

看图走天下丛书

KANTU ZOU TIANXIA CONGSHU



走进世界著名 海港

ZOUJIN SHIJIE ZHUMING HAIGANG

本丛书编委会 编

以天下之大，穷一人毕生之财力、精力欲遍游之，难矣！秀才不出门，便知天下事。
“看图走天下丛书”带您走近世界奇景胜迹，阅尽天下文明遗产。



中国出版集团
世界图书出版公司



看图走天下丛书

KANTU ZOU TIANXIA CONGSHU



走进世界著名

ZOUJIN SHIJIE ZHUMING HAIGANG

海 港

本丛书编委会 编

以天下之大，穷一人毕生之财力、精力欲遍游之，难矣！秀才不出门，便知天下事。
“看图走天下丛书”带您走近世界奇景胜迹，阅尽天下文明遗产。



中国出版集团
世界图书出版公司

图书在版编目 (CIP) 数据

走进世界著名海港 / 《看图走天下丛书》编委会编.
广州: 广东世界图书出版公司, 2009. 10
(看图走天下丛书)
ISBN 978-7-5100-1047-7

I. 走… II. 看… III. 海港—世界—青少年读物 IV.
U658.91-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 169621 号

走进世界著名海港

责任编辑: 陶 莎 张立琼

责任技编: 刘上锦 余坤泽

出版发行: 世界图书出版广东有限公司

(广州市新港西路大江冲 25 号 邮编: 510300)

电 话: (020) 84451013 84453623

http: //www. gdst. com. cn

E-mail: pub@gdst. com. cn

经 销: 各地新华书店

印 刷: 湛江日报社印刷厂

版 次: 2011 年 10 月第 3 版第 2 次印刷

开 本: 850mm×1168mm 1/16

印 张: 13

书 号: ISBN 978-7-5100-1047-7/K·0033

定 价: 25.80 元

若因印装质量问题影响阅读, 请与承印厂联系退换。



前言

众所周之，我们人类居住的地球，与其说是地球，不如说是一颗大大的“水球”，地球是太阳系中唯一存在巨大水量的星体。地球的表面积约为5.1亿平方千米，其中海洋的面积约为3.6亿平方千米，占整个地球表面积的71%；陆地面积约为1.5亿平方千米，占地球表面积的29%。在北半球，陆地面积约占39%，海洋面积约占61%。而在南半球，海洋面积约占81%，陆地面积仅占19%，所以，南半球也称“水半球”。

随着人类历史的向前发展，尤其是剩余价值的产生，使得交换成为一种历史必然。货币的出现，贸易的范围随之扩大，商贸活动也日趋频繁。因此，一种最为早期的交通工具“船舶”问世。船舶是指能航行或停泊于水域进行运输或作业的工具，在国防、国民经济和海洋开发等方面都占有十分重要的地位。

船舶，从史前刳木为舟起，经历了独木舟和木板船时代，1879年世界上第一艘钢船问世后，又开始了以钢船为主的时代。船舶的推进也由19世纪的依靠人力、畜力和风力（即撑篙、划桨、摇橹、拉纤和风帆）发展到使用机器驱动。

随着人类造船技术的继续发展，用来停泊船只和运输货物、人员的港口随之出现、发展。港口是具有水陆联运设备和条件，供船舶安全进出和停泊的运输枢纽。它是水陆交通的集结点和枢纽，是工农业产品和外贸进出口物资的集散地，也是船舶停泊、装卸货物、上下旅客、补充给养的场所。由于港口是联系内陆腹地和海洋运输（国际航空运输）的一个天然界面，因此，人们也把港口作为国际物流的一个特殊结点。

作为港口，无论在任何国家、地区，对于城市经济、区域经济的发展





都起着非常重要的作用。据有关资料显示,全球 35 个国际化的城市,其中有 31 个是因为有港口而发展起来的。全球前 10 名的经济发达城市几乎都是港口城市。有关资料还显示,全球财富的 50%集中在沿海港口城市。

港口首先是交通的枢纽,是各种交通工具转换的中心,大量的货物聚集在这里,拉动经济的发展。同时,港口周边地区又发展加工工业,带动了工业的发展。再后来是第三代港口,又促进了国际贸易的发展,一些代理的行业、物流业也随之发展起来。

现在已经发展到第四代港口,是全球资源配置的枢纽。当前,国际发展的重要趋势是全球化,全球化的趋势就是资源在全球范围内的流动与资源在全球的共享,在这样的情况下,资源在全球范围内流动,就要靠海运来支撑,因为海运的运量最大,效率最高,成本最低。故港口周围就变成了资源配置的枢纽。因此,在区域经济发展中,港口对于整合各种生产要素,发展各种产业集群具有非常重要的意义。

