

# 铁路与近代东北区域经济发展差异: 1898 – 1931

李书源, 徐 婷

(吉林大学 文学院, 吉林 长春 130022)

**摘要:** 铁路的修建给近代东北区域经济发展造成了巨大的影响,然而这种影响并不是均衡的。铁路所到之处与铁路不达地区,经济发展差异巨大;铁路沿线不同区域所呈现出的经济发展景观也有着明显的差异。这种差异的产生与铁路修建前后东北移民涌入、新交通体系导致的市镇变化和列强殖民地铁路发展政策有着必然的联系。

**关键词:** 铁路; 东北; 区域经济; 差异

**中图分类号:** K25 **文献标识码:** A **文章编号:** 1000 - 579(2014) 04 - 0114 - 06

## The Railway and the Regional Economic Differences in Modern Northeast ( 1898 – 1931)

LI Shuyuan , XU Ting

( College of Humanities ,Jilin University ,Changchun ,Jilin 130022 ,China)

**Abstract:** The construction of the railway made a huge impact on the regional economic development in modern northeast. But the impact was not balanced. There were great differences of economic development between the areas with the railway and those without the railway. And the economic development landscapes were also greatly different in the areas along the railway. These differences were inevitably related with inrushes of northeast immigrants before and after the railway construction and the urban changes caused by the new traffic system ,colonial railroad development policy etc.

**Key words:** railway; northeast; regional economy; differences

鸦片战争后,中国社会开始从传统的农业社会向现代工业社会转型,作为现代文明的标志之一的铁路,成为改变中国传统生产方式的重要工具。近代以来的大工业生产产生的大规模的分配流通以及再生产所需要的工业原料运输都必须以交通工具的进步为基础。因此,铁路的修建必然引起区域经济的巨大变动。铁路所到之处与铁路不达地区,经济发展差异巨大;铁路沿线不同受辐射区域所呈现出的经济发展景观也有着明显的差异。这种差异在近代东北表现的尤为明显。本文将在概述铁路对近代东北区域经济发展影响的基础上,阐释近代东北区域经济发展差异产生与铁路之间的关联,以为当下振兴东北地区经济提供若干启示。

### 一、铁路修建与近代东北的区域经济发展

#### 1. 近代东北铁路概况

收稿日期: 2014 - 03 - 18

作者简介: 李书源(1952 -),男,辽宁阜新人,吉林大学文学院教授,博导。研究方向为中国近现代史。

徐 婷(1981 -),女,吉林大学文学院近现代史博士生。

东北铁路是在近代内力外力双重作用下修建的。由于晚清东北边疆危机的加深,上至清政府,下至一般有识之士都感受到了修建铁路的必要性,而十九世纪末帝国主义列强对中国东北的侵略和争夺,客观上为东北修建铁路提供了契机。1898年沙俄开始在东北修建中东铁路,开启了东北交通变革的历程。从1898年至“九·一八”事变前的几十年间,东北修筑铁路累计达6225公里。“东北现有铁路之长度,其总和已有超过关内全部路线之趋势……且仍日在拓展之中。故曰前吾国国境之内,铁路网线最密,交通发展最速之地带,允推我关外三省为独步。”<sup>[1](p143)</sup>“九·一八”事变前东北铁路修筑情况如下:

表1 东北铁路修筑历程一览(单位:公里)

经营类别	铁路名称	区间	线路	总长
国有	北宁	山海关—沈阳	421	1631
		锦 县—北票	112	
		沟帮子—营口	91	
		大虎山—通辽	251	
	四洮	四平街—洮南	312	
		郑家屯—通辽	114	
省有	吉长	吉林—长春	128	769
	吉敦	吉林—敦化	202	
	洮昂	洮南—昂昂溪	224	
	齐克	昂昂溪—泰安	127	
	吉海	吉林—朝阳	196	
	呼海	呼兰—海伦	222	
	省商	沈海	沈阳—朝阳	
梅河—西安			96	
中俄	中东	满洲里—绥芬	1480	1720
		哈尔滨—长春	240	
中日	金福	金州—城子坦	126	
	天图	天宝山—图们江	115	
	溪城	太子河—牛心台	96	
日本	南满	长春—大连	701	1201
		大连—旅顺	59	
		沈阳—安东	360	
		苏家屯—抚顺	59	
		大石桥—营口	22	

