

近代中国区域经济发展不平衡影响因素研究

——基于口岸城市和内陆城市的比较分析

王菡叶

中央民族大学经济学院，北京

收稿日期：2025年5月22日；录用日期：2025年7月9日；发布日期：2025年7月18日

摘要

在历史演进过程中，我国长期保持着广袤辽阔的地理特征，国内各地区在人才、技术、政策等因素的影响下，各地区经济发展程度出现差异，从而使得区域间经济发展的不平衡。而区域间发展的不平衡对各地区之影响也是明显的，尤其是欠发达地区。同时，近代中国各城市除了本身区位因素以外，还由于西方列强对中国城市之作为在客观上使得各个城市出现了不同程度的经济增长或衰退现象。本文以近代中国区域经济发展不平衡为研究对象，基于当时口岸城市与内陆城市的比较，通过梳理相关文献，论述影响区域经济发展不平衡性的因素。

关键词

经济，区域经济，不平衡性，影响因素，近代中国

Research on Influencing Factors of Uneven Regional Development in Modern China

—A Comparative Perspective between Treaty Ports and Inland Cities

Hanye Wang

School of Economics, Minzu University of China, Beijing

Received: May 22nd, 2025; accepted: Jul. 9th, 2025; published: Jul. 18th, 2025

Abstract

In the process of historical evolution, China has maintained a vast and expansive geographical feature for a long time. Under the influence of factors such as talent, technology, and policies, there are differences in the level of economic development among different regions, resulting in uneven

economic development between regions. The uneven development between regions also has a significant impact on various regions, especially underdeveloped areas. At the same time, in addition to their own location factors, modern Chinese cities also experienced varying degrees of economic growth or decline due to the actions of Western powers towards Chinese cities objectively. This article takes the uneven development of regional economy in modern China as the research object, based on the comparison between port cities and inland cities at that time, and through sorting out relevant literature, discusses the factors that affect regional economic imbalance.

Keywords

Economy, Regional Economy, Unevenness, Influencing Factors, Modern China

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

秦统一中国以后，中央集权得到巩固，郡县二级制的实行使得中国形成了一种面状的行政区划，极大便利了交通。交通的发展和统一的货币加速了经济增长，部分近海近河的城市逐渐成为繁荣的中心，经济发展大大超越同时期其他城市。随着朝代更迭，越来越多经济繁荣发达的都城开始出现。包括隋朝的洛阳、唐朝的苏扬等，其间大多都有运河来往，商业繁荣。1840年，英国发动的侵略战争，成为近代中国与外部世界关系的转折点。清帝国的封闭状态被打破，被动地融入了全球体系。此后，西方列强的多次侵略又强迫着中国签订了丧权辱国的诸多条约，其中包括开放广州、福州、厦门、宁波、上海、琼州、汉口等通商口岸。客观上加速了中国与世界的沟通，打开了中国的国际市场，口岸城市由此逐渐发展起来。而工商业的发展带动了经济，吸引着各地的人口聚集在城市里，点状的城市群加速了市的兴起导致各地区发展更趋于不平衡。而近代区域经济发展的不平衡性对各地区的影响是明显且深刻的。尤其是欠发达地区，区域间差距拉大减缓了其经济发展。对于部分内陆城市，口岸城市的迅速发展导致其无法招揽合适、足够的人才，而由于地理位置的劣势使得当地百姓少与外地进行交流贸易。同时，区位因素以及政治原因也导致了口岸城市逐渐与内陆城市在经济发展这一方面拉开差距。

