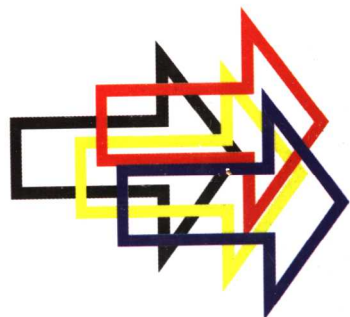


近代环渤海地区经济与社会研究

张利民 等著

天津社会科学院出版社



近代环渤海地区经济与社会研究

张利民 周俊旗 著
许 檀 汪寿松

天津社会科学院出版社

图书在版编目(CIP)数据

近代环渤海地区经济与社会研究/张利民, 周俊旗, 许檀, 汪寿松等著. —天津: 天津社会科学院出版社, 2002. 8

ISBN 7-80563-965-5

I. 近… II. ①张…②周…③许④汪… III. ①地区经济-经济史-研究-渤海湾②社会发展-研究-渤海湾 IV. F127

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 060941 号

出版发行: 天津社会科学院出版社

出版人: 项新

地址: 天津市南开区迎水道 7 号

邮编: 300191

电话/传真: (022) 23366354

(022) 23075303

电子信箱: TSSAP@Public.tpt.tj.cn

印刷: 天津雍阳印刷厂

开本: 880×1230 毫米 1/32

印张: 20

字数: 548 千字

版次: 2003 年 2 月第 1 版 2003 年 2 月第 1 次印刷

印数: 1—1000 册

定价: 38.00 元

版权所有 翻印必究

序

中国是一个幅员辽阔的大国,不同地区之间由于种种原因而存在着巨大的差异,研究这种差异当然是学术界的责任。近年来,地区研究已经成为学术界的热门选题。

环渤海地区不仅是中国的政治中心,也是北方经济、文化、交通等中心,与珠江三角洲、长江三角洲一样,是中国经济最发达的地区之一。近年来,环渤海地区的发展取得了长足的进步,同时还具有极大的潜力。为了使环渤海地区更好发展,需要对它的历史特别是近代的历史进行审视,从中获取有益的借鉴。遗憾的是,由于行政划分,环渤海地区不仅被分为三省两市,而且还被分割在华北、华东、东北三个区域中,这也造成相关研究上的分割,致使对环渤海地区自身的联系以及区域审视造成盲点。近代环渤海地区是如何从相对封闭走向开放的?环渤海地区的城市、港口和商品流通是怎样与世界市场对接的?环渤海地区的农业、工业的经济结构是如何发生变化的?环渤海地区的社会生活是怎样变革的?对于这些问题,长期以来学术界没有进行很好的研究和回答。张利民先生主编的《近代环渤海地区经济与社会研究》的问世,填补了环渤海地区经济与社会研究的空白,对上述问题都进行了具有启发意义的研究和探讨,成为一部研究近代环渤海地区经济社会变迁的成功力作。

步入近代,环渤海地区的经济社会领域经历了猛烈的变革,其变革既与全国同步,又带有自己鲜明的地域特色;既有外部因素的进入,又有传统的延续与更新。列强继打开中国东南大门以后,通过第二次鸦片

战争又打开了中国北方的大门,环渤海地区首当其冲。外国势力在这一地区的出现,使异质经济力量和社会文化因素在环渤海地区生根、发展,形成了中国北方地区最剧烈的经济社会变革局面。异质经济社会文化的进入冲击了本地区原有的生产、交换和生活方式,即从原有的相对平静的经济社会逐步转变为发生裂变的格局,环渤海地区经济社会生活层面因此在整体上形成了向着近代化、多元化发展的趋势。

外国商品、资本和社会文化的进入,直接引发了中国内部效法和引入外来经济机制和社会文化的氛围,使得近代经济、社会因素更深刻、更广泛地进入了中国人的经济生活层面。在近代经济不断发展的社会氛围中,外来生活方式逐渐被越来越多的国人宽容、认同和效法,使环渤海地区的社会变革步履明显加快。在环渤海地区经济社会领域发生巨变的同时,传统的经济因素在一定程度上依旧有相对稳定、延续、发展的情形,形成色彩斑斓的景象。

