

M6

F752.9

16

淑浦武埴幹編著

中國國際貿易史

商務印書館發行



3 2285 6552 3

中國國際貿易史

第一章 導言

中國商業，起源極古。易繫詞下：「包犧氏沒，神農氏作，斲木爲耜，揉木爲耨，未耨之利，以教天下……日中爲市，致天下之民，聚天下之貨，交易而退，各得其所。」據此可知我國自有農具之發明，卽有商業存在；惟當時所謂商業，要不出「物物交換」之經濟範圍耳。迄至周代，〔西歷紀元前一二二——二四九年〕商業漸盛；周時全國官吏，統於六官；而天地兩官兼理商政。天官太宰以九職任萬民，六曰商賈，阜通貨賄；地官大司徒頒職司十有二於邦國都鄙，以登萬民，六曰通財，謂商賈阜通貨賄也。此外復設市官十一種，管理各種市政商務，據周禮所載，其典章燦然，正無多讓於近代商業完備之國家也。而國際貿易之起源，始卽肇於此時。周禮所述當時天下邦土組織，分爲九服九畿；其中要服以內之六服名爲九州，九州以外則夷、鎮、藩、三服，均稱蕃國；此等蕃國所受待遇，與諸侯迥別，旣無定期朝貢之事，惟遇會長代替之時以及王者卽位之時，一度朝貢而已；其貢物亦復無定，各以其所寶貴者爲贄，而中國亦卽以本地產物，賞賜有加；因此遂成爲國際貿易之最初形式，亦卽所謂「物物交換」者是也。（註）

(註)國際貿易之最初形式 (primitive form) 大都起源於國際贈答禮物，即所謂朝貢報聘是也。此於中國尤屬顯見，以故後來列國來華商賈，多有冒充貢使之事，後文將更詳言之。

朝貢之制與後，遠方諸國之慕義而來，華朝貢者漸多，史稱越裳氏等，至重三譯而來朝，各攜方物以與周室交換貨物以去。〔通鑑綱目：周公相成王，立六卿，制禮作樂，天下大治。越裳氏重三譯來獻白雉象，使者迷其歸路，周公錫以駟車五乘，皆爲指南之制；使者載由扶南林邑二國海際，期年而至其國。又尚書大傳亦載來朝事。〕此與西史所稱，雅相吻合。西史載稱，各國商人純以通商爲目的者，至此亦有來華貿易之事。據英人多格拉士所著歐洲與遠東書中所云，當時各國商人來中國貿易者，至有八國之多，而均以現時粵南一帶爲通商地焉。〔Chong Su See: The Foreign Trade of China 轉引 R. K. Douglas 所著 "Europe and Far East" 書中所述〕

外此尙有一事，尤可稱爲國際貿易制度之雛形者，即周室諸侯，凡數百國，此等國與國間之通商交易，亦即含有國際貿易制度存在。攷當時各國間之通商往來，因界限甚嚴，必賴璽節以資證明，璽節即由「司關」掌之。據禮鄭註：「凡貨物之自外來者，卽案其節，而書其貨之多少，通之國門，國門通之司市，然後銷售。至於貨物之自內出者，司市爲之璽節，通之國門，國門通之關門，然後輸出。」〔周禮鄭註卷四〕此種符節制度，蓋已異於昔時所謂「市廛而不稅，關讓而不征」〔禮記王制篇〕之自由貿易制度，而成爲天官太宰「以九賦斂財賄」之一矣。與後來〔明時〕中日船舶通商時代之「金葉勸合」制度，尤相類似。〔金葉勸合制度詳見明史食貨志；下文述中日貿易時當略述之〕於此可見我國國際貿易制度發達之早焉。不過當時所謂各國，多爲中國現時之各省區，以今日

中國國際貿易史目錄

第一章 導言.....	一
第二章 中國國際貿易之啓蒙期.....	七
第一節 與西域諸國之貿易.....	七
第二節 與羅馬之貿易.....	二二
第三章 中國國際貿易之進展期.....	一八
第一節 與回教諸國之貿易.....	一九
第二節 與南洋諸國之貿易.....	三〇
(1) 暹羅.....	三一
(2) 安南.....	三二
(3) 緬甸.....	三三
目錄.....	一

(4)	馬來半島	三四
(5)	爪哇	三五
(6)	蘇門答臘	三五
(7)	婆羅洲	三六
(8)	斐律賓	三七
(9)	蘇祿	三七
第三節 與日本之貿易		
(1)	中日國際報聘時代	三八
(2)	中日國交中絕時代	三九
(3)	中日國交復活與二次杜絕時代	四二
第四章 閉關主義時期之中國國際貿易		
第一節 歐人初期來華貿易情形		
(1)	葡萄牙	四七
(2)	西班牙	四八
(3)	西班牙	五〇

(3)	荷蘭	五二
(4)	英國	五二
(5)	法國	五四
(6)	美國	五五
(7)	俄國	五六
(8)	其他各國	五九
第二節 廣東公行與外國商館貿易.....六〇		
(1)	公行制度之由來及商館生活概況	六一
(2)	公行與商館之貿易情形	六六
(3)	公行制度之消滅	六九
(4)	公行貿易時期之對外貿易概觀	七二
第五章 近代中國國際貿易之發展(上)：歷史的背景.....八一		
第一節 通商條約締結之關係.....八四		
(1)	不平等條約締結之由來	八四

(2) 不平等條約之內容及其與國際貿易之影響.....	九三
甲 關稅協定.....	九三
乙 商埠制度.....	九四
丙 最惠國待遇權之誤用.....	九五
丁 沿海貿易權.....	九七
戊 內河航行權.....	九八
己 工業投資權.....	九九
第二節 商埠開放之關係.....	一〇〇
(1) 強迫開埠之由來.....	一〇〇
(2) 各商埠之商業地位概觀.....	一一一
甲 陸路商埠.....	一一一
乙 水路商埠.....	一一六
第三節 「勢力範圍」分布之關係.....	一二二
(1) 列強要求「勢力範圍」之由來.....	一二二
(2) 列強「勢力範圍」之分布狀況與影響.....	一二七

甲	英國	一二八
乙	日本	一三〇
丙	俄國	一三二
丁	法國	一三四
戊	德國	一三五
第四節	外人管理海關之關係	一三六
(1)	外人管理海關之由來	一三六
(2)	海關組織及其行政範圍	一四一
(3)	外人管理海關之利害關係	一四四
甲	政治方面之利害關係	一四五
乙	經濟方面之利害關係	一四六
第六章	近代中國國際貿易之發展(下)：貿易之內容概觀	一四九
第一節	進口貿易與進口貨	一四九
第二節	出口貿易與出口貨	一五四

重要參考書目

(依引用次序列入)

周禮 (鄧註)

Chong Su See: *The Foreign Trade of China* (Columbia University, 1919)

亨利·卡爾·契丹及往契丹之路 (Cahay and the Way Thither, Edited by Henry Yule, revised by Henri

Cordier) (Bedford Press, 1915年—1917年版)

派克爾：中國歷史外交及商業 (E. H. Parker: *China—Her History, Diplomacy and Commerce*. John

Murray, 1901)

前漢書

後漢書

淺井虎夫：支那日本通商史

羽溪了諦：西域之佛教

魏書

隋書：西域傳

重要參考書目

白鳥庫吉：西域史上之新研究（大正二年東洋學報第三卷各號）

丁謙：西域記考證及其他外國傳等考證

欽定西域圖志

平沼淑郎：上古及中古之支那對西貿易及其路線（大正十四年早稻田商學第二號）

史記

蘇希爾：中國與西方（Sochill: China and the West）

威爾思：世界史綱（H. G. Wells: Outline of History）

橋本增吉：東洋史講座第十二號

北史

南史

夏德：大秦國今錄（F. Hirth: China and the Roman Orient, Researches into Their Ancient and

Medieval Relations as Represented in Old Chinese Records, 1885）

卡特爾：中國印刷術之發明及其西傳（T. F. Carter: The Invention of Printing in China and Its

Spread Westward 1925）

內田壽：支那貿易事情

陳椽：中國商業史

王偉：交通史

王孝通：中國商業小史

唐書，西域傳

元典章

明，張燮：東西洋考（惜陰軒叢書本）

魏源輯：海國圖志

沙腕：中國之旅行家（E. Chavanne: Chinese Travellers 馮譯本）

通典

宋史，職官志，食貨志，外國傳

宋，趙汝适：諸蕃志（及夏德 田中 等諸蕃志英文譯註本）

桑原隲藏：西域人蒲壽庚之事蹟（東亞攻究會出版）

元史，地理志，食貨志

明史，外國傳，食貨志

張其昀：人生地理

元汪大淵撰（日本藤田豐八校註）島夷志略

明黃省曾：西洋朝貢典錄（粵雅堂叢書本）

明馬歡：瀛涯勝覽

明鄭曉：皇明四夷考（吾學編本）

徐繼畲：瀛寰志略

黃遵憲：日本國志

木宮泰彥：日支交通史

摩斯：中國國際關係論（H. B. Morse: *The International Relations of the Chinese Empire*）（3 vols.）

威廉：中國（Williams: *Middle Kingdom*）

王之春：通商始末記

欽定大清會典事例卷二百三十四——二百四十

唐寧：在中國的番鬼（G. T. Dawson: *The Fan-qui in China*, 1840）

摩斯：東印度公司對華貿易史（*The Chronicles of the East India Company Trading to China*, 1925）

劉彥：中國近世外交史

桑原隲藏：東洋史

蕭一山：清代通史（卷上一——二卷中一——二）

稻葉君山：清朝全史（但譯本）

大村欣一：支那開港以前之各國關係（大正十五年支那各號）

潘序倫：中美貿易論（The Trade of the United States with China）

夏鑾：江上塞察（中西紀事）

刁作謙：中國國際條約義務論

斯密士：英人在中國及遠東之商業（O. A. Middleton Smith: The British in China and Far Eastern

Trade, 1920）

馬建忠：適可齋記行

薩吉特：中英貿易與外交（A. J. Sargent: Anglo-Chinese Commerce and Diplomacy, 1907）

貝思福：保華叢書（Charles Beresford: The Break-up of China, with an Account of Its Present Com

merce, Currency, Waterways, Armies, Railways, Politics and Future Prospects 林樂知譯本）

