
口岸经济与农村社会： 重思“边民互市”的定位与发展

刘玺鸿¹

【摘要】：在中国规模庞大的口岸经济体系中，边民互市构成了独特而重要的组成部分。由于边民互市在口岸经济中的地位模糊性，其在研究和治理层面都未能成为一个独立对象，而是长期依附于国家口岸，形成了“口岸—边民互市”的分析框架并在研究和治理上呈现出“城市主义”“经济主义”以及“全球主义”的特征。这一框架在为部分位于口岸和城市的边民互市贸易区带来更大发展空间的同时，也造成了非口岸和非城市的边民互市点的空间性失衡、合法性风险以及主体性困境，“扭曲”了农村社会与口岸经济的关系。

【关键词】：口岸经济 边民互市 农村社会 资本积累 民生保障

【中图分类号】：C95 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1000—8691（2021）04—0011—09

中国的边疆区域十分辽阔，在历史上发挥着重要的对外交流作用。中华人民共和国成立以来，尤其是在改革开放之后，随着中国对外开放的广度和深度的不断提升，依托广阔的海疆和陆疆空间形成了相当强大的口岸经济。截至2018年，中国共有306个对外开放口岸，在当年创造了46224.15亿美元的进出口商品总值，比改革开放初期的1981年翻了百倍之多，¹成为中国经济发展的关键动力。在繁荣发展的口岸经济中有一个独特和重要的部分，即边民互市。说其独特是因为它不同于绝大多数以企业为主体的口岸经济，边民互市以边境地区的边民个人为主体；说其重要是因为它在经济发展相对滞后的西部边疆省份的对外开放中扮演着举足轻重的角色。云南省2018年口岸进出口总额达到244.1亿美元，其中边民互市的进出口总额达36.8亿美元，比同为边境贸易且以企业为主体的“边境小额贸易”还多出了4亿美元。²但吊诡的是，一方面边民互市在口岸经济（尤其是西部地区）中体现出地位重要性，但另一方面又呈现为地位模糊性。《中国口岸年鉴（2019版）》中并没有边民互市的全国统计数据，也没有对各省市做出要求，广西作为边民互市贸易的大省就没有披露相关数据。正由于这一地位模糊性，边民互市长期以来并没有成为一个独立的研究和治理对象，只能作为国家口岸³发展的附属问题，出现了口岸经济的空间失衡，即过度重视口岸经济与城市和城市化的关联，反过来忽视与农村和农民之间的关系。笔者将指出当前边民互市的诸多研究和治理实践尚未认真处理边民互市在口岸经济中的地位模糊性，处于主导地位的“口岸—边民互市”框架过度强调将边民互市融入口岸城市的工业化和全球化发展以推动“资本积累”，反而忽视了边民互市在广大非口岸非城市的农村地区所发挥的“民生保障”功能。面对这一空间失衡，笔者提出以“集市—边民互市”框架加以补充，重新把握口岸经济与农村之间的关系，形成更丰富和完整的口岸经济研究和治理体系，使其在农村地区的减贫和发展中发挥更积极的作用。

一、模糊的地位与“口岸—边民互市”分析框架：边民互市的研究和治理

（一）模糊的地位

现今国内学术界对于口岸的界定主要有两种路径，一者以经济学和地理学为代表，一者则以人类学和民族学为主，但无论哪一种路径，边民互市在研究上的地位都不甚清晰。经济学和地理学学者一般在狭义上将口岸理解为经政府批准而设置的国家

¹作者简介：刘玺鸿，男，中央民族大学民族学与社会学学院博士研究生，主要从事批判边界研究及治理研究。

基金项目：国家社会科学基金项目“‘精英阶层’与现阶段我国边疆民族地区稳定研究”（项目编号：16BMZ011）的阶段性成果

对外开放门户，具有基础设施和查验、监管机构，为人员、货物和交通工具合法出入国境、关境提供服务；广义上则一般理解为“口岸城镇”。⁽¹⁾这两种定义都只是部分地包含了边民互市。一方面许多边民互市点并没有位于人们通常熟悉的国家口岸区域内，所以其虽然发挥人口和货物对外流通的功能，但并未配套上述基础设施和监管机构；另一方面更多的边民互市点位于抵边乡村而不是城镇。云南临沧截至 2018 年有 14 个边民互市点，其中只有两个（孟定清水河口边民互市市场和南伞口岸边民互市试验区）明确满足上述两个定义，其他边民互市点则均位于非口岸或者非城镇地区。⁽²⁾人类学和民族学学者则一般在狭义上将口岸界定为“对外通商的港口”，广义上则是边境地区设定的过境或者贸易地点。⁽³⁾这一界定相较而言具有更强的历史性和包容性，其在狭义上注意到了通商港口是中国近代口岸经济发展的起点和动力；在广义上则似乎将所有过境地点都纳入到了口岸范畴中。但有趣的是，回到实际的“口岸人类学”的研究中却又强调“尽管在边境区域内有诸多民间小道可以为跨境民族的流动提供较为便捷的方式，但是不同国家、地区之间确立的口岸才是双方民族、族群进行经济、社会、文化往来的基本通道”，从而也将研究对象限定在国家口岸范畴内，⁽⁴⁾将大量非口岸地区的边民互市点排斥在外。不独在学术作品中，指导现实治理的官方政策文件中也存在类似的模糊性。《中国口岸年鉴（2019 版）》中有关商品贸易方式的全国数据统计中并没有包含边民互市，却包含了企业为主体的“边境小额贸易”，但具体到云南省的数据时，边民互市又成为一个独立的范畴。在国家口岸发展的“十一五”“十二五”和“十三五”规划中，“十一五”和“十三五”都没有提到边民互市，但是在“十二五”中却提到“研究制定边民通道、边民互市贸易区规范管理的问题”。上述分析表明，口岸与边民互市之间的关系并不明确，一方面边民互市的确是口岸经济中的一部分，但另一方面其常常又被排除在口岸经济的研究和治理之外。当然，这种在口岸经济中的地位模糊性并没有使边民互市完全缺位，而是处于一种对国家口岸的依附状态，被看作是位于城市的国家口岸区域的一部分，形成了一种“口岸—边民互市”的分析框架。换句话说，对边民互市的理解和分析往往不具备独立性而是对国家口岸的延伸，其具体呈现为下文将展开的边民互市研究和治理中的“城市主义”“经济主义”和“全球主义”。

