

<<当代肯尼亚国家发展进程>>

图书基本信息

书名：<<当代肯尼亚国家发展进程>>

13位ISBN编号：9787501242634

10位ISBN编号：7501242631

出版时间：2012-5

出版时间：世界知识出版社

作者：周倩

页数：291

字数：351000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## <<当代肯尼亚国家发展进程>>

### 内容概要

《当代肯尼亚国家发展进程》考察了肯尼亚国家成长的自然条件、历史基础以及文化遗产等构成现代肯尼亚国家发展的环境和历史起。

19世纪后期英国殖民者进入肯尼亚，并在近70年的统治期间大体划定了现代肯尼亚国家的疆界。

在肯尼亚现代国家形成的早期阶段，殖民者与肯尼亚人产生了尖锐的土地争端和种族冲突。

肯尼亚开展了有组织的抵抗乃至争取独立的运动，并于1963年12月12日宣告独立。

作为一个全新的国家，肯尼亚在政治、民族、文化等领域面临着复杂的发展任务。

这是世界历史上一种具有全新意义的现代国家政治发展进程，一个从传统社会向现代社会急速过度的自主过程。

## <<当代肯尼亚国家发展进程>>

### 书籍目录

- 总序：深入了解非洲，增进中非友好
- 前言
- 序一：全球视野与中国的非洲研究
- 序二：非洲研究——中国学术的“新边疆”
- 导论
- 第一章 国家成长的自然条件
  - 第一节 地形结构与特征
  - 第二节 气候条件、物产及特征
  - 第三节 自然环境对国家成长的影响
- 第二章 国家成长的历史文化基础
  - 第一节 史前和古代文明
  - 第二节 19世纪末以前的内陆居民
  - 第三节 沿海城邦的建立及其统治的更迭
  - 第四节 英国殖民入侵前肯尼亚社会发展进程的总体特征
- 第三章 英国的殖民统治与肯尼亚殖民地的演进
  - 第一节 英国的殖民入侵
  - 第二节 殖民统治：政治发展和经济发展
  - 第三节 第一次世界大战中的肯尼亚
  - 第四节 两次世界大战间隙的政治经济发展
  - 第五节 殖民统治对肯尼亚国家成长的影响
- 第四章 肯尼亚民族主义的兴起与走向独立之路
  - 第一节 民族主义的诞生和肯尼亚政治组织的出现
  - 第二节 第二次世界大战与肯尼亚民族主义的高涨
  - 第三节 二战后英国殖民政策的改变
  - 第四节 走向独立
  - 第五节 民族独立与共和国诞生
  - 第六节 殖民统治对国家发展的影响
- 第五章 肯雅塔时代：肯尼亚共和国的基础初建
  - 第一节 开国元勋肯雅塔的功绩与遗产
  - 第二节 年轻国家的初建和政治发展
  - 第三节 新国家的经济发展政策与成效
  - 第四节 新国家政治发展的起点、特征及成效
- 第六章 莫伊时代：发展与成效
  - 第一节 莫伊时代的到来
  - 第二节 政党国家的建立
  - 第三节 20世纪末的经济困境与结构调整
- 第七章 20世纪90年代：新挑战与政治变革
  - 第一节 政治发展困境与外界冲击
  - 第二节 政治动荡与一党制终结
  - 第三节 第一次多党大选及政治发展
  - 第四节 第二次多党大选及政治发展
- 第八章 新世纪的肯尼亚与齐贝吉政府
  - 第一节 第三次多党大选及政权更迭
  - 第二节 新政府面临的经济发展困境
  - 第三节 齐贝吉新政府的施政

