

上海

www.sh.cn
上海

上海港：

从青龙镇到

外高桥

茅伯科 邹逸麟著
上海人民出版社

名誉主编 唐振常

姚采楠 施宜圆 周振鹤 主编

大 上 海

上海港：从青龙镇到外高桥

邹逸麟 茅伯科 著

上海人民出版社

沪新登字101号

特约责任编辑 胡小静
封面装帧 杨德鸿

大 上 海

上海港：从青龙镇到外高桥
十里洋场：被出卖的上海滩
石库门：寻常人家

亭子间：一群文化人和他们的事业
东方好莱坞：中国电影事业的崛起与发展

名誉主编 唐振常

姚秉楠 施宜园 周振鹤 主编

上海人民出版社出版、发行

(上海绍兴路14号)

新华书店上海发行所经销 常熟新华印刷厂印刷

开本787×960 1/32 印张24 字数432,000

1991年10月第1版 1991年10月第1次印刷

印数1—4,000

ISBN7-208-01244-X/K·294

全五册

定价13.15元

编者的话

“弹丸之地”的上海被称为大上海，就960万平方公里的版图而言，似乎名不符实，但作为中国第一流的都市来讲，并不过份。

在近代，上海是一座令人琢磨的城市，既有东方明珠的美称，又有藏污纳垢的恶溢；既有文明窗口的令誉，又有罪恶渊藪的臭名；既有国际都市的豪华气派，也有坟墩破棚的丑陋景象。这样的文化氛围，造就了上海人特有的生活和思维方式，构成了近代上海大千世界的奇特风貌。对此，不仅外地人，外国人不甚了解，就是上海人自己也不十分清楚。

《大上海丛书》，将《上海港：从青龙镇到外高桥》（邹逸麟、茅伯科著）、《石库门：寻常人家》

(罗苏文著)、《亭子间：一群文化人和他们的事业》(章清著)、《十里洋场：被出卖的上海滩》(章红著)、《东方好莱坞：中国电影事业的崛起与发展》(包明廉著)等五本编为第一辑，多角度地向读者展示近代上海社会生活的景观，以使读者在进一步了解上海的昨天后，得到启迪，引发思考。

本丛书系由上海研究中心主持编辑。承谭其骧教授的慨允，担任顾问；蒙唐振常研究员的重视，出任名誉主编，并得到了该中心的主任黄美真教授关心。王继杰同志担负了本辑的全部编务工作，在此一并感谢。

目 录

- [1] 引言
- [4] 一 吴淞江上的上海港
——从青龙镇到上海镇
- [20] 二 吴淞口变成了黄浦口
——黄浦江上上海港的兴起
- [38] 三 番船尾街黄浦江
——由内贸为主转为外贸为主的
枢纽港
- [55] 四 畸形的国际贸易大港
——盛衰起伏的上海港
- [79] 五 艰难曲折的创业之路
——社会主义在上海港的实践
- [99] 六 东方大港的现实与希望
——已经实现的和将要奋斗的

引 言

700年前的上海人，怎么也不会想到他们居住的这块宝地，数百年后竟发展成为世界上几个数得上的贸易大港之一，著名的国际都会。然而细想起来也不足怪。因为上海地区聚落的出现，就与海上交通有着密切的关系。上海从海边一渔村逐渐发展成为世界著名的东方大港，漫漫数百年，其间有兴有衰，有繁荣有萧条，有光荣有屈辱，几度起落，历经沧桑，又无不与海上贸易有关。

上海的发展，不能不说是得利于它的地理位置。它处于我国东部海岸线的中心部位，长江入海口咽喉。北为北洋，沿海可达齐鲁燕赵，跨海直抵朝鲜、日本，南为南洋，沿岸可至闽浙交

大 上 海

广，远至印度及南洋诸岛国；东面大海，位于太平洋西环航线的要冲，与北美、西欧各沿海主要港口距离均约为10000海里左右。辽阔富饶的长江流域是它的腹地，鱼米之乡的三角洲地区是它的本位所在。这里气候温和，港口终年不冻，四季都可通航，是十分理想的贸易港口。

上海建县已整整700周年，而上海港的历史却不止此，至少还可上溯二百多年。这样说来，上海地区的海上贸易开展已有近千年的历史。当然，在封建社会时代，商品经济不发达，这种贸易规模不大，对上海地区经济的影响甚微。且因社会政治原因，长期闭关锁国，港口也时开时闭，发展十分缓慢。近代上海被帝国主义用武力打开了大门，从此海外贸易虽然得到空前发展，但利益却落入外人之手，留给我们的只是屈辱和不平。建国以后，上海港的各项主权虽然全归人民，但在“左”的思潮影响下，对外贸易发展的速度，终不能尽如人意。唯在党的十一届三中全会以后，改革开放定为国策，给上海港的发展带来了勃勃生机。1989年9月经国务院批准上

上海港：从青龙镇到外高桥

海市政府决定大规模开发、开放浦东，计划建立长江口端外高桥新港区，更为上海港的外贸发展开辟了美好的前景。

回顾上海港史，有两个引人注目的特点。一是体现了港区航道不断向海口迁移的趋势。早期的港口区位在吴淞江上游青浦县境内的青龙镇，以后为吴淞江下游的上海镇，明代以后改在黄浦江边的大小东门一带。近代以来港区主要部位向黄浦江下游移动，渐至吴淞口一带。近年来又开始在长江口兴建装卸公司，最近又决定建设外高桥港口。这种港区由吴淞江上游向长江口外的移动，是航道淤浅、船舶吨位增大和外贸比重扩展诸因素结合的必然结果。二是上海城市的兴起和发展与上海港的发展有着相互促进，相互依赖的密切关系。上海是一个典型的港口城市，它的兴起肇始于海上贸易，以后的兴衰也取决于港口的兴衰。连同城市的扩展和布局莫不与港口的变化有关。因此，可以说上海港的发展也是上海城市发展的一个缩影。

一 吴淞江上的上海港

——从青龙镇到上海镇

当我们将历史之页揭回到唐宋时代，将发现那时还没有今天这样宽阔的黄浦江，上海港也不在黄浦江畔，而是在吴淞江南岸的青龙镇，就是如今青浦县北旧青浦的地方。今天我们从青浦县城循青安公路北约十余公里，然后沿着一条机耕小路步行三四公里，就到了当年青龙镇港的遗址所在。古港的景色已荡然无存，唯留下破旧的青龙宝塔和空旷的隆福古寺，供人发吊古之思，感沧桑之变。

青龙镇何以会成为一个港口？回答这个问题就需要从它的历史地理背景说起。

上海位于太湖流域的前哨。太湖古称震泽，

上海港：从青龙镇到外高桥

是一个2000多平方公里的浩淼巨浸。古时湖水由松江(今吴淞江)、娄江(今浏河)和东江分泄入海,合称三江。松江和娄江今天都还在。唯东江在唐代即已堙塞,北宋人已经搞不清楚它的故道所在,我们当然更难确指了。但经过今人的研究和考察,大体上知道故道从今角直以西、澄湖以北分松江东南流,经淀泖湖群,至今金山卫一带流入杭州湾。

三江中以吴淞江为主干。宋代以前吴淞江江身很宽阔。嘉庆《上海县志》说吴淞江唐时阔二十里,宋时阔九里,以后减至五、三、一里。这些具体数字不一定准确,但宋前吴淞江是太湖尾闾的一条宽阔大江,是无可怀疑的。宋人郑直记载吴淞江两岸的塘浦(支流)多达260余条,这些塘浦阔者三十余丈,狭者不下二十余丈,深者二三丈,浅者不下一丈。众浦所汇,吴淞江之深广可知。郑直的儿子郑乔说:“吴淞古江,故道深广,可敌千浦”。这话是可信的。

吴淞江下游在六朝时期称为沪渎。沪是捕鱼的工具,就是今天的竹栅。渎是河流单独入海的意思。古时人们用沪在吴淞江下游江滨海以

大 上 海

捕鱼为业，故称沪渎。可见当时这里已经出现渔村，形成聚落。有一件事使这个渔村引起了人们的注意，那就是西晋愍帝建兴元年(313年)有两尊石像浮海而来，出现在吴淞江下游沪渎口，一时惊动了周围信男善女，都跑来瞻礼膜拜，着实热闹了一阵子。最后由吴县赶来的佛教信徒朱膺和东灵寺帛尼及胡伎数十人，乘船至沪渎口，顶礼皈依，歌呗赞德，然后将两尊石像迎至吴县邕玄寺安置，才算了事，而沪渎口也就因此而遐邇闻名了。

永嘉之乱，晋室南渡。东南地区是东晋政权的政治、经济重心所在，太湖流域更是心腹之地。吴淞江下游沪渎口成为海防要地。虞溥、蔡山松都在江口缘海修筑沪渎垒（故址在今青浦县旧青浦之西）。可见吴淞江下游是海寇在上海地区登陆的重要地点。

六朝时期自然经济占主导地位，商品经济不发达，吴淞江下游还不可能出现贸易港口。不过到了唐代吴淞江已是苏州境内一条重要的出海航道，是有足够证据的。日本学者木宫泰彦说公元732、753、778年三次遣唐使返日都是从苏

上海港：从青龙镇到外高桥

州出海的(《日中文化交流史》)。杜甫也有“吴门转粟帛，泛海陵蓬菜”的诗句。从苏州出海当然是走吴淞江最为近便。唐末诗人皮日休有诗云：“全吴临巨溟，百里到沪渎。海物竞骈罗，水怪争渗漉。”说明唐末吴淞江不仅是苏州地区的出海航道，还是一个良好的渔港。

随着太湖流域商品经济的发展，需要寻找一个对外贸易的港口，青龙镇正符合作为太湖流域出海口岸的条件。它位于吴淞江南岸，距海不远，东下可以出海，西上可至苏州，东南经顾会浦抵达华亭县城，西南由大盈浦经淀山湖、运河到秀州(今嘉兴市)。优越的水运条件，使它成为上海地区内最早的海上贸易港。

青龙镇始置年代目前尚未找到确切资料。《宋会要辑稿》有北宋景祐(1034—1037)中改由文臣理镇事的记载，说明此前是由镇将理镇事的，估计始置于五代末北宋初。明嘉靖《上海县志》说置于唐天宝五年，恐怕失之过早。不过唐代后期这里已经有了一个人口相当集中的聚落，居民以海上贸易和捕鱼为生。今天旧青浦东南约三华里青龙寺的吉云禅寺塔就是长庆年间

大 上 海

当地居民为祈求海上航行平安而建造的。

北宋青龙镇属华亭县。宋人说华亭据江瞰海，富室大家，蕃商舶贾交错于水陆之道，为东南第一大县。它的海上港口就是境内的青龙镇。其实青龙镇不仅是华亭县的贸易港，也是整个太湖流域的贸易港。唐宋时太湖流域经济中心在苏州，可是苏州东不临海，北不濒江，海上交通靠的是青龙、福山两处港口，而青龙镇的港口条件胜于福山，所以远洋而来“珍货远物”，大多通过青龙镇“毕集于吴市”（《吴郡图经续记》）。

11世纪中叶（北宋嘉祐年间），青龙镇的海上贸易已经相当发达了。周边的杭、苏、湖、常等州几乎每月都有船前来贸易，稍远的福、建、漳、泉、明、越、温、台等州，一年也至少来二三次，两广、日本、新罗（今朝鲜）每岁一至（《绍熙云间志》）。熙宁年间秀州辖区的九个税场中，青龙镇的商税额仅次于在城场（秀州城内），占第二位，超过了华亭县税场。（《宋会要辑稿》食货十六之九）。到元丰年间，青龙镇海上贸易有进一步发展，“岛夷、闽、粤、交、广之途所自出，风樯浪舶，

上海港：从青龙镇到外高桥

朝夕上下，富商巨贾，豪宗右姓之所会”，成为四周“海商辐辏之所”（陈林《隆平寺藏经记》见《绍兴云间志》）。因对公私均有所惠，故在大观年间（1107—1110）改名通惠镇（南宋绍兴元年复旧）。海外贸易的发展，税收的增加，引起了北宋政府的贪羨。政和三年（1113年）就在华亭县设置了市舶务，是两浙市舶司的分支机构，专门职掌检查来港外商船舶，征收商税、收购政府专卖品和管理外商事务等等。青龙镇的海外贸易即受其管辖。后来海外来青龙镇贸易的船舶越来越多，每每都要华亭市舶务派员去抽解、榷货，虽说不算太远，但一个来回也有一百零八里路（青龙镇距华亭县城五十四华里），十分不便。于是南宋建炎四年（1130年）时就有人建议将华亭市舶务迁到青龙镇去，这样可以减少往返之劳，也提高了工作效率。这一建议形式上虽未被采纳，但实质上是被接受了。因为在次年的绍兴元年，政府在青龙镇设置了市舶务，绍兴二年又将两浙市舶司从临安府（杭州）迁到了华亭县。这一措施标志着上海地区最早的海上贸易港青龙镇已从民间的商港上升为北宋政府官方的正式

大 上 海

对外贸易港，两浙市舶司的迁至华亭，也意味着青龙市舶务是两浙市舶司辖下五务中最重要的一个。

从10世纪末北宋初年到12世纪30年代南宋初年的100多年，是青龙镇由兴起、发展到鼎盛的时期。我们姑且称之为上海港发轫的青龙镇时期。南宋初年青龙镇的市镇规模已相当可观。据记载镇上有36坊，镇治堂宇以及市坊中坊巷、桥梁、衢街的规模颇似一县城。茶、盐、酒等务在镇上都设有税场。两浙、福建、交广以及南洋各地的船只都会集到这里，镇市上五方人口杂处，四海百货交集，所谓“市廛杂夷夏之人，宝货当东南之物”，商业繁荣，盛极一时。镇上的富民豪姓大多从事海上贸易，劳动人民除了受雇于富民当水手外，则以捕鱼为业，这两种营生都要出海，而当时的航海技术比较落后，在惊涛骇浪中，常有覆舟之灾。所以镇上居民不论贫富，大多信仰佛教，并广建寺宇，祈求平安。时人描述镇上“梵宇林立，呗声不绝”。宋应熙《青龙赋》写得更具体，其云：“龙舟为天下之盛，佛阁为天下之雄，风帕乍起，酒旆频招。”龙舟、佛阁、酒

上海港：从青龙镇到外高桥

三者活脱脱描绘出了一个海外贸易港的特征。宋时太湖流域的经济市镇很多，恐多不及青龙镇之盛，无怪乎时人誉为“小杭州”（弘治《上海县志》）。

然而就在青龙镇海外贸易发展到鼎盛时期的同时，已开始出现逐渐衰落的端倪。其主要原因在于吴淞江的逐渐淤浅。真可谓兴也者吴淞江，衰也者吴淞江了。

太湖地区是一个四边高、中间低的碟形盆地。其中心部位自地质时期以来一直在缓慢下沉，东边沿海因泥沙的堆积和海塘的修筑，形成了吴淞江下游入海段东高西低的地势，造成了吴淞江下游河道的两个特征：一是河道多曲，有所谓“五汇四十二湾”之称。著名的有华亭附近的盘龙汇和青龙镇附近的白鹤汇等。由于河道多曲，水流不畅，夏秋季节经常发生漫溢，造成水灾。二是海潮倒灌入江，来时汹涌，去时势缓，海沙沉积于江口段，航道阻浅。北宋诗人梅圣俞有《青龙海上观潮》诗，开头两句是“百川倒壑水欲立，不久却回如鼻吸”，生动地描述海潮来猛去缓的情景。另外还有一件人为工

大 上 海

程,加速了吴淞江的淤浅。那是庆历二年(1042年)为了大运河的航行之便,在吴江县境的吴淞江上修了一条长桥,横截江流,作为南北漕运的挽路。不料桥修成后,太湖排水受阻。元祐年间水利学家单锷曾实地考察,看到吴江石桥东岸的水面比西岸低一二尺,石桥以下水流缓慢,无力将潮沙冲出江口,致使吴淞江口茭芦丛生,泥沙淤塞。

