

# 谷物帝国的转向：19 世纪下半叶至 20 世纪初俄国的粮食与市场

张广翔 刘颜青

(吉林大学, 吉林 长春 130012)

**摘 要:**19 世纪下半叶至 20 世纪初俄国经济格局变化加速,摆脱农奴制枷锁的资本主义快速发展。这导致传统的粮食经济呈现出一系列新特点,首先,粮食经济愈发受到市场的调节,生产整体上趋于扩大化和区域专门化;其次,受工业、人口、贸易和交通因素的影响,国内市场形成;最后,作为世界粮食市场体系的一部分,俄国受到了国外市场的青睐。毫无疑问,粮食贸易对这一时期的俄国经济和对外关系产生了不可忽视的作用。要理解这一时期俄国的粮食与市场,需根据统计资料并从粮食生产着手。这有助于理清俄国国内市场形成的具体因素和主要粮食在国内外市场的贸易表现以及俄国在世界粮食市场体系中的地位。

**关键词:**19 世纪下半叶至 20 世纪初;俄国;粮食;市场;谷物帝国

**中图分类号:**K512.4 **文献标识码:**A **文章编号:**1002-6924(2023)1-0071-12

**DOI:**10.13713/j.cnki.cssci.2023.01.015

从 1861 年改革至“一战”爆发前,俄国粮食生产及流通在国家经济中扮演了重要角色。尽管俄国的工业革命推动了粮食需求增加,进而刺激了国内市场容量扩大,但即便是 19 世纪末的工业高涨也没有改变其“农业—工业国”的面貌,出口产品仍以原料为主。在这种情况下,粮食出口成为政府创汇,抵消外债和进口机器成本的重要方式。俄国的粮食经济所具有的现实意义甚至使时人认识到,对该领域的研究是一项紧迫的任务。在帝俄时期,粮食领域学术成果主要有两类,其一是各类机构编纂的统计资料。19 世纪 60—70 年代,俄国首次出版了关于粮食贸易的统计资料,名为帝国经济和地理协会的非官方机构为研究国内粮食贸易的情况,开展了学术考察,并出版了一套 4 卷本的统计。<sup>①</sup>此外,俄国素来是农业大国,各级官吏均十分重视农业生产,在其公文信函中,常有包含耕地面积、粮食种类、产量

方面的数据。在 19 世纪末,出现了以部一级单位组织调查并编纂的区域或全国农业统计。<sup>②</sup>其二是当时的学者围绕着粮食生产、铁路与水路运输、国内外市场等问题撰写的学术专著,如代表性学者 П.И.梁士琴科对俄国粮食生产与消费特点和俄德贸易的研究。<sup>③</sup>“二战”后至今,对帝俄晚期粮食经济的研究取得了长足发展。这一时期,学者的主要研究方向有:全俄统一市场形成时间;土地所有制和农业政策;粮食税率和贸易组织;铁路与粮食贸易;粮食的价格与市场。<sup>④</sup>这一时期绝大多数历史学家以马克思主义为基础,认识到粮食经济的两方面要素,第一,市场规模与社会劳动力分工程度有着密不可分的关系;第二,国内市场作为一个独立的问题,不能忽视资本主义的发展程度。<sup>⑤</sup>故该时期的研究特点在于,不再仅仅根据粮食统计数据进行分析,而是将农业、农村等问题和粮食市场紧密结合。

**作者简介:**张广翔,吉林大学东北亚研究中心教授,博士生导师,主要研究方向:俄国史;刘颜青,吉林大学东北亚研究中心博士生,主要研究方向:俄国史。

国内学者在俄国粮食领域也取得了可观的成果。最具代表性的是涉及全俄市场、粮食运输等方面的学术论文,揭示了伏尔加河在运输、农业商品化和城乡沟通方面所发挥的作用。<sup>⑥</sup>此外,还有学者探讨了粮食市场基础设施的建设和贸易组织的问题,分析了粮食流通的不利因素。<sup>⑦</sup>在本文中,笔者旨在通过帝俄时期的统计资料,根据“生产—需求—消费”这一资本主义市场逻辑,分析 19 世纪下半叶至 20 世纪初俄国粮食的生产情况、国内市场形成因素和同国外市场的关系,以及在世界粮食市场体系中的地位。

### 一、粮食生产的新特点

在耕地面积方面,俄国作为资本主义市场中的“新玩家”,当农民和地主面对有利可图的粮食市场时,扩大耕地面积是提高产量以使收入最大化的首要办法,这一现象从 11—13 世纪西欧的大垦荒运动和 16—17 世纪德意志的“再版农奴制”中无不得到印证。自 1861 年改革伊始,俄国耕地面积便开始大幅增长,截至 1872 年,欧俄 50 省谷物粮食耕地增至 5810 万俄亩,<sup>⑧</sup>而在 1881 年,已增至 6223.5 万俄亩。<sup>⑨</sup>然而,研究时段内的俄国耕地面积并非自始至终地扩大,1880 年代的世界性农业危机在一段时间内阻止这一进程。危机之下,“无序”的粮食生产,即耕地面积“井喷式”扩张带来的产品过剩问题暴露,在市场的自发调节下,部分地区的耕地面积开始缩减。例如,在 1880 年代和 90 年代初,中部黑土区各省的耕地面积缩减了 3—10%;非黑土区缩减了 9—19%。<sup>⑩</sup>在度过农业危机和荒年后,俄国粮食生产进入稳定发展阶段,耕地面积再次大幅提升。据统计,1894 年欧俄 50 省的粮食耕地面积约为 6017.6 万俄亩,<sup>⑪</sup>1900 年增至 6671.2 万俄亩,而在 1909—1913 年,也就是“一战”前夕,已高达 7200 万俄亩。<sup>⑫</sup>

在俄国,以小麦、大麦、黑麦和燕麦为代表的谷物粮食是农业生产的主体。因此,在粮食的区域生产方面,笔者将从这四种谷物粮食生产的整体和单品的区域分布着手进行分析。从整体的区域分布来看,在研究时段内,呈现出区域生产专门化的趋势。实际上,这一现象自 1861 年改革后便开始出现,在 1880 年代后变得更为明显。与 1860 年代初相比,在 1887 年宜于耕种的黑土

区耕地面积增加了 49.2%,而非黑土区的缩减了 8.6%。<sup>⑬</sup>同时,截至 20 世纪初,在欧俄 63 省中,有 37 个省为粮食生产省,<sup>⑭</sup>这些省份大致分布在 8 个地区,分别为:西南地区、南部草原、东南地区、小俄罗斯地区、中部农业区、伏尔加河下游地区、东北地区、乌拉尔山前地区。<sup>⑮</sup>显然,上述地区无一例外地具备土地肥沃、水路或铁路基础较好、临近工业区或港口等优势,例如,西南和南部草原地区毗邻南部港口,伏尔加河下游地区水路条件优越,小俄罗斯地区铁路网密布,乌拉尔山前地区临近乌拉尔工业区。由此可见,这些“外向性”的条件推动了粮食的区域生产专门化。值得一提的是,中部黑土区虽开发较早、土地较为肥沃,但因地主贵族势力较大、人口向工业和农业资本主义较发达地区迁移、南部港口崛起等因素,逐渐丧失了原先的优势,东南、南部草原和伏尔加河下游地区将其取而代之,发展成俄国最为重要的粮食生产中心。

