

清代开海初期中西贸易探微^{*}

万朝林 范金民

内容提要:晚清以来直至时下的学者均认为,康熙开海后至乾隆十四年(1749)间的早期中西贸易情形由于案牒无存已难考索,故相关研究均从乾隆十五年说起。实际上,相关档案尚存人寰,可资利用。本文主要依据这批尚未被引用的档案,结合《东印度公司对华贸易编年史》所载,专门考察清代早期中西贸易情形,对康熙开海后至乾隆十四年间由广州进口的洋船数量及其载运的商品与白银等作出估算,认为洋船数量持续增多,其输入的绝大部分是白银,每年在100万两至200万两之谱。其贸易格局对当时及后来的广州对外贸易规制也产生了较为重要的影响,从而基本上链接了清代前期开海后中西贸易的缺环,为完整考察清代中西贸易历程打下了一定的基础。

关键词:清代早期 中西贸易 洋船 白银

康熙二十三年(1684),清廷宣布开海贸易,设立粤、闽、浙、江四海关,清朝对外贸易进入新的阶段,呈现出新的格局。对于清朝开海后的中西贸易,既有研究成果已较为丰硕。只是所论时段和内容均稍显滞后,论及西洋商船来华时间及数量,只能从乾隆十五年说起。这大概是受了咸丰年间成书的《粤海关志》的影响。该书卷24《市舶·历年夷船来数附》载:“乾隆十四年己巳十二月二十六日起,至十五年十二月二十五日止,一年期内,来(原注:庚午年分——引者)船十有八。谨按:乾隆十三年以前,案牒无存。可考者,自十四年始,每年连闰月统算,以足十二月为一年,有余月即归下年接算。闰月递积递多,以干支年份按之。每溢本年之外,关例如此,今仍之。”^①今人李金明论述粤海关的设置与商税征收,就沿用此说,谓:“至于每年到广州贸易的外国商船数,因乾隆十三年以前的档案已散佚,下表所列是乾隆十四年后至鸦片战争前每年到广州贸易的外国商船数。”^②《粤海关志》又载:“国朝康熙间,始来通市,后数年不复来。至雍正七年(1729)以后,互市不绝。……乾隆七年十一月,英吉利巡船遭风飘至澳门海面,遣夷日至省城救济。”^③很显然,自《粤海关志》的编纂者直至今人,均认为由于档案材料的佚失,试图叙明英吉利等国早期来华贸易的情形已无可能,因而相关叙述不是避而不论,就是显得空泛、无的放矢。

幸运的是,记录乾隆十四年以前中西贸易洋船来华情形的档案,实际上尚存人寰。如果充分利用这些残留下来的档案,或可对清代开海之初西方各国抵达广州的商船数量作出估算,并据此展开对其时中西贸易的探讨,填补早期中西贸易的某些缺环。本文主要依据中国第一历史档案馆编《明清官藏中西商贸档案》第1—8册,^④辅以马士(H. B. Morse)《东印度公司贸易编年史(1635—1834

[作者简介] 万朝林,塔里木大学副教授,阿拉尔,843300。范金民,南京大学历史学院教授,南京,210023,邮箱:jmfannj@163.com。

* 本文系国家社科基金重大项目“21世纪海上丝绸之路建设与南海战略研究”(批准号:14ZDA078)和南京大学文科“双一流”建设科研项目“中国与世界:海上丝绸之路的历史演进”的阶段性成果。

① 梁廷相总纂,袁钟仁校注:《粤海关志》,广东人民出版社2002年版,第484页。

② 李金明:《清代粤海关的设置与关税征收》,《中国社会经济史研究》1995年第4期。

③ 梁廷相总纂:《粤海关志》卷23《贡舶三·英吉利》,第453页。

④ 中国档案出版社2010年版。

年)》第1、2卷,①拟考察乾隆十四年前的中西贸易来华洋船数及其载货情形,探讨开海之初中西贸易的制度安排,进而分析早期贸易措置对后续贸易的潜在影响,期能深化早期中西贸易研究,有裨于海上丝绸之路的研究。

一、广州人口洋船数

《粤海关志》和后人所列外洋船数,虽称“自十四年始”,但实际均起自乾隆十五年,故本文叙述西方早期来华洋船数,截至乾隆十四年。为清晰起见,谨将《明清宫藏中西商贸档案》第1、2册所载康熙五十四年至乾隆十四年由广州入口的各国洋船数量列于表1。

表1 广州入口洋船数量表

年份	船数(只)	国别船数	资料出处
康熙五十四年	3(4)	苏栗国船1只,英吉利船1只,法兰西船1只,原在香山澳居住之西洋人往小西洋贸易回澳船共4只	第1册,第142—143页
康熙五十五年	11(11)	法兰西船6只,英吉利船3只,苏栗国船2只,香山本澳洋船往外国贸易回帆者11只	第1册,第156—157、160页
康熙五十六年	5	英吉利船3只,澎拜国船1只,未明国籍1只	第1册,第168页
康熙五十七年	8(6)	法兰西船2只,大西洋船1只,英吉利船5只,香山本澳夷人回棹洋船6只	第1册,第170、172、175、182页
康熙五十八年	11	法兰西船1只,英吉利船8只,苏律地洋船1只,未明国籍船1只	第1册,第187、191、192页
康熙五十九年	13(16)	洋船13只,其中法兰西船2只,未说明国籍船11只,又澳门本港回棹夷船共16只	第1册,第201、203页
康熙六十一年	2	苏喇回子船1只,法兰西船1只	第1册,第206页
雍正元年	12(17)	暹罗国船2只,英吉利船3只,千喇国船1只,未明国籍6只,又澳门住居西洋人船只17只	第1册,第220—222页
雍正三年	13(17)	英吉利船7只,法兰西船1只,哥沙国洋船1只,喇吧国洋船2只,吗吧喇国洋船1只,吕宋国洋船1只,澳门住居西洋人回澳船17只	第1册,第279、291页
雍正四年	7(8)	英吉利船3只,苏喇国船1只,荷兰国船1只,未明国籍船2只,又回澳洋船共8只	第1册,第297、313页
雍正六年	6	英吉利大洋船2只,小洋船1只,商船1只,暹罗国正副贡船各1只	第1册,第343页
雍正七年	8	英吉利、法兰西、荷兰等国洋船8只	第1册,第358页
雍正八年	13	法兰西、英吉利、荷兰、吗吧喇等国商船13只	第1册,第383页
雍正九年	18(21)	英吉利、法兰西、荷兰、吗吧喇等国船共16只,未明国籍船2只	第1册,第398、399页
雍正十三年	11	荷兰国船2只,英吉利船6只,法兰西船2只,瑞国商船1只	第1册,第494、497页
乾隆元年	19		第1册,526—527页
乾隆五年	15		第1册,第564页
乾隆六年	9		第1册,第564页
乾隆七年	14		第2册,第768页
乾隆八年	11		第2册,第768页
乾隆九年	18	瑞国、法兰西等国船	第2册,第723、785页
乾隆十一年	14		第2册,第816页
乾隆十四年	21		第2册,第863页

