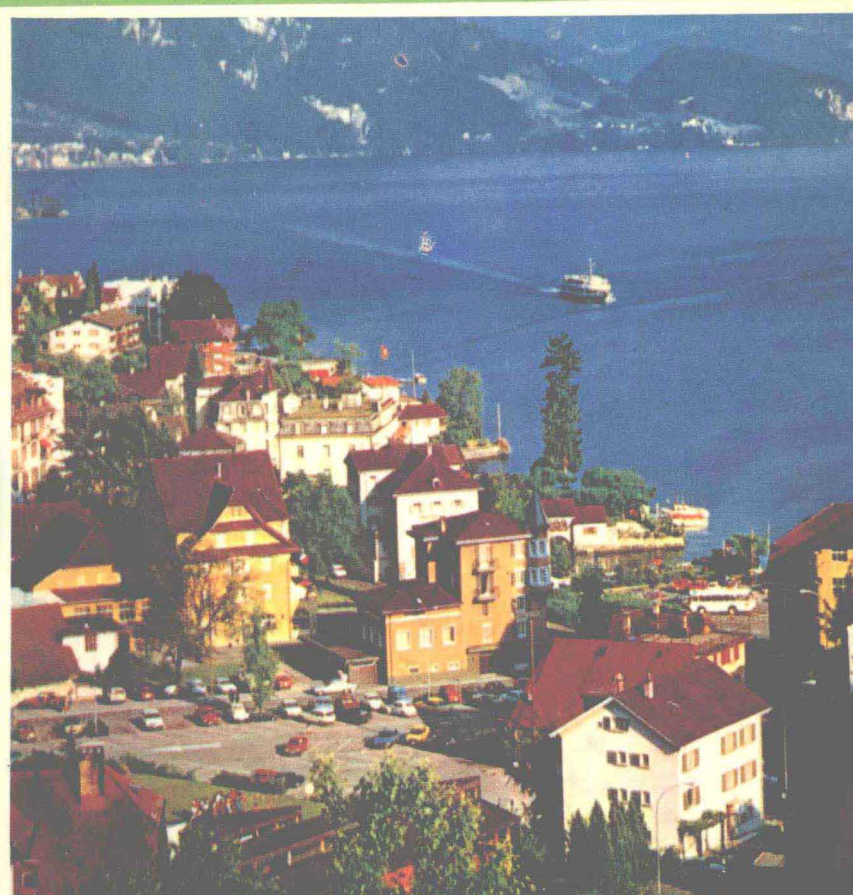


义务教育初级中学课本（试用）

YIWU JIAOYU CHUJI  
ZHONGXUE KEBEN(SHIYONG)

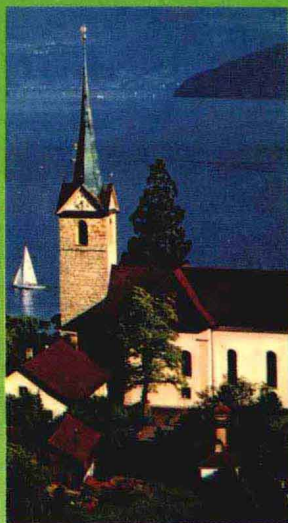
社 会

第二册



浙江教育出版社

(浙)新登字第6号



义务教育初级中学课本 (试用)

