

管窥地缘经济视野下的中东铁路

任秀娟

(牡丹江师范学院 东方语言系 黑龙江 牡丹江 157012)

[摘要]从19世纪80年代开始,沙俄在近东和中亚的侵略屡屡受挫,于是把战略重点向中国和远东转移,而铁路是帝国主义在中国划分势力范围和瓜分中国的重要手段。沙俄实现侵略中国和称霸远东的必要条件就是能在最短的时间内,以最快的速度与中国和远东建立联系,而铁路既可以加强其在远东的战略防御能力,又能提供便利、快捷的客货运输,加强与中国的地缘经济交流。中东铁路建立起了以地缘为基础的东北亚国家之间的政治经济联系。

[关键词]《中俄密约》;沙俄;中东铁路;地缘经济

[中图分类号]K25;F74 [文献标志码]A [文章编号]1000-8284(2011)12-0120-03

中东铁路是“中国东清铁路”的简称,亦称作“东清铁路”、“东省铁路”。建于1896年,1903年通车,全长约2500公里。中东铁路以哈尔滨为中心,西起满洲里,东至绥芬河,南到大连。1896年,沙俄政府强迫清朝政府与其签订《中俄密约》,从中攫取在我国东北地区修筑和经营铁路的权利。“中东铁路本西比(伯)利亚铁路之一部,东连海参崴西至满洲里”^[1]。中东铁路是沙俄争霸远东的产物,也是沙俄侵华政策的结果。

一、“借道筑路”的地缘政治因素

1895年,清政府在中日甲午战争中失败,其腐败无能和外强中干在世界面前暴露无遗,此后沙俄与其它列强更变本加厉地对中国进行侵略和掠夺,加紧向远东实施政治经济渗透。沙皇御前大臣别卓布拉佐夫宣称“在军事政治方面,远东尚处在需要进行激烈争夺才能在那里建立我们国家体制的时期。这一争夺的最终目的是在远东确立我们的霸权,因为没有这种霸权,我们既对付不了黄皮肤的种族,也对付不了我们憎恶的、我们欧洲对手的实力”^{[2]28}。但是,沙俄封建军事帝国主义仅凭其自身的经济实力无法与英、法、德、美、日等资本主义国家抗衡,于是,便通过军事扩张和兼并他国领土来扩大其实力,正如列宁所指出的那样:在沙俄“军事力量上的垄断权,对极广大领土或掠夺异族如中国等等的极便利地位的垄断权,部分地补充和代替了现代最新金融资本的垄断权”^[3]。

沙俄侵吞我国150多万平方公里的土地后,继而覬覦

我国东北、内蒙古、西北等地区。为加强瓜分中国和称霸远东的力量,沙俄决定修筑从车里雅宾斯克至符拉迪沃斯托克的西伯利亚大铁路,并在中国东北筑一条两端与西伯利亚大铁路相连接的铁路。铁路拟经过的地区不仅资源丰富,物产丰富,而且人口稠密,可以弥补西伯利亚至太平洋沿岸广大地区人烟稀少造成劳动力不足的缺陷。如果铁路经过我国东北地区,沙俄便把我国京津的安全屏障控制于股掌,扼住了出入亚洲和太平洋的重要门户。1891年2月,沙俄决定兴建西伯利亚铁路时,就想在未来铁路的某一站上修筑一条伸入中国境内的支线,加强对中国的政治影响。

沙俄在远东推行霸权主义政策的目的是瓜分乃至独占半殖民地半封建的中国。为夺取远东霸权,沙俄加紧扩充军备,加强海军建设,扩充太平洋舰队,在西伯利亚和远东地区大量部署军队,在符拉迪沃斯托克建立太平洋沿岸海军基地,为其舰队取得在我国胶州湾“过冬”的权力,同时伺机夺取我国的旅顺口和大连湾上的不冻港作为其太平洋上的海军基地。维特提出,俄国作为陆上殖民国家,其铁路的作用可与海上强国英国海军舰队的作用相提并论。中东铁路是沙俄加强其太平洋舰队力量的有力工具,它“将保证供给俄国海军一切必需品,使之在我们的东方港口有坚固的支点”,所以这条“铁路通车后,这支海军的力量就会大大增强”^{[2]29}。

