

近代遼寧商品流通市場与城鎮體系

張利民 中國 天津社会科学院历史研究所 (zhlimin@public.tpt.tj.cn)

商品流通和市場是工農業生產的直接反映，其性質、規模和體系是隨着社會經濟結構的嬗變發生變化；城鎮的興衰与商品經濟的繁榮是同步的，与商品市場的規模有着密切的關係。這些，在一定程度上標志這一個地區的近代化發展水平。遼寧地區自近代開埠通商以后，內外貿易繁盛、近代工業興起、交通運輸方式變革等，促使商品流通發生較大的變化，這不僅帶來商品市場的繁榮和城鎮的發展，也促進了區域經濟的近代化進程，縮小了与關內的差距。本文以近代遼寧商品流通市場和城鎮體系為研究對象，探討遼寧社會經濟近代化的進程。

傳統時期的商品流通市場与城鎮

遼寧有肥沃的平原和貫通南北的遼河，与華北相鄰，直接受到中原經濟、文化的影響，是東北比較發達地區。在明代，遼河流域已有農業生產，但仍以畜牧業為主，故商品市場是建立在農業、手工業与畜牧業基礎上的產品交換，也就是“馬市”。馬市本來是政府為了安定政局和融合民族關係所設，是政府与民族首領之間以物易物為主要交換手段的“互市”。但實際起到了定期集市的效果。在馬市上交易的不僅有牲畜，還有糧食、鹽、綢緞、布匹、蠟燭，以及鐵鍋、針剪等生活資料，藥材、皮毛和木材等土特產品。明代后期，馬市的交易規模有所

擴大，參與交易的多時有千余人，逐漸演變成省內互通有無的交易場所。這時的城鎮是以行政中心、軍事要塞、驛站和水運碼頭為基礎形成的。北部、西北和東北部以政治和軍事功能為主的城鎮較多，沿海和東南部的城鎮隨着當地社會經濟發展，与關內海路和陸路商品流通數量和品種的增加，成為東北与關內商品交流的集散地，有較多的經濟色彩。

明末戰爭造成遼寧大部分地區一片荒涼，滿目瘡痍，居民逃到關內的竟達300万人之多，故清代初期各城鎮亦多夷為廢墟。清政府招民出關墾荒的政策，使逃离故土的居民和大量關內農戶來此墾荒，農業復蘇，人口聚集，商品流通和市場有所發展。交易的商品有糧食、雜豆、燒酒、木材、藥材、山貨等本地產品，也有鐵器、茶葉、土布、南貨雜貨等關內乃至江南的手工業和土特產品；交易者除本地商民，還有關內商人。城鎮是与市場同步發展的。一些城鎮出現了固定的市場和集市。沈陽作為清朝的都城，人口眾多，專業街市分工明確，是當時最大的商品市場。承德有雜貨、烟、酒、牛馬等五個行會，主要与蒙古貿易，17世紀初已有居民萬戶。鐵嶺“古無市場，凡百貨交易任商民自擇其地，漫無秩序”，¹⁾到康熙初年已有固定的集期和各种商品集市。遼陽在康熙年間“幅員廣而人民稀”，其后“地利大辟，戶益繁息”。²⁾各沿海港口既是商品的集散地，也是一定規模的城鎮。如錦州的東海

논문접수일: 2004년 6월 18일 게재확정일: 2004년 6월 25일

1) 《鐵嶺縣志》(民國二十年)，地市場。

2) 《遼陽州鄉土志》(光緒3年)序。轉引自孔經偉：《清代東北地區經濟史》，黑龍江人民出版社 1999年，19頁。

口和西海口，主要接納天津、山東和江南的商船，以出口麥糧為大宗，“在道咸間稱極盛，每歲進口商船約千余艘”。興城東南寧遠港，是遼西糧谷主要輸出港之一，運往直隸糧谷多從這裡起運。牛庄是遼河最大的出海口，中上游沿岸的糧谷和大豆順河而下，由牛庄出海到關內，開埠前停泊各色商船近千艘。在蓋縣的西河口，清初“南北貨物咸萃于此，故蓋城雖系蕞而偏邑，而名聞八閩，聲達三江，無不知有蓋州者，皆因貨物積散之傳播也”，³⁾有三江會館、福建會館和山東會館。岫岩港亦稱大孤山海口是東部要港，附近設有三個稅局，“舟車輻輳，商賈云集，為海口繁盛之區”。從稅收看，在道光年間，“金州所屬金州、夏州、蓋州三處海口，每年約收船規銀六七千兩”，“錦州所屬錦州、寧遠二處海口，每年約收船規銀一萬三四千兩”，盛京“所屬牛庄、岫岩二處海口，每年約收船規銀四、五、六萬兩”。⁴⁾政府在這些人口聚集地區設置州縣等地區的行政建制，如順治十四年（1657）設奉天府、康熙元年（1662）設錦縣、三年設承德（沈陽）、開原、鐵嶺、蓋平四縣，在遼西設廣寧府、廣寧縣和寧遠州，以後又增設了夏州、義州、寧海縣和興京、岫岩、昌圖和新民直隸廳。

但在生產規模、勞動分工程度，以及交通環境等局限下，遼寧經濟相對落后，商品種類、價格、流通方式等受到限制，商品市場是以調劑當地余缺為主的封閉且分散的地方性小市場。在驛道、遼河、沿海地區城鎮及形成的體系也基本是以政治和軍事為主要功能。

近代商品流通與市場的整合

營口和大連等開埠通商后，遼寧各地洋貨充斥，一些農副產品成為世界性商品，改變了原來的商品

結構，加之商品流通渠道的近代化等，促使商品流通規模擴大，商業經營方式轉變，市場也隨之重新組合。

首先，商品結構有所變化。原屬本地消費或少量運銷關內的商品，如豆貨、雜糧、木材、藥材、皮毛等，這時其流通規模和運銷範圍不能與過去同日而語，更重要的是豆貨、柞蠶絲綢、鹽、煤、鐵等出口至世界市場，並在全國出口商品中占有一定的比重。同時，國外洋貨、關內的機制品和手工業品涌入遼寧及其東北市場，如布匹、棉紗、棉花、煤油、火柴、糖類、大米、面粉、機械、五金等，其數量和品種逐年增加，銷售到鄉村。在各地市場，尤其是沿海和鐵路地區城鎮市場上進出口商品占有較大比重，商品結構已經逐漸轉變為土貨洋貨并存、消費品與生產資料并重，以世界、國內和本區域市場多層次貿易為目的的商品結構。

商品結構的變化還表現在市場主要商品的出口數量和價格在很大程度取決於世界和國內市場，尤其是豆貨和柞蠶絲等直接進入世界市場的商品。首先與關內市場價格趨向基本一致，而關內市場是以世界市場為基礎，所以遼寧市場是間接地被動地取決於世界市場。如蠶絲的價格，清咸同時期蓋平縣附近“每担從未超過55兩至65兩”，隨着海內外需求量的增加，關內的價格上揚，該地1900年前每担價格“由80兩上升至180兩”，1903年最好的蠶絲為200兩；⁵⁾到1908年該縣大柵上等絲為240兩，小柵達260—270兩，這時烟台的價格為300兩，即遼東價格已與關內趨於一致。⁶⁾豆貨也是如此。據大連海關統計，1875年每担大豆、豆餅和豆油的價格分別為0.93、0.66和 3.71海關兩，1910年漲到2.16、1.62和6.8海關兩，1920年分別為2.66、2.21和8.64海關兩。由於豆貨直接出口到歐洲和日本，其價格被世界市場特別是歐洲市場所操縱。如30年代初大

3) 《奉天通志》，16，交；東北文史叢書編委198年再版，379379頁

4) 《盛京通鑿》，；轉引自佟冬：《中國東北史》，卷，吉林文史出版社1998年，1662—166頁。

5) 汪敬虞：《中國近代手工業史資料》，輯，三聯書195年版，9頁

6) 奉天農商工局：《滿洲實業案》，明志190年版，9頁

豆大量出口到歐洲，其中德國占70%，‘因而倫敦行情的決定者乃是德國。而有德國定盤的大豆價格，又是在滿洲半封建的零星農耕及其半殖民地的輸出機構與德國榨油業的高度壟斷性結合時，不論滿洲大豆的生產情況如何，任憑國外自由決定’；德國榨油業盡量壓低價格，而‘鐵路和輪船並不因而降低運費，以致滿洲當地的大豆價格被壓得越來越低’。⁷⁾

商品流通方式也有所轉變。在傳統時期，遼寧的商品流通渠道主要有水路和陸路兩種。海船擔負遼寧與山東、直隸、江南沿海區域之間的商品流通；遼河是區域內南北運輸的重要動脈，並直通營口等出海口，承擔了2/3以上進出貨物的運輸任務。陸路交通除了盛京到北京的東、西兩條驛道外，區域內也修築了以盛京為中心通往各主要城鎮呈輻射狀的干道，是農民與外界聯系的主要渠道。

近代以後，商品流通方式發生極大變化。以輪船為主的對海外運迅速發展的同時，帆船運輸一直興盛不衰，形成對外和遠海貿易以輪船為主，渤海灣內貿易由帆船承擔的分工。京奉鐵路、中東鐵路、新奉鐵路的開通，形成了近代鐵路的基本干線，為商品流通提供了便利的運輸工具，促進了商品流通和規模的擴大。如京奉鐵路開通後的1901年，營口的進出口貿易總額比上年增長了近一倍；中東鐵路開通後的1905年，進出口貿易總額又增加近50%。⁸⁾1907年南滿鐵路貨運和客運數量分別為135萬噸和151萬人，到1930年達到1519萬噸和816萬人⁹⁾；其營業收入1907年為976.9萬日元，1920年增至8531.7萬日元。¹⁰⁾京奉鐵路1921年營業收入1247萬元，到1927年增至1877.9萬元。¹¹⁾與此同時，原來的交通系統繼續發揮作用。遼河上運糧豆

的船隻穿梭不斷。而且遼寧有較長的農閑期，畜力大車相對普遍，除了急需出售的農產品之外，農民在冬季用大車將剩餘產品運到集鎮或縣城等銷售，一些商品集散地也是用大車將各種商品集中到車站碼頭。據中東鐵路局1920年調查，在當年運輸的218萬噸農副物資中鐵路僅承運118萬噸，而大車卻承運100萬噸，占總運量的46%。海運、鐵路、內河和陸路運輸相互依存、相互補充的近代交通運輸體系，改變了傳統的商品流通渠道，促使商品市場的重組，也為城鎮人口的增加創造了條件。

第三，各地商業的資本構成和經營方式也發生了變化。如洋行異軍突起，在沿海口岸和重要城市占有絕對優勢。買辦依附於洋行，並建立了自己的購銷網絡和商號，經濟實力和社會地位大為提高。各地商業不僅出現許多新的行業，原有商業也有細化和專業化的趨勢。如1908年奉天商業中有115個行業，其中五金和冶鐵業就分為銅匠鋪、雜鐵鋪等8個行業，經營皮毛的也近10個行業。開原的370個商店，竟分為27個行業。¹²⁾30年代初，錦州縣城近500余家商店就分了28個行業；其中糧棧與糧店，雜貨店與布店、絲線店、軍衣店各成一行。¹³⁾進出口、批發零售、販運儲藏、經紀經營等也明確分工。商業的經營方式即保存了以前的以貨易貨和現貨交易，也出現了代購代銷、包運包銷、餘款經銷和貸款預購等新式交易。更重要的是在大連、奉天、通遼等10余處，出現了日本官方、日商和華商建立的商品交易所，進行錢鈔、豆貨、高粱、小麥、玉米、雜糧，以及棉制品、人造絲、麻袋、面粉等期貨和現貨交易。1931年日本商人在大連辦的交易所，麻袋、棉紗和棉布等定期交易額為799萬日元、期貨交易額為2180萬日元、現貨交易756萬

7) (日)《滿洲經濟年報》193年；轉引滿史會編：《滿洲開發四十年史》(中譯本)下卷，24頁

8) 歷年牛庄海關年報

9) (日)滿史會編：《滿洲開發四十年史》(上卷)，該196年版，873-87頁

10) 轉引白宏汝成：《帝國主義與中國鐵路》，上海人民出版社198年，494-49頁

11) 王余杞：《北平鐵路之黃金時代》，北平星云193年版，11頁

12) (日)外務省：《南滿洲に於ける商業》，東京金港堂書籍會190年版，2424頁

13) 熊知白：《東北縣治紀要》，北平立達書193年版，77頁

日元。¹⁴⁾開原是糧谷集散地之一，1916年日本設交易所，當年2月至12月成交期貨大豆40718車，價值6653萬小洋元；現貨大豆600車，金額為109萬小洋元；11月和12月馬車運輸糧谷的成交額近300萬小洋元。¹⁵⁾

以上因素，促進了商品的流通和規模的擴大，各地市場根據其自然環境、功能、輻射範圍、流通渠道和集散規模等，逐漸確定各自的定位，初步形成了以大連、沈陽和營口等港口和鐵路樞紐為中心，進出口商品和社會消費品并重，面對世界、埠際和本地市場的近代市場體系。大連、沈陽和營口以其政治和經濟地位，成為中心市場，亦稱終極市場；興城、錦州、義縣、北鎮、新民、海城、遼陽、撫順、鐵嶺、開原、法庫、通江口等縣城，以及一些重要鐵路車站和遼河港口等交通樞紐，逐漸發展為附屬於大連、沈陽、營口，以及安東等不同中心市場的以集散為主的中級市場；而其它縣城和縣城以下的集鎮屬於初級市場。初級市場輻射範圍多者百余里，少者二、三十里，是農民最常光顧的產地市場，是市場體系的基础；中級市場是體系中的節點，中心市場則是進出口商品的總匯之地，三者相輔相成，相互依存，在一定程度上形成有序的市場體系層次。¹⁶⁾