对吴淞江存在的问题,北宋政府曾经采取过一些积极措施。如宝元元年(1038年)开凿盘龙汇,办法是截弯取直,加速水流,冲刷积沙。嘉祐六年(1061年)按照开盘龙汇的办法,开凿白鹤汇。自后这一段吴淞江有了新旧之分。新江即今吴淞江道,旧江濒临青龙镇,因非主流所经,逐渐束狭,变成吴淞江的一条岔流,名青龙江。以后这一段青龙江通塞,直接关系到青龙镇的命运。如政和三年在华亭县置市舶务不久,因青龙江浦埋塞,蕃商船舶减少,遂罢去专任监官,由华亭县知县兼任监官。宣和元年(1119年)开浚了一次青龙江后,“蕃商船舶,輻辏住泊”(《宋会要辑稿》职官44—11),又恢复了专职监官。可

见青龙江的通塞与青龙镇兴衰的关系之大。

然而吴淞江和青龙江的日益淤浅已势所难免。南宋乾道、淳熙年间曾多次加以疏浚，但收效甚微。由于江身日益浅狭，海舶来港渐稀，青龙镇的海外贸易趋于衰落，青龙市舶也只是勉强维持到了南宋末年。元明两代都曾多次疏浚吴淞江，总是“随浚随塞”。元末，王原吉避地青龙时，见青龙江“皆葭荻茅茨”，而明代的青龙江“仅同沟浍而已”，根本无法停泊海船。清初，青龙江宽仅五至八丈，深仅三至五尺（康熙《青浦县志》）。青龙镇当然也相应衰落了。明万历时青浦知县屠隆《孟冬行部经青浦旧县》诗云：“昔号鸣驺里，今为牧豕场。田夫耕废县，山鼠过颓墙。”同时人彭汝让《过青浦旧址》诗云：“旧时都会地，极目草青青。荒刹凋秋叶，残堂照曙星。”诗人笔下的青龙古镇已呈现一片颓垣残壁，满目疮痍的荒凉景象，与南宋时风樯连帆，海舟栉比的盛况不可同日而语，沧桑之变，莫过于此。

正当青龙镇逐渐衰落之时，其下游的上海镇却在悄悄地兴起。

上海镇位于青龙镇下游吴淞江南岸，因东

大 上 海

濒吴淞江支流上海浦而得名。上海这一聚落，由于所处与青龙镇同样优越的地理条件，大约在五代宋初已经形成了。迟至北宋天圣元年（1023年）以前已置有酒务，称为上海务，是秀州境内17个酒务之一。换言之，在11世纪二三十年代上海已成为一个商业聚落，而那时青龙镇的海外贸易还处于方兴未艾之时。

到了13世纪中叶，青龙镇因吴淞江、青龙江的淤浅，海外贸易已十分萧条。太湖流域需要一个新的海外贸易港取而代之。上海镇的地理位置比青龙镇更近海，且有上海浦为港湾，是一个理想的良港。于是上海港也就应运而起。

南宋咸淳初年上海务建为镇，并设市舶务。两种建置相隔时间很短，也可能同时，这说明上海的建镇完全是因为海上贸易的需要。上海建镇之初规模已相当可观。据唐时措《建县治记》载，上海建县前，在镇上有市舶务机关，有榷场，有酒库，有军队驻地，有官署，还有镇学，佛仙宫馆，毗廛、贾肆，鳞次而栉比，为华亭县东北境一巨镇（弘治《上海县志》）。

上海置镇后不久，元军就攻下了临安城，南

宋亡。上海市舶务司也撤废。次年，元至元十四年(1277年)又重新在上海镇设立市舶司。可见上海港的海上贸易并未受政权更迭的影响。然而仅仅维持了21年，到大德二年(1298年)上海市舶司被并入庆元(今宁波)，标志着上海港海上贸易事业的减退。这里面当然有元一代对外贸易总政策变化的影响，例如元一代曾几次“禁商下海”和取消市舶机构的事件。但使上海市舶司未能发展到宋代青龙镇地位的根本原因，仍然是吴淞江的浅狭。所以元至元二十八年(1291年)上海虽然建县，海上贸易的状况并未因此改善。

元朝初年，吴淞江因潮汐往来，海沙逆上，江口淤积很严重。又长期无专人疏浚，两岸淤出许多淤滩，这些淤滩为势家豪族所霸占，被辟为农田，河身就日益束狭，无法恢复到昔时的面貌。青龙镇人任仁发称古吴淞江狭处犹广二里，至大德年间(1297—1307年)开吴淞江时有些河段江身广仅二十五丈，深仅一丈五尺。泰定二年(1325年)任仁发再度开浚吴淞江时，河口段阔才十五丈(约五十公尺)。这里需要指明的

大 上 海

是：历史上吴淞江堵塞的主要河段在下游。本世纪30年代今市区内吴淞江(即苏州河)河道已基本固定，而上游昆山青阳港以西，江面还是很宽阔的，平均都超过100公尺，最宽处至五六百公尺以上，形如湖泊，自青阳港以下宽度逐渐减至七八十公尺，至市区内狭至50公尺左右(吴淞江，上海方志馆期刊)。据70年代实地考察，从车坊至角直，行船于吴淞江中，江面辽阔十倍乃至二三十倍于市内苏州河，有的江段狭处犹有400多公尺，阔处竟达七、八百公尺。所以此处所讲吴淞江堵塞，主要指下游江口段被海沙淤积的部位。江口段阔仅50公尺，既不利于海泊通行，也不利于太湖排水，对太湖地区潜在威胁很大。到元末至正二十四年(1364年)问题更加严重，从江口至赵屯浦相连七十里，滩涂淤涨，河床日渐抬高。吴淞江已很难作为太湖的主要泄水道了，上海港的海外贸易受到了严重影响。

虽然从元初开始就不断地疏浚吴淞江下游，可是屡浚屡塞，徒劳无效。太湖地区因排水不畅，水患不止，于是想另辟蹊径。至元二十四年(1287年)开浚了太仓境内通海港浦，将太湖

上海港：从青龙镇到外高桥

水引自浏河(即古娄江)导经入海，于是浏河替代了吴淞江成为太湖主要泄水道，从而也成为太湖地区出海的主要航道。

元代从浏河出海主要由于漕运。元初伯颜攻下临安后，曾招徕海商张瑄、朱清将南宋国府的图书从崇明安全海运到直沽(今天津市)，转达大都。这是元代海运的开始。可是元朝每年从江南运往大都大批漕粮，起先走的是：从黄河逆流而上，至封丘中滦镇上岸，陆运一百余里至淇门镇入卫河，至直沽再溯白河而上抵通州，从通州陆运至大都。这是一条水陆兼运的漕运路线。一路上反覆装卸，不仅劳民伤财，且损耗很大，终非良策。至元十九年(1282年)伯颜想起当年张瑄、朱清海运图书的事，即命上海总管罗璧、朱清、张瑄造平底船60艘，运粮四万六千余石，从海道运往直沽，转达大都，一举成功。这比内陆水旱联运要方便得多，于是开始重视海运。至元二十年(1283年)命立万户府二，以朱清为中万户，张瑄为千户，忙兀解为万户府达鲁花赤，专门从事海运漕粮，数量逐年增加。

元代北上海运的航路，前后开辟过三条，但

大 上 海

都是从浏河口的浏家港(今江苏太仓浏河镇)出海的。至元二十七年(1290年)海运漕粮一百五十九万石,皇庆元年(1312年)增至二百万石,天历二年(1324年)高达三百万石以上,所谓“海漕之利,盖至是博矣”。朱清、张瑄等人也因主持漕运大发其财,父子兄弟甥婿皆官至高位。同样地,浏家港也因为江南各地漕粮都集中于此出海,修建了许多仓库码头、旅店客栈,集中了各地的水手梢公,蔚然成市。据载,浏家港因临长江,潮汐汹涌,可容万斛之舟,成为长江口的主要港口,代替了上海港的地位。太仓原来居民鲜少,自从属下的浏家港成了海运港口后,没有几年就繁荣起来,成为“番汉间处,闽广杂居”新兴的贸易口岸。

明洪武元年(1368年)在太仓设市舶司。永乐、宣德年间我国历史上伟大的航海家郑和多次出海远航,也都是从浏家港放洋的。明前期太仓粮艘海舶、蛮商夷贾辐辏而云集,当时称为“六国码头”。太仓地属江苏,非本篇所述范围,不再赘述。总之,元一代和明前期,太仓的浏家港海外贸易地位已超过了上海港。然而好景不

上海港：从青龙镇到外高桥

长，浏河口受到海潮的长期顶托，口门外形成了一条横亘十余里的拦门沙，严重阻碍了船舶的进出，长江下游需要另觅新港是势所必然的了。

二 吴淞口变成了黄浦口

——黄浦江上上海港的兴起

上海港的再度兴起，完全得益于15世纪初黄浦江的开浚。

明永乐元年(1403年)因太湖流域历年洪涝不息，朝廷命户部尚书夏原吉治理苏、松、嘉兴地区的水患。夏原吉上任后做了两件事。一是鉴于吴淞江下游江口受潮汐影响，海沙淤积，已成平陆，难以施工，于是改疏浚吴淞江南北两岸的支流安亭等浦，引太湖水自刘家、白茆二港直注长江，以泄太湖流域的积潦。二是听取了华亭人叶宗行上书的意见，放弃吴淞江下游淤塞的旧道，改为疏浚吴淞江下游旁通过南跑浦口出海的范家浜，上游接通原吴淞江的支流大

上海港：从青龙镇到外高桥

黄浦，以达泖湖之水，使太湖的水由黄浦江、范家浜排泄出海。这次工程规模很大，动员民丁10余万。完成后，上海地区的水系面貌为之改观。

黄浦原是吴淞江下游的一条支流，南宋始见于记载。元时黄浦阔不过“尽一矢之力”，大约相当今50—70公尺。中叶以后，上流势缓，两岸渐生沙滩，居民在上种蒔葭苇，遂使河道更狭。明初范家浜阔也不过三十余丈，大约相当今100公尺左右。自从永乐二年开范家浜接通大黄浦以后，淀泖之水自南面北通流入海，来水丰沛，河道畅通，日夜冲刷，江身日宽，最后将上海县城东面上海浦也吞并了，范家浜之名也湮然无闻。黄浦江成为太湖下游的主要泄水道，吴淞江反成其支流，吴淞口也就成了黄浦口。当年范家浜宽度不过100公尺左右，而今黄浦江下游江面宽度超过了600公尺，可见两岸有大片土地沦入江中，真是沧海桑田之变了。与此同时，吴淞江下游却淤塞日趋严重，明正德十六年（1521年），李允嗣带领民工“自夏驾浦浚江改入浦之道”，废弃吴淞江下游故道（即今上海虬江路一

大 上 海

线),另外拓宽宋家港70余里河道,引吴淞江水至陆家嘴与黄浦江合流(见康熙《松江府志》),奠定了今日的江浦格局。

公至16世纪初,明代弘治年间,黄浦江开浚后的一百多年,上海港的海上贸易已经相当发达了。《弘治上海县志》记载,当时的上海商人“乘潮汐上下浦,射贵贱购贸易,疾驶,数十里如反复掌,又多客贩湖襄、燕赵、齐鲁之区”。当时主要还是沿海地区的内贸,海外贸易仍未恢复到宋元时代。可是好景不长,明初以来就为东南地区一大患的倭寇骚扰,到嘉靖年间,愈演愈烈,变本加厉。明朝政府不得不采取“锁海”政策,限制沿海地区的贸易。自建县以来200多年一直过着宁静生活的上海人,也不得不于嘉靖三十四年(1555年)筑起了城墙,把自己围了起来,以防御倭寇的侵扰,海上贸易自然也处于停顿状态。

清初,东南沿海抗清势力还相当大,台湾的郑氏政府还存在。顺治十三年(1656年)也下海禁令,宣布“片板不准入海”,限令沿海人民内迁三十里居住,不准出海贸易捕鱼,也不准至海岛

上海港：从青龙镇到外高桥

耕种田地，其禁令更甚于明代。上海这个聚落本来就是因海上贸易和捕鱼业而兴起的，当地人大多以此为生。此令无疑断了当地人民的生计，严重影响了上海地区社会经济的发展。

康熙二十三年(1684年)清政府宣布解除海禁令，准许沿海运输和贸易。次年置江海关于云台山，后迁崇明，二十六年迁至上海县，开放了海外贸易。这是对上海港的发展具有重大意义的事件，从此上海开始步入了东部沿海最大贸易港口的历程。

海禁开放之初，清政府对海上贸易仍然控制很严。譬如对出海贸易的船只都要先到地方官处登记，取得保结，方可进出。船只的大小、载重、水手人数都有限制。打造海船也得事先呈报地方官，造成后还得接受检验合格，才发给执照，方可出海。出航远洋的船只，回国时必须验明是原船，方准进港。出口商品以丝绸、茶叶为主，都有定额。绝对禁止粮食、铁器、黄铜出口，犯者治罪。凡商船出洋的自备粮食，按人数及航行日程计，规定每人每日准带米一升五合。凡洋船出口，每船准带铁锅一只，樵采船准带斧

大 上 海

斤一把。凡往返外夷的大洋船准其带炮位，每船限二门，火药不得超三十斤。上述规定无疑会影响到进出口贸易增长，限制了上海港的发展。

康熙二十九年(1690年)，即江海关成立的第六年，清政府对上海关税的定额为每年23016两。当时大关设在小东门外，东北面浦，统辖海口24所。雍正七年(1729年)苏北庙湾等6口归并给淮安税关，江海关只辖18口所，于是减去1536两，定额为21480两(《嘉庆上海县志》)。到了乾隆十八年(1753年)江海关只收税银77500两。六十余年只增加二倍有余，贸易增长速度是相当缓慢的。到乾隆二十二年(1757年)清政府又推行闭关锁国政策，外洋贸易只限于粤关一处，其他各港只准对内，不准对外。这个规定又是对上海港发展的一次沉重打击。

但是18世纪以来，长江流域的商品经济发展很快，南北沿海各港对长江流域商品的需要量不断增加，使上海港的贸易虽然发展缓慢，但仍然不断持续发展着。海外贸易虽有令禁止，但日久也渐松弛，再说允许华侨船只往来于上海和日本、朝鲜以及东南亚各国和地区之间进行

上海港：从青龙镇到外高桥

贸易，海外贸易也同样有所发展。总之，到了18世纪后期，上海港在航运贸易方面有了较大的变化。

首先是以上海港为中心，建立了五条固定的航线。

一、北洋航线，开辟很早，所谓通燕赵、齐鲁之地，就是指这条航线。分为上海至牛庄（今营口）、至天津、至芝罘（今烟台）三条航线。

二、南洋航线，开辟也很早，往返于上海与浙江、福建、台湾、两广之间。

三、长江航线，自上海溯江而上与沿江各口岸，如镇江、南京、芜湖、安庆、大通、九江、汉口各地通商贸易。汉口以上则需换船转运。

四、内河航线，除了长江和黄浦江外，上海还有苏州河（即吴淞江）、肇嘉浜、蕴藻浜三条河道与长江三角洲各天然河道以及大运河相连，利用这些内河航道即可发展与江苏、浙江、安徽、山东、河北各省县镇之间的贸易。

五、国外航线，主要是华侨商人往返于上海与日本、朝鲜以及东南亚各国家地区之间。

从上海出海走北洋航线的主要是沙船。沙

大 上 海

船航运实始于元代张瑄、朱清的海运漕粮。已见上述。这种沙船大小不等，主要特征是底平、吃水浅，宜于在沿海暗沙、浅滩一带航行，故称沙船。明永乐年间郑和下西洋所乘高大的楼船，也是沙船一类。清嘉庆年间(1796—1820年)聚集在上海港的沙船有三千五六百艘。大船可载三千石，小的一千五百石。船主多通州、海门、崇明、南汇、宝山、上海一带土著，每造一船费银七八千两，有的船主拥有四五十艘之多，是极富有的船商。船员也多上海、宝山、崇明、南汇等地人，盛时有众十余万，形成各种帮派，在上海城内成立行会组织，是鸦片战争前上海港的一支强大运输力量。

