

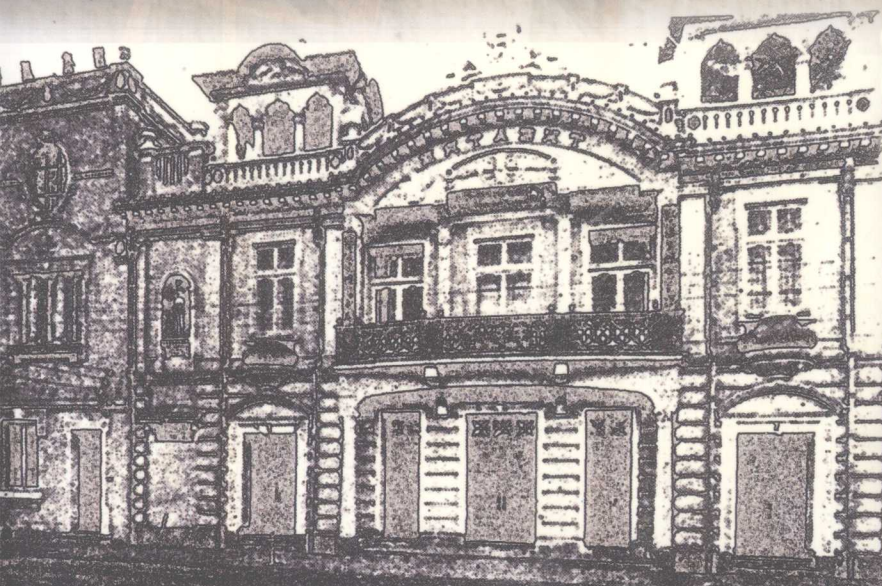
天津市档案馆 编

近代以来 天津城市化进程

实录

天津市哲学社会科学规划重点项目

天津人民出版社



近代以来
天津城市
化进程

实录



天津市档案馆
编

F299.272.1
WCJ

图书在版编目(CIP)数据

近代以来天津城市化进程实录 / 天津市档案馆编.
天津: 天津人民出版社, 2002. 10
ISBN 7-201-04254-8

I. 近... II. 天... III. 城市化-研究-史料-天津市 IV. F299.272.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2002)第083871号

天津人民出版社出版、发行

出版人: 刘晓津

(天津市西康路35号 邮政编码: 300051)

邮购部电话: (022) 23332446

网址: <http://www.tjrm.com.cn>

电子信箱: tjrmchbs@public.tpt.tj.cn

上海中华印刷有限公司印刷

*

2005年1月第1版 2005年1月第1次印刷

787 × 1092毫米 16开本 46.5印张 4插页

字数: 1,127千字

定 价: 128.00元

《近代以来天津城市化进程实录》

编辑工作班子组成人员

顾问 乔维熊 王 辉 杨大辛
魏炳坤 蔡文龙 魏宏运

编委会主任 荣 华

编委会副主任 宋国梁 刘同芝 王昌军
张俊桓 方 昀

主 编 王昌军

副主编 任秀焕 蓝长灏 张俊桓 苑士奎

编 辑(以姓氏笔划为序)

王 成 王绍惠 刘 琳 刘 生 刘 茜
何 琳 李可意 杨蕴珠 周雅男 倪惠琴
韩福华 谢钟祯

编辑说明

一、《近代以来天津城市化进程实录》一书,是天津市哲学社会科学研究“九五”规划重点项目。全书以史论与史料相结合的形式,展示出天津城市发展的主要脉络和历史进程,其中绪论及各篇概述部分为编者所撰述,所收录的历史档案均为重要佐证。

二、为了帮助读者顺利阅读史料,编者对档案文献所做的加工工作,有以下几个方面:

1. 收入本书的档案、资料,凡文稿均以成文日期按顺序排列。公司企业、商业字号等按创立时间排列。本书由于工业、商贸篇分立,涉及工商业户登记、统计等档案资料,为保持材料的完整,一般均列入工业篇。

2. 本着尊重历史和有利于使用的原则,对历史档案原文均按现行标准进行断句、标点,明显错字、漏字分别加“()”、“[]”予以补正;残缺或字迹不清以“□”代其位置。

3. 史料在保留历史纪年的同时标明公元纪年并注明出处;对文件冗杂之处有删略、节录。

三、本书在编辑过程中,承担本馆馆藏档案的主要调卷工作、部分文稿的抄写、校对工作的人员有刘丽、韩凤兰、张秀芳、边瑜、樊洁、于洁、白云、孙恩杰、贾宏林、陈育文、陈颖等。刘琳负责全部书稿的统校工作。

绪 论

城市是社会政治、经济和文化中心,是一个地区社会经济文化发展水平的代表。从理论上讲,城市是以人为主体的,以空间和环境利用为基础,以聚集经济效益为特点的集约人口、集约经济、集约科学文化的空间地域系统。在这个大系统中,整体与局部、宏观与微观、时间与空间、静态与动态、外部条件与内在潜能等多种因素交替运动,它们相互作用、相互制约,从而构成城市的基本特点。从实践上看,人们的经济生活、社会生活与城市紧密相联,无论个人发展还是社会进步的因素主要集中在城市,物质文明和精神文明的基础也在城市。城市的这种特殊地位与作用使人们有理由、有兴趣给以关注,加以研究。

