

21世纪高等院校教材

世界海运经济地理

陈月英 王永兴 编著



科学出版社

21 世纪高等院校教材

世界海运经济地理

陈月英 王永兴 编著

科学出版社

北京

序

陈月英教授多年从事世界海运地理课程的教学工作。长期以来,随着全球海运业的发展,原有教材在基本理论、体系结构和具体内容等方面均难以反映海运业本身的巨大变革,也不能适应教学的新要求,客观上迫切需要一部新教材。

然而,书稿的撰写却又面临着较大的困难。地理学理论研究的滞后,部门地理学、特别是海运经济地理学理论研究的薄弱更是影响全书的重要障碍。如指导本书写作的理论是什么?海运经济地理本身的理论又是什么?海运经济地理与海运经济的区别与联系在哪里?海运经济地理在结构和内容上与对外贸易、经济地理的区别和联系又在哪里?如何做出这些抉择并在书中体现出来?凡此种种,都需要认真面对,逐一克服。

为此,作者首先力求以地域经济系统理论贯通全书,将包括海运在内的部门经济系统看作是地域经济系统的分系统,把部门经济地理事象看作是地域经济系统分异与组合过程中的具体表现,在部门经济地理学的研究中突破了传统生产布局(配置)理论的局限性。这些有益的探索奠定了全书的基础,值得充分肯定。

其次,本书着重在全球经济一体化、区域经济集团化的大背景下,从各地域单元经济和外贸的时空演化中阐明海运的经济地理特征,使全书具有较强的整体性和动态性。

再次,本书以各大洲、重要海运国家和地区海运发展的时空分异和组合特征为基础,围绕着影响海运经济发展的条件和特点,重点阐明了船、港、线、货的现状特征及其关联性,并着重强调了未来集装箱运输在海运业和海运经济地理研究中的重要地位,体现出了鲜活的海运经济地理特色。

本书以中国为立论的起点,通过对世界海运经济地理特征及发展趋势的阐释和研判,为中国海运业的发展提供了若干战略性的参考意见。全书视野开阔、资料充实、语言精当、结论合理,它的出版,不但能满足有关专业的教学需要,而且对外贸与海运经济地理等相关研究有重要参考价值。

平心而论,我个人只是交通运输地理学成果的热心读者,对这一领域既无深入研究,也乏真知灼见,对世界海运经济地理更有隔靴搔痒之感,但希望看到该领域不断有更新更好的成果面世。谨遵作者之嘱,写成此文,算是一点不成熟的读后感。

徐效波
2011. 7. 13.

前 言

作为地理学的组成部分,世界海运经济地理是研究世界各国各地区海运经济事象的区域分异、组合规律的科学。作为世界海运经济地理研究对象的海运经济事象,主要通过船、港、线、货及其相互关系予以体现。船是海运的运输工具和货物载体,线、港是海运的运输通道和节点,货是海运的运输对象。在海运中,采用何种船舶,是由货物的种类、特点决定的;载货船舶所停靠的港口、所经过的航线,是由货物的供需双方的地理位置所决定的,货是船、港、线存在的依据。因此,世界海运经济地理格局归根结底是由货物的地域分异所决定的。货物的地域分异,导致了国际分工和对国际贸易的需求。货物的供给者与需求者互动所形成的地域分布格局,即是国际商品(货物)贸易的空间格局,它决定着世界海运经济地理格局。同时,港口的吞吐货物构成,反映了其腹地的经济、贸易特点。

在全球经济一体化与区域经济集团化的背景下,国际分工日益扩大和深化。国际分工必然伴随着国际联系,国际经济联系的方式主要是国际贸易。国际贸易既是形成国际分工的主要渠道,也是国家参与国际分工的基本形式。国际分工和国际贸易,自始至终受到地理环境(包括自然、经济、社会人文环境)和运动载体(交通、通信与信息条件)的直接制约。海运、特别是大宗货物的海运则是实现国际贸易的最重要纽带和桥梁。

