

GUOJI JINGMAODILI GAILUN



国际经贸地理 概论

张迪祥 编著
经济科学出版社

绪 言

国际经贸地理是研究世界范围内经济活动的空间分布特点及其区域分异与组合规律，并在此基础上，研究世界范围内商品交换活动的空间表现的学科。

世界各国之间的商品和劳务交换称为国际贸易。国际贸易的买方和卖方各居于一定的空间地域，遍布世界各地的交通、通信设施把买卖双方沟通起来，在它们之间，由于互通有无的需要。

产生着大量的能流、物流、信息流、商品流，形成买卖关系即国际间的贸易往来。通过正常的国际贸易，资源的空间地域组合得到优化，资源的使用效率得到提高，从而带来国际商品的高价值、高效益，这便是贸易创造效应。因此，国际贸易是国际交往中的一项重要活动，也是一个国家（地区）藉以发展经济的必要条件。因此，研究世界商品生产规律和商品市场变化，了解世界主要经贸区的经贸特点，揭示世界各国各地区商品流通与贸易地域组合的形成原因及发展趋势，阐明世界范围内商品地区间流通分布的规律，便成为国际经贸地理学科的一项重要任务。

国际经贸地理是世界经济地理和国际贸易地理的集成。在经济院校，原来只开设世界经济地理，国际贸易地理是随着我国改革开放的深入和扩大，对外经贸活动的日趋频繁，外贸教育事业的迅速发展而开设的。其中，世界经济地理研究世界各国各地区的产业分布及其空间地域系统，国际贸易地理则以世界经济地理的研究为基础，来探讨国际商品流通的规律和特点。

世界上任何国家（地区）之间的贸易活动，包括进出口商品构成、进出口地区构成和地域组合等，都要受到这些国家（或地区）经济发展水平与产业分布的制约，而在经济地域分工不断深化条件下形成的经济地域体系则是国际商品交换活动的舞台。可见，国际贸易地理与世界经济地理之间原本就存在着密不可分的联系，事实上，在地理学学科体系中，国际贸易地理是世界经济地理的一个分支，属于部门经济地理学。基于此，有的院校将二者合璧，把对产业国际分布的阐释和对国际经济关系（侧重于商品交换方面）的探讨这两方面问题熔于一炉而冶之，从而把世界经济活动空间结构的分析引向认识世界经济格局的高度。这是符合经贸院校地理教学的特点和发展方向的。

国际经贸地理以马列主义的辩证唯物主义、历史唯物主义与政治经济学为指导思想，以世界区域地理为基本内容，从人类经济活动的空间结构研究入手，分析比较世界各国各地区产业分布及国际贸易的条件和特点，全面地理解和把握国际经济活动中各种纷繁复杂的现象，以提高对我国所面临的国际经济环境的认识，为更好地开展国际经济交流服务。

世界上的国家和地区共 200 个左右，各个地区自然条件及经济情况复杂多样，历史背景、政治制度、政策方针各异。因此，国际经贸地理课程内容相当丰富，研究和学习国际经贸地理必须掌握正确的观点和方法。

每一门学科都有自己独特的观点和思想方法。就地理学而言，区域观点和综合观点是其根本的观点和传统的思想与方法。

区域指地球表面的一个地点、一个场所或一十部分。社会的经济活动，下管是何种部门或产业，也不管是处于什么发展阶段，都必须落实到一定的

区域，并在当地自然、技术、社会、经济等条件的影下，形成特殊的空间地域组合。

区域是经贸地理学研究的基本内容和出发点，对于经贸地理学来说，离开了空间分析及对具体地区的研究，就等于离开了科学本身。区域有自己明显的特征，成为我们认识区域的标识。首先，区域有一定的位置，经纬度位置称为绝对位置，以自然地理事物或经济地理事物为参照表示的位置称为相对位置。绝对位置当然重要，但人们最先关注的往往是区域的相对位置，青藏高原雄踞在中国西部，曼哈顿岛是美国东部哈得孙河河口东岸和东河之间的岩岛，相对位置的丰富涵义，使人们更快地接受它。其次，区域有一定的地域空间，有的区域空间有形可见，如中国的山脉分布，武汉市的建成区；有的区域空间则较难确定，如楚文化的传播范围就比较模糊。区域的第三个特征是内部的同一性或均质性，指的是区域内部某一或某些重要因素特征上的一致性 or 相似性。一个区域可能有同一环境特色，也可能有同一经济、文化特色。通过内部均质性来划分的区域，在景观上都有明显的形态表现，可称之为形态区域。另有通过相互作用体系来划分的区域，称之为功能区域，即由若干异质部分构成的在功能上联系紧密的区域。由功能区域，我们可注意到区域的第四个特征，即它们的集聚作用，如中心城市及其腹地，构成一个有机联系的区域。腹地是城市产品销售的市场和提供服务的对象，也是为城市提供农副产品和工业原料的基地，腹地是中心城市吸引和辐射范围的所在，它们是由集聚作用形成的空间聚合体或空间系统。

过去传统的观点认为，区域研究是地理学在各学科中独具的特色，是地理学与其它学科相区别的重要标志。但现在下仅是地理学，其它科学如经济学也常常使用区域概念，从事区域问题研究。本世纪 50 年代末迅速发展起来的区域科学和区域经济学等，就是以区域问题为对象的新的研究领域。

作为地理学特点的综合性和综合性，可以说是地理学的传统思想、传统方法，如国际经贸地理综合的范围就相当广。国际经济贸易活动离不开一定的地理环境，地理环境从不同的角度，以不同的机制和方式直接或间接给各国各地区的产业分布、经济地域体系及国际贸易活动施加深刻的影响。为了揭示经济过程与地理环境之间相互发生的本质联系，就不能不涉及地理环境中各种自然要素和人文要素，包括自然条件、自然资源评价、自然环境对人类经济活动的质与量的影响的分析研究，不仅涉及到现状，也联系到过去和将来，人口、技术、经济、上层建筑等各个方面都在其内。这诸多要素彼此密切联系，互相制约，为了弄清其相互作用过程，需要进行全面的分析论述，由此也就决定了经贸地理学的研究必然是综合的研究。在交叉科学纷纷出现的今天，地理学更显示出其以综合方法为基础，研究引起全球关注的社会—经济—资源生境系统及其相互联系问题的潜力。

必须指出，如果说区域的观点曾经是地理学独具的特色的话，那么综合的观点和方法一开始就非地理学所独有。但地理学的综合研究有别于其它学科，它是以区域为依托和出发点的，是一种区域的综合研究。

学习与研究经贸地理，必须重视对地理信息资料的收集与整理，对非地理专业的学生来说，主要是懂得地理数据和资料的重要性，并善于应用它去考察和解决问题。如应用世界能源生产、消费的有关数据，去分析世界能源生产消费结构，从能源地理的角度，考察其对世界经贸活动的影响等。统计图表等也常常用于比较地理学的研究，如对国家或地区经贸地理的比较研

究。全面、连续、规范的数据资料、对区域分析尤其具有特殊意义，它可以帮助我们考察地区或国家经济地域系统的结构和内部机制，分析、预测区域发展过程（地理过程和经济过程）。经贸专业的学生，更可以发挥自己在数理统计、投入产出分析等方面的长处、促进地理思维的严密化、数量化及逻辑的形式化。

学习国际经贸地理还必须重视地图与图表的运用，地图、图表与文字互相配合，大量地理信息借助形象的语言表达和传播，常可使学习与研究收到事半功倍之效。

内容简介

《国际经贸地理概论》是世界经济地理和国际贸易地理的集成，对产业国际分布的阐述和对国际贸易活动空间形式的探讨是本书的两项重要内容。本书作者根据近年来的教学实践，为反映两极格局解体后迅速发展变化的世界经济格局和经贸特点，在吸取各家之长的基础上，另辟蹊径，重新架构课程结构体系，写成此书。全书共分十二章，前三章着重阐述世界经济活动的空间结构，重点突出当前世界三大区域经济集团的区域结构、内部机制、发展过程；第四至第九章，循经济地域体系的思路，分几个层次论述发达国家、新兴工业化国家和地区、发展中国家和地区的经济贸易，并力图进一步展现在三大经济板块鼎足而立的大格局下，全球大小经济板块互相关联、融汇，合作、竞争的空间态势；最后三章论述全球大宗农矿产品贸易、世界交通运输与邮电通信、世界自由经济区。全书构思严密，脉络清晰，资料翔实，内容丰富，可作为大专院校经贸专业，地理专业及国际关系专业教材，亦可供中等财经专科学校及中学教师、地理工作者、经贸工作者参考。

国际经贸地理概论

第一章 世界经济活动的空间背景结构

第一节 世界自然地理环境结构

自然地理环境分布于地球表面，根据物理化学性质的不同，可以将地球表面划分出不同的圈层，在地球的外部覆盖有大气圈，大气圈下面是由海洋和陆地水构成的水圈，地球的固体外壳称为地壳，在这三大圈层文汇接触处，还有一个生命过程十分活跃的生物圈。地壳、大气圈、水圈、生物圈在地表紧密接触，相互渗透，相互作用，形成一个开放的复杂巨系统——地理系统。学习经贸地理，必须有基于对地理系统、地理环境结构的深刻认识，才能对国际经贸活动与地理环境的关系作出科学的认识和评价。

一、地表形态结构

1. 陆地与海洋 地球总面积 5.1 亿平方公里，其中海洋 3.61 亿平方公里（占 71%），陆地 1.49 亿平方公里（占 29%）。陆地大部分集中在北半球，在北半球陆地面积占 39%，而在南半球陆地面积只占 19%。地表的连续水体称为世界洋，世界洋分为四部分，即北冰洋（1310 万平方公里）、大西洋（9336 万平方公里）、印度洋（7491 万平方公里）和太平洋（17968 万平方公里）。北极圈及通过塔斯马尼亚岛东南角、非洲针角和南美洲合恩角的经线被确定为四大洋的分界线。

全球陆地分为七大洲，按其被海洋分隔的情况，大体分成北三洲、南三洲和南极洲。北三洲与南三洲两两集合而成三对，称为美洲对、欧非对、亚澳对。欧非对与亚澳对大致在北回归线以北连成一体，在北回归线以南则被印度洋分隔开，美洲对与其它两对之间分别隔着大西洋与太平洋。在每对大陆中，北大陆与南大陆之间，都被地壳断裂带分开。

2. 陆地地形 陆地表面起伏不平，按高度和起伏形态，可分为山地、高原、平原、盆地和丘陵。全球山脉众多，集中构成两个巨大的高山带，其中一条是环太平洋高山带，包括纵贯南北美洲、沿太平洋岸分布的科迪勒拉-安第斯山系，亚洲和大洋洲太平洋沿岸及东亚岛弧上的山脉；另一条是西起非洲西北部、欧洲南部向东横贯欧亚大陆的高山带，包括非洲阿特拉斯山脉、欧洲比利牛斯山脉经阿尔卑斯山脉、亚美尼亚山结、厄尔布鲁士山脉和扎格罗斯山脉、帕米尔山结和喜马拉雅山脉及中南半岛西部山地等。这两大高山带的山脉，巍峨高峻，集中了陆地上大部分海拔 4000 米~5000 米以上的高峰。这两个地带同时又是世界上火山和地震活动最频繁的地带。

世界上的高原大多位处地壳相对稳定的古陆块上，其中最高的高原是我国的青藏高原，被称为“世界屋脊”，其它规模较大的高原有亚洲的蒙古高原、中西伯利亚高原、安那托利亚高原、阿拉伯高原、伊朗高原、印度德干高原，非洲的埃塞俄比亚高原、东非高原、南非高原，北美洲的哥伦比亚高原、科罗拉多高原，南美洲的巴西高原、圭亚那高原，巴塔哥尼亚高原，澳大利亚西部高原等。

全球平原面积约占陆地面积的 1/4，大平原主要分布在大陆中部，世界上著名的平原有北美洲的密西西比河平原，南美洲的亚马孙平原、奥里诺科平原、拉普拉塔平原，亚洲的西西伯利亚平原、两河平原、印度河—恒河平原、中国东部平原，欧洲的西欧平原、中欧平原、东欧平原，澳大利亚的中部平原等。

盆地地形特点是：四周高，为高原或山地；中部低，为丘陵或平原。世界上著名的盆地有我国的塔里木盆地、准噶尔盆地、四川盆地，非洲的扎伊尔盆地、乍得盆地、卡拉哈迪盆地，美国西部的大盆地，澳大利亚中部平原也称大自流井盆地。

高低不平，连绵起伏的低矮山丘叫丘陵，常分布于山地平原之间的过渡地带，著名的如我国的东南丘陵，中亚的哈萨克丘陵，东欧的伏尔加丘陵、中俄罗斯丘陵等。

二、气候水热结构

全球气候极其复杂多样，并可从不同的角度进行系统分类，其中根据各地区气团活动及与之相关的降水与热量状况并参照土壤水分平衡所作的分类，对于认识全球环境区域具有特别重要的意义。这一分类方法将全球气候按纬度高低分为三类，每类又分为若干气候型与亚型，具体引述如下：

I类：低纬度气候（受赤道气团和热带气团控制）

1. 湿赤道气候 分布于东南亚大巽它群岛到大洋洲的新几内亚诸岛，南美洲亚马孙平原和非洲的扎伊尔盆地。在北纬 10° ~南纬 10° 之间，这是热带辐合带的气候，受温暖潮湿的赤道海洋气团和热带海洋气团控制。对流雨旺盛，温高湿重，几乎所有月份降水都超过可能蒸发量，土壤水分贮存在全年各月都很大。

2. 热带季风和信风气候 热带季风气候分布于东亚和东南亚，热带信风气候分布于澳大利亚东北部、中美洲及南美洲东部沿海和加勒比群岛、非洲的马达加斯加岛，在南北纬 5° ~ 25° 之间热带辐合带和热带东风带交替移动的滨海地区。这是一种温暖到炎热而十分湿润的气候，夏半年出现强烈降雨高峰，冬半年降雨量短期减少，尽管有一短干季，但植物生长所需土壤水分仍很充足，故而雨林繁茂。

3. 热带湿干气候 分布于南亚、东南亚、澳大利亚北部、南美洲亚马孙河流域南部和北部、非洲西部和南部，在南北纬 5° ~ 20° （亚洲北纬 10° ~ 30° ）之间距海较远的地区。这种气候以极湿季和极干季互相交替为特征，土壤水分随之发生大量盈余和大量亏缺的交替变化。在两种极端状况周期性出现的情况下形成热带草原植被。

4. 热带干旱气候 分布于北非撒哈拉沙漠，经阿拉伯、伊朗至南亚塔尔沙漠地带，中美洲部分地区，澳大利亚大沙沙漠，南美洲南部与非洲南部，在南北纬 15° ~ 25° 之间，是回归高压带大陆气团之源地，这个下沉气团稳定并且极干燥，在它控制下的地区可能蒸散量远大于降水量，各月皆有相当大的水分亏缺，能在此极端干旱炎热环境中存活的植物极少。

类：中纬度气候（受热带和极地气团控制）

5. 亚热带干旱气候 分布于西亚的约旦、叙利亚、伊拉克、美国的西南部、墨西哥北部、非洲北部、澳大利亚南部、阿根廷南部和非洲南部，在南北纬 25° ~ 35° 之间，属热带干旱气候向极地延伸的地区，但在冬季有来自高纬度的极地大陆气团的入侵，因而气温年较差大于热带干旱气候。

6. 亚热带湿润气候 分布于中国东南部、日本南端、美国东南部、澳大利亚东海岸、乌拉圭与阿根廷的毗邻部分，在南北纬 25° ~ 35° 之间。这里夏季受海洋高压西侧的热带海洋气团控制，冬季有极地大陆气团的频繁入侵。此种气候的特征是气候温和（季风发达区有炎夏和冷冬），有大量水分盈余，但亦有少量的季节性水分亏缺，森林是天然植被。

7. 地中海气候 分布于地中海沿岸地带，澳大利亚的西南部沿岸、南澳大利亚州与维多利亚州，智利沿海，南非开普敦地区，在南北纬 $30^{\circ} \sim 45^{\circ}$ 之间，夏季受下沉的热带大陆气团和热带海洋气团控制，炎热干燥，冬季受湿润的极地海洋气团控制，温和多雨，土壤水分贮存的年周期变幅大，夏季需要大量灌溉以维持园艺作物的生长，土壤植被则是适应较长干旱夏季的草本、阔叶灌木或阔叶树。

8. 温带海洋性气候 分布于西欧、美国西海岸俄勒冈州和华盛顿州、加拿大西海岸不列颠哥伦比亚省、澳大利亚的维多利亚州和塔斯马尼亚州、新西兰、智利南纬 35° 以南部分，在南纬 $35^{\circ} \sim 60^{\circ}$ 之间，中纬度西岸迎着盛行西风带，深受湿润的极地海洋气团之影响，气候凉爽湿润，发育森林植被。

9. 中纬度干旱气候 分布于亚欧内陆从东欧干草原经中亚荒漠到蒙古高原和中国北部，北美西部大盆地、哥伦比亚高原、科罗拉多高原北部和大草原，南美巴塔哥尼亚高原南端小范围，故主要分布于北纬 $35^{\circ} \sim 55^{\circ}$ 之间的地区，冬季受极地大陆气团控制，夏天受源于局部地区的干燥大陆气团控制。但海洋湿润气团亦不时入侵而带来降水。夏季气候由温暖到炎热，冬季严寒。夏季土壤水分亏缺量大、补充的水分在冬季以冻结状态蓄积在土壤中，春季迅速融化溢出。发育草原、半荒漠或荒漠植被。

10. 湿润大陆性气候 中国华北、东北，朝鲜半岛，日本和俄罗斯远东地区，美国东部和加拿大东南部，欧洲中部和东部，在北纬 $30^{\circ} \sim 55^{\circ}$ （欧洲则为北纬 $45^{\circ} \sim 60^{\circ}$ ）之间，极地气团与热带气团相互交绥的地带（即极锋带）。冬夏季节十分分明，气候潮湿（在半湿润亚型中夏季可能出现土壤水分亏缺）。发育森林植被。

类：高纬度气候（受极地和北极气团控制）

11. 寒温带针叶林气候 分布于亚欧大陆北部、北美大陆北部，在北纬 $50^{\circ} \sim 70^{\circ}$ 之间，是极地大陆气团之源地。有漫长严寒的冬季，短促凉爽的夏季，气温年较差极大，夏季蒸散量急剧上升，冬季则连续数月为零。乡土植被为针叶林，农作物生长季短。

12. 荒原气候 分布于亚欧大陆和北美大陆的北冰洋沿岸以及南极半岛，在南北纬 $60^{\circ} \sim 75^{\circ}$ 之间，冬寒漫长，无真正夏季，有连续 8 个月以上土壤水分冻结，蒸散量实际上等于零。

13. 冰原气候 分布于北冰洋极地海冰、格陵兰冰原和南极洲高冰原上。

三、环境区域结构

全球环境结构不论是对人类还是其它生命形态都有着十分重要的意义。生态环境区域的分布与组合，深受气候水热结构的影响和制约，因此，当我们以上述气候水热结构为背景，进一步探求全球生物群落的空间分布时，与之密切相联系的全球环境区域便十分清晰地呈现于眼前，现概述如下：

在低纬度地带可划分出雨林环境区、稀树干草原环境区和热带荒漠环境区。雨林环境区包括湿赤道气候、热带季风与信风气候两种气候型：稀树干草原环境区以热带湿于气候为主，还包括热带干旱气候中的半干旱亚型（向赤道一侧）；热带荒漠环境区以热带干旱气候型为主，还包括亚热带干旱气候型中的半荒漠荒漠亚型（向赤道一侧）、地中海气候型中的半荒漠亚型（向赤道一侧）。

中纬度地带可划分出亚热带湿润森林环境区、地中海环境区、西海岸森林环境区、大陆湿润森林环境区、温带草原环境区、温带荒漠环境区。亚热

带湿润森林环境区包括亚热带湿润气候型的湿润、过湿润亚型；地中海环境区包括地中海气候型的半干旱、半湿润、湿润亚型；西海岸森林环境区包括温带海洋性气候的湿润、半湿润亚型；大陆湿润森林环境区包括湿润大陆性气候型中的湿润和过湿润亚型；温带草原环境区包括湿润大陆性气候型的半湿润、湿润亚型，中纬度干旱气候型和亚热带干旱气候型的干草原亚型，亚热带湿润气候型的湿润亚型（分布在南美洲）；温带荒漠环境区包括中纬度干旱气候型的半荒漠和荒漠亚型。

高纬度地带可划分出寒温带针叶林环境区（包括寒温带针叶林气候型）、苔原环境区（包括苔原气候型）和冰原环境区（包括冰原气候型）。

第二节 世界人文地理环境结构

与社会结构、经济发展相适应的人文事物和条件在空间上的组合构成人文地理环境。人口、民族、人们的社会生活方式和观念信仰、科学技术、生产力发展水平、国际经济联系等等，皆属于人文地理环境的范畴，这些要素都是人类自身活动的产物，并且是影响和制约国际经贸活动的强大力量。

一、人口及其生态地理分布结构

人口作为社会生产力的要素和生产关系的体现者，是社会生产行为以至全部社会经济活动的主体。人口的数量变动、密度分布乃至结构、素质、民族成份等等，都会对世界经贸活动产生明显的影响。

1. 世界人口的增长人类历史已有几百万年，但直至公元前 15000 年的原始社会阶段，全世界人口估计仍只有 300 万人，增长极其缓慢。此后的奴隶制和封建制时期，人口增长仍极缓慢，到公元 1000 年前后，全球人口估计仅为 2.65 亿。

随着生产力的发展，尤其是进入资本主义时期后，每次大的科技革命都促使生产迅速进步，同时也促进了全世界人口的迅猛增长。从 1650 年到本世纪 80 年代，世界人口增长近 9 倍。1987 年 7 月 11 日，全世界人口已超过 50 亿，目前，全球人口正以每年 8000 万左右的绝对数量增长。

当前，世界各国人口增长可分为三种不同类型，一是亚非拉大多数发展中国家，人口再生产处于高出生率，低死亡率，高自然增长率阶段，属高速增长型；二是大多数发达国家人口再生产处于低出生率，低死亡率，低自然增长率阶段，属低速增长型；三是欧洲的捷克、德国、卢森堡、奥地利、英国、比利时、荷兰、丹麦、匈牙利、挪威、瑞典、瑞士等国，人口出生率与死亡率大体相抵，属于人口零增长型。

2. 世界人口的生态地理分布人口分布是人口数量变动过程和人口迁移过程在空间上的表现，是一种复杂的社会经济现象。从人口分布与经济发展关系的一般规律看，人口分布稠密地区一般也是世界经济发达的地区，如地球上北纬 20°~40°、40°~60° 地带，分别拥有世界总人口的 50%、30%，这除了这些地带人口资源承载力的潜力外，主要是由于它们巨大的人口经济承载力所致。

1994 年，世界人口已达 56 亿。按照世界银行的统计，低收入（人均 GNP720 美元以下）国家有人口 31.82 亿，中等收入（人均 GNP770 美元~8260 美元）国家有人口 15.7 亿，高收入（人均 GNP9320 美元以上）国家有人口 8.5 亿。中低收入国家又可按地区进一步划分，其中撒哈拉以南非洲有人口 5.72 亿，其人口密度为 23.6 人/平方公里；亚太地区有人口 17.35 亿，人口密度为 106 人/平方公里；南亚有人口 12.2 亿，人口密度为 238 人/平方公里；东欧和中亚有人口 4.87 亿，人口密度为 20 人/平方公里；中东和北非有人口 2.67 亿，人口密度为 24.2 人/平方公里；南美洲和加勒比海地区有人口 4.71 亿，人口密度为 23 人/平方公里。高收入国家（地区）包括西欧、北美各国和大洋洲的澳大利亚、新西兰以及亚太地区的日本、新加坡和中国香港，这些国家和地区人口密度十分悬殊。由此也可看出，世界人口分布很不平衡。世界人口分布的不平衡还反映在人口密集地区和稀疏地区间的巨大差异上。

世界上人口稠密地区有四个：一是东亚、东南亚；二是南亚；三是欧洲（不包括北欧和东北欧）；四是北美大西洋沿岸及五大湖地区。在东亚，人口密度自沿海向内陆递减，由于其人口的集聚主要受农业经济发展的影响，因此人口具有沿大江大河分布，聚集于沿岸平原、河谷、盆地地区的趋向。沿大江大河形成人口分布轴线，这是东方农业社会的人口分布模式。在欧洲则不同，其人口分布轴线沿煤田地帯展布，这是西方工业社会的人口分布模式。

另外，北非的尼罗河三角洲和地中海沿岸、西非的几内亚湾沿岸、东非的坦噶尼喀湖与维多利亚湖之间的地区、北美美国西南岸、南美巴西东南部及拉普拉塔河河口地区、澳大利亚东南部等，人口也较密集。中东沙漠和我国西北内陆等地的绿洲，是人口的点状密集区。

世界上还有大面积人口分布稀疏的地区，主要分布在：（1）北半球北部包括亚欧大陆北部（西起挪威海岸，东至勘察加半岛）和北美洲北部（西起阿拉斯加，经加拿大北部至格陵兰，南伸至美国西部大沙漠以至墨西哥北部）；（2）亚非荒漠旷地，西起北非的西海岸沙漠地带，经撒哈拉沙漠、中东沙漠、中亚、中国西北至于蒙古；（3）赤道地区的刚果丛林地区和亚马孙丛林地区；（4）南半球荒漠地区，包括非洲西南部沙漠、澳大利亚中西部沙漠和南美洲南端巴塔哥尼亚高原；（5）南极洲。这些地区或因高纬严寒，或因低纬潮湿，或因干旱缺水，都不适宜于人类大规模定居，可称之为生态障限区。与此相应，上述人口密集区，主要分布于温带、亚热带和热带季风区，以其适宜于人口大规模定居，可称之为生态适宜区。其它人口作点状或串珠状分布的地区可视为生态适宜区与生态障限区之间的过渡地区。

二、世界的种族、民族、语言与宗教

1. 世界的种族 种族是指在生理上和形态上具有某些共同生物学与遗传学特征的人群。世界人口种族划分的传统方法是：按肤色分为黄色人种、白色人种、黑色人种和棕色人种。现代人类学家则按照综合标识（肤色、头型、躯干、体态、毛发乃至血型、牙齿形状等）进行划分，分为四大人种即：蒙古人种、欧罗巴人种、尼格罗人种、澳大利亚人种。

蒙古人种又称黄种人，主要分布在东亚、东南亚、中亚、西伯利亚以及美洲（印第安人）。

欧罗巴人种又称白种人，主要分布在欧洲、北非、西亚、南亚、美洲、大洋洲和南非等地。

尼格罗人种又称黑种人，主要分布在撒哈拉沙漠以南和美国、巴西、海地等地。

澳大利亚人种又称棕种人或马来-波利尼西亚人，主要分布在澳大利亚中部、新几内亚岛和大洋洲地区。

2. 世界的民族 民族是人们在历史上形成的一个具有共同语言、共同地域、共同经济生活以及表现于共同文化上的共同心理素质的稳定的人的共同体，其形成与发展深受生产力发展水平和社会经济制度的制约。据联合国 1980 年统计，世界上有 2000 多个大小民族，其中拥有 1 亿以上人口的特大民族有 7 个，约占世界人口的 42%，它们是汉族、印度斯坦族、美利坚族、俄罗斯族、孟加拉族、大和民族、巴西族。人口在 0.5 亿~1 亿的民族有 8 个，约占世界人口的 12.5%，它们是德意志族、意大利族、比哈尔族（印度）、泰卢固族（印度）、爪哇族、墨西哥族、英吉利族、朝鲜族等。人口在 100 万—5000 万的民族 250 多个，约占世界人口的

41%以上。分布在南美洲南端火地岛上的阿卡卢夫族和亚马纳族是世界上最小的民族，其人口仅有几十人，分布在印度安达曼群岛上的明科皮族人口也仅有几百人。

世界各国民族数量构成的差异较大，有单一民族的国家如日本（大和民族）、朝鲜（朝鲜族），有两大民族并立的国家，而最多的是多民族国家。另外，也有多个国家属于同一个民族的情形，如阿拉伯各国的阿拉伯民族便是如此。

3. 世界的语言 语言是人类所特有的用来表达意思、交流思想的工具，是一种特殊的社会现象。生活在社会中的人必须学习并掌握一种至几种语言或文字，以在民族内或民族间进行思想、文化、生产和生活交流。语言学家根据语言起源的亲属关系将其分类，分出语系、语族、语支（语种）、语组或方言。一般讲，同一语系中的语言具有相同的起源，在语言亚系中其共同性更明确，亚系即语言谱系分类中的语族，语族由一组单一的语种组成。世界上到底有多少语系和语种，尚难定论，大体上有 20 个左右大语系，其中印欧语系使用人数占世界总人口的近一半，在欧洲则占其总人口的 95%，它包括 100 种不同的语言，是世界上分布最广、使用人数最多的一个语系。汉藏语系使用人数占世界人口的 22%，居世界第二。日本—朝鲜语系使用人口居世界第三位。亚-非（闪-含）语系使用人口居世界第四位，地理分布则大于汉藏语系。其它还有达罗毗荼语系、马来-波利尼西亚语系、尼日尔-刚果语系等。

各语系又分出一些语族、语种。据联合国 1980 年统计，世界上 2000 多个大小民族，使用着 2796 种语言，其中使用人口在 5000 万以上的语言有 13 种（见表 1—1）。

表 1—1 世界 13 种语种使用分布（1980 年）

语种	使用人数	分布主要国家(地区)
汉语	约 9 亿	中国占 90%，在东南亚的华人和华裔约 1000 多万。
英语	约 3.8 亿	英国、美国、加拿大、澳大利亚、新西兰、格林纳达、巴哈马、牙买加、巴巴多斯、圭亚那、斐济等，还有印度、马来西亚、菲律宾、加纳、尼日利亚、喀麦隆、塞拉里昂作为官方语言使用。
印地语	约 2.75 亿	有两种标准语：天城字母书写的是印度国语印地语。用阿拉伯字母书写的是巴基斯坦的国语乌尔都语。
西班牙语	约 2.3 亿	西班牙和拉丁美洲大部分国家。此外，葡萄牙、菲律宾和亚洲原西属殖民地也通用。
俄语	约 2.2 亿	苏联（现独联体）的主要语言。
孟加拉语	约 1.4 亿	孟加拉，印度的西孟加拉邦、阿萨姆邦及西北其它地区。
葡萄牙语	约 1.2 亿	葡萄牙、巴西、安哥拉、莫桑比克以及前葡萄牙属非洲殖民地。此外，在西班牙北部地区约有 300 人使用。
阿拉伯语	约 1.2 亿	西亚、北非的阿拉伯国家。
日语	约 1.1 亿	日本、太平洋某些岛屿（夏威夷等），巴西有 10

		万日侨。
印尼语	约 1 亿	印度尼西亚。
德语	约 1 亿	行国、奥地利、列支敦士登、瑞士作为国语之一，荷兰、卢森堡也通用。
法语	约 0.9 亿	法国。此外在加拿大、比利时、瑞士等国与英语、德语、意大利语并用。在海地、卢森堡及前法国的殖民地（刚果、塞内加尔、马里、扎伊尔、几内亚等）被作为官方语言使用。
意大利语	约 0.6 亿	意大利、圣马力诺。瑞士国语之一，非洲意属殖民地也通用。

4. 世界的宗教 要给宗教下一个确切的定义是一件不容易的事情，一般讲，宗教是一种社会意识形态，是对客观世界的一种虚幻的扭曲的反映。宗教除了有一定的思想组织体系外，还表现为许多物质文化方面的内容，如寺庙殿堂、衣着服饰、习俗禁忌等文化景观，是文化的重要组成部分。

基督教、伊斯兰教和佛教并称世界三大宗教。

基督教是世界分布最广泛，信徒最多的一种宗教，公元 1 世纪产生于地中海东岸巴勒斯坦和小亚细亚一带，创始人是犹太人耶稣，公元 4 世纪被定为罗马帝国的国教。公元 11 世纪分裂为无主教和东正教，16 世纪宗教改革后，又陆续从天主教分裂出许多新教派，合称新教。在欧洲殖民者对外殖民时期，基督教建立了一个几乎遍及全球的庞大宗教网络。目前，其各大教派的分布为：天主教主要分布于西欧南部、南欧、拉丁美洲、波兰、比利时、美国和匈牙利等地；新教主要分布于西欧北部、中欧的瑞士、北欧和美国等地；东正教主要分布于东欧国家以及希腊、塞浦路斯等地。据统计，在全球 150 多个国家和地区，共有基督教信徒 10 亿以上。

伊斯兰教产生于公元 7 世纪初阿拉伯半岛西部希贾兹地区，创始人为穆罕默德，他以真主安拉相号召，建立阿拉伯统一国家，并在征服异教徒的“圣战”中夺取土地，开辟商路，遂使伊斯兰教传播成为世界性宗教。伊斯兰教主要分布于中亚、西亚、南亚的巴基斯坦和孟加拉、东南亚的印尼和马来西亚，非洲东北部沿海及撒哈拉以南的部分地区，在我国主要分布于西北地区的宁夏、新疆等地。另外在东欧、南欧、美洲也有一定数量的穆斯林。目前，全球共有伊斯兰教徒近 6 亿。

佛教起源于公元前 6 世纪～公元前 5 世纪，为古印度迦毗罗王国（今尼泊尔境内）王子释迦牟尼所创，广泛流传于亚洲许多国家。佛教的向外传播主要是通过文化交往进行，所谓佛教东渐的线路有二：北线经中亚到达中国，然后传入朝鲜、日本；南线由南亚传入东南亚和中国云南傣族地区。19 世纪以来，欧美国家也逐渐设立佛教团体，全球现有教徒 25000 多万人。

除以上三大教以外，其它主要宗教还有，犹太教，印度教（仅流传于印度）、祆教（又称拜火教，主要流传在中亚和伊朗）、神道教（仅流传于日本）、道教（在汉民族中流传）、儒教（在东亚、东南亚影响深远）等。

三、国家及其经济贸易关联

1. 国家及类型划分 现今世界上共有 210 多个政区单位，其中独立国家 170 多个，其余是一些尚未独立的地区。习惯上将世界上的国家按其世界政治经济中所处的地位和作用，分成三种类型。

(1) 超级大国。美国是当今世界上唯一的经济超级大国，它的国土面积 936 万平方公里，人口 2.61 亿，其资源潜力、经济和军事实力都非常雄厚，科学技术水平高超，国民生产总值居世界首位。作为世界上综合国力最强大的国家，在前苏联解体、两极格局打破、世界只剩下一个超级大国的情况下，美国极力想营造一个由它主导的单极世界，但在多极格局下，其它各极都明显地对美国起着制约和抗衡的作用。

前苏联曾与美国并称超级大国。1991 年 12 月 25 日，前苏联解体。之后，波罗的海三国（爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛）和格鲁吉亚以外的其它 11 国建立了一个国家间组织——独立国家联合体，简称独联体，格鲁吉亚后来也加入了独联体，因此独联体目前包括 12 个国家。独联体不同于前苏联，它不具备统一国家的职能，只对作为联合体成员国的独立国家的政策进行某些协调。前苏联解体后，世界各国迅速转与前苏联各加盟共和国即今独联体各国打交道。独联体中最大的国家俄罗斯联邦，继承了前苏联在联合国安理会的席位，前苏联的核武器由俄罗斯联邦总统统一指挥。俄罗斯联邦以前苏联“继承者”的身份出现在世界舞台上，俄罗斯联邦国土面积 1700 万余平方公里，人口 1.48 亿，工业高度发达，钢的生产能力达 8000 万吨，石油生产能力 4 亿吨，煤炭生产能力近 4 亿吨，天然气生产能力 6000 多亿立方米，电力生产能力 1 万亿千瓦时以上，其石油和电力甚至超过世界各大国，是一个资源潜力、经济和军事实力雄厚的国家，但由于总体经济实力下降，华约解体，两极格局打破，俄罗斯要继承前苏联成为超级大国几乎是不可能的。

(2) 发达国家。包括欧洲绝大部分国家、日本、以色列、澳大利亚、新西兰、加拿大、南非、前苏联波罗的海沿岸三国、独联体中的部分国家。其面积约占世界的 33%，人口约占世界的 20%。

经济相当发达或比较发达是以上国家的共同特点。它们与超级大国美国的经济联系密切，但也有矛盾和斗争。同时，它们又严重依赖发展中国家的原料、燃料及商品市场（并将发展中国家作为其投资场所）。日本和德国是战后迅速崛起的经济大国，特别是两德统一，使德国的综合国力大为增强，其在欧洲乃至世界的政治、经济影响也不断扩大；英法是老牌帝国主义国家，二战后失去大部分殖民地，但其科技领域在世界上仍居于先进地位、依然是世界主要的资本主义工业国；澳大利亚、新西兰、加拿大、南非资源丰富、发展潜力很大。

近几年来，发达资本主义国家，在宏观层次上，普遍进行了经济结构的调整，一是军转民，二是经济衰退促使优胜劣汰，带动了产业结构调整，各国企业为提高经济效益而对组织机构和管理方法进行了一定的革新。企业微观经济效益有了很大提高。1994 年以来，发达资本主义国家先后步出了连续 4 年不景气的艰难岁月，除日本外，经济普遍复苏，但是彼此在贸易关系中的抵牾也频繁出现，呈现出错综复杂的景象，美欧间的农产品贸易摩擦、美日间的汽车大战，几乎到了白热化的程度。当然，目前美欧日之间协同利益仍大于对抗利益，世界政治经济总的格局正在形成一超多强，美欧日三足鼎立之势，而非一家独霸的局面，它们的主要力量将用于构筑各自的经济圈，为下一世纪的经济热战作准备。

(3) 发展中国家。发展中国家分布在亚、非、拉美及大洋洲等广大中低纬度地区，面积占世界的 60%，人口占世界的 75% 左右。发展中国家资源丰富，地理位置重要，历史上长期沦为帝国主义的殖民地、半殖民地，二战后

纷纷取得独立。自二战后，发展中国家和人民为发展民族经济、维护民族独立、保卫各地区的安全和稳定、维护世界和平而进行了持续的斗争，取得了重大的成就。但是发展中国家在前进道路上也还面临着许多障碍和困难，促进发展，改变落后和不发达状况，向工业化和现代化迈进，是发展中国家面临的共同任务。发展中国家情况比较复杂，发展起点高下不一，内外条件颇为不同，呈现一种极不平衡状态，就其发展水平，大致可分为三类：

高收入的石油输出国。经过 70 年代的两次石油提价，这类国家获得了巨额的贸易顺差，从而促进了其工农业的建设、科技文教的发展、银行业的兴起。目前，这些国家的人均国民生产总值超过 1 万美元，成为高收入国家，不过其中并不包括所有石油输出国，这类国家实际只有近 20 个，其人口占发展中国家总人口的 1/5。而且，虽然它们的人均收入很高，乃至达到发达国家的水平，但就其基本经济特征而言，却绝对不能与发达国家相提并论。

中等收入的新兴工业化国家。这是指工业化已经完成或接近完成的发展中国家。这类国家（地区）包括亚洲的“四小龙”，拉美的巴西、墨西哥、阿根廷、委内瑞拉等。目前，“四小龙”经济保持稳定高速增长，且还将持续相当时间，对东亚经济繁荣发挥着重要作用。拉美国家在 90 年代初，步出 80 年代以来的债务危机，经内部自我调整，出口增长，外资流入增加，各国经济均在适度增长。巴西、墨西哥、阿根廷及东亚的韩国，正成为国际贸易中有影响的新兴市场。当然，新兴工业化国家仍没有完全消除其原来的不发达痕迹，仍远不能与发达国家相比并。

最不发达的低收入国家。这类国家全球共有 40 来个，分布于非洲撒哈拉沙漠以南、南亚和加勒比海地区。这类国家的特点表现为产业结构落后，人民生活贫困。由于资金缺乏（有的还陷入债务危机），基础设施不足，经济社会发展缓慢。

除上述三种类型外，多数国家介于新兴工业化国家和最不发达国家之间，一些亚洲国家和地区正在转向第二类。这些国家的产业结构正在发生明显变化，农业在国内生产总值中的比重多已降至 20% 以下，制造业比重可达 25% 左右，且传统的轻纺工业比重趋于下降，机器、运输设备及化工等部门比重趋于上升，新技术部门也得到了发展。亚洲的马来西亚、泰国、印尼等被人们誉为正在向“第五小龙”冲刺的国家。

2. 国家间的经贸关联 国家间的关联是多方面的，当前最主要的国际关联是世界性的经济、贸易关联。主要的关联方向包括东西关联、南北关联和南南关联。

（1）东西关联。东西关联是指以发达国家为主的经济贸易关联，它由过去两大阵营的关联演变而来，今天已形成一种多级关联，或者也可以说是美、西欧、东欧、中国、日本的五极关联。中国是发展中国家，但近年经济迅速发展，综合国力明显增强，已成为国际关联中一支正在崛起的十分重要的力量。上述国家（或国家集团）的大部分地区都位于北半球中纬度地带，呈东西方向关联。由于它们在当今世界政治、经济、军事、贸易事务中的地位和作用，东西关联强度超过南北关联和南南关联，是今日世界最主要的关联方向。

前苏联解体，华约解散，冷战结束，由美苏两霸争霸世界从而深刻影响世界政治经济局势的两极格局打破，原来两大阵营之间的政治军事关联消失。但两种体制国家间经济贸易的关联并未消失，反而日益重要。目前东西

方之间的经贸关联表现为：由计划经济体制向市场经济体制过渡的中国、俄罗斯及其它中东欧国家对发达的西欧、美国、日本各国资金、技术、市场的依赖和西欧、美国、日本对中国、俄罗斯和其它中东欧国家资源、廉价劳动力和市场的渴求。

目前，亚太地区在世界经济舞台上位置越来越重要，本世纪末，亚太地区经济实力将超过西欧，接近北美，同时美国经济贸易、人口也正在向西部和西南部转移，一个以太平洋沿岸成为新的世界经济重心区为标志的“太平洋时代”的到来，是东西关联中令世人瞩目的新动向。

(2) 南北关联。南北关联是指发达国家（包括超级大国）和发展中国家之间的相互依存和影响。由于发达国家多位于北半球中高纬度，而发展中国家位于北半球中低纬度及以南的地方，从而呈南北方向关联。

南北关联突出表现在世界经济和贸易往来方面。早在资本原始积累时期，西欧殖民者就从海外殖民地大肆掠夺粮食、原料、燃料，抢夺市场，形成了帝国主义宗主国对广大殖民地，半殖民地进行压迫、剥削、掠夺的关联关系。二战后，发展中国家与发达国家的经贸关系发生了重大变化，彼此之间发展了国与国之间正常的经贸往来。面对着发展中国家的联合斗争，为缓和矛盾，发达国家还在经济技术合作及贸易条件等方面给发展中国家以某些优惠待遇。目前，南北之间经贸关联表现出如下特点：在资金、设备、技术和市场等方面南方对北方的依赖性大；在原料、燃料、资金、市场等方面北方对南方的依赖性大。南北国家间劳动密集型与资本、技术密集型的国际分工不断发展。国际资本流动主要在发达国家间进行，但发展中国家高回报率也吸引了大量外资。据联合国贸发会议《1996年世界投资报告》提供的数据，1995年国际直接投资流量达到前所未有的3150亿美元，而同年流向发展中国家的外国直接投资也增至1000亿美元的创纪录水平。90年代以来，发展中国家在国际贸易中地位上升，特别是新兴市场成为西方国家刻意争夺的市场。人才北流。

当前，世界经济地区化、集团化的发展，对南北方国家间关系已形成广泛深刻的影响。如1975年2月，在多哥首都洛美，欧共体与非加太贸易集团国家签订了“洛美协定”，主要内容包括欧共体给予该集团国家进出口贸易的优惠待遇、财政援助及加强工业合作、人才培养合作等。“洛美协定”自诞生至今已3次续签，加入该协定的国家也由开始时的68个增加到81个。“洛美协定”一方面是欧共体为维护 and 扩大其与非加太贸易集团国家（大多数原是它们的殖民地）的“传统关系”，从这些国家获取原料市场和投资场所的需要，另一方面也是出于与美日争夺南方发展中国家的需要。而对南方国家来说，这是其团结斗争的产物。特别是第四个协定，是在南北关系处于僵局的时期即1989年签署的，这对于加深签约国之间的政治、经济关系，促进南北对话与合作，都将产生重要的影响。

美国与拉美各国、日本与东南亚各国（地区）之间也存在着类似于西欧与非加太而更见错综复杂的关系。

美国一向把拉美视为自己的后院，以霸主自居，实施强权政治，以军事干涉和经济军事援助为主要手段，强行维护其在拉美地区的安全、政治和霸权利益。在拉美各国人民的斗争下，美国的这种政策屡遭挫折，不得不多次进行调整。1990年是一个新的国际格局的起点，是美国对拉美政策一个新阶段的开端。当年在地区化、集团化日益加强的情形下，美国总统布什倡议同

拉美国建立“美洲自由贸易区”。目前，“美洲倡议”正在向前推进。显然，美国的用意在于缓和美拉之间的紧张局势，利用拉美众多的人力、物力和广阔的市场，同拉美国结成经济集团，以西半球为依托，对付来自欧日的经济挑战。对拉美国来说，在当前的世界形势下，同美国结成经济集团也有其有利的一面，拉美国需要美国的资金、技术，需要扩大和加强同美国的经贸关系。但是，美国霸权主义和强权政治的本质并未改变，除了“民主”、“人权”、“缉毒”等干涉拉美国内政惯用的借口外，必要时，它还会明火执仗地使用军事干涉这一手。

亚太地区是全球经济最富活力的地区，随着美国的相对衰落和日本的崛起，日本竭力营造“亚太经济圈”，以期有一天在这个地区出现一个以它为中心的经济实体。它还提出“雁行结构”关系说，根据这个地区各国经济技术与产业结构水平，推动互补互促合作。

应该指出，战后以来，在新的历史条件下，南北方国家间经济关系与过去相比，确实发生了很大变化。一些新兴国家（地区）脱颖而出，迅速步入了中等发达甚至发达国家行列。但从总体上讲，时至今日，发展中国家并未完全改变其受控制、受剥削，受损害的地位，南北方国家间关系，依然是一种不合理、不平等、不公正的关系。在相互贸易及其它形式的交往中，发达国家利用其强大的经济实力及技术、设备、资金等方面的优势，操纵和控制着其它类型经济的发展，广大发展中国家依然在风雨沧桑中跋涉。首先，在国际分工体系中，美、欧、日三极是三个“中心”，发展中国家只能充当环绕中心的外圈，这就不能不形成对发达国家某种程度的依附，即成为经济大国的势力范围。其次，南北两方国家生产力发展水平悬殊，劳动生产率差别大，从而使双方经贸往来中表面上的平等交换掩盖着实际上的不平等。北方发达国家还利用它们控制和垄断的国际贸易市场、国际金融体系以及先进技术、创造发明，在国际交换中实行垄断价格，不平等贸易有增无减，基础性产品与制成品的剪刀差，使发展中国家蒙受了巨大损失，以只要一提到初级产品贸易，就很自然地要把它与南方国家和贫穷联系在一起，这种发展中国家与初级产品贸易的依存性，初级产品贸易与贫穷的依存性，对南方国家经济带来了长期的不良影响。此外，发达国家还通过技术转让与资本输出等从发展中国家榨取垄断利润，转嫁通货膨胀和经济危机，使发展中国家遭受剥削和损害。因此，打破发达国家的垄断，建立国际经济新秩序，是广大发展中国家一致的呼声。

（3）南南关联。南南关联是指南方发展中国家彼此之间的相互依存和相互影响。这种关联关系主要包括南南贸易、南南合作与争取建立国际经济新秩序、区域经济一体化等几个方面。

80年代以前，南南贸易中区域间贸易增长迅速，而区域内贸易增长缓慢。80年代末期以来，随着市场规模的不断扩大，发展中南方国家彼此之间在贸易、金融、技术、能源、农业、工业等各个领域开展了越来越广泛的合作，其区域内贸易与区域间贸易在各国的对外贸易总额中所占比重也逐步提高。1960年~1980年，南方国家区域内贸易在其出口总额中所占比重曾不断下降，直至1988年才又恢复到16.4%，此后，由于地区一体化蓬勃发展，这一比重已迅速上升至20%。但发展很不平衡，据国际货币基金组织的统计，从1984年到1994年，亚洲发展中国家之间相互出口值占其出口总值的比重已由26.2%增长到38.6%，拉美由13.7%增长到19.8%，而中东和北

非区内贸易的比重都不到 10%。南方国家区域间贸易在 1980 年前一直迅速上升，随后即大体稳定在 11%~12% 之间。

目前，南南贸易占发展中国家贸易的比重尚不到 1/3，但发展中国家地广人多，资源富，市场大，有着互通有无的巨大潜力。

战后几十年来，广大发展中国家为打破旧的国际经济秩序和建立国际经济新秩序进行了不懈的斗争。在早期的联合行动中，发展中国家主要是统一认识，以“一个声音”同发达资本主义国家对话，以维护自己的权益。1955 年在万隆召开了亚非会议，标志着发展中国家联合斗争的开始。60 年代前，不结盟运动兴起，联合斗争日趋活跃。在 1964 年联合国第一届贸发会议上，发展中国家成立了“77 国集团”，联合斗争进入有组织的阶段。自那时起，“77 国集团”通过了一系列具有重大政治经济意义的文件，如 1967 年“77 国集团”第一次部长级会议通过的“阿尔及尔宪章”，第二次部长级会议通过的“马尼拉宣言”与“行动纲领”，其主旨都在要求改变旧的国际经济关系。1974 年 5 月 1 日，在联合国大会第六届特别会议上，通过了“77 国集团”起草的关于“建立新的国际经济秩序的宣言”和“行动纲领”，第一次系统地提出了建立国际经济新秩序的要求，宣言指出：国际经济新秩序是“建立所有国家的公正、主权平等、互相依靠、共同利益和合作基础上”的各国间的经济关系体系。同年，联合国大会第二十九届会议上，又通过了“77 国集团”起草的“各国经济权利和义务宪章”等一系列文件，进一步确定了国际经济关系的基本准则。此后，在“77 国集团”部长级会议上、不结盟国家首脑会议上和其它发展中国家的会议上，都通过了诸如加强发展中国家团结合作等决议。此外，“普遍优惠制”、“洛美协定”、“联合海洋法公约”、“跨国公司行动准则”、“阿鲁沙集团自力更生纲领和谈判纲领”等也在 70 年代陆续诞生。进入 80 年代，由于多数发展中国家陷入经济困境，南南联合斗争形势低落，但仍通过了“发展中国家经济合作的行动纲领”、“布宜诺斯艾利斯纲领”等文件。这些都是发展中国家联合斗争的结果，发展南南合作，促进南北对话，已取得了一定的然而也是初步的成效。

在当前的新形势下，南南合作尤显重要，加强南南合作对加速发展和提高发展中国家的应变能力以迎接全球化和自由化的挑战是非常重要的，在平等、团结、互利、互补和发展的原则基础上加强南南合作有利于发展中国家的集体自力更生，并推动他们的经济融入世界经济。

发展中国家为了谋求生存和发展，缩小与发达国家的差距，摆脱自己在国际分工、国际交换领域和国际货币体系中的不利地位，以促进本民族、本地区经济的发展，并应付发达国家经济区域集团化的挑战，自 60 年代以来，也组成了许多不同形式的区域经济集团。这些区域经济集团有的已运行多年，有的时停时续，有的刚刚启动，但到 90 年代初，大多数发展中国家都已被囊括在区域性经济集团之内。关于发展中国家间的经贸合作状况，除亚太地区留待下一章阐述外，其余地区的情况简介如下：

1992 年 8 月，南部非洲的安哥拉、博茨瓦拉、莱索托、马拉维、莫桑比克、纳米比亚、斯威士兰、坦桑尼亚、赞比亚、津巴布韦十国在温得和克举行的首脑会议上决定签署条约，将南非发展协调会议改组为南非经济发展共同体。在北部非洲，有马格里布联盟，它包括摩洛哥、阿尔及利亚、突尼斯和利比亚四国，1994 年 11 月，埃及提出要求加入该联盟，这势将促进该地区的经济合作。1993 年 11 月，肯尼亚、乌于达和坦桑尼亚三国首脑在阿鲁

沙签署协议，决定推动东非区域合作，这将意味着东非共同体的重新恢复。

战后以来赢得独立的大多数非洲国家，由于依然未能改变单一经济结构，因而只能靠输出一种或几种农矿产品以换取工业品和国家建设所需的机器设备，如西非经济共同体 16 个成员国中，有 5 个主要出产花生，有 4 个主要出产可可，这些产品很难在共同体内进行交换，因此，非洲发展中国家间横向贸易联系局限性很大，而不得不按传统关系输往发达资本主义国家。70 年代中期以来，世界市场初级产品价格一跌再跌，造成非洲国家购买力下降、资金外流，债务剧增、经济普遍发生困难。面对严峻的形势，非洲国家正在重振非洲统一组织，促进非洲的统一和发展，同时，非统组织业已作出加速建立非洲经济共同体等决议。关于建立非洲经济共同体的主张由来已久。1991 年 6 月第二十七届非统首脑会议举行了隆重的条约签字仪式，有 49 个非统成员国在“非洲经济共同体条约”上签字。预期非洲经济共同体将在 34 年中分 6 个阶段建立，到 21 世纪 30 年代建成非洲共同体市场。届时，非洲将拥有一个内部市场、一个中央银行和统一的货币，从而实现非洲经济一体化和非洲经济的协调发展。

近年来，拉美国家也在加紧磋商，制订条款，进一步完善分区经济一体化计划。中美洲国家早在 1960 年就成立了中美洲共同市场，1993 年 10 月，危地马拉、萨尔瓦多、洪都拉斯、尼加拉瓜、哥斯达黎加、巴拿马六国政府首脑签署了“中美洲经济一体化条约”，计划成立自由贸易区。在加勒比地区，加勒比共同体（1973 年成立）12 个成员国家和地区的代表，在 1994 年 3 月宣布计划建立加勒比海国家协会。由委内瑞拉、哥伦比亚和墨西哥组成的三国集团自由贸易协定已于 1995 年 1 月 1 日生效。由玻利维亚、哥伦比亚、厄瓜多尔、秘鲁和委内瑞拉组成的东安第斯集团也于 1995 年 2 月对外实行共同关税。南锥体共同市场是位美地区最引人瞩目的区域集团组织，1991 年 3 月，巴西、阿根廷、乌拉圭、巴拉圭四国总统在巴拉圭首都亚森松签署“亚森松协议”，其目的是建立一个消除关税及非关税壁垒的、商品自由流通的共同市场。现在南锥体基本构架已成，1995 年元旦已正式启动运行。它拥有 2 亿人口，1200 万平方公里地域，国民生产总值 7000 多亿美元，是南方国家中最大的地区性贸易集团。

在最近的 5 年中，拉美国家已签署了 30 多个双边贸易协定。如今，各种双边协定、地区间协定、小地区间协定，使拉美形成了一个多层次、多渠道的贸易网，地区贸易的集团化和多边化使拉美一体化进程进入了一个新的阶段，从而为创建统一的拉美自由贸易集团和加入北美自由贸易协定打下了基础。

第二章 世界经济活动空间分布结构的演变及战后世界经济布局特征

第一节 世界经济活动空间分布结构的演变

今日的世界经济是人类社会长时期尤其是近几个世纪生产力和社会经济发展的历史产物。本世纪 80 年代初，学术界开始流行“地中海时代”、“大西洋时代”、“太平洋时代”的说法，且不论这样划分人类历史发展进程是否准确，但单就世界性的经济贸易中心转移与产业扩散而言，它确实具有鲜明的概括性。

一、地中海时代

代表世界海洋经济发展的第一阶段叫地中海时代，跨越奴隶社会和封建社会两个时期。公元前 3000 年和公元前 900 年，腓尼基与伽太基先后成为地中海沿岸的经济贸易中心。伽太基衰落后，经济贸易中心转移到古希腊和古罗马。罗马帝国（公元 5 世纪前）与希腊帝国科学技术在当时已发展到很高的水平。由于经济贸易往来的发展，地理学也获得相当的发展。与罗马帝国并存一段的波斯和新波斯（今伊朗、伊拉克为其版图，是“丝绸之路”必经之地），转运东西方商品，如中国的丝绸、印度的香料，行销地中海沿岸，并将地中海地区的亚麻织品、玻璃、珠宝、呢绒转运东方。而地中海地区在罗马帝国与其各附属国之间，已出现初步的地域分工，故彼此间的贸易往来尤其活跃。

公元 5 世纪，罗马帝国衰亡，标志着古代地中海区古典奴隶制的终结，从此，封建制度就在这一地区开始形成。那时，居于东方的中国早在公元前 5 世纪便已进入封建社会，并直至 19 世纪中叶封建社会经济才发生解体。在世界范围内，则自公元 5 世纪（以罗马帝国解体为标志）到 17 世纪中期（以英国 1640 年～1688 年资产阶级革命为标志）为封建生产方式居统治地位的时期。地中海时代并未随奴隶制的衰亡而终结，而是贯穿整个封建社会时期。在封建社会生产力水平下（风帆、人力摇桨），人类尚无法征服像大西洋那样的水域，欧洲在大西洋面前，只能是望洋兴叹、以致当时的英国便被人们视为世界的边陲。东方的中国虽曾有过发达的航海，但以那时的技术，面对彼岸遥远的太平洋，自然无法形成洲际往还。因此，最有条件成为海上航行与贸易中心的便只有近海和内海，而这当然首推地中海了。

在整个封建社会时期，经济比较发达的地区主要集中于南欧、西北欧、西亚部分地区、南亚、东亚以及北美南部、南美西北部等地区。比较大的封建中央集权国家，有亚洲的中国、印度、阿拉伯帝国、奥斯曼土耳其帝国，欧洲的西班牙、葡萄牙、法兰西、英吉利等国，非洲的加纳王国、马里王国、苏丹、阿比西尼亚（今埃塞俄比亚）、刚果王国等。由于新大陆尚未发现，新旧大陆之间互相隔绝，成为两个各自独立发展的地域单元，而其时在美洲大陆上早已形成玛雅古国、阿斯特克人国家及印加帝国等。

封建社会时期旧大陆东西方之间的商业贸易联系较奴隶社会时期更为频繁，“丝绸之路”、“香料之路”，是亚欧非三洲间贸易往来的主要通道，拜占庭帝国和奥斯曼土耳其帝国是沟通东西方贸易的桥梁。但地理大发现前的世界很狭小，同时，在封建制度条件下，社会分工不发展，起主要作用的是地方经济和狭隘的地方市场，而没有世界市场，对那时的国际贸易，当然不能用今天的标准衡量。那时除了意大利北部各城市，“汉撒同盟”和欧洲

少数其它城市有了比较发达的对外贸易外，其它国家和地区对外经贸联系事实上还很微弱。所以，在当时的地区性市场中，规模最大的是以意大利城市为中心的地中海区域性市场，其次是以“汉撒同盟”城市为中心的北海、波罗的海区域性市场，其它还有中东、亚洲、非洲的区域性市场，欧洲内陆区域性市场、俄国及东欧区域性市场等。各地区性市场都有自己著名的商业贸易中心及通商口岸，如“丝绸之路”上的长安、撒马尔罕、巴格达，以东西方贸易转运站著称的君士坦丁堡（今伊斯坦布尔），意大利城市威尼斯、热那亚、米兰、佛罗伦萨，“汉撒同盟”城市布鲁日、卢卑克以及马赛、巴塞罗那、伦敦等。

二、大西洋时代

大西洋时代肇始于地理大发现后（但严格地说，始于产业革命后，以生产力发展水平为标志，只有轮船运输出现之后，人们才有能力征服大洋），地理大发现完成于15世纪末至16世纪初。这一重大事件对于西欧的经济发展，起过巨大的作用。“美洲的发现，绕过非洲的航行，给新兴的资产阶级开辟了新的活动场所。东印度和中国的市场，美洲的殖民地，对殖民地的贸易、交换手段和一般的商品的增加，使商业、航海业和工业空前高涨。”这些发现把原来的区域性市场逐渐扩大为世界市场，新的世界市场不仅包括欧洲原有的区域性市场，同时也把旧大陆和新大陆（美洲、大洋洲）的许多国家和地区吸引进来。西欧各国充分利用了“地理大发现”的成果，发挥了自己的地理位置优势，加快了资本原始积累过程。从15世纪末至18世纪下半叶，先后经历了葡萄牙、西班牙的封建殖民时期、荷兰的商业资本殖民时期和英国工业资本统治世界时期等历史阶段。在近3个世纪中，西欧各国为争夺市场而展开了长期的商业战争。随着海洋霸权的易手，世界航路及经济贸易中心发生了由地中海沿岸到西欧的转移，先是意大利北部各城市以及“汉撒同盟”各城市丧失了原有的地位，到16世纪，大西洋沿岸的塞维尔，里斯本和安特卫普空前地繁荣起来，随后，阿姆斯特丹和伦敦也变成了具有世界商业意义的大城市。

在英国资产阶级革命（1640年~1688年）一个多世纪以后，自1789年至1871年，法国、沙俄、美国、意大利、德国相继进行了资产阶级革命，或完成了政治上的统一，形成民族国家。1760年，以蒸汽机的发明为标志，英国开始了产业革命，到19世纪初，英国已从一个农牧业国家，一跃而为“世界工厂”。继英国产业革命之后，美国和法国在19世纪初叶，德国在30年代以后，俄国和日本于60年代末，先后开展了产业革命，缩短了与英国的差距。这次产业革命过程中所产生的大机器工业。铁路和轮船等现代生产手段和交通工具极大地改变了欧洲的经济面貌及世界的经济面貌，国际经济联系也发生了巨大变化。在世界市场和国际交换作用下，社会分工突破国界，把经济发展水平不同的国家吸引到国际分工中来。新的国际分工使英国和其它欧洲国家及美国等资本主义国家成了世界工业的中心，亚非拉美广大落后国家则成了原料，粮食的供应地。

19世纪70年代后的“电气化”，推动了世界范围内的第二次工业革命。这一次工业革命不仅推动原有的工业部门如纺织、钢铁、采煤、机器制造等进一步发展，而且形成和发展起诸如电力、电器、化学、石油、飞机汽车制

造等一系列新兴工业部门。19 世纪末，重工业开始在世界工业中占主导地位，继英国之后，美、法、德、日等成了以重工业为主导的工业化国家。在工业化的推动下，资本主义农业耕作技术也得到了提高，美国西部、加拿大、阿根廷、澳大利亚等地，粮食产量显著增长。同时，由于资本主义国家政治经济发展不平衡规律的作用，各国生产力发展的不平衡性十分显著。以工业生产为例，1870 年~1913 年，美国工业生产增长了 8.1 倍，德国增长了 4.6 倍，而英国仅增长了 1.3 倍。同期，美国在世界工业总产量中的比重从 23.3% 上升到 35.8%，德国则从 13.2% 上升到 15.7%，而英国却从 31.8% 下跌到 14%，失去了其“世界工厂”的地位，世界经济贸易中心，也因此逐渐从以英国为核心的西欧转移到以美国为核心的北大西洋两岸地区。

在前垄断资本主义时期，世界市场还处于萌芽和发展的阶段。19 世纪末至 20 世纪初，是自由竞争的资本主义向垄断资本主义过渡的时期，世界经济体系和统一的世界市场最终形成。从 20 世纪初资本主义世界政治经济格局看，北部大西洋沿岸已形成西欧、北美两大工业地带。在南部大西洋沿岸，则有西非的咖啡、可可，南非的金、铜，中美洲的热带水果，古巴的蔗糖、镍，牙买加的铝土，墨西哥的白银，阿根廷的农牧产品，巴西的木材、咖啡、橡胶，这些农矿产品产区和西欧、北美的工业带一起，环布大西洋周围。在大西洋时代（严格地说是大西洋北部时代），大西洋北部成了世界经济的中心，而濒临大西洋南部的非洲、拉美以及大洋洲和亚洲的广大殖民地与半殖民地，则成为帝国主义宗主国的工业原料与粮食供应地、工业产品的销售市场和重要投资场所。

三、太平洋时代

在过去的大半个世纪里，在国际经济关系格局中，大西洋处在一个中心位置，这里集中了西欧和北美两大工业生产力群，它的经济引力场所及，影响了大半个地球。但是到了本世纪 60 年代，人们开始感受到来自太平洋的经济挑战，而 30 年后的现在，许多事实已让人们接受了这样一个结论：当今世界发展的重心正从大西洋转向太平洋。

关于太平洋经济挑战，国际上存在不同的看法，但总的说，大致可从两方面理解：一是 60 年代以来，东亚国家和地区的经济取得高速发展，因此，在经济发展的速度方面，构成了对西欧、北美发达国家的挑战；二是东亚在经济上的崛起，引起美国、加拿大、澳大利亚、新西兰等国对外经济关系重心相继从大西洋转向太平洋，因此，在世界经济格局变动方面构成了亚太地区对大西洋地区的挑战。

自 60 年代以来，东亚地区的经济增长率一直在世界领先，即使在两次石油危机和 80 年代前半期的资本主义世界性经济危机以及 90 年代初发达国家经济衰退期间也是如此。据世界银行统计，1965 年~1973 年，国内生产总值的年均增长率东亚地区为 8.1%，世界平均为 5%；1973 年~1980 年东亚地区为 6.6%，世界平均为 3.3%；整个 80 年代，东亚地区为 7.9%，世界平均为 3.1%；90 年代头四年，世界经济低迷不振，年平均增长率只有 1% 左右，而东亚地区经济仍保持 5% 以上的增长势头。1994 年世界经济复苏，1995 年世界经济增长率达 3.5%。但增长速度最快的仍然是东亚地区，1995 年，其经济增长率达到 8% 以上的高水平。因此，东亚地区在全球的经济地位迅

东亚指亚洲太平洋地区，包括日本、“四小龙”、东盟和中国大陆。

速上升，被称为“世界新的经济增长中心”。从经济势力对比看，60年代初，东亚地区的国民生产总值只及美国的一半。西欧的1/3；90年代初已达美国的70%、欧共体的2/3；到本世纪末，将与美国持平，而迅速接近欧盟；预计2010年，东亚地区将占全球国民生产总值的1/3，美国和欧洲都将膛乎其后。

与经济势力的迅猛增长相伴，东亚地区各国（地区）的相互直接投资、商品贸易、技术转让等各种经济技术合作蓬勃开展，促使这一地区经济结构不断得到调整。同时，以日本太平洋沿岸一侧为核心，包括中国大陆沿海和其它海岛、半岛，形成了东亚庞大的工业体系，它与北美、西欧以及俄罗斯与东欧，并称世界四大工业地带。它的许多商品具有强大的竞争力，如钢材、船舶、汽车、纺织品、服装、电器、电子等产品相继占领世界大部分市场。特别是日本，它是当今世界技术最先进的国家之一，它与太平洋东岸的美国在微电子、生物工程、光导纤维通讯、激光、极限材料、新能源开发等方面都占据着世界领先地位。

在与东亚相对的太平洋东岸，坐落着北美洲的美国和加拿大两个发达国家。美、加都是两洋国家，但由于它们与欧洲有着近亲血缘关系，社会和文化也与欧洲有着很深的渊源，更由于本世纪70年代中期以前，它们的经济重心都在大西洋地区，所以人们把它们看成纯粹的大西洋国家。北美经济重心的西移发初于美国，70年代中期以来，东亚地区的崛起，开始牵动美国经济重心由以纽约为中心的东部地区向以加利福尼亚州为中心的西部地区移动。如在对外贸易方面，1970年西欧在美国对外贸易中的比重为30.5%，而亚太地区仅为26.1%，到了1980年亚太地区便超过西欧成为美国最大的对外贸易市场。进入90年代，美国同亚太地区的贸易量持续快速增长。1994年，美国对亚洲（主要是东亚）贸易总额达3720亿美元，占美国全球贸易总额的36%以上，比美欧间贸易高出30%~40%。美国对外经济关系的重心转移还反映在对外投资关系的变化上，这一变化趋势大致与对外贸易相同。据统计，到1992年底，美国在亚太地区的投资总额已达780亿美元，虽然尚不及美国对欧盟的投资总额（2390亿美元），但美国在亚太地区直接投资的增长速度和年净投资额均已超过西欧，如1992年美国对亚太地区投资的增长速度已相当于其对欧直接投资增长速度的两倍多。

在美国对外经济关系重心逐步西移的同时，美国区域经济格局也发生了重大变化。历史上美国西部地区一向以农牧矿业为主，严重地依附于东部。西部的崛起始于二战期间，从那时起，迅速形成了以国防工业为主导的产业结构，领其风骚者包括宇航工业、电子工业、飞机汽车制造与石油化学等新兴产业，从而奠定了西部地区在美国产业结构转换中的优势。大城市的主导作用在西部区域经济中也十分明显，西部区域经济是伴随着大城市的兴起而兴起的。80年代初，西部的洛杉矶已超过东部的费城成为美国第二大港，据预测，至本世纪末，洛杉矶将替代纽约成为美国第一大商港。此外，圣迭戈、菲尼克斯皆已跻身美国十大城市之列。旧金山、西雅图、盐湖城、丹佛也都成为高新技术产业的分布中心。以加州“硅谷”为代表的太平洋沿岸的“阳光地带”，是美国极富活力的地带。西部地区的兴起，顺应了美国加强与亚太地区联系的需要，从而充分发挥了经济纽带的作用。目前，美国同亚太地区的贸易主要通过西部地区进行，其中加州扮演了一个十分重要的角色。

在太平洋沿岸各国中，同美国一样发生着类似变化的还有加拿大、澳大

利亚和新西兰。直至本世纪 80 年代以前，加拿大经济对欧美国家依赖程度都较高。80 年代以来，情况迅速发生变化，西欧一体化程度的加深使加拿大等国家形成越来越强的排斥力，而与此同时，东亚国家经济实力迅速增强，美国经济重心西移，于是加拿大的注意力也越来越转向亚太地区，其对外经济关系格局随之发生变化。1984 年，加拿大对亚洲的贸易首次超过了对欧洲的贸易，特别是东亚国家对农矿产品急剧增长的需求。正在牵引加拿大农、矿业生产中心西移。在外资构成上，自 70 年代以来，日本、韩国资本先后进入加拿大，打破了美英资本居于独霸地位的局面。而加拿大除了向亚太地区提供农、矿产品以外，也向该地区发展中国家提供发展援助和先进技术，并且其海外投资的重点国家也在该地区。

位于西南太平洋地区的澳大利亚、新西兰，是由欧洲移民建立的国家，属英联邦成员国，对外贸易等长期被英国控制。进入 70 年代后，随着亚太地区经济的崛起，澳、新两国对外经济关系也发生重大转折，其对外经济重心从西欧迅速向亚太地区转移，两国还积极参与亚太地区政治、经济、外交活动，而日益成为“融入”亚太地区的一员。

1984 年 4 月，国际地缘政治研究所在巴黎召开了一次欧美和太平洋地区的大型会议，“太平洋挑战”是这次会议的主题，与会代表认为：地中海代表过去，大西洋代表现在，太平洋代表未来。时隔 8 年，在 1992 年 10 月，美国《幸福》杂志说，太平洋世纪已露出晨曦……人人双眼凝视着地平线，盼望着一个新的经济中心的出现。从现实利益看，美国目前最重要的贸易伙伴仍是欧洲。但下世纪初，亚太地区（特别是东亚）对美国经济的影响肯定要超过欧洲。据预测，未来 20 年，东亚地区经济增长率可达 6%~7%，而欧洲将只有 2%~3%，亚太地区国民生产总值和外贸额目前已分别是世界的半数或将近一半，今后还将继续加大，因而促使美国在保持传统的美欧伙伴关系的同时，大力开展拥有巨大潜力的环太平洋经济合作（亚太经合）。西欧对外政策向来不重视亚洲，也没有明确的亚洲政策。近年来却出现了“到东方去”的热门话题。1994 年，欧盟提出“新亚洲政策”、同年夏天，欧盟委员会还通过了《走向亚洲新战略》文件，声言要与亚洲国家建立一种建设性的稳定和平等的伙伴关系，并特别强调要加强与中国的经济合作。1996 年 3 月，亚欧 25 国的国家元首和政府首脑在泰国首都曼谷举行会议，决定建立面向 21 世纪的亚欧新型伙伴关系，并确立了这种关系的基本框架。

太平洋时代已经开始，现在是大西洋与太平洋共同繁荣的时代。但是，亚太地区是公认的经济最具活力、增长速度最快、各种潜力巨大的地区，毋庸置疑，在未来世界经济政治格局中，亚太地区将起到越来越重要的作用。

第二节 战后世界经济布局特征

一、战后世界经济布局变化的动力机制

1. 自然资源开发利用的规模和领域空前扩展战后初期,自 1945 年至 1953 年,各国经济基本处于恢复阶段。自 50 年代中期至 60 年代末,西方国家在经济恢复的基础上,实现了经济的高速增长,随之各国对自然资源的开发利用,无论是广度还是深度都达到了前所未有的水平。如石油的开采,1940 年世界石油产量仅 2.6 亿吨,而 1978 年已达到 30 亿吨以上,全球兴起一系列石油生产基地。又如铁矿,二战前最高年产量仅约 9000 万吨,而目前年产量已达到 9.6 亿吨,钢铁工业的巨大发展带动铁矿石的不断被发现,巴西、澳大利亚等国一跃成为铁矿石储藏和生产大国。再如有色金属,在世界金属产量中,钢和有色金属的比例约为 100:5,战后各国都把有色金属列为重点战略物质,在国际上争夺有色金属是发达国家经济斗争的焦点之一。有色金属生产规模扩展很快,以铜、铝、铅、锌四种常用金属为例,自战后初期到 1995 年,产量增长最低的在 4 倍以上,最高的达 22 倍以上。全球形成中非、南部非洲(主要是南非)、美国、俄罗斯、中国、加拿大、澳大利亚等大型有色金属生产基地。非金属矿物也是如此。本世纪初可利用的非金属原料只有 60 余种,目前已超过 200 种,50 年代前,世界金属原材料产品产量高于非金属原材料,50 年代起,非金属原料的开采规模已逐渐超过金属原料,目前,发达国家非金属原料的产值要高出金属原料产值的 1 倍甚至更多。

在新区开发方面,随着科学技术的进步,战后以来,人类已经涉足交通困难、气候严酷、人类难以进入的地区,如前苏联在极地地区的秋明州北部开发了乌连戈伊天然气田和伯朝拉河流域的煤田与油气田;美国在阿拉斯加开发了阿拉斯加北坡油田;巴西则在亚马孙丛林地区开发了卡拉雅斯铁矿,还开辟了马瑙斯自由贸易区;我国则正在着手开发塔克拉玛干沙漠中的油气资源。不仅如此,人类开发利用自然资源的领域还在进一步向天上,地下、深海延伸,人类经济活动的空间范围空前扩张,带动了航空航天工业的发展;许多新兴的海洋开发产业陆续崛起;地质找矿方面的突破,导致新的矿产资源的开发。新的矿山生产基地的形成,改变着世界的经济布局面貌。

随着矿物物理学、工艺矿物学研究和新的科学技术在矿物研究中的应用,人们加深了对矿物微观世界和特殊性能的研究与了解,如发现可作激光发射基质的红宝石、萤石、白钨矿、钼钙矿、氟磷灰石,半导体矿物材料的方铅矿、硫化镉、硫化锌,压电材料的压电石英、铍方钠石、硫化镉,可作为天然离子交换剂和催化剂的沸石,具有耐高温膨胀性的蓝晶石族矿物等。这就不仅开辟出各种新的矿物资源类型,同时还为已经利用的资源开拓出新的应用领域。

新能源的不断出现,也是人类在经济活动中对自然资源的开发利用向深度和广度发展的结果。目前,核电在发达国家已列为常规能源,世界上核能利用比例最高的法国,核电已占其电力的近 75%。另据统计,世界上有 25 个国家运营商业性的核电厂,并有 13 个国家即将加入这一行列,在建、定货或计划中的核电厂达 160 座以上。可再生能源也将是保障持续发展的长期基础。自 70 年代以来,广泛而大批的新能源技术稳步发展,新能源利用前景曙光初露,在过去 10 年中,太阳能的成本已下降了 66%,风能下降 75%,光电地下降 90%,许多以太阳能作为能源的机器和工艺在经济上已几乎可与化

石能源竞争。新材料的发展同样十分可观，人工合成材料不断地代替天然原材料，如塑料、合成纤维、合成橡胶等三大合成材料，在战后均猛增 10 倍以上，在替代天然橡胶、天然纺织原料、钢铁和建筑材料等方面的作用越来越大。另外，已在汽车和飞机上大量应用的碳纤维，通信领域中的光缆，太阳能系统中的非晶态硅、各种传感器，取代传统金属材料的精密陶瓷以及正在导致电脑、核工程、交通运输和通信出现技术变革的超导材料等等，整个新材料家族将给人类社会带来难以估量的经济和社会效益。以上所述，都反映着这样一条轨迹，即技术进步正使生产布局从自然条件和自然资源的制约中逐步解放出来，人类的产业活动得以在越来越广阔的天地里自由驰骋。

2. 技术进步在现代产业活动中的作用日益重要 技术指制造某项产品、应用某项工艺或提供某项服务的系统知识，它可以表现为文字、语言、图表、数据、公式、配方等有形形态，也可以表现为实际生产经验、个人的专门技能或头脑中的观念等无形形态。技术的水平凝结在实物资本的性能、劳动者的技能和投入生产过程的自然要素的性能之中，通过资本、劳动和自然资源的生产效率体现。

在人类产业活动中，依靠技术进步对各种自然资源进行深度加工，就能创造价值，创造出更多的物质财富，形成巨大的社会效益。新的资源领域的开拓，资源种类的不断增加，许多劣质资源的广泛利用，都是技术进步的结果。一些国家在 50 年代前还主要开采含铜 2% 以上的铜矿，而现在逐步发展到开采 0.3% ~ 0.5% 的铜矿石；低品位难选冶的细粒嵌布复合矿及有色金属氧化矿，在工业上也越来越多地被开发利用。采掘工业随之向更广大的空间扩展。

战后科学技术发展的特点之一是新成果的迅速增多，七八十年代以来，科技进步速度越来越快，达到空前的水平。西方学者认为，仅从 60 年代以来，科学技术上的新发现、新发明比过去两千年的总和还要多。在新技术、新材料、新工艺基础上，形成了一系列知识技术高度密集的新兴产业，从而促使世界经济发生深刻变化，为现代产业分布奠定了新的物质技术基础。战后科学技术发展的另一个特点是兴起了一个新的产业群，如信息、激光、光纤通信、计算机、海洋工程、生物工程和空间工程等。在新技术革命中，每一个新产业的兴起，又都要涉及一个新的技术群、如信息产业就是材料、微电子学、计算机硬件和软件等的综合。把新技术成果的发展和应用同宏观经济效益结合起来，就能加快产业结构的调整和国民经济的发展，同时也引起产业地域结构的变化，硅谷、硅原、科学城在全球各地涌现就充分地反应了这一点。随着高技术产业的发展，科技文教和高质量的劳动力资源在产业分布中的作用愈来愈重要，在一些工业发达的国家里，新兴产业和一些第三产业部门，对先进的科学技术和高质量的劳动力，有着强烈的需求，如美国早在 50 年代，它的白领工人便已超过了蓝领工人。高科技产业的地域组织诸如硅谷、科学城、科学园区等的区位指向，都毫无例外地趋向科技文教发达和拥有众多高质量劳动力的地方。

第三产业的迅速发展即经济服务化是新技术革命以来的重要特点，在发达国家和部分发展中国家，工农业生产前与生产后的服务部门迅速增加，为国民经济各部门提供科技信息与管理服务的部门日趋扩大，以微电子技术为纽带的经营咨询、市场调查、信息供应、计算机服务与软件处理等新兴服务产业发展方兴未艾。与此同时，伴随着城市职能结构的转换与升级，还形成

了一批区域性乃至国际性大市场、铁路枢纽和国际航空大港、集装箱大港、国际金融中心和国际咨询信息中心等等。

当前，“信息高速公路”的建设热潮风靡全球，席卷了所有发达国家和众多新兴工业化国家。“信息高速公路”的运用，使信息的高速传递、共享和增值成为可能，从而将引起深刻的社会生产和生活方式的革命，促使社会经济结构、贸易结构、教育结构、产业布局结构等等发生深刻的变化。

值得指出的是，任何科技新发明的垄断优势都是无法长期维持下去的，技术要素总是要通过各种方式和渠道向外扩散，从而导致产业的空间扩散与转移，这是一个不可抗逆的历史性过程。

3. 技术要素的国际移动及发展中国家区域经济的成长在市场规律的制约下，技术本身的发展规律，会对技术创新国不断施加压力，促使其不断将技术向外传递。技术转移的内在机理可概括为技术产品生命周期压力和技术替代压力。

根据美国经济学家 R·弗农和赫斯等人的“产品生命周期理论”，一项新产品从产生到衰亡大致经历发明、发展、成熟、衰亡四个阶段，与此相应，技术产品也出现如下四个阶段，技术创新国对新产品出口的垄断、国外模仿者生产新产品、创新国与模仿国的产品在国际市场上竞争、创新国开始进口该产品。在第一阶段中，创新国对该技术具有绝对的垄断能力，新技术尚未成熟，较难掌握，进口该技术产品的潜在国主要是那些与创新国需求水平相似的国家。由于此时外国市场需求者对新技术产品的性能还未广泛认识，因此需求弹性较低。第二阶段，新技术产品的出口逐渐增加，其它国家开始对该项技术有了较为广泛的认识，并试图引进该技术或通过进口载体（商品）所传递的技术知识进行模仿。第三阶段，技术本身日益标准化，使得各模仿国更易接近并消化该项新技术。第四阶段，该技术已被模仿国完全掌握并与当地优势资源享赋相结合，造成创新国技术优势的丧失。

技术发展本身和作为技术成果的产品向外输出的增加，预示着技术使用价值不断扩大的同时，其保密性日趋减弱，所有权与使用权日趋分离，模仿行为日趋容易。因此，作为技术的创新国，必然充分及时地利用其技术在产生和发展阶段形成的优势，在技术使用价值衰退之前，将技术向外转移以获得最大化的经济收益，并通过开发新技术促使自身产业结构向高度化发展。

新技术替代压力和技术产品生命周期压力有着密切的联系，伴随着科技革命高潮的兴起，科学技术发明的循环期越来越短。新技术不断地取代着旧技术，甚至一种技术还未到衰亡阶段即被淘汰的情形亦屡见不鲜。

新技术替代压力从两方面促进国际技术转移：一是技术的周期性替代，随着技术本身的发展，旧技术的无形损耗增大，因此必须将旧技术迅速转移出去；二是技术替代引起的资源重新配置、技术替代周期缩短，造成产品替代频繁。由于一国资源上（资本、劳动力等）的稀缺性，该国在把资源配置调整到最佳状态的同时，将一部分相对过剩的资源 and 旧技术输向国外，形成所谓“溢出效应”。

技术要素转移的动力也可以从技术接受国方面进行分析，这主要是由于技术缺口而形成的一种导向机制。

在静态系统中，由于历史等原因，世界各国在技术发展程度上存在着一定的差异，这种差异的大小决定了国家间技术缺口的大小。在动态系统中，技术创新——无论是希克斯的要素稀缺诱导型，还是施莫克乐的需求拉动

型，还是罗森堡的瓶颈诱导型——作为一种经济发展的内生变量，其发生与经济发展是互为因果的，因此，即使两个国家技术发展水平相当，但因其中一国发生技术创新，也会导致两国间技术缺口的出现。假若 A 国出现技术创新，其技术水准上升，在不发生技术转移的情况下，随时间推移，B 国对 A 国差距越拉越大。为缩短这种技术缺口，B 国只有两种选择，要么自身开发技术，提高本国的技术发展水平，要么引进 A 国的创新技术，二者必居其一。但在现今的情势下，引进技术往往是较佳选择。

一项重要的科技新发明，当它转化为社会生产力。投入生产后，常会形成一个新的产业部门。因此，技术要素的转移与产业的扩散是形影相随的。在技术完成空间扩散转移的过程中，后起国得以利用国外的资金和技术，大大加快本国的工业化进程，世界电子工业的扩展是这方面的一个典范。电子技术和产业从创新国转移到其它资金充裕的发达和较发达国家，再转移到发展中国家，形成美国— 西欧— 发展中国家的梯度转移。东亚产业结构的调整、区域分工体系的建立和区域经济的成长更是一个令人刮目相看的典型，它给人以这样的启示：后发展的国家和地区，因工资低廉等因素，具有一定的后发展效益，若能充分利用自己的优势，采取合理的发展途径和政策，积极参与国际劳动分工，利用一切可能，引进国外技术和资金，可以走一条相对快捷的加速发展道路。

东亚的高速增长，是 30 年前由日本率先起步，通过产业的梯度转移和产业升级带动起来的。早在 60 年代，日本经济就开始高速增长，尔后，“四小龙”从 70 年代起加快发展，开始时主要发展劳动密集型产业，70 年代中后期向资本、技术密集型产业过渡，在较短期内把自己建成“新兴工业经济体”（NIE_s），80 年代东盟和中国开始经济起飞，积极推进工业化进程，在发展劳动密集型产业的同时，也开始建立资本、技术密集型的产业。从 80 年代后期起，东亚各成员经济大体形成了一个多层次联系的地域分工体系。日本作为该地区经济大国，既是地区资金、技术和高新科技产品的主要提供者，又是能源、原材料及消费品大市场；“四小龙”在发挥该地区生产设备、中间产品和零部件加工基地作用的同时，又向东盟各国转让资本和技术，并向它们提供一定的市场；东盟国家一方面吸收大量资金、技术和商品，另一方面也向“四小龙”提供大量农产品和自然资源类初级产品，同时东盟、“四小龙”的经济又是作为高度发达的日本经济的一种补充；中国已建立包括部分高科技产业在内的工业生产体系，技术上具包容性较大的特点，并已在不同技术层次上与东亚各成员发展经贸关系及技术合作。这样一个产业分工体系对东亚区域经济的成长起了极其重要的作用。

二、战后世界经济活动空间分布特征

1. 现代产业分布呈现不同层次的集中和相对分散的趋势工业本质上是一种集聚产业，集聚以取得规模效益。现代产业在第一个层次上的集中，指的是一个企业乃至一个部门生产的集中。战后以来，随着生产力的发展，现代工矿企业及其设备的大型化成为一种趋势，如国外采矿装载设备、电铲斗容，由 3.8 立方米~6.1 立方米，增加到 20 立方米~25 立方米，运矿汽车一般为 120 吨以上。大型高效多能的选矿设备是国外主要发展方向。若以冶金工业为例，目前全世界有容积在 4000 立方米以上的高炉 20 多座，最大高炉的有效容积在 5500 立方米，氧气顶吹转炉容积达 400 吨。在设备大型化的基础上，企业规模也向大型化发展，如最大的钢铁厂年产 1600 万吨。又如澳大利亚的

昆士兰厂，因采用大型高效自动化的设备而扩大了规模，氧化铝年生产能力达 300 多万吨。其它如年产几千万吨的大油田，年产几千万吨的大煤矿，装机容量 1 万多兆瓦的水电站和数千兆瓦的火电站、年产几十万辆和几百万辆的汽车厂不断涌现，国外最大的地下铁矿瑞典的基律纳铁矿，年产矿石达 2400 万吨。大型企业设备完善，技术先进，有利于提高劳动生产率，降低原材料消耗和降低生产成本。如据前苏联工业经济资料反映，一个火电站的装机容量由 300 兆瓦提高到 1200 兆瓦，则每瓦设备容器的价值可降低 25% ~ 30%。因而工艺设备大型化和企业大型化很自然地成为工业发达国家的普遍趋势。大型化导致企业布点减少，使产业布局在企业 and 部门这一个层次上形成集中。

第二个层次上的集中指的是产业在一个地区一个国家形成的集中。工业高度集中的趋势在发达国家最为突出，50 年代中期至 60 年代末的经济繁荣时期，由于固定资本投资的迅速增加。中东廉价原油和其它原料的促进，欧美日诸国相继完成重化工业化，原有的老工业区都得到改建、扩建，如美国的东北部地区、加拿大五大湖下游和圣劳伦斯河谷地地区、前苏联的欧洲部分、日本的太平洋沿岸地区、德国的鲁尔区以及法国的大巴黎、英国的大伦敦地区等，在战后都得到迅速发展，产业集中乃至达到饱和的程度。至于美国南部墨西哥湾沿岸著名的石油炼制与石油化学工业地带、德国西南部的上莱茵工业区及东南部巴伐利亚高原以慕尼黑为中心的工业区等，则完全是在战后新形成的产业集中区。其它如澳大利亚东南部、巴西东南部、阿根廷东部沿海、韩国的东南沿海和京仁地区、印度德于高原的东北部和西北部、南非的兰德弧形地区以及我国的东部沿海，也都已发展成为产业密集度较高的地区。

就全球这个层次上看，工农业生产主要集中在少数几个地带，而且主要集中在少数发达国家和农矿产品主要出口国。工业主要分布在：北美；西欧的德、法、英、意四国；东欧的白俄罗斯、乌克兰和俄罗斯的欧洲部分，中欧的波兰、捷克等国家；亚太地区的日本、“四小龙”、中国东部，从而构成北美、西欧、东欧、亚太四个世界工业地带。农业生产分布广泛，但作为商品性农业基地仍然主要集中在少数国家，它们是美国、加拿大、澳大利亚、新西兰、法国、荷兰、丹麦，发展中国家主要是巴西、阿根廷、乌拉圭、泰国等。

二战后，随着海洋运输技术的提高，海运成本的下降，石油、煤炭、铁矿石和其它金属矿物原料的越洋运输越来越普遍。适应形势，船主经营迅速发展，专门设计的巨型矿石专用船队出现。故自 60 年代以来，一些依靠海外原料和海上运输的国家，充分利用廉价的海运条件，竞相在临海地区建厂，导致现代化工业突出地向沿海集中，沿海港城迅速发展，成为拥有多种工业、商业、交通运输业的综合性城市。日本太平洋沿岸带状工业地带的形成和发展，是产业向沿海集中的典型，西欧的意大利、法国也都配合区域开发与整治的需要，利用进口原燃料，在地中海和北海沿岸发展临海工业，取得明显效果。一些发展中国家和地区，利用半岛或岛屿的优越条件，引进资金和技术专利，或采取与外资合营等多种形式，推动出口的扩大，同时大力开发人力资源，发展了临海型经济。今后，随着海洋资源的深度开发和海洋经济的发展，产业向沿海地区集中的趋势还将继续下去。

在现代化大生产条件下，生产在各国各地区的空间分布，同时存在着集

中与分散两种倾向。在一个时期内，集聚曾是企业增强实力、扩大生产、提高产品竞争力、取得最佳经济效益的重要途径，但到后来，高度集中带来城市空间狭窄、地价飞涨、能源紧张、水源短缺、交通拥塞、环境恶化等一系列“城市问题”，集聚所造成的各种有利因素趋于消失。与此同时，技术的进步，使可利用的资源种类不断增加，使工业布局有可能向更广阔的地域发展；快速、准确、经济的交通运输和高效能的通信系统的出现，可以替代集聚所提供的一切方便，使得在中小城市配置工厂企业较大城市反而更有利，因而企业布局在集中的同时，又出现了分散的趋势。在这方面，中小企业自然具有更强的适应能力。

高度集中的工业中心和特大城市向周围扩展，建设卫星城，发展成为城市群和城市地带，其一般的表现是：都市化区域范围扩大，城乡（原来的郊区）差别缩小乃至消失，城乡形成相对完整的经济网络。这是战后以来美、日、德、英、法、意及前苏联等发达国家普遍出现的地区扩散效应。

就一个国家而言，其产业扩散效应表现为生产布局结构和区域经济结构的不断变化与发展。如本世纪 20 年代以来，前苏联就开始通过制订区域规划、促进国土的合理开发与治理。二战以后，前苏联逐渐形成了西部地带和东部地带不同的开发战略，并以欧洲部分为基地，将生产力布局向东推进，在西伯利亚地区的电力、能源和原材料基地规划建设不同规模的地域生产综合体，使之形成各种具有全国意义专门化部门为主导的、有机结合的地域经济体。又如，巴西为开发中西部地区，1960 年迁都巴西利亚，中西部在全国的地位立即提高，建设速度明显加快，一批新城镇拔地而起，带动电力、建材、机器制造等工业蓬勃发展。事实上，人类社会生产力的发展，总是在深度方向取得进展的同时，不断向着广度方向进军。以经济发达地区为基地，使生产力向后进和不发达地区推移扩散，这在战后已经成为一种全球性的普遍趋势。目前，世界上很多国家都在采取重大行动，通过加强规划管理，积极干预协调区域开发和区域经济发展问题，使产业向经济落后地区或经济萧条地区扩散，有关内容将在下章论述。

从全球范围看，二战后世界产业分布，已明显地由欧美日等老工业基地向世界其它地区扩散，随着一系列新的产业密集度较高地区的兴起，北大西洋经济圈扩展成为环大西洋经济圈，环太平洋经济圈则正在成为现实，随着印度、南非等国家经济的发展，环印度洋经济圈的图景亦将展现于世人面前。

2，世界经济一体化与区域经济一体化向纵深发展 1995 年 1 月 1 日，世界贸易组织正式启动运行，取代关贸总协定成为世界多边贸易体制的法律和组织基础。世贸组织的建立表明国际经济和贸易组织日趋健全，为加强和改善多边贸易体制提供了新的机制和动力，有利于推动全球经济一体化的发展。目前，世贸组织的成员已达 119 个，其贸易额占世界贸易总额的 90%。

区域经济集团化是与全球经济一体化并行的一种现象，它使世界经济在趋于融合的同时，又不断地以一些地区为核心进行聚合。降低贸易壁垒，推进贸易自由化是区域经济集团进行区域合作的最一般的表现，它有利于成员国优势互补，促进区内贸易、投资和经济的发展。

战后以来，已出现两次区域经济一体化浪潮。第一次浪潮始于 50 年代末，但那次浪潮持续的时间不长，有的集团很快解体，有的名存实亡，唯欧共体不断发展而成为当今世界经济中重要的一极。第二次浪潮始于 80 年代后半期，随着世界政治格局的演变和生产国际化与资本国际化的迅猛发展，区