区域经济发展的不平衡是自古以来就存在的问题，而其成因是诸多因素交织的结果。交通基础设施作为创新的重要载体，其对区域创新能力的促进作用具有显著且滞后的积极效应[1]，且在相对落后的西部地区表现得更为突出，方玉洁[2]和秦华[3]指出，中西部地区受制于沙漠化、高寒气候等不利自然条件，基础设施尤其是交通网络的构建受到严重制约，而交通基础设施的完善则是实现区域整合与推动经济增长的关键要素[4]，可见中西部地区的相对缺乏的交通网路阻碍了经济增长。历史上，此类地理与基建差异因制度性安排而进一步加剧。近代出口贸易的扩张[5]及不平等条约确立的通商口岸体系，赋予了沿海地区制度性优势与资本积累的先发条件，促使如上海、天津等沿海口岸城市快速崛起，而内陆地区则陷入长期边缘化的困境[6]。在此过程中，沿海地区依托条约口岸形成的经济发展模式奠定了工业化根基，内陆地区则普遍面临产业升级的挑战。Wang等[7]的研究对比揭示了内陆城市的工业化进程高度依赖政府规划与政策的连续性，但其易受战争等政治动荡冲击而中断，与受外国资本庇护、拥有更具韧性多中心体系的口岸城市相比，发展差距显著。与此同时，人力资本积累的区域失衡也是发展差距的核心驱动因素之一。戴鞍钢[8]指出，清末民初时东西部地区在新式教育推广上的差异，直接拉大了区域间人力资本储备的鸿沟，对长期经济发展产生了深刻影响。Lu等[9]对贵州的研究也印证了发展高等教育以提升人

力资本对欠发达地区经济增长具有促进作用。沿海城市凭借高效的产学研合作机制推动市场导向型研发，专利转化率较高，而内陆城市的研发活动则更多集中于基础研究领域，创新成果常与经济需求脱节[10]。

综上所述，区域经济发展不平衡是地理环境、历史形成的制度与资本优势、基础设施水平、人力资本质量等多重因素复杂互动并产生深远路径依赖的产物。沿海地区凭借区位优势、历史机遇及由此累积的综合条件确立了先发优势，而内陆地区则受限于自然环境、历史形成的边缘化地位及其衍生的结构性短板。因此，研究近代的区域经济发展不平衡有助于我们更深刻地看待如今的区域经济发展问题。而研究过去区域经济的发展对我国这样一个历史悠久、幅员辽阔的国家而言具有十分重要的意义，部分影响因素的探讨如今也具有一定程度上的参考。此外，区域经济活跃，整体效益高，也是中国经济发展的重点所在。区域经济的发展有利于联结各区域，优势互补，分工协作。

2. 近代中国区域发展不平衡状况

2.1. 口岸城市发展状况

自古代运河开渠以来，沿河沿海的城市包括洛阳、杭州等地在交通往来便利的基础下使得地区经济逐渐发展起来。近代以后，由于西方列强的侵略，清政府被迫开放上海、宁波等城市作为通商口岸。中国沿海及内陆地区逐渐在这个过程中形成了规模化的对外通商网络。统计显示，截至清末共设立百余处对外贸易节点，其中既包含具有战略价值的胶澳、威海等军事港口，亦涵盖香港、澳门等特殊管辖区，共 110 个口岸。

由于市的设立依赖于人口的增长与经济的迅速发展，因而在这里我们主要以市的建立作为区域经济发展相比较的指标。人口的增加有助于培养、吸引人才，促生机械发明，提高劳动生产率，积累金银，而城市本身不同程度经济的增长，会进一步拉大各地的差距。“在中国，一个地区想要升级为市级行政区，通常需要同时满足几个硬性条件：常住人口基数要达标，地方财政实力够强，税收规模也得达到相应标准。” [11]加之，在相当长的一段时间内，人口与税收都是设市的标准，而税收由当地的经济发展程度决定，高的税收一定程度反映了当地的经济处在一个良好的发展状态中。