城鎮發展模式

“商業依賴于城市的發展，而城市的發展也要以商業為條件。”¹⁷⁾尤其在半殖民地半封建的中國，近代工業多是在內外貿易發展和挽回利權的刺激下興起的，故城鎮的興衰除了近代工礦和交通等因素外，在一定程度上取決于商品流通規模，取決于商

品市場的等級。因此可以說，城鎮興衰，城鎮體系形成是與商品經濟發展是同步的，與商品市場規模密切相關。

近代以後，遼寧的城鎮有以下几种發展模式。

首先，開埠通商改變了一些城鎮的主要功能，逐漸成為工商業城市。

遼寧先後有11個城鎮開埠通商，是中國開埠通商口岸最多的省份。最早開埠的營口，以海運為主的對外貿易，推動了該地商業、手工業和近代工業。1909年有年盈利千兩以上的較大批發商行60家、雜貨鋪37家、糧棧18家、山貨棧12家。¹⁸⁾該地的工業以食品加工業和紡織業為主，1925年有織布工場120家2000余架織機，以後略有減少，1929年有87家1200余台織機，其中使用動力的24家500余台織機。¹⁹⁾城市人口從開埠前的數千人發展到1910年的5.5萬人，以後由于大連港口的興盛，營口失去了東北對外貿易第一港地位，成為主要與埠際沿海口岸、遼河中上游聯系的港口，人口增長緩慢，1931年有11.7萬人，1937年為16万余人，1941年為18.3萬人。

大連開埠後長期在沙俄和日本統治下，他們投巨資修建港口碼頭、鐵路和城市基礎設施，城市經濟迅速發展，經濟腹地擴大，成為東北第一大港和最主要的對外貿易口岸。大連的重要工業部門，如發電業、修造車船業、機械工業等基本被日本政府和會社控制。1931年有日本人創辦的工業企業460家，資本總額6711.4萬日元，生產額7960.7萬日元；1937年增至1021家，資本總額24748.8萬日元，生產額26614.4萬日元；到1943年有日本工廠1825家，資本總額73610.7萬日元，生產額61360.2萬日元。²⁰⁾民族工業以榨油和織布業為主。油坊多

14) 滿史會編：《滿洲開發四十年史》（中譯本）下卷，27頁

15) 轉引自張福全：《遼寧近代經濟史》，中國財經出版社198年，99頁

16) 參見拙作：《遼寧近代商品流通市場體系的形成》，南開大學近代中國研究中心等《近代中國社會、政治與思潮》天津人民出版社2000年12月

17) 《馬克思恩格斯全集》，2卷，人民出版社1977年版，37頁

18) 營口縣公署檔案，《宣統元年營口商情調查表》；轉引自孔經偉：《清代東北地區經濟史》，48頁

19) 《營口工業狀況》，《工商半月刊》，2號；轉引自孔經緯：《東北經濟史》，四川人民出版社198年，26頁

20) (日)《關東州的工業事情》；轉引自顧明義等：《日本侵佔旅大四十年史》，遼寧人民出版社1999年，28頁

使用動力，1905年僅有5家，1911年增到47家，資金總額221.2萬元；²¹⁾1917年增到59家，總資本額348.7萬元，年產值44652515元，有職工3888人。²²⁾1923年有89家，其中華商78家，日商11家，資金總額1029.3萬元。1927年大連各油坊的豆餅年產量達到4000余萬枚，占東北地區豆餅總產量的56%。內外貿易繁榮帶動了商業的發展。1903年有中國人的商店和飲食等業500余家，其中純商業295家；1920年有1258家，1929年達2300家。華商的商業主要批發雜貨、紡織品和東北特產品，以及零售業。日商在商業中也占有相當的比重，1909年有日商1078家，到1920年末大連市內進出口和批發貿易的日商達2566家，其中本店在大連的312家，支店在大連的2150家。²³⁾1906年大連有18872人，城區面積4.25平方公里；1912年大連市區人口為55888人；1920年為238807人，²⁴⁾市區面積15.7平方公里；1930年為281641人，1937年4月為37.8萬人，1943年達最高峰有82.9萬人，1945年後下降至70萬人，市區面積比1904年擴大了11倍，達到45.7平方公里。²⁵⁾

安東是同治年間山東移民聚集而成的城鎮。開埠後安東是與日本、朝鮮和渤海灣內經濟聯系的港口，海運、鐵路和內行航運并行的交通，使其腹地可延伸到吉林的長白山。工業以繅絲、織布、木材加工和榨油業為主。1922年有繅絲廠64家繅絲機17853台，油坊25家，其中部分使用動力；木材廠32家，使用蒸汽或電力的22家。²⁶⁾1929年有繅絲

工廠37家，資本總額約為30余萬元，年產絲價值近900萬兩。²⁷⁾安東是該地區唯一出海口，商業比較發達，1919年有大小商鋪千余家，其中一、二、三等商鋪百余家，²⁸⁾日本還在安東創辦了商品交易所。30年代以後，東北與日本、朝鮮的經濟聯系加強，安東的政治經濟地位有所提高。1918年安東有3.5萬人，²⁹⁾到1941年增至31.3萬人。

奉天（沈陽）為“龍興之地”，是東北的政治經濟中心。該城市人口衆多，商業繁榮，城內有集中的商業街區，康熙元年（1662）城內有各種手工作坊千余家，有近20萬人，是東北最大的城市。³⁰⁾1906年奉天被迫開埠，商埠區“約一萬一千余畝”；³¹⁾使舊城區與中東鐵路附屬地、商埠相接，城區規模擴大。除了原來的遼河水運外，各條鐵路這裡交匯，是東北最大的交通樞紐。日本占據大連建立了由其統治的“關東州”後，奉天是東北惟一有能力與之抗衡的大城市。中國地方政府在這裡建有東三省兵工廠、東北迫擊炮廠、東北航空工廠、東三省陸軍糧秣廠、東北軍用被服廠等軍事工業，大型紡織廠、新式銀行和造幣廠等。1917年文化社對15縣調查，共有1302加工場，其中沈陽就有574家。³²⁾繅絲廠34家，資本總額326.22萬元，工人5540人。³³⁾奉天純益繅織公司是當時較大的繅絲廠，1918年開辦時資本為奉鈔25萬元，以後又擴股在海城和安東增設分廠。奉天的商業也十分發達。1908年有2160家商店，其中大批發店11家，年經營額多者百餘萬元，少者12萬餘元，總共540萬餘元。³⁴⁾1924年較大的

21) 中國銀行總管理處編印：《東三省經濟調查彙》191年，15頁。

22) (日) 滿鐵地方部勸業課：《南滿洲商工要覽》，大和商會印刷191年版，1頁

23) (日) 筱崎嘉郎：《大連》，大阪屋號書192年版，94943-94頁。

24) (日) 筱崎嘉郎：《大連》，5頁。

25) 顧明義等：《日本侵佔旅大四十年史》，遼寧人民出版社199年，42頁

26) 熊知白：《東北縣治紀要》，1313頁

27) 《奉天通志》，11，實業二工業；2577-2578頁

28) 中國銀行總管理處：《東三省經濟調查彙》，7頁

29) (日) 早川庄太郎：《青島其它諸都市視察報告》191年出版1頁

30) 轉引自佟東：《中國東北史》，卷，63頁

31) 《奉天稅務監督檔》，282卷；轉引自王革生：《清代東北商埠》，《社會科學輯刊》199期

32) 《奉天通志》，11，實業二工業，255頁

33) (日) 滿史會編：《滿洲開發四十年史》，下卷，6頁

34) (日) 外務省：《南滿洲に於ける商業》，24頁

商店增至4400家，并有經營“金、木、皮革、靴鞋、洋襪、洋燭、洋皂、化妝品及茶社、小店雜項營業”的2558家，1929年商會調查沈陽共有56個同業公會，各類商店5717戶。³⁵⁾沈陽的人口1933年為23.5萬人，1941年達到107.8萬人，是東北人口最多的城市。

自開商埠的還有遼陽、新民、鐵嶺、通江口、法庫、鳳凰城等6個城鎮。

遼陽是幾代古都，位于太子河畔，乘船可至營口；南滿鐵路開通后這裡成為溝通遼中與遼東半島的交通樞紐，加之長途汽車業較發達，加強了與周圍200余里內城鎮農村的聯系。遼陽的工業以紡織、榨油和燒酒業為主。大業織布廠資本2萬元，以蒸汽機為動力，有20余台織機，50名工人，年產6、7000匹，盈利2000余元。³⁶⁾日本會社也在這裡建立了紡織廠。遼陽水質好盛產燒酒。30年代初11家燒鍋年產300萬斤；20余家油坊年產豆餅60萬枚、豆油280萬斤。遼陽的集散能力極強，年集散高粱170萬石、大豆50萬石、粟70萬石、雜糧11萬石、玉米17萬石和130萬斤棉花。³⁷⁾日本人還在遼陽開辦了商品交易所。遼陽1906年有37750人，1933年達69034人。

新民位于遼河沿岸，原有驛站通奉天和內蒙，是關內與遼寧西北部、蒙古和吉林聯系的必由之路，商賈聚集。京奉鐵路開通后，其內河和鐵路運輸更為方便。據當地車捐局統計，從1905年7月中旬后的8個月內，有10余萬輛大車、近6000輛小車往來其間，運送各種貨物價值3700萬余元。新民1908年

有大批發商15家、大小雜貨店200家。³⁸⁾30年代初，有較大的雜貨店70家、紗布商16家、煤商10家、皮鋪8家、藥鋪6家、水果店6家、油坊15家。³⁹⁾1931年調查新民有主要近代工業178家，資本額3.47萬元，其中織布工場有150家，另外有手工業工場140家，資本額4.35萬元。⁴⁰⁾該地的人口1906年近3萬人，到1933年為6.6萬人。

遼寧北部的鐵嶺，臨近遼河，中東鐵路由此穿過，是溝通大連、沈陽與遼寧北部及黑龍江聯系的重要樞紐。鐵嶺周圍是遼河平原，農業比較發達，是糧谷的主要集散地之一。開埠后的1908年左右，每年集中的大豆達60至70萬担，⁴¹⁾1919年前后，鐵嶺及附近年產大豆31萬余石、高粱81.6萬余石、小米32.6萬余石，每年運出的豆貨、雜谷、煤以及柞蠶茧等價值在1000萬元左右，每年運入的各種商品價值約6、700萬元。⁴²⁾商業以批發糧谷和雜貨為主。糧棧實力最強，有的兼營內河船運業或錢業。該地的元棧兼營船運、雜貨、山貨、油坊等多業，有職工158人，每日有30~60人住宿，在1905年日俄戰爭經濟蕭條時年收入22萬吊，盈利10萬吊。⁴³⁾1919年鐵嶺有9家糧棧，其中6家的年營業額就達115萬元。⁴⁴⁾工業以繅絲、織布、榨油和面粉業為主。1908年鐵嶺有繅絲工場和絲棧11家，年營業額近250萬元。⁴⁵⁾30年代初鐵嶺15家油坊年產豆餅60萬斤、豆油350萬斤，5家磨坊年產面粉25萬斤，2家燒鍋年產燒酒85萬斤。⁴⁶⁾該地還有日商1906年設立的資本百萬元的滿洲制粉會社，日產約7200斤。1911年后當地商人等設立了電燈局、銀糧

35) 《奉天通志》，11，實商業；2593-2594頁

36) 遼陽縣總務科檔案，轉引自孔經偉主編：《清代東北地區經濟史》，41頁

37) 熊知白：《東北縣治紀要》，4頁

38) (日)外務省：《南滿洲に於ける商業》，52頁

39) 熊知白：《東北縣治紀要》，88頁

40) (日)加藤新志：《奉天鐵路沿線及背后地經濟事情—熱河南部を含む》，鐵路193年版，1010頁

41) (日)外務省：《南滿洲に於ける商業》，36頁

42) 中國銀行總管理處：《東三省經濟調查彙》，104-111頁。

43) (日)外務省：《南滿洲に於ける商業》，373-38頁

44) (日)滿鐵地方部勸業課：《南滿洲商工要覽》，大和商會印刷1919年版，根據464-48頁表統計

45) (日)外務省：《南滿洲に於ける商業》，44頁

46) 中國銀行總管理處：《東三省經濟調查彙》，1010頁

交易所，是頗具規模的城鎮。鐵嶺縣城1906年有2.5萬人，1933年為4.3萬人。

法庫門在遼西北，除了營口和沈陽外，還與新民、鐵嶺有着較多的商業往來。開埠后的1908年有370家商店，其中32家雜貨商，1906年營業額約合50萬元。30年代初有各類商店850家，每日有集，并根据貨物的分為菜市、糧市、牛馬市和柴草市等，年集散大豆30至40萬担。工業以榨油和紡織為主，1908年有17家油坊。其中13家年產蓖麻等油130萬斤。⁴⁷⁾1933年該地的人口為2.2萬人。

通江口屬昌圖縣，是遼河上游港口和著名的大豆主要集散中心，雖然鐵路開通后一部分商品改變了運輸方式，但是周圍許多地方還是用大車集中到這里水運南下。每年通過水運的大豆70萬担左右，最多時達到100萬担，來往的船只2、3000只。⁴⁸⁾糧棧在当地實力最強，不僅批發糧食，還經營布匹、紙張、糖類等雜貨。1908年通江口有23家糧棧，資本最多者40萬兩銀，少者20、30萬兩，有的糧棧占地竟達170畝，建高達2至3丈有槍眼和炮樓的圍牆，如同堅固的城堡。⁴⁹⁾通江口開埠通商前当地居民有5500人，通商后增至万余人，以后增長速度緩慢。鳳凰城開埠時的1906年有9985人，到1939年達到18000人。

