

# 晚清营口贸易的商业机能与市场网络<sup>\*</sup>

燕红忠 许晨

**内容提要:**营口是东北早期经济发展时期的主要贸易港,营口贸易及其金融体系不仅支撑了东北的地区开发和经济发展,而且对于其整个贸易覆盖地区也有着深远影响。文章主要利用早期的日本调查资料,对营口贸易的发展过程、营口贸易的覆盖区域、市场网络及其运行机制、营口的贸易模式和商业构造的变化等问题进行分析与探讨,反映了晚清时期以华商为主导的营口贸易对东北地区开发和经济发展的推动。

**关键词:**晚清时期 营口贸易 东北经济 市场网络

## 一、引言

有关清代东北与内地贸易的关系及其影响,学术界已经有很多讨论。早在19世纪初期,清廷有关漕粮海运的争论中就曾涉及南北贸易的规模和运输情况。王业健对长江三角洲的谷物供给和粮食价格、张忠民关于上海口岸经济的发展、范金民关于明清江南商业发展的研究,都不同程度上探讨了东北—江南的贸易及其可能的规模。<sup>①</sup>与此相关,邓亦兵则专门对清代前期的沿海运输业进行了考察。<sup>②</sup>有关东北与内地的贸易,也涉及经济史中的热点问题即中西方“大分流”的争论。李伯重在《对江南农业发展的研究》中,利用早期的官方史料和20世纪初年的大豆产量数据,专门对19世纪前期东北输入江南的大豆总量进行了估算,从而说明18世纪江南农业中存在肥料革命和农业生产率的提高。<sup>③</sup>这又进一步成为彭慕兰大分流理论的重要基础之一。克里斯托弗·伊塞特(Christopher M. Isett)认为李伯重严重夸大了东北地区的大豆产量和输出量,他通过耕地面积和亩产量重新估算了东北从1725—1900年间每间隔25年的大豆净产量和最大可能输出量,进而说明18世纪中国的中心地区江南存在严重的马尔萨斯压力,以及日益恶化的土地劳动生产率。<sup>④</sup>

晚清时期,营口是东北最重要的港口。在19世纪60年代,其贸易至少占到当时东北贸易的一半。到19世纪之末,进一步上升到东北贸易量的80%上下。因此,通过对营口贸易的系统考察,不仅有助于澄清

[作者简介]燕红忠,上海财经大学经济学院教授,上海,200433。许晨,上海财经大学经济学院博士研究生,上海,200433。

\* 本文为国家社科基金一般项目“近代中日货币战争研究(1906—1945)”(13BJL019)阶段性成果之一。本文同时受教育部“新世纪优秀人才支持计划”(批准号:NCET—13—0894)和“上海财经大学创新团队支持计划”(立项编号:2014110309)的资助。作者感谢高宇教授在资料收集和整理过程中提供的帮助,也感谢匿名审稿人的建设性意见。

① Y. C. Wang, “Food Supply And Grain Price In The Yangtze Delta In the Eighteenth Century”, paper presented at The Second Conference on Modern Chinese Economic History, Institute of Economics, Academia Sinica, 1989; Y. C. Wang, “Secular Trends of Rice Prices in the Yangtze Delta, 1638 - 1935”, in Thomas G. Rawski and Lillian M. Li eds., *Chinese History in Economic Perspective*, Los Angeles: University of California Press, 1992, pp. 35 - 68. 张忠民:《上海:从开发走向开放 1368—1842》,昆明:云南人民出版社1988年版;范金民:《明清江南商业的发展》,南京大学出版社1998年版。

② 邓亦兵:《清代前期沿海运输业的兴盛》,《中国社会经济史研究》1996年第3期。

③ 李伯重:《江南农业的发展》,上海古籍出版社2007年版。

④ Christopher M. Isett, *State, Peasant, and Merchant in Qing Manchuria, 1644 - 1862*. California: Stanford University Press, 2006. 按照其所估算的东北大豆最大输出数字,1775年时为112万石(标准石,下同),1800年为146万石,1825年为177万石,1850年为236万石,1875年为315万石,1900年为525万石。而王业健和李伯重所推算的18世纪末、19世纪初期的数字则是1000万石,两者之间差距甚巨。

上述争论,<sup>①</sup>而且可以更好地反映近代东北贸易结构的变化,以及贸易、金融和经济发展之间的内在关系。

有关营口贸易,20世纪初日本曾做过大量调查,积累了很多资料。战后,日本国内也有以这些调查为基础的相关研究,但这些研究大多存在明显的扭曲和偏见。在20世纪60年代以前,主要代表者为佐佐木正哉和石田兴平。<sup>②</sup>这些研究带有鲜明的“日本帝国主义殖民地支配史”的特点,有意忽略了中国的主体地位和东北原有的经济发展。首先,将东北与内地间关系定义为殖民地与宗主国的关系,以军部炮制的对中间资本的批判论为分析工具,以华北土地剥削的强化为人口移动的原因,其探讨也以东北被殖民地化为必然结果展开,集中体现了战后初期日本研究界方法论混乱的状况。<sup>③</sup>其次,这些研究忽略了一个重要时期,即营口成为贸易港至日俄战前,对影响经济和贸易发展的基本要素的变化也不加考察,将一港主导和多港竞争前后两种经济循环混为一谈。第三,与第二点相关联,对营口交易币制的形成时期、市场参与者及过程的考察,基本直接沿用1910年满铁调查的结论。

20世纪80年代以后,日本东洋史研究界曾有反思,有学者指出,在日本发动“九一八”事变占领东北之前,被殖民地化并非必然趋势。有关东北开发和经济发展过程的研究者更注重华商资本在开发过程中的作用与特点,以及中国地区间商品流通结构的变化。如宫田和小濑对沿海开港地之间的商品流通的探讨,<sup>④</sup>塚瀬关于外来因素对东北经济影响的考察,<sup>⑤</sup>山本关于区域贸易圈的形成问题的研究等。<sup>⑥</sup>但这些成果仍然在不同程度上受到前期研究传统的影响,并在数据使用方面存在一定的混乱,同时缺乏对外贸、港口和腹地相互关系和运行机制的整体视角,以及贸易和金融关系的系统考察。本文主要利用日本的早期调查资料和数据,<sup>⑦</sup>并结合这一时期的海关贸易报告,在考辨前述相关研究的基础上,对营口贸易的商业机能与市场网络进行系统考察,特别是弥补营口开港至1907年前后这段时期现有研究的不足。<sup>⑧</sup>

晚清时期,东北区域经济发展中的自然区域包括辽河流域、三江流域、东部内蒙古、辽西锦州、辽

① 不同与前述基于耕地和亩产量的估算,本文后面通过海关和常关贸易额的直接统计数据,以及各种实地调查报告对比,表明克里斯托弗·伊塞特关于晚清时期东北豆货输出的数字似乎存在一定程度的低估。其按照同一口径所推算的更早一些的数据也应该重新进行审视。

② 佐々木正哉「营口商人の研究」近代中国研究委員会編『近代中国研究』第一輯 東京大学出版会,1958年,213—267頁;石田興平「清代満州における中国植民地の経済循環の形成」滋賀大学経済学会編『彦根論叢』第59・60・61号,1959年10月,18—32頁;石田興平「清代満州における貨幣流通と経済循環」滋賀大学経済学会編『彦根論叢』第70・71・72号,1960年10月,16—32頁;石田興平「营口を中心とする輸出入品の取引と経済循環」滋賀大学経済学会編『彦根論叢』第77号,1961年7月,1—16頁。

③ 战前,日本为了侵略东北,曾炮制“满洲是中国移民殖民地”的说法,意在强调“东北非中国固有领土”,使其侵略行径合法化。20世纪30年代,军部为了排挤财阀和商业资本,曾令其御用学者炮制所谓“商业资本等同于中间盘剥、等于腐朽没落资本”的理论,在实际政策中也采用排除中间商的政策,并令高桥龟吉等御用学者从事“华北调查”,炮制“土地集中”、“民不聊生”的论据,以制造国民政府无力解决国内问题,华北农民会欢迎日本统治的依据。而这些御用学者在战后摇身一变,成了马克思主义经济学“权威”,影响很大,由此引起部分学者研究方法论的混乱。

④ 宫田道昭「19世紀後半期、中国沿岸部の市場構造——「半植民地化」に関する一視点」『歴史学研究』第550号,1986年1月,1—14頁。小瀬一「十九世紀末中国開港場間流通の構造:营口を中心として」『社会経済史学』第54卷第5号,1989年1月,644—672,751頁。

⑤ 塚瀬進「中国近代東北経済史研究:鉄道敷設と中国東北経済の変化」東方書店,1993年;塚瀬進「満州事变前、大豆取引における大連取引所の機能と特徴」『東洋学報』第81卷第3号,1999年;塚瀬進「中国東北地域における大豆取引の動向と三井物産」江夏由樹ほか編『近代中国東北地域史研究の新視角』山川出版社,2005年。

⑥ 山本進「清末民初奉天における大豆交易一期糧と過炉銀」『名古屋大学東洋史研究報告』第31号,2007年,49—71頁;山本進「清末東三省幣制:抹兌と過帳」『九州大学東洋史論集』第35号,2007年4月,163—184頁;山本進「清代東錢考」『史学雑誌』第114編第3号,2005年,38—61頁。

⑦ 海关虽然也提供了这一时期营口贸易的统计,但由于营口贸易同时包含了海关和常关,并且在海关统计中对于豆油的输出遗漏很大。而这些日本调查资料中则包含了上述信息,同时也可以观察到更多的有关腹地市场的信息。

⑧ 雷慧儿的《东北的豆货贸易:1907—1931》(国立台湾师范大学研究所专刊(7),1981年5月)是一部非常重要的关于东北豆货贸易的专题研究著作,但其研究起点是1907年,即以大连、安东、大东沟的开港为标志,并且主要以日本大连满铁产业部所出版的《满铁调查月报》为最重要的基础资料,因此与前述日本学术界依赖满铁调查所得出的诸多论点具有一定的类似性。

东半岛及鸭绿江流域的一部分。在这五个区域中,后两者可与芝罘直接贸易,但从比例上来看,其贸易额仅占整个东北贸易的一成左右,而前三个区域通过营口与关内的贸易,构成当时东北经济的主要部分。营口贸易的主要内容是上述三大区域农产品出口与所需日用品的进口。营口贸易早在营口开港前就已发生,并在不同时期呈现出不同的特点,即其贸易对象地区,以及主要商品构成、运输形态、贸易参加者和运营形态等都有所变化。本文的结构安排主要分为以下五个部分:第一节对东北的商业贸易及营口港的发展进行概述;第二节探讨营口港对腹地地区的覆盖范围,以营口为中心的东北市场网络,及其循环机制;第三节分析营口与华南、上海地区的贸易状况和运行机制;第四节探讨营口与日本贸易的开展及其影响;第五节对营口贸易的主要特点、贸易模式的变化,以及营口港的交易货币、贸易参加者等商业构造进行探讨。

## 二、东北贸易发展概况

明代虽有海禁,但走私贸易极为活跃,不仅有东亚、南洋贸易,也形成了以长三角为分界的南北两大沿岸贸易流向。一是长三角与华南各省的棉花与砂糖贸易,主要由闽粤各港船只进行;二是由沙船帮从事的北方贸易。清朝自康熙二十四年(1685)解除海禁后,沿岸贸易的规模和经营形态都得到迅速发展。18世纪就有闽粤商人运砂糖到上海,采购棉花而归的记录。<sup>①</sup> 1846年福建船入上海港约300艘,广东船约400艘。<sup>②</sup> 至于沙船贸易,明代江南就有适合航行北方的商船1000艘以上,<sup>③</sup>清初沙船航行范围扩大到山东半岛以北,<sup>④</sup>乾隆十四年(1749)清廷正式准许由盛京运出大豆,此后东北大豆豆饼被大量运往南方。<sup>⑤</sup> 嘉庆九年(1804)包世臣在《海运南漕议》中,描述了上海沙船帮的运营,以及其以南方布茶与关东豆麦为主要交易的状况。“中外尚未通商以前,商市以豆业为领袖”。<sup>⑥</sup> 19世纪中叶,宁波与上海同为南北贸易的中转基地,商人分为南号、北号两帮,北号拥有180艘左右海船。

关于南方船只到北方贸易的记录虽然不连续,但也能从中观察到其商业模式和贸易规模。雍正九年(1731)闽船59艘运销砂糖入天津港,<sup>⑦</sup>道光十八年(1838)闽粤船147艘至天津。在天津卸货后,转到盛京、锦州载大豆而还。<sup>⑧</sup> 此外还有以上海和宁波为中继港口的贸易,1845年7月开始的一年之间,福州港有来自宁波的1141艘船到港,运来北方所产大豆18万担,<sup>⑨</sup>占福州港进口总额的1/4,即沙船将东北进口大豆分批次销售到福州。<sup>⑩</sup> 但是比较这一时期长三角和闽粤船只的所有和运营状况可知,相对于闽粤船为贸易参加者所共有,运输和贸易机能捆绑在一起;上海沙船为船主所拥有,交通运输业与贸易已经分离。这种分工状态之差,造成了五口通商后沙船和华南各港船只相对轮船货运竞争力的差别。<sup>⑪</sup> 第一次鸦片战争后,清廷尚未开放北方各港,闽粤两省帆船一度将其贸易范围扩大到北方,第二次鸦片战争后才逐渐趋于减少。<sup>⑫</sup>

① 褚华:《木棉谱》,《上海掌故丛书》第1集,上海通社1935年版。褚华为乾隆时期的上海人。

② *The Chinese Repository*, Vol. XV, No. 9 (Sept. 1846), pp. 467-468. 闽船多来自海南和台湾,粤船多来自澳门与东南亚。

③ 周世德:《中国沙船考略》,《科学史集刊》第5卷,北京:科学出版社1962年版。

④ [清]谢占壬:《古今海运异宜》,《皇朝经世文编》卷48。

⑤ 加藤繁「康熙乾隆時代に於ける満州と支那本土との通商について」『支那経済史考証』東洋文庫,1953年。

⑥ 参见民国《上海县续志》卷1《风俗》。

⑦ 香坂昌纪「清代前期の沿岸貿易に関する一考察——特に雍正年間・福建—天津間に行われていたものについて」東北大学文学会『文化』第35卷第1、2号,1971年12月,28—65頁。该论文使用雍正七年和九年的史料《奉闽船到津摺》考证了闽船的贸易状况。

⑧ 佐々木正哉「营口商人の研究」近代中国研究委員会編『近代中国研究』第一輯 東京大学出版会,1958年,213—267頁。

⑨ 1担=60.479千克,下同。

⑩ BPP, *Return of the Trade the Various Ports of China. 1845-46*, Vol. 40, 1847, Foochow, p. 106.

