

# 论清末东北区域经济结构的形成(1897—1911)

杜丽红

**内容提要:**1897—1911年间,东北迅速发展成为一个重要经济区,且区域经济结构亦呈雏形,这一结果是历史合力的产物,而非单纯的经济过程。本文根据区域经济学理论,以经济活动主体和经济要素为切入点,将日俄经济侵略、清政府变革和市场发展放在同一历史过程,考察东北区域经济结构是如何形成的。清末东北区域经济的发展主要得益于得天独厚的原始要素禀赋,即肥沃的黑土地吸引了大量经济活动主体和经济要素的聚集;日俄两国经济侵略带来资本和技术,清政府招垦政策带来劳动和土地,以及国际市场的贸易需求。在此基础上,东北形成了农业为主导的外向型经济,不仅空间上形成中心—外围的层级结构,而且出现传统—现代二元经济结构,对此后东北经济产生了决定性影响。

**关键词:**区域经济结构 经济活动主体 要素禀赋 二元经济结构

## 一、引言

近代以来东北经济的发展涉及人口流动、资源开发、农业近代化、市场体系、城镇化、铁路建设、国际贸易等诸多方面,一直颇受国内外学者们的关注。<sup>①</sup>不过,学界较少对清末十余年间的区域经济发展进行专题研究。从1897年中东铁路的开建到1911年,东北区域经济的发展具有非常重要的意义,不仅标志着一个新的经济区的形成,<sup>②</sup>而且在此过程中形成了区域经济结构。从量的角度来看,

[作者简介] 杜丽红,中山大学历史学系(珠海)教授,珠海,519000。

① 近代东北区域经济史研究已取得了丰硕成果,大致可分为以下四类。一是对东北区域经济整体发展的研究,如徐兆奎《清代黑龙江流域的经济发展》,商务印书馆1959年版;张福全《辽宁近代经济史(1840—1949)》,中国财政经济出版社1989年版;孔经纬《新编中国东北地区经济史》,吉林教育出版社1994年版;Alexander Eckstein, Kang Chao and John Chang, “The Economic Development of Manchuria: The Rise of a Frontier Economy”, *The Journal of Economic History*, Vol. 34, No. 1 (March 1974), pp. 239 - 264; 塚瀨進『中國近代東北經濟史研究—鐵路敷設と中國東北經濟の變化』東方書店,1993年;姚永超《东北近代经济地理》,华东师范大学出版社2015年版。第二类是对近代东北农业问题的讨论,如陈翰笙、王寅生《黑龙江流域的农民与地主》,国立中央研究院社会科学研究所专刊第1号(1929年);Chung-Fu Chao, “The Role of The Government in Inter-regional Migration and Agricultural Development: A Case Study of Manchuria, 1668 - 1911”,《中央研究院近代史研究所集刊》第8期(1979年);赵中孚《清代东三省的地权关系与封禁政策》,《中央研究院近代史研究所集刊》第10期(1981年);刘克祥《清末和北洋政府时期东北地区的土地开垦和农业发展》,《中国经济史研究》1995年第4期;衣保中、于春英《近代东北农业的历史变迁(1860—1945)》,吉林大学出版社2009年版。第三类研究的是近代东北的大豆贸易,如雷慧儿《东北的豆货贸易(1907—1931年)》,《台师大历史所专刊》1981年;胡赤军《20世纪初中国东北大豆出口研究》,《社会科学战线》1995年第5期;James Kai-sing Kung and Nan Li, “Commercialization as Exogenous Shocks: The Effect of the Soybean Trade and Migration in Manchurian Villages, 1895 - 1934”, *Explorations in Economic History*, Vol. 48, No. 4 (2011), pp. 568 - 589。第四类研究侧重于东北地区交通和商业发展,如姚永超《国家、企业、商人与东北港口空间的构建研究》,中国海关出版社2010年版;谭桂恋《中东铁路的修筑与经营:俄国在华势力的发展,1896—1917》,联经出版社2016年版。

② 已有研究显示,清代东北分为3个经济区:一是辽沈地区,为农业区;二是吉黑地区,以狩猎为主、农业为辅;三是西部地区,为畜牧业区。清末,在上述3个经济区基础之上东北形成一个新的经济大区,其基本范围包括辽宁、吉林、黑龙江三省和内蒙古自治区东部呼伦贝尔、兴安、哲里木三盟,一直延续至今。参见陈桦《清代区域社会经济研究》,中国人民大学出版社1996年版;衣保中《论清末东北经济区的形成》,《长白学刊》2001年第5期;姚永超《近代东北港埠经济区的时空格局与其成因》,《史学月刊》2012年第7期。

不仅人口从1887年的515万增至1911年的1841.6万,<sup>①</sup>增长357.6%,年平均增长率为10.7%,而且进出口贸易额从1897年的2636万海关两增至1911年的21294万海关两,<sup>②</sup>增长807.81%,年平均增长57.7%,并成为清末全国贸易唯一出超地区。<sup>③</sup>从内涵看,东北的自然资源系统、社会经济系统和物质技术系统以特定方式结合起来,处于农耕社会的东北迅速发展出铁路交通网络、城镇网络和农产品市场体系,形成以农业为主导的外向型经济,现代经济开始出现,区域的经济空间结构和二元经济结构都已成雏形。这种基于原始要素禀赋形成的区域经济结构有着非常重要的价值,对该地区的经济发展有着惯性影响,并决定着其长期发展的路线。<sup>④</sup>本文拟从清末东北经济发展的历史过程去研究区域经济结构是如何形成的,借助经济学理论建立新的因果解释,将之放在特定的历史情景中,考虑各方面因素,展开综合分析。

文中的区域经济结构,既指经济空间结构,即区域内形成以城镇为中心的层级网状结构,也指二元经济结构,即传统经济与现代产业并存的格局。无论是新结构经济学,还是区域经济学,都强调要素禀赋在经济发展中的重要作用。新结构经济学强调将要素禀赋及其结构作为切入点分析经济发展,<sup>⑤</sup>区域经济学则认为,区域经济的发展始于原始要素禀赋和经济活动主体的选择行为。<sup>⑥</sup>因此,立足于经济活动主体和经济要素,从两者的聚集过程研究区域经济结构的形成,是一条可行的途径。既注重一定时期内要素聚集的时间顺序,也强调多元经济活动主体的选择行为具有某种互补性。本文将经济要素和经济活动主体作为切入点研究清末东北区域经济结构的形成。

东北区域经济发展的基础是原始要素禀赋,即广袤而肥沃的黑土地,<sup>⑦</sup>吸引广大经济活动主体参与其中。后者的活动直接产生经济空间场,形成一定的产品供给与需求,导致特定区域内发生的经济要素聚集,是区域经济发展的根本动力。近代中国经济深受列强侵略,且这种侵略渗透于经济结构之中,不仅打破了中国社会经济的均质性,而且日渐控制了中国经济命脉。东北地处复杂地缘政治之中,尤其是日俄两国以具体经济活动主体的形式参与地方经济,很多经济行为都掺杂着复杂的政治因素。若将中外经济活动主体都当作是东北区域经济发展的参与者,就有可能将外生动力与内生动力有机结合起来,在区域经济结构形成过程中厘清它们各自的作用及其互补性,从而更好地揭示出近代中国经济结构的复杂性。俄、日两国的公司、企业和金融机构为实现各自的政治企图,往往采取不同策略,执行不同的区位选择,对区域经济结构的形成产生着实质性影响。例如,“南满洲”铁道株式会社完全根据公法由政府设立的,实质上是国家的机关,但它仍以营利为目的的股份商社形式参与到经济活动中。<sup>⑧</sup>清政府迫于外力,不得不开放东北,变革土地制度,新设府县,建立官银号,促成各种经济主体(包括个人、商号、公司等等)投入东北开发之中。

清末东北区域经济结构的形成得益于多元经济活动主体具体策略选择的差异性,正是由于各自

① 1887年奉天和吉林的人口数字,引自《清同治、光绪两朝各直省口数》,梁方仲:《中国历代户口、田地、田赋统计》,中华书局2008年版,第364页;1887年黑龙江人口数引自金梁纂辑《黑龙江通志纲要》(1925年版),《中国方志丛书》(东北地方·第31号),成文出版社1974年版,第46页;1911年东三省人口数引自《清宣统年间调查(公元1912年汇造)之户口数的修正》,梁方仲:《中国历代户口、田地、田赋统计》,第370页。

② 《1895—1904年东北内外贸易总额》《1907—1913年东北内外贸易总额》,张福全:《辽宁近代经济史(1840—1949)》,第273、275页。

③ 1909—1911年间东北地区出超额达2400万两,另有一说为2166万海关两。《1871—1936年间中国各地区对外贸易的出入超》,严中平编:《中国近代经济史统计资料选辑》,中国社会科学出版社2012年版,第48页;张福全:《辽宁近代经济史(1840—1949)》,第275页。

④ 郝寿义:《区域经济学原理》,格致出版社、上海三联书店、上海人民出版社2016年版,第65页。

⑤ 林毅夫:《新结构经济学的理论基础和发展方向》,《经济评论》2017年第3期。

⑥ 郝寿义:《区域经济学原理》,第64页。

⑦ 日本人认为:“满洲之土壤,在理学的性质上,对于农业,虽不能十分夸张,但是在化学的性质上,可以断定是良好的。”藤冈启著,吴自强译:《满蒙经济大观》,上海民智书局1929年版,第37页。