说明:第二栏括号内为澳门回帆船数,如康熙五十四年“3(4)”,即指广州入口洋船3只、澳门回帆洋船4只。表2与此相同,不再说明。

① 马士著,区宗华译,林树惠校:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834年)》第1、2卷,中山大学出版社1991年版。

统计表 1 所列,自康熙五十四年至乾隆十四年 35 年间,档案中显示有洋船进口数的计 23 年次,虽不齐备,但较成系列,弥足珍贵。在此期间,由广州入口洋船为 262 只,平均每年约 11 只。大致标明国别、船数的有 12 年次,入口洋船共 102 只,每年将近 9 只。其中,英吉利船 43 只,每年平均大体上 2 只;法兰西船 16 只,暹罗船 4 只,荷兰和苏栗船各 3 只,苏喇和咖喇吧船各 2 只,其余澎拜国、大西洋、苏律地、瑞国、千喇国、哥沙国、吗吧喇国、吕宋国船各 1 只,未说明国籍之船 21 只,另外澳门回帆西洋船 100 只。毫无疑问,这些来自“欧洲”西洋和东南亚各国的商船,最主要的是英吉利和法兰西的船只,多达 59 只,占全部外洋来船的 58%,而英吉利尤多,占全部外洋来船的 42%。如果加上未说明国籍的船只,大部分也是英、法两国之船,两国船只所占比例当高得多。如果以马士《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834 年)》所载作统计,自 1713 年至 1749 年间有 32 年船只数据较为齐备,英国抵达广州的船共计 137 只,每年平均就多达 4 只以上。^① 来华贸易的洋船,另有由澳门回帆的,其数也不容小觑,仅有记录的 7 年中,就多达 72 只,每年平均 10 只以上,估计与由广州入口的洋船不相上下,反映出葡萄牙人参与早期中西贸易的程度。

至于来华洋船数量的前后变化,因为数据残缺,未能系统性地显示,但一个明显的特点是,康熙、雍正之际和雍正后期洋船来华较多。康熙五十八年,各国来华洋船 11 只,达到了这一阶段的平均数,其中英、法两国商船多达 9 只;次年更多达 13 只,如果加上澳门本港回棹洋船 16 只,竟多达 29 只;雍正元年为 14 只,加上澳门本港回棹洋船 17 只,共计 31 只;雍正三年至少有英吉利、法兰西、哥沙国、咖喇吧国、吗吧喇国、吗喇咖国和吕宋国等 7 国商船 13 只抵达广州,其中仅英吉利商船就有 7 只。经过雍正中期几年的稍稍下降后,雍正八年,洋船入口又恢复到每年 11 只的水平;九年,英吉利、法兰西、荷兰、吗吧喇等国商船 18 只抵达广州,加上澳门本港回棹洋船 21 只,共达 39 只,为这个阶段来华洋船最多之年;直到乾隆元年,由广州入口的洋船多达 19 只,为历年最高,如果与后来的船数比较,已达到了乾隆朝前 30 年间入口船数的平均值。^②

雍正后期来华洋船持续增多的现象,引起了时人的注意。雍正七年,粤海关监督祖秉圭说:“仰赖我皇上仁恩远播海外,各国群贡所产,争来贸易,自六月十八日起,至今有英吉利、法兰西、荷兰等国洋船陆续已到八只,闻接踵而至者尚有数帆。”^③ 八年,祖秉圭再报:“海外各洋法兰西、英吉利、荷兰、单需氏洗、吗吧喇等国商船大小陆续共到一十三只,历考从前,实为仅见,是皆圣主仁恩远播重译闻风向化,是以争来恐后。”^④ 九年,祖秉圭更兴高采烈地说:“伏查本年来粤贸易海外番船,自四月以后,有英吉利、法兰西、荷兰、吗吧喇等国之船,共到一十六只,先后进口,现在停泊黄埔地方。窃自开关以来番船来粤从未有如是之多。……各船货物现在查验,其贖来买货之银已经起过七十万两,在船未起者尚有许多。”^⑤ 十年,广东按察使黄文炜奏报:“递年以来恭逢圣主柔远恤商,无隐不周,彝商航海而至年盛一年,雍正九年内先后共到洋船一十八只,约计收纳正余税银三十余万两,本港琼潮等处各口约收税银十余万两,懋迁日众,营逐益多。”^⑥ 同年,广州城守副将毛克明也奏称:“查雍正玖年共到外洋船壹拾捌只,本港船贰拾余只,一时省会喝采,齐称通海以来从未如此之盛。”^⑦ 如此盛况,由表 1 可知,至少维持到乾隆初年。

① 据马士《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834 年)》第 1、2 卷(第 146—287 页)相关数据所作统计。

② 参见梁廷枏总纂《粤海关志》卷 23《贡舶三·英吉利》,第 484—485 页。

③ 广东海关革职留任监督祖秉圭奏折(雍正七年闰七月二十九日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第 1 册,第 358 页。

④ 广东海关革职留任监督祖秉圭奏折(雍正八年四月二十八日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第 1 册,第 383 页。

⑤ 广东海关监督祖秉圭奏折(雍正九年七月二十八日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第 1 册,第 398—399 页。

⑥ 广东按察使黄文炜奏折(雍正十年六月二十一日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第 1 册,第 408 页。

⑦ 广州城守副将毛克明奏折(雍正十年七月十三日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第 1 册,第 420 页。

