

环渤海经济区与近代北方的崛起

[作者] 樊如森

[单位] 复旦大学历史地理研究中心

[摘要] “环渤海经济区”并不是一个边界固定的经济区域，其形状、范围和经济关联度，都随着沿海港口城市经济辐射力的强弱而不断地发生变化。作为一个历史经济地理概念，它很早就客观存在；1860年代环渤海口岸开埠通商以后，又有更加显著的发展，从而促成了北方经济在近代的崛起，并为今天的开发奠定了深厚的基础。时下主要按现行政区而“规划”出来的3省2市“经济圈”，无法客观反映环渤海经济区的历史发展实际和内在规律。要全面地把握这一课题，必须将视野放大到近代甚至更早。笔者用历史经济地理学的视角和方法所做的相关探讨，能够为该区域今天的开发和建设，提供较为符合实际的借鉴。

[关键词] 环渤海经济区；北方崛起；近代

根据时下流行的说法，包括3省2市或5省2市的“环渤海经济圈”，最早酝酿于改革开放后的1980年代，而成型于1996年“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”的出台，并认为这是当前中国和环渤海地区经济加快发展的迫切需要和难得机遇。^①在论证其合理性与必要性的过程中，涌现出了许多相关著述。除上面涉及的冯之浚、陈钺主编的《环渤海地区经济发展战略研究》外，尚有马野主编的《环渤海经济研究》；^②王洛林和李京文总编、社会科学文献出版社出版的“环渤海经济圈大型系列丛书”，包括1个综合卷和涵盖北京、天津(1996年)、沈阳、大连、青岛、辽宁、河北、山东的8个地方卷，共9本，内容包括3省2市经济发展的历史与现状、战略与对策等等。进入21世纪以后，张利民、周俊旗、许檀、汪寿松4位学者合著的《近代环渤海经济与社会研究》，^③又综合考察了历代这一地区的经济与社会概况。

已有的这些研究，虽然成果颇丰，价值亦大，但是它们的一个共同缺陷，皆在于以今天的行政区划为主要依据，先将环渤海地区主观地限定在3省2市的范围内，然后再进行条块分割性的近、现代“考察”，人为扭曲了环渤海经济区在时间和空间上的客观发展过程，割裂了其固有的内在统一性，自然难以得出符合历史和现实实际的结论来。

笔者认为，“环渤海经济区”是一个历史经济地理概念，它是随着沿海港口城市经济辐射力的强弱，而不断改变着区域的空间形状、范围和经济关联度；依3省2市或5省2市等现有政区为界限主观划分的“经济圈”，不能准确反映该区域经济发展的历史和现实实际。本文以历史经济地理学的独特视角和方法，认真梳理和解读相关史料，力图系统地复原出近代环渤海地区经济现代化的历史地理

过程，得出较为符合其发展实际的结论，以便为该区域今天的开发和建设，提供一孔之见。

一、清中期以前环渤海地区的经济和港口概况

就环渤海地区的经济发展进程而言，华北平原的农业经济开发较早，自春秋战国以至唐宋之交，发展水平一直居于全国的前列。12到14世纪期间，由于这一地区历经战乱和游牧民族的统治，先进的农耕经济受到极大的破坏，在全国的经济地位迅速下降。明政府推行移民垦殖政策以后，华北平原的农耕经济开始复苏并有一定的发展。清朝建立以后，华北平原得到进一步开发，棉花、烟草、花生、水果、药材等经济作物的种植进一步扩大，酿酒、榨油、烟草和果品加工、编织、制陶等农村副业，也都有一定的发展，从而提高了该地区的商品化水平。清朝建立以后，东北南部地区的农业经济，也随着内地农民源源不断的进入和垦殖，而得以逐步地发展起来。雍正年间，奉天的粮食达到自给并向关内输出。清代中叶，东北商品粮的供应地，已经扩大到吉林和黑龙江地区。

北方农业商品化程度的提高，为通过沿海港口而进行的区域经济交流，奠定了必要的物质基础。清朝前期环渤海的港口，主要有渤海湾西岸的天津港，山东半岛沿岸的胶州塔埠头港、莱阳县的羊郡港和金家口、福山县的烟台港，辽东半岛沿岸的锦州、牛庄和营口港等。

清代中期，天津港的贸易范围，已经由南北大运河沿线地区，逐步扩展到华北、江浙和闽粤的沿海地区；运载的商品类别，也大大超出了内河漕运所限定的范畴。天津港在广大地域内商品流通中的桥梁作用得到加强。“到清代中叶，天津已成为华北最大的商业中心和港口城市了”。④

塔埠头是胶州湾内最大的港口，乾隆年间，这里“估客云集，千樯林立”，“夷货海估山委云积”，有行户20余家，设有驴骡行、油饼行、腌猪行、干粉行、福广行、杉木行、草果行、棉花行等八大行，贸易相当繁盛。⑤羊郡港是清前期莱阳海湾最繁荣的港口，“帆船云集，商贾往来苏、浙、朝鲜、津沽，称便利焉”，“凡平(度)、掖(莱州)、栖霞、招(远)之土产，江、浙、闽、广之舶品，胥以此为集散所”。道光年间，羊郡海口逐渐淤塞后，金家口迅速崛起。当地的大豆、豆饼、豆油、生猪、海盐、茧绸、沙参等药材，棉花、纸张、竹木、蔗糖等南方货物，山西的铁锅，周村的铜器，博山的煤炭与瓷器等等，均在金家口装船。⑥烟台本来是福山县的一个小港，由于水文条件良好，渔舟商船都愿意在此停泊，港口遂得到较快的发展。道光末年，这里的商号已经增加到千余家，商人的地域来源，有广帮、潮帮、建帮、宁波帮、关里帮、锦帮等，商业亦相当兴旺。⑦