廣東通志卷一百八十

商務編譯所：中國年鑑（第一回）

鄭斌：中國商約論

商務編譯所：中國國際條約大全

高柳松一郎：中國關稅制度論（李達譯本）

韋羅貝：列強在華利權概觀（W. Willoughby: Foreign Rights and Interests in China, 1920）

東亞經濟研究會：支那經濟通說

漆樹芬：經濟侵略下之中國

東亞同文會：最近支那貿易

夏晉麟：英文中國外交史

牧野輝智：國際資本戰

楊德森：中國海關制度沿革

盧燮機：海關組織考

盧夢顏譯：戴樂爾中國海關改良芻議

雷穆：英文中國國際貿易（Remer: The Foreign Trade of China）

黃炎培：中國商戰失敗史

陳重民：今世中國貿易通志

序

愚編著此書，有二原因：一、中國各種專史，現在至感缺乏，無以供學之需求，而以中國經濟史爲尤甚；愚嘗有志於此項研究，而以範圍過廣，難卒業；適因近數年來，搜集中西交通及有關商業之史料較多，故特草此書以爲嘗試。二、愚最近另編中國國際貿易概論一書，對於現代中國國際貿易之各方面，皆有所論列；但於歷史的背景，不能兼顧，故特於此書詳言之。惟愚學識譴陋，謬誤之處，誠恐不免；海內明達，倘能進而教之，是所深幸。

此書之成，得力於友人之助力者良多；而上海亞洲文會、東方總商會諸圖書館，供給以參考之便利，尤所心感。均此致謝。

中華民國十六年元旦，武培幹，於上海

之地域觀之，要不能視為真正之國際貿易也。

降及春秋戰國，列國之注重商業，且遠過於周代。管仲相桓公通貨積財，使齊富甲天下，實商業政策爲之。衛文公務財訓農，通商惠工，財貨流通，國用充裕，遂成中興之業。晉文公令關市無征，澤梁無賦，輕關易道，寬農通商，遂成霸業。越用計學家計然范蠡之策，講求商業，以殖國力，遂沼強吳。其餘諸國之注重國際商業政策者，亦復不少。惟此等『列國』間之商業，在現時吾人視之，因其同屬華夏，亦不過與上述周室諸侯等量齊觀，僅能視爲內國商業發達之一階段而已。秦滅六國，天下雖歸統一，然築長城以界夷夏，逐匈奴以清邊陲，此時仍無真正之國際貿易可言也。

以上係就我國史籍，攷查中國上古商業，僅祇粗具國際貿易形式，而尙不足以云真正國際貿易。茲再就外人著述以觀。據稱西曆紀元前九世紀，荷馬（Homer）所著奧代賽詩篇中，其中頗有中國之事；希臘與中國，相去萬餘里，想必有所見聞，始能形諸諷詠，似此可知中國與地中海沿岸諸民族之交通關係，當在荷馬以前也。因之近代學者，至有謂歐亞交通，尙在紀元前三千年者。其交通之媒介即爲貿易；彼腓尼基人有名之都西頓，隆盛時，在紀元前一千六百年頃，而腓尼基人與敘利亞人之足跡，已躡武於中國之西方，從事貿易，斯可知中國國際貿易，當以此爲最早矣。惟此項事實，亦係出於傳聞，其爲貿易，不知爲直接抑或間接，爲定期或爲偶然，要均無文獻可徵，尙不足深信也。

中外貿易比較可以徵信者，或以紀元前六百年時，中國與小亞細亞之通商。惟據亞爾褒特赫爾門（A. Hal-

man) 所云中國與小亞細亞 (Asia Minor) 之通商，當時均係間接而非直接；兩地貨物來往，必經多種人之手，始能達到；故最初之製造販賣人，鮮有知其製造貨物究歸何人者。攷其互相交通之路，大概先由叙利亚海岸，經美索不達米亞，橫穿波斯，及阿富汗北部布哈爾，至費爾干而分歧入印度俄領亞細亞，以及新疆等處。當時通商最盛之處，聞以阿富汗之波爾克 (Balikh) (即古代之大夏，Bactria) 爲最，此則紀元前與中亞細亞通商大概情形也。

西曆紀元前四、五世紀之中外通商，既於「間接貿易」情形下行之，故當時所謂國際貿易，實亦無足稱述；中國所輸出於外國之貨物，僅只絲類一項；在古希臘書中，自紀元前五世紀以後，即稱中國爲賽賴斯 (Seres)，蓋即指送絲織品於西方之民族或絲之產地而言也。惟當時希臘人心目中之賽賴斯，其國土實不僅中國本部，且含西域諸國，此於Ptolemy 等所著之古籍中可以見之。〔據 Henri Cordier 增訂契丹及往契丹之路 (Cathay and the Way Thither) 第一卷第十六頁轉引希臘人關於賽賴斯國土之說明，謂「賽賴斯住處，疆土廣大，人種稠密；東臨大洋，西接伊莫 (Imma) 大夏 (Bactria)；人民文明，溫和正直，有儉樸性質，閉關自守與鄰無爭，不惜以自己產物與人，其所產以生絲爲主，絲織物與裘類，佳鐵次之。」此與後世西人所說正同。〕

又彼等對於絲亦毫無正確觀念，詩人威基爾 (Virgil) 嘗稱「絲乃由森林中之樹葉梳出，」且不知絲與繭爲二物。〔同上書，一卷第二十一頁〕於此可見我國古代雖以絲爲主要產品，亦不過輾轉流傳於外，引起中西交通之興味而已，尙不足以言真正國際貿易也。

中西史籍既不足以證明遠古時代中外貿易之實際的進行；因之近來中西學者，多主張以漢武帝時與西域

交通後爲嚆矢，故本書亦即自此時期起，略述我國國際貿易之沿革如下。

第一期 中國國際貿易之啓蒙期（由漢初以至隋末即西曆紀元六一八年前）

(1) 與西域諸國之貿易

(2) 與羅馬之貿易

第二期 中國國際貿易之進展期（由唐初以至明中葉即西紀六一八——一五一六年）

(1) 與回教諸國之貿易

(2) 與南洋諸國之貿易

(3) 與日本之貿易

第三期 閉關主義時期之中國國際貿易（由明中葉以至清代鴉片戰役即西紀一五一六——一八四二年）

(1) 歐人初期來華貿易情形

(2) 廣東公行與外國商館貿易

第四期 近代中國國際貿易之發展（由鴉片戰役以後，即西紀一八四二年以降）

(上) 近代中國國際貿易發展之歷史的背景

(下) 近代中國國際貿易之內容概觀

上述分期之標準，有可得而言者：（一）第一期之中國國際貿易，殆全由陸路方面以與西域諸國貿易；海路雖偶有交通，要不如陸路方面之盛。又此期中與羅馬之貿易，所以特別提出，以別於其他西域諸國者，蓋以其地位關係，特較他國重要，有另行伸述之必要焉。（二）第二期之中國國際貿易，則全由海路方面，招徠各國商舶來華貿易，其主要目的，蓋在謀稅收之增加。同時中國商船，在此期中，亦有遠航南洋，日本等處貿易，以樹立移民基礎者；不過海上大權，此際尚握於阿拉伯人之手，此本期中國對外貿易之特徵也。（三）第三期之中國國際貿易，特注重於中國與歐亞諸國初期貿易之情形，於此可以攷知中西商業齟齬衝突之由來，及其影響之重大。（四）第四期之中國國際貿易，則已形成現代國際貿易之形式，此即列強商業政策之成功，故於其原因及侵略方式特詳述之，以明履霜堅冰之由來者漸也。

第二章 中國國際貿易之啓蒙期（自漢初以至隋末，即西曆紀元600年以前）

中國國際貿易，應以漢以後爲啓蒙期。此在上述敘論中，已略言之。蓋漢以前雖有所謂國別貿易，然其所稱各國，實即今之中國疆域，故僅能視爲內國商業發達之一階級，而不能視爲真正之國際貿易也。又漢以前雖有中西交通之記載，如史稱黃帝時命伶倫取大夏之竹以爲笛；逸周書王會篇載周時大夏沙車、月氏諸國，皆來貢獻方物；博物志謂周時西域有獻火流布之事；竹書紀年與穆天子傳更盛稱周穆王時與西域諸國交通之史蹟，似皆可以據爲中西交通之證矣；但因此等史料，後人多有疑其僞託；容或可供談助，然未必可據爲典要。且也當時所稱「大夏」亦未必卽爲漢時西域之「大夏」（Bactria）據淮南子所稱，上古時西北方蓋統稱「大夏」也。（淮南子西北方曰大夏，曰海澤。）至於穆王西征之地理，據近人攷證，多謂實有其地，且其路程亦可與今地相參證；（清代丁謙有穆天子傳地理攷證，近人顧實有穆天子西征今地攷）但其時代是否確爲周時，抑爲後人假藉史實，蓋在不可知之數矣。故本書仍自漢通西域起爲中國國際貿易之始期。

第一節 與西域諸國之貿易

中西交通，以與西域諸國最早。周時西戎與周接近，已有朝貢之事；惟商業之興，當以漢武帝通西域後爲嚆矢。

也。武帝時因匈奴常寇邊陲，謀結合烏孫，大月氏（Tokharistan）諸國以與之抗；乃於建元二年（西紀元前一三七年）命張騫出使西域。騫率百餘人由長安出發，道出隴西，經匈奴爲所捕獲，抑留十餘年，乃得乘隙逃脫；西走至大宛（Fergana），勸以財物之利，乃由大宛遣至康居（Krygitz Karak），更由康居以達大月氏。時大月氏王已爲胡所殺，立其夫人爲王，已臣大夏而君之；騫從月氏至大夏，竟不得要領，留歲餘還。此即漢初通西域之大略情形也。〔見前漢書張騫傳〕

