

晚清泛珠三角模式的贸易特色： 华商、中式帆船与粤海常关的积极作用(1860—1911)*

侯彦伯

内容提要:晚清泛珠三角模式呈现华商、中式帆船与常关仍具备与洋商、轮船、洋关对抗的竞争力。其中,华商的作用最为重要。华商综合考量较为有利的中式帆船运费与粤海常关税费,随时调整商品在泛珠江三角洲的进出港口与流通途径,显示区域市场圈的复杂多样性。晚清泛珠三角模式的讨论,不仅指出目前研究晚清中外贸易多偏重洋关与轮船的不足,而且能使人们更好地理解广州从体制时期到条约时期的转变,以及广州相对于其他条约口岸的不同面向。

关键词:华商 中式帆船 洋关 常关 广州

一、前言

本文提出“泛珠三角模式”,用以探讨19世纪60年代到1911年间泛珠江三角洲^①(以下简称“泛珠三角地区”)的贸易特色,从而显示既有研究低估华商、中式帆船与常关在晚清时期的积极作用。华商在泛珠三角地区从事内地贸易时,经常通过三项选择——选用中式帆船(junk)^②或轮船、报经粤海洋关或粤海常关、通过广州或香港或澳门——来调整贸易途径、降低贸易的运费与税费。华商的这种多样性考量促成了泛珠三角模式的形成。

“泛珠三角模式”有助于反思四组相对关系:条约口岸与非条约口岸,洋关与常关、厘金局,洋商与华商,轮船与中式帆船。迄今为止,学界从上述四组关系的研究中阐发出两类具有某种共识性的结论:其一关于子口税,即一方面各省地方官员多认为洋关发行的子口税单侵害常关与厘金局的税收;另一方面洋商、外国领事指控各省地方官员拒认子口税单违反条约。其二关于洋商轮船贸易优

[作者简介] 侯彦伯,中山大学历史学系、广州口岸史研究基地特聘副研究员,广州,510275,邮箱:houb@ mail. sysu. edu. cn。

* 本文为教育部人文社会科学研究青年基金项目“晚清华南贸易格局变迁与西江对外开放通商研究”(批准号:18YJC770008)、《广州大典》与广州历史文化研究专项“晚清两广地区常关税数据之搜集与分析”(批准号:2017GZZ01)阶段性成果之一。

① 本文所指晚清泛珠江三角洲的空间范围是粤海、九龙、拱北、三水、梧州、江门、南宁等七个洋关所在的珠江三角洲与西江流域。划定泛珠三角地区的首要理由,类似黄滨着眼粤商从广东与香港向广西市场辐射经营的视角,但本文更加强调珠江三角洲与西江流域作为一个整体的市场圈,虽与粤东的潮汕、粤西的北海、广州湾、琼州相互联系,却又彼此分立、各自独具一格。泛珠三角地区作为一个整体市场圈的次要理由,是因为华商将此“圈域”内不同类别的交通运输工具(中式帆船与轮船)、税务机关(常关与洋关),积极整合成可灵活替换的多元组合。在这之中,只偏重洋关、轮船而忽略中式帆船、常关,显然无法深刻理解当地贸易的真实面向。此点也正是本文与方书生、毛立坤、朱从兵等学者的根本差异。黄滨:《近代粤港客商与广西城镇经济发育:广东、香港对广西市场辐射的历史渊源》,中国社会科学出版社2005年版;方书生:《中国近代经济地理(华南近代经济地理)》第5卷,华东师范大学出版社2015年版;毛立坤:《晚清时期香港与两广的贸易关系》,《安徽史学》2006年第4期;朱从兵、庞广仪:《近代北海、龙州、梧州、南宁开埠及其对区域贸易的影响》,《广西社会科学》2008年第6期。

② 中文史料所见晚清泛珠三角地区中式帆船的称呼有:民船、渡船、篷船、土船、木船。晚清当地各种中式帆船的形制与专名繁多,参见蒋蒋缘主编:《广东航运史(近代部分)》,人民交通出版社1989年版,第112—125页。此外,关于各地中式帆船的分类,参见松浦章著,董科译:《清代内河水运史研究》,江苏人民出版社2010年版,第105—106页。

势,即清朝官员主张条约赋与洋商、轮船优势的权利,导致华商和中式帆船无法与之公平竞争,同时非条约口岸的发展受到限制、削弱,从而走向衰落。

事实上,晚清泛珠三角地区的华商,不仅把握两广当局经常调整常关税与厘金税率、使其低于洋关税率的机会,而且利用中式帆船运费较低、可至非条约口岸贸易等轮船不具备的优势,在贸易中与洋商抗衡。可见,华商、中式帆船与常关晚清时期仍意外地保有与洋商、轮船、洋关的竞争力。这意味着代表中国势力的华商、中式帆船、常关,在条约时期依然在贸易中扮演着关键性角色。简言之,本文从华商的多样性考量探讨晚清泛珠三角模式的贸易发展,将能弥补目前研究条约时期中外贸易多偏重洋关与轮船的不足。

泛珠三角模式还有助于跳脱“港口—腹地”的研究范式。^①两者都是以区域市场圈作为探讨空间,然而切入视角却全然不同。泛珠三角模式重视从横向的水平流通检视区域市场圈,强调一个区域市场圈的人员、商品、资金不会只有一个固定所属的集散中心,因为他们随时根据需求改变流通途径。“港口—腹地”范式重视从纵向的垂直流通检视区域市场圈,该研究范式强调一个区域市场圈的人员、商品、资金会有一个固定的集散中心,个别中心的集散范围大小有别,又形成上下分层的有序体系。^②换言之,泛珠三角模式更有助于理解区域市场圈的复杂多样性。事实上,已有研究表明商人具备极度灵活的特性,他们经常通过不断重组、乃至突破固有的集散方式,扩大贸易利润或摆脱生存危机。^③这从侧面呼应了泛珠三角模式的视角。

泛珠三角模式的形成,有赖于泛珠三角地区的两项自然地理条件:同时便于轮船与中式帆船行驶的密集、互通河道,以及临近实行进出口免税政策的香港与澳门。利用这两项有利条件,华商将广州、香港、澳门共组为联结泛珠三角地区各内地的三角架构,综合、比较各种有利情况(例如:转运的便利或税费的优惠),调整洋货进口、土货出口的口岸与运输方式。以从国外进口洋货为例:有时利用中式帆船直接从香港、澳门发货,报经粤海关与厘金局后分运泛珠三角地区各内地;有时则利用轮船从国外,或从香港、澳门运至广州报经粤海洋关后,再分运泛珠三角地区各内地。再以土货出口国外为例:有时利用中式帆船直接从泛珠三角地区各内地报经常关、厘金局而运至香港、澳门,然后转运国外;但有时利用轮船从广州报经粤海洋关后直接运至国外,或先运至香港、澳门而后转运国外。^④简言之,华商在最佳获利的考量下,以广州、香港、澳门为三角的进出口转运点,呈现商品流通于区域市场圈的多样性变化。

① 迄今已积累相当丰富的“港口—腹地”范式研究成果。参见林满红:《口岸贸易与中国内部的区间关系:1860—1930年代之经验》,复旦大学历史地理研究中心主编:《港口—腹地和中国现代化进程》,齐鲁书社2005年版,第14—27页;佳宏伟:《区域社会与口岸贸易:以天津为中心,1867—1931》,天津古籍出版社2010年版,第1—18页;吴松弟主编:《中国近代经济地理(绪论和全国概况)》第1卷,华东师范大学出版社2014年版,第1—44页。

② 这是一种流于形式的套用,是硬性划分每个海关与口岸的所属腹地,进而再区别各自所属的核心腹地、过渡腹地、边缘腹地,甚至存在彼此之间相互重复的共同腹地。问题是,将一个区域市场圈分出密集而重复的多个次级市场圈,不免使得市场圈的零碎化。这显示过于强调一个海关或口岸必定对应一个市场圈的思路,意味着对区域市场圈的理解渐显僵硬化的趋势。

③ 滨下武志指出有一种“市场模型是处理地域市场之间的关系。这种市场模型可以理解成是将多个地域市场做为整体而具备单一市场圈的功能”。滨下武志『中国近代经济史研究—清末海關財政と開港場市場圈—』汲古書院,1989年,310页。一个典型呈现商人灵活性的群体是买办,主要研究参见 Yen-p'ing Hao, *The Comprador in Nineteenth Century China: Bridge between East and West*, Cambridge: Massachusetts, 1970。对买办的最新研究参见 Kaori Abe, *Chinese Middlemen in Hong Kong's Colonial Economy, 1830—1890*, New York: Routledge, 2018。买办之外,本野英一从华、洋商合谋请领土货三联单来呈现双方的合作,参见 Eiichi Motono, *Conflict and Cooperation in Sino-British Business, 1860—1911: The Impact of the Pro-British Commercial Network in Shanghai*, Basingstoke: Macmillan, 2000。相较于“华商—洋商”的二元分立,李佩蓁指出更复杂的情况是在实质商业利益的考量之下,不仅上、下层华商的立场不同、相互冲突,而且上、下层洋商也有类似情形。因此,可能出现下层华、洋商合作对抗上层华、洋商的情况。李佩蓁:《制度变迁与商业利益:以中英商人在台湾樟脑贸易的行动为中心(1850—1868)》,《新史学》(台北)第30卷第1期(2019年3月)。此外,林玉茹以台湾地区条约口岸与非条约口岸的共生关系为例,展现区域市场圈的复杂性。林玉茹:《从属与分立:19世纪中叶台湾港口城市的双重贸易机制》,《台湾史研究》(台北)第17卷第2期(2010年6月)。