⑪ 闽粤两省的帆船由于外国轮船竞争,数量减少较多,但沙船由于船舶专营程度高,相对于外国商船,在沿海贸易方面一直占有较大比例。参见宫田道昭「19世紀後半期、中国沿岸部の市場構造——「半植民地化」に関する一視点」『歴史学研究』第550号,1986年1月,1—14頁。

⑫ 如汕头的商用帆船数量1858年为400艘,1869年300艘,1882年110艘,1893年减少到80艘。

### (一) 海关贸易的发展

营口开港后,贸易管理机关分为海关和常关,海关称新关,常关称旧关、钞关、或西关。海关主要管理外轮与外海航船,钞关主要对应内海航船和中国帆船。图1是根据海关贸易数据描绘的1872—1905年内外商品贸易状况。从其贸易数据可得出以下一些结论:第一,营口贸易的发展可分为1872—1873年、1874—1881年、1882—1889年、1890—1894年、1895—1899年、1900—1905年6个阶段。第二,1872—1873年是上一个商业周期的下降期,至1874年到达低谷;之后的1874—1881年、1882—1889年的两时期,是以8年为单位的上升和下降周期,这可以视为营口贸易主导下东北特有的商业周期,特征是出口额先于进口额的增长,豆货出口额的增长带动日用品进口额的增长,从而带动经济规模的增大。第三,1890—1894年、1895—1899年、1900—1905年的三个时期,是对外贸易强劲增长时期,豆货出口增长带动直接和间接的外国商品进口的大幅度提高,贸易规模增大推动东北经济规模迅速增大。但是这三个时期的增长,皆因外来的战争和动乱因素被打断。因此营口贸易前期主要取决于内贸与自身生产周期,甲午战争以后对外贸易的影响因素大增。

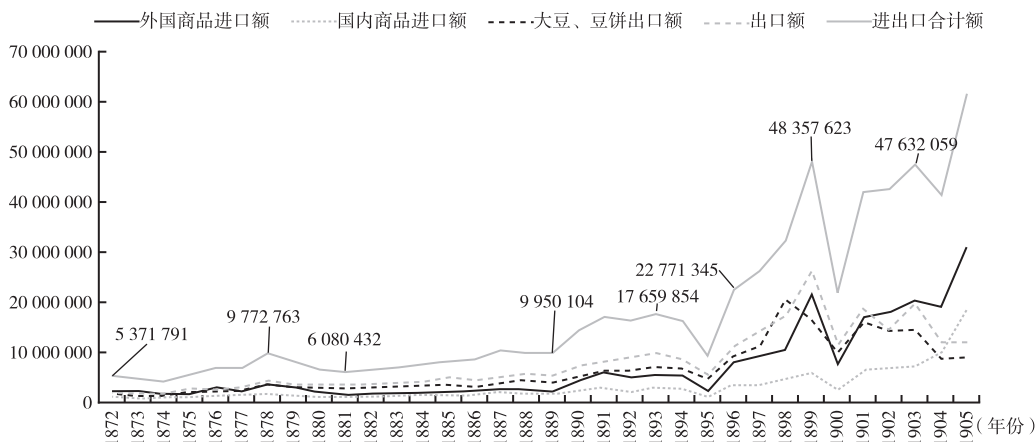


图1 营口开港后的海关贸易

资料来源:根据『東亜同文会ノ清内地地調査一件ノ营口駐在班ノ部』第二卷,1907年,18—19頁表与拓殖局「大豆ニ関スル調査」『拓殖局報第二五』,1911年12月,196—198頁数据制作。

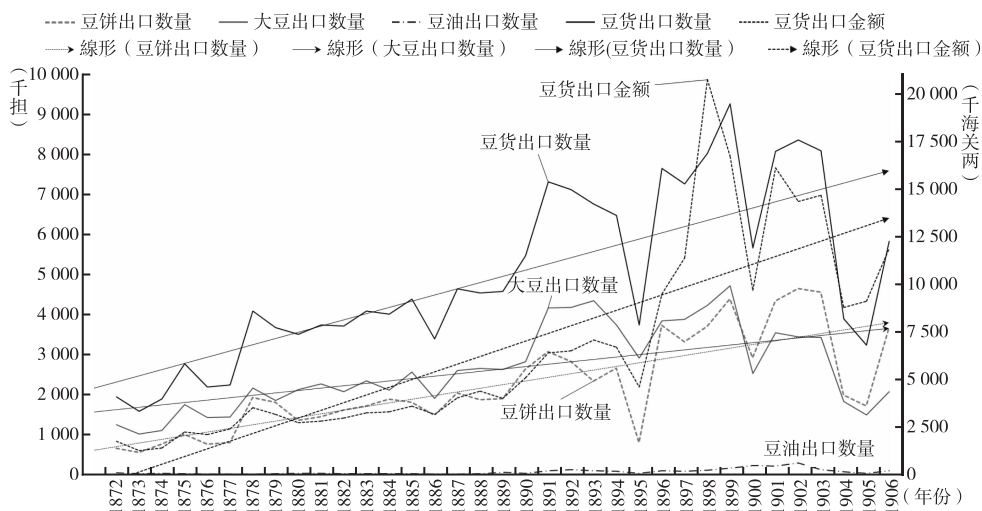


图2 海关贸易中的豆货出口状况

资料来源:根据拓殖局「大豆ニ関スル調査」『拓殖局報第二五』,1911年12月,196—198頁表中豆货出口数据制作。

豆货是营口港和东北贸易的主要商品。图2是1872—1906年海关贸易中,豆货出口的变化趋势。图中的上段是出口数量与金额的变化,下段是大豆与豆饼出口量的变化。从总趋势来看:第一,

豆货贸易无论金额和数量都呈现长期增长趋势,至甲午战争前,以数量上升为主导,其后则以价格上升为主导,因此出口金额增长趋势快于数量增长,并呈加速状态。第二,1881年以前,出口金额与贸易数量波动几乎同步,豆货贸易量、尤其是大豆贸易量呈现3—4年的周期性波动,受天气等自然环境影响的波动直接反映在贸易额上。第三,1878年贸易额与1889年出口水平十分接近,但数量规模相比差别很大,此后连续减少,到1881年减少近4成。第四,1881—1889年,大豆贸易量依然呈周期性变动,而且幅度较大,但豆饼贸易量呈现稳定上升趋势且波动较少,豆货贸易金额也呈现较稳定的上升趋势,但与数量上升之间差别逐渐拉大。这既表明了价格上升低于数量增大的趋势,同时表明油坊业发展与交易金融体系有稳定价格、熨平大豆生产丰歉变动的效果。第五,大豆与豆饼的贸易量在甲午战前呈现平行发展,但甲午战后豆饼的出口一举达到接近大豆的水平,之后超过大豆贸易量,表明油坊业在甲午战后到日俄战争前在快速发展,成为牵引经济规模增长的主导要素。

## (二)常关贸易的继续保持

常关贸易与中国传统沿海贸易有着重要关系。在营口开港后相当时期,沙船和闽粤两省商船在营口货运中比外船占有优势。1873年的牛庄贸易中,帆船出口额为389.3万两,外船出口额为158.2万两,中国帆船的贸易额是外船的约2.5倍。1875年,中国船运出大豆和豆饼数量分别为186万担和103.5万担,外船运出量分别约为174万担和100.7万担。1876年度双方的出口量几乎相同,但进口量中,中国船只相当于外船的2/3。<sup>①</sup>日本调查指出:“营口常关贸易,即所谓帆船贸易起源极早,本港开港即1831年时,贸易主要由帆船和西洋帆船进行。1858年牛庄开港条约禁止外轮输出大豆与豆粕,输出入满洲的货物多由帆船运输。……1864年营口海关设立后,贸易逐年发展,贸易多被轮船所占。……但就帆船贸易统计来看,自1901年开始公布,……一直占营口贸易额的二三成,到1918年仍占三成二分。常关贸易之所以不衰有其原因,现在营口常关贸易以内贸为主,从上海、山东、华南进口土布、陶器、铁器,返程出口豆油、大豆、豆粕。其中如土布、陶器、豆油,轮船输入的大部分会因包装等原因有损伤,用帆船最为方便,故至今营口帆船贸易依然不衰”。<sup>②</sup>常关最初因清廷禁止外轮输出谷物而繁荣,1862年禁令取消后,因华南商人往返贸易模式而维持。

1900年以后营口开始公布常关贸易数据。观察1901—1903年常关贸易,可推测19世纪90年代常关贸易规模和对豆货出口的影响。如表1所示,尽管庚子事变对东北贸易打击巨大,1901年常关贸易额仍达1600万海关两以上,三年间平均值为1500万海关两以上。出口额约相当于海关出口额的三成弱,进口额约相当海关贸易额的四成。表2为1901—1906年常关豆货出口数量。1890年到1899年10年间,海关每年平均出口大豆387.6万担,豆饼293.9万担,豆油8.73万担,常关1901—1903年平均每年出口大豆38万担,豆饼24.4万担,豆油36.23万担。分别相当于海关出口大豆的12.9%,豆粕的6.3%,豆油的414.9%。即帆船的豆油出口为主渠道,表明当时豆油市场主要为内贸市场。

表1 营口常关的贸易额及豆货出口情况 单位:海关两

年度	进口额		出口额	进出口合计	豆货出口额	豆货出口占出口额比例
	外国商品	国内商品				
1901年	51 234	10 231 780	6 156 991	16 440 014	3 920 865	63.7%
1902年	6 981	12 306 785	5 411 032	17 724 798	2 953 873	54.6%
1903年	3 356	10 220 329	3 748 732	13 972 417	2 719 164	72.5%

资料来源:东亚同文書院『清国商業總覽』第二卷下,東京丸善株式会社,1908年,442頁。

说明:豆货出口的数量来源于表2,合计金额根据海关豆货贸易平均价格计算。

<sup>①</sup> 1873年参照BPP, *Commercial Reports, Newchwang*, Vol. 11, 1873, p. 62 (110). 1875年状况参照IMC Report, *Newchwang*, 1875. 1876年状况参照IMC Report, *Newchwang*, 1876.

<sup>②</sup> 外務省通商局編『滿洲事情』第2回第4輯(牛莊),1923年,81頁。

表 2

1901年至1906年牛庄帆船输出豆货数量

单位:担

年度	大豆	豆粕	豆油
1901年	554 676	340 396	336 063
1902年	355 673	197 921	447 131
1903年	231 039	193 483	303 677
1904年	394 780	402 685	184 212
1905年	99 443	130 236	139 498
1906年	211 204	167 936	181 078
合计	1 846 815	1 432 675	1 591 659

资料来源:拓殖局「大豆ニ関スル調査」『拓殖局報第二五』,1911年12月,204頁。

### (三)清末贸易模式的变化

以营口为中心的东北经济发展,在1900—1906年间经历了庚子事变、俄军占领、日俄战争等一系列动乱与战争的影响,之后又因铁路竞争、多港通商、外国殖民地的设置等一系列环境变化,营口陷入深刻的交易体系与金融体系危机,其影响力开始下降,使得东北贸易模式也开始发生变化。

图3是1896—1910年营口进出口贸易额的变化。从图中可以看出:第一,至1899年以前,出口额大于进口额,尤其是直接从外国进口额,相对于直接对外出口大为滞后,整体经济规模增大是由出口增大所带动。1899年直接进口一举增大,但对内贸易进口比率增长更块,进口增长是由于顺差积累所导致的。第二,1900年的动荡虽然对贸易造成打击,但进口额的下降比率,远远大于出口额。此后一年,出口额仍受事变影响继续下跌,进口额却迅速恢复接近事变前的水平。这是由于俄国占领形成的进口,1901—1903年之间营口从事变打击中逐渐恢复,对外直接出口拉动恢复。但进口率增长却一直在较低水平,这是经济秩序恢复动向造成的趋势。第三,1904—1905年,内外贸出口皆受打击,但内外贸出口呈现相反动态,内贸出口1904年微增之后下降,外贸出口当年跌入低谷之后回升,外贸进口遭受打击,内贸进口数量剧增,而且渤海湾一直处于日军封锁之下,进口剧增是因军需品进口所致。第四,尽管1905年10月已经停战,但高水平军需进口维持到1906年,导致1907—1908年的大萧条,内外贸出口都在低水平爬行,内外贸进口也双双跌入低谷,之后缓慢恢复。到1909年,进出口都恢复接近战前水平以后,又开始低落,尤其是内贸进口跌落的比率更大。第五,1907年以后进口的恢复与出口的恢复几乎完全同步,这表明营口贸易此时才脱离军需和其他非经济因素的干扰。但进口比出口先行增长,而且1909年以后,外贸出口增长的钝化与外贸进口进一步增加,使营口对外贸易逐渐转为入超。因此,营口贸易在经历1900—1906年的一连串动荡和战争之后,由出口先行增长转化为进口先行增长的模式。这是由于在1907—1909年,营口因战后萧条等的打击,经历了开港以来最严重的金融危机和信用危机。与之相反,大连、安东、海参崴的进出口额都迅速增长,大连的豆货合计水平在1908—1910年接近和超过营口,1911年由于满铁运力不足而导致营口再度成为第一进出口港,此后则完全落在大连之后。

表3是1907—1909年多港竞争环境下,东北各港对外出口豆货的统计。从中可观察到,1907年贸易恢复自由后,大连迅速夺去了对日出口份额,在内贸中也比营口占有优势。可见1907年危机对营口打击的沉重。1908年营口的内贸及其与香港贸易大为恢复,但由于安东和海参崴出口比率增大,大连开辟对欧出口,营口所占总体数量和金额比例仅有微升。1909年营口内贸份额的恢复幅度虽大,但大连对欧、对其他、对香港贸易量都有长足的进展,加上安东和海参崴贸易的增加,营口占贸易总量的比率反而锐减。另一方面,营口占总贸易额的比率比其占总贸易量的比率,比上年大幅度升高的现象表明,在营口成交而在其他港交货的交易增多了。

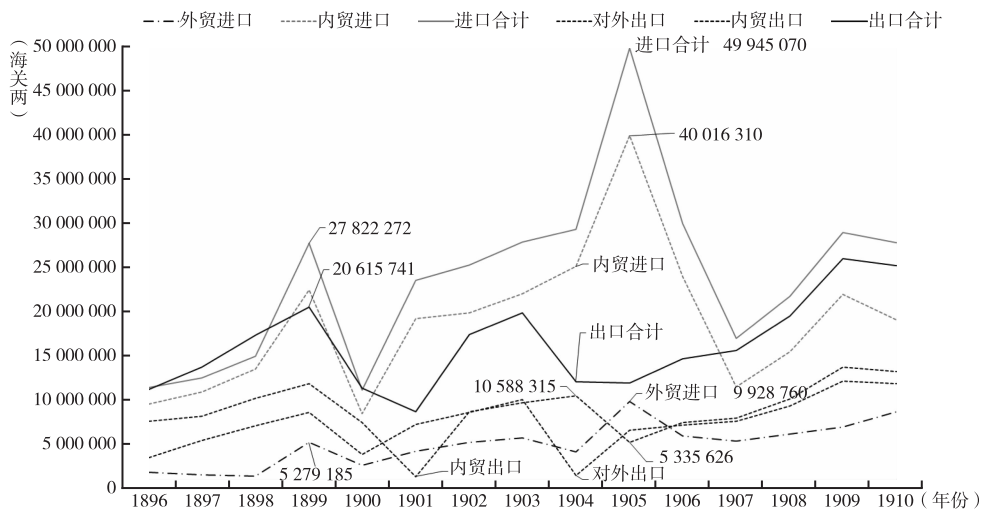


图3 庚子事变后的贸易状况

资料来源:参照関東都督府陸軍部『明治三十七八年戦役 満洲軍政史』第五卷,1915年,584—585頁、与織田一『支那貿易』東京専門学校出版部,1899年,23,45頁内容制作。

表3

1907—1909 东北各港出口大豆数量及金额

单位:担、海关两

出口地		港口				合计	大连比例	营口比例	
		大连	牛庄	安东	海参崴				
1907年	日本	数量	718 389	166 211	72 310	116 686	1 083 616	66.3%	15.3%
		金额	1 844 641	414 696	149 054	—	—	—	76.6%
	中国	数量	1 025 824	916 118	3 511	—	—	52.7%	17.1%
		金额	2 176 185	2 285 715	7 222	—	—	48.7%	51.1%
	欧美	数量	—	—	—	—	—	—	—
		金额	—	—	—	—	—	—	—
	香港	数量	143 584	65 100	—	—	—	68.8%	31.2%
		金额	230 550	162 424	—	—	—	58.7%	41.3%
	其他	数量	—	—	—	—	—	—	—
		金额	—	—	—	—	—	—	—
合计	数量	1 857 755	1 147 429	75 861	306 168	3 387 253	54.8%	33.9%	
	金额	4 251 384	2 862 835	156 276	899 422	8 199 917	51.8%	34.9%	
1908年	日本	数量	1 298 686	187 604	21 579	581 114	2 088 983	62.2%	9.0%
		金额	2 207 166	440 681	46 211	1 189 626	3 885 294	56.8%	11.3%
	中国	数量	1 319 370	1 835 439	849	314 211	3 259 889	40.5%	56.3%
		金额	2 142 929	3 841 646	1 698	651 200	6 727 473	31.9%	57.1%
	欧美	数量	21 804	18	—	151 731	173 589	12.6%	—
		金额	37 128	42	—	206 327	353 497	10.5%	—
香港	数量	69 771	141 769	—	—	211 541	33.0%	67.0%	
	金额	118 612	323 016	—	—	451 628	26.3%	71.5%	
1908年	其他	数量	—	—	45	68 574	69 029	—	—
		金额	—	—	959	145 335	146 294	—	—
1909年	日本	数量	2 709 668	1 964 830	22 883	1 105 650	5 803 031	46.7%	33.9%
		金额	4 606 435	4 615 385	48 868	2 302 490	11 573 186	39.8%	39.9%
1909年	其他	数量	1 335 375	161 883	19 462	19 616	1 536 336	86.9%	10.5%
		金额	4 693 918	533 052	43 734	—	—	89.1%	10.1%