二、广州人口洋船载运的商品与白银

与洋船入口数量一样,为清晰起见,谨将《明清馆藏中西商贸档案》第1、2册中记有洋船载运商品种类与白银的12年次的情形列于表2。

表2 清代早期广州入口洋船数及载运商品银两表

年份	船数	商品品名、银两等	资料出处
康熙五十四年	3(4)	苏栗国船1只,装载药材、香料等物。英吉利船1只,装载毕吱缎、哆啰呢、黑铅等物。法兰西船1只,无货,装载番银来广置货	第1册,第142—143页
康熙五十五年	11(11)	法兰西船6只,皆载银来广置货,银80余万两。英吉利船2只,载银来广置货;英吉利船1只,苏栗国洋船2只,载黑铅、紫檀、棉花、沙藤、哆啰呢、羽毛、布、檀香、苏合香、乳香、没药、西谷米、自鸣钟、小玻璃器皿、玻璃镜、丁香、降香等项货物,此内亦有银两。全年共到外国洋船11只,共载银约有100余万两。广东货物不能买足,系各行铺户代往江浙置货。又香山本澳及本省洋船贸易回帆者5只,所载系平常粗货	第1册,第148、156—157页
康熙五十六年	5	英吉利船3只,澎拜国船1只,装载哆啰呢、紫檀、胡椒、黑铅、藤子等货	第1册,第168页
康熙五十七年	8(6)	法兰西船1只,装载银钱来广置货;1只装载胡椒、白藤、乳香等粗货。大西洋船1只,装载葡萄酒、乌木、海菜等粗货。英吉利船6只,装载胡椒、沙藤、黑铅、哆啰呢、哔吱缎、洋布、黑铅、银钱等物。又香山本澳夷人回棹洋船6只,载胡椒、海参、乌木、苏木等粗货,小茴香、槟榔、鹿筋、海菜等项,亦有银钱	第1册,第170、172、175、182页
康熙五十八年	11	法兰西船1只,装载燕窝、胡椒、绒毡等货。英吉利船8只,载洋布、胡椒、木香、黑铅、鱼翅、哆啰呢、深藤、黄蜡等货,亦有带银钱置货者。尚有1只湾于香山之灶地方,将要入口	第1册,第187、191、192页
康熙六十一年	2	苏喇回子船1只,装载藤子、槟榔、木香等药材粗货。法兰西船1只,系载番银来广置货	第1册,第206页
雍正三年	13(17)	英吉利洋船3只,所载俱系黑铅、番钱、哆啰呢、哔吱等货。法兰西船1只,载黑铅、番钱、羽缎、哆啰呢等货。续到英吉利船1只,哥沙国洋船1只,咖喇吧国洋船1只,所载胡椒、苏木、檀香等货。续到吧吧喇国洋船1只,英吉利船2只,所载系胡椒、檀香、黑铅、番钱等货。续到英吉利船1只,所载系胡椒、哆啰呢等货,同日到吗喇吧国洋船1只,所载系棉花、黑铅等货,后又到吕宋国洋船1只,所载系苏木、槟榔等货	第1册,第279、280、282页
雍正四年	7	洋船所载多半皆属番银	第1册,第320页
雍正六年	6	英吉利大洋船2只,小洋船1只,系海味、药材、胡椒、檀香、哔吱等项货物,并带有置货银两。暹罗国正副贡船各1只,已经入口,带有苏木、乌木等项压舱货物。又有英吉利国商船1只,将近入口,尚未进港	第1册,第343页
雍正八年	13	法兰西、英吉利、荷兰、单需氏洗、吗吧喇等国商船,载来货物甚少,外洋方物来者更少,银两颇多,有40万两	第1册,第388页
雍正九年	18(21)	英吉利、法兰西、荷兰、吗吧喇等国船18只,贡来买货之银已经起过70万两,在船未起者尚有许多,约计收纳正余税银30余万两	第1册,第398、399、408页
乾隆九年	18	瑞国、法兰西船装载哆啰呢、银子等货	第2册,第723页

表2载明,英吉利船,装载毕吱缎、哆啰呢、哆啰绒、羽毛、洋布、黑铅、鱼翅、胡椒、木香、檀香、紫檀、苏合香、乳香、没药、西谷米、自鸣钟、小玻璃器皿、玻璃镜、丁香、降香、棉花、沙藤、藤子、深藤、黄蜡、银钱等物。康熙五十五年,船3只,其中1只在货物外“亦有银两”。五十七年,船6只,其中3只在货物外载有“银钱等物”。五十八年,船8只,货物外“亦有带银钱置货者”。雍正三年,船3只,所载俱系黑铅、番钱、哆啰、哔吱等货,续到船2只,所载系胡椒、檀香、黑铅、番钱等货;续到船1只,所载系胡椒、哆啰等货。雍正六年,大洋船2只和小洋船1只,装载海味、药材、胡椒、檀香、哔吱等项货物外,“并带有置货银两”。英吉利船所载商品,毕吱、呢绒、羽毛、布匹等来自英伦本土,黑铅来自印度。^①其船装载货物琳琅满目,但价值似仍不敷采购中国商品所需,仍需支出大量银元。

法兰西船,康熙五十四年1只,“无货,装载番银来广置货”;五十五年,船6只,“皆载银来广置货,银八十余万两”;五十七年,船1只,“装载银钱来广置货”,1只装载胡椒、白藤、乳香等粗货;五十八年,船1只,“装载燕窝、胡椒、绒毡等货”;六十一年,船1只,“装载番钱来广置货”;雍正三年,船1只,装载黑铅、番钱、羽缎、哆啰等货。法国船殊少商品,绝大部分要支付银元,其数动辄数十万两,成为进口洋银的最大来源。

其余各国,大西洋船,装载葡萄酒、乌木、海菜等粗货;苏栗国洋船,装载黑铅、紫檀、棉花、沙藤、哆啰呢、羽毛、布、檀香、苏合香、乳香、没药、西谷米、自鸣钟、小玻璃器皿、玻璃镜、丁香、降香等项货物,“此内亦有银两”;彭拜国船,装载哆啰呢、紫檀、胡椒、黑铅、藤子等货;苏喇回子船,装载藤子、槟榔、木香等药材粗货;哥沙国船、咖喇吧国船,装载胡椒、苏木、檀香等货;吗喇咖国船,装载棉花、黑铅等货;吕宋国洋船,装载苏木、槟榔等货;暹罗国正副贡船,带有苏木、乌木等项压舱货物。大体上以货物为主,间或支付少量银元。甚至连澳门回帆外国船也是如此,如康熙五十七年,香山本澳夷人回棹洋船6只,装载胡椒、海参、乌木、苏木等粗货,小茴香、槟榔、鹿筋、海菜等项,“亦有银钱”。

