

2008年度宁波市社会科学学术著作出版资助项目

海港城市、 国际贸易与现代化

钟昌标 陈钧浩 / 著



经济科学出版社
Economic Science Press

2008 年度宁波市社会科学学术著作出版资助项目

海港城市、国际 贸易与现代化

钟昌标 陈钧浩 著

经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

海港城市、国际贸易与现代化/钟昌标, 陈钧浩著.

—北京: 经济科学出版社, 2008. 8

ISBN 978 - 7 - 5058 - 7223 - 3

I. 海… II. ①钟…②陈… III. 对外贸易—经济史—宁波市 IV. F752. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 072267 号

责任编辑：黄双蓉 王志华

责任校对：王肖楠

版式设计：代小卫

技术编辑：王世伟

海港城市、国际贸易与现代化

钟昌标 陈钧浩 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址：北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编：100036

总编室电话：88191217 发行部电话：88191540

网址：[www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件：[esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

北京欣舒印务有限公司印刷

永胜装订厂装订

787×1092 16 开 14.75 印张 250000 字

2008 年 8 月第 1 版 2008 年 8 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5058 - 7223 - 3/F · 6474 定价：30.00 元

(图书出现印装问题，本社负责调换)

(版权所有 翻印必究)

目 录

第一章 绪论	1
一、几个重要概念	1
二、海港城市、腹地、国际贸易和现代化之间的逻辑关系	5
第二章 海港城市的功能特征及其发展	15
一、城市的产生与分类	15
二、海港城市的特征和内涵	17
三、世界海港城市产业带的形成与发展	23
四、中国海港城市的发展	27
第三章 海港城市发展的贸易理论解析	30
一、区位理论	30
二、高兹的海港区区位论	33
三、新贸易理论	35
四、区位理论和新贸易理论对海港城市成为 产业集聚区的解释	38
五、国际贸易促进海港城市发展的机制	40
第四章 现代化及其空间过程	45
一、现代化的理论与内涵	45
二、现代化的空间过程	50
第五章 海港城市与腹地的现代化	65
一、海港城市对现代化的贡献	65
二、近代中国海港城市与腹地的现代化	84

第六章 海港城市、国际贸易与中国区域现代化格局·····	103
一、国际贸易与海港城市·····	103
二、国际贸易与中国现代化发展·····	108
三、中国区域现代化格局与影响因素分析·····	111
第七章 古代宁波对外贸易与社会经济变迁·····	119
一、唐朝宁波对外贸易与社会经济变迁·····	119
二、宋代宁波对外贸易对社会变迁的影响·····	125
三、元朝宁波的对外贸易对其社会经济变迁的影响·····	133
四、明朝宁波的对外贸易对其社会经济变迁的影响·····	136
五、鸦片战争以前清代宁波的对外贸易与社会经济变迁·····	141
第八章 近代宁波对外贸易与社会经济变迁·····	146
一、五口通商之后 (1844 ~ 1911 年) ·····	146
二、民国以来 (1912 ~ 新中国成立前) ·····	161
第九章 改革开放 30 年宁波对外贸易与社会经济变迁 ·····	172
一、开放驱动宁波区域经济发展的模式与效应·····	172
二、开放对区域管理制度的影响·····	175
三、开放对区域观念文化的影响·····	177
第十章 典型海港城市推进现代化的模式·····	183
一、海港城市现代化指标体系·····	183
二、宁波与世界典型港口城市现代化发展比较·····	187
三、宁波与国内同类城市国际化和现代化比较·····	194
四、典型港口城市推进现代化进程的模式及启示·····	199
第十一章 宁波港城推进现代化的 SWOT 分析 ·····	206
一、21 世纪港口城市发展的新趋势 ·····	206
二、宁波推进城市现代化进程的 SWOT 分析 ·····	208
三、加速宁波港口城市现代化进程的保障措施与对策建议·····	224
后记·····	229

第一章 绪论

一、几个重要概念

本书涉及最多的四个词是现代化、海港城市、腹地和国际贸易。

现代化或近代化在英语表示为 modernization, 一般指自 18 世纪工业革命以来人类社会所发生的深刻变化, 内容非常广, 既包括从传统经济向现代经济、传统社会向现代社会的演变, 也包括传统政治向现代政治、传统文明向现代文明转变的历史过程, 等等。本书主要从经济学角度, 把工业化和市场化作为现代化的主要内容进行分析。

