

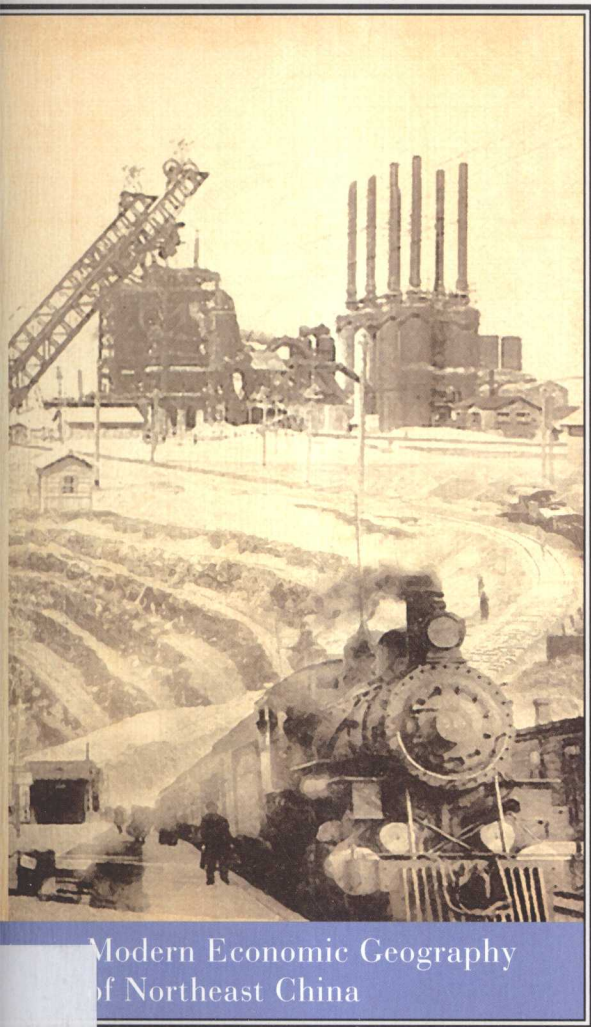


国家出版基金项目  
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

丛书主编 吴松弟 丛书副主编 戴鞍钢

Modern Economic Geography of China

Vol. 9



# 中国近代 经济地理 东北近代经济地理

姚永超 著

第九卷

Modern Economic Geography  
of Northeast China



华东师范大学出版社

全国百佳图书出版单位



国家出版基金项目  
NATIONAL PUBLISHING FOUNDATION

丛书主编 吴松弟 丛书副主编 戴鞍钢

Modern Economic Geography of China  
Vol. 9

姚永超 著

中国近代  
经济地理  
——  
东北近代经济地理  
第九卷



华东师范大学出版社  
全国百佳图书出版单位

## 图书在版编目 (CIP) 数据

中国近代经济地理. 第9卷, 东北近代经济地理 / 姚永超著. —上海: 华东师范大学出版社, 2014. 11  
ISBN 978-7-5675-2729-4

I. ①中… II. ①姚… III. ①经济地理—中国—近代  
②经济地理—东北地区—近代 IV. ①F129.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 259815 号

审图号 GS(2014)1499 号

## 中国近代经济地理

第九卷·东北近代经济地理

丛书主编 吴松弟 副主编 戴鞍钢

本卷作者 姚永超

策划编辑 王 焰

项目编辑 庞 坚

审读编辑 王 恒

责任校对 高士吟

版式设计 高 山

封面设计 储 平

出版发行 华东师范大学出版社

社 址 上海市中山北路 3663 号 邮编 200062

网 址 [www.ecnupress.com.cn](http://www.ecnupress.com.cn)

电 话 021-60821666 行政传真 021-62572105

客服电话 021-62865537 门市(邮购)电话 021-62869887

门市地址 上海市中山北路 3663 号华东师范大学校内先锋路口

网 店 <http://hdsdcbs.tmall.com>

印 刷 者 上海中华商务联合印刷有限公司

开 本 787×1092 16 开

印 张 22.25

字 数 444 千字

版 次 2015 年 10 月第 1 版

印 次 2015 年 10 月第 1 次

书 号 ISBN 978-7-5675-2729-4 / K·422

定 价 78.00 元

出 版 人 王 焰

(如发现本版图书有印订质量问题, 请寄回本社客服中心调换或电话 021-62865537 联系)

本书为  
国家出版基金资助项目  
“十二五”国家重点图书出版规划项目  
上海文化发展基金会图书出版专项基金资助项目

本书系 2011 年度国家社科基金重大课题“中国旧海关内部出版物的整理与研究”(11&·ZD092)和 2011 年度教育部人文社科青年课题“中国近代海关地理信息系统数据库的构建研究”(11YJC790241)的资助成果