续表 3

出口地		港口		大连	牛庄	安东	海参崴	合计	大连比例	营口比例
		数量	金额							
1909年	中国	数量		823 568	2 682 164	3 198	6 841	3 516 061	23.4%	76.3%
		金额		2 653 903	7 510 415	6 113	—	—	26.1%	73.8%
	欧美	数量		1 299 284	38 823	—	3 467 749	4 805 856	27.0%	0.8%
		金额		2 598 568	107 529	—	—	—	96.0%	4.0%
	香港	数量		868 466	288 448	—	—	1 156 914	75.1%	24.9%
		金额		1 736 003	779 086	—	—	2 515 089	69.1%	31.0%
	其他	数量		2 032 973	—	1 991	—	2 034 964	99.9%	—
		金额		4 065 944	—	—	—	—	100%	—
	合计	数量		7 359 955	3 171 318	24 652	3 494 206	14 050 131	52.4%	22.6%
		金额		14 718 396	8 930 092	54 474	228 492	23 931 396	61.5%	37.3%

资料来源:拓殖局「大豆ニ関スル調査」〔拓殖局報第二五〕1911年12月,199—200頁。

上述变化说明,1907年以后营口一港垄断东北贸易的情况已经结束,1908—1909年大连和安东合计的影响力已经远远超过营口,1907年之后对日直接出口额与进口额、对欧出口额都迅速增长,但与营口几乎无关,主要贸易增长已不再反映在营口贸易上。对于贸易港营口来说,在大连、安东、海参崴的竞争之下,如何维持贸易份额成为首要问题。说明营口贸易模式乃至东北经济循环方式在1907年开始变化,到1909年多港竞争格局已形成。因此,对于营口带动东北经济发展的分析,应以1907年以前的状况为主。

总之,日俄战前营口贸易的基本结构与特征为:第一,贸易总额呈长期上升之势,从而带动了东北经济规模的扩大。第二,出口以豆货为主,进口以棉纱、棉布、日用杂货为主,主要进出口商品结构相对单纯。第三,绝大多数外国品经上海转进口。第四,对外直接贸易从19世纪90年代初开始迅速增加。第五,外贸中出口增长快于进口增长,反映了出超增大的趋势;<sup>①</sup>而内贸中进口增长则快于出口增长,表现为入超增大的趋势。这种贸易构造导致外国势力与外商无法插足营口贸易,贸易主导权一直掌握在华商手中。但是,上述构造在此后的动乱和战争中受到压制和破坏,外来势力入侵、铁路开通、新港开放、租界设置等环境变化引起了新的变化,使东北贸易模式由一港主导转化为数港竞争带动,外贸尤其是对日贸易对于东北经济发展的影响逐渐增大。进而导致营口商贸体系的影响力被压缩到仅有贸易总额的三成左右。此外,仅仅考察贸易额的变化,并无法判断生产规模扩大与价格上升两种要素哪一种的贡献更大,因此尚需对其地区内的流通构造和生产规模的变化进行进一步的分析。

### 三、腹地的市场网络及运行机制

#### (一)腹地的市场网络

庚子事变前,东北商业城镇的分布与联系强弱是因当时的交通状况与商人投资状况而形成的。当时,营口与东北腹地的联系主要靠辽河航运和马车运输所维系。1900年以前以营口为中心的货物集散区域有盖平、海城、新民屯、辽阳、奉天、铁岭、开原、昌图、公主岭、长春、八面城、奉化、金家屯、通江口、法库门、郑家屯、康平、锦州、哈尔滨、呼兰、齐齐哈尔等地,即由辽河水运和马车运输相联系的辽河流域、内蒙东部、三江流域各地区。上述各地向营口运来以豆货为主的当地商品,通过营口由沿海开港城市进口棉纱、棉布、日用杂货,转运这些地区。长春作为联系辽河流域与松花江流域的陆地交通枢纽发展为10万人的城市,通江口—宽城、宽城—伯都讷或吉林为联系两大水系最近的水陆通

<sup>①</sup> 関東都督府陸軍部『明治三十七八年戦役 滿洲軍政史』第五卷,1915年,591—597頁。



道,松花江流域的部分豆货经伯都讷或吉林运至长春和通江口,或直接在冬季由马车运往营口,营口进口的棉纱棉布等也由此通道运往长春,再由长春运往松花江流域。<sup>①</sup> 铁路开通前,辽河沿岸市镇起到货物集散中心的作用,“辽河沿岸物产冬季冰期车运至河岸市镇,河岸市镇辐辏,待春末河开再由船运至牛庄港。进口货物则由该港上溯运至内地,到水运不能到达地区,再以车运分送,远达吉林、黑龙江、宽城各市”。<sup>②</sup> 与货物集散相关联,辽河及支流的牛船、槽船的数量最盛时约达2万艘,<sup>③</sup> 沿岸市镇有河船店数百户,仅通江口一地就有30余户。河船店以租船经纪、代理采购、仓储、运输、收购农产运销为业,也兼营进口货物的分销和运输,有宽大院落和仓房。<sup>④</sup>

在日俄战争中,营口依然发挥着很强的影响。“南满吞吐贸易商品者有三,曰安东、曰新民屯、曰牛庄即营口是也。安东县所占不过鸭绿江流域及辽东半岛之一半……新民屯不似营口有火车、水运之便,单靠马车运输支配奉天以北之满洲。……总之,牛庄集散区域覆盖辽河全域,远及吉林、长春、哈尔滨等黑龙江流域之一部乃事实也!可以认为,牛庄贸易占满洲贸易绝大部分”。<sup>⑤</sup>

甲午战争之后,营口对日本直接出口迅速增加,出口商为减少直接汇兑费用,利用日本华商从日本采购商品的数量也迅速增加。1898年俄国开建中东路后,日本政府曾派员来华调查中东路的影响,1902年印行的调查报告较详尽地描述了辽河流域与营口的贸易。“辽河流域大豆产量丰年为300万石,灾年也有260万石。其大豆九成经营口输出海外和华南”。并列出其产地有大民屯、新民屯、法库门、铁岭、英守屯、通江口、金家屯、田庄台、腾鳌堡、辽阳、奉天、开原等地。

表 4

1894年2月辽河沿岸存豆状况调查

单位:石

地名	大豆种类	存量	杂粮	存量
营口	青豆、黄豆	260 000	主要包括高粱、 小米、玉米等	60 000
锦州	黄豆	10 000		—
海城	青豆	不详		—
田庄台	黄豆	75 000		320 000
新民屯	黄豆	60 000		—
大民屯	黄豆	30 000		—
辽阳	黄豆	40 000		50 000
盛京	黄豆	180 000		80 000
铁岭	黄豆	650 000		50 000
法库门	黄豆	80 000		—
三面船	黄豆	145 000		—
英守屯	黄豆			—
开原	黄豆	100 000		—
通江口	黄豆	780 000		140 000
合计	大豆	2 410 000		1 000 000

资料来源:支那調査会『支那通商』文献社,1901年,292页。

① 小松正則「長春ニ於ケル大豆事情」『豆及豆粕關係雜件』第一卷1910年11月30日,アジア歴史資料センター, B11091343300,54頁。此件为日本驻长春领事致外务大臣公信第一六七号附录,小松正则是长春领事馆外务书记生。

② 関東都督府陸軍部『明治三十七八年戦役 満洲軍政史』第五卷,1915年,455頁;本宿家全『支那各港略誌』大阪商船,1899年,52頁。

③ 牛船、槽船是辽河航行主要船只。牛船是载重四五十石的平底有篷帆船,槽船为载重七八十石平底无篷帆船,一般8到10艘连做一队航行,开河后每月往返营口至上游港一次。東亜同文書院『清国商業總覽』第二卷下 東京丸善株式会社,1908年,437頁。

④ 辽河水运因中东路开通深受影响,1905年还有各种河运船只约1万艘,1910年减到4500艘,沿河各市镇河船店仅剩67家,通江口仅剩8家。小松正則「満州ト大豆」『豆及豆粕關係雜件』第一卷1911年3月1日,アジア歴史資料センター, B11091343300。此件为日本驻长春领事致外务大臣公信第三十五号附录。

⑤ 川畑竹馬『北清之棗〔正編〕』本人出版,1906年,280—281頁。

表4为1894年的辽河流域集散规模,可知早在甲午战前已经接近庚子事变前的水平。由此也可观察到辽河沿岸各港与集散市场的基本构造,即辽河流域集散地分近、中、远三层,锦州到田庄台为近距离,新民屯到盛京为中距离,铁岭到通江口为远距离,谷物集散规模随着距离的增加而增加。中距离圈以盛京为中心,是当时东北人口最密集的地区,自身消费规模较大,相对集散规模则较小。远距离圈占整个集货量近八成,基本可分为三部分:一为铁岭,包括开原与英守屯,主要集散区域为辽河以东地区的大肚川、大疙瘩、掏鹿、山城子、海龙城、朝阳镇;二为法库门与三面船,其主要集散区域为吉林、宽城子、呼伦河、新城、阿什河、郑家屯,即内蒙与吉林方向,行政属开原县管辖,但其商业远比开原繁华,集散规模仅次于铁岭和通江口,其运输1/4为陆路,四分之三经三面船水运;三为通江口,集散大豆来自昌图、金家屯、八面城、奉化、怀德、八家子、宽城子、买卖街、黑林子等地,不仅包括周边产地,还包括经吉林、宽城子转运而来者,日俄战争前集散规模最大。<sup>①</sup>

日本驻营口领事报告也指出,辽河沿岸港口运至营口的大豆数量,1894年为225.5万石,1900年为284.6万石,1901年为150.3万石,1902年为153.5万石。<sup>②</sup>东亚同文会教授岸根信曾据此估算辽河流域的大豆产量。认为在20世纪初年,营口年出口大豆合计为880万担到930万担,其涵盖范围包括辽河和松花江流域的各一部分。若按平均出油率9%还原生产豆油所用大豆量的话,1901年出口大豆总量为1014.37万担,1903年为887.3万担,这应是营口涵盖市场范围内所产大豆最低水平,再加上当地消费量,当地每年大豆产量应在1000万担,即60万吨以上。<sup>③</sup>铁路开通前,营口港覆盖地区每年大豆集货量已接近300万石。1899年营口贸易总额为4800万海关两以上,1901年以后因铁路分流,运至营口的豆货减少了约一半。但是营口贸易额仍维持在4600万海关两左右,这一方面显示与出口收入无关的进口增加,同时也显示出口额中价格涨幅远大于数量的涨幅。

关于辽河流域与三江流域的联系,前述日本派员1902年报告中曾引用俄国麻秋宁1895年发表的调查,即表5,来说明三江流域与营口的关系。因所引数据为完整年份统计,故推测其为距发表时间最近的1893年度的统计。其中,呼兰城为产地中心市场,伯都讷为中转市场,吉林、长春既是消费地,也是中转市场,奉天为辽河流域中心城市,营口为进出口港。因此运往吉林、长春、奉天、营口者都可视为运往辽河流域。可知上述各城市运销辽河流域的货物比例占其外运货物的近七成,与辽河流域保持着极为密切的经济联系。

表5 三江流域与辽河流域的经济联系 单位:普特

输出地区	往三江流域输出量	往辽河流域输出量	合计输出量
齐齐哈尔	775 000	105 000	880 000
呼兰城	262 000	1 358 000	1 620 000
巴彦苏苏	356 000	161 000	517 000
伯都讷	1 862 000	5 201 000	7 063 000
三姓	323 000	0	323 000
各输出地合计	3 578 000	6 825 000	10 403 000

资料来源:島川毅三郎『満州二関スル報告書送付ノ件』1902年4月15日,334—336頁。

长春与营口早期的豆油交易也可证明这种联系。榑原陈政曾提示了1897年豆油出口状况:“集于该市豆油以长春为首,数量约占五成,新民屯次之约占二三成,其他还有盛京、辽阳、田庄台、海城各处来者。输出由营口以中国民船运往华南,尤其长江一带者甚多,据说与轮船运输合计达二十万

① 船津辰一郎『南滿州ニ於ケル商業』金港堂,1907年,445、471、499頁。

② 日本调查中所使用的“石”,应为“关东石”,即当时东北所使用的“石”。通常情况下,1关东石=2.5标准石,但在输出码头多以1关东石等于2标准石进行核算。下同。

③ 東亜同文書院『清国商業總覽』第二卷下 東京丸善株式会社,1908年,62—64頁。

篓之多,通常以轮船运出者每年约七千万斤”。<sup>①</sup>即整体出口豆油规模约8万吨,其中轮船运出量为5.6万吨。<sup>②</sup>按出油率9%还原的话,仅生产豆油就消耗大豆88.89万吨,相当于370.4万石。<sup>③</sup>此数字远超岸根估的估计。长春和新民屯分别为内蒙东部和三江流域的转运枢纽和加工地。

稍晚的其他资料记载,营口输出豆油每年至少50万担以上,但是其出口量并不反映在海关报告中,因为“以中国船运往他港者占大部,轮船输出者仅占一部分,故上述海关报告中由营口输出数额不过仅有实际输出量的三分之一”。<sup>④</sup>世纪之交的实际数据如前所述,1890—1899年海关年均出口量与1901—1903年的平均数量相比,仅为常关的1/4弱,假设常关平均出口量与上述三年平均数相同,两关合计年均出口量约为45万担。甲午战后,海关出口量跃升,1897—1901年平均为20万担左右,约占总量的三成强,与后一报告的描述相吻合。

由远及近的这组数字表明,营口贸易曾有以豆油为主的时期,由于早期豆油的主要用途为照明和食用,因此,煤油进口增加是导致南方各地采购豆油减少的原因。从豆油出口规模观察,也能发现早期东北豆油生产规模曾很大,但因其主要靠帆船出口,缺乏相应的统计资料。其后受到煤油进口的影响,生产规模在世纪末趋于被压缩的状态。整个统计资料显示的趋势为:在庚子事变和日俄战争引发的长期动乱中,东北大豆实际生产规模比以前大为缩小,因此至1910年前后的所谓“增长”,实际上是社会状况逐渐安定以后的恢复过程。但在日俄战争后日本的各种调查报告和统计中,对上述统计数字一直讳莫如深或视而不见,而强调日俄战争后的所谓“变化”,其意图无非强调对日贸易、战争景气、及日本殖民政策对东北经济带来的好处。但事实恰恰相反,1900年后的战争与动乱对整个东北经济造成了深重的打击,尤其对营口原有的贸易和循环造成了破坏。

## (二) 营口与东北腹地的经济循环机制

依据当时各种调查资料可以勾勒出以营口为中心,对东北腹地的交易、经济循环状况。营口的主要行业与交易内容为经手出口的油坊、粮行、装船行与经手进口商品及销售的大屋子、经手金融业的银炉。作为主要的进出口港,其与东北内地经济关系主要有:与周边产地的关系、与周边城镇的关系、与辽河沿岸主要集散地的关系、与作为另一经济圈的三江流域的关系。

