

求真论丛

QI ZHEN

王列辉 著

*Forming the New Hub*

# 驶向枢纽港

上海、宁波两港空间关系研究(1843—1941)

*Geographical Study on the Relationship between  
Shanghai and Ningbo Ports (1843-1941)*



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS  
浙江大学出版社

**图书在版编目 (CIP) 数据**

驶向枢纽港：上海、宁波两港空间关系研究 (1843—1941) / 王列辉著. —杭州：浙江大学出版社，2009. 6  
(启真论丛)  
ISBN 978 - 7 - 308 - 06858 - 1

I. 驶… II. 王… III. 港口 - 经济关系 - 研究 - 上海、宁波 - 1843 - 1941 IV. F552. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 097769 号

**驶向枢纽港：上海、宁波两港空间关系研究 (1843—1941)**

王列辉 著

---

责任编辑 赵 琼

封面设计 王小阳

出版发行 浙江大学出版社

(杭州天目山路 148 号 邮政编码 310028)

(网址：<http://www.zjupress.com>)

排 版 北京京鲁创业科贸有限公司

印 刷 杭州杭新印务有限公司

开 本 640mm × 960mm 1/16

印 张 27.25

字 数 353 千

印 次 2009 年 8 月第 1 版 2009 年 8 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978 - 7 - 308 - 06858 - 1

定 价 56.00 元

---

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行部邮购电话 (0571) 88925591

# 驶向枢纽港

——上海、宁波两港空间关系  
研究（1843—1941）

王列辉 著

## 序 1

列辉君的著作《驶向枢纽港——上海、宁波两港空间关系研究（1843—1941）》即将出版，此书是他在博士论文的基础上修订完成的第一部个人著作。我作为他的指导老师，自然要对本书的出版表示祝贺，不由想起过去难忘的六年间他在复旦大学的研究生学习生活和我们共同研究近代经济地理的情景。

中国近代经济社会的巨变始于沿海通商口岸城市，再往各口岸城市的广大腹地扩展，由此导致中国传统的经济地理格局的终结和新的近代地理格局的形成。基于这样的原因，当1999年我开始将主要精力投放到近代经济地理时，决定以港口—腹地作为研究的切入点，我将之命名为“港口—腹地与中国现代化空间进程研究”。在此之前，虽然我国台湾、香港地区的学者和日本的学者，对中国一些沿海沿江口岸的进出口贸易有所研究，且涉及口岸的腹地问题，但中国沿海沿江城市为数不少，相当多的城市还未得到研究，而且研究中对港口—腹地的关系论述尚停留在经济的层面，未能进行地理学的空间分析。我们的研究，不仅探讨口岸与区域的经济变迁，也将变迁过程中的区域关系即“港口—腹地”的双向互动关系作为探讨重点，并强调这一变迁对中国的特殊意义，即“现代化进程”。因此，我指导硕士和博士研究生撰写毕业论文，大多选定一个沿海或沿长江的口岸城市及其腹地作为研究对象，以便弄清这些口岸城市

开埠之后经济的变迁及与其腹地的关系。由于近代口岸城市与其腹地经济变迁的早期的动力来自进出口贸易，进出口贸易不仅成为港口城市与腹地之间的主要经济关系，也推动了广大腹地农牧业和手工业的生产结构的调整 and 经营方式的改变。基于这样的认识，我们选择进出口贸易及其影响，作为探讨近代经济变迁的主要线索。迄今为止，这项研究已进行了十年，相继探讨了大连、天津、烟台、青岛、汉口、重庆、镇江、宁波、福州、广州等沿海沿江重要港口城市的口岸与腹地的经济变迁以及区间关系，在此之前复旦大学历史系戴鞍钢教授已完成对上海及其腹地的卓有成效的研究。此外，上海、香港两大中国最重要的口岸城市与其他城市的埠际贸易状况及其影响，也得到了较深入的研究。