同时,港口还是重要的旅游资源。大部分港口城市的自然地貌(山、岛、滩涂)、山林植被(森林、竹林、苗圃、果园)、水质资源(海洋、河流、水库)等广泛化旅游资源类型丰富。如果把这些资源有效地组合起来,将会变成巨大的旅游优势。

现代邮轮旅游是世界旅游业中发展最快的市场,具有消费水平高、经济拉动作用强、辐射带动区域大的特点,是海滨旅游城市的必然选择。积极开拓包括国际邮轮旅游市场在内的高端旅游市场,对于实现旅游经济增长模式由单纯游客数量的增长向旅游质量和效益的增长转变,具有重要的意义。

本书带您走进世界著名海港,了解那里的自然地貌、山林植被、水质资源、生物资源等。同时,让您暂且远离城市的喧嚣,感受海滨的秀丽风光,给心情一份恬静和舒畅,感受海港城市特殊的魅力和风貌。



目 录

上海港(中国)	1
维多利亚港(中国)	5
高雄港(中国)	10
大连港(中国)	13
青岛港(中国)	17
宁波港(中国)	20
天津港(中国)	23
厦门港(中国)	25
福州港(中国)	28
连云港(中国)	30
横滨港(日本)	33
神户港(日本)	38
千叶港(日本)	42
名古屋港(日本)	46
新加坡港(新加坡)	49
孟买港(印度)	52
加尔各答港(印度)	54
瓜德尔港(巴基斯坦)	56
亚丁港(也门)	58
荷台达港(也门)	60
科伦坡港(斯里兰卡)	61
埃拉特港(以色列)	63
海法港(以色列)	65



纽约港(美国)	68
休斯敦港(美国)	72
费城港(美国)	74
诺福克港(美国)	77
西雅图港(美国)	79
波特兰港(美国)	82
旧金山港(美国)	85
温哥华港(加拿大)	88
弗雷泽港(加拿大)	91
蒙特利尔港(加拿大)	93
魁北克港(加拿大)	96
科隆港(巴拿马)	98
里约热内卢港(巴西)	101
萨尔瓦多港(巴西)	104
布宜诺斯艾利斯港(阿根廷)	106
马德林港(阿根廷)	108
符拉迪沃斯托克港(俄罗斯)	110
摩尔曼斯克港(俄罗斯)	113
加里宁格勒港(俄罗斯)	116
伊斯坦布尔港(土耳其)	118
梅尔辛港(土耳其)	121
伊兹密尔港(土耳其)	123
马赛港(法国)	125
热那亚港(意大利)	128
安科纳港(意大利)	131
鹿特丹港(荷兰)	133
阿姆斯特丹港(荷兰)	136
安特卫普港(比利时)	139





根特港(比利时)·····	141
奥斯坦德港(比利时)·····	143
泽布鲁日港(比利时)·····	145
汉堡港(德国)·····	148
伦敦港(英国)·····	151
利物浦港(英国)·····	154
南安普顿港(英国)·····	157
哥德堡港(瑞典)·····	159
里斯本港(葡萄牙)·····	161
波尔图港(葡萄牙)·····	164
巴塞罗那港(西班牙)·····	166
敖德萨港(乌克兰)·····	170
康斯坦萨港(罗马尼亚)·····	172
马普托港(莫桑比克)·····	175
亚历山大港(埃及)·····	177
塞得港(埃及)·····	180
开普敦港(南非)·····	182
德班港(南非)·····	184
蒙罗维亚港(利比里亚)·····	186
班加西港(利比亚)·····	189
塔马塔夫港(马达加斯加)·····	191
达累斯萨拉姆港(坦桑尼亚)·····	193
悉尼港(澳大利亚)·····	196
奥克兰港(新西兰)·····	199





