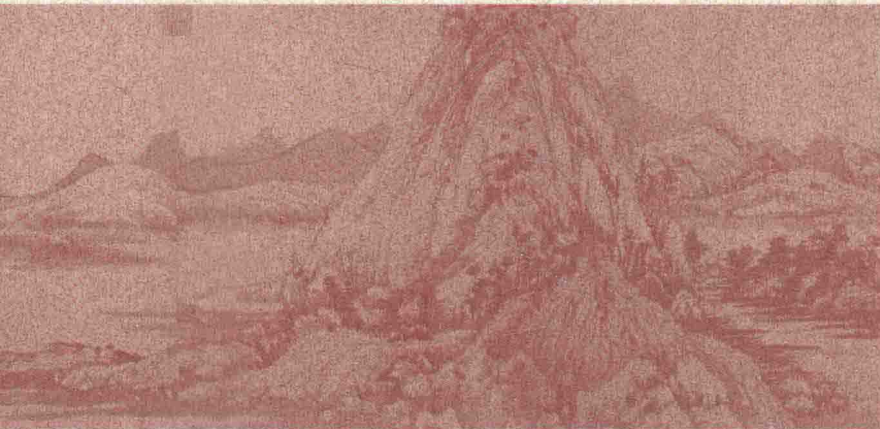




普通高校“十三五”规划教材·国际经济与贸易系列

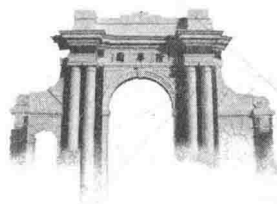
国际经贸地理



李南◎主编
李忠华◎副主编



清华大学出版社



普通高校“十三五”规划教材·国际经济与贸易系列

国际经贸地理

李南◎主编
李忠华◎副主编



清华大学出版社
北京

内 容 简 介

为配合国际贸易专业的转型升级,本书内容从典型的国际贸易扩展至国际经济贸易。即在重点分析国际贸易的基础上,加入国际投资、国际工程承包、服务外包、劳务流动等其他国际经济合作事项。为尽量覆盖中国的主要贸易伙伴,与现有多数教材不同,在后半部分的国别分论中介绍一些与中国贸易关系密切的中小发达经济体。

本书主要面向国内本科高等院校的国际经济与贸易专业学生,也可为其他经济管理类专业或地理学专业选用,还可以作为业内人士的培训用书或参考读物。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

国际经贸地理/李南主编.——北京:清华大学出版社,2017

(普通高校“十三五”规划教材.国际经济与贸易系列)

ISBN 978-7-302-46681-9

I. ①国… II. ①李… III. ①国际贸易—商业地理—高等学校—教材 IV. ①F742

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 035911 号

责任编辑:梁云慈

封面设计:汉风唐韵

责任校对:宋玉莲

责任印制:王静怡

出版发行:清华大学出版社

网 址: <http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址:北京清华大学学研大厦 A 座 邮 编:100084

社 总 机:010-62770175 邮 购:010-62786544

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质量反馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

课件下载: <http://www.tup.com.cn>, 010-62770175-4506

印 装 者:北京鑫海金澳胶印有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:185mm×260mm 印 张:13.5 字 数:306千字

版 次:2017年4月第1版 印 次:2017年4月第1次印刷

印 数:1~4000

定 价:32.00元

产品编号:069338-01

前言

国际经贸地理是研究世界各国各地区商品生产的区域分工、商品交换的地域分布和地理格局的特征及其变化规律的科学,是国际贸易学和经济地理学的交叉领域。国际经贸地理的研究目的在于对国际经贸起到更好的辅助决策作用。掌握当今国际经贸地理新格局及发展方向,进一步了解各国在世界贸易中的作用,可以借鉴各国的成功经验,为促进中国经贸持续发展服务。通过对各国自然及人文资源组合优势的分析,及对所要进入的市场环境进行研究,学生能够更了解各国的经贸特征和规律,在掌握基本知识要点的基础上,提高学生的国际商务综合分析能力。