资料来源:金士宣《东北铁路现势及我国铁路政策》,《东方杂志》第二十七卷第十九号,1930年。

由上表可知,俄日直接参与了大部分东北铁路的修建,国有铁路看似里程很长,实则多半有外国参与投资和管理,外人担任重要职务,因此真正国有铁路里程少之又少,由此也可看出近代东北铁路是帝国主义殖民侵略的产物,是帝国主义政治、军事和经济掠夺的工具。但是野蛮的侵略和文明的传播往往是一对双胞胎。铁路本身作为近代文明的象征,其影响大大超越了殖民侵略的初衷。铁路运输的发展使东北传统的水陆交通体系重新构建,直接导致了区域经济的巨大变动。

## 2. 铁路对近代东北区域经济的影响。

第一,铁路带动了东北工矿业起步。铁路是近代工矿业发展的产物,维持铁路的正常运行需要煤矿采掘和机械工业的发展。近代东北煤炭采掘业、机械工业随铁路的大规模铺设而发展起来,东北地区因此成为当时全国相关行业最发达地区。为满足铁路对煤炭的需求,铁路沿线形成了如抚顺、阜新、鹤岗等著名产煤区,煤炭大规模开采引起一系列连锁反应,东北冶金、化工等门类工业的开始了起步和发展。

第二,铁路的兴建,改变了东北移民的路径,加快了东北土地的开垦,对东北商品粮基地的形成发挥了极大的作用。铁路修建以前的东北移民一是通过海路到达辽东半岛南部,一是步行出关来到东北。铁路修建以后,移民通过铁路可以到达东北各地。这些以农民为主体的移民开垦了东北大片土地,东北

农作物种植面积不断扩大,农产品产量不断提高。蓬勃发展的铁路运输带动了农作物种植的专业化区域化和农产品的商品化,东北成为世界著名的粮豆输出基地。

第三,铁路改变了商品流通的路径和集散市场。铁路运输运量大,成本低的特点为商业贸易提供了便利条件。东北以水路为主的商品运输体系受到铁路的巨大冲击。商品集散市场从水路运输节点转移到铁路运输的节点,并在这些节点形成了大中小各级商品市场。铁路与港口相结合,使商品在满足了本地需要的基础上,将贸易拓展到东北以外的全国各地以及世界各地,形成了层次更为丰富、更为开放的市场体系。

第四,铁路修建后引起城镇发生兴衰变化。一些地区因处在铁路及水路运输的交汇处,工商业发展十分迅速,形成了大小城镇和港口。另一些地区因铁路与矿业开发相结合,形成了像鞍山、抚顺等新兴的工矿型城市。还有一些地区,如传统内河航运衰落的辽河流域,部分城镇远离铁路,经济发展十分缓慢,甚至出现衰落的景象。

最后,铁路促使东北城乡关系呈现“两极发展的新特点”,<sup>[2] (p59)</sup>一方面,铁路紧密了城乡之间的联系。随着铁路运输的发展和东北农业的迅速发展,城市工商业、农产品加工业对农产品的依赖性更强,农村人口向铁路结点城市的流动量也更大。另一方面,铁路也在一定程度上促使农村和城市的对抗性前所未有的增大,它便利了帝国主义和商业地主、官僚买办对农村的盘剥,城市的迅速繁荣和农村发展的迟滞、凋敝形成了鲜明的对照。

综上所述,铁路交通使近代东北各地区之间联系紧密了,带动了各产业的快速发展,影响了商品经济的发展,引起了城镇形态和城乡关系的变化,使本来在社会文化相通的东北在经济上呈现一体化的趋势。尽管当时东北铁路里程居全国首位,但更为广袤的东北土地尚有铁路未达,铁路对经济巨大的拉动作用使这两类区域的经济差异变得越来越大。另外,铁路对所经地区的辐射能力从来不是均衡的,它在带动城市与乡村、港口与腹地互动的同时,处在中心区的港口和城市逐渐拉大了与一般铁路腹地经济发展的差异。

## 二、铁路与近代东北区域经济差异的产生

近代东北区域发展差异产生的因素有很多,受历史基础、地理条件、现实政治、传统经济以及铁路本身辐射范围的影响,近代东北的区域经济差异较全国来说都更为明显。受文章主旨所限,下面将集中讨论铁路如何影响近代东北区域经济差异的产生。