④ 在1897年开放梧州、三水为条约口岸之前,能利用轮船载运洋、土货进出口的唯一条约口岸是广州。

综上所述,可将泛珠三角模式的概念简单理解为:华商因中式帆船与常关等两项变因的考量,而呈现出的贸易特色。

本文各节安排,除第二节论述1887年以前泛珠三角地区的中式帆船贸易,第三节是华商的多样性考量,第四节是粤海关的作用。如此排序的理由如下。第一,中式帆船贸易最能直观感受晚清泛珠三角地区贸易特色。此外,鉴于徐素琴对1887年以后往返广东省与澳门的中式帆船贸易已有详论,^①故此节集中论述1887年以前的部分。第二,华商作为晚清泛珠三角地区贸易的主推手,分析其多样性考量,正适合接续于中式帆船贸易之后论述。第三,若没有粤海关时常适当调整常关税率以符合华商需求,华商的考量也难以落实,所以最后论述粤海关的作用。

二、1887年以前泛珠三角地区的中式帆船贸易

毋庸讳言,在条约时期与轮船竞争的整体趋势中,中式帆船在走向衰落。^②尽管如此,还是可见中式帆船活跃于内河、沿海的航运与贸易。^③例如,在1887年设立专门管理中式帆船的九龙洋关与拱北洋关之前,粤海关的历年年度贸易报告便大量记述泛珠三角地区中式帆船的活动,^④《粤海关1877年报告》更称当年度:“中式帆船(junks)从事洋货进口贸易的价值远超过外国(西式)船只(foreign vessels)的进口。”^⑤

关于1887年以前泛珠三角地区中式帆船贸易的规模,笔者目前尚未发现连续而系统的统计数据。^⑥唯一可供参考是《粤海关1867年报告》的不完整估计。据称当年度1月到8月泛珠三角地区中式帆船贸易价值分别是:(1)洋货进口值约5 325 650元;(2)土货进口值约1 051 750元;(3)土货出口值约1 262 727元。^⑦为了理解这些数据意义,在此暂以下列粤海关统计的整个1867年轮船与西式帆船承担该区的贸易价值作为比较:(1)洋货进口值10 475 694元;(2)土货进口值3 614 887

① 徐素琴:《晚清粤澳民船贸易及其影响》,《中国边疆史地研究》第18卷第1期(2008年3月)。

② 航海型(包含沿海)中式帆船由盛至衰的研究,参见田汝康:《17世纪至19世纪中叶中国帆船在东南亚航运和商业上的地位》,《历史研究》第8期(1956年8月);松浦章著,杨蕾等译:《清代上海沙船航运业史研究》,江苏人民出版社2012年版,第174—185页。

③ 松浦章:《清代内河水运史研究》,第173—269页;松浦章『清代帆船沿海航运史の研究』关西大学出版部,2010年,293—309页;林文凯:《再论晚清台湾开港后的米谷输出问题》,《新史学》(台北)第22卷第2期(2011年6月)。此外,《广西航运史》指出直到同治年间(1862—1874),在广西,西江所经大部分地域,始终以民船为最主要运输工具,即便光绪年间(1875—1909),民船仍占很大比重。广西航运史编审委员会:《广西航运史》,人民交通出版社1991年版,第83页。

④ 1864年:“大量的各种商品透过本地民船(native craft)进出口于本省”;1865年:“乡村的人利用本地民船(native boats)先将他们大部份的产品运往香港,再从香港运回几乎他们所需的用品”;1866年:“本口岸只有一部份贸易报经洋关,本地民船(native craft)载运的货物则报经常关”;1874年:“相当部份的贸易透过本地民船(native boats)进行于香港、澳门这两个境外自由港(foreign free ports)与广州之间,或(港、澳)与广州以东,以西其他广东省沿海小海港之间”;1877年:“本地区具备一些显著的特色是一些重要部份的货物经由本地民船(native craft)载运”;1880年:“因为邻近香港,洋货进口贸易……是经由本地民船(native vessels)载运往来于该殖民地与本省所有远的及近的小港之间”;1885年:“大部份货物由大量成群的中式帆船(large fleets of junks)垄断载运,定期往来于本口岸与香港、澳门、周遭沿海港口之间”。“Report by Commissioner Glover, on the Trade of Canton, for the Year 1864”“Report on the Trade at the Port of Canton, for the Year 1865”“Report on the Trade at the Port of Canton, for the Year 1866”“Canton Trade Report, for the Year 1874”“Canton Trade Report, for the Year 1877”“Canton Trade Report, for the Year 1880”,吴松弟整理:《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料》(以下简称《哈佛未刊旧海关史料》)第172册,广西师范大学出版社2014年版,第263、368、487页;第174册,第579页;第176册,第584页;第179册,第337页;“Canton Trade Report, for the Year 1885”,中国旧海关史料编辑委员会编:《中国旧海关史料》(以下简称《旧海关史料》)第11册,京华出版社2001年版,(英)第373页。本文英文档案引文由作者译为中文。需保留原文术语或添加中文定语、释文时,用括号注明。

⑤ “Canton Trade Report, for the Year 1877”,《哈佛未刊旧海关史料》第176册,第584页。

⑥ 对于缺乏1887年以前中式帆船贸易统计数据的主要原因,《粤海关1877年报告》称:“关于中式帆船(junks)及其所载运商品的一些情况,常关(Native Custom Houses)肯定有所记录或了解,但中国当局尚未认识到将他们官方拥有的统计数据公诸于众的重要性,因而也就不可能试图公开进出口的中式帆船的总吨数,以及由该类船只所载运的商品种类、数量等详情。”“Canton Trade Report, for the Year 1877”,《哈佛未刊旧海关史料》第176册,第606页。

⑦ “Canton Trade Report, for the Year 1867”,《哈佛未刊旧海关史料》第173册,第91页。

元;(3)土货出口值 18 403 154 元(以上价值皆以墨西哥银元计)。^①两相比较,可见中式帆船的洋货进口、土货进口、土货出口的价值,分别约等于轮船与西式帆船的 51%、29%、7%。虽然此处中式帆船贸易价值仅是 8 个月份,而轮船与西式帆船是 12 个月份,并不具备可比性,但至少可以推断单就洋货进口这一类别而论,明显有很大的比例是透过中式帆船进行。由此可见 1887 年以前泛珠三角地区中式帆船贸易的重要性。

接着进一步看泛珠三角地区贸易的中式帆船的船数与贸易地(详见表 1)。《粤海关 1877 年报告》有如下论述:

在珠江及其无数支流上贸易的中式帆船(junks)数量必定非常庞大……有总数达 130 艘领有牌照或注册的中式帆船取得许可,往返于香港与属于或邻近大珠江三角洲的 31 个港口、地点进行贸易。

大部分中式帆船在各自所属航线的两端都有固定出航日。例如,往返于广州与香港之间的 20 艘中式帆船,会分成四艘一队,(保持每日其中一地出航一队,同时)两地均间隔一日出航一队。因此,这些中式帆船每月在本口岸(广州)登记的入港与出港次数分别为 60 次,而每艘中式帆船每十天往返一趟。^②

表 1 中式帆船由香港往返泛珠三角地区各地的航行地点与船数

地点	船数	地点	船数
Canton(省城)	20	Ch'angchow(长洲)	3
Macao(澳门)	12	Ch'üanwan(全湾)	3
Ch'ênts'un(陈村)	7	Sint'ang(新塘)	3
Ch'angsha(长沙)	7	Maochow(茅洲)	2
Shihk'i(石岐)	6	Sanchow(三洲)	2
Shihlung(石龙)	5	Shênshui-p'u(深水埗)	2
Kiangmên/Kongmun(江门)	5	Kiukiang/Kowkong(九江)	2
T'ai ping(太平)	5	Shat'ao(沙头)	2
Sihiang(西乡)	5	Ta-ao(大澳)	2
Nalang(南朗)	5	Kiangchü-ao(将军澳)	2
Shênch'wan(深圳)	5	Shanwei(汕尾)	2
Kiulong/Kowloong(九龙)	5	Tungyung(东涌)	1
Tungkwan(东莞)	4	Shatsing(沙井)	1
Nant'ow(南头)	4	Fuyung(福永)	1
Nanao(南澳)	3	Sinhwei(新会)	1
Hiat'sê(下册)	3		

资料来源:“Canton Trade Report, for the Year 1877”,《哈佛未刊旧海关史料》第 176 册,第 606 页。

“总数达 130 艘领有牌照或注册的中式帆船”,究竟是多或少?在此暂以《粤海关 1889 年报告》记述当年度向粤海洋关报税的洋式船只数量作为比较,当年洋式船只的数量是 97 艘,其中夹板船或称划艇、划船(lorcha)20 艘、小轮船或称单行小轮(steam launch)70 艘、行江大轮船 6 或 7 艘。至于未

① “Part 1 – Table 1: Goods Imported from Foreign Countries (1867)”“Part 1 – Table 2: Native Produce Exported to Foreign Countries (1867)”“Part 2 – Table 2: Chinese Produce Imported from Chinese Ports and Hongkong (1867)”“Part 2 – Table 3: Chinese Produce Exported to Chinese Ports and Foreign Countries (1867)”,《旧海关史料》第 3 册,第 54、61、211、219 页。

② “Canton Trade Report, for the Year 1877”,《哈佛未刊旧海关史料》第 176 册,第 606 页。粤海洋关之外对泛珠三角地区中式帆船贸易的论述,参见蒋祖缘主编:《广东航运史(近代部分)》,第 32—39 页。

确定数量的行海大轮船,虽然比行江大轮船多,但其一年载货进口到广州“只有几次”、“吨数不过三十七万吨”,相比行江大轮船6或7艘、“每隔两、三天进口”、一年载货进口约100万余吨,估计进口到广州的行海大轮船的数量不会超过行江大轮船数量的3倍,即18或21艘。^①简言之,1889年向粤海洋关报税的洋式船只,最多也不会超过118艘。显然,“总数达130艘领有牌照或注册的中式帆船”是不少的。