当时中国无论是经济层面还是政治层面，重要的市都几乎都是口岸城市，甚至在部分人口等级上通商口岸城市的占比达到了百分之百。从当时的全国城市分布来看，近代中国主要城市几乎集中于沿海地带[12] (见表 1)。市的建立需要一定的经济基础，通商口岸城市作为近代中国最先与国际接轨的城市，客观上进一步推动了中国经济的发展。资本主义的传播、工厂的规模开办、新技术的形成，面对购买力足够高的国际市场，口岸城市在开埠以后经济获得了较快的发展。人口因素是经济发展的主要因素之一，人口基数大，人才的涌现就变得更加频繁，劳动力数量也随着增加。经济活动过程存在和发展的必要条件就是人口，无论是流通领域还是生产领域，作为人口的组成部分的劳动力都是不可或缺的部分。人口数量与结构的变化，往往与经济运行产生双向互动效应，既能成为经济腾飞的引擎，也可能转化为发展道路上的阻力。如在工业化初期，人口规模扩张通过要素投入驱动作用明显；而进入创新驱动阶段后，其影响路径转为通过市场需求牵引和技术扩散速度实现，人口数量对经济总量的影响呈现显著的门限特征。

Table 1. Urban port opening coverage rate
表 1. 城市开埠覆盖率

人口规模	城市总量	开埠城市数	开埠渗透率(%)	经济区域分布
超大城市(≥200 万)	1	1	100	长三角核心区
特大城市(100~200 万)	4	3	75	沿海与省会
中等城市(20~100 万)	22	16	72.7	多区域均衡
小城市(<20 万)	63	28	44.4	中西部为主

2.2. 内陆城市发展状况

内陆城市由于地理位置的先天原因,发展程度要落后于沿海沿河城市。甚至某些深居山林的地区,由于交通极其不便利,人们的出行受到影响,很少与外界进行沟通交流,经济受到制约。相比于口岸城市,内陆城市的开放性不足问题也导致内陆城市很难吸引到人才,新思想的传播受到限制。封建落后的思想长时间地禁锢当地百姓,发展过程中所要面临的阻碍更多,从而减缓经济发展。以经济发展水平相对居前的四川为例,从全省的角度来看,四川省内各州县的商品交换十分频繁,使其自给性加强。省内百姓的大部分需求均可满足,导致地方市场与全国性市场联系减少。自给自足的区域经济必然妨碍跨区域的商品流通,从而影响经济发展。同时,生产力水平和消费能力低下也是内陆城市所面临的一个重要问题。以云南为例,省内的市场容量以及流通量是有限度的。研究显示,洋货输入在 1889 年对外通商后快速增长,但跨省贸易相对减少,地区市场消费需迅速饱和[8]。近代以后,西部地区的局部市场增加,内陆城市得到一定的发展,然而由于社会动乱、自然灾害和地方军阀的横征暴敛,导致人口减少和经济破坏,百姓无法耕种买卖进行劳动,没有货币积累,丧失购买力,导致经济发展缓慢甚至衰退。

3. 区域发展不平衡的原因及其比较

3.1. 历史因素

口岸城市与内陆城市的经济发展不平衡不仅仅从近代开始,而是从古代以来城市的发展就呈现一种沿海沿河的发展态势。鸦片战争以后,清政府对外政策发生结构性转变。封闭状态被打破,沿海城市如广州、上海、宁波、厦门等港口被划定为通商据点。此时虽然开放了通商口岸,但由于小农经济以及落后于西方的封建制度,清朝与国际的贸易交流仍是有限的,保持在一个较小的规模内。到了十九世纪六十年代,西方列强的进一步侵略,中国被迫开放了更多的通商口岸,西方列强在中国发展投资、开办工厂、设立租界,客观上进一步促进了口岸城市的发展。对于部分内陆城市,例如新疆、青海、四川等地,物流则相对于口岸城市仍阻塞很多,与国内外发生贸易交流,货物的运输是一个很大的问题,无论是运输道路的建设还有运输工具的研发都在不同程度上受到阻碍。

