

## अल्फ्रेड बेबर के उद्योगों के स्थानीयकरण का सिद्धान्त एक अध्ययन

प्रशांत पाण्डेय<sup>1</sup>

<sup>1</sup>असिस्टेंट प्रोफेसर, भूगोल विभाग, डी०सी०एस०के०भी०जी० कालेज मज, उ०प्र०, भारत

### ABSTRACT

सर्वप्रथम जर्मन अर्थशास्त्री अल्फ्रेड लेबर ने उद्योगों के स्थानीयकरण का सिद्धान्त 1909 में अपने अध्ययन में प्रकाशित किया। जिसका अंग्रेजी में अनुवाद 1929 ई० में *Theory of location of industrial* में किया। जिसे विद्वानों ने न्यूनतम लागत स्थापना सिद्धान्त का नाम दिया। इनके सिद्धान्त के अनुसार यदि किसी क्षेत्र/प्रदेश की सभी अवस्थितियों पर किसी भी औद्योगिक उत्पाद की माँग समान होने पर उसका मूल्य भी समान होगा जिसके परिणाम स्वरूप उद्योग की स्थापना अधिकतम लाभ प्राप्त करने के लिए न्यूनतम लागत बिन्दु पर होगी। बेबर ने अपने सिद्धान्त में कच्ची सामग्री एवं तैयार उत्पाद पर परिवहन मूल्य को प्राथमिकता दी है। बाद में उसने श्रम लागत एवं एकत्रीकरण के प्रभाव को दर्शाया है।

**KEYWORDS:** सर्वसुलभ पदार्थ, स्थानिक पदार्थ, शुद्ध पदार्थ, मिश्रित पदार्थ, पदार्थ सूचकांक, स्थानीयकरण भार

1. **सर्वसुलभ पदार्थ** वे पदार्थ जो भूपटल के सभी स्थानों पर समान मूल्य पर सुगमता से उपलब्ध रहते हैं। यथा—सूर्योत्तप व वायु।

2. **स्थानिक पदार्थ** : वे पदार्थ जो कुछ विशिष्ट स्थानों पर ही मिलते हैं। जैसे खनिज व शक्ति के संसाधन। स्थानिक पदार्थों के 2 वर्ग होते हैं—

a. **शुद्ध पदार्थ** : उद्योगों में प्रयुक्त ऐसे कच्चे माल जिनका भार उत्पादन प्रक्रिया में घटता नहीं है, शुद्ध पदार्थ कहलाते हैं। उदा० सूत एक शुद्ध पदार्थ है जिससे वस्तु निर्माण करने में उसका वजन नहीं घटता है। जो उद्योग इन शुद्ध पदार्थों को कच्चे माल के रूप में करते हैं। वे बाजार या कच्चे माल के स्त्रोत पर कहीं भी स्थापित किये जा सकते हैं।

b. **मिश्रित पदार्थ** : उद्योगों द्वारा प्रयुक्त ऐसे कच्चे माल जिनका भार उत्पादन प्रक्रिया में घट जाता है, मिश्रित पदार्थ कहलाते हैं। जैसे—चीनी उद्योग में प्रयुक्त गन्ना।

3. **पदार्थ सूचकांक** : उत्पादित वस्तु के भार तथा कच्चे माल के भार के अनुपात को पदार्थ सूचकांक कहते हैं।

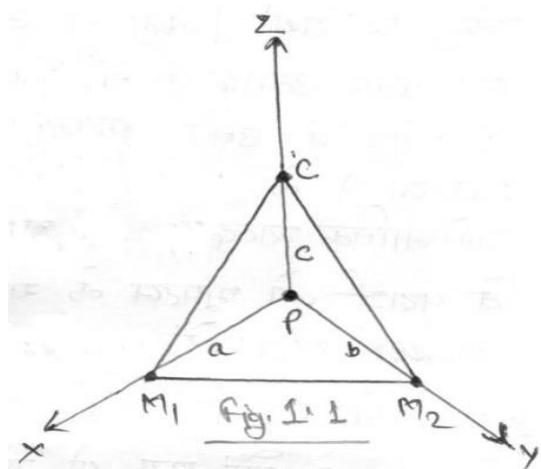
4. **स्थानीयकरण भार** : प्रति इकाई उत्पादित वस्तु के लिए आवश्यक कच्चे माल तथा उत्पादित वस्तु के जितने भार का परिवहन करना पड़ता है उसे स्थानीयकरण भार कहा जाता है। सर्वसुलभ कच्चे माल को प्रयुक्त करने वाले उद्योगों का स्थानीयकरण भार होता है क्योंकि ऐसे उद्योग केवल उत्पादित वस्तु का ही परिवहन करते हैं जबकि शुद्ध पदार्थ को प्रयुक्त करने उद्योगों को कच्चे माल तथा निर्मित उत्पाद दोनों के बराबर—बराबर भार परिवहन करना होता है जिसके कारण इसका स्थानीयकरण भार  $1+1=2$  होता है।

