

◀ (上接 12 版)

然成了区域的经济中心，这就涉及区域经济格局和区域经济中心的形成。这些在以前都没有，形成都需要时间。进展到 1930 年代，中国的经济地理格局跟 1840 年左右相比已经有了根本上的区别，具体表现有以下几个方面：

第一，鸦片战争之前，我国各地商品交换一般限于府、县等范围相对较小的区域，作为各级行政区域中心的城市是区域内的人口中心和消费中心，大小区域内部的物流主要流向这类城市。鸦片战争以后，沿海港口城市成为国内进出口物流的主要集散地，20 世纪以后也成为广大内陆地区国产工业品的主要供应地。受此两个因素的控制，近代全国物流轴便改以沿海重要港口城市为主要指向。

第二，沿海沿江港口城市的兴起与全国物流指向的改变也使得交通布局发生了重大改变。近代以前，连接首都或行政中心的主要交通路线最为重要，而中国的新式交通，包括轮船、主要公路及航空大多或以港口城市为起讫点，或与通往港口城市的道路相联接，形成了以港口城市或省会为中心的新格局。沿海沿江沿铁路地带成为主要的城市分布带。

第三，产业构成上，农业虽然还是当时国民经济的主体部分，但是农产品大部分已经作为商品，是商品性的农业；手工业也是以面向市场为主；最重要的是，现代工业发展起来，并主要集中在东部沿海。

第四，经济区域、经济中心城市基本形成。近代时期，除了边疆可以通过沿边口岸发展对外贸易的区域形成自成一体的沿边经济区之外，其余地区几乎都成为沿海各口岸城市的腹地，并在此基础上形成经济区。区域经济中心也由传统的行政中心城市转移到口岸城市和交通中心城市，改变了以前的行政中心和经济中心合二为一的状况。

第五，通过埠际贸易，近代沿海沿江的各个通商口岸已形成井然有序、等级分明的港口—贸易体系。在这一体系中，上海、香港两个全国性港口位居第一级，广州、厦门、宁波、汉口、重庆、青岛、天津、大连等规模较大的区域性港口位居第二级，其他规模较小的区域性港口位居第

三级甚至第四级。上海和香港通过埠际贸易将航运、邮政、电讯、金融、信息等方面的影响输送到其他港口城市，再通过这些港口城市的港口—腹地系统到达它们腹地的深处。

第六，自唐中叶中国经济重心南移以后，中国大的区域经济差距主要是南北差距。经过近代的变迁，中国大的区域经济差距，已变为东西差距为主、南北差距为次。

**文汇报：**中国近代经济地理格局的形成过程中，是什么在起决定作用？

**吴松弟：**两个因素：山河格局和经济规律。

中国地理有三个特点，都对近代经济地理格局产生影响：一是西高东低，二是大陆的河流自西向东流入大海，还有许多河流流向其他国家，三是沿海沿边的城市在经济发展中是走到前面去的。这几大格局不变，中国的经济地理大格局会有调整，但不会有根本性的变化。

再来看经济规律。经济发展有很强的规律性，经济区便是经济规律运作的结果。经济区有自己的中心城市，交通体系，还有对外经济联系方向，这些经济联系是自然发展而来，并不是硬生生安排出来的，好的区域规划这些方面都要考虑，不能随便改动。编写这套书也是为了使近代的、由经济规律运作所形成的种种经济现象让大家能够有所了解，方便制定发展规划。

这里，我想举例着重谈一下城市对外经济联系的主要方向，方向改变与否对城市的发展非常关键。曾有人问：武汉在上世纪 30 年代被称为“东方芝加哥”，工商业地位在中国仅次于上海，为什么现在地位下降了这么多？从经济地理角度来看，我认为最重要的原因是武汉改变了它对外联系的主要方向，在近代，铁路还未修成，货运主要借助长江，长江中上游的货物通过武汉进入上海，再通过上海走向国际，所以上海的金融业、产业部门在武汉也有很多的投资，武汉的发展与这个有关系。后来京广铁路分南北两段修，北段修到汉口，南段修到武昌，通过渡轮连接长江两岸，湖南和湖北的货物就直接通过这条线运到广州去，不再经武汉走水路，武汉也将经济联系方向由东改南，转向广东。而武汉到广州是到上海距离的两倍，

珠江三角洲因面积和自然地理情况，辐射范围是有限的，对于辐射到湖北，有点鞭长莫及。

再者，与内河航运的式微有关。建国初期，我国经济全盘学习苏联，而苏联一年里有半年的冰雪期，所以内河航运对他们来说没有那么重要，在这种影响下，长江的水路运输不断衰败。到了后来，南北向的铁路增多，长江上面造了很多铁路公路大桥，这也给下游的大吨位轮船行驶到中上游增加了困难。近代时期，长江流域是三个圈，上游是重庆成都为中心、中游以武汉为中心、下游以上海为中心。

