

宁波港口发展的社会经济因素分析

郑绍昌

从原始时代的河姆渡到现代化的北仑码头，宁波港已经有了七千年的人文史。其历史之悠久为全国所仅见。因此，宁波港是我国最古老的港口，同时又是最年轻的港口。它所能给人们提供的经验、教训和有益的启示，也必然更丰富，更广泛，更深刻，更全面。

宁波港的产生是与人类原始经济活动分不开的。原始人类选择了余姚江边靠近海湾的自然寄泊点—河姆渡，作为他们向江海索取生活资料和扩大生存空间的水上交通基点。在没有发现新的更有力的考古材料以前，把河姆渡看作宁波港的祖港，我以为是可以的。

以河姆渡为起点，随着自然、经济、社会和科技文化的变化和发展，宁波港逐渐向下游，向海岸线推进，一直发展到今天的北仑海峡港。在长达七千年的曲折变化中，宁波港址曾经有过五次大变迁。每次变迁，对宁波港来说都具有划时代的意义。我们首先要考察空间位置的变动与时间间隔的关系。从河姆渡到句章，经历了大约 4500 多年的时间，港址才向东推移了 3.5 公里，平均每千年前进不到 1 公里。从句章到三江口江夏一带，又花了约 1200 年时间，港址东进了 19 公里；平均每百年东移近 1.6 公里。从三江口的江夏到江夏到江北，仅仅前进了 0.5 公里，却花了约 1100 年时间，又是一个相对缓慢的发展时期。从江北岸到镇海新港，只用了不到 110 年的时间，却前进了 19 公里，平均每十年推前 1.7 公里以上，是一个突飞猛进的时期。最后从镇海口到北仑港区，仅仅五年时间又推前了 14 公里，平均每年前进 2.8 公里，这是空前高速的发展时期。从宁波港发展的时空序列来看，总的趋势是越到后来发展越快；尤其是建国以来，仅仅三十年时间的发展就超过了以前近七千年发展的总和。

现在要问，是否存在支配港址变动的客观规律，看来这样的规律确实是存在的。

首先，不仅宁波港而且世界上的许多大港都是从上游向下游不断推进的。象美国的旧金山港移到了奥克兰大 (Oakland)，纽约港移到了新泽西的爱利沙白 (Elizabeth) 以及英国伦敦港的外移，这些明显的例子足以说明推动港口前进的根本力量是经济发展。当然自然条件的可能性决定着港址变迁的具体位置。

经济推动力和其它条件综合作用的结果，使宁波港址按如下的方式推移：第一阶段处在单水道位，也就是处在单独一条江河的一侧。第二阶段是交叉水道位，即处在两条河道的 T 型交叉点（或在某些情况是十字型交叉点）。第三阶段又发展到位于河口的海岸线切点位，第四阶段再发展到海岸线切点延伸位。将来，宁波港还可能发展到海间位。当然，并非所有的港口都有如此完整的时空发展序列。不同的港口会有各自的发展起点和变迁特点，但总的趋势不会有很大差别。

事实上，宁波港（包括所有港口）的发展变化不可能是一种简单的模式演化。它同时受到各种特定的经济、社会、科技条件等多方面的影响。下面略述各种因素对宁波港的发展演变的基本过程所起的积极或消极的作用，以及港口发展对其它方面的相互联系和相互影响。

一、港口随商品经济的发展而发展

自然经济的桎梏和商品经济的促进是社会经济对宁波港发展演变的最基本的影响。作为原始渔业的基点，宁波港固然起源于自然经济。但是要到自然经济内部产生了分工与交换，商品货币关系有了一定发展以后它才逐渐形成较有规模的商港。商品交换必然伴随着商品位移。如果分工和交换带来的利益不能抵补运费而有余，那末分工和交换也就不可能发生和发展。所以，一方面商品经济促使了宁波港的发展，另一方面宁波港便利的运输条件又反过来推动商品经济的发育和成长。

