

港口發展與中國現代化

俞序題

上海社會科學院出版社



F552.3

3

3

港口發展與中國現代化

方榮題

PR 552.3
編委

薛鴻超 楊其道 王家典 陸仰淵 徐梁伯

主編

王家典 陸仰淵 徐梁伯



6601...

责任编辑 之 義
封面设计 章耀达

港口发展与中国现代化

王家典 陆仰渊 徐梁伯 主编

上海社会科学院出版社出版

(上海淮海中路622弄7号)

启东县久隆印刷厂印刷

开本850×1188 1/32 印张 17.5 字数 43,5000

1989年10月第1版 1989年10月第1次印刷

印数1—3000

ISBN 7-80615-500-3/F.148

定价: 9.50元

目 录

序.....	严 恺	1
港口发展在现代化进程中的地位.....	王家典	3
港口在中国现代化建设中的意义.....	陆仰渊	23
港口布局的若干问题.....	薛鸿超	38
港口发展与城市间的关系		
——连云港未来的希望(概要).....	(日)吉村源逸 杨光铮译	49
2000年国民经济与沿海港口吞吐量研究.....	聂嘉玉 姜晓刚	57
港口、城市、区域——兼论江苏港口发展问题.....	崔功豪	71
论港口多功能化.....	胡天民	81
港口与其它运输方式的关系.....	李军国	92
试论港口、港口城市、腹地经济之间的关系.....	徐惠蓉	97
论孙中山关于发展港口促进中国近代化的思想.....	徐梁伯	108
浅谈古碇石海港.....	黄景海	122
把南京建成具有古都特色的港城.....	季士家	135
利用港口群体建设沿江工业带刍议.....	霍义平 杨其道	142
江苏省沿海港口的现状与发展.....	王庆辉	158
长江下游的拦门沙及其治理.....	林承坤	169
江苏长江沿岸港口群体的初步研究.....	洪昌仕	176
论以港口为枢纽的江苏运输网.....	黄广如	188

长江港口开放格局浅议·····	王思聪 吴正文	200
江苏省港口建设战略对策·····	方亚奇 秦 斐	209
江苏港口建设刍议·····	吕作燮	219
浅析影响港口自然优势的几个主要因素·····	吕华清 姚 翔	231
论江苏经济区的港口发展·····	姚佐中	240
长江下游四港发展若干问题探讨·····	管毅长 杨叶旺	250
内河港口发展问题初探·····	厉耀忠	258
论连云港港口发展与城市依托关系·····	王功卿 李安庆	267
科技进步与连云港港口发展·····	金 謇 张庆曙	279
论新海大陆桥的建设、作用和前景·····	罗栋生 葛新华 周子文	285
把南京港建设成立足长江、面向世界的枢纽港·····	奚志诚	293
论南京港与南京外向型经济·····	唐文起	308
南通港发展外向型经济的探讨·····	施伯香 王述诗	317
借鉴新粤尔良港发展南通港·····	张英兰	327
建立以张家港为主体的港口群体初探·····	马武华 刘 斐	336
“黄金十字水道”交汇口的枢纽——镇江港·····		
·····	夏茂祥 夏礼发	345
保持能源输出大港的特色、全方位发展秦皇岛港·····	丁克义	354
营口港在东北地区经济发展中的地位和作用·····		
·····	黄恩元 吕德权	364
论天津港的发展前景·····	王明江 吴士惠	372
防城港的发展对桂、黔、滇三省现代经济建设的作用·····		
·····	覃玉楠	377
从江阴港看港城同步发展的必要性·····		
·····	王玉兴 徐齐元 高传丁	389
发展江阴港口的客观条件及其作用·····		
·····	薛 强 张国材 施家良	403