## 《中国近代经济地理》总序

吴松弟

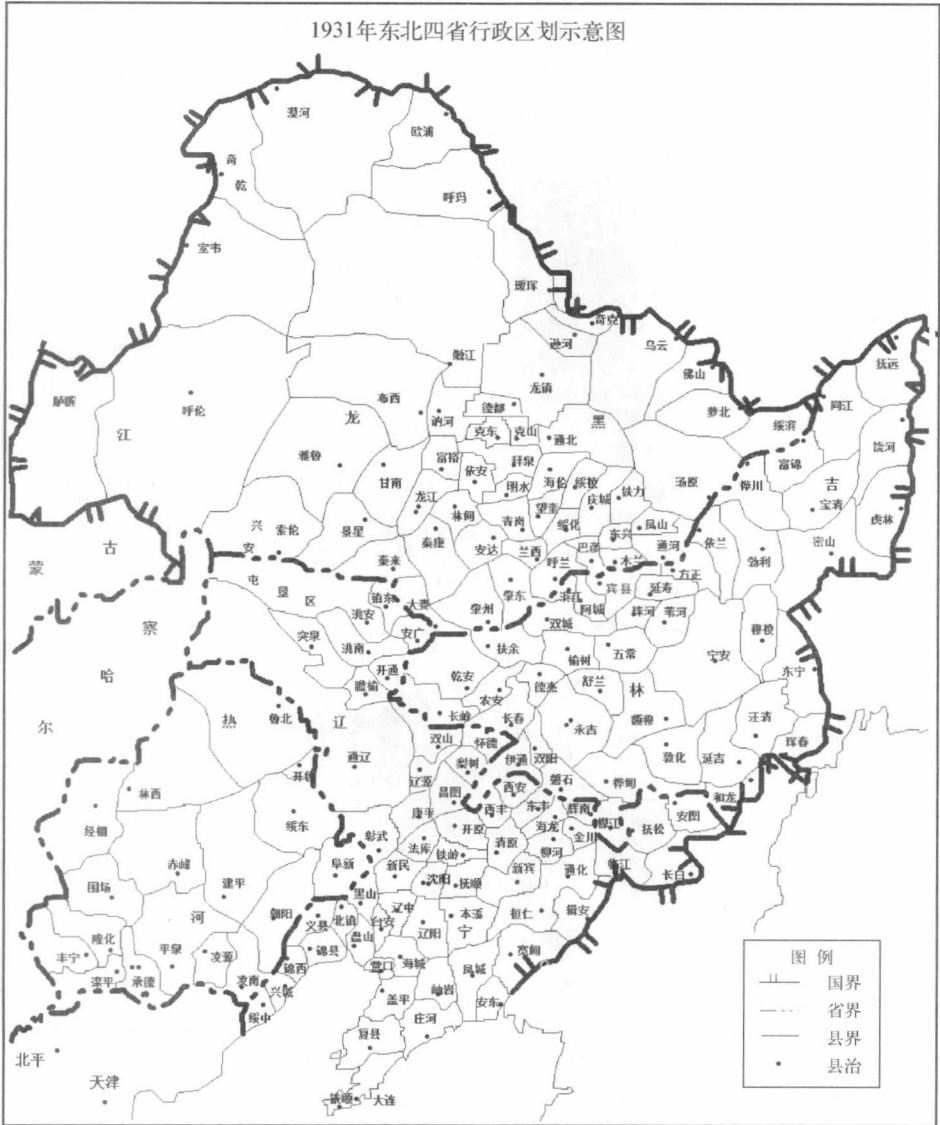
描述中国在近代(1840—1949年)所发生的从传统经济向近代经济变迁的空间过程及其形成的经济地理格局,是本书的基本任务。这一百余年,虽然是中国备受帝国主义列强欺凌的时期,却又是中国通过学习西方逐步走上现代化道路,从而告别数千年封建王朝的全新的历史时期。1949年10月1日中华人民共和国成立,中国的现代化进入新的阶段。

近20年,中国历史地理学和中国近代经济史研究都取得了较大的进步,然而对近代经济变迁的空间进程及其形成的经济地理格局的研究,却仍处于近乎空白的状态。本书的写作,旨在填补这一空白,以便学术界从空间的角度理解近代中国的经济变迁,并增进对近代政治、文化及其区域差异的认识。由于1949年10月1日以后的新阶段建立在以前的旧时期的基础上,对中国近代经济地理展开比较全面的研究,也有助于政府机关、学术界和企业认识并理解古老而广袤的中国大地上发生的数千年未有的巨变在经济方面的表现,并在学术探讨的基础上达到一定程度的经世致用。

全书共分成9卷,除第一卷为《绪论和全国概况》之外,其他8卷都是分区域的论述。区域各卷在内容上大致可分成两大板块:一个板块是各区域近代经济变迁的背景、空间过程和内容,将探讨经济变迁空间展开的动力、过程和主要表现;另一个板块是各区域近代经济地理的简略面貌,将探讨产业部门的地理分布、区域经济的特点,以及影响区域经济的主要因素。

在个人分头研究的基础上,尽量吸收各学科的研究成果与方法,将一部从空间的角度反映全国和各区域经济变迁的概貌以及影响变迁的地理因素的著作,奉献给大家,是我们的初衷。然而,由于中国近代经济变迁的复杂性和明显的区域经济差异,以及长期以来在这些方面研究的不足,加之我们自身水平的原因,本书在深度、广度和理论方面都有许多不足之处。我们真诚地欢迎各方面的批评,在广泛吸纳批评意见的基础上,推进中国近代经济地理的研究。