⑧ 《日本的大陆政策与满铁》,苏崇民主编:《满铁档案资料汇编》第1卷,社会科学文献出版社2011年版,第170—179页。

侧重点的不同,才促成了资本、土地、劳动和市场等经济要素在同一区域的聚集。这些经济要素大致有以下两类:一是资本、劳动、技术等外来经济要素,它们在一定条件下与自然资源相结合慢慢转化为区域的要素禀赋;二是制度、文化、历史积淀和地方政治等区域性非生产要素,与其他要素相结合形成了要素禀赋。随着经济要素聚集数量的变化、内容的变迁和空间的动态积累,在某个时间点形成相对稳定的经济结构,影响着之后的发展。

那么,如何从经济活动主体和经济要素出发阐释清末东北区域经济结构的形成呢?这需要兼顾区域经济结构形成过程所具有的时间和空间两大特点:区域内各经济活动主体的选择行为发生有特定的时间先后顺序,并对其他经济活动主体的行为产生影响,进而决定了经济要素聚集并转化为区域初期要素禀赋,形成比较优势;各经济活动主体的活动决定了各要素在地域空间进行分化、组合、聚集的动态过程,形成分工和市场体系,进而决定了区域经济空间结构和二元经济结构。觊觎东北的俄国和日本,积极输出资本和技术,提供现代的物质技术和管理手段,成为推动东北区域经济发展的外生动力,并逐渐转化为区域要素禀赋,影响着区域经济结构。与此同时,清政府放弃沿袭多年的禁止出关政策,变革行政区划和土地制度,吸引大量劳动力开垦荒地,土地和劳动要素聚集规模大增。在资本、技术、土地和劳动等经济要素不断聚集的条件下,东北地区的农业生产不仅规模扩大,而且形成以市场为导向的专业化生产的比较优势,在国际贸易中谋得一席之地,在空间上形成中心—外围层级结构的同时,出现了现代产业与传统经济并存的二元经济结构。

本文尝试从经济活动主体出发分析区域内经济要素聚集的过程,总结出清末东北区域经济空间结构和二元经济结构是如何形成的,一则为近代中国二元经济结构的形成提供一种解释,二则为理解当下东北经济问题提供某些经验性认识。首先,探究东北区域经济结构的缘起,凸显清末东北经济的发展是基于独特资源禀赋和历史背景的产物,既不同于传统社会的垦荒、而后市镇化的循序渐进的开发模式,也不同于在比较“纯粹”状态下进行的美国西部开发模式。其次,清末东北区域经济的发展意味着在传统经济区之外,一个新的经济区成长起来,具有举足轻重的地位。然而,东北区域经济受政治和市场的影 响非常明显,内外因素被整合到区域经济结构之中,外来势力渗透到市场、交通、金融和贸易等方方面面,并掌控了经济命脉。因此,本文不仅可以从整体史的视角揭示出帝国主义经济侵略的复杂性——它绝非简单地掠夺资源,而是通过一种结构过程占据经济结构的顶层,控制住整个区域经济——而且能揭示出中国自身具有的要素禀赋和劳动力资源是如何被结构化为最底层,不仅所得甚少,而且要承受农产品市场的巨大风险。再次,清末东北区域经济结构的形成过程,不仅显现出区域经济在空间上具有的中心—外围层级结构性,而且显示出农产品的专业化生产和市场层级体系的完善是二元经济结构的主要成因。从一个侧面解释了清末东北区域经济的发展并没有截然的传统与现代之分,两者交织在一起,互相作用,事实上是一种协调发展。这印证了吴承明所强调的现代化不应被视为现代经济对传统经济的全面替代,而应该是两者的共同协调发展。<sup>①</sup>

## 二、区域经济结构形成的外生动力:资本与技术的输入

东北地区自然资源禀赋优越,拥有丰富的土地、森林、草场、水和矿产,尤其是土壤肥沃,各类土壤的有机质、腐殖质和含氮均高于其他地区。<sup>②</sup>丰富的自然资源吸引着人们前往开发利用,土地、劳动和资本等要素开始缓慢地聚集。在农产品长途贸易的带动下,农业生产商品化有了较大发展,产地市场、集散市场和出口市场正在成型过程中。不过,经济活动主体和经济要素的聚集仍非常有限,经济规模小,区域经济一体化尚未实现。甲午战后,西方列强掀起对华资本输出热潮,推动东北区域

<sup>①</sup> 吴承明:《近代中国工业化的道路》,《文史哲》1991年第6期。

<sup>②</sup> 李振泉、石庆武主编:《东北经济区经济地理总论》,东北师范大学出版社1988年版,第25页。

经济发展。尤其是1897年开始的中东铁路修筑,对东北区域经济的形成有着至关重要的作用,可将其视为撬动区域经济的杠杆:不仅提升了整个东北地区的交通技术水平,直接进入机械动力的时代,而且将整个东北地区联系成一个经济空间,铁路沿线的各站点成为现代经济发展的聚集之处,奠定了城市化的基础。

俄国于1895年与清政府签订了《中国四厘借款合同》,并与法国合作成立华俄道胜银行,为建设西伯利亚铁路做准备。此后,俄国与清政府相继签订一系列条约、合同和章程,获得了修筑中东铁路的权利。从1897到1903年,带有明确殖民目的的俄国资本通过中东铁路公司投到东北地区,修筑全长2 660.6公里的中东铁路。

俄国人修建中东铁路“不在振兴地方业务,而在假道中国”,其目的在于完成其建成贯穿欧亚大陆铁路的战略目标,实现俄国对东北的控制。俄国财政大臣维特指出,西伯利亚铁路可把从上海到欧洲的行程从45天缩短到18日到20日,使欧洲与东亚交通事业朝着有利于俄国方向转变。他认为,俄国不仅是西欧与东亚间商业中介人,而且是与东亚民族最接近的最大生产者与最大消费者,中东铁路将改变中俄两国货物交易额不足一千七八百万卢布的状况。<sup>①</sup>更重要的是,可将东北“永远保持在俄国手中”。<sup>②</sup>因此,俄国不惜耗费巨资建设和运营中东铁路。

俄国政府通过控制的中国东省铁路公司(简称中东铁路公司)完成铁路修筑,以一种企业的形式进行投资,给东北带来了大量资本和先进技术,这些流动性要素逐步累积成区域要素禀赋。1897年3月,中东铁路公司在圣彼得堡正式成立,俄国政府是该公司的唯一股东,实为“俄国官家之公司”。虽然公司总办由中国政府简派,但其职责只是负责铁路公司与中国政府的交涉事务,以确保铁路顺利完工通车营运。中东铁路公司的管理大权实际掌握在出任会办的俄国人之手。<sup>③</sup>既为该公司唯一的股东,俄国政府自然要承担修筑的全部费用,因此中东铁路的修筑和经营经费完全由俄国政府拨付。据估算,从1897年到1911年,俄国共计投入607 104 161卢布,<sup>④</sup>以1:1.45的海关两与卢布的比价计算,<sup>⑤</sup>约合418 692 525.45海关两。

如此大规模的资本投入最终为东北带来铁路交通网络体系。在修筑中东铁路的过程中,俄国人将当时世界上先进的筑路技术和交通设备引入东北。除木石等建材取之于当地外,所有工程材料及相关器材、装备全部从美国和西欧各国进口,铁路钢轨及车辆多从美国进口。<sup>⑥</sup>随着铁路投入运营,为了更快速便捷地运营商品,资本继续不断投入到铁轨、蒸汽机车和车皮等设备上,铁路运营管理的技术也日臻完善。

俄国试图利用中东铁路这条交通动脉经营东北,却由于自身经济实力的局限未能达成所愿。俄国人认为造成这种状况的原因在于,“沿海州与西伯利亚及欧俄缺乏经济上之联络,并俄国工商各业发达之地与北满相距甚远之故,就制品论,除石脑油物品外,输入北满者无几。”<sup>⑦</sup>日本人认为,“由于俄国国内的经济落后,其国内的经济还不成熟,还无力在满洲充分进行现代殖民活动”。<sup>⑧</sup>中东铁路虽然未能为俄国收到设想的经济效益,但却对东北区域经济的发展起到了举足轻重的作用,

① 罗曼诺夫著,民耿译:《帝俄侵略满洲史》,上海商务书局1937年版,第45—46页。

② 罗曼诺夫:《帝俄侵略满洲史》,第79页。

③ 参见谭桂恋《中东铁路的修筑与经营:俄国在华势力的发展,1896—1917》,第112—120页。

④ 此项数据包括了:修筑铁路投资30 320万卢布,义和团运动后修复费71 745 878卢布,后继投资7 200万卢布,营业亏损弥补费160 148 563卢布。参见朱显平《帝俄在中东路的投资考论》,《齐齐哈尔师范学院学报》1983年第4期;东省铁路经济调查局编印:《北满与东省铁路》,1927年印行,第283页。

