

概 述

对外经济贸易是人类社会发展到一定历史阶段的必然产物。从根本上来说，社会生产力的发展和社会分工的扩大是对外经济贸易产生和发展的基础。对外经济贸易首先是从商品贸易开始的。人类社会对外贸易产生于第二次社会大分工以后。西方世界从 16 世纪到 18 世纪封建社会纷纷瓦解后，对外贸易就迅速发展起来。但中国当时尚处在以自然经济为基础的闭关锁国的封建社会，对外贸易还没有发展起来。虽然中国古代就有了以“朝贡”和官府采办为主要形式的对外贸易，但它在社会经济中并不占有重要地位。19 世纪 40 年代，帝国主义出于自身的生存和发展，用炮舰和贸易政策撬开中国的大门，硬把中国卷入世界经济的漩涡之中。从第一次鸦片战争失败，中国被迫签定的第一个不平等的《南京条约》以后，帝国主义凭借种种特权，以通商口岸为据点，以协定关税和领事裁判权为护符，向中国倾销商品，掠夺资源，促使中国半封建半殖民地的对外贸易迅速发展。而中国东北地区直到第二次鸦片战争失败后，清政府又签订了中英《天津条约》开放牛庄（后移至营口）为商港后，才

有了对外贸易。咸丰十一年（1861年）营口正式开港，帝国主义列强从此便以营口港为据点，对中国东北实行经济侵略和渗透，并波及到长春。

营口开港当时，长春还处在自然经济占统治地位，社会生产力很不发达，剩余产品极其有限。但由于长春背靠松辽平原腹地，并有四通六辟的古道网，早在清道光五年（1825年）长春厅由新立城迁至境内最大的中心集镇——宽城子（长春原名）后，这里就是周围乡镇农副产品的最大销售市场，所以营口开港后，长春便以其较强的农副产品集散地的功能，把聚集到这里以大豆及其制品为大宗的农副产品，用马车运到营口，输往海外，国外消费品也同时通过营口港输入长春。直到光绪三十三年（1907年）大连开港前，长春往营口港的运送贸易久经不衰，输出入商品约占营口港的三分之一，在营口港占有重要地位。但由于帝国主义把持海关，控制远洋货轮，长春的对外贸易一开始就具有半殖民地色彩。输出入商品结构完全适应帝国主义贸易政策的需要。

根据不平等条约，光绪二十四年（1898年）沙俄攫取东清铁路（民国后改称中东铁路）南部支线的修筑权和日俄战后日本取代俄国在南满的一切特权及长春被迫开埠，俄日先后在长春建立附属地，帝国主义对长春的经济侵略进入一个新的发展阶段。从此，帝国主义以商品侵略为主的手段转为以资本输出为主，通过资本输出来带动和扩大商品输出和资源掠夺；由扩大销售市场转为划分势力范围，通过建立侵略基地进一步扩大商品侵略。从光绪二十四年（1898年）俄国铁路资本侵入长春后，特别是在不平等条约下长春开埠后，以日本为主的外国资本纷纷涌入长春，开银行，办工厂，设洋行，发钞票，开矿山，陆续控制了长春的主要经济命脉。尤其是像正金银行、朝鲜银行、三井洋行等一批垄断财团的进驻，左右了长春的经济形势。到1931年“九·一八”事变前，外国经济势力，特别是日本的经济势力已有相当规模，资本额已超过当地民族资本。

以三井洋行为首的一批日本贸易商，以特产为中心发展输出入贸易，凭借其本国控制下的大连港、南满铁路及各种特权，以雄厚的资金实力及其本国的银行势力作为金融后盾，控制了长春的对外贸易经营权，他们利用当地聚集的丰富粮豆资源，除了大量往其本

国掠夺外，并寻求新的国际市场，或就地加工，就地输往海外，获取高额利润。光绪三十四年（1908年）大豆打进欧洲市场，并一跃成为世界性大商品后，国际市场需求益增。长春以东清、南满两铁路终点站交汇点的特殊交通地理地位，成了松辽平原乃至松嫩平原粮豆产区的最大聚粮之地，也是“满铁”沿线由南向北扩散输入品的最大中继市场，以大豆输出为中心的对外贸易逐渐兴旺，本世纪20年代前后达到鼎盛时期，大豆输出最多的1919年达68万多吨，占全东北输出量的三分之一以上。但这并不是长春自身生产力发展的必然，而是在特定历史条件下，由于帝国主义的大肆掠夺和长春的特殊交通地理地位所形成的一时繁荣。随着苏联十月革命后太平洋沿岸符拉迪沃斯托克港（海参崴）航运繁荣，长春登市豆谷的产区部分被哈尔滨所吸收，经济势力范围缩小，加上1929年资本主义世界经济危机的袭击，国际市场农产品价格下跌，从1921年以后，输出贸易逐渐萎缩。贸易萎缩的最根本的内在原因还是自然经济限制了交换的规模，限制了对外贸易的发展。