बेबर ने मुख्यतः बिन्दुओं पर ध्यानाकर्षण करने का प्रयास किया—

1. उद्योगों के स्थानीयकरण में परिवहन लागत का प्रभाव
2. उद्योगों के स्थानीयकरण में श्रम लागत का प्रभाव
3. उद्योगों के स्थानीयकरण में एकत्रीकरण (समूहन) का प्रभाव

बेबर ने अपने सिद्धान्त को बताने से पहले कुछ पूर्व मान्यताओं का सहारा लिया— पूर्व मान्यताएं—

1. कच्ची सामग्रियाँ कुछ निश्चित क्षेत्रों में ही प्राप्त होती हैं।
2. प्रत्येक उद्योग का एक असीमित बाजार होता है तथा हर उद्योग की पूर्व स्पर्धा होती है और उसे एकाधिकार की सम्भावना अपने स्थानीयकरण की छाँट में नहीं मिलती है।



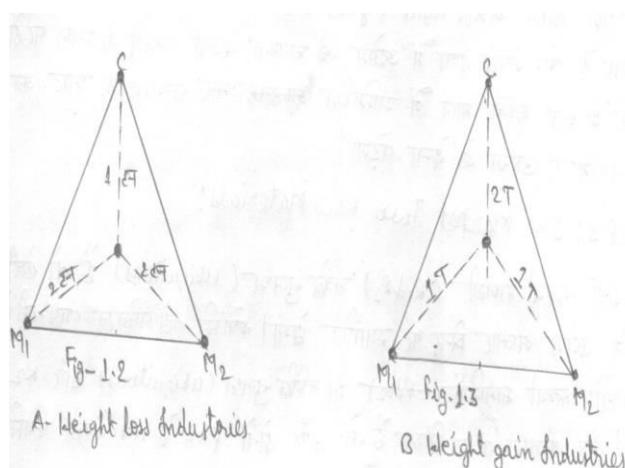
3. श्रम की उपलब्धता कुछ निश्चित क्षेत्रों में ही सीमित है तथा श्रम निश्चित एवं विभिन्न मजदूरी दरों पर असीमित मात्रा में उपलब्ध है।

4. परिवहन मूल्य दूरी एवं भार में वृद्धि के साथ-साथ बढ़ता जाता है।

5. जिस क्षेत्र में उद्योग की स्थापना करनी है, उसमें स्थलाकृति, जलवायु तथ तकनीकी दक्षता सभी जगह स्वरूप है तथा वह क्षेत्र एक राजनीतिक सत्ता के प्रशासन में है।

**1. उद्योगों के स्थानीयकरण में परिवहन लागत का प्रभाव (Effect of Transport cost on industrial location) :** बेबर सर्वप्रथम उद्योगों के स्थानीयकरण के लिए एसे स्थान का चुनाव करना चाहते थे। जहाँ पर एक कच्ची सामग्री एवं तैयार माल पर न्यूनतम परिवहन लागत आती हो। बेबर परिवहन लागत को उद्योगों के स्थानीयकरण के लिए प्रमुख मानता है। वह न्यूनतम परिवहन लागत के लिए स्थानीयकरण त्रिभुज (Location triangle) का सहारा लेते हैं। उपर्युक्त (1.1) चित्र में—  $M_1$ =एक कच्चे माल का स्त्रोत  $Y=$  एक कच्चे माल का भार  $M_2=$  दूसरे कच्चे माल का स्त्रोत  $Y=$  दूसरे कच्चे माल का भार  $C=$  बाजार  $Z=$  उत्पादित वस्तु का भार  $P=$  उद्योग स्थापना का केन्द्र।