域经济一体化的节奏再次显著加快，区域经济合作不断向广度和深度推进，区域贸易自由化成为全球现象。据世贸组织提供的数据表明，全球建立的区域经济组织达 109 个。目前，全球区域内部的贸易额占世界贸易额的比重已达 50.4%，其发展速度高于区域外贸易的发展速度。

随着区域贸易自由化的深入发展，国际经济竞争将演变为集团间的竞争，不同区域不同力量间既竞争又合作，推动全球经济活动空间分布结构呈现一种在三大经济板块鼎足而立的大格局下，大小经济板块既互相分割、又互相融合的趋势。近年来，亚欧、欧盟—北美集团间开展的高层对话，正在进一步勾画跨洲跨洋的集团间经济融合的框架。

值得指出的是，跨国公司在世界经济活动中的作用越来越重要。作为推动全球经济一体化的主要载体，跨国公司利用其资金、技术、设备等方面的优势，通过对外投资，通过无所不包的公司战略和错综复杂的网络结构，大规模地向世界各地渗透，进行跨国生产、经营和销售，有力地带动货币资本、生产资本和商品资本的流动，加速了世界经济生活的国际化进程，促进了各国经济结构的调整和产业转换，使世界跨国投资、技术转让和商品贸易进一步扩大。

跨国公司带动的贸易是当今世界进出口贸易的一个重要因素，世界商品和服务贸易的大约 1/3 是跨国公司内部进行的，不同跨国公司之间进行的贸易占世界贸易额的比重也达到 1/3。跨国公司的国际投资发展也很快，近年来，每年的对外总流量已逾 2200 亿美元，据联合国贸发会议发布的《1995 年世界投资报告》称，跨国公司全球投资活动急剧增多，已经取代国际贸易，成为国际经济一体化中最重要的机制。

3，各国各地区经济发展和产业分布不平衡第二次世界大战后，世界政治经济形势发生了很大变化，大多数国家和地区经济都得到不同程度的发展、但是发展很不平衡，从全球范围看，三个世界的划分，就深刻地反映了这种不平衡性。在发达国家内，经济发展和财富分布就很不平衡。二战使英法两国元气大丧，国际地位陡降。美国则独步一时，被推上了世界经济霸主的地位。1945 年，美国在全球经济中所占份额力 40%~50%，工业生产及黄金储备分别占资本主义世界的 53.4%和 74.5%，并且在 1944 年 7 月建立起布雷顿森林体系，确立了美元的霸主地位。但自 50 年代中期开始，西欧和日本的经济增长率远超过美国，致使美国在全球经济中所占比重渐次下降为 20%~25%，工业生产总值占世界比重下降至 20%多一点，布雷顿森林体系则早在 1971 年便已崩溃，美元危机不时发生。由于贸易连年逆差，美国由原来世界最大的债权国变为最大的债务国。与此形成强烈对比的是，二战中的战败国日本迅速发展成为世界第二经济大国，其所占世界国民生产总值的比重由 1995 年的 2.2%上升到目前的 15%以上。二战中战败而使国家陷于分裂的另一个战败国德国在 1990 年 10 月实现了两德统一，德国综合国力大大增强，作为世界第三经济强国，同时也大大加强了欧盟的地位，世界经济加速向多元化发展。

在发展中国家，财富集中的情况也达到十分悬殊的程度，联合国开发计划署的一份报告说，在拉美，占人口 20%的最富有的人的收入是占人口 20%的最穷的人的 32 倍。南非的情况比较特殊，贫富差距可说是它废除种族隔离制度后面临的巨大挑战。在联合国开发计划署的指数表上，白人的南非居世界第二十四位，居于西班牙之前，而黑人的南非居于第一百二十三位，联

联合国开发计划署称：“它们不仅是两个不同的民族，而且是两个几乎完全不同的世界”。

有关资料表明，无论是从科技实力，还是从各项经济指标来看，发达国家经济在世界经济中所占比重都远远超过其它类型经济。德国慕尼黑伊福经济研究所的一项分析报告指出，在过去 20 多年中，世界上富裕的工业发达国家与贫穷的发展中国家之间的经济差距进一步扩大，自 1970 年至 1993 年间，世界人口由近 20 亿增加到 55 亿，世界经济增长了 7 倍多。但工业发达国家仍然占据世界财富的 80%，工业国家（包括东欧）1970 年经营着全世界产品的 85%，到 1993 年，这个百分比仍达 83%。据联合国的统计数字，贫穷是发展中国家最尖锐的问题，这些国家仍有 1/3 以上的人民生活在贫困线以下。另据联合国开发计划署的一份报告，到本世纪末，世界最富有的 10 亿人将几乎拥有全球 85% 的财富，而最贫穷的 10 亿人所拥有的财富将下到 2%，前者拥有的财富为后者的 42.5 倍，这表明，世界贫富差距还将进一步扩大。非洲代表了世界极度贫穷的那一端，90 年代，非洲许多国家的情况比 60 年代刚独立时还糟。目前，非洲最贫穷的 5 亿人口的全部财富只略高于比利时（人口 960 多万）。

社会生产力发展水平悬殊是不平衡的又一表现。就农业而言，就存在一个由原始型农业、传统自给型农业到发达的市场经济型农业的演替序列。

原始型农业是世界最古老的农业类型，以采集、渔猎、游牧为特征。人类社会发展到今天，采集、渔猎这种几乎完全依赖于自然的原始经济已处于残留状态，主要分布于偏僻、边远、交通闭塞的丛林、山区或环境条件较恶劣的地区，如非洲丛林深处的俾格米人地区、卡拉哈迪沙漠的布希曼人地区、东南亚的矮黑人和黄叶人生活的深山区、北冰洋沿岸的爱斯基摩人生活的地区。游牧经济分布仍较广，分散在亚、非、拉美很多发展中国家，游牧以逐水草而居为特点，分布在热带草原和半荒漠地区，北非、西非和西亚地区最为常见。游牧则以“刀耕火种”为基本耕作方式，分布于热带森林和热带草原地区，无论山地或平原都有，其中非洲尤为盛行。游牧这种生产方式以人口稀少、土地辽阔为前提，随着人口的增长而不得不强化对自然的索取，致使人地关系出现许多新问题、过度放牧和烧荒已构成对生态平衡的严重威胁。

传统自给型农业是以封建小农经济为基础的农业，由于受到商品经济的影响，逐渐发展形成粗放或半集约的小商品性农业和劳动集约型的小商品性农业。粗放或半集约的小商品性农业广泛分布于发展中国家，其中在南亚和非洲尤为普遍，生产工具主要靠畜力农具，经营方式仍以小农经济为主，耕作粗放，很少施肥，实行轮休制以恢复地力，西非内陆的花生产区、德于高原的棉花产区可视为典型代表。由于发展出口性经济作物的需要和人口增长等原因，在强化土地利用的情况下，逐渐破坏了原来的土地轮休规律，导致土地贫瘠、森林植被退化、草原沙化，这种情况在南亚、非洲、拉美都已出现，日益引起了人们的关注。劳动集约型的小商品性农业类型，是传统农业中发展水平最高的一种农业类型，它是在自然条件优越，农村人口稠密，实行精耕细作，农业生产向来发达，而农业现代化进程比较迟缓的条件下形成的，它虽然建立在小农经济基础上，但商品生产比较发达。这种农业类型在亚非拉很多发展中国家都能见到，但分布一般较分散，以印尼的爪哇岛、印度的恒河中下游平原、西亚的两河平原、埃及的尼罗河谷及三角洲地区最为

发达和典型。

发达的市场经济型农业是依靠机械化、良种化、化学化等条件发展起来的一种农业类型，其特点是完全面向市场，生产的目的是为了满足社会和市场的需要，故商品率极高，农业现代化水平高，生产专业化程度高，因而劳动生产率也很高，是目前世界上最发达的农业类型。发达国家的大型农牧场和家庭农场。发展中国家外资经营及国营、私营的农牧场和种植园，都属于这种类型。

再以工业论，非洲的一些发展中国家几乎没有现代工业；亚洲“四小龙”和拉美的巴西等国家已发展成为新兴工业化国家；中国、东盟国家、印度、智利、秘鲁及北非的一些国家则正在向新兴工业化国家迈进；西方工业发达国家中的美、日、德、英、法等国家已进入后工业化阶段，正在向信息化社会迈进。先进与落后之间的差距达几个世纪。

如果考察以上各类国家国内生产总值的产业部门的构成，则先进与落后更见泾渭分明。70年代以来，发达国家钢铁、机械、纺织等传统工业如夕阳西下，而以信息技术、新能源、新材料为支柱的新兴产业则如日中天，第三产业更以前所未有的速度发展，服务经济在整个国民经济中占据主要地位，而农业在绝对产值不断增长的同时，在国内生产总值中的比重却不断下降。在一些发达国家和地区，国内生产总值的部门构成中，第一产业仅占2%~3%；第二产业占25%~40%；第三产业一般占60%左右，亦有超过70%的，如美国即占72%。发展中新兴工业化国家（地区）的产业结构，一、二、三次产业大抵依次为10%左右、30%~45%、50%~60%。在新兴工业化国家的制造业中，不仅重化工业已超过轻纺食品工业，且新技术工业也已有了相当基础。处于最不发达状态的那些发展中国家，第一产业所占比重多在35%以上，不少国家高达50%以上，而制造业比重都很低，除个别国家可占到15%以外，其余多在10%以下，制造业中，占主导地位的是传统的食品、纺织、服装、制革、木材等轻工业，而重化工业非常有限，新技术产业几乎为空白。4. 90年代以来世界贸易发展特征二战硝烟已散去半个世纪，在这半个世纪的相当长一个时期中，意识形态纷争与政治上的两极格局导致世界经贸活动基本上分别在两个互相分割的经济体系中进行。两极格局打破后，经贸关系与发展代替意识形态对峙，成为世界的主旋律，世界经贸发展拓展出更大的空间。虽然90年代初，世界经贸经历了4年不景气的艰难岁月，但自1994年以来，随着世界经济的复苏与发展，世贸组织的建设运转，科技进步和经济一体化的深入，世界贸易从广度与深度两个方向上呈现加速发展的势头，当前世界经贸大体表现如下特点：

第一，世界贸易全面增长，据世界贸易组织公布的一份报告，1995年世界商品贸易量在1994年增长9.5%的基础上，又获得8%的持续增长，大大超过过去10年平均5.5%的水平，全年商品贸易额达4.8万亿美元，服务贸易额达1.23万亿美元，从而使1995年跨边界销售的商品和提供的服务价值首次突破6万亿美元大关。据有关预测，随着世界经济全球化的加速，世界贸易较强增长势头有可能持续到新世纪初，成为牵引世界经济发展的主要动力。

第二，发展中国家（地区）经贸发展引人注目。自六七十年代以来，一些新兴国家和地区的经贸获得了令世人瞩目的发展，有些国家多年来一直保持着10%左右的增长速度，对推动全球贸易持续大幅度发展发挥了重要作

用。从贸易量来看，1995年亚洲出口量增长9.5%，进口量增长13%，进口量持续4年超过出口量的增长，其中香港、马来西亚、韩国、新加坡、台湾和泰国的出口增长了14.5%，进口增长了15%；拉美地区出口急剧增长了11.5%，进口因受墨西哥金融危机的影响，只增长了4.5%；中东和北非由于石油和农矿产品价格回升，与前几年相比，已获得良好转机。如与经合组织国家作比较，则1995年北美洲出口量增长8.5%，进口量增长7.5%，两者均低于1994年；西欧出口量增长7%，进口量增长7.5%，也都低于1994年水平。可见，贸易增长最多的是经合组织以外的国家，其中特别是发展中的新兴工业化国家作出了重要贡献。

第三，各国的开放度不断增强。战后以来，无论是发达国家还是发展中国家，都先后扩大了自己的开放度，从有选择的开放到全方位的开放，从有形贸易的开放到无形贸易的开放。这一趋势促进了区内乃至全球范围内资金、产品、技术、人员、服务等流动，使进入贸易领域的内容愈来愈多。开放度的增强，配合着世界经贸的多边一体化与区域一体化的发展，使资源在地区以至全球范围得到了优化配置，促进了许多国家经济在数量与质量上的双重优化。亚洲和拉美地区经济的崛起，就是奉行对外开放政策，实施“以发展紧密的对外关系为基础的发展战略”的结果。经济持续高速增长，使亚洲和拉美地区在世界经济舞台上发挥着越来越重要的作用，也使发达国家和发展中国家经济上相互依存关系日趋增强。

第四，世界贸易发展的不平衡状态依然突出。在世界贸易中，发达资本主义国家一直占着支配地位，发展中国家的对外贸易额占世界贸易总额的比重较小。二战前，发展中国家贸易额仅占世界贸易总额的1/4，战后初期，这一比重曾增加到30%左右，但在50年代后即直线下降，到1970年仅有17.6%。这一时期内，发展中国家仍主要以农矿原料和发达资本主义国家相交换，但价格被压得很低很低。自1974年起，发展中国家占世界贸易总额的比重开始急剧上升，显然，这是由于石油输出国组织成员国提高了原油价格，随之其进出口贸易额迅速增加的缘故。90年代以来，发展中国家纷纷实行经济改革和开放政策，国际资金加速流入，产业结构不断调整，出口商品结构也有所改善，进出口贸易额迅速扩大，1994年，发展中国家在世界贸易中所占份额上升至27%，预计2000年将增加到30%。但是以发展中国家土地之大、人口之众而论，这一份额依然是十分有限的。加之，在战后以来的国际贸易商品结构中，制成品比重明显上升，而初级产品的比重明显下降；在制成品中，机械产品比重上升，而钢铁、纺织品及服装等的比重下降；在初级产品中，燃料比重迅速上升，而农矿原料比重迅速下降。这一系列变化，使多数经济势力薄弱的发展中国家在国际竞争中越来越处于劣势，发达国家与发展中国家间的不平等贸易有增无已。在1994年前的10年间，高度依赖出售初级商品来发展经济的那些发展中国家，特别是非洲国家，由于实际商品价格下降而导致出口收入的巨大损失，在90年代初，这些损失高达每年500亿美元，成为低收入国家债务大增的一个主要原因。应该指出，世界经贸发展的不平衡，最终将影响世界经贸自身的总体发展，解决这一问题的途径，就是要彻底打破旧的国际经济秩序，建立新的国际经济秩序。

第三章 世界三大经济重心区

当今世界经济的发展，一方面存在着超越国界交流融合的一体化趋势，另一方面又存在着区域集团间的排他性分裂割据趋势，世界经济正在向多元化发展。在经济范畴之内，已经明显地形成了三大集团、三个中心。三大集团指欧洲联盟(EU)、美加墨自由贸易区(NAFTA)和亚太经济合作组织(APEC)。三个中心指欧盟、美国和东亚（主要指日本），它们都是对世界经济具有举足轻重意义的经济重心区。亚太经合是几个区域性集团的集合体，本章重点介绍亚洲太平洋地区，亦即东亚地区。

世界经济重心区都有高度发达的工业作为其主导产业，同时也都拥有现代化的农业和居于世界前列的现代科技力量，拥有世界一流的城市和城市体系，拥有世界一流的金融、贸易、交通和信息网络，对世界经济和国际经济关系的发展变化起着举足轻重的作用，也即维持着强烈的世界性影响。应该指出的是，目前，东欧的发展水平虽然显得有些逊色，但它确实是个潜力巨大的地区。

第一节 西欧

一、概述

西欧是欧洲的一部分，欧洲是欧罗巴洲的简称，位于东半球的西北部、亚洲的西面，北临北冰洋，南面是地中海和黑海，东以乌拉尔山、乌拉尔河、大高加索山脉和黑海海峡（包括博斯普鲁斯海峡、马尔马拉海、达达尼尔海峡）与亚洲分界，面积 1016 万平方公里，占世界陆地面积的 6.8%，习惯上将欧洲分为五部分：

1. 南欧 指阿尔卑斯山脉以南的巴尔干半岛，亚平宁半岛、伊比利亚半岛和附近岛屿，面积 166 万多平方公里，人口 1.7 亿多。包括原南斯拉夫、罗马尼亚、保加利亚、希腊、意大利、梵蒂冈、圣马力诺、马耳他、西班牙、葡萄牙和安道尔。

2. 西欧 地理上所称西欧仅指欧洲西部濒临大西洋的地区和附近岛屿，面积 93 万多平方公里，人口 1.3 亿多。包括英国、爱尔兰、荷兰、比利时、卢森堡、法国和摩纳哥。

3. 中欧 指位于波罗的海以南，阿尔卑斯山脉以北的欧洲中部地区，面积 101 万多平方公里，人口 1.9 亿多。包括德国、波兰、捷克、斯洛伐克、奥地利、匈牙利和列支敦士登。

4. 北欧指位于日德兰半岛和斯堪的纳维亚半岛一带的欧洲北部，面积 132 万余平方公里，人口 2300 多万，包括冰岛、法罗群岛（丹），丹麦、挪威、瑞典和芬兰。

5. 东欧指欧洲东部，地理上仅指前苏联的欧洲部分，面积 551 万平方公里，人口 2.08 亿。

在政治经济地理上，通常把欧洲划分为两部分，即东欧和西欧。东欧包括原苏东国家，为传统计划经济国家。本节所指西欧，是指原苏东以外的欧洲所有国家。

西欧是世界资本主义发源地，也是近代科技文化发展最早的地区，产业革命也从西欧发端，并且改造了欧洲整个社会。一些西欧国家的首都长期居于世界经贸网络中心的地位，控制着世界各地经贸联系。西欧国家的海外移民创建了北美洲、大洋洲的新国家，西欧在政治经济上曾长期成为世界中心。20 世纪 20 年代以来，西欧地位开始变化，西欧是两次世界大战的策源地，战争中遭受严重破坏，西欧已不再是世界唯一的中心，但却仍是一个重要的关键性的地区。

在发达国家经济中，西欧和美、日一起保持三鼎足之势，包括德、法、英、意在内的欧洲联盟是西欧的核心区域。

二、西欧的农业

欧盟的前身欧共体推行共同农业政策历 30 余年，使西欧农业发生了深刻变化。在市场经济条件下广泛推行合作化和农工商一体化措施，同时，依靠动力革命、生物革命和化学革命推动农业机械化、良种化、化学化等，使农业迅速实现了现代化。如法国，平原辽阔，适宜机械化耕作，农用拖拉机的拥有量从 1948 年的 10 万多台增加到 90 年代初的 150 万台；联合收割机从 1957 年的 3 万台增加到现在的 15 万多台，农业机械的拥有量跃居世界前列，近年来电子计算机在农业生产中也得到广泛应用。又如德国，其化肥施用量高达每公顷 370.5 公斤（1990 年），为世界平均施用量的 4 倍多，而且根据

土壤调查结果，实行科学合理施肥。再如荷兰，人多地少，农业自然条件并不优越，但历年来不断增加农业投入，如每公顷化肥施用量高达 642 公斤（1990 年），提高农业科学水平和生产效率，实行高度集约经营。

西欧各国还通过结构调整，实现了由以种植业为主的单一耕作制度向粮草并重的混合耕作制度的转变，引起了第一产业结构的变化，60 年代到 80 年代以来，德国、英国、荷兰、比利时、丹麦、芬兰、瑞典等国畜牧业比重已大大超过种植业，其所占农牧业总产值的比重高达 70% 以上，法国、意大利则占 50% 左右；爱尔兰、西班牙、葡萄牙、希腊，畜牧业和园艺业也都相当发达，在农业中占有较大比重。

目前，西欧农业产值虽不断增大，但在国民经济中地位却相对下降，随着生产技术和农业生产率的提高，农牧产品大为增加，粮食、肉类、奶酪、禽蛋等皆已自给有余，过去经常波动的农产品市场已基本稳定，除英国、挪威、意大利等国粮食尚赖进口外，整个西欧已成为仅次于美国的世界第二位的农产品出口区。随着非农产业迅速发展，农业已不像农业社会时期那样居于绝对重要的经济地位，但它在整个经济社会发展中，仍然具有巨大的影响和制约力量，仍然是国民经济的基础，是整个国民经济得以持续稳定发展的基本保证。

三、西欧的工业区域

西欧各国工业大都发达或比较发达。世界第一次和第二次产业革命自欧洲兴起，钢铁、机械、电力、化学、纺织等工业的发展，曾长期走在世界前面，飞机、汽车、石化乃至电子工业等都居于世界前列，如果包括前苏联在内，整个欧洲的工业生产占世界工业生产的近 1/2。欧洲拥有世界著名的大工业带，它西起英格兰中部和东南部，向东经荷兰、比利时、卢森堡、法国北部和东北部、德国中部延至捷克和波兰南部，东达乌克兰，很显然，欧洲煤矿地带的分布与其工业地带的分布有着密切的关系。包括英格兰、比利时、法国北部、德国中部、西里西亚、乌克兰在内的广大地区，都是欧洲的重工业集中区，其中，西里西亚和乌克兰属于东欧。就西欧而言，其工业中心分布在英国的伯明翰、德国的柏林、意大利的米兰之间的三角地区内，在这个地区内分布着 5 个一级工业区，这就是英格兰中南部区、法比荷区、洛林萨尔区、鲁尔-莱茵区、意大利北部区。

1. 英格兰中南部区英国工业主要集中于英格兰南部和中部，这里由伦敦所在的东南区经东密德兰和西密德兰至兰开夏（西北区）与约克夏，是英国最重要的工业地带。工业的高度集聚，形成了以伦敦、伯明翰和曼彻斯特为中心的三大城市群。

伦敦市人口 670 多万，是南英格兰的核心，是世界最大的金融贸易中心之一，这里有世界最大的黄金市场，有多种商品的世界性交易所，英国最大的银行和垄断组织及一些跨国公司的总部都设在这里。作为工业中心，伦敦的地位不如金融贸易重要，但规模也很大，其轻工食品、石油加工、冶金与重化工、船舶修造及新型工业航空、航天、汽车、精密机械、仪表、电器、电子等工业发达。以伦敦为核心，包括周围卫星城镇一起组成的大伦敦区，为英国第一大城市群。

在奔宁山脉南端，以伯明翰为中心的西密德兰，煤铁资源皆备，又位于伦敦和利物浦两大海港之间的铁路线上，水陆交通皆便，为英国最早的重工业区。伯明翰（人口 102 万），曾有“世界车间”的美称，工业以冶金、电

气设备、飞机、汽车、化工等为重要。伯明翰附近的伍尔沃汉普敦（人口 27 万）和沃耳索尔（人口 27 万），是汽车、机械和电子工业中心。伯明翰东南的考文垂（人口 30 多万），是汽车、飞机、有色冶金和合成纤维等工业中心。北面斯托克（人口 30 万）是英国著名的陶都。这些城市以伯明翰为中心，构成了英国的第二大城市群。

奔宁山脉西侧、西密德兰北面的兰开厦，工业主要集中在曼彻斯特到利物浦的默齐河沿岸地带，由此组成的大曼彻斯特城市群是英国的第三大城市群。曼彻斯特（人口 45 万）是兰开厦的金融、贸易中心，并且是英国工业革命的发源地、棉纺织业和纺织机器制造中心，并有化学、机械电子等工业。

在奔宁山脉东侧，以利兹（人口 70 多万）和布拉德福德（人口 46 万）两城市为中心形成约克厦都市区，工业以毛纺织、采煤、冶金、机械、化工为最重要。本区重要工业中心还有设菲尔德（人口 50 多万），以电炉炼钢（为著名的电钢城）、军火、机械制造等为主。恒比尔河口的赫尔为英国北海沿岸重要港口，造船业和石油化学工业规模很大，又是鱼类罐头加工中心。

约克厦南面的东密德兰，富于煤铁资源，亦为英国最早发展的重工业区。重要工业中心有诺丁汉（人口 28 万）和累斯特，主要工业部门为机械、化学、纺织，累斯特还以皮革制品出名。

2. 法比荷区包括法国北部、比利时和荷兰西部在内的工业区称为法比荷区。比利时的工业集中分布在三个地区：其一为松布尔-马斯河谷地自沙勒罗瓦到列日的传统工业区，以采煤、冶金、机械及电器设备等工业为主；其二为布鲁塞耳-安特卫普的工业区；其三为安特卫普经根特至法比边境通海运河的工业区。后两个工业区主要包括纺织、钢铁、汽车、石化、电子等传统与新兴工业部门。荷兰的工业主要集聚在西部沿海地区，主要城市有阿姆斯特丹和鹿特丹。阿姆斯特丹位于艾瑟尔湖畔，有运河通连北海，有人口 100 万，是全国最大的金融、商业贸易、工业和文化中心；鹿特丹位于莱茵河畔（人口 56 万），是世界吞吐量最大的港口，有“欧洲门户”之称，并且是亚欧大陆桥的西端桥头堡。荷兰的工业大多与港口有着密切联系，造船工业发达，是世界主要造船国之一，以造挖泥船、钻井平台、浮吊、淘金船等专业船见长，炼油工业规模很大，年原油加工能力达 1 亿多吨，居世界前列。另外，荷兰的石油化工、飞机汽车制造、电机电子、轻纺食品等工业皆较发达。

法国北部地区工业集中分布在以巴黎为中心的大巴黎城市群区和以里尔、卢贝、加来、敦刻尔克为主构成的在法国仅次于巴黎的城市化区域。巴黎地理位置优越，水陆空交通发达，且依托着法国最重要的农牧业区巴黎盆地。长期以来，巴黎一直在全国居于领导地位，市区人口达 217 万，是全国政治、经济、文化和交通中心，巴黎同时又是世界级的金融和工商业中心。巴黎和塞纳河下游沿岸的河港鲁昂、海港勒阿弗尔共同构成一庞大的综合性工业区，主要工业部门包括造船、炼油、石化、飞机、汽车、纺织、服装、化妆品等。法国北部的北部省与加来海峡省是重要的煤炭产地，并在煤炭基础上发展了冶金、纺织工业，是一个以传统工业为主的老工业区。位于法比边境附近的里尔、卢贝是纺织工业中心，法比边境工厂鳞次栉比，向北与比利时纺织工业城市库尔特雷相连。加来、布仑、敦刻尔克都是法国北部重要港口，临加来海峡，工业有造船、炼油、石化、纺织、酿酒等部门，敦刻尔克还是全国重要的滨海钢铁工业基地。

3. 洛林-萨尔区 法国东北部的洛林与德国西南部的萨尔区两地毗连，

有莱茵河及其支流与运河(马恩-莱茵运河与摩泽尔运河)互相连接,可直通鹿特丹港。洛林宫铁,有欧洲最大的铁矿,并有岩盐和煤等资源,这里较早地发展了钢铁工业,为法国重要钢铁产区、化工也发达。位于摩泽尔运河与马恩-莱茵运河交汇处的南锡是洛林地区经济、文化中心,有冶金、机械、化学、精密仪表等工业。梅斯是另一重要工业中心,有汽车、电工器材、机械、食品、烟草等工业。

在德国一侧的萨尔区有发达的采煤业,并同洛林铁矿互相交换发展了冶金工业,其它还有金属加工、机械、玻璃、陶瓷、化学、纺织等工业。萨尔布律肯是萨尔州首府,为铁路要站和河港,又是萨尔煤田的中心,有采煤、钢铁、机械、酿酒、印刷、水泥和化学等工业。

4. 鲁尔-莱茵区 鲁尔-莱茵区包括几个与莱茵河流域经济区密切相联的工业区,这就是鲁尔区、下莱茵区和上莱茵区。鲁尔区位于北莱茵-威斯特法伦州,莱茵河东岸支流鲁尔河以北、利拍河以南,西起莱茵河西岸平原,东至哈姆和哈根,面积 4600 多平方公里,人口 570 万,是世界重要工业区。丰富的煤炭资源、便利的交通、巨大的市场等有利条件,在一定的历史条件下,促进了鲁尔工业区的形成与发展。鲁尔区工业规模宏大,部门结构复杂,部门间联系密切,在煤炭工业基础上,发展了强大的电力、冶金(包括黑色冶金和有色冶金)、化工、建材、纺织、啤酒酿制及其它轻工业,战后 50 年代以来的石油化工、70 年代以来的电气电子也都有长足发展,组成了以重工业为中心的完整而庞大的地区工业综合体。在 19 世纪末德国工业化及战后原联邦德国经济复兴中都起了基地作用,并对西欧邻国的发展起了巨大的影响,以“德国和欧洲工业的心脏”而素负盛名。鲁尔区城市高度密集,以埃森、杜伊斯堡、多特蒙德等城市为中心,组成了巨大的城市群。埃森位于鲁尔区中央,有人口 64 万,随煤炭资源的开发而兴起,为全区最大工业中心和重要铁路枢纽,采煤、钢铁、机车、载重汽车、电气等工业发达。杜伊斯堡(人口 50 多万)位于鲁尔河与莱茵河交汇处,是欧洲最大河港,战后,鲁尔区钢铁生产西移,杜伊斯堡集聚有 3000 万吨钢铁生产能力,被称为“钢铁城市”,德国最大钢铁公司——蒂森公司总部即设于此。此外,重型机械、石油炼制与石油化工、有色金属冶炼、造船等工业都很发达。多特蒙德(人口 60 多万)位于鲁尔东部,工业从过去的采煤、钢铁为主发展成为拥有机械、化工、电子、酿酒等多种工业的中心。

临近鲁尔区,南有北莱茵-威斯特法伦州的首府杜塞尔多夫,再往南有该州最大城市科隆,以这两个城市为中心构成下莱茵工业区。河港兼铁路枢纽的杜塞尔多夫(人口 56 万)位于莱茵河东岸,与鲁尔区经济联系密切,是银行业与批发业中心,德国许多大公司总部都设在这里,工业有机械、化学、电器、纺织等多种部门。科隆为莱茵河畔(西岸)名城,有人口 97 万,19 世纪中叶,随着鲁尔煤田的开发和铁路的修筑而迅速发展,为重要河港和铁路、公路及国际航空的重要枢纽,同时又是德国最大的金融中心,保险业也十分集中。冶金、电力、机械、电子电器、化学等多种部门都很发达。

鲁尔-莱茵河地区正在形成一个巨大的城市综合体或称城市连绵区,包括鲁尔区各城市以及杜塞尔多夫、科隆、法兰克福、曼海姆、斯图加特等城市在内,从流域经济联系即从莱茵-罗纳轴线看,法国阿尔萨斯省边境城市斯特拉斯堡也包括在这个城市连绵区内。

鲁尔区乃至德国全国的工业都是在煤炭开发与综合利用基础上发展起来

的，在产业结构升级和工业向全国扩散的过程中，沿莱茵河上游形成上莱茵工业区，包括德国的法兰克福、曼海姆、斯图加特和法国的斯特拉斯堡等中心城市。法兰克福全称美因河畔法兰克福（人口 62 万），位于莱茵河东岸支流美因河下游两岸，是德国工业、商业、金融和交通中心。工业以化学最为重要，其次为机器制造、电器、电子、印刷等工业，其周围的威斯巴登、达姆施塔特等城市，也大都是机械、电器、化工中心，近郊的昌塞尔是汽车和化工中心。巴登—符腾堡州首府斯图加特（人口 57 万），位于莱茵河东岸支流内卡河畔，是德国西南部经济、文化中心和河港、交通枢纽，有汽车、电机、电子、钟表、光学仪器、纺织、化学、造纸等工业，出版、印刷业发达。曼海姆（人口 30 多万）位于内卡河与莱茵河汇流处，为铁路、公路枢纽，同对岸的路德维希港组成联合港。工业有机械、电器、精密仪器、橡胶和合成纤维等化学工业、纺织与食品加工等。德国南部的煤、木材、谷物、葡萄等多在此集散转运。斯特拉斯堡位于莱茵河畔法国境内，为莱茵—马恩运河和莱茵—罗泊运河起点，是法国东部最大的城市、河港、文化名城和东北边境水、陆、空交通枢纽，具有重要的战略地位，工业部门主要是利用过境油管发展炼油、石化以及机械制造与造船等工业。

5. 意大利北部区意大利北部区包括意大利阿尔卑斯山麓地带及波河平原和亚平宁半岛北部，面积占全国的 56.7%、人口占 64.4%，国民收入占 70%，区内工业规模宏大，技术先进，交通运输发达，是一个迅速崛起的工业区，其中特别是西北部地区在全国工业生产中占有举足轻重的地位，包括米兰、都灵、热那亚在内的“工业三角区”工业最为发达，集中了意大利最重要的汽车、飞机、造船、化学、电气、电子、纺织等部门，其工业从业人数占全国的 1/3 以上，超过整个南部地区工业从业人数的总和。米兰是意大利第二大城市、全国最大的工业和金融贸易中心，意大利一些著名的垄断组织的总部即设于此（如意大利商业银行、化学工业最大垄断组织蒙特爱迪主公司等），米兰又是最大的交通枢纽，有多条国际和国内南北交通干线汇集于此。工业门类多，主要有钢铁、汽车、电器、电子、石化、纺织等部门。米兰还是全国最大的机械制造业中心。都灵位于波河上游，是通往法国和瑞士的交通枢纽，是意大利第二大工业城市，有汽车、飞机、电机、仪表、军工、化学、纺织、食品、造纸、印刷等工业，微电子工业发展迅速，为高技术园地之核心，同时又是菲亚特汽车公司总部及所属主要企业的所在地，所以也被称为菲亚特城。热那亚位于西北部利古里亚海热那亚湾北岸，是地中海沿岸仅次于马塞的第二大港、意大利最大的商港、工业中心，有炼油、石化、钢铁、造船等部门，是通往瑞士、德国输油管的起始站。

除了上述 5 个一级工业区外，在欧洲庞大的工业空间结构体系中，还有几个次一级的工业区，如鲁尔往东有萨克森工业区（印刷、出版、纺织、食品、光学机械等工业），德国西南有慕尼黑地区（西欧最大的电子工业基地），鲁尔往北有丹麦哥本哈根附近地区（造船、轻纺等传统工业，石化、电子、精密机械制造等新兴工业）以及瑞典东部地区（以特殊钢、造纸、木材加工、纺织、精密仪器、石化等为主）。还有法国中东部地区在里昂纺织工业综合体基础上形成的“里昂城市共同体”现代化工业区，有汽车、炼油、石化、电子、纺织等工业。在地中海沿岸，围绕钢铁、炼油、石化等临海型工业，形成了马赛—福斯临海工业综合体。另外西班牙北部和东部地区，80 年代以来形成了所谓“崛起的阳光地带”，英国有苏格兰自格拉斯哥至爱丁堡之

间被称为英国的“硅谷”的工业区等等。

四、四欧区域经济的发展

欧盟各成员国是世界上经济发达的国家，其人均国民生产总值约2万美元，大大高于世界平均水平，但各成员国之间、国内各地区之间仍存在着很大的差异，其中，德、法、英、意是经济发达的大国，其经济总规模和人均生产水平均居世界前列；荷兰、比利时、卢森堡、丹麦、瑞典、芬兰、奥地利是富裕的小国，它们具有很高的人均收入，社会发展水平也高，但其经济总规模相对较小，对欧盟总体发展影响也较小；西班牙、葡萄牙、希腊、爱尔兰是经济发展相对滞后的国家，其经济社会发展水平较低，各类经济结构性问题较多，区域问题相对也较多。

欧盟区域差异从大地域上看，可分为发达的“中心地带”和落后的“边缘地带”，前述伯明翰、柏林、米兰三角区，是欧盟工业经济的重心所在，是经济繁荣的“中心地带”；爱尔兰、西班牙、葡萄牙、希腊、意大利南部、法国西南部、德国东部、英国的威尔士和北爱尔兰及苏格兰高地、斯堪的纳维亚半岛北部是西欧相对落后的“边缘地区”。但即使是在“中心地带”内也出现了相对落后的所谓“新边缘”地区，如法国的洛林、德国的鲁尔、荷兰东南的林堡矿区、比利时南部的蒙斯矿区、英格兰北方区等传统的煤铁产区，本世纪60年代以来，随着进口石油的增加，煤的生产迅速下降，或随着钢铁生产向沿海转移，铁矿生产随之衰落。由于欧洲共同体国家实行市场一体化的经济模式，鼓励内部自由竞争，反对和限制成员国搞地区封锁和贸易保护，导致资金、人才、技术向投资环境优越的地区集中，使衰落和落后的地区处于更加不利的地位，结果加大了地区差异。

西欧各国内部区域发展的不平衡及各国间发展的不平衡对一体化发展造成很大障碍，促使欧共体把区域经济发展问题作为一个突出问题给予广泛和充分的重视，并采取有效步骤加以解决。1975年，欧共体设立了“欧洲地区开发基金”，并将财政收入的25%用于这项基金，以作为共同体集中解决地区问题的重要手段。其它涉及地区发展的手段也不少，主要有：（1）欧洲投资银行通过其投资的地区倾向（主要是为落后地区发展项目提供贷款），在促进地区问题的解决方面发挥了重要作用；（2）在实行共同农业政策的过程中，利用“欧洲农业基金”有重点地帮助贫困落后地区调整农业结构，促进经济发展；（3）为实施共同体社会政策设立的“欧洲社会基金”，把其开支的4/5用在需要“欧洲地区开发基金”援助的地区，经济萧条地区和青年失业问题是其资金投入的主要方向。

由于西欧各国情况各异，所采取的区域经济政策多有不同，但总体讲，各国政府都进行了积极的干预，实施区域调节政策，进行区域开发与整治，并且取得了明显的效果。如自1954年开始，法国政府制订“地区整治计划”，实行“农村改革”和“工业分散”政策，不仅在一定程度上遏制了大巴黎地区城市的急性膨胀，而且在相当大程度上改变了法国历史上遗留下来的生产分布不平衡状况，原来落后的西部地区，包括布列塔尼、朗德、卢瓦尔河流域和加尤河流域经济都有了发展。又如德国战后区域经济发展中，鲁尔区作为德国经济支柱的地位下降，不莱梅州和萨尔州因结构性衰退处境困难，汉堡地区也因缺乏未来工业而失去光彩。60年代中期，德国实施对老工业区鲁

尔区的调整改造计划，改变其煤钢生产主体经济结构，发展多种制造业和第三产业，进行区内布局调整，开辟新兴工业区，而使之保持了较强的生命力；与此同时，又在南部巴代利亚州和已登-符腾堡州发展新兴工业，使之一改战前经济落后的面貌，而成为德国的新兴经济区。再如意大利通过“南方基金局”（1950年成立）、“南方开发部际委员会”（1959年成立）等机构，对南部开发进行了大规模有计划的特别干预，也收到了明显成效，现在南部亚得里亚海沿岸工业化程度已超过中部而接近东北部。其它如林堡、蒙斯、洛林、英格兰北部等地区也先后被各国政府列入区域经济调整和改造计划。

区域经济问题是任何一个大国或较大地域范围的国家都要面临的问题，协调均衡的发展不仅关系宏观经济效益，而且还具有社会的、政治的和更为广泛的价值观念的意义，而欧盟国家对区域经济问题的重视是其社会经济发展到一定高度后的必然结果。

五、经济一体化进程

二战以后，面对超级大国争霸称雄的局面，西欧国家为了抵御超级大国的控制和威胁，保护自己的利益，于1957年成立了欧洲经济共同体，3年后又成立了欧洲自由贸易联盟（包括奥、挪、瑞士、瑞典、芬、列、冰等国），它们都是由发达国家组成的区域经济组织。欧共体是在欧洲煤钢联营与关税同盟基础上建立的，1957年3月25日，法国、联邦德国、意大利、荷兰、比利时、卢森堡六国在罗马签订了《欧洲经济共同体条约》和《欧洲原子能联营条约》，1958年1月1日，欧洲经济共同体正式开始运转。1967年经济共同体、欧洲煤钢共同体、原子能共同体合并，组成统一机构，其经济合作扩展到各个经济领域。1973年以后，先后有英国、爱尔兰、丹麦、希腊加入欧共体。1986年，又有西班牙、葡萄牙两国参加，欧共体成员扩展到12个国家。自1958年运转以来，30多年中，欧共体在促进各成员国之间的贸易、经济与科学技术合作和发展方面，可谓成绩斐然，成为区域经济一体化的样板。近年来，欧共体进一步朝西欧大陆经济一体化迈进。1993年1月1日，欧共体12个成员国之间，商品、劳务、资本和人员开始实行自由流动，宣告了欧洲统一大市场的诞生。同年11月1日，《马斯特里赫特条约》正式生效，标志着作为经济一体化组织的欧共体已向政治、经济一体化组织——欧洲联盟过渡。1994年1月1日，世界上最大的自由贸易区之一的欧洲经济区正式诞生，它包括欧洲联盟全体成员国和欧洲自由贸易联盟中的奥地利、瑞典、挪威、芬兰和冰岛，其宗旨是将欧共体统一大市场的四大自由流动原则扩展到欧洲自由贸易联盟。因此，欧洲经济区的诞生，标志着西欧经济一体化又向前跨进了一步。1995年1月1日，奥地利、瑞典、芬兰被接纳成为欧盟正式成员，这是欧共体建立以来，从法律上完成的第四次扩大，它使欧盟由12国扩大到15国。欧盟还决定从1999年1月1日起实施欧洲经济与货币联盟的第四阶段，并开始使用统一货币（欧元）。同时欧盟国家领导人还多次强调要吸收中东欧国家加入，还将与北非地中海沿岸国家开展经济合作。目前欧盟已同中东欧9国签署了旨在最终吸收这些国家参加欧盟的联系国协定，并与地中海南岸12国制订了到2010年建立“欧洲—地中海自由贸易区”的计划。这就是说，欧盟的向东扩展和向南进发已经只是一个时间上的问题了。

本世纪末至下世纪初，欧盟在欧洲经济一体化中将起主导作用，“欧洲三个同心圆”的构想将成为现实，其中，欧共体12国是其核心，欧洲自由贸

易联盟国家是其内圈，其它周边国家（如塞浦路斯、马尔他、土耳其）与中东欧国家构成某种联系制的外圈，并进而建成泛欧非经济区。这一宏大计划的逐步实现，将使欧盟经济竞争力进一步增强，政治上则将有助于欧洲的进一步联合。随着以欧盟为核心的欧洲一体化进程的加深和扩大，西欧在世界上的经济力量和政治地位不断上升，西欧作为世界“一极”的地位大大强化。

作为西欧核心的欧洲联盟是个发育成熟的统一大市场。1995年1月1日，奥地利、瑞典、芬兰三国入盟时，它的15个成员国分布在从北极圈到地中海的广大地区，面积320多万平方公里，人口3.7亿，国内生产总值达7.3万亿美元，出口贸易总额达16600多亿美元，约占世界出口总额的39%，海外直接投资313亿美元，人均年收入19700多美元。以综合科技实力论，德、法、英分别是居世界第三、四、五位的科技大国。欧盟商品、金融、劳务、服务都非常发达，仍是西方发达资本主义世界的核心和各国争夺的战略重要地区。

西欧各国对外贸易常占本国国民生产总值的13~2/5甚至更多，它们从海外购进工业原料、能源、制成品，出口工业制成品和半制成品，还有发达的技术出口，金融、保险和旅游业等亦发达。

中国与欧共体于1975年5月8日建立正式关系，目前，欧盟是我国第四大贸易伙伴，1995年双边贸易额422.9亿美元，占中国对外贸易总额的15.05%，是我国引进先进技术和进口设备的主要来源地之一，也是我国产品进出口的重要市场。我国重视与欧盟的友好合作关系，在国际经贸事务中，在双边经贸关系中尽可能争取欧盟与我国合作。不久前，欧盟委员会也发表了《欧中长期关系政策》文件，通过了发展对华关系新政策，强调欧盟要与中国积极开展政治对话，加强经贸合作。

第二节 北美

一、概述

北美洲位于西半球，以巴拿马运河与南美洲为界，包括西印度群岛在内，面积共 2422.8 万平方公里，约为世界陆地总面积的 16.2%。

在政治经济地理上，北美洲通常仅指美国南部国界以北的美洲，这里历史上受英语文化影响深刻，故习惯上称为盎格鲁美洲。美国以南的墨西哥、中美地峡和西印度群岛诸国，同南美大陆各国一样，历史上受西班牙、葡萄牙文化影响强烈，习惯上把它们合称为拉丁美洲。这样，北美洲就只包括加拿大、美国及格陵兰岛、百慕大群岛和法属圣皮埃尔岛以及密克隆岛，面积 2149 万平方公里，占世界陆地面积的 14.4%，为世界第三大洲。

美国是世界最大的发达资本主义国家，加拿大则在发达资本主义国家中居第七位，它们与世界各国各地区保持着政治、经济、文化等各方面广泛的联系，是现代世界经贸的主要中心之一。

二、北美的农业

北美洲土地辽阔，平原宽广，从加拿大南部往南的广大地区，适于农牧业的发展。其农业土地利用在独特的自然环境和特定的社会历史条件这两者的长期综合作用下表现出如下特点：

首先，北美土地资源十分丰富，加美两国都是世界上领土广阔的国家，土地绝对数量分别居世界第二、第四位，从相对数量看，人均拥有土地 100 亩（其中美国人均 53.89 亩，加拿大人均 511.44 亩），大大超过世界人均拥有量的 36.38 亩，居世界前列，见表 3—1。

表 3—1 美国、加拿大与世界土地存源比较

项目	土地绝对数量（亿亩）			土地相对数量（亩/人）		
	美	加	世界	美	加	世界
国土	140.45	149.34	2037.60	53.89	511.44	36.38
耕地	28.48	6.98	206.43	10.93	23.90	3.69
草地	36.24	6.60	472.70	13.91	22.60	8.44
森林	40.59	48.92	613.59	15.58	167.53	10.95

* 土地资源数量为近年数字，人口为 1994 年年中数字。

其次是土地利用构成比较合理，在美加两国 289.79 亿亩土地中、出于农林牧业的共 167.51 亿亩，其中耕地 35.46 亿亩、占总土地面积 12.3%，牧场草地 42.84 亿亩，占 15.0%、森林面积 89.51 亿亩，占 31.0%，形成了一个林业用地大于牧业用地、牧业用地大于耕地的用地结构，这样的用地结构，有利于保持生态系统的平衡，创造良好的农业生态环境。

再次是可供开发利用的土地资源比重高，如把无出产的土地视为荒地的话，北美洲 289.79 亿亩土地中，有约 100 亿亩是荒地（占总土地面积的 34.5%，低于世界 45% 的平均数），其余约 190 亿亩如按人口平均，人均拥有约 68.5 亩之多的农林牧用地，这就是北美洲能够成为世界最大的农产品出口供应地区的物质前提之一。

战后以来，美加两国和其它西方国家一样，通过经济杠杆和政策法律手段，对农业发展实行宏观干预和调控，引导农业向国家预定的目标发展。对农业科研、农业教育、技术推广、资源保护和农村社会基础设施建设等等给予全面支持，大大加快了现代农业的发育和成长过程。现在，北美的农业已

成为世界上规模最大、用现代最新科学技术装备的高效率的农业，其农业生产总值、许多重要农产品产量及农产品出口总量都占世界首位。

国际农业发展的历史表明，现代农业首先出现在北美（美国）。美加两国都属于人少地多的国家，劳动力供给短缺，这样的资源结构特征，致使劳动替代型技术即机械技术成为北美农业技术革命的第一选择。北美农业现代化从机械化开始。美、加分别在 40 年代、50 年代就已完成农业机械化，70 年代进一步实现了机具机组配套、动力机械和运输机械配组，由于电子计算机广泛应用于农业生产，农机操作自动化程度大大提高，从而建立起完善的农业机械体系，成为农业机械化高度发达的国家。由于农业机械化程度高，目前农业劳动力仅占北美全部就业劳动力的 2% 多一点，农业劳动生产率极高。

在化学技术方面，也已走向高级阶段，普遍根据土壤化验分析和植株组织诊断，提出 NPK 和各种微量元素的施用配方，由工厂根据配方生产复合肥料供用户选购。近年来，农化技术正在向改进施肥技术，提高肥料利用率，减少化肥施用量方向发展。

在良种繁育方面，既重视遗传育种的基础理论工作，又重视搜集种质资源，丰富各种类型的基因库，作为育种的物质基础。在小麦、玉米、大豆、花生、棉花、甘蔗等的生产中，为了培育既高产优质，又具有抗病、抗虫、抗逆特性的优良品种、特别重视杂种优势的利用，如加州一个育种站的种质库内贮存有十多个国家的 1200 多个原始材料，各个材料的品性资料数据分别存入电子计算机，以备随时提出最佳亲本组合方案和杂交计划。为了防止品种混杂，各地还建有专门机构，执行严格的引种推广管理制度，务使种子质量标准化，管理科学比。在畜种方面也是如此，如加拿大通过了《畜种系谱法案》，建立了全国牲畜登记所和《牲畜性能记录制度》，所取得的成就为世界公认。

北美农业部门结构齐全，而以种植业和畜牧业为主，畜牧业产值比重超过种植业。经营方式主要是家庭农场（还有社会事业机构和村社或社区经营的农场，占比极小），其规模从几十公顷到几百公顷不等。为了加快农村经济产业化，发达国家都十分重视发展各种农业合作组织，美国农场主的 80% 以上参加了各种类型的合作组织，加拿大的大约 100 万农业人口中，参加合作社的成员已达到每户一员，通过发展农业合作，完善农业社会化服务体系，为农业产前、产中、产后提供全过程、全方位服务。农业合作社除提供各种服务外，还是联系政府与农民、向政府游说、争取有利于农民的政策与立法的有力组织。

北美农业区域化特色十分鲜明，有关内容可参看本书第四章第一节和第六章第一节，这里就不详细论述了。

三、北美的工业区域

北美洲的工业综合体令世人瞩目，其生产规模之庞大，资本之雄厚，以及它的专门化与多样化特点，为世界其它工业区所不及。

北美洲制造业主要集中在密西西比河以东至大西洋沿岸，俄亥俄河与波托马克河以北至圣劳伦斯河谷及五大湖下游以南地区。整个工业最初发端于美国的新英格兰，随后是大西洋沿岸中部地区，到现在这里的工业带早已连成一片，形成了由波士顿经纽约、费城、巴尔的摩直至华盛顿的巨大城市连绵区，长达 600 多公里，人们称其为“波上华城市带”，这里的面积、人口、

制造业产值分别占美国全国的 1%、20%、30%。波士华城市带内部，城市等级规模齐全，它以超级城市纽约（人口 732 万，指市区人口，下同）为中心，依次有特大城市费城（人口 169 万）和大城市华盛顿（人口 63.8 万）、巴尔的摩（人口 73.6 万）、波士顿（人口 56 万），再次是为数众多的中小城镇，它们如众星拱月，环布在大城市周围。这么完整的结构体系，反映了这一巨大城市带的成熟性。它的各主要城市的基础设施、市区规模、产业结构、服务水准，特别是作为世界重要金融中心和工商业都会的纽约的势力，奠定了其作为美国“经济地理枢轴”的地位。据美国《幸福》杂志 1977 年统计，美国 50 家最大商业银行中的 14 家、50 家最大人寿保险公司中的 21 家、50 家最大零售公司中的 21 家、50 家最大运输公司中的 14 家和 500 家最大工业公司中的 165 家，都将其总部设在“波士华城市带”内。

新英格兰区的城市带虽然和大西洋沿岸中部区的城市带一起被称为美国的老工业带，但二城市带确实存在着明显的差别。新英格兰是欧洲移民最早开发的地区，其发展的条件主要为熟练劳动力和老的基础与传统，工业部门主要为高质量的纺织品、皮革、轻武器、仪表、飞机发动机、专用工业设备、轴承、小五金等。该区波士顿是美国最早建立的城市，它位于马萨诸塞州东岸优良的天然港上，是重要港口与工商业及金融中心。美国著名的高等学府——哈佛大学和麻省理工学院即坐落在波士顿郊区坎布里奇。环绕波士顿外缘绕行的 128 号公路，是美国仅次于硅谷的微电子中心。

与新英格兰相比，大西洋沿岸中部区城市带的工业部门要复杂得多，主要有电器、仪器仪表、船舶飞机的制造，石油炼制与石油化工，各种高级消费品、奢侈品的生产等。此城市带中的主要城市纽约是美国第一大城市和最大海港，商业贸易发达，对外贸易额占全国的 17%，居全国首位。在贸易基础上发展为大工业中心，大纽约集中了全国 10% 的工业职工。纽约同时又是财政金融和文化艺术中心、交通枢纽，美国许多著名大公司（如埃克森公司、加利福尼亚-得克萨斯石油公司、美国无线电公司、电话电报公司、国际电话电报公司等）的总部都设在这里。联合国总部设在纽约市中心区曼哈顿岛东侧的伊斯特河畔，岛北端哈莱姆河畔的哈莱姆区是世界著名的黑人聚居区，岛南端的华尔街是金融中心，纵贯全岛的百老汇街是文化艺术中心。

沿大西洋岸向南，波士华城市带的南端是一个重工业区。它以费城为中心，并扩展至巴尔的摩。费城全称费拉德尔菲亚，是美国第五大城市、重要铁路枢纽和港口。每年有大量铁、铜、锰、石油等由此进口，货物输入量居全国首位，并且利用进口原料发展了冶金、重型机械、船舶、机车、汽车、石油炼制与石油化工等。这里市场集中，劳动力充足，便利的交通运输为工业生产提供了极大方便。巴尔的摩是波士华城市带南部又一大工业城市和港口，重化工业尤为著名，产业结构与费城极为相似。

波士华城市带最南端的大城市华盛顿是美国首都，它既是全国政治中心，又是重要的科技文化中心，有白宫、国会大厦等著名建筑物及大学、博物馆（其中包括宇航博物馆）、美术馆等。市内除印刷与少数食品工业外，无其它工业，商业也不甚发达。

自纽约沿哈德孙河上溯至奥尔巴尼，再沿伊利运河西进便到达伊利湖畔的布法罗，在整个纽约州境内形成一个工业带，这里的城市专业化特色明显，如奥尔巴尼的纺织品、锡拉丘兹的皮鞋、罗切斯特的照相机和光学仪器、布法罗的面粉和钢铁等。

在伊利湖的北侧和西侧是加拿大的安大略工业区。安大略工业区是加拿大经济最发达的圣劳伦斯河和五大湖下游低地的一部分，它以多伦多为中心，向西延伸经哈密尔顿至温莎。多伦多是加拿大第一大城市，人口 300 万（包括郊区），为重要的金融、商业、工业和文化中心。工业主要有机械制造、化学、服装、肉类加工等。哈密尔顿是加拿大最大的钢铁和重型机械制造中心。温莎与美国的底特律隔河相望，为汽车工业中心。安大略工业区以东，沿圣劳伦斯河展布着蒙特利尔—渥太华工业区，其实力虽逊于多伦多，但它依靠廉价的水电，吸引了电解铝、造纸等工业，其它还有面粉、制糖、纺织等部门。渥太华是加拿大首都、全国政治与游览中心。从市中心至西郊约 20 公里，沿渥太华河南岸谷地，自 80 年代以来迅速发展成为高技术产业区，被称为“北硅谷”。

美国纽约州以西，还有几个重要工业区，它们是匹兹堡—克利夫兰、底特律—密歇安东南部、芝加哥—加里—密尔沃基，其它还有辛辛那提、圣路易斯、明尼阿波利斯等较小规模的工业区。这是一个在丰富的矿产资源基础上形成的产业密集区，如苏必利尔湖的铁、阿巴拉契亚山的煤、宾州的石油，最早形成了美国的采煤、采铁、采油、钢铁、化工、汽车、机械基地。

这样，以上述一系列工业区为主体形成了北美的制造业带。这里集中了北美大陆大部分的工业和金融活动以及占相当比重的人口，这里除了波士华城市带之外，还有一条是自美国芝加哥经底特律、克利夫兰至匹兹堡，再由匹兹堡经布法罗到多伦多与加拿大圣劳伦斯河谷地区相连的城市带，这一城市带把美加连成一体，成为北美大陆核心区的东部纽带。芝加哥（人口 300 万）是美国第三大城市、最大铁路枢纽，又是国际航空站和联结大湖区与大西洋、沟通密西西比河的大河港，每年吞吐货物 4000 多万吨。它的广大腹地农业发达，盛产煤和石油，是全国的谷物、牲畜市场。工业以钢铁、化学、运输机械、农业机械、飞机、电子等为主，粮食和肉类加工也很著名，印刷出版业仅次于纽约，为中西部的商业、金融、文化和工业中心。底特律（人口 120 万）是美国最大汽车制造中心、世界著名的“汽车城”，钢铁、飞机及仪器制造业也很发达。克利夫兰（人口 60 多万）在伊利湖南岸，是美国中北部重要湖港，重要的铁砂、煤、谷物、木材转运港和工业城市，有发达的炼油、石化、钢铁和飞机汽车发动机及其它重型机械制造业。匹兹堡素有美国“钢都”之称，为美国东部重工业城市，又是水陆交通枢纽，是东部沿海通向中西部的交通要冲。

上述俄亥俄河与波托马克河以北地区是北美制造业的核心地区，而美国的南部区与西部区则是它的外围，虽曰外围，但与世界其它地区比较，它们仍不失为规模宏大的工业区。南部区位于俄亥俄河和波托马克河以南、落基山脉以东。自 1865 年南北战争结束后，南部区工业开始得到发展，工业布局开始发生变化，但直至二战以前，工业基础始终十分薄弱，仅发展了纺织、木材、食品等工业。二战期间，出现了原子、电子、航空、造船等与军事相关的工业，相应地推动了钢铁、电力等工业的发展。战后石油工业迅速膨胀，石油加工与石油化工大发展。60 年代后期，南部工业发展速度超过北部，形成了一系列新兴产业部门，如田纳西河上游的原子能工业，得克萨斯的宇航、导弹和电子工业，佛罗里达的电子、通信及航空与航天工业。与工业的发展相应，形成了怕明翰—亚特兰大—里士满工业地带、得克萨斯工业区和墨西哥湾沿岸工业地带、佛罗里达工业地带。

里士满是美国东岸城市，弗吉尼亚首府和工商业城市，人口 20 多万，约 1/3 为黑人。有重要烟草市场和制烟中心，化学、纺织、食品和造纸工业亦重要。伯明翰是美国东南部城市，位于阿巴拉契亚山脉南缘，人口近 30 万，是金融、商业中心和重要的铁路枢纽，水路可通墨西哥湾，附近煤铁资源丰富，钢铁、机械、化学、轻纺食品工业皆较发达。亚特兰大是佐治亚州首府和美国东南部重要工商业城市兼交通枢纽，人口 40 余万，黑人占 1/2 以上。工业有钢铁、化学、造纸、家具、食品等部门，战后迅速发展了飞机、汽车等的制造，洛克希德飞机公司和可口可乐公司的总部即设于此。

得克萨斯工业区工业集中于休斯敦和达拉斯—沃斯堡，二战期间，这里发展了飞机制造等军事工业，目前已发展成为以宇航导弹和电子工业为主的工业区，著名的“硅原”就坐落在达拉斯郊区。墨西哥湾沿岸工业带自休斯敦向东经博蒙特、阿瑟港、巴吞鲁日直至新奥尔良。墨西哥湾沿岸油气资源丰富，是美国最大的石油和天然气产地，油气田支撑了大型石化企业的生产，从而成为石油化工最集中的地区。其中特别是休斯敦，它拥有“世界石油之都”的称号，为美国最大炼油与石化工业基地。休斯敦有人口 160 万，是美国第四大城市、重要的航空港、铁路枢纽，长达 40 公里的休斯敦深水运河与墨西哥湾相通，是美国的一个重要贸易港，有 120 多年航线连接世界 250 多个港埠。目前休斯敦已发展成为国际性城市、国际金融中心，同时又是美国载人宇宙飞行中心，有“美国宇宙城”之称，也是全国农业综合企业中心和农业化学品、化肥、燃料的主要供应者。工业部类齐全，金属成型和非电气机械等制造业尤为发达。新奥尔良位于密西西比河畔，为美国南方重要商港，巴拿马运河开通后，开拓了同南美洲西岸各国的贸易，工业以石油加工、造船、宇航、食品加工、炼铝为主。

佛罗里达半岛是美国人口和经济增长较快的地区，也是美国新兴的高技术工业中心之一。它的工业带自杰克森维尔沿大西洋岸直到迈阿密，并经奥兰多横跨半岛至坦帕湾附近，主要包括电子、通信及航空、航天工业，为美国重要的国防生产、人造卫星通信和航空航天基地，肯尼迪角已发展成美国最重要的空间研究中心之一。这里气候宜人，阳光充足，别称“阳光之州”，兼以景色优美，吸引了大量科技人员来此安家落户。

美国经济的发展是由东部逐渐向西部推进扩展的，西部是发展较晚的地区。1848 年出现“黄金热”，引来大批移民，但移民过程的加速，是南北战争后的事情。1865 年南北战争一结束，美国马上就展开了“西进运动”，19 世纪 70 年代形成了筑路高潮。在南北战争结束后的 20 多年里，修筑了 4 条梭贯大陆的铁路，从而大大加快了向西移民和开发西部进程。在上世纪下半叶，美国人口增加了 1 倍，而西部则增加了 3 倍。西进运动还带动了北方资本的西流，促进了木材、石油和其它矿产资源的开发。本世纪 30 年代以来，水利工程的兴建、灌溉农业区的开辟、水电的开发，进一步促进了西部的发展。二战期间，联邦政府将国防开支的 70% 投放到西部和南部，使之形成空前的战时繁荣。二战后联邦政府仍将巨额的军事开支、科研与开发基金等投放到西部，西部的石油、化工、汽车、造船、原子、电子、航空与航天、通信仪器等工业都得到大规模、高速度的发展，同时，西部还是重要的有色金属开采和代木业基地。60 年代蓬勃兴起的科技变革是西部经济的又一催化剂。这样，高科技产业与军事工业密切结合，形成西部经济的典型特征，现在，西部航空和空间工业雇佣的工人人数占全国的 40% 以上，成为西部最重要

的工业，为军事工业配套的光学仪器和电子工业也占有突出地位。目前自圣迭戈、洛杉矶至圣弗朗西斯科的南加利福尼亚城市带正在形成，它包括圣迭戈—洛杉矶和圣弗朗西斯科两个工业区。西雅图是美国西北部沿海一个工业区的中心。在内陆高原盆地地区有盐湖城、丹佛、菲尼克斯等工业中心。

盐湖城是犹他州首府、西部山区最大城市，又是交通枢纽与商业中心，有有色冶金、石油加工、肉类加工、导弹和火箭发动机制造等工业。丹佛是科罗拉多州首府、铁路枢纽、航空站和西部重要的商业及金融中心、美国重要的飞机制造工业区之一、宇航工业发展亦很迅速。菲尼克斯，是亚利桑那州首府，现已发展成美国第九大城市，机器制造业发达，又是灌溉农业和旅游业中心。圣迭戈人口 111 万，为美国第六大城市、加州南部唯一天然良港、重要海陆空军基地和船舶、飞机、电子、火箭等工业中心。洛杉矶，人口 348 万，一个多世纪前，它只是一个牧区小村，本世纪以来，随着石油的开采、灌溉农业的开辟、工业的发展、巴拿马运河的通航，迅速膨胀发展成为美国第二大城市，整个城市为组团式结构，各团块之间由密如蛛网的公路联系着，是美国拥有汽车最多的城市。它是美国太平洋沿岸最大港口、军事工业中心，制造业、金融、贸易均居全国第三位。除军事工业外，还有飞机、汽车、钢铁、石油及食品加工，是全国最大飞机制造中心。郊区农业发达，盛产柑桔、柠檬，有“桔都”之称。市区西北部的好莱坞力世界著名电影城，市区东南有著名的娱乐中心“迪斯尼乐园”。圣弗朗西斯科，人口 72 万，美国西部第二大城市，西海岸主要金融、贸易、商业、教育、文化中心之一，美国对远东贸易的要港。工业发达，有食品加工、电气设备制造、电子及石油加上等，闻名世界的电子工业中心“硅谷”就位于其南面。西雅图，人口 51.6 万，美国西北部重要海港、北太平洋航运的重要起点，波音航空公司的总部设于此，飞机制造在这里的工业结构中占有很大比重。波特兰和西雅图附近都有很大的木材加工工业。哥伦比亚河上建有大占利水电站，附近发展了炼铝工业，同时它也是美国原子能工业中心之一。

四、北美区域经济的发展

世界上每个大国都有区域问题存在，美加两国莫不如此，特别是加拿大，区域发展问题尤其占有显眼的位置。加拿大广大的国土上，有 10 个省、两个地区，2000 多万人口，区域发展差异极大。如以出口农矿原料为主的西部农矿区和经济结构明显地停留在资源型格局的大西洋沿岸各省，由于各种原因，经济处于相对落后的状态，尤其是大西洋沿岸区，发展处于相对停滞状态。成了“被忽视的地方”。而中央诸省，特别是圣劳伦斯河和五大湖下游低地区则显示蓬勃发展的生机。美国是世界上经济最发达的国家之一，也是经济活动一体化程度最高的国家之一、但在繁荣的背后仍存在着危机区或贫困落后地区，主要表现为失业率高，经济结构失去活力，增长率放慢，人口外流，教育贫乏，公共服务事业不足，环境质量恶化等。

本世纪 30 年代，美国政府开始制订区域经济发展政策。当时，美国刚刚经历了一场大危机，罗斯福政府非常重视国家和区域经济的恢复与发展，开始以流域为单位统一规划，改造利用自然，发展经济。1933 年 5 月，田纳西河流域管理局的成立和综合开发治理规划的实施，开美国乃至世界大规模区域整治的先河。很显然，这时期的区域开发整治在很大程度上带着资源保护的色彩。60 年代以来，受“新边疆”思想的刺激，二次大战后一度沉寂下去的保护资源运动重新活跃，出现了多种重要著作和研究成果，大量官方报告、

出版物以及总统咨文中也写进了同类的主题。为此，联邦政府相继在全国划定了一系列面临着各类经济和社会问题的不同规模的经济开发区，如阿巴拉契亚区、欧扎克区、五大湖北部区、新英格兰区、四角区、西南边疆区等。这些地区中，阿巴拉契亚区煤炭资源丰富，但能源结构改变导致就业不足，贫困严重；新英格兰区原为繁荣区，60年代以来，区内传统的纺织、皮革、制鞋等逐渐失去发展势头，工人结构性失业问题突出；欧扎克等区或交通不畅、公共设施不足，或教育落后、劳动力须待培训，总之是存在这样那样的问题，需要以区域为单元，有针对性地实施各种开发整治计划。与分区实施开发计划并行，美国国会相继颁布了一系列促进地区开发的法案，联邦政府对区域经济发展问题的介入越来越深。这些有关区域开发整治的法律包括：1961年的《地区再开发法案》，1962年的《人力发展和训练法案》与《加速公共工程法案》，1964年的《经济机会法案》，1965年的《阿巴拉契亚区域开发法案》，1969年的《国家环境政策法案》等等。通过上述立法，或直接把联邦政府资金及其它补助款项引入贫困地区，或资助人力资源开发和公共工程建设，或涉及生态环境保护，总之，其宗旨都是帮助贫困落后地区改善失业与贫穷状况。

美国政府干预区域经济发展取得了明显的效果，在这方面，田纳西河流域的开发与阿巴拉契亚区域的开发最具代表意义。田纳西河流域经过半个世纪的开发治理，已发生了巨大变化，昔日荒凉凋敝、灾害频仍的穷乡僻壤，如今已变成遍地沃野、农林牧渔各业兴旺、工厂林立、经济繁荣的地区。流域内人均收入水平已接近全美的平均水平。阿巴拉契亚山区虽还算不上美国的先进地区，但与治理前相比，失业率明显下降，人均收入不断上升，人口外流迅速减少，环境也已得到相当改善。

北美的加拿大地广人稀，受区域问题困扰严重，其着手解决区域经济发展问题的历史，可以追溯到半个世纪以前。加拿大在本世纪40年代即开始重视地区差异问题的处理，如联邦政府和省政府之间的财力安排（财政均衡计划）、地区之间发展机会（包括就业、收入、经济增长、福利等）的平衡等。自60年代初，联邦政府开始致力于区域发展工作，如设立地区开发署，解决高失业率地区的经济刺激问题；设立大西洋开发基金，资助大西洋沿岸各省的发展项目。1969年，联邦政府创立地区经济扩张部，并实施增长极发展方针，以促进经济扩张和不发达地区的社会调整。当时曾把80%的开发经费投入魁北克省三河镇以东的东加拿大地区，在这里大力建设基础设施，推动私人投资，以期给一向落后的东加拿大中心城市提供新的经济增长机会。1972年，联邦政府放弃增长极发展方针，采取更灵活的多因素的地区发展方针。从那时开始联邦政府和省政府一起制订经济开发协定，在发挥各省作用的前提下，由两级政府协同努力，促进地区工业发展。这表明，政府的注意力更多地转移到了工业发展上。1982年，地区经济扩张部改称地区工业扩张部，仍致力于地区发展，特别是工业发展。1987年，地区工业扩张部解散，地区发展工作由新组建的工业科技部及3个地区机构担负，其中工业科技部兼负东安大略地区和魁北克省的发展责任，其它地区机构各自负责有关地区（大西洋地区、北安大略地区、西部地区）的经济发展项目。

综观上述可见，加拿大在解决区域问题的政策措施上，随着形势的发展和经验的积累，已经历了多次的转变，由财政均衡计划到地区发展计划，由增长极发展方针到地区发展方针，然后地区发展政策又经历了由“问题地区”

到“有发展机会和经济潜力的地区”的转变。总之，加拿大的区域政策是由它特殊的国情决定的，它不单纯着眼于克服地区发展差异，单纯解决落后地区的困难问题，而是越来越重视促使每个地区都能实现自己的经济和社会发展目标，使之有助于缓解国民经济目标与地区政策目标的冲突。

五、经济一体化进程

80年代以来，国际经济环境急剧变化，资本主义经济国际化趋势明显加强，经济区域化集团化趋势加速发展。但在西欧主要国家经济实力显著上升，欧共体成为世界重要的经济集团，而东亚的日本也成为世界主要贸易顺差国和最大的债权国，并加紧占领欧美市场的时候，美国经济实力却明显呈衰落之势，80年代中期，进一步由一个债权国沦为债务国。在欧洲和日本咄咄逼人的竞争攻势面前，美国出于保护自身利益的需要，也同样从国际经济一体化中寻求对策和出路。1988年1月2日，美国同其邻国加拿大签订了“美加自由贸易协定”。1989年1月1日，“美加自由贸易协定”生效，美加自由贸易区宣告诞生。

美加两国是互相毗连的邻国，两国之间有着5000公里不设防边界，不仅社会经济制度相同，同为当代七个主要资本主义国家之一，语言文化也基本一致，经济运行机制、企业心理和推销技巧也都相类似，从而在两国间开展双边自由贸易有着有利的客观条件。然而在两国经济关系史上，开展全面双边自由贸易却基本上是一个留在议程上屡被提起又屡被搁置的历史话题。到了本世纪80年代，随着国际经济环境的急剧变化，美加两国在经济上的互相渗透、互相依赖愈益加深，双边贸易和投资关系变得愈益紧密，与此同时，双方在经济领域的矛盾与摩擦也频频发生并日益激化。国际国内的现实经济背景，使两国开展全面双边自由贸易的条件成熟起来，而终于促使两国政府谈判达成了“美加自由贸易协定”，两国在实现国际经济一体化的道路上跨出了重要的一步。

建立“美加自由贸易区”，这只是美国为最终建成“美洲经济圈”所走的第一步。这一步的成功为美国继续向墨西哥乃至整个拉丁美洲扩大自由贸易区奠定了基础。1992年12月17日，美加墨三国正式签订“北美自由贸易协定”，1994年1月1日，协定生效，北美自由贸易区正式开始运转，它是继欧洲联盟后另一个巨大的自由贸易区，它的面积达2100多万平方公里，人口3.78亿，1994年国内总产值达7.3万亿美元，人均达19700多美元。“协定”规定，美加墨三国从协定生效之日起，在15年内分阶段逐步取消它们之间几乎全部商品的关税和拆除非关税壁垒，实现农产品在三国市场的自由流通，取消服务业和相互投资的限制，以及对知识产权实行有效保护等。

墨西哥加盟“北美自由贸易协定”，使美国踏上了南进道路的第一站。紧接着在1994年的12月9日~11日，南北美34国首脑聚会迈阿密，签署了《美洲国家首脑会议原则宣言》，一致同意在2005年建立美洲自由贸易区。通过合作促进投资的增加，以建立一个更开放、更透明、更加一体化的市场。美国不遗余力地促进美洲经济一体化，首先着眼的正是拉美这个大市场。据统计，美国向西半球国家的年出口额逾2000亿美元，比美国向西欧、东欧和俄罗斯出口的总和还要多。1985年~1994年，美国向拉美和加勒比地区的出口额已由300亿美元上升到920亿美元，差不多等于美国对西欧的出口。从1983年至1993年，美国在拉美地区的直接投资从340亿美元激增到1020多亿美元，增长了约3倍。另外，在拉美国家中，墨西哥、巴西、阿根廷是美

国政府所列世界十大新兴市场的三个美洲国家，是美国发展贸易、援助和投资的重点。如果美洲经济一体化如期实现，这将是一个拥有 8.5 亿人口， 13 万亿美元国民生产总值的巨型区域集团，它的出现，将大大增强美国与欧日抗衡的力量。

第三节 东亚

一、概述

东亚是亚洲的一部分，按地理习惯它包括东北亚、东亚和东南亚。这里系指亚洲的太平洋地区，包括中同大陆、日本、“四小龙”和东南亚国家联盟，面积 1376 万平方公里，人口 17.98 亿人（1994 年）。东亚多半岛岛屿，地理构成破碎零乱，政治文化多元，经济上梯度差异明显，被地缘政治学者称为破碎地带。

东亚的黄河流域是世界著名的人类文明发源地之一，其社会经济和文化发展水平，曾长期处于世界领先地位。自 16 世纪地理大发现以来，在长达几个世纪的时期中，西方列强以各种手段迫使东亚地区除日本以外的其余国家沦为其殖民地或半殖民地，东亚国家长期陷入贫穷落后的境地。二战以后，随着世界殖民体系的土崩瓦解，东亚国家先后摆脱殖民统治，获得政治上的独立，走上了发展民族经济的道路。自 60 年代以来，东亚经济一直保持着强劲的增长势头，日本、“四小龙”经济相继起飞；70 年代末，中国开始实行改革开放，经济高速增长，更为东亚经济的增长增添了新的活力；90 年代以来，东盟各国经济相互攀升，形成了竞相争折“第五小龙”桂冠的态势。如前所述，亚太地区正在成为世界经济中心，而东亚地区经济发展尤令世人瞩目。

二、东亚的农业

东亚各国（地区）发展水平差距较大，既有世界第二号资本主义大国日本，又有世界最大社会主义国家同时也是最大发展中国家的中国，还有一批新兴工业国家（地区），其经济发展特征多有差别、农业所处发展阶段亦多有不同。

日本已进入现代化农业阶段。自明治维新后，日本便进行了农业制度的改革，保证了农民对土地所有权和经营权的享有，为日本现代化农业在市场经济条件下的成长和发展创造了条件。

19 世纪 70 年代，日本政府曾试图仿效欧美，从动力革命开始其农业的技术变革。但日本是个人多地少的国家，欧美的大型农机具与日本的农业资源结构不相适应，兼以日本农业经营规模小，个体农户经营也使大型农机具无法发挥作用，政府的干预尝试归于失败。此后，日本的农业现代化转而循着品种技术、肥料技术、栽培技术、灌溉技术、土壤改良技术等替代土地型技术的方向发展。

19 世纪下半叶，日本从本国农业资源结构和经济发展水平的实际出发，重点推行了土地节约型的种籽-肥料增产栽培战略，政府为这一战略的实施确定了一系列的农业技术方法，并使之规范化，成为现代农业技术的重要组成部分。所以，日本现代农业技术革命可以说是从生物革命开始的，这一点有别于欧美国家。

二战后，日本把农业发展视为恢复经济的重大战略措施，随着经济的迅速发展，日本政府对农业的支持和调控力度不断加强，1955 年至 1973 年间，农业获得高速发展，基本上建成了稳产高产的现代化农业。日本政府对农业的宏观调控与干预措施包括两大类，一是对农业的价格支持，其核心是维持农产品在国内市场的较高价格，以保证农民的收入水平和生活水平，给农业以较高等度的保护；二是对农业的投入补贴，其核心是降低农民的生产成本，

提高农业生产力水平。日本来自于农业的财政收入一般只占 1%，而对农业的投入却占预算的 10%，通过各种渠道用于农业的投资高达农业总产值的 1.5 倍之多，对农业生产者平均补贴等产值的 70% 以上。政府的投入补贴对日本现代农业的资本形成产生了重大作用，可以这样说，如果没有政府的宏观调控与支持，日本农业现代化的高水平发展是很难想象的。

为了加强农村社会化服务工作，日本在使小农户经营与大市场接轨方面利用了称为“农业协同组合”的合作经济组织。日本在 1947 年即成立农业协同组合，到 1993 年全国有正式会员 489 万余人，非正式会员 290 万余人。有综合农协和专业农协之分。综合农协采取综合性的经营方式，经营范围涉及农产品购销、信用、金融、保险、加工业、营农指导等许多方面。专业农协是由从事同一类生产经营的农户组织起来的，如蔬菜、水果、蚕丝、养鸡等各行业有专业农协。农协在全国、县、基层形成一个庞大的网络体系，垄断了整个日本农村市场，在维护农民权益、协助组织执行政府的农业政策乃至作为政治压力团体等方面发挥着极其重要的作用。

与欧美国家相比，日本农业经营规模小，以个体经济为基础，但生产集约化程度高，单位面积产值高，而劳动生产率低于欧美各国。受自然条件限制，日本人多地少，且耕地逐年减少。虽然农业现代化（包括水利化、化学化、机械化）水平不断提高，但农业综合自给率仍逐年下降，目前已降至 68%。日本是个传统的水稻生产国，海洋捕捞渔业也很发达。日本人民向以鱼。米为主要食品，但随着国民收入的增加，居民食物消费构成发生了明显的变化，肉蛋奶增加，面食增加，从而导致以水稻为主的种植业地位下降，目前，蔬菜、花、果种植业和养畜业及水稻种植业是日本农业的三大支柱。

除日本以外的东亚其它国家（地区）农业发展水平参差不齐。像中国这样的大国，国内地区差异就很大，有的地方（如沿海地区）农村商品经济蓬勃发展，农业技术进步也很快，农产品商品率迅速提高；有的地方（内地边远地区）则生产设备陈旧落后，单一种植粮食的农业结构尚未根本改变，商品生产仍很不发达。就全国来说，农业产值占工农业总产值比重已降至 30% 以下，但农业人口比重仍占 60% 以上，现代工业与落后农业并存，闭塞的农村与开放的城市并存，发展中国家经济所特有的二元性在中国表现得淋漓尽致。二元经济中包含着工业与农业的对立，城市与乡村的对立，传统生产方式与现代生产方式的对立，市场经济体制与传统计划体制的对立。中国政府和人民正通过改革开放，推动国民经济实现现代化来解决这些问题，中国的农业和农村社会正处于剧烈的变动之中。

按地理习惯所说的东南亚地区，其农业社会形态比较复杂，既有刀耕火种的原始型农业，又有建立在自给自足基础上的传统农业，也有传统农业在商品经济的影响下发展起来的小商品性农业，还有商品生产率很高的资本主义种植园农业（专门种植橡胶、油棕、咖啡等出口作物）等等。在西方殖民者统治期间，殖民主义者在东南亚强制推行农业的单一种植制度，在中南半岛形成单一稻米经济，马来西亚形成单一橡胶经济，菲律宾、印尼也仅依赖少数几种热带作物，从而使它们的经济只能依靠一两种初级产品（包括农产品和矿产品）的生产和出口来维持，形成一种畸形的、落后的和低级的产业结构，从而严重依附于帝国主义宗主国，长期受制于人。各国取得政治独立

后，致力于民族经济的发展，特别是 60 年代末期以来，东盟国家根据本国国情，在不同时期实施不同的经济发展战略，较迅速地改变了经济落后的面貌。农业虽仍为重要经济部门，但部门经调整而趋于多样化，殖民主义时期遗留下的单一结构已得到明显改善。如马来西亚的橡胶，在其出口总额中的比重已从 50 年代中期以前的 60% 下降到不足 4%，泰国的稻谷，在其出口总额中的比重已从 50 年代中期以前的 65% 下降到 3.5% 左右。目前东盟国家农业占国民生产总值的比重一般为 1/6 ~ 1/4。值得指出的是，在经济多元化过程中，稻米、橡胶等热带农林产品的地位并没有削弱，东南亚提供了世界市场上稻米贸易量的 1/3 ~ 1/2，橡胶、棕油、椰干的 90%，胡椒的 60%，香蕉、菠萝、蔗糖、香料等亦占有相当比重。中南半岛的湄公河三角洲、湄南河三角洲、伊洛瓦底江三角洲因盛产稻米而声名远播，马来半岛南侧山麓丘陵地带更以“胶锡地带”而驰名全球。印尼、马来西亚和泰国皆已步入十大农林产品净出口国行列。

东南亚农业结构中，以种植业为主，畜牧业十分薄弱，热带林业在世界占有重要地位。

三、东亚的工业区域

东亚的综合经济力量不如北美，也不如西欧，但是一个新兴工业生产力量群已经在这里形成，其中特别是日本，它是世界第一位的钢铁生产大国，也是首屈一指的造船王国。再以汽车工业而言，美、日、欧鼎足之势中，三分天下有其一。日本的石油制品、乙烯、家电、电子、数控机床等工业品的产量，也都居世界前列地位。前已述及，在亚大地区，以日本太平洋沿岸一侧为核心，包括中国大陆沿海和其它海岛、半岛，形成了庞大的工业体系，它与北美，西欧以及俄罗斯与东欧，并称世界四大工业地带。

1. 日本太平洋沿岸带状工业地带 日本太平洋沿岸带状工业地带是在原有的京滨、阪神、中京（名古屋）和北九州四大工业区的基础上形成的。二战以后，特别是 50 年代中期到 70 年代中期，日本经济高速增长，并迅速实现了重化工业化。为了队海外进口所需的原料和燃料，并就地转化为最终产品，沿海城市自然处于最佳区位，致使原有的工业地区急剧膨胀，不断外延，经济地域结构随之变化，临海型区域工业模式的轮廓形成。

关东平原是日本最大的制造业区，其核心部分是京滨工业地带，这是个部门齐全的综合工业区，许多工业部门如机械、炼油、石化、钢铁、印刷等，都在全国居领先地位。战后工业布局主要沿东京湾延伸扩展，形成以东京、川崎、横滨、千叶为中心、长达 100 公里的弧形临海工业地带，包括东京、横滨、川崎、千叶，共有大中小城市 130 多个。

东京是日本首都和政治、经济、文化中心及最大制造业中心，人口 816 万，为世界最大城市之一。工业以机械、冶金、化工、纺织、食品、印刷等部门为主，有高速铁路与其它工业区相连，为陆运中枢，又是大型海港和国际航空要站。由于国际金融实力的增强，东京已发展成为与西欧的伦敦、北美的纽约鼎足而立的国际性金融中心。东京是全国经济管理中枢，许多著名大公司如新日本钢铁公司，日本钢管公司、石川岛播磨重工业公司、三菱重工业公司、日立制作所、东京芝浦电气公司、富士通公司、索尼公司、东洋人造丝公司等都将总部设于此。横滨是日本大港市兼工业中心，人口 277 万，为东京的外港，年货物吞吐量 1 亿吨以上，是世界大港之一，汽车、造船、炼油、机电、化学，钢铁等工业全国著名。

京滨工业地带的外围地区称为北关东。自 60 年代以来，由于工业布局向内陆扩散延伸，北关东工业化进展迅速，1985 年工业产值已超过濑户内工业地带，成为仅次于京滨，中京和阪神，并以机电工业为主的日本第四大工业地带。

神户-大阪-京都三角地带是日本第三大制造业区，其经济重心是阪神工业地带，与京滨工业地带一样，是日本重要的综合性制造业区。战后重工业发展异常迅速，不仅生产纺织品和化学品，也生产钢铁、机械和船舶。神户、大阪面临大阪湾，目前其产业分布向西扩展到了濑户内海东侧的加古川，向南扩展到了大阪湾东岸的堺和和歌山，整个工业布局沿大阪湾展开，从而形成又一重要的临海工业地带，包括大阪、神户、堺等，共有大中小城市近 90 座。

大阪是日本第三大城市，曾是日本古都、古老的工商业中心，人口 265 万，现为西日本经济文化中心、海陆空交通枢纽，也是世界大港之一，轻重工业（包括钢铁、机械、金属加工、印刷、食品、纺织等部门）皆称发达，是阪神工业地带的核心，生产规模仅次于东京。许多大工业公司如住友金属工业公司、松下电器产业公司等总部设于此。神户有人口 130 多万，是日本大工业中心之一，为阪神工业地带重要区域、大阪的外港、阪神工业区的门户。货物吞吐量已超过横滨，成为日本最大贸易港，世界大集装箱港之一，在国际航运中居显著地位。工业以钢铁、造船、机械、橡胶和食品为主。京都是日本古都，也称西京，人口 140 多万，著名工业、文化、游览城市、重要的轻工业中心、纺织、印染、陶瓷、漆器等在日本久负盛名。

在关东平原和大阪-神户-京都三角地带之间是名古屋工业区。该工业区面临伊势湾，背负浓尾平原，名古屋是其传统工业中心，战后向西发展，形成了四日石油炼制与石油化工基地、向东形成丰田汽车制造中心，向东南伸展至丰桥以至骏河湾沿岸。形成东海工业区，从而构成日本第二大临海型工业地带——中京工业地带，主要工业部门除汽车、炼油、石化外，还有机械（包括电机制造）、钢铁、纺织、陶瓷等。

名古屋，人口 209 万，海陆空交通枢纽，世界大港之一、进出口货物多属矿产、化学品、机械工业产品和农林产品。工业规模仅次于东京和大阪，居全国第三位，为中京工业地带之核心，机械、钢铁、汽车皆属重要部门，毛纺织和陶瓷工业居全国首位。

濑户内工业地带位于濑户内海沿岸，濑户内海是处于日本本州、四国、九州三岛间的内海，经纪淡、鸣门、丰豫、关门四海峡通太平洋和对马海峡，其东西长 440 公里，南北宽 5 公里~55 公里，沿岸多港湾。60 年代以来，濑户内海沿岸（以中国山脉以南的山阳地区为主）日益发展形成新兴大工业地带即濑户内沿岸工业地带。本区地质基础较稳固，地震、台风危害少；有优良的港湾，易于建港；大面积填海形成新陆，工业用地便宜；海陆交通皆便，运价低廉；劳动力资源丰富，兼以本区位于大工业地带之间，容易得到人员、技术、设备和资金的支持，因而加速了新的重化工业基地的形成，内海则变成了“产业运河”，姬路、吴、广岛是重要港市。工业中心有水岛（钢铁、炼油、石化）、广岛（船舶、汽车）、吴（钢铁、造船）以及德山、岩国（石化）等。

北九州工业地带是日本第五大工业地带。九州岛在本州西南，同朝鲜和中国隔海相望，九州岛北部是日本主要工业区之一，筑丰是日本最早的煤矿

区，第一个现代化的钢厂——八幡钢厂也建在这里，八幡钢厂是靠掠夺中国及朝鲜煤铁资源和索取中国赔款建立起来的。除钢铁外，还有化学、机械等工业部门，主要工业中心有北九州、福冈、长崎、熊本、大分等地。由于位置偏，用地狭，少良港，战后经济发展相对缓慢。70年代后，随着日本经济发展战略的调整，新技术革命在日本兴起，九州岛迅速发展成为远东的“硅岛”，目前，九州岛上拥有半导体工厂数十家，建成十多个集成电路工厂群，成为世界上最大的半导体生产基地之一。

综上所述，在日本太平洋沿岸一侧的三湾一海地区，集中分布着京滨、中京、阪神、濑户内、北九州等五大工业地带，其面积占日本全国面积的20.4%，人口和工厂数各占60%。全国工业产值的70%，大型钢铁联合企业设备能力的95%，全年工业产值的80%聚集于此。它从东京湾东侧的鹿岛开始，向西经千叶、东京、横滨-骏河湾沿岸-名古屋-大阪、神户，再缘濑户内海沿岸直达北九州，东西长达1000公里，这一条带状地区，通称为“太平洋沿岸带状工业地带”，是战后形成的临海型工业区的典型代表，也是当今世界工业最发达的地区之一。

2. 中国沿海工业区中国沿海工业区从东北的辽中南地区经渤海湾沿岸到长江下游，再到珠江三角洲，呈不连续分布。其中辽中南、京津唐、长江三角洲是中国三大综合性工业区。

辽中南地区矿产资源丰富，铁矿、菱镁矿、滑石、玉石、硼沙、钼等的储量皆居全国第一，石油、煤炭、油页岩、耐火粘土和锰、铜、铅、锌的储量也都很大，因此在本区工业结构中，重工业占重要地位。辽中南工业区重工业的兴起，多数发轫于日伪时期，早在本世纪初，日本帝国主义为了掠夺这里丰富的矿产资源，就开始建立为其殖民统治服务的钢铁、煤炭、有色冶金及军火工业等。新中国成立后，为了充分利用这一工业基础，不断进行恢复、扩建和新建，在“一五”期间，就重点建设了钢铁、煤炭、炼油、电力、有色冶金、机械制造等工业，该区成为我国最早的重工业基地，著名的鞍钢、本钢、抚顺煤矿、沈阳机电设备、大连造船厂等都是本区大型骨干企业，主要工业产品如铁矿石、钢铁、钢材、铝、铜、铅、输变电设备等产品产量，均居全国前列地位。辽东山区和辽南丘陵地带的土特产品、沿海的海洋资源、海岸带的滩涂资源等的开发利用，还为该区轻纺工业的发展提供了条件，柞丝绸、造纸、榨油、化纤纺织和原盐生产也较发达。该区是我国三大城市集聚区之一，已形成两大城市群体：一是沿海港口城市地带，包括丹东、大连、营口、锦州；一是中部工业城市群，有以机械工业著称的沈阳（人口350多万），以石油化学工业著称的辽阳，以及盛产钢、铁、煤的鞍山、本溪、抚顺。5条铁路干线及高等级公路把这些城市联结在一起，通向东北和全国。海运则有大连港通连全世界。这是东北重工业集中的核心地带。

京津唐工业区以京、津、唐三大城市的工业为主体，构成我国北方重要的经济核心区。京津唐地区是我国重点开发建设的地区之一，工业生产发展迅速，为我国重要的钢铁工业基地、石油化工和海洋化工基地、轻纺工业基地，改革开放以来，电子、机械、轻纺部门的高档出口产品生产也得到较快发展。本区在自然资源和社会经济资源方面拥有许多有利条件，如靠近山西能源基地，并处于其煤炭外运出口的重要通道上，从长远看，极有利于能源供应状况的改善。区内其它资源条件也较好，铁矿属全国三个特大型矿区之一，煤炭储量80多亿吨，其中开平煤田是一个以开采供炼焦用的优质肥煤为

主的大煤田，天津沿海渤海海上及邻近的冀中有相当数量的石油、天然气资源，还有产量占全国 1/4 的长芦盐场及冀东等地丰富的石灰石、耐火粘土等。这些资源地域组合良好，为发展钢铁、石化、海洋化工、建筑材料等工业提供了有利条件。本区集中了为数众多的第一流的科研机构 and 高等院校，对于发展生产力，特别是发展高新技术产业，是极其有利的条件。京津唐地区虽已形成工业与城市的集聚区，但只要重视对空间的合理利用，开发还有较大潜力。本区以北京、天津、唐山为核心，包括张家口、秦皇岛等大中城市及周围的小城镇而构成的京津唐张城市群是我国著名的大城市群。

北京是我国的首都，全国政治、科学文化和信息中心，交通枢纽，人口 570 万。工业以钢铁、机械、石化、电子、仪器仪表、纺织等为最重要。市内名胜古迹众多，是我国六大著名古都之一。天津是中央直辖市，人口 450 万，濒临渤海，为北京外港、我国重要交通枢纽和北方最大贸易港口，工业有钢铁、机械、化工、电子、纺织、食品、造纸、橡胶等，海洋化工和纺织尤称重要。

以上海为中心的长江三角洲地区地理位置与自然条件优越，城乡商品经济发达，人才荟萃，科技文化水平较高，基础设施条件也较好，现已建设成为我国规模最大、结构最完整、技术水平最高的综合性工业区。它以轻型及精密机械、轻纺、电子、化工最为突出，优势产品包括钢铁、船舶、飞机、汽车、计算机、纺织、食品、丝绸等。本区工业城市密集，长江三角洲城市群是我国最大的城市群。其中上海是最大的工业中心，南京、杭州、嘉兴、湖州、宁波、绍兴、无锡、常州、南通、镇江都是重要的多部门发展的工业中心。

上海是中央直辖市，人口 740 多万，地处长江口，濒江临海，背负长江三角洲，辐射长江全流域。居沿海航线中心，扼长江航运咽喉，经济地理位置十分优越，被誉为中国通往世界的东部门户。是我国最大的综合性交通枢纽、最大的综合性工业基地、外贸基地、最大的科技中心、信息中心和最大的对外开放的港口城市，货物吞吐量已超过 1.6 亿吨，为世界性巨港之一。工业有机械、纺织、化工、冶金、电子及其它高新技术产业部门。

珠江三角洲工业区采掘工业很少，原材料工业也不发展，工业是在本区丰富的农副产品原料基础上发展起来的，以制糖、造纸、丝绸、罐头等轻纺工业见长。改革开放以来，本区大量接受香港、台湾等地转移出来的劳动密集型产业，制造业发展十分迅速。广州是本区最大的工业中心，深圳是中国沿海最大的经济特区，其它中小工业中心还有肇庆、佛山、江门、中山、顺德、南海、珠海等。

