

中国水运史丛书

港口史

人民交通出版社

前 言

《营口港史》是按照中国航海史研究会的部署，在交通部的领导下，由“营口港史编审委员会”主持编撰的，是《中国水运史丛书》中的一部。

营口港是一个具有 2000 多年历史的古港。《营口港史》一书如实地记述了营口港从古代河口港，从辽河深部的古襄平港址逐步向辽河下游的牛庄、白桦沟、田庄台、兴隆台、没沟营，直到现代，最终迁移出辽河口，在辽东湾沿岸的鲅鱼圈形成新港区，构成一个海岸线港口的变迁轨迹。营口港的形成、变化和发展与东北地区、全国乃至世界的政治、经济形势的发展、变化紧密相关。文中记述了不同时期的各种因素对营口港的影响，探讨变迁的原因和规律。

全书力求全面、科学地记述营口港的发展、演变过程。以史料为依据，经过反复考证，认真推敲，以期作为史料供读者一用，希望能通过本书达到以古鉴今，古为今用，为社会主义建设服务的目的。

《营口港史》是营口港历史上第一部经济、技术史书，编写历时 12 年方始脱稿。在编写过程中，承蒙中国第一二历史档案馆、北京图书馆、天津档案馆、辽宁省档案馆、吉林省档案馆、长春图书馆、大连图书馆、黑龙江省图书馆、营口市图书馆、吉林工业大学、东北师范大学、抚顺煤矿档案馆、鞍钢史志办、营口地方志办公室、营口文史馆、大连港务局、烟台港务局等各方面的大力帮助。受到东北师范大学历史系常城教授、徐风臣教授的帮助，受益非浅。此外，承蒙《营口港史》顾问王世贤、武强老师的多方面指导，对《营口港史》成书做出了贡献。本书的责任编辑马小奇同志为书稿付出了不少于编者的大量心血。

营口港第一部史书问世,凝聚了各方面的心血,在此,谨代表参与过本书编写工作的全体人员向上述各单位及个人致以衷心的感谢。

由于水平所限,错误和疏漏之处在所难免,敬请读者不吝赐教。

编 者

1994年4月15日

目 录

前 言	1
绪 论	1

古 代 部 分

(公元前 3 世纪~1840 年)

第一章 古襄平港

(公元前 3 世纪~1367 年) 7

第一节 襄平港的形成 7

一 辽河流域早期的经济文化 7

二 早期辽东地区的海运 8

三 襄平港的形成 9

四 襄平港海运渐趋频繁 10

第二节 襄平港(辽阳港)成为辽东河、海转运

的枢纽港 11

一 汉魏至南北朝时襄平港的发展 11

二 隋唐时期襄平港在战争中的作用 13

三 元朝辽阳港大量转运漕粮 14

第二章 港址的迁移与牛庄、没沟营港的次第兴起

(1368~1840 年) 18

第一节 辽阳港的衰落与牛庄港的出现 18

一 辽阳港衰落的原因 18

二 牛庄港取代辽阳港 19

三	明朝初年牛庄港在海上漕运中的作用	20
第二节	禁海政策对牛庄港的影响	20
一	禁海政策使港口萧条	20
二	解除“禁海”后牛庄港的复苏	23
第三节	大豆的产运与牛庄港的迅速兴盛	25
一	清代辽东经济的发展	25
二	港口的大宗货源——大豆的迅速增多 与“豆禁”政策对港口的影响	26
三	牛庄港的迅速兴盛	28
第四节	港址的再次迁移与没沟营港的兴起	29
一	港口重心下迁至没沟营	29
二	繁盛一时的没沟营(营口)港	30
第五节	古代港口的集疏条件	32
一	内河集疏运船舶	32
二	陆路的集疏方式——马车运输	33
第六节	建立钞关	34
一	山海关牛庄钞关的建立	34
二	牛庄钞关没沟营分检机构的建立	35

近代部分

(1840~1949 年)

第三章 营口港的开埠与兴旺

	(1840~1904 年)	38
第一节	营口被迫开埠	38
一	没沟营引起侵略者的注意	38
二	营口(牛庄)被迫开埠	40
三	侵略者舍弃牛庄港,强开营口港	41

