

◎ 李晓靖 / 著

河北教育出版社

曹妃甸港口 经济发展 战略研究

曹妃甸深水港址的发现和开发建设经历了一个漫长的过程，可以说，它是随着中国经济的发展应运而生的。

曹妃甸港口的开发建设，使河北开始重新审视作为沿海大省的地位，对于省委提出“建设沿海经济社会强省”的战略目标具有积极的启示意义。

曹妃甸港口经济发展战略研究

ISBN 978-7-5434-6598-5



9 787543 465985 >

定价 18.00 元

© 李晓靖 / 著
河北教育出版社

曹妃甸港口 经济发展 战略研究



图书在版编目 (CIP) 数据

曹妃甸港口经济发展战略研究/李晓靖著. —石家庄:
河北教育出版社, 2007. 8

ISBN 978 - 7 - 5434 - 6598 - 5

I. 曹… II. 李… III. 港口-运输经济-经济发展战略-
研究-河北省 IV. F552. 722

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 116694 号

出 版 河北教育出版社
网址: <http://www.hbep.com>
地址: 石家庄市联盟路 705 号, 050061

印 制 河北新华印刷一厂

开 本 850 × 1168 毫米 1/32

印 张 7

字 数 150 千字

版 次 2007 年 8 月第 1 版

印 次 2007 年 8 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978 - 7 - 5434 - 6598 - 5

定 价 18.00 元

版权所有, 翻印必究

目 录

第一章 孙中山的北方大港规划对于曹妃甸新区建设的现代意义 / 1

第一节 孙中山提出兴筑北方大港的时代背景 / 1

第二节 孙中山提出兴筑北方大港的意义 / 3

第三节 孙中山沿海开放格局的依据 / 7

第四节 孙中山优先发展北方大港的原则 / 9

第五节 北方大港的区位优势 / 10

第六节 北方大港的经济效益预测 / 11

第七节 北方大港的港口规模和腹地优势 / 12

第八节 北方大港与三北铁路系统 / 14

第九节 孙中山以北方大港建设带动三北的开发计划 / 18

第十节 孙中山开发北方大港的运河计划 / 20

第十一节 孙中山的煤铁计划 / 22

第十二节 曹妃甸港区在北方大港中的位置 / 23

第十三节 孙中山北方大港计划搁浅的原因 / 27



第十四节 孙中山北方大港计划的当代意义 / 29

第二章 河北经济发展战略变迁 / 32

第一节 河北区域经济特征 / 32

第二节 20世纪60年代：开发黑龙港流域 / 36

第三节 20世纪70年代：工业项目建设战略
南移 / 38

第四节 20世纪80年代：开发山、海、坝 / 42

第五节 20世纪80年代后期：经济大合唱 / 50

第六节 20世纪90年代：秦—唐—沧渤海湾
开放区 / 53

第七节 20世纪90年代：两环开放带动战略 / 56

第八节 21世纪初：“一线两厢”发展战略 / 63

第三章 港口经济的现代性 / 75

第一节 港口经济的学科定义 / 75

第二节 港口现代性的三大特征 / 80

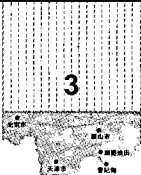
第三节 港口经济的现代化 / 103

第四章 曹妃甸独特港深优势和腹地效应 / 110

第一节 曹妃甸港区的区位和地理特征 / 110

第二节 发现和开发建设曹妃甸深水大港的
过程 / 114

第三节 辐射三北的功能 / 131



第四节 曹妃甸新区的定位 / 136

第五节 曹妃甸港口的经济价值 / 144

第五章 曹妃甸新区与国内外两种资源、两个市场间的需求因素 / 147

第一节 钢铁市场的空间 / 147

第二节 国内钢铁消费市场急剧扩大 / 156

第三节 进口原油总量不断攀升 / 164

第四节 LNG（液化天然气）需求量出现新的增长趋势 / 176

第五节 北煤南运需求量日益攀高 / 183

第六章 曹妃甸新区在我国第三次经济浪潮中的地位 / 192

第一节 我国三大经济浪潮的港口经济特征 / 192

第二节 我国港口经济的现状与不足 / 202

第三节 循环经济与科学发展是曹妃甸新区的主要特征 / 206

后 记 / 215

参考资料 / 217

第一章

孙中山的北方大港规划对于 曹妃甸新区建设的现代意义

第一节 孙中山提出兴筑 北方大港的时代背景

孙中山兴筑北方大港的计划，是1917年6月在他所创办的《实业》杂志上单独发表的。1918年底，又相继提出兴筑东方大港、南方大港等其他计划，统称为《建国方略之二·实业计划（物质建设）》，原为英文，由廖仲恺翻译，定名为《中国实业计划书——补助世界战后整顿实业之办法》。之所以称之为“世界战后”，是因为1918年11月11日第一次世界大战宣告结束，欧洲和整个世界开始进入了战后整顿和恢复经济建设的新时期。

