

中国海港开埠纪事

撰文/陈方良

我国是一个有着 18000 多 km 海岸线 14000 多 km 海岛岸线和近 300km 管辖海域的海洋国家，漫长的海岸线自北向南延伸，大陆架宽阔，沿海港湾众多，尤其具有珠江、长江两条航运发达的入海河流，构架了我国江海衔接、水陆中转、腹地物资集散和对外开放的江海型港口群，依港造城，以港兴城，形成了我国沿海对外开放的新态势。至 2000 年底，我国共有沿海大中型港口已逾 100 个，在港口分布上，泊位数以浙江、广东、上海、福建四省市为多，万吨级泊位数以上海和广东二省市最多，最大靠船能力达 10 万 t 级的港口有大连港、秦皇岛港、石所港、宁波港和舟山港。现在就让我们自北向南，对我国港口作一次漫游，回眸其开埠及发展的年代……

大连港 在大连湾的南岸，港区辽阔，水域面积 300 多 km²，平均水深 10m，最深处为 33m。码头吨线总长 13000m。海湾沿岸无大河流入，附近也无海域泥沙流影响，港内无淤积现象。这里气候温和，冬季港区不结冰。大连港是我国北方一个四季通航的天然良港。

据史记载。大连在公元前 222 年就已存在了，那时它还是个荒僻的小渔村，但也与近邻朝鲜和日本有了一些来往，形成最早海运业的雏形。

北朝（420～589 年）时代，大连已成为万船停泊的大港了。到了宋代（960～

1279 年），我国南方产的大米、茶叶及丝绸等产品和北方产的、朝鲜产的药材、食盐及马匹等货物在大连进行自由贸易，一片繁荣景象，可见大连早已是我国南北方产品的集散地和贸易中心了。同时，从大连启航远赴南洋诸国进行经商贸易也屡见不鲜，当时大连的航海和贸易的规模由此已可知一斑。这种情况一直延续到明末、清初。

晚清时代，由于政府的腐败无能，当时的世界列强为了达到侵略中国的目的，便先后占据了地理位置优越和具有重要战略地位的大连。1858 年英法两国侵占大连。继后，帝俄势力也乘虚而入。1894 年中日甲午战争之后，日本侵占大连，1903 年在大连港内建造码头，开辟了大连至山东、大连至上海、大连至朝鲜、大连至日本和西欧的航线。到 1905 年日俄战争之后，日本就占据了整个大连，又相继建造了一批码头。

世界列强从 19 世纪中叶起相继花了近百年的时间经营大连港，其目的是为了掠夺我国丰富的资源。

1948 年大连回到祖国人民的怀抱。随着我国经济的不断发展，政府对大连港的持续投入，使大连港的面貌发生了深刻的变化。1982 年，大连港就拥有生产泊位 63 个，其中万吨级以上深水泊位 23 个，港口年吞吐量为 3400 多万 t。到了 2000 年，港口更上一层楼，其吞吐

量达 8000 万 t，拥有生产泊位 70 多个，其中万吨级以上的深水泊位 38 个。目前，所谓大连港已成为一个综合集成港，由八个港区（即大连湾港区、香炉礁港区、鲇鱼湾港区、甘井子港区、黑嘴子港区、奔儿沟港区及大窑湾区）组成。

大连港地处东北亚，与近邻朝鲜、韩国和日本之间海上运输十分便捷，与北美、南美和东南亚及世界各地之间间接联络也十分频繁。大连港不仅是辽宁省的外贸中心，亦是我国东北地区 and 内蒙对外贸易的重要出海口。大连港是我国东北地区通往我国其他地区和海外的海上大门。大连港是我国五大港口之一，有“北方明珠”之称。

天津港 是平原淤泥质海岸型港口，极目望去，整个区域地势和缓，海岸平直，海岸是由松散的粉沙淤泥物质组成。由于渤海湾开阔，湾口朝向东，所以整个港区夏季受东向、东南向风浪影响，冬季受东北向风浪影响较多。