第二节 营口港主权的丧失	43
一 侵略者通过不平等条约攫取营口港主权	43
二 海关管理权的丧失	45
三 开引水权丧失的先例	47
四 丧权辱国的领事裁判权	48
第三节 营口港规模迅速扩大	49
一 船舶进港数量增多	49
二 港口辐射面扩大	53
三 外国航运势力的增强与中国轮运业的出现	59
第四节 港口货运量、货种增多	61
一 营口港的进出口贸易	61
二 传统的大宗出口商品——大豆	71
三 其他出口商品	78
四 进出口货运量增长	81
第四章 帝国主义角逐下的营口港	
(1904~1931 年)	89
第一节 大连港的兴起与营口港的衰落	89
一 日军侵占营口港	89
二 满铁实行“大连中心主义”及其对 营口港的影响	93
三 大连、丹东、海参崴开港	95
四 大连港的兴起及营口港的衰落	96
五 营口港衰落的其他因素	100
六 营口港成为以国内贸易为主的港口	104
第二节 各国航运势力在营口港的争夺	105
一 争夺船舶代理业	105
二 争夺营口港航线	106
三 日本迅速扩充航运势力	107
四 争夺营口港旅客运输	112
第三节 营口港中国航运业的情况	113

一	营口港民族轮运业发展迟缓·····	113
二	木帆船运输业仍有实力·····	114
第四节	日本通过营口港进行掠夺·····	118
一	日本加强在营口港的实力·····	118
二	抚顺煤的掠夺性出口·····	120
三	钢铁的掠夺性出口·····	121
四	豆类及豆饼的掠夺性出口·····	121
五	掠夺性出口使港口吞吐量达到历史上最高水平·····	122
第五节	进出口的主要货种·····	124
一	进口主要货种·····	124
二	出口主要货种·····	128
第六节	栈桥式码头与岸壁式码头的兴建·····	131
一	日本大量投资修建码头·····	131
二	营口港最早的由中国政府修建的 垂直岸壁式码头·····	135
第七节	营口港港口航道的治理·····	136
一	航道整体治理计划的提出与废止·····	136
二	秀斯方案的提出及拖延未行·····	139
三	辽河航道治理见成效·····	140
第五章	殖民统治下的营口港 (1932~1945 年)·····	148
第一节	“九·一八”事变日军侵入营口港·····	148
一	日本建立伪满州国傀儡政权·····	148
二	日军侵占营口港·····	149
三	伪营口航政局管理营口港·····	152
四	港口生产严重衰退·····	155
五	日本完全控制营口港·····	155
第二节	营口港的衰落·····	157
一	营口港成为单一为日本服务的港口·····	157
二	港口迅速衰落·····	159

第三节	日伪统治下的码头工人·····	165
第四节	日伪政权对航道的治理·····	167
一	对航道治理工作的管理·····	167
二	进港航道治理工程计划·····	168
三	内河航道治理工程计划·····	169
四	航道工程实施情况·····	169
五	辽河内河航道治理工程·····	172
第六章	抗日战争胜利后的营口港	
	(1945~1949 年) ·····	174
第一节	营口港回到祖国怀抱·····	174
一	营口市解放·····	174
二	人民政府接管营口港·····	175
第二节	恢复港口生产·····	176
一	组建人民港口管理机构·····	176
二	抢修港口设施·····	177
三	港口生产恢复·····	181

现代部分

(1949~1994 年)

第七章	海运衰退,维持河运时期的营口港	
	(1949~1962 年) ·····	184
第一节	新型港口管理体制的建立与变化·····	184
一	从营口航政局到大连区港务管理局营口分局·····	184
二	营口港下放地方管理·····	186
第二节	统一港口管理·····	187
一	整顿港口秩序·····	187
二	划定港口管理范围·····	187

三	统一港航费收标准·····	188
第三节	为共和国提供港口管理经验和人才·····	190
一	共和国第一批港口管理规章在营口港实施·····	190
二	为共和国培养并输送港口、水运管理人才·····	191
第四节	港口生产条件的改善·····	192
一	建国初期的港口设施·····	192
二	修复港口铁路专用线·····	193
三	清理航道,打捞沉船·····	194
四	增设码头照明设备·····	194
五	进一步整治进港航道·····	194
六	“双革”运动使营口港迈出机械化 装卸的第一步·····	195
第五节	港口暂停海运,维持河运生产·····	196
一	海运维艰,河运发展·····	196
二	开展多种经营维持港口开支·····	200
第六节	“大跃进”及调整时期的营口港·····	201
一	“左”倾思潮影响下的营口港·····	201
二	三年“大跃进”中港口的生产状况·····	202
三	营口港在调整中恢复稳定状态·····	203
第八章	维护使用时期的营口港 (1962~1978年)·····	207
第一节	营口港“平战结合,维护使用” 方针的提出·····	207
一	营口港再归交通部管理·····	207
二	“平战结合,维护使用”方针的贯彻·····	208
三	在“维护使用”基础上港口设施的填平补齐·····	209
第二节	“文化大革命”初期营口港陷入混乱·····	210
一	武斗使营口港停产两月·····	210
二	港口生产升而复降·····	212
第三节	在困境中维持港口生产·····	212

