



兰州商学院

第二章 经济 活动区位的影响因素



兰州商学院

第一节 经济 活动区位的基本概念



一、区位、区位因子和区位条件

(一) 区位 (Location)

是人类活动 (人类行为) 所占有的场所。



(二) 区位因子

1.概念：影响区位主体分布的原因。

2.分类：

- 经济类因子（成本因子和收入因子）
- 非经济类因子（决策者、政策法规、社会文化等）



(三) 区位条件

- 1.概念：区位所持有的属性或资质。
- 2.区位条件与区位因子辨析



二、区位理论

(一) 区位理论基本概念

研究人类活动的空间选择及空间内人类活动的组合，探索人类活动的一般空间法则。



(二) 区位理论的基本内涵

1. 人类活动的空间选择；
2. 空间内人类活动的有机组合。



(三). 古典区位理论与现代区位理论

1. 区位主体
2. 区位目标
3. 选择基准
4. 假设前提
5. 发展条件



兰州商学院

第二节 要素投入对 经济活动区位的一般影响



一、土地对经济区位的影响

- 1.自然特性:土地利用的可能性
- 2.经济区位:土地利用的可行性
- 3.参与方式:劳动对象;作业空间或活动场所

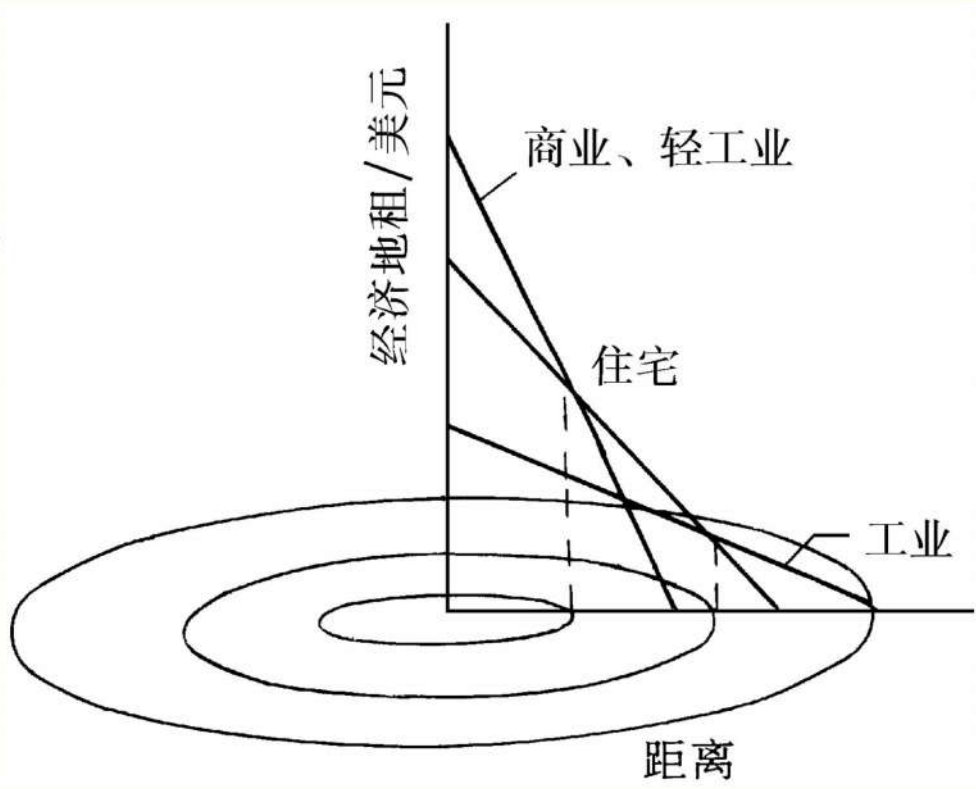


图2.1 城市的经济地租及其土地利用分化

(引自：林上，1990； p.49，图3-3. 原出处：Hortshorn,1980； p.214, Fig 11-7)