在自然经济的大框架里，宁波港的发展是比较艰难的。封建统治者致力于宁波自然经济的基础建设，就在港口所在地的勤县，旨在满足粮食自给的水利工程，从唐代到清代前期(618—1820年)共进行了368次(创建310次，重修58次)。可是并没有根本改变米粮“向赖外江贩运以资接济二往往市价一昂、居奇数倍，穷黎升斗几至告罄无门”的状况。按宁波的自然条件而言，发展经济作物远比发展粮食生产有利。在物质利益的推动下，宁波港的转运业不可遏止地发展起来了。到鸦片战争前夕，粮食输入，以鱼、盐、棉花为代表的地产农副产品的输出，已经成为宁波港吞吐货物的基本格局。在整个封建时代，宁波港之所以能发展成为全国重要的农贸帆船港，就是因为区域性商品经济的发展冲破了整个自然经济框架的缘故。当然，在这种条件下港口的发展必然是有限的。

到了近代，商品经济有了新的发展。港口运输的经济内涵更新，工业和手工业制品逐渐成为宁波港吞吐的主要货物。这些新出现的商品为宁波轮船港的形成和发展提供了必要的经济运量和建港的投资来源。同时，宁波港口功能又促使腹地自然经济的崩溃和瓦解。但是单单依靠这一点并不能改变封建生产关系；加之半殖民地的特定历史条件的制约，宁波港并没有在近代获得应有的发展。

建国以后，情况发生了很大的变化。从港建投资的角度来看，有了空前的增长和发展。但因主观上残存自然经济思想以及一些客观上的原因，宁波港作为贸易港的发展一度出现曲折。在近代，宁波港是小(规模)生产、大流通；小港建、大航运。可是建国以后在“小而全”、“大而全”、“一大二公”等自然经济思想的错误影响下，宁波港是大(规模)生产，小流通；大港建、小航运；港口营运的经济效益和自身积累能力显著下降。在相当长的一段时间里，宁波港的客、货运吞吐量一直徘徊在较低的水平。1932年宁波港的年货物吞吐量估计为195万吨，而1977年却只有172万吨，到1978年始达214万吨，才超过了1932年的纪录；客运人次，1913年为1,649,142人次，1982年为158万人次，直到1983年才超过1913年的纪录，达到175万人次。毫无疑问，这是取消商品经济所造成的后果。这种情况到1973年以后才出现转机，但是根本的转变要到党的十一届三中全会以后。1978年后宁波港进入了有史以来最好的发展时期，无论是港建、港航、港贸、港管都随着社会主义商品经济发展的需要突飞猛进。宁波港1985年客运人次接近300万，吞吐量突破一千万吨，到1987年达到了二千万吨左右。所有这一切都雄辩地证实了这样一点：对于港口本身来说，它所赖以生存和发展的经济环境是自然经济还是商品经济，乃是最重要，最根本的决定因素。

二、经济政策对港口发展演变的影响

在宁波港的基本发展演变过程中，政府的经济政策起着加速或延缓其进程的作用。凡是实行鼓励商品交换。开放海禁，薄征商税的政策时期，宁波港的发展就快些好些；反之，就缓慢、停滞甚至于逆转。

在古代，自然经济结构和经济思想，固然是整个封建经济的主流。但是，随着生产力的发展，分工和交换带来的更大物质利益也影响和推动一部分统治者采取了有利宁波港发展的经济政策。一般说来，越到后来自然经济的社会母体中孕育的商品货币关系越是壮大，从而对经济政策的影响也越大。在东汉时期，封建统治者把宁波沿海居民的交易活动视作一种不安定的因素，因而采取“镇之以静”的政策，即对商品交换采取不承认、不允许的态度。隋唐至两宋，这种情况逐渐改变。特别是南宋，由于生产力的发展、由于财政上的需要，使当局采取了对商品交换更为宽容、对海外贸易更为开放的政策，以涵养税源增加财政收入。同北宋，尤其是隋唐不同，宁波港的海外贸易从依附于政治、外交、文化学术交流等的从属地位，一变而为追求经济利益为主导的地位。宁波港地位提高、发展加快。元继宋势继续发展。到明代又大变，宁波港的海外贸易重新纳入附属于政治、外交活动的旧轨道。明代从开国就未能处理好对日本的关系，而宁波港又一向是对日交通的上要港口，听以明代采取船接的限制政策使宁波港出现了全面的萎缩。不仅海外贸易被限制在极小的范围，而且港口，的都得不到任何明显的发展。1523年的“争贡”事件，终于导致了合法外贸的完全停顿。春就出现了宁波洋面双屿港的大规模的走私贸易活动。其结局是异致一场更大的杀戮。严禁和杀戮暂时抑制了宁波港的经济活动，但已经发展起来的商品生产终究要寻求自己的发展机会。到了隆庆改元以后，当局又重开海禁，宁波港才开始复苏。按照明代的造船，航海技术和商品交换关系的发展程度，宁波港本来应有很大的发展。但是有明一代的封建专制和闭关政策较之两宋远为严厉，遂使宁波港丧失了两百多年的发展时机，明代所处的国际环境正是自然经济向商品经济，封建主义向资本主义转化的初期。所以明代对港口海外贸易的高压政策，不仅阻滞了宁波港口的发展，而