从单品的区域分布来看,新特点为生产集中化。尽管上述提及的粮食主产区有 8 个,但各产区的主产粮不尽相同。铁路运输数据证明,在 1909—1913 年间,俄国粮食消费省所消耗的黑麦主要来自全俄 87 个省份中的 8 个,燕麦来自 7 个,小麦来自 5 个,而大麦来自 2 个。<sup>⑯</sup>具体而言,小麦主要分布在伏尔加河下游地区的萨马拉省和萨拉托夫省,以及南部草原地区的叶卡捷琳诺斯拉夫省、赫尔松省和塔夫里达省;大麦的分布与小麦高度重叠,这与大麦在 20 世纪初出口量的上扬有着密不可分的联系;黑麦的种植最为广泛,这与俄国人日常饮食习惯有关,在中部黑土区、伏尔加河中下游、南部草原、乌拉尔山前地区均有分布;燕麦主要分布在中部黑土区的梁赞省、图拉省、坦波夫省、奥廖尔省等地。<sup>⑰</sup>粮食种植结构新特点是逐步转型为市场导向型。这一现象的内在逻辑在于,资本主义渗入到俄国粮食经济中的各个环节,推动国内市场的最终形成,且国内市场的价格波动与国外市场日趋一致,随着两个市场的环境变动,四种谷物粮食的种植结构也会随之改变。笔者认为,相比于耕地面积和粮食产区的变化,种植结构的转型更具资本主义特征,因为后者能够更为微观地展现市场对粮食的需求变化,从而表现出市场的调节作用。

表 1 1881—1913 年欧俄 50 省主要粮食耕地面积及结构变化情况

单位:万俄亩,%

年份	小麦	黑麦	大麦	燕麦	总比例	小麦	黑麦	大麦	燕麦
1881	1067.6	2322	424.2	1293.8	—	—	—	—	—
1887	1145.1	2475.8	532.3	1357.8	—	—	—	—	—
1893—1895	1201.4	2279.1	584.6	1234.5	100	19.9	37.8	9.7	20.5
1896—1900	1366.5	2327.2	643	1340.4	100	21.3	36.3	10.0	20.9
1901—1905	1634.5	2407.8	710.4	1401.0	100	23.7	34.9	10.3	20.3
1906—1910	1777.9	2371.5	782.2	1413.7	100	25.2	33.6	11.1	20.0
1911	1956.8	2392.3	852.4	1421.8	100	26.8	32.8	11.7	19.5
1912	1836.5	2392.5	854	1380.5	100	25.7	33.5	12.0	19.3
1913	1870.8	2445	910.3	1399.6	100	25.6	33.4	12.4	19.1

资料来源:П.И.Лященко, Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением, Петроград.: М-ва фин,1915, с.3。

表 1 揭示出种植结构转型的两方面特征,第一为四种谷物粮食的耕地面积与全国耕地总面积的比例变化。1881—1887 年,也就是在世界性农业危机期间,尽管俄国耕地总面积小幅下降,<sup>⑧</sup>但四种谷物粮食的耕地面积却有所上升,小麦、大麦、燕麦和黑麦的涨幅分别为 7.3%、25.4%、4.9%和 6.6%,且四种谷物粮食的耕地面积与全俄耕地总面积的比例从 86.5%增至 94.2%,世界性农业危机过后初期,这一比例略有下降,但在 1913 年回升至 90.6%。第二为四种谷物粮食耕地面积之间的比例关系,世界性农业危机度过后,小麦和大麦的耕地面积所占比例呈不断上升趋势,而黑麦和燕麦呈相反趋势。由此可知,种植结构转型本质在于,耕地面积是否增加、增加幅度几何等均取决于市场。具体而言,农业危机期间四种谷物粮食的耕地面积与全俄耕地总面积的比例在短时间内便达到峰值,一方面是因为前四者的面积确有增长,另一方面是耕地总面积的缩减,这说明,危机环境下的市场,对其余粮食产品的需求下滑。同时,之所以小麦、大麦与黑麦、燕麦在耕地面积比例方面呈现相反趋势,是因为在 19 世纪末 20 世纪初前两者的市场容量增速整体上超过了后两者。由此可见,农民和地主为适应市场需求,有必要适时地削减那些无利可图的粮食的耕地。同时,随着耕地面积、生产中心和种植结构的变化,产量也必然出现相应地波动。总体来看,俄国小麦、大麦、黑麦和燕麦的产量自 1861 年改革后呈攀升趋势。在 1860 年代,欧俄地区四种谷物粮食的年产量平均为 16.5 亿普特,70 年代增至 18.68 亿普特。<sup>⑨</sup>1886—1890 年间,年均产量增至 22.43 亿普特,1896—1900 年

间,又增至 27.34 亿普特。<sup>⑩</sup>而截至 1912 年,欧俄 63 省四种粮食的总产量增至 40.71 亿普特。<sup>⑪</sup>

这一时期产量变化的主要原因有四,首先,粮食生产结构的调整。如上所述,粮食的耕地面积和种植结构会随着市场需求的变化而自发地进行调整,而市场也会对劳动力等资源进行合理调配,推动产量的进一步提升;其次,耕地面积的扩大直接刺激了总产量的提升。例如,从 1881 至 1913 年,小麦和大麦的耕地面积分别增加了 75.2%和 114.6%;再次,1861 年改革促使农民和地主采用更具资本主义特征的农业生产模式,如改良型休耕制、多区轮作制、大田轮作制等。<sup>⑫</sup>最后,农业新技术也逐渐推广,在 19 世纪末,关于农业技术的问题频繁出现在政府官员的报告中。例如,1897 年,时任财政部副大臣的 A.C.叶尔莫洛夫在调查农业歉收问题时对此有所提及,他写道:“……地主的收成要高于农民的,更好的肥料、更精细的耕作、更优质的种子是关键……在中部黑土区,地主的黑麦歉收率平均为 39%,而燕麦为 40%,农民的分别为 46%和 40%”。<sup>⑬</sup>此外,区域生产专门化带来了粮食集约生产,亩产量也相应地有所提高,数据表明,1896—1900 年四种粮食的亩产量约为 44.6 普特/俄亩,而 1906—1910 年为 47.1 普特/俄亩。<sup>⑭</sup>

总之,1861 年改革后,资本主义实现了向帝俄各个经济领域的渗透,而粮食领域更是首当其冲。如上分析,在该领域,耕地面积、生产区域、种植结构和产量作为生产环节中的四个最为关键的要素,在与市场的相互作用下,资本主义的特点日趋明显。一方面,市场作为“无形的手”,推动着农民和地主经济依照市场规律向资本主



义转轨,并且成为了他们调节生产的首要因素,上述四个要素的变化便是其反应;另一方面,市场本身也会根据四个要素的变化,引导产品的流通方向,当产量提高超出国内市场需求时,国内价格下跌,粮食商会将产品投向更为有利可图的国外市场,反之,则会投向国内市场。

## 二、国内市场的形成因素

1861 年改革后,地主和农民之间的生产和消费被进一步割裂的同时,在资本主义的催化下,这种“割裂”开始蔓延至区域之间,即上文提到的区域生产专门化。自 19 世纪初以来,黑麦和燕麦作为俄国国内消费量最大的两种粮食,其单一的商品市场开始形成。И.Д.科瓦利琴科和 Л.В.米洛夫通过对燕麦价格的数量统计后认为,截至 19 世纪 90 年代,燕麦价格在欧俄 48 省间处于自然价格波动状态,因此可以认为燕麦单一的商品市场已经形成。<sup>⑤</sup>除燕麦外,小麦、大麦和黑麦的统一商品市场也同样形成于这一时期。笔者认为,在研究俄国粮食国内市场形成因素时,需要从俄国的粮食消费省的情况着手。根据 Н.Д.康德拉季耶夫对 1909—1913 年俄国各省谷物粮食和马铃薯盈余和短缺数据的统计,<sup>⑥</sup>以及 П.И.梁士琴科对粮食国内市场的分析,<sup>⑦</sup>欧俄地区大体可划分为 6 个消费中心,分别是:中部工业区、西北地区、沿湖地区、北部地区、沿波罗的海地区和维斯瓦河地区(俄属波兰地区)。这 6 个地区在 1861 年改革后,商品货币关系发展得最为迅速,国内市场的容量也不断扩大。笔者认为,在研究时段内,俄国粮食国内市场的形成有四个刺激因素,分别是工业、人口、贸易和交通。需要注意的是,这四个因素在市场中发挥了两类不同的作用。也正是在这四个因素的推动下,上述 6 个区域粮食消费市场最终形成。