一	组织砂石运输,增加港口吞吐量	212
二	开展工业创收,减少亏损	214
三	1975 年地震对港口的影响	214
第四节	对营口港辽河岸港区设施的维护	215
第五节	营口港新港区建设的提出及早期工作	216
一	营口港新港区建设方案的提出	216
二	辽河口矿渣建港方案的提出与落空	219
三	鲅鱼圈新港址的选定	220
第六节	鲅鱼圈新港区的建设规划	221
一	鲅鱼圈新港址的自然条件	221
二	进行现场规划	222
三	成立新港建设指挥部	224
第九章	改革开放给营口港带来生机	
	(1979~1987 年)	226
第一节	营口港全面对外开放	226
一	开展国轮外贸运输	226
二	港口对外籍船舶开放	227
第二节	营口港进行改革	228
一	港口管理体制的再次变动	228
二	改革港口管理制度	230
三	全面实行经济承包责任制	231
第三节	对营口老港区进行全面改造	232
一	对老港区进行全面技术改造	232
二	扩建、新建两个泊位	234
三	交通部投资修建水上过驳设施	235
第四节	港口生产迅速发展	238
一	开展水上过驳作业,挖掘老港区潜力	238
二	港口吞吐量稳步增长	239
三	外贸货运量增加	241
四	经济效益增长	242

第五节 鲅鱼圈新港区一期工程的筹备工作·····	242
一 营口港新的历史转折·····	242
二 鲅鱼圈港区的货源分析及工程规划·····	244
三 营口港务局负责新港区建设的筹备工作·····	246
四 出口木材码头改为进口煤炭码头·····	248
第六节 鲅鱼圈新港一期工程的规模与项目·····	250
一 泊位和吞吐能力·····	250
二 港池布置·····	251
三 建成煤炭接卸专用码头·····	251
四 建设散杂货码头·····	253
五 建设顺岸集装箱码头·····	253
第七节 港口附属工程·····	254
一 修筑防波堤·····	254
二 航道、航标建设·····	254
三 修筑港区专用铁路·····	255
四 修筑进港公路·····	256
五 港区供电设施建设·····	257
六 供水系统的建设·····	258
七 通信设施的建设·····	259
八 生活区建设·····	259
第十章 营口港进入新的历史时期	
(1988~1994 年)·····	260
第一节 港口生产突飞猛进·····	260
一 鲅鱼圈港区边生产边建设·····	260
二 老港区吞吐量超过 100 万吨·····	260
三 港口生产的新面貌·····	261
第二节 鲅鱼圈港区续建工程进展顺利·····	264
一 煤码头改造工程·····	264
二 建设液化气临时装卸码头·····	266
三 建设汽车滚装码头·····	266

四 建设成品油及液体化工产品码头·····	267
五 筹建粮食码头·····	270
第三节 国家批建鲅鱼圈港区二期工程·····	271
一 “八五”期间鲅鱼圈港区二期工程·····	272
二 二期工程项目·····	272
第四节 改革推动港口管理水平不断提高·····	274
一 港口由交通部、营口市双重领导 ·····	274
二 通过改革加强管理·····	275
三 营口港务局成为国家二级企业·····	276
四 营口港物质文明与精神文明双丰收·····	277
第五节 开展一业为主多种经营·····	278
一 开展多种经营·····	278
二 港务局开办的合资企业及第三产业·····	279
第六节 港口装卸设备不断增多·····	281
第七节 鲅鱼圈港区触发了鲅鱼圈城区的形成·····	288
一 城市基础建设完善,投资环境良好 ·····	288
二 城以港兴,港以城用 ·····	289

附录

营口港大事记·····	290
营口港务局历任党政领导人名录·····	311
营口港港章·····	314

绪 论

营口港既是一个有悠久历史的古老河口海港,又是一个现代化新型海港,因此,有新老港区之分,老港区位于辽河口内的营口市,新港区位于辽东湾东部的鲅鱼圈海岸,全称营口港。

营口港位于我国东北地区南部,辽东半岛西侧,在世界经济发展最具活力的东北亚地区的中心地带。是辽宁中部城市群及辽宁和东北地区工业最集中、人口最密集的经济发达地区最近的出海口。营口港地理位置见图 0-0-1。