锦州是清代前期辽东湾内的重要港口之一，它有两大出海口，马蹄沟海口和天桥厂海口。前者“进口船只来自天津、山东两处，曰卫船、曰登邮。入口货为天津、山东两处之麦，出口货以杂粮为大宗。清乾嘉间称极盛，每岁进口船只约千余艘。自同治初天桥厂海口准运杂粮，此口船只为之大减”；天桥厂海口“进口船只来自福建、广东、宁波、安徽、上海、直隶、山东等处。闽粤曰雕船、曰鸟船、曰红头，江浙曰杉船，山东曰登邮。凡滇、黔、闽、粤、江、浙各省物产药类暨外洋货品，悉由此口输入。其出口货先惟油粮，以大豆为大宗。……在道咸间称极盛，每岁进口商船约千余艘”。⑧牛庄是辽东半岛最古老的海运码头之一。早在明朝初年，这里就是政府重要的军饷海运集散码头，清康雍乾年间，是其海上贸易最为繁盛的时期。当时，“牛庄城北有巨川焉，聚艨艟，通商旅。西连津沽，南接齐鲁，吴越闽粤各省，悉扬帆可至”。⑨清中叶以后，随着上中游的大规模开发，辽河河道的淤塞日益严重，致使大型海船无法直航牛庄码头，结果辽河的海运码头，被迫转移到处于更下游的营口，牛庄仅成为辽河的内河航运码头而已。营口(没沟营)是随着辽河的淤塞和海运码头的下移而后来居上的。“营口在辽河左岸，距牛庄九十里。海禁未开时，南商浮海由三岔河至萧姬庙登陆，入牛庄市场。嗣后河流淤浅不能深入，因就此为市。咸丰八年与英人订约通商仍沿牛庄旧称，实则以营口为市场”。⑩到道光末年，营口在东北沿海贸易中的地位，已经超过锦州而居于首位。(11)

综上所述，清代前期的环渤海港口，在该区域以及南北沿海之间的国内物资交流中，起到一定的中介作用。但是，由于这些港口的腹地经济主要是传统的农业经济，其港口运输的规模还比较有限。从港口技术上看，清朝前期的环渤海港口，主要集中在天然水运条件较为优越的沿海小港湾或者较大入海河流的岸边，人为筑建的工程不多。面对自然力量的冲击，如泥沙的沉积和港口的淤浅，人们几乎无能为力，唯一的办法，就是消极退让，转移港口；从航运技术上看，无论是吞吐量较大的海船，还是吃水较浅的河船，都属于木帆船，航行的动力是人力和风力，抵御自然的能力差，航运的速度较慢，运输量也较小。沿海地区经济发展程度、港口设施和航运技术等方面的限制，降低了港口对内陆腹地的有效辐射力度，使该时期的环渤海经济区，被迫束狭在主要入海河流和简短陆路交通线两侧不规则的窄小范围内。

二、“北洋三口时代”环渤海经济区的日渐扩大

清代前期的北方港口和沿海贸易，虽然有一定的发展，但由于靠近首都北京和东北的“龙兴之地”，清政府对其向西方开放便一直戒心深存。这是北方比南方

港口开埠晚的最主要原因。后来，在列强炮舰政策的反复胁迫下，清政府才不得不陆续开放北方各港。1858年，中英《天津条约》规定，辟北方的牛庄(实为营口)、登州(实为烟台)为通商口岸；1860年，中英《天津条约续增条约》也称《北京条约》，又增辟天津为通商口岸。此后，虽然又有一些北方口岸陆续开放，⁽¹²⁾但因天津、营口、烟台3港开埠最早，且直至清末的影响也最大，故笔者将其称之为北方经济史上的“北洋三口时代”。“三口”的对外开放，将港口与腹地经济同日渐广阔的国内外市场对接起来，增强了港口的经济辐射强度，拓展了环渤海经济区的空间范围和经济外向化程度。

1. 港口设施的改善与天津腹地的扩大

1855年黄河铜瓦厢大改道，使天津经由运河而通达江南的内河航道，只能通到山东临清；通往海河各支流的水运交通虽然还相当通畅，但随着天津对国内外市场的开放，原有的三岔口内河港区便难以适应新的需要。于是，英、法、美、俄、德、奥、日、比等国，便在紫竹林租界附近的海河沿岸，陆续修建新的码头区；同时，中外航运企业又在海河入海口，建立便于大型轮船直接装卸货物的塘沽码头，结果使天津港拥有了三岔口、紫竹林、塘沽3个水深条件不同的码头区。为缓解泥沙沉积和冬季结冰等不利因素对海河航运的干扰，天津各界又在海河工程局的协调下，进行海河水量的保持、河道的裁弯取直、淤沙的开挖和冬季航道的破冰等工作，从而保证了航运的畅通。

航运技术方面，随着国内外轮船公司的陆续到来，天津航运发生了由帆船到轮船的变革。据统计，在1860年代，天津港的帆船吨位占50%；到1880年，帆船不到总数的1/3，占总吨位的1/6；到1890年，只有52艘帆船入港，而轮船却有533艘；1905年以后，除偶尔有1只不定期的帆船到大沽口外，就再也没有帆船来到天津。⁽¹³⁾港口与航运条件的改善，加强了天津与腹地间的进出口联系，逐步扩大了天津对内陆的经济辐射范围。这一辐射，主要是借助于海河各支流的内河航运和陆路运输来实现。

当时腹地最主要的出口产品是皮张和绒毛。尽管我国北方皮张尤其是细皮张的贸易由来已久，但此前主要是用来加工皮衣；绒毛主要用于手工制毡或取暖物品的填充物，用量都不大。1860年天津开埠以后，由于国内外市场需求的扩大，原来用量极小的皮张和绒毛，开始通过天津港而较多地运销到沿海和国外市场。当时，来自蒙古、甘肃和山西北部的，先集中到张家口，再由通州经北运河船运天津；山西南部及直隶西部的先汇集到获鹿和正定，然后再经子牙河船运到天津；河南的经道口镇经卫河入南运河船运至天津；山东的先集中到德州，然后再经南运河船运天津。三路当中，以张家口一路最为繁盛。⁽¹⁴⁾同时，天津所进口的各类