沙船从北方运来的主要是大豆、油料、肉类、木材、小麦、药材和水果等，运至上海销售或转口。从上海出口的主要是丝织品、茶叶、棉花、棉布以及鸦片等，还有从南洋转口来的食糖、胡椒、海参、燕窝等。道光五年(1825年)因运河受阻，次年清政府将漕粮改为海运。从上海北运的漕粮共一百六十三万三千石，动用沙船一千五百六十二艘。鸦片战争前，北洋航线每年进出上

海港的船只约有一万到二万艘次。

南洋航线沿途多岛屿、礁石，航行的船只为底圆、吃水深的鸟船、蛋船和三不象船。这些船只来自浙江、福建，熟悉这条航线。运来的有广东的糖、肉桂、水果、玻璃，台湾的糖，福建的糖、甘薯、咸鱼、红茶、纸张，浙江宁波、舟山的农产品和水产等，运往南洋各口岸的有棉花、陶瓷、茶叶、生丝等，还有北洋航线转口的货物。每年进出上海港的货运量略低于北洋航线。

从上海港溯长江而上运往各口岸是本地出产的棉花和南北洋转口的糖和大豆等等。从长江沿线各口岸运来上海的有大米、杂粮、茶叶、瓷器、木材和各地土特产，其中一部分转运往南北洋沿海各口岸。每年进出口货运量大致与南洋航线相近。

内河航线的船舶种类繁多，都是适宜各种内河航道的客货船，载货量虽小，但数量多，每年进出上海港也不下万余。运来的主要是各地土产，而从上海港运往内河各地的主要是当地出产的棉布和南北洋转口的糖和大豆。

来往于日本、朝鲜以及东南亚各地区、国家

大 上 海

与上海港之间的船只一般都比较大小，最小的也有150吨，大的有900吨，航行菲律宾的最大船至1000吨。从日本进口的主要是铜，每年达数百万斤。其他都是副热带的产品，如糖、海参、燕窝、鱼翅、象牙和藤等。从上海出口主要还是以本地出产的土布和陶器为主，还有茶叶、瓷器和丝绸、书籍等商品。

鸦片战争前上海港的繁荣盛况，可以从港区的面貌里反映出来。当时上海港港区主要部分在县城东大小东门和大小南门外黄浦江沿岸滩区，约今南码头至十六铺一带，特别是大小东门外，建造了许多码头，出现了“舳舻尾衔，帆樯栉比”的景象。起初码头的设施比较原始，就是几条石砌的踏步码头，且江畔尽为沙滩，吃水较深船只需要停在黄浦江上，由驳船装卸驳运上岸。仓库也不在码头边上，货物上岸还要搬运几个街区才能入仓。可也因此养活一批以此为业的劳动人民，如驳船的船夫、箩夫、扛夫等，成为上海最早的码头工人。以后来往货船日增，黄浦江畔也开始出现了一些较大的码头，岸边也造了不少仓库。1832年东印度公司职员胡夏米在

上海港：从青龙镇到外高桥

侦察了上海港区后向公司递交的报告中说：宽敞的码头和巨大的货栈占据了江岸，泊岸的水深足能使帆船停靠和沿码头卸货。码头上货物卸装上下，昼夜不绝，万商辏聚，百货山集，人马喧闹，舟车如织。据胡夏米在吴淞口观察的7天时间内，经吴淞驶入上海港的100—400吨的船只在400艘以上，多数来自天津和东北各地的北方四桅沙船，所载货物多为面粉和大豆，自福建来的每天也有三四十艘；其中不少来自台湾、广东、东印度群岛、交趾支那和暹罗。小南门一带又称南仓，是上海官仓所在，当今南市薛家浜南仓街一带。这是专门给漕船停泊交兑转运的地方。江苏省冬漕开始海运，凡苏、松、常、镇、太各县粮船均汇齐于此，集中了沙蛋各船一千五百六十余艘，出海时黄浦江薛家浜、陆家浜口一带延袤二十余里，桅樯林立，旗帜云扬。

可以肯定地说，19世纪初，上海已经是我国东部沿海第一贸易大港。75万平方公里的长江流域是它的腹地，它不仅为南北洋的分界点，东南亚诸岛国也在其贸易范围之内。虽然那时上海基本还是一个以内地贸易为主的转运枢纽

大 上 海

港，但事实上已成为长江口和东亚之间的主要商业中心，它的国内贸易远在广州之上。随着国内经济的发展，它完全可能发展成为更大规模的贸易港口。

18世纪以来，西方资本主义迅速发展，各国竞相寻求殖民地和海外市场。英国是这些国家中的急先锋。他们曾多次派员来华，想在东南沿海增辟一个通商口岸，结果都碰了钉子。当时他们着眼于浙江定海，因为当时上海虽然已经发展成为东部沿海一大港口，但主要还是对内贸易，并未引起外国人的很大注意。

1832年东印度公司决定派遣一艘阿美士德勋爵号船舶来华探测沿海情况，由林赛担任船主，取华名胡夏米。此人原为东印度公司广东商馆的职员，因进行鸦片贸易发了点小财，投资于船舶航运业，因为他会说汉语，了解中国民情风俗，也算得是一个中国通。这次派他来华刺探沿海港口情况，是很合适的人选。另一个名郭士立，原是传教士，在马六甲耽过几年，会说汉语，略通医道，后来在广州一带传教。东印度公司聘他任翻译兼医生。

上海港：从青龙镇到外高桥

胡夏米和郭士立等人乘坐阿美士德号于2月26日从澳门北上，为避免广州官方的注意，谎称船往日本，一路经过厦门、福州、宁波等地要求通商均遭拒绝，于6月19日到达长江口，但不知从何处进入，只得尾随中国帆船于6月21日抵达吴淞口。这时清政府已闻讯有洋船进入吴淞口，即在江口布置了炮艇准备拦截，并同时由两岸炮台发炮警告，不准入港。胡夏米等人不顾警告，乃偕数人乘小艇，潜入吴淞江，至今小东门外面浦的天后宫前登陆。次日，胡夏米和郭士立强行闯入道台官署，并蛮横地要求贸易、上海道台和知县说明按中国法律规定，上海不准外国船只进口，也不准外国贸易，要他们早日回到准许贸易的广东去。但是胡夏米和郭士立继续纠缠，并利用停留在上海的时间，考察了上海城市和上海港的情况。他们看到了上海城里的商店规模虽然不大，但陈列于货架上的货物却琳琅满目，其中还有许多欧洲货物，认为大有生意可做（阿美士德号1832年上海之行纪事，〈上海研究论丛〉第二辑）。他们还乘机窥测了上海港的防御力量，刺探了上海港进出的船只数量及所

大 上 海

运货物的种类和运量。最终因未达到目的，悄然离去，前后在上海耽了18天。

这次阿美士德号来华，虽未达到预期效果，却获得了许多有关上海港的资料。他们认为上海是中国东部沿海最理想的港口，对打开上海港大门的决心更坚定了。同年年底郭士立又潜来上海一次，偷偷地耽了10天，继续他上一次窥探上海港情况的活动，回去后大肆宣扬上海港的优越条件，宣称“上海是中国最大的商业中心”，“是中亚的大门，尤其是中国中部诸省的大门”，并煽动英国政府用武力打开这扇大门。

胡夏米和郭士立的宣传，引起了西方资本主义世界的普遍注意。1835年10月英国传教士麦都士也乘一艘飞剪船抵达上海，考察了上海及其邻近地区，回去报告说，上海虽然只是一个三等县城，但却是中国东部沿海最大的商业中心，紧邻为富庶的苏杭地区，由此运入大量丝绸锦缎，同时还可向这些地区销售各种西方货物，并且断言“上海的贸易即使不超过广州，至少也和广州相等。”

贪得无厌的英国商人都向英国政府施加压

力，要其用武力迫使中国开放沿海口岸。由英国大资本家集团组织“伦敦东印度与中国协会”专门积极筹划对华贸易。英国侵略者的侵华行动，已犹如箭在弦上，势在必发了。

1840年7月（清道光二十年六月）英国侵略者终于发动了罪恶的鸦片战争。1842年6月9日英舰三艘停泊在吴淞口外。14日英军战舰全力攻击，占领了吴淞，宝山提督陈化成壮烈牺牲。23日英军溯江而上，进攻镇江、南京。8月9日英舰进入南京江面时，清政府仓皇投降，被迫议和。8月29日派钦差大臣伊里布和耆英与英国全权代表璞鼎查在英舰“皋华丽”号签订了我国历史上第一个不平等条约——南京条约。条约规定开放广州、福州、厦门、宁波、上海等五处为通商口岸。1843年10月8日中英在虎门又订立了通商善后条约，对通商办法又有进一步具体规定，于是成了上海开埠的基本条约。

上海既依条约成为通商口岸之一。英国政府急匆匆地派参加过吴淞战役的巴富尔任驻上海第一任英国领事，并偕同翻译麦华陀于1843年11月8日抵达上海。次日即会见苏松太道官

大 上 海

慕久商议开埠的具体日期以及领事馆址等事项，后议定11月17日（阴历九月二十六日）为正式开埠的日子。

上海的开埠对上海从一个封建城市逐渐沦为典型的半封建半殖民地城市具有决定性的影响，而这种变化的过程首先在上海港的变化过程中反映出来。换言之，上海港的演变可以说是上海城市演变的缩影。

上海港一开放，外轮接踵而来。1843年底到港的有7艘外国货轮。1844年外轮来上海港共44艘，计8548吨。1845年抵上海港的外轮增至87艘，共24396吨。一年之隔，就增加了两倍。其中62艘为英国船，19艘美国船，2艘西班牙船，4艘为瑞典、荷兰的船。1852年进入本港的外轮有182艘，1855年进出本港的外国轮船增至437艘。

这些外国轮船到上海港来贸易带来一些什么样的货物呢？主要是对中国人民伤天害理的鸦片。外国资本主义商人来华贩卖鸦片由来已久，早在鸦片战争前就在广州为中心的南方各地开展。上海开埠以后，大批鸦片船只涌进黄浦

上海港：从青龙镇到外高桥

江。这种鸦片都是用一种轻型快速、名为飞剪船的帆船，运至吴淞口，存放在大型旧船改装的趸船上，然后用小型驳船运至上海地区各支流小港出售。据记载，1848年停泊在中国沿海各口岸的趸船有35艘，其中有12艘停在吴淞口，约占1/3。据有关统计资料，从刚开埠的19世纪40年代至70年代，上海港每年平均进口鸦片数量及占全国进口鸦片的比重（由于各种统计资料不一致，今从《上海港史话》引用资料）如下：

年分	全国每年平均 进口量(箱)	上海港平均 每年进口量(箱)	百分比(%)
1847	39200	16310	41
1848~1850	48267	19793	41
1851~1853	58069	24285	42
1854~1856	68738	30654	45
1857~1859	65858	33036	50
1860~1862	64916	41650	64
1863~1865	71329	51750	72
1866~1868	81113	58750	72
1869~1871	90285	61250	68

从上表看出，19世纪70年代全国进口鸦片的数量为40年代中期2.3倍，上海则为3.7倍。上海港进口占全国的比重占40%上升到70%。可见当时上海港是外国侵略者鸦片贸易的主要集散地。

大 上 海

此外，再看鸦片在上海进口商品中所占的百分比，据有关资料统计如下：

1850	1860	1870	1880	1900	1910
54	48	34	34	12	12

由此可见，在上海开埠之初，鸦片是上海港贸易中的主要商品。大量鸦片的输入，严重地残害了上海附近地区及长江流域人民的身心健康。凡染上此种恶习的人，往往寡廉鲜耻，好逸恶劳，不仅本人健康受到严重损害，并祸及家庭。旧社会因吸上鸦片后，倾家荡产，妻离子散，家破人亡的，并不鲜见。而在此同时，西方资本家却从中获得了巨额利润。据有关资料统计，1847年经由上海进口的鸦片价值8,349,440元，以后逐年增加，十年以后的1857年增至13,082,000元，而从上海出口运往国外的主要是丝绸、茶叶和其他土特产。这些货物出口所得远远抵不过鸦片的价值，例如1849年中国经由上海输往国外的全部出口货物总价值为8,403,149元，相当于同年鸦片进口价值13,404,230元的62.6%，而另外的37.4%，全部得用白银支付抵偿（黄苇《上海开埠初期的对外贸易》）。

上海港：从青龙镇到外高桥

除了鸦片之外，外国经由上海港输入的主要是工业品，起初品种较少，如毛织品、棉布，铁皮、铅块、玻璃器皿等，其中以棉布占首位，以后品种越来越多，一些日常用品也进入普通人的家庭。因为这些商品是从外洋运来，于是都冠以“洋”字，如“洋火”、“洋布”、“洋腊”、“洋油炉”等。但当时中国广大农村仍处于男耕女织、自给自足封闭经济状态，洋货的销售主要在沿海大城市，数量毕竟有限。而当年南京条约订立之初，英国全权代表璞鼎查曾经预言，中国是一个很大的市场，“即使开动开开夏那的全部纺织工厂，也不足以供应中国一个省的需要”。而事实上洋货能在中国内地市场推销的数量，使外国资本家大为失望和不满。英国侵略者为了进一步攫取在华利益，就借口所谓“亚罗号划艇事件”，于1856年发动了第二次鸦片战争。

三 番船尾銜黄浦江

——由内贸为主转为外贸为主的枢纽港

1856年英国侵略者发动第二次鸦片战争，1858年签订中英《天津条约》，到1894年中日甲午战争，次年订立《马关条约》，前后近40年时间内，中国社会起了很大的变化，上海港的变化更为巨大。

上海港的变化可用两句话概括之：港区规模的进一步近代化和港区性质的进一步殖民化。

《天津条约》开放了长江港口和北方沿海港口，使外商蜂拥而至，均以上海港为基地向内地扩张。汉口、九江、南京、镇江为通商口岸后，外国商船纷纷深入长江沿岸各地，进行客货运输。

上海港：从青龙镇到外高桥

短短四五年内，长江中下游已成为外轮的天下，北方沿海口岸的开放也同样为外商的掠夺开了方便之门。原先不准外国商船从北方装运豆货的限制也被取消，使上海港北洋航线最主要的大宗货类的运输业务，也落入洋人之手。由于在运输业上获利甚厚，吸引了许多外商纷纷投资运输业。在长江内河口岸开放之初，长江沪汉间外轮进出的吨位占全部外籍轮船吨位的20%左右，到了60年代后期，在进出上海港的全部外商船舶中，来往于国内港口的几占一半以上。

上海港航运业务由于外商的介入，民船业日趋衰落。首先工具竞争不过它。第二次鸦片战争以后，外商来沪的全为轮船，而当时中国民船还都是木制的帆船，无法与之竞争。其次管理上竞争不过它。外国轮船实行保险，许多中国商人愿搭洋船而不愿用民船运输货物。这样，中国的民船业受到严重打击。例如上海港本是沙船业的主要基地。北洋航线的运输原为沙船帮所独揽。当时沙船主要为清政府运漕粮，回程货运牛庄、登州等地大豆、豆饼南来，成为一种专利。可是“豆禁”一开，豆货全为外轮揽载，沙船

大 上 海

业就此一蹶不振。上海开埠之初，约有沙船3500—3600艘，由于外商轮船的排挤，到同治年间(1862—1874年)，沙船锐减为300—400艘，到了光绪年间只剩下200余艘。此后中国人自营的轮船公司亦有轮船和拖驳船装货载客，沙船业逐渐近尾声。与此同时，洋式帆船与轮船来港的比重也逐渐发生显著变化，轮船的比重越来越大。如1853年1—9月份，停泊上海港内的外国船舶共175艘，其中轮船仅11艘，仅占1/16。到1862年上海港共进口外国商船268艘，其中轮船为34艘，几占1/8。1866年出入上海港的外国船舶中，轮船为2009艘，帆船为1467艘，轮船的数量已超过了帆船。1870年进出上海港的外籍船舶中，轮船吨位占进出口外国船舶总吨位的76.2%。到了1890年这个比重已经增加到86.9%。

航运工具的近代化，也必然要求港口码头的近代化。首先，随着长江口岸及北方沿海的开放，苏伊士运河的通航，进出上海港的船舶日益增多，进出口货物大幅度增长，要求港口提供更多更好的码头设施。其次，轮船不同于帆船，