试论高港的战略地位和作用·····	陈 乐	415
高港航道的演变及其治理·····	朱国贤	422
试论吕四港开发的战略意义·····	施连桃	427
开发如东洋口深水港刍议·····	徐 琢 王建平	435
台湾的港口、海运与外贸·····	刘健清	440
加强口岸管理 推动港口发展·····	王正富 邹达才	448
建设二类口岸 发展地方经济·····	周广森	457
口岸在发展外向型经济中的作用·····	钱祥元	464
我国沿海兴建自由港的若干思考·····	郭信昌 刘卯忠	473
对辟建南通自由港区的探索·····	江 铮 徐建人	486
浅谈开辟自由港区与区域经济的发展·····	王正堂 吴时敏	499
无锡港内河集装箱运输的实践与展望·····	王介眉 顾汉良	510
关于张家港港发展集装箱运输问题的初探·····	王正堂	516
推进集装箱运输是发展海运的有效途径·····	吕 兴 陆富根	523
我国北方港口的旅游业·····	张洪祥	533
后 语·····		540

序

现代港口的出现，是人类社会现代化的标志之一，它有力地推动了国际交往和世界经济的发展。我国提出对外开放政策后，作为对外开放门户的港口，担负起更为重要的责任。为探讨港口在我国现代化建设中所处的地位和作用等问题，由江苏各港为主，包括国内部分港口以及有关科研单位、高等院校共同发起，在南京召开《港口发展与中国现代化学术讨论会》，并邀请部分外国专家参加会议，这对发挥港口在现代化建设中的作用和推进我国港口自身的现代化，具有十分重要的意义。

这次会议收到国内外不少专家、学者和港口企业家撰写的论文，许多文章具有独特的见解。为充分发挥这些论文的科学价值和便于在会前有机会阅读、在会上展开充分讨论、决定先选编部分论文，由上海社会科学院出版社出版。

本集共收入论文54篇，约40余万言。内容丰富，反映了广大社会科学家、自然科学家和企业对港口发展和中国现代化的一片希望之心，是论文作者智慧和劳动的结晶，初读后感到有如下几方面的特点：

1. 透过我国港口发展的历史和现状，比较全面地论述了港口作为我国对外开放的门户和推进现代经济建设中所处的地位和所起的作用，提出了新的见解，有了新的认识。

2. 以自然科学和社会科学相结合的方法，论证了我国港口在“T”形结构中应有的合理布局和合理分工，以及港址的选定、航道的整治、水陆交通的连接、腹地经济的开拓等问题，从宏观

到微观进行了探索，深化了对港口发展和港口建设的认识。

3. 文集中有相当部分的文章专门论述了长江下游各港的现状和将来的发展战略，逐步抛弃了过去只凭少数人的主观意见决策方法，而是邀集了一批港口专家、地理、水文专家和经济学家共同研究，共同探讨的结果，比较符合实际，因而这些战略目标和战略设想是具有科学性的，对长江下游直至沿海各港的开发发展，起到指导性作用。

4. 一些文章对港口和港口城市的关系，港口和腹地经济间的关系，港口和其它运输部门之间的关系，港口和发展外向型经济的关系等方而的问题，作了比较深入的探讨，提出了许多积极的意见和建议，都是十分有益的，可以作为政府和企业家的借鉴。

由于我们过去这方而的研究工作做得不多，科学家和企业家结合起来探讨学术问题也还在开始。但目前所做的工作是个良好的开端。我相信，我们只要本着探索的精神，用科学的方法，把理论和实践结合起来，深入持久地坚持下去，就一定能为我国的港口发展和现代化建设作出更大的贡献。

严 恺

1989年7月于河海大学

港口发展在现代化进程中的地位

王家典

增进人类全球性社会联系的纽带

人类的历史，经历了孤立发展时期、多中心发展时期、全球性社会发展时期。港口正是在多中心发展时期诞生而在全球性社会发展时期广泛发展起来的。

人类在诞生以后，曾经经历了原始社会漫长的孤立发展时期。在这一时期，各地区尚缺乏联系，港口在人类社会生活中还只是一个偶然的因素。

随着河流文明的诞生，人类历史进入了多中心发展时期，社会交往逐渐频繁，港口开始诞生，成为各地区孤立文化联结的纽带，促进了不同文化的杂交，对人类文明的发展起了巨大推动作用。人类率先进入文明时代的，是在埃及的尼罗河流域、伊拉克一带的两河流域、印度的恒河流域、中国的黄河流域。这是世界上最初的四个文明中心，标志着世界从孤立发展时期进入了多中心发展时代。这些文明中心的形成，与河流有密切关系，史学家将它们概括为河流文明。在这些河流文明地区产生了一批最早的城邦国家。河流成为它们共同治理的对象并作为相互联系的纽带。城邦国家通过战争和联盟的道路结合起来成为强盛国家。作为水战战场和政治联系的必经渠道，河流交通成为国家政治和社

