

# 20 世纪以来东北城市的发展及其历史作用

宋玉祥<sup>1</sup>, 陈群元<sup>2</sup>

(1. 东北师范大学城市与环境科学学院, 长春 130024; 2. 中国科学院东北地理与农业生态研究所, 长春 130012)

**摘要:** 东北地区城市的产生与发展有着悠久的历史, 并形成特有的文化, 但由于历史的原因, 城市发展水平长期落后于中原地区。东北地区近现代城市的产生与发展是近 100 年的事情。20 世纪以来, 东北地区经历了清政府的移民实边, 俄、日等帝国主义的殖民侵略与掠夺开发, 新中国成立后的工业化重点发展。伴随着经济的发展和经济结构的剧烈变革, 东北城市发展进入鼎盛时期, 并后来居上成为我国除几个直辖市外, 城市化水平最高的地区。与全国其他地区城市相比, 东北城市发展有着特定的社会政治与经济背景, 但也清晰而集中地反映了城市化与交通发展、工业化相互促进, 同步发展的特征。本文试图把东北地区近百年来城市的发展置于区域社会政治与经济发展的进程中进行考察, 着重探讨东北辽宁、吉林、黑龙江三省城市发展的动因, 同时阐明它的发展对区域经济及全国经济产生的影响, 分析当前存在的主要问题。

**关键词:** 东北地区; 城市; 发展; 历史作用

**文章编号:** 1000-0585(2005)01-0089-09

本文所指的东北地区, 包括辽宁、吉林、黑龙江三省, 以及内蒙古自治区东部的呼伦贝尔、通辽、赤峰三市和兴安盟, 是一个比较完整的地理单元。东北地区城镇的出现, 大约始自战国中后期, 是伴随着郡县的设置、长城的修筑以及一些屯戍之所的开辟同步出现的。在燕秦时代, 东北城市大多偏重于政治、军事性质。尽管这一时期的城市规模小, 职能与布局较简单, 但作为第一批出现的城镇, 它标志着这一地区经济的新发展, 人口开始向城市集中, 城市与农村对立关系的出现, 以及燕秦政权对这一地区统治体制的确立<sup>[1]</sup>。

东北地区的城镇往往是随某一政权建立而出现, 又随某一政权衰亡而毁灭, 极少数能够保存延续到近代<sup>[2]</sup>。虽然总的趋势是在不断地发展, 但频繁的战乱也延缓了东北地区的城市发展演化进程。整体上看, 东北地区城市的产生与发展, 有着明显的界代, 不同于中原地区的城市发展有着更多的历史的继承性。

东北地区近代城市的产生与发展与殖民地经济的形成与扩张密切相关。新中国成立后又是我国工业化重点发展地区, 东北地区的城市发展后来居上成为我国城市化水平最高的地区之一, 为我国经济发展做出了重要贡献。与全国其他地区城市相比, 东北地区近、现代城市发展有着特定的社会政治与经济背景, 经历了特殊的发展过程。

在当前实施振兴东北老工业基地战略中, 东北城市问题成为国内外学者关注的重点, 一些学者提出调整产业结构、完善城镇体系及城乡一体化发展等对策与政策措施<sup>[3-5]</sup>。本文试图通过对东北近现代城市发展的历史背景、发展动因及东北老工业基地改造与振兴中

收稿日期: 2004-01-16 修订日期: 2004-06-07

基金项目: 中国科学院知识创新工程重要方向性项目 (KZCX2-SW-320)

作者简介: 宋玉祥 (1955-), 男, 黑龙江讷河人, 研究员。主要从事区域经济研究。

E-mail: songyx803@nenu.edu.cn

存在的问题进行分析,以期探寻在东北老工业基地改造与振兴中的区域城市新的发展驱动机制问题。

## 1 东北近现代城市的发展及动因分析

### 1.1 殖民地经济的产物

1.1.1 营口开港与西方资本主义经济势力侵入东北 清朝的封禁,阻断了东北地区的城市发展进程,除盛京(今沈阳)等少数城市外,东北地区早期城市大多衰落或消亡。到19世纪中叶,东北地区由于关内移民的持续增长、区域商品经济的发展和出于军事防御的需要,城市建设有了新的发展<sup>[6]</sup>。1840年鸦片战争后,西方资本主义经济势力也开始侵入东北。东北工商业迅速发展带动了一些城市市政设施和公益机构的建立,到20世纪初,奉天(今沈阳)、吉林、长春、齐齐哈尔、宁古塔(今宁安)等城市已初步完成由传统的封建城市向近代工商业城市的变迁<sup>[2]</sup>。

