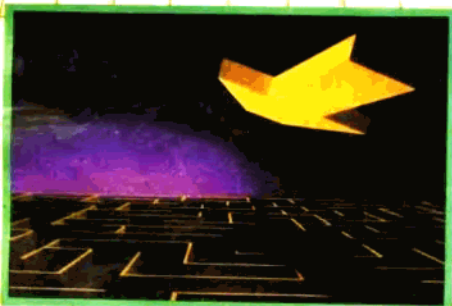


人文地理学丛书

区位论

QUWEI LUN

刘继生 张文奎 张文忠 编著



江苏教育出版社



95
P061.5
11
又

《人文地理学丛书》序言

51.5/23
吴传钧

人文地理学是地理科学的两大组成部门之一，它与自然地理学密切联系并共同构成了对地球表面地理环境系统以及它和人类活动相互关系研究的整体。人文地理学的研究对象，我认为就是人地关系的地域系统，具体地说是研究人地关系地域系统的形成过程、结构、特点和发展趋向。涉及人地关系的学科很多，但以地域为单元，用系统论的观点来研究人地双方的内在联系的，仅只人文地理学一门学科。

从30年代大型农业和基建机具推广运用以来，人类改造利用自然的规模日益扩大，人类社会和地理环境的关系日益密切。特别是50年代以来，经济发达国家工业加速发展，由于只注意开发而忽视了保护，以致资源消耗倍增，公害日益严重。使人们认识到以牺牲环境效益为代价来求得经济发展是走的一条弯路，应当引以为戒。一些科学家断言，全世界范围内的环境、资源和人口压力正在加剧，地球的自然资源基础正在逐渐衰竭和贫化，今后世界将变得更为拥挤，污染更加严重，生态更不稳定，人类的生活环境质量将有所下降，还可能发生其他一些全球性的紧迫问题。因而世界不同专业的科学家都同意：协调好人类活动和地理环境的关系是当前最重大、最迫切的全球性问题。这个问题既是人文地理学的立足点，也是人文地理工作者的用武之地，又是促进人文地理学向前发展的强大动力。人地相关论正是人文地理学的一个基础理论，从十



C

217474

(苏)新登字第 003 号

区 位 论

刘继生 张文忠 编著

责任编辑 褚庆林

出版发行:江苏教育出版社
(南京中央路 165 号,邮政编码:210009)
经 销:江苏省新华书店
印 刷:南通市印刷总厂
(金沙镇交通北路 20 号,邮政编码:226300)

开本 850×1168 毫米 1/32 印张 9.125 插页 2 字数 219,600
1994 年 12 月第 1 版 1994 年 12 月第 1 次印刷
印数 1—1000 册

ISBN 7-5343-2123-9

G·1886 定价:4.90 元

江苏教育版图书若有印刷装订错误,可向承印厂调换

八世纪后期开始,直到今天,它始终贯穿在人文地理学的各个发展阶段。

我国人文地理学的发展开始于本世纪 30 年代,当时中国近代地理学的创始人竺可桢教授引入了美国的人文地理学思想,尔后,胡焕庸教授又传入了法国学派的人地相关论,其代表人物 J·白吕纳所著的《人地学原理》一书被译成中文,在中外地理学界广泛传播,产生了相当大的影响。30 年代和 40 年代我国人文地理研究出现了相当繁荣的局面。不幸的是,50 年代在苏联地理界的影响之下,人文地理学受到了政治性批判,并从总体上对人文地理学的科学性体系、内容乃至方法论加以全盘否定,除经济地理学和历史地理外,其他分支学科相继成为科学研究的空白领域甚至禁区,我国人文地理学的研究,至此基本上进入了停滞的阶段。1978 年党的三中全会拨乱反正,从而出现了科学研究的春天,此后不久,在以李旭旦教授为首的一批知名地理学家的呼吁推动下,人文地理学终于重新得到了发展,并被国家“六·五计划”列为必须加强研究的学科之一。

当前,我国人文地理学的研究出现了蓬勃发展的局面,在人文地理学的所有分支学科中大致可分为两大类:第一类是迄今已开展得比较好的,如经济地理学、城市地理学、人口地理学、旅游地理学和历史人文地理学;第二类是至今还没有真正复兴起来或者是还有待于开发的一些新的领域,如政治地理学、社会地理学、文化地理学、农村地理学等。发展得比较好的一些学科,今后除在已经开展的研究领域继续深入下去,还要重视在实践的基础上进行理论性总结,并根据形势的发展,开展一些新的课题。对比较薄弱的一些分支学科,更需要加强研究力量,促进它们的发展,这些学科对我国社会主义四化建设都能作出重要的贡献。例如政治地理学,我们再也不能把它看作是一个禁区,事实上,这是一个大有可为的领域。政治地理学中的关于国界的调查研究、地缘政治的应用。