洋杂货，也通过去新疆“赶大营”的天津商人、到蒙古草原经商的山西商人和顺德商人等，销售到蒙古草原西部及宁、甘、青、新等地。

到 20 世纪初，天津的羊毛来源地和洋货销售地，已大致包括甘肃省的宁夏府（治今宁夏银川市）、兰州府、西宁府、甘州（治今甘肃张掖市）、凉州（治今甘肃武威市）；山西省的归化城（今内蒙古呼和浩特市）、包头、西嘴子、孟县、太原府、平定州、潞安府（治今山西长治市）、泽州府（治今山西晋城市）；张家口外的喇嘛庙（今内蒙古多伦市）、热河（今河北承德市）、哈达一带；直隶的昌德（有误，笔者疑为承德）、顺德、冀州（治今河北冀县）、宣化四府；河南省的怀庆（治今河南沁阳市）、河南（治今河南洛阳市）、卫辉三府；以及山东省的临清州、济南府、青州府等地。⁽¹⁵⁾

不过，该时期天津与内陆腹地间的交通，主要还是车拉、船载、肩挑、畜驮的传统运输方式。骆驼队“由古城（今新疆奇台）至归化，平常 70 日可达，运货则至少非半年不可”，而且，骆驼一年当中只有秋冬两季才能运货，其他时间必须休养。⁽¹⁶⁾水路方面，从包头运货到宁夏府，仅有 1058 华里的水程，可上行的木船却需要 1—2 个月，还不考虑黄河每年长达 5 个月的封冻期。⁽¹⁷⁾而且，货物从甘、青、宁、新运到归化或包头等地后，还需要另外再消耗大量的时日，才能通过依然落后的运输手段，将货物转运到天津。反之，由天津运载商品去西北销售，同样要耗费一样长短的时间。可见，内地落后的交通运输方式，已成为严重制约天津与腹地间经济关联度的瓶颈。

2. 营口与辽河流域的经济联系

营口是东北南部最早对外开放的港口，它的开埠，是该区经济走向国际市场的开端。它与腹地间的交通，是通过夏季的辽河水运和冬季的马车陆路两条渠道来实现的。

营口地处辽河入海口，面海背河，水上交通便利。辽河干流适宜通航的河段，上起郑家屯，下至海口，约 750 余公里。其主要支流如太子河、浑河、蒲河、柴河、辉发河、柳河等，也有不少的通航里程。到 1904 年，辽河沿岸的可以靠泊装卸货物的航运码头达 70 余个。辽河上的主要船只，一是运输能力为 20—30 石的牛船，二是运输能力为 50—80 石的槽船。1877 年，整个辽河上的帆船近 1 万只，从该流域运出来的货物，仅粮食就达 300 万石以上；1904 年，辽河河面上的各种船只，达到了 2 万只以上。与此同时，承运沿海和国际海上运输的轮船公司，也把运输业务延伸到了营口港和辽河的河段。1861 年，进入营口港的外轮为 33 艘，计吨位 11346 吨；1864 年增加到 302 艘，吨位 88281 吨；1875 年为 351 艘，吨位 130675 吨。⁽¹⁸⁾不过，由于冬季严寒，辽河的通航日期只有 230 天左右。在辽河封冻期内，主要靠马车，将来自东北腹地的货物运输到营口。20 世纪初，“东北南

部各地产物，每年冬季来往营口，所用大车在 2000 辆左右，这些大车由 4 至 7 头牲口拉着，每辆车载约 2 吨”。(19)20 世纪初，营口的腹地范围，主要局限在辽河水运网所能辐射到的地区。至于同东北其它地区的经济交往，虽然可以通过车马陆运来进行，但由于陆运成本的相对高昂，双方间的联系也相对松散。

3. 烟台的腹地范围

烟台港与其腹地的货物交流，也经由水路和陆路两个渠道来展开。水路交通方面，由于烟台不像天津、营口那样，有直接连接内陆的入海河流经过，所以它所销往内地的货物，只有先用帆船西运，然后经大清河(即 1855 年后的黄河主泓道)，在利津县改由内河船只溯流而上，直接或间接地运往济南府、东昌府(治今聊城市)、兖州府、曹州府(治今菏泽市)、东平州、大名府(治今河北大名县)。(20)除大清河水路外，还有小清水路。具体路线是将烟台的洋货先西运到羊角沟，在那里改装成小平船，然后再溯小清河上行 200 里到索镇后，一部分货物改由陆运至周村，其余部分仍由水路运抵济南。[21]担任烟台港货物水运任务的，开始为帆船，后来部分轮船也参与其间。由于当时水运成本要比陆运低得多：同样运输 200 担货物，水运仅用 1 只帆船，陆路车运则需 40 头驴子拉的 8 辆大车或者 100 匹驮兽。[22]因此，除贵重物品外，烟台港销往内地或者内地运往烟台的货物，主要借助于水运来完成。烟台港与腹地间的陆路通道，主要是走烟潍大道。它从烟台沿海滨西行，经黄县(龙口)、莱州、潍县、青州、周村而达济南。1879 年前后，平均每天在这条大路上运送货物的牲口有 2000 匹，转运的商品达 200 吨以上。[23]传统的水、陆运输方式，使烟台的腹地范围，限制在山东省西部沿黄河一线，以及山东半岛北部沿海地带的狭窄区域之内。

总之，北洋三口开埠后，港口城市与内陆腹地间经济联系空前加强，大大扩展了环渤海经济区的空间范围。但落后的内陆交通，却限制了其经济的关联度和外向化水平。

三、“三中心时代”环渤海经济关联度的进一步增强

1. 经济环境的改善与“环渤海三中心时代”

进入 20 世纪以后，北方迎来了一系列较为有利的经济发展环境。首先，戊戌变法和义和团运动之后，清廷开始推行“新政”，地方政府纷纷效法。其中，袁世凯在直隶和山东实行的奖励实业发展的政策和措施，为环渤海港口城市及其腹地近代经济的发展，提供了良好的社会环境。同时，以京津等地为中心，迅速构筑起系统而密集的现代化铁路运输网络。[24]它使天津、营口、青岛、大连等港口，有了直接联接腹地的现代化的交通手段，弥补了港口与腹地间的运输受水量