孙中山的《实业计划》是在心情极度悲凉的情境中



写出的。1917年~1918年，他所领导的护法战争失败，看到辛亥革命只是“去一满州之专制，转生出无数强盗之专制，其毒之烈，较前为甚，而民愈不聊矣”。他费了很大气力所进行的护法战争只勉强维持了短短的一年，由于孤立无援，“徒为亲厚所痛，仇讎所快”，使他不得不退出当时的军政府。南北大小军阀在列强的指使下，互相攻打，争夺地盘，几乎年年都有战争，战区人民生灵涂炭，不堪负重。孙中山回到上海后，住在环龙路（今南昌路）63号，两个月后迁到华侨集资购赠的莫利爱路29号（今香山路7号），处境十分孤立，忧心如焚。他为革命奋斗了数十年，其结果是“革命主义未行，革命目的未达，仅有民国之名，而无民国之实”。此时，他与北方军阀分道了，也与南方军阀扬镳了，一生追求和振兴中华的宏愿难以实现，而自己既无军队又无实业，不能改变目前中国军阀混战之现状。眼见自己的理想成为泡影，却又不甘罢休，所以他决定对“外方纷纭，殊不欲过问”，只想以痛心疾首的心情，把“奔走国事三十余年”的经验和对建设祖国的宏伟蓝图付诸笔端，遂写成《实业计划》。在《实业计划》中，他阐述了开发中国实业的途径、原则和设想，提出：中国要富强，必须改变落后的经济状况，大力开发中国资源，发展中国实业，并将此视为“此后中国存亡之关键”。

《实业计划》的主要设想有：

第一，采用国有方式和吸引外资、外方和外国技



术，在10到20年内修建10万英里中国新的铁路网和100万英里的公路网。

第二，兴筑北方、东方和南方3个巨型海港以及4个二等海港、9个三等海港15个渔业港等新的商埠，作为铁路网的出海口。

第三，建立和发展钢铁、煤炭、石油、电力、机械制造、有色金属、水泥在内的大工厂、大企业。

第四，治理河流，兴修水利，发展农、林、牧业。

第五，发展纺织、食品加工等多种轻工业。

孙中山不仅编制了极为详细的建设规划，还亲自绘制了有关建设铁路、设置港口等10多幅区域和建设方案图纸。在吸引外资兴建的这些实业中，他特别强调必须由中国人控股，使主权操在中国人自己手中，以免大权旁落帝国主义列强之手，即“惟发展之权，操之在我则存，操之在人则亡”。他还提出了“化兵为工”的设想，主张裁撤兵士，“以为筑港建路及开发长城以北沿线地方之先驱者”。

第二节 孙中山提出兴筑北方大港的意义

孙中山提出的兴筑北方大港的计划，是一个以国家工业化为中心，使中国国民经济全面现代化的大规模建



设计的一部分，包含着关于经济建设的一系列理论观点、方针政策和方法步骤，其目的是要把贫穷落后的半封建、半殖民地的中国改造成为资本主义强国。他的这些主张是第一次世界大战后，中国民族资产阶级幻想加快实现工业化以获取更多剩余价值的反映，符合当时中国社会生产力发展的客观需求，具有进步作用。

孙中山提出兴筑北方大港实业计划的经济思想既包含私有制经济的内容，也具有公有制经济的分配原则。他制定的经济方针是“发达国家资本”，“节制私人资本”，预防资本企业的分散投资，强调国家经营，实行“国家社会主义”，“以经济集中代替自由竞争”。他认为商人都以赚钱为目的，社会财富为帝国主义、军阀、政客、高利贷者、商人所摄取，与他强调以国计民生为主的“三民主义”背道而驰。他强调要“使外国之资本主义以造成中国之社会主义，而调和此人类进步之两大经济实力，使之互相为用，以促进将来世界之文明也”。