有行政区的调整及国际形势和我国经济政治体制改革的关系等的研究,都有着重要的现实意义。

开展人文地理学研究,必须遵循正确的指导思想和运用恰当的研究方法。建国以来,我国地理学发展所以取得很大成就,是由于我们坚持了为社会主义生产建设服务的方向,但同时又暴露了很大的弱点,就是忽视了在实践基础上进行理论建树。因此,在继续进行实践的同时必须抓紧理论的研究。我们既要有选择地学习和引用国外人文地理的理论和方法,更为重要的是,要发展和建立具有中国特色的人文地理学。这就要联系我国社会、政治、经济的实际,根据我国的国情特点,适应社会经济发展的趋势和当前经济建设、社会文化建设的需要,研究社会主义初级阶段中出现的一系列具有明显的地域性和综合性相结合的问题,也就是把解决和人文地理学有关的现实问题作为我们的主攻方向,这样既可适应客观的需要,又具备着实现的可能。

为了促进上述目标的实现,推动我国正在迅速兴起的人文地理学的发展,满足高等学校对人文地理学及其分支学科课程的需要,以及社会读者对人文地理学日益增长的浓厚兴趣,在江苏教育出版社的大力支持下,我们主编了一套“人文地理学丛书”。试图系统介绍人文地理学各个重要领域的基本内容和对重点理论问题进行比较深入的探讨,从而促进人文地理学的理论体系益臻完善。

《人文地理学丛书》初步计划编辑十三册,即:人文地理学导论、人口地理学、经济地理学、政治地理学、文化地理学、旅游地理学、城市地理学、乡村地理学、资源地理学、国土整治与规划、人地关系论、区位论。除人文地理学导论(金其铭、董新)已于1987年底出版外,其余各册将于近年内陆续出版,以饯读者。

丛书体系规格基本统一,各册力求写出自己的特色,即反映现代人文地理学领域中国际上的最新思想,成为具有较高科学性的学术专著。但由于涉及问题比较广泛,编写人员的学识有限,我国

的人文地理学尚处于起步阶段,书中难免有疏漏错误之处,还望读者给予指正。

1988年夏于北京中关村

目 录

第一章 区位理论的基本概念及其研究的重要意义	(1)
第一节 区位论的基本概念	(1)
一、区位	(1)
二、区位条件	(2)
三、区位因子	(3)
四、区位论	(5)
第二节 区位论的分类	(8)
一、狭义与广义之分	(8)
二、微观与宏观之分	(8)
三、静态与动态之分	(9)
四、按生产部门分类	(9)
五、按研究领域分类	(9)
第三节 研究区位论的意义	(9)
一、研究区位论是四个现代化的需要.....	(10)
二、肃清原苏联地理学研究中形而上学观点的影响.....	(12)
三、建立中国的区位理论.....	(13)
第二章 区位论的产生与发展	(15)
第一节 早期区位论思想	(15)
第二节 静态区位论的研究	(17)
一、农业区位论的研究.....	(17)
二、工业区位论的研究.....	(19)
三、运输区位论的研究.....	(22)
四、市场区位论的研究.....	(23)

五、城市区位论的研究·····	(24)
第三节 动态区位论的研究和现代区位论的新发展·····	(26)
一、40年代的动态区位论研究·····	(26)
二、50年代后的农业区位论研究·····	(28)
三、50年代后的工业区位论研究·····	(31)
四、现代区位论的新发展·····	(36)
第三章 杜能的农业区位论 ·····	(42)
第一节 杜能及其著作·····	(42)
一、杜能简介·····	(42)
二、杜能著作的时代背景·····	(43)
第二节 杜能农业区位论的基本内容·····	(44)
一、杜能的假设条件·····	(44)
二、杜能的土地利用形态原理·····	(47)
三、杜能关于地租的原理·····	(57)
四、杜能关于集约度的观点·····	(59)
五、杜能的工业区位论观点·····	(60)
第三节 杜能农业区位论的评价·····	(61)
一、杜能理论的重要意义·····	(61)
二、杜能理论的主要问题·····	(64)
第四节 杜能理论的修正和发展·····	(66)
一、对杜能土地利用形态的修正·····	(66)
二、地租曲线·····	(67)
三、最大相对的有利性与最小相对的非有利性·····	(72)
四、特化系数·····	(74)
第四章 韦伯的工业区位论 ·····	(75)
第一节 韦伯及其著作·····	(75)
第二节 韦伯工业区位论的基本内容·····	(77)
一、韦伯的假设条件·····	(77)