与其他地区一样,环渤海地区的经济社会领域的发展也存在着城市与农村、大城市与中小城市、同一城市内部不同社区、不同人群之间等的种种不平衡,经济社会发生变革的程度也不尽相同。环渤海地区是在东南沿海地区被迫开放近二十年后才打开的大门,因而两地区在社会发展的诸多方面也出现了差异,这使得环渤海地区的经济社会领域不仅直接接受外国经济社会文化的影响,同时也间接地受到东南沿海地区经济和社会因素的影响和推动,这种作用随着近代交通体系的建立和传播媒介的发达而日益凸现。与此同时,在整个中国社会变革过程中,环渤海地区又与中国北方其他地区在社会变革方面出现落差,对华北、东北、西北广大腹地来说,环渤海地区所起到的是经济社会变革的辐射源和样板作用,不断将自己的经济社会影响辐射到中国北方其他地区,显示出环渤海地区在近代中国社会生活领域变革中的跳板作用。

《近代环渤海地区经济与社会研究》的这部力作,是当前国内第一部研究环渤海地区近代化的专著。综观该书,其主要特点大致有以下几个方面。

首先,作者的立意有所创新。渤海是地理上的名词,在历史上有渤

海国,但是近代以来从环渤海地区的视角进行社会科学研究的不多见。作者借近二十年来理论和实际工作者提出的环渤海经济圈,以及国家将天津定位为环渤海地区经济中心的思路,开拓了环渤海地区近代化的研究。应该说,这样的立意是考虑到历史研究如何为当前改革开放和经济建设服务,如何为现实提供历史借鉴,这样的历史研究的功能问题,其研究思路是可喜的,也是有利于历史研究发展的。

其二,运用区域经济等理论和方法,对近代环渤海地区进行了较为准确的定位。作者利用了当前环渤海经济圈的提法,但并没有囿于目前的一些观点,而是充分吸收了区域经济和发展经济学等理论,根据历史发展,将近代环渤海地区分为三个经济区域。作者认为,各区域存在的同一性促使相互之间空间地域结构和产业结构的互补性增强,以经济为主的联系频繁广泛;而这种联系受地理位置、经济发展水平等种种因素的限制,是在原来经济区域的基础上发展起来的,构成了以中心城市之间的横向联系为主要方式的平等、互动和一定互补、互利性关系。这就是环渤海地区各区域经济联系的特点。作者还专门论述了各经济区域发展的同一性和相似性,分析了各自的特征和差异性,论证了跨省区大经济区域形成的可行性。

其三,在著作的结构上,体现了作者的整体构思。作者可能是为了在全书中贯穿论证各经济区域相似性和差异性的架构,确定了全书有分有合的结构。在掌握丰富资料的基础上,能够反映各经济区域同步发展和相似性的部分进行综合研究和论述,如对外贸易、交通环境、商业、农业等;而在能够凸现出各经济区域特征和差异性的部分,则在同一主体下分别研究和分析,如工业体系、商品流通网络和城镇体系等。这样给读者一个整体的感觉,也使研究区域史耳目一新。

其四,丰富了近代城市史研究的内容和方法。作者以长期研究中国近代城市史和社会经济史为基础,提出了以商品市场等经济职能和人口规模为主要依据研究城市等级和体系等观点,并在书中以此描绘了各区域的城市体系,为目前十分盛行的城市近代化、城市化,以及区域史研究提供了新的尝试和研究空间。

当然,全书也有一些不足之处,如在目前提倡全球化的情况下,缺乏该地区与各国经济联系的系统研究;对国家在区域发展的作用上着墨不多,在区域之间的人流、资金等也有待深入。我相信,本书的问世无论是对区域研究还是对今后的学科建设,都是一个有意义的贡献,希望张利民先生和他的同事们继续努力,争取进一步的成績。是为序。