1840 年鸦片战争以前, 尽管中国经历过一次又一次的改朝换代, 也有着经济、文化、科学的不断进步, 但中国社会的本质并未发生根本性的变化。1842 年广州、厦门、福州、宁波、上海五个沿海港口城市通商以后, 外国资本主义进入中国, 中国社会开始发生根本性的变化, 而这一变化一直影响到今天。西方国家之所以要进入中国, 根本原因是资本主义生产方式需要世界市场的支撑, 作为世界人口最多的国家, 同中国进行通商贸易并从中获得利益无疑非常重要。1842 年以后中国社会发生的巨大变化, “实际上是首先发端于中国的沿海港口地区, 尔后再通过主要的交通道路, 往广大的内地扩展的。在这一过程中, 进出口贸易及其所引起人员、商品、资金、技术、信息的流动, 是国外市场和先进生产力通过港口城市影响中国广大内地的主要方式之一”。^① 所以, 从空间角度认识 and 了解中国现代化进程需要从海港城市开始; 从现代化的传播机制角度了解中国现代化要从国际贸易开始。如此看来, 海港城市——国际贸易——中国

^① 复旦大学历史地理研究中心主编:《港口—腹地和中国现代化进程》, 齐鲁书社 2005 年版。

现代化形成一个解释中国现代化萌芽、发展和空间推进有紧密关系的逻辑视角。

对于任何一个国家而言,现代化的过程也是一个对外开放的过程。产业革命起于英国,通常把英国的现代化看成为自发的源生型现代化,但实际上外部因素对英国现代化所起的作用和影响是相当大的。苏联的工业化可以说是在一个相对封闭的环境中主要依靠自身的力量来实现现代化的,但这只是就其实现工业化的道路而言的,事实上,苏联的工业化在技术、设备、专家等方面都与西欧国家有密切联系。除此之外,几乎所有的国家的工业化进程都离不开对外国先进经验的模仿、移植、引进和改造。

早在 20 世纪 50 年代,美国的一批社会学家、经济学家和政治学家就相继开展了现代化研究。1951 年,美国《文化变迁》杂志举办了学术讨论会,与会者提出使用“现代化”来说明从农业社会向工业社会的转变。1958 年丹尼尔·勒纳在其著作《传统社会的消逝:中东现代化》中指出从传统社会向现代社会的转变就是现代化。随后 1960 年代西方学界又相继出版了一批有影响力的现代化研究专著,从而基本形成了现代化理论^①。在 50 余年的时间里已形成了庞大的现代化的理论体系,研究也涵盖了经济、社会、政治、文化等多个领域。可以分为经典现代化理论、后现代化理论和第二次现代化理论等三大体系。

经典现代化理论^②认为,现代化不仅是一个历史过程,也是一种发展状态。现代化是从农业经济向工业经济、农业社会向工业社会、农业文明向工业文明转变的历史过程。该理论被认为是阐述工业革命以来人类文明的革命性变化最有力的理论,不足之处是对发达工业国家今后的发展分

① 这些理论主要从政治、经济、社会、个人、文化等方面对现代化的内涵和判断标准进行研究。政治现代化,主要强调民主化、法治化、科层化(官僚化);经济现代化,主要强调工业化、专业化、规模化;社会现代化,主要强调城市化、福利化、流动化;个人现代化,主要强调个人参与性、独立性、平等性;文化现代化,主要强调宗教世俗化、观念理性化、经济主义、普及初等教育。

② 经典现代化理论研究形成了六个不同的学派:(1)结构学派,代表人物为帕森斯、列维·穆尔等,认为现代化是从传统社会向现代社会的转变,重点研究现代性和传统性的比较和转换;(2)过程学派,代表人物为罗斯托等,认为现代化是从农业社会向工业社会转变的过程,这个过程包括一系列阶段和深刻的变化。重点研究转变过程的特点和规律;(3)行为学派,代表人物为英克尔斯等,认为现代化必然涉及个人心理和行为的改变,强调人的现代化;(4)实证学派,代表人物为亨廷顿、格尔申克隆等,认为各国的现代化具有不同的特点,更多的需要开展现代化实证研究;(5)综合学派,代表人物为布莱克等,认为现代化涉及人类生活方方面面的深刻变化,强调比较研究、发展模式研究、定量指标研究等;(6)未来学派,代表人物为贝尔、托夫勒等,认为对现代化要研究未来的发展趋势,特别强调对发达国家的发展趋势要进行研究。如后工业社会(Baier, 1973)、后现代主义(Lyotard, 1984; Rose, 1991; 格里芬, 1997)、后现代化理论(Crook, 1992; Inglehart, 1997)等。

