

的市场区，在市场区起着商品集散作用的地方就是中心地。因此在考虑布局第三产业具体部门时，如果该中心地的辐射范围内已经有了该种部门时，就不宜再布局同样的部门。

（三）交通运输要素

交通运输要素是对产业区位选择影响最大的因素之一。工业生产运量大，降低运费是降低产品成本的关键，因此距离因素是最主要的区位因素。但距离因素的作用在减弱，体现在量变和质变两个方面。量变方面：由于交通设施的改进，高速公路、高速铁路、国际机场的建设，使运输时间缩短，地球“变小”；由于先进技术的应用，可以使原材料提炼得更精致，需要运输的原材料体积和重量变小。运输方式的改进和运输对象体积和重量的减少，减少了运输费用，削弱了距离对企业区位的制约。质变方面：人力资源作用的增强，网络技术的广泛应用，改变了人们的生存空间，企业区位选择对距离因素的考虑在网络时代要少于工业经济时代。

但是，目前运费在产品成本中的作用仍然是很重要的。运输线路的构成、走向和站场的位置仍然影响企业区位的选择。运输货物的特性，毫无疑问会影响运费的构成。除此之外，我们还应强调两点：由于科学技术的突飞猛进，运输手段的日益现代化，运送货物的速度加快，相对成本降低。站场和港口附近对企业区位选择的吸引力加大，说明运输因素本身仍然是吸引企业布局的一个重要因素。

第二节 区位理论

区位理论又称空间理论，是研究人类活动，包括产业、城市和区域经济活动的空间组织及优化理论。经济活动的存在和运动，都会占据一定的空间，从而在空间上形成一定的地理分布和移动。只有这种分布和移动合理，才能获得较好的经济效益，因此它的产生与社会分工和经济发展紧密相关。

一、农业区位论

农业区位论是德国经济学家杜能于19世纪前期提出的最早的古典区位理论。

（一）杜能“孤立国”理论的前提条件

第一，在孤立国中，只有一个城市，它位于地区的中心，外围由农业用土地所环绕。外围土地中的村落只与该城市发生联系，即城市是孤立国中商品性农产品的唯一销售市场，而农村消费的工业品全靠该城市所供给。

第二，孤立国内没有可通航的河流和运河，马车是城市与农村间联系的唯一