二、基本概念	(77)
三、一般区位因子体系	(82)
四、运费指向	(85)
五、劳动费指向	(91)
六、集聚(分散)区位法则	(95)
第三节 韦伯工业区位论的评价	(98)
一、韦伯理论的重要意义	(98)
二、韦伯理论的主要问题	(100)
第四节 韦伯理论的修正和发展	(101)
一、对韦伯理论的修正	(101)
二、工业区位论的发展	(103)
第五章 帕兰德的经济区位论	(109)
第一节 帕兰德及其著作	(109)
第二节 帕兰德著作的基本内容	(111)
一、序论	(111)
二、经济区位问题的回顾和展望	(115)
三、地租论中土地位置的研究	(120)
四、杜能及其学派	(122)
五、工业区位诸文献的批判和学说史的概观	(124)
六、龙哈德的工业区位论	(129)
七、韦伯的区位理论	(130)
八、市场领域问题	(134)
九、一般区位理论	(140)
十、区位问题和价格理论	(141)
十一、运费问题	(143)
第三节 帕兰德著作的评价	(151)
一、帕兰德著作的重要意义	(151)
二、帕兰德著作的主要问题	(152)

第六章 运输区位论	(154)
第一节 高兹与海港区位论.....	(154)
第二节 高兹海港区位论的基本内容.....	(156)
一、区位因子与区位结构的考察	(156)
二、区位因子的影响	(159)
三、海港的集聚问题	(165)
第三节 高兹海港区位论的评价.....	(166)
一、高兹著作的重要意义	(166)
二、高兹著作的主要问题	(167)
第四节 胡佛的运输区位论.....	(167)
一、运费结构	(168)
二、不同运输方式的运费优势	(171)
三、运输容量与运费	(173)
四、区位选择与运费	(174)
五、胡佛运输区位论的重要意义	(177)
第七章 城市区位论	(180)
第一节 克里斯泰勒的中心地理论.....	(180)
一、克里斯泰勒与中心地理论的提出	(180)
二、中心地的等级性与物资、服务的范围.....	(181)
三、中心地空间分布的均衡模式——六边形网格	(184)
四、三原则与中心地系统的空间模式	(186)
五、克氏关于中心性的度量	(189)
六、克氏中心地理论存在的问题	(190)
第二节 廖什的市场区位理论.....	(191)
一、市场区	(191)
二、市场网	(193)
三、市场网系统	(198)
四、经济景观	(199)

五、廖什理论与克氏理论的差异	(202)
第三节 中心地理理论的发展与相关理论模型	(203)
一、贝利和加利森的第三产业活动理论	(203)
二、中心地等级性的研究	(206)
三、中心地势力范围的界定	(209)
四、中心性的测定方法	(212)
五、中心地理理论与相关理论模型	(213)
六、中心地理理论的实践应用	(215)
第八章 商业区位论	(219)
第一节 商业中心城市系统	(220)
一、商业中心城市的等级系统	(220)
二、商业中心城市的职能系统	(223)
三、商业中心城市的空间系统	(224)
四、东北地区商业中心城市系统研究	(227)
第二节 城市内部商业区位布局	(236)
一、商业企业的区位指向	(236)
二、商业区位的理论模式评介	(237)
三、商业地域类型划分及内部结构	(245)
第三节 集贸市场区位布局	(246)
一、集贸市场的作用和特点	(246)
二、农村集市区位布局	(248)
三、城市农贸市场区位布局	(249)
第九章 行为区位论	(253)
第一节 行为区位论的产生与发展	(253)
一、行为区位学派的产生	(253)
二、行为区位理论的发展	(254)
第二节 行为区位论的主要模式	(257)
一、区位决策行为模式	(257)

二、空间位移行为模式	(260)
三、消费者行为空间模式	(266)
第三节 行为区位论的评价	(271)
一、行为区位论研究的重要意义	(271)
二、行为区位论研究存在的主要问题	(272)
后记	(274)
主要参考文献	(275)