⑤ 《六十年来海关两与各国货币比价表》,杨端六、侯厚培等:《六十五年来中国国际贸易统计》,国立中央研究院社会科学研究所专刊第4号(1931年)。

⑥ 参见谭桂恋《中东铁路的修筑与经营:俄国在华势力的发展,1896—1917》,第135页。

⑦ 东省铁路经济调查局编印:《北满与东省铁路》,第283页。

⑧ (日)满洲史会编著,东北沦陷十四年史辽宁编写组译:《满洲开发四十年史》(上),新华出版社1988年版,第35页。

如俄国克鲁巴特金将军所言,“最近十六年间投于东三省北部之资产不下数亿,因而得利益者为中国人,而非俄国人”。<sup>①</sup>

中东铁路的修筑吸引大量劳动力前往东北地区,部分资本以工资的形式转入劳动者手中,成为开发东北的初始资本,尤其是推动着东北北部地区的移民。中东铁路规模庞大,需要雇佣大量劳动力,故此中东铁路局在天津、山海关等地设招工处,以高工资招募劳工。关内劳动者羨其高工资,众起应募,尤以山东人为最多,据估算,1897—1903年间,上海、烟台、芝罘等地先后招收约20万工人参与修筑中东铁路。<sup>②</sup>

中东铁路雇佣中国劳动力支付的劳务费,有的成为回流家乡的资金,有的成为苦力们移住东北的资金。参与修筑铁路的苦力们“因有较优之劳动机会,常能微有积蓄,以为筹备久居之底款”。<sup>③</sup>敷路工作完成以后,他们更换工作,或从事开垦土地,或采伐森林。<sup>④</sup>中国劳工将辛苦所得的工资作为资本,积极在东北谋生,成为东北区域发展的劳动要素。这种状况引起俄国人的关注。克罗巴特金将军认为,“俄国之3亿金卢布,殆已落于北满华人之手中,而造成华人永住其地之一因。”<sup>⑤</sup>还有俄国人认为,“中东铁路的建成,使阿穆尔河沿岸地区完全毁于我们之手,而使满洲兴旺发达起来。”<sup>⑥</sup>

然而,事实并非尽如俄国人所言,从经济的角度来看,最大的获利者应该是中东铁路的投资者华俄道胜银行,藉筑路之机变相取得货币发行权,使卢布成为东北主要流通货币。随着中东铁路的进展,华俄道胜银行直接发行卢布纸币支付中东铁路修筑的费用。最初,该行用部分条银改铸元宝或兑换当地银元支付公认的工资和材料款,不久全部改用卢布支付。中东铁路全线开通后,运费只收卢布,后来市面交易也只使用卢布。因此,随着该行先后在营口、旅顺、哈尔滨、奉天、吉林、齐齐哈尔、长春、呼伦等东北主要城市设立机构,卢布逐渐成为东北地区数额最大、流通最广的纸币。从1897—1911年间,华俄道胜银行共发行15 604 713卢布,<sup>⑦</sup>基本占据了东北的金融市场,东北地方政府发行的官帖反而难见。日俄战争后,卢布在南部影响下降,但仍是北部的主要流通货币。<sup>⑧</sup>

中东铁路的竣工并不意味着东北地区铁路修筑的完成,而是一个开始,此后不断有资本和技术投入其中。截至1911年,京奉线(奉天到北京)、齐昂线(齐齐哈尔到昂昂溪)、葫芦岛线(锦西到葫芦岛)和皇姑屯连路线(皇姑屯到北奉天)先后建成,共计463.5公里。<sup>⑨</sup>这些铁路不仅将东北与关内联系起来,而且便利了主要城市与干线之间的交通。国内外资本和技术不断投入到铁路建设中,各类经济要素继续聚集,铁路交通成为区域内重要的要素禀赋。

日俄战争后,日本接管俄国租借的关东州及中东铁路长春以南的路线内一切权力。1906年6月7日,“南满洲”铁道株式会社成立,作为日本政府经营东北的主体企业,被委以铁路附属地的行政权和经营事业权。按照其规划,日本人主要致力于基础建设,为开发创造必要的条件,“整理建设现代

① 王慕宁:《东三省实况》,中华书局1932年版,第4页。

② 由于招募工人无确切统计数字,笔者根据已有研究大致估算出此数。苏联学者罗曼诺夫认为,1900年时,铁路区域内“当地原有及新来的中国人多至六万”。罗曼诺夫:《帝俄侵略满洲史》,第204页。王绍兰认为,1897年中东路开工时,中国工人不过1万人,年末增加到2.5万人,1899年猛增到17万多人。王绍兰等:《论哈尔滨经济中心的形成与发展》,东北三省中国经济学会编:《东北经济史论文集》(下),哈尔滨出版社1984年版,第237页。

③ 吴希庸:《近代东北移民史略》,《东北集刊》1941年第2期。

④ 徐恒耀:《满蒙的劳动状况与移民》,《东方杂志》1925年第21号。

⑤ 转引自吴希庸《近代东北移民史略》,《东北集刊》1941年第2期。

⑥ 保尔霍维季诺夫著,姜延祚节译:《俄国远东的中国人》,《黑河学刊(地方历史版)》1985年12月。

⑦ 《华俄道胜银行历年在华发行纸币统计表》,献可编著:《近百年帝国主义在华银行发行纸币概况》,上海人民出版社1958年版,第178页。

⑧ 黑龙江金融历史编写组:《华俄道胜银行在华三十年》,黑龙江出版社1992年版,第36页。

⑨ (日)满洲史会编著:《满洲开发四十年史》(上),第206—208页。

化的交通机构,以缩短华北与北满的距离;提供港口、船只、金融机关、交易所等一切发展国外贸易的设备;努力向海外市场扩大满洲农产品销路;还需要经营城市,搞好公共事业的建设,使从事上述开发活动的日本官吏、满铁社员、技术人员、企业人员在此定居,自然还要努力维持治安。”<sup>①</sup>这些计划表明,日本在东北的投资带有整体规划性,与俄国人的投资策略有很大的差别,是一种国家主导的有规划的经济策略,致力于将东北经济殖民地化。

1907—1911年,“满铁”在东北投资大大增加,从1404.9万日元(约合889.18万海关两)增加到11545.8万日元(约合7748.86万海关两),增长了822%。<sup>②</sup>但从结构来看,却没有太大的变化,主要投资于基础设施建设:铁路、港口、船只、市政基础。1907年,“满铁”在铁路、港口、电力和地方设施的投资达1064.9万日元(约合673.98万海关两),占总额的75.8%,1911年此类投资达8947.2万日元(约合6004.8万海关两),占总额的77.5%。不过,作为日本在东北的金融中枢的横滨正金银行从1907—1911年间共计发行22584528日圆,<sup>③</sup>其数量有限并未占据“南满”货币市场,吉林长春一带主要流通货币是官帖,奉天、“关东州”以外的城镇多使用官银号发行的纸币和银元。<sup>④</sup>

中东铁路最重要的作用在于重构了区域经济空间,不仅将清代的农业区、狩猎区和畜牧区联结为一个经济空间,推动了彼此间经济上的联系,而且各铁路站点和港口成为经济要素聚集的中心。中东铁路如同一个丁字形骨架,西起满洲里,东抵绥芬河,北起哈尔滨,南至旅大,将原有的经济区联系起来,打通了空间隔阂,成为东北交通大动脉。但是,仅仅有铁路是不够的,中东铁路局参与兴筑海参崴、大连与哈尔滨等码头,将铁路与水路运输联系起来,试图建立一个以铁路为干线的便捷交通网络体系,便于直接出口贸易。日俄战争后,俄国全力经营海参崴,1906年宣布该港为自由港,外国货物免税。以海参崴为中心的交通网络,一方面将铁路运到的农产品再海运到中国南部、日本、朝鲜、北美及欧洲,<sup>⑤</sup>另一方面将俄国的商品经由中东铁路输入中国。日本则通过“满铁”会社精心经营大连港,自1906年9月1日起开放大连港与各国通商,免收进出口税。由于农产品海外贸易的迅猛发展,大连港进出口额从1907年13887739海关两增至1911年的62062096海关两,5年间增长了446.88%。大连港的重要性大大增加,1909—1911年间其贸易总值已经占全国的4.9%,超过了天津的4.5%。<sup>⑥</sup>可见,便利的交通网络在将东北的不同区域联系成一个经济空间的同时,还将其与世界各地联系起来,区域经济空间结构雏形渐成。

这条铁路打通了东北北部与南部之间的交通,有利于北部的开发。如俄国人所言,“东三省南北之交通既便,汉人之由南而北者渐次加多。至东清沿线之都市计划与大规模商工设施以及各地方之开发,均足使汉人得发展之机会。”<sup>⑦</sup>中东铁路的开通,便利了大量劳动力移往东北北部,改变了“前世纪北满移民之政,向之仅局限于南部者”<sup>⑧</sup>的状况。当中东铁路开始修筑时,北满只有齐齐哈尔、呼兰、宁古塔3处开始垦荒,“其余铁路所经荒漠之地皆为游牧部落,各部皆有酋长,不相统属。”<sup>⑨</sup>铁路通车之后,黑龙江统计人口增长迅速,1887年旗民合计约25万人,1907年增至1273391人,1911年

① (日)满洲史会编著:《满洲开发四十年史》(上),第11页。

② (日)满洲史会编著:《满洲开发四十年史》(上),第40页。

③ 1907年发行4905000日圆,1908年发行3999907日圆,1909年发行2876620日圆,1910年发行3604823日圆,1911年发行7198176日圆。《横滨正金银行在东北各地发行纸币统计表》,献可编著:《近百年帝国主义在华银行发行纸币概况》,第118页。