天津这块陆地比较年轻，形成较晚。在 5000 年前，现在称为天津的整个区域还是一片汪洋大海，直到 3800 年前才露出水面。后来在公元前 48 年，又被海水吞没了，到隋朝（581～618 年）之后才再次出露成陆。以后逐渐有居民来此居住，他们以农渔为生。

（1403～1425 年）。由于南方的粮食由京杭大运河运往北京，使位于三岔口

的天津成为转运漕粮的枢纽，天津的海运业也随此发展起来，到了清代初期，海运粮食的船只在军粮城换成小船再运往北京，这便是天津港的雏形。从此，天津的驳运业开始慢慢成型，驳运码头也不断增加。起驳码头设在塘沽。

第一次鸦片战争（1840~1842年）以后，天津就成为世界列强争夺的重点。英法两国为了占领天津，1856年10月联合发动了第二次鸦片战争，清政府被迫把天津开放为通商口岸。英法两国控制着天津海关，外国船只自由出入塘沽，视渤海为英法两国的内湾。从此外国洋货充斥天津，财富大量外流。

1900年八国联军从大沽口登陆，外国势力全面垄断了天津的海运和经济贸易。1937年的“七·七”事变以后，灾难深重的中华民族更是雪上加霜，天津也不例外。当时日本侵入，占据了天津海关，鲸吞着大量的华北物资。由于海河航道水浅，物资运输不畅，所以日本在1939年于海河入海口北岸建造码头，这便是天津港的正式形成。

1945年的日本投降，以及1949年1月的天津解放，使天津焕发出青春。人民共和国对天津港进行了多次改造和扩建，使它旧貌变新颜，成为我国重要的枢纽港口之一。现有公用生产性泊位60多个，其中万吨级以上的泊位50多个。2000年货物吞吐量达7000多万吨。

现在天津港拥有多种专用码头，如粮食码头、散盐码头、散化肥码头和杂货码头等，功能齐全。该港口码头的机械化程度很高，装卸便捷快速。天津的运输条件十分优越，是华北地区的交通中心，有3条铁路干线和5条公路干线纵横交错，还有京津唐高速公路贯穿其中，更使天津如虎添翼。

天津港还有中日、中美、中澳、中国—欧洲以及波斯湾等地10条集装箱运输定期航线及5条不定期航线。

天津港位于渤海湾西岸，是渤海湾“金项链”上又一颗明珠。它作为中国华北地区的第一大港，是华北地区经济贸易和交通中心。自近代以来，它早就成

为国际闻名的经贸大港了。它的巨大影响，与它独有的区位优势是分不开的。因为它位于华北地区的东北部、渤海湾西岸、华北的有名大河——海河入海口；它又北依燕山山脉，南邻黄河三角洲，西接我国首都北京，被称之为京都的门户……所有这一切，决定了它不可动摇的战略地位。

青岛港位于山东半岛的东南部，东濒黄海，西临胶州湾。胶州湾是个原生性构造海湾，是由海水侵入剥蚀形成的，其形状颇似一个口小腹大的袋子。湾口面向东南，宽度仅为3.1km，海湾面积则达397km²。该海湾以基岩海岸为基调，岸线曲折。部分海岸为沙质和泥质，它们间存于崎岖多变的岬角中间。由于该海湾的诸多优越条件，为我国少有的天然深水良港——青岛港的形成与发展，奠定了很好的基础。

青岛最初无名，在2000多年前的春秋战国时代为齐国所辖，属即墨的一个小渔村。明代（1368~1644年）由于资本主义因素的发展，海运兴起，该渔村逐渐变为小乡镇。直到1861年的清代咸丰年间，青岛才建立了东海关，青岛港才初具雏形。

1895年，沙俄侵占了胶州湾，次年强迫清政府签约租借15年。1897年，德国也派兵抢占了胶州湾，清政府再次遭受胁迫，签订租约99年，并允许德国在胶州湾内建港以及在山东境内开矿和修铁路。虎视眈眈的日本在1914年趁第一次世界大战伺机而动，派军舰封锁了胶州湾，接着占领了青岛。迫于世界舆论，第一次世界大战结束之后，日本伪善地归还青岛于中国，但保持着某些特权。1937年日本侵华战争爆发，日本又立即重新占领了青岛，并在胶州湾改造和扩建了码头，修筑起两道防波堤，显示了企图长期占有的目的。