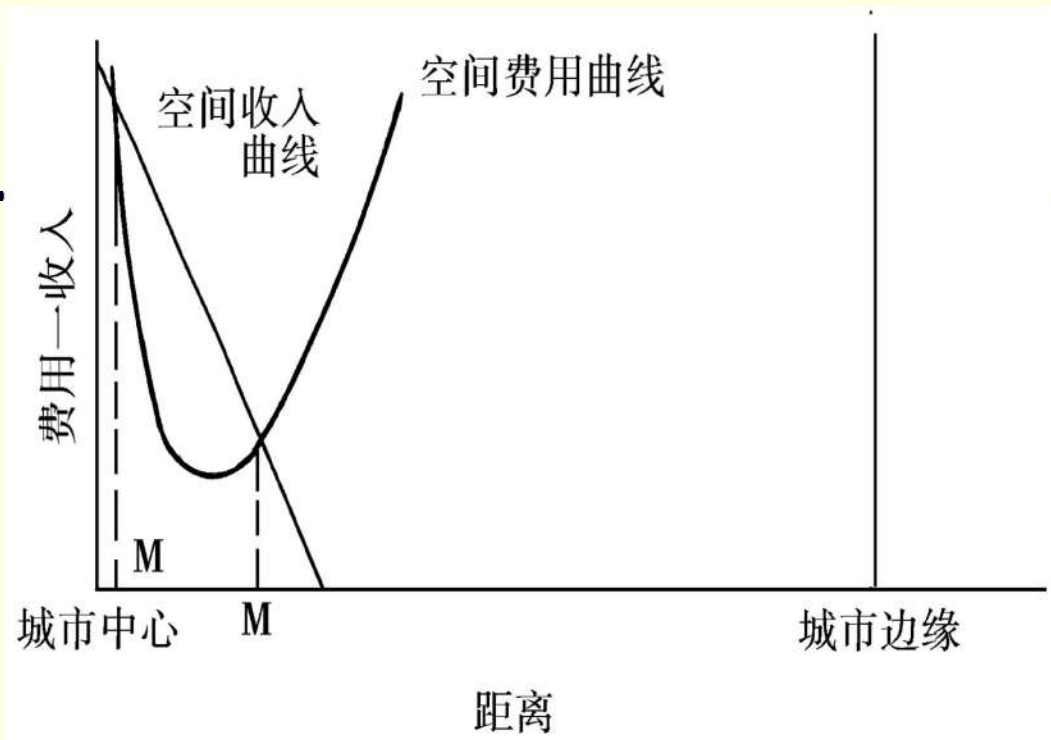


图2.2 城市区位型工业的收益性空间界限



二、原材料对经济区位的影响

(一) 影响机制

- 1.原材料的运费、可运性、可替代性、使用价值及在产品成本中的比重；
- 2.初级原料与加工原料；
- 3.空间分布的不均衡性、开采成本的差异；



(二) 影响机制的变化 (工业生产的组织方式)

1. 福特制工业生产组织方式（1970年代以前）

原料种类及其配比、原料价格变动等显著影响工业企业的区位选择

2. 后福特制工业生产组织方式（1980年代以来）

原材料组织采购扩展到全球空间范围，形成其全球化供应采购-生产体系。



三、能源对经济区位的影响

(一) 能源分类

1. 一次能源

自然界自身存在，可直接利用的能源。

2. 二次能源

一次能源经过加工转化后的能源。



(二) 影响机制

1. 大量消耗能源的工业生产活动的区位需要接近廉价的电力供应地。
2. 能源直接影响到产业经营成本、效率、对环境的影响以及公众态度。
3. 能源（尤其是电力）供给保证程度是制造业企业选择区位的主要标准之一。



四、资本对经济区位的影响

(一) 资本的类型

流动资本（现金、有价证券等）和固定资本（厂房、设备等）。

(二) 影响机制



(三) 资本流动与经济区位

资本要素的流动性最大。资本在不断流向最具创利机会的地区。故就局部地区而言，储蓄并不一定转化为投资，投资也可以大大高于本地区的积累。



五、劳动力对经济区位的影响

- (一) 劳动力特色
- (二) 劳动力素质
- (三) 劳动力成本
- (四) 劳动力移动



六、技术与知识对经济区位的影响

- (一) 技术与知识的区域差异，在全球、国家、区域尺度都广泛存在。
- (二) 技术和知识的地理集中，成为经济活动地理集中的重要推动力量。
- (三) 技术与知识对技术密集型产业区位选择的影响明显
- (四) 溢出效应。