### 1. 铁路影响了近代东北人口的迁徙,从而使东北不同地区经济开发不均衡

人是生产力中最活跃的因素。研究东北的经济发展必须注意的一个因素之一就是关内移民和国外移民的大量涌入。东北的开发进程与移民的涌入是同步的,它对东北近代化的发展历程有十分重大的影响。如果说交通条件的改善加快了人口的迁入,那么它也同时影响了人口定居地的选择。铁路的修建改变了东北整个区域的交通条件的同时,也增加传统交通条件下不可能有的客运量,铁路所带来的人口诱增效应,使更大规模的移民人口定居于铁路沿线和较近的铁路辐射区域。

铁路的修建和维护和移民分不开的,这些移民是铁路沿线最早的开发者和定居者。十九世纪末关内外铁路和中东铁路的修建时期,关内大批手工业者和破产农民进入东北充当了劳工。这些劳工有些是迫于生计无奈加入苦力大军,有些则是由沙俄以优厚条件诱骗而来,这些劳工在铁路完成之后,有近十万人留在铁路沿线,他们成为铁路沿线地区较早开垦土地的农民。这些劳工的家属迁来以后,逐渐形成了移民的聚集带,形成早期的村镇。同时为了满足铁路对技术人员的需求以及列强长期殖民东北需要,沙俄和日本分别在中东铁路和南满铁路沿线大量移民。沙俄自1897年就开始向东北大量移民,至1903年,中东铁路全线通车,仅哈尔滨一地就有俄侨3万多人。<sup>[3] (p103)</sup>在满铁附属地的日本移民更是达到了附属地总人口的百分之35%—40%,<sup>[3] (p103)</sup>这些国外移民成为铁路附属地最早的市民。

京奉铁路和中东铁路修建以后,晚清东北地方当局鼓励开垦荒地,每年自河南、山东、直隶、山西、苏

北等地区的移民大量涌入,他们一部分由海路在渤海湾登陆,利用中东铁路转到奉天、长春、哈尔滨及沿线各地,一部分利用京奉铁路直接出山海关外。到达东北的移民大部分成为开垦土地的农民,便利的交通条件加快了农业商品化的速度,这也使移民基本定居在铁路车站周围或铁路沿线附近的乡村地区以利于发展农业。铁路带来的人口聚集效应也使移民的居住空间向着火车站方向集中,从车站到远离车站的地区人口分布呈现由密到疏的形态。同时就东北当时的情况看,其开发晚,人口稀少,远离铁路的原住民本就不多,人口密度低,即使到了二十世纪二十年代,在东北人口较多的南部每平方公里也只有九十四人,而在东北北部地区,这个数字降低到了约每平方公里十三人。<sup>[4]</sup>因此,移民集中的铁路沿线区域,得到了较早、较为充分的开发,远离铁路的地区由于人口稀少,经济发展则十分迟缓。

## 2. 铁路引发的新交通体系的重构导致了城镇的兴衰变化

“交通本身是城镇兴起的首要条件,城因水起,市因路起。一条交通线所经之地,往往给沿线的重要站点带来巨大的物流、人流和信息流,使之成为人口物流集聚地继而为此处的居民提供从事商贸、手工业等非农业的条件,从而最终形成城镇。”<sup>[5] (p209)</sup>铁路带来的产业聚集效应带来了工商业的迅速发展,使东北新兴起诸多城镇,也使原有的交通节点的城镇的功能发生了变化。

传统上的东北城市分布与全国其它地区一样,基本上遵循沿江沿河的规律。东北有限的几个城镇更加突出军事堡垒和政治中心的功能。晚清以来东北内河航运逐渐发展,特别是营口开埠以后,内河航运蓬勃发展,辽河流域和松花江流域成为东北早期市镇最多的地区。十九世纪末二十世纪初,经过几十年的发展,松辽流域上营口、辽阳、新民、铁岭、哈尔滨、吉林、佳木斯、扶余等中等规模的城市兴起。如果说历史上的东北市镇因河流而兴,那么近代东北的市镇主要因铁路而兴。自铁路修建以后,铁路运输迅速成为东北主要的运输方式,并大大改变了以水运为主的传统交通运输体系,新式交通体系对城镇区位优势的提升深刻影响了城镇的兴衰变化。铁路运输的辐射作用和其所引起的连锁反应,使铁路沿线地区自然经济瓦解,引起社会经济结构的巨大变动,原先的手工业被近代化工业所冲击或取代,商品经济前所未有的繁荣,城镇的经济基础形成或发生改变。在原先没有市镇的地方,因为铁路运输的方便条件,而出现了小型的市镇;原来的市镇因为处在铁路沿线而增添了新的活力。城镇规模和结构也向多元化发展:有些铁路沿线的市镇发展成为交通枢纽;一些城镇利用铁路与工矿、商业、港口贸易相结合,形成了不同类型的城市。

