

中国社会科学院近代史研究所

# 青年学术论坛

2000  
年卷

中国社会科学院近代史研究所 编

社会科学文献出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国社会科学院近代史研究所青年学术论坛 .2000 年卷/中国社会科学院近代史研究所编 .- 北京 :社会科学文献出版社 2001 .10

ISBN 7 - 80149 - 588 - 8

. 中... . 杨... . 中国 - 近代史 - 文集  
. K250 .7 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 060372 号

中国社会科学院近代史研究所  
青年学术论坛 2000 年卷

---

编 者：中国社会科学院近代史研究所

责任编辑：杨 群 陈 阆

责任校对：徐 扬

责任印制：同 非

---

出版发行：社会科学文献出版社

(北京建国门内大街5 号 电话65139963 邮编100732)

网址：<http://www.sclph.com.cn>

经 销：新华书店总店北京发行所

排 版：北京中文天地文化艺术有限公司

印 刷：北京四季青印刷厂

---

开 本：850 × 1168 毫米 1/32 开

印 张：24.25

字 数：621 千字

版 次：2001 年 10 月第 1 版 2001 年 10 月第 1 次印刷

---

ISBN 7 - 80149 - 588 - 8/K·077

定价：48.00 元

---

版权所有 翻印必究

# 目 录

|                                                    |           |
|----------------------------------------------------|-----------|
| 序 言 .....                                          | 张海鹏 (1)   |
| 20 世纪 20 年代“联省自治”的理论与实践 .....                      | 马 勇 (1)   |
| 党政关系：国民党党治在地方层级的运作<br>(1927 ~ 1937) .....          | 王奇生 (52)  |
| 论蒋胡约法之争和国民会议的本质 .....                              | 金以林 (84)  |
| 从洋务运动的官商矛盾看中国近代早期两种<br>现代化模式的滥觞 .....              | 严立贤 (110) |
| 近代华北平原的粮食产量和农业劳动生产率估计<br>.....                     | 徐秀丽 (155) |
| 1900 ~ 1941 年香港航运发展概述 .....                        | 张俊义 (179) |
| 20 世纪早期香港华人的职业构成及生活状况 .....                        | 张 丽 (193) |
| 日伪时期山东棉花的生产与流通 .....                               | 王士花 (214) |
| 激进与现实的矛盾<br>——抗战前期根据地妇女运动发展中的曲折<br>.....           | 刘 萍 (227) |
| 战时儿童保育会的历史与作用 .....                                | 李学通 (245) |
| 缅甸战役蒋介石、史迪威的失败责任 .....                             | 黄道炫 (263) |
| 狂热的战争认同和病态的民族自负<br>——从《东史郎日记》看侵华日军士兵的个体心态<br>..... | 卞修跃 (293) |

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| 北京政府修约运动简论 .....                   | 王建朗 (324) |
| 抗战时期中国国民党与越南独立运动关系研究 ...           | 罗 敏 (345) |
| 对刘少奇使团 1949 年秘密访问莫斯科的几点看法<br>..... | 栾景河 (373) |

## 序 言

中国社会科学院近代史研究所青年学术论坛 1999 年卷，在我所建所 50 周年时问世。2000 年卷即将在 2001 年 8 月出版。今后，我们争取每年开一次青年学术讨论会，出一本论文集。这是我所响应李铁映院长号召，建设现代科研院所努力中取得的一点进步。所谓现代科研院所，当然有多种含义和衡量指标。照我的了解，首先是要有优秀的研究人才，要有高水平的研究成果。我们通常所说出人才、出成果，当是指此而言。离开了优秀的人才和高水平的研究成果，所谓优秀的研究所云云，不过是无有之乡。因此，建设现代科研院所，我以为第一位的是要有人才。

50 年来，近代史研究所为我国历史学界培养和造就了几代杰出的学者，他们在发展、繁荣我国历史学园地、提高我国历史研究水平方面做出了重要贡献，我们在中国通史研究、中国近代史研究方面，奉献了许多令我国学术界关注的著作和论文，编出了不少重要的学术资料。不用讳言，这些论著和学术资料对于中国历史学研究，特别是中国近代史研究起到了良好的引导和推动作用。这是我们回顾近代史研究所走过的 50 周年时，值得骄傲和自豪的！

