



摘要 沿海城市大都有港兴城兴、港衰城衰的发展历史。文章结合山东半岛北部沿海城市烟台市中心区(芝罘区)的发展与港口的关系,指出了港口因素对城市产生和发展的影响。认为烟台市的重新振兴,必须重新挖掘港口潜力,通过港口带动城市的进一步发展。

关键词 沿海城市;港口;烟台;发展

港口因素对港口城市的形成有重要的影响。从我国城市的产生和起源来看,除政治因素外,很多是由于地理区位突出,逐渐从无到有,从小到大发展起来的。其中海港作为地理位置的重要类型之一,对我国许多城市的形成和发展具有重大的甚至是决定性的影响。从我国改革开放的实践来看,沿海开放城市和经济特区大多为港口城市,这些城市以占全国 1.54%的土地面积和 7.97%的人口(含市辖县),却创造了占全国 25.02%的国内生产总值。可见港口对一个城市的发展起着很重要的作用。本文即以山东省烟台市为例,说明港口因素对城市形成和发展的影响。

一、港口对城市形成和发展的作用

对于港口城市的成长而言,港口是最重要的

动力。港口最基本的运输中转功能,使得港口很容易与城市的产生联系起来。

1. 历史时期的发展

烟台地处山东半岛北部,西南毗邻青岛,北临黄海、渤海与大连相望,处于京津门户位置。古称“芝罘”,最初的发展与芝罘湾优越的建港条件密不可分。早在春秋战国时期,芝罘就与碣石、句章、琅琊、会稽齐名为天下五大港口。秦始皇东巡,曾三次登临芝罘岛,并勒石记功;这里也是历史上寻求长生不老灵药的出海口之一。唐宋期间,芝罘岛这条海上通道被称为海上“丝绸之路”,成为中国通向日本、朝鲜的重要口岸。到元代,南粮北调由内河漕运改为海路运输,芝罘就是重要的停泊点之一。这时的烟台,由于地理位置的关系,只是一个小渔村,在较长的历史时期内并未有大的发展。

* 基金项目:烟台师范学院科研基金项目(043213)。



2. 明代的奇山所城

明代初期,中国沿海地区时有倭寇侵扰,胶东是较严重的地区之一。因此,1398年明政府在此“设奇山所驻防军,东通宁海卫,西由福山中前所以达登州卫,设墩台狼烟以资警备,古人因呼之曰‘烟台’,其始不过一渔寮耳”。当时所城占地近10 hm²,并设十字形的大街作为军事专用道路直通四门,这就是烟台市最早的街道(演变为今所城里大街)。这时的烟台仍是一个小渔村,但在近海地方已开始有船停泊,并开始发展了部分商业职能:“渐而帆船有停泊者,其入口不过粮石,出口不过渔盐而已。时商号仅三二十家”。这时的商业职能已开始依托所城发展,为后期烟台城市的形成准备了基本的空间条件。

在奇山所设立后的相当长时间内,未发生重大的倭寇侵扰事件,加上特殊的地理位置,使烟台附近区域相对安宁。1664年,清政府废奇山所,军变民地。这是烟台城市发展史上的一块重要里程碑。原来的士兵多从事渔农工商等行业,加上外来人口的大量流入,从事非农产业的人口越来越多,在沿海一带形成了许多贸易集聚地点。后来,为求生产和贸易的兴隆,人们集资在芝罘湾海边建庙供奉海神,经1810年大规模扩建,改称“天后宫”,俗称“大庙”。庙前的大街逐渐发展成商业街市,时称“大街”,就是现在烟台市主要街道——北大街的前身。这是烟台历史上最早的商业街,也是在奇山所城外首先发展的商业性街道,标志着商业职能开始向沿海一带移动。

3. 港口推动城市发展

港口在城市的产生与发展中发挥重要作用始于清道光年间。当时,漕粮运输由内河改为海路,并且允许其承担部分商业职能:漕船可以

“八成装米,二成搭货,免其纳税以恤商”。这时,芝罘湾优良的建港条件和优越的地理位置开始得到重视。北上的海运漕船“每因北洋风劲浪大,沙洲弯曲,时有搁浅触礁之患,非熟谙北路海线舵手不敢轻进”,而芝罘湾风平浪静、海滩平缓,逐渐成为漕船停靠避风或上水、维修的必经之地。广州、潮州、福建、东北等地和部分外国货物都在此集散,烟台与南方各地的贸易也逐渐发展起来。道光末年,烟台已有几十个船帮,许多是专门为货物在本地的集散服务的:“本埠商家则以行机为最巨,代客船买卖货物而扣其用。业此者合不下数十家焉”。由于港口中转功能的加强,烟台的商业职能进一步发展,北大街迅速形成了渔市、果木市、草市等十余条集市性街道。可以说,烟台商埠已初具规模,城市的雏形已基本形成了。