析少。

为此,各国学者对经典现代化理论,特别是对已经完成工业化的国家,他们对现代化如何发展问题研究不断拓展,形成了所谓后工业化发展等许多新理论。后现代化理论是西方学者提出的一种社会发展理论。它认为,社会经济的发展不是直线的,20世纪70年代以来,发达国家社会发展方向发生了根本转变,已经从现代化阶段进入后现代化阶段。美国密执根大学教授殷格哈特(1997)把1970年以来先进工业国家发生的变化称为后现代化。他认为,后现代化的核心社会目标不是加快经济增长,而是增加人类幸福,提高生活质量。在现代化理论家看来,后现代化也是现代化研究的一个研究领域,是关于发达国家的社会发展研究。

20世纪末,随着新经济和知识经济时代的出现,现代化研究的内容又出现了许多新名词和新解释。这之中也有不少来自我国学者,1998年中国学者何传启发表了“知识经济与第二次现代化”一文,随后出版了《第二次现代化——人类文明进程的启示》,书中全面提出了“第二次现代化理论”。该理论认为,从人类诞生到2100年,人类文明的发展可以分为工具时代、农业时代、工业时代和知识时代等四个时代,每一个时代都包括起步期、发展期、成熟期和过渡期等四个阶段,人类文明进程包括四个时代十六个阶段;从农业时代向工业时代、农业经济向工业经济、农业社会向工业社会、农业文明向工业文明的转变过程是第一次现代化;从工业时代向知识时代、工业经济向知识经济、工业社会向知识社会、工业文明向知识文明的转变过程是第二次现代化;它是一种新现代化,不仅覆盖了后工业社会理论、后现代主义、后现代化理论等的内容,而且还有全新的、更加丰富的内涵。文明发展具有周期性和加速性,知识时代不是文明进程的终结,而是驿站,将来还会有新的现代化等。还有未来现代化,指完成第二次现代化后的新现代化。第二次现代化理论不仅成功地解决了经典现代化理论面临的困难,同时化解了后现代化理论的矛盾,而且对人类文明发展规律提出了全新的解释。

海港城市是位于沿海,依托港口发展起来的一种特殊类型的城市,它是港口和城市的有机结合,是陆地经济和海洋经济的有机结合,是国际分工贸易的发展以及海上交通的根据和技术进步,推动了港口功能的逐步融合最终形成的一种城市类型。它是以优良港口为窗口,以一定的腹地为依托,以比较发达的港口经济为主导,联结陆地和海洋两个扇面的经济区域。海港城市最大特色是口岸,也称通商口岸或商埠。据《政治经济学辞典》解释,商埠是“一个国家指定的准许外国人前来通商的地方”。由

此可知，口岸原来的意思是指由国家指定对外通商的沿海港口。这与《辞海》中将口岸解释为“对外通商的港埠”是一致的。历史在进步，这种将口岸仅仅理解为是对外通商的港埠的看法，已经远远不能适应现代国际交往的实际，也不能准确地反映口岸这个概念的真正含义。口岸已不仅仅是经济贸易往来（即通商），还有政治、外交、科技、文化、旅游和移民等方面的往来的港口。

海港城市的特点体现在：第一，海港城市具有发达的交通条件和国内、国外双向经济腹地，使港口城市经济外向型程度显著。许多港口城市都建立并发展了进口原料，然后再加工出口的产业。从国内外港口城市的现状分析看，港口城市的物流在港口吞吐量中所占的比重一般都比较高，城市本身对港口条件利用较大。第二，港口作为综合运输网络的结合部，可带动海港城市各种运输方式和其他相关产业的发展，如水运、陆运、仓储业、代理业等大发展，而这些第三产业的发展使城市产业结构呈现出港口城市的特点。第三，港口腹地的第二、三层次所包含的范围为城市的贸易、金融、信息等各行业的发展提供了有利条件，使城市的经济更加多元化、更加活跃。第四，海港城市的产业结构具有一定的独特性，如发展临海工业，实现港口工业化。所谓“港口工业化”，就是在港口或港口区域建设大量工厂，利用港口的有利条件，从海外或内地运来原材料、初级产品进行加工生产，然后再出口或运往国内各地，或直接为港口生产建设服务。

我国拥有 18 000 公里的海岸线，在漫长的海岸线上，有许多优良的海港，本书主要分析长江三角洲、珠江三角洲和环渤海圈的海港城市。不是其他的不重要，而是作者掌握的资料以及进一步获得资料的能力所限。

