

中国港口

张 天 怀 编



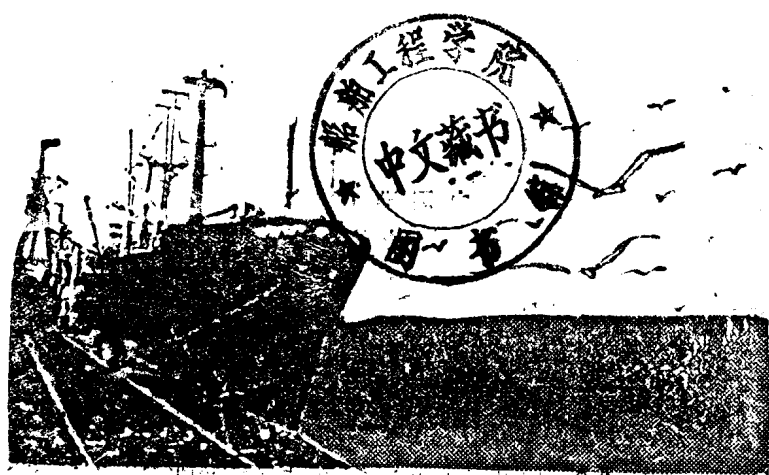
對外貿易教育出版社

U659.2
Z25

274882

中国港口

张天怀 编



对外贸易教育出版社

DV57/03

中国港口

张天怀编

对外贸易教育出版社出版

河北省南宫市印刷厂印刷

新华书店北京发行所发行·各地新华书店经售

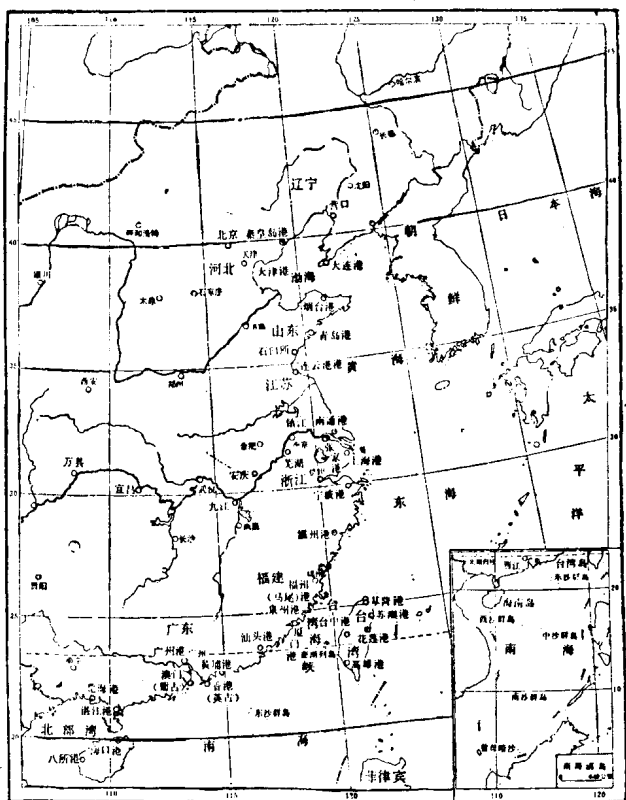
开本 787×1092 1/32·印张 6.5·字数 141千

1986年4月第一版·1986年4月第一次印刷

印数 1—5,000册·定价 1.35元

统一书号: 12321·01

中国外贸港口示意图



前 言

近年来，随着我国经济建设的迅速发展，我国对外贸易和对外经济关系日益扩大，特别是从党的十一届三中全会以来，由于国家采取对内搞活经济、对外实行开放的政策，相继开放了沿海各主要港口城市和一些内河港口，使我国的对外交往得到了更进一步的发展。为了进一步贯彻对外开放政策和适应对外经济贸易与旅游事业日益发展的需要，我们编写了这本小册子。