隗瀛涛于四川大学

2002年4月

目 录

序.....	1
绪论.....	1
第一章 清代前期农业经济的发展	10
第一节 直隶和山东的农业	10
第二节 东北地区的农业	17
第二章 清代前期沿海贸易的发展	25
第一节 天津、山东的沿海贸易.....	25
第二节 东北的沿海贸易	34
第三节 山海关关税定额及其税口分布	46
第四节 锦州、牛庄与营口.....	55
第三章 清代前期的城镇与农村集市	63
第一节 清王朝的国都——北京	63
第二节 沿海港口城镇	68
第三节 运河沿线商业城镇	78
第四节 外贸口岸——张家口	88
第五节 农村集市的发展	94
第六节 集市管理与商品流通	98
第四章 开埠通商面向世界.....	106
第一节 天津、烟台、营口——最早开埠的北方三口岸.....	106
第二节 青岛、大连等口岸的开埠通商	116
第三节 独具特色的自开商埠.....	120

第五章 与世界市场接轨后的对外贸易	135
第一节 开埠初期对外贸易的兴起.....	135
第二节 20 世纪以后对外贸易的迅速发展	149
第六章 交通运输体系的近代化	178
第一节 港口建设与海上运输.....	178
第二节 近代化的陆路运输.....	192
第三节 传统运输方式的沿袭.....	201
第七章 颇具特色的工业体系	209
第一节 以能源和食品加工业为主体的辽宁工业体系.....	209
第二节 以轻纺和化工业为主体的天津工业体系.....	222
第三节 以轻纺和食品加工业为主体的山东工业体系.....	231
第四节 手工业的发展和与近代工业的互补.....	245
第五节 近代工业的发展概况.....	262
第八章 农业结构的整合与农产品的商品化	274
第一节 地权关系与土地经营的新变化.....	274
第二节 改良农业的政策措施与农业技术的进步.....	287
第三节 新式农业经济的增长.....	298
第四节 社会动荡下的农业经济.....	315
第九章 面向世界的商品市场	323
第一节 商品种类增加和规模扩大.....	323
第二节 商业组织结构的演变.....	330
第三节 商业经营方式的近代化趋势.....	353
第十章 各经济区域市场网络的初成	363
第一节 以大连和沈阳为中心的商品市场网络.....	367
第二节 以天津为中心的商品市场网络.....	380
第三节 以青岛和济南为中心的商品市场网络.....	395
第四节 各区域经济布局的重组和重心东移.....	411
第十一章 世界经济影响下的城镇发展	418
第一节 开埠城市经济职能的加强.....	418

第二节	工业与交通枢纽城市的兴起·····	426
第三节	传统城市的兴衰·····	435
第四节	城市发展的阶段与特征·····	441
第十二章	社会流动的剧烈化与复杂化·····	457
第一节	人口流动的原因和趋势·····	457
第二节	社会文化交流的复杂化·····	477
第十三章	社会生活领域的变迁·····	485
第一节	宗教信仰的多元化·····	485
第二节	礼俗习俗的变迁·····	496
第三节	衣食住行及信息传递方式的变革·····	503
第四节	娱乐生活的丰富化·····	525
第五节	社会生活领域变迁的几个特征·····	532
第十四章	社会结构的错动与整合·····	541
第一节	绅士阶层的分化与商人兴起·····	541
第二节	知识阶层的变化与新知识分子群体的出现·····	547
第三节	下层社会的变迁·····	553
第四节	社会组织的嬗变·····	561
第十五章	环渤海地区的区域特征·····	571
第一节	环渤海地区的同一性与特殊性·····	572
第二节	环渤海地区的分工与互补·····	589
第三节	环渤海区域前景分析·····	605
主要参考书目·····		614
后记·····		626