其次，交通運輸方式的改變，促使沿海和沿鐵路線的城鎮崛起。在20世紀20年代以前，鐵路主要是將各大中城市相連，30年代后新開辟的鐵路線，多是在荒僻村落建立車站，促使這些村落發展為一定規模的城鎮。這些城鎮集散功能強，是以流通和轉運為主的商品集散地。

錦州原來就是遼西的主要港口。京奉鐵路開通后，輻射範圍擴大，集散數量增多，1930年前后年

集散穀物約60萬石，其中高粱18萬石占据首位，大豆、小米次之，用水運、鐵路、大車運往關內外。年產豆餅20萬枚，絕大部分運到營口；另外每年還有價值約6、70萬元的來自蒙古的皮毛，運往天津、營口及哈爾濱。該地水質優良，宜釀酒和染織。30年代初，該地的6家燒鍋年產燒酒160萬斤，50余家磨房年產350萬斤；有各類染行25家、油坊11家；以縣城為中心有200余家織布工場，年產各類布匹30余萬匹。据1931年調查，錦州有主要近代工業75家，資本額7.6萬元，年生產額72.25萬元，手工業工場302家，資本額9.77萬元，共有工人2000多名。⁵⁰⁾此時該城有商店近350家，其中有雜貨店46家、旅店46家、布店100家、皮店46家、鞋店50家、軍衣店40家、估衣鋪16家，僅澡堂就有8家。⁵¹⁾錦州20世紀初就有5万余人，1937年有7萬人，1941年又增加了一倍為14.1萬人。

北鎮的溝帮子原是村庄，京奉鐵路開通后“馬上成為貨物集散地”，有工厂、機車庫和長途汽車。1931年溝帮子有主要近代工業5家，資本額12.12萬元，手工業工場45家，資本額0.81萬元；⁵²⁾有雜貨店30家、糧棧4家、運送店7家、客店8家、飯店10余家；人口由1924年的5800人，1929年達到8000人。⁵³⁾

通遼是西北部的重要城鎮，有數條鐵路在這里交匯，是遼寧及東北與蒙古經濟聯系的主要集散地。該地工業以造紙、皮毛加工和制糖業為主。1931年通遼有主要近代工業42家，資本額12.26萬元，手工業工場206家，資本額23.5萬元。⁵⁴⁾30年代該地有3.7萬人，1934年增至4万余人。

盖平是与渤海湾港口商品交流的集聚地和柞蚕生產中心，有南滿鐵路穿過。1896年前后盖平年產蚕

47) (日) 外務省：《南滿洲に於ける商業》，501-505頁

48) 熊知白：《東北縣治紀要》，23頁

49) (日) 外務省：《南滿洲に於ける商業》，4747頁

50) (日) 加藤新志：《奉天鐵路沿線及背后地經濟事情—熱河南部を含む》，1016頁

51) 熊知白：《東北縣治紀要》，77頁

52) (日) 加藤新志：《奉天鐵路沿線及背后地經濟事情—熱河南部を含む》，1016頁

53) 熊知白：《東北縣治紀要》，107-10頁

54) (日) 加藤新志：《奉天鐵路沿線及背后地經濟事情—熱河南部を含む》，1016頁

絲1400至1500萬籠，占全省產量的60%左右；1901年蓋平運出柞蚕茧2000籠、柞蚕絲8000包、蚕綢7萬匹、豆油45萬余斤、豆餅10萬余枚、海產品310萬斤。⁵⁵⁾運入的商品有面粉、小麥、米、高粱、雜糧、烟草、布匹、棉紗、煤油、糖類、火柴等。蓋平的商業十分發達，1900年有上等商号128家，中等商号178家。⁵⁶⁾1908年前有商店600余家，其中雜貨店百余家，大批發商20余家。⁵⁷⁾30年代初，蓋平有各類商店1900余家，30余家繅絲廠年產柞蚕絲4萬石；另外鹽業也較為發達，周圍許多鹽田的產品均將產品運到這里，年集散量在25萬石左右。⁵⁸⁾蓋平的人口20世紀初有1.6萬人，到1912年增至2.4萬人。

開原周圍盛產大豆和小麥，是著名糧倉之一，鐵路開通后，集散中心移向車站。30年代初通過鐵路發送的貨物有，大豆210萬石、高粱70萬石、玉米32萬石、小豆9萬石、雜谷27萬石、豆餅4.6萬噸、豆油5400石等。⁵⁹⁾日本人還在這里創辦了商品交易所。該地以集散為主要功能，1919年54家較大的商店中，從事棧棧交易的有35家，27家的年營業額為1149.1萬元，其中王執中1912年創辦的吉發合棧棧兼油坊，實付資本15萬元，年銷售額55.5萬元；⁶⁰⁾30年代初有大小商店2300余家。該地的人口1906年為13866人，到1919年增為2萬人，以后仍有增長。

第三，隨着日本對工礦業的投資和掠奪性開采，一些城鎮成為工礦城鎮。鞍山、本溪和撫順是典型的重工業城市，聚集眾多職工和家眷，成為有一定規模的消費市場。

撫順1901年春就有華商集資設立公司土法采煤，

日俄戰爭后滿鐵接收了日軍占領的撫順煤礦，一方面利用旧有煤窯恢復生產，另一方面增加資本，以建成機械化大規模開采的基地，到1922年日本對撫順煤礦共投資了12911.7154萬元，成為當時東北最大的煤礦。1926年該煤礦有中國人49520人，日本人2825人，到1942年在籍職工就有91365人。⁶¹⁾1912年撫順人口約6.7萬人，到1941年達到近28萬人。

本溪和鞍山原本只是村落，20世紀初始建煤礦和鐵礦，遂形成本溪湖煤鐵有限公司和昭和制鐵所等大型企業，是典型的工業城市。本溪1912年有2.2萬人，到1941年達近10萬人。鞍山建礦初期的1919年僅2萬人，1937年為12萬人，到1941年達到21万余人。⁶²⁾

第四，原來的政治中心或沿河城鎮，受惠于上述某種因素得以維持或發展，經濟或政治功能有所加強。

牛庄和田庄台原是遼河入海口，與關內聯系頻繁且廣泛，清乾隆年間曾繁盛一時。營口開埠后這些港口大受影響，但仍人口稠密，有一定的經濟實力。牛庄農產品中稻谷、棉花及雜糧運到營口或海城銷售，運入棉紗、砂糖、煤油、面粉、布匹、木材、染料、草席、麻等。30年代牛庄有機器榨油廠2家、燒鍋7家、織布廠5家、鐵工廠5家、皮革店4家等；約17000余人。⁶³⁾田庄30年代有主要近代工業10家，資本額30.1萬元；手工業工場79家⁶⁴⁾

海城縣騰螫堡在營口、遼陽之間，是有万余人的城鎮。其腹地基本在從小北河至營口之間的60里之內，夏季靠太子河的水運，冬季4、500輛大車往來其間，年集散量僅大麥就達2萬石。30年代初該地

55) (日) 外務省：《南滿洲に於ける商業》，17頁

56) 奉天省公署檔案，轉引自孔經偉主編：《清代東北地區經濟史》，48頁

57) (日) 外務省：《南滿洲に於ける商業》，17頁

58) 熊知白：《東北縣治紀要》，55-5頁

59) 熊知白：《東北縣治紀要》，11頁

60) (日) 滿鐵地方部勸業課：《南滿洲商工要覽》，根據464-48頁表統計

61) 轉引自趙立靜：《沙俄和日本帝國注意霸占掠奪撫順煤礦資源的歷史》，東北三省中國經濟史學會編印：《中國經濟史論文集》下冊198年版，21頁

62) 轉引自張福全：《遼寧近代經濟史》，4849頁

63) 熊知白：《東北縣治紀要》，6頁

64) (日) 加藤新志：《奉天鐵路沿線及背后地經濟事情—熱河南部を含む》，1016頁

有大小商店150家，“每日魚菜、糧食、牛馬等類開市，多數顧客，由附近村落來集，加以經紀數百人，介在諸顧客之中，市面更形殷盛”。工業以榨油為主，生產豆餅6萬枚、豆油30萬斤。⁶⁵⁾

庄河縣的大孤山，雖不是縣城，却是傳統港口，與山東烟台和遼東內地有密切的聯繫，其集散的範圍不僅於本縣，延伸至岫岩，每年輸出入商品的價值大約在200萬元以上，其經濟職能超過了庄河縣

城。隨着輸出入和商業的發展，近代性質的榨油業也逐年增多，1903年6家油坊的產值為27萬餘元，最大油坊年產豆餅4.5萬枚、豆油18萬餘斤。⁶⁶⁾

在日本霸占的“關東州”，除了大連外，周圍一些集鎮在原來基礎上有所發展。如金州1919年有12家雜貨店，年營業額16.7萬元；1944年城鎮人口40619人，人口密度達到1平方公里近5000人。普蘭店1944年32951人。貔子窩1919年有17家雜貨店，

	1905	1906	1912	1919	1922	1930	1937	1941	1942	1944	1945	1953
奉天	17.7			25.8		61.2	71.2	107.8		188.1		176.8
大連	3.3		6.8①	23.9		29.3	37.8	76.9		79.7		66.9
撫順			6.7			10.9	21.5②	27.9		35.4		42.2
鞍山				2.0		1.7③	12.0④	21.4		28.7		36.4
本溪			2.2			2.1	6.6⑤	9.8		18.7		25
錦州	5.2			6.2		5.9	10.8	14.1		17.3		24.4
安東	1.4			9.9		16.3	20.4	31.1		32.4		21.5
遼陽	2.5			3.5		7.4	9⑥	10.3		11.9		14.4
阜新										11.8⑦		13.8
承德			2.5⑧			2.0⑨	4.3			4.5⑩		8.9
四平							5.6			7.7⑪		12.6
營口			7.5	7.6		9.6	16.2	18.3		21.3		11.8
遼源	0.9					5.3⑫	3.2⑬					12
通化						4.7⑭				8.2⑮		10.0
赤峰			2.9			2.2⑯				5.0⑰		9.2
新民	2.9		5.2⑱			6.6⑲	3.5	3.8				
鐵嶺	2.5			3.0		4.2⑳		8.8		6.7		
通遼						3.7㉑	4.2㉒					4.7
義縣	1.1		2.2			2.9㉓						
北鎮			2.0			2.6㉔	2.9㉕					
昌圖	1.7		2.5			2.5㉖						
西丰						2.4㉗						
法庫	1.9					2.2㉘						
開原	1.4			2.0		1.8㉙	2.0㉚					
集寧平泉						2.2㉛	4.3	2.9		5.9㉜		3.7
多倫			1.7④							3.0		
金州										4.1		
普蘭店										3.3		
貔子窩										1.5		
蓋平	1.6			2.4								
朝陽			2.2			1.3⑤	1.8⑥					
黑山						1.1⑤	1.7⑥					
興城			2.0			1.3⑤	1.6					
彰武						1.3⑤						
新立屯						1.2⑤	1.3⑥					

65) 熊知白：《東北縣治紀要》，6頁

66) (日) 外務省：《南滿洲に於ける商業》，1212頁

年營業額23.8萬元，有職工207人；⁶⁷⁾1944年城鎮人口14754人，人口密度1平方公里2403人，也遠遠高于東北和中國的平均人口密度。⁶⁸⁾

彰武縣的哈而套鎮是以毛皮和供內蒙糧食為主的最大的集散市場，它北連內蒙的庫倫，南連新民縣城和新立屯，秋冬兩季交通頗盛。年生產牛馬皮1000張、羊皮1500張，供內蒙的有面粉12萬斤、燒酒15萬斤。30年代初該鎮有2.2萬人，而彰武縣城才不過9000余人。

承德因建避暑山庄，立為府治，政治地位提高，人口漸增，1917年前后有2.1萬人，1928年為熱河省省會，成為地區政治中心，1937年為4.3萬人，1946年為4.5萬人，1949年達6萬人。多倫1913年自行開發為商埠，1917年左右為1.7萬人，⁶⁹⁾到1945年達3萬人。20世紀30年代初中期，赤峰、平泉、集寧、義縣（義州）、北鎮縣城均有近3萬人，遼南的寬縣、熊岳和岫岩縣城有万余人。

從遼寧城鎮發展狀況看，遼西和遼南地區最早得招民墾殖政策之惠，是華北移民首選的立足之地，在遼寧乃至東北人口最為稠密，經濟最為發達，城鎮發展也最快，到30年代基本形成了頗具規模的城市群。遼寧東北部土地遼闊，農業商品化程度高，人口密度較小，城鎮分布密度比遼西和遼南小，但是各城鎮的集散能力較強，輻射範圍大，對人口的吸附能力相對較強，城鎮的人口規模不低於遼南地區。

城鎮發展階段及特點

城鎮人口規模，是反映城市發展，以及城鎮體系的重要標志。但是，以城鎮為單位的人口統計十分缺乏，即使有城鎮市區人口調查也沒有系統性和長期性。尤其是小城鎮的人口更為缺乏。目前只能對挖掘出的各種資料進行梳理和考訂，大致列出20世

紀以後遼寧主要城鎮的人口發展狀況如下表。

20世紀以後遼寧主要城鎮不同時期人口統計簡表 單位：萬人

① 為1910年數字。②為1909年數字。③為1913年數字。④為1917年數字。⑤為1931年數字。⑥為1933年數字。⑦為1938年數字。⑧為1934年數字。⑨為1946年數字。⑩為1949年數字。