<<当代肯尼亚国家发展进程>>

第四节 2007年大选

第五节 从威权主义到多党民主的政治制度变迁

结语 对当代肯尼亚国家发展进程的若干思考

第一节 政治发展的基础

第二节 政治制度的发展阶段及发展程度

索引

参考文献

后记

## &lt;&lt;当代肯尼亚国家发展进程&gt;&gt;

## 章节摘录

版权页：一、肯尼亚的地势对交通运输的阻碍肯尼亚的地势趋向一般呈现非常明显的南北向，而且高度差异很大。

东非大裂谷的南北纵贯以及尼喀高原的梯级层面使得地势陡然变化，在发展现代交通以前，肯尼亚不是一个容易从陆路到达的地方。

这也使得现代肯尼亚从沿海到内地，即从东到西的交通运输变得颇为不易，直到建成了从沿海通向内地的铁路，交通才得以改善。

沿港口城市蒙巴萨到西部重要城市基苏木的铁路线，便可看到高度与地势急剧变化的情况。

蒙巴萨的海拔约17米，从那里起，铁路线跨尼喀高原及其一系列梯级，直到内罗毕（1661米）。

火车由此向裂谷东侧缓慢上驶至阿普兰兹（2344米）。

然后，骤降270多米而到达裂谷底部，再行驶97公里左右，越过谷底至纳库鲁（1850米）。

接下来，铁路线沿裂谷西坡逐渐爬升，伸延72公里，增高686米。

铁路接着横越马乌山脉后陡然下斜，延展145公里而降低1372米，到达终点站基苏木（1146米）。

这样的梯级变化使当初修筑铁路颇为不易。

在裂谷区，公路修筑的难度也大，造成长期交通不便。

肯尼亚目前的公路系统受自然环境的影响仍很大。

农业与工业（包括旅游业）也要有发达的交通系统才能顺利发展。

肯尼亚的内陆运输除湖运以外，缺少大的通航河道，运输主要靠铁路与公路，而铁路与公路的修建与养护的费用高昂，大宗货物运输所得的总额也不足补偿长途铁路的费用。

蒙巴萨——坎帕拉铁路通过半荒漠地区的长度达480公里。

这些地区没有什么产品需铁路运输，因此漫长铁路线的养护就成为负担。

肯尼亚没有大的通航河道，没有宽阔的河口与三角洲，没有像尼罗河三角洲那样的冲积平原，也就没有三角洲农业。

内陆的河流虽然众多，但可以称为大河的几乎没有，除了塔纳河和加拉纳河外，其他的河流都是季节性河流，只在雨季有水，旱季就干涸，所有无法形成稳定的灌溉农业，也就无法形成类似于东方的大河农业文明。

河流通常注入狭窄的小湾，水很浅，除最小的船舶外，不能通航。

这就是肯尼亚的内河通航不盛行的原因。

以肯尼亚最大河流塔纳河为例，塔纳河全长708公里，只在下游300多公里可以通航。

加拉纳河全长约547公里，也只有部分地段可行木船。

二、降水分布与生态多样性肯尼亚国土面积的75%以上是荒漠和半荒漠，可耕地面积只有10.48万平方公里（约占国土面积的18%），耕地面积严重不足。

荒漠和半荒漠地区气候干燥，降水很不稳定，人烟稀少，几乎五谷不生，只有少许放牧业。

造成荒漠与半荒漠的原因与气候有着很大关系。

在生产力发展水平较低的时候，气候是决定一个地区繁荣的主要因素。

为了改善自然条件需要进行很多投资。

如水利灌溉工程、推广梯田等农业改良措施，修筑良好的公路支线与铁路等，需要大量资金才能着手进行。

这就是肯尼亚建国后在经济上取得进步的同时伴生巨额外债和严重依赖外援的原因之一。

肯尼亚东部和中部令人惊异的生态多样性给肯尼亚人以许多挑战，但是也出产了完全不同的物产，干旱和疾病也就不可能同时侵袭同一地区，生态的多样性使某地区的灾民可以从幸运的邻居那里得到一些帮助。

生态的多样性不仅影响了人类社会，同样使肯尼亚成为非洲生物聚集最为集中的地区之一。

肯尼亚是非洲自然保护区最多的国家之一，也是世界上动物学家与动物爱好者研究与观赏的最佳场所。

。



<<当代肯尼亚国家发展进程>>

编辑推荐

<<当代肯尼亚国家发展进程>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>