第一章 区位理论的基本概念及其研究的重要意义

第一节 区位论的基本概念

一、区位

“区位”一词来源于德语的 *standort*，这是个复合词，*stand* 为站立场所、立脚地、站立之意，*ort* 为位置、点、场所。英文于 1886 年译为“*location*”，即定位置、场所之意，我国译成“区位”，日本则译为“立地”。有些意译为“配置”或“布局”，在某些情况下也是可用的。

社会中人类进行活动，必须选择各种场所。以什么动机来选定这些活动场所，属于人类社会中的行为。人类行为场所选择的地点即为区位。

某事物占据的场所为区位，场所的基本属性之一是位置，因而，通常将区位解释为占什么样的位置。另外也有将某事物占有场所的行为，或者某事物占据场所的状态解释为区位。占有位置，或者确定了区位的事物称为“区位主体”。当然，区位主体占据的场所为区位。日本的江泽让尔也曾认为：“把区位理解为社会人类行为的场所，或者说是人类行为的某种选择对象。”“这种行为不仅仅是经济行为，也包含着政治行为、文化行为等。”^① 日本的西冈久雄曾说：“区位不是简单的场所，而是某种事物占有的场所。”^②

① 江泽让尔：《区位论序说》（日文），第 5 页，时潮社，1955 年。

② 西冈久雄：“论区位论的基本概念”，《青山经济论丛》（日文），第 35 页，1973 年。

地理学者把区位理解为空间的概念。瑞士地理学家什米特(P. H. Schmidt)在《空间和场所是地理学的基本概念》^①中,把区位看作是地理学的基本概念。他指出:“生物生活在多样性的空间中,为了它的生存,在多样条件中统一找出一定的个所。这些个所本身是集聚的,其范围也广。个个生物必须有一定的场所,就是一个地点,也就是空间中所确定的个所。植物要求阳光、温度、湿度以及土地要素,使叶子在个所中生育。可动的生物,要求有从此到彼的到达的要求地面和滞在地面。我们把生物根据其繁殖条件选出的场所叫作区位。”他从生物学角度来理解区位概念,所以他指出:“任何生物,只有满足生活条件的最小要求才能存在,最小要求法则支配所有区位问题。经济区位研究也必须从生命的一般法则出发。”区位作为“地点概念最终表现为空间诸关系的浓缩”。可见,区位可作为一个地域单位的一个不可分割的地点,也可以说它是空间关系中的一个焦点,特定地域单位在空间关系中确定的区位。

人类是能量上最大的,也是对生活要求最复杂的动物,它又是移动的存在,因此最容易选择自己的生活场所。自然所提供的完全能满足人类多样要求的场所是有限的,因此必须对自然提供的场所进行慎重选择评价。人类选择场所的要求就是区位条件。区位选择的确定,就是利用特定地点。区位主体要求的条件与特定地点所具备的条件在某种程度上是一致的,也可以看成是二者协调的产物。因此在区位选择中区位条件占有重要地位。

二、区位条件

在区位论研究中,究竟什么条件为区位条件呢?根据区位主体要求不同,区位条件也不尽相同。如选择产业区位时,用地及用水的获取,劳动力的素养和工资水平,原料的来源,接近市场,以及交

^① 什米特:“空间和场所是地理学的基本概念”。《地理杂志》(德文),36卷(1930年)。

通便利的条件等都是区位条件。这些条件是所有产业区位都应考虑的项目,也可称之为中立项目。可是特定地域用地是什么状态、用水的量和费用等为该特定地域的区位条件,它们与中立项目不同,并不适用于其他地区。中立项目适于各类地区。中立项目一般可称为区位条件项目。评价区位条件项目主要考虑经济性、社会性及人类的满意性。

为了满足人类的区位选择要求,要在特定产业和特定地域中确定中立的区位条件项目。区位条件项目又分为当地条件和地域关系条件。当地条件主要与生产设备、工程设施和操作有关,地域关系条件主要与原材料获取和商品贩卖有关。这样一来,可以把产品的市场性质、用地、用水、建筑物、原材料、燃料、设备、劳动力、相关产业、地方税、交通、通讯等看成产业区位条件。