社 会

第 二 册

浙江省义务教育

教材编委会

浙江教育出版社出版

浙江省出版公司重印

浙江印校印刷厂印刷

浙江省新华书店发行

开本 $850 \times 1168$  1/32 印张4.875 字数92000

1991年11月第1版 1992年11月第2次印刷

ISBN 7-5338-0904-1/G · 905

定 价: 2.85元

# 目 录

## 第八章 祖国的交通、商业和旅游业 1

第一节 交通 1

第二节 邮电 9

第三节 商业 16

第四节 旅游业 23

## 第九章 人类共同生活在地球上 33

第一节 大洲和大洋 33

第二节 世界的居民和国家 36

第三节 加强国际协作 39

第四节 世界区时和交通 41

## 第十章 亚洲 45

第一节 概述 45

第二节 日本 51

第三节 朝鲜 55

第四节 东南亚 56

第五节 印度 59

第六节 西亚 61

## 第十一章 非洲 65

第一节 概述 65

|      |         |     |
|------|---------|-----|
| 第二节  | 埃及      | 78  |
| 第三节  | 南非      | 82  |
| 第十二章 | 欧洲      | 86  |
| 第一节  | 概述      | 86  |
| 第二节  | 英国      | 92  |
| 第三节  | 法国      | 96  |
| 第四节  | 德国      | 99  |
| 第五节  | 意大利     | 102 |
| 第六节  | 俄罗斯     | 104 |
| 第十三章 | 北美洲     | 110 |
| 第一节  | 概述      | 110 |
| 第二节  | 加拿大     | 115 |
| 第三节  | 美国      | 118 |
| 第十四章 | 南美洲     | 128 |
| 第一节  | 概述      | 128 |
| 第二节  | 巴西      | 134 |
| 第三节  | 阿根廷和智利  | 136 |
| 第十五章 | 大洋洲和南极洲 | 139 |
| 第一节  | 大洋洲 概述  | 139 |
| 第二节  | 澳大利亚    | 142 |
| 第三节  | 南极洲     | 149 |

## 第八章 祖国的交通、商业和旅游业

我国一贯重视交通运输业。改革开放以来，邮电、商业、旅游业等也得到迅猛发展。通过本章学习，你就可以了解我国交通运输、邮电、商业、旅游业等第三产业的发展概况。

### 第一节 交通

交通运输业是国民经济的重要组成部分，人们形象地把它比作人体的动脉。交通运输是联系生产、分配、消费的纽带，沟通城市和农村、工业和农业的桥梁，也是地区之间、国家之间进行政治、经济、文化等社会交往的通道。我国把交通运输作为发展国民经济的战略重点。

**主要运输方式** 现代交通运输系统主要有以下几种方式：



铁路运输运量大，速度较快，受自然条件影响小。



公路运输机动灵活，速度较快，对自然条件适应性强。



水运运量大，运费便宜，速度较慢，受天气条件影响较大。

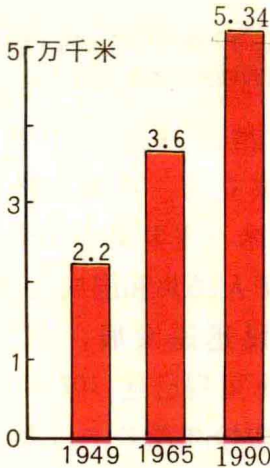


航空运输速度快，运量小，运价高。

想一想：我们家乡有一位少先队代表去北京参加庆祝“六一”国际儿童节大会，选择何种交通运输方式最为适宜？

中华人民共和国成立后，我国的交通运输有了很大的发展，各种运输线路迅速增加。1949 年全国各种运输线路的总里程仅有 26.16 万千米，1990 年已达到 188.00 万千米，比 1949 年增长 6.19 倍。

## 铁路不断增多 中



中华人民共和国成立前，全国铁路只有 2.2 万千米，而且主要分布在东部地区。到 1990 年，铁路里程已达 5.34 万千米，比 1949 年增长了 1.43 倍。在祖国大陆，除西藏自治区外，其他各省、市、自治区已都有铁路。在新建的铁路中，75% 分布在京广线以西的广大地区，

### 铁路通车营业里程增长

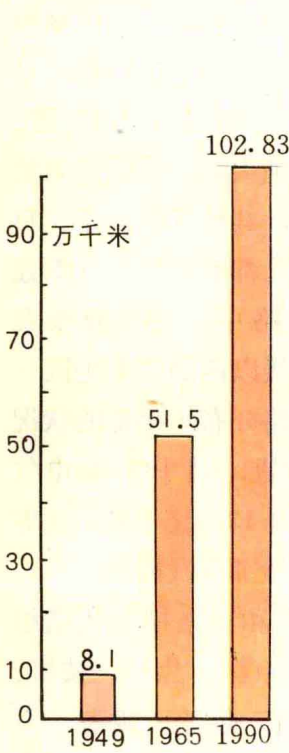
使铁路分布不平衡的状况有所改善。铁路的设施也有不少改进，到 1990 年电气化铁路已达 6 941 千米，复线也已达 13 024 千米；在客运方面，电力机车、内燃机车已代替了蒸汽机车。