本书是建国以来第一本比较系统、全面介绍我国对外贸易港口的专业书籍。它除阐述我国港口总的概貌外，还分别介绍了我国沿海和内河对外开放的三十五个港口。以及台湾省主要港口高雄港和世界名港香港的概况。书中既介绍了港口的历史沿革、解放后的变化与发展、港口规模、现代化程度，以及港口当前在对外贸易及世界贸易中的地位与作用，也介绍了每个港口秀丽的自然风光、独特风貌、历史名胜和文物古迹等等。因此，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读物。它可供外资、运输部门、有关院校、科研单位、图书、资料部门和旅游爱好者参考。

在编写本书过程中，曾得到黎孝先教授及有关单位与个人的大力协助与指导，并引用了一些同志的部分资料，在此一并致谢。

本书涉及范围广，纰缪挂漏，在所难免，恳切希望读者批评指正。

编 者

1985.8.2.

目 录

中国外贸港口示意图	
前言	
中国外贸港口概况	1
营口港	5
大连港	8
秦皇岛港	17
天津港	23
烟台港	31
青岛港	38
石臼港	45
连云港	47
南通港	53
张家港	59
上海港	63
杭州港	72
宁波港	77
温州港	85
福州港	90
泉州港	95
厦门港	100

汕头港	106
广州港	112
黄埔港	122
九州港	127
赤湾港	129
湛江港	132
海口港	138
八所港	143
三亚港	143
北海港	149
南京港	154
镇江港	160
九江港	163
武汉港	166
宜昌港	171
重庆港	174
高雄港	178
香港	181
附录	187
1. 14个沿海港口城市基本情况	187
2. 目前我国对外贸易货物运输 的主要海上航线	190
3. 我国历史上对外通商的中外古 今地名对照	195
4. 中国历史年表	198

中国外贸港口概况

港口是一个国家的窗口,又是一个国家的门户。我们国家的港口,特别是沿海和长江的一些重点港口,既是我国实行对外开放和对外贸易的重要门户,又是我国水陆运输的交通枢纽。当前我国对外贸易进出口物资的百分之九十以上是通过港口运输的。

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,大部分都是在近代被辟为通商口岸的。解放前,这些港口也十分简陋落后。解放初期,我沿海港口虽有150个,万吨级以上泊位就只有61个,且大部分受战争破坏,无法使用。沿海各港口年吞吐量加在一起也不过1000万吨左右。从1951年到1972年22年期间,共建起了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”时候起,港口建设被列入国家经济建设的重点项目。从1973——1981年,9年时间,又新建改建了深水泊位55个,平均每年建成6个,进度较前稍快。到八十年代初,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却只有161个,比解放初期的61个,增长了1·6倍^①。当前,我国共拥有沿海及内河各类港口700多个,1983年全国沿海主要港口完成吞吐量达3.5亿吨。(其中万吨级以上泊位完成吞吐量为2亿吨),比

^① 参见:交通部付部长子刚《加速发展14个沿海城市的港口建设》(见《中国对外贸易》1985年第4期)

1952年增长了16倍，但港口泊位仍处于严重不足状态。

建国以来，为了适应经济建设和对外贸易发展的需要，陆续对大连、天津、上海、湛江等沿海重点港口进行了改建和扩建，并新开辟了大连鲇鱼湾10万吨级原油泊位，宁波北仑港10万吨的矿石泊位，和一批具有现代化水平的万吨级以上的原油、煤炭、矿石、散粮、集装箱等专用码头。其中具有世界先进水平的现代化宁波北仑港区，是我国最大的矿石接卸中转港口，这里采用了国际最新技术和最新设备，建成了一个10万吨级和2个2.5万吨级的深水矿石泊位，全部装卸机械系统都是由电子计算机控制的。大连新港在建起可同时靠泊10万吨级和5万吨级油轮的油码头之后，现又正在建设2个吞吐能力为300万吨的煤炭泊位，和一个年吞吐能力为300万吨的8万吨级的散粮泊位。以及四个年吞吐能力为96万吨的杂货泊位。秦皇岛港已建成大型煤炭专用输出码头，包括第一期完工的2万吨级和5万吨级泊位各一个，年装煤能力为1000万吨。第二期完工的5万吨级泊位2个，年通过能力为2000万吨。天津港，1981年建成我国第一座现代化集装箱专用码头泊位之后，现在又正建设三个集装箱泊位。此外，上海港和黄浦港也正加紧建设4个新的集装箱泊位。建成投产后，将成为以天津、上海、黄浦三港为重点的集装箱海运中心。有着悠久历史的上海老港，现在也已拥有100多个码头泊位，其中50%是万吨级深水泊位，装卸机械化自动化程度较高，装卸千吨货物的时间，1983年比1978年平均缩短时间25%，利润总额1983年比1978年增加85%。目前，上海港的年吞吐量已超越1亿吨，已进入世界十个最大的港口行列。石臼港经过短短两年的建设，已建成为一座现代化大型煤港。4个经济特区的九洲、赤