对城市的研究古已有之,但由于历史的局限性,或较为零散,或失之片面,或止于现象。按照马克思主义的观点,现象丰富,但易逝、多变;规律枯燥,但稳定、再现。对城市进行系统、全面的定性定量分析,并推动城市科学研究工作向纵深发展始于城市经济体制改革之后。从自然科学和社会科学不同领域、不同角度进行多学科的综合研究,不仅研究当前城市发展中的一些暂时现象和突出问题,并且着眼于未来,研究城市形成和发展的进程,从中探寻规律,鉴往知来,成为城市科学研究工作的主要方向。目前,我国城市化进程加速,西部大开发已进入实质运作阶段,必将牵动人流、物流和资本的流向,正像马克思曾断言的那样,城市的发展,造成新的力量的新的观念,造成新的交往方式、新的需要和新的语言。西部大开发必将推动我国城市化进程,拉动经济增长。在这个大背景下,沿海城市如何顺天时、用地利、创人和,既在西部大开发中发挥中心城市作用,又借机调整经济结构,挖掘城市潜能,做到优势互补,使沿海城市得到协调、健康地发展,这是亟为紧迫的一项课题。而要解决这个现实问题,就必须站在历史的高度,重新认识各自城市的特点,把握城市运动的规律。从这个意义上讲,《近代以来天津城市化进程实录》的付梓出版适逢其时,其参考价值不言自明。

一

关于天津城市化发展轨迹问题,已有专家作过探讨,并详细论证过。笔者以为,如按大脉络划分,大致可分为传统期、转型期、成长期三个阶段。

天津与我国传统城市有很大的差异。城市起源可追溯到战国时期,据考古工作证实,那时已有先民从事渔耕劳作,但是真正形成聚落却在金元时期。1316年元政府把直沽寨改称海津镇,三岔河口由于海运繁忙成为转运中心,海河两岸遍布粮仓、盐坨,煮盐的灶户、渔民、船夫和军士成为主要居民。据此,意大利旅行家马可·波罗预言:在大都东部临海地区将出现一座规模不亚于大都的一个大城市。后来天津的发展证实了他的这个预言。到明代永乐年间(1404年)在津设卫筑城,史家通常将筑城视为形成传统城市的标志。但那时筑城主要

用于军事防御兼及防汛抗洪,城内修建衙门、粮仓、军火库、文武学等。因城内地势较低,又有一些大水洼,故居民很少。至明末,商业中心仍在城外,以城北、城东为主。鸦片战争前,天津县境人口已达44万,城内约20余万人。产业结构以盐业、航运业、商业及农业为主。由于沿海贸易的发展,增强了城市幅射力,奠定了天津作为华北地区商业中心和港口城市的地位。但从城市化进程看,天津仍处于传统发展期,带有明显的封建经济色彩。

天津城市由传统期步入转型期始自西方列强对天津的侵略。1860年8月25日英法联军占领天津城,清政府被迫开放天津口岸,原有封闭的小规模的自给自足的经济体系在近代西方资本主义市场经济的大潮下受到了极大的冲击,在与世界经济接轨的过程中,天津的产业结构开始调整。随着舶来品的大量涌入,国内原材料、土特产加速输出,天津作为我国北方重要的交通枢纽,充分发挥了货物集散地的作用。对外贸易的繁荣带动了加工业的发展,推动了手工业的技术改造,向着近代轻纺工业迈进。这个时期天津的民族工业应运而生,具有明显的外向型经济特点,并依附于外国势力逐渐壮大。与此同时,城市格局发生巨变,伴随外国侵略者强划租界,城市规模迅速扩大,九国租界面积之和超出老城厢8倍。土地开发使房地产投资空前活跃,为土地投机提供了可乘之机,房地产的增值,极大地推动了土地、人口和资本的流动,加快了土地资源的重组和房地产市场的形成。在租界的开发建设过程中,西方先进的科技成果、规划设计、生产模式、经营管理乃至生活方式的传入,道路系统、给排水系统的建成,电灯、电车的运营,所有这些近代文明的产物都给天津城市传统文化以极大的刺激和启迪。华洋文化的交融,带动了老城区基础设施的改造,而经济中心下移,由租界形成的新市区产生了许多新的经济增长点,至20世纪30年代天津已成为我国北方的经济中心和港口城市。西方经济学家李玛(C. F. Remek)教授指出:“天津的重要性虽次于上海,而仍是除上海外持有独立性的惟一中心点。”日本对我国的侵略,使天津的产业结构进行了第二次大调整。“九一八”事变后,天津产品在东北市场份额急剧下降,被迫销往其他地区。“七七”事变后天津沦陷,成为日本侵略者在华北的军需基地。为扩大侵略战争,日军在占领区实行经济管制,将天津作为对日输出物资的转运站,建设塘沽新港,大肆掠夺华北地区的战略物资,同时以军事管制为由没收、霸占我国民族工业,使天津经济受到重创。由于中国人民的顽强抵抗,日本的速战速决战略彻底破产,被迫放弃经济掠夺,转而支持长期战争作准备,因此提出在占领区实行经济开发政策,将天津列入工业城市建设计划,加大投资,兴办日资企业。1939年至1942年日资企业由54家发展到225家,投资额由9452万日元增长到40572万日元。同时,拉拢民族资本合资办厂,返还军事管制工厂,使天津的民族工业也有较大增长。这个时期日本投资兴办的产业以重工业、化学工业为主,尤其是冶金工业填补了天津工业的空白,形成了天津工业门类齐全的特点。1945年日本投降后,国民党天津市政府在接收敌伪产业时,将规模较大、关系国计民生的70多家工矿企业收归国有,转为官营资本,从而确立了官营资本在天津工业中的垄断地位。从1860年天津被迫开埠到1949年解放以前的80多年中,经济上完成了向近代资本主义的转型过渡;城市规模扩大,市内建成区面积增长5倍;市区人口增至190余万人,增长了9倍多,成为我国北方名副其实的大城市。