上述各国洋船所载货物看起来琳琅满目,但由于来华洋船以英吉利和法兰西两国为主。法兰西基本无货输出,主要付以银圆;英吉利银货两付,以银圆为主;其他国家虽以货物为主,但比重较低,因而外洋货物在输华的全部商品和白银中所占比重不高。

考察其时的中西贸易,可知洋船所载以硬通货银圆为主,以少量特产品为副。诚如雍正五年福建巡抚常赉奏报,“洋船所载,多半皆属番银。”^②因此这个阶段的中西贸易,延续了16世纪后期以来的趋势,输入中国的绝大部分是白银,只有较小部分是东南亚乃至欧洲各国之货物和香料等。这一点,在东印度公司的贸易记录中得到了充分反映。

《东印度公司贸易编年史(1635—1834年)》载,1713年贸易季度,从伦敦前往广州的“忠诚极乐号”载有银34322镑、铅70吨,这“经常是广州的主要商品”,后来购入茶叶179200镑、生丝30000镑,另外还有其他货品。1714年贸易季度,前往广州的“赫斯特号”载有银19916镑,回程时载有茶叶125000镑、生丝13300镑。1715年前往广州的“达茅斯号”载有银52069镑。计划茶叶和生丝各半,价值共10000英镑,在圣乔治要塞(马德拉斯)的“总办事处将全部的茶叶、生丝及丝织匹由夏季商船运送回国”。^③1716年贸易季度,3艘船前往广州,“马尔巴勒号”载银44884镑,“苏姗娜号”载银22738镑,“长桁号”载银21545镑,合共载有毛织品30匹、长厄尔绒983匹、铅120吨及一些琥珀,全部价值不会超过15000两(5000镑),“它们必然是带了法律规定最高数量额9/10的白银,或者更多”。^④以后历年载货与载银情形大体如此。1717年贸易季度,2艘船前往广州,“埃塞克斯号”载银36212镑,“汤森号”载银38440镑。两船载有一些铅、18捆毛织品和135包长毛绒,“资金可能

① 参见林肯·佩恩著,陈建军、罗焱英译《海洋与文明》,天津人民出版社2017年版,第465页。

② 福建巡抚常赉奏折(雍正五年十一月二十五日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第1册,第320页。

③ 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834年)》第1,2卷,第146页。

④ 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834年)》第1,2卷,第152页。

9/10 是白银”。“埃塞克斯号”购入价值 22 000 镑的瓷器(约 305 000 件)、20 750 匹丝织品;“汤森号”购入“同一数量的瓷器和丝织品,另外 30 箱生丝。茶叶已开始代替丝成为贸易中的主要货品”。同年,“澳门有七艘船装运茶叶往巴达维亚”。1719 年,有 2 艘船前往广州,“森德兰号”载银 33 688 镑,“埃塞克斯号”载银 33 923 镑。两船都携带一些毛织品、铅和琥珀,“可以推断他们的资金 9/10 是白银。”^①1720 年 11 月 3 日,“埃塞克斯号”从广州返航,载有茶叶 2 281 箱(每箱茶叶不下 250 镑)、110 桶及 202 包,瓷器 112 箱及 500 捆,白铜 260 打,还有丝织品 33 箱。1721 年贸易季度,公司 4 艘船前往广州,“四船的资金仍为足 9/10 的白银”,货物只包括 80 匹毛织品、1 010 匹长厄尔绒和 200 吨铅,计划“要尽空舱的容量装载茶叶,每船载瓷器约 210 000 件,而将西米‘尽量把瓷器的空处填满’”。后来 4 艘船共载茶叶 10 677 箱,并都载有瓷器。^② 1722 年公司抵达广州的 4 艘船,预定开返英伦的“埃梅莉亚公主号”和“莱尔号”的合约是:生丝 200 担,价值 30 000 两;丝织品 10 500 匹,价值 53 700 两;水银 200 担,价值 8 400 两;各种茶叶 4 500 担,价值 119 750 两。预定开赴孟买的“艾尔斯号”载有水银 100 担,价值 4 200 两;银珠 50 担,价值 2 100 两;白铜 1 200 担,价值 7 200 两;糖 2 500 担,价值 7 500 两;冰糖 500 担,价值 3 000 两;樟脑 100 担,价值 2 500 两;干姜 250 担,价值 500 两;明矾 1 000 担,价值 1 500 两。全船商品价值 28 500 两。预定开赴马德拉斯的“沃波尔号”载有明矾 350 担,价值 525 两;白铜 2 500 担,价值 15 000 两;糖 3 000 担,价值 9 000 两;冰糖 250 担,价值 1 500 两;樟脑 20 担,价值 500 两;干姜 500 担,价值 1 000 两;茶叶 1 000 担,价值 27 000 两;黄金价值 51 855 两。全船商品及金价值 106 380 两。^③

上述所载,清晰地显示出英国东印度公司的来华商船,输华的主要是白银,比重在 9/10 之上,间有少量铅、毛皮、长毛绒;返载英伦的主要是生丝、丝织品、瓷器和茶叶,而到康熙末年,茶叶已开始代替丝和丝织品成为贸易中的主要货品;返回英属殖民地印度孟买或马德拉斯的商品较为繁多,主要是糖、樟脑、茶叶、明矾、干姜、水银、银珠,还有白铜、黄金等货币或币材,但在全部商品价值中所占比重较低。

至于输入银元的数量,依据档案,也可稍作探求。康熙五十五年上半年,洋船 6 只,据广东巡抚杨琳奏报,“皆载银来广置货”,6 船所载银数“约计有八十余万两”。^④ 全年共到洋船 11 只,货物之外,“共载银约有一百余万两。广东货物不能买足,系各行铺户代往江浙置货”。^⑤ 雍正五年,福建巡抚常赉奏报,“洋船所载多半皆属番银。”^⑥ 雍正八年,据粤海关监督祖秉圭奏报,法兰西、英吉利、荷兰等国商船,“载来货物甚少,银两颇多,目今起验上行之银业有四十万两,外洋方物来者更少。”^⑦ 雍正九年,据相关官员奏报,英吉利、法兰西、荷兰、吗吧喇等国船 18 只,“赉来买货之银已经起过七十万两,在船未起者尚有许多。”乾隆三年,原委管理海关事务汀漳龙道鄂善详报,“有吕宋夹板船狼万雷等装载苏木等货,来厦贸易……查狼万雷等已发置货银一十八万五百六十两,应抽分头银九千九十二两四钱三分。”^⑧《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834 年)》载,1724 年抵达广州的 3 艘公司船所载各色银圆合银,“艾尔斯号”为 102 096. 169 两,“莱尔号”为 102 634. 889 两,“埃梅莉亚公主号”为 84 480. 362 两,平均每艘船载银约 96 404 两。^⑨ 1730 年公司的 4 艘船及 1 艘单桅帆船载银

