

《中国旧海关史料》中的近代烟台贸易

刘 畅*

一、前 言

近代以来中国城市出现了新的发展类型,即出现了一批开埠通商城市,而开埠通商城市又分为约开商埠和自开商埠。两者相比,对中国影响更大的是约开商埠。从 1842 年签署《南京条约》起到 1922 年,中国先后约开的商埠共计有 79 个。^{[1](pp. 21-22)} 国际上的学者从 20 世纪 60—70 年代以来,开始重视对城市包括城市史的研究,而我国历史学家和经济学家对城市发展问题开展研究起步较晚。在 20 世纪的最后 20 年里,我国学术界有关中国通商口岸的研究主要集中在上海、天津、重庆和武汉等大城市,在最近几年学术重心出现了从大城市向中小城市扩散的倾向。

烟台作为约开商埠之一,是山东区域近代化进程中的重要城市。1861 年烟台代替登州开埠通商之后,以“小农经济”为主导的山东内陆地区便开始踏上了近代化的征程。在 1898 年青岛开埠通商之前,烟台作为山东唯一的通商口岸,不仅与国内各商埠保持着密切的经贸往来,而且其国际贸易也相当活跃。因此,烟台成为了山东近代史和中国近代史研究中不可或缺的素材,有关近代烟台贸易的研究也有着极其重要的学术价值。

1980 年以后烟台开始进入研究人员的视界,其研究成果也开始出现。

* 作者简介:刘畅,山东大学韩国学院副教授,历史学博士,研究方向为:中韩关系史。

有关烟台贸易的研究主要是针对烟台贸易的发展趋势、衰退原因和大宗商品的简单描述。最近几年,从西方帝国主义国家的侵略角度对烟台贸易进行的研究,烟台与天津的对比研究,以及烟台与朝鲜的经贸往来研究开始出现。有关清末烟台贸易的研究主题呈现多样化趋势,并且取得了一定的成绩,但仍留有一些问题亟待解决。首先,从研究方法上看,虽然学术界已普遍承认开埠通商的两面性,但大部分的研究仍未能摆脱开埠通商即帝国主义的侵略与掠夺的固有范式,未能对烟台开埠进行客观的评价。其次,从引征史料上看,大部分的研究未能充分利用海关资料等一手资料进行统计分析,以致出现了错误引用和以偏概全的现象。

为弥补以上几点不足,本研究将利用《中国旧海关史料》^[2]中海关相关资料,对清末烟台贸易进行分阶段、定量的客观分析,并着重关注烟台贸易的发展趋势及其动因。以期阐明烟台贸易在各时期的特点及其背后的原因,从而对近代烟台通商口岸的历史价值进行客观评价。研究的时期界定在1864—1911年,因为从1864年以后海关资料才趋于完整,数据更有可信性。

二、《中国旧海关史料》中的烟台史料

中国近代海关在1859年建立以后,除负责一般海关业务以外,还担负着港口建设、航运、气象、检疫、引水及邮政等职责。中国旧海关留存的卷帙浩繁的海关文献,是近百年社会经济史研究中一项最为完整、系统的统计数据 and 文字资料。^{[3](p.83)}中国第二历史档案馆经过十余年的努力对分散的档案资料进行整理,出版了170卷本的《中国旧海关史料》。这一大型资料包括了1859—1948年间的《贸易年刊》、《十年报告》和《满洲国外国贸易统计》等部分,出版以来受到了国内外学术界的一致好评。

其中有关烟台的资料主要有三部分,即《东海关贸易年刊》、《东海关十年报告》和《烟台口华洋贸易情形论略》。《东海关贸易年刊》(以下简称《年刊》)起于1863年,均为英文版。当年的统计分为上半年册和下半年册,上半年册只统计了第二季度之后的部分。1863年的《年刊》与以后的资料相比收录内容相对较少,仅有9个月的记录。1864年起东海关的出版物开始制度