当然，我所在成长和发展过程中，也存在着种种困难和缺陷。多年来，老一辈学者常常慨叹，在近代史研究所，青年人才的成长呈现一种自生自灭的状况。这是说，研究所对青年人才的成长，缺乏有力的办法，显得有些束手无策、无所作为。一代一代青年就在这种无奈中或者脱颖而出，或者饮恨出局。研究所当然不是专业教育机构，不直接负责对人的教育；但是，这并不表示，研

究所在教育人、培养人方面不应该承担责任，我们只能袖手看到这种自生自灭的现象继续存在下去。最近十年来，我们一直在研究和探索在研究所内培养和造就青年研究人才的办法。我们认识到，在研究所培养和造就人才不同于学校，不能按部就班进行，不能修学分，拿学位（除了攻读学位，而攻读学位，基本上是接受学校教育，不是研究所的研究工作）。每个研究人员都有研究任务，或者是集体课题，或者是个人项目，都在埋头工作。这是基本所情。因此，我们只能在工作中，只能在研究实践中，考察人、观察人、培养人、造就人。离开这一点所采取的培养措施，都可能是无本之木，无源之水，难以长久，难收实效。通过研究任务，通过课题管理，通过会议切磋，造成激励机制，形成学术氛围，调动和刺激青年研究者的工作热情，推动他们在研究任务中沉下心来，深入下去，开拓各人的科研园地。为此，所里采取过一些办法，如规定新人进所，要求研究室指定老专家帮带，这是老师带徒弟的传统办法；所里制定过青年研究人员考绩办法，成绩优秀的给予奖励，这是以正面表彰的办法，激励青年人上进；积极在所里实行课题制，推动青年人承担课题，所里给予资助；推荐和介绍青年学者出国做较长时间进修、访问，以扩大其视野，提高外语水平；开办青年学者演讲会，每月定期请青年学者作学术报告；积极推动青年学者参加国内外各种学术讨论会，要求他们撰写合格的学术论文，同时，本所也积极筹措资金召开国际学术讨论会，推动青年学者与会。有时也举办所内的学术讨论会，严格按照国际会议的办法，训练所内青年学者等等。应该说，这些都是行之有效的办法，而且，大体说来反映较好。1999年开始，所里又推出一种新的办法，第一次召开了所内青年学者的学术讨论会。40岁以下的青年学者积极响应，大多数人都撰写了论文。会议严格按照国际会议办法，只是会议主持人、论文评论人都由青年学者担任。会后，请所学术委员会的老专家给予评议，写得好的论文，评出等次，分别给予奖励。这种做法，在所内反映良

好。有的超过了年龄的朋友对于自己不能参加会议表示惋惜。那次出版的青年学术论坛，就是本所第一届青年学术讨论会的论文集，为了免俗，我们名之为青年学术论坛。这就是本书的由来。

近代史研究所现有 40 岁以下的青年学者将近 40 人，其中博士 14 人，又博士后 5 人，硕士更多一些，有一部分已经晋升为研究员，大多为副研究员。今后若干年，大约会保持这个数字，只是具有博士学位的人数还要增加一些。十年前我们担心的青黄不接的情况，现在可以说基本上不存在了。但是，为了使逐年增加的年轻朋友继承近代史研究所的学风，还有很多工作要做。青年是我们的未来。研究所的未来在于青年，我国学术界的未来也在于青年。面对 21 世纪国内外学术界的发展，我们要努力推动我们的青年学者尽快地成长，使他们尽早为学术界所认识，所接受，争取使其中一些人成为 21 世纪中国学术界的名人、大师。为此，我们还要做出更多努力。比如还要在培养他们在学习马克思主义理论方面下功夫，使那些即将成为知名学者的年轻人记住、并且发挥近代史研究所范文澜、刘大年等老所长遗留下来的传统，即不仅要坐冷板凳，扎扎实实做学问，还要保持正确的研究方向，对国家、对社会抱有严肃的责任感。这是我希望，也是我所老一代学者的共同希望。

