

全國重要港口

行政院新聞局印行

中華民國三十九年十二月



全國重要港口

全國重要港口

我國海岸線北迄鴨綠江口，南至北崙河口，延長達八千六百餘公里，沿海島嶼星羅，自台灣及南海諸羣島主權確定我屬後，海疆已遠逾一萬二千公里。我國海岸就自然地理上言，杭州灣以北多爲沙岸（上昇海岸），杭州灣以南爲岩岸（沉降海岸）。沙岸少曲折，水勢較淺，故良港較少。岩岸多港灣，形勢天成，故良港較多。我國內海最北爲渤海，渤海由遼東、山東兩半島合抱而成，是爲華北之吞吐口。黃海在朝鮮半島、山東半島及日本間，北起鴨綠江口，南至長江口，除遼東山東半島有少數岩岸港灣外，江蘇北部絕少良港。東海自長江口起，南迄鎮海角，港灣紛歧，皆具形勝，其中可爲商港的有乍浦港、寧波港、定海港、三門灣、海門港、永嘉港、福州港、晉江港、廈門港、淡水港、安平港等；其中可爲軍港的有象山港、沙埕港、三都澳、馬尾港、基隆港等。自鎮海角以南是爲南海，南海範圍爲我國內海中最大者，南迄婆羅洲，西至越南，東迄菲律賓。而控制整個南海心臟區的南海諸羣島，又均屬於我國，南海港灣亦甚優勝，商港有高雄、汕頭、澳門、香港（英屬）廣州、拱北、中山、江門、電白、海口、北海、欽州、清瀾等處，軍港則有左營、榆林、湛江等處。但我國良港雖多，建設却落人後，港灣木壘所用者，比比

皆是。國父實業計劃中，即曾擬訂全國港灣建設，設計建築頭等港三處，二等港四處，三等港九處，漁業港十五處，以發展我海運與商務，惜此一計劃迄今猶未能確具雛型。

現交通部就目前一般港埠之情形，分全國各港爲特等港、一等港、二等港、三等港，開始逐漸發展航運與對外貿易。其詳細規定可見下表：

特等港 上海

一等港 大連 葫蘆島 塘沽 天津 青島 九龍 廣州 廣州灣(湛江) 基隆

二等港 安東·旅順 營口 秦皇島 烟台 威海衛 連雲港 甯波 永嘉 福州

廈門 汕頭 拱北 江門 北海 海口 榆林港 高雄

三等港 普蘭店 龍口 登州 定海 三都澳 晉江 澳頭 電白 欽縣 (以上爲海港)

一等港 南京 漢口 重慶 哈爾濱 梧州

二等港 鎮江 蕪湖 安慶 九江 岳陽 長沙 常德 沙市 宜昌 萬縣 佳木斯

惠陽 邕寧 龍州 (以上爲內港)

關於全國各港之自然形勢與貿易設備情形，下面將一一分列詳述，由此可以窺見我國港灣經營的實況。

上海港

上海位於黃浦江與吳淞江會合處，當東經百二十度五分，北緯三十度四分。道光二十二年鴉片戰後之江寧條約闢爲商埠，并指定黃浦江一帶爲外人居留地，道光二十五年劃定租界，計有公共租界及法租界二區域。太平天國戰亂，江南人口羣趨上海租界避亂，一時人口大增，是爲上海成爲全國第一大都市之始。入後商務繁稠，華廈巨構，紛紛建立，遂成東南大都，儼然我國經濟首都，自平等新約訂立後，公共租界與法租界均經收回矣。上海爲長江流域之吞吐港，腹地之廣，冠於全國，水陸交通，尤稱便捷，因之蒸蒸日上，極度發展，現在人口總數，已達四三〇萬，爲世界第七大都會。