本书运用地域经济系统理论,通过三大板块(绪论、分论和结论)搭建了全书的构架。第一章属于绪论部分,构筑了教材内容框架的理论基础。第二章至第七章属于区域分论部分,按亚洲、欧洲、非洲、大洋洲、北美洲和拉丁美洲的顺序,分别阐述了六大洲及其主要海运地区、海运大国海运经济地理的基本情况。这部分内容由影响经济发展的条件(主要指影响该国该地区参与国际分工的地理条件)、经济与外贸特征、海运的经济地理特征三部分组成。这三部分的关系是:经济发展的条件是该国、该地区经贸特征形成的地理基础,经济发展的条件和经贸特征相互影响、相互作用并共同影响或决定着海运的经济地理特征。第八章属于结论部分,根据世界贸易格局与世界海运经济地理格局的关系,总结、归纳世界贸易格

局和世界海运经济地理格局的现状特征,并预测未来发展趋势。

非常感谢东北师范大学的徐效坡教授审阅本书,对整个教材的架构提出了中肯的意见。并且在我写作过程中遇到困难的时候,能够与我探讨,帮助解决困惑。同时感谢辽宁师范大学的韩增林教授,他在百忙之中审阅本书并提出了宝贵的修改意见。

本书是在参考引用大量学者的研究成果的基础上完成的,在此对所有作者致以最诚挚的谢意!但限于篇幅,没有在参考文献中将所有的作者一一列出,敬请谅解。

本书的编写分工是:第一章、第二章、第六章、第七章、第八章由陈月英撰写;第三章、第四章、第五章由王永兴、陈月英撰写。全书的修改和统稿由陈月英完成。

由于作者的能力有限,书中错误与不妥之处在所难免,敬请读者批评指正。

陈月英

2011年6月

目 录

序	
前言	
第一章 绪论	1
第一节 海运的意义及特点	1
第二节 世界海运经济地理的研究对象与内容	4
第二章 亚洲	17
第一节 东亚概述	19
第二节 中国	20
第三节 日本与韩国	46
第四节 东南亚	63
第五节 南亚	74
第六节 西亚	82
第三章 欧洲	92
第一节 概述	92
第二节 欧盟综述	102
第三节 欧盟主要经济大国	115
第四节 非欧盟国家及俄罗斯	139
第四章 非洲	152
第一节 概述	152
第二节 南非	166
第五章 大洋洲	172
第一节 概述	172
第二节 澳大利亚	177
第六章 北美洲	189
第一节 美国	189
第二节 加拿大	211
第七章 拉丁美洲	221
第一节 概述	221
第二节 巴西	233
第三节 墨西哥	240
第八章 世界海运经济地理格局	246
第一节 国际贸易格局的现状及其未来发展趋势	246
第二节 世界海运经济地理格局的现状及其未来发展趋势	252
主要参考文献	277

第一章 绪 论

第一节 海运的意义及特点

海运是海上运输的简称。它是利用海上航道、以船舶为运输工具、以港口为基地、以海洋为活动舞台，实现货物和人位移的运输方式。

一、地理大发现开启了全球化的旅程，海运是实现经济全球化的基础

公元 1500 年前后的地理大发现，拉开了不同国家相互对话和相互竞争的历史大幕。地理大发现，使割裂的世界开始连接在一起。近代世界历史的大幕，就这样从海洋上拉开了。全球化的旅程开始了。

可以说，没有海运就没有地理大发现，也就没有今天的全球化。现在，经济全球化，推动着全球经济的发展。在经济全球化的四个要素——金融资本的全球运作、贸易的全球自由化、生产组织的全球性以及全球范围资源市场化的合理配置中，有三个要靠海运来实现。可见，日新月异的现代海运，是实现经济全球化的基础。

同时，全球化也埋下了区域集团化的种子。目前的研究表明，在实现全球化的过程中，区域集团化是一个不可逾越的阶段。特别是在当今国际市场的格局中，在别人已经形成了一个地区性市场的情况下，一个国家散兵游勇地去挤进别人的市场，难度可想而知。因此，相邻的国家组成区域集团，走区域一体化发展的道路，成为许多国家的选择。成立国家集团的目的：一是促进集团成员国之间的经济技术合作，实行关税互惠，取消贸易壁垒，组成共同市场，推动区域经济一体化进程；长远目标是实现成员国的投资与贸易自由化。二是保护成员国的共同利益，提高对外的整体竞争能力。结果，区域集团内部的成员之间贸易更加频繁，经济联系更加紧密，成为主要贸易伙伴。区域经济集团化是当前经济全球化的基础。