至于贸易地点,从表1可知往返广州与香港之间贸易的中式帆船数量共有20艘,是所有路线中最多的。回顾《粤海关1867年报告》,更可见“广州—香港航线的民船(Boats)。有为数28艘定期航行,每艘每月完成3次航行”,也就是每月往返广州与香港之间贸易的中式帆船高达84个航次。^②此外,《粤海关1874年报告》也称“有20艘中式帆船(junks)在广州与香港之间往返航行,每月总计80航次”。^③

晚清泛珠三角地区的中式帆船贸易有两点特色:粤海关管理,华商主导。^④第一点特色源自洋关与常关的分工,即洋关负责西式船只:轮船与西式帆船;而常关负责中式帆船。其中轮船一项,在19世纪70年代后也包含属于轮船招商局的中国籍轮船。因为第一点特色,所以在1902年接管广州口岸周遭50里内常关以前,历年粤海洋关的年度贸易报告均不断强调:不能将粤海洋关的贸易统计视为广州或广东省的确实整体贸易。据《粤海关1867年报告》:

必须谨记,(本关)贸易报表并未提供丝毫关于本口岸商业活动与程度的近似准确的视角,遑论全省往来香港、澳门、以致更远处的贸易。简单的理由是:广泛地利用本地民船(native vessels)开展贸易……在此情况下,与上海或任何其他更孤远、自立的口岸相比,任何试图分析以呈现与商业相关的观点,(本关对于)广州口岸的贸易统计将或多或少有误导性。^⑤

甚至《粤海关1869年报告》有言:

评估本口岸贸易时,必定不应忽视的事实是大量运输的贸易由本地中式帆船(native junks)载运。除了常关之外,绝无可能取得中式帆船的舱口单(manifest)。因此,当本关贸易报表可能显示货物的进、出口衰退,但运输的货物却可能如同往常的大量,或是更胜以往。^⑥

按上引论点,以及前引《粤海关1877年报告》称“中式帆船从事洋货进口贸易的价值远超过外国(西式)船只的进口”,那么本文最后“附图1:粤海关洋关统计1860—1911年广州口岸贸易价值趋势图”的历年进、出口贸易与整体贸易的变化,就不能单纯直观地视为真实的全部贸易。

以1874年与1873年洋货进口价值总额(未扣除洋货复出口)的比较为例,《粤海洋关1874年度贸易报告》指出1874年的3178859申元(Sh'ai Tls.)^⑦比1873年的5237044申元减少2058185申元(降幅达30%)。其中,棉花进口数额大幅减少是主因,因为仅该项货物1874年的进口数量与价值就分别比1873年减少166384担与1695868申元,占了整体减少的洋货进口价值的82%。然而,这样的锐减却可能并非真实的贸易衰退。税务司康发达(F. Kleinwächter)在该份报告中补充如下:

我已在此前提交您的几件申呈之中解释过,棉花的情况更为特殊。导致这一(本关统计上)

① 《光绪十五年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第15册,(中)第185页。

② “Canton Trade Report, for the Year 1867”,《哈佛未刊旧海关史料》第173册,第92页。

③ “Canton Trade Report, for the Year 1874”,《哈佛未刊旧海关史料》第174册,第585页。

④ 黄滨认为虽然晚清民国时期整个粤港地区的进出口行业名义上是由洋商、洋行所垄断,但实际的业务运作“又主要是依赖所雇佣或委托的华员华商进行的”,“只能将营销的代理权、终售权和土货初办权交给华商”。黄滨:《近代粤港客商与广西城镇经济发育:广东、香港对广西市场辐射的历史渊源》,第228—229页。

⑤ “Canton Trade Report, for the Year 1867”,《哈佛未刊旧海关史料》第173册,第94页。

⑥ “Canton Trade Report, for the Year 1869”,《哈佛未刊旧海关史料》第173册,第315页。

⑦ H. B. Morse, *Currency in China*, Shanghai: Kelly and Walsh, 1906, pp. 48—52.

棉花大量减少的原因并非市场交易衰退,而是源自贸易运输从西式船只到本地民船的转变(from foreign to native vessels)。此种改变大约起自1873年后期,据传是因为常关给予某些方便,使利用本地民船(native boats)进口棉花能比西式船只(foreign vessels)较为便宜。利用西式船只载运的货物,要按本关正税税率缴税。^①

透过康发达的分析,如果把改由中式帆船载运的棉花也计算在内,则本文最后附图1中1873年到1874年的下降曲线就值得深思。

简言之,如果粤海关统计数据呈现上升曲线,可能是真实的贸易增长,也可能只是中式帆船贸易转为轮船贸易。如果粤海关统计数据呈现下降曲线,可能是真实的贸易衰退,也可能只是轮船贸易转为中式帆船贸易。

关于晚清泛珠三角地区中式帆船贸易的第二点特色:华商主导,1882年8月6日粤海关税务司吴得禄(F. E. Woodruff)致粤海关常关监督的公函指出关键原因如下:

华商所到之地,有非通商口,洋船不能到者。洋商不在常关完税,又不能似华商雇华船运货,所有不通商口概不能到,必须由通商口进货,因之洋货进口生意大半尽归华商。^②

虽然吴得禄未指明原因,但能确定的是洋商不能在泛珠三角地区使用中式帆船。因此,华商独占、主导了泛珠三角地区的中式帆船贸易,而洋商直到1897年开放梧州与三水为条约口岸以前,只能利用轮船把洋货运到广州报经粤海关后,再分运泛珠三角地区各内地。这意味着华商在轮船、广州、粤海关之外,还能选用中式帆船报经非通商口岸的常关或厘金局而把洋货运到内地;或是选用中式帆船把洋货运到广州,但报经粤海关而非粤海关。就此来看,华商在运销洋货的范围、途径、方式方面,均比洋商更为广泛、多元,结果就是泛珠三角地区的“洋货进口生意大半尽归华商”。^③

三、华商的多样性考量

华商选用中式帆船直接从香港进口洋货入内地有两点考量:中式帆船的运费低于轮船与西式帆船,^④以及中式帆船报经粤海关、厘金局进入内地的税费要低于粤海关。首先就中式帆船运费而论,笔者目前尚未发现运费价目表或相关记载,但粤海关的历年年度贸易报告常见因中式帆船运费低廉而利用该类船只进行贸易的记载。例如,《粤海关1864年报告》称“进口商着眼较为便宜的航运费率而常选用中式帆船(Chinese vessels)载运商品”;又如《粤海关1887年报告》指出1886年大部分鸦片改用中式帆船进口的主因,即“低运费、低税费是吸引华商的诱因”。^⑤

其次就税费而言,可做两方面论述。就税率而言,粤海关关税、厘金的税率低于粤海关;^⑥就税额而言,从香港购买洋货后直接运入内地所缴税额低于从广州购买洋商运入的洋货再分运内地所缴

① “Canton Trade Report, for the Year 1874”,《哈佛未刊旧海关史料》第174册,第566页。

② 粤海关博物馆编:《粤海关历史档案资料辑要(1685—1949)》,广东人民出版社2018年版,第196页。

③ 根据粤海关的观察,华商凭借中式帆船主导洋货进口贸易的情况,至少是从1864年起才明显呈现。《粤海关1864年报告》:“以前几乎所有贸易归洋人把持,并通过广州。如今却几乎全由华人经营。华人在香港购货,然后将他们购进的货物直接运进内地市镇,而不经省城。”“Report by Commissioner Glover, on the Trade of Canton, for the Year 1864”,《哈佛未刊旧海关史料》第172册,第263页。

④ “进口商经常选用华船(Chinese vessels)运送货物,因为该类船只的运送费率较为便宜”“某些货物……很少或从未透过西式船只(foreign vessels)运送,而它们(西式船只)载运那些货物的运费正在上涨,或似乎有些微上涨,从而驱使货主们选用本地民船(native craft)。”“Report by Commissioner Glover, on the Trade of Canton, for the Year 1864”“Canton Trade Report, for the Year 1869”,《哈佛未刊旧海关史料》第172册,第263页;第173册,第315页。

⑤ “Report by Commissioner Glover, on the Trade of Canton, for the Year 1864”,《哈佛未刊旧海关史料》第172册,第263页;“Canton Trade Report, for the Year 1887”,《旧海关史料》第13册,(英)第372页。

⑥ 最显著的例子是鸦片。对于鸦片报经粤海关与粤海关常关的税率的差异,参见马光:《晚清泛珠三角地区鸦片贸易、走私与缉私:以新香六厂为个案研究(1866—1899)》,《澳门研究》(澳门)第55期(2009年12月)。

的税额,因为前者只需交纳粤海关常税和厘金,而后者则需缴纳粤海洋关进口税、粤海关常关税和厘金。对两种方式缴纳税额的比较,吴得禄在1882年详述如下:

华商若在省买洋商之洋货,须由省河入内地,先在本关完税后在西炮台挂号,其挂号银甚重,再至佛山三水等地销号,各厘厂完厘金,太平关又完落地税,按此可见洋货由省入内地完税较重,由港入内地完税较轻。该华商在港买洋货,用华船运入内地,在各关税厂完税较轻,洋货按税则完税较重。^①

除上述两点考量外,中式帆船的构造也是华商考量的重要原因。因为中式帆船相对轮船来说,船体小、吃水浅,更适合在泛珠三角地区的密集河道便利航行。^②虽然轮船已能通航泛珠三角地区的不少河道,但仍比不上船体小、吃水浅的中式帆船。因为中式帆船不仅在适合轮船的河道能航行,连轮船无法航行的市场末端与农作物产地的小市镇、乡村也能航行。

正是由于中式帆船的运输优势,使华商能从香港、澳门直接把洋货运进内地,或直接把土货从内地运至港、澳,从而摆脱1897年西江开放通商前泛珠三角地区唯一条约口岸——广州——的限制。进而言之,广州在两种转运贸易——洋货与国内其他地区土货转运两广内地和两广内地土货转运国外与国内其他地区——的地位受到威胁的因素,除了香港与澳门的自由港地位之外,还有中式帆船的船体构造优势、运费低廉及税费优惠等三个要件,促成香港与澳门能发挥直接转运洋货、土货进出内地的作用,于是与广州形成竞争关系。