1931年，东北地区沦为日本殖民地后，长春的对外经济贸易从属于殖民地经济。日本帝国主义的资本向长春各个领域全面渗透，利用攫取的原东北大量财富以独资或与伪满合资兴办了一大批具有统治全东北经济和产业开发双重任务的“特殊会社”和“准特殊会社”的日伪国有企业。日本帝国主义的资本占绝对优势，并以长春为中心对全东北实行经济统治。

长春的对外贸易也由过去的自由贸易变为日本帝国主义垄断下的统制贸易。1935年实施《汇兑管理法》，1937年实施《贸易统制法》，从外汇管理和贸易统制两个方面限制除日本国以外的第三国输出贸易。设置贸易统制机构，制定主要输出商品的统制法令，指定几家日伪大商社经营进出口商品，把沦陷初期刚刚兴起的一批民族贸易商排斥在外，对外贸易完全被日本帝国主义所垄断，对第三国贸易日趋减少，直到完全被日本独占。1941年太平洋战争爆发后，对外贸易被纳入战时经济轨道。日本国内由于战争消耗，物资匮乏日甚一日，伪政权则最大限度地压缩地方消费，竭力补给日本战时需要，对外贸易沦为服务于侵略战争的工具。和日本军国主义绑在一个战车上的伪政权，也因原材料、资金严重短缺，运输困难，能

源不足，产业开发遭到破坏，物资枯竭，物价飞涨，民不聊生。到 1945 年“八·一五”光复后，仅存的对日贸易也停止了。

抗日战争胜利后，从 1946 年 5 月至 1948 年 10 月，长春由国民党官僚买办代替日本帝国主义者统治对外经济贸易。但因统治时间短，且忙于打内战，经济不但没有发展，反而遭到破坏，对外经济贸易基本停顿。

1949 年中华人民共和国成立后，废除了帝国主义强加在中国人民身上的一切丧权辱国的不平等条约。随着社会主义制度的建立，对外经济贸易从属于社会主义经济，对外有了自主权。在平等互利的原则下同世界各国发展贸易往来和经济技术合作，成了国民经济的重要组成部分。通过自身的发展，为党的外交路线和社会主义建设服务。

近 40 年来，长春市对外贸易在国家统一政策的指导和统一计划的安排下，在工农业生产发展的基础上，稳步向前发展。但是在发展过程中，也几经曲折。在党的十一届三中全会前的近 30 年里，长春市对外经济贸易发展迟缓。客观上由于帝国主义在政治上实行孤立中国，在经济上奉行“封锁禁运”的政策，50 年代开始只有与社会主义国家有经贸关系。而 60 年代后，一些社会主义国家在很长的时间里降低了同中国的经贸水平，长春向这些国家的传统出口商品基本中断。主观上受“左”倾错误和“十年动乱”的影响，进一步造成同外部世界的闭关自守状态。长春的对外经济贸易在建国后 30 年里，正是在这样的历史背景下艰难曲折地走过来的。对外经贸战线的同志在市委、市政府的直接领导下，既要在国家发展对外关系的前提下，不失时机的把商品打进国际市场，不断扩大对外经济关系；又要顶住林彪、“四人帮”的干扰破坏，大力促进出口商品生产来发展对外贸易。在这种复杂的条件下，长春市的出口商品收购和其它对外经济联系还是保持了一定的发展。

中共十一届三中全会以后，对外经济贸易取得较大发展。党中央制定的全方位对外开放政策，极大地推动了对外经贸事业的发展。到 1988 年，长春市已经同 109 个国家和地区发生了商品、资金、技术和劳务的经济往来与合作，出口商品收购额屡上新台阶。1988 年比 1978 年增长 8.7 倍，平均每年递增 26.5%。外资的利用在 80 年

代后期得到迅速发展。引进外国的技术也达到了相当的规模，使长春市各产业部门的技术进步和技术改造的步伐大大加快了。对推动全地区发展外向型经济，进一步参与国际交换和竞争，具有极其重要的战略意义。

综观中华人民共和国成立后，长春市对外经济贸易的发展与以往各个历史时期对照，具有如下明显的变化：

（一）粮食出口创汇名列全国大中城市的前茅

粮食是长春传统的出口商品。以往各个历史时期都是靠粮食发展出口贸易。解放以来仍然是以粮食为大宗出口商品，只不过过去是以大豆为主，80年代后则以玉米为主。但解放前长春发展粮食出口是以集散市场为依托，而不是靠自身农业生产的发展，因而出口贸易随着聚粮区域的变化时兴时衰，极不稳定。解放以来，长春地区按着党的以农业为基础发展国民经济的方针，大力发展农业生产。通过改良品种，广施化学肥料，科学种田，扩大机耕地，合理调整农产品结构，改变了落后的生产方式。尤其是实行联产承包责任制，调动了广大农民的积极性，粮食总产、单产大幅度提高。1988年同1949年相比，粮食总产从137.3万吨增加到522.5万吨；亩产由158斤提高到730斤。其中玉米总产量由24.7万吨增加到372.7万吨，亩产由182斤提高到890斤。粮食商品率高达40%以上。粮食已成为长春的资源优势，总产量和商品量列全国首位。第六个五年计划以来，5县和郊区被列为全国重点商品粮基地县。除郊区外，都被列为玉米出口基地县。为加强基地建设，国家、省、市进行大量投入。长春地区依靠自身粮食的迅速发展，为外贸出口提供了稳定可靠的物资基础。外贸部门积极开拓国际市场，从1978年到1988年出口收购粮食327万吨，创汇约3.4亿美元，名列全国大中城市出口创汇的前茅。