刘辉君对上海、宁波两大港口的空间关系的研究，是我们研究中比较特殊的一项。在我国众多的沿海港口中，上海、宁波两港都因拥有灿烂的昨天而在中国港口史上写下了浓重的一笔。近二十年来两港都获得飞速发展，上海已是世界屈指可数的巨港，宁波也是我国的主要港口之一。两港因同处于长江三角洲（简称“长三角”），同位于长江南侧水域，产生了市场经济下必然发生的竞争与合作而引人注目。由于两港在上海、浙江的区域经济中占有牵一发而动全身的重要地位，经济学者和地理学者都有人对此进行过研究。这一课题自然也进入了我们的研究视野。

历史地理学是一门历史学和地理学的交叉学科，学科性质和研究时段决定了它所进行的长时段的研究能够得出当代地理学短时段研究未必能得出，却又兼具学术意义与现实意义的成果。从较长的时段看，宁波在清代以前是江南最大的对外贸易港口，当时在中国港口体系中的地位远远超过上海；上海在清代康熙统一台湾以后发展较快，近代开埠以后上升为我国最大的外贸和内贸港口，宁波则沦为上海的支线港，直到最近二三十年才有较大的改变。两港地位的升降，既是我国现实区域经济发展的产物，也是长期以来我国以及江南港口变迁的结果。从历史地理角度，对两港地位一升一降的

过程与原因进行较长时段的多因素的考察，无疑具有重要的意义。基于这样的考虑，列辉承担起研究两港空间关系的任务，并逐渐形成研究时段适当上溯唐宋，着重考察近代，基于国际、国内、江南三个层面，结合自然状况、人文背景，运用历史学、地理学和经济史学多学科结合的方法，进行深入考察的研究思路。

当我在 1999 年结束十余年的对古代历史地理的研究，将主要精力放在近代经济地理研究时，研究的初衷除了试图改变历史地理重古薄近这一状况之外，也试图为历史地理在实事求是的研究基础上尽量为现实服务作一些探索。然而几年之后我通过与本所樊如森副教授以及其他研究生的多次讨论，意识到如果不走多学科结合之路，虽然以近代为研究对象，研究成果的影响仍只会限于历史学界和历史地理学界，而不会为经济学界、地理学界所关注，更不用说为这两个学界以及政府部门所参考了。毕竟，脱胎于中国历史学的历史地理学，长期以来停留在在具体考证的基础上动态叙事，最后加一点空间分析这样的研究程式上，而“空间分析”的目的是为了说明历史事件的地点所在的空间状况，而不是探讨某种能够为现实所用的规律。而且，即使有“规律”的探讨，由于缺乏科学的量化的研究方法，也只能是相当粗糙的初级产品。因此，要推进近代经济地理的研究，并且实现学术与现实的双重意义，除了努力学好近代史之外，还必须切切实实地学习经济学、地理学，将这些学科的理论尤其是研究区域经济的一些理论与方法，运用到近代经济地理的研究中；并将历史地理学扎实研究得出的成果，运用经济学与地理学的语言加以表达。

基于上述想法，我对列辉明确提出研究中尽量多学科结合的设计要求，希望聪明好学的他在这方面率先尝试。然而，学科结合说易行难，尽管列辉在攻读硕士学位期间已完成了对宁波港的港口—腹地的研究，但在攻读博士学位期间研究上海港并将上海港与宁波港一起进行综合研究的任务并不轻松，学习其他学科又极费时间，能学成什么样更没有把握。当我对他讲我的设想时，尽管他答应下