因此,笔者首先从工业、人口和贸易三个因素出发,对粮食国内市场进行分析。在工业因素方面,工厂是粮食的重要市场之一,最为典型的例子是中部工业区和沿湖地区。早在 1861 年改革前,莫斯科和彼得堡作为其核心城市便聚集了一定数量的手工工场和机器工厂,当工业革命在俄国发轫后,这两个地区的工业发展迅速,并成为了全俄最大的两个工业区。据统计,1893 年,在包括莫斯科在内的中部工业区 7 省,<sup>⑧</sup>工厂数量超过 3000 家,工业总产值约 4.8 亿卢布。而包

括彼得堡在内的沿湖地区 3 省,<sup>⑨</sup>工厂数量接近 3500 家,工业总产值约 1.9 亿卢布。<sup>⑩</sup>其中,莫斯科和彼得堡作为俄国最大的城市,市区内工业产值占上述两地区总和的 37.8%。根据内务部于 1904 年的统计,在俄国工业高涨时期,中部工业区和沿湖地区的工业产值分别为 6.3 亿和 3.67 亿卢布。需要指出的是,在所有工业领域中,粮食消费数额最大的是食品工业。据统计,在 1904 年,中部工业区和沿湖地区免税型食品工厂共有 237 家,工业产值约 8604.9 万卢布,约占全俄总数的 23.4%。<sup>⑪</sup>由此可见,相比于改革前,上述两地区的工业从发轫到腾飞,特别是食品工业的发展,进一步刺激了粮食国内市场的扩大。

此外,维斯瓦河地区和西北地区粮食市场形成的工业因素也值得关注。从产量上看,维斯瓦河地区有着其他粮食消费区望尘莫及的产量,在 1905—1909 年,谷物粮食的年均产量为 1.67 亿普特,人均 14.92 普特。<sup>⑫</sup>维斯瓦河地区工业发展极具特点,其小型工厂加工业的发展程度在全俄范围内首屈一指。据统计,截至 20 世纪初,该地区共有 48 家甜菜制糖厂、449 家酿酒厂、191 家啤酒厂、181 家面粉厂,其中,酿酒厂年均消耗 150 万普特的谷物粮食和 3900 万普特的马铃薯,啤酒厂年均消耗 200 万普特的大麦,而面粉厂年均消耗 2500 万普特的粮食。<sup>⑬</sup>西北地区的粮食种植业发展水平较低,数据显示,1905—1909 年西北地区粮食年均产量为 1.34 亿普特。与此相反的是,亚麻和马铃薯等具有工商业价值的农作物在该地区得到了大面积的种植,同一时期内马铃薯年均产量高达 2.71 亿普特。<sup>⑭</sup>因此,该地区以马铃薯为主要原料的酿酒业发展程度较高。在 1908 年,西北地区共有 668 家酿酒厂,谷物粮食消耗仅为 264.5 万普特,而马铃薯消耗为 3058.4 万普特。<sup>⑮</sup>上述表明,工业作为粮食最大的“消费者”,其需求直接推动了市场容量的扩大。同时,工业化所带来的另一个现象,即城市化,它不仅带来了城市的扩张,而且刺激了人口的集聚,也由此产生了推动国内市场形成的另一因素。

在 19 世纪下半叶的俄国,摆脱农奴制束缚的工业迎来高涨,大量新产品的出现极大地改变了社会风尚,生活资料以前所未有的丰富程度刺激了人口容量和实际人口的大幅提升。表 2 所示,1858—1894 年间,欧俄 60 省人口增加了 64.1%,而在 1897—1904 年间,又增长了 11.9%。

与此同时,铁路建设热潮彻底改变了现有或正在形成中的城市的发展条件,而新城市的崛起和旧城市的进一步城市化则促进了城市人口增加。<sup>③</sup>数据表明,1863—1897年间,俄国城市人口增加了77%,<sup>④</sup>而1894—1904年间,增加了13.2%。<sup>⑤</sup>

人口的增加和城市化进程的加速推动了城市人口对粮食的需求,在这一方面,仍是中部工业区和沿湖地区最为典型。据1897年全俄第一次人口普查和1904年内务部统计局的调查,中部工业区的城市人口分别195万和263.5万,<sup>⑥</sup>增长了35.1%。值得注意的是,得益于工业的发展和交通的改善,莫斯科对周边省县和农村人口虹吸能力显著增强。数据表明,从19世纪70—80年代开始,莫斯科人口呈跳跃式增长,截至1897年,人口已达109.9万。<sup>⑦</sup>此外,沿湖地区的人口增长情况也值得关注,1897年和1904年该地区内的城市人口分别为155.1万<sup>⑧</sup>和188.6万,<sup>⑨</sup>增长了21.6%。同中部工业区一样,彼得堡作为该地区的核心城市,其人口也飞速增加,1863—1904年间,彼得堡人口从53.9万<sup>⑩</sup>增加至172万,<sup>⑪</sup>成为人口数量俄国第一,欧洲第五的城市。人口的激增带来日常口粮需求的增加,每人日均口粮若按18普特计算,那么在1896—1900年,全国年均需要约17亿普特的口粮,而截至1910年,这一数字增至22.6亿普特。<sup>⑫</sup>由此可见,在这一时期的俄国,特别是工业区中核心城市人口的爆炸性增长,推动了居民日常需求的提高,这也为粮食贸易提供了广阔的市场。

表2 19世纪下半叶至20世纪初个别年份

欧俄60省的人口数据

单位:万

年份	人口
1858年	6848.8
1894年	11237.4
1897年	11292.1
1904年	12630.9

数据来源: Центральный Статистический Комитет МВД. Ежегодник России 1904 г. (Год первый)., Санкт - Петербург, 1905. с.81.; Вся Россия 1897. том II, СПб.: Изд. А.С. Суворина, 1897, с.1.

贸易作为调节市场容量的另一重要因素,其本质是替补生产地和消费地间的供需差,在该领域,存在国内需求和国外需求之别。就前者而言,随着工业化和城市化的推进,粮食从产地向消费市场的流动加快,且数额不断扩大,莫斯科等地作为传统的粮食市场得到了进一步的发展。

就后者而言,在这一时期国外需求的增加和粮食出口所带来的贸易顺差,推动了俄国粮食出口贸易的扩大。因此,根据这两类贸易的差别,粮食贸易可分为两类。其一是内地贸易。以中部工业区的莫斯科省为例,在1861年改革之前,莫斯科便是俄国重要的粮食贸易节点,本地贸易和转运贸易都取得了长足发展,在改革后,随着人口的集聚和工业的发展,莫斯科对粮食的需求量与日俱增。据统计,在1883—1892年间,仅居民的年均粮食消费量便高达2941.3万普特,而2072.2万普特的年产量显然远远无法满足其各领域的需求。<sup>⑬</sup>因此,莫斯科省对外地粮食的依赖程度极高,例如在1908年,运抵莫斯科省各铁路站点的谷物粮食和面粉分别为2548.6万和3043.5万普特。<sup>⑭</sup>其二是出口贸易。沿波罗的海地区和沿湖地区较为典型,该地区内的众多天然良港是俄国与欧洲诸国交流贸易的重要节点。据统计,在1893年,彼得堡、利巴瓦和里加的粮食出口量分别为2000万、2098.7万和668.2万普特。<sup>⑮</sup>此外,位于俄德边境的维斯瓦河地区也值得关注,德国作为发展程度较高的工业化国家,对粮食的需求极大。同时,该地区铁路条件较好,能够接收从东部、中部、南部和西南地区运抵的粮食。因此,该地区边境粮食贸易较为繁荣。例如在1908年,通过铁路或水路从该地区输出的谷物粮食和面粉分别为3157.8万和2706.5万普特。<sup>⑯</sup>

