



□刘哲明

海 港

世界著名



吉林教育出版社

总 序

中国正以日益隆盛的姿态走向世界。今天的中国人，看世界的目光不仅是自如的，也应该是自信的。

在历史上，中国向来是一个泱泱大国。自唐朝到清代，虽然国势由盛至衰，但大国的姿态不变。尤其是清末，唯我独尊，盲目自大仍然是帝王及大臣们对“天朝大国”的认识。而对“蛮夷”及其奇技淫巧，当然是不屑一顾的。盲目与无知即是当时国人对世界的认识。

中国近代提倡睁眼看世界的是林则徐。他不仅力行禁毒并积极备战，还嘱人翻译《四洲志》，以期在战略上了解西方，是闭关锁国环境中理智而清醒认识世界的第一人。

我们今天看世界，当然不会盲目自大，但盲目崇洋的思想却并不鲜见。究其根源，对世界各国的文化和历史并未确切了解是重要原因。

看世界丛书第一批书目，集中于对世界各国人文景观的描绘，并以此为载体把世界各国的文化和历史介绍给国人，尤其是广大的青少年读者。

看世界丛书的内容是丰富的。围绕每一处人文景观，有史的纵向展示，也不乏生动的具体描绘。以《世界著名剧院》为例，它不仅介绍剧院设计建造过程及外观、内部结构的优劣，描述其演出的盛况及所涉及音乐大师的短长；对剧院上演过的剧目、毁建过程及剧院的近况也都娓娓道来。看世界丛书的其他几部与之相比并不逊色，不仅有足够的知识密度，而且有充分的文化底蕴。

处于信息时代的今天，信息的及时、准确是最有意义的。看世界丛书的每一位作者，都为此做过艰苦的努力。

在看世界丛书的写作过程中，资料的匮乏困扰着几乎每一位作者。往往一篇文章所用的资料，要阅读大量的中、外文字才会获得。目的是，选用的资料不仅要准确，而且要最新。对于作者们为看世界丛书所做的这些努力，作为责任编辑是怀着深深的敬意的。但愿广大读者对此会有共识。

作为主编，周航、曾庆中先生为看世界丛书做了大量组织和审读工作。尤其是周航先生，为了丛书的写作与国外的朋友、亲属联络；把所能搜集到的一点一滴的资料补充进书稿中；对丛书的整体设计提出很多富有创意的意见……她的严谨的工作态度和旺盛的工作热情，是很多年轻人望尘莫及的。

上述各位作者为看世界丛书所付出的努力，出发点是明确的：翔实地反映世界各地的名胜，充分展示全球各具特色文化的魅力。目的则更明确，让广大读者，尤其是青少年读者，以平和而客观的态度，对待世界，用自如而自信的目光来看世界。

刘世国

1997年3月

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会合处，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、房屋等部门。在客运方面，客运站设备齐全，候船室同时可容纳 6 000 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。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、材料和燃料需外地供应，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，在中转货物中国内占 60%，国外占 40%，而且中转比重还在上升，主要原因是：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；发电用的燃料由石油改为煤炭等原因有密切关系。从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，仅从水运方面与上海有直接来往的省市有 13 个，其余 15 个省市区有的有间接来往进行经济交流。上海发展到今天成为全国第一大港，并成为一个多功能的经济中心，全国第一大城经历了漫长的历史发展进程。约在 5 000 多年前的上海地区，几乎有大半还是大海的一角。至于市区的全部变成陆地也有 2 000 年左右。到了秦代时期在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。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，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。

上海港运输存在的主要问题是：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。

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。库场小，设备比较陈旧，影响船舶周转效率。解放以来全港仓库、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。现在在航运中中小型船只占80%，这些船只都用的深水航道。建立新航道后，将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。并计划到本世纪末把港口的运输能力增加到2.2亿吨。

香 港（中国）

香港是当今世界上最优良的三大海港之一，是次于纽约、伦敦的国际金融中心，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，其中香港面积 75.6 平方千米。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。

100 多年前，香港是个人烟稀少的渔村。1841 年只有 3 650 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 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 艘远洋船泊进港避风，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泊达到 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七大港。1993 年海港吞吐量超过一亿吨。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。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，主要来自中国大陆、台湾、日本、美国等地。出口去向，主要是运往中国大陆、日本、美国、德国、英国等地。除货物运输外，客运有两个现代化码头。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~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 2 300 米，约有 85 公顷的装卸场地，包括集装箱卸场和货运站，可同时供六艘“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 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，其余一概免征收关税。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，船泊自由进出和船泊自由登记。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，与五大洲、三大洋 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，将出现在世人面前。

横 滨 港（日本）

横滨位于日本本州中部东京湾西岸，仅次于东京、大阪，是日本的第三大城市，面积 435 平方千米，1993 年人口已达 330 万人。是日本最大的海港，也是亚洲最大的港口之一。横滨地理环境北、西、南三面为丘陵环绕，东面为太平洋。横滨港北起京滨运河，南至金泽，长约 40 千米，港内水域面积 7500 多万平方米，港湾伸入陆地，水深 8~20 米，水深港阔，很少受太平洋风浪影响。港区中部为商港区，与闹市相连，两翼为工业港区，背后为两个工业地带。商港区拥有本牧、山下、大栈桥、新港、高岛等码头，共计 91 个泊位，水深多在 12 米以内，通常停靠 2.5 万吨级以上的货轮。此外有专用码头，水深达 17 米，可泊 15 万吨级的大型散货船。每年约有 8~9 万艘船泊入港，1991 年吞吐量 1.22 亿吨。港内有仓库面积 11 万平方米。货物装卸高度机械化。由于大都修建了自己的专用码头，进来原料的船舶可以直接靠岸卸货，出口的成品出厂后可以从另一个码头直接装船运走，这样既节省了运输时间和费用，提高了效率也降低了成本。目前横滨港已与 60 多个国家和地区有贸易往来，主要是美国、中国和东南亚以及中东各国。横滨港以输出业务为主，出口额占贸易额的三分之二以上。出口商品主要是工业制成品，有机器、汽车、钢铁、化工品、日用品等；进口货物主要有原油、重油、铁矿石等工业原料和粮食。日本是个“加工贸易型”国家，对外贸易在国民经济中有着极为重要意义，虽然横滨港货物吞吐量低于神户和千叶港，但是港口贸易额却居全国首位，成为日本最大的国际贸易港。

横滨的发展是以横滨港为依托的，而且具有广阔的腹地。横滨距日本首都东京仅 25 千米，并位于日本全国著名的四大工业区之一的京滨（东京——横滨）工业区的核心。素有“东京外港”之称。京滨背负全国最大的关东平原，地域开阔，北部同著名的工业城市川崎相接，南部从根岸湾通过填海造地向金泽一带扩展。横滨工业以钢铁、造船、炼油、化工等为主。横滨港不仅输出本地生产的工业品，而且输出整个京滨工业带生产的工业品。东京和川崎虽然也有港口，但大多数工业制成品都在横滨港输出。日本是个岛国，资源需求主要依靠海外，因此作为港口城市的横滨，是日本在第二次世界大战后发展最快的大城市。

早在 140 多年前，横滨还是一个渔村。当时的横滨人烟稀少，仅有十多户居民的小村落。1859 年，在西方列强武力威胁下被迫辟为自由贸易港。1889 年正式设市。进入 20 世纪后，多次进行筑港和填海造陆工程，市内不断扩大。1923 年关东大地震横滨遭到破坏，震后日本政府对横滨港经过重建并增加了许多港口设施。第二次世界大战，横滨再次遭到破坏。战后美国军队接收了港湾及其周围地区，港区变成美国军事基地。1952 年美国归还了横滨港口及周围地区。日本经济经过战后的恢复和高速发展及贸易上的需要，先后多次制订了港湾整治规划，对横滨港进行了改造和扩建，使之成为今天日本最大

的港口并成为发展京滨工业区的有利支柱。

横滨自古以来就有从世界各国来居住的外国人，尤其以中国人为多。横滨的“中国街”是盛名的“中华料理街”，街口竖有高高的彩楼红门，红门正中有黑底金字“中华街”三个大字。有各种中国餐馆和大酒店，各店都有自己的拿手好菜，每年有日本及各国客人约 1 千万人前来宴会就餐。

新加坡港（新加坡）

新加坡位于亚洲东南部，马来半岛南面，太平洋与印度洋之间的航运要道马六甲海峡的东口。北面与马来半岛隔着仅 1.2 千米的柔佛海峡相邻，南隔新加坡海峡与印度尼西亚相望。处于两大洋与两大陆之间交通的咽喉。有“东方十字路口”之称。新加坡是国名，又是城市名和岛名。其国土由新加坡岛和 54 个小岛组成，总面积 632 平方千米。新加坡岛呈菱形，其面积约占全国总面积的 91%。东西长 41.8 千米，南北宽 22.9 千米，海岸线长 193.7 千米。有 6 个港区，60 多个泊位，除北岸有森巴旺港区外，均分布在南岸，即裕廊港区、巴西班让港区、岌巴港区和东礁湖港区。水深 8~11 米，无冻冰期，南面有布拉尼岛和布拉刚马蒂岛作屏障，挡住西南季风，岛内风平浪静，各种类型的轮船终年可畅行无阻，是世界上最优良的天然良港之一。港口有堆场面积 150 万平方米，仓库 56 万平方米。现有 250 多条航线与 80 多个国家，370 多个港口进行联系。年进出船只约 4 万艘，货物吞吐量 1.88 亿吨。进出港的船舶在 1982 年按总注册吨位计，已超过鹿特丹居世界最前列。现已成为亚太地区航运中心，是亚太地区最大的转口港、国际自由港和集装箱大港。1987 年后集装箱吞吐量达 522 万个标准箱，平均增长率达 30%，超过香港。

新加坡自古就是商船来往停泊之地。16 世纪，欧洲殖民者相继侵入东南亚，1819 年英国占领新加坡辟为自由港。1869 年苏伊士运河开通，缩短了新加坡与欧洲的航程，船只往来增多，使新加坡发展成为东南亚的商贸中心和世界转口大港。第二次世界大战时期，新加坡一度被日本占领。1959 年在英联邦范围内组成新加坡自治邦，1963 年参加马来西亚联邦。1965 年新加坡共和国建立。之后，新加坡开始全面发展。它主要利用岛国地理位置和港口优势，以航运的优势发展外向型经济。资金、原料以及技术都来自国外，市场也主要依赖国外，使经济迅速发展起来。随着国际形势的变化，抓住时机，不断调整产业结构。例如 50 年代，东南亚各国忙于医治战争创伤，有许多港口陷于半瘫痪状态，而新加坡加快修复港口码头。与此同时，发展海运及农产品初加工与日用品工业，扩大转口贸易。自 60 年代以来，经济发展异常迅猛，人均国民生产总值增长在发展中国家领先，被誉为“亚洲四小龙”之一。现在海运、贸易、加工和旅游业是新加坡主要的经济支柱。在工业生产中以炼油、造船、石油化工、钻井平台和电子仪器为主，并利用炼油厂的中间产品为原料，生产塑料、橡胶、化纤和肥料等；炼油是新加坡最大和最现代化的工业部门，是世界仅次于休斯敦、鹿特丹的世界第三炼油中心。炼油用的原油是从中东、印尼、马来西亚进口，加工为成品油，除供应过往船只外，向日本、美国、澳大利亚和东盟等各国出口。造船业，主要造 1500~4000 吨的中型船。现在新加坡已成为苏伊士运河以东，日本以西最大的修、造船基地。新加坡工业的发展，都是利用其海港的优势。原以转口贸易为主，近

年来制造业、金融业和旅游业的迅猛发展，除转口贸易外，本国产品出口量也日益增加，形成了一个以制造业为中心的多元化经济的海岛城市国家。

神 户 港（日本）

神户位于日本本州岛西南部，大阪湾北岸。兵库县的首府。面积 544 平方千米，人口 147.7 万人。神户港水域面积 73.4 平方千米。码头岸线长 33 千米，呈扇形海面。港口西、北有山脉围绕，阻挡了春秋盛行的西北强风，西南和东南面筑有防波堤，以防风浪袭击。航道水深 9~12 米。有码头泊位 227 个，可同时停泊巨轮 230 多个。神户港是由中心区及其东西沿海两侧工业专用码头所组成。中心区包括中央码头、兵库码头、新港码头、摩耶码头、港岛和六甲岛等。港岛是个人工岛，建于 1966~1968 年的第一个人工岛。是将神户西郊高仓山的 8 000 万立方米土石填入大海，使 10 米深的大海填平成一座岛屿。港岛东西两面共有四个码头，码头岸线 7 577 米，拥有 28 个泊位，其中有 12 个是集装箱泊位，成为日本最大的集装箱运载基地。港岛与市区的交通由神户大桥连接。六甲岛也是一个人工岛，建于 1972~1990 年完工的第二个人工岛。是从神户市区东北郊的六甲山取土 12 000 万立方米填入大海成岛。总面积 5.8 平方千米，比港岛大三分之一还多。港的北部有 1.5 万吨级泊位 22 个，为集装箱专用码头。整个神户港建有 180 多万平方米各种类型仓库。港区装卸设备先进，装卸效率很高。有 40 多条航线通往世界各地，国内航线更密如蛛网。1987 年入港船只注册总吨位达 2.5 亿吨，居日本各港之首。入港船只的构成，国外船只占 11.7%，吨位占 56.7%，反映了国际海运船舶大型化的特点。1987 年货物吞吐量 1.59 亿吨，高于横滨港。由于神户港货物吞吐量国内占 70% 以上，国外吞吐量不到 30%，所以神户港在国际贸易中地位低于横滨港。神户港的输入货物主要是矿石、燃料、天然橡胶、粮食、化学药品等；输出的货物主要是机械、纤维纺织品、金属制品、车船、日用品等。现有 25 条定期航线同世界上 130 多个国家和地区有贸易往来，主要有美国、台湾、香港、中国、东南亚各国、澳大利亚、南美、非洲等国家和地区。1980 年 8 月与我国天津港结为姊妹港后，同我国沿海主要港口的合作不断加强，货物输出量日趋增多。

神户港对外联系，陆路交通极为方便，日本许多重要铁路和公路都经过这里与其他城市相连接。铁路东海道主干线、山阳主干线及新干线等均通过神户；阪神高速公路与大阪、名古屋等相连接。神户是日本著名四大工业区之一，阪神工业地带的中心，日本有名的川崎重工、三菱重工、神户制钢、三菱电子等大企业均分布在距码头几千米的地带。这些大企业大都是以港口为依托发展起来的，发展起来之后又以大量产品为神户港提供了丰富的货运量。

神户原为一个渔村，因港湾条件优良，并靠近经济中心大阪而发展为以海运为主的港口城市。公元 8 世纪，即同中国、朝鲜进行贸易与文化交流。成为西日本海上交通门户。12 世纪随着手工业和商业的发展，成为兵库地区物资集散地。1867 年“兵库港”开港，1872 年设立海关，改称神户港。1889

年设市。1906 年开始建设近代港湾设施，先后进行了一、二期工程，到 30 年代又进行了扩建工程，使神户港成为最大的贸易港。第二次世界大战期间，港口遭到破坏。战后整治了港区航道，修建了仓库，扩建了内贸码头。外贸码头因当时被美国控制，使国外贸易锐减。日本第一贸易大港的地位被横滨港取代。1959 年解除了美国对神户港湾控制后，港口建设得到进一步发展。新建了新港第七、第八码头，兵库第三码头和东部内贸码头。1967 年又在新港码头东侧建成摩耶码头，成为日本最早的集装箱码头。神户的恢复和发展带动了神户市经济的繁荣和增长。神户市以 2001 年为目标，制定了“第三次神户市综合基本计划”，关于港口部分提出继续进行港岛第二期扩建工程，使港岛面积再增加 390 公顷，进一步扩大神户港的运输能力。

千 叶 港（日本）

千葉为千葉县首府。位于日本本州东南部，东京湾的东北隅，地处东京湾沿岸平原，都川及其支流葭川流经市区。全市面积 270 平方千米，人口 80 万。

千葉港是日本最大的工业港口，港口的大部分是通过人工修筑而成的。其范围以千葉市为中心，地跨千葉县的五市一町，从北向南呈弧形延伸 40 多千米。包括市川、船桥、习志野、千葉、市原和袖浦的临海地带。港区水域面积 2 480 万平方米，有 300 多个泊位，其中专用泊位占 93%，公共泊位仅占 7%，共有 80 多个码头，其中水深 9 米以上码头占 80%。在港区中，以千葉港区和船桥港区最为重要，在 32 个码头中 10 米以上深水码头 10 个，最大的原料码头水深 18 米，可停泊 15 万吨级的专用船舶。千葉港的输入货物为工业原料和燃料，主要是石油和天然气占输入贸易额的 80% 以上，其次为铁矿石、煤炭和木材；输出货物以汽车为主，占输出贸易额的 50~60%，其次是钢铁、船舶等。可见千葉港是以输入为主的工业港口，输入贸易额居全国各港首位。从 1972 年开始，千葉港货物吞吐量超过 1 亿吨，1980 年达到 1.5 亿吨，1991 年为 1.68 亿吨，超过横滨、名古屋，与神户港相仿。在进出港的商船中，外航商船占 63%，内航商船占 37%。

千葉港的腹地，不仅输出本地的工业制品；而且为东京地区的重要输出港，东京都生产的汽车主要由千葉港输出。

千葉市是以港口为依托，利用千葉港输入的原料和燃料发展重工业。其主要工业部门是钢铁工业，其次为机械工业以及石油加工、金属加工等部门，千葉市的重工业大多数分布在沿海地区。1950 年川崎钢铁公司在千葉市南部沿海地区大规模填海造陆，1951 年建立千葉钢铁厂，这是日本在填海造陆上建成的第一座现代化大型钢铁联合企业。之后，炼油、石油化学、金属加工和机械制造等部门纷纷在东京湾东岸填海造陆，建设工厂。以千葉市为中心，形成了京叶（东京——千葉）临海工业地带。京叶临海工业地带，在长 60 多千米，宽 3~5 千米的弧形带状地区内，分布着 900 多家大型企业和 1 千多家中小型企业，并成为千葉港重要的腹地。

千葉市不仅是日本新兴的重工业城市，而且也是东京都重要的卫星住宅城市。千葉市与东京都海上距离 30 多千米，陆上距离 40 多千米。由于重工业和人口高度集中在临海，造成沿海地区拥挤，也产生了一系列问题，有待解决。

千葉在日本江户时代，已经成为周围地区的物资集散中心，并逐渐发展了比较繁荣的商业。1873 年成为千葉县县厅所在地。1894 年总武铁路（东京——铍子）修通，加快了千葉发展的有利条件。1921 年京城电气化铁路从船桥延伸到千葉，更密切了与首都的联系，并施行了市制。该时人口 3.4 万，面积 15 平方千米。后来城市面积和人口规模进一步扩大，1942 年人口已达

10 万。1945 年 7 月千叶市遭到严重空袭，城市建筑的 70%被毁，整个城市几乎成为一片废墟。第二次世界大战后，经过恢复和发展，特别是 50 年代初，以建设千叶钢铁厂为契机，掀起了填海造陆兴建大型重工企业的热潮。千叶市有利的地理位置和较优越的自然条件，吸引了许多大企业前来选址建厂，从而带动了千叶经济的发展。随着千叶临海工业的发展，千叶港逐步扩大，地位越来越重要，以各大企业的专用码头为主体，形成庞大的工业港区。1953 年定为地方港口，1954 年正式辟为对外贸易港，1957 年定为全国的重要港口，1965 年又指定为全国特别重要港口，成为全国 17 个特别重要港口之一。1968 年京叶港合并后，港区又扩大，吞吐量仅次于神户港居日本第二位。