（二）“口岸—边民互市”分析框架的特征

城市化或者城镇化一直都是口岸研究的重要议题，口岸类型的划分也往往围绕其与所在城市之间的关系展开⁽¹⁾，这也影响到了对边民互市的研究。一些相对温和的观点强调了边民互市与城市化之间的相互促进关系，比如邓玉函和曹晗针对广西靖西的研究就将口岸中的边民互市区的升级改造看作是“产业发展推动口岸城镇化”的一部分⁽²⁾。更进一步的则是将边民互市看作是边境城镇化的路径之一，如曹贵雄在总结西南边境口岸城镇化模式时提出“互市型小镇”，其核心就是通过边民互市点建设来拉动城镇化⁽³⁾。一些激进的学者甚至将边民互市看作整个边境城市的发展引擎。针对黑龙江黑河口岸的研究就有学者提出：“通过互市贸易带动边境小额贸易和经济技术合作；以出口加工促进互市贸易，实现两国劳务、技术、资金和设备等生产要素的国际优化组合；以旅游带动国际人流和物流，采取合资、合作和独资经营多种形式，兴办旅游、娱乐、加工企业，带动本地资源和产业的开发；建设成面向俄罗斯等独联体国家，互市贸易为主导，旅贸、工商、技贸相结合，参与国际区域经济分工和交换的贸易综合型内陆自由贸易区。”⁽⁴⁾在这一思路下，边民互市不仅有助于边境地区的城市化，也不仅是某种独特的城市化路径，而是整个城市化的根本起点和动力。值得注意的是，无论在哪一种主张中，边民互市都并非独立存在，而是更大的国家口岸区域的一部分。⁽⁵⁾

与上述“城市主义”的逻辑相关，由于边民互市被看作是口岸所在城市的一部分，所以对其功能和发展取向的界定也服从于城市经济发展的要求，体现为产业化、规模化和工业化，笔者将其统称为“经济主义”，以强调其所指向的经济增长这一目标。相当多的研究在思考边民互市发展所面临的阻碍时都会提出现有的边民互市政策商品限定过多、额度过低，不利于边民互市做大做强。有学者在研究了中哈陆路边境口岸的边民互市状况之后提出“没有形成产业聚集效应，缺少生产和加工业的支撑”是边民互市发展受限的重要因素。⁽⁶⁾有的研究注意到了依托于国家口岸的大型边民互市贸易中心在吸纳就业和提高收入上所具备的优势，提出应该“加大互市贸易基础设施建设，特别是要加大二类、三类口岸及非口岸地区互市贸易点的基础设施建设投入力度，改善互市贸易的硬件和软件环境”，不断扩大边民互市区的空间和经济规模。⁽⁷⁾有的研究认为正是“没有大型矿区和大型工厂，没有密集的人口生活区最后导致了低层次的互市”⁽⁸⁾。在这些研究中，边民互市虽然是以边民而非企业为主体，但是其发展逻辑却不具备独特性，同样是走向一种产业化、规模化和工业化的现代经济演变之路。这与城市主义的逻辑一脉相承，将边民互市看作是国家口岸以及相应的城市经济的一部分，并以此决定了其发展方向。在这样的思路下，边民互市更多地被看作是

口岸经济的初级和欠发达阶段，并被认为随着现代化水平的不断提升，无论在空间还是功能上都将与国家口岸实现叠合与一致，完全融入现代口岸经济发展的逻辑中。

围绕城市 and 现代经济所形成的功能定位也使得边民互市强烈地指向空间上的全球化。虽然在政策文件中边民互市被限制在边境地区 20 公里之内，但其越发被认为是对边民互市不必要的限制，阻碍其参与到全球性质的经济活动中。有的研究就认为“沿边开放的形式和内容已经悄然变化边民贸易由生活用品贸易向大宗资源性物资过境以及出口加工等形态发展”⁽¹⁾。如果说这一主张还只是针对边民互市的国内空间限制，那么还有观点则对国外空间的限制提出质疑。在一些研究看来，边民互市针对“第三国商品”的限制既没必要又难以落实，相反应该让边民互市向非毗邻国的商品开放，从而扩大边民互市的进口商品的丰富程度。⁽²⁾这两者的结合使得边民互市不再指向地方，而是全球。

