

专题

← (上接 11 版)

历史传统、地理因素、国内外状态等等。

文汇报：请您谈谈这项研究的学术价值体现在哪些方面？

吴松弟：长期以来，近代中国经济地理这一领域的研究是缺失的。现代经济地理建立在近代经济地理的基础上，如果只了解现代情况，而不知近代，可说不知“来龙”，难知“去脉”，所以有必要把近代中国的经济地理状况搞清楚。

时代不同，但山河依旧，现代经济地理现象与近代中国有某些程度的相似性，比如经济基础、交通状况、城乡差别等多个方面，而且建立在旧经济基础上的传统政治、文化也在持续地发挥着作用。可以说，1950年代以来尤其是改革开放以来中国经济空间发生的翻天覆地的变化，其实是我国长时段历史演化进程中的一个环节，因而研究近代经济地理至少有两个方面的意义：

理论方面，它能弥补这一时段研究的空白，可以从较长的时段理解中国经济地理演变的长期规律与特征，寻找中国经济地理的有别于他国的特色及其成因，这对我国的发展是非常必要的；此外还有实践意义——短时间的考察难以窥见今日现象的形成机制，而通过长时段、大跨度视角研究得出的结论，能够为现代经济地理学研究和解决现实问题提供历史借鉴和思路。比如，正处于发展完善中的市场机制与近代中国原始市场机制是一脉相承的，他们保持着内在机理的一致性，构成了一个完整的演化序列——总结近代以来中国经济地理的演化及其机制，正是近代经济地理的主要研究方向。

举例来说，通过近代中国经济地理的研究，可以发现今天的东、中、西三大区域差异实际上在近代便已形成，一方面它是近代巨大的区域经济差异持续发展的结果，另一方面影响近代区域经济差异的各项因素相当一部分仍然存在。值得注意的是，尽管改革开放以来区域差异有所缩小，但要得到根本上的改变仍然需要时间。而我们只有了解了近代中国经济地理，才能理解缩小区域差异需要时间，也才能看到导致区域差异存在的主要因素，从而采取有效的措

施。又如，发展绿色经济，需要各区域保护好自已的生态环境，而各区域生态环境的影响因素很不一样，在发展经济的过程中必须因地制宜，不能“一刀切”。从这两个例子就能看出，研究近代经济地理，对当前的国情研究、区域经济规划、交通和城市发展、生态保护等都有重要意义。

文汇报：您为何会关注到这个细分的历史地理学领域？是否和您过去的研究有所关联？

吴松弟：三十多年前，我在研究宋代东南沿海丘陵地区的经济开发时，考虑过“古代经济中心南移”的问题，而这一问题将我的注意力引向了港口、商品生产和进出口贸易等方面的关系。这段研究经历也为我后来研究近代中国经济地理打下了基础——我的研究路线就是从宋代的经济地理逐步转移到明清再转到近代，这是一个循序渐进的过程，过程中会发现很多有趣的现象，对研究近代经济地理有启发意义。

比如，研究宋代经济地理会关注“泉州港”，泉州港是公认的南宋时期全国最大的港口，但是在讨论成因时，人们都会把其靠近南宋都城临安（杭州）的区位优势作为一个重要原因。我认为这个说法存在一定问题，如果靠近都城是优势，那么宁波港的优势更为明显。在进一步研究中，我发现泉州港能位列头名，有赖于它主要的出口商品——瓷器，泉州是中国当时最大的出口瓷器产地。

当时，外国船只运往中国的往往是香料等方便运输的本国商品，而要运回去的第一号商品瓷器容易破碎而且较重，对外国商人来说最好是到离产地较近的港口卸下从本国运来的香料等货物，这些货物相对较轻，通过陆路运往杭州不至于太艰难，然后在同一个港口装上笨重易碎的瓷器作为回头货。浙南福建是宋代陶瓷生产最发达的地区，龙泉窑、建窑、德化窑的出口产品主要经泉州港出口，泉州本地出口瓷器数量也不少，福建宋元古窑址多集中在泉州地区，有专家认为国外发现的宋代中国瓷器以泉州瓷为最多，说明了瓷器出口与瓷器生产对泉州港口与区域经济的双向互动作用。明代长期实行海禁政策，在前期二百年完全

禁止民间贸易，泉州港走向衰落。清代在统一台湾之后结束了海禁，对外贸易开始恢复，但此时第一位的出口商品已不是瓷器，而是主产于长江三角洲的丝织品。中国最重要的港口逐渐向北转移到今天的上海港。

文汇报：那么您如何看待明代的“隆庆开关”？

吴松弟：我做过研究，隆庆开关并没有那么重要的意义。隆庆开关是一口通商，开放所谓的“龙港”，即漳州边上的越港，也就是说其他的港口都是封闭的，浙江的船只要想把货物运出去必须到越港取得执照，才可以北去日本，南下南洋，这样一来就走了一个三角形的路线，很不经济，导致的后果就是民间走私兴盛，“地下”贸易港口随着民间需求不断北移直到宁波。宁波边上的一个双屿港在当时几乎是中国最大的贸易港口，但是作为一个走私贸易的港口，官方没有正式记载，反倒是外国文献里有所提及，此外在明代镇压走私贸易的记录里也有提到。双屿港兴盛了十多年，后被军队捣毁，海上贸易又逐渐消沉下去，直到康熙二十二年，台湾收复，沿海贸易才全面展开。此时，上海一下子发展起来，这是因为中国以前的沿海航线以长江口为界，分为南洋、北洋，南北洋的海底地貌很不相同。南洋航路水深流急，通行尖底海船，北洋水底沙滩绵延，通行船底平阔的沙船。尖底船要越过长江口北上，平底沙船要过长江口南下，都必须在上海换船，上海航运自然发展起来。