应该指出，以武汉、西安、重庆和成都为中心的工业区虽然不在沿海，但在整个中国工业区中，地位都很重要。

3. 其它工业区 除日本和中国大陆外，东亚其它工业区主要分布于“四小龙”和东盟，这些地区的工业集中程度非常显著。韩国的工业集中于汉江下游和东南沿海，形成京仁工业区和岭南临海工业区。台湾的工业集中分布于台北盆地和台西平原，分别以台北、高雄、台中为中心，形成三大工业区。香港和新加坡则是人口和产业高度集聚的狭小的岛屿。东盟的马来西亚，工业集中分布在其西南沿海包括首都吉隆坡在内的“胶锡地带”；泰国工业聚集于湄南河下游平原，其中大部分高度密集于首都曼谷；菲律宾工业高度聚集于首都大马尼拉地区。

在东亚工业区中，特别值得一提的是兴起于 70 年代末，80 年代初的新技术产业带，它从日本的东京向南延伸至新加坡。这个巨大的弧形地带集中了东亚的一系列科学技术中心，其中包括日本的筑波科学城（东京东北 60 公里处）、“硅岛”，韩国的大德研究基地（大田市市郊），我国的科技和工业中心北京、上海、台湾省的新竹科学园区及新加坡的肯特岗科学技术工业区，它们与太平洋东岸的新技术产业带（自温哥华向南经旧金山、洛杉矶至圣迭哥，折向东至得克萨斯州）遥相呼应，呼唤着太平洋时代的到来。

四、东亚区域经济的发展

在东亚除日本是发达国家外，其余都是发展中国家（地区）。发达国家与发展中国家历史发展背景不同，社会经济发展阶段各异，经济的部门结构和空间结构也有很大区别，因而区域经济发展各具特点。下面简述日本以及中国和其它发展中国家区域经济发展问题。

1. 日本区域经济的发展日本是个国土狭小、资源贫乏的国家。19 世纪 60 年代通过改革（明治维新）走上工业化道路。二次大战后，从 50 年代中期，日本充分利用国内外的各种有利条件，促进经济高速增长，迅速发展成为世界经济大国。在这一过程中，其产业结构和经济地域结构都发生了深刻的变化。早在本世纪初，日本工业即逐渐向太平洋沿岸一侧集中，到 1920 年前后，逐渐形成京滨、阪神、中京、北九州四大工业区。50 年代～60 年代，产业进一步膨胀，其分布更加集聚于东京湾、伊势湾、大阪湾及濑户内海沿岸，上述四大工业区进一步扩散延伸，与新形成的濑户内沿岸工业带一起联结为太平洋沿岸产业密集带，成为临海型工业区的典型代表。

众多企业拥挤于三湾一海地区，其结果，从微观上说，日本企业布局趋向于沿海，便于取得原料和输出成品，布局紧凑，技术合理，经济效益高；但从宏观上说，产业过分集聚于沿海一隅，形成严重的“过密”与“过疏”现象。在过密地区，土地短缺，水源紧张、交通拥塞、环污严重。过疏地区则人口日趋缩减，经济落后，地方财政收入很少。两类不同地区同时都带来一系列社会经济问题。针对上述情况，日本政府先后制订了四次“全国综合开发计划”，以匡救产业布局上的弊端，诱导国土的均衡开发。

1962 年，在日本经济正式进入高速发展的历史背景下，制订出了第一个“全国综合开发计划”（简称“一全综”）。“一全综”以“防止大城市的过度集中”和“消除地区差别”为指导思想，具体作法上则是进行据点开发，即采取建立新据点的方式发展工业，以此带动周围地区工农业的开发，同时疏散工业和大城市人口，谋求解决过密和过疏问题。

由于“一全综”开发据点大多选择在太平洋沿岸，实施的结果，促进了太平洋沿岸带状工业地带的形成，但同时也使人口和产业更加向大城市集中，既有的过密过疏问题未得解决，新开发据点却出现了许多新问题。新据点大都位于临海城市，巨以重化工业为中心，污染严重，弊害频生。环境问题的恶化，交通秩序的混乱，加上其它一系列社会问题的出现，促使日本政府调整原有计划，并于 1969 年制订了“新全综”（“新全国综合开发计划”）。“新全综”的基本构架是“交通通讯联络网”加上“大规模开发项目”，即在全国大规模兴建交通网和通讯网，藉以促进生产联系的高速化、情报化，建设产业基地包括大型工业、粮食、林、牧、商业、旅游业基地等，同时实施有关环保计划，包括大规模森林地带与水系的开发建设、大规模旧城改造与新城建设等。

以上两次开发计划的执行，促进了日本经济的高速增长，但区域发展中的过密与过疏及由此带来的包括环境问题在内的一系列问题却仍未能很好解决，发达地区与落后地区的格差（等级上的巨大差别）依然存在，与此同时，“石油危机”引起严重的通货膨胀，日本经济由高速发展步入稳定发展的轨道，这些变化，促使人们对“人与自然长期协调关系”的追求愈益明朗化。在这样一个背景下，日本于1977年提出了“第三次全国综合开发计划”。“三全综”的开发方式为“定住构想”，即通过定居构想的方式，一方面控制人口与产业向大城市集中的倾向，另一方面发展中小城市，振兴地方经济，以求均衡开发利用国土，实现全国各地区间的平行发展。“三全综”改变“产业优先”做法，提出“福利优先”口号，把创造一个适合人们居住的综合性环境作为重点目标。“三全综”是在经济已有很大发展，重化工业沿海布局格局已基本形成，产业在地区间过密、过疏问题日益加剧的情况下提出来的，这一计划虽然取得一定成绩，但效果并不如设想那样理想，此后在1987年又提出了多极分散开发的“第四次全国综合开发计划”。“四全综”提出要在全国建立各具特色职能的多极中心，以形成多极分散型国土，其地区开发计划分为两部分，即特定地域（多雪地带、离岛、半岛）的开发和大地区的开发。多极分散开发有利于根据地区优势，扬长避短，发展区域经济，同时也充分体现了四次“全国综合开发计划”均衡开发利用国土宗旨。

目前，日本经济发展仍然存在着很大地区差异，按大地域开发现状看，可明显地区分为三类经济地域类型：（1）经济发达类型区，包括南关东、近畿和东海区（属中部地方，位于伊势湾沿岸），这是人口密度大，工业生产畸形集中的地区即过密地区，日本三大城市圈即位于此；（2）经济中等水平类型区，包括北关东、北九州、北陆（属中部地方的北部日本海沿岸地区）、山阳（中国地方的南半部，濑户内海沿岸地区）共四个地区，重化工业发展迅速，人口增长显著，为中密度地区；（3）经济落后类型区，包括东北、东山（属中部地方，为内陆山地区）、山阴（中国地方的北半部，位于日本海沿岸）、四国、南九州、北海道六个经济区，这是工业发展薄弱的农村和山区，除东北地方南部外，经济发展都较迟缓，成为过疏地区。

2. 中国和东亚其它发展中国家区域经济发展地区经济发展不平衡是我国的一个基本国情。这种不平衡常常在一个省区之内就有明显的表现，如广东的粤北山区、福建的闽西地区、山东的鲁西南地区等都是经济不发达地区，它们与省内发达地区存在着很大的差距。内陆省份的沿江、沿铁路干线的中心城市同省内边远山区同样存在着很大差距。若从全国范围看，经济发展布局总的态势，从东到西明显地可以分为三个地带，按照经济技术发展水平和地理位置相结合的原则划分的这三个经济地带，各自包括的省、自治区、直辖市是：

东部地带：辽、京、津、沪、冀、鲁、苏、浙、闽、粤、桂、琼（未包括台湾）；

中部地带：黑、吉、晋、内蒙古、皖、赣、豫、鄂、湘；

西部地带：川、云、贵、藏、陕、甘、宁、青、新。

三大地带中，以东部沿海经济最发达，中部内陆地带经济发展程度居中，西部地带现有基础最差。从土地面积与人口分布看，中西部地区人口占全国人口的59%，而土地面积占全国的86.4%。由东往西，土地、矿产等自然资源的丰度呈递增之势，而智力、技术、管理和信息等资源和经济效益则见递

减，形成了所谓“双向梯度”。

我国西部与东部地区的差距是由各种因素造成的。从地理位置上看，西部地区地势较高，远离沿海，交通不便，信息也较闭塞，客观上造成西部经济发展的不便。近代以来，西部经济就一直落后于东部地区。建国以后，国家动员上百万科技人员，投入大量资金发展西部地区，许多国有大中型企业，军事企业也设于西部，西部地区的建设步伐加快，与东部的差距有所缩小。但改革开放以来国家把主要力量放在加速东部地区的发展上，因而东西部差距进一步拉大。1980年，在国民生产总值中，东部地区占52.2%，中部地区占31.2%，西部地区占16.6%。到1991年，上列数字依次变为55.8%、29.3%和14.9%。地区经济的这种不平衡，不利于社会的稳定与发展。“八五”期间，鉴于东西部差距扩大，为了引导地区经济健康发展，国家在继续把东部作为发展重点的同时，在政策措施上开始把区域倾斜政策变为部门倾斜政策，其目的在于用政策倾斜的方法来促进内陆省份许多具备条件的产业部门的发展。“九五”时期，国家将更加重视支持中西部地区的发展，以积极缩小地区间的差距。将采取措施加强中西部地区资源勘查，优先安排资源开发和基础设施建设项目，逐步增加财政支持的建设投资；调整加工业布局，引导资源加工型和劳动密集型的产业向中西部地区转移；理顺资源性产品的价格，增强中西部地区自我发展的能力；改善中西部地区的投资环境，引导外资更多地投向中西部地区；加强东部地区与中西部地区的经济联合与合作、鼓励向中西部地区投资，引导人才向中西部流动。

地区发展不平衡是大国经济发展的普遍规律，地区差距是历史形成的，我国是发展中国家，考虑问题时，不能不把发展放在更重要的位置，缩小差距需要有个过程。我国区域政策的要旨，从根本上说是有条件的地区要发展得快一些，以利于增强国家经济实力，支持欠发达地区发展经济。因此，东部地区要发挥已有的优势，在转变增长方式，推动产业结构升级，发展外向型经济和促进经济健康发展方面，为全国提供新的经验，而中西部地区发展潜力大，要加快改革开放步伐，以增强经济活力，加快本地区经济的发展。

近年来，其它一些东亚国家也在致力于调整区域经济结构。如韩国产业布局，出口基地和区域开发的重点，逐步转移到西部沿海地带，称为国土开发的“西海岸时代”。显而易见，韩国把接近中国的西部沿海作为开发重点，是为了适应扩大国际市场和对外贸易多元化的需要，预计到下世纪初将形成从仁川到木浦的西部沿海经济带，成为对中国的贸易基地和推行“北方经济政策”的前沿。

东南亚国家产业大都高度集聚于首都及与之毗邻的所谓国家核心地区，其成因既有地理因素，又与历史基础有关，近几十年来为追求工业集聚效益而奉行的工业集中分布政策影响也很大。目前集聚的负面影响已十分显著，因此，有关国家都开始鼓励工业扩散。自80年代以来，泰国开始实施“黄金东海岸计划”和“南部沿海开发计划”，前者是在曼谷东南海岸依托深水新港建设一系列临海工业基地，后者是在克拉地峡以南，依托将要建设的横越马来半岛的输油管、铁路和高速公路，新建巨型炼油厂和天然气处理厂，同时建立出口加工区。这两项计划将使泰国产业布局高度集中于首都地区的状况获得改善。印度尼西亚是世界著名的万岛之国，但人口、产业高度集中于爪哇一岛（该岛土地面积仅占全国的7%，人口却占全国的60%以上，制造业产值占全国的80%以上），造成了对环境的巨大压力，特别是森林过度采

伐，水土流失加剧，农业生态条件恶化。为此，印尼政府一方面果断地停止了外国资本的森林采伐权，限制原木出口，加强了对森林的管护；另一方面采取了移民垦荒的政策，即有计划地在苏门答腊、加里曼丹、苏拉威西等岛屿建立移民区，把爪哇岛人口向这些岛屿疏散，此项计划正在实施中。

五、经济一体化进程

70年代中期以来，世界经济增长速度减慢，而东亚经济却保持常盛不衰。中国、“四小龙”和东盟的马来西亚、泰国、印度尼西亚等国，都是亚洲富于活力的经济实体，经济增长幅度皆居世界前列，其经济总量在世界经济中的地位大大提高，进口市场总规模已超过日本和德国，出口总额已与美国并驾齐驱。近年来，在积极参加泛亚太经济合作的同时，东亚国家（地区）双边经贸关系日益密切，次区域经济合作蓬勃发展。

1. 东亚的次区域经济合作东亚地区最令人瞩目的次区域经济合作莫过于东南亚和东北亚两大经济圈。

当60年代发展中国家一体化组织开始发展的时候，在1967年8月，泰国、马来西亚、新加坡、印度尼西亚、菲律宾五国（文莱系后来加入）即发起建立了东南亚国家联盟（简称东盟）。但最初它的一体化程度不深，各成员国只是互相给予“优惠贸易安排”，它的意义主要是在政治上发展中国家以集团形象出现，用一个声音说话，提高了各成员国在国际事务中的地位。90年代初，欧洲统一大市场和北美自由贸易区相率运转，在全球新贸易保护主义盛行的现实条件下，东盟积极推进区域自由贸易，区域经济合作进入一个新时期，1993年10月，第二十五届东盟经济部长会议决定采取实际步骤，加快经济一体化进程，争取在15年之内建成东盟自由贸易区。嗣后又决定在2003年前建立东盟自由贸易区。在过去的10年中，东盟的年平均经济增长率为8%。由于不断加强经济合作，1995年，东盟区内贸易总额已达1274亿美元，占其外贸总额的1/5。在区域合作方面，越南已正式加入东盟，“东盟10”（即实现包括老挝、柬埔寨、缅甸在内的整个“东南亚一体化”）的设想正逐步实现，它将拥有400多万平方公里土地，4.5亿人口。毫无疑问，这些举措对促进地区经济发展和提高东盟在国际上的地位将产生深远的影响。

筹建中的“东北亚经济圈”是个松散型的经济集团。东北亚包括中国的东北、华北和西北三个经济区，俄罗斯的西伯利亚和远东两个经济区，还有日本、朝鲜半岛和蒙古，向东经太平洋连接北美，向西经中、西亚连接欧洲和非洲。诚如有的论者所说，东北亚是个惯于创造奇迹的地方。60年代日本经济开始高速增长，逐渐跃居世界第二经济大国。随后韩国创造“汉江神话”，成为亚洲“四小龙”之首。从80年代开始，中国又连续10多年实现GNP增长9%以上。据国际货币基金组织发表的全球经济展望报告说，1994年全球经济增长最快的前十个经济体中，东北亚和东南亚国家和地区占7名。毋庸置疑，世界经济重心已由欧美转移到亚太地区，东北亚又是亚太地区发展潜力最大，经济增长最快的地区。

东北亚地区拥有约6亿人口，占亚洲的1/5，面积为1750万平方公里，占亚洲陆地面积的2/5，拥有世界其它地区难以匹敌的生产要素——资源、劳动力、资金和技术。在东北亚地区，既有发达的资本主义国家、新兴工业化国家，又有经济实力相对弱小的发展中国家（地区），其经济结构具有天然的互补性。中国是世界最大的市场，有最多的劳动力。日本外汇储备2000

多亿美元，居世界首位。到 2000 年韩国钢产量将超过 5000 万吨，并将成为世界第五大汽车生产国。俄罗斯的西伯利亚地区拥有前苏联 90% 的森林和水资源，80% 的天然气和 70% 的煤炭。学者们设计的该地区合作的基本结构是：日本、韩国的资金、技术加上俄罗斯、中国、蒙古的资源，再加上中国、朝鲜的劳动力。这样的组合必将使该地区潜在的能量尽情释放，从而成为举世瞩目的经济热点。

亚太地区各国情况较为复杂，其经济水平、社会发展差异很大，区域性经济集团难以一步到位，在实现一体化的步骤中，次区域经济合作是较为现实的一种选择。除了上述两大经济圈域之外，在东亚地区以“地区增长三角”形式出现的次区域合作也正方兴未艾。

东盟现在一边加紧开发“南部增长三角”（由马来西亚柔佛州、印度尼西亚苏门答腊岛及廖内群岛和新加坡组成），一边又筹建“北部增长三角”（包括印度尼西亚的北索马托和阿萨特别区域、马来半岛的北部各州、泰国的南五省）和“东部增长三角”（包括马来西亚的沙巴和沙撈越州、文莱、印度尼西亚的加里曼丹地区和北苏拉威西地区、菲律宾的棉兰老岛）。“湄公河流域开发区”也已经按照计划开始起步。

中国近几年来与周边国家（地区）的次区域经济合作也很活跃，从北往南有“图们江经济发展三角”（由中国东北、俄罗斯远东滨海地区、朝鲜、韩国、蒙古参与组成）、“环黄海经济发展三角”（由中、日、朝、韩参与组成）、“南中国经济增长三角”（由广东、福建和香港组成）。被世人关注的“中华经济圈”（包括中国大陆、台湾、香港）更不容忽视。现在国际货币基金组织已把中国大陆、台湾、香港和澳门当作一个经济区来公布统计数字，称之为 CEA，即中国经济区。大陆和台湾要组建区域经济集团还存在着很大的困难和障碍。但是海峡两岸贸易与投资发展迅速，整个中国经济区内经济联系的规模已经相当可观。我们应该积极推动中国经济区发展壮大，用中国经济区的实力参加亚太地区经济合作，以争得中华民族应有的地位，发挥中华民族应有的作用。

2. 亚太经合组织的发展

亚洲及太平洋地区各国在民族、语言、文化、信仰、历史发展、经济水平乃至自然资源的禀赋等方面皆存在很大差异，这既蕴含着开展经济合作的心然性，同时也加大了区域经济合作的难度。直至 90 年代以前，在建立有组织形式的区域合作方面没有取得重大进展。进入 90 年代以来，在世界经济多极化、区域化浪潮的推动下，亚太经济合作加快了步伐。历史的和现实的原因，导致整个亚太地区经济合作进程中同时存在着两种互相交错的趋势，其一是部分国家（地区）参与的次区域经济合作的不断推进，其二是整个地区经济合作的一步步升级与深化。

亚太地区的一些国家（包括澳大利亚、美国、加拿大、日本、韩国、新西兰及东盟六国）于 1989 年 11 月成立了亚太经济合作组织（APEC）。1991 年增加了中国及中国台北、香港地区为该组织成员。这是一个非正式集团，涉及 15 个成员，1994 年其人口占世界总人口的 36.4%，国内生产总值 14 万亿美元，约占世界总量的 55%，进出口贸易总额占世界的 43.83%，是个潜力十分巨大的区域性组织。1993 年 11 月，亚太经合组织第五届部长级会议在美国西雅图召开，会议通过了《亚太经济合作组织贸易和投资框架宣言》。与此同时，还举行了第一次领导人非正式会议，从而为亚太经济合作注入了十分重要的政治内涵，西雅图首脑会议上，各国领导人就 21 世纪的前

景、亚太经济合作的优先领域及合作的手段和机制广泛地交换了意见，在一切重要问题上达成了共识，发表了《亚太经济合作组织领导人经济展望声明》，为亚太地区确定了发展远景。西雅图首脑会议的召开，是亚太经合组织向机制化发展的重要一步。

1994年11月和1995年11月又分别在印尼茂物和日本大阪召开了亚太经合组织第二次和第三次领导人非正式会议，并分别发表了《茂物宣言》和《大阪宣言》。西雅图会议期间，美国提出建立太平洋共同体的主张，未被接受。茂物会议上经多方努力，各成员求同存异，终于在贸易自由化问题上取得共识，达成《亚太经济合作组织领导人共同决心宣言》即《茂物宣言》，宣布了不迟于2020年在亚太地区实现自由开放的贸易和投资这一目标，为此各成员将努力扩大经济合作，进一步减少相互间的贸易和投资壁垒，促进货物、服务和资本的自由流通。在大阪，亚太经合组织领导人决定将这些目标变为现实。大阪会议还通过了《行动议程》，它包括了贸易与投资自由化、贸易与投资简化以及经济技术合作三个支柱，包括了实现贸易与投资的自由化和简化的一整套根本原则，同时还包括相互尊重、彼此平等、互惠互助、发展建设性的真诚伙伴关系以及寻求协商一致等原则，以便按照这些原则在广泛的领域内推进面向行动的经济技术合作。

1996年11月25日，亚太经合组织在菲律宾首都马尼拉的苏比克湾召开了第四次领导人非正式会议。这是APEC 18个成员（新加入了墨西哥、巴布亚新几内亚、智利三国）领导人的第四次聚首。会议通过了《苏比克领导人宣言：从展望到行动》、《马尼拉行动计划》及《加强经济技术合作框架宣言》。《加强经济技术合作框架宣言》是自APEC成立以来首次通过的有关经济技术合作的纲领性文件。这几份文件的发表，使APEC在贸易投资自由化和经济技术合作两大领域的活动具有了同等重要的地位，并开始从展望走向行动。从长远看，经济技术合作有利于贸易投资自由化保持其发展势头，有助于APEC均衡健康地向前发展。

亚太经合组织可算是世界最大的经济联合体，但合作程度和水平属于世界经济合作组织中的最低层次。它不是一个具有约束力的地区性经济集团，而是一个政府间的协商合作组织，或者说是一个官方论坛和高级磋商机构，它有建立在共识基础上的宗旨、运作原则和具体行动，这就是人们所说的“ APEC 方式 ”。

APEC 方式适应了亚太地区存在的巨大多样性，符合亚太经济合作的现状，也反映了亚太经济合作的特点。亚太国家（地区）的多样性既表现在社会制度、意识形态、民族特点等方面，也表现在经济制度、经济结构、经济发展水平等方面；而在经济合作方面，则表现为开发型、一体化型、协调型多形式、多层次合作同时并存。上述亚太地区新崛起的“增长三角”，属开发型的多边经济合作模式；北美自由贸易区、东盟自由贸易区，还有澳新自由贸易协定等，属一体化型多边合作体制；APEC 则属于协调型多边合作体制。亚太地区的具体情况决定了亚太经济合作具有如下特点：首先，是它的组织的松散性和对外的开放性。亚太地区的多样性导致它不可能建立像欧盟那样的相对紧密的经济合作实体，同欧盟相比，亚太经济合作具有更大的开放性。APEC 既规定成员国之间贸易享受减税待遇，又鼓励与非成员国发展经贸关系，它走的是一条“开放的地区主义”二路。其次，是它的合作的多层次、发展的渐进性。战后以来，亚太地区的经济合作经历了由双边到多边、

由小到大、由低到高的发展历程，显示了循序渐进的特点，目前整个亚太地区已形成一种小区域、次区域及大区域多种层次的经济合作相互配合的格局，大圈里套小圈，显示出极大的兼容性。同时，在亚太地区既存在由有关国家政府出面协商，达成协议或条约，通过签订相关的契约实施的多边合作，如北美自由贸易区、东盟自由贸易区、图们江流域开发计划等，也有参与各方并无明确的政府间协议而主要是由市场功能驱动的经济合作，小者如南中国经济增长三角，大者如 APEC，这种合作没有制度约束，但生产要素可自由流动。综观整个亚太地区的经济合作，更多的还是功能上的联合。因此，契约型合作与功能型合作并存是亚太地区经济合作的第三大特点。

对 APEC 方式，江泽民主席在苏比克亚太经合组织第四次领导人非正式会议上有十分精辟的论述，他说：“亚太经合组织成立以来，在实践中积累了一些经验，初步形成独具特色的合作方式，也就是人们所说的 APEC 方式，这种合作方式的特点是：承认多样性，强调灵活性、渐进性和开放性；遵循相互尊重，平等互利，协商一致，自主自愿的原则；单边行动与集体行动相结合，在集体制订的共同目标的指导下，亚太经合组织成员根据各自的不同情况，作出自己的努力。这些原则和做法，照顾了合作伙伴不同的经济发展水平和承受能力，使他们不同的权益和要求得到较好的平衡。”因而 APEC 方式是一种“行之有效的合作方式。”

3. 中国在亚太经济合作中的地位和作用作为一个亚太国家，中国对外经济重点是本地区。中国对外贸易的 3/4 是以亚太经合组织成员为对象的，中国吸引外资的 4/5 也来自亚太经合组织成员。中国经济不发展，亚太经济就不能算真正起飞；中国不参与和支持，亚太经济合作就不能算是完整的，小平同志说得好：“所谓亚洲太平洋世纪没有中国的发展是形不成的。”

中国是一个社会主义国家。我国制订和实施经济社会发展分三步走的战略部署，第一步战略目标已经提前实现，第二步战略目标正在加速推进。从 1978 年到 1995 年，我国经济持续发展，国民生产总值年均增长 9% 以上，成为亚太地区乃至全球经济增长最快的地区。今天，中国已初步形成了包括经济特区、沿海开放城市、沿海开放地带以及沿江沿边沿海主要交通干线和内陆中心城市的全方位、多层次、多形式的对外开放格局，这是中国开展对外经济合作的优势所在。1978 年～1995 年，中国对外贸易额以年均 16.54% 的速度增长，1995 年，进出口贸易总额达 2808.48 亿美元，比 1978 年的 206 亿美元增长了 13 倍多，同期中国在世界贸易中的位次由第三十二位上升到第十一位，中国出口总额占世界出口贸易的份额由 0.75% 提高到 3.1%。到 90 年代初，中国已完成了由主要出口初级产品向主要出口制成品的转变，制成品出口比重上升到 80% 以上。中国经济的快速发展，赢得了国际上的广泛注目。

中国地跨东北亚、东南亚两大区域，中国沿海地区处在日本、“四小龙”、东盟等相联接的中心。特别是第二亚欧大陆桥的开通，改变了我国大西北地区的区位优势，从全球看，第二亚欧大陆桥联接着太平洋与大西洋两大经济圈域，从亚洲及太平洋地区看，它使我国周边区域的东北亚、东南亚和中亚三大经济合作圈形成一互成犄角之势的经济三角。这样的地理位置对亚太经济合作向纵深发展意义之重大是不言而喻的。“东北亚经济圈”及“东南亚经济圈”前已述及。“中亚经济圈”目前有意参与合作的已有包括中国在内的 10 个国家，其中土耳其、伊朗、巴基斯坦三国已经建立“经济合作组织”，

并正式接纳了吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦以及阿塞拜疆四国，哈萨克斯坦和阿富汗也将加入该组织。由于共同的伊斯兰文化特色，人们也称它为“伊斯兰经济圈”。不包括中国，它的面积达 740 多万平方公里，人口达 3.2 亿，是又一个潜力巨大的地区。

再就中国自身来看，这是一个拥有 12 亿人口的大市场，而且随着经济的增长正在从潜在市场变为具有现实意义的市场，这无疑是在推动亚太各国经济发展的一个强有力因素。据预计，从 1994 年到 2000 年，中国的进口额累计将达 1 万亿美元，这对各国出口商来说是极富吸引力的。1994 年 6 月发表的《太平洋经济展望》年度报告称中国是太平洋地区经济发展的一个重要的“发动机”。与中国大陆关系密切的香港、台湾、韩国、澳大利亚，乃至日本和美国，均已感觉到了中国这个迅速增长的大市场的重要性，他们正日益依赖中国经济的发展。中国市场容量的增大，还将大大扩展亚太地区的区内市场，从而使亚太地区在世界经济中拥有更大的回旋余地，并减轻对某些发达国家市场的依赖和因国际市场波动而引起的动荡，增强亚太地区经济的稳定性。

中国经济发展还将为亚太地区提供巨大的投资场所。自 1978 年实行改革开放政策以来，我国利用外资工作不断发展，已取得了很大的成绩。截止 1995 年底，我国吸收外商投资已累计达到 1350 亿美元，其中 1995 年吸收到的外商投资约占流向东亚、南亚和东南亚总投资的 58%。因此，中国一直是亚洲国际直接投资繁荣的主要推动力量。而且随着我国经济的持续快速发展，并不断向外国投资者开放基础设施等新的投资领域，预计在本世纪末下世纪初，我国将继续成为吸引国际直接投资的热点之一，亚洲的投资热潮亦将持续下去。与此同时，中国已经由单向资本输入国变为双向资本流动国，到 1996 年，经外经贸部批准或在外经贸部备案新设立的境外投资企业已达 5000 余家，中方总投资为 300 多亿美元。在国有大中型骨干企业中，还有一批实力雄厚的核心企业股票在香港和美国上市，直接参与国际资本市场的竞争。这些都反映出中国经济在亚太地区的份量。

中国有比较完整的工农业体系，且不同水准不同层次的技术并存，并有一个可生产多种类型产品的产业结构，因而能够在不同的产业和技术层次上与经济发展水平不同的国家（地区）进行广泛的合作，并在区域分工与产业转移中发挥关键性作用。中国拥有相当雄厚的多学科、多层次的科学技术力量，各类专业技术人员达 1000 万人以上，这是中国与亚太其它国家产业技术相互衔接，相互补充的最活跃的因素。

随着 1997 年和 1999 年香港、澳门先后回归，中国在亚太经济合作中的地位和作用将更加突出。香港是亚太地区的自由港、国际金融中心和国际贸易中心，回归祖国后，香港不仅是中国走向世界、世界走向中国的中介和桥梁，而且将在充当这个中介和桥梁的过程中，进一步巩固和发展其在亚太地区经贸关系中的独特地位和作用。

中国在亚太经济合作中的地位和作用，还体现在中国是维护亚太地区和平与稳定的举足轻重的力量。中国一贯奉行独立自主的和平外交政策，目前，中国与周边邻国的关系处于历史上最好的时期，这不仅有利于亚太地区和平与稳定，也有利于亚太地区经济合作的发展。中国还依据“一国两制”的政策，圆满地解决了港澳地区回归祖国的问题，为港澳地区的长期繁荣与稳定奠定了牢固的基础。

毋庸讳言，目前，中国在亚太国际产业分工中的地位还比较低，处于梯

级的较低层次；人口多、压力大，是中国经济发展的障碍因素；中国还存在东西部、南北方区域经济发展不平衡的问题；海峡两岸尚未实现统一，这已经成为亚太地区一个极敏感的不稳定因素。所有这些都影响到中国在亚太经济合作中地位的进一步提高和作用的进一步发挥。中华民族的振兴，是一项新的长征事业，有赖于全民族共同努力奋斗。

第四章 发达国家经济贸易（上）

本书前三章着重阐述了世界经济活动的空间结构，重点突出当前世界三大区域经济集团的区域结构、内部机制、发展过程。从本章起至第九章，将循经济地域体系的思路，分层次论述发达国家、新兴工业化国家（地区）、发展中国家（地区）的经济贸易，力图进一步展现在三大经济板块鼎足而立的大格局下，全球大小经济板块互相关联、融汇，合作、竞争的空间态势。

第一节 美国

一、概述

美国全称美利坚合众国，位于北美洲南部，北接加拿大，南邻墨西哥及墨西哥湾，西滨太平洋，东濒大西洋。由本土 48 州、1 个直属区（首都所在的哥伦比亚特区）及阿拉斯加和夏威夷两个州组成，总面积 936.4 万平方公里，居世界第四位。

（一）自然环境

从经纬度位置看，美国本土大致位于北纬 25° ~ 49° 之间，西经 67° ~ 125° 之间，是一个地域辽阔，地形、气候复杂多样的国家。

美国地形的总特征之一是它的地形单元都作东西向排列，南北向伸展，并可分为三大部分，即东部高地、中部平原、西部山地，从而构成独特的槽形地貌。其地形单元分布如下：

东部大西洋沿岸平原。这是东部高地即阿巴拉契亚山地地形区中一带特殊地形，它东临大西洋，北起科德角，南到佛罗里达半岛，西接阿巴拉契亚山脉东部山麓台地（即皮德蒙高原）。山麓台地与东部平原间的地形转换处形成许多急流瀑布，故自科德角至佐治亚州形成一条著名的瀑布线。

东部高地。它包括东部山麓台地，台地往西便是阿巴拉契亚山脉之山脊，名为兰岭。兰岭的海拔高度一般都在 1500 米左右，最高峰米切尔山，海拔 2330 米。兰岭往西是由许多残谷、缓岭形成的岭谷区。岭谷区往西是阿巴拉契亚高原。阿巴拉契亚山地地区气候温暖湿润，无霜期 140 天 ~ 200 天，由于地形起伏，没有中部平原区那样的大型机械化农场，为一般农业生产区。

中央低平原。这是一个大部分地区在海拔 500 米以下的冲积平原，它东至田纳西、肯塔基、俄亥俄诸州东部，与阿巴拉契亚高原相接，南至墨西哥湾沿岸平原，西接大草原。

大平原。这是一个地表形态很突出的辽阔地带，它东接中央低平原，西抵落基山麓，在中部偏西的位置上纵贯美国全境，南北长 2000 多公里，东西宽 600 多公里。西部落基山麓海拔可达 1700 米，原面自西向东缓慢降低，东部海拔高度在 450 米以上。因自然景观为草原，故习惯上又称其为大草原。

大平原与中央低地面积共达 260 多万平方公里，人口达 1 亿左右，自然条件得天独厚，地势平坦，可耕地广阔，土壤以黑钙土、暗棕钙土为主，土层深厚，有机质含量高，加上气候适宜，因而成为世界最富饶的大型机械化商品农业区。

墨西哥湾沿岸平原。位于中部平原最南部，北与阿巴拉契亚山地、中央低平原、大平原相接，南临墨西哥湾，是北美大陆最低平的部分。本区为美国有名的老棉区，但在本世纪特别是二战以后，棉花生产逐渐向西部全灌溉地区转移，昔日的棉花带如今已趋向农业生产多样化发展。

落基山脉。位于西部山地即科迪勒拉山系的东侧，东接大平原，海拔一般在 2000 米 ~ 3000 米，有不少海拔 4000 米以上的山峰，如埃尔伯特山，高达 4399 米。落基山脉既是美洲的主要分水岭，又是一个巨大的屏障，它只被少数山口切断，这些山口便成为东西交通的孔道，著名的如俄勒冈小道、圣菲小道，这些小道如今都有横贯大陆的铁路通过。

太平洋沿岸山地。科迪勒拉山系西部由两列与太平洋岸平行的山脉构成，称为太平洋沿岸山地，其外侧靠近太平洋岸的一列是海岸山脉，内侧是

由北向南纵列而与海岸山脉平行的喀斯喀特山脉-内华达山脉。海岸山脉与喀斯喀特山脉之间，在华盛顿州有普季特湾低地，在俄勒冈州境内则构成威拉米特谷地。海岸山脉与内华达山脉之间是加利福尼亚谷地。

大盆地与高原区。位于太平洋沿岸诸山脉与落基山脉之间，从北向南依次为哥伦比亚高原和斯内克盆地、大湖盆地、科罗拉多高原。本区气候干燥少雨，有大片土地可供开垦，但农业生产完全依靠灌溉。山地和草原面积大，牧业发达，但是粗放牧区。

美国本土位于亚热带和温带，由于幅员辽阔，地形复杂，并受不同气流的影响，各地气候差别很大。东北部大西洋沿岸和五大湖附近地带，属大陆性的温带阔叶林气候，因受拉布拉多寒流和南下冷气流的影响，冬季比较寒冷，但夏季比较炎热，雨雪较多，年降水量在 1000 毫米左右。东南部沿海和墨西哥湾沿岸地区为亚热带气候，有湿热的夏季和温暖潮湿的冬季；夏季常受飓风侵袭，有时南下的冷空气也可到达，年降水量可达 2000 毫米以上。中部平原整个地形呈槽型，从加拿大哈得孙湾至美国墨西哥湾全部为海拔 200 米~300 米以下的低地，北方冷气流南下和南方暖气流北上全无阻挡，致使冬夏温差变化趋于剧烈，夏季炎热，冬季寒冷多雪；平原的东部为大陆性温带阔叶林气候，平原的西部为大陆性的温带草原气候。西部科迪勒拉山系包围的高原、盆地内部，为大陆性温带草原和沙漠气候，有的地方气温年较差可达 80℃，年降水量大多在 500 毫米以下，个别地方仅 50 毫米左右，植物稀少。太平洋沿岸北部（北纬 40° 以北）属温带海洋性气候，冬温夏凉，年降水量多达 2500 毫米以上，多森林。太平洋沿岸南部（北纬 40° 以南）属地中海式气候，冬季温和多雨而夏季炎热干燥，加利福尼亚灌溉农业发达，果蔬生产在全国占重要地位。

美国本土面积的 2/3 左右属大西洋流域，主要有密西西比河、康涅狄格河、哈得孙河。密西西比河是世界著名长河之一，全长 6262 公里，流域面积达 327 万平方公里，航运和灌溉价值大。科迪勒拉山系西部大部分地区属太平洋流域，哥伦比亚河和科罗拉多河水势汹涌，蕴藏着丰富的水力资源。西部大盆地属内流区，其面积约 65 万平方公里。东北部五大湖，除密歇根湖全部在美国境内以外，其余都在美、加交界线上，各湖之间有天然河流或运河相连，并经圣劳伦斯航道通大西洋，航运价值极大。

美国自然资源丰富，煤、石油、天然气、铁、铜、铅、锌、钾盐、磷酸盐、硫磺等的储量均居世界前列，其它还有钼、钨、铀、铍等，但缺乏许多重要战略资源，有 20 多种矿物主要依赖进口。

美国国土面积大，可供开发利用的土地资源比重高，森林面积占国土总面积的 1/3，草场面积（包括草地与山地牧场）占国土总面积的 1/4，耕地面积占国土总面积的 1/5，形成了一个合理的用地结构，而真正意义上的荒地仅占国土面积的 1/10，故土地利用潜力还很大。美国之所以成为世界首屈一指的农业大国，当然与土地资源的丰富分不开。

（二）居民

美国现有人口 2.6 亿（1994 年），居世界第四位，99% 以上分布在本土 48 州及哥伦比亚特区，其中北部区人口最为稠密，占全国的近一半，西部人口集中分布在太平洋沿岸区，而山区人口稀疏。居民的 80% 以上为白人，大部分是欧洲移民的后裔，12.1% 为黑人，还有墨西哥人、阿拉伯人、波多黎各人、印第安人、华人等。印第安人原有 100 多万，是美洲也是美国

最早的居民，现仅约 80 万人。居民的半数以上信奉基督教，其次信奉的是天主教、犹太教、东正教等。官方语言为英语，南部一些地区讲西班牙语，印第安人讲印第安语。

（三）经济区

从经济区域的角度而言，对美国的 50 个州，可以美国统计局的区划为基础，适当归并而划分出三大区、十小区。

1. 北部区由新英格兰区、大西洋沿岸中部区、中央东北区与中央西北区四个小区组成，包括美国本土 48 州中的 23 个州，其面积占美国的 25.8%，人口占美国的 46.9%，制造业增加值占全国的一半以上，是美国资本主义的发源地、世界最重要的工业地区之一，在美国经济中一直居于统治地位。

2. 南部区由大西洋沿岸南部区、中央东南区、中央西南区三个小区组成，包括本土 16 个州，其面积占美国的 24.8%，人口占 31.9%，制造业增加值占全国的 28.8%。南北战争以前，南部盛行农奴制，因此这里的黑人十分集中，约占全国黑人总数的 47.1%（1990 年）。除特拉华州和马里兰州以外的其余 14 州，过去都曾是美国最落后的地区，是农矿原料的供应地，二战期间及以后，南部经济发展迅速。

3. 西部区由太平洋沿岸区、山地诸州、海外州三个小区组成，包括本土的 9 个州及海外的两个州（即阿拉斯加州和夏威夷州），其面积占美国的近一半（49.4%），人口占 1/5 强（21.2%），制造业增加值占 17.2%。西部是美国发展较晚的地区。

二、经济高度发达的资本主义国家

美国是经济高度发达的资本主义国家，虽然战后以来，在历次经济危机的冲击下，实力地位曾不断下降，但其经济规模之大，部门结构之完整，生产力和资本主义发展水平之高，其它发达国家仍无法比拟。1994 年，它所创造的国民生产总值达 67443 亿美元，稳定地居于世界第一位，人均 GNP 达 25880 美元，也居于世界前列。近年来，美国经济状况好转，产业竞争能力增强，国际经济地位呈明显上升趋势。美国产业结构调整先于日本和欧洲各国，一些重要工业部门竞争能力重新增强，或在一度衰落之后重新占据主导地位，如汽车制造业已重振昔日雄风，半导体出口再度夺回世界首位宝座，重新成为世界最大的半导体出口国。制成品出口在西方发达国家制成品总出口中所占份额已由 80 年代中期的 16% 左右上升到目前的 18% 以上。它的经济增长率在 1994 年达到 4%，1995 年为 2.9%，是西方国家中最高的。

（一）工业

美国轻重工业都很发达，拥有完整的工业体系和巨大的生产能力。其主要工业部门包括动力工业、冶金工业、机械制造工业、原子能工业、化学工业、纺织工业、军火工业、建筑业等。70 年代以来，由于石油危机的冲击以及国际经济竞争的影响，向称美国经济三大支柱的钢铁工业、汽车工业和建筑业长期处于不景气状态，近年来由于经济回升，特别是经济结构调整已显成效，这三大产业又都呈现良好发展势头。而石油勘探、电子计算机、空间技术、生物工程等尖端技术产业部门则始终居于世界优势地位。

1. 燃料动力工业美国是世界上能源产量最大的国家，年产煤 10 亿多吨，产油 3.5 亿吨，天然气 5000 多亿立方米，电力近 3 万亿千瓦时，能源总产量居世界首位，但由于能源消耗量大，仍不能满足国内需求，特别是石油的一半仰赖进口。

美国是世界石油、天然气资源的生产大国，石油剩余可采储量约 40 亿吨，天然气 5 万多亿立方米。石油年产量与沙特阿拉伯、俄罗斯相近，天然气产量仅次于俄罗斯。得克萨斯州与阿拉斯加州是最大产油州，路易斯安那州、加利福尼亚州、俄克拉荷马州次之，得州与路州的墨西哥湾沿岸及浅海地区是石油、天然气的集中产地。新开发的阿拉斯加北坡油田，为北美最大油田之一，其年产量近 1 亿吨，占美国石油总产量的 1/4 强。

美国是世界最大的原油加工国，全国拥有 178 座炼油厂，加工能力 7.6 亿吨，炼油厂的分布以墨西哥湾沿岸最集中（占全国原油加工能力的近 1/2，天然气加工能力的 70%），在五大湖沿岸和太平洋沿岸的一些城市也有分布。

采煤工业是美国最早的工业部门之一。美国煤炭资源丰富，总资源量达 3.5 万亿吨，已探明储量 3900 多亿吨，主要分布在阿巴拉契亚山脉。密西西比河两岸和密歇根湖西南，以及西部山地高原区。阿巴拉契亚煤田为美国煤炭集中开采地，产量占全国的 1/2，且是主要的焦煤产区。西部煤田埋藏浅、煤层厚、含硫量低、储量大，但一直未得很好开发，70 年代以来，产量才有较快增长，今后将逐步成为美国煤炭重点开发区。

电力工业是战后美国优先迅速发展的一个工业部门。目前，美国无论是发电装机容量还是发电量在世界都是遥遥领先。美国的电力构成中，火电约占 70%，水电约占 10%（水电主要分布于田纳西河、哥伦比亚河和科罗拉多河上），核电占 20% 强。

2. 钢铁工业美国钢铁工业历史悠久，基础雄厚，是美国经济的重要支柱之一。美国煤铁资源皆备，有着发展钢铁工业的较好条件，但国内生产能力过剩，外部竞争环境激烈，钢铁工业面临的压力相当大。近年来钢产量稳定在 9000 万吨左右，与日本、中国相近。

美国钢铁工业的分布高度集中于北部地区，其产量占全国总产量的 80% 以上。五大湖以南的芝加哥以及底特律、匹兹堡、布法罗三角地带（包括大钢城杨斯敦、约翰斯敦、坎敦、克利夫兰等钢铁城市在内），这里有苏湖区的铁矿石、匹兹堡的炼焦煤以及组织严密的五大湖的水运，构成了美国钢铁工业的核心区。其次是大西洋沿岸中部区，钢铁工业主要分布在费城、巴尔的摩。伯明翰是美国南部的老钢铁工业中心，战后以来，伯明翰相对衰落而休斯敦的钢铁工业兴起，休斯敦附近的贝敦是美国著名的电钢城。

在市场经济条件下，由于受到资源条件和市场容量等的制约，美国西部的钢铁工业一直未成气候，普韦布洛（科罗拉多州）等中心，是在二战期间由政府补贴才得以发展的，但目前也处于停滞状态。

3. 机械工业美国的机械工业是耐用消费品制造业的主要构成部分，包括电力机械和非电力机械部门，近年来，两者的生产均处于较佳状态。

美国汽车工业成长于 20 世纪初，在美国经济中占有极其重要的地位，其产量曾占世界总产量的 76%，长期雄踞世界第一位，1980 年被日本超过，1994 年美国汽车产量达 1230 万辆，重登世界汽车生产首位宝座，美国汽车工业正经历着新的繁荣时期。美国汽车工业垄断程度很高，通用、福特、克莱斯勒等大汽车公司控制了美国汽车产量的 80% 以上。美国汽车生产的 90% 集中于北部区，以布法罗、辛辛那提、珍尼斯维尔为顶点，形成著名的“汽车三角区”，其中底特律及其周围地区汽车工业最为密集。底特律市是美国汽车工业三巨头（通用、福特、克莱斯勒）大本营所在地，90% 的居民从

事汽车行业或与汽车制造相关的行业，为世界著名的“汽车之都”。此外，圣弗朗西斯科，洛杉矶、亚特兰大也是美国重要汽车工业中心。

航空航天工业是美国在世界居于领先地位的产业，不仅民用航空工业发达，与军事相关的导弹、火箭、人造卫星、航天飞机等新兴工业技术水平更高。

美国飞机制造业发轫于本世纪初，1944年飞机产量曾达到9万余架，目前年产量在1.7万架左右。美国航空与空间工业的一半以上分布在西部太平洋沿岸地区，洛杉矶、圣迭戈、西雅图皆为重要中心，南部得克萨斯州的达拉斯-沃斯堡以及休斯敦、堪萨斯州的维奇托和堪萨斯城亦为重要的飞机、宇航导弹工业中心。东北部的巴尔的摩、大纽约、波士顿及五大湖地区的布法罗等地为轻型飞机的主要产地，并集中生产飞机发动机、推进器、仪表等。

美国的电气器材及电子工业同样在世界居于领先地位。电气制造业包括电站设备、电机、电器材料、工业锅炉等的制造。电气制造业主要生产中心为东北部的芝加哥、纽约、波士顿、费城和西部的洛杉矶。通用电气公司和西屋电气公司是世界最大的电气设备制造公司，可生产输发电设备、宇航设备、日用电器等。通用公司的生产厂家分布在国内30多个州，并在国外20多个国家设有分厂。

美国的电子工业基础雄厚，技术先进，产品丰富，在美国经济中具有举足轻重的地位。美国重视新技术开发，如半导体芯片正向更高兆位发展，计算机技术则走向光子化和高速化。目前，美国占据世界芯片市场的43%，电子计算机发展速度特别快，已占据世界电子计算机市场的60%，成为美国经济发展最关键的部门。美国的“信息高速公路”建设也正驶入快车道，并且出现向空中发展的新趋势，为争夺21世纪信息产业优势而与其它主要西方国家展开了激烈的竞争。与此同时，计算机、通信、广播、出版、印刷和家电等广泛领域的企业竞相进入多媒体市场，预示着美国从事多媒体技术研究和开发的工业部门将有一个相当大规模的发展。美国的电子工业分布广泛，旧金山附近的“硅谷”是闻名世界的电子工业中心，波士顿“128号公路”高技术园区、北卡罗来纳州的“硅三角”，达拉斯附近的“硅原”等都是世界性的“硅谷热”中涌现出的电子工业中心。

4. 化学工业美国是世界最大的化工生产国。无论是基础化学工业还是有机合成工业都很发达，据1993年统计，其乙烯、丙烯、合成氨、合成橡胶以及硫酸，烧碱等几种产品的总生产能力达1亿吨，特别是石油化学工业在战后发展最快，在化学工业中占有举足轻重的地位。如1993年美国的乙烯生产能力即达2135万吨，占世界的28.8%，居第一位。随着原料结构和产品结构的变化，化学工业布局也发生了很大的变化，化学工业中心已从北部的大西洋沿岸和五大湖沿岸地区转移到美国最大的原油生产基地墨西哥湾沿岸地区，自德州科珀斯克里斯提经休斯敦、博蒙特、阿瑟港至路易斯安那州的巴吞鲁日、查理湖一带，就生产了美国乙烯和合成橡胶产品的80%、塑料的52%、合成氨的60%，不仅是美国最大的化学工业区，而且也是世界最大的化学工业区。大西洋沿岸和五大湖沿岸地区，是在煤炭和冶金基础上发展起来的老化工区，战后也发展了石油化学工业。

5. 纺织工业美国的纺织工业是最古老的部门之一，化学纤维工业是在战后发展起来的新兴行业，但发展十分迅速，居世界首位。美国的棉、毛纺织工业均居世界前列。在西方发达国家中，美国是唯一能实现棉花自给的国

家，但毛纺织原料大半仰赖进口。新英格兰是美国最老的纺织工业区，但自19世纪末起即迅速衰落。目前，美国纺织工业集中分布在南部的南卡罗来纳州、北卡罗来纳州和佐治亚州（这里原为产棉区，由于棉花生产向西南部阳光地带转移而植棉业衰落）。美国纺织品生产成本高，因而受到进口纺织品的剧烈竞争，其纺织业的世界地位正日趋下降。

（二）农业

美国发展农业的自然条件得天独厚、气候温和而多样，平原辽阔而肥沃，适合种植各种农作物，加上现代化的科学技术、雄厚的工业基础，从而发展起世界上规模最大、用最新科学技术装备起来的高效率的农业。其农业生产总值及许多重要农产品产量都占世界首位。

美国农业部门结构较全面，在合理的用地结构基础上，种植业、牧业、渔业等都得到充分发展，且种植业与牧业产值比重相近，反映出其结构的先进性。种植业中，小麦、玉米、大豆的生产量常年分别保持在6700万吨、2.4亿吨，6000万吨左右，且商品率高，美国农场所生产农产品的90%以上投入市场，使美国是世界上最大的农产品出口国家，农产品出口外汇收入每年高达约600亿美元。其小麦和玉米的出口量分别达3000万吨和4000万吨以上，大豆的出口量常年保持在5000万吨左右，占世界总出口量的80%以上。美国还是仅次于泰国、印度的世界第三大大米出口国。根据近年出台的农产品长期出口战略，美国将致力于扩大对亚洲的农产品出口，并将东亚列为最大出口市场，到本世纪末，其农产品创汇将达650亿美元以上。

美国农业还具有现代化水平高、区域化和专业化程度深、农产品经常大量“过剩”、生产和价格波动大以及生产和资本集中等特征。

由于各地区气候、土壤、劳动力以及市场条件不同，美国农业逐渐形成了一系列专业化区，大致可分为：（1）乳用畜牧业带。包括以种植饲料作物（包括谷物饲料和牧草饲料）为主的东北部及滨湖各州。乳牛饲养业发达。（2）玉米与肉用畜牧业带。位于乳用畜牧业带以南，东起俄亥俄州西部，西至内布拉斯加州东部。本区玉米产量占全国的3/4，并发展了玉米、大豆轮作。大豆总产量亦居全国首位。在玉米种植基础上实行农牧结合，发展了猪和肉牛的生产（其生猪饲养量占全国的2/3，肉牛饲养量占全国的1/4）。（3）小麦带。位于中部平原的西部，北纬35°以北，北部为春小麦带，分布在密苏里河上游；南部为冬小麦带。分布在阿肯色河上游地区。（4）一般农作物带。分布在欧扎克高原和阿巴拉契亚高原及其两侧，以种植玉米、棉花、大豆、烟草、小麦为主。（5）棉花带。主要位于北纬35°以南。集中产区为得克萨斯州、新墨西哥州、亚利桑那州、加利福尼亚州，密西西比州也是重要的产棉区。（6）热带和亚热带作物带。主要分布在墨西哥湾、东南部大西洋沿岸和加利福尼亚州，在终年高温多雨的气候条件下发展了柑桔、水稻、甘蔗、烟草和朝鲜蔬菜等的种植。（7）天然牧场的放牧和灌溉农业区。分布在落基山东麓的大平原和西部大盆地，是肉用羊的主要饲养区，河谷灌溉地区种植小麦、豆类、马铃薯和甜菜等。

（三）交通运输业

美国交通运输业十分发达，铁、公、水、管、航门类齐全，技术先进，形成庞大的运输网络，除商船队和铁路运输外，公路、管道、航空各业均占世界首位。

美国货运以铁路为主，铁路总长约32万公里，超过西欧各国铁路长度的

总和，铁路货运量占全国货运量的 37% 以上，铁路网密度以北部区最大（占全国铁路总里程的 1/2），南部和西部较稀。有数条干线横贯东西，连接大西洋和太平洋沿岸各大城市（其中主要有由纽约经芝加哥到西雅图，由纽约经芝加哥到旧金山，由费城经匹兹堡、圣路易斯、堪萨斯至洛杉矶以及由新奥尔良循南部边境至洛杉矶等干线）。全国最大的铁路枢纽是芝加哥，其次是圣路易斯、纽约、匹兹堡和堪萨斯城等。

美国内河航运发达，已建成以密西西比河为主干，北接五大湖，并经圣劳伦斯河通大西洋，南连墨西哥湾，河湖海连成一片的四通八达的内河航运网。内河通航里程 4 万多公里，内河货运量占全国货运量的 15% 以上，以五大湖为最盛，其它主要水道为密西西比河、伊利运河等。

战后以来，美国迅速发展了管道运输，主要用于运输石油、天然气，也用于运输煤炭，现有石油管道 20 多万公里，天然气管道 40 多万公里，其货运量占全国货运量的近 20%，以南部分布最为密集，它把南部生产的油、气及油品运到主要消费区的东北部，另有部分管道延伸到西部洛杉矶地区。阿拉斯加所产原油则用输油管道向东南经加拿大，分两支分别输往芝加哥和旧金山。阿拉斯加输油管以其技术水平之高而引世人瞩目。

美国公路网十分稠密，现有公路长度达 630 多万公里，其中高速公路近 7 万公里，路网的 70% 集中在北部。公路客运量占全国的 4/5 以上，并且垄断了短途货运，另外还在鲜活农产品运输中占重要地位。

美国是世界上航空运输业最发达的国家，拥有世界上最庞大的空运网，虽然其航空货运所占比重很小，但其航空客运在旅客运输中起着主要作用（其旅客周转量近 8000 亿人公里）。它的机场遍布全国各地，而以东北部最为集中。美国还开设了许多国际航空线、从纽约、芝加哥、洛杉矶、旧金山、波士顿等航空枢纽可通往世界许多国家的首都和其它大城市。

美国海运发达，拥有商船队 2000 多万载重吨。以沿海运输为重，主要是墨西哥湾沿岸向东北沿海运送石油及化工产品、原料等。主要海港大多分布在大西洋沿岸，包括纽约、费城、诺福克、巴尔的摩和波士顿等，在墨西哥湾沿岸有新奥尔良和休斯敦，太平洋沿岸有洛杉矶、长滩、旧金山、波特兰、西雅图。

三、世界头号贸易大国

美国是世界头号贸易大国，1994 年商品进出口总额达 11718 亿美元，1995 年进一步增至 13485 亿美元，是世界上唯一的商品贸易额超过万亿美元的国家，其每年的出口额约占当年世界出口总额的 12% 左右。

美国外贸在世界的地位经历了一个由盛转衰的过程，战后初期美国几乎垄断了整个资本主义世界的金融和贸易市场，50 年代其外贸出口额曾一度约占资本主义世界出口总额的 1/3。60 年代初～70 年代初，西方发达国家经济快速增长，日本迅速崛起，欧共体经济实力明显上升，国际贸易急剧扩大，美国的霸主地位开始动摇，1986 年～1988 年，美出口额连年被原联邦德国超过，1989 年才重新取得作为世界最大出口国的传统地位，1971 年，美国外贸开始出现逆差，而且逆差日益扩大，1994 年达到 1666 亿美元，1995 年进一步扩大到 1745 亿美元之巨。日本是美国最主要的外贸逆差国，1994 年美对日逆差额约占其外贸逆差额的一半。近年来，美日、美欧贸易摩擦不断升级。

美国经济规模大，部门结构完整，经济上对外依赖程度较低，外贸量一

般不超过国内生产总值的 10%，同其它发达国家相比，其外贸结构有着自己的特点。出口商品以工业制成品为主，但原料、半成品也约占 1/3，是世界上最大的粮食和原料出口国。工业制成品出口额虽稍逊于德国，但由于结构调整，美国经济出现了长期的结构变化，据经合组织估计，美国人工成本比外国加权平均水平低约 30%，国际竞争力不断增强。在工业制成品的出口中，各种机器设备和钢铁制品占很大比重，其次为化学工业产品。美国在大型电子计算机、空间与航空工业、原子能工业、军火、先进的科学设备等尖端技术和复杂大型工业设备方面，在世界市场上始终保持领先地位。

在进口方面，以能源、原料和某些农产品为主，消费石油的一半依靠进口，咖啡、可可、茶叶等农产品全赖进口，还进口大量铁砂、锰、镍、钨、钴、铬、锡、石棉、云母和铂族等矿物原料或金属，以及大量的纸张、天然橡胶、糖、热带水果等。工业品进口占进口总额的一半以上，进口各种机器设备、运输工具和大量的纺织品、日用轻工业品。

美国对外贸易的主要伙伴依次是加拿大、日本、西欧、拉美、东亚和中东。美加两国互相毗邻，彼此经济联系十分密切，两国间贸易额达 2000 多亿美元，美国向加出口机器设备，轻工业品及军火等，从加进口能源、原料和半成品，两国皆为北美自由贸易区核心成员。1994 年，北美自由贸易协定生效，美、加、墨三国经济紧密地系于一起，贸易额剧增，当年，墨、加对美出口额分别达 480 亿美元和 1200 亿美元以上，而美对墨的出口增长率相当于美对世界其它国家出口增长率的 4 倍，墨已超过日本成为美国产品的第二大消费国。美同加的贸易额也提高了 10%，是美同欧和亚洲贸易增长额的 2 倍，加进口产品的 2/3 来自美国，而美从加购买的产品更占到加国民生产总值的近 1/4。

日本是美国的第二大贸易伙伴，美向日本出口粮食、煤炭和尖端工业产品，从日本进口小轿车及零部件、钢材、电子产品、办公机械和自动资料处理机等。二战后直至 60 年代中期，美对日贸易连年顺差，1965 年起，连年顺差变为连年逆差。目前，美对日逆差已高达 600 亿美元左右，因此两国间贸易摩擦不断。

西欧是美国最大贸易伙伴之一，80 年代以来，由于欧共同体内部贸易不断扩大，美国在西欧国家对外贸易中的地位下降，美国商品在共同体国家总进口中的比重由 1960 年的 12.6% 减少到目前的 7.5% 以下。美国向西欧出口农产品。食品和高科技工业产品（电脑、飞机及零件、仪器和通讯设备等）；从西欧进口小轿车、机电产品、纺织品、服装及其它工业制成品。

值得指出的是，历史上美国的对外经贸政策一直是“重欧轻亚”，而目前“重亚轻欧”已成大势所趋（见表 4—1）。80 年代中期以前，亚洲对外经贸还严重依赖美国，以致有“美国打个喷嚏，亚洲就要患一场感冒”的说法，如 1986 年，台湾近一半的出口是发往美国的，韩国对美国的出口约占其出口总额的 40%，

表 4—1 美国进出口贸易地区构成

	进口份额分布(%)			出口份额分布(%)		
	1990 年	1992 年	1993 年	1990 年	1992 年	1993 年
总计	100.0 (5170.18)	100.0 (5525.99)	1.00 (6033.06)	100. (3931.06)	100.0 (4472.66)	100.0 (4648.27)
发达市场经济	58.8	57.7	57.5	63.9	58.5	57.5

国家(地区)						
加拿大	18.1	18.3	18.8	21.1	20.2	21.6
西欧	17.8	17.0	16.3	23.6	21.3	20.4
日本	18.0	18.0	18.3	12.3	10.7	10.3
澳大利亚	0.9	0.7	0.6	2.2	2.0	1.8
发展中国家(地区)	40.3	41.6	41.5	33.9	39.5	40.2
亚洲	20.2	22.8	23.3	15.4	16.6	17.7
中国	3.2	5.0	5.6	1.2	1.7	1.9
香港	1.9	1.9	1.7	1.7	2.0	2.1
台湾	4.6	4.7	4.4	2.9	3.4	3.5
韩国	3.7	3.1	2.9	3.7	3.3	3.2
新加坡	2.0	2.1	2.2	2.0	2.2	2.5
马来西亚	1.1	1.5	1.8	0.9	1.0	1.3
非洲	3.2	2.7	2.5	1.4	1.5	1.4
中东	3.9	3.1	2.8	3.4	4.5	4.2
拉丁美洲	13.0	13.0	12.9	13.7	16.9	16.9

* 单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

日本占到 39%，菲律宾近 36%，香港 31%，新加坡也占近 24%。但仅仅 10 年功夫，亚洲对美国的贸易已发生逆转，亚洲出口贸易对美国的依赖减小，而美国对亚洲的依赖明显加大。1986 年，美国吸收了亚洲总出口额的 34.1%，1990 年降至 26.3%，1995 年再降至 24.8%，与此同时美出口对亚洲的依赖却在上升，1986 年，美对亚洲的出口约占其总出口额的 24.5%，到了 1995 年，美对亚洲的出口已猛增至 1741 亿美元，约占美国出口总额的 30%。

美国是拉美农矿产品（包括原油、铜、锡、铝土、铁矿石、原糖、咖啡、香蕉等）的主要购买者，拉美各国同美国之间的贸易已达 1000 亿美元（1994 年），居其它国家和地区的首位。对美国来说，拉美也是其工业品的倾销市场。目前，北美自由贸易区的影响正日趋扩大，美国与拉美各国经济联系日益加深，前已述及的美国主持召开的迈阿密首脑会议，其旨就是为建立美洲贸易区即美洲经济圈作好多方面的准备。

美国对亚洲和拉丁美洲的重视近年来已发展成为“主攻新兴市场”的外贸地区战略。美国把中国、香港和台湾地区、印度、韩国、印度尼西亚、巴西、墨西哥、阿根廷、土耳其以及波兰确定为十大新兴市场，作为其外贸新的增长点，并力图凭借其在信息技术、航空航天、汽车工业、发电、医疗设备以及金融服务等“巨大新兴部门”的强大竞争力，在国际市场上压倒它的竞争对手而处于领先地位。

中美两国间贸易始于 1784 年，可谓源远流长。1950 年，当时的美国政府对中国实行封锁禁运，两国贸易中断。1972 年，尼克松总统访华，中美直接贸易恢复，1979 年，中美两国建交，签订了中美关系协定，该协定于 1980 年 2 月 1 日生效，成为两国经贸关系发展的基石，此后双边经贸关系迅速发展。据中方统计，1972 年时中美年贸易额仅为 1290 万美元，1979 年时达到 24.5 亿美元，1995 年达到 408 亿美元的创纪录水平，比 1979 年增加近 16

倍，占当年中国对外贸易额的 14.5%。16 年来（1979 年～1995 年），中国出口额年均增长 16%，同期对美出口额年均增长 26.2%，超过总出口额年均增长率 10 多个百分点。目前，中国已成为仅次于加、日、墨的美国进口第四大贸易伙伴，而美国是仅次于日本、香港的中国第三大出口贸易伙伴。

中美两国出口产品具有根强的互补性，互通有无具有坚实的客观基础。美对我出口商品包括飞机、机械、电子、化工品、石油设备、能源设备、小麦、化肥、木材等。我对美出口以纺织品、服装、鞋类、玩具、家用电器、食品、山货、土特产品为大宗，其它还有办公机械、电讯器材、有色金属、稀土金属等。

中美两国一个是世界最大的发达国家，一个是世界最大的发展中国家，双方都有发展双边经贸关系的强大实力，美国的技术、资金和管理方面的优势同中国的人力、市场优势相结合，互利经济合作的前景不可限量。美国经济进一步发展产生的自身结构方面的矛盾，可以通过同中国开展经贸交流部分地加以解决或缓解。1994 年，美国商务部将中国列为世界十大新兴市场之首，说明美国政府认为中国市场是大可借重的，这是一方面；另一方面，中国的现代化建设需要引进技术和设备，引进外资，同时还需要不断扩大海外市场，因此，不论从什么角度看，美国市场对中国来说都是十分重要的。近年来，中美经贸关系围绕最惠国待遇、知识产权保护、贸易平衡、纺织品转口等，不断发生摩擦，美方动辄以制裁、报复相威胁，但又常以双方妥协而告终，可见，缔造一种新型稳定的经贸关系，减少干扰两国经贸发展的非经济因素已势在必行。

第二节 俄罗斯

一、概述

俄罗斯联邦位于欧亚大陆的北部，领土包括欧洲的东部和亚洲的北部，总面积 1707.54 万平方公里，是世界上领土面积最大的国家，俄罗斯领土略呈长方形，东西跨经度 170 多度，最长距离有 9000 多公里，南北跨纬度 35 度，陆地最宽距离有 40m 多公里。

俄罗斯联邦从西往东依次与 14 个国家相邻，它们是：挪威、芬兰、爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛、波兰、白俄罗斯、乌克兰、格鲁吉亚、阿塞拜疆、哈萨克、蒙古、中国、朝鲜。中俄边界线长达 4300 公里。

俄罗斯濒临 12 个海，面向 3 个大洋。北面自西向东围绕大陆边缘的有巴伦支海、白海、喀拉海、拉普捷夫海、东西伯利亚海和楚科奇海，它们与北冰洋连成一片。东濒白令海、鄂霍茨克海和日本海，它们与太平洋相连。西濒波罗的海，西南临黑海和亚速海，这 3 个海通向大西洋。海岸线长约 40000 公里（占整个疆界的 2/3）。

（一）自然环境

俄罗斯境内自然条件复杂多样，地域组合状况别具特点。境内地形大势是西、北低，向东、向南逐渐升高。叶尼塞河以西是平坦辽阔的平原，以乌拉尔山脉为界，西面是东欧平原，东面为西西伯利亚平原。自叶尼塞河往东至勒拿河之间是中西伯利亚高原，高原以东和东南部为山地，其中平原面积占国土总面积的近 70%。

环境区域结构依纬度递变的特点十分明显。俄罗斯地处中高纬度，全境多属温带和亚寒带大陆性气候（仅太平洋沿岸地区属温带季风气候）。自北而南，依次出现极地荒漠、苔原、针叶林、森林草原和草原等自然带。自西而东，大陆性气候依次加强，由于受西风带、北大西洋暖流和大西洋暖气团的影响，降水分布从西向东依次递减，并由中部森林地带向南北两端递减，但太平洋沿岸夏季降水较多。

俄罗斯境内河湖众多，沼泽广布。欧洲部分的河流多发源于东欧平原中部丘陵地带，呈放射状流向四方，河网密布，水量丰富。主要河流有伏尔加河、第聂伯河、顿河、伯朝拉河。伏尔加河全长 3690 公里，注入里梅，为欧洲第一长河。亚洲部分的河流发源于西伯利亚南部和东部山地，多为源远流长的大河，著名的有自南向北注入北冰洋的鄂毕河、叶尼塞河、勒拿河和自西向东注入太平洋的阿穆尔河（即中俄界河黑龙江）。俄罗斯与伊朗等国之间有世界最大的咸水湖里海，还有世界第一深湖贝加尔湖，奥涅加湖、拉多加湖也是世界著名大湖。沼泽主要分布于北部。

俄罗斯有着广阔的森林带、丰富的土地资源和水力资源。俄罗斯还有着巨大的煤炭、石油、天然气储量，铁、锰、有色金属、稀有金属、钾盐、食盐、磷灰石、金刚石等藏量丰富。两大平原和乌拉尔山地是煤、油、气和铁矿石集中分布区域。煤炭主要分布在两大含煤带内，一个位于贝加尔湖与土尔盖拗陷之间，包括伊尔库茨克、坎斯克—阿钦斯克、库兹巴斯等煤田；另一个位于叶尼塞河以东，北纬 60° 以北，包括通古斯、勒拿和泰梅尔大煤田。石油、天然气主要分布在鄂毕河中下游的西西伯利亚平原中部和北部（为著名的秋明油田）、伏尔加河中游与乌拉尔山脉之间地区（即第二巴库）、季曼—伯朝拉地区以及北高加索和萨哈林等地。铁矿主要分布在库尔斯克磁力

异常区、乌拉尔和东西伯利亚地区。东部山地是主要的有色金属蕴藏区。

（二）居民

俄罗斯现有人口 1.483 亿（1994 年），居世界第六位，平均人口密度为 8.5 人/平方公里，工业地区人口密度最大，只占全俄面积 1/4 的西部欧洲地区（包括乌拉尔），集中了全俄人口的 78.5%，而北极圈以内和北极圈附近的森林冻土带以及西伯利亚部分地区则人烟稀少。全俄城市化人口比重达 74%，是前苏联内城市化水平最高的国家。俄罗斯民族成份复杂，以俄罗斯人为主体的，包括 100 多个民族，其中俄罗斯人占 82%，鞑靼人占 4%，乌克兰人占 3%，楚瓦什人占 1.1%，此外还有白俄罗斯人、巴什基尔人、摩尔多瓦人、犹太人、卡累利阿人、科米人及其它许多少数民族。俄罗斯语为主要语言。俄罗斯人信仰东正教，据估计，在俄罗斯境内现有东正教徒 4000 万人。

（三）经济区

以前苏联的经济区划为基础，俄罗斯联邦境内可划分为 11 个基本经济区，按习惯又可归并为西、东两大经济地带。

1. 西部经济地带包括俄罗斯欧洲部分的中央区、西北区、北方区、伏尔加—维亚特卡区、中央黑土区、伏尔加河沿岸区、北高加索区和乌拉尔区，共 8 个基本经济区。这里是俄罗斯民族的核心地域，其工农业生产能力、交通线路长度和国民生产总值等均占全俄 4/5 左右，是俄罗斯经济建设和开发东部地带的基地。

2. 东部经济地带包括俄罗斯亚洲部分的西西伯利亚区、东西伯利亚区和远东区 3 个基本经济区，面积 1276.6 万平方公里，自然资源极为丰富，拥有全俄石油、天然气、煤炭、水力等燃料动力资源的 80% 以上，森林面积 5 亿多公顷，木材蓄积量达 600 亿立方米，金属矿产的蕴藏量也占相当比重，是前苏联重要的新兴工业区，并且是今后俄罗斯资源开发和工业化潜力极大的地区。

二、前苏联经济实力最雄厚的共和国

俄罗斯联邦是前苏联经济最发达、实力最雄厚的共和国，前苏联经济实力的基础、骨架及布局基本上或大部分分布在俄罗斯联邦，产业结构大体上仍保持着前苏联的基本特征。俄罗斯的经济体制改革已进行了近 5 年，过去的集中计划体制已被打破，市场因素增加，经济开始按市场规律运转，但经济形势仍然严峻，反映俄罗斯综合经济实力的各项综合性经济指标连年下降，生产全面滑坡，资金短缺，企业间相互拖欠，三角债有增无减，经济危机尚未到达谷底，工农业生产处于持续衰退之中。1994 年，俄罗斯国民生产总值为 3930 亿美元，人均 GNP 为 2650 美元。

（一）工业

俄罗斯地大物博，资源丰富，形成了雄厚的基础工业，并以机械、钢铁、有色冶金、石油、天然气、煤炭、森林工业及化学工业等重工业为主，能源工业地位突出，轻纺食品工业也很发达，军火工业在国民经济中占重要地位。

1. 燃料动力工业 俄罗斯不仅是世界能源资源大国，同时也是能源生产大国之一，在生产连年下降的情况下，目前年产原油 3 亿余吨，天然气 8000 多亿立方米，煤炭 3 亿吨左右，电力 9000 亿千瓦时左右，能源总产量仍居世界前列。

石油是俄首要能源，也是重要出口物质，年出口量约 1 亿吨左右，是俄取得外汇的主要来源。原油生产主要集中在西西伯利亚地区、伏尔加—乌拉

尔地区、季曼—伯朝拉地区，西西伯利亚的萨莫特洛尔油田是世界第二大油田。俄是世界原油加工数量最大的国家之一，全国有炼油厂 27 座，炼油能力 3.5 亿余吨，但深加工水平和化工产值远低于西方工业发达国家。炼油厂主要分布在伏尔加河流域，乌法与萨马拉是两大炼油中心（炼油能力各为 4000 万吨），其它还有彼尔姆、下洛夫哥罗德、雅罗斯拉夫尔和西西伯利亚的安加尔斯克、鄂木斯克、首都莫斯科等（炼油能力皆在 1000 万吨以上）。俄天然气探明储量约 40 万亿立方米，在世界上藏量最大，产量也最多，享有“天然气王国”的美誉。天然气田主要分布在西西伯利亚的秋明州，其次为伏尔加-乌拉尔、北高加索等地。秋明州天然气产量达 5000 多亿立方米，其中乌连戈伊气田年产量达 3000 多亿立方米，是世界第一大气田。

俄是世界煤炭资源最丰富的国家，总资源量达 6 万亿吨以上。位于亚洲地区北纬 60° 以南的库兹巴斯-坎斯克-阿钦斯克、南雅库特等煤田是主要煤炭产区，集中了全俄煤炭产量的 80%，除此以外，较重要的煤炭产地还有伯朝拉、顿巴斯东部和莫斯科郊区等煤田。北纬 60° 以北的亚洲地区，包括通古斯在内的几个特大型煤田，因地处偏远，气候恶劣，目前尚无条件开采。由于国家对煤炭工业投资急剧减少，对煤炭需求量降低，许多煤炭企业减少了采掘量，甚至被迫停产，因此煤炭产量显著下滑。

俄是仅次于美国的世界电力生产大国、其电力构成中，火电约占 3/4，水电与核电并重。电力工业主要分布于西部地区，火电以中央区的莫斯科、西北区的圣彼得堡及乌拉尔地区最为集中，在西伯利亚地区，则主要分布于库兹巴斯、伊尔库茨克和赤塔等工业枢纽；水电主要分布于伏尔加河流域和安加拉—叶尼塞河流域。

2. 冶金工业俄罗斯是世界钢铁生产大国，钢的生产能力近 1 亿吨，但实际年产量已降至 5000 万吨以下。俄的钢铁工业集中分布于乌拉尔、中央区和西西伯利亚三大基地，其中乌拉尔是全俄第一大钢铁基地，年生产能力约 5000 万吨。乌拉尔盛产铁矿石，早在帝俄时期即已成为重要的生铁产区，但工艺原始，并以木炭为燃料。乌拉尔的大发展自本世纪 30 年代前苏联规划建设乌拉尔-库兹巴斯煤炭-冶金基地开始，它主要是利用乌拉尔的铁和库兹巴斯的煤在两地分别建设钢铁工业，1932 年，马格尼托哥尔斯克冶金工厂开始出铁，40 年代又相继建成下塔吉尔、车里雅宾斯克、谢罗夫等厂，这些厂皆位于乌拉尔山脉东麓。马钢年生产能力 1500 万吨以上，是全俄最大、也是世界著名的钢铁工业中心。

当 1932 年乌拉尔地区的马钢开始产铁的时候，坐落在西西伯利亚的乌拉尔-库兹巴斯煤炭-冶金基地另一端的库兹涅茨克钢铁厂也开始投产出铁。二战期间，由于军工生产的需要，西西伯利亚钢铁工业建设加快，扩建库钢，新建西西伯利亚钢厂，后来又在新西伯利亚城建设了新西伯利亚钢厂等，从而形成了一个以新库兹涅茨克为核心的大型钢铁基地。

中央区钢铁工业基地地处俄罗斯最大的钢铁消费市场和新兴的库尔斯克铁矿石基地，是一个具有巨大发展潜力的新兴钢铁基地。它最初是利用利佩茨克和图拉的地方性铁矿石以及莫斯科的废钢铁发展起来的，规模较小。50 年代，库尔斯克大铁矿得到开发，中央区钢铁工业布局迅速改观，全区现已建成 10 多个钢铁企业，旧奥斯科尔则是新建设的大型钢铁联合企业。

俄罗斯的有色冶金工业主要分布在乌拉尔山脉东坡和东西伯利亚，还有西西伯利亚南部、科拉半岛和远东地区。主要冶炼中心有乌拉尔的车里雅宾

斯克，东西伯利亚北部的诺里尔斯克，中西伯利亚南部的克拉斯诺亚尔斯克、布拉茨克和伊尔库茨克。

3. 机械工业 机械工业是俄罗斯最主要的重工业部门之一，其产值占全俄工业产值的 1/4 以上，职工人数占 40%，但机械工业在国民经济中的比重及劳动生产率均低于美国、日本和德国。以生产技术水平而言，则国防军工较先进，而民用机械较落后。俄独立以来，机器制造业是受损失最大、经营最惨淡的部门。1994 年，机器制造业产值仅及全国工业总产值的 8.3%。这主要是因为：前苏联的解体破坏了原有经济联系；消费单位资金短缺，购买力下降；国家对机器制造各部门投资减少；机器制造各部门产品结构陈旧，不能适应市场需要等等。俄机械制造业部门复杂，产品种类繁多，有如下几个机械制造工业区：

(1) 中部地区。包括中央区，伏尔加-维亚特卡区和中央黑土区，莫斯科和下诺夫哥罗德是其最大的两个中心。本区部门齐全，技术水平高，劳动力素质好，产值占全俄机械工业的 40% 以上，以生产飞机、汽车、仪表、电机、电子、工具、机床、轻工机械等为主，内河船舶、机车车辆、拖拉机、工程机械和农业机械等也占重要地位。

(2) 乌拉尔区。本区机械工业产值占全俄的 1/8，以生产重型机械为主，包括冶金设备、矿山机械、起重和锻压等机械设备、铁路车辆、大型动力机械、工程机械、化工机械、重型汽车、拖拉机及重型武器等。主要中心有叶卡捷琳堡、车里雅宾斯克、彼尔姆等。

(3) 伏尔加河流域区。本区是一个机械工业产值已占全俄 1/8 的后起的机械工业区，以生产中轻型机械为主，包括汽车、拖拉机、农机、机床、轴承、石油与化工机械、动力机械、内河船舶与电力机车等。主要中心有萨拉拉、伏尔加格勒、陶里亚蒂等。

(4) 西北区。本区是个历史悠久的老机械工业区，产值约占全俄的 1/8，以电气机械、机床、工具、仪表、电子等精密机械制造业和船舶舰艇制造业为主，主要中心为圣彼得堡。

4. 化学工业 战后以来，随着化学工业原料向石油天然气的转变，前苏联化学工业取得突飞猛进的发展，70 年代，其化学工业发展速度跃居世界首位，从而发展成为世界上化学工业发达的国家之一，化工总产值占世界的 15%，仅次于美国。目前，俄罗斯的化工生产能力占前苏联的一半以上，以制造化肥和合成材料著称，其中合成橡胶的年生产能力超过 200 万吨，居世界首位，合成氨的年生产能力 1200 万吨，次于我国和美国，居世界第三位。近年来，由于石油开采量减少，出口量增加，国内有支付能力的需求减少，俄化学工业的产量产值皆严重衰退。

俄罗斯的基本化学工业以硫酸和制碱最为重要。其硫酸的年生产能力在 1000 万吨以上，次于美、中，居世界第三位，其分布遍布于各工业区，圣彼得堡的涅瓦和莫斯科州的沃斯克烈先斯克建有大型硫酸厂。烧碱的年生产能力逾 200 万吨，居世界第五位，主要分布于乌拉尔地区。化肥生产分布于石油天然气产区、硫酸产区以及乌拉尔地区。

俄罗斯有机合成工业中的合成橡胶分布在产油区或石化厂附近，主要分布于伏尔加河流域和西西伯利亚的托木斯克及鄂木斯克。合成纤维分布于莫斯科、圣彼得堡、萨拉托夫等地。塑料工业分布在中央区、伏尔加河流域和乌拉尔地区。

5. 森林采伐与木材加工业俄罗斯森林覆盖面积 8 亿公顷，森林覆盖率近 40%，木材总蓄积量达 800 多亿立方米，是世界上森林资源最丰富，森林乎伐、木材加工和林产化工都很发达的国家。近年来，林业和木材加工大滑坡，1994 年木材的实际采伐量为 1.74 亿立方米，仅及预定千伐量的 1/3。俄木材的主要产区分布在远东地区的东、西西伯利亚地区，正是这些地区木材生产量减少最为严重，其它如锯材、胶合板、纸浆、纸张的产量也都因各种原因而减产。俄每年出口木材约 2000 万立方米，主要输往欧洲、非洲和亚洲森林资源短缺的国家和地区。

俄木材加工中心主要有阿尔汉格尔斯克、沃洛格达、别洛莫尔斯克、伏尔加格勒、阿斯特拉罕、伊加尔卡、新西伯利亚、克拉斯诺亚尔斯克、伊尔库茨克和纳霍德卡港；造纸和纸浆主要分布在阿尔汉格尔斯克、圣彼得堡、乌拉尔地区、西伯利亚的布腊茨克、贝加尔斯克、乌斯季—伊利姆斯克等地；以木材为原料的合成纤维、合成橡胶、木质塑料等分布在技术基础好的莫斯科和圣彼得堡。

6. 纺织工业纺织工业是俄罗斯最古老和最主要的轻工业部门，其中棉纺织工业最称发达，并集中分布于中央区的莫斯科、雅罗斯拉夫尔和伊凡诺沃，此外还有圣彼得堡和巴尔瑙尔等地；毛纺织工业发展较快，主要分布于圣彼得堡、莫斯科和伏尔加河流域；亚麻纺织工业集中在欧洲部分北半部的亚麻产区。近年来，一方面由于受到大量国外进口商品的猛烈冲击，另一方面由于国内轻工业商品市场发育不健全，因而整个轻工业生产皆严重衰减。

7. 渔业及水产加工业俄拥有世界最大的渔船队，年渔获量近 1000 万吨（其中海洋渔获量占 90% 以上），居世界前列。全俄共有 4 支海洋渔船队，即里海渔船队（以阿斯特拉罕为基地）、远东渔船队（以海参崴为基地）、北方渔船队（以摩尔曼斯克为基地）和西方渔船队（以圣彼得堡和加里宁格勒为基地）。

（二）农业

俄罗斯拥有世界面积最广的黑土带，农牧业在经济中占一定地位，但远不如工业发达。农业中畜牧业产值高于种植业，主要牲畜有牛、绵羊、山羊、猪、家禽等，养马业发达，北部苔原带和森林带还有养鹿业。种植业主要有粮食种植，以小麦和黑麦为主，还有大麦、燕麦、黍米、荞麦、玉米等。除粮食外，还种植蔬菜、水果、葡萄、茶叶，生产亚麻、甜菜、向日葵等经济作物。近年来，由于农业资金不足，对农业的投入大大减少，农业技术装备率严重下降，价格没有理顺，工农业产品剪刀差拉大，农民失去经营农业的信心，再加上自然灾害等原因，农业处于严重不景气状态。

俄农业自然条件地域差异大，按其在空间上的不同组合，可明显地区分为三大农业地带。

（1）北部放牧业地带。面积约占全俄 1/2 的北部苔原带和森林带（森林带主要是北半部）是养鹿业分布的地方，狩猎业亦称重要，养马业主要分布在东北部的雅库特地区。

（2）中部农牧业地带。包括森林带的南半部及森林草原带与草原带，自西部国境线呈楔形向东深入直至东部沿海，面积约占全俄的 2/5，是俄罗斯的主要农耕地带，其中西西伯利亚南部地区和伏尔加河东岸地区为春小麦种植区；中央黑土带和北高加索为冬小麦和玉米及甜菜种植区；马铃薯主要分布于俄中部地域；向日葵主要分布于北高加索、伏尔加河中下游地区和中央

黑土区。

种植业与养畜业紧密结合是中部农牧业地带的重要特征，大抵本带北部非黑土区为乳用畜牧业区，南部黑土区为乳用和肉用畜牧业区。

(3) 南部放牧业与灌溉农业地带。包括伏尔加河下游和里海低地的半荒漠地区，以放养半细毛羊和细毛羊为主，伏尔加河下游三角洲地区发展了灌溉性的瓜果业。

(三) 交通运输业

俄罗斯交通运输以铁路为主，包括水路、公路、管道和空运等形成一个综合运输网络。铁路营运里程约 10 万公里，货物周转量占全俄货物总周转量的一半。公路营运线长约 70 万公里。内河运输线长 10 万多公里。管道干线总长 5 万多公里，货物周转量仅次于铁路，居第二位。海洋运输居第三位，公路、内河、空运分别居第四、五、六位。由于全俄社会生产总量减少，故交通运输量亦大幅度减少。

俄罗斯欧洲地区各种运输形式都很密集。以莫斯科和圣彼得堡为中心的铁路网四通八达，公路与管道网密布，以伏尔加河为骨干的内河航运网成为铁路网的重要补充，海运有摩尔曼斯克、圣彼得堡、加里宁格勒清港与大西洋相通。亚洲地区地广人稀，铁路作用最为重要，西伯利亚大铁路（自叶卡捷琳堡至符拉迪沃斯托克）和第二西伯利亚大铁路（自泰谢特至苏维埃港）是沟通俄罗斯欧洲部分与西伯利亚及远东地区的大动脉，主要铁路枢纽有乌拉尔地区的车里雅宾斯克和叶卡捷琳堡、西西伯利亚的鄂木斯克及远东的符拉迪沃斯托克等。区内几条大河自南向北流，每年通航期 4 个月至半年左右，主要运输木材、燃料及农产品。海运对太平洋及北冰洋沿岸地区的经济联系有重要意义，主要海港有符拉迪沃斯托克、纳霍德卡、东方港等。

三、对外经济贸易关系

近几年来，俄罗斯的进出口贸易额均有较大增加。1994 年，其进出口贸易额总计为 940 亿美元，其中出口 530 亿美元，进口 410 亿美元。同年，俄同独联体以外国家的贸易额为 762 亿美元，其中出口为 480 亿美元，进口为 282 亿美元，顺差达 198 亿美元。出口商品中以燃料动力产品、黑色和有色金属及其制品为主，两者合占总额的 2/3，其次为化工产品、机器设备、木材、纸浆等。进口商品以机器设备、食品为主，其它还有化工产品、纺织品、服装、鞋类、金属制品等。从进出口地区构成看，俄主要贸易对象在独联体内为乌克兰、白俄罗斯、哈萨克，在非独联体国家为德国及其它西方国家。

俄罗斯联邦作为前苏联的一个加盟共和国时，是在联盟中央的统一领导下，根据国家垄断的原则进行对外贸易。前苏联的解体和各独立国家由公有制计划经济向私有制市场经济的转变，导致了俄罗斯和其它独联体国家对外经济联系的一系列变化。前苏联经 70 余年的建设，已形成统一运输网，各加盟共和国之间形成了传统的分工与联系和区域互补关系，联盟解体后，原 15 个加盟共和国除波罗的海沿岸 3 国和格鲁吉亚外，其余 11 国组成了独立国家联合体，后来由于格鲁吉亚的加入，独联体变成 12 国。独联体国家虽然都确定市场经济作为经济改革的目标，但市场要素发育迟缓，加之联盟解体后，传统联系中断，丧失了能源、原材料供应保障和产品销售市场，各独立国家工农业生产连年全面滑坡，贸易联系严重削弱，外贸持续萎缩，通货膨胀居高不下，处于贫困线以下的居民不低于总人口的 1/4，直至 1995 年底，多数国家的经济形势仍很严峻，社会经济体制转轨迹象多不明显，转轨持续的时

间较俄罗斯和中东欧各国都长。为克服共同的困难，各国都在努力寻求恢复被割断的传统联系，在新的基础上发展一体化，联合势头正在加强。根据 1995 年 11 月俄、哈、白等六国政府的呼吁书，预计自 1996 年始，各国将会逐步消除彼此之间在商品、劳务、资本和劳力自由流通上的障碍以及经济隔绝的现象，从而加强彼此之间的合作，其首要任务是推动统一海关系统的建立，在燃料动力资源的供应、共同使用独联体的运输基础设施等方面进行统一的规划和安排，加速经济一体化进程。当然，这种势头有一个协调演进的过程，联合到何种程度，最终取决于各独立国家的立场，但有一点是十分明显的，联盟解体，增强了离心力，原各加盟共和国将加强与周边国家的经济联系，欧美国家也将不断地扩大对各国的影响。

前苏联与经互会国家的对外贸易额占其外贸总额的 1/2 以上，各国经济上已形成某种程度相互依存的关系。随着前苏联的解体与经互会的解散，经互会国家间的经济一体化分工不复存在。东欧剧变的特点是经济危机与政治、文化危机俱来，社会的方方面面都受到剧烈震动，经济的恢复和繁荣尚需时日。目前，中东欧国家政治体制框架已建立和运转，市场体制的架构也已形成雏形，其市场体制虽不完善，但经济转轨却具有全方位的特点。据国际货币基金组织的年度报告称，1995 年，转轨国家经济总体上下降了 1.5%，但多数国家已出现增长势头，其中阿尔巴尼亚、捷克、波兰、斯洛伐克和斯洛文尼亚等国经济均已开始稳定回升。在对外关系方面，“回归欧洲”，加入欧盟和北约已成为中东欧国家对外政策的出发点，各国都在积极发展与西欧国家的经济、政治关系，波、捷、匈及斯洛文尼亚等国经济与相邻的欧洲国家经济大体接轨，它们受到西欧国家的文化和思想影响更深，融入欧洲是早晚的问题，据估计，本世纪末，中欧四国有可能率先加入北约和欧盟。“回归欧洲”的方针表明，中东欧国家不会加入俄罗斯的势力范围。但这不妨碍各国与俄罗斯之间在新的基础上发展经贸往来，俄罗斯的原油、天然气、木材、金属矿产等能源、原材料与经互会国家的原料与中低档工业制品之间，仍将保持互利的交换关系。

经互会解体后，俄罗斯与发达资本主义国家的经济关系逐渐上升至第一位，德、美、法、日、芬兰、加拿大、澳大利亚等是俄主要贸易对象国，其中德国已取代乌克兰成为俄主要进口来源国，俄向这些国家出口能源、木材和工业原料，进口先进的技术设备和粮食。

俄罗斯与非洲、南亚（主要是印度）、东南亚发展中国家保持着一定的经济联系，俄出口机械产品、成套设备等，进口稀有战略金属和热带农产品。

中俄两国经济互补性很强，近年来，两国间贸易发展很快。

目前，俄主要向我提供钢材、木材、水泥、化肥、机电产品等，

表 4—2 俄罗斯进出口贸易地区构成

	进口份额分布(%)		出口份额分布(%)	
	1992 年	1993 年	1992 年	1993 年
总计	100.0 (155.18)	100.0 (284.52)	100.0 (157.41)	100.0 (294.30)
发达市场经济国家	72.7	74.7	71.3	73.2
美国	14.9	11.5	3.0	5.7
芬兰	4.7	4.0	8.7	4.3
德国	25.8	26.6	24.7	20.0

法国	4.8	5.7	7.7	8.0
英国	—	3.2	—	3.8
意大利	8.4	6.6	11.9	12.0
发展中国家（地区）	27.3	25.4	28.7	26.8
亚洲	20.5	16.2	26.8	21.6
中国	16.6	10.4	20.3	15.4
拉美	0.2	1.0	0.03	0.4
东欧国家	5.8	7.2	1.3	4.2
捷克	—	1.5	—	3.7
波兰	5.1	5.6	—	—

*单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

我国则向俄出口粮食、肉类、水果和日用轻工业品等。1995年，双边贸易额已增加到54.6亿美元。80年代中期，中俄边境贸易曾经有过较快的发展，但因秩序混乱和管理未能及时跟上，产品质量等问题频频发生，影响了边贸的发展。目前，这些问题正逐步获得解决，两国间边境贸易在不断扩大和加强。总的讲，从发展两国间“面向21世纪的战略伙伴关系”出发，中俄间现存的经济贸易和技术合作的规模，与两国整体经济规模和能力还很不相称，两国应注重从质量上提高经贸关系水平，完善经贸合作形式，发展在高科技关键经济领域的合作。两国经济总体上的互补性、地缘优势及巨大的市场容量，使两国经贸合作前景充满希望。

第三节 日本

一、概述

日本是位于亚洲东部、太平洋西侧的一个岛国。东濒太平洋，北隔宗谷海峡与前苏联西伯利亚相邻，南与我国台湾省、菲律宾及印度尼西亚等接近，西隔东海、黄海、日本海与我国、韩国、朝鲜、俄罗斯相望。面积 37.8 万平方公里，由北海道、本州、四国、九州四大岛和约 3900 个小岛组成，通称日本列岛，最大的本州岛面积 22.74 万平方公里，约为领土面积的 3/5，是日本最重要的部分。

日本海岸线绵长，总长度达 33000 公里，沿岸曲折，多优良港湾，太平洋沿岸和濑户内海沿岸良港尤多。

（一）自然环境

日本地表崎岖，山脉纵横，山地和丘陵面积占全国总面积的 3/4，北海道和本州北部的山脉多为南北走向，四国和本州南部的山脉呈东西走向，两者在本州中部交汇，形成“中央山结”，著名的富士山即位于此，其海拔达 3776 米，为日本最高峰。日本平原（含台地）面积狭小，海拔高度在 100 米以下的国土面积约有 10 万平方公里，约占国土的 1/4，多零星分布在河流下游和沿海地区，著名的有关东平原、浓尾平原、畿内平原。由于地处西太平洋火山地震带上，故日本是世界上少有的多震国，地震和火山活动特别频繁。境内河流流程短、水流急、水力资源丰富，但不利航行。

日本处于东亚季风区范围内，又受到海洋和洋流等因素的影响，具有海洋性特征，形成了终年温和湿润的海洋性季风气候，大部分地区年降水量在 1000 毫米~2000 毫米之间。日本领土南北狭长，跨纬度大，各地气候差异很大。每年 5 月~7 月有梅雨，利于稻作，8 月~10 月多台风，往往造成灾害。

日本矿产资源贫乏，种类多，但储量小，分布零散，开采条件差。铁、铜、煤储量稍大，硫磺储量丰富。山区林木茂密，森林覆盖率达 67%，林木蓄积量达 22 亿立方米。水力蕴藏量达 5 万兆瓦。地热资源丰富。东北部沿海寒暖流交汇，渔业资源丰富，为世界著名渔场之一。