区域集团化进程开始于第二次世界大战后，到 2006 年年底，上报到世界贸易组织备案的各种区域集团化案例已经达到了 300 多个，正在实施过程中的区域集团化个案有 170 多个。其中具有世界意义的是欧洲联盟（EU，以下简称欧盟）、北美自由贸易区（NAFTA）和亚太经合组织（APEC）。

不论是全球经济一体化还是区域经济集团化，都是通过投资和贸易实现的。

二、世界贸易首先是海洋贸易

1492 年 10 月 12 日，大西洋强劲的信风将哥伦布的船队送上了梦寐以求的新

大陆，也就此“吹开”了隔绝各个大陆的无形屏障。从这一天起，来自欧洲的航海家们，用新航线连接起一个完整的“世界”。正是他们，用激情划破了海面幽蓝的平静，满载着贸易货物和火炮利器，在追求财富的雄心鼓荡下，启动了世界贸易的大门。

为什么说世界贸易是海洋贸易？因为地球是一个蓝色的星球，约71%的面积被海水覆盖。大洋环绕着各个大陆，将各个大陆割裂开来。因此，海洋，且只有海洋，是连接各个大陆最经济、最便捷的通道。在没有海运之前，世界是被“割裂”的，而只有在海洋贸易出现之后，贸易才能称得上为世界贸易。

500年前，因为海洋，人类搭建起真正的世界舞台，大小弱的国家都在这个舞台上扮演了自己的角色。时至今日，世界贸易的主体仍然是海洋贸易。海运在世界贸易中仍占有主导地位。在国际商品运输总量中，85%以上的货物是通过海运完成的。

三、海运是服务贸易的重要组成部分

海运为国际贸易提供运输工具与劳务，收取租金与运费。它不是以商品形式收汇，而是以劳务形式收汇，是服务贸易的一种。当今世界，很多国家都把海洋运输收入作为增加外汇收入的重要手段之一。例如，英国的外汇收入中，航运收入约占12%，相当于英国纺织品与化工产品出口值之和。在希腊的外汇收入中，航运收入占第二位。在日本，造船与航运收入在外汇收入中居第四位。而许多发展中国家由于没有自己的商船队，依赖航运强国的船舶，每年支付大量外汇用于海洋运输，从而加重了贸易赤字，给国民经济与进出口贸易的发展带来不良的影响。

四、海运是国家应对国际政治、军事和经济事务的有效力量

在世界人民普遍要求和平的同时，当今国际政治、经济、军事斗争也日趋激烈，局部冲突和突发事件时有发生。海运公司可通过其遍布全球的船只和网点发挥作用，迅速对重要物资和人员进行运输，保障国家安全利益，尽可能减少国家损失，提高该国的国际威望。远洋运输队在平时运送货物，在战时则运送军用物资，有的商船稍加改造就可成为后勤补给的军舰。例如，前苏联制造的一些船舶多数都有厚甲板、大舱口并装置重型吊车，必要时可用于装载重型武器。美国称其商船队为仅次于海陆空军的“第四只臂膀”，并制定营运补贴政策，保护海运船队发展。世界许多国家在其航运法中明确规定，本国商船队不仅为其经济发展服务，并在紧急时刻为保障国家安全服务。必要规模的本国商船队及船员的存在，对于国家经济安全有着不可忽视的意义。

五、海运的特点

1. 通过能力强

海洋运输利用天然航道，不受道路或轨道的限制，具有较大的灵活性和回旋余

地,如遇自然、政治、经济、贸易等因素的阻碍,可绕过事发海域选择最有利的航线。

2. 运载量大

因受惠于水的浮力,水运比其他陆上运输有较大的载运量。海洋运输具有很强的规模经济,随着造船技术的发展,船舶建造的吨位越来越大。目前,在世界石油运输中,25万~35万吨级的原油船已成为主力,现已出现了55万吨级的巨型油轮;干散货船最大船舶载重吨达到36.5万吨;载箱13000标准箱(TEU)以上的集装箱船已经投入运营。

3. 运费低

海运航道天然、廉价,只要稍加治理,建立一些轮船泊位和装卸设备,便可供船只通航。航道投资少;在一定的航速下,运输货物所消耗的能量比较少;船舶载运量大,使用期长。因此,货物的单位运输成本低,运输价格低廉。据有关资料显示,海上货物运价相当于铁路运价的1/5,公路运价的1/10,航空运价的1/30。非常适合于对时间性要求不强的大宗货物运输。