会生活的经常的必要组成部分，于是，河流港口开始诞生。不过，当时的船只不大。构造简单，一般在河岸都能停靠，港口还没有成为长期固定的设施。在以后的发展时期，多中心的地区不断扩大。地中海地区开始显露了它的历史光辉，它以港湾众多、岛屿相望的优越条件形成了新的文化中心。首先，它通过爱琴海的相连岛屿吸收了埃及文化，诞生了古希腊文明。随后，地中海中部的古罗马文明崛起。地中海的海上交通成为各文明中心的巨大交流媒介，海上贸易不断扩大，海上争夺战争也日益频繁，巨大的船队开始出现，从而也就产生了巨大港口。雅典商人浪迹各地，克里特人创造了先进的航海技术，号称“无敌的舰队”，亚历山大等港成为东西方交通的巨大的中心。各国港口把地中海联成了一片，把地中海沿岸的孤立存在的文明联结起来，实现了不同文明的杂交，使古希腊文明、古罗马文明结出了丰硕的果实。在东方和西方，还先后兴起了一些帝国，成为各地区性社会的中心。东西方的跨国贸易也随之发展起来，形成了西方与中国之间的“丝绸之路”以及和南亚、东南亚之间的“香料之路”。东西方之间通过这两条商路，经过地中海东岸、东南亚地区作为联结枢纽，进行了繁盛的商业交往。在这条商路上，形成了许多商业中心，君士但丁堡、威尼斯等就是其中最大的东西方贸易商品的转运中心和大商港。但在多中心时代，各帝国内自然经济仍占有主导地位，商品经济和海上贸易还不发达，只有少数商业中心地区形成为港口城市。

近代港口是人类会球性社会发展时期的产物。随着资本主义萌芽的诞生，推动了商品经济的活跃和海上贸易的发展，以港口为基点，促成了新航路和地理大发现，形成了以港口城市为纽带的世界市场和普遍的国际联系，人类开始走向世界，从多中心发展时期转向了全球性社会发展时期。近代港口大批产生，在以殖民主义为基本构架的全球性社会的普遍联系中起到了不可替代的

纽带作用。

14世纪末，在地中海沿岸的城市首先诞生了资本主义萌芽。这是由于地中海交通便利和商品经济特别发达的有利条件下促成的结果。资本主义萌芽大大地推动了地中海沿岸地区商品经济和航海业的进一步发展。但这时地中海东岸、西南亚地区却被阿拉伯人和土耳其人所占领，切断了通往东方的商路。西方不得不另求其它海上通路。为探求通往东方的航路，在15世纪后半叶，开始在意大利，后又转到了西班牙、葡萄牙，兴起了探索新航路的热潮，导致了新航线和新大陆的发现。首先，葡萄牙人发现了好望角，並绕好望角到达了印度。后不久，意大利人横渡大西洋，发现了美洲大陆。葡萄牙人又完成了环绕世界的航行。这样，从欧洲绕过非洲或南美洲到达亚洲並回到欧洲的世界性新航路开辟出来了，美洲也作为新大陆被发现了，世界航海史揭开了崭新的一页。西班牙、葡萄牙成为这条新航线的中心。随着新航线的发现和航海业的发展，一大批港口随之兴起，实际上，新航线和新大陆的发现也就是这些港口作为纽带联结起来的结果。

新航线和新大陆的发现和大批港口城市的兴起，对欧洲近代化的历史进程发生了非常重大的影响。到16世纪，西班牙、葡萄牙已成为欧洲最强大的、最富裕的商业和殖民国家。西班牙征服了南美洲的印加和阿兹特克两大帝国，从那里掠夺了大量金银财宝，通过港口城市输入欧洲並辐射到内地，迅速扩大了以货币为手段的经济活动范围，促进了旧的交换系统的灭亡，建立了普遍性货币体系，极大地促进了商业的发展和世界市场的形成。新航线和新大陆的发现，迅速地促进了殖民体制的建立，西班牙、葡萄牙首先成为拥有庞大殖民地的海上强国，在非洲、美洲攫取了一系列的殖民地。与此同时，在西欧兴起了一系列争夺海上霸权的国家。首先是荷兰，彻底消灭了西班牙的“无敌舰队”，夺取了海上霸权。它的航海业称雄世界，号称“海上马车”，並在17