① 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834 年)》第 1.2 卷,第 155、156、157 页。

② 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834 年)》第 1.2 卷,第 164、165 页。

③ 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834 年)》第 1.2 卷,第 169、170 页。

④ 广东巡抚杨琳奏折(康熙五十五年六月二十七日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第 1 册,第 148 页。

⑤ 广东巡抚杨琳奏折(康熙五十五年八月初十日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第 1 册,第 157 页。

⑥ 福建巡抚常赉奏折(雍正五年十月二十五日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第 1 册,第 320 页。

⑦ 广东海关监督祖秉圭奏折(雍正八年十月初一日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第 1 册,第 388 页。

⑧ 闽浙总督郝玉麟奏折(乾隆三年十二月十五日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第 1 册,第 538、540 页。

⑨ 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834 年)》第 1.2 卷,第 171—172 页。

582 112 两,^①平均每艘船载银 116 422 两。可见,其时,英国等欧洲国家来华货船,载银确在每艘 10 万两以上。综合这些资料,可以推知,康熙后期至乾隆初年,仅由广州入口的西洋各国船只,每年输入白银当在 100 万两至 200 万之两之谱。

三、早期中西贸易的影响

早期中西贸易的格局,对当时及后续中西贸易产生了较为重要的影响。具体说来,约有 4 个方面。

一是入口洋船持续增多,税收大增,洋船数成为体现关税多少的衡器。粤海关的税收,由入口洋船的洋税和内地商船的商税组成,洋船入口数的多少,直接影响着粤海关的税收。当时洋船征收的进出口税,大体上每只在 1 万两左右。乾隆九年,广州将军策楞称:“大概每番船一只,连进口出口以及梁头税规等项,总在万金左右。”^②乾隆十五年,两广总督陈大受也声称:“洋船一只进出两次,收税几及万金。”^③我们可以据此来探讨洋船所交税银数。此阶段每年入口洋船 11 只,洋船税就多达 11 万两。其中,雍正八年、乾隆九年洋船每年多达 18 只,乾隆十四年甚至多达 21 只,税银估计高达每年 20 万两左右。每年一二十万两的洋船税银,在粤海关的全部税收中,占有极为重要的比重。据前引雍正十年,广东按察使黄文炜奏报:“雍正九年内先后共到洋船一十八只,约计收纳正余税银三十余万两,本港琼潮等处各口约收税银十余万两,懋迁日众,营逐益多。”^④也就是说,该年洋船税银远超内地商税,大约占全部税收的 60%。

因此,至迟自乾隆初年起,广东地方和粤海关官员即以洋船多少来解释税收的多寡变化。乾隆六年,广东巡抚王安国解释关税赢余银少于上年的原因时说:“缘海关税钞之丰啬,全凭外来洋艘之多寡。上年共到外洋船一十五只,船钞货税自饶,是以赢余银较多。”^⑤乾隆九年,广州将军策楞也作同样解释道:“以故每年洋税之多少,皆视番船到广之数以定盈绌。”^⑥次年,策楞再次强调:“税之盈虚,又视乎番船之多寡,年岁之丰歉。”^⑦乾隆十二年,广东巡抚准泰提到:“第海关钱粮或收之外洋番舶,或征诸内地商船,全视乎番舶之多寡,年岁之丰歉,以为盈绌。”^⑧乾隆十五年,两广总督陈大受也说:“至该关税课之盈缩,全视洋船之多寡。”^⑨这种说法,后来成为历任广东地方官员和粤海关监督解释关税升降的惯用词。

广东地方官和粤海关监督的这种说法,在历年的关税收入中得到了对应性反映。乾隆六年,入口洋船仅 9 只,较上年少 6 只,货税减少,赢余银就由 101 260 两减少至 84 411 两,^⑩共征收正杂税银 296 900 两;而七年共征收正杂税银 317 168 两,较之六年多出 2 万余两,较之从前年份,多有数万余两,^⑪就因为乾隆七年比六年多入口了 5 只洋船。乾隆八年,共收正杂税银 328 076 两,较乾隆七年多收银 10 908 两,但多收的是内地商税,因为少到洋船 3 只,“计少洋税三万余两”。^⑫乾隆九年,进口洋船 18 只,较上年多到 7 只,“兼之年岁丰收,商贾辐凑,内地商税较前亦多,是以共收正杂银四十一

① 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834年)》第1,2卷,第199页。

② 广州将军策楞奏折(乾隆九年十月十一日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第2册,第767页。

③ 两广总督陈大受奏折(乾隆十五年五月十六日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第2册,第863页。

④ 广东按察使黄文炜奏折(雍正十年六月二十一日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第1册,第408页。

⑤ 广东巡抚王安国奏折(乾隆六年六月十六日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第1册,第564页。

⑥ 广州将军策楞奏折(乾隆九年十月十一日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第2册,第767页。

⑦ 两广总督策楞奏折(乾隆十年八月二十六日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第2册,第785页。

⑧ 广东巡抚准泰奏折(乾隆十二年四月二十六日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第2册,第815页。

⑨ 两广总督陈大受奏折(乾隆十五年五月十六日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第2册,第863页。

⑩ 广东巡抚王安国奏折(乾隆六年六月十六日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》,第1册,第564页。

⑪ 粤海关监督伊拉齐奏折(乾隆八年三月十八日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第2册,第650—651页。

⑫ 广州将军策楞奏折(乾隆九年十月十一日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第2册,第768页。

