

19 ~ 20 世纪初俄国粮食运输问题研究

钟建平

【内容提要】 粮食生产的区域性差异决定粮食运输的作用。俄国地域辽阔,各地区自然资源禀赋不同,农业生产发展不均衡。加强地区间交通和经济联系,保障粮食供给是政府的首要任务之一。19 世纪至 20 世纪初,受自然条件和社会经济发展水平的影响,不同运输方式在俄国粮食流通中的地位不断演变。1861 年改革以后,俄国由传统农业社会向现代工业社会过渡,生产力发生根本变化,铁路成为粮食的主要运输方式,畜力运输和河运的重要性弱化。

【关键词】 俄国 粮食运输 交通格局 贸易中心

【作者简介】 钟建平,1970 年生,吉林大学东北亚研究院博士研究生;黑龙江省社会科学院俄罗斯研究所副译审。(哈尔滨 150018)

运输不仅是有序组织粮食贸易的前提,而且是粮食市场健康运行的必要条件,贯穿于粮食流通全过程。俄国土地广阔,不同地区的自然和气候条件存在差异,粮食生产发展不均衡。作为保证粮食供给的重要环节,粮食运输始终是俄国政府关注的重点。

一 粮食运输方式的发展

封建农奴制时期,自然条件是决定商品流通方式的首要因素。19 世纪初,俄国的公路以土路为主,畜力车成为粮食运输的重要工具。

欧俄地势平坦,经济相对发达,公路网络稠密。1820 年代,俄国开始出现柏油路。1833 ~ 1855 年,俄国(不包括波兰)约修筑柏油路 6 500 俄里。每平方俄里柏油路密度相当于英国水平的 1/150,法国水平的 1/190,德国水平的 1/90^①。莫斯科是全俄市场中心和交通枢纽,其地理位置很大程度上决定了欧俄早期的陆路交通格局。到 1860 年代,彼得堡公路、雅罗斯拉夫尔公路、下诺

夫哥罗德公路、谢尔普霍夫公路等 6 条柏油路和卡卢加古道、卡希拉公路、梁赞公路、罗加乔沃公路、斯摩棱斯克驿道等 8 条土路将莫斯科与国内市场联系在一起,地区间经济交往频繁。

1913 年,俄国公路里程达 468 772 俄里,其中柏油路 16 034 俄里,砂石路 4 643 俄里,土路 448 095 俄里。高加索各类公路总长度为 22 468 俄里,其中柏油路 4 690 俄里,砂石路 223 俄里,土路 17 555 俄里^②。各地区公路交通发展水平不一。彼得堡、莫斯科、格罗德诺、叶卡捷琳诺斯拉夫和塔夫里达 5 省柏油路分布密度最高,阿尔汉格尔斯克、奥洛涅茨、彼尔姆、乌法、奔萨和爱斯特兰等省则没有柏油路。

俄国河流众多,水路运输在俄国农业史上占有极其重要的地位。19 世纪第一个 25 年,俄国

^① Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине 19 века. М., 1975. С. 29.

^② Я. Е. Водарский, В. М. Кабузан, А. В. Демкин, О. И. Елисева, Э. Г. Истомина, О. А. Шватченко. Историческая география России 19 – начало 20 века. М., 2013. С. 225.

修建了联结伏尔加河与波罗的海的上沃洛乔克、季赫温和马林斯基3个人工水系,彼得堡与国内其他地区的政治经济联系显著加强。伏尔加河—卡马河流域的水路运输服务特维尔、雅罗斯拉夫尔、科斯特罗马、下诺夫哥罗德、喀山、辛比尔斯克、萨拉托夫、阿斯特拉罕、彼尔姆、维亚特卡和奥伦堡等省,辐射波罗的海到里海、乌拉尔到欧俄中部的广大地区,对促进国内市场的交通—经济联系具有重要意义。雷宾斯克、下诺夫哥罗德和阿斯特拉罕是伏尔加河流域最大的运输枢纽和仓储转运站,商船云集。第聂伯河流域横贯斯摩棱斯克、莫吉廖夫、切尔尼戈夫、基辅、叶卡捷琳诺斯拉夫和新罗西斯克6个省,通航里程约6000俄里;顿河是黑海、亚速海与内陆省份的联系纽带,这两条河流成为俄国南部和西南部地区经济发展的重要推动因素。