（三）“口岸—边民互市”分析框架的问题

可以看到，由于地位的模糊性，边民互市难以成为一个独立的研究对象，而是成为国家口岸及其所在城市的一部分，其发展思路也完全是对国家口岸的复制或融入，由此形成了“口岸—边民互市”的研究框架。这一框架一方面为一些位于国家口岸和城市地区的边民互市点找到了发展方向，但是另一方面也造成了边民互市研究和治理上的一些问题，并且在当下较少得到讨论。

首先最根本的问题是空间性失衡。绝大多数研究都聚焦于城市和国家口岸内的边民互市点，且研究中体现出了城市主义的取向。由于边民互市紧密地与城市 and 城市化关联在一起，在非城市和非口岸地区的边民互市点受到了相当程度的忽视，农村社会与农民群体如何通过边民互市接入到口岸经济的问题也就缺乏关注。这种空间的非均衡也体现在实际的口岸经济发展中，比如上文提及的云南临沧市的 14 个边民互市点中，位于清水河口口岸的边民互市点在 2017 年全市的边民互市贸易中就占了总额的 87.5%，⁽³⁾凸显出边民互市经济空间分布上的非均衡。在这一观念和现实的双重空间失衡情形下，学者提出的边民互市的发展路径呈现出强烈的单一化，即从传统部门转向现代部门、从个体经济转向企业经济、从乡村转向城市等。值得注意的是，这一思路其实与长期在中国占有支配地位但在当下又备受质疑的“城市中心主义”的发展模式表现出相当的一致性⁽⁴⁾，也与更广泛的“发展主义”维持紧密关联⁽⁵⁾，也就是将城市化和工业化看作是农村发展的唯一途径。所以，“口岸—边民互市”框架所显示出的边民互市对国家口岸的依附性同时也是农村对城市的依附，是传统部门对现代部门的依附。

其次是合法性风险。空间性失衡并不意味着边民互市与农村的完全失联，只不过这些联系又带来合法性风险。胡美术在针对中越边境东兴“河洲村”的系列研究中试图将农村与口岸经济联系在一起。其提出，中越边境围绕着边民互市发展起来的“互市互助组”不仅有助于农村减贫而且还能帮助解决边境农村的“空心化”等治理问题。⁽⁶⁾他的讨论在更大程度上体现为广西在“精准扶贫”中所提出的“边贸扶贫”模式。其最早于 2014 年在广西凭祥展开，当时是由公司与村委会合作的方式将边民组织为合作社，利用边民每人每天 8000 元的免税额为企业代为购买和运输商品，每人每天获利几十元到上百元不等。⁽⁷⁾这一模式由于经济上的低成本和低风险，很快开始在全广西边境地区推广，随后扩展成为“边贸+金融”“边贸+落地加工”以及“边贸+电子商务”等诸多形式，2019 年还被商务部评选为商务扶贫典型案例。⁽⁸⁾虽然出现扩展和变化，但是这一模式的核心逻辑没有发生改变，即通过将边民的免税额间接“倒卖”给企业的方式来建立农村与口岸经济之间的联系。需要注意的是，这一模式存在法律风险，因为边民互市的行为主体应该是边民个体而不是企业，这种“蚂蚁搬家”或者“拼车”式的边民互市事实上涉嫌走私和偷税漏税。⁽⁹⁾口岸经济中有专门面向企业主体的贸易方式，但一些企业由于没有从事跨境贸易的资格或者试图避开税收监管，所以“舍近求远”地选择到边民互市来购买商品和原料。这一模式下，边民的确得到了直接的经济利益，但与此同时也破坏了口岸经济治理体系，甚至造成税收流失。

最后则是主体性困境。以“边贸扶贫”为样板所搭建的农村和边民互市之间的关系事实上是前述“口岸—边民互市”框架的延伸，其只是通过指标倒卖的方式间接地将农村边民囊括其中，扩大了口岸经济的空间和人口范畴，但是城市主义、经济主义和全球主义的逻辑没有发生改变。参与互市互助组的边民从农村社会网络中抽离出来，利用其边民身份服务于并且面向城