不过仍须注意的是,在与轮船的竞争过程中,中式帆船也非完全占有优势。理由有三:第一,轮船也会调降运费而与中式帆船展开竞争。第二,粤海关常与厘金局给予中式帆船的优惠税费时有时无。第三,虽然中式帆船有船体小、吃水浅的优势,但轮船因为依靠蒸汽动力、不易受自然与天气条件的限制,故航期短而稳定。同时,轮船船身硬件配件更利于抗击沿海、内河海盗所驾驶的中式帆船。

显然中式帆船与轮船各有所长。因此,华商自然不会拘泥于一种选择。华商敏锐地把握有利的税费与运费,随时在中式帆船或轮船之间转换。换言之,一旦中式帆船无法在运费与税费上优于轮船,华商就会选用轮船,把从国外而来(主要是香港)的洋货运到广州进口,以及把泛珠三角地区的土货运到广州再以轮船出口到国外(主要是香港)。

外国棉花进口量的变化可以作为华商在轮船与中式帆船多种选择的例证。图1是粤海洋关统计1868年至1877年广州进口印度棉花的数量变化,^③其中可见1870年、1871年、1875年、1876年等个别年度有所提升。可以确定1875年提升的主因是轮船降低运费与中式帆船竞争的结果。^④

然而,轮船运费的降低,似乎仍无法与享受粤海关常关、厘金局优惠税费的中式帆船展开竞争。据

① 粤海关博物馆编:《粤海关历史档案资料辑要(1685—1949)》,第196页。类似论述尚有《粤海关1868年报告》:“大量货物运经香港到广州附近的港口,以及从广州附近的港口运经香港。这些货物在广州附近的港口缴纳广东省当局各种费用(provincial charges),然后以渡船(passage-boats)分运省城与香港,如此便节省了(粤海洋关)的关税。”“Canton Trade Report, for the Year 1868”,《哈佛未刊旧海关史料》第173册,第217页。

② 《粤海关1871—72年报告》:“中式帆船(junks)……相较于外国(西式)船只(foreign vessels)拥有巨大的优势。这要部份归因于中式帆船的构造,允许它们能溯流而上所有河流、直至距离遥远之处,从而避免转运他船并相应而生的费用。”“Canton Trade Report, for the Years 1871—72”,《哈佛未刊旧海关史料》第174册,第223页。泛珠三角地区各类中式帆船的构造、长宽、载重,参见蒋祖缘主编:《广东航运史(近代部分)》,第112—125页。

③ 整体趋势呈现下降,粤海洋关指出:“可以肯定的是一个的衰退主要原因是相当份量的贸易额度持续地转移到本地民船(native bottoms)”。“Canton Trade Report, for the Year 1877”“Canton Trade Report, for the Year 1869”“Canton Trade Report, for the Year 1874”,《哈佛未刊旧海关史料》第176册,第586—587页;第173册,第316页;第174册,第566页。

④ “Canton Trade Report, for the Year 1874”“Canton Trade Report, for the Year 1875”“Canton Trade Report, for the Year 1877”,《哈佛未刊旧海关史料》第174册,第566页;第175册,第291页;第176册,第588页。



图1 粤海洋关统计印度棉花进口数量

资料来源:“Canton Trade Report, for the Year 1877”,《哈佛未刊旧海关史料》第174册,第587页。

《粤海关1884年报告》:

本关统计(进口外国的)棉花与棉纱的下降,很可能是因为贸易从轮船转移到本地民船(native craft)。据说(此类商品)的一部份已透过经由澳门与陈村的路径提供消费者,而运经该路径缴纳的各项捐费,则远低于平常直接(经广州运销)的路径。^①

不只外国棉花,就连进口的中国棉花也有同样情形。首先,《粤海关1864年报告》显示,1861—1864年报经粤海洋关进口的中国棉花数量分别是7 800担、46 600担、25 400担、19 600担,“虽然以上统计显示过去两年呈现衰退态势,但实际上贸易是增加的,因为去年进口量是超过50 000担,其中有超过30 000担是由本地民船(native vessels)载运”。不过到了来年,大部分中国棉花却又改由轮船载运。《粤海关1865年报告》指出:“应注意的是报经本关(进口)的中国棉花数量增加15 000担,这是因为河轮(river steamers)采取低运费费率措施,导致进口商选用河轮而非本地民船载运。”^②

意外事件的发生,也是影响华商多样性考量的因素。一个明显的例子是中法战争的僵持,导致1855年初的时候,为了运送商品的安全起见,于是将一些原本由中式帆船载运的商品改由轮船载运。待同年6月中法议和之后,又马上从轮船恢复为利用中式帆船载运。不仅如此,因为中法战争期间的军事支出,以及战后为了修复、补充沿海各项军事设施、装备,广东当局对大部分进口商品加征临时捐费,而相较于轮船,中式帆船并不易受到稽查。^③

不过,粤海关常关与厘金局也不是经常给予中式帆船优惠税费。此时华商就会改用轮船。据《粤海关1886年报告》:

检视与本报告同时呈交的统计数据,将可见主要(进口)商品有明显地增加……主要是因为重要的贸易份额出现从本地民船(native bottoms)到轮船的转移。这转移是(1886年)7月起对本地民船(native vessels)载运的货物征收额外税捐的结果……

此处也可见(出口)有相当程度的发展。上段提及的税捐,对所有以本地民船(native craft)载运的出口货造成沉重负担,于是导致类似(进口)的结果。^④

茶叶出口是另一个展现华商多样性考量的例证。历年度粤海洋关贸易报告多指出,如果报经粤海洋关的茶叶出口减少,大部分是因为华商选用中式帆船载运的结果。《粤海关1891年报告》:

① “Canton Trade Report, for the Year 1884”,《旧海关史料》第10册,(英)第794页。

② “Report by Commissioner Glover, on the Trade of Canton, for the Year 1864”“Report on the Trade at the Port of Canton, for the Year 1865”,《哈佛未刊旧海关史料》第172册,第264、367页。

③ 《粤海关1885年报告》:“透过中式帆船(junks)把广州出产的货物载运到香港,在那儿,能以比在广州较为便宜的(有利竞争价格)销售……因此,过去一年中,许多本应在广州采购、报经本关运往香港而转出口海外的商品,要么一开始就在香港采购,要么在广州采购而在香港结算、交货。卖方在某些情况下,常见例子是茶,甚至发现用中式帆船运货去香港、并在那仓储一周或十天等待载运船只离港,仍比交纳关税、厘金较为便宜(划算)。部分上因为这一情况,在我们关于肉桂、蜜钱、地席、爆竹的统计数据上显示出出口减少。”“Canton Trade Report, for the Year 1885”,《旧海关史料》第11册,(英)第373页。

④ “Canton Trade Report, for the Year 1886”,《旧海关史料》第12册,(英)第388页。

“茶叶一项,向皆轮船装运出口,今年商人因图常关税轻,改由土船运出。核本关税册,较(光绪)十六年少征五万余担,”“非本省出口货少,皆改由土船装运之故。”^①不过1892年大部份茶叶的出口则改用轮船。《粤海关1892年报告》记载:“本年茶叶出口共计六万五千余担,较比(光绪)十七年多三万九千余担。其故因本年复由轮船出口者多,由土船者少。”^②

值得注意的是,除了被动面对粤海常关、厘金局提供优惠税费之外,华商也积极主动地比较粤海洋关与粤海常关的进出口税率的差异,巧妙地尝试不同进出口组合方式,从而在最大程度上降低税费负担。^③《粤海关1907年报告》:

沿海贸易。原出口之货。其土产出口往中国通商口岸者……熟皮亦略减少。值得注意并探究的是,中国(商)人热衷于利用每个机会以回避洋关对进口熟皮征收较高税率的关税,以及他们为了达到目的而采取的手段。目前普遍的做法是用渡船(junks)从香港载运熟皮进口,赴常关完税,每担(关平银)银4钱2分,然后再来洋关报运出口,前往上海及别处通商埠头。此时,作为本地原出熟皮,在本关完纳出口正税,(每担)关平银4钱2分,及运至彼埠之时,完一子口税,(每担)关平银2钱1分。如此办法,总共(每担)缴纳税额是关平银1两5分,相对于如果将熟皮(从香港)直运往通商口岸,(每担)须缴纳关平银2两5钱,将节省近1两5钱。估计此等迂回运往通商口岸的数额,意味着(本关)必然损失(关平银)26000两的税收。报经常关进口的熟皮总数达28000担,而(再)出口至通商口岸则达18158担。^④

对华商如此精妙的多样性考量,《粤海关1907年报告》汉文版甚至如此评论:“华商完税,避重就轻,何等灵醒!”^⑤

因为华商的多样性考量而频繁转换于中式帆船与轮船之间的运输,使得粤海洋关常感难以分析贸易统计变化的真实情况。《粤海关1889年报告》叹息:“洋布、土布、棉线、棉花……此等货物,或载轮船来本关报税,或载渡船去常关报税,悉凭各处之厘、税大小,脚费轻重而言之。其少运之故,是否改道,亟难分辨。”^⑥

正是粤海洋关、粤海常关、厘金局不同税率的存在,促成华商做出多样性的考量。华商自然不会错过能使其利益最大化的机会。关于华商善于追求利润的特性,《粤海关1881年报告》总结:“进口商在选择船只是向本(洋)关或常关报税的时候,是根据不断变动的运费费率与关税税率,或是其他条件,选择一个或另一个较好的运输方式。”^⑦

从华商选择运输方式的多样性考量出发,并对广州与香港、澳门的贸易关系进行整体检视后,笔者认为区划出个别以广州、香港、澳门为中心的次级区域市场圈并无多大意义。因为对华商而言,最简单而清楚的区域市场圈是整个泛珠三角地区,也就是整合珠江与西江流域而成的贸易带。至于广