漢通西域後，武帝以西域諸國貴賡財物，頗欲誘令入朝，而爲外臣；乃於元狩元年又拜騫爲中郎將，將三百人，牛羊以萬數，齎金幣帛直數千鉅萬，以往西域。騫卽分遣副使使大宛、康居、月氏、大夏烏孫諸國，於是西北諸國始通於漢。武帝乃又發使抵安息、奄蔡、犂軒、條支、身毒諸國。惟雖發使而當時尙無卽通者。及至後漢和帝時，命班超遠征，綏集西域諸國，於是西域五十餘國「悉納質內屬，其條支、安息諸國，至於海濱四萬里外者，亦皆重譯貢獻。」〔見後漢書西域傳〕於是中國與西域諸國之貿易關係，漸增密切。攷當時通商區域，範圍頗廣；葱嶺以東，由罽羌以至鄯善，于闐，龜茲，圓寶，焉耆，烏孫，諸國；葱嶺以西，以達康居，康國，大宛，大月氏，更遠迄於安息，大秦，（卽後述東羅馬）殆均有通商往來。此實中國與西域諸國貿易之最盛時期也。

當漢代與西域諸國貿易時，由中國輸至西域之貨物，以金幣絲帛爲主要品；〔見前漢書〕由西域諸國輸入之貨，以五穀，果品，動物，銅鐵，植物等項爲多。茲僅就由西域諸國所傳入之植物種子以觀，其最重要者已不下十餘種。計由張騫通西域時代所輸入者，爲苜蓿，胡麻，（由大宛輸入）蒜，（大蒜），胡葵，葡萄，（由大宛傳入）石榴，（由

安息國輸入) 胡桃、胡瓜、胡豆、酒杯藤(能醒酒自大宛輸入) 諸項。又傳入時代未詳者，爲胡椒(出西域) 菠菜(出西域) 頗陵國) 茉莉(出波斯國) 諸項。此等植物，其後多已成爲中國主要產物，此亦中國與西域貿易史中至可特書之事也。(參攷淺井虎夫：支那日本通商史)

中國商品之輸入西域諸國也，由漢使攜往者固多；然由邊地居民潛行運往者亦頗不少；漢時西南夷一帶之居民，殆無不與西域諸國貿易者；而與印度貿易，尤備見於史乘。如前漢書張騫傳所稱：「騫曰：臣在大夏時，見邛竹杖，蜀布，問安得此。大夏國人曰：吾賈人往市之，身毒國(即印度)；身毒國在大夏東南可數千里……」據此可知印度非惟與中國貿易，抑且以與中國貿易之貨，轉販至西域各國貿易矣。騫在當時因聞身毒之名，頗思開通中印交通之路，曾與王然子等由蜀夜郎以求之，惟卒未如願。騫雖未達目的，然中印兩國之海上通商關係，則固已開通甚久。據拉克伯里(Lerrien de Lacouperie) 所云：在西曆紀元前四二五——三七五年間，(約爲我國春秋戰國時) 由古代巴比倫人所估之愛瑟洛(Erythraea) 以達中國東海岸之海上貿易，即完全操於印度航海者之手；印人大都由麻六甲(Malacca) 海峽，經蘇門答臘(Sumatra) 及爪哇(Java) 之南，以來中國海岸，而輸入印度洋與波斯灣之真珠等物。〔見羽溪了諦：西域之佛教轉引 Laouperie 著：Western Origin of the Chinese Civilization, p. 386〕更以我國史籍證之，則漢時固有自廣東海岸以與西印度境黃支國貿易之事也。(漢書地理志：「自日南障塞徐聞合浦，(今廣東縣名) 船行可五月有都元國；又船行可四月有邑盧沒國；又……有夫甘都盧國；自夫甘都盧國船行二月餘，有黃支國。……自武帝以來，皆獻見，有譯長。……蠻夷賈船，轉送致之。」漢代

黃支，據藤田豐八攷證，謂即大唐西域記中西印度境之建志補羅國 (Kanchipura)，在官書中記其行程，如此詳細，則當時交通已頗頻繁，蓋可想見。

漢時與西域貿易情形已詳上述，惟西域範圍，因各時代之政治勢力與地理知識不同而各殊。漢時係以玉門〔今甘肅西安敦煌縣西〕陽關〔今敦煌縣西南〕迤西之地稱爲西域，而以葱嶺〔即帕米爾高原 (Pamir)〕爲止境。蓋猶在今新疆地方也。其後中國對於西方之勢力與知識漸增，因之西域範圍，亦漸廣袤。魏晉之際，以西域諸國內部之變遷，由漢時之五十餘國，至太延中乃併成十六國，分其地爲四域：自葱嶺以東，流沙以西爲一域，葱嶺以西，海曲〔今波斯海〕以東爲一域，者舌〔即康居故國〕以南，月氏以北爲一域，兩海〔謂裏海及地中海〕之間，水澤〔今黑海〕以南爲一域。〔見魏書西域傳〕其時出西域之通路亦共有四：〔自玉門渡流沙西行二千里至鄯善爲一道；自玉門渡流沙北行一千二百里至車師爲一道；自沙車 (Yarkand) 西行百里至葱嶺，葱嶺西行一千三百里至伽倍爲一道；自沙車西南五百里葱嶺西南一千三百里至波路爲一道。〕〔魏書西域傳〕至此西域範圍，已達帕米耳以西數千里之地矣。其後因西域交通日繁，至隋而範圍更廣。隋煬帝時，以西域諸國多至中國貿易，乃定張掖、武威等郡爲東西互市之所，西域商人來者至達四十餘國之多。隋裴矩於所撰西域圖中，曾釋當時由敦煌至於西海之通道，可分爲北、中、南三路。〔自伊吾經蒲類海鐵勒部突厥可汗庭，度北流河水至拂菻國，達於西海爲北路；自高昌、焉耆、龜茲、疏勒 (Kashgar) 度葱嶺，又經發汗蘇對沙那國、康國、曹國、大小安國、穆國，至波斯國達於西海爲中路；自鄯善、于闐、朱俱波 (Kanghali)，喝槃陀 (Garpund)，度葱嶺，護密，吐火羅 (Tochara)，怛

帆，延漕等國至婆羅馬，達於西海爲南路。」此三路所經過之地域，蓋又較魏晉時代爲更廣矣。

西域範圍既以隋時爲最廣，而中國與西域諸國之貿易，亦即以隋時爲最盛；隋以後因各國競尙吞併之關係，重以中國內亂不絕，中西交通殆不足道；隋以前則此廣漠之西域，其所包含之面積，實包括今之撒馬兒罕（Samarkand）及俄領土耳其斯坦（Turkistan）與西伯利亞（Siberia）以及印度北部、波斯（Persia）、小亞細亞（Asia Minor）等處，均有通商往來。茲將本文所稱西域諸國，擇其重要者，以今地名證之如下；其有屬於現時我國領土範圍者，以及後文另述之國，如羅馬與回教諸國，則不闕入焉。（註）

（註）西域今地名考證，因各家所本不同，嘗有殊異，有時惟有重孝實錄，又東洋學報第一、二、三卷考證西域史地甚詳，可參考。

國名 今地 名

大宛 (Fergana) 在今俄屬土耳其斯坦 (Kirgiz Kossak) 地方，又據丁謙，西域記攷證，謂屬俄

費爾干省，即粟特 (Bogdiana) 地。

康居 (Sogdiana) 今吉利吉思 (Kirgiz) 曠野及粟特 (Sogdiana) 地，又據丁謙，西域記攷證，謂屬俄

之錫爾河省所治之塔什干城。

大月氏 (Tukhara) 當紀元前一六五年前，居甘肅西北，後避遷伊犁河流域，至紀元前一世紀頃復遷

徙於媯水（今 Amou Daria）北岸。及至紀元初間，又越媯水至印度河流域，在

今之 Kaboul 及 Peshavar 等地建立貴霜帝國（即 Indo-seythie 帝國）（據

法人沙腕 (E. Chavannes) 說)

大 夏 (Bactria) 亦稱伯特利亞，今屬俄屬土耳其斯坦及阿富汗一帶。

罽 賓 (Kashmir) 後稱迦什彌羅，即現時北印度之克什米爾。

安 息 (Parthia) 今波斯及俾路支地。

奄 蔡 (Aorsi) 今俄屬裏海旁阿速海。

身 毒 (Sindhu) 今印度。

烏弋山離 (Ukent) 今阿富汗與波斯交界地；又丁謙謂屬今俾路支。

難 兜 (Bokhara) 西域圖志謂屬今布哈爾地；又西域傳攷證謂屬今乾竺特部。

高 附 (Kabul) 今阿富汗國都喀布爾。

(附註)西域諸國，因歷代疆土變遷無定，國名亦當不一致，故國別敘述在事實上為不可能，且亦為不必要，故此處僅述梗概而已。又與西域通商路途，上文僅就我國史籍所載，未見精審；如欲詳查中西交通以及貿易途徑，則派克爾 (Parker) 所著中國歷史外交及商業 (China, Her History, Diplomacy, and Commerce) 以及日人平沼淑郎所著上古及中古之支那對西貿易及其路線言之甚詳，可供參考。

第二節 與羅馬之貿易

我國昔時與西域貿易，其最遠之國稱為大秦，蓋即西史所謂羅馬是也。其名稱之起源，據拉克伯里所云，謂係

當時地中海濱之商港 Tarsi 之音譯；而據夏德 (Hind) 所說，則以後漢書西域傳曾有「大秦國一名犁鞞」之語，乃推定其爲紅海沿岸之商港 Pokena；而日人白鳥庫吉氏又以此爲埃及亞歷山大港之音譯，惟均不能確切證明；要之自漢以後，我國歷史上所稱大秦，當即指東部羅馬 (Roman Orient) 之人民「長大平正，有類於我」，故以大秦爲稱也。(註)

(註)我國史籍中自隋唐以後，又有稱羅馬爲拂菻者 (Byzantium)，據洪鈞說，謂係東羅馬國都，實則拂菻爲大西洋通稱。

羅馬與我國之貿易，初非直接行之，蓋自武帝時張騫通西域後，中經東漢班定遠之遠征，平定西域諸國，因而中國貨物，流入西域諸國者甚多，遂輾轉而輸入東部羅馬也。(此處所謂東部羅馬，係指羅馬東徵而言，即敘利亞埃及，小亞細亞等處)當時盡此介紹之任務者，則爲安息 (Parthia)，安息舊爲波斯地，在現時中部亞細亞，蓋正處於中國羅馬兩大之間，據史記大宛傳所記，安息實爲當時行商最盛之國，東西貿易皆以此爲中心，故中國與羅馬之貿易，亦遂由彼居間經理，而坐收其利益焉。初時中國頗欲與羅馬直接通商，以爲安息所阻而未獲行，觀於漢書所載甘英欲使大秦，爲安息西界船人飾詞所阻之事，即可證當時安息之頗欲專攬中國與羅馬之中介貿易焉。
〔後漢書西域傳〕和帝永元九年，(西曆紀元九七年)班超遣甘英使大秦，抵條支 (今阿拉伯) 臨大海欲渡，而安息西界船人謂英曰：「海水廣大，往來者逢善風三月乃得渡；若遇遲風，亦有二歲者，故入海者皆齋三歲糧以行，海中善使人思土戀慕，數有死亡者。」英聞之乃止。此處所稱大海，按即波斯灣。參考 Carter: The Invention of Printing in China 第 88 頁及 Soothill: "China and the West" 第 15 頁) 同時羅馬方面，亦屢思與中國