从天津解放至20世纪末的50年间,天津城市化进程加快,进入高速发展的成长期。1949年至1952年是天津工业生产的恢复和发展时期,工业总产值年平均增长率高达38.8%,高于全国平均增长速度,也高于上海的增长速度。1953年至1957年第一个五年计

划期间,天津工业发展速度也是较快的,五年间平均每年递增 16.7%。1958 年至 1962 年的第二个五年计划期间,天津工业发展速度滞缓,工业总产值年平均增长 0.3%,落后于全国工业年均发展速度。主要原因:一是行政管理隶属关系的变化及影响,从 1958 年起至 1967 年,天津由中央直辖市改为河北省省辖市后,制约了天津与外地原有的经济联系,工业原材料的分配渠道、产品的统购统销计划、财政拨款降为地区统筹,都使天津在全国的份额减少,直接影响了工业发展速度。二是在城市发展建设方面,由于工业基本建设投资规模过大,挤占了城市建设及其他工业的投资,使城市基础设施欠账较多,导致 1961 年后的三年调整:项目工程下马、企业大规模精简职工、城镇居民返回农村务农,直到“文化大革命”期间,为减缓城市的就业压力,几十万知识青年“上山下乡”奔赴农村。这一时期,城市发展处于相对停滞状态。

天津经济实现持续、稳定、协调发展是在改革开放以后,20 余年来,全市国民生产总值高速增长,至 2004 年,预计国民生产总值达到 2370 亿元,以 14.3% 的增幅位居全国前列。经济结构和产业结构更加趋于合理,城市经济建设和科教文化事业的发展都取得了令人瞩目的变化。

二

一百多年来,天津的城市化进程与世界上大多数发展中国家城市化进程相似,在 20 世纪中叶挣脱殖民统治的桎梏,洗刷主权沦丧的屈辱,走上独立自主的发展道路之后,在中国共产党的领导下,人民当家作主的社会主义制度为加速城市化进程提供了强大的推动力。这是毋庸置疑的历史事实。同时,我们也承认对城市有个认识过程。城市本身有其内在规律与潜能,一个城市的形成与发展,与其地理位置、水文条件、自然资源、经济结构、对外联系、文化积淀、人口构成乃至社会变革都有着直接的密不可分的联系,单从这些方面分析就有许多问题值得研究。城市是长期发展的历史产物,又是今后发展的坚实基础,认清城市的基本特点,创造必要的条件发挥城市的固有潜能,才能更好地建设城市,实现加速发展的目的。那么天津城市在形成与发展过程中有哪些特点?我们认为至少有以下几点:

(一)河口海港的水文条件造就了天津赖以发展的成长极点。港口不仅是装卸作业的转运点、水陆联运的交接点,也是集约物流、人流、资金流、信息流的聚集点,因此港口往往是港口城市的起步点。古代的天津作为内河港直接促成了城市聚落,元代海上漕运航线的开辟使港口愈加兴旺,仓储设施沿海而建,与城市基础设施浑为一体。明代在三岔河口西南筑城设卫,而商业中心依然在沿河一带,因此形成“傍河筑港,邻港兴城”的城市格局。1860 年天津被迫开埠后,港口在空间上由三岔河口转移到紫竹林租界,城市经济重心随之转移。1898 年至 1924 年,海河航道经 6 次裁弯取直水深已达 4.5 米,通行船舶的平均吨位达 1300 余吨,港口年停泊货轮达 1500 余艘,带动了城市各业发展。城市临港地区不仅货栈林立,而且建成许多洋行、银行、饭店、旅馆。城市轮廓夹河而立,自然发展,形成以港口租界为中心的基本格局。“七七”事变后,天津沦为日本侵略者的军需基地,日本帝国主义为扩大侵略战争,加紧掠夺华北地区的战略物资,决定在海河口建设新港,所挖航道及泊位因泥沙回淤未能正式投入使用。解放后,天津新港得到新生,经 50 年建设,天津港成为名副其实的河口海港,建成客货运泊位 75 个,港口吞吐量达 1.6 亿吨,集装箱通过量达 300 万标准箱,目前正在向

