

ISSN: 1000-5471

西南師範大學

學報

增刊

[2]

自然科學版

第14卷 Vol. 14

JOURNAL OF SOUTHWEST CHINA TEACHERS UNIVERSITY

1989

西南师范大学学报
(自然科学版)

JOURNAL OF SOUTHWEST CHINA
TEACHERS UNIVERSITY

SERIES B: NATURAL SCIENCE

第14卷 增刊2 总第50期 1989年12月25日出版(季刊)

Vol. 14 Suppl. 2 Total No. 50 Dec. 25, 1989

主办单位: 西南师范大学
编 辑: 西南师范大学学报(自然科学版)编辑部
印刷装订: 西南师范大学出版社印刷厂
国内发行: 重庆市邮政局
国内订送: 全国各地邮局(所)
国外发行: 中国国际图书贸易总公司(北京2820信箱)
创刊时间: 1957年

Sponsor: Southwest China Teachers University

Editor: Editorial Department of Journal of
SWCTU, Chongqing China

Made and Printed: SWCTU Press

First Published: 1957

Publisher: Guoji Shudian, P. O. Box 2820, Beijing

国内统一刊号: (CN) 51—1262

国内邮发代号: 78—22

国外代号: Q737

西南師範大學 學報

(自然科学版)

第 14 卷 增刊 2

总第 50 期

1989 年 12 月 25 日出版

目 次

当代西亚经济地理简论	刘惠君 (1)
亚细亚生产方式究竟是什么	杨群章 (14)
西亚工业发展与地区分布趋势探讨	刘惠君等 (23)
西亚的民族分布	罗慈先 (33)
西亚土地资源及其开发利用	戴祖玲 (40)
海湾南岸国家城市化的特征	阎小培 (48)
试论战后阿拉伯世界的经济发展与环境	刘惠君等 (54)
试论阿拔斯朝中后期的财政危机	许晓光 (67)
评伊朗现代化	赵伟明 (75)
试论伊朗的石油工业与经济重建	杨兴礼 (84)
伊拉克库尔德问题	赵伟明 (93)
试论伊拉克农业的问题与前景	杨兴礼 (99)
论“黎巴嫩问题”的政治地理根源	阎 星 (106)
以色列农业发展初探	阎 星 (112)
历史上的阿拉伯人与蒙古人	杨云红 (118)
国外中东研究简介	王连勇 (124)
编 后	(128)

JOURNAL OF SOUTHWEST CHINA

TEACHERS UNIVERSITY

SERIES B: NATURAL SCIENCE

Vol. 14 suppl. 2

Total No. 50

Dec. 25, 1989

CONTENTS

The Outline of Economic Geography of Modern West Asia	Liu Huijun (13)
What Is Asiatic Mode of Production	Yang Qunzhang (22)
The Tendency of Industrial Growth and Regional Distribution in West Asia	Liu Huijun <i>et al.</i> (32)
Distribution of Nations in West Asia	Luo Cixian (39)
Land Resources and Its Development and Utilization in West Asia	Dai Zulin (47)
The Nature of Urbanization in Some Gulf Countries	Yan Xiaopei (53)
On the Aspects and Circumstances of Economic Development in Post-war Arabian World	Liu Huijun <i>et al.</i> (66)
The Financial Crisis in Middle and Late Abbasid Empire	Xu Xiaoguang (74)
On Iranian Modernization	Zhao Weiming (83)
On Iranian Petroleum Industry and Its Economic Reconstruction	Yang Xinli (92)
The Iraqi Kurdish Problem	Zhao Weiming (98)
On Iraqi Agricultural Problem and Prospects	Yang Xinli (105)
On the Political Geography Roots of Lebanon Problem	Yan Xing (111)
A Preliminary Study on the Agricultural Development of Israel	Yan Xing (117)
The Arabs and Mongols in History Physical	Yang Yunhong (123)

当代西亚经济地理简论

刘惠君

【摘要】

以西亚18个国家和地区为整体,论述了西亚的地理、历史及其社会经济发展条件与特征,重点探讨了西亚的工业、农业、交通运输和国际防贸易现状。指出,在第二次世界大战后经济迅速发展的前提下,西亚存在着石油生产国和非石油生产国两种国家经济类型,农业地位重要但仍然落后,交通运输以公路为主,政局动荡之中开始趋于缓和。从而扼要地勾画出了西亚当前的政治经济格局。

关键词: 西亚; 经济地理; 石油

1 概述

西亚,也称西南亚,位于北纬 $12^{\circ}32'$ — $42^{\circ}05'$,东经 25° — 75° 之间的亚洲大陆的西南部,欧洲大陆的东南方,靠非洲大陆的东北部。黑海海峡、苏伊士地峡分别是它与欧洲、非洲相接的地带。黑海、里海、地中海、阿拉伯海—波斯湾以北、西、南三面断续地环绕着它。西亚正位于中亚大沙漠和撒哈拉沙漠之间。

西亚处于东半球的中心,连接着欧、亚、非三洲大陆,向东到东南亚、东亚,向东北到中亚,向西到北非,向西北到东南欧,向北到东欧,距离均近,它界于五海、三洲之地。在这广阔地区上,多处海峡、海湾穿插其间,形成连接东西方的具有世界意义的通路。

这种特殊的地理位置,表明西亚位于当今世界整体中既重要,又易于破裂的接合部。从世界交通和战略的角度看,陆路和海路将西亚和世界其它地区紧密联系起来。黑海海峡、苏伊士地峡、曼德海峡—亚丁湾,塞浦路斯岛—地中海东岸,波斯湾—霍尔木兹海峡是对东西方都具有重要意义的战略要地。它们不仅控制着黑海—地中海—大西洋、印度洋,连接三洲五海的门户,而且起着中亚经伊朗高原南下印度洋,巴尔干半岛—小亚细亚—美索不达米亚的东西陆上通道的锁钥作用。上述关键地带及周围地区,正是当代世界交通咽喉和战略要道。