本卷收集论文 29 篇，绝大多数都是第一次发表。作者们的研究是认真的、努力的，但是这不表明每篇论文都达到了很高的水平，有的篇章成熟一些，也有的稚嫩一些，请各位读者，请各位关心青年成长的前辈们不吝指正！

本卷的编辑工作是本所黄春生、王奇生、左玉河、刘红、陈于武等做的，我对他们的劳动表示衷心感谢！社会科学文献出版社积极承担出版，我感谢他们的支持！

张海鹏

2001 年 7 月 13 日

于东厂胡同一号

# 1900 ~ 1941 年香港航运发展概述

张俊义

香港具有得天独厚的天然良港条件，又具有靠近祖国大陆的地理优势，加上从 1841 年开埠之日起，港英政府实行了自由港政策，以吸引各国商人前来投资贸易，经过半个多世纪的开发，香港逐步发展为西方特别是英国开展对华贸易的中转站，到 19 世纪末叶，香港已经确立起其远东转运港的地位，成为当时世界上著名的商港。从 20 世纪初直至二次世界大战前，是香港作为转口贸易港发展的黄金时期。在此期间，香港的转口贸易历经世界局势与中国国内政局的变化所造成的种种困难，仍获得大幅度的增长，进一步巩固了其远东地区重要的转运港的地位。香港的航运业是随着香港转口贸易的发展而成长起来的，是服务于转口贸易的重要支柱产业，二者互为辐辏，密不可分。本文拟对 20 世纪初至二次世界大战前期间的香港航运业的发展作一简要概述，从一个重要的侧面展示战前香港经济发展的面貌。

## 一 战前香港航运发展的历程

香港的航运业起于 19 世纪 40 年代香港开埠之初，是香港最为古老的行业之一。香港的最初航运业大都从属于鸦片贸易，这种状况一直持续到 19 世纪六七十年代，随着航运从帆船到轮船的过渡和大批贸易商行投资轮船运输，香港的航运业才开始获得

独立的地位，并蓬勃发展起来。在 19 世纪 60 年代，经营中国沿海、远洋及内河航线的外国轮船公司已达 13 家，其中最大的三家——英商太古轮船公司、怡和轮船公司和美商旗昌轮船公司均在香港设立了总部。1869 年，随着苏伊士运河的开通和轮船的大量使用，极大地推进了香港的航运业，进出香港的商船队开始猛增。与此同时，伴随着航运的发展，香港开始逐步建立起比较完善的港口管理制度，与航运有关的设施如灯塔、避风塘、信号灯、天文台等也不断建立。到 19 世纪 90 年代，香港已号称“东方的直布罗陀”，被誉为在大不列颠帝国内仅次于伦敦和利物浦的大商港。1898 年英国殖民者又从中国强行租占了新界大片领土，从而为香港的经济扩展提供了更加广阔的发展空间。从 19 世纪末开始，香港的转口贸易尤其是对中国内地转口贸易开始进入一个高速增长阶段，据有关资料统计，到 20 世纪初的 1900 年，中国对外贸易额 41% 均经由香港进出，而对中国内地贸易则占了香港对外贸易总额的 33%。香港的航运业同样也有了大幅度的增长，在 19 世纪的最后 15 年间，进出香港的船舶吨位翻了一番，到 1900 年达到了 1400 万吨。

进入 20 世纪后，随着中国国内市场的逐步扩大以及香港一些城市基础设施的进一步完善，香港的转口贸易稳步发展，香港作为对中国内地贸易中心港的地位日益稳固。作为转口贸易的支柱，香港的航运业更趋兴旺。从 20 世纪初到“二次大战”前，香港航运的发展基本呈持续增长的态势，但由于受国内外政治经济局势的影响也有波折。大致讲来，可分为几个阶段：持续增长期（1900～1914 年）；“一战”衰退期（1914～1918 年）；高速增长期（1919～1924 年）；5 挫折恢复期（1925～1941）。