我国铁路网的骨架由四条纵向和三条横向线路组成。四条纵向干线是京哈—京广、京沪、焦枝—枝柳、宝成一成昆。三条横向干线是京包—包兰、陇海—兰新、沪杭—浙赣—湘黔—贵昆。

铁路枢纽是由两条或两条以上干线相交或相接，并由骨干车站、线路及一系列设备组成的运输生产综合体，是组织铁路运输的中心环节。铁路枢纽的所在地往往是一个地区或一个省(自治区)的政治、经济中心，如

北京、天津、哈尔滨、沈阳、济南、徐州、石家庄、郑州等。

读中国铁路网分布图，指出四条纵向干线和三条横向干线，然后用红笔勾出京广线，再说说京广线以西铁路分布的情况。

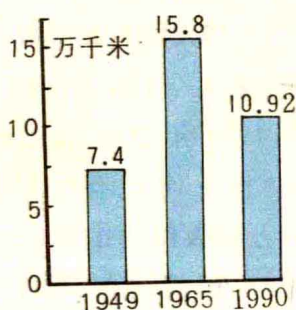


**公路四通八达** 中华人民共和国成立前，我国公路只有 8.1 万千米，主要集中在东部地区。中华人民共和国成立以后，公路建设迅速发展，到 1990 年，通车里程已达 102.83 万千米，比 1949 年增长 11.7 倍。目前，全国几乎所有的县和 90% 以上的乡都通了公路，初步形成了以北京为中心，沟通全国各省(区)，连接大、中、小城市和各港口，伸向广大农村的公路网。在没有铁路或铁路很少的西藏、青海等地，公路运输是最主要的交通运输方式。

改革开放以来，为了适应工  
**公路干线通车里程增长** 农业生产的迅速发展，我国开始建设高速公路，到 1990 年底通车里程已达 524 千米。高速公路是供汽车以每小时 120 千米左右速度行驶的全封闭的高级公路。高速公路可使城市之间的时空缩短，

物资交流畅通,资金周转加快,企业效益提高。从已经通车的沈(阳)大(连)高速公路来看,虽然修建时总投资高达22亿元,但通车后每年仅省油、省时、减少车辆磨损等可以计算的经济效益就达4亿元,更为重要的是它为辽东半岛及整个东北筑起了一条振兴经济和对外开放的黄金通道。

读中国公路网分布图,指出通往西藏的四条主要公路(青藏、新藏、川藏、滇藏)和沈一大、京—津—塘两条高速公路,并用红笔把它们勾划出来。



### 水运恢复发展

水上运输分为内河运输和海洋运输两大类。历史上,我国曾经是一个水上运输非常发达的国家,后来渐渐落后。中华人民共和国成立以后,我国内河运输业得到了恢复和发展,通航的内河达5000多条,通航里程1990年为10.92万千米,比1949年增长了0.48

### 内河通航里程增长

倍。船只也有很大变化,机动轮驳船完成的货运量已达99.66%左右,基本上改变了过去内河运输以风、摇橹、拉纤为主要动力的局面。在港口建设方面,增设了各种装卸机械设施,大大提高了港口的吞吐能力。

我国主要通航水系多分布在经济发达、人口稠密的

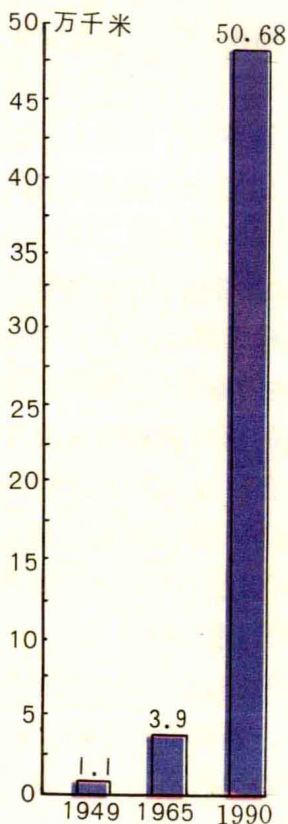
东部地区；干流航道多东西方向，与海洋相通，便于河海联运；支流航道多南北方向，便于广大流域内的货物流通。