上海港：从青龙镇到外高桥

船体长，吃水深，原来狭小的码头，以及船只停泊在江中靠驳船往来装卸的方式已不适用。其三，轮船装载的货物远比帆船要多，卸下的货物需要就近提供仓库和堆场，原先仓库离开码头几个街区的状况，已不适应需要，要求建设设施配套齐全的轮船码头。其四，要求建立保税仓库（即关栈）和栈单可以抵押的制度，这样既提高轮船企业的吸引力，又促进码头企业与金融业的联系，也推动了轮船码头的建设。

当时在今外滩一带已无法再建造码头仓库，因为外滩洋行林立，江边又是南北主要通道。要兴建码头只有向外滩的南北两翼和浦东发展。据记载，最早的外商轮船码头是1861年英商宝顺洋行在虹口建造的宝顺码头和美商旗昌洋行在虹口建造的旗昌码头。以后英美洋行又建立了一系列大型码头，著名的有旗昌轮船公司在十六铺建造的金利源码头。1864年在虹口的公和祥码头建成，“沿码头一带，春季低潮时，水深十八至二十英尺。”1866年蓝烟齿轮船公司的大型远洋轮首次停泊于此。到1870年左右，虹口一带建成了10余处近代化的大型码头。

大 上 海

在黄浦江西岸沿江建造码头的同时，因岸线有限，外商又开始黄浦江东岸沿江建造码头和仓库。浦东原非租界，外商无权在此建造码头仓库，然而外商依靠强权和领事的支持，清政府的软弱可欺，强迫上海道台同意在浦东购置地皮，兴建仓库码头。从此，浦东沿江深水岸线先后被外商攫取，并建造起不少宽敞的仓库、船坞和码头。从19世纪90年代起至90年代的10年间，浦西已很少建立新码头，而浦东尚有许多可供建造之地，于是外商纷纷涌向浦东建造仓库码头。1873年招商局成立，外商码头一统的局面被打破，招商局也在上海建立了许多码头、仓库。这时兴建的一批轮船码头都比过去的帆船码头、驳船码头进步，一是码头固定、伸入水域，使码头恰与轮船相当，无须驳船；二是新兴的轮船码头都在码头后方建有仓库和堆场，装卸贮藏货物十分方便。北方沿海和长江口岸开放后，大批货物在上海港转口，仓库离码头、堆场愈远，就愈不利于贮存转运。故而原来仓库离码头几个街区的旧状已远远不能适应航运贸易发展的新情况。这些新型码头的建立正是新的生

产力发展的需要。

随着码头、仓库发展，经营管理和附属设施也逐步近代化。起初在上海港建造的轮船码头和仓库都隶属于洋行或轮船公司，基本上是谁家造谁家用，有多余泊位才接卸那些在上海港没有码头的轮船公司或洋行的轮船。仓库也是如此。以后进出上海港的轮船日益增多，轮船码头和仓库堆场的经营效益越来越好，成为有厚利可图的行业，一些大轮船公司和大洋行便将更多的资本投入建造码头仓库上来，使上海港出现了专门经营码头仓库业的码头公司。1867年元旦开业的公正码头公司是上海港最早经营码头业务的码头公司。之后，公和祥码头公司、张家浜码头公司、扬子码头公司相继成立，招商局成立后，在上海港也有专门的栈务部门管理码头业务。当时上海港一些大的码头公司均为外商经营，所以上海港的码头仓库业实为外商所垄断。他们为了扩大利润，采取了以存栈单抵押现金、货物存栈免收栈租或放宽期限、给船方和货主以回扣等措施，以方便货主，招揽生意，这样他们就有效地控制了上海港的

大 上 海

装卸堆存业务。据招商局总管理处汇报：当时上海港“营堆栈者，遍浦江两岸，洋栈占十分之七八……惟国人之未有码头者，都竞向外栈”。

外商轮船码头大量兴建，扩大了上海港的规模，促进了港口的技术进步。大量外国资本投入上海港的码头仓库建设，是近代上海港迅速发展的重要原因。它既解决了资金、技术等问题，同时也带来了比较先进的管理码头的经验和方法，加速了上海港的近代化。

但是，就在上海港的逐步近代化的过程中，上海港的主权也在逐步丧失，最终沦为全部受控于外国侵略者的殖民化地位。

一个港口的管理权当然是所属国的主权，这是毫无疑问的。由于上海港开埠以来航运贸易的日益兴旺，巨大利润的诱惑，使资本主义侵略者千方百计要蚕食这种主权，以便达到全部控制上海港业务的目的。

早在1843年中英《五口通商章程》中有规定，外国商船到上海港后，不是先向中国港口当局呈验证件，请求进港，而是直接向本国领事呈报有关证件，离港时也是这样，先向本国领事领

上海港：从青龙镇到外高桥

回有关文件，然后出港。这样一来，外国商船进出口的批准权被剥夺了，外国领事主宰中国港口外商进出的大权。

以后为维持港口的秩序和安全，避免发生争端，1851年由美、英、丹麦、荷兰和葡萄牙5国强迫要求上海道台同意设立港务长之职。第一任港务长由美国人贝莱士担任。港务长的主要职责有三条：指定船只停靠泊位，维持港内秩序，监督船舶进出。港务长的设立对维持港口秩序当然是必要的，但是由于港务长的权力落在外人之手，他们完全是为了本国利益着想，实际上成为对上海港实行经济侵略的一种手段。1852年贝莱士离职之后，港务长一职曾空缺10年之久。1862年重设港务长，由英国人贺克莱担任。此后，港务长的职权逐步扩展，甚至包括管理港内浮筒、航标、引水、码头、港口警察等等。这些事务本来都是中国的主权，可是在当时全部落入外籍港务长的手里了。这是明显的半殖民地港口的特征。另一方面，港务长的建立和1869年上海港港警组织的成立，基本上沿袭了西方资本主义国家的管理体系和方法，使

大 上 海

上海港的港政与航政管理逐步系统化、合理化，航行秩序有所好转。港口管理基本上适应了航运、港口生产和港口设施发展的需要。

上海港引水权的丧失，也是上海港沦为半殖民地港口的一个特征。引水是外国轮船进入所在国的港口，由于港口航道的地理条件、特点，需要有人引航或称领航进入，为了不使港口航道资料为外国人掌握，引水都由本国人担任。这也是一个国家的主权。1843年中英订立《五口通商章程》之初，只提到引水费用应由外国人决定。1844年中美《五口贸易章程》（望厦条约）已开始涉及美国商船可以自雇引水员，但还未明确雇何国人。到了1844年中法《五口贸易条约》（黄埔条约）里规定当法国船的引水员，只要有三张船主的执照，领事便可同意其充当引水，当时中国民船并不颁发船主执照，因此实际上只有外国人才能当引水员。1855年、1859年英、美、法三国领事联合公布的“上海港引水章程”、“上海外籍引水人管理章程”两个文件，将上海港的引水权全部攫取在外国侵略者手中。1868年出台的《中国引水章程》就是在这个文件基础上炮

上海港：从青龙镇到外高桥

制出来的。紧接着上海港也颁布了《上海港引水分章》。根据这两个文件规定，上海港的一切引水事务由驻沪领事、外国商会和港务长商定；允许外国人担任上海港引水员；成立引水员考试委员会，由港务长为委员长；规定上海港引水人数为55名。从此，上海港的引水权很快丧失殆尽。中国籍引水员因受到排挤越来越少。1868年这两个文件颁布时，上海港引水员中尚有15名为中国人。1889年只余下4名，1896年只剩2名，1900年只有1人。到了1901年这仅有的一名中国引水员也被迫退出引水业务了。

一个国家港口的航行权，关系到国家安全和国民经济问题，无疑也是一个国家的主权。1842年五口通商条约只准外国船与这五个通商口岸往来航行贸易，没有规定外国商船可以在两个港口之间航行贸易。但外国侵略者为了进一步打开中国沿海各港口并深入内河航行，便想尽种种办法来达到罪恶的目的。起先因南洋洋面多海盗，外国商船以武装护航为名，挟带土货在沿海运输，以后又将飞剪船租给新加坡的华人，往来于南洋一带。据有关资料，1847年在

大 上 海

上海与南洋各港之间进行非法运输的多达25艘，几占当时南洋在上海港的外国船总数的一半。这样南洋的航权受到严重侵犯，本国民船的贸易受到沉重打击。北洋航权的丧失则是在第二次鸦片战争北方沿海口岸开放后，与此同时，长江内河航运的开放以及同意外国商船可以在中国各通商口岸之间进行往返运输。这样上海港南北航线中吞吐量一半左右为外商轮船所占，长江流域内河航运也为其所控制。上海港不仅成为外商在中国的对外贸易港，同时也成为外商在中国国内航运的港口。其半殖民地的特征也由此可见。

由于西方资本主义势力的入侵和控制，上海港与西方国家的贸易在这个时期有很大发展。

上海港虽然在1853年对外贸易就超过了广州港而成为中国外贸中心口岸，但是外贸吞吐量在港口总吞吐量中所占比例有限，还未成为港口的主导性任务。19世纪60年代以后，尤其是苏伊士运河的开放，中西方远洋运输和直接贸易的增长，使上海港的外贸吞吐业务迅速增

长。

在60年代，凡来我国北方沿海各埠及长江沿岸的所有外轮，不论最后目的地是在什么地方，都要先来到上海。据有关资料统计，1863年上海港的进出口货物的总值就已经接近国内其他10个主要对外开埠通商港口的总和。这10个港口是：福州、广州、宁波、厦门、汕头、天津、烟台、汉口、九江、镇江。

上海港外贸吞吐业务的发展与中转业务的扩大有密切的关系。因为上海港装卸的外贸物资中，有相当部分是为内地服务的。60年代后，上海港所联结的贸易口岸增加，各地的应时土货都运至上海集中，埠际转口业务繁忙。在对内贸易中，进口外贸物资的转口内销和出口土货的转口外运也成了主要的部分，与外贸完全无关的对内贸易只占极小比例。

进出口货物种类和数量的增加，也使上海港的生产业务大为发展。

在外贸进口货物中，各种货物种类都有增加，以进口杂货一类而言，1872年时这类商品有93种，1878年增加到137种，1885年又增至182

大上海

种,1894年达255种。当时上海市场上洋货充斥,“大而服用器物,小而戏耍玩物”,无所不有。棉纺织品为外贸进口货中第一大类,其中棉纱从1871年至1894年的23年间增长了600余倍。石油产品进口数量也以惊人速度增长,1871年经上海港进口的石油产品仅7.6万加仑,到1894年达4300多万加仑,相当于1871的570倍。此外,清政府为了镇压太平军向国外进口大量军火,也是逐年增加,成为上海港进口货物中一大种类。

在出口货物中,丝货和茶叶仍为大宗。生丝原以太湖流域产品为主。明清时期杭、嘉、湖地区许多市镇,如菱湖、乌青、潞院、盛泽、南浔等镇都是丝货的集散中心。上海开埠后,都集中在上海出口。60年代初,由于清军与太平军战争的影响,上海港生丝出口一度下降,以后又受到日本蚕丝在世界市场上对中国的排挤,大概到了90年代中期以后丝货出口才见回升。当时江南各市镇集中的丝货竞相运至上海售给洋行,争取出口。南浔镇一带有这样的民谣:“小贾收买交大贾,大贾载入申江界,申江鬼国正通商,繁华富丽压苏杭,番舶来银百万计,中国商

上海港：从青龙镇到外高桥

人皆若狂”(民国《南浔镇志》)。随着外国资本主义势力深入长江各口，内地诸省的生丝也由长江各口运至上海港转运出口，如江西、湖南、四川诸省。

茶叶为另一项出口大宗，但在70年代后有所减退，其原因是受到印度、锡兰、日本茶的竞争。经上海出口的外贸杂货中，棉花占首位，因为上海一向是棉花主要产地之一，其他出口土货也迅速增加，豆、糖、麻、毛皮、桐油、果菜、鱼鲜等也大批进入国际市场。1871年出口杂货为108种，到1894年增加到190种，几近一倍。

但在这一时期的上海港吞吐总量中，比重较大的仍然是国内物资。北方诸港运来上海港的主要是粮食(豆、麦)，每年运至上海的约25—38万吨。上海城市消费粮也要靠外地输入，据有关统计，光绪年间上海一地每年输入粮食约200万石，计12万吨，主要经长江运至上海港。运出漕粮每年不超过4万吨。另一件运入上海港的内货为煤炭，数量也十分可观，据估计19世纪70—90年代，上海港每年输入煤炭约70万吨左右。综合各方面的资料估算，19世纪末，上海港

大 上 海

年货物吞吐量约为350—380万吨。

上海港贸易发展变化的同时也促进了上海城市的发展变化。首先是商业中心的扩展。上海开埠之初，城市商业中心主要在县城外南码头至十六铺一带，已见上述。19世纪60年代以后，新建的轮船码头大多在县城以北租界的面浦一带，贸易场所也逐渐移至港区一带。于是县城以北以租界为基础的北市，迅速繁荣起来，商业网点、茶馆、酒楼遍地皆是，车马辐辏，士女如云，市场盛况超过了南市。其次，上海港的发展促进了上海城市以对外贸易为主导的工商业的兴旺。外商在沪开设洋行、商号刺激了洋货在上海市场的销售。1865年底，外商在上海开设的商号有80家。1876—1884年的8年间，上海的洋行由160家增加到245家。同时上海还出现了一批专卖洋货的洋布店、钢铁五金号、洋广杂货号、西药店、颜料行等，到1884年，这类洋货号已有62家。到19世纪末更增至一百三四十家。以后这些商号又沿着各条水运交通路线向长江及内河各地开设分店，形成了以上海为中心的销售网。通过这种航运联络，经过港口的吐纳，

上海港：从青龙镇到外高桥

带来了上海城市的空前繁荣，上海的商业随之形成了以经营出口商品为主和以批发贸易为主的特点。再次，上海港生产业务的发展，特别是外贸进出口业务的发展，必须促使资金的集中。苏伊士运河的开通，上海与西方直接贸易的结果，使西方许多银行相继在上海营业，上海逐渐成为中国金融业中心。19世纪60年代以前，虽然有一些外国银行在上海设立分行或代理处，但当时上海港的外贸进出口业务，主要的交易方式是物物交换。外国商人必须等到交换到的中国货物脱手后，才能得到现金。因此，银行汇兑清算的作用，无法发挥。60年代以后，上海港吞吐量的大为增加，内地开放港口的增加，市场扩大，原来物物交换方式已不能适应大规模贸易的需要。于是出现了银行通过票据贴现对中国商人进行资金融通的事实。70年代开始，不少外国银行在上海设立分行。1865年汇丰银行在上海的分行开始营业，并逐渐成为上海金融业的巨头。以后，英国德丰、法国东方汇理、英国大东惠通、中华汇理、日本横滨正金和俄国道胜等银行都在上海开设分行，控制了上海金

大 上 海

融市场。由此可见，上海港外贸业务的发展以及上海与西方各港口直接贸易的结果，促使上海成为全国的金融中心。最后，我们还必须看到，上海港进出口贸易业务的发展，促使上海由商业城市向近代工业中心发展。起初在上海开办的工业企业大多与港口业务有关，如港口重要设施船舶修造业以及在中国掠夺的原料加工业。如丝、茶、棉花的初步加工，以便于装运出口。80年代以后外国商人在上海开设的好几家缫丝厂，雇用了约6000个工人。其他还有皮革厂、轧花厂、面粉厂、酿酒厂、制药厂、造纸厂、玻璃厂、铁器厂等等，这些企业的建立也刺激了中国近代工业的发展，不少民族资产阶级也开始在上海投资轻工企业，更有利于出口商品的加工和运输。近代工业需要大量燃料、物料，又为港口提供了新的货源，推动吞吐业务。总之，上海港的近代化过程也是上海城市的近代化过程，两者是相互促进的。

四 畸形的国际贸易大港

——盛衰起伏的上海港

19世纪末20世纪初，是世界政治经济发生剧烈变动的年代，资本输出代替了商品输出占据主导地位。帝国主义对华投资和经济掠夺的不断扩大，侵略势力之间的相互竞争，刺激着当时中国对外贸易最大口岸上海港进一步变化和发展，在一次世界大战以后逐步跻身于国际贸易大港的行列。