4. 对货物适应性强

船舶由于体积和空间大,适合于各种货物的运输,尤其是大型笨重货物,其他运输方式无法承载的货物都可以通过船舶运输。随着船舶建造的专业化,对货物适应性进一步增强。

5. 受自然条件影响大,速度慢

在海洋中航行,必然受到水文、气象、地质等自然因素或灾害的影响。因此,航运的连续性难以保障,航期不准,还存在遇险的可能性。另外,海运还可能受到海盗的威胁。由于船舶体积和重量巨大,运行阻力也必然增大,所以运行速度较慢。如果提高航行速度,燃料消耗就会大幅增加,从而提高运输成本,降低海运优势,影响经济效益。

海运的上述特点决定了它主要承担货物量大、运输距离长、时间性不强的货物运输,是国际贸易运输中起主力作用的运输形式。

6. 涉外性

海洋运输的涉外性是指海运远涉重洋,不但航线距离长,运输风险大,而且受世界诸多因素的影响。涉外性的一个重要表现是海运既受国内法律的规定制约,又受国际公约规定的制约。海运在运输过程中发生各种问题时,如果发生在本国范围内,或诉讼、纠纷各方都是本国公民,应按照国家法律处理。如果涉及国际性的运输,发生问题的地方远离本国,涉讼各方可能分属不同国家,那么处理这些问题时,就有适用哪一个国家的法律问题。有时,同一案件按不同国家的法律处理,就可能有完全不同的结果。因此,许多国家或国际组织正探讨、制定一系列能为各国共同遵守的国际公约。20世纪70年代以来,国际海洋运输公约出台了好多部,正在被越来越多的国家所接受。

第二节 世界海运经济地理的研究对象与内容

一、世界海运经济地理的研究对象

地理，顾名思义是指“地”的分异、组合规律。“地”意味着空间，地理的空间不是数学或哲学的抽象空间，而是指具体事物和现象填充其中的地表空间，是包括人文和自然事象的复合空间。地理学是研究地表事象的空间（也称区域或地域）分异、组合规律的科学。

作为地理学的组成部分，世界海运经济地理是研究世界各国各地区海运经济事象的区域分异、组合规律的科学。它是部门经济地理学的分支学科。

作为世界海运经济地理研究对象的海运经济事象，主要通过船、港、线、货及其相互关系予以体现。

二、世界海运经济地理的研究内容

（一）海运的四大构成要素

1. 船舶

1) 船舶的概念

船舶是水上运输工具。船舶分杂货船、散货船、原油船、集装箱船、货物滚装船、汽车滚装船、散装水泥船、化学品及成品油船、客货滚装船、液化气（LPG、LNG）船、客船、渡船等类型。其中，集装箱船、原油船、干散货船（主要为矿石船、煤船）并称为世界三大运输主船型。

2) 其他相关概念

船籍，指船舶的国籍。商船的所有人向本国或外国有关管理船舶的行政部门办理所有权登记，取得本国或登记国国籍后才能取得船舶的国籍。没有船籍的船不能进行商业运营。

船旗，是商船在航行中悬挂其所属国的国旗。船旗是船舶国籍的标志。按国际法规定，商船是船旗国浮动的领土，无论在公海或在他国海域航行，均需悬挂船籍国国旗。船舶有义务遵守船籍国家法律的规定并享受船籍国家法律的保护。

方便旗船，是指在外国登记、悬挂外国国旗并在国际市场上进行营运的船舶。

集装箱运输，是以集装箱为运输单元的货物运输方式。特点是把货物装入集装箱托运，中途不需开箱，便可直接运交收货人。20世纪60年代以来，大型集装箱和专用的船舶、码头、货场、装卸机械设备的的发展，使集装箱运输成为远洋航运的一个重要组成部分，并在国际货物多式联运中广为采用。

班轮运输，是集装箱运输的基本组织形式。班轮运输是指固定的船舶在固定的港口之间（形成固定的航线）按公布的船期表和运费率进行的规则运输。其中国定

的港口有始发港、中途挂靠港和目的港，始发港与目的港之间形成了不同的航线。班轮运输形式的出现是全球经济一体化的必然结果。因为生产的全球化和专业分工的进一步加剧，迫切要求实现货物远洋运输的大运量与准时性。