腹地是指位于港口城市背后的港口吞吐货物和旅客集散所及的地区范围。港口集散物资的地域叫做这个港口的腹地，又称为吸引范围、吸引地区、“背后地”。位于港口城市背后，为港口提供出口货物和销售进口商品的内陆地区。腹地面积的广度及其经济潜力的大小，通常受港口背后内陆地区的地形、气候、河流、自然资源等自然条件以及人口、经济因素的影响。除了为一个贸易港口提供进出口货物的来源和销售市场的背后内陆地区这一传统含义之外，现已被引申指位于一般经济和文化中心城市周围的毗邻地区。它们受中心城市的影响，起到为中心城市提供物资和销售市场以及接受中心城市文化服务的作用。

国际贸易是国与国之间商品、要素和服务的交换活动。分工产生效率，贸易使分工得以发展。国与国之间资源禀赋的差异要求生产要素能自

由流动,跨国公司生产和经营的全球化日益加重了各国对国际贸易的依赖,并通过增加国际贸易流量使世界市场不断扩大。跨国公司主宰了世界经济贸易的发展格局,也主宰着国际物流的发展。跨国公司以其占世界贸易3/4的份额,货源的大规模、多品种和货运的全球范围及多种方式等几个方面在国际物流市场上对需求和供给产生极其重大的影响。跨国公司的生产活动主要在母公司所在国与子公司所在地的东道国之间进行,由于生产中原材料、半成品的需要,产品销售的需要,其经营活动通过国际贸易扩大到第三国,国际物流在国际间使跨国公司的生产、经营和贸易活动得以最终实现。国际贸易需求是从国际生产经营派生而来,也就是说,国际生产经营是国际物流的间接本源需求,随着国际贸易规模和内容的变化而变化,受国际政治、经济、社会环境变化的直接影响。跨国公司的全球性结构,使得它可以比一般企业更容易获得有关原材料及商品的价格信息,能及时掌握当地有关产品的供销行情和消费者对商品的偏好。跨国公司通过对世界各地资料的比较,从价格较低的国家购进生产要素,并向价格较高的国家出售它的产品。而且,随着生产专业化和国际化程度的加深,跨国公司内部分工更加精细,已具体到把生产过程中的工序分散到世界各地几个国家甚至几十个国家去加工、制造。在这样的全球战略指导下,跨国公司必然要求各个生产要素和经营环节集中管理、统一调配,必然要求国际物流从时效、质量、规模、路线和效益等方面服从其持续需要。

二、海港城市、腹地、国际贸易和现代化之间的逻辑关系

海港城市借助口岸首先发展内外贸易,通过贸易推动交通和工业的发展,逐步走向现代化道路,它们又通过贸易和其他经济活动影响腹地,由此现代化逐步向腹地传递。海港城市、国际贸易、腹地与现代化之间形成“四位一体”。海港城市对中国近代化的影响可以用先行、窗口、带动、传递来概括。正因为此,我们把海港城市、腹地、国际贸易与现代化四个关键词连接起来,这样对近代以来中国经济社会的转型有更好的解释,更为重要的是寄希望能够为目前中国正在进行的经济社会转型提供有益的启示和借鉴。

第一,海港城市凭借区位优势,成为国际生产和贸易的催化剂。产业空间集聚作为现代区域经济增长过程中一种特定的空间现象,其产生和发展演化的作用机制一直成为自马歇尔、韦伯以来经济学家们所关注的研究

对象。^① 港口是物流网络的关键节点, 相关产业在海港城市集聚, 形成了港口的产业集群优势。所以, 因地理位置的独特性和产业的相关性, 港口产业的集聚现象日益突出。现代海港是催化剂, 它能够对周围地区和腹地产生巨大的商业辐射功能, 刺激这些地区的经济和贸易发展^②。海港是海洋运输的起点与终点。无论是集装箱货还是散货, 远洋运输总是承担着其中最大的运量, 因而港口在整个运输链上总是最大量货物的集结点。当需要从事附加的工业、商业和技术活动时, 选择在这样的集结点进行往往最能取得规模经济效益。同时, 港口往往是生产要素的最佳结合点, 如果两个大陆之间, 或者两个相距甚远的国家之间在生产要素方面有着最大的禀赋差异, 那么, 要把这些生产要素以最有利的方式结合, 港口往往是最合乎逻辑的选址。许多国家依赖于进口原材料的钢铁厂往往都建在港口地区, 其原因正在于此。在港口地区建设出口工业, 利用钢铁作原材料生产汽车和机械, 就可以节省大量成本, 增强在国际市场上的竞争力。港口往往也是最重要的信息中心, 对于国际贸易来说, 港口仍然是不同运输方式汇集的最大、最重要的节点。在港口地区落户的有货主、货运代理行、船东、船舶代理行、商品批发部、零售商、包装公司、陆上运输公司、海关、商品检验机构及其他各种有关机构。因此港口就成为一个重要的信息中心。