1858年6月26日,中英《天津条约》签定,条约第11款规定:“牛庄、登州、台湾、潮州、琼州等府城口,嗣后皆准英商亦可任意与无论何人买卖,船货随时往来”<sup>[6]</sup>。由于牛庄远离出海口,营口的地理位置和经济地位决定了英国弃牛庄而改在营口开埠,1861年6月30日营口正式开港,成为东北第一个对外通商口岸。

营口开埠为辽河航运业的发展提供了一个历史性的契机,随着航运业的兴盛,辽河流域商品经济逐步繁荣和发展,在辽河沿岸兴起许多市镇。开港后,外国资本在营口开设了大量的洋行、商业贸易机构、公司、工厂等,使营口成为东北地区第一个具有近代城市特征的商业城市。

1.1.2 中东铁路修建与近代城市兴起 1896年,沙俄帝国强迫中国签定了不平等的《中俄密约》、《中俄旅大租地条约》和《续约》,获得了在中国东北修筑铁路的特权。中东铁路1898年8月开工,1902年10月正式通车,它成为俄国在中国东北进行殖民侵略和扩张的工具。沙俄以铁路沿线为根据地,掠夺资源,建立工厂,在“铁路附属地”内设有自己的行政机构、法庭、军警、城镇居民点。铁路作为区域经济发展的最重要的基础设施之一,对东北地区城市发展与城镇体系形成的推动作用持久而深远,铁路网的扩展及其干线的形成与东北城市发展及空间结构演化构成互为推动的局面。伴随着铁路的修建与运营,东北地区城镇的发展进入一个新的阶段,奠定了具有殖民经济色彩的东北近代城镇的格局。

#### (1) 铁路沿线近代城市的兴起

中东铁路及其南满支线通车后,沿线人口骤增,1903年黑龙江省人口达到40万人,十年后就剧增到240万<sup>[7]</sup>。哈尔滨、长春、奉天、大连、齐齐哈尔等相继发展为大城市,满洲里、牡丹江、绥芬河、公主岭、开原、铁岭、辽阳、大石桥、瓦房店、安东、本溪等一批中等城市兴起。这些城市中,有的是在原有城镇的基础上进一步发展为近代城市的,如长春、沈阳、辽阳等;有的是依托铁路新兴起的近代城市,如在19世纪末,哈尔滨还是一个小渔村,中东铁路的修建使哈尔滨迅速发展为一个大城市,1928年达到38.3万人。哈尔滨先于上海等城市实现了电话自动化,成为中国市内电话通讯最先进的城市之一<sup>[8]</sup>。

#### (2) 原有的城镇一部分衰退

清兵入关建立全国政权后,对“龙兴之地”的东北地区实行了将军镇守的军府制。设置盛京将军、宁古塔(吉林)将军和黑龙江将军,其下先后设若干副都统。上述将军、副都统治所是清代东北地区的主要传统封建城镇(见表1)。

表 1 清代东北地区将军、副都统和直隶厅治所城镇

Tab. 1 Towns of Northeast China governed by generals in Qing Dynasty

将军驻地	副都统(总管)驻地	直隶厅驻地
盛京将军——奉天 (今沈阳)	奉天(今沈阳)、锦州、熊岳、	兴京(今新宾)、 岫岩、昌图、新民
吉林将军——吉林乌拉 (今吉林)	吉林乌拉(今吉林)、宁古塔(今宁安)、伯都讷(今扶余)、阿勒楚喀(今阿城)、三姓(今依兰)、琿春	吉林、长春、伯都讷 (今扶余)
黑龙江将军——齐齐哈尔	齐齐哈尔(卜魁)、瑗瑛(今黑河)、墨尔根(今嫩江)、呼伦贝尔(今海拉尔)、布特哈(今莫力达瓦旗乌尔科乡)、呼兰、通肯(今海伦)	