世纪于非洲、亚洲、大洋洲、美洲建立了庞大的殖民地，成为欧洲最富裕的商业国家和头等殖民强国。继荷兰而起的是英国，在实现了资产阶级革命后，击败了荷兰，夺取了海上霸权的地位，在非洲、亚洲、大洋洲、美洲也相继建立了庞大的殖民体系，成为世界上最强大的“日不落殖民帝国”。西班牙、葡萄牙、荷兰、英国的相继兴起称霸海上，的一个最重要的结果，是国际贸易和世界航海业的中心从地中海转移到了大西洋沿岸。后来，英国又占领了地中海入口的西班牙的强大堡垒——直布罗陀，占据了地中海心脏——马尔它岛，凿穿了苏伊士运河，打通了大西洋、地中海到印度洋的最短航线，又占领了新加坡，控制了联结印度洋和太平洋的咽喉通道，从而建立起了它的“日不落殖民帝国”的生命线。在这个历史行程中，各地有一批港口城市兴起。特别是大西洋沿岸，葡萄牙的里斯本、西班牙的塞维尔、荷兰的鹿特丹、英国的伦敦曾先后成为世界最大商港和航运中心，起到了欧洲门户的作用，北大西洋沿岸成为世界运输最频繁的、航线最集中的地区。从这里通向世界各地和国家，在世界各地和国家也先后崛起了一系列的世界港林，如通往东方的直布罗陀、亚历山大、新加坡等，通往北美大西洋沿岸的纽约等都已成为国际性的港口。

这样，整个世界的各个部分也就联成了一片，人类的全球性社会发展时期开始到来了。这一时期的到来是一个具有伟大历史意义的历史性事件。整个世界已不再是各自分立的地区 and 国家的集合体、它已经作为一个有机的整体展现在人类面前。任何一个地区和国家的发展都不再是孤立的事情，而是相互影响、相互制约的事了。在全球性社会普遍联系的时代，港口的发展具有了空前的规模和突出的意义。在航空尚未发展时期，海上航运交通是全球性社会联系的唯一方式，各个地区和国家之间的全球联系都是通过它的港口及集中于港口的国际航线来实现的，港口也就成

为国际联系的唯一的、不可替代的枢纽，成为全球性社会联系的纽带。

促进各国社会近代化的生长点

在世界通往近代化之路的历史途中，欧美各国是先行者，特别是英国更是最早走向近代化之路的第一位旅客。英国之所以成为时代的先儿，其中一个重要原因是历史首先给他提供了第一次机遇，使它在全球性社会结构中处于最优势的地位，成为这一结构的最大受益者。

在新航路和地理大发现之后，西欧各国，主要是西班牙、葡萄牙、荷兰、英国和法国，先后纷起争霸，掀起了一个争夺殖民地的浪潮，各国先后在亚洲、非洲、美洲、大洋洲建立了各自的庞大殖民地体制。建立在这样的基础之上的全球性社会联系实质上是一个以殖民主义为基本构架的国际经济政治秩序。在这一经济秩序中，宗主国都处于优势有利的地位。特别是英国，在国际贸易中心由地中海转移到大西洋，英国正处于这一国际贸易新航线的要道口和交叉点上，特别是它的港口城市伦敦更处于这一要道口和交叉点的总枢纽的地位。英国正是依靠这一优势地位，成为国际贸易的中心。随之，在军力上也强盛起来，建立了强大的海军，而相继击败了它在西欧的所有竞争国，夺取了霸权地位，而成为头等殖民大国。英国与它的“日不落”殖民地之间的联系，构成了全球性社会联系的主干。在这一联系中，港口发挥了头等重要的作用，英国与殖民地的联系实际上就是伦敦与殖民地港口之间建立起来的联系，殖民帝国的构架也就是由此形成的世界港口的关系网络。英国与东方殖民地，就是通过伦敦经过直布罗陀、马尔它、苏伊士、新加坡这条生命线，与印度的加尔各

