

三民主義叢書通俗讀物

海港與開港計劃

夏開儒著

友三 校長 賜正
著者呈

青年書店發行

三民主義叢書

海 港 與 開 港 計 劃

夏 開 儒 著

青 年 書 店 發 行

海港與開港計劃

目次：

第一章 內地海港之現況

第一節 總說

第二節 上海

第三節 天津

第四節 青島

第五節 廣州

第六節 其他海港

第二章 東北海港概述

第三章 總理之開港計劃

第一節	前言	六七
第二節	大連(旅順附)	六八
第三節	營口	七五
第四節	安東	七八
第五節	三港之比較	八一
第六節	葫蘆島築港之展望	八五
第一節	三個頭等港	八九
第二節	四個二等港	一一八
第三節	九個三等港	一二七
第四節	十五個漁業港	一三五

第四章 抗戰期間利用之國際海港

第一節 小引·····	一四一
第二節 海防·····	一四一
第三節 仰光·····	一四二
第四節 結論·····	一四六

海港與開港計劃

第一章 內地海港之現況

第一節 總說

我國國境，三面環陸，一面濱海，北起鴨綠江口，南迄北崙江口，綿延七省，略作弧形。沿大陸之海岸，長達一萬公里（六千海里）；島嶼海岸之長，約計七千五百公里（四千四百海里）；合計約一萬七千五百公里（一萬零四百海里）。（註一）就大體而言：杭州灣以北，多爲沙岸，概呈有規則之彎曲，濱海之地，平坦沮洳，而河道出口，泥沙沖積，每多沙洲，故良港頗少；杭州灣以南，則景象頓殊，類皆岩壁嶙峋，港灣深入，附近少沙洲而多島嶼，故海港較多。我國內海，劃分渤海、黃海、東海、南海四區：渤海在北，環抱於遼東山東兩半島之間，北自老鐵山嘴

，南至山東登州岬角，中以廟島列島爲其口門，跨有遼、冀、魯三省之地；自遼東半島而南，至長江口，爲黃海，跨遼、魯、蘇三省；自長江口以南，至台灣海峽，爲東海，跨蘇、浙、閩三省；自台灣海峽，至東京灣之間，爲南海，跨閩、粵二省。遼寧省黃海沿岸，大都石壁峻峭，海水深廣，外有島嶼羅列，足爲屏蔽，故有良港，旅順口大連灣，其著者也。遼東灣沿海，則爲沙岸，平直而鮮曲折，海港中以葫蘆島較著。河北省海岸，亦爲沙土，率直而低平，秦皇島及大沽口，較爲有名。山東半島之渤海沿岸，如萊州灣黃河口，皆屬沙質，淤積極著，至半島之東端及南面濱黃海一帶，大都爲花崗岩海岸，石壁聳峙，岬角參差，而海水亦頗深廣，故有青島、煙台、龍口、威海衛諸良港。江蘇省爲沖積平原，沿海坦蕩平緩，沙洲極多，而海底淤淺，尤不利於航行，除連雲港外，無足稱者。浙江省海岸，岩石壁立，港灣深邃，有溫州象山三門灣等港。福建省沿海，概屬岩岸，島嶼密布，灣港分歧，沙埕三沙，水深港折，足爲軍港；福州廈門，可爲商港，他如泉州興化諸港，質

易亦盛。廣東沿海，亦屬崇岸，港口甚多，汕頭黃埔欽州灣等較著。總之：我國沿海諸省，頗多良港，惜缺乏人工經營，因此未能充分利用，爲可惜耳。

上海天津青島廣州，爲我國沿海四大港埠。上海雖濱黃浦江，但距吳淞口僅十八公里，藉長江之出海通道，雖外洋巨輪，亦能泊岸，其與內地交通，十分便利，貿易範圍，遠及長江上游，故爲全國最大商埠。天津爲一河港，深藏渤海灣內，五河匯流，泥沙壅積，不利航行，大船均泊於大沽口外，且冬季例需結冰，運輸尤感不便；惟以位於河北平原之尾閭，察綏一帶，亦以此爲出入門戶，故不失爲華北最大之貿易中心。青島港闊水深，天賦較佳，惟以腹地較小，僅爲山東一省之宣洩尾閭，故繁榮不逮天津。廣州位於珠江口內，爲華南最大商埠，近年來之貿易，頗有衰頹之勢，蓋爲香港所侵奪也。