现在千叶市沿海填海造陆面积已达约 4 000 公顷，占整个城市建成区面积的 30%多，集中了全市四分之一以上的人口。昔日的自然海岸如今变成了平直的人工海岸，改变了原来的自然环境和生态系统，造成了临海地区大气和水质及环境的污染等公害问题。为了解决这些问题，千叶市已制定有关法令限制沿海地区工业扩大发展，而鼓励在内陆地区发展原材料加工及装配类型的工业。与此同时也加强了千叶港的规划和整治。千叶港作为首都圈物资流通基地，已经纳入首都圈整治计划，以东京湾为整体进行整治，一方面把港湾整治与陆上交通网整治联系在一起；另一方面发挥东京湾内东京、横滨、川崎、千叶、木更津和横须贺等六大海港的整体效益，按照统一规划将这六大海港建成各具特色的港湾。1983 年千叶港制定了扩建计划，在扩建和改造原有工业专用码头的基础上，重点建设千叶和船桥两个港区的公共码头，扩大商港机能。千叶港除继续保持工业港口的性质外，商港机能将进一步增加，在首都圈的对外贸易中发挥更大的作用，成为东京湾乃至全国的最重要港口之一。

名古屋港（日本）

名古屋位于日本本州岛中南部，伊势湾东北岸的浓尾平原上。爱知县首府。是仅次于东京、大阪、横滨的日本第四大城市，第三大贸易港。因介于首都东京和古都京都之间，故有“中京”之称。它是中部日本的政治、经济、文化和交通中心。面积 328 平方千米。也是日本著名的四大工业区之一。名古屋港包括名古屋市、东海市、知多市以及富镇、飞岛村的临海地带的广大水域，面积 8 000 万平方米和陆地面积 4 000 万平方米，是一个工业港兼商业港的综合港口。在自然环境方面，名古屋港是处于日本列岛、太平洋岸的中央部，伊势湾的北端，名古屋的南部，被浓尾、三河、伊势的三大平原所环抱。从港的东部向南有知多半岛成为其天然的防波堤，此外还有西部木材港防波堤、稻永前防波堤等总长 1219 米。由于有防波堤，防止了海浪和潮流的冲击，使港内风平浪静。泊地面积 2998.1 万平方米，水深可达 12 米。可供 284 艘不同类型的船只同时停靠，如加上浮筒泊位，则可同时停靠 310 艘。根据不同的货物设有专用码头，设备完善，装卸效率高。港内建有各种营业用仓库 122 万多平方米，自家用仓库 46 万平方米，以及备有大面积的贮煤场、贮木场、贮油场等。在名古屋各码头中以地处港区中央的金城码头规模最大，面积为 191 万平方米，是以外贸为主的码头。它是一个填海造地的人工岛，水深 10.5~12 米，可同时停靠大型船 35 只。为了每年在名古屋港进口大量原油，建立了超级油轮海上泊地栈桥，长 500 米，宽 80 米，可停靠 25 万载重吨大型油轮。名古屋港输入物资主要有原油、铁矿石、煤炭、粮食、原木等；输出货物大部为运输机械、钢铁、陶瓷制品、橡胶和化工产品等。其中汽车占 70% 以上，输入物资的主要贸易国家有美国、澳大利亚、印度尼西亚、阿拉伯联合酋长国、沙特阿拉伯、加拿大、巴西、印度、马来西亚、卡塔尔等；输出物资的主要贸易国家有美国、沙特阿拉伯、澳大利亚、德国、加拿大、荷兰、英国、法国、中国、新加坡等。定期航线有 40 多条，年吞吐量 1.25 亿吨以上。

名古屋港位于中京工业区（指伊势湾沿岸及附近内陆一带工业区）的核心。其工业分布，南部临海地区以大工场为主的重化学工业，北部是以中小企业为主的轻工业区，中间地带是以有地方特色的工业。中京工业区工业发展的特点是：重工业、轻工业均有发展；地方性工业与近代工业并存发展，例如木材加工、毛纺、陶瓷器工业居全国首位；汽车工业、钢铁工业、金属加工、精密仪器、化学工业等都很发达。其中丰田汽车公司是中京工业地带重要组成部分，过去生产卡车，现在以生产轿车为主，年生产量 400 多万辆，占日本汽车总产量的三分之一和世界产量的 8.6%。其中有半数通过名古屋港输往国外。名古屋对外交通除航海外，陆路、空运也很方便，是海、陆、空交通运输的枢纽。市内有许多铁路干线、公路干线通过，东海道本线（东京——名古屋——神户）、关西本线（名古屋——大阪）、中央本线（东京

——名古屋）等铁路干线都经过这里，又是新干线的停车站。此外还有地下铁道及中川、掘川、新堀川等运河与港口相通。

名古屋 1889 年设市。名古屋港的发源地位于现在的热田神宫以南。热田的海边处，当时叫做热田港。1907 年热田港开港，同时改名为名古屋港。此时东海道、关西和中央本线相继通车，中外联系加强，促进了名古屋城市的发展。19 世纪 80 年代前后，纺织工业的兴起及 1912 年以后机械工业的迅速发展，使名古屋迅速向现代化城市迈进，成为中京工业地带的核心。二次大战使名古屋遭到严重破坏，经过恢复和发展现在已成为综合发展的工业城市。港口建设规模在日本名列前茅，其吸引范围也扩展到中京圈以外的地区，使名古屋港成为中京经济圈的海上门户。

高雄港（中国）

高雄市是台湾省仅次于台北市的第二大城市。全市总面积 153.6 平方千米，其中市区面积为 49 平方千米，市区人口 100 余万。

高雄港位于台湾省的西海岸，台湾海峡的南口，是台湾省最大的商港，也是军港和渔港。港区总面积 26.66 平方千米，其中水域面积 12.8 平方千米。整个港区处于一个狭长海湾内，港口呈狭长条形，港外有一条长 11 千米，宽 200 米的沙坝，形成天然的防波堤，受风浪影响小，即使有台风侵袭，海湾内还是风平浪稳。高雄港有两个出入口，进出港的第一港口宽 120 米，水深 11.2 米，可通 3 万吨级船只；第二港口宽 250 米，水深 16 米，航道全长 18 千米，其中主航道自第一港口至第二港口长 12 千米，可供 10 万吨级以下船舶自由航行，第二港口可通行 10 万吨级以上船舶。全港现有码头 88 座，其中集装箱码头 11 座，谷类专用码头 3 座，杂货码头 25 座，大宗货物码头 11 座，浮筒 25 座，码头全长 18 280 米。港区有仓库、货栈 86 栋，总容量为 57 万多吨，另有露天堆货场 19 处，容量 6 万吨，集装箱储运中心 3 处。高雄市的海上运输四通八达，在沿海由高雄至基隆、马公、花莲、台东等形成环岛沿海运输圈。远洋运输航线，有至美国、西欧、中东、日本、澳大利亚、印度尼西亚、马来西亚和香港等国家和地区的定期或不定期航班。由于高雄地处远东到东南亚航线的中点和远东到欧洲航运的要冲，从而有大量过往远洋船舶到高雄停靠。近年从高雄进出港的船舶有 2 万多艘次，货物吞吐量 7 000 多万吨，占台湾全省货物吞吐量的三分之二左右。在进港的货物中，主要是石油、铁矿砂、钢材、通讯设备、电子原料、杂粮、棉花、木材等。出港的货物有大米、糖、樟脑、水果、轻工产品等。高雄又是台湾省远洋渔业基地，有四个较大渔港，可容渔船 1000 余艘，年渔获量约占全台湾渔获量的五分之一，也是主要外销农产品之一。台湾的对外贸易在国际贸易中所占地位，1987 年占第十二位，其中出口额居世界第十位，进口额居第十七位。在台湾进出口货物量中，高雄港占台湾全省装卸量的 58%，卸货量的 65%。可见，高雄港在台湾对外贸易中占有重要地位。高雄市的经济发展与高雄港的作用更是密不可分，高雄发展工业所需的原材料，绝大部分从国外进口，高雄港对此提供了非常有利的条件。同样，高雄的经济发展，也为高雄港的建设和发展提供了物质基础。

高雄市的经济开发，较大陆沿海各省稍晚，但高雄市却是台湾全省开发最早的地方。高雄旧称“打狗”、“打鼓”，这个名字是从早年高山族“TAKAV”的音译而来，因闽南语中狗与鼓两字同音，故有两个名称。早在明朝天启四年（1624 年）由福建、广州沿海移居而来的渔民与大陆沿海间即有贸易往来，其海湾逐渐成为台湾西海岸最早停泊港之一。1895 年，中日甲午战争，清政府战败，割让台湾、澎湖给日本。日本殖民者，于 1920 年将台湾行政区划改为“五洲一厅”，其中的“高雄洲”是高雄地方得名之始。1924 年改为高雄

市。高雄市的开发和经济发展，由于受荷兰及日本军国主义者的侵占和掠夺，使高雄的经济开发带有殖民经济特点。从荷兰殖民者占领台湾，到郑成功收复台湾直至 1885 年清政府正式在台湾建省，高雄都是当时台湾经济最发达的地区。1945 年抗日战争胜利后，台湾重归中国，1979 年高雄市改为和台北市均为与省平行的行政单位。高雄市土地面积占台湾全省总面积的 27%，人口占全省的 29%。从 60 年代中期起，台湾省进行“十大项建设”，在高雄市陆续兴建了钢铁厂、造船厂、炼油厂等。高雄市现已发展为以重工业为主，为台湾省的最大工业中心，这些工业包括钢铁、机械、造船、石油炼制、化工原料等。此外纺织、造纸和电子电器等也是高雄市的重要工业部门。由于台湾钢铁工业原料缺乏，除进口铁矿砂外，利用拆旧船的钢铁，价格又合算，所以高雄市的拆船工业发展很快。高雄港有旧船拆卸专用码头。从 70 年代中期起，高雄的拆船量占台湾全省拆船量的 95% 和世界拆船量的 15%。优越的地理位置及港口条件和发达的工农业生产是高雄港得以发展的良好基础。随着高雄城市及港口的不断扩大，吞吐量不断提高，现已成为台湾第一大港，并成为国际港口。高雄优越的海上交通及陆路交通，一直成为台湾南部的货物集散中心。工业的发展，带来了商业的兴盛，高雄现已成为台湾省的最大工业中心和全省第二大城市。

洛杉矶港（美国）

洛杉矶是美国仅次于纽约和芝加哥的第三大城市，西部海岸的最大商港。位于加利福尼亚州西南部太平洋东侧的圣佩德罗湾和圣莫尼卡湾沿岸。市区面积 1204.4 平方千米，人口 320 万。大市区包括洛杉矶县和奥兰治、文图拉两县的一部分，以及其他 80 多个大小城镇，总面积达 10 567 平方千米，人口 750 多万。

洛杉矶坐落在三面环山，一面临海的开阔盆地中，除局部为丘陵外，地面比较平坦。该城是美国西部最大的工业中心，是一个多功能的综合性城市。最大的工业是航空和航天工业，即飞机和宇宙飞船。洛杉矶地区约有 1.6 万家工厂，其中 2 000 家从事航空和航天工业，美国三大飞机制造公司中的洛克希德公司和道格拉斯公司均设在这里。其他重要工业有汽车、橡胶、轮胎、成衣，以及化学制品、电气设备、钢铁、玻璃器皿、陶器等。也是世界最大的鱼罐头生产中心之一。该地有丰富的石油资源，是美国的重要炼油中心之一。洛杉矶又是美国制造业、贸易、金融、旅游、交通和通讯中心。制造业产值约占加利福尼亚州的二分之一，居全国第三位。

洛杉矶港的主要港区在圣佩德罗湾，由东、西毗邻的洛杉矶港和长滩港组成。两港岸线总长 74 千米，水深 12~18 米，潮差不超过 1.2 米，可供 18 万吨以下船舶出入。在圣佩德罗湾，有三段总长 10 多千米的防波堤，即圣佩德罗防波堤、中央防波堤和长滩防波堤。港区拥有各种专业化码头、仓库和现代化装卸、冷藏等设施。洛杉矶港位于西部，港区水域面积 1702 公顷，陆域面积 1030 公顷，由内港和外港组成。有各类深水码头 55 个，14 个公司石油码头和 8 个船坞。外港平均水深 12.2 米，内港为 11 米。内外港之间由运河连接。年吞吐量 3 000 多万吨，也是世界上主要集装箱吞吐港之一。长滩港位于东部，由内、中、外三部分组成。有一条运河与洛杉矶港的内港相连，并有一座高 48 米的大桥连接内港与东港池。长滩港共有 80 多个码头泊位，其中石油泊位 6 个，集装箱泊位 15 个，平均水深 10~18 米，年货物吞吐量 4 000 多万吨。两个港主要运出货物有棉花、石油产品、飞机、橡胶和其他工业品，输入钢铁、木材、咖啡及其他原料。

洛杉矶的陆路交通，是美国 3 条横贯大陆铁路干线的起点，并有南北向铁路与太平洋沿岸各大城市相连。随着城区的扩展，公路迅速发展，以高速公路稠密和汽车多著称于世。洛杉矶大市区的城市之间由密如蛛网的公路紧密相连，成为美国拥有汽车最多的城市，故称之为“汽车轮子上的城市”。大市区内各种道路和停车场占据了大市区总面积的三分之一。高速公路总长 1050 千米，通过高架车道、地道和立交系统与城市街道纵横交错。由于汽车排出的废气和工业烟尘，在夏秋下沉气流影响下常积聚于城市地面和上空，致使有“烟雾城”之称。

洛杉矶原为印第安人牧区村落。1781 年西班牙殖民者在此建镇。1822

年起由墨西哥管辖。1846 年美、墨战争后归属美国。1850 年设市。城市在美国向西部移民开发过程中逐步发展。19 世纪中叶，加利福尼亚“淘金热”之后，移民来此从事农垦，农畜产品贸易成为该地早期重要的经济活动。后来，东西向大铁路的建成，附近石油的开发，人工港的修建，以及巴拿马运河的凿通和好莱坞电影业的兴起等，都有力促进了该城的发展。第二次世界大战以来，军火订货刺激现代工业的崛起，商业、金融业和旅游业随之繁荣，移民剧增，遂成为美国新兴的特大城市和西部太平洋沿岸最大港口。

圣弗朗西斯科港（美国）

圣弗朗西斯科是美国太平洋沿岸仅次于洛杉矶的第二大港市。华人称旧金山。位于加利福尼亚州西北部，市区面积 119 平方千米，包括大市区面积 7 475 平方千米，市区人口 74 万，包括大市区人口 470 万。

城市坐落在介于太平洋与圣弗朗西斯科湾之间的一个半岛上，北临金门海峡。市域内丘陵起伏，沿海地带较为平坦。南流的萨克拉门托河和北流的圣华金河在城市附近汇合后，向西注入圣弗朗西斯科湾。圣弗朗西斯科地处圣安德烈斯大断层上，多地震。气候宜人，冬季温和，夏季凉爽，农业发达。

港口自然条件优越，是一个天然良港。海港恰居海岸的豁口处，长长的半岛形成它的天然屏障。该港通向太平洋的出口金门海峡最窄处仅 610 米，具有口窄水深、隐蔽的特点，是较好的避风港。内侧的圣弗朗西斯科湾长 100 多千米，宽 6~16 千米。面积 1160 平方千米，港区平均水深 30 米，湾内潮差小，远洋海轮可直接入港。港区有 50 个码头，有各种专用码头、泊位和现代化装卸机械、仓库等。主要分布在海湾以东的里士满和奥克兰附近。港区有铁路 107 千米，可以水陆联运。每年约有 8 000 多艘海轮来往于此，吞吐量 5 000 多万吨。输出的大宗货物有工业品、石油制品、粮食、奶制品、水泥、蔬菜和水果罐头，输入货物有石油、纸张、羊毛、咖啡、菜、蔗糖、热带水果。该港是同远东、太平洋地区各国贸易的主要海港，尤其是同中国、日本等国家经济联系密切并日益扩大。

城市经济以服务业、商业和金融业为主，约占市区就业人口的 3/4 以上，制造业仅占 15%。制造业以传统的食品、服装、印刷出版等为主，多中、小型企业，近些年新兴的宇航、电子、炼油、造船、汽车装配、化学等工业发展迅速。城市农业发达，盛产蔬菜、亚热带水果，也是重要花卉产区。

交通方便，有 3 条大铁路通过。公路网稠密，四通八达。建有横跨海湾的金门大桥，长 2 734 米和圣弗朗西斯科——奥克兰湾大桥，长 2.74 千米，并有海底隧道。高速电气铁路运输系统贯通整个海湾地区。位于市南 11 千米处的大型国际机场，客、货运量分别达 2 000 多人次和 320 多万吨。成为美国西部各州与东部联系的交通枢纽。

圣弗朗西斯科原名耶瓦布埃纳，1776 年时为西班牙的一个殖民据点，后由墨西哥接管。美墨战争之际，为美军所占。1874 年易名为圣弗朗西斯科。1848 年轰动世界的“淘金热”使圣弗朗西斯科崛起。两年后，人口即达 3.5 万。其中，除美国人居多数外，有中国人、马来人、墨西哥人、秘鲁人、夏威夷人等。居民民族构成复杂，来自世界各地的移民分区而居。1851 年圣弗朗西斯科在全国对外贸易额中居第四位。随着黄金的开采，工业、贸易以及附近的农业也发展起来，为城市的发展奠定了基础。1869 年后，横贯北美大陆的太平洋铁路直通这里，港区又修筑海堤，国际贸易兴盛一时。1880 年后开始向海湾以东地区扩展，形成若干卫星城镇。19 世纪末，人口已达 34 万。

1906 年大地震时全城 80% 建筑被毁，后迅速重建。1914 年巴拿马运河通航，港口日益繁荣，贸易量大增。第二次世界大战中，为军需物资的重要供应站。战后，工、商、金融、旅游服务业有很大发展，大市区由单一中心扩展为由圣弗朗西斯科、海湾东区（奥克兰）和圣何塞三大中心组成的城镇群。

温哥华港（加拿大）

温哥华是加拿大第三大城市，也是加拿大最大海港。位于不列颠哥伦比亚省西南部太平洋沿岸，加、美边界北侧，距加、美边界 40 千米处。大市区面积 1386 平方千米，人口 131 万，城市人口 41 万。

温哥华港是个天然良港，航道水深 8.23~20.5 米，外围有温哥华岛作为屏障，潮差较小，由于受到阿拉斯加暖流影响，终年不冻。温哥华港分为外港和内港。外港英吉利湾开阔，水域面积 518 平方千米，海轮进入英吉利湾后，穿过 472.4 米的狮门大桥，进入温哥华内港——伯拉特湾。内港伯拉特湾口窄内宽，由西向东延伸 32 千米，港区面积 130 平方千米，水深 12 米以上，可供远洋巨轮出入。港口有专用谷物码头和集装箱、散装货码头在沿岸排列，长达 10 余千米。港口设施完善，货物装卸采用机械化、自动化，每小时可装卸散装货物：煤炭 9 000 吨、粮食 7 000 吨、硫磺 6 000 吨、钾肥 2 500 吨。各产粮省在这里设有专用码头和仓库。全国出口谷物的 40% 以上在此外运。温哥华是世界最重要的小麦输出港之一，每年出口约 800 多万吨小麦。全港货物吞吐量 5 000 万吨。输出物资除粮食外，有煤、矿石、木材、纸浆、面粉、鱼品等。进口货物主要是咖啡、可可、糖、茶、钢铁、水泥等。从温哥华通往国外的定期航线可达亚洲、大洋洲、欧洲和拉丁美洲各国，特别是与美国、日本、英国的港口联系最为密切。陆路交通有 4 条铁路线和多条公路线通往全国各地，向东直抵大西洋岸，是东西横贯加拿大全境大铁路的终点，向北可达本省北部的许多城市 and 地区，向南则与美国的铁路、公路相通；地下管道有多条天然气和石油管道通向港口；空运有温哥华国际机场，是世界上最繁忙的机场之一，有多条定期航线连接世界各地。

由于温哥华以港口为主的综合运输能力强，所以一直成为加拿大西部农、林、矿产品的主要集散中心，也是加拿大西部的工商业和金融中心。这里的农产品、矿产品、木材和传统工业部门的木材加工、水产加工、造纸、罐头等产品便成为温哥华港向外输出的主要物资。长期以来，温哥华港一直作为原料、燃料和初级产品的转运港，港口输出的商品，大部分是腹地的有限资源。进入 80 年代，近港地区和易开采的资源已大量开采，开采难度和运输距离不断增加，成本越来越高，这在某种程度上对温哥华港的运输资源是不利的。