我国主要内河航运干线有长江、珠江、松花江和京杭运河。长江是我国最重要的内河航道，干流的全年通航里程近 3 000 千米，货运量占全国内河运输的首位，历来有“黄金水道”之称。珠江是仅次于长江的第二条重要内河航道，是两广地区的水运大动脉。京杭运河全长 1 800 千米，是世界上最长的人工运河，历史上曾经起过重要作用，现在山东济宁以南的河段航利较大。

海洋运输又分为沿海航线和远洋航线两种。在旧中国，我国的海洋运输业十分落后。中华人民共和国成立以后，海洋运输业有了突飞猛进的发展。目前，我国已有一支庞大的海上运输船队，1989 年总吨位达到 2 729.70 万吨。在港口建设方面，1990 年已有沿海主要港口码头泊位 1 200 个，其中万吨级深水泊位已达 284 个，港口吞吐量 1990 年已达 48 321 万吨，比 1952 年增长了 32.56 倍，主要港口有上海、大连、广州、天津、秦皇岛、青岛、烟台、连云港、福州、厦门、汕头、海口、湛江、北海、宁波等。其中天津、青岛、上海、大连、广州的黄埔等港还建设了集装箱码头，并拥有一批集装箱专用船舶。目前，我国已同世界上 100 多个国家和地区的重要港口有航运联系。

读中国水路运输分布图，说出沿海航线有哪几条。

## 航空运输迅速发展 中



中华人民共和国成立前,我国的航空运输业很不发达,1949年民用航空里程只有1.1万千米。中华人民共和国成立以后,特别是改革开放以来,民用航空事业迅速发展。到1990年,已开辟民用航线437条,总里程为50.68万千米,比1949年增长了45.07倍。一个以北京为中心,连接各省、市、自治区的航空运输网已基本形成。已开辟直达香港的航线,国际航线已通达亚、非、欧、北美四大洲的16个国家的20多个城市,并与180多个国家和地区的航空公司建立了业务联系,主要国际航空港有北京、上海、广州

### 国内民用航空线里程增长等。

读民用航空线示意图,说说从北京出发到我国最东、最西、最南、最北是哪四条航线。

我国交通运输业虽已有巨大进步,但与社会主义现代化建设的要求和世界先进国家相比,差距还较大,必

须进一步发展。如我国铁路仍然存在着数量少、负荷重、装备差、质量低等问题。铁路营业里程比美国、苏联、加拿大、印度都少。按国土面积计算，我国每平方千米只有铁路 5.54 米；按人口计算，每百万人仅有铁路 48 千米，都低于世界平均水平。铁路少、运量大，就形成了运输的高负荷。1986 年，我国 30 多万辆车完成的货运量，与美国 140 万辆车完成的货运量相等，客货运输密度高达 2 450 万吨千米。我国的公路也还存在数量少、标准低、质量差等问题，目前我国公路密度每百平方千米只有 10.56 千米，只相当于发达国家的 5~20%。港口吞吐能力也严重不足，内河航运的落后面貌尚未改变。今后，要按“统筹规划，条块结合，分层负责，联合建设”的发展方针，逐步解决上述问题，努力提高交通运输为国民经济服务的适应程度，为国民经济持续、稳定、协调发展提供安全、优质、及时的运输保障。

“八五”期间，我国将把增加铁路运力作为发展交通运输的重点，加快煤炭运输干线、新的南北干线、西北和西南地区干线的建设，在一些重要线路逐步实现内燃化、电气化，以及有选择的重载化，逐年减少“限制口”。公路建设的重点是国道主干线，特别是京广、京沪、京哈、陇海干线，以及沿海运输繁忙地带的高速公路和汽车专用公路。水运建设的重点是南北海上运输主通道的枢纽港，特别是煤炭、集装箱、陆岛滚装和客运等专业运输系统的码头。发展民用航空的重点是加强基