丰枯不均以及冬季结冰等自然条件制约，大大增强了港口的经济辐射力度。第三，第一次世界大战期间，国际市场对中国产品和原料的需求急剧增加，从而为各港进出口贸易的发展，提供了良好的外部条件，加速了北方经济外向化的步伐。

以天津为例，欧战爆发后，西方各国忙于战争，进口到天津来的洋货比战前迅速减少，进口总额由 1913 年的 95629651 关平两，猛降到 1915 年的 75192494 关平两；但对天津腹地原料的需求却有所扩大，天津的出口总值由 1913 年的 37828623 关平两猛增到 1915 年的 49859964 关平两。天津港进出口业的变化，极大地刺激和推动了北方对外贸易的发展，加速了各产业的外向化进程。与此同时，天津的近代工业和金融业，也有大规模的发展。到 1920 年代，天津已经发展成为仅次于上海的北方最大的工业和金融中心。[25]渤海湾西岸的另一港口秦皇岛港，虽然港阔水深，也只不过是天津港结冰以后的冬季转运港。1898 年，它虽然宣布自开商埠，但依然归津海关节制，其进出口贸易始终与天津不能同日而语。因此，在渤海湾西岸，天津得以始终保持独大的地位。

在渤海湾西岸的天津进一步发展之时，辽东、山东半岛的港口形势有很大变化。作为东北最早开埠口岸的营口港，依靠国内外两个市场和便利的辽河水运，成为 19 世纪后期东北的第一大港。进入 20 世纪以后，营口港又因为有京奉铁路的联接，而增加了提高经济辐射能力的可能性。但是，作为英国人控制下的营口港，却由于俄国和日本对东北政治、经济局势的强有力干预，而变得前途黯淡起来。自 1903 年开始，俄国人为控制东北南部的资源，修筑与辽河平行并通往大连的南满铁路。1906 年以后，在日俄战争中获胜的日本，又把南满铁路和大连港牢牢地控制在手中。他们在加大对大连港口设施建设的同时，宣布大连港为自由港，以增强竞争能力；同时成立南满洲铁道株式会社，通过降低运费和对南满铁路的控制，把原属于营口经济腹地的南满铁路沿线、东北北部和内蒙古东部的部分地区，纳入自己的经济腹地范围。与此同时，日本人还在俄国人经营的基础上，加强了大连的现代工业建设。到 1930 年代，大连的现代工业，已经由较为单一的农产品加工业，扩展到化工、机械、建材等多个部门，成为东北地区最大的现代工业城市。[26]相比而言，营口则由于辽河冬季结冰、淤浅严重等诸多自然和人为因素制约，以及缺乏现代工业和金融业的有力支撑，综合经济竞争力下降。1910 年后，营口很快退化成主要经营国内贸易的地区性港口，东北南部的经济重心迅速地向大连转移。

表 1 1904—1913 年北方 5 港贸易额及其在 5 港总额中的比重 单位:海关两

港口	贸易额及比重	1904	1909	1913
天津	贸易额	71812928	102491605	135018039
	百分比	34.37	35.70	37.85
营口	贸易额	41600696	55173134	50217793
	百分比	19.91	19.22	14.08
烟台	贸易额	40644643	44319824	34950713
	百分比	19.45	15.44	9.80
大连	贸易额	36019921	44825434	76098288
	百分比	17.24	15.62	21.33
青岛	贸易额	18886198	40250929	60448850
	百分比	9.04	14.02	16.95
五港合计	贸易额	208964386	287060926	356733683
	百分比	100.00	100.00	100.00

资料来源:青岛港史编写组《青岛海港史(近代部分)》,人民交通出版社 1986 年,第 93 页。

与营口的情况相类似,烟台港也随着 1898 年青岛的开埠、特别是 1904 年胶济铁路的通车,而迅速丧失在山东大部分地区的经济腹地。与此同时,青岛则在加强港口基础设施建设的同时,利用胶济铁路迅速地扩展自己的经济腹地,并且还通过强化农副产品加工和纺织工业的建设,提高自己的综合竞争能力。最迟在进入民国以后,山东的第一大港埠和经济中心,已经转移到青岛。

北方各港地位此消彼长的变动过程,在表 1 统计中得到比较充分的体现。1904—1913 年间,天津港的地位一直得到加强,其进出口贸易额,始终占到 5 港贸易总额的 1/3 以上,继续稳居各港之首。而其他 4 港情况则有所不同,1909 年以前,营口和烟台依然位居前 3 位,大连和青岛尚在其后;可是到 1913 年,大连和青岛 2 港的贸易额,则已经明显地凌驾于牛庄和烟台之上。5 港之间相互地位的这一变化,标志着“北洋三口”时代的终结和“环渤海三中心”体系的逐步确立。

不过,由于天津港毕竟是一个以河港为主、冬季还要受封冻制约的港口,所以,在进出口贸易中,不利的港口条件,也在一定程度上,成为制约其发展与繁荣的重要因素。[27]

2. 环渤海经济区范围的进一步扩大与经济关联度的增强

(1) 天津及其腹地

20 世纪以后,天津腹地的主要出口货物,一是皮张和绒毛,二是棉花。随着货物运输方式的现代化,天津皮毛的腹地范围迅速扩大到华北、东北和西北的广大地区。原有的皮毛中级市场,如归化、包头、张家口等,贸易量有新的提高;新的皮毛中级市场如湟源、石家庄、大营等,也纷纷地涌现出来。本来就是农牧产品交易中心的张家口,在 1909 年京张铁路通车、1914 年自开为商埠以后,商品贸易更加繁盛。每年约有 370 万斤羊驼毛,29 万张皮革,经此地铁路运往天津。