万五千一百四十三两有零”，较之上年征收银 328 076 两，多收银 87 067 两，若与乾隆五年、六年、七年相比，“又多十余万及十五六七两不等”，^①税收冲破 40 万两关口。乾隆十四年，洋船入口 21 只，不但达到此阶段的最高值，而且远超乾隆朝二十年代的平均数，^②所收正、余等银 445 200 余两，较之雍正十三年所收正、余等银 216 000 两，高出 1 倍以上。^③无疑，洋船税银起了极为突出的作用。

二是中国出口商品的采买途径，即广州货物不敷采买时，西洋商人设法委托中国铺户前往江浙产地置货，为乾隆前期洋船采购货物方式起了示范作用。乾隆二十年，由于发生了洋商通过通事洪任辉（或作洪任）直接前往宁波采购商品之事，清廷担心宁波成为第二个澳门，兼因考虑到经济利益受损，乾隆帝谕令四口通商收缩为广州一口专事对西方的贸易事务。洪任辉事件发生后，清廷追查来龙去脉，发现外商直接前往产地采购商品以降低经营成本，已非偶例。乾隆二十年，福建巡抚钟音奏：“吕宋夷商供称广州货难采买，所带番银十五万圆要在内地置买绸缎等物，已择殷实铺户林广和、郑得林二人先领银五万圆带往苏杭采办货物。”^④此时以及前此时期，由广州、厦门出口的丝绸、棉布类商品，事实上基本来自江南地区，^⑤愈接近产地，其商品价格愈便宜。

东印度公司的记录表明，该公司自清朝开海贸易不久时起便一直绕开广州直接前往产地购买所需商品。1694 年，公司派遣 200 吨的“多萝西号”到厦门，这艘小船拥有大量资金，故除购买足够的粗重货物压舱外，“只投资于精细货品——在指定的购货项目中 30 000 匹为丝织品，并购买生丝尽量将船装满。”^⑥1697 年，400 吨的“纳索号”从伦敦出发前往厦门，带有银四五万镑，公司命令回程投资的货物，包括茶叶 600 桶、生丝 30 吨、丝织品 108 000 匹、优质丝绒 600 匹。3 个月后，250 吨的单层船“特林鲍尔号”出发前往厦门，带有货物及现款 2 万镑，投资包括茶叶 500 桶、丝织品 41 000 匹及丝绒 150 匹。1698 年，280 吨的小战船“舰队号”从伦敦前往厦门，回程投资包括茶叶 300 桶、生丝 20 吨、丝织品 65 000 匹、丝绒 1 300 匹及麝香 3 000 盎司。1734 年，公司的“格拉夫顿号（Grafton）”从伦敦开往厦门，由于厦门商人资金晃荡，采购货物的时间反比广州多一两个月，白费了两个月后仍然开往广州。1736 年，公司的“诺曼顿号”由中国商人引航前往宁波，到达后，道台问他们的货物项目以及需要装运的货物，“因为这样，他就可以立即通知苏州（Soochow）的商人，以便他们购取和供应。货物准备妥当后，他就把它运到舟山给我们。”1737 年，公司的“哈里森号”原拟从伦敦开到宁波。^⑦1755 年贸易季度，该公司的“霍尔德内斯伯爵号”更被派往靠近出产优良生丝地区的宁波。^⑧英国商人在厦门和宁波采购的这些生丝和丝绸其实都来自江南的苏、杭等地，所以他们后来放弃厦门改选驶往距离产地最近的宁波。由前述康熙五十五年起洋船由广州入口后，因“广东货物不能买足，系各行铺户代往江浙置货”可知，洋商前往生丝、丝绸等商品产地附近——宁波购货，绝非乾隆朝二十年代才有之事，而早在开海不久的康熙中后期就开始了，引起清廷改变对西方各国贸易政策的因素早在那时就存在了。

三是大量洋银输入，影响银钱兑换，成为影响后世物价、社会生活、赋税征收的重要因素。康熙二十三年开海通商后，中国对外贸易长期出超，来自美洲的银圆和日本的白银与铜等硬通货大增，银圆（即洋钱）的使用在东南沿海省份日渐普遍。银圆的源源输入，也导致其与铜钱的兑换比价日益走

① 两广总督策楞奏折（乾隆十年八月二十六日），中国第一历史档案馆编：《明清宫藏中西商贸档案》第 2 册，第 785 页。

② 据《粤海关志》卷 23《贡舶三·英吉利》（第 485 页）所载广州洋船入口数，乾隆二十年至二十九年，10 年间仅有 156 只，平均每年不到 16 只。

③ 两广总督陈大受奏折（乾隆十六年三月十九日），中国第一历史档案馆编：《明清宫藏中西商贸档案》第 2 册，第 890—891 页。

④ 福建巡抚钟音奏（乾隆二十年十一月十五日），故宫博物院文献馆编：《乾隆朝外洋通商案》，《史料旬刊》第 12 期，1930 年铅印本，第 427 页。

⑤ 乾隆十四年福州将军马尔拜奏报，闽海关所属征税大口六处，如泉州、厦门等，“其进口之税，外省如广东、江浙绸缎纱罗布匹棉花等货，并夷船番锡、胡椒、苏木、黑铅等货”。参见中国第一历史档案馆藏，朱批奏折财政类，档号 MF19—317。

⑥ 马士：《东印度公司对华贸易编年史（1635—1834 年）》第 1、2 卷，第 84—85 页。

⑦ 以上参见马士《东印度公司对华贸易编年史（1635—1834 年）》第 1、2 卷，第 85、222—223、241、255 页。

⑧ 马士：《东印度公司对华贸易编年史》第 4、5 卷，第 440—441 页。

低,钱价日贵。乾隆六年,广东粮驿道朱叔衡上奏称:

窃照民生之利用莫过于钱文,而钱之与银,必两相权衡,使无畸轻畸重之弊,而民用始裕,是故每银一两换钱一千文,是为适中。迩年以来钱价日贵,臣自广东由江西江南山东各省赴京,随地咨访,纹银库钱每两仅换钱七百四五十文至六七七十文不等,唯京师之钱稍贱,然每两亦不过换钱八百三四十文。是小民一日之所得较之平价少得加二,此民间生计之所以日窘而钱之价之不可不速为平也。……臣以为,由于泉流日远,用钱日广,从前用银之地,皆改为用钱之区,是以现在之钱不敷生民之用。此钱文之所以见少、钱价之所以日贵也。试将臣所目击者为皇上实陈之。臣生长浙江,如宁波、温州、台州等府无论大小交易,往皆但知用银,而不知用钱,即厘数之间,亦皆用银,故一切小本经营,每人皆带有小钱一杆,今则宁波温台各府不特分厘务用钱文,即成两成十亦皆用钱而不用银矣。臣筮任闽广,闽省自二十余年以前大小交易皆用银两,今自分厘以至田产各项交易须银数十两暨百两以外皆用钱而不用银矣。广东从前则古钱与银两兼用,今用银者亦多改用钱文,用古钱者亦多改用今钱矣。以臣阅历所至,凡从前用银之地皆改而用钱,若臣未至之省,其从前用银而今改用钱者,又不知凡几。用钱之处日益广而生齿日繁,用钱之人亦日益众,现在钱文不敷应用,彰彰明甚。^①