直接貿易，亦爲安息遮闔而不得自達。如後漢書西域傳所稱：「其王常欲通使於漢，而安息欲以漢繒綵與之交，故遮闔不得自達；」據此可知當時中國與羅馬之交易，殆純由安息運販轉售，居間以行之焉。

攷當時兩國通商貨物，其由中國輸入羅馬者，最著者爲生絲繒絹之屬，在當時羅馬市場有所謂「*Pericium*」及「*Gorica Vasho*」絲織品者，頗爲人所歡迎，蓋卽中國之絲與繒絹也。其中以絲尤見珍重，史稱「絲至羅馬，價等黃金；然用之者衆，故金銀乃如水東流。」（威爾思：世界史綱第二十八章）其貴重可見一斑。註至於由羅馬輸入中國之貨物，則以珠玉香料等項爲大宗，當時中國人亦頗重視之。此等貨物，殆全由隊商自陸路方面以運行者也。

（註）中西交通，以絲爲重要媒介物，故此時羅馬，仍稱中國爲「絲國」（*Land of Sereu*）關於此點，可參考 *Soothill: China and the*

West 第九頁。

中國與羅馬之陸路貿易，在上述「間接貿易」之情形下行之有年，嗣羅馬以此項商業之利益甚大，不欲永爲安息所操縱，因謀征服安息以與中國直接通商，同時又謀由海路方面以利交通。此種計劃，直至羅馬安敦（*Marcus Aurelius Antoninus*）大帝時代始告實現。安敦破安息後，陸路遂與中國接近；至桓帝延熹九年（西紀一六六年）乃派使節經由波斯灣以至印度河口，沿印度西海岸以至現時之鄂利沙（*Orissa*）及伊洛瓦底江口，更由此沿馬來半島，經蘇門答臘，占婆等處以至現時之東京（*Tongking*），遂由此上陸以至漢都洛陽，與漢相通。〔參攷橋本增吉東洋史轉引 Yule: "The Oldest Sea-Route to China" 書中所述；及 Carter 所著：中國印

刷術之發明第十二章第八十六頁。此證之後漢書大秦王安啟自日南徼外獻象牙犀角瑇瑁始乃一通之事，正相符合，自此中國與羅馬海陸貿易俱已通行矣。

中國與羅馬之海道交通開通以後，我國南方諸港與波斯灣紅海間之重要海道貿易，亦即於此時開始。此實啓後來阿拉伯人波斯胡之遠來中國握貿易權之始基。當時我國對外通商口岸以廣州及廣州附近地方爲最盛。據夏德 (Hirth) 所稱：中國與羅馬等西方國家之海上貿易，要以廣州爲終止點；蓋自紀元三世紀以前，廣州即已成爲海上貿易之要衝矣。〔參攷 G. Banerjee: "India as Known to the Ancient World" 書中所轉引夏德語。〕

逮後漢滅亡（西紀二一〇年）三國鼎立，雖時局不靖，而兩國貿易尙未斷絕。蜀之益州永昌（今雲南保山縣地方）等處，頗多大秦商賈往來。吳因地處南方，更與大秦有海道之貿易。史稱：吳黃武五年，商人秦論（一作倫）自大秦來交趾，交趾太守吳邁遣使詣權，權問方士俗語，論具以事對。權遣會稽太守劉威送論，威於道病故，論乃還本國。〔見梁書卷五十四〕據此可知秦論之來中國通商亦即由海路而來者也。及蜀吳併，魏晉代興，時局益趨紊亂，而羅馬內部，適亦分裂而爲東西，（時在東晉太元二十年即西紀三九五年）以致中國與羅馬之貿易，亦不能不暫時斷絕。迄至南北朝興（西四二〇年）西羅馬亡，〔宋後廢帝元徽四年即西紀四七六年〕兩國貿易，始呈昭蘇之象。北史稱：「大秦多瑠琳，琅玕，神龜，白馬，朱鬣，明珠，夜光璧。東南通交趾，又水道通益州永昌等郡。」是北朝之對羅馬貿易也。北朝與羅馬貿易，以陸路方面爲盛。據隋書食貨志稱：「河西諸郡或用西域金銀之

錢而官不禁」云云。此與距今八十餘年前，山西靈石縣地方，曾發現 *Tiberius* 時代 (14-37) 以至 *Aurelius* 時代 (270-275) 之羅馬銅幣十六枚，據攷即係南北朝以前中國與西域賈胡貿易之遺物，可互相印證。(見支那學論叢桑原氏所著隋唐時代移居中國之西域人文中所轉引 *Bushell: Ancient Roman Coins from Shansi to水道來往*，據 *Parker* 所云當由伊洛瓦底江 (*Irrawaddy*) 本流航行而至者也。(見氏所著 *China: 第五〇頁*) 南朝則專與羅馬爲海路貿易，當時西南一帶，已爲歐亞市易之通衢，故海上貿易甚盛，尤以廣州對外貿易最爲發達；南史蕭勵傳稱：「廣州邊海，舊饒外國舶至多，爲刺史所侵，歲不過三數至；及勵至，纖毫無所取，歲十餘至。」是廣州在南北朝時，對外貿易已臻極盛，宜乎唐宋以後更加發達矣。

在此期中，中國與羅馬之主要商品，其由中國輸入羅馬者，仍以絲爲最重要。良以此際中國製絲方法尙守秘密，而羅馬又需絲甚殷，此中國之絲所以仍源源輸入君士但丁堡等處也。在西曆五二七至五六五年時，(梁武帝大通元年至陳文帝天嘉六年) 羅馬皇帝交斯第尼 (*Justinian*) 之主要對外政策，即在「重開華絲通路」，蓋此等運絲通路，前爲波斯薩珊王朝 (*Sassanid*) 所阻塞，而羅馬君主，因欲恢復華絲貿易之通路，乃不惜與阿卑色尼亞之王結盟，強迫波斯重開，此其重視中國之絲，可見一斑焉。未幾運絲道路通後，羅馬之景教徒來中國者漸多，而中國養蠶製絲之術，亦遂由此輩景教徒，自西域陸路方面，潛傳以至羅馬。(註) 此實開歐洲育蠶製絲之權輿焉。〔參攷 *E. F. Carter: "The Invention of Printing in China"* 第十二章第 87 頁〕除絲以外，中國輸入羅馬之物，尙有絹織物與鐵，及皮毛等項。至於由羅馬輸入我國者，則以玻璃器物，石棉，織物，繡貨，藥品，染料，五金

寶石等項爲多。〔參攷內田壽：支那貿易事情。〕

〔註〕關於中國蠶種傳入羅馬事，有謂梁簡文帝天正二年（五五二）海路由廣東傳去（一稱太寶元年（五五〇）由波斯人自廣東攜入君士但丁），此與上述陸路傳去說正相反。愚尙不能斷定其孰爲可據。（參攷廣州實業廳月刊第一號廣州市沿革一文。）

中國與羅馬之貿易，自紀元前以迄第七世紀之初期（西紀六一八年），歷時七百餘年；及至六二八年正唐太宗統一天下之時，回教國家薩拉森（Saraceni）帝國興，西南亞細亞之主權，乃盡握於阿拉伯（Arabs）人之手；於是中國對外貿易之霸權，亦遂爲其所握；中國與羅馬之貿易，唐以後亦即無復可言矣。

第三章 中國國際貿易之進展期（由唐初以至明中葉，即西曆 618-1516 年）

由唐初以至明代中葉，所以稱爲「中國國際貿易之進展期」者，蓋以在此期中，一方面阿拉伯人等之來中國貿易，遠過於前代之印度羅馬；而同時中國商人遠航日本南洋一帶者，亦開始於此期，抑且以此期爲最盛，此實開近代華僑殖民之端，而在國際貿易上，亦至可特書之事項也。阿拉伯人等來華貿易所以特盛之原故，良由歷朝君主，以互市之有利，特設提舉市舶司等官，專司招攬蕃商，是以蕃商來者愈多，而國際貿易遂見進展；不過此期中之蕃商，尙少近代西洋人在內耳。至於中國商人在此期中遠洋航行之發達；一則由於朝貢之關係，蓋與我通商各國，對於我國殆均有朝貢之關係也；一則由於武力之發展，若元若明，皆曾數次出師南洋，征撫兼施，凡此皆足以鼓舞華人遠洋航行之興趣，因以促成國際貿易之進展也。

在此期中，外國商人來華貿易最佔勢力者，厥維回教國之阿拉伯人，故本書中即以之爲代表。其餘如錫蘭船，（獅子國船）婆羅門船，交趾船，崑崙船等，雖亦常來華貿易，但其勢力不及阿拉伯商船遠甚，故不具論。又對南洋貿易之發達，以明成祖遣使赴南洋諸國宣撫德政，實爲一重要關鍵；而就歷代朝貢之事蹟，亦可窺見中南貿易之一梗概，故均擇要述之。至於中日貿易，亦於此時期起，漸增密切關係，其在我國國際貿易史上，地位亦頗重要。現即分別述之如下。