营口与周边产地的关系,基本以粮行、油坊发行的钱帖进行交易。

与周边城镇如海城、盖平、牛庄、田庄台则存在一种分工关系,周边城镇在大豆集散、榨油、柞蚕丝收购与出口、食盐的集散方面分担着营口的部分机能,有相当部分是利用过炉银结算。

营口与辽河沿岸大集散地的关系,以铁岭为例。铁岭商业主要由粮钱行与杂货行构成,粮钱行从远隔产地采购,主要以现银或小洋支付,对周边产地以钱帖支付。但长期处于豆货出口额大于杂货采购额的情况下,为避免汇兑损失并获得信贷支持,钱粮行将贸易差额的大部分以过炉银存款存于银炉。这是因两者商业周期不同而产生的,每年11月中旬到次年3月中旬辽河封冻期间是营口金融需求最淡季,却是集散地金融需求最旺季。钱粮行不仅需采购各产地豆货储存,还需对豆货出售者代理采购支付,并预付次年进口杂货款项。进入19世纪90年代后,随着东北出口规模的飞跃增加,进口规模也相应增大,由两者构成的金融需求更是跳跃性增加。这一趋势导致大集散地对营口金融体系的依赖程度逐步增强。其基本金融流程为,钱粮行收购资金由过炉银汇兑提供,其出售豆货应收款由杂货商代收并用于采购杂货,杂货行对产地出售杂货收取现银,钱粮行也依托过炉银信

① 外務省通商局編『清国商況視察復命書』元真社,1902年,93頁。该书1902年由外務省出版,内容为1897年在营口实际调查。其对产地的记载为:宽城三四千万斤,新民屯1500万斤,盛京、辽阳、田庄台、海城各处合计1000余万斤。

② 营口运输油有两种篓,一种为产地运往营口者,每篓容量2000斤左右,一种为营口油坊用于装船输出的篓,每篓约装500斤。营口1斤为16两,约相当于0.8公斤。

③ 即1关东石等于240公斤。

④ 支那調査会『支那通商』文献社,1901年,293頁。

用对产地杂货销售提供延期付款,收购谷物支出的现银通过杂货销售回收。

与三江流域的关系,以通江口为例。通江口作为辽河最北部港口,经宽城子到伯都讷以最短陆路运输距离连接两大流域。其与各产地关系虽与铁岭基本相同,但由于面对更广大的产地,相对于铁岭最大钱粮行以自担风险的收购和出售,即差价交易为主要交易方式,通江口钱粮行主要是接受农户或产地粮商委托,代理出售豆货,有指定价格委托和一揽子委托两种委托方式。作为铁岭期货交易标的物的飞子多由通江口钱粮行发行。

辽河流域与三江流域的联系通过宽城子中转,主要由宽城到营口的冬季马车运输和经通江口的水运构成。由于运输距离和马车运力所限,日俄战争以前,由三江流域出口到辽河流域的商品,以质轻价高的豆油为主,占营口出口豆油的三成左右。宽城子由此形成以吸收三江流域大豆加工豆油为主的中继机能,其销往营口的豆油数量约占营口豆油出口量的一半。此外,宽城子也是来自三江流域大豆运营口的中转站,出于采购进口杂货支付和返程运输经济上的考虑,宽城子的油坊和粮栈多数拥有过炉银账户,冬季往程豆油货款回收构成返程货物棉纱、棉布、杂货、食盐的采购支付工具。经宽城子运往通江口的大豆则待解冻后经辽河水运往营口。

此外,寓居大屋子和粮行、油坊从事交易的还有来自更远的齐齐哈尔、哈尔滨、呼兰平原的商户,尽管距离非常远,但由这些地区商人也拥有过炉银账户的角度考虑,可知其采取的是与辽河流域商户类似的买卖兼营的交易方式。其主要目的是大量采购进口杂货,它们到伯都讷的运输由于可利用三江流域水运,其交易量的大小较多取决于运输成本加进口杂货销售利润与汇兑成本的比较,而运输现货能够较大程度覆盖远地汇兑方面的损失,也比较易于获得银炉信用,因此也吸引了不少豆货和山货的交易。而且,东北各地的陆运与水运的一个重要的特点是以运出货物为主,因此其运费构成基本上是返程货物运费只有运出货物的一半和三分之一以下,这一运费构成有利于进出口兼营,也是日俄战后一段时期内传统运输工具能与铁路运输抗衡的原因。

综上,营口在庚子事变前几乎垄断了所有对辽河流域、内蒙东部、三江流域的进出口贸易。而且,从豆货交易数量观察,甲午战前的豆货交易数量规模已经接近世纪末的最高水平,但出口额却只有1899年的一半左右。表明甲午战后的贸易额“增长”主要是因对日出口引起的价格上升实现的。将这一结论与前述贸易额变化结合起来,可知,从开港后到19世纪90年代中期,东北贸易是在价格基本不变的条件下,通过生产规模的扩大实现的。而甲午战后,价格上升的因素影响则显著增大。

## 四、营口与南方地区的贸易及其机制

### (一) 营口与华南贸易状况

如前所述,长三角与闽粤间的棉花和砂糖贸易,沙船帮从事的北方贸易,早在明代就已开始。清代中期以后,以长三角为中心的中继贸易极为活跃,闽粤各港对北方也存在直接贸易。这表明,支撑营口贸易长期发展的要素是对内贸易市场。地区间贸易首先涉及贸易双方地区的互利基础、交易模式、贸易支付平抑机制等方面的因素。本节主要以汕头和厦门为例探讨上述关系。之所以选取这两个地区,是由于它们是早期营口的主要贸易港,而且五口通商后与其他各港内贸都因缺乏常关资料而无法进一步探讨,比如上海和宁波进口豆油、豆饼数量都不少,也有专营的商帮,但是其进口数量和金额却不反映在海关统计上。汕头因得到清廷免除厘金优惠,其常关统计较为公开;<sup>①</sup>厦门因缺乏港口集散设施,只能靠前往他港轮船到港停靠来进口,故豆货进口大部分显示在海关统计上。

<sup>①</sup> “该港贸易有优势,即由该港运入内地货物有免收厘金的特殊优惠。昔时英人寻衅,英舰犯港,肆虐之极,引发乡民仇视。至战后据约开港,乡民沸腾,拼死抵抗不从上命。清廷乃与乡民约,免其厘税,讨其欢心方得开港。后光绪十一年,华北岁荒,饿殍相望,潮州望族丁氏首倡筹义款一百万两以充赈济之资。帝嘉许潮民勇于公义,捐赠巨资,下诏继续免该港一带厘税,沿续至今。”参见外务省通商局编《清国商况视察復命書》元真社,1902年,365页。

东北豆油生产始于19世纪20年代,最初营口主要对南方出口大豆。油坊业兴起后,开始出口豆油,副产品豆饼被山东油坊业主运回故乡作为肥料。<sup>①</sup>后汕头商人大量采购用为蔗田肥料。同为糖产地的厦门、台湾、广州也推广开来。因此提升了大豆整体附加价值,为豆油增大了减价空间,有力地推动了需求的扩大。甲午战后,台湾被霸占,国内蔗糖产地集中于汕头、厦门、广州附近。

至19世纪90年代,“豆油主要用于照明及食用,其出口市场为广东、福建、宁波及长江流域。广东、福建消费其三成,长江流域消费其七成”。“华南豆饼用途不一,上海、宁波用于水田,江苏各地用于鱼饲料,福州转运至当地兴化府,用于制火腿的猪饲料,厦门、汕头用于蔗田。据此划分,蔗田肥占六成强,水田养鱼占三成,猪饲料不足一成”。<sup>②</sup>表明豆油消费主要在长江流域,豆饼主要市场为福建、广东,主用途是蔗田肥料和饲料,豆饼已作为肥料和养殖业饲料而大量消费。

各市场的状况为,“汕头主要进口豆饼,豆和豆油次之,一次进口规模较大……广东进口豆油多,一次的进口量也很大。厦门进口大豆、豆油、豆饼虽不少,但无集散设施……故需随用随进,但牛庄往厦门船极少,基本靠去汕头、广州船只途中靠岸卸货。福州进口豆货不多。香港需要豆油不少,进口量多。上海入伏前两周豆货需求多,大量进口转销长江各港”。<sup>③</sup>东北豆货贸易已融入华中、华南生产和生活的循环之中,却很难发现系统的豆货贸易数据。比如宁波商帮中,北号会馆拥有很强势,<sup>④</sup>不仅直接从事营口贸易,也对福州、厦门和长江各港运销豆货,<sup>⑤</sup>但其海关统计中却全无相关记录,上海的情况也与此类似。因此,以下主要通过厦门、汕头进行考察。

“厦门……从牛庄、烟台各港输入豆油、豆饼,输出砂糖、纸、茶,其势不可藐视”;“该港输出甘蔗、纸、朱、文旦为大宗,运往天津、芝罘、牛庄,由上述三港输入品为豆饼、大豆、干鱼、咸鱼等”;“该港有同业团体……,其行会分为十郊(郊即他地帮之意),其中势力最盛者为洋郊(与香港、南洋交易商)、北郊、及疋头郊(棉织物商)三帮”。“北郊即经营该港与北方各港,即天津、牛庄、芝罘及上海、宁波、温州等各要港并沿岸各地间贸易者,多以中国船由该港输出砂糖、茶、纸、烟草、麻袋,由牛庄、芝罘以大豆、豆油、豆饼、烧酒、毛皮、药材、小麦、面粉为返程货物输入该港”。<sup>⑥</sup>

表6与表7分别为厦门及其对北方贸易的状况。在1898年以前呈现基本稳定的势头,但之后两年进口额上升,出口额1899年以后显著下降。在进口额中,由营口和芝罘的大豆和豆饼进口占有重要地位。对营口贸易保持巨额逆差,对上海贸易保持相当的顺差。

表6 1896—1905年厦门的贸易状况 单位:海关两

年度	进口			出口			进出口总额
	外贸	内贸	合计	外贸	内贸	合计	
1896年	12 392 952	3 902 727	16 295 679	1 667 769	1 154 844	2 822 613	19 118 292
1897年	11 336 255	3 603 756	14 940 011	1 467 916	973 315	2 441 231	17 381 242
1898年	11 569 442	3 592 363	15 161 805	1 353 472	943 585	2 297 057	17 458 862

① 道光十年营口始为通商港而趋发达,距今已80年。其时,东北盛产大豆输出南方,其间东北亦渐开发,杂货日用品需求益增,仰给于南方,故船舶出入益繁。敏于商机之华商始大举迁营口。其中山东资本富裕者最早在营口开业。如当时西义顺不事大豆贸易,而将其榨油输出,又将豆饼运至故乡山东为自家田肥料,此实为营口油坊之始。参见东亚同文会『東亜同文会ノ清国内地調査一件/营口駐在班ノ部』第二卷1907年,1—4頁,アジア歴史資料センター,B03050508300。

② 外務省通商局編『清国商況視察復命書』元真社,1902年,93—94頁。

③ 外務省通商局編『清国商況視察復命書』元真社,1902年,93—94頁。

④ 该港会馆有洋布公所、咸货公所、蓝靛公所、缎业公所、建帮会馆、北号会馆、木行会馆、米行公所。该港与沿海各港间贸易,北以天津、山东、牛庄为主,南以福建为主。以北方贸易为主者称北号,有店二十余,各拥有五六艘到十五六艘中国船与北方贸易。北号输出米、棉花、纸,输入豆油、豆饼、西瓜子、华生及枣。外務省通商局編『清国商況視察復命書』元真社,1902年,279—280頁。

⑤ 该地“民船沿岸贸易也极盛,其中往返福州者,往货运载棉花、豆、豆饼、油等,返程运木材、陶器、纸、橄榄等。……又去往北部天津及牛庄者,运往纸、竹等,载回豆和豆饼”。『南清視察復命書附録』大阪商船,1900年,116頁。

⑥ 以上关于厦门的引文,可参见外務省通商局編『清国商況視察復命書』元真社,1902年,332、342、346—347頁。

续表 6

年度	进口			出口			进出口总额
	外贸	内贸	合计	外贸	内贸	合计	
1899年	13 602 129	4 854 081	18 456 210	1 222 101	1 201 343	2 423 444	20 879 654
1900年	11 076 220	5 124 533	16 200 753	1 239 856	681 141	1 920 997	18 121 750
1901年	11 129 448	5 389 077	16 518 525	1 216 703	808 476	2 025 179	18 543 704
1902年	14 157 702	5 101 200	19 258 902	1 454 426	782 121	2 236 547	21 495 449
1903年	12 496 325	5 858 848	18 355 173	1 863 612	699 668	2 563 280	20 918 453
1904年	13 892 998	4 870 171	18 763 169	2 018 690	663 828	2 682 518	21 445 687
1905年	11 833 462	6 495 432	18 328 894	2 187 994	852 302	3 040 296	21 369 190

资料来源:外務省通商局編「清国事情」第2輯,1907年,558頁。

表 7

1896—1898年厦门对北方贸易的收支状况

单位:海关两、担

港别贸易/年度		1896年	1897年	1898年
厦门对营口	出口额	282 820	232 308	193 811
	进口额	1 156 185	1 446 205	1 657 837
厦门对上海	进口额	349 207	330 873	302 566
	出口额	1 644 863	1 163 914	1 102 848
豆货 进口量	豆饼	635 768	485 490	643 159
	大豆	465 293	571 188	630 576
由营口 进口	豆饼数量	282 197	325 199	—
	豆饼金额	423 295	487 798	—
	大豆数量	373 125	191 291	—
	大豆金额	521 990	306 065	—
由芝罘 进口	豆饼数量	269 438	366 288	—
	豆饼金额	404 202	399 435	—
	大豆数量	1 581	3 131	—
	大豆金额	2 530	5 009	—

资料来源:由「南清視察復命書附錄」大阪商船,1900年,附錄41頁和外務省通商局編「清国商況視察復命書」元真社,1902年,357頁数据制作。

表8、表9、表10分别为汕头及其对营口的贸易状况。表9显示汕头自1881年以后一直对营口豆饼有稳定的需求。其统计数字与表10不同,因其只获得了新海关贸易数据而未能包括旧海关的贸易量。<sup>①</sup>但我们至少可以了解到,汕头对营口及上海的贸易与厦门呈现相同的特征,对营口保有巨额逆差,对上海保有一定金额的顺差。两者的不同在于,厦门外贸为逆差,内贸为顺差,依赖进口商品的国内销售弥补逆差;汕头内外贸皆为逆差,外贸逆差维持在一定水平,内贸逆差迅速增大。而且,汕头的贸易规模扩大远比厦门迅速,其原因在于内贸增加速度远比外贸快。以上两地的贸易结构显示,南方产糖地区对营口豆货需求为营口贸易和东北经济发展提供了巨额的资金供给。世纪之交,汕头贸易规模呈现快速增长,但内贸进出口的逆差额却迅速拉大。

<sup>①</sup> 汕头有新海关和旧海关之分,没有厘金局。新海关一名洋关,设在租界,主要经办轮船进出口税及船舶吨税,旧海关是对帆船沿海贸易和内河航运货物的海关,旧关主要货物包括大豆、豆饼、油、砂糖等。参见外務省通商局編「清国事情」第2輯,1907年,656—657頁。

表 8

1895—1904 年的汕头贸易

单位:海关两、担

年度	对外贸易			国内贸易			进出口总额
	进口额	出口额	合计	进口额	出口额	合计	
1895 年	9 781 597	2 232 624	12 014 221	9 370 507	5 846 306	15 216 813	27 231 034
1896 年	8 650 122	2 335 729	10 985 851	10 026 505	6 519 680	16 546 185	27 532 036
1897 年	9 441 305	2 976 623	12 417 928	9 081 540	7 332 665	16 414 205	28 832 133
1898 年	12 570 842	3 596 093	16 166 935	11 394 478	8 368 971	19 763 449	35 930 384
1899 年	13 314 948	4 112 574	17 427 522	18 221 164	1 004 8179	28 269 343	45 696 865
1900 年	12 525 066	4 952 481	17 477 547	19 147 834	7 405 353	26 553 187	44 030 734
1901 年	13 621 300	5 016 307	18 637 607	18 562 472	7 843 054	26 405 526	45 043 133
1902 年	14 140 672	4 898 173	19 038 845	19 243 412	6 815 859	26 059 271	45 098 116
1903 年	13 721 608	4 652 044	18 373 652	18 788 715	7 260 435	26 049 150	44 422 802
1904 年	14 105 085	5 828 259	19 933 344	21 580 916	8 836 604	30 417 520	50 350 864