国际经贸地理把整个世界作为一个巨大的经济地域系统,把各国、各地区作为不同层次、不同水平和不同类型的经济地域来研究。该课程一般分为总论和分论两大部分,总论是从世界整体角度审视地理因素对国际经贸的影响,并具体研究农产品、工业品等的生产和贸易,从经济地理学的视角介绍世界经济贸易空间格局及其变迁。分论是按照一定标准对世界主要经济体进行划分和介绍,重点放在东亚、西欧和北美及重要经贸大国上,使学生掌握中国主要贸易伙伴的现状。通过前后两个板块的衔接和融汇,达到掌握国际经贸地理知识的目的。

本书的主要特色是:第一,将案例教学法贯穿于整个课程学习,每章均设置开篇的引导案例,在具体讲述重点内容时,以相关链接的形式插入大量反映相关主题最新进展的背景材料,各章的复习思考题也都包括案例分析题。第二,变革了目前同类教材对内容选取编排的传统做法,重新构造了课程内容框架。在保留原有围绕货物贸易的主体内容基础上,大幅加入关于服务业和服务贸易的素材,从而更加完整地展现世界产业体系,反映出国际经贸关系的变化。第三,课程内容中,在特定知识点方面增加中国相关背景的链接。依托学生对中国的例证更加熟悉的实际情况,在合适的位置作出中外对比,有利于理解和掌握。第四,改变当前多数教材存在的对各国地理特征细节描述过于具体的问题,重点将与国际经贸直接关联的地理问题显示出来,强调服务于国际经贸的实际应用性。

为配合国际贸易专业的转型升级,本书内容从典型的国际贸易扩展至国际经济贸易。即在重点分析国际贸易的基础上,加入国际投资、国际工程承包、服务外包、劳务流动等其他国际经济合作事项。为尽量覆盖中国的主要贸易伙伴,与现有多数教材不同,在后半部分的国别分论中介绍一些与中国贸易关系密切的中小发达经济体。

我们在教学实践的基础上,结合多年的经验积累,编写了这部教材,由华北理工大学李南担任主编,李忠华为副主编。具体分工为:李南编写第1~2章、5~12章,李忠华编写第3、4、13章。本书在编写过程中参考借鉴了许多专家学者的教材、著作和论文,引用了百度百科、第一财经日报网和腾讯财经网的数据,在此表示感谢。研究生赵紫婷在

书稿打字、资料编排整理等方面做了大量工作。最后,感谢刘仁军老师对本书终稿所做的审校工作。

本书主要面向国内本科高等院校的国际经济与贸易专业学生,也可为其他经济管理类专业或地理学专业选用,还可以作为业内人士的培训用书或参考读物。

由于编者水平有限,教材里面难免有错误疏漏之处,恳请读者批评指正。

编 者

2016年12月11日

目 录

第 1 章 绪论	1
1.1 地理环境与国际经贸	2
1.2 世界贸易中心区的形成和迁移	3
1.2.1 地中海时代	3
1.2.2 大西洋时代	4
1.2.3 太平洋时代	5
复习思考题	6
第 2 章 自然地理、人文地理与国际经贸	7
2.1 自然地理环境对国际经贸的影响	8
2.1.1 地理位置	8
2.1.2 疆域	9
2.1.3 地形	10
2.1.4 气候	11
2.1.5 河流与湖泊	12
2.2 人文地理环境对国际经贸的影响	12
2.2.1 国家	13
2.2.2 人口	14
2.2.3 宗教	16
2.2.4 风俗习惯	17
2.2.5 语言	17
复习思考题	18
第 3 章 世界农产品生产与贸易	20
3.1 世界粮食生产与贸易	21
3.1.1 世界粮食生产的地域分布	21
3.1.2 主要粮食作物的生产	21
3.1.3 世界粮食贸易与粮食问题	22
3.2 世界主要经济作物生产与贸易	23
3.2.1 纤维作物	24