朱叔衡就事论事,将钱价日贵的原因简单归结为民间用钱日广而用银日少,却没有看到银与铜的供应量的变化,银日增而铜及铜钱并未相应增加,银价日贱,钱价日贵,是以民间偏好用钱。但朱叔衡揭示的银钱比价情形,无疑是可信的。雍正、乾隆时华亭人蔡显记:“康熙中,凡交易用银,雍正间银钱参使,迩来惟正之供,必经银匠易银完纳,其他大小事,靡不用钱,朱提久不见矣。”^②嘉庆、道光时常熟人郑光祖也说,《常昭合志》称雍正间银1钱易钱70文。据其所知,乾隆四十年以前,常熟县钱与银并用,1两兑钱700文,故在嘉道年间尚以“七十钱呼一钱银子,七百元呼一两银子”。乾隆“四十年后银价渐昂,五十年后银一两兑钱九百余文,嘉庆二年(1797)兑钱至一千三四百文。以后屡有长落。近年银价愈昂,纹银一两兑钱至一千六百矣”。^③道光初年,松江府青浦人诸联称:“闻古老云,乾隆初年,市上咸用银,二十年后,银少而钱多,偶有洋钱,不为交易用也,嗣后洋钱盛行。”^④显然,在清前期的银钱比价和物价变动中,洋银输出入的前后变化是一个最为重要的因素,外国银圆的输入,直接影响着中国商品的价格走向和日常生活。

四是乾隆二十年代收缩为广州一口专对西方通商后的制度规定及其做法,以至关政弊端,不少实际上在康熙开海后广州的早期中西贸易时代即已形成或已显露端倪,探讨粤海关及中西贸易,理应从康熙中后期说起。

如设立保商制度。早期中西贸易,粤海关的制度建设尚处于草创时期,不少制度均是在此时期厘定的。乾隆十年,两广总督兼监督策楞因部分行商资本薄弱,拖欠税饷,遂设立保商制度,在二十几家行商中,选出几家殷实行商充当保商,保证进出口货税的交纳。^⑤在保商制度下,不论货物是否由保商买卖,一律要负完税责任,并先行垫出税款,垫款常难按时收回。保商在夷欠日益严重的情形下,终至走向贫乏破产。

如关税征收数量以雍正十三年为准。乾隆十六年,皇帝谕令:“各关盈余银两,以雍正十三年征收数目为定。”^⑥从此,历年遵循不渝。

① 广东粮驿道朱叔衡奏折(乾隆六年二月十五日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第1册,第551—554页。

② 蔡显:《闲渔闲录》卷8,《嘉业堂丛书》,吴兴刘氏嘉业堂民国二年(1913)至二十六年刊本,第3页。

③ 郑光祖:《一斑录·杂述四》“银钱贵贱”条,中国书店1990年影印本,第11页。

④ 诸联:《明斋小识》卷12“洋钱”条,吴趋亦西斋同治四年(1865)刊本,第1页。

⑤ 《乾隆二十四年英吉利通商案·新柱等折六》,故宫博物院文献馆编:《史料旬刊》第4期,1931年铅印本,第122页。

⑥ 两广总督陈大受奏折(乾隆十六年三月十九日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第2册,第891页。

如关税管理经费。乾隆九年,广州将军兼管监督策楞奏请粤海关支销经费事宜八款:额定经费宜酌量裁存,海关原定经费银20112两,其中只有通关经制书吏11名,尚多冗设,应该裁去4名,因而裁去银1320两,其余所支之数均无浮多,应照旧存留;修理税馆巡船宜酌定款项以免浮冒;大关心红纸张等项宜酌定支销之数;贲折公用等银宜分别停支核减,自乾隆元年至七年每年开销自400余两至三千数百余两不等,其中殊多浮冒;赏给难商夷商之项宜核实报销也;倾销折耗宜画一据实造报;守口盘费宜酌定成数以资办公也;平余罚料截旷银两宜另款收贮充公;滥行比照之例宜永行革除也;征收各口宜一体给发亲填印簿以免多收少报。此奏交由户部密议后,获得乾隆帝批准。^①后来一直照此运作。