---

参见余绳武、刘存宽主编《十九世纪的香港》，中华书局 1993 年第 272 页。

赵子能：《香港的港口》（T. N. Chiu, The Port of Hong Kong），香港，1973，第 34 页。

1. 持续增长期。1895 年中日甲午战争以后，列强在华掀起了一场瓜分势力范围的狂潮，为控制中国的经济命脉，列强首先展开了对中国铁路资源的掠夺，通过逼迫清政府签订一系列掠夺性条约，加大了对中国铁路的投资。此外，根据《马关条约》允许外国在华通商口岸投资设厂的规定，从 19 世纪末叶开始，在不平等条约的保护下，外国资本纷纷登陆中国，在各通商口岸陆续建立了一批从事纺织、面粉加工、火柴、烟草、水泥等生产的企业。工业的发展造成国内市场需求的扩大，带动了对外贸易的发展。作为列强对华贸易的主要基地，从 20 世纪初开始，香港的对中国内地贸易增长迅速。受此影响，香港的航运业持续增长。从进出港船只数和总吨位的统计数字上看，在 1900 年至 1910 年的 10 年间，香港进出港船只数增长了近 6 倍，从 82456 艘增至 547164 艘；进出港船只的总吨位数增长近 1 倍，从 18445134 吨增至 36534361 吨。到“一战”前的 1913 年，进出香港的船舶总吨位数达到 37742982 吨。

表 1 1900 ~ 1910 年进出香港船只统计

| 年 代  | 进出港<br>船舶总数 | 进出港<br>船舶总吨位 | 年 代  | 进出港<br>船舶总数 | 进出港<br>船舶总吨位 |
|------|-------------|--------------|------|-------------|--------------|
| 1900 | 82456       | 18445134     | 1906 | 429726      | 32747268     |
| 1901 | 90520       | 19325384     | 1907 | 507634      | 36028310     |
| 1902 | 103089      | 21528780     | 1908 | 532078      | 34614335     |
| 1903 | 108000      | 24039862     | 1909 | 527280      | 34830845     |
| 1904 | 116192      | 24754042     | 1910 | 547164      | 36534361     |
| 1905 | 452758      | 34185091     |      |             |              |

资料来源：《香港船政厅报告》，1900 ~ 1910 年。

这一时期经营航运的船公司依然以英资为主，其中，太古轮

参见香港政府编《香港船政厅报告》1900、1910、1913 年（Report of the Harbour Master for the year 1900, 1910, 1913）。

船公司和怡和轮船公司更是垄断了中国沿海航运的大部分份额。当时经营中国沿海航运的公司还有粤澳轮船公司和德忌利士轮船公司。经营远洋运输的轮船公司主要有大英火轮船公司、蓝烟囱轮船公司、怡泰轮船公司、昌兴火轮船公司等。

2. “一战”衰退期。从1914年至1918年，第一次世界大战在世界范围内爆发，作为参战国的殖民地，香港被卷入这场战争。战争期间，作为交战国的另一方德国与奥匈帝国的船只纷纷离开香港。受战争影响，来自欧洲的商船也大为减少。此外，由于英国政府征用大量香港商船为战争服务，香港本地轮船公司的业务尤其是远洋运输业务基本陷于停顿。这一切均使得香港的航运业出现大幅度下滑，外贸进出口船舶吨位数由1914年的25279624吨跌至1918年的16955332吨。（见表2）

表2 “一战”期间香港进出港外贸商船统计

| 年 代  | 进出港外贸<br>船只数 | 进出港外贸<br>船只总吨位 | 年 代  | 进出港外贸<br>船只数 | 进出港外贸<br>船只总吨位 |
|------|--------------|----------------|------|--------------|----------------|
| 1914 | 51214        | 25279624       | 1916 | 48350        | 22308311       |
| 1915 | 50148        | 22515023       | 1918 | 43436        | 16955332       |

资料来源：《香港船政厅报告》，1914~1918年。

然而，日本的航运业则迅速发展壮大起来。由于得到了日本政府的资助，加上欧战所造成的真空，这一时期进出香港的日本商船数逐年递增（见表3）。日本的两大轮船公司日本邮船株式会社和大阪商船株式会社正是在这一时期迅速发展壮大，成为国际知名的商船公司。