面对铁路的激烈竞争,俄国船主一方面积极引进蒸汽动力,发展技术基础。1884~1900年,俄国轮船数量增长了164%,达3295艘^①;另一方面,着手完善运输的组织。19世纪40~50年代,船主开始在股份制基础上组建航运企业。1843年,俄国第一家轮船公司“伏尔加”在彼得堡成立。到19世纪末,股份公司控制了近2/3的船舶。

欧俄地区的铁路网形成于19世纪50~80年代。1851年,尼古拉铁路(莫斯科—彼得堡)建成通车,成为俄国铁路建设的开端。19世纪60~70年代,粮食市场成为决定铁路布局的关键因素。首批修建的铁路基本面向国内市场。莫斯科是全俄市场的中心,铁路建设伊始便成为俄国铁路的中枢。莫斯科—下诺夫哥罗德铁路将莫斯科市场与伏尔加河沿岸农业区连接在一起,莫斯科—科兹洛夫—沃罗涅日铁路主要从梁赞省、坦波夫省和沃罗涅日省向首都输送粮食,察里津—里加铁路则使伏尔加河下游、中部黑土省份与波罗的海联系起来。1890年代中期,弗拉季高加索铁路、莫斯科—温达瓦—雷宾斯克、莫斯科—喀山、梁赞—乌拉尔斯克、莫斯科—基辅—沃罗涅日、东南铁路、雅罗斯拉夫尔—阿尔汉格尔斯克等重要铁路陆续投入使用。

彼得堡是全俄铁路网的重要枢纽站。彼得堡—雷瓦尔、彼得堡—普斯科夫—里加、彼得堡—维尔诺—华沙、彼得堡—维捷布斯克、彼得堡—莫

斯科、彼得堡—维亚特卡、彼得堡—维堡等7条主要铁路覆盖芬兰湾沿岸、维斯瓦河沿岸和波兰,构成连接彼得堡与第聂伯河沿岸地区、莫斯科、乌拉尔的交通网。哈尔科夫是南俄工业区中心,铁路辐射哈尔科夫省、叶卡捷琳诺斯拉夫省、赫尔松省、塔夫里达省和顿河军屯区。以里加为中心的波罗的海沿岸地区铁路发达,通往爱斯特兰省、库尔斯省、利夫兰省和科夫诺省的铁路成为拉动地区经济发展的引擎。20世纪初,俄国铁路的主要枢纽最终形成。到1913年年末,欧俄(不包括芬兰)运营的国有铁路达33835俄里,私人铁路19592俄里。国有铁路主要分布在中部、西北部、北部、南部和西南部省份,私人铁路则基本位于东部、东南部省份和高加索地区。

二 粮食贸易中心

1860年代改革后,俄国国内贸易制度出现显著变化。随着全俄农业市场和铁路的发展,粮食贸易中心发生转移。坐落于畜力车道路枢纽、河运码头的传统贸易市场走向衰落,大型工业城市和铁路车站崭露头角,并逐渐在粮食流通中占据主导地位。

1860年代,维什涅洛沃茨克河运系统、科洛姆纳、姆岑斯克等传统市场的粮食流通作用下降。借助特维尔察河的航运优势,托尔若克成为特维尔省的重要贸易城市。但到19世纪下半叶,由于尼古拉铁路和马林斯基运河的开通,托尔若克在全俄粮食贸易中的地位受到严重冲击,运输量大幅减少。特维尔曾经是全俄最大的粮食采购中心,到19世纪末只有面粉加工业得以勉强维持^②。