④ 郭予庆:《近代日本银行在华金融活动》,人民出版社2007年版,第121页。

⑤ 1911年海参崴出港货物总量的97%是来自东北的农产品,大豆占95%。衣保中:《试论近代哈尔滨与海参崴的互动发展》,《北方文物》2002年第1期。

⑥ 《五大港在对外贸易总值中所占的比重(1871—1947)》,严中平编:《中国近代经济史统计资料选辑》,第49页。

⑦ 王慕宁:《东三省实况》,第4页。

⑧ 东省铁路经济调查局编印:《北满与东省铁路》,第7页。

⑨ 朱楔:《满洲移民的历史和现状》,《东方杂志》1928年第12号。

则达到1 858 792人。<sup>①</sup>

相对于传统的河运和陆运,铁路运输具有明显的优势,不仅使运输时间缩短,成本降低,而且运量加大,且不受季节限制,到货准时。因此,农产品贸易集散市场从辽河沿岸转移到铁路沿线,<sup>②</sup>辽阳、昌图、开原、铁岭、奉天、四平、公主岭、长春、哈尔滨、阿城、双城等站都成为重要的集散市场。<sup>③</sup>与此同时,日俄两国都非常重视铁路附属地的规划和基础建设。1896年签订的《合办东省铁路公司合同》成为了铁路附属地的法律根据。条款未明确规定铁路用地的位置和面积,这给了日俄两国任意拓展附属地面积的借口,俄国占用20余万晌土地,日本占用大约18 276.344 4万平方米土地。<sup>④</sup>以站点为中心,日俄两国将土地开发、铁路建设和城市规划相结合,综合开发铁路附属地,以飞地的形式在较短时间内完成新城的开发运作。<sup>⑤</sup>除了架设桥梁、开辟隧道、铺设轨道外,中东铁路公司还建设了铁路沿线各站点的车站、供水设施、铁路总工厂等基础设施。尤其是该局兴建了哈尔滨,成为区域经济聚集的中心城市。资本、劳动和技术等要素不断在这些站点聚集,经济空间不断拓展,与更大区域连为一体,社会功能也开始增加,城市化趋势越来越明显。

俄国人把主要力量放在增强铁路运输能力方面,对附属地的经营并不上心,仅有大连、辽阳、公主岭、铁岭等地的车站附近稍具市街规模。然而,日本对附属地采取“满铁”直接经营的方式。1907年4月到10月,在“满铁”监督下,瓦房店、大石桥、辽阳、奉天、公主岭、安东和抚顺等地,设置居留民会,处理地方事务。此后,“满铁”首先完成对沿线15个要害地区的实地测量。1907年末,完成了瓦房店、盖平、熊岳城、大石桥、海城、辽阳、奉天、铁岭、长春城市规划,以建设近代产业都市为目标,合并日中两街的城市建设,奠定了附属地发展的基础。“满铁”会社决定在铁路附属地建设文明街市的方针,并从1907—1911年间投入389万日元。专业人员规划的附属地街市不仅包括道路、堤防、护岸、桥梁、沟渠等建筑物,而且还有自来水、下水道、公园、市场、墓地、火葬场、厕所、屠宰场等设施,给附属地注入了现代城市的色彩。<sup>⑥</sup>需指出的是,由于资金的缺乏及经济尚未发展起来,各铁路附属地发展缓慢,到1911年大都还是茫茫的草地。实际上,直到第一次世界大战,铁路附属地才真正繁荣起来。<sup>⑦</sup>

以侵略殖民为目的的外国资本投入东北的铁路建设,不仅给该地区带来技术创新,成为推动经济增长最强大的力量,而且铁路网络成为联系整个区域的大动脉,沿途的各站成为商品的集散地,发展成带动腹地经济的新兴商业城市。铁路建成之后,围绕其进行的资本和技术聚集,不仅变成了更多的铁轨、蒸汽机车和车皮,商品得以快速便捷的运输,而且变成了港口、电站、车站等基本设施和都市规划,推动了区域内城市化的水平。可以说,资本和技术输入带来的铁路交通线和沿线各站点演化成区域要素禀赋,成为区域经济的空间结构和二元结构得以形成的基础。时至今日,铁路仍是东北交通运输业和经济网络的重要支柱,遍布东北各地的铁路网,里程长、密度大、路网发达、客货运量大均居全国前列。<sup>⑧</sup>

### 三、区域主导产业的形成:外向型农业经济

1903年开通的中东铁路将广袤的东北连接成一个交通便捷的经济空间,但是要真正实现区

① 金梁纂辑:《黑龙江通志纲要》(1925年版),《中国方志丛书》(东北地方·第31号),第46页。

② 除了交通方式的影响外,传统市场的破坏还受到官府政策、争讼案以及金融危机的影响。参见燕红忠、高宇《晚清时期的豆品期货市场——以东北辽河流域为中心》,《近代史研究》2017年第3期。

③ 于春英:《近代东北地区粮食流通市场的形成及历史启示》,《南京农业大学学报(社会科学版)》2010年第10期。

④ (日)满洲史会编著:《满洲开发四十年史》(下),第419页。

⑤ 刘泉:《前TOD时代的铁路站点地区规划布局模式解读——以近代东北铁路附属地为例》,《规划与设计》2016年第1期。

⑥ 《南满洲铁道株式会社事业成绩》,苏崇民主编:《满铁档案资料汇编》第2卷,社会科学文献出版社2012年版,第797—798页。

⑦ (日)满洲史会编著:《满洲开发四十年史》(下),第421页。

⑧ 李振泉、石庆武主编:《东北经济区经济地理总论》,第2页。

域经济实质一体化,还必须有经济要素的聚集,且保持一定速度的经济增长。由于国际市场的开拓和土地制度的变革,以大豆为主的农产品生产和贸易迅猛发展,成为东北的主导产业,推动着区域经济的形成。就其本质而言,这是一种以国际市场为导向的、基于农产品专业化生产的外向型经济。<sup>①</sup>那么,这种经济模式是如何形成的呢?美国经济学家克鲁格曼认为,可能是由历史上偶然事件(historical incident)导致的,此后累积过程开始发挥作用,由此导致的模式受潜在的资源和技術影响,从根本上来讲,历史偶然事件起了决定性的作用。<sup>②</sup>从东北主导产业的形成过程来看,深受两种因素的影响,一方面日俄两国商人打开国际市场,巨大的市场需求驱动着生产和贸易的发展,另一方面该地区已有的农产品专业化、商品化趋势得到强化,以规模经济的形式在国际贸易中具有比较优势,结果以大豆为主的农产品及其加工工业聚集了大量的资本和劳动,成为此后二十余年间东北的主导产业。此外,清政府在东北推行的土地制度变革,为以农业为主导的外向型经济的发展提供了助力,尤其是垦荒制度吸引了大量资本和劳动,加速了土地开发和农业生产的扩张。

虽然中东铁路的建成为区域经济的发展提供了便利的交通条件,但不能直接产生市场的供给与需求,市场的供求关系,仍然要由供求双方来决定。事实上,大豆三品输出量自1899年达到55.965万吨<sup>③</sup>的峰值后,出现了下滑,尤其是1904—1907年间从1897—1903年间平均47万吨降为平均27万吨。<sup>④</sup>这种状况与日俄战争有着直接关系,但也反映出市场需求的萎缩。1907年前后,东北农产品市场需求突然大增,在大豆三品进入欧洲市场的同时,俄国对粮食的需求剧增,推动了整个区域经济的发展。

从1908年到1911年,东北大豆三品年均输出量达129万吨,其中大豆年均出口64.3万吨,占49.84%,豆饼年均出口62.4万吨,占48.38%,豆油年均出口2.3万吨,占1.78%。4年间东北大豆三品出口国际市场的总量为402.77万吨,占输出量的78.62%,其中日本为264.24万吨,占51.58%,其他市场为138.54万吨,占27.04%,国内市场为109.47万吨,仅占21.38%。<sup>⑤</sup>概而言之,1908—1911年间,东北大豆的市场需求大增,从年均47万吨增至年均129万吨,规模增加近3倍,且国际市场的需求占到总需求的七八成。

俄国远东地区对粮食的需求成为东北农产品的另一重要市场需求。19世纪下半期,随着沙俄向阿穆尔沿岸地区移民和该地区金矿的开采,人口的聚集对粮食产生了大量需求。然而,此时阿穆尔和滨海地区每年粮食产量约为294 850.8吨,远不能满足需要,缺粮达163 806吨。为此俄国采取了一些鼓励措施,使大量粮食从东北输入俄国远东地区,不仅成为当地人的食粮,而且成为当地面粉厂的原料。就其数量而言,从1906年的3.5万吨增加到1911年的25.6万吨,增长了近7.21倍。<sup>⑥</sup>

19世纪末开始,日本及其殖民地成为东北大豆和豆饼的重要市场。日本人发现东北豆饼适合用作种植水稻的肥料后,开始大量进口大豆和豆饼。1891年,三井物产会社派遣山本条太郎进入营口,经营大豆贸易。1899年,大豆和豆饼对日本的出口量超过了对华南出口量,由于华南需求的

① 东北大豆生产的75%是向外国输出的。德怀特·希尔德·珀金斯著,宋海文等译:《中国农业的发展(1368—1968年)》,上海译文出版社1984年版,第179页。