20 世纪 50 年代中期, 大宗货物远洋运输产生的海运革命极大地降低了长距离海洋运输的相对成本, 能源和原材料出口与世界消费市场的地域分割、海上和港口运输以及装卸等技术的快速发展, 许多国家将依托海港空间的工业化增长, 即临海工业开发区的建立作为政府对国家经济干预的

① 马歇尔基于英国工业生产地理集聚的观察, 阐述了产业区的理论, 并开创性的提出影响产业区发展的“空间外部性”概念, 这里的空间外部性就是最早对经济活动空间集聚的替代性描述, 几乎同一时期, 工业区位理论的奠基人韦伯利用单个厂商的区位地址决策模型区分了产业空间集聚因素和分散因素。在马歇尔和韦伯之后, 经济学家分别从各自不同的角度对产业空间集聚进行了不懈的探索和研究, 并涌现了三次理论研究的高潮。按照波特的思想, 产业空间集聚是指相互关联的企业群体由于地理空间上的接近而形成的组织结构; 我国学者洪兴银教授认为, 产业集聚是经济主体的空间集中, 是经济主体之间距离的缩短和空间范围的缩小。波特关于产业集聚的概念强调集聚经济的组织结构, 因此更侧重于某种静态的组织结构关系和环境的分析, 而我国学者洪兴银的观点更能体现产业集聚形成和演化过程中主体策略选择的动态空间特征。作为经济活动主体的空间选择的结果, 产业空间集聚本质上体现了经济主体之间在空间区位上相互选择的某种策略均衡, 其产生和演化遵循资源空间配置的某种规律性。因此, 从空间经济主体策略选择的角度阐述产业空间集聚产生和演化的过程, 对于理论的发展和实际应用就显得格外重要。一般而论, 这种理论的发展大致经历了如下三个阶段: 产业空间集聚的古典区位理论阶段, 新古典空间经济理论阶段以及网络组织理论阶段。

② 德国的一家汽车制造厂 BMW 公司在比利时的安特卫普建立一个零配件储运中心, 为欧洲和北美的市场服务。零配件的生产地遍布全球, 用集装箱运到安特卫普之后, 经过包装、储存, 然后运到全欧洲和北美。这个中心每年大约处理 25 万件零配件, 它的地址选在海港城市。

主要焦点,以促进新的区域增长点的形成。霍伊尔和平德尔主编的《城市港口工业化与区域发展》一书把港口发展、城市扩张、工业发展以及区域开发的交互作用作为研究的共同主题。他们指出海港是经济和文化交互作用的最重要的中心;交通一体化是港口最基本的功能,作为国际多式联运的重要节点,港口往往发展成为一个主要工业集聚点和重要的就业地点,以及国家和地区经济发展的增长极点。维格里的《临海工业开发区结构演化及其对区域发展的影响》指出,工业化是20世纪60年代以来港口国家实施的最主要的港口发展战略;临海工业开发区发源于莱茵河三角洲,并逐步向西欧其他沿海地区以及日本和东南亚发展中国家推进扩散,先后经历了三个发展阶段,即以重工业为特征的莱茵河阶段、多种类型的工业和航海贸易功能综合的第二阶段、向发展中国家扩散的第三阶段。

第二,海港城市的口岸贸易是近代中国与西方接触的重要环节。海港城市作为对外贸易和工商业经济发展的产物,基本遵循着由海口到港口再到海港城市的发展轨迹;随着贸易和城市功能的完善,海港城市一般既是该区域贸易、经济的中心,又是以它为中心的区域与外部市场联系的窗口^①。由于港口贸易对其腹地经济的巨大影响^②,海港城市成为区域发展的发动机和组织者,引导着以海港城市为中心的腹地产业结构、区域结构的演进与升级。而区域产业结构的升级和进一步工业化又会通过经济运行机制中的反刍作用影响海港城市的对外贸易以及海港城市自身的发展,使海港城市的贸易额不断扩大,贸易结构不断变化。