1900 年以后,随着帝国主义列强对东北侵略的逐步加深,尤其是中东铁路的修建,上述城镇地位和作用相继发生了不同的变化。日俄战争结束后,宁古塔、琿春、三姓、呼伦贝尔、瑗瑛等城镇被迫“开埠通商”,成为列强经济侵略的重点地区,而另一些城镇,如兴京、伯都讷、熊岳、墨尔根、布特哈、通肯等则逐渐衰落。

### (3)、港口与边镇的兴衰

19 世纪 90 年代末,随着大连的兴起,营口及辽河航运业也逐渐走向衰落,地位为大连所取代,辽河沿岸早期市镇带也随之解体和转移。1906 年安东开埠通商,出现了“外商贾接踵而来,商业极称繁盛”的局面,很快成为东北地区重要的货物集散地之一。随着铁路通车和通商口岸的开埠,绥芬河、满洲里迅速崛起,原有城镇琿春、瑗瑛等得到进一步发展<sup>[9]</sup>。

**1.1.3 满铁附属地的市街建设** 1904 年到 1905 年的日俄战争日本获胜,根据《朴茨茅斯和约》,俄国“将旅顺口、大连并其附近领土、领水之租借权”、“长春至旅顺口之及一切支路,并在该地方铁路内所附属之一切权利财产,以及在该处铁道内附属之一切煤矿,或为铁道利益起见所经营之一切煤矿”<sup>[9]</sup>让与日本。至此,日俄完成了对东北的瓜分。1906 年 11 月日本在“南满”成立“南满铁道株式会社”(以下简称“满铁”),成为侵略我国东北,掠夺中国资源的大本营。

1905 年,日本在获得“南满”铁路经营权的同时,就在大连实施了大规模的“都市计划”。在满铁正式经营后,1907 年完成长春、铁岭、奉天、辽阳、海城、大石桥、熊岳、盖平和瓦房店的附属地市街规划。到 1922 年末,计完成 104 个大小城镇的市街规划<sup>[10]</sup>(见表 2)。

表 2 满铁附属地城市规划建设中类型划分

Tab. 2 Sorts of cities along Mangzhou railway

类别	主要城市	主要特点
既有大城市	奉天(今沈阳)、长春、辽阳	由旧市街、商埠地与满铁附属地构成
新建城市	公主岭、四平街、开原	农产品集散地
工矿业城市	鞍山、抚顺、本溪湖	开发铁矿、煤矿和发展钢铁工业形成
港口城市	营口、安东(今丹东)、大连	依托港口发展
疗养城市	熊岳、汤岗子、五龙背	有温泉的疗养地

资料来源:长春的都市规划史(1905~1945 年),(日)《经济地理学年报》,1993 年 5 月号

通过实施上述规划,满铁沿线城镇及其一些矿山城镇发展迅速,其中又以长春、大连和奉天为建设重点,附属地走向城市化和殖民化。在日俄统治期间,哈尔滨、大连、长春和沈阳

等城市都曾有较为现代的城市规划,用先进的科学技术与设施来进行城市建设,城市的基础设施较完备。

#### 1.1.4 关内移民和民族工业发展

进入 20 世纪后,清政府推行移民实边政策,关内北方各省大量移民前往东三省,东北人口从光绪二十三年(1897 年)的 700 万,猛增至宣统三年(1911 年)的 1840 万人,增加的绝大多数是山东、直隶、山西的移民。民国时期,有约 400 万移民出关谋生,移民中部分已就业于森林、矿山从事采伐挖掘<sup>[4]</sup>。东北的地方当局为了阻止列强扩张,保护民族权利和生存权,开发地方资源,也积极投资建设铁路。在 20 世纪前 30 年里,东北地区连续建设了多条铁路,成为当时国内铁路最密集的地区(见图 1)。这一时期的大规模移民、民族工业的发展及铁路建设,促进了东北地区的城镇发展和区域开发,尤其是奠定了东北矿山城镇的分布格局。