（二）进出口商品结构趋于合理

中华人民共和国成立以来，在大力发展传统的出口农副产品的同时，积极发展工矿产品出口，使工矿产品在出口比重中迅速提高。

建国后，经过三年国民经济恢复，进入经济建设时期的第一年就突破了单一出口农副产品的历史，有了轻工、机械、矿产品的出口。随着生产领域的不断拓宽，不断填补了出口工业品的空白。到

1988年已有轻工、工艺、纺织、化工、五金矿产、医药保健、粮油及土畜产品的制成品及机械等产品出口，特别是有了机电设备出口。尽管粮食一直是出口大宗商品，但因工矿产品的迅速发展，在出口收购额中的比重已由50年代的19.9%提高到1988年的40%。

进口商品也扭转了单一进口消费品的历史。建国以来，经国家统一进口调拨给长春的商品中农用物资、生产原材料、设备以及科研仪器等及工农业生产物资占绝大多数，生活资料只做为调剂供求，改善市场供应的手段，占进口商品比重较小。

（三）机电行业和机电产品在国家对外经援中占有重要地位

建国后，长春市机械工业发展迅速。50—60年代就建成了像第一汽车制造厂、客车厂、拖拉机制造厂、六三六厂等国家重点大型专业厂并成为全国交通运输设备制造业的生产基地。在国营厂的带动下，市、县相继建成了印刷机械、电动工具、工程机械等一大批机械制造企业以及为汽车工业配套的配件厂，形成了以交通运输设备制造业为龙头的机械工业和机电产品的优势，在国家对外经援中占有重要地位。从1960年到1988年，在国家统一安排下，有第一汽车制造厂、七九三厂、六三六厂做为承建单位先后援建了朝鲜顺川轮胎厂的气门咀分厂、古巴活塞环和减震器厂、阿尔巴尼亚汽车配件厂、罗马尼亚汽车模具厂和固体钽电解电容器生产线、巴基斯坦坦克修配厂等5个国家的6个成套项目工程建设，援建金额达7280多万元。还有长春拖拉机制造厂、生物制品所、长春市橡胶厂等10个单位做为主要协作单位协助国内承建单位援建亚、非、欧6个国家的11个成套项目。同时全地区共有61个大小工厂为57个国家的160多个成套工程项目提供数千种配套机电产品。其中仅第一汽车制造厂、客车工厂、拖拉机制造厂、工程机械厂、空气压缩机厂、电炉厂、水泵厂等14个主要工厂，从1962年到1988年共提供援外机电产品金额达2.4亿多元。通过援建成套项目和援外机电产品，对支援第三世界国家争取和恢复民族独立，发展民族经济，增进同这些国家的友好往来，增强和维护世界和平力量，提高中国在国际上的威望发挥了重要作用。通过经济技术援外，也促进了企业技术水平的不断提高。

（四）技术引进，加快了长春市技术改造和技术进步的步伐

建国初，长春市的工业生产方式极为落后，一些较大的工厂都是沦陷时期遗留下来的，多是 20—30 年代的陈旧设备。多数小工厂仍停留在手工操作的落后状态。50 年代，国家作为重点建设项目，从苏联引进全套汽车制造技术和设备，建成了全国第一个汽车制造厂，长春市始有现代化大工业。70 年代因受“四人帮”的干扰破坏，技术引进工作受阻。就是在 60—70 年代一些已建成比较先进的大企业的技术设备，包括“一汽”在内，也只停留在 40—50 年代的水平。随着改革开放方针的贯彻落实，长春市各个行业，以技术引进作为基础掀起了一场技术改造和技术革新、产品改型换代的热潮。技术引进的企业越来越多，领域越来越广。不仅交通运输制造业继续扩大技术引进，而且扩及到机械、冶金、轻纺、化工、公用等各行业。许多科研、医疗卫生单位和高等院校也通过引进发达国家的先进设备和仪器来提高科研、医疗和教学技术水平。

近 10 年来，全市工交企业及公用事业引进技术设备 544 项，投入资金 3.2 亿多元，其中技术软件 52 项、生产线 151 条、关键设备 341 台（套）。在整个引进项目及资金投入中，用于技术改造、产品开发和改型换代的项目占 86.4%，资金投入占 88.3%。通过技术引进，大大加快了长春市技术改造和技术进步的步伐。一些原靠手工操作的企业实现了机械化；一些已经机械化的企业变成了自动流水作业；有些企业由原来 40—50 年代的技术水平跃居 70 年代或 80 年代水平。“一汽”以引进技术为基础进行的产品改型换代。改型后的第二代解放牌汽车的技术指标由老解放牌的 50 年代水平跃居 70 年代末、80 年代初的水平。“一汽”的铸造分厂，实现全部流水作业，只要一按电钮，投料后自动出产品。服装加工业原来锁眼、钉扣、烫熨等多道工序是手工操作，引进一些设备后，全部实现机械化。公用系统引进程控电话技术后，通讯技术由 30—40 年代提高到 80 年代水平。