绪 论

环渤海经济圈是 1985 年首次提出来的,十几年来经过各省市实际工作部门和理论研究者的努力,有了一定的理论框架,并得到了国家的认可,确定为继长江中下游和珠江三角洲之后迅速发展的地区之一,成为我国 21 世纪经济发展的新的增长点。在 1996 年 3 月 17 日第八届全国人民代表大会第四次会议批准的《中华人民共和国国民经济和社会发展“九五”计划和 2010 年远景目标纲要》中,规定我国要“按照市场经济经济规律和经济内在联系以及地理特点,突破行政区划界限,在已有经济布局的基础上,以中心城市和交通要道为依托,逐步形成 7 个跨省区的经济区域”。其中第一个是长江三角洲及沿江地区;第二个就是环渤海地区。纲要指出:“发挥交通发达、大中城市密集、科技人才集中、煤铁石油等资源优势,以支柱产业、能源基地和运输通道为动力,依托沿海大中城市,形成以辽东半岛、山东半岛、京津冀为主的环渤海经济圈。”然而,在历史上该地区的社会经济发展水平怎样?各区域之间的经济联系怎样?为什么在几千年的历史长河中没有形成环渤海的地域概念?近百年来该地区的沿海和内地城市开埠通商,与世界市场对接后社会经济发生了什么变化?这种变化为环渤海经济区域的形成起到了多大作用?这一系列问题至今无人问津。为了深入系统地了解近代环渤海地区的发展,研究其经济结构和特征,探索形成跨省区经济区域的发展规律和模式,为当今社会主义现代化建设中形成和发展大经济区域提供借鉴,有必要探求近代环渤海地区经济与社会发展状况。这就是本课题研究的重要性和必要性。

“渤海”这个名词最早出现在《史记·高帝纪》中,言:“夫齐……北有勃海之利。”其勃海即渤海。又称“渤澥”,汉代司马相如的《初学记》卷六载:“按东海之别有渤澥,故东海共称渤海,又通谓之沧海。”所谓东海

即现在的黄海。至于将辽东半岛南端老铁山角到胶东半岛北端,包括辽宁、河北、山东和天津之间的内海定为渤海,则是近世的事。现在的环渤海地区是在1985年提出的环渤海圈基础上的空间位置,即从地理和行政区划上是指环绕着渤海内海的全部以及黄海的部分沿岸地区,从狭义上讲包括了行政区划的北京、天津两个直辖市和河北、辽宁、山东三个省,如果从广义上看还包括山西和内蒙古部分地区。

环渤海地区为什么不是经济区域,这是我们首先要研究的问题。人类的各种社会经济活动总是在一定的地域空间内进行的,在地球表面的一定地域空间称之为区域(Region),无论是从地球或者是从一个国家来说,区域是局部的。它的基本特点是,作为空间的概念是客观存在的,占有一定的地理位置,能够用经纬度反映其存在的面积;区域又是一个多层次的系统,从区域内部来看,各要素不是简单地相加,而是按照一定秩序有机组合成的整体。区域的划分是根据其范围内存在着某些共性的东西,如自然条件的一致性、发展水平的同步性等等;而且在区域内要有“节点”,即对周围有一定吸引力,形成某种物质、信息和资源等方面的交换,这个“节点”就是区域内大小不一的却是有秩序排列的中心。

区域一般可划分为自然区域、行政区域和经济区域。我们研究的经济区域是指在经济上有密切相关性的空间范围,在这一空间范围内具有经济意义上的连续性和联系性,其空间结构的要素为——节点、经济腹地和经济网络;它是以位于具有丰富资源和优越交通条件的经济核心区内的某一城市为经济中心(节点),通过交通和市场网络等不断向四周扩展其贸易范围(经济腹地,即域面)长期结合的结果,构成了按照一定秩序有机组合的完整的空间。在这个空间范围内除了自然环境之外,经济特征是经济发展水平和速度以及经济结构的大致同一性和相近性。在区域内工业、农业与手工业、市场与城镇、流通与交通等分工,是经济区域经济结构和布局有机构成的主要内容,使其形成不同于其他区域的特色。而区域之间的相关性和互补性,主要是表现在相互联系上,其中包括物质、资源、信息等各方面建立在互惠、互利和优势互补基