复杂的区位条件项目往往左右人类的区位选择。当然,区位主体和选择区位的种类的差别对区位条件的影响和作用也很大。

三、区位因子

影响区位主体分布的原因称之为区位因子,或称区位因素。最早明确地规定区位因子概念的是德国的韦伯(A. Weber),1909年他认为:“所谓区位因子,就是经济活动在一定地点,或者一般说来在一定种类的场所营运所产生的明确限定的利益。这个‘利益’表示在这个场所营运费用的节约,工业区位论中制造一定生产物的这个特定场所有比其他场所支出较少的费用的可能性。正确地说,一定工业生产物整体的生产过程以及贩卖过程在什么地点进行比其他场所价格低廉。”^①简言之,韦伯认为区位因子就是在某种因子的作用下,生产在某种场所进行所获得的费用上的利益,此利益即为生产费用的节约额。他所追求的区位为生产费用最小地点,节

^① 韦伯著,日本产业构造研究所译:《工业区位论》(日文),大明堂,1965年,第18页。

约费用最大地点。据此他提出三组区位因子：①一般区位因子与特殊区位因子；②地域的区位因子与集聚、分散因子；③自然的、技术的区位因子与社会的、文化的区位因子。

美国的哈特向(R. Hartshorne)1927年曾认为任何产业的最佳区位首先是由费用决定的。他指出：“决定重要的工厂区位为4个主要因子，即原料、动力及燃料、贩卖和劳动因子。”^①他认为这4个因子，除部分的劳动因子外，某区位由于其位置不同有很大变化。所以他认为在考察了影响费用的条件后，终究“在大部分场合，工厂区位问题集中于劳动费用的差异以及三个场所或者关于地域的关系位置(原料生产的场所，动力及燃料资源的场所，以及消费市场)等四个因子”。他同时提出用如下4个变量测定上述4个区位因子的重要性：①处理商品量；②其腐败(变质)性；③运输单位费用；④生产地或消费地的集中程度。

因为作者立论的不同往往对区位因子也有不同的规定。例如与韦伯的极小费用原理相反，格林哈特(M. L. Greenhut)则主张极大利润原理，他在1956年提出了费用因子和需要因子两大组区位因子。

赖利1973年在其著作《工业地理学》中，提出以下的工业区位因子：①原料(包括能源)；②市场；③运输费用；④劳动力；⑤大规模的生产经济；⑥企业规模的外部经济；⑦其他因素(政府的活动、场地费用、私人资本、企业家的能力等)^②。

贝勒(J. Bale)1981年在《工业地理学入门》^③中提出如下工业

① 哈特向：“作为一个地理因子的区位”，《美国地理学家协会会刊》(英文)，17卷(1927)，第92—99页。

② R. C. 赖利著，胡序威译：“工业区位理论简介”，《工业及城镇布局理论方法》，中科院地理所，第4—21页，1979年。

③ 贝勒著，北村嘉行等译：《工业地理学入门》(日文)，大明堂，1984年，第5—40页。

区位因子：①资本；②土地（工业用地、舒适因素、作为资源的土地、提供动力的土地、气候状况等）；③劳动力（地方劳动力特点、劳动费用、劳动力移动）；④经营能力；⑤市场；⑥运输等。

1970年克鲁梅(G. Krume)在《区位论》中把区位因子分为外部因子(劳动费、市场利益、用地和建筑的可能性、地方税、自然因子等)与内部因子(包括个人决策,如个人爱好、教育、文化、游览、最高利润志向,也包括事业所的合并、工厂扩张的困难等)两种。他认为传统的区位论只重视外部因子,现代区位论多重内部因子。

最后,应提出区位条件与区位因子的关系问题。区位条件主要指区位选择时不同产业、不同地区应具备的条件;区位因子主要指区位选择时的主要制约因子。有时区位条件和区位因子所指内容是相同的,如运输、用地、用水、劳动力状况等,都可能既是区位选择中的区位条件,同时也是区位选择中的制约因子。往往不是单纯的一个区位条件对应一个区位因子;有时一个区位条件项目在几个区位因子中进行评价;有时一个区位因子往往是几个区位条件复合形成的。

四、区位论

区位论(standortslehre)也称区位理论,是研究区位的理论,就是人类选择空间活动区位的理论。它研究人类各种空间活动最佳、效果最大或者说最满意的地点的选择,从人类空间经济活动来看,要选择“投资最小”而“获利最大的地点,就是投入最少而效益最大的地点”。区位论作为人类征服空间环境的一个侧面,是为寻求合理空间活动而创建的理论,是人文地理学研究中最重要课题之一,不仅在地图上描绘各种经济活动与其他客体(工厂、农场、电站、旅游点等)的位置,而且必须进行充分解释和说明,探讨它们的形成条件与技术合理性。

对于经济学家,或者经济地理学家来说,区位论不是纯自然的研究,而是研究人文现象或者人类行为的区位。实质上区位论从其