**文汇报：**今天中国的经济地理格局与近代相比，变化如何？

**吴松弟：**今天的经济地理格局与近代的经济地理格局没有根本性的差别，不过是进行着一些微调。比如在珠江三角洲，最重要的事情是深圳的崛起，珠江三角洲近代以来的经济格局是靠广州、香港两个城市，香港是进出口贸易的中心，而广州是内部贸易的中心，两广一带的货物要集散到广州，再通过广州运到香港，再运到世界各地，进口货物的路线反之。深圳崛起后，珠江三角洲的重要城市就由两个变作三个。

### 既需要从全球全国的视野来探讨，也需要考虑各区域地理、政治、经济、文化特殊性对区域经济面貌的塑造

**文汇报：**近代中国经济地理研究是一个十分宏大的命题，为什么以“港口—腹地”作为研究的切入点？

**吴松弟：**研究选择的切入点必然对中国发展具有关键意义。近代中国的经济变迁是在全球化现代化的大背景下进行的，始于外国的先进生产力在沿海沿边口岸城市登陆并发育，然后顺着主要交通路线往广大的内陆腹地推进，促进了腹地乃至全国广大地区的传统经济的转型和新兴生产力的发育，对近代交通和贸易体系、经济区域、城市格局，以及现代化的区域差异等方面产生了重大影响，从根本上改变了

中国的经济地理格局。这就是“港口—腹地与中国现代化的空间进程”观点的主要内容。尽管各区域的状况多少有些区别，受“港口—腹地”影响程度不同，但这一观点仍然大致符合我国八大区域的经济变迁状况。

**文汇报：**您前面提到划分了八个区域，划分依据是什么？

**吴松弟：**考虑最多的是两个因素：一是自然地理结构上的原因，因为自然地理往往也就塑造了当地经济地理的格局。二是区域彼此之间的经济联系，这一点可以展开来谈，比如东北地区，省市内部也有比较多的经济联系，一条哈大铁路就把沈阳、哈尔滨、长春等几个主要城市联系在一起，作为一个区域是完整的；再比如华南地区，其中海南地区历史上就隶属两广管理，再看香港，香港本隶属广东管理，又以广东广西作为腹地，所以要研究香港经济，不能单独把香港拎出来研究，得放在两广一带的大环境里研究。

**文汇报：**这些经济区域的形成是外力为主还是内生原因为主？

**吴松弟：**我觉得两种力量都有。近代以来全球化现代化的浪潮已经把中国经济与国际经济连在一起，对经济区域的形成产生了一定影响。今天我们提到的“长江经济带”，其实是近代发展起来的一个概念，在古代，长江中下游之间的联系并没有那么密切，倒是到了近代联系密切，因为近代上游的重庆成都、中游的湖北湖南的物产要出口都必须要通过上海，上海与它们的联系就比较密切，这样才能形成一个“经济带”，而从自然地理结构等内生原因来看，与上海关系最密切的自然是江浙地区，构成了长三角经济区。我们在区分时也考虑了外向和内向两种因素在里面。

在中国近代经济地理格局形成的过程中，外力的作用很重要，其中沿海地区受到的影响更大。从这个角度出发，我认为现在发出“一带一路”倡议，意味着中国经济的重大转型——从外向推动为主变成内部的发动为主，因为以前靠的是外来经济推动力，开埠通商就是外来的经济进入中国，接着引入外资，也是外来的推动力；而现在我们可以往外走了，不是只等着人家推动，

国内的经济也具备了这样的实力。

我觉得现在才算是进入了一个新的时段，只不过这个新的时段还无法脱离原来那个时段的影响。现在讲的东中西差别，就是外来推动力带动沿海地带发展，再对内陆地区发散辐射形成的结果，在经济全球化的过程中，对外贸易占有很重要的地位，离沿海地带远就意味着离国际市场远，与新的科学技术，新的工业的策源地远，这涉及经济地理上的一个规律——空间影响的衰减力。

**文汇报：**当前中国区域发展也出现了一些新的挑战，能否在近代经济地理的研究中找到对策？

**吴松弟：**近代经济地理研究的重要性是多方面的，现在遇到的一些新状况可以在其中得到一些启示。比如说，今天的实际情况就是近代经济地理的情况，没有大的改变，这意味着中国区域经济差异缩小的问题并不是那么容易解决。我认为西部地区要发展，要有一个全新的思维。关注最近几年来影响世界的重大事情，一件是因特网，因特网可以使山沟变成商业中心。亚马逊难道一定在纽约吗？未必。

再举个例子，我在美国打电话给机场询问航班信息，对方会马上答复，但这个声音可能并非来自美国。我觉得西部地区或许可以聚集一批 IT 人才做电子商业，毕竟一个商业中心的建立并不是看一个城市的消费者有多少，而是看多少货物是通过这里调配出去，这已经跟人口的密度、城市的大小、交通的方便与否没有那么强烈的依赖关系了。另一个值得关注的事件是高铁，我觉得现在的高铁很可能重新对中国的经济地理格局做出一些调整。简而言之，就是用因特网、高铁来缩小空间距离，这是内陆地区发展经济的根本办法。