बेबर के अनुसार उद्योग का स्थानीयकरण बिन्दु  $P$  उस स्थान पर होगा, जहाँ उद्योग की कुल परिवहन लागत न्यूनतम हो। इसके लिए बेबर ने वेरिगनन की यांत्रिक विधि (Verignon machanical model) का प्रयोग किया, जिसमें किसी त्रिभुज के तीनों शीर्षों पर तीन पुल्ली (Pullies) लगा दी गयी, तथा एक केन्द्र से तीनों समान लम्बाई के धागों को बाँधकर इन पुल्लियों पर होते हुए लटका दिया। एक धागे पर तैयार माल का आवश्यक भार लटकाकर छोड़ दिया। त्रिभुज में जिस बिन्दु पर धागों का केन्द्र स्थित होगा, वह स्थान ( $P$ ) उद्योग के स्थानान्तरण का वास्तविक बिन्दु होगा, उद्योगों की स्थापना उसके उत्तरे ही पास होगी।



बेबर ने (Fig.1.2) में स्थानीयकरण त्रिभुज में वजन ह्रास उद्योग (Weight Losing Industry) तथा (Fig. 1.3) वजन बढ़ाने वाला उद्योग या भारोत्तोलन उद्योग (Weight Gaining Industry) की उपस्थिति पर परिवहन लागत के प्रभावों को प्रदर्शित किया। चित्र 1.2 A में वनज ह्रास उद्योग द्वारा 1 टन तैयार माल उत्पादित करने के लिए 2 टन ( $M_1$ ) तथा 2 टन ( $M_2$ ) वजन के कच्चे मालों की आवश्यकता है (उदाहरण के लिए लौह इस्पात उद्योग) इस स्थिति में उद्योगों की स्थापना कुल परिवहन लागत को न्यूनतम करने के लिए उद्योगों की स्थापना कुल परिवहन लागत को न्यूनतम करने के लिए उद्योगों के कच्चे माल के समीप होगी।

दूसरी ओर वजन बढ़ाने वाले उद्योग (Fig 1.3) के लिए 1 टन  $M_1$  तथा 1 टन  $M_2$  कच्चे माल की आवश्यकता है तथा इससे 2 टन या उससे अधिक तैयार उत्पाद उत्पादित किया जा सकता है (उदाहरण—बेकरी उद्योग) ऐसी स्थिति में उद्योग की स्थापना बाजारोन्नमुख या बाजार के समीप होगी। इसके अतिरिक्त बेबर ने कुछ अन्य स्थितियों में उद्योग की स्थापना के लिए विचार किया—

#### 'CASE : A : One Market One Raw Material :

यदि उद्योग के लिए केवल एक ही प्रकार के कच्चे माल की आवश्यकता पड़ती है तथा तैयार माल के लिए केवल एक ही बाजार है तो उस उद्योग की स्थापना की निम्नलिखित संभावनाएं हो सकती हैं—

a. यदि कच्चा माल सर्वत्र सुलभ है तो उद्योग बाजार में स्थापित होगा, क्योंकि उस बिन्दु पर परिवहन व्यय नहीं पड़ेगा।

b. यदि कच्ची सामग्री किसी निश्चित स्थान पर ही मिलती है तथा शुद्ध (जिसका भार उत्पादन प्रक्रिया में कम नहीं होता है) तो कच्ची सामग्री के स्त्रोत अथवा बाजार बिन्दु पर स्थापित होगा।

c. यदि उद्योग में सुलभ पदार्थ तथा शुद्ध दोनों का उपयोग कच्ची सामग्री के रूप में किया जाता है, तो उस दशा में उद्योग बाजार बिन्दु पर स्थापित होगा, क्योंकि ऐसा होने से उत्पादक को तैयार माल में सम्मिलित सर्वत्र सुलभ पदार्थ के लिए अतिरिक्त परिवहन व्यय नहीं देना पड़ेगा।

d. यदि उद्योग केवल मिश्रित पदार्थ (gross materials) का कच्चा माल ही उपयोग में आता है, तो ऐसी दशा में उद्योग की स्थापना कच्ची सामग्री के स्थान पर होगी। क्योंकि मिश्रित कच्चे माल में सम्मिलित अनावश्यक भार का परिवहन मूल्य अलग से देना पड़ेगा।