来，我心里却很虚，不知他能否做到、做得如何。当研究所教学秘书将学校研究生院外送列辉博士论文盲审、明审的五份材料都递到我面前，几乎一致的好评被我看到时，当论文最后通过答辩并同样获答辩委员会的好评时，我一颗悬着的心才算落了地。审阅和参加答辩的专家不仅有来自历史学界、历史地理学界的，也有来自经济学界和地理学界的重量级人物，他们无一例外地从自己的专业角度，肯定了列辉论文的观点和对经济学、地理学的理论与方法的运用，并称赞此是真正的多学科结合的论文，具有多方面的创新点。我深知无论经济学还是地理学，都是有着悠久历史、丰富内涵的大学科，其他专业的学生两三年的业余学习只能略得皮毛，根本无法入其堂奥。而且我也知道，专家们对其他专业的研究生学习自己的专业大多会抱宽容、鼓励的态度。然而，如果论文中出现错误和不当之处，他们也会不客气地指出。当我了解到列辉积极到外专业听课，多次主动参加外专业的学术研讨会，其论文在上海市社会科学界“第四届学术年会经济·管理学科报告会”上获得优秀论文荣誉，同时列辉还在《经济地理》《地理研究》等学科的专业刊物上发表过论文，我相信他在多学科结合方面确实下了功夫，专家的好评并非出于面子。

上海和宁波都是我国近代最早开埠的港口，而且两港几乎同时开埠。然而，两港开埠之后的发展速度相差悬殊，城市经济也同样如此，上海是中国最大的经济中心，宁波只是浙江的一个重要城市而已。两个古港和城市的近代命运，不仅涉及历史与地理，也涉及经济、政治、文化以及国际、国内等多方面的原因。因此，两港空间关系的论述，势必要涉及多方面、多层次的问题。按照列辉的分析，就两港的空间关系而言，从历史的长时段看，长三角的首位港口经历了从唐代的扬州、宋元明清的宁波这些长三角的两翼向上海这一长三角的中心转移，在近代形成“一体（上海港）两翼（宁波港、镇江港）”的格局。从两港的发展态势看，开埠前宁波港作为朝贡贸易体系中的一个重要港口，其发展态势是外向化的，上海港主

要以国内贸易为主，其发展态势是内向化的；开埠以后上海港发展成为国际性大港，宁波港的进出口贸易大多通过上海港中转，其发展态势趋于内向化。由此又导致上海港成为远东的枢纽港，宁波港成为上海港的支线港这样的港口分工的变化。对于以上从三个层面表现的空间关系以及由此导致空间关系改变的原因，本书在掌握充足资料的基础上，进行了细致的论述，并从港口和区位的自然条件、港口的陆向海向腹地、临港集聚、港口制度等方面进行了多方面的分析。

由于拥有区位优势，近代上海港的发展起点就比较高，逐渐形成临港集聚。之后尽管遇到种种困难，但临港集聚一经形成，就会产生集聚反应，进而形成自我增强的机制，诸如航道的疏浚、铁路的兴建、租界和港口管理制度的创新，都是自我增强的生动体现。这时，和集聚效应相比，最初的区位优势已不那么重要，在上海集中了太多人的利益，这种聚集优势最终使上海港在自我增强中不断发展。这为人们通过纷繁的历史现象和复杂的多种原因来探讨上海、宁波两港地位的升降，提供了独特的视角。

当然，历史现象和导致两大港口地位一升一降的原因是复杂的，尤其是上海是如此巨大的中心城市，上海与宁波都走以港兴商，以商兴工、兴金（融）、兴市的道路，不仅区位因素，城市政治、经济、文化的发展与制度都会影响港口的发展，进而改变两港的空间关系。只有对各个因素有到位的探讨，并且论述时抓住关键因素，才能讲清影响两港空间关系的规律。在这些方面，本书仍有许多薄弱之处。在运用经济学和地理学的理论与方法方面，本书只能算是一个有益的但仍然粗浅的尝试。总之，列辉著作的长处与短处，体现了我们团队目前的研究水准、存在的困难和今后继续努力的方向。

需要指出的是，近十年来，随着我国经济建设和政治文化的发展，我国历史地理学界的各重要机构都出现研究时段逐渐下移、研究近代地理的人日益增多的现象。尽管如此，近代地理的研究，无