3.2.2	油料作物	24
3.2.3	糖料作物	25
3.2.4	饮料作物	25
3.3	世界畜牧业生产与贸易	26
3.4	世界水产业生产与贸易	26
3.5	世界林业生产与贸易	27
	复习思考题	28
第4章 世界大宗矿产品生产与贸易		30
4.1	煤炭	30
4.1.1	世界煤炭资源分布	31
4.1.2	煤炭消费与贸易	31
4.2	石油	32
4.2.1	世界能源结构的演进	32
4.2.2	世界石油资源分布与生产情况	34
4.2.3	世界石油贸易格局	36
4.2.4	石油战略储备制度	37
4.2.5	中国的石油生产和贸易	38
4.3	天然气	39
4.4	金属矿产	40
4.4.1	铁矿石	40
4.4.2	其他金属矿产	41
	复习思考题	41
第5章 世界工业生产与贸易		43
5.1	世界性工业带的分布概况	43
5.1.1	西欧工业带	43
5.1.2	中东欧工业带	44
5.1.3	北美工业带	44
5.1.4	东亚工业带	44
5.2	钢铁工业	44
5.2.1	钢铁产量	44
5.2.2	钢铁企业	45
5.2.3	钢铁工业地理布局	45
5.2.4	钢铁贸易	46
5.3	电力工业	46
5.3.1	火电	46
5.3.2	水电	47

5.3.3 核电	48
5.3.4 风电	49
5.3.5 光伏发电	51
5.4 化学工业	52
5.5 汽车工业	52
5.6 电子信息工业	55
复习思考题	55
第6章 世界服务业发展与贸易	58
6.1 服务业与服务贸易发展	58
6.1.1 各国服务业发展	58
6.1.2 世界服务贸易发展	59
6.2 国际旅游业	61
6.2.1 增长历程	61
6.2.2 主要旅游国家的近期表现	61
6.2.3 主要旅游目的地城市	62
6.2.4 酒店服务业的发展	63
6.2.5 中国的国际旅游	64
6.3 金融服务业	65
6.3.1 国际金融市场的发展特点	65
6.3.2 金融服务实体: 银行与金融中心	65
复习思考题	66
第7章 国际贸易运输地理	68
7.1 海洋运输	69
7.1.1 海洋运输的要素	69
7.1.2 海洋运输的技术经济特征	71
7.1.3 海洋运输发展的特点	71
7.1.4 主要的海运航线	72
7.1.5 世界主要海峡	73
7.1.6 世界主要运河	74
7.1.7 世界主要港口	75
7.2 铁路运输	76
7.3 公路运输	78
7.4 航空运输	79
7.4.1 航空运输的特点	79
7.4.2 世界机场运营	79
7.4.3 航空公司排名	81

7.5	管道运输	82
7.6	集装箱多式联运	83
7.6.1	产生和发展——运输领域的革命	83
7.6.2	集装箱运输的规格标准与优缺点	83
7.6.3	集装箱运输发展的特点	84
7.7	大陆桥运输	85
7.7.1	大陆桥运输的渊源	85
7.7.2	大陆桥运输的优点	86
7.7.3	主要的大陆桥线路	86
	复习思考题	88

第8章 亚洲 90

8.1	日本	91
8.1.1	地理特征	91
8.1.2	经济概况	92
8.1.3	主要产业发展	93
8.1.4	对外经贸	95
8.1.5	经济区划	96
8.2	“亚洲四小龙”	97
8.2.1	韩国	98
8.2.2	新加坡	101
8.2.3	中国香港	103
8.2.4	中国台湾	104
8.3	东盟国家	106
8.3.1	概述	106
8.3.2	泰国	107
8.3.3	马来西亚	107
8.3.4	印度尼西亚	108
8.4	印度	110
8.4.1	地理特征	110
8.4.2	主要产业发展	111
8.4.3	对外经贸	112
8.5	西亚国家	113
8.5.1	概述	113
8.5.2	伊朗	113
8.5.3	伊拉克	114
8.5.4	沙特阿拉伯	115
8.5.5	阿拉伯联合酋长国	117

8.5.6 以色列	118
复习思考题	118
第9章 欧洲	121
9.1 英国	122
9.1.1 地理特征	122
9.1.2 从工业革命到日不落帝国——英国经济简史	123
9.1.3 主要产业发展	124
9.1.4 对外经贸	126
9.2 法国	127
9.2.1 地理特征	127
9.2.2 主要产业发展	128
9.2.3 主要城市	131
9.2.4 对外经贸	131
9.3 德国	132
9.3.1 地理特征	132
9.3.2 经济概况	133
9.3.3 主要产业发展	134
9.3.4 对外经贸	137
9.3.5 经济区划	137
9.4 意大利	139
9.4.1 地理特征	139
9.4.2 经济概况	139
9.4.3 主要产业发展	140
9.4.4 对外经贸	141
9.4.5 经济区划	141
9.5 代表性中小国家	142
9.5.1 荷兰	142
9.5.2 瑞典	143
9.5.3 丹麦	144
9.5.4 西班牙	145
9.5.5 瑞士	146
9.6 俄罗斯	148
9.6.1 地理特征	148
9.6.2 经济概况	149
9.6.3 主要产业发展	150
9.6.4 对外经贸	152
9.6.5 经济区划	152