农业通过引进畜、禽、水稻等优良品种，对发展养殖业和种植业都起到重要作用。

9 所引进国外设备和仪器的高等院校，以进口先进设备为基础或骨干设备，装备和加强了测试、计算、电化教学等许多中心和 165 个各种学科的实验室。吉林大学的物理、化学、电子科学和计算机

等学科的设备 and 仪器达到 80 年代国际先进水平。地质学院的计算机系统成为国家地矿部系统的电子计算中心。通过引进教学设备和仪器，为普及现代化教学手段发挥重要作用。

9 个有引进设备的医疗单位，在 50 到 70 年代，仅有 X 光机、各种诊断用显微镜、各种手术台、测压分光机等一些设备和仪器。近 10 年来，着重引进各种病理检查系统、各种 B 超、各种 CT 及 MR（核磁共振扫描成像装置）等具有国际 80 年代先进水平的设备和仪器，对检测疑难病症和诊断内脏、脑、五官等病变的准确部位和准确率有了突破性进展，大大提高了长春市的医疗技术水平。

22 所引进设备的科研院（所），通过进口国内短缺的先进科研设备和仪器，对推动长春科学事业的发展也起到积极作用。

第一章 对外经济贸易的兴起与演变

第一节 清末时期

长春的进出口商品始于营口开港。营口于咸丰十一年（1861）六月三十日正式开港，是当时中国东北唯一开放的商港，海关被英帝国主义把持。开港当年就从波罗地海沿岸各港驶进外轮 33 艘，到同治四年（1865）增加到 274 艘。从此，东三省出产的农副产品沿辽河流域经营口港输往国外，国外工业品也自营口运往东北各地。长春地当要冲，恰在南北交接之处。双阳、伊通等周围十几个县镇盛产的粮豆都往长春集运，并从长春购回外国商品。长春便一跃成为营口港进出口商品的集散地之一，是东北一大商业中心。

营口港的出口商品是以大豆及其加工品为大宗的农副土特产品为主，长春运送营口港的商品都是农副产品，也以大豆、豆饼、豆油（以下简称“三豆”）为大宗。长春市场的“三豆”不仅聚集量大，且价格低廉，是营口港出口贸易的重要货源地。该港出口的“三豆”，绝大部分来自长春至吉林和沈阳两大商业中心。据《1865 年牛庄海关贸易报告》中记述：“在运送营口的大豆

中，只有不足十分之二产于辽河平原，其余十分之八都产于非设关地区，即东南部的殖民地区和北部边疆，从帝国时期地图标记来看，是从宽城子到松花里。”“从本港运出的豆油也是出产于上述地区和奉天府。”“用帆船从田庄台和用外轮从营子（即营口）运出的豆饼都是出产于这两大商业中心。”^①这里所提的宽城子至松花里是指长春至吉林以西一带。另据《1880年牛庄海关贸易报告》关于对长春粮豆价格低廉时的记述：“在宽城子各种谷物可以每斗0.03两~0.05两^②（1斗重40斤）的价格买到，而在此地每斗的价格是0.18两~0.25两。宽城子大豆的售价是每斗0.06两（每斗36斤）而在此地大豆的售价是每斗0.22两^③。”因此，营口商人在开港后就频频来往于长春采买豆谷，并推销进港的外来品，随引起长春往营口的长距离马车运送贸易。每到冬季道路结冻期，当地粮商把聚集到长春的“三豆”及其他农副产品用骡马大车结队（一般十车一队）直运营口出售，或运至辽河干流北部码头——通江口，售给当地营口代理店，待来年辽河冰解后用牛槽船运回营口出口。一般每年的农历十一月至来年三月是运送贸易的繁忙季节。按运送量和马车载重量计算，在运送季节平均每天来往于长春至营口或通江口之间的马车约六、七百辆，最多时日达两千多辆。据有关资料记载，当时在营口的登市马车中，有近距离载重16担用牛驴拉的小型车；有中距离载重33担用5匹马拉的中型车；唯有远距离来自宽城子（长春）和船厂（吉林）载重50担用7匹壮骡马拉的大型车在营口市街行驶最引人注目。牛庄（营口）海关称宽城子骡马大车队是“营口运送贸易中最重要部分”^④。从有数据记载的同治三年（1864年）直到中东铁路通车前的39年间，长春经营口港出口的“三豆”年均约11万吨，约占营口港出口量三分之一^⑤。长春在营口港的重要地位被国外瞩目，并以“宽城子”和“宽城子骡马大车队”而闻名。