② 保罗·克鲁格曼著,张兆杰译:《地理和贸易》,北京大学出版社2002年版,第65页。

③ 雷慧儿:《东北的豆货贸易(1907—1931年)》,第200页。

④ 此数据根据《1906年以前牛庄的输出额》一表计算得出。閩東都督府民政部編『滿蒙經濟要覽』閩東都督府民政部庶務課,1917年,542—543頁。

⑤ 需指出的是,由于缺乏东北北部各口的数据,可能与实际状况有些出入。閩東都督府民政部編『滿蒙經濟要覽』,543—548頁。

⑥ 张凤鸣:《日俄战后帝俄与中国东北北部的贸易》,《求是学刊》1987年第3期。



萎缩以及湖北大豆市场的崛起,东北出口的总量波动并不大。1908年前后大豆三品大规模进入欧美市场,使东北农产品成为中国重要的出口商品,1909—1911年间,东北大豆三品出口额已经占到整个中国出口总额的1/5,<sup>①</sup>东北在中国出口贸易中所占比重从1901—1903年的4.4%升至16.7%。<sup>②</sup>

东北出口贸易的剧增既有历史的偶然性也有历史的必然性。从偶然因素来看,作为中间人的贸易商对国际市场的积极发掘与拓展,在1908年为东北农产品开启了一扇通往欧美市场的大门。中东铁路建成之后,日俄经济势力大肆进入东北,各种贸易公司相继成立,旨在垄断中外贸易,对于东北农产品国际市场的开拓发挥了决定性的作用。1908年,由于埃及、印度和北美种植的棉籽及亚麻仁等油脂原料歉收,欧洲国家的油脂工业因而开工不足。日俄两国贸易商发现商机,三井物产将大豆介绍给英国制油厂,圣彼得堡一家大出口公司——纳坦索公司第一次将在中国东北北部购买的大豆经符拉迪沃斯托克港运往英国。<sup>③</sup>这样就打开了东北大豆的欧美市场,主要输往英国、德国、美国、荷兰、意大利和埃及等国家。输出量因此成倍增加,以豆油为例,1909年输出1665.5吨,1910年增至12814.45吨,1911年达24072.8吨,3年中增加了14.45倍。<sup>④</sup>由于市场的迅速扩张,1908年三井物产先后在营口、大连、安东、奉天、铁岭、吉林、长春、哈尔滨等地设立经营机构,从事贸易。由于豆油利润高,日本增加进口东北大豆用作油坊原料,发展加工工业,榨油运往美国,余下豆饼用作肥料。

以大豆为主的东北农产品大规模进入国际市场,<sup>⑤</sup>关键在于其在国际贸易中所具有的比较优势。由于市场的扩张,东北农产品商品化倾向更为明显,形成了更大规模的专业化生产,大豆成为具有国际比较优势的商品。与其他专业化生产初级产品的发展中国家一样,东北的大豆种植的比较优势源于东北得天独厚的自然资源,以及大规模的土地开发和劳动力聚集。具体而言,东北大豆三品的比较优势来自以下几个方面。

首先,由于开发晚,土地肥沃,自然禀赋优良,虽采用传统耕作方式,但单位产量仍高于其他产区,生产成本较低。由于较难找到清末数年间东北大豆单位产量与世界各地比较的数据,只能借用20世纪20年代日本人的统计数据说明东北所具有的得天独厚的自然禀赋。已有研究表明,东北农业属于典型的粗放型农业,农民无力投资,地主不愿投资,很少施肥,土地肥力逐渐减退,20世纪10年代的单位面积产量已经下降。<sup>⑥</sup>即使如此,20世纪20年代东北的单位产量仍在世界各地居于前列。东北大豆单位亩产高,生产成本低,因此具有明显的价格优势。1925—1929年间,东北大豆价格平均价格为5778.8美元/吨,美国大豆平均价格为8612美元/吨。<sup>⑦</sup>

1925—1929年世界各地大豆单产

单位:公担/公顷

产区	中国台湾	印尼	朝鲜	美国	苏联	日本	奥地利	中国东北
单位产量	5.5	5.8	7.0	7.8	8.4	10.7	11.6	13.6

资料来源:东亚研究所第一部统计班编『世界农产统计:1925—1940』东亚研究所,1943年,62页。

① 1909年为20.2%,1910年为18.1%,1911年为21.4%。参见《东北大豆三品对中国输出总额比例表》,雷慧儿:《东北的豆货贸易(1907—1931年)》,第202页。

② 《1871—1947年间中国各地区在出口贸易价值上所占的比重》,严中平编:《中国近代经济史统计资料选辑》,第48页。

③ 张凤鸣:《日俄战后帝俄与中国东北北部的贸易》,《求实学刊》1987年第3期。

④ 雷慧儿:《东北的豆货贸易(1907—1931年)》,第91—92页。

⑤ 珀金斯认为,东北大豆生产的75%是向外国输出的。珀金斯:《中国农业的发展(1368—1968年)》,第179页。

⑥ 刘克祥:《清末和北洋政府时期东北地区的土地开垦和农业发展》,《中国经济史研究》1995年第4期;徐仁寿:《北满松花江流域的农民经济生活》,《新生命》1930年第9号。

⑦ 向井清二『满洲大豆及其製品』巖松堂書店,1934年,80页。

其次,东北耕地面积大,农业劳动生产率高,形成规模化生产,农产品大量剩余,大豆生产的商品化率高达百分之七八十,<sup>①</sup>能够满足相当规模的市场需求。据刘克祥研究,清末民初,东北农业生产具有耕地规模大、农业生产力和劳动生产率明显高于关内、农户经营规模大以及农业装备水平较高的特点,<sup>②</sup>有利于进行专业化生产,形成经济作物种植区。例如,大豆种植区域集中哈尔滨—铁岭间的铁路沿线,不断排斥其他作物而继续扩展,使大豆成为黑龙江流域最重要商品作物之一。小麦的主要产地在松花江下游一带的伯都讷、哈尔滨、三姓一带,最重要的是呼兰河流域。<sup>③</sup>

再次,除优越的自然禀赋和较高的农业劳动生产率外,东北大豆的比较优势还来自于便捷的交通运输。中东铁路通车后,日俄两国除建设各站点外,还大力建设大连、哈尔滨、海参崴等港口,建立起包括铁路、海运和内河航运的交通网络,不仅辐射周边的农产品生产地,而且能够通往世界各主要港口。大豆集中到哈尔滨、长春等站点,然后经中东铁路运往海参崴、大连、营口,经海运运往日本、欧洲、美国、加拿大等国家。水陆交通状况的改善,便捷了东北农产品大规模流通,且不再受制于自然条件,从分散供应变为整个区域的集中供应,具备了经济学上的可运性。<sup>④</sup>据中东铁路局统计,该局运输的粮食总量从1903年的11.3万吨增加到1911年的74.8万吨,增长了660%,其中出口数量更从0.5万吨增至65.4万吨,增长了130.8倍。<sup>⑤</sup>

东北的大豆种植就其实质来讲是发展中国家或地区最初专业化生产初级农产品,投入的生产要素主要是劳动。同时,制度性因素吸引了大量劳动力迁移到东北,即清政府的招垦对土地制度的变革产生了非常重要的影响。随着土地产权的明晰,大量资本和劳动聚集于此,尤其是众多劳动力移住东北,成为区域经济形成的重要人口基础。

清末,为了解决面临的严峻财政问题,地方政府在东北积极招垦。清代政府财政很大程度上依赖田赋收入,极为重视编户齐民。遵循这一传统统治的办法,东北地方官希望田赋成为稳定的财政收入。因此,东北地区放荒时,不仅订立了租税缴纳办法,而且指派了其具体用途。<sup>⑥</sup>至1906年,该省应征租地已在140万响以上,至1908年增至150万响以上。此外,各地非常注意清赋,勘察荒地,将私自开垦的土地也纳入到国家的租税体系中。1906年秋到1908年底,奉天清查各地无照土地,经过缴纳荒价,确定科则,将这些土地都被纳入税赋体系,先后放出熟地174 895亩,零荒地473 383亩,共收地价银470 122两。<sup>⑦</sup>1902年到1909年,吉林由原额地内清出浮多及放出零荒,各地岁征大租钱211 127吊882文。<sup>⑧</sup>在这个过程中,从前外来流民在东北偷垦的土地变成了向国家纳税租的土地,地方政府因之拥有稳定的税源,垦荒的农民随之成为了王朝的编户齐民,进而拥有在当地合法生存的权利,不再为其土地所有权和自身合法性而担心了。

不过,由于吏治败坏,东北垦荒一直处于混乱状态,地方官吏上下其手,富庶土地多被有关系者承领把持,并未开发,政府实难征收田赋作为财政收入。为此,东北官府多次改变招垦政策,从旗丁垦荒、退伍兵垦荒,招徕民户垦荒,转而移内地农民安居东北。这些政策性调整吸引了大量的直隶、山东农民前往东北谋生,劳动和资本要素聚集于此。在1887到1911年间,东北人口从515万增至

① 日本人认为,1932年之前东北大豆商品化率达到80%左右。(日)满洲史会编著:《满洲开发四十年史》(上),第565页。衣保中认为,清末东北大豆、小麦及经济作物的商品率达百分之七八十。《东北农业近代化研究》,吉林文史出版社1990年版,第164页。