第一節 與回教諸國之貿易

回教諸國，自昔即與我國有貿易關係者，厥惟大食國。大食亦名天方，蓋即今之阿拉伯地也。其餘各回教國，如西人艾儒略職方外紀中所述，有如撒馬爾罕，加非爾斯當，杜爾杉斯當，加木爾，古查，蒲加刺得等諸國，則因史實闕乏，其與中國之貿易關係，殊難搜集故聞，以資印證；又如東西洋攷及明史外國傳諸書所述麥伽，默得那等回教國，（今漢志國）實則可併入天方國中並論。故此處所謂與回教諸國之貿易，在中國歷史上，僅能攷知為與阿拉伯人貿易而已。在本書中，以今地名證之，則現時阿拉伯人所散處之地域，如阿拉伯（Arabia），敘利亞（Syria），美索不達米亞之一部份，紅海之西岸，波斯灣之東岸，（波斯 Persia）以及阿非利加洲之北部，殆均可視為昔時與中國通商之阿拉伯人種之故都也。〔按中國回教學會月刊第一期某君述：「阿拉伯」原字義為明哲，波斯語稱明哲為大食（Tadjik），故稱阿拉伯為大食，中國因波斯語，故亦名之為大食國。此與 Soothili：「China and West」第 23 頁所述可互印證。〕

阿拉伯人之初來中國，有謂在紀元三世紀時，〔見 Soothili：「China and West」第二十三頁〕惟在我國史籍無可攷證；其可徵信者，彼之航行中國，尙在第七世紀中葉，即唐有天下以後。於是阿拉伯人航行於印度洋者甚盛，在錫蘭，蘇門答臘，爪哇各島沿岸，均設有商館，乃更繞道馬來半島至廣州，泉州，杭州等處，以與中國通商。唐書西域傳所稱：「永徽二年（西六五一年）大食王 繼密莫末賦始遣使者朝貢，開元初復遣使獻馬，鈿帶。」此即

大食正式來華朝貢之始焉。蓋其通商之始，亦係先藉朝貢之名，而暗圖通商之便，故於「貢品」之外，尚有所謂「私貨」，即爲通商用也。當時通商口岸，據阿拉伯人伊賓戈爾他特實（Ibn Khordadbeh）所著道程及郡國志（桑原隲藏有譯本）中所述，支那之最初貿易港有四，即龍編（即安南之河內）、廣府、交府、揚州，是也。而以廣州、揚州最盛；廣州所聚居之阿拉伯人，至成「蕃坊」，（見全唐文七六七）來舶商船，至有達二百四五十噸者；揚州商業之盛，就唐書所稱「揚州大貳外商，大食波斯賈胡死者數千人。」一事證之，亦可窺見一斑。（見新唐書田神功傳）當時中國對於大食等國之來通商者，初則設「互市監」以掌諸蕃交易；（見唐六典）嗣在沿海一帶，又設市舶司以監督對外商務，（唐市舶司之最初見於史籍在開元二年見唐會要卷六十二）並徵收貨稅以裕國用，當時市舶司所定稅率，對於香料樟腦紫檀等項輸入，有抽至原價十分之一以至十分之三者，此關稅即新唐書所謂「下稅稅」，而唐國史補所謂「舶脚」者是也。論者謂市舶司之設立，實即中國海關之濫觴，於以見中國海上貿易發達之早焉。

唐代阿拉伯人之來華貿易情形，已如上述，而同時中國商人亦有往阿拉伯一帶貿易者。史稱：「杜環隨鎮西節度使高仙芝西征，天寶十年至西海；實德初因買商船，自廣州而回，著經行記。」（見通典卷一百九十一引）於此足徵中國商船，彼時亦有至紅海一帶貿易者，故杜環始能附買船而還。又同書稱（見卷一百九十三大食條）大食國中，各種工匠，亦多中國人，如綾絹、機杼、金銀等匠，多京兆及河東人，（註一）於此尤見華人之經商於阿拉伯等處者，亦正不亞於阿拉伯人之航海梯山而來中國也。且當時尚有一事，可以旁證中國商船之往西南洋者甚盛，

即據大唐求法高僧傳所載，唐代僧侶之往印度等處，前後附商船由海道而去者，不下三十餘人，則當時海上貿易之盛可知也。(註一)

(註一) 通典引經行記謂大食國事有云：「漢匠作畫者京兆人裴淑劉訖，織絳者河東人梁際呂職……」據此可知當時中國工匠在大食者之多。又富阿拉伯人大敗將高仙芝時，大食所擄去之唐人曾將亞洲以西所未語之造紙工業輸入石國 (Samarqand)，見沙曉所著 Chinese Travellers 馮譯本。

(註二) 又實統撰有鄧國經道四夷述 (今佚)，言通亞洲各道路有八路，其中有一路為由廣州至報達 (Badak) 之路，九世紀之阿拉伯商人 Soleyman 亦曾記述波斯海岸之色拉夫 (Syrad) 有多致中國海船行抵此處，亦可證明當時海上交通之頻繁。(參考沙曉中國之旅行家馮譯本四十二)

更就西史證之，據契丹及往契丹之路書中所述，中國與阿拉伯人之交通，自紀元前五世紀之上半期，海路貿易已甚通行。當時由幼發拉底河 (Euphrates) 可以通航至赫拉 (Hira) 城，赫拉在古代巴比倫之西南，城外時見中國與印度之船舶遊弋其間，嗣後中印貿易中心，隨又遷移至俄薄拉 (Obola)，再由俄薄拉徙至巴斯拉 (Basra)，此即回教皇 Khalif Omar 初次征伊拉克 (Irak) 所築之城也，(時在西歷六三六年) 未幾復由巴斯拉移至色拉夫 (Siraf) 以及荷爾穆茲 (Hormuz) 等地，於是波斯灣頭，亦常見中國商船往來矣。(參考 Cahay and the Way Thither, Vol. I, pp. 84-85, "Intercourse with the Arabs")

唐代南方海路貿易之發達，已如上述，而西北方面之陸路貿易亦頗隆盛，當時陸路貿易之通道，係由陝西西安經甘肅蘭州沿新疆塔里木河以達西部亞細亞，我國絲商之往土耳其斯坦等處以與阿拉伯人等貿易，即係遵

此道而行者也。商業中心，以河西諸郡（甘肅省西部）爲最盛；德宗建中元年（西七八〇年）時，居留西安之外人，至達四千餘家之多，（註）敘利亞之景教徒與天方等國之回教徒，亦皆有之。（參考支那日本通商史第三章，及支那貿易事情第一章。）

（註）唐代長安因與外人交通頻繁，故商業頗爲發達，就中受伊蘭（Iran）文化之影響，尤爲不小，據宋敏求之長安志，李肇之唐國史補，段成式之酉陽雜俎諸書所述，流寓外人頗多。以大食胡與波斯胡爲最多。在此中阿拉伯商人最稱豪富，每年皆以最上寶物饋送，實會一次，有暇且多致力於音樂繪畫等藝術，唐代音樂美術類多西域風味，蓋即受伊蘭文化之影響也。

唐亡五代遞興，干戈紛紜，對外貿易無足言述。宋承五代亂世之後，邊疆不靖，戰亂頻仍；且以禁絕互市，爲當時馭邊之良法，是以陸路貿易全被阻遏；加以東薩拉森帝國發生內亂，（第九世紀末）波及西亞細亞一帶，陸路貿易，更形衰足；故終宋之世，（西九六〇—一二七九）對外通商，僅以海路爲主。

宋當統一天下之初，與北方契丹，日事干戈，無暇顧及南方；故在太宗雍熙四年以前，（西九八六年）一時尙禁止海路貿易；（宋史太宗本紀，雍熙二年禁海貿）惟廣州因承唐代之盛，於太祖開寶四年（西九七一年）卽已設立市舶司，以管理對外通商事務，貿易益極一時；據梁廷柁粵海關志所引稱，當時廣州進口貨物，卽就乳香一項而言，已年達三十四萬八千餘斤。（見蒲壽庚事蹟三二頁）及至真宗咸平三年（西一〇〇〇年）復開放杭州寧波爲對外貿易地，哲宗元祐二年（西一〇八七年）又增開泉州；於此等商港均相繼設立提舉市舶司，以監督外國貿易。（宋史職官志：「提舉市舶司掌管番貨，海舶，征權貿易之事，以來遠人，通遠物。」此爲其職責。）於是廣州榮華

素著之地位，暫形失墜，而泉州貿易轉形隆盛。進出口之船舶，均輻輳於泉州，一時有南海貿易之冠之稱焉。〔見趙汝适諸蕃志〕此際阿拉伯人以商務甚盛，頗思沿海北上，以赴內地貿易，嗣以有詔禁止乃已。〔宋史食貨志：廣南 舶司言海外蕃商，至廣州貿易，聽其往還居止，而大食諸國商又巧通入他州及京東貿易……〕

遼欽宗末年，（西一一二六年）金陷汴京，宋室遷都思欲，藉海外貿易，以彌補物資之缺乏，乃極力獎勵通商。〔桑原隲藏：西域人蒲壽庚之事蹟中引宋會要：紹興七年，（西一一三七年）上諭：市舶之利最厚，若措置合宜，所得動以百萬計，豈不勝取之於民？……又紹興十六年（西一一四六年）上諭：市舶之利頗助國用，宜循舊法以招攬遠人，阜通貨賄。〕且以市舶綱首所抽稅課之多少，而補官有差。〔宋史食貨志：大食蕃客曬辛，販乳香，共三十萬緡，綱首蔡景芳招誘舶貨，收息錢九十八萬緡，各補承信郎。闕廣舶務鹽官，抽買乳香，每及一百萬兩，轉一官。於此可見。〕因之對外貿易，日漸發展，當時稅收所入，據玉海等書所稱，每年常在二百萬緡上下也。抽解稅則，以十分為率，真珠龍腦凡細色抽一分，瑇瑁蘇門凡麤色粗三分。抽外官市各有差，然後商人得為己物。〔見宋或著萍洲可談〕其時主要商品，輸出者為磁器，絹布，樟腦，大黃，鐵器，砂糖，金屬等項；輸入者則為香料，寶石，象牙，珊瑚，刀劍，紡織品等。此等貨物之運販，大都經由阿拉伯人之商船者也。蓋當時阿拉伯人，在遠東據有三佛齊（今蘇門答臘之浮臨邦（Palembang））之根據地，中西貿易皆須經此；故泉州與浮臨邦兩地間，每年尚有定期航行數次焉。〔諸蕃志：大食國條：「其國本國所產，多運載與三佛齊貿易，賈轉販以至中國……」可供參考。又萍洲可談亦載此事，可見三佛齊當時中國與阿拉伯人等轉口貿易之重鎮。〕