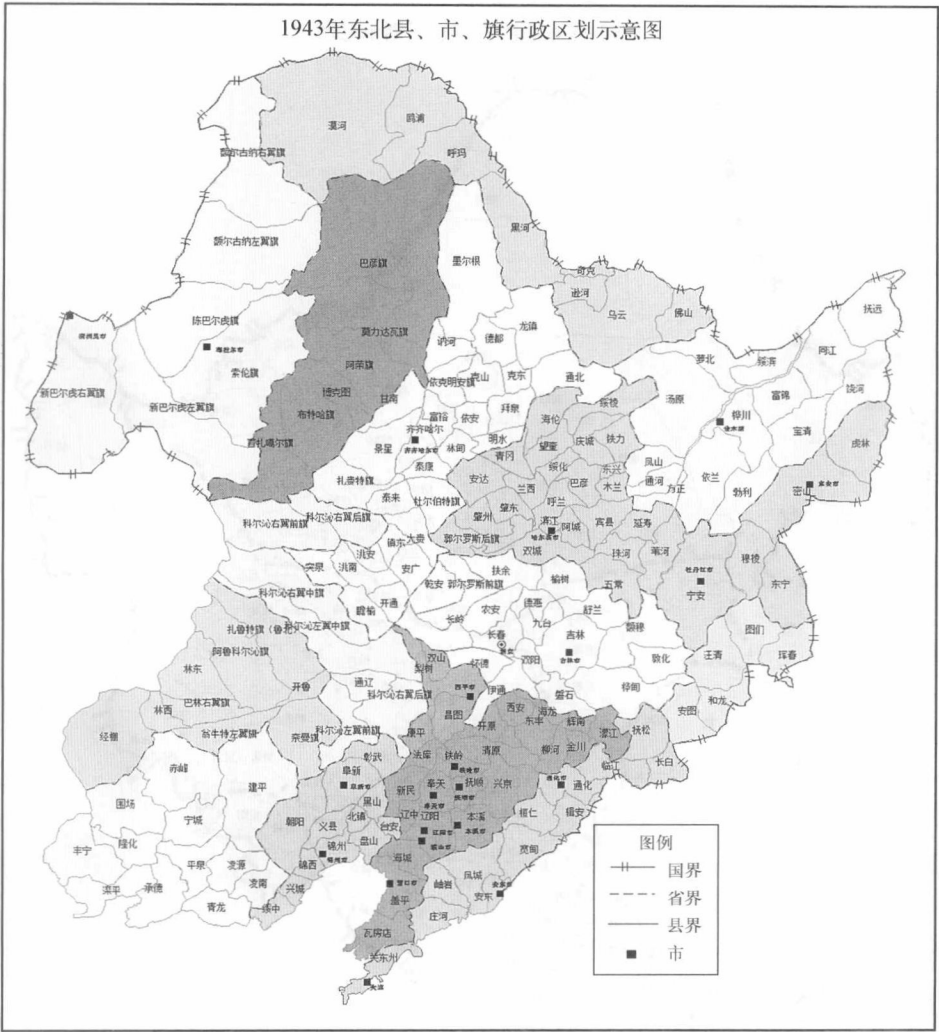
1931年东北四省行政区划示意图



附图 1 1931年东北四省县级行政区划示意图

(资料来源:金毓黼主编:《东北要览》,国立东北大学编印,1944年,第280页。)

1943年东北县、市、旗行政区划示意图



附图2 1943年伪满县、市、旗行政区划示意图

(资料来源：金毓黼主编：《东北要览》，国立东北大学编印，1944年，第279页。)

# 目 录

第一章 绪论 / 1	
第一节 东北经济近代化的“空间范式”探讨 / 1	
一、问题的提出 / 1	
二、“港口—腹地”分析框架的相关概念 / 4	
第二节 东北近代经济地理研究回顾 / 9	
一、1895—1931年：地志的编纂 / 10	
二、1932—1948年：传统经济地理学成果的涌现 / 10	
三、1949—1977年：重点研究生产关系 / 11	
四、1978年以来：生产分布的再认识 / 12	
第三节 本书写作主线和基本资料说明 / 12	
一、本书写作主线 / 12	
二、基本资料说明 / 17	
第二章 近代经济区形成的自然环境、历史基础与影响因素 / 19	
第一节 近代经济区形成的自然环境 / 19	
一、东北地理环境和自然资源特点 / 19	
二、自然分区二元张力的历史性冲破 / 23	
第二节 近代经济区形成的历史基础 / 25	
一、柳条边：清前中期东北的自然、经济和政治分界线 / 25	
二、南部的农业区 / 27	
三、东部以渔猎经济为主的地区 / 31	
四、西部以游牧经济为主的地区 / 32	
第三节 近代经济区形成的影响因素 / 34	
一、移民与东北经济开发 / 34	
二、日俄侵略与东北经济开发 / 39	