[28]归绥 1914 年时外销驼羊毛 200 万斤，皮张 9 万张；[29]1924 年增至 1180 万斤、皮张达百万张以上。[30]1923 年京包铁路通车后，包头迅速发展成为西北最大的皮张和绒毛集散地。每年在这里集散的绒毛约 2000—3000 多万斤，占整个西北地区绒毛产量的 2 / 3 以上。[31]1930 年代，包头绒毛店 25 家，皮庄 29 家。营业最盛时期，每年经营各种皮张约 11 万张，绒毛 600 多万斤，总值约 260 多万元。[32]湟源又名丹噶尔，是青海最主要的羊毛集散地之一。商务最盛的时候，这里每年集散羊毛 400 余万斤。商人们将羊毛收购起来以后，先用犏牛、骆驼或骡车转运到西宁，然后用皮筏由湟水入黄河至兰州，再从兰州装皮筏顺黄河而运至包头，转由火车运达天津。[33]京汉、正太铁路通车后，石家庄迅速发展成为天津港沟通山西、乃至西北地区的重要门户和皮毛中级市场。每年通过这里而运销天津等地的皮张和绒毛，约有 900 车皮以上。[34]

棉花成为天津港的大宗出口商品，是进入民国以后的事。棉花运往天津的主要途径大致有 5 种：一、用民船直接经运河或海河的支流，水运到天津；二、由集散地用车马驮载，先运到河岸码头后，再装船经水路运抵天津；三、由集散地直接装火车，运到天津；四、先用民船或车马送到火车站，再用火车装运到天津；五、用车马直接运到天津。

总起来看，1930 年代，天津的皮毛腹地已经遍及华北、西北和东北的广大地区。其中，为天津提供羊毛的地区包括河北、山东、山西、河南、陕西、甘肃、察哈尔、热河、绥远、东三省，以至新疆、青海、宁夏、外蒙古、西藏等省区；提供山羊绒的地区包括河北、山西、绥远、陕西、察哈尔、热河等省；骆驼毛主要来自于内外蒙古的驼毛集散地张家口、包头与归化城一带；皮张产区则主要包括河北、山西、陕西、河南、山东、东三省、热河、察哈尔、绥远、新疆、甘肃等省。[35]天津的棉花腹地也包括河北全省、山东西北部、河南北部、山西中南部、陕西中部甚至新疆吐鲁番等北方主要产棉区。[36]时人认为天津 1930 年代的综合腹地范围是，“河北、山西、察哈尔、绥远及热河、辽宁等省都成为他的直接市场圈，同时山东、河南、陕西、宁夏、甘肃、吉林、黑龙江诸省的一部分划归他的势力范围以内”。[37]

(2) 大连及其腹地

日本控制大连港以后，主要利用快速、高效的南满铁路沟通港口与其腹地之间的货流。1919 年前满铁采取“大连中心主义”的不等价铁路运费政策，1919 年后又创立主要出口物资大豆的“混合保管”运输管理制度，极大地提高了大连港的集吸功能和货物流通效率。1907—1931 年间，大连港的直接腹地基本在南满铁路干线两侧的(大连—沈阳—长春)周围地域，占到大连港口进出货物总值的 70% 以上。同时，随着吉长、四洮、洮昂、吉敦等满铁运输支线的修建，大连港的腹

地逐渐向东北北部和内蒙古东部延伸，1922 年经大连港进出货物的外延腹地边界圈最远扩展到内蒙古的索伦和黑龙江省的讷河、嫩江、龙镇、铁力、巴彦、阿城等地，大连港外延腹地货物比例最高接近 30%。[38]

(3) 青岛及其腹地

1904 年胶济铁路的通车，把山东最大的城市济南和自然条件最优良的港口青岛，以现代化的交通手段，直接地联接到一起；1912 年胶济铁路和津浦铁路的对接，又使青岛的铁路覆盖区域，从鲁东延伸到鲁西、鲁中南、甚至省外的广大地区。到 1930 年代，原来烟台港所曾辐射到的武定府（治今惠民县）、济南府、泰安府、兖州府、曹州府地区，都变成青岛港的直接腹地。而东昌府、临清州、德州，甚至冀南、豫东的部分地区，也成为青岛的经济腹地范围。[39]

四、环渤海经济区现代化步伐的加快与北方崛起

随着港口城市辐射力的不断加强，环渤海经济区的现代化水平得到前所未有的提高，主要体现在以下 5 个方面：

1. 农业的商品化与外向化

进入 20 世纪、特别是民国时期以后，随着国内外市场需求的增加，北方农产品在商品进出口总值当中所占的比重日渐上升，农产品的市场化程度进一步提高了。受市场需求的拉动，农民纷纷调整原有的种植结构，广泛栽种商品化很高的经济作物。比较突出的经济作物，有黄河流域的棉花和东北平原的大豆等等。

棉花种植的普及，带来市场供应总量的提高。如前所述，天津棉花主要来源于河北、山东、山西、陕西、河南等地。除一部分用于天津当地的生产生活所需之外，大部分经由天津港出口到沿海和国际市场。1912—1933 年间，天津港输往国际市场上的棉花，在半数以上的年份里都占到全国棉花出口总额的 50% 以上，1932 年则达到 93.2%。[40]

与此同时，大豆作为东北平原最主要的经济作物，其商品化程度也越来越高。1908—1930 年期间，东北大豆及豆类出口占大连港出口总值的百分比，均在 60—70% 之间。[41] 而 1926 年以后，大连的进出口贸易总值已经明显超过天津，逐步成为仅次于上海的全国第二大对外贸易港。[42] 大连豆货贸易的增长，是东北农产品商品化与外向化的重要体现。

2. 畜牧业对外贸易的繁荣

环渤海港口城市的强力拉动下，北方腹地畜牧业的外向化程度进一步提高。以羊毛等畜产品的出口为例，蒙古高原和西北地区一向盛产羊毛，但在天津开埠前，其用途仅限于制造当地人用的毡毯和帐篷等等，用量很小，绝大部分都因得不到利用而白白废弃。天津开埠后、特别是 20 世纪以后，羊毛变成广大牧区最重要的出口商品之一。1934—1937 年间，天津在全国绵羊毛、山羊绒的出口总量中，一直占到 75—98% 的超高比重。[43]

与此同时，其它畜产品如各类皮张、羊肠、骨头等的出口量也在逐年加大。羊肠等本来没有什么用途的，但 20 世纪以后，却由于出口的需要而大量地“由新、甘两省发至绥远，再由平绥路运平转津；陕、晋各省则由陇海、正太两路转运至平津”，出口欧美等国。[44]