港灣自然環境

上海港灣在黃浦江兩岸，港界以江南船塢爲上界，以東溝口爲外港口，計長九海里，凡五四、〇〇〇呎。兩岸距離自一〇八呎至二〇〇呎不等。航道水深二四呎，惟僅幅廣七五〇呎，港內水深在十八呎以上之水面，共計一三〇〇英畝，即二方英里，其中三分之一可以停泊大輪。港內可容停泊四十萬噸以上之容量，即二千噸至一萬噸之船隻，同時可停泊達七十艘左右。

惟上海港水道因長江口外神灘之影響，前途危機隱伏，每當潮落，神灘梗阻，海船逾二萬噸以上者即不能入口，故一般海輪，均須乘潮而進，二萬噸以上海船，則停泊在吳淞口外，是爲上海之外港。口外低水時均深卅呎以上，幅廣一哩至二哩，長凡六哩，其南水勢尤深，低水時即可達五十呎，底部有泥，並無沙石，故爲良好之錨地。

故一般說來，上海之海港地位，如欲廣續發展，除須疏濬浦江，或繁榮浦東吳淞，將內港範圍擴展外，並須整治長江口外之神灘，庶可使海輪直駛吳淞口外，減少時間上之延誤。

上海氣候因受海風調濟，全年溫度較南京爲溫和，一般平均溫度約爲攝氏一五·三度，夏季溫度最高達三七度，較南京略低，冬季溫度最低可達零下五度，亦較南京略高，全年雨量總和約達九〇〇——一一〇〇耗，平均以春夏之交爲最多。降雨日數約一四〇——一二〇日，亦以五、六兩月最多。上海吳淞口外高水時爲一二時四〇分，潮差三·三公尺。上海七、八兩月常有颱風過境，風力因已呈強弩之末，故損害不烈。

港埠一般設備

上海港埠設備，其完備程度，冠於全國，沿濬浦線之深度，最深處達卅呎，其各級水深區域之長度可見下表：

沿濬浦線之深度	浦		西		東		共計
	碼頭長度	天然岸壁長度	碼頭長度	天然岸壁長度	(單位呎)		
低潮位下卅呎以上	八、〇六五	二、四〇〇	二、二三五	二、四四〇	一五、一四〇		
二十四至卅呎	七、三一〇	二、四二〇	二〇、九八〇	二、〇〇〇	三二、七一〇		
十八至二十四呎	三、三九〇	四、四五〇	一六、八二五	五、八二五	三〇、四九〇		
十二至十八呎	五、六七〇	一〇、〇八五	一二、二八〇	五、七五〇	三三、七八五		
六至十二呎	九、一四五	一〇、五五〇	六、八五〇	三、一〇〇	二九、六四五		
零至六呎	五、五六〇	五、六〇〇	五、七五五	九、六一五	二六、五三〇		
零(或較高)	二五、一五五	二四、四六〇	一四、四七五	一五、五五〇	七九、六四〇		

關於該市碼頭，舊有二十一座，在抗戰淪陷期內悉爲敵僞所摧毀。在原有碼頭位置殘存之六座，亦係他處遷來，當經修復，勉可應用。至於舊公共租界工部局所有之十五座，舊法租界公董局所有之六座，損毀尙不算重，均已修理使用。

一、戰前市公用局殘存碼頭，計有南市四號至南市八號及大儲棧碼頭六座，總長度達八六七

呎。其中四號及七號爲鋼質，八號爲水泥質，均爲敵僞時代所建。

二、舊公共租界工部局碼頭，計有外灘一號至十五號，共計十五座，均爲鋼壳木面構造，其總長度合計九七九呎。

三、舊法公董局碼頭，計有天文台碼頭，公司碼頭及魚行一號至四號碼頭等六座，除魚行一號（在十六舖）已破壞沉沒外，其他均可修理使用，總長度約四二二呎。

此外南市還有固定碼頭十四座，現均由市公用局接管，其中僅楊家渡碼頭與鹽業碼頭爲木質，其他僅係混凝土建築，此十四座碼頭中，以曹米業碼頭一號、二號、四號、五號四座爲最大，計各有四二〇〇方呎。