資料來源：(日)外務省：《南滿洲ニ於ケル商業》，東京本港堂書籍會社1907年

(日)滿鐵地方部勸業課：《南滿洲商工要覽》，大和商會印刷所 1919年10月

(日)八木裝三郎：《滿洲都城市沿革考》，滿鐵總裁室弘報科1939年

(日)加藤新志編：《奉天鐵路沿線及背后地經濟事情—含熱河南部》，鐵路局1934年

(日)彼岐嘉郎：《大連》，第51頁；大阪屋号書店1921年

國立東北大學：《東北要覽》第88頁；1943年

熊知白：《東北縣治紀要》，北平立達書局1933.4年

(美)珀金斯：《中國農業的發展》，第388頁，上海譯文出版社1984年

按照一般城市等級的划分是，市區有100萬人以上為特大城市，50萬人以上為大城市，10萬人以上為中等城市，5萬人以上為小城市。除了小城鎮之外，從各城市人口的狀況看，遼寧近代城市發展可以分為以下三個階段。各城鎮的人口發展階段列表如下：

各城鎮的人口發展階段列表

從開埠通商到20世紀初是近代城鎮初步形成階

67) 參見(日)滿鐵地方部勸業課：《南滿洲商工要覽》，根據205 22頁表統計

68) (日)關東州經濟會編印：《關東州經濟年報》，昭1年版，27頁

69) (日)東亞同文會：《支那省別全志·直隸卷》191年，9頁

年代	20万人以上	20-10万人	10-5万人	5-2万人	合計
20世紀初		1	2	13	21
1920年	2		5	22	29
1930年	2	2	7	20	31
1945年	6	4	7	15	32

段。此前，僅奉天人口超過10萬人，其它均為萬余人的城鎮。20世紀初，遼寧仍然沒有20萬人以上城市，10萬人以上的中等城市僅有奉天，5萬人以上小城市也只有營口和錦州，人口僅10萬余人。一般城鎮處於初立階段，新民、遼陽、鐵嶺的人口不過3萬左右，還有十餘個萬人以上的小城鎮。

第二階段到1931年“九一八事變”以前，這年是遼寧城鎮發展最快的階段。前十幾年經濟發展速度加快，中小城市商品集散功能提高，促進了城鎮人口的增加。到20世紀20年代初，有奉天和大連2個中等城市，安東、營口、錦州、新民和撫順5個5萬人以上的小城市，2萬人以上的小城鎮大致有鞍山、本溪、遼陽、通化、通遼、遼源、四平、義縣、北鎮、承德、赤峰、平泉、金州、鐵嶺、法庫、開原、昌圖、西丰等十餘個。這表明，奉天作為政治統治中心，地位繼續提高。而大連顯示出極大的活力，內外貿易和工業發展迅速，大大提高了城市經濟功能和吸附能力，城市人口從20世紀初的3萬余人，迅速發展成擁有近25萬人的中等城市。這時沒有10萬人以上城市和城鎮興起的狀況，說明東北部尚未開墾的土地更強烈地吸引着來此謀生的人們，小城市受經濟實力弱的制約，無力容納更多的居民，加之在遼寧也尚未形成具有近代意義市場系統的態勢，所以農民和移民的着眼點還是選擇具有相當活力的大連和奉天賺錢，而謀生則選擇到東北部地區墾荒務農。

從20世紀20年代到1931年“九一八事變”前，遼寧社會經濟水平遜于關內，但其發展速度超過了關內，同期城鎮也發展最快。1931年前超過10萬人中

等城市的有大連、奉天、營口和安東4個，其中沈陽的人口超過60萬，大連的人口近30萬。超過5萬人的小城市有錦州、遼陽、新民、遼源、撫順和鞍山6個。2萬人以上的城鎮數量沒有增加。這時城市發展表明，重工業興起帶動了人口的聚集，形成了以煤鐵開采冶煉為中心的重工業城鎮圈，而沿海城市經濟功能增強，近代交通網絡完善和農產品的商品化，促使小城鎮集散能力提高，人口增長的速度較快，初步形成了以大連、沈陽為中心的遼寧城鎮體系。

第三階段截止到1945年日本投降。“九一八事變”後，有許多山東移民返鄉，一時間城鎮人口有所減少。但是，日偽當局為把東北建成戰爭資源和物資基地，加快了重化工業、機械、電氣等第一產業的建設，日本各界也積極投資建廠；同時，各城市殖民經濟畸形發展，城市基礎設施、社會環境在不同程度得到改善，增強了吸附能力；另外傀儡政府組織的日本向東北的移民、從華北等地招募勞工等因素，都促使各城鎮的人口迅速增加。如安東人口增至30餘萬人，撫順、鞍山和阜新等重工業城市，人口急劇增加。鐵路沿線的一部分城鎮基於經濟或軍事的原因，人口也有較快的增長。但是，那些以商品集散為主要職能的城鎮，因為日偽的強制統制，運輸集散功能減弱，城鎮人口的增長速度不快，如新民、遼陽、鐵嶺、法庫、開原、昌圖等城鎮發展緩慢。到1945年日本投降前，遼寧有10個人口超過10萬城市，即沈陽、大連、安東、營口、撫順、鞍山、本溪湖、錦州、遼陽、阜新，共有430.4萬人；其中沈陽和大連兩個城市的人口達270萬

人，成爲鶴立雞群的兩個超大城市。其餘8個中等城市僅有160萬人，平均每個城市僅20萬人。人口超過5萬人的有7個，即新民、遼源、鐵嶺、四平、承德、通遼、通化，約有不足50萬人。人口超過3萬的城鎮大致有近20個，即金州、普蘭店、法庫、開原、昌圖、西豐、義縣、北鎮、平泉、赤峰、多倫；另外岫岩、庄河、鳳凰城、貔子窩、蓋平、夏縣、懷德、興城、綏中、梨樹、公主嶺、東豐、朝陽、黑山、新立屯、凌源，以及一些縣城和集鎮都發展爲萬人以上的小城鎮。

綜觀遼寧近代城市的發展，大致有以下特點。

其一，城市人口占全省總人口的比重大。1949年全省城鎮人口比重雖然由於戰爭比以前提前下降，但仍占總人口18.1%，建國前的1949年遼寧的市鎮人口爲442.8萬人，占全省人口的24.2%，遠遠高於全國城市人口占10.6%的平均水平。⁷⁰⁾

其二，城市地理分布不平衡。在遼中平原、鐵路沿線和沿海地區城市比較集中。以沈陽爲中心的遼中城市最爲密集，有鞍山、撫順、本溪、遼陽、沈陽五個大中城市和20多個小城鎮，是全國十分罕見的最密集的以重工業爲主的城市群。而在遼寧西部和北部，城市數量相對少，一些小城鎮在經濟和交通等各種因素限制下，難以發展成爲有一定規模的城市。

其三，特大和大城市人口規模過大，中等城市數量少，而作爲城市體系最基礎的小城市數量更少，反映了在傳統社會經濟還具有很大作用的前提下，由對外貿易和殖民經濟推動的城市近代化進程，帶有濃厚的殖民地色彩。

同時，應該指出的是，遼寧的城市體系，尤其是日僞時期，其統制範圍、經濟體制和交通等諸多的因素，使其並不是建立在發展本地區經濟基礎上的，而是具有十分強烈殖民地性質的相對獨立於中國本土的城市系統，是整個東北地區近代城市體系的重要組成部分。

70) 胡煥庸等：《中國人口地理》下冊，華東師範大學出版198年，33頁

번역문

近代 遼寧의 商品流通市場과 城鎮體系

장리민 (중국 천진사회과학원역사연구소)

상품유통과 시장은 공·농업 생산의 직접적인 반영이며, 그 성질이나 규모·체제는 사회 경제 구조의 변화에 따라 바뀐다. 城鎮(=都會地)의 興衰와 상품 경제의 변형은 서로 맞물려서 상품 시장의 규모와 밀접한 관계를 맺어간다. 따라서 어느 정도상의 지표는 해당 지구의 근대화 발전 수준을 나타낸다. 료녕지구는 근대에 들어와 개항된 이후 내외 무역이 번성했고 근대공업도 흥기했으며 교통 운수 방식도 바뀌는 등 상품 유통에 비교적 큰 변화를 촉진해서 상품 시장의 변형과 성진의 발전을 가져왔을 뿐만 아니라 지역 경제의 근대화를 진척시켰고 關內와의 차이를 좁혔다. 이 글은 근대 료녕의 상품 유통시장과 성진체계를 연구 대상으로 요녕 사회경제의 근대화 과정을 검토한 것이다.

1. 傳統 시기의 상품 유통 시장과 城鎮

遼寧은 비옥한 평원과 남북을 관통하는 遼河가 있고 화북과 인접해서 직접 중원의 경제·문화의 영향을 받아 동북지구에서 비교적 발달된 지구였다. 明代에 요하 유역에서는 이미 축산업을 위주의 농업 생산이 이루어졌다. 그 때문에 상품 시장은 농업·수공업과 축산업의 기초 위에서 상품 교환, 즉 “馬市”가 이루어져왔다. “마시”는 본래 정국을 안정시키고 민족 관계를 융화시키기 위해

人，成爲鶴立雞群的兩個超大城市。其餘8個中等城市僅有160萬人，平均每個城市僅20萬人。人口超過5萬人的有7個，即新民、遼源、鐵嶺、四平、承德、通遼、通化，約有不足50萬人。人口超過3萬的城鎮大致有近20個，即金州、普蘭店、法庫、開原、昌圖、西豐、義縣、北鎮、平泉、赤峰、多倫；另外岫岩、庄河、鳳凰城、貔子窩、蓋平、夏縣、懷德、興城、綏中、梨樹、公主嶺、東豐、朝陽、黑山、新立屯、凌源，以及一些縣城和集鎮都發展爲萬人以上的小城鎮。

綜觀遼寧近代城市的發展，大致有以下特點。

其一，城市人口占全省總人口的比重大。1949年全省城鎮人口比重雖然由於戰爭比以前下降，但仍占總人口18.1%，建國前的1949年遼寧的市鎮人口爲442.8萬人，占全省人口的24.2%，遠遠高於全國城市人口占10.6%的平均水平。⁷⁰⁾

其二，城市地理分布不平衡。在遼中平原、鐵路沿線和沿海地區城市比較集中。以沈陽爲中心的遼中城市最爲密集，有鞍山、撫順、本溪、遼陽、沈陽五個大中城市和20多個小城鎮，是全國十分罕見的最密集的以重工業爲主的城市群。而在遼寧西部和北部，城市數量相對少，一些小城鎮在經濟和交通等各種因素限制下，難以發展成爲有一定規模的城市。

其三，特大和大城市人口規模過大，中等城市數量少，而作爲城市體系最基礎的小城市數量更少，反映了在傳統社會經濟還具有很大作用的前提下，由對外貿易和殖民經濟推動的城市近代化進程，帶有濃厚的殖民地色彩。

同時，應該指出的是，遼寧的城市體系，尤其是日僞時期，其統制範圍、經濟體制和交通等諸多的因素，使其並不是建立在發展本地區經濟基礎上的，而是具有十分強烈殖民地性質的相對獨立於中國本土的城市系統，是整個東北地區近代城市體系的重要組成部分。

번역문

近代 遼寧의 商品流通市場과 城鎮體系

장리민 (중국 천진사회과학원역사연구소)

상품유통과 시장은 공·농업 생산의 직접적인 반영이며, 그 성질이나 규모·체제는 사회 경제 구조의 변화에 따라 바뀐다. 城鎮(=都會地)의 興衰와 상품 경제의 변형은 서로 맞물려서 상품 시장의 규모와 밀접한 관계를 맺어간다. 따라서 어느 정도상의 지표는 해당 지구의 근대화 발전 수준을 나타낸다. 료녕지구는 근대에 들어와 개항된 이후 내외 무역이 번성했고 근대공업도 흥기했으며 교통 운수 방식도 바뀌는 등 상품 유통에 비교적 큰 변화를 촉진해서 상품 시장의 변형과 성진의 발전을 가져왔을 뿐만 아니라 지역 경제의 근대화를 진척시켰고 關內와의 차이를 좁혔다. 이 글은 근대 료녕의 상품 유통시장과 성진체계를 연구 대상으로 요녕 사회경제의 근대화 과정을 검토한 것이다.

1. 傳統 시기의 상품 유통 시장과 城鎮

遼寧은 비옥한 평원과 남북을 관통하는 遼河가 있고 화북과 인접해서 직접 중원의 경제·문화의 영향을 받아 동북지구에서 비교적 발달된 지구였다. 明代에 요하 유역에서는 이미 축산업을 위주의 농업 생산이 이루어졌다. 그 때문에 상품 시장은 농업·수공업과 축산업의 기초 위에서 상품 교환, 즉 “馬市”가 이루어져왔다. “마시”는 본래 정국을 안정시키고 민족 관계를 융화시키기 위해

70) 胡煥庸等：《中國人口地理》下冊，華東師範大學出版198年，33頁

설치된 것으로, 정부와 민족 首領 사이에 이루어진 물물교환을 위주로 하였다. 그러나 마시는 실제로 정기적인 集市(정기 시장)의 효과를 가져왔다. 마시에서 이루어진 교역 품목에는 가축뿐만 아니라 식량·소금·비단·포필·초·쇠술·바늘 등의 생활 용품, 약재, 모피, 목재 등의 토산품이 있었다. 명대 후기 마시의 교역 규모는 확대되어 교역에 참여하는 사람들은 천여 명에 달했고 점차 城內의 교역 장소로 바뀌기 시작했다. 이 시기 성진은 행정 중심·군사 요새·역참·水運의 항구를 기반으로 형성되었다. 북부·서부·동북부에는 정치군사 기능을 위주로 한 성진이 비교적 많았고, 연해와 동남부의 성진은 당시의 사회 경제가 발전하여 關內의 해로와 육로의 상품 유통 수량과 품종의 증가에 따라 동북과 관내 사이 상품 교류의 집산지로 되어 비교적 많은 경제적 색채를 띠었다.