从经济整体格局角度来看,西亚之西面、西北、北面是发达的西欧和苏联、东欧国家,西南面是贫穷落后的非洲大陆,东面、东南面是除日本外的发展中国家,若将东方的日本看作高度发达的一极,则西亚明显处在两端经济梯度的低谷地,将其南延,低谷带可延至非洲。很明显,低谷区的经济区位差是不等的,西部大于东部,北部大于南部。因而,西亚的经济梯度指向主要受西方和北方的影响,南面的非洲因为强大的西欧和南非的控制,极少与西亚发生联系。

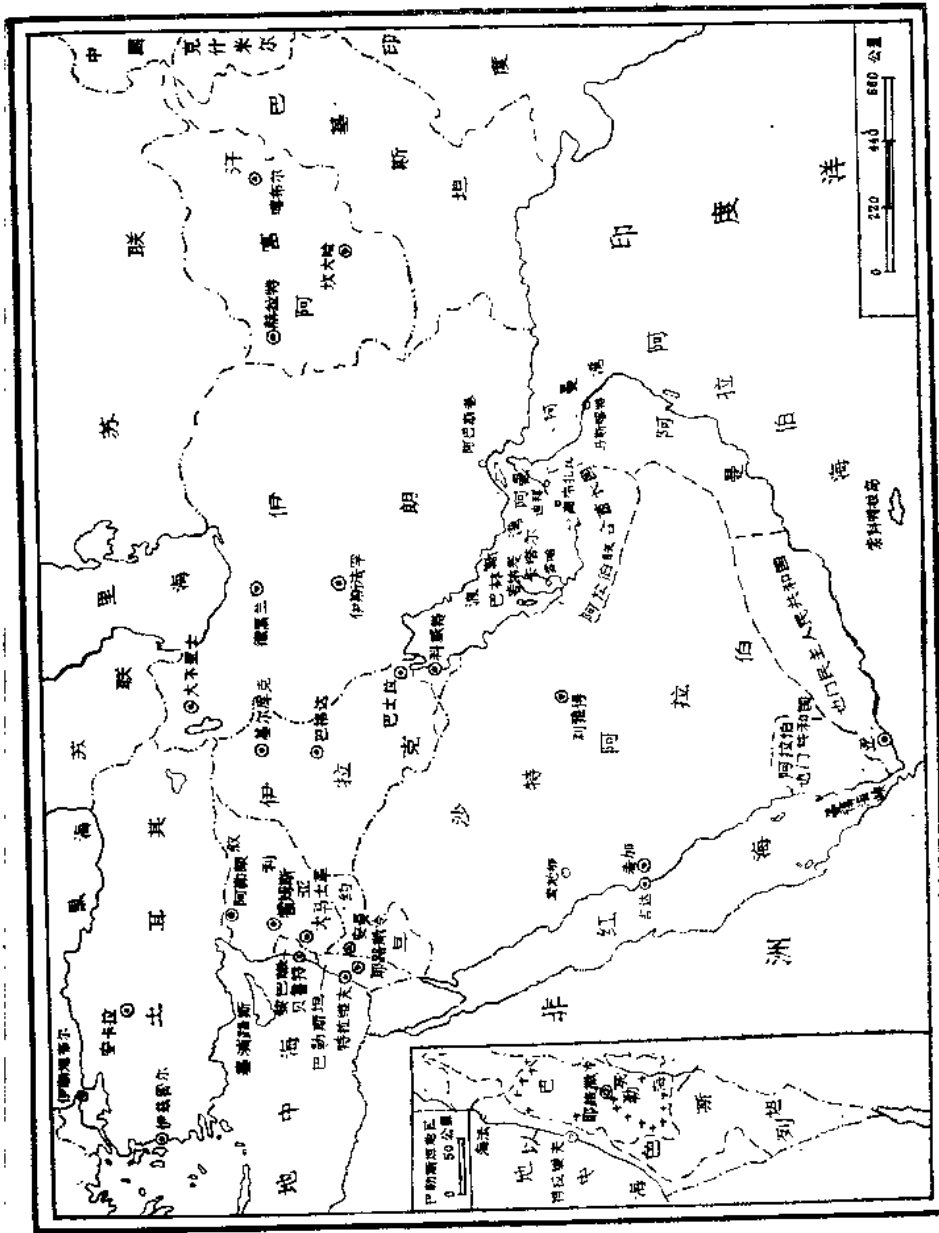


图1 西亚政区图
Fig. 1 Map of West Asia Political Scope

在政治区划上, 西亚包括 18 个国家和地区, 即土耳其、伊朗、阿富汗、伊拉克、约旦、黎巴嫩、叙利亚、以色列、巴勒斯坦国、沙特阿拉伯、阿拉伯也门、民主也门、巴林、科威特、阿曼、卡塔尔、阿拉伯联合酋长国、塞浦路斯, 总面积 718 万 km^2 , 国际上使用较广的“中东”这一名词, 其范围同西亚大体相当, 但通常把阿富汗除外, 而包括非洲的埃及(图1)。

西亚自然环境的特点, 总的说来, 是一块高温干旱的高原地区, 它包括三大高原和一低地: 北部是被年轻的呈东西向的褶皱山脉围绕的伊朗高原和安纳托利亚高原, 南部是古老的台地阿拉伯高原, 夹在两者之间的是美索不达米亚平原, 大部分地区属热带与亚热带干旱与半干旱气候。伊朗高原和阿拉伯高原分布有大片沙漠和草原, 西亚分布着广大的内流区和无流区, 这种封闭割据成块, 没有大的平原中心的自然环境特点, 奠定了西亚的政治、经济发展的特点。

西亚具有世界意义的矿产资源, 首推石油资源, 这里具有世界石油宝库之称, 截止 1985 年 1 月, 石油的探明储量为 550.5 亿吨, 占世界石油总储量的 57.5%, 天然气探明储量为 24.9 万亿 m^3 , 为世界总储量的 25.8%, 西亚的石油和天然气资源, 不仅储量十分丰富, 分布也非常有规律, 主要集中分布在美索不达米亚山前拗陷地带(即扎格罗斯山前拗陷地带)与阿拉伯地台边缘褶皱带(即波斯湾沿岸地区)。