然而铁路对不同地区的辐射强度却因离铁路的远近有所不同,当在一个区域内有若干城市享用了先进交通的便利条件而发展成为新的经济核心区,另一些不再拥有交通便利条件的市镇则失去了与前者竞争的有利条件,而走向衰落。这一点上近代东北地区与全国其他地区是相同的。当许多市镇因铁路兴起,传统的交通节点上的城市的地位发生了变化,一些远离铁路的水运枢纽和驿路市镇开始衰落,如辽西地区的辽河航运在铁路的冲击之下迅速衰落,辽河航线市镇甚至出现了逆城市化发展的趋势。<sup>[3] (p274)</sup>总之,近代东北的城市是以铁路为中心线,并与交通网络几乎重合地分布的,铁路带动东北成为近代中国城市化起步较晚却是发展最快的地区。相反的,在没有铁路或远离铁路的城镇和乡村,经济发展迟滞,与铁路所经地区的经济发展差异逐步加大。

## 3. 俄国日本的殖民地铁路发展政策导致了经济发展的地区差异

在铁路修建和经营的问题上,俄日两国在掠夺中国的前提下,体现出了政策的一致性和差异。他们对东北不同地区、不同产业采取了不同的开发政策直接影响了东北地区经济差异的产生。

俄国从一开始修建中东铁路并占据旅大租借地,就设想了结合港口与铁路开拓东北,建立欧亚新商路的计划,并将条件优良的大连港作为重点开发的港口。但是这种设想在人烟稀少、开发尚在起步的东北却有得不偿失的危险。这个计划尝试不久,就在日俄战争后被日本打乱。俄国人不得不退居北满,以哈尔滨为经营中心,让出大连港和开发较早的东北中南部地区。俄国国内经济不振,政治动荡的短板没能给侵略东北提供更为有力的支持,因此,俄国对东北北部地区的开发主要集中与农业生产、农产品加工以及林业加工,中东路的经营效益也远不能与日本经营的南满铁路相媲美,东北北部地区始终没能像

南部那样充分开发。

日本当然认识到了殖民地的铁路发展对自身的重要性。南满铁路株式会社这一国策性机构的成立就是很好的证明。相对俄国对东北的计划,日本更为细致全面。“满铁”延续了俄国重点经营大连港的政策,并重点扶植和开发铁路沿线的煤炭、钢铁、化工、纺织等各种行业,同时培育南满铁路线上的四平、开原等地为商品粮基地,并有计划有步骤修建满铁支线,利用满铁和支线将侵略的触角不断蔓延到远离港口的资源丰富的腹地。在这种政策影响下,自然条件优越、资源丰富、交通便利的东北中部、南部地区优先发展,像大连、丹东、抚顺、鞍山、四平等城市发展十分迅速。

同时满铁、中东路利用各种手段和中国自建铁路激烈竞争,让即使拥有铁路的各个地区发展不近相同。满铁实行低廉的运费政策以及大豆混保等政策,争夺铁路货源市场,失去东北南端不冻港—大连的中东路只能转由海参崴经营对外贸易,海参崴港口贸易始终不如大连。日俄两国经营的铁路对中国自主修建的铁路也始终采取排挤打压的政策,不断夺取支持港口发展的铁路腹地。京奉路支线上的营口港的广大腹地自中东铁路修建以后,逐渐被大连港与南满铁路夺取,营口港从此而衰落,失去了地区首位城市的地位。辽西以及以北地区虽然拥有营口、锦州港口与京奉、打通、洮昂等铁路,但无法与所经之地全部为东北最富庶地区的中东路和南满路相媲美。同时两国不断通过政治军事手段侵吞铁路修筑权,阻挠自建铁路建设,因此自建铁路的延伸和经营都非常困难,再加上东北西部地区自然条件较差,原有市场发育迟缓,即使有铁路通过,却难以发挥更大作用,东北西部地区始终不如其他地区发展迅速。

另外应该特别注意的是,根据《中俄合办东省铁路公司合同》第六款,俄国将铁路路基、车站以及重点车站附近城区划分为铁路附属地,并将附属地的地域和权利逐步扩大。日本夺取南满铁路之后,延续了这个政策。总之“铁路附属地是近代俄日两国在中国东北的中东、南满等铁路两侧建立的具有殖民地性质的特殊区域”。<sup>[6] (p25)</sup>列强对铁路领域的大量投资,使附属地留下了一批基础设施、近代科技信息和文化,因此这里是东北城市化进程最早的地区,这些地区与东北的其他地区的差距也越来越大。