复习思考题·····	153
第 10 章 非洲	155
10.1 非洲综述·····	155
10.1.1 地理特征·····	155
10.1.2 非洲单一经济的形成与调整·····	157
10.1.3 非洲经济发展现状·····	158
10.1.4 人类发展指数的洲际对比·····	159
10.2 南非·····	160
10.2.1 地理特征·····	160
10.2.2 经济概况·····	161
10.3 埃及·····	162
10.4 尼日利亚·····	164
10.5 肯尼亚·····	165
复习思考题·····	166
第 11 章 北美洲	168
11.1 美国·····	168
11.1.1 地理特征·····	168
11.1.2 经济概况·····	170
11.1.3 主要产业发展·····	171
11.1.4 对外经贸·····	174
11.1.5 经济区划·····	174
11.2 加拿大·····	179
11.2.1 地理特征·····	179
11.2.2 经济概况·····	180
11.2.3 主要产业发展·····	181
11.2.4 对外经贸·····	182
11.2.5 经济区划·····	183
复习思考题·····	184
第 12 章 拉丁美洲	186
12.1 拉美综述·····	187
12.1.1 地理特征·····	187
12.1.2 经济发展·····	187
12.1.3 主要产业·····	187
12.2 巴西·····	188
12.2.1 地理特征·····	188

12.2.2 主要产业发展·····	189
12.2.3 对外经贸·····	190
12.2.4 经济区划·····	190
12.3 墨西哥·····	191
12.4 阿根廷·····	192
复习思考题·····	193
第13章 大洋洲 ·····	195
13.1 澳大利亚·····	196
13.1.1 地理特征·····	196
13.1.2 经济概况·····	196
13.1.3 主要产业发展·····	197
13.1.4 对外经贸·····	198
13.1.5 经济区划·····	198
13.2 新西兰·····	200
复习思考题·····	200
主要参考文献 ·····	202

第 1 章

绪 论

引导案例

作为古丝绸之路的终点,意大利威尼斯正期待中国的“一带一路”战略重新激活这个古老城市在海运贸易中的活力。众所周知,独特的地理位置赋予了意大利东北部的威尼斯“世间最美人造城市”的美誉,但作为港口城市的威尼斯依旧在全球经济中挣扎。受制于腹地广但水深不足的地理条件,美景显然还难以吸引超大型集装箱货船(ULCV)抵达威尼斯。

2015年12月,威尼斯港务局主席保罗·科斯塔(Paolo Costa)一行到访中国上海和宁波。他在“21世纪海上丝绸之路”高级海事论坛上介绍到,威尼斯港正在打造“离岸陆上多端口港口系统”(VOMOPS)工程,希望这一工程能破解超大型集装箱船只难抵威尼斯港的难题。这一构想于2016年动工,将于2023年完工。

科斯塔很清楚,当前欧洲港口的低容量在某种程度上限制了来自亚洲市场,尤其是中国市场的超大型船只货运往来。与其他世界重要港口相比,威尼斯港的货运吞吐量非常有限,每年仅为45万标准集装箱(twenty-foot equivalent unit, TEU)。在科斯塔看来,当越来越多的来自中国的超大型货轮途经欧洲时,本就集商贸、旅游功能于一体的威尼斯港没有理由不分享“中国机遇”。因此,科斯塔一直有个雄心,希望扩大威尼斯港的货轮接纳能力,使威尼斯港成为海运贸易从亚得里亚海进入欧洲腹地的门户。

科斯塔说道:“没有繁忙港口业务的威尼斯将失去活力。这一系统将使得亚得里亚海再度成为国际贸易的中心。”该系统的效益将不仅仅使威尼斯受益,还将振兴亚得里亚海地区。当科斯塔和他的同事为了激活威尼斯港以及亚得里亚海地区港口的活力,尝试将“离岸陆上多端口港口系统”变为现实时,中国的“一带一路”战略又一次把威尼斯港和亚得里亚海地区推向了众人瞩目的焦点,威尼斯港出现在中国公布的“21世纪海上丝绸之路”版图中。