论是部门还是区域的研究成果，都还处于初始阶段。近代经济地理同样如此。我们进行的“港口—腹地与中国现代化空间进程研究”，不过是研究古代的经济地理格局如何演变成近代经济地理格局的一个切入口，并不完全等于近代经济地理研究。促使近代经济地理格局形成的因素颇多，除了港口—腹地的因素，还有地理条件、历史传统等方面的复杂原因；港口—腹地之间的双向互动关系，除了体现在进出口贸易方面，还体现在资金、人员、技术等要素的流动方面。在多学科结合方面，列辉勇敢地走出了第一步，在他之后还需要研究近代经济地理的师生们走出第二步和第三步，取得更多的成就。我诚恳地希望读者诸君在阅读列辉的著作时，多多指正，不仅包括他本人的这本著作，也包括我们团队的其他研究。

在列辉的著作即将出版之际，我写了上面这些文字，说序不像序，说书评不似书评，但我希望得到读者诸君对列辉著作和对我们团队的批评之心却是真诚的。

吴松弟  
于己丑年元宵夜

## 序 2

港口是商品经济发展的产物，是商品流通网络中的空间节点。海港是港口中最重要的一种类型，它是一个国家或地区对外交往的门户。海港的发展会进一步刺激海港城市的发展。今天，一些大的海港城市已成为全球经济网络中的重要节点，在国家或地区的经济发展中起着引领作用。

中国的海港城市大都有悠久的发展历史，对这些海港城市进行历史梳理，对了解港口的兴起、港口与城市、港口与腹地之间的关系有着重要的意义。但长期以来，对港口史及港口城市史的研究多限于单一的港口或港口城市的研究框架，较少从区域港口体系的角度审视港口的发展。实际上，一个港口的发展不仅受其自然条件和腹地经济发展条件的影响，也受到周边港口发展的影响。换言之，在一个区域内部存在多港口的情况下，港口之间的相互关系必然会成为影响港口发展的重要因素。王列辉博士的《驶向枢纽港——上海、宁波两港空间关系研究（1843—1941）》一书正是从区域港口体系这一独特视角，以长江三角洲两个历史悠久的海港——上海港与宁波港近千年来空间关系的演变为研究对象，通过把港口城市史的研究纳入到区域发展与港口间分工合作的广阔视野中进行考察，从而使不同港口城市间之兴衰变化，港口地位与功能之变迁等各项比较研究得以更加深入地进行。

作者从唐代以来长江三角洲地区经济发展与港口形成及分工的过程入手，从三个层面对上海与宁波这两个重要港口城市空间关系的演变轨迹进行了深入的研究。第一，从历史的长时段分析了长三角首位港口空间转移的大趋势。作者通过文献疏理和考证，得出了长三角首位港口经历了从两翼（唐代的扬州、宋元明清的宁波）向中心（上海）转移，直至近代形成“一体（上海港）两翼（宁波港、镇江港）”的空间大格局。第二，分析了上海、宁波两港历史上的功能转变。作者认为开埠之前的宁波港是朝贡贸易体系中的一个重要港口，国外的商人也积极寻求在宁波通商，港口的发展态势是外向化的；相比之下，上海港在历史上长期以国内贸易为主，其发展态势是内向化的。但在开埠之后，随着贸易网络的变化，上海港成为国际性的大港，宁波港的进出口大多通过上海港中转，其发展态势趋于内向化。第三，分析了近代以来两港分工关系的演变。20世纪以后，上海港逐渐成为远东地区的枢纽港之一，宁波港成为上海港的支线港。当前，上海、宁波两港形成枢纽港和大型深水港的空间关系，而在今后，两港可能会形成双枢纽港模式。显然，本书在研究的时间与空间方面，在很大程度上已突破了以往研究中比较常见的断代史、政治事件史的时间束缚与单一城市史的地域约束，强调从整个长三角地区乃至全中国的港口体系、贸易网络的形成、分工及演变的长时段历史进程中来考察上海与宁波这两座城市的空间关系的变动，这使得本书的论述更具有历史的穿透力和说服力。