资料来源:外務省通商局編『清国事情』第 2 輯 1907 年,637—638 頁。

表 9

汕头进口牛庄的豆饼数量

单位:千担

年度	进口量	年度	进口量	年度	进口量	年度	进口量
1881 年	1 111	1886 年	1 286	1891 年	2 046	1896 年	792
1882 年	1 418	1887 年	1 630	1892 年	1 539	1897 年	1 028
1883 年	1 465	1888 年	1 336	1893 年	1 168	1898 年	1 119
1884 年	1 686	1889 年	1 234	1894 年	1 226	1899 年	1 161
1885 年	1 384	1890 年	1 726	1895 年	257	—	—

资料来源:据各年度汕头海关报告数据制作。转引自宫田道昭「19 世紀後半期、中国沿岸部の市場構造——「半植民地化」に関する一視點」『歴史学研究』第 550 号,1986 年 1 月,1—14 頁。

表 10

汕头对营口及上海的贸易收支

单位:海关两、担

港别贸易		1896	1897	1898	1899	1903 年
对营口贸易	进口额	2 752 344	2 722 655	3 694 918	3 962 284	7 596 000
	出口额	198 858	158 581	169 689	376 010	—
	豆类进口量	593 008	783 905	932 915	—	907 000
	豆饼进口量	2 238 596	2 242 344	2 604 295	—	2 540 000
对上海贸易	进口额	2 641 818	1 995 886	2 738 283	3 633 407	—
	出口额	2 645 319	3 020 768	3 742 580	4 011 397	—

资料来源:据『南清視察復命書附録』大阪商船,1900 年,附録 30 頁数据制作。1899 年数据来自山吉盛義『清国広東省汕頭並潮州港情况』外務省通商局,1903 年,17、21 頁。

可以看出,汕头与厦门的共同特点是进出口总额长期不均衡,内外贸都存在巨额逆差。汕头的总体入超额,1897 年为 821.3 万海关两,1898 年 1 200 万海关两,1899 年 1 737.5 万海关两。厦门 1903 年合计出口额为 649.6 万海关两,进口额 1 442.2 万海关两,逆差额为 792.7 万海关两。但两地皆为蔗糖产地,且居民下南洋者很多,每年可获得巨额华侨汇款,因此商品贸易虽呈逆差,但经常收支却呈现持平或顺差状态。<sup>①</sup> 两地出口商品方式也有相似之处,厦门主要对天津出口砂糖,汕头对北方各港及上海出口砂糖,<sup>②</sup>但两者对牛庄砂糖出口量都不大。因此,其对营口贸易都须通过上海

① 参见山吉盛義『清国広東省汕頭並潮州港情况』外務省通商局,1903 年,8 頁。

② “该港重要输出商品砂糖为大宗,烟草、夏布次之,蓝染洋布又次之,……内贸输入豆类、豆饼、粮食为大宗”。“砂糖对国内各港运输量为上海 134 万担,汉口 30 万担,镇江 29 万担,芝罘 10 万担,天津 15 万担”。“大豆、豆饼从牛庄和烟台输入,由牛庄输入尤多”。参见外務省通商局編『清国商况視察復命書』元真社 1902 年,366—367 頁

结算。<sup>①</sup>

但是,随着对日本豆饼出口份额的增加,上述供求关系开始倾斜。以汕头为例,“其进口品中增长最快的货物是豆饼、大豆、麻、丝绸类等,……豆饼历来从营口输入,但营口豆饼最近被日本买占,所以去年(1899年)从牛庄以外的汉口进口较多”。<sup>②</sup> 1899年也是汕头经济增长的高峰期,当年“红糖比1889年增加20万担,比1891年增加15万担,只有白糖比1891年减少2.6万担,但是比1889年增加15万担”。<sup>③</sup> 尽管如此,营口大豆的价格上升依然对其造成压迫。1903年,汕头进口大豆254万担,进口豆饼90.7万担,进口量基本与1898年持平,但支付金额为豆饼503.3万两,大豆256.3万两,超过1898年1倍以上。<sup>④</sup> 再加上进口米价剧增,丝绸类价格连年上涨,以及庚子事变的影响,其贸易增长开始减缓。<sup>⑤</sup>

豆价上升也对广州和厦门形成压迫。1905年前后,因对营口、芝罘、天津贸易无利可图,厦门经营北方贸易的商家由20家减少为10家,有不少改营对上海、宁波贸易,其商号由30家增加到60家。对北方贸易到港船只由七八十艘减少到50艘,豆饼、大豆进口各减少三成多和四成,对北方砂糖出口减少三成以上,出口杂货也减少三成。当地豆饼和大豆售价也各上涨1倍左右。豆价上升也影响到泉州和漳州的油坊生产,当地油坊歇业时间加长,售价则明显受到北方大豆价格波动的影响。<sup>⑥</sup>

因此,汕头、广州、厦门三地的肥料需求是支撑早期营口发展的主要因素,贸易促进了东北与华南相互的经济作物种植和加工业发展,营口贸易主要顺差来自对华南各港贸易,为营口贸易扩大和东北开发提供了持续的资金供给。19世纪90年代随着外国糖进口的增加,南方糖业的发展空间开始被压缩,国内砂糖生产增长速度减慢,对营口的豆货需求增加也开始放缓。19世纪90年代后半期,豆货对外出口迅速增大导致豆货价格飙升,进一步抬高了南方砂糖生产成本,导致其豆货进口数量的减少。但外贸需求弥补了这一缺口,对外贸易盈余成为东北开发资金的新供给渠道。

## (二) 营口与上海、华南的贸易机制

营口与主要出口地华南及主要进口地上海的关系为:第一,出口商将豆货出口到华南,通过油坊、粮行、装船行获得过炉银账户和延期付款信贷,将收款汇水在上海汇市出售。第二,进口商通过大屋子获取过炉银账户和延期付款信贷,在汇市以过炉银购买收款汇水用于支付进口货款。第三,出口商以上海为收款地出口货物,在上海市场出售规银汇水,获取过炉银汇水汇回本地,进口商在上海以过炉银汇水购买规银汇水用于支付进口货款。第四,出口商在汕头、厦门等地出售豆货获得现银,部分用于当地采购,部分开为上海收款汇水用于采购或租船支付。第五,汕头、厦门商人采购当地货物到营口出售,以此获得以货物为担保的过炉银账户和信贷,用于采购豆货出口华南。第六,上海金融市场上,春季过炉银支付额大于收款额,过炉银对规银汇水有下跌压力,夏季过炉银货款回流,当年进口支付基本结束,过炉银对规银汇水有上升压力。第七,银炉与票号在过炉银价格偏高的夏季进行套利交易,将其汇回或兑换为现银运回营口,用于秋季采购,在过炉银价格偏低的春季,其在营口出售规银汇水以提供支付工具,同时也可平抑过炉银价格。

过炉银本身具有延期支付功能,而且可通过卯色交易将偿还期延长,最长可将决算延期一年,因而东北内地商户可通过账户透支和卯色交易获得较长期的贷款。同样,通过出售进口货获得过炉银账户的华南客商,也可得到延期支付的优惠。在出口方面,过炉银不仅是豆货现货买卖的工具,也通

① 外務省通商局編『清国事情』第2輯 1907年,565頁。

② 山吉盛義『清国広東省汕頭並潮州港情况』外務省通商局,1903年,17頁。

③ 山吉盛義『清国広東省汕頭並潮州港情况』外務省通商局,1903年,21頁。

④ 『汕頭港ノ状勢』,大阪商船,1905年,13頁。

⑤ 山吉盛義『清国広東省汕頭並潮州港情况』外務省通商局,1903年,17頁。

⑥ 外務省通商局編『清国事情』第2輯 1907年,564—565頁。



过期货影响其未来价格形成。在进口方面,过炉银提供延期付款,也通过汇兑作为对外支付工具。上述机能在极大方便交易的同时,也降低了所有交易参加者的金融成本。

## 五、对日贸易及其影响

1890年以前,营口采购的外国商品数额虽大,但几乎全部经上海转进口,其直接出口份额也很小。进入19世纪90年代,营口对外出口额迅猛增长,1899年出口额为1890年的19倍强,直接进口额为1890年的13倍强,其在内贸中虽呈入超,但在对外直接贸易中却呈现强劲的出超倾向,尤其是对日贸易更是如此。表11显示了营口贸易的上述特征。表12为19世纪90年代初的营口贸易结构,也显示对外贸易所占比率不超过贸易总额的10%,金额不足6%。对外出口相对价格较低。表13为19世纪90年代日本进口大豆的整体情况。此前营口豆货主要对华南输出,日本也主要从朝鲜进口大豆。但1888年、1891年朝鲜连遭大歉收,日本鱼肥也因捕捞量减少而骤减,1893年日本从中国进口大豆和豆饼量骤然增加,仅从营口进口就达173.1万海关两,而且几乎完全用于豆饼和大豆的进口支付。而当时营口从日本的直接进口额仅8万余海关两。<sup>①</sup>当时,日本主要的豆饼需求地是关西,主进口港是神户。神户经手豆货进口的是建记、益昌、天鼎三家华商。日商平重岸善、铃木岩主要从事日本国内豆饼买卖经纪,有马商店、藤商会、三井物产、石川商店、久寿里商店、山本商店等则从事对日本各需求地的销售。<sup>②</sup>这一时期,中国从日本进口商品并不征税,直接进口商品主要为棉布、棉纱、杂货类,直接出口商品主要是豆油、豆饼。从1892年到1899年,中国对日大豆出口一直占日本大豆进口的一半以上,多数年份占75%左右,而豆饼出口一直占其总豆饼进口的99%左右。从营口的角度来观察,日本市场是新出口市场。表14反映了营口大豆与豆饼出口占营口豆货出口比例的变化。甲午战前,对日直接出口数量和金额都在迅速增大。对照表13可知,即使在甲午战争中的1894年,中国对日豆货的出口仍在扩大。1895年虽然受到战争影响,但豆饼出口量依然在增加,1896年一举比上年增加2倍,占营口豆饼出口量的一半以上。1897年以后对日大豆、豆饼出口量分别为营口出口量的四成和一半,至1899年接近六成。

表 11

19 世纪 90 年代的营口贸易

单位:海关两

年度	进口额			出口额		进出口合计
	外国商品进口	直接进口	进口额合计	直接对外出口	出口合计	
1890	4 449 057	379 209	7 250 465	460 946	7 197 816	14 448 281
1891	6 060 683	360 266	8 995 027	1 172 813	8 069 746	17 064 773
1892	5 166 304	670 296	7 297 265	2 167 111	9 065 658	16 362 923
1893	5 548 403	864 494	8 349 430	1 994 644	9 310 424	17 659 854
1894	5 343 017	596 754	7 886 161	3 919 538	8 532 443	16 418 604
1895	2 465 400	—	1 283 219	—	5 605 086	9 353 705
1896	8 112 912	1 886 485	11 494 059	7 555 929	11 277 287	22 771 246
1897	8 995 929	1 641 415	12 550 059	5 547 826	13 808 612	26 358 671
1898	10 577 471	1 453 138	14 993 035	7 181 598	17 448 280	3 244 1315
1899	21 775 930	5 279 185	27 741 872	8 893 141	20 615 751	48 357 623

资料来源:据外务省通商局編『滿洲事情』第2輯(牛莊、安東)大空社,1911年,45—47頁;織田一『支那貿易』東京專門學校出版部,1899年,23、45頁内容制作。

① 山田鎗之助『滿州貿易案内』南陽堂,1895年,108頁。

② 日清貿易研究所編『清国通商綜覽』第2編 日清貿易研究所,1892年,462—465頁。

表 12 营口 1891 年出口贸易的比例与份额

出口地	出口数量(担)		出口金额(海关两)		出口总额	豆货出口金额
	大豆	豆饼	大豆	豆饼	海关两	所占比率
外国	329 930	214 567	295 772	157 308	460 946	98.3%
香港	110 290	0	99 567	0	247 830	40.2%
国内各港	3 717 318	2 849 293	3 368 595	2 120 151	7 360 970	74.6%
外贸比率(含香港)	10.6%	7.0%	10.5%	6.9%	8.8%	—
外贸比率(仅外国)	7.9%	7.0%	7.9%	6.9%	5.7%	—
合计	4 157 538	3 063 860	3 763 934	2 277 459	8 077 588	74.8%

资料来源:山田鎗之助『満州貿易案内』南陽堂,1895年,74—75頁。

说明:各种商品出口总额中,因有7 842 两再出口,故合计数字需减去这一部分。

表 13 19 世纪 90 年代日本的豆货需求 单位:担、日元

时期	大豆		豆饼		从中国进口大豆		从中国进口豆饼	
	数量	金额	数量	金额	数量	金额	数量	金额
1890 年	900 168	1 856 279	137 694	194 296	—	—	—	—
1891 年	1 069 229	2 010 879	262 917	355 989	—	—	—	—
1892 年	1 545 150	2 712 044	616 427	824 652	—	—	—	—
1893 年	1 641 464	3 446 636	410 535	599 893	1 229 022 74.87%	2 602 272 75.50%	403 909 98.38%	592 030 98.69%
1894 年	1 377 522	2 977 795	532 920	822 195	1 070 802 77.73%	2 313 298 77.68%	5 28 456 99.16%	816 910 99.36%
1895 年	1 217 895	2 554 764	571 900	946 028	669 750 54.99%	1 380 265 54.02%	566,790 99.11%	939948 99.36%
1896 年	1 572 982	3 475 016	1 643 037	3 220 060	894 765 56.88%	1 940 079 55.83%	1 637 848 99.68%	3 212 931 99.78%
1897 年	2 349 376	5 889 617	1 704 471	3 315 587	1 614 234 68.71%	4 071 063 69.12%	1 701 485 99.83%	3 311 712 99.88%
1898 年	2 406 507	7 101 103	2 101 410	4 614 967	1 993 832 82.85%	5 904 584 83.15%	2 098 258 99.85%	4 610 625 99.91%
1899 年	3 080 788	8 822 111	2 795 504	6 791 813	2 365 234 76.77%	6 666 098 75.56%	2 616 505 93.60%	6 047 238 89.03%

资料来源:根据支那調査会『支那通商』文献社,1901年,285—289頁;加藤末郎『清国出張復命書』農商務省商工局,1899年,22—24頁的内容制作。

说明:从中国进口数字第2行的百分比表示占日本进口的比率。

19 世纪 90 年代初,营口豆饼用途广泛、价格低廉、出口连续增大,引起了日商的注意,<sup>①</sup>华商主导豆货贸易也引起日本官方的关注,“本国(日本)与牛庄间贸易,大豆与豆饼几占其八成。过去的明治二十六年(1894)对日输出额实达一百七十万两之巨,此后估计愈增。然因此等巨额豆货全由清商之手输出。日清贸易扩张之势终于引起我该业者注意,明治二十六年三井物产公司派员至当地专事采购”。<sup>②</sup> 1897 年更有调查指出:“概言之该港贸易乃该港与清国各港之贸易,与对国外贸易(除日本外)直接关系甚少,因该港唯一重要输出物之豆、豆饼、豆油,仅供给华南之广东、福建、江苏、浙江各省,而无对外直接输出。输入品以棉纱、洋布为最重要。却仅从上海转口输入,并不由外国直接输