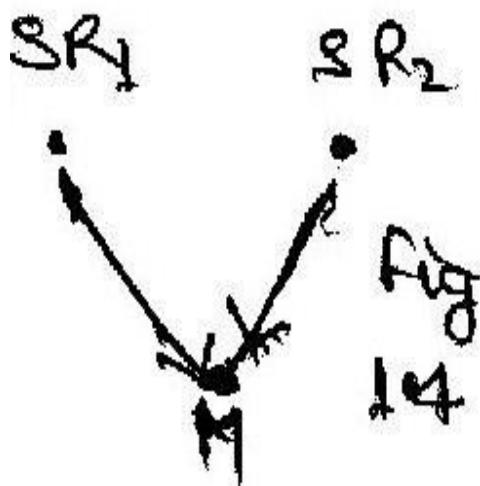
#### 'CASE B : One Market Two Raw Materials :

a. यदि दोनों कच्ची सामग्री ( $R_1$  &  $R_2$ ) सर्वत्र सुलभ (Ubiquitous) हैं तो ऐसी दशा में उद्योग बाजार बिन्दु पर स्थापित होगा। क्योंकि वहाँ परिवहन व्यय नहीं होगा।

b. यदि दोनों, कच्ची सामग्रियाँ  $R_1$  सर्वत्र सुलभ (ubiquitosus) और  $R_2$  fixed और बाजार से दूर मिलता है और दोनों pure हैं तब ऐसी स्थिति में उद्योग की स्थापना बाजार के निकट होगी।

c. यदि दोनों कच्ची सामग्रियाँ ( $R_1$  &  $R_2$ ) शुद्ध हैं तथा सर्वत्र सुलभ नहीं हैं तो भी उद्योग की स्थापना बाजार बिन्दु पर होगी, क्योंकि यहाँ न्यूनतम परिवहन व्यय होगा। यदि पहली कच्ची सामग्री का उद्योग स्थापित होता है तो दूसरी कच्ची सामग्री को पहली कच्ची सामग्री स्त्रोत के स्थान पर भेजना होगा। इसके बाद पहली कच्ची सामग्री के स्त्रोत से तैयार माल को बाजार में भेजना होगा। यह तैयार माल दोनों कच्ची सामग्रियों के वजन के बराबर होगा। इस प्रकार पहली कच्ची सामग्री को दूसरी कच्ची सामग्री के वजन के बराबर होगा। इस प्रकार पहली कच्ची सामग्री को दूसरी कच्ची सामग्री के स्त्रोत पर भेजने का परिवहन व्यय अतिरिक्त होगा।

d. यदि दोनों कच्चे माल निश्चित (fixed) स्थान पर हैं और gross हैं तो उद्योग की स्थिति समस्या युक्त होगी। साधारणतया मिश्रित (gross) पदार्थ वाले उद्योग स्त्रोत के समीप ही स्थापित किये जाते हैं। जिससे परिवहन लागत कम आये। इस समस्या के समाधान के लिए बेबर ने अपना स्थानीयकरण त्रिभुज (fig 1.4) के माध्यम से समस्या का निस्तारण किया है। यदि दोनों कच्चे मालों की भार हानि (weight loss) में विशेष अन्तर पाया जाता है तो अधिक भार हानि वाले कच्चे माल के समीप उद्योग की स्थापना की जायेगी।



उदाहरण स्वरूप—

1.  $M = \text{परिवहन व्यय} = SR_1 \text{ से } M \text{ बिन्दु तक } 2000 \text{ Tx}100 \text{ mile} = 200000 \text{ TM}$

$SR_2 \text{ से } M \text{ तक परिवहन व्यय} = 2000 \text{ Tx}100 \text{ mile} = 200000 \text{ TM}$

$M \text{ बिन्दु पर कारखाना स्थापित करने पर कुल परिवहन व्यय} =$

$2000,00 \text{ TM (} SR_1 \text{)} + 2000,00 \text{ TM (} SR_2 \text{)} = 4000,00 \text{ T.M.}$

2. यदि कारखाना बाजार बिन्दु  $M$  पर न स्थापित होकर कच्चे माल के स्त्रोत  $SR_1$  पर स्थापित हो तो कुल परिवहन व्यय =  $SR_1$  पर  $SR_2$  के दुलाई में हुआ व्यय +  $SR_1$  से  $M$  बिन्दु तक पक्के माल का परिवहन व्यय  $2000 \text{ Tx}100 \text{ mile} + 2000 \text{ Tx}100 \text{ mile (} SR_1 \text{ बिन्दु से } M \text{ तक कच्चे माल का भाड़ा)} = 4000,00 \text{ T.M.}$