温哥华港与世界许多著名港口一样，也是从一个渔村发展到现在成为世界著名的港口的。温哥华原是一片荒野，只有一些土著居民过着原始的渔猎生活。19 世纪中叶，加拿大资本主义开始发展，随着近代工业的兴起，发现了许多矿产资源，为了适应世界市场的需要，并立名为“格兰维尔”村落。这是温哥华的原名。从 1862 年起，一些欧洲移民在海湾沿岸定居，成为渔业和锯木业兴盛的小镇。1886 年 5 月 3 日为纪念最先来到这里探险的温哥华船长的航海功绩把“格兰维尔”改名为温哥华。1886 年大铁路通车，大批移民

蜂拥西进，外国移民也急剧增加，大片开垦土地，开采矿产资源。从而广大的中西部地区就成了温哥华的腹地，大量物资向温哥华汇聚。经济的发展，促进了温哥华港口的发展和扩大。1914年，巴拿马运河通航，这使原西部地区经东部港口转运到欧洲的货物，由温哥华直接运往欧洲，不仅降低了运输成本，更使温哥华与世界各国直接进行贸易往来，发展成为今日的著名国际港口。

温哥华是加拿大华人聚居最多的城市之一，也是历史上同中国交往最早的加拿大城市。这里的唐人街位于市区东方，商店都由华人经营，店铺用中文招牌，出售中国手工艺品、古董、时装、中药等。中国民主革命的先驱孙中山曾三次到此，发动华侨投身于推翻清王朝的革命活动。

温哥华还是伟大国际主义战士白求恩前来中国的出发地。1938年1月8日，白求恩大夫率领医疗队一行三人，在这里启程登上了“亚洲皇后号”轮船，取道香港，来到中国抗日前线，开始了国际主义的战斗历程。

悉尼港（澳大利亚）

悉尼是澳大利亚最大的城市和重要港口，新南威尔士州首府。位于大陆东南岸，东濒塔斯曼海，西接蓝山山脉东麓，北界布罗肯湾、南至哈金港。河流和港湾把大悉尼分割为南北两部分，南部为稍有起伏的低地，北部为地势较高的丘陵地。面积 4 074 平方千米，人口 336 万。城市附近海岸曲折，沿岸一带悬崖峭壁，延绵不断，多港湾，海湾伸入内陆。

港区在杰克逊湾南岸，离海口 8 千米，码头区靠近市中心，市中心区濒临的杰克逊港为帕拉塔河沉降河口的遗迹，水深港阔，位置隐蔽，为海港设立了天然屏障，挡住了太平洋上的狂风巨浪，商船可从悬崖间隙进出，低潮时主航道水深 12.8 米，可停泊吃水深 10 米的船只，有 120 个泊位和长达 18 千米的装卸区，拥有现代化港口设施，为一个优越的天然良港。悉尼港与近 200 个国家和地区的港口有贸易联系，也是一个客运港口，有定期往返于英国、加拿大、美国、日本、菲律宾和香港等地的旅游客船。悉尼港的进出口货物，进口以石油产品为主，其次为木材和日用杂货；出口物资有煤炭、羊毛和小麦。第二次世界大战以后，为了适应南部新工业区发展需要，又就近在植物学湾北岸建设新港，其主航道低潮时水深 19.8 米，能通行 20 吨巨轮。悉尼港年吞吐量 3 000 万吨，货运量居全国首位。

悉尼是一个重工业城市，主要工业部门有机械、飞机、造船、金属电子、化学、石油精制、纤维、食品、木材和造纸等。悉尼对外交通畅通，有铁路和公路联系广大内地，公路北达纽卡斯尔，南至钢城伦贡，西通煤都利斯戈和巴瑟斯特，并连接全国各地。连接着悉尼南北两个区域的是横跨在杰克逊湾上的大桥，全长 1885 米，跨径为 503 米，从海面到桥面高 59 米，从海面到桥顶高达 134 米，它像一道横贯海湾的长虹，连接着悉尼南北两地。有多条国内和国际航空线，马斯科特为全国最大的航空港。

悉尼是澳大利亚最古老的城市。200 多年前，这里还是渺无人烟的海湾。1769 年，英国急于保护它在南太平洋的利益，于 1770 年，英国船长库克的船队驶抵悉尼东海岸，并把这个海湾命名为“植物湾”，宣布这一带归英国所有；把悉尼东海岸地区命名为新南威尔士。悉尼即为新南威尔士殖民地当局所在地。1786 年 12 月，英国颁布命令，以澳大利亚为新的流刑殖民地。从 19 世纪 30～40 年代开始，由于附近地区小麦种植和养牛业的兴盛，商业日渐繁荣，于 1842 年改设城市建制，形成了现在悉尼市的雏形。1855 年铁路通车，1926 年建成市区地下铁路，1932 年建成海港大桥，城市随之迅速发展。20 世纪 70 年代初，悉尼的规模已超过墨尔本。第二次世界大战后，重工业得到迅速发展，成为全国最大的工商业城市和最大的经济中心，也是大洋洲的贸易中心。悉尼还是澳大利亚的文化中心和旅游胜地。位于达令港侧的悉尼唐人街是澳大利亚最大的华人社区，现有人口近 10 万，占澳大利亚华人总数的百分之三十多，规模超过墨尔本唐人街。华人开设的各种茶楼、酒

家、餐厅、货栈、银行、百货店、文具书店、超级市场等，生意兴隆，热闹非凡。

大 连 港（中国）

大连为辽宁省辖市，是东北地区最大的海港和对外开放的门户。是我国仅次于上海的第二大综合性海港，在国际贸易往来和国内物资交流方面起着重要作用。

大连市位于辽东半岛最南端，三面靠海，东临黄海，西濒渤海，南与山东半岛隔海相望，北为东北大陆，处于交通的中心地带，对五洋四海皆可通航。大连市依山傍海，丘陵起伏，环境优美，气候宜人，是辽宁省仅次于沈阳的第二大城市。总面积（包括所属市县）12 574 平方千米，人口 500 万（市区人口 230 万）。

大连港位于大连湾内，港区码头处于大连湾的西南岸，由于港口所在地为基岩海岸，建港条件十分优越。大连湾外有三山岛形成海上天然屏障，阻止东南风的袭击，大连半岛阻止西北风的袭击，北来的寒流又被朝鲜半岛所阻挡，并具有海水含沙量小，盐分高，结冰点低，波浪小，港阔水深，波平浪稳，不淤不冻等优点的天然良港。大连港水域面积 360 平方千米，陆域面积 5.71 平方千米。共有 7 个作业区，55 个泊位，其中万吨级以上的 28 个。港区划分为：大港区，是大连港最主要的作业码头，是以钢铁、杂货、散粮为主的综合性码头；寺儿沟区，在大港区的东南岸为成品油码头；甘井子区，在大港区北岸，为大连煤炭输出专用码头；黑嘴子区在大港西部供沿海小船作业；香炉礁区，在大港西部，是木材专用码头；鲇鱼湾区，为原油输出专用码头，是 1976 年建成的一座 10 万吨级深水石油码头，有一条 1400 米长全部焊接的栈桥伸向海面，栈桥码头两侧可分别停靠 10 万吨级和 5 万吨级油轮。大庆油田的原油通过输油管道输送到这里，可直接装上油轮运往各地和出口国外。港区拥有营运仓库面积 30 万平方米，货物堆放场面积 88 万平方米，各种油类贮藏罐总面积 60 万平方米，自营铁路 136 千米，港口装卸实现了机械化，有 90% 的货物集散由铁路来完成。年货物吞吐量约 5 000 万吨，在全国各港口中仅次于上海居第二位。在吞吐量中，主要货运品种石油输出量占全港输出量的 60%，其他占比重较大的货运品种有钢铁、粮食、木材、矿石、盐和杂货。在输出货物中，外贸货物吞吐量占 70% 以上，居全国第一位。大连港与世界上 140 多个国家和地区有贸易往来，每年来港的外籍船只 1100 多艘次；国内固定航线有通航上海、天津、青岛、广州等多条航线。1980 年大连港新建的可容 4 000 名旅客的客运站，年输送旅客近 300 万人次。为适应国际集装箱运输发展的需要，大连港对大港区码头进行了改造，已建成通过能力 2 万标准箱的国际集装箱专用码头。

大连港腹地广阔。大连市区工业部门比较齐全，大型骨干企业多，成为全国著名的综合性工业城市，已形成以机械、石油、化工、炼油、纺织和电子工业为骨干的综合性工业体系。在农业方面，是全国重要的滨海渔场和海水养殖海区。大连是海带养殖的发源地，现已推广全国，产量居世界首位。

海产品为外贸出口和发展食品工业创造了良好条件。大连苹果品种达 100 多种，是我国苹果出口基地。大连港的吸引范围非常广阔，它是东北三省和内蒙古东四盟市的主要出海口，素有东北的“窗口”之称。也被誉为振兴东北经济的“龙头”。在大连港的吸引范围之内，资源极其丰富，是全国的林业基地、粮食基地、能源基地、钢铁基地、化工基地。每年有大量的木材、粮食、石油、钢铁、机械、海产品、水果等输出，并输进金属、矿石、煤炭、小麦、杂货等。

大连港通过铁路和公路与整个东北经济区相连接。大连是哈大线的终点。它是大连与东北以及国内腹地联系的主要铁路干线，另外还有通往各地的支线多条；公路与腹地直接联系的有瑗（琿）、鹤（岗）等公路干线；民航除与国内主要大城市通航外，有通往香港、日本等航线。

大连是我国北方开发历史比较晚、而发展较迅速的海滨城市。城市因筑港而兴起。原为一个人烟稀少的小渔村，旧名曾叫“三山浦”、“青泥浦”、“青泥洼”等，由于大连地处由山东半岛到东北地区的水陆交通要道，又是汉民族与东北少数民族物资交换转运站，处于海防要地的位置，加上自然条件比较优越，因此开发较快，经济发展迅速。19 世纪末，比大连早发展起来的羊头洼、金州和旅顺口等港市已不敷使用，需要另找出海口岸，以满足经济发展的需要。由于大连的地理位置和诸多优越条件，引起了国内外各方面的重视。英、法、俄、日等国家的殖民主义者早就垂涎三尺，在帝国主义列强瓜分中国的狂潮中，1894 年中日“甲午战争”爆发，清政府战败，日本帝国主义强占了辽东半岛。不久，由于俄、德、法“三国干涉还辽”，日本被迫退出了辽东半岛。1898 年俄国又和清政府签订了《旅大租地条约》，强租大连。为了达到长期占领大连和掠夺东北资源的目的，沙俄着手对大连进行了港口、铁路以及城市的建设。1903 年港口开始通航，中长铁路开始通车，由此将辽东半岛和西伯利亚铁路以及海参崴港联结起来。1904 年爆发了日俄战争，沙俄战败，日本帝国主义者又重新侵占大连，开始了长达 40 余年的统治。1905 年 2 月命名为大连市。日本军国主义者为使大连成为军事侵略的据点和经济侵略的商业中心，对大连港的建设十分重视。1939 年完成了大连港的主体工程建设，当时吞吐量达 1200 万吨，超过了当时日本的大阪、横滨、神户等大港的吞吐量，成为远东第二大港。随着港口与外贸的发展，促进了大连城市建设的发展。1945 年日本投降前夕，城市面积达 45 平方千米，城市人口达 70 多万人。1945 年 8 月 22 日大连解放，解放后，大连港经过恢复和多次大规模的改建、扩建、新建，已经成为拥有门类齐全、设备先进的现代化综合性海港。

大连市是借助沿海的优势，以发展港口立市，发展外贸和工业兴市的现代化港口城市。大连港是城市形成与发展的基础。大连港仍在继续建设香炉礁码头、和尚岛煤炭、危险品码头，进一步扩大港口生产能力。

广 州 港（中国）

广州是广东省省会，华南的经济、文化中心和交通枢纽，全国重要的外贸港口。它位于珠江三角洲北缘，濒临南海，珠江水系的西江、北江、东江在此汇合，注入南海。

广州市区处在丘陵岗地与珠江三角洲冲积平原相接壤处，市区的西北、西南和南部属珠江三角洲平原北缘，市区被珠江分成河北、河南、芳村三部分，主要市区在珠江北岸。广州地处南岭以南，北回归线从北郊穿过，又临近南海，属南亚热带海洋季风气候。长夏无冬，热量丰富，雨量充沛，作物全年都能生长。

广州港由广州本港和黄浦港组成。广州港历史悠久，公元前 200 年即为南方重要港口，它以市区沙面附近的白鹅潭为中心，分成东河、西河、南河三条相连的河道，成一“人”字形，是一个河海兼用港。港内水位涨落受潮汐、洪水及季风影响。广州港岸线总长 2 600 米，由于航道浅，过去只能通过吃水 6 米左右的船舶乘潮进出港。后经过治理，使锚泊区低潮时水深不少于 9 米，放置停船浮筒，可同时停泊 7 艘万吨级货轮。第二期治理工程完成后，将使万吨级泊位增加到 12 个。黄浦港是广州的外港，位于广州市东南侧珠江口内，水道距广州 32 千米，距香港 126 千米。始建于 1936 年，解放后重建，是广州港大船停泊处，码头岸线总长 1500 米，共有 14 个泊位，其中水深 8.5~9 米的万吨级泊位 12 个，最大的为 3.5 万吨级，码头上有铁路连接内地。黄浦港是我国南方对外出口的最大港口。两个港的进出口主要物资有煤炭、矿砂、粮食、石油、机械、杂货等。年货物吞吐量 1600 万吨。

广州港腹地，包括整个珠江流域，人口稠密，物产丰富，经济繁荣，对外贸易发达。是我国最大的亚热带作物区，尤以珠江三角洲农业富饶多样，有些热带作物产品在外贸出口中占有重要地位。广州工业门类齐全，特别是轻工业，如纺织、服装、食品工业、造纸、橡胶、塑料、制药、家用电器、电子、钟表等，不少产品在国内占有重要地位；在重工业方面，机械制造、造船、石油化工、汽车制造等也具有相当规模。

广州是一座具有悠久历史的古老城市。早在秦朝时已发展成为对外贸易的商埠。到了唐朝，广州成为我国对外贸易的中心。在唐朝的经济、文化达到全盛时期，与世界各地贸易联系大量增加。当时我国对外贸易主要有陆海两路，陆路从长安出发，经西北到达西亚诸国，称丝绸之路；海路贸易的最大港口就是广州。重要海外航线大多从广州出发，经东南亚至印度洋、阿拉伯各国，国外商船也云集珠江河面，称之为海上丝绸之路。当时广州成为全国最大的外贸中心，也是世界最大的港口之一。

鸦片战争后，英国侵占了香港、九龙，帝国主义势力侵入广州，使广州成为其推销市场和掠夺我国资源的转运站。抗日战争时又受到日本帝国主义的严重破坏。广州市于 1949 年 10 月 14 日解放。解放 40 多年来，随着经济

突飞猛进的发展。经济贸易的发展，必然促进交通运输业的发展，水运在广州经济发展中，起着相当重要的作用。早年由孙中山先生提出在黄浦建南方大港的主张，在建国后已经实现。经过解放后三次大规模扩建，除改造老港外，又在老港以东的东江口建设新港。为适应华南海运不断发展的需要，已跨过东江，建设新沙作业区。新沙港全部完工后，吞吐量可达 2 300 万吨以上。

符拉迪沃斯托克港（俄罗斯）

符拉迪沃斯托克是俄罗斯滨海边疆首府，是俄罗斯太平洋沿岸著名港口。市区面积 54 317 平方千米，人口 60 万。位于太平洋沿岸穆拉维约夫——阿穆尔半岛的南端，临日本海。符拉迪沃斯托克北部为高地，东、南、西分别濒乌苏里湾、大彼得湾和阿穆尔湾。城市及港区位于阿穆尔半岛顶端的金角湾沿岸。金角湾自西南向东北伸入内地，长约 7 千米。入口处湾宽约 2 千米，水深 20~30 米，湾内宽不足 1 千米，水深 10~20 米。金角湾南侧隔东博斯普鲁斯海峡，有俄罗斯岛作天然屏障。海湾四周为低山、丘陵环抱，形势险要。由于符拉迪沃斯托克冬季结冰期长达 100~110 天（12 月上旬至翌年 3 月中下旬），借助破冰船可通航。在夏秋两季多雾，其中 6~8 月平均有雾日一个半月。有时大雾影响航船进入港湾。

符拉迪沃斯托克是个商港，港口年吞吐量约 700 万吨，其中国内运输量 400 万吨，国外运输量 300 万吨。港口拥有良好的设备和大型仓库。主要货运是向俄罗斯太平洋沿岸、北冰洋东部沿岸以及萨哈林岛和千岛群岛运输石油及煤炭、粮食、日用品、建材和机械设备，并运回鱼及鱼产品、金属、矿石等。外贸货物中，出口煤炭、木材、建材、矿石、化肥和鱼产品等。进口则以机器设备、谷物和日用品等。符拉迪沃斯托克又是个渔港，在日本海水域，在对马暖流前缘和西部利曼寒流前缘，以及沿岸河口附近，富有浮游生物，水产资源丰富，盛产沙丁鱼。鲭鱼、墨鱼和鲱鱼等。符拉迪沃斯托克是俄罗斯远东区的海洋渔业基地，拥有拖网渔船队，冷藏运输和鱼产品加工船队以及捕鲸船队，渔获量居俄罗斯远东区各渔港首位。符拉迪沃斯托克还是俄罗斯太平洋沿岸最大的军港，俄罗斯太平洋舰队、太平洋边防军司令部驻地。

符拉迪沃斯托克是俄罗斯滨海边疆区和远东地区重要的工业中心。这里的工业同海运及海洋渔业有密切关系，主要是修船、造船、渔产品加工机械制造、鱼类加工和木材加工等。

符拉迪沃斯托克是俄罗斯远东地区交通的枢纽，是联系滨海地区、鄂毕次克海、太平洋和北极各海的交通和过境运输站。航空运输可通往俄罗斯主要城市。是西伯利亚大铁路的终点，远东区近海运输的中心和北冰洋航线的终点。

符拉迪沃斯托克在 1860 年前属中国领土，中国传统名为“海参崴”，当地人称“崴子”（意为港湾），因盛产海参而得名。1860 年《中俄北京条约》签订后被沙俄割占。从此海参崴变成了俄国的地方。1872 年建军港，将太平洋舰队驻地迁于此。1875 年设镇。从 1880 年起升格为市，1888 年成为俄国滨海省行政中心。1903 年起莫斯科至符拉迪沃斯托克直达铁路建成，城市发展迅速，成为俄罗斯在远东的重要城市和港口。苏联解体前，它是苏联俄罗斯联邦滨海边疆区首府。苏联解体后，仍是

俄罗斯联邦滨海边疆首府，远东第二大城市。

符拉迪沃斯托克又是一个风景秀丽的疗养胜地，已成为仅次于黑海、波罗的海沿岸的第三旅游疗养胜地。利用山丘地形、临海的位置和大片森林的特点，经过总体规划设计，把这个滨海山城装扮得秀丽多姿，别具一格，环境幽美，令人心旷神怡。这里有良好的海滨浴场，每逢夏季，来自远东各地、西伯利亚、欧洲部分乃至外国的游客、疗养者成千上万。

俄罗斯政府已决定把符拉迪沃斯托克及其周围地区建成自由经济区，以加强俄国与中国、韩国、日本等东北亚国家之间的经济合作。

奥克兰港（新西兰）

奥克兰是新西兰最大城市和港口。面积 50 平方千米，人口 90 万。新西兰是由南岛、北岛及附近一些小岛组成，奥克兰位于北岛北部西岸，濒太平洋奥克兰半岛的奥克兰地峡上，地峡两侧为港口。东北部是通向南太平洋岸豪拉其湾的怀特马塔港，港区水域广阔，航道最大深度约 10 米，是奥克兰港海运集中区，可通向南太平洋海域。西南面为马穿考港，濒临塔斯曼海，港区水域较浅，不适宜大型海洋轮船运行，主要为停泊吃水线的船，与澳大利亚通航，介于两个港湾之间的地区是市中心，市区及其近郊地势起伏，四面环山，多在 150 ~ 200 米之间；有许多死火山锥，耸立在市中心的伊登山就是一个典型的死火山锥。奥克兰是处在将大部分北岛和北面狭长的半岛连接起来的位置上，市中心区与北部卫星城镇之间有 1959 年建成的怀特马塔港区大桥，可通向北岸的新奥住宅区。奥克兰港自然条件优越，特别是怀特马港湾外有岛屿构成天然屏障，港口内风平浪静，港口航道中最小水深低潮时 10 . 8 米，高潮 12 . 6 米。由于有良好的导航设施，船只可以昼夜通行，泊位总长度 9 . 2 千米，其中半数有铁路相通。港口主要输入货物有钢铁、石油、酒精以及机械、谷物、糖和纺织品。输出货物有奶产品、肉产品、羊毛等。奥克兰对外贸易额约占全国外贸总额的三分之一，它是全国最大的工业、贸易中心和交通枢纽。全国三分之一以上的工厂分布在这里，主要工业有钢铁、机械、造船、制糖、木材加工、肉乳加工等。除少数服装、烟草、家具、冷冻和畜产品加工等工业分布在市中心区外，规模较大的新奥工业大部分分布在市东南郊的一些卫星城镇。