（二）居民

日本现有人口 1.25 亿，居世界第八位。人口密度达 330 人/平方公里，是世界人口密度最大的国家之一。日本城市化发展迅速，城市人口占总人口的 77% 以上。民族成份较单一，以大和民族占绝大多数，北海道约有 2 万阿依努族人，通用日语，大多数人信奉神道和佛教。

二、后起的高度发达的资本主义国家

日本是一个后起的高度发达的资本主义国家，特别是经过二战后经济的高速增长，其国民生产总值先后超过英国、法国、原联邦德国和前苏联，1994 年达到 43287.5 亿美元（人均 GNP 为 34630 美元），占世界的比重由 1955 年的 2.2% 上升到 17.29%。

自 1991 年以来，日本经济转入不景气状态，1994 年世界经济复苏，日本却依然原地踏步，复苏乏力，1995 年经济增长率仍仅为 0.5%。究其原因，主要是日本产业结构已经落后，虽然日本政府提出了“科技立国”的战略，加大了科技投入，且新产品和新产业开发也有了很大进展，但以汽车、钢铁、石化和家电为中心的产业结构并未改变，还未形成高技术主导型的产业结构，导致日本产品的国际竞争力严重削弱，从而使日本经济面临“内忧

外患”的严峻形势。

（一）工业

日本是工业高度发达的国家，主要工业部门如钢铁、汽车、造船、石化、纺织等都具有相当大的实力，造纸、印刷、水泥、陶瓷、食品等也在世界上占有一定地位，形成了一个以重化工业为主体的工业体系。1970年，日本的重化工业率（即重化工业产品出厂额占整个制造工业产品出厂额的比重）为68.9%，是世界上重化工业率最高的国家。70年代的能源危机、80年代的日元升值等，推动日本进行工业结构调整，近年来，石化、有色金属等基础材料工业和纤维、住宅建设、机械等部门的生产呈现不同程度的下降或停滞，工业结构正在向知识技术密集型和节能型方向发展。日本资源贫乏，原料和市场对外依赖严重而成为典型的加工贸易型国家，工业分布也相应地具有明显的临海型特点，主要集中在太平洋沿岸的“三湾一海”地区。

1. 钢铁工业日本钢铁工业起步较晚，19世纪明治维新之际，全国仅有几座时停时开老铁厂（木炭炼铁）。产业革命之后开始建设新厂，但日本资源贫乏，近代钢铁工业是本世纪以来，在掠夺中国和朝鲜等国煤铁资源的基础上才逐步发展起来的。1929年，日本钢产量仅210万吨，但到1936年便已达到500多万吨。进入40年代，受战争刺激，钢铁生产进一步发展，1943年，日本全国钢产量的83%投入军火工业（当年产量780万吨）。

二战后，日本钢铁工业发展迅速，1950年钢产量仅484万吨，而1970年便已达到9000多万吨。1980年，日本钢产量达到11000多万吨，超过美国，成为仅次于前苏联的全球第二大钢铁生产大国。近年来，日本钢产量维持在1亿吨左右，雄踞世界首位。

日本是世界上唯一缺乏资源的钢铁大国，钢铁工业所需原燃料几乎全赖海外市场，其铁矿石主要来自澳大利亚、巴西、印度等国，焦煤和废钢铁主要来自澳大利亚、加拿大和美国。

日本钢铁工业现代化水平高，劳动生产率超过欧美各国，其能耗量和冶金焦比也是世界最低的，加上劳动成本低于欧美，因而在世界市场上具有很强的竞争力，其出口量常占其总产量的1/3左右，主要输往中国、美国、东南亚、中东、西北欧、拉美和非洲等地。近年来，因国内经济不景气，钢铁市场疲软，日本企业在加强钢材出口的同时，正在改变生产经营战略，把生产基地移向海外。

日本钢铁工业的80%控制在五大钢铁公司手中，绝大部分钢铁厂建于本世纪50年代~60年代，共有大小钢铁厂8000多座，其中有钢铁联合企业21座，就规模而论，年产钢在500万吨以上的大型厂14个，除室兰厂外，它们全部集中在太平洋沿岸带状工业地带内，形成一条长达1000公里的钢铁工业地带，阪神、京滨、濑户内、北九州和中京地区为其五大基地，福山、水岛、鹿岛、君津四厂设备能力均超过1000万吨。

2. 机械工业 这是日本的支柱工业部门，以汽车、造船、电子等部门最为发达，1990年生产总值已达全国工业总产值的41.4%，就业人数占全国工业就业人数的36.8%，并占全国出口贸易额的73.4%，居世界机械产品贸易的首位。80年代中期以来，日元升值，机械产品出口受阻，但因内需增长，机械工业生产仍维持上升势头，1992年后，内需亦趋于减少，机械工业生产连年下降。

日本汽车工业是在60年代迅速发展起来的。1959年，各类汽车产量尚

不足 40 万辆，但到 1963 年时便已达到 130 万辆，1967 年开始超过英、法、前苏联和原联邦德国，1980 年日本汽车产量猛增至 1100 万辆，超过美国居世界首位达 14 年之久。1990 年日本汽车产量达 1349 万辆的历史最高峰，此后，一直执世界汽车业牛耳的日本汽车业面临新的挑战，连年出现负增长、1994 年跌至 1060 万辆，同年美国以 1230 万辆的优势重登榜首。汽车是日本重要出口产品，为世界最大汽车输出国，主要输往美国、西欧和西亚。近年来，日本与欧美贸易摩擦加剧，加上日元升值，日本汽车价格上扬、已严重影响了其汽车工业的竞争力，为此，日本企业纷纷到海外设厂，实行生产当地化的新经营战略。目前，随着日本市场的逐渐开放和日元升值，美国汽车已开始登陆日本，日本列岛上的美日汽车大战已现端倪，同时，一直由日本垄断的东南亚汽车市场也出现韩、美、日争夺的格局。

日本汽车生产主要集中在中京和京滨工业区，产量占全国的 70%，中京区的丰田是日本最大汽车城，有“东洋底特律”之称，此外还有名古屋、川崎、东京、横滨、刈谷和日野等中心。

造船工业是日本工业化的先驱部门，战后以来，利用其自然地理优势，加上钢铁、仪表等工业的配合，造船工业扶摇直上，1956 年便在全球夺魁，历年船舶产量均占世界的一半左右，近年亦仍占 40% 多，有“造船王国”之称，产品大部分是大型油船和散装船，每年船舶建造量的 70% ~ 80% 用于出口，是日本主要出口产品之一，为世界最大的船舶输出国，但近年来日益受到韩国的挑战。

日本造船工业中心主要分布在太平洋沿岸带状工业地带的港口或钢铁、机械工业基地，如京滨区的东京、横滨、横须贺，阪神区的大阪、神户、堺，中京区的津，濑户内区的阪出、吴、广岛，北九州的长崎、佐世保等。长崎建厂历史悠久，是日本和世界最大的造船中心之一。

日本的电气机械与电子工业也是 60 年代以来获得突飞猛进的部门之一，主要生产各类电机、电器和电子产品（包括计算机、计算器、电视机、录音机、录像机、洗衣机、电冰箱等），产量居世界前列，大量用于出口，松下电器、富士电机、日立制作所、东芝电气、三菱电机等，都是生产电气设备半导体元器件的著名公司。所设工厂主要分布于京滨、阪神和北九州地区。东京东北 60 公里的筑波科学城在现代电子学领域，发挥着重要的先导作用。九州岛在 60 年代前尚属日本最落后的地区之一，而现在它已发展成为著名的“硅岛”，是日本最大的集成电路生产基地。

60 年代末，日本赶在美国前头，全面采用集成电路，研制成功“全集成化电路高速大型电子计算机”，并将先进的电子技术迅速运用到机械制造领域。80 年代以来，在新技术革命推动下，日本已在半导体超大规模集成电路的批量生产和微加工等技术方面处于世界领先地位，机器人的产量居世界首位。

3. 石油炼制与石油化工 50 年代中期以来，随着能源消费结构的变化，大量进口原油逐渐取代煤炭的地位，成为日本的首位能源，石油加工工业亦因此成为战后日本新兴工业中高速增长的代表性部门，其年均增长率大大高于整个工业的年均增长率水平。目前，日本有炼油厂 41 座，年炼油能力 2.4 亿多吨，仅次于美国和俄罗斯，居世界第三位。石油化工生产能力亦居世界前列，如作为化学工业发达程度标志的乙烯的生产能力达 600 多万吨、仅次于美国而居世界第二位，其它如丙烯、合成橡胶与烧碱的生产均居世界第二

位，硫酸的生产居世界第四位，合成纤维、塑料等均居世界前列。日本石油主要靠进口，因此石化工业的发展深受国际石油市场的制约。90年代初，世界原油价格一度疲软，美元贬值，致使该部门生产成本下降，加上内需旺盛，故近年来日本化工生产情况逐年好转。

石油炼制与石油化工密切结合，地理分布基本一致，全部集中在沿海，以太平洋沿岸带状地区最为集中，其石油炼制与石油化工能力均占全国90%以上，特别是京滨工业地带集中了全国石油炼制与石油化工生产能力的1/3以上，这里有川崎、干叶、鹿岛、姊崎等大型石油化工联合企业，其它重要中心还有四日、堺、水岛、岩国、德山、大分等。

4. 纺织工业 纺织工业是日本资本主义工业化最早发展的部门，在世界上具有相当强大的竞争能力。二战前，纺织品出口值占总出口值的比重曾达57.6%，50年代初仍达50%，居各类出口商品之首。此后，随着重化工业率的提高，纺织工业地位日趋下降，结构也发生了很大变化，化纺取代了棉纺的地位，化纤中又以合成纤维为主，是重要的出口商品。化纤工业多分布在北陆、东海和濑户内海沿岸，棉纺织工业集中分布在中京地区和大阪湾南部一带，中部山地地区是传统的丝织品产地。

（二）农业

明治维新之际，农业是日本国民经济的主体，那时农业就业人口占总人口的1/2，产值占工农业总产值的1/3。二战后，日本政府采取各种干预措施，积极推动农业技术进步，大力发展生产力，逐步实现了农业现代化。农业在国民经济中地位不断下降，农业占国内生产总值的比重已降至3%以下。与此同时，农业人口呈递减之势，耕地面积亦不断减少。自1960年至1993年，农业经济活动人口占全部经济活动人口的比重从26.8%下降到5.5%，耕地面积自607万公顷下降至516.5万公顷（1992年），农业就业结构中，兼业农户占84%，专业农户只占16%（45万户）。

日本农业最大特点是在小农经济的基础上实行机械化商品性生产，靠大量使用优良品种及化肥农药，提高单位面积产量，因此，日本农业规模小而集约化程度高，单位面积产值高于欧美，但劳动生产率低于欧美。日本农业还有其它一些特点，如农户中兼业化和高龄化显著，农业劳动力以老人和妇女为主，60岁以上老人约占半数。日本人均耕地仅0.6亩多一点，每平方公里耕地的人口密度高达2600多人，居世界前列，地少人多是日本农业的又一特点。

日本是个传统的水稻生产国。二战后，随着工业的迅速发展和城市化率的提高，居民食物消费构成西方化，导致农业部门结构变化，正如前面第三章中已提到的，目前，水稻和菜、果、花及养畜业是日本农业的三大支柱。水稻是日本主要粮食作物，播种面积约占总播种面积的40%，年产稻谷1000万~1200万吨，是世界主要稻米生产国之一。除北海道东部和北部外，水稻种植遍及全国，主要集中在东北、北陆、北九州等的日本海沿岸地区。除水稻外，其它还有小麦、甘薯、豆类等，但产量都很少，日本粮食不能自给，每年需从美国、加拿大、澳大利亚和阿根廷等国大量进口小麦、面粉、大豆、饲料玉米等。

日本种植业中，粮食的地位趋于下降，而蔬菜、水果、花卉的地位不断上升。目前，蔬菜种植面积64万多公顷，产值占种植业产值的11%左右，大中城市近郊和南四国是蔬菜专业化地区。水果的地区分布大体以关东平原

为界，北部盛产温带水果，以苹果和梨为主；南部产亚热带水果，以柑桔为主，冲绳盛产菠萝等热带水果。

由于缺乏良好牧场，日本畜牧业规模一直较小，近些年来，在大量进口玉米等饲料谷物的基础上发展了乳肉养畜业和家禽饲养，畜牧业经济地位不断提高，产值已接近农业总产值的 30%，成为农业三大部门之一。日本的奶牛主要分布在北海道和本州北部，肉牛主要分布在南九州，养猪业主要分布在城市郊区，近年来边远地区也有所发展，养鸡业分布普遍。

日本鱼类资源十分丰富，年渔获量 1000 万~1200 万吨，约占世界渔获量的 15% 左右，居世界首位。捕捞区以北海道东岸、东北地区东岸和九州西岸最为重要。主要渔港有钏路、八户、稚内、长崎、铫子等。

（三）交通运输业

日本是个岛国，加上经济严重对外依赖，因而海上运输量十分庞大，海运成为其对外联系的主要运输方式。90 年代初，悬挂日本国旗的商船队总吨位达 2640 多万吨，不仅规模庞大（仅次于利比里亚和巴拿马），而且以船型新、速度快、大型现代化（拥有 10 万总吨以上大型船舶 60 艘）为特色。但近年来日本海运面临严峻挑战，由于日元升值，劳务费用上涨等原因，日本籍商船纷纷移籍海外，日本商船数从 1985 年的 1028 艘（2000 总吨以上商船）减少到 1992 年的 913 艘，1996 年已减至 200 艘以下。与此相应，日本海员人数也持续下降，成为一个日趋严重的问题。

自 60 年代以来，日本规划和建设了一批新港（如苫小牧、八户、新潟、鹿岛、大分等），但重点始终放在三湾一海地区原有港口（如横滨、神户、名古屋、东京、大阪、川崎等）的改造和扩建上。除大力建设集装箱专用码头外，还在几个大港（如神户、横滨、名古屋等）建设大型人工岛和人工港，在老港的改造扩建中形成了一种新型的格局。目前，日本全国共有港口 1000 多个，年吞吐量在 1 亿吨以上的有神户、横滨、名古屋、大阪、千叶等。

日本公路总长 112 万公里，汽车保有量 5000 多万辆。近 20 多年来，日本大力兴建高速公路，形成了以东京为中心，向西经京名（东京—名古屋）、名神（名古屋—神户）、中国线直达九州北部，向北通青森、经青函隧道直达北海道的公路干线网，目前，高速公路通车里程达 4000 多公里，居世界第六位，从而使首都至南北各地的时间距离大为缩短。

日本铁路运输发达。60 年代以来，日本将铁路建设的重点放在电气化、复线化和改造旧线、修建标准轨距的高速新干线上，1964 年 10 月，世界上第一条高速铁路—东海道新干线（东京—大阪）正式投入运营，全长 515.4 公里，列车最高时速 210 公里，东京—大阪间开行 2 小时 56 分钟，比原铁路提高时速 1 倍，快速且价格低廉，迫使东京至名古屋间空运停航。其成功对世界铁路发展产生了巨大影响。此后，日本又相继修通山阳新干线（大阪—博多）、上越新干线（大宫—新潟）、东北新干线（盛冈—大宫、后又延伸至上野）和成田新干线。全国铁路里程 2.5 万多公里，一半以上为电气化铁路。

空运在日本国内长距离客运中占相当地位，在国际客运中尤为重要。货运多为高附加价值的货物。国际航线以飞越太平洋和飞往东南亚的航线最为重要。成田机场西距东京 60 公里，是世界最大机场之一。

三、以“贸易立国”为国策的国家

日本是个加工贸易型国家，对外贸易在国民经济中地位极为重要，因此，

日本政府一向把“贸易立国”作为国策，把“出口第一”作为自己的经济纲领。随着以重化工业力中心的现代化的进展，日本对外贸易迅速发展。1994年，进出口贸易总额达6720亿美元、仅次于美国和德国，为世界第三贸易大国，当年贸易顺差达1220亿美元，是世界贸易顺差最大的国家。

二战前，日本出口以轻纺产品和农产品为主，其中纺织品及生丝最为重要（如1930年二者的出口额占出口总额的52.4%），其次为茶叶、水产品等。进口则以农矿原料为主，其中尤以纺织原料居多。二战后，外贸商品构成变化巨大，随着重化工业的高速增长，工业品在出口商品中所占比重迅速增加到96%以上。其中重化工业品出口值占出口总值的80%，形成了以钢铁、汽车、船舶、精密机械、家用电器、化学纤维为代表的出口“拳头”产品。进口商品结构也发生了很大变化，矿物资源、轻工业品和食用农产品为大宗，其中铁矿石、煤炭、石油、天然气等重化工原料占进口值的1/2以上。近年来，随着工业结构的调整，出口商品中创汇高、知识技术密集型产品比重逐渐上升，而传统的机械产品有所下降。

日本外贸地区构成也正在不断变化。二战前，日本的生产力和产业结构还比较落后，商品销售市场以中国、朝鲜、东南亚等殖民地、半殖民地国家为主，其出口商品的60%输在亚洲国家，进口商品的50%来自亚洲国家。二战后，日本丧失了中国、朝鲜等势力范围，东南亚成为日本在亚洲的主要市场。与此同时，由于战后初期日本处在美军占领控制之下，美国跃居日本第一大贸易对象国（占1/3）。此后，随着重化工业的发展和经济势力的增强，日本的对外贸易进一步扩展到更多的发达国家，到60年代，形成了三大出口市场，即以东南亚国家为主的亚洲市场（占1/3）、以美国为主的北美市场（占1/3）、以欧共体力主的西欧市场（占15%~20%）。70年代后期以来，一方面，日本与欧美国家贸易摩擦日益加剧，另一方面，东亚经济持久繁荣，日本从自身经济安全和利益出发，一反其自明治维新之后即开始的对“脱亚入欧”的追逐，转而采取“脱欧返亚”和“脱美归亚”的对策措施。近些年，日本与亚洲地区的贸易额不断增加，如1992年日本从亚洲进口的份额占其总进口额的45%（是从美国进口的2倍），对亚洲的出口额占其总出口额的38.8%（对美国为28%）。当年日本十大出口对象有7个在亚洲（见表4—3）。

表4—3 日本进出口贸易地区构成

	进口份额分布(%)			出口份额分布(%)		
	1990年	1992年	1993年	1990年	1992年	1993年
总计	100.0 (2352.89)	100.0 (2328.09)	100.0 (2407.11)	100.0 (2876.64)	100.0 (3398.64)	100.0 (3625.83)
发达市场经济 国家(地区)	50.2	48.2	47.6	58.6	54.0	51.4
美国	22.5	22.6	23.2	31.7	28.5	29.5
西欧	16.2	14.2	13.2	19.2	18.7	15.9
加拿大	3.6	3.3	3.4	2.3	2.1	1.7
澳大利亚	5.3	5.3	5.1	2.4	2.4	2.1
发展中国家(地区)	49.6	51.6	52.1	41.3	46.0	48.6
亚洲	28.9	32.7	34.8	31.3	34.6	37.7
中国	5.1	7.3	8.6	2.1	3.5	4.8
韩国	5.0	5.0	4.9	6.1	5.2	5.3

非洲	1.6	1.5	1.5	1.6	1.7	1.8
中东	13.3	12.6	11.3	3.3	4.3	3.6
拉丁美洲	4.0	3.5	3.3	3.4	4.4	4.4
东欧国家	1.8	1.4	1.1	1.7	0.9	1.7

*单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

中日经贸合作在我国对外经贸关系中占有重要地位。1995年，双边贸易额达574.7亿美元，创历史最高纪录，在我国对外贸易国家和地区中居首位。长期以来，中日贸易属于“垂直分工”，即中国对日出口以初级产品为主，从日本进口以工业制成品为主（包括钢材、机械、成套设备、化工制品及其它技术密集型产品）。自50年代开始，我对日出口商品经历了由农产品为主到以燃料矿物为主（1975年已占50%以上），再到以纺织品、家电等制成品占主导地位的变化过程，虽然目前对日制成品的出口仍以加工组装品为主，产品技术含量和档次还不够高，但已向产品结构优化迈出了重要的一步。另外，中日双边经济技术合作力度正在加大，范围涉及纺织、机电、电子通信、计算机、化工、建材、商业、金融等广泛领域，两国经济合作具有广阔前景。但随着双边贸易规模的扩大和我对日出口的增加，贸易摩擦呈上升趋势，如纺织品问题反映出来的日本的贸易保护主义就是中日经贸合作中出现的新问题。

第五章 发达国家经济贸易（中）

第一节 德国

德国全称德意志联邦共和国。位于中欧西部，西北濒北海，东北濒波罗的海，北与日德兰半岛上的丹麦为邻，西与荷兰、比利时、卢森堡、法国交界，南与瑞士、奥地利毗连，东与捷克、波兰接壤。地处西欧通往东欧，北欧通向南欧的交通十字路口，战略位置十分重要。面积 35.7 万平方公里，由 16 个州组成。

一、概述

第二次世界大战结束前，德国是个帝国主义国家，是两次世界大战的发动者。1945 年战败投降后，苏、美、英、法根据波茨坦协定，分区占领德国。1949 年 5 月 23 日在美、英、法占领区成立了德意志联邦共和国。1949 年 10 月 7 日在前苏联占领区成立了德意志民主共和国。1990 年 10 月 3 日在分裂 40 余年后，两德统一。

（一）自然环境

地势南高北低，可分为三十地形区，自北向南依次为平原、山地和高原。北部平原属波德平原的一部分，易北河以东冰川地貌明显，地势起伏不平，多湖泊、沼泽；易北河以西冰碛丘多被夷平，地表多冰水沉积的砂砾和粘土，有大面积沼泽、湿地。易北河与威悉河流经平原注入北海。中部山地北接北部平原，南以多瑙河为界，海拔 500 米~1000 米，是一个河谷开阔，中低山地、丘陵、盆地错落相间的区域。主要山脉有西北-东南走向的哈次山和图林吉亚山，东北-西南走向的韦斯特林山和厄尔士山脉等。莱茵河纵贯中部山地西部，流经荷兰，注入北海，沿途形成峡谷、峭壁，景色壮丽。南部阿尔卑斯山北麓到多瑙河谷地是已伐利亚高原，平均海拔约 500 米，地面起伏较小，多瑙河源出高原西部的黑林山东麓，流经高原北部，再入奥地利。阿尔卑斯山在德国境内分布不广，多为海拔 1000 米上下的山地丘陵。

德国气候温和多雨，是介于西欧温带海洋性气候和东欧温带大陆性气候之间的过渡类型。西北部海洋性气候特征显著，向东、向南，冬冷夏热特征逐渐增强。各地降水量受地形影响大，北部约 500 毫米~700 毫米，南部 750 毫米~1000 毫米，南部山地和西风迎风坡可达 2000 毫米，降水季节分配均匀，温和湿润的气候为农业的发展创造了有利条件。

矿产以煤、钾盐、磷矿和铀等为主，煤炭储量大，且煤种全，分布集中，硬煤主要分布于鲁尔区和萨尔区，褐煤主要分布于西部的莱茵煤田和东部的哈勒，莱比锡之间的科特布斯一带，钾盐主要分布于中部汉诺威附近及哈次山两侧，磷矿分布在波德平原南缘黄土地带，铀矿主要分布在厄尔士山地。森林、水利资源较丰富，其它资源贫乏，工业原料如铁砂、石油、多种有色金属主要依靠进口。

（二）居民

德国共有人口 8150 万（1994 年），是欧洲第二人口大国，平均人口密度达 228.3 人/平方公里，是欧洲大陆人口密集的国家。居民的 84% 居住在城市，以中小城市为主，全国超过 100 万人口的较大城市只有柏林，汉堡和慕尼黑三十城市。德国居民的 90% 以上为德意志民族，有少数丹麦人、荷兰人、吉卜赛人等。通用德语。80% 居民信奉基督教或天主教。

二、欧盟经济最发达的国家

德国是欧盟经济最发达的国家。1994年国民生产总值达20848亿美元。在西方世界也仅次于美、日，居第三位。统一前的联邦德国经济基础较好，它处于二战前德国工业最发达的区域，又有着强大的技术力量和高素质的劳动力队伍，故战后原联邦德国在美国的援助下，迅速医治了战争创伤。1950年进入进一步发展时期，1951年~1966年是原联邦德国经济高速增长阶段，国民生产总值年均增长71%，被西方世界称为“经济奇迹”。而在主要资本主义国家战后半个世纪的发展中，原联邦德国经济的增长速度仅次于日本。统一前的民主德国在战后的40多年中，经济发展也较迅速，80年代末其人均国民生产总值已达6000多美元，是原“经互会”成员国中经济发展水平最高的国家。

两德重新统一后的德国，经济实力大为增强，它的存在和发展将对整个世界经济产生强劲和深远的影响。

（一）工业

德国工业高度发达，工业产值居世界前列，是西方世界仅次于美、日的第三工业大国。采煤、钢铁、机械、化工、精密仪器和光学仪器等工业在世界均占重要地位。工业结构以重工业为主，机械、汽车、电气电子、化学工业，是整个工业的支柱。在德国企业中，大企业占3%，但营业额和就业人数占半数以上，其大中小企业的专业化和技术水平也很高。工业布局较为均衡，呈现大分散、小集中的特点。

1. 能源工业 能源工业是德国现代化经济的基础。它是以本国丰富的煤炭资源和进口石油、天然气为基础发展起来的。其能源消费构成以石油、天然气为主，但生产构成则以煤炭和电力工业最为重要。

德国煤炭工业历史悠久，煤炭的大力开发和综合利用，是产业革命时期德国迅速成为世界工业强国的重要动因之一。德国煤炭有经济可采储量840亿吨（其中硬煤240亿吨，褐煤600亿吨）。目前，煤炭年产量达2.8亿吨（其中褐煤占80%以上）。在能源生产构成中，煤炭占绝对比重，达4/5，在消费构成中也占到1/3以上。这一特点在发达国家中是比较突出的。

在煤炭生产中，硬煤产量趋于下降，而褐煤产量逐年增加。褐煤主要分布在东部北纬52°以南的易北河东西地区和莱茵河下游西岸。硬煤的主要产区是鲁尔和萨尔煤田。

德国年发电量5200多亿千瓦时，居世界前列，其中60%是利用褐煤发电的，热电站主要集中在褐煤田地区。70年代以来，核电发展迅速，现已在全国各地建有核电站20多座，发电量约占全国总发电量的1/3，成为电力工业中仅次于煤炭的第二大能源。水力发电占总发电量的约6%，多分布在南部阿尔卑斯山地区。

2. 钢铁工业 德国钢铁工业发达，历史悠久，强大的钢铁工业曾是德国发动两次世界大战的重要物质基础。在第二次世界大战中，钢铁工业遭到极大破坏，战后50年代~60年代是原联邦德国经济高速增长时期，钢铁工业的发展十分迅速。1974年钢产量达5323万吨，创历史最高水平。此后，由于资本主义世界经济不景气等各种原因，原联邦德国钢铁工业明显衰退。原民主德国钢铁工业基础较差，战后随着经济建设的发展，钢铁工业获得稳步发展。1989年，钢产量达783万吨。90年代初，全德国钢铁工业仍处于不景气的境地之中，1994年起开始恢复性增长，1995年德国钢产量达5050万吨。

鲁尔是德国最重要的钢铁工业基地，其粗钢生产能力占全国的 80% 以上，是世界少有的钢铁工业集中区，此外西南部的萨尔区钢铁基地和东部的勃兰登堡州钢铁基地（以艾森许腾施塔特及勃兰登堡为中心）也很重要。德国钢铁工业是依托煤田而发展起来的，故在布局上以内地为主。但 60 年代以来，也出现了向沿海发展的趋势，如威悉河畔不莱梅市临海型钢铁企业的建立即是一例。

3. 机械制造业机械制造号称德国的“王牌工业”，也是德国最大的出口部门。机械产品以其技术先进、质量优良而誉满全球。机床生产在机械工业中占有突出地位，柏林、马格德堡、斯图加特及鲁尔区的埃森、多特蒙德和奥本豪森等为重要生产中心，能生产各类重型、中型和精密专用机床。鲁尔区又是全国最大的重型机械工业基地，埃森、多特蒙德、奥本豪森和波鸿是主要中心。光学精密仪器制造以那拿、慕尼黑、格廷根为中心，主要生产测量仪器、医疗器械、电子计算机、照相机、电影放映机等。那拿为世界著名光学联合企业蔡司工厂所在地。德国的印刷机和纺织机械生产尤称发达，分别以莱比锡和卡尔-马克思城最为著名。德国生产的打字机在世界享有盛誉，其中电传打字机的出口量居欧洲首位。

目前，德国年产汽车约 440 万辆，次于美、日，居世界第三位，以生产小汽车为主，其产量占总产量的 95%，所产汽车的近 3/5 供出口，出口额占本国出口总额的近 1/6。主要汽车生产中心有斯图加特、沃尔夫斯堡、科隆、慕尼黑、汉诺威、曼海姆、杜塞尔多夫等。德国最大的汽车公司——戴勒姆-本茨公司的总部设在斯图加特，第二大汽车公司——大众汽车公司的总部设在沃尔夫斯堡。

电子电气工业是德国发展最快的部门，战后以来，不仅投资增长迅速，还大量引进外国资本和先进技术，因而整个部门生产规模不断扩大，劳动生产率不断提高。德国电气工业素负盛名。主要生产电机、变压器、蓄电池、电缆、家用电器等。电子工业起步晚于美日，但在政府的积极鼓励和资助下发展极其迅速。目前，德国电脑的生产居于欧洲首位，电脑已广泛应用于国民经济各部门，促进了生产率的提高和新技术产业及第三产业部门的发展，同时德国电子产品在国际市场上也具有很强的竞争力。

电子电气工业的分布遍及全国各大城市，其中以南部拜恩州和巴登—符腾堡州最为重要。慕尼黑、斯图加特、柏林、纽伦堡及其附近地区为最大中心。慕尼黑是德国“电子大王”西门子公司总部所在地，现已成为欧洲最大的微电子工业中心，有数百家电子电气公司云集于此，有德国“硅谷”的称号。

4. 化学工业早在 19 世纪 80 年代，德国鲁尔区就在煤炭和冶金工业基础上发展了煤焦化工，成为世界现代化学工业的发源地。长期以来，德国一直以利用煤焦油、焦炉气生产医药、染料、化肥、酸、碱，从而以煤化学著称于世。二战后随着世界化工技术的进步和原料路线的转变，德国利用廉价的进口石油和本国雄厚的化工技术基础，迅速发展了石油化学工业，全国已拥有石油加工设备能力 1.8 亿吨。目前，德国的多种无机化学和石油化学工业产品均居世界前列。

化学工业的布局多近消费区和原料产地。主要分布于河流两岸，沿海炼油中心和煤炭产地附近，鲁尔区和莱茵河沿岸化学工业在全国占有极其重要的地位。鲁尔区内的奥本豪森·马尔、下莱茵区的科隆及其附近的雷沃库森、

上莱茵区的法兰克福是德国最大的赫希斯特化学公司的所在地，路德维希港是伊斯夫化学公司总部所在地，雷沃库森是拜耳公司总部所在地。上述各大公司分别排名 1991 年世界十大化学公司的第二、三、五位。另外东部的施韦特也是重要的石比中心。

（二）农业

二战前，德国农业发展缓慢，大多数农产品依赖进口。二战后特别是欧共体共同农业政策实施以来，德国（原联邦德国）农业得到相当迅速的发展。农业机械化电气化程度高，结构以畜牧业为主，农、林、牧相结合。近年来，生态农业得到迅猛发展。在过去 20 多年里，原民主德国地区的农业结构也发生了很大的变化。两德统一后，仅仅 4 年时间，原民主德国地区在农业结构变革方面即已达到原联邦德国地区的水平。农业在国民经济中比重很小。1992 年，农业产值在国民生产总值中占 2%，农业就业人数占总就业人数的 2%，但各类农产品的产量和农业的绝对产值都有很大提高。农业的最终产品在欧洲次于法国，小麦、肉类、奶粉、水果、蔬菜等自给有余。粮油食品进出口额之间的差距大为缩小，德国已成为世界第六大农业产品出口国。

德国的种植业以种植谷物为主，兼营经济作物和牧草，北德平原的大部分山区多种植燕麦、黑麦、马铃薯和牧草，是以畜牧业为主的农业区。北德平原南部，中德山地的山前黄土地带是以种植小麦、甜菜为主的集中农耕区。中部山地是以畜牧业和谷物种植为主的综合农业区。莱茵河及其支流（摩泽尔河、美茵河、内卡河）沿岸的河谷盆地地区，土壤肥沃、气候温和，适宜葡萄、水果种植，阳坡上有大面积高产葡萄园。河谷地区被誉为德国的“葡萄之路”。巴伐利亚高原畜牧业、种植业、林业皆发达，多瑙河与其支流伊扎尔河之间是啤酒原料蛇麻草的集中种植区。

（三）交通运输

德国国内国际交通部很发达，连接东西德地区的交通线路也都经过了扩建，或正在实施现代化改造计划。铁路、公路、水运、航空和管道运输等各种运输方式相互连接，组成了四通八达的交通网，为国民经济的发展提供了极其有利的条件。

目前，德国运输业中，公路运输居于主导地位，全国共有过境公路 22 万余公里，其中有高速公路 1.1 万公里，还有地方公路近 40 万公里，是世界上高速公路网最密集的国家。公路客货运输均已超过铁路而占第一位。铁路总长 4.5 万公里，其中电气化铁路 1.6 万公里。在高速公路及管道运输等的竞争下，铁路客货运输皆呈下降趋势，客货运量从第一位退居第二位。现欧盟国家正通过发展高速铁路和高速列车技术，以图重振铁路昔日雄风。1971 年，德国率先开通城间快车。目前已有 3000 多公里城间特快路网，城间快车时速已达 250 公里，甚至 280 公里。高速铁路建设造价高昂，但它会给经济乃至社会文化等方面带来巨大利益。柏林、科隆、慕尼黑是整个欧洲重要的铁路枢纽。

德国内河航运总长 7300 多公里，是世界上内河航运最发达的国家之一。主要航道有莱茵河、多瑙河、易北河、威悉河及埃姆斯河下游等。从上个世纪以来，德国就开展河流整治，以众多的人工水道把所有天然河流联结起来，形成脉络遍布全国的内河航运网，并使所有海港、主要工业区和消费中心纳入到内河航运网之内，干支直达，河海联运。二战中，内河航运系统遭受严重破坏，战后迅速恢复并进入集约化建设时期，河流整治与流域经济区的开

发及工业布局紧密结合，融为一体，是德国河流整治的重要特点。莱茵河是德国内河航运网的主干，它全长 1320 公里，德国是其主要流经国，境内河段长 867 公里，通航里程 700 多公里，它是鲁尔区与德国西部和西南部、法国的洛林、瑞士的巴塞尔、荷兰的鹿特丹、比利时的安特卫普以及北海沿岸其它国家联系的纽带。水路货运量次于公路、铁路居第三位。杜伊斯堡是最大内河港口，其次有曼海姆和科隆等。德国海运事业也很发达，拥有一支 500 万总吨的货运船队。主要海港有汉堡、威廉港、不莱梅港和卢卑克等。

三、世界第二贸易大国

德国对外贸易总额占世界贸易总额的 10% 左右，仅次于美国，是世界第二贸易大国。1994 年，德国进出口贸易总额为 7982.5 亿美元，顺差达 474.5 亿美元，对外贸易在国民经济中，占有十分重要的地位。随着 50 年代经济的高速发展，原联邦德国对外贸易经历了一个迅速增长的过程，对外贸易额从 1947 年的居世界第二十一位，跃升到第二位，1950 年~1990 年，贸易额增长近 108 倍，其出口势头尤称强劲。1986 年~1988 年，出口贸易额曾连续 3 年超过美国而居世界首位。

本世纪以来，德国就以进口原料与食品，出口制成品著称。1950 年原联邦德国进口商品中原料、燃料、食品和半制成品的比重达 86%。此后原料与食品的比重开始明显下降，而制成品的比重明显上升，到了 1965 年制成品的进口已超过原料和食品的进口。进口商品中制成品的比重已占到 2/3 以上。进口商品包括化学品、电气电子、汽车、机械、纺织品、服装、办公用品乃至地毯、家具、羽毛、艺术陶瓷等。应该指出，虽然原燃料所占比重在德国进口总额中迅速下降至 30% 以下，但对其工业生产和经济发展的意义却十分重要，它是世界除美、日以外的第三大原料进口国，其所需原抽的 96% 以上、铜的 99%、铅的 87%、铁矿石和其它多种金属矿物皆依赖进口。

德国的出口商品以制成品为主，且所占比例不断上升。1950 年，制成品出口占出口总额的近 2/3。目前，这一比重已增加到近 90%，机械、汽车、化学品、电气电子产品都是重要的出口商品。70 年代以来，原联邦德国即成为世界最大的工业品出口国之一，它的机械产品在国际市场上信誉很高，具有根强的竞争力，出口额长期居于世界第一位。

德国对外贸易的近 80% 是同欧美发达资本主义国家进行的。二战后直至 50 年代中期，美国是原联邦德国进出口贸易的最大伙伴，欧共体成立后，原联邦德国与欧共体国家贸易比重迅速上升。目前进出口贸易的 50%~60% 是同西欧国家进行的。原联邦德国同亚、非、拉发展中国家的贸易联系也较密切，但 80 年代末至 90 年代初，因农、矿原料需求不旺，价格下降等原因，发展中国家在原联邦德国进出口贸易中的比重明显下降，近年来随着西方经济的复苏，农、矿原料价格趋涨，需求转旺、情况随之改变（见表 5—1）。

原民主德国是经互会成员国中对外贸易额仅次于前苏联的国家，其进出口贸易总额达 400 多亿美元，两德统一无疑进一步增强德国的世界贸易大国地位。但目前，原民主德国地区占全德进出口贸易额的比重尚小，如 1993 年仅为 1.9%。

德国是我国在欧盟中的最大贸易伙伴，我国则是德国在亚洲的第二大贸易伙伴（次于日本），1993 年两国贸易额首次突破 100 亿美元大关。1995 年已达到 137.1 亿美元，其中我国出口 56.7 亿美元，进口 80.4 亿美元。中德两国在经济上有很强的互补性，这是两国工业合作极为有利的条件。近年

来两国在汽车、化工、通讯、运输机械、电子、环保等方面开展了广泛的合作。

表 5—1 德国进出口贸易地区构成

	进口份额分布 (%)			出口份额分布 (%)		
	1990 年	1992 年	1993 年	1990 年	1992 年	1993 年
总计	100.0 (3464.58)	100.0 (4032.23)	100.0 (3295.14)	100.0 (4092.39)	100.0 (4246.82)	100.0 (3642.77)
发达市场经济 国家 (地区)	79.0	79.9	75.4	80.4	80.4	75.2
西欧	58.2	58.5	53.6	63.1	64.0	57.5
美国	6.6	6.7	7.4	7.1	6.7	7.8
日本	5.9	6.0	6.3	2.6	2.2	2.6
发展中国家 (地区)	20.9	20.0	24.5	19.3	19.4	24.6
亚洲	6.9	7.5	9.6	4.7	5.4	7.4
中国	1.4	1.9	2.5	0.6	0.9	1.6
非洲	2.3	2.1	2.0	2.0	1.9	1.8
中东	2.0	1.6	1.8	2.7	3.5	3.4
拉丁美洲	2.7	2.3	2.3	1.8	2.2	2.5
东欧国家	7.1	6.5	8.8	8.1	6.5	9.4

*单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

第二节 法国

法国全称法兰西共和国，位于欧洲西部，面积 54.9 万平方公里，为西欧第一大国，在欧洲则仅次于俄罗斯，居第二位。

一、概述

法国的国土除地中海的科西嘉岛外，略呈六边形，三面临海，三面靠陆。海岸线全长 3100 公里，西临大西洋，西北隔英吉利海峡和多佛尔海峡与英国相望，东南濒地中海，同南欧和北非各国的海上交通十分便利。法国陆疆长 2200 公里，其西南与西班牙为邻，东北与比利时。卢森堡和德国接壤，边境无天然屏障，交通至为便利。东面从北往南分别以莱茵河与德国交界，以汝拉山脉与瑞士交界，以阿尔卑斯山与意大利交界。

优越的地理位置，使法国与世界各地的联系都比较便捷，它既是沟通地中海和北海的陆上桥梁，也是西欧通往南欧、北非和亚洲的交通要道。欧洲大陆各国同南北美洲之间的往来也多取道法国，这样的交通位置，有助于法国经济与对外贸易的发展。

（一）自然环境

法国地势东南高，西北低，是一个以平原为主的国家，海拔 250 米以下的平原占总面积的 60%，海拔 500 米以下的丘陵占 20%，其余 20% 为山地。中南部的中央高原平均海拔 700 米左右，其东南为陡坡，屹立于罗讷河谷之上，向西北逐渐降低，并接北法平原。北法平原位于法国中北部，四周高，海拔在 300 米左右，中间低，海拔在 26 米，其中心部分便是著名的巴黎盆地。巴黎盆地东至洛林高原，东北靠阿登高地，西至阿摩里康丘陵，塞纳河自东向西流贯盆地中部。法国西部从西北至西南分别为阿摩里康丘陵、卢瓦尔河平原以及阿基坦盆地，西南边境以比利牛斯山脉与西班牙交界。法国东北部为孚日山脉和洛林高原，高原大部在海拔 300 米左右，东部则为汝拉山脉和著名的阿尔卑斯山脉。阿尔卑斯山脉主峰勃朗峰海拔达 4810 米，为欧洲第一高峰，中央高原与阿尔卑斯山脉之间有断层形成的罗讷河谷地。

法国境内河网稠密，塞纳河流入英吉利海峡，卢瓦尔河和加龙河注入比斯开湾。罗讷河发源于瑞士境内，流入地中海，各河之间有运河沟通。

法国气候各地颇多差异，西部和西北部是温带海洋性气候，冬温夏凉，年降水量 750 毫米左右。自西往东，受海洋的影响逐步减少，大陆性逐渐显著，年降水量仅 400 毫米~500 毫米，高山地区年降水量达 2000 毫米左右。南部沿海和罗讷河谷地属地中海式气候。多样性的气候，为分区经营农业提供了有利条件。

在西欧各国中，法国矿藏资源较为丰富，种类也多，其中铁矿、铝土矿和铀矿的储量居西欧各国的首位，钾盐也相当丰富，铁矿分布在洛林地区，铝土矿分布在地中海沿岸，铀矿分布在卢瓦尔河流域，钾盐分布在孚日山东南侧的牟罗兹地区。有色金属缺乏，有色金属原材料对外依赖严重，煤炭和石油资源也很有限。由于天然气和水力资源较富，可部分弥补能源矿物的不足。

（二）居民

法国现有人口 5790 万（1994 年），人口密度较小，平均每平方公里只有 101 人。人口 90% 为法兰西人，此外还有布列塔尼人、巴斯克人、科西嘉人等。通用法语。居民的 80% 信奉天主教，其余 20% 的人信奉基督教或犹太

教、伊斯兰教等。法国城市化率约为 73%，多中小城市，大部分城市及大工业区分布在勒阿弗尔至马赛一线以东的地区，其中大巴黎地区人口占全国的 1/6，早全国人口高度密集的地区。

二、欧盟第二经济强国

法国工农业都很发达，1994 年国民生产总值达 13560 亿美元，人均达 23420 美元。法国资本主义发展较早，19 世纪 20 年代开始产业革命。1870 年以前，工业生产仅次于英国而居世界第二位，与英国同为称霸世界的强国。二战期间，法国经济遭受严重破坏。二战后的 1946 年，法开始推行国民经济发展“计划化”政策，经济较快地恢复。50 年代~70 年代初法国经济发展进入“黄金时期”，60 年代中期，其经济实力超过英国跃居世界第四位。国内生产总值年平均增长率在 1950 年~1960 年间为 4.4%，1960 年~1973 年间提高到 5.9%。1973 年后，法国受经济危机和结构性危机的冲击，从此陷入“滞胀”泥潭。1973 年~1979 年平均增长率降至 3%，80 年代以来进一步降至约 2%，90 年代初经济处于萧条状态，1994 年开始摆脱衰退局面，重新恢复增长。

(一) 工业

法国工业高度发达，在国民经济中占首要地位。二战以来，法国政府实施产业结构政策，通过国家对部门经济的发展方向进行干预和调节，引导产业结构不断向高层次演进。50 年代末之前，是法国经济恢复和工业现代化初级阶段，国家历次计划均把基础部门（能源、钢铁、农机、交通等）列为优先发展产业，从而形成以劳动密集型基础部门为重心的工业结构；50 年代末至 70 年代初为工业现代化高潮时期，新兴制造业（如汽车、机械、造船等）成为这一时期的主导产业群，实现了由劳动密集型向资本和技术密集型为主的结构转移；70 年代初以后，高技术产业（电子、通讯、宇航、核能等）被列为重点发展产业，由此推动向以知识和技术密集型为主的结构升级。目前，法国工业处在这一更高层次的结构转换过程中。

1. 能源工业法国能源工业包括石油提炼、煤炭、电力和原于能四个部门，因石油、煤炭的贫乏，其能源消费 80% 以上仰赖进口，煤的进口量已超过 2000 万吨，是欧盟最大煤炭进口国。本国煤炭产量仅约 1000 万吨，洛林高原上的摩泽尔煤田和里尔附近的诺尔煤田为硬煤主要产区。原油的进口量超过 1.2 亿吨，是全球第四位的原油进口国。炼油工业发展迅速，全国有炼油厂 15 座，原油精炼能力近 1 亿吨。60 年代中期以前，能源消费以煤炭为主，1965 年石油在能源消费结构中超过煤炭。目前，油、气消费已占能源消费量的 70%，塞纳河口的勒阿弗尔至鲁昂是全国最大炼油基地，其次为罗讷河口左岸的地中海沿岸地区，福斯是最大炼油中心。

法国年发电量 4000 多亿千瓦时，居世界前列。电力结构中，核电占特殊重要地位。核工业在法国备受重视，其快中子增殖反应堆的研制居世界首位。核废料后处理与循环利用技术也较成熟，并且是世界上核能利用比例最高的国家，1990 年法国第五十五座核动力厂并网发电，核电已占其电力的 74.5%。90 年代将有 5 座以上的反应堆并入国家电网。法国水力资源蕴藏量 1 万多兆瓦，开发利用 95% 以上，水电占其电力的 10% 左右。

2, 机械制造业机械制造业以汽车、航空航天、船舶、电气电子的制造为主，产值和就业人数皆占全国的 1/3 以上，地位十分重要。

汽车工业是法国工业的支柱之一，1994 年产量达 360 万辆，仅次于美

国、日本、德国而居世界第四位。法国汽车产量 90% 为小轿车，其余 10% 为载重汽车。所产汽车一半以上供出口，是世界重要的汽车出口国，汽车是法国工业品外贸顺差的主要来源。法国汽车工业分布既集中又分散，主要集中在巴黎地区，法国最大的汽车公司——雷诺汽车公司的总部和主要工厂均设于此。白茹是法国第二大汽车公司，其生产基地是蒙贝利亚尔。此外，勒芒、雷恩、里昂、鲁昂等地都有汽车生产。

航空航天工业是仅次于汽车制造业和电子工业的法国第三大工业部门，其技术水平和生产能力在世界上仅次于美国和前苏联，居第三位。拥有从轻型商用飞机到各种直升飞机，从反坦克导弹至弹道导弹，从阿丽亚娜火箭到航天卫星等的设计制造能力。法国同德国等西欧国家合作研制的空中客车如 A330、A340 等大型干线飞机，蜚声世界。航空航天工业产品的出口每年都为法国带来可观的外汇收入，同汽车工业一样，对法国实现进出口贸易平衡起到重要作用。航空航天工业布局较分散，但巴黎仍是主要中心。图卢兹是新兴的中心，此外还有南特、波尔多、马赛和比利牛斯山麓地区的波城、巴荣纳等地。

法国电气电子工业与航空航天工业同为 60 年代以来迅速发展新兴工业部门。其生产规模与技术水平，在西方世界仅次于美、日、德。产品包括电气设备、家用电器、专用电子设备和计算机等，其中电子显微镜、半导体激光器、光导纤维、工业控制系统、武器制导系统等享有一定声誉。生产主要集中在巴黎地区，其次为里昂、图卢兹、第戎、波尔多等地，阿尔卑斯山地区著名山城格勒诺布尔，有“法国硅谷”的称号。

法国是世界主要造船国之一，造船历史悠久，技术驰名于世，尤其长于专用船舶的建造，如集装箱船、液化天然气船以及石油钻井平台等。卢瓦尔河下游的南特、圣纳泽尔地区，是法国最重要的造船工业基地，地中海沿岸的马赛是世界著名的修船中心。

3. 钢铁工业钢铁工业是法同古老而重要的部门，19 世纪中叶木炭炼铁和溶焦炼铁就已有相当发展。

19 世纪 80 年代至 1900 年，随着贝塞麦·马丁钢生产法及托马斯和吉尔克里斯特冶炼法的采用，法国现代化钢铁工业就在里尔、里昂和洛林等地相继创建。洛林铁矿储量丰富，开采便利，有力地支持了钢铁工业的发展。本世纪 60 年代初，洛林生产了全国 85% 的生铁和近 2/3 的粗钢。洛林所产的铁矿石除满足洛林地区钢铁工业需求外，还供应国内北部区以及德国鲁尔区、萨尔区和比利时、卢森堡等地。但洛林铁矿含铁量低、含磷量高，60 年代以来受外国优质矿石的竞争，出口越来越困难。铁矿供应的劣势、炼焦煤的缺乏，加上钢铁工业财务管理的改组等多方面原因，洛林钢铁工业趋于衰退，里昂的钢铁生产也严重削弱。与此同时，钢铁工业开始向沿海发展，北部区的敦刻尔克和马赛附近的福斯两大综合性钢铁厂的建立代表了这种趋势。二战后的 50 年代和 60 年代，是西欧钢铁生产发展的黄金时期。1974 年法国钢产量曾达 2900 多万吨的高峰。此后，由于能源危机的冲击，加上结构性危机的影响，钢铁工业每况愈下，年产量徘徊在 2000 万吨以下。近年来的经济景气又使法国钢产量回升到年产 2300 万吨左右。

4. 化学工业法国化学工业历史悠久，建立了较完整的工业体系。法国的塑料、合成橡胶、制药、香料、硫酸、硝酸、化肥工业在世界皆占有重要地位。基本化学工业是在本国丰富的资源基础上发展起来的，分布较为分散，

如利用阿尔萨斯的钾盐生产钾肥，利用洛林地区的岩盐和含磷的铁矿渣生产磷肥，利用比利牛斯山区的黄铁矿和拉克天然气田中的硫生产硫酸。石油化工基本上依靠进口石油进行生产，三大合成材料的生产发展迅速，已成为化学工业的主体，石化工业主要集中在沿海港口，地中海沿岸的马赛—福斯是全国最大的石化工业基地，塞纳河口的勒阿弗尔—鲁昂也是重要的石化工业基地。巴黎、里昂、南锡、图卢兹是传统的多种化学工业中心。

（二）农业

法国平原广阔，土地肥沃，气候温和湿润，光热资源较充足，发展农业的自然条件相当优越，全国共有农业用地 3200 多万公顷，其中耕地约 1900 万公顷，占国土面积的 1/3，是欧盟国家中耕地面积最大的国家。草场资源也很丰富，西北部丘陵、中央高原及山地地区、降水充沛，适宜多汁牧草的生长，全国共有草场 1300 多万公顷，更兼山地高原区森林茂密，覆盖率达 27%，为农林牧业的全面发展提供了良好的自然基础。

二战前，向以农业著称的法国还依靠从殖民地进口农畜产品。二战后，欧共体内部实行共同农业政策，法国政府也采取了一系列支持和促进农业发展的政策措施，农业获得迅速发展。法国农业具有的显著特点是全面实现了农业现代化（包括机械化、良种化、化学化、电气化）。法国农业机械化程度高，从耕播到收获到贮运全面采用机械，生产效率大大提高。1960 年每个农民只能供养 11 个非农业人口，但至 1979 年，每个农民除能供养 25 个非农业人口外，还有 1/3 以上的产品可供出口。法国政府还采取各种措施促进农业资本和土地的集中，农场平均规模由 1955 年的 13.3 公顷扩大到现在的 28 公顷，使规模经济得到充分利用。在扩大经营规模的基础上又进一步实现了农业分区专业化，全国分 23 个区，每个区的农业都有自己的特色，而每种农产品又都有自己专业化的集中产区，如巴黎盆地是小麦、甜菜、玉米生产区，地中海沿岸阿基坦盆地与罗讷河下游谷地为葡萄、水果、蔬菜、花卉等专业化种植区，两大半岛和中央高原是畜牧业区。70 年代以来，农工商一体化经营也获得巨大发展。农牧结合，畜牧业和种植业并举是法国农业的又一特点。

近年来，法国又大力加强农副产品的综合利用，发展农业-食品工业，称为“第二次农业革命”。

法国是西欧农业最发达的国家，其小麦、大麦、玉米、马铃薯、甜菜、葡萄和牛肉产量均居西欧首位，是世界上仅次于美国的第二大农产品出口国，农业在国民经济中所占地位比其它发达资本主义国家都重要得多。1992 年，农业产值占国内生产总值的 3%。农产品和食品的出口约占法国出口总额的 1/5，是最大宗的创汇产品。法国人自豪地称他们的农业为“绿色的石油”，但法国农业也存在石油消耗多、生产成本低、农产品过剩等一系列问题。

（三）交通运输业

法国陆上交通发达，水上运输和航空运输亦有较高水平。

公路总长 90 万公里，其中高速公路 8500 多公里，是世界公路交通最发达的国家之一。近年来其货运量占全国货运总量的 3/4，已超过铁路而居首位。巴黎—马赛线是法国最主要的高速公路干线。法国的铁路资本属国营铁路公司控制，铁路总长 34000 多公里，其中电气化铁路占一半，成为西欧仅次于德国的第二大铁路网络，铁路网以巴黎为中心，呈辐射状分布，连接法国各大城市并延伸至中欧、西欧、南欧各国。法国在高速列车技术方面在世

界上居于领先地位，已建成的里昂—巴黎高速铁路是世界最快的铁路。

法国内河航运网稠密，内河航道 8500 多公里，其中运河 4600 公里，形成了发达的内河航运网。货运量占总货运量的 5% 左右。法国海运也比较发达，商船总吨位 400 多万吨，主要海港有马赛、波尔多、勒阿弗尔、敦刻尔克等（马赛港是货运量超 1 亿吨的大港，是法国最大贸易港）。

法国航空运输发达，巴黎是全国和国际性的航空运输中心。夏尔·戴高乐机场和夏尔利是法国和欧洲重要机场。

三、世界第四贸易大国

对外贸易在法国国民经济和社会生活中占重要地位。1994 年进出口贸易总额达 4661 亿美元，占国内生产总值的 35%，是世界上仅次于美、日、德的第四大贸易国。

法国的出口商品以机械、汽车、化工产品、钢铁、军火、农产品和食品、服装等为主。农产品和食品的出口约占法国出口总额的 1/5，是最大宗的创汇产品。其次是汽车和航空产品在出口中的地位越来越重要。在军火出口中，军用飞机和火箭武器约占 3/4，其出口额仅次于美国和前苏联，被称为世界第三大军火商（近年已被德国和英国超过）。法国的进口商品主要是能源和工业原料、专用设备及日用消费品等。突出的变化是：初级产品的进口比重明显下降，而工业制成品的进口已占 60% 以上。法国对外贸易中，长期存在逆差。近年来，情况明显好转。1994 年，顺差达 84.27 亿美元，顺差项目主要为农产品、食品、汽车、航空航天产品、专用设备等。

二战前后，法国外贸的地区构成发生了明显变化，由战前的法属殖民地国家逐渐转向欧共体国家。目前，法国同欧盟国家间的进出口贸易额占总额的 50%~60%，甚至更多，其中与德国和意大利的贸易额最大。在欧盟之外的最大贸易伙伴是美国，占 8% 左右，与日本的贸易增长较快，与发展中国家间的贸易额占法国贸易总额的 1/5 左右，近年来有所上升（见表 5—2）。

中法两国自 1964 年建交以来，双边贸易得到逐步发展。80 年代中后期中法经贸合作达到相当可观的规模，1986 年~1990 年，我国自法国引进技术项目金额达 24 亿美元，法国位居各技术设备供应国之首。1995 年，双边贸易额力 44.9 亿美元。（其中我自法进口 26.5 亿美元，对法国出口 18.4 亿美元）。法国是我国在欧盟国家中的第四大贸易伙伴。我国对法国出口主要为日用消费品、专业设备、家电与电子产品、非金属半成品、食品和农、林、渔产品等。我自法进口主要为成套设备及技术、航空设备、机械、仪器、钢材、化工原料、医药及粮油食品等。中法两国在航空、汽车、能源、交通、通讯、化工、农业和原材料等领域存在着广阔的合作前景。

表 5—2 法国进出口贸易地区构成

	进口份额分布(%)			出口份额分布(%)		
	1990 年	1992 年	1993 年	1990 年	1992 年	1993 年
总计	100.0 (2344.36)	100.0 (2414.46)	100.0 (2003.95)	100.0 (2163.95)	100.0 (2365.06)	100.0 (2076.96)
发达市场经济 国家(地区)	79.7	79.1	76.1	77.0	77.1	73.3
西欧	58.7	57.9	56.9	61.7	63.	57.0
美国	8.1	8.3	8.6	5.9	6.4	7.1
日本	4.0	4.0	4.1	1.9	1.8	2.0

发展中国家（地区）	17.9	19.0	20.0	19.7	20.9	22.9
亚洲	4.8	7.2	7.3	4.7	5.1	5.9
中国	0.9	1.5	1.8	0.6	0.6	0.8
非洲	4.7	4.2	4.3	6.4	5.9	5.9
中东	3.2	2.8	3.1	3.1	3.1	3.6
拉丁美洲	2.2	2.0	2.0	2.8	3.4	3.8
东欧国家	3.1	3.2	3.2	2.5	3.4	3.7

* 单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

第三节 英国

一、概述

英国全称大不列颠及北爱尔兰联合王国，位于欧洲西部大西洋中的不列颠群岛上，北临挪威海，西与北美洲隔海相望，东南隔北海、多佛尔海峡、英吉利海峡与欧洲大陆相望，面积 24.25 万平方公里。海岸线全长 11000 多公里，岸线曲折，多海湾、半岛、岬角，因而多良港，内陆和海洋之间交通非常便利。

（一）自然环境

英国是个岛国，领土以大不列颠岛为主，包括爱尔兰岛的北部及其附近的 5000 多个小岛。大不列颠岛是欧洲第一大岛，约占英国本土面积的 94%，由英格兰、苏格兰和威尔士三部分组成。另外，马恩岛和海峡群岛属英王领土，为独立的行政单位，但国防、外交权仍归英国政府。

大不列颠岛地势西北高，东南低。山地和高原多分布在北部和西部，主要在北部的苏格兰、西部的威尔士和英格兰北部地区。平原和丘陵多分布在中南英格兰。奔宁山脉纵贯英格兰中部。北爱尔兰中部为平原，周围为熔岩高原山地。英国境内地表久经侵蚀，多低山，对交通的影响不大。英国河网稠密，主要河流有塞文河和泰晤士河。塞文河全长 352 公里，是英国第一长河，泰晤士河全长 346 公里，水位稳定，航运便利。

英国地处北纬 50°~60° 之间，受北大西洋暖流和西风影响，具有典型的海洋性气候，夏无酷热，冬无严寒，降水丰沛，年平均降水量 1000 毫米。风大雾多，日照少，尤其是西部和北部夏季低温潮湿，对种植业不利，但宜于多汁牧草的生长，有利于发展畜牧业。东南部背风区，降水较少，光照也较充足，是主要的农耕地带。

英国有较丰富的煤铁资源。北海大陆架储藏有丰富的石油、天然气，是欧盟国家中能源资源最丰富的国家。煤主要分布在约克郡、德比、诺丁汉等地，铁矿主要分布在北安普敦和弗拉丁罕，石油、天然气主要分布在北海大陆架。森林面积 210 万公顷，覆盖率 9%。北海大陆架渔业资源丰富。

（二）居民

英国现有人口 5840 万（1994 年），人口密度为 233 人/平方公里，主要为英格兰人（占 80% 以上），其次是苏格兰人、威尔士人、爱尔兰人等。通用英语，威尔士北部还通用凯尔特语，苏格兰西北部高地及北爱尔兰通用盖尔语。居民多信奉基督教新教，北爱尔兰部分居民信奉天主教。英国民族之间对立情绪较大，新旧教对社会政治生活影响也较大。

英国是世界人口最稠密的国家之一。全国有 80% 的人居住在城市，英格兰地区人口最为集中，全区已形成以伦敦、伯明翰、曼彻斯特为中心的三大城市群。

英国是向外移民最多的国家。目前在海外的英国人及其后裔总数约在 1 亿以上。

二、最早实现工业化的发达资本主义国家

英国是世界上工业发展最早的国家，在产业革命时期就发展了纺织、采煤、冶金、机器和造船等工业，并依靠海上霸权，掠夺原料加工后再销往国外，其工业生产和对外贸易长期居于世界首位，有“世界工厂”和“世界驮夫”之称。19 世纪末和 20 世纪初，英国先后被美国和德国超过，工业退居

第三位。一战后，英日开始衰落，其政治、经济、金融及海上霸权地位均为美国所取代。二战后，英国殖民体系土崩瓦解，经济走走停停，发展十分缓慢。从 50 年代到 80 年代，国内生产总值的平均增长率仅为 2.2%，远低于日本、原联邦德国、法国和美国，经济实力更加削弱。自 80 年代以来，由于北海油田的开发和受益于加入欧共体，加上英国政府大刀阔斧地实施一系列搞活经济的政策措施，使国内生产总值队 1981 年起，连续 8 年保持年增长 3% 的势头，在西方国家中仅次于日本。80 年代末、90 年代初增长速度下降，但近年来又呈现出较好的发展势头。1994 年国民生产总值为 10710 亿美元，人均 18340 美元，在西方世界居第六位。

（一）工业

战后以来，英国工业发展缓慢，部门之间发展不平衡。英国工业，按其发展的历史，可分传统工业和新兴工业两大类。传统工业是产业革命中在蒸汽动力基础上发展起来的，包括纺织、采煤、冶金、机械、造船等，这些部门在英国早期工业化中发挥过重要作用，二战后，因在国际竞争中逐渐失去竞争能力而趋于衰落。新兴工业包括航空航天、汽车、石化、海上采油、电气电子等，主要是二战后发展起来的，这些部门又得到政府支持，垄断集中程度高，技术先进，企业规模大，专业化协作水平高，科研力量雄厚，并与军事有着密切联系，因而发展较快，其中某些技术在上世界上处于领先地位。一些新兴的高技术工业部门发展十分迅速，逐渐成为英国工业的主体。

1. 石油工业英国是北海沿岸国家，1964 年北海沿岸国家协商缔约，规定按等分线划分北海大陆架，英国获占大陆架总面积的 51%。自 60 年代中期起，英国就从事北海石油和天然气勘探，至 60 年代末，在北海海底发现了丰富的油、气资源。1975 年开始产油，1984 年产量突破 1 亿吨，英国由原油进口国变成了出口国。80 年代后期，英国开始控制石油产量，但近年来，产量已上升至 1.3 亿吨的高峰，并预计可维持到下个世纪初。北海油田的开发与迅速发展对英国经济起了很大促进作用。

2. 煤炭工业英国煤炭资源丰富，采煤历史悠久。19 世纪中叶，英国煤炭产量占世界总产量的 2/3，1913 年开采量曾达 2.92 亿吨的历史最高水平。本世纪 30 年代的世界资本主义经济危机使英国煤炭工业遭受沉重打击。二战后，中东等地的廉价石油大量涌进国际能源市场，世界能源生产消费结构改变，英国煤炭工业进一步衰退，近年来产量跌至 1 亿吨以下。因此，在英国的能源消费构成中，煤炭比重已大大下降。

英国煤炭集中分布在南部、中部和北部三个地区，主要有南威尔士煤田、东密德兰煤田、约克厦煤田、兰开厦煤田、苏格兰中部低地煤田等。

3. 钢铁工业英国是现代钢铁工业的发源地，钢铁生产曾在世界占统治地位，如 1870 年英国产钢 22 万吨，占世界产量的 40% 多。19 世纪末以来，英国钢铁生产渐次落后于美、德等后起的工业国家，其企业规模小、设备陈旧、布局不合理等弱点日益显露，从而失去竞争优势，地位日趋衰落。为扭转颓势，英国政府于 1967 年成立国营英国钢铁公司，控制了全国 90% 以上的钢铁生产，英国钢铁公司大力进行技术改造，推行合理化措施，以提高生产效率，增强竞争能力。1970 年钢产量曾达 2779 万吨的高峰，但 1980 年却跌入 1128 万吨的低谷。近年来英国钢产量又见回升而达 2050 万吨左右（1995 年），居法国之后，在世界的地位退居第十位上下。中英格是英国最早形成的冶金中心。二战后，钢铁工业趋向沿海布局，新形成塔尔伯特、兰韦恩、斯肯

索普、拉肯比、马瑟伯尔等临海型大厂。

4. 机械制造业英国机械制造业包括汽车、航空航天、电气电子、造船、机械等部门，是英国的主导工业部门，占工业职工总人数的 40%、工业总产值的 30%和出口总值的 50%。

英国汽车工业已有百年历史，1964 年产量曾达 230 万辆，创历史最高水平。此后，除 1972 年外，产量连续下降，在日、德等国的竞争下，国内外市场均不断缩小，目前年产量仅 100 多万辆（1994 年 170 万辆），汽车工业主要分布在大伦敦区和西密德兰区。

造船工业。1850 年～1920 年是英国现代化造船工业建立和发展的时期。本世纪初，年船舶下水吨位占世界的 60%，有“造船王国”之称。二战后，生产日益下降到仅几十万吨。造船工业主要分布在中苏格兰区。

航空航天工业。建于 1909 年，二战时就已具有了完整的体系和一支比较熟练的技术队伍，目前已发展成为西欧最大最完整的航空工业体系，在全球仅次于美国。主要产品有民用和军用飞机、直升飞机、航空发动机、导弹、气垫船、宇宙飞行器、通讯卫星及航空电子设备等。飞机年产量达 400 多架，飞机发动机年产量 2000 余台。英国航空发动机制造技术在国际上享有盛誉，罗尔斯·罗伊斯公司是世界上三大航空发动机生产商之一，也是英国最主要的出口企业之一，其航空和工业动力集团的客户遍及全球 130 个国家。在飞机制造方面，英国是西欧国家中唯一能与美国相竞争的国家。英法联合研制的协和式超音速飞机以及三叉戟飞机、鹞式垂直起降喷气式战斗机等都是世界著名产品。飞机制造业主要分布在大伦敦的东南区、兰开厦及西密德兰区。

电子工业。电子工业与航空航天工业同属二战后建立的与军事及新技术革命密切相关的新兴工业部门，因此发展迅速，是世界上电子设备主要供应国之一，电子计算机、雷达、导航设备、通讯设备、X 光扫描机等在世界市场上具有一定竞争力。苏格兰中部低地从格拉斯哥至爱丁堡一带是电子工业集中区，被誉为英国的“硅谷”。

5. 化学工业化学工业是英国工业中增长最快的部门，英国是西欧第二化工生产大国。50 年代，英国化学工业以煤和岩盐等原料为基础。60 年代以后转向以石油、天然气为原料，北海油田的开发加速了英国石化工业的发展，有机合成化学工业是发展重点，除三大合成产品外，还有化工原料、化肥、医药、农药、染料等，英国是世界上仅次于德国、瑞士和美国的第四大药品生产国。化工产品的出口值约占出口总值的 1/10 以上，英国最大的化学垄断集团——帝国化学工业公司是世界第六大化学公司，能生产 8000 多种产品。石化工业多分布在沿海石油加工中心，如苏格兰东北部的威尔斯岛。密德兰煤产区有煤炭化工。默齐河以南产岩盐，是英国最老的基本化学中心。

6. 纺织工业这是英国最古老的工业部门。19 世纪上半叶，棉纺织业曾垄断世界市场的一半，一战后日趋衰落。毛纺织业规模居于世界前列，产品质量高，在国际市场上具有一定竞争能力，但亦日趋萎缩。兰开厦是主要棉纺织工业区，约克厦为主要毛纺织工业区。

（二）农业

英国拥有高度现代化的农业，农业技术水平、农业生产专业化水平和农业劳动生产率都位于西欧国家前列。其农业就业人数占总就业人数的 2%，农业总产值占国内生产总值的 2%左右，虽然比重较低，但农业仍是英国重要的经济部门。

二战前，英国一向以工业品换取殖民地和附属国的廉价农产品，其粮食的 2/3、畜产品的 1/2 以上依赖进口，每年粮食进口量 1000 万吨左右。二战以来，英国从战备、劳动就业和国民经济平衡发展考虑，重视发展本国农业。农畜产品自给率已由战前的 30% 提高到目前的 2/3 以上。

畜牧业在英国农业中占有十分重要的地位，其产值占农业总产值的 70% 以上。大面积草地和大量耕地种植饲料和饲草，用以经营高度商品化的乳肉业，以饲养奶中、肉牛、绵羊和家禽为主。畜牧业主要分布在苏格兰、威尔士、英格兰北部山地和西部丘陵地区。

英格兰东南部是全国最重要的耕作业区，集中了全部小麦、甜菜、油菜和大部分的大麦与园艺作物等。

英国渔业比较发达，是欧洲主要渔业国之一。北海的多格滩是世界著名渔场之一，主要产北海鳕鱼，平均年渔获量 100 万吨左右，在西欧仅次于挪威。渔港集中于北海沿岸，有威克、阿伯丁、赫尔等。

（三）交通运输业

英国海陆空交通都很发达。铁路总长 1.6 万多公里，公路总长 38.8 万多公里。英国是世界上最早建造铁路的国家，铁路运输曾在国内运输中起主导作用，因受公路的竞争而衰退。英国国土狭小，长途货运较少，致使公路具备竞争优势而迅速发展，从而承担了全国货运周转量的 2/3 和客运量的 90%。铁路和公路网最稠密的地区在工业发达的英格兰南部、中部和东部，伦敦是全国最大的铁路和公路枢纽。横越英吉利海峡的欧洲隧道工程已于 1994 年 5 月落成，高速火车把英伦三岛和欧洲大陆从陆地上连成一片。

岛国的地理环境使英国海空运输在世界上均占重要地位。从 18 世纪末开始的 100 余年间，英国是最强大的海运国家，几乎垄断了所有的海上贸易。目前，海运地位已相对下降，商船总吨位减至 400 万吨以下。伦敦、利物浦、赫尔、曼彻斯特、格拉斯哥、南安普敦是英国六大海港。英国民用航空发展迅速，在世界上占有重要地位，其民航系统形成了全球航空网。有民用机场 120 个，伦敦是世界最大航空港之一，希思罗机场是世界上国际航运最繁忙的机场。英国航空公司是世界上最大的航空公司之一，其国际班机载客人数和旅客周转量均居世界首位。

三、世界第五贸易大国

19 世纪中叶，英国曾是世界贸易的中心。二战后随着经济的衰退，对外贸易地位逐渐下降。1994 年，英国对外贸易总额为 4314.29 亿美元，已退居世界第五位，当年进口额 2235.19 亿美元，占国民生产总值的 28.7%，出口额 2079.1 亿美元，占国民生产总值的 26.6%。可见，英国经济对外依赖程度仍极高。

英国素有“加工贸易国”之称。二战前，英国的对外贸易主要是向英联邦国家和地区输出纺织品、五金和运输设备，输入工矿原料和食品。二战后，国内外政治经济形势发生了很大变化，英联邦事实上已经解体，英国工业品的国际竞争力也大大削弱，英国对外贸易商品构成与地区构成显著改变。工业制成品出口比重不断下降，进口比重不断上升。日本、美国及欧洲大陆的制成品大量涌进英国，而英国的纺织品出口比重锐减，钢材和原煤已不再出口。随着加工工业的发展，大部分原材料的进口由半制成品的进口所取代；随着农牧业的发展，食品进口大幅度下降；随着北海油田的开发，石油由进口变为出口，化工商品的出口持续上升，同时航空航天、机械电子等高新技

术产品的出口持续上升。就贸易地区而言，英国过去的最大贸易伙伴是其殖民地及英联邦国家，其次是欧洲和美国、中东产油国等。1973年，英国加入欧洲共同体后，欧共体成为英国最大贸易伙伴，已占其对外贸易总额的50%以上，其次是美、加、西欧其它国家。目前，英国与发达市场经济国家的贸易额占其外贸总额的80%，与发展中国家的贸易额在其外贸总额的20%以下（见表5—3）。

英国是我国传统的经贸伙伴。新中国成立后，两国贸易在平等的基础上迅速发展起来，50年代~70年代，英国曾是中国在西欧的最大贸易伙伴。随着1979年以来我国改革开放事业的不断发展，双边贸易也有了较大的增长，贸易额由1980年的7.64亿美元增加到1990年的20.27亿美元。1995年中英贸易额为47.64亿美元，其中中国对英出口27.92亿美元，自英进口19.72亿美元。我对英出口商品主要有服装、玩具、纺织品（地毯、棉织物）、家电、塑料制品、鞋类等，自英进口商品主要有机械设备、卷烟、钢材、电路装置、原油、铜及铜合金等。

英国现在是欧盟中居德、意之后的我国第三大贸易伙伴，发展已显滞后，但在冶金、轻工、电子、轻纺、食品和海洋工程等方面，两国已开展广泛的合作。中英两国经济有根强的互补性，合作潜力很大。

表5—3 英国进出口贸易地区构成

	进口份额分布(%)			出口份额分布(%)		
	1990年	1992年	1993年	1990年	1992年	1993年
总计	100.0* (2230.37)	100.0 (2215.38)	100.0 (2053.88)	100.0 (1850.98)	100.0 (1899.99)	100.0 (1801.76)
发达市场经济国家(地区)	84.0	82.8	77.4	80.1	79.5	73.7
美国	11.2	11.0	12.0	12.6	11.5	12.9
加拿大	1.8	1.5	1.4	1.8	1.5	1.5
日本	5.4	5.9	6.2	2.5	2.1	2.2
西欧	56.6	55.4	49.9	52.5	53.9	47.4
发展中国家(地区)	15.3	16.5	18.6	19.1	19.6	21.7
亚洲	7.3	8.8	10.2	6.9	7.2	8.4
中国	0.5	0.8	1.0	0.4	0.4	0.6
香港	1.6	1.9	2.2	1.2	1.5	1.8
非洲	2.2	1.9	1.9	3.0	2.8	2.8
中东	2.0	2.2	2.3	5.1	5.4	5.4
拉丁美洲	1.8	1.9	1.9	1.6	1.6	1.8
东欧国家	2.1	1.9	2.2	2.4	2.7	3.3

* 单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

第四节 意大利

一、概述

意大利共和国位于南欧中部，是突出于地中海中部的地中海北岸的半岛国家。其领土的主要部分是亚平宁半岛，另外还包括阿尔卑斯山以南的大陆部分和西西里岛、撒丁岛，面积 30.13 万平方公里。

意大利东濒亚得里亚海，西临利古里亚海和第勒尼安海，南隔地中海和突尼斯海峡与非洲大陆相望。意大利大陆部分的西北与法国接壤，北部与瑞士和奥地利毗邻，东北与斯洛文尼亚交界，其陆界占国界的 1/5。由于它突出于地中海中部，在地中海诸国占有居中的位置，把地中海分隔成大致相等的两部分，扼而守之，所以自古以来，它便是中欧通往非洲的陆桥。半岛两侧水域是中欧各国出入地中海的便捷水路，意大利成为东西地中海海上交通要冲。古罗马时代，意大利曾经是沟通西方和东方的贸易中心，威尼斯、热那亚成为世界著名商业城市。地理大发现后，世界航运中心从地中海转向大西洋，意大利的国际交通地位下降。苏伊士运河开通后，意大利又成为地中海航线的要冲。

（一）自然环境

意大利的地形，分为阿尔卑斯山地、波河平原和亚平宁半岛以及岛屿四部分，北部大陆部分和南部半岛、岛屿部分的自然条件具有较大差异。

阿尔卑斯山脉是意大利和北方邻国的天然国界，有多座超过 4000 米的高峰，山顶有万年积雪和冰川，河流从这里下泻，水能资源丰富。雪线以下是草甸和森林，河谷地带是农耕区。山前地带多狭长的冰川堆积壅塞湖泊，湖山秀丽，为旅游胜地。阿尔卑斯山麓地带往南直至半岛上的亚平宁山脉之间是一带广阔的平原，称波河平原，面积 4.6 万平方公里，是南欧最大的平原，其地势坦荡，土壤肥沃，气候大陆性较显著，更兼夏季高温多雨，北面高山阻挡冬季寒潮，波河富于灌溉之利，因而波河平原成为意大利最富庶的农业地区和经济最发达的地区。亚平宁山脉南北绵延 1500 公里，是半岛的脊柱，东坡陡峭，海岸平直，沿海平原狭窄，西坡平缓，沿海平原面积大，火山喷发形成的沃土有利于作物栽培，成为半岛上人口、城市集中，工农业较发达的地区。西西里岛是半岛的延伸部分，东面墨西拿海峡宽仅 3 公里，境内多山地丘陵。撒丁岛在第勒尼安海之西，距半岛 200 公里，境内多山，东半部为古老地层构成的台地，西南部有面积较大的平原。半岛与岛屿属地中海式气候，适于亚热带果树葡萄、油橄榄、柠檬等的栽培。

意大利水力、地热、天然气资源较丰富，但缺乏许多重要矿产资源，仅有天然硫磺、汞、铝土等矿，亚平宁半岛产大理石，色泽美丽，是著名的建筑材料。

（二）居民

意大利有人口 5710 万，在欧盟国家中次于德国、英国、法国，居第四位，人口平均密度为 187 人/平方公里。北部波河平原及利古里亚海沿岸人口稠密，撒丁岛人口稀疏，阿尔卑斯山地居民最稀少。人口城市化率为 69%。大城市较其它西欧国家为多，人口超过 100 万的有罗马、米兰、那不勒斯、热那亚、都灵、威尼斯等，但没有巴黎、伦敦那样的特大城市。居民 95% 为意大利人，其余为法兰西人、拉丁人、罗马人、弗留里人等。官方语言为意大利语，个别地区讲法语和德语，90% 以上的居民信奉天主教。

二、资本主义产生最早的发达国家

意大利是资本主义产生最早的国家。14世纪和15世纪，地中海沿岸的一些城市就已稀疏地出现了资本主义生产的萌芽。威尼斯、热那亚、佛罗伦萨、比萨等在中世纪便已是世界贸易中心，商品经济发展早。15世纪后，意大利陷入长期的封建割据和混战状态。到19世纪时，意大利已变成一个四分五裂、最贫穷落后的国家。1870年，意大利获得统一，但除了西北部资本主义得到发展外，大部分地区仍较落后。在西欧资本主义世界中，意大利是封建残余势力较大，经济发展较迟缓，水平较低的国家。

上世纪末，意大利垄断资产阶级曾经占有240万平方公里的殖民地，本世纪积极参与了两次世界大战的发动，在战争刺激下，意大利的工业特别是与军事相关的重工业得到迅速发展，但在二战后，意大利经济已濒于崩溃的边缘。战后，意大利依靠马歇尔计划的帮助，通过大力发展对外贸易，积极引进先进设备和技术，加强技术人员的培训，吸引外资，并通过各种经济手段刺激生产和消费，使意大利经济在50年代和60年代得到迅速发展，创造了所谓的“经济奇迹”。1973年以后，由于石油危机的冲击和世界性经济危机的影响，加以意大利政局动荡不定、政府更迭频繁，故而经济发展波动较大。1994年以来，情况有所好转。当年国民生产总值达11020亿美元，人均19300美元，已超过英国，成为西方世界的第五经济大国。

（一）工业

意大利是西方七大工业国之一，它的钢铁、机械、汽车、石油炼制与石油化工都名列世界前茅，这些部门由少数大公司控制。在意大利，中小企业占比例大，达420万家，而雇员100人以上的大公司只占全部企业数的0.4%；中小企业雇用的劳动力占全部劳动力的70%，其余30%多受雇于大公司。中小企业主要从事农产品加工、食品加工、纺织、服装、制鞋、家具、农机设备、汽车零部件、计算机软件、高技术精密仪器等方面的生产。小企业灵活，反应迅速，能根据市场变化及时进行调整，不同门类的小企业往往组成地区性企业网，形成一个个充满活力的生产区，在意大利国民经济中发挥着重要作用，如普拉托纺织业，有50万职工、1万多家纺织厂，形成了一个专家和配件供应者的密集网络，这些厂的营业额达6万多亿里拉（近40亿美元），产品70%外销。

1. 机械工业是意大利在二战后重建的重点部门，主要包括机床、精密机械、电气电子、汽车、飞机等部门，生产技术先进，产值约占工业产值的30%，产品约有1/3供出口。它的金属加工机床和家用电器中的洗衣机、电冰箱、洗碟机等生产规模均居世界前列。

意大利汽车工业堪称世界的一支劲旅，年产量在1994年达到150多万辆，在欧盟国家中居第五位，以质量高、性能好、耗油少、价格低畅销国内外。意大利机械工业主要分布在西北以米兰、都灵为中心的地区，米兰是全国最大的机器制造中心，生产电气设备、机床、机车、汽车、飞机等多种产品。都灵是全国第二大机械制造中心，其汽车产量占全国的90%左右，有“汽车城”之称，著名的菲亚特汽车公司的总部就设在这里。另外，以都灵为核心的都灵—伊夫雷亚—诺瓦拉三角地带，是高新技术产业的集中分布区，或可称为意大利的“硅谷”。

2. 钢铁工业意大利煤铁资源贫乏，钢铁工业的发展深受制约。二战以前，钢的最高年产量是232.2万吨（1938年），在西欧各国中居于第四位。

二战后，意大利利用进口原料，大力发展重化工业，钢产量迅速增加，近年生产量已达 2800 多万吨，是西欧仅次于德国的第二钢铁大国。60 年代以来，在沿海建立了三大钢铁工业中心。为配合南方落后地区的开发，新建三大钢铁中心中的两个布局在南部，其中一个布局在塔兰托工业区，另一个位于那不勒斯—萨勒诺—卡塞塔工业三角区。塔兰托生产能力超过 1000 万吨，是西欧最大的钢铁生产基地之一。原有的钢铁工业主要分布在北部，在阿尔卑斯山麓地带有奥斯塔、博尔扎诺，西北部米兰、都灵等消费中心利用废钢铁生产电炉钢，热那亚则是战后在北部建立的唯一临海型钢铁大厂。

3. 石油炼制与石油化工工业意大利缺煤少油，化工资源贫乏，但它地处地中海石油运输航线中枢，并靠近北非油气资源主要产地。60 年代以来，利用进口油气资源，大力发展了炼油与石化工业，重点发展了三大合成材料等的生产，其石油加工能力达 2 亿多吨，居西欧首位，有“欧洲炼油厂”之称。炼油与石化工业集中分布在半岛沿海城市如热那亚、那不勒斯、拉韦纳及西西里岛东岸的奥古斯塔、锡腊库萨等地。

4. 轻纺工业主要包括纺织、服装、皮革、制鞋、食品等，多为中小企业，是意大利传统的工业部门。纺织业是意大利历史最悠久的行业、以其技艺高超而素享盛誉，在国际市场上的竞争力经久不衰。1995 年，意大利因中小企业的业绩而享有 158 亿美元的纺织品贸易顺差。棉纺织工业的一半以上集中于以米兰为中心的伦巴第区，毛纺织工业的一半以上集中于皮埃蒙特区，半岛北部的普拉托是全国最大的纺织工业中心。近年来意大利的服装生产已超过法国而居世界首位，罗马是主要生产中心。意大利同时还是世界最大的皮鞋生产国，有“制鞋王国”之称，“皮鞋城”维杰瓦诺市生产的精制皮鞋畅销欧美各国，蒙泰贝鲁那生产的滑雪鞋占世界总产量的 60%。此外，意大利还是世界上金银加工量最大的国家，家具制造也非常重要，出口额居世界首位。食品工业中的通心粉、葡萄酒、橄榄油的生产向居世界前列。

（二）农业

意大利农业较战前有很大发展，但与其它发达资本主义国家相比，现代化程度不高，在世界农业中处于中等偏上水平。1951 年～1990 年农业总产值占国内生产总值的比重从 24% 降至 4%。随着二三产业的发展，农业劳动力不断缩减，从 1951 年到 1994 年，意大利农业劳动力从 826.1 万人减少到 157.4 万人，占全国从业人口的 7.4%。劳动力的不断减少，促进了农业机械化程度的提高，如 1945 年意大利农业中使用拖拉机为 5.2 万台，1993 年增至 146.4 万台。

意大利区域经济发展不平衡，在农业方面表现为截然不同的两种土地经营方式成为近邻，这是由于历史、自然和政府区域发展政策及其它多方面原因造成的。

意大利农业以种植业和畜牧业为主，历年来农作物结构变化不大，以小麦、稻谷、玉米力主，年产稻米 100 万吨左右，为欧洲最重要的稻米出口国，但小麦、玉米都需进口、自给率 80% 左右。变化较大的是马铃薯和甜菜，马铃薯年产量大为减少，而甜菜年产量成倍增加。意大利是个蔬菜生产国，其中番茄、菜花、生菜、菜豆可大量出口，意大利同时又是葡萄和橄榄的重要生产国，葡萄酒和橄榄油产量居世界首位。葡萄酒是出口创汇的拳头产品，其它水果如柑桔、柠檬、苹果等也都很重要。畜牧业原来很不发达，战后经济的发展，居民消费结构的变化，促进了畜牧业的发展，目前畜牧业产值已

占农业总产值的 40% 以上。以牛猪饲养为主，肉奶不能自给，需进口。

农业的地区分布与自然条件关系密切，波河平原拥有大量肥沃的土地，是资本主义经营最发达的地区。特别是在伦巴第省波河上游流域，垦荒和灌溉工程具有上千年历史。波河平原是小麦、玉米、稻谷、马铃薯和甜菜的主要种植区。中部的农业主要集中在沿海小平原和河谷盆地中，种植小麦、葡萄、橄榄和水果。半岛南半部山地丘陵区农业比重大，主要生产葡萄、柑桔、油橄榄和蔬菜，半岛的东南部和西西里岛也是小麦的专业化产区。波河平原养牛业和养猪业发达。半岛和岛屿上的山地为牧羊区。

（三）交通运输业

意大利地处欧、亚、非三洲的海陆空运输要道上，交通四通八达。公路运输最为重要，公路总长 30 万公里，其中高速公路 6000 公里，高速公路的长度在西欧各国中仅次于德国和法国，纵贯半岛的“太阳高速公路”北起米兰，南至雷焦卡拉布里亚。全长 1200 公里，为重要公路干线。铁路总长 2 万公里，其中电气化铁路约占一半，意大利同北部邻国之间有几条穿越阿尔卑斯山脉的铁路干线，成为沟通中欧、北欧和西欧的交通要道。米兰是全国最重要的铁路枢纽。意大利海岸线长 8600 公里，海运向称发达，拥有约 700 万总吨的海运船队，在欧洲次于希腊和挪威，居第三位。主要海港有热那亚、那不勒斯、的里雅斯特、威尼斯、塔兰托等。空运也相当发达，全国有民用机场上百个，罗马等地有重要的国际机场。

三、世界第六贸易大国

对外贸易在意大利国民经济中占有特殊地位。1994 年，进出口贸易额达 3574 亿多美元，是居世界第六位的贸易大国。

意大利的主要进口商品为能源（石油和煤炭的自给率仅 2% ~ 3%）、原料（如铁矿石和多种金属矿物）、食品（粮食、肉类），出口商品以机械设备、化工产品、纺织品、轻工产品以及蔬菜、水果、葡萄酒等为主。意大利是西欧工业发展的后起者，这对它的对外贸易影响很大。反映在出口商品结构上，先是技术含量较低的产品大量出口（如皮革制品、鞋类、纺织、服装、家具等），而要求具有创新技术水平产品出口量少（如飞机、化学制品、精密仪器、电子机械之类）；后来随着经济的发展，中等技术水平的出口产品大量增加（如无机化学制品、石油化工产品、小汽车、大轿车、机床、钢铁等）。

意大利对外贸易对象以欧盟为主，但近年来与欧盟以外国家的贸易有上升的趋势。欧盟占其外贸总额的一半以上，德国和法国是其最重要的贸易伙伴，荷兰、英国、瑞士分别居第四、五、六位。与美国的贸易额在加入欧共体后趋于减少，现美国已由最大贸易伙伴退居第三位。意大利与发展中国家保持着较密切的贸易往来，主要贸易对象是石油输出国组织，与东南亚新兴工业国家以及俄罗斯和其它中、东欧国家的经贸联系也在不断加强。

意大利是我国在西欧的重要贸易伙伴。新中国成立之初，双方就有少量民间贸易，自我国改革开放以来，两国经贸关系迅速发展，双边贸易额大幅增长，经济技术合作不断加强。1995 年，双边贸易额达 51.8 亿美元，意大利是我国在欧盟中的第二大贸易伙伴。我国自意大利进口的主要商品是纺织机械、机电产品、钢材、金属加工机床等；我国向意大利出口的主要商品是机电产品、服装、纺织纱线、织物及制品等。中意两国的贸易增长迅速，比较符合两国的经济发展状况。

第六章 发达国家经济贸易（下）

第一节 加拿大

加拿大位于北美洲的北半部，东濒大西洋，西临太平洋，北接北冰洋，隔北冰洋与俄罗斯相望，东北隔巴芬湾与格陵兰岛相望，西北与美国阿拉斯加接壤，南与美国毗邻，三面为海洋包围，海岸线长约2万公里。国土东西宽约5100公里，南北相距4600多公里，领土面积995.61万平方公里，国土辽阔，仅次于俄罗斯，居世界第二位。

一、概述

（一）自然环境

加拿大地形分为三部分：东部高地、中部平原、西部山地。东部高地包括圣劳伦斯河谷地区及其以南的山地区（为阿巴拉契亚山脉向东北的延伸部分）、以北的拉布拉多高原区。中部平原属北美大平原的北部，地势由西向东降低，一般海拔500米~1000米，马尼托巴低地海拔300米以下。西部山地即科迪勒拉山区，包括东侧落基山脉、西侧喀斯喀特岭和海岸山脉及两列山脉之间的高原三部分，是加拿大最高的地区，许多山峰在海拔4000米以上，其中洛根山海拔5951米，为境内最高峰。

加拿大地处北纬49°以北，大部分地区气候寒冷，仅北部苔原气候区就占全国面积的1/3。苔原带以南是面积更大的亚寒带针叶林气候，再往南是温带草原气候和温带湿润大陆性气候。西部太平洋沿岸有阿拉斯加暖流经过，气候温和湿润，属温带海洋性气候。各地降水量分布不均，西部沿海可达250毫米以上，中部地区在250~500毫米之间，东部大西洋沿岸在1000毫米左右。气候寒冷是加拿大重要的自然地理特征，但南部温带草原气候区和温带湿润大陆性气候区，水热条件较好，成为重要的农业区。

矿产资源非常丰富，储量和产量均属世界前列的有镍、铁、铅、锌、石棉、钾盐等。金、银、铜、铀、石油、天然气、煤等储量亦较丰富，森林覆盖面积约440万平方公里、覆盖率达44%，主要树种有云杉、松、杨、糖槭等。加拿大大部分地区降水较多，蒸发量小，故河湖众多，水量大而稳定，蕴藏着巨大的水力资源，全国70%的电力来源于水电。

两岸沿海水域鱼类资源丰富，东部纽芬兰岛的东南海域有拉布拉多寒流和墨西哥湾暖流交汇，是世界著名渔场之一。

（二）居民

加拿大总人口2920万（1994年），其中英裔约占45%，法裔约占29%，法裔主要居住在魁北克省，占该省总人口的80%。其它欧洲移民有意大利人、荷兰人、波兰人等。原住居民为印第安人（约24万）、因纽特人（即爱斯基摩人，约1.5万人）。加拿大地广人稀，平均每平方公里2.9人。人口多集中在与美国相邻的南部地区，安大略和魁北克两省的南部即集中了全国3/5的人口。

英语和法语在加拿大都是官方语言，讲英语的居民占2/3，讲法语的约占1/5。约45%的人信奉天主教，42%的人信奉基督教。

（三）经济行政区域

1. 核心区——中央诸省包括安大略和魁北克两省，其东南部圣劳伦斯谷地和五大湖下游低地是中央诸省最发达的地区，集中了全国人口的3/5、制

造业的 4/5 和绝大部分的大城市。加拿大集约化程度最高的农业区也在这里。

2. 大西洋沿岸区包括纽芬兰、新斯科舍、新不伦瑞克和爱德华王子岛四省。大部分属于阿巴拉契亚山地，海岸曲折，多良港。这里是欧洲移民最早到达的开发较早的地区，但自中央诸省发展起来之后，其发展就相对停滞，成了中央诸省的农、林、渔、矿原料供应地，被称为“被忽视的地方”。

3. 草原诸省包括马尼托巴、萨斯喀彻温和阿尔伯达三省。大部分为平原，生产了全国 90% 以上的小麦和大麦。本区落基山脉东侧煤、油、气资源丰富，且大量开采，因而有“粮仓与燃料库”的美称。马尼托巴省的温尼伯是全国第四大城市、为东西陆路交通要冲，是世界著名谷物转运中心。

4. 远西区包括临太平洋的下列颠哥伦比亚省。大部分山地和高原迎风坡（西风带）降水丰沛，水力资源丰富。林业发达，渔业、矿业亦颇重要。温哥华是全国第三大城市和工业中心，又是加拿大通向东方的门户。

5. 北部地区包括北纬 60° 以北的育空地区和西北地区，是大面积寒冷的森林、苔原和冰原带。

二、后起的工农业发达国家

加拿大是后起的经济发达、生产力水平较高的资本主义国家。1994 年国民生产总值达 5697 亿美元，在西方国家居第七位。加拿大原是英国殖民地，为了发展经济而采取鼓励外资自由进入的政策，从而成为接受外国资本最多的发达国家，特别是美国资本占有绝对优势。加拿大又是以农矿产品生产和出口为主的发达国家，经济结构具有发展中国家的某些特征。加拿大是世界上重要的工业国，同时拥有大规模的发达的农业。