3. यदि कारखाना कच्चे स्त्रोत 2 ( $SR_2$ ) पर हो तो परिवहन व्यय =  $SR_1$  से  $SR_2$  तक कच्चे माल के परिवहन का भाड़ा +  $SR_2$  से  $M$  बिन्दु तक तैयार माल के परिवहन का भाड़ा =  $2000 \text{ Tx}100 \text{ M} + 2000 \text{ Tx}100 \text{ M} = 4000,00 \text{ T.M.}$

चूंकि तीनों ही बिन्दुओं पर परिवहन व्यय समान अर्थात्  $4000,00 \text{ TM}$  ही रहने पर कारखाना मालिक को कोई बचत नहीं होगी और ये तीनों बिन्दु समान रूप से अनाकर्षक बने रहेंगे। इसलिए कारखाने का मालिक यदि लाभ चाहता है तो इन तीनों ही बिन्दुओं पर कारखाना स्थापित न करके इन तीनों बिन्दुओं से बनने वाले त्रिभुज में उस बिन्दु की तलाश करेगा जहाँ कारखाना स्थापित करेगा जहाँ कारखाना स्थापित करने से उसे उपरोक्त तीनों बिन्दुओं की तुलना में परिवहन व्यय में कुछ न कुछ बचत अवश्य हो। बेबर के अनुसार यह बिन्दु  $SR_1$  &  $SR_2$  को मिलवाने वाली रेखा पर ऐसा बिन्दु है जहाँ से खींची गयी रेखा  $M$  पर मिलती है और  $SR_1$  &  $SR_2$  लंब रूप में समद्विभाजित करती है, जो कि  $x$  बिन्दु है। ( $x$  बिन्दु एक ऐसा बिन्दु है जहाँ  $SR_1$  &  $SR_2$  दूरी 50–50 मील है तथा  $M$  की दूरी 87 मील है। गणना द्वारा इसका सत्यापन किया जा सकता है। उदाहरणार्थ—  $x$  बिन्दु पर कच्चे माल का परिवहन व्यय =  $SR_1$  से  $x$  तक =  $2000 \text{ टन} \times 50 \text{ मील}$  (क्योंकि कच्चा माल 2000 टन प्रयुक्त हो रहा है और  $SR_1$  से  $x$  तक की दूरी 50 मील है)

कुल कच्चे माल का परिवहन व्यय =

$2000 \text{ Tx} 50 \text{ M} + 2000 \text{ Tx} 50 \text{ M} = 2000,00 \text{ T.M.}$

$x$  बिन्दु से  $M$  बिन्दु तक पक्के माल का परिवहन व्यय =  $2000 \text{ टन} \times 87 \text{ मील}$  (क्योंकि पक्का माल 2000 टन है, और  $x$  बिन्दु से  $M$  की दूरी 87 मील है) =  $174000 \text{ T.M.}$

$x$  बिन्दु पर कारखाना स्थापित करने पर कुल परिवहन व्यय =  $x$  बिन्दु पर कच्चे माल का परिवहन +  $x$  बिन्दु से  $M$  बिन्दु तक पक्के माल का परिवहन व्यय =  $200000 \text{ T.M.} + 174000 \text{ T.M.} = 374000 \text{ T.M.}$

इस प्रकार  $x$  बिन्दु एक ऐसा बिन्दु है जहाँ कारखाना स्थापित करने की तुलना में 26000 टन मील (4000,00 टन मिल—374000 टन मील = 26000 टन मील)