在宋代對外通商貿易中，尚有可特書之二事：一爲廣州蕃坊，勢力較唐爲盛，頗具近代租界形式與治外法權之意味；一爲市舶司，有任用阿拉伯人充當者，此與現時總稅務司任用英人之事，可謂先後輝映。廣州蕃坊情形，見北宋朱或所著萍洲可談，謂爲「海外諸國人聚居之所，中置蕃長一人，管理蕃坊公事，以及招邀蕃商入貢之事。」此與宋史卷四百九十外國傳之大食國條載舶主蒲希密上表有云：「臣」在本國，曾得廣州蕃長寄書，招諭令入京貢奉，盛稱皇帝盛德，布寬大之澤，詔下廣南，寵綏蕃商，阜通遠物……可互相參照。蕃長蓋由我國任命者也。又朱書中謂「蕃人有罪，詣廣州鞠實，送蕃坊行遣。」此與後世「專管租界」情形亦頗相類似。至於市舶司用阿拉伯人充任之例，最著者爲蒲壽庚。宋史瀛國公本紀：「景炎元年（西一二七五年）蒲壽庚提舉泉州舶市，擅蕃舶利者三十年。」蒲氏蓋卽阿拉伯人之華化者也。（參考桑原隲藏：西域人蒲壽庚之事蹟）

（註）宋時蕃坊有治外法權之例，見宋史卷三百四十七王渙之傳，卷四百三張昱之傳，以本文無詳引之必要，故不備錄。

宋室滅亡，元朝蒙古人種入主中華，將割據各地之無數小國，悉行併合爲一，而建立一空前之大帝國。聲威遠震，因之對外貿易，日漸隆盛，新開官道，增設宿驛，邊陲要所悉屯警備。（元史地理志：元有天下，薄海內外，人迹所及，皆置驛傳，驛使往來，如行國中。在西北一帶由大和嶺至巴實伯里，置新站三十。）通商上之困難，悉行除去，因之路貿易復興。當時通西方之要道有二：一由北京經天山南路，及中央亞細亞，以至西亞細亞；一則經天山北路及西伯利亞南部以達歐羅巴，均所謂幹道者是也。中國人士，循此幹道而散居於撒馬爾罕等回教國，及西歐等處者，亦頗不少。

元代陸路貿易之發展已如上述，海上貿易亦踵之繁榮。阿拉伯人之由印度南洋而來，泉州、杭州等處通商者頗盛，當時泉州且有世界第一貿易港之稱。〔馬哥孛羅遊記中載：泉州港與印度貿易極頻繁，輸入物品，多爲寶石、珍珠等珍貴物品，實世界一大貿易港之一。〕阿拉伯人及其他外人之寄寓於此者，數以萬計，其繁盛可知。考其所以致此之由，殆純由當時君主勵行柔遠政策所致。蓋唐宋之市舶制度，至元仍替襲弗衰。〔元史食貨志市舶條：至元十四年（西一二七七）立市舶司一於泉州……立市舶司三於慶元、上海、澈浦……每歲招集船舶商於蕃邦，博易珠翠香貨等物，及次年迴旋，依例抽解，然後聽其貨賣……其抽解禮則，且較唐宋時爲更完備。至元三十一年，釐定市舶抽分雜禁，凡二十二條，對於海上貿易，規定頗爲周詳，且文字頗涉奇趣，茲附錄於後，以見當時海上貿易情形之一斑。此外元代對外貿易稅制，尙有單抽雙抽之別：雙抽者番貨也；單抽者土貨也。此與近代「重稅進口貨而輕課出口貨」之原則，頗相吻合。

〔附錄〕元代市舶抽分則例二十二條（照錄元典章原文）

- (一) 議得市舶抽分則例者，依亡宋例抽解，恐頗衛生，變比及定奪以來，至今定例抽分，貨十五分中一分細貨十分中一分所據廣東温州、澈浦、上海、慶元等處市舶司船舶回帆，已經抽解訖貨物，並依泉州見行體例，從市舶司更於抽訖貨物內以十分爲率，要抽船稅錢一分，通行結課船販客人，從便請給文道，買到已經抽稅貨物，於杭州等處貨賣，即於商稅務內投稅，憑所賣文道數目，依例收稅。稅錢至元二十九年，杭州市舶司實抽辦貨物價錢，於杭州商稅務額上，依數添加作額，概將杭州市舶司率，罷將元管錢帛等物件，行泉府司明白交收，爲主。爲此於至元卅年四月十三日，奏過事內一件，江南地面，裏泉州、上海、澈浦、温州、慶元、廣東、杭州七處市舶司，有道市舶司，裏要抽分阿羅貨十五分中要一分，細貨十分中要一分，有泉州市舶司，裏道般抽分了，的後頭，又三十分裏，官要一分稅，來然後不據了地面，裏實

去而又要稅有其餘市舶司裏似泉州一般三十分要一分稅的至有如今其餘市舶司依泉州的體例裏要者溫州的市舶司併入慶元杭州市舶司併入杭州稅務裏的怎生商量來奏呵那般者聖旨了也

(一) 議得拘該市舶司去處行省行泉府司市舶司極緊要之衆與販船船不依例抽分持勢駭詐作弊爲此於至元三十年四月十三日奏過奉內一件行省官人每行泉府司官人每市舶司官人每不揀去官人每極緊當戶每自己的船隻裏做買賣去呵依着百姓每的體例與抽分者私下隱藏不與抽分呵不揀是誰告出來呵那錢物都斷沒做官的每根處重要了罪過勾當裏去於那斷沒來的錢物內三分中一分與首告人充實呵怎生商量來奏是也選定那般者聖旨了也

(二) 議得拘該市舶司去處行省官行泉府司市舶司官在先往往勒令船商戶計稱帶錢本下番回船時將貨物貨賤沽價准折重取利息及不依例抽解官課又通同隱騙虧損公私爲此於至元三十年四月十三日奏過奉內一件行省官人每行泉府司官人每市舶司官人每百姓每的做買賣去的船裏交箱帶着自己的錢物去回來呵那錢物內不與官司抽分私下要有那船每也則他每占着抽分全不交官有今復這百姓的船裏帶去的禁治呵怎生不揀是誰別了這言語稱帶將錢物去呵有人告呵將那錢物斷沒了把他每重要了罪過教勾當裏出去了首告的人根處斷沒了的錢內三分中一分充實與呵怎生商量來奏呵是也那般者聖旨了也

(三) 議得使臣并大小官吏軍民人等因公往海外諸番勾當皆是官司指辦氣力船隻前去却有因而做買賣之人今後回船之時應有市舶司官并仰於市舶司照例抽分納官如有違違者等貴物之物亦仰經由市舶司見數泉府司具呈行省開坐移咨中書省開奏仍仰今後應有番使臣都不得以違違貨物爲名隱瞞抽分如違并以漏船治罪物貨沒官爲此於至元三十年四月十三日奏過奉內一件或是這裏差去的使臣每那裏拜見上來的應道因着那般來着百姓每的錢物不以官司抽分那般行的多有今後但來的依着百姓每的體例不要抽分若有拜見的物呵那裏行泉府司裏行省要明白這些個物件拜見上去壓寫了數目把那寫來的數目與將這裏來者以在前一般不與抽分青地裏隱藏上來的有罪過者商量來奏呵是也那般者聖旨了也

(四) 議得和尙先生也里可溫答失蠻人口多是夾帶俗人通番買賣影射逃免抽分今後和尙先生也里可溫答失蠻人口等通番與販如無執把聖旨許免抽分明文仰市舶司依例抽分如違以漏船治罪斷沒爲此於至元三十年四月十三日奏過奉內一件和尙先生也里可溫答失蠻每但做買賣去呵依着百姓每的體例與與抽分者商量來奏呵這的言語不會了來那甚隱藏定那般者聖旨了也

(一) 諸處市船司船商每遇冬訊北風發時從船商經所在船司陳告請領總司衙門元簽下公驗公憑并依先舊行關防儘例填付領滿大船請公驗柴水小船請公憑願往番邦明境所往是何國土經不許感過他國王次年夏汛南風何帆止赴原請驗發船船司抽分不許越我他處各船司亦不許互拈他處船司船商知本處領司依見定例抽稅從從船商發買與船販客人亦依舊例就於所在船司請給公憑從便於各處州縣依例投稅貨賣其原指所在番邦國土如有不能得到所指去處委因風水打往別國就隨到別國貨物至回帆抽分時取問同伴住船人等相同別無虛誑依例抽分如中間詐欺騙官司許諸人首告是實依例斷沒告人給賞

(二) 船商請給公驗依舊例召保明牙人招集到伴幾名下船收買物貨往某處經紀公驗開具本船財主某人直庫某人帮工某人雜等某人部領等某人伴某人船隻方勝若干權高若干船身長若干每大船一隻止許帶小船一隻名曰柴水船給會公平如大小船所給公驗公憑如仰在船隨行如有公驗或無公憑即是私販許諸人告捕給賞斷買所載柴水船於公憑內備細開寫亦於公驗內該寫方勝若干權高若干船面瀾若干船身長若干不到物力戶某人委保及與某人結爲一甲互相作保如將帶金銀遠禁等物下海並將奸細歹人同船并原委保人及同甲人一體坐罪公驗後空紙入張泉府司用訖印信於上先行開寫販去貨物各各名件船重若干仰領官某人親行填寫如到彼國博易貨物亦仰領首於空紙內就地頭即時日逐填寫所博到物貨名件色數船重至船司以憑照數點抽分如會停船他處將販到物貨鹽變滲泄作弊及抄填不潔或因事發露到官即從灣船法斷沒保明人能自首告將犯人名下物貨以三分之一給與充賞如船司官寬容庇或覺察得知或因事發露到官定將官吏斷沒不敘所給公驗行泉府司照半印勘合文簿立定字號傳網主某人收執前去某處經紀須要遵依前項事理所有公憑小船護照公驗一體施行

(三) 番船南船請給公憑公驗同航或有遭風被劫事故公經所在官司陳告罷關的契移文市船司轉市總府衙門再行合屬察復乃委是遭風被劫事故方與消落元給憑驗字號若安得還風等控該船貨送所屬究問斷沒施行或有沿途山嶼灘與海岸停泊汲水取藥恐有稍礙水手搭客等人乘時攪擾偷竊貨物上岸博易物件或有船商之家同航將市船司私用小船推貨食米接應船船却行竊取貨物貨物不行抽解即是涉泄並許諸人告捕餘行斷沒犯人杖一百七下告捕人於沒官物內三分之一給賞行下法海州縣出榜曉諭曉諭等處實在官吏巡檢人等密切巡提催趕船隻隨即起離彼處不許久停直至年例停泊如東門山等具申各處市船司廉能官封堵坐卸赴元登船市船司又行差官警撥上船檢官船隻搜探在船人等懷定方便放令上岸如在番風往冬不還者次年回航取問同船或同伴船隻人等是