1895年,西伯利亚铁路的路基已修筑到外贝加尔地区的赤塔,原定铁路将从赤塔沿石勒喀河和黑龙江经哈巴罗夫斯克南下,顺乌苏里江东岸抵达符拉迪沃斯托克。

[收稿日期]2011-08-17

[作者简介]任秀娟(1964-),女,黑龙江海林人,副教授,从事俄罗斯学研究。

但经勘查,石勒喀河和黑龙江北岸地形复杂,人烟稀少,筑路难度极大。如改由赤塔穿过中国东北北部,直达符拉迪沃斯托克,不仅地形有利,取材方便,劳动力供给有保障,还可以节省350万卢布的铁路建筑费,路程从3080俄里缩短为2100俄里,从而以最短的距离把外贝加尔、符拉迪沃斯托克和旅顺口三个战略要地联系起来,战时沙俄可以迅速调遣其陆海军,更重要的是能把满州牢牢地控制于手中,使沙俄在对华扩张以及在远东和太平洋的争夺中较其他帝国主义列强占据更为有利的战略地位。用维特的话来说,一旦“借道筑路”成功,将“大大增加俄国不仅在中国,而且在远东的威信和影响,并将促进附属于中国的部族和俄国接近”,即将大大加强沙俄在远东和太平洋与列强争夺的军事实力,有效地控制中国东北地区,“一旦此线操在俄国手中,有把握说,以后在中国北部任何铁路或支线在未得俄国同意以前便不得建筑”^{[4]173}。由此可见沙俄并不只垂涎我国东北三省,而是意欲把华北地区都变成其控制的势力范围。“满洲问题在维特脑中绝不只是一个到符拉迪沃斯托克的铁路长廊。俄国不仅不放弃猎取不冻港的政策,而且把满洲变作俄国侵入中国及朝鲜内地的帝国主义进攻政策之出发点”^{[5]62}。因此,沙皇俄国可以借助中东铁路向中国长驱直入,兼并中国广大而资源丰富的领土,侵吞与俄国毗邻的我国少数民族地区,加快对中国的政治经济渗透,并进而迅速向中国内地扩张,为争夺远东霸权奠定基础。

二、“借道筑路”的地缘经济因素

早在19世纪30年代,沙俄的一些报刊就宣称:亚洲市场理应为俄国工业品所独享,这种独享是由它们的地理位置所赐予的。中东铁路贯穿我国东北,不仅使其成为帝国主义列强商品倾销、原料掠夺和资本输出的得力工具,而且还可以把中国东北变成其工业品生产基地,因为俄国“希望寻找工业生产的新中心”^[6]。如此,则更加巩固了沙俄在中国东北的经济地位,从而实现维特预定的用“银行和铁路征服”中国的计划。

1903年中东铁路开通运营后,沙俄外交使臣在致美驻彼得堡使馆的《备忘录》中指出:“满洲的发展及东北富源的开发,并非中东铁路唯一的目的。这条铁路有关俄国头等重要的公共利益在于它是俄国远东领地与帝国其他部分的主要交通线;同时也是向这些领地运输俄国商品的大动脉。这条路线乃是西伯利亚大铁路的不可分离的组成部分;西伯利亚大铁路又是西欧各国交通远东的要道”^[7]。俄国学者斯坦菲尔德指出:“随着中东铁路的修筑,商品交换的条件急剧地发生了有利于俄国的变化。俄国的工业中心通过轨道同东北三省联结起来,经过大连和牛庄这两个港口又使东北和中国内地联系在一起了”^{[2]46}。

中东铁路给俄国商业贸易创造了非常有利的条件。这条铁路不仅使沙俄获得了沿途丰富的自然资源,还使

其工商业在满洲迅速发展活跃起来,符拉迪沃斯托克港口与中国东北地区经济的互动,带动了该港口的繁荣,促进了沙俄远东对外贸易的发展。中东铁路虽然只贯穿东北地区,但因这条铁路与中国内地铁路和港口连接,所以其对中国的影响在空间上却是深远的,它把沙俄的经济因素和影响延伸至附近,渗透到内地各省。沙俄在中国的经济成分很快因此发展壮大,并具有与英国经济相抗衡的能力,增强了沙俄削减、排挤英国在中国经济份额的实力,从而达到沙俄独占中国经济的目的。中东铁路是沙俄仰仗军事力量和强权政治输出资本,开辟国际市场,开拓原料产地等经济侵略活动的有力工具,是沙俄通过对中国的经济侵略达到其称霸远东的战略目的武器。