海关统计显示，天津港的畜产品 1928 年时曾占到了出口总值的 51%，其它年份所占的份额也都在三分之一以上，[45]成为天津港出口业的一大支柱。

3. 城乡近代工业的发展

环渤海各港的开埠，也带来西方先进的工业生产方式，一些近代工厂逐步出现在通商口岸的城市当中。在环渤海各港口城市中，以天津、大连、青岛的近代工业最为发达。据 1928 年天津社会局的调查，在天津的中国城区(不包括租界区)，共有中国人开办的工厂 2186 家，资本总额约 3300 余万元，其中制盐、碱、棉纱、面粉、火柴等 17 家大型工厂资本额合计为 2900 余万元，占资本总额的 93.3%。另外，各国租界内还有中外工厂 3000 多家，从而形成了“以轻工业和出口加工业为主的工业体系，基本上改变了传统天津仅仅是商业和手工业繁荣的商品集散转运中心的面貌，改变了传统城市以政治职能为主、经济职能为辅的格局，使天津成为以工业为基础，金融业和商业发达的具有先进交通通讯的近代开放型城市”，成为仅次于上海的中国第二大城市。[46]

天津工业的繁荣，成为带动整个腹地近代工业发展的巨大拉动力。在天津的带动下，腹地其他城市如唐山、太原、包头、兰州等的近代工业，也有一定程度的发展，从而成为腹地近代经济走向工业化的重要支撑和辐射点。城市工业的发展，又带动腹地农村原有的手工业，由自给性的家庭手工业，逐步向为市场而生产的近代农村工业过渡。

除大家耳熟能详的高阳、宝坻地区之外，在河北省的其他地区，棉织工业也相当的繁荣。“河北省 129 县中，凡 89 县有棉织工业。以民十八年论，89 县的布匹总产额约为 25690923 匹，总值约为 81360597 元，占全省各种重要乡村工业总值 108504923 元 74%”。[47]另外，在天津港腹地，像河北省这样，在进口洋纱洋布的冲击下，而发展起来的乡村织布工业，不乏其例。山西省的平遥县，以前并不产布。1916 年左右，祁县的益晋公司将提花织布技术传授到该地之后，织布业遂得以兴起。进入 1920 年代后，形成了一个包含平遥，毗连介休、汾阳的织布区。所用原料，来自榆次晋华纱厂、石家庄以及天津的各个纱厂，“布匹之销路，除山西本地外，多由碛口镇渡河运往陕西之榆林、米脂、绥德州，甘肃之安边、定边、宁夏、西宁等处。本地有布庄数十家，专营贩卖业”。[48]

同时，大连、青岛工业化水平的提高，也极大地带动了东北南满铁路沿线的沈阳、长春、哈尔滨、齐齐哈尔等地以及山东胶济铁路与津浦铁路沿线济南、潍县、周村、德州、枣庄等地煤炭、地毯、面粉、火柴和农副产品加工等企业的发展，从而在一定程度上改变了北方经济长期以农、牧业为主要产业的局面，提高了北方经济现代化的整体水平。

4. 现代交通业的起步

如前所述，环渤海港口开埠以前，北方地区的货物运输手段，以人力和畜力为动力的短途陆路运输为主，以人力和风力为动力的内河和沿海水运为辅；信息传播方面，也主要通过传统的邮驿系统来维持。开埠、特别是 20 世纪以后，火车、轮船和汽车运输的出现和发展，为港口城市与广大腹地外向型经济的发展，提供了更加快捷的现代化长途运输工具；而近代邮政和电信网络的建立，也为商品的流通和信息的传递，提供了更为便捷的交通手段。交通业的现代化，为环渤海经济区范围的不断扩大，以及各地之间经济联系的进一步加强，提供了强有力的物质与技术支持。

5. 城市化步伐的加快

(1) 沿海港口型城市

北方地区的城市化，首先是沿海港口城市的城市化。天津开埠以后，受港口区位转移以及西方城市建设模式的影响，天津的城市化水平迅速提高。从城市建成区的面积来看，1840 年前后，天津的城市建成区面积约为 9.4 平方公里，到 1934 年，城市建成区已经达到 54.8 平方公里，扩大 5 倍。就作为衡量城市化水平的另一重要指标城市人口而言，1840 年，天津城市人口不足 200000 人；1906 年，天津城区人口达到 424556 人；到 1936 年，城区人口猛增到 1254696 人，仅次于上海和北京，在全国居第 3 位。[49]此外，营口、大连、安东、秦皇岛、烟台、威海、青岛等的城市化水平，也有很大的提高。

(2) 交通型城市

交通型城市主要随着 20 世纪以后，以天津为中心的北方铁路网的建设而兴起。比较有代表性的如石家庄、郑县、包头等等。1900 年前后，石家庄只不过是获鹿县一个 800 余人的小村子。1904 年京汉铁路通车、特别是 1907 年正太铁路在此与京汉铁路交汇后，它迅速发展成为沟通河北与山西等地的现代交通枢纽。大量的土、洋货物在这里进出，商业日趋繁荣。与此同时，大兴纺织公司、振华洋火公司、荣裕玻璃厂、英美烟草公司，以及现代银行支行、传统钱庄分号等工商企业，都在此发展壮大。1926 年，城市人口已经达到 4 万余人，1933 年达 6.3 万余人。[50]郑县本为豫中普通的一个小县，京汉、陇海两条铁路在此地的交汇，奠定了其现代陆路交通枢纽的地位。1920 年代，河南所产棉花大都在郑县打包后，由陇海铁路转津浦铁路，再转运上海等地；[51]陕西渭南、泾阳，河北邯郸等地的棉花也都是先集中到郑县，再由火车转运上海、天津、青岛等地，这些城市的纺织厂，也大多派人到郑县坐地收购棉花。棉花运输业的繁荣，又促进了打包、纺织、金融、保险、货栈、转运等行业的飞速发展。[52]

(3) 工矿型城市

工矿型城市是随着现代化的交通工具如轮船、火车以及工业发展对机械动力原料——煤的需求的不断增加而发展起来，最为明显的是唐山。它在 1870 年代还是一个村庄，1880 年代开平煤矿建立后成为集镇。此后，随京奉铁路的通车，越来越多的工矿企业在这里设立并发