（一）工业

1. 采矿业与能源工业加拿大矿产资源丰富，采矿业发达，是世界上几种矿产品的主要生产国和出口国，镍、锌、铀产量居世界首位，铜、黄金、铂、石棉、钾盐、铁的产量也居世界前列，并大量出口。目前，其采矿业增加值约占国内生产总值的 3% 左右。加拿大又是重要油、气生产国之一，年产原油 8000 多万吨，产天然气 1000 多亿立方米。石油、天然气大量出口到美国。加拿大是世界重要煤炭生产和出口国，煤的年产量约达 9000 万吨，由于西方国家钢铁工业萎缩，加煤炭出口减少，近年出口量为 2000 多万吨，但国内消费量在 1995 年已增至 6000 多万吨。在整个能源生产构成中，大体石油占 22%，天然气占 23%，煤占 11%，水电、核电和地热等占 44%。加拿大电力工业发达，年发电量达 6000 亿千瓦时，其中水力与地热发电约占一半，核电占 25% 以上。

2. 森林工业加拿大森林资源丰富，森林工业已有 100 余年历史，目前产值仅次于美、俄，居世界第三位。除木材加工（包括锯材、胶合板等）外，还有纸浆和造纸业，新闻纸产量占世界产量的 40%，居世界首位，大量输往美国。林业生产主要分布于安大略省、魁北克省和不列颠哥伦比亚省，这里木材产量占全国的 80% 以上。蒙特利尔是最大的造纸工业中心。

3. 冶金工业加拿大煤、铁资源丰富，为钢铁工业的发展提供了优越条件，目前钢的年产量约 2600 万吨，主要分布在安大略湖沿岸城市，哈密尔顿为最大中心，其次为苏圣玛丽。加拿大有色冶金工业也很重要，铝、锌、镍、铜的冶炼皆称发达，并且是铝、锌、铜的重要出口国。

4. 制造业制造业是加拿大的重要部门，圣劳伦斯河谷和五大湖下游低地

是全国最大的机器制造工业区，林业机械、矿山机械、农业机械、电机等产品都有出口，不少产品已达到世界先进水平。加机床和很多工业设备制造相对滞后，仰赖进口。轻型机械主要分布于多伦多，重型机械分布于哈密尔顿。汽车工业发达，是战后新兴的最重要的工业部门，多为美国跨国公司控制，1994年产汽车230万辆。由于石油、天然气资源与生产皆具雄厚基础，石油化学工业也较发达，尤以合成橡胶的生产最为重要。

（二）农业

加拿大农业发达，但农业增加值在国内生产总值中仅占3%左右，比重很小。近年来，加拿大政府的农业政策发生很大变化，主要是因为乌拉圭回合达成协议及北美自由贸易协定签订，加拿大一改多年来以限制进口来保护国内农业的政策，转而支持大农场，政府将对从事大规模经营的农户实行优惠贷款等政策。加南部适于发展种植业，印第安人很早就在这里种植玉米、豆类、向日葵和烟草。本世纪20年代，加拿大开始成为重要的小麦生产和出口国。本世纪60年代基本实现农业机械化，现在已成为农业机械化高度发达的国家之一。

加拿大现有耕地面积约6800万公顷，占国土面积的8%，谷物年产量5000多万吨，其中小麦年产量近3000万吨，玉米近700万吨，每年出口小麦可达2000万吨。草原诸省是农业中心地区，有“加拿大谷仓”之称。除小麦外，还盛产大麦、燕麦。五大湖下游及圣劳伦斯河谷地区产玉米、油菜籽、甜菜、蔬菜、水果。牧草的种植普遍，畜牧业在农业中占有重要地位，加拿大战后实行农牧并重、以牧为主的方针，目前，畜牧业产值已超过种植业。从区域专业化分工看，大西洋沿岸为农林牧渔结合的地区，中部地区是农牧并举的地区，西部太平洋沿岸是以奶牛为主的地区。加拿大渔业也很发达，纽芬兰渔场是世界著名渔场之一，太平洋沿岸也是重要渔场。渔业产值约占国内生产总值的1%，水产品的80%以上供出口，是世界上两大渔产品出口国之

（三）交通运输

加拿大国土辽阔，东西之间相差5个时区，交通对加拿大政治经济的发展都具有重要的意义。在加拿大南部尤其是靠近美国的边界地区，居住着全国90%的人口，资源丰富，经济发达，交通便利。北部地区地广人稀，冰封雪盖，交通不便。

加拿大铁路总长约9.1万公里，几乎全部集中在南部。有两条横贯东西的铁路干线，一条东起大西洋沿岸的哈利法克斯，到魁北克向西经温尼伯、埃德蒙顿，至太平洋沿岸的鲁琅特港；另一条东起大西洋沿岸的圣约翰，经蒙特利尔、渥太华、温尼伯、向西直至太平洋沿岸的温哥华。铁路在货运方面一向占有统治地位，但现在正受到来自公路和管道运输的竞争，客运方面也受到来自公路和管道运输的竞争，目前加拿大政府正加快发展高速列车客运系统。

二战后公路运输得到迅速发展，公路纵横交错，四通八达，1992年加拿大高速公路和一般公路总长度为28.9万公里，主要承担客运和短途运输，有横贯东西的公路和通往北方的公路。

加拿大全国约1/4的货运依靠水运。由五大湖经圣劳伦斯河到大西洋的深水航道是世界著名的内河航线，二战后经过扩建，2.5万吨级远洋轮可自由出入，是加拿大从腹地通往大西洋的一条重要水道。加拿大海岸线漫长，多港口，国际海运和沿岸运量均较大，但因国际航运业竞争激烈，船舶吨位

大大减少，主要国际贸易港口有温哥华、蒙特利尔、魁北克、圣约翰、哈利法克斯和多伦多等。

航空运输最初只作为北方和山地的运输方式，现已发展成为国际国内交流的重要交通工具。加拿大航空业竞争激烈。目前，除加拿大航空公司和加拿大国际航空公司外，还有 100 多家中小空运公司提供国内短途服务。主要国际机场有多伦多、温哥华、蒙特利尔等。

三、世界第七贸易大国

加拿大是典型的外向型经济发达国家，出口是其生命线，约 1/4 的就业人口直接与出口有关，产品 1/4 以上用于出口。整个经济活动对国际市场依赖程度很高。外贸出口额常占国民生产总值的近 30%。1994 年进出口总额 3210.7 亿美元，较上年增长 15.4%，其中进口 1550.7 亿美元，出口 1660 亿美元，为世界第七贸易大国。与其它主要发达资本主义国家不同，加外贸商品构成在某种程度上同发展中国家相类似，其出口大多为原料和矿产品，进口中制成品占比重大。近年来这种状况已有较大改变，主要出口商品为汽车、原油、小麦、纸浆、木材、矿产品、面粉，进口商品包括各种车辆机器、石油产品、电气设备和轻工业品。主要贸易对象是美国，其次为日本、西欧及其它亚太国家。加拿大对美国的出口占其出口总额已由过去的 70% 增至近年的 80%，加进口产品的 2/3 来自美国，并占美国出口总额的 20%，因而美加双边贸易额超过世界上其它任何两国之间的贸易额。

表 6—1 加拿大进出口贸易地区构成

	进口份额分布 (%)			出口份额分布 (%)		
	1990 年	1992 年	1993 年	1990 年	1992 年	1993 年
总计	100.0 (1196.73)	100.0 (1248.30)	100.0 (1349.14)	100.0 (1264.47)	100.0 (1334.47)	100.0 (1407.48)
发达市场经济 国家 (地区)	84.4	83.1	82.3	91.2	91.2	92.9
西欧	11.1	9.4	8.0	6.9	6.1	4.6
美国	62.9	63.5	65.0	75.4	77.8	81.3
日本	6.8	7.1	6.1	5.6	4.6	4.6
发展中国家 (地区)	11.6	12.4	12.6	8.7	8.7	7.0
亚洲	6.5	7.5	7.5	4.6	4.7	3.8
中国	1.1	1.6	1.8	1.0	1.4	0.9
韩国	1.8	1.5	1.4	1.0	0.9	0.9
非洲	0.8	0.7	0.8	0.7	0.4	0.4
拉丁美洲	3.5	3.7	3.8	1.6	1.9	1.8
东欧国家	0.5	0.4	0.3	1.0	1.0	0.3

* 单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

1993 年以来加拿大政府强调对外经济关系的多样化，改变过去只注重发展对美贸易的政策，开始寻求国际市场的多元化，广泛发展双边合作和投资关系，特别重视发展同亚大地区（特别是东亚地区）的贸易关系，同时还努力拓展拉美市场。1994 年，加与拉美的加勒比地区双边贸易额达 100 亿美元，其中与北美自由贸易区中墨西哥双边贸易额达 40 亿美元。

中加两国自 50 年代起就开始了民间贸易活动，1970 年 10 月中加两国建交以来，双边贸易关系发展顺利，到 90 年代，双边贸易额已突破 20 亿美元，1995 年更达 42.14 亿美元的历史记录。目前，中国是加拿大第五大贸易伙伴，加是中国第十六大贸易伙伴。加对华出口商品已从传统的原材料产品，转为技术设备产品、除传统的小麦、钾肥、纸浆、木材外，通信、能源、石油化工等领域的成套技术和设备对华出口增长迅速。目前，机电产品对华出口额已超过小麦成为第一大对华出口商品，中国对加出口产品包括机电、纺织品、服装、轻工产品等，且机电产品正超过纺织品而成为对加出口商品大类的首位。可见，两国的进出口商品结构正向多元化和优化方向发展。

第二节 澳大利亚

一、概述

澳大利亚全称澳大利亚联邦，由大陆部分和塔斯马尼亚岛及附近一些小岛组成，面积 768.23 万平方公里，居世界第六位。澳大利亚位于南半球太平洋的西南部与印度洋之间，四周为海洋环抱，是个最孤立的大陆，最近的邻国是北面的巴布亚新几内亚和印度尼西亚。东北部沿海有世界著名的珊瑚礁——大堡礁。东南部海岸较曲折，多港湾，澳大城市和对外联系的港口多分布在这里。

（一）自然环境

澳大利亚大陆是一块古老的大陆，经过长期侵蚀，地势低平，平均海拔高度约 350 米。全境可分三大地形区：东部澳大利亚山地区，大部分海拔 800 米~1000 米，东坡陡峻，沿海平原狭窄，西坡缓斜，向西逐渐展开为中部平原；中部平原海拔不超过 200 米，地表景色单调，少起伏，中部以埃尔湖为中心的盆地叫大自流井盆地，地下水相当丰富，东南部墨累河流域平原水源充足，流域内灌溉面积占全国的 9/10，是澳大利亚最重要的农业区；西部高原区，一般海拔 200 米~500 米，大部分为沙漠或半沙漠，仅西南角和北部沿海地区较为湿润。

澳大利亚处于南纬 10°~44° 之间，南回归线横贯大陆中部，除大陆东南部和塔斯马尼亚岛属温带气候外，大部分地区是热带和亚热带气候，且大部分地区炎热干燥，占大陆面积 68% 的内陆，雨量少于 500 毫米，其中又有一半地区不足 250 毫米，对农牧业不利。但澳大利亚地下水资源丰富，且分布相当普遍，中部自流井盆地凿井取水往往可自行喷流，弥补了干旱地区降水的不足。澳大利亚草原和可耕地面积辽阔，草原面积 4.2 亿公顷、占全国总面积的 55%，可耕地面积 4800 多万公顷，占全国总面积的 6.5%，森林面积占 5%。因此从总体上说，澳大利亚的自然条件有利于农业的发展。

澳大利亚是世界上矿藏丰富的国家之一，它的东南部和中部有大量的煤、铅、锌、钨、铜、银、锡、金红石、锆及蓝宝石等，它的西部和北部是铁、镍、铝土矿等的巨大埋藏地，铀和锰的藏量也很大。水力资源主要集中在塔斯马尼亚岛。

（二）居民

澳大利亚总人口 1780 万（1994 年），其中白种人将近 98%，绝大部分为英国移民后裔，在欧洲殖民者到来之前，澳大利亚原住居民有 30 多万人，由于英殖民者的残酷迫害与屠杀，现原住居民仅剩下 2 万人（若包括混血人种在内总共有 16 万人）。有华人和华裔 20 万人。澳大利亚地广人稀，平均每平方公里仅 2.3 人，全国 90% 以上的人口居住在占国土面积 1/5 的东部沿海地区，广大内陆人烟稀少。城市人口占全国人口的 86%，总人口的一半居住在悉尼、墨尔本、布里斯班等大城市及附近城镇，其余人口也主要集中在各州首府及其它城市。98% 的居民信奉基督教。通用英语。

二、南半球后起的工农业发达国家

澳大利亚是后起的工农业发达的资本主义国家，原是英国的殖民地，1901 年成为英国的自治领，1931 年成为英联邦内的独立国家。独立后经济获得相当大的发展，但直至二战前，经济仍高度依赖于农业。二战期间，澳大利亚成为英美在远东和太平洋地区的“兵工厂”，与军事相关的冶金、机械制

造和某些新兴工业部门迅速发展。二战后工矿业进一步发展，自 60 年代起经济结构开始发生变化，逐渐形成了包括采矿、冶金、机械、化学和食品等部门和规模较强大的工业体系。1994 年，国民生产总值已达 3204 亿美元，其中农牧业所占比重已降至 3%，工矿业占 30%（其中制造业占 15%），第三产业占 67%。

（一）工矿业

澳大利亚工矿业主要包括采矿业和制造业两大部门。

采矿业是澳大利亚传统的工业部门，但仍年代以前，矿产不占重要地位，60 年代以来，采矿业以惊人的速度发展，一跃成为国民经济的重要部门。产量除供国内需求外仍可出口的矿物包括铝土、氧化铝、铜、黄金、铁矿石、钻石、银、镍、铅、锌、锡、铀矿砂和盐等。矿产品出口占全国出口额的 1/3 以上，被誉为“躺在矿车上的国家”。

采煤业发展较早，主要分布于新南威尔士州和昆士兰州，储量超过 5000 亿吨，目前，年产量 2 亿余吨，1993 年出口量已达 1.31 亿吨，出口量居世界首位。煤是澳大利亚最重要的电力动力来源、电力工业的初级能源 75% 是煤，南澳大利亚州和西澳大利亚州也用于天然气来发电。西北大陆架的天然气田是世界最大的气田之一，除自用外，液化天然气的出口逐年迅速增加。60 年代末至 70 年代初发现了许多铀矿，对铀的开采，联邦政府通过原子能法令加以控制。只准许开发澳北区的兰格矿、纳巴里克矿和南澳大利亚的奥林匹克·达姆矿。

铁矿是澳大利亚最重要的矿藏，探明储量约 350 亿吨，其中含铁量 50% 以上的富矿 200 亿吨。主要分布在西澳大利亚的皮尔巴拉、延皮桑德等地区及南澳大利亚的米德尔巴克山和塔斯马尼亚岛的萨维格河等地，年产量 1 亿余吨，1993 年出口量 1.16 亿吨，出口量居世界首位。

澳大利亚铝土矿储量和产量均居世界首位，年产铝土矿 3000 多万吨，原铝 120 多万吨，是世界上铝的主要出口国。约克角西侧的韦帕有世界最大的铝土矿，韦帕港是著名的铝上矿输出港。

澳大利亚金矿储量丰富，是世界主要黄金生产国之一，1994 年~1995 年度产黄金 265 吨，仅次于南非和美国，居世界第三位，主要分布在西澳大利亚的卡尔古利和北部地方的滕南特克里克。镍的产量亦居世界第三位，仅次于前苏联和加拿大，年产量达 6 万~8 万吨，主要分布于西澳大利亚州的坎博尔达和昆士兰州的格林韦尔。铜、铅、锌、银的储量和产量亦居世界前列，开采中心主要有新英格兰的布罗肯希尔昆士兰州的芒特-艾萨。稀有金属中的钛铁矿、锆石、金红石的开采均在世界占重要地位，西澳大利亚州钛资源丰富。铀矿主要产于阿纳姆地半岛，年产铀矿砂 4000 多吨，经精炼后产品全部运往美、英等国。

战后澳大利亚制造业在迅速发展的同时，部门结构也发生了较大变化。冶金、机械、化学等部门发展较快，跃居重要地位，橡胶、造纸、印刷等部门也有了较大发展。食品工业发展相对缓慢。

钢铁工业是澳大利亚冶金部门的支柱，为全国最大的布罗肯希尔财团所控制。年产量 680 多万吨，能冶炼各种不同的特殊钢材，钢铁工业中心有肯布拉港、纽卡斯尔、怀阿拉、克维拉拉等地。由于煤炭资源丰富，电力价格低廉，80 年代炼铝工业有长足发展，使澳大利亚成为西方国家中仅次于美国、加拿大的第三大铝生产国。近年来，由于国际市场金属价格看好，其它

有色金属的产量也有所增加。

机械制造业也是澳大利亚重工业最大部门之一，二战以前就已有一定的基础，经过战时和战后的持续发展，门类已较齐全，主要包括汽车、飞机、船舶、电气电子、机车和农机等，汽车工业发展最快，年产汽车 40 万辆左右，主要为小汽车和卡车，产品大多运销亚太地区，墨尔本是最大的汽车制造业中心。飞机制造业是新兴工业部门，能生产多种民用和军用飞机，墨尔本生产的喷气式飞机畅销国内外。其它机械产品还有电动机和内燃机、电子计算机、家用电器等。悉尼是主要生产中心。

同钢铁、机械制造一样，化工也是澳大利亚重工业中最大的部门之一。战后以来，化工产品的种类和产量均有较大增长，主要化工产品有各种工业用化工产品和酸类、化肥、塑料、医药和化妆品等，产品主要满足国内市场需求。70 年代发展了石油化工，美、英与澳大利亚联合在墨尔本和悉尼建立了规模较大的现代化石油化工联合企业。

轻纺工业是澳大利亚建立较早的部门。二战前食品工业产值占工业总产值的 20% 以上，现比重已迅速下降，但仍为主要部门之一，除满足内需外，可大量出口，主要有肉类加工、烟酒、制糖、罐头、面粉等，集中分布在东南沿海一带。纺织工业以毛纺织最为重要，对外出口毛条毛纱。棉纺织发展也较快，产品以满足内需为主，但产品尚不能全部自给。

（二）农牧业

农牧业向为澳大利亚的重要经济部门。50 年代初，农业约占澳大利亚国内生产总值的 25%，农业产品占全部出口的 80% 以上。此后农业产值继续增长，但速度慢于其它经济部门，1995 年农业在国民生产总值中的份额已低于 4%，农产品出口的份额低于 29%。1986 年~1987 年度以前，小麦曾是产值最大的农产品，1986 年~1987 年度后，小麦地位下降，羊毛和肉类相继成为最重要的农产品。

畜牧业是澳大利亚地位贵重要的经济部门，牧业产值占农业总产值的比重高达 3/5，畜产品出口值占全国出口总值曾达 1/3。1993 年~1994 年度，牧业产值占农业总产值的比重有所下降，但仍在 46.6%，畜产品出口值占全国出口总值的比重则下降至 12% 以下。实行牛羊分区放牧和专业化经营，集约化程度较高。尤以养羊业最称发达，绵羊存栏最高曾达 1.8 亿只（1970 年），近年为 1.3 亿只，居世界前列。绵羊品种以美利奴羊为主，这是世界最优良的毛甲羊一，此外还有考利代、波尔华斯及肉用杂种羊等品种。澳毛细长、柔韧，光泽良好，且单畜产毛量高，目前世界近 30% 的细羊毛产自澳大利亚，常年出口量达 70 万~80 万吨，居世界首位。羊肉产量亦居世界前列，故澳大利亚被称誉力“骑在羊背上的国家”。养羊业主要分布在东南部湿润地区和西南部半干半湿润地区，包括新南威尔士、西澳大利亚、维多利亚及南澳大利亚等州。养牛业仅次于养羊业，常年牛的存栏数 2000 多万只，肉牛饲养占 90%。年产牛肉近 200 万吨，年出口量近 50 万吨，是世界重要牛肉出口国之一。奶牛业集约化程度高，黄油、奶酪出口亦居世界前列。肉牛主要分布于北部热带雨林与热带草原气候区，其中 40% 集中在昆士兰州，奶牛主要在城市及工矿郊区附近饲养。

耕作业是澳大利亚农业又一重要部门，产值占农业总产值的 2/5。小麦的种植最为重要，近年产量 1800 万吨左右，70% 左右供出口，是世界重要小麦生产国和出口国之一。小麦生产主要分布在墨累-达令河流域及西澳大利

亚州的西南部。

其它粮食作物还有大麦、燕麦、水稻、玉米、高粱等，经济作物有甘蔗、棉花等，蔗糖出口量多达 200 多万吨，居于世界前列。园艺业以栽培果树和葡萄为主，塔斯马尼亚岛有“苹果之岛”之称，墨累河下游的无核葡萄于素负盛名。

（三）交通运输

交通运输在澳大利亚经济中占有重要地位。铁路运输业产值占全国运输业产值的 28%，国营铁路总长 4 万多公里，各州还有私营铁路，人均拥有铁路长度居世界首位。路网分布不均，集中分布于东南部、东部和西南部沿海地区，深入大陆的铁路很少，且轨距不一，影响运输效率和地区间经济联系。由悉尼向西经皮里港、卡尔古利到西南部海港城市珀斯的铁路线是最重要的东西向干线，另外，东部沿海由悉尼向南至墨尔本，向北至凯恩斯的铁路线也很重要。

公路总长约 90 万公里，1/3 为沥青路，运输较为发达，但大城市之间的公路运输规模很小。

在澳大利亚运输业中，海运曾占主导地位，甚至国内运输也主要依靠海运，但目前海运仅占运输业的 1/4 左右，有船舶 130 艘，360 多万载重吨，有商港 70 多个，沿海运输对各港口及各州之间经济联系起着重要作用。外贸运量十分庞大，但本国仅有远洋商船数十艘，故其国际航线主要由外轮经营。

航空事业发展迅速，在运输业中地位日益重要，产值已占运输业产值的 47%，有民用飞机 6000 多架，飞机场 400 多个，除国内民航外，与全球几十个国家通航，悉尼是全国最大交通中心。

三、对外贸易——由西欧转向亚太

澳大利亚对外贸易发达，因为国内市场有限，故其对对外贸易的依赖性很大。澳曾长期处于英国殖民统治之下，经济上曾是一个单纯的农牧业国和农牧产品出口国、英国是其主要贸易对象国，占其出口总值的 55% 以上，有“英国农庄”之称。二战后。随着经济结构的变化，其对外贸易的商品结构和地区结构都发生了重大变化。目前，出口以农牧矿产品为主，主要出口小麦、食糖、羊毛、肉类、煤炭、铁矿砂及有色金属矿产品等，制成品在出口中的比重已上升到 25% 以上，主要有运输设备、钢铁及部分化工产品等，并已明显地增加了精加工商品和高新技术产品的出口。进口以制成品为主，主要进口机械、运输设备、石油化工产品和纺织品、日用品等。

二战前，澳大利亚出口产品的 70% 是输往英国及欧洲国家。60 年代初，澳出口到欧洲的商品仍占其出口总额的 45%，其中英国占 23.9%，仍居第一位。故长期以来，西方一直视澳大利亚为欧洲的海外延伸部分。60 年代起，日本重化工业迅速发展，推动了澳大利亚煤炭和铁矿石等矿产的开采和对日出口。进入 70 年代，东亚国家（地区）经济相继崛起，进一步扩大了对澳产品的需求。与此相应，澳对亚洲的出口比重由 50 年代初的不足 10% 上升到 60 年代初的 32%，再上升到 80 年代初的 53%，其中对日本出口由 4% 上升至 16.7%，再上升至 27.4%。同澳大利亚与亚大地区贸易的节节上升相反，到 80 年代初，澳对欧出口比重已降至 18.7%，其中对英国出口比重降至 4.4%。欧洲作为澳大利亚产品的传统市场的重要性已经衰落。目前，澳大利亚贸易对象国依次为日本、美国、东盟、韩国、欧盟、新西兰等。澳对外经济关系重心的转移，意味着澳经济日益与亚太地区的经济融合在一起（见表 6

—2)。

中澳经贸合作历史悠久，两国自 1972 年建交以来，双边经贸关系加速发展，成就卓著。近年来，澳大利亚政府推行“面向亚太”、“融入亚洲”的经贸战略，重视发展同中国的关系，我国也将澳大利亚视作多元化战略的重点目标市场之一，双边经贸合作更显示出勃勃生机。1995 年，双边贸易额达 42.1 亿美元，创历史最高水平。中国是个具有巨大市场潜力的发展中国家，而澳大利亚是个拥有丰富的矿产资源、原料和先进技术的发达国家，经济具有根强的互补性，因而两国经济和贸易关系保持着日益扩展的势头。两国间贸易产品迅速增多，除了服装、纺织品、轻工产品（包括鞋类、箱包、塑料制品等）之外，澳还从我国购买家用电器、通讯设备等；澳大利亚对我国出口也在发生变化、除羊毛、铁矿砂、谷物等农矿原料外，精细加工产品呈增长趋势。此外，双方还在农、林、牧、矿、能源、交通乃至城市改造等方面开展了广泛的技术合作，取得了许多成就。

表 6—2 澳大利亚进出口贸易地区构成

	进口份额分布(%)			出口份额分布(%)		
	1990 年	1992 年	1993 年	1990 年	1992 年	1993 年
总计	100.0* (391.37)	100.0 (407.41)	100.0 (425.40)	100.0 (389.65)	100.0 (425.17)	100.0 (425.29)
发达市场经济 国家(地区)	76.3	71.4	70.5	59.7	55.3	53.0
美国	24.1	22.7	21.5	11.0	8.9	8.0
日本	18.7	18.1	19.0	26.3	25.3	24.6
新西兰	4.4	4.6	4.9	5.0	5.3	5.8
西欧	19.3	16.8	16.2	9.3	9.2	8.7
英国	6.9	5.9	5.7	3.6	3.9	4.5
发展中国家(地区)	23.5	28.4	29.4	37.7	42.4	44.7
亚洲	18.2	23.8	24.3	29.9	36.8	38.0
中国	2.7	4.2	4.7	2.5	3.2	3.6
韩国	2.6	3.0	3.2	5.7	6.2	6.9
中东	3.5	3.2	3.5	4.5	2.9	3.4
非洲	0.4	0.3	0.6	0.6	1.0	0.9
拉丁美洲	1.2	1.2	1.2	1.0	1.0	1.3
东欧国家	0.6	0.4	0.3	1.6	0.8	0.9

* 单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

第三节 以色列

一、概述

1947年11月，联合国大会通过巴勒斯坦“分治决议”，决议规定在巴勒斯坦地区建立两个国家，一个是阿拉伯国，另一个是犹太国。1948年5月，由犹太人建立的以色列国成立，国土面积20325平方公里（不包括加沙地带和其它1967年及1973年战争中占领的土地），这是战后世界上最重要的移民国家之一。

以色列位于西亚的巴勒斯坦地区，夹在地中海、红海和亚喀巴湾之间，西南同埃及的西奈半岛接壤，是西亚唯一既通达大西洋又可进入印度洋和太平洋的地区，战略位置十分重要。

以色列北段西侧临地中海，沿岸为狭长的滨海平原，属地中海式气候，年降水量可达1000毫米，是全国人口和经济活动集中的地方。中部为高原，高原之东逼临大裂谷区，死海海面在海平面以下392米，是世界最低的地方。南段地势较低，属内盖夫沙漠的一部分，年降水量200毫米以下，气候干燥，人口稀疏。全国除死海的钾盐较重要外，其它矿产不多，内盖夫沙漠有一定量石油和磷酸盐矿。水资源匮乏是该国突出的问题。

以色列现有人口546万（1994年），其中犹太人约占80%，余为阿拉伯人。官方语言为希伯来语和阿拉伯语、通用英语。

二、经济发展概况

以色列是一个发达国家，1994年国民生产总值达785亿美元，人均国民生产总值14530美元，经济发展水平在亚洲仅次于日本。工业在国民经济中占有十分重要的地位，由于资源贫乏，自60年代起，以色列把工业重点转向以出口为主的高技术产业，大力发展医疗电子设备、农业技术、电信、精制化学药品、计算机、钻石加工等。70年代崛起的电子工业和军火工业发展尤为迅速，包括飞机、导弹和其它武器制造的军事工业规模很大，技术水平很高，军火出口量在80年代曾跃居世界第三位，仅次于美国和前苏联。电子通讯装备、医用激光器材及电脑制图、新型断面绘图仪和印刷设备等也都有引人注目的发展，钻石加工是以色列富有特色并居世界首位的工业部门，每年都要进口大量钻石加工后出口，出口值占出口总额的1/4。除制造业外，还有内盖夫的石油，年产量约2000万吨，磷酸盐200多万吨，死海的钾盐100余万吨。石油炼制与加工、食品、纺织、服装、家具等比较重要。

以色列农业在国民生产总值中的比重不足3%，规模不大，但发展水平高。全国现有耕地43万多公顷，农业人口占总人口的6%，农业耕地主要集中在三个区域：北部沿海平原，内部山地和上约旦河谷。主要农产品有：奶制品、水果、花卉、棉花、小麦、蔬菜。由于以色列境内多沙漠，缺资源，因而面临改造沙漠和干旱地区的艰巨任务。为此，以色列依靠加大科技投入，发展了世界先进的灌溉技术，至80年代末，约21万公顷的灌溉面积上已全部实行了滴灌，为开垦沙漠和灌溉事业积累了丰富的经验。目前，以色列按耕地面积和人口平均计算的农产品出口额均居世界最前列。以色列仅用18亿立方米的水资源维持了一个高度发达的经济，不能不说是一个奇迹。以色列农业生产是一种相当强大的合作经济，主要依靠基布兹和莫沙夫这两种农业合作社组织经营。

以色列工农业生产分布很不平衡，地中海沿岸平原人口密集，全国大部

分工商业聚集于此，本区重要城市有特拉维夫—雅法及海法。特拉维夫—雅法是以色列最重要的工业中心，占有其工厂数的一半以上，有冶金、电气电子、军火、车辆、宝石加工及纺织食品等工业部门。海法为以色列北部重要港市、水陆交通要站，有输油管道通埃拉特港，有钢铁、磷酸盐、石油炼制与石油化学等工业部门。采矿和化学工业集中在内盖夫北部靠近死海的地区。自中部到南部自然条件越来越差，人口也越来越稀疏，经济活动侧重于采矿业。南端的埃拉特港濒临亚喀巴湾，为以色列又一重要海港，且是红海—地中海输油管之起点，建有巨大的炼油厂。

三、对外贸易

以色列经济严重依赖国际商品市场，1994年进出口贸易额达421.2亿美元，占其国民生产总值的53.7%。进口食品（包括粮食、油菜籽、肉类、咖啡、可可、糖等）、宝石和其它工业原料，出口军火、钻石加工品、纺织品和农产品。钻石加工独占出口额的1/4，包括武器装备在内的机械电子产品占出口额的近2/3，农产品占出口额的约6%。武器的最大买主力为东南非、中南美及东南亚发展中国家，钻石加工品销往西方发达国家，水果、花卉、蔬菜几乎全部销往西欧市场。1991年，以色列政府推出贸易自由化计划，该计划实施以来，与欧美国家以外的其它国家，特别是与东南亚国家的贸易额有了十分明显的增长。

1992年1月，我国与以色列建交，目前中以双边贸易额已达3亿美元，双方在经济贸易、农业、化工和高科技领域有着广泛的合作前景。我国向以色列出口的主要商品为轻纺、原油，运输工具，从以色列主要进口成套设备及技术和化肥等。双边的投资和互利合作也有了良好的起步。

第四节 南非

一、概述

南非共和国位于非洲大陆最南端，东、南、西三面为印度洋和大西洋所环抱，海岸线全长 2500 公里，面积 122.1 万平方公里。陆上与纳米比亚、博茨瓦纳、津巴布韦、莫桑比克、斯威士兰和莱索托相邻。

南非原住居民是班图人、布须曼人和霍屯督人。1652 年荷兰殖民者侵入南非西南沿海建立了开普殖民地后，继续向内地扩张。19 世纪初，英国夺占开普敦，布尔人（荷兰人后裔）转移至东北部。1899 年～1902 年英布战争后英国占领全境。1910 年英国组织“南非联邦”作为英国的自治领，1961 年 5 月，南非退出英联邦，成立了南非共和国。南非少数白人政权推行种族歧视和种族隔离政策，造成了尖锐的社会矛盾和血腥的种族冲突。1994 年 5 月，南非第一任黑人国家元首宣誓就职，标志着南非白人种族主义统治的结束。

1994 年，南非全国人口 4250 万人，其中约 70% 是黑人，其次为白人（占 16%）、混血种人和亚洲人。官方语言为英语和南非荷兰语。大多数人信奉基督教新教或天主教，部分黑人信拜物教，亚洲人多信奉印度教。

南非地形以高原为主、全境约半数地区海拔 1000 米～1600 米，高原东南部是德拉肯斯山脉，西南部则有朗厄山，沿海有狭窄的平原分布于高原的东、南、西三面，内陆高原地势自东南向西北降低，与莱索托东北边界相连处为内陆高原最高峻的地方，海拔 3482 米。西北部为卡拉哈迪沙漠之部分。

南非绝大部分地区位于南回归线以南，属亚热带气候，年降水量大致自东南向西北由 1500 毫米逐渐减少到 200 毫米以下，中西部属半干旱和干旱地区，森林较少，草地占总面积的 3/4。境内缺少水量充沛的河流，奥兰治河自东向西流贯全境，全长 2160 公里，为非洲大河之一。

南非是世界上矿产资源最丰富的国家之一，除石油和铝土外，它几乎蕴藏着所有工业用矿物。黄金、铂族金属、锰、铬、萤石、红柱石的储量均占世界的首位，钻石、石棉、铀居第二位，钛、锑、铅、锌、钒、煤、铁、磷灰石、钽、钴、镍和稀土等的蕴藏量也极丰富。黄金、铂族金属和金刚石是贵重矿产。铬、钒、铀、钛、锆为战略矿产，它们都具有举世瞩目的开采价值。

二、经济发展概况

现在，一般把南非视为非洲大陆上唯一的经济发达国家，但按人均国民生产总值衡量，却只能属于发展中国家的中上等水平。自 60 年代以来，经济发展很快，1994 年国民生产总值已达 1231 亿美元，占整个非洲的 1/4。

南非拥有巨大而多样化的采矿业，矿业产值仅次于美国和加拿大，占国民生产总值的近 1/10。南非的黄金储量占世界总储量的 40%，现在年产量高达 600 多吨，约占世界总产量的 30%，居世界首位。金矿主要集中于德兰士瓦省和奥兰治自由邦交界地区，形成一条长 340 公里的巨大“金弧”（兰德金弧）。铀是采金的副产品，产量亦居世界前列。主要生产中心是克鲁格斯多普、克勒克斯多普和达戈丰坦。铂族金属储量占世界的近 80%，主要分布在德兰士瓦省的布什维尔及金山地带，年产量高达 300 多万盎司，占世界总产量的近 1/2，大部分供出口。南非铬矿储量占全球的 35%，年产量约 500 万吨，占世界的 39%，主要分布在布什维尔和博普塔茨瓦纳地区。钒的储

量约 780 万吨、钒矿主要集中干布什维尔德地区，年产量 3 万吨左右，占世界的 45%。南非的钻石主要产于金伯利和比勒陀利亚等地，品位极高，在国际市场上久享盛誉。90 年代初期年产量逾 800 多万克拉，占世界的 90%，是世界几个主要天然钻石生产国之一。

南非是非洲最大的储煤国和产煤国，探明可采储量 270 亿吨，占全非的 79%，产量 1.8 亿吨，占全非煤炭总量的 95% 以上。主要矿区集中分布于德兰士瓦省东南部和纳塔尔省北部。南非的煤炭主要用作燃料、电力生产和化工原料，在其能源消费结构中，煤炭比重高达 87%。南非拥有较先进的煤炼油技术，煤炼油厂分布在萨索尔堡和塞康达地区。

采矿业在南非经济中占有特殊地位。在上世纪 60 年代以前，南非经济一直以自给自足的农业为主导，及至 1866 年发现钻石和黄金之后，随着采矿业的迅猛发展，南非城市工业和三产业蓬勃兴起，矿业为二三产业的发展积累了资金，换来了技术设备，最终促进了钢铁、化学、金属加工、机械制造乃至交通、通讯、金融保险等各项事业的发展。目前矿业在南非国内生产总值中的比例已不足 10%，南非经济已由农矿业为主导转为以制造业为主导，南非现代化经济已经形成，但矿业对南非经济的作用仍然巨大，仍然具备支柱的功能。

南非制造工业是南非最大的经济部门，基础雄厚，技术先进，工业产值在国民生产总值中的比重占 42%，其中制造业占 25%。制造业是南非国民经济最重要的支柱产业，主要部门包括冶金、化工、机械制造、电子、军火等。冶金和机械制造是南非制造业中最大的生产部门，产值占整个制造业的 1/3。

南非拥有现代化的钢铁厂，钢的年产量超过 900 万吨，产品销往欧、美、中东和亚洲等地的 50 多个国家和地区，在国际市场上具有较强的竞争力。化学工业是南非制造业中的重要部门，早期主要为矿山生产炸药，现已发展为包括工业用品。日用品和药品生产的庞大部门，产值接近整个制造业的 20%。南非拥有世界上最先进的从煤炭中提取石油的技术和设备，是世界上唯一从事煤炼油的商业性生产的国家。南非建筑业发达，能承担基础设施、电力、水利设施、通讯设施、公用设施、住宅建造等项目，并有多种建材打入国际市场。电气电子工业是南非新兴的工业部门，生产能力不断增强，能提供大型发电设备、技术复杂的家用电器和电脑。南非军火工业发展迅速，产品从枪炮到导弹。飞机、舰艇，是世界重要的武器出口国。除上述重要部门外，食品加工、纺织、服装、运输设备等在国民经济中的地位也很重要。

南非的农牧业也相当发达，其绝对规模在非洲居第三位。过去畜牧业在农业中占优势，目前则以种植业为主，除生产粮食外，还生产棉花、烟草、甘蔗、茶、水果等经济作物，园艺业也较发达，玉米、水果、羊毛均为重要出口商品。

南非生产分布很不平衡，中西部半干旱和干旱地区人烟稀少，经济落后，经济活动主要集中于高原东部和沿海地区，并可划分为三十经济发达区：

(1) 中央区。包括德兰士瓦省南部和奥兰治自由邦东部，是全国政治经济的中心地区。本区农牧业集约化水平较高，高粱、玉米、小麦、烟草和畜产品在全国占很大比重。工矿业更为突出，集中了全国大部分矿藏，制造业产值占全国的 60%。工业高度集中于以约翰内斯堡(人口 170 多万)为中心、北起比勒陀利亚(人口 70 多万)、南迄弗里尼欣的地区。

(2) 好望角区。包括西南沿海的平原、丘陵、各地在内的一个宽 100 公里—150 公里、长 600 公里的弧形地带，属典型的地中海式气候。盛产葡萄、柑桔、小麦。开普敦(人口 231 万)及其附近地区为国内第二大工业区，轻工业十分突出，有大型纺织、酿酒、烟草等工业。炼油、化工、造船也有一定规模。开普敦为全国第一大城市和重要国际性港口。

(3) 东南沿海区。位于德拉肯斯山脉东侧，是一个包括沿海平原、阶地和山麓丘陵在内的宽 100 公里~150 公里、长 1200 公里的弧形地带。属亚热带季风气候，温暖湿润，亚热带农业较为发达，盛产香蕉、甘蔗、菠萝、柑桔等。工业有两大中心，一为德班—彼得里茨堡地区，一为伊丽沙白港-埃腾哈哈赫地区。前者为南非第三大工业区，炼油、造船、制糖、化工、纺织、造纸等在全国占重要地位。德班是南非第一大港，吞吐量占全国的一半以上，同时又是重要铁路枢纽和国际航空站。伊丽沙白港地区是南非第四大工业区，有大规模汽车、轮胎、化工、纺织、皮鞋等工业。

南非有铁路 2.4 万公里，居非洲首位，并拥有非洲南部地区最先进的公路和通讯系统。海运业发达，好望角航线是连接大西洋和印度洋的主要通道，战略地位重要，被西方国家视为“海上生命线”。主要港口有开普敦、德班、东伦敦和伊丽沙白港等。

三、对外贸易

南非是世界最重要的矿物生产国和出口国之一，特别是它的黄金和战略矿产的出口在西方经济中一直占有重要地位。随着南非工业的不断发展，其进出口商品结构正在发生变化，制成品在出口中所占份额逐步上升，但目前仍以农矿原料的出口为主，在出口总额中初级产品的比重接近 3/4，以黄金、钻石、煤及其它矿产品、羊毛等为主。进口产品中向以制成品为主。

目前，由于本国生产的工业产品已能部分地替代进口产品，故制成品进口比重已下降到 2/3 左右，但生产所需的大部分机械、运输设备和人民生活日用品仍需大量进口。

南非主要贸易对象是西欧、美国、日本等发达国家，英国过去一直是南非最大的贸易伙伴，在南非的外国公司中也数英国公司最多。二战后，美国开始重视南非的矿产，大量进口南非的铂、锰、铬、铀等战略资源，1961 年南非退出英联邦之后，美国的势力更大规模地向南非渗透，两国关系极为密切。二战后，日本与南非的经济往来也十分频繁，60 年代开始，双边贸易以惊人的速度增长，日本曾一度成为南非最大的贸易伙伴，日本从南非进口煤、铁矿、铬、锰、钒、铂和铀，对南非矿产资源的依赖很大。另外，欧盟每年也大量从南非进口钢材、铁砂、煤、铀和贵金属。近年来，南非执行出口市场多元化政策，除积极发展传统市场的贸易交往外，还在亚太、中东、东欧、非洲等地寻求新的贸易伙伴，特别把远东列为发展贸易的重要地区之一。亚大发展中国家和地区也积极与南非开展贸易往来。

表 6—3 南非进出口贸易地区构成

	进口份额分布			出口份额分布		
	1990 年	1992 年	1993 年	1990 年	1992 年	1993 年
总计	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
发达市场经济国家	71.2	62.1	60.4	43.1	37.9	33.8
美国	12.5	12.8	11.3	7.5	5.4	5.7
日本	9.7	9.1	10.4	6.7	5.7	5.6

德国	17.0	14.7	13.4	4.8	6.0	4.3
法国	4.0	3.7	3.0	2.1	2.1	1.3
英国	12.3	9.2	8.7	6.0	4.3	4.4
意大利	3.6	3.2	3.4	5.6	7.6	5.9
发展中国家(地区)	10.3	17.3	17.8	12.7	18.7	19.7
亚洲	4.9	10.1	10.2	4.6	9.1	9.4
中国	—	—	0.9	—	—	0.8
非洲	2.5	3.5	3.8	5.8	7.4	8.1
拉美	2.2	2.8	3.0	0.8	1.0	1.2
东欧国家	0.3	0.4	0.4	0.6	0.3	0.3

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

我国与南非的经贸合作正在迅速恢复和发展，1995年双边贸易额达13.2亿美元。

南非是个多层次的消费市场，高中低档产品兼容并蓄，这就使两国贸易存在着较强的互补性，展示了广阔的合作前景。近年来，我国主要向南非提供粮油食品、轻纺产品、机电设备、家用电器。化工产品和土特产品，我国从南非进口矿砂、纸浆、羊毛等。南非不少矿产品品位高，许多指标适合我国现有设备，南非的煤炭液化、黄金采选、深井开采技术先进，而我国的农业技术和设备、传统工业制造技术和设备以及工艺品制造等，也为南非所需，因此双方加强在科技领域内的合作和贸易也有良好的前景。

第七章 亚太地区经济贸易

第一节 腾空而起的亚洲“四小龙”

本世纪 70 年代，在东亚地区的经济发展中，升起了四颗新星，这就是新加坡、韩国和我国的台湾、香港，由于它们的经济贸易所出现的奇迹般的发展，而被人们称为“四小龙”。

“四小龙”中，曾长期处于日本帝国主义的殖民统治之下的台湾和韩国，是从落后的农业经济基础上发展起来的，而香港和新加坡从前都是英国在远东的商品中转站，经济以转口贸易为主。这四个国家和地区先后都走了发展外向型经济的道路，台湾和韩国实现了出口导向工业化，香港和新加坡由单纯的转口贸易经济转向以制造业为中心的多元化经济。从 60 年代中期到 80 年代中期，新加坡国民生产总值年均增长率力 9%，韩国为 8.4%，台湾为 9.1%，香港为 8.2%，这样的发展速度实乃世所罕见。据《欧洲货币》杂志计算，1974 年~1984 年，在全球 93 个国家和地区中，经济增长速度最快的前四名依次为新、台、韩、港。这就是说，正是在战后世界经济最不景气的时期，“四小龙”却取得了异乎寻常的发展，从而实现了从单纯农业或转口贸易为主向加工贸易为主的社会转型进步，并逐步向信息社会发展。目前，它们已全部进入“新兴工业国（地区）”的行列，成为当今世界一支重要的经济力量。

“四小龙”经济的迅速崛起，决定于一系列内外部因素，其中依据本国、本地区的实际情况，选择合适的经济发展战略，是一个很重要的因素。除香港一直为外向型经济并较早选择“出口导向型”模式外，台湾、韩国、新加坡大体在 60 年代初都经历了由内向型经济向外向型经济的转变，相应地在发展战略选择上也经历了由进口替代战略向出口导向战略的转变。进入 80 年代后，“四小龙”都逐步转向国际化、自由化和科技化战略。

一、韩国

韩国位于亚洲朝鲜半岛南部，东濒日本海，西临黄海，东南隔朝鲜海峡与日本相望，面积 9.9 万平方公里，约占朝鲜半岛总面积的 45%。

1910 年，朝鲜半岛沦为日本殖民地。1945 年，美国进驻北纬 38° 以南的朝鲜半岛。1948 年 8 月 15 日，韩国成立。

（一）地理概况

韩国境内地形多样，低山、丘陵和平原交错分布。低山和丘陵主要分布于中部、东部，大白山脉绵亘在整个东海岸，海岸平直，多悬崖峭壁，中部主要有东北—西南走向的小白山脉。西部地形以平原为主，西、南部海岸曲折，沿海多岛屿。主要河流有汉江、锦江、洛东江等。属温带季风气候，海洋性特征显著，年降水量 1000 毫米~1500 毫米，主要集中在 6 月~8 月。

自然资源贫乏，原料、燃料主要依靠进口。

全国人口 4450 万（1994 年），民族成份单一，为朝鲜族。通用朝鲜语。居民多信奉佛教、基督教、天主教、儒教等。

（二）经济发展概况

战后几十年来，韩国政府充分及时地利用国内外的有利条件和机遇，采取适合本国国情的经济政策，适时地调整发展战略和经济结构，积极利用外资，引进技术，扶植战略产业，开发国际市场适销的新产品，建立出口加工

区和自由贸易区，为扩大出口服务，在 30 多年的时间里，努力进行了港口、道路、电站等基础设施建设，迅速建立起以钢铁、造船、石化、汽车、电子为代表的重化工业体系，实现了经济的高速增长，迅速发展成为令世人瞩目的新兴工业化国家和出口贸易超千亿美元的贸易大国。

二战前，整个朝鲜半岛处于日本帝国主义的殖民统治之下达 36 年之久，以致从战后至 50 年代初，韩国经济仍带着深深的殖民地烙印，工农业基础薄弱，经济结构畸形。50 年代初的战争，更使韩国经济凋敝不堪，农业歉收，粮食短缺，通货恶性膨胀，经济空前混乱，陷入了靠“美援”度日的境地。从 1953 年起，韩国连续实行了两个农业增产五年计划，同时得到美国无偿援助（12.9 亿美元），通货膨胀率逐年下降，经济形势逐步稳定。1953 年~1960 年，韩国经济年平均增长率为 4.9%，超过了同期整个发展中国家 4.4% 的年均增长率；同期，工业总产值的年均增长率达 10.8%，在发展中国家和地区中亦属佼佼者。1958 年，韩国国民经济规模全面超过战前水平，进入新的增长时期。

60 年代初起，韩国经济步入高速增长轨道，1962 年~1966 年，韩国政府实施了第一个五年计划，重点发展替代进口的轻纺工业部门以及能源、交通、通讯等基础部门，同时开始推行“出口第一”主义，采取降低汇率，实行单一浮动汇率制等措施，促进对外贸易的发展，1964 年 11 月，韩国出口额首次突破 1 亿美元。1967 年~1971 年的第二个五年计划，发展重点仍以轻纺工业为主，并着力发展电力、港口等基础设施，建立了主要工业基地。在战略上进行了由进口替代向出口导向的转变，对外贸易加速发展，纺织品、成衣、鞋类成为韩国出口的重要商品。70 年代初，轻纺工业已发展到相当成熟的地步，基本上改变了以小农经济为主体的半封建殖民地经济结构，并为实施“以轻养重”方针奠定了基础。韩国政府同时又下大力谋求工业结构的现代化，着手发展钢铁工业和石化工业，并使经济逐步实现开放体制化。

1972 年~1981 年，韩国政府实施了第三和第四个五年计划。韩国抓住西方发达国家又一次产业结构调整的机会，推行“有重点地发展重化工业”的方针，把钢铁、有色金属、机械、造船、汽车、电子、石化、水泥、陶瓷和纤维工业，作为“十大战略工业”重点扶植发展。到 70 年代末，重工业超过轻工业，其经济的重工业化率从 60 年代后期的 40% 提高到 80 年代初期的 55.6%，韩国跻身于新兴工业化国家的行列。它的造船能力 70 年代初仅 1.2 万吨，而 80 年代初达到 125 万吨，居世界第二位。它的钢铁生产，在 60 年代初仅 14 万余吨，1968 年日韩开始合建浦项钢铁厂，以后几经扩建，到 80 年代初年生产能力达 920 万吨，成为世界上 15 个巨型钢铁厂之一。它的汽车产量，1973 年还只有 2.5 万辆，到 80 年代初便已超过 40 万辆。重化工业的高速发展，改变了韩国的产业结构，大大促进了国民经济特别是外向型经济的迅速发展，1971 年~1979 年，韩国的国民生产总值由 94 亿美元增加到 614 亿美元；一、二、三次产业在国内生产总值中的比重分别由 28.9%、22.8%、48.3% 变为 24%、35%、44%；出口贸易额由 10.68 亿美元猛增到 150.6 亿美元，年均增长率达 39.7%。

80 年代初—90 年代初，韩国继续在“出口导向”战略下实施“五年经济发展计划”，再次大力调整经济结构，提出并以实现“科技立国”为基本目标。在第五个五年计划期间，集中人力、物力、财力，重点开发 250 个科技攻关项目，大力提高国民经济的科学技术水平，将重点转向知识技术密集的

产业领域，实行产业升级和产品的高级化、多样化。到第六个五年计划期间，韩国已在电子、半导体、通讯、情报、自动化机械、精密化工等新兴产业领域取得较大进展，从而使韩国工业迅速由劳动密集型向资源、资本密集型发展，又进而向知识技术密集型迈进。

1992年开始的第七个五年计划，韩国进一步实施“科技立国”的基本国策，采取了增加科技研究与开发投资、大力培养科技人才等措施，加快发展高科技产业，以逐步建立自己的高科技体系和促进经济结构的进一步升级。1992年，韩国政府还提出了“世界化战略”方针，这一方针的内涵包括改革政治与经济机制，与新的国际经济秩序接轨，进一步增强国际竞争力，使国家建设的各个领域全面走向世界，以使韩国经济步入“质的飞跃之路”，并以此来迎接世界范围内科技与贸易的新挑战。

“科技立国”策略的实施，使韩国经济结构进一步发生了明显的变化，经济实力明显增强。1992年，其一、二、三次产业在国内生产总值中的比重依次为8%、45%（其中制造业为26%）、47%。1994年，韩国国民生产总值达3675.7亿美元（世界排名第十一位），人均达8260美元。1995年，韩国的钢产量达3600多万吨，船舶400多万吨，汽车280万辆。在电子工业方面，三星、现代、LG三大电子公司的芯片已占全球半导体市场的一成多。1994年三星电子公司的显示屏、记忆芯片、显像管的销售量位居世界第一。

30多年来，韩国工业空间分布结构发生了明显变化。过去的轻纺工业多靠近地方资源（如丝麻），分散布局在清州、大丘、光州、大田和汉城等工业中心。60年代以来，随着工业结构的转换与升级，工业布局明显向东南沿海地区聚集，逐步形成京仁（汉城至仁川）和岭南临海（即以釜山为中心的东南沿海）两大工业地带，前者以轻纺工业为主，后者则以重化工业为主。这两大工业地带的工业产值和职工皆占韩国的近80%，成为韩国工业的南北两极。此外，沿汉城至釜山的交通干线（铁路和高速公路）分布有大田和大丘两大内陆工业区。近年来，韩国的产业布局、出口基地和区域开发重点逐步向西部沿海地带转移，称为国土开发的“西海岸时代”。

（三）对外贸易

韩国天然资源贫乏，对外贸易被视为其生命线。1964年，韩国提出“出口立国”战略，采取了诸如统一汇率、降低关税、削减非关税壁垒、开放国内金融市场、减少价格控制等重大贸易和金融改革措施。第三个和第四个五年计划期间又采取了“以轻养重”和一系列重大的进口替代政策措施，加紧发展了本国的重化工业。长期系统政策的推出，迅速增强了国家的经济实力，推动了韩国对外贸易快速发展。

就出口额而言，1962年仅力0.55亿美元，1964年超过1亿美元，1971年超过10亿美元，1977年超过100亿美元，1995年10月底，首次突破1000亿美元大关，表明韩国已正式步入世界贸易大国行列，其出口的年平均增长率高达24%以上。

韩国出口商品结构也发生了很大的变化。60年代初，农副产品和矿产品占全部出口商品的一半以上；60年代中期，工业品出口比重迅速赶上并超过农矿产品出口比重；而到了1969年，工业品出口比重已占到81.3%，但其中80%以上为轻纺产品，重工业品仅占16.6%。70年代初，韩国政府开始实施“有重点地发展重化工业”的方针，随着国民经济的重工业化，70年代中期，除传统商品外，电子、船舶、钢铁和石化产品等已位居十大出口

商品之列。1985年，工业品比重已提高到95.6%，其中重化工产品提高到59.1%。目前，出口商品结构进一步向高层次发展，主要出口创汇商品已完全由电子、电气、纺织类化工产品，汽车和钢铁力代表的技术、劳动密集型产品取代初级产品和传统劳动密集型产品，仅半导体一项即达100多亿美元。

韩国进口商品中，以为出口服务的原材料、机器设备占进口总额的比重最大（二者合占85%左右），主要为石油、木材、煤炭、机械、废钢铁、农矿原料等，消费资料所占比重小，一般仅占15%左右。

韩国贸易对象国不断增多，目前与其建立贸易关系的国家和地区达200个以上，其出口市场主要集中在北美和亚洲地区，其中美国是韩国最大的出口市场，日本居第二位。为摆脱过分依赖一两个国家的局面，韩国努力推进市场多元化策略，把邻近地区和西欧作为全方位拓展国际贸易的重点地区。为走向国际市场，韩国建立了一套适应国际市场变化的海外生产体制，扶持本国企业和科研机构到国外办企业，开发新技术和适合国际市场需要的新产品。韩国还把设立海外总公司制度作为企业在海外拓展的重要手段，鼓励和支持企业参与激烈的国际商业竞争。此外，韩国还建立并实行了大型综合贸易商社制度，为扩大和开辟海外新市场、促进对外贸易和发展作出了重要贡献。

韩国的进口市场也主要集中在北美和亚洲，近年来，它同亚洲各国的进口贸易迅速超过北美，从中东地区和西欧各国及澳大利亚的进口也越来越扩大，对非洲和拉美地区的进口贸易也呈逐渐增长之势（见表7—1）。

表7—1 韩国进出口贸易地区构成

	进口份额分布			出口份额分布		
	1990年	1992年	1993年	1990年	1992年	1993年
总计	100.0 (698.58)	100.0 (814.03)	100.0 (843.38)	100.0 (650.27)	100.0 (747.81)	100.0 (835.35)
发达市场经济国家 (地区)	71.2	66.6	65.1	69.8	57.4	50.4
美国	24.3	22.5	21.3	29.9	24.3	21.7
日本	26.6	23.9	3.7	19.4	15.5	15.8
西欧	13.0	13.0	13.0	14.8	12.5	10.9
澳大利亚	3.7	3.8	4.0	1.5	1.5	1.4
发展中国家(地区)	22.0	32.9	33.7	25.9	42.3	48.0
亚洲	11.2	17.1	16.9	18.6	28.7	31.6
中国	—	4.6	4.7	—	3.5	6.2
中东	7.4	10.6	11.3	3.0	4.6	4.3
非洲	0.7	1.1	0.2	1.5	3.0	3.1
拉丁美洲	2.5	2.6	3.5	3.1	4.1	7.7
东欧国家	0.3	1.4	1.8	0.7	1.9	2.1

* 单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

中韩两国的经贸往来始于70年代末80年代初。当时，双边贸易通过民间渠道进行，贸易额很小，仅1900多万美元。1988年双方开展直接贸易以

来，双边贸易额迅速增长，1991年已达到32.5亿美元。1992年8月，中韩建交，双边经贸关系进入了一个新的发展时期，当年双边贸易额达50.6亿美元，1995年进一步增长到169.8亿美元，年均增长率为51.2%。目前，韩国是我国第五大贸易伙伴，而我国为韩国第三大贸易伙伴。

在进出口商品结构方面，近年来，中国对韩国的出口商品主要有纺织原料及其制品、原油和成品油、煤炭、有色金属及农副产品。水产品等；韩国对中国的出口商品主要有钢材、纺织原料，塑料及其制品、电子产品、机械设备，此外还有化工产品。皮革、纸张等。

中韩两国地理位置相邻，文化习俗相近，在经济发展方面又各有优势，各有需求，存在着很强的互补性。韩国工业化程度较高，具有较先进的技术水平和管理经验，又有较雄厚的资金力量，但缺乏自然资源；中国有着丰富的自然资源和人力资源，并有着广阔的市场、在基础科学和某些高科技领域的水平也处于优势，但缺乏资金。因此，中韩双方经贸合作潜力很大。

二、台湾

台湾省位于祖国大陆东南100多公里的海面上，处于东海与南海的交接处，东临太平洋，南濒巴士海峡与菲律宾相望，东北接琉球群岛。全省由台湾岛和澎湖列岛及其它大小86个岛屿组成，面积36000平方公里。

（一）地理概况

台湾岛是我国最大的岛屿，南北延伸394公里，东西最宽为142公里，环岛周长1139公里。地形以山地为主，山地面积约占全岛的2/3，台湾山脉纵贯南北，由五条平行山脉组成，玉山海拔3950米，为中国东部最高峰。平原面积约占全岛的1/3，位于西部滨海地带，北部狭窄，南部较宽，主要有台南平原和屏东平原，为该省经济重心所在。

北回归线穿过台湾中部，又受台湾暖流影响，气候热湿，年降水量丰富，一般为1500毫米~3000毫米，东部基隆附近的火烧寮曾超过8000毫米，是中国降水最多的地方。夏秋两季多台风，以8月次数最多，往往造成灾害。

台湾河流发源于中部山地，向四周分流入海，流程短，水流急，最长的河流是浊水溪，全长亦仅170公里。水力资源较丰富，蕴藏量近4000兆瓦。山地富热带、温带原始林，山地面积占全岛的1/2，盛产红桧、扁柏、樟木等，木材蓄积量达3亿立方米。矿产资源种类多，但蕴藏量有限，自给率低。沿海有渔盐之利。

1994年，台湾有人口2109.7万，人口密度为每平方公里586人。以汉族为主（占90%以上），少数民族有高山族等。

（二）经济发展概况

经过40多年的发展，台湾已由一个落后的以农业经济为主的地区建设成一个以工业为主的中等发达的地区。1994年，台湾国民生产总值为新台币64700亿元（约合2400亿美元）。台湾经济的发展经历了以下几个阶段：

二战后到1952年是台湾经济恢复阶段，当局推行了“耕者有其田”的土地改革等政策措施，并进行社会建设和技术改良。以提高农业生产效率，农民生活环境得到一定程度改善，农业生产获得较快恢复和发展。

1953年~1960年，经济开始步入发展阶段。农业的稳步发展，为工业经济的增长提供了前提，当局开始采取“进口替代”的经济发展政策。此阶段内连续实施了两个“四年计划”，通过扩大农业固定资产投资等扶农措施发展农业，同时通过鼓励和保护措施，引导工商业全面创办进口替代工业，促

使食品加工、纺织服装、塑料橡胶制品等劳动密集型轻工业蓬勃发展，从而减少了生活必需品的进口，节省了外汇，扩大了就业，工业制成品在出口商品中的比重也有所提高。

1960年以后，台湾当局又连续实施了三个“四年计划”，取得了经济的高速增长，这期间，随着世界性的产业结构升级，台湾当局适时地转向了面向世界市场的出口导向战略阶段。当局把实行“进口替代”政策时所干取的措施进行了调整改革，在继续发展农业的同时，积极吸引华侨和外国资本，设立出口加工区，引进技术和设备，进口原材料，结合本省的廉价劳动力，发展加工装配，扩大出口，带动了整个经济的增长，1961年~1973年，经济的年平均增长率达10.3%，制造业发展尤快，其年均增长率超过20%。但这时期台湾所发展的工业基本上都是轻纺工业。基础工业十分薄弱，原料、中间产品、机器设备都需要进口，产品又主要依赖西方市场，因此，当1973年石油危机爆发，西方陷入困境时，台湾经济也受到了较大冲击。为摆脱困境，台湾调整了经济建设计划，将重点放到了基础设施建设和重化工业发展上，当时确定发展的有公路、铁路、航空港、海港、电站等基础服务设施项目和钢铁、造船、石化三大工业部门。到70年代末80年代初，台湾的产业结构得到全面调整。轻工业进一步长足发展，并实现了重化工业化，农业也基本实现了现代化。1973年—1984年，台湾经济的年均增长率达8.3%，也就是在被西方经济学家们视为战后世界经济最晦暗的时期，台湾实现了经济起飞。80年代中期，台湾自行车、雨伞、鞋类、手提包、网球拍、毛衣等20多项轻工产品的外销量都名列世界第一。

进入80年代后，世界经济一体化和区域化步伐加快，世界经济进入一个新的重新组合的时期。为适应内外经济环境的变化，台湾经济的战略指导思想也发生了重大变化、主要就是强调发展高科技，以高科技化为目标，调整产业结构，加快产业结构的升级。1980年开始筹建新竹科学工业园区，1981年台湾当局正式提出把信息工业作为台湾经济发展的战略性工业，以新竹科学工业园区为基地，选择引进电子、信息处理、精密机械，仪器、新能源、新材料、生物技术、激光等。这些工业都具有附加值高，技术密集度高，国际市场潜力大，波及效果大，低能耗、低污染等特点，在当局的重点扶植下，这些工业发展迅速，并促进了整体经济的发展。目前，台湾已陆续推出一批技术密集型新产品，取代原有的劳动密集型轻工业产品而成为新的世界第一，如电脑终端机、电脑显示器、个人电脑电路板、电脑影像扫描机、卫星电视低杂讯放大器等，都已在全球竞争中充当重要角色。

台湾工业主要集中在三大地带：台北工业地带、台南工业地带和台中工业地带。

台北工业地带以轻纺工业为主，包括台北、基隆、新竹等工业中心。台北市是台湾省省会、全省最大的工商业城市，有纺织、钢铁、机械、化学等工业。新竹位于台北市西南约60公里处，是台北发展较早的地区之一，农业发达，工业以纺织、制糖、造纸等为主。1980年，新竹科学工业园区在此筹建，80年代末竣工，是一个融科学城和出口加工区为一体的科学工业园区。基隆位于台湾岛北端，为本省主要海港和渔业基地，工业有造船、电力、化肥、水产加工等。

台南工业地带以重化工业力主，包括高雄、台南、屏东等工业中心。高雄位于台湾岛西南部，是全省第二大城市、南部最大工业中心和全省最大贸

易港口，有钢铁、石油炼制与石油化工、炼铝，造船、电气电子等工业，有高雄和南梓两出口加工区坐落在附近，台南为台湾省第三大城市和农产品集散中心，有制糖、食品、化学、水产加工等工业。屏东位于屏东平原，下淡水溪东侧，农业颇盛，工业以制糖、食品加工等为主。

台中工业地带以台中市为中心，以轻工业为主，工业有制糖、食品、化学、机械等部门，台中出口加工区设于此。

台湾省海、陆、空交通都很发达，铁路和公路在台西平原上纵贯南北，连接基隆和高雄两大海港，并将三大工业地带联成一体。公路总长2万公里，铁路1200多公里，环绕全岛而形成网络。基隆和高雄皆为远东地区著名的国际性大港，其中高雄港集装箱年吞吐量已超过450万标准箱，仅次于香港和新加坡，居世界第三位。台北的桃园机场是远东地区的航空大港。

（三）对外贸易

二战后，台湾当局在不同的时期采取不同的经济发展策略，并取得了令世人瞩目的成效，与此相应，其对外贸易的发展也经历了几个不同的阶段。

1945年~1952年为第一阶段，即对外贸易的恢复阶段。1952年，台湾对外贸易总值为3.03亿美元，规模极小，在世界贸易中微不足道。当年出口中，糖、大米、香蕉、茶叶四个农产品的出口值占出口总值的85.5%。

1953年~1960年为第二阶段，即对外贸易的开始发展阶段。

由于实行“进口替代”政策，在进口方面，消费品进口量明显减少，而工农业生产资料和资本设备的进口大量增加；在出口方面，仍以农产品和农产加工品为主，工业制成品有所增加。1960年，外贸进出口总额为4.61亿美元，较1952年增长52%。

1961年~1973年为第三阶段。此阶段内，台湾经济发展策略由“进口替代”转向“出口导向”，出现了工农业生产和外贸互相促进、相得益彰的局面，外贸商品种类和数量均大量增加。外贸地区不断扩大，台湾省外贸进入高速发展阶段，1973年，外贸进出口总额增加到82.75亿美元，较1960年增加17倍，出口商品以劳动密集型的纺织品为主，但已经出现包括电工器材、机械、塑料制品、电子零部件等在内的多元化趋势。

1974年以后为第四阶段。进出口总额在1994年达到1785亿美元的创纪录水平，差下多等于1973年的22倍，年均增长率为15.75%，仍然是高速增长，但其中1975年、1982年、1985年等年份曾出现负增长，故与前一阶段比较，呈现波浪式发展特征。此阶段内，出口贸易的增长快于进口贸易增长，自1976年起，连年保持顺差，1987年贸易盈余达190.3亿美元的历史纪录，但目前贸易顺差日趋缩小，如1993年为80余亿美元，1994年为77亿美元，呈下滑趋势。从发展趋势看，台湾对外贸易将逐步走向平衡。

目前，台湾出口商品中，前五大类依次为机械及电子设备、纺织品、基本金属及其制品、塑料橡胶及其制品、鞋帽雨伞类等，其中以电子通信产品为主的资本技术密集型产品已成为台湾出口商品的主力。从商品进口趋势看，前五大类依次为机械及电机设备、基本金属及其制品、化学品、矿产品、运输设备。其中电子产品进口增长迅速。

台湾对外贸易的扩张，伴随着市场结构的不断变化与转向，出口市场从依赖美、日、欧等发达国家（地区）为主，开始转向正在兴起的发展中国家和地区，尤其是经济快速增长的祖国大陆和东南亚地区；进口市场则继续依赖技术发达的西方发达国家，尤其是日本，以1994年为例，日本是第一大进

口来源国，进口货值占台湾进口总额的 30% 以上，第二是美国，占 22%，第三是欧盟，占 20%，东南亚是台湾第四大进口地区，结构比重占 8% 左右。台湾贸易入超地区主要是作为其技术输入地的日本、欧洲、韩国等，另外中东、巴西、印度尼西亚、马来西亚等是台湾生产原材料的主要供应地，故亦维持一定的人超。出超地区主要是其资本输出地，包括祖国大陆、香港、美国及东南亚的新加坡、菲律宾和泰国等。

台湾海峡两岸贸易关系过去一直以转口贸易为主，香港充当了两岸转口贸易的桥梁。1974 年以前，两岸转口贸易仅限于大陆中药材等土特产品经香港中转输往台湾。1979 年以后，逐渐转为以台湾货物转口输往大陆为主流的有限的双向贸易形式。80 年代中后期，在台商投资的带动下，形成蓬勃发展的新态势。1979 年～1994 年，两岸转口贸易货值从 0.8 亿美元增至 90 多亿美元，平均每年递增 37%。在两岸转口贸易迅速发展的同时，以民间或半官方形式出现的直接贸易也在以福建为主的东南沿海不断涌现，近年来，以“转单不转运”形式出现的“半直通贸易”也日趋活跃。据有关统计，1993 年两岸贸易额达 144 亿美元，其中通过香港的转口贸易为 87 亿美元，占总额的 60%。而其余占总额 40% 的 57 亿美元的贸易货物主要是通过“半直通”的渠道进行的。1994 年，两岸贸易额增至 163 亿美元，转口贸易与“半直通贸易”的比例已趋近 55：45。1995 年，两岸贸易额进一步增至 178.8 亿美元，转口贸易与“半直通贸易”约各占一半。显然，照此发展下去，“半直通贸易”势将超过转口贸易，形成“半直通贸易”主导两岸贸易的格局。两岸贸易的商品结构也在迅速变化，从过去台湾消费品与大陆土特产品之间的交流模式，转变为台湾机器设备及生产原材料和零组件与大陆化工原料及半成品之间的交换模式。从近年的情况看，台湾输往大陆的前十大商品主要包括人造纤维、针织品、聚氯乙烯、聚脂纤维、机车、皮革、无线传输器之零配件等，多属中游工业之中间品；大陆输往台湾的前十大商品主要包括中草药、鞋靴半成品及其零件、梭织布、鸟羽毛、变电器、摄影机及闪光灯配件、感应器、锌等，多属上游工业之初级产品。

三、香港

香港位于珠江口外东侧，由香港岛、九龙半岛、新界 3 个主体部分及附近海域的 200 多个岛屿组成，陆地总面积 1092 平方公里。

1841 年鸦片战争后，英帝国主义强占香港岛。1860 年中英《北京条约》签订，清政府割让九龙。1898 年又据中英《展拓香港界址专条》强行租借九龙半岛深圳河以南的“新界”，租借期为 99 年。距鸦片战争 143 年后的 1984 年 12 月 19 日，中英两国政府关于香港问题的联合声明在北京签字，中国将于 1997 年 7 月 1 日恢复对香港行使主权。1997 年 7 月 1 日，中华人民共和国香港特别行政区将宣告成立，香港将回到祖国怀抱。

（一）地理概况

香港北部以深圳河为界与深圳市相邻，背倚祖国内地，面向南中国海、扼我国华南的门户，居远东国际航海和航空交通的要冲，是沟通远东各地、联结欧美和大洋洲的枢纽，地理位置十分重要。

香港岛面积 79 平方公里，岛北部是主要商业区，这里有著名的维多利亚商业中心和香港大学。九龙是重要工商业区和住宅区，并且是海陆空交通中心，正当大京九铁路的终点。启德机场位于本区东部，深水大港维多利亚港位于香港岛市区和九龙半岛市区之间。启德机场年货运量已达 140 多万吨，

仅次于日本成田机场，居世界第二位，客运量达 2700 余万人次，居世界第四位。维多利亚港是国际海运干线的重要枢纽港，全球最大的集装箱港口，年吞吐量达 1200 多万箱，在九龙半岛西北的兰巴勒海峡内筑有世界上设施最先进的葵涌集装箱码头。

香港地域狭小，经济发展缺少回旋余地，兼以土地贫瘠，农业深受限制，自然资源贫乏，有用矿产资源极少。因此，香港不仅生产生活资料的绝大部分要靠国际市场进口，而且其产品销售亦必须依靠国际市场。

香港现有人口 610 万（人口密度为每平方公里 5700 人）、其中 98% 以上是中国血统居民，非中国血统的居民主要是英联邦国家移民，其它还有美国、葡萄牙、巴基斯坦、菲律宾、印度尼西亚、德国和日本移民。

（二）经济发展概况

香港经济发展十分迅速。1950 年，其生产总值为 31.5 亿港元、人均生产总值为 1408 港元。到 1994 年，其生产总值及人均值分别达到 10192.28 亿港元和 168151 港元（合 21650 美元），速度之快，令世人刮目相看。

本世纪 50 年代前，香港经济以转口贸易为主，二战后的 1946 年～1950 年，它的转口贸易额几乎每年都以 30% 以上的速度递增。1951 年，美国操纵联合国实行对华禁运，香港的转口贸易受到严重打击，贸易总额在 1951 年—1954 年的 3 年内下降了 1/3 以上，从而促使香港从单纯依赖转口贸易向发展制造业过渡，以轻纺产品为主的劳动密集型工业得到长足发展。由于长期以来香港作为远东大转运站而与世界各地保持着广泛的经贸联系，因此，其制造业一开始就带着明显的加工出口导向特性。到 1959 年，香港出口贸易总值中，本地产品的价值已超过转口商品的价值，标志着制造业已成为香港经济的重要支柱之一。香港经济结构的显著变化发生在 60 年代，以制造业为中心的工业经济进一步迅速发展，除纺织、服装、食品加工、塑料制品等之外，一些新兴部门如电子、玩具、钟表等也陆续建立起来。到 1973 年，香港产品出口值达 200 亿港元，其中港产服装出口高达 74.5 亿港元，超过意大利，成为世界上输出成衣最多的地区。香港的电子工业崛起于 60 年代末，当其与玩具业和钟表业等合流之后，电子产品发展成为仅次于服装业的第二大出口工业。1972 年，香港玩具的出口数量超过日本而居世界首位，1978 年香港钟表的出口数量也超过日本而居世界首位，其小型电脑零件的制造也在世界居于领先地位。

70 年代的两次石油危机引发了资本主义世界的经济危机，西方发达国家贸易保护主义重新抬头，影响了香港工业品的出口，加之台湾和韩国工业品咄咄逼人的竞争，香港出口导向型经济受到严重挑战，促使香港经济由加工贸易转向多元化发展阶段。

一个多世纪以来，香港当局一向采取自由的经济政策，以吸引外国投资和先进的技术设备，但直到本世纪 50 年代，外资的流入一直十分有限。60 年代，香港制造业蓬勃发展，有力地促进了外资的流入。70 年代，香港先后取消了对外汇市场和黄金市场的管制，进一步增强了对外资的吸引力，外资大量涌入香港，对其经济的发展起了积极的推动作用，香港经济加速迈向国际化和自由化。70 年代初，香港的金融以及保险、房地产、商业服务等服务业迅速发展，特别是由于外国金融资本不断涌入，香港迅速发展成为仅次于纽约、伦敦的世界第三大金融中心和黄金市场。70 年代末，随着祖国大陆的改革开放，香港转口贸易重振雄风，世界各地的货物经过香港向 170 多个市

场转口。1991年，香港转口输出额达5348.41亿港元，占当年香港出口总额的69.8%。香港的工业也采取了多元化战略，一方面努力提高传统工业部门的资本技术集约程度，另一方面努力发展资本技术密集的包括电子工业在内的精密仪表、光学仪器、家电、化工机械设备乃至微型电脑、微型电路等行业。随着整个经济的多元化发展，对外贸易、服务业、制造业成为香港经济的三大支柱。80年代末以来，随着服务经济化步伐的加快，香港包括金融证券的服务业产值已超过制造业。目前，香港已成为国际性的金融中心、贸易中心、航运中心、信息中心、旅游中心。

（三）对外贸易

香港地狭、资源少，原料和市场需依靠国际市场，对外贸易成为香港经济的血液。早在60年代~70年代，香港就已发展成为远东国际贸易中心，而现在它已跻身世界十大贸易区之列。1994年，香港对外贸易总额达3134.5亿美元，居全球第八位、对外贸易依存度高达237%，人均贸易总值达51380美元，为全球所少见。

香港对外贸易由三部分组成，即进口，出口和转口。

战后以来，香港进口贸易额从1947年的15.5亿港元增加到1994年的12544.27亿港元，增长了808倍，平均每年递增15.31%，其中50年代递增6.05%，60年代为11.65%，70年代为19.14%，80年代为20.74%，香港进口贸易发展之快由此可见一斑。由于人口迅速增加，工业迅速发展，目前全港610万人口和各类工业的需要几乎全靠进口供应，不仅导致进口数量剧增，进口商品的结构也发生了很大变化，由以往以农副产品为主转力以工业品为主，尤以消费品、原料和半制品为大宗，如1994年消费品进口占进口总额的41%，原料及半制品进口占进口总额的34%，其余为机器和生产设备（占8%）以及食品（占4%）等。香港的进口来源地相当集中，主要是祖国内地（37.6%）、日本（15.6%）以及美国、新加坡、韩国等，近年来，台湾已跃居香港进口的第三位。

战后以来，港产品出口也有很大增长。从1947年到1994年，平均每年递增11.71%，1994年港产品出口2218.85亿港元，为1947年（12.17亿港元）的182.3倍。在商品结构上，港产品出口以轻纺产品为主，集中在成衣、纺织品、钟表、光学仪器、塑胶制品、家用电器等少数几个商品，如在1994年的港产品出口总额中，成衣占33%，其次为电动机械、仪器和用具。占11%，杂项类制品占9%，办公机器类占8%，摄影器材设备、光学器材、钟表类占7%，纺织品占7%，电讯、录音及音响仪器设备占5%。港产品的外销市场也比较集中，其传统市场是欧美，其中最大的市场在美国，1984年港产品44.5%销往美国，创历史最高纪录。近年来，由于香港推行外销市场多元化的方针已见成效，对美国市场的依赖逐渐减少，1994年美国市场占港产品外销额的比重已降至27.7%。自1984年以来，祖国内地已成为港产品的第二大外销市场，1994年约占港产品出口的27.5%。其它重要市场还有德国、日本、新加坡、英国等，台湾居香港出口的第七位。

转口贸易是香港对外贸易极其重要的组成部分。香港不仅地理位置优越，而且又是个自由港，一贯坚持自由贸易政策，加上港口设备先进，金融、保险、通信、仓储服务完善，海空运输发达，以及我国实行对外开放政策以来，世界各国（地区）积极利用香港开展对华贸易等等，都是促使香港转口贸易迅速恢复和发展的重要因素。目前，世界各地的货物经香港向170多个

市场转口，1994年转口输出额达947921亿港元，占当年香港出口总额的81%，即转口贸易总额是港产品出口总额的4倍还要多。从转口商品结构看，过去以农副土特产品为主，现在以原料和半制成品为大宗。香港转口贸易商品来源地主要集中在亚洲地区，占转口货来源的近70%，转口市场也集中在亚洲，占转口贸易总值的近60%；若以国家论，则祖国内地居首位（占30%左右），美国居第二位（占20%左右），其次为日本、新加坡等。

综观上述，香港对外贸易具有：发展迅速；依存度高，对外依赖性大；市场商品相对集中；转口贸易地位特殊重要等特点。另外，香港外贸长期存在逆差，反映了香港经济的结构性问题。

在香港的对外贸易中，包括进口、港产品出口和转口在内。祖国内地是其最大的贸易伙伴，1995年，内地同香港贸易额已达445.75亿美元，目前香港已成为祖国大陆商品出口的主要市场和进口商品的主要来源地之一，又是祖国外贸的主要转口港和祖国与世界沟通的重要桥梁。在中国走向国际市场的过程中，香港的地位十分独特，在中国对外开放所取得的成就中，香港的作用举足轻重。目前，香港业已纳入大陆区域开放的体系中，香港以其国际金融中心、国际贸易中心的优越地位和远东地区自由港的功能而居于我国对外开放的最高层面上。香港回归祖国后，将更好地发挥其祖国内地与世界沟通的桥梁作用。

四、新加坡

新加坡原是马来柔佛王国的一部分，1824年沦为英国殖民地，一直被英国作为其在远东的重要商埠和军事基地。1942年2月，新加坡为日本占领，日本投降后，英恢复了殖民统治。1959年宣布自治，1963年9月并入马来西亚，1965年8月退出，建立新加坡共和国。

（一）地理概况

新加坡共和国位于马来半岛南面，是一个城市国家，由主岛新加坡岛（面积563平方公里）及其附近的54个小岛组成，总面积641平方公里，它北隔1.4公里宽的柔佛海峡与马来西亚相望，南隔新加坡海峡与印度尼西亚相望。新加坡地处太平洋与印度洋之间的航运要道马六甲海峡的出入口，向有“东方十字路口”之称，地理位置十分重要。

新加坡岛地势平坦，平均海拔仅17米，最高点仅177米。有海堤与马来半岛相连，海岸线长140公里。新加坡岛离赤道仅136.8公里，属典型的热带海洋性气候，年平均气温24~27℃，年降水量2400毫米，气候宜人，植物繁茂，风光绮丽，被誉为“花园城市”国家。

新加坡有人口292万（1994年），人口密度为每平方公里4500多人，为世界所少有。民族成份较复杂，其中华人占3/4以上，马来人占近15%，印度、巴基斯坦、斯里兰卡人占6.5%，其余为欧洲人或欧亚混血人等。马来语为国语，马来语、英语、华语、泰米尔语为官方语言。马来人和巴基斯坦人多信奉伊斯兰教，华人和斯里兰卡人多信奉佛教，印度人信奉印度教，还有信奉基督教和天主教者。

（二）经济发展概况

新加坡独立时，经济严重依赖转口贸易和英国军事基地的开支，其中转口贸易几乎成了新加坡唯一的财政收入来源，如1959年新加坡的转口贸易额及与转口贸易有关的经济活动产值，占新加坡本地生产总值的比重达80%以上。为改变单一的经济结构，新加坡政府致力于实现经济多元化。

60年代初，新加坡着手发展本地工业。当时新加坡与马来西亚组成联邦，国内市场潜力较大，新当局主要采取进口替代政策，以推动本地制造业的发展。据统计，新加坡的新兴企业（指能生产新加坡在此前不能生产的产品企业）在1960年从零起步，1965年发展到95家，整个制造业的产值由1960年的4.6亿新元增加到1965年的10亿新元，表明新已开始摆脱单纯依靠转口贸易的单一性经济结构。1965年，新脱离马来西亚，这意味着新加坡的劳动密集型产品失去了一个稳定的传统市场，为此，新政府把过去发展“替代进口”工业的政策方针改变为发展“出口导向”工业的政策方针，发展目标主要是创造就业并初步实现工业化，手段主要是贸易自由化。

新加坡是自由港国家，60年代以来，又设立出口加工区20多处，通过进口原材料和零部件、半成品，利用本国廉价劳动力加工装配，向外出口制成品，赚取附加价值。在实施出口导向政策之初，新加坡生产和出口的制成品主要是劳动密集型产品，包括纺织品、服装、电子产品、金属制品、皮革制品等。为减少和韩国、台湾、香港的竞争，新加坡政府审时度势，扬长避短，选择发展了一些对资本和技术要求都比较高的产业部门，其中首推炼油业。新地处马六甲海峡南端，是中东原油运往亚大地区的必经之地。利用得天独厚的区位优势，新政府采取有效措施，吸引外资，先后建起五大炼油厂。新加坡的石油提炼能力，从1961年的日产5万桶，猛增到1975年的日产100万桶，成为仅次于休斯敦和鹿特丹的世界第三大炼油中心。1975年，新加坡的石油及石油制品的产值达47.5亿新元，约占当年制造业产值的38%，炼油成为新第一大工业部门。

与炼油业差不多同时崛起的还有电子工业。1965年以前，新几乎无电子工业可言。1965年起，新加坡政府通过引进外资和国外技术，开始发展电子工业，最初是为本地市场生产黑白电视机，70年代初，美国的计算机公司开始在这里组装计算机，1972年以后，电子工业蓬勃发展，1975年新加坡的电气电子工厂发展到158家，产值从1969年的1.4亿新元增至1975年的15亿新元，占当年制造业产值的12%，成为新加坡第二大工业部门。

第三大工业部门是船舶修造业，这是新加坡的传统优势部门。1963年，新当局将船舶修造业列为“新兴企业”，到1968年，相继建立起裕廊、炭巴和三巴旺三家大型造船厂，并从60年代末开始兴建四家钻油平台建造厂，1975年这四家钻油平台厂累计建造钻油平台26座，成为世界海洋石油钻井平台的主要生产基地之一，整个船舶修造业的产值由1965年的0.5亿新元增加到1975年的12亿新元（其中钻井平台的产值约占25%）。

炼油工业、电气电子工业和船舶修造业的迅速发展，不仅改变了新加坡以劳动密集型为主的轻型产业结构，也改变了新对外贸易的商品结构。独立初期，新加坡的出口商品以橡胶居首位，60年代末至70年代中期，三大工业部门的出口额相继超过橡胶，成为新最主要的工业部门。与此相应，新出口贸易中，本国产品的比重迅速上升，1966年时还只占28.6%，到了1973年便超过60%。

70年代末，新政府制订了雄心勃勃的经济发展计划，提出进行“第二次工业革命”，对经济结构进行彻底变革，谋求把新建成技术、制造业及服务业中心。第二次工业革命的实质在于将新加坡从初步工业化阶段推进到工业化的第二阶段，进一步发展资本密集和技术密集的工业，以取代劳动密集型工业，发展资本及技术密集产品的出口。新加坡还确立运输、贸易、制造、

金融和旅游为其经济的五大支柱，具体目标是将新加坡建设成为工业和技术服务中心，国际航运、航空和贸易中心，国际金融中心，国际旅游和会议中心。为此，新政府除在税收、信贷、工资等方面采取措施外，还加大了人员培训和智力开发力度，同时继续大量吸收外资，特别是吸收带有先进技术并有现成国际市场的跨国公司的投资。这些措施取得了明显的成效，其中制造业的迅速发展是新加坡经济最显著的变化，电子、炼油、修造船已发展成为具有世界意义的核心部门。目前，炼油业进一步扩大了高级油炼制比重；造船业把海上石油钻井平台作为发展重点；电气电子工业由简单的装配发展到多层次嵌装，自制零件及产品多样化、大端化，各类电子计算机的出口在亚洲仅次于日本，赢得了“智能岛”和“东南亚硅谷”的美誉。

除制造业之外，新在交通、通信、金融、贸易、旅游等方面也都取得了长足的发展。新加坡是世界著名的转口港，目前其海运货物吞吐量达 2 亿多吨，集装箱吞吐量超过 1000 万标准箱。均居世界前列。航空运输亦高度发达，樟宜国际机场是亚洲最大的机场之一，其国际航空客运周转量高居世界第五位（仅次于美、英、法、日），为亚、欧、澳三大洲之间重要的国际航空中心。新加坡又是重要的国际通信中心，它通过海底电缆、卫星系统提供服务，同世界上绝大多数国家有电信联系，它没有多条海底电缆、光缆同亚太、中东及欧洲的洲际电缆、光缆相连，在武吉知马和圣陶沙岛建有地面卫星通信站，与太平洋、印度洋上空的卫星保持联系。

新加坡的国际金融业自 60 年代后期开始兴起，1970 年新加坡设亚洲美元市场，到 90 年代初，亚洲美元市场由开始时的 3.898 亿美元迅速扩展至 1100 多亿美元之巨。新以十分完备的优惠制度吸引外资，兼以通讯等服务设施完善，被列入“世界最理想的投资国”之一，目前已有 130 多家外国银行云集新加坡开展广泛的业务，新加坡成为仅次于伦敦、纽约、东京、香港的国际性金融中心。新加坡奉行自由贸易政策，对外贸易极其发达，目前它的对外贸易额为其国内生产总值的 3 倍左右，贸易依存度之高世界罕见，若按人口平均，每人的进出口贸易额高达 6.6 万美元以上，高出世界人均数的数十倍。

新加坡旅游业始于 50 年代初，开始时规模很小。由于新并不具备自然与人文景观方面的旅游优势，直至 1964 年也仅接待游客 9 万余人。70 年代是旅游业发展的兴旺时期，新利用其优越的地理位置，通过大力发展基础设施，提供优质服务，简化出入境手续，并开展各种旅游外交活动，吸引了大量外国游客来访及大批国际会议来新召开，1970 年游客已达 50 万人，1978 年突破 200 万人，1995 年接待游客人数已超过 600 万人，发展成为亚洲的旅游王国。

近年来，新加坡政府积极推行国际化战略，这一新的经济发展战略的目标，是要使新加坡经济进一步和世界经济挂钩。

新加坡工业分布呈内外两个环带，内带新加坡市是轻工业集中分布区，由新兴企业群组成的工业区、出口加工区则分布在市郊，形成外带，著名的有裕廊工业区、肯特岗科学园区等。

（三）对外贸易

新加坡是个以贸易立国的国家，对外贸易在其经济中占有极其重要的地位。建国初，新以转口贸易力主，当时转口贸易占其出口总额的 93.8%，主要从马来西亚、印尼、泰国等邻国进口锡、橡胶、咖啡、胡椒、棕油等产品，

经加工转口至西方国家；同时从欧、美、日进口机械设备和其它工业制成品，转口至东南亚国家。60年代中期以后，转口贸易地位逐步下降，本国生产的劳动密集型产品（如纺织品、服装、电子产品、金属制品、食品、塑料制品、皮革等）出口迅速上升。70年代中期，本国产品出口已占总出口的60%。70年代末开始的“第二次工业革命”，致力于出口产品的升级换代，资本、技术密集的高增值的产品出口比重迅速上升。经过30年的努力，新加坡对外贸易飞速发展，对外贸易额从1965年的20.25亿美元增加到1994年的1938亿美元（其中出口额从7.81亿美元增加到968亿美元，进口额从12.44亿美元增加到1030亿美元），年平均递增17.03%。70年代是新对外贸易高速发展的时期，进出口贸易年均增长率分别达到24.6%和28.20%；但进入80年代后增长速度放慢，特别是1985年和1986年两年连续出现负增长，故其进出口贸易额增幅分别减少到5%和7%；进入90年代，又以年均20%左右的速度递增，新加坡已跻身世界第十三大贸易国。

目前，新加坡主要出口成品油、化工产品、飞机部件、电子计算机、电脑周边设备、半导体零配件、通信设备、钻油平台、医疗设备、纺织品等，进口的主要商品是原油、石油产品、机械设备、电力设备、光学仪器、纺织品、农产品等。

新加坡一向采取被称为“门户开放”的分散贸易对象的政策，贸易伙伴遍布全球160多个国家和地区，主要贸易伙伴为美国、东盟、日本、欧盟、香港、中国等。1992年，新加坡的十大贸易伙伴中7个在亚洲，亚洲占其进出口总额的60%以上。作为新加坡最大贸易伙伴，美国只占新出口总额的21.1%，进口总额的16.5%，且仍呈下降趋势。

应该指出，新是东南亚重要转口贸易站，虽然由于本国制成品出口迅猛增长，转口贸易比重大幅下降，但绝对数仍有增长。特别是马来西亚、印尼、泰国等新兴工业国家的兴起带动新加坡转口贸易激增，因此，新加坡作为东亚主要转口贸易基地的地位不断增强。

中国与新加坡有着悠久的友好贸易往来，中国实行改革开放后，两国经贸关系又有了新的发展。1995年，双边贸易额达68.99亿美元，在我国对外贸易中占2.46%，新成为我国第六大贸易伙伴。新加坡是我国轻纺、粮油、食品、土特产品出口的传统市场，近年来，五金矿产、机电仪器产品及饲料出口呈增长态势，因而初级产品所占比重下降，机电设备有较大幅度上升。我从新进口的主要商品有橡胶、石油化工产品、机电仪器产品、粮油食品等，其中机电仪器产品有较大增加。中新两国经济互补性强，进一步发展两国合作关系，有利于本地区的和平稳定，中新合作有着诱人的前景。

第二节 脱颖而出的东盟三国

一、马来西亚

马来西亚由马来半岛南部的马来亚和加里曼丹岛北部的沙捞越和沙巴三部分组成(马来亚地区又称西马,沙捞越和沙巴地区又称东马),总面积 32.98 万平方公里,海岸线全长 4192 公里,岸线曲折,多良港。马来西亚地处亚洲南部,介于太平洋和印度洋之间,西边的马六甲海峡连接南海与安达曼海,沟通两大洋,是亚、澳、非、欧四大洲之间海上航运要道,战略地位十分重要。

(一) 地理概况

马来西亚全境 4/5 以上为平原和低丘,沿海沼泽遍布,其中马来亚地区地势北高南低,中部为山地(中央山脉),东西两岸为平原;沙捞越西部沿海为平原,东部边境为山地,内地力森林覆盖的丘陵和山地;沙巴沿海为平原,内地大部分是为森林覆盖的山地。由于靠近赤道,终年炎热多雨,属热带海洋性气候。

马来西亚拥有得天独厚的自然资源。马来亚地区的西部沿海平原与中央山脉之间为宽约 80 公里的山麓丘陵地带,由于地势高亢,气候适中,排水良好,橡胶种植普遍,并当东南亚锡矿带的主体,是举世闻名的“咬锡地带”。马来西亚全境多森林,覆盖率达 75%,盛产多种硬木。其它还有丰富的热带作物资源及石油,天然气等,水产资源亦相当丰富。

马来西亚总人口 1970 万(1994 年),其中马来人占近 1/2。华人约占 1/3,印度人和巴基斯坦人占 9%,其它民族占 10%。官方语言为马来语,通用英语。伊斯兰教为国教,马来人多信奉伊斯兰教,华人多信奉佛教,此外还有印度教和基督教。

(二) 行将问世的“亚洲第五小龙”

50 年代~60 年代,马来西亚还是一个工业落后,经济单一,以出口锡和橡胶为主的国家。为发展民族经济,改造落后的经济结构,马来西亚在取得独立(1957 年 8 月)后,即选择了一条与“四小龙”相类似的经济道路。1970 年~1990 年,马来西亚实行“国家经济政策”,促进经济迅速发展,国内生产总值由 1970 年的 100 亿美元增加到 1990 年的 420 亿美元,平均每年递增 6.8%。进入 90 年代后,马来西亚继续保持高速增长,1994 年其 GDP 达 706.3 亿美元,人均 GNP 达 3480 美元,在东南亚仅次于新加坡,从而跻身于准新兴工业化国家的行列,成为“亚洲第五小龙”的头号候选者。