市市场的各类企业。加入互市互助组的边民虽然通过企业“外包”的形式参与到了全球经济中，但其同时被锁定在其中的单一环节无法向上下游扩展。商品的全球流通带来的大部分利润也被企业占有和用于扩大再生产，而不是改善边民生活和支持当地发展。这一情形对边民的主体性塑造和培育带来了两个困境。第一，边民互市的“流通化”限制了边民自我发展能力的培养。边民只是按照企业订单购买和运输相应的商品，被限制在整个产业链最初的流通环节，无法进入到更重要的生产和销售中。边民虽然频繁和日常地参加边民互市，却没有办法在农村地区形成相应的产业发展，而是仅仅成为企业的“打工”⁽²⁾，造成了边民互市与农村生产活动的相对分离。有学者已经注意到口岸周边农村的传统产业无法与口岸相融合的情况⁽³⁾，即便是采取边贸扶贫的形式，边民互市与当地产业发展相互分离的问题也并未得到有效解决，出现了边贸增收显著与产业发展停滞的矛盾局面⁽⁴⁾。第二，边民互市的“经济化”削弱了社会和文化的互动，甚至可能破坏乡村社会的伦理规范。由于为企业工作的农村边民是按照购买和运输商品的数量和次数来计算收入，所以其参与边民互市的理性选择是尽量增大一次性带货的数量以及减少每一次带货的时间，甚至是直接“变卖”其8000元的指标，这使得其将很多非经济活动排除出每日的边民互市。本来边民互市是“跟外界、外族人接触和交流，扩大了人们的活动地域，拓展了人们的社交空间，获取了物资、开拓了视野、结识了朋友、了解信息”的一个综合性的空间，⁽⁵⁾但是在“口岸—边民互市”的逻辑下则演变为一个单纯的经济空间，甚至会出现“无交流的交通”的极端情形⁽⁶⁾。此外，参与企业为主导的边民互市带来的收入还可能投入到诸如赌博和吸毒等违法消费活动中，引发对主体性培育的破坏。所以，即便抛开法律风险不谈，现有的农村社会参与边民互市的模式虽然客观上提高了边民的收入，但是由于其在农村地区同时带来了“流通化”和“经济化”的特征，使得边民的生产生活不是变得更为丰富而是更为狭隘，自我发展能力和社会文化生活都受到限制，不利于边民主体性的培育。

综合上述分析，模糊的地位使得针对边民互市的思考和治理实践一直处于对国家口岸的依附中，形成了“口岸—边民互市”的框架，在带动部分边民互市点得到长足发展的同时也带来了诸多的问题，尤其是对广大农村地区的忽视以及对边民主体性培育的限制。如何走出这一框架的问题与局限？笔者认为应该回归到边民互市在制度层面的最初定义，重新把握其与农村社会之间的关系，形成针对边民互市的另一种分析框架。

二、从“资本积累”到“民生保障”：“集市—边民互市”的分析框架

最早的边民互市管理办法由海关总署在1996年发布，其中规定了“边民互市贸易是指边境地区边民在我国陆地边境20公里以内，经政府批准的开放点或指定的集市上，在不超过规定的金额或数量范围内进行的商品交换活动”⁽¹⁾，之后都是在这一基础上进行修改和延伸。1999年出台的《关于进一步发展边境贸易的补充法规的通知》又增加了“边民通过互市贸易进口的商品（仅限生活用品）”的规定⁽²⁾，2008年在《国务院关于促进边境地区经济发展问题的批复》中将免税额增加到了8000元⁽³⁾，2010年《关于边民互市进出口商品不予免税清单的通知》中再次强调了“边民通过互市贸易进口的商品应以满足边民日常生活需要为目的，边民互市贸易进口税收优惠政策的适用范围仅限生活用品”⁽⁴⁾。在现有的边民互市研究和分析中，20公里的空间限制、8000元的免税额以及仅限生活用品都被看作不符合当前边民互市发展的现状与趋势，应该修改甚至废除。但是笔者认为这些批评本身就是建基于前文“口岸—边民互市”框架所得出的认识，没有注意到这一制度层面的定义正好反映出边民互市在空间和功能上的多样性，尤其是非口岸和非城市地区的边民互市的特征和需求。

事实上一些学者已经注意到边民互市并非一定要与国家口岸的现代化经济联系在一起，而是同时也可以与更为传统和具有乡土特色的“集市”相关联。张雨龙对云南磨憨口岸的研究就没有将关注点过多地放在与国家口岸融为一体的“国际赶摆场”，而是关注于更宽泛的“其他边境集镇开展的边民互市贸易活动”。在其看来，磨憨地区的边民参与边民互市并非替企业打工而是节律性的赶集，是在“每年的农闲期间从事边民互市，不耽误重要的生产生活”，并且其销售和购买的产品也往往是自己菜园中的蔬菜瓜果或者山中菌类，目的则是满足日常生活需求，而不是通过销售或转卖来获取利润。⁽⁵⁾无独有偶，满丽萍对云南红河州的研究注意到了边境乡镇边民互市与“街子”（西南地区对赶集的称呼）之间历史和当下的联系。其除了注意到在国家口岸中形成的边民互市之外，更强调了“自然而然形成的各种乡镇农村集市”的重要性。不同于“口岸—边民互市”的情形，满丽萍笔下的边民互市具有一些独特性，往往由边界线附近的边民而不是外来的企业参与；与赶集的时间相一致，具有固定性和反复性；边民往往当天一早赶来，集市结束之后就返回，很少重复进出。⁽⁶⁾在这些研究中边民互市并非与国家口岸联系在一起，

而是更多与集市相关联，笔者认为这形成了一种“集市一边民互市”的思考框架。结合前文边民互市制度层面的定义，可以发现，被视为对边民互市造成限制的规定，其实同时也反映了广大农村地区边民互市的实际状况和需求。