除油气资源外, 西亚非金属矿产资源以磷酸盐, 煤和化工原料较多, 磷酸盐矿主要分布在死海附近, 煤以褐煤为主, 煤质较差, 主要集中分布在土耳其西部和北部以及伊朗高原北部地区, 探明储量为 16 亿吨, 化工原料集中分布在死海, 主要有钾盐, 储量 90 亿吨, 氯化钠 110 亿吨, 氯化镁 220 亿吨, 金属矿以锰、镁较为重要, 其分布主要与第三纪褶皱带相联系, 分布在绵延穿过伊朗与土耳其褶皱山一带、阿拉伯半岛中部褶皱带, 金属矿以铬最重要, 铬是西亚第二位具有世界意义的矿产资源, 储量为 1.1 亿吨, 主要分布在土耳其西部, 伊朗东北角, 土耳其铬的储量居于世界前列, 铁矿资源分布在伊朗高原西北部和土耳其, 铜矿分布在伊朗、土耳其、阿拉伯半岛中部。

全区人口近 1.7 亿(1985年), 其中阿拉伯人占半数以上, 集中分布于南部和中部各国, 而北部各国都不是阿拉伯国家, 有波斯、土耳其、普图什、希腊等主要民族, 此外, 以色列的犹太人占多数。

西亚是人类文明的摇篮之一, 又是伊斯兰教、基督教、犹太教和袄教等世界性宗教的发源地, 在宗教信仰上, 除黎巴嫩、塞浦路斯和以色列分别以天主教、东正教和犹太教为主外, 西亚其余国家均信奉伊斯兰教, 穆斯林在西亚总人口中一般占 93% 以上, 宗教不仅在本国社会生活各个领域, 而且在国际关系中, 都有着巨大而深刻的影响。

西亚各国在第二次世界大战后, 由于摆脱了殖民统治, 取得了政治独立, 经济和文化显著发展, 人口增长也出现了前所未有的高速度, 1950—1960 年西亚人口增长率为 2.5%, 1960—1970 年升至 2.75%, 1970—1980 年更达到 2.92%, 1986 年达 2.8%, 增长速度不断提高, 不仅超出了世界人口平均增长水平, 而且高于绝大多数发展中国家, 西亚人口增长除了 60 年代, 70 年代数百万外籍劳工投入波斯湾地区外, 主要是人口自然增长引起的, 西亚人口的迅速膨胀使其占世界人口的比重由 1950 年的 2.67% 上升到 1986 年的近 4%。

战后, 西亚人口增长在地区上是不平衡的, 把西亚分为阿拉伯国家和非阿拉伯国家, 那么前者的人口增长速度远高于后者, 而在阿拉伯国家之间, 波斯湾沿岸的石油生产国人口增

增长速度又比其它国家为快。70年代后,这种趋向更为明显。若就各个国家而论,情况更为复杂。塞浦路斯人口自然增殖率远比其它国家为低,1975—1980年平均为10.5%,类似发达国家的人口增长速度,比增长最快的科威特要低73.2%,以色列和黎巴嫩的人口自然增殖率也较低。农业国家阿富汗、阿拉伯也门、民主也门,由于死亡率维持在较高的水平,人口增长速度也不很快。海湾石油生产国人口增长最为迅速,人口自然增殖率通常高于30%,如科威特1975—1980年平均自然增殖率高达39.2%,这样高的增长速度在世界上也是屈指可数的。究其原因,首先是由于多数国家战后经济发展迅速,尤其是60年代和70年代以后出现的“石油繁荣”,使一些石油生产国国民收入倍增,一些人力资源不足的国家,由于经济建设规模在短期内畸形扩大,劳动力奇缺,普遍实行鼓励生育的政策,促使人口不断增长;其次,西亚多数国家农业部门仍然居于主导地位,农业人口占半数以上,农业生产水平落后,以手工劳动为基础的小农经济占优势,扩大生产主要靠投入更多的劳动力,这从客观上导致人口不断增殖;第三,西亚婚姻制度和早婚习俗是人口维持高出生率的又一重要因素,伊斯兰教的宗教规范和道德观念都是鼓励早婚多育的,妇女的社会地位也是影响出生率的重要因素。这些因素综合影响,导致西亚人口惊人膨胀。尽管如此,西亚人口密度每平方公里只有18人,大大低于东亚、南亚和东南亚。西亚由于自然环境和历史发展进程不同,各地人口分布状况差异很大,沙特阿拉伯和阿曼每平方公里只有4至5人,而巴林和黎巴嫩都比这个数字超出近百倍。一般说来,西亚人口分布同降水量的多寡成正比,地中海沿岸相对温和湿润,发展经济尤其是农业条件比较好,因而成为西亚人口最稠密的地区,黑海和里海沿岸情况也有些类似,而阿拉伯半岛和伊朗高原却远为稀少,甚至有些地区为无人区。

西亚城市化过程也随着经济的迅猛发展而加速,城市人口比重已由1950年的22%跃升到1986年的50%,科威特等几个产油国更达到了70%—90%,大大超过了发展中国家的平均水平。同期百万人口城市由1个增至11个。伊朗首都德黑兰已有人口573万,成为世界级的特大城市。相反,广大农村长期处于落后状态,有的还过着中世纪的游牧生活,城乡发展的不平衡已成为严重的社会问题。