1949年新中国成立，开创了青岛港历史的新纪元。目前，整个青岛港由大港、中港、小港及黄岛港几部分组成，拥有泊位70个，万吨级以上的深水泊位24个。尤其是黄岛油码头为全国之最，

可停泊20万吨级的油轮，年输入输出石油1700万吨。青岛港在2000年的装卸能力已近1亿吨，其中标准集装箱100万个。

青岛为胶济铁路和青烟铁路的终点。港区内均有铁路支线相连，装卸全部机械化，若装一艘万吨煤炭轮，只需一个半小时。由于青岛港的历史和其地理位置，它开辟了国内外多条航线，目前已与世界120多个国家和地区通航。它对促进山东省的经贸发展起了举足轻重的作用。

上海港属河口港。它南靠宽阔的杭州湾，北临浩浩荡荡的长江入海口，而在江的北面，则是富饶的苏北平原。浩瀚无边的东海以及东海外面更加浩瀚的大洋，为上海港提供了驰骋的舞台。

从地质演变史来看，上海地区极为年轻。唐代（618~907年）之前，上海一带仍为汪洋大海。后来由于长江从中上游带来的大量泥沙进行造陆运动，到10世纪中叶上海方才全部出露海面。但是人类一直在与大海抗争，晋代（265~420年）之前，上海附近便有居民活动，他们随着陆地的扩张步步向海推进。到了11世纪，松江南岸的青龙镇已成为相当规模的商贸之地了。

后来由于长江中上游带来更多的泥沙，使松江严重淤浅，青龙镇商贸业便向下迁移到近河口的上海，上海从此慢慢崛起。到15世纪前朝，我国著名的航海家郑和多次率船队远航海外都是从上海或上海附近启锚的，这充分说明那时上海的海运业和经济贸易已经相当发达。到了17世纪（1658年）上海设立了江海关，主要负责管理帆船进出和税收事务，上海已成为经贸中心。清初，由于清政府闭关自守，实行海禁，使上海港对外贸易一度低落，后期开放海禁，上海港的经贸又恢复活跃。鸦片战争以后，英国强迫清政府把上海港辟为通商口岸。1853年9月，英、美、法等世界列强侵占了上海港，建立了种种特权。从此，外国军舰在黄浦江上横冲直

撞，肆无忌惮，上海成为了世界列强侵略中国和掠夺中国资源的最大的基地。

1930年上海正式定为上海市，上海港商贸更加趋于活跃繁荣，无数来自世界各地的商船云集于黄浦江两岸和吴淞口外，这也意味着中国惨遭蹂躏的悲痛现实。这种现实在1949年5月以后才得以改变。

共和国成立伊始，便对上海港进行大规模的改造和扩建，使上海港持续雄居全国第一的位置。到1997年，上海港已拥有229个泊位，其中万吨级以上的深水泊位69个，浮筒泊位近100个，每年接纳迎送2000多艘远洋货轮。在1984年吞吐量便破1亿t，进入世界十大亿吨港口行列。而到2000年，吞吐总量为已近2亿t，其中标准集装箱为152万个，占全国集装箱海运总量的40%。数据表明，从1949~2000年，上海的外贸增长了近百倍。

上海港居全国海岸线的中点，又扼全国第一大河长江的出海口，加之地处产销最兴旺、经济最发达、文化氛围最浓郁的华东地区，这是使其得以成为我国目前最大枢纽港的主要原因。可以这样形容，黄金水道的长江、长江三角洲的金三角以及苏南浙北的黄金海岸，共同塑造了上海这个国际黄金都市。

宁波港

具有悠久的建港开埠历史，它发端于秦汉之际，连绵近2000年。到了唐代（618~907年），宁波已是全国最大的开埠之港了。据史记载，唐宋年间，来自日本、朝鲜、东南亚以及阿拉伯的商人蜂拥而至，而装满了陶瓷、茶叶和丝绸的货船不时张帆待发，宁波港里樁塔似林。