在科斯塔看来,这并不是偶然。历史上的丝绸之路就将北京与地中海相连,马可·波罗、利玛窦的故事也为世人熟知。“21世纪海上丝绸之路”沿线国家中,很多港口都希望从海运贸易中获益,尤其在地中海区域,希腊的雅典、土耳其的伊斯坦布尔均与意大利存在竞争关系。但科斯塔并不害怕,他认为如何安全、高效地进入欧洲腹地才是关键所在。在多条从中国到欧洲的海运贸易路线中,通过苏伊士运河北上亚得里亚海,经过威尼斯港,再由意大利内陆抵达欧洲腹地的方式是距离最短的路径。相比绕道荷兰鹿特丹,能节

省4~5天的时间。科斯塔指出,当前欧洲制造业从西部移向东部,威尼斯港距离欧洲的制造业重地最近。除了地理上的优势,科斯塔还强调了一个观点,那就是气候变暖的趋势。从中国来的巨型货轮通过亚得里亚海抵达欧洲的话,不仅节省时间,还意味着更少的二氧化碳排放与更少的能耗。科斯塔相信,威尼斯港会因为中国“一带一路”战略在地中海地区变得更为重要。

资料来源:第一财经日报网,2015年12月6日

问题:思考地理区位和世界贸易中心迁移的历史与现实。

本章学习目标

- 了解国际经贸地理的研究内容,形成对课程的初步认识;
- 初步理解地理因素对国际经贸活动的重要影响;
- 掌握世界贸易中心区迁移的轨迹和动因。

国际经贸地理旨在研究世界各国商品生产及交换的地域分布和变化规律,阐述各国在各自地理特征基础上形成的经贸关系。

1.1 地理环境与国际经贸

地理环境对国际经贸有着广泛而深刻的影响,任何国家的双边贸易或多边贸易都是在特定的地理环境下进行的。地理环境一般可分自然地理环境和人文地理环境两大类。自然地理环境中的自然资源直接影响一个国家的初级产品贸易。如中东地区在20世纪60年代前,经济以农牧业为主,人均收入低,为世界最贫穷地区之一。20世纪60年代以后,石油大量开采并成为该地区最主要的出口商品,巨额的石油美元收入使这里的经贸关系发生极大变化。

外贸依存度是衡量一国经济与国际市场融合度的重要指标,其数值高低就在很大程度上受到一国地理环境的影响。下面从国家的地域规模、资源状况、地理位置等方面进行分析。

第一,国家的地域规模。一般来说,在生产水平接近的情况下,国家地域规模大,国内资源和产业门类多样化,自给程度比较高,进出口依存度就小;反之,国家地域规模小,国内资源和产业门类单一,对外依赖程度高,进出口依存度就大。具体例证见表1-1。

表 1-1 国家的地域规模与外贸依存度(2014年数据)

国家名称	国土面积(万平方千米)	外贸依存度(%)
美国	937.26	22.78
德国	35.70	70.73
荷兰	4.15	144.84
新加坡	0.07	252.07

第二,国家的资源状况。国家的资源状况与其外贸的发展紧密相连。例如,一些国家石油资源极为丰富,每年大量出口石油,石油出口在本国出口中所占比重很大,同时这些

国家需要用石油出口所得外汇购入工业制成品,因此这类国家的外贸依存度往往较高。

第三,国家的地理位置。地理位置对外贸的发展有重要的影响。例如,新加坡和中国香港由于地理位置优越,转口贸易很发达,外贸依存度很高。又如,加拿大与澳大利亚的经济发展水平和产业结构比较相近,但加拿大在地理位置上紧靠世界上最大的商品市场——美国,有利于彼此进行广泛的产业分工和商品交换;而澳大利亚远离主要市场,使其外贸发展受到一定的影响。例如,2014年的外贸依存度,加拿大为52.46%,而澳大利亚为32.24%。