第三节 区域环境对 经济活动区位的一般影响



一、自然环境对经济活动区位的影响

- (一) 自然环境对经济活动具有制约作用
- (二) 经济活动的环境影响特性差异，导致其具有不同的区位选择



二、市场环境对经济活动区位的影响

(一)市场规模对经济活动区位影响

(二)市场特性对经济活动区位影响

(三)其它市场条件对经济活动区位影响



三、产业环境对经济活动区位的影响

(一)基本概念

(二)产业环境构成要素



四、政策环境对经济活动区位的影响

(一)政府的规划调控和多方投入，引导经济活动空间发展

(二)政府的政策法规可规范经济活动

(三)政府的税收优惠及财政补贴等经济政策影响投资区位决策



第四节 交通对 经济活动区位的一般影响



一、交通要素及其内涵

(一) 交通概念

交通现象表述：从出发地**A**到目的地**B**，通过连接**A**，**B**，**C**，**D**的交通线，使人或物质产生移动。

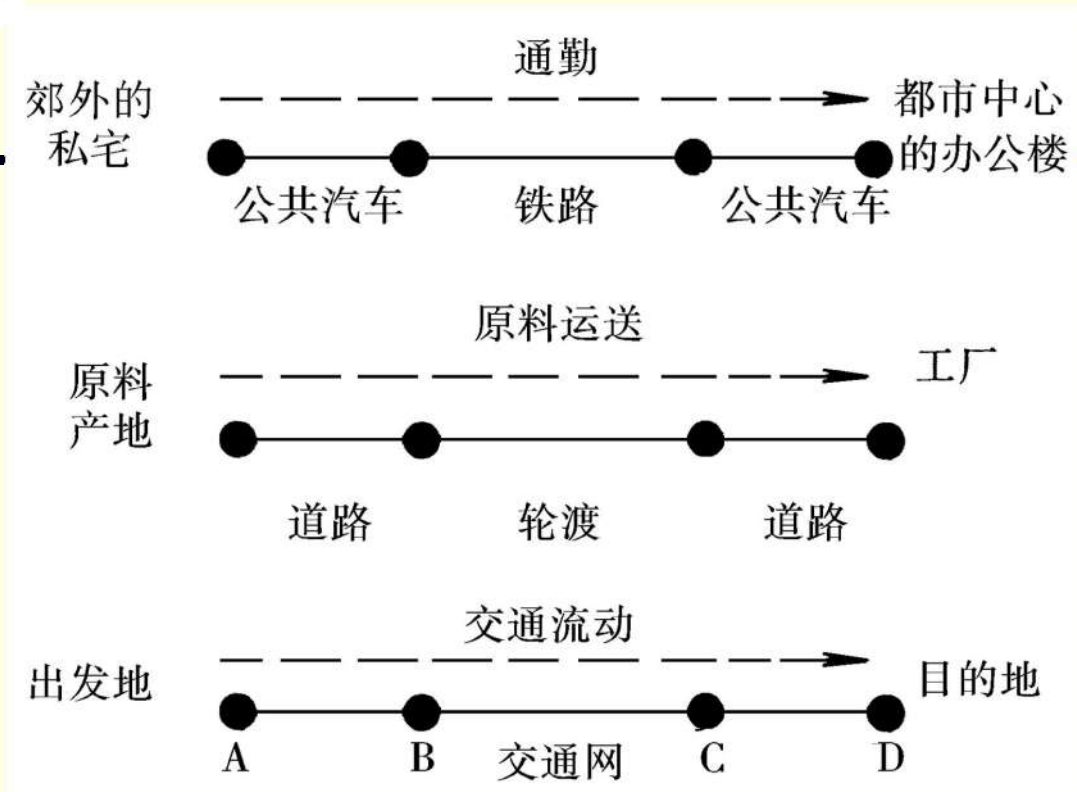


图2.3 交通现象示意图



(二) 交通现象的要素

1. 交通网

- ▶ 点——汽车站、火车站、道路的交差点、港口、机场等。
- ▶ 线——连接点与点的铁路、公路、水路以及空路（航线）等。



2. 交通流

- ▶ 交通流存在着方向性，即从起点到终点之间存在着方向。
- ▶ 交通流可区分为“起终点流”和“区间流”。



3. 地域

有关交通现象的产生原因、结果以及那些促进与制约交通发展的人口、产业状况等地域条件，也是交通研究的重要因素。



二、交通网的分布与联系

(一) 概念

1. 交通网

一般由基本的点和线组成相互联系的网络。

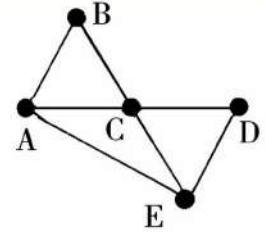
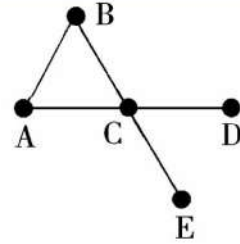
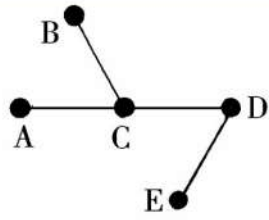