首先，将参与边民互市的主体定位在边境附近地区生活的“边民”而不是经营性质的“企业”，其实是更多考虑农村居民能直接受惠于边民互市。中国西部地区城市化水平较低，边境地区的城市化水平则更为有限。⁽⁷⁾以边民为参与主体事实上就是考虑到了城市化发展水平的地区差异，使得更多居住在边境村庄中的普通村民能够直接参与到口岸经济中，而不是仅仅服务于以企业为主体的口岸经济。其次，将免税额限定在 8000 元以及将免税商品限定在生活用品，则意味着边民互市并非直接服务于经济增长尤其是外贸经济的增长，而是为了满足边民日常的生产生活需求。边民互市政策并不追求让所有的边境地区都实现产业化、规模化和工业化的现代经济发展，而是更多地考虑到大多数边境农村地区由于地理和历史特征所形成的日常生活中互通有无的传统，这种跨境贸易具有更强的生活性而非盈利性。最后，将地点限制在边境附近 20 公里虽然阻碍了商品和人员的全球流动，但是同时也反映了边境农村日常生活合理的社交范畴。这些限制和条件没有将边民互市看作是全球流动下空间同质化和无限延伸的产物，而恰恰是注意到了农村集市所显现的空间异质性和有限性。由此，不同于“口岸一边民互市”所体现出的城市主义、经济主义和全球主义，在“集市一边民互市”的逻辑中则更多显示出对农村、对日常生活需求以及对地方性的关注。

如何更好地总结和比较两种框架之间的差异？笔者认为印度裔人类学家帕沙·查特吉（Partha Chatterjee）对后殖民主义时期印度经济发展和“农民社会”转型的分析很有启发。查特吉认为独立后的印度经济一直沿着两种逻辑展开，一方面是以“企业资本”为主导的强调“资本进一步积累”的经济形式，其通常关注的是利润最大化、城市化和工业化；另一方面则是以“非企业资本”为主导的关注“提供生计”的经济形式，其目的是“确保每个人满足其生活所需”。⁽⁸⁾相似的思路也出现在针对中国农村社会的研究中。黄宗智认为不同于新自由主义对“规模化资本主义企业性农业”的想象，中国农村的主体依旧是“小农”，“他们的动机大多是维持自家生计而不是资本的利润最大化以及资本的积累和扩大再生产”。⁽⁹⁾本文所研究的边境农村社会由于整体经济发展水平的限制更是如此。正是基于上述启发，笔者认为可以借鉴有关第三世界农村社会经济转型的分析来理解农村与口岸经济之间的复杂联系。前文中的“口岸一边民互市”正是以企业为主体的分析框架，其对于产业化、规模化、工业化以及全球主义的追求都是为了不断提高口岸经济的利润，实现企业资本的不断累积和再生产。虽然其可以通过“外包”的方式将某个单一环节交给边民，但是边民的参与同样是服务于企业的资本积累而不是自身日常生活需求。笔者将这样的互市称为“资本积累”型边民互市，其往往出现在边境城市的国家口岸地区，由企业主导，强调边民互市服务于口岸经济规模和利润的增加。但非常重要的一点是还存在另一种类型，按照上文分析，“集市一边民互市”则往往更多出现在农村地区，参与其中的更多是普通边民，边民互市对他们而言是互通有无、满足日常生产生活所需而不是获取利润并且扩大再生产，可以称之为“民生保障”型边民互市。相较于“资本积累”型边民互市，“民生保障”型边民互市无法带来更直接的经济增长效果，但是其对于广大边境农村地区居民的日常生活却发挥着重要的作用。考虑到边民互市点的数量要远超同一地区的口岸和城市数量，事实上很难想象所有的边民互市点都可以迈向一种“资本积累”的发展模式，或者说成为国家口岸。由此，应该同时注意到“民生保障”型边民互市的存在，将边民互市看作是一个更为复合的经济类型而非陷入单一的分析 and 治理中。事实上这一分类思路已经模糊地出现在某些一线口岸管理人员口中，只是尚未得到理论化和系统化。⁽¹⁰⁾

受到地位模糊性的影响，边民互市的研究和治理长期都处于“口岸一边民互市”框架之下，边民互市对口岸城市的依附性使得其更多地服从于“资本积累”的逻辑。由此在研究和治理上都呈现出线性和单一性，农村社会与口岸经济之间的关联不是受到忽视就是处于次要或者边缘位置，同样体现出对口岸城市的依附性。反过来，基于制度层面的定义，可以发现另一种理解边民互市的思路，即“集市一边民互市”，其将“民生保障”放在更突出的位置，注意到了农村社会融入口岸经济的复合性，同时也为未来口岸经济提供了新的理论增长点和研究方向。

三、“集市一边民互市”的理论价值与研究方向

笔者提出“集市一边民互市”框架并非是对现有研究的替代，相反是一种补充，是在以空间上的城市化和经济上的资本积累为主导的边民互市研究之外寻找新的可能性。相较现有研究，“集市一边民互市”具有一些独特的理论价值。首先，“集市