第三,通过海港城市的对外贸易,使一国经济与世界市场紧密相连,形成一种国际、国内的传导机制。

从宏观经济的运行机制看,如果世界市场总供给和总需求发生变化,那就会通过每一国的与世界市场有直接联系的部分而影响到一国经济。即

① 海港城市是一国和国外以及国内沿海各地区之间发展交通和贸易联系的主要枢纽。一方面,各海港城市通过密切的海上联系,形成繁荣的埠际贸易;另一方面,一国的出口物资通过港口输往世界各国,国外的进口物资通过这些港口输入本国。这些海港城市在经济发展中,便成为国际、国内两个扇面连接的枢纽。

② 海港与腹地之间关系的研究在国外也有着悠久的学术渊源。腹地的存在与变化体现了港口与城市、区域之间的相互依存关系。20世纪50年代巴顿和摩根等人的研究都表明腹地对港口形成与发展过程中的决定性作用。20世纪60年代,对港口与腹地相互依存关系有了进一步的认识,认为海港发展是区域经济增长的重要因素,港口建设应成为国家和区域的政策重心。1980年代以后,全球经济一体化使得集装箱运输及随之迅速发展起来的国际多式联运极大扩展了港口的吸引范围。在新的技术条件下,传统的腹地概念也发生很大的变化,港口之间的竞争日趋激烈。海乌斯和斯莱克等人的研究表明:一些港口由于解除了政府管制,加强与铁路的协作从而强化了原有的区位优势,腹地得到扩展;另一些港口却失去了原有的腹地。港口与腹地的关系更趋复杂化,腹地呈现多样化趋势。

使总需求和总供给没有发生变化,某些世界性商品的过剩或稀缺也会引起产品供求结构的变化,从而引起价格上涨或下跌,并通过每一国的与世界市场有直接联系的部分而影响到国内经济。各国开放区域的经济都是与世界市场直接联系的,如中国的经济特区和经济技术开发区(这些区域大多在海港城市)等,它们的传递机制是:

首先,自身受到世界经济波动的影响,当世界经济繁荣时,开放区域经济最先接受正传递,商品出口、资本引进和技术输入以及对外投资等活动都能主动展开,而当世界经济衰退时,开放区域经济也最先承受负传递,商品出口、资本引进和技术输入以及对外投资等活动将处于不利境地。

其次,是通过自己的互动渠道进行传递。当一国处于经济衰退而资金周转不灵、银行难以应付的情况下,就会从国外抽回信贷,或停止向国外贷款,从而引起另一国企业支付困难,或者一国由于经济衰退而造成企业产品滞销、利润率下跌、股票下跌、特别是在企业破产倒闭的情况下,它无力偿还外债,使国外债权人和持股人受到损失,从而引起另一国的金融市场混乱;或者是一国资本严重过剩或短缺,利息率将大幅度波动,于是引起国际资本流动,引发国际市场利息率的波动以及其他国家的利息率波动和均衡状态的破坏,传递还可通过国际收支差额的调整和汇率调整进行,在世界通货膨胀率高于一国国内通货膨胀率的情况下,世界市场货币充裕,信用松动,国内的货币供给不足,信用紧缩,就会导致资本流入,从而使国际收支盈余,一国为了避免国际资本流入过多而可能造成的不利后果,将会扩大货币供给,扩大信用,使国内通货膨胀率提高,并使之与世界通货膨胀率相适应。反之则相反,使货币贬值,这是一国输出失业者的惯用办法,这种传递也影响其他国家的经济。

此外,通过国际人力流动进行传递。上列所述的传递都是有形的传递,因为它们可以通过出口和进口数量以及价值的变化、资本输出和输入的变化、移民的出境、入境人数及其从国外取得的收入增减表现出来。还有一种传递,它是无形的,这就是跨国界的示范作用,如一国流行的某种消费品被另一国的消费者所喜爱,一国流行的消费方式被另一国所模仿,其渠道除商品进出口外,还可能通过电影、电视、报纸、杂志或旅客的口述而推广。如中国开放区域流行的国外服装、日本汽车、洋酒、洋烟等等,都是示范传递导入的结果。古典贸易理论的追随者约翰·穆勒甚至认

为，通商在经济上和道德上的间接利益，比直接利益更大。^① 我们认为，由国际联系决定的传递是影响制约开放经济运行发展的重要因素。一国开放经济的发展，必须积极接受有利于自身发展的正传递，而抵制（如关税率、进口限制，外汇管制等）不利于自身发展的负传递。