甲午战争以后，上海港各方面的条件再次发生了重大变化。港口所依托的上海市逐步成为国际金融中心、商业贸易中心和文化中心，成为国内最大的工业基地，既提高了港口的知名度，也改善了港口的投资环境，增加了通过港口

大 上 海

的货量。同时形成了沿长江以上海为“龙头”的沿江工业、商业贸易走廊，为港口提供了相当数量、相对稳定的中转货源。

从港口的动力角度考察，航运与交通条件的变化对港口有着特别重要的意义。第一，以上海港为基地的江海航运迅速发展。各国航业为了适应侵略扩张的需要，在19世纪后期发展的基础上，纷纷在上海成立轮船公司。其中以日商航运企业的扩张最为突出。大东汽船会社、大阪商船会社、日本邮船会社相继在上海设立基地。1907年，日本政府将上述三家公司以及湖南汽船会社在华资产合并，成立了日清汽船株式会社，总部设在东京，上海设有支店，下辖天津、广州、镇江、南京、芜湖、九江等办事处。日清汽船会社每年都得到日本政府的资助，并有日本各轮船公司与之配合，从而迅速成为上海港规模最大、最有竞争能力的轮船公司之一。日本航运势力的入侵，促使上海中外航运企业之间的竞争更趋激烈。大中型民族航运企业也在艰难曲折中诞生。1898年，买办徐子静、叶澄衷、何丹书等人在上海筹办鸿安轮船公司，但由于李

上海港：从青龙镇到外高桥

鸿章等人从中作梗，不得不依托洋人，以中外合办的名义开业。1904年末，上海有一家华商轮船公司，开辟上海至天津航线，但不久便夭折。此后，上海港陆续出现了几家大中型航运企业。1905年由张謇创办的大达轮步公司，建造了上海第一个由民族资本家经营的大达码头。由虞洽卿等人于1908年创办的宁绍轮船公司，以及1913年创办的三北轮埠公司等，都为打破外商航运企业的垄断做出了贡献。一次大战以后，江海航运发展更为迅速，尤其是远洋运输发展更快，新航线不断开辟。据统计，在20世纪二三十年代，以上海港为起讫港或中继港的航线总计在100条以上，表明上海港已经是远东的航运中心。这种优越的航运地位和航运条件，以及由此而来的巨大的航运量，使上海港步入国际贸易大港的前列。

第二，沪宁铁路于1909年3月建成，1912年9月沪杭铁路通车，对上海港也有一定的促进作用。虽然近代上海港主要依赖水进水出的运输方式，但由于铁路运输方便迅捷，便于商贾往来，利于信息传递，与港口连接可开展水铁联

大 上 海

运,提高港口综合通过能力。这种促进作用,随着时间的推移而日见显著。

第三,小轮船在内河运输中迅速兴起,使上海港成为全国最大的内河航运中心,进一步沟通了上海港与经济腹地间的物资交流,形成了快速、畅通、多渠道的内河集散网络。苏州河下游的港区得到进一步建设,货棚、仓库日益增多,1896年8月,新闸桥以下的苏州河面列入上海港港务长的管辖范围,1899年又向上扩展至今胶州路附近。

自19世纪六七十年代起,黄浦江航道淤浅问题已被提上议事日程,碍航影响最大的是又称为高桥沙的吴淞内沙和位于黄浦江与长江交汇处的吴淞外沙。1880年开始有小规模挖泥疏浚。但至1891年秋,疏浚工程完全停顿,航道情况继续恶化。1901年,在列强的迫使下,《辛丑条约》第十一款第二目规定设立黄浦河道局,条约附件第十七中,对该局的组织领导、职权范围和经费来源,都作了具体规定。1905年12月26日,上海开浚黄浦工程总局正式开张。1906年,浚浦工程总局聘用荷兰人奈格为总工程师,设

上海港：从青龙镇到外高桥

计建造了吴淞导堤，开辟高桥沙西面新航道。吴淞导堤位于黄浦江河口左岸的终端与长江南岸接壤处，全长1395米，顺着河岸造成弧形的延长线，将原有的吴淞外沙刷深。开辟高桥新航道的同时，堵截了老航道，使老航道中的暗沙自然消失。这两项工程解决了碍航的吴淞内、外沙，航道状况有了很大改观。1910年底，浚浦工程总局撤销，改设善后养工局。1912年5月，撤销善后养工局，成立浚浦局，聘任瑞典人海德生为总工程师，先后进行了下列重要工程：(1)自周家嘴至虬江口筑坝，使堤内形成了复兴岛的雏形；(2)在制造局对岸、汇山码头浅滩、高桥上游右岸等处修筑堤坝；(3)对浅滩进行疏浚。通过1905~1920年间的治理，黄浦江中浅滩处的航行条件大为改善。1921年，载重4万吨的美国邮轮“Wenatchee号”顺利进港靠泊华栈码头。1931年，黄浦江航道水深加深至-8米。从此上海港的航道保持了长时期的比较稳定的状态，促进了港口的繁荣。

上海港在航运发展、航道改善的有利条件下，发展很快，发展的标志有两个方面，一是加

大 上 海

快了近代化的步伐，二是港口客货业务迅猛增长。

上海港加快近代化的步伐，主要表现在，

第一、港口建设是以固定的钢筋混凝土码头和多层仓库为其主要技术特征，开始出现万吨级泊位，部分码头上已安装起重机械。最能代表这一时期上海港码头技术进步程度的是英商蓝烟囱码头。该码头第一、第二泊位建于1908~1910年，第三、第四泊位建于1920~1924年，全长2500英尺，前沿水深30英尺左右，可同时停靠万吨级远洋船4艘。码头全部采用钢筋混凝土固定结构，整个码头向前沿挑出，不设栈桥，与后方连成一片。码头上面铺设钢轨，安有3台负荷5吨的移动式吊车。10余座仓库中有两座钢筋混凝土建造的4层楼仓库，内部装有2台升降机。港区内有专用发电设备。因此、蓝烟囱码头在20世纪20年代被公认为是上海港内设备最先进的，甚至在远东也是首屈一指的新型码头。

经过20世纪前30年的兴建与改造，黄浦江两岸码头长度有了较大的增长。以1921年和1936年《上海港口大全》的统计为例；1921年码

上海港：从青龙镇到外高桥

头长度为45540英尺，1936年已达到67365英尺，增长了47.9%。1936年浦西码头长度22755英尺，而浦东码头已长达44610英尺，浦东几乎比浦西多一倍。

此外，至1936年，苏州河内共有市营码头123座，私营码头14座。其中北岸75座，68%集中于乌镇路桥至苏州河口一段。

除码头外，黄浦江水系船浮筒也大量添置。1875年港内仅17只浮筒，1888年为23只。1927年增至55只，而在1933年猛增至133只，其中58只可供远洋和沿海轮船系泊。

第二，港口相关行业逐步发展、配套、完善。进入二十世纪20年代，上海港已有3家大的驳船企业，即英商汇德丰公司、上海拖驳公司和日商上海运输公司。1933年在海关登记的铁驳船共计240艘，载重量为50~600吨，其中属于英商企业的约100多艘，日商企业的约50余艘。此外，港内还有拖船17艘，木驳船2.5万艘。形成沿江沿河驳船装卸作业点约150个。

上海航运业的发展和港口枢纽地位，要求修造船业的规模相应扩大。1900年英商在杨树

大 上 海

浦成立了瑞镕船厂。同年，英商耶松船厂合并了祥生船厂与合丰船厂。1936年耶松与瑞镕两厂合并，改组为上海英联船坞公司，拥有4座大船坞，设备完善，规模庞大。1912年江南制造局下属的江南船坞改组成江南造船所，拥有3座大船坞，1920年建成排水14750吨的“官府号”。除上述能够造万吨轮的船厂外，上海还有1919年创办的法商求新造船厂、1925年创办的华商中华船厂、1912年创办的华商公茂造船厂、1922年创办的华商三北造船厂、1924年创办的华商鸿翔兴造船厂。

1920年前后，上海港代表船方的专业外轮理货公司仅两家，到了1935年已增至6家，其中有3家分别专为英、日、美商轮船公司理货。

国际海上运输船舶代理业，原来大都由外国洋行或外商大轮船公司在沪办事机构承揽。1920年以后，由外商开办的专事外轮代理的船艙代理行发展至数十家。

打捞与潜水业也随航运的发展而兴起。20世纪初，汇德丰驳船运输公司开始兼营沉船打捞。至30年代起，英、美、日商在上海开设专业

上海港：从青龙镇到外高桥

打捞商行，港内共有100多人从事潜水作业。

这些港口相关行业的发展，表明了上海港功能趋向多样化，港口服务设施逐步齐全。

第三，形成了一套比较完整的港口管理体系和管理制度。港口主要事权由上海海关操纵，至抗战前，海关内设有港务课，负责人即为港务长，港务长分管指泊、港警、防疫、引水、消防、海事处理。港内航标设置、航道测量由上海巡工司负责。航道疏浚、整治及码头修建的核准则由浚浦局负责。本国籍船舶登记及检查由上海航政局负责，岸线由上海土地局管理，市有码头及仓库由上海公用局管理，外商码头及仓库由租界工部局(或公董局)管理。

1913年，上海江海关再度发布新的港章——《上海理船厅章程》，共计47款，对安全航运、防疫检查、保护水道、航行信号、浮标、港内工程等方面都作了比较详细的规定。新港章反映了当时上海港的发展特点，适应了航运发展的需要，也吸收了部分资本主义国家港口的管理经验，基本顺应了上海港近代化的大趋势。因而这一港章一直沿用到中华人民共和国建国初

大 上 海

期。

第四，近代上海港的码头有一套有利于业务开展的经营机制，这在外商码头表现得尤为突出。外商码头都有洋行为靠山，洋行在国内外主要商埠派有办事机构与人员，为码头企业提供了货源集中、疏运、中转的有利条件。外商码头都与轮船公司直接挂钩，码头和运输成为一个有机的整体。不少码头是以停靠定期班轮为主的，接卸船舶形成有规则的周期。外商码头之间存在着竞争，因此讲究货物装卸质量，讲究信誉，办事效率高。抗战以前，英商公和祥码头质量、信誉好，装卸快，许多外商轮船宁可在黄浦江中抛锚等待，也要到公和祥码头装卸货物。此外，外商码头经营方法比较灵活，在装卸淡季，收费就给予优惠。蓝烟囱、犬来等浦东码头为了争取业务，装卸力资均按80%计收，栈租的免租期也比浦西的码头长。

港口近代化发展的结果，使港口生产业务有了较大的增长。1895年上海港完成货物吞吐量246.7万吨，至1913年已增长为652.5万吨，平均每年增长9.1%。一次世界大战期间货物吞吐

上海港：从青龙镇到外高桥

量呈下降趋势，1918年完成468.3万吨，比1913年减少28.3%。主要原因是与欧洲贸易减少。1919年以后立即恢复与发展。1923年货物吞吐量突破1000万吨大关。1928年上海港船舶进出口净吨位已名列世界第十四位。1931年上升至第七位，仅次于纽约、伦敦、神户、洛杉矶、汉堡、大阪港。1931年货物吞吐量1265.8万吨，是近代上海港的最高纪录。这一数字不包括行走内河轮船的吞吐量，若统计在内，则为1400万吨。

以外贸进出口额计，1925~1935年间，上海港平均占全国的55%，而同期内的天津占14%，广州占6%，汉口、青岛分别占4%。在国内埠际贸易进出口量中，上海港约占全国主要港口的1/3(琼斯：《上海与天津》)。可见，上海港在20世纪20年代已经是一个国际贸易大港，在30年代前期达到了近代中国港口的顶峰。

从货物吞吐量的角度考察，甲午战争以后，上海港的大宗货类已首推煤炭，这是上海近代工业的兴起和航运业大发展的必然结果。1909年，从港口输入的煤炭已达106万吨，占当年总吞吐量的17.2%，其中70%以上是从日本、安南

大 上 海

及香港输入。1917年煤炭输入量增至132.2万吨，占当年总吞吐量的25.2%，其中从国外输入的煤炭占51.3%。1924年煤炭总输入量又增至207万吨。从1931年起，有少量煤经铁路输入上海，但每年经港口输入的煤炭依然在220万吨以上，加上煤炭中转出口约130万吨，一进一出，每年仅煤炭货物吞吐量就在350万吨上下。米和小麦也是新兴的大宗货类，1922年小麦进口量仅6174.4吨，1931年则高达120万吨。洋米进口1922年为10万吨，1930年已达43.8万吨，其部分原因是因为国内水灾和饥荒，而国外则生产过剩，价格低廉。由此，上海港成为粮食中转的重要口岸，如1936年，上海港从国内各埠运入279.7万公担米，和84.7万担小麦，同时又向内地运出洋米177.2万担。

除了煤、米、小麦等主要大宗货物外，外贸进口货物主要有棉花、糖、纺织品、纸烟、煤油、柴油、靛、硫酸、麻袋、钢铁、机器和木材等。外贸出口货种主要有皮货、绵羊毛、茶叶、棉花、花生、花生仁、花生油、豆油、豆饼、芝麻、麻、蛋、桐油、牛皮、猪鬃、糠麸、锡块、锑、钨矿砂、棉纱、棉布、

上海港：从青龙镇到外高桥

丝、绸等，大都为初级产品或工业原料。国内贸易则以丝、茶、棉布、棉纱、棉花等货类为大宗。

正是众多的货源，确保上海港稳步发展而跻身于世界大港的行列。

毫无疑问，这一时期内上海港在近代化方面有了较大的进步，港口生产力有了很大的提高。但是，这种进步是建立在主权丧失，中国人民的利益受到损害的基础之上的。请看如下事实：

从1903年以后的25年间，上海引水公会全部是外籍引水员，而享有引水主权的中国人却被排挤在引水业务之外。几经交涉，1928年10月始由1名中国引水员加入引水公会，1933年增至2人，1935年为3人，仅占公会全体引水员的7.5%。

上海港的码头仓库大部分属于外商所有。1936年，英、日、美三国在沪拥有的码头长度占全港码头总长度的67.1%，库场容量占一半以上。正如当时码头工人中流行的歌谣所说：“浦东到浦西，大英、花旗、法兰西，日本不落伍，一溜杨树浦。”外商码头中，以英商码头最多，日商

大 上 海

稍次。外商码头独霸一方，港区有自己的武装警卫，甚至私设牢房，连中国军警一概不能进入港区，俨然是一块小殖民地。外商码头联合起来操纵费率，任意增减，从而达到垄断业务的目的。

港口管理主权一直掌握在江海关外籍税务司、外籍港务长、外籍巡工司手中。早在1906年，在朝野爱国人士的呼吁下，清政府邮传部曾提出收回理船厅（港务长），由中国人主持的合理要求，但未能成功。1911年辛亥革命后，上海市政厅曾设立过市舶课，仅存在两年即被取消。1927年5月，国民党上海特别市政府决定设立港务局，作为市政府的一个主管局，统管全港航政及码头、引水、航道工程、港口建设及其他港务事项。1928年12月上海港务局正式成立。然而，这个局却未能履行自己的职责，在江海关、港务长、浚浦局等抵制下，不能管理整个港口，实际职权只类似于一个“南市港务所”，既无权力又无事可做，只维持到1930年年底便撤销了。1931年7月上海航政局成立。根据行政院规定，原由海关经营的中外船舶检验丈量及港口各项事务应移交给航政局，但是海关只同意移交船舶

检验丈量，而港口事务仍由外籍港务长控制。

到1937年初，上海港港警已达200人。港警的最高领导，即监督长及其手下的刑事科长、助理警长、各派出所所长等关键职务都由外籍警官充任。

码头上采取大班负责制，大班主管着财务和业务的大权。外商码头的大班均为外国人，故称之为洋大班。外商码头的高级职员也都由外国人担任。即使在华商码头中，也有不少洋大班。如中华码头公司的洋大班由英商壳件洋行委派，招商局上海分局5个码头有4个聘用了洋大班。