国际货物多式联运，是国际利用两种以上运输工具进行的货物联运。它是 20 世纪 60 年代后随国际海上集装箱运输的发展而兴起的一种运输组织形式。托运人（发货人）与多式联运经营人签订多式联运合同，在一国境内的起运地将货物交给经营人，取得其签发的多式联运凭证，即可通知收货人（进口商）在他国境内的目的地提取货物。这种方式手续简便，责任统一，利于国际联运效率的提高和国际贸易的发展。

2. 港口

1) 港口的概念

港口，是位于江、河、湖、海或水库沿岸，具有一定的设备和条件，供船舶往来停靠、办理客货运输或其他专门业务的场所。港口由陆域和水域两大部分组成。港口陆域用于构筑码头、设置装卸机械、布置库场和港区道路以及港口有关管理与服务设施等。码头，用于船舶靠泊作业、供货物装卸和旅客上下的水工构筑物。每艘船的靠泊码头长度为一个泊位，可由数个泊位构成一座码头。港口水域包括进港航道、港地和锚地。此外，港口还有灯塔、航标等导航设施，引航船、交通船、供应船等各类港作船，以及外海防波设施如防波堤等。概言之，港口是水运客货流集疏运功能的综合承担者。

港口不仅是服务区域内经济发展的基础设施，而且也是在全球范围内调动、配置资源的枢纽。港口的发展在一定程度上决定着全球资源向本国集中的程度，决定着区域内其他优势资源的优势发挥的程度，决定着本国或本地区在国际竞争中所处的态势。

随着海运经济的发展，又出现了无水港。无水港是一个通过铁路运输为主、公路运输为辅的发达运输网络，直接与港口相连，具有集装箱港口装卸船以外的一切功能，与海港一样接受和发送集装箱的内陆场站。

2) 港口分类

(1) 按港口所在地理位置分为海港、河港，湖港及水库港，其中海港包括建在海岸边的海岸港和建在江河入海处的河口港等。海港一般利用海湾、岬角等自然屏障，建造防波堤等水工建筑物构成港区水域；或利用河口段辟筑。

(2) 按港口用途及功能特点分为商港、渔港、军港、工业港、避风港。

(3) 按进口的外国货物是否办理报关手续可分为报关港和自由港。

(4) 按港口所承担的货物的流向可分为内需型港口、外需型港口、中转型港口。

(5) 按集装箱港口的功能可分为国际集装箱枢纽港、区域集装箱枢纽港、支线港。

3) 港口腹地

港口腹地,即港口的吸引范围,是港口的客货集散所及地区。港口腹地的大小受港口性质、所在地理位置、后方疏运条件和社会经济发展水平的影响。它分为直接腹地(单纯腹地)和混合腹地(重叠腹地)。单纯腹地,是一个港口独有的腹地,区域内所有的水运货物都需经由该港口;混合腹地是两个或两个以上港口所共同拥有的腹地,是几个港口吸引范围互相重叠的部分。共同为某一吸引腹地或影响地区提供运输服务的、在发展规模与性质上既相制约又相补充的、在地域上彼此相邻或相近的一组港口的空间组合,称为港口地域组合。在同一港口空间组合中的所有港口称“港口地域群体”(港口群)。港口地域群体所处区域为“港口组合区”。

4) 港口吞吐量

港口吞吐量,是指一定时期内,由水运进出港区范围并装卸的货物数量,以吨数表示。港口吞吐量的大小,可以说明港口对所在城市、地区甚至国家经济发展的作用。港口的集装箱吞吐量以 TEU(标准箱)表示。货物的集装箱化是当前海运发展的另一个主要趋势。现在,集装箱吞吐量的多少,常为衡量一个港口是否为国际大港的重要标志。就现在以及今后趋势而言,判别港口集疏运能力大小主要的标准已不再是泛指意义上的吞吐货量,而应是吞吐货值;而决定吞吐货值高低的关键因素将是国际集装箱的处理量。

港口通过能力,亦称“港口吞吐能力”,是一定时期内港口能为航运货物进行装卸的最大数量,即最大吞吐量。它是由港口各项设施和设备(码头、泊位、仓库、堆场、港内铁路、港内驳船、装卸机械等)的数量和技术状况、船舶类型、货物品种、车船作业条件以及劳动组织、装卸工艺流程和管理水平等多种因素所决定的。