础上的区域间联系。

根据这些理论,追溯环渤海地区明清时期的社会经济状况就可以发现,环渤海地区内有三个经济区域,即以奉天为中心的辽宁经济区域、以北京为中心的直隶山西经济区域和山东经济区域。这三个经济区域,各有各的经济政治中心,围绕这些中心建立了相应的交通运输和商品流通网络,其经济发展的水平、速度和结构也不尽相同,尤其是以奉天为中心的辽宁经济区域与包括直隶、山西、山东在内的华北地区有较大的差别。辽宁作为清朝的“龙兴之地”,首先要维持其政治和军事上的地位,而经济发展水平比华北地区有较大差距,人口相对稀少,大片未开垦土地上活跃着以游牧为生的民族,耕地大部分为国有,农业生产技术落后、农作物单一、手工业不发达,商品品种和数量有限,以城镇为节点,经济职能低下,处于商品经济不发达的状态。在华北地区的两个区域,明清时期经济发展水平和速度基本上是同步的,经济结构也趋于一致,即土地得到充分的利用,农业生产技术发展到了了一定的程度,农业和家庭手工业相结合的自然经济保持了较高的水平,商品经济得以发展,在以陆路和运河为主的交通运输网络下形成了比较完整的商品流通网络和城镇体系。山东和直隶也有一定的不同,如各有其地位不尽相同的政治经济中心,有围绕着这个中心的交通网络和各自的经济腹地;在以北京为中心的经济区域内,还有天津这样作为首都的门户依附于北京发展起来的较大城市等等。表明了这是两个担负着不同职能的经济区域。当然,区域之间的落差,必然带来商品、资源特别是以移民形式出现的人口资源的互补,形成区域之间的联系;而且随着经济等各方面的发展,这种联系更加频繁和广泛。如辽宁和华北地区之间的海运规模有所扩大,大批农民闯关东垦荒务农和经商等等,为加强环渤海地区经济与社会的联系,奠定了一定的基础。

近代以后,环渤海地区的社会经济水平、速度和经济结构怎样?三个经济区域的近代化进程怎样?这是本书主要研究的内容。

总结环渤海地区近代以来社会经济的发展,三个经济区域的经济发展速度基本是同步的,其进程大致可分为三个阶段。

19 世纪 60 年代,环渤海地区的营口、天津和烟台同时被迫开放为通商口岸,成为帝国主义政治经济侵略在北方的基地;西方列强开始建设大连和青岛的港口设施,改善其经济环境。以营口、天津和烟台为主开展的对外贸易,通过上海开始与世界市场接轨,洋货涌入,土货输出。对外贸易的率先发展,带动了口岸城市的功能和经济结构的变化,政府为巩固国防而建立的军事工业、中外商投资的近代工业以及以加工出口产品为目的的工场相继出现,农业和家庭手工业受到冲击,商品市场增加了许多新的内容。这些标志着环渤海地区已经被迫间接地进入世界市场,开始了近代化的起步。

进入 20 世纪至 30 年代初期,是环渤海地区经济迅速发展阶段。海上运输技术的改进,使轮船成为对外贸易和埠际贸易的主要运输工具,港口设施建设和铁路开通等因素,使大连、天津和青岛成为对外贸易港口,直接与国外开展进出口贸易,也确立了其在各区域的经济地位。同时诸多的内陆城镇开埠通商,近代交通运输网络的形成,促使各城镇近代工商业的崛起和发展,经济职能逐渐成为城镇的主要功能。商品市场和流通领域也因为对外贸易的繁荣有较大的变化,洋货、工业制成品和以出口为目的的农副产品逐渐占据市场,构成各级市场尤其是大中城市商品流通的主体,推动了商业的发展和繁荣。在农业方面,除了辽宁耕地面积继续增加之外,环渤海地区普遍存在的是,根据市场的变化特别是出口商品品种和数量的增多,改进了农业生产技术,扩大了经济作物种植,提高了农产品商品率,促使专业生产区的扩展。这一切给城市带来了发展的活力和机会,城市人口大增,社会分工和结构复杂化;更重要的是通过新建的以铁路为主的交通运输和商品流通网络以及城镇体系,对周围地区进行墨渍式和等级式扩散。这种扩散所产生的冲击效应,改变了传统的建立在内陆交通运输体系上的经济布局,到 30 年代初期,各经济区域基本形成了具有近代意义的以沿海城市和铁路、海运交通枢纽为中心的新的经济格局。