基础设施建设，续建上海虹桥、昆明巫家坝、海南三亚、武汉天河等机场，新建首都机场航站区，进一步增加干线和支线的空运能力。

## 第二节 邮 电

你们那里经常收到住在其他地方的人们发来的信函、报刊、物品吗？有时，几千千米外的信函，几天之间就直接到了你的手上，这是哪个“飞毛腿”递送的呢？

你知道我国古代神话故事里的“顺风耳”和“千里眼”吗？现在，我们只要借助现代化的电信工具，已人人可以做到。你知道这些电信工具是什么吗？

**邮电工作的重要性** 人们需要异地交流信息和传递物件，于是产生了有组织的网络和借助各种手段进行通信的活动。起初是用击鼓、烽火、马驿、车邮，以及人奔、鸽飞、海流等等方式，到现代，则不仅直接利用了各种现代交通运输工具，而且使用电子以及微电子等等尖端领域中的最新技术。

现代的邮电通信大大地缩短了社会信息交流的时空距离，促进了经济文化的发展，方便并丰富了人们的生活，成为社会联系的一种重要方式。利用便利的邮电来解决工作、生产、学习、生活中的问题，减少了交通拥挤，提高了办事效率。虽然邮电部门是技术密集型和资

金密集型产业，但邮电投资可以产生重大的社会、经济效益。如日本每 1 元邮电投资可增加 2~2.5 元社会生产总值，美国的电信收入已占国民生产总值的 10%。此外，邮电对提高劳动生产率，促进科技情报、文化教育、医疗保健的交流，发展国内、国际贸易，巩固国防，促进各民族团结，加强各国人民之间的联系和友好交流等方面所起的作用，更不是可用货币来计算的。世界已进入信息时代，邮电的重要性愈显突出。

想一想：你家附近有没有邮电局？它是哪一年建立的？为你们提供了哪些方便？

**现代邮电系统** 人们对现代通信的基本要求是：正确、快速、方便、廉价，一定的保密性，适当的容纳量，直接性和尽可能的多样性等。现代邮电系统包括邮政和电信二大部门。在我国省会级城市中，二者是分开营业的，但在各市、县、镇则是合并一处营业的。

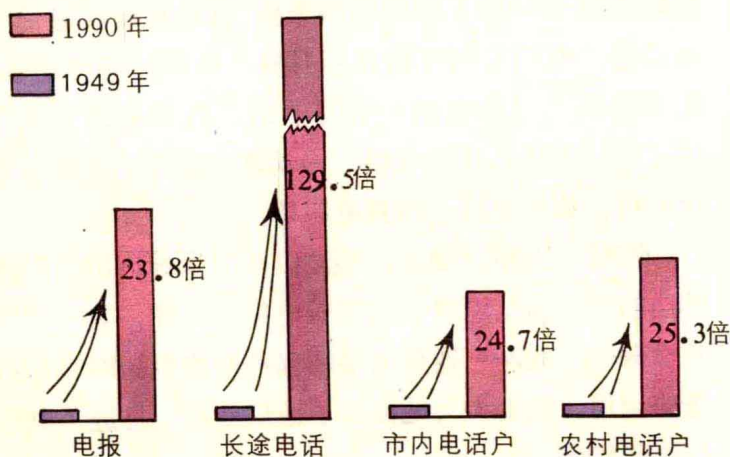
邮政工作主要是替用户寄递书信及物品、汇款、发行邮票及报刊等，我们常用年人均函件数为主要指标来反映社会对邮政业务的需求量，也即基本体现一个国家或地区的邮政发展水平。据万国邮政联盟的统计，1982 年全世界共有 63 万个邮政局所，平均每人一年发出各类邮件 63 件，其中极大多数是商务邮件，尤其是免费广告。近年来，除传统的函件业务仍不断增长之外，新兴的邮政业务也不断出现，例如，快递和特快专递以及邮政和电信的交叉融合的电子邮政等。