三、清末、民国时期政府对东北的经济开发 / 45	
四、三元社会经济结构的消融与近代经济区的形成 / 49	
<b>第三章 港埠开放、对外贸易发展与辐射腹地 / 51</b>	
<b>第一节 口岸开放与对外贸易发展 / 51</b>	
一、口岸开放的时空格局 / 51	
二、对外贸易的快速增长 / 53	
<b>第二节 各口岸贸易发展特征分析 / 65</b>	
一、1907—1931年各口岸在东北对外贸易中的比重 / 65	
二、1907—1931年各口岸贸易发展特征 / 66	
三、伪满时期各口岸在东北对外贸易中的地位 / 80	
<b>第三节 各口岸辐射腹地 / 81</b>	
一、营口港腹地的盈缩 / 81	
二、南满铁路干线延伸与大连港腹地空间的拓展 / 87	
三、安东港的腹地空间 / 99	
四、俄国(苏联)海参崴港对东北北部地区的影响 / 102	
五、朝鲜北部港口对东北东部地区的影响 / 105	
<b>第四章 交通运输与通信体系近代化的空间进程与格局 / 109</b>	
<b>第一节 南部沿海港口的修筑与海运发展 / 109</b>	
一、新式港口的修筑及其运营 / 109	
二、海洋航路的开辟和轮船运输的发展 / 116	
<b>第二节 铁路、公路和航空交通的兴起 / 119</b>	
一、以港口为指向的铁路交通网络的形成 / 119	
二、公路的修筑和汽车运输 / 129	
三、航空交通的兴起 / 132	
<b>第三节 传统大车与内河帆船运输的延续 / 132</b>	
一、大车运输的普遍 / 133	
二、河运的变迁 / 137	
<b>第四节 邮政与电讯的发展 / 141</b>	
一、从通商口岸开始的邮政 / 141	
二、电讯的兴起和发展 / 144	
<b>第五章 农垦拓展和农业商品化的空间过程与格局 / 148</b>	
<b>第一节 农垦的空间过程 / 148</b>	
一、由南向北、由内及边的农垦过程 / 148	

二、土地利用的空间差异 / 153	
<b>第二节 农业经济的新变化 / 155</b>	
一、农垦企业的兴起和发展 / 155	
二、近代农技的引进和推广 / 158	
<b>第三节 区域专业化的农业空间结构 / 162</b>	
一、大豆专业区的形成与重心推移 / 162	
二、粮食作物的区域专业化生产趋向 / 165	
三、经济作物的区域专业化生产 / 168	
<b>第四节 林、牧副业的外向化 / 172</b>	
一、林业的采伐和运销 / 172	
二、畜牧业的分布和商品化 / 174	
三、渔业资源的分布和开发 / 179	
<b>第六章 工业化的空间进程与格局 / 182</b>	
<b>第一节 近代工业的勃兴与分布 / 182</b>	
一、出口加工和进口替代轻工业的勃兴 / 183	
二、南满、中东铁路工业带的初现 / 190	
<b>第二节 伪满时期重工业发展和重点工业区的形成 / 196</b>	
一、满铁、满业主导下的重工业发展 / 196	
二、重点工业区的形成 / 201	
<b>第七章 商业体系和金融中心的变迁 / 205</b>	
<b>第一节 以商埠城市为中心的商品市场网络的形成 / 205</b>	
一、沿海、沿江、沿边城市的全面开放与区域中心市场的形成 / 205	
二、区域中级市场与口岸城市、腹地城乡的经济互动 / 213	
三、腹地集镇与村落初级市场的发育 / 218	
<b>第二节 商品流通结构的演进 / 221</b>	
一、19 世纪后半期以营口为中心的商品交易 / 221	
二、20 世纪前期以大连为中心的商品流通 / 226	
三、伪满时期对商品流通的统制 / 232	
<b>第三节 金融中心的变迁 / 234</b>	
一、1931 年前以港埠城市为中心的区域金融体系 / 234	

二、伪满时期统一金融体系的建立与金融统制 / 250	
<b>第八章 城市化的空间进程与格局 / 256</b>	
<b>第一节 商埠城市的密集诞生 / 256</b>	
一、沿海通商口岸城市型政区“市”的孕育 / 258	
二、内陆商埠城市经济职能的增强 / 262	
<b>第二节 铁路交通枢纽和工矿业城市的兴起 / 265</b>	
一、铁路附属地与近代城市的兴起及转型 / 265	
二、其他铁路沿线城市的发展 / 268	
三、工矿业城市的崛起 / 271	
<b>第三节 城镇规模的急剧壮大与地域差异 / 274</b>	
一、大城市的急剧发展 / 275	
二、中小城镇的迅速增长 / 281	
三、城镇发展的地域差异 / 286	
<b>第四节 以港埠城市为核心的城镇结构体系 / 287</b>	
一、清中期东北城镇的连接结构 / 288	
二、营口一口开放时期的城镇连接结构 / 289	
三、南、北港口并存时期的城镇连接结构 / 289	
四、伪满时期满铁一元化管理下的城镇连接结构 / 290	
<b>第九章 近代东北的经济地理特性及区域发展分异 / 292</b>	
<b>第一节 近代东北的经济地理特性 / 292</b>	
一、基础设施布局的外向性 / 292	
二、经济的商品性和输出性 / 293	
<b>第二节 经济近代化的南、北分异与其成因 / 294</b>	
一、商业发展差异 / 295	
二、工业发展差异 / 297	
三、农业发展差异 / 302	
四、区域发展落差的历史地理成因 / 306	
<b>第三节 港埠经济区近代化发展的个案分析 / 309</b>	
一、“营口—辽西”港埠经济区构建的障碍 / 309	
二、“安东—辽东南”港埠经济区发展的困境 / 313	
<b>后记 / 316</b>	
<b>表图总目 / 318</b>	
<b>参考征引文献举要 / 321</b>	
<b>索引 / 332</b>	