명말의 전쟁은 료녕의 대부분 지구를 황폐화시켰고 그로 인해 동북 거주 주민으로 관내의 경내로 도망친 사람은 300만여 명에 달하였다. 따라서 청대 초기 각 성진 역시 대부분 피폐해졌다. 청정부는 招民하여 관외로 보내 황무지를 개간케 하는 정책을 펼쳐 고향을 등진 백성들과 대량의 관내 농민을 동북으로 불러들여 개간에 종사케 했다. 그리하여 동북의 농업은 회생되었고 인구가 늘어나 상품유통과 시장이 발전하였다. 교역 상품 품목에는 식량·雜豆·소주·목재·약재·山貨 등 본지의 상품뿐만 아니라, 철기·차잎·土布·남방의 잡화 등 관내에서 남방에 이르기까지의 수공업과 토산품 등이 있었다. 교역자는 본지 상민을 제외하고 관내 상인도 있었다. 성진은 시장과 맞물려 발전하였다. 몇몇 성진은 고정된 시장과 집시를 출현시켰다. 瀋陽은 청조의 도성으로서 인구가 많았고 전업적인 시가의 분업도 분명해졌고 당시 최대의 상품 시장이 되었다. 承德에는 잡화·담배·술·소·말 등 5개의 行會가 있었는데 주로 몽고와의 무역이 중심이었고 17세기 초에는 이미 만여

명이 거주하고 있었다. 鐵嶺은 “古無市場, 凡百貨交易任商民自擇其地, 漫無秩序”, 강희 초년에 이르러 고정된 집합 시기와 각종 상품의 집시가 생겨났다. 遼陽에는 강희년간 “幅員廣而人民稀”, 그 후 “地利大辟, 戶益繁息”. 각 연해 항구는 이미 상품의 집산지가 생겨났고 일정한 규모의 성진도 생겨났다. 가령 금주의 동쪽 항구와 서쪽 항구는 주로 천진·산둥·강남의 상선과 접촉하였는데, 반출한 것은 밀과 같은 식량이 대종을 이루었다. 도광·함풍년간에는 날로 극성하여 매년 항구로 들어오는 선박이 약 천여 척에 달했다고 한다. 홍성 동남쪽의 寧遠港은 요서 지역 양곡의 주요 수출항구 가운데 하나로서 직예성으로 운반되는 식량은 대부분 이 지역에서 나간 것이다. 牛莊(지금의 營口)은 요하의 최대 항구로서 중상류 연안의 양곡과 대두는 요하를 따라 내려가 관내로 운반되었는데, 부두에 정박해 있던 상선들은 천여 척에 이르렀다. 蓋縣의 서쪽 하구에는 청초에 “南北貨物咸萃于此, 故蓋城雖系蕞而偏邑, 而名聞八閩, 聲達三江, 無不知有蓋州者, 皆因貨物積散之傳播也” 하야 三江회관, 福建회관, 山東회관 등이 있었다. 岫岩港 역시 大孤山海口라 불렸는데 동부의 중요한 항구였고 부근에는 세 개의 稅局이 설치되어 “舟車輻輳, 商賈雲集”,라 하야 해구 가운데 번성한 지구가 되었다. 稅收를 보면 도광 년간에 金州에는 금주·북주·개주 세 곳에 해구가 있었고 매년 배에서 거두어들이는 세수가 약 은 6,7천 냥이었다. 錦州에는 금주·요원 두 곳에 해구가 있었고 매년 세수가 1만 3,4천 냥에 달했다. 盛京에는 우장·수암 두 곳에 해구가 있었는데 세수는 매년 약 4,5,6천 냥에 달했다. 청정부는 이곳 인구 밀집 지구에 州縣 등 지구의 행정 체계를 설치하였는데, 가령 순치 14년(1657)에는 奉天府가 설치되었고, 강희 원년(1662)에는 錦縣·三年에 승덕(심양)·開原·철령·蓋平의 4현이 설치되었으며, 遼西에는 廣寧府·광녕현·寧遠州가 설치되었고, 이후에 다시 북주·義州·寧海縣·興京·수암·昌圖·新民

直隸廳이 설치되었다.

그러나 생산 규모, 노동 분업의 정도 및 교통 환경 등의 제한 속에서 요녕 경제는 상대적으로 낙후되어 상품의 종류·가격·유통방식 등은 제한을 받았다. 상품시장은 당지에서 부족한 것을 조달하는 방식을 위주로 한 폐쇄적이고 분산적인 지방성의 작은 시장이었다. 驛道·요하·연해지구의 성진 및 그 형성 체계도 기본적으로는 정치 및 군사를 주요 기능으로 한 것이었다.

2. 근대 상품유통과 시장의 整合

영구와 대련 등이 개항된 이후 요녕 각지에 洋貨가 밀려들어 일부 農副產品은 세계성의 상품이 되었고 원래의 상품구조도 바뀌었으며 상품유통 체계도 근대화되는 등, 상품 유통규모의 확대를 촉진시켰고 상업 경영방식의 변화를 초래하여 시장도 거기에 따라 새로 짜여졌다.

우선 상품구조가 변화되었다. 원래 이곳에서는 관내의 상품, 가령 콩류·목재·약재·모피 등의 상품을 소비하거나 소량이 운반되어 판매되었다. 이때 그 유통규모나 운반 판매 범위는 과거와 달라졌는데, 가장 중요한 것은 콩류·비단·소금·석탄·철 등이 세계시장으로 출하되었고 아울러 전국의 수출 상품 가운데 일정한 비중을 차지하였다. 동시에 외국의 상품이나 관내의 기계제 상품과 수공업 상품이 요녕 및 그 동북시장에 유입되었다. 가령 포플·면사·면포·석유·성냥·쌀·밀가루·기계·五金 등의 수량과 품종은 매년 증가되었고 향촌으로 운반 판매되었다. 각지의 시장, 특히 연해와 철로 주변 지주의 성진 시장에서의 수출입 상품 가운데 비교적 큰 비중을 차지하였으며, 상품구조도 이미 점차 토산품·외국산품과 병존양상을 띠게 되었고, 소비 상품과 생산 자료도 비중이 커져 세계와 국내 및 본 구역 시장의 다양한 무역을 목적으로 한 상품구조로 바뀌었다.

상품구조의 변화는 또한 시장의 주요 상품의

수출입 수량이나 가격면에서 세계시장과 국내시장에서 커다란 비중을 차지하고 있음을 의미하는데, 특히 콩류와 비단 등은 직접 세계시장에 진입한 상품으로 되었다. 우선 요녕시장의 가격은 관내시장의 가격 추세와 기본적으로 일치했는데, 당시 관내시장은 세계시장을 기초로 하고 있었다는 점에서 간접적으로 세계시장에 편입되었음을 의미한다. 가령 잠사의 가격은 청 함풍·동치제 시기 개평현 부근에서는 担당 55량·65량을 초과하지 않았는데, 대내외 수요량이 증가하면서 관내의 가격은 당시 1900년 1담당 가격이 80-180량으로 상승했고, 1903년에는 가장 좋은 잠사의 가격이 1담당 200량으로, 1908년에는 大柜上等的 잠사가 240량으로, 小柜는 260-270량으로, 이 시기 煙臺이 가격은 300량으로 올라 요동의 잠사 가격은 관내의 가격 추세와 일치했다. 콩류도 이와 같았다. 대련의 해관 통계에 따르면, 1875년 1담당 大豆·豆餅과 豆油의 가격은 각각 0.93, 0.66, 3.71 海關兩이었고 1910년에는 2.16, 1.62, 6.8해관량으로 올랐으며, 1920년에는 각각 2.66, 2.21, 8.64 해관량으로 상승했다. 콩류가 직접 유럽과 일본에 수출되면서 그 가격도 세계시장, 특히 유럽시장에 의해 조종되었다. 가령 1930년대 초 대두가 대량으로 유럽에 수출되었는데 그 가운데 독일이 70%를 차지했다. 따라서 런던의 시장 상황을 결정하는 것은 독일이었다. 따라서 독일이 결정력을 지닌 대두의 가격은 만주의 반봉건적인 농경 및 반식민지의 수출기구가 고도로 농단성을 띤 독일 榨油業과 결합되었을 때 만주 대두의 생산 정황과는 무관하게 외국에 의해 결정되어 버렸다. 독일의 착유업은 최대한 대두의 가격을 낮추려고 했고 철도와 선박은 운송비를 내리려고 하지 않았으므로 만주 대두의 현지 가격은 압력을 받아 점점 낮아졌다.

둘째 상품유통 방식도 바뀌었다. 전통 시기에 요녕의 상품 유통 경로는 주로 수로와 육로 두 가지였다. 선박은 요녕과 산둥·직예·강남 연해지

구 사이의 상품의 유통을 담당했다. 요하는 구역 내에 남북 운수의 중요한 동맥으로서 직접 영구 등의 항구를 통해 2/3 이상의 수출 화물을 떠맡고 있었다. 육로교통의 경우 성경(지금의 심양)에서 북경의 동·서 지역까지 이르는 두 갈래 길 이외에 구역내에 성경을 중심으로 각 주요 성진까지 이르는 방사선상의 간선도로를 갖추고 있었다. 이 도로는 농민과 외부 세계를 잇는 주요한 통로였다.

근대 이후 상품유통방식에도 큰 변화가 발생했다. 輪船 위주의 대외 해운이 신속하게 발전한 동시에 帆船 운수도 곧바로 흥성하면서, 대외 무역 및 遠海 무역은 운선 위주로, 발해만 내의 무역은 범선 위주로 맡는 분업 체계가 형성되기 시작했다. 京奉철로·中東철로·新奉철로의 개통은 근대 철도의 기본 간선이 되었고 상품유통을 위한 편리한 수송도구를 제공하여 상품유통과 그 규모의 확대를 촉진했다. 예를 들면 경봉철로가 개통된 후인 1901년 영구의 수출입 무역 총액은 전년에 비해 두 배 가까이 늘었다. 중동철로가 개통된 후인 1905년 수출입 무역 총액 역시 50% 증가했다. 1907년 남만철로 화물운송과 여객운송수는 각각 135만 톤과 151만 명에 이르렀다. 1930년에는 각각 1,519만 톤, 816만 명으로 늘었다. 그 영업 수입도 1907년의 976.9만 円에서 1920년에 8,531.7만 엔으로 증가했다. 1921년 경봉철로의 영업수입은 1,247만 円이었지만 1927년에는 1,877.9만 원으로 증가했다. 이와 아울러 원래의 교통계통도 계속해서 작용을 하였다. 요하를 통한 대두의 운반선 역시 계속 증가했다. 요녕은 비교적 장기간의 농한기를 맞이했고 축력과 마차는 농산품 이외에 농민은 겨울 동안 마차를 이용하여 잉여 농산품을 集鎮이나 縣城 등에 내다 팔았으며 일부 상품 집산지도 마차를 이용하여 각종 상품을 역이나 항구에 집중시켰다. 중동철국의 1920년 조사에 따르면 그 해 운반 수출된 218만

톤의 농부산물 가운데 중동철로를 이용한 것이 118만 톤이었고, 마차를 이용한 것이 100만 톤으로 전체의 46%를 차지했다고 한다. 해운·철로·내륙 하천, 육상 운반은 상호 의존적이고 보완적인 근대 교통체계로서 전통적인 상품 유통경로를 바꾸었고 상품시장의 출현을 촉진했으며 城鎮 인구의 증가를 위한 조건을 창출해냈다.

셋째 각지 상업자본의 구성과 경영방식도 변화가 발생했다. 가령 洋行이 갑자기 생겨나면서 연안이나 중요 도시에서 절대적인 우세를 점하였다. 매판은 양행에 의존하는 동시에 자신의 판매망과 商號를 세워 경제력과 사회지위를 크게 제고시켰다. 각지의 상업은 많은 새로운 行業이 출현했으며 원래의 상업도 세분화·전업화되는 추세를 나타냈다. 가령 1908년 봉천상업에는 115개의 행업이 있었는데 그 가운데 五金과 冶鐵業은 곧 銅匠鋪·雜鐵鋪 등 8개 행업으로 나뉘었고, 모피장사를 하는 곳도 10개나 되었다. 開原에 있던 380개의 상점은 27개의 행업으로 나뉘었다. 1930년대 초 금주현성 부근에 있던 500여 개의 상점은 28개 행업으로 나뉘었는데, 그 가운데 糧棧·양곡점·잡화점·포목상·絲線店·軍衣店이 각각 행업을 이루었다. 수출입·도매영업·운반판매저장 등은 분명히 나뉘어졌다. 상업의 경영방식은 이전의 물물교환이나 현물교역이 유지되고 있었지만 대리 판매구입·包運包銷·餘款經銷·貸款預購 등의 신식 교역이 출현했다. 더욱 중요한 것은 대련·봉천·通遼 등 10여 곳에 일본 官方·日商·華商이 건립한 상품교역소가 출현하여 錢鈔·豆貨·고량·소맥·옥수수·잡곡·면제품·인조실·마대·밀가루 등의 期貨·現貨교역이 이루어졌다. 1931년 일본상인은 대련에 세운 교역소에서는 마대·면사·면포 등이 정기적으로 교역된 액수가 799만 엔에 달했고, 기화교역도 2,180만 엔, 현화교역은 756만 엔에 달했다. 개원은 양곡 집산지의 하나로서 1916년 일본이 교역소를 설치했는데, 당해 2-12월까지 이루어진 期貨 대두는 4만 718車, 가치 6,653만 小洋元

에 달했고, 현화 대두는 600차, 금액 109만 소양원에 달했으며 11-12월 마차를 통한 곡물의 운반액은 300만 소양원에 달했다.