西亚是人类古文明的发祥地之一,公元前3000年前左右,区内先后出现了一批强盛的奴隶制和封建制国家,如巴比伦王国、波斯帝国、阿拉伯帝国、奥斯曼帝国等,都对世界历史发展产生过巨大影响。由于封建制的长期存在,阻碍了生产力发展,加上频繁的战乱以及自然生态环境日趋恶化,西亚自纪元以来社会发展十分缓慢。自16世纪起,欧洲列强开始了对东方的侵略扩张,处于重要地理位置的西亚成了英、俄、法、德各国竞相争夺的目标。苏伊士运河建成后,英、法在西亚霸占了大片殖民地,土耳其和伊朗实际上也成了半殖民地。1919年和1921年,阿富汗和伊拉克首先独立,其它各殖民地在第二次世界大战后也相继独立。战后,英、法在西亚的势力削弱,美国乘虚而入,向西亚渗透,取代英、法地位。西亚的重要战略位置和丰富的石油资源,被美国纳入全球战略之中,苏联也一直觊觎着西亚,南下印度洋是沙俄梦寐以求的目标。自50年代以来,苏联就通过“军援”和“经援”与美国争夺西亚,1978年苏联出兵阿富汗,进而染指红海,控制南北也门,也是为了加紧对西亚战略要地和石油通道的争夺。80年代,西亚形势更为严峻,阿以冲突不断升级,两伊战争延续8年之久。到80年代末期,随着世界形势的缓和,西亚形势也进入一个大转折时期,1988年发生了一系列具有重要意义的大事:苏联从阿富汗分阶段撤军;两伊战争停

火；约旦河西岸和加沙地带巴勒斯坦人民燃起反以斗争的火焰，约旦宣布和西岸与加沙地带断绝行政和法律关系；巴勒斯坦国的建立，很快得到 70 多个国家的承认；美国同意与巴解组织举行谈判等，这一切都表明了西亚的政治地理形势将形成新的格局。但扩张主义、霸权主义仍力图控制地理位置重要以及石油资源丰富的西亚地区，它们不断渗透和争夺，加以西亚内部的一些不稳定因素，使得西亚的局势长期动荡不安，不仅给当地人民带来灾难，对整个国际形势也有极其重要的影响。

2 两种类型的经济特征

第二次世界大战以前，由于帝国主义的掠夺和传统封建生产关系的束缚，西亚经济一直发展缓慢，大多数国家均以农业、游牧业为基本经济部门。自 50 年代以来，波斯湾地区石油产量激增，成为世界上最重要的石油生产地和出口地。同时，随着战后西亚国家政治独立，促进了经济的发展、自立，尤其是从 50 年代中期至 80 年代初，西亚人均国民生产总值大幅度增长，1983 年，人均国民生产总值已达 3 000 美元，超过了世界平均数，超出世界所有发展中地区的平均数 3 倍以上。西亚经济如此迅速发展，主要是依赖于石油的发展。早在 1965 年，西亚商品出口总额中石油所占比重就高达 88%，以后石油出口额猛增，到 198 年占到商品总额的比重达 91%，尽管近几年由于两伊战争破坏，石油跌价等因素促使大幅度减产，但是，到 1985 年在出口中的比重仍高达 89%。

西亚各国按经济特点，明显分为两类：石油输出国和非石油输出国。两类国家无论在经济发展水平，或者发展速度以及部门结构上都存在很大的差异性。

石油输出国指伊朗、伊拉克、科威特、沙特阿拉伯、巴林、卡塔尔、阿拉伯联合酋长国和阿曼等 8 个波斯湾沿岸国家。自 60 年代以来，直到 1982 年前后，这些国家经济高速增长，其速度之快，在世界经济发展史上是罕见的，如 1965—1983 年间，按可比口径，沙特阿拉伯增长了 4.2 倍，阿曼增长了 5.3 倍，其人均国民生产总值增长达 2 倍以上。1983 年，8 国虽只占西亚总人口的 43%，却提供了国民生产总值的 3/4，按人均计算要高于非石油输出国家 8 倍，其中的阿拉伯联合酋长国、卡塔尔和科威特人均国民生产总值分别高达 21 340 美元，21 170 美元和 18 180 美元，在世界各国中分居第 1、2、4 位。当 1973—1982 年的 10 年石油高价繁荣时期，8 国累计获得了高达 1 万亿美元的巨额收入，成为带动经济全面高涨的强大动力。因此，从 8 国经济部门结构来看，都是以石油业为其命脉。在 70 年代末，80 年代初石油产量达到高峰时，石油业占 8 国国民生产总值的比重介于 36%（伊朗）和 70%（科威特）之间，占商品出口总额的比重更普遍达到 95—99%，而且建筑业、运输业、制造业和商业等其它经济部门在很大程度上也都以石油为其发展基础，形成单一的经济结构，如阿曼 1981 年石油产值竟超过农业产值 39 倍，超过制造业产值 55 倍，这就形成经济基础的脆弱性。石油的兴衰，世界能源形势的变化，都会直接影响这些国家的经济发展。因此，各国为了不过分地依赖石油业，近 10 年来利用巨额石油收入，促进国民经济的多样化发展，特别是在港口、道路、桥梁、住宅、动力、供水、电信等基础设施的建设上取得较大成效，逐步改变过去落后的、不适应的状态；此外，在制造业和农业方面也得到了很大发展，尤其注意了同当地资源相结合的一些原材料工业，如炼油、石油化工、炼铜、水泥等，并逐步进入国际市场。这样，一方面扩大非石油产品的出口，另一方面发展替代进口工业，使

制造业多层次化, 逐步形成较合理的经济体系。由于经济结构的不断调整, 单一的石油经济也在逐步改变, 出口总额中石油的比重开始有所下降。当然, 这种结构的改变还是初步的, 并未根本扭转, 但是, 这已是朝着合理方向迈开了一步。

在西亚各非石油输出国中, 以色列在国际上一般被列为发达国家, 而其它国家都是生产力水平较低的发展中国家。其中经济最落后的内陆国家阿富汗, 原来基础差, 又遭到长期战争的严重破坏, 因此, 人均国民生产总值尚不及阿拉伯联合酋长国的 1%, 1989 年被列入世界最不发达的 42 个国家之中。其余各国因紧邻波斯湾产油国的有利地理位置, 在运输和加工原油, 以及提供劳务和商品上都得到产油国之利。如地中海沿岸国家从管道过境和油港业务上就获利不少, 也门民主共和国的亚丁炼油厂靠进口波斯湾原油加工后出口, 提供了全国制造业产值的 80%, 在商品出口总额中石油制品更占了 97%。约旦 80% 的土地是沙漠, 又不产石油, 但最近 20 年来, 随着波斯湾产油国经济的起飞, 约旦通过智力开发, 利用有利的人地条件, 大力促进劳务输出, 每年挣得外汇收入已超过本国工农业产值, 成为国民生产总值的主要来源。由于上述原因, 西亚非石油输出国中, 除少数政治长期动乱的国家外, 一般都能保持较高的发展速度。