与前人或者强调区位优势或者重视历史、经济、制度等不同，作者尝试运用“区位优势—自我增强”的思路来分析上海、宁波两港空间关系演变的原因，对近代以来上海港取代宁波港成为长江三角洲地区乃至全中国第一大港的原因提出了新的见解。作者从历史经济地理学的角度，从百余年历史时段入手，结合国内外社会经济变动和自然环境的变化，以自然条件、陆向海向腹地、临港集聚和港口制度四个方面为切入点，考察两港开埠之后新的空间关系形成的原因，得出一系列新的结论，分析精致深入。在研究方法和研究

手段上，作者运用历史地理学、经济史学的新近成果和制度经济学、港口地理学等分析工具，在大量使用传统地方志等文献资料之外，还运用海关档案、贸易报告、传教士笔记等经济和社会档案资料，多侧面多层次地展开论述，使剖析更加透彻，论证更为周详，新意盎然。

我参加了王列辉的博士学位论文答辩，答辩委员会对其论文给予了高度评价。本书是在博士学位论文的基础上进一步修改而成的。我相信，本书的出版将对进一步推进中国港口及港口城市的研究起到积极作用。同时，我希望作者今后在港口演变规律及港口与城市发展关系等方面能作进一步的研究，出更多的成果。

宁越敏

华东师范大学中国现代城市研究中心

2009年2月1日

## 自序

初岁元祚，故居闲暇，独自散步至儿时嬉戏的滩涂，海天连接处，一座大桥把少年时代的梦想变成了现实，海对面的世界，触手可及。

世界上最长的跨海大桥——杭州湾跨海大桥的南桥墩就建在我的家乡慈溪，通往宁波的大桥连接线则横穿我家所在的新浦镇。每次回家总能在街头巷尾或茶余饭后听到乡亲对大桥的期盼和对宁波港的自豪，而此后长期的沪上求学又让我深切地感受到港口对上海这座城市的重要性。

七年前，初到复旦，便往返于图书馆和课堂间，一连串的问题萦绕着我：以往学者对上海国际航运中心的建设及上海、宁波两港的竞合关系有较多的研究，但却很少有学者从长时段考察两港发展的脉络以及今后发展的趋势。上海港和宁波港以前和当前是什么样的空间关系，今后将怎样发展，造成两港空间关系转变的因素是什么……一种强烈的使命感催促着我去探究两港长时段的空间关系发展过程及演变规律。

而我最初的研究课题并非上海、宁波两港的空间关系，只是宁波港的发展和腹地经济的互动。2002年我进入复旦大学历史地理研究中心攻读硕士学位，师从吴松弟教授。那时吴老师有一个很大的研究计划，希望以港口—腹地为切入点，考察中国现代化的空间进

程。因为我是宁波人，对宁波当地情况比较熟悉，吴老师希望我能以近代宁波港的开埠为主线，对浙江的现代化过程进行考察。但是在之前，吴老师指导着学生研究天津、山东、广东、东北、汉口、福建等地的港口一腹地相关问题。而在 20 世纪 50 年代，墨菲、费正清等人对此进行研究，从而开口岸贸易与近代中国研究之先河。二十年之后，我国台湾学人刘翠溶、林满红、温振华、谢世芬、范毅军等完成了有关汉口、台湾三港、九江、汕头、烟台、天津、四川、东北等地港口及与区域现代化的研究。台北“中央研究院”（简称“中研院”）近代史研究所张朋园、李国祁共同主持了中国现代化区域研究，完成了对山东、江苏、湖北、湖南、闽浙台等区域现代化的考察。20 世纪 90 年代后期，戴鞍钢提出“港口—城市—腹地”的研究框架，对上海与长江流域的经济联系进行了深入的研究。学术研究贵在创新，著名经济史学家严中平先生曾经说过，一部称得上是科学研究成果的学术著作至少必须“三新”有其一：或者提出新问题，或者提出新观点，或者提供新材料。后来还有人加上新方法，成为“四新”说。如何在前人的研究基础上有所突破，是困扰我的一个大问题。