#### 1.1.5 日伪统治时期的城镇变化

日伪统治时期,大量的移民集中于具有一定工业基础的城市,加快了城市人口的集中化,使城市人口迅速增长。东北地区煤炭、铁矿、有色金属进入了近代工业开发阶段,初步形成以煤炭、钢铁、机械、化工为主的重化工业发展格局,铁路、港口等近代交通设施进一步发展,相继出现一批重要的工业、交通和军事城镇。1941 年奉天(沈阳)人口达到 143.7 万、哈尔滨 68 万、长春 60.5 万、安东(丹东)32 万。

在边境地区大量修筑军事设施,使东宁、绥芬河、牡丹江、密山、虎林、同江、富锦、瑷珲、孙吴、海拉尔、满洲里等完全成为以军事职能为主的城镇,而北安等通过布置军工业城镇人口迅速增加。1932 年前,孙吴县城一带还是一个无名寒村,1935 年日本修北黑铁路,在孙吴设站,从此该地开始发展,人口一度达到 10 万余人<sup>[11]</sup>。

随着新铁路线的相继建成,原来的荒僻村落,以车站为中心发展为现代城市的事例到处可见。在图宁线(图们至牡丹江)修建之前,牡丹江还是一荒凉村庄,图宁线、宁林线(牡丹江至林口)、林佳线(林口至佳木斯)及虎林线(林口至虎头)的修建,使牡丹江迅速“繁荣”并成为东北一大中心城市,此后作为近代城市应具备的各种设施也屡有进展<sup>[9]</sup>。白城子、绥化、佳木斯等城市的发展,也是铁路的铺设促使市区急剧扩展的例证。

为补充战争的巨大消耗,日本侵略者对东北地区的自然资源进行了疯狂的掠夺性开采,煤矿工人与林业工人迅速增加,矿山城镇形成规模。战略铁路公路网的大量修建,特别是采矿区的开发与铁路建设紧密结合,形成新城市,并在此基础上确立了东北地区城市结构体系的基本格局。

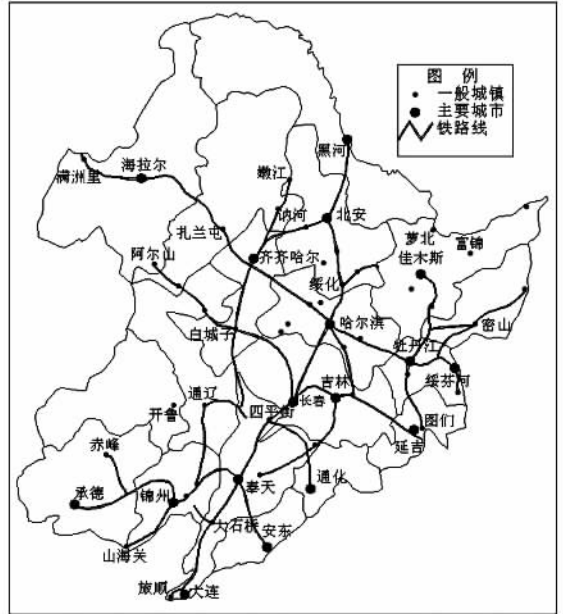


图 1 1932 年东北地区城市与铁路线分布图

Fig. 1 Sites of cities and rails in Northeast China in 1932

## 1.2 社会主义工业化的推动

**1.2.1 工业城市发展壮大** 解放后,东北地区为国民经济建设重点地区,开始了大规模的工业化建设,推动了城市的快速发展,是东北现代化城市快速发展及形成自上而下城市化发展模式的关键时期。如在长春投资建立了汽车制造业,成为我国有名的汽车城。在哈尔滨,形成以机电工业为主的新兴工业城市,在哈尔滨至大连、哈尔滨至齐齐哈尔铁路沿线的城市,进一步发展壮大,形成以机械加工、石油、化工、金属冶炼、电力等重化学工业为主的工业城市。以工业城市为主体,形成哈大、哈齐产业带和长吉工业区。并以特大城市为核心,形成若干个城市组团。其中,辽中南城市群是我国最重要的城市密集区和重工业基地。工业城市的迅速发展,使东北地区长期成为我国城市化水平最高的地区<sup>[12]</sup>。