重庆自 1876 年《烟台条约》签订后,外资涌入设立工厂、银行及航运企业,开埠后十年间进口年均达 132 万英镑,出口 72.9 万英镑,商品经济全面取代自然经济[13],成为西部贸易枢纽。反观同期兰州,虽为陕甘总督驻地,但其既无法通过基建升级突破地理屏障,更缺乏吸引工业投资的基础条件,因而中央政府因未将兰州视为战略支点,对其交通网络的投入意愿不强,以至于以兰州为中心的西北地区经济发展不充分[14]。由此可见,历史制度通过资本、物流与技术的制度倾斜制造区域断层,其导致的内陆城市路径依赖持续影响现代经济空间格局。

3.2. 教育因素

国家发展教育,以此为基础,再借助人才发展经济。内陆城市的经济发展相对于口岸城市较为落后,不仅如此教育水平也不如沿海城市先进。总而言之,无论是经济还是文化,内陆城市的发展水平都落后于沿海城市。鸦片战争前后,国外的传教士来到中国东南沿海地区设立教会学校传教,而后随着口岸打开,逐渐增设课程,例如代数、几何等进步知识,而此时广袤的包括着大部分内陆城市的西部地区仍旧处于一片沉寂之中。

在晚清推行全国教育体制改革前约五十年间,东南沿海的开放港口已悄然兴起现代教育实践。广州、厦门等五座条约口岸城市先后创办六十余所新型学堂,远超同期内陆地区,更比官方主导的教育革新提早了半个世纪。清朝实行新政以后,四川、新疆、西藏等地都有了较为明显的发展。到了 1908 年,新疆各地的劝学所已有 30 余处。然而尽管如此,西部地区的新式教育依旧处于起步阶段,远远落后于靠近江

河湖海的包含着大部分口岸城市的东部地区。研究表明,四川,这个新式教育开展得最好的内陆城市,显示出来的知识分子特点是教师、留学生和学生所占的比例特别大。在 1907 年,四川拥有 12,324 名教师,其中不包括实业学堂、专业学堂和军事学堂,这个人数占到全国各类学校教师的 20.08%,居于全国首位。然尽管如此,人数的优势却弥补不了其中科技知识分子的数量比例少的缺陷,知识结构也不及沿海及长江中下游沿江省区的知识分子。西北甘肃省在 20 世纪初的留学潮中显示出,此地无去国外留学的学生记录,也反映了内陆城市教育情况远落后于口岸城市的特点。另外,新政时期所引起的地区自治运动在西部地区也没有水花,民间的社会组织的孱弱,是西部省份市场经济落后的表征[15]。

同一时期,以上海为中心的东部地区的开放,催生了教育现代化进程的加速。工商业各领域专业人才培养机制与高等学府创设在此区域获得优先发展机遇,遥遥领先于西部地区。据清王朝最后十年间统计资料显示,该区域累计培育具备现代知识结构的专业人才逾十三万名,其对于中国当时文明开化、追求社会进步、联系社会的作用是巨大的。小学、中学、大学三级教育体系就已经早在民国建立之前于上海基本形成,复旦大学、同济大学等学校的前身都是于这一时期创办的,所培养的学子里有专长的人文科技和管理人才。新思想、新教育的出现,导致口岸城市与内陆城市的经济差距越发扩大,尽管市的建立给予了内陆城市一定的发展机会,但是由于政治等因素,缺乏对内陆城市经济发展的促动和引领,导致其社会经济落后于口岸城市。

3.3. 交通因素

资本的成本价格即生产费用,包括所耗费的生产资料的价值和所使用的劳动力价值。成本高于商品销售价格则亏本,因此在商品售价不变的情况下,商品的生产成本与利润呈现着此消彼长的关系。交通运输作为商品生产成本的重要一环,直接影响着市场中的交易成本,制约着市场交易、商品经济发展规模。