5) 货运量

货运量即货物运输量的简称,指运输业在一定时期内运送的货物数量,是运输业货物运输生产的产量指标之一。它是反映运输业为国民经济和人民生活服务的数量指标,也是研究运输发展规模和速度的重要指标,它以吨为计量单位。中国各种运输方式的货运量统计口径不尽相同:铁路和民航货运量按发送吨数计算,公路货运量按货物到达量计算,长江水运企业货运量按发送量计算,沿海货运量则按到达量计算。货物不论运输距离长短、货物类别,一般按实际重量计算;管道运输按每千立方米折合 1 吨计算货运量。

6) 影响港口经济价值的因素

港口的经济价值主要取决于如下几个方面:①港口的状况。例如,航道深度、宽度、可停泊船舶等级、淤积程度、冰冻时间、海区内地震、火山活动情况和港口设施状况等。②港口的经济地理位置。港口距离国际航线的远近,以及距离经济中心城市的远近决定着港口的货源数量及结构,进而决定着港口的地位和作用。港口离国际航线越近,获得国际远洋、近洋船舶停靠的可能性越大,货运量越大;距离经济中心城市越近,港口承担的来自于经济中心城市的货运越多,货运量也越大。

③港口腹地的大小和经济发展水平。一个港口的发展有赖于广大的经济发达的腹地为其提供货物集散来源。港口的腹地越大，腹地的经济发展水平越高，产生的货源就越充足，港口的货运规模也就越大。

3. 航线

1) 航线的概念

航线，常指按一定的船舶运行组织方法，联系各港口的客货运输线。一般需考虑航道条件，配备适航船舶和相应的设备。航道，是在江河、湖泊和海湾等水域内，供各类运输工具安全航行的通道。常利用天然地形布设，也有用人工开挖的。应有与通航船舶相适应的水深、宽度及比较平稳的水流。航道转向处，应有适当而缓和的曲度，并且适当加大其宽度。在航道上一般均设有航标等导航设备。具体的海运航线，是由组成航道所必需的海域、海峡、运河和港口等为载体来表示的。

2) 海洋运输航线的分类

- (1) 按航行的范围划分，可分为远洋航线、近洋航线和沿海航线。
- (2) 按货运量多少划分，可分为干线和支线。

4. 货物

1) 货物的概念

货物是对所承运的各种物资、物品的通称。

2) 货物的分类

- (1) 按性质分为普通货物和特种货物（易腐、保温、危险、笨重、轻泡货物等）。
- (2) 按包装形式分为散装、包装、裸装和集装货物等。
- (3) 按批量分为大宗货物和零星货物。
- (4) 按船上积载位置分为舱内货物和甲板货物。
- (5) 按集装箱货物托运人分为整箱货（托运人的货物能够装满一个集装箱）和拼箱货（托运人的货物不能装满一个集装箱，需由承运人与其他货主的货物拼装在一个集装箱内）。

5. 船、港、线、货的关系

船是海运的运输工具和货物载体，线、港是海运的运输通道和节点，货是海运的运输对象。在航运中，采用何种船舶，是由货物的种类、特点决定的；载货船舶所停靠的港口，所经过的航线，是由货物的供需双方的地理位置所决定的，货是船、港、线存在的依据。因此，世界海运经济地理格局归根结底是由货物的地域分异所决定的。货物的地域分异，导致了国际分工和对国际贸易的需求。货物的供给者与需求者互动所形成的地域分布格局，即是国际商品（货物）贸易格局。国际贸易格局决定着世界海运经济地理格局。同时，港口的吞吐货物构成，反映了其腹地的经济、贸易特点。

货物的供给者与需求者地域分布格局的互动，形成了分布于世界各地、将世界各国各地区联结成一个统一的纵横交错的交通网络，这个交通网络主要分为大陆系统

和海洋系统。而海运航线和港口，是海洋交通系统中的国家或地区之间的联系通道和联系节点，船是联系工具。它们连接着世界各国各地区的经济重心。

（二）国际分工与国际贸易

海运经济的区域变化是由货物的地域分异所决定的，因此，世界各国各地区货物的地域分异是世界海运经济地理研究的主要内容之一。而世界各国各地区货物的地域分异，导致了国际分工和对国际贸易的需求。因此，在研究货物的地域分异时，应首先了解国际分工与国际贸易。