国际深水港迈进。港口的建设与发展带动了整个滨海新区,塘沽由解放初的一个镇发展成为面积达 859 平方公里、人口近 50 万的港口城市,港口经济在其经济结构中所占比重超过 60%。保税区与港口一体化发展,在 7 平方公里的规划区内形成了较强的配套能力,成为高度开放的特殊经济区域,经济技术开发区经过 15 年的建设,已成为我国最集中的外商投资区之一。此外,区内工商业、交通运输业、邮电通信业、金融保险业都显示了勃勃生机,港口的建设与发展不仅带动了滨海新区,而且推进了天津工业的战略东移,与港口经济密切相关的加工业、造船业、建筑业、房地产业、金融业、航运业、化工工业等都得到了发展,并在空间上向海河下游转移。一些新兴产业,如电子通信、生物医药、精细化工等科技含量高、市场占有率领先的产业群正在崛起。经历了“三、五、八、十”的跨越发展,“一根扁担挑两头”的城市总体规划已基本付诸实现。由此可见,港口的功能是多元化的,直接作用于城市经济、城市建设、城市规划布局、城市文化乃至城市的长远发展。正如李瑞环同志在天津主持工作期间曾多次强调,“天津之所以成为天津,塘沽之所以成为塘沽,开发区之所以建在塘沽,这一切都是因为天津有这样一个港口”。“天津经济的发展,以及本身的战略地位在整个国家所占的位置如何,在一定意义上取决于港口的发展。”

(二)得天独厚的地理位置奠定了天津的战略地位。天津位于北纬 $38^{\circ}33'$ ~ $40^{\circ}44'$ 与东经 $116^{\circ}42'$ ~ $118^{\circ}3'$ 之间,地处华北平原的东北部,海河流域下游,东临渤海,北依燕山,南北长 186 公里,东西宽 101 公里,海岸线 153.3 公里,总面积 11919.7 平方公里。天津港腹地深远,其直接腹地除京津外,深入河北、山西、内蒙、甘肃、宁夏、青海、新疆乃至东北、西南和华东部分地区,面积 100 多万平方公里,人口达 1 亿之多,占有全国 60% 的煤炭资源,25% 的海盐资源,20% 的石油、天然气资源,以及其他矿藏资源。天津港与世界上 160 多个国家和地区、300 多个港口有着直接的通航和贸易关系,世界腹地深远。天津作为交通枢纽,通过海河水系,上溯永定河、北运河、南运河、大清河、子牙河,自古以来内河航运十分发达。联接南北的铁路干线在此交汇,北及东北、内蒙各地,南抵华东、华南广大地区。空港位于市区与海港之间,作为首都备用机场和货运中心,与南北各大中城市辟有直达班机航线。市内形成的“三环十四射”为主的道路交通骨架,市外京津唐高速公路将首都经济圈内大中城市联结得更为紧密。城市通过水路、铁路、公路、航空多种运输方式的联运形态构成立体交通运输体系。由此可见,城市的地理位置十分重要,在城市聚落形成前,地理环境作为外部因素影响制约着城市的发展;在城市形成后,地理环境对城市的持续发展仍产生着固有的、多样的、巨大的、长远的影响。城市的地理环境在影响城市形成与发展的诸多因素中占有举足轻重的地位。天津城市的地理位置优越,决定了天津在我国北方的战略地位,其作用是多方面的。首先,是拱卫京师的作用。北京自金元以来设为国都,天津作为首都的海上门户,其军事上海防重地的战略地位为历代所重视。金设直沽寨,元改海津镇,明设卫筑城,至清代几次重建城垣均以御敌为主。西方列强为征服中国,均先将天津列为入侵目标,原因在于威胁京城。这一点已为近代史所证明。其次,是首都外港作用。北京作为内陆城市,居民日用消费品的供应在交通不发达的古代是个很大的问题。天津近在咫尺,河海通津,近 800 年来一直作为首都的外港发挥了巨大作用。从金代起,经元明清三朝,每年约有 400 万担的粮食通过水路运往京城,最高年份达 600 万担。这种稳定、持久的货运量,促成了天津港口的建设和城市的发展。在科学技术飞速发展的今天,铁路和公路运输发挥了巨大作用,但对外贸易中大宗货物的运输仍然要靠海运,当前取代大型船舶的运输方式尚未出现,海运以其装载容量

大、运输费用低的优势构成竞争特点,短期内不会发生根本性的变革。因此,世界上有海岸线的国家,即使其首都在内陆,一般也会设外港。例如,朝鲜的南浦,是首都平壤的外港;马来西亚的巴生港为首都吉隆坡的外港;印度尼西亚的丹戎不碌为首都雅加达的外港;希腊的比雷埃夫斯为首都雅典的外港;委内瑞拉的拉瓜伊拉为首都加拉加斯的外港。即使首都本身属于港口城市的,为减轻特大城市的压力,也有设外港的。例如,日本的横滨为首都东京的外港,等等。再次,是交流中心作用。一是物资交流。天津自古以来就是货物的集散中心,目前全市建有各级各类商品批发市场 680 余家,年成交额达 1400 亿元。其中国家级和市重点大型批发交易市场 16 个,不仅幅射北方各省,而且有的市场已覆盖全国。每年天津召开的春季交易会,极大地推动了各经济区域的商品交流。跨地区的经济联系更加紧密,市外商品货源基地正在建立。二是资金融通。天津素有北方银都之称,20 世纪 30 年代天津金融保险业的融资能力、经营规模、幅射范围仅次于上海,成为我国北方的金融中心。改革开放后,特别是我国加入世贸组织三年来,天津的金融机构开放力度迅速扩大,中外资银行互利合作取得重大进展。1998 年新组建的中国人民银行天津分行负责华北地区的资金融通和金融机构的监管工作,为确立天津金融中心的地位创造了条件。三是信息交流。1996 年天津市启动信息港工程,按照统筹规划、联合建设、资源共享、服务经济的原则,实施重点工程建设,目前已建成公共通信网和信息交互网,并同广播电视网接口,形成优势互补;现代化信息应用系统的建立,使社会信息资源得到了充分的开发利用。信息化为经济建设服务并带动产业发展的作用日益显著,天津已成为国内信息化建设的热点地区和较先进的城市,从而增强了中心城市的幅射力。