展起来。如开滦矿务局、启新洋灰公司、华新纱厂分厂等等。到 1924 年，唐山俨然是一个现代化的工矿业城市。它“有交通大学、铁工厂、巡警局、矿务局、中国医院、矿务局养病院、铁路工厂、学校、新开市场，建筑宏敞，非内地县城所能比”。[53]

河南的焦作，也是靠着近代工矿业的发展，才快速兴起的。此前，这里的手工采煤业虽然开始较早，但规模不大。为了开采这里的煤炭资源，1907 年，由英国的中福公司出资修建了道清铁路，将岔道直接修到了矿厂，使其所产之煤“由道清路转运平汉、陇海路各站销售”；与此同时，焦作煤矿开始使用机器采煤，进一步提高了该矿的近代化水平，增加了煤的产量和销量。[54]1940 年，在各大煤矿的产量统计中，焦作中福公司的年均产煤量为 1052448 吨，居全国第三位。[55]另外，河北的临城、山西的大同等，都是近代兴盛起来的工矿业城市。

(4) 原有政治、经济中心的新发展

进出口贸易的发展，也使原有政治、经济中心的城市化水平，在原有的基础上，得到更大的提高。如张家口，它在清中期以后就发展成为塞北的一个贸易中心。在 1909 年京张铁路通车、1914 年自开为商埠以后，商品交流更加繁荣。以天津为桥头堡的“英、法、美、日、意、德等国的商人，在张家口都很活跃。尤其是民国七、八年徐树铮经营外蒙的时候，有大小商号七千余家，银行上堡 6 家，下堡 32 家，外管(专做内外蒙古生意的店号)1600 余家，茶庄、毛庄亦各二、三十家，每年进出口贸易额达 30000 万元”。[56]

此外，北京、呼和浩特、兰州、西宁、迪化、西安、济南、沈阳等“老”城市的城市化水平，在原有的基础上，也都有明显提高。

五、环渤海经济区发展和北方崛起的意义

“环渤海经济区”作为一个历史经济地理概念，尽管很早就客观存在，但是它的扩大和发展，却主要是 1860 年“北洋三口”开埠以后，沿海港口城市经济辐射力不断增强的结果。在港口城市和国内外市场的拉动下，环渤海经济区的空间范围，由主要人海河流和简短陆路交通线两侧，逐步扩展到涵盖华北、东北、西北大部分地区在内的辽阔区域；其产业类型和发展水平，也由此前传统的农业、手工业、运输业，拓展为市场化、外向化、现代化程度较高的农业、畜牧业、工业、交通业，从根本上带动和提高了北方广大地区的经济发展水平，促成北方经济在近代的崛起。

北方作为中国文明的主要发源地，最先获得了大面积的开发，唐中叶以前一直是我国经济的重心所在。此后，由于北方战乱的频繁破坏和南方经济的进一步开发，我国的经济重心南移到了江南地区，北方经济的比较优势迅速降低。这种状况，直到 1860 年沿海港口开埠以后，随着环渤海经济区的不断扩大和经济发展水平的提高，才逐步得到改变。资料显示，1920 年代以后，北方广大地区农、牧、工、商业的现代化水平，已经有很大提高，多项经济发展指标，已经达到国内领先水平。比如，天津的皮毛、棉花、草帽辫，大连的大豆，青岛的花

生等重要农畜产品的出口量，均占全国首位。再如作为经济现代化水平重要体现的工业，1933年，除东北外，天津、北京、青岛、西安等北方4大城市的工业，在全国工业发展中已经占有较高地位；虽然和上海之间存在很大差距，但和其他主要工业城市相比，天津在工厂数、工人数、资本数和生产净值等各项工业发展指标上都最高，是仅次于上海的中国第二大近代工业城市。[57]

从现代物流的实际情况来看，海运依然是世界市场上最主要、也是最经济的运输渠道，因此，无论是发展对外贸易也好，发展现代工业也好，世界各国无不把目光盯在海上运输比较便利的沿海港口城市，发展临海产业带和临港产业。[58]从上述对环渤海经济区发展历程的梳理，我们同样可以看出，北方近代经济的崛起主要在于环渤海港口城市和国内外市场的拉动。今天，要大力开发环渤海经济区，带动北方乃至全国经济的快速发展，必须借鉴历史的成功经验，充分发挥沿海港口城市的辐射作用，切实做到以天津为中心。[59]

注释：

①冯之浚、陈钺主编《环渤海地区经济发展战略研究》，“环渤海发展战略三人谈”、“前言”，河北人民出版社1997年版。

②马野主编《环渤海经济研究》，中国计划出版社1990年版。

③张利民等合著《近代环渤海经济与社会研究》，天津社会科学院出版社2003年版。

④许檀：《清代前期的沿海贸易与天津城市的崛起》，《城市史研究》，第13—14辑。

⑤《郭嵩焘日记》，第1卷，湖南人民出版社1981年版，第267页。

⑥民国《莱阳县志》，卷2，交通，商业。

⑦王陵基等修纂《福山县志稿》，商埠志第5，《缘起》。

⑧王文藻修，陆善格纂《锦县志略》，卷13，交通，商港，民国十年铅印本。

⑨民国《海城县志》，卷6，艺文志。

⑩宣统《海城县志》，《商埠》。

⑪许檀：《沿海港口城镇》，张利民等合著《近代环渤海经济与社会研究》，第77页。

⑫如1897年，胶州(即青岛)在德国的军事占领下开埠。1898年，总理衙门奏准秦皇岛为自开商埠(1914年前分属天津海关统辖)。1898年，俄国人租占并开始大规模修筑大连商港。1903年，根据中美《续订通商条约》，安东港开为商埠。