① 《光绪十七年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第17册,(中)第195—196页。同样情况尚可见:“Canton Trade Report, for the Year 1869”“Canton Trade Report, for the Year 1875”“Canton Trade Report, for the Year 1876”,《哈佛未刊旧海关史料》第175册,第294页;第176册,第182—183页;《光绪十九年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第21册,(中)第195—196、197页。

② 《光绪十八年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第19册,(中)第190页。

③ 虽然有研究已指出粤海常关与厘金局降低税率、吸引中式帆船,但他们忽略了本节所提两点,第一是粤海常关与厘金局也不是经常给予中式帆船优惠税费,第二是华商主动性。蒋祖缘主编:《广东航运史(近代部分)》,第97页。

④ “Canton Trade Report”,《旧海关史料》第45册,(英)第632—633页。

⑤ 《光绪三十三年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第46册,(中)第366页。

⑥ 《光绪十五年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第15册,(英)第187页。

⑦ 类似评论还有:“从事贸易的商人最懂得自己的生意,当有选择的机会,他们不会固执地紧守一个不存在有利条件的运输途径”;“惟商人惟利是图,时将此货装载轮船,时又装载渡船,全视厘金之轻重为趋向,反复无常”。“Canton Trade Report, for the Year 1877”“Canton Trade Report, for the Year 1881”,《哈佛未刊旧海关史料》第176册,第589页;第180册,第362页;《光绪二十四年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第28册,(中)第222页。

州、香港、澳门,以及1897年后根据条约开放西江通航与新增三水、梧州、江门等条约口岸,不过是为华商选择最有利的运输方式从事进出口贸易提供了更多的选择而已。

四、粤海关的作用

在华商多样性考量中,最关心的便是尽可能地减轻税费的负担。税费的多寡受贸易管理政策的影响,特别是粤海关时常调整常关税税率,使之低于粤海洋关税税率,从而促使华商经营中式帆船贸易。例如,《粤海关1871—72年报告》称“常关以像是比条约所定税率更为合适的(便宜)税费引导商人,并尽可能地减低所须支付的整体税费”。又如《粤海洋关1874年报告》指出外国棉花进口方式出现从西式船只改为本地民船的转变,“是因为常关部门对由本地民船(native boats)载运的商品所征的进口税,允许某种程度的豁免。”^①

粤海关调低常关税税率的做法,与华商的多样性考量相呼应,促成泛珠三角地区中式帆船贸易盛行的情况,连带引起一个值得关注的争议:子口税单的发放问题。据《粤海关1874年报告》:

就本关未发行用于保护洋货入内地与内地土货出洋所用的子口税单而论,决非是因为从以往到现在漠视了关于贸易方面的条约规定。相反地,从我们(统计)的主要出口商品来看,我个人认为真正的原因是自内地外运的茶叶与生丝这两类(土货),沿途支付应纳的税捐,要低于它们凭借子口税单缴纳相当于(条约)税率的一半的税费。此外,如同已经给出并获得接受的类似解释,也间接地适用于由本地民船(native boats)载运的洋货进口贸易。然而,这种(本地民船载运洋货的有利)前提,是内地税费通常低于(条约)税率的一半的税费。……广州这一方面把税率降低到上述水平,只是为了消除早于前些年就讨论过的可能性:实施子口税单制度。广州方面无法论证(不希望实施子口税单制度)的主张,但代之以证明的是,那些充份了解自身利益的广州官员,成功思考出一个最令人满意的解决方法,以便执行条约规定的同时又不致于引起自身无法承受的损失。^②

上述引文以土货中的茶叶与生丝为例,说明广州当局“抵制”子口税单的巧妙手法是使中式帆船经过常关与厘金局时应缴的税费低于子口税,从而在更大程度上促使华商选用中式帆船经营土货出口贸易,而此手法却完全不违背条约规定。

广东当局降低土货出口常关税税率的商品覆盖范围近乎全面。《粤海关1876年报告》:“对于自内地经过一般本地途径而前来本口岸的商品所征的省当局的税费,除了非常少数商品的情况之外,整体而言是轻微的,而且大大地低于从价税率2.5%。”^③

上述情况是中式帆船报经粤海关与厘金局的税费低于子口税。然而,《粤海关1876年报告》却又指出即便是有高于子口税的情况,竟然也未见到发放子口税单。该报告以华商、洋商经营洋货进口贸易为例有如下分析:

可以确定的是,对于用洋式船只(foreign bottoms)进口广州、再经本地(商)人之手分送各乡的商品所征内地税费,是要高过(条约)税率的一半的税费,但仍无人表露使用条约权利的意愿。这可能有两种原因。第一,本地华商能够(直接)在香港、澳门购货,然后用中式帆船(junk)载运、只报经常关部门、(直接从港、澳)分送各乡。他根据多个税卡所整合、协议的制度缴税,而整体来说,该税额低于条约规定的(进口)正税与半税(的总和)。第二,经营大规模生意的外国商人,对于内地贸易既不通晓,也无意投注心力,他所在乎的是(比内地贸易)更为

① “Canton Trade Report, for the Years 1871—72”“Canton Trade Report, for the Year 1874”,《哈佛未刊旧海关史料》第173册,第220页;第174册,第579—580页。

② “Canton Trade Report, for the Year 1874”,《哈佛未刊旧海关史料》第174册,第588页。

③ “Canton Trade Report, for the Year 1876”,《哈佛未刊旧海关史料》第176册,第186页。

大量的贸易。至于本口岸一些小规模的(外国)贸易商,不觉得子口税单对他有太大用处;由于对子口税制度一无所知,或担忧该制度被滥用,他甚至可能认为子口税制度会给自身及其商品带来麻烦。^①

至此,可知不对进口洋货发放子口税单的情况有两种。第一种情况是洋货进口广州后,再从广州分送内地所经粤海关与厘金局而应缴的税费低于子口税,此时无论华商或洋商,都没有申请子口税单的必要。第二种情况即上述引文中所提到的第一种原因,就是虽然洋货进口广州后、再运内地报经常关与厘金局的税费高于子口税,^②但华商一旦考量到进口洋货到内地的整体税费,就会发现如同本文第二节提过的:只在香港与内地之间的两点直通式销货,至少比从海外或香港先经广州再进内地的三点转运式销货要少纳一项税额:粤海洋关进口税。既然华商避开广州、直接从香港进口洋货到内地,粤海洋关也就无权发放子口税单。

归纳而言,对于粤海洋关是否发放子口税单,华商的角色至关重要。首先要知道的是,华商能够比照洋商申请子口税单运洋货进口内地,是在1880年之后;而华商能够比照洋商申请子口税单运土货出口内地(此时又称三联单),是在1896年之后。^③相对于此,洋商早自1858年中英《通商章程善后条约》第7款便获得申请子口税单运洋货进口内地、运土货出口内地的权利。^④其次,如表2所示,在1883年至1896年间只有1891年发放至1946张,接着是1892年的492张,其余年份则均未超过100张,其中五个年份全未发放、五个年份都仅在10张以内。显然直到1897年以后,粤海洋关才稳定发放大量洋货进口内地子口税单。回顾1880年后华商才能申请子口税单运洋货进口内地,以及本文第二节所引《粤海关1864年报告》指出泛珠三角地区洋货进口“如今却几乎全由华人经营”、1882年吴得禄称泛珠三角地区“洋货进口生意大半尽归华商”,自然容易理解为何“新关开来十有八年,未曾有洋运货入地报税要单”,因为这时期唯一有权利申请子口税单的“洋商失去进口之洋货”贸易。^⑤

表2 历年粤海洋关发放洋货进口内地子口税单张数

年度	张数	年度	张数	年度	张数	年度	张数
1883	2	1891	1 946	1899	7 506	1907	24 736
1884	0	1892	492	1900	5 308	1908	25 182
1885	0	1893	2	1901	9 662	1909	28 063
1886	0	1894	0	1902	13 418	1910	33 016
1887	7	1895	1	1903	17 331	1911	37 695
1888	4	1896	86	1904	24 412		
1889	0	1897	6 836	1905	21 715		
1890	79	1898	4 850	1906	30 299		

资料来源:据《中国旧海关史料》第10—57册所载1883—1911年各年度粤海洋关贸易报表统计。1897年与1898年数据据《哈佛未刊旧海关史料》第70—73册所载该两年各季度粤海洋关贸易报表统计。

① “Canton Trade Report, for the Year 1876”,《哈佛未刊旧海关史料》第176册,第186页。

② 《粤海关1876年报告》不仅具体表列出下列进口洋货的内地税费:鸦片,棉布类,棉花,棉纱,羽緞、羽纱、羽绸等类,手帕,铅类,而且计算出棉布类、棉花、棉纱、手帕高过条约税费的数额。“Canton Trade Report, for the Year 1876”,《哈佛未刊旧海关史料》第176册,第187—188页。

③ Circular No. 119 (Second Series, November 4, 1880), Circular No. 735 (Second Series, July 29, 1896), 中华人民共和国海关总署办公厅编:《中国近代海关总税务司通令全编》第2卷,中国海关出版社2013年版,第240—243页;第6卷,第426—427页。

④ *Treaties, Conventions, etc., between China and Foreign States*, Vol. 1,《哈佛未刊旧海关史料》第223册,第386—387页。

⑤ 粤海关博物馆编:《粤海关历史档案资料辑要(1685—1949)》,第196页。

相较于洋货进口内地子口税单,表3显示粤海洋关发放土货出口内地子口税单的数量极少,最多是1901年的208张,而在100—200张之间只有4个年份;至于其余24个年份,有12个年份全未发放,4个年份未超过10张、八个年份在10—50张之间。