(三)移民城市的人口结构形成了天津的文化积淀。古代天津形成聚落之初以兵为主,金代兴河运始有操吴音的江南商人来此贸易。元代海运发达,带动盐业发展,海河沿岸设灶煎煮,聚落迅速扩大,兵民杂居。据《天津政俗沿革记》记载:“天津自元立海津镇,其初居此者仅七姓。”1370 年明太祖朱元璋封其子朱棣为燕王镇守北京,朱棣为扩大自己的势力从江南、中原地区迁来大批移民,屯兵于海河两岸,四周开辟了许多村庄。至今,天津一些老市民仍称其祖上是随燕王北迁到此定居的。1404 年明代朝廷在津设卫的同时下令实行军屯,天津三卫共有军士 16800 余人,按十分之三守城,十分之七屯种的比例,每名军士授田 50 亩,一年纳粮 12 石。明末海河两岸已成为南北货物的集散地,大批时令商品经水路由南北上在津停泊,就地销售。贸易的发展使相当多的外地富贾来津投资,特别是江浙一带的商人在津营造私人宅第。这些新移民携资来津后在老城东北角、北马路一带设立商号,从事批发或零售业务,推动了商业发展。至清顺治年间,天津居民“由各省迁来者约十之七八”。鸦片战争后的 80 年间,天津人口由 20 万猛增至 175 万,增长速度远远超过人口的自然增长率,完全是移民潮造成的。其原因有二:一是在外敌入侵、兵荒马乱的年代,天津外国租界的开发为富商进行土地投机和房地产投资提供了发展机遇。租界的相对安全性也吸引了京城和外地的前清遗老、下台的总统、落魄的军阀、有钱的商贾、治学的文化人躲进租界避难。二是天津开埠后,在发展成为华北地区经济中心的过程中,需要大量的资金和劳动力,正好为劳动力过剩的北方农村带来谋生的出路,由此造成大量移民在城区外搭棚栖生,靠出卖体力或小本经营养家糊口。五行八作、三教九流汇集天津,按居住区域形成不同的帮派体系。城市的包容性决定了城市文化的多元复合性,外来文化的涌入与传播,华洋杂处的特殊环境,使各自的风俗民情得以延续,并相互渗透、交融,形成天津文化融雅、俗、洋于一体的基本特征。码

头文化铸就了天津人仗义的性格,讲义气源于来自四面八方的移民聚到一起的生存必须,“在家靠父母,出门靠朋友”的信念使天津人建立了互相帮衬的人际关系。租界文化铸就了天津人开放的性格,对于外来人物或外来文化都采取兼收并蓄的态度,只要是个“角儿”,“玩意儿好”,天津人会豁了命地捧。平民文化铸就了天津人热心、淳厚的性格,讲面子、好帮人、实实在在。冯景元先生在《天津是聚来的》一文中,曾讲到“邻里间借锅用连炉子一起给”的事,典型地介绍了这种民风。维新文化铸就了天津人开拓进取的性格,移民有一种本能的危机感,在陌生的环境中拼搏,需要的正是创新精神。因此在近代史上,天津得风气之先,兴办新兴工业,倡导新式教育,传播新的文化思潮,使新事物发端于天津,影响于北方各地。天津移民文化的多元复合性使天津人的思想观念还表现为本地主体文化的质变上,800多年来由军变农,由农变盐,由盐变文,由文变商,其大众性、平民化的色彩十分鲜明。天津文化的这种特性是在城市形成和发展过程中,伴随移民涌入、经济结构调整和社会变革逐渐形成的,并对今后的经济和社会发展所必须的文化取向产生深远的影响。

(四)蕴藏丰富的自然资源赋予了天津长远发展的广阔空间。天津市已探明的金属矿、非金属矿资源等共30余种。金属矿主要有锰硼石、锰、金、钨、钼、铜、锌等10余种,其中锰、硼不仅是国内首次发现,其蕴藏量也为世界所罕见。非金属矿产主要有水泥石灰岩、重晶石、迭层石、大理石、天然石、紫砂陶土、麦饭石等。金属矿和非金属矿分布在天津北部山区。天津平原和渤海大陆架的地下藏有丰富的燃料资源。天津东南部的大港油田分布广,油层厚,渗透性能好,含硫量低,经济价值高,已探明渤海石油地质储量32亿吨,天然气储量1937亿吨。天津蓟县下仓和宝坻县北潭镇一带的煤田面积达72平方公里,煤层总厚度530米,储量6.8亿吨。天津平原地下水资源具有埋藏浅、水质好的特点,有勘探和开发利用价值的10个地热异常区热水总储量1103亿立方米,是我国迄今发现的最大的中低温地热田。天津海洋资源丰富,著名的长芦盐场年产原盐240多万吨。天津地处河口,海岸线长,水产资源也很丰富。最具发展潜力的是,天津作为特大城市还有许多土地资源,在海河下游的滨海地区,有待开发的荒地、滩涂达1199多平方公里,是发展临港工业的理想场地。在市区外环线和中环线道路之间还有70平方公里可供开发利用的空地。广袤无垠的华北平原,雄伟秀丽的燕山山脉,白浪滔天的渤海海湾,为开发天津的旅游资源创造了条件。在我国像天津这样自然资源丰富的大城市并不多见,随着信息港的建设,合理有效地开发各类信息资源必将为天津经济的腾飞插上翅膀。