在交通因素方面。讨论这一问题之前,有必要阐明资本与时间和空间的关系,对此,马克思认为,“流通时间表现为劳动生产率的限制,而这意味着必要劳动时间的增加、剩余价值的减少。因此,资本一方面力求摧毁交往即交换过程的一切地方限制,征服整个地球作为它的市场,另一方面,它又力求用时间去消灭空间,就是说,把商品从一个地方转移到另一个地方所花费的时间缩减到最低限度”。<sup>⑰</sup>尽管世界市场的形成肇始于新航路的开辟,但在工业革命之前,受制于交通条件,绝大多数地区仍独立于世界市场之外。俄国正是广袤版图的“受害者”,1861年改革前,交通极为不便,18世纪中叶,从乌拉尔到彼得堡的船只需要航行13个月,<sup>⑱</sup>而在19世纪30年代,从莫斯科到彼得堡至少也需要4天。<sup>⑲</sup>不便的交通带来高昂的运费,甚至畜力运输粮食距离在200—400公里之间的运费与其成本不相上下。<sup>⑳</sup>显然,落后的交通阻碍了产品进入市场,从而桎



桎梏了商品货币经济的发展,减缓了农民和地主自然经济的瓦解,简言之,产品无法成为商品,统一的国内市场便无法完全形成。为了解决运输难题,俄国政府内部经过多次争论后,决定引进当时最为先进的运输技术——铁路。

俄国铁路的建设作为工业化的一部分,于 1850 年代开始发轫,并在 1861 年改革后迎来两次建设热潮。正如德国史学家 W. 希弗尔布施所言,19 世纪铁路造成的效应之一,是“时间与空间的湮灭”,新的运输方式以前所未有的速度将空间压缩。<sup>④</sup>俄国历经半个世纪的铁路建设后,在 1894 年,全俄铁路里程共计 35649 俄里,<sup>⑤</sup>而截至 1904 年,已增至 59559 俄里,<sup>⑥</sup>形成了一张以莫斯科为中心覆盖全国的铁路网。

这一时期俄国铁路的兴建不仅创造出一张新的空间图景,而且最终取代了畜力和水路,成为当时最主要的运输工具。同时,铁路刺激了货物运输量的提升。据统计,1865 年俄国货物运输仅为 3.77 亿普特,1879 年这一数字为 16.98 亿普特,增长了 4.5 倍,而在 1898 年,俄国货物运输总量又增至 36.49 亿普特。<sup>⑦</sup>一方面,铁路将作为粮食生产地区南部、西南、中部黑土区同作为粮食消费市场的沿湖、沿波罗的海、维斯瓦河和中部工业区连接起来,形成了 4 条粮食运输干线,分别是:西南铁路、利巴瓦—罗姆斯基铁路、奥廖尔—里加铁路和梁赞—彼得堡铁路;<sup>⑧</sup>另一方面,这一时期无论是铁路运输的绝对数量还是所占比例,均呈上升趋势,在 1876 年,粮食运输量为 2.29 亿普特,占其运输总量的 64%,1896 年,这两个数字增至 5.59 亿普特和 71.4%,<sup>⑨</sup>而截至“一战”前夕,又增至 12.7 亿普特和 80.9%。<sup>⑩</sup>由此可见,铁路的兴建与耕地面积扩大、区域生产专门化等新现象一道,促使俄国的粮食贸易打破了地理上障碍,进一步推动了粮食国内市场的形成。

### 三、国内市场、国外市场与世界粮食市场体系

如上文所述,所谓世界市场,即资本对全球的征服,马克思在研究这一领域时认为,“单个人随着自己的活动扩大为世界历史性的活动,越来越受到对他们来说是异己的力量的支配,受到日益扩大的、归根到底表现为世界市场的力量的支配”。<sup>⑪</sup>简言之,个体作为世界市场的组成元素,无论是生产还是消费的行为均逐渐被后者异化。

当然,即使将国家视为个体,其在世界市场中的行为表现也同样符合上述逻辑。世界市场将全球分为产品的生产区和消费区,工业国的生产力水平较高,在经济稳定发展期间,对原料的需求扩大,换言之,工业国国内的原料市场容量呈不断提升趋势,但相比于高附加值的工业品,若在本国经营原料产业便显得无利可图。农业国的情况则恰好相反,落后的工业基础一方面迫使其专注于原料产业的经营,另一方面意味着其国内市场狭小,这样一来,对于农业国而言,在日益膨胀的国外市场刺激下,原料出口逐渐兴盛。

俄国的情况介乎二者之间,其国内工业在经过 19 世纪末的高涨时期后,虽未达到“国民经济命脉”的程度,但农业—工业国的地位已然形成。在保护主义的政策下,俄国的工业品在国内市场有着较大的份额,但在欧洲市场上,俄国工业品竞争力较差。数据表明,从 1894—1913 年,俄国出口结构中工业品的比例仅有微弱的提升,即从 3.5% 增至 5.4%,且 65% 流向亚洲市场,而粮食等原料和半成品的比例始终位置在 90% 左右,且主要流向欧洲。<sup>⑫</sup>显然,相比于工业品,粮食等原料产品更受欧洲市场的青睐。世界市场情况的变动,与国内和国外市场有着密不可分的关系,而世界粮食市场作为世界市场的一部分,情况也是如此。同时,各国间因粮食政策和工业基础不尽相同,故在国内外市场上的表现也有所差异。因此,分析俄国在世界粮食市场中的地位这一问题之前,有必要根据其主要的粮食产品,即:小麦、大麦、黑麦和燕麦在国内外市场中的表现,厘清两者之间的关系。

19 世纪末至 20 世纪初,全世界小麦的年产量约为 60 亿普特,俄国约为 10 亿,因此小麦是 1861 年改革后俄国主要出口作物之一。据统计,在 1881—1912 年间,欧俄 50 省冬小麦的耕地面积增长了约 40%,春小麦增长了约 88.8%。<sup>⑬</sup>50 省的产量从 1896 年的 3.51 亿<sup>⑭</sup>增至 1912 年的 7.8 亿普特,是仅次于美国的小麦生产国。<sup>⑮</sup>从小麦的国内市场来看,主要产品为原粮和面粉。在 1909—1913 年间,欧俄 63 省中共有 37 个小麦消费省,同生产集中化现象一样,消费也出现了同样的趋势,小麦的消费量在 510—900 万普特的共有 12 个省份,且主要集中在中部工业区和沿湖地区。<sup>⑯</sup>在原粮方面,铁路运输数据表明,19 世纪 90 年代初,俄国小麦逐渐走出危机,运输量从

1889 年的 1.47 亿普特增至 1891 年的 1.59 亿普特,但受同年秋季歉收影响,1892 年降至 1.13 亿普特,之后在 1893 年又升至 1.46 亿普特。<sup>⑥</sup>进入 20 世纪后,如表 3 所示,无论是国内还是国外市场,需求均在不断增加,市场流入量呈波动上升

趋势。在比例方面,两者也基本持平,但也有所波动,1901—1903 年两者比例为 51.8%和 48.2%,1908—1911 年为 45.5%和 45.5%,1912—1913 年为 59%和 41%。