② 刘克祥:《清末和北洋政府时期东北地区的土地开垦和农业发展》,《中国经济史研究》1995年第4期。

③ 徐兆奎编著:《清代黑龙江流域的经济发展》,商务印书馆1959年版,第49—50页。

④ 沃尔特·克里斯塔勒著,常正文等译:《德国南部中心地原理》,商务印书馆2010年版,第69页。

⑤ 东省铁路经济调查局编印:《北满农业》,1928年印行,第39页。

⑥ 例如,呼兰一带放垦,每响缴纳京钱一吊可领取执照,3年或5年后升科,升科前每响每年缴纳小租京钱60文,升科后每响每年缴纳大租京钱600文。大租并入协饷,支抵官兵俸饷,小租7成解省,3成留充地方公用。徐世昌编,李澍田点校:《东三省政略》(下),吉林文史出版社1989年版,第1184页。

⑦ 徐世昌编:《东三省政略》(下),第1104页。

⑧ 徐世昌编:《东三省政略》(下),第1140页。

1 841.6 万,1887—1914 年间耕地从 3 008 万亩增至 13 403 万亩,成为满足市场需求的必要土地和劳动基础。可见,东北区域的土地制度虽然未能达成设计者最初的财政目标,但却仍具有生产性和成效性,能够把生产要素从区域外吸引到本区域来。巧合的是,生产要素的聚集与市场的开拓几乎同时并行,1908 年前后外向型农业经济成为东北的主导产业。

#### 四、区域经济的结构形式:层级体系与二元经济结构

中东铁路开通后,以铁路和港口为中心的交通网络将东北的城市与国内外工业生产中心联系起来,促使现代因素进入传统经济体系,区域经济结构得以成型。这种经济结构形态有两层含义:从空间来讲,整个区域存在着多层次结构,不仅各城镇位于中心—外围的多层次网状结构之中,且每个城镇都有城乡中心—外围结构;从经济活动来看,区域内出现了二元经济结构,现代经济要素在城市中涌现,农村虽与城市有着密切的贸易关系,但仍保留着传统农村经济形态。

随着经济的增长,城镇成为区域发展的中心,且其空间上的层次性日渐明显,形成东北城镇层级体系的雏形,并影响至今。那么,这一结构的出现,从清末东北政治、经济发展的背景来看,是东北农产品贸易发展和清政府行政区划改革二者合力的产物。

贸易是外向型农业经济的核心,因此东北地区的城镇根据贸易分层结构<sup>①</sup>呈现为一种层级体系。已有的研究表明,东北贸易网络包括地方集市、集散市场和出口商埠,<sup>②</sup>其分层过程大致为:先成立乡村集散大豆、杂粮等产品和销售衣料等必需品的集市,续之以各地县城为中心构成地方市场,进而在交通发达和外来商业资本进入推动下,很快建立起所谓中央市场。<sup>③</sup>以地方粮栈和外国贸易商为主的中间交易商在这一过程中发挥了重要作用,前者专门从各地收购农产品,后者垄断农产品的对外贸易。东北农产品交易,一般是由农民卖给当地粮栈,小粮栈卖给大粮栈,再由大粮栈转售给出口商。也有的是大粮栈或出口商派经纪人直接到农村采购,或农户将农产品直接运赴市场出售者。在半殖民地社会背景下,中国的商业资本不是拥有巨额资本、同国外市场紧密联系的外国资本的对手,出口利润多半进入到外商的腰包。俄国控制了以哈尔滨为中心的东北北部,而日本则控制了以大连为中心的东北南部。按照日本人的说法就是,“现代的外国商业资本掌握了东北的流通体系,中央和地方的土著商业资本则为其充当买办机构的作用,其次才是密布于农村的零星土著商业资本。”<sup>④</sup>

中东铁路通车后,日俄经济侵略的加紧,使清政府感到了前所未有的压力,不得不进行东北政区改革,采取府厅州县行政区划,建立起各级地方行政机构。此前清政府一直将东北视作龙兴之地,实行特殊的管理体制。各府县多由八旗驻防地发展而来,后逐渐发展成为各地的经济中心。早期城镇的经济支柱一般为烧锅、当铺、杂货铺、人参、皮货、畜牧业等,大多由关内来的商人和手工业者经营。<sup>⑤</sup>清末新政,东北地方行政仍在草创阶段,奉天 50% 的府县、吉林 71.8% 的府县、黑龙江 90% 的府县才正式设治。<sup>⑥</sup>中国的城市与地方官署有着密切的关系,较早设立署衙的府县已有较大规模,而新设置的府城和县城,则大多选址在交通便利的市场中心地。与此同时,东北先后开放二十余商埠,<sup>⑦</sup>逐步发展成为重要的城镇。

① 一般来讲,贸易分层结构指的是,人们根据贸易对象的不同,把与邻近贸易伙伴的贸易活动安排在附近的小城镇进行,与邻省贸易伙伴的贸易活动就安排在中等城市进行,与邻国贸易伙伴的贸易活动就安排在大城市进行。

② 于春英、衣保中:《近代东北农业历史的变迁(1860—1945)》,第 35 页。

③ (日)满洲史会编著:《满洲开发四十年史》(下),第 237 页。

④ (日)满洲史会编著:《满洲开发四十年史》(下),第 222 页。

⑤ 杨余连等著:《清代东北史》,辽宁教育出版社 1991 年版,第 387 页。

⑥ 参见牛平汉主编《清代政区沿革综表》,中国地图出版社 1990 年版,第 79—119 页。

⑦ 清末,东北共开商埠 26 处,其中自开商埠 22 处。王革生:《清代东北商埠》,《社会科学辑刊》1994 年第 1 期;张建侠:《清末自开商埠之研究(1898—1911)》,王明孙主编:《古代历史文化研究辑刊》第 2 编,花木兰文化出版社 2003 年版,第 127 页。

在发展过程中,各城镇依据自身功能和市场地位构建了一个层级体系。清末东北大致分为5个层级的城镇体系。第一层级是区域性大城市,包括日本占领的大连、俄国控制的哈尔滨,以及清政府东三省行政中心的奉天。这三个城市,人口较多、位居交通要道、贸易总额大,是东北地区的政治、经济中心。第二层级城市包括长春、安东、营口、齐齐哈尔、吉林和锦州等,主要是作为交通要地、省会城市以及港口发展起来的的城市。第三层级是清政府自行开放的商埠,除去以上二等已含有的城市和未能发展起来的的城市外,共13城市。<sup>①</sup>第四层级城市指以各县城为主的地区性贸易中心地。第五层级是农民交易的集镇。城镇层级体系与市场层级体系在某种程度上是重合的,各城镇不仅能够通过铁路和海运与其他区域和外国建立经济联系,而且能够通过围绕中心城市形成的网状结构相互之间进行交易,如此就形成了一个由经济中心、经济腹地和经济网络三要素组成的空间结构。

东北农产品市场的迅速扩张促使整个经济从自给自足向高水平分工演进,尤其是中心城市出现专门从事商品交易的中间交易商(主要指地方粮栈和外国贸易商),大量的贸易活动集中在哈尔滨、大连、长春、营口和奉天等城市进行,大大降低了交易成本,从而使得城市的交易效率、分工水平和商业化水平大大高于农村地区。这也反映出东北市场体系和城镇的发展有了现代化的趋向,符合施坚雅提出的状况:“一个传统市场体系的现代化,只有在经济效益较高的运输设备将它与具有同样经济效益的外部生产体系连接起来时才能够开始。在中国,只有在轮船、铁路,或经过改善的道路将城市与外国的或国内的工业生产中心连接起来时,才算具备促进现代变革所必需的效益水平。”<sup>②</sup>这种空间上的中心—外围结构,基于交易效率差异形成了二元经济结构,接下来对其成因进行简要分析。

农业弱质性是二元经济结构的成因之一,农村处于弱势地位。中国农业弱质性突出表现为农户经济活动与市场经济强烈的不适应性,即小农户与大市场的矛盾。<sup>③</sup>市场经济不是指农产品进入市场的比例,或农民家计经济依赖于市场的程度,而是指农户生产经营决策的自主性。即在决定经营目标、农作物品种构成,各种生产资料的使用以及劳动力的投入和组合时,在多大程度上根据市场供求状况、价格波动和市场决定的利润率,按利润最大化的原则进行资源配置。东北农业虽然是一种以市场为导向的外向型农业,农户与市场联系非常密切,但其生产经营活动仍以生活上的满足和群体的和谐为根本目的。广大农民居住在分散闭塞的农村从事生产,社会联系不广,信息来源有限,难以及时了解市场行情及其动态,他们与市场的联系往往通过地主和中间商这两个中介来实现。<sup>④</sup>在商业资本仍未控制生产,而地主又主要向农户征收实物地租,很少干预生产过程的情况下,小农户往往缺乏有效的途径以及足够的知识和能力去了解并预测市场供求,他们根据市场调整生产布局的能力受到极大的限制,加上农作物生产周期较长,他们对市场的适应更只能是盲目的。<sup>⑤</sup>农户与市场的隔阂直接造成了城乡之间的不平等,并体现在农产品价格上,“其价格水平是决定于口岸洋行的‘开盘’价和工厂收购价;以这个价格为基础,各级商人节节压价,农民所得是压到末端的最低价。”<sup>⑥</sup>