**1.2.2 一批矿业城镇崛起** 新中国成立初期,由于国家对能源需求的急剧增长,东北的煤炭资源成为国家重点开发地区,煤矿城镇以快于其他城镇的速度在人口规模、建成区规模及工业产值方面突飞猛进地发展,已有的煤矿城镇通过改造完善得到发展,随着新煤矿基地的建设,一批新煤矿城镇出现并迅速发展。1949 年最大的煤矿城市抚顺人口仅 27.8 万人,到 1985 年超过 30 万人口的煤矿城市已达 8 个,抚顺市非农业人口已超过百万<sup>[13]</sup>。鸡西市 1954 年至 1961 年仅机械人口就增加 27 万,而同期双鸭山机械人口增加 36 万。黑龙江东部四大煤矿城市的崛起,内蒙古东部四盟(市)褐煤资源的发现与开发,改变了区域城镇的结构与布局,也推进了区域的开发。

1960 年起,伴随着大庆油田、扶余油田和辽河油田的开发,在松嫩平原、辽河平原的湿地上迅速崛起了大庆、盘锦、松原等石油城市。

**1.2.3 林业城市的发展** 1964 年起,开展了第二次大兴安岭开发,大、小兴安岭和长白山森林资源的开发,促进了林区的人口增加和林业城镇的发展。大部分林业局所在地都发展为小城镇,沿着林区铁路发展起了加格达奇、塔河、漠河等林业城镇,伊春市作为我国最大的林业城市,人口已达到 132 万人。东北地区的林业城镇是东北地区的重要城镇类型,也是我国林业城镇的主体。

**1.2.4 农垦小城镇的发展** 东北地区的农垦小城镇主要分布在黑龙江松嫩平原北部、三江平原地区,是随着垦区的开发建设而逐渐发展起来的。大规模的农垦开发是在五十年代、六十年代。农垦小城镇是由农垦局、农场场部、分场部、独立设置规模较大的农垦企业所在地发展起来的。到目前为止,已规划建成具有垦区特点的新型小城镇 140 多个,平均人口在 4000 人以上<sup>[14]</sup>,其中规模较大的有宝泉岭镇(2.5 万人)、双山镇、友谊镇等,垦区全部人口的 50% 居住在农垦小城镇,总数 80 余万。农垦小城镇是东北城镇体系的重要组成部分,是我国城镇的一种独特类型。农垦小城镇的建设与



图 2 2000 年东北地区城市分布图

Fig. 2 Sites of cities in Northeast China in 2000

发展,对于开发边远地区,改变区域城镇布局结构具有重要意义。

**1.2.5 改革开放以来城市的发展** 改革开放以来,东北地区城市的现代化水平不断提高,在城市基础设施建设上,更为现代化。人口规模迅速增加、城市范围不断扩展。随着对外开放的发展,在沿边地区一批口岸城镇迅速发展,商贸经济十分活跃,如绥芬河、满洲里、黑河、珲春等城市近年来得到迅速发展。具有风景名胜旅游资源的地区,建设起一批以疗养、观光为主要职能的旅游城市,丰富了区域城市类型,如五大连池、阿尔山、兴城等。截至2000年底,东北地区已有城市101个,其中非农业人口超过100万的特大城市有8个,城市化水平达到50%以上,仍居全国前列(见图2)。