莫斯科非农业人口庞大,是中部工业区最大的粮食消费和贸易中心,国内贸易规模增长迅速。下诺夫哥罗德、雅罗斯拉夫尔、莫尔尚斯克、叶列茨等地的商人在莫斯科经营粮食生意。外埠粮商资金实力雄厚,熟悉产地行情并掌握可靠的供货渠道,彻底打破了莫斯科商人对市场的垄断。作为重要的贸易中心,莫斯科集中了俄国粮食贸易的特点:粮食交易批量不大,小商贩和中间商逐渐

^① Речной флот (паровой и непаровой) по переписи 1900 г. СПб., 1902. С. 1-2.

^② РГИА, ф. 219, оп. 17, д. 24745, л. 1 об., 1884 г.

进入粮食流通体系。虽然莫斯科的市场需求可观,但由于粮食交易多局限于私人店铺的粮食销售,小粮商竞争活跃,导致大型私人资本活动受到限制,大宗粮食贸易发展缓慢。

从贸易规模看,彼得堡是仅次于莫斯科的俄国第二大粮食消费市场。作为波罗的海最大的港口,彼得堡承担着谷物输入市场和输出市场的双重角色。粮食交易主要集中在涅瓦河左岸的卡拉什尼科夫粮食专业市场和海军运河沿岸的格兰德普通市场。1870~1880年,彼得堡年均输入粮食8000万普特,占商品输入总量的35%~37%。1880年代,彼得堡共有370人从事粮食贸易,年交易额达1.8亿卢布。

从19世纪中叶开始,伏尔加河沿岸发展成为俄国重要的商品粮产区。雷宾斯克是该地区最大的贸易中心,粮食贸易活跃,每年通航期运到这座城市的粮食约1亿普特。缅泽林斯克和叶拉布加是伏尔加河—卡马河流域重要的粮食集散地。叶拉布加地理位置优越,属于天然商路枢纽,来自喀山、布古利马等地的运粮船只多云集于此。从1890年代起,伏尔加河地区由单纯的粮食贸易向谷物加工和面粉生产过渡,劳动分工深化,贸易转型加快,粮食销售水平显著提高。随着面粉加工业的迅猛发展,伏尔加河下游的萨马拉、塞兹兰和奥伦堡等市场在欧俄粮食贸易中的地位不断上升。到19世纪末,伏尔加河地区的粮食主要输往俄国内陆省份(38.8%)、莫斯科和彼得堡(31%),粮食运输量占全国粮食运输总量的12%以上^①。

1880年代开始,敖德萨、尼古拉耶夫、费奥多西亚、格尼切斯克和塔甘罗格等成为俄国南部和西南部省份重要的贸易港。这些省份面粉制造业发展迅速,贸易集中程度高。1910年年末,乌克兰的1054个车站和70个码头中,101个车站/码头从事大宗谷物贸易,40个车站/码头从事大宗面粉贸易^②。俄国南部地区盛行集市贸易。基辅、波克罗夫斯科和克列先斯克等地展销会的交易规模达500万~1200万卢布^③。20世纪初,敖德萨进入俄国重要的粮食贸易中心行列,每年出口粮食近1亿普特。

俄国不同地区参与粮食贸易的粮食品种和输出方向存在差异。从波多利斯克省、比萨拉比亚省一直到北高加索的俄国南部省份盛产春小麦、

大麦和玉米,黑麦和燕麦则居于次要地位。南部地区的粮食主要面向出口市场,大多运往黑海、亚速海沿岸港口。敖德萨、尼古拉耶夫、顿河畔罗斯托夫、新罗西斯克等港口的粮食输出占全俄粮食出口量的2/3。欧俄东部的维亚特卡、彼尔姆、乌法、喀山、辛比尔斯克、奔萨、萨马拉、奥伦堡、萨拉托夫和坦波夫等省是重要的黑麦、燕麦和小麦产地,约占全俄产量的1/3。萨马拉省、奥伦堡省和萨拉托夫省是小麦主产区。东部省份的粮食主要供应国内市场。这一地区面粉制造业发达,占铁路面粉运输量的1/3,叶列茨、利夫内和鲍里索格列布斯克的面粉价格成为全俄的“风向标”^④。