除了经济发展水平上的悬殊外, 西亚的石油输出国和非石油输出国在经济部门结构上也存在着明显的差异。前者以石油独秀, 其产值大约相当于其它各产业部门的总和, 农业和制造业则远为薄弱。后者的采矿业规模都很小, 而以第三产业、制造业和农业为主要产业部门。大体说来, 生产力水平愈是低下的国家, 农牧业所占的比重就愈大, 如阿富汗人均国民生产总值远远低于其它国家, 而农牧业占国民生产总值的比重却大大高于其它国家。从以上两类国家总的经济特点来看, 西亚经济是以石油为主, 农业和制造业正在发展中^[1]。

表 1 80年代初西亚国民生产总值的构成 (%)

Table 1 The GNP Structure of Western Asia in the Early 80s (%)

	农牧业	采矿业	制造业	其它
石油输出国	4	50	6	40
(其中: 卡塔尔)	0.5	65	5	30
非石油输出国	18	3	19	60
(其中: 以色列)	6	2	17	75
(阿富汗)	69	3	12	16
西亚平均	8	34	11	47

3 石油为主的工业部门

西亚是世界著名的石油宝库, 1908—1986 年的 78 年中, 全区累计产油 205 亿吨, 对世界经济与科技的发展起了重要作用。1976 年, 西亚产油 10.7 亿吨, 这是历史上产量最高的一年, 大约占当年世界总产量的 34%, 此后, 由于世界石油消费量减少, 石油出口竞争加剧, 人为地限产保价以及战争的破坏等原因, 西亚石油产量显著下降, 超过半数的生产能力闲置下来, 1986 年全区产油才 6.2 亿吨, 只占当时世界总产量的 21%。西亚石油产量虽大,

但本区消费能力却很小，70年代仅占产量的6%，80年代也未超过20%，其余都是原油出口，在世界能源贸易量中占一半以上，近年来，即使在生产显著下降的情况下，出口量仍超过苏联、非洲和拉丁美洲的总和，在世界能源供应中占有非常重要的地位，它向世界许多国家提供石油产品，70年代末到80年代初，日本、西欧、大洋洲所需石油的70%，南亚的90%都依靠西亚进口。

西亚石油储量99%以上集中在波斯湾及其周围100万km²的范围内，这里号称“世界油极”，波斯湾不仅油藏丰富，而且还有得天独厚的开发条件：油田规模大，开采效率高，成本低，为长期稳定生产提供了有利条件；地质条件好，油质好，石油运输方便，气候条件有利等等，这就使波斯湾地区石油业能够取得世界上其它地区无法相比的经济效益：产量大、投资省、成本低、效率高。

按生产、加工运输的特点，一般把波斯湾油田分为3区：北区包括伊朗陆上和伊拉克北部各油田，占总产量的28%，开发时间最早；中区包括伊拉克南部、科威特，直至沙特阿拉伯北部各油田，占总产量的20%；南区包括其它各油田，占总产量的52%。在各大油田中，生产能力最大的是沙特阿拉伯的加瓦尔油田，最高年产量达2.8亿吨，是世界上最大的油田，波斯湾有十几个大油田，生产能力也分别达3000—7000万吨，如沙特阿拉伯的萨法尼亚（海底）、伯里（海底）、阿布凯尔、科威特的布尔甘、伊拉克的基尔库克和鲁迈拉、伊朗的马龙、阿瓦士、奇亚萨兰和阿加贾里等，以上十几个油田占到全区生产能力的70%，这就反映了石油生产的高度集中。

波斯湾海域也是世界海洋石油的重要产区之一，1985年全区海底石油产量1.6亿吨，在石油总产量中占30%，在世界海底石油产量中占20%，居世界第一位。

西亚石油开采规模大，但长期以来加工工业却十分薄弱，至1986年，全区43座炼油厂的原油加工能力合计只有2.4亿吨，其中波斯湾沿岸的8个石油输出国的28座炼油厂合计为1.6亿吨，在全世界的原油加工总量中仅占4.3%，出口以原油占绝对优势，西亚的大型炼油厂有沙特阿拉伯的腊斯塔努腊厂、朱拜勒厂、科威特的朱勒艾哈迈迪厂、伊朗的德黑兰厂、伊斯法罕厂等。

西亚在石油的基础上建设了一批石油化学工业，但目前还很薄弱。

西亚石油的运输一向是以海运为主，除阿曼在濒临阿曼湾海岸建有两座油港外，其余各国的油港均建于波斯湾沿岸，其中伊朗的哈克岛和沙特阿拉伯的腊斯塔努腊在世界大油港中位居一二位，其它还有科威特的米纳艾哈迈迪和伊拉克的霍尔厄尔阿玛亚，其规模也居世界前列，由波斯湾运出的石油，总汇成一股洪流，经霍尔木兹海峡流向印度洋，流经海峡的石油运量占全区总输出量的90%—95%，每天平均达200多万吨，平均每8分钟有一艘船支通过，霍尔木兹海峡成为举世闻名的一条“石油海峡”，同时也构成关系着许多国家安危兴衰的重要战略要地。

除海运外，利用输油管道也是重要的运输形式，伊拉克、沙特阿拉伯都曾敷设过几条通往地中海港口的输油管，后来因战争和其它因素，至80年代初全部封闭，伊拉克又于1977年建成以土耳其的杰尔托尔港为终点的新油管，长1000km，年输油5000万吨，近年扩建至8000万吨，与此同时，沙特阿拉伯于1981年建成从油田区横越阿拉伯半岛至红海岸延布港的长1200km的输油管，年输油量9250万吨；1985年，伊拉克南部油田通往延布港的输

油管道也建成,年运量达2500万吨。

西亚石油出口历来以西欧为主要市场,近年由于石油的产销形势变化,使其对西欧的出口大幅度减少,对美国的出口亦因距离过远而趋于萎缩,现在对日本为主的其它地区的出口比重有所上升,1986年出口中西欧占32%,日本占27%,美国仅占5%^[1]。

