

TINGBO DE GANGWAN

# 停泊的港湾

谢宇 主编

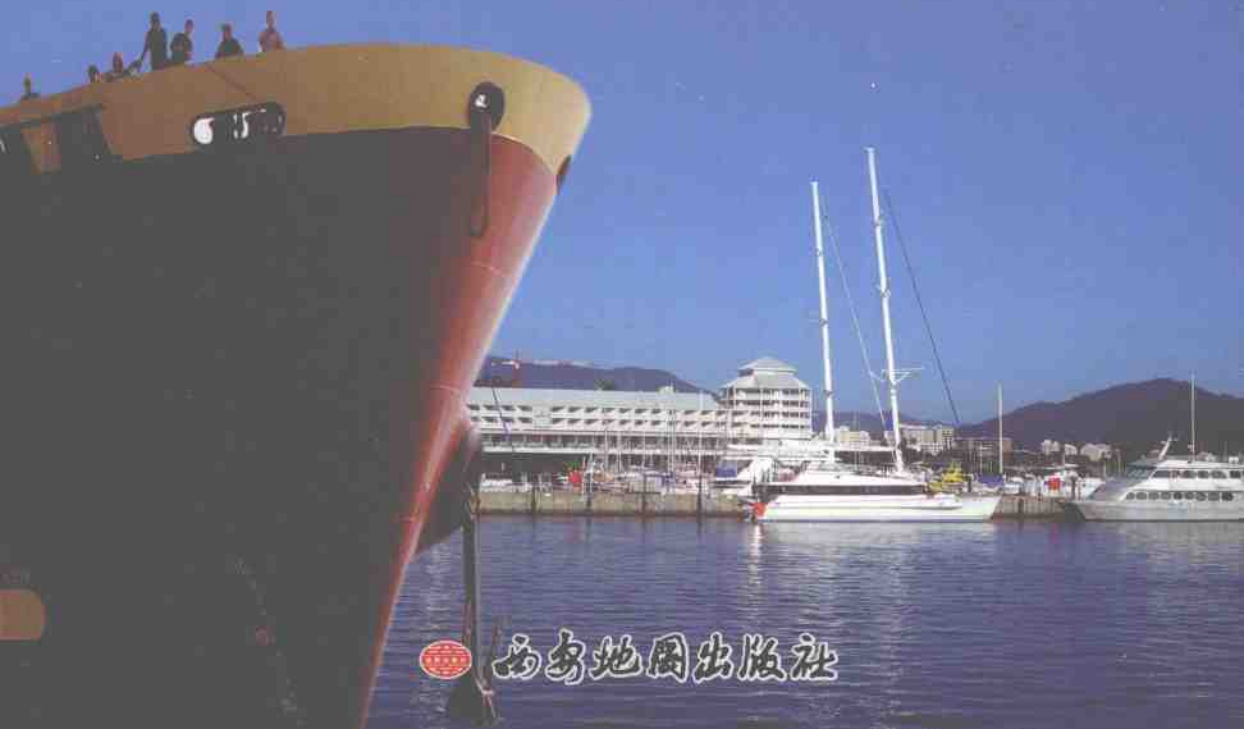
GANGKOU

## 港口

中国是世界上最大的国家之一，不仅有着辽阔的疆域，众多的人口，也有着复杂、丰富多彩的自然地理环境。5000多年前，中华民族的祖先就在这片土地上劳动、生息、繁衍；在漫长的岁月里，人类又不断地开发、利用和改造着周围的环境。今天，为了更好地实现人与自然的和谐相处，需要我们每一个人进一步认识我们生活的这片土地，进一步了解我们生存的环境。

自然地理科普馆（中国篇）

第1辑



西安地图出版社

《自然地理科普馆（中国篇）》第1辑

# 停泊的港湾——港口

谢宇 主编

西安地图出版社

**图书在版编目 (CIP) 数据**

自然地理科普馆. 中国篇. 第1辑/谢宇主编. —西安:  
西安地图出版社, 2009.5

ISBN 978-7-80748-412-7

I. 自… II. 谢… III. 自然地理-中国-普及读物  
IV. P941-49

中国版本图书馆CIP数据核字 (2009) 第068913号

---

**自然地理科普馆 (中国篇)**

**第1辑**

谢宇/主编

西安地图出版社出版发行

(西安市友谊东路334号 邮政编码: 710054)