三 粮食运输

18世纪末,全俄统一市场基本形成^⑤。但受经济和地理条件的影响,在铁路出现以前,俄国的各个省份相对比较封闭,受外部影响有限,农业生产基本以满足本地区居民消费需求为目的。19世纪上半叶,河运和畜力运输是主要的粮食运输方式^⑥。畜力运输费用昂贵,不适于远距离运输粮食。畜力运输价格受季节、道路状况、地方粮食价格等因素影响,波动幅度很大,地区之间差别明显。西伯利亚的畜力运输价格较低,1普特粮食百俄里运价5戈比,南部和西南部省份为10~14戈比,外高加索地区畜力运输价格最高。长途畜力运输支出常常超过粮食价格。19世纪中叶,畜力运输不仅在乌拉尔、西伯利亚、中亚、高加索等地区发挥重要作用,而且在人口稠密、商品交换程度高的中部非黑土区也占有一席之地。梁赞省和图拉省的产粮县、奥廖尔省、库尔斯克省、沃罗涅日省北部、坦波夫省西部仍依靠畜力交通工具向

① Тагилова Н. Ф. Рынок Поволжья (вторая половина 19 - начало 20 в.). М., 1999. С. 98.

② Персидский И. Хлебный грузооборот Украины в довоенное время в границах современных округов(1909-1911) // Экономический бюллетень. 1926. № 10-11. Л. 4, 6.

③ Канделаки И. Роль ярмарок в русской торговле. СПб., 1914. С. 51.

④ Китанина Т. М. Хлебная торговля России в конце 19 - начале 20 веков. Санкт - Петербург, 2011. С. 68.

⑤ 张广翔:《全俄统一市场究竟形成于何时》,载《世界历史》2001年第3期。

⑥ Кондратьев Н. Д. Рынок хлебов и его регулирование во время войны и революции. М., 1991. С. 103.

莫斯科市场运输粮食,中部黑土区西部的粮食通过陆路运往伏尔加河上游、西德维纳河。

19世纪80~90年代初,欧俄(不包括波兰和芬兰)的土路长度超过20万俄里。铁路出现以后,畜力逐渐退出运输市场。铁路修建前,每年使用畜力运到莫斯科的粮食达1500万普特,而铁路开通后的5~6年,这个数字锐减到50万~80万普特。仅在地方短途运输和尚未开通铁路专用线的港口保留了畜力运输。1894年,黑海沿岸港口使用畜力运输粮食1.1亿普特。19世纪末,波罗的海的温达瓦港、亚速海的别尔江斯克港仍主要依靠畜力运输。

欧俄(不包括芬兰)内河水运系统包括862条河流,39座湖泊和38条运河,总长度达115370俄里,通航和流运里程77839俄里^①。19世纪上半叶,大多数农产品的运输,特别是远距离运输有赖于水路。伏尔加河及其支流、马林斯基运河、第聂伯河、德涅斯特河、布格河和顿河的粮食运输量占粮食运输总量的1/4。顿河、布格河、第聂伯河、德涅斯特河等河流是俄国南部地区粮食运输的主要途径。19世纪70~80年代,大量来自第聂伯河港口、尼科波尔和莫吉廖夫码头、波多利斯克省以及比萨拉比亚省的粮食经第聂伯河、德涅斯特河运往敖德萨。其他地区输入的粮食经布格河南部河段运往尼古拉耶夫,通过顿河运往顿河畔罗斯托夫和塔甘罗格。1890年代,南部地区河流的粮食运输量显著增长,水路运输的重要性提高。粮食在河运货物中占较高份额。1890年,顿河粮食运输量(970万普特)约占其货运总量的30%;1900年,这一数字提高到55.4%(3010万普特)^②。在铁路发展较薄弱的条件下,相对较低的运费促进了河运业的发展。1878~1884年,萨马拉—塞兹兰地区到雷宾斯克1普特粮食的水路运费为1/158~1/199戈比/俄里,萨拉托夫到雷宾斯克——1/170~1/223戈比/俄里,察里津到雷宾斯克——1/175~1/222戈比/俄里,大幅低于铁路运费。河运线路的地理位置与粮食的运输结构密切相关。1880年代至20世纪初,小麦长期在水路运输货物中占主导地位,黑麦和大麦则处于次要地位。