奥克兰的原始居民是玻利尼亚种的毛利人，成为奥克兰最古老的上著居民，至今在郊区附近的不少火山冈丘，仍保留着早期毛利人的堡垒遗址。城市始建于 1840 年，当时只有居民约 2 000 人。当时新西兰首任总督霍普逊，以印度总督奥克兰之名，来命名这座城市。1841 ~ 1865 年期间曾是殖民统治的首府。奥克兰是毛利人的聚集中心，在欧洲人占了统治地位的今天，毛利人保持着他们自己的传统、信仰和风俗习惯。早期为奥克兰半岛地区及其邻近的海域的农、畜、林、渔生产物资的集散贸易市场，现已成为全国工业、贸易最大中心和海运枢纽。

巴拿马港（巴拿马）

巴拿马是拉丁美洲国家，位于中美地峡东南部，南濒太平洋，北临加勒比海。巴拿马城是巴拿马共和国首都和重要海港。位于巴拿马运河太平洋入口处。面积 106.5 平方千米，人口 80 万。城市坐落在半岛上，背山临海，平均海拔高度 36 米。原为印第安人一渔村。1519 年建城。1671 年被英国海盗烧毁。1674 年于原址西 8 千米处重建。1903 年起成为首都。随巴拿马运河的通航而发展。全国经济、文化、交通中心。城市工商业主要为运河区发展需要服务。工业有炼油、轧钢、食品、纺织、服装、烟草等。城市分古城、老城和新城三部分，古城为 1671 年大火焚毁，现已辟为旅游地和高级住宅区；老城在古城以西，建筑具有典型的西班牙风格，是行政文化区；新城处于古城与老城之间，多现代化摩天大厦，是商业区。

巴拿马城的外港——巴尔博亚位于巴拿马城西 3 千米处，航道水深 13.71 米，码头总长 954.9 米，港区设施完备，能停泊远洋巨轮。凡是经过巴拿马运河的船只必经过巴尔博亚港。

巴拿马运河是沟通大西洋与太平洋的著名国际航运水道。位于巴拿马共和国中部。北起加勒比海利蒙湾岸的克里斯蒂瓦尔，南至巴尔博亚，全长 81.3 千米，宽 152~304 米，水深 13.5~26.5 米，面积为 430 平方千米，为世界最大的人工湖，运河的另一半在海拔 200 米左右的山地，工程十分浩大。始建于 1881 年，因工程艰巨和当时技术条件所限，几起几落，直至 1914 年才完工，1920 年正式通航。运河也经过多次扩建。运河地处南、北美分界线，巴拿马地峡最狭窄的地段，在海拔 84 米两山之间的缺口，北有注入加勒比海的查格雷河，南有注入太平洋的格兰德河。运河即利用这些有利条件，凿通两山之间的缺口而建成的。因地峡与海面有高度差，大部分河段水面高出海面 26 米，在南、北出入口处，各设三道水闸，以调节水位，逐级提高，然后穿过加通湖，再逐级降低水位才能通过，船只通过运河如同越过一座水桥，为水闸式运河。运河有三处 6 座船闸，均为双道对开闸的结构，来往船只可同时对开过往。各船闸闸室一般长 305 米，宽 33.5 米，深 12.5 米，通常通过的船只限于船体长 300 米，宽 30 米，在 6 万吨以下。运河昼夜开放，日通过能力为海轮 48 艘。船只通过运河需 8 小时，加上编队，等候时间为 15 小时左右。

巴拿马运河大大缩短了太平洋与大西洋之间的航程，方便了拉丁美洲东海岸与西海岸以及亚洲、太平洋的联系。具有重要的经济意义和战略意义。例如从纽约到旧金山，经巴拿马运河比绕道南美洲南端麦哲伦海峡缩短航程 12 579 千米；从纽约到日本的横滨，缩短航程 5 354 千米。每年通过运河的船只 1.5 万多艘，总吨位在 1.5 亿吨以上。约 60 多个国家和地区使用运河，其中美国居首位，其次是日本。运河货运构成主要是煤、焦炭、石油、石油产品、矿石、谷物和硝酸盐等。运河地区劳务收入和船只通行税，为巴拿马

经济的重要支柱之一。为满足运河运量增加和大型船舶通过的需要，巴拿马于 1984 年在老运河西侧修建第二条运河，计划 10 年完成。

现运河管理机构由巴拿马和美国组成委员会共同领导，按新的《巴拿马运河条约》规定，该条约于 1999 年末期满后，巴拿马将收回运河和运河区的主权。

马普托港（莫桑比克）

马普托是莫桑比克首都，全国政治、经济、文化、交通中心和最大港口。位于莫桑比克的东南部，濒印度洋马普托湾，处于印度洋与大西洋之间的航运要道。面积 53.7 平方千米（连同郊区），人口 90 万。

市区建于港湾北岸阶地上，港区和商业区靠近海滨，西北面是工业区和工人居住区，东面和东北面是政府机关所在地和设备良好的住宅区。城西 11 千米处的马托拉是以炼油为主的卫星城。

马普托是一个重要港口，16 世纪葡萄牙人入侵后，便成了殖民者掠夺莫桑比克丰富资源的转运站和主要商品输入港。1554 年葡萄牙人开始在此建城，并确立殖民首府。1907 年后，曾是葡萄牙殖民统治的中心。1975 年取得独立，建立莫桑比克人民共和国。独立后以流经该市的马普托河重新命名。现为非洲大港之一。港区由 9 千米长的深水航道与外海相连，港区面积 30 平方千米，码头总长 3 033 米，备有各种专业码头和现代化装卸设备。水深 8~15 米，可同时接纳 20~30 艘万吨货轮作业，每年接纳 2 000~3 000 艘船只，年吞吐量 2 500 万吨。港口有 3 条铁路及其他公路伸入腹地和矿区，为对内对外贸易服务。出口货物主要有煤、铁、石棉、蔗糖、棉花、剑麻、椰子等。进口货物主要以石油、机械为大宗。除本国货物外，还为南非、津巴布韦、斯威士兰等过境运输服务。

莫桑比克矿产资源丰富多样，如黑色金属、有色金属、稀有金属、燃料等。其中钽产量占全世界产量的三分之二。在农业方面，经济作物具有优势，在非洲和世界上都占有一定地位。椰子产量居非洲首位，其他如棉花、腰果、糖料等也有较多种植和产量。围绕这些资源发展工业，全国有近半数的企业分布在这里。成为全国最大的工业基地。主要工业部门有炼油、面粉、锯木、制糖，以及纺织、肉、鱼类加工、金属加工等。

马普托城依山傍海，景色秀丽，街心花坛星罗棋布，常年花草飘香。市内建有 18 世纪的国家议会大厦和大厦广场，有罗马教堂、印度寺庙、中国古塔等著名古迹以及多座博物馆。马普托的海滨有大型海滨浴场、海滨疗养院。在城西有许多珍禽异兽等许多野生动物的国家公园。吸引了众多的游客来这里旅游。

孟 买 港（印度）

孟买是印度最大海港和第二大工商业城市，马哈拉施特拉邦首府。位于印度半岛西岸中部，临阿拉伯海。在印度西海岸上，北部泥沙淤塞，南部高山逼岸，唯独孟买具有发展港口的良好条件。孟买并不是在大陆上，而是离岸 16 千米的岛屿，由孟买等数岛组成，有堤道、桥梁相连，并与大陆相接，称大孟买。面积 603 平方千米，人口 1100 万。这个地区在地质上是大陆高原断陷分割出去的一块陆地，因岸陡港深，是个天然良港。港口位于孟买岛东岸，港口海岸线长 20 千米，42 个泊位，能停 2~3 万吨轮船，年吞吐量 2 000 万吨。印度有 80 多个国际港口，但总吞吐量仅 7 000 万吨左右，海运量较小。孟买是印度最大的港口。担负全国进出口贸易总额的半数。出口货物主要有棉花、棉织品、小麦、花生、黄麻、皮革、锰矿石、石油制品、蔗糖和香料等。进口货物主要有工业设备、建筑材料、钢材和粮食等。孟买的交通，陆路、水路都比较方便。有多条航线通往世界各大城市，在国内有豪拉——孟买线、孟买——马德拉斯线、德里——孟买线、加尔各答——孟买线等多条铁路干线和多条公路干线通往内陆各地。

孟买的工业发达，是全国经济中心之一，全市工厂数约占全国总工厂数的 15%。其中纺织最为著名，其纺织厂数占全国纺织厂总数的 40%，纱锭和纺织机占全国总数的 30%。孟买每年生产的棉布、棉纱行销于国内外，在东南亚市场享有盛誉。孟买是世界上最大的纺织品出口港，有“棉花港”之称。除棉纺外，还有麻纺、毛纺、化纤、混纺和纺织机械等行业，已形成完整的纺织工业体系。此外有机械、汽车、石化、造船、化肥等工业部门。

孟买是个古老城市。14 世纪以前，这里是土著科利人居住的小渔村。1534 年被葡萄牙人侵占，他们因这里景色优美，即称之为“美丽的海湾”，孟买因此而得名。1664 年孟买又成为葡萄牙公主卡瑟琳嫁给英国国王查理二世的一份嫁妆转让给英国，从此孟买成为英国殖民者统治印度的一个重要据点。1838 年，孟买与信德间开辟了航线，后又修筑了沟通印度内陆与沿海各城市的铁路干线，促进了孟买的发展与建设。1849 年英国占领全印度，将孟买作为马哈拉施特拉邦的首府。随着鸦片和棉花的种植和 1869 年苏伊士运河的通航，孟买的地位日益重要，成为向中国倾销鸦片的装运港。经过不断的疏浚和填海，孟买成为半岛，并筑有桥梁和长堤与印度次大陆相连。现今孟买已成为驰名世界的纺织工业城市和南亚最大的港口。

卡拉奇港（巴基斯坦）

卡拉奇是巴基斯坦最大城市和港口，信德省首府。位于印度河三角洲西南，夹在利亚河与马利尔河之间，南临阿拉伯海。距海约 90 千米。面积 1448 平方千米（市区 591 平方千米），人口 680 万。城市处于科希斯坦高原南麓至沿海平原地带，地势自东北向西南倾斜，市区东部和北部有低山。

卡拉奇港位于市西南勒亚里河口，港区外横亘着马纳拉地峡和奥伊斯特岩岛，共长达 16 千米，成为阻挡海流泥砂回淤和防避风浪袭击的屏障，是天然防波堤。港外波涛汹涌，狂风呼啸，港内风平浪静。航道水深随潮水的变化一般在 8.8~11.7 米之间，吃水 8 米以下的船舶随时可以入港，吃水 11 米的巨轮可候潮入港。卡拉奇港分东西两个码头，共有普通泊位 28 个，油轮泊位 4 个，有一个现代化造船厂和干船坞。船厂占地 435 亩，职工近万人，能造 5 万吨巨轮，曾为中国承造 13500 吨的“和田”号货轮。卡拉奇港承担全国 95% 以上的外贸吞吐任务。年吞吐量 1600 多万吨。并专为阿富汗设置了免税“过境区”，允许其外贸商品自由通过，仅收贮运和劳务费用，成为内陆国的阿富汗的出海口。主要输出稻米、羊毛、铬矿砂、皮革等，进口有石油、金属、机械、车辆和煤炭等。

工业和贸易是卡拉奇经济繁荣的两大支柱，工业产值约占全国工业总产值的 50%，主要工业部门是纺织、制鞋、粮食加工、木材加工、金属制品、机械、电气制品、化工、石油和造船。传统工业的纺织、烟草、木材加工、榨油等主要分布在东北郊；新兴的炼油、冶金等企业分布在南郊，为新兴的重工业区；后来又在西郊开辟了新工业区，并为吸引外资，引进技术和促进出口建立加工出口区。市区由新、老城组成。自西南向东北延伸达 20 多千米。老城位于港区附近，为库区库场和批发商业中心，街道狭窄，建筑密集，具有近东和中世纪欧洲的风貌。市中心区位于老城以东，是金融机构和省、市政府机关所在地。

卡拉奇是全国铁路和干道公路的起终点，交通枢纽。对外联系，西与伊朗有公路相连，东经海得拉巴有铁路与印度相通。城东北 15 千米的卡拉奇机场为次大陆重要的国际航空港。

卡拉奇原为渔村，名迪布罗。1730 年前后始有印度商人经营海上贸易，并以当地著名的淡水井卡拉奇命名。1842 年英国侵占后，由于港口开发和铁路兴建而成为印度河流域的门户。至 1914 年，卡拉奇港已成为不列颠帝国中最大的小麦和棉花输出港。1925 年兴建机场后又成为次大陆通欧洲的主要航空枢纽。1936 年曾为信德省的行政中心。1947~1959 年曾为巴基斯坦首都。由于印、巴分治，导致约 60 万印度穆斯林移入，城市扩张，工商业空前繁荣，超过拉合尔为全国最大城市和港口。

亚 丁 港（也门）

亚丁是也门民主人民共和国最大的港市和重要的转口港。位于阿拉伯半岛西南端，亚丁湾北岸，西距曼德海峡 160 千米，是红海通往印度洋的要冲，是欧、亚、非三洲之间海上航运中心，也是阿拉伯半岛的重要出海口，战略地位重要。面积 194 平方千米。人口 40 万。早在古罗马时代，亚丁是一个要塞，后来发展成为阿拉伯最古老的商业中心之一。是古老东西方贸易重要的中途站，印度洋、红海、地中海的重要转运站和物资集散地。1839 年被英国占领，成为英国向东方侵略的重要据点。苏伊士运河开通后，使亚丁地位更加重要，经济更加繁荣。1850～1970 年曾为自由港。1967 年也门人民共和国独立，定为首都（1967～1990 年）。1990 年 5 月 22 日南、北也门合并，定都萨那。

亚丁港区是处于亚丁半岛和小亚丁半岛的两个小岛之间。水面开阔，水深 9～12 米，风平浪静。有 27 个深水泊位可供万吨巨轮停泊。小亚丁港位于亚丁半岛西侧，1901 年建港并在此建立了炼油厂，使小亚丁成为世界上闻名的加油港和供水港。港区有 4 个专用泊位，可供 7 万吨级的油轮停泊。港内还设有供驳船使用的码头。进口货物有粮食、糖、运输工具、机械设备、轻工产品、建材等。输出货物主要是石油、盐、咖啡、棉花、纸张、鱼虾等。

亚丁是全国交通中心，有公路通往全国主要城市。北经拉赫季至塔伊兹，东北经拜汉至哈德拉毛西北部，向东沿海岸经赫瓦尔到木卡拉等城镇。亚丁的工业有为海运服务的修船业，过境石油的炼油业，以及纺织、皮革加工、晒盐等。

亚丁气候炎热，最高气温达 43.5°C ，年降水量 50 毫米多，但因受海洋的影响，相对湿度达 60～80%，气候并不干燥。由于雨水稀少，供居民饮用和过境船舶的加水，均来自图班河谷拉赫季附近地区的地下水。由于亚丁被海水包围，景色秀丽，有海上都市之称，也是旅游和休憩之地。

科伦坡港（斯里兰卡）

科伦坡是斯里兰卡首都，全国政治、经济、文化和交通中心，也是斯里兰卡最大港口。面积 37 平方千米，人口 70 万。位于凯拉尼河口的南岸，面临印度洋，正处于欧、亚、非地区与大洋洲海洋航运的必经之路上，故有“亚洲门户”和“东方十字路口”之称。

科伦坡港港区面积 2.4 平方千米，港区水深 9~11 米，拥有现代化码头、仓库和油库，并建有安全卸货的油船坞，有现代化泊位 15 个，可同时停 5 万吨巨轮 40 艘，可终年通航。港外有三条防波堤伸向大洋，有两个出入口，一个宽 244 米，深 11 米；一个宽 214 米，深 9 米。港内每年停靠船只 2 500 艘，年吞吐量约 500 万吨。另外有两个浅水停泊处，供国内小轮船使用。科伦坡输出货物主要是茶叶、橡胶和椰制品。斯里兰卡是印度洋上热带岛国。大部分属热带季风气候，非常适宜茶叶、橡胶和椰子三大经济作物的生长，这三种作物占全国耕地面积的 60% 以上。出口值占出口总值的 45% 左右，是国家经济的支柱。科伦坡是世界最大红茶输出港，年输出量 20 万吨左右，出口红茶收入占全国整个外汇收入的 50% 以上；进口物资主要是大米、石油、工业品等。科伦坡的工业主要有纺织、炼油、化肥、机械、炼钢等现代化工厂，以及食品、饮料、烟草等工业均集中于此，科伦坡现已成为全国的工业中心。物资交流和旅游活动有铁路与全国各省相联系，公路四通八达可通岛上各地，并有卡图纳克国际机场和拉马特拉纳机场通往国内和世界的主要城市。科伦坡城的整个布局以港区为中心，港区码头位于市区北面，港区西南是繁荣的商业区，港区东南即城堡区的东邻为旧城区，店铺栉比鳞次，保持着东方集市的特色。

科伦坡港口的形成已有悠久的历史，是斯里兰卡古老城市之一，也是古代印度、波斯、阿拉伯与东南亚贸易的重要中心。它原是一个小村庄，叫“凯拉尼托塔”，即凯拉尼河渡口之意。公元 8 世纪就已成为阿拉伯商人的商贸重镇。13 世纪已发展成为城市，为岛上人口与财富的集中地，被称为“卡拉巴”即“港”之意。14 世纪初，中国商人称它为“高兰普”，之后阿拉伯商人又称它为“卡拉博”。16~18 世纪，葡萄牙殖民主义者在这里殖民。17 世纪后，科伦坡逐渐成为全国的主要港口和对外贸易中心。19 世纪，苏伊士运河开通后，英国殖民主义者为了扩大殖民市场，在城西南、东北、西北修筑三道防波堤，使科伦坡成为世界上最大的人工港之一。

马 赛 港（法国）

马赛位于法国南部，地中海北岸罗纳河出口外。是法国第二大城市和最大港口。是仅次于鹿特丹的欧洲第二大港。马赛港区分为老港区和新港区，各港区有一定分工。老港建于 1839~1844 年，港东西长 800 米，南北宽 250 米，呈长方形状。航道水深 8 米，海流平静，气候温和，航运条件好。老港区是以杂货、修船、集装箱的装卸及客运为主，是欧洲最大的客运港，年客运 100 万人次。新港在老港的西北方向，1845 年建成第一个码头，以后又陆续向西北延伸，扩展到罗纳河河口，港区长达 70 千米。全部码头区长 19 千米，水深 6~14.5 米，有防波大堤。护卫着 7 个码头区，可以停靠 100 艘轮船，与世界上 300 多个港口有船只来往。每年进出口的货船在 2 万只以上，货物吞吐量达 1 亿吨，占法国港口总吞吐量的三分之一。马赛港是由马赛港区、拉维拉港区，福斯港区、罗纳—圣路易港区等组成。包括沿老港和海湾而建立的 6 个港湾，共有 138 个泊位。54.49 万平方米的仓库和 49.5 万平方米的堆场。马赛港可容纳 40 万吨级的巨轮。港区设备先进，港口装卸齐全，拥有大中小起重机 200 多台。海湾水深面广，少险滩急流，海潮涨落变化不大，能见度好，非常适合船只的停泊和航行。马赛港进口货物以石油、液化天然气为主，约占总进口量的三分之二，此外有粮食、油料、咖啡、棉花和化肥等。进口的石油和加工后的石油产品，主要通过马赛港的输油管道运到法国各地及邻近的瑞士、奥地利、德国等。