农业在马来西亚国民经济中占重要地位。农业生产的结构是种植业为主,林业次之,其创汇农业,特别是热带经济作物的出口,是马来西亚外汇收入的重要来源。独立前,创汇农业一直以天然橡胶为主,独立后,马来西亚政府高度重视农业,自 1960 年起,便开始推行农业“多元化”方针,同时采取措施建立和扩大农村基础设施,发展农村教育和卫生事业,推广农业新技术,提供贷款等。1984 年提出“国家农业政策”,特别强调提高农业的生产率和经济效益,以增强国际市场竞争力,强调通过规模化生产实现农业的现代化。80 年代,国际市场橡胶价格一度低迷。而植物油供应短缺,马来西亚抓住时机调整农业结构,放缓了劳动密度较大的天然橡胶的生产,大力发展棕油生产,促进了创汇农业的全面发展。目前,橡胶年产量已由 160 万吨减少到约 110 万吨,棕油年产量猛增到 700 多万吨,棕油和胡椒的年产量和

输出量均居世界首位,木材的年产量也达到 3000 多万立方米,输出量约 1500 万立方米(包括锯材 500 万立方米)。在世界上占重要地位。90 年代初,创汇农业平均每年创汇达 40 亿美元。

马来西亚原为初级原料产品出口国,为摆脱单一种植制经济结构,在第一个五年经济发展计划期间(1966 年~1970 年),马来西亚政府即致力于发展“进口替代型”的制造业,工业产值得到较快提高。随着国内市场的渐趋饱和,马来西亚政府于 1968 年颁布了《投资奖励法案》,以吸引投资开设面向出口的贸易企业。在第二十五年(1971 年~1975 年)经济发展计划中,政府进一步明确提出了发展面向出口工业的方针。为了更好地引进外资和进行地区经济开发,政府颁布了《自由贸易区法令》,在全国开辟了 10 多处出口加工区(又称“工业型自由贸易区”)。马来西亚的出口加工区制度,取得了显著的成功,它使作为日本和“四小龙”产业转移吸收国的马来西亚的劳动密集型产业获得高速发展。这类产业包括了在产值、出口值和容纳就业人口方面都增加得较快的电子工业、机器工业、纺织工业、服装工业、木制品工业和橡胶加工工业等。整个 70 年代,马来西亚制造业的年均增长率达 12.8%,国内生产总值的年均增长率达 8%,不仅大大超过西方国家,在发展中国家中也属于发展速度较快的一类。

进入 80 年代后,马来西亚政府一方面积极进行产业结构调整,在扩大本国资本投资的同时,引导外资向技术、资本密集型产业和高科技工业发展;另一方面,持续不断地将大量资金用于基础设施建设,大力发展电力、电信和交通运输等公用事业,从而改善了投资环境。80 年代中期以来,马来西亚国民经济结构发生了显著变化,实现了以农业为主向以工业为主的转变,工业在国内生产总值中的比重已超过农业,1980 年~1994 年,制造业在国内生产总值中所占比重由 20%上升到 31.7%,而农业所占比重由 23%下降到 14.5%,由此带来了出口产品结构的巨大变化,1994 年,马来西亚的工业制成品出口已占出口商品的 75%以上,而初级产品的出口比例已降至 20%以下。马来西亚现已成为世界计算机芯片的主要出口国和仅次于日本及美国的世界第三大半导体出口国。目前,马来西亚制造业已发展到近 20 个部门,除电子工业外,重要的还有纺织、服装及橡胶、热带硬木及原油的加工。近年来,政府致力于扩大制造业基础,鼓励发展汽车、钢铁、水泥等重化工业和对本国丰富的自然资源进行深加工。

(三) 对外贸易

随着工农业生产的发展,马来西亚对外贸易不断发展,特别是 80 年代中期以来,增长速度大大加快。据统计,1987 年马来西亚进出口贸易总值为 300.35 亿美元,到 1994 年已达到 1163.4 亿美元,此间除 1993 年只增长 6.9%之外,其余各年增长率均在 20%以上,成为全球第十九大贸易国。

马来西亚主要贸易对象是新加坡、日本、美国、英国和德国,前三大贸易伙伴在马来西亚的进出口总额中均占一半以上,以 1994 年为例,在马来西亚的出口值中,美占 21.2%,新占 20.7%,日占 11.9%,在进口值中,日占 26.7%,美占 16.7%,新占 14.1%。

马来西亚出口商品结构也较集中,主要为棕油、天然橡胶、锡、木材、石油、天然气、电子零部件等。进口商品中大部分为投资性产品及半成品,主要为机电、运输设备、制成品、食品、化工产品及燃料等。

中马经贸历史悠久。1974 年两国建交后,经贸关系不断发展,1995

年双边贸易额达 33.46 亿美元，其中马来西亚向我国出口 20.65 亿美元，自我国进口 12.81 亿美元。马来西亚是我国粮油食品、土畜和轻纺产品的传统出口市场，近年来，我国对马来西亚机电产品的出口大幅度增加，我国从马来西亚进口的主要商品为橡胶、棕油、热带木材、原油等初级产品，近年来，我增加了对马来西亚制成品的进口。中马两国经济有着很强的互补性，经贸合作有着很大的余地和良好的前景。

二、泰国

泰国位于中南半岛中部，西和西北与缅甸为邻，东和东北与老挝交界，东南与柬埔寨接壤，南临泰国湾并与马来西亚毗连。面积 51.3 万平方公里，是一个正在向新兴工业化国家冲刺的准新兴工业化国家。

（一）地理概况

泰国地势北高南低，北部和西部是山地，主要山脉有南北走向的他念他翁山脉，东部为呵叻高原，中部昭披耶河（湄南河）流域为平原，其下游三角洲是全国主要的经济区。泰国沿海平原属热带雨林气候，其余大部分地区属热带季风气候。全年可分两季，11 月～次年 4 月为旱季，5 月～10 月为雨季，月平均气温 22—28℃，以 4 月份最热。年均降水量 1000 毫米～2000 毫米，山地或沿海地区可达 3000 毫米以上。

泰国地下资源主要有锡，其西部是东南亚锡钨矿带的一部分，锡产量居世界第二位，钨、锑、锰、铅、重晶石、宝石、黄金和萤石等也很重要，其它还有石油、天然气、褐煤等。泰国依山傍海，土地富饶，农林资源丰富，盛产橡胶、稻米、糖、玉米，木薯和各类水果，森林覆盖率达 41%，出产多种热带林木。其中尤以柚木著名，其产量仅次于缅甸。水产资源丰富，鱼类以鲑鱼和沙丁鱼为主，是世界第七大渔业国及第三大渔品出口国。

泰国现有人口 5950 万，有 30 多个民族，其中泰族占总人口的 40%，老族占 35%，此外还有马来族、高棉族及华人华裔等。泰语为国语。佛教为国教，有 90% 的人信奉佛教，是世界上最大的佛教国家。

（二）正在崛起的亚洲新“小龙”

泰国历史上是一个农业国家，经济发展从 60 年代中期起步。据世界银行统计，1965 年～1995 年，年均增长率达到 8.6% 以上，短短 30 年，泰国从一个经济落后的农业国发展成为准新兴工业化国家。1994 年，泰国国民生产总值达 1432 亿美元，人均 2410 美元。

30 年来，泰国所走的是一条以工业化为主导，通过实现多元化经济结构，以求达到经济高速增长的发展道路。自 60 年代初起，泰国政府便将重点放在加速工业化进程上，为改变初级落后的工业结构，实施进口替代战略达 10 年之久，集中精力发展了食品，纺织等轻工业。进入 70 年代后，劳动密集型产品的国内市场需求已得到满足，而国际市场上初级产品和工业制成品价格剪刀差又不断扩大，泰国贸易条件恶化，为此，泰国开始实行对外全面开放，将进口替代工业政策调整为出口导向工业政策。在这个转变中，建立出口加工区是一项重要战略措施，出口加工区的建立为日本和“四小龙”劳动密集型产业的转移提供了适宜地点，成为吸收国外资金和技术的窗口，推动了泰国制造业进入一个新的发展阶段，其年均增长率接近 10%，主要部门包括纺织、服装、汽车和摩托车装配、电器制造、食品加工、珠宝首饰等，其中最具代表性的纺织工业，在 1968 年～1978 年 10 年间增长了 3.4 倍。进入 80 年代后，在出口加工区的带动下，电子等行业也迅速发展起来，到 1989

年全国已建立起 300 多家电气电子工厂，集成电路成为泰国十大出口产品之一。

自 60 年代推行工业化政策以来，泰国资本积累速度不断加快，固定资产投资总额占国内生产总值的比重从 1960 年的 14.8% 上升到 1970 年的 24.1%，1980 年进一步上升到 25.8%。1960 年，泰国不足 500 家工厂，且均为简单的农副产品加工或修配工厂，资金技术应用程度很低，但随着固定投资的迅速增加，90 年代初泰国已建立起 5 万多家工业企业，其门类分布和生产能力大为扩展，不仅成为泰国出口导向型工业的依托，而且支撑着泰国经济的高速增长。自 1992 年起，泰国开始实施第七个“五年计划”，其主要发展目标是：进一步发展出口工业，调整产业和产品结构，使出口适应国外需要，重点发展制造业，支持具有发展潜力的产业，其中包括钢铁、机械、石化、电子、纺织和农产品加工等；鼓励投资者开拓东北部边缘省区，以促进国内各地区经济的均衡发展；进一步加强基础设施建设，到 1996 年以前，将投资 250 亿美元用于修建公路和公共运输系统等。

泰国政府在制订经济发展战略时，还将实现本国经济多元化的努力与工业化的进程结合在一起，在确立以工业化为主导的战略方针后，并没有忽视农业和第三产业的发展，泰国的第一个“六年计划”中（1962 年~1966 年），农业投资占全部发展预算支出的 29%（仅次于对交通运输的投资）。大量投资用于狠抓农田基本建设、良种和农业技术的应用推广以及农产品质量和出口创汇。由于泰国政府的重视和有效措施的顺利实施，泰国农业发展不断跃入新的高度，1967 年—1981 年的 14 年间，农业的年均增长率达 5.5%，近年来仍保持着 4% 左右的年均增长率，现在泰国已经成为世界上稻米、木薯、热带水果、冷冻虾和冷冻鸡的首要出口国，咖啡、蔬菜、鲜花等的出口也已跃居世界前列。目前，世界大米贸易的 1/3 是由泰国出口所提供的。近几年来，泰国已跻身世界上五大食品净出口国的行列，是亚洲唯一的食品净出口国。农业的发展，为实现国家工业化目标，起到了积累资本，提供食品、原材料及输送廉价劳动力的重要作用，为泰国经济的现代化提供了有力保障。

60 年代以来，泰国还加大了对第三产业各部门的投资，整个 70 年代，第三产业产值的年均增长率在 7% 左右，到 80 年代初，第三产业产值在国内生产总值中的比重达到 40%，1992 年又进一步达到 49%，其中以旅游业的发展最为迅速，1994 年接待外国旅游者 600 多万，旅游外汇收入达 58 亿美元。

（三）对外贸易

泰国的经济起飞，主要是靠出口贸易的快速增长刺激和带动起来的。在 1985 年—1992 年间，泰国国内生产总值的年均增长率为 8.5%、而同期出口年均增长率高达 16%。在 60 年代末至 80 年代初，泰国出口占国内生产总值的比重约为 20%，70 年代末到 80 年代中期增至约 27%，80 年代末至 90 年代初增至 30%，1994 年，泰国进出口总额达 997 亿美元，1995 年，泰国出口总额已突破 1.3 万亿铢（约合 540 亿美元），创历史最高纪录。

在出口商品结构方面，随着工业化程度的不断提高，泰国已从原来主要出口初级产品过渡到以出口制成品为主。1961 年，初级产品的出口占泰国出口总额的 83%，制成品比重仅占 2%；1971 年，初级产品的出口比重为 62%，制成品的比重为 20%；到 1992 年，制成品出口比重占泰国出口总额的

76.7%，而初级产品的出口比重已降至 20% 以下。目前，泰国已成为世界上食品，水产品、大米、饲料、纺织品和服装等轻纺产品的出口大国，而电气电子、珠宝（已成为仅次于意大利的世界第二大宝石出口国）、塑胶产品、家具等也已经居泰国十大出口商品之列。进口商品也发生了由以生活消费工业品为主到以生产资料工业品为主的转变，主要为机械设备、运输工具、石油及石油制品等。

二战前，泰国的主要贸易对象是英、德等欧洲国家。战后，美国、日本、东盟各国、香港、沙特阿拉伯、荷兰等相继成为泰国的贸易伙伴，其中美国、日本是泰国最主要的贸易伙伴。80 年代以来，泰国与亚洲“四小龙”的贸易关系日益密切，80 年代中期，泰国还加强了与中东和非洲各国的贸易往来，80 年代后期，泰国开始打入印支市场，目前对缅甸、老挝、越南的贸易活动都很活跃。1994 年，泰国十大出口市场依次是日本、美国、新加坡、德国、中国、台湾、马来西亚、韩国、英国、俄罗斯，这十大市场占泰国出口商品总额的 70%。在当前新的世界经济形势下，泰国的出口面临严峻挑战，泰国正采取提高产品质量、增强出口竞争力、努力开拓和占领新的市场的策略以求发展，东亚、东欧和拉美是其主要出口市场拓展对象。

中泰两国自 1975 年正式建交以来，经贸关系不断发展，自 1975 年到 1995 年，两国贸易额从 2462 万美元增加到 33.63 亿美元，平均每年递增近 38%。

建交初期，中国对泰国的出口以石油和石油制品为主，此外还有中药材、纸张、陶瓷、丝类、石蜡、化工原料和少量机械产品。中国从泰国的进口以农产品为主，如大米、玉米、砂糖和橡胶等。随着贸易的发展，两国交换的商品品种逐步丰富。目前，中国对泰国的出口中，机电产品和轻纺产品已有较大的比重；中国从泰国的进口中，除大米、橡胶，砂糖之类传统产品外，还有合成纤维、机电产品、建筑材料、塑料制品、宝石、医药及化妆品等。中泰两国的经济关系中，有互补性，也有竞争性，但两国都是发展中国家，在资源禀赋、产业结构方面各不相同，在技术和人才方面互有优势，因此两国在贸易与投资领域、科技领域、自然资源与人力资源开发、旅游及其它服务行业乃至次区域经济合作方面，可以开展广泛的合作。

三、印度尼西亚

印度尼西亚共和国简称印尼，位于亚洲东南部，由 13700 多个岛屿组成，是世界上最大的群岛国家。总面积 190 多万平方公里，海岸线全长 35000 公里。印尼介于亚洲大陆和大洋洲之间，地跨赤道，沟通太平洋与印度洋，地理位置十分重要。在经济上，经过近 30 年来的稳定发展，印尼已做好了“腾飞”的准备工作，到 21 世纪初，将可参与马来西亚、泰国、越南等国争摘“亚洲第五小龙”桂冠的角逐。

（一）地理概况

印尼全境可分为大巽他群岛、努沙登加拉群岛（小巽他群岛）、马努古群岛和伊里安岛西部四大部分。其中有人定居的岛屿近千个，主要大岛有爪哇、苏门答腊、加里曼丹（大部分）、苏拉威西、伊里安查雅（伊里安岛西部）等。岛屿之间构成许多海峡与内海，重要的海峡有马六甲海峡、巽他海峡、龙目海峡、望加锡海峡等，是沟通太平洋与印度洋的重要通道。海面广阔，内海面积是陆地面积的 3 倍，主要有爪哇海、苏拉威西海、佛罗勒斯海、班达海等。

印尼多数岛屿在地形上都具有不对称的特点，即弧形山脉偏于岛的外

侧，而年侧均发育有广阔深厚的冲积平原，沉积层厚度可达万米，富含石油和天然气。印尼的平原占总面积的 50%，丘陵低山占 45%，山区占 5%。岛的周围多有浅海和珊瑚礁环绕。爪哇岛的北海岸为一大冲积平原，土地肥沃，垦殖度高达 48%，是印尼人口最集中，经济最发达的地区。

印尼是世界上地震、火山活动最频繁的地区之一，全国有 400 座火山，其中活火山 120 多座，但博腊、喀拉喀托、阿贡火山等均以喷发猛烈而闻名。火山活动常酿成灾害，但其喷发物能形成肥沃的土壤，岩浆活动可提供丰富的地热资源。

印尼大部分地区属典型的热带雨林气候，高温多雨，风力小，湿度大。年平均气温一般达 25 ~ 27 ，年降水量多超过 2000 毫米。南纬 5° 以北地区无明显季节变化，南纬 5° 以南，气候逐渐向热带季风型气候转化，加上地形和坡向等的影响，印尼的气候显得丰富多彩。

印尼自然资源十分丰富，森林覆盖率达 60%，是世界上热带森林面积最大的国家之一，出产名贵木材和多种树脂。矿产资源以石油、天然气和锡为主，是东盟最大的石油生产国，原油生产集中于苏门答腊、加里曼丹、爪哇及伊里安岛西部。印尼处于东南亚锡矿带之尾间，锡的储量居世界前列，主要分布于邦加岛和勿里洞岛以及林加群岛。此外，镍、铀、铜、铝土、金刚石等的储量也很大。

印尼现有人口 1.92 亿，分布极不平衡，如爪哇岛面积仅占全国的 6.6%，却居住了全国 60% 的人口。全国有 100 多个民族，主要有爪哇族、巽他族、马都拉族，马来族和亚齐族。印尼语为第一语言，英语是第二语言，各种方言达 200 多种。88% 的居民信奉伊斯兰教，是世界最大的伊斯兰教国家，其余居民信奉基督教、天主教、印度教、佛教及原始拜物教。

（二）“亚洲第五小龙”的候选者

印尼优越的自然环境和雄厚的人力资源，为经济发展提供了良好条件，但由于长期的殖民主义统治，独立后政治局势又屡经动荡，直至 60 年代上半期，经济仍比较落后，1960 年 ~ 1965 年，国民生产总值的年均增长率仅为 1.70%。为了促进经济发展，印尼政府于 1966 年开始采取对外开放、对内搞活私营经济的政策，经过了 3 年经济恢复时期，从 1969 年起，开始实施第一个“25 年长远计划”（包括 5 个“五年建设计划”）。1967 年，印尼颁布“外国投资法”，着手大量引进外国投资、吸收外国贷款，积极开发石油、天然气和森林资源，发展进口替代工业和出口产品加工工业，积极扩大对外贸易，兼以国内政局趋于稳定，经济得以较快发展，1965 年 ~ 1980 年间，国民生产总值的年均增长率达 7%，80 年代虽有所减慢，但仍达 6.4%。进入 90 年代，印尼经济又以 7% 的速度持续稳步增长，1994 年，印尼的国民生产总值达 1690 亿美元，人均 GNP 为 880 美元。随着国民经济的发展，印尼经济结构也发生了很大变化，农业在国民生产中所占比重由 1965 年的 59.9% 下降至 1992 年的 19%，工矿业则从 12% 上升至 40%（其中制造业 21%）。

农业一向是印尼经济的主体，1990 年农业人口比重仍达 48.5%，全国有耕地 2100 多万公顷，平均垦殖指数为 11%，但各地之间差异十分悬殊，爪哇岛高达 48%，苏门答腊岛和苏拉威西为 10%，加里曼丹仅为 3%，伊里安查雅低到 0.1%。印尼土地肥沃，可垦荒地面积广，有着发展农业生产的优越条件和很大潜力。印尼农业可分力两种经营形式，即主要种植粮食作物的小农经济和种植经济作物的种植园经济，前者约占全部耕地的 3/4，后者

约占 1/4，前者主要供国内消费，后者主要供出口。

以稻谷为主的粮食生产是印尼农业的主要部门，其产值占农业总产值的 60%左右，主要产区是爪哇岛和马都拉岛。除稻谷外，还有玉米、木薯、甘薯、大豆等旱地作物。长期以来，农业虽是印尼国民经济的主要支柱，但由于生产技术落后，产量很不稳定，粮食不能自给，70 年代曾是世界上进口大米最多的国家。进入 80 年代后，政府调整了农业政策，加强了粮食生产，稻谷、玉米等的产量显著增加，已初步实现粮食自给。

印尼是世界上最大的热带经济作物生产国之一，其中仅多年生作物的种植面积即达 500 多万公顷，在世界上仅次于巴西。作物种类繁多，其中最重要的是椰子和橡胶。椰子产量居世界首位，椰干和椰抽原是印尼的传统出口商品，由于国内消费增加，出口数量大减。橡胶产量仅次于马来西亚，居世界第二位，绝大部分出口到新加坡、美国、日本、德国等国家，成为主要创汇产品之一。其它作物如胡椒、木棉、奎宁产量均居世界首位，棕油、咖啡、丁香、茶叶、豆蔻等，产量亦居世界前列。农林产品的净出口总额居亚洲各国之冠。

印尼的工业中，采矿业是发展最快的部门，特别是石油和锡，在印尼经济中占有重要地位。本世纪以来，印尼一直是远东最大的石油生产国之一，苏门答腊的米纳斯石油以其油质优良、含硫率低，享有“芳香原油”的美誉。60 年代中期以前，石油产量增长较慢，自 1967 年起，印尼政府决定进一步扩大石油出口，通过引进外资加大勘探力度，产量显著上升，1968 年~1973 年，以每年 17% 的速度递增，1977 年创年产 8430 万吨的历史纪录，近年来维持在 6000 万吨上下。60 年代初，石油输出在印尼出口贸易中的地位低于橡胶，占第二位，自 1963 年起，石油成为占全国首位的出口商品，加上液化天然气，长期占出口总额的 70% 以上。近年来，由于其它出口产业的发展，油、气出口额占出口总额的比重降至 40% 以下。印尼锡矿的储量和产量分别占世界的第四位和第二位，邦加岛和勿里洞岛向以“锡岛”驰名，邦加岛西侧的文岛设有锡冶炼厂。

在东盟国家中，印尼制造业的基础最差，制造业在国民经济中的地位相对较低，直至 80 年代初，制造业在国内生产总值中的比重还不到 15%。为此，自 60 年代中期起，印尼政府从替代进口开始向出口导向转变，积极推进国家工业化计划，促进了制造业的快速发展，在 1974 年~1984 年的第二和第三个“五年计划”期间，制造业的年均增长率达 15% 以上，是同时期增长最快的产业部门。随着印尼对外经济政策的变化，西方发达国家和部分发展中国家的资本大量涌入印尼，投资于制造业部门。据统计，截止 1994 年，经印尼政府批准的外商投资项目近 11000 个，累计吸引外资金额 700 多亿美元，投资行业涉及造纸、纺织、服装、金属加工和化学工业等。印尼政府还通过向外国公私银行举贷等途径筹措建设资金，并主要用于交通运输、电信工程、水利建设以及发电厂、钢铁厂、炼油厂、炼铝厂、水泥厂、化肥厂、液化天然气厂等大型企业。近年来，除传统的食品工业外，纺织、化肥、水泥、冶金、木材等工业部门都获得较快发展，炼油工业年加工能力 4000 余万吨，在东南亚仅次于新加坡。纺织品、服装、水泥、化肥、胶合板等已能大量出口，但机电工业基础仍相对薄弱，能源、交通、原材料等配套基础工业设施较差，机械制造能力和水平较低。

（三）对外贸易

对外贸易在印尼国民经济中地位重要。1994年，其外贸总额达720亿美元，占国民生产总值的42.60%。出口贸易在世界居重要地位，主要出口石油、木材、天然气、橡胶、咖啡、锡和棕油等，1983年以来，印尼大力发展非石油、天然气产品特别是制成品的生产，使出口商品结构发生了很大改变。在制成品出口中，纺织品、服装居领先地位，另外还包括橡胶制品、木材制品、胶合板、锡罐头、水泥、化肥等。进口商品主要有机械及运输设备、棉布棉纱、工业原料、化工品、药品等。主要贸易伙伴是日本、美国、新加坡，德国也是较重要的贸易对象国（见表7-2）。

表7-2 印尼进出口贸易地区构成

	进口份额分布			出口份额分布		
	1990年	1992年	1993年	1990年	1992年	1993年
总计	100.0 (220.08)	100.0 (272.83)	100.0 (283.33)	100.0 (256.81)	100.0 (339.77)	100.0 (368.43)
发达市场经济国家	65.7	66.4	65.4	70.2	62.5	62.4
美国	11.5	14.0	11.5	13.1	13.0	14.2
澳大利亚	5.5	5.2	4.9	1.6	2.2	2.1
日本	24.8	22.0	22.1	42.5	31.7	30.3
西欧	16.4	17.3	17.1	9.9	11.8	11.9
发展中国家（地区）	33.6	33.3	34.2	29.6	27.3	37.4
亚洲	24.6	26.2	27.1	25.1	31.1	30.6
中国	3.0	2.7	3.3	1.5	4.1	3.4
韩国	4.5	6.9	7.4	5.3	6.1	6.0
新加坡	5.8	6.1	6.3	7.4	9.8	9.2
非洲	0.7	0.7	0.4	0.5	0.6	0.6
拉美	2.4	1.8	2.2	0.4	1.0	1.3
东欧国家	0.9	0.6	0.8	0.7	0.6	0.9

*单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

1990年，中国、印尼复交。从那时开始，两国贸易额逐年持续上升，1995年进出口总额达34.9亿美元，其中我自印尼进口20.5亿美元，向印尼出口14.38亿美元。我自印尼进口的主要商品有原油、纸浆、纸张、香料、咖啡等，其中原油约占进口额的40%左右，胶合板和木材制品合占20%~30%。由于印尼要求出口商品的外商必须购买等值的印尼非石油、天然气商品，我将加大印尼棕油的进口。我对印尼出口的主要商品中，机电产品居首位，其它还有化工原料、棉花、大豆及杂豆、食用油籽、饲料、烟草、罐头食品及中成药等，其中机电产品以及成套设备和技术出口等都有着良好的发展前景。

第三节 悄然崛起中的印度

一、地理概况

印度共和国位于南亚次大陆的印度半岛上，面积 297.47 万平方公里。印度位于中国的西南部，在北纬 $8^{\circ} \sim 33^{\circ}$ 之间，北部是大陆部分，南部是半岛，北宽南窄，形状似一个倒置的三角形，深入印度洋，处于太平洋从马六甲海峡横越印度洋进入红海的航路上。印度半岛还把东面的孟加拉湾与西面的阿拉伯海分隔开，使东西两岸国家交往必须绕过其南端，这种位置在北印度洋具有重要战略意义。印度海岸线长达 6083 公里，对外联系方便。同时，印度与邻国陆路比较敞开，所以，南亚地域上虽然相对封闭，但并未阻碍印度与邻国的交往。

(一) 自然环境

印度全国可分为三大地形区：(1) 北部边境高山区。属喜马拉雅山南坡，海拔高度达 7000 米以上。(2) 中部印度河—恒河平原区。这是 200 万年以来，由于地壳下沉，由印度河、恒河及布拉马普特拉河冲积而成。其东西长 3000 公里，南北宽 490 公里 \sim 300 公里，东部属恒河平原，大部分在印度境内，这里是古代印度文化的发祥地。西部是印度河平原的一部分，大部分为沙漠，两大平原之间有 240 公里左右的起伏丘陵，为两流域之分水岭。平原占印度总面积的 43%。(3) 南部印度半岛区。德干高原是半岛的主体，东、西高止山分列两侧，沿海有狭窄的平原。高原地势西高东低，平均海拔约 600 米，面积约 100 万平方公里。这是个久经侵蚀的台状高原，其上散布着许多宽广的河谷平原，占高原面积 $1/3$ 的西北部是 7000 万年前由岩浆喷发而形成的熔岩高地。北部为低缓的温德山脉和马尔瓦高原，是德干高原与中部平原的分界。

印度地形以平原和高原为主，地势平缓低矮，不仅有利于交通，且耕地面积广阔，占全国总面积的 58.5%，草地和森林占总面积的 26%，土地资源条件之优越在世界各国中少见。

印度气候属典型的热带季风气候，因北有高山屏障，气温较同纬度地区偏高，年均温一般在 $24 \sim 27$ 之间。 $3/4$ 的地区极端最低温度从不低于 0°C ，热量资源十分丰富。印度的降水总的说十分充沛。夏天，饱含水气的南风 and 西南风由海洋吹向陆地，降下丰富的雨水。夏季风从海上由两路侵入印度，一路由西南登陆，在西高止山受阻，因而德干高原内部较干燥，而到达印度河平原地带的西南风往往是来自西亚上空的干热风；另一路越过斯里兰卡，在孟加拉登陆，拥挤在山前地带而后折向东北方向进入印度，沿大平原运行。这就造成了印度各地热带季风气候的明显差异：恒河流域是季风型亚热带森林气候；印度河平原属亚热带草原、沙漠气候；德干高原大部分属季风型热带草原气候；半岛西南部属热带雨林气候；北部属山地气候。干旱地区占总面积的 8%，可见印度的水、热气候条件对农业生产也是有利的。但印度降水极不稳定，全年降水量的 80% 集中在 6 月 \sim 9 月的雨季中，其它季节降水甚少，全国年平均降水量高达 1170 毫米，但每年季风来去都很突然，且到来和终止的时间迟早不一，降水量差异十分悬殊。季风气候固有的降水变率大这一特征，使印度全国广大地区常常受到洪涝、干旱、风灾等的威胁，特别是严重的干旱平均每五年即发生一次。

恒河全长 2700 公里，是印度第一大河，流域面积 106 万平方公里，流入

孟加拉湾，被称为印度的“圣河”。其它重要河流有布拉马普特拉河、纳巴达河、哥达瓦里河等。

印度部分矿产资源储量大，最重要的有煤、铁、锰、云母、铝土、铬和稀土矿等，集中分布于两大区域：一是以乔塔纳格布尔高原为中心的半岛东北部，这里是煤、铁、锰、云母、铝土的主要分布区，资源组合好，极利于发展重工业；二是以克里希纳河上游地区为中心的半岛南部，铁、锰、金等较富，沿海的钛铁矿和锆石也很重要。另外，在孟买外侧的大陆架有海底石油。印度矿产的缺门较大，石油和有色金属是主要的薄弱环节。印度的水利资源蕴藏量约 70000 兆瓦，森林面积 7000 多万公顷，森林覆盖率 23%。

（二）居民

印度现有人口 9.136 亿（1994 年），是世界第二人口大国，平均每平方公里有人口 296 人，以恒河流域和沿海平原人口最为密集，德干高原人口较疏，人口最少的是西北山区和塔尔沙漠。

印度社会构成十分复杂。南亚是世界三大人种汇集地带，他们长期混合，从而形成多民族国家。全国现有几百个民族和部族，其中，人口在 1000 万以上的就有印度斯坦族、泰卢固族、孟加拉族、泰米尔族等 11 个民族。印度斯坦族人口最多，约占全国人口的 46%。

印度的语言也很复杂，它们分属五大语系，使用人数超过 10 万的语言就有 720 种以上，使用人数超过 1000 万的语言有 15 种，被列为国家主要语言。印度斯坦族的印地语和英语同时被列为国语。

印度是多宗教国家。宗教在印度社会有着广泛而深刻的影响，主要宗教有 6 种，目前印度教徒占全国人口的 83%，伊斯兰教徒占 11%，其它还有基督教、锡屯教、佛教、喇嘛教、袄教等。印度的宗教门派多，宗教矛盾是印度严重的社会问题。

（三）种姓制度

印度社会结构中存在着森严的种姓制度。这是从 2000 多年前沿袭下来的一种奴隶制和封建等级制的混合物，主要在印度教中流行。按此种性制度，人生下来就属于一定等级，并继承他父亲的职业。各种姓之间界限森严，不能交往和通婚，它与印度教教义紧密相联，互相渗透在文化、社会经济生活以及政治活动等各个领域。印度教经典《梨俱吠陀》最早把奴隶社会分为三个等级，即婆罗门（僧侣）、刹帝利（武士和贵族）和吠舍（平民）。后来征服了达罗毗荼人后，就把达罗毗荼人和降等的吠舍划为第四等级，即首陀罗（奴隶）。印度现代的种姓制度就是在此基础上形成的，它们共分为三大等级，即由原来的僧侣、贵族、武士和平民所组成的高等种姓，由原来的奴隶组成的低等种姓（高等种姓在政治经济上居支配地位，低等种姓则是依附于高等种姓的种姓）和印度社会中地位最低的贱民。印度的“贱民”约有 1 亿，他们世代处于社会的最下层。种姓的核心是对“贱民”的迫害，是一种非常腐朽的社会制度，是印度社会进步和经济发展的基本障碍。

二、经济发展概况

1. 发展历程 90 年代伊始，创造了“经济奇迹”的东亚国家的近邻印度，经济上却危机四伏。1991 年，10 亿美元的外汇储备只够支付两周的进口费用，国际债务超过 700 亿美元，GDP 增长速度仅为 0.9%。面对这样的困境，新上台的拉奥政府开始积极寻找振兴经济的良策。他们从中国等东亚国家的经济发展中看到了希望，决定对外开放，实行以市场为导向的经济自由化。

全球化改革。此举在印度被称为“第二次革命”。几年之间，印度便出现了一派欣欣向荣的景象，印度经济竟在悄然无声中开始崛起。

印度历史悠久，自然资源与人力资源丰富。但长期的殖民统治和传统封建生产关系的束缚，却使它成为一个十分贫穷的国家。独立后，印度致力于民族经济的发展，50年代初印度政府已形成自己的经济发展战略，概括说来，这就是在国家对经济发展的积极干预下、通过实行混合经济和重工业进口替代的模式，实现国家工业化，增强经济上的独立，把印度建成资本主义的工业强国。所谓“混合经济”，其实质就是发展国家资本主义，并扶植大、中、小型私人资本主义，同时引进外国资本，从而形成现今印度多种经济成份并存的局面。这些经济成份互为补充，在整个经济生活中起着不同的作用。

在印度，凡属基本的具有战略性的工业和公用事业，或只有国家才能提供所需资金的重要工业，均由国家经营，从而发展起国家垄断资本主义、即所谓“国营经济”。目前它已占全国工商资本总额的50%，主要集中于重工业、水利、电力和交通邮电部门，垄断了全部军工、能源、铁路和造船业，在钢铁、机械、电子、化工、食品、对外贸易等部门也占据重要地位，从而掌握着国民经济命脉。在国营部门涉足不多的那些部门，主要包括消费品工业、农业和商业等，基本上为私营——私人垄断资本主义，现占全国资本总额的40%。此外，还有为数众多的中小型私人资本，它们遍布城乡，在国民经济中也发挥着重要作用。

为了发展民族经济，历届政府还十分重视借助计划来推动和发展“混合经济”形式的资本主义工业和封建类型的农业，自1951年以来，至今已连续制订和实施了八个“五年计划”，从1992年起正在执行第九个“五年计划”。

总的看，印度在政治上推行社会改良政策，在经济上发展资本主义生产，使社会保持了相对稳定的局面，取得了一定的发展，与过去相比，经济面貌有了不小的改观。从1951年到1980年的六个“五年计划”中，农业生产年均递增2.8%，工业生产年均递增5.9%。整个80年代，农业生产平均每年递增3.1%，工业生产平均每年递增6.6%（其中制造业平均每年递增7.1%）。从世界范围来看，印度经济发展是比较缓慢的，增长速度在全球160个国家和地区中排在第一百名之后。独立之初，印度国民生产总值居世界第十位，目前已退居第十五位，在发展中国家中居于中国、巴西、墨西哥、韩国之后。加之人口多、增长快，人均GNP仅为320美元，是世界上最贫穷的国家之一。1991年~1992年度，印度经济警钟频敲，形势迫使拉奥政府从改革中寻找出路。

印度拉奥政府自1992年6月执政以来，大力推行经济改革，这就是在本节前面所提到的印度的所谓“第二次革命”，它突破了印度独立后长期奉行的一套限制进口、限制外资的保护主义经济政策，逐步放宽投资和进出口贸易限制，并调整金融货币政策，扩大私人经济成份，改造国营经济，工业许可证正在消亡，保护性关税日见降低，推动经济朝着自由化和外向型的方向发展。经过4年的实践，在摆脱由于政局动荡、前苏联解体和海湾战争造成的经济危机方面，在实现宏观经济稳定和改革经济结构方面都取得了一定的成效。经济改革使1992年~1993年度和1993年~1994年度的经济增长率由1991年~1992年度的0.9%跃升到4.2%和4.6%，1994年~1995年度

又上升至 5.4%。1991 年~1992 年度工业生产增长率仅为 0.6%、基本上处于停滞状态，而 1994 年~1995 年度迅速上升到 8%，整个农业生产的年增长率达 3%，粮食生产更是成绩斐然。那些想以占领新兴市场，利用廉价劳动力为主旨的跨国公司纷纷进入印度，外国直接投资在 1995 年~1996 年度达 20 多亿美元，而 4 年前仅仅只有 3 亿~4 亿美元。1991 年 6 月，印度外汇储备已下降至只有 10 亿美元，而 1995 年 3 月底，外汇储备已增加到 208 亿美元。

改革开放发展了印度经济，提高了其产品的国际竞争力，国力迅速增强。1994 年 GDP 已增至 2936.06 亿美元。1995 年，印度出口大米 350 万吨，成为世界上仅次于泰国的大米出口国，同年钢产量达 2040 万吨，已进入世界十大钢铁生产国行列，其它如机械、电子、化工也都有不同程度的增长。电子工业中计算机软件出口尤令人瞩目，1990 年~1991 年度出口仅为 91 亿卢比，1993 年~1994 年度达到 175 亿卢比，年均增长率达 24.4%。政府制订了灵活、优惠的扶植软件业发展的政策，同时吸引外资建立电子器件技术园区，自 1993 年 4 月至今已吸引了 200 多亿卢比的投资，一批园区已建成投产。1993 年~1994 年度，石油化工产值较上年度增长 21%，纺织品出口较上年度增长 31%。据预测，今后几年，农业、林业、渔业年增长率均将维持在 8% 左右，服务业为 7%，矿业、制造业、建筑业等部门将为 11%。

短短几年时间，印度取得了巨大成就，除了改革开放的正确政策外，也得益于其它许多原因。印度是世界大国之一，工业已有较好基础，形成了一个具有相当规模的工业体系，能制造导弹、人造卫星和原子能发电设备。印度拥有一支庞大的科技队伍，其人才数量在世界上居于前列。印度还拥有一支仅次于美国、日本居世界第三位的股票持有人队伍。从某种意义上说，印度具备了迎接新技术革命挑战的一些条件，其经济发展的潜力是巨大的。为此，美国把印度列为十大新兴市场之一，许多国际组织和跨国公司也开始对印度另眼相看。

2. 工业 印度的工业体系拥有 40 多个工业部门。过去，以棉麻纺织业为主的轻工业是印度工业的主体。独立后，重工业一直成为印度经济发展的重点，轻重工业比例已由过去的 4:1 变为现在的 2:3，工业结构发生了明显的变化。本国已能制造各种机床、精密仪器、汽车、飞机、远洋轮船、电子产品，还建成了原子能发电站，发射了地球卫星和通信卫星，具备了生产核武器的能力。在努力发展大工业的同时，对传统的小型工业和手工业采取了保护政策。经过 40 多年的发展，印度工业的自给率大大提高，并能向外输出多种轻重工业产品和一般性的工业技术。但工业发展还面临缺乏资源、石油能源、先进技术等问题，且人均工业品消费量仍然较低，长期制约印度工业的进一步发展。

印度的工业地带已经形成，从而改变了以孟买、加尔各答和艾哈迈达巴德三个邦为中心的殖民地式工业分布，工业布点逐步分散到南方和西北各邦。1948 年，孟买等三个邦占全国工业总产值的 70%，目前已降至 40%；同期，南方四个邦的比重由 11% 上升到 23%；中部和西北部各邦的比重也有所提高。印度工业布局多立足于当地原料和燃料而发展起来，总的趋向是从集中于少数沿海地区逐步地向内地发展。目前，全国可分五个比较重要的工业区。

(1) 胡格利河区。以印度东部最大城市和主要港口加尔各答为中心，工

业和城镇多沿胡格利河成带状分布。本区历史悠久，从 17 世纪到 20 世纪初。加尔各答一直为英属印度的政治、经济中心。近几十年来，因印巴分治等原因而相对衰退，工业产值仅占全国的 1/10。机械和麻纺是本区两大工业部门，造纸、制革、橡胶等工业规模也较大。

(2) 孟买—浦那区。本区位于西海岸中部，长期以来，这里利用当地种植的棉花发展起了棉纺织工业，目前工业产值占全国的 16%，显著领先于其它各工业区。本区棉纺织工业曾居全国首位，目前仍占重要地位。此外还有毛纺、机械、电子、服装、食品等工业，并且是全国核工业中心。70 年代以来，在孟买以西 100 公里海域发现丰富油藏，采油工业的发展，给本区炼油与石化以新的动力，本区已发展成全国性综合性工业基地。它的中心城市孟买是全国首屈一指的工商业中心和海陆空交通枢纽、科技文化事业也十分发达。

(3) 艾哈迈达巴德—巴罗达区。本区位于阿拉伯海的坎贝湾之北，以萨巴马提河畔的大工业城市艾哈迈达巴德为核心，附近盛产棉花和油料，棉纺织工业和榨油工业均居全国首位。水泥、化工两部门地位也很突出，地毯、珠宝等手工艺品著名，规模已同胡格利河区相当。

(4) 焦达讷格布尔高原区。位于印度半岛东北部，东邻胡格利河区，包括北侧的达摩尔河谷地在内。本区是本世纪 50 年代以来新成长起来的重工业区，有“印度的鲁尔区”之称，煤、钢产量均占全国的 70%，电力、重型机械、化工、非金属产品等地位也很突出。主要工业城市有兰契、波卡罗等。

(5) 马德拉斯—班加罗尔—哥印拜陀区。本区是印度半岛南部新兴的三角形工业区。班加罗尔是军事基地，全国第三大工业城市，有机械、电子电气、机床等部门；马德拉斯是南部最大城节和港口，本工业区之核心，工业有造船、汽车、炼油、石化等部门；哥印拜陀是国内第三大棉纺织工业中心。

3. 农业 农业是印度经济中最基本的部门，以种植业为主，耕地面积占全国面积的 56%，农业劳动力占经济活动人口的 66%，各类作物的播种面积居世界前列，农业生产总规模仅次于中、美、俄三国居世界第四位。

自从独立以来，为了使农业适应民族经济的发展，印度政府曾采取一系列政治和经济措施，如：实行土地改革；推行乡村建设计划，建立农业合作社；开展“绿色革命”，提高农业生产力；实行农业综合发展战略等。印度的土地改革很不彻底，只是采取了一些改良措施，来缓和农民与地主的矛盾，如取消“中间人”地主制，以减少中间剥削，而目前占总数 70% 的农户仍只有耕地的 20%，封建土地所有制并未得到根本改变。印度“绿色革命”的目标，是通过推行现代化农业技术，解决粮食问题。农业技术的改进，使印度粮食产量有了较大的增长，集约化经营的发展，也促进了印度农村资本主义的发展，因此，应该说“绿色革命”是成功的。但在一个传统农业占优势的国家，在不触动现存生产关系的条件下，现代农业技术的推广必然要受到很大的局限，因而印度“绿色革命”的成果又是有限的。时至今日，印度农业基本上尚未摆脱靠天吃饭的状况，在德干高原的一些地方，甚至仍采用轮体制来恢复地力，生产力仍极低下。

印度种植业以种植稻谷、小麦、棉花、黄麻、甘蔗、茶叶等为主。稻谷、甘蔗以及花生、芝麻、高粱、谷子等多种作物的种植面积均居世界首位，但单产不高，除茶叶外，单产多低于世界平均水平，因而影响了总产量的提高及在世界的位置。

印度畜牧业产值占农业总产值的 1/4,其牛羊头数很多,1992 年有牛 1.9 亿多头,居世界第一位,但由于宗教原因,没有很好利用,造成资源的浪费。近年来,“白色革命”(旨在提高牛奶产量)已见成效,牛奶增产显著,对改善国民营养状况起了不小的作用。

综合印度的自然条件及社会经济条件,一般可把印度分力四大农业区域。

(1) 东北部水稻、黄麻、茶叶区。本区主要位于恒河和布拉马普特拉河下游,地形以平原为主,年降水量在 1250 毫米以上,气候湿润。粮食作物占总种植面积的 90%,其中水稻占 70% 强。黄麻和茶叶是本区两大经济作物,产量分别占全国的 97% 和 80%。

(2) 西北部小麦、杂粮、油菜、甘蔗区。本区由印度河平原和恒河中上游平原及周围山地组成,气候自东向西由湿润转为干燥,水利事业发展较快,灌溉面积现占全国之半。本区小麦产量占全国的 4/5,油菜占 85%,芝麻和甘蔗分别占全国的 70% 和 50%,棉花也很重要。

(3) 半岛杂粮、棉花、花生区。本区大部分坐落在德于熔岩高原上,但沿海冲积平原范围也不小。除东南部降水较多属湿润区以外,一般都属半湿润半干燥气候。是棉花和花生的主要产区,产量分别占全国的 80% 和 60% 以上,杂粮(高粱、玉米)占粮食播种面积的绝对优势。

(4) 西南沿海水稻和热带作物区。本区包括西高止山南段及沿海冲积平原,地处迎风坡,温高湿大,属全国唯一热带雨林区,区内 70% 的耕地种植各类和热带作物橡胶、咖啡、腰果、胡椒、生姜、木薯、椰子等,茶叶产量占全国的 1/5,水稻在粮食作物中占极高的比重。

4. 交通运输业 印度是发展中国家中交通运输最发达的国家之一,以铁路运输为主,现铁路里程长达 6.5 万公里,居世界第四位。铁路的半数分布在北方平原上,主要货运物资为煤、铁、粮食和钢铁,印度铁路网密度大,但轨距不一,影响运输效率。近年来,公路运输发展较快,全国公路总长已逾 20 万公里。

其中国家级高速公路 3400 公里,旅客周转量已赶上铁路。

印度海岸线长达 6100 多公里,海运业相对发达,1994 年底,印度拥有总注册吨位 630 万吨的船队,承担了 95% 的对外贸易,在国内运输中亦占一定比重。目前全国共有大型港口 11 个,中小型港口 139 个,1993 年~1994 年度大型港口货物装卸量 1.8 亿吨。孟买、穆冈、维沙卡帕特南、加尔各答、马德拉斯合称印度五大港,目前孟买已经取代加尔各答成为印度第一大港。

印度地处亚、欧、非、澳国际航空线的交叉地区,航空运输十分重要,孟买、加尔各答、德里、马德拉斯等建有国际机场。近年来,由三家国营航空公司一统天下的局面已被打破,私营飞机进入了民航业,整个航空业的空运量不断上升。

三、对外贸易

独立后,印度对外贸易的发展亦较缓慢,对世界市场依赖不大,60 年代~80 年代,其出口值仅相当于国内生产总值的 3.5%~6.7%,低于世界大多数国家。1948 年,印度商品出口额占世界的 2.2%,目前已降至 0.5%,在各国中由第十二位退至第四十五位以后。1993 年~1994 年度,印度进行了外贸体制改革,1994 年~1995 年度的出口额增长超过 20%,出口贸易额占国内生产总值的比重已上升到 10%,全年度进出口贸易总额达到 550 亿美

元。

印度进口商品以石油、机械设备、化工产品和珠宝原料为主，出口以珠宝首饰、纺织、服装、皮革制品、机械设备、粮油产品、茶叶、铁矿石和水产品为主。印度外贸的地区构成发生了很大变化，50年代主要贸易对象是英国，60年代主要贸易对象是美国，70年代前苏联跃居首位，欧共体、中东、日本也占重要地位，目前则主要是美国、欧共体、中东、日本和东南亚国家（见表7-3）。

表7-3 印度进出口贸易地区构成

	进口份额分布			出口份额分布		
	1990年	1992年	1993年	1990年	1992年	1993年
总计	100.0 (239.90)	100.0 (242.06)	100.0 (224.93)	100.0 (178.13)	100.0 (185.28)	100.0 (199.64)
发达市场经济国家	56.9	53.5	53.0	55.6	63.8	59.6
美国	11.1	9.6	9.9	15.1	19.4	19.1
日本	7.5	6.6	6.0	9.3	8.8	8.4
西欧	28.0	26.3	27.5	22.9	25.6	23.3
发展中国家（地区）	42.5	36.0	40.4	39.8	33.1	38.1
亚洲	11.2	9.6	9.9	12.1	17.0	21.2
中国	0.1	0.6	1.2	0.1	0.5	1.5
香港	0.7	0.8	0.9	3.1	3.9	5.7
非洲	2.8	5.7	5.5	1.8	3.4	3.0
拉美	2.2	1.3	1.1	0.4	0.9	1.1
东欧国家	8.0	2.5	0.9	18.4	1.8	1.4
俄罗斯	5.5	1.2	—	—	8.9	—

*单位：亿美元。

资料来源：《世界经济年鉴》1995。

印度是印度洋国家。过去，印度有其它的当务之急，对印度洋关心甚少。如今，在世界经济区域化、集团化发展的大背景下，包括印度在内的印度洋沿岸诸国开始对印度洋的事务表示出日益强烈的兴趣和关注，随着印度经济的迅速崛起，印度正在实行全方位经济外交，积极筹建印度洋经济圈。同时印度也在积极争取加入亚太经合组织，为成为21世纪的经济大国而进行着世纪末的一搏。

中国和印度是世界上两个最大的发展中国家，近年来，双边贸易增长迅速，1995年达到11.63亿美元，中印两国都是著名的文明古国，两国人民的友谊有着很深的历史渊源。两国之间存在着领土边界问题，双方都在试图通过增进了解，探索解决的途径，同时探索在广泛的领域开展互利互惠的经济合作的可能性。

第八章 非洲经济贸易

非洲全称阿非利加洲，在东半球的西南部。非洲北隔地中海和直布罗陀海峡同欧洲相望，东北以红海和苏伊士运河为界与亚洲相邻，西濒大西洋，东临印度洋，面积 3028 万平方公里，约占世界陆地总面积的 20.2%，是世界第二大洲。非洲四面环海。大陆海岸线全长 30500 公里，海岸线较平直，缺少优良港湾，但其北部和南部海域是沟通大西洋和印度洋最重要最繁忙的运输航道，是欧洲到亚洲和大洋洲海上交通的必经航线，它所扼守的直布罗陀海峡、苏伊士运河、曼德海峡和好望角等海上交通要冲，都是世界贸易的重要通道，故在当代世界经济地理和国际经济政治斗争中，非洲的战略地位十分重要。

第一节 概述

一、发展简史及政治地图的演变

非洲是人类最早的起源地之一，并且曾创造了灿烂的古代文明。早在公元前六七千年以前，居住在尼罗河下游的埃及人民就发展了灌溉农业。公元前 4000 年，尼罗河谷和三角洲地带出现了世界上最早的城邦国家，公元前 3100 年统一为以法老为首的中央集权制国家。古埃及以两有迦太基和柏柏尔人王国努米底亚、毛里塔尼亚，它们依靠海外贸易和地中海沿岸农业，盛极一时。古埃及以南有黑人王国库施（公元前 2000 年～公元 350 年），库施国人民在征服自然的过程中，独立地从石器时代发展到冶炼金属和使用铁器的时代，库施王国的麦罗埃一度成为非洲的炼铁中心。

罗马帝国统治了北非和尼罗河流域之后，在埃塞俄比亚高原北部兴起了阿克苏姆王国（约为公元 1 世纪～公元 6 世纪），当其势盛时，版图扩展到阿拉伯半岛，它控制了红海的过境贸易。阿杜利斯港成为国际贸易中心。当时的罗马人视其为世界四大强国之一，与波斯、中国和罗马并肩。

公元 7 世纪阿拉伯人的到来，使北非开始阿拉伯化和伊斯兰化。8 世纪～11 世纪伊斯兰教向西非和东非沿海地带传播，11 世纪，班图人分西、南、东三路一批批自赤道非洲及其以南地区向外迁徙，非洲各族人民之间的交往加强了，涌现出许多著名的黑人王国。在尼日尔河流域、乍得湖附近、刚果河流域、中非、东非及南非等地，历史上都曾建立过较大的国家，著名者如加纳、马里、桑海、几内亚湾沿岸的城邦国，东非沿海地区的斯瓦西里文明，以及建立于 14 世纪的刚果王国，而后在大湖区建立的布干达王国和南非高原上的莫诺莫塔帝国等等，当时的经济和文化部达到了相当高的水平。总之，非洲有自己古老的文明和光荣的过去，近代非洲的落后，完全是殖民统治造成的恶果。

15 世纪前后，走上了资本主义发展道路的西欧各国，为了掠夺财富，对外开始了疯狂的扩张，与欧洲毗邻的非洲成了首当其冲的目标。1415 年，葡萄牙人侵占摩洛哥的休达城，建立了非洲第一个殖民据点。随后，西班牙、荷兰、英国、法国等国殖民者也接踵而至。在早期，殖民者主要通过殖民据点和贸易站，掠夺黄、白、黑“三色商品”，即黄金、象牙和黑奴。最初黑奴被运往欧洲出卖，当美洲新大陆发现之后，在那里兴起的金银采掘业和种植园农业迫切需要大量劳动力。1502 年，第一批黑奴被运往圣多明各岛，从此开始了大规模的大西洋奴隶贸易。这种血腥的暴行给非洲人民带来了长久而深重的灾难，前后 400 多年中，非洲共丧失了 1 亿多人口；西方殖民者用“火与剑”构成的殖民地化过程，破坏了非洲的生产力，摧毁了非洲灿烂的古老文化，滔天罪恶罄竹难书。

19 世纪 70 年代，资本主义发展进入垄断阶段。欧洲列强狂热地进行殖民扩张，攫取殖民地，以开辟原料产地和商品销售市场，非洲成为列强首先瓜分的对象，当时它们还只占领非洲土地的 10.8%，但到 1885 年便形成了瓜分非洲的狂潮，1900 年，列强已占领 90.2% 的非洲大陆，其中仅英、法两国就侵占了非洲 69% 的土地，第一次世界大战前夕，非洲只剩下埃塞俄比亚和利比里亚两个名义上独立实际是半殖民地的国家。第一次世界大战后，由于民族独立运动兴起，英国被迫承认了埃及的独立。此后直至第二次世界大战结束时，非洲也仍只有埃及、埃塞俄比亚和利比里亚三十独立国家。二战

结束后，随着国际形势的变化，亚非拉美民族独立运动高涨，殖民主义体系土崩瓦解，非洲面貌发生了巨变。1990年3月，非洲大陆“最后一块殖民地”纳米比亚宣布独立，至此，非洲大陆非殖民化历史使命胜利完成，500年的殖民统治结束了。非洲民族独立运动的胜利，是非洲人民长期斗争的结果，非洲独立是第三世界崛起的重要标志之一，具有重要的历史意义。

二、居民

1994年，非洲人口6亿，在各大洲中居第三位，占世界总人口的12.26%。非洲人口的出生率、死亡率和自然增长率均居世界各洲的前列，人口密度为每平方公里21.7人，地广而人稀。人口分布极不平衡，全洲近一半的人口分布在距海岸线200公里的范围内，尤其是地中海、几内亚湾和印度洋沿岸人口最为稠密，其中尼罗河两岸及三角洲地区每平方公里达1200人以上。是全球人口最密集的地区之一，而撒哈拉、纳米布、卡拉哈迪等沙漠以及一些半荒漠与干草原地带每平方公里不到1人，还有大片无人区。

国际考古学界和人类学界普遍认为，非洲有可能是人类真正的摇篮，从遥远的旧石器时代起，非洲各族人民的祖先就劳动、生息在这块土地上。非洲居民的种族构成非常复杂，有世界上黑、白、黄三大人种的成分，主要分属欧罗巴人种、尼格罗人种（赤道人种）以及北非和红海地区的属于欧罗巴人种的含米特人。非洲多数地区的居民又都经历了大规模的迁移、混合和融会的历史过程，致使各种族之间出现了一系列过渡类型，同时还形成新的种族——混血种人，如索马里和埃塞俄比亚人就属于黑色种族和欧罗巴种族的过渡类型，马达加斯加人是从亚洲迁来的马来亚人和黑色种族长期融合而成的。

非洲语言较复杂，约有800种，一般可分为四大语系：闪含语系（亚非语系）、尼日尔-科尔多凡语系、尼罗-撒哈拉语系、科伊桑语系。此外，马达加斯加地区属于马来-波利尼西亚语系。

据80年代初统计，非洲约有700多个民族，其中人口逾千万者约有10个，人口逾百万者约有107个，他们合计占全非洲人口的86.2%。最大的几个民族是埃及阿拉伯人、豪萨人、阿尔及利亚阿拉伯人、摩洛哥阿拉伯人、约鲁巴人、富尔贝人等，他们多分布于历史悠久、经济文化相对发达的北部非洲，非洲中南部地区的民族人口一般都较少，有的还处在部落或部族阶段。

非洲居民多信奉原始宗教和伊斯兰教，还有一部分人信奉天主教和基督教。

三、自然环境

非洲大陆地势较平坦，平均海拔高度750米，有“高原大陆”之称，其地势由东南向西北倾斜，大致以刚果河河口至埃塞俄比亚高原北缘一线为界，东南半部较高，称为高非洲，西北半部较低，称为低非洲。高非洲海拔多在1000米以上，自北而南有埃塞俄比亚高原、东非高原和南非高原，埃塞俄比亚高原海拔2000米以上，有非洲屋脊之称，在南非高原上有卡拉哈迪盆地。低非洲海拔多在500米以下，大部分为低高原和盆地，著名的盆地有尼罗河上游盆地、刚果盆地和乍得盆地等。明显的山脉仅分布于非洲南北两端的沿海地带，即西北沿海的阿特拉斯山脉和东南沿海的德拉肯斯山脉，在非洲东部有肯尼亚山和乞力马扎罗山。乞力马扎罗山海拔5895米，为非洲最高峰，世界著名的活火山。

非洲东部有世界著名的裂谷带，它分东西两支纵贯高非洲南北，全长

5800 多公里，在裂谷地带形成一系列深陷的谷地和湖泊，其中阿萨勒湖湖面在海平面以下 153 米，是非洲陆地的最低点。

非洲是世界上沙漠面积最大的一洲，全部陆地的 1/3 为沙漠覆盖，北部的撒哈拉沙漠，面积 777 万平方公里，是世界最大的沙漠，西南部还有纳米布沙漠和卡拉哈迪沙漠。

非洲的外流区域约占全洲的 68.2%，其中大西洋水系多源远流长的大河，如流入地中海的尼罗河，全长 6450 公里，为世界第二长河；又如刚果河流域面积 370 万平方公里，按流域面积是世界第二大河；其它还有尼日尔河，全长 4200 公里，亦为世界著名长河。流入印度洋的河流多数短小，其中以赞比西河水量最大，流程最长（2574 公里）。非洲河流的特点是多峡谷、急流和瀑布，不利于航行，但水力资源丰富。水力资源是非洲最有开发前途的优势能源之一，据 1980 年世界能源会议资料，非洲可开发利用的水力资源量为 45 万兆瓦，占世界水力资源总量 243 万兆瓦的 18.5%。非洲的湖泊集中在东非高原，少量散布在内陆盆地。维多利亚湖是非洲最大湖泊和世界第二大淡水湖；坦噶尼喀湖是世界第二深湖；乍得湖是内陆盆地的最大湖泊，面积时常变动。

非洲是个热带大陆，赤道横贯中部，约有 3/4 的土地处于南北回归线之间，气温一般自赤道向南北两侧随纬度增加而降低，但年平均气温在 20 以上的地区约占全洲的 95%；降水量亦自赤道向南北两侧减少，降水分布极不平衡，全洲 1/3 的地区年降水量不足 200 毫米，几内亚湾沿岸及山地迎风坡降水较多。全洲气候呈现高温、少雨、干燥、气候带分布呈南北对称的总特点。

非洲是世界金属矿物最丰富的地区之一，有世界“自然资源宝库”之称，已探明的矿物种类多、储量大。在有色金属中，以铜、铝、铅、锌、钴、锡、铋、汞、镉最为重要，其中钴的储量占世界的近 70%，铜、钴高度富集于铜矿带；铝土矿储量约占世界的 1/3。贵金属中的金和铂的储量分别占世界的 60% 和 80%，它们几乎全部集中在南非，非洲还有多种稀有金属具世界意义。黑色金属中的铁锰铬亦十分重要，其中锰的储量占世界的 50%，铬的储量占世界的 92% 以上，铁矿储量虽仅约占世界的 13.8%，但利比里亚、毛里塔尼亚和南非等国皆为世界重要铁矿石出口国。非洲的金刚石和磷灰石储量均居世界首位，南部非洲是世界最主要的金刚石富集地，扎伊尔、南非、博茨瓦纳是非洲三大金刚石蕴藏国；摩洛哥磷灰石储量占世界的近 60%。另外，非洲的石油、天然气也相当丰富。铀矿储量达 74 万吨，占世界的 22.4%，仅次于北美，居世界第二位，主要集中于南非等国。非洲植物种类繁多，据估计在 4 万种以上，故又有“世界自然资源博览会”之称。非洲森林面积 637 万平方公里、占全洲面积的 23%，盛产乌木、红木、檀木、花梨木等。非洲拥有辽阔的草原，面积占全洲的 27%，居各大洲之首。

第二节 经济发展特征

60年代非洲国家民族独立运动达到高潮，各国纷纷获得政治独立，不少国家在经济方面也取得了一定的成就。但从总体上讲，殖民地时期遗留下来的畸形的单一的经济结构并没有得到根本的改变，民族经济发展速度缓慢，工业发展水平低，农业生产落后，粮食短缺，在国际贸易中处于极不利的地位。

一、非洲单一经济的发展

单一经济是非洲国家经济中普遍存在的现象，同非洲经济的发展有着密切的关系。在西方殖民者入侵之前，非洲人民已经发展了种植业和畜牧业，建立了以农业为主体的经济基础。殖民者的入侵，破坏了非洲自然经济，非洲同外界经济联系加强了，奴隶贸易衰落之后，代之的是帝国主义对非洲的直接占领和瓜分。殖民者竭力推行单一经济，强迫非洲国家只生产一种或几种供出口的经济作物，或在非洲国家投资设厂，开采矿产品，从而先是油棕、花生、棉花，接着是可可、橡胶、咖啡、剑麻等，在非洲广泛生产和发展。与此同时，黄金、钻石、铜、铁、铝、镁、锌、磷酸盐等矿藏也进行大规模开采，非洲成为世界大量农矿原料生产和出口的重要地区，到本世纪60年代，非洲国家普遍独立的时候，单一经济已成为非洲国家普遍的现象，单一经济的发展，使农矿产品成为许多非洲国家出口收入的主要来源。这种把国家经济命脉完全系于一至几种农矿产品的局面，形成非洲国家对国外市场和原宗主国的特殊依赖性，国际市场原料价格的涨落，在很大程度上影响着非洲国家经济的发展。

非洲国家独立以来，为改变单一经济，一方面致力于经济的多样化，另一方面普遍推行工业化战略，发展制造业，从而在有限的程度上改变了生产结构。如科特迪瓦，独立前主要依靠可可和咖啡出口，独立后又重视扩大和增种油棕、橡胶、香蕉、菠萝、甘蔗等，粮食作物也有所发展，现在其可可、咖啡、棉花、橡胶等的产量皆居世界前列，随着出口产品的多样化，咖啡、可可在农产品出口中所占的比重已大大下降。与此同时，科特迪瓦还发展了森工、采油和多种加工工业，石油、木材大量出口，旅游业也迅速发展。据统计，从60年代初到80年代初，科特迪瓦农业产值在国内生产总值中所占比重已从50%下降至26%。另据世界银行统计，从1965年~1987年，撒哈拉以南非洲的农业、工业、服务业三大部门的产值构成分别由43%、19%、39%变化为33%、28%、40%，工业中的制造业、采矿业和石油工业等都有一定的发展，因而使非洲经济发生了某些结构性变化。

应该指出，独立后的非洲国家对改变单一经济结构作出了一定的努力，但总的讲，其收效很有限。首先，随着发达国家对战略矿产资源掠夺的加剧和非洲矿产资源的大量开发，一些向以农产品为主的单一经济国家又变成了以矿产品为主的单一经济国家，如尼日利亚独立前主要依靠花生、棕油、可可等农产品出口，在国际市场上享有盛誉。70年代石油繁荣时期，尼日利亚大量发展石油，到80年代初，石油跃居出口产品首位，在出口总额中达90%，而农产品则由60年代初期占出口总值的80%降至80年代初的5%左右，石油成为尼日利亚国民经济的支柱。此外像阿尔及利亚、利比亚（石油）、尼日尔（铀）、多哥（磷酸盐）、几内亚（铝土）等，也发生了类似变化。其次，由于种种原因，许多非洲国家的单一经济状况并没有得到改变，有的

甚至进一步发展了，据 1989 年前后的调查，在非洲单一产品的出口值占其全部商品出口值一半以上的国家大约有 30 个，其中石油在利比亚和尼日利亚占 97%，在安哥拉占 90%、咖啡在乌干达占 91%、铜在赞比亚占 86%。现在，石油、咖啡、可可、茶叶、棉花、铜、铁矿石、铝矾土、镍和天然气等十种主要农矿产品仍然占非洲出口收入的 80% 以上，而制成品在出口收入中所占的比重不到 15%。这些都从一个侧面反映出非洲经济的落后性。

60 年代 ~ 70 年代，大多数非洲国家采取了进口替代的工业化战略，试图通过工业的发展来带动和最终实现经济结构的改造，但并未能收到预期的效果。工业化需要大量的资金投入，需要用大量外汇进口机器设备和原材料，替代进口的政策不仅未能减少进口，反而引起进口的增加，从而促使单一经济在一些国家进一步发展。再加上不合理的国际经济秩序的存在，发达国家利用它们所控制的国际市场，不断加剧和扩大工农产品剪刀差。70 年代中期以来，世界市场初级产品价格不断下跌，80 年代后期更跌至半个世纪以来的最低点，非洲国家国际贸易条件日趋恶化。单一经济的长期存在对非洲国家经济的影响是深刻的。

1994 年以来，世界经济的复苏带动了农矿产品价格的上涨，非洲外汇收入增多，发展经济的外部环境开始好转。加之非洲总体形势趋于和平稳定，使发展经济的大环境得到改善。另外，非洲的经济结构调改计划初显成效，好的天气使农业形势稳定。这一系列因素使非洲经济走出了连年负增长的泥潭，1994 年 ~ 1996 年，非洲经济得以分别以 2.4%、3% 和 5.2% 的速率增长。但是制约非洲经济发展的一些长期性不利因素依然存在，非洲经济发展面临的困难和挑战依然严峻。非洲的困难在于外债沉重（多达 3000 亿美元以上）；资金短缺；部族冲突不息，难民问题越来越严重；依附型的单一经济结构和对原料出口的高度依赖；人口膨胀与生态环境恶化并存；技术力量不足，劳动力素质低下，人才外流；不利的国际经济秩序等。这一切决定了在困难中前进的非洲国家，为了实现经济的振兴，必须付出艰苦的努力。

二、工矿业

经过独立后 30 多年的发展，工业在非洲国家国民经济中的地位和作用已经增强，但从整体上讲，长期殖民统治造成的畸形结构仍给非洲经济发展带来严重困难。

自独立后至 80 年代前，非洲工业发展速度还比较快，但进入 80 年代后便大大放慢，1965 年 ~ 1980 年，除南非以外的撒哈拉以南非洲工业年均增长率高达 9.5%，而 80 年代则呈负增长。整个非洲国家工业不是停滞不前就是连年下降。目前，非洲及其绝大部分国家生产力水平低下，一般以采矿业为主，以粗矿出口，重工业基础薄弱，制造业在国民生产总值中比重仅略高于 10%，距形成独立健全的国民经济体系路程尚遥。

1. 采矿业 非洲采矿业在世界采矿业中占有重要地位，由于工业不发达，多数国家仍以开采一两种优势矿物供出口，如利比亚、尼日利亚的石油，利比亚和毛里塔尼亚的铁矿，几内亚的铝土矿，尼日尔的铀，赞比亚的铜，博茨瓦纳的金刚石，都是单一开采的优势矿产，各种矿产多以矿砂或初级品形式出口。

非洲矿产分布广泛而又集中，形成了几个矿藏特别丰富的矿区，它们是撒哈拉-阿特拉斯矿区、上下几内亚矿区、中非矿区、南非矿区。撒哈拉是非洲最大油、气储藏区，油、气主要分布于撒哈拉地台北缘的阿尔及利亚、利

比亚、埃及境内，阿特拉斯山区主要矿产有铁和磷灰石，摩洛哥磷酸盐蕴藏量居世界首位。上下几内亚矿区包括几内亚湾沿岸和自毛里塔尼亚到尼日利亚中部的几内亚湾北部高地，几内亚湾沿岸为非洲又一重要石油天然气蕴藏区；利比里亚、毛里塔尼亚、几内亚等国有丰富的铁矿，几内亚、塞拉利昂、加纳都是重要的铝土矿开采国，尼日尔的阿尔利特铀矿为世界最大的铀矿之一，加蓬的莫安达是世界著名的特大型优质锰矿。中非矿区主要矿业中心是扎伊尔和赞比亚邻近处的加丹加高原，这里有世界著名的铜带，为著名的铜钴产地，本区西段扎伊尔、安哥拉境内是世界著名金刚石产地。南非矿区包括赞比西河以南广大地区，为世间罕见的矿产富集区，盛产黄金、铂、金刚石、铀、多种稀有金属、锰、铬及石棉等，其储量和产量均居世界前列。

2. 制造业 非洲的制造业尚处于发展起步阶段，农矿原料加工的地位十分突出，机械设备制造则极为薄弱。食品工业地位突出，据世界银行统计在 33 个非洲国家中，食品工业产值占工业产值 1/3 以上的有 27 个，其中埃及是非洲最大的面粉生产国；西非的尼日利亚、塞内加尔、冈比亚、北非的苏丹等是花生油生产国；埃及、苏丹为两大棉籽油加工国；几内亚湾沿岸国家及扎伊尔为棕榈油生产国；地中海沿岸国家盛产橄榄油。非洲是世界蔗糖产区之一，南部非洲的南非、津巴布韦、莫桑比克、毛里求斯及北非的埃及、摩洛哥、苏丹等为主要蔗糖生产国，多数国家以自给性生产为主，少数国家则有大量蔗糖出口。

纺织和服装工业是非洲第二大制造工业部门，乍得、马里、马达加斯加与毛里求斯四国纺织服装业占制造工业产值的 1/3 以上，埃及等少数国家棉纺织工业较发达，多数国家棉纺织品尚不能自给，苏丹、乌干达等国甚至还未改变出口原棉进口棉纺织品的状况。南非、扎伊尔、埃塞俄比亚需要大量进口原棉和棉纱以满足棉纺织工业的需要。北非、南部非洲皆建有毛纺织工业，但资源远未能充分利用。东非的但桑尼亚和莫桑比克建有以剑麻为原料的麻纺织工业。

非洲是世界三大饮料咖啡、可可、茶叶的重要产区之一。茶叶生产仅次于亚洲，制茶加工业集中于东非高原各茶叶生产国；咖啡加工生产除分布于东非高原国家外，还分布于西非沿海国家，产量接近世界的 1/4；可可加工集中于西非几内亚湾沿岸国家，可可产量占世界之半。

非洲冶金工业基础仍较薄弱，生产规模远不能与采矿工业规模相适应。较突出者有南非的炼金，赞比亚、扎伊尔的炼铜和炼钴，几内亚和加纳的炼铝，扎伊尔，尼日利亚、南非是非洲三大产锡国，均建有炼锡工业。非洲黑色冶金的资源条件也远未得到应有的利用，现有产钢国近 30 个，除南非钢产量保持在 900 万吨左右的水平外，其余没有一个国家产量超过 100 万吨。从钢铁工业分布看，主要集中在南部非洲和北部非洲少数国家，西非的尼日利亚在迅速发展。

非洲机械制造工业的规模和水平都十分落后，据世行的统计，非洲国家中，机械工业产值占制造工业总产值 10% 以上的国家，只有摩洛哥、埃及、阿尔及利亚、科特迪瓦、肯尼亚、津巴布韦，南非等国家。埃及的开罗和亚历山大是北非各国中两个最大的机械制造工业中心，南非的机械工业，则在二战期间就已成为国民经济中最大的工业部门，其它大多数非洲国家有的至今尚未建立起机械制造业，有的则只有小规模装配和修理厂。

石油炼制和石油化工是非洲重工业发展中最引人注目的部门，非洲现有

炼油厂 40 余座，年加工能力 1.4 亿余吨，其中阿尔及利亚走在最前列，埃及也是非洲最早建立石化工业的国家，主要是利用天然气来生产化肥，至今已在苏伊士和尼罗河三角洲上建成三大化肥生产基地，产油大国利比亚和尼日利亚也在努力建设大型石油化工联合企业。

非洲工业分布极不平衡，约 93% 的工业产值分布在沿海国家，其中南非一国就占了全非洲工业产值的 1/4 强，北非各国、几内亚湾沿岸国家及毛里求斯、津巴布韦、博茨瓦纳等工业经济水平也较高，其中博茨瓦纳近 20 多年来的高速发展甚为引人注目，这些国家以外的其它非洲国家工业发展缓慢。

三、农业

1. 概况 非洲国家大多数是农业国，据 90 年代初的统计，非洲农业人口占总人口的 60% 以上，农业经济活动人口占全部经济活动人口的 63%，特别是黑非洲，近 70% 的经济活动人口从事农业生产，尼日尔、卢旺达占 90% 以上，只有南非从事农业的经济活动人口比重最低，占 13.6%，另外地中海沿岸各国也在 40% 左右，表明非洲经济发展尚处于低水平阶段。与此相应，除南非和地中海沿岸国家外，大多数非洲国家皆以第一产业为主要生产部门，布隆迪、坦桑尼亚等国家第一产业占国内生产总值的 60% 以上。由此，农产品很自然地便成了非洲大部分国家最主要的出口产品。60 年代以来，大多数取得独立的非洲国家，在实行以工业化为重点的经济发展战略的同时，却忽视了农业，导致农业生产发展缓慢，1970 年~1990 年间，世界人均农业产值增长 12%，而非洲却下降了 20%，并遍及绝大多数国家。非洲农业面临的最主要问题，一是单一产品经济，二是粮食短缺问题，单一产品经济的发展与现状已如前述，下面主要谈谈粮食生产问题。

2. 粮食生产问题 非洲的自然条件不利于农业发展的方面，但总的看，大部分地区仍然是有利的。非洲 95% 的地区属热带和亚热带，热量资源丰富；土地资源潜力大，可耕地面积达 8 亿公顷；水资源贫乏虽是农业发展的制约因素，但有多条大河自湿润地区流向干燥地区，可提供丰富的灌溉水源，荒漠中地下水资源丰富，适于发展集约型的种植业；非洲还有辽阔的草原，适于发展畜牧业。

非洲农业生产条件虽然较好，但粮食生产却长期不适应洲内需求。在世界各大洲中，非洲是唯一的食物产量赶不上人口增长的大洲，其食物的自给率由 50 年代的 98% 下降到 90 年代初的 75% 左右，非洲粮食问题的产生有着多方面深刻的原因，并且也反映出当今非洲农业的特点和问题。

(1) 发展战略上的问题。绝大多数非洲国家在独立后，选择了以工业化为重点的发展战略，在过去的几十年中，非洲产油国和其它矿业生产国大量在矿业部门投资，一些生产农业原料为主的国家则主要将资金用于发展经济作物，以换取发展工业的资金，这两类国家都忽视了对粮食生产的投资，结果粮食生产所需化肥、农药、农机具等十分缺乏，农业基础设施很少改进，一些国家虽然建立起了新的工业部门，但支农工业却未得到应有的发展，从而导致粮食生产长期徘徊不前。迄今，非洲国家使用的化肥、农药、农机具绝大部分都要靠进口，其供应状况取决于国家国际收支状况，外汇紧缺时，各类农业生产资料都无法进口。

(2) 经营管理方式方面的问题。非洲土地占有形式多样，撒哈拉以南盛行部落所有制，北非和东北非以封建小农经济为主，还有资本主义土地经营方式。小农生产本是非洲农业的基础，小农户在整个农业生产者中约占 90

%，他们应是粮食的主要生产者，但过去几十年，许多非洲国家盲目仿效发达国家，将大量农业投资用于高度机械化大农场，因而对小农扶持甚少，实践结果，大农场大部分经营效果很差，未能在发展粮食生产上发挥作用。

(3) 生产力水平低下，农业技术落后。非洲大多数地区传统的耕作制度未得到改善，迁移农业仍十分盛行，农业劳动生产率很难提高。在非洲，农业生产的95%以上靠人力畜力；仅有少数国家发展了灌溉，灌溉面积仅占全洲耕地面积的6%；每公顷耕地的化肥施用量仅及世界平均水平的1/5。粗放的耕作制度，再加上过度放牧，滥伐森林，从而导致生态环境恶化，灾害频仍，致使农作物产量低而不稳。目前世界谷物单产平均每公顷已超过2600公斤，但非洲却仅占1/2，咖啡、棉花、烟草等的单位面积产量也仅占世界平均数的2/3。

(4) 农业结构不合理。殖民统治时期，宗主国在非洲片面发展经济作物的生产，许多优质耕地用于种植出口作物，非洲成为世界上热带亚热带农产品的重要生产地。由于各种原因，殖民统治时期形成的畸形农业结构，在非洲国家独立后也未发生多少变化，目前，非洲的丁香、除虫菊产量占世界的90%，可可、芒果占半数，花生、棕油、咖啡、腰果、剑麻等占1/6~1/4。粮食生产被挤，种植面积下降，单产水平低，加上非洲是世界人口增加最快的一洲，因此，食物进口量与年俱增。尽管如此，饥饿与营养不良仍是非洲普遍存在的问题。

近年来，非洲农业生产形势逐步好转，粮食生产开始以快于人口增长的速率增加，全洲粮食产量现已突破1亿吨，打破了长期徘徊的局面，然而，非洲的粮食人均拥有量仍只有150公斤多一点，不仅远低于世界平均水平，与非洲在60年代初的水平比较，也还有很大差距（如1962年非洲人均谷物产量为193公斤）。目前，制约非洲农业发展的各种因素依然存在，特别是许多非洲国家在经济发展方面的深层次问题仍未得解决，正如《世界粮食安全罗马宣言》所指出的，“贫困是粮食不安全的一个主要根源。”在消除贫困方面取得可持续发展的进展是增加获得粮食的机会的关键所在。

3. 农业地域类型 非洲各地自然条件、经济发展状况及人民生活习惯都不尽相同，农业生产具有明显的地域差异，大体上可划分出以下七种地域类型。

(1) 东北非区。包括埃及、苏丹、利比亚，灌溉农业占优势，集中了全洲灌溉面积的42%，作物以棉花、麦类、杂粮、甘蔗为主，是世界重要长绒棉产区。

(2) 西北非区。包括阿尔及利亚、突尼斯和摩洛哥，属地中海型农业，麦类、油橄榄、葡萄和水果占有重要地位，阿特拉斯山区畜牧业较发达。

(3) 萨赫勒区。为中部和西部非洲北纬10°~17°之间的带状区域，属热带草原景观（兼有苏丹型和萨赫勒型），高粱、小米、花生、棉花为四大作物，畜牧业较发达。

(4) 几内亚湾沿岸和刚果河流域区。为热带雨林区，可可、橡胶、油棕、咖啡等热带经济作物和林业地位突出，粮食以块根作物为主，畜牧业薄弱。

(5) 东非和埃塞俄比亚高原区。地势较高，多属草原地带，畜牧业重要，经济作物中剑麻、咖啡、茶较突出，粮食以玉米、小米、高粱等为主。

(6) 东南沿海区。包括莫桑比克、马达加斯加、毛里求斯等国，属热带季风气候，农作物种类很多，其中水稻、甘蔗、腰果、香料等较重要。

(7) 南非高原区。包括刚果河流域以南，莫桑比克以西各国各地区，境

内多属草原景观，畜牧业较重要，粮食以玉米为主，次力高粱、麦类，经济作物以烟草较为突出。

四、交通运输业

非洲现代交通运输的发展和布局是殖民主义者对非洲实行侵略的历史产物，殖民主义者为在非洲掠夺自然资源和廉价的劳动力资源，相继修建了一些重要的铁路、公路和港口设施，打开掠夺和运送非洲原料的出海通道，因此，非洲的交通运输业具有典型的殖民地性和落后性。各地大多数交通线路从沿海港口伸向内地，彼此间互相孤立，未能形成完整的交通运输联系，线路数量少，密度低，到本世纪 60 年代初，全非洲运输线路总换算长度只有 18 万公里，且各类运输设施技术落后、标准零乱、运输效率极低。

本世纪 60 年代以来，获得独立的非洲国家为了巩固独立，发展民族经济，加强区域经济合作，积极发展交通运输建设，到 80 年代末，非洲拥有铁路 8 万多公里，公路 150 多万公里，内河通航里程 5 万多公里，海运业已占有重要地位，航空业发展亦较快，产油国阿尔及利亚、尼日利亚、利比亚、埃及等国修建了比较完善的管道运输网。但从整体上看，非洲交通运输业的发展远不能适应地区开发和经济发展的需要，尤其是综合运输网络的功能作用更显落后和薄弱。南非共和国、西北非的马格里布沿海地区、西非的几内亚湾沿岸地区等是非洲交通运输比较发达的地区。广大内陆，尤其是中非地区、卡拉哈迪地区交通极为落后，有的地区至今仍是交通线路的空白区。以公路为例，利比亚、扎伊尔、马里、尼日尔、苏丹、乍得等国每万平方公里仅有公路 1 公里~3 公里。非洲至今还有 11 个国家没有铁路，特别是尼日尔、马里、利比亚和中非等国土面积较大的国家，由于没有铁路，地区资源至今未得有效开发。非洲不仅至今没有一条横贯大陆的铁路，就是横贯或纵贯非洲大陆的公路干线也极少，仅有局部地域条件较好的地方公路断续相通，整体营运网络还在计划实施之中。内河也只是在尼日尔河的断续航段、扎伊尔河中上游河段、东非大湖区及尼罗河中下游才有经济意义。

海洋运输是非洲与世界各地实现经贸联手的最主要方式，在非洲外向型经济发展和对外贸易中占有极为重要的地位，比重高达 95%。据 80 年代末的统计，非洲 28 个沿海国家和 4 个岛国共有港口 136 个，其中规模较大的国际港约 50 个。60 年代前，非洲海港主要集中分布于西北非马格里布诸国（指阿尔及利亚、摩洛哥、突尼斯）沿海和南非海岸。60 年代后，非洲港口布局发生了明显的变化，港口吞吐能力亦有了很大提高。主要港口和航线分布如下：

（1）北部沿海地区。重要港口有达尔贝达、阿尔及尔、突尼斯、的黎波里、亚历山大、塞得港等。本区海港众多，功能齐全，以地中海为中心的大西洋—印度洋主要航线通达美、欧、亚、澳等各大洲。

（2）几内亚湾沿岸区。主要海港有达喀尔、蒙罗维亚、阿比让、拉各斯、杜施拉、让蒂尔等。本区是独立以来非洲港口建设成绩最突出的地区，为本区经济发展作出了可喜的贡献。以几内亚湾为中心的欧美大西洋航线，大西洋—好望角—印度洋等航线，具有十分重要的国际运输意义。

（3）南部和东南部沿海地区。重要海港有蒙巴萨、达累斯萨拉姆、贝拉、马普托、开普敦等。本区 30 多年来海港建设成绩斐然，主要航线可通往各大洲的主要港口城市。

在非洲海运中，应特别提到苏伊士运河和好望角。

非洲南端的好望角，在苏伊士运河通航前，欧亚航运均经此，现仍有欧亚美多条航线通过，交通与战略地位重要。

埃及东北部的国际通航运河苏伊士运河，连接地中海和红海，沟通大西洋与印度洋，当亚欧非三洲交通要冲，战略地位十分重要。

非洲航空运输业起步较晚，但发展较快，目前非洲已建成有定期航班的机场 500 多个，其中国际机场 70 多个，差不多每个国家首都都修建了国际航空站，主要面向国内并相继开辟了新的国际航空线，不少机场已成为现代化的大型国际航空枢纽。如东北非的开罗和亚的斯亚贝巴是通往亚洲和中东的门户；肯尼亚的内罗毕是衔接东非、南非及印度洋岛屿航线网的中枢；约翰内斯堡则是南部非洲与南美各国和马达加斯加及印度洋诸岛联系的枢纽；西非的达喀尔、拉斯帕尔马斯是通往美洲的要冲；西北非的达尔贝达和地中海沿岸的阿尔及尔则是连接西欧和赤道非洲的纽带。

第三节 国际贸易

一、对外贸易发展历程

同世界其它所有国家一样，对外贸易是非洲国家发展对外经济关系的主要渠道，在国民经济中占有十分重要的地位，1960年以来，非洲的外贸发展大体经历了以下几个阶段。

1. 对外贸易快速增长时期(1960年~1975年) 众所周知，50年代初~70年代初的20年中，是二战后世界经济发展的黄金时期，西方发达国家工业迅速发展，对农矿原料的需求增加很快，这就为非洲国家发展对外贸易，扩大出口市场，提供了难得的机遇。1960年全非进出口贸易额为120.3亿美元，到1975年便增加到744亿美元，年均增长率为12.91%，其间特别是1970年~1975年的5年间，由于阿尔及利亚、利比亚、尼日利亚、加蓬等国原出口迅速增加，同时带动进口迅速增加，从而使非洲进出口贸易的年均增长率达到25.6%。

2. 对外贸易受石油危机冲击的时期(1975年~1980年)

1975年~1980年，非洲外贸进出口总额由744亿美元增加到1689亿美元，年平均增长率达16.89%，表面看来，仍维持了两位数的增长速度，但从总体看，非洲国家正在经历严峻的危机，一则，1973年和1978年连续两次石油提价，广大非洲非石油出口国因油价上涨，进出口贸易受到严重冲击，进口石油开支大增，1973年石油提价前，进口石油只花费8亿美元，而两次提价后的1980年，猛增到74亿美元；二则，西方发达国家因石油提价发生战后最严重的经济危机，为了转嫁经济危机，一方面削减农矿原料的进口，另一方面压低非燃料初级产品的价格，致使非石油出口国家蒙受重大损失，出现严重逆差，只是由于阿尔及利亚、利比亚、尼日利亚、加蓬等四个石油出口国的贸易继续保持高速增长势头，才使整个非洲的贸易达到年均递增近17%这样的速度。

3. 对外贸易严重萎缩的时期(1981年~1993年) 1980年非洲对外贸易额达到1689亿美元的顶峰之后，1981年起逐渐下降，其中出口额由1980年的946.6亿美元减少到1988年的519.2亿美元，年平均下降7.79%，进口额由1980年的742.4亿美元减少到1988年的530.1亿美元，年平均下降4.3%。

非洲进出口贸易衰退的原因，主要是因为国际经济衰退，国际市场原料价格连续下跌，自1973年~80年代末，非洲非石油产品的价格指数下降了40%，而初级农矿产品占非洲出口总量的94%，是非洲国家的主要经济来源，其价格下跌不仅使非洲国家蒙受巨额直接损失，且其市场份额也在大幅度减少。80年代中期以来，石油价格疲软，非洲石油输出国出口收入也大幅度减少，如1985年，非洲原油出口额为487亿美元(每桶26.5美元)，而1986年便骤减至275亿美元(每桶13.3美元)。在非洲初级农矿产品价格一跌再跌的同时，主要进口商品的价格却不断上涨，从而使贸易条件越来越不利于非洲国家。一些非洲国家领导人把80年代称为“失去发展的十年”。其实，直到1993年，非洲仍是在重重困难中挣扎，大部分国家经济发展停滞或呈负增长趋势，其对外贸易虽然恢复增长(1988年~1994年进、出口贸易额分别出现7.9%和5.5%的年平均增长率)，但非洲国家占世界贸易比重已由80年代初的4.7%下降到90年代初的2%以下。

4.1994年起,非洲外贸进入又一个增长时期 1994年起,非洲经济开始渡过了最困难的时期,到目前已实现了持续3年的经济增长。据国际货币基金组织的估计,到本世纪末,非洲经济将可保持4.5%左右的年均发展速度。1995年,非洲进出口贸易总额达2102.1亿美元,其中进口额为1117.3亿美元,出口额为984.8亿美元,分别比上年增长13.56%和11.86%,为多年来非洲对外贸易额最高的年份。

二、外贸商品结构与地区结构

直到目前为止,非洲进出口商品结构的变化不大,出口仍然主要是农矿初级产品,进口大部分是工业制成品。所不同的是,与战后初期相比,初级产品出口中,石油出口比重上升,原油出口收入常占出口总额的40%~60%,近年来,在进口商品结构中,粮食进口日趋增多,60年代初,非洲粮食基本自给,此后由于粮食增长赶不上人口的增长,每年净进口粮食达3000万吨以上。

与进出口商品结构的较少变化相反,非洲国家外贸地区结构发生了较大变化,贸易地区构成开始向多元化方向发展。

在殖民地时期和独立之初,非洲国家对外贸易集中与宗主国进行,并受少数外国垄断公司控制。而目前总的趋势是,与原宗主国(包括英、法、荷、比、葡等国)的贸易比重大大下降。欧盟国家是非洲国家最重要的贸易伙伴,并有《洛美协定》规定非洲国家同欧共体国家的贸易享受优惠待遇等,但由于非洲国家实行贸易地区多元化,欧共体在非洲对外贸易额中比重呈明显下降趋势,与此同时,同美日及其它西方发达国家的贸易明显增加。

非洲国家同发展中国家(包括非洲国家相互间及其它发展中国家)间的贸易也有不同程度的发展,80年代中期,其进出口贸易额已占非洲进出口贸易额的20%左右。另外,前苏联与非洲国家的贸易额曾占苏与发展中国家贸易额的1/4,所以今后非洲国家与俄罗斯等独联体国家间的贸易仍是有潜力的。

三、中非贸易的发展

中国同非洲国家经贸往来有着悠久的历史,现在我已与58个非洲国家和地区建立了贸易关系,1995年,中非间进出口贸易总额达39.2亿美元。南非是我国在非洲最大的贸易伙伴,其次是埃及、尼日利亚、摩洛哥、多哥等国家。

我自非洲进口的主要产品有磷酸盐、棉花、咖啡、可可、木材、铜、锌、钴、钻石、烟叶等,如我国从埃及、马里进口棉花,从喀麦隆进口可可豆,从摩洛哥进口磷酸盐,从阿尔及利亚、突尼斯进口化肥等产品;我向非洲出口主要有粮油、食品、轻纺产品、建材、小五金和机电产品等。

应该指出,中非双边贸易额目前仍处于很低的水平,中非双边贸易额在我国对外贸易总额中或是在非洲对外贸易总额中所占比重都不过1%多一点。非洲是一个地域辽阔、资源丰富、生产和市场潜力巨大的大陆,近年来经济恢复增长,市场活跃,需求扩大,有利于我国在那里开拓市场。非洲地区与我国在资源、技术、人力、资金等方面具有较强的互补性,特别是中国的产品、设备和技术对非洲国家有较强的适应性,近年来,不少非洲国家逐渐放开进口,降低关税,鼓励投资设厂,给我国发展与非洲的贸易带来了新的机会。

第九章 拉丁美洲经济贸易

拉丁美洲位于西半球的中部与南部，西临太平洋，东临大西洋，北部与美国接壤，南隔德雷克海峡与南极洲遥遥相望。

就范围而言，拉美是指美国以南的美洲其它地区，包括四部分，即墨西哥、中美洲地峡、西印度群岛、南美洲。这个地区的绝大部分过去长期遭受过西班牙、葡萄牙的殖民统治。因此，西班牙、葡萄牙的社会制度、风俗习惯、宗教信仰及文化传统等，都随着殖民统治的建立和移民的涌入定居，对该地产生了深远的影响。并且，西班牙语和葡萄牙语成为普遍采用的正式语言。虽然从 19 世纪起各殖民地纷纷独立，但绝大部分国家，仍以西班牙语和葡萄牙语为国语，这两种语言都从拉丁语演变而来，同属于印欧语系的拉丁语族，“拉丁美洲”即由此得名。

拉美全区面积 2072 万平方公里，占世界陆地面积的 14%。拉美现有 33 个国家，其中 12 个在南美洲，8 个在中美地峡及墨西哥高原上，13 个在西印度群岛。33 国中有 13 国是二战后陆续独立的，还有几个地区仍处于英、法、荷、美的殖民统治之下。

第一节 概述

一、历史发展特点

1. 前殖民地时期（1492 年地理大发现以前） 当西班牙、葡萄牙的探险家们来到“新大陆”的时候，这里乃是 1000 多万印第安人劳动生息的地方。印第安人有许多不同的种族，讲着不同的语言，各有不同的风俗习惯。住在低地丛林里的印第安人过着渔猎的生活；住在高地的印第安人曾是高度发达的文明国的国民。

大约在 2.5 万年前，地球正处在第四纪最后一次冰期，当时住在西伯利亚的一些亚洲猎人，通过由冰层连接的白令海峡，到达北美洲而后南下墨西哥高原、安第斯山中段，逐渐分散至整个拉丁美洲。

也许在公元前 1 万年左右，在安第斯山脉和现在称作中美洲地峡的部分地区以及墨西哥境内，聚集着不同族系的新石器时代人，他们正从半游牧生活转变为定居在村落中的农耕者，这一革命的转变到公元前 3000 年便接近于完成了。在这个基础上产生了伟大的印第安文化。

（1）托尔特克和阿斯特克文化。这是以墨西哥城为中心发展起来的，该城当时叫墨西哥-特诺奇蒂特兰，是在的斯科科湖中的两个小岛上建立的。

（2）现在墨西哥的南部高原、危地马拉高地以及毗连的热带低地，特别是以尤卡坦半岛为中心，印第安人在这里创造了灿烂的玛雅文化。

（3）南美洲安第斯山脉中段，以的的喀喀湖为中心，兴起过盛极一时的印加王国。这里的印加人曾把他们的文化传播到很大的一片地区，当西班牙人到达时，印加人正统治着厄瓜多尔、秘鲁、玻利维亚、阿根廷的一部分，面积达 80 万平方公里的地方。