## 2 城市化的历史作用

### 2.1 殖民地时期是帝国主义掠夺资源的基地

城市是俄、日等帝国主义维护其在东北的殖民统治、推行殖民文化、进行经济剥削的基地,也是殖民者掠夺东北资源的基地。俄、日等帝国主义,在东北建立的现代城市,就是为了长期占领东北,为其持续掠夺东北资源服务。尤其是在1931年~1945年期间,日本侵略者在东北实行“经济统制”政策,推行“日满一体化”,采取“原料满洲,工业日本”的掠夺性方针,从东北掠夺了大量的资源。从东北掠往日本国内的大量资源,极大地弥补了日本国内资源的严重贫乏,促进了其产业发展,可以说,东北的近代城市工业在促进日本近代工业发展方面起了重要作用。

在日伪时期东北出口物资总额中,有接近40%输往日本,个别产品90%以上出口日本。如抚顺西炼油厂,1930年到1943年一共生产重油842861t,其中776226t被日本海军掠走,占总产量的92.11%。在1943年一年中,日本从伪满掠走90余万t铁、1700余万t煤、40余万t石油、600余万t粮食<sup>[15]</sup>。城市、铁路和港口成了掠夺资源的基地和通道,大量的资源源源不断地输往日本,支撑着日本对外的侵略战争。

### 2.2 作为重要的工业基地加速了我国工业化进程

城市化是工业化过程中的重要现象,工业化是城市化的主要推动力。城市化又反作用于工业化,工业化与城市化是一个相互影响、相互推动的发展过程<sup>[16]</sup>。解放后,尤其在“一五”、“二五”期间,东北地区依托其城市工业基础,发展为我国的重工业基地,东北工业的发展,不仅推进了东北区域城市化的发展,也加速了全国的工业化和城市化的进程。东北地区的机械、钢铁、石油、木材等产品大量地运往内地,有力地支援了全国的建设。辽宁省是我国重要的工业基地,在1978年以前,工业总产值居全国第二位;吉林省的汽车和化工、黑龙江省的石油、动力机械和森林工业等都在全国占有举足轻重的地位。1978年以前全国24个重要工业城市中,东北地区就占了10个,比重达41.67%,是我国工业化的重要区域。

### 2.3 为东北地区的开发提供了物质和技术条件

东北的丰富资源,是我国经济建设的重要物质基础,东北的森林、矿产和农业资源的开发有力地支援了社会主义建设。东北地区的矿业城镇、农垦城镇和林业城镇的建设,促进了资源的开发,成为区域开发的基地。如大庆油田1959年开发,1979年成立大庆市,2002年底,市区人口达到112.93万人。短短30多年的时间,在湿地荒原上建起了一座现代化的石油工业城,建成我国大型的石油化工生产基地。应当说,东北地区城镇的发展,与区域的开发是同步推进的,每一次城镇大发展,都是区域开发的快速推进阶段。东北地区城市的发展,不仅推进了区域的全面开发,也为全国经济建设提供了物质与技术的保障。

### 3 东北城市发展面临的突出问题

100 年来东北地区的现代城市的产生与发展在推进区域开发中发挥了重要的作用,特别是 1949 年后城市高速发展和广域推进,推动了区域经济的快速发展,为我国经济建设做出巨大贡献。但近些年来,“东北现象”与“新东北现象”的凸现,集中反映了东北地区城市发展面临的问题。这些问题是多年来困扰东北地区发展的痼疾,也是振兴东北老工业基地要突破的难题。

#### 3.1 资源型城镇面临资源衰竭和经济转型双重压力

东北地区的矿业、林业和农垦小城镇是区域城镇体系的重要组成部分。这些资源型城镇由于长期以来在计划经济体制下担负着向外廉价输送原材料的任务,自身积累非常有限,严重制约了它们的产业结构优化升级的能力与时效。当资源面临衰竭时,这些城镇的经济迅速衰退,经济转型的压力大,问题集中而又突出<sup>[17]</sup>。

东北的林业城镇多数职能单一,没有形成替代产业,随着森林资源的减少和“天然林保护工程”的实施,林业城镇经济发展受到严重影响,林区城镇产业结构调整任务艰巨。东北的煤矿城市背负着计划经济时期留下的沉重历史包袱,社会问题、环境问题和城市产业结构调整问题突出。一些煤矿城镇因资源日渐枯竭,亟待解决接续产业问题,如抚顺市、阜新市、辽源市、南票、北票、吉舒镇、营城镇、奶子山镇等。