新华书店经销 北京市业和印务有限公司印刷

710毫米×1000毫米 1/16开本 50印张 750千字

2009年7月第1版 2009年7月第1次印刷

印数0001~3000

ISBN 978-7-80748-412-7

全套5册定价: 100.00元

---

# 目 录

|                       |    |
|-----------------------|----|
| 第一章 中国港口巡礼·····       | 1  |
| 第二章 新世纪的使命——重返海洋····· | 4  |
| 第三章 中国古代的海洋运输业·····   | 7  |
| 第四章 中国的海洋运输业·····     | 9  |
| 一、连接五大洲的海洋运输·····     | 9  |
| 二、海洋运输促进港口业繁荣·····    | 11 |
| 第五章 辽宁省的港口·····       | 13 |
| 一、大连港·····            | 13 |
| 二、旅顺港·····            | 15 |
| 三、锦州港·····            | 18 |
| 四、营口港·····            | 21 |
| 第六章 福建沿海的港口·····      | 23 |
| 一、福州港·····            | 23 |
| 二、泉州港·····            | 26 |
| 三、厦门港·····            | 26 |
| 第七章 海南沿海港口·····       | 28 |
| 一、海口港·····            | 28 |

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| 二、三亚港.....            | 31     |
| <br>第八章 华北口岸沿海港口..... | <br>34 |
| 一、秦皇岛港.....           | 34     |
| 二、黄骅港.....            | 36     |
| 三、唐山港.....            | 37     |
| 四、天津港.....            | 39     |
| <br>第九章 粤桂沿海港口.....   | <br>42 |
| 一、北海港.....            | 42     |
| 二、防城港.....            | 44     |
| 三、广州港.....            | 46     |
| 四、海安港.....            | 47     |
| 五、汕头港.....            | 49     |
| 六、汕尾港.....            | 53     |
| 七、深圳港.....            | 54     |
| 八、水东港.....            | 56     |
| 九、霞海港.....            | 58     |
| 十、阳江港.....            | 59     |
| 十一、湛江港.....           | 60     |
| 十二、珠海港.....           | 61     |
| <br>第十章 山东沿海港口.....   | <br>63 |
| 一、岚山港.....            | 63     |
| 二、龙口港.....            | 64     |
| 三、青岛港.....            | 65     |
| 四、日照港.....            | 69     |
| 五、石岛港.....            | 71     |
| 六、威海港.....            | 74     |

|             |     |
|-------------|-----|
| 七、烟台港       | 77  |
| 第十一章 安徽省的港口 | 81  |
| 一、安庆港       | 81  |
| 二、池州港       | 83  |
| 三、马鞍山港      | 85  |
| 四、铜陵港       | 87  |
| 五、芜湖港       | 89  |
| 第十二章 湖北省的港口 | 91  |
| 一、巴东港       | 91  |
| 二、黄石港       | 92  |
| 三、荆州港       | 93  |
| 四、武汉港       | 95  |
| 五、武穴港       | 97  |
| 六、宜昌港       | 98  |
| 七、枝城港       | 100 |
| 第十三章 湖南省的港口 | 102 |
| 城陵矶港        | 102 |
| 第十四章 江苏省的港口 | 104 |
| 一、高港港       | 104 |
| 二、江阴港       | 105 |
| 三、张家港       | 107 |
| 四、连云港       | 108 |
| 五、南京港       | 113 |
| 六、南通港       | 115 |

|                     |     |
|---------------------|-----|
| 七、镇江港.....          | 117 |
| 第十五章 江西省的港口.....    | 122 |
| 九江港.....            | 122 |
| 第十六章 重庆市的港口.....    | 124 |
| 一、涪陵港.....          | 124 |
| 二、万州港.....          | 126 |
| 三、重庆港.....          | 128 |
| 第十七章 浙沪沿海港口.....    | 130 |
| 一、海门港.....          | 130 |
| 二、宁波港.....          | 131 |
| 三、上海港.....          | 134 |
| 四、石浦港.....          | 134 |
| 五、温州港.....          | 136 |
| 六、乍浦港.....          | 138 |
| 七、舟山港.....          | 143 |
| 第十八章 香港的港口.....     | 146 |
| 维多利亚港.....          | 146 |
| 第十九章 台湾省的港口.....    | 148 |
| 一、“两港”基隆.....       | 148 |
| 二、高雄港.....          | 150 |
| 第二十章 现代中国的海洋经济..... | 153 |