三

1997年12月,党中央、国务院明确了对天津城市的定位:“天津是环渤海的经济中心,要努力建设成为现代化港口城市 and 我国北方重要的经济中心。”天津本身在向定位目标迈进的过程中,坚持解放思想、实事求是的思想路线,以乘势而上、开拓创新、全面上水平的工作基调,注意把握天津城市的特质,最大限度地发挥城市潜能,做好相关的各方面工作,尤其是以下几点:

(一)发挥港口优势,突出龙头地位。在周边地区港口无序化发展的情况下,保持天津港作为我国北方第一大港的地位至关重要。港口是天津的最大优势,是城市赖以发展的成长极点,港口地位的巩固与否,直接关系到定位目标的成败,关系到天津在区域经济乃至全国

的地位。因此,要把增强港口竞争能力,完善港口综合功能,作为振兴城市经济发展战略的支撑点。一是强化海陆联运的枢纽功能。通过上市公司直接融资、外引内联多渠道融资,加大投资力度,疏浚深水航道,建设深水泊位,适应海运船舶大型化的趋势。二是拓展港区加工功能。保税区作为天津港的自由港区,要始终坚持与港口一体化的发展方向,在开展初级产品加工的同时,要注重发展高附加值的转口加工业,促进港口产业化。三是构建贸易功能。随着我国加入 WTO,港口建设各类商品贸易市场势在必行。要做好整体规划,便于相关各业的发展。要积极筹建航运交易所,吸引国内外船舶公司在天津落户,逐步发展成为国际航运市场。四是恢复内河航运功能。要充分利用河口海港的天然优势,尽快疏浚海河下游河道,本着“闸上保水、闸下通航”的原则,实施万吨级船舶河海通航的目标,带动海河下游的开发。沿河两岸大力发展货主码头、加工基地、仓储物流中心及各类临港产业,形成天津新的经济增长点。五是完善综合服务功能。建立信息中心,与 worlds 各主要港航中心、商贸中心联网,为腹地客户提供信息服务,并为用户开展电子商务提供方便。此外,从长远看,港口还应注意拓展旅游功能、海洋开发基地功能。天津只有全方位地开发和完善港口功能,才能实现“现代化港口城市 and 我国北方重要的经济中心”的定位目标,才能真正推动滨海新区新一轮开发建设形成高潮。

(二)发挥地理优势,提高服务水平。新中国成立后,沿海地区总体发展布局不尽合理,基本上呈倒“F”形态,即以广州为龙头,依托珠江延伸到广西、云南、贵州的一条经济带;以上海为龙头,依托长江延伸至南京、武汉、重庆的一条经济带。我国许多区域经济学家提出,随着西北地区的大开发,京津地区在宏观经济格局中的地位越来越重要,有必要调整总体经济布局,变“F”形为“E”形,即增加以天津为龙头,依托欧亚大陆桥延伸至西安、兰州、乌鲁木齐形成一条新的经济带。其中关键是北京和天津两个近在咫尺的特大城市如何协调发展。在计划经济体制下,由于行政区划的局限性和经济要素配置的封闭性,人为地割断了两市历史上形成的经济联系,两市发展相对独立,自成体系,造成产业结构雷同,重复建设增多,没有发挥整体效能带动北方经济的发展。这个事实提示我们:当经济要素无法进行市场配置,实现自由流动时,资本的过度工业化不仅无助于城市的发展,而且必将扭曲城市的产业生态,为今后城市的发展设置了更多的瓶颈。近年来党中央、国务院对两市的定位,为京津协调发展指明了方向:北京要发展成为我国的政治中心、文化中心和国际国内交往中心;天津要建设成为现代化的港口城市 and 我国北方重要的经济中心。这就为两市的合理分工奠定了基础。在此基础上,确定首都经济圈,调整工业布局,分步实施,可先将冶金工业、重工业、石化工业向天津海河下游转移,既减轻首都污染,又降低企业经营成本,一举多得。其中涉及利益的再分配,因此国家有关部门应扶持首都大力发展高新技术产业;天津要为北京企业东移创造条件,提供方便,给予优惠。与此同时,天津必须为首都经济圈内的大中城市及西北经济带提供一流的服务。一是树立整体发展的全局意识。单靠自我积累、自我发展是没有出路的,只有海纳百川、内外开放才能实现跨越式发展。天津各政府部门 and 企事业单位都要坚持区域经济一体化的思想,以区域整体利益为目标,按市场规律办事,通过改革、改组、改造,实现企业重组 and 产业升级,把分散的利益主体有机地结合起来,明确发展方向,实行优势互补,形成京津地区整体综合优势。二是加强区域合作。北方经济带内的各大中城市应本着取长补短、相互促进、共同发展的原则,协商解决发展中的涉及区域经济的重大问题。积极探索各方受益的合作领域 and 合作方式,增强区域经济的互补性和聚合力,达到互惠互利、