湾、汕头、厦门四个港口，也得到迅速发展。九洲、赤湾两港现在已初具规模，汕头和厦门两港在原有基础上有着更大的发展。内河老港南京港新生圩港区，设计能力为130万吨的2个万吨级杂货泊位和一个集装箱泊位的主体工程已完工，还将建设钢铁、矿石、化肥、粮食等5个泊位，整个工程建成投产后，南京港也将成为我国内河最大的外贸港口。

现在我国已与世界170多个国家和地区建立了经济贸易关系，为了适应今后经济贸易发展的需要，第六个五年计划确定，1981——1985年在大连、秦皇岛、天津、青岛、石臼所、连云港、上海、黄浦、湛江等15个港口，建设132个深水泊位，争取先建成54个，到1985年底，我国沿海港口深水泊位将达到200个左右。沿海主要港口的吞吐能力将增加到3亿多吨。到1990年，我沿海港口吞吐能力将达到4.5亿吨以上。我国内河通航里程，解放初期只有7万多公里，大部分处于自然水深状态。现在通航里程比解放初增加近一倍。长江航运能力比解放初增加近十倍。在扩大沿海港口吞吐能力的同时，还要扩建长江内河的南京、武汉等重点港口的建设，以及黄河、淮河、珠江等几大水系的港口建设和航运业的发展。

四个经济特区的设立，沿海14个港口城市的开放，以及后来陆续开放的港口城市和1985再次开放的一批沿海海陆空口岸，到目前为止，全国对外开放的港口已将近100个。对外开放，促进了对外经济贸易的发展，预计外贸海运量1985年将比1984年增长15%，外贸铁路运输量将增加30%。为了更好地配合当前经济贸易发展的需要，据悉，1985年底将有33个深水泊位建成投产，并可增加吞吐能力3000万吨。

近年来由于国民经济的发展，海运量的迅速增加，致使

沿海及内河主要港口呈现装卸紧张的状况，码头泊位不足。加速港口建设将成为当务之急。据预测，到1990年，能源和进口物资吞吐量约占港口总吞吐量的75%，因此，今后港口建设的重点是满足能源运输，和外贸运输发展的需要。沿海港口城市的进一步开放，又将使大宗进口物资，如煤炭、石油、粮食、矿石、钢材、木材、和件杂货等将大为增加，就需要建设一批散货、专业化深水泊位和件杂货、集装箱深水泊位，以提高装卸效率，扩大港口吞吐量。国家并将进一步采取有效措施，使全国港口布局更加趋向合理，做到大中小港口密切结合，沿海泊位数和深水泊位数要有一个更大的发展，以便为今后国民经济的全面发展，为四化建设打下一个良好的基础，并为国家经济贸易的更大发展作出更多的贡献。

营 口 港

营口港位于辽宁省南部，辽河、浑河、太子河三河入海口，地处北纬 $40^{\circ}41'4''$ ，东经 $122^{\circ}15'5''$ 。是我国东北地区开发最早的商港，现在是辽宁省重要外贸海港之一，是东北的第二大港，也是当前我国对外开放的沿海港口。海路距大连280海里，距天津290海里；陆上铁路距鞍山91公里，距沈阳180公里，距大连267公里。