以上不难看出，近代上海港有着明显的半殖民地特征，港口的发展程度是与中国人民的利益受到损害的程度相一致的。

近代上海港的半封建色彩也很突出。码头装卸和搬运工作由包工头操纵，实行封建把持制度。买办则糅和了以洋大班为代表的殖民势力和以包工头为代表的封建势力。凡装卸、搬运、仓库堆垛等业务，由洋大班包给买办，买办再转包给包工头。包工头一般分为大包工头、二

大 上 海

包工头、小包工头。大包工头包揽一座乃至几座码头的装卸搬运工作；二包工头只管一座码头或几个工种的装卸或搬运；小包工头又称小领班，只管一个工种的装卸或搬运。因此，大而一座码头，小至一项作业，都有包工头分割把持，划定地盘，强行霸占。真可谓“一座山头一只虎，码头工人实在苦”。

包工头在霸占码头装卸业务的过程中，充分利用了封建宗族观念和同乡关系，组织封建帮派。当时流落在上海滩的穷苦人特别多，为了有一口饭吃，只得卖命地跟着包工头参与斗殴。旧上海的报纸曾多次登载这类消息，不妨摘录两条以飨读者：

英租界宝顺码头，宁波帮与江北帮扛夫争扛煤，以至于殴斗……

——《申报》光绪七年十月十三日

（公元1881年12月4日）

盖本埠南市金利源码头本有杠夫三帮，昨金利源经手人欲另找虹口帮人为工头，原当工头者不服，召集多人与争胜，而南市帮以此等工头唯强者可得，遂亦呼其

党徒，各持杠棒为械，三帮约共千人……

——《申报》光绪十年九月十五日（1884年）

这些帮派最初带有浓厚的乡土关系，到后来就逐渐淡化了，往往是以包工头的籍贯做为帮的名称。由于封建意识，不少工人丧生于斗殴之中，成了包工头把持码头的牺牲品。

洋大班、买办、包工头，构成了码头上的金字塔，沉重地压在码头工人身上。工人们流血流汗赚来的钱，绝大部分落入了码头资本家、买办和包工头的腰包。以1937年日商黄浦码头装卸烟叶筒为例，两个工人卸一筒可以收取劳力费3.70元，码头资本家拿掉3.32元，占89.7%；买办拿掉0.23元，占6%；包工头再扣除0.07元，而两个工人只拿到0.08元，仅占2.18%。

又如1937年7月，黄浦码头卸下“新宁汀考脱”号轮船上的10090吨钢材，共卸12天，每天使用工人275个，合计3300工，收得装卸费22726.56元。这笔钱是怎样分割的呢？请看：

码头资本家——16693.81元，占73%；

买办——2712.75元，占12%；

大小包工头——1409元，占6%；

大 上 海

工人——1911元/3300工，即0.58元/人天。

码头工人的收入如此微薄，而工作却十分艰辛。不少码头虽然在一次世界大战前后开始安装起重机械，但在实际操作中很少使用，基本上都用人力操作，因为旧中国的劳动力十分廉价。不论多么重的货物，都靠工人拚体力搬运。

在旧上海港，最危险的装卸方式要数“螺丝跳”和“过山跳”。大铁驳卸煤炭，将跳板在船舱里用绳子悬空扣紧，一级一级盘旋下去，形状象螺丝旋。工人们扛着沉重的箩筐，一手扶着杠棒，一手拉着绳子，顺着悬空晃动的跳板，一步步地转到舱面甲板，一旦绳扣脱头，跳板下塌，舱底的工人就被压死压伤，跳板上的工人会跌死跌伤。煤炭从船上甲板运到煤场时，就要用一尺多宽，一丈多长的跳板，一头搁在船边，一头架在高凳上，一块接一块地延伸出去，把轮船和煤场连接起来，这称之为“过山跳”，一般离地面一丈多。工人们扛着二百多斤重的一筐煤炭，在又长又高又陡的“过山跳”上奔走，跳板不停地晃动，稍有不慎，人就跌死跌伤。真可谓“螺丝

上海港：从青龙镇到外高桥

跳是要命跳”，而“过山跳，颤悠悠，一脚踏空命便休”。码头工人是“上压肩膀，下磨脚板，板根毛孔流血汗，码头处处鬼门关”。

抗日战争爆发前，上海港正处于近代历史发展的鼎盛时期。由于日本帝国主义悍然发动侵略战争，上海港被迫终止了发展势头而走向衰落。

日本侵略军把上海港作为侵略上海的桥头堡，在战前已向上海港派驻军舰，囤积军火。从1937年8月9日起，30余艘军舰驶往上海，均泊于日商码头。“八·一三”战争爆发以后，据9月中旬统计，在上海港的日舰多达130艘以上。11月11日日军占领了上海除租界以外的地区。从此，港口逐步被日军侵略者所控制。

1937年9月10日日军擅自组织了征收关税临时委员会。11月，没收了港警全部机动船，又用武力劫夺了江海关10余艘巡逻船和30余艘工作船，600多名税警和缉私人员被迫离船，无法执行公务。1938年2月，日军解除了英籍港务长，委派日本人杉山弥六担任港务长。同时，许多日本人进入江海关充当职员。1938年5月，南

大 上 海

京汪伪政府接管江海关。6月,日军规定上海各项进口日货所纳关税一律减低25%以上。至1941年11月,江海关税务司一职也改由日本人担任,日军进一步加强了对上海港的控制。

“八·一三”战争爆发后,上海港内国营及华商经营的码头也均被日军抢占,或改作军用,或交日商公司经营。至太平洋战争爆发前,日本在上海港占用码头共有35座,码头岸线总长度36760英尺,占全港码头岸线总长的55.2%。

“八·一三”战争后,全国的外贸重心由上海移至香港,上海港进出口业务大幅度下降。随着战争西移,广州沦陷后,全国外贸重心又转回上海,港口业务开始恢复,从1939年至1941年出现了畸形繁荣的局面。进出港口的货物中,粮食、棉花、煤炭等有很大增长。洋米1937年进口307860公担,1940年已达到3922000公担,是1937年的12倍。小麦进口量1937年为296000公担,1939年已达4225000公担,增长13倍多。1939年1月的进口棉花比1938年1月增长10倍之多。煤炭进口量1940年比1937年增长7倍多。

1941年12月8日太平洋战争爆发,日军占领

上海港：从青龙镇到外高桥

上海租界。江海关完全由日本人控制，江海关监督改称海关长，由日籍人士担任，并在江海关内套用了日本海关的制度。与此同时，日军接管了港警，并派日本人担任港警总监。1942年10月日军还在港区内建立了水上保甲。

上海港引水业务也自1941年12月8日起完全由日本海军管理。上海引水公会中的英、美、荷等国籍的引水员被开除出公会，并被关入集中营。

太平洋战争爆发后，日军随即接管了上海港各外商码头，移交日本航运企业使用。自后，上海港完全沦为殖民地性质港口。港口进出口业务一落千丈，各项设施受到十分严重的破坏，码头凋蔽，仓库破漏，航道回淤。1941年上海港进出口船舶总吨位1124.87万吨，至1944年已减少为88.76万吨，仅为1941年的7.9%。远东金融、贸易、航运中心又移到了香港，上海港失去了国际贸易大港的地位。

抗日战争胜利后，上海港从日本帝国主义者手中解救出来。港口的航政管理依然由上海航政局执掌，港政事务仍由江海关负责，而海关

大 上 海

大权则由美国人操纵。上海港的引水在名义上也已由中国当局接管。被日军占用的码头仓库归还原主；原来属于日商的码头仓库由江海关接收；公共码头则由公用局码头管理处接收。其中江海关接收的13处码头，复由招商局、资源委员会、联勤司令部、善后救济总署等机构分别租借。这样，上海港码头格局发生了较大变化，外商占有码头数量较战前大为减少。在黄浦江两岸55座主要码头中，国营或华商所有的码头35座，占63.6%。

战后，上海港着重进行了两方面的工作。一是修复战时损坏严重的码头仓库，其中尤以南市公用码头的修复工程量最大。经过二期修复工程，南市码头设施基本上恢复到战前水平。二是整顿港口秩序。1946年10月成立了上海港务整理委员会，以市长吴国桢为主任委员，每星期召开例会。一直到1948年12月止，其间共召开54次例会。港整会重点查办了港内盗窃货物案；组织疏浚了黄浦江、苏州河，调整了浮筒泊位；组织打捞起战时沉没在吴淞口至江阴间长江航道中的沉船37艘；整饬码头，管理行李夫；筹建

上海港：从青龙镇到外高桥

吴淞口外救生设施。此外，港口整理委员会还组织了“关于大上海港建设计划”的研讨活动。由于外商码头的阻挠，港口整理委员会许多措施无法贯彻执行，整个上海港的秩序仍然十分混乱。

战后初期，上海港航运复兴，轮船吨位激增，航线遍及各地。截至1948年10月，上海港籍的国营、民营船舶共1393艘，950702总吨，吨位占全国同类船舶的82%。此外，外商轮船公司共有30多家，垄断着上海港的远洋运输。因此，战后最初两年，港口业务也处于复苏的阶段，1946年港口货物吞吐量已恢复到643.1万吨。

但好景不长，由于内战爆发，交通隔绝，上海港与内地物资无法交流；国统区经济总崩溃，通货恶性膨胀，工商业都无法正常开展，进出口数量自然减少；加上对解放区的禁运等因素，使上海港的进出口业务不断萎缩。

至1949年初，平、津相继解放，南北洋航线基本中断，长江航线因战争影响而不正常；远洋航线也因外商纷纷携资离沪，商号大批关闭，而转向香港建立新的基地。本国船舶多用于军运，

大上海

并装运大批金银财宝及权贵逃往台湾。港口一片混乱。

1949年，港口货物吞吐量只完成194万吨，其中绝大多数是上海解放以后完成的。

旧中国留下的只能是一个带着伤痕的萧条萎缩的港口，创建崭新的现代化的上海港，只能由新中国来实现。在中国共产党和人民政府的领导下，上海港从此开始谱写自己的历史新篇章。

五 艰难曲折的创业之路

——社会主义在上海港的实践

自从1949年5月27日上海解放以后，海港工人由人间地狱的奴隶，一变而成为掌握自己命运的主人，在共产党的领导下，以崭新的姿态投入了新的生活和新的建设。至今，40余年过去了，上海港已经发生了翻天覆地的变化，从根本上改变了旧上海港受制于外人的局面，所以无论在生产、机械化程度、码头建设、港口管理等各方面都在变。

新中国成立初期，上海港处在一种十分困难的状态之中，港内凡能开航的轮船全部被国民党军队劫走，不能劫走的则被凿沉，堵塞了航道。助航设施也遭受到严重破坏。长江口尚在

大 上 海

敌机封锁之下，整个海上运输基本瘫痪。当时，500万人口的上海，煤、粮、棉的储存量已到了枯竭的地步。面对这严峻的形势，上海港从两个方面采取了强有力的措施：一方面及时地收回港口主权，建立新的统一的港口管理机构，对装卸业务实行统一管理；另一方面积极开展反封锁、反轰炸斗争，努力恢复港口生产。

1949年5月28日，中国人民解放军上海军事管制委员会派出军代表，分别接管了江海关、上海航政局、港务整警委员会、公用局码头仓库管理处、浚浦局、招商局上海分局等17个港航机构和企业。港内国营、公用码头仓库分别由军管会公用事业处、航运处等单位按不同系统进行接管。总计接管黄浦江沿岸码头169座，苏州河沿岸码头171座。另有黄浦江沿岸的84座私营码头(包括27座洋商码头)没有接管。

1949年12月11日，上海码头工会成立，统一领导黄浦江、苏州河43个码头工会分会和3.2万余名码头工人。1950年3月21日，上海码头工会改组为上海市搬运工会，接着成立了专门经营装卸业务的上海市搬运公司，接管了各码头的

上海港：从青龙镇到外高桥

装卸业务。1951年又废除了码头上的封建把持制度，彻底摧毁了压在码头工人头上整整一个多世纪的封建枷锁。

旧上海港，因为主权旁落，没有一个统一的港口管理机构，弊端很多。新政权建立后，为了尽早走出困境，十分需要尽早建立一个具有权威的统一的港口管理机构。1950年10月，在原航务局的基础上组建了上海区港务局，直属交通部，是上海港历史上第一个统一的港务管理机构。在港务局的统一领导下，1951年3月1日接管了铜沙引水公会，三个月后，上海港的引水工作全部由本国引水员担任，彻底结束了外国人把持上海引水的历史。从1951年3月起，开始实行了以港务局为主，包括海关、边防检查站等单位参加的对外轮联合检查制度，维护了国家领海主权。4月，港务局又公布了《上海港码头仓库暂行规则》，规定凡在港区内经营码头仓库业者，必须先向港务局登记，港务局对港区内码头仓库有权统一调配使用，从而加强了行业管理，有利于调动私营码头为恢复经济服务。同年8月，上海港务监督成立，代表国家对外行使航

大 上 海

务行政管理权，并维持港内航行秩序。

在收回港口主权，建立社会主义港口管理机构的同时，新的生产组织也逐步形成。至1952年1月，上海港内各系统掌握的国营生产码头及仓库，除铁路、渔业和海军需用的以外，基本上都划归港务局统一管理；码头装卸业务和工人也全部由搬运公司划归港务局领导。在此基础上，上海港建立了4个装卸作业区。至1952年9月发展成6个装卸作业区和3个装卸站。其中：

第一装卸作业区，包括浦东杨家渡、张家浜、老白渡码头；

第二装卸作业区，包括浦东华栈、新汇山、复兴镇、十八间和洋泾港码头；

第三装卸作业区，包括浦西黄浦、杨树浦、汇山及公平路码头；

第四装卸作业区，包括浦西十六浦、日晖港煤栈、南市和外滩公共码头；

第五装卸作业区，包括浦西外虹桥码头；

第六装卸作业区，包括董家渡煤栈。

此外，还设立了吴淞、南市、日晖港三个装卸站。当时，由于外商码头以及华商私营码头

没有接管，所以装卸区的规模一般都比较小。

经过努力，上海港在短短的三年多时间内，统一了港口的行政管理和生产业务；共打捞起沉船102艘，5万余载重吨，迅速地恢复了航运，保证了上海工业生产和人民生活必需品的供应。1952年完成货物吞吐量560万吨，比1949年的194万吨增长近2倍。对外贸易有所恢复，在当时受到封锁、禁运的情况下，进出港的外轮仍从1950年的56艘次、11万总吨，增至1952年的222艘次、81.1万总吨，分别增长了3倍和6.4倍。

进入第一个五年计划时期(1953—1957年)后，上海港开展致力于生产关系的变革，发展港口生产力。

这一时期，港口生产关系变革的主要内容是对私营企业的社会主义改造。1953—1954年，外商码头因资金抽逃，远洋航线少而货源不足，经营困难，债台高筑，只得分别转让给上海市仓储公司和中国外轮代理公司。其中9座码头(总长度3289米)不久就移交给上海港务局统一经营管理。至此，上海港务局已经掌握了大部分码头设施，社会主义经济成份已占据不可动摇的

大 上 海

主导地位，剩下的私营码头企业大都是规模很小，在货源不足的情况下，同样面临经营困难的窘况。在港内驳船方面，上海港务局也掌握了一部分运力，具备了对私改造的条件。自1954年底起，上海港开始私营运输业的社会主义改造运动。先由私营驳船业40家（驳船252艘，12966吨），私营码头仓库业22家（码头48座，总长度为2192.39米，仓库111座，总面积148227平方米，堆场面积212705平方米）与港务局公私合营，并于1955年1月1日成立了“公私合营上海港驳船运输公司”和“公私合营上海港码头仓库公司”。1956年1月，余下的私营驳船企业也参加了公私合营。个体户的小船（197条，1265吨）则组成了驳船运输合作社，走上集体化的道路。

在致力于港口生产关系变革的同时，港口生产力的发展比较迅速。其发展首先得益于生产改革。当时国营港口生产企业属于初创时期，没有本国可以借鉴的经验，因此引入了苏联港口的管理制度和管理方法。这套苏式制度和办法从属于计划经济的模式，对上海港产生了长远的影响。从1953年9月起，在中央交通部工作