除石油外,西亚的制造业在最近30年来发展很快,其产值已大大超过农业,重工业部门的炼油、石油化工、冶金、汽车装配等部门的产值发展速度又都超过传统的轻工业,虽然工业得到迅速发展,初步形成了一定的基础,但远远不能满足需要,仍然需要进口大量的工业品,特别是先进的技术设备。同时,由于各国的社会经济条件、历史条件、资源条件的近似,使其无论在发展战略还是工业内部结构上都呈现较大的相似性,即进口替代→出口替代→面向出口经济多样化,以及以经资源采掘-加工为主,以此带动基础工业、制造业的发展。西亚制造业的4/5集中在土耳其、伊朗和以色列,这些国家的制造业占国民生产总值的比重都达到20%左右。相反,另一些国家的比重却太低,如阿曼仅为3.5%,差异十分悬殊。在各国内部,制造业也高度集中在少数大城市,如特拉维夫-雅法占了以色列制造业的2/3,巴格达和德黑兰分别占伊拉克和伊朗制造业的一半以上,伊斯坦布尔制造业在土耳其也占到1/4以上。近10年来,在波斯湾沿岸建设了一批巨大的现代化工业基地,成为西亚突出的经济地理现象,同时也在改变其生产分布格局。当前其分布首先呈现出由北向南递减的趋势。

西亚现代工业的发展,起始于北部国家土耳其、伊朗,在近一个世纪中逐步向南部推移,从北向南可以大致划分为3个横向平行的带状地区。首先是西北部 and 北部制造业发展水平较高的地区,包括土耳其、伊朗和以色列;其次向南、中部是制造业水平次高地区,主要有约旦、叙利亚、塞浦路斯、黎巴嫩;最南部是制造业发展水平最低,以石油经济为主的国家,主要有海湾7国和半岛上的其它国家。从这种趋势的进程来看,北部已进入“出口替代”阶段,制造业在工业结构中占80%以上,在国民生产总值中占20%,制造业部门比较完善,已形成了多样化的工业结构。中部制造业结构已开始多样化,除纺织、食品外,逐步建立起炼铝、化工、建材等部门,制造业在工业结构中的比重则在16%—15%,产品有一定的输出;南部仍然是单一经济结构,制造业在工业结构中仅占12%,在国民生产总值中仅占6%。由于石油冲击制造业的发展,近年来,制造业虽有一定发展,但部门仍然十分残缺,除有少数靠石油发展起来的钢铁厂外,重工业基本没有多大进展,轻工业也十分落后。其次的趋向是由西向东的变化,制造业发展水平也是呈由西向东逐渐降低。这种趋势的形成,主要是由于西方势力对西亚各国影响程度的强弱,因为西亚处在欧、亚、非三洲联结地带,从当今世界经济地理位置看,正处于西方势力与东方势力的夹缝低谷中,西方的长期影响大于东方,这种“距离递减法则”必然反映到区域经济的发展上来。^[2]

4 灌溉农业突出

西亚农业生产历史悠久,而且是一些重要农作物的发源地,战后,由于其它经济部门,

1) 杨兴礼, 西亚工业地理格局, 研究生硕士论文, 1988年西南师范大学印。

尤其是石油的迅速发展冲击着农业,农业在国民生产总值中的比重大大下降,目前仅占8%,远远低于其它发展中地区,有的甚至更低,如沙特阿拉伯只有1%,但农业在许多国家中仍占有重要地位,农业人口仍占总人口的39%左右,有的国家还是以农业为主的,如阿拉伯也门共和国、阿富汗等国。

农业的相对落后与其它经济部门的高速发展在经济中很不相适应,西亚地区成为世界上重要的农产品净进口地区,1985年净进口额高达130亿美元,单是谷物就达2011.87万吨,大大超过其它发展中地区,从农业生产发展来看,西亚具有几个明显的特点。

4.1 恶劣的自然条件,较低的生产水平

西亚大部分地区干燥、炎热,雨水较多的沿海地区又受地形影响而极大地限制了水分的有效利用;低肥力和贫瘠的土地面积比重较大,植被稀少等等,这些不利的自然条件及其组合对于农业的发展极为不利,西亚农业落后,生产水平低于世界平均水平,1985年世界按人均谷物产量为381公斤,而西亚只有271公斤,肉类世界人均30.6公斤;而西亚仅为19.3公斤,农用拖拉机平均每百公顷世界为1.7台,西亚只有1.3台。

4.2 农业生产极不平衡

西亚农业自然条件具有鲜明的地域差异,再加上其它社会因素的影响,因此,农业地理分布以及农业在各国国民经济中的重要性相差十分悬殊,这反映在耕地分布的不平衡上,目前,西亚有6067.8万公顷耕地,而土耳其、伊朗、伊拉克、阿富汗、阿拉伯也门就占80%,平均垦殖指数为10%,但地中海沿岸可达30%,而波斯湾沿岸各国却不足0.5%,这样,西亚农业集中连片分布很少,沿海沿河的带状分布和在绿洲、山间盆地等以点状分布为主,由于地形封闭、阻隔,一般没有形成发达的专门化,而以自给自足的生产方式为主,以游牧方式进行畜牧业生产。

4.3 灌溉农业地位突出

西亚大部分属于干燥区,地中海型气候区又是冬雨区,故水利灌溉就成为发展农业的关键,其灌溉历史是非常悠久的,近几十年来,西亚国家在水利、农田基本建设上投下巨资,水利事业发展很快,灌溉面积已占全部耕地的20%以上;为了充分利用有限的水资源,各国除了在河流上兴建一批大中型水库外,还开凿了水井,修建了许多坎儿井,有的还建设了海水淡化厂,特别是以色列在发展灌溉,改良沙漠上已取得了丰富的经验,地表和地下资源的有效利用率已达到90%以上,耕地比40年前扩大了两倍多,灌溉面积已占到耕地的80%,从而,在干燥地区建设起一个具有世界先进水平的高度集约化的灌溉农业典范。