化,《年刊》主要分为国际贸易、国内口岸贸易、海运、关税和特殊商品五部分。1865—1866年的统计大体上沿用了1864年的体系,但记录更趋于详尽,并在最后增加了主要商品的年度对比。1867年的《年刊》再次发生变化,由国际贸易和全部贸易构成。1863—1867年的《年刊》虽然趋于详尽,但并未形成统一的体系。1868—1881年的《年刊》体系开始统一,基本上由洋货贸易、土货贸易、金银、鸦片、海运、关税和主要商品对比等几部分构成。1882年以后《年刊》与《年度贸易报告》一起刊行,但《中国旧海关史料》并未收录1881年以前的《年度贸易报告》。1883年形成的《年刊》体系基本沿用到清末。

《东海关十年报告》(以下简称《十年报告》)一共发行了5期,分别为《1882—1891年十年报告》、《1892—1901年十年报告》、《1902—1911年十年报告》、《1912—1921年十年报告》和《1922—1931年十年报告》。其中第1—4期的报告为英文版,第5期开始附有中文版。从内容上看记录越来越不详尽,第1—2期总共有40页,而3—5期仅有10余页。其中第一期《十年报告》包括年度回顾、贸易、关税、鸦片、金融市场、收支、人口、港口设施、自然灾害、名人到访、官员升迁、文化事业、知识分子、山东概况、海运、钱庄、邮政、海关事务、山东的发展、宗教、会馆、山东官员、书籍和对未来的展望等26个部分。第二期《十年报告》基本沿用了第一期的体系。此后《十年报告》的题目略有删减,第3—4期为21项,第5期为17项。

《烟台口华洋贸易情形论略》始于1889年,每年发行,每期内容10余页,语言为中文。内容上基本上是《年度贸易报告》的中文译本,包括贸易总体趋势、航运、大宗商品的进出口、贸易收支和重要事件等部分。

《中国旧海关史料》所收录的海关资料是西方人用西方的统计学方法对中国的海关所进行的长时间的系统统计。在资料的严谨和详实程度上,是同时期任何中国史料所无法比拟的,此套资料在学术界有着极其重要的价值。其中东海关部分收录较为完整,是目前为止已公开的最详实、最完整的烟台研究史料。

三、烟台贸易的总体趋势及分期

据民国《福山县志稿》载:“烟台其始不过一渔寮耳,渐而帆船有停泊者,

其人口不过粮石,出口不过盐鱼而已。时商号仅三二十家,继而帆船渐多,道光之末,则商号已千余家矣。”^{[4](卷五,商埠志)}得益于港口贸易的兴起,烟台在开埠通商之前,就已经从一个小渔村发展成为了一个初具规模的小型港口。

但道光年间烟台的发展,并没能从根本上改变烟台贸易的性质。首先,由于历史上“重农抑商”政策的影响,广大民众仍然过着自给自足的生活,商人在社会上的地位很低。“奸商”、“买卖鬼”的流言深广,还有“千买卖万买卖不如老驴搬泥块”的说法。^{[5](p.1)}其次,烟台港的进出口商品品种单一。进口商品仅有粮食,出口商品仅有盐和鱼类,经营豆饼的商户也极少。^{[4](卷五,商埠志)}截止到1859年,从烟台港运往南方的豆、麦及豆油和豆饼皆为从东北地区输入的产品,本地出产商品仅有米粉而已。^{[6](p.254)}此后,外国商品和鸦片的进口虽有所增加,但无论是商品的种类还是数量均无法与开埠通商之后的贸易相比。再次,当地民众的购买力很低。“当时县城商业所经营的商品,主要是烟、酒、糕点、日用杂货、土产和手工业品等。广大人民群众的商品购买力很低,他们主要依靠市集,交换自产的农副产品和购进需要的生产资料及日用消费品。”^{[7](p.2)}最后,烟台开埠通商以前的贸易方式非常落后。“烟台向无行户。闽广船至,必投所相知者,乃揽以为客,为之代觅售主。买卖两边,各得行用二分。所谓私充行户,包揽把持者也。官商网利情形,略具于此。”^{[6](p.254)}

第二次鸦片战争以后,依《天津条约》和《北京条约》的相关条款,烟台被迫开埠通商。到19世纪80年代,烟台便逐渐成为欧洲商品和东亚各种舶来品的集散市场。1864—1911年的48年间,各时期烟台贸易呈现出不同的态势,具体统计如下:

表1 1864—1911年烟台贸易情况

年度	贸易总额	进口总额	出口总额	年度	贸易总额	进口总额	出口总额
1864	6270299	3511752	2758547	1888	12052152	6854967	5197185
1865	7183030	4654024	2529006	1889	12871937	7034717	5837220
1866	8987479	6341503	2645976	1890	13105538	8290642	4814896
1867	6598479	5030710	1567769	1891	13016269	8744729	4271540
1868	9071164	7545347	1525817	1892	13499471	8330331	5169140

续表

年度	贸易总额	进口总额	出口总额	年度	贸易总额	进口总额	出口总额
1869	8549120	6663584	1885536	1893	13436065	7709387	5726678
1870	8443542	6164617	2278925	1894	15347853	8778115	6569738
1871	9188739	6878066	2310673	1895	18180183	10779206	7400977
1872	9666309	7058538	2607771	1896	20010550	13705570	6304980
1873	7723689	5585177	2138512	1897	22857277	15139864	7717413
1874	8234213	6273811	1960402	1898	27326886	19664254	7662632
1875	8228682	5960469	2268213	1899	29696819	19401091	10295728
1876	6920033	4429944	2490089	1900	28006979	17604272	10402707
1877	6454952	4502684	1952268	1901	39940933	28069932	11871001
1878	9743,389	6537383	3206006	1902	38488961	26973081	11515880
1879	11530566	8282041	3248525	1903	41953951	28438554	13515397
1880	10292317	6894640	3397677	1904	40644643	27958489	12686154
1881	9794362	6276185	3518177	1905	44352585	32400460	11952125
1882	9341308	5546672	3794636	1906	40459655	28496256	11963399
1883	9507221	5603766	3903455	1907	33208497	22489425	10719072
1884	10169267	6030953	4138314	1908	34851743	23715,340	11136403
1885	10688722	6612612	4076110	1909	44319824	26076753	18243071
1886	11843015	6991315	4851700	1910	36328933	21597309	14731624
1887	12752388	7224483	5527905	1911	36075757	22159239	13916518

数据来源:《中国旧海关史料》各年册。

备注:1874年以前单位为芝罘两,其后为海关两。1海关两≈1.044芝罘两。

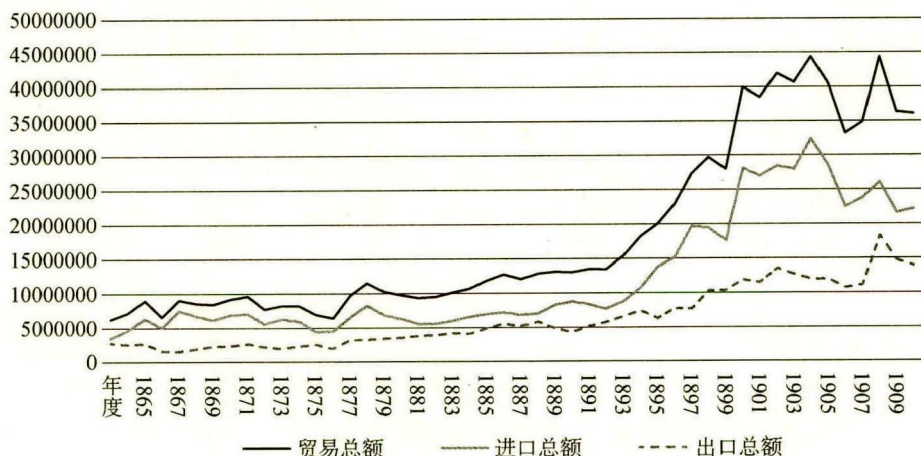


图 1:烟台贸易趋势(1864—1911)

数据来源:《中国旧海关史料》各年册。

备注:1874 年以前单位为芝罘两,其后为海关两。1 海关两≈1.044 芝罘两。

如以上图表所示,清末烟台的贸易大体上可分为三个阶段。第一阶段为 1864—1893 年的缓慢上升期,第二阶段为 1894—1905 年的高速增长期,第三阶段为 1906—1911 年的波动停滞期。1864—1911 年间的贸易总额从 627 万两增长到 3608 万两,共增长了 5.8 倍。除特定年份外,基本呈上升态势,全时期年平均增长率为 3.7%。具体而言,第一阶段的 30 年间,贸易总额从 627 万两增长到 1344 万两,共增长了 2 倍,贸易总额呈缓慢上升趋势,此间的年平均增长率为 2.6%。第二阶段的 12 年间,贸易总额从 1535 万两上升到 4435 万两,呈高速增长态势,此间的年增长率为 9.2%。第三阶段的 6 年间,贸易总额却从 4046 万两下降到 3608 万两,贸易总趋势改变了以往的增长态势,年平均增长率为-1.9%。