作为影响经济发展的重中之重,交通运输可以提高生产效率,加快货物周转,减少人们在运输上所耗时间,提高人们的出行可达性和可移动性,有助于经济发展。而物流费用降低之后,商品成本下降,为追求超额剩余价值,商人也将纷至沓来,促进当地经济的发展。口岸城市作为近代中国交通最为发达的地区,经济基础好,工业比较发达,由于西方列强在中国的扩张活动,开办了许多轮船公司,客观上便利了水陆交通,对外构建国际航运枢纽功能,对内运输体系涵盖陆路干线、轨道交通及内河航运系统,形成多式联运格局。相比较于口岸城市,深居内陆的西南各省也并非缺乏自己的江河,然而大多穿行于高山峡谷,落差极大的水位与湍急的水流,给轮船的交通设置了很大的阻碍。同时,地貌的险峻,也限制了口岸城市那样量大面广的水运。而新疆、甘肃等位于我国西北的内陆地区则交通条件更差,气候的限制导致河流长期冰封,土地走势高也使得轮船无法通过。落后的运输手段,阻滞了商品的流通和交易。20 世纪初期实地考察记录显示,青藏高原东北部仍维持着原始易货机制。尽管贵金属作为装饰品存在,但商贸往来仍以布匹、茶叶等生活物资直接兑换畜产品。值得注意的是,当地百万公斤级羊毛资源受限于运输瓶颈难以进入流通领域,这种生产要素的时空错配现象,直观揭示了传统运输方式对商品流通效率与经济活动空间延伸的刚性约束[16]。

3.4. 工业发展

相比较与口岸城市,内陆城市早期创办的近代企业,几乎都只是短暂地存活了一段时间。或因战事、或因规划不周密、或因决策不成熟,除少数企业勉强维持外,其余相继破产。并在以后的很长一段时间内,都没有新的工厂开设。口岸城市最先与国外进行贸易往来,得助于外来资金和技术的注入。部分外国人在开埠初期就来到中国进行考察,引进新技术,逐渐建立自己的工厂。让资本主义的雇佣劳动关系

引入在正处于半封建半殖民社会制度下的中国。沿海口岸城市成为了中国近代工业最为集中的地带。工业的发展的必然趋势是吸引大量外来人口迁徙,从而促进城市的进一步扩大与经济的发展。作为列强开放的租界,口岸城市引入的新技术、新思想都使得口岸城市相比于其他的内陆城市展现出新的容貌。“近代上海的租界区域,商铺与工厂密集分布,金融资本与地产开发相互促进。城市开始采用西方城市规划理念,新式道路网络与卫生处理系统逐步完善,许多现代城市基础设施首次成体系出现,传统城市运作模式逐步转变。”[12]新的一种生活方式与城市规划的出现无疑带给了当时的中国百姓以震撼,虽然仍有不足之处,但是在当时的生产水平下,口岸城市所设立的租界的确创造了新的城市面貌。在分析物流流通规律时可以发现,沿江沿海的港口城市往往成为资源汇聚的首选节点。即便某些城镇拥有较高的行政地位,若既非通商口岸又非交通枢纽,其在区域物流体系中的实际作用往往逊色于上述种类的城市[17]。由于交通的迅猛发展,口岸城市的物流超越了同时期其他地区城市的发展。相对便利的物流所带来的经济利益使得地区间经济发展差距越发拉大。同时,东部沿海地带集中了当时中国大部分的现代工业,历史数据显示,1933年间国内工业发展水平最高的都市中,上海、天津等6个通商口岸城市集中了全国67%的制造企业,其劳动力规模占比达72%。从资本构成看,这些区域吸纳了86%的工业投资,并贡献了85%的工业产值[17],1949年的工业总产值中,东部沿海地区占到绝大部分,口岸城市成为了中国工业生产的主力军。产业结构的落后使得内陆城市的经济增长仅凭原有的农牧业远远无法跟上口岸城市发展的步伐。