① 营口的大豆贸易“引起我方(日本)商人注意乃明治二十四年左右,日清战后输入猛然增加”。羽贺哲治『富の満州』末広堂,1906年,88頁。

② 山田鎗之助『満州貿易案内』南陽堂,1895年,138頁。

人。故该港贸易为清商所垄断,不容外商过问”。<sup>①</sup>说明当时营口的出口商品构成简单,除日本外仅为内贸,进口商品几乎全经上海华南转口输入,这种特征构成华商主导营口贸易的基础。

表 14 营口对日豆货出口与直接贸易

单位:担

时期	大豆		豆饼		对日贸易金额		
	数量	比例	数量	比例	进口	出口	合计
1890 年	146 190	5.20%	110 196	4.20%	—	—	—
1891 年	315 973	7.60%	116 427	3.80%	—	—	—
1892 年	892 378	21.40%	197 316	7.00%	84 613	1 172 027	1 256 640
1893 年	1 085 443	32.50%	418 899	18.00%	82 295	1 731 601	1 813 896
1894 年	—	—	—	—	77 121	1 129 326	1 206 447
1895 年	—	—	—	—	16 583	970 817	987 400
1896 年	871 960	24.00%	1 484 247	54.20%	142 928	3 089 568	3 232 496
1897 年	1 670 230	39.20%	1 656 513	49.80%	208 476	5 079 216	5 355 100
1898 年	1 830 525	43.37%	1 727 210	46.73%	594 390	6 632 732	7 227 122
1899 年	552 944	50.10%	2 616 505	59.71%	1 723 999	8 091 791	9 815 790

资料来源:据河野文一『北清各港視察報告書』本人出版,1899年,69頁、支那調査会『支那通商』文献社,1901年,289頁、東亞同文書院『清国商業總覽』第二卷下,東京丸善株式会社,1908年,437頁的内容制作。1899年豆饼对日出口数据根据羽贺哲治『富の満州』末広堂,1906年,第14頁,据称当年仅对日豆饼输出额达6 047 230海关两。

说明:表中比例为对日出口占营口出口总量的比。1899年大豆出口为1—6月数据。

此后,日本逐渐展开对东北大豆的调查,开始讨论如何获取东北豆货贸易主导权的问题。到日俄战争前后,日本国内对这一问题的讨论分为大连派和营口派,两者观点形成对立。这是由于大连有不冻港和铁路的优势,而营口有传统贸易和水运优势。此处的传统贸易优势,是指营口油坊业和金融业及与各地传统贸易关系。因此多数意见认为,“即使大连拥有种种优势,但两者竞争将是长期的”。<sup>②</sup>最后,议题升级到“日商是否应主导豆饼制造业”,“营口与大连的豆饼制造、豆货集货能力孰优孰劣的比较”上,最终得出日本政府应下大力经营大连,压制营口的结论。<sup>③</sup>

19世纪90年代营口对日豆货出口的增大,是由于当时东北与日本在经济上具有较高互补性、且日本国内大豆榨油业不发达等原因造成的。<sup>④</sup>此时日本虽完成第一次工业革命,但尚处于进口替代初期,其棉纺织业尚无海外市场,农业也因肥料价格上涨而不得不寻求替代资源。<sup>⑤</sup>营口作为棉织品进口和豆货出口港,其贸易对象港相对集中并固定的特点,引起了日方注意,多数日方调查者和参与者都持取代原有贸易港,获取对营口贸易主导权的意见。因此,日本政府和商界一面展开营口商业贸易调查,一面开始探讨夺取营口商业贸易主导权的具体方案。<sup>⑥</sup>不仅如此,其目标还包括与英美争夺对华棉织品出口、海运业的主导权等。

① 外務省通商局編『清国商況視察復命書』元真社,1902年,81頁。

② 羽贺哲治『富の満州』末広堂,1906年,第93—98頁。

③ 東亞同文書院『清国商業總覽』第二卷下 東京丸善株式会社,1908年,101—109頁。

④ 日本国内1896年才出现首家大豆油坊,1899年才有一菜籽油厂改为大豆榨油厂。在中国豆饼进口之前,豆饼对日本市场完全是未知商品,其市场由神户华商开辟,豆饼效用由中国农村实践证明。山口寛雄『満州産大豆油粕の内地に於ける消費の現在と将来』南満州鉄道株式会社哈爾濱事務所調査課(哈調資料第10号),1923年,28—29頁。

⑤ “本国(日本)近年鱼肥、油渣价格腾贵,清国豆饼需求顿时增大,甲午战前仅六七十万日元的进口,1896年一跃而300万,1899年达670万日元之多,其中由牛庄输出者达6成以上。”中村桂次郎『日清貿易策』日本經濟社,1902年,94—95頁。

⑥ “近年该港输入我国(日本)大豆、豆饼数量激增,给该港贸易以异常刺激,豆价涨幅亦前所未有的。查我与该港关系,一我肥料腾贵,正苦于寻求廉价肥料之际,大豆豆饼输入为奖励农业所必需,需求既广、销路亦大,不容质疑;二满洲人口增加,田野开垦尤速,民风渐脱质朴而趋奢靡,洋货输入处增加之势,若我商贾勤勉从事,不难对其供应我制品,如此则该港将来对我贸易之利非少,且很偶然,清国不无特别对我开放之感,唯视我商贾以坚韧勤勉、殚精竭虑,与清商角逐竞争之手段如何?至少我商贾若不勇于与清商对峙,该港商权将永归于清商专擅之下”。外務省通商局編『清国商況視察復命書』元真社,1902年,81頁。

19世纪90年代以前营口外贸额很少,之后迅速增加。当时营口主要外贸地区为英国占领的香港和日本,对日本豆饼出口占营口豆饼出口量的60%。外贸大量需求引起价格上涨,提升了豆货贸易的整体利润率,使营口贸易充满活力。这一变化不仅吸引了华商对营口的进一步投资,也引起日本的觊觎。90年代中期日本认识到东北豆货资源与抑制其农业成本的关系,夺占东北大豆资源成为世纪之交日本官方的主流意见。但是,日俄战争中军管的经验和各种调查显示,营口传统商业体系很难轻易插足。日俄战后日本获得旅大殖民地和满铁经营权,这使日本对东北的政策转向了“扶植大连、抑制营口”的方向。

前述营口贸易对东北和对上海、华南的商业循环模式也在1907年以后发生变化。对东北内地的主要变化是交通运输条件和出口港的变化引起的。日本侵占大连以后,日商大量进入东北收购豆货,1908年以后欧洲商人也参与了抢购。外商不经营口而直接与各集散地粮行油坊交易,营口对于铁岭以北产地的影响力迅速低下。1910年,东北内地客商虽仍来自各城镇,但主要目的是为进口日本以外的各国杂货和日用品,运来豆货是其获取信用和支付进口的手段。此后,营口商业模式也变为以大屋子的进口机能支撑油坊粮行的豆货采购机能的模式。原来的对长三角、闽粤的三角贸易模式,转变为对内贸市场、日本、台湾、欧美的四角模式,豆货价格不再主要由内贸供求所决定,而很大程度上取决于豆货国际贸易的成本,主要受银价变化、各市场需求、丰歉程度、农民上年收入多寡、豆货集散市场中各势力的消长等多种因素而综合决定。多市场的需求,不同的涨跌因素形成一种稳定的合力,支撑东北豆货生产规模和经济规模继续扩大,这种模式一直持续到“九一八”事变之前。<sup>①</sup>与此同时,主导东北豆货贸易的主体也开始发生变化。1907年以后,交易主导权渐由营口商人手中转移到由营口、东北和关内各地商人投资所形成的大连商人手中。日本财阀和欧美商人通过掌控大豆货源及其对外贸易主导权,以中国资源换取其利润,外贸利润逐渐被其攫夺。第一次大战前后,随着东北割据势力的兴起,也将豆货贸易作为其割据一方的摇钱树,豆货交易利润相当部分被其提取,官银号及附属粮栈在豆货交易中逐渐占有重要地位。

## 六、营口的商业构造及其特点

如前所述,营口贸易带动东北经济增长的作用和范围可以1906年底为限分为前后两个时期,前期是以国内贸易收入为主导,其后变为对外贸易收入为主导,并从营口一港主导,变为营口、大连、安东、海参崴四港竞争的局面,营口对整个东北豆货贸易中的影响减小到只有原来的三到四成。在营口主导的时期,南方产糖地区的逆差为其提供了巨额贸易盈余,通过营口贸易为东北经济开发提供了日益增大的流动资金。在其带动下,19世纪80年代末,营口豆货生产规模已接近世纪末的水平。从19世纪90年代起,外贸因素的影响逐渐增大。1898年、1899年,日本豆饼的进口需求已经占到营口豆饼出口的六成左右,外贸需求的竞争推动了豆饼价格的上涨,豆货价格两年间上涨了1倍以上。豆货价格上涨使南方糖业生产成本普遍升高,国内蔗糖生产从增长转为停滞,再转向减少,两地贸易互利基础开始崩溃。这对营口和东北,意味着主要贸易收入由国内贸易为主转向对外贸易为主的过渡期,与长达7年的战争与动乱时期相重叠,之后迎来战后金融危机与多港竞争的时期。以下着重对营口贸易的形成时期、商业模式及特点、交易货币变化等几个问题进行考察。

### (一) 营口贸易的形成

关于营口贸易的形成时期,主要问题在于廓清一些史料记载造成的混乱。石田等描述营口商业构造的主要依据是1911年出版的满铁营口调查,<sup>②</sup>这一调查内容与更早的其他调查结论的不同之

<sup>①</sup> 参见雷慧儿《东北的豆货贸易:1907—1931》(国立台湾师范大学历史研究所专刊(7),1981年5月),第20—29页。其中按表3、4、5时间序列,据海关报告归纳了1907—1931年大陆、日本、欧美、台湾各市场对大豆、豆饼、豆油需求的不同因素影响。

<sup>②</sup> 南满洲铁道调查课『南满洲经济调查资料第六,营口』南满洲铁道调查课,1911年,1页。据记载为“明治四十三年由满铁调查科科员井阪秀雄调查”。

处,集中于以下数个时期的设定和结论:其一,营口贸易形成和主要营业者的创设时期,皆以营口开港即1860年为起点;其二,基本顺序为,英国设领事馆,之后有清驻军和地方官设置,此后山东人开油坊,广东人搞贸易,金融业者设银炉,“营口显著发展不过最近20年的事”;<sup>①</sup>其三,与以上时间设定相关联,断言“从事银两改铸的银炉产生于1875年”,“卯期决算制度始于1883年”。但进一步考察其中的记载,却能发现与上述设定和结论诸多矛盾的地方。再比照其他早期调查,能发现其对营口贸易的开始期,与华南贸易的开拓期,牛庄贸易向田庄台及营口转移期等问题,并不能给出合理的解释,且有故意篡改,偷换概念的嫌疑。其最大的问题在于将营口实际成为辽河口主要贸易港口的时间,和营口开港时间两个时间概念有意混为一谈。参考更早出版的其他调查和战后的研究,能够搞清以下一些事实:第一,营口成为主要港口,是由于辽河淤塞造成的贸易港口的下移,其大致时期约为道光十年至十五年。<sup>②</sup>第二,营口作为贸易港是因商业需要,营口很多商户创立于开港前,清廷不得不对其商业习惯予以默许。1862年,首任英国领事赴任,却发现商业中心已移到距牛庄90华里外的营口,不得不将错就错将营口称作牛庄,清廷行政与开港机构设置也显示出一种对实际状况的追认。第三,后来的研究中,佐佐木正哉有关过炉银制度创立期,山本有关营口汇兑形成期的考察,都是基于对上述时间设定的否认。前者论证了营口过炉银制度创始于盖平钱票危机后的1845年左右,后者论证了过炉银汇兑的形成期约在19世纪50年代。

## (二)营口的商业模式及特点

营口港“清商以豆类输出商、油坊为首要,以棉纱棉布商及票庄、银炉、当铺次之”。<sup>③</sup>1905年时,主要商人有丝绸棉布杂货商162家,大豆豆饼商53家,银炉26家,钱庄21家,木材商16家。<sup>④</sup>营口贸易的参与者主要包括行栈业和客商,尽管三井和小寺等日本贸易商于19世纪90年代初就已来到营口,但其销售和采购都经营口商人中介。其活动方式在1907年才开始变化。营口贸易可以分为进口和出口两部分,出口行业主要由参与豆货贸易的油坊、粮行、装船行构成;进口行业主要由参与棉布、棉纱日用品进口的大屋子、装船行构成。但是,油坊、粮行、装船行、大屋子仅仅是进出口交易的媒介机构,其与金融媒介机构的银炉互为表里,构成一种支撑贸易交易与金融的体制。

营口主要商业形式是行栈业,即经纪行。1893年时,营口已有上百家行栈,出资者以广东、山东人居多。主要业务是代客买卖,其著名者如表15所示。此处并未按经营商品种类来分类,而是按其机能统称为行栈,即无论谷物商、油坊、银炉、杂货行都属经纪商,其代理范围包括采购、销售、金融、租船、装船。这种划分是依据营口实际商业构造而定的。“营口大屋子与牙行非常相似,却不如牙行般受官府严厉束缚,开业自由,不受官府任何干涉,实际上从事与牙行大同小异业务。……维持旧势力所掌率的特殊制度存在的牙行规定,面对别开生面迅速成长的营口大屋子,尚无施加任何束缚的余地”。<sup>⑤</sup>营口油坊、粮行也具有牙行机能,但同样自由开业。

① 南满洲铁道调查课『南满洲经济调查资料第六,营口』南满洲铁道调查课,1911年,2—3页。但在该调查的73页又不得不承认,“牛庄繁荣顺流移至田庄台,再移到营口,见机敏捷的山东商贾率先来到此处经营商业,开设油坊,至今营口商人大部分实为山东商人。当时创设而至今日者有:西义顺、永远兴、天增棧、仁裕、兴福茂、福通、顺泰等,其创设时间为道光二十年左右”。

② “营口之发达仅为近八十年来之事,……其时牛庄若今日营口,乃客货船舶集散地,牛庄因而名传遐迩、脍炙人口。但河年年变浅,……终使盖平成船舶汇集之地,之后三转田庄台,四转至营口。……如今外人称牛庄,实营口也。变迁之中,唯牛庄之名仍流传商人之口,以至营口也含于牛庄名下。道光十年起营口始为通商港而趋发达,距今已八十年”。参见东亚同文会『东亚同文会ノ清国内地調査一件/营口駐在班ノ部』第二卷1907年,285—288页,アジア歴史資料センター, B03050508300。

③ 外務省通商局編『清国商況視察復命書』元真社,1902年,106页。

④ 参见関東都督府陸軍部『明治三十七八年戦役 滿洲軍政史』第五卷1915年,624—625页。

⑤ 参见东亚同文会『东亚同文会ノ清国内地調査一件/营口駐在班ノ部』第二卷1907年,327—329页,アジア歴史資料センター, B03050508300。

表 15 1894 年前营口的著名行栈

店号	经营项目	店号	经营项目
(西)义顺	谷物、油坊、银炉、当铺、杂货店	东永茂	谷物、油坊
裕盛长	谷物、银炉、当铺	长东	谷物
(东)盛和	谷物	仁裕	谷物(招商局代理)
永增盛	苏子油(豆油)	东泰兴	苏子油(豆油)
兴顺魁	杂货	长深盛	杂货
火船号	杂货	兴记栈	杂货
和长	杂货	—	—

资料来源:山田鎗之助『満州貿易案内』南陽堂,1895年,129頁。

说明:括号内文字为引用者所加。1904年以前公议会定员为最大13家商户,此处列出的13家商号很可能是公议会会员。

营口“华商大致可分为大屋子和揽柜上(引用者按:也写作“栏柜上”)两种,前者为批发,后者为零售。由其营业细分,有大屋子、油坊、装船行、银炉、裸货铺、粮行、小码头、染坊等多种。其中可称巨商者,经营大屋子、油坊、装船行、银炉等的商人居多。大屋子又名发(货)行,为兼营行栈者,油坊是制造豆饼豆油之处,银炉为中国式银行,装船行是船舶营业者。裸货铺即所谓杂货商,有经手西洋杂货和日本杂货的两种,指买卖东西百货者。粮行为谷物行栈,小码头是专营谷物类运输者,染坊从事染布”。即集进出口、批发、零售、加工、金融服务等机能于一身的综合经纪业。多数营口巨商都具有兼业构造,围绕营口进出口贸易商品形成综合性经纪机能。营口主要商号兼业状况如表 16 所示。