表 3 20 世纪初俄国小麦原粮向国内和国外市场的输入量及其比例

单位:万普特,%

年份	向国内市场输入量	向国外市场输入量	总运输量	国内运输比例	国外运输比例	总比例
1901—1903	12239.6	11407.3	23647	51.8	48.2	100
1908—1911	14927.1	17864.0	32791.1	45.5	45.5	100
1912—1913	19048.1	13248.2	32296.3	59	59	100
1908—1913	16303.5	16322.6	32626.1	49.97	50.03	100

数据来源:М.А.Давыдов, Очерки аграрной истории России в конце XIX — начале XX, М.: РГГУ, 2003. с.131。

然而,小麦面粉的情况有所不同,在 19 世纪末 20 世纪初,国内市场的小麦面粉输入量明显多于国外市场,1908—1913 年间,小麦面粉的国内市场年均输入量为 1.5 亿普特,而国外市场仅为 1889 万普特。同时,小麦面粉运输总量的增长也十分显著,从 1876—1878 年的 1940 万普特,增至 1912 年的 1.81 亿普特,是同一时期黑麦运输量的 2.5 倍。从地域上看,在作为重要出口贸易节点的沿波罗的海和东南地区,小麦面粉输入量持续下跌,但中部工业区的莫斯科、弗拉基米尔、科斯特罗马等省份的小麦输入量不断上扬。<sup>⑧</sup>由此可见,在世纪之交,小麦原粮在国内市场实现销售量不断扩大的同时,也受到了国外市场的青睐,但随着国内市场对小麦面粉的需求扩大,其对国外市场的挤压日渐明显。总之,小麦原粮和面粉在国内市场的影响力日益增强。在大麦方面,20 世纪初的俄国是世界第一大生产国,约占世界总产量的 30%,是第二大生产国美国的三倍。<sup>⑨</sup>从整体上看,大麦市场呈不断扩大的趋势,铁路运输数据表明,在农业危机结束后,大麦的运输量不断攀升,1889 年的运输量约为 3320 万普特,在 1891—1892 年饥荒期间,大麦运输量仍稳定增加,截至 1893 年时,已增至 6930 万普特。<sup>⑩</sup>进入 20 世纪后,大麦运输量保持上升趋势,截至 1913 年,已增至 1.48 亿普特。<sup>⑪</sup>然而,大麦在国内与国外市场的表现差异极大,且与小麦的市场情况有所不同,即大麦贸易的“外向性”较为显著。尽管在这一时期的国内市场,大麦的消费出现了集中化趋势,如欧俄 19 省集中了 20%的内需,但大麦的运输量仅从 1889—1891 年的 662.1 万普特增至 1908—1911 年的 2812.8 万普特,而

国外市场在同一时期内从 2508 万普特增至 9739.8 万普特。从比例上看,在 1908—1911 年间,国外市场和国内市场的运输量份额分别为 77.6%和 32.7%。同时,从粮食出口结构来看,随着大麦的出口量不断提升,其所占出口的比例也逐渐扩大,甚至在 1911—1913 年超过了小麦。<sup>⑫</sup>由此可见,在这一时期,大麦的国外市场迅速扩大并形成了对国内市场挤压的趋势。

值得一提的是,随着 20 世纪初美国、阿根廷等国家的农产品在国际市场上对俄国的冲击,后者小麦、燕麦等粮食的国外市场缩减,而在 1904 年俄德贸易协定签订后,德国对俄国大麦需求的扩大,这刺激了大麦的生产。1906—1912 年的数据表明,欧俄 63 省大麦的播种面积从 972.8 万增至 1041.6 万俄亩,提高了 20.5%,产量从 4.08 亿增至 6.06 亿普特,提高了 48.6%。<sup>⑬</sup>在燕麦方面,俄国是世界第二大燕麦产地,播种面积仅次于黑麦和冬小麦。1893—1900 年间,欧俄 50 省的耕地面积和产量有小幅增加,<sup>⑭</sup>而在 1906—1912 年间,两者在整体上有所提升,但波动极大,自 1909 年后,两者便开始呈下跌趋势。<sup>⑮</sup>同时,燕麦的生产也出现集中化趋势,在 20 世纪初,燕麦生产省主要集中在坦波夫省、图拉省、梁赞省、奥廖尔省、库尔斯克省和喀山省,这 6 省的燕麦产量约占全国的 58.9%。此外,另有 9 个省份占总产量的 34.1%,在全国燕麦运输量上,83—86%来自 18 个省。<sup>⑯</sup>从燕麦的市场输入量来看,整体保持上升趋势,铁路运输数据表明,燕麦受 90 年代初歉收的打击较大,在 1889—1892 年间,运输量从 9420 万普特降至 6200 万普特,但在歉收过后的 1893 年,又升至 9930 万普特,<sup>⑰</sup>截至 1913 年,燕麦运

输量增至 1.37 亿普特。<sup>③</sup>国内市场方面,1889—1913 年间,燕麦的国内运输量从 3507.7 万增至 8686.8 万普特,增加了 147.6%。但值得注意的是,大麦的消费也出现集中化趋势,在 1909—1913 年间,52.1%的燕麦被彼得堡和莫斯科消费,其中前者年均消费 2134.7 万普特,后者 1913.7 万普特。<sup>④</sup>在国外市场方面,在 1889—1913 年间,燕麦出口总量呈波动上升趋势,期间燕麦出口量增加了 23.5%,但从出口结构上看,燕麦从 13.07% 下降至 5.62%。<sup>⑤</sup>因此,尽管燕麦向国内和国外市场的输入量均呈扩大趋势,但在国外市场上,消费国愈加倾向于进口小麦、大麦等粮食,燕麦在出口结构中的地位下降,这意味着其在国外市场影响力日渐缩小。与国外市场相反,燕麦在国内市场的情况则较为稳定。

在黑麦方面,俄国的产量长期以来稳居世界第一,20 世纪初,世界黑麦总产量约为 2.5—3 亿普特,而俄国约占其 1/2。值得注意的是,在 1894—1911 年间,全俄黑麦的耕地面积仅从 2342.1 万俄亩增至约 2400 万,即增加不足 1%,但同一时期耕地总面积扩大了 20.6%,这说明黑麦被其他更有经济价值的农作物挤占。<sup>⑥</sup>黑麦在国内市场的影响力更大,莫斯科、彼得堡、弗拉基米尔、特维尔、雅罗斯拉夫尔等 10 个省共占原粮消费总量的 74%,面粉的消费也多集中于此,特别是莫斯科和彼得堡,约占其消费总量的 34.9%。与小麦面粉相比,黑麦面粉消费的区域集中化特点更为明显,1901—1903 年间,欧俄 50 省中小麦和黑麦面粉消费前十的省份约占两者消费总量的 48.8% 和 71.1%。<sup>⑦</sup>此现象的原因在于,黑麦,特别是面粉制品比小麦更受大城市和工人阶层的青睐,论 19 世纪末城市化水平和工人数量,上述几省均位居俄国前列,据 1897 年第一次人口普查的数据,其城市化率分别是 46.4%、66.2%、12.4%、8.2% 和 13.5%。<sup>⑧</sup>黑麦运输数据表明,1901—1903 年间其原粮和面粉运输量比 1889—1891 年增加了 2.5 倍,且直到“一战”前,原粮和面粉的国内市场容量仍呈稳步扩大趋势。国外市场方面,黑麦出口量与产量相比并不大,1889—1913 年,黑麦原粮和面粉的出口呈现先小幅提升,后大幅下降的趋势,1889—1903 年,黑麦出口增加了 39.8%,但自此之后直到 1913 年,下降了 58.2%。<sup>⑨</sup>由此可见,在 20 世纪初,黑麦在国外市场的影响力不断下降,而国内市场虽有小幅