1.2 世界贸易中心区的形成和迁移

进入奴隶社会后,人类开始使用铜器和铁器,生产力得到了初步发展。但那时对自然条件的依赖性仍然很大,河流是灌溉和航行的必备条件,因此在西亚的两河流域、非洲的尼罗河流域、亚洲的印度河流域和黄河流域,就形成了经济文化较为发达的古巴比伦、古埃及、古印度、中国四大文明古国。随后在欧洲的地中海沿岸的一些奴隶制国家,经济也得到了发展,用于交换的商品数量和范围不断扩大。从世界范围来看,贸易中心区先后经历了以下三个阶段。

1.2.1 地中海时代

世界贸易中心发展的第一阶段叫地中海时代。公元前3000年和公元前900年,腓尼基与迦太基先后成为地中海沿岸的经济贸易中心。迦太基衰落后,经济贸易中心移到古希腊和古罗马。希腊与罗马帝国的科学技术在当时已发展到很高的水平。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、印度的香料等,行销地中海沿岸,并将地中海地区的亚麻织品、玻璃、珠宝和呢绒转运东方。

受当时生产技术水平(风帆、人力摇桨)的限制,人类尚无法征服像大西洋那样的水域,以致当时的英国被视为世界的边陲。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返。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。

在地理大发现以前,由于当时的生产力水平低下,人们交换的商品也只有农畜产品、手工业品和珠宝等。那时除了意大利北部城市、“汉萨同盟”和欧洲少数其他城市有了比较发达的对外贸易外,其他国家对外经贸联系还很弱。所以在当时的地区性市场中,规模最大的是以意大利为中心的地中海区域性市场。

公元11—15世纪是欧洲封建社会鼎盛的时期。随着尼德兰(今荷兰、比利时)西部和意大利北部手工纺织业的发展和中欧冶铁业的进步,欧洲手工业开始蓬勃发展。手工业者为了从远处取得原料和输出产品,推动了集市贸易的发展。在欧洲开始形成了佛兰德斯、汉萨同盟和以意大利北部的威尼斯、佛罗伦萨为中心的区域贸易中心。佛兰德斯,是指以现在荷兰南部及比利时西部的布鲁日、根特和法国北部部分地区为中心的地区。11—12世纪,这里的毛纺织手工业十分发达。汉萨同盟地区,是指现在德国北部以吕贝

克、汉堡、不来梅为中心的地区。汉萨同盟在中世纪是德国北部各城市进出口贸易商的政治经济联盟。在13世纪时加入的城市有90多个,14世纪时多达160个,盟主城市是德国的吕贝克。14—15世纪,汉萨同盟几乎掌握了整个欧洲大陆的贸易,并控制了北海到波罗的海的商路。意大利北部的威尼斯、佛罗伦萨、热那亚、米兰等城市都是在11世纪后因直接或间接得益于欧洲与近东地区的贸易而发展起来的。12—14世纪,威尼斯一直是西欧最大的商业中心。



相关链接: 中国“一带一路”战略的历史背景

公元前2世纪时,汉武帝刘彻派遣张骞出使西域,开辟了著名的“丝绸之路”。明朝时郑和又七次下西洋,开辟了“海上丝绸之路”,使中国产的茶叶、丝绸、瓷器等输往欧洲、亚洲和非洲。郑和于1405年远航到达了印度洋西岸,最远抵达波斯湾、阿拉伯半岛、东非以及红海。

1.2.2 大西洋时代

大西洋时代肇始于地理大发现后,地理大发现完成于15世纪末至16世纪初。15世纪末西欧与远东地区的贸易危机是促成地理大发现的一个重要因素。1453年,土耳其人的奥斯曼帝国占领了欧洲与东方贸易往来的重要通道——君士坦丁堡(今伊斯坦布尔),开始劫掠过往商人,从而切断了欧洲与东方的贸易往来。西欧商人为了继续与东方进行贸易,不得不由地中海向西航行,寻找通往东方的海上航路。这一时期科学技术的发展,尤其是航海和造船技术的进步为地理大发现准备了必要的物质条件。