近代中国口岸城市与内陆城市的经济发展差异,是历史制度倾斜、教育资源配置不均、交通技术落差及工业集聚效应四重因素协同作用的结果,其通过循环累积机制不断强化,影响延续至今。鸦片战争后,沿海通商口岸在条约制度约束下被迫开放,西方列强主导构建了有利于对外贸易与资本输入的治理结构。租界治外法权、海关特殊管制及宽松的工商业政策共同塑造制度洼地,驱动国际资本与技术要素向上海、天津、广州等口岸聚集,奠定早期工业化基础。资本积累促使利润再投资于基础设施,尤其是交通运输的发展,显著优化物流效率与信息传递能力。同步发展的新式教育体系也通过人力资本提升为产业升级提供核心支撑,最终形成强化型产业集群,提升了口岸城市经济实力与政治话语权。而逐步扩大的工商阶层也因此通过游说获取政策红利,甚至参与地方治理,优化的制度环境进一步强化虹吸效应,持续吸引资本、企业与人才。相反,内陆地区的制度边缘化导致资本短缺与产业薄弱,闭塞的交通及科举旧学主导的落后教育严重制约工商业发展,由此引发的财政困境,无力改善基建与教育,进一步削弱外部投资吸引力,形成恶性循环。

参考文献

- [1] Cui, W. and Tang, J. (2022) Does the Construction of Transportation Infrastructure Enhance Regional Innovation Capabilities: Evidence from China. *Journal of the Knowledge Economy*, **14**, 3598-3615. <https://doi.org/10.1007/s13132-022-01005-x>
- [2] 方玉洁. 中国区域经济发展不平衡性研究[J]. 生产力研究, 2020(7): 69-72, 126.
- [3] 秦华. 我国区域经济发展不平衡问题研究[J]. 现代商业, 2020(12): 55-56.
- [4] 牛淑贞. 铁路与近代东北北部地区农业经济的发展[J]. 贵州社会科学, 2024(8): 80-90.
- [5] 庄嘉霖, 陈雯, 陈鸣. 国际贸易与区域经济增长--基于近现代中国的研究[J]. 经济学(季刊), 2023, 23(4): 1513-1530.
- [6] Bracken, G. (2018) Treaty Ports in China: Their Genesis, Development, and Influence. *Journal of Urban History*, **45**, 168-176. <https://doi.org/10.1177/0096144218816548>
- [7] Wang, C., Chen, G. and Liang, Y. (2024) Spatiotemporal Evolution and Influencing Factors of Urban Industry in Modern China (1840-1949): A Case Study of Nanjing. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, **13**, Article 144. <https://doi.org/10.3390/ijgi13050144>

-
- [8] 戴鞍钢. 清末民初东西部新式教育推进的比较[J]. 云南大学学报(社会科学版), 2007(3): 78-88, 96.
- [9] Lu, L., Chen, H. and Wu, P. (2020) Review on the Current Status of Uneven Distribution of Education Resources in China and Its Influence on the Economic Development. *International Journal of Trade, Economics and Finance*, **11**, 104-112. <https://doi.org/10.18178/ijtef.2020.11.5.675>
- [10] Chen, Z. (2021) Research on the Innovation Imbalance between Coastal and Inland Port Cities along the Belt and Road: Based on the Three Helix Theory. *Sage Open*, **11**, 1-14. <https://doi.org/10.1177/2158244021994589>
- [11] 中国人民银行镇江市中心支行课题组, 张先忧. 人口红利的经济增长效应研究[J]. 金融纵横, 2021(1): 51-57.
- [12] 吴松弟. 市的兴起与近代中国区域经济的不平衡发展[J]. 云南大学学报(社会科学版), 2006(5): 51-66, 95.
- [13] 隗瀛涛. 近代重庆城市史[M]. 成都: 四川大学出版社, 1990: 91-129.
- [14] 邵彦涛. 现代国家与其边缘: 近代兰州城市发展研究(1872-1949) [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2023: 33-332.
- [15] 戴鞍钢. 晚清至民国西部工商业和城市困顿探析[J]. 中国延安干部学院学报, 2008(6): 78-85.
- [16] 吴松弟. 通商口岸与近代的城市和区域发展——从港口-腹地的角度[J]. 郑州大学学报(哲学社会科学版), 2006(6): 5-8.
- [17] 吴松弟. 中国近代经济地理格局形成的机制与表现[J]. 史学月刊, 2009(8): 65-72.