上海港（中国）

上海港地处东海之滨，长江下游黄浦江和吴淞江的汇合处，长江入海咽喉。它是我国沿海最大的港口和运输枢纽，也是国际贸易上最著名的港口之一。上海港区长 170 千米，其中黄浦江内从吴淞口到黄浦江大桥 72 千米，江面宽 500 米左右，可通行万吨级船只，2 万吨级海轮亦可候潮入港。全港区现有装卸作业区 13 个、96 个泊位和 100 多个浮筒泊位，其中万吨级泊位 44 个、外贸泊位 23 个，全港同时可以停泊 100 多艘船进行装卸，每年约有 1000 多艘次外轮、900 多艘次我国远洋船舶泊进港。整个作业区断断续续分布在吴淞口至闵行的黄浦江两岸。装卸作业设备先进，实现了机械化、系列化、自动化。在上海港有很多专用码头，货主专用码头绝大多数属于工业企业、商业、水产、城建、房屋等行业。在客运方面，客运站设备齐全，候船室同时可容纳 6000 多人，是我国最大的现代化客运站。上海市有优越的海上和陆上交通，当前从上海出发的远洋航线可与世界上 160 多个国家和地区的 400 多个港口通航，也有水路客运航线开往沿海沿江各港口。境内铁路除沪杭、沪宁干线外还有 9 条支线、72 条专用线，形成水路、陆路、公路和全国相连。发达的交通运输，不仅有利于上海的发展和振兴，也带动了长江流域经济的繁荣，使上海成为我国最大的商业中心和对外经济联系的重要门户。

上海当地资源贫乏，大量笨重的原料、材料和燃料需由外地供应，





繁忙的上海港

而一些成品和半成品、大量轻工业产品需外运。进入上海的货物中，以大宗货物为主，如煤炭、石油、铁矿石、木材、粮食等约有 70%~90% 通过水运进入上海。从上海输出的物资种类繁多，如钢材、化工产品、纺织品、日用百货几乎运到全国各地。目前，上海港年吞吐量是 1.65 亿吨左右。1995 年经上海港运输的货物价值超过 480 亿美元。在运输货物中由于上海所处的位置，有大量中转货物，其中国内占 60%，国外占 40%，而且中转比重还在上升，这与长江沿线钢铁基地（武钢、马钢、梅山铁厂等）所用的铁矿石由国内供给改为部分从国外进口和发电用的燃料由石油改为煤炭等有密切关系。上海水路客运航线以长江航线最为重要，约占客流的 60%。沿海航线北起大连，南至广州都有定期客货班轮运行。上海港的腹地广阔，仅在水运方面与上海有直接来往的省市就有 13 个。



上海发展到今天的全国第一大港，成为一个多功能的经济中心、全国第一大城市经历了漫长的历史进程。约在 5000 多年前，上海地区几乎有大半是大海的一角。到了秦代，上海地区出现了最早的城镇。明朝末期，上海已成为江南商品经济活跃地区。乾隆时期，上海已成为全国性的贸易大港。此时，黄浦江已成为有大量船只通往沿海各港和东南亚各国的港口城市。公元 1842 年，英国攻打吴淞口，逼迫清政府签订《南京条约》。1843 年起上海被迫开辟为“五口通商”的口岸（开放广州、福州、厦门、宁波、上海为通商口岸）。之后法、英、日等国亦接踵而来。他们在上海搞租界、设银行、开洋行、办工厂，霸占海关税收，垄断了绝大部分金融外汇和进出口业务，又进一步攫取了我国沿海和长江的航运权，并以上海为中心，开辟多条国内外水运航线，定期航行至香港、东南亚、印度、日本、欧美、澳大利亚等港口。19 世纪中叶，外商先后在上海投资开办船舶修造、纺织、印刷、烟草等工业。由于各帝国主义把上海作为他们对华进行经济掠夺的地方，使得上海经济畸形发展。1949 年 5 月 27 日上海解放，解放后通过经济改造和发展取得了重大变化，其经济在全国占有举足轻重的地位。现在上海已成为我国重要的综合性工业基地，机械、冶金、化工、纺织、食品等占有重要地位。其中，纺织工业是上海市传统的优势产业，部门齐全，设备及生产能力、技术水平、产品质量、花色品种都有明显优势，深受国内外用户欢迎。

上海港运输存在以下三方面的问题：

一是运输量大于运量，港口能力不足。表现在港口泊位和码头长度增加少，而上海工业增长、船舶运力增加、港口吞吐量增长快的矛盾。因此港口经常超负荷运转，常出现“船等泊位”的现象。

二是进港航道浅，影响船舶向大型化发展。黄浦江航道枯潮水深为 11 米，最深处达 20 米，最浅处为 8 米，因此大船不得不利用潮位差每天乘两次高潮进出或减载进港。