# 第一章 绪论

## 第一节 东北经济近代化的“空间范式”探讨

### 一、问题的提出

经济地理学是研究人类各种生产活动在空间上分布规律的学科。空间分布这一概念,所涉及的不仅是各种经济活动的最优区位,而且包含它们在分布上的集中与分散,以及由此产生的地区内各种部门的组合方式,地区间生产、发展与分布面貌的一致性与差异性。<sup>①</sup>东北近代经济地理,顾名思义,指的是1840—1949年间中国东北地区<sup>②</sup>的生产和分布过程、驱动机制及其结果面貌。

#### 1. 东北经济地理面貌在近代中国和世界格局中的巨变

东北地区是近代中国较为特殊的一个区域,开发最晚,发展速度却最为迅速。短短一百余年的时间里,它从一个原始的农牧渔猎经济并存地区,飞跃成为中国工业近代化和农业市场化程度最高的地区之一。

清中期东北人口大约只有400万左右,其中300万集中分布在南部辽河流域的农业区,无棉花种植和手工纺织业,对关内年约输出大豆2000万石,换回棉、丝、茶、瓷器等日用品;其余100万人口分布在吉林、黑龙江和内蒙古东部地区,处于原始的游牧—狩猎经济阶段或游牧经济阶段。

咸丰十年(1860年)清政府对自由进入东北的禁令解除以后,由关内向东北地区的移民大潮逐渐形成,这也是20世纪人类历史上最为壮观的移民浪潮。到1949年,东北地区人口增长到4000万。20世纪以前,东北进出口贸易额还不到全国的1%,排在全国各大区的最后。随着移民的激增和农业区的扩展,农产品大量向外输出,20世纪初期东北对外贸易增长迅猛。1907—1927年中国的贸易总额,年平均增长率约为3%,而东北竟增长了12%;出口贸易额关内平均增长了4倍,东北则增长了18倍。<sup>③</sup>到1931年时,东北的出口额居华中之后,排在全国第二位,进口额居华中、华南之后,排在全国第三位。<sup>④</sup>从人均贸易额来看,当时人口尚不到关内8%的东北,在对外贸易方面达到关内贸易量的30%,即东北人均贸易额超过关内的3倍。<sup>⑤</sup>

① 周起业:《西方生产布局学原理》,中国人民大学出版,1987年,第1页。

② 本书所指东北,包括今天的辽宁、吉林、黑龙江三省以及内蒙古东部的呼伦贝尔市、通辽市、赤峰市、兴安盟地区和河北省东北部分地区。

③ [日]满史会编著,东北沦陷十四年史辽宁编写组译:《满洲开发四十年史》,上册,内部印行,1988年,第12页。

④ 严中平编:《中国近代经济史统计资料选辑》,科学出版社,1955年,第68页。

⑤ [日]满史会编著,东北沦陷十四年史辽宁编写组译:《满洲开发四十年史》,上册,内部印行,1988年,第54页。

而且除个别年份外,东北是全国唯一连续保持贸易顺差的地区,并且顺差额几乎等于进口额,在一定程度上弥补了近代中国对外贸易逆差。

咸丰十一年(1861年)后,英、美以及此后争赶上来的俄、日势力竞相进入东北,为扩大他们各自的经济利益,分别在运输业、农业、林业、工业、矿业、商业、金融业等领域投下了巨额资本,以谋求高额利润。1931年九一八事变前,上述各国在东北的投资总额为24.287亿日元,其中日本为17.566亿日元,苏联为5.9亿日元。伪满时期,日本又在东北投资76.79亿日元,累计总数为94.36亿日元。<sup>①</sup>清末和民国时期,东北地方政府和民族资本家在列强刺激下,也努力发展东北经济。伪满时期政府投资于各种会社的资本高达127亿满元,民族商业资本约有3.7亿满元。<sup>②</sup>在中外各种经济力量的影响之下,1931年之前,东北的铁路已初呈网络化布局。至1945年,总长度达到11822公里。按东北全区面积138.5万平方公里计算,每平方公里线路里程为8.5公里,为关内(1.6公里)的5倍。1945年东北工业产值占当地工农业总产值的比重由1931年的26.9%增长到59.3%,东北南部地区迈入了工业化阶段。此外,据胡焕庸《中国人口地理》一书搜集的20世纪中期中国各省区城市化统计数据,1949年黑龙江城镇人口占人口总数的24.2%,吉林城镇人口占人口总数的22%,辽宁城镇人口占人口总数的18.1%,而同期全国城镇人口占总人口数的比重为10.6%,<sup>③</sup>可见东北三省的城镇化已高出全国的平均水平。