# 第一章 中国港口巡礼



中国的港口之多，可称得上世界之最。在祖国18000千米海岸线上，大大小小的港口有1000多个。其中海港95个、河港57个、渔港700个，还有遍及南北的众多军港。

最著名的海港：东北有大连、旅顺港，华北有天津、秦皇岛港，华东北部有烟台、青岛、连云港，华东南部有上海、宁波、温州、福州、厦门港，隔海相望的有台湾的基隆、高雄港，华南和海南有广州、香港、湛江、北海、三亚港等等。众多的港口，像颗颗璀璨的明珠镶嵌在祖国的海岸线上。

中国的海港几乎都有一部屈辱的历史。清朝末年时期，腐败的清政府，把港口主权拱手让给帝国主义列强。帝国主义通过港口大量倾销鸦片和廉价商品，掠夺中国的资源，搜刮民脂民膏，不知道毒害了多少中国百

姓。而中国的黄金白银、农产矿产却从自己的港口，源源不断地流入他人之手。中国的港口，中国人无权管辖，帝国主义军舰却像出入自己家门一样，随心所欲地横冲直撞。当中国港口回到中国人民手中的时候，港口处处破败，一片凄凉。

振兴港口、发展港口，是新中国成立后党和政府的决心，也是广大人民群众的愿望。第一个五年计划期间，中央政府掀起第一个港口建设高潮。各主要港口纷纷行动起来，整修码头、扩建货场、增添机械、疏通航道，从南到北，处处热火朝天。天津港仅用一年多一点时间，就完成了规模巨大的建港工程。1952年10月17日，塘沽新港正式开港，这是新中国自己兴建的第一个大型海港。在湛江滩头，建设者自行勘测、设计和施工，拼搏数年，使湛江港旧貌变新

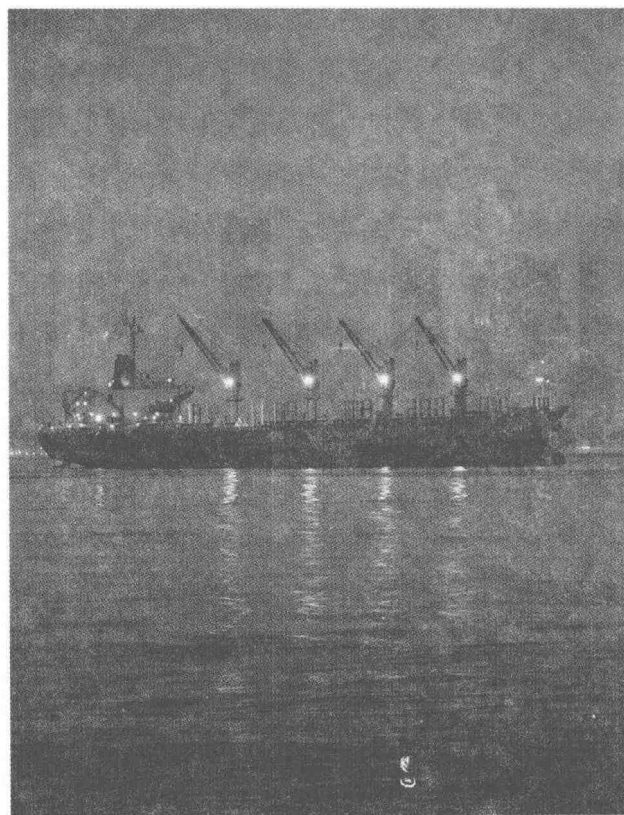


颜，世代肩扛背驮的码头工人，第一次看到龙门大吊车举起巨臂，禁不住心潮激荡。

中国的港口建设，在“文化大革命”中遭受了很大的挫折。“十年动乱”结束后，港口建设乘改革开放的东风，像骑上骏马般飞速发展，新建港口不断出现，老港口焕发出勃勃生机。最北部的大连港，历史悠久，素以不冻港著称。改革开放使它面貌一新，吞吐能力大大增强，是渤海经