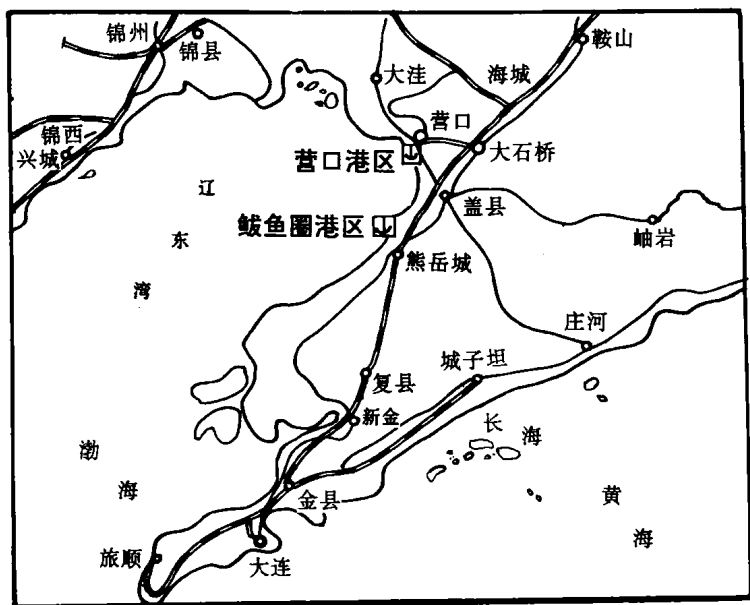


图 0-0-1 营口港地理位置示意图

营口港陆路交通发达,沈大高速公路、长大铁路贯通营口,使营口港发展成为以不同方式互相衔接换装,发展水陆综合运输的沿海主要疏纽港。

港口的产生、发展源于政治、经济、地理及社会的发展。港口的变迁除上述因素外,还有赖于自然条件的变化(如航道淤积)、科学技术的进步(如船舶、铁路的发展)等因素。

肥沃的土地,丰富的腹地资源,为营口港的发展奠定了坚实的基础。东北地区广袤的松辽大平原盛产大豆、玉米,为古、近代的营口港海运提供了稳定的出口货源。从营口港进口的南方的布、棉花、纺织品、五金、百杂货品,促进了东北地区与我国南方的经济技术交流。近代,港口的对外贸易又促进了东北地区工业化的进程。

营口港的历史悠久,远在公元前 220 年,公孙渊控制辽河流域,定都襄平时,就以襄平港为起迄点,通过辽河跨海与吴国、越国(江、浙两省)往来。隋炀帝两次东征的庞大水师,亦通过海上进入辽河抵达襄平港口。元朝时,海运船只可将粮食运至辽河深部的开原。明朝,虽然重农抑商,但也采取了一些维护经商措施,港口海运仍在继续发展。此时的襄平港下迁至距辽河口较近的牛庄,称为牛庄港。牛庄港与直、鲁海运颇盛,“登辽隔海甚近,顺风半日可达”。“直隶太仓到牛庄船只动辄千艘”,牛庄港兴盛一时。

内河水运是古、近代内河海港生存的重要条件。辽河发源于内蒙古,东流至郑家屯的三江口进入辽宁并与东辽河汇合,下流经开原、铁岭、法库门、新民、辽中、田庄台、营口注入辽东湾,形成 1250 公里的内河水道,是古、近代营口港进出口货物向东北内地的辽宁、吉林、内蒙古东部集疏的唯一水上通道。营口至郑家屯的内河航线长达 800 公里。铁岭、法库门的 300 公里航线周围是东北大豆、玉米的主要产区,是营口港的主要粮食出口基地。在陆路交通不发达的古、近代,是辽河水运推动了辽宁、吉林和内蒙东部、河北北部及黑龙江南部经济的交流与发展。营口港腹地的进出口贸易,国内南北物资交流亦借辽河水运之便。富饶、辽阔的经济腹地使营口港海运事业得以发展和兴旺。营口港经济腹地见图 0-0-2。