港埠之大小，可以人口多寡爲代表，茲舉主要港口，比較於下：（註二）

港名 人

口

港名

人

口

上海	三、七〇一、九八二	威海衛	一九九、九八三
天津	一、二〇九、九九八	廈門	一九六、〇八四
廣州	一、一五六、七八六	汕頭	一八九、九九六
青島	五二七、一五〇	烟台	一三九、五一
福州	三五九、二〇五	秦皇島	二〇、〇二〇
寧波	二四四、一五一	龍口	一〇、〇〇〇
溫州	二〇二、七〇〇	連雲港	

上海全市人口，超過三百七十萬，匪特爲全國各埠所不及，卽與世界諸大港埠相較，亦無愧色。天津廣州，皆在百萬以上，青島以勃興不久，僅超過五十萬。福州、寧波、溫州，皆超過二十萬，威海衛、廈門、汕頭及煙台，僅在十萬以上，至秦皇島及龍口，皆不足三萬，誠瞠乎其後矣。

港口之爲用，在維繫對內對外貿易之吞吐，故貿易額之高低，足以表現其興衰

榮枯之景象，其在全國之地位重要與否，寧不難由此窺其究竟。

各主要海港對外貿易進出貨值比較表（一九二六）（註三）

港名	輸	入(元)	輸	出(元)	合	計(元)	佔全國對外貿易百分率
上海	五五五、二八、八五五	三六二、二七、七〇〇	九一七、四六六、五九五	五五、六	一一、三	五五、六	
天津	七二、六四七、四三一	一一七、六六六、六三三	一九〇、四七四、〇五四	六、四四	六、四四		
青島	五四、五、六二二	五一、三三三、一四九	一〇六、二八四、七七〇	四、四四	四、四四		
廣州	三〇、九五四、四五五	四二、四八六、八六六	七三、三九二、三九一	三、二〇	三、二〇		
汕頭	二九、六二、一六一	二二、三三九、七五	五二、八四五、一三六	一、〇五	一、〇五		
廈門	一三、二九六、一〇一	四、〇〇二、三三五	一七、二九八、四五六	一、〇〇	一、〇〇		
煙台	六八六、六三〇	九、七七、五四四	一六、五五四、一七四	〇、六四	〇、六四		
秦皇島	三、四六二、四三七	七、〇七六、八〇五	一〇、五三八、二三四	〇、五九	〇、五九		
福州	五、八五、三九六	四、四二九、四四五	九、六八二、二四〇	〇、二八	〇、二八		
龍口	二、〇三二、二八〇	二、五九九、三三六	四、六三二、六六六				

威海衛	一三二、五八	二二六、七四	三、五〇、二二三	〇・三
寧波	一八四、七五	六二一	一八五、九五〇	〇・二
溫州	四九、二五	一三九、〇七	六四、二六	〇・四

據上表：上海一九三六年對外貿易總額，計九一七、四五六、五九五元，按是年全國（東北未計入）對外貿易總額，為一、六四七、二八六、〇〇〇元。上海竟佔百分之五五・五六，超過二分之一。天津對外貿易額，計一九七、四七四、〇五四元，佔全國對外貿易總額百分之十一・五三。青島因腹地較小，僅有一〇六、二八四、七七〇元，佔全國百分之六・四四。廣州因港口深藏，貿易大部為香港所奪，其對外貿易額，計七三、三九二、二九一元，僅佔全國百分之四・四四，以視青島，猶有不及。汕頭廈門煙台，對外貿易額較次；其他諸港，均不及全國百分之一，更屬無足輕重。總之，港口之大小，實繫於貿易範圍之廣狹，亦即腹地面積之大小；上海之繁榮，長江流域之培補，當為其主要原因。其地物產之富，人口之密，

爲任何各港之腹地所不及，上海對外貿易額，能居於領袖地位者，良有以也。上海爲一入超港，一九三六年入超約一萬九千萬元；青島每年入超亦鉅，一九三六年約在三百萬元以上；天津爲一出超港，一九三六年出超四千五百萬元；廣州亦爲出超港，一九三六年出超約一千一百萬元。其他如汕頭、廈門、福州、寧波、溫州、皆入超港，煙台、秦皇島、龍口、威海衛，皆出超港。

自民國二十一年起，海關統計方法改變，對內貿易與對外貿易分列。對內貿易額之大小，完全視港口之腹地廣狹而定，且與交通之便否，工業之盛衰，尤有密切關係；蓋交通便利，則貨暢其流，由港口運至腹地，時間短而運輸量大；工業發達，則原料品大量輸入，而製造品亦大量輸出，其貿易額之增高，乃自然之趨勢。故貿易與腹地、交通、工業等項，均有互爲因果之關係，彼此不可分離者也。上海有長江航運之便，貿易範圍，幾遍內地各省，市區工廠櫛比，烟突林立，對內貿易額之鉅，爲全國諸港之冠，據一九三六年統計：輸入四一四、三三四、七八一元，輸