济区的“金项链”。与大连港相距不远，有发展势头迅猛的秦皇岛港，这里已有众多的深水泊位，码头海岸线长达10多千米。世界上有一个超级港口，就是荷兰的鹿特丹港，有人预言秦皇岛有条件成为“东方鹿特丹”。天津港具有河港兼海港的特色，天津新港是我国最大的人工港，可供20余艘万吨巨轮同时靠泊、装卸，1个可堆放6000多只集装箱的专用码头已经投产使用。早在1921年，孙中山先生

在他的《建国方略》中就已经描绘了建立东方大港的宏图。孙中山先生的夙愿，今天已在宁波北仑港实现，中国最大的现代化矿石码头已在这里建成。素有“海港花园城”之称的湛江港，经过几十年的发展，特别是改革开放以来的建设，规模得到扩展，设施更加完善，是西南和华南水陆运输的重要枢纽，成为开发大西南的一把“金钥匙”。广州、黄埔港是一对姊妹港，它们地处祖国南大门，是全国对外贸易的重要口岸。



港口夜景

20世纪80年代以来，广州、黄埔港注重利用外资，引进先进技术，加快了仓储、装卸手段的升级换代，现代化水平引人注目。

除了上面说的，最令人称道的还是上海港。如今的上海港，各国商船云集，成为“世界风帆博览会”。从吴淞口到闵行，港域横跨黄浦江两岸，绵延62千米，上百个深水泊位连成一串，全国著名的高效机械化煤炭专用码头、石油专用码头、矿石专用码头、客运专用码头、国际集装箱专用码头都在这里。目前每年进出上海的大小船舶约30万艘次。

上海已与世界180多个国家和地区、500多个港口、600多家航运企业

建立了海上运输进出口贸易往来。有15条国际集装箱班轮航线，每月向50多个国家和地区发出约290个航班，可直达北美、欧洲、大洋洲、波斯湾、地中海及东南亚、东北亚等地；还有沿海、长江等11条国内支线，每月58个班次。上海现有水运企业270多家，其中从事国际航运的公司16家，外商航运机构近80家。仅1995年，上海开通的远洋国际班轮航线从年初的28条猛增至年底的54条。

有句话说得好：港口衰，国家衰；港口兴，国家兴。我国港口的兴旺，是社会发展、经济腾飞的一个缩影。我们有理由相信，明天的港口更美好，明天的中国更美好。



货运繁忙的香港港口

## 第二章



# 新世纪的使命——重返海洋



21世纪必将是人类重返海洋，全面开发利用海洋的新时代。我国是人口最多的沿海大国，人均陆地资源短缺，实现民族振兴、国家强盛和建设更加美好的未来，应该也必将越来越多地依赖海洋。

那么，占地球面积70%的海洋，其开发的资源潜力如何呢？请看国家海洋信息中心提供的一组数字：

据调查，海底蕴藏着1350亿吨石油，占世界可开采石油储量的45%。海底表面分布的大洋多含有镍、铜、钴、锰等70多种元素的金属结核，资源量约3万亿吨。如果能够完全开采这四种金属，可供全世界使用上千年。

世界海洋生存着约20万种生物，其中海洋动物18万种，海洋植物6646

种，海洋真菌约500种，海洋原生生物约12000种。海洋生物的蕴藏量约342亿吨，其中浮游生物215亿吨、底栖动物100亿吨、游泳生物10亿吨、海洋植物17亿吨。仅海洋动物就有325亿吨，而大陆上的动物还不到100亿吨。据估算，每年海洋鱼类的生长量约6亿吨，在不破坏资源的情况下每年可捕获3亿多吨海洋水产品，是目前海洋渔获量的3倍多。

海水总体积为13.7亿立方千米，占地球上总水量的97%以上。海水含有多种元素，据计算，海水含有食盐4亿亿吨、镁1800万吨、钾500万吨、溴95万吨、银5亿吨、金500万吨、铀45万吨（相当于陆上铀矿储量的4500倍）。海水还含有200