一边民互市”能够缓解口岸经济研究中的空间失衡问题，将广阔的农村地区涵括而不是排斥在外。进一步，现阶段针对中国边疆的研究更多关注中心—边缘以及不同边疆区域（比如海疆和陆疆，陆疆中的西北和西南）之间的比较，但是对于边疆区域内部的城市和农村之间的差别与分化则考察不足，“集市—一边民互市”则能够促进边疆研究将城市—农村这对关系放在更中心的位置，增强研究上的反思性。其次，“集市—一边民互市”能够推动口岸经济的研究超越现代“经济”概念的束缚。作为一种在空间上与领土国家相重合，并且由一系列在统计中可见的生产、分配和消费行为所组成的独立体系的“国民经济”概念其实直到20世纪中叶才出现，并且其在构成的同时也造成排斥，即相当多的在国家眼中非正式和不可统计的行为都被排斥在经济之外。这些行为往往被贴上“前现代”或者“非法”的标签，成为改造甚至打击的对象。^①边民互市的地位模糊性部分就源于其在实践上并不符合“经济”的定义，并且被认为只能向正式的和可统计的经济形态转变。“集市—一边民互市”则指出了经济内涵的多样性，存在于广大农村的以满足日常生活需求为主的非正式和不可统计的边民互市同样也是口岸经济的重要组成部分，发挥独特作用。最后，“集市—一边民互市”有助于在边疆农村地区“民生保障”问题上走出“领土陷阱”（Territorial Trap）。^②如果说边民互市在口岸城市中已经完全融入现代对外贸易，成为由企业主导的以资本积累为取向的扩大再生产的经济的一部分，那么边民互市在农村更多的则是服务于普通边民的日常生产生活需求，实现民生保障。现阶段“兴边富民行动”将沿边对外开放的重心更多地放在口岸城市，反过来，边疆农村的民生保障则更多靠财政转移支付实现，两者存在“向外看”和“向内看”的差别。这其实忽视了一种可能性，即农村边民互市的民生保障价值。“集市—一边民互市”强调了位于广大农村地区无法承担资本积累任务的边民互市点恰恰可以服务于农村居民的民生保障，以便利和优惠的方式购买日常生活用品以及销售家庭农产品，减轻国家财政负担。^③

根据上面所提到“集市—一边民互市”的理论价值，笔者认为针对口岸经济未来至少可以拓展出三个研究方向。

首先是农村边民互市的研究。这里指的并非是通过边民互市如何将农村转变为城市以及将村民转变为市民，或者反过来如何将企业资本引入到农村。相反，其应该关注的是如何立足于农村社会自身特征来具体地把握农村与口岸经济之间的关联。边民互市乃至口岸经济的研究都需要重视和体现农村和城市之间的差异，尤其是在经济发展的城市主义逻辑盛行的当下，我们需要认真思考边民互市到底有着怎样一种历史发展逻辑？其是否从一开始就仅仅与城市关联在一起，还是同时与城市和农村形成了复线关系？农村社会对边民互市的基本需求到底是什么？现有的边民互市定义和政策是否完全不符合实际需求或者不符合口岸城市的边民互市的发展需求？如果城市和农村在边民互市发展定位上存在差异，如何实现双方的协调发展，而不是单纯强调口岸城市的优先性？这些问题的回答都要求一方面要将边民互市看作是一个独立的研究对象，避免其对位于城市的国家口岸的依附性；另一方面同时要将农村看作是一个独立的研究对象，而不是“前一城市”或者“前一现代”的状态。两者之间的结合则是农村边民互市的研究。

其次是非正式边民互市经济的研究。现阶段无论是对边民互市点与口岸之间的区分，对省级口岸和国家级口岸的区分，或者是一类或者二类口岸的区分，其实都是放在正式经济的框架内展开。相当多的农村边民互市点所遭遇的发展困境一方面来自于地理、资金和贸易体量限制造成无法实现彻底的正式化，比如海关和检疫部门的常驻以及封闭的场地等；另一方面则是在现代“经济”概念下，非正式与非法之间的界限往往比较模糊，边民互市持续存在法律风险。但广大农村地区的边民互市传统实际上远远早于现代经济概念的出现，非正式边民互市更多是历史常态。当然，一种非正式的经济总是因为其不可见性和不可统计性而存在治理上的风险，但也由此显示出对非正式边民互市研究的必要性。非正式边民互市经济究竟如何运行，什么产品在流动，什么群体在购买和使用，流通的地理范畴有多大，使用的领域有哪些？非正式边民互市经济给当地社会带来怎样的影响？非正式边民互市经济中存在哪些可能的治理风险？现代经济概念造成的正式和非正式之间的区分常常造成我们忽视后者在日常生活中所发挥的重要作用，边民互市的研究也应该关注非正式经济的影响和价值。

最后是“民生保障通道”的研究。边民互市乃至口岸的类型学研究往往依托地理区位和经济规模展开，即便是考虑到功能差异也更多是不同商品类型和经济领域之间的差别，并未跳出企业为主体、市场经济为载体的资本积累的逻辑。不应该将边民互市理解为口岸经济的初级状态，更不应该将农村非正式的边民互市看作是边民互市的初级状态，将“空间上的他者”扭曲为“时间上的他者”。相反应该注意到边民互市功能上的丰富性，所谓的口岸经济的初级状态更多反映并满足了农村居民的民