四、各时期贸易兴衰的原因

1864—1893 年的 30 年为烟台贸易的缓慢上升期。贸易总额除特殊年份外,平均以每年 20 万两的幅度增长。烟台贸易量的上升主要是由于“烟台

一港体制”的形成。在1898年青岛开埠通商以前,烟台是山东唯一的通商口岸,山东的进出口货物绝大部分都要通过烟台港吞吐。从1865年开始的港口建设也为贸易量的上升打下了基础,30年间大幅增长的航运能力更是促进了烟台贸易的发展。烟台港的吞吐量从1864年的12.4万吨增至1893年的24.2万吨。^{[8](pp.129-130)}1864年烟台的进出港船只仅有900艘次,而到1893年则增加到2469艘次,船只的总排水量也从28万吨上升到203万吨。^{[2](第1卷,p.412,第20卷,p.91)}

但在特定年度烟台贸易总额出现了下降的趋势,其原因则可归于山东重大事件的发生。1867年捻军进入山东,“贼到任其荼毒,贼过被兵扰害,是东省兵勇抄贼不足,害民有余……使东省数十万生灵,厄于贼,复厄于兵。”^{[9](p.1698)}1873年则爆发了全球性的经济恐慌。1876—1879年间华北地区爆发了近代史上最严重的旱灾,史称“丁戊奇荒”,在1876—1877年,灾情发展到巅峰,山东最先发生旱情,1876和1877年最为严重,出现了“草木皆枯”、“赤地千里”的惨状。就全省而论,收成不足三分,嗷嗷待食者不下二三百万人。^{[10](pp.165-166)}1881年黄河在济南段发生溃堤,损失非常惨重,再加之当年寒潮来袭,冻死者颇多。1882—1883年间黄河再次泛滥,临近农作物蒙受了不小的损失。^{[2](第152卷,p.69)}

烟台在开埠通商以后,贸易呈缓慢上升的趋势,这说明烟台港的港口条件基本上满足了贸易发展的需求。假若烟台港的条件无法满足贸易的发展,在当时的国际形势下,西方国家一定会要求另辟他处为通商口岸。贸易的稳定发展也从另外一个侧面证明了烟台港在山东存在的价值。烟台在国内贸易网络中将山东与中国南北海岸线上的通商口岸相连接,在国际贸易网络中又将山东与东亚及欧洲的港口相贯通。^{[11](pp.452-453)}若国内外的贸易网络中不需要烟台这一节点,烟台的贸易额必将逐步减少。

1894—1905年的12年间是烟台贸易发展的黄金时期,贸易以年平均200万两的幅度高速增长,贸易总量达到了烟台开埠以来的最高值。贸易量的高速增长主要得益于洋货与土货的大量进口。洋货进口量从1894年的586万两增长到1905年的2019万两,年均增长120万两。土货从1894年的292万两增长到1905年的1221万两,年均增长77万两。

甲午中日战争期间,烟台贸易的高速增长的主要原因是由于大量进口

了各国军舰所需的煤炭。1894年烟台从欧洲进口煤炭3500余吨,另从上海输入5000余吨。^{[12](p.99)}1895年从欧洲进口的煤炭则达到了17000吨。^{[13](p.103)}另外,战争期间当地民众渴望外国商品的同时,希望将当地的货品尽快出手,银钱比价的下降也促进了外国商品的进口。^{[14](pp.2-7)}战争结束以后,从各国进口的商品数量的增加带动了烟台贸易的发展,特别是英国、日本和美国成为了烟台的主要商品进口国。日本与烟台的贸易在战前只占到英国的30%,战后竟达到了英国的127%。美国商品的90%均销往了烟台、天津和牛庄等地。^{[15](pp.99-101)}各国航运势力的发展也成为了推动烟台贸易发展的动因。1894年进出烟台港的船只为2132艘次,排水量为178万吨,1905年则达到了4194艘次,排水量为350万吨。^{[2](第22卷,p.95;第41卷,p.721)}