條例抽分若便妄稱風水不便轉指買賣許諸人商告依例斷沒告人給賞

- (一) 海商不請監憑擅自發船船并許諸人告捕犯人斷罪船物沒官於沒官物內以三分之一充賞犯人杖一百七下如已離船司即於沿河所
- 在官司指供上追斷給賞

- (二) 每商所用兵器並同鑼作具隨住船處具數申所屬依例寄庫起結日給

- (三) 海商每船裝綱首直庫雜事部領槍之砲手各從俱具名呈市船司申給文憑船證公印爲託人結五名爲保

- (四) 海商貿易物貨以船司驗藉用印關防具注名件船數綱首雜事部領槍工書押回日以物藉公驗納市船司

- (五) 海商自番國及海商買販物貨到中國雖赴市船司抽分而在船巧爲隱匿者即係漏船正行沒官仍許諸人告首依例給賞犯人斷罪

- (六) 金銀銅鐵貨男子婦女人口并不許下海私販諸番物如到番國不復前來亦於元資去公驗空紙內明白開除附寫緣故若有一切違犯止坐商船主

- (七) 市船司招集船商船隻行商行下衙門無得差占及有新造成船船之家本欲過販與販經紀亦是抽收課稅並仰藉定數自今後并不得將上項船隻差占有妨船商與販經紀亦爲定例以示招徠安集之意

- (八) 各處市船司每年辦到船貨除合起解貨細之物外據其餘物色必須變賣者附近杭州各司船貨每年不過當年十二月終起解赴杭州行泉府司官庫交割船司畫時間數具呈行省令有司隨即估價比至次年正月終須要估體完預行省預爲選收

- (九) 見令船商去來不定多在海南州縣支港運貨仰藉定姓名仍令海南海北廣東道沿海州縣鎮市地面官司用心關防如遇回船船隻到岸常切儆起離前市船司抽分如官吏知情受賂賄如或覺察得知定是依條斷罪

- (十) 船商水人等皆是趕辦課程之人落後家小合示優恤所在州縣并與除免雜役
- (十一) 夾帶南番人將帶船貨者仰從本國地顯於公驗空紙內明白備細填附姓名物貨各件船重至市船司照數依例抽稅如番人回還本國亦於所坐番船公驗內附寫將去貨物不致將帶違禁之物仍差籍籍錢經嚴禁正官發賣其應賣物貨將民間必用並不保急用物色驗分數

互相配答須要一併通行發賣管限四月終了畢并不許見任官所權差要人等誑名請買違者許令諸人首告得實將見獲物價盡數沒官斷罪於沒官價內一半付告人充賞仍令拘該黨政廉訪司體察外有泉府司廣東兩處市船司相離杭州地界爲遠依上差官就彼一體

發交

(一) 行省行泉府司市舶司官每歲若至船船回航時月預期前去抽解處所以待船船到來依例封堵檢次先後隨時抽收不得因而走透作弊其監抽官員亦不得逾期前去停滯船商人難

(二) 船商下海開船之際合令市舶司輪差正官一員於船開岸之日親行檢視各大小船內有無違禁之物如無夾帶即時開洋仍取檢視官結罪文狀如將來有人告發或因事發落但有違禁之物及因而非理騷擾船商取受作弊者檢視官并行斷罪竊政應訪司臨時體察

(三) 抽分市舶關防節目若有該職不盡合行非理行省行泉府司各處市舶司所在官員奉行監守不得濫發違犯行御史台廉訪司密加體察毋致因循廢弛

元室滅亡（西一三六八年）有明繼起，其與回教諸國之貿易，在陸路方面，因當時諸汗國尙割據西北以相抗爭；又以西部亞細亞之混亂，道路阻梗，致陸路貿易漸形衰退。雖回教國人有自願來華貿易者，政府亦遣之使返；如明史西域傳所載：「洪武中，藍玉征沙漠，至捕魚兒海（按即今之羅布淖爾）獲撒馬兒罕商人數百，太廬遣官送之還。」即其明證。但海路與阿拉伯人之貿易，尙繼續弗墮；直至有明中葉，歐人來航之時，海上大權，尙握於阿拉伯人之手也。

要之中國海上貿易之權，自第七世紀之中葉，入阿拉伯人手以後，歷唐、宋、元三朝，以迄有明中葉，阿拉伯見併於土耳其（在嘉靖時）之時，歷年八九百載，海上大權，始終爲其所握。因交通之便利，我國求法高僧，固有附番舶以往印度等處，吸收印度文明以歸者；而歐洲之宗教家，學者，旅行家，尤多慕戀我國文化，附舶商而來華土。因之中國國情，漸爲西歐諸國所諳知。彼有名之馬哥孛羅（Marco Polo）遊記（十三世紀出版），與潘可羅（Pancani）

casco Balducci Pegolotti) 之通商指南 (一三四〇年出版) 出版後，引起歐洲人對於東亞之興味，尤爲不小。論者謂近代初期，歐洲之得與中國通商，此二書殆爲其原動力，洵非虛語。於此亦可見阿拉伯人於中國海上貿易影響之大矣！

第二節 與南洋諸國之貿易

茲於論述對南洋諸國貿易之先，當一述中國歷史上對外貿易之一大特色，即「國際貿易多藉朝貢而行」。是也。此不僅對於南洋諸國之貿易爲然，即推而至於中國全體對外貿易，殆無不以朝貢爲貿易之先聲也。朝貢之興，淵源極古。禹貢一書，首載九牧貢金鑄鼎，島夷皮卉兼納，已開朝貢之端；其後武王通道西旅，各國競以所貴爲贄，政府且設「遠方氏」之官以掌來遠方之民，致遠方貢物而迎送之，其重視朝貢可知。以後外藩貢獻之事更多，中國對外貿易，亦遂在此「朝貢」情形之下行之不絕。蓋朝貢之至，多爲遠方土物；中國受之，亦必例有賞賜；雖非出於金錢之交易，而其爲貨物之交易則一也。降及後世，則朝貢之外，更有實行金錢交易之事。所謂「陽託貢獻之名，陰行互市之計」。史籍所載，蓋比比焉。如明史外國傳稱：「天方等國入貢，陝西都司，稽留半年以上，方爲具奏。發冊所進玉石多疵惡，而私貨皆良。」此所謂「私貨」，蓋即藉朝貢之名，而同行交易之實者也。又西域圖志亦稱：「蕃商貪中國財帛，且利市易，率詭稱貢使，真僞莫可辨。」此更利用「朝貢」名義以爲貿易之手段矣。故欲考察中外通商貿易之關係，當首先視其有無朝貢事情，此在古代中國情形下，尙不失爲一種重要觀察方法也。（註：現即以

之考察中國對南洋諸國之貿易。

(註)按歷史上各國之來華朝貢，其主要目的率在進商，我國亦容認之。如明史食貨志所載海外諸國入貢，許附載方物與中國貿易，因設市船司區提舉官以領之，此卽一例。

南洋諸國，範圍至廣。現時除僅擁虛名之獨立國如暹羅外，其餘大都爲西洋諸國所據奪，而夷爲殖民地；如馬來半島（分海峽殖民地（Straits Settlements）與馬來聯邦（Federated Malay States）及聯邦以外國家三部）與緬甸，以及北部婆羅洲，則屬於英；印度支那半島之安南則屬於法；荷屬東印度羣島如爪哇、蘇門答臘、西里北斯、婆羅洲之南部，新幾內亞之西北部則屬於荷；斐律賓羣島則屬於美。此等地域，有歷來卽與我國有藩屬關係者，有自唐宋以後始與我國發生通商貿易關係者；其在國際貿易上之地位，殆較西域及回教諸國更形重要，蓋以華僑在南洋殖民之歷史的發展，尤有深知之必要也。現卽就今地名爲經，而以古事爲緯，分別述之如下：

(一) 暹羅 暹羅古稱赤土。又名扶南。隋書：大業二年，募能通絕域者，屯田主事常駿等自南海郡乘舟使赤土，宣詔其王尋道使臣隨駿貢方物，還報，是爲通中國之始。唐貞觀時，朝貢尙未絕；其後分爲暹與羅斛二國；暹土瘠不宜耕稼，羅斛則在今湄南河上，土地平衍，種多獲焉。元時暹遣使入貢，至正間，暹降羅斛，遂稱暹羅。明洪武四年，其國王遣使奉金葉表來朝；九年又遣其子貢象及方物，下詔褒諭，賜暹羅王國印，是正式爲中國藩屬之始。永樂成化年間，朝貢更殷，屢蒙賞賜；但其貢使曾有以營貿易事覺而下吏遣歸者，於以見當時藉朝貢以牟利之一斑也。(註)〔見東西洋考卷二第十一頁〕其朝貢物品，以象牙、犀角、孔雀尾、翠毛、龜筒、寶石、珊瑚、香料、薔薇水、蘇木、沒藥、片腦等項。

爲多，其中有卽就邊地與我國貿易者。

〔註〕關於暹羅貢使兼營貿易之事，魏暹羅法蘭西國志中言之甚詳，中有：『先是外蕃貢船入廣東界，守臣查驗屬實，進泊河干，封貯所攜貨物，俟禮部文到始貿易，物輒毀壞。』康熙二十三年六月國王「暹羅」遣使來貢，因疏請嗣後貢船到廣東具報後，卽次河干，俾貨物早得貿易，並請本國採買器用……』是可知貢使兼營貿易蓋已成爲例矣。（該書卷七東南洋略）

除貢使之常來我國外，我國商人，亦多有至暹羅貿易者，東西洋考稱其國錫門之地，卽爲華人出入必經之處，其國人禮華人甚摯，倍於他夷，是可知中國人之往彼間者甚多也。又宋時曾使司舶使招納羅斛來華通商，因之暹人亦有來華貿易者，（見島夷志略校註三十三頁）於此可見中國與暹羅之貿易關係，固已甚久也。