扩大,但与小麦等其他谷物粮食相比,其商业价值呈下降趋势。

综上,“农业—工业国”的面貌是形成粮食国内外市场间复杂关系的重要原因。一方面,工业化的推进使中心城市对粮食的虹吸效应升级,国内市场日渐扩大;另一方面,“半工业化”的消费水平使国产粮食仍有较大剩余,故国外市场仍保有相当大的份额。值得注意的是,这一时期四种粮食的国内市场总份额始终大于国外市场,这说明粮食的内需要大于出口,所谓“饥饿出口”的说法便不攻自破。另一个需要关注的问题是,在研究时段内的世界粮食市场中,俄国处于什么样的地位。对此,除了需要结合上文提及的国内外市场关系外,还有两个着眼点;其一是世界粮食市场中的竞争对手;其二是粮食在主要消费国中的表现。

俄国粮食贸易的最大竞争对手是美国。正如美国史学家 M. 罗斯坦所言,“落基山脉以东地区在粮食装配、处理、融资和运输方面的业务要远胜于他国”。<sup>⑩</sup>得益于 1842 年谷仓塔的发明和应用,美国不仅建立了大宗粮食商品的储存体系,而且提高了粮食分装和交易效率。在发达的粮储体系与先进的通信方式助力下,美国的粮食出口商能够准确把握国内外粮食价格的波动,以此开展囤积或抛售业务。美国的粮食出口量极为可观,据统计,1871 年小麦及其面粉和玉米的出口量为 5000 万和 800 万蒲式耳(约合 8307.7 万和 1329.2 万普特),1880 年时增至 1.75 亿和 1.16 亿蒲式耳(2.9 亿和 1.9 亿普特),而截至 1898 年,又增至 2.24 亿和 2 亿蒲式耳(3.72 亿和 3.3 亿普特)。<sup>⑪</sup>阿根廷是俄国的另一个竞争对手。在 19 世纪下半叶,阿根廷通过大规模开垦草原,新开辟出 17.5 万平方英里的耕地,并且为了适应欧洲市场的需求,调整了农业结构,形成了以小麦种植和肉牛牧场为主的农业经营模式,此后,阿根廷的农产品开始大规模涌入世界市场。<sup>⑫</sup>据西班牙史学家 V. 皮尼利亚和 A. 雷耶斯的分析,从 19 世纪 70 年代至“一战”前,阿根廷在世界市场中的表现分为三个阶段,分别是融入期(1875—1889)、十年过渡期(1889—1899)、大扩张期(1900—1913),其中,小麦的出口量实现了跨越式的发展,从 1880 年代的 2—8 万吨(122—488 万普特)增至 90 年代的 250—350 万吨(1.52—2.14 亿普特),<sup>⑬</sup>同时,小麦在出口结构中的份额



也不断上升,从第一阶段的2.4%上升至第三阶段的22%。<sup>⑧</sup>

除美国和阿根廷外,加拿大、澳大利亚、印度、多瑙河流域诸国等也在19世纪末加入角逐。笔者认为,在研究时段内,世界粮食市场的竞争分为两个阶段,以1890年代为节点,之前的竞争主要集中在美俄之间,而之后的参与竞争的国家增多。以世界粮食市场中竞争最为激烈的小麦市场为例,在1860年代,世界粮食市场中的小麦价格因俄国小麦大量出口而下跌,美国小麦种植者受到冲击。在1880年代,俄国受世界性农业危机影响,耕地面积和出口量的增加趋势受阻,美国小麦重新在世界粮食市场上取得优势地位。1880年代末,阿根廷、印度等国的小麦在世界粮食市场中崛起,特别是俄国农业的复苏,美国小麦再次受到冲击,但凭借发达的面粉工业,美国仍保持着微弱优势。<sup>⑨</sup>在1891—1892年间,俄国遭到荒年打击,粮食总产量跌至十年内的最低点,<sup>⑩</sup>其中,小麦减产至正常年份的79%。<sup>⑪</sup>自此之后,美国小麦才开始在世界粮食市场中长期占据优势地位,对此,时人在描述美国与当时世界上最大的小麦消费国——英国的粮食贸易时说:“印度曾经是富饶的土地,其次是澳大利亚,再次是俄国,但美国广阔的大草原仍是为约翰牛(英国在政治漫画中的形象)提供大部分进口粮食的地方。这种不可避免的事情英国只能接受,毕竟美国是他们的粮仓”。<sup>⑫</sup>那么,俄国粮食在当时世界上主要的粮食消费国中发挥着什么样的作用

呢?对此,笔者通过小麦、大麦、燕麦和黑麦这四种主要粮食在英国和德国市场中的表现来分析。英国是19世纪下半叶至20世纪初世界上最大的粮食消费国,据统计,英国的粮食消费约占世界消费总量的一半,欧洲消费总量的2/5。<sup>⑬</sup>以小麦为例,在1870年代,英国进口小麦中的俄国小麦占比约为1/3,<sup>⑭</sup>而美国每年出口小麦的1/2—2/3流向英国。<sup>⑮</sup>此外,英国在大麦、燕麦的进口上也占据较大份额,但总量无法与小麦相提并论,例如在1913年,大麦、燕麦和黑麦的进口总量仅为小麦的1/3。<sup>⑯</sup>

如表4所示,在20世纪初,俄国四种主要粮食除黑麦外,其余三种在英国市场中的份额呈波动下降趋势,特别是小麦,在“一战”前夕降幅十分显著。此现象的原因在于,首先,这与世界粮食市场中新竞争者的崛起所带来的冲击有关。在1913年,俄国向英国出口了1553.9万普特的小麦,而美国为1.24亿普特,阿根廷为4647.5万普特,<sup>⑰</sup>这说明俄国在这一时期已经丧失了在英国小麦市场的优势地位;其次,英国在粮食进口上更青睐于软质小麦,但俄国出口粮食的质量较低,这引起了英国进口商的不满,在与新竞争者的角逐中,俄国逐渐败北,中欧取代英国成为了其小麦主要消费市场,然而新市场的容量远不及英国市场,从而影响了俄国粮食出口;<sup>⑱</sup>最后,如前文所述,俄国本国工业的高涨、人口的增长和城市化的推进使得国内市场的容量逐渐扩大,四种粮食出口占比的下降也印证了这一点。

表4 1901—1913年俄国粮食占英国进口粮食的份额

单位:%

	小麦	大麦	燕麦	黑麦
1901—1905	14.3	42.9	57.5	46.2
1906—1910	14.6	42.9	39.1	58.2
1911	16.7	27.2	39.5	55.2
1912	7.5	18.2	18.1	48.9
1913	4.5	27.2	15.3	48.7

数据来源:П.И.Лященко, Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением, Петроград.: тип. Ред. период. изд. М-ва фин., 1915.с.59—60。

德国是仅次于英国的市场,德国虽统一较晚,但工业发展迅速,在短期内实现了从粮食出口国向进口国的转变。与英国不同的是,为了保护容克地主的利益,德国政府采取贸易保护主义政策,致使进口农产品价格上涨。为了缓和贸易关系,德国与英国、法国、美国、阿根廷等国在

1892年签订了关税互减条约,但俄国并未加入,这导致其粮食在德国市场失去竞争力。据统计,在1880—1892年,德国市场中俄国小麦、大麦、燕麦和黑麦的价格分别从7.6、3.8、7.6和7.6戈比/普特涨至56.9、25.6、45.4和56.9戈比/普特。1891—1892年,俄国向德国出口的粮食总量从