宁波港的悠久历史得利于它的自然环境条件。它位于我国海岸中部的杭州湾口的南侧，距长江口仅为200km，是我国沿海南北海运的交汇处。由于它背靠低山丘陵区，所以周围海岸曲折，深水岸线极长，港池多而且规模大。西北太平洋是夏季台风的多发区，尤其浙江沿岸是遭受台风袭击最多的地带，每年

约有30%的台风在该地带登陆。但宁波外缘有舟山群岛作为天然屏障，所以宁波港少有浊浪汹涌的时候。

宁波的旧称不少，唐宋元年间称为明州，亦称三江口。后者是由于宁波港的位置在甬江、姚江和勤江的汇合处而得名。鉴真和尚的东渡扶桑以及郑和下西洋的壮举，都与宁波港颇有渊源，同时也印证了当时宁波港的赫赫声名。

宁波港的衰落起于明朝（1368~1644年）后期，主要原因是“倭寇”的侵犯骚扰，导致明朝采取了海禁政策，实行闭关自守，该政策一直延续到清代（1616~1911年）的早中期，那时宁波港已经气息奄奄了。后来，虽然鸦片战争迫使清政府把宁波港辟为通商口岸，但终究因上海港的迅速崛起，没有能恢复历史上中华第一港的元气。

1949年共和国的成立，为宁波的重现生机创造了条件。宁波港现有三个港区：老港（即内河港）、镇海港、北仑港。镇海港拥有万吨级以上泊位2个，其中14万t原油码头1个。北仑港位于金塘水道南岸，这里水深、浪小、流顺、陆域开阔，13万t级船舶可以自由出入，15万~20万t级船舶乘潮进出。这里适宜建造万吨级以上至30万t级的深水泊位30多个，专家称为北仑港为“中国港口皇冠上的明珠”。如此得天独厚的自然条件在我国和世界上都是少见的。它已建有我国最大的矿砂码头。1995年，宁波港500t级以上的生产泊位有59个，其中万t级以上的深水泊位22个。2000年港口吞吐量已接近1亿t，是我国五大港口之一。

现在，宁波港已与稍北面的上海港遥相呼应，联成一体，有可能成为世界瞩目的国际综合枢纽港，即孙中山所预言的“东方大港”。

厦门港

地处我国福建省东南部沿海，九龙江入海口南侧。厦门港位于台湾海峡西岸的中部，与台湾省简直伸手可及。两岸人民在语言、文字、生活习惯上鱼水难分。现居台湾的人们中间，80%的乡根在福建。台湾人民与大陆

人民，属炎黄子孙，同是龙的传人。厦门港与台湾血脉相通。

厦门港为低山丘陵区基岩海港，海岸是侵蚀性基岩海岸，港湾口外有岛屿作屏障，港湾深入内陆。厦门港区有水深大，风浪小，自然条件优异，为我国东南沿海主要通商口岸和海外华侨出入境港口。厦门地处亚热带，四季如春，气候宜人，年平均气温为28℃，这里全年花木茂盛，风光明媚。

厦门原先是个岛，岛上有白鹭飞翔栖息，岛的形状也酷似白鹭，故厦门岛又名鹭岛。厦门在宋元年间便与海外有经贸往来了，到1680年正式辟为对外通商口岸，并设立海关，但直到共和国成立前始终处于缓慢发展状态。1956年，国家建一长堤使岛与大陆连接，厦门岛由此成为半岛。同时兴建的鹰厦铁路使得厦门港的发展突飞猛进。

厦门港是我国的重要港口，尤其是对台湾的经贸往来十分频繁。现在的港区是由旧城港区、高崎港区和东渡新港区三部分组成。现在全港拥有生产泊位74个，其中万吨级以上的深水泊位11个。2000年的货物吞吐量3000万t，其中标准集装箱为40多万个。