答、孟买，缅甸的仰光，澳大利亚的悉尼、墨尔本等港口维系起来的关系。它对西方的殖民地联系，就是通过伦敦经大西洋国际航线与北美13州殖民地的纽约、加拿大的魁北克、渥太华等港口建立起来的。如果没有这些世界港口组成的网络，英帝国的全球性社会联系和殖民主义构架的国际秩序是根本建立不起来的。

英国之成为殖民主义基本构架的全球性社会联系的主要中心，使它获得了巨大的利益。第一，它取得了国际贸易的垄断地位。在国际贸易中心转移到了大西洋以后，英国的对外贸易迅速发展起来，先后建立起了巨大的商业贸易公司，垄断了远东各国、非洲、美洲以及西班牙、葡萄牙、波罗的海沿岸各国的贸易。英国最大港口城市伦敦成了最大的国际贸易中心。第二，进行了残酷的殖民掠夺，实现了资本原始积累，比任何一个国家都更早、更充分地具备了工业革命的第一个条件——资本的积累。英国为向殖民地进行贸易而成立的庞大的垄断公司，实质上都是进行殖民掠夺的机器。其中，以规模最大、实力最强、对殖民地具有国家政权性质的东印度公司最为典型。它以武力征服了印度，握有印度的政权，以进行掠夺性的并充满欺诈性的贸易，所得原利可高达20倍。这些贸易公司还进行海盗活动和贩运黑奴等罪恶勾当。在利物浦港，曾集中有96艘专门从事贩运黑奴的魁船，从非洲运抵北美各殖民地的黑奴达50余万，港口成为他们活动的基地。联结殖民地的港口网络，实质上构成了掠夺殖民地财富的吸血管道，从殖民地掠夺的巨大财富源源不断地通过它的港口网络流入英国，为工业革命积累了资本。第三，在国际贸易推动下，英国国内顺利地进行了社会经济结构的调整，适应了工业革命的需要。适应对外贸易的要求，国内制造业发展起来，特别是毛纺织业。毛纺织业的发展，推动了养羊业的发展。大量土地转移为牧场，促成了农业结构的变化，出现了“羊吃人”的“圈地运动”，大批农民被剥夺，涌入城市谋生，为大生产提供了大

量的自由劳动力。第四，最早实现工业革命和工业化，使它成为“世界的工厂”，把殖民地变成它的商品市场和原料供应地，在国际分工中处于有利地位，使它能够利用世界资源来为它实现近代化服务。正是由于英国充分发挥了它的优势条件，使它成为世界上第一个进入近代化进程的国家。在英国实现工业化过程中及以后，它的港口网络始终发挥着不可或缺的重要作用。英国的工业完全是建立在以殖民主义为基本构架的全球性社会联系的基础之上的，它的最大港口伦敦迅速发展为巨大的工业中心，它的殖民地港口完全成为它倾销商品、掠夺原料的据点。这一时代烙印长期影响着世界经济的格局。

俄国和日本是继欧美国家之后而走向近代化的国家。当欧美国家已开始走上近代化历程的时候，俄、日仍处于相对落后的状态。他们在欧美各国近代化挑战下，曾企图作出与商方影响不发生任何联系的反应。但他们很快就发现，这种政策是不明智的，便开始试图利用西方技术，以保护本国领土和制度。无论是俄国和日本，都有吸收外来文化的传统，如俄之对拜占庭文化、日之对中国文化，都使他们获取了历史性进步。在西方咄咄逼人的近代化进程压力下，俄、日也采取了对外开放的政策，以使自己适应世界潮流的发展。

在对外开放中，发展港口作为对外开放的门户和窗口，具有首要的意义和作用。没有这一门户，就不可能有效地对外开放。这一重要前提条件对日本来说，是天然具备的，它的岛国形势有许多优良港口可资利用。特别是东京湾，东京原名“江户”，即河川门户，地处水陆交通枢纽，有富饶的关东平原作为它的腹地，从而发展成为最重要的对外开放门户。经过明治维新，它很快地走上了近代化道路。但对俄国来说，情形可就不同了，它是一个经济落后而幅员广大的封闭型的内陆国家，甚至连一个通向海外的出海口都没有，成为对外开放的一大难点。1689年，野心