4.4 以种植业为主的农业结构

在西亚各国农业总产值中,种植业一般占60%—70%,但多数国家粮食不足,平均粮食自给率仅约70%,波斯湾沿岸一带不足5%,经济作物生产规模不大,除土耳其的棉花、烟草在世界上有一定地位外,其它都不突出,畜牧业在各国都比较重要,有的国家是传统的游牧国,其中阿富汗的紫羔羊,土耳其的安卡拉山羊,以及阿拉伯半岛上的骆驼在世界上都颇为著名,此外,各类干鲜果品的生产也很突出,椰枣、榛子、石榴和阿月浑子的产量居世界首位,葡萄、柑桔、胡椒、橄榄油也非常重要,西亚的森林、林地面积仅约占7%,渔业捕获量也很少,黑海、里海沿岸的土耳其、伊朗出产鲟鱼,是名贵的鱼籽酱原料,科威特、巴林、卡塔尔沿岸是养殖珍珠的主要场所。

5 西亚交通运输业的发展及其布局

西亚交通运输早在15世纪以前就是世界陆上贸易中最重要的通道,发展处于极盛时期。

“北层走廊”是一条重要东西向贸易通道,“丝绸之路”、“香料之路”开辟了连接东西方的海陆通道。近代,西方殖民者又把西亚视为向东扩张的桥梁。1869年苏伊士运河开通,更增加了西亚的战略地位。现代,它仍处在世界的枢纽位置,交通运输业得以较大的发展,初步地形成了现代交通运输体系,并在适应各国各地区自然条件、社会经济条件的前提下,建立了各具特色的交通运输结构。5种运输方式在西亚把不同地区,不同经济类型紧密联系起来,形成地区内部交通运输网络的总体格局。而5种运输方式不同地区空间的组合差异,以及货流、物货构成的迥异,又形成西亚交通运输网布局的总体特征。

首先,西亚各国交通运输业呈现出由北向南,由西向东递减的特点。这是和工业分布趋势一致的;其次,交通运输部门结构由北向南,由繁到简。北部地区(除阿富汗)是5种方式俱全的综合发展,运输线路、能力都居于全区首位;中部地区是西亚经济发展次快地区,交通运输也比较发达,具有5种运输方式(除塞浦路斯外),但发达程度不如北部,南部半岛因长期受单一经济结构的限制和自然条件的制约,主要以公路、海运、空运3种方式为主,这一地区大多数国家是西亚石油生产国,因此海运业比较发达,这里也是空运的主要航线,航空及中转业务较为发达,因半岛以沙漠为主,故铁路未能发展,内陆运输主要靠公路。第三,货流结构由西向东,由北向南都出现由多元化向单一的变化,这是西亚在运输业上的又一特征。北部地区货流结构由多种成分构成,以制造业产品为主,农产品次之;中部制造业产品仍占很大比重,但农产品比重下降,油气比重上升,到南部就几乎全是油气产品,油气运输成为这些国家唯一的大宗货物。总之,南北差异悬殊,是西亚交通运输业发展及布局的最明显特征。

西亚交通运输业方式是以公路为最重要、最普遍的部门。1985年公路网总长度为654 358 km,密度为29.69 km/100 km²,在发展中国家居于中等水平。汽车拥有量为746万辆,以伊朗、土耳其最多,其次为科威特。铁路运输是陆上运输的又一重要运输方式。1985年铁路总长度为21 121 km,30%左右为非标准轨铁路,密度为1.25 km/100 km²,在世界各国中属于偏低水平。西亚是世界内陆水道最少的地区之一,除底格里斯河与幼发拉底河两河以外,尽管在一些海岸有河流,但均属山地性河流,流程短,河床曲折,不具通航价值。西亚是周围海域包围的地区,海运是西亚对外经济联系的主要形式,海运大宗货物是石油及其制品,西亚各港口总装货量为5.79亿吨。西亚也是世界航空运输的主要航道,现配备有各种设施的航空线300条,机场110个,国际机场32个,沙特阿拉伯的吉达机场是世界上最大的国际机场之一,航空运输主要用于客运。西亚的管道运输不甚发达,许多管道由于国内政策和冲突几乎近于关闭。管道运输能力很薄弱,目前长度约为2.65万km。尽管各种运输方式有极大差异,但都在发展。战后到80年代西亚铁路线总长度增加近两倍,客货运量增加3倍,小汽车拥有量增加65倍,海运业载货量增长了数百倍,卸货量增长数十倍。现代化交通运输在西亚是从无到有,从而在一定程度上推动了各国生产布局的发展。如伊朗由于全国综合运输网的形成,逐步地形成了以德黑兰为中心的中央区和胡泽斯坦为中心的西南区两大经济中心和制造业中心,并通过交通干线与伊斯法罕、阿巴丹、设拉子、霍梅

尼港等工业城市连成一体,最终形成了西部经济地带,并以此带动东部经济的发展。西亚交通运输业的发展,还促进了各国经济向落后地区的纵深发展,使生产力布局发展趋于平衡。战前,土耳其的工业高度集中于靠近欧洲的西部沿海地区,主要中心有伊斯坦布尔、伊兹米特和伊兹密尔,在内地仅限于首都安卡拉附近。自 60 年代以来,土耳其为了发掘本国的资源,在一些原来比较落后的地区修建了大量交通设施,从而使生产力布局向落后地区推进,涌现出一批象宋古尔达克、卡拉比克、埃雷利为主的北部工业区,以及全国最大钢铁基地锡瓦斯、迪亚巴克尔、埃尔祖鲁姆等东部工业区和以梅尔辛、阿达纳、伊斯肯德仑为主的东南工业区,从而使经济在全国范围内得到较全面发展。沙特阿拉伯原有经济重心主要集中在海湾地区,随着西岸开发,公路、管道直通西部地区,特别是大型国际机场的建立,使吉达成为沙特阿拉伯最大经济区域。近年来,沙特阿拉伯随着工业化进程的加速,由于海湾形势的持久紧张,这种经济西移的趋势日益加强。最后,交通运输业的迅速发展,加强了地区内各国的经济联系,沟通和扩大了西亚和世界的贸易往来。战后初期,西亚各国间经济联系十分薄弱,随着经济结构的改变,交通事业的发展,这种联系日益紧密,区域间的物资交流也日趋活跃,北部的制造业产品和农副产品的南运,南部石油的北输已成为十分重要的货流趋势。到 1985 年,西亚各国出口总额的 20% 左右是在区内相互流通的,各国进口总额 40% 左右也是区内各国互相提供的。与此同时,该地区与外界的联系也随着运输业以及经济的发展日益加强。除本来就联系较多的西欧外,现在加强了对北部苏联和东欧国家的联系,特别是随着经济的由西向东发展,加强了与东亚、东南亚、南亚等国家的联系,和我国的联系也日趋加强¹⁾。