营口原是一个渔村，昔日荒凉一片，大约在1820年之后，才逐渐形成现在这个地势。以后这里才开始有了渔民。起先这里叫“牛庄”，又叫“设沟营”、“营子”。清雍正初年设海防，以后发展成为航运和盛产鱼、盐的城镇，后改为“营口”。1858年英帝国主义根据不平等天津条约，侵入营口。1864年正式开港，并在此设立海关及其领事馆，从此营口商业日渐繁盛，外贸日增。最繁盛时，每年外贸额达白银2万两。1900年沙皇俄国也在此设立了领事馆和银行，并修筑了中长铁路营口支线。1905年日本入侵，从此，营口成了帝国主义者侵华的一个据点。1934——1945年，日本占领，1947年港口部分工程受战争破坏，国民党统治时期，只修筑了一座7号码头。1948年营口解放时，由于连年战争，营口港已是破烂不堪，满目疮痍。解放后，这个港口才获得了新生。

从1950年起，政府即着手修复营口港码头，1952年港口

恢复，1966年改建了三号码头，经过三十多年的恢复与建设，营口港有了很大的变化。现在沿河已拥有大小码头6座，泊位8个，其中深水码头2个，可同时停靠3000吨至5000吨级货轮4艘，港口年吞吐量达95万吨。营口港码头设施逐渐完善，现在港内已拥有仓库4座，面积一万三千平方米，堆货场面积18万平方米，有4条铁路专用线直通港区，并有各种导航通讯设备，拥有各种装卸机械140多台，机械化程度达90%以上。

营口老港由于地处辽河入海处，近年来，因辽河水势不足，航道淤塞严重，连3000吨级海船乘潮减载才能进出港口，年通过能力下降了几十万吨。当局为了开辟海上运煤专线，解决辽宁能源之急，和适应国内外贸易的发展，国家于1981年9月批准在营口老港区附近建设鲅鱼圈新港区。这里水深6米以上，海底地形平坦，适于建港。营口港因地处渤海北端，港内水浅，冬季受寒潮袭击较强烈，因此每年封冻期长达4个月之久，（一般在12月至次年3月为封冻期），港口通过能力大受影响，而鲅鱼圈附近海域，则由于水深条件较好，每年封冻期约为一月左右。鲅鱼圈新港建设工程计划分两期进行，计14个泊位。第一期工程于1982年9月动工，其中包括万吨级泊位6个，1986年将建成两个卸煤专用泊位，和港口相应的配套设施。工程建成可接卸煤炭500多万吨。到1990年，这8个泊位全部投产后，年吞吐量达700万吨左右。由于鲅鱼圈港区码头前沿水深11米，万吨海轮可以靠泊，是很有发展前途的港区，到本世纪末，吞吐能力可达2500至3000万吨。

营口市现为国家外贸出口商品综合基地之一，开展对外

贸易已有120多年历史。现在每年出口产品达200多个品种，其出口主要物品有：木材、煤炭、粮食、建材、化肥、钢铁等。产品远销世界70多个国家和地区。

目前营口已成为新兴工业城市，现全市拥有工业企业1398家。工业有轻纺、橡胶、电子、石化等等。1983年全市工业总产值达34亿多元，为1949年的90倍。现在全市人口270多万。近年来，营口市在对外开放中，利用外资，引进技术对老企业进行技术改造和资源开发利用方面，取得了可喜的效果。从1979年到1984年上期，利用外资项目达90多项，金额达3600多万美元，利用引进的技术，改造了80多个企业。利用外资方式上，也有了较大的发展，从银行外汇贷款，发展到补偿贸易、技术合作，并向合资经营方向发展。工业结构上，也从传统结构转向新型工业结构，从劳动密集型转向技术和知识密集型发展。

营口物产丰富，有著名的活纹蛤、海蜇、大米、苹果等等远销国外，深受外商的赞誉。营口的矿产资源也很丰富，已探明的矿产资源有27种，主要有石油、天然气、菱镁矿（储量居世界第一），还有铁、磷、萤石、硼矿等等。滑石矿和硼矿的储量分别居全国首位及第二位。每年出口镁砂、电熔镁、重烧镁和其他镁产品约10万吨，出口滑石粉7万多吨，出口硼砂、硼酸1——2千万吨。