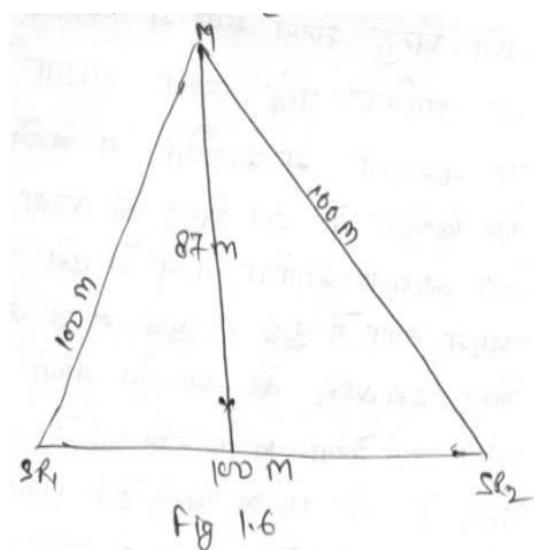
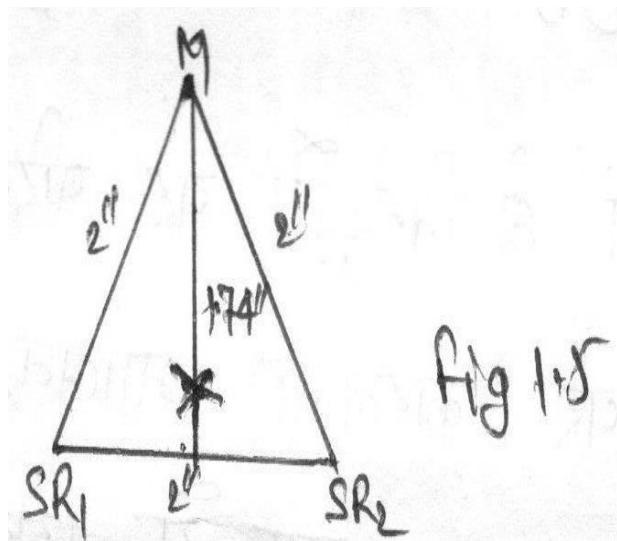
इसलिए उद्यमी तीलनों बिन्दुओं पर न स्थापित करके, यदि अन्य बातें समान हो तो बेबर के अनुसार कारखाने के लिए स्थल के चयन की समस्या का समाधान स्थानीयकरण के माध्यम से कर सकते हैं जो प्रस्तुत उदाहरण में बिन्दु X है।

$$1'' = 5 \text{ मील} = .1''$$

$$1 \text{ मील} = .1/5 = 1/50$$

$$100 \text{ मील} = 100 \times 1/50 = 2''$$

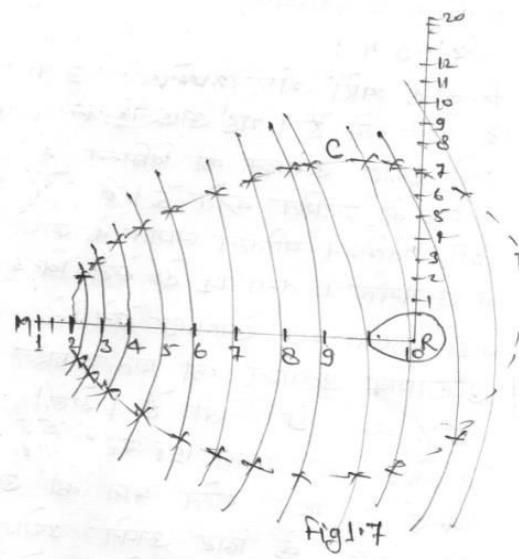
$$87 \text{ मील} = 87 \times 1/50 = 1.74''$$



#### उद्योगों के स्थानीयकरण पर श्रम लागत का प्रभाव

बेबर का मानना है कि किसी भी उद्योग की स्थापना न्यूनतम परिवहन लागत वाले बिन्दु से हटने पर परिवहन लागत में होने वाली वृद्धि की अपेक्षाकृत सस्ते श्रम से बचत करके क्षतिपूर्ति किया

जा सके। इस समस्या के समाधान के लिए बेबर ने आइसोडोपेन (Isodopane) (समान लागत परिवहन रेखाएं) की सहायता से एक सिद्धान्त प्रस्तुत किया।



#### बेबर द्वारा कथित धारणाएं

1. कच्ची सामग्री और तैयार माल की प्रति मील की प्रति टन परिवहन लागत एक समान हो।

2. बाजार बिन्दु M एवं कच्ची सामग्री के स्रोत के बिन्दुओं (R) को केन्द्र मानकर, समान दूरियों के संकेन्द्रीय वृत्त खींचे गये हैं। Fig. 1.7 जो कि समान भार के लिए एक 1 इकाई परिवहन लागत बतलाते हैं।

3. कच्चा माल अशुद्ध है, जो उत्पादन प्रक्रिय में अपने कुल वनज का 50% कम कर देता है। अब यदि उद्योग की स्थिति R पर है तो R से बाजार M तक की प्रति टन तैयार माल भेजने में 10 इकाई परिवहन व्यय करना होगा। यदि उद्योग बाजार M पर स्थित है तो प्रति टन तैयार माल के लिए परिवहन व्यय (कच्चे माल के स्रोत R से बाजार तक लाने में) 20 इकाई देना होगा, क्योंकि 2 टन कच्चे माल से 1 टन उत्पादित वस्तु तैयार होगी।