从经济发展的模式看，口岸通商通过示范、压迫等途径改变旧的经济模式，探索着更现代、更有效的模式。按照波兰著名经济学家布鲁斯的说法，所谓经济模式，是表示经济机制运行的图式，它撇开复杂细节，而提供经济运行的主要原则的抽象图式。当然，也有从数理的角度下定义的，认为经济模式就是经济现实的一种简化体现，它能通过曲线图、流程图、统计表式方程组表示出来，是一种经济理论数学表示的分析方法，它极其简单地描述现实世界的情况。从经济机制的角度定义，有人提出经济机制就是社会经济赖以运转的一切方法、手段、环节的总和。但它并未包括社会经济的全部内容。社会经济的模式不仅反映在经济机制方面，还反映在生产的内容和结构、经济发展的道路以及经济发展的区域特征等方面。这些都要通过一定的模式表现出来。经济模式可以定义为：反映社会经济制度或生产关系和整个经济体系运动的模样或形式。从不同的角度来区分，可以有不同的经济模式。从与外界联系来看，可分为开放型经济模式和封闭型经济模式，经济模式和产品经济模式，从经济运行机制来看，可分为计划经济模式和市场经济模式，从经济发展的角度看，可分为数量型模式和质量型模式，从区域角度来看，可分为各种不同区域经济模式，从经济结构来看，可分为各种不同的经济结构模式等，从反映的所有制本质来看，可分为资本主义经济模式和社会主义经济模式等。需要指出的是，经济模式不能和经济制度相混淆。经济制度是指一种社会经济形态区别于另一种社会经济形态的本质特征。而经济模式则是指一定社会经济制度下经济内部的各种变种、各种具体形式。一定的经济制度在实行这个制度的国家里，是不变的，而经济的模式却可以随着经济的发展以及地区特点等而有许多不同的形式。相对经济制度而言，经济模式是其更为具体的表现以及赖以实现的一种形式。

^① “某一民族会因为其全部爱好或者已经得到充分满足，或者完全没有得到发展，而处于沉寂、怠惰、未开化的状态，他们因为没有足够的欲望，也就不能发挥自己的全部生产能力。开展对外贸易，可以使他们开始知道各种新的物品，或者使他们较易获得以前没有想到可以得到的各种物品，这种引诱，有时会在由于人民缺乏干劲和抱负而其资源尚未开发的国家引起一种产业革命；引诱过去满足于少数舒适品和少量工作的人们，为了满足他们新的爱好而更加勤奋地工作，甚至为了将来能够更加充分地满足这些爱好而积蓄金钱和积累资本”。约翰·穆勒：《政治经济学原理》，商务印书馆 1981 年版第 17 章第 5 节。

“经济开放模式选择的有效性密切依赖与贸易活动相关的合理政策选择和相应的制度结构”。^① 市场经济作为人类社会发展的不可逾越的经济形态，有着传统的自然经济和僵化的计划经济所不可比拟的合理性和优越性。长期以来，中国“形成了一个从中央到地方的官僚集团，这个集团及其所代表的阶层有其独立的利益，所以政府的制度安排主要是以这个集团及其所代表的社会阶层的生存和发展为目标。在中国近代社会经济的发展进程中，这个集团及其所代表的社会阶层的利益目标与其他社会阶层的利益目标并不完全一致，而且偏差日益扩大。在这种情况下，统治集团首先考虑的往往不是国家财富的增长和经济结构的优化等社会各个利益集团共同和长远的利益目标，而是政治的目标（如政权的稳定、传统意识形态和伦理道德的维持等等）。这就使其在制度供给方面往往不能满足其他利益集团的要求，甚至成为制度变迁的对立物。近代中国政府的这种行为特征对国家的工业化是十分不利的”。^② 五口通商后中国自然经济模式被动打破，萌芽了西方市场经济的运行模式。改变了企业的组织结构：合伙制的引入，显示出中国步出家族范畴走向与非家族人事合作经营之方向。中国传统的家族观念受到冲击，传统的家族观念对中国集资方式产生了抑制作用。

第四，口岸贸易促进了海港城市和腹地的近代工业化。进出口贸易大发展刺激了近代工业的萌芽，尤其是出口加工业的兴起。中国近代工业化始于19世纪70年代洋务派官僚对西方先进机器技术的大规模移植，此后便艰难地行进在一条“移植型”的工业化道路上。洋货大量进口和新式工业在通商口岸迅速扩张。海港城市不仅是中国进出口贸易最发达的区域，也是中国近代工业最集中的地区。