文汇报：研究近代经济地理，与研究古代的视角有何区别？

吴松弟：研究古代中国的经济地理，我们的视野还可以放在中国的国内，而到了近代，视野就要放到全球，全球化和现代化的到来使得中国的经济地理发生了深刻的变化。

这一方面过去研究不多，是因为中国最开始的现代化、全球化是在比较尴尬的状态下进行的——长期以来在古人的心目中周边都是落后的，对西方世界缺乏正确的认识，鸦片战争这一仗将中国硬推上了现代化和全球化的道路，这也使得我们当时各方面进展比较缓慢。

西方人来到中国，也带入现代化的生活，比如电灯

电报、现代的卫生设施、火车等交通工具，让国人见识到现代化的样子；带进来的廉价棉纺织品更是强烈冲击了手摇纺纱为主的传统市场，一些商人探究其中原因，发现进口的纺织品原料较好，就干脆直接用进口的棉纱，后来又觉得手摇纺纱机实在落后，但又买不起大机器，于是去学零部件比如齿轮的制作，改良了传统的纺纱机，我们叫做半手工业化半现代化。由于内忧外患接连不断，各方面进展比较缓慢，但毕竟中国传统的经济面貌和经济地理格局已经发生了重大的改变。

文汇报：近代经济地理这样一个跨越地理、历史和经济三大学科的交叉研究，其研究方法与历史学、经济学和地理学的方法有何异同？

吴松弟：近代经济地理可以说融合了现代经济地理学和历史学的空间和时空维度。相较现代经济地理学，这项研究着眼于经济变迁的历史过程，更注重历史考察；既然论述历史过程，就需要采用历史学的研究方法，但论述时采用的空间角度和地理分析却来自地理学而非历史学，毕竟中国领土广袤，各地区的地理现象极不相同，如不从地理角度进行分析，许多问题讲不清楚。与经济学相比，近代经济地理强调人类经济活动的地域系统和空间状态，是基于空间和地理角度的考察。

文汇报：中国近代经济地理的研究，是长时段、宽视野的研究，此次运用了多少数据资料？您此前整理编写的旧海关文献对此次研究有无贡献？

吴松弟：要进行这项研究，需要大量的一手资料，我们依据的经济资料，主要来自这几个方面。中国旧海关的贸易报告，具有较强的科学性和完整性。我们此次主要借助了2001年由中国海关总署和中国第二历史档案馆编辑出版的《中国旧海关史料》170册。我根据哈佛大学图书馆馆藏整理的中国旧海关出版物未刊部分，由于出版晚于这套书的写作，只有小部分为本书所用，这一点有些可惜。

此外，借鉴的材料还有晚清民国时期，由中央政府和地方政府、产业界和知识分子，以及日本、俄国、英国人分别撰写的各种各样的经济调查报告；

晚清民国时期编纂的地方志，近几十年来各地政协还出版大量的有关近代历史的文史资料，这些也颇有参考价值。

近代经济地理格局的形成需要一个过程，一些新兴事物或者说标志性要素发展得还较为缓慢

文汇报：中国近代经济地理格局何时确立下来？演变过程中的特征是什么，与他国的区别在哪里？

吴松弟：中国的近代经济地理格局，大致在20世纪的二三十年代已形成。

其特征与时代背景是分不开的，概括来说，近代是我国经济第一次深度卷入全球化的时期，而近代经济地理正是在全球化、现代化浪潮的冲击下，在中国传统经济逐步向现代经济转型的过程中形成的，是经济规律长期作用的产物。同时，它又受到中国的自然地理结构、传统经济文化的制约。

我国的现代化进程曾经有过一段艰难时期，这段时期内现代经济形成的同时，传统经济也存在着相当长的时期，这使得新的经济地理格局的形成需要相当长的时间，并且随着交通条件的改善而调整。尽管这样，总体格局一旦形成，便无重大改变。

文汇报：近代经济地理形成表现在哪些方面？

吴松弟：近代经济地理格局的形成需要一个过程，一些新兴事物或者说标志性要素发展得还较为缓慢。先从产业方面来看，因进出口贸易引起的农业手工业的转型时间就比较久；现代工业兴起主要是在甲午战争之后，之前清政府不鼓励办厂，之后，各地都兴起了办厂热潮，铁路的建设也加快了——晚清时期的发展始终是老太婆走路，歪歪扭扭，光是铁路要不要修、该不该修就讨论了三四十年。

再比如说，鸦片战争之前的中国城市，只有作为政治中心的首都都比较重要，经济中心城市还未形成。而到了近代，沿海口岸发展为城市，并影响了周边一带，口岸城市自