近代各经济区域的空间结构主要表现在,大中城市的经济职能已经基本定型,近代工业的主体框架也初步形成。近代交通运输体系和商

品流通渠道的变革,促进了农业生产的产品结构有所变化,对市场的依赖性增强,市场增多,交易繁荣。市场功能逐渐完善和增强,市场等级愈发分明,出现了众多的专业市场,基本形成了服务于世界市场和城市工商业的并由沿海城市、集散中心、农村城镇等组成的多层次市场网络,即以初级市场为基础,专业或转运市场为连接点,中心市场(即大中城市)为枢纽的市场网络。在此基础上重新整合了三个经济区域。其一,以天津为经济中心、北京为政治文化中心的经济区域,腹地以河北、山西省和内蒙古大部为核心,辐射到西北的宁夏和青海,其中有天津和北京两个特大城市,还有唐山、秦皇岛、石家庄、太原、大同、张家口、包头、呼和浩特等一批中等城市。其二,以青岛为中心、济南为辅的经济区域,腹地有山东省和河北省的南部、河南和江苏省的部分地区,有青岛和济南两个大城市,烟台、威海、潍县、淄博、济宁、德州等一批中小城市。其三,以大连为中心、沈阳为辅的经济区域,腹地有辽宁省和吉林、黑龙江省的一部分,以及河北省东北部和内蒙古东部,有营口、抚顺、丹东、承德、赤峰、通辽、吉林等城市。

30年代以后环渤海地区进入了特殊的阶段,即处于日本军国主义殖民地统治时期。1931年日本占领了东北,其统治目的是建立侵略战争的基地,一切围绕着扩大战争为中心,对外贸易完全是根据日本的需要,工业结构也随之进行了调整,重点在于掠夺自然资源,切断了华北与东北的政治、经济联系,使社会经济陷入畸形发展。这时关内地区的经济发展仍在继续,如工业结构进一步调整、农业专业生产区有所扩大和巩固、农作物的商品化程度不断提高、商品流通网络和城镇体系逐步完善;但是随着日本政治、经济势力的迅速扩大,对这些地区控制力和支配力的迅速增强,各地经济越来越被日本左右。无论是对外贸易,还是近代工商业中,到处都可以看到日本带有垄断性经济势力的活动轨迹。1937年后环渤海地区全部沦为日本的殖民地,成为日本侵略战争“兵站基地”,是所谓“大东亚经济共荣圈”的核心和骨干地区,属于特殊时期不正常的发展。这时环渤海地区已经脱离了近代化的进程。

通过以上可以推论,三个经济区域的发展时序基本上是同步的,商

品供求关系和价格机制也开始趋于统一和一致,所以区域之间在市场、商品结构、产业结构、能源、资金、技术、设备、劳动力、信息等方面的互补性和依赖性日渐加强。从港口的分工和互补上能够比较明显地凸现区域之间的互补性。天津以其近代铁路交通网与广大腹地相连,仍保有北方大港的显著地位,面对的是英、日、美等各国的贸易;青岛和大连以其优越的地理位置,直接开展对日贸易。而且,天津、青岛和大连等商埠在功能和进出口商品等方面也各有侧重。仅以出口为例,天津出口以棉花、皮毛、猪鬃、药材为大宗,并有一定数量的机制品;青岛出口的主要是花生、花生仁、烟叶、食油、牛肉、蛋品、煤炭、草帽缏、丝织品等农产品和家庭手工业品;大连则侧重大豆、豆油、高粱、玉米等农产品和煤炭、生铁等矿产资源。从而构成了环渤海地区以及中国北方与世界市场直接对接的重新组合。而烟台、牛庄在大连和青岛的竞争下,逐渐退出与世界市场的直接贸易,成为区域市场。

