

中国外贸 港口与航线

张天怀 编著

A large red cargo ship is docked at a port. A blue gantry crane is positioned over the ship. The ship is moored with thick white ropes. The port area is paved with blue and yellow markings. The sky is blue with scattered white clouds.

对外经济贸易大学出版社

中国外贸港口与航线

编 著 张天怀

对外经济贸易大学出版社

(京)新登字 182 号

图书在版编目(CIP)数据

中国外贸港口与航线/张天怀编著. —北京:对外经济贸易大学出版社,2005

ISBN 7-81078-423-4

I. 中… II. 张… III. ① 对外贸易 - 港口 - 简介 - 中国 ② 对外贸易 - 航线 - 简介 - 中国 IV. F552

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 006306 号

© 2005 年 对外经济贸易大学出版社出版发行

版权所有 翻印必究

中国外贸港口与航线

张天怀 编著

责任编辑:王 婕

对外经济贸易大学出版社

北京市朝阳区惠新东街 12 号 邮政编码:100029

网址:<http://www.uibep.com>

山东省沂南县汇丰印刷有限公司印装 新华书店北京发行所发行
成品尺寸:140mm×203mm 15.375 印张 358 千字 彩插 2 页
2005 年 3 月北京第 1 版 2005 年 3 月第 1 次印刷

ISBN 7-81078-423-4/F·258

印数:0 001 - 5 000 册 定价:28.00 元

序

我国自贯彻邓小平同志倡导的改革开放政策以来，取得了史无前例的举世瞩目的伟大成就。我国的迅速崛起和加入世贸组织（WTO），不仅对世界经济向前发展和全球经济一体化起到了推动作用，而且改变了国际贸易和国际航运市场的格局。目前，我国已跻身于世界贸易大国和航运大国的行列。

我国海岸线很长，沿线具有许多天然的良港，其中，有不少港口还具备发展现代物流的优越条件，我国绝大部分进出口货物都需要通过海洋运输，海洋运输在我国对外贸易中起着极为重要的作用。

为了适应我国对外贸易飞速发展和进出口货运量急剧增长的需要，我国除大力发展造船业，加强港口、航道等水运基础设施建设外，还相继增辟了许多国际海洋运输航线，并不断扩大海运市场的开放。目前，我国沿海港口通往国外的航线四通八达，许多内河港口也相继对外开放，这就为我国海运进出口货物的集、疏、运创造了有利的条件。

为了合理选择和利用外贸港口与航线，航运企业和外贸企业的从业人员、从事船务代理与货运代理的人员以及海关、商检等机构的相关人员，都应对我国有关港口与航线的基本情况有所了解，以利更有效地开展工作和共同完成进出口货运任务。

鉴于港口对外贸发展的重要性，张天怀同志早在1986年即编写了《中国港口》一书，该书受到广大读者的欢迎

和好评。随着时间的推移和形势的发展变化,本书作者对原著重新修订、补充并增加了中国外贸海运航线的内容,故更名为《中国外贸港口与航线》。

本书涵盖港口与航线两部分内容,其中,侧重阐述港口部分,航线部分仅作扼要介绍。在港口部分,除概述我国港口发展的历史、现状与前景外,还分别详细介绍了我国 50 个主要的沿海和内河港口,其中包括港、澳、台的港口。在航线部分,除概述海上航线的形成和分类外,还分别具体介绍了我国的远洋航线(包括东行线和西行线)和近洋航线(包括南行线和北行线),以及我国海洋航线的命名与编码。本书内容丰富,涉及面广,信息量大,数据充实,资料新颖、翔实,实用性强,并具有知识性、史料性、可读性和趣味性,它既是一部富有实用价值的有关外贸港口与航线的专业书籍,可供外贸、交通运输部门从业人员使用,也是一部富有参考价值并引人入胜的读物,可供有关教学、科研人员和旅游爱好者参考。特作序介绍,以飨读者。

黎孝先

2004 年 12 月

前 · 言

人类在进步，时代在前进，科技在发展，世界经济一体化进程在加快，我国经济建设在腾飞，这一切必然带动运输业的快速发展，也促进港口的日新月异。如今，“运输”两字已经不能概括货物交流的全部含义，已为“物流”两字所代替。有鉴于此，为促进我国对外交往的进一步发展，更好地贯彻对外开放政策和适应我国对外贸易事业日益发展的需要，我们在1986年版的《中国港口》一书基础上，重新修订了本书。