马赛港的腹地，交通运输十分便利，在公路方面有纵贯南北的高速公路并与东西向的公路相交，可和地中海各城市和邻国意大利相通。铁路通过里昂与巴黎相通。内河航运利用罗纳河，沿河上至福斯、里昂、巴黎等地。空运马里尼安机场设备条件具有国际水平，平均每年可接待 250 万人次乘客和 1.5 万吨货物。输油管道从马赛经里昂、斯特拉斯堡至卡尔斯鲁厄，全长 782 千米。马赛作为法国的南方港有许多有利条件。首先是，在法国南方除军港土伦外，无其他重要港口与之竞争。货源充足稳定。其次是法国所使用的石油主要靠进口，而马赛距离中东、北非石油产地距离近，运输时间和运费比较便宜。第三，对外交通方便，可通过苏伊士运河至亚太地区 and 通过直布罗陀海峡至西非和拉美地区。这些有利条件使马赛港成为对非洲、亚洲太平洋地区的主要贸易港。

马赛港原是天然港口，有 2 600 多年的历史。最初马赛仅限于利翁湾东侧的拉西奥港湾，是一个渔港。后来逐渐发展成商港。在公元前 600~公元 1840 年，当时活动范围是以老港为中心。1789 年马赛港已成为世界性港口。1800 年成为罗纳河省的首府。1840 年以后，马赛港向北发展，扩大了马赛港范围。新建了 6 个新港区。1966 年马赛港附近的福斯港、拉维拉港、圣路易斯港、长隆特港以及福斯、拉维拉两个工业区划归马赛港管辖。因此通常称为马赛—福斯港。马赛从一个渔港发展成为现在的法国第二大海港城市，是

随着商业、贸易和海运事业的兴起和发展而不断扩大和发展的。今天的马赛已成为法国最大的贸易港和世界最大的客运港之一。马赛的工业是以港口和对外贸易为依托，利用进口原料加工成产品再向外运出。马赛在港口附近建造炼油厂，提炼原油，其炼油能力已占全法炼油总产量的四分之一左右。在石油工业的基础上，还发展了化工工业。马赛也是法国最大的修船基地，修船量约占全国此行业的 70%。现在船舶、炼油、冶金已成为马赛市经济的三大支柱。

法国的港口受国家控制，从管理上划分为自治港和普通港两类。普通港由国家直接管理；自治港属于国营公司，具有法人资格，财务上自治，受国家运输部监督。马赛港是属于自治港，独立经营，自负盈亏，在组织上组成行政和技术委员会对港口进行管理和领导。

热那亚港（意大利）

热那亚是意大利利古里亚区热那亚省首府，意大利的最大海港，第五大城。位于意大利西北部利古里亚海的热那亚湾北岸，与阿尔卑斯山及亚平宁山之间。城市依山面海，沿海岸延伸长达 32 千米，属于亚热带气候，冬季温和多雨，夏季炎热干旱。热那亚面积 327 平方千米，人口 80 万。

热那亚港口由老港和新港两部分组成。港区陆地面积 250 万平方米，水域面积为 453 万平方米，水深 9~15 米，码头线总长 22 千米，可停泊 200 艘船只，可供 100 艘货轮同时装卸货物。每年进出港船只达 1.6 万多艘，吞吐量 6 000 万吨。热那亚港建有地中海第一个集装箱码头，从 60 年代起世界海洋航运业向大型化和集装箱化发展，热那亚港积极采取对策，增添了港口机械设备和相应的配套设施，加快港口的现代化、加快装卸速度。全港拥有 300 多台起重机和举动机，80 多台自动化起重机，26 台浮吊台和 370 台铲叉式升降机；主要用于转船作业的浮台 200 多个，仓库建筑物 75 座，每座面积 380 平方米，以及大量天棚货场。集装箱发展很快，从 60 年代末由 3.4 万个增至到 25 万个。修建 2 个集装箱专用码头，2 个集装箱专用仓库，占地 4 000 平方米。此外，为驳船开辟了 25 个专业化停泊站并附有 5 万平方米的停车场地。

热那亚港处于意大利及南欧最发达的工农业区——波河谷地和米兰、都灵、热那亚三角区的南端，是意大利西北地区的主要出海口，三角区工业所需要的煤、原油、铁矿石、化学原料和谷类等，绝大部分由这里输入。波河谷地生产的棉花等和工业三角区生产的汽车、水泥、化学制品、机械产品等也主要由热那亚港出口。从热那亚港进出口的货物占意大利各港口进出运输量的五分之一。有 8 条定期航线从热那亚通向意大利各港。其吸引范围之广不仅在国内，超越了国界，是内陆国瑞士的重要出海口，并为中欧一些国家的外贸提供服务，与地中海沿岸港口及大西洋、印度洋等地港口也有紧密联系。尤其是热那亚港距北非石油输出国较西欧各大港近，利用这一有利条件，从热那亚铺设了一条长达 1600 千米的输油管道，使从北非进口的原油和在热那亚炼制的油品输往瑞士和德国。

利用海港优越的地理位置和有利条件，发展相应工业，是世界上许多国家工业布局的一个特点。热那亚城市利用其港口的有利条件，发展工业，主要工业部门有：第一类是直接为港口服务的工业；第二类是利用港口进口的原材料，就地加工成制成品，如炼油、动力机械制造等；第三类是水泥工业等，利用港口便于外销。

由于热那亚的地理位置优越，自古以来就是沟通地中海沿岸地区与欧洲大陆之间的重要通道。早在公元前 3 世纪时为罗马帝国的自治城市。4 世纪时，就成为利古里亚地区的重要贸易中心。公元 7~8 世纪时手工业已很发达。9~10 世纪集市贸易日益发展，成为当时地中海地区重要工商业中心。

12 世纪成为共和国，同地中海沿岸各国贸易关系十分密切。1805 年附属法国。1861 年并入意大利王国。从 19 世纪末至 20 世纪 40 年代，利用其有利的港口位置和连通波河平原西部广阔腹地的交通条件，工商业获得较大发展。第二次世界大战后期，热那亚遭到战火的破坏。战后开始修复。随着世界范围的经济恢复，海洋运输业活跃，在这种形势下，热那亚的港口不断发展扩大，以港口业务为支柱的热那亚城市经济也快速发展起来。现在热那亚不仅是意大利的第一大商港，在地中海各港口中，仅次于法国的马赛港，位居第二，也是意大利的重要工业中心、金融中心之一。金融业直接为港口和工业服务，并参与发展港口和工业建设。

热那亚是个历史悠久的城市，也是地中海地区的旅游中心，热那亚城依山傍水，风景秀丽，有许多罗马式和哥特式教堂及建筑物，为著名的旅游圣地。每月可接纳约 500 班次轮船，其中客轮班次占有相当比例。由于热那亚拥有丰富的旅游资源，今后发展旅游业的前景是很广阔的。

康斯坦萨港（罗马尼亚）

康斯坦萨地处罗马尼亚东南部，濒临黑海，位于多瑙河三角洲东南，罗马尼亚最大海港。是康斯坦萨县的首府。康斯坦萨城区位于港口西面的山岗上，人口 30.6 万。港口位于黑海西岸，港湾开阔，气候温和，为终年不冻良港。港区总面积 782 公顷，码头总长度 16 千米，有 100 多个泊位，水深 13 米，可停泊 7 万吨级轮船。新修建的泊位水深达 20 米，可供 20 万吨级油轮停泊。港口年吞吐量 6 500 万吨。港区装卸的机械化程度比较高，贮藏和堆放能力方面，有各类杂货仓库 21 座，冷库一座，粮库 4 座，露天堆放总面积 14 万多平方米。港内疏运条件也比较好的，港内铁路总长度 200 千米，有大小 10 个编组站和交换站，运载货物的车皮可直接靠近船边、货场和仓库。康斯坦萨港可与远东、西欧、非洲、地中海和波斯湾等许多港口通航，同世界 100 多个国家和地区有联系，每年有 3 000 多艘外国船只进出。成为罗马尼亚对外贸易的大门，全国外贸货物 50% 经该港出入。输出的货物主要是石油产品、粮食、木材以及机械产品等，输入货物多为原料、燃料，如铁矿砂、焦煤等。这里除转运全国各地货物外，也承担其他国家的转口业务，特别是中欧与中东的传统贸易的中转港。

康斯坦萨的主要工业部门有船舶修造、机械、食品加工、纺织等。其中造船业在全国占有重要地位，是全国造船的中心。康斯坦萨造船厂设备十分先进并可以及时修理大吨位的船舶。康斯坦萨的交通便捷，在陆路方面有铁路通往首都布加勒斯特等全国主要城市；在水运方面，本国内长达 1075 千米的多瑙河是水上交通的大动脉。对国外，可通过黑海航线与邻国主要港口来往，有定期航班开往保加利亚、俄罗斯、土耳其和地中海沿岸各港。

康斯坦萨自古以来就是罗马尼亚对外联系的海上门户。第二次世界大战中遭受严重破坏，战后几经扩建，现已成为现代化的大型海港。据罗马尼亚政府计划，将进一步扩大该港，港区面积扩大到 3 000 多公顷，码头总长度达 90 千米，泊位将增至 200 个，防波堤延长 30 千米。扩大该港的有利条件：多瑙河—黑海运河通航后将大大促进了该流域的经济发展和加强欧洲国家和中东乃至亚洲国家之间的联系，从而增加该港的货运量。多瑙河是罗马尼亚与邻国的界河，从多瑙河流域的切尔纳沃达抵黑海的 380 千米路程，修建的运河全长为 64.2 千米，缩短了里程后，以往驳船需要两天时间，运河通航后，只需 4 小时就可到达。5000 吨级船只和由每艘 3000 吨的 6 艘船只组成的驳船队可以自由进入运河。预计年通过能力 8000 万吨。多瑙河是欧洲仅次于伏尔加河的第二长河，全长 3850 千米，经过 8 个国家，是世界上干流流经国家最多的河流，是重要的国际河流，航运价值很大。莱茵——美国——多瑙河运河建成后，将把多瑙河和莱茵河两大水系连接起来，组成欧洲中部稠密的水上交通运输网。水力资源蕴藏丰富，建有多座水力发电站；运河还可改善沿岸地区农田的灌溉条件。航运、发电、灌溉等效益，为沿岸地区、港

口腹地的经济繁荣带来有利条件。

亚历山大港（埃及）

亚历山大是埃及最大海港。仅次于开罗，全国第二大城。位于尼罗河三角洲西侧，一条丁字形海岬向北伸入地中海，与法鲁斯岛相连，西北临地中海，东南靠近耳尤特湖。人口近 300 万。

港区被丁字形海岬分为东港和西港两部分。东港水较浅，主要作为渔港和海上游览区；西港水域面积大，为商港和军港，有两道防波堤和法鲁斯岛为屏障，水深浪平。港内又有长 900 余米的堤道分为外港（约 6 平方千米）和内港（约 2 平方千米）。内港码头长 4 千米多，可停靠吃水 8.5 米的轮船。外港有长 150 余米的干船坞和码头，有良好锚地。亚历山大港年吞吐量 2760 万吨。埃及有 80～90% 的外贸货物都从这里吐纳。主要出口货物有棉花、纺织品、蔬菜、水果等；进口货物主要有粮食、木材、矿产品、机器、工业品等。这里是闻名世界的棉花市场，全国最大的纺织工业中心。埃及绝大部分国土属于热带荒漠气候，日照强烈，降水稀少，但灌溉条件很好，对喜热、喜光、耗水的棉花生长有利。因此棉花生产最多时曾占全国耕地面积的三分之一，占农业总产值的二分之一，在商品出口总额中占 80% 左右。后来因棉花与粮食争地，棉花种植面积有所减少。过去所产棉花多以原棉出口。如 1948～1952 年平均即达 82%。此后，随着本国棉纺织工业的发展，棉花在本国加工增多，出口量减少，但随着纺织品工业的发展，棉纱、棉布出口量又增加，因此棉花、棉纱和棉布的出口量是亚历山大港最主要的出口物资。

亚历山大对外交通便利，有稠密的运河网和发达的公路网连接尼罗河三角洲主要城镇，有高速公路和铁路通往开罗及其他各地。亚历山大距开罗市只有 206 千米，每天有 10 多班火车相通。亚历山大处于亚、非、欧海上交通要道上，战略地位十分重要。所以亚历山大港是全国主要的海上门户和重要的国际海港。

亚历山大原为一个渔村，公元前 332 年希腊马其顿王亚历山大占领埃及，在此建城，并用自己的名字命名为“亚历山大”。之后，将国名也改为亚历山大国。希腊人统治时期，亚历山大城一直作为东部地中海重要的国际贸易和文化交流中心而驰名世界。阿拉伯人占领该城后开始衰落。16 世纪西方人找到绕道非洲南端好望角的航线后，亚历山大海运的优势有所下降。19 世纪初穆罕默德·阿里统治埃及后，城市获得振兴，并将亚历山大建为海军基地。1863 年埃及首都移至开罗。1882 年英国侵略埃及，1936 年胁迫埃及政府将此港割让，作为英国在中东的主要海军基地。1952 年纳赛尔推翻法鲁克王朝，成立埃及共和国，亚历山大最终回归祖国。进入 20 世纪 70 年代以后，亚历山大又呈现出活力，并日益成为埃及的重要港口、工业中心和旅游圣地。

亚历山大是埃及的历史名城，其中标志之一是位于亚历山大港最北端的法罗斯岛上矗立着一座成为古代西方七大奇迹之一的航海灯塔，塔高 135

米，内放柴薪，日夜火焰冲天；塔内装有金属巨镜，将火光反射到海面上，指引着地中海船舶夜间航行的方向。由于几经沧桑，灯塔毁坏，后来按原样复制的灯塔，仍巍然屹立，象征着这座历史名城威武不屈的精神。

伊斯坦布尔港（土耳其）

伊斯坦布尔是土耳其历史名城和最大城市。位于巴尔干半岛东端，博斯普鲁斯海峡南端两岸，扼黑海入口，地处欧、亚交通要道，是黑海沿岸国家通往爱琴海、地中海唯一的海上要道，也是联系欧、亚两大洲的交通枢纽，战略地位重要。面积 254 平方千米，人口 550 万，包括郊区 680 万。

伊斯坦布尔城由三部分组成，一是老城区斯塔姆布尔，是城市中最古老的部分。位于金角湾博斯普鲁斯海峡与马尔马拉海之间的地岬上的欧洲部分。二是新城区贝约格卢，位于金角湾北岸上的欧洲部分，有两座大桥跨越金角湾与老城相通。三是于斯屈达尔与卡德柯伊，位于老城对岸的亚洲部分一侧，是古“丝绸之路”的重要站点，巴格达铁路的终点。过去靠轮渡与老城区相连，1973 年修建了一座横跨博斯普鲁斯海峡的大桥，连接老城区。博斯普鲁斯海峡全长 29 千米，最宽的北口约 4 千米，中部最窄的地方只有 690 米，最深处约 80 米，最浅处只有 27.5 米，因而各种船只畅通无阻。博斯普鲁斯大桥，将伊斯坦布尔两个区域连接起来，大桥全长 1560 米，桥面宽 33 米，桥面与水面相距 64 米，桥上可并行 6 辆汽车。伊斯坦布尔港口码头分布在上述三个城区，老城的锡克码头，有沟通欧亚两部分领土的火车与汽车轮渡，海达尔帕夏港是具有现代化的港口设备，有铁路与公路通往安纳托利亚高原。伊斯坦布尔港是全国进出口贸易中心，转运全国 57% 的进口和 15% 的出口货物。该港腹地广大，来自宋古尔达克和埃雷利的煤炭和钢铁，来自萨姆松的烟草，以及来自更东面的农产品主要运到伊斯坦布尔港，以便在国内再转运或出口。各种制成品则作相反方向运输。海洋运输在土耳其国内远距离的大宗货物运输和对外贸易中占有重要地位，伊斯坦布尔港占全国海洋吞吐量的三分之一。

伊斯坦布尔是土耳其工商业中心。近些年兴建了许多现代化工厂，纺织、机械工业闻名全国，此外，有制糖、面粉、皮革、船舶制造、汽车、卷烟、兵工厂等工业部门。据统计，伊斯坦布尔的工业资本和工人人数均占全国的 50% 左右，生产总值占全国 50% 以上。伊斯坦布尔是欧、亚交通枢纽，几条重要的国际铁路都以此为终点或起点。著名的东方铁路自巴黎起点，以伊斯坦布尔的老城为终点。巴格达铁路则从斯层达尔始发，向东南直达伊朗首都德黑兰。

伊斯坦布尔是一座千年古都，最早的名字叫拜占庭。公元前 2 世纪罗马人占领了这里，更名为奥古斯都·安东尼。后来罗马帝国的君主君士坦丁看中了拜占庭的地理位置，易守难攻，于是选定它做自己的国都，定名君士坦丁堡。公元 395 年罗马帝国分裂后，这个城市成为东罗马即拜占庭帝国的首都。由于这里战略地位十分重要，所以在历史上曾是兵家必争之地。5 世纪的匈奴人，7 世纪的阿拉伯人，9 世纪的保加利亚人都曾争夺过该城，但是均以失败而告终。13 世纪十字军东征时，该城被烧毁。1453 年，奥斯曼苏丹

占领了该城，拜占庭帝国覆灭。奥斯曼帝国在这里建都，并改用现名伊斯坦布尔。从那时起，城市一直是土耳其帝国首都。直到 1923 年土耳其共和国成立才将都城迁到安卡拉，但至今伊斯坦布尔仍是土耳其全国最大的城市，也是全国经济中心和最大港口；又是一座旅游圣地，既有历史古迹又有美丽山水和迷人的海峡风光。

塞得港（埃及）

塞得港是埃及第二大港，塞得省的首府。位于埃及东北部苏伊士运河北端，地中海与曼宰莱湖间狭长的人造陆地上，与河东岸的富德港相对，人口 34 万。原为一个小村，1859 年随苏伊士运河的开凿而兴建起来。并以埃及总督塞得的名字命名，也是埃及政府的自由港和经济区，在军事上、经济上都具有特殊的地位。塞得港地处地中海与苏伊士形成的丁字形地带，大片市区面临地中海，码头区向着运河，城市分新、旧两城区，新城区宽广整洁、市容美观；老城区保留着浓厚的阿拉伯传统。

塞得港是一个优良的人工港，港区由 5 千米的两道防波堤保护，以防止泥沙淤积。港区水域 23 万平方米，水深 16 米以上，每天可接纳 200 多艘船只通过运河。装卸自动化，有完善的仓库和修船设备。19 世纪末是世界上最大的加煤港，现在以供应石油为主，是世界上最大的煤炭、石油贮运港之一。自开罗与塞得港的铁路通车后，该港成为尼罗河三角洲东部棉花、稻米、盐、冷冻食品的出口港。塞得港地处印度洋、大西洋、黑海和地中海沿岸各国航路的要冲，为重要的货物转口港。塞得港不仅航运业发达，造船、化工、纺织、服装、瓷器等也是该市的主要工业部门。

塞得港与苏伊士运河一样几经沉浮。在历次中东战争中均遭到破坏。1956 年西奈战争，港口遭到严重破坏。1967 ~ 1975 年，港口同运河又被关闭，这期间塞得港的居民外移，经济衰落。1975 年运河重开后，该港重建，并成为自由贸易区。

苏伊士运河位于连接亚、非两洲的苏伊士地峡上，是一条世界闻名的人工航道和国际运河，它沟通了地中海与红海，扼欧、亚、非三大洲的航运要冲。运河大大缩短了从欧洲和北美洲通往印度洋沿岸和大西洋岸各国的航程。苏伊士运河北起塞得港，南到陶菲克港，长 161 千米，加上向地中海延伸的 9 千米航道和向红海延伸的 3 千米，总长 173 千米，河面宽 365 米，平均深度 16.2 米，东西两岸建有机机械牵引系统，可使满载的 15 万吨级货轮通过；一般需要航行 14 小时，每天约有 200 艘船只驶过，成为世界上最繁忙的运河。为了东西方的贸易往来和国际航运的咽喉要道，随着国际经济贸易的发展和船舶大型化的要求需要，埃及政府制定了庞大的运河扩建计划。第一期工程从 1976 年开工，到 1980 年底完工。使运河宽度从 195 米扩展到 365 米；深度从 11.5 米加深到 16.2 米。现在满载的 15 万吨级轮船可通行无阻。并装设了电子航路管理系统。船舶航行量由过去的一天 90 艘增加到 200 艘。目前欧、亚两洲海运货物的 80% 和全世界油轮的 25% 以上通行这条运河。现在又进行第二次拓宽和疏深计划，完成后，可使吃水 20.5 米、满载的 26 万吨级或空载的 40 万吨级巨轮畅行无阻。