19世纪,俄国以政府为主导,同时吸引国内外私人资本,在较短时间内建立起非常发达的铁

路运输系统。作为新兴交通工具,铁路极大地促进了商品流通,为全俄统一市场的形成与发展创造了必要条件,从根本上改变了俄国的经济社会面貌。中部黑土省份、乌克兰、新俄罗斯地区、北高加索和伏尔加河沿岸地区的粮食通过铁路运往工业城市、北部及波罗的海沿岸。边远省份,包括西伯利亚开始融入全俄粮食市场。粮食是铁路运输的主要商品。1870年代中期,粮食占铁路货物运输的比重为32%~40%。一直到20世纪初,粮食始终在铁路运输中占有重要地位。

随着铁路建设规模的扩大,内河运输与铁路运输之间展开竞争。尽管由于地理位置等因素的限制,河运仍然是部分货物长途运输的唯一选择,但河运终究无法与铁路运输竞争,作用逐渐下降。铁路修建之前,奥廖尔地区每年通过奥卡河向莫斯科运送大量粮食。莫斯科—库尔斯克铁路开通以后,水路运输量下降2/3,奥廖尔码头的运输量降至原来水平的1/10。1896~1906年,俄国河流货运量增长了34%,达20.8亿普特,不过增长具有相对性,其原因是这一时期国内商品流通普遍十分活跃。

值得一提的是,铁路和水路既有竞争又有合作。随着运输业的发展和完善,粮食联合运输数量大幅增加。1886~1895年,由水路运输转到铁路运输的粮食从9610万普特增加到1.75亿普特,增长了82%;同期,由铁路运输转到水路运输的粮食从3230万普特增加到5590万普特,增长了73%。“铁水联运”一方面可以降低运输成本,促进粮食流通,增加生产者的收入;另一方面有利于提高运输效率,推动运输业发展。

19世纪末至20世纪初,俄国铁路运营里程迅速增加,边远省份与中部地区的联系日益密切。这一时期,粮食价格稳定,国内新兴市场逐渐形成,出口潜力稳步提高。这些因素使农产品,首先是粮食的运输方向发生深刻变化。

1893年铁路运价立法改革以后,货物长途运输费用降低,边远地区向中部消费市场供应粮食

^① Беспалов Н. Г., Елисеева И. И. Железные дороги России в 20 веке в зеркале статистики. СПб., 2008. С. 18.

^② Золотов В. А. Хлебный экспорт России через порты Чёрного и Азовского морей в 60-90-е гг. 19 в. Ростов-н/Д., 1966. С. 67.

的潜力大幅提高。1890年代,尽管短途运输在铁路粮食运输中仍占绝对优势(1890年为76.2%),但长途运输的比重呈增加趋势(从1890年的3.5%提高到1899年的9.2%)。铁路统计资料显示,1910年,距离不足500俄里的粮食运输占铁路粮食运输总量的58.5%,500~1000俄里——14.4%,1500~2000俄里——10.5%^①。

1890年代中期至20世纪初,俄国粮食的出口运输超过国内运输,但出口粮食占粮食运输总量的比重呈下降趋势。小麦国内运输量增长120%,大麦——103%,黑麦——82%,面粉——58%,燕麦——41%。出口运输比重则从1895~1899年的57%下降到1906~1910年的52%。粮食出口运输与国内运输的对比反映了农村居民社会结构的变化。随着农业剩余劳动力向非农业领域转移,俄国工业人口数量出现显著增长,粮食消费增加,从而导致国内运输量的绝对增长。