且也使整个中国在世界历史的进程甲落伍。其极为恶劣的深刻影响，至今尚未彻底根除。清初，曾实行更加严厉的“海禁”和“迁界”。不久，因台湾问题的解决而开放了海禁。宁波港遂成为对日本贸易的重心，同时也发展着对东南亚的贸易。但是清代的开海禁是有限的。它同时实行口岸限制政策和商品限制政策。也就是对港口贸易的商品种类、数量以及起锚、收泊的地点作了许多苛细的限制。在整个封建时代、宁波港在农业经济，帆船技术和有限开放这三个条件的共同制约下只能发展到农贸帆船港的水平。

近代宁波港的开放是被迫的。但被迫也好，主动也好，只要是开放，对港口本身的发展总是有利的。宁波港在开放中产生了从帆船港发展为轮船港的飞跃。近代化的港口工业开始兴起，出现了新的增长点。宁波港的进出口贸易额从1844年的五十万海关两，增加到本世纪三十年代的上千万海关两；同时，有记录的出入港船舶的总吨位从几千吨增加到几百万吨；分别增长了百倍甚至于千倍；从宁波港自身的纵向比较来看是空前高速的发展时期。但是近代宁波港又是在主权丧失，外资入侵的制约下的发展。因此，从横向比较的角度来看，它远远落后于上海、青岛、大连等原先比较后进的港口。除了自然条件的限制以外，一方面因为外资是“乘虚而入”，唯利是图，而宁波的商业传统对入侵外资在商场上较强的抵御力，导致进出口贸易的口岸转移。另一方面宁波没有什么自然资源可供入侵外资廉价攫取，故对宁波港的港建和港航兴趣不大，投资极少。虽然中国自己也有一些港建、航运的投资，但一方面受积累能力的限制，另一方面得不到政府的支持，所以总的说来宁波港仍比别的一些港口发展得慢些。

建国以来，相当长的时间里由于主客观的原因，实行了轻流通，重生产和内向封闭的经济政策，宁波港在国民经济中的地位下降，发展比较曲折。旨在恢复宁波地区粮食自给，为蓄淡、抗旱、抵御蟹灾而建的姚江大闸，对宁波老港区带来的后果特别严重。本世纪三十年代以前，7.500吨级的“开皮马尔”号和“铁利马尔”号轮船，减载至五千吨曾经出入过甬江内航道。可是姚江建闸以后连三个千吨级的轮船都要减载候潮方能出入甬江。由于能力减小和巨量的疏浚费用，使宁波港的发展受到了严重挫折。封闭，又使得宁波港的发展失去了重要的经济动力，使之在基本上与世隔绝的条件下大大落后于国际水平，对以后的发展造成了一系列的困难。五十年代初撤销的宁波海关一直经过了整整三十年，到八十年代初方始恢复。自从实行鼓励社会主义商品经济发展的“开放，搞活”的一系列政策以来，宁波港才真正到了一个全速前进的新时期。商品经济的发展为宁波港提供了巨大的经济运量，港口吞吐量急剧上升。对外开放，使宁波港的腹地、特别是前地广阔伸展。现在宁波港已与世界上50多个国家和地区的100多个港口通航往来。“开放、搞活”的经济政策已经，并且还将为宁波港的飞速发展创造越来越有利的条件。

历史的事实表明，尽管经济政策不可能根本改变宁波港的发展总趋势。但是它会严重影响港口发展的速度和进程。

三、科学技术对港口发展演变的影响

如果说商品经济是推动港口发展的基本动力、基本条件，那末经济政策和科学技术则是影响港口发展速度的两大影响因素。科学技术尤其在决定港口发展的方式一是量的增长还是质的发展，尤其在决定港口能否在质量上完成划时代的飞跃时，起着关键的作用。