अब यदि उद्योग C पर स्थापित होगा तो इस बिन्दु (c) पर कच्चे माल का परिवहन व्यय 8 इकाई होगा तथा C से बाजार तक उत्पादित वस्तु पर परिवहन व्यय पड़ेगा। चित्र 1.7 में बिन्दु c के अलावा भी कई ऐसे बिन्दु हैं जिन पर परिवहन व्यय 18 इकाई ही पड़ेगा। अतः आइसोडोपेन में 18 इकाई वाले परिवहन व्यय की सभी बिन्दुओं को एक दूसरे से मिलाकर समान लागत परिवहन की रेखा खींची जाती है।

#### क्रांतिक आइसोडोपेन

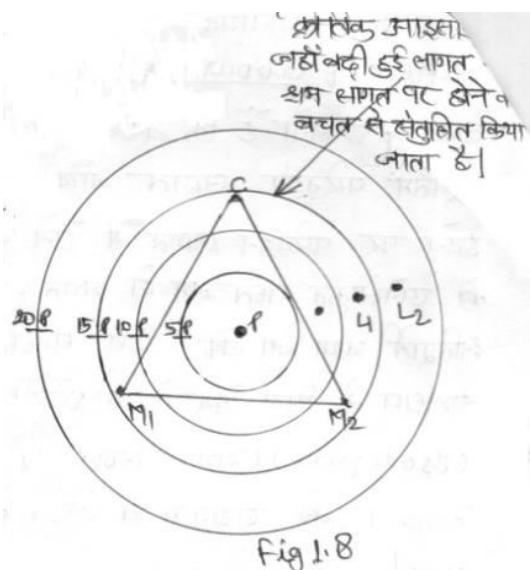


Fig 1.8

'क्रांतिक आइसोडोपेन' जहाँ बढ़ी हुई लागत को श्रम लागत पर होने वाली बचत से संतुलित कया जाता है। चित्र 1.8 में P न्यूनतम परिवहन लागत बिन्दु है तथा इस बिन्दु के चारों ओर आइसोडोपेन क्रमशः सकेन्द्रीय प्रतिरूप में खींचे गये हैं। यह आइसोडोपेन P बिन्दु से प्रति इकाई उत्पादन की विभिन्न सम परिवहन लागत को प्रदर्शित करते हैं। चित्र में दिये गये विभिन्न परिवहन लागत के आइसोडोपेन के अन्तर्गत L<sub>1</sub> तथा L<sub>2</sub> दो ऐसे बन्दु हैं जहाँ सस्जा श्रम उपलब्ध होने के कारण औद्योगिक उत्पादन की प्रति इकाई लागत 15% कम हो जाती है। ऐसी स्थिति में कोई भी उद्यमी 15 P आइसोडोपेन तथा P बिन्दु के मध्य सस्ते श्रम की उपलब्धता का लाभ प्राप्त करने के लिए अपने उद्योग को स्थापित कर सकता है क्योंकि इस क्षेत्र में स्थापित उद्योगों द्वारा अतिरिक्त परिवहन मूल्य की तुलना में सस्ते श्रम द्वारा हुई अधिक बचत का लाभ प्राप्त होगा।

उपरोक्त चित्र (1.8) में L<sub>1</sub> बिन्दु की औद्योगिक अवस्थिति बिन्दु की औद्योगिक अवस्थिति बिन्दु P बिन्दु की औद्योगिक अवस्थिति की तुलना में अधिक लाभप्रद होगी जबकि 15 P आइसोडोपेन के बाहर अवस्थित L<sub>2</sub> पर स्थापित उद्योग पर परिवहन मूल्य बढ़ जाने के कारण व औद्योगिक अवस्थिति के लिए लाभप्रद नहीं होगा। अतः 15 P का आइसोडोपेन क्रांतिक आइसोडोपेन कहलाता है जहाँ अतिरिक्त परिवहन लागत श्रम लागत पर होने वाली बचत से संतुलित हो जाती है।

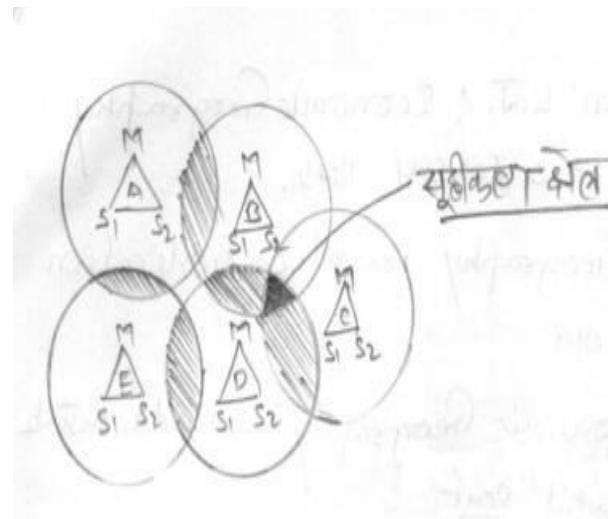
#### उद्योग के स्थानीयकरण पर एकत्रीकरण (समूहन) का प्रभाव