鹿特丹港（荷兰）

鹿特丹是荷兰仅次于阿姆斯特丹的第二大城市，是世界最大的港口。位于荷兰西部北海沿岸，莱茵河与新马斯河汇合口。港区由市中心沿新水道一直伸延到河口，直通北海，新水道与北海相连，全长 32 千米。入海口低潮平均水位 21~22 米，平均潮差 1.65 米。港区面积 100 平方千米，水域 29.1 平方千米。其中海船水域 21.48 平方千米，内河航船水域 7.6 平方千米。现有七个港区，40 多个港池，码头岸线总长 37 千米。自东向西主要港区是马斯、瓦尔、博特莱克、欧罗波特和马斯低地港。共有 650 多个泊位，同时可供 600 多艘千吨位、万吨位的轮船停泊作业。港区专业化分工严密，设有石油、矿石、钢铁、化工产品、粮食、木材、杂货、散装等专业码头和集装箱船、滚装船、载驳船作业区。外港欧罗波特港深水码头可泊巨型货轮、超级油轮。内河航船无需过闸即可进港。鹿特丹港设备先进，装卸货物高度现代化，建立了雷达和计算机调度指挥。设有大宗货物进出储运油库，钢铁、粮食、化肥等专业仓库或货棚及冷藏库等。为了吸引更多的货物过境、储存、转运、分销的需要，港口辟有自由港，港区设免税存货的仓库，为客户提供了各种方便。现有 400 多条海上航线通往世界各地，有 11 00 多班次远洋轮船定期往来。每 16 分钟就有一艘远洋轮船进港或出港。是世界上最繁忙的港口之一。年吞吐量 3 亿多吨。进出港的货物主要来自亚洲、欧洲，其次是南美洲和非洲。在进出口货运中，转运量约占总吞吐量的 40%。进出港货运中大宗货物占 90% 以上，其中过境转运的占 85%，主要是原油和制成品为主。转运的主要国家有德国、英国、法国等欧洲共同体国家。

鹿特丹港的腹地非常广泛，在国内，以鹿特丹为中心，集中了荷兰的主要工农业城市。有发达的公路、铁路和水运网把这些城市和鹿特丹连接起来。其附近邻国的德国、瑞士、法国、比利时、英国等工业发达。这些国家发展工业生产所需的原料和燃料主要靠进口，产出的产品又要出口，使居于它们中间位置的鹿特丹港成为他们大宗货物的转运中心。不仅如此，鹿特丹港的腹地向远扩展到整个西欧、中欧及东欧的部分地区。故有“欧洲门户”之称。可见，得天独厚的地理位置和广阔的经济发达腹地，是鹿特丹港不断发展的有力支柱。

鹿特丹的发展与港口的发展息息相关。鹿特丹原为一个渔村。1283 年在这里修堤防开辟围垦地而得名。荷兰地势低平，是世界著名的“低地之国”。“荷兰”即低地之意。全国有 60% 以上的地区海拔不超过 1 米，低于海平面的地区占 38%，最低点为海平面以下 6.7 米。所以荷兰的围海造陆工程为世界所罕见。鹿特丹位于低平地，低于海拔 1 米。1328 年修筑堤坝形成渔业港镇。1570 年后随着西欧海上运输和对外贸易的开辟，成为英、法和德国之间的过境运输港。19~20 世纪随着资本主义经济迅速发展及苏伊士运河通航而复兴，特别是 1895 年建成通北海的运河新水道，1877 年接通市区与南荷

兰间的铁路，以及德国的鲁尔区成为欧洲最大工业区以后，港口腹地范围进一步扩大，至 20 世纪初一跃成为荷兰第一大港，为欧洲与亚、非、北美间过境运输繁忙港口。20 世纪初起，港区不断西延，相继挖掘了当时世界最大人工港——瓦尔港、博特莱克港等。60~70 年代又根据集装箱的发展，开挖了贝尔运河及修建欧罗波特港。集装箱运输迅速发展，1984 年处理集装箱 254 万多标准箱，居世界第一位。第二次世界大战后，欧洲经济复兴和西欧共同体的成立，共同体之间经济贸易往来日益加强，促进鹿特丹港更加繁荣。港口面积不断扩大，吞吐量显著增加，使鹿特丹自 1965 年起，成为世界第一大港。现在鹿特丹市区面积 200 平方千米，市区人口 1990 年 65.4 万，成为荷兰第二大城市。在海运的有利条件下，随着港口的发展，鹿特丹的工业迅速发展成为全国的重工业基地。主要工业有炼油、石油化工、船舶修造、港口机械、食品等。并成为欧洲炼油最大基地和世界三大炼油中心之一。现在已发展成西欧的贸易中心和商业金融中心。

纽 约 港（美国）

纽约位于美国东北部大西洋岸哈得孙河注入大西洋的河口处。是美国第一大城市和最大海港，是美国最大的金融、商业、贸易和文化中心。联合国总部所在地。市区面积 945 平方千米，由曼哈顿、布朗克斯、布鲁克林、昆斯和里士满 5 个区组成。人口 760 多万。大纽约市区范围包括邻接 3 个州（纽约州、新泽西州、康涅狄格州）的 26 个县，面积 32 400 余平方千米，人口 1600 多万，是全国人口密度最大的地区。纽约港区岸线总长 1200 多千米，主要由哈得孙河下游、长岛海峡和斯塔滕岛西面水域组成。港口隐蔽，潮差小，冬季不冻，但早、晚时有浓雾。航道水深一般 15~20 米，有的主航道达 25 米，20 万吨的巨轮可以自由出入。有泊位 400 多个，有深水泊位 150 多个。有航线 200 多条，通往世界各地，每天接纳来自世界各地 80 多艘海轮。拥有现代化装卸设备和干船坞及库藏设施。1980 年货物吞吐量曾达 1.6 亿多吨，近年来为 1 亿多吨，其中有五分之一为集装箱运输。按照货物种类、岸线码头特征，纽约港区码头可分为三种类型：

1. 工业码头。主要分布在新泽西州，即哈得孙河的西岸与上纽约湾的西岸，其次分布在布鲁克林区的西南岸和东河的东岸。为大型海运码头与集装箱码头，以装卸原材料与工业产品货物为主。1985 年集装箱运输量为 206.5 万箱，占世界第一位。

2. 杂货与散装码头。主要分布在哈得孙河的东岸，靠近曼哈顿岛的商业区与生活区，其次在曼哈顿岛北部，东河的北岸靠近布朗克斯区。

3. 客运码头与旅游岸线。主要集中在曼哈顿岛闹市区附近及曼哈顿岛南端和东河西岸联合国大厦附近，以及哈得孙河的华盛顿大桥附近等都属于旅游区。

纽约港每天接纳来自世界各国的货物，通过河运、铁路、公路和航空运往各地。有 200 多条水运航线、14 条铁路运输线、380 千米地下铁道及稠密的公路网和 3 个现代化空港。在大市区各岛之间，筑有多座桥梁和多条河底隧道相连接。从纽约去五大湖地区有全年通航的水道，沟通美国中西部与大西洋沿岸的经济联系，并与沿海运输连接，使纽约处于对内对外贸易的重要枢纽。由于交通的便利，纽约港的腹地几乎遍及半个美国。例如从西欧各国运往美国内地的工业产品、日用百货和东方的各种货物，都是通过纽约港向美国中西部和中南部各州转运。另一方面，美国各地的农产品、矿产品及一部分工业品也是从纽约港转运到世界各地。仅港区的专用线有上百条，从工业区到码头，从商业区到作业区，每天有 300 多对列车通往港区，迅速疏运进出口物资。从纽约港进口货物主要有原料、石油、食品、工业品、木材、橡胶、纺织品、水果等；出口货物主要是机械设备、汽车、电子产品、农产品等。

纽约港的发展过程，最早的居民点是在曼哈顿岛的南端，原为印第安人

居住地。1492 年哥伦布发现美洲大陆之后，西欧各国殖民者接踵而来。1609 年，英国人亨利·哈得孙驾驶帆船，沿河上溯，将这条河流命名为“哈得孙河”，并探明了认为这里到欧洲的航线最近，地理位置优越，是发展通商贸易最有利的地方。1626 年，荷兰人用仅仅相当于 24 美元的一些珠宝首饰，从印第安人手中买下曼哈顿岛（印第安语“曼哈顿”是“我们受骗了”）。尔后，荷兰人便在这里建筑城堡、教堂、交易市场和手工业作坊，在哈得孙河口修建了许多简易码头，欧洲各地的商人也陆续到此地经商贸易。这便是纽约的前身。当时荷兰人以荷兰首都阿姆斯特丹的名字，把它命名为“新阿姆斯特丹”。1664 年，英国殖民者赶走了荷兰人，占领了这个小镇改名为纽约。“纽”是英语“新”，“约”就是“约克城”，纽约之意就是“新约克城”。改称纽约后，城市范围扩大，港口贸易不断发展。1686 年设市。

纽约是沿着曼哈顿、斯塔滕和长岛以及附近的大陆沿岸建设的。把便利的水上交通与广大的经济腹地相联系，对港口的发展提供了良好条件。特别是修通了联系哈得孙河和五大湖区的伊利运河，把中西部和大西洋沿岸的经济联系起来，这样就可把中央低地的大量农牧产品和矿产品，通过伊利运河运往纽约；同时也加强了美国与西欧各国的贸易往来。进一步促进了纽约港的发展。19 世纪初，世界贸易开始扩大，西欧沿海国家和美国交往增多，海运事业的发展，促进纽约港沿着哈得孙河口与上纽约湾不断发展和扩大，并且建立了好多造船工厂。港区建设与造船业的发展又促进了美国海运事业的发展。

美国独立战争期间，纽约遭到严重破坏。战后经过修复，定为美国的临时首都，从而成了美国政治和经济的中心。目前纽约是仅次于芝加哥和洛杉矶的全国第三大工业中心，是美国最大的工商业城市，也是世界上最重要的金融中心之一。市区范围不断的沿着海岸线向东（长岛）、向西（新泽西）、向南（港湾区）、向北（哈得孙河与东河）延伸。纽约港的发展趋势是建设大型化的深水泊位与集装箱码头，克服部分港口作业区货物压港与海洋污染问题。

安特卫普港（比利时）

安特卫普是比利时第二大城和最大港口，安特卫普省首府。位于比利时西北部，斯海尔德河下游，距北海 89 千米。城市跨斯海尔德河两岸，两岸交通由两条河底隧道通过。面积 140 平方千米，市区人口 19 万，包括郊区 70 万。安特卫普港是一个人工港，属于挖入式封闭港，港区多数分布在斯海尔德河右岸，码头泊位主要在挖入式港池内，为了避开北海的潮汐影响，与斯海尔德河用船闸隔开，建有六个海船闸，供轮船出入。港区分老港区（停泊沿海及内河船舶）、深水港区（停泊远洋海轮）、新港区（停泊大型专用船舶）3 部分。航道水深 14 米，可停泊 8 万吨级散装货轮，拥有泊位 500 余个，每年进港远洋海轮 1.8 万艘，普通入港驳船每月即达 5.5~6 万艘，年吞吐量近 1 亿吨、占比利时总吞吐量的四分之三。现在有 300 多条航线、1100 多艘船只与世界各地往来。港口设施机械化、自动化程度高，仓库、货场条件先进，仅冷藏库容积就有 40.5 万立方米，主要用于贮存新鲜水果，是西欧最重要的水果进口港。安特卫普港进口货物以原油、矿砂、木材、食品、原料为主；出口以钢铁、化工产品、玻璃和纺织等制成品为大宗。安特卫普主要工业是造船、有色金属、炼油、机械、化工、钻石、纺织和食品等。在安特卫普工业中，传统的钻石工业令人瞩目。全城共有钻石加工厂 250 多家，钻石加工量占世界钻石加工总量二分之一，有几百家钻石商店，加工的钻石，绝大多数供出口。

安特卫普地处斯海尔德河——摩泽尔河——莱茵河三角洲平原，水陆交通有利于安特卫普港与其腹地相连。在内河方面，安特卫普港利用天然河道和运河的有利条件进行航运；在陆路运输方面，安特卫普是 12 条重要铁路列车的终点，是欧洲的重要铁路枢纽，此外，它还是 7 条欧洲公路的交汇点，公路可通往欧洲各主要城市。与海港内河组成四通八达的水陆运输系统。适中的地理位置，便利的交通条件，港口和腹地相连接，货物集散非常方便。

安特卫普是一座闻名古城。公元二、三世纪这里已有居民点。8 世纪初开始有贸易点。11 世纪建成颇具规模的港口。13 世纪建市。1460 年成为欧洲第一个商业城市。钻石琢磨法发明，1476 年建起小规模钻石加工工厂。到 16 世纪中期更发展为欧洲最繁荣的商业城市、艺术城市和第一大贸易港。后因外族入侵和斯海尔德河口关闭，航运停顿，城市发展受到影响。几经兴衰变迁，两次世界大战中均被德国占领、遭受严重破坏。战后迅速恢复并不断发展，现在成为欧洲著名的港口城市，城市的航运公司就有近 300 家，港口在城市职能中占重要地位，成为比利时第一大港。

勒阿弗尔港（法国）

勒阿弗尔是法国北部上诺曼底大区，滨海塞纳省海港城镇，法国第二大港。位于法国西北部塞纳河入海河段右岸，地处大西洋东岸及英吉利海峡南北之间的国际海上交通的十字路口。距离巴黎 216 千米，为巴黎外港，是仅次于马塞的第二大商港。

勒阿弗尔港占地面积 100 平方千米，水域面积 5.54 平方千米。港口自然条件优越，从英吉利海峡进入港口全长 13 000 米，宽达 300 米，低潮时水深 15.5 米，巨型船舶可随时入港，无需候潮。新建成的航道，长 20 千米，水深 22 米，可通 25 吨的散装船。集装箱码头岸线长 800 米，成为法国最大的集装箱港口，也是欧洲最完善的集装箱港口。此外拥有煤、油以及各类货物泊位。港区内，储存、运输系统完善，有长 362 千米的铁路线和长 117 千米的公路线，港区可储存石油产品 500 万立方米和 36 万平方米的货物仓库及后备区域 170 万平方米。有 150 条定期航线与国外 500 多个港口联系。年吞吐量 8 000 万吨。经由该港进出口的货物种类多样。进口货物主要是燃料、各种工业原料及来自非洲的热带农产品，如石油、天然气、各种矿石、棉花、咖啡、木材等。其中石油进口量占该港货运总进口量的三分之二以上。出口货物主要来自腹地的工业产品及产自塞纳河流域的粮食、酒类等产品。勒阿弗尔是塞纳河流域地区通往海上的门户，这样，塞纳河流域是勒阿弗尔港的最主要经济腹地。

勒阿弗尔是法国西北部重要工业城市。主要工业部门是以进口石油而发展起来的炼油工业、石油化学工业，和服务于港口的修船业、造船业，以及冶金、纺织等工业。目前，炼油工业是法国主要的炼油城之一。这些工业在地区分布上，以港口为中心，依次向外延伸。紧邻港口的是早期形成的老工业部门，该区外侧，即连通勒阿弗尔港和塞纳河的唐卡尔维尔运河以东，是新的工业区。这样，从东到西可分为明显的三部分：港口——老工业区——新工业区。塞纳河流域的自然条件，适宜多种农作物的生长，也是法国重要的农业区域，盛产小麦、玉米、葡萄等产品。上述工、农业产品便构成了勒阿弗尔港的主要输出货物。

勒阿弗尔对外交通，除便利的海运外，有连接巴黎及其他工业城市的铁路、公路和塞纳河航运。塞纳河的通航里程共 525 千米，巴黎以下的河段可通行 1500 吨的船只，鲁昂以下还可以行驶海轮。此外，勒阿弗尔港是跨越英吉利海峡到英国、爱尔兰轮渡的主要港口，是沟通英吉利海峡两岸的“桥头堡”。

勒阿弗尔中世纪时是个小渔村。16 世纪初期成为法国大西洋岸的军港。到 19 世纪中末期，勒阿弗尔港才成为法国主要的商业港口。随着资本主义经济和对外贸易不断发展和繁荣，对外经济联系需要依靠海运和港口，从而更促进了港口的发展。另外，勒阿弗尔靠近经济发达的巴黎地区，优越的地理

位置也是促进其发展的重要因素。第二次世界大战时受到严重破坏，战后经过恢复、重建和扩建，勒阿弗尔港较之战前有了巨大发展。港口吞吐能力日趋扩大，港口设施日益完善和现代化。

从勒阿弗尔城市和港口的发展可以看出，塞纳河流域工业发展所需要的原料、燃料均由勒阿弗尔港进口，巴黎工业区和塞纳河流域有相当数量的工农业产品，主要经由勒阿弗尔港输出。地区经济发展离不开港口，港口发展依靠腹地货源，它们是相互依存，相互联系，港口不仅为城市工业发展供应原料，而且港务本身也是国民经济最重要部门之一，反过来，经济腹地的雄厚也为港口的发展提供了物质基础。

休斯敦港（美国）

休斯敦是美国南部最大城市，全国最大的石油工业中心和第三大港，得克萨斯州首府。位于美国南部墨西哥湾沿岸，通过长 40 千米的休斯敦通海运河与墨西哥湾相连。市区面积 1440 平方千米，人口 180 多万；大都市区包括哈里斯等 6 县和附近中小城镇，面积 16278 平方千米，人口 360 万。

休斯敦港系人工港。通过运河宽 90 米以上，深 11 米，每年约有 5 000 艘远洋货轮由此出入，120 多条航线与世界上 250 个港口直接往来。年货物吞吐量近 1 亿吨，是仅次于纽约和新奥尔良港美国的第三大港，是美国最大的石油和小麦输出港。从休斯敦到墨西哥海湾长达 80 千米的休斯敦运河上，白天海轮长驱直入，汽笛长鸣，入夜各巨轮上灯火通明，十分壮观，被誉为墨西哥湾上一颗明珠。成为美国南部最大的一个贸易港口和国际金融中心，进出口总额占全国第三位。

休斯敦是美国西南部的陆上交通中心，有多条铁路干线和众多公路线呈辐射状通向国内各地。便利的交通，对保证物资迅速运输，密切区内外经济联系起着重要作用。

休斯敦始建于 1836 年，早期为农畜产品集散地。后来随着铁路的兴建，特别是 20 世纪初，对附近石油资源的开发，以及通海运河的开凿，城市迅速兴起，以石油业为主体的工业体系逐步形成。第二次世界大战后发展很快，现在它占有全国炼油量的三分之一，人造橡胶的二分之一以上和乙烯的三分之二，炼油和石油化学工业发达，是美国最大的炼油中心。有“世界石油之都”的称号。城市周围井架林立，油管纵横，原油通过管道输往加利福尼亚、东北部和五大湖工业区。除石油工业外，其他工业部门主要是为与石油工业配套的钢铁、机械、钢管、采油设备和油轮制造；此外，有化学、棉纺织、碾米和肉类加工等。上述工厂主要分布在通海运河两侧。