协调发展的目的。天津的经济协作部门要以创新的精神,主动的服务,为区域经济协作的深入发展创造条件。三是提供政策服务。各级政府要为经济发展提供高层次的服务,保证中央和地方的优惠政策及时到位,不截留,不走样,不耽误。要切实转变政府职能,改进作风,提高效率,健全和完善“一站式服务中心”,简化手续,减少办事环节,改善投资软环境。四是按照市场经济要求和国际惯例,完善相关制度。要制定必要的法规和规章,约束地方和部门利益,惩治以权谋私的行为,减轻企业负担,保护企业的合法权益。

(三)发挥资源优势,发展高新产业。天津丰富的自然资源为中外高新企业来津投资提供了良好条件。海洋化工、石油化工、精细化工、生物医药及新材料、新能源等诸多领域都有着广阔的开发空间。特别是海河下游滨海地区的土地资源,是今后10年天津重点发展的临港工业区,也是吸引首都经济圈及北方经济带各大中城市投资建厂最理想的地区。土地资源作为最活跃的经济要素,是衡量城市是否具有活力的标志之一。在土地尚未开发时,其价值等同于一般资源,但一旦开发利用,便显现出其他资源不可比拟的爆发力、牵引力。随着土地价值的急剧上扬,加大了土地的资本积累,必将牵动资本和人口迅速流动向土地汇集。土地的这一特性表明,它是诸多经济要素中最值得加以研究的课题之一。一是搞好整个滨海地区的规划,采取政策扶持、市场运作的方式,加快滨海地区的土地开发,大力发展高新技术产业。二是建立土地交易市场。由于种种原因,天津产权交易中心交投清淡,证券交易中心处于萎缩、停滞状态,其先进的电子网络交易系统无法发挥作用。可将几个中心合为一体,利用证券交易中心设施,形成产权、土地交易系统,推动产权、土地的交易。三是建立区域产业投资基金。基金主要投向滨海地区基础设施和高新技术产业中高成长、高收益的企业,通过企业上市实现资产增值和流动变现。四是建立高科技风险投资机制。吸引和鼓励国内外金融机构、企业财团在津创办科技风险投资公司,在土地使用权出让等方面给以优惠。政府部门要给予扶持,促其启动。

(四)发挥人文优势,广纳各类人才。要充分发挥天津作为移民城市的文化特质,广招天下贤才。要实现天津工作全面上水平,首先是人的素质上水平,引进各类人才无疑是条捷径。目前国内人才大战早已打响,天津培养的各类人才外流严重,值得重视。天津的人文环境和社会治安状况是全国最好的地区之一,有一定的吸引力,要鼓励用人单位自筹资金高薪聘用学科带头人、科研项目主持人和企业高级管理人才,有关部门应制定优厚的待遇政策,吸引海内外人才来津落户;制定特殊的优惠政策,建立科研开发奖励机制,重奖有突出贡献的科研人员;保障科研人员合法权益,推行技术入股,按效益比例分成;建立人才库,掌握天津地区应届毕业的研究生以上人才资源情况和全市重点科研项目,为双向选择提供中介服务。对处于创业阶段的中小企业要给以必要的资金支持,筛选科技含量高、市场前景好的项目,通过担保基金向金融机构推荐,解决部分科研人员贷款难的问题。总之,要使各类人才切实感受到天津待遇较高,办事较快,工作较顺,心情较好,形成毕业的少走,外来的增多,如此,天津经济腾飞才能建立在坚实的人才储备之上。

21世纪的天津,经历了近代以来150余年的转型、成长及改革开放的历史跨越,已经由一个传统的商埠发展成为拥有1100万人口,城区占地面积达4334.72平方公里的现代化国际港口城市,在城市经济发展方面,正在形成全方位、多层次、宽领域的开放格局,天津的临海优势更加突出,至2004年,全市外贸出口达到143.7亿美元,居于全国第三位,工业发展累计利用外资245亿美元,世界500强企业中有98家跨国公司在天津投资建厂,全社会固

定资产投资逾千亿元。居于工业化龙头地位的滨海新区,已经建成开发区、保税区、高新区、出口加工区四种完整形态的十里新区,具备了海陆空全方位开放区域的主体物流渠道,区内聚集了海内外精英人才和国际一流的产业群体,有国家科研机构 41 家,39 家研发中心,20 多个博士后站点,在 55 万从业人员中,专业技术人员达 2.3 万余人。滨海新区作为天津最大的经济增长点已经成为天津城市现代化经济起飞的巨大引擎;在城市载体功能方面,从 2004 年开始,天津市委、市政府关于加快天津城市发展的“三步走”战略的实施,突出了以海河景观开发和以“民生为本”的世纪危改工程为着力点,铺就了建设和发展现代化国际港口大都市的发展目标和宏伟蓝图。面向美好未来的天津,正在抢抓机遇,奋力拼搏,续写新的城市辉煌!