光绪二十九年（1903年）东清路全线通车后，少数俄国贸易商进入长春。从此，长春除仍以马车运送经营口港出口农副产品外，并采用现代化铁路运输，由宽城子火车站发运，经哈尔滨中转俄领西伯利亚或经符拉迪沃斯托克港转口其他国家。但数量不大，其中“三豆”约占长春出口量的4.6%^⑥。

光绪三十三年（1907年）长春开埠后，以日本人为主的一批贸易商涌进

① 《1865年牛庄海关贸易报告》（牛庄海关税务司A·马福臣），营口海关档案资料

② 两——指当时货币单位“银两”。

③ 《1880年牛庄海关贸易报告》（牛庄海关税务司），营口海关档案资料。

④ 《1889年牛庄海关贸易报告》（牛庄海关代理税务司M·博伊德·布莱敦）

⑤ 根据营口海关历年输出统计及长春运送营口港“三豆”比重推算。

⑥ 《中东铁路运输统计》（南满铁道株式会社）

长春。适值大连开港，“满铁”营业，长春的进出口商品则由以营口港为主逐步转为大连港为主，并以马车运送为主转为以铁路运输为主。光绪三十四年（1908年）大豆打进欧洲市场，并成为欧美各国认定的重要油脂工业原料后，世界性需求益增。长春以东清、南满两铁路交汇点的特殊有利地位，除周围县镇集来豆谷外，哈尔滨以南，吉林以西一带豆谷产区也大量往长春集运，由长春火车站及孟家屯火车站发至南满两港（大连、营口），长春又成了南满铁路沿线出口豆谷的最大集散中心，年仅大豆登市 50 万吨左右。大豆大量输往欧洲市场的光绪三十四年（1908年）长春经南满铁路发至大连、营口两港的大豆达 24.5 万吨，为上 1 年的 3 倍多^①。从 1907 年至 1911 年，长春年均出口 19 万吨，已占同时期两港各地到货量的 36.9%，居全东北之冠^②。此数尚不包括大连开港后仍有相当数量用马车继续运送营口港的部分。

长春的进口商品是与出口商品同步发生发展的。营口开港后，长春用马车往营口或通江口运送出口的农副产品同时，再用回头脚捎回洋杂货及部分关内产品。进口的洋杂货大都是消费用的工业制成品，除当地市场消费外，还供应豆谷登市的产区，甚至往北扩散到黑龙江省的青岗、大赉等地方。在签订中俄《璦琿条约》，开放中俄边境贸易后，长春进口的洋杂货还复出口至俄领的黑龙江沿岸。根据光绪二十年（1894年）《满洲通志》记载：“从长春输于俄领黑龙江沿岸的商品有欧罗巴洲和亚美利加洲的制造品、朝鲜的低廉织物、马尼拉的卷烟、奥地利的洋火和洋酒等”。自俄领输入中国的羊皮、罗纱、洋布、织物、杂货等也流入长春。长春不仅是出口农副产品的集散地，也是营口港往北扩散进口商品的中继市场，又以东北唯一“旱码头”而闻名^③。

随着大豆打进欧洲市场，与豆谷登市产区有因果关系的进口商品供应区域相应扩大，也同时带来进口贸易的发展。光绪三十三年到宣统元年（1907—1911年）从南满两港（大连、营口）进口的 14 种主要洋杂货量竟占同时期两港到货量的 43.7%^④，其中半数以上扩散到豆谷登市产区，从而长春又成了外国经济势力之间相互争夺的重要销售市场。

外国资本进入长春是从俄国攫取东清铁路南部支线修筑权开始的。俄国继光绪二十二年（1896年）按《中俄密约》攫取东清路本线修筑权以后，光绪二十四年（1898年）以德国租借胶洲湾为借口，与清政府签订《哈巴罗

^① 《南满铁道运输统计年报》（南满铁道株式会社）

^② 同上

^③ 《满洲事情》（第三卷第三辑）

^④ 《南满铁道运输统计年报》（南满铁道株式会社）

夫》条约，又获得了包括旅大在内的辽东半岛租借权和东清铁路南部支线（哈尔滨到大连）的修筑权。俄国势力随修筑东清路南部支线侵入长春后，划定二道沟为附属地。光绪二十五年（1899年）修筑一座火车站，名为宽城子火车站，是长春历史上第一个火车站，也是第一个进入长春的外国铁路资本^①。相继于光绪二十六年（1900年）参与修筑东清路的华俄道胜银行在长春开设支行。光绪三十年（1904年）俄国又强占了长春的陶家屯和石碑岭两座煤矿。光绪二十九年（1903年）俄国商人以哈尔滨为中心兴办大批粮食及食品加工工业也扩大到长春。俄商“苏伯金”利用北满丰富的廉价小麦资源及其本国控制下的东清铁路的有利条件，以百万元资本，在二道沟附属地内开办一座面粉厂^②。是长春最早的一家外国工厂，也是第一个进口国外先进技术的近代化工厂。