表3 历年粤海洋关发放土货出口内地子口税单张数

年度	张数	年度	张数	年度	张数	年度	张数
1883	0	1891	0	1899	1	1907	42
1884	0	1892	0	1900	49	1908	23
1885	0	1893	0	1901	208	1909	11
1886	12	1894	0	1902	106	1910	136
1887	3	1895	0	1903	36	1911	4
1888	0	1896	0	1904	30		
1889	0	1897	18	1905	157		
1890	0	1898	1	1906	160		

资料来源:据《旧海关史料》第10—57册所载1883—1911年各年度粤海洋关贸易报表统计。1897年与1898年数据据《哈佛未刊旧海关史料》第70—73册所载该两年各季度粤海洋关贸易报表统计。

简要归纳的话,或可对1896年以前粤海洋关极少发放子口税单的现象,理出如下因果链条:中式帆船较轮船容易深入内地,而且只有华商能在泛珠三角地区雇用中式帆船,于是粤海关常把握机会经常调低商品进出口内地的常关税税率,粤海洋关发放的子口税单不具备优势,最终促成最大程度上华商经营中式帆船贸易,但粤海洋关无权向中式帆船发放子口税单,因为这些由华商利用的中式帆船归粤海关管辖。

洋商曾经试图打破华商几乎垄断洋货进口内地贸易的局面。1882年吴得禄致函粤海关监督称:“现洋商屡次来关请示,运洋货往内地到关报税,领取内地税单,如何办法。”^①同年,总税务司核发粤海洋关两份章程:“洋商前往内地采买土货运往外国发给三联单试办章程”及“洋货入内地发给税单试办章程”。^②然而,表2显示在1897年以前仍然极少发放子口税单,惟独1891年最为特别(突然发放1946张洋货进口内地子口税单)。对此,《粤海洋关十年度贸易报告(1882—91)》指出理由如下:“1891年7月起有大量火油由轮船载运,同时请领子口税单运往内地。在此之前,火油常用本地民船(native craft)载运。”^③至于大量利用子口税单进口火油的原因,《九龙关1891年报告》分析如下:

向来大帮火油俱系由华船装运进口。其偶有由轮船装运者,亦不过零星细数。迨本年五月间忽多改运洋船。推原其故,盖缘洋船进口后即可照通商税则办理,合正、半税统计,仅值百抽七五,且可免由华船运载、每箱须纳台炮经费洋银四角也。其由华船装运进口者,以应完正税及经费统计,则必须值百抽三十之多。^④

《拱北关1891年报告》更全面解析:

① 吴得禄接着提出:“查新关开来十有八年,未曾有洋商运洋货入内地报税要单一节,何以至今始有此事?”对此疑问,吴得禄做如下思考:“洋货进口生意大半尽归华商。该洋商失去进口之洋货,只存出口之土货。凡洋商贸易皆系巨本,故不必零星沽售,近数年中中国出口之生意,业经薄淡,然未若今岁之甚者,不惟中国减色,即天下各口亦有减色,只因生意如此,所以洋商思入内地,无非有谋利之心。”粤海关博物馆编:《粤海关历史档案资料辑要(1685—1949)》,第196页。

② 粤海关博物馆编:《粤海关历史档案资料辑要(1685—1949)》,第198页。

③ “Canton. Decennial Report, 1882—91”,刘辉主编:《五十年各埠海关报告:1882—1931》第2册,中国海关出版社2009年版,第199页。

④ 《光绪十七年九龙口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第17册,(中)第201页。

洋、土各货近年于税、厘之外,又复加抽台炮经费,因之货价骤昂,凡买货者无不酌价购运,诸从减少。各货销路既窒,生涯顿衰,此有碍于通省贸易者二也。粤省洋商于本年六月内,以洋货运入内地既完正税,复加厘金经费,抽收过重,销流甚难,因思避重就轻之法。凡洋货入口完正税外,复加一子口半税,照约请领单照、运往内地各埠发售,概免重征。适值省港轮船贬价争载之际,水脚极廉,较之华船运费,相去不啻倍蓰,致令向来本口购买洋货各商,皆改赴省城,以图利便。^①

大量请领洋货进口内地子口税单的情形,引起“粤海关部虑及洋货运省,皆舍华船而就洋轮,于常关税课不无亏短”,于是“设法将洋棉花、纱及匹头等项税课减半征收,以广招徕”。至于火油,同样“厘务总局有鉴于此,因将台炮经费斟酌减半”,“减至洋银二角”。^②此外,对于在广州报经粤海洋关进口而取得子口税单的洋货,广东当局担心“进口后完过子口半税,运入内地某处,沿途概免厘、税,如此办理是将本口厘金及台炮经费等项一概豁免”,“未免侵占厘金,复在内地设立补抽落地等税”。^③粤海关常与厘金局调低税率,以及对于领有子口税单而运至内地的洋货再补抽落地等税,显然获得成功。如同表2显示,洋货进口内地子口税单从1891年的1946张减少为1892年的492张。与此情形相呼应的是从香港购买、利用中式帆船报经九龙洋关直接进口内地的火油“共计七百七十八万三千余加伦,上年则祇四百六十三万六千余加伦”。^④

除了调低税率的做法之外,广东当局与外国领事、洋商始终对子口税单中一些模糊、不确定的事项有着不同意见,也是另一项阻碍子口税单发放的因素。例如,要如何处理洋商临时想要改变原本子口税单所写目的地;对于洋货运抵子口税单所写属于内地的目的地后再征收其他税费是否违背条约……等等。^⑤在英国驻广州领事的历年度贸易报告中可以见到许多类似争论,不过还需要整合更多粤海洋关内部档案,以及英国外交部档案中广州领事的报告,才能较为客观全面地理解这些争论。可以确定的是,广东当局与英国领事在1896年达成某种关键协议。据《粤海关1896年报告》:“本年年经英领事官极力与地方官争论,嗣后货入内地始无阻碍。”^⑥《英国驻广州领事1896年报告》则简述双方协议方向如下:

长久争论之后,广州当局已被迫承认,凭借子口税单运往内地的商品,关于该货在抵达该单所填目的地时的纳税,应与运往同样目的地而沿途缴纳厘金的类似商品,确实处于同样地位。^⑦

或可推测,此协议的目的是要消除条约税率与常关税、厘金税率的差异。从表2来看,1897年后洋货进口内地子口税单数量的整体趋势呈现大量增加,显示确实取得比以往更显著成效。然而,条约税率与常关税、厘金税率的差异却仍然存在,因为为求生存的常关与厘金局,又再继续调低税率以

① 《光绪十七年拱北口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第17册,(中)第209页。

② 《光绪十七年拱北口华洋贸易情形论略》《光绪十七年九龙口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第17册,(中)第202页、210—211页。

③ 《光绪十八年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第19册,(中)第191页。

④ 《九龙关1892年报告》:“查火油于十七年内,大半年皆系每箱征收经费洋银四角。嗣于七月间减收至洋银二角,至本年四月间又减至洋银一角。”《光绪十八年九龙口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第19册,(中)第196、197页。

⑤ “1896年8月14日税务司报总税务司第252号文”,粤海关博物馆编:《粤海关历史档案资料辑要(1685—1949)》,第200—201页;“Report for the Year 1895 on the Trade of Canton”, in *Irish University Press Area Studies Series, British Parliamentary Papers: China*, Vol. 19, Shannon: Irish University Press, 1971, p. 547.

⑥ 《光绪十八年九龙口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第19册,(中)第196、197页。

⑦ “Report for the Year 1896 on the Trade of Canton”, in *Irish University Press Area Studies Series, British Parliamentary Papers: China*, Vol. 21, p. 76. 查阅英国外交部档案收录1896年英国驻北京公使、驻广州领事与总理衙门、两广当局往返文件,可知所谓“长久争论”是指英商安渡(Andrew)出售洋货至梧州予当地华商买受而引发是否适用子口税单的争论。该案成为英国方面与两广当局在1896年最重要的交涉主轴。限于篇幅,无法在本文展开讨论。关于中英双方对该案件的往返交涉文件,参见英国外交部档案,“中央研究院”郭廷以图书馆藏,档号FO 228/1223、FO 228/1224、FO 228/1232(广州领馆中文附件)。

与子口税单竞争。据《粤海关 1897 年报告》:

厘局减轻厘则……将洋棉纱每担厘减至三钱五分,期与海关子口单争胜……西江初开时,向载渡船之纱,一时俱改载轮船,变易甚涌。各常关、厘卡咸有以后无收之虑。常关旋将税则每百分减轻四十五分,厘局则设立五联专单,发商运货入内地,将数处厘金归并一处,减成抽收(即前三钱五分之数)。其章程专与客商取便,能遍行通省,不再重抽,不准各厘卡阻滞稽留,违者查办。此五联单一出,乃将运销通省洋棉纱,仍尽挽归渡船装载,仍归彼厘局抽收。^①

这几乎无异于同业商家削价竞售、争揽客人。对常关与厘金局的做法,《粤海关 1897 年报告》不无嘲讽地写到:“厘务中人咸欣欣有喜色,以为厘金仍不失利,然其暗地亏折,其收数已不能如前足额矣。”^②不过仔细检视,粤海关与厘金局的“亏本拼搏”还是有明显回报。例如,《粤海关 1898 年报告》称:“印度棉纱今年进口甚少。查上年有十二万七千担,今年则少至六万一千担。减少之故,因此货不由轮船,多用民船装运来省,厘金局发给五联单,准其不再纳厘。”^③

总而言之,1897 年后粤海关一再调低税率的手法,虽然无法逆转使用洋货进口内地子口税单的趋势,但确保了华商经营的中式帆船贸易未见衰退。《粤海洋关十年度贸易报告(1902—11)》称泛珠三角地区中式帆船贸易维持不衰的关键,源自“粤海关税率则的特性,许多商品常关税率仍然低于洋关税则。若非如此,往返广州与香港的中式帆船贸易肯定衰退,不过倒不致于影响往返香港与内地各处的(中式帆船)贸易”。^④表 4 显示大部分时期关税征数大致在每年关平银 30 万两上下变动,或可间接证明这一点。^⑤