近代东北遍地的开放和开发、移民大潮的持续不断、密集铁路网络的出现、现代的海港交通和进出口贸易的迅猛发展、大豆等特产物品的垄断世界市场,这些因素均昭示了东北区域经济发生了历史性的飞跃和质变。

东北地区经济的成长和速变,首先是近代中国边疆地区开发史上的一件颇具意义的大事。当时,中国的其他边疆地区,如内蒙古、新疆、西藏、云南、台湾,在经济开发方面都取得了较大的进展。然而东北由于拥有最大的可供生产和生活的空间范围、最多的人口数量、最大面积的已开发耕地,以及工农业生产的较高地位,所以其开发的重要意义无疑居各边疆地区之首。

东北地区经济的成长和速变,也是近代中国经济发展史上的一件颇具意义的大事。近代华北自然灾害频繁,政治时局动荡,东北成为华北地区人口迁移和发展的新空间。东北对关内大豆、粮食和煤炭等农产品和能源物资的输出,为华北、华中及华南地区提供了生产和生活资料,同时也为国货的销售提供了市场。此外,从工业化发展程度来看,即使和内地传统经济发达区域的工业化程度相比,近代东北也是工业化速度最快且工业化水平遥遥领先的。事实上在近代,东北地区仅次于

① 许涤新、吴承明主编:《新民主主义革命时期的中国资本主义》(《中国资本主义发展史》第三卷),人民出版社,1993年,第383、391页。

② 许涤新、吴承明主编:《新民主主义革命时期的中国资本主义》(《中国资本主义发展史》第三卷),人民出版社,1993年,第401、419页。

③ 胡焕庸:《中国人口地理》,华东师范大学出版社,1984年,第184页。

长江下游地区,为中国工业化最发达的区域板块之一。美国经济史学者罗斯基认为,近代中国的经济增长,是从两个地区向外扩展的:即以充满经济活力的大都会上海为中心的江南地区和以今辽宁省东南的沈阳(奉天)、鞍山、本溪、营口(牛庄)及大连为工业与交通中心的东北地区。据他的研究,江苏省(包括上海)和东北地区的工业总产出,约占1933年全国工业总产值的2/3,而这两地区的人口仅占全国的1/7。在20世纪30年代末,东北地区的工业产出占全国工业总产出的比例上升到8%,如果将小规模制造业也包括在内,这一比例将达12%。1933年,长江下游(包括上海)地区,工厂产出占地区总产出的比例粗略估计为10%,而在全中国这一比例仅为2.2%。<sup>①</sup>

近代东北区域经济的成长和速变,对日、俄、欧美等国家和地区乃至整个近代世界经济发展史也具有重要意义。无论土地面积还是蕴藏资源,东北比日本都有优势,因此日本视东北为海外最有发展价值的殖民地。1931年前日本对东北投资高达17.566亿日元,带有国策性质的殖民公司“南满洲铁道株式会社”(以下简称“满铁”)操纵下的南满铁路和大连港垄断了东北60%以上的进出口货物,东北一方面向日本出口大豆、煤炭、铁矿石等初级产品,充当了日本的生产和生活原料基地,另一方面大量进口日本的棉纺织品等加工制造货物,充当了日本的商品和投资市场。伪满时期,东北完全沦为日本殖民经济体系的附庸。近代东北对俄国尤其是远东地区来说,影响也非同寻常。东北北部除了是俄国商品和投资市场之外,其所生产和出口的面粉、杂粮等也是俄国远东地区居民生活资料的重要保障。此外,东北也是欧美等国家的商品市场和原料产地。东北大豆是近代中国继生丝和茶叶之后,垄断国际市场的又一拳头产品。东北大豆这种原料商品对欧洲油脂工业来说至关重要,“欧洲粮市每视北满之豆产丰歉为转移”<sup>②</sup>。1929—1933年间,中国大豆占世界总产量的89.4%,其中1929年东北大豆的产量又占当时中国大豆总产量的37.07%。<sup>③</sup>

东北近代经济巨变的成就如此之大,但其成长过程却充满了许多理论悖论,有许多地方不同于人们对经济发展的一般理解,比如经济发展往往需要相对稳定的环境,但东北近代的经济巨变却是在甲午战争、三国干涉还辽、俄国独占东北、日俄战争、九一八事变等政治动荡环境中发生的。近代东北被动地纳入世界经济体系之后,正是欧美和日本对东北市场的需求导致了东北农产品商品化和经济市场化,但同时无论中东铁路公司(以下简称“中东”)还是满铁,都又表现出了浓厚的国家背景和计划经济色彩。在此,市场和计划又是如何结合而创造出高效发展的经济的呢?世界上一般宗主国和殖民地之间的关系都是掠夺式开发,而伪满时期的日