日俄战后，根据光绪三十一年（1905年）《中日会议东三省善后事宜条约》和《附约》，日本取得在南满（包括长春）的一切特权和在包括长春在内的东北16个城市开商埠。光绪三十二年（1906年）日本接管了东清南部铁路长春至大连线段，改成窄轨，称南满铁路，与东清铁路分离，并在长春头道沟强购4.5平方公里的农田及荒地作为“满铁”附属地。光绪三十三年（1907年）又建成以“长春”命名的长春火车站（即现在的火车站），成为南满铁路（大连到长春）北端的终点站。俄国为保存其在长春的侵略势力，付给日本56万卢布为代价保存其宽城子站的所有权，宽城子站成为东清铁路（哈尔滨至长春）南端的终点站。从此，长春由原来的东清路一个普通中间站变成东清、南满两铁路终点站汇合点，也是两个帝国主义势力分界处和斗争焦点。同时对长春成为全东北进出口商品的一大集散中心也产生直接的影响。1906年，长春在不平等条约下开为商埠，又使帝国主义在长春进行经济侵略合法化。从此帝国主义列强以资本输出为主要手段，纷纷在长春投资开银行、设洋行、办工厂，通过资本输出来扩大商品侵略。

随着“满铁”势力的侵入，日本的产业资本、金融资本、商业资本相继涌入长春。从光绪三十三年（1907年）日本附属地的建立到宣统三年（1911年）止，日本人在长春开办的工厂、银行、洋行42户，其中从事对外贸易洋行10户，特别是实力雄厚的大垄断贸易商三井洋行和以特产金融及贸易汇兑为主业的横滨正金银行的进驻，为掠夺长春的大豆资源，垄断长春的对外贸

^①《长春的起源、发展和变化》（于泾）
^②《满洲的富源吉林省》（东清铁道商业部）

易做了资金上、组织上的准备。

欧美列强在强令清政府接受“机会均等”的声明后，也陆续来到长春投资办洋行。宣统年间，进入长春的欧美人洋行（不包括俄商）有 10 户，主要以输入和倾销其本国的石油、烟草、砂糖等商品为主，谋求占领市场。

随着外国垄断财团的大量涌入，开始控制了长春的金融市场、特产市场、批发市场和对外贸易。

第二节 民国时期

进入民国后，长春以大豆为中心的进出口贸易逐步进入一个更旺盛时期。随着大豆在欧洲市场得宠，从 1912~1916 年的 5 年间，长春出口的大豆比前 5 年增加 41.6%^①。其间虽经过第一次世界大战，欧洲交战国的油脂工业大部分停产，对原料大豆的需求减少，但用于军需食料和军马饲料的大豆增加，因而影响有限。欧战平定后，油脂工业迅速发展，特别是德国的油脂工业空前发达，需求大增。大豆的原料价值越来越被欧洲、南北美洲、大洋洲、南亚等地区更多的国家所承认，大豆的国际市场范围不断扩大。1917~1920 年的 4 年间年均出口量 51 万多吨，又比前 5 年平均增长一倍多，最多的 1919 年输出量高达 68.7 万吨，占南满 3 港（1914 年丹东铁路通车）各地到货量的 43.8%^②。长春又以“豆城”之名传遍日、俄、西欧和北美。当时能出口如此之多的大豆，主要是这一时期长春以其特殊的交通地理地位，形成了空前广阔的经济势力圈。从 1912 年后，长春已是中东（民国后东清路改称中东路）、南满、吉长 3 个铁路的交汇点。同时由于中东铁路在与“南满”铁路在吸收货物上玩弄运费政策的失败，以及苏联十月革命前后沿海一带政局不稳，航运不及时等因素，导致本该经符拉迪沃斯托克港（海参崴）出口的豆谷大量减少，促成以哈尔滨为集散中心的松嫩平原豆谷产区大量用马车集运到长春成交，长春一时又成了全东北出口豆谷的最大集散中心。登市豆谷的产区波及黑龙江、吉林两省的大部分县邑，方圆一千多平方华里。最多时日登市马车达 8 000 辆，年登市大豆 100 万吨以上。

^①《南满铁道运输统计年报》（南满铁道株式会社）

同^①

《满蒙的马车运输》（南满铁道株式会社临时经济调查委员会）

随着豆谷登市区域的空前广阔，进口贸易也明显增加。1912年至1916年主要输入品的输入量又比清末后5年平均增加37.4%，占大连、营口、丹东3港同时期到货发出量的31.7%^①。除长春管区内消费外，并扩散到登市豆谷产区的四面八方。根据1926年“满铁”兴业部商工课的调查，以长春市场为基点向登市豆谷产区扩散的进口商品占长春进口商品总额的57.9%，长春城内消费只占42.1%。当时长春虽不能同大连、营口等海港相提并论，但市场货物吞吐量已占“南满”3港的三分之一以上，成为名不虚传的“旱码头”。