6 具有重要国际意义的对外贸易

西亚自古以来就是重要的国际贸易市场之一。战后,随着民族独立,经济发展水平的提高,在国际贸易中的地位也逐步提高,在世界进出口商品贸易总额中所占的比重从 1950 年仅占世界出口总值的 2.9% 增至 1980 年的 10.68%²⁾。同期的进口值在世界进口总值中的比重也从 3.65% 升到了 5.27%。西亚进出口贸易的增长主要是依靠石油输出而发展起来的,大量的原油输出带来了巨额的石油收入,为其经济的发展提供了雄厚的资金,从而促进西亚市场的扩大。在此基础上商品结构也明显分为石油输出国和非石油输出国两种类型,前者以石油生产和加工在国民经济中居绝对优势,出口以原油、石油制品和天然气为大宗,通常要占到出口商品 90% 左右,此外尚输出一些土特产和制成品,如沙特阿拉伯输出椰干、鲜鱼干、珍珠、石油化工产品;科威特输出化肥、鲜鱼干、珍珠、珠母贝、椰枣、罐头食品、小型电机;伊朗输出地毯、皮张、皮革、干鲜果品、肠衣等;伊拉克输出椰枣、蔬菜、水果、皮革、毛毯、原棉、水;阿拉伯联合酋长国、阿曼、卡塔尔等输出鲜果、鱼干、椰枣、鲜鱼、珍珠等等。这些国家是以石油外贸带动整个经济发展,大量进口机器设备、食品以及运输设施等,一般占其进口份额 80% 左右[3]。

至于非石油输出国则以多种农矿产品为主,这些国家中只有土耳其、以色列等国工业制成品出口占有重要地位,其它都是出口农牧产品、矿产品及土特产。如阿富汗出口石榴、荷

1) 王筱欣, 西亚综合交通区域, 硕士研究生论文, 1988 年西南师范大学印。

2) 包括埃及在内。

萄干、地毯、紫羔羊皮、棉花；塞浦路斯出口水果、蔬菜、鲜花；叙利亚出口棉花、磷酸盐、羊皮；黎巴嫩出口食品、玻璃；民主也门出口棉花、药材、盐、咖啡豆；阿拉伯也门出口咖啡、棉花、皮革、皮张等。它们的主要进口商品有原油及其制品、机械运输设备、化工产品、日用消费品和食品。

西亚国家的贸易对象国主要是美国、西欧和日本，尤其是日本，近年来很快超过美国和西欧跃居首位。同时，加强了对苏联和东欧国家的贸易、同中国的贸易也逐步扩大，1984年双方贸易额达4.13亿美元，主要从中国进口粮食、纺织轻工产品、五金制品、农具、药品等，出口磷酸盐、化肥、棉花、椰枣等，同时成为中国对外承包工程和劳务合作的主要地区。1976—1984年该地区占到中国对外承包工程和劳务合作总金额的近50%，项目涉及建筑、桥梁、公路、水利电力、轻工业等。

此外，西亚的转口贸易仍然很发达，不仅历史悠久，而且还具有浓厚的宗教色彩，一年一度的朝圣活动是西亚转口贸易的高潮，穆斯林大量地从世界各地涌来，就吸引着大批各种各样货物汇集而来，形成转口贸易的旺季。海上转口贸易也十分发达，也门民主共和国、巴林、阿曼、阿拉伯联合酋长国等均为主要集散市场。

区内的贸易合作也逐步加强，双边贸易协定签署也愈来愈多，而且随之出现了一些区域性的经济合作组织，如在阿拉伯国家联盟设有阿拉伯经济统一委员会、阿拉伯共同市场，伊朗、土耳其和巴基斯坦3国也组成经济合作组织、石油输出国组织、海湾合作委员会等等，这些组织都协调了西亚国家经济发展和推动地区之间的贸易合作进一步发展[4]。

西亚地区在其特殊的地理环境背景下，在各国政治、经济制度的制约下，经过漫长的历史进程形成了当前的格局形势，这种形势对世界政治、经济的发展仍将起着重要的作用。

参 考 文 献

- [1] 陈 才，李文华主编。世界经济地理。北京：北京师范大学出版社，1988：139—154。
- [2] 刘惠君，王筱欣。西亚工业发展与地区分布趋势探讨。西南师范大学学报（自然科学版），1989；增刊 2：23—32。
- [3] 马秀卿。中东国家对外贸易的特点和前景。西亚非洲，1987；（2）：27—33。
- [4] Sydney Nettleton Fisher, *The Middle East and North Africa*. London: Europa Publications Limited 1986: 42—275.

THE OUTLINE OF ECONOMIC GEOGRAPHY OF MODERN WEST ASIA

Liu Huijun

ABSTRACT

This article, initially regarding 18 states and areas of West Asia as a whole, not only discusses geographical, historical, and socio-economic conditions and characteristics in West Asia in an all-round way, but also puts the emphasis on the present conditions of its industry, agriculture, transportation and international trade. It then points out that under the preconditions of rapidly-growing economy during the post-war period, two major economic types, oil-producing and nonoil-producing states, can be identified; agriculture, despite being regarded as important, is still backward; transport is dominated by highway; a turbulent political situation is relaxing. Finally, the present politico-economic pattern in West Asia, by the above discussion, can be outlined.

KEY WORD: West Asia; economic geography; oil