① [美]托马斯·罗斯基著,唐巧天等译:《战前中国经济的增长》,浙江大学出版社,2009年,第84页。

② 《中华民国二年哈尔滨暨所属各分口华洋贸易情形论略》,中国第二历史档案馆等编:《中国旧海关史料(1859—1948)》,第61册,京华出版社,2001年,第121页。

③ 许道夫编:《中国近代农业生产及贸易统计资料》,上海人民出版社,1983年,第182页。

本却在更险恶的用心下,在东北大规模发展最新技术工矿产业,这客观上为东北经济近代化奠定了基础。

总之,对整个中国近代经济地理研究来说,东北近代经济地理的形成过程、基本格局及其影响因素诸问题,无疑是最具有研究价值和历史意义的课题之一。此外,东北地区近代经济开发的历史经验和教训,对今天的现代化建设也极具启发意义。但学术界对于东北近代开发的意义、背景、过程和复杂特点等问题的研究目前还远远不够。本章拟在回顾东北近代经济地理研究的学术历程的基础上,阐述东北近代经济地理深入研究的必要性以及获取研究资料的可行性,并就东北近代经济地理的演化过程及其空间结构的根本特征提出一些新看法。

## 二、“港口—腹地”分析框架的相关概念

东北乃至中国近代经济地理的巨变,必须放到近代中国被动卷入早期经济全球化的历史背景中去观察。在这场经济全球化的浪潮冲击下,由于区位和环境因素,近代中国城市和区域形成了“港口—腹地”这一新型经济地理格局的空间范式。<sup>①</sup>所谓“港口—腹地”就是具有港口经济<sup>②</sup>特征的各类直接和间接相关业务活动所涉及的地理区域。它除指港区、临港地带、港口城市等以外,还指港口业务活动辐射的区域,也就是腹地,包括直接腹地、间接腹地以及海上腹地。<sup>③</sup>从经济地理学的角度来看,“港口—腹地”地域是一种典型的极化区域,即一定的空间范围被某种形式的流量联系在一起,区域中拥有对周围有吸引力的中心——港口,港口与周围区域形成信息、物资和能量的交换。从历史学的角度观察,传统农业社会港口的货物流通量有限,辐射空间范围狭小。近现代的世界贸易和工业经济兴起以后,港口功能有了质的飞跃,其辐射空间有了极大的扩张,在区域经济发展中可以发挥出关键的资源配置作用。

就近代中国的具体历史情况来看,19世纪中期由于贸易开放及受工业主义的影响,中国区域经济发生了巨大变化。冀朝鼎曾这样阐述他对从传统农业社会向近代社会转型的中国区域经济地理变化的认识:随着铁路修建、工商业发展和海外贸易的出现,起到列强经济与政治行动基地作用的商埠,成为强有力的经济与政治重心,每一港口控制着中国的一个主要区域。新分化地区的地理轮廓,大体上说来,与老的是一致的,主要是以地形条件为标志,但是其经济基础以及新区划的含义,与老的全然不同了。<sup>④</sup>但冀朝鼎得出这样宏观性的结论后,对近代西方海洋商业文明日渐东来,中国从封闭型的农耕社会逐渐向开放型的工商社会转化,各个区域的经济体系和市场结构随之发生革命性的变化过程这样的情况,并没有再继续作深入的探讨。

① 吴松弟:《中国近代经济地理格局形成的机制与表现》,《史学月刊》2009年第8期。

② 港口经济是在以港口所在的区域为核心,依赖港口功能所开展的各类相关生产及流通领域的活动。

③ 茅柏科:《关于港口空间》,《中国港口》2005年第4期。

④ 冀朝鼎:《中国历史上的基本经济区与水利事业的发展》,中国社会科学出版社,1981年,第120页。

自冀朝鼎的研究发表以来,对中国近代沿海、沿江和沿边口岸开放后随之而来的数千年未有之大变局,历史、地理等学界的研究接踵而起,成果丰硕可观。但综观 20 世纪的研究成果,学者的基调,都是明确中国是如何被纳入到“产业革命”后欧洲工业发展所形成的世界中去的,一批学者从国民经济的理论框架,特别是世界经济论中的从属理论以及民族经济论等角度,做过不同的尝试,研究中以西方国家的成功为衡量标准的“现代化”或“现代性”意图鲜明,无意间倾向于“冲击—反应”,“传统—近代”和“帝国主义”等结构思路。<sup>①</sup>

进入 21 世纪以来,复旦大学的吴松弟组织起“港口—腹地”研究团队,致力于近代中国及各区域经济地理格局变迁过程及其驱动机制的深入研究。自 2001 年以来,笔者逐渐对东北近代经济地理诸问题积累原始资料并展开研究,认为搞清楚近代东北区域经济发展的基本路径、空间结构、历史主体、经济近代化的量变和质变等问题,是认识近代东北经济地理形成过程、格局及其机制的关键。“港口—腹地”分析框架,是解开东北近代经济地理诸多疑团的新空间理论范式。