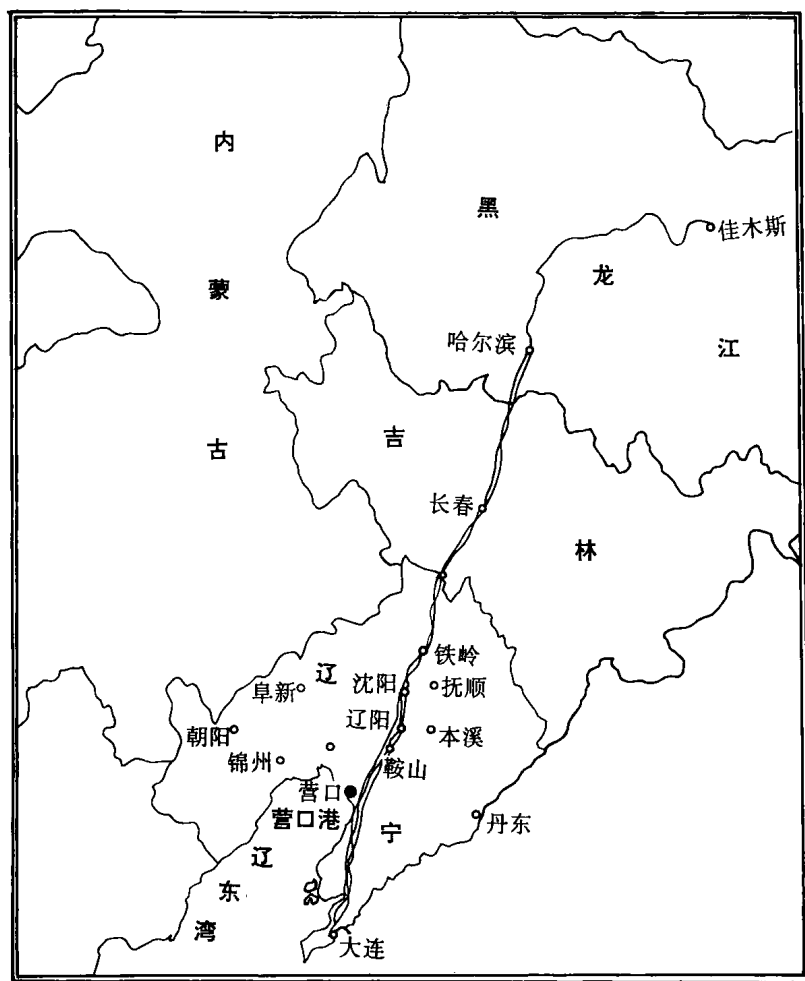


图 0-0-2 营口港经济腹地示意图

政治对港口的影响也是不可忽视的因素。明、清的“禁海”政策不仅使海运、港口停顿,对国民经济也造成严重损失。帝国主义的侵略和殖民掠夺,使只能接纳 3000 吨以下船舶的营口河口海港的年吞吐量达到 246 万吨的高水准,大量土特产经港口外运,使东北资源蒙受了巨大损失,也使营口港在中华人民共和国成立前夕损

失严重。

大自然的变化,在一定的时期,一定的条件下,仍然是不可抗拒的力量。辽河内河海运港口——营口港地理位置的变迁,除受政治、经济的影响之外,辽河泥沙淤积,航道变浅,是营口港从辽河深部逐步向河口下迁的重要原因。由于航道淤浅、船舶吨位增大,迫使营口港一步一步从古代的襄平下迁至牛庄,又从牛庄下迁至白桦沟、田庄台、兴隆台,1823年迁至辽河口的没沟营(即营口),造成营口港址在辽河内的5次迁移过程。

科学技术的进步推动了港口吞吐量的增长,加速了以港口为中心的腹地经济的发展。东北幅源辽阔,物产丰富。丰富的农产品,诸多的矿产资源,使东北地区成为全国的工农业基地,同时也为营口港的繁荣与发展奠定了物质基础。密集的东北铁路运输网及船舶的大型化,使内河港口航道不再适应现代化要求。方便快捷的铁路运输很快取代了辽河内河水运,铁路、公路成为营口港集疏运货物的主要方式,再加上海运船舶向大型化发展,使营口港址在5次迁移之后,终于步出辽河口。1984年开辟建设纯海岸线港口——营口港鲅鱼圈新港区,这是营口港址的又一次迁移。

营口鲅鱼圈新港区是一个水深条件好,地理位置优越,不淤不冻的纯海岸线天然良港。一期工程于1990年全部竣工投产,已建成万吨级泊位7个,3万吨级泊位2个。此后营口港吞吐量开始迅速增长,到1993年,年吞吐量已经达到670万吨,成为东北地区仅次于大连港的重要贸易港口。二期工程于1993年开工。“八五”期间,在鲅鱼圈港区二港池三突堤建设3万吨级泊位3个,远期可扩深至5万吨;在二港池顺岸建设1.5万吨级泊位2个,远期可扩深至3万吨级。在“八五”期间还将建设汽车滚装码头一座,成品油码头、液体化工码头、散粮出口码头各一座,以及散装水泥出口码头一座。届时营口港将有更大的发展。营口港在东北亚地区辐射见图0-0-3。

港兴城兴,因港立城。营口港历史上的6次迁址,每移一次必然遗留下一城镇。港兴城兴,港废则城衰。港口为港口所在地带来