9789 万普特降至 2326.8 万普特,在后者粮食进口总量中的份额从 53.7%降至 13.9%。<sup>⑩</sup>

1894 年,俄德两国经过多次谈判,最终签署了贸易协定,俄国放弃了自主关税,德国向俄国提供 1891 年条约中的优惠关税。然而,1902 年底,德国通过了一项旨在提高粮食等原料产品进口关税的新法案,并在 1904 年日俄战争期间对

俄方施压,试图与后者签订一份新的贸易协定。同年 7 月 15 日,德国承诺扩大进口俄国粮食,并签署了《1894 年 12 月 10 日俄德通商航海条约补充公约》。<sup>⑪</sup>如表 4 所示,只有小麦和燕麦的份额有所下降,而大麦和黑麦在份额上不仅占据绝对优势,且略有增长。

表 5 1906—1913 年德国进口粮食中的俄产份额

单位:%

	小麦	大麦	燕麦	黑麦
1906—1910	38	83.3	71.8	81
1911	45	90.8	82	90.8
1912	23.8	73.1	56.6	85.2
1913	20.4	85.4	53.6	86.3

数据来源:П.И.Ляшенко, Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением, Петроград: тип. Ред. период. изд. М-ва фин., 1915.с.70.

由此可见,在 19 世纪 80 和 90 年代,当俄国农业从农业危机和饥荒中复苏后,摆在面前的是一个崭新且竞争更加激烈的世界粮食市场。在英国市场优势地位的丧失使俄国不得不积极开拓德国市场。正如 П.И.梁士琴科所言,1880 和 90 年代的俄德粮食贸易是建立在俄国出口国内剩余黑麦之基础上的,<sup>⑫</sup>但俄国黑麦在 20 世纪初国外市场的影响力逐渐降低。因此对于俄国而言,德国市场的意义越来越小,1894 和 1904 年的贸易协定实际上更有利于作为工业国的德国。

#### 四、总 结

19 世纪下半叶至 20 世纪初是人类经济史上的关键时期,以机器工厂和铁路为代表的工业革命扩展至诸多国家和地区,旧有世界图景的改变标志着新时代的到来。在工业向全球扩张的背景下,对俄国粮食经济的研究,不可避免地引起对其生产和流通的思考,通过上文的分析,笔者得出两方面的结论。

其一是俄国粮食国内市场形成的本质。19 世纪下半叶是俄国粮食国内市场形成的最后阶段,这一阶段的特点在于,资本主义对农村自然经济的进一步瓦解,农业经济迈入资本主义轨道。具体而言,工业、人口、贸易和交通作为撬动资本主义发展的四个杠杆,后者在其刺激下将农民和地主的粮食产品抛向市场。众所周知,资本主义经济发展的内源性动力是推动需求从而带来更大规模的消费,最终实现扩大再生产,而在这一时期的俄国,一方面商品规模不断扩大,另

一方面工业革命实现了市场容量的提升。其中,前一方面表现为市场对原料生产的调控,以使其产量增加且分布合理;而后一方面则是由工业革命带来产业的膨胀与人口的集聚,形成消费中心。由此,资本主义触手伸至全俄的每一处角落,并支配着每个个体的经济行为。

其二是俄国与世界粮食市场的关系。笔者认为,两者的关系可以分为四个阶段,分别是:融入期(1861—1870 年)、黄金期(1871—1880 年)、收缩期(1881—1894)、稳定期(1894—1913)。在第一阶段,也就是 1861 年改革后的初期,俄国国内的生产受世界市场的影响愈加强烈,区域生产专门化和集中化正是在这一时期开始的。在第二阶段,俄国粮食领域新的生产结构形成,在工业尚未腾飞的情况下,大量谷物粮食涌入世界市场,俄国成为了名副其实的粮食出口大国,并获得了同美国平分秋色的地位。在第三阶段,受到世界性农业危机和 1890 年代初的歉收打击,俄国国内粮食生产放缓,而世界粮食市场中美俄之争以前者占据上风的结果而告一段落。在第四阶段,俄国农业逐渐恢复,其产量进一步提升,但世界粮食市场中的角逐已日渐激烈,与此同时,工业发展进入高涨阶段,国内市场容量迅速扩大。然而,受世界粮食市场中新竞争者的冲击以及国内市场的挤压,在主要粮食消费国的市场中,俄国再也无力重现农业危机前的地位。

#### 注 释:

①Императорскими Вольным экономическим и Русским географическим обществами, Труды Экспедиции, снаряженной

Императорскими Вольным экономическим и Русским географическим обществами, для исследования хлебной торговли и производительности в России, Т. I—IV., . СПб.: тип. К. Замысловского, 1868—1876.

② А. А. Клопов, Отчет по исследованию волжской хлебной торговли, произведенному по поручению Министерства финансов в 1888 и 1889 гг., Тверь.: Деп. торговли и мануфактур, 1889.; Министерство финансов, Департамент железнодорожных дел., Материалы по пересмотру хлебных тарифов российских железных дорог в 1893 году., Санкт – Петербург.: Лештуковская скоропечатня П. О. Яблонского, 1893.; М-во финансов, Департамент ж. – д. дел., Статистические данные об отправлении и прибытии продовольственных грузов по русским железным дорогам с распределением по губерниям и областям за 1912, 1913 и 1914 гг., Пг.: Тип. Редакции период. изд. М-ва Финансов, 1916.

③ П. И. Лященко, Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России; Описат.-стат. исслед., СПб.: М-во торг. и пром-сти, 1912.; П.И.Лященко, Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением, . Петроград : М-ва фин, 1915.

④ Н.И.Павленко, “Спорные вопросы генезиса капитализма в России”. Вопросы истории, 1996, No.11, сс. 81–85.; И.Д. Ковальченко, Л.В.Милов, Всероссийский аграрный рынок XVIII – начало XX в., Москва : Наука, . 1974.; А. М. Анфимов, Крестьянское хозяйство европейской России 1881 – 1904., Москва : Наука, 1980.; Т. М. Китанина, Хлебная торговля России в 1875 – 1914 гг., Ленинград : Наука. Ленингр. отд – ние, 1978.; М. А. Давыдов, Очерки аграрной истории России в конце XIX — начале XX., М.: РГГУ, 2003.; М.А.Давыдов, Всероссийский рынок в конце XIX–начале XX вв. и железнодорожная статистика. СПб: Алетея, 2010.; Б.Н.Миронов, Хлебные цены в России за два столетия (XVIII–XIX вв.), Л.: Наука, 1985.; [俄]特·弗·伊兹麦斯捷耶娃:《19 世纪末 20 世纪初欧洲市场体系中的俄国》, 张广翔译, 北京: 社会科学文献出版社, 2018 年。

⑤② И. Д. Ковальченко, Л. В. Милов, Всероссийский аграрный рынок. XVIII – начало XX в, Москва.: Наука, 1974. с.5. с.196.

⑥张广翔:《全俄统一市场究竟形成于何时》,《世界历史》2001年第3期;张广翔:《伏尔加河大宗商品运输与近代俄国经济发展(1850—1913)》,《历史研究》2017年第3期;张广翔:《19世纪至20世纪初俄国的交通运输与经济发展》,《社会科学战线》2014年第12期。

⑦钟建平:《俄国国内粮食市场研究(1861-1914)》,吉林大学2015年博士学位论文;钟建平:《19世纪下半叶至20世纪初俄国粮食市场结构的演变》,《西伯利亚研究》2017年

第2期;钟建平:《近代俄国粮食市场研究》,哈尔滨:黑龙江人民出版社,2018年。

⑧中国社会科学院世界经济与政治研究所综合统计研究室,《苏联和主要资本主义国家经济历史统计集(1800—1982)》,北京:人民出版社,1988年,第82页。

916707 А.А. Радциг, Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю, СПб.: Дел. ж. д. М-ва пут. сообщ., 1896, с.152, с.152, с.157, с.157, с.157.