2. 交通网的特性

交通网可以用密度与结构来表述。一般情况下，密度大、连结度高、通达度好的交通网络是完善的交通网络。



交通网络:



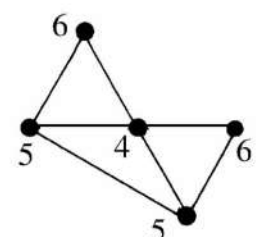
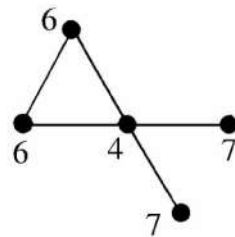
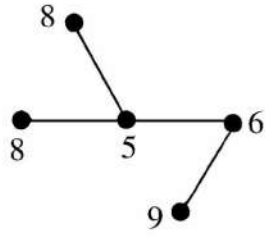
连接度 ($\beta = \frac{E}{V}$):

$\beta = 0.8$

$\beta = 1.0$

$\beta = 1.4$

通达度 (A_i):



(a)

(b)

(c)

图2.4 交通网络分析图

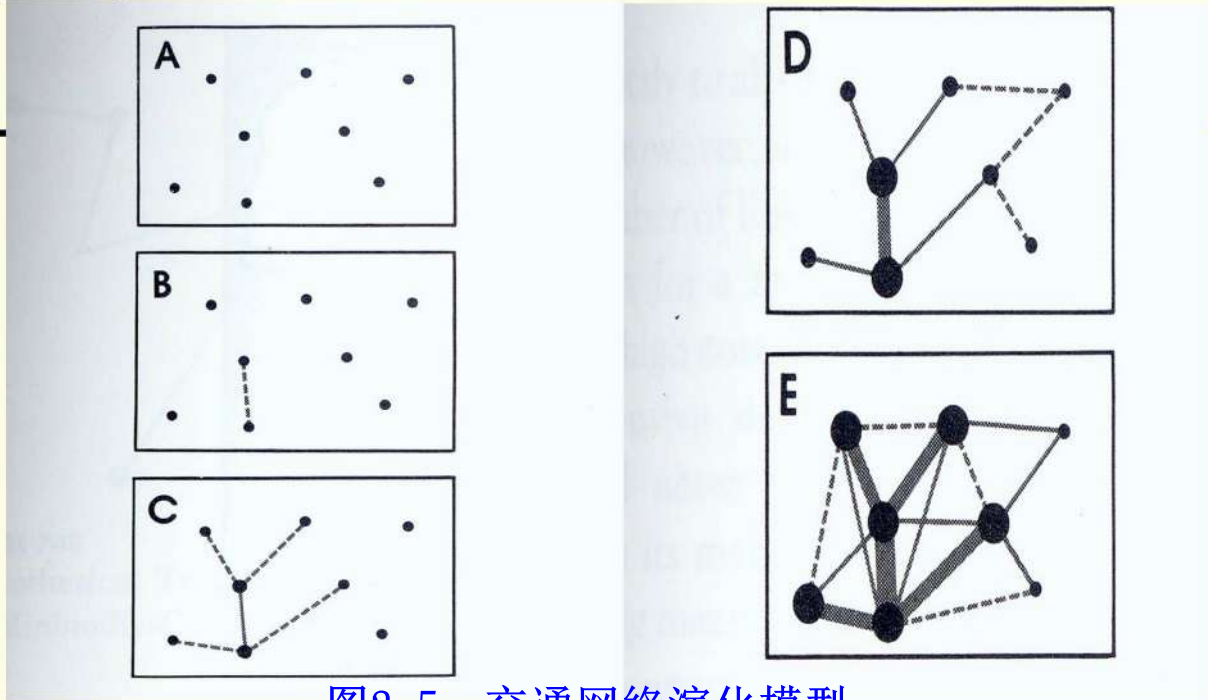


图2.5 交通网络演化模型

(资料来源: Lowe J, Pederson E . *Human Geography: An Integrated Approach*. New York: John Wiley & Sons, Inc, 1983. 141)