参见麦克米伦编《远东的海港》（Allister MacMillan ed., Seaports of the Far East），伦敦，1923，第385~386页；《香港工商贸易航运94年史1841~1935》（The Bedikton Co. ed., Commercial & Industrial Hong Kong: a record of 94 years progress of the colony in commerce, trade, industry & shipping 1841~1935），第163~164页。

表3 1913 ~ 1916 年抵港日本商船一览表

| 年 代  | 抵港商船数 | 进港次数 | 总吨位     | 年 代  | 抵港商船数 | 进港次数 | 总吨位     |
|------|-------|------|---------|------|-------|------|---------|
| 1913 | 164   | 740  | 1907307 | 1915 | 264   | 972  | 2253086 |
| 1914 | 188   | 826  | 2114494 | 1916 | 271   | 987  | 2104307 |

资料来源：《香港船政厅报告》，1913 ~ 1916 年。

3. 高速增长期。“一战”结束后，香港商人利用欧洲各国经济疲软无暇东顾的大好时机，积极开拓远东市场，经济发展再度出现繁荣。香港的航运也回升很快，并且超过了战前的水平，到1924年，进出香港的外贸船舶吨位数已达35471671吨，比战前最高记录增加50%以上，同时也创下了“二战”前香港航运的顶峰。这一时期的转口出现一些新特点，在“一战”期间，日、美等国趁机抢占远东市场，英国往日独霸对华贸易的局面被打破，香港的转口贸易日益呈现出国际化的倾向。表现在航运上，日、美等国的航运公司此时纷纷加入到竞争的行列，英资轮船公司独霸香港航运的局面开始遭受到前所未有的挑战。

4. 挫折恢复期。1925 ~ 1926 年，省港两地爆发针对英帝国主义的省港大罢工，由于罢工工人采取了罢工与封锁香港相结合的策略，香港的经济遭受了毁灭性打击。在这场危机中，香港的航运业首当其冲，损失尤为明显。从统计数字看，在1924年日平均进出港的船只仅为210艘，吨位数为156154吨。但到了1925年下半年省港罢工爆发后，日平均进出港的船只骤然降为仅34艘，吨位数为55819吨，与1924年同期相比，船只数仅及其16%，吨位数仅及其36%。

《1924年香港船政厅报告》（Report of the Harbour Master for the year 1924）。

《香港的港口》，第56 ~ 58页。

省港罢工结束后，香港的航运开始逐步恢复，到1927年，香港的进出港船舶又达到51289艘，总吨位达到36834014吨，已经接近省港大罢工前1924年的水平。

表4 1924~1927年香港航运统计

| 年代   | 进出港船舶数量 | 进出港船舶吨位  | 年代   | 进出港船舶数量 | 进出港船舶吨位  |
|------|---------|----------|------|---------|----------|
| 1924 | 57765   | 38770499 | 1926 | 30231   | 28371104 |
| 1925 | 41336   | 32179053 | 1927 | 51289   | 36834014 |

资料来源：《香港政府年报》，1924~1927年。

然而，在20世纪30年代，一场4年之久的经济危机席卷了全球各地，对外依赖性很强的香港经济遭受很大的冲击。工厂大量倒闭，企业接连破产，银行纷纷关门。香港的对外贸易所受冲击最大，特别是对中国内地贸易额急剧下降，在1932年，来自香港的商品占中国内地进口额的5.8%；1933年，这一比例下降为4%；到1935年，竟下降为2%，而到了1936年，就只有1.8%。可以想见，在这种形势下，香港的航运业自然大受影响。突出表现在这一时期，进出港的英国商船数大为减少。在1931年，进出港的英国远洋货轮的总吨位为11540844吨，占全部进出港船只的39.19%；从事内河航运的英国船只的总吨位为8175054吨，占总船数的87%；到1936年，进出港的远洋英国船只所占的比例就下降为35.72%，从事内河航运的英国船只下降的比例更大，只占总船只数的41.28%。这一数字反映出英国通过香港的对中国内地转口贸易全面下降。这一时期，在香港的全部对中国内地贸易中，对中国内地贸易已不占重要地位。面对困境，香港被迫转而开发其他国家的市场。这一时期，香港与