15世纪中叶,由于战争和商业贸易的关系,葡萄牙人组织对西非沿岸进行探险考察。1497年,达·伽马的探险队从里斯本出发,于次年到达东非,后横渡印度洋,到达印度西海岸。由于葡萄牙控制了沿非洲西海岸南行的通道,使稍晚开始探险的西班牙人不得不沿另一个方向,即向西越过大西洋去进行新的探索。在西班牙国王的大力支持下,1492年由哥伦布率领的远征队到达了圣萨尔瓦多岛、古巴和海地,以后又三次出航,登上了南美洲的沿岸地区和一些岛屿。这片大陆很长时间一直被认为是印度,后经地理学家多次实地考察,发现是一块之前欧洲人从未到过的新大陆,被命名为亚美利加,于是美洲大陆被发现。之后,西班牙探险者继续西行。1519年,麦哲伦的船队自西班牙出发,越过大西洋,经南美进入太平洋,到达菲律宾群岛,再绕道非洲西海岸于1522年返回西班牙。这次全球航行开辟了东西方交通新航路。



相关链接: 航海技术的进步

西欧的探险活动得到了科学技术尤其是天文学和航海技术发展的有力支持。13—14世纪“地圆学说”的发展为探寻新航路奠定了理论基础,15世纪以后佛罗伦萨的托斯堪涅里根据“地圆学说”绘制了世界地图。此外,人们对地球的表面积、陆地和海洋的距离方位等有了新的认识。在航海技术方面,14世纪普遍使用了中国发明的罗盘,还增加了观象仪、风象仪和经过改良的绞盘、铁锚和锚链等其他器械。同时,在西班牙和葡萄牙等国相继出现经过改良的多桅轻便帆船,这种船只航速快、行驶灵活、安全、载重增大、需要的水

手少。造船业和航海技术的提高,克服了洲际远航的技术困难。

资料来源:萧国亮,隋福民.世界经济史[M].北京:北京大学出版社,2007

地理大发现促进了资本主义的原始积累,使欧洲获取了大量货币资本和工业原料。地理大发现促进了新旧大陆之间生产要素的流动。使地中海沿岸的贸易地位日益下降,而原来经济还十分落后的西班牙、葡萄牙、荷兰、法国和英国,由于正处在欧洲去非洲和美洲的海上交通要道上,资本主义生产方式得到了迅速发展,世界经济贸易中心开始由地中海沿岸向大西洋沿岸迁移。

这一重大事件对于西欧的经济发展起到巨大的作用。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迁移。先是意大利北部各城市以及“汉萨同盟”各城市丧失了原有的地位;到16世纪,大西洋沿岸的里斯本和安特卫普等繁荣起来,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。

第一次产业革命后,由于机器大生产取代了手工业生产,生产力水平大大提高了,而商品交换的内容也发生了根本的改变。钢铁、煤炭、机械、纺织品取代了农畜产品和奢侈品。商品交换的主要地域范围也由地中海沿岸转向了大西洋沿岸,英国成为世界最大的贸易中心。第二次产业革命后,随着美国、德国的崛起,世界贸易的中心随之扩展到北大西洋的东西两岸,欧洲西部和美国东北部成为世界经济贸易最发达的地区。

1.2.3 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,大西洋处在中心位置,这里集中了西欧和北美两大工业生产力群。但是到20世纪60年代,大西洋沿岸便开始感受到来自太平洋的经济挑战。而现在人们已经接受了这样一个事实:当今世界经贸活动的重心正从大西洋转向太平洋。

广义范围的亚太地区包括沿太平洋的北美、南美、东亚、东南亚以及大洋洲各国。这里既有世界上最大的发达国家,也有最大的发展中国家;既有高度发达的城市型国家和地区,也有经济上落后的弹丸岛国。第二次世界大战后,亚太很多国家在经济上迅速崛起,世界经济贸易的中心正向亚太地区迁移。

太平洋沿岸国家成为世界经济贸易中心的优势主要包括:第一,地域范围广大,自然条件类型多样。亚太地域广大,不同国家之间具有不同的比较优势。第二,丰富的劳动力资源。亚太地区除澳大利亚、新西兰和大洋洲的一些岛国外,大都是世界上人口稠密的国家和地区,为经济发展提供了丰富的劳动力。第三,丰富的海洋和陆地资源。自然资源丰富,多数国家都有良好的港口条件,便于海上交通和贸易。第四,经济基础雄厚。亚太地区自20世纪60年代以后,由于日本、“四小龙”、东盟各国和中国经济的快速增长,经济实