香港

位于我国南海之蓝色档案滨，珠江入海口东侧，北与深圳市毗邻，东北侧是大鹏湾，南侧为万山群岛和担杆列岛，西隔珠江口与广东省珠海市及澳门遥遥相对。香港是由香港岛、九龙半岛和新界以及周围海城中230多个岛屿组成的，总面积约1092km²。

1万多年前，这里是大陆山脉的延伸部分。后来由于山体断裂下沉与海水入侵才形成现在的维多利亚海峡，使香港岛与大陆分离。

香港最早是一个荒凉的小渔村。5000多年前就有少数居民迁移到这里了。后经宋代、元代和明代，人数不断增多而逐步形成了村落。

早在唐宋时期，香港的海盐、珍珠就已很有名。东晋以后，香港已成为中国南部海上交通要道，它是沟通日本、东南亚各国的必经商埠。

1637年英国入侵中国海域，此后陆续侵占中国国土，在中国土地上大量倾销他们的产品，还走私鸦片，致使中国的黄金、白银大量外流。1840年第一次鸦片战争爆发，英国入侵中国。在英国人的大炮下，于1842年8月29日清政府被迫割让香港给英国。嗣后几年，英国再次侵入中国，在1860年10月24日无能的清政府又把九龙割让给英国。到了1898年6月9日，清政府再度被迫将北九龙、大屿山及大鹏湾等水域租借给英国，租期为99年。香港被割让的历史充分证明：国家贫穷落后就要挨打，就要受人欺负凌辱。1997年7月1日，在香港土地上终于升起了中华人民共和国国旗，香港回到了祖国的怀抱。

香港的主要港口是维多利亚港，它位于维多利亚海峡近岸，港区海底多为岩石基底，泥沙少，航道无淤积。港区水域辽阔，可以同时靠泊50艘巨轮。港区水深大，平均水深为12.2m，万吨级的远洋巨轮可以全天候进出港口，港内有三个海湾和两个避风塘能躲风避浪。另外，由于九龙半岛向南伸入海中，消减了风浪，使港区相对平静。

由于维多利亚港极佳的地理位置和自然条件，它与美国的旧金山港、巴西的里约热内卢港并称为目前世界上三个最优良的天然深水港。维多利亚港是远东海上运输的重要枢纽。从美洲、欧洲来往于东亚之间的航运，香港是必经之途。它亦是东亚最大的货物中转港。不言而喻，香港的航运业十分发达。现有20多条主干航线通往五大洲。香港的集装箱运输发展很快，吞吐量巨大，现在已成为仅次于荷兰的鹿特丹港和美国的纽约港的世界第三大集装箱港。

香港的转口贸易居世界第一，目前与世界上近200个国家和地区有贸易往来。

高雄港位于祖国宝岛台湾的西南海岸，北依半屏山，东临屏东平原，西扼台湾海峡南口，是台湾省最大的海港。

高雄港港口向西北开敞，南端为旗后山，北端为寿山，两山雄峙，挟持着一片晶莹剔透的港域，其入口处仅130m，而宽大的港域则达1276万m²。

高雄港的正式开港在1863年中日甲午战争之后。1894年中日战争再度爆发。次年，战败的清政府被迫割让台湾予日本。日本为了长远的侵略目的，对该港口进行大规模的扩建，到了1944年，高雄港已是一个相当重要的商港和军港了。1945年，台湾回归中国。1949年国民党隅居台湾，在1958年对高雄港进行彻底的整治和扩建。

高雄港以高雄灯塔为界分成内港和外港；东为内港，西为外港。内港航道平均水深8m，宽为135~183m；外港有两条长堤延伸到大海之中，各长约930m，像长臂抱着港域，水深约为20~30m。1975年先后建成了中岛新商港和红毛港区，使10万吨级以上的巨轮可以自由出入。

高雄港各类设施齐备，港区内的装卸运驳已达机械化和自动化。全港现有码头98座，其中58座为深水码头，18座为集装箱码头，码头岸线总长为12900多m。每年进出港口的大小船舶达万艘以上，航线遍布三大洋，通达五大洲。1952年，港口吞吐量仅为150多万t；1978年，吞吐量上升到5310万t；到了1995年，吞吐量则达亿吨。