表 4 1901 年至 1911 年广州口岸周遭 50 里内粤海关关税征数 单位:关平银两

期数	税额	期数	税额	期数	税额	期数	税额
01 至 04 期	246 478	13 至 16 期	359 344	25 至 28 期	286 751	37 至 40 期	311 410
05 至 08 期	325 170	17 至 20 期	389 755	29 至 32 期	310 363		
09 至 12 期	293 398	21 至 24 期	362 644	33 至 36 期	311 632		

资料来源:“Canton. Decennial Report, 1902—11”,刘辉主编:《五十年各埠海关报告:1882—1931》第 7 册,第 152 页。

说明:第 1 期起自 1901 年 11 月 11 日,第 40 期终于 1911 年 11 月 20 日。

五、小结

从以上所述,清楚可见华商、中式帆船、粤海关在晚清泛珠三角地区的贸易当中,绝非一般刻板印象所示的消极被动。恰恰相反,他们呈现出了积极主动的态势。对此,展开以下两方面的思考。

① 《光绪二十三年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第 26 册,(中)第 216 页。

② 《光绪二十三年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第 26 册,(中)第 216—217 页。

③ 又如《粤海关 1900 年报告》:“欲究本口洋货生意实在销场,仅据本关总册数目不足为凭。缘册内所纪,系专由洋式船装运进口者。试举煤油一项,明以示之。去年总册内载进口煤油七百七十余万加伦,本年进口则只一百八十余万加伦。其中减少之故……皆由洋式船与民船两下争载,致此项进口煤油,以及别种货物时有偏多偏少之处。仅就一边难于核实。洋纱与棉花亦因此而进口数目大减。此本关总册所纪,所以不能尽本口销货之实在情形也。”《光绪二十四年广州口华洋贸易情形论略》《光绪二十六年广州口华洋贸易情形论略》,《旧海关史料》第 28 册,(中)第 222 页;第 32 册,(中)第 244 页。

④ “Canton. Decennial Report, 1902—11”,刘辉主编:《五十年各埠海关报告:1882—1931》第 7 册,中国海关出版社 2009 年版,第 152 页。

⑤ 有研究认为 1897 年西江通商后,中式帆船到三水、梧州的纳税多于同样到该二处的轮船,以及子口税单的普遍发放,所以“对港澳的木船贸易便转向衰落”。笔者认为此论点稍嫌武断,理由有三:第一,如同本节所指,1897 年后粤海关与厘金局仍不断调低税率且发挥作用,但该研究忽视此作用。第二,该研究并未具体分析为何中式帆船到三水、梧州的纳税多于同样到该二处的轮船。第三,该研究忽略中式帆船在广州的贸易,只考察九龙与拱北洋关统计的中式帆船数量、吨位。蒋祖缘主编:《广东航运史(近代部分)》,第 97—98 页。

(一) 广州体制时期与条约时期广州的转变

广州体制(Canton System)时期,中国与欧美的贸易往来几乎集中在广州。^①大量中国内陆各省商品经水、陆运源源不绝地抵达广州,然后装上欧洲各国与美国的船只,以及华商甚或十三行商人拥有、管理、投资的中式帆船,^②直接运往东南亚与欧美。简言之,广州体制下的广州是偏重于向外伸展的国际贸易中心,它直接与世界贸易网络体系联结。

伴随条约时期的开启,一方面是江南的生丝,以及安徽、湖北、湖南、福建的茶叶,改从上海、汉口、福州等条约口岸直接出口,另一方面是华南地区绝大部分国外进口的洋货与出口国外的土货都经香港转运。这样的情形在19世纪60年代后更为明显。结果,广州失去国际贸易中心的地位,间接透过香港与世界贸易网络体系联结。

然而,这不表示广州走向衰落。笔者认为条约时期的广州出现不同于广州体制时期的转变,动力在于泛珠三角地区本地商品的生产,制造大量土货从该区内地先运到广州、再经香港转运国外。结果,广州在国内的地方区域性贸易获得令人惊奇的发展。据《粤海关1871—72年报告》:

仅就广州口岸的国际贸易而言,就有巨大变化。(广州)一度是盛大且唯一与西方国家贸易的商业中心,而因为各条约使更多中国口岸开放,它的繁荣立即衰退……

由于其他口岸的开放,导致他们失去(在国际贸易上)的主导地位,广州人民必须另辟新径以补所失。过去他们从外省搜集茶、丝之类的商品,然后由本口岸运往西方市场,如今广州自然地致力于试图生产本地商品以供应外国的需求。因之导致大规模地种茶,继之大量地养蚕。

目前(广州)本地茶、丝生产和对外出口稳步增长……^③

在此基础上,华商利用中式帆船较轮船容易深入内地的优势,敏锐地把握粤海关经常调低常关税率的机会,精明地计算条约税率与常关税、厘金税率的差异,选择在最大程度上经营中式帆船贸易,促使大量土货源源不绝地从泛珠三角地区的各内地出口。归纳而言,虽然条约体制给广州带来不利影响,但也客观造成新的发展契机,尽管这并非外国领事、洋商所希望的。所谓新的发展契机,就是条约税率与常关税、厘金税率的差异,以及洋管管轮船与西式帆船、常关管中式帆船的分工。

文末附图2显示仅就粤海洋关统计而论,从广州出口泛珠三角地区生产的土货,是以运往国外为主,且整体趋势上涨。此外,本文最后附图3显示所谓的从广州出口土货到国外,其实几乎只是从广州运往香港。这意味着在土货运到香港出口国外之前,广州是土货从泛珠三角地区各内地运出后的集结中心。虽然在1902年接管条约口岸周遭50里内常关之前,粤海洋关的统计只显示华商与洋商经营的轮船与西式帆船贸易,但本文也指出,即便是华商经营的中式帆船贸易,无论内地出口的土

① 一般认为广州体制是指在鸦片战争(1839—1842)以前,清朝将来华贸易的欧美商人限制于广州贸易的政策。对此,冈本隆司、范岱克(Paul A. Van Dyke)有不同看法,他们主张清朝的限制政策,只是对欧美商人早已集中广州贸易的“既成事实”进行“追认”。范岱克还论述了欧美商人感受在广州贸易的便利性。冈本隆司『近代中国与海关』名古屋大学出版会,1999年,14页;Paul A. Van Dyke, *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700—1845*, Hong Kong: Hong Kong University Press, 2005, pp. 16—17. 此外,一些研究也呼应此两位学者的观点,参见 Yen-p'ing Hao, *The Commercial Revolution in Nineteenth-Century China: The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism*, Berkeley: University of California Press, 1986, pp. 15—16; 廖敏淑:《清代中国对外关系新论》,政大出版社2013年版,第97—99页。虽然广州体制不免使人误以为清代中国对外贸易实行广州一口通商政策,但无论是被动地受到清朝限制,或是自主感受广州能提供许多贸易上的便利,来华贸易的欧美商人几乎一致集中于广州。

② 范岱克著,丁峻译:《从荷兰和瑞典的档案看十八世纪50年代至70年代的广州帆船贸易》,《广东社会科学》2002年第4期;李塔娜、范岱克:《18世纪的东南亚水域:新资料与新观点》,北京大学亚洲—太平洋研究院编:《亚太研究论丛》第3辑,北京大学出版社2006年版,第192页注释第6。

③ “Canton Trade Report, for the Years 1871—72”,《哈佛未刊旧海关史料》第173册,第219页。

货或进口内地的洋货,同样有很大部分汇聚广州。^①简言之,条约时期的广州是偏重于向内伸展的国内区域贸易中心,明显不同于广州体制时期是偏重于向外伸展的国际贸易中心。

(二)广州与其他条约口岸的差异

除了广州体制时期与条约开放口岸时期的差异之外,本文也显示广州与其他条约口岸有如下两点不同。

第一,在泛珠三角地区只有华商才能使用中式帆船。相较于此,早自19世纪60年代初起,往来长江沿岸条约口岸的贸易便开放洋商使用中式帆船。^②泛珠三角地区华商独占中式帆船贸易的“特权”,与洋商享有条约特权的普遍印象形成强烈对比。正是得益于此“特权”,华商运销洋货的范围、途径、方式,均比洋商更为广泛、多元,于是不仅泛珠三角地区的“洋货进口生意大半尽归华商”,甚至出现了“中式帆船从事洋货进口贸易的价值远超过外国(西式)船只的进口”的现象。晚清泛珠三角地区中式帆船贸易规模与轮船的对比,或可间接分析附图1。该图显示粤海关统计轮船与西式帆船的贸易价值,在1902年与1903年出现大幅增加。对此现象,先是《粤海关1902年报告》:“因从前有许多货物向由渡船装载者,自本年常关归本关兼办之后,即多有改由轮船载运矣。”继而《粤海关1903年报告》:“向日由渡船附寄之货,现多改用轮船载运也……今常关收税,悉照税则如数征收,故各货改由轮运,更得快捷稳当之益也。”比起1901年整体贸易净价值的关平银59 990 264两,这两年从中式帆船改为轮船后合计增加关平银50 569 562两,增幅竟然与1901年相近!^③由此可见即便至20世纪初,泛珠三角地区中式帆船贸易与轮船的比例仍然相差不大。

第二,在不违背条约字面规定的前提下,粤海关经常调低常关税率、“抵制”子口税单的积极作用一直持续到1896年,1897年起,粤海关大量发放子口税单才成为常态。显然,比起早自19世纪70年代起便普遍发放子口税单的江汉、九江、镇江等沿江洋关,以及上海、宁波、福州、厦门等沿海洋关,粤海关发放子口税单非常晚。这一差异,显示洋关整合邻近常关与厘金局所在内陆、内地市场的作用,^④粤海关要到1897年后才具备。如果不能发放能免除洋、土货进出内地应纳常关税与厘金的子口税单,那么洋关的效能大约只限于租界内或条约口岸界内。此时,以洋关为中心、基于条约税率而运作的区域市场圈,也就只具备向外联结其他国内或国外的条约口岸的作用,因此性质是外向型为主。如果一旦能发放进出内地的子口税单,那么洋关的效能便与常关、厘金局管辖的内陆、内地市场有很大程度的重合。此时,以洋关为中心、基于条约税率而运作的区域市场圈,不仅具备原本向外联结其他国内或国外的条约口岸的作用,而且获得向内联结内陆、内地市场的作用,因此性质是外向与内向兼具型。