उद्योगों के एकत्रीकरण प्रभाव द्वारा भी उद्योगों को विस्थापित किया जा सकता है-

1. एकत्रीकरण प्रभाव के कारण हुई बचत उस स्थान पर आए अतिरिक्त परिवहन-व्यय के बराबर हो।

2. एकत्रीकरण बचत का मूल्य उस बिन्दु पर आए अतिरिक्त परिवहन मूल्य से अधिक हो।

3. एकत्रीकरण द्वारा बचत तभी होगी जब एक ही स्थान पर अनेक उद्योगों का जमघट हो।



बेबर ने समूहीकरण के प्रभाव को उपर्युक्त चित्र द्वारा समझाने का प्रयास किया, कि किसी एक उद्योग के पाँच कारखाने हैं, प्रत्येक कारखाना स्थानीयकरण त्रिभुज के अन्दर स्थित हैं प्रत्येक उद्योग की अवस्थिति से 20 इकाई के आइसोडोपेन खींचे गये हैं, A, B एवं C उद्योगों के आइसोडोपेन के अन्दर एक छोटा सा भाग आता है। इसे सामूहीकरण का क्षेत्र कहा जाता है, यहाँ तीन कारखाने स्थापित हो सकते हैं, क्योंकि यहाँ प्रति वस्तु इकाई निर्माण में 20 इकाई की सुविधा होगी इसलिए यहाँ उद्योग स्थापित होने के लिए प्रवृत्त होंगे। यदि समूहीकरण में निरन्तर वृद्धि होती जाए तो उससे उत्पन्न लाभ उसी अनुपात में बढ़ सकता है, परन्तु ऐसा तभी हो सकता जब एक ही साथ कई उद्यमी एक स्थान पर कारखाने स्थापित करें।

#### बेबर के सिद्धान्त की आलोचना

1. बेबर ने केवल परिवहन लागत पर ही ध्यान दिया इन्होंने उत्पादन प्रक्रिया पर तथा लागत पर ध्यान नहीं दिया जबकि वास्तव में अभिष्टतम स्थिति उत्पादन स्तर पर निर्भर करता है।

2. इनका पूरा सिद्धान्त कच्ची सामग्री के स्त्रोत पर एवं बाजार को केन्द्र मानकर ही विश्लेषित किया गया है जबकि कृषिगत एवं वन्य उत्पादन सम्बन्धी कच्ची सामग्री तथा उत्पादित पदार्थों की मांग का क्षेत्रीय विस्तार होता है।

3. बेबर ने परिवहन में अन्तर भार तथा दूरी के अनुपात में माना उन्होंने परिवहन लागत सभी जगहों पर समान माना जबकि ऐसा नहीं है। परिवहन की लागत दूरी बढ़ने के अनुपात में कम होती है। यदि कच्ची माल के परिवहन में असमान्य वृद्धि हो तो विकल्प के रूप में अन्य स्त्रोतों का प्रयोग किया जा सकता है इससे उत्पादन में लगने वाले अन्य उत्पादनों के सापेक्षिक महत्व में अन्तर आता है।

4. बेबर ने न्यूनतम लागत बिन्दुको अधिकतम लाभ का बिन्दु माना जो कि पूर्णतया सही नहीं है।

## REFERENCES

- Alexander, J.W. and Gibson L.J.(1979) *Economic Geography* New Jersey, prentic Hall
- Gautam A (2015) *Advance Economic Geography*, Allahabad, Sharda Pustak Bhawan
- Johnes, C.F. and Darkenwald, G.G. (1975) *Economic Geography*, New York, McMillan co...
- Maurya S.D.(2018) *Economic Geography* Allahabad, Pravalica Publication
- Singh J. (2018) *Recent Trends in Economic Geography*, New Delhi, DND Pub
- सिंह जगदीश (2006) आर्थिक भूगोल के मूल तत्व, गोरखपुर, ज्ञानोदय प्रकाशन