在休斯敦设有美国各大石油公司或分公司。目前，休斯敦已形成国际金融中心之一，成为一座国际性的城市。

汉 堡 港（德国）

汉堡是德国最大城市和港口。位于易北河下游，阿尔斯特河和比勒河汇合处，距北海 110 千米。港口面积 100 平方千米，其中水域面积 37.8 平方千米，陆域面积 62.2 平方千米，码头全长 65 千米，共有大小码头 63 个，如石油、煤炭、矿物、谷物、食品和集装箱等各种专业码头。有 500 多个泊位，是一个河港和海港兼有的港口。易北河通海主航道 13~16 米，港区水域深广，可同时停泊 250 多艘大型海轮作业。每年迎接 1.8 万艘船只出入港口，有定期航线 300 多条与世界 1300 多个港口相联系，年货物吞吐量 6300 多万吨。港口设备现代化，装卸效率高，泊港作业时间短，基本上是港等船，很少出现船等港的现象。因此汉堡港有“快港”的美称。货物存放、仓储设施条件完整，有 18 万平方千米的库房，各种不同种类的货物都有专门仓库和装卸设备。例如，专门装卸鱼类的码头，码头旁建有冷库，使渔轮能迅速卸货，减少停靠时间，保持鱼的鲜度。汉堡港也是目前世界上最大的集装箱港口之一，有 18 个集装箱码头，22 台集装箱起重机，年集装箱装卸量 125 万标准箱。汉堡港设有 16.2 平方千米的自由港区，经营转口贸易，特别是为斯堪的纳维亚和中欧地区各国货物的转口。汉堡港转口货物约占年吞吐量的三分之一，所以汉堡又是一个转运港。进口的货物主要是石油、原料、食品及嗜好品；出口的产品主要有机器、电子产品、燃料油等。

汉堡地处欧洲中心，北、东、南三面连陆，西面近海，交通非常便利。在海上对外与 300 多个港口相连。又是内河港口，市区横跨易北河两岸，通过易北河以及运河与欧洲内陆航运相连接。为了港区之间的联系在地下建有世界上最早的易北河隧道，全长 426 米，连接汉堡市和自由港区。于 1975 年又建设一条与旧易北河隧道平行的新易北河隧道，新隧道不仅缩短了市中心和港区之间的距离，而且成为连接西欧和北欧的公路并缩短了距离。在陆路运输方面，汉堡的铁路四通八达。对外运输通过铁路和公路同国内和欧洲的铁路和公路网相连接。因此作为交通枢纽的汉堡港经济腹地，吸引了国内外大量货源，成为欧洲重要的货物集散地之一。而且德国是西方世界仅次于美国、日本的第三工业大国，又是重要的对外贸易国，从而使汉堡港成为世界上最繁忙的港口之一，是德国的第一大港。

汉堡城市与其港口的发展，相互促进，港口在城市职能中占有特殊的地位，港口成为汉堡经济发展的立足点和经济得以振兴、繁荣的重要条件。无论从历史和当前都体现出汉堡港对汉堡城市发展的作用。在公元 11 世纪末以前，汉堡是一个具有宗教性职能的小小村镇。12 世纪中叶，汉堡商业、贸易的兴起，取代了宗教职能，成为北海和波罗的海地区之间的贸易中心。与北德和北欧地区的众多港口城市建立了自由贸易联盟，汉堡被称为“自由贸易市”。从此汉堡发展成为德国较大的港口城市。1860 年建筑了潮汐港，进一步向现代化港口发展。到了 19 世纪，汉堡已成为仅次于柏林的德国第二大城

市。进入 20 世纪后，汉堡的港口贸易，以及与航海业有关的造船、机器制造业等迅速发展。总之，在第二次世界大战以前，汉堡是以港口贸易为主，承担着德国绝大部分海外贸易及转口贸易。第二次大战期间，德国遭到严重破坏，85%以上的建筑物被炸毁，古建筑几乎无存。战后经过恢复和重建，汉堡重新成为德国第二大城市，并单独构成一个州。二战期间由于港口被破坏，失去了大部分转口贸易，经过港口重新修建和汉堡加工工业的快速发展，也为汉堡港对外贸易的恢复和发展，创造了有利条件。当今汉堡工商业发达，是以造船、石油炼制、冶金、机械、化工、橡胶等为主的港口城市。是德国最重要的外贸中心，不仅国内的许多公司在这里设立分支机构，而且各国的贸易公司、航空公司、轮船公司、保险公司、金融机构等也都在这里设有机构。

汉堡市内河道纵横，有 2 000 多座桥梁，是全世界桥梁最多的城市，有“桥城”之称，其中新建设的一座拱型大桥，跨越大小港湾之上，飞架易北河南北，全长 3940 米，高 53.8 米，是港区最长的一座桥梁，也是世界上著名的“水上城市”之一。

伦 敦 港（英国）

伦敦是英国首都，政治、经济、文化和交通中心，也是英国第一大港；位于英国东南部，跨泰晤士河两岸，距河口 88 千米，是海轮通航的终点。由内伦敦和外伦敦组成，又称大伦敦。面积 1579 平方千米，人口 678 万（1990 年）。其中内伦敦由伦敦老城和 12 个区组成，面积 301 平方千米，人口 250 万。伦敦港绵延于“伦敦桥”至入海口，全长 80 千米，占地（包括水域）160 平方千米，码头长 33 千米，航道宽 100~300 米，一般水深 9.7 米，可分为三大港区：印度和米尔沃尔港区，可装卸各种货物，最大水深 9.1 米，主要供来往北欧、南欧、西亚、东非和中美洲的船舶使用；蒂尔伯里港区，设有大型滚装船和集装箱码头，最大水深 12 米，主要供来往南亚、西非、北美和远东的船舶使用；油轮码头，最大水深 14 米，可停泊数十艘 10~20 万吨级油船。伦敦港的船坞，码头沿泰晤士河的下游，伸长达 50 千米，可同时停泊 150 艘船只。成为英国最大的海港。18 世纪时它曾占全国对外贸易货运量的四分之三，现在仍占约四分之一。年吞吐量多年来基本上在 5 000 万吨。在货物中，以进口为主，主要是进口煤、石油、原木、羊毛、粮食等；出口机械产品、原钢材、化工产品等。长期以来伦敦是世界上最大的航运市场，世界上主要的航运、造船和租船公司，都在伦敦设有代表机构。

优越的地理位置和自然条件是伦敦和伦敦港形成和发展的重要基础。泰晤士河口是不列颠群岛通向欧洲大陆的最短航线的起点，泰晤士河曲折横贯市区，河面宽 180~270 米，伦敦桥下可通行轮船，为港口发展提供了有利条件。在自然环境方面，伦敦位于盆地中央，四面为丘陵，是典型的温带海洋性气候，冬季温和，夏季凉爽。年平均气温 10.5℃，年降水量 615 毫米。泰晤士河口是富庶的英格兰低地的一部分，泰晤士河谷土地肥沃，发展农业有利。泰晤士河及其支流拥有丰富的水资源，对工农业生产提供了有利条件。所以伦敦不仅是经济最发达的东南英格兰地区，也是整个不列颠群岛的物资集散地，而且扼居大西洋航道的要冲，是连接西欧与北美洲的桥梁。在陆路，国内主要交通干线均以此为起点，有铁路和公路通全国各大城市。伦敦是全国经济中心，伦敦港是以“伯明翰——巴黎——鲁尔工业区”这一经济发达地带中最大的港口。伦敦有全国最大的机械工业，主要工业部门有机电、电子、汽车制造、精密仪器、飞机、船舶制造、印刷和纺织工业等。这些工业主要分布在城市东部的泰晤士河下游两岸，紧靠港口区，交通运输和工业生产用水十分便利。

伦敦的历史始于公元 43 年。罗马帝国的军队在大不列颠岛登陆，首先选择了泰晤士河北岸的一块土地，辟为通商的港口，以后垒起石墙，成为永久据点，这是最早的“伦敦城”。随着封建帝王之间的权利变更，伦敦几易其主，并几遭毁灭和重建。公元 9 世纪，撒克逊王统治英国后，伦敦开始成为英格兰最大的城镇。到了 15~16 世纪，伦敦已发展成为世界上最重要的贸易

中心，范围也超过了“石墙”的限制。18 世纪工业革命使伦敦获得了迅速发展，到 18 世纪末人口已超过 100 万，成为世界大城市。18 世纪末以后的 100 多年间整个英国拥有世界最大商船队，控制世界海上贸易。第一次世界大战后，在美、日、挪威等国竞争下，地位下降。第二次世界大战期间，伦敦遭到战火重创，战后，逐渐恢复和发展，现在伦敦已成为功能齐全的综合性的城市，贸易、金融、保险等业务在世界上占有重要地位，并有“金融城”、“贸易之都”之称。港口以及各种交通的发展是伦敦兴盛的重要原因。伦敦虽然地处大不列颠的东南隅，但是发达的现代化交通使之成为全岛的“中心”。伦敦是全国 1.8 万平方千米铁路网和 3.61 万千米公路网的中心。而且铁路网与港口相连接，沟通了各大工业区之间的联系。

伦敦曾以多雾驰名于世，全年雾日总数达 40~50 天。近年来，由于采取了多种措施，浓雾罩城和对航运影响的状况有了改善。

里约热内卢港（巴西）

里约热内卢是巴西第二大城市和全国最大的海港之一，世界著名天然良港。位于里约热内卢东南部瓜纳巴拉湾西岸的狭长地带，南临大西洋，与对岸的尼泰罗伊城隔海相望，有长 14 千米的海峡大桥把两个城连结起来，共同扼守着瓜纳巴拉海湾的出口。面积 1171 平方千米，人口 500 多万；大里约热内卢包括 14 个卫星城镇，人口达 1258 万。城市依山面海，因受地形和大西洋的强烈影响，气候宜人。里约热内卢港湾口窄内宽，外有岛屿屏蔽，是世界著名的天然深水良港。码头长约 6000 米，是南美洲最大的船只停泊中心之一。有矿石、煤、石油等多种专业化泊位码头和客港泊位以及集装箱码头。港口设备条件现代化，各种储存仓库 30 多个。港口年吞吐量 3500 万吨以上，进口占全国的四分之一，是全国最大的进口港，出口占全国的五分之一。进口主要物资有煤、石油等能源原料；输出物资有咖啡、蔗糖、皮革、铁、锰矿石等。

里约热内卢是巴西仅次于圣保罗的经济中心，主要工业部门有纺织、印刷、汽车、冶金、石油加工、服装、造船、化学和食品工业等，其中印刷业和服装业在全国占有突出地位。里约热内卢海港风景优美、迷人，旅游设备完善，是世界著名的旅游胜地。因每年二月举行三天的“狂欢节”吸引着大批国内外游客，有“狂欢圣都”之称。里约热内卢交通方便，是全国重要的交通枢纽，铁路是全国各地铁路网的起点，公路四通八达，铁路和公路都通往圣保罗、桑托斯、具洛奥里芒特、巴西利亚以及东北部的萨尔瓦多等大城市。

里约热内卢城市及其港口的发展与其地理位置及其当地资源有着密切联系。巴西独立以前是葡萄牙在美洲的唯一殖民地，独立后巴西是拉美地区唯一以葡萄牙语为官方语言的国家。里约热内卢是葡萄牙语，意为“一月之河”。其命名的来历是 1502 年 1 月 1 日葡萄牙人来到瓜纳巴拉湾的一座名叫“糖面包山”的山下，误认为这海湾是一条大河的出口，当时正逢一月，故命名里约热内卢（意为一月之河）。1555 年法国人在维莱加格农岛建立要塞，把这个海湾叫做“瓜纳巴拉湾”。1565 年葡萄牙人再次来这里驱逐法国人，在宝塔糖山麓建圣塞巴斯蒂昂多里约热内卢镇。至 17 世纪，居民以种植甘蔗和捕鱼为生。18 世纪，内地来纳斯吉拉斯州发现黄金和金刚石矿，巴西掀起了“黄金热”。里约热内卢成为运送黄金的主要港口，“黄金热”使奴隶贸易兴盛，里约热内卢成为重要的奴隶贸易市场，人口倍增。1763 年这里成为葡萄牙人巴西殖民地的首府。1822 年成为巴西共和国首都。19 世纪中叶起，由于咖啡种植园迅速扩大，为城市发展提供了新的动力，市区面积扩大。20 世纪以来，城市和港口发展更为迅速，兴建了大批工厂。1960 年迁都巴西利亚后，原联邦区归属瓜纳巴拉州，该市为州府。1974 年瓜纳巴拉州并入新的里约热内卢州，该市仍为州府。到 1980 年，里约热内卢已发展成为巴西第二大城市和经

济、文化中心，全国最大的港口之一，并成为巴西重要的交通枢纽。

利物浦港（英国）

英国是个岛国，四面被海包围，海运便利，海岸线曲折，自然良港很多。利物浦是其重要的现代化港口之一，它位于英格兰西海岸默西河入爱尔兰海的河口两岸，市区人口 50 多万，包括郊区 113 万。利物浦港水深约 10 米，水深浪静，是个天然良港。码头全长 11 千米，有 50 多个供外国船只停泊的作业码头，其中大多数为专业性码头，南部的格拉德斯通码头是大型专业化码头；西岸有伯肯黑德和沃勒西码头。利物浦港也是重要的客运港，与世界各大港有定期班船联系。港区有众多仓库和船坞，沿河口湾东岸有长达 15 千米的船坞和欧洲最大的烟草仓库。利物浦港是欧洲现代化的大港之一，港口设施先进，高度现代化作业，装卸效率、码头利用率和船舶周转率都很高。例如，谷物进出粮仓是经过自动计量，整个装卸、储存和运输过程，都由一台模拟控制系统远距离操作，每小时可从船上卸谷物 2000 吨。谷物的码头和仓库，只有 120 名职工分三班作业，靠高度的机械化和自动化、管理微机化来运转，由此可见利物浦港设施的先进程度。高度现代化的港口设施和优越的地理位置，使利物浦成为名不虚传的国际贸易港，它在英国经济发展和对外贸易中都占有重要地位，输出居英国首位，输入仅次于伦敦。年吞吐量 3 000 万吨。出口货物有各种工业品、钢铁、化学制品、机械和汽车等；进口货物有粮食、糖料、棉花、烟草、木材、金属及其他原料。利物浦是英国一个重要工业城市，是英国船舶制造中心，修造厂和大型船坞主要分布在港区内侧。其他工业有纺织、印刷、汽车、冶金、石油加工、服装和化学工业等，其中印刷业和服装业在全国占有突出地位。利物浦交通便利，是全国交通枢纽，铁路是全国各地铁路网的起点，公路四通八达。有 5 条双轨铁路和能通海洋船舶的运河与曼彻斯特连接。利物浦又是默西河沿岸、大曼彻斯特、西约克郡和西米德兰兹郡的出海口。便利的交通为港口物资的集散提供了有利条件。

利物浦是世界上历史悠久的港口之一。公元 8 世纪，斯堪的纳维亚人移居于此，辟为渔村，1207 年建城堡。随着地理大发现和欧洲国家大举向外殖民，使利物浦成为不仅是大批去“新大陆”和非洲，远东的殖民者的主要进出口岸，而且成了著名的“三角形贸易航线”的中心。15 世纪中叶，成为对爱尔兰贸易的重要港口。17 世纪末，贸易扩大到西印度群岛，并为当时奴隶贸易的重要港口。1715 年修建船坞。1880 年建市。到 1927 年，利物浦成了英国最兴旺、最大的一个海港。第二次世界大战时，曾遭破坏，战后重建为现代化港城。这时利物浦已退居英国的第二大海港。

布宜诺斯艾利斯港（阿根廷）

布宜诺斯艾利斯是阿根廷首都，全国最大城市和经济、文化、交通中心，全国最大的国际贸易港。位于潘帕斯平原东南端，里亚丘埃洛河和拉普拉塔河的汇流处。地势平坦，自然条件优越。面积 200 平方千米，包括 22 座卫星城镇在内 3600 多平方千米。市区人口 300 万，包括卫星城镇为 1200 万。为南半球仅次于圣保罗的第二大城市。郊区卫星城镇职能明显，西部和西北部为工业区，南部为重工业区，北部为住宅区。

城市始建于 1536 年，后为印第安人所毁。1580 年重建，归西班牙秘鲁总督辖区管辖。因殖民当局严令拉普拉塔河流域物产必须经利马转运，不准直接进行海外贸易，致使建城后的两个世纪发展缓慢。1776 年成为拉普拉塔总督辖区首府。随着贸易禁令的解除，港口设施改善，逐渐成为潘帕地区牛皮、羊毛、小麦等产品和西欧进口物资的集散地。1880 年成为阿根廷联邦首府。1887 年设立布宜诺斯艾利斯联邦区。由于通向广大内地铁路的修建，潘帕地区的开发，以及食品工业的建立，欧洲移民大量涌入，城市进一步发展并向四周扩展。50 年代起随着城市经济的发展，经济结构的变化和第二次欧洲移民热潮的出现，城市工业布局 and 人口向市郊迅速扩展，使布宜诺斯艾利斯跻身到世界特大城市行列并成为具有世界意义的大港。

布宜诺斯艾利斯港系人工港，进港主要航道印第安角水道长约 200 千米，经过不断疏浚，水深保持在 10 米左右，万吨巨轮可直达，有 7 个设施完备的港区，码头总长 9000 米，年吞吐量 3000 万吨，为南美最大的港口之一。阿根廷占有南美温带草原的大部分。潘帕斯草原是一望无际的坦荡原野。这里气候温和湿润，肥沃的黑土，丰富的地下水，都有利于农牧业发展，阿根廷是世界上最大的农畜产品生产国和食品出口国之一，农牧产品及其加工品约占全国出口总值的 80%。布宜诺斯艾利斯的主要工业部门，适应当地资源条件，主要有肉类加工、食品工业、纺织、制革、机械、汽车、化工、造船等。布宜诺斯艾利斯港主要输出的货物与其经济腹地的产品密切相关，输出有牛肉、谷物、羊毛、皮革、亚麻籽等，输入机械、钢铁、燃料和工业品等。该港承担着全国对外贸易货运量的四分之三，成为全国最大的贸易港。

布宜诺斯艾利斯对内对外交通，有铁路干线和公路通向巴拉圭、玻利维亚和智利等邻国和国内主要城市；公路呈辐射状通向全国各地；有 2 个国际机场辟有国际航线。

全国最大的文化中心。全市共有 40 多所大学，市内以多广场、街心花园和纪念碑著称。

阿姆斯特丹港（荷兰）

阿姆斯特丹是荷兰的首都（政府设在海牙）、最大城市和经济中心，第二大港。位于须德西南岸，阿姆斯特丹河口，多条铁路、公路、内河、运河干线的交汇点上。面积 170 平方千米。人口 70 万，包括周围卫星城在内 100 万人。

阿姆斯特丹原为一个渔村，1296 年建市。14～15 世纪，由于对东方贸易和向海外殖民地掠取热带农业原料而兴起，成为重要港口。17 世纪成为欧洲重要的商业城市 and 港口，1612 年制定了运河计划，布置沿河建筑，形成保留至今的面积 8 平方千米的半圆形市中心。19 世纪初曾为荷兰王国首都。1865～1876 年修通北海运河，1952 年凿成阿姆斯特丹——莱茵运河，使港口运输条件更加改善，造船等工业迅速发展，市区环老城向南、向西扩展。第二次世界大战后，又扩大了港口和兴建工厂，随着港口和工业发展，城市人口猛增。现成为荷兰两个最大港口之一的第二大港。10 万吨以下的货轮可以通过一条 12 千米长的运河直接从北海进入港口，即船只经北海运河和阿姆斯特丹——莱茵运河过闸进出。北海运河最深达 13 米，可驶载重 8.5 万吨货轮。远洋货运量年约 2300 万吨。阿姆斯特丹——莱茵河年通行 10 多万船只，载重吨位共 3000 万吨。内河和海运在荷兰的运输业中起重要作用。海运业在荷兰特别发达，在对外贸易运输总额中二分之一是通过海运实现的。商船队除运输本国货物之外，还为其他国家运输货物，欧洲共同体通过海上运输的货物有 30% 要经过荷兰的海港，除鹿特丹港转运外，便是阿姆斯特丹海港。阿姆斯特丹是西欧国际大宗货物过境港之一，主要过境大宗货物有矿石、煤、谷类、木材、石油等。荷兰为了保持它在国际货运方面的重要地位，不但加强了港口现代化建设，而且使用集装箱运输和分段转载，以吸收更多的转载货运。阿姆斯特丹不仅远洋水路交通特别方便，在市内有 50 多条运河，纵横交错，状似蛛网，颇有层次地环绕着城市。河上大小桥梁 600 多座，道路多而不乱，层次井然，船只可以在市内运河中自由航运到市区的任何地方，所以素有“北欧威尼斯”之称。阿姆斯特丹港口地区又是该市从事各种贸易、运输最密集的地方，中央铁路车站就在海港处，它还是铁路的枢纽和国内重要的航空中心。阿姆斯特丹是荷兰最大商业、金融和工业中心，集中有全国主要银行、保险公司和交易所。也是综合性工业城市，造船、飞机制造、电子、电器、化学工业、钢铁、机械、金刚石加工、食品。纺织、印刷、出版等部门。阿姆斯特丹是欧洲著名的文化艺术城和旅游中心，阿姆斯特丹河口的老城为市中心，老城几乎半数的建筑为中世纪遗迹，保留有古城堡、市政厅（现皇宫）等。市区古迹和西部海滨地区是主要游览胜地，旅游业是市政收入的重要来源之一。