同时，在中国东部沿海，形成了营口—大连、烟台—青岛、上海—宁波、福州—厦门、广州—香港等不同类型的相邻港口空间关系，以往的研究大多仅局限于对单个港口的研究，单个港口的发展往往受到相邻港口的影响，特别是在较小区域中。因此必须把单个港口的发展放在区域层面、国家层面和国际层面进行多尺度的考察，才能厘清港口的发展脉络。西方港口地理学在 20 世纪 50 年代兴起之后，对港口空间关系的研究是其主流之一，积累了相当多的研究成果，然而研究的对象仅局限在北美、西欧和非洲，很有必要借鉴西方港口地理学的理论和方法对中国港口空间关系进行思考和总结。

经济全球化的今天，全球海运贸易占全球贸易运输总量的 90%，作为海运节点的港口在经济发展中起着举足轻重的作用。同

处于长三角港口体系中的上海、宁波两港，相互之间的竞争不可避免，中央提出组合港模式至今未能形成。近年来，两港为壮大自己的实力，纷纷加大基础设施建设。上海港为克服港口水深不足的弱点，在行政上属于浙江省的小洋山岛上兴建洋山深水港。为了拓展宁波港的陆向腹地，浙江省疏浚了杭甬运河，宁波港和舟山港进行港口资源整合，此外又兴建了杭州湾跨海大桥以改善宁波港的集疏运条件。

正是基于上述几个原因，在我提前攻读博士学位时，确定了对上海、宁波两港的空间关系进行考察，这也得到导师吴松弟教授的大力支持。呈现在读者诸君面前的这本书就是由我的博士学位论文修改而成的。

此刻，窗外已是鞭炮齐鸣，新的一年即将来临。如果从研究宁波港及腹地经济的互动开始，我对上海、宁波两港空间关系的研究已有六年多的时间，期间也得到诸位师友的悉心教诲，然而本人学识有限，文中错误在所难免，唯望博雅之士批评指正。

王列辉

戊子年除夕夜于慈溪新浦

# 目 录

## 绪论 1

### 第一节 问题的提出 1

### 第二节 学术史回顾 4

#### 一、港口地理学的研究视角 5

#### 二、两港关系研究综述 12

#### 三、两港发展原因综述 17

### 第三节 关于本书 23

#### 一、文章思路 23

#### 二、技术路线 24

#### 三、相关概念 25

#### 四、基本资料 28

#### 五、主要观点 31

## 第一章 两港空间关系的演变 34

### 第一节 两翼—中心：长三角首位港口的位移 34

#### 一、扬州——唐代长三角的首位港口 35

#### 二、明州——宋元长三角的首位港口 36

#### 三、双屿港——明代私人贸易港的勃兴 40

#### 四、上海港——开埠前最大的内贸港 43

#### 五、首位港口从长三角两翼向中心的位移 48

### 第二节 内向化与外向化：开埠前后两港不同的发展态势 51

#### 一、开埠前后贸易网络的变化 51

- 二、开埠之前两港的发展态势 54
- 三、开埠之后两港的发展态势 62
- 第三节 枢纽港—支线港：两港空间关系的转变 70
  - 一、两港的吞吐量估算 70
  - 二、宁波港成为上海港的支线港 73
  - 三、上海港在国际港口体系中地位的再评价 81
- 第四节 小结 85
- 第二章 两港空间关系演变的历史背景 89
  - 第一节 全球尺度：中国由中心之一变为边缘 91
    - 一、1800年前的多中心经济格局 91
    - 二、中国由世界经济中心之一转为边缘 97
  - 第二节 国家尺度：沿海和内陆——中心和边缘 100
    - 一、东西部间经济发展模式的差异 101
    - 二、东西部之间经济联系上的依附关系 103
    - 三、东西部之间不同的发展驱动阶段 106
  - 第三节 区域尺度：中心和边缘的嬗变 108
    - 一、营口—大连 109
    - 二、烟台—青岛 111
    - 三、广州—香港 113
    - 四、宁波—上海 115
    - 五、相邻港口的不同类型 116
  - 第四节 小结 118
- 第三章 自然条件与两港空间关系的演变 120
  - 第一节 两港的区位条件 121
    - 一、港口位置 121
    - 二、港口航道条件 134
    - 三、两港的外港 145