이상의 요인은 상품의 유통과 규모의 확대를 촉진했고 각지 시장이 자연환경·기능·영향권·유통경로·집산 규모 등에 따라 점차 각자의 위치를 정하면서 초보적으로 대련·심양·영구 등 항구와 철로를 중심축으로 하여 수출입 상품과 사회 소비품의 중심지로 되어 세계·항구·해당 지역 시장에 적응할 수 있는 근대적인 시장체계를 형성했다. 대련·심양·영구는 정치 경제적 지위를 바탕으로 중심 시장이 되었는데 이곳들은 “終極市場”으로 불렸다. 홍성·금주·의현·북진·신민·海城·요양·撫順·철령·개원·法庫·通江口 등의 현성 및 몇몇 중요한 철도역, 遼河의 항구 등은 교통의 중심으로 점차 발전하여 대련·심양·영구·안동 등에 예속되면서 집산 위주의 중간급 시장이 되었다. 그리고 기타 현성과 현성 이하의 集鎮은 초급 시장이 되었다. 초급 시장의 영향권은 큰 경우 10여 리, 작은 경우는 2,30리에 이르렀는데, 이들 초급 시장은 농민이 항상 의존하는 產地 시장이었고 시장체계의 기초였다. 중간급 시장은 시장체계의 마디였고 중심시장은 수출입 상품의 총집산지였다. 이들 3자는 서로 보완하거나 의존하여 일정 정도 상에서 질서 있는 시장체계의 층차를 형성했다.

3. 城鎮의 발전 형태

상업은 시장의 발전에 의존하고 시장의 발전 역시 상업을 조건으로 한다. 특히 반식반지 반봉건의 중국에서 근대 공업은 대부분 대내외무역 발전과 이권회수의 자극 속에서 발전했기 때문에, 성진의 흥쇠는 근대 광공업과 교통 등의 요소를 제외하고 일정 정도상 상품유통 규모나 상품시장의 등급을 결정했다. 이로 보건대 성진의 흥쇠, 성진체계의 형성은 상품경제의 발전과 보조를 같이 하면서 상품시장 규모와 밀접한 상관성을 지니

고 있었다.

근대 이후 요녕의 성진은 다음과 같은 발전형태를 띠었다.

우선 개항해서 통상을 하는 것은 몇몇 성진의 주요한 기능이 되어 점차 상공업 도시로 되었다. 요녕은 11개 성진이 개항하여 중국 가운데 개항한 곳이 가장 많은 성이 되었다. 가장 일찍 개항한 곳은 營口로서, 해운을 위주로 한 대외 무역이 해당 지역 상업·수공업과 근대 공업을 발전시켰다. 1909년 해마다 2천 냥 이상의 이익을 내는 비교적 큰 도매상점은 60개소에 이르렀고 잠화점은 37개소, 양잔은 18개소, 山貨棧은 12개소에 이르렀다. 해당 지역의 공업은 식품가공업과 방직업을 위주로 1925년에는 직포공장이 120개, 2000여 대의 직기를 가지고 있었지만 그 후 약간 감소해서 1929년에는 87家が 1,200여 대의 직기를 가지고 있었는데, 그 가운데 동력을 사용한 것은 24가로서 500여 대의 직기를 가지고 있었다. 도회지 인구는 개항 전의 수천 명에서 1910년의 5만 5천 명으로 발전하였다. 그 후 대련 항구의 흥성함으로 인해 영구는 동북의 대외 무역상 제일의 항구 지위를 상실했고 주로 개항장 연해나 요하 중상류와 연계된 항구로 되었다. 그리고 인구 증가는 완만하여 1931년에는 11만 7천 명, 1937년에는 16만여 명, 1941년에는 18만 3천 명으로 늘어났다.

대련이 개항된 후 장기간 제정 러시아와 일본의 통치하에서 그들은 거액의 자본을 투자하여 항구·철도·도회지의 기초 시설을 수축하여 도회지는 급속히 발전하였고 경제 규모는 확대되어 동북 제일의 항구이자 가장 주요한 대외 무역 항구가 되었다. 대련의 중요 공업 부문인 발전업, 자동차업·조선업·기계공업 등은 기본적으로 일본정부 및 회사의 통제를 받았다. 1931년에는 1,021개소로 증가했고 자본총액도 2만 4,748.8만 엔으로, 생산액은 2만 6,614만 엔으로 늘었다. 1943년에는 일본 공장이 1,825개소, 자본총액은 7만

3,610.7만 엔으로, 생산액은 6만 1,360.2만 엔으로 늘어났다. 민족공업은 착유업과 방직업을 위주로 하였다. 油坊은 대부분 동력을 사용하여 1905년에는 5개소였던 것이 1911년에는 47개소로 늘어나 자본총액은 221.2만 원으로 증가했다. 1917년에는 59개소, 총자본액은 348.7만 원, 연생산 4,465만 2,515원, 직공은 3,888명을 지니고 있었다. 1923년에는 89개소로 늘어나 그 가운데 華商은 78개소, 日商은 11개소, 자본 총액은 1,029.3만 원으로 증가했다. 1927년 대련의 각 油坊의 豆餅 생산량은 4천여 만 枚로 늘어나 동북지구 두병 총생산량의 56%로 차지하게 되었다. 1920년에는 1,258개소, 1929년에는 2,300개소로 늘었다. 화상의 상업은 주로 잡화·방직품·동북 특산품 및 소매업이었다. 상업 중에서 일본상인이 차지한 비중은 상당히 컸다. 1909년에 일상은 1,078개소였는데 1920년말 대련 시내의 수출입품과 도매 무역에 종사하는 일본상인은 2,566개소에 달했다. 그 가운데 대련에 본점을 둔 거은 312개소, 지점을 둔 것은 2,150개소였다. 1906년 대련에는 1만 8,872명, 城區의 면적은 4.25평방 킬로에 달했다. 1912년 대련의 인구는 5만 5,888명이었고, 1920년에는 23만 8,807명, 시 면적은 15.7평방 킬로였고, 1930년에는 28만 1,641명, 1937년 4월에는 37만 8천 명, 1943년에는 82만 9천 명, 1945년 후에는 70만 명으로 줄었으며, 시 면적은 1904년에 비해 11배로 확대되었고 45.7평방 킬로로 되었다.

安東은 동치 연간 산동 이민이 모여서 이루어진 성진이다. 개항 후 안동은 일본·조선·발해만 안쪽과 경제 관계를 맺은 항구로서, 해운·철도·내륙 항운 등의 교통은 그 세력을 길림의 백두산까지 뻗칠 수 있게 했다. 안동의 공업은 잠사·적포·목재 가공과 착유업을 위주로 했다. 1922년에는 잠사공장이 64개소, 잠사 기계가 1만 7,853대였고 油坊은 25개소였는데 그 가운데 일부는 동력에 사용되기도 했다. 목재공장은 32개소였는데 증

기력이나 전력에 사용된 곳이 22개소였다. 1929년에는 잠사공장이 37개소, 자본총액이 30여만 원, 연 생산 잠사 가격은 900만 냥에 달했다. 되기도 했다. 안동은 해당 지구의 유일한 항구로서 상업이 비교적 발달했고 1919년에는 상업점포가 천여 개에 달했고, 그 가운데 1,2,3등의 상점은 100여 개에 달했다. 일본은 안동에 상업교역소를 설치했다. 1930년대 이후 동북과 일본, 조선의 경제관계가 더욱 밀접해지면서 안동의 정치 경제적 지위도 올라갔다. 1918년 안동에는 3만 5천 명이었던 인구가 1941년에는 31만 3천 명으로 증가했다.

봉천은 “龍興之地”로서 동북의 정치 경제의 중심지였다. 봉천시의 인구는 매우 많았고 상업이 번창했으며 성내에는 집중적인 상업 시가지가 형성되었다. 강희원년(1662) 城內에는 각종 수공업 作坊이 천여 개소에 달했고 근 20만 명이 거주하는 동북 최대의 도시가 되었다. 1906년 봉천은 강제로 개방되면서 商埠區는 약 1만 1천여 畝에 달하였으며, 성내가 중동철로 부속지 및 商埠地와 연결되면서 城區의 규모도 확대되었다. 원래의 요하 水運을 제외하고 각 철도가 봉천에서 만나게 됨으로써 봉천은 동북 최대의 교통요지가 되었다. 일본이 대련을 점령하고 관동주를 세운 후 봉천은 동북 유일의 능력과 기술을 지닌 대도시가 되었다. 이곳에 세워진 중국 지방정부로는 東三省兵工廠·동북박격포공장·동북항공공장·동삼성육군실량공장·동북군용피복공장 등의 군사공장을 비롯하여 대형 방직공장·신식 은행·조폐창 등이 있었다.

1917년 文化社가 18개 현에 대해 조사한 바에 따르면 모두 1,302개소의 가공공장이 있었는데, 그 가운데 심양에 574개소가 있었다. 잠사공장은 34개소, 자본총액 326.22만 원, 노동자 5,540명이었다. 奉天純益縲織公司是 당시에 비교적 큰 잠사공장으로 1918년 창립 초기 자본이 奉鈔 25만 원이었는데, 그 후 주식을 늘려 海城과 안동에도 分工場을 세웠다. 봉천의 상업은 대단히 발전

하였다. 1908년에는 2,160개의 상점이 있었는데, 그 중 거대 도매상은 11개로, 규모가 큰 곳은 1년간 100여 만의 경영자금을, 규모가 작은 곳은 12만여 원의 경영자금을 굴리는 등 모두 540여만 원을 굴리고 있었다. 1924년 비교적 큰 상점은 4,400개소로 늘었으며 금·목재·피혁·신발·양말·양초·비누·화장품·차잎·소규모 잡화 등을 영업하는 곳이 2,558개였다. 1929년 상회의 조사에 따르면 심양에는 모두 56개의 同業公會, 5,717개의 상점이 있었다고 한다. 심양의 인구는 1933년 23.5만 명에서 107.8만 명으로 늘어나 동북 최대의 인구를 지닌 도시가 되었다.

그밖에 자진해서 개방한 도시로는 遼陽·新民·鐵嶺·通江口·法庫·鳳凰城 등 6개의 성진이 있었다.

요양은 몇 대에 걸친 古都로서 태자하반에 위치하고 있어서 배를 타고 영구까지 갈 수 있었다. 남만주철도가 개통된 후 이곳은 遼中과 요동반도를 이어주는 교통요지가 되었다. 게다가 장거리 자동차업이 발달하여 주변 200여리 이내의 성진 농촌과의 연계를 강화시켜나갔다. 요양의 공업으로는 방직·착유업·燒酒業 등이 주종을 이루고 있었다. 대규모 방직공장의 자본은 2만 원으로 증기를 동력으로 사용했고 20여 대의 방직기, 50명의 노동자를 거느리고 연간 6,000-7,000필의 포필을 짜서 2,000여 원의 이익을 올리고 있었다. 일본회사도 여기에 방직공장을 세웠다. 요양의 수질은 비교적 좋아서 소주산업이 번창했다. 1930년대 초 11개의 소주공장이 300만 근의 소주를 생산하고 있었다. 20여개의 유방은 60만 枚의 豆餅, 280만 근의 豆油를 생산하고 있었다. 요양의 집산 능력도 매우 강해서 연간 170만 석의 고량, 50만 석의 대두, 70만 석의 조, 11만 석의 잡곡, 17만 석의 옥수수, 130만 근의 면화가 여기에서 집산되었다. 일본은 이곳에 상품교역소를 세웠다. 요양의 인구는 1906년 3만 7,750명에서 1933년 6만 9,034명으로 늘었다.

신민은 요하 연안에 위치하고 있었고 봉천과 내몽고를 통하는 역참이 있어서 관내와 요녕 서북부, 몽고, 길림 등을 연계하는 필수적인 교통로로서 상업이 밀집되었다. 京奉철도가 개통된 후 내륙 항운과 철도운수는 매우 편리해졌다. 당지의 車捐局 통계에 따르면 1907년 7월 중순부터 8월 사이에 10여만 량의 大車가 근 6천 량의 小車가 그 사이를 왕래하면서 실어 나른 화물의 가치는 3,700만여 원에 달했다고 한다. 신민에는 1908년 도매 상점이 15개소, 대소의 잡화점이 200개소가 있었다. 1930년대 초에는 비교적 큰 잡화점은 70개소, 紗布商은 16개소, 석탄가게 10개소, 피복상 8개소, 약국 6개소, 과일가게 6개소, 유방 15개소가 있었다. 1931년 조사에 따르면 신민에는 근대적인 공장이 178개소, 자본액이 3.47만 원이었고 그 가운데 직포공장이 150개소, 수공업 공장이 140개소, 자본액이 4.35만 원이었다. 신민의 인구는 1906년 3만 명이었던가 1933년에 6.6만 명으로 증가했다.