上海港：从青龙镇到外高桥

组和苏联专家的指导下，上海港开展了全面生产改革。生产改革的核心是实行以港口生产财务计划为中心的计划管理，通过编制年度、季度、月度生产财务计划，以及昼夜装卸作业计划，将全港的生产纳入循环有序的轨道。为配合计划管理，实行了港务局、装卸作业区(站)两级生产调度制度；实行了装卸定额管理；将14783名原为“流动工”或“临时工”的码头装卸工人转为固定工；实行各工种混合编制，改变了原来劳动组织分割的状态，从船舱至库场形成一条龙作业；实行昼夜三班作业制，提高码头利用率；实行定额计件超额奖励的分配制度，使码头工人既有保证得到的一份基本工资，又得通过工作量的多少来决定收入的多少；合理调整码头仓库的使用，实行专业分工和综合利用相结合。上述生产改革，在当时的社会条件下，对港口生产力有重要的促进作用，初步建立起一套社会主义港口的企业的管理制度。

私营码头归属上海港务局以后，港口基础设施建设能够在统一规划的状态下进行。过去，码头上大都是泥路，分割把持的码头与码头之间

大 上 海

除天然沟、浜外，还有人为的墙、篱。从1954年至1957年，各装卸作业区填塞沟浜，拆除墙篱，有的架起桥梁，使装卸区内的码头连成一片。同时修建了122770平方米的道路，各码头的干道都铺成水泥路面。在这期间，上海港先后改建了开平码头和杨树浦码头，拓展了十六铺码头，扩建了汇山码头和北票码头。其中改造后的汇山码头通过能力比原米增加50%。而开平码头和北票码头则是新中国成立后最早建设的水陆联运码头。

码头、道路改造，为使用车辆和装卸机械创造了条件。1953年，港口修复了接管过来的40多台主要装卸机械。1954年机械增至234台，1957年又增至487台。其中，牵引车1952年仅1台，1957年已有71台，说明当时岸上水平运输的机械化程度有较大提高。由于使用机械的结果，工班效率从1952年的4吨增至1957年的9.87吨。英国东方轮船公司“新加坡”轮船长麦基连于1957年9月9日向人民广播电台发表他对上海港的感想时说：“在1939年以前，我从未见到上海港使用机械化工具，但今天已经成为很好的机械化

港口了。”

在驳船运输方面，逐步推行驳船拖带化，减少依靠潮水涨落和人力摇橹航行。到1957年，实行拖轮拖带的驳船已达70%，加速了驳船的周转。

在全国工农业生产的推动下，上海港的客货运装卸生产进入了稳步发展的时期。1953年上海港接办了在沪各航运单位的客运业务，以及北方沿海航线货运业务；1954年和1955年又接办了长江、南方沿海各线货运业务。接办货运业务之后，上海港适时地推行合理运输，扩大中转联运。经上海港换装的中转联运量逐年上升：1952年为127.2万吨，占年吞吐量的22.7%；1957年已达到690.8万吨，占41.9%。

分散经营的客运业务统一由港务局办理后，先后恢复和开辟了12条客运航线。1952年旅客发送量为84万人次，1957年则达到193.4万人次，比1952年增长1.3倍。

上海港的外贸进出口业务也有新的发展。1957年进出口的外轮比1952年增加两倍多，有20多个国家的船舶经常往来于上海和其他国家

大上海

之间。通航上海的定期航线已有英、西德、荷、法、挪威、丹麦、瑞典七国。不过外贸吞吐量还比较少，如1956年完成外贸吞吐量169.1万吨，占年吞吐量的13%。

1957年，上海港提前完成了第一个五年计划的吞吐量指标，共完成1694万吨，超过了近代历史上的最高纪录，是1952年的1.9倍，发展速度是很快的。上海港作为水陆枢纽的作用得到逐步发挥。

1958年开始的“大跃进”，使港口生产受到了“左”的影响，提出了许多不切实际的口号，摆擂台、“放卫星”，浮夸风盛行，计件超额奖励工资制度被改成计时工资制，导致了吃“大锅饭”的弊端。但是，在“解放思想、破除迷信”的号召下，海港工人积极投入了技术革新和技术革命运动。“大跃进”使通过港口的物资飞速增长，增长的运输任务与落后的装卸方式之间的矛盾日益突出，推动了双革运动。工人中涌现了一批技术人才，先后研制成了船用抓斗、带式输送机、革新吊等。尤其是抓斗的使用，实现了散货垂直装卸机械化，大大提高了煤炭、黄沙等货物

上海港：从青龙镇到外高桥

的装卸效率。1957年全港拥有装卸机械470台，1960年已增至2047台；1957年有技术工人1115人，1960年扩大为4548人；工班效率由1957年的9.87吨提高到1960年的18.71吨。在这期间，上海港新建了龙华煤码头（现北票码头的第七、第八泊位），满足了浦西市区用煤的需求。同时，开始在吴淞地区兴建新中国成立以来第一个大型的外贸新港区——张华浜水陆联运码头。至1961年先后建成第2、3、4、6泊位，均为万吨级泊位，以出口粮食、杂货，进口化肥、糖为主，1962年定名为第九装卸作业区。

由于生产建设片面追求高指标，上海港货物吞吐量1958年比1957年增长66%，达到2739万吨，1960年又猛增至4267万吨。三年平均每年增长37.3%。速度之快，前所未有。同时也出现了装卸及基建质量差，机械损耗大，生产管理处于无计划状态等问题。

港口是国民经济的晴雨表。难以为继的“跃进”终止以后，国民经济收缩调整，经过港口的货源大幅度减少，只得被迫压缩基本建设规模，调整生产布局，减少职工，实行精兵简政。为改

大 上 海

变“跃进”时期生产大哄大闹的状况，港口企业强化了生产管理，大力推行堆桩标准化，操作工艺化，管理制度化，提高了装卸质量，填补了空白的装卸工艺。港口企业还积极引导方兴未艾的技术革新，又创造了一批新的装卸工具。成组运输和“一条龙”运输也得到了推行和发展，装卸效率进一步提高。当历史进入1966年时，上海港已经初步医治好了“大跃进”遗留下来的后遗症，开始再度呈现兴旺发展的势头。据统计，1961和1962年是生产大落的2年，吞吐量分别比上年下降24%和18%。从1963年起吞吐量逐步回升。1964、1965、1966年吞吐量分别比上年增长3.6%、19%和13%。1966年完成货物吞吐量3609万吨。

由于“大跃进”的失误，农业歉收，需要进口的物资增多。1960年外贸进口吞吐量150.9万吨，1961年猛增至325.1万吨，1965年突破400万吨。1966年完成436.3万吨，其中进口粮食占32.2%，化肥及农药占22.6%，钢铁占12.7%。至于外贸出口吞吐量，1960年为122.7万吨，1961年只有66.8万吨，1962和1963年都低于

上海港：从青龙镇到外高桥

1960年。经过调整后，从1964年起开始有较大增长，1966年出口216.8万吨，主要货种是粮食、日用工业品、钢铁、水泥。

1966年底起，上海港受到“文化大革命”的冲击，开始陷入动乱之中，管理的权威性、计划的严肃性被动摇了，管理机关和管理人员受到冲击，一些行之有效的制度被废除，生产秩序混乱。加上全国的经济衰退，港口货源减少，港口生产滑坡就成为必然的结果。据统计，1967—1968年，二年的吞吐量均低于1966年。1967—1971年，五年的利润总额也都低于1966年；1967—1971年，外贸进口吞吐量和出口吞吐量分别在500万吨和200万吨上下徘徊。可见，港口在“文革”期间所受的破坏和损失是很大的。

1973年，周恩来总理提出“三年改变港口面貌”的号召，使上海港发生了重大转变。这种转变的前提则是对外贸易有了较大发展。70年代以前，上海港外贸吞吐业务相对而言比较清淡，外贸进口吞吐量最多不超过550万吨，外贸出口也不超过230万吨。中美、中日恢复建交以后，外贸吞吐业务则持续上升，1972年外贸进口

大 上 海

吞吐量570.4万吨,1973年跳至745.1万吨,1974年又突破800万吨。外贸出口吞吐量1973年也增至363.4万吨。原有的港口外贸通过能力很快就不能适应运输任务的需要,压船压货严重。在形势的要求下,尽管“文革”继续对港口造成干扰和破坏,但港口建设的热潮迅速形成。从1973年至1976年,上海港重点新建了军工路水陆联运码头(即以后的第十装卸区)的第4至第9泊位(1977年完成1~3号泊位);设立了绿华山减载站,改造了开平码头、北票码头、中华南栈码头、华栈码头、张华浜码头第5泊位、民生路码头第4泊位、白莲泾码头第3第4泊位。先后建起了三条煤炭机械化作业线,一条散粮机械化作业线和一条木材机械化作业线。三年共新建和改造了20个码头泊位,新增码头长度2200米。这为以后的生产发展打下了一定的物质基础。因此,1976年10月“文革”结束,港口生产秩序趋向正常化,吞吐量立刻猛增。1977年全港完成货物吞吐量6089万吨,比1976年增长11.5%。1978年完成7955万吨,又比1977年增长30.6%,这一年所增长的吞吐量绝对数相当于“文革”十年增长量

上海港：从青龙镇到外高桥

的总和。1978年完成外贸吞吐量 1572.8 万吨，比1966年增长1.4倍，外贸吞吐量在总吞吐量中的比重也由1966年的18.2%提高为19.8%。

1979年以后，上海港在改革、开放路线的指引下，进入有史以来最兴旺的时期。由于历史的原因，上海港的通过能力不足的矛盾十分突出，尽管1979年以后的大建港缓和了一些矛盾，但港口仍处于超负荷营运的状态，水陆集疏运系统不够畅通，港口经济管理手段还比较落后，企业内部的经营机制、管理素质、思想观念还没有彻底摆脱传统的框架模式，缺乏主动参与市场竞争的压力和动力。因此，改革已成为历史的必然要求。

上海港首先从改革企业的分配制度入手，积极推行“承包经营责任制”，对各生产企业实行了“工资总额与产量挂钩浮动”，对装卸工人实行全计件工资制，有效地调动了企业和职工的生产积极性。10年间，全港装卸工人数基本没有增减，但装卸工人月劳动生产率从人均328吨，提高到609吨，增长85.7%。

从1984年下半年起，上海港陆续将所属各

大 上 海

装卸作业区、客运站等19个生产单位全部组建成相对独立的经济实体即专业公司，形成“一个整体，两级经营”的体制，并推行厂长（经理）负责制，增强了企业经营活力。

1986年，国务院决定对上海港实行“交通部与上海市双重领导，以上海市领导为主”的管理体制，财务上实行“以收抵支、定额上交、以港养港”。港务监督从港务局划出，重新组建了海上安全监督局，负责航政管理。港务局负责港政管理，专门成立了港政处、港口专用码头管理处、水上工程质量监督站、引航站等机构，加强了岸线管理、货主码头管理和建港工程管理。

在港口企业内部，先后建立了企业的标准化体系，初步形成了标准化网络，本港主要货类的工艺标准达到国际70年代末80年代初的水平；建立了统一归口的计量管理机构，大宗散货计量基本实现了自动化、电子化，散粮、散化肥装卸等计量器具配备都达到了100%；建立了比较扎实和完善的各类定额，并已运用电子计算机进行定额辅助管理；建立和健全了管理信息

上海港：从青龙镇到外高桥

体系；建立了以职工大学、电大、中专、技校、装卸技术工人培训中心等为主体的职工教育体系；推行了以全面质量管理为主的港口现代化管理，走出了一条适合上海港特点的科学管理新路子。

在改革、开放的推动下，上海港取得了显著的成就。

港口吞吐量名列世界前茅。1984年上海港货物吞吐量首次突破1亿吨，跨入屈指可数的亿吨大港行列，至1990年已连续7年超亿吨。1987年，据《世界海洋经济年鉴》统计，上海港已位于荷兰鹿特丹港，日本神户港和新加坡港之后，名列世界第四位。1989年完成吞吐量1.46亿吨，创历史最高水平。1979~1989年，港口吞吐量增加88.3%，平均每年递增5.9%。其中港务局所属装卸单位的货物吞吐量增加65.9%，平均每年递增4.7%。货主专用码头部分增长得较快。

在港口生产持续增长的同时，内部货种结构不断优化，发展了外贸（包括集装箱）、煤炭和客运吞吐，构成上海港的三大支柱。外贸吞吐

大 上 海

量蓬勃发展,1986年曾突破3000万吨,以后因外贸进口钢材、木材等货物受国家宏观控制而有所回落,1989年仍达到2587万吨,比1978年增加65.5%。其中外贸进口波动起伏较大,外贸出口则呈稳定上升之势,10年增加一倍多。集装箱吞吐量的发展尤为迅速,1978年仅吞吐2千余箱,1990年达45.6万箱,已有航行国外和香港地区等的集装箱定期班轮航线10条,冷藏箱、框架箱、挂衣箱等特种箱运业务均已起步。煤炭吞吐量历来在上海港吞吐量中占有重要的位置,1989年接卸4078万吨,比1978年增加1倍。水上客运航线已由18条增加到28条,主要增加在南方沿海,旅客发送量从1978年330万人次发展到1988年的679万人次,翻了一番多。1989年以后有所回落。

设备更新换代,设备的技术状况得到改善。10年间,全港更新、新增主要装卸机械1200多台,使相当一部分主要装卸机械的技术性能达到国际先进水平。全港还新增各类船舶466艘,主机功率提高了95%,载重吨增加44%。

加快了老码头改造和新港区建设,扩大了

上海港：从青龙镇到外高桥

港口的通过能力。从1978年至1989年，全港新建和改造了44个泊位，占现有泊位的43%。其中新建的工程有：宝山新港区6个万吨级泊位和2个千吨级泊位，关港新港区8个万吨级泊位和20个小船泊位，朱家门煤码头1个2.5万吨级泊位和1个千吨级泊位，共青码头二期工程6个千吨级泊位。改建工程主要有：十六铺客运站、黄浦码头、张家浜码头、老白渡码头、杨家渡码头、军工路和张华浜集装箱码头泊位等。若按时期分，“六五”期间，上海港新建、改建码头泊位16个，其中万吨级以上泊位5个，恢复吞吐能力245万吨，新增吞吐能力360万吨；“七五”期间，新建码头泊位18个，其中万吨级以上泊位15个，改造老港区9个泊位，净增吞吐能力1604万吨。10年间，港口吞吐能力提高近60%，使上海港几十年来首次出现了能力增加大于任务增长的可喜局面。

改革生产结构，发展多元产业，扩大港口功能。过去，港口的经营业务是单一的装卸。从1984年起，上海港在保证完成国家计划和搞好船舶装卸主业的前提下，组织多余人力、设备、资

大 上 海

金,积极开拓多种经营。在主业范围内从承运、仓储、装卸转向运输一条龙服务,开辟了国内第一个公用型国际中转保税库,开展国际中转货的装卸、储存业务。建立了散货包装公司、海华轮船公司,上海港交通进出口公司等,积极开展外向型经营项目,并广泛开展了中转包干运输、货主码头联营、代理报关、港作服务、商店、果品行等各种项目,逐步走向以运输业为主,运、工、贸多元产业共同发展的道路,增加了港口企业的活力,使港口的各种功能逐步得到发挥。

上海港在改革中不断得到充实和发展。

六 东方大港的现实与希望

——已经实现的和将要奋斗的

经过40年的建设,上海港已成为规模大、设备全、装备精良、配套整齐的水运大枢纽。港区总面积达3618平方公里,其中水域面积3613平方公里,陆域面积5平方公里。具体范围如下:

(1) 自牛皮礁浮标、航路灯浮与南支1号灯浮的联线,至长江浏河口下游的浏黑屋与崇明岛施翘河口下游的施信杆两点联线间的长江口南水道水域及其相关陆域;

(2) 自吴淞河塘灯桩至闵行发电厂上游边界栗漕港止的黄浦江水域及其相关陆域;