孙中山提出兴筑北方大港的经济思想体系的本质是“二元经济”，即国家公有制和个人私有制，流露出明显的大同理想主义色彩。当时，中国工商业非常弱小，如果对私人资本采取过早、过多的限制，不仅会严重打击商人投资经营工商业的积极性，进而影响整个国民经济，反过来又会伤害民生与民权，与他倡导的“三民主义”背道而驰。所以，这在当时的中国是很难实现的。



孙中山《实业计划》的核心设想是要在中国全境修建10万英里铁路网，以使中国的资源得以开发和利用。这10万英里铁路网横贯中国东西，而中国的东部又面对太平洋，要实现与世界接轨，就必须在中国沿海从北向南修筑大大小小的不同等级的港口，以使封闭的中国经济实现全线开放。为此，孙中山提出了兴筑3个世界级大港、4个二等港、9个三等港和15个渔业港的详细规划。

孙中山《实业计划》中的第一计划共分五步进行：

一是筑北方大港于直隶湾（即今天之渤海湾——著者）；二是建设铁路系统起北方大港，迄中国西北极端；三是移民蒙古、新疆；四是开浚运河，以联络中国北部、中部通渠及北方大港；五是开发直隶、山西区煤铁资源，设立制铁、炼钢工厂。

孙中山《实业计划》中的第二计划也分为五部分：

一是在浙东湾的乍浦新建上海东方大港；二是整治扬子江水路及河岸；三是建设内河商埠；四是改良扬子江现存水路及运河；五是创建大士敏工厂。

孙中山《实业计划》的第三部分同样分为五部分：

一是改良广州为世界港；二是改良广州水路系统；三是建设中国西南铁路系统；四是建设沿海商埠及渔业港；五是创建造船厂。

孙中山规划建设4个二等港依次为：

营口——在辽东湾之顶部；海州——在中国东部平原东陲，海兰铁路之终点；福州——在福建南台岛之下

游一部；钦州——在东京湾之顶部，中国海岸之最南端。

孙中山规划建设9个三等海港是：

葫芦岛——在辽东湾顶之西侧；黄河港——在北直隶湾之南边；芝罘——在山东半岛之北侧；宁波——在浙江之东，甬江一小河之口；温州——在浙江之南，瓯江之口；厦门——在福建厦门之思明岛；汕头——在广州极东之处的韩江口；电白——在广东海岸，西江河口与海南岛间当中之点；海口——在广东海南岛之北端，琼州海峡之边。

孙中山规划建设15个渔业港依次为：

安东——在高丽交界之鸭绿江；海洋岛——在鸭绿江辽东半岛之间；秦皇岛——在直隶海岸辽东湾与直隶湾之间；龙口——在山东半岛西北方；石岛湾——在山东半岛之东南海。（以上5个渔业港在中国北方奉天、直隶、山东3省海岸由北向南沿线布置）新洋港——在江苏省东陲，旧黄河口南方；吕四港——在扬子江江口北边一点；长涂港——在舟山列岛之中央；石浦——在浙江之东，三门湾之北；福宁——在福建之东，介于福州与温州之间；湄州港——在福建与厦门之间，湄州岛之北方。（以上6个渔业港在中国东部江苏、浙江、福建3省海岸由北向南沿线布置）汕尾——在广东之东海岸，香港、汕头之间；西江口——在广东海岸之横琴岛；海安——在雷州半岛之末端；榆林港——在海南岛之南端。（以上4个渔业港，在中国南部广东省及海南岛海



岸，同样由北向南沿线布置）

孙中山规划建设3个头等海港、4个二等海港、9个三等海港和15个渔业港，加在一起共31个港口，遍及中国所有海岸线。北起于高丽界之安东，止于近越南界之钦州，平均每百英里海岸线就得一港。

第三节 孙中山沿海开放格局的依据

孙中山的沿海开放总体布局主要是依据荷兰和美国港口发达国家的经验提出的。

孙中山认为，中国的国土面积大致与欧洲相等，而人口比欧洲居多。如若取西欧海岸线与中国海岸线等长一节计之，欧洲海港之多则远远超过中国。实际情况是欧洲海岸线之长超过中国数倍，而以每百英里计算，尚不止有与此相当规模之港口。