1. 国际分工与国际贸易的概念

国际分工，是生产社会化向国际化发展过程中形成的自然条件和经济条件不同的国家之间的产业分工。

国际贸易，又称世界贸易，是指国际范围内的商品和劳务的交换，由世界各国的对外贸易构成。反映国际贸易规模的指标有国际贸易值和国际贸易量。国际贸易主要包括商品（货物）贸易、服务贸易和技术贸易。

2. 国际分工是国际贸易的基础

有分工必有联系，分工和联系是一体的两面。国际贸易是国际经济联系的一种方式，也是国际分工的表现形式。分工，是贸易的基础；联系，是贸易的方式和结果。国际分工，实质上是在经济全球化进程的背景下，各国家、各地区之间经济个性、特征及优劣势在国际贸易中的体现。

3. 国际分工、国际贸易形成的机理

众所周知，地球表层是不均一的。地表事物和现象的地域分布，客观上存在着差异，地域差异到处都有。国家与国家之间的经济差异，也是地域差异的表现之一。国际的经济差异，在地理大发现之后，由于贸易引发的海运规模不断加大，形成日益明确的国际分工。海运规模的扩大支撑着世界范围内的国际分工的扩大和深化。国际分工是国家与国家之间的经济差异经过贸易机制放大后的表现。国际分工必然伴随着国际联系，国际经济联系的方式主要是国际贸易，国际贸易既是形成国际分工的重要渠道，也是国家参与国际分工的基本形式。国际分工和国际贸易，自始至终受到地理环境（包括自然、经济、社会人文环境）和运动载体（交通、通信与信息条件）的直接制约。海运、特别是大宗货物的海运则是实现国际贸易的最重要的纽带和桥梁。

4. 当代国际分工的特点

在经济全球化趋势加深的背景下，国际分工格局正经历着深刻的变革，传统的垂直型分工正向混合型分工转变，呈现出产业间分工、产业内分工与产品内分工并存的多层次崭新格局。在这种多层次的产业分工格局中，分工不仅表现为传统意义上的劳动密集型产业和资本/技术密集型产业之间的垂直分工，还表现为同一产业、同一产品价值链上不同环节之间的水平分工。国际分工格局的调整与变化，使得世

界各国的生产活动不再孤立地进行,而是成为全球生产体系的有机组成部分,成为商品价值链条中的一个环节。这样,一国的竞争优势不但体现在某个特定产业或某项特定产品上,而且体现在同一产业的价值链和同一产品价值链的各个环节或工序上。这种以价值链为基础的国际分工具有以下特征。

1) 国际分工是一种要素合作

目前,国际分工的边界正从产业层次转换为价值链层次。在价值链分解的基础上,每一个企业根据自己的资源优势,专心于价值链上的某一环节或某一工序,在价值链的某一环节找到自己的位置并进而获得市场份额和分工利益。国际分工已进入全方位的要素合作时期。

在要素分工、环节分工已成为当今国际分工主要形式的情况下,一个国家或地区国际分工地位的提升,主要表现在凭借特定要素的比较优势参与产业链条或产品工序所处地位及增值能力的提升上。如果一国资本、技术、人力资本等高级要素越丰富,那么在国际分工中越能处于价值链的高端,从而在国际价值的创造和分配中处于有利地位;相反,如果一国拥有的是简单劳动力等一般的低级要素,那么只能被动地处于价值链低端而接受国外高级要素的整合,在国际价值的分配中必然处于不利的境地。在要素分工格局下,资本、技术等要素国际流动相对容易,而劳动要素,特别是简单劳动力由于制度原因,国际流动程度较低,难以形成统一的国际劳动力要素市场。从而,要素分工的发展主要表现为资本、技术等流动要素对劳动、自然资源等非流动要素的追逐,非流动要素的国际价格主要取决于资本对非流动要素的国际需求,这使发展中国家处于比较被动的地位。