营口依山傍水，山青水秀、名胜古迹很多。这里有著名的西炮台，有馒首石磴，望儿山、喇嘛古洞，天源松涛，龙潭瀑布、果老仙桥、石碑古迹、免岛怒潮等熊岳八景。市内还有楞严禅寺，人民公园，辽滨公园等等风景游览区，都是游览的好去处，吸引着人们前去观光游览。

大 连 港

大连港位于我国黄海之滨，辽东半岛南端，扼黄海、渤海之咽喉，京津之门户。又是我东北地区通往关内和国外的海上大门，交通枢纽，也是我东北与华北的海防前哨，占有非常重要的战略地位。大连港不仅是辽宁省的外贸中心，也是东北、内蒙外贸的唯一出海口，我国四大外贸港口之一，目前我开放的重要港口城市，是国际航运和贸易的一个重要基地。素有“东方良港”、“北国明珠”之称，也是镶嵌在黄、渤海之间的一颗璀璨明珠。

大连港区分两大部分，分布在大连湾和大窑湾南侧。大连湾港区地处北纬 $18^{\circ}55'44''$ ，东经 $121^{\circ}39'17''$ 。南、西、北三面与陆地相连，群山环抱，风光秀丽，里长山、外长山、海洋、光禄诸岛错峙其东、湾口外有三山岛为天然屏障，港宽水深，不淤不冻，冬无严寒、夏无酷暑，是一个四季通航的天然良港。大窑湾港区坐落在鲇鱼湾，地处北纬 $38^{\circ}57'55''$ ，东经 $121^{\circ}53'29''$ 。优越的自然条件，使大连港自古以来就是一个重要海口。

大连港原名青泥浦，后改称青泥洼。原先也是一个荒僻的渔村。有“东胡”之称的原始祖先，就在这里以渔猎为生。从大量出土文物证明，早在四、五千年之前，大连地区的航海地位就已开始形成。到公元前八世纪之前，大连与山东的经济、文化等方面的联系已见雏形，以后航海事业日益

发展。到春秋战国时期（公元前8世纪），大连不仅是燕国辽东郡南端的海防前哨，而且也是燕齐两国海上交通要冲。到公元前222年，大连海上交通已通朝鲜、日本等国。两汉时期，大连当时不仅是中央政权与辽东联络的海上纽带，也是西汉王朝渡海西征的登陆地点和屯粮站。当时的三山浦（即三山岛）、将军山（属今旅顺口）、曾是当时屯粮所在，其航海地位日为重要。东汉永初四年（公元110年），大连地区爆发了张伯路领导的汶、沓两县海上饥民大起义，当时大连就是他们转战渤海，海上攻防的战略据点。东汉末年，诸侯割据，辽东公孙度自立为辽东侯平州牧，大连地区又成了公孙氏的政治、经济和军事的中心，和海上交通枢纽。三国时期，大连航海事业日益发展，逐渐成为江南一带与东北地区的贸易口岸。三国战乱时期，辽东人民纷纷渡海逃生。这时的大连又成了当时人民逃难谋生的主要疏散海口了。至晋、南北朝，大连航海事业日益发达，已是万船靠泊的大港。至唐初，高丽入侵辽东，唐太宗李世民率战舰五百艘，水兵四万三千人，由“张亮率舟师，自东莱渡海，袭卑沙城”（即今大连金县东大黑山处）。可见当时大连在战略上之重要。玄宗年间，为睦邻友邦，派郎将、鸿胪崔忻出使东北，封靺鞨族首领大祚荣为骁卫大将军、渤海郡王。从此唐王与渤海王结为友好。至文宗四年，渤海王派遣使臣朝见唐王四十多次，均从大连登舟南航。到宋代，海运更为发达，除通朝鲜、日本等国外，还远通南洋诸国。当时南方生产的大米、茶叶、丝绸、棉布、漆器、香料等物资，与东北及朝鲜生产的药材、马匹、毛毯、食盐、刀剑等商品的交换和经济往来，均是在大连进行的。元朝统一中国后，元王朝为了加强