三、中东铁路的地缘经济作用

中东铁路开通后,外国商人利用中东铁路沿线的丰富自然资源 and 大批廉价的劳动力大规模投资,建设近代化企业。于是,铁路沿线使用机器生产的近代工业企业大量涌现。如面粉、榨油、酿酒、制糖和卷烟等企业相继开工,洋行在铁路沿线各大城市也相继建立。1900~1913年间,俄商先后在中东铁路沿线地区开办34家面粉厂、4家榨油厂。一战前夕,俄商在铁路沿线建46家酒厂,还有制糖厂和卷烟厂。1898年8月,俄国资本在哈尔滨香坊开办第一家俄国商店—罗西安洋行,1900年建立(总部在莫斯科,分部遍布俄国各地)秋林洋行哈尔滨分行,其下辖诸多工厂,如发电厂、制酒厂、卷烟厂、茶厂、服装厂、油漆厂和制蜡场等,洋行职工到1914年已约达1000人^{[2]105-109}。这些工厂和商行的建立,加快了资金的输入与产品的输出,带动了沿线地区与沙俄和周边国家的商品交换以及人员与物资的流动。经济交流速度加快,地缘经济联系也得以建立起来。

同时,民族资本也纷纷引用外商的先进生产技术、管理方式投资建厂。以牡丹江地区为例,1912年穆稜县有油坊2家,榨油机30台,年产豆油2万公斤,到1928年增至5家,年产豆油6.75万公斤^[8]。1917~1923年间,宁安县有大型机制面粉厂4家,资本从5万元到30多万元不等^[9]。1913年,绥芬河东方啤酒作坊昼夜生产能力2400瓶,除供本埠消费外,还销往中东铁路沿线。1930年横道河子马来啤酒厂年生产能力2000石^[10]。农产品加工业及其他工业的日益发展,扩大了各类产品的国内外市场输出,也改变了沿线地区的产品输出结构,原料输出相对缩减,加工品输出相对增加,从而增加了向国内外输出产品的种类。这种变化基于地缘经济联系的外资的影响、先进技术的引进和先进管理方式的运用。因为铁路的开通,便利了各国毗邻地区的联系,方便了外国资金及其先进技术的进入,先进技术在生产中的使用,提高了产品附加值,使产品输出成为可能;民族资本对外国先进技术、设备、部件的引进,以及商家对洋布、纸张、石油、火柴等其他外国工业品的经营,促进了进口贸易的发展,于是

铁路沿线地区与俄国及周边国家在经济联系上产生互动,地缘经济交流随之产生。

中东铁路促进了建立在地缘经济联系基础上的城市的发展。铁路沿线的哈尔滨、长春、大连、旅顺、牡丹江、绥芬河等沿线城镇相继发展起来。1902年,绥芬河以火车站和海关为中心,已初具市镇雏形。1904年常住人口达2000人,中、俄、日三国商人在这里开设商铺、饭馆等100家,贸易繁荣,边境经济联系密切。1908年绥芬河开埠设关后,吸引各国商人、侨民来此牟利。到1927年人口已超过2万,大小商业200家,“举凡教育、医院、电报、电话应有尽有”,“已成为东部文明中心”^[11]。由于与俄国地理上的毗邻,边境城镇绥芬河引来了各国商人投资经商,于是与周边国家的人缘关系建立起来,随着与俄国及周边国家经济交流的发展,人缘联系的范围进一步扩大,人员流动更加频繁,人缘网络发展起来,人员的频繁交往引起地缘的密切联系,他们之间的经济贸易活动带动了东亚各国之间的资金流动、物资交流和商品交换,绥芬河具有地缘特色的经济—地缘经济建立并发展起来。

因为铁路沿线东部地区农副产品大多通过中东铁路经绥芬河口岸运至海参崴出口,极大地促进了绥芬河口岸的繁荣。1920年,绥芬河进出口贸易总额达103.2871万海关两^[12]。随着贸易量的增加,绥芬河逐渐成为东北东部的贸易中心,带动了东北东部的国际贸易发展,随后整个东北北部被纳入以绥芬河为中心的国际贸易范围^[10]。绥芬河带动了东北北部与俄国及周边国家的地缘经济联系,并以此为基础,促进了东北北部国际贸易的迅速发展。