2) 跨国公司是国际分工、国际贸易的主体

随着跨国公司规模的日益扩大,它们越来越注重从全球战略出发组织生产经营。为了获得竞争优势,跨国公司按照不同地区的要素特征,在全球范围内优化配置各项要素,建立全球性的产销网络。跨国公司的产品可能包含许多国家生产的零部件,产品的设计、生产、组装以及销售分布在不同国家和地区,带来了资源、信息和技术等方面的共享。跨国公司把整个世界都视为自己的生产车间与销售市场,以追求利润的最大化。中间产品和零部件贸易已成为国际贸易的主流,且还在增长。

跨国公司是当代国际分工、国际贸易的主体,跨国公司的多少和跨国公司的竞争优势直接关系到一国在国际价值分配中的地位和贸易利益的获取。据统计,2006年全球跨国公司母公司数量已达6.5万家,拥有国外分支机构约85万家。跨国公司及其分支机构掌管全球30%多的生产、80%的国际直接投资、60%多的国际贸易和80%的国际技术转让。

3) 一个国家或企业的相对优势由其在价值链上所处的位置决定

最早由台湾宏基公司董事长施振荣提出的“微笑曲线”揭示了价值链分工中的利益分配格局。该曲线认为,产业链利润呈现一个“V”形。在这个曲线中,一头

是研发、设计，另一头是销售、服务，中间是加工生产。处在两头的产业利润率为20%~25%，而处在中间的加工生产产业的利润只有5%。

一个国家或地区国际分工的地位主要表现为产业链条或产品工序所处的地位及增值能力。具体而言，产业链条层次由生产制造环节向研发设计和品牌营销环节的转移是增值能力和分工地位提升的显著标志。而生产制造环节又可细分为上游生产（关键零部件的生产，像电脑中的芯片、微波炉的磁控管等）和下游生产（终端的加工组装），越接近上游的生产，技术含量越高，附加值越大；越接近下游的生产，知识技能的要求越低，附加值也越小。中国就处在微笑曲线的谷底。有专家估计，在所有的增加值中，外国企业获得了92%，中国企业最多只能得到8%，换来的却是环境严重污染的苦果。

20世纪90年代以来，以知识和技术为核心的“新经济”迅猛发展，对各国经济的现代化、世界经济的全球化以及国际分工的新格局都产生了重要影响。全球经济在这一轮技术创新背景下形成了“美国—日欧—发展中国家”的垂直型国际分工新格局，其中，美国主导高新技术产业的创新与周期性转移，形成了世界经济的霸主地位，日欧利用高新制造产业的技术优势和发展中国家工业化的市场需求，形成了高新制造业的优势地位。而广大的发展中国家（包括俄罗斯在内的转轨国家）则只能利用其丰富的自然资源和劳动力禀赋参与国际经济合作，在能源及原材料行业和普通制造业领域发挥成本优势，从而寻求自身在国际分工格局中的位置。

4) 外包成为价值链国际分工的典型标志

外包是企业整合外部最优秀的专业化资源，从而达到降低成本、提高效率、充分发挥自身核心竞争力和增强企业对环境的应变能力的一种管理模式。外包是专业化分工的高级进化形式之一。目前，不仅制造业大量外包外移，服务业外包的发展也势不可挡，其中发展最快的有商务服务、计算机及相关服务、影视和文化服务、互联网相关服务及专业服务等。在当今的价值链分工体系中，中国承接了大部分制造业，服务业则由印度承接。印度承担的外包业务包括接听顾客电话、管理电脑网络、处理发货单据以及按照世界各地跨国公司的要求编写软件。目前的趋势是，随着外包的范畴不断扩大，除了产业链条中业务拆散外包形式外，一些社会事务和企业内部管理事务也开始尝试外包的方式。随着中国国际化程度的不断提高，服务业的外包业务有向中国转移的趋势。

5) 跨国公司全球一体化战略使国际分工加速向发展中国家扩展

在跨国公司以成本为主导、以利润最大化为原则的全球一体化进程下，发展中国家被广泛地纳入其全球产业链分工，发展中国家参与国际分工的领域和范围越来越广泛，其主要原因，除自然要素禀赋外，全球信息技术的大发展，以及发展中国家技术进步、人力资本水平不断提高，“边干边学”效应不断增强等都是重要因素。

2006年，全球贸易额达到117600亿美元，其中发展中国家在全球贸易中所占的份额从1996年的29%增加到2006年的37%。1998~2006年，发展中国家经济