

KANSHIJIE



海 港

世界著名

□刘哲明



吉林教育出版社

看世界

世界著名海港

刘哲明

吉林教育出版社

看世界丛书作者名单

主编 周 航 曾庆中

编者 (以姓氏笔划为序)

石丽侠 刘 木 刘哲明

李 军 李 宏 李凤吾

杨力华 张 柏 张鹏新

沈 静 肖 言 周 航

孟 蕊 姜延秋 徐 辉

曾庆中 喻剑南 崔高斌

戴国良

(吉)新登字 02 号

看世界 世界著名海港

刘哲明 著

责任编辑:刘世国

封面设计:王劲涛

出版:吉林教育出版社 787×1092 毫米 32 开本 4.25 印张 2 插页 77,000 字

发行:吉林教育出版社 1997 年 9 月第 1 版 1997 年 9 月第 1 次印刷

印数:1-4 100 册 定价:6.50 元

印刷:吉林省九三彩色印刷厂 ISBN 7-5383-3253-7/G·2913

封面图为荷兰安特卫普港

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

目 录

总序	(1)
上海港 (中国)	(1)
香港 (中国)	(5)
横滨港 (日本)	(10)
新加坡港 (新加坡)	(13)
神户港 (日本)	(16)
千叶港 (日本)	(19)
名古屋港 (日本)	(23)
高雄港 (中国)	(26)
洛杉矶港 (美国)	(30)
圣弗朗西斯科港 (美国)	(33)
温哥华港 (加拿大)	(36)
悉尼港 (澳大利亚)	(39)
大连港 (中国)	(42)
广州港 (中国)	(46)
符拉迪沃斯托克港 (俄罗斯)	(49)

奥克兰港 (新西兰)	(52)
巴拿马港 (巴拿马)	(54)
马普托港 (莫桑比克)	(57)
孟买港 (印度)	(59)
卡拉奇港 (巴基斯坦)	(61)
亚丁港 (也门)	(63)
科伦坡港 (斯里兰卡)	(65)
马赛港 (法国)	(67)
热那亚港 (意大利)	(70)
康斯坦萨港 (罗马尼亚)	(73)
亚历山大港 (埃及)	(76)
伊斯坦布尔港 (土耳其)	(79)
塞得港 (埃及)	(82)
鹿特丹港 (荷兰)	(84)
纽约港 (美国)	(87)
安特卫普港 (比利时)	(91)
勒阿弗尔港 (法国)	(93)
休斯敦港 (美国)	(96)
汉堡港 (德国)	(98)
伦敦港 (英国)	(101)
里约热内卢港 (巴西)	(104)
利物浦港 (英国)	(107)
布宜诺斯艾利斯港 (阿根廷)	(109)

阿姆斯特丹港（荷兰）	(111)
圣彼得堡港（俄罗斯）	(113)
哥德堡港（瑞典）	(116)
开普敦港（南非）	(118)
蒙罗维亚港（利比亚）	(120)
里斯本港（葡萄牙）	(123)
后记	(126)

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 1 000 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5000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2000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 $\frac{1}{4}$ 。

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 1 061.8 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 1 300 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，船舶自由进出和船舶自由登记。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。