目 录

绪 论	1
-----	---

城 建 篇

一、概述	3
二、史料选录	15
(一)历史概观	15
天津发展史略与展望 (1948年7月)	15
天津市土地面积概况 (1950年2月8日)	19
天津市主要干道建设概况 (1953年6月23日)	21
天津城市的形成和发展 (1959年)	23
天津市市政建设的发展 (1965年12月8日)	30
天津市住宅建筑历史状况 (1986年3月)	36
(二)城市规划	42
市政建设委员会工作报告 (1951年10月)	42
天津市扩大建成区建设计划草案 (1952年6月)	46
天津市城市规划要点 (1954年12月13日)	52
天津市村镇公路建设工作会议纪要 (1982年11月25日)	62
天津市城市建设指挥部关于震后恢复重建规划的说明 (1982年)	64
天津城市建设总体规划 (1991年12月)	66
天津市滨海新区概况和总体规划方案 (1995年6月)	76
天津市危改工程启示录 (2001年1月)	83
附录:	
天津市历史沿革与疆域变迁表、图 (1949至1973年)	88

商 贸 篇

一、概述	95
二、史料选录	103
(一)城市商业与贸易	103
天津米面杂粮两市场的成立及沿革 宣统元年(1909)	103
天津鲜货研究所成立及章程 宣统二年(1910)十月十八日	105
天津转运业概况 民国元年(1912)四月	106
天津玻璃镜商业概况 民国三年(1914)	107
天津灰煤业概况 民国七年(1918)	107

天津杂货商业情况	民国十九年(1930)	109
天津烟商业同业公会概况	民国二十年(1931)十月二十日	110
天津商业情形之概况	民国二十五年(1936)至民国三十六年(1947)	112
天津市各商业同业公会概况一览	(1937年7月7日至1949年2月)	114
恒记盐号成立合同	民国三十三年(1944)四月一日	120
天津市城乡交流主要商业行业情况	(1951年11月)	120
天津国药业情况	(1954年)	121
天津花纱布绸商业情况	(1954年)	125
(二)进出口贸易		128
天津市国际贸易发展沿革与概况		128
1941至1946年天津口贸易概况		131
1949年华北对外贸易概况	(1950年3月)	133
天津进出口贸易统计图表		157
天津口岸进出口总值统计表	(1861至1948年)	157
津海关税收统计表	(1861至1948年)	159
天津口岸进口船只吨数统计表	(1861至1949年)	160
1912至1948年天津与全国进出口价值比较	(1949年5月20日)	162
1936至1952年天津对外贸易基础数字统计	(1952年10月)	164
1953年天津海关进出口贸易统计材料	(1954年)	169

工 业 篇

一、概述	175
二、史料选录	191
(一)外资工业	191
天津比商电车电灯公司情况调查	(1904年4月16日) 191
1946至1948年天津外国公司登记分析	(1949年1月20日) 192
1946至1948年天津外侨厂商登记分析	(1949年3月9日) 195
天津外侨工商业简况	(1949年) 197
天津外资工商业概况	(1950年9月) 198
(二)民族工业	215
1902年至1911年十年间天津工业发展状况	(1912年6月29日) 215
1912年至1921年十年间天津工业发展状况	(1921年12月31日) 216
1922年至1931年十年间天津工业发展状况	(1931年12月31日) 218
天津工业发展状况	(1950年9月) 224
解放初期天津全市小手工业摊贩及工商业户发展概况	(1950年12月) 228
解放三年来天津市五种经济发展比较情况	(1951年7月30日) 232
天津市解放五年来私营工商业发展改造的情况	(1954年8月11日) 236
天津市在全国中的经济地位	(1956年2月10日) 238
天津市三条石早期工业概况	(1956年) 244

第一个五年计划期间天津工业发展情况	(1957年9月15日)·····	261
天津解放十五年来工业发展的基本情况	(1963年11月13日)·····	264
附录:·····		276
一、近代知名企业概览·····		276
二、天津外资工商业户名册	(1950年9月)·····	302

交 通 篇

一、概述·····		359
二、史料选录·····		375
(一)交通业·····		375
天津航业股份有限公司创立会议议案及公司章程	民国十八年(1929)九月一日	375
天津航业公司经营概况	民国二十年(1931)七月·····	378
董浩云考察大连、营口港航运情况后提出的建议	(1932年6月17日)·····	381
1949年上半年天津内河及国际航运概况	(1949年6月)·····	382
解放初天津市道路沟渠桥梁工程	(1949年12月)·····	390
塘沽新港初期概况	(1949年)·····	394
天津贸易的发展与道路系统的形成	(1950年)·····	395
天津市的道路建设	(1950年)·····	399
天津航业股份有限公司概况	(1952年2月12日)·····	402
天津市交通运输情况	(1952年12月)·····	404
天津港沿海和远洋运输工作	(1953年1月)·····	405
天津市交通运输概况	(1953年12月)·····	406
开港一年来的塘沽新港	(1953年)·····	411
天津港业务简况	(1953年)·····	412
天津港的航道、泊位、码头仓库及货运概况	(1953年)·····	414
天津市内外交通干道(铁路、河道、公路)情况	(1953年)·····	418
天津市公用事业发展概况	(1959年)·····	422
(二)电讯业·····		437
中国电报局接收丹麦商人璞尔生所设天津电铃公司	(1905至1906年)·····	437
天津邮政储汇及电报业务发展状况	(1912至1921年)·····	439
天津邮务电报电话无线电发展状况	(1922至1931年)·····	439
天津邮电系统机构概况	(1955年)·····	441
天津市邮电第一个五年计划执行情况	(1958年4月)·····	443

金 融 篇

一、概述·····		451
二、史料选录·····		461
(一)银钱业·····		461