(二) 交通网连结度

贝塔指数：边的数量与顶点数量之比。

计算公式：

$$\beta = \frac{E}{V}$$

式中： β ——交通网的连结度；

E ——交通网中边的数量；

V ——交通网中顶点的数量。



(三) 通达度

1. 通达指数 (accessibility index)

通达指数：网络中从一个顶点到其它所有顶点的最短路径：

$$A_i = \sum_{j=1}^n D_{ij} \quad i=1, 2, 3, \dots, n$$

式中： A_i ——顶点*i*在网络中的通达度；

D_{ij} ——顶点*i*到顶点*j*的最短距离。



2. 分散指数

分散指数是用来衡量网络系统中总的通达程度与联系水平，用 D 来表示。

$$D = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n D_{ij} \quad (D_{ij} \text{同上式})$$

分散指数越小，说明网络内部联系水平越高，通达性越好。



三、交通运输对 经济活动区位的影响分析

(一) 运费与经济活动区位

1. 运费的构成

运费主要由线路运行费和站场费两大部分组成。



线路运行费同运输距离相关，一般可以认为是运输距离的线性函数。

站场费则一般同运输距离无关，仅同装卸、站场设施以及管理维护费有关。



2. 交通方式与运费的关系

供给地与消费地的空间距离一般很难改变，除非改变供给地或消费地。但连接供给地与消费地的交通方式可以不同。运输方式不同，运费也随之不同。



3. 运费的定价制度

运费根据定价制度而不同。定价制度一般有距离比例定价、区段定价、远距离递减定价和均一定价。



4. 运输距离与经济活动区位

尽管由于交通手段以及交通距离不同，运价不同，但就远距离递减定价而言，在其端点配置经济活动是有利的（图2.6右上）。在现实中，交通手段在途中变化的转运点经常存在，在转运点布局产业一般不需要重新支付装卸费，因此，中间转运点经常是从运费角度来看的最佳区位（图2.6右下）。

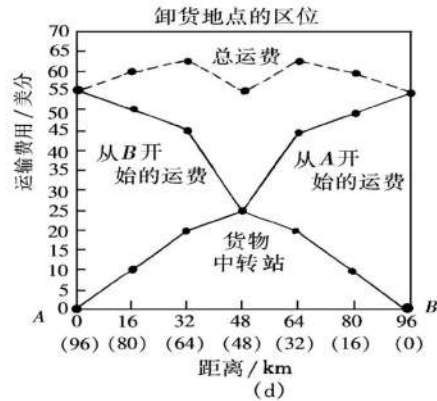
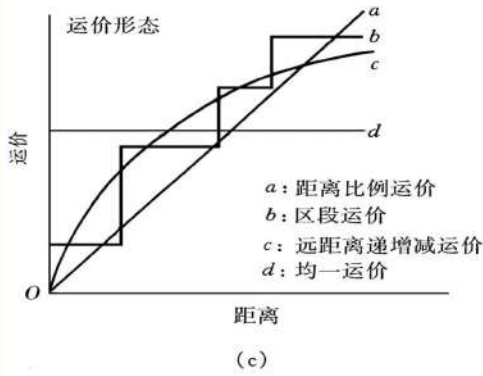
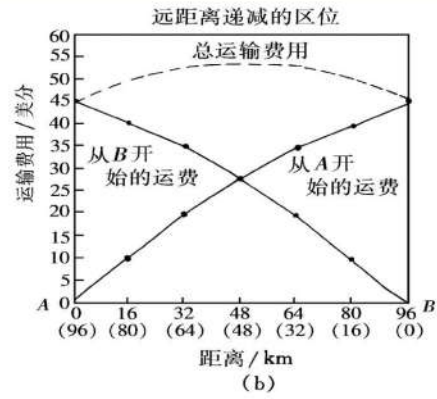
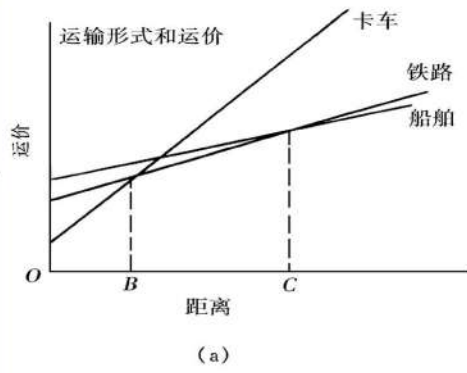


图2.6 基于运费的经济活动区位与货物流动