



新课程百科知识



地理类



著名的海港

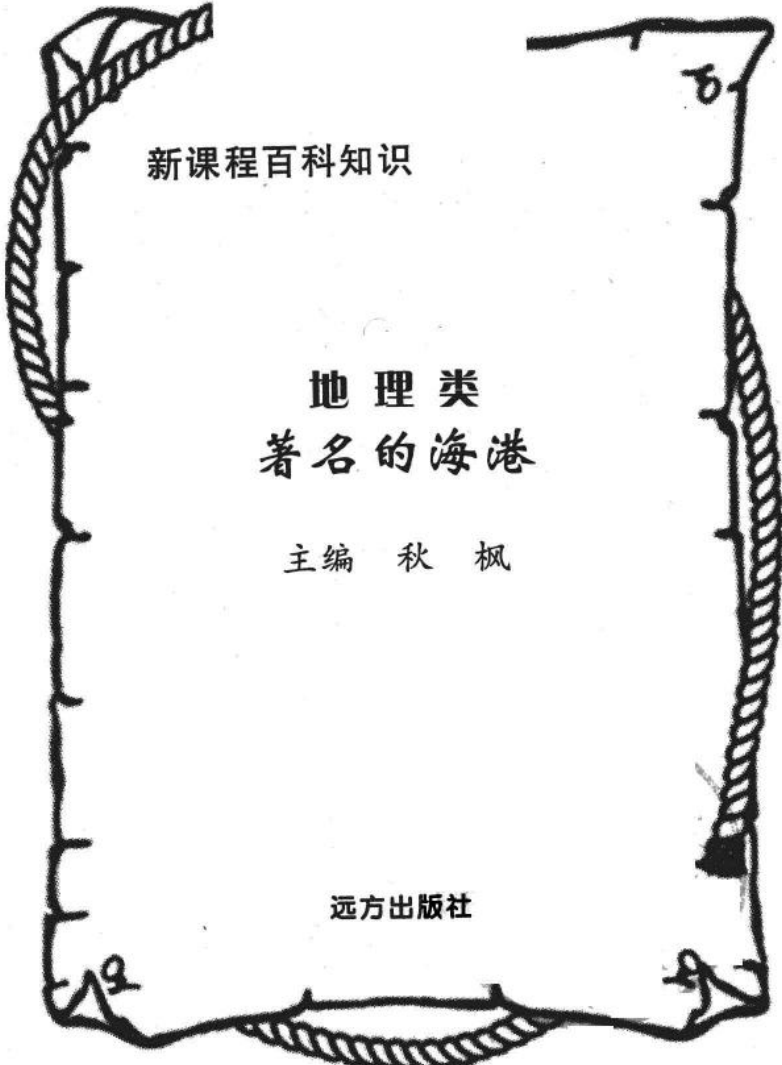


秋枫◎主编



远方出版社





新课程百科知识

地理类
著名的海港

主编 秋 枫

远方出版社

责任编辑:李 燕
封面设计:艾 伦

新课程百科知识
地 理 类
著名的海港

编 著 者 秋 枫
出 版 远方出版社
社 址 呼和浩特市乌兰察布东路 666 号
邮 编 010010
发 行 新华书店
印 刷 邯郸新华印刷厂
开 本 787×1092 1/32
字 数 4600 千
版 次 2004 年 11 月第 1 版
印 次 2004 年 11 月第 1 次印刷
印 数 1—3000 册
标准书号 ISBN 7—80595—954—4/G·324
总 定 价 984.00 元(本系列共 100 册)
本册定价 9.84 元

远方版图书,版权所有,侵权必究。
远方版图书,印装错误请与印刷厂退换。

前 言

“以学生发展为本”是新一轮课改所倡导的主导理念。以学生的发展为本，即以学生的发展为本、以学生的发展为主、以学生的发展为中心以及以学生的发展为基础的综合含义。以学生的发展为本，就是要使学生享有对教育的“参与性”和“选择性”，注重学生的全员发展、全面发展、全程发展和个性发展。在现在的教学体制中，每个班级学生数目较多，学生的基础与能力良莠不齐，在课堂教学中，往往能力强的学生思维敏捷，积极发言，更为自信、乐观、积极进取，更能在课堂上展现自我，而另一部分学生则做课堂上的旁观者，对学习缺乏兴趣，知识面窄、技能较差，难以跟得上整体学习的步伐，发言不积极，学习被动，在教室中表现的较为低调。

新课程改革是教育改革的深化，是“应试教育”向“素质教育”的转型期。素质教育培养的是适应 21 世纪需要的新人，这种新人是具有坚强的人格与自我发展意识、能够不断学习与实践，善于沟通及与他人协作。而小组活动有利于学生的自我发展意识、协作能力的培养、自学能力的提高。所以教师

要充分的利用这一点去培养学生的兴趣。在新课程推进的今天,新课程的推进与开展是一个探索的过程,是一个循序渐进的过程,在这个过程中需要教师不断去总结与学习。而我们也不难看出学生能力得到提高,情感得到培养,对学习也越来越喜欢。但是我们也看出了学生的彷徨,即在学习的过程中还没有摆脱应试教育的影响。在学习过程中仍然担心所教学的内容是否是考试的内容,要求教师多强调知识点,对知识更为细化,以求在每次的期中与期末考试中取得好成绩。这也要求我们在推进改革的过程中对学生学习评价制度也应该实行改革,实行一种动态的评价机制,注重评价学生解决问题的能力 and 过程,注重评价学生科学方法的掌握状况和探索性活动的水平,评价学生在学习中所形成的情感与价值观,这样才能在教学中树立良好的导向作用。

编者

目 录

-
- | | | |
|---------------------|------|-----------------------|
| 上 海 港(中国)..... | (1) | 着
名
的
海
港 |
| 香 港(中国)..... | (5) | |
| 横 滨 港(日本)..... | (9) | |
| 新加坡港(新加坡) | (12) | |
| 神 户 港(日本) | (15) | |
| 千 叶 港(日本) | (18) | |
| 名古屋港(日本) | (22) | |
| 高 雄 港(中国) | (25) | |
| 洛杉矶港(美国) | (28) | |
| 圣弗朗西斯科港(美国) | (31) | |
| 温哥华港(加拿大) | (34) | |
| 悉 尼 港(澳大利亚) | (37) | |
| 大 连 港(中国) | (40) | |
| 广 州 港(中国) | (44) | |
| 符拉迪沃斯托克港(俄罗斯) | (47) | |
-

- 奥克兰港(新西兰) (50)
- 巴拿马港(巴拿马) (52)
- 马普托港(莫桑比克) (55)
- 孟 买 港(印度) (57)
- 卡拉奇港(巴基斯坦) (59)
- 亚 丁 港(也门) (61)
- 科伦坡港(斯里兰卡) (63)
- 马 赛 港(法国) (65)
- 热那亚港(意大利) (68)
- 康斯坦萨港(罗马尼亚) (71)
- 亚历山大港(埃及) (74)
- 伊斯坦布尔港(土耳其) (77)
- 塞 得 港(埃及) (80)
- 鹿特丹港(荷兰) (82)
- 纽 约 港(美国) (85)
- 安特卫普港(比利时) (89)
- 勒阿弗尔港(法国) (91)
- 休斯敦港(美国) (94)
- 汉 堡 港(德国) (96)
- 伦 敦 港(英国) (99)
- 里约热内卢港(巴西) (102)
- 利物浦港(英国) (105)

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:①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。②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。③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。

着
名
的
海
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