蘇州河沿岸，自外白橋渡至周家橋，兩岸亦有固定之小型碼頭，共計一七四座，一部分爲商人所建，大部均爲市有，計河南有七三座，河北有一〇一座。

招商局碼頭多在浦西，茲列表於後：

金利源碼頭	浦西新開河	鐵質浮碼頭十座
招商局中棧	外虹橋	鐵質浮碼頭二座
招商局北棧	提籃橋	鐵質浮碼頭三座
招商局楊家渡棧	楊家渡	鐵質浮碼頭四座
		浮橋四座
		浮橋二座

招商局華棧

浦東其昌棧東

鐵質浮碼頭二座

華商碼頭有義泰興南北棧、甯紹、鴻升、鴻安、煤炭、中華棧、大儲棧、和興、虬江等十座，其中甯紹碼頭之浮碼頭已散失。

外商碼頭，計有大通、開平、順泰、公和祥、旂昌東西棧、華順、華通、太古、太古東棧、藍烟園、隆茂、亞細亞上下棧、大來、美孚等十五座。

敵產碼頭計有三菱、匯山、浦東郵船、楊樹浦、三井上棧、三井下棧、董家渡東棧、張家浜、江南化學廠、大連汽船、老白渡、黃渡、楊子、益昌等十四座。除江南化學廠碼頭由經濟部接收外，其餘均由江海關接收支配。

招商局各碼頭倉庫容量可如下表：

金利源

一〇、〇〇〇噸

招商中棧

一三、〇〇〇噸

招商北棧

二八、〇〇〇噸

招商楊家渡棧

六、〇〇〇噸

招商局華棧

一三、〇〇〇噸

華商碼頭倉庫容量計有一三〇、〇〇〇噸，外商碼頭倉庫計有四二一、〇〇〇噸。

敵產碼頭倉庫容量計達一八二、〇〇〇噸。

上海造船廠有江南造船所及耶松有限公司兩家，江南造船所原有船塢兩座，可容四五千噸輪隻。至民國十九年海軍部撥款修建第三大船塢，首先完成跑道三百八十呎，其原定計劃則可容萬噸以上之輪隻，滄浦局在張華浜工廠有小船塢一所，長一九〇呎，抗戰時損毀甚巨。其他船塢之損害情形不詳，故從略。

茲附列戰前上海船塢之調查表於後：

名	稱	長度	進口闊度	開口深度	(單位英尺)
江南船塢一		五四五	六二・〇	二〇・〇	
江南船塢二		五〇二	六一・〇	二三・〇	
江南船塢三		三七五	八九・六	二六・〇	
引翔港耶松船塢		六五〇	七七・〇	二六・五	
耶松和豐機器廠		五二八	七七・〇	二三・〇	
耶松老船塢		三九九	五三・〇	一六・〇	

耶松董家渡廠	三五五	六七・〇	一六・〇	
瑞鎔楊樹浦船塢	五七七	六一・五	二〇・〇	
瑞鎔楊樹浦第二船塢	三三五	六一・〇	一六・〇	
漕浦局船塢	一九〇	四〇・〇	一六・〇	
平安船塢	二五〇	三〇・〇	一五・〇	
求新細塢	二五〇	三五・〇	一二・二	

上海港埠碼頭之起重機，戰前有可起七五噸至一二〇噸重量者六架，固定起重機九架，活動起重機二十四架，水上起重機十架，惟戰時損毀甚重，據交通部統計，現存僅有十一架。

出入貿易概況

上海為我國第一大商港，其貿易額在戰前即居第一位，勝利後繁榮依然，仍為全國貿易之總匯，據卅五年十月統計，停泊上海碼頭之船隻即達一五、一二一艘，其總噸位達三四八、三四四噸，較卅四年十月遞增百分之二七・一二及百分之三二〇・八，可見上海之繁榮與日俱增。據海關卅五年全年統計，上海貿易總值數達一、五三六、二二〇、六七九、〇〇〇元，約佔全國貿易