农村土地所有制是二元经济结构的另一成因。东北农产品商品化程度高,但其生产并未超越传统小农经济模式,仍是一种基于人口和土地数量增长的发展。清政府在土地开发过程中推行的产权制度旨在保证国家税收的最大化,结果吸引大量人口前往开发荒地,实质是国家主导的一种财富再分配,未能突破传统经济发展的桎梏,出现结构性变化,而是陷入“高水平均衡陷阱”。东北政府官

① 因自开商埠中龙井村、局子街、头道沟、百草沟未能发展起来,故未计入第三等城市。

② 施坚雅著,史建云、徐秀丽译:《中国农村的市场与社会结构》,中国社会科学出版社1998年版,第94页。

③ 刘艳:《中国农业弱质性探究》,《求是学刊》1998年第3期。

④ 马若孟认为,“农产品的输出受到了有势力的国内外商人的控制,他们通过债务和价格控制得以剥削小商人和农民生产者。”马若孟著,史建云译:《中国农民经济》,江苏人民出版社1999年版,第25页。

⑤ 陈春声、刘志伟:《清代经济运作的两个特点》,《中国经济史研究》1990年第3期。

⑥ 吴承明:《我国半殖民地半封建国内市场》,《历史研究》1984年第2期。

吏、士绅及商人未能逃脱自明清以来中国社会资本流向土地的趋势,<sup>①</sup>不仅藉垦荒之机,通过各种手段将土地集中于自己手中,而且在拥有资本之后,仍主要投向土地,形成了大土地所有制。<sup>②</sup>东北土地开垦需要大量资本投入,尤其是后期放垦的土地,位置偏远,交通不便,气候极寒。前往开垦的民户需要往来的路费、房屋建筑费、种籽费、肥料费、牛马费、开荒以及挖通沟渠等费用。大地主们根本不愿意承担这些费用,往往转嫁给租户。<sup>③</sup>土地成为了人们认为可靠的投资品的时候,田价年年往上高涨,其增值收益可能超过了农业经营的收益。加之,租价不仅稳当而且可以增加,不受农产品市场波动的影响。因此,这些土地所有者们不仅不愿意投资农业,反而从中吸取地租和高利贷收入,供其在城市中的消费。大土地所有者感兴趣的是土地本身的价值,而非农业生产发展带来的经济利益。因此,土地对于他们来讲就是投资本身,地租及其附属收入就是利润所在,他们不会投资在农业生产。这决定了他们将土地放租,甚至是荒芜。不仅大土地所有者如此,就是一般农民也以土地为经济的命脉,“不论大农小农,他的大部分资本,都在于购买田地。北满农家资本的总额,地价一项已经占了四分之三。”这种趋势势必刺激人们竞购土地,而非经营土地。人们将土地给佃农或雇农耕种,即使“略有数十响土地的小地主,也不愿意自己去耕种,将所有的土地,托诸佃户,分耕或租与雇佃农。”<sup>④</sup>

东北地区存在大量自耕农,农业经营方式以小农经营为主。随着地价的上涨,租价随之上涨。1909年,实行分益法的呼兰,其普通租额为正产的40%,1914年加到50%。1910年,采用定租法的榆树,每响纳粮2石,1916年加到了2.5石。<sup>⑤</sup>地租占到了剩余价值的相当部分。地租与生产费用的支出差不多。地租高企必然要迫使农户降低生产费用,尤其投入在肥料种籽和农具方面的支出很有限。此外,小农经营不仅较少关注改良品种,生产出高品质的农产品,而且不在意农产的运输和保存方法。俄国人投资的新式面粉厂,大量需求优质小麦。但当地农民“对于小麦的选种、种植和收割尚缺乏适当的改进。在收割方法,也缺乏适当的知识”,导致面粉厂对于农民种植和出售小麦的方法很不满意。他们“运到面粉厂的小麦,不是发霉,便是受潮或腐坏。这种小麦是不可能制出上等面粉的”。<sup>⑥</sup>

日俄的经济侵略所造就的发展飞地为传统经济注入现代因素,形成传统经济与现代产业并存的格局。按照费景汉和拉尼斯说法,“由于殖民主义的作用,欠发达国家的土地呈现出相对现代化的外向型经济区域和巨大的相对落后的内陆地区并存的构造”,即现代意义上的二元经济结构。<sup>⑦</sup>

由于中东铁路的修建,作为现代产业的铁路交通运输业成为东北区域发展的火车头,铁路附属地的服务设施和管理的现代化,为区域城市的发展注入了新的力量。更为重要的是,在东北以农业为主的外向型经济发展过程中,城市不单单是农产品流通的组织者,而且是农产品加工工业得以现代化的载体。清末东北各城市涌现出一批采用机械化生产方式的农产品加工企业。东清铁路修建之前,东北很少制造业,“大部乃以农产五谷,略施人力使成食品而已”,<sup>⑧</sup>“其得强名为工业者不过榨

① 参见黄启臣《试论明清时期商业资本流向土地的问题》,《中山大学学报》1983年第1期。乌廷玉在《民国初年东北大土地所有制的发展和租佃关系》(《北方文物》1990年第4期)一文中,分析了民国初年官僚、军阀、地主及商人投资土地的状况。

② “不乏达官显宦,如现任或退休之各部总长、国会议员以及各省督军省长也。”东省铁路经济调查局编:《北满农业》,第81页。另如朱楔所言:“东三省之文武官僚多为开辟地方之大地主。”(《满洲移民的历史和现状》,《东方杂志》1928年第12号。)陈翰笙也曾指出:“领垦荒地的人在中國的达官显宦中是很寻常的。他们的地产竟在1000响以上的。”陈翰笙、王寅生:《黑龙江流域的农民与地主》,第7页。

③ 薛大可:《满洲农业移民论》,《中国新报》1907年第1期。

④ 徐仁寿:《北满松花江流域的农民经济生活》,《新生命》1930年第9期。

⑤ 陈翰笙、王寅生:《黑龙江流域的农民与地主》,第7页。

⑥ 章有义编:《中国近代农业史资料》第1辑,读书·生活·新知三联书店1957年版,第656—657页。

⑦ 费景汉、古斯塔夫·拉尼斯著,洪银兴等译:《增长与发展:演进观点》,商务印书馆2014年版,第17页。

⑧ 东省铁路经济调查局:《北满与东省铁路》,第163页。

油、酿酒诸事而已”。<sup>①</sup>日俄势力进入之后,开始投资工矿企业,普遍利用蒸汽机作为动力。1900—1911年,俄国投资东北的主要工厂投资额约合600万卢布,经营工厂63家,遍及哈尔滨、双城堡、海林、阿什河、一面坡、满洲里、扎兰屯、哈哈图、扎赉诺尔、海拉尔、穆林和富拉尔基等12个城镇,涉及到面粉、酿酒、啤酒、皮革、肉类加工、肥皂、豆油和制糖等农产品加工行业。其中最多的是酿酒厂,有35家,占总数的55.56%。<sup>②</sup>1895—1911年间,日本在东北开设了57家工厂,其类别包括面粉业、榨油、生活品制造、车辆修理、建造及修理船舶以及采伐木材等。<sup>③</sup>其中资本在10万元上的工厂共计20家,投资总额1247万元,加上中日合资工厂3家,共23家,合计1397.9万元。<sup>④</sup>

随着东北农业的发展,中国民族资本开始从商业资本转向农产品加工工业。营口是东北民族资本聚集之地,油坊业投资的巨大利润吸引着大量的商业资本投入该行业,自1896年英国太古洋行开始利用蒸汽机械压榨原料,传统油坊相继利用小蒸汽机和发动机设立机器油房。<sup>⑤</sup>研究结果显示,1910年营口15家主要油坊资本总额达120万两,平均超过8万两,机器计1264台,平均每家74.3台。<sup>⑥</sup>自1903—1911年间,营口以外各地创办了28家工厂,集中在大连(7家)、吉林(5家)、宁古塔(4家)、安东(3家)和哈尔滨(2家)等地,主要是火磨厂和油坊,资本额共计189.45万元(小洋)。<sup>⑦</sup>若将两者合计,可知1910年左右东北地区投资于油坊和火磨厂的民族资本大约有310万元左右,已有一定的规模。<sup>⑧</sup>

此外,东北传统金融业受到外国银行和政府金融机构的冲击,出现新的发展趋势。俄国的华俄道胜银行和日本的横滨正金银行分别作为俄国和日本在华的国家银行,不仅发行货币,而且按照国际贸易方式开展进出口贸易汇兑,以及贷款业务。东北地方政府先后设立吉林官帖局(1898)、奉天官银号(1905)、广信局(1904)、黑龙江官银号(1908)、吉林永衡官银号(1909)等,发行银两、银元、铜元等各种纸币,供应市面需求。这些给传统的票号和炉银业造成了很大的冲击,1905年后,营口的银炉破产频发,盛极一时的炉银逐步被其他货币所取代,新式的银行经营方式也开始取代旧的金融模式。

市场需求尤其是国际市场的需求带动东北农业的专业化和商品化程度很高,农产品高达百分之七八十的商品化率远远超过全国水平。<sup>⑨</sup>因此,贸易在东北区域经济结构过程中发挥了重要的作用,贸易的分层结构决定了城镇分层体系结构。作为贸易中心的城市,要素和经济活动主体不断聚集,运输业、加工业、银行业、服务业等行业涌现,成为层级结构的中心,而周边的乡村仍保持了传统农业生产方式,生产农产品以供自我生存和贸易之需。以城市为中心辐射周边农村地区,形成了二元经济结构。