요녕 북부의 철령은 요하에 가깝고 중동철도가 여기를 관통하고 있어서 대련·심양·요녕 북부 및 흑룡강을 연결하는 중요한 요지였다. 철령 주위에는 요하평원이 있어서 공업이 비교적 발달하여 양곡의 주요한 집산지 가운데 하나가 되었다. 개방된 후인 1908년 경 매년 집중된 대두는 60-70만 담이었고, 1919 전후 철령 및 부근에서의 연간 대두 생산액은 31만여 석, 고량은 81.6만 석, 小米는 32.6만여 석에 달했다. 매년 반출된 콩류·잡곡·석탄·잠사 등의 가치는 1,000만 원 가량에 달했다. 매년 유입된 각종 상품의 가치는 600-700만 원에 달했다. 상업은 양곡의 도매와 잡화가 주류를 이루고 있었다. 양간의 실력도 강해서 어떤 것은 內河 항운업과 금융업을 경영하였다. 당지의 廣元棧은 선박운송·잡화·山貨·유방 등을 겸업하면서 158명의 노동자를 거느리고 있었다. 이 가운데 30-60명은 매일 주숙하고 있었다. 1905년 러일전쟁 때 경제 규모를 보면 연수입이 22만 조

였고 이익이 10만 조에 달했다. 1919년 철령에는 9개의 양장이 있었는데, 그중 6개의 연간 경영액은 115만 원에 달했다. 공업은 잠사·직포·착유·밀가루업이 주종을 이루었다. 1908년 철령에는 잠사공장과 紗棧이 11개소, 연간 영업액이 약 250만 원에 달했다. 1930년대 초 철령에는 15개소의 유방이 연간 60만 근의 두병, 350만 근의 두유를, 5개소의 磨坊이 연간 25만 근이 밀가루를, 2개소의 소주공장이 85만 근의 소주를 생산하고 있었다. 당지에는 1906년 일본 상인이 세운 자본금 100만 원의 만주제분회사가 있어서 하루에 약 7,200근의 밀가루를 생산하고 있었다. 1911년 후 당지의 상인 등은 電燈局·銀糧交易所를 세울 만큼 철령의 규모는 커졌다. 철령현성의 인구는 1906년 2.5만 명에서 1933년 4.3만 명으로 늘었다.

범고문은 遼서북에 위치하고 있어서 영구와 심양을 제외하고 신민·철령과 비교적 활발한 상업적 교류를 했다. 개방 후인 1908년 370개의 상점이 있었는데 그 가운데 잡화상이 32개소였고 1906년의 영업액은 50만 원에 달했다. 1930년대 초 850개소의 상점이 있었는데 이것들을 분류하면 채소시장·양곡시장·牛馬市·뿔감시장 등이 있었다. 연간 집산된 대두는 30-40만 담에 달했다. 공업은 착유와 방직이 주종을 이루었으며 1908년에 17개소의 유방이 있었다. 그 가운데 13개소의 연간 착유량은 130만 근에 달했다. 1933년 당지의 인구는 2.2만 명에 달했다.

통강구는 창도현에 속했는데, 요하 상류의 항구와 함께 유명한 대두의 주요 집산지로서 비록 철도가 개통된 후 일부 상품의 운수 방식이 바뀌었지만, 주위의 많은 지방은 여전히 대차를 이용해서 이곳에 산물을 집중시킨 뒤 수운을 통해 남하했다. 매년 수운을 통한 대두 운반량은 70만 담 가량 되었으며, 가장 많았을 때는 100만 담에 달했고 왕래한 배만도 2천-3천여 척에 달했다. 당지의 양장 실력도 강해서 양곡의 도매뿐만 아니라

포필·종이·설탕류 등의 잡화도 경영했다. 1908년 통강구에는 23개소의 양장이 있었고 자본이 가장 많았던 곳은 40만 銀兩, 적은 곳은 20-30만 은량에 달했고, 어떤 양장은 170만 무의 토지를 점유하고 2-3丈 높이의 총구와 포루를 갖춘 圍牆을 설치하기도 했는데, 이것은 마치 견고한 성벽과도 같았다. 통강구가 개방되기 전의 인구는 5,500명이었는데, 개방된 후에는 1여 명으로 완만한 증가세를 나타내었다. 봉황성이 개방되었을 때인 1906년의 인구는 9,985명이었다가 1939년에는 1만 8천 여 명으로 늘어났다.

그 다음 교통 운수 방면의 변화는 연해와 철로 주변 지역의 성진의 발전을 촉진했다. 1920년대 이전 철도는 주로 큰 규모의 도시만을 연결했지만 1930년대 이후에는 새롭게 철도가 부설되면서 벽촌에도 역이 설치되어 이들 촌락을 일정 규모의 성진으로 발전하게 만들었다. 이들 성진의 물자 집산 능력도 강해서 이들 성진은 유통과 운수를 주로 한 상품 집산지가 되었다.

錦州는 원래 요서의 주요 항구였다. 경봉철도가 개통된 후 세력 범위가 확대되어 집산 수량도 대폭 증가되어 1930년 전후 곡물의 집산량은 60만 석에 이르렀으며, 그 가운데 고량은 18만 석으로 으뜸을 차지했고, 대두·소미가 그 다음으로 수운·철로 등을 이용하여 대련을 거쳐 관내외 지역으로 운송되었다. 두병의 연산량은 20만 매였고 절대 수량은 영구로 운반되었다. 그밖에 매년 60-70만 원 가치의 몽고산 모피가 천진·영구·하얼빈 등지로 운송되었다. 이 지역의 수질은 양호해서 소주와 염직이 발전하였다. 1930년대 초 당지의 6개 소주공장에서는 160만 근의 소주를, 50여개소의 마방은 연간 350만 근을 생산했다. 그밖에 25개소의 염색공장, 11개소의 유방이 있었고, 현성을 중심으로 200여 개소의 직포공장이 있어서 연간 30여만 필의 포필을 생산했다. 1931년 조사에 따르면 금주에는 75개소의 근대적인 공장이 있었는데 그 자본액은 7.6만 원, 연간 생

산액은 72.25만 원에 달했고, 203개소의 수공업 공장이 있었는데 그 자본액은 9.77만 원이었으며 여기에 고용된 노동자는 2천여 명에 달했다고 한다. 금주에는 350개소의 상점이 있었는데, 그 중 잡화점이 46개소, 여관이 46개소, 포목상이 100개소, 피혁점이 46개소, 신발가게가 50개소, 軍衣店이 16개소, 澡堂이 8개소였다고 한다. 금주의 인구는 20세기 초에 5만여 명이었는데 1937년에 7만 명, 1941년에 그 두 배인 14.1만 명으로 증가했다.

北鎭의 溝帮子는 원래 촌이었는데 경봉철도가 개통된 후 화물집산지로 변했다. 여기에는 공장·장거리 자동차가 생겨났다. 1931년 구방자의 근대적 공장으로는 5개소가 있었는데, 그 자본액은 23.5만 원이었다. 수공업공장은 45개소로 자본금이 0.81만 원이었고, 30개소의 잡화점, 4개소의 양잔, 7개소의 운송점, 8개소의 여관, 10개소의 식당이 있었다. 인구는 1924년에 5,800명에서 1929년 8천명으로 증가했다.

通遼는 서북부의 중요 성진으로서 몇 개의 철도가 이곳을 지나면서 요녕과 동북·몽고의 경계를 이어주는 주요 집산지가 되었다. 이곳에는 제자·모피가공업·계당 등의 공업이 주류를 이루고 있었다. 1931년 통요에는 42개소의 근대 공장이 있었는데, 그 자본금은 12.26만 원이었다. 수공업 공장은 206개소가 있었고 그 자본금은 23.5만 원에 달했다. 1930년대 이곳의 인구는 3.7만 명에서 1934년 4만여 명으로 증가했다.

개평은 발해만 항구의 상품 교류의 집산지이자 작잠의 생산 중심지로서 남만주철도가 관동하고 있었다. 1896년 전후 개평의 연간 잠사 생산량은 1400-1500만 籠으로 全省 생산량의 60% 가량을 차지하고 있었다. 1901년 누에고치 반출량은 2천 籠, 작잠사 8천 包, 비단 7만 필, 두유 45만여 근, 두병 10만여 매, 해산품 310만 근에 달했다. 반입한 상품에는 밀가루·소맥·쌀·고량·잡곡·담배·포필·면사·석유·설탕류·성냥 등이 있었다. 개평의

상업은 매우 발달하여 1900년에 상등의 상점이 128개소, 중등의 상점이 178개소에 달했다. 1908년에는 600여 개소의 상점이 있었는데, 그 중 잡화점이 100여 개소, 도매상이 20여 개소에 달했다. 1930년대 초 개평에는 1900여 개소의 상점이 있었고 30여 개소의 잠사공장의 연간 생산량은 4만 석에 달했다. 그밖에 소금업도 비교적 발달하여 주위의 많은 염전에서 생산된 소금은 여기로 집결되었으며 그것의 연간 집산량은 25만 석 가량에 달했다. 개평의 인구는 20세기 초에 1.6만 명이었지만 1912년에 2.4만 명으로 증가했다.

개원 주위에는 대두와 소맥이 많이 생산되어 개원은 유명한 곡창지의 하나였다. 철도가 개통된 후 집산의 중심이 역으로 옮겨졌다. 1930년대 초 철도를 통한 화물 운송량을 보면, 대두 210만 석, 고량 70만 석, 옥수수 32만 석, 소두 9만 석, 잡곡 27만 석, 두병 4.6만 톤, 두유 5,400석 등이었다. 일본은 여기에 상품교역소를 설치했다. 이 지역에서는 1919년 54개소의 비교적 큰 상점이 있었는데 양잔의 교역에 종사한 것은 35개소였고, 그 가운데 27개소의 영업액은 1,149.1만 원에 달했으며, 그 가운데 王執中이 1912년에 세운 吉發合糧棧은 유방을 경영하였다. 이 양잔의 자본금은 15만 원이었고 연간 판매액은 55.5만 원에 달했다. 1930년대 초 개원에는 2,300개소의 상점이 있었다. 인구는 1906년 1만 3,866명에서 1919년 2만 명으로 증가했다. 그 후 인구는 계속 늘어났다.

셋째 일본의 광공업의 투자와 약탈성 개발이 늘어남에 따라 몇몇 성진은 광공업 성진으로 바뀌었다. 鞍山·本溪·撫順은 전형적인 중공업 도시로서 많은 노동자를 거느린 일정 규모의 소비 시장이 되었다.

무순은 1901년 중국인 상인이 자본을 투자하여 회사를 설립하고 석탄을 캐기 시작하였으며, 러일 전쟁 후 만철이 일본군 점령하에서 이곳을 접수하면서 무순탄광이 되었다. 한편 과거의 탄광을

통해 생산을 회복하고 투자 자본을 증가시켜 기계화된 대규모 석탄기지가 되었으며, 1922년에 일본이 무순에 투자한 자본은 1만 2,911.7154만 원에 달하여 당시 동북 최대의 탄광이 되었다. 1926년 무순탄광에는 중국인 4만 9,520명, 일본인 2,825명이 있었고, 1942년에는 재적 노동자 수가 9만 1,365명에 달했다. 1912년의 무순 인구는 6.7만 명에서 1941년 28만 명으로 늘어났다.

본계와 안산은 원래 촌락이었지만 20세기 초 탄광과 철광이 세워지면서 本溪湖煤鐵有限公司와 昭和製鐵所 등 대형 기업이 형성되어 전형적인 공업 도시로 변모되었다. 본계의 인구는 1912년에 2.2만 명에서 1941년 10만 명으로 증가했다. 안산은 1919년에 2만 명에서 1937년 12만 명, 1941년에 21만 명으로 증가했다.

넷째 원래의 정치 중심 혹은 沿河의 성진은 상술한 요소에 힘입어 유지·발전되어 경제나 정치적 기능이 강화되었다. 牛莊(후에 영구)과 田庄臺는 원래 요하 입구의 항구로서 관내와의 연계가 빈번해지고 넓어졌다. 청 건륭 연간 한때 번성하였다. 우장은 개항된 후 항구가 큰 영향을 받아 인구가 조밀해졌고 일정한 경제력을 갖추게 되었다. 우장의 농산품 중에 벼·면화·잡곡 등이 영구나 해성 등지로 운반되어 판매되었고, 면사나 설탕·석유·밀가루·포플·목재·염료·방석 등이 반입되었다. 1930년대 우장에는 기계식 착유공장이 2곳, 소주공장이 7개소, 방직공장이 5개소, 철공장이 5개소, 피혁 상점이 4개소 있었고 1만 7천 명이 거주하고 있었다. 田庄은 1930년대 10개소의 근대 공장이 있었고 자본금은 30.1만 원이었으며 수공업 공장은 79개소가 있었다.

海城縣 騰鰲堡는 영구와 요양 사이에 있어서 만여 명이 거주한 성진이었다. 그 터전은 기본적으로 小北河에서 영구 사이의 60리 안쪽으로, 여름에는 太子河의 수운에 의존하였고, 겨울에는 400-500량의 대차가 그 사이를 왕래하여 연간 집산량이 大麥만도 2만 석에 달했다. 1930년대 초

이곳에는 150개소의 상점이 있어서 매일 고기나 채소, 양식, 우마 등이 시장에 반송되었고 다수의 고객이 부근의 농촌에서 몰려들었다. 그 사이에 수 백명의 거간꾼이 있어서 날로 번성했다. 공업은 착유업이 중심으로 연간 두병의 생산량은 6만 매, 두유의 생산량은 30만 근에 달했다.

庄河縣의 大孤山은 비록 현성은 아니었지만 전통적인 항구로서 산동의 烟臺와 요동의 내지 사이에 밀접한 연계를 맺고 있어서, 그 집산의 범위는 本縣에 그치지 않고 岫岩에까지 미쳤다. 매년 이출입 상품의 가치는 대략 200만 원 이상에 달했고, 그 경제적 기능은 장하현성을 능가했다. 상품의 이출입과 상업의 발전에 따라 이곳의 근대성의 착유업도 매년 발전하여 1903년 6개소의 유방에서의 생산 가치는 27만여 원이었고, 최대 유방의 연간 두병 생산량은 4.5만 매, 두유는 18만여 근에 달했다.