万吨重水，这是用于核聚变的宝贵原料，将成为21世纪电力的重要来源之一。

波涛汹涌的海水，永远不停地运动着，潜藏着巨大的能量。这种能源可以再生，海水不尽，它就永远用不完。据估算，海洋再生能源的蕴藏量约1582亿千瓦，其中波浪能700亿千瓦、潮汐能27亿千瓦、海流能1亿千瓦、温差能500亿千瓦、盐差能300亿千瓦。这些能量比地球上全部动植物生长所需的能量要大许多倍。此外，海洋还有广阔的、可利用的空间。

总之，海洋资源相当丰富，具有广阔的开发前景。正因为如此，在人类面临人口、资源、环境三大危机的

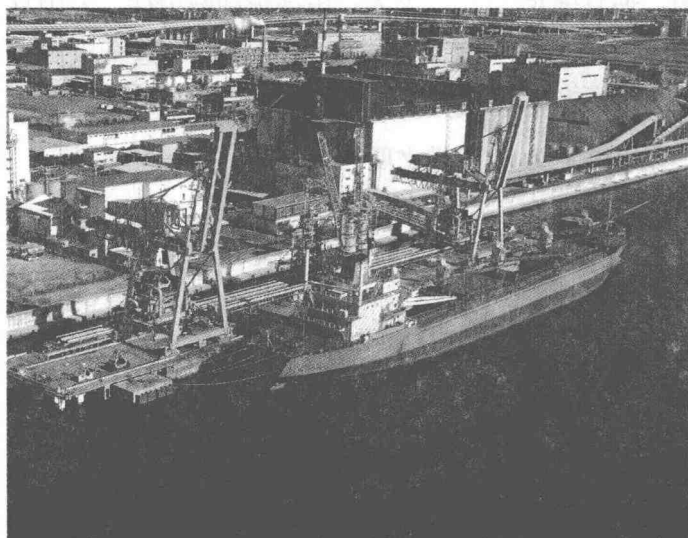
情况下，采用先进的科学技术开发海洋不仅大有可为，而且也是解决三大危机的重要出路。

对于国家，对于人类，海洋之重要，已自不待言。一方面，新技术革命已为人类大规模开发利用海洋提供了现实可能；另一方面，被人口、资源、环境危机苦苦困扰着的人类，也只能将目光转向这片富有而神奇的蓝色沃野。

世界环境与发展委员会在1987年发表的《我们共同的未来》中指出，海洋开发与管理，对于21世纪的可持续发展至关重要。1991年，第45届联合国大会作出决议，敦促各国把开发海洋列入国家发展战略；

1992年，联合国环发大会通过的《21世纪议程》，也敦促各沿海国重视海洋开发；1994年，《联合国海洋法公约》生效实施，为世界各国海洋开发确立了基本的竞赛规则……

于是，各国纷纷调整或制定自己的海洋政策和战略，努力



小型港口



21世纪的人类“重返”海洋

赶上这班本已晚点的世纪航船，以最大限度地从海洋中获取自己的利益。

中国是一个海洋大国，拥有绵长的海岸线和丰富的海洋资源，处在太平洋经济圈的重要位置上。但是，中国却不是一个海洋强国。在以陆地为依托的农耕文明发展史中遥遥领先的

中华帝国，后来在海洋文明竞赛中被远远甩在了后面。

今天，中国被国际海洋“万国竞渡”的惊涛骇浪惊醒了！这个世界上最大的人口群体正在抖擞精神，重返海洋文明的大潮。

## 第三章

# 中国古代的海洋运输业

早在原始社会时期，生活在中国沿海地区的居民就已开始利用海洋资源了。各种文物古迹和考古发现证明，早在4000多年前，定居在沿海地区的居民就已经大规模采拾贝类作为食物，并开始“煮海为盐”。