原有的《中国港口》一书，除对中国外贸港口作了全面概述外，还分别重点介绍了35个沿海和内河主要港口。现在的修订本，除对原有35个港口的发展变化进行了增补外，又新增了15个对外开放的港口，并增加了中国外贸海运航线，故本书更名为《中国外贸港口与航线》。

不论原书还是修订后的新书，既介绍了港口的地理位置、历史沿革、解放后的发展变化、现在港口的规模、现代化的程度、集装箱运输的发展情况，也介绍了港口在当前我国对外贸易及世界贸易中的地位与作用。在港口的历史沿革中，几乎每一个港口都有一个故事，或有一个美丽动人的传说，引人入胜、可读性强。另外，港口之所以成为港口，必然有它独特的自然条件和诱人的风光。所以，港口往往也是一个很好的旅游胜地，观光游览的好地方。为此，我们在每一个港口的最后都对此加以介绍，以增添读者的兴味。航线部分仅作扼要介绍，除概述海上航线的形成和分类外，还分

别介绍了我国的远洋航线和近洋航线，以及我国海洋航线的命名与编号。总之，本书不仅是一本外贸港口方面的专业书籍，而且也是一本知识性、史料性、趣味性兼有的大众读本，老少皆宜，雅俗共赏。既可供外贸、运输部门使用，供有关院校、科研单位、图书资料部门收藏，也可作为旅游爱好者的良师益友，导游指南。

《中国港口》一书，自上世纪八十年代问世之后，一直深受广大读者的喜爱与欢迎。现在出版的修订本《中国外贸港口与航线》一书，除得到对外经济贸易大学黎孝先教授的密切关注和为本书撰写序言外，也得到本行业两位专家，原中国对外贸易运输（集团）总公司处长芦建瑞和梁匡林同志的热心指导，还受到交通部科学研究院一些同志的大力协助与支持，并引用了一些同志的部分资料，在此特表谢意。

本书作者除原书《中国港口》作者外，还包括对外经济贸易大学国际经济与贸易学院运输系赵苏副教授和陈兵、张方等同志。

本书涉及面广，内容丰富，但由于时间仓促，且限于作者水平，书中错漏之处在所难免，敬请广大读者批评指正。

张天怀

2004年10月2日

目 录

第一部分 中国外贸港口概况

1. 解放初期港口的落后面貌 (3)
2. 改革开放后港口的发展变化 (5)
3. 当前我国港口的规模 (7)
4. 当前港口发展中存在的问题 (10)
5. 中国港口未来的前景 (13)

第二部分 中国主要的沿海港口

1. 丹东港 (辽宁省) (17)
2. 大连港 (辽宁省) (22)
3. 营口港 (辽宁省) (35)
4. 葫芦岛港 (辽宁省) (43)
5. 秦皇岛港 (河北省) (50)
6. 京唐港 (河北省) (58)
7. 天津港 (天津市) (64)
8. 黄骅港 (河北省) (77)
9. 龙口港 (山东省) (81)
10. 蓬莱港 (山东省) (86)
11. 烟台港 (山东省) (92)
12. 威海港 (山东省) (103)

目 录

13. 青岛港 (山东省)	(107)
14. 日照港 (山东省)	(118)
15. 连云港 (江苏省)	(126)
16. 盐城港 (江苏省)	(135)
17. 南通港 (江苏省)	(140)
18. 张家港 (江苏省)	(148)
19. 上海港 (上海市)	(155)
20. 杭州港 (浙江省)	(170)
21. 宁波港 (浙江省)	(177)
22. 台州港 (浙江省)	(190)
23. 温州港 (浙江省)	(196)
24. 福州港 (福建省)	(207)
25. 泉州港 (福建省)	(217)
26. 厦门港 (福建省)	(226)
27. 汕头港 (广东省)	(239)
28. 广州港 (广东省)	(248)
29. 深圳港 (广东省)	(268)
30. 香港 (特区)	(278)
31. 澳门港 (特区)	(289)
32. 江门港 (广东省)	(295)
33. 珠海港 (广东省)	(302)
34. 中山港 (广东省)	(308)
35. 茂名港 (广东省)	(316)
36. 湛江港 (广东省)	(322)
37. 海口港 (海南省)	(332)
38. 三亚港 (海南省)	(341)
39. 八所港 (海南省)	(348)
40. 北海港 (广西省)	(352)