这几个显著的文化发祥地，常被概括地称为“核心美洲”。它们隔着安的列斯群岛和广大中美洲地区内发展较差的印第安人社会，后者被称为“加勒比周围文化”；在它们的边缘地区，北美、巴西、南美南部发展情况则不那么可观，居住在这些地区的印第安人，都尚未能演变出如核心美洲那样复杂的高度发展的文化形式。就社会经济形态而言，核心美洲属于奴隶制社会。这里在当时是拉美的人口中心和经济最发达的地方，已经形成像墨西哥，特洛奇蒂特兰、库斯科那样巨大的城市，社会分工也已相当发展。在加勒比周围则阶级分化、社会分工都差得多，它的周围地区则都处在原始社会，生产力水平极低下。

2. 殖民地半殖民地时期（地理大发现以后直至第二次世界大战） 自 1492 年起，西班牙、葡萄牙的冒险家们相继踏上欧洲人眼里的这块新大陆，拉美很快全部沦为这两个国家的殖民地。大体上，现在的巴西领土归葡萄牙占有，其余全部由西班牙人统治。16 世纪末，英、法、荷等殖民主义国家接踵而来，经激烈争夺，从西班牙手里夺得西印度群岛的一些岛屿、南美大陆边缘和中美洲地峡的少数地区。到 18 世纪末，拉美的广大土地已被西、葡、荷、英、法等殖民国家瓜分殆尽。

1810 年～1826 年，拉美独立战争，拉美国家纷纷独立，结束了西班牙、葡萄牙殖民统治，但是拉美各国的民族独立远不是赶走一个封建宗主国就能够实现的，这一点，只要考察当时拉美外部世界的形势就知道。18 世纪 60 年代～19 世纪 60 年代，英国和其它国家相继完成了第一次产业革命，实现了从工场手工业向机器大工业的过渡，资本主义生产方式取得了空前的胜

利。随着生产力的迅速发展，社会分工进一步扩大，并迅速向国际领域扩展，从而形成了一个适应资本主义生产方式的国际分工体系。这时拉美新独立的国家，由于统治阶级力量的薄弱，很快地就在极不利的情况下被强制地纳入了资本主义的国际分工体系。历史的进程是这样的：当西班牙、葡萄牙殖民统治瓦解后，英、法以援助为幌子取而代之，各国又沦为半殖民地，因此各国经济发展缓慢，与同时期的美、加相比差得很远。当时称霸世界的英国，利用西班牙、葡萄牙衰落的时机，主要采取贷款、直接投资以及控制对外贸易等方式对拉美大肆掠夺，19世纪50年代后，英国资本先后控制了许多国家的主要经济部门，如巴西的棉花、橡胶，阿根廷的羊毛、谷物和肉类，墨西哥的银行，智利的硝石，委内瑞拉的石油及大多数国家的铁路和港口。法国则以资本输出为主，通过对拉美各国银行和政府的贷款实行控制和掠夺。

1823年，美国总统门罗宣言：“美洲是美洲人的美洲”。在这一幌子的掩护下，最后终于凭借自己的经济实力和有利的地理位置，排挤了英国及其它帝国主义在拉美的势力，把拉美变成了“美国的后院”。

历时3个世纪的西班牙、葡萄牙殖民统治，再加上英、法，特别是美国等帝国主义国家的侵略与控制，给拉美人民带来了深重的灾难，除了对财富的直接掠夺、对印第安人民的迫害残杀外，影响拉美经济发展，并使之长期停滞不前的殖民统治之恶果，莫过于下述两个方面：

(1) 不合理的土地占有制度。西班牙、葡萄牙两国殖民者在拉美曾建立封建土地剥削制度大庄园制和种植园奴隶制，以此为殖民统治的支柱，直至19世纪，大庄园还受到保护，他们甚至可以掠夺印第安村社的土地，大庄园还保留着由殖民统治初期的“份地制”发展而来的劳役偿债制。这种大土地所有制在拉美独立战争时并未能予以消灭，这对拉美国家来说，乃是一个沉重而悲惨的历史遗产，成了拉美经济发展的严重障碍。在本世纪50年代前，由封建大庄园及依附于它的小农户所组成的混合结构成为拉美农业的主要特征。六七十年代以来，随着农业资本主义的发展，封建性的大庄园逐渐演变成资本主义农业大地产，与小农形成新的双重结构。这种土地占有结构，就其高度集中的状况而言，与50年代前封建式大庄园统治下的格局并无重大差别。

(2) 单一产品经济。单一产品经济一是指农业生产的单一性，二是指矿产资源开发的单一性。

拉美水分热量条件好，农业发展有很大潜力，但是在外国资本的控制和奴役下，拉美的农业服从于帝国主义利益，片面发展出口作物，从而使拉美各国一度成为经营单一作物的畸形农业国和帝国主义农业原料的附庸。如在墨西哥，1870年以后，咖啡、龙舌兰等出口作物的生产急剧增长，而农民生活所需的谷物与大豆的生产都大大缩减；在巴西，农作物中占首要地位的是咖啡，19世纪末，咖啡在巴西全国出口总值占70%以上；在古巴，甘蔗园占着全国大部分耕地面积，19世纪中叶，糖占古巴出口总值的80%。

此外，在危地马拉、哥斯达黎加、萨尔瓦多、哥伦比亚等国，也都是咖啡排挤了其它农作物；厄瓜多尔专门生产可可；巴拿马和洪都拉斯主要出产香蕉；海地、多米尼加、波多黎各主要出产糖。尽管这些国家完全适宜于种植谷物，但每年都要进口大量粮食。

19世纪末~20世纪初，阿根廷的粮食、畜牧业都得到迅速发展，但这恰

是因为当时英国迫切需要进口小麦和畜产品以满足本国需要而促成的，这也反映了拉美农业发展的畸形和片面性。

与农业生产的畸形发展相联系的是农业生产的地区分布的极端不合理。由于农业生产主要是为帝国主义国家供给粮食和原料，为了便于输出，各国主要大力开垦了沿海地区和河流两岸的耕地，其它地区则处于荒芜状态。在阿根廷，布宜诺斯艾利斯省垦殖了 900 万公顷以上的耕地，而处于内地、距布宜诺斯艾利斯港口较远的拉盘帕省，土地也很肥沃，却只垦了 190 万公顷。巴西的咖啡生产，主要也是在沿海地区发展，特别是里约热内卢附近，集中了许多大咖啡种植园，其次是帕纳奈巴河两岸的平原地带和圣保罗西部。直到 20 世纪初，全国其它许多地区，还是一片荒凉。

在矿物资源的开发上，直至本世纪 70 年代，还仍然残留着浓厚的殖民地性。如委内瑞拉不仅矿产的开采以石油为主，且全国的经济发展也是以石油采炼为主；玻利维亚是一个以产锡为主的国家，国民收入的绝大部分依靠锡矿；牙买加、苏里南则依靠铝土矿；智利的铜占出口总值的 60% 以上，其次便是硝石；秘鲁以铜为主的矿产品出口，在国家外汇收入中的比重达 65%。

二、居民

拉美是印第安人劳动主息的地方，当西班牙、葡萄牙殖民者到来之际，印第安人总数约有 1300 万，殖民者的掠夺屠杀、疾病的流行，至 17 世纪中叶，印第安人人口锐减至约 1000 万。因为劳动力缺乏，殖民者贩卖黑人奴隶，黑色人种成为新大陆的居民。据估计，1550 年~1850 年，先后到达美洲的黑人计有 900 万，移入最多者为加勒比海地区，其次为巴西，再次为南美北部各国及墨西哥。于是移民对拉美人口就有了越来越大的影响，这既包括人口数量也包括人口的种族构成和地理分布。

从 19 世纪起，欧洲国家开始向拉美大规模移民，移民总数近 1500 万，其中到达巴西和阿根廷的各约 600 万，到达乌拉圭、智利、委内瑞拉、古巴的约 300 万。

由于移民的到达和生产力的发展，拉美人口经历了恢复和发展的过程。第一次世界大战后，拉美人口增长率一直保持在很高的水平上，长期的和平，使拉美成为世界上人口增长最快的一个洲。1920 年~1994 年，拉美人口猛增 4 倍以上，达到 4.7 亿多人，占世界人口的比重超过 8%。

拉美平均人口密度每平方公里接近 23 人，显著低于世界平均水平，但各国之间差异很大。西印度群岛各国和中美地峡国家的人口密度分别超过全洲平均数的 5.5 倍和 2.1 倍，墨西哥也要超出 1 倍。南美洲各国大多人口稀疏，苏里南、圭亚那等每平方公里不足 4 人。从全洲范围看，人口稠密范围不大，而人口稀疏区却占了很大比重，巨大的亚马孙平原和巴塔哥尼亚高原，面积合计占全洲 40%，人口密度都不足每平方公里 1 人。人口分布和自然资源分布的不平衡现象，在许多国家都是个突出的问题。为促进经济的发展，不少国家都开始重视地广人稀的内地的开发。人口分布面貌亦随之有所变化。如秘鲁人口过去 2/3 集中于土壤肥沃、气候温和的高原地区，近来这一比重已减至 1/2。巴西的人口也正在西移，向内地推进，第二次世界大战前，内地只占人口 6.5%，现已提高到 10% 以上。

拉美是发展中国家中城市人口比重最大的地区。战后以来，各国城市化进程加速，1920 年城镇人口比重为 20%，1950 年增至 41%，现已上升至 72%，接近发达国家的水平。

拉美原有的居民全系印第安人，种族成份十分单一。自西方殖民者入侵以来，三大洲 2000 多万移民先后进入拉美，使之一下子变成了世界上种族成份最复杂的一个洲。目前，世界上三大人种，其中包括蒙古人种的亚美两个分支，在拉美均占相当比重。而且通过他们之间的相互混合，形成了一系列的混血种族，其比重之大是其它各大洲根本不能相比的，这是它人口地理中一个非常显著的特点。

有的学者把拉美人口划分为欧洲人、非洲人、印第安人三支主要种族系统和三个主要的美斯蒂索即混血的体系。

由于历史上受不同移民因素的影响，目前拉美各国的种族构成有着明显的差异。拉美各国在种族的地理分布上有四种不同的主要类型：海地、牙买加、特立尼达和多巴哥、巴哈马、巴巴多斯、格林纳达等是以黑人为主的国家；玻利维亚、危地马拉、秘鲁、厄瓜多尔是以印第安人为主的国家；乌拉圭、阿根廷、巴西、古巴等国是以白人为主的国家；拉美其它国家是以混血种人占优势，除多米尼加、苏里南等国以黑白混血种为主外，余皆以印欧混血种为主。印度劳工和华工的后裔主要分布在加勒比海地区。秘鲁是南美洲中国血统的外籍人最多的国家。由于过去长期遭受外国的统治，现在拉美各国皆采用过去殖民国家的语言为国语。巴西用葡萄牙语，海地用法语，牙买加等西印度群岛国家和圭亚那用英语，苏里南用荷兰语，其余各国都用西班牙语。在有印第安人居住的国家内，绝大部分印第安人仍使用自己各族的语言。现在还被英、法、荷统治的殖民地分别采用统治国的语言，唯有仍被美国统治的波多黎各仍广泛使用西班牙语。

三、自然环境

拉丁美洲西部是纵贯全美洲的科迪勒拉山系的中段和南段。南美大陆的安第斯山脉由北向南沿海岸蜿蜒直下，以绵亘于秘鲁、智利、玻利维亚境内的一段山体贡度最大，并形成许多著名的山峰，其中汉科乌马山海拔 7010 米，是南美洲的第一高峰。安第斯山脉以东平原和高原相间分布，自北而南依次为奥里诺科平原、圭亚那高原、亚马孙平原、巴西高原、拉普拉塔平原和巴塔哥尼亚高原。其中巴西高原面积 500 多万平方公里，为世界面积最大的高原，亚马孙平原 560 多万平方公里，是世界最大的冲积平原。从全洲看，海拔 300 米以下的平原占总面积的 60%，海拔 300 米~3000 米之间的高原、丘陵和山地约占总面积的 33%，海拔 3000 米以上的高原和山地占总面积的 7%，全洲平均海拔 600 米。

拉丁美洲火山较多，地震频繁，科迪勒拉山系是太平洋东岸火山地震带的主要组成部分，整个拉美有活火山 90 余座，中美及南美近几十年均发生过强烈地震。

拉美介于北纬 32° 和南纬 57° 之间，赤道从南美洲北部通过，全洲 80% 的地区处于热带，具有不同大型的热带气候，热量资源极其丰富。拉美又具有终年湿润多雨的特点，年降水量超过 1000 毫米的地区约占总面积的 60%。南美洲既没有亚洲和北美洲那样大面积的寒冷地区，也没有非洲和澳洲那样广阔的干旱沙漠地区，是世界各大洲中气候条件最优越的一洲，有暖湿的大陆之称。

得天独厚的水热条件，使得它的热带森林的蕴藏为世界之最，甘蔗、咖啡、可可的种植世界闻名，南北纬 30° 之间的地区遍植香蕉。巴西东部、墨西哥高原北部为重要产棉区。位于温带的阿根廷潘帕斯草原为世界著名小麦

产区。

还应指出的是，安第斯山脉和墨西哥高原的一定高度，使得在热带地区也具有温和宜人的气候，促成了古代印第安人口中心的形成和古文化的发展。

从气候类型的分布看，墨西哥高原海拔 1000 米~2000 米，北回归线从其中部通过，分布着热带和亚热带多种类型的气候。中美地峡是个多山的地区，平地仅限于沿海及面积不大的山间盆地，西印度群岛地形也以山地为主（古巴岛例外），这两地皆处于低纬东北信风带内，一般迎风坡为热带雨林，而背风坡为热带草原。南美由于南北纵列的安第斯山脉偏居西岸，大陆东部面积辽阔而高度不大，因此气候的带状分布体现最为突出，自北而南，分别为奥里诺科平原和圭亚那高原西部的热带草原；圭亚那高原东部和亚马孙平原的热带雨林；占巴西高原大部分的热带草原；格兰查科和巴西高原东南部的亚热带森林；湿润潘帕斯（东部）的温带森林；其西南的干燥潘帕斯的温带草原；巴塔哥尼亚高原的温带沙漠气候。

安第斯山脉西部，在智利境内，以南纬 40 度为界，以南为温带海洋性气候；以北至南纬 30 度之间为地中海式气候。最独特的一点，是自智利北部伸展至秘鲁境内的热带沙漠北延至南纬 3 度，距赤道很近，以至阿塔卡马沙漠跨有纬度 27 度的范围；巴培哥尼亚高原的温带沙漠位于中高纬度的大陆东岸，这在世界温带沙漠中也是绝无仅有的。

拉美的外流区域占全洲面积的 95%，以科迪勒拉山系为分水岭，流入大西洋的河流流域面积约占全洲面积的 84%。大西洋水系的河流大多源远流长，支流众多，著名的亚马孙河是世界上流程最长、流域面积最广、流量最大的河流，其支流超过 1000 公里的有 20 多条。其它著名的河流尚有拉普拉塔河、奥里诺科河等。拉普拉塔河流域已是世界著名的农业区域，而亚马孙河、尤其是奥里诺科河流域至今尚未得到充分开发和利用。由于科迪勒拉山系位于大陆西部，故太平洋水系面积仅占全洲面积的 11%，河流大多短小流急，独流入海。拉美湖泊较少，南美洲中部安第斯山区普纳高原上的的的喀喀湖是一个著名的构造湖，南美洲西北端的马拉开波湖是拉美最大的湖泊。

拉美矿产资源丰富，许多矿产品名列世界前茅，主要矿产有黑色金属中的铁、锰、铬；有色金属中的锡、铜、铝、锑、银、钼、铅、锌、钒、铋、锂、锆、钽、铀等；非金属矿有石油、硝石、钻石、硫磺等。据有关统计，拉美的铜约占世界的 1/3、铝占 1/4、铁占 1/5 以上、锡占 1/7。另外，1995 年拉美石油剩余可采储量逾 150 亿吨，是世界第二大储油区。煤较贫乏，探明可采储量仅 100 多亿吨。

拉美矿产分布不平衡，除沿海大陆架的石油、天然气资源外，其它矿产主要集中于墨西哥高原、巴西高原、圭亚那高原和安第斯山区，南美中部平原相对贫乏。在种类组合、储量等方面各地区又存在相当显著的差异。圭亚那-巴西高原是前寒武纪的古老陆台，主要矿床有铁、锰、铝土矿，其次为多种稀有金属及原子能矿物铀、钽、优质石英晶和工业用金刚石。由于矿产成生上的联系，西印度群岛与圭亚那-巴西高原在矿种组合上有相同之处，即都以铁、铝等为主。安第斯山区矿藏以有色金属为主。安第斯山脉坐落于美洲板块与太平洋板块接合处，太平洋板块在这里向地幔层俯冲、消亡，而美洲板块被碰撞、挤压，发生褶皱、断裂、隆升，形成西部高大山系，并广泛存在火山活动、岩浆侵入等，从而在南纬 35° 以至赤道之间形成一条著名的多

金属成矿带。矿种包括铜、锡、铋、钒、铍（绿柱石）、锂等。在墨西哥高原上，白银、铅、锌皆属重要，并储有大量在生成上与火山活动相关的硫磺。非金属矿以智利的硝石、秘鲁的鸟粪石有名。南美洲中部平原矿物资源较少，在接近安第斯山山麓的部分，在新生代沉积中有石油和盐。拉美水力资源丰富，水能蕴藏量约 46.7 万兆瓦，占世界的 19%。

拉美拥有发展农林牧业生产的雄厚土地资源，其可耕地面积达 7 亿公顷，现有耕地 1.77 亿公顷，仅利用了 1/4，按人口平均耕地为 0.377 公顷（合 5.56 市亩）。此外还有草场 4.4 亿公顷，森林 9.2 亿公顷。森林面积占拉美总面积的 50%，占世界森林总面积的 24%。盛产红木、檀香木、铁树、木棉树、巴西木、香膏木、花梨木等贵重林木。沿海渔业发达，秘鲁沿海和巴西沿海为南美洲两大渔场。

第二节 经济发展特征

一、战后经济发展历程

拉美有着巨大的经济发展潜力，但由于几个世纪以来新老殖民主义的侵略和大庄园制的束缚，各国经济长期得不到全面发展，目前，拉美各国还都属于发展中国家。

二战后，为发展民族经济，拉美各国实行了深度不等的土地改革，广泛开展了国有化运动，并实施干预经济的各种措施，在发展民族经济方面取得了很大的成就。1950年~1980年间，整个拉美地区国内生产总值的年均增长率为5.6%，按1980年对美元平均汇率折算，当年拉美地区国内生产总值约7600亿美元，其中2/3属于发展水平最高的巴西、墨西哥、阿根廷三国，当时他们已发展成为半工业化国家（现今皆被美国列为十大新兴市场国家之列），其余1/3主要集中于委内瑞拉、哥伦比亚、智利、秘鲁四国，当时这四个国家也已由原来的初级产品出口国转变为农矿业工业国。

80年代前，拉美国家大量举借外债，走进口替代型工业化之路，曾在70年代创造了“拉美经济奇迹”，但进入80年代后，在资本主义经济危机的打击下，经济出现严重困难。特别是1982年债务危机之后，拉美经济一蹶不振，经济长期不景气，通货膨胀严重，债务重压，渡过了“失落的十年”。其情况恶化，不仅表现在经济指数和财政指数上，更主要表现为传统进口替代型工业化模式的失败上。以1989年与1980年比较，整个拉美人均GDP下降了近10%，仅相当于1976年水平。另从通货膨胀率看，以巴西、墨西哥、阿根廷、委内瑞拉为例，1989年~1991年平均分别为1165%、1000%、27.8%、32.1%。再从外债情况看，1990年上述四国外债额分别达1161.7亿美元（占GDP的34%）、968亿美元（占GDP的50%）、611.4亿美元（占GDP的64.7%）、333亿美元（占GDP的63.5%）；当年偿债额占其出口的比重分别为21.4%、31.6%、34.8%、23.2%。拉美外债问题的严重程度由此可见一斑。拉美地区80年代经济状况的恶化归因于：

（1）实施了近30年的以初级产品为主的出口部门发展和以国内需求为主的工业化在不同程度上失去活力。（2）宏观经济失衡严重，在促进经济发展与推动改革方面缺乏得力的政策。（3）投资急剧减少也是使其经济日益丧失活力的重要原因。

不过80年代也有一些积极的进展，如所有国家的企业在不利的条件下增强了国际竞争能力，一些国家结构性调整取得一定成效，出现了明显民族开放倾向，建立了更为多元、容忍和参与性的政治制度等，加上各国积极推行的经济稳定政策和地区一体化的进展，90年代以来，拉美经济一反80年代债务危机形成的沉闷局面，出口增长、外资流入增加，各国经济均在适度增长，通货膨胀则持续下降。据联合国拉美经济委员会的报告，1991年~1993年，拉美地区国内生产总值年均增长率为3.4%；1994年上升至3.7%。受墨西哥金融危机的影响，1995年拉美地区经济只有2%的低速增长，但目前各国经济调整政策初见成效，墨西哥金融危机造成的冲击已得到缓解，加上上述有利于今后发展的因素，拉美经济将进一步稳定，从而继东亚之后成为世界上第二个经济活跃地区。

二、工矿业

拉美矿产资源丰富，采矿业发展较早，但大都被外国垄断资本控制，主

要为出口而生产。二战后，特别是 60 年代末以来，拉美各国积极发展民族经济，纷纷把重要矿产资源收归国有，逐步实行工业化，不仅矿业成为各国经济中的基本部门，且加工工业中的钢铁、有色冶金、机械、炼油、化工、纺织、食品等部门都有相当的发展。

巴西、委内瑞拉、智利、秘鲁、墨西哥、古巴，是铁矿的主要分布地，巴西伊塔比腊和卡拉雅斯铁矿以储量大、品位高而驰誉世界，巴西、委内瑞拉、智利、秘鲁四国每年都有大量铁矿石输出。巴西、牙买加、圭亚那、苏里南是铝土矿的主要分布地，铝土矿的储藏量以巴西、牙买加最多，分列世界第三和第四位，目前生产量亦分列世界第三第四位。智利、秘鲁、墨西哥、玻利维亚是铜矿的主要分布地，其中智利一国即占世界总储量的 28.4%，是世界铜资源最丰富的国家，故有“铜王国”的美称。除此之外，墨西哥的白银矿、古巴的镍矿和钴矿、玻利维亚的锡矿和锑矿等产量均居世界前列。拉美还有其它多种战略资源均较丰富，从而使西方发达国家对拉美的资源依赖日深。

拉美消耗的能源主要包括石油、天然气、电力、煤炭、核能等。拉美石油储量占世界的约 1/8，是世界第二大储油区，油藏主要分布在墨西哥湾和马拉开波湖，厄瓜多尔、哥伦比亚、特立尼达和多巴哥、阿根廷等国也有一定储量。目前，墨西哥、委内瑞拉原油产量已分别达 1.4 亿吨和 1.3 亿吨以上，位居世界前列。另外，巴西、阿根廷、哥伦比亚年产量均在 2000 万吨以上。由于资源和生产、消费的不均衡性，巴西、智利、古巴、乌拉圭等国均需进口石油。拉美天然气生产也主要分布在墨西哥、委内瑞拉以及阿根廷等国，合计年产量已超过 600 亿立方米。拉美煤炭资源贫乏，其储量不到世界总储量的 0.5%，惟哥伦比亚煤炭储量较丰，在 400 亿吨以上，可谓得天独厚，并已有一定量开发，埃尔塞雷洪煤矿工程正顺利进行，煤的年产量达 2000 多万吨，成为拉美煤炭生产和出口大国。

近年来，拉美电力工业发展迅速，总发电量达 5000 多亿千瓦时，在电力构成中，水电约占 60%、火电占将近 36%、核电约占 3%，其它为风能与地热发电等。拉美水力资源极其丰富，蕴藏量占世界的 19%，居第二位，兴建与在建的大型水电站有伊泰普（巴西、巴拉圭合建）、古里（委内瑞拉、巴西合建）、萨尔托格兰德（阿根廷、乌拉圭合建）、亚西雷塔（阿根廷、巴西合建）、乌腊（哥伦比亚）等。伊泰普水电站总装机容量 12600 兆瓦，是目前世界上最大的水电站。古里水电站装机容量 10300 兆瓦，居世界第二位。巴西的电力生产中，水电占 90% 以上。阿根廷、古巴等国以火电为主，火电占 2/3 以上。一些拉美国家正在建设核电站，其中阿根廷核电比重达 16.9%、墨西哥占 2.6%、巴西占 1%，古巴不久也将加入拥有核电国家的行列。

战后拉美加工工业发展较快，冶金、机械制造、石油炼制与石油化工都有了长足发展。

目前拉美钢铁年产量达 4000 多万吨，钢铁工业发展以巴西成就最为突出，年产量达 2600 万吨；墨西哥、阿根廷、委内瑞拉成绩较佳，墨近年钢产量维持在 800 万吨左右的水平，委内瑞拉、阿根廷两国维持 300 万吨的水平。智利、秘鲁、哥伦比亚、古巴等国也发展了钢铁工业，年产量均为几十万吨。拉美有色冶金工业在世界占有重要地位，在铝的冶炼方面，牙买加一向为世界重要氧化铝生产国，80 年代以来，巴西电解铝生产发展相当快，目前年生产能力已逾 120 万吨，居世界第 4 位，圭亚那、牙买加、特立尼达和多巴

哥三国建立的两所合营炼铝厂规模也颇可观。在铜的冶炼方面，智利一向为世界主要粗铜生产国，智利、秘鲁精铜生产发展也很快，目前智利精铜年产量已达 250 万吨，秘鲁接近 30 万吨。在墨西哥亦建有规模较大的铜矿采冶联合企业。

60 年代以来，拉美炼油工业发展迅速，全地区现有炼厂 76 座，年炼油能力达 3 亿吨。随着石油天然气的广泛应用，石油化工迅速崛起，发展了多种合成材料和基本有机原料的生产，整个拉美化学产品的自给率已达 80%。炼油与石化工业主要分布在墨西哥、巴西、委内瑞拉、阿根廷等国。其中墨西哥年炼油能力已超过 8000 万吨，委内瑞拉亦达 6000 万吨，皆已形成一个包括石油化工在内的较为完整的石油工业体系。拉美石油化工以巴西最为发达，如乙烯年产量已超过 200 万吨，合成氨年产量接近 140 万吨，二者皆居于世界前十位。

拉美机械制造工业主要分布在巴西、阿根廷、墨西哥三国，其它多数国家机械制造业还比较薄弱。在拉美机械制造业中，汽车工业最为突出，1994 年，巴西、墨西哥、阿根廷三国汽车产量分别达 130 万辆、110 万辆、40 万辆。除汽车工业外，机械设备、船舶、机车车辆等的制造也有一定发展。巴西现已进入世界十大汽车生产国之列，巴西的电信、飞机、军火、电子等新兴工业亦正跻身于世界先进国家行列。阿根廷的精密机械制造在拉美占有较突出的地位。

轻工业是拉美传统的工业部门，现仍居重要地位，成为拉美多数国家工业结构的主体。轻工业部门主要包括食品、纺织、制鞋、服装、饮料、家具、皮革制造等，其中食品工业和纺织工业较为发达。巴西、墨西哥、哥伦比亚的纺织工业、制鞋业和服装工业，加勒比地区国家的制糖工业，巴拉圭、乌拉圭、阿根廷的肉类加工工业，不仅能供应国内市场需要，且在拉美出口贸易中占有重要地位。

三、农业

拉丁美洲气候水热条件优越，对发展农业十分有利，农业在各国国民经济中具有重要意义，其农业生产总额的约 1/5 用于出口，农牧产品的出口，在拉美出口贸易中至今仍占重要地位。

拉美种植业包括粮食生产和经济作物生产。粮食作物中，玉米产量最大，次为小麦、稻米。玉米原产于拉美，各地皆有种植，巴西、墨西哥、阿根廷三国产量均居世界前列。小麦主要分布于阿根廷、墨西哥、巴西、乌拉圭、智利，阿根廷产量占拉美之半，是世界著名小麦出口国。稻米产量以巴西最多，哥伦比亚次之，秘鲁、古巴、巴拿马等国稻米产量已超过玉米。

拉美经济作物在世界上所占地位十分重要，其中甘蔗、咖啡、可可、香蕉、棉花尤为突出。巴西是世界上生产和出口咖啡最多的国家，年产量达 150 万吨，其次为墨西哥、中美洲各国、厄瓜多尔、秘鲁及委内瑞拉等国家，拉美生咖啡产量约占世界的 60%，是拉美除石油以外最重要的外汇收入来源，因而被称为“绿色的金子”。哥伦比亚的软质咖啡芳香可口，素享盛誉。香蕉是拉美向国际市场提供的另一种重要经济作物产品，出口量占世界总出口量的 80%。以巴西产量最大（年产量逾 500 万吨），墨西哥、委内瑞拉、厄瓜多尔、哥伦比亚和玻利维亚各国亦普遍种植。目前厄瓜多尔是世界上出口香蕉最多的国家，哥伦比亚和中美洲各国也有大量出口，巴西等国以内销为主。棉花是拉美传统经济作物，二战后，巴西、巴拉圭、墨西哥及中美诸国

棉花产量迅速提高，50年代初到60年代初，世界棉花总产量仅增加20%，而拉美却增加了50%，不少国家成了棉花出口国。近年来因为合成纤维的竞争，产量增长速度放慢。巴西是棉花的最大生产国，次为墨西哥、阿根廷、哥伦比亚、巴拉圭等。可可原产于南美洲，19世纪后期被移植到非洲，拉美可可的年产量约占世界总产量40%，巴西是世界上第二大可可生产国（仅次于科特迪瓦），其它主要生产国为厄瓜多尔、哥伦比亚、墨西哥等。拉美甘蔗以巴西产量最多，年产量达2亿吨，居世界首位，古巴次之，墨西哥、哥伦比亚、阿根廷、多米尼加、秘鲁产量也不少。古巴年产蔗糖600万~800万吨，半数供出口，出口量居世界首位，有“世界糖罐”之称。拉美农业部门构成中，种植业的比重一向比畜牧业为高，产值约为2:1，但近年来结构变化相当显著，如委内瑞拉畜牧业在农牧业总产值中的比重已超过50%，由以种植业为主转变为以畜牧业为主，阿根廷、墨西哥、乌拉圭、智利等国畜牧业比重也已提高到40%~45%。养牛业在拉美畜牧业中占有重要地位，阿根廷、乌拉圭和巴拉圭为拉美养牛业最发达的国家，牛肉均可大量出口，其中阿根廷牛肉出口居世界首位，乌拉圭被称为“遍地牛羊的国家”。巴西是拉美养牛最多的国家，墨西哥养牛数量仅次于巴西和阿根廷，是活牛的最大出口国。阿根廷、乌拉圭、智利养羊业发达，但以拉美全洲论，养羊数量仅及养牛数的一半，以绵羊为主，大量出口羊毛和皮张，阿根廷羊毛出口量居世界第三位。

拉美大陆海岸线总长4.5万公里，除玻利维亚和巴拉圭外，各国均面临海洋。智利北部经秘鲁至厄瓜多尔沿海、巴西沿海和加勒比海为拉美三大渔场，沿海盛产金枪鱼、鳀鱼、沙丁鱼、鲈鱼、鲑鱼、鳕鱼及虾类。1970年，秘鲁捕鱼量曾达1260万吨，居世界首位，后因暖性海流影响，捕获量大减，智利自70年代中期起，崛起为南美第一渔业大国，鱼粉出口量居世界首位。

四、交通运输业

由于殖民主义的长期统治，拉美的交通运输业发展很不平衡。

自19世纪起，拉美开始靠外国资本修筑铁路，目前铁路总长13万多公里，阿根廷、巴西、墨西哥三国铁路长度皆在2.5万公里以上，其总长占拉美的近70%，古巴居第4位，铁路长度为1.3万余公里，以下依次为智利、玻利维亚、哥伦比亚、乌拉圭、秘鲁、厄瓜多尔、巴拉圭，其余国家铁路都很短。拉美大多数铁路由各国国营公司经营。阿根廷、巴西、墨西哥三国铁路已连成贯通全国的铁路网，其它拉美国家的铁路或偏于一隅或轨距不同，不仅给国际联运带来不利，就是对国内也起不到应有的作用。拉美已开通的第一条国际联运线自智利北部的安托法加斯塔往东、至阿根廷北部、玻利维亚东部、直达巴西东南沿海的桑托斯，横贯南美大陆，全长4400公里。另一条国际干线自智利首都圣地亚哥，往东达于阿根廷东海岸最大港口布宜诺斯艾利斯。

拉美陆上运输主要靠公路，许多低效率铁路运输已由公路运输取代，公路总长约250万公里。著名的泛美公路计划从北美的阿拉斯加穿越加拿大和美国西海岸、通过墨西哥和中美地峡、直达智利南部的蒙特港，全长约3.2万公里，至今尚未全部完工。巴西东部沿海和阿根廷潘帕斯草原地区皆属世界公路密集的地区。巴西公路建设经50年代和70年代两次大发展，已基本建成以新首都巴西利亚力中心的全国公路网系统。

拉美航空运输发展较早，近年发展加快。以巴西、墨西哥、阿根廷三国

最为发达，其中墨西哥国内有机场 1200 多个，航线可达北美、南美、欧洲各地。近年，阿根廷等十五国发起组成泛美民航委员会，促进国际民航的合作与发展。

适应经济的发展，70 年代拉美曾拥有一支规模可观的商船队，其总吨位接近 2000 万吨。80 年代商船队缩减到 700 多万总吨，故目前拉美大部分进出口贸易的运输仍依靠外国商船。巴拿马是世界著名的“方便旗船”国家，在巴注册外国商船（主要是日本、希腊、美国等国船舶公司拥有的商船）总吨位现已达 9000 多万吨。拉美主要海港有蒙得维的亚、布宜诺斯艾利斯、里约热内卢、桑托斯、维多利亚、萨尔瓦多、金斯敦、巴兰基亚、爪亚基尔、卡亚俄、瓦尔帕莱索、安托法加斯塔、韦腊克鲁斯、马拉开波、哈瓦那等。

第三节 国际贸易

一、对外贸易发展简况

拉美对外贸易在世界贸易中所占比重不大，且一度呈下降趋势，1980年拉美出口额占世界的5.9%，1988年降至3.3%，这不仅反映出其经济的收缩，也反映拉美国际经贸交往能量的减弱。1980年~1988年，拉美工业的年平均增长率仅0.5%，遂使其在国内生产总值中的比重由25.2%降至23.8%，呈停滞衰退状态。同期外贸的年平均增长率仅为2.4%，其中1980年~1983年仅为1.4%。80年代末以来，随着世界格局的变化和经济全球化的迅速发展，拉美各国全面调整其内外政策，适应经济开放和改革的需要，在对外关系中将经济和贸易问题置于首位。随着经济的复苏和区域经济一体化的推进，对外贸易特别是洲内贸易日趋活跃。自1988年以来，对外贸易以年平均12.5%的速度递增，1994年，拉美进出口总额达到创纪录的4037亿美元，其中进口2189亿美元，每年递增15.5%，出口1848亿美元，每年递增9.5%。

拉美对外贸易额最大的是墨西哥（1994年，进出口贸易额达1420.64亿美元），次为巴西、阿根廷、委内瑞拉，巴哈马、特立尼达和多巴哥虽为小国，但对外贸易很发达。

战后以来，拉美对外贸易商品结构发生了很大变化，但直至目前为止，其出口商品仍以农矿初级产品为主、原油、铜、锡、铁矿石、铝土、原糖、咖啡、香蕉、棉花、肉类、大豆等十余种产品的出口约占拉美地区出口总收入之半。在许多国家，一项或几项商品的出口额在外汇收入中占有举足轻重的地位，它们大致可分三种类型：

一是主要输出矿产品的，如委内瑞拉、特立尼达和多巴哥的石油及石油产品，智利的铜，玻利维亚的锡，牙买加、圭亚那、苏里南的铝土等。

二是主要输出农产品的，如古巴、多米尼加、巴巴多斯的蔗糖，哥伦比亚、萨尔瓦多的咖啡，洪都拉斯、哥斯达黎加的香蕉与咖啡，巴拉圭的棉花，乌拉圭的肉类与羊毛。

三是主要出口商品发生变化的，如厄瓜多尔原以输出香蕉为主，近年被石油超过；秘鲁的鱼粉曾占出口商品的首位，近年已次于铜矿。

墨西哥、巴西、阿根廷三国已不属上述三种类型中的任何一种，因为它们的输出商品已实现多样化。

60年代中期起，拉美地区的制成品出口逐渐扩大，到现在，其汽车、钢铁、化工、机械、电子产品皆已能够出口（如1994年，巴西出口贸易额中，制成品占57.3%）。进口贸易中，机械设备、汽车及其零配件、工业原料等已成为主要项目，消费品的比重已大幅度下降。拉美主要贸易对象国是美国，其次为西欧（德、荷、意、西班牙、英、法等国）、日本。70年代以来，拉美地区各国之间贸易增长较大。90年代以来，拉美各国通过磋商，以务实的精神和多样化的形式促进地区的一体化进程（参看第一章第二节），推动了本地区内经贸关系的发展。各国在增进内部团结合作的同时，又主动积极地加强同拉美以外国家的关系。前已述及，冷战结束后，美国开始调整其拉美政策，重视拉美作为潜在的巨大市场对美国的意义。同时，拉美国家也主动改善同美国的关系，拉美与美国关系的发展出现了空前活跃的趋势。拉美国家也十分重视与欧盟加强关系，而作为拉美第二大贸易伙伴的欧盟，为与美

国争夺市场，也加强了在拉美地区的活动，里约集团与欧盟已决定在金融、贸易、科技、教育、地区一体化等领域进行广泛合作。1995年5月，南方共同市场与欧盟草签了合作框架协议，为成立地区间联盟创造条件。拉美国家同亚大地区的联系也在不断加强，为分享东亚经济高速增长带来的机遇，拉美国家把发展同东亚关系放在重要地位。

二、中拉贸易的发展

近年来，我国同拉美地区的贸易有了显著的增长。1995年，中国对拉美贸易额达61.4亿美元，其中出口创历史最高纪录，达31亿美元。我国同拉美33个国家和尚未独立地区均有贸易关系。其中，同巴西、阿根廷、智利、秘鲁、已拿马五国的贸易占中拉贸易的70%以上，我国与巴西双边贸易额近20亿美元，与其它五国的双边贸易额都超过6亿美元。

我国对拉美出口的主要产品有机电产品、纺织品、轻工产品、化工产品、文体用品、医药原料等，其中机电产品出口额占我国对拉美出口的36%，我国的机电产品、成套设备，由于引进了先进技术、质量和技术水准都有很大提高，价格有很大竞争力，比较符合拉美国家的要求，1995年，机电产品出口额已超过纺织品而居第一位。我国从拉美进口的商品大部分属于原料性产品，包括小麦、食用油、大豆、铁矿砂、铜、镍、钢材、石油、羊毛、鱼粉、原糖、纸浆等。这些产品有的是我国资源缺乏，有的是因需求量大，本国供不应求，随着我国经济的发展，需求将增加，因此中拉经贸合作还将有很大的潜能释放出来。

目前，拉美各国都在根据自己的国情深化改革，市场日益开放，投资环境不断改善，这将为发展贸易和经济合作提供更多机遇。为进一步开展对拉美的经贸工作，今后必须把贸易同经援、合资、合作等密切结合起来，拉美矿业、林业、渔业、农牧业资源丰富，是较为理想的投资场所，应推动和支持有实力的企业到拉美进行资源开发投资。

第十章 世界大宗农矿产品贸易

石油、煤炭、铁矿石和粮食都是世界原料市场中最具代表性的贸易商品，其所投入国际贸易和运输的量，每年都在 2 亿吨以上。是国际市场中最大的几宗货物。能源、粮食问题是当前世界的重大问题，世界各国都十分重视能源、粮食问题的研究。从经贸地理的角度，即从生产、流通中形成的各种空间关系来研究能源、粮食、铁矿石等大宗贸易货物是本章的任务。

第一节 石油和天然气

一、世界石油、天然气资源

在评价世界石油资源时，比较常用的有地质储量和可采储量两类。地质储量是指一定地区范围内储油地层所含石油的总量；可采储量是指在现有技术经济条件下，实际可以采出的石油数量。

截止到 1995 年 1 月 1 日，世界石油剩余可采储量为 1367.66 亿吨。世界的主要储油区有：（1）北非及西非几内亚湾沿岸和大陆架海底；（2）中东波斯湾沿岸和波斯湾海底；（3）东欧与前苏联（主要分布在阿塞拜疆、哈萨克和俄罗斯里海海底、伏尔加-乌拉尔地带和西西伯利亚）；（4）中国西北部盆地和东部平原及大陆架海底；（5）东南亚（主要集中在印尼、马来西亚、文莱沿海大陆架）；（6）委内瑞拉马拉开波湖；（7）墨西哥东海岸和大陆架海底；（8）美国墨西哥湾沿岸及内陆的俄克拉荷马州、西南部加利福尼亚州及阿拉斯加州北部大陆架；（9）加拿大西部草原诸省；（10）西欧北海大陆架。

从以上可以看出，世界石油分布具有如下特点：

（1）世界石油资源集中分布在两大弧形地带，即东半球的北非中东波斯湾-里海-俄罗斯中北部；西半球的委内瑞拉—墨西哥湾西部-美国中部-加拿大西部-阿拉斯加北部。两大弧形地带大致南起北回归线以南（中东阿联酋的布哈萨，拉美墨西哥的坎佩切湾），北至北极圈以北（俄罗斯中北部、美国阿拉斯加州北部）。

（2）中东、北非、中国东部沿海、美国中部及墨西哥湾西部等石油集中储藏区全部分布在北半球的中低纬地区，大致在北纬 20° 至北纬 42° 之间，其中仅中东、北非剩余可采储量即占世界的 70%（前者占世界的 66%）。

（3）海底石油资源主要分布在北纬 30° 至南纬 10°，包括波斯湾、墨西哥湾、南美北部大陆架、几内亚湾、中国东海、南海大陆架、印尼沿海大陆架等。据目前资料分析，其剩余可采储量超过陆上油田。引人注目的是，欧佩克的 12 个成员国全部分布在这一纬度区，它们拥有的石油剩余可采储量（包括陆上油田）达 1053.69 亿吨，占世界的 77%。

下表提供了目前世界各地区剩余探明可采油、气储量。

表 10—1 世界剩余探明可采油、气储量及各地区油、气储采比

地区	石油			天然气		
	1995 年 1 月 1 日剩余可采储量 (亿吨)	份额分布 (%)	储采比 (1994 年)	1995 年 1 月 1 日剩余可采储量 (万亿 M ³)	份额分布 (%)	储采比 (1994 年)
亚太地区	60.18	4.4	18.2	9.93	7.0	53.80
西欧	22.67	1.7	8.1	5.42	3.8	23.6
东欧和前苏联	80.98	5.9	22.3	56.69	40.2	74.5
中东	903.28	66.0	97.2	45.14	32.0	406.7
非洲	85.56	6.2	27.2	9.67	6.9	136.8
西半球	214.88	15.7	26.8	14.17	10.0	17.2
全世界	1367.66	100.0	45.3	141.03	100.0	64.7
欧佩克	1053.69	77.0	—	57.59	40.8	—

资料来源：原载美国《油气杂志》1994年12月26日，转引自《世界经济年鉴》1995。

二、世界石油、天然气生产

石油的工业性开发时间并不太早，从1857年普洛那什蒂油田大量采油以来到1995年，已累计开采石油约1050亿吨。目前全球开采石油的国家和地区共70多个，年开采量31亿吨左右，如1990年，全球石油产量达31.5亿吨，1995年为31.3亿吨。

本世纪初，当时的沙皇俄国和美国是世界两大产油国，1900年世界产油2M3万吨，其产量中俄国占51%、美国占43%。此后美国石油产量迅速增长，超过后来的苏联而居首位，在本世纪上半叶直至1951年，其石油产量始终占世界一半以上。除美国外，在西半球还有一个委内瑞拉是重要产油国，而东半球只有前苏联是重要产油国，三国产油量占世界的90%。50年代初至70年代中期，西亚石油生产腾飞、前苏联再度崛起，亚太、非洲、墨西哥湾石油迅速开发，世界原油产量由1950年的5.38亿吨猛增至1960年的10.8亿吨。此后，又在1969年突破20亿吨，1970年突破30亿吨，80年代初，因受石油危机严重冲击和经济危机影响，石油市场萎缩，产量减少，虽然在80年代中期，原油生产逐渐恢复并稳定在31亿吨左右的水平，且据预测2000年石油的需求量将由1995年的7070万桶/日增至7600万桶/日~7800万桶/日，但在世界能源生产消费结构中，石油所占比重正逐渐下降，标志着“石油的黄金时代”已经过去。

世界天然气储量丰富，据有关资料，1995年初，世界剩余可采天然气储量为141.02万亿立方米（见表10-1），是仅次于煤炭，而差不多与石油相当的第三大能源。其分布地区与石油的分布有很高的一致性，其中特别是北半球北回归线附近至北纬72°之间的地带，其天然气剩余可采储量占世界的95%以上。东欧和前苏联天然气资源最为丰富，其次是中东地区，伊朗（21万亿立方米）、卡塔尔（7万亿立方米），是仅次于俄罗斯的世界第二、第三天然气大国。阿尔及利亚、委内瑞拉、沙特阿拉伯、墨西哥等国皆在1万亿立方米以上。

工业发达的欧美国家（包括美国、加拿大、荷兰、英国、挪威等国）天然气储量相对其它能源而言，亦较为丰富。

天然气用作燃料已有很久的历史，但在二战前，其生产规模一直很小，以致于其产量纪录亦长期没有保存，1936年，世界天然气产量仅为710亿立方米。第二次世界大战后，天然气的开发利用日益受到重视，产量由1950年的1851亿立方米，增加到1995年的2.28万亿立方米。平均每年递增5.74%，是发展最快的能源部门。美国是世界最早采集利用天然气的国家，直到1960年，其产量仍占世界的80%以上，此后先是前苏联，接着是西欧的荷兰、英国、挪威等迅速发展了天然气工业。天然气具有经济效益好、环境污染少等优点，其用途越来越广泛，尤其是在发电方面。全球性的对环保问题的关注以及天然气替代石油的重要战略地位，已使天然气比原油消费需求更大，其消费前景十分乐观。因此，近年来，发达国家从环境角度考虑，正在有计划地投巨资新建天然气电站和改造燃煤电站，中东的伊朗、卡塔尔、阿联酋，北非的阿尔及利亚，拉美的委内瑞拉和众多东、西亚国家都在努力扩大投资规模，加大对天然气的开发力度。

下表提供了1994年世界主要石油、天然气生产国的产量及排序情况。

表 10-2 1994 年世界前十五位石油和天然气生产国

位次	石油		天然气		位次	石油		天然气	
	国家	产量 (万吨)	国家	产量 (亿米 ³)		国家	产量 (万吨)	国家	产量 (亿米 ³)
1	沙特	39090	独联体	7271	9	委内瑞拉	12317	沙特	317
2	独联体	34952	美国	5610	10	尼日利亚	9650	澳大利亚	282
3	美国	33200	加拿大	1657	11	科威特	9225	伊朗	281
4	伊朗	17863	荷兰	784	12	阿联酋	9200	挪威	268
5	中国	14750	英国	719	13	加拿大	8716	阿联酋	239
6	墨西哥	13421	印度	719	14	利比亚	6838	委内瑞拉	236
7	英国	12524	利亚	503	15	印尼	6644	马来西亚	206
8	挪威	12497	墨西哥	374					

资料来源：美国《油气杂志》1994年12月26日，转引自《世界经济年鉴》1995。

近年来，近海油气资源的开采仍不断发展，其增长速度大大超过陆上油田开发速度，下面用表说明之：

表 10-3 近年世界海区油气产量统计

地区	石油（百万吨）			天然气（亿立方米）		
	1995年	1994年	1993年	1995年	1994年	1993年
北海和西欧	290.3	270.8	226.6	1370	1272	1168
中东	182.0	179.3	177.2	268	264	261
北美和中美	135.3	133.6	132.3	1400	1445	1414
西非和东非	133.2	131.6	130.3	38	37	37
远东和澳大利亚	120.3	114.4	110.5	847	80	761
南美	73.3	72.6	72.0	210	208	206
东欧	17.9	17.5	19.2	142	139	137
地中海	13.0	12.9	12.8	66	65	64
总计	965.3	932.7	880.9	4421	4234	4044

资料来源：《国际经贸消息》1996年9月19日。

三、国际石油、天然气贸易

世界石油资源的赋存集中在发展中国家，目前其剩余可采储量占世界总量的85%以上，按人均占有石油剩余可采储量计，发展中国家也超过发达国家，其储采比对发达国家也占有明显的优势。中东、拉美、非洲是世界石油的最主要供应地。因此，石油贸易大部分是由发展中国家输往发达国家的。

本世纪20年代~40年代，东半球的石油供应大部分依赖西半球（美国、墨西哥、委内瑞拉）。二战后，中东石油骤增，大量向西欧、日本出口，前苏联也以大量原油供应东欧各国，而西半球的出口国美国在1948年以后变为石油净进口国，委内瑞拉、墨西哥的大量原油流向美国，从而开始改变了世界石油贸易的地理分布。60年代以来，世界石油贸易重心转向中东，出口量曾占世界出口总值的60%（目前仍占近50%）。进入70年代后，非洲发展成为世界第二原油出口区，接着，东南亚、英国、挪威部有原油出口。形成了以西亚为中心的多元化的出口地域结构。世界原油生产集中于储藏地，油品生产集中于消费地，产销分布极不平衡，致使石油流通量十分巨大，成为世界最大字的贸易货物。在70年代，世界石油贸易量常在15亿~18亿吨之

间。1979年~1980年的第二次石油提价，引起市场萎缩，1982年世界石油贸易量曾跌至11亿吨以下。1986年以来，世界石油需求又呈上升趋势。目前，全球130多个国家和地区需要进口石油，故贸易覆盖面极大，但从市场供需大格局看，又具有相对集中的特点，欧佩克组织十二国、独联体、墨西哥、挪威等国家和地区是世界上石油出口的主体，合计出口量占世界石油出口贸易量的90%左右。西欧、东亚和北美地区是世界石油进口的主体，合计进口量占世界石油进口贸易量的95%左右。

美国是世界上最大石油消费国，其消费量占世界的1/4强，达7亿多吨，目前，每年除自产外，消费量的一半以上靠进口，是世界最大的石油进口国。进口石油主要来自中东、北非和几内亚湾地区，约占其进口量的2/3，另外也从拉美和加拿大进口。

以日本和“四小龙”为主体的亚大地区（包括印度），石油总进口量达4亿吨，其中，日本是仅次于美国的世界第二大石油进口国，年进口量2亿多吨，其中70%来自中东，部分来自东南亚，少量来自中国。为改变对中东石油的依赖状况，70年代后，日本采取石油进口来源“多元化”政策，由于日本对石油的需求量过大，其它地区难以取代中东的地位，故其多元化政策尚未见明显收效。韩国为世界第六大原油消耗国，东亚第二大石油进口国，其原油消耗量已近9000万吨，其供应基本上依赖国际市场。石油也是我国重要的能源产品，其产量和消费量分别占我国一次能源产量和消费量的19.0%和18.0%，1993年我国由石油净出口国变为石油净进口国，1994年原油和成品油净进口量达800多万吨，预计2000年将进口2000万吨左右。

西欧是世界最大的石油进口地区，每年需进口石油4亿多吨，其中以法国、意大利、德国进口量最大，进口石油主要来自中东，其次有北海油田，北非和几内亚湾以及拉丁美洲，部分来自俄罗斯。

天然气易挥发，不易保存，它不像石油、煤炭可用大型油轮、车辆运输，而主要靠管道输送。管道建设投资周期长，风险较大，且仅限于大陆相邻国家之间的运送，这使天然气在国际贸易上一向不占重要地位。随着世界能源需求的增加及环保意识的增强，天然气以其独具的优势，正在成为倍受人们欢迎的能源。据美国《铀气杂志》报道：市场分析家们预测，2010年美国天然气消费量将从目前的5800亿立方米增加到8000亿立方米以上。又据伦敦一家能源机构预测：到2010年，西欧的天然气消费量将达到4200亿立方米以上。有关业者还预测到2010年，亚洲天然气消费量将较目前增长近1倍，而全球天然气消费量将增加到39亿吨煤当量。这就是说，今后20年~30年之内，天然气的商业价值将完全改观。目前，由于天然气生产主要分布于发达国家，故天然气贸易也主要在发达国家之间进行，如：加拿大输往美国；俄罗斯输往西欧；荷兰、挪威亦用管道将天然气输往邻近国家。发展中国家天然气开发和出口方兴未艾，如，1992年阿尔及利亚、阿联酋、叙利亚三国出口天然气248亿立方米，占世界天然气销售的近31%，阿尔及利亚是欧佩克的第一大天然气出口国。此外，中东、北非、东南亚和拉美发展中国家都正在大力筹措资金，兴建液化天然气厂，以期扩大向西欧、日本等国家出口天然气。

海运是世界石油进出口运输的主要方式，当今世界海上石油运输航线主要有三条：

(1) 波斯湾—好望角—西欧、北美航线。此线约承担输往西欧石油的

70%和输往美国石油的 45%，是西欧、北美消费区主要供油运输线，最高年运输量高达 6 亿吨。

(2) 波斯湾—龙目海峡—望加锡海峡—远东航线。本航线是世界上第二大海上石油运输线，日本进口石油的 80%以上经由这条航线运输、年运量约 3 亿吨。

(3) 波斯湾—苏伊士运河—地中海—西欧、北美航线。1967 年 6 月，苏伊士运河关闭之前，中东地区出口的石油约有 50%经本航线运抵西欧、北美。8 年后的 1975 年 6 月，运河重开，经多次扩建，已可通行满载 25 万吨的巨轮，因此本航线在国际石油贸易运输中的地位亦非常重要。除此以外较重要的海上石油运输线有：

墨西哥—日本航线；

北非、西非—西欧、北美、拉美航线；

加勒比海—北美、西欧航线；

波斯湾—印度、澳新航线；

印尼—日本、澳新航线等。

第二节 煤炭

煤是世界上最丰富的矿物能源，其消费遍及各个经济领域，广泛利用于生产和生活的各个方面。世界煤炭的生产量、消费量和贸易量在各类能源中均居第二位。近年来，世界煤炭消费的总趋势是发电用煤（动力煤）迅速增加，而炼焦用煤需求不旺，用量趋于减少。

一、世界煤炭资源

自 18 世纪 60 年代，世界工业革命伊始，至本世纪初叶第一次世界大战为止，世界能源消费由“薪柴时代”转向“煤炭时代”，煤炭作为主要能源对世界工业经济的发展作出了卓越贡献，煤炭工业本身也形成了独立的工业体系。以煤炭为主体的世界能源结构形成。本世纪初，世界能源消费中煤炭占 95%。一战爆发至 70 年代“石油危机”爆发为止的半个世纪里，油、气加速扩展其应用领域，世界油气资源被广泛开发，世界能源消费向油气倾斜。60 年代中期，石油取代煤炭成为主要能源，称为能源的“石油时代”。1973 年的“石油危机”，使石油在世界能源结构中的地位受挫，比重回落，而煤炭再次受到重视，比重回升。

能源危机的冲击，促使世界煤田地质学进入一个兴旺发展的时期。在资源分析和评价研究方面都取得不少成果，如把煤炭看作一种世界性能源矿物，全面探讨煤炭资源的世界性有效价值，分析了各大洲和各主要产煤国家的地质储量。据世界能源会议等组织的资料，世界煤炭总资源约 14.3 万亿吨，其中探明储量为 37000 多亿吨，而经过详查的经济可采储量据 1992 年马德里能源会议公布的资料为 10392 亿吨。足够全球几百年之需。

地球上含煤地层的面积约占陆地总面积的 15%，按地质储量计，全球含煤地层内的平均含煤密度为每平方公里 200 万吨，其中北半球最为丰富，占全球地质储量的 92.2%，亚洲、北美、欧洲含煤密度均较高，其所占全球地质储量分别为 57%、29%、8%。南半球资源较少，仅占全球地质储量的 7.8%，除澳洲外，非洲、南美洲含煤密度均低，其所占全球地质储量澳洲为 6%，非洲 1.6%，南美仅 0.4%。引人注目的是，在北半球的中高纬度地带（北纬 30°~70°），从中国北部向西横贯独联体、波兰、德国、英国至北美中部，形成一个世界最丰富的含煤带，其资源总量占世界的 70% 以上。目前世界上已发现的大、小聚煤盆地和煤田约近 3000 个，包括特大型煤田约 20 个，其中分布在北半球含煤地带内的即有中国的鄂尔多斯煤田、准噶尔煤田、吐鲁番哈密煤田、伊犁煤田、塔里木煤田、蒙东煤田、沁水煤田、黔西煤田；独联体的勒拿煤田、通古斯煤田、坎斯克阿钦斯克煤田、库兹涅茨煤田、鄂毕额尔齐斯煤田、伯朝拉煤田、顿巴斯煤田；德国的鲁尔煤田；美国的落基山煤田、伊利诺斯煤田、阿巴拉契亚煤田等。

由以上可见，世界煤炭资源高度分布于独联体、美国、中国。它们合占世界煤炭地质储量的 80%，另外澳大利亚和加拿大两国合占 10%。其余则以德国、南非、英国、波兰、印度最丰，以上地区和国家共集中世界煤炭地质储量的约 97%。

世界煤炭资源中，经济意义大的炼焦煤仅占地质储量的约 8%。分布地区也集中于北半球。其中亚洲最丰，占 54%，北美次之，占 22%，欧洲居第三位，占 19%，南半球各洲合计不到 5%。以地区和国家论，仍以独联体、美国、中国焦煤资源最丰。英国、德国、波兰、澳大利亚、南非、印度、加

拿大七国次之。

二、世界煤炭生产

煤炭生产历史悠久,从 18 世纪动力革命促使煤炭大量开采以来,到 1995 年累计产量达 2000 多亿吨。战后初期到 80 年代末,煤炭生产以年均 2.6% 的速度保持稳步增长态势历 40 余年,总产量由 15 亿吨上升至 1989 年 48.66 亿吨,达到历史最高峰。此后,煤炭生产出现战后首次大衰退。1992 年世界煤炭总量跌入 45.01 亿吨的最低谷,近年硬煤已见回升,褐煤生产也开始恢复,由于硬煤已超过历史最高产量水平,1995 年,世界煤炭总产量攀上 49.8 亿余吨的新高。各产煤国中,中国、澳大利亚、印度保持增长;南非、美国、加拿大维持平产;西欧产煤六国(德国、英国、法国、比利时、两班牙、希腊),由于国内煤炭生产成本远高于国际市场煤价,因而限产和关闭了部分矿井造成减产;东欧、独联体各国因经济滑坡而减产。东欧各国是世界褐煤的集中产区,近几年产量一蹶不振。全欧洲煤炭产量自 1989 年的 18 亿吨陡降至 1995 年的 12.6 亿吨,净减 5.4 亿吨,下降了 30%。综观全球,亚洲产量最大,达到 16 亿吨(占总量的 37.9%),欧洲退居第二位(占总量的 29.6%),北美产量为 9.25 亿吨,保持第三位(占总量的 21.8%),澳大利亚、新西兰为 2.34 亿吨(占总量的 5.5%)、非洲为 1.89 亿吨(占总量的 4.4%),拉美为 0.34 亿吨(占总量的 0.8%)。

中、美是世界两大产煤国,1995 年合计产量已逾 22 亿吨,占世界总产量的 45%。此外世界重要的产煤国有俄罗斯、德国、印度、澳大利亚(产量皆在 2 亿吨以上)、南非、波兰、乌克兰、哈萨克(产量在 1 亿吨以上),以上 10 国占世界总量的 80%左右,煤炭生产分布高度集中性可见。另外还有捷克、英国、加拿大、希腊四国煤炭年产量均在 0.5 亿—1 亿吨之间,过去,英国和捷克皆为煤炭生产的亿吨大国,现都不同程度减产,跌入亿吨以下;朝鲜、罗马尼亚、西班牙、保加利亚、哥伦比亚、印尼六国产量皆在 0.2 亿~0.5 亿吨之间,十国合计产量占世界的 10%强。

世界各国炼焦煤产量一般只占世界总产量的 20%,生产分布高度集中,近年来,产量在 0.5 亿吨以上的只有美国、中国、俄罗斯、澳大利亚。产量在 0.1 亿~0.5 亿吨的有六国,它们是波兰、德国、印度、加拿大、捷克、英国。

三、国际煤炭贸易

对未来世界能源产销的各种设想(预测)表明,煤将是代替递减中的石油的最有效的能量来源,其在能源消费结构中的比重将重新超过石油而居首位,因此,煤将越来越成为世界贸易的主要商品。

由于资源赋存的差异,煤作为国际能源商品与石油之间存在着较大的差别。石油主要在发展中国家生产,只有一小部分用于国内消费;而煤主要在工业国家生产,它们实际上消费了其全部或大部产品。故在 70 年代以前,世界煤炭贸易量很少,1950 年仅 6400 万吨,60 年代初仅 1 亿吨左右,贸产比仅为 4%左右(贸产比仅计硬煤,褐煤热值低,基本无国际贸易)。

1973 年~1974 年和 1979 年~1980 年,欧佩克组织两次提高石油价格,致使各国在石油消费上采取了节约措施,代用能源的开发也正在取得成效;同时为维持市场的供求平衡和保持油价稳定,该组织各成员国又协同控制石油生产(限产),从而促进了煤炭贸易量的增长,1975 年~1980 年,煤炭贸易量由 1.9 亿吨上升到 2.5 亿吨。贸产比上升至 10%左右。近年来,国际

煤炭贸易量保持在 4.2 亿吨左右、贸产比已接近 12%。据世界能源会议保存委员会在 80 年代末期的预测，未来 20 年~30 年中，煤炭国际贸易量将增长 3~4 倍（计约 10 亿~12 亿吨），并将促进新矿的开发和大规模能源运输系统的建设。

同石油一样，煤炭的进出口贸易亦具有相对集中性。澳大利亚、美国、南非、独联体、加拿大、波兰、中国、哥伦比亚等八个国家和地区是世界煤炭出口的主体，合计出口量占世界煤炭出口贸易量的 95% 左右。

本世纪前半期，国际煤炭市场完全被欧美国家垄断，1930 年，英、德、美三国合占世界煤炭出口量的 88%。1937 年，三国市场份额进一步达到 91.3%。二战后初期，美国的煤炭独占国际煤炭市场的 80%。本世纪后半期，英国与德国进入煤炭净进口国行列，美国煤炭迫于价格压力，出口量不断减少，比重随之下降。适应国际市场需求，大批新兴煤炭出口国崛起，国际煤炭市场的垄断格局已完全解体，来自大洋洲、非洲、拉美、亚洲和东欧的煤炭源源进入市场，其中包括澳大利亚、南非、独联体、波兰、加拿大、中国、哥伦比亚、印尼等，目前，这些国家的出口量已占国际市场的 80% 以上。

澳大利亚煤炭出口增长极为迅速，年出口量已达 1.3 亿余吨，取代美国成为世界最大煤炭出口国。美国已由首位退居第二位，近年煤炭出口量 7000 万吨左右，第三位南非出口量 5000 多万吨，加拿大近 3000 万吨，波兰 2000 多万吨。1995 年，我国出口量达 2650 万吨，跻身世界六大出口国行列。

国际煤炭贸易遍及世界各地，但出口分散，进口集中，东亚地区和西欧地区是世界煤炭进口的主体，合计进口量占世界煤炭进口贸易量的 80% 左右。如 1993 年，欧盟购买了 1.43 亿吨煤炭，以动力煤为主，主要来自美国（3000 万吨）、南非（2600 万吨）、澳大利亚（1800 万吨）、哥伦比亚和波兰（各 1000 万吨）等国家。日本是东亚最大煤炭进口国，1993 年进口煤炭 1.12 亿吨，其中 60% 购自澳大利亚（6500 万吨），次为美国、加拿大、中国等国家。日本钢铁工业发达，在当前世界市场上动力煤走俏的情况下，日本仍以进口炼焦煤为主，占总进口量 60%。韩国也是东亚煤炭进口大户，年进口已逾 3500 万吨，我国台湾和香港年进口量在 2000 万吨左右，菲律宾、泰国、印度等国也扩大了煤炭进口，这些国家和地区煤炭的半数购自澳大利亚，其次为中国大陆、南非、印尼、加拿大和美国，煤种以动力煤为主。

二战前，国际煤炭贸易多在近邻国家间进行，远洋贸易极少，美国五大湖的煤铁穿梭运输可视为大宗水运的先驱。二战后，随着海运技术的提高，大型船舶的经济优越性日益显露，特别是 70 年代石油危机以后，鉴于石油资源面临的形势，煤的重要地位再次被发现，因而获得新的竞争能力，煤炭远洋贸易迅速发展。1970 年，经由海路运交的煤炭约占国际市场的 61.5%，目前，已经增长到 95% 以上。澳大利亚每年出口的 1 亿多吨煤炭全部由远洋海轮运往世界各地。南非出口的几千万吨煤炭也全部经远洋运输销往西欧及亚太地区。美国煤炭亦东越大西洋去西欧，或经巴拿马运河西越太平洋抵日本及其它亚大国家（或地区）。

第三节 铁矿石

一、世界铁矿资源

地壳中蕴藏的铁一般都与氧相结合，如磁铁矿便是四氧化三铁，赤铁矿便是三氧化二铁，磁铁矿和赤铁矿是两种主要铁矿石。

俄罗斯中南部黑土草原的库尔斯克磁力异常区、乌拉尔地区马格尼托哥尔斯克附近的磁山、瑞典在北极圈附近的巨大铁矿体、哈萨克托博尔河上游的库斯坦奈铁矿都是著名的磁铁矿，我国的攀枝花铁矿属矾、钛磁铁矿。

赤铁矿构成了另外一些主要铁矿，如西澳大利亚铁矿区的铁矿、巴西米纳斯吉拉斯州的伊塔比腊铁矿和巴拉州的卡拉雅斯铁矿、印度半岛东北部乔塔那格浦尔高原的铁矿、美国的苏必利尔湖铁矿脉、我国南方地区的宁乡式铁矿也属赤铁矿。

由于矿藏的生成过程的复杂性，所以有些铁矿体既含有磁铁矿、又含有赤铁矿，如我国的鞍山铁矿、大冶铁矿、白云鄂博铁矿都是如此，而且一般多以磁铁矿为主。乌克兰的克里沃罗格矿也属这种类型。美国的苏必利尔湖铁矿脉大多是赤铁矿。

另外，有一种常发现于沉积地层的次生铁矿石，这便是褐铁矿，又名水合氧化铁。重要者如法国洛林地区的鲕状褐铁矿，英格兰平原和德国北部矿山的侏罗纪矿石，波兰的琴希托霍瓦也产褐铁矿。

全球铁矿石资源相当丰富，其地质储量在 8000 亿吨以上，而探明储量为 4000 多亿吨。按现有生产水平，可供应 400 年。铁矿资源主要聚集于十多个国家，探明储量的 90% 分布在十个国家和地区。它们依次是：独联体（探明储量 1140 亿吨，其中俄罗斯 800 多亿吨）、巴西（680 亿吨）、中国（500 亿吨）、加拿大（360 亿吨以上）、澳大利亚（350 亿吨）、印度（175.7 亿吨）、美国（174 亿吨）、玻利维亚（？）、法国（70 亿吨）、瑞典（36.5 亿吨）。此外，英国、委内瑞拉、智利、利比里亚、南非等储量亦较丰富。

二、世界铁矿石产销地域分布

1. 铁矿石产量及贸易量的巨大增长本世纪 30 年代~40 年代，铁矿石产量一直徘徊在 2500 万~9000 万吨之间。战后以来，世界铁矿石生产增长十分惊人，1951 年突破 1 亿吨，1957 年突破 2 亿吨，1964 年突破 3 亿吨，1974 年突破 5 亿吨，目前已达到 9 亿多吨的水平。本世纪 30 年代后期，世界主要产钢国铁矿石基本上都是由本国供应。如 1937 年，美、德、法、英、意、比六国钢产量合占世界的 67%，同年铁矿石产量合占世界的 62%，基本上可由本国满足。二战后，铁矿石供应情况大变，如 1972 年，以上六国钢产量合占世界的 40%，同年，六国铁矿石产量占世界的比重已降至 19.1%。这一变化过程伴随着全球铁矿石的大量发现和国际铁矿石贸易量的巨大增长。1944 年，地质学家卡米绘制了一幅世界铁矿石储量图，那时非洲仅在两处地方标示可能有矿，西澳大利亚仅有小型的延皮桑德矿，加拿大的拉布拉多尚属空白点。直至 1950 年，南半球三大洲的铁矿石产量仅占世界总产量的 6.1%，但由于战后西方各国重化工业的迅猛发展，对铁矿石的需求量越来越大，从而很快便掀起一个全球性的找矿热潮，巴西、澳大利亚一跃成为居世界前列的铁矿石蕴藏和生产大国。利比里亚、南非、毛里塔尼亚等国也成为重要的铁矿石生产和出口国。

1960 年，世界铁矿石进口贸易量为 1.5 亿余吨，1972 年超过 3 亿吨，

近年来，已突破 4 亿吨大关。

2. 铁矿石贸易地域组合的变化目前，世界上铁矿石年产量超过 1 亿吨的国家和地区有中国、巴西、独联体、澳大利亚。其它年产量较大的国家主要有美国、印度、加拿大、南非、瑞典、利比里亚、委内瑞拉等国。

澳大利亚、巴西是两大铁矿石的输出国，年输出量皆在 1.2 亿吨以上。印度、加拿大、独联体出口量达 2000 万~3000 万吨（近年来印度为发展本国钢铁工业已减少出口）。其它出口在 2000 万吨以下的主要有瑞典、南非、利比里亚、毛里塔尼亚、委内瑞拉、智利、秘鲁等国。

铁矿石进口的主体是欧洲、美国、东亚。西欧是世界钢铁工业发祥之地，矿石开采既久，资源日见枯竭，每年需大量从北欧、西非、南非、巴西和澳大利亚等处进口铁矿石。独联体则是东欧国家传统的铁矿石供应者。美国铁矿石资源丰富，产量亦高，但钢铁工业强大，铁矿石不敷需要，每年需自加拿大、拉美、澳大利亚等地输入以补不足。东亚的日本资源贫乏而用量巨大，成为世界最大的铁矿进口国，其进口来源国遍布亚、非、拉美和大洋洲。中国钢铁工业发展迅速，并且规模庞大，本国铁矿石资源虽丰，但贫矿多、富矿少，每年尚从澳大利亚、巴西、朝鲜、印度、南非等国进口，数量已逾 4000 万吨。东亚韩国和我国台湾省迅速发展的钢铁工业也刺激了铁矿石的大量进口。因此，国际铁矿石贸易格局从地区组合看，有近处供应者，如瑞典供应西欧，俄罗斯供应中东欧，加拿大供应美国，但由远洋贸易形成的洲际组合是最引人注目的变化，并导致世界钢铁工业布局进入一个新阶段。沿海大厂的出现及其明显的优势，使英法等老牌钢铁生产大国适应产业革命时代理想的运输、原料供应、销售市场布局模式，而残留下来的钢铁工业布局成了不规范的东西，日本的临海型布局成了当代的楷模。

第四节 粮食

人类的历史从最基本的方面看，始终是农产品的供应和其所养活的人口二者之间既相互矛盾，又相互适应的过程。农业是人类社会存在和发展的基础，粮食问题尤其如此。

一、世界粮食生产

二次世界大战后，特别是自 50 年代到 80 年代中期，在科技革命的推动下，世界农业生产发展较快，粮食生产亦然。

目前，世界粮食种植面积近 7 亿公顷，占全球 14.7 亿余公顷耕地的近一半，投入农业生产的劳动力约 9.5 亿人，占全球劳动力总数的 1/3。

从粮食生产总的形势看，在 80 年代中期以前，谷物生产的年平均增长速度不断提高。粮食总产量由 1950 的 6.3 亿吨增长到 1985 年的 18.5 亿吨，而人口的年均增长速度则不断下降，速率低于粮食增长率，因而全球粮食呈现供大于求的局面，谷物价格稳中有降。但 80 年代中期以来，粮食增长大大减缓，致使人口增长速度快于粮食产量增长速度，与 80 年代中期前情形恰好相反，因而导致人均粮食拥有量下降。在 90 年代，更陷入波浪式起伏和停步不前的状态。见下表：

表 10-4 世界粮食增长率和人口增长率比较

年代	粮食年均增长率(%)	人口年均增长率(%)	人均粮食拥有量(kg)
1951~1960	3.18	1.90	285(1960年)
1961~1970	2.73	2.15	309(1970年)
1971~1980	4.70	1.90	355(1980年)
1981~1985	5.40	1.85	382(1985年)
1986~1990	1.11	1.79	369(1990年)
1991~1995	0.00	1.70	340(1995年)

世界粮食总产量在 1992 年达到 19.6 亿吨的新高度后，1993 年即跌至 18.89 亿吨，1994 年虽然较 1993 年增长 3.6%，达 19.57 亿吨，但较 1992 年仍呈下降趋势，1995 年又较 1994 年下降，总产量为 19.5 亿吨，基本上与 1994 年持平，而仍未能恢复到 1992 年的水平。

在粮食生产连续三年下滑的情况下，1995 年世界粮食结转库存量锐减到约仅 2.65 亿吨，比上年减少 4700 万吨，只够全球消费 48 天（1973 年世界粮食危机时为 55 天）。小麦、玉米和大米的国际贸易价格猛涨 3~6 成。据估计，目前全球有约 8 亿人因缺乏足够的粮食而忍饥挨饿，其中两亿是不足 5 岁的儿童。世界粮食安全形势日趋严峻，联合国粮食安全组织于 1996 年 11 月在罗马召开世界粮食安全首脑会议，协调和加强国际社会在消除贫困饥饿等方面的努力。世界粮食供求的近况和前景已经成为亟须深入研究的重大课题。

二、世界粮食产销地域分布

世界粮食生产发展不平衡，以大洲论，亚洲产量最多，而且呈稳定增长的趋势，占世界粮食总产量的比重由 80 年代初的近 40% 增长到 90 年代初的 44%，目前已接近 46%；欧洲粮食产量在 80 年代初至 90 年代初亦呈稳定增

长趋势，占世界粮食产量的比重由 1/4 弱增加到 1/4 强，但是近年因东欧地区生产下降，目前这一比重已跌至 1/5 左右，在全球所占的地位亦由第二位退居第三位，居于北美洲之后；北美洲粮食总产量目前居于全球第二位，整个 80 年代，北美粮食产量没有增加，因而占世界粮食总产量的比重曾呈下降趋势，80 年代初为 23%，90 年代初降至 19%，但目前已回升到 22%，总产量已达 4 亿多吨。

非洲是粮食问题最突出的洲，80 年代初连续数年的旱灾袭击非洲，影响地域辽阔，30 余国受灾，受灾人口达 1.5 亿，占当时非洲人口的近 1/3，整个大陆粮食危机。80 年代，非洲人口占世界的比重为 10.72%，1985 年增至 11.37%，而同期粮食产量占世界的比重却从 4.58% 减少到 3.96%。人均粮食拥有量由 80 年代初的近 160 公斤减少至 133 公斤，只及世界人均拥有粮食的 1/3 多一点。目前，非洲粮食生产有所发展，占世界的比重已增加到 5.4%，但由于人口增长过快，人均粮食依然只有 150 公斤多一点。在全球 88 个低收入和粮食缺乏状态的国家中，非洲占 44 个。

世界粮食生产的不平衡突出表现在发展中国家和发达国家之间的差距上，现在发达国家人口占世界的 23%，用地占世界的 42%，其谷物产量则占世界的 45%，谷物库存量占世界的 70%。60 年代初，发达国家平均每个农业劳动力的产量为发展中国家的近 8 倍，而到 80 年代末，已增加到 18 倍。发展中国家粮食生产发展也不平衡。在 80 年代，发展中国家粮食产量增加了 13%，其中整个东亚和中国分别增长了 22% 和 35%，但是撒哈拉非洲和西亚的人均粮食产量却下降了。80 年代末较 80 年代初粮食减产的国家有 75 个，其中有 15 个国家人均粮食产量减少超过 20%。下表反映了世界主要产粮国近年粮食生产情况（表 10—5）。

小麦、稻谷、玉米为全球三大粮食作物，1995 年，其产量分别为 5.36 亿吨、5.50 亿吨、5.12 亿吨。合计占全球谷物产量的 80% 以上。

表 10-5 世界主要国家粮食产量 单位：万吨

	1992 年	1993 年	1994 年	1994 年比上年增减%
发达国家	88900	80400	85900	+ 6.8
美国	35313	26023	33561	+ 2.90
加拿大	4951	5154	4614	-10.5
德国	3476	3559	3492	-1.9
法国	6057	5566	5324	-4.4
英国	2206	1946	1910	-1.9
日本	1427	1074	1451	+ 35.1
澳大利亚	2510	2827	1684	-40.4
发展中国家	102600	108500	109800	+1.0
中国	40016	40589	39650	-2.3
印度	20192	20641	21152	+ 2.5
印尼	5624	5421	5280	-2.6
巴基斯坦	2211	2381	2240	-5.9
泰国	2413	2228	2458	+ 10.3
越南	2234	2273	2346	+ 3.2
埃及	1444	1496	1477	-1.3
巴西	4406	4304	4554	-15.8
阿根廷	2528	2457	2374	-3.4
墨西哥	2690	2520	2387	-5.3
全球总计	196058	188925	195668	+ 3.6

资料来源：联合国粮农组织《生产年鉴》1993，《统计季刊》1995年第1~2期，转引自《世界经济年鉴》1995。

小麦的种植主要集中在北纬 25°~55°和南纬 25°~40°的温带地区。中国、美国、独联体、印度、法国、加拿大、澳大利亚、土耳其、巴基斯坦、英国、德国、阿根廷常年产量都在 1000 万吨以上。其中，中国、美国、独联体合占全球小麦产量的约 50%，是小麦的主要生产国家和地区。

稻米有亚洲的粮食之称，亚洲稻谷种植面积和产量均占世界的 90% 以上，中国和印度是世界上最大的稻谷生产国，其种植面积和产量均占世界的一半以上。其它如印尼、孟加拉、泰国、越南、缅甸、日本也是稻谷的重要生产国，亚洲以外的稻米生产国主要有美国、巴西、埃及、意大利、澳大利亚等国。

玉米主要集中在北美洲、亚洲、欧洲，其产量占世界的 80% 以上，其中仅美国中部的玉米带即生产了世界 40% 的玉米。其次是中国、巴西、墨西哥、阿根廷、法国、意大利、罗马尼亚、南非等国。

综观全球，粮食生产主要集中在中国、美国、印度、欧盟、独联体、印尼、加拿大、巴西等国家和地区。中国粮食生产量占世界的 1/5 强，居世界首位，但由于人口多，人均粮食产量 390 公斤。美国粮食产量占世界的 1/6，但人口不到世界的 5%。人均粮食产量为中国的 3.5 倍，所以，美国每年都有大量粮食出口，其出口量占世界粮食出口总量的 50% 左右，而中国则需进口一定量的粮食。印尼、巴西的情况也和我国差不多，由于人口多，国内粮食不敷需要，因而需要进口部分粮食。

战后以来，世界粮食进出口地区结构发生了巨大变化。1950年在世界的七个地区中，净出口的只有北美（2300 万余吨）、澳大利亚与新西兰（300 余万吨）以及拉美（100 万吨）。净进口的主要是西欧（2200 万吨）和亚洲（仅 600 万吨）。东欧与前苏联以及非洲的进出口基本平衡。到 1990 年，北美的净出口量增长到 1.1 亿吨。澳大利亚、新西兰净出口量增长到 1400 万吨，西欧从净进口变为净出口 2700 万吨。亚洲则取代西欧成为进口最多的地区，净进口量达到 8100 万吨，东欧与前苏联、非洲和拉美都成为净进口地区，净进口量分别为 3500 万吨、2500 万吨、1000 万吨。美国、欧盟、加拿大、澳大利亚、阿根廷是世界上粮食商品化率最高的五个国家和地区。

近年来，世界粮食贸易量达 1.9 亿余吨。其中，小麦 1900 多万吨，稻米 1600 万~1800 万吨（折合稻谷近 2400 万~2700 万吨）。其余为杂粮，其中玉米 6000 多万吨至 7000 万余吨。小麦的主要出口国家和地区为：美国、欧盟、加拿大、澳大利亚、阿根廷。进口小麦最多的国家是：中国、巴西、日本、埃及等。玉米的出口国屈指可数，进口国与年俱增，世界玉米产量的约 1/8 进入世界市场，其中美国所占比重已从 90 年代初的 60% 多，迅速扩大到目前的 80% 左右，故世界玉米贸易受美国玉米生产和出口的影响极大。美国以外，阿根廷的出口量达 600 余万吨，南非出口量可达 100 万吨。玉米的进口国和地区主要是日本、韩国、台湾、沙特阿拉伯等。欧盟也进口部分玉米。稻米在国际粮食贸易中所占比重仅 7%~8%，主要稻米出口国有泰国、印度、越南、美国等国家，中国也有部分出口。进口国主要有东南亚的印尼、马来西亚，南亚的孟加拉，西亚的伊朗、伊拉克、沙特阿拉伯，非洲的尼日利亚以及独联体国家。

第十一章 世界交通运输与邮电通信

交通运输业是在国民经济中从事运送商品和旅客的社会生产部门，包括铁路运输、水上运输、公路运输、管道运输和航空运输五种交通运输方式。与工业、农业、采掘业比较，交通运输业并不创造新的物质产品，只是使客、货产生位移，变动空间位置，从而把国民经济的各个部门、各个地区联结在一起，把世界各贸易地区联结在一起。马克思称交通运输业为仅次于采掘工业、加工工业和农业的物质生产的“第四部门”。

第一节 水上运输

水上运输包括内河运输和海洋运输，以其历史悠久而有交通运输“祖先”之称。18世纪曾在交通运输业生产中占主要地位。水运具有投资少、成本低、货运量大、占地少等优点，好的航道通过能力几乎可不受限制，通用性好，可作为大型、笨重和大宗长途货运的主要承担者。内河航运建设与防洪、排涝、灌溉、发电、渔业、旅游等统筹规划，可收到综合开发利用自然资源之效。但水运受自然条件影响大，如有些内河航道和海港由于冬季结冰而只能停航，有些内河航道的走向往往与运输的经济要求不一致，有些内河航道水位洪枯变化大，影响了航运利益的发挥。当前，综合运输已成为世界交通运输发展的大趋势，现代化综合运输网的建设，为充分发挥水运优势创造了条件。

一、海洋运输

海洋运输是各国对外贸易的主要运输方式，据联合国贸发会议发表的报告，1995年世界货物海运量达创纪录的46.5亿吨。海运的结构模式是“港口—航线—港口”，通过国际航线和大洋航线联结世界各地的港口，其所形成的运输网络，对区域经济的世界化和世界范围内的经济联系发挥着极其重要的作用。

（一）世界海运业特点

当今世界海运业具有如下特点：

1. 长期以来，世界海运市场一直被少数发达国家和传统海运大国所垄断截止1992年，以美国为首的海运国家（包括美国、日本、挪威、希腊、俄罗斯和意大利等国家）仍掌握世界商船吨位的60%以上。但近年来，世界航运开始由发达的海运国家向新兴工业化国家和发展中国家转移，如中国（包括台湾省）、韩国、新加坡等发展中国家和地区都在大力扩大港口规模，积极建设和发展自己的船队，努力打破发达国家对国际航运市场的垄断。

据对世界商船的有关统计，截止至1991年7月，世界共有100总吨以上的商船80030艘，约4.36亿总吨，6.84亿载重吨。拥有10万总吨以上商船的国家 and 地区共87个，100万总吨以上的国家和地区45个。位于世界商船队前十名的国家（地区）依次为利比里亚、巴拿马、日本、前苏联、挪威、希腊、塞浦路斯、美国、中国（包括台湾省）、巴哈马。上述十国商船队吨位共达2.75亿总吨，占世界商船队总吨位的63%。

2. 国际航运市场的重心正向亚太地区转移本世纪初，大西洋独占全球海运量的3/4，直到80年代，这一状况才开始出现较大改变，随着东亚经济的崛起，国际航运市场明显东移。目前，环太平洋地区已控制着世界船队主要运力的40%，其中东亚港口集装箱装运量在1985年时为1617.9万箱，占世界的29%，而1994年已增加到5373.3万箱，占世界的比重猛增至43%。1995年，东亚港口集装箱装卸量已达6100万箱，占世界的比重继续扩大。目前，位居世界集装箱装卸量前五名的港口有四个在亚洲“四小”，它们是香港、新加坡、高雄和釜山（另一个是鹿特丹，居第四位）。

据有关方面对1994年世界前二十大班轮公司的评析指出，远东地区班轮公司（船队）发展最为迅速，二十大班轮公司中属于远东地区的共十家，其中进入前十名的便有五家，它们是：台湾省长荣海运公司（居第二位）、大陆中远集团公司（第四位）、日本邮船公司（第五位）、大阪商船公司（第

七位)、韩国韩进海运公司(第九位)。预计到2000年,远东地区航运市场将与欧盟市场和北美自由贸易区市场并驾齐驱,各占世界航运市场的1/4。

3.方便旗船日趋扩大在方便旗船的构成中,日本、希腊、美国等发达国家拥有吨位占绝对优势。

据英国劳氏船级社和希腊海运部统计,1995年注册1000总吨以上的希腊船为3142艘,7167万总吨,居世界首位,其中悬挂希腊国旗者为2165艘,3172万总吨,居世界第三位,即移籍海外的希腊船达4000万总吨。又据美国海运管理局的报告,由于大量船舶移籍海外,到1995年,美国船主拥有的商船中,美国旗船只剩下1500余万吨,致使美国在世界商船国中的位次由1985年的第六位退至1990年的第八位,再退至1995年的第十一位。另据日本运输部海运局的报告称,1971年日元升值以及1973年日本实行浮动汇率制,致使日本旗船大量移籍海外,日本旗船占日本船队的比例从1969年的86%左右降至1980年的51%,进而再降至1995年的11%。

世界著名的方便旗船国家有利比里亚、巴拿马、塞浦路斯、马尔他、巴哈马等国。利比里亚原为世界最大的方便旗船国家,近年因国内政局不稳地位有所下降。巴拿马已取代利比里亚成为世界最大的方便旗船国,其船队规模已达1亿吨左右。

(二)世界主要航线和港口

按地理环境结构,世界海运分为太平洋航区、大西洋航区、印度洋航区和北冰洋航区。其主要航线和港口分述如下。

1.太平洋航区太平洋位于亚洲、美洲、大洋洲和南极洲之间,从白令海峡到南极洲的罗斯冰障,南北长约15900公里,从巴拿马至中南半岛的克拉地峡,最大宽度约19900公里,面积17968万平方公里,占世界海洋总面积的49.8%,是世界上最大的洋。太平洋东南部通过南美洲南端的麦哲伦海峡、德雷克海峡与大西洋相通,中美洲的巴拿马运河是沟通两洋的便捷通道;太平洋西部通过大洋洲与亚洲之间的海峡与内海以及澳洲与南极洲之间的海域与印度洋相通,东南亚的马六甲海峡、龙目海峡是沟通两洋的重要水道。

太平洋是世界重要的海运大洋。随着东亚的发展以及美国、加拿大等国经济关系重心转向太平洋,世界航运中心正从大西洋移向太平洋。太平洋主要航线有:(1)北太平洋航线(由远东北美西岸和北美东岸的航线组成),(2)南太平洋航线(自北美越太平洋至澳、新),(3)远东—南美西岸航线(自远东经夏威夷群岛南部越赤道进入南太平洋至南美西岸各港),(4)远东—澳新航线,(5)亚洲东部近海航线(由东北亚至东南亚的航线,此航线向西延伸可至中东波斯湾各港),(6)美洲西岸近海航线。

太平洋主要的港口有远东的东京、横滨、川崎、名古屋、大阪、神户、符拉迪沃斯托克、东方港、纳霍德卡、清津、南浦、釜山、仁川、大连、秦皇岛、天津、青岛、连云港、上海、宁波、广州、湛江、香港、基隆、高雄、马尼拉、海防、胡志明市、磅逊、曼谷、新加坡、巨港、苏腊巴亚、丹戎不碌、槟城、巴生港,大洋洲及太平洋岛屿的悉尼、纽卡斯尔、布里斯班、丹皮尔、黑德兰、奥克兰、惠灵顿、苏瓦、帕果帕果、火奴鲁鲁,美洲西海岸的温哥华、西雅图、波特兰、圣弗兰西斯科(旧金山)、洛杉矶、圣迭戈、马萨特兰、巴尔博亚、布埃纳文图拉、瓜亚基尔、卡亚俄、安托法加斯塔、瓦尔帕莱索。

2.大西洋航区大西洋位于欧洲、非洲、美洲和南极洲之间,面积9300

万平方公里，为世界第二大洋，西部通过巴拿马运河与太平洋沟通，东部经直布罗陀海峡、地中海、苏伊士运河、红海（印度洋属海）可进入印度洋，由东南绕好望角亦可进入印度洋。

大西洋航运发达，是世界上海运量最大的洋，主要航线有：

（1）北大西洋航线（联系北美和欧洲各国的航线，其东经苏伊士运河接印度洋航线，这里是世界上船舶周转量最大的航线，二战后相对衰落），（2）西欧、北美东岸—加勒比海航线，（3）西欧、北美东岸—好望角东方航线，（4）南美东海岸—好望角东方航线，（5）美洲东海岸航线。

大西洋沿岸主要港口有：赫尔辛基、圣彼得堡、格坦斯克、什切青、斯德哥尔摩、马尔默、哥德堡、奥斯陆、特伦赫姆、哥本哈根、奥尔胡斯、罗斯托克、汉堡、不莱梅、威廉港、阿姆斯特丹、鹿特丹、安特卫普、伦敦、利物浦、格拉斯哥、南安普敦、敦刻尔克、勒阿弗尔、鲁昂、南特、波尔多、马赛、巴塞罗那、毕尔巴鄂、里斯本、热那亚、那不勒斯、卡塔尼亚、威尼斯、的里亚斯特、里耶卡、比雷埃夫斯、塞萨洛尼基、瓦尔纳、康斯坦萨、敖德萨、新罗西斯克、伊斯坦布尔、贝鲁特、特拉维夫、塞得港、亚历山大、的黎波里、祖埃提纳、突尼斯、阿尔及尔、达尔贝达、鲁瓦克肖特、达喀尔、科纳克里、蒙罗维亚、拉各斯、开普敦、魁北克、蒙特利尔、哈利法克斯、波士顿、纽约、费城、巴尔的摩、诺福克、杰克森维尔、迈阿密、新奥尔良、休斯敦、韦拉克鲁斯、科隆、马拉开波、拉瓜伊拉、哈瓦那、金斯敦、太子港、圣多明各、圣胡安、圣路易斯、里约热内卢、布宜诺斯艾利斯、蒙得维的亚。

3. 印度洋航区印度洋面积 7492 万平方公里，是世界第三大洋，由于它介于亚洲、非洲、大洋洲之间，距欧洲也只隔一个地中海，故印度洋在贯通世界东西交通方面占有重要地位，同时又是中东石油输出的主要路径。

本航区主要航线有横贯印度洋东西的大洋航线和通达波斯湾沿岸产油国的航线。横贯印度洋东西的航线包括从亚太地区及大洋洲横越印度洋西行的航线，和从欧洲、非洲横越印度洋东行的航线，基本上是沟通三大洋的航线，在这组航线上，东端的马六甲海峡和西端的苏伊士运河是两个枢纽地点。波斯湾输油航线一面是西行（经苏伊士运河或好望角）至欧洲和美国，一面是东行（经马六甲海峡或龙目海峡）至亚太地区。

印度洋主要海港有：仰光、吉大港、加尔各答、马德拉斯、孟买、科隆坡、卡拉奇、阿巴丹、哈尔克岛、巴士拉、法奥、科威特港、艾哈迈迪港、达曼、拉斯坦努拉、吉达、多哈、乌姆赛义德、阿布扎比、迪拜、马斯喀特、亚丁、苏伊士、苏丹港、吉布提、摩加迪沙、蒙巴萨、达累斯萨拉姆、马普托、德班、伊丽莎白、珀斯、阿德莱德、墨尔本。

4. 北冰洋航区北冰洋大致以北极为中心，介于亚洲、欧洲和美洲之间，为三洲所环抱，在亚洲与北美洲之间有白令海峡通太平洋，在欧洲与北美洲之间以冰岛—法罗海槛和威维亚·汤姆逊海岭（冰岛与英国之间）与大西洋分界，有丹麦海峡及北美洲东北部的史密斯海峡与大西洋相通，面积 1310 万平方公里，是世界四大洋中最小的洋。

北冰洋系亚、欧、北美三大洲的顶点，有联系三大洲的最短大弧航线，但气候严酷，洋面大部分常年冰冻，故北冰洋的航运意义不大。目前主要的航线有从摩尔曼斯屯到符拉迪沃斯托克（海参崴）的北冰洋航线和从摩尔曼斯克直达斯瓦尔巴群岛、雷克雅未克和伦敦的航线。

（三）海上集装箱运输

集装箱运输又称箱运化运输，是国际贸易货物运输最重要的运输方式。国际标准集装箱规格为宽 8 英尺，高 8 英尺、长则有 20 英尺、30 英尺、40 英尺几种。集装箱运输有很多优点，如便于港口作业机械化，从而提高装卸效率，大大缩短船舶在港时间，加快船舶周转率，能节省包装费用，减少货损，并有利于不同交通线路和运载工具的衔接，开展门到门运输等。集装箱运输兴起于本世纪 30 年代，发达于战后。海上集装箱运输的出现，使集装箱运输蓬勃发展。目前，全球有上百个国家和地区进入集装箱运输网，有集装箱港口 400 多个，泊位 1 万多个。另据有关资料，1995 年底，世界集装箱船队（3000 总吨级以上，载箱量在 150TEU 及以上者）总计为 2092 艘，载箱能力为 2970 万 TEU（标准箱）。同年，全球各港口进出口和中转的集装箱总量达 14200 万 TEU，各主要航线均已实现集装箱化。