即使是原始时代的河姆渡，燧石取火、石制工具、对天文、地理和力学的很幼稚的认识，也是构成独木舟、利用寄泊点和海上航行的基本技术条件。

整个帆船时代，宁波港的技术条件是木质帆船、天文导航、风帆动力、石砌码头。当然在这个范围内，技术在不断地进步着。船舶构造、船用设备包括碇石的改进，罗盘的使用等等，都使港口的发展加速。宁波港曾经有过许多杰出的港航技术。宁波船的凹底型结构，使其抵抗风浪的能力大大加强。故历史上日本曾从宁波引进造船材料和造船技师仿造宁波船。象山一带的制帆业也是很杰出的。不仅在帆的设计上能够利用除了顶风以外的所有风力，而且在划样、取料、拼制等方面，也具有独到的技艺。据说在宋代，宁波已经有了制造能龙骨的技术。作为抗风浪的附加设施，它比国外要早数百年。正是凭藉了这样的技术条件，宁波港的国际航运业及港口贸易曾一度领先于世。但是，这种技术进步仍然不足以使宁波港完成一次质的飞跃。

1840年以后，国际上的铁制轮船、蒸汽机动力，钢质码头技术逐渐扩散到宁波港。1854年宁波商人购得轮船一条，定名为“宝顺”号。它是中国历史上最早引进的一条轮船。先进的技术使宁波港完成了从帆船港到轮船港的划时代的转变。如果没有科学技术的进步，这种质变也就不可能发生。

当代国际航运业所发生的以船舶巨型化和装卸技术集装化为特征的两大变革，使港航技术乃至港口管理发生了空前深刻的高技术化的变动。从镇海新港的建设和整治到北仑港的兴建和投产，宁波港引进了多方面的国内、外的先进技术。如果没有这些技术条件，不管有多么好的自然条件、多么大的运输需求，都不可能使宁波港成为今天这样的现代化大港。

历史的事实证明，港口发展对科技进步的依赖性加强了，宁波港的发展越来越离不开科学技术。科技作为一种独立的影响因素，对港口的分展正在发生越来越大的影响。

四、港口与港城的关系

港口和港城，历来是互为表里，相互依存的关系。从宁波港的历史来看，是港口的位置决定港城的位址，港口的兴衰决定港城的兴衰；港口的规模决定港城的规模；港口发展的速度决定城市发展的速度。

自从自然经济的社会母体中发展出简单商品生产以来，大约在唐代中叶，宁波城就倚托着宁波港建设起来。从此，宁波港口与城市在地理位置上一直没有分离过。最初建城时，就依甬江岸线临水筑城三以便充分利用港口的疏运条件。整个城市的结构，也以通达甬江码头的河道为基本线索。港口成为整个城市的重心。随着港口的发展，城市也就不断地发展。当宁波城建到三江口港址后不久，就突破旧城（子城）的范围拓建新城。宁波城的建成区面积大约扩大了二十倍。近代时，港口有了质的发展，宁波市也就平毁城墙，越界而出。建国以后，随着港区的扩展和推进，宁波市区的范围也就推进到了镇海、北仑，乃至整个滨海工业区。

一般来说，港口城市的发展速度比其它城市更快。例如国内的上海、青岛，日本的横滨、荷兰的鹿特丹，都是比较年轻，但发展很快的港口城市。宁波在隋以前隶属会稽，在绍兴的管辖之下。唐武德四年（621年）置郭州，宁波就与绍兴的地位相平。南宋时曾一度在宁波设沿海制置使，得以节制温、台、越数郡。庆元元年（1195年）升明州为府。元代置庆元路。明代置分巡宁绍海道、嘉靖后道署永驻宁波。清雍正四年（1726年）宁波成为宁绍台道的道署所在地。建国以后，宁波市的发展更快。近年来宁波成为计划单立城市，在某些方面享有省一级的权限。所有这一切，其根本原因就在于港口的地位和作用的上升。所以港口发展的速度决定了宁波市的发展速度。总之，凡是在港口缓慢发展的时期，城市也就长期徘徊不前；凡是在港口发生质的变化的时期，城市也就突飞猛进。可以预见，随着宁波港的吸引力和辐射力大幅度的加强，宁波市肯定会发生相应的大变化。宁波市的面积、人口，经济实力，科技文化、金融服务以及多方面的城市功能都必然会有很大的发展。一句话，宁波市对各种生产要素的聚集能力一定要有巨大的发展，才能与国际性的现代化港口相适应。