- 41. 钦州港 (广西省) (358)
- 42. 防城港 (广西省) (363)
- 43. 高雄港 (台湾省) (369)

第三部分 中国主要的内河港口

- 1. 江阴港 (江苏省) (379)
- 2. 镇江港 (江苏省) (384)
- 3. 南京港 (江苏省) (389)
- 4. 九江港 (江西省) (399)
- 5. 宜昌港 (湖北省) (404)
- 6. 武汉港 (湖北省) (407)
- 7. 重庆港 (重庆市) (416)

第四部分 中国外贸海运航线

- 1. 海上航线的形成与分类 (425)
- 2. 中国——世界各地主要的海运航线 (432)
- 3. 我国海洋航线的命名与编码 (452)

附 录

- 1. 鸦片战争与不平等条约简介 (457)
- 2. 有关外贸港口与航线的参考资料 (468)
- 3. 中国古代历史年表 (477)
- 4. 我国古代陆上丝绸之路示意图 (479)
- 5. 中西方陆上丝绸之路说明 (482)

第一部分

中国外贸港口概况

解放初期港口的落后面貌

港口既是一个国家的窗口，又是一个国家的门户。我们国家的港口，特别是沿海和长江沿岸的一些重点港口，既是我国实行对外开放和进行对外贸易的重要门户，更是我国海陆空运输的枢纽。现在的港口已逐渐发展成为综合性的物流基地、物资集散地、金融和贸易中心，同时也是当前区域经济发展的龙头，也是连接国际、国内两大市场的中枢。目前我国对外贸易进出口物资的90%以上都是通过港口运输的。

我国幅员辽阔，海岸线长达18 800多公里。解放前，沿海港口泊位不多，内河港口大多处于自然水深状态。我国港口大部分都是在近代开辟为通商口岸的。解放前，这些港口十分简陋落后。解放后，我国沿海港口虽有150多个，但有万吨级以上泊位的只有61个，且大部分受战争破坏严重，无法使用。沿海全部港口年吞吐量加在一起也不过1 000万吨。从建国初期到20世纪70年代初的20多年间，港口建设发展缓慢，共计只新建了30个万吨级以上深水泊位，平均每年只建起一个多一点。1973年，周恩来总理提出要在“三年改变港口面貌”的口号。自此，港口建设才被列入国家经济建设的重点项目。在1973~1981年的9年时间里，我国改建新建了深水泊位共计55个，平均每年建成6个，进度较前稍快。到80年代初，我国沿海港口虽拥有大、中、小泊位300多个，但其中万吨级以上的泊位也只有161个，

比解放初期的 61 个增长了 1.6 倍。^① 同时,我国共拥有沿海及内河各类港口 700 多个。比解放初期增长了 16 倍。但港口码头泊位仍处于严重不足状态。

经过建国以后 20 多年的努力,为了适应经济建设和外贸发展的需要,国家继续加强对沿海各大港口的改建、扩建和新建,自此我国港口建设才有了较大的变化,如大连、天津、上海、广州、湛江等。同时也开辟了一些新的码头泊位,如大连鲇鱼湾 10 万吨级原油泊位、宁波北仑港 10 万吨级矿石泊位、秦皇岛万吨级以上的大型煤炭专用输出码头,万吨级以上泊位和天津的 4 个集装箱泊位。此外,上海黄浦也陆续建起 4 个集装箱泊位。到 80 年代中期,上海港就已拥有 100 多个码头泊位,其中万吨级以上泊位占 50%,其年吞吐量已超越 1 亿吨,已进入世界 10 大港口行列。广州港此时也已拥有大小泊位 80 多个,其他港口也都发生了根本性变化,其发展速度呈现出喜人的局面。截止到 1985 年底,我国沿海港口深水泊位已增至 200 个,沿海主要港口的吞吐能力也增加到 3 亿多吨,全国对外开放的港口达 100 个之多。^②