圣彼得堡港（俄罗斯）

圣彼得堡曾名列宁格勒，俄罗斯第二大城市，是俄罗斯对外联系的门户和最大港口。位于波罗的海芬兰湾东岸。涅瓦河河口。陆地面积 512 平方千米，人口 495 万。圣彼得堡港建在河口两岸三角洲近百个岛屿上，水域面积 58 平方千米，涅瓦河自东南分别流入，自南向北主要有大涅瓦、小涅瓦和大涅夫卡河，以及小河和运河 60 多条，由 400 多座桥梁相连接，有“北方威尼斯”之称。主要港区位于城市西南部，有 50 多个泊位，可停靠吃水 10.5 ~ 11.5 米的海轮，年吞吐量 1000 多万吨，从芬兰湾经波罗的海可直通大西洋，通往 70 多个国家和地区，以及通往国内广大地区。与北欧、西欧有定期航班相连。受气候影响冬季（11 月下旬至翌年 4 月）结冰，靠破冰船通航。圣彼得堡兼有海港与河港，又是俄罗斯最大河港之一，是波罗的海——白海运河和波罗的海——伏尔加运河的起点，轮船可通白海、伏尔加河、里海、黑海和亚速海。

在经济上圣彼得堡是俄罗斯重要的经济中心之一，是俄罗斯西北经济的中心，在俄罗斯经济上的地位仅次于莫斯科。圣彼得堡的工业发达，技术力量雄厚，工业部门齐全，并以机械工业为主，其中重型机械、精密仪器制造业占有重要地位。产品远销东欧、拉美、亚洲和非洲等国和地区。此外纺织工业、食品工业、造船业也很发达。圣彼得堡出口物资主要是重型机械、精密仪表、电站设备、机床、电子等。圣彼得堡是俄罗斯水陆交通枢纽之一，在陆路上，有 12 条铁路呈辐射状通向塔林、乌拉尔、莫斯科、阿尔汉格尔斯克、摩尔曼斯克等国内大城市和通乌克兰。白俄罗斯、波兰、芬兰等邻国。有 11 条公路在此交汇，有 60 多条航线与国外及国内通航。

圣彼得堡也是一座举世闻名的历史名城，随着历史的变迁，它曾四次更名。300 年以前，这里原是一个小村庄，周围是大片沼泽地，并为瑞典所控制。18 世纪以前，沙皇俄国缺少出海口，当时对外贸易往来唯一海港是北冰洋的阿尔汉格尔斯克，该港位于北极圈附近，气候寒冷，结冰期长，通航时间不到半年。与欧洲国家联系就得取道北冰洋和大西洋，航程远极为不利。彼得一世于 1700 年从瑞典人手中夺取了荷兰湾东端的涅瓦河口。从 1703 年起，在涅瓦河三角洲上建立起要塞和城堡，以当时的沙皇彼得一世的名字命名——彼得堡。1712 年俄国首都从莫斯科迁此，并建立起造船、火药、纺织等工厂。18 世纪末又兴建了金属加工、冶炼等工业，加速与内地联系，先后开凿了上沃洛乔克、马林斯克和齐赫文等运河。19 世纪上半叶开始修筑通向内地的多条放射状铁路。1913 年人口达 240 万，超过了当时的莫斯科。1914 年改名为彼得格勒。1917 年 11 月 7 日列宁在此领导十月社会主义革命，推翻了沙皇统治，建立了苏维埃政权，成为俄罗斯苏维埃共和国首都。1918 年 3 月首都迁回莫斯科。1924 年列宁逝世后改为列宁格勒。第二次世界大战期间，城市被德军包围，破坏严重。战后经过恢复，现在成为仅次于莫斯科的

第二大工业中心。现名为圣彼得堡，为苏联解体后的命名。圣彼得堡素有科学文化城市之称，还是俄罗斯联邦著名的旅游胜地，不仅风景迷人，而且多名胜古迹。

哥德堡港（瑞典）

哥德堡是瑞典第二大城和最大港口，哥德堡——布胡斯省省会。也是斯堪的纳维亚半岛的第一大港。位于瑞典西南部，西临卡特加特海峡耶塔河入海处。隔卡特加特海峡与丹麦北端相望。面积 896 平方千米，人口 50 万。建于 1603 年。1611~1613 年的战争中被毁。1619 年重建后遂迅速发展成为商业中心。从那时起，荷兰商人大批迁居于此。1621 年设市。当时是瑞典通大西洋的唯一海港。18 世纪初，海运和贸易事业得到很大发展。19 世纪初，拿破仑用军事手段无法制服英国，便采取经济制裁的方式试图制服英国，实行大陆封锁令，禁止英国货输出到欧洲大陆，为此建立了欧洲大陆封锁政策。由于欧洲大陆漫长海岸上的港口对英国关闭，使得哥德堡成为当时欧洲大陆对英贸易的主要口岸。1832 年连接维纳恩湖和其他内地湖泊、河流的约塔运河通航，不久又建成了通斯德哥尔摩等地的铁路，使港口腹地显著扩大。尤其是每到冬季，瑞典东部各港相继封冻，对外贸易便大量转移到此。现每年进出港口的船只 1.7 万艘，货物吞吐量 2400 万吨，约占瑞典海港吞吐量的三分之一。港口设有集装箱运输泊位和设有自由贸易区。主要出口货物纸浆与纸、木材、汽车、钢材等。进口石油、金属矿和水果等。进出口物资与当时经济生产密切相关。

哥德堡在全国处于中部，是全国经济发展水平和发展速度最高的地区，工业、林业都很发达，是全国第二大工业城市。工业生产仅次于斯德哥尔摩，其中机械、化工、汽车、木材加工、造船等工业都很发达。瑞典森林资源十分丰富，全国覆盖率达 59%，人均占有量为世界平均数的三倍。除大量出口木材外，还有庞大的纸浆、造纸、家具、林产化工等工业。木材和造纸是传统工业部门，其规模居世界前列。工厂分布在主要河流的河口，便于充分利用水路外运木材和木材产品。

哥德堡还是西部地区的文化中心，设有文化、航海、自然历史等多所博物馆，许多科研机构 and 大学也设在这里。

哥德堡虽处近北纬 60 度，但城市风光秀丽，有许多名胜古迹，也是旅游者必去之地。每年吸引着国内外观光旅客云集于此。

开普敦港（南非）

开普敦是南非的立法首都、第二大城市和重要港口，开普敦首府。位于非洲大陆西南缘开普半岛北端的狭长地带，濒临大西洋的特布尔湾，即桌子湾，南距好望角 52 千米。好望角北连开普半岛，是一条细长的岩石岬角，长约 4.8 千米。这里地势险峻，向西进入大西洋时，常常风暴骤起，波浪滔天，有“风暴角”之称；而向东驶入印度洋时则风平浪静，故而称“好望角”。开普敦是印度洋和大西洋间绕非洲南端航海的必经之地，多条国际航线交汇点，交通和战略位置极为重要。

开普敦背山面海，曲折连绵，西部濒大西洋，南部插入印度洋，居两洋之会。市区建于海滨平原和卓山等低山坡上。开普敦港为天然良港，港区面积 1.5 平方千米。由防波堤屏障，港口优良。有 3 个坞式港池，40 多个深水泊位，码头总长 11 千米，可同时停泊深水海轮 40 多艘，有集装箱码头和滚装泊位，港内有大型仓库和食品、肉类、果物冷冻仓库，以及南半球最大的预冷设备和世界较大的斯图洛克格拉文修船坞。港口年吞吐量 1000 万吨。输出货物主要有水果、食品罐头、皮草、羊毛、纺织品等，输入货物主要为石油、机械设备等。

开普敦现为南非仅次于约翰内斯堡第二大工业中心。主要工业有以农牧业产品为原料的纺织、食品、皮革和与航运有关的造船、炼油，其次有水泥、化肥、汽车装配等。在开普敦周围地区商品性农牧业发达，也为轻工业生产发展提供了原料。

南非地处大西洋与印度洋要冲，早就为欧洲殖民者所垂涎。长期是荷兰、英国殖民者向非洲内陆扩张的基地。1652 年 4 月荷兰东印度公司在开普敦的卓湾设立过往船只供应和靠岸点。1743 年建立停泊处，成为南非最老的港口、西欧殖民者在南部非洲的第一个扩张据点。随着殖民者殖民领域的不断拓宽，开普敦成为荷属开普敦殖民地的首府。19 世纪初，英国夺取开普敦殖民地后，为掠夺内地资源而兴建通往威特沃特兰德的铁路，促使开普敦一度成为南部非洲货物吞吐量最大的港口，工商业不断发展，港口、城市几经改建，规模逐渐扩大。1961 年南非退出英联邦，改称南非共和国。南非是非洲经济发展水平最高的国家，开普敦成为南非第二大工业中心，重要港口，也是南非的文化教育中心，有许多文化古迹。开普敦市风光秀丽，气候宜人，是海滨游览胜地。

蒙罗维亚港（利比亚）

蒙罗维亚是利比里亚的首都，全国最大的港口和政治、经济、文化、交通中心。蒙特塞拉多州的首府。位于利比里亚的西南部大西洋岸，圣保罗河口，濒临大西洋，是非洲大陆距南美大陆最近的港口城市，西非重要的出海门户之一。人口 40 万。

1822 年美国殖民协会派人到非洲开拓殖民地。在西非圣保罗河口的梅苏拉多角，将一批黑人奴隶从美国南方移居到这里，并将这个地方命名为“利比里亚”，意为自由的土地。之后，他们又把殖民中心区用当时美国总统蒙罗的名字命名为蒙罗维亚。1838 年美国殖民者又把殖民据点向外扩展伸向内地，并把分散各处的移民区合并为利比里亚联邦。1947 年 7 月，利比里亚共和国成立，蒙罗维亚成为非洲第一个独立国家的首都。

蒙罗维亚港是在第二次世界大战时兴建的。当时，德国法西斯者控制着欧洲及其海上航道，原来走美洲——西欧线的船只都改为美洲——西非线，蒙罗维亚成了这条航线上的枢纽。1944 年第二次世界大战最紧张的时候，在旧港以北布什罗德岛兴建新港，1984 年投入使用，成为当时西非最现代化的港口。1956 年命名新港为“蒙罗维亚自由港”，允许外国轮船自由出入，商品可在港内自由转口第三国，允许储藏、加工、再包装，只收 1.5% 的领事费，而不收关税。从而吸引了更多的商船进港，增加了港口的劳务收入。

蒙罗维亚自由港水域面积 3 平方千米，占地 0.61 平方千米，由两条各长 2 千米的防波堤围绕，航道宽 245 米，水深 11.5~14 米，主码头全长 610 米，可同时停泊 9 万吨级货轮 9 艘；有供吃水 10.7 米的矿石装卸船专用码头；供载重 2.5 万吨油轮码头和有储藏与加工设施的渔业专用码头。港区设有仓库、货栈及 4 万吨容量的油池和胶乳池。年吞吐量 1300 吨。输出货物有橡胶、铁矿石、金、钻石、棕油、棕仁、林产品等，进口粮食、矿山机械、工业品等。

利比里亚以农矿为主，天然橡胶生产和铁矿开采是国民经济两大支柱，产量居非洲首位。工矿业以盛产铁矿石著称于世，铁矿开采在国民经济中居重要地位，年开采量居非洲首位。所产铁矿石几乎全部出口，约占出口总值 61%。天然橡胶生产在世界产胶国中仅次于马来西亚和印度尼西亚，为全国第二大出口商品；蒙罗维亚是全国最大产区，有世界最大的橡胶园之称。

蒙罗维亚的海运业在世界上占有特殊的地位，由于外国商船在利比里亚登记收税低廉，因而悬挂利比里亚国旗的商船吨位居世界第一，是全球著名的“船旗国”，约有 250 家海运公司，总吨位达 7 000 万吨，共 2 万多艘外轮在此登记。而真正属于利比里亚的不到 1%。这些外国船只登记费占政府财政收入的 6~7%。利比里亚是第二次世界大战的中立国，蒙罗维亚又宣布为自由港，故而外国船只为了避免交战双方互相袭击，多来此寻求保护，并挂起利比里亚国旗，从此创造了“方便旗帜”之先声。蒙罗维亚也成了独特

的“方便旗帜”港口。

蒙罗维亚这座热带海滨城市由梅苏拉多角半岛和布什罗德岛组成，成“人”字形伸向浩瀚的大西洋。岛外碧波万顷，天水相连。岛边的海边沙滩上，高大的棕榈树郁郁葱葱，各种热带花草艳丽夺目，景色宜人。虽然属于热带气候，但年降水量多，早晚海风吹拂，使人凉爽。每年都吸引大批游人来此观光度假。

里斯本港（葡萄牙）

里斯本是葡萄牙首都，全国最大城市和海港，经济、文化中心。里斯本区首府。位于伊比利亚半岛西缘，大西洋沿岸，特茹河口北岸的七个山丘上，故有“七丘城”之称。面积 81.2 平方千米，市区人口 100 万。

特茹河口湾宽广，港区码头岸线长 15 千米，可同时容纳 100 艘 200 米长的大船，每天约有 500 艘各类船只从这里驶进、驶出。在港口入口处的特茹河上建有跨距 1013 米的特茹河大桥，为欧洲最长的吊桥之一。里斯本港输出货物有葡萄酒、软木、松脂、沙丁鱼罐头等。进口主要是工业原料，年吞吐量 200 万吨。进、出口贸易额分别占全国的 90% 和 70% 以上。该城的主要工业有化学、石油加工、纺织、造船、食品和软木加工等。在这些工业部门中，软木种植和加工在全世界占有重要地位，葡萄牙人称软木树为“国树”。软木即栓皮栎，为落叶乔木，树皮具有发达的栓皮层，树皮可剥栓皮（俗称软木），供工业用，轻浮又不透水，富有弹性，是理想的隔热、隔音体，广泛用于建筑、车辆和宇宙飞船上。里斯本的里斯纳造船公司，也是葡萄牙在国际上有一定影响的公司，是该国最大的现代化船舶修造企业，拥有 8 座船坞，最大的船坞为 100 万吨级。主要修理大中型油轮、散货轮、集装箱船、拖网渔轮，并建造货轮和油轮等。

里斯本也是全国最大的铁路运输中心，并为巴黎——马德里——里斯本的西南欧国际铁路干线的起、终点。市郊沙卡文的波尔特拉国际机场是全国最大的航空枢纽。

里斯本的战略地位十分重要，东经直布罗陀海峡可进地中海，北通西欧、北欧，南达非洲、南美。与大西洋中的亚速尔群岛和马德拉群岛构成一个等腰三角形，在大西洋公约组织防务系统中，有“葡萄牙战略三角”，或“不沉的航空母舰”之称。里斯本还是葡萄牙海军和空军基地。

里斯本是在公元前为腓尼基人始建。在罗马帝国统治葡萄牙期间，里斯本一带成为武装起义的摇篮。原为军事要塞小镇，公元 12 世纪起，在发展农牧业经济基础上，商业和手工业日益兴盛，与地中海沿岸各国，特别是与罗马、热那亚和威尼斯等城市的贸易关系日益加强。13 世纪成为葡萄牙首都。15~16 世纪，随着新航路的开辟和新大陆的发现，遂成为葡萄牙航海事业和对外进行殖民地扩张的中心和根据地。城市日益扩大，工商业发展较快，兴盛时曾超过意大利北部沿海城市，为西欧大西洋沿岸各地与地中海区域间及东西方贸易的枢纽。里斯本城地处地中海——南亚地震带，历史上曾发生过多地大地震，里斯本城屡遭地震破坏，现在的里斯本是在 1755 年的大地震后重建的。作为历史悠久的首都，这里有着记录这个城市古老文明的名胜古迹，著名的圣乔治城堡、圣若热城堡和具伦塔是游人必去之地。

后 记

人类生活和生产离不开运输。现代运输主要有水上、铁路、公路、航空和管道运输五种。各种运输方式的运输能力、运行速度、运输费用以及建设投资等各不相同，各有优势。水运与其他运输方式比较，它具有运量大、运输成本低、耗能少、适宜大宗笨重货物的长途运输等优点。所以有条件发展水运的国家和地区对水上运输十分重视。

在地球表面 5.1 亿平方千米面积中，海洋面积占 3.6 亿平方千米，占地球表面的 71%。水面包围着陆地，陆地又分隔着海洋。陆地将地表分隔成四大块水域——太平洋、印度洋、大西洋、北冰洋。洋靠近大陆边缘的部分称之为海，海是大洋的一部分，约占海洋总面积的 11%。按海所处的位置不同，把位于大陆边缘的叫做边缘海，把大部分水域为大陆所包围的叫做内海或地中海。海与洋彼此沟通构成统一的世界海洋。世界大洋面积虽占地球总面积很大，但有利于航行的是在低、中纬度。北冰洋的大部分因终年冻结，周围经济又不发达，是现今船舶活动最小的区域。现今，具有国际航运价值的海有：日本海、东中国海、黄海、南中国海、爪哇海、塔斯曼海、孟加拉海、阿拉伯海、波斯湾、红海、地中海、黑海、北海、波罗的海、墨西哥湾和加拉比海。此外，为了克服大陆对水域的阻隔，人类开凿了运河把海洋连接起来。例如，苏伊士运河、巴拿马运河等。苏伊士运河是从非洲东北端与亚洲交界，连接地中海与红海，把大西洋和印度洋沟通起来，缩短了从西欧到印度洋之间的航程，比绕道非洲好望角缩短了 5500 ~ 8000 千米。巴拿马运河位于中美巴拿马地峡。是太平洋与大西洋加勒比海之间的沟通运河，使两大洋之间的水路距离缩短 5000 ~ 10000 千米。可见，由于大运河的开凿，不仅加强了海洋航运的连贯性，也大大缩短了水上航运距离。

海上运输按其经营范围分为沿海运输与远洋运输。沿海运输是指沿国内海岸线，包括岛与岛之间以及岛屿与大陆之间的运输。远洋运输是指一个国家与外国间的海上客货运输，是为进出口贸易、经济交流和人员往来服务的。港口是海上运输的起点和终点，是各种海上运输船舶活动的基地，水陆联运的重要枢纽和国内外物资交流的通道。它的基本任务是为货物装卸和旅客往来服务。港口包括两大部分，即水域和陆地。水域由港池、锚地和入港的航道三部分组成。陆地是货物装卸、堆积的场所，旅客上下的地方。为了使货物及时集散，需有铁路支线、公路以及有内河相通，以满足转运需要。所以海港多是水陆运输的枢纽，是对外贸易的门户和海运基地。优良的港口一般都是水深港阔，不冻不淤，港外有天然屏障，港内与内地之间交通方便，以利腹地货物的集散。港口按其职能可分为商港、军港、渔港和避风港。商港又分为综合性港和专业性港。衡量一个港口的大小，往往以其货物吞吐量（指一定时期内经由港口进出的货物运输总量）为标志。因为港口吞吐量的大小，反映港口的规模和它物资交流中的重要程度。世界上有些港口被定为自由

港，或一个港内划为一定范围的自由港区，凡进出自由港或自由港区的外国货物，可享受免税待遇。

现今世界有各类大小港口约 3 000 多个，能用于国际贸易的商港约占 77 %，其中约有 500 个港口能停靠 3 . 5 万吨级船舶，能靠 10 万吨级的港口约有 70 个。随着世界海上运输的发展，港口建设随着船舶的大型化向深水港发展。在货物运输方式上，越来越多的采用集装箱（货柜）¹运输，集装箱运输已成为当今国际贸易货物运输的一种主要方式。这种运输方式即将货物装进各种规格的货柜中，既节省包装材料和装卸费用，又减少货物在运输过程中破坏或损失。可提高装卸效率，节省时间，加快了船舶的周转率和运输能力，扩大了经济效益。

¹ 标准单位为 20 英尺，均以此为换算单位。