表 16 营口主要商号兼业状况

商号	兼业种类	商号	兼业种类
西义顺	大屋子、装船行、油坊、小码头、粮行	源成东	大屋子、裸货铺
东永茂	大屋子、装船行、油坊、小码头、粮行	源成会	大屋子、裸货铺
厚发合	大屋子、油坊、银炉、小码头、粮行	兴记栈	大屋子、裸货铺
兴顺魁	大屋子、油坊、裸货铺、粮行	同兴宏	大屋子、油坊
义泰德	大屋子、装船行、油坊、小码头、粮行	同兴成	大屋子、揽柜上
仁裕号	大屋子、装船行、小码头、粮行	正祥孚	银炉、小码头、粮行
长隆泰	大屋子、油坊、粮行	同聚源	油坊、小码头、粮行
元茂盛	大屋子、油坊、粮行	仁裕东栈	装船行、粮行
信昌永	大屋子、油坊、粮行	义顺厚	粮行、小码头
义顺华	大屋子、油坊、粮行	大盛亨	银炉、裸货铺
晋太丰	大屋子、银炉、装船行、小码头	太古元	油坊、粮行
同兴公	大屋子、裸货铺	太古盛	油坊、粮行
永远兴	大屋子、小码头	怡兴源	油坊、粮行
兴茂栈	大屋子、粮行	永同庆	油坊、粮行
世昌德	大屋子、银炉、裸货铺、染坊	振昌号	装船行、粮行
成顺号	大屋子、裸货铺	永茂德	小码头、粮行
兴茂福	大屋子、裸货铺	三合福	粮行、裸货铺
大森茂	大屋子、小码头	裕盛源	银炉、粮行

资料来源:東亜同文会『東亜同文会ノ清国内地調査一件ノ营口駐在班ノ部』第二卷 1907年,293—302頁,アジア歴史資料センター, B03050508300。

1905年营口有15户山货行,但无一不是兼营,杂货行兼营者5家,药铺4家、客栈3家、粮行、酱菜、蔬菜行兼营者各1家。营口为山货集散地,各地山货行派员皆寓居营口山货行,仅经手参茸者即

达3千人之多。其交易手续费规定由卖主向山货行与经纪各交2分手续费,并将扣除手续费后余额的千分之一作为公捐交给公议会。杂货行分为大货行和宁波行,前者多有零售机能,后者很少有。华南上海、宁波、福建、香港、广东商户派驻人员寓居杂货行办理销售和采购交易。一般棉纱、棉布、丝绸类经纪费为销售额的2分,花色洋杂货和普通杂货经纪费为3分。但其中势力最大的是由油坊、粮房、银炉、装船行构成的出口商群体。

粮行和粮栈有数十户,各地为销售或采购谷物而来者寓居于此。交易商品主要是南方运来的大米和东北各地运来的谷物。一般大米交易由装船行和客商经手,粮行将其收购后批发或零售给东北内地客商。粮行的其他谷物通过外柜或跑市场的在粮市采购,再将其批发或零售。粮行对客户采购也提供经纪服务,并多兼帆船装船行为其办理装船手续。一般经纪费为售价的2分。

如表17所示,行栈内部结构是适应营口外部分工状况而设定的,所有行栈中大屋子的构造最复杂、粮行最简单,但其机能却非常相似,只按照营业需要保有最少限度人员,具体搬运、装船、经纪等机能利用社会分工。大杂货行伙计包括卖货5人、管货6人、书信1人、跑外城4人、学徒4人;山货栈包括伙计5人、学徒3人;宁波行包括看门4人、学徒8人,管栈称为管院;粮行包括跑市场2人、学徒4人。由此可知营口商业基本构造是各经纪行细致分工下的协作体制,因此能以较少资本运营大规模商业,从而促进商品高速流转。1900年以前的营口贸易中,因进口货主要从上海转口,租船也在上海或华南签约,无论外轮还是帆船,须借助当地行家(即行商)力量办理货运手续或采购、装货及通关手续。某航运公司调查指出:营口港的入港船舶,“不依据租船契约无人可进入此港,即运货所需船只通常在南方各港租船。盖因牛庄是位于中国最北边的开港地,在此港只有两种选择,要么接受所有提供装载的货物,要么空船出港。所有船只都可在港外安全停泊,船长停船港外后乘驳船趁大潮入港观察商情,若知无货可装,再趁潮而去,可免空耗导航费”。<sup>①</sup> 这从另一个角度证明营口行商与货运的关系。“往昔……轮船装船行在营口市场拥有很大势力”。<sup>②</sup> 粮行和油坊大都兼营装船行,除以行家名义代理货船出入港手续外,也为出口商订货代理采购和装船。

表 17 营口商行企业构造

行业	掌柜	副掌柜	账房	外柜	伙计学徒	厨师	管栈	苦力	更夫	合计
山货栈(福春长)	1	4	2	3	8	2	1	1	2	24人
大货屋(义顺栈)	1	8	4	2	20	2	3	0	4	44人
宁波行(东聚福)	1	2	4	4	12	3	2	0	1	29人
粮行(永丰吉)	1	2	2	1	6	1	2	2	1	16人

资料来源:関東都督府陸軍部『明治三十七八年戰役 滿洲軍政史』第五卷 1915年,626—632頁。

在兼业构造之下,各商号内部有主次分工。“几乎所有商号都兼营三四种行业,但各有主业。各掌柜如同科长,有正副之分。每个掌柜部下有伙计十余人。总管一切是大掌柜,以下有二掌柜、三掌柜、四掌柜、五掌柜之分。之所以要排一二三,是根据与主业关系轻重而区别,若以油坊为主,销售豆油豆饼主管就是二掌柜;若银炉次于油坊,负责银炉的主任就是三掌柜,其余可类推”。<sup>③</sup> 这表明无论油坊、银炉、装船行、大屋子、粮行,都具有相似的内部构造,只是业务主次不同。表18为某商号内掌柜设置的实际例子,这是一个以油坊为主业的商号,其主要业务是制造并销售豆货,辅助业务包括行栈业、销售棉布和杂货、过炉银经纪、轮船和帆船马车经纪等。销售进出口商品的客商通过其提供的综合经纪服务完成交易。一般来说,大商号的掌柜人数约15名左右。伙计有六七十名,学徒有30余

① 本宿家全『支那各港略誌』大阪商船,1899年,52頁。

② 小松正則「滿州大豆」『豆及豆粕關係雜件』第一卷 1911年3月1日,アジア歴史資料センター, B11091343300。

③ 東亜同文会『東亜同文会ノ清国内地調査一件ノ营口駐在班ノ部』第二卷 1907年,312—314頁,アジア歴史資料センター, B03050508300。

名。做苦力的虽然常雇者人数不少,但根据需要临时雇佣者也不少。1907年以前,当地的油坊业拥有最大的资本规模,但油坊业资金周转极快,过炉银信用机制具有加速资金周转,减低成本的作用。“当地清商公称资本,大商店八、九万两,普通商店七、八千两到一万两。但其营业额达数十万两,多者能从事一百七、八十万两的交易。……但交易多少是根据其店东,即出资者资产信用的多少而定,无论其公称资本多寡,信用高者能进行巨额交易,这一点并不足怪”。<sup>①</sup>

表 18 营口大商号的内部分工

名称	级别	机能	名称	级别	机能
大掌柜的	总经理	总揽业务决策	掌货盘的	五掌柜	销售白布清水布套布
掌盘的	二掌柜	销售豆油豆饼	掌粮石盘的	五掌柜	销售粮石
掌银盘的	三掌柜	账房	掌杂货盘的	五掌柜	销售东西洋杂货
管油坊的	四掌柜	管制造豆饼	掌洋货盘的	五掌柜	销售花旗布褙裤布
管油柜上的	四掌柜	管油坊	管货的	五掌柜	管帆船马车装卸货
管装船的	四掌柜	管轮船装卸	过兑银钱的	五掌柜	管过炉银
管应酬的	四掌柜	管招呼客户	管院子的	五掌柜	管店内一应事务
管栈房的	四掌柜	管库房	管油工人的	五掌柜	油坊工头

资料来源:东亚同文会『东亚同文会ノ清国内地調査一件/营口駐在班ノ部』第二卷 1907年,312—314頁,アジア歴史資料センター, B03050508300。

当地出口商全部为客商,分为国内客商和外国客商。国内客商中,“寓居粮行油坊的输出商主要是广东和福建等地商人,仅豆类商就 70 余家”。国外客商主要是经手直接对日豆货出口的华商。1896年,对日出口豆货的华商以日清行和复兴号为最大,此外还有鸿泰号、升昌号、泰昌号、启昌号、启泰号、广德泰各店,以及日商三井物产。<sup>②</sup> 1898年,神户经手豆货华商如表 19 所示。分别寓居正昌号、东盛和、西义顺三家,三井驻员寓居东永茂店内。

表 19 营口经手对日豆饼出口的华商

日本神户商号	复兴号	鸿泰号	升昌利	泰昌号	启昌号	启泰号	广德泰	广昌隆
驻员寓居的营口商号	正昌号	西义顺	义生泰	正昌号	正昌号	正昌号	东盛和	东盛和

资料来源:加藤末郎『清国出張復命書』農商務省商工局,1899年,52頁。

庚子事变前,营口豆货贸易的主要对象地区是国内,上海和宁波是豆油的主要需求地和大豆、豆饼贸易的中继交易地,汕头、厦门、台湾、广州是主要的豆饼、大豆需求地,芝罘为锦州和辽东半岛所产豆货的加工及贸易中继地。来到营口的客商主要以三江帮、建帮、粤帮为主。据 1907年东亚同文会的调查,<sup>③</sup> 营口有福建公所、广东公所、三江公所三处会馆。其中,福建公所设立最早,设立已有百年,但其间经诸多事变,其详细沿革变化已无从考察。1894年,当地福建商人达 43 家。其后因甲午战争,商人避乱而走,战后再兴,至 1907年成员有 16 家。三江公所是江苏、江西、浙江三省商人会馆,据说三江商人来营口是光绪初,公所设立于 1889年,1907年会员有 70 余户。三江商人主要构成为上海商人,对营口出口上海附近所产土布和各种杂货。1907年初改组为营口商务总会。此外还有广东公所,其规模最大,但设立最晚。1899年方才由 6 户商家设立广东会馆,1907年时,有商户 18 家,客商 40 家。从营口与华南的贸易历史来看,汕头是最早从营口进口大豆、豆饼的港口,早在两地开港之前就有贸易往来。营口巨商中仁裕、裕盛长、东盛和、东永茂、裕盛源、太古盛等投资者皆为广东籍商人,仁裕号是营口成为贸易港时开设的,已有 70 年以上的历史,裕盛长创设于光绪元年(1875),是营口最早开设的

① 外務省通商局編『滿洲事情』第 2 輯(牛莊、安東) 大空社,1911年,193頁。

② 外務省通商局編『清国商況視察復命書』元真社,1902年,108頁。

③ 参见东亚同文会『东亚同文会ノ清国内地調査一件/营口駐在班ノ部』第三卷 1907年,366—389頁,アジア歴史資料センター, B03050510700。



银炉之一,东永茂、东盛和都开设于1885年。满铁1910年的调查也表明,营口的客商中,来自沿海的主要有三江帮、宁波帮、福建帮、广潮帮、广州帮,还有来自北京、天津、山东、关里的37家,来自东北的客商有各地36个城镇,远达哈尔滨、齐齐哈尔、三姓、呼兰、岫岩等地的数百家。<sup>①</sup>

当地的外商主要从事轮船运输业和洋糖、煤油等个别商品进口销售,其所运载的主要是华商委托的货物。三井和小寺虽然从事豆货贸易,但主要业务是运来日本货物并将采购豆货运回日本。由于早期对日出口额远大于进口额,而且进出口商互不联系,来运豆货的船只往往是空船,运来日本货的船只也往往无货可运。1907年以前,无论抵港船只还是出港船只,日本船的空船率都是最高的。

总之,19世纪晚期营口行业划分和商业规范的最大特点是以经纪业为核心,即以分担一段交易中有限风险的分工经营模式展开的,无论粮行、油坊、装船行、银炉、杂货行都具有行栈业的特点,其主要交易是中介买卖双方,其主要收入来自手续费收入。这是一种能够对应市场急速增大的高弹性交易体制,成为促进当地与外部商品流通快速发展的主要因素。

### (三)油坊业的发展

19世纪90年代营口的贸易增长,由豆饼出口所带动,油坊业地位持续上升,至日俄战争结束为止一直居于营口商家的顶峰。“油坊业四十年前才在该市出现,而今数量逐渐增加,占重要的巨商地位,维持该市繁荣多赖其力”。<sup>②</sup> 1896年营口有大油坊20家,1898年增至25家。奉天各城镇分布着很多油坊,以营口为最盛,“以榨油、制造豆饼、且代外来客商采买豆类、豆油、豆饼为业”。<sup>③</sup> 豆饼质量由公议会实施日常监督。为保持豆饼重量一致,公议会订有严格规约,委员每周一次巡视各油坊检查,发现有制造豆饼重量不足者,或者罚款,或令打碎重制。油坊对油质提供保证,质量不好时须对客户赔偿。<sup>④</sup> 1905年营口油坊22户中,根据公议会所定铺捐等级,属一等商户的11户、二等6户、三等2户、四等与八等、十一等各1户。当时全营口共有一等商户12户、二等商户15户,<sup>⑤</sup>可知当时油坊规模居营口商界之首。

营口开港时,曾有外商设立蒸汽机动力油坊,但因其设备不完善,加上众商反对,不到一年就关门大吉。1895年,粤商陈仁山投资设机器油坊一处,为躲避朝廷干涉和同业反对,租用太古轮船公司土地并命名为太古元,伪装成太古洋行旗下企业。当时机械油坊设备投资约5万两,每年流动资金约3万两。但该号初年经营却未达到收支相抵,1896年以后因豆饼出口的增大,营口工价、地价、物价迅速上升,机器油坊经营方得以成立,1897年再设一处。<sup>⑥</sup> 之后,又有粤商开设怡兴源,1898年东盛和开设东生怡,1901年东永茂也设同名机器油坊。如表20,新式油坊数量渐增。<sup>⑦</sup> 营口主要从事豆货交易的商号,包括油坊在内共有61家。1896年营口年产豆饼约572万张,约合23.3万吨。1899年营口仅豆饼出口即达35.2万吨,其生产能力增加一半以上。如表20所示,1902年油坊投资已发生变化,需固定资本10万两,流动资金10万两。这一方面是由于动力和压榨都改为机械,设备投资增大了;另一方面也由于营口物价、地价、工价的提高。此后,营口发生进一步的通货膨胀,尤其是房地产价格和机械投资价格上升幅度较大。据1907年对东盛和清算结果,东生怡油坊仅设备厂房各种家什工具的评价额就达小洋20万元。价格上升导致营口投资条件的恶化,这也是导致营口后来工商业竞争力弱化的原因。

① 南满洲铁道调查课『南满洲经济调查资料第六,营口』南满洲铁道调查课,1911年,81—83页。

② 外务省通商局编『清国商况视察复命书』元真社,1902年,107页。

③ 加藤末郎『清国出張復命书』農商務省商工局,1899年,48页。

④ 外务省通商局编『清国商况视察复命书』元真社,1902年,110页。

⑤ 公议会根据营业额大小制定铺捐等级分为24等,一等每月小洋71.4元,十一等每月8.75元,二十四等每月1元以下。营口军政署编『营口军政志』小林出張所,1907年,245—246页;坂本辰之助『实业の满洲』集成堂,1905年,237页。