《香港政府年报》，1931~1936年的有关内容；亦请参见安德葛《香港史》（G. B. Endacott, A History of Hong Kong），香港，1964，第290~292页。

东南亚及西太平洋贸易开始增长，尤其是与泰国和美国的大米及面粉贸易增长迅速，与此同时，对日本和对马来亚的贸易也有了不同程度的增长。香港这一时期对海外市场的开发，为确立其国际化的转口贸易中心的地位打下了基础。

从 1935 年起，世界性的经济危机渐趋缓和；1937 年日本发动全面的侵华战争，受战争影响，香港的进出口贸易和航运业持续低迷，但由于内地大批资金、技术和劳力流入香港，部分内地企业也搬迁至港，香港的工业却有所增长，为战后香港的工业化打下了基础。

表 5 进出港船舶吨位数对照表 (1919 ~ 1939)

| 年 代  | 远洋运输船舶吨位 | 其他船只吨位   | 总 计      |
|------|----------|----------|----------|
| 1919 | 14467847 | 21147322 | 35615169 |
| 1924 | 27874830 | 28856247 | 56731077 |
| 1929 | 28285741 | 18900440 | 47186181 |
| 1934 | 28905526 | 13008496 | 41914022 |
| 1939 | 22148228 | 8749720  | 30897948 |

资料来源：《香港船政厅报告》，1919 ~ 1939 年。

1941 年 12 月，太平洋战争爆发，香港被日本侵略军占领，香港人民在日寇的铁蹄下度过了 4 年多暗无天日的困苦时光。在日本占领期间，香港的港口遭受日军的严重破坏，一连 4 年几乎没有商船进入香港，航运与对外贸易因而中断，直到 1945 年 8 月第二次世界大战结束后，香港的港口功能才恢复正常，香港的航运才重新开展起来。

## 二 港口基础设施的发展

19 世纪末，英国通过《展拓香港界址专条》从中国强行租

借了九龙界限街以北、深圳河以南的大片领土。这片后来称作“新界”的地区陆地面积达975.1平方公里，较原来的香港行政区面积扩大约11倍，为香港经济的发展提供了更加广阔的空间。新界的租借，对香港的港口发展起到了举足轻重的作用。扩界使香港的边界向北延伸了近15英里，九龙成为城市的中心，使原来大片用作边防军事用途的土地得以转为民用，并将整个维多利亚港都包括在了香港的境内。从20世纪初开始，九龙很快发展成为一个新的商业中心和闹市区，维多利亚港港区也得以大面积扩展。港口的东部边界从原来的北角扩至鲤鱼门，西部边界从原来的深水步延到荔枝角。扩界将整个九龙湾和昂船洲东北的避风塘都纳入了维多利亚港。

在港区面积扩展的同时，随着转口贸易和航运的发展，码头、船坞以及货仓等基础设施也得到巨大的改善与发展。

从20世纪开始直至二次大战之前，香港的港口作业是以深水码头与中流作业装卸为主，因此这一时期深水码头的建设发展迅速。1906年太古洋行旗下的蓝烟囱航运公司在九龙尖沙咀的九龙角开始建造深水泊位，全部工程包括深水码头、货场和货仓，统称“太古仓码头”。1915年，香港九龙码头和货仓有限公司在扩大其原有的货栈同时，也建成另外一座远洋运输货船专用码头，并浚深了通往码头的航道。1916年，油麻地避风塘建成投入使用，使入港的船只在台风来临之际又多了一个避风的场所。1924年，在港岛的北角，由均益仓投资兴建的一座深水码头投入使用。到1925年，全港共建成深水码头18座。当时港口平均每天接纳70艘货轮，其中有一半靠泊码头装卸，另一半则以带浮筒转驳的“中流作业”方式进行装卸。