至夏、商、周时代，中国沿海渔民创造了各种渔具和捕鱼方法，从事渔业生产。

秦汉以后，海洋渔业、海水制盐和航海事业有了长足进步，沿海居民“靠海吃海”，内部分工已比较细致。

隋唐以至宋、元、明、清各代，海洋经济依然是在制盐、捕鱼、造船、航海等这些传统产业内进行量上的扩张，技术水平进展缓慢，没有

什么质的变化，经济组织结构至明清时，才出现资本主义生产关系萌芽，但由于过于强大的封建制度的束缚，没有形成什么气候。

特别值得一提、令中国人骄傲的是，明代大航海家郑和组织了当时世界上最为壮观、先进的庞大船队，进行了最长距离的远洋航行，探索通往印度洋沿岸各国的新航线。但这种非经济目的的航行及新航路的发现，并未能刺激中国的航海贸易，使之成为激活国民经济的重要因素。郑和航海在很大程度上是封建王朝显示国威、炫耀国力的一种形式。

至近代，中国虽以丧权辱国拉开了近代史的序幕，并在其间上演了一幕幕悲惨的弱肉强食的血泪剧，但毕

竟中国人受到了刺激，悟出“师夷长技以制夷”的道理，有识之士开始自强求存，“实业救国”。中国海洋经济就是在这样的大背景下得以发展的。

从这时起，中国开始制造机动船舶，用来运货、载客，航行于沿海以至东南亚；开始用机动船舶进行近海捕捞，盐化工业的发展推动了海盐制取业的发展。1929年，《渔业法》、《公海渔业奖励条例》之类的

海洋渔业法规相继出台，无疑是个进步，尽管并未得到真正的实施，1936年中国海水产品产量约达100万吨，创下近代记录。到1949年，全国轮船公司有116家，向政府登记的船舶有3830艘。但由于西方列强挟不平等条约、“海外法权”的护身符，加上其经济实力雄厚，管理技术先进，国际贸易、沿海和远洋运输等海洋经济项目，几乎被他们垄断。



古代航海文物

## 第四章 中国的海洋运输业



### 一、连接五大洲的海洋运输

有一首诗这么说过：虽然我们生活在不同的大陆，但连接我们的是——海洋。

海洋连接着各大洲，依靠的是海洋中船舶的运输。由此，海洋运输业在当今世界经济中的重要性不言而喻。

据统计，2002年世界海运船舶共有10600多艘，集装箱30多万标准箱位，3000多万净载重吨。世界海运的总载重量为71990万载重吨。其中，希腊船队的总载重量居世界首位，占世界运载量份额的18.3%；第二是日本，其船队占世界份额的13.2%；第三是挪威，占世界份额为7.5%；美国居第四，占世界份额的6.4%；中国居第五位，占世界份

额的5.3%。以下依次为中国香港（占世界份额的4.3%）；德国（占4.1%）；韩国（占3.5%）；中国台湾省（占2.8%）；新加坡（占2.6%）。以上前十位国家和地区占世界份额达68%。

由于海洋运输业承担了各国进出口贸易货运量的绝大部分份额，它所辐射的上游产业几乎包括国民经济范畴的所有产业，如农业、轻工业、化学工业、重工业以至金融保险业、社会服务业和科研事业等等；而其辐射的下游产业则包括国民经济范畴的大部分产业，特别是海洋经济中的港口业、造船修船业等等；同时，海洋运输业本身在从事国内外客货运输的营运过程中所产生的效益也是相当可观的。因此，海洋运输业的发展对于一个国家的国民经济发展具有举足轻重的作用。





海运连接五大洲

中国国际海运事业在改革开放20多年来有了较大的发展。目前，中国国际海运船队拥有船舶2500多艘，3700多万载重吨，居世界海运总运力的第五位。但从船队结构来看仍不尽合理。

2000年国际海运市场对油船、集装箱船的需求量较大，天然气、液化气船的发展较快，对杂货船、客船的需求量正在下滑。而中国散装船在船队比例中所占比例最大，占总载重吨的55.9%，占世界散装船总运力的8.3%，居世界第三位，但大型

散装船少，单船的平均载重量只有4.25万吨，缺乏竞争力。中国船队里油船总载重吨数量占15.1%，居第二位；中国油船总运力虽居世界第八位，但在世界份额中仅占1.9%，比第一位的希腊所占18.8%的份额相距甚远，而世界前4位所占份额超过了总量的50%。集装箱船在中国船队中居第三位，所占比重为13%，虽在世界集装箱船运力总量中所占份额为5.7%，居世界第四位，但与第一位德国所占22.4%的份额相比，差距也很大。杂货船（占中国船队总运力的