在高速增长期的特定年份仍可见贸易量的下滑,其原因为当年在烟台地区发生了战乱。1900年山东北部爆发了义和团运动,“华商之妇孺则送回家乡,其货物则减价求售,或运往内地”^{[16](p.109)}。1904年又爆发了日俄战争,“生意萧疏,货物积滞,客商畏缩裹足不前。”^{[17](p.161)}

中日甲午战争期间,各国军备的加强促进了烟台贸易的快速增长,战后,日本和美国的发展对烟台贸易的发展也起到了非常重要的作用。可见,烟台的发展受国际形势的影响较大。特别是在战后,由于日本的快速发展,烟台与日本一直保持着紧密的贸易关系。

1906年以后烟台结束了贸易的黄金发展期,贸易呈波动停滞态势。1906—1911年间的年平均贸易总量仅为3754万两,过去40年间烟台贸易的增长从此消失。1906年以后烟台贸易发展停滞的趋势基本上持续到20世纪20—30年代,年平均贸易总额在3900万两附近上下波动。^{[8](pp.7-8)}

1906年以后烟台贸易的停滞原因是多方面的,学术界也多有提及。笔者认为其中的根本原因在于青岛的开埠通商和胶济铁路的全线通车。在青岛开埠通商之前的1896年,烟台东海关的工作人员就非常担心青岛的开埠通商。称:“道路传言有胶州欲开通商口岸,其言果确,则山东之南境生意自必畅旺,然于烟台市面房产各业大有关碍也。”^{[13](p.103)}1910年东海关的贸易报告就曾指出:“本口进口货减少之最大关系则在于青岛济南铁路竞争之优势,实无疑义。”^{[18](p.259)}从海关统计中可以看出,烟台商人的担心和东海关工作人员的忧虑已成事实。1899年青岛的贸易总量与烟台相比还只占很小的

比重,但却以很快的速度在增长。特别是1904年胶济铁路开通以后,1907年时青岛的贸易总量几乎与烟台持平,到1910年则正式超越了烟台港。而到1911年,烟台贸易总额仅在烟青贸易总额的40%。^{[8](pp.7-8)}

1898年青岛的开埠通商,特别是胶济铁路的开通,使原来通过烟台港吞吐的货物改走青岛港。受影响最大的是棉布、棉纱和煤油的进口,以及草辫的出口,青岛开埠以后烟台的草辫出口几乎绝迹。1904年从青岛经铁路运往山东内陆的货物价值达700万两,并在1905年达到了890万两。其中运往淮县和周村的棉布和棉纱占到了90%以上的比重。^{[8](p.143)}淮县和周村原来都是烟台港的重要集散市场,但在青岛开埠通商以后,与青岛的贸易关系却变得更为紧密了。这正可以说明铁路在近代港口贸易发展上的重要作用。因此可见,烟台港与内陆腹地间交通的不便是导致烟台败于青岛的根本原因。

1906年以后几乎年年发生的自然灾害使烟台的贸易状况雪上加霜。1906年“本年夏间于本口邻近各处雨水稀少,大有旱象……土人谓能获八成亦可谓丰”^{[19](p.215)},1907年“因雨水少致豆子全行歉收……更有数处直与荒年无异”^{[20](p.221)},1908年“较上年歉薄尤甚,春季遍地亢旱,加以西北低洼一带雨水太多……秋收无望。”^{[21](p.215)}

烟台贸易在青岛开埠通商后逐步结束了增长的势头,但是烟台的贸易并没有因为青岛的兴起而完全消失,贸易总额虽未能增长但也没有大幅衰退,基本维持在停滞状态。这说明即使在青岛快速兴起的大环境下,烟台港仍然有存在的必要性。首先,从地理形势上看,从青岛经潍县直达济南的铁路仅贯通了山东中部地区,而山东北部的广大区域则依然是烟台港的经济腹地。若山东所有的货物均经青岛港吞吐,则北部地区的货物要经几百公里的转运,反而更加不便。其次,1910年以后烟台港棉布和煤油等洋货的进口锐减,但发网和花边的出口却出现了快速增长。发网和花边的产地主要是烟台周边的莱州和青州等地。可见,即使是在青岛兴起以后,山东北部地区产品的进出口对烟台港仍有着极强的依赖性。