第二次鸦片战争后,清政府批准烟台港为通商口岸。当时作为山东唯一的开放港口,烟台港口的转运功能得到了极大的发挥。山东各地的土特产品出口和洋货进口全由此集散,大连的进出口贸易也在此转口,“轮船往来于津沪者,皆必停泊于此……是时轮船之所至,山东一省唯烟台,而迤西二千余里无闻焉。故烟台商务西可由陆以达济南之西,北可由帆船而达金复安东诸处,号称极盛”。这时城市用地的的发展仍主要集中于以天后宫为中心的范围内:“商号虽多,亦多在天后宫附近,西不出圩子门(当时的西马路),东不越广东街,南至奇山所北门尚不足一里,北至海亦尚有数十百步不等”。

伴随着殖民势力的入侵,英国、法国、美国、奥地利、比利时、日本、俄国等国纷纷在烟台设立领事馆,馆舍均在烟台山及以东海滨。短短数年时间内,这一带几乎全部被外国人强租用来建盖洋房和领事馆,以至“向为一片沙滩”的烟台

山东侧地区“人烟稠密,隙地全无”,在海岸路(今滨海北路一带)和大马路、朝阳街一带形成了一个“具有一种世界风味”的外国人聚集区。除娱乐居住功能外,这片区域也具有明显的商业贸易功能,市政设施也比较完善。

在外商涌入之初,由于港口转运功能的强化,烟台吸引了大批内地劳动力到此定居、谋生。他们以运输和工商业为谋生手段,进一步扩大了城市的规模。原来分布在奇山所城附近的若干村庄这时开始彼此相连,形成了南北延伸的带状居民区;原来以大庙为中心的北大街等传统手工业、商业区在范围上也有了明显的扩张。到1894年甲午战争前后,市区“西与通伸海洋相连,渐而南连奇山所,渐而太平湾已填就而北抵海矣”。加上烟台山附近众多的外国领事馆及其机构,于是“东马路之房栉比鳞次,直抵东山,始为今日之大都会。计东西约十五六里,南北约七八里”。这时的烟台,无论是从职能上、用地上还是人口上看,都已经是一个比较发达的城市了。烟台当时属福山县,其县治在今福山区政府驻地附近,而发达地区是上述烟台山附近区域。

4. 缓慢发展阶段

此前的烟台港,基本上是一个没有经过人工改造的天然港口,由于其特殊的区位优势,烟台城市从无到有、由小到大地快速发展成为一个比较发达的港口城市。这时的烟台处于初级商港型经济发展阶段,城市对港口仍有很强的依赖性,港兴则城兴。但在甲午战争后,周边地区的港口,如青岛港、大连港等陆续开放,加上胶济铁路(1904年)和津浦铁路津济段(1910年)的通车,烟台港的地位发生了明显的变化。青岛港建港之初就进行了大规模的港口建设,而烟台基本上是一个天然港口,没有现代化的设施设备,甚至连深水码头和防波堤都没有,外来的大批货物

必须先经过小船驳运才能到岸。蓝烟线1956年才通车,比胶济线晚半个世纪,津浦线、胶济线两侧广大的内陆腹地的货流从兰村起算,走烟台港要比青岛港远120 km,即要多花费一部分运费,而烟台港又没有更便利的交通线路与内地联系,所以腹地逐渐缩小,从而也极大地限制了城市的发展:“自大连开而油饼之业为所夺,所余二十余家供本地之用而已;青岛开而草帽辫遂绝迹焉;开埠之地多而买卖之途广,故行机之利亦微矣”。在这种情况下,烟台对外贸易转向以土特产品及一些工业品为主。据记载,在大连、青岛等港口开放后,烟台由从前的“多产山茧,不解纰织”,转变为“纺房达三十余家。而花边、发网、绣花诸货行销于外洋者日增月盛。其他如花生、水果、鱼盐、水菜之类合不可枚举”。民族工商业虽然也有所发展,但由于不能与外国的工商业公平竞争,就连艰难维持的局面也无法长久地保持下去。