从1880年代开始,南部逐渐成为粮食运输的主要方向。1895年,运往黑海和亚速海港口的粮食占货运总量的53%,20世纪初提高到61%~62%,而输出到波罗的海港口的粮食则从1895年的33%降至1909~1910年的26%。

虽然南部方向的粮食运输量增长较快,但各港口的运输情况存在很大差别。20世纪初,塞瓦斯托波尔、刻赤、波季和巴统接纳和发运粮食的作用有限,每年出口量维持在100万~600万普特水平。敖德萨作为最大的贸易港,粮食贸易繁荣,但出口运输发展缓慢,1895~1910年仅增长33%。马里乌波尔和别尔江斯克的粮食运输非常活跃,1910年出口量为2000万~3000万普特。敖德萨、新罗西斯克和尼古拉耶夫等港口长期主导俄国粮食出口贸易。

波罗的海港口的对外贸易规模和粮食到货量明显低于南方港口。彼得堡的粮食运输长期保持稳定。如果将彼得堡的出口港——诺维港的粮食到货量计算在内,1900~1905年运往彼得堡的粮食占波罗的海方向粮食运输量的9.3%,1906~1910年这一数字提高到11.7%。温达瓦的粮食运输显著增加,里加则增幅不大。雷瓦尔的粮食到货数量全面下降,逐渐丧失出口中心的地位。由于德国港口的竞争增强,1906~1910年利巴瓦接收的粮食仅相当于1895~1899年水平的70%。

四 小 结

不同历史发展时期,受自然环境和经济发展水平影响,不同运输方式在俄国粮食流通中的作用发生变化。1861年改革以后,俄国逐步实现由传统农业社会向现代工业社会的转型,铁路发展迅速,成为粮食的主要运输方式,畜力运输和河运的重要性下降。

俄国政府关注河运基础设施建设,但河运系统在粮食贸易中的地位下降却是不争之事实。排除铁路自然优势之因素,政府政策缺乏系统性是主要原因。国家治理河道的投资倾向于伏尔加河、涅瓦河、第聂伯河、顿河、德涅斯特河等大型河流,导致小型河流和运河逐渐荒废。此外,国家维护航运设施及疏浚河道的投资严重不足。1906~1910年,俄国年均水利投资1400万卢布,1911年——1900万卢布,1912年——2190万卢布,与同期德国及其他西欧国家改善河运的财政拨款数额相去甚远。

俄国铁路密度低,政府和铁路企业之间协调不足,粮食贸易组织薄弱,导致粮食积压成为铁路运输的顽疾。1914年,俄国每百平方公里铁路密度0.32俄里,相当于英国水平的1/30。19世纪70~80年代,车站仓库、粮仓堆满粮食,弗拉季高加索铁路、科兹洛夫—沃罗涅日—罗斯托夫铁路、库尔斯克—哈尔科夫铁路更是粮满为患。1909年9月,每天铁路上徒然等待发运的粮食多达6万节车皮^②。由于铁路阻塞,粮食运输计划受到严重干扰,运输路线被迫频繁调整,运距无端延长。这种情况下,贸易实践中较为普遍的粮食预售制度变得毫无意义,多数粮食贸易转赢为亏。

到第一次世界大战前,长期困扰俄国政府的粮食运输问题仍无破解之“良方”,实际上仅局限于政府机构和社会代表的内部讨论,没有得到根本性解决。粮食流通和市场供给受到冲击,社会危机加剧。

(责任编辑 常 珍)

^① *Материалы к пересмотру торгового договора с Германией*. СПб., 1914. Вып. 2. С. 47-48.

^② Китанина Т. М. *Хлебная торговля России в конце 19 - начале 20 веков*. СПб., 2011. С. 200.