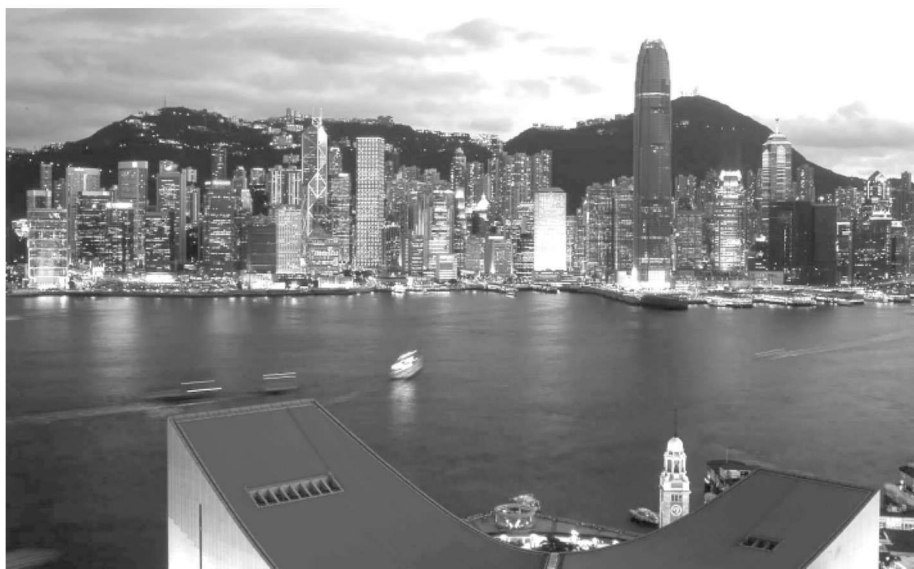
三是库场小，设备比较陈旧，影响船舶周转效率。新中国成立以来，全港仓库、堆场仅增加了 20%，平均每个泊位仅有库场 1.3 万平方米，相当于国外同类型港口的 1/4。

上海港为了适应日益增加的航运业务，已在港区南面开辟了一条新的航道，以加强航运管理和增加进入上海港的船只。现在中小型船只在航运中占 80%，这些船只都用深水航道。建立的新航道把航运区分成三条航道：一条是行驶吃水深度超过 8.5 米的船只；另一条是行驶吃水深度不到 8.5 米的船只；还有一条是行驶吃水深度不到 4 米的船只。并且到 20 世纪末上海港港口的运输能力已增加到 2.2 亿吨。



维多利亚港（中国）

香港是当今世界上最优良的三大海港之一，也是次于纽约、伦敦的国际金融中心，还是国际航运、金融、贸易、旅游等为一体的高度发达的现代化大城市。它位于我国广东省珠江口东侧，包括香港岛、九龙半岛和新界三部分，面积 1061.8 平方千米，其中香港岛面积 75.6 平方千米。香港原属新安县（今深圳市），面向太平洋，南临南海，东为大鹏湾，西为珠江口，是东亚和西亚海上运输的枢纽。



维多利亚港夜景





100 多年前，香港是个人烟稀少的渔村。1841 年只有 3650 人居住在 20 多个村落。1842 年鸦片战争后，英国侵略香港岛，1860 年又侵占九龙半岛南端尖沙咀一带，1898 年又强行租借九龙半岛深圳河以南地区及附近诸岛（其中九龙城管辖权仍属我国）。香港被英国侵占后，在长达 100 多年的过程中，其经济发展主要是从 20 世纪 60 年代以来的 20 多年中，经济发展很快，现已成为既有对外贸易又有加工工业和多种经营的现代化工商业城市。

香港面积不大，海岸线却长达近 800 千米，呈长锯齿形，其中 70% 的海岸线为陡峭石质岩岸，形成许多海湾、岬角和半岛，为建设海港提供了优越条件。在香港岛与九龙半岛之间有一个维多利亚海湾，港阔水深，终年不冻不淤，总面积 59.5 平方千米，平均水深 10 米左右，东西长南北宽，最宽处 9.6 千米，最窄处 1.2 千米，吃水 12 米的巨轮可以自由出入，是世界上少有的良港。现已成为设备先进齐全的现代化海港，拥有 74 个巨轮泊位、2 个客运码头、7 个集装箱码头。大部分码头均能靠泊万吨级远洋货轮，在港内仅供远洋轮停泊的浮筒就有 70 多个，拥有容量达 200 万吨的仓库。目前香港每艘普通货轮停留港内装卸货物平均只有 2.8 天，集装箱船平均 20 小时左右，成为远东装卸货物最快的港口。台风期间可供 200 艘远洋船只进港避风，可供当今世界最大的 6 万吨级集装箱巨轮停泊。海上运输作业十分繁忙。1993 年进出港口的远洋船只达到 66496 艘，平均每 2.2 分钟就有一艘出入港口。此外，每年还有 10 万艘左右的内河船只进港作业。按港口吞吐量计算，1979 年香港就已经成为世界第 7 大港。1993 年海港吞吐量超过 1 亿吨。在港口货物运输中，入口货物主要是工业原料及半制成品、建筑材料、机器、食品和日用消费品等。其中，大宗运输货物有水泥、木材、矿物油和谷物等。出口货物以纺织品为大宗，还有服装、电器、电子制品和钟表等；进口货物主要来自中国内陆、台湾、日本、美国等地。出口去向，主要是运往中国内陆、日本、美国、德国、英国等地。除货物运输