随着地缘经济联系的建立和发展,贸易范围扩大,贸易量增多,无数农副产品和其他产品快速向铁路沿线聚集,运至边境口岸,输往世界各地,而大批进口商品又通过铁路沿线各站扩散至国内外广大腹地,极大地拓展了沿线地区商品的购销范围。于是,铁路沿线市场以铁路为媒介,增强了与国内外市场的沟通。以中东铁路东部沿线地区为例,农林矿产品等大宗货物的铁路运输量呈上升趋势。随着贸易量的增加,这些农副产品除一部分在国内销售外,大部分输往欧洲和日本,走向国际市场,大大加速了东北东部与周边国家乃至与欧洲的经济贸易联系,建立在地缘经济联系基础上的国际经济联系加强。

哈尔滨作为交通枢纽,通过铁路迅速进入国际市场,西方列强将商品输入哈尔滨然后扩散到中国内地,同时东北的大批农产品也通过铁路远销到国外,并与国际市场的联系日益紧密。20世纪20年代初期,东北北部地区的农产品平均年产量为4.3亿普特。其中25.6%输出到国际市场。满洲豆类农产品向世界市场的输出不断扩大。此外东北北部每年还将20%的木材和10%的畜牧产品投放到国际市场^[13]。哈尔滨成为国际贸易集散地。哈尔滨既非政治中心,也不是商业中心,而是因铁路开通后与毗

邻国家建立起地缘联系并通过地缘联系发展起经济联系的交通枢纽,铁路的运营使进出口贸易额迅速增加,各国之间原料和商品的交流不断增长,速度日益加快,进一步促进了东北与周边国家的地缘经济交流,进而促进了与欧洲经济关系的发展。

中东铁路的运营,使先进的生产技术和生产工具得以引进,促进了沿线地区生产力的发展,使产品质量和附加值提高,为商品输出奠定了基础。中东铁路推动了东北地区与俄国经济贸易的密切联系,并把这种联系扩展到国际市场,把东北纳入国际经济贸易体系,同时对中国广大内地产生影响,基于地缘经济联系的国际经济贸易日益发展。

中东铁路是帝国主义国家仗仗军事优势为争夺世界市场(生存空间)而采取的地缘政治政策的结果,因此中东铁路沿线的经济具有浓厚的殖民主义色彩。一方面,它促进了沿线经济的发展,推动了沿线乃至东北地区与沙俄及东亚国家的地缘经济联系,使沿线经济与欧俄以及欧洲建立了联系;另一方面,沿铁路源源不断地向沙俄和欧洲输出原材料和农副产品,运入欧俄和欧洲的廉价工业品,使铁路成为沙俄资本家掠夺中国财富的工具,沿线工厂和洋行成为沙俄资本家榨取中国人民血汗和换取高额利润的场所。同时,沙俄资本在工业领域对民族资本的排挤、不公平竞争对民族企业的发展形成巨大压力。

【参 考 文 献】

- [1] 江亢虎. 新俄游记[M]. 北京:商务印书馆,1924:3.
- [2] 李济棠. 中东铁路:沙俄侵华的工具[M]. 哈尔滨:黑龙江人民出版社,1979:28.
- [3] 列宁选集(第二卷)[M]. 北京:人民出版社,1995:393.
- [4] 张蓉初. 红档杂志有关中国交涉史料选译[M]. 北京:三联书店,1957:173.
- [5] 罗曼诺夫. 帝俄侵略满州史(中译本)[M]. 北京:商务印书馆,1937:62.
- [6] 李济棠. 中俄密约和中东铁路的修筑[M]. 哈尔滨:黑龙江人民出版社,1989:48.
- [7] 宓汝成. 中国近代铁路史料(第二册)[M]. 北京:中华书局,1963:651.
- [8] 穆棱县志编纂委员会. 穆棱县志[Z]. 哈尔滨:黑龙江人民出版社,1990:253.
- [9] 王世选. 梅文昭. 宁安县志(卷8)[Z]. 1924:8.
- [10] 于春英. 中东铁路与近代牡丹江地区城镇的兴起[J]. 中国近代史,2008(5).
- [11] 中东铁路经济调查局. 东北北部与东省铁路[Z]. 中东铁路经济调查局档案,1927:392.
- [12] 白眉初. 满洲三省志[A]. 中华民国省区全志(第2册)[Z]. 中央地学社,1924:127.
- [13] 臧颖. 中俄(苏)史学界中东铁路学术研究异同论[D]. 河北师范大学,2008:28.

(责任编辑:常延廷)