目前，世界主要集装箱航运地区有远东、西欧、北美和澳大利亚，这四个地区货运量大，消费水平高，适于集装箱运输的货源充足，联结这几个地区的集装箱航线便成为全球海上集装箱航运干线，它们是：北太平洋航线、北大西洋航线、远东—欧洲航线（印度洋航线）。

北太平洋航线由远东—北美太平洋沿岸航线和远东—北美大西洋沿岸航线组成。本航线除承担太平洋沿岸附近地区货物运输外，还连接北美大西洋沿岸、墨西哥湾沿岸各港及通往美国中西部的内陆联合运输，是目前世界上最繁忙的航线。所联系的港口有亚太地区的东京、横滨、名古屋、神户、大阪、釜山、仁川、大连、天津、青岛、上海、香港、高雄、基隆、新加坡；北美太平洋沿岸的洛杉矶、长滩、奥克兰（旧金山）、西雅图、波特兰和温哥华；北美东岸（包括墨西哥湾沿岸）的休斯敦、新奥尔良、坦帕、杰克森维尔、诺福克、费城、纽约、波士顿、哈利法克斯、圣约翰等。

北大西洋航线以美国东岸为中心，由北美东岸、五大湖—西北欧、地中海之间的航线组成，开展对西北欧、地中海及澳大利亚地区（经印度洋）的集装箱运输。所联系的港口在欧洲一端主要有汉堡、鹿特丹、安特卫普、勒阿弗尔、南安普敦等。

远东—欧洲航线除联系远东和欧洲各港外，还把北美大西洋沿岸、加勒比海地区、地中海、中东、澳新等地连接起来。

除上述三大集装箱航线外，还有远东—澳新航线；澳新—北美航线以及欧洲、地中海—西非、南非航线。以上六条集装箱运输干线联结着世界主要贸易区，构成了世界海上集装箱运输网络的骨架，它和分布于全球各地的集装箱运输支线一起构成覆盖全球的集装箱运输网。干支线运输网由中转港联结起来。

目前，世界集装箱海运干线中转港主要有：远东地区的香港、高雄，联结中国大陆、菲律宾和越南；东南亚地区的新加坡，联结泰国、印尼和马来西亚；印度洋上的索科特拉岛，联结缅甸、南亚各国、东非沿海各国；地中海上的马尔他岛，联结地中海和黑海沿岸各港；波多黎各和牙买加，联结加勒比海、南美各国。

二、内河运输

利用河流形成的自然优势，以航运作为发展流域经济的先导，这在世界范围内可说是个共同规律。工业革命时期，世界各主要资本主义国家无不出现过河运热。目前，发达国家内河运输一般都很发达，世界几条著名的通航

河流如密西西比河、莱茵河、伏尔加河、多瑙河即分别代表了美国、西欧、俄罗斯（欧洲部分）和东欧等国家及地区内河航运所达到的水平。

1. 美国内河航运的巨大发展美国是世界上交通运输业最发达的国家，其中内河运输在全国运输结构中虽不占最大比重，如 1992 年为 15.35%，仅高于国内航空，但其货运周转量却达到了 6628 亿吨公里，居世界之首。从历史上看，美国交通运输业的大发展，按运输方式划分的顺序，是以水运为先。

美国是个河流湖泊众多的国家，共有 26 个大小水系，可通航河道总长 4.2 万公里，五大湖的湖岸线 4296 公里，远洋船舶经由圣劳伦斯深水航道可驶入五大湖，这些都为美国水上运输的发展提供了得天独厚的自然条件。一个多世纪之前，横跨美国北部边境的五大湖，通过与南岸各州的许多运河和天然河流联结成的巨大水运网，就曾经在美国国内交通运输上起过很大作用。

为了充分利用水运的便利，美国早年便着手修建了大量的运河，从 1817 年开始修建著名的伊利运河到 1909 年便共开运河 7454 公里。伊利运河把伊利湖东端的布法罗与哈德孙河上的奥尔巴尼城连接起来。于是沿湖城市如布法罗、克利夫兰、底特律、芝加哥等得到迅速发展，而与较老的匹兹堡、辛辛那提和新奥尔良诸城相匹敌。纽约市也因此而高速发展，取代费城成为美国最大的对外港口。此后，美国各州兴起了修建运河热，通过运河再把伊利湖与俄亥俄河连接起来，这样，从纽约市出发的船舶可直达南部濒临墨西哥湾的新奥尔良。在美国大规模修建铁路的时代（南北战争结束后）到来之前，内河与湖泊航运是美国国内进行物资交流的主要运输方式，尤其是五大湖的水运，对美国早期经济的发展起了重要的促进作用。

美国还通过近一个多世纪，特别是近半个多世纪以来对密西西比河航道的治理，发展了密西西比河的航运事业。经过治理的密西西比河水系，基本上实现了航道统一标准化。现在密西西比河航运价值极大，整个水系水深 2.75 米的航道达 1 万公里以上，可航水路总长 2.5 万公里（水深 1.2 米），形成了一个以密西西比河为主干，北接五大湖，并经圣劳伦斯航道通大西洋，南连墨西哥湾，河湖海连成一片的巨大的内河航道系统。80 年代初，在美国全国 4 万多公里通航河道中，有 2.4 万公里河道水深达到了 2.75 米的标准，并且还在陆续实施浚深航道的新的规划，从而推动内河航运不断向前发展。

航道的沟通，轮船的改进，曾使水上运输成倍增长。后来，在铁路和公路运输的激烈竞争下，水运的增长速度才开始放慢，但是在二战后，特别是 70 年代以来，由于现代化的技术（如大马力的载驳轮运输和集装箱运输等）不断适用于河运，提高了运输效率，增强了竞争能力，使之得以与航空和公路运输一比高低，水运的绝对量仍在增长。

1950 年，美国水运货物周转量为 2383 亿吨公里，1992 年增加为 6628 亿吨公里，增长 1.78 倍，其中密西西比河货物周转量自 1950 年的 450 亿吨公里增加到 1992 年的 3781 亿吨公里，增加 7 倍以上，其货运量在 1950 年时仅为 0.7 亿吨，1960 年增加到 1.3 亿吨，1970 年达 2.5 亿吨，1980 年达 5.6 亿吨，30 年间翻了 3 番，目前已继续增加到约 6.5 亿吨。五大湖的运量则至今经久不衰，1992 年货物周转量达 1226 亿吨公里。

2. “黄金水道”莱茵河莱茵河是西欧第一大河，发源于瑞士阿尔卑斯山，流经法国、德国和荷兰，在鹿特丹以西注入北海。干流全长 1320 公里，流域面积 25.2 万平方公里。左岸支流有摩泽尔河。右岸支流有美因河、鲁尔河等。

莱茵河水量丰沛均匀，上游巴塞尔处平均年流量 1028 秒公方，河口为 2500 秒公方。从莱茵费登起可通航，通航里程 886 公里，对瑞士、德国、法国、荷兰的航运作用极大。有运河同多瑙河、塞纳河、罗讷河、马恩河、埃姆斯河、威悉河和易北河等相通，货运量居世界大河前列。

为整治开发莱茵河投入巨大的力量，并取得很高效益的国家，以荷德两国为著。19 世纪 60 年代前，荷兰的鹿特丹虽然拥有河海直达河口港的天然优势，但由于三角洲河床经常改道，使其至北海间 30 公里的直线航距迂回绕远达 150 公里以上，1866 年—1872 年，荷兰花了 6 年时间凿穿海岸沙丘，建成从鹿特丹港至荷兰角长 33 公里、深 15 米的新航道，并于 1885 年加深，使莱茵河有了最便捷的且不易淤积的深水出海通道，从而把地处内陆的沿海腹地更牢固地纳入其影响范围，取得了优于其它北海港口的地位。二战后，荷兰又修成阿姆斯特丹—莱茵运河等人工运河，构成了北以阿姆斯特丹为中心，南以鹿特丹为中心，四通八达、纵横交错的内河航运网，包括天然河流 1310 公里，人工河道 2070 公里，密度之高世所罕见。目前荷兰占据莱茵河与马斯河运输量的 53%，拥有一支庞大的内河船队（约 6000 艘），每年将 2.6 亿吨左右的货物运至欧洲各地。无论是货运量还是货物周转量（300 多亿吨公里）均居世界前列。

德国是莱茵河主要流经国，德国境内河段长 867 公里，通航里程 719 公里，德国对莱茵河的治理方针是航运为主，因段制宜，兼顾其它，并将河流整治与流域经济区的开发紧密结合，融为一体。从 19 世纪末到二战前，德国通过开挖人工航道，把全国所有河流联结起来，形成覆盖全国的内河航道网，并且将所有海港、主要工业区和消费中心纳入内河航运网之内，实现了干支直达，河海联运。二战中，航道网遭受严重破坏，近千座桥梁被炸，3750 艘船只沉没河底。战后经过几年的恢复便开始进入内河运输的集约化建设时期。国家的分裂及东西方对峙，导致原联邦德国与前苏联及中东欧各国联系减弱，原联邦德国内河航运建设的重点转向加强以莱茵河为主轴的水运网，随之，区域经济联系亦由东西方向为主转变为以南北方向为主的格局。

战后以来，原联邦德国内河航道网的建设工程主要包括莱茵河干流上游和支流摩泽尔河、美因河、内卡河的梯级渠化工程，扩建基尔运河、沿海运河、中德运河、新建易北支运河、美国—多瑙运河等。目前，德国拥有内河航道 6000 多公里（包括运河），内河货船 3000 多艘，内河货运量 2 亿多吨，货物周转量 500 多亿吨公里，居世界第四位。莱茵河是最重要的通航河流，经过整治的干支流航道，可通行 1350 吨的欧洲自航驳，干流科隆以下可通行 7000 吨级的海轮，5000 吨级的海轮可抵达曼海姆，货运总量（德国段）达 2 亿吨左右，成为世界上航运价值及利用效率最高的河流之一。

3. 伏尔加河伏尔加河为欧洲第一大河，俄罗斯内河航运干道，源出瓦尔代丘陵，曲折流经森林带、森林草原带和草原带，注入里海，全长 3530 公里，通航里程 3256 公里，主要通航支流有卡马河、奥卡河、维亚特卡河和别拉亚河等，流域面积 136 万平方公里，流域内资源丰富，人口众多，工农业生产发达。

十月革命前，伏尔加河是一条完全处于自然状态下的通航河流，航运意义虽不能说不大，但货运量很是有限，如据 1913 年的统计，伏尔加河—卡马河航区的货运量仅为 2347 万吨。

本世纪 30 年代以来，苏联政府对伏尔加河进行了大规模的综合开发与治

理，主要的工程有莫斯科运河、伏尔加—顿河运河、伏尔加—波罗的海运河，再加白海—波罗的海运河（不属伏尔加水系），同时疏浚河道，建设河港，形成了一个遍布苏联欧洲部分的内河航运网，并且通过伏尔加—波罗的海运河沟通波罗的海，通过北德维纳河和白海—波罗的海运河通连白海，通过莫斯科运河抵达莫斯科，通过伏尔加—顿河运河通连亚速海和黑海，从而实现了五海通航。

伏尔加河是俄罗斯欧洲部分统一深水航道网的主干，这一航道网总长约6600公里，干线水深达3.6米以上，可通行5000吨级的货轮和2万~3万吨级的船队，干线年货运量可达2亿吨以上。采用河海两用型船舶，可实现河海联运，无需中转倒载。由于冬季结冰，航期为7个月~9个月。主要河港有雅罗斯拉夫、下诺夫哥罗德、喀山、古比雪夫、伏尔加格勒等。

4. 多瑙河 多瑙河是欧洲第二大河，源出德国南部高原的黑林山麓，向东流经奥地利、捷克、斯洛伐克、匈牙利、克罗地亚、南斯拉夫、保加利亚、罗马尼亚、乌克兰9国，在罗马尼亚的苏利纳附近注入黑海。干流全长2850公里，可通航里程2742公里。有可通航支流30多条，较重要者有左岸的蒂萨河、奥尔特河、普鲁特河，右岸的德拉瓦河、萨瓦河、摩拉瓦河、伊斯克河等，流域面积81.7万平方公里。

多瑙河是中欧和东南欧的重要国际航道。由于德国莱茵—美因—多瑙河大航道工程的构筑（1992年全线开通），沟通了多瑙河与莱茵河两大水系，形成了从莱茵河口鹿特丹到多瑙河口苏利纳，斜贯欧洲，跨越11国，连接16国，长达3400公里的欧洲航运大动脉，加强和扩大了东西欧间的联系和方便了欧洲内陆国的对外联系。除此之外，奥地利及其它沿岸国家也进行了大规模水利建设，如1984年，罗马尼亚建成了全长64.2公里的多瑙河—黑海运河，使多瑙河全河航运总量曾达8000多万吨，近年来，由于沿岸的东南欧各国经济体制转轨，经济滑坡，以及波黑战争等原因，运输业实际业务量大大下降。

5. 长江 长江是我国第一大河，干流在我国中部横贯东西，全长6300公里，流经10个省级行政区，跨三大经济地带，成为西南、华中、华东三大区交通运输大动脉。长江支流派系繁多，从南北汇入，构成我国乃至世界著名的内河水运系统，航道里程达7万余公里，占全国内河通航总里程的70%。建国以来，长江航运事业有了很大发展，为我国的经济建设和国防建设作出了重要贡献。几十年来，长江航道部门每年对干流航道进行整治与维护，以保枯水季节航运畅通。对长江的开发与治理，目前有关方面正本着水资源综合利用的原则，全面规划，统筹安排，为逐步实现干支流梯级渠化，建成统一标准的内河航道网创造条件。80年代中期起，第一部长江水系航运发展规划逐步付诸实施，规划实现后，将使千吨级船舶由上海直驶宜宾，全线港口吞吐量将达到7亿多吨，各类船舶客位，载重吨都将有较大的增加。

随着国民经济的发展，长江水系的客货运输量有了很大的增长，1952年货运量仅为3600万吨，1985年货运量达到2.69亿吨，货物周转量761亿吨公里，1990年货运量达4.71亿吨，货物周转量达1073.8亿吨公里。同年完成旅客运输2.26亿人次，旅客周转量达109亿人公里。

第二节 陆上运输

一、铁路运输

铁路运输运行速度快、运载量大、运输连续性强，一般受自然条件的限制小，几乎可运输各种货物，安全、准确、成本低，在世界各国、各地区之间的经济贸易联系方面起着重要的作用，是许多国家陆上运输的主要方式之一。

（一）铁路运输发展概况

铁路运输已有 170 年发展史，1825 年，世界上第一条铁路诞生在英国。14 年后，世界上已有九个欧洲国家和三个美洲国家兴建了总长 15 万公里的铁路。1840 年后，世界铁路运输更是蓬勃发展，铁路里程以平均每年 1.6 万多公里的速度增加，到 1900 年，全球铁路长度已超过 100 万公里，分布在 70 多个国家，铁路运输的发达程度成为衡量一个国家工业化程度的标志。

世界铁路建设的热潮一直持续到 40 年代。二战后，由于一些发达国家铁路网已呈饱和状态，加上航空运输和公路运输崛起，各国渐渐放慢了铁路建设步伐，一些欧美国家甚至封闭拆除了部分铁路，铁路运输自巅峰下滑。如美国铁路运输在本世纪初承担全国货物周转量的 77% 和旅客周转量的 98%，而 90 年代已下降到 37.5% 和 2.4% 以下，自 40 年代以来，先后拆除的铁路长达 10 万多公里。

60 年代以来，环境污染和能源紧缺日益成为全球关注的问题，铁路以其运量大、成本低、占地少、耗能小、污染轻、全天候运行等优点，其竞争力再次被人们发现，日趋衰落的铁路运输终于出现转机。60 年代以来，各国新建铁路 4 万多公里，全球铁路总里程增加到约 130 万公里。

适应新的形势，铁路运输将在现代化基础上再现辉煌。铁路运输现代化的内容之一就是高速化，随着科学技术的进步，铁路牵引动力不断改进，运行速度由开始时的每小时 20 公里提高到每小时 80 公里~100 公里。本世纪 50 年代~60 年代，发达国家完成铁路牵引动力改革，实现了电气化和内燃化，运行时速达到 120 公里~200 公里。现在的高速铁路的运行时速则已超过 200 公里。

（二）世界铁路网的分布及主要洲际铁路干线

全球 130 万公里左右的铁路，主要分布在世界大工业地带，其中北美铁路网长度近 40 万公里，西欧 19 万公里，中东欧与独联体 21 万余公里，日本 2.7 万公里。其它铁路较密集的地区主要有：中国大陆东部、南亚次大陆、澳大利亚东南部、非洲南部、拉美的阿根廷潘帕斯地区、巴西东南部和墨西哥高原地区。

主要洲际铁路干线有：

1. 第一亚欧大陆桥大陆桥指两端连接海港的横贯大陆的铁路。第一亚欧大陆桥是横贯亚欧大陆的洲际铁路干线之一，它东起俄罗斯的符拉迪沃斯托克（东方港和纳霍德卡港），西至荷兰的鹿特丹，东西长约 13000 公里。其东段为著名的西伯利亚大铁路，西伯利亚大铁路由符拉迪沃斯托克经伯力、赤塔、伊尔库茨克、新西伯利亚至叶卡捷琳堡；其西段由鹿特丹往东至柏林，经华沙到莫斯科，然后东出欧洲，在叶卡捷琳堡接西伯利亚大铁路，为欧洲东方快车干线的一部分。东方快车干线起于伦敦，经巴黎或布鲁塞尔至科隆，再往东到柏林与第一亚欧大陆桥相接。2. 新亚欧大陆桥新亚欧大陆桥又称第

二亚欧大陆桥，它东起我国连云港、日照等东方桥头堡群，经陇海、兰新线由阿拉山口出境，在中亚分三路通往欧洲：北路由哈萨克斯坦向北接莫斯科再向西至鹿特丹；中路由土库曼斯坦向西跨里海和黑海；南路由土库曼斯坦向西经伊朗、土耳其、过土耳其海峡西出欧洲，接东方快车干线的另一支。这支东方快车干线起于伦敦，经巴黎、斯特拉斯堡、慕尼黑、维也纳、布达佩斯、贝尔格莱德、索菲亚，至伊斯坦布尔，过土耳其海峡，由伊斯坦布尔对岸的于斯屈达尔往东进入伊朗，或进入伊拉克，止于巴士拉。利用东方快车干线除可连接汉堡、阿姆斯特丹、鹿特丹、安特卫普、敦刻尔克等西方桥头堡群外，还可北上波罗的海沿岸，连赫尔辛基、斯德哥尔摩等海港；南达地中海沿岸连马赛、热那亚、威尼斯等海港。

3. 中东地区的洲际干线中东地区铁路干线联系亚欧非三洲。从非洲的开罗经伊斯梅利亚（埃及）到亚洲的加沙（巴勒斯坦）、海法（以色列）、贝鲁特（黎巴嫩）、阿勒颇（叙利亚）、摩苏尔、巴格达至巴士拉（伊拉克）。此线在土耳其境内接第二亚欧大陆桥，与远东和欧洲路网相连。

4. 拉美和北美洲际干线拉美和北美洲际干线主要有两支，一支自圣萨尔瓦多（萨尔瓦多）经萨卡帕（危地马拉）、墨西哥城、新拉雷多（墨西哥东北边境）、圣安东尼奥（美）、北上可至堪萨斯城、圣保罗、直达温尼伯（加）；另一支自墨西哥城、经墨西卡利（墨西哥西北边境）、圣迭戈、洛杉矶、旧金山、西雅图至温哥华。两线把北美自由贸易区的主要工业区连接在一起。

（三）大陆桥运输

大陆桥运输指横贯大陆的铁路干线，把海与海连接起来，形成整套利用集装箱进行海陆联运的货物流程和运输体系。

大陆桥运输的发端可追溯到本世纪 30 年代。世界上广泛应用陆桥运输则是 60 年代苏伊士运河关闭后发展起来的，目前主要有亚欧大陆桥和北美大陆桥两处。

1. 亚欧大陆桥运输亚欧大陆桥连接亚欧两洲 50 多个国家和地区，按其通过的线路又分为第一亚欧大陆桥（西伯利亚大陆桥）和新亚欧大陆桥。

西伯利亚大陆桥运输的开辟，最先由日本和前苏联发起，它采用国际集装箱联运，把日本、东南亚乃至澳新和北美西海岛的货物，先运到俄罗斯的纳霍德卡港（或符拉迪沃斯托克和东方港）接西伯利亚大铁路一直运到欧洲目的港。西伯利亚大陆桥运输大大提高了运输效率，深受客户欢迎，自开办以来，集装箱货物迅速增长，1971 年仅 600 箱，1976 年即达 10 万箱，1981 年达 12 万箱（目前年运量约 7 万~8 万个标准箱），承运了欧洲出口到亚洲的 1/5 的杂货和日本出口到欧洲的 1/3 的杂货。我国大连港也参与了西伯利亚大陆桥运输。

随着我国北疆铁路与哈萨克斯坦土西铁路接轨通车和土库曼斯坦与伊朗铁路接轨通车，便形成了东起我国连云港，向西出阿拉山口，进入中亚后再分三路向西通往欧洲的新亚欧大陆桥。新亚欧大陆桥穿越西欧、中欧、南欧、西亚、中亚，进入中国后，横贯新、甘、陕、豫、苏 5 省区，在我国境内全长 4100 多公里，是我国最长的国际陆上交通线。

新亚欧大陆桥西端的欧盟是世界三大经济重心区之一；中途所经原苏东国家及古丝绸之路所经之中亚经济区（伊斯兰经济圈），也是世界经济中颇具潜力的地区；东端的黄渤海经济圈，是我国通向世界经济又一重心区即最富增长活力的亚太地区的大门户、大通道。以新亚欧大陆桥形式复兴古“丝

绸之路”，给沿桥地区经济贸易的发展带来了机遇和可能，使这条连接东亚与欧洲的著名商路历 2000 余年后又重新焕发出勃勃生机。目前，经由中国段出阿拉山口过境集装箱已由 1995 年的 257 个标准箱上升到 1996 年的近 1.2 万个标准箱。当然，这仅仅是开始，有关国家间集装箱过境运输协议尚待签订，铁路通信等基础设施尚待完善。为加强人才培训和信息交流，我国还着手在日照市建立新亚欧大陆桥国际培训中心，在连三港市建立国际信息中心。

大陆桥的开发利用，始于集装箱海陆联运，而新亚欧大陆桥，其意义远远超出单纯的运输，但这已超出本节讨论的范围，这里就不赘述了。

2. 北美大陆桥运输这是北太平洋航线与北美内陆运输以及北大西洋航线与北美内陆运输结合起来的运输线，这样，远东至北美东海岸的集装箱货物、或西欧至北美西海岸的集装箱货物以及它们的相向运输，均可利用北美大陆桥运输。

组成北美大陆桥的横贯全洲的铁路线主要有美国境内的北太平洋铁路（自纽约至西雅图）；联合太平洋铁路（自纽约至旧金山）；圣菲铁路（自费城至洛杉矶）和南太平洋铁路（自新奥尔良至洛杉矶）。在加拿大境内有：加拿大太平洋大铁路（自圣约翰经温尼伯至温哥华）；加拿大国家铁路（自哈利法克斯经温尼伯至鲁珀特港）。

大陆桥运输省时、省费用，如由日本到美国大西洋沿岸，用陆桥运输比经巴拿马运河省 5 天多时间；由远东至西欧的货物，联运线全长 13000 公里，仅为绕道好望角航线的运距的一半，比经苏伊士运河运距缩短 1/3，运价比全程海运低 20%~25%，省时 35 天，效益十分明显。又由于集装箱运输是大陆桥运输的前提之一，因此集装箱运输的优点在大陆桥运输中也能得到充分发挥。

（四）高速铁路的发展

自 1964 年日本东京—大阪间高速铁路开通至今 30 余年间，它在许多国家得到迅速发展，目前，日、德、法、英、瑞典等国已有时速 200 公里以上高速铁路线万余公里。高速铁路以其快捷、运输成本低、安全、舒适、占地少、污染轻而日益受到青睐，铁路夕阳产业论顿消。

欧洲高速铁路始于原联邦德国和法国，德国城间快车（ICE）始于 1971 年，时速已达 250 公里，在新建路段更高达 280 公里。

法国于 1976 年 10 月着手建巴黎至里昂的高速铁路，该线全长 426.3 公里，其中新线 388.93 公里，其余利用市郊线，1983 年 9 月建成，最高时速为 270 公里。1985 年 2 月开始建大西洋高速铁路，简称 TGV-A，于 1996 年建成，由巴黎至勒芒、图尔，全长 308 公里，也利用了原有线路，列车最高时速达 300 公里。

法国 TGV 在利用传统技术和造价上获得成功，增强了很多国家修建高速铁路的信心，进一步推动了世界高速铁路的发展，继日、法、德之后，英国、意大利、前苏联、瑞士、奥地利、西班牙、澳大利亚、加拿大、巴西等国先后建成或制定了高速铁路建设方案。欧盟计划大规模兴建总长 9000 里的高速铁路干线，改扩建旧干线 1.5 万公里，加上现有的万余公里，形成 3.5 万公里遍布欧洲的高速铁路网。

随着铁运科学技术的进步，英国主要靠改造机车车辆，于 1976 年在伦敦—布里斯托尔—斯旺两线采用 HST 内燃机车组实现了 200 公里/时高速行车，

继而又在伦敦—南威尔士，伦敦—爱丁堡—阿伯丁，伦敦—格拉斯哥间开行了 200 公里/时高速列车。瑞士和意大利联合研制的列车拐弯灵活，即使在阿尔卑斯山脉峡谷中行驶，亦可达 200 公里/时的速度。

如前所述，高速铁路建设代价是高昂的，但会给经济乃至社会文化等各方面带来巨大利益。

二、公路运输

公路运输机动灵活，周转迅速，适应性较强，既可以穿街巷、进山区、到工厂、下田间，直接把物资运到仓库、商店、工矿企业和乡村田头；又是港口、机场、铁路车站物资和人员集散的必要手段。因此，二战后，公路运输在各种运输方式中所占比重越来越大，成为各国综合运输体系中的后起之秀。全球汽车产量和拥有量不断增长，据统计，1995 年全球生产汽车已逾 5000 万辆，汽车保有量已达 6 亿辆。随着汽车化的逐步实现，促使各个国家在公路建设上大力投资，高速公路、快速公路、能供超重车辆行驶的公路等相继在发达国家和一些发展中国家（地区）出现。60 年代以来，公路运输的发展远远超过铁路，跃居各种运输方式的首位，成为一些国家客货运输的主力。在货运方面，欧美日各国公路货运量比重目前均达 80% 以上。在客运方面，欧美日各国均以公路运输为主，公路的旅客周转量比重达 50% 以上，甚至超过 90%（如英国）。

公路运输也是许多发展中国家主要的现代化短途运输方式，在一些幅员较小的国家或铁路运输仍较落后的国家，甚至成为其综合交通运输网的主干线。

世界现有公路总长约 2000 万公里，其中有高级路面约 450 万公里，高速公路 15 万多公里。世界公路分布很不均匀，主要集中在北美、西欧、南亚和东亚地区。以公路网密度论，西欧密度最高，其中英法两国每百平方公里土地上皆拥有 160 公里以上的公路，意大利和德国次之，每百平方公里土地上的公路长度分别为 100 公里和 62 公里。美国国土广大，但由于公路里程在全球最长，达 630 多万平方公里，其公路网密度仍达 67 公里/百平方公里。广袤的南亚地区公路网密度亦很高，其中印度达 65 公里/百平方公里。故北美（包括美国和加拿大南部）、西欧、南亚构成了全球的三大公路系统。其它公路较密集的地区有：俄罗斯（欧洲部分）和东欧、东亚（其中日本公路网密度高达 300 公里/百平方公里）、澳大利亚东南部、巴西东南沿海和阿根廷潘帕斯平原。

受地理环境结构的影响，公路运输在国际贸易运输中的地位不及海运，也不及铁运，但在边境贸易中，公路运输占有重要地位，在国际公路干线网络密集的欧洲国家间，公路运输在国际贸易货运中的地位尤为突出。

第三节 管道运输与航空运输

一、管道运输

自 1861 年美国建成世界上第一条输油管道至今，管道运输业已有 130 多年历史。管道运输主要用于能源输送，普遍用于石油（大部分）、天然气（绝大部分），煤、磷灰石、铁矿石、铜矿石等固体散装物料的管道输送也正在被开发。在全球 180 多万公里管道中，输油管道占近 40%，输气管道占 50% 强，化工和其它管道约占 10%。

管道运输运量大，成本低，运价低，埋于地，不占农田，又利于战备，不受气候影响，一般一条 1200 毫米直径的管道，一年可输油 4000 多万吨，一条 720 毫米直径的管道，一年可输油 2000 万吨或输煤 1200 万吨。但管道运输局限性大，只能输送特定货物，与铁路公路相比，灵活性较差。

管道运输在世界各国各地区的油田、油港和炼油中心之间起着纽带作用，在原油和油品的进出口贸易中，是与油轮相辅相成的重要运输方式。世界管道运输网分布很不均匀，主要集中在北美和欧洲。美国和前苏联管道运输最为发达。1992 年，美国有输油管干线长度达 27 万公里，原油运输量达 8 亿多吨，油品运输量达 7 亿多吨，二者的运输周转量达 8340 亿吨公里，占国内货物总周转量的 19.2%。世界管道技术以美国最先进，1977 年，在高纬严寒地区修建的横贯阿拉斯加的原油管道正式输油，最引世人注目。前苏联管道建设发展特别快，1950 年时，前苏联共有管道 7700 公里，此后即以每年 6000 公里~7000 公里的速度递增，目前，独联体各国管道总长度约 20 多万公里（包括输油管道 8 万多公里）。前苏联在第十一个和第十二个五年计划（1981 年~1990 年）期间，分别建成向西欧和东欧国家出口天然气的“亚马尔”和“前进”两条各长 4000 公里的大型输气管道，同西欧和东欧一些国家分别签定了以易货贸易方式大量供气的协定。为此，西欧各国建设了 4000 多公里的配套输气管网，并计划继续延伸。后由于前苏联东欧剧变，经济滑坡，使输气管网的正常运行和继续建设受到较大影响。

除美国和独联体国家外，加拿大、四欧、中东等国家和地区管道网也较发达。加拿大输油管道 3.5 万公里，管道网把落基山东麓产油区（草原诸省）与消费区（中央诸省和太平洋沿岸）联结起来，并和美国的管道网通连。西欧的北海油田近年新建了一批高压大口径的管道（直径 1016 毫米），管道长度现已超过 1 万公里，成为世界上油气管道建设的热点地区之一。中东地区的输油管道最初主要为自伊拉克、沙特阿拉伯至叙利亚和黎巴嫩地中海港口的管线，由于受战争等因素的影响，在 80 年代初已全部关闭。另外，伊拉克于 1977 年建成了以土耳其杰伊汉港为终点的新管线，年输油量达 5000 万吨，成为向西欧供应石油的中东战略原油管道；沙特也在 1981 年建成了自波斯湾横越国境中部至红海岸延布港的输油系统，年输油量达 9000 多万吨，但海湾战争中杰伊汉港输油系统又被迫关闭。目前，中东地区正在建设由伊朗经巴基斯坦至印度（加尔各答）的输气管道。

我国管道事业自 50 年代开始发展，现东部地区输油管网已基本形成。截止至 1994 年底，我国共有各类管道 387 条，总里程 16787 公里，年输油量 1.5 亿余吨，周转量 612 亿吨公里。总之，我国管道建设已初具规模，但同发达国家相比，无论是管道数量还是管道技术，都还有较大差距。

二、航空运输

航空运输是一种现代化的、先进的运输方式，其运输速度快，直线运距短，可以跨越自然障碍。近年来，由于飞机性能的改进，各地地面航空设施的增加，使航空运输成为现代运输业中最重要的形式之一，对进行国际联系尤其具有重要意义；但载运量小、运费贵、耗能高，一般适于作为国内外长途客运、邮件和贵重、鲜活物资的运输。

（一）国际航空港

世界上不少国家的首都和重要城市都建有国际航空港，目前，世界上建有重要国际航空港的城市有：

亚洲的北京、上海、香港、东京、汉城、马尼拉、新加坡、仰光、曼谷、雅加达、德里、加尔各答、卡拉奇、德黑兰、贝鲁特、吉达、迪拜；

非洲的开罗、阿尔及尔、喀土穆、内罗毕、达喀尔、拉各斯、约翰内斯堡、布拉柴维尔；

欧洲的伦敦、巴黎、布鲁塞尔、阿姆斯特丹、法兰克福、柏林、维也纳、苏黎世、华沙、莫斯科、罗马、雅典、布加勒斯特、马德里、哥本哈根、斯德哥尔摩；

北美洲的纽约、华盛顿、芝加哥、亚特兰大、洛杉矶、旧金山、迈阿密、西雅图、达拉斯-沃斯堡、休斯敦、蒙特利尔、多伦多、温哥华；

拉丁美洲的布宜诺斯艾利斯、里约热内卢、圣保罗、利马、圣地亚哥、加拉加斯、墨西哥城、圣胡安；

大洋洲的悉尼、奥克兰、火奴鲁鲁、楠迪。

美国是世界上航空运输最发达的国家，1993年，其航空运输旅客周转量达7732.3亿人公里，货物周转量达194.5亿吨公里，遥遥领先于世界其它国家。日本居第二位，1993年，航空客运周转量为1056亿人公里，货物周转量为58.7亿吨公里。此外英国、俄罗斯、德国、法国、意大利以及加拿大和澳大利亚均占有重要地位。航空运输发展最为迅速的则首推东亚新兴工业化国家和地区。以上情形，确切地反映在1996年的有关统计中。统计表明，1996年上半年，世界客流量最多的前十位机场是：芝加哥、亚特兰大、洛杉矶、达拉斯/沃斯堡、伦敦、东京、旧金山、法兰克福、迈阿密、汉城；世界货运量最多的前十位机场是：孟菲斯、洛杉矶、迈阿密、纽约、东京、法兰克福、香港、路易斯维尔、汉城、安克雷奇。上述十大客运机场中，美国独占6个，十大货运机场中美国占有5个，美国以外，除孟菲斯机场位于埃及外，主要分布于东亚和西欧。

（二）世界重要航空线

1. 北大西洋航空线本航线连接西欧、北美两大经济重心区，是当今世界最繁忙的航空线，主要往返于西欧的巴黎、伦敦、法兰克福和北美的纽约、芝加哥、蒙特利尔等机场。

2. 北太平洋航空线本航线连接远东和北美两大经济重心区，是世界又一重要航空线，它由香港、东京和北京等重要国际机场经过北太平洋上空到达北美西海岸的温哥华、西雅图、旧金山、洛杉矶等重要国际机场，再接北美大陆其它航空中心。太平洋上的火奴鲁鲁（檀香山）、阿拉斯加的安克雷奇国际机场是该航线的重要中间加油站。

3. 西欧—中东—远东航空线本航线连接西欧各主要航空港和远东的香港、北京、东京、汉城等重要机场，为西欧与远东两大经济重心区之间的往来航线。

除以上三条最繁忙的国际航空线外，重要的航空线还有：北美—澳新航空线；西欧—东南亚—澳新航空线；远东—澳新航空线；北美—南美航空线；西欧—南美航空线等。

第四节 邮电通信

一、概述

邮电通信是在国民经济中从事传递邮件和信息的社会生产部门，通过信息传递的方式克服时间和距离障碍，把社会物质生产和人民生活的各相关环节有机地联系起来，从而对社会产生巨大的社会经济生态效益，它是国民经济的基础设施和社会发展的必要条件。邮电通信的效用不是物质形式上的生产物，但同样具有价值和使用价值，它的价值包括邮电职工在传递信息中消耗的活劳动和物化劳动的价值及他们的剩余劳动所创造的新价值，它的使用价值，就是缩短空间和节省时间，从而加快生产过程和流通过程，提高劳动生产率，所以邮政生产同样能够创造物质财富。

在我国，远在 2700 多年前的周朝，就有了利用烽火传递信息的记载。春秋时代，出现了专门递送官府公文的驿马和邮车。从世界范围看，真正公众邮政系统的建立，始于 19 世纪上半叶英国的邮政改革，其重要标志是 1840 年发行的第一张黑便士邮票。

从邮政到电信是世界通信发展的第一次技术革命。自 19 世纪以来电信技术发展有几个重要的里程碑，它们是：电报（1837 年）、电话（1876 年）、无线电（1898 年）、计算机（1939 年）、晶体管（1947 年）、人造卫星（1957 年）、半导体激光器（1960 年）、光导纤维（1966 年）。进入 70 年代后，微电子、计算机和光纤技术取得了惊人的发展，世界通信也经历了以程控交换机、数字微波、光纤通信、卫星通信、移动通信为代表的第二次技术革命。目前，同步数字系统传输技术、异步转移模式、数字移动通信等一系列新技术正酝酿着世界通信发展的又一次大飞跃。

目前，北美、欧洲、亚太地区是世界三大电信市场。据国际电信联盟（ITU）1994 年公布的资料统计，1992 年世界电信市场营业额为 5350 亿美元，其中设备为 1200 亿美元占 22%，服务 4150 亿美元占 78%，服务业超过制造业。ITU 的资料还表明，世界电信普及率地区差异悬殊。1992 年，世界电话主线达 5.75 亿条，其中欧洲占 31%、美国占 25%、日本占 10%、其余地区占 34%。目前，电话线密度（即每 100 人占有电话线数）全球为 10 条，美国为 61 条，欧洲 40 条，经合组织 24 国为 49 条，其余各国为 3.5 条。世界移动通信也在蓬勃发展中。移动通信包括寻呼机、蜂窝电话、无绳电话、个人通信服务及移动卫星系统等。蜂窝电话是驱动移动通信发展的龙头。1995 年，全球移动通信入网人数已近 1 亿户，以移动电话而言，美国居领先地位，用户达 2550 万，即平均每 100 人有 6 个蜂窝电话用户，日本居第二位，用户达 820 万户，平均每 100 人有近 5 个用户、德国 240 万用户，平均每 100 人有近 3 个。北欧国家移动电话的普及率最高，人均移动电话拥有率在 10% 以上，瑞典在 15% 以上，拉美、东欧和亚洲是移动通信高速发展的地区。据有关方面预测，到 2003 年，亚太地区的数字蜂窝电话用户可能超过 3000 万户。

应该指出，现代信息通信技术的产业与发展，早已超越国界，成为一个全球范围的全球网络。业已存在的长途电信网、卫星通信网、海底电缆光缆网、计算机服务网络（包括著名的互联网 Internet）无一不是国际性的全球性的网络。海底光缆已经或正在把欧洲、美洲、亚洲、非洲、大洋洲连接起来。另外，由国际移动卫星组织（INMARSAT）主持的全球性手持式移动卫星电话系统已于 1995 年 1 月正式起步，并将于 2000 年投入运营。该系统由 12 颗距

地面 1 万公里高的中圆轨道卫星构成全球性通信网络。届时利用大小可以放进口袋里的手持电话机就能实现与地球上任何地方的人通话。该系统还能提供全球范围内的数据传输、传真和寻呼服务。

电信事业是以技术为主的通信领域，不言而喻，技术的发展对事业基础将产生很大的影响（以国际传输路由为例，由于海底光缆技术的发展，便可实现大容量化、高速化，即以低成本就可实现传输延迟小、稳定的高质量的传输路由），如日美间最初的同轴模拟海底电缆 TPC—1 的设计容量按话路换算约为 140 条电路，每条电路成本为 140 万美元。而现在运行中的 TPC—4 海底光缆设计容量约为 1.5 万条电路，每条电路的成本仅为 2 万美元。成为低成本、大容量、高速度的传输路由。正在建设中的 TPC—5 海底光缆，采用光放大方式，传输容量进一步扩大到约 12 万条电路。TPC—5 以及最近横跨大西洋的光缆 TAT—12/13，由于采用环路方式，可在障碍时以环路方式进行电路修复，成为具有自愈功能的高可靠性光缆路由。

近些年来，邮政通信技术也取得了长足进步，邮政通信的处理方式和工作效率都发生了巨大变化，发达国家的邮政内部作业已实现机械化，部分领域达到了自动化，整个邮政通信已建立在现代科学技术和现代管理的基础上。

改革开放前，我国邮电通信处在十分落后的状态。直到 1986 年底，全国市内电话交换机总容量仅 380.5 万门，农村电话交换机容量更少，仅 291.9 万门，长途传输干线近九成为架空明线，一条干线容量仅有几十条电路，有的省际间只有一两条电路，“卡脖子”现象十分严重。1984 年我国邮电部提出 2000 年全国邮电主要通信能力和业务总量在 1980 年基础上翻三番的目标。这一目标已于 1994 年底实现。“八五”期间邮电部在全国新建成 22 条总长达 3.7 万公里的光缆干线。“九五”期间还将在现有光缆网的基础上，在全国建设 8 条南北纵穿，8 条东西横贯的光缆格子形方阵。8 纵 8 横规划实施完成后，干线光缆将可穿越我国 90% 的地市，每个省会城市都有数条光缆汇聚。截止至 1995 年底，全国电话交换机总容量已达 8000 多万门，市话的程控交换已占 97%，并有近 20 个省，直辖市实现了传输数字化、交换程控化、通信网数字化程度甚至超过许多发达国家。已经开通的我国数据通信网目前设有 3 个国际接口：北京、上海和广州。中韩海底光缆建设协议书已于 1995 年签订。加上横贯欧亚大陆的北京—法兰克福光缆线路，上海—东京海底光缆，这一系列重大电信工程建设，将使中国成为全球电信网中最重要成员之一。我国还是国际移动卫星组织 INMARSAT 的倡始国之一。中国参加这一通信系统以后，可以由此大大推动和改善目前的通信状况，有利于我国的通信技术水平逐步进入国际先进行列。

二、信息高速公路建设

当前世界进入了一个全面的信息化时代。作为信息时代最重要的标志就是信息高速公路的兴建和开通。信息高速公路是国家信息基础结构（NII）的形象比喻和俗称。实际上，它是一个巨型的交互式多媒体高速计算机通信网络系统，它将原来分散的电话、计算机、电视、广播、传真、数据库等传输系统集成为一体，形成以现代计算机网络通信技术为基础，以光纤通信和卫星通信（也称地空通信）为骨干，以数据库为信息源的双向大容量、高速度的电子数据传输系统。

1993 年，当今世界科技经济强国美国首先提出了建设信息高速公路的计

划，很快就在世界各国引起强烈反响。1994 年开始，在全球范围内形成了建设信息高速公路的热潮，继美国之后，英国、法国、德国、日本、韩国、新加坡、加拿大、印度、南锥体共同市场（包括巴西、阿根廷、乌拉圭、巴拉圭四国）等几十个国家和地区相继发表了发展本国的信息高速公路的计划，中国则提出建设中速信息国道。

1994 年又是提出并确定全球信息、高速公路即全球信息基础结构（GII）概念的一年，如同 NII 一样，GII 也必须是一个能随时随地向任何人提供信息或通信服务的，由通信网络、计算机、数据库、终端组成的完整的覆盖全球的网络系统。

信息高速公路的建设是反映世界范围内军事冷战结束，经济热战开始的典型标志，同时是人类开始进入信息社会的典型标志。信息高速公路是反映信息社会特征的基础设施，是和能源、交通同样重要的伟大工程。它的实现，将对全球经济、政治乃至整个人类社会产生无可估量的影响。仅就信息高速公路对国际贸易的影响而言，它将导致国际贸易方式发生重大变革，和国际贸易企业组织发生重大变化。将改变传统国际贸易理论中生产要素的理论，重新塑造比较优势理论；信息高速公路还将带动新的贸易商品对象的出现和新的国际贸易问题的产生，并促使国际贸易法律与惯例作全面重大修订。因此，从很大程度上讲，全面信息化时代的到来，使我国对外贸易面临严峻的挑战。

第十二章 世界自由经济区

第一节 概述

一、自由经济区的概念、分类及特点

(一) 自由经济区的概念

早在 400 多年前，一些国家就开始在交通发达的地区和港口划出特定的区域作为海关监督下的非关税区，实施与本国其它地区不同的特殊政策，吸引外国船只和厂商自由进出，并提供商品免税输出优惠，借以达到发展贸易和转口贸易，增加财政收入，创造就业机会，引进技术与管理经验，促进经济繁荣发展的目的。这些特定区域被国际投资者称为“投资乐园”和“免税天堂”，经过长期的历史演变和发展，形成了今天的自由港、自由贸易区、出口加工区和科学工业园区等形式。虽然他们名称不同，但其性质和功能存在着相似处和内在联系，国内外理论界对这些特定区域大体有三种叫法：一是统称为经济特区，二是统称为自由港区，二是统称为自由经济区。作者认为：称为自由港区有不妥之处，目前世界上有些国家的这类区域并不设在港口码头，叫自由港区未免有些牵强；经济特区的叫法也不甚妥当，因为它很容易让人把我国的珠海、深圳、厦门、海南等“经济特区”与之相提并论，而从严格意义上讲，我国的“经济特区”和国际上通行的这种特定经济区域在性质、功能和运作上还存在很大差异，二者不能相混淆。为避免概念上的含混，作者采用第三种称谓即把这类特定区域统称为“自由经济区”。

国际上一些著名经济机构从立法角度对自由经济区进行了定义。如 1973 年 5 月 18 日海关合作理事会在日本京都制定了“关于简化和协调海关业务制度的国际公约”（简称“京都公约”），其中 F1 附约就是关于自由经济区方面的附约，已获得许多国家的认可。其中的自由经济区定义为：“指一国的部分领土，在这部分领土内运入的任何货物，就进口税及其它各税而言，被认为在关境之外，并免于实施惯常的海关监管制度。”1975 年联合国贸发大会也对自由经济区下了这样的定义：“指本国海关关境中一般设在口岸或国际机场附近的一片地域，进入该地域的外国生产资料、原材料可以不办理任何海关手续，进口产品可以在该地区内进行加工后复出口，海关对此不加以任何干预。”

(二) 自由经济区的分类

世界上自由经济区名目繁多，其经营内容、职能、性质和规模各异。按不同的标准，自由经济区有多种不同的分类方法，其中比较合理并对实际分析较为有用的方法主要有两种：

1. 地理位置分类法

(1) 港口型自由经济区。在港口区内划出一个封闭式的隔离* 区辟为自由经济区。它或直接与专用码头连为一体，或通过专用通道与码头相连。这种类型的自由经济区数量最多，国际上许多成功的自由经济区都紧靠国际运输港。如德国的汉堡自由港和不来梅港自由贸易区、美国的纽约布鲁克林对外贸易区、韩国的马山出口加工区等都属于这种类型的自由经济区。(2) 机场型自由经济区。国际上有一些自由经济区是以邻近的国际机场为依托的，属于这种类型较著名的有爱尔兰香农自由贸易区、美国肯尼迪国际机场对外贸易区等。

(3) 内陆边境口岸型自由经济区。这类自由经济区利用其地处两国(或多国)边境的特殊地理位置发展边境贸易、转口贸易和出口加工。例如墨西哥在美墨边境上的下加利福尼亚、金塔纳罗尔自由边境区就是典型的例子。

2. 功能分类法

(1) 自由港。这是世界上最早出现的自由经济区,是自由资本主义发展的结果。自由竞争是这一历史时期占统治地位的普遍现象,资产阶级要求自由贸易,反对封建割据和闭关自守,要求开辟广阔的国内市场和世界市场,主张国家不干预经济生活,商品自由进入,减免关税,因此,自由港便应运而生。

自由港是指划在本国关境以外的,不属于任何一国海关管辖的港口或海港地区。在这里外国货物可免税进口,外国商品可以在此装卸、储存、加工、包装、再出口,也能供自由港内的居民消费。这种自由港凭借自身所具有的良好码头港口条件,有利的地理位置,先进的运输装卸设施,以及豁免进出口货物关税,免受海关监督等优惠条件,发挥国际商品集散地和转运中心的作用,达到促进本国和本地区经济发展的目的。依开放地区的范围,自由港可分为两类:一是将港口及其所在城市完全划为自由港;二是限定在港口或毗邻港口的一小块区域。依海关管制范围和贸易管制程度来看,又有完全自由港和有限自由港之分。完全自由港不属于海关管制范围,一切外国商品可免税进出口,在自由港内进行储存、整理、加工、分级、包装或其它作业不受海关监督,外国商品只在从自由港进入所在国海关管制区时才要纳税。现在世界上的完全自由港很少。有限自由港仅对少数指定进出口商品征收关税或实施不同程度的贸易管制,其它商品则可享受免税待遇,如香港、新加坡、马来西亚的槟榔屿等,均属于有限自由港。

(2) 自由贸易区。又称为免税贸易区、自由关税区、保税区。这种类型的自由经济区已有近 300 年历史,数量多、分布广。它以国际贸易为主要职能。外国商品可以免税进入,在该区内自由储存、分类、包装和简单再加工,然后免税出口,但如自由贸易区商品运入所在国海关管制区则必须要缴纳关税。目前,自由贸易区也准许经营出口加工,开设工厂企业,乃至经营房地产、金融、商务、信息咨询等各项业务。从发展过程看,有些自由贸易区是由自由港扩展而形成的,但有的自由贸易区与自由港并无直接联系。自由贸易区可以不设在港口或港口地区,但必须距离国际航空线、航海线、铁路干线不远,并且与区外现代化的交通、通讯设施相连。自由贸易区除实行特殊的关税政策,提供各种优惠条件外,还必须拥有先进的、完善的基础设施,以提供优质、高效的服务,吸引本国或国外投资者前来区内投资、开展贸易等。

同自由港一样,自由贸易区的设区目的也是为了发展贸易和转口贸易,以便通过发展贸易、增加商业收入来繁荣经济。

(3) 出口加工区。又称为工业型自由贸易区。它是指一个国家或地区划出某一区域,准许外国厂商在区内投资办企业,享受关税优惠待遇,外资企业可以免税进口原材料、机械设备及其它零部件,制成品出口也享受免税待遇。它以开拓远洋市场为目标,利用外资和外国技术搞产品加工出口,以促进本国(或地区)工业和经济的发展。出口加工区是二战以后出现的自由经济区形式。1958 年爱尔兰在香农创办了世界上第一个出口加工区。60 年代~70 年代,亚、非、拉部分发展较快的国家和地区为了改变其出口贸易中不合

理的结构，扩大出口，提高生产技术和经营管理水平也相继建立了这种形式的自由经济区。其实质是利用经济上的优惠政策和廉价劳力以及一定的基础设施，吸引外资，引进技术来发展本国的出口加工工业和对外贸易，因此，出口加工区实际上是一种自由贸易区与工业区的结合体，同时也是世界自由经济区升级换代的新形式。近年来，为了适应世界经济一体化和多元化发展的需要，自由贸易区和出口加工区开始相互渗透，呈现出向工贸结合的多功能综合型经济自由区发展的趋势。

（4）科学工业园区。战后，随着资本主义生产国际化和新科技革命的发展，各国经济和产业结构不断调整与升级，一些发达国家与发展中国家为促进各自高新技术产品研制、生产与贸易。其所拥有的自由经济区开始逐步向多元化、高层次方向发展。一种将科研、教育、生产与贸易相结合的新型自由经济区——科学工业园区脱颖而出。科学工业园区是指在科研机构 and 名牌科技大学比较集中、居住环境和教育环境比较优越的大城市或城市近郊辟出一块地方，提供比出口加工区更大的租税优惠，吸引外国资金和高技术人才，研究和发端尖端技术产品，促进科技和经济发展，将智力、资金高度聚积的特定区域，是从事高科技研究，并对其成果进行测试、生产的新兴开发区。世界上较著名的科学工业园区有美国的“硅谷”、日本的“筑波科学城”及我国台湾的“新竹科学工业园区”等。这种科学工业园区采用了一般自由经济区的开发与管理手段，对原料、零部件及仪器设备的进口和高技术产品的出口给予关税优惠，并通过其它优惠措施吸引外资、高技术和专门人才，进行高技术产品的研究、开发和生产。它是自由经济区的一种特殊形式。

（三）自由经济区的主要特征

纵观世界各地的自由经济区，无论其名称如何，但都存在一些共同的特征。首先是“国境之内，关境之外”，即都是东道国政府为了扩大对外贸易和国际交往建立的一个特殊经济区域。在该区域内，对进出的货物免证进出口税，不实行进出口许可证制度。海关当局不加干涉，只对该区域进行某种监管（不同于一般关税区惯常的海关管理），以保证区内各项作业的顺利完成。包括对进口到区内的货物、原材料、零部件等免征关税，豁免进口管理条例的限制，免除出口产品的关税，免、减生产企业的所得税等等。外商投资区内可通过降低成本，增强出口竞争能力，获得预期利润。所以说经济自由区的特点首先是“境内关外的免税区”。这一点从自由经济区的定义中也可以体现出来。

其次，从自由经济区的功能上看，自由经济区具有国际贸易、出口加工和保税仓储三大功能。这些功能集中体现了自由经济区承担着扩大出口、发展对外贸易的特点。

再者，自由经济区向投资者提供了行政管理、经济政策和法规制度上的种种优惠。从管理模式上看，大部分自由经济区采用全封闭管理，自由经济区和一般关税区之间设有围墙或铁丝网等隔离设施。从区位设置上看，自由经济区大都建在港口、机场、边境口岸等交通便利的地区。此外，各国的自由经济区还都具有社会基础设施较完善，接近终端销售市场等特点。

二、自由经济区的分布及建设规模

（一）自由经济区的分布

自由经济区发展至今已有 400 多年历史，从本世纪 70 年代开始更是进入了蓬勃发展的时期，在数量上以惊人的速度增长，质量上不断升级换代，向

高质化迈进。据统计，全世界目前大约有各种形式、各种名称的自由经济区 700 多个，遍及五大洲 100 多个国家和地区。其中 1/3 是由发达国家设立的，其余 2/3 是由发展中国家和地区设立的。

1. 欧洲的自由经济区欧洲是自由经济区的发源地，世界上第一个自由港——意大利的热那亚湾雷格亨港和世界上第一个出口加工区——爱尔兰香农自由贸易区都诞生在欧洲。迄今为止，欧洲已有 20 多个国家和地区设置了 100 多个自由经济区。

欧洲的自由经济区呈不均匀状态分布，以南欧、中欧、西欧最为集中，东北欧密度较低。南欧的西班牙、意大利、希腊及直布罗陀四个国家和地区共设立了 32 个自由经济区，其中西班牙 18 个为最多；中欧的瑞士设有 28 个自由经济区，奥地利有 4 个；西欧的英国、法国、德国、爱尔兰和荷兰共设有自由经济区 24 个。数量上以法国为最多，但德国的自由经济区设立较早，成效显著；东欧的罗马尼亚、匈牙利及原南斯拉夫设有 19 个自由经济区，北欧的设区数目最少，芬兰、瑞典和丹麦共设有 10 个自由经济区。

欧洲大部分国家经济发达或比较发达，自然资源丰富，服务设施完善，投资环境较好，又有着丰富的设区经验。因此欧洲的自由经济区普遍吸收了大量外资，规模在不断扩大，向高质化、综合型和高科技型方向发展。加上各国的自由经济区又都设在国际交通要道上，使之得以凭借地理优势和发达的交通、通讯、金融、保险等有利条件，充分发挥自由经济区的商贸作用。

2 美洲的自由经济区美洲包括盎格鲁美洲和拉丁美洲，由于地理位置、政治、经济、历史、文化等差异，导致它们的发展水平存在很大差距。但无论是发达的北美国家，还是发展中的拉美国家，都建立了不少自由经济区。

北美洲以美国设区最多，美国在 1934 年通过了“外贸区法规”，该法规实行后鼓励和推动了国际贸易，当时外贸区主要是仓储转运中心，1950 年后又通过法案允许商品在外贸区内制造和展出，进入 70 年代后，美国的对外贸易区发展神速，到 1990 年已超过 200 个，遍及全国各个地区。

美国通过建立自由经济区即对外贸易区，扩大了对外贸易。区内产业以贸易（包括转口贸易）为主，兼营加工制造、仓储、旅游等行业。由于区内采取了种种优惠政策，（如在区内生产产品对外销售免税，而且不限制内销等。）因而对外贸易区吸引了许多国内外投资者前来投资设厂，给美国带来大量就业机会，也带动了旅游、服务等行业的发展。

拉丁美洲的自由经济区基本上呈从南到北的线状分布。拉美国家在二战结束后就开始兴建和发展以过境和转口贸易为主的自由经济区。到目前为止，已发展到 26 个国家共约 100 多个自由经济区。其中较为成功的主要有巴西马瑞斯自由贸易区、墨西哥的下加利福尼亚自由边境区、巴拿马的科隆自由贸易区和海地太子港自由区等等。墨西哥在拉美国家中设立的经济自由区数目最多，它凭借和美国毗邻的地理优势，在墨美边境建立了长达 20 公里的自由边境区，这些区域为墨西哥每年带来了巨大的外汇收入和 15 万个就业机会。

拉美国家设立的自由经济区一般都与美国有着密切的经济联系，拉美自由经济区的转口业务除与邻近国家发生关系外，大部分都以转口美国或出口美国市场为主，投入区内的外国资金也以美资为主，近年来虽有部分西欧、日本、韩国厂商在拉美自由经济区投资，但这些资金也是看中了拉美国家自由经济区易于打入美国市场这一重要特点。拉美各国投资政策比西方或远东

国家更力优惠，加上良好的交通通讯、生活服务、水电供应等条件，对外资产生了巨大的吸引力，而且拉美国家的自由经济区之间关系密切，互惠互利。另外，在拉丁美洲以客户工业为主体、发展出口加工业的自由经济区发展迅速，这主要是指由外国资本兴办的装配加工、产品外销的工业。目前拉美国家的自由经济区已形成利用外资、引进技术、增加外汇收入和增加就业机会的良好发展势头。

3. 亚洲的自由经济区亚洲的自由经济区主要分布在赤道以北、北纬 30 度线以南的沿海地区，其中东盟地区（菲律宾、马来西亚、新加坡、印度尼西亚和泰国）的出口加工区分布的密度很高，在世界自由经济区中占有重要地位。从历史上看，亚洲的自由港和自由贸易区出现较早，香港、新加坡作为自由港的历史都超过了 100 年。二战后，亚洲国家陆续摆脱了殖民统治，为了发展民族经济，缩小和发达国家的差距，各国又纷纷把设立自由经济区作为扩大出口、增加收入、吸引外资、引进先进科学技术、增加就业机会的有效手段。特别是 60 年代台湾建立亚洲第一个出口加工区后，各国纷纷效仿，从此，亚太地区出口加工区蓬勃发展，世界一半以上出口加工区集中在这里。除一些内陆国家和南太平洋小的岛国外，几乎所有沿海国家和地区都设立了以出口加工为主的自由经济区。到 1990 年，亚洲共有 24 个国家设立不同类型自由经济区 104 个。

亚洲的自由港和出口加工区在世界经济发展与亚太地区内部经济联系中发挥了十分显著的作用，例如，香港和新加坡已成为亚太地区乃至世界重要的金融、贸易中心，与此同时，一些国家和地区的出口加工区在当地经济发展及亚太地区各经济实体间产业转移与分工变换中起着举足轻重的作用。

在东亚地区，日本—“四小”—东盟之间形成的阶梯型产业结构及它们之间的产业传递过程是该地区出口加工区迅速发展的重要条件，60 年代～70 年代日本产业结构升级和转移，成为“四小”出口加工区发展的重要外部推动力，80 年代中期开始的“四小”产业升级与劳动密集型出口加工业的转移则成为东盟一些国家出口加工区发展的催化剂。

与设区国家或地区的产业结构调整相适应，出口加工区的产业也逐步升级，从 70 年代末 80 年代初开始，新加坡、台湾等国家和地区第一代出口加工区的产业逐步由劳动密集型向资本、技术密集型转化，近年来，整个亚太地区发展中国家和地区的出口加工区中，技术密集型的电子工业发展迅速，正逐步取代劳动密集型的纺织、成农业而成为最大的出口产业。

中国大陆兴建自由经济区的热潮也正在兴起。中国的自由经济区起步较晚。80 年代初，中国按照自由经济区的某些特点，尝试性地建立了一些经济特区、经济技术开发区，取得了良好的效果。但这些区域在形式和运作特点上和国际上通行的自由经济区存在很大差别。严格意义上的自由经济区——保税区是从 1990 年开始设立的，短短几年已发展为 13 个。

4. 非洲的自由经济区自 70 年代起，非洲共有 20 个国家设立 130 多个自由经济区。非洲的自由经济区在分布上极不均匀，主要集中在毛里求斯、突尼斯和埃及 3 个国家。面积仅 1860 平方公里的岛国毛里求斯就有 88 个出口加工区，北非的突尼斯有 14 个出口加工区，埃及设有 7 个贸易自由区（或自

这里仅指中国大陆，如加上香港（自由港）和台湾地区的 3 个出口加工区及一个高科技工业园，则一共是 18 个。

由工业区)。其它的大体散布于 30500 公里的非洲大陆海岸线上。

与世界其它地区相比，非洲自由经济区起步较晚，出口加工区发展还很不完善，但因为非洲地理位置重要，发展潜力很大，所以各国设立自由经济区的势头很猛。各国用于吸引外资的优惠条件较欧美国家更具吸引力，如毛里求斯出口加工区允许区内出口企业享受 20 年的免税期，5 年豁免股息税。埃及则宣市区内外籍职工免交个人所得税。

5. 大洋洲的自由经济区 1986 年 6 月澳大利亚政府在达尔文市创办了大洋洲第一个自由经济区，该区的建立意味着自由经济区以各种形式遍布五大洲。1988 年斐济宣布设立自由贸易区，并规定区内以发展出口产业为主要任务，区内产品 95% 以上必须出口。可见自由经济区在大洋洲也正处于日益发展之中。

世界自由经济区的分布具有如下特点：

(1) 自由港、自由贸易区多分布在西欧、北美等经济发达的资本主义国家，如美国一国就有对外贸易区 200 多个，瑞士有 20 多个，德国、爱尔兰、瑞典等国都设有自由港，而且历史悠久。

(2) 出口加工区多分布在亚洲和非洲的发展中国家，如马来西亚（23 个）、菲律宾（16 个）、泰国（11 个）、毛里求斯（88 个）、突尼斯（14 个），这些多数是经济水平和工业化程度较低但又有一定工业基础的发展中国家和地区。出口加工区在这些国家的广泛设立，是同其工业化政策的转变，即从进口替代转向出口导向相联系的。

(3) 以台湾新竹高科技工业园为代表的发展中国家或地区出口加工区的升级转型产物——科学工业园区，在科技革命的推动下正蔓延到越来越多的发展中国家或地区，从而在分布上彻底打破发达国家的垄断，形成发达国家和发展中国家相竞争的局面。

(二) 自由经济区的建设规模

自由经济区的建设规模按其面积大小可分为以下几个档次：面积超过 1000 公顷的为特大型自由经济区，面积在 500 公顷～1000 公顷的为大型自由经济区；面积在 100 公顷～500 公顷的为中型自由经济区；面积小于 100 公顷的为小型自由经济区。由下面的世界部分自由经济区规模比较表中可以看出：自由港和综合型自由经济区的规模大多是超过 1000 公顷的特大型。出口加工区则根据其区内引进的工业类型不同而分属于大型或中型规模。以贸易为主的自由贸易区的建设规模则多为 100 公顷左右的中型或小型。

表 12—1 世界部分自由经济区规模比较

名 称	面积 (公顷)	国别	规模类型
马瑙斯自由贸易区	221000000	巴西	特大型
香港	104570	中国	特大型
汉堡自由港	1500	德国	特大型
巴生港出口加工区	850	马来西亚	大型
亚历山大自由工业区	600	埃及	大型
香农自由贸易区	928	爱尔兰	大型
达喀尔自由工业区	650	塞内加尔	大型
坎德拉出口加工区	284	印度	中型
马山出口加工区	175	韩国	中型
伊基克自由贸易区	225	智利	中型
塞库邦出口加工区	320	印度尼西亚	中型
六拜出口加工区	200	马来西亚	中型
塞得港自由工业区	364	埃及	中型
巴塞罗那自由区	200	西班牙	中型
纽约一号对外贸易区	2.23	美国	小型
威尼斯自由贸易区	2.6	意大利	小型
冲绳那霸自由区	4.78	日本	小型
科隆自由贸易区	50	巴拿马	小型
圣巴托洛自由区	86	萨尔瓦多	小型
洛美自由区	50	多哥	小型
碧瑶出口加工区	63	菲律宾	小型
高雄出口加工区	69	中国(台湾)	小型

世界上现有的 700 多个自由经济区中，最大的是巴西马瑙斯自由贸易区，面积达 221 万平方公里，最小的是南斯拉夫贝尔格莱德自由贸易区，仅有 6000 平方米。不同类型的自由经济区的建设规模存在很大差异。一般来说，单纯以贸易为主的自由贸易区面积较小，如美国纽约布鲁克林对外贸易区占地面积为 2.2 公顷，新奥尔良对外贸易区占地 7.5 公顷，这些对外贸易区以商务机构为主，所以占地面积都很小。而综合性自由经济区或自由港大都包括与贸易相关的生产加工以及金融、科研开发等各项产业，因而要求拥有较大的面积，随着内部各项事业的发展及其与世界各地联系的全面加强，其活动范围便逐步扩大到自然地理界限以内的整个地区。例如香港从港岛、九龙向新界扩展，以及港岛的铜锣湾、湾仔繁华商业区附近的填海工程持续进行，都说明了自由经济区随各项事业发展而规模不断扩大。又如世界上最大的综合型自由经济区，巴西马瑙斯自由贸易区，在 1968 年~1977 年的最初十年内，由于政府实行免税等优惠措施、商业规模增加了 6 倍，逐步形成了商业区。在商业区的基础上，管理当局从 1971 年开始建立工业区，目前建成的工厂已有 228 家，逐步形成了电子电器生产中心、摩托车生产中心、纺织和成衣中心等。工业区和商业区的发展大大促进了城市进程。为了满足不断增长的就业人口对食品的需要，1975 年该区又建立了农牧区，占地达 58.9 万公顷，经过 20 年发展之后，马瑙斯成为工农商贸相配套的特大型自由贸易区。

以出口加工业为王的自由经济区的规模和区内产业（主要为工业）的结

构及类型有着密切的关系。以发展重型工业为主的自由经济区，由于必须有较大面积的厂房，特别是有复杂工序和独立动力系统的化工企业，还需占据相当面积的管道用地，其占地面积大多在 500 公顷以上，如新加坡裕廊出口加工区，轻型工业和重型工业兼备，以海事为主（修造船业及海上石油钻井平台制造）、炼油业、电子电器三大产业同在区内，占地面积多达 46 平方公里。以发展轻型工业为主的自由经济区占地面积较小，台湾的 3 个以轻型工业为主的出口加工区总面积只有 182 公顷。目前，发展中国家设立的出口加工区面积普遍不大，由出口加工区脱胎转化而来的科学工业园区，由于其产业以高精尖的技术密集型为主，故占地面积、规模也都较小。

第二节 自由经济区与世界经济的联系

自由经济区与世界经济有着极其密切的内在联系。没有已形成的世界经济、世界市场和国际分工，就不会有自由经济区的产生和发展，而自由经济区的出现则进一步活跃了世界经济，起到了沟通世界经济联系的桥梁作用。

一、自由经济区在世界经济中的作用

自由经济区的经济是外向型经济，外向性质是其根本特征。尽管各国自由经济区在内容和形式上千差万别，但都起着加强本国与外国经济联系即通常所说的“外引内联”的作用。具体反映在推动对外贸易发展，促进资金流动与技术转移，加速产业结构调整等几个方面。

（一）在国际贸易发展中的作用

国际贸易作为国与国之间实行互通有无的一种手段，具有悠久的历史，但只是在资本主义社会才得到了空前发展。然而，当资本主义发展到帝国主义阶段，随着垄断资本的发展和经济危机的加剧，国际经济贸易日益显现出侵略性质。贸易保护主义也开始猖獗起来，国际贸易日益受到关税和国界的诸多限制，贸易摩擦时有发生，但与此同时，世界各地自由经济区却能作为自由贸易的据点，绕过关税壁垒，使货畅其流。无论是哪一类型的自由经济区都没有离开国际贸易，而是直接或间接地推动和影响国际贸易的发展。

1. 自由经济区提供种种方便条件，促进国际贸易的发展各种形式的自由经济区都具有“境内关外”的特征，外国商品可以自由进出，便于办理过境、转船和再出口的各种手续。自由经济区内可以提供仓储、再加工、展示及各种服务，未售出的外国商品可以前来储存，或针对市场需要对商品进行分类、分级和改装，或进行商品展销，以便选择有利时机，就地销售或改运临近市场销售。例如，80年代在海湾地区设立了迪拜阿里山自由贸易区，国外食品公司纷纷在该区内设立自己的食品加工厂，这样可以缩短运输时间而延长食品的销售期，以适应中东各国严格的食品安全有效期规定。自由经济区具有的这些便于商品进出和待机销售期间的储存及整理等条件，积极地促进了国际贸易的发展。

2. 自由经济区采取各种优惠措施，推动国际贸易的发展各国的自由经济区不仅普遍地豁免关税和减免其它税收，还在土地使用、仓库、厂房租金、水电供应、劳动工资等方面采取低收费的优惠措施，使区内企业可通过降低产品成本增强出口竞争能力，获得预期利润，有利于投资者的收益扩大，从而推动国际贸易的发展。

3. 自由经济区各种功能的发挥，促进了国际贸易的发展许多自由经济区都直接经营转口贸易，因其具有优越的地理位置和各种方便及优惠条件，所以大量货物流经自由经济区后投放世界市场。许多自由经济区都从事出口产品的加工和生产，它们不仅因产品的出口而直接增加国际贸易量，而且因其引进技术设备和原材料、零部件等，也对国际贸易的发展有着巨大推动作用。例如美国设立的对外贸易区，有的搞转口贸易，有的搞加工制造，或兼而有之，所有这些区域每年的进出口额都有增加，即使在国际贸易不景气的情况下，它们的进出口仍迅速增长。

总之，世界各地的自由经济区在国际贸易中占有重要位置，发挥着积极的作用。据统计，全世界各类自由经济区的贸易额占世界贸易总额的比重不断提高，1979年仅占7.7%，而到1990年就猛增到33%，总额突破1万

亿美元，自由经济区成为一支刺激全球经济的“兴奋剂”。

（二）在资本流动和技术转移中的作用

二战结束后，国际环境相对稳定，随着国际经济技术交流与合作的广泛开展，资本在国际间的流动量也在迅速增长。据世贸组织发表的《贸易与外国直接投资》年度报告说，从1973年~1995年，全球外国直接投资总额增长了12倍。这种资本流动的增加，与自由经济区的加速发展及其大力吸引外资的活动有一定关系。据世界银行资料，仅在70年代后期，菲律宾的巴丹出口加工区就吸收外资近2亿美元。

同时，由于资本流动与技术转移出现了日益紧密结合的趋势，许多发展中国家把开辟自由经济区。利用外国资金、引进先进技术、学习先进的管理方法、扩大出口、增加外汇收入、促进国内工业现代化发展作为经济社会发展战略中的重要措施。因而随着外国资本的流入，技术和管理经验也进入了自由经济区。尽管发达国家到自由经济区投资设厂的主要目的是利用减免税收等优惠条件来降低生产成本、提高产品竞争力，并不是有意传入先进的技术，但随着设区国工业和国民经济的发展以及产业升级条件的具备，自由经济区可以逐步由引进简单、初级加工设备向引进较为复杂和先进的工业技术转变，进而实现产业由劳动密集型向资本技术密集型的转变。许多发展中国家的出口加工区已由原来的纺织、服装等加工行业向半导体、家电、光学技术和精密仪器等工业转变，甚至还出现了旨在发展尖端科学技术及其产业的“科学工业园”。因此可以说，自由经济区在推动国际间资本和技术的转移方面发挥了积极的作用。

（三）在世界性产业结构调整中的作用

二次大战结束后，世界经济格局发生了深刻的变化，由于新的科技革命的发展，美国、日本等发达资本主义国家采用了许多新技术和新工艺，兴办了许多技术含量高的新产业。原子能工业、高分子合成工业、电子工业、半导体工业、激光工业等迅速发展起来，传统工业也受到改造。由于这种产业结构的变化，越来越多的资金和劳力投入这些新兴部门，而一些淘汰下来的劳动密集型产业则逐步向发展中国家转移。如钢铁、造船、纺织和一般化学工业，都已经或正在逐步转移到发展中国家。发展中国家最初开设的自由经济区里有不少是劳动密集型或一部分资本密集型工业。他们利用国外资金，引进技术吸收管理经验，兴办纺织、化工和造船业，生产出口产品，增加外汇收入。这些国家的经济实力由此开始迅速增强，产业结构发生了重大变化，由过去的传统劳动、资本密集型产业向技术资本密集型产业转变，在经济自由区内开始兴办电子工业、高分子合成工业、半导体工业等，而原来的纺织、化工等劳动密集型工业又转移到另外一些经济较落后国家。因此，自由经济区实际上已经成了世界产业结构调整的一个重要媒介。

二、自由经济区对设区国经济的影响

80年代初，在英国经济持续衰退，失业人数不断增加的情况下，很多组织如英国工业联盟、经理协会等向政府提出了许多关于吸引资金投入、增加就业机会、为国内经济开拓更多贸易机会的建议。建议中受到众多支持的就是设立自由经济区，为什么会有众多的国家和地区积极设立自由经济区，它究竟对设区国经济产生怎样的影响？

1.吸引外资、扩大出口、赚取外汇、带动和促进本地区和本国的发展就市场而言，自由经济区的建立使得设区国进一步接近世界市场，前来自由经

济区的投资者和跨国公司除了带来大量资金外，还都带来原有的国际市场。在国内，不断扩大的产品出口和国际贸易以及由此带动的劳动就业、资源利用和人力费用，以及用于支付采购、税捐、银行利息、储运、保险等各种管理费用，必然会增加当地政府和民间收益，促进经济全面发展，这些最终促使设区国的财富增加。由于自由经济区内工业和商业贸易的迅速增长，大大刺激自由经济区周围城市的经济进程。来往于区内外的客商为当地旅游、餐饮、交通等服务业带来了许多生意，这必然促进当地繁荣。巴西马瑙斯自由贸易区在 1967 年设区初期，马瑙斯市只有 30 万人口。由于马瑙斯自由贸易区的建立带动了该市的经济发展，到 1984 年该市已发展成为 250 万人口的新兴工业基地，在巴西全国经济中发挥着重要作用。当地政府为了满足食品及副食品需要，在市郊建立了 168 个农场，占地 58.9 万公顷，发展了咖啡、谷物、蔬菜、水果及畜牧产品，除供应当地外还将其中的一大部分外销。为地区经济发展增加了更多的财富。这些都说明自由经济区对于设区国经济发展有着极大的推动作用。

2. 自由经济区的建立，加强了设区国同外部世界的交往，不仅从中吸收了外国资金。还学到了跨国企业的先进技术和管理经验引进技术通常有 3 种形式：

- (1) 高价购买引进；
- (2) 与国外著名厂商或技术先进国家进行技术合作；
- (3) 购买外国具有技术内涵的产品加以研究分析然后自行开发。

自由经济区目前采用的多为第二种形式。投资者和跨国公司把自由经济区作为其产品集散中心或在区内设厂生产的同时，必然会派遣技术人员前往区内指导生产，并带去这些跨国公司卓有成效的工作方法和管理经验。例如设在台湾的高雄出口加工区，著名的跨国公司在该区内设厂投资进行技术合作的就有 80 多例，引进的技术产品如雷达上使用的铜镍网、人造卫星使用的高绝缘金属被覆电线及卫星接收器、电子工业用的集成电路和微型马达等等，这些产品不仅完全达到国际水平，而且其中不少产品是其它国家和地区不能制造的。从产品本身来看，任何一种产品均有其生命周期，从基础研究至应用研究，商业化试生产、大量生产到最终转为“夕阳产品”，这是一个必然过程。为了使本公司不断推出新产品，保持市场销量，就必须不断投入人力、财力、物力从事产品开发和生产技术改造。这些跨国公司在区内 50% 以上都配套设有自己的研究发展部门、人才培养部门，常能为设区国培养出大批专业技术人才。此外，区内厂家产品的部分生产过程或某些零部件，因受到设备限制或成本要求而委托区外工厂代为加工时，无形中也带动提高了设区国国内工业的技术水平和管理水平。经济自由区发挥出了后向带动作用。

3. 增加就业机会自由经济区的设立，为设区国提供了大量的就业机会，不论是以贸易为主的自由港、自由贸易区，还是以出口加工产业为主的出口加工区，区内众多的工业、商业项目（特别是那些劳动密集型产业）都需要大量劳动力，而区外与之配套的旅游、餐饮、交通运输等服务行业也会为当地提供大量就业机会。80 年代初，英国设立自由经济区的一个重要目的就是解决当时不断增加的失业问题。

据美国对外贸易区委员会估计，全世界自由经济区吸纳的就业人数为 420 万左右。由此可见，设立自由经济区有利于减少失业人口、增加就业机

会，对社会产生安定力量。

第三节 中国的自由经济区

一、中国的自由经济区——保税区发展现状

(一) 我国保税区产生的历史背景

我国从 1978 年底,在深刻总结国内经济建设经验和分析国际经济形势的基础上,把对外开放作为一项基本国策,主要目的是积极发展对外经济、技术合作与交流,扩大对外贸易,大力吸收国外资金、引进先进技术、学习世界先进经济管理经验,发展生产力,加速现代化建设的进程。

我国对外开放程度是随着经济发展而逐步上升的。首先是 1980 年建立了深圳、珠海、汕头、厦门四个经济特区。1988 年 4 月又确定海南为中国最大的经济特区。1984 年春,将大连到北海 14 个沿海港口城市作为对外开放城市。1985 年又先后划定辽东半岛、胶东半岛、长江三角洲,珠江三角洲、闽南三角地区为沿海经济开放区。进入 90 年代,我国对外开放向纵深的方向发展,在沿海对外开放和经济开放的基础上,又开放了三沿地带、即让沿江的五个城市,沿边的 9 个市县、沿路主要 25 个省会城市都享受沿海开放城市的政策。这样,我国对外开放不再局限于沿海地区,而是扩展到工业实力较为雄厚的长江流域地区,一些有条件的内陆省区也采取积极有力的措施发展与周边国家的国际经济合作,在这种对外开放向纵深发展的大背景下,我国沿海地区又出现了保税区这一新的对外开放形式。

(二) 我国保税区现状及特点

1990 年经国务院批准,我国借鉴国际通行做法,按照自由贸易区模式建立了中国第一个自由经济区——上海外高桥保税区,随后,在短短的几年里又先后建立了深圳沙头角、深圳福田、烟台、青岛、天津港、大连大窑湾、张家港、宁波、厦门、福州、广州和海口等保税区,到目前为止共有 13 个,总启动面积(区别于规划面积 30.93 平方公里)达 17.6 平方公里。

兴建保税区是我国本世纪 90 年代实行全方位开放战略的新产物,其设立目的是为了改善投资环境、吸引外资。保税区是我国目前开放度最大的区域,对所在地区和全国经济发展都起着重要的作用。它是我国发展外向型经济和对外开放向纵深发展的必然产物,是对我国 80 年代建立的“经济特区”、“经济技术开发区”等开放形式的补充和发展。建区后的这几年中,保税区在招商引资,发挥出口加工、国际贸易、转口贸易和仓储功能,带动区域经济发展等方面显示出独特的优势。

我国保税区从其性质、功能以及运作方式上看,基本上类同于国外的自由贸易区这一自由经济区形式。90 年代初上海设立外高桥保税区时,曾经打算按照国际惯例使用“上海外高桥自由贸易区”这个名称。因为某些原因才确定叫“上海外高桥保税区”。但我国现有的 13 个保税区英文名称都译为“Free Trade Zone”。这些都表明我国保税区与国际上通行的促进对外贸易发展的自由贸易区具有本质上的共同性。是借鉴于国际通行惯例的利用特殊关税政策促进外贸发展的自由经济区形式之一。

80 年代以来,自由经济区发展的一个重要特点是突破传统的自由港、自由贸易区、出口加工区的模式,由原来的单一功能向着多功能复合型方向发展,它们不仅重视对外贸易,也重视出口加工业,并把金融、保险、旅游等第三产业引入自由经济区,在这一点上,我国保税区和世界自由经济区的发展趋势是一致的。在大力发展对外贸易的同时,各保税区纷纷开展出口加工、

仓储、主融、保险等业务，努力走出一条有中国特色的工贸结合的综合型自由经济区之路。

从我国现有的 13 个保税区的状况看主要有以下特征：

1. 条件不同，各具特色我国目前批准设立的 13 个保税区，从规模上看，最大的是上海外高桥，规划面积为 10 平方公里，目前已开发了 4 平方公里，最小的是深圳沙头角，面积仅 0.22 平方公里，其它保税区面积大致都在 2 平方公里左右。从管理机构上看，名称都叫 × × 保税区管理委员会，主任大多是政府一名领导兼任。设立的部门都以精干、高效、优质为标准。各保税区都成立有一个“开发建设总公司”负责保税区内土地租让、基础设施开发、仓储贸易等具体业务。从客观条件讲，各保税区又有一定差别，依托港口的有天津港、沙头角、上海外高桥、广州、青岛、宁波、汕头保税区；依托开发区的有大连、厦门、福州保税区；既不在开发区，又下临港口的有福田保税区；还有唯一依托内河港口的张家港保税区。

2. 基础很好，发展健康为了达到吸引投资的目的，各保税区都投入了大量的资金用于保税区的基础开发建设。为投资者建立尽可能完备的投资硬环境。同时，参照国外自由贸易区的有关经验，结合我国社会经济和对外开放的具体情况以及设区当地条件，在税收、土地和劳动工资等方面制定了许多优惠政策以吸引外资。国家海关总署、国家外汇管理局、税务总局及保税区当地政府还制定了一系列法规，对区内行政管理（包括行政机构的设立与权限、海关管理、商品进出口管理、企业注册、合同、破产、财产所有权、资金转移、应缴纳的税金和比例）都做出了明确规定。一系列政策法规保障了保税区按国际惯例办事，为投资企业提供了可靠的保障。

3. 招商势头好，成绩显著从总体格局上，保税区的招商体现了以国际贸易为导向，物流为基础的发展方向。引入区内的资金以外商投资和国内有实力的外向型企业投资占主导地位，行业涉及国际贸易、保税仓储、加工、商品展示、房地产开发、金融保险、信息咨询服务等。行业结构基本上反映出保税区的功能特点。从保税区建立开始，就吸引了国内外大批投资者，截止 1994 年 3 月底，13 个保税区共批准进区企业 5831 家，其中外商投资企业 3403 家，企业投资额在 500 万美元以上的企业有 275 家，保税区进出口货物分别达 12 亿美元和 5.4 亿美元，其中转口货物总值 1 亿美元。在区内进行加工的货物总值为 2 亿美元，仓储货物总值 10 亿美元。

保税区对于我国来讲是一个新生事物，任何新生事物在其成长发展过程中都会受到来自主观认识和客观条件的限制和阻力。我国保税区建立后的几年运作中，在取得令人鼓舞的成绩的同时，也遇到了一些困难和问题，与世界各地的自由港、自由贸易区相比还存在相当距离。保税区存在的有些问题已严重阻碍和制约了它的进一步发展，概括如下：

1. 政策的“口惠”现象保税区目前政策“不特”，难以运作。保税区出现伊始，当时社会上大造舆论说它是“特区中的特区、是我国开放度最大、政策最优惠、手续最便捷、管理办法最灵活，按国际惯例运作的对外开放区域，而在实际操作中，当保税区的政策涉及到一些部门的利益时，这些部门往往会从本位主义出发，加以阻碍，造成保税区政策难以兑现，徒有虚名，使投资者大失所望，丧失了应有的吸引力。

2. 运作中的“孤岛”现象党的“十四大”确立了我国社会主义市场经济模式，保税区是与国际市场直接接轨的经济区域，应该通过保税区的各项优

惠政策和方便条件，提高区内企业的竞争能力，把企业直接推向国际市场参与竞争，为我国占有国际市场创造最有利的条件。但是在实际运作中，保税区与国际市场接轨需要有一个过程，因此、很难在短时期内在国际间形成强有力的竞争。目前，有些主管部门将区内企业视作境外企业，严格限制保税区和非保税区之间的生产要素流动。使保税区的运作失去了依托，保税区变成了一个受各种因素制约的孤岛，不但看不到保税区的优惠之处，而且使进入保税区的企业难以运转。

3. 宏观上缺乏全国性的保税区管理政策保税区的设立和运作，应在国家的宏观政策和管理体制的制约下进行。中央政府应根据我国宏观经贸战略和市场准入现状，对建设保税区的条件与动力、目标模式以及管理体制等进行超前研究、指导和统筹安排。但是到目前为止，我国还没有颁布一套完整的保税区管理办法，各保税区目前采用的都是由地方政府制定的法规和政策，其内容都有很大局限性，对于保税区功能的体现和发挥不能产生理想的效果，由于缺乏科学的分类指导和可行性研究，导致保税区不能发挥应有的作用。

除此之外，我国保税区普遍存在的问题还包括：资主缺乏导致基础设施建设滞后于业务发展；进出口贸易渠道不畅，国际转口贸易的发展较慢；管理体制不顺，人员不配套，内耗多。这些问题已经严重地影响了我国保税区的健康发展。

二、中国保税区发展对策

1. 保税区发展战略思路 首先，应根据国家整体利益，按照区域发展的基本原则和国际经贸战略格局，建立我国的保税区，并根据国家对外开放的要求和市场全球化的发展趋势，把握好保税区的建设进程和地区战略布局。其次，把保税区辟建和充分发挥国内大市场优势结合起来。从发展的角度看，中国辟建保税区的战略目标应是：促进中国企业的创造力和提高制成品竞争能力，寻求在国际市场上的竞争优势，推动工业乃至整个经济的增长。第三，通过市场经济体制的发育和完善，创造区域经济繁荣和企业发展的有利条件，逐步缩小沿海地区与内地的政策环境差距，使保税区战略效益扩散到更加广阔的范围。

2. 保税区的数量和规模目前，我国兴办保税区的热情和积极性很高，沿海许多城市要求设立保税区，内陆地区的沿江、沿路地区也纷纷要求设立保税区。但是，保税区单位投资成本很高，许多理论研究者和地区的决策者只强调保税区作用一面，而很少认识到其投资所需的成本及特殊管理要求。因此，国家应尽早根据经济发展的需要及国际经济形势变化，对保税区建设总规模进行统筹规划，从当前国际经济形势及国内经济发展需要来看，近期应停止审批新的保税区，将工作重点放在调整和规范现有的保税区内，加强对保税区的分类指导和科学论证。今后即使条件允许，在设立新保税区的问题上也要慎之又慎。一定要进行严格审查和可行性研究，宁缺毋滥。每年国家批准设立的保税区数量，必须控制在一定范围内，要避免一哄而上造成盲目发展及内耗式竞争的加剧。

在单个建设规模上，我国保税区目前的平均规模近似为 2 平方公里，与美国对外贸易区和亚洲出口加工区相比，规模显然过大。保税区建设，并不

是越大越好，因为保税区本身投资及周围基础设施投资需大量资金。保税区面积越大，所需开发资金也就越多，巨额资金难以到位。只能以上地转让费和租赁费来还本付息及维持保税区的开发和经营，保税区开发资金紧缺，外商看准时机，不急于投资，持观望态度，从而形成买方市场。最后，政府为了尽快完成保税区基础设施建设工程，使保税区早日投入运营，只能以压低土地转让费和租赁费的办法，加速吸引外资步伐。这又为外商“炒地皮”提供了良机，从而也就难以实现保税区目的。当前我国保税区建设有一种“贪大”趋势，决策者总以为保税区面积越大、所获取的土地转让费和租赁费残渣多。其实，这种看法是片面的、错误的。今后，国家应根据各保税区具体区位条件和资金保证程度，把握好单个保税区建设规模尺度，尤其是保税区首期的开发面积。

3. 完善保税区的管理机构和管理体制我国保税区应该按国际惯例进行管理，保税区管理体系应为“小机构、大服务”。保税区的管理机构主要职能是为保税区企业提供服务并对企业经济运行活动进行监督。因此，应体现出权威性高效性。根据目前情况，亟须成立一个全国统一的富有权威性的保税区发展领导机构，以负责制定全国保税区发展战略和宏观政策；审批保税区的申请，对保税区的选址进行可行性研究，协调保税区发展中的各种关系；对建成的保税区进行指导、监督和评估。为确保保税区管理机构的权威性和高效率，保税区管委会的组建，应当由政府高级官员出任管委会首脑，同时吸收港务、铁路、海关、商检、公安及政府有关部门参加。对保税区的运行主要通过经济的、法律的手段来管理，尽量减少行政干预。

保税区还要广集人才，要选择和培养一批开放型和真正懂得自由贸易区、出口加工区和国际惯例的管理人才。通过这些高素质的管理人员来体现保税区管理机构的权威性、精干性和高效性。

4. 健全保税区的法规制度自我国建立第一个保税区以来，中央和地方都制定了一些关于保税区的规范性文件，如《保税区外汇管理暂行办法》、《广州保税区管理办法》、《天津港保税区管理条例》等，但目前关于保税区的立法远远不能适应实际需要。国家及有关部门应尽快根据我国国情制订与自由贸易区、出口加工区相适应的全国统一的保税区法规，将国际贸易惯例和国际贸易规范融入国内法律，形成外向型的法律结构，形成一部符合“境内关外”实际情况的保税区法律，既保持国际惯例原有的精髓，又坚持国内法律的基本原则。同时应将优惠政策融入保税区法律。这样既有利于保税区加快发展，尽快发挥保税区的特殊作用，也便于国家对保税区的规划和管理，而且使中外企业在保税区投资能够有法可依，给投资者增强信心。

在立法的体制内容上、应实行中央和地方的统一多层次的立法体制，中央对保税区中一般性的问题作统一规定，如对保税区创办的审批程序、保税区中的海关、外贸、金融、税收等作统一规定。通过中央授权立法和保税区所在地立法对保税区的功能模式、管理机构及职责、企业设立及经营管理、土地管理、规划建设管理、劳动人事管理等，给以明确规定，使之制度化、法制化，以保证保税区的健康发展。

5. 建立和完善海关监管制度 1994年6月全国保税区(天津)会议明确提出海关是保税区的主管部门，对于保税区这样一个特殊经济发展区域，海关应当建立一套符合国际惯例的科学高效的监管机制，为来保税区的国内外投资者创造一个符合国际惯例的运营环境，以确保保税区充分发挥其应有的功

能。同时，要保证在保税区有限“自由度”的情况下，防止走私和及时征收国家应得的税款。

6. 保税区的投资环境建设一方面要参照国外自由贸易区的经验，另一方面要结合我国国情和对外开放的需要，充分借鉴和利用我国创办经济特区和经济开发区的经验，力争创造出既符合国际惯例，又具有中国特色的保税区投资环境。要确保政策的稳定性、开放性和区域性。稳定性就是要使保税区的政策得以延续和可兑现，使外商有充分的信任感和安全感；开放性就是要保证保税区与国际市场在商品、人员、资金、信息等方面的自由畅通，使商品、资金自由免税进出，简化各种手续，逐步采取国际上通行的自由贸易区的关税政策、自主投资的企业政策、自由兑换的货币政策；区域性就是要确保把特殊政策限制在保税区的范围之内、避免若干特殊政策如自由进口政策对国内经济产生冲击。总之在政策制定和实施中，应使保税区率先成为一个按照国际惯例运作，符合世贸组织所制定的贸易规范，人财物进出相当自由的区域。

要遵循科学的建设规划，按照“成熟一片，封闭一片”的原则，一方面力保税区内提供配套齐全的基础设施，另一方面把保税区与周围地区真正分离开来，创造一个全封闭的环境，尽量避免保税区的运行受区外的影响。

主要参考文献

1. 陈才主编，《世界经济地理》，北京师范大学出版社，1990年版。
2. 黄秀莲、沈文轩主编，《最新世界地图集》，中国地图出版社，1992年版。
3. 郭吴新主编，《世界经济》，高等教育出版社，1989年版。
4. 姚曾荫主编，《国际贸易概论》，人民出版社，1987年版。
5. A·N·斯特拉勒等，《现代自然地理学》，科学出版社，1983年版。
6. 吴传钧等，《国土开发整治与规划》，江苏教育出版社，1990年版。
7. H·L·德伯里著，《人文地理》，王民等译，北京师范大学出版社，1988年版。
8. 徐成龙主编，《世界经济地理》，人民出版社，1989年版。
9. 黄松遥编，《实用国际贸易地理》，中国对外经济贸易出版社，1991年版。
10. 李泉斌主编，《国际经贸地理》，立信会计出版社，1993年版。
11. 周茂荣著，《美加自由贸易协定》，武汉大学出版社，1993年版。
12. 高玉芳著，《区域经济发展与我国社会主义市场经济》，湖北教育出版社，1995年版。
13. 李琮著，《第三世界论》，世界知识出版社，1993年版。
14. 林汉隽著，《太平洋挑战》，学林出版社，1987年版。
15. 朱正圻等，《战后16国经济腾飞研究》，重庆出版社，1990年版。
16. 傅政罗等，《亚洲“四小”与外向型经济》，中国对外经济贸易出版社，1990年版。
17. 张同铸主编，《非洲经济社会发展战略问题研究》，人民出版社，1992年版。
18. 辽宁社会科学院，《世界经济特区》，中国对外经济贸易出版社，1990年版。
19. 储玉坤等著，《20世纪末期世界经济发展趋势》，经济科学出版

社，1991年版。

20. 美国商务部普查局，《美国统计摘要》1994（Us. De-partment of Commerce Burean of the Census Statistical abstract ofthe United States 1994）。

21. 世界银行，《世界发展报告》1996（The World Bank , world Development RepOrt1996）。

22. 《世界经济》、《国际贸易》、《国际贸易问题》，1993年~1996年有关各期。