生保障需求，甚至避免了当地居民遭受企业资本的盘剥。“民生保障通道”的研究试图关注资本积累之外是否还有替代性的边民互市发展路径？是否可以不再完全依赖从中心向边缘的方式解决民生保障问题？除了跨境合作中心、口岸城市、口岸枢纽城市以及跨境旅游试验区之外，是否还有其他的沿边开放的形式，能够更多考虑到农村地区边民而非企业的需求？边疆类型学的研究除了区位、规模和产业类型之外，是否还有其他的划分方式？“民生保障通道”的研究一方面是对当下边民互市实际状况的描述性分析，即相当多的边民互市无法承担国家口岸的资本积累任务，无法发展大规模的对外贸易；另一方面也是对未来边民互市发展的规范性分析，即边民互市无须完全走向资本积累和大宗商品贸易，而是可以在农村社会找到独特定位与功能，服务于稳定脱贫和乡村振兴。

注释：

1 中国口岸协会主编：《中国口岸年鉴（2019版）》，北京：中国海关出版社，2020年，第793—794页。

2 中国口岸协会主编：《中国口岸年鉴（2019版）》，第579页。

3 为了更好地展开分析，本文将区分口岸经济和国家口岸两个概念，前者指普泛的由跨境行为带来的经济活动，后者指的是获得国家许可的专门进行跨境人员和商品流动的对外开放的航空、铁路及公路口岸区域。前者所覆盖的空间范畴更大，将非口岸非城市的抵边农村地区包括在内，后者往往仅指口岸城市的口岸区域部分。

4 参见张国坤、赵玲、张洪波：《中国边境口岸体系研究》，《世界地理研究》2005年第2期；张丽君、董益铭：《口岸城镇发展动力研究——以云南省为例》，《甘肃社会科学》2013年第5期。

5 中共云南省临沧市委政策研究室课题组、李鹏：《临沧边民互市贸易情况及建议》，《社会主义论坛》2019年第4期。

6 参见秦红增：《中越边境口岸型城镇化路径探析》，《云南师范大学学报（哲学社会科学版）》2017年第3期；邓玉函、秦红增：《合作共赢：近代以来中越边境陆路口岸演变研究》，《中国边疆史地研究》2019年第3期。

7 邓玉函、秦红增、陈子华：《跨境民族走廊新视野：口岸人类学初探》，《社会科学战线》2018年第12期。

8 如秦红增按照国家口岸与城市之间的融合程度差异将口岸型城镇的发展划分为：口岸与城市相融合、前岸中区后市、口岸小镇；宋周莺等人则按照国家口岸职能相较于城市职能的重要性差异将演变口岸划分为：枢纽口岸、门户口岸、边境城市、准内陆城市。参见秦红增：《中越边境口岸型城镇化路径探析》；宋周莺、车姝韵、王姣娥、郑蕾：《中国沿边口岸的时空格局及功能模式》，《地理科学进展》2015年第5期。

9 邓玉函、曹晗：《产业发展与边境口岸城镇化路径选择：以靖西市为例》，《云南师范大学学报（哲学社会科学版）》2017年第3期。

10 曹贵雄：《以边境口岸辐射城镇化：西南边境地区发展模式研究》，《北方民族大学学报》2020年第3期。

11 黑河市中俄边民互市贸易区战略研究课题组、徐志尧、杜久武、高国清、李宏学、刘宝林、汤仁国、吴海峰：《开创兴边富民之路——黑河—布拉戈维申斯克中俄边民互市贸易区发展战略研究报告》，《黑河学刊》2001年第1期。