五、结 语

本文通过对《中国旧海关史料》中烟台贸易资料的考察,分析出烟台在

开埠通商以后贸易总体上呈增长态势,并具体可以分为三个时期。在1864—1893年的缓慢上升期,由于山东地区仅有烟台一港对外通商,因而贸易一直呈增长态势。在1894—1905年的高速增长期,由于各国军舰所需煤炭的增加和英、日、美三国商品的进口,贸易出现快速增长。在1906—1911年的波动停滞期,伴随着青岛港口建设的竣工和胶济铁路的全线通车,烟台贸易结束了长期以来增长趋势。

烟台在开埠通商以后,直到青岛开埠的近半个世纪中,一直是山东唯一的通商口岸。烟台虽然在国内贸易网络中发挥了重要的作用,但烟台口岸是有局限性的。首先,烟台与内陆腹地间的交通极为不便。由于烟台没有贯通内陆腹地的河川,进出口货物均要使用骡马经陆路运输。烟台西部的大小清河虽然可以完成部分货物转运,但与烟台的距离也较远。本来全部经烟台输出的草辫在胶济铁路开通以后,全部转运青岛一事则能说明港口与腹地交通的重要性。其次,烟台港的港口建设不及青岛港。50年间烟台港虽经几次修建,但19世纪60年代中期开始的港口建设并未能从根本上改善烟台港的条件,主要是由于防波堤一直未能建成。与此相反,德占青岛后出于军事及经济方面的利益考虑,从1898年起对青岛港进行了大规模建设,到1906年主要工程均已竣工。

综上所述,烟台的开埠通商虽是帝国主义侵略的产物,但在客观上促进了区域贸易的发展,也使烟台从一个沿海小港发展成为中国近代贸易网络中的重要一环。烟台的区位优势促使其贸易维持着增长态势,但自身的缺陷也限制了贸易的快速成长,并最终败给了晚于烟台开埠37年的青岛。

[注释及参考文献]

- [1] 晚赢涛,《中国近代不同类型城市综合研究》,四川大学出版社,1998年。
- [2] 中国第二历史档案馆编,《中国旧海关史料》(1—170册),京华出版社,2001年。
- [3] 吴松弟、方书生,《一座尚未充分利用的近代史资料宝库——中国旧海关系列出版物评述》,《史学月刊》,2005年第3期。
- [4] 王陵基,《福山县志稿》,中国国家图书馆数字方志资源库,1931年。

- [5] 烟台市商业局史志办公室,《烟台市商业志》,内部刊行1987年。
- [6] 郭嵩焘,《郭嵩焘日记》,湖南人民出版社,1981年。
- [7] 烟台市福山区政协文史资料研究委员会,《福山商业漫忆》(内部资料),1988年。
- [8] 交通部烟台港务管理局,《近代山东沿海通商口岸贸易统计资料》,对外贸易教育出版社,1986年。
- [9] 山东师范大学历史系中国近代史研究室选编,《清实录山东史料选》,齐鲁书社,1984年。
- [10] 王林,《山东近代灾荒史》,齐鲁书社,2004年。
- [11] 刘畅,《国内和国际贸易网络中烟台口岸的特点(1861—1910)》,韩国《韩中人文科学研究》,2011年总第34期。
- [12] 《光绪二十年烟台口华洋贸易情形论略》。
- [13] 《光绪二十一年烟台口华洋贸易情形论略》。
- [14] *Embassy and consular commercial reports in 1894. (Catalogue of British parliamentary papers in the Irish, Irish University Press, 1977.)*
- [15] 丁抒明,《烟台港史》(古·近部分),人民交通出版社,1988年。
- [16] 《光绪二十六年烟台口华洋贸易情形论略》。
- [17] 《光绪三十年烟台口华洋贸易情形论略》。
- [18] 《宣统二年烟台口华洋贸易情形论略》。
- [19] 《光绪三十二年烟台口华洋贸易情形论略》。
- [20] 《光绪三十三年烟台口华洋贸易情形论略》。
- [21] 《光绪三十四年烟台口华洋贸易情形论略》。