出四四一、〇八七、〇四七元，總額爲八五五、四二一、八二八元；其輸出超過輸入約二千六百萬元，此固表示上海爲最大轉運口岸，同時亦在暗示工業之發達，製造品之運往內地者，爲數頗鉅也。天津對內貿易額，約一七三、三七七、四〇九元，廣州爲一四二、〇四九、一七五元，青島腹地較小，祇限於膠濟路沿綫，其對內貿易額僅一二八、九六六、四六七元。汕頭、福州、煙台、寧波，貿易額較次；其他如廈門、秦皇島、溫州、龍口、威海衛諸港，腹地狹小，貿易額不免低降。茲立表比較於後：

各主要海港對內貿易進出貨值比較表（一九三六）（註四）

港 名	輸 入 (元)	輸 出 (元)	合 計 (元)
上 海	四四一、〇八七、〇四七	四二一、八二八、〇四七	八五五、四二一、八二八
天 津	一七三、三七七、四〇九	一七三、三七七、四〇九	一七三、三七七、四〇九

廣州 青島 汕頭 福州 烟台 寧波 廈門 榮島 溫州 龍口 威海衛

一四、九六、三三
三、五四、七八
六、三五、六六
二〇、九三、二二
三、五二、八六
一六、九一、四〇
一八、九四、〇七
四、七五、三六
六、九二、八三
五、五三、八二
三、九五、二八

三七、〇〇、八〇
九五、三一、六九
二五、三六、五〇
一九、四三、六七
一四、三三、五三
一五、九〇、四六
三、六八、五一
一二、四五、九三
四、五五、七四
二、九七、二三
二、六四、九五

一四、〇四、一七
一八、九六、四六
九三、八七、二六
四、四三、九三
三、九〇、四六
三、七二、八八
三、五六、五六
一七、九〇、六三
一〇、五〇、五七
八、四四、〇七
六、四三、〇七

上海每年輸出之船隻，平均計之，約在三千萬噸以上，在國內各港中，居於領
袖地位，其他各港之船隻噸位，與上海相去甚遠。按一九三六年統計：上海對外貿
易船隻出口進口共約一六、二〇七、二〇五噸，對內貿易船隻出入約一五、六〇三

、〇四五噸，總計全年出入船隻約三一、八一〇、二五九噸。其次為廣州，總噸位約入、三三八、九七二噸。而華北經濟中心之天津，總數僅約五、一六五、二四七噸，其對外貿易船隻出入低至二、〇五四、七一七噸，僅及上海八分之一。汕頭之總噸位約六、六二九、八四二噸，超出天津而上之，即廈門之對外貿易出入船隻噸位，亦有二、二四七、六二九噸，且在天津之上，此固由於天津港船隻噸位之低落，同時亦因汕頭、廈門，均併入帆船統計在內之故。

主要各港出入船隻噸位比較表（一九三六）（註五）

港口	對外貿易出入船隻	對內貿易出入船隻	合計
上海	一六、二七、二五噸	五、六〇、〇五噸	三、八〇、二五噸
廣州	五、五三、六二	五、七八、三五	八、三六、九七
青島	三、三四、六一	四、二五、四四	七、五九、〇六

汕頭	三、九九三、六六九	二、六六六、二六四	八、六二九、八四二
天津	二、〇四三、七二七	五、二一〇、五三〇	五、一六三、二四七
廈門	二、二四七、六二九	二、七四三、一八三	四、九八〇、八二二
煙台	八二五、四六六	三、四三三、八二六	四、四二一、二九三
寧波	二二、四三二	二、九六七、九〇四	二、九八九、四六六
威海衛	四一八、〇七四	二、三五四、七九六	二、七三二、八七〇
秦皇島	一、〇二一、三九六	一、五八八、五九六	二、四四九、七九八
福州	四二七、〇三三	一、六五七、五二〇	二、〇八四、五二五
龍口	二五七、〇三三	四七五、三九九	七三二、三九二
溫州	七、二三八	一九四、九七五	二〇二、二二一

天津港噸位之低落，有顯下二大原因：（一）渤海地位偏僻，並不暴露在外，非航綫要道，除專往天津外，鮮有機會以天津為經過口岸者，故進出口船隻噸位大