---

《香港工商贸易航运94年史1841~1935》，第115~116页。

《香港的港口》，第43~44页。

表 6 1925 年香港深水码头一览表

| 地 点 |               | 船只最大吃水量 | 码头泊位数 |
|-----|---------------|---------|-------|
| 港 岛 | 华商码头和渣甸码头(西环) | 23 英尺   | 3     |
|     | 德忌利士船公司码头(中环) | 26 英尺   | 2     |
|     | 均益仓码头(北角)     | 28 英尺   | 3     |
| 九 龙 | 九龙仓码头和太古仓码头   | 25 英尺   | 4     |
|     |               | 28 英尺   | 2     |
|     |               | 30 英尺   | 2     |
|     |               | 32 英尺   | 2     |
| 总 计 |               |         | 18    |

然而，这种码头建设迅速发展的势头很快就遇到了障碍，因为 1899 年香港政府制定的码头条例中关于所有码头到 1949 年期满后交由政府接管的规定，挫伤了私人投资码头的兴趣，以致自 1926 年到第二次世界大战期间，仅在 1932 年由九龙仓完成了一个岸线长度为 254 米的码头，而且这还是在得到港府特许作为例外的前提下进行的。

作为码头装卸的重要补充，私人经营“中流作业”的驳船与帆船同步发展起来，而政府则为远洋货轮在港中的停泊提供系泊浮筒。据有关统计，在 1938 年此类浮筒约有 40 具之多。考察香港港口形态变化的历史可以看出，“中流作业”一直是行之有效且独具特色的传统装卸方式，这种方式之所以历久不衰，是与香港政府允许驳船与帆船自由并免费使用滨海地区的公共装卸区的政策导向分不开的。

在 20 世纪初，香港共有两家船坞即黄埔和海军船坞公司，经营为过往船只提供维修保养及小规模造船业务，其中黄埔船坞拥有 5 个船坞码头。然而由于航运的兴旺，香港原有的船坞已不能满足正常的轮船维修保养的需求，在此情形下，1900 年，老牌英资太古洋行加入建造船坞的行列。到 1908 年，新的太古船

坞在港岛的侧鱼涌落成，整个厂房占地 52.5 英亩。太古船坞为当时远东地区设施最为先进的船坞之一，该船坞不但能承接 2 万至 3 万吨货轮的维修业务，而且可以建造万吨级的轮船及生产引擎等多种机器。与此同时，海军船坞也与 1906 年完成了其扩建工程，整个工程包括一个大型干船坞与一个潮水式船坞。香港自此形成了黄埔、太古和海军船坞三家长期共存的局面。

### 三 香港的自由港政策在航运业的体现

1841 年 1 月英国在占领香港后不久，鉴于香港岛自身的地理环境及香港在英国对华贸易中的地位，随即宣布香港为自由港。这一政策吸引了当时世界各地的资金、货物、商人，使昔日尚属荒芜的小岛，逐步发展成远东地区著名的转口贸易港。香港的自由港政策有一个历史的演变过程。从香港开埠到二次世界大战前，香港政府基本采取一种“放任主义”的政策，虽然在某些具体的政策条款上有所变异，但其基本内涵从未发生变化。在贸易上，自由港政策体现为完全的自由贸易政策，充分发挥价值规律与市场机制的自发调节作用。在企业经营上，企业主拥有完全的自主权，企业的经营范围、经营方式和发展方向，政府不进行任何的扶助与干预，完全由企业主自行决定。在金融上，政府完全开放金融与外汇市场，金融企业的开办与经营完全自由，港币与外币可以自由汇兑，自由进出境外。

香港政府的自由港政策在航运政策中同样得到了充分体现，突出表现在以下几个方面：

---

《远东的海港》（Allister MacMillan ed., *Seaports of the Far East*），第 351 ~ 352、409 页；《香港工商贸易航运 94 年史 1841 ~ 1935》（The Bedikton Co. ed., *Commercial & Industrial Hong Kong: a record of 94 years progress of the colony in commerce, trade, industry & shipping 1841 ~ 1935*），第 179 页。