額百分之八〇・二九，此項比率之可觀，一方面是上海繁榮之結果，一方面也是其他港埠，因共匪叛亂之影響，無法發揮其吞吐功能所致。就進口方面言，上海進口貨值達一、二八〇、九一六、九二〇、〇〇〇元，居全國第一位，約佔進口總值百分之八五・三三；出口方面，上海出口貨值爲二五五、三〇三、七五九、〇〇〇元，仍居全國第一位，約佔出口總值百分之六一・九五。惟比較進出口數字二者，上海之不平衡入超現象，至足驚人，約佔入超數字百分之八〇・〇七，故上海市場，漏卮之大，實爲當前經濟危機之一大癥結。

關於上海之進口貨物，其主要項目可見下列所示：（三十五年全年統計）

棉	花	二九七、五六五、七三五、〇〇〇元
棉	布	四二、九六六、九一三、〇〇〇元
呢	絨	三八、八九八、四七三、〇〇〇元
機器	工具	四二、一六、〇六一、〇〇〇元
車	輛	八九、三六九、七四四、〇〇〇元
鋼	鐵	四六、六六四、八二五、〇〇〇元
紙	張	七七、六三五、二四一、〇〇〇元
茶	葉	三二、四三二、三〇七、〇〇〇元

汽油 二九、六〇八、五七〇、〇〇〇元

其他煤油、柴油、染料、電氣材料、橡皮等之進口，貨值亦均在二百萬萬元以上，檢視此項資料，即可知此中漏卮有若干項並非不可節制者。

關於上海之出口貨物，其主要項目可見下列所示：（三十五年全年統計）

桐油 五一、九四二、九一四、〇〇〇元

豬鬃 三八、二二三、五七二、〇〇〇元

生絲 二八、九八五、四七一、〇〇〇元

皮貨 一七、〇四〇、九七一、〇〇〇元

茶葉 一二、一一八、八四〇、〇〇〇元

上海在我國港埠地位上，其繁榮有過於集中之勢，一般港埠現均未獲得應有之發展，而上海幾已臻達其飽和點，進出口貨堆積於碼頭，倉庫，或無法卸運者，其轉運效率往往延宕月餘，以致上海吞吐功能，因貨物之萬方交匯而瀕于窒息，一方面固是本身港埠設備和交通運輸力的不足，但過分畸形的集中，也是一種不利於我貿易的趨勢。

據交通部估計上海港之總吞吐量年可達一〇、三〇〇、〇〇〇噸。

大連港

大連港位於遼東半島南端，與旅順咫尺密邇，地當北緯一二一度四〇分東經三八度五〇分處，面臨大連灣，背負山嶺，大連灣面積一九九·七八方公里，長一二·九七公里，寬一一·一二公里，水最深處爲十八公尺，淺處爲七公尺餘。在甲午中日戰爭前大連不過一寒村，舊名青泥窪，一八五八年英法聯軍會佔領此港作爲根據，故英人恒稱之爲維多利亞灣，是後清廷初設商埠，開闢港灣，但因泥沙淤塞，海浪過大而停頓，至光緒十八年由李鴻章建議設立要塞。灣右黃山岬及老龍頭與左岬和尚島均置砲台，共五座，并在大連陸上建徐家山砲台，大連遂一躍而爲京畿之前衛。一八九四年中日戰起，大連失陷，而在一八九八年又租於俄國，至一九〇五年更轉租於日本，遂成爲日本所謂「關東州」的心臟，侵略東北的大本營。