勃勃的彼得一世亲政，敏锐地感受到了这一点，便采取行动，致力于打开俄国通向世界、特别是通向西欧的大门。他派出使团赴西欧学习考察，并进行一系列外交活动。他自己也化名以水手身份秘密出访，向西方学习，特别是在阿姆斯特丹、伦敦学习先进的造船技术。他回国后立即进行了一系列重大改革，仿照西方，创立科学院和各类学校，奖励翻译西欧著作，对政治体制进行调整。彼得一世最著名的业绩之一是为实行开放而夺取了出海口。他同波兰、丹麦结成同盟，进行了长达21年的“北方战争”，打败了雅典，占领了芬兰湾、里加湾。随后，他又放芬了内陆都城莫斯科，在滨芬兰湾的地方新建了一个城市——彼得堡（现名列宁格勒），并把都城迁到了这里。他打开了通向西欧的门户，在这里建立了与西方更密切联系的通道。从此，俄国雄心勃勃地走向了世界。到18世纪末，它又通过两次“俄土战争”，夺取了黑海出海口，打开了西南方的对外开放的门户。19世纪，它又从中国夺取了大片远东的土地和海参崴，从东方打开了通向太平洋的门户。俄国通过一系列对外侵略打开了对外开放的门户，走向了世界，在走向近代化各国所组成了全球性社会联系的体系中取得了自己的地位。从日本和俄国对外开放的史实中，显而易见地揭示出了民族国家出海口对它实现国家近代化的历史进程占有何等重要的地位。

殖民地、半殖民地国家的近代化历史进程是最晚进的。在以殖民主义为基本构架的全球性社会秩序下，殖民地、半殖民地显然处于最不利的地位。它们横遭殖民主义国家的欺凌和掠夺，丧失了民族独立和国家主权，成为资本主义国家倾销商品、掠夺原料的市场，大量社会财富被宗主国掠夺，近代化的历史进程遭到了阻滞。但是，资本主义国家在建立殖民主义全球体系的过程中，为了使殖民地、半殖民地适应自己的需要，也同时以资本主义面貌改造着世界，而且，殖民地、半殖民地国家为了反对殖民

主义的欺凌和掠夺，也不得不在努力争取自强中走上近代化的道路。

一般说来，在资本主义国家侵入前，殖民地和半殖民地国家尚处于农业社会的前资本主义社会发展阶段，比入侵国落后了整整一个时代或更长的时间。先进的资本主义国家以其船坚炮利很轻易地打败了这些落后的国家。入侵后，殖民主义国家首先在一些口岸港口找到了自己的立足点，並在那里建立了它对殖民地进行侵略和掠夺的桥头堡和据点。随后，大量移民涌入殖民地。在口岸港口，人口越来越集中而逐渐城市化。在这个过程中，殖民主义国家把他们的近代化社会也移植到了这里，建立起了近代化的生活设施、生产设施、城市设施、信息设施、社会设施和政治设施，並以近代化的制度和方法进行管理，实际上建立起了一个标本的西方世界近代化模式的社会。因此，在殖民地，口岸港口城市首先最早走上了近代化历程，成为殖民地近代化的发源地；也因此，殖民地早期口岸港口城市往往成为当地近代化程度最高的地方。在以后的历史过程中，殖民地的近代化进程便逐渐从口岸港口城市逐渐向腹地推进。这样的进程，几乎在每一个殖民地国家都在大体上经历过的。美国曾是英国的殖民地。最初，英国殖民主义者在东海岸口岸港口首先站稳脚跟，随后在那里就建立起港口城市群体，纽约就是它的中心。以这些港口城市为据点，英国殖民主义者在东海岸进一步扩展而建立了13个州，並在这里建立了资本主义体制，推进了近代化进程。美国独立后的百余年间，才逐次地向西推进，开发西部，近代化进程才随之向这一地区发展，西部地区的工业化更是本世纪六十年代以后的事。澳大利亚也是这样，当初是英国殖民地，他们最初的据点也只不过是悉尼等口岸港口。悉尼最初只是一个英国罪犯的流放地，经过逐渐开拓而成为英国移民的聚集点，並开始了城市建设，发展成为港口城市。1813年，英国发现了由悉尼向西越过兰山山脉的山