长春的输出入贸易随着豆谷登市区域的扩大而兴旺，同时也随着豆谷登市区域的缩小而衰退。苏联十月革命胜利后，为繁荣符拉迪沃斯托克港，吸取沙俄时代中东路高运费政策失败的教训，于1921年和1922年连续两次大幅度降低铁路运费，松嫩平原登市豆谷产区又被北满豆谷集散中心的哈尔滨所吸引，长春的经济势力圈逐渐缩小，以及1929年资本主义世界爆发经济危机，国际市场农产品价格下降等因素，进出口贸易开始萎缩。但1920年至1931年出口量仍不低于15万吨^②。

以大豆为轴心的进出口贸易的发展，曾对繁荣长春经济在客观上起到一定作用。大豆的大量出口，促进了农业商品经济的发展。1929年大豆占全东北耕地面积的30.3%，而长春经济势力圈内的吉长间铁路沿线地方则达到35%，总产量中商品率高达80—83%^③。随着大豆加工品和面粉的大量出口也吸引了关内资本的流入，从而以粮豆为原料的制粉、制油、制酒三大工业开始脱离商业资本而发展。特别是与大豆加工品出口有直接关系的油房业发展迅猛，并从国外引进一些先进的制粉、制油设备。进出口贸易的发展也带动了粮栈业、大车店、仓储运输业、饮食业、金融业及商业的发展和繁荣。长春市场粮豆交易的扩大，又成为当时的重要税源，对长春市况的安危和经济兴衰息息相关。直到1920年，长春输出大豆始终占东北大豆输出量的三分之一以上，成为全东北的最大经济支柱。日本称长春是“东北的生命”^④、“东北的金库”^⑤、“东三省的大势力”^⑥或“东三省的代表”^⑦。俄国则称长春为“东

① 《南满铁道株式会社统计年报》（南满铁道株式会社）

② 《南满铁道运输统计年报》（南满铁道株式会社）

③ 《暴风雨中满洲农业的前进》（关户千广）

④ 《南满铁道运输统计年报》（南满铁道株式会社）

⑤ 《论满洲大豆及豆饼的大势力》（太平洋杂志译件）

⑥ 《新京案内》（新京案内所永见文太郎）

⑦ 同

⑧ 同

北的富源’^①。因此，帝国主义也把长春视为最大的猎区，把大豆视为最大的猎物，竭力猎取。长春虽大量输出大豆，但贸易利权完全外溢，充分反映了半殖民地经济的特点。

长春的显赫交通地理和经济地位，加剧了帝国主义资本输入。据 1922 年《长春商工人名录》记载，当时长春就有欧美商人 40 户，日本商人 660 户，已占长春工商和金融业户总数的三分之一以上。

欧美商中以原俄商居多，这些欧美商人一是在 1908 年大豆打进欧洲市场，长春的对外贸易兴旺以后进入的，主要从事对外贸易；一是苏联十月革命后，流入长春的原俄国资产阶级，多是为维持生计从事饮食店、杂货店、旅馆、运输等小本经营的店铺，其中仅有经营百货的秋林洋行规模较大。

日本商人则分布在全市商业、工业、交通运输、金融等各个领域的 91 个业种^②。除因附属地日本人口激增而开设的一些适应日本人生活习惯的个体工商业户外，还为扩展其经济势力有 53 户实力雄厚的金融、贸易、工业等各种股份公司，资本金达到 3 亿元之多^③，远远超过当地民族资本和官僚资本，并控制了长春的经济命脉。

第三节 沦陷时期

1931 年“九·一八”事变后，原东北政权的公有财产都落入日本帝国主义手中，随后是压价收兑原有的东北货币。日本帝国主义利用攫取东北的大量财产，由杀鸡取卵变养鸡生蛋的策略，大量投入到产业开发性企业。打着“日满经济溶合一体”的招牌，支使伪傀儡政权先后在全东北成立 90 多个以“特殊会社”和“准特殊会社”为名的日伪公有垄断企业（包括少数文化统治企业）。其中竟有 65 个“特殊会社”和“准特殊会社”设在伪满首都“新京”。到 1944 年在长春的这些日伪公有企业总投资额达 39.79 亿元，其中日本帝国主义竟达 26.47 亿元，占总投资额的 68.2%。伪政权通过从日本政府借款、大量发行内外公债等办法投资 12.32 亿元，占总投资额的 31.8%。就是伪满政权投资的企业实权也操纵在日本手中，成为日本帝国的殖民企业^④。

① 《满洲的富源吉林省》（中东铁路商业部调查）

② 1922 年《长春商工人名录》

③ 同⑦

④ 《东北经济小丛书》（东北物资调节委员会）1948 年

长春的经济命脉乃至全东北的经济命脉已由过去受日本私人垄断财团控制而被日本的国家资本控制所取代。虽然这些公有企业都是管理机构，其经济实体多不在长春，特别是重工业的经济实体都不在长春，但正是通过这些管理机构使伪首都“新京”成为对全东北进行经济统治的中心。

这时期，除日本控制的日伪公有企业外，日本人也继续在长春大量投资兴办股份公司或个体工商业。据有关资料记载，到 1941 年，日本人个体工商业已分布在长春各个领域的 197 个业种，共 1 921 户，此数尚不包括为数不少的各种股份公司和金融保险业，已占同时期民族个体工商业 2 162 户的 89.5%^①。虽然日本人商工业户稍占劣势，但其资本实力却大大超过民族工商业户。