东北的农垦小城镇很多原来只是行政管理机关所在地,这就决定了垦区城镇首先具备的功能是生产指挥中心,其他方面的功能都显得“先天不足”。此外,农垦系统和林业系统一样自成体系、各自为政,农垦城镇与区域城镇体系形成人为的分割,限制了城镇的发展。而这种局面因体制改革的滞后,仍然没有得到根本改观,体制性障碍是这类城镇经济转型需要首先突破的难题。

#### 3.2 历史包袱重导致的社会问题多

新中国成立后,东北地区在计划经济的指导下,在全国产业分工体系中,被赋予能源、原材料工业基地的分工职能,配置了大批的国有企业。在计划经济体制下的这种“嵌入式”产业结构,由于没有“市场牵引力”,其结构演进缺乏动力,加之畸重的工业结构调整难度大,产业结构呈现“刚性化”特征,计划经济负面影响对东北城市经济发展产生了巨大的抑制作用,到 20 世纪 70 年代末,东北地区城市化进程明显减缓。

随着市场经济体制的确立,在传统产业集聚的东北地区,经济发展出现困境,原有的支柱产业大都由创新阶段进入衰退阶段,但由于种种原因未能及时调整产业结构陷入结构性危机,城市国有企业效益下降,企业改革步履艰难,出现大量的下岗工人。所谓“东北现象”主要是城市产业结构刚性化的外在表现,是东北城市发展面临的主要问题。

#### 3.3 工农业关联度差和农村劳动力转移压力大

二元经济社会结构是我国现代社会的基本特征<sup>[18]</sup>,由于历史原因,东北城乡经济“二元结构”十分突出。改革开放以来,东北地区的乡镇企业发展相对较慢,而农村由于联产承包,劳动生产率提高,农村有大量剩余劳动力。东北地区工业结构重工业畸重,农业产业结构单一,工农业经济关联度差,加上近年来,粮食生产出现结构性过剩导致粮价下跌,农民卖粮难,农村经济收入滞缓,出现所谓“新东北现象”。

城乡协调发展是一个地域社会经济过程,其本质是城乡的联系程度<sup>[17]</sup>。“新东北现象”的表现农村,根源在城市。由于城市化水平的弱质,城乡一体化发展滞后,城市产业结构

升级缓慢,城市经济发展相对落后及本身存在着大量的失业人口,城市很难为农村劳动力就业提供大量岗位。转移农村劳动力,增加农民收入,已成为东北地区重要的社会经济问题。

## 4 结语

20世纪以来,东北城市的产生与发展受内力和外力的双重推动<sup>[18]</sup>,其驱动机制的演变有着特定的历史、社会政治与经济背景,与我国政治、经济发展的不平衡性造成的时空差异相关。

东北处于东北亚中心,战略地位重要,东北地区丰富的资源是近、现代城市发展的物质基础,交通运输是东北现代城市产生与发展的初始动力,工业、商贸、服务等的发展是东北城市发展的接续动力<sup>[19]</sup>。

东北地区城市的发展,对推进我国工业化发展和东北区域开发,都发挥了特殊的历史作用。东北地区现代城市产生与发展集中地反映了城市化与工业化相互促进、同步发展的特点。工业的大发展,也推动了东北地区城市的快速发展。

东北的城市振兴是东北老工业基地改造与振兴中要解决的突出问题,也是关系到东北老工业基地能否振兴的关键。近年来东北城市发展正面临一个困难期,面对东北地区城市发展存在的问题,需要探寻新的发展驱动机制。

本文探讨了东北地区城市发展的动因及其机制、城市发展的历史作用、当前存在的突出问题,但由于资料限制和东北地区城市发展的特殊背景,与国外的比较研究还不够,在建立新的发展驱动机制方面,没有提出具体的解决对策,有待进一步进行更深入的研究。