电信工作主要指电话、电报以及在此基础上用拓展的电气、电子以至微电设备进行快速通信的工作。反映电信现代化的主要指标是电话普及率，用每百人拥有话机数来表示。“用手指代替两条腿”就是对现代通信的生动描述。电信发展可谓日新月异，电话已有移动电话、磁卡电话、可视电话、书写电话、汽车电话、手表电话、遥控电话、红外电话、多功能电话等；电报则有礼仪电报、数据电报、传真电报等。

明线、电缆、微波、短波以及卫星地面站等组成了发达的现代通信网络。而同轴电缆、光缆、数字微波的长途数字干线网，通信卫星和程控交换电话网等先进设备的运用，则更大大地提高了通信能力，推进了电信工作的现代化。

**突飞猛进的我国邮电业** 近代的邮政和电信在中国半殖民地半封建时期发展十分缓慢。到 1949 年底，大约有邮局 26 000 处，电信局 600 余处，邮路 70 万千米，邮电业务总量仅 0.97 亿元，话机普及率接近零，电话也主要靠人工转换，1/3 的县城不通电话和电报。总函件数为 5.99 亿件，年人均函件仅为 1.1 件。中华人民共和国成立后，在“人民邮电为人民”的方针指导下，邮电事业发生了根本性的变化，目前已经形成了沟通全国城乡，具有一定现代化程度的四通八达的邮政网和电信网。一个以首都为中心，连接城乡各地的邮政运输立体体系已经形成。全国 99.7% 的乡和 95.7% 的

村通邮路。至 1990 年底，邮路总长达 498 万千米，是 1949 年的 6 倍多，邮件处理的机械化程度迅速提高。



我国部分电信业务量增长图

读我国部分电信业务量增长图，算一算：这几项业务量各增加了几倍。

1990 年函件总数达 54.9 亿件。我国可直接和 124 个国家和地区通邮，国际特快专递已发展到 56 个国家和地区。

1990 年，全国邮电业务总量已达 81.7 亿元，是 1949 年的 84 倍。电话交换机已达 2 045 万门，其中市内电话有 600 多万门，90% 以上实现了自动交换，而且先进的程控交换机已占 1/3。在长途电话中，程控交换机更达 90%。到 1988 年底，全国 431 个城市进入长话自动交换

网，103个城市可以直拨世界156个国家和地区。此外，已建成了全国电报自动传报网，连接了90%以上的县。尤其突出的是各种现代邮电新技术，如可视电话、传真电报等，以及代表世界高级、尖端水平的光缆、卫星等各种最先进通信设备，我国都已有发展。

**我们的差距和今后的方针** 我国的邮电事业虽然具有发展快、增量、业务多样、技术先进以及总量很大的特点，但是，由于底子薄、起步晚、国家大、人口多、经济落后，所以还存在着两大问题。一是地区发展不平衡。大城市发展快，农村发展慢；沿海经济发达地区发展迅速，广大内地有待开发。以广东省为例，1978年函件业务量为2.32亿件，人均3.8件，到1990年达到人均9.10件，远远超出全国平均4.87件的水平，这显然跟该省在实行改革开放政策后商品经济活跃有关。

**部分国家话机普及率比较表**

| 国家     | 话机普及率<br>(%) | 年份   | 国家  | 话机普及率<br>(%) | 年份   |
|--------|--------------|------|-----|--------------|------|
| 印度尼西亚  | 0.53         | 1988 | 原 苏 | 9.83         | 1982 |
| 印 度    | 0.57         | 1988 | 波 兰 | 12.78        | 1988 |
| 中国(大陆) | 1.1          | 1990 | 英 国 | 52.36        | 1984 |
| 菲 律 宾  | 1.5          | 1988 | 日 本 | 55.53        | 1985 |
| 泰 国    | 1.89         | 1988 | 法 国 | 60.83        | 1985 |
| 埃 及    | 2.8          | 1987 | 美 国 | 76.03        | 1982 |