大連是東北最大商港，貿易額戰前僅次於上海，居全國第二，現在人口爲五四四、〇〇〇人，已置爲行政院直轄市。

港灣自然環境

大連港在大連灣南側，港內海面約佔一百萬坪，港口寬四〇〇公尺，一般水深爲八公尺，最

淺處約三公尺，最深處在一——二公尺間，是爲重要碼頭所在區。潮高二公尺，一〇時四七分，自外海襲來，流速甚大，故大連灣泥沙淤積，沿岸多沙灘。每年冬季自十一月至翌年二月封凍。

大連之氣溫全年平均爲攝氏一〇・二度，最高溫度爲三五・七度，最低溫度爲零下一九・九度，十一月初見霜，至七日即可降雪，冬季霜雪期恒達一四九日，但較東北各地仍見略高，全年雨量約計五四〇耗。

港埠一般設備

大連港有防波堤三條，港口寬四百公尺，東防波堤長六一五公尺，北防波堤長三七〇二・五公尺，西防波堤長二二五五公尺。在李鴻章時代，大連僅有碼頭二四四公尺，後由日本借租後，投資兩億日元，延長舊有碼頭，並在甘井子附近建築煤炭碼頭，大連碼頭上之候船所可容旅客萬人，規模爲遠東第一。

航行標誌，大連計有燈塔及燈號十八座，標桿三座，浮標八座，分佈於黃白嘴、三山島、圓島及港口內外。（此項統計見中國經濟年鑑）

大連內港水面積即達一百萬平方公尺，防波堤高出最高潮點凡五公尺，二萬噸船舶可以停泊

三十八艘，每天有二萬噸貨物可以裝卸。

大連倉庫容量達三三〇、〇〇〇噸。

出入貿易概況

大連是東北的最大吞吐港，戰前每年貿易總值恒達十二億日元以上，自東北工業及農業獲得增產發展後，便成為我大陸上唯一出超港灣。但在九一八事變後，日本經營東北，大量輸入各項機械及器材，遂又轉為入超，輸出品以大豆、豆餅、豆油、花生、鹽、魚、小米為主；輸入品則以棉織物、鋼鐵、機器、車輛為主，戰前輸出對象以日本為第一位，轉運國內居第二位，德、美兩國又次之，至於輸入亦以日本為第一位，美國、印度、國內轉運東北又次之。根據一九三六年統計大連市輸出貿易總額達四八四、六〇六、三三三日元，輸入貿易總額值則達九四〇、五一〇、八一四日元。

大連工廠大小共有七五三家，一九三六年之生產額計值三七五、九八五、〇〇〇日元，其中以化學工業及機械工業最為發達。

根據最近交通部調查公佈，大連港之吞吐量可達一〇、三〇〇、〇〇〇噸。

葫蘆島

葫蘆島爲一小半島，面臨連山灣，位於東經一二一度，北緯四〇度四五分處，早在一九〇七年時徐世昌即有築港計劃，以對抗日本控制下的大連，工程至一九一〇年十月着手，但因革命成功而中止，民國二年再度計劃，又有財政困難放棄，直至民國九年周肇祥任開埠督辦，又設計進行，然亦未有成績，民國十九年，張學良與北甯鐵道路局借款興築，預計五年完工，迨初步基礎工程落成，而九一八事變爆發，僞滿第四次計劃於一九三四年開始，至一九三八年應用，專事輸出阜新煤礦之煤與石油，遂一躍而爲遼東灣中之大港。

港灣自然環境

葫蘆島突入海中，長約六里，四面皆山，北端爲銳角，南端稍廣，中狹窄，形似葫蘆，島之中部山角向西南突出，名爲獅子頭，隔海與高梁垛相望，環抱而成葫蘆套，其內風平浪靜，即爲港灣所在。

葫蘆島港灣海底多爲泥地，故疏濬後即成深水，潮落時尙有水深八・五公尺處，一般淺處亦達三公尺；至於漲潮時，則深水處達十三公尺以上，其規模可容萬噸以上船舶四艘及六千噸船舶