自由竞争市场机制、资金和劳动力双向自由流动的特性,也促使区域之间的商品、资金、人口流通量加大。帆船在渤海湾沿岸地区的商品贸易,“闯关东”移民的规模不断扩大,区域之间商人的对流等等所形成的物流、人流和资金流等,促进了思想观念、管理制度、技术、教育、文化的交流。这些,不仅带动了商品经济和中小城镇的发展,而且从区域角度看,加强了对腹地的辐射力,加速了区域近代化的进程;更重要的是极大地缩小了区域之间特别是辽宁与华北地区的经济差距,促进了区域间的均衡发展。而且,在有一定同一性和特殊性的区域之间的社会经济不断增强的同时,有向更广阔的跨省区的经济区域发展的趋势。

但是,各经济区域的社会环境、空间布局、经济结构和发展水平等因素,决定了当时尚没有形成跨省区的经济区域。

近代以后,环渤海地区作为首都的门户是最后一道防御屏障,1860年营口、天津和烟台开埠通商后,就设立了统管直隶、山东和奉天三省通商、交涉事务的北洋通商大臣,即北洋总督,把直隶、山东和辽东沿海地区共同作为与外国接触的窗口,也就是说清朝统治者把环渤海地区统列为北洋的范围,以形成与外国列强对抗的局面。可以看出统治者至

少在对外交涉和通商等方面,对该地区管理的一致性。但是,环渤海地区在西方列强的眼中,是不同的国家不同的势力范围。辽宁开始是在沙俄的控制下,日俄战争以后被日本侵夺,成为日本扩大其政治、经济势力的基地。以北京、天津为中心的河北地区是统治者的心脏,是英、法、俄、美、日等国争夺的焦点区域,是向中央政府实施军事打击、政治威胁、经济侵入乃至收买等手段的最佳区位。在这里英国和法国有一定的优势,以后随着日本势力的渗透,各国都有一定的势力范围,相互争夺,共同瓜分;天津竟有八国租界,这是一个有力的证明。而在山东,最初是德国的地盘,德国投巨资建设青岛港口和胶济铁路,使其在战时是驻军的基地,平时是推销商品、掠夺资源的总汇之地。第一次世界大战后,又被日本强占8年之久。因此,处在各国列强日益激烈争夺瓜分中的环渤海地区,行政管理、经济控制等方面在很大程度上不仅清朝政府不能左右,西方列强的任何一国亦不可能以比较一致的政策控制该地区的全局。

清朝覆灭以后,社会环境曾经有过短暂的稳定。但是随着北洋军阀的四分五裂,军阀割据又使环渤海地区陷入不同派系军阀的争夺中,军阀混战和自然灾害频仍,造成社会秩序动荡不定,交通断绝,商路不畅,人民最低生活水平难以保障,社会商品需求量下降,严重地摧残了该地区的社会生产力,大大阻碍着社会经济的发展,使得区域之间的社会经济联系大打折扣,起伏不定,难以维持较长时期内的互补和联合。

从空间布局上分析更可以说明环渤海地区的状况。经济区域要有节点即经济中心、域面即腹地、交通运输和商品流通网络,由这些要素组成有机的完整的空间。环渤海地区近代以后仍然没有形成这样的局面。三个经济区域各有自己的经济中心和政治中心,因其地理位置、西方势力和腹地的消纳能力等不同,包括天津在内的任何一个经济中心,都没有实力成为统领或总汇各区域的“龙头”,无论从工商业的发展和城市的吸附能力等内部条件,还是与世界市场接轨的程度和在国内外的地位等外部环境上,都不具备更大经济区域的经济中心的地位。各经济区域的交通运输和商品流通网络也是相对独立的。如果说山东和河北在铁路和内河、陆路运输上还有较多的相关性的话,辽宁的交通运输