如海关管理中的陋规等问题。粤海关关政之腐败,陋规陋礼之繁杂,一向为人诟病,但指称者多在收缩为一口对西方通商之后。其实追根溯源,此类弊窦早在通商之初就严重存在了。雍正二三年间年希尧兼管粤海关税务时,“洋船来粤置货,有每两分头银五厘,又每船一只,进口有规礼银一百三十二两,向为左翼镇等衙门规礼,年希尧将此项银两拨入普济堂应用。”^②接任巡抚杨文乾更于洋船税例、规例之外,又向洋行大量收取规银,据说“正税之外,有按彝船大小带来买货银两多寡而估船者,每只行家或包银壹万,或包银捌千、陆千、叁千不等,系行家现缴,即听其自行买货”;或杨文乾与洋行另有交往,“则加一抽收,俟货物上船缴送者”。^③据粤海关监督祖秉圭奏报,该关陋规名目繁多,凡外国洋船出口货物价值,每两收银5分4厘,名为“分头”,其中监督得3分5厘,监督家人与书办得1分4厘,左翼镇总兵得5厘。洋船进口出口也有规例,均由通事经手。每洋船1只,有银1957两4钱4分,其中左翼镇虎门协、广州协、番禺县等衙门放关银132两。^④这笔规礼银,在英国东印度公司的记录里有所反映:“我们在这艘船(指英国公司船奥古斯塔斯王子号——引者)第一次见到明确提出关于‘1950两’的问题,它是未来的百年内磋商和讨论的特别事项:‘我们在这一天同时交付通事1950两,由唐康官担保,当作我们的船送给道员(Toyen)、总督及其他大官员的规礼,按照现行的惯例,它已被视为和船钞相同的课程。’这是在已缴的法定船钞费1320两后,又再缴纳的。”到1730年,“规礼银1950两,此时已成为固定形式,甚至向只有91单位的单桅帆船‘国王乔治号’课征;经过长时间的争论,最后减为1000两,另缴船钞税437两。”^⑤相关资料记述,这笔银两,“今后实行长达130多年,不论船只大小,一律照额征收。”^⑥法定税收外的附加规礼,设立后事实上到近代开埠时一直征收,为洋商所诟病。乾隆八年,广州将军暂署两广总督策楞查奏,郑伍赛担任粤海关监督期间,“一应关务,全凭伊子及亲戚书吏家人料理,该员惟事听戏取乐,交际应酬。自督抚以至道府生辰年节,靡不曲意逢迎,竭力交结,甚或代办洋货贡物,致送玩器白金。……至其每年用度帮衬亲朋以及养膳工匠杂流分润清客戏子为费甚为不费,而子弟家人浪费花销更在于此限。”^⑦稍后策楞又报:粤海关大小口岸43处,郑伍赛全部派书役家人经收,“粤海一关章程本无一定,而蠹书滑吏将及百人,假等皆父子相传,稼年盘踞,一经差往守口,即引类呼朋,携带多人,无恶不作,衙门既线索可通,关务亦一手握定。”^⑧郑伍赛任监督在雍正十三年至乾隆三年间,其怠政懒政而惟事交际应酬靡费、听任家人书吏苛索榨取之程度,毫不逊色于日后的一些贪婪关督,关政之腐败情节,于早期皆能见到。

① 户部尚书内务府总管海望奏折(乾隆九年七月二十三日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第2册,第726—755页。

② 广东巡抚傅奏奏折(雍正七年十月二十八日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第1册,第360—361页。

③ 两广总督孔毓琇奏折(雍正六年七月十八日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第1册,第343—344页。

④ 广东海关革职留任监督祖秉圭奏折(雍正八年正月二十九日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第1册,第370—371页。

⑤ 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834年)》第1.2卷,第185、198页。

⑥ 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834年)》第1.2卷,第267页。

⑦ 广州将军策楞奏折(乾隆八年闰四月二十七日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第2册,第663—664页。

⑧ 广州将军策楞奏折(乾隆八年七月初二日),中国第一历史档案馆编:《明清宫藏中西商贸档案》第2册,第671页。

如商欠。商欠又称行欠或夷欠,即行商宕欠外商的债务,是清前期广州中西贸易中的一个严重问题。外商到达广州后,将货物议定价值,起存行商内,由行商报税代为发卖,到下一个贸易季度,外商再来与行商结算货款。外商输来的货物,因为滞销,或未能按原议价值出售,或外商并不提现而将货款作为放款生息,时间一长,行商因为经营不善、沉重的税银饷银和各种陋规负担而不堪重负,以致拖欠洋商货款不能按时按数结算,形成独特的“与夷欠”现象。商欠发生于康熙末年,乾隆年间初步发张,嘉庆年间进一步发张,道光年间恶性发展。《粤海关志》记载清还夷欠之事,起于乾隆四十五年,而今人研究所涉事例虽然稍早,但也要迟至广州一口通商后的乾隆二十四年,^①容易引致人们以为一口通商后才有商欠问题。实际上,乾隆十五年,两广总督陈大受奏报:

其洋船进口之后,夷商将货物照交洋行,一切买卖交易及完纳关税,俱系洋行代为办理,洋行须将货物卖出银两始行上税。臣检查案卷,上年硕色任内,洋行未完税银尚有十余万两,不胜骇异。询之委员书吏人等,佥称上年之税课,总须至下年五六月洋货到行之时,方得清还,历年如此,从无贻误。等语。(朱批:若系旧例,不必过严——引者)臣思洋货到行,纵未能即时变卖完税,然亦断无迟至一年之理,似此逐年压欠,恐有那新掩旧之弊。且闻洋行节年拖欠夷商之银,亦复不少。该行倘有事故,则课税必致亏欠,不可不为整顿。但此时若遽露形迹,恐该行等知新税难完,或致拖延旧欠,反费周章。今现在严催旧欠,两旬之内已完过一万五千余两,应俟本年洋船进口时,将硕色任内未完之项按数追清,即当定立章程,查其卖去之货物足敷完税,即酌定期限,令其陆续完交,逐渐设法清理。^②

陈大受的奏报透露出极为重要的信息:一是其时行商拖欠外商银款已经不少;二是行商拖欠外商银款,严重影响到商税的缴纳,关税缴纳拖欠已较为严重;三是夷欠已经引起官方重视,业已筹划制定章程,寻求解决办法。可见,乾隆、嘉庆时期日益严重的商欠问题早在一口通商之前就已较为突出了。

A Study of the Sino-Western Trade in Early Qing Period

Wan Chaolin Fan Jinmin

Abstract: From the late Qing to present, scholars in China generally believed that studies of Sino-Western trade should start from 1750, since the relevant records from the lifting of maritime-ban in Kangxi reign till the year 1749 did not exist. However, relevant documents are extant and available. Basing mainly on these rarely cited documents and *The Chronicles of the East India Company Trading to China*, this paper explores the Sino-Western trade in the early Qing period and estimated the number of foreign ships arrived Guangzhou, the cargo on board and the number of silver imported from the lifting of maritime-ban still 1749. The study shows that the number of foreign ships had increased continuously and the majority of the imported cargo was silver. The annual import of silver into China amounted between one million to two millions. Such a structure also deeply influenced the alter regulations of foreign trade in Guangzhou. By discovering the missing link of Sino-Western trade after the lifting of maritime-ban in early Qing, the present study lays the foundation for a comprehensive observation of the Sino-Western trade in Qing dynasty.

Key Words: Early Qing Period, Sino-foreign Trade, Foreign Ships, Silver

(责任编辑:丰若非)

① 参见章文钦《清代前期广州中西贸易中的商欠问题(上)》,《中国经济史研究》1990年第1期。

② 两广总督陈大受奏折(乾隆十五年五月十六日),中国第一历史档案馆编:《明清官藏中西商贸档案》第2册,第863—865页。