12 如上文所举案例中，邓文所举出的边民互市点位于广西靖西岳圩口岸区内。

-
- 13 杨亚雄：《新时代中哈陆路边境口岸建设及其协同效应》，《北方民族大学学报》2020年第3期。
- 14 胡美术：《中越边境的“空心村”治理实践研究：以东兴河洲村为例》，《黑龙江民族丛刊》2016年第6期。
- 15 黄永臻：《困境与出路——基于金水河国家级口岸贸易及边民互市现状的思考》，《红河学院学报》2013年第1期。
- 16 中共云南省委党校课题组、牛建宏：《云南沿边口岸开发开放政策衔接研究》，《中共云南省委党校学报》2015年第2期。
- 17 胡美术：《中越边民的互助与互市：基于东兴河洲村的讨论》，《广西民族大学学报（哲社版）》2015年第6期。
- 18 中共云南省临沧市委政策研究室课题组、李鹏：《临沧边民互市贸易情况及建议》。
- 19 吴重庆、张慧鹏：《以农民组织化重建乡村主体性：新时代乡村振兴的基础》，《中国农业大学学报（社科版）》2018年第3期。
- 20 李小云：《河边扶贫实验：发展主义的实践困惑》，《开放时代》2020年第6期。
- 21 参见胡美术：《中越边民的互助与互市：基于东兴河洲村的讨论》；胡美术：《中越边境的“空心村”治理实践研究：以东兴河洲村为例》；胡美术：《中越边民的社会组织与边境村落治理——以东兴河洲村为例》，《云南民族大学学报（哲学社会科学版）》2016年第4期。
- 22 冯艳婷：《广西凭祥市边贸扶贫模式实践研究》，硕士学位论文，广西大学，2018年，第31—33页。
- 23 南宁晚报：《“决战决胜脱贫攻坚”防城港专场新闻发布会在南宁召开，东兴边贸扶贫模式成全国扶贫“样本”》，http://www.nnwb.com/nnwb/20200625/mhtml/page_09_content_001.htm。
- 24 李宜蓉、蒋仁轲等：《执行主体视角下边民互市政策实施效应的研究——以云南关区为例》，《中国市场》2020年第20期。
- 25 吴重庆在分析资本下乡对小农群体带来的影响时曾指出，龙头企业对小农的“纵向一体化”挤压了小农的生存空间，使其成为“由于在‘代工厂’流水线上生产的打工者”，并称之为“打农”。本文借用这一说法指出以“边贸扶贫”为典型的边民互市模式同样将边民转换成为企业的打工者并压缩了他们的生存空间。参见吴重庆：《小农与扶贫问题》，《天府新论》2016年第4期。
- 26 徐黎丽、李蜜欣：《论陆地边境口岸在陆疆乡村振兴中的作用》，《北方民族大学学报》2020年第3期。
- 27 胡美术针对中越边境的研究虽然对“边民互市互助组”的脱贫效果大为赞赏，但是依旧承认边民互市贸易与当地重点发展的红薯种植产业相对分离，在频繁参与边贸的情况下当地红薯产业却面临严重滞销的情形。参见胡美术：《中越边境的“空心村”治理实践研究：以东兴河洲村为例》。
- 28 李金发：《中越边境边民互市中的族群互动与国家认同——以云南地西北边民互市点为例》，《广西民族研究》2011年第4期。
- 29 赵萱、刘玺鸿：《无交流的交通：日常跨界流动的人类学反思——以霍尔果斯口岸“中哈跨境合作中心”为例》，《云南师

范大学学报（哲学社会科学版）》2018年第6期。

30 海关总署、对外贸易经济合作部：《边民互市贸易管理办法》，<http://www.customs.gov.cn/customs/302249/302266/302267/356574/index.html>。

31 对外贸易经济合作部、海关总署：《对外贸易经济合作部、海关总署关于进一步发展边境贸易的补充规定的通知》，<http://www.mofcom.gov.cn/article/b/e/200207/20020700031453.shtml>。

32 中华人民共和国国务院：《国务院关于促进边境地区经济贸易发展问题的批复》（国函[2008]92号），<http://www.mofcom.gov.cn/aarticle/b/g/200812/20081205973610.html>。

33 财政部、海关总署、国家税务总局：《关于边民互市进出口商品不予免税清单的通知》（财关税[2010]18号），http://www.gov.cn/zwgk/2010-05/04/content_1599029.htm。

34 张雨龙：《有序的混沌：中老边民互市的人类学考察》，《思想战线》2020年第6期。

35 满丽萍：《红河州边境乡镇边民互市和集市贸易引起的人口跨境流动及其特征》，《红河探索》2015年第2期。

36 武友德、王源昌：《边疆少数民族地区特色城镇化发展道路研究——以云南为例的分析》，《云南师范大学学报（哲学社会科学版）》2010年第2期。

37 [印]帕沙·查特吉：《政治社会的世系：后殖民主研究》，王行坤、王原译，西安：西北大学出版社，2017年，第294—301页。

38 黄宗智：《中国的新型小农经济：实践与理论》，桂林：广西师范大学出版社，2020年，第433页。

39 云南金水河海关的副关长车义元在分析云南边民互市贸易改革发展问题时，区分了两种边民互市贸易形式：其一是规模较大、边民相对集中并且设置了查验区的“边民互市贸易区”；其二则是规模较少、边民分散、大多位于边远乡镇并且未设立查验区的“边民互市交易点”。他的这一区分注意到了边民互市贸易出现的空间和功能上的分化，以及由此带来的治理上所需的多样性。参见车义元：《云南边民互市贸易改革发展问题探究》，《中共云南省委党校学报》2018年第4期。

40 Mitchell. T, “Fixing the Economy,” *Cultural Studies*, Vol.12, No.1(1998), pp. 82-101.

41 “领土陷阱”是20世纪90年代政治地理学提出的一个关键概念，其强调主流的“国家领土性”的理解中将国家视为“社会的‘集装箱’”的说法已经严重阻碍了地理学的思考。笔者在这里则用来说明在边疆农村的民生保障治理中同样存在国家领土的空间局限带来的发展思维的局限，没有关注到跨境的边民互市对民生保障的意义。参见 Agnew. J, “The Territorial Trap: The Geographical Assumptions of International Relations Theory,” *Review of International Political Economy*, Vol.1, No.1(1994), pp. 53-80.

42 笔者2020年在云南瑞丽某边境村的调查发现，绝大多数村民对边民互市的主要需求并非大宗商品而是大米和玉米等日常消费品。村民能以不到国内市场一半的价格购买到缅甸的大米和玉米，并且交通更便利。同时，农户散养的鸡鸭、种植的蔬菜、山上采摘的野菜都可以在边民互市上销售，补贴家用。