五、港口与其腹地和前地的关系

港口作为一种区位资源，与物质资源在性质上有很大的区别。不可再生的物质资源最终会开发耗尽；可再生的物质资源也受到空间范围的限制。港口则不同，其经济空间不受港址的陆域和水域的限制，通过以港口为枢纽的集疏运网络向腹地和前地伸展，形成一个可大可小的弹性经济空间。宁波港的历史就是这个弹性经济空间一即它的腹地和前地不断扩大的历史。

象所有的港口一样，宁波港的腹地和前地的范围首先取决于以水、陆、空疏运线路和工具所能到达的空间为限。不过这还只是·种可能性。要使它成为实际上的腹地和前地，还必须在运输成本、价格、利润等决定的经济效益为船方和前地、腹地的客商所接受。国内的经济政策和各国的对外经济政策也会对港口的弹性经济空间的伸缩发生巨大的影响。一般来说，宁波港与腹地的关系是：当腹地范围相对固定的时期，港口的发展主要取决于有限腹地的深度开发，专业化、商品化水平的不断提高。同时，港口对腹地的牵引力虽然被局限于一定的范围里，但在这个范围中所发生的影响则更为深刻。当生产力发展水平，商品

化程度相对比较稳定的时期，港口的发展主要取决于腹地范围的扩大。同时，港口对腹地的牵引力也主要表现在数量的扩大上。在内向型经济结构条件下，宁波港的发展主要取决于腹地。而在实行外向型经济时，宁波港的发展更多地取决于它的前地。当然，这还是最近以来，特别是十一届三中全会以后的事。在腹地决定港口的时代，宁波港最终还徘徊在千吨，至多万吨级泊位，其吞吐量始终没有突破百万吨的数量级。1978年以来，短短的十年时间，前地有了很大的发展。宁波港的泊位规格和吞吐量都发展了一个数量级。在前地和腹地的共同推进下，将来宁波港的吞吐量还会突破亿吨关，再上一个数量级。

隋唐以前，宁波港的腹地范围十分狭窄，仅仅限于三江口一带的冲积平原和余姚江、奉化江两江流域而已。隋唐以后，通过杭甬运河、京杭运河使宁波港的腹地扩大到钱塘江流域，长江中下游和华北平原。宁波港的前地，在历史上除了国内的南北沿海以外，主要在东北亚和东南亚。当然，在各个不同的历史阶段，宁波港的弹性经济空间有过很大的伸缩。建国以后，相当一段时间内其腹地事实上是缩小了，而前地基本上也丧失了。最近的十年中，宁波港的前地有了很大的发展，由此又带动了腹地的开拓。可以说单单由腹地决定宁波港发展程度的历史时期已经结束了。这样，就为宁波港的未来发展开辟了十分广阔的回旋余地。

区位优势 and 物质资源，在一定的条件下可以相互转换。从这个意义上也可以把宁波港看成良田和矿山。明、清以来，随着商品经济的发展，浙江就变成了缺粮省，而包括宁绍平原在内的浙江三块平原又是最缺粮的地区。宁波常年缺粮约七十万担。1923年进口洋米100万担，本国米50万担。这是发生在连续两年荒歉之后的空前的高记录。输入粮食不仅使本区的口与粮得到平衡，而且还供应类似绍兴米酒业那样的邻近地区所需的粮食、原料。1930年，浙江全省大丰收，但宁波港的洋米进口量竟高达236万担，本国米6万担。港口输入的粮食不仅用于本地的口、粮平衡，而且还向腹地转输，从而引导农业产业结构的调整，甚至整个产业结构的变化。从本世纪七十年代开始，宁波港的煤炭、原油、矿石输入逐渐增加，区位优势转化为矿产资源。这种转化又引导港城和腹地的产业结构向更高层次演化。由此可见，宁波港在外向型经济大循环中起了关键作用。无论是比较利益或是要素对流的实现，绝大部分都离不开港口的区位优势。

（作者单位：浙江省社会科学院经济研究所）