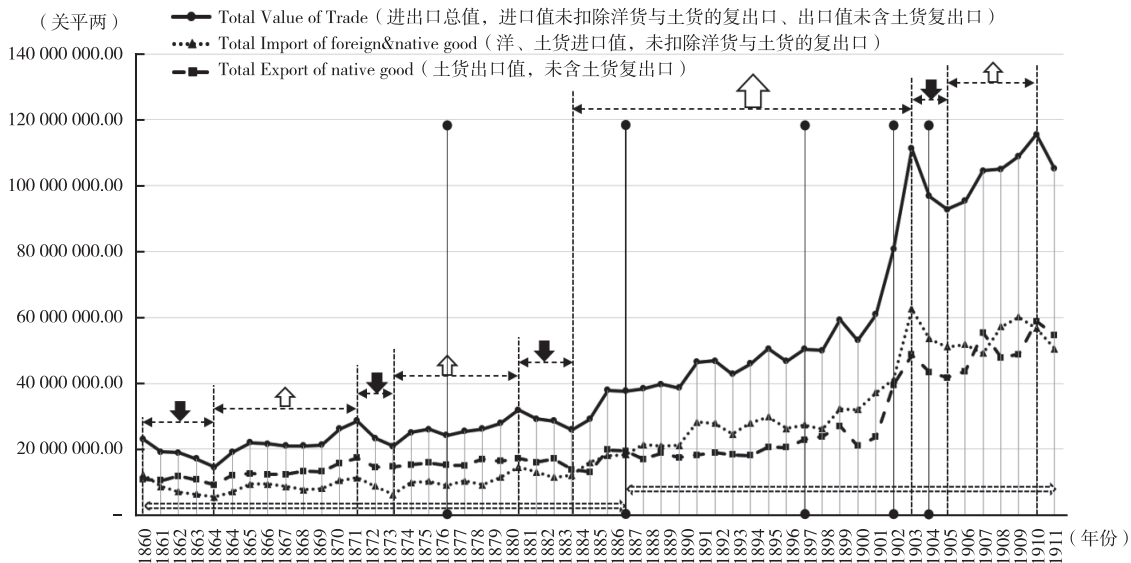
简言之,在1896年以前大量发放子口税单尚未常态化的时期,只从粤海关出发无法全面理解泛珠三角地区市场圈的内外联结性。就此来看,理解粤海关的作用就显得很有必要。

① 蔡思行对1897年西江开放通商后的研究,同样注意到华商的多样性考量,中式帆船贸易的活跃,以及条约税率与常关税、厘金税率的差异。但他的分析视角是以香港为中心,忽略了广州在土货从内地出口与洋货进口内地的过程中,扮演集结中心的角色。Henry Sze Hang Choi, *The Remarkable Hybrid Maritime World of Hong Kong and the West River Region in the Late Qing Period*, Leiden, Boston: Brill, 2017, pp. 2-8.

② 1861年《长江各口通商暂行章程》:“洋商雇买内地船只,装货上下长江,稟请该口领事官咨会该关,发给内地船照”;1862年《长江统共章程》:“凡有洋商雇用地船只运货者,仍令其照暂定章程之例,呈具保单,请领执照”。《筹办夷务始末(同治朝)》第2卷、第7卷,《续修四库全书》第418册,上海古籍出版社1997年版,第519页下、第653页上。

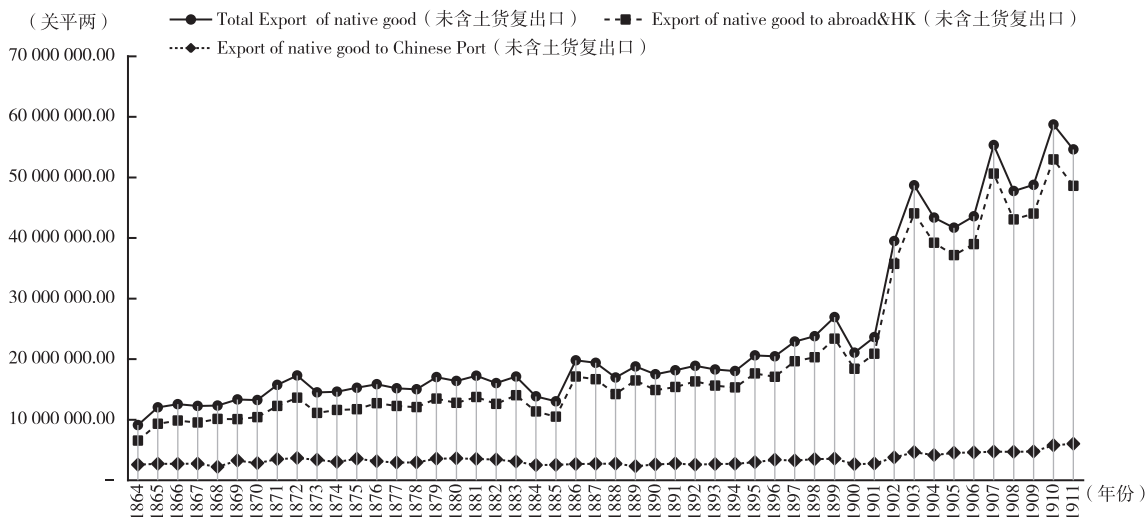
③ 《光绪二十八年广州口华洋贸易情形论略》,《光绪二十九年广州口华洋贸易情形论略》,“A. Table 2: Gross and Net Values of the Trade of Canton, 1901-1903”,《旧海关史料》第36册,(中)第260页;第38册,(英)第40页、(中)第276页。

④ 濱下武志『中国近代经济史研究—清末海關財政と開港場市場圈—』345—388頁。



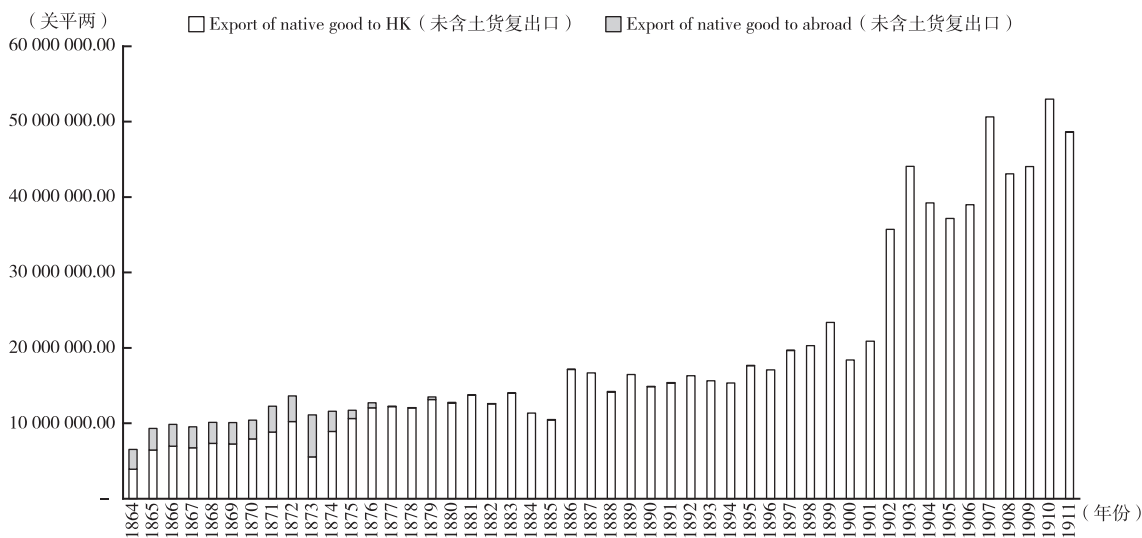
附图 1 粤海洋关统计 1860—1911 年广州口岸进出口贸易价值趋势图

资料来源:据《旧海关史料》第 1—57 册所载 1864—1911 年各年度粤海洋关贸易报表统计。



附图 2 粤海洋关统计 1864—1911 年广州口岸土货出口贸易价值趋势图

资料来源:据《旧海关史料》第 1—57 册所载 1864—1911 年各年度粤海洋关贸易报表统计。



附图3 粤海洋关统计土货前往香港与其他国外地区的出口贸易价值比例图

资料来源:据《旧海关史料》第1—57册所载1864—1911年各年度粤海洋关贸易报表统计。

Trade Feature of the Great Canton Delta Mode in the 1860s – 1911 : The Activity of Chinese Merchants, Junks and Canton Native Customs

Hou Yanbo

Abstract: The Great Canton Delta Mode presented that Chinese merchants, junks (traditional Chinese vessels) and Native Customs could yet be competent against foreign merchants, steamers, and Foreign Customs in 1860s—1911, while Chinese merchants were performing a most significant part in connection to the former mentioned mode. Putting more favorable freight of junks and duties of the Canton Native Customs into consideration, Chinese merchants managed to change, from time to time, the entering and leaving ports and the routes of commodity circulation in the Great Canton Delta, which revealed the complexity and diversity of the regional market circle. Discussions of the Great Canton Delta Mode not only pointed out the insufficiency of current studies which focused excessively on the influence of Foreign Customs and steamers over the Sino-foreign trade in the treaty period, but also clarified the transformation of Guangzhou from the Canton System to the Treaty System as well as objective differences between Guangzhou and other treaty ports.

Key Words: Chinese Merchant, Junk, Foreign Customs, Native Customs, Canton

(责任编辑:王小嘉)