在这段时期,一些有识之士意识到影响烟台发展的原因所在,也为改变这种状况作了一定的努力,如1907年由驻地政府组织了一次大规模的市区改造工程,社会各界集资于1915年开始的五年间,对港口进行了大规模的建设,修建了东挡浪坝和西防波堤,还提供了新的货物装卸场所等。但这些努力并没有改变烟台市港口优势丧失的状况,其直接腹地被限制在烟台地区这一狭小的范围之内,港口也退居成为一个地区性的港口。而这种港口优势的丧失直接制约了城市经济和发展规模。在以后数十年的发展中,烟台市逐步降级为山东半岛北部沿海的经济中心。

5. 新中国成立后的发展

新中国成立后,烟台市的城市和经济取得了长足的发展。1956年蓝烟铁路通车,使烟台与内地取得了较为便利的联系;1984年,烟台被批准



为首批对外开放的沿海城市之一。这些使烟台市的快速发展成为可能。到2003年末,烟台市中心区(芝罘区)非农业人口61.48万人,人均GDP也由1984年的798.8元上升到3.01万元。中心区(芝罘区)南北长24 km,东西宽18 km;2000年,市政府东迁至莱山区,为市区继续向东发展提供了更为可靠的保证。

二、挖掘港口潜力, 发展城市经济

烟台市经历了港兴城兴、港城相长、港衰城衰的发展历史。就现状而言,城市的发展仍然在很大程度上依赖于港口的振兴。而与周围如大连、青岛、天津等城市的港口相比,烟台港无论是在基础设施、区位条件,还是在国家政策的倾斜上,都存在着一定的差距。因此,要发展烟台经济,必须重新挖掘港口的潜力。笔者以为,应该从如下三方面着手。

1. 完善港口基础设施

现代水路运输工具日益大型化。大型的散货船、液化气船、油船、集装箱船等都要求港口有宽阔的水域和陆域,需要大型的深水泊位和大面积的堆场,还需要发达的集疏运运输网络,这些都要求港口的规模越来越大,港口设施设备越来越先进。适应时代的要求,烟台港应该进一步完善基础设施建设,大力发展集装箱运输和客货滚装运输,把港口真正建设成为多种运输方式的连接点和转换点,在城市道路系统和对外交通体系中发挥应有的作用。

2. 加强港口与腹地的联系

只有进一步密切与腹地的联系,才能使港口的基础设施得到充分的利用。因此,建立发达的交通运输体系是港口振兴的重要一环。建设德(州)龙(口)烟(台)铁路、烟(台)大(连)铁路轮渡、发展高速公路及各种运输线路、站场的

改造等,会使港口与腹地的联系更加紧密和频繁,也有可能扩大原有的腹地范围,为港口的振兴和城市的发展注入新的活力。

3. 发展港口经济

只有积极地利用港口,通过港城互动才能有效促进港口城市的发展。因此发展综合性港口产业是现代港口的发展特征之一。纵观一些世界性的港口城市,如鹿特丹、纽约、伦敦、东京等,都是在港口产业的基础上发展起来的。作为港口城市,不能把中转运输作为港口的唯一功能,而应该把它作为港口产业的一个起点,在此基础上发展其前后向关联的产业,吸引各种要素向城市集中,并由此带来消费和就业的扩大,进一步推动城市基本活动部分的发展。对烟台而言,需要树立全局观念,对市域内的港口统筹规划,建立临港工业带,共谋发展,改变目前各自为政、分散经营的状况。某些不宜在中心城市发展的项目,如一些危险品、对环境影响大的货物的运输,可以适当向周围一些地方港口(如八角港)等转移,最终形成以烟台港为中心、区域内港口相互分工协作、共同发展的现代化、多功能的港口群,为形成以烟台市为中心,中心城市与周围中小城镇分工明确、协调发展的城市群奠定坚实的基础。

参考文献

- 1 中华人民共和国国家统计局编. 中国统计年鉴(2004). 中国统计出版社
- 2 (清)于宗潼. 福山县志·商埠志. 烟台福裕东书局藏版, 1931
- 3 烟台市统计局. 烟台统计年鉴. 2004

(作者单位 烟台师范学院地理与资源管理学院)