我国近代工业化与口岸通商时间上并行，空间上是从海港城市开始逐步向腹地扩散。中国近代工业化在“五口通商”后不久，由于国际贸易的“拉动效应”，中国出现了第一批由外商开办的与进出口贸易紧密联系的新式工业企业。到甲午战争时，这类企业共有191个，资本额达2791.4万元；企业数的60%和资本额的75%集中在船舶修造业和以丝、茶为主的出口商品加工行业，其余为小型轻工业和租界公用事业^③。从区域结构上看，近代工业主要集中在东部沿海地区，如1938年以工厂法为标准进行

① 谷克鉴：《制度变迁与市场国际化》，湖北人民出版社1995年版，第2页。

② 王玉茹：《中国近代政府行为的特征及其对国家工业化的影响——关于近代中国制度变迁几个理论问题的思考》，载于《南开经济研究》2000年第1期。

③ 孙毓棠：《中国近代工业史资料》，第1辑，科学出版社1957年版，第247页。

的工业普查结果表明,全国华资工厂2435家有2241家集中在冀、鲁、苏、浙、闽、粤等东部省份,占全国总数的92%,上海一地有1186家,占全国的48.7%^①。在沿海集中,既是接近原料供应,还是信息技术的入口,当时相关的直接转化为大机器工厂的手工工场,它所用的生产工具乃至原材料,在相当多的工业部门中,也是来自国外的引进。不但有的生产工具来自外国,而且化学药剂乃至柴、梗、盒片,也由国外输入。在手工烛、皂、卷烟、轧花、织布以及针织等行业中,都出现过类似的情形。有的行业(如织布)这种情形,还极为普遍。作为向现代工厂转化的另一种手工工场,是伴随着对外贸易以及与之相关的沿海、内河航运的需要而产生的。这类手工工场,多半出现在出口加工和船舶修造之中。应该说,这里存在的转化,体现了外国资本主义入侵的间接影响,与中国封建社会的资本主义萌芽同样没有关系。当然还有一些转化,不属于上述两种类型。但不管哪一种,都有一个共同现象。那就是,所有这些转化,几乎都是在机器工业早已产生的19世纪末乃至20世纪初出现的。按照一位经济史学者的意见:作为小商品生产同机器工业之间的中间环节——资本主义工场手工业阶段,不是发生在机器工业之前,而是产生在机器工业之后,这是一个错乱离奇的倒挂。既给传统的手工业带来沉重的打击引进现代设备和新的企业管理方式,同时也促进传统手工业的改造和发展^②。

值得一提的是,华侨在中国近代工业化中发挥了重要的作用。侨资工业企业产生早,行业分布面广。近代中国民族工业产生于19世纪六七十年代,最早设立的侨资工业企业也出现在这一时期。如1873年广东开办的南海继昌隆机器线丝厂,是中国最早的一家机器缫丝厂,由于该厂的设立,带动了广东一大批机器线丝厂的出现。在广州,19世纪90年代有旅

① 陈真:《中国近代工业史资料》,第4辑,三联书店1961年版,第17页、第13页。

② 手工工具的改良主要体现为旧式手织机、缫丝机、金属锻制工具的改良和使用。我国旧式手工棉织机是一种全木结构的简陋工具,据考,这种织布工具大概就是元末王桢《农书》中所绘制的形式。在我国各地广泛存在,但名称互异,广西的玉林称为“矮机”,河北定县称为“扔梭机”,高阳称为“投梭机”,而四川巴县则称为“丢梭机”,但其构造与生产能力,各地相差无多。这种织布机在工作时不仅需要两手同时投梭,而且在作打纬、送经、卷布、伸子等工序时,必须停止打梭,同时由于受到双手投梭腕力的限制,布幅宽度多在1尺左右,最宽不过1.4尺,使用投梭机每人每天至多出布30尺。旧式丝织机也长期停留在木质结构阶段,工作原理与手工棉织机相同,工作效率异常低下,以南京织缎业为例,云锦每日每机仅能织数寸到尺余,漳绒、建绒均在2尺左右,缎子4尺上下,织工出口微小。与此相关联的手工纺线和手工缫丝更加落后,成为制约手织工具进一步改良的“瓶颈”,如在手纺车和手织布的比例上,据估计至少需3人纺纱才能满足一架织机的生产需求。鸦片战争后,随着机纱逐步取代土纱及缫丝车的改良,手织机也逐渐改进。