⑬雷穆森著，许逸凡、赵地译《天津——插图本史纲》，第22章，“商业、经济与航运”，第17条“天津港的航运”。

⑭日本中国驻屯军司令部编，侯振彤译《天津志》，天津市地方史志编修委员会1986年版，第292—293页。

⑮日本中国驻屯军司令部编《天津志》，中译本，第291—292页。

⑯林竞：《西北丛编》，上海神州国光社1931版，第405—406页。

⑰马廷诰：《包头交通运输业梗概》，《包头文史资料选编》第5辑。

⑱曲晓范：《近代营口航运经济的建立和发展与东北地区社会经济的早期现代化》，复旦大学历史地理研究中心主编《港口—腹地和中国现代化进程》，齐鲁书社 2005 年版，第 337 页。

⑲《美国领事报告》，牛庄口，1904 年，第 788 页，转引宓汝成：《帝国主义与中国铁路》，上海人民出版社 1980 年版，第 597 页。

⑳烟台港务局档案馆译：《芝罘海关 1865 年贸易报告》。

[21]烟台港务局档案馆藏：《光绪二十五年胶州口华洋贸易情形论略》。

[22]郭嵩焘：《郭嵩焘日记》，第 1 卷，第 254 页。

[23]烟台港务局档案馆译：《芝罘海关 1879 年贸易报告》。

[24]1904 年，青岛至济南的胶济铁路通车；1905 年，北京至汉口的京汉铁路通车；1907 年，北京至奉天的京奉铁路、正定至太原的正太铁路、道口至清化的道清铁路均全线通车；1909 年，北京至张家口的京张铁路通车（1920 年，京张铁路又继续向西延展至归绥，1923 年至包头）；1912 年，天津至浦口的津浦铁路通车。天津不仅成为京奉、津浦两条铁路的交汇点，而且可以通过津浦铁路在济南与胶济铁路相接，通过京奉铁路在丰台与京汉、京张铁路相接。通过京汉铁路在石家庄与正太铁路相接、在新乡与道清铁路相接。

[25]樊如森：《论近代中国北方外向型经济的兴起》，《史学月刊》，2003 年第 6 期。

[26]沈毅：《略论近代大连城市工业结构》，《中国经济史研究》，1992 年第 3 期。

[27]据烟台港务局：《近代山东沿海通商口岸贸易统计资料》（对外贸易教育出版社，1986 年，“附表 3”）统计，在 1914—1931 年这 18 年的进出口贸易总值中，大连有 9 年超过天津。不过，大连人口还不到天津的一半，腹地范围更是远不及天津，因而在北方的综合经济地位远逊于天津（张其昀：《中国地理大纲》，第六章“中国之都市与交通”，商务印书馆 1930 年版）。

[28]葛绥成：《中国地理新志》，第 6 编，中华书局 1936 年版，第 50 页。

[29]《农商公报》，第 1 卷第 7 册。

[30]白眉初：《中华民国省区全志》，第 1 编，北京求知学社 1924 年版，第 13 页。

[31]李绍钦：《古代北方各民族在包头地区的活动》，《包头文史资料选编》，第 4 辑，第 25 页。

[32]包头文史办整理《包头工商业的九行十六社》，《包头文史资料选编》，第 4 辑，第 60—61 页。

[33]顾执中、陆诒：《到青海去》，上海商务印书馆 1934 年版。

[34]《中外经济周刊》，1926 年 9 月 25 日。

[35]实业部天津商品检验局：《工商要闻》，《检验月刊》，1934 年，3—4 期。

[36][日]大岛让次著，王振勋译《天津棉花》，《天津棉鉴》，1930 年 4 期。

[37]李洛之、聂汤谷：《天津的经济地位》，经济部驻津办事处（内部刊行）1948 年版，第 2 页。

[38][41]姚永超硕士学位论文《大连港腹地核心地域结构演变的研究（1907—1931）》，未刊稿，第 57、24 页。

[39]陈为忠硕士学位论文《山东港口与腹地研究（1860—1937）》，未刊稿，第 63 页。

[40]华北农产研究改进社编《天津棉花运销概况》，第 40 页，表 17。

[42]樊如森：《天津——近代北方经济的龙头》，《中国历史地理论丛》，2006 年第 2 期。

- [43]许道夫：《中国农业生产及贸易统计资料》，上海人民出版社1983年版，第313页。
- [44]国民政府工商部工商访问局：《天津肠衣调查》，《工商半月刊》，1929年第13辑。
- [45]蔡谦、郑友揆：《中国各通商口岸对各国进出口贸易统计》，商务印书馆1936年版，第355—599页。
- [46]罗澍伟主编《近代天津城市史》，中国社会科学出版社1993年版，第433-435页。
- [47]毕相辉：《高阳及宝坻两个棉织区在河北省乡村棉织工业上之地位》，方显廷编辑《中国经济研究》，下，商务印书馆1938年版，第664—675页。
- [48]经济讨论处编辑《中外经济周刊》，“平遥县之生计状况与织布业”，第185期。
- [49]罗澍伟主编《天津近代城市史》，第455-456页。
- [50]白眉初：《中华民国省区全志》，第1册第2卷，第45页。
- [51]工商部工商访问局：《调查》，《工商半月刊》，1卷13号，1929年。
- [52]张学厚：《郑州棉花业的兴衰》，《河南文史资料》，第37辑。
- [53]白眉初：《中华民国省区全志》，第1册第2卷，北京求知学社1924年版，第35页。
- [54]河南省地质调查所：《河南矿产志》，1933年，第64页。
- [55]实业部国际贸易局：《煤》，长沙商务印书馆1940年版，第15页。
- [56]贺扬灵：《察绥蒙民经济的解剖》，上海商务印书馆1935年版。第51页。
- [57]严中等编《中国近代经济史统计资料选辑》，《工业》表8“上海等十二个城市的工业”，科学出版社1955年版。
- [58]茅伯科：《中国现代化进程中港口—腹地关系演变的新趋势》，复旦大学历史地理研究中心主编《港口—腹地和中国现代化进程学术研讨会论文集》，2004年，未刊稿。
- [59]吴松弟、樊如森：《以天津为中心是北方经济发展的必然》，《中国企业报》2006年6月14日，第8版；《上海闽商》2006年第2期。

作者简介：樊如森，复旦大学历史地理研究中心讲师。(200433)

原载《史林》(沪)，2007. 1. 33~43