(3) 绿华山(岛)南侧海域的绿华山减载基地。

大 上 海

上海港务局是港口的主管部门和主要生产单位,职工5.6万人。1989年,上海港拥有码头泊位113个,其中万吨级以上泊位55个,码头总长度15969米;拥有浮筒泊位96个,生产用仓库总面积37.27万平方米,生产用堆场(包括煤场)面积118.6万平方米;各类装卸机械3609台,其中起重机械584台,起重船8艘,最大起重能力陆上为80吨,起重船为500吨;港务船舶651艘,其中拖轮92艘,最大拖轮马力3500匹;驳船472艘,8.5万载重吨。

上海港共有14个装卸公司,除宝山集装箱装卸公司在长江口,其余均在黄浦江两岸,其中吴泾、开平、复兴、高阳、汇山、共青、军工路、张华浜等8个装卸公司在浦西,木材、煤炭、东昌、新华、民生等5个装卸公司在浦东。各公司都有专业分工,各司其职,其情况简述如下:

东昌装卸公司,前身是上港一区,公司产权包括游龙、鸿生、东昌(华通)、杨家渡、安记五个码头,实际作业区域为后三个码头。目前该公司共有4个万吨级泊位和2个千吨级泊位,有各类装卸运输机械96台,是以装卸散盐和橡胶

上海港：从青龙镇到外高桥

为主的专业公司，同时承担国内外贸化肥、糖、矿建材料等大宗货装卸、堆存业务。该公司的袋物装卸工艺和效率均为全国一流水平，散盐装卸已逐步形成系列化。年通过能力已超过400万吨。

民生装卸公司，前身是上港二区，由民生路、洋泾港、朱家门三座码头组成，合计7个万吨级泊位，有各类装卸机械500余台，是上海港主要的散粮、散糖系列化装卸单位，主要承担内外贸散装、袋装、件杂货物的装卸、灌包、堆存业务。其中民生路码头1泊位配有散粮系列化筒仓，25000吨级海轮可直接靠卸。码头前沿配有门座式吸粮机，筒舱内先进的自动化装置一应俱全。年散粮接卸量已超过300万吨。朱家门煤码头则是目前上海港最先进的机械化卸煤码头，年通过能力300万吨，于1988年建成投产。它标志着上海港煤炭卸船工艺已由脉冲式走向连续式；中间运输由敞开式转向密闭式，水平运输由平面改为立体廊道交叉，对煤炭粉尘控制环境保护和计量等都达到了国家等级企业要求。

大 上 海

汇山装卸公司，前身是上港三区，包括黄浦、杨树浦、汇山、华顺 4 个码头，拥有 7000~10000 吨级泊位 8 个，各类装卸机械 106 台，是上海港主要的内贸件杂货装卸单位之一，历来以装卸和转运百杂货、钢铁、矿建材料和袋物等内贸货为主，间有少量的外贸装卸任务，并承担沿海的客运任务。

木材装卸公司，前身是上港四区，包括原美商大来码头和民族资本中兴码头，拥有 4 个万吨级泊位和 3 个驳船泊位，以及能储存 1 万余立方米木材的大型天然水库 1 个，有各类装卸机械 111 台，是上海港目前唯一的木材装卸专业公司，历来是华东地区木材集散储运中心，是全国沿海港口中木材接卸量最大的港区之一。该公司的木材抓斗装卸工艺已实现自动化。

高阳装卸公司，前身是上港五区，包括原公平路、公和祥、民生、外虹桥等码头形成，拥有 7 个泊位，其中万吨级泊位 5 个，有各类装卸运输机械设备 205 台，是上海港从事外贸进出口件杂货装卸的骨干企业，外贸出口量占上海港的 35% 以上。出口主要货种有日用工业品、纺织

上海港：从青龙镇到外高桥

品、食品、小五金及部分钢材设备，进口主要货种有钢材、纸类、棉花、化工原料、机器设备等。

开平装卸公司，前身是上港六区，现有开平码头2个万吨级泊位，拥有装卸机械60台，以装卸进口圆木、钢材、件杂货为主。

煤炭装卸公司，前身是上港七区，现有张家浜、老白渡、北栈、中栈（又称董家渡码头）、南栈、北票等6个码头，计13个泊位，其中万吨级以上泊位7个，拥有各类装卸机械555台，是上海港最大的煤炭装卸专业化公司。在上海港，煤炭码头的变化最为显著。1973年以来，煤码头先后进行了技术改造，建起了一条条机械化作业线，卸一条万吨煤轮只需10来个小时。1989年该公司完成煤炭吞吐量4491.4万吨，相当于宁波、南通、张家港、连云港等4个港口年货物吞吐量的总和。

新华装卸公司，前身是上港八区，包括原英商开滦码头、招商局华栈码头、日商新汇山码头、英商公和祥其昌栈码头，拥有9个万吨级泊位和1个千吨级泊位，各类装卸机械383台，是上海港主要的进口金属矿石装卸单位，主要承担

大 上 海

金属矿石、散化肥、钢材和件杂货的装卸、储存业务。该公司也是全国最早从事散化肥卸货灌包业务的企业，设备先进，工艺流程合理。全公司年吞吐能力超过1100万吨。

张华浜集装箱装卸公司，前身是上港九区，始建于1959年，拥有2个集装箱专用泊位和5个万吨级多用途泊位，各类装卸机械300多台，是上海港三个主要外贸装卸公司之一。该公司主要从事对外贸易为主的集装箱和件杂货、散货的装卸任务，兼营集装箱修、租、洗箱等业务。1988年4月经国家海关批准，在公司内设置了15000平方米的公用性保税仓库，为各国客商和船东提供中转储运服务。

军工路集装箱装卸公司，前身是上港十区，始建于1973年，拥有9个万吨级泊位，其中两个是集装箱专用泊位，有各类装卸机械276台。该公司主要承担对外贸易为主的进出口国际集装箱及件杂货装卸业务，同时承担集装箱拆、装、租、修、代理以及其它业务，以安全优质装卸危险货物、重大件设备和集装箱称誉海内外。

共青装卸公司，前身是上港十一区，包括共

上海港：从青龙镇到外高桥

青码头、兰州路码头和平凉码头，拥有10个千吨级长航驳泊位，有各类装卸机械89台。该公司主要承担对外贸易进出口货物、长江沿线百杂货的装卸、堆存保管、代客组织货源、代办中转托运等业务。建材、矿砂等散货占现有吞吐量的80%。

复兴装卸公司，前身是上港十二区，由关桥和三泰两个码头组成，拥有10个千吨级泊位和3个辅助生产泊位。有各类装卸机械132台，其中包括1987年从国外引进的8台具有80年代先进水平的山猫装载机和1台大型浮门机。该公司主要承接浙江沿海、长江沿线、江浙内河和杭嘉湖地区的散货和日用百杂货的装卸、堆存业务。

宝山集装箱装卸公司，是上海港第一个建在黄浦江外的装卸公司，建有6个万吨级泊位（其中3个集装箱专用泊位）和6个江驳和待卸泊位，有各类大中型机械295台。该公司所有码头设施在1990年底竣工、验收合格投产，主要经营外贸集装箱、件杂货和木材的装卸、堆存业务，年通过能力290万吨。

吴泾装卸仓储公司，是为满足上海闵行、漕

大 上 海

河泾、虹桥经济开发区的经济发展和杭嘉湖地区货物中转需要而新建的港区，于1990年底建成投产。拥有8个万吨级泊位和可同时停靠16艘驳船的内河装卸港池，配有各类大中型机械133台。该公司主要经营外贸钢铁、化肥、粮食和建材的装卸、堆存业务。年通过能力400万吨。

除了上述14个装卸公司以外，上海港还有许多为之配套的专业公司，如上海港疏运公司、驳船运输公司、船舶拖带起运公司、绿华山减载站、外轮理货公司、引航管理站、散货包装运输公司。此外，还有上海港客运服务总公司、港务工程公司、港口建设总公司、机械修造厂、设计事务所等生产单位，使上海港组成了一个有机的生产、建设整体。

除了上海港专业装卸运输生产公司以外，在港区范围内还有199个企业拥有专用码头泊位864个，其中万吨级泊位50多个，年吞吐量占港口总吞吐量的20%左右。上海宝山钢铁总厂码头是我国最大的现代化货主码头之一，计有3个10万吨级泊位，4个万吨级泊位，6个1000~5000吨级泊位。货主专用码头为上海港跻身于

上海港，从青龙镇到外高桥

世界亿吨大港作出了重要的贡献。改革开放以来，已有几十个货主码头向社会开放，使上海港泊位不足的矛盾有所缓解。

今日上海港，已成为我国航道工程、港口工程、打捞救助、港机生产的重要基地，能够提供多方面的服务。上海航道局拥有职工近万人，各类工程和辅助船舶239艘，是我国从事航道疏浚规模最大的一支力量。现有疏浚能力5128万立方米，吹泥能力787万立方米，运泥能力8062立方公里。1980年进口的舱容量为6500立方米的边抛式挖泥船是世界上最先进的疏浚工程船舶。从1982年起，上海航道局已进入墨西哥和中南美地区的港口施工。上海救捞局现有职工3300人，其中潜水员160多人，拥有目前国内最大拖轮15296千瓦的“德大号”，最大起重能力的2500吨起重船“大力号”和最先进的自航打捞船等；还有较先进的通讯设备和救助指挥系统。目前在救助方面，可以同时救5艘3万吨级船舶施行救生、封舱、堵漏、拖带、灭火等救助，有效率在95%以上；在打捞方面，能同时对2艘万吨级以上沉船进行打捞，有效率在90%以上；能一次

大 上 海

性起吊重量达2500吨超大件物品；能提供为石油开发需要的ROV、水下探伤、检验等服务；能为各类港口作业提供辅助性服务。上海第三航务工程局在上海及华东地区筑港业中实力最为雄厚。现有职工1.9万人；筑港专用船舶和机具设备齐全，能适应各种工程的需要；技术力量雄厚；能生产各种混凝土预制构件。此外，上海港内设有各类口岸管理机构和服务机构，能够提供外轮代理、船舶检验、船舶修造、船舶供应，以及海员医疗、娱乐、购物等各种服务。

今日上海港已与世界上160多个国家和地区的400多个港口有贸易运输往来，通航密度已接近国际上发达国家的国际化港口水平。每月有46个定期航班直接通往欧洲、北美洲、非洲、大洋洲和东南亚的32个国家和地区的45个港口，成为环球运输中的一个重要港口。上海港同国际港口之间的友好交往和业务往来不断发展。1979年以来，已先后与美国的西雅图港和新奥尔良港、日本的大阪港和横滨港、比利时的安特卫普港结为友好港；与日本的神户、西德的汉堡、加拿大的温哥华、澳大利亚的墨尔本、新

上海港：从青龙镇到外高桥

西兰的阿克兰、泰国的宋卡、美国的新泽西、旧金山、特拉华、波兰的格但斯克、格地尼亚等港口建立了比较密切的交往关系，有业务、技术、人才等多方面的合作。

今日上海港已成为上海市物资进出的主干线。每年进出上海市的物资总量中，有60%通过港口。上海市进口的能源和原料通过港口输入的比例是75%，橡胶、糖几乎全部，木材90%，矿建31%。上海口岸外贸进出口运量中，99%通过上海港装船出口。根据1989年的统计，每装卸13.1万吨货物，就能相应使上海工业产生1亿元产值；每出口1亿美元的外贸货，就会相应发生11.1万吨的外贸吞吐量。

今日上海港在整个国民经济中也具有重要地位，每年的货物吞吐量中，约有一半是国内中转货，其中：中转煤炭每年达1600多万吨，主要运往江、浙、闽三省，是他们调入煤炭的主通道，直接关系这三个省发电、机车、工业和人民生活用煤的大事。每年中转铁矿砂达330万吨，是武汉钢铁公司、马鞍山钢厂和南京铁厂的主要原料运输基地。每年中转化肥200万吨，绝大多数

大 上 海

中转至各地支援农业。

今日上海港，是我国最大的港口，1989年货物吞吐量占大陆沿海25个港口总吞吐量的30.4%，接近于天津港、青岛港、烟台港、连云港港、宁波港、广州港6个港口货物吞吐量的总和。不仅如此，上海港还有许多名列“第一”的称号：
全国卸煤最多的港口。

全国旅客进出最多的港口。上海港是我国唯一的兼有海运、长江、内河客运航线的港口，始发的水上客运航线多达28条，每年进出旅客1300万人次以上，占全国沿海港口的60%。

全国（大陆）集装箱吞吐量最多的港口。1990年完成集装箱装卸45.6万个标准箱，约占大陆23个开放集装箱运输的港口吞吐量总和的三分之一。上海港自1978年9月正式开辟国际通用集装箱班轮航线以来，发展较快，目前集装箱班轮航线有上海至澳大利亚、日本、美国、西欧、波斯湾、东南亚、新西兰和香港等10条，还开辟了到西欧、地中海、西非等地区的半集装箱船的捎带运输业务。

在上海港，还有最长的人工疏浚的沿海港

上海港：从青龙镇到外高桥

口航槽、也是灯浮标最多的港口航道；有全国最大的一座减载站——双峰海减载站……

所有这一切，都使上海港饮誉海内外。

上海港是一个有着悠久历史的老港，由于历史上的种种原因和客观的自然地理条件，在其发展进程中也存在一些问题，如港区陆域纵深太短，库场狭窄，限制了港口的通过能力；通海航道水深不够，长江口人工维护航道水深仅7米，而且航槽处于游动不稳定状态，限制了大吨位船舶进出港口；港口集疏运条件不够理想，港区铁路疏运能力不足，港区联连市区的道路不够通畅，南浦大桥建成后，上游的港区明显地受到通航限制的影响；“以港养港”的资金缺乏，影响了老码头的改造。

到本世纪末，上海港除去合理的分流量后，货物吞吐量将增加到2亿吨，平均每年递增3.4%；旅客发送量将达到930万人次，平均每年递增2.7%。为适应客货运输任务发展的需要，上海港必须开辟新的港区。上海市江、海岸线共有449.7公里，其中大陆岸线172.3公里。在大陆岸线中除去已经利用的外，尚有深水岸线30~

大 上 海

40公里,经过论证,外高桥岸段、罗泾岸段、金山嘴岸段可供上海港建设新港区。

罗泾岸段岸线长3.3公里,距市中心38公里,可建万吨级泊位10个。“八五”期间将在这里建设2个万吨级煤炭泊位。

金山嘴岸段,可用岸线9公里,距市中心70公里,码头前沿水深可达-12米。可建万吨级以上泊位100个。由于自然地理条件,建港技术难度较大,暂时不作开发。

外高桥岸段,可用岸线1公里,距市中心25公里。外高桥具有良好的建港和水运条件,近海通江,江面宽5~6公里,港址附近为长江口主航道。岸段边滩深槽稳定,-10米水深线基本贴岸面过,是上海市境内难得的深水岸段。

自从1990年国家决定开发浦东,开放浦东以来,浦东新港区的建设已被提上了重要的议事日程,外高桥岸段被列为优先开发建设。

外高桥新港区将采用顺岸式和挖入式港池相结合的建设方案,先建顺岸式泊位,后建挖入式港池。港池形式为“E”字形。根据规划,外高桥新港区第一期工程将建设4个顺岸式码头

上海港：从青龙镇到外高桥

泊位，于1991年7月1日正式开工，1993年底建成投产。挖入式港池中的第一港池8个泊位，也要在“八五”后期开工。新港区总计可建造40余个万吨级泊位，全部建成后总吞吐能力可达2240万吨。

此外，在外高桥地区，将依托港区分块开发出口加工区、外商投资区、保税区和相应的公共服务设施，形成转口、储运中心。

在建设新港区的同时，上海港还将对目前老港区内技术状况比较差的和需要作功能调整的33个码头泊位进行改造，将在汇山装卸公司建造一座大型的现代化的沿海客运站，在浦东陆家嘴建造通讯导航中心，拟将一部分危险品码头移到吴淞口外，扩展黄浦江两岸绿化景观岸线。

到21世纪，上海港将成为一个高效率的，综合性、多功能、国际性的社会主义现代化的枢纽港口，一定能够在发展外向型经济中作出自己应有的贡献。