### 三、近代铁路与区域经济发展的启示

首先,保护主权完整是引进外资发展交通的前提,合理整合利用资本是发展交通事业的有效途径。近代东北铁路运输发展背景十分复杂。一方面,交通运输权是国家主权的重要组成部分,而近代东北铁路主权名义在我,实则被列强把握。以掠夺资源为目的而建设的铁路根本无法保护民族经济。另一方面,铁路本身“是资本主义工业的最主要的部门即煤炭和钢铁工业的总结,是世界贸易发展与资产阶级民主文明的总结和最显著的指标”。<sup>[7] (p1)</sup>晚清的中国还处在封建社会的末期,近代工矿业发展尚在起步阶段,落后国家仅凭自己的力量修建铁路几乎是不可能的。只有在不丧失主权的前提下,立足本国利益,以开放的姿态合理利用外资(技术)发展本国经济是国民经济发展的有效途径。

日俄经营铁路的经验给我们另一个深刻启示即是:经历日俄战争的日本和俄国,经济发展也是困难重重,但是他们却能够在短时间内,利用自身以及其它国家的力量集中有限的资本,有计划有步骤地进行国策性的投资,这体现了不同时期利用计划经济手段发展经济的政策灵活性。

其次,发展交通事业的同时注重实业开发。晚清以来的东北封建小农经济一直占据着主导地位,封闭与封建是这个地区的标识,当铁路修建打开了固步自封的东北,对近代工业文明毫无抵抗力的农业、手工业被一举击溃。一方面,没有近代化工农业,不注重近代实业开发的结果就铁路修建以后还没来得及带动本地工农业生产,大量国外工农业产品充斥进来,这种影响由原来的港口拓展到铁路腹地,使东北在短时间内成为帝国主义商品倾销市场,东北刚刚起步的近代资本主义工商业受到各种挤压,生存举步维艰。另一方面,铁路修建之初的东北没有近代大工业生产能力,然而这个空白让沿铁路而来的列强所填补。近代东北重要的矿产资源几乎全部处在铁路所经地区,而这些矿产资源是发展钢铁、机械、化工等产业的前提,列强对这些矿产资源的占领和开发扼住了东北工矿业发展的喉咙。因此,实业开发必须和交通发展统一协调,单方面的过度超前或落后都会制约另一方面的发展。

最后,重视发展中小城镇和乡村偏远地区交通事业,利用铁路带动人口和信息的合理流动和分配。东北地区是我国近代以来全国最大的移民垦区,相对发达的铁路带动了大批人口和信息的流入,打破了东北的沉寂和封闭,带来了近代化的城市。虽然日俄的殖民给东北社会带来了巨大的伤害,但客观上近代工业文明也伴随铁路而来。铁路结点城市往往拥有更大的人流和信息流,工业文明也最为先进。作为近代工业文明载体的近代城市,对各种阶层的人们都有着强烈的吸引力,城市因此而更加繁荣。正因为如此,今后在发展东北地区经济之时,应当加强对中小城镇、乡村偏远地区在交通等基础设施上的资金投入和分配,将这些地区纳入到人才和先进科技信息流通范围之内,改变人口向城市的单向输出的状况,促进人才向欠发达地区的流入。当下的东北,一场交通体系的新变革正在进行,各地区高铁、公路等基础设施的迅速建成,将使东北前所未有地紧密相连,如何利用更为便利的新式交通体系把握信息资源,在更为快速的人口流动中吸引人才,改变人才流失的现状,是今后东北发展应该注意的问题。

#### 参考文献:

- [1]何西亚.东北视察记[M].现代书局,1932.
- [2]王广义.近代中国东北乡村社会研究[M].北京:光明日报出版社,2010.
- [3]曲晓范.近代东北城市的历史变迁[M].长春:东北师范大学出版社,2001.
- [4]事变前东省农业概况[J].北辰杂志,1932(4).
- [5]谷中原.交通社会学[M].北京:民族出版社,2002.
- [6]程维荣.近代东北铁路附属地[M].上海:上海社会科学出版社,2008.
- [7]帝国主义是资本主义的最高阶段[A].列宁全集(第22卷)[M].转引自宓汝成.帝国主义与中国铁路1847-1949[M].北京:经济管理出版社,2007.

(责任编辑:吴 贇)