## 参考文献:

- [1] 佟冬. 中国东北史. 长春:吉林文史出版社,1998.
- [2] 曲晓范. 近代东北城市的历史变迁. 长春:东北师范大学出版社,2001.
- [3] Hall Peter. Regeneration policies for peripheral housing estates: inward and outward looking approaches, *Urban Studies*, 1997,34,(5-6): 873~890.
- [4] 李诚固. 东北地区产业结构调整与升级的趋势及对策研究. *地理科学*,2003,23(1):26~31.
- [5] Turok Ivan. Property-led urban regeneration: Panacea or Placebo? *Environment and Planning A*, 1992, 24: 361-379.
- [6] 中英天津条约. 见:中外条约汇编. 上海:商务印书馆,1935.
- [7] 李德滨,石方. 黑龙江移民概要. 哈尔滨:黑龙江人民出版社,1987.
- [8] 段光达. 哈尔滨早期城市特点刍议. *北方文物*,1994,(2).
- [9] 王芸生. 六十年来中国和日本. 北京:生活·读书·新知三联书店出版,1980.
- [10] 越泽明. 长春的都市规划史(1905~1945年). (日)经济地理学年报,1993,(5):45~46.
- [11] 高晓燕. 东北边境军事要塞研究. *沦陷史研究*,2001,(4):52~59.
- [12] 许学强,胡华颖,张军. 我国城镇分布及其演变的几个特征. *经济地理*,1983,3(3):205~212.
- [13] 宋玉祥. 东北地区煤矿城镇发展与布局. *地理科学*,1991,3(1):266~273.
- [14] 黑龙江垦区小城镇课题组. 黑龙江垦区小城镇的现状与发展. *城镇经济研究*, 1986,(4):31~38.
- [15] 满史会(日). 满洲开发四十年史. 东北沦陷十四年史辽宁编写组译,1987.
- [16] 中国科学院国情分析研究小组. 国情研究第三号报告:城市与乡村. 北京:科学出版社,1996.
- [17] 黄金川,方创琳. 城市化与生态环境交互耦合机制与规律性分析. *地理研究*,2003,22(2):211~220.
- [18] 战金艳,鲁奇,邓祥征. 城乡关联发展评价模型与系统构造. *地理研究*,2003,22(4):495~502.
- [19] 任启平,陈才. 东北地区人地关系百年变迁研究. 跨世纪的东北经济. 长春:东北师范大学出版社,2002. 219~235.
- [20] 张复明. 区域性交通枢纽及其腹地城市化模式. *地理研究*,2001,20(1):48~54.



## Development of cities of Northeast China and its historic role in the 20th century

SONG Yu-xiang<sup>1</sup>, CHEN Qun-yuan<sup>2</sup>

(1. Department of Geography, Northeast Normal University, Changchun 130024, China;

2. Northeast Institute of Geography and Agricultural Ecology, CAS, Changchun 130024, China)

**Abstract:** The origin and development of cities of Northeast China have a long history along with the formation of their peculiar civilization. But, before the 20th century, the level of urbanization in Northeast China lagged behind that in Central China for a long period of time due to some historical reasons.

Modern cities of Northeast China originated in the early 20th century. Since the 20th century, Northeast China had gone through the immigrating and opening-up policies of the Qing government, later been invaded and occupied by the imperialist nations such as Russia and Japan for several decades. After the founding of the People's Republic of China, Northeast China has ever been the key region of China's industrialization. Today, due to economic growth and dramatic reform of economic structure, Northeast China's urban development has stepped into the rapid developing period, and been one of the regions with the highest standard of urbanization in China except for several municipalities directly under the central government, and made the great contribution to Chinese economy. Compared with other cities of China, cities of Northeast China have a special political and economic background, and clearly reflect the feature of synchronous developing and mutual promoting in the course of both urbanization and industrialization.

In the paper, the authors identify the development mechanism of cities of Northeast China in the 20th century by revealing the relationships between the development of cities of Northeast China and their economic and social development. Simultaneously, the authors also analyze the historic role of the development of cities of Northeast China and some current major problems restricting their development in the course of renewing the old industrial base of Northeast China.

**Key words:** Northeast China; cities; development; historic role