10136474 П.И.Лященко, История народного хозяйства СССР, Т.II, М.: Госполитиздат, ,1956, с.68, с.67, с.69, с.70.

⑫ С. Н. Прокопович, Опыт исчисления народного дохода в 50 губ. Европейской России в 1900 - 1913 гг.. М.: [ 6. и. ], 1918, с.28.

1421667276798284 М. А. Давыдов, Очерки аграрной истории России в конце XIX — начале XX, М.: РГТУ, 2003, сс.110—111, с. 105, 149, 167, 178, сс.110—111, с. 180, с.171, с.168, сс.152—153, 165, сс.154—155.

15202732334354749 П. И. Лященко, Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России; Описат. - стат. исслед., СПб.: М-во торг. и пром-сти, 1912. с. 20, с. 70, сс. 24—27, с. 572, с. 571, сс. 481—482, с. 482, с. 436, с. 582.

16 17 52 68 80 М. А. Давыдов, Всероссийский рынок в конце XIX—начале XX вв. и железнодорожная статистика, СПб: Алетея, 2010. с.164, сс.162—163, с.15, сс.195—198, 202—203, с.160.

18 88 94 97 98 102 П. И. Лященко, Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением, Петроград: М-ва фин, 1915. с. 3, сс. 48—49, сс. 58—59, сс. 59—60, с. 59, сс. 78—79.

①A.С. Нифонтов, *Зерновое производство России во второй половине 19 века*. М., 1974, с.185.转引自:钟建平:《俄国国内粮食市场研究(1861-1914)》,吉林大学2015年博士学位论文,第50页。

Ⓐ А. М. Анфимов, Крупное помещичье хозяйство Европейской России. М.: Наука, 1969. с.189.

23 А. С. Ермолов, Наши неурожаи и продовольственный вопрос, Ч. 1, СПб.: тип. В. Киришбаума (отдел.), 1909, сс. 145—146.

2459 Т.М. Китанина, Хлебная торговля России в 1875—1914 гг. Ленинград, : Наука. Ленингр. отд-ние, 1978, с.31, с.58.

266 Н. Д. Кондратьев. Рынок хлебов и его регулирование во время войны и революции., М.: Новая деревня, 1922, сс. 11—13, сс.17—18.

②⑧分别是莫斯科省、弗拉基米尔省、科斯特罗马省、卡卢加省、下诺夫哥罗德省、特维尔省和雅罗斯拉夫尔省。

②⑨分别是彼得堡省、诺夫哥罗德省和普斯科夫省。

30464855 [S.N]. Вся Россия: русская книга для промышленности.



торговли, сельского хозяйства и администрации. Т. 2. Адрес-календары Российской Империи. СПб.: Изд. А. С. Суворина, 1897, с. 195, 690, 826, 1064, 1089, 1332, 2236, 2541, 1374, 1715, 1825, 1849, с. 1062, с. 901, 947, 1852, с. III.

③① ③② ④③ ⑤④ Центральный Статистический Комитет МВД. Ежегодник России 1904 г. (Год первый)., СПб.: Тип. кн. В. П. Мещерского, 1905, сс. 286—289, с. 81, сс. 59—63, с. 64, сс. 338—341.

⑤⑥张广翔:《19 世纪末俄国城市化的若干特征》,《吉林大学社会科学学报》2008 年第 6 期。

⑤⑦ ④⑧ Л. С. Шаумян, Ленинград. Энциклопедический справочник, Москва: Государственное научное издательство «Большая советская энциклопедия», 1957. с. 56, с. 56, сс. 6—16.

⑤⑨④① Н. А. Тройницкий (Под ред.), Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года. Вып. I: Население городов по переписи 28-го января 1897 года: по уездам., СПб.: [б. и.], 1897, сс. 6—17, с. 11, сс. 11—14.

⑤⑤ А. В. Островский, Зерновое производство Европейской России в конце XIX – начале XX в., СПб.: ООО "Полтораки", 2013, с. 244.

⑤⑥马克思恩格斯文集:第 8 卷,北京:人民出版社,2009:169.

⑤⑦ Б. А. Рыбаков, Очерки русской культуры XVIII века. Ч. I. М.: Изд-во МГУ, 1985, сс. 257—284.

⑤⑧张广翔:《19 世纪俄国工业革命的特点——俄国工业化道路研究之三》,《吉林大学社会科学学报》1996 年第 2 期。

⑤④ Schivelbusch, Wolfgang. The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century., University of California Press, 2014, pp. 33—34.

⑤⑤张广翔,逯红梅:《论 19 世纪俄国两次铁路修建热潮及其对经济发展的影响》,《江汉论坛》2016 年第 12 期。

⑤⑧⑩ Т. М. Китанина, Хлебная торговля России в конце XIX – начале XX века. Стратегия выживания, модернизационные процессы, правительственная политика., СПб.: "Дмитрий Буланин", 2011, сс. 72—73, сс. 157—159.

⑥①《马克思恩格斯文集》:第 1 卷,北京:人民出版社,2009:541.

⑥② Стюарт Росс Томпстон, Российская внешняя торговая XIX—начала XX в. Организация и финансирование, . М.:

РОССПЭН, 2008, с. 30.

⑥③⑤⑨⑦③⑤⑧ Р. И. Прегер, Производство главнейших хлебов в России за двадцатипятилетие 1888—1912 гг. СПб.: тип. В. Ф. Киришбаума, 1915. с. 35, 37, 51, с. 36, 50, с. 71, с. 72, с. 82, с. 6, 10.

⑥⑦ ⑦⑧ М – во финансов, Департамент ж. – д. дел., Статистические данные об отправлении и прибытии продовольственных грузов по русским железным дорогам с распределением по губерниям и областям за 1912, 1913 и 1914 гг., Пр.: Тип. Редакции период. изд. М-ва Финансов, 1916, с. 15, с. 7.

⑥⑤⑨③⑥ Morton Rothstein, "America in the International Rivalry for the British Wheat Market, 1860—1914", The Mississippi Valley Historical Review, 1960, 47(3): 401—418.

⑥⑥ Harry D. Fornari, "U.S. Grain Exports: A Bicentennial Overview, Agricultural History", Agricultural History, 1976, 50(1): 137—150.

⑥⑦ Elena E. Commodities and Consumption in "Golden Age" Argentina, in: Oxford Research Encyclopedia of Latin American History. 2016. [2022-03-08] <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199366439.013.357>.

⑥⑧ Pinilla, Vicente, and Agustina Rayes. "Why did Argentina become a super-exporter of agricultural and food products during the Belle Époque (1880—1929)?" EHS Working Papers in economic History, 2017. (107). [2022-03-08]. [http://www.ehes.org/EHES\\_107.pdf](http://www.ehes.org/EHES_107.pdf).

⑥⑨ Richard G. Robbins, Famine in Russia, 1891—1892: The Imperial Government Responds to a Crisis. New York: Columbia University Press, 1975, p. 2.

⑥②李宇隆:《1891—1892 年俄国饥荒研究》,华中师范大学 2018 年硕士学位论文,第 11 页。

⑥⑤⑨ M. E. Falkus, "Russia and the International Wheat Trade, 1861—1914", Economica, 1966, 33(132), pp. 416—429.

⑥⑩ А. Я. Вышинский, С. А. Лозовский (Гл. ред.), Дипломатический словарь, Москва: Гос. изд-во полит. лит., 1948. [2022-03-08] <http://niv.ru/doc/dictionary/diplomatic/index.htm>.

[责任编辑:翟 宇]