外，客运有 2 个现代化码头。1993 年旅客吞吐量已达 1300 万人次。旅游业不但在接待游客方面居世界前列，而且旅游服务设施也相当完备，成为国际旅游中心之一。

香港是一个转口港，从开埠至今一直起着转口港的功能，主要是菲律宾、南韩、印度尼西亚、泰国、日本、美国、台湾和我国内地，特别是华南地区等都以香港为枢纽进行转运。我国实行对外开放政策以后，香港与内地的经济贸易关系更加密切，内地经香港转口和国外各地经香港入内地货物的数量显著增加。1993 年香港转口贸易值占本地区产品出口与转口总值的 79%。所以曾有转口贸易是“香港经济的血液”之说。

为了发挥使用集装箱运输的优点，香港从 1969 年开始使用集装箱，虽然起步较晚，但发展很快。从 1975 年至 1979 年，每年处理的集装箱平均有 40% 是转运的。到 1979 年，出口货物有一半以上是采用集装箱运输的。葵涌集装箱码头全长 2300 米，约有 85 公顷的装卸场地，包括集装箱卸场和货运站，可同时供 6 艘“第三代”集装箱轮停泊装卸货物，并可随时直接停靠 6 万吨级集装箱轮。香港集装箱吞吐量在 1980 年超过神户，名列世界第三；1985 年又超过纽约升为世界第二；1987 年超越鹿特丹，并于 1988、1989 年连续领先。目前，香港从事集装箱运输的港口码头的设备和规模可与美国的纽约、荷兰的鹿特丹、日本的神户并列，成为世界四大集装箱港之一。

香港是一个自由贸易港，自 1842 年英国宣布香港为自由贸易港起，香港一直采取免税或低税政策，对商业贸易进行保护，直到现在绝大多数商品进出仍无需领证。进出口货物除酒、烟、某些碳氢油类、甲醇、不含酒精的饮料及化妆品等 6 种货物外，其余一概免收关税。进出口手续亦比较简单。在航运政策方面主要实行企业自由经营，船舶自由进出和船舶自由登记。在 1973 年和 1974 年先后取消了对外汇市场和黄金市场的管制，货币可以自由兑换，外汇市场完全开放，资金出入自由，因





此，70年代以来，大批外国金融资本涌进香港。据统计，世界性的50个大银行集团中，有44个在香港设有办事处。外国银行在香港开设的办事处有130多家。这是继伦敦、纽约之后，香港已成为世界著名的自由港和重要的国际金融中心之一。

香港对外贸易的货物运输主要是通过海运进行，海运占货物运输总量的90%以上，陆路运输约占9%，空运货物占比重很小，不到1%。可见海运对香港经济发展和对外贸易的重大意义。香港已成为一个现代化国际海运中心，与世界上100多个国家和地区的460多个港口有海运和贸易往来，形成了一个以香港为中心的海上运输网络；但香港在航运上港口货物装卸量不平衡，这是由于香港工业所需用的原材料、建筑业所需用的材料和设备以及居民所需的食物和一些消费品几乎全靠外来供应，而香港生产的出口货物是体积小、价值高的商品，因此反映在运输



维多利亚港



上，卸货量比装货量大 2~3 倍，使得一些轮船不能满载离港，给航运带来困难。另一问题是香港市区不断扩展，市区交通日益增加，出入港区越来越拥挤，难以找到空间扩大港区作业，集装箱运输迅速增加也造成了码头的拥挤。

香港是我国对外贸易的门户。我国许多大宗进出口货物都是经过香港转口。根据 1984 年 12 月 19 日中英政府签署的联合声明，中国政府于 1997 年 7 月 1 日对香港恢复行使主权。

随着京九铁路的开通，香港与内地的联系更为紧密，一个崭新的更为繁荣、稳定、发展的香港，已出现在世人面前。