⑥ 参见加藤末郎『清国出張復命书』農商務省商工局,1899年,48页。

⑦ 参见东亚同文会『支那经济全书』第8卷 东亚同文会编纂局,1909年,311页。

根据表 21,油坊拥有营口各传统商业机构中最复杂的构造,由制造部门和交易部门构成。其交易部门除大掌柜和副掌柜 3 人外,还设有 6 名掌柜的,其职责分别为管油坊 1 人,管交易 2 人,管豆类采购 2 人,管库 1 人。而且内柜 3 人职责是辅佐账房,看豆的负责过斗交货,装船的负责货船装卸手续。由掌柜级别人数看,比表 17 中大杂货行还多,加上交易品种相对集中,其交易机能远比杂货房强大。这从另一个角度表明油坊的主导作用。

中东路开通前,除本地产外,每年还有外城油、外城饼输入。豆油以长春产为第一,约占一半;新民屯居其次,占 2 到 3 成;其他则来自盛京、辽阳、田庄台、海城,约占 2 成。各地运来豆油全部由营口油坊提供保证和代销,油坊先检查油质,之后附上自己商标出售。若油质不好,油坊负有赔偿责任。除油坊外还有数十间粮行,从事豆类买卖经纪,同时也多兼营装船行。

表 20 营口油坊业盛衰

年份	旧式	新式(含改造后的旧式)	日系	产量
1896	兴顺魁(18 班)、西义顺(16 班)、东永茂、义顺来(以上各 12 班)、东生怡、长隆泰(以上各 10 班)、永同庆、同兴宏、义泰德、元茂盛、永昌和(以上各 8 班)、元生福、德生长、义顺盛、元泰利、同兴声、福德栈、裕盛福(以上各 6 班)、元顺和、东生利(以上各 4 班),共计 20 户。	太古元(16 班)	—	旧式 168 班,新式 16 班,共计 184 班
1902	元茂盛、元生福、永昌和、裕盛增、义泰德、兴顺魁、义顺慎、长隆泰、西义顺、同兴宏、永同庆、同聚源、裕元、同升东、厚发合、天合达、广隆昶、德发合、兴隆、小东永茂、兴隆发、小西义顺,共计 22 户。	东升怡、东永茂、太古元、怡兴源,共计 4 户。	—	—
1905	西义顺、元茂盛、德发合、永昌和、长隆泰、裕发祥、兴顺魁、同聚源、义泰德、广隆昶、同兴宏,共计 11 户。	东永茂、太古元、怡兴源、太古永,共计 4 户。		估计年产 4 855 360 张豆饼,实际输出 3 788 950 张豆饼
1910	同聚和	西义顺、元茂盛、兴顺魁、义泰德、永同庆、长隆泰、东永茂、怡兴源、太古元、裕发祥、大生茂、正祥孚、兴顺隆、新昌号、大昌号、源昌号、太古永,共计 17 户。	小寺油坊	日产 63 200 张豆饼

资料来源:1896 年状况据外务省通商局编「清国商况视察復命書」元真社,1902 年,107 頁;1902 年状况据東亞同文書院「清国商業總覽」第五卷 東京丸善株式会社,1908 年,67 頁;1905 年状况据閩東都督府陸軍部「明治三十七八年戰役 滿洲軍政史」第五卷 1915 年,484—486 頁;1910 年状况据外务省通商局编「滿洲事情」第 2 輯(牛莊、安東) 大空社,1911 年,214—215 頁。

说明:1、《清国商業總覽》关于营口油坊部分中,涉及通江口水运之处有“距今 26 年前”字样,而通江口水运始于 1876 年,可知其所说“现在”为 1902 年的状况。2、1896 年处“班”为 1 昼夜粉碎 26 垛大豆,生产 130 张豆饼的能力,一垛大豆为 8 升 2 斗。1902 年时,旧式油坊需固定资本 2 万两、流动资本 4 万两,旧式油坊 10 班月产 37 500 张豆饼,每垛成本银 0.416 5 两;新式油坊固定资本和流动资本各 10 万两,月产 9 万张,每垛成本银 0.254 7 两。

表 21 油坊内部构造

职务	交易部门											制造部门					合计	
	大掌柜	副掌柜	掌柜	账房	管油坊	管院	内柜	外柜	看豆的	装船	学徒	合计	包垛	打锤	打樨	机械		杂役
人数	1	2	4	2	1	1	3	11	3	3	3	34 人	24	48	24	4	13	113 人
工钱(吊)	0	0	0	0	0	0	500	400	300	300	300		21	15	19	50	3(元)	
分红比例(厘)	10	8	7	6	5	4	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	

资料来源:据東亞同文会「支那經濟全書」第 8 卷 東亞同文会編纂局,1909 年,346—353 頁制作。

#### (四) 交易货币

营口的交易货币表现为两种形态：一为主要交易货币过炉银；二为作为过炉银定价货币的实际货币。对前者的需求主要表现在主要商品的交易期，对后者的需求则表现在决算期和交易辅币大量需求期两个方面。早期营口主要交易使用锦宝银，曾流通铜钱、钱票等辅助货币，与外地各港之间交易，甚至打工农民汇回工资也主要依赖两地汇兑。区域分割的币制规定导致汇兑成本高昂，因此过炉银汇兑和营口各种交易媒介机构借助过炉银的交易，实际上首在提供一种降低交易成本的选择，即通过减少汇兑次数，避免单一交易的综合性交易和金融服务。营口商业的这种特点，使山西票号不得不将汇兑机制融合到营口经纪业中，营口的主要交易媒介机构如银炉、油坊、大屋子也因此获得强大的金融支持，银炉通过信用发行和控制兑现，能够在交易旺季迅速地扩张到自身资本的数十倍、上百倍之多，并随着交易的结算和收汇而在淡季收缩信用。过炉银的定价货币初为锦宝银，但是随着交易量的扩大与锦宝银的退藏，不得不寻求新的实际交易辅币。19世纪80年代末南方各省开始铸造银洋，小洋作为辅币大量流入是19世纪90年代初。小洋流通加强了东北与内地的经济联系，因其流通范围广、携带方便的特点，小额汇兑成本开始下降。之后，随着锦宝银退出实际流通和市场辅币需求量的增大，小洋作为实际交易货币逐渐取得过炉银定价货币的资格。因此，小洋的进出口能部分显示当地的货币需求。

图4为1907年小洋与钞票的比价变化。在货币市场上，小洋与钞票间及与过炉银的比价，随着商品交易中现金需求变动而变动。1898年前，铁岭与通江口钱粮行都曾发行钱帖、银票作为交易货币，用于大豆收购和收日用品销售，部分缓解了对现金的需求。与俄国势力入侵的同时，铁岭、通江口等各大集散地的钱粮行、营口钱庄业为回避风险而回收了所发钱帖，改用小洋交易。这一变化使整个东北内地通货紧缩倾向加剧，使得东北市场小洋比价与其他开港市场相比经常处于高位，银炉由此获得从关内运输小洋提供收购资金的盈利渠道，各集散地行栈对营口的金融依赖也逐渐加强。到了豆货收购与农民返乡季节更是如此。图4中，旧历腊月、4月、6月、8月是小洋需求高峰，之后的旧历2月、5月、7月、9月形成低谷，显示出一年中对决算货币和交易辅币的需求规律，即腊卯决算、6月运交、10月后新豆采购为辅币需求最高峰。但当年11月初发生了东盛和破产事件，商人急于兑现和小洋奇缺，导致价格异常变动。

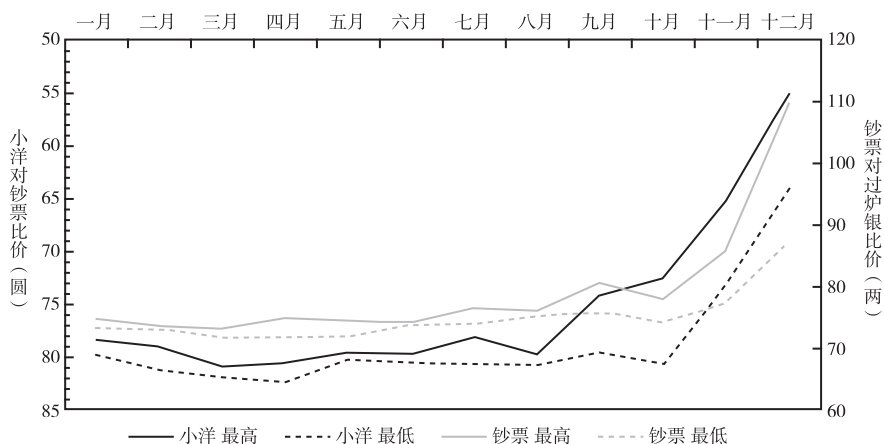


图4 小洋、钞票的比价变动与货币需求

资料来源：根据東亜同文会『東亜同文会ノ清国内地調査一件ノ营口駐在班ノ部』第三卷1907年，354—356頁，アジア歴史資料センター，B0305051070制作。

表22为1902到1906年营口与各港间小洋的流动状况。1902至1903年为正常贸易，营口对各港小洋流动为净流入，芝罘和上海为营口货币供给地。1904到1905年为战争时期，营口对各港资金

流动为净流出,其中既有资本逃逸,也有战时物资进口支付。“小洋在营口作为过炉银辅币广泛流通,但1904年我军(日军)占营口后渐失踪影,被军票取代。辽河上冻后市面几乎无小洋,大致上如往年般被打工者带回家乡。华商曾从上海输入30余万元小洋(引用者注:另有8万元墨银)被日本海军捕获押往佐世保,未能输入。因此虽市面小洋奇缺,但清商恐再遭祸不敢进口小洋,军票在营口作为辅币受到欢迎”。<sup>①</sup> 世纪之交,先是俄国纸币,战时又有日本军票和横滨正金钞票在当地流通,日军强制推行的军票之所以被接受,根本原因在于可兑换日本银币。

表 22 1902—1906 年各地对小洋的输出输入

单位:海关两

地区	1902		1903		地区	1904		1905		1906	
	输入	输出	输入	输出		输入	输出	输入	输出	输入	输出
香港	17 090	112 300	3 710	6 230	香港	16 800	—	66 667	—	—	30 770
日本	5 600	73 137	—	9 658	日本	6 275	—	5 565	—	—	12 141
华北	107 230	588 543	214 154	242 325	上海	915 800	51 600	1 253 034	171 250	385 858	1 532 249
中部	810 790	577 683	1 063 667	1 373 317	芝罘	644 580	131 730	205 420	125 978	12 830	27 500
华南	—	145 195	2 800	58 480	华南	1 463	—	—	14 060	—	206 690
沿岸	—	7 000	6 287	—	天津	—	—	131 537	—	—	45 933
合计	940 710	1 507 858	1 110 618	1 690 010	合计	1 584 918	183 330	1 662 223	311 288	404 688	1855 283

资料来源:根据东亚同文会『東亜同文会ノ清国内地調査一件/营口駐在班ノ部』第三卷1907年,359—361頁,アジア歴史資料センター, B0305051070 内容制作。

说明:华北指芝罘、天津、胶州,主要为芝罘;中部指上海、苏州、杭州、宁波等,华南指温州、广州、厦门、汕头。

由以上各种要素的考察,大致可勾勒出1907年以前营口贸易的主要构造。1896年以前,在对外贸易所占比例极小的情况下,营口贸易主要由营口对长三角、营口对闽粤、长三角对闽粤之间进行,芝罘可看做东北豆货贸易的中继港,香港需求则包括在广东需求之中。营口主要出口商品中豆饼、大豆主要需求地为闽粤,豆油主要需求地为长三角,主要进口商品来自上海,其对上海贸易收支基本趋势为赤字,对闽粤基本收支为巨额黑字。从季节上看,一年中资金需求最高峰是秋冬交易和决算季节,开河后逐渐减缓,最低谷是豆货资金回收后的8月,过炉银比价最高。闽粤砂糖主要出口地为上海,由上海大量进口棉花,对营口出口砂糖和杂货,进口巨额大豆豆饼,其对上海贸易基本趋势是黑字,对营口则是巨额赤字,可以对上海黑字抵消对营口赤字,侨汇和南洋贸易贷款在上海收汇成本也比较低。宁波是对长江沿岸豆油中继贸易的主要港,上海是对华南中继贸易的主要港,同时也是营口棉纱棉布杂货的主要采购地。由以上的三角贸易关系形成豆货流向上海和华南,资金由华南经上海回流营口的主要流向,也有一部分作为山东、河北、山西等省打工者收入流回关内。19世纪90年代,营口对外贸易增大后,日本、香港等地作为新的豆货需求地,引起豆货价格的上涨,豆货价格上涨导致华南产糖地的成本恶化,外糖进口迅速增加又侵占其市场份额,豆货价格逐渐受外贸所左右,原有的豆货生产与砂糖生产相互促进的机制受到了压抑,华南的需求增长趋于停滞。90年代中期,外贸开始成为营口贸易和东北经济发展的新的资金供给。日俄战争直接影响华南豆货进口,战后豆货价格进一步上升,使华南豆货进口条件进一步恶化。之后的营口金融危机,对欧出口,多港竞争,都增大了外贸因素的影响,并缩小了营口对整个东北经济的影响力,导致营口的商业贸易模式逐渐发生变化。虽然在华商的主导下,到1911年为止,营口仍然维持了第一出口港的地位,到1915年为止维持了主要进口港的地位,但此后则逐渐低下。

<sup>①</sup> 东亚同文会『東亜同文会ノ清国内地調査一件/营口駐在班ノ部』第三卷1907年,361頁,アジア歴史資料センター, B03050510700。

综上所述,清初的国家统一促进了中国南北贸易的大发展,辽河口贸易至少可以上溯至康熙乾隆三代,早期经济的开发和持续,主要受清朝边防和漕运政策的影响。但进入19世纪,尤其是营口成为辽河口主要贸易港后,以商人为主导的追求商业利益的贸易模式才得以形成。营口与华南的大豆种植及豆货加工与甘蔗种植及蔗糖生产之间的互补关系,与上海间豆油出口与棉纱棉布杂货采购的互补关系,上海与华南之间棉花需求与蔗糖需求的互补关系,促成三者间汇兑机制与资金供给体制的完成,为营口豆货贸易的长期稳定发展提供了基础,并带动了东北经济开发和不断发展。19世纪90年代初,营口的对外贸易开始扩大,甲午战争后对外出口增长引起豆价大幅度上升,对外贸易也一度拓展了营口的现金收入。直到19世纪末之前,相继侵入中国的俄日金融机构,仍然无力改变中国内贸形成的交易和支付体制,出于盈利和降低交易成本的考虑,反而积极利用营口与上海间汇兑机制以求扩大对本国的贸易。因此,尽管世纪之交豆货的外贸出口迅速增大,但其支付机制并未发生根本的改变,运用过炉银汇水决算,以及通过出口收入带动内贸进口增长的模式,在此后相当一段时间内得以持续。随着外资银行,尤其是横滨正金提供的汇兑机制,以及日商的活动嵌入,加上清廷统治的衰落和日本殖民势力的入侵,营口乃至整个东北原有的商业贸易和支付机制才逐渐遭到破坏。

## Business Function and Market Network of Yingkou

### Trade in Late Qing Dynasty

*Yan Hongzhong Xu Chen*

**Abstract:** Yingkou is a main trading port in the economic development of northeastern China in the early modern times. Yingkou trade and the financial system not only supported the exploitation and economic development of northeastern region, but deeply affected the whole port hinterland as well. Using the early Japanese survey material, this paper mainly discusses the development process of Yingkou trade, Yingkou trade's coverage area, market network, trade pattern, operation mechanism, and its change of business structure. It is revealed that during the late Qing dynasty, Yingkou trade, which is conducted by the Chinese entrepreneurs, plays an important role in the economic development of northeastern China.

**Key Words:** Late Qing Dynasty; Yingkou Trade; Economy of Northeast Region; Market Network

(责任编辑:王小嘉)