## 五、结论

清末东北区域经济结构的形成并非纯粹的经济过程,而是深受该区域既有社会经济结构、特定政治格局和文化传统的制约,在很大程度上取决于各经济活动主体和经济要素之间复杂的互动过

① 薛大可:《满洲农业移民论》,《中国新报》1907年第1期。

② 陈真等编:《中国近代工业史资料》第2辑,读书·生活·新知三联书店1958年版,第794页。

③ 根据《1895—1921年各个时期日商在中国经营的工厂统计》一表数据计算而得,参见陈真等《中国近代工业史资料》第2辑,第422—425页。

④ 根据《历年设立的重要外国厂矿明细表》统计而成,参见汪敬虞编《中国近代工业史资料》第2辑(上),中华书局1962年版,第7—13页。

⑤ 《东三省油房业之变迁》,《东方杂志》1918年第11期。

⑥ 孙福海、王金令:《晚清营口民族商业资本与油坊业、银炉业关系研究(中)》,《辽宁师专学报(社会科学版)》2000年第6期。

⑦ 陈真等编:《中国近代工业史资料》第1辑,读书·生活·新知三联书店1957年版,第38—53页。

⑧ 奉天商业发达,但甚少投资于产业,可忽略不计。李政、陶镛:《奉天省城最近之商情》,《实业杂志》1912年第2期。

⑨ 吴承明先生估计中国粮食的商品率1840年为10.5%,1894年为15.8%,1920年为21.6%。吴承明:《近代中国工业化的道路》,《文史哲》1991年第6期。

程,既有必然性也有偶然性。随着越来越多的经济活动主体的参与,经济要素的聚集日益增加,再加之市场的开拓,东北农产品贸易无论是规模还是范围扩张迅速,使区域经济呈现出一种爆炸式增长的态势,在此过程中区域经济结构得以形成。本文将清末东北区域经济结构的形成视为中外经济活动主体共同参与的过程,从而将各种历史因素纳入其中进行综合分析,揭示出其既有经济自身规律的作用,也受到地缘政治的影响。在经济活动中,无论是农民、商人,还是公司、银行,虽有着不同的背景和体量,但都是作为经济活动主体参与经济运行。此外,“南满”铁道株式会社、中东铁路公司、华俄道胜银行等经济活动主体,还背负着各自不同政治使命,并在经济活动中予以贯彻和执行。正是各类经济活动主体的行为促成了不同经济要素在区域空间的聚集,并在此基础上形成主导产业和经济结构。以经济活动主体为切入点考察区域经济结构的形成,不仅可以让我们更确切地了解列强的经济侵略是如何通过影响经济结构来操控中国经济命脉的,而且可以揭示出近代中国经济的复杂性,列强的经济行为受到其他因素的制约,有时候只能部分达成其目的,或适得其反,种瓜得豆。

清末,中国、日本和俄国三国对如何经营东北有着不同的认知,并以具体经济活动主体的形式参与到东北经济开发过程中。正是那些具体经济活动主体的行为推动着东北区域经济的发展,并造就了各自在经济结构中的地位。清政府为抵制日俄在东北的大肆侵略,也为了解决自身严重的财政危机,在东北实行放荒。放荒的核心是将国有土地以一定押租(荒价)租给个人,由其经营,一定年限后升科,向国家缴纳租金。由此产生的土地产权未能突破传统经济发展的桎梏,未能在经济的发展过程中出现结构性变化,而是陷入“高水平均衡陷阱”。劳动力是中方最重要的资源,但劳动力的供给一直处于低水平、低层次,广大劳动力处于温饱边缘,在初始阶段是报酬递增,而且随着经济发展,其边际劳动生产率递减,取得的工资仅仅够维持基本生计。要吸引劳动力背井离乡,工资需要有足够的吸引力。但随着农业经济发展,带来的却是地租、地价的增加,工资却由于更多劳动力的涌入而处于降低状态。可见,虽然东北的农产品商品化程度很高,进入到国际市场,但农业的生产方式并未改变,仍保持着传统模式,既二元经济中的传统部分,也是贸易链中最低级的一端。

俄国仿照英美在华侵略的模式,试图控制中国的进出口贸易,投巨资兴建中东铁路,旨在将东北作为其商品倾销地,垄断中国商品出口贸易。但由于俄罗斯本身工业化水平不够,不能生产出在中国市场畅销的产品。加之,东北尚在初兴之时,市场消费能力有限,其战略目的未能达成。俄国在东北北部的厂矿投资计划性不够,生产能力过剩,经济效益有限。俄国太过追求宏大政治经济目标,不善于经营企业,虽然在东北的投资规模大,但未能得到应有的回报,尤其是中东铁路建成之后未能产生预计的经济效益,反而成为俄国政府沉重的经济负担,加重了政府的危机。<sup>①</sup> 不过,俄国通过控制铁路、金融、贸易和工厂,基本控制了东北的中心城市,掌握了区域经济的命脉。

日俄战争后,日本控制了长春以南的铁路,积极经营。日本国力有限,在东北投资算得上精打细算。在厂矿投资中,日本先是做好重点建设,将投资用在少数几个厂矿,注重经济效益。日本非常注重市场建设,注重交通系统的完善。从俄国手中接过“南满”铁路之后,日本以已有铁路为中心,建设完善与重要厂矿和港口的联系,形成便利的交通体系。此外,还将铁路附属地建设成为近代城市,后来成为了重要的地区中心城市。更为重要的是,1908年日本开发了东北农产品的欧美市场,大大增加了东北在全国贸易中的地位。日本贸易公司几乎垄断了农产品的海外交易,从而控制了农产品的定价权,并进而通过高利贷取得了土地所有权。<sup>②</sup> 可见,日本精心经营东北,虽然投资不大,却控制了

<sup>①</sup> 参见罗曼诺夫《帝俄侵略满洲史》第八章相关论述。

<sup>②</sup> “自日俄战后,各国洋行群集采购,尤以日本三井、正金各商为最巨。每值夏秋之交,辄以贱价向农民预先订买,并采取民人地契作押。冬间粮食价涨,不能交货,则该洋商等或收没农民地契,或率领通事赴四乡民户追索,纠葛纷纭,屡滋交涉。且日久积重,各属田地势将悉归掌握,其用意实与英人设立东印度公司办法相似,贻害大局,实非浅鲜。”《吉省长春府设立农产公司折》,中国科学院历史研究所第三所主编:《锡良遗稿》第2册,中华书局1959年版,第1080页。

市场和城市,在区域经济结构中占据了主导位置。进而,使东北被迫更为深入地卷入日本帝国主义的战车。

清末十余年间形成的东北区域经济结构,显示出列强的经济侵略是如何得以实现的。日、俄两国通过输入资本和技术要素,控制国际贸易、交通和金融业,掌控国际市场定价权,成为现代经济的掌控者。与此同时,两国经营哈尔滨和大连作为区域中心城市,通过铁路交通控制东北北部和南部的的主要城镇,再通过城乡中心—边缘结构将农村控制在内,从而成为区域中心层级的掌控者。这样,无论从空间结构还是二元经济结构来讲,日俄两国都处于东北区域经济结构的核心部分,控制了中心层级和现代部分。中国虽依靠开放土地资源,农业得到了快速发展,从市场化过程中谋取了不少好处,但仍维持着传统经济模式。东北的农民生计在很大程度上已经非常依赖市场。但他们与市场之间的联系常常是通过地主和商人这两个中介来实现的。中国人一般将市场活动被视作社会财富的再分配,很少规划如何更好地发展经济,都在追求个人财富的增加。政府和地主希望能从中获取最大的租金收入,商人希望从中谋取最大利益,农民希望从市场获得更多收入,苦力希望获得更多佣金。在这样的背景下,中国虽占据了土地、劳动和交易的优势,但交通、外贸和金融却掌握在日俄手中,尤其是市场定价权完全受到日俄控制,结果不仅巨额利润都被位于第一层级市场的日俄商人赚走,而且品种单一的农产品出口非常容易受到市场价格波动的影响,中国商人和农民必须承受巨大的风险。

### **The Regional Economic Structuring in Northeast China:1897 – 1911**

*Du Lihong*

**Abstract:** From the 1897 to 1911, Northeast China rapidly developed into an important economic zone, the regional economic structure also began to take shape. This was not a product of purely economic process, but a result of historical synergy. Based on the regional economy theories, this paper takes the subject of economic activities and economic elements as a starting point, considers the Japanese and Russian economic aggression, the reform of Qing Dynasty and the market development as the one-whole historical process, to investigate how the economic structure in Northeast China formed. The economic development of Northeast China during the late Qing Dynasty mainly benefited from the advantaged original factor. The fertile black land attracted huge economic activity subjects and economic elements: capital and technology brought by the Japanese and Russian economic aggression, labor and land brought by the reclamation policy of the Qing, and the trade demand of the international market. On this basis, an export-oriented economy dominated by agriculture formed out. This not only appeared as a central-periphery hierarchical space structure, but also presented as a traditional-modern Dual-economic structure, which had a decisive impact on Northeast China's economy.

**Key Words:** Regional Economic Structuring Process, Economic Activities Subject, Factor Endowment, Dual-economic Structure

(责任编辑:王小嘉)