### 1. 枢纽—网络: 近代东北开发的基本路径和空间结构

经济地理学中关于区域空间结构的理论,通常有“中心—边缘”和“枢纽—网络”两种典型模式。<sup>②</sup> 20 世纪 70 年代,美国汉学家施坚雅开创性地把“中心—边缘”空间结构理论运用到晚清中国区域发展的历史实证研究之中。他以位于中国内陆封闭而相对独立的四川省为基础,按照河流系统,勾勒出中华帝国晚期九大具有经济史意义的区域,打破了传统的以政治边界划分中国的方法,创立了以市场为基础的研究模式。<sup>③</sup> 但他没有再从东部沿海港口入手,思考近代中国区域历史空间结构的多维性问题。

20 世纪 90 年代,中国城市史研究中出现了新的倾向,除了继续注重城市作为“中心地”的等级和功能之外,开始强调“区域”的概念,并在城市体系中提出系统网络的观点。在《帝国晚期的江南城市》中,美国学者约翰逊认为,“区域”这个自施坚雅以来西方经常用于中国研究的术语,并不是指一个由一些关键的语言、宗教或大宗经济产品所构成的具有同一性和一致性的地带,而是指由一些层级和地位会发生变化的地区所组成的系统,它们是一种建立在相互依赖的、较强交换关系上的模式。一个区域,其主要特点并不是内部的同质性,而是功能上的差异性。此外,区域也不是一个固定和封闭的地区,两个区域系统间的边界也不是固定的,它随着时间的流逝和功能划分的不同而发生变化。由此可以看出,约翰逊已经超出了传统的“中心—腹地”理论模式,开始关注起“枢纽—网络”结构中个性化专业化的节点的不同功能连接。<sup>④</sup>

① [美] 柯文著,林同奇译:《在中国发现历史——中国中心观在美国的兴起》,中华书局,2002 年。

② 王铮等:《理论经济地理学》,科学出版社,2002 年,第 177 页。

③ [美] 施坚雅主编,叶光庭等译:《中华帝国晚期的城市》,中华书局,2000 年。

④ [美] 林达·约翰逊主编,成一农译:《帝国晚期的江南城市》,上海人民出版社,2005 年,第 7 页。



总而言之,国外学者在不断地深入探讨中国区域和城市发展历史的过程中,将他们惯用的概念归纳的研究方法加以理论化提升,使形象化的“中心—边缘”模式一度成为中国区域经济史和区域地理研究的学科范式。但目前学界对约翰逊所代表的区域研究理论新动向仍不够关注。尽管“中心—边缘”模式能形象地概括传统时代中国区域发展的经验,但对近代中国区域地理格局所发生的天翻地覆巨变却无法作出解释。笔者认为,随着近代中国与海外大规模进出口贸易的兴起,通商港口和商埠地位大幅度提升,内陆交通节点城市货物集散中转功能日益发挥,这些都反映出了从东部沿海到内陆腹地,以港口城市为中心的新的“枢纽—网络”空间结构正在形成,中国区域经济现代化的空间进程因此有了新的载体和范式。

以港口为核心、腹地为外围的“枢纽—网络”空间,是一个对外开放性的区域,它更注重网络的架构,有边缘的动态延展和收缩特性,经济变迁也有发展的阶段性等诸多特征。笔者认为,对属于后发地区的近代东北来说,其开发受日俄等外部政治经济势力影响很深,“港口—铁路交通线—腹地”这种新型空间范式特征极为典型,并且它与西方当代经济学家所总结的西方国家对非洲等地区的殖民开发中所形成的“枢纽—网络”路径和结构也极为相似。

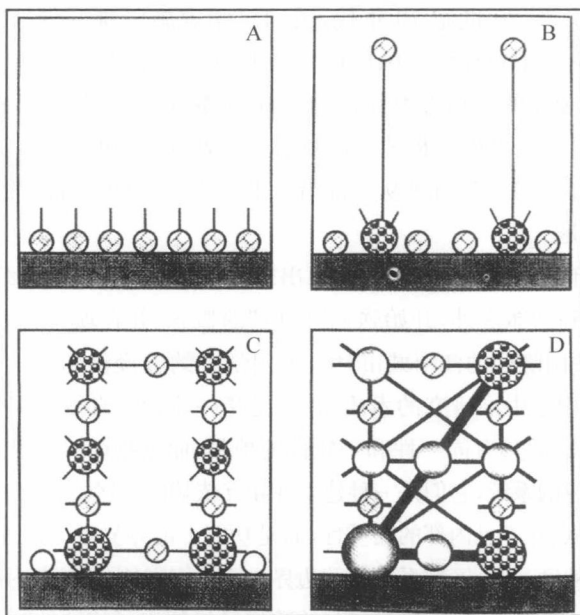


图 1.1 塔弗网络模型示意图

(资料来源:陈秀山、张可云:《区域经济理论》,商务印书馆,2003年,第372页。)

上图为美国学者塔弗(E. J. Taaffe)等人根据对西非加纳和尼日利亚的研究,提出殖民者在经济落后区域从沿海到内地的一种城市体系发展模式,即以海港和