孙中山剖析了两个国家的港口发展实例，作为发展中国31个港口的实践依据。

一 荷兰

荷兰位于西欧，西北两面濒临北海，东与德国、南与比利时毗邻，包括内陆海总面积只有4.088万平方千米，是个小国。全境为低地，1/3的国土海拔还不到一米，1/4的面积低于海平面，只能靠堤坝及风车排水防



止水流；境内河网密布，南有莱茵河、马斯河、斯凯尔特河三角洲连接，应当说自然条件比较恶劣，却利用水域优势大力发展港口经济，成为欧洲经济实力很强的国家。孙中山举例称：“例如荷兰，其余地域不较大于吾人三等港中汕头一港之腹地，而尚有FMSTERDAM（阿姆斯特丹）与ROTTERDAM（鹿特丹）两座世界级头等海港，又有多数小渔港随之”，从而成为海运大国。阿姆斯特丹位于荷兰首都海牙，有运河通北海和莱茵河，是西欧大陆港口之一，公元1296年建市。14世纪~15世纪，随着对东方贸易的开展而兴起，17世纪成为欧洲重要城市 and 港口，为荷兰政治、经济、文化中心，带动了钢铁、造船、化工、机械、飞机制造、纺织、电子工业的发展。而鹿特丹位于莱茵河下游，距北海较近，13世纪末建市，港口以转口贸易居多，进口原油、矿石和农产品，因此工业炼油、石油化工、造船和钢铁等工业随之兴起，系世界第二大港。

二 美国

当时美国人口只有中国人口的1/4，而单就大西洋沿岸海港而论，已数倍于孙中山所提出的31个港口的数量。最大的港口纽约港，位于美国东岸哈得逊河口，港口宽深隐蔽，潮差小（1.2米~1.5米），冬季不冻；1686年建市，18世纪后期一度为美国首都；随着1825年伊利运河通航和以后铁路的兴筑，沟通了同中西部的联系，19世纪中叶逐渐发展成为全国巨大的交通枢纽和工业金

融中心；对外贸易额占全国40%左右，沿海贸易额占全国首位，当时是世界第一大港。

孙中山针对有人可能怀疑他所规划的31个海港过多时，强调“就此项海港之数不过仅敷中国将来必要之用而已”。

第四节 孙中山优先发展北方大港的原则

孙中山认为，中国实业之开发应分两路进行：一是私人企业，二是国营事业。凡是可以委诸个人企业的，或其经营以私营较国家经营为佳的，应任个人为之，而由国家鼓励及以法律保护它。今欲利便个人企业之发达于中国，则从来所行之税利应即废止，紊乱之币立需改良，而各种官吏的障碍应当删除；尤须辅之以利便交通。至于不能委诸个人经营的企业或有独站性质的，应由国家经营。而此类国家经营的事业，有赖于吸引外资，雇用有组织才能的外国管理者，才能建设宏大计划。因为是国有财产，必须为全国人民利益加以经理，因为实业工程浩大，所在详议国家经营事业开发计划之先，必须应当留意四条原则：第一，必选最利之途以吸引外资；第二，必应国民之所最需要；第三，必期抵抗之至少；第四，必择地位之适宜。



第五节 北方大港的区位优势

当时，直隶湾中有4个港口已经启动，有的已经屡经设计，有的开始建设，有的只是开始议筑，有的已经筹商兴筑。它们是：

一 大沽口港

该港因为属于淤泥质海岸，所以清淤量极大，费用极高，多年以来对于浚渠大沽口的流沙，制订过不少方案，但都成效甚微，因为地质条件的限制，难以取得大的发展。

二 歧河口港

该港属于议筑阶段，亦属淤泥质海岸，地质条件较差，尤其是浚渠负担较重，难以进行大规模兴筑。

孙中山认为，以上两个港址“距深水线过远而淡水过近（位于海河入海口），隆冬即行结冰，不堪作深水不冻港商之用”，所以不是北方大港的理想港址。

三 秦皇岛港

秦皇岛港位于直隶湾东部突出的岬角上，腹地只是个依托港口而兴起的小城，经济欠发达，人口不够密集，资源不够丰富，当时该港只是在小规模建设。

四 葫芦岛港

当时该港已经筹商兴筑，但地理位置偏远。

孙中山认为，上述两港的主要缺陷是“与户口集中的辽隔，用为商港，不能见利”。所以，也不是北方大