① 数据来源:“加速发展 14 个沿海城市的港口建设”,《中国对外贸易》1985 年第 4 期。

② 数据来源:张天怀:《中国港口》第 2 页,对外贸易教育出版社,1986 年 4 月版。

2

改革开放后港口的发展变化

随着改革开放的深入,我国国民经济蓬勃发展,这大大促进了航运事业的快速成长。经过多年的建设。到目前,我国已拥有沿海和内河生产性泊位 33 450 个,其中深水泊位 835 个,初步形成了以环渤海、长江三角洲、珠江三角洲港口群为主的总体格局。建国至今的 50 多年来,我国港口事业得到了空前的迅猛发展,无论是在港口码头的规模建设方面,还是在生产经营和管理方面都发生了历史性巨变,取得了举世瞩目的成就。这不仅完全扭转了我国过去长期与国际经济发展不相适应的被动局面,也大大缩短了与发达国家的差距,而且进一步增强了港口在我国国民经济中的地位、作用和国际上的竞争能力。更值得一提的是,我国港口货物吞吐量逐年快速增长。据统计,1980 年为 21 734 万吨,1985 年为 31 144 万吨,1990 年为 48 320 万吨,1995 年为 80 166 万吨,1997 年为 90 822 万吨,1998 年又上升到 92 237 万吨,到 1999 年已突破 102 962 万吨,2003 年已达 33 亿吨。其中沿海港口完成 20.64 亿吨,内河港口完成 12.33 亿吨。这一年,我国超亿吨的大港已增加到 8 个。这 8 个大港分别是:上海、宁波、广州、天津、青岛、秦皇岛、大连、深圳。我国集装箱年吞吐量的发展更是惊人。1998 年集装箱吞吐量为 1 141 万标准箱,1999 年上升至 1 560 万标准箱,2000 年又突破 2 000 万标准箱达 2 364 万标准箱,到 2001 年又高达 2 700 万标准箱。2002 年又突破了

3 000万标准箱达3 700万标准箱。同年美国集装箱吞吐量为3 723万标准箱,比我国略高一点。到2003年,我国港口集装箱吞吐量继续呈高速增长趋势,全年吞吐量突破4 000万标准箱达到了4 867万标准箱。其中沿海港口完成4 455万标准箱,内河港口完成412万标准箱。同年美国集装箱吞吐量仅有3 970万标准箱,我国一举超过美国,跃居世界集装箱运输的首位。^①中国港口集装箱吞吐量增势迅猛,其中上海港和深圳港扮演了重要角色。两港集装箱吞吐量双双突破1 000万标准箱,分别列入世界集装箱大港的第三位和第四位。所以有人说,这两个港口的集装箱吞吐量占据了我国集装箱吞吐总量的“半壁江山”。目前,中国港口集装箱吞吐量在全球集装箱运输中已遥遥领先,并一跃而为全球第二大航运贸易国。20世纪90年代以来,全球航运业发展迅速,其增速已超过了全球国民生产总值的增长。作为亚太地区的主要进出口国家,中国在促使亚太地区贸易格局发生根本性改变方面扮演了重要角色,而这反过来又进一步带动了我国港口自身建设和管理的提高与完善。

^① 数据来源:“中国集装箱港口的现状与发展态势”,《水路运输文摘》,2003年第7期。

3 当前我国港口的规模

我国拥有大陆海岸线 18 000 公里，拥有岛屿海岸线 14 000 公里。到 2003 年，全国港口共拥有生产用码头泊位 34 289 个，其中万吨级以上泊位 899 个。沿海港口拥有泊位 4 274 个，万吨级以上泊位的 748 个，内河港口拥有的泊位达 30 015 个，其中万吨级以上泊位有 151 个。^① 随着我国经济的快速增长，我国航运业也有了长足的发展。我国已成为国际上拥有和控制船舶运载能力较强的国家之一。20 世纪 80 年代初，我国从事远洋外贸运输的船舶只有 857 万多载重吨。截至 2002 年，我国拥有的远洋运输船队已增至 3 700 万载重吨，从世界排行榜的第 12 位上升到第 4 位。其中，中国远洋运输集团的集装箱运输船队规模已位居世界前列。此外，中国海运集团也已拥有船队 400 多艘，共计 1 100 多万载重吨，集装箱运载能力已跻身世界 20 强。到目前为止，我国从事内河、沿海、国际远洋运输的企业已达 6 000 多家，年水运量达 14 亿吨。中国航运企业拥有的船队规模已达 5 450 万载重吨，运力规模与改革开放前相比增加了两倍。我国航运业的迅速发展，航运企业的不断发展壮大使我国航运业国际竞争力大大增强，也使我国一跃而为世界第二航运大国，集装箱吞吐量超过美国位居世界第一。我国已有

① 数据来源：《中华人民共和国交通部规划司 2003 年统计数据公报》，2004 年 4 月 22 日。