일본이 점령한 관동주에서는 대련을 제외하고 주위의 몇몇 集鎮이 원래의 기층 위에서 발전하고 있었다. 가령 金州는 1919년 12개소의 잡화점이 있었고 연간 영업액이 16.7만 원에 달했지만 1944년에는 성진 인구가 4만 619명으로 늘어나 인구밀도가 1평방 킬로미터당 5천 명에 육박했다. 普蘭店은 1944년 3만 2,951명에 달하였다. 貔口店은 1919년 17개소의 잡화점이 있었고 그것의 연간 영업액은 23.8만 원에 달했으며 직공은 207명이었다. 1944년 성진의 인구는 1만 4,754명으로 인구밀도는 2,403명으로 동북과 중국의 평균 인구밀도보다 높았다.

彰武縣의 하얼타오鎮은 모피로서 내몽에 양식을 제공해주는 것을 위주로 하는 최대의 집산 시장으로서, 북쪽으로는 내몽고의 庫倫과, 남쪽으로는 신민현성과 신립둔에 이어진다. 추동기에는 교통이 빈번했다. 연간 소나 말가죽의 생산량은 1,000장, 양가죽은 1,500장으로 내몽고에 제공하는 식량으로서 밀가루가 12만 근, 소주가 15만 근에 달했다. 1930년대 초 이 진의 인구는 2.2만

명이었는데, 창무현성의 인구는 고작 9천여 명이었다.

承德은 피서산장이 세워져 府治가 이루어졌고 정치적 지위도 높았으며 인구도 증가하여 1917년 2.1만 명에 달했다. 1928년 열하성의 수도로서 해당 지구의 중심이 되었다. 1937년에는 4.3만 명, 1946년에는 4.5만 명, 1949년에는 6만 명으로 늘어났다. 多倫은 1913년 스스로 상부지가 된 후 1917년 전후 1.7만 명의 인구를 아우르고 있었고 1943년에 3만 명을 자랑했다. 1930년대 초중기 적봉·평천·집녕·의현·북진현성은 모두 3만 명의 인구를 가지고 있었다. 요동 남부의 복현·웅악·수암현성에는 만여 명이 거주하고 있었다.

요녕 성진의 발전상황을 보면, 요서와 요남 지구는 일찍 초민개간정책의 혜택을 입어 화북 이민이 가장 많이 들어온 지구로 되어 요녕 및 동북에서 인구가 가장 밀집된 지구가 됨과 아울러 경제가 가장 발전했고 성진의 발전도 빨라 1930년대에 기본적으로 규모를 갖춘 도회지구를 형성했다. 요녕 동북부의 토지는 광활했고 농업의 상품화도 진전되었으며 인구의밀집도도 극히 낮아 성진의 분포밀도가 요성 및 요남보다 낮았다. 그러나 각 성진의 집산 능력은 비교적 강하여 세력 범위도 컸고 인구 흡인력도 비교적 강해서 성진의 인구 규모도 요남지구에 못지않았다.

4. 城鎮 발전의 단계 및 특징

성진의 인구 규모는 도회지의 발전 및 성진체계의 중요한 표지를 반영한다. 그러나 성진을 단위로 하는 인구 통계는 여러 가지로 부족하여 성진의 인구 조사도 체계적으로 장기간 진행되지 못했다. 특히 작은 성진의 인구 통계는 더욱더 결핍되어 있다. 최근 각종 자료에 대한 발굴과 고증을 통해 밝혀진 20세기 이후 요녕의 주요 성진의 인구 발전 상황을 보면 다음의 표와 같다.

일반 도회지의 등급 분류에 따르면, 인구 100

만 이상을 특대 도시로, 50만 이상을 대도시로, 10만 이상을 중등도시로, 5만 이상을 소도시로 나눈다. 소성진을 제외하고 각 도시의 인구 상황을 보면, 요녕의 근대 도시 발전은 다음의 세 단계로 나뉠 수가 있다. 각 성진의 인구 발전 단계는 아래의 표와 같다.

통상의 개항부터 20세기 초까지는 근대 성진의 초보적인 형성 단계였다. 이전에 봉천만이 인구 10만 명을 초과했고 다른 곳은 인구 만여 명에 불과한 성진이었다. 20세기 초 요녕은 여전히 20만 이상을 지닌 도시가 없었고 10만 명 이상의 중등 도시는 봉천뿐이었으며, 5만 이상의 소성진도 영구와 금주뿐으로 인구는 10만여 명에 불과했다. 일반 성진은 초보적인 단계에 있어서 신민·요양·철령의 인구는 3만 명에 불과했다.

제2단계에서 1931년 만주사변 이전까지 그 해는 요녕 성진이 가장 빨리 발전한 단계였다. 이전 10여 년 동안 경제가 신속하게 발전하면서 중소 도시의 상품 집산 기능은 커졌고 성진 인구의 증가를 촉진했다. 1920년대 초까지 중등도시에는 봉천과 대련이, 5만 명 이상의 소도시로는 안동·영구·금주·신민·무순의 5개, 2만 명 이상의 소성진에는 안산·본계·요양·통화·통요·통원·사평·의현·북진·승덕·적봉·평천·금주·철령·법고·개원·창도·서풍 등 10여 개가 있었다. 이것은 봉천이 정치적 통치 중심으로서 지위가 계속 높아졌다는 것을 말해준다. 대련은 극도의 활력을 나타내어 내외 무역과 공업 발전도 신속하게 이루어져 도시의 경제 기능과 흡인 능력을 높여, 인구도 20세기 초의 3만여 명에서 25만 명의 중등도시로 급속하게 성장했다. 이때까지 10만 이상의 도시와 성진이 없었다는 상황은, 동북 북부의 여전히 개간되지 않은 토지가 많은 사람들을 끌어들이어 소도시의 경제력을 약화시키는 제약 요소가 되어 기존의 성진이 많은 인구를 포용할 수 없었음을 말해준다. 게다가 그것은 요녕이 아직 근대적인 시장 체계를 갖출 태세를 갖지 못했음을 의미한

각 성진의 인구발전 단계 현황

	1905-1906	1912	1919-1922	1930	1937	1941-1942	1944-1945	1953
봉천	17.7		25.8	61.2	71.2	107.8	188.1	176.8
대련	3.3	6.8	23.9	29.3	37.8	76.9	79.7	66.9
무순		6.7		10.9	21.5	27.9	35.4	42.2
안산			2.0	1.7	12.0	21.4	28.7	36.4
본계		2.2		2.1	6.6	9.8	18.7	25
금주	5.2		6.2	5.9	10.8	14.1	17.3	24.4
안동	1.4		9.9	16.3	20.4	31.1	32.4	21.5
요양	2.5		3.5	7.4	9	10.3	11.9	14.4
阜新							11.8	13.8
승덕		2.5		2.0	4.3		4.5	8.9
四平					5.6		7.7	12.6
영구		7.5	7.6	9.6	16.2	18.3	21.3	11.8
遼源	0.9			5.3	3.2			12
통화				4.7			8.2	10.0
적봉		2.9		2.2			5.0	9.2
신민	2.9	5.2		6.6	3.5	3.8		
철령	2.5		3.0	4.2		8.8	6.7	
통요				3.7	4.2			4.7
의현	1.1	2.2		2.9				
북진		2.0		2.6	2.9			
창도	1.7	2.5		2.5				
西豊				2.4				
법고	1.9			2.2				
개원	1.4		2.0	1.8	2.0			
集寧平泉				2.2	4.3	2.9	5.9	3.7
다룬		1.7					3.0	
금주							4.1	
보란점							3.3	
貔口店							1.5	
개평	1.6		2.4					
朝陽		2.2		1.3	1.8			
黑山				1.1	1.7			
興城		2.0		1.3	1.6			
창무				1.3				
新立屯				1.2	1.3			

다. 따라서 농민과 이민의 착안점은 상당히 활력을 지닌 대련과 봉천을 선택해서 돈을 벌거나, 동

북 북부 지구의 개간에 종사해서 생활을 꾸려나 가려고 했다.

20세기 이후 요녕의 주요 성진의 인구통계표

연대	20만 이상	20-10만명	10-5만명	5-2만명	합계
20세기초		1	2	13	21
1920년	2		5	22	29
1930년	2	2	7	20	31
1945년	6	4	7	15	32

1920년대부터 1931년 만주사변 전까지 요녕의 사회 경제 수준은 관내보다 못했지만, 그 발전 속도는 관내를 초월했다. 동 시기 성진의 발전도 빨랐다. 1931년 전 인구 10만 명을 초월한 중등도시로는 대련·봉천·영구·안동의 4개에 불과했고, 그 중 봉천의 인구는 60만 명을 초과했고 대련은 30만 명에 육박했다. 5만 명을 초과한 소도시로는 금주·요양·신민·요원·무순·안산 등 6개가 있었다. 2만 명 이상의 성진 수도 증가하지 않았다. 이때의 도시 발전의 특징은 중공업이 발전해서 인구의 집중을 가져왔고 석탄·철강을 중심으로 한 중공업 城鎮圈을 형성하였다. 따라서 연해의 성시 경제 기능이 증강되었고 근대 교통망의 완비와 농산품의 상품화는 소성진의 집산 능력을 제고시켰고 이에 따라 인구 증가의 속도도 비교적 빨라져 초보적으로 대련·봉천을 중심으로 한 요녕 성진 체계가 형성되었다.

제3단계는 1945년 일본의 투항 시기까지이다. 만주사변 후 많은 산동 이민이 귀향하여 일순간 성진 인구는 감소되었다. 그러나 일만 당국은 동북을 전쟁 자원과 물자 기지로 만들기 위해 중화학 공업·기계·전기 등의 제일 산업의 건설을 가속화하여 일본 각계도 적극적으로 투자를 하여 공장을 건설했다. 동시에 각 城市의 식민 경제가 기형적으로 발전했고, 성시의 기초 시설, 사회 환경도 어느 정도 개선되었으며 흡인 능력도 증강되었다. 그밖에 괴뢰정부가 조직한 일본인 만주인민, 화북 등지로부터 불러들인 노동자 등의 인소는 모두 각 성진의 인구증가 속도를 촉진시켰다. 가령 안동의 인구는 30여만 명으로 증가했고, 무순·안산·부신 등의 중공업 도시는 인구가 급격하게 증가되었다. 철도 연선의 일부 성진은 경제적·군사적 원인에 기초하여 인구도 비교적 빨리 증가되었다. 그러나 상품의 집산을 주요 기능으로 한 일부 성진은 日滿의 강제적인 통제에 인수의 집산 기능이 약화되어 성진 인구의 증가 속도도 빠르지 못하였다. 가령 신민·요양·철령·법

고·개원·창도 등 성진의 발전 속도가 완만했다. 1945년 일본이 항복하기 전 요녕에는 인구 10만 명을 초과한 성시가 10개 있었는데, 그것은 봉천·대련·안동·영구·무순·안산·본계호·금주·요양·부신으로 총인구는 430만 4천 명에 달했다. 그 가운데 봉천과 심양의 두 도시의 인구는 270만 명으로 초대도시가 되었다. 그 나머지 8개의 중등도시에는 160만 명이 거주하여 평균 매 도시의 인구는 20만 명에 달했다. 인구 5만을 초과한 도시로는 7개로, 그것은 신민·요원·철령·사평·승덕·통요·통화로서 총인구는 50만 명이 못 되었다. 인구 3만 명을 초과한 성진은 대략 20개로, 그것은 금주·보란점·법고·개원·창도·서풍·의현·북진·平泉·적봉·다룬 등이었다. 그밖에 수암·장하·봉황성·貔子窩·개평·북현·회덕·홍성·수중·이수·공주령·동풍·조양·흑산·신립둔·능원 및 몇몇 현성과 집진은 모두 인구 만 명 이상의 소성진이 되었다.

종합해 보면 대 요녕의 근대 성시의 발전은 대략 다음과 같았다.

첫째 도시 인구가 전체 성 인구에서 차지하는 비중은 컸다. 1949년 쏬쑤 성진 인구의 비중은 비록 전쟁으로 인해 이전보다 하락했지만, 그러나 총인구의 18.1%를 차지하였고, 건국 전인 1949년 요녕의 성진 인구는 442.8만 명으로 전성 인구의 24.2%를 차지하여 전국 성시 인구 점유율 평균 수치 10.6%보다는 훨씬 높았다.

둘째 성시의 지리적 분포가 불균형했다. 遼中の 평원, 철도 연선과 연해 지구의 성시는 비교적 인구가 집중되었다. 봉천을 중심으로 한 요중 성시 가운데 가장 인구가 밀집된 도시는 안산·무순·본계·요양·봉천 등의 5개 대·중 도시와 20여개의 소성진으로서, 중국 전역에서 보기 힘든 가장 밀집된 중공업 도시군을 형성했다. 요녕의 서부와 북부는 도시의 수가 상대적으로 적었고, 몇몇 소성진은 경제와 교통 등 각종 인소의 제한으로 발전하기가 어려워 일정 규모의 성시로 남았다.

셋째 特大도시와 대성시의 인구 규모가 지나치

게 컸고, 中等성시의 수는 적었다. 그러나 성시 체계의 가장 기초가 되는 소성시의 수는 더욱 적었기 때문에, 전통 사회 경제가 여전히 커다란 작용을 하고 있다는 전제에서 대외 무역과 식민 경제가 추진한 성시의 근대화 과정은 농후한 식민지의 색채를 띠었다.

동시에 지적해야 할 것은 요녕의 성시 체계,

특히 만주국 시기 그것의 통제 범위, 경제체제, 교통 등의 다수 요소는 강렬한 식민지성을 띠며, 중국 본토의 성시체계와 독립되어 있었으며, 모든 동북 지구의 근대 성시체계의 중요한 구성 요소였다.

주제어 : 近代遼寧, 滿洲國時期, 商品流通市場, 城鎮體系