“九·一八”事变后，其他国家的工商业资本则先后退出长春，仅有 28 户原俄国资产阶级开设的店铺，资本金仅 130 多万元^②。

对外贸易由过去的自由贸易被步步强化的统制贸易所取代。沦陷后最初的 5 年，以大豆为大宗的出口贸易继续萎缩，一向与出口贸易共兴衰的进口贸易却背离出口贸易而大量增加。这是由于事变后伪满政权虽名义上接收了各海关，但在日本的指使下，从 1933 年至 1935 年连续 3 次降低关税税率，均赐惠于日本。日商则借机大肆向我东北倾销日货，又涌入一批贸易商，民族贸易商也开始发展。由于长春成为伪满首都，统治机构集中于此，人口急剧膨胀，以及第一个五年“国都”建设的大兴土木，促使进口贸易迅速发展。1936 年比 1931 年增长一倍多^③。但同时，随着 1935 年接收中东铁路，哈大铁路直通，以及京白线、京图线、拉滨线、吉敦线等新铁路线相继建成通车，有的线路与北鲜三港开通，长春登市豆谷产区被新线路所吸收，以铁路为中心的长春经济势力圈比事变前缩小三分之二^④。加上伪满政权除与日本、德国外，与其他国家没有协定贸易，以致出口贸易量大大减少。1936 年比 1931 年减少 70%。随着进口贸易的急剧增加和出口贸易的萎缩，进出口贸易结构发生了历史性变化，从 1934 年开始由过去一向出超变为入超。进出口结构的历史性变化说明，长春一向以特产市场为优势的地位在沦陷后不复存在，而其他产业又十分薄弱，在长春市场上的商品量中 80% 以上靠进口，至此长春仅仅成为伪满政权统治全东北发挥中心作用的纯消费城市。

《新京商工名录》（新京商工公会）
《新京商工名录》（新京商工公会）
《南满铁道运输统计年报》（南满铁道株式会社）
《新京经济的概况》（“满铁”新京地方事务所京地劝调查资料第 1 号）

1937 年爆发芦沟桥事变后，日本侵华战争全面展开，中国各族人民也全面开展抗日运动。伪傀儡政权为服务于日本帝国主义侵华战争的需要，在强化经济和物资统制的同时，对外贸易也由过去自由贸易变为统制贸易。在 1935 年实行《汇兑管理法》和 1936 年按照日本国的《通商保护法》对个别国家限制输出贸易而实施的《贸易紧急统制法》的基础上，于 1937 年 10 月又公布了除日本国外对第三国采取输出许可证制度；同年 12 月又重新公布和实施了《贸易统制法》和与之相适应的“输出限制案”^①。通过调整税率、价格及外汇管理等方式全面限制或禁止第三国输出商品和外汇流出入。对输出受限的品种也完全与日本国贸易统制的范围相适应。开始时限制的输入品只有米、小麦、面粉、砂糖、烟叶、卷烟和火硷 7 种，受限的输出品只有蓖麻和玉米两种；1937 年“七·七”事变后，受限的输出品追加到 20 种；1939 年第二次世界大战爆发后，伪满政权则把日本方面颁布的对“满”、华输出调整令内所规定的品种一概列入限制输入范围，这时输入受限的品种达 7 百种，输出受限的也达 3 百种^②。除盐、石油、火柴、酒精、面粉、烟草等属专卖品另有专卖品统制管理法外，几乎所有物资均纳入输出统制范围。

根据《贸易统制法》，还设置各类物资的贸易统制机构。在统制机构下按行业成立联盟或组合，只指定少数的日伪大商社按贸易统制计划进出口商品。对外贸易经营权由事变前被日本人大贸易商所垄断又进一步被日本殖民统治集团所取代。长春市场也基本被日货占领，对第三国贸易日趋减少。至此长春的进出口贸易全面萎缩。1937 年至 1938 年年均进出口贸易同前 5 年平均相比，出口量减少 11.7% 进口量减 17.5%^③。1939 年第二次世界大战爆发后，随着统制贸易的日益强化，以及德国海面被英美封索，运输受阻，仅有的《满德贸易协定》也不得不中止，从此对第三国贸易基本中断，对外贸易基本被日本独占。

1941 年太平洋战争爆发后，和第三国贸易完全绝缘。就是仅有的对日贸易也因日本的战争消耗过大，物资日益枯竭，无力向东北出口。日本军国主义者为了应付战时物资的需要，高唱其所谓“日满华经济溶合一体”及“大东亚共荣圈”的滥调，1942 年 2 月宣布以日本为中心，包括朝鲜、台湾、伪蒙疆、东北全部及日本在中国关内的占领区等在内，划为日本帝国主义的资源

《新京经济的概况》（“满铁”新京地方事务所京地劝调查资料第 1 号）
《东北的贸易》（张含之）
《南满铁道运输统计年报》（南满铁道株式会社）