（二）安南 安南現屬法國分爲東京、安南、東埔寨、老撾、交趾支那五部；然論昔時與我國之貿易關係，則以歷史上之疆域，可分爲安南、占城、真臘三國，茲分別述之如下：

（一）安南 安南古稱交趾，爲漢滅南越所置九郡之一；光武時改交州，隋復爲交趾郡；唐置都護府，五代時併於南漢；宋綏嶺表，封交趾郡王，自此淪爲外藩，然朝貢尙不絕焉。嗣以內亂發生，至元時其王陳日燿內附，乃封爲安南國王；但內亂未息，歷元及明，常與中國開釁，後數平定之，始允歸附。安南因自昔爲中國屬土，而又有歷代朝貢之關係，故兩國貿易，向來稱盛；其貢物以犀角、象牙、各種香料、胡椒、檳榔、豆蔻、果品等項爲多。貢使來時，亦常以所攜物，交換貨物以去，宋史曾稱：『貢使至京，乞市書籍，有司言法不許。』然則其他各貨，當時必許與貢使相交易可知也。

(2) 占城 占城古越裳地，秦林邑，漢象郡，嗣後叛中國而自立爲王，世爲交南患；唐更號環王，元和初徙國於占，占城之名，卽自此始。元世祖撫降其地，封占城郡王；明與太祖賜占城國璽書，其國王始遣使朝貢。後爲安南所侵略，成化中，全爲所破，其國遂亡。其與中國之貿易關係，以海路方面爲盛，中國買船，有至彼地販運香料者，惟頗爲所仇視也。

(3) 真臘 真臘卽現時之柬埔寨 (Kambodia)，隋大業十三年始遣使貢獻。唐時中國人之往其地者甚多，因有唐人，番人之別。唐人頗受優待，卽殺人亦僅罰金而已。〔西洋朝貢典錄卷二，真臘國條〕唐人至其地時，必先納一婦，因其國人交易皆婦人能之，納婦乃利其能賣買也。〔見東西洋考轉引風土記中所述〕宋政和六年使者來貢，宣和二年，詔封其國王與占城等。元明以後，朝貢靡常，而貿易亦無復從前之盛矣。

(三) 緬甸 緬甸現雖爲英所有，然自昔亦爲我國藩屬。唐時名爲驃國，新唐書稱其國「北有市，諸國估舶所羨」，又稱「貞元中嘗進樂人」，則緬甸之來華朝貢，固已自唐爲然矣。宋史稱蒲甘國，蓋卽以其舊都爲名，但至徽宗時已有「緬甸」之名，抑且朝貢不斷，是則當時國境殆分爲蒲甘與緬甸兩國也。元至元中於其地置邦牙等處宣慰使，〔見明四夷館考緬甸館條〕明洪武二十九年始歸附，立緬甸軍民宣慰使，嗣後朝貢不絕。中國與緬甸既有上述朝貢關係，且以邊境接壤之便利，兩國通商往來，自是進行無礙。緬屬之八莫與我國雲南騰越，相距不過四百餘里，陸路通商關係，自昔卽已盛行，英得緬甸，欲延長八莫仰光鐵路線以達雲南省城，蓋卽在推行陸路通商之便利也。

(四)馬來半島 馬來半島現分海峽殖民地、馬來聯邦、及馬來聯邦以外之國三部；而以海峽殖民地、在商業上之地位最關重要，現分三區，即所謂麻六甲、新嘉坡、檳榔嶼是也。我國學者有以馬來人為漢馬援南征遺留兵士之後裔者，亦有以馬來人風俗近中華三代之制，乃附會為緜之後裔者，〔見任壽華南洋通志所述緜之世系國於南海事〕。要皆無確鑿之證據，不足深信；其在歷史中可考者，中國與馬來半島之交通，當以梁時為始。梁書「扶南國之南有暹國……東界交州諸賈人，西界接天竺安息，徼外諸國，往還交易，其市東西交會，日有萬餘人……」此所謂暹國，核其形勢，當為馬來半島之柔佛部地，而即今之新嘉坡。〔建唐永徽中麻六甲人有以五色鸚鵡來獻者，斯為朝貢之始；至明永樂時，其酋遣使奉金表來朝貢，詔封為「滿刺加」國，嗣此中國人之往其地者，乃日益多。閩粵人多至此採錫貿易。〕（參考魏源海國圖志卷九）

〔註〕又按吳丹陽太守葛震南州異物志及康泰吳時外國傳諸書，亦言及與暹國、通典謂暹即暹羅，是則中國人之知柔佛部地，又在梁以前數百年矣。

馬來半島中除麻六甲外，尚有彭亨，吉蘭丹、柔佛諸國，自昔亦與中國有貿易關係。彭亨之正式來華朝貢，始於洪武十一年之遣使貢金葉表；其後永樂十二年，又遣使來朝，並貢方物；貢物中有片腦、嘉文席等，頗為我國所珍視也。吉蘭丹在南北朝時，我國已甚知名；惟當時史書，均名之為丹丹，至唐時南蠻列傳中，又作單單，蓋均吉蘭丹之僣音也。〔據丁謙說〕明時華人因貿遷而流寓其地者甚多；華人張某，且為其地之大酋，勢力亦可概見。〔據東西洋考〕柔佛在馬來半島之東南端，與我國貿易最早，上述暹羅國亦其一焉。東西洋考謂其「地不產穀，土人時駕小舟載

方物走他國貿易，道逢賈舶，因就他處爲市，亦有要之入彼國者；我國商舶，與彼亦有常輪貿易，惟在舟中，無復鋪居耳。其南端有地曰息力，卽新嘉坡，後嘉慶中爲英人所據，此亦歷來中西交通之要衝焉。

(五) 爪哇 爪哇現爲荷屬，其初通中國，尙在劉宋元嘉中。(註)至唐號稱閩婆，與我交通漸盛；東西洋考謂其國人分三種，卽唐人，土人，西番賈胡，斯可知。唐時華人之往其地者甚多也。元時封爲爪哇國王，但不受制，至明洪武二年，賜爪哇國璽書，其王乃遣使朝貢不絕。中國人因經商而往其地者甚多。有所謂「新村」者，卽中華人客此聚居之所，約千餘家，村主粵人，賈舶多至此互市，百貨充溢，(東西洋考卷三)於此見華僑之殖民南洋，固已有極深長之歷史也。「華船到時，多以禮物送其酋長，馳信報王，比到港，用果幣進王，立華人四人爲財副，番財副二人，各書記華人語夷語者爲通事，船各一人。其貿易王置二澗城外，設立舖舍，(宋史閣婆傳)中國賈人至者，待以賓館，凌晨各上澗貿易，至午而罷。」此卽中國與爪哇之貿易大概情形也。又「買賣交易，行使中國歷代錢，」尤見中國經濟勢力遠屆南洋之一斑。(見明馬歡著瀛涯勝覽)

(註) 諸蕃志載宋元嘉十二年嘗通中國，係指其來降朝貢而言。至於華人之初去爪哇，據 Maou Huan: The Chinese Abroad 則以法顯由陸路去印度，(隋隱安三年(西三九九)年)後十五年經海道回國漂流至耶婆提 (卽爪哇) 爲第一次。又據 Paul: Buddhist Records of the Western World 書中所稱耶婆提 (Ye-po-ti) 亦卽爪哇 (古名 Java, Dwipa) 率太矣。有以耶婆提爲南美國家之說，實誤。

(六) 蘇門答臘 蘇門答臘現爲荷屬，其初通中國，尙在劉宋孝武之世，(見南史)于陀利傳因夢進貢事，卽我國昔時所稱爲三佛齊國者是也。(註)我國自昔以蘇門答臘分爲兩國，東部爲三佛齊國，西部爲暹齊國，而多以後者

代表蘇門答臘。三佛齊亦名室利佛逝 (Sriwijaya)，乃梵語之譯音，蓋其國在唐時佛教頗盛也。當時求法高僧，至其地者頗多。及至宋代，朝貢不絕。宋史稱建隆元年以後，三佛齊國之來貢者，率由蕃商李甫誨，舶主金化茶等行之，斯可知當時朝貢，亦僅名義而已，實則爲通商焉。明永樂初年，三佛齊爲爪哇所破，廢爲舊港，是時華人梁道明，由南海竄泊其地，衆推爲酋，閩廣人士從者數千人。〔東西洋考轉引廣東通志〕其後粵人陳祖義亡命入其國，值鄭和統海舶下西洋〔明史稱在永樂五年（西一四〇七年）〕祖義詐降，譖謀邀劫，爲和所覺，勒兵擒之，另派施進卿爲舊港宣慰使，賜印詔冠服及文綺。吾人於此，可知南洋荷屬地華僑之根深蒂固，其由來固匪朝夕之事矣。

其與中國之貿易情形，因地位便利，「扼諸蕃舟車往來之咽喉，」故華人之至其地貿易者甚多。據西洋朝貢典錄所稱，其交易亦係用中國歷代錢。中國商人，則僅能販貨而還。東西洋考謂：「商量物價，雖議價金多少，然非價金，實價椒也。如值金二兩，則價椒百石，其大較云。」此亦華商售貨不能運金回國之一原因焉。宋時以泉州人來此經商者爲多，明代則商人以外，豪民流賊，亦多流竄至此，遂以爲家。據續文獻通考稱：萬歷丁丑年間，中國大盜林朝曦在三佛齊列肆爲番舶長，如中國市舶官。是可知華人操縱南洋貿易，至明時已大盛矣。

（註）蘇門答臘之名，始於明時，永樂三年詔封爲「蘇門答臘王國」，賜印詔。

（七）婆羅洲 婆羅洲在政治上，現分爲二部份，北部屬英，南部屬荷。其初見於我國史籍，在梁書夷貊傳作婆利，至唐爲婆羅國，宋史作勃尼，蓋皆現時 Borneo 一字之對音也。其初通中國，爲梁天監十六年，來獻金席。普通二年又獻方物數十種，至唐總章二年其王遣使者與環王使者偕朝，自後久絕，至宋始由商人蒲盧歇爲導遣使入貢迄元。

明永樂四年又遣使臣來朝，並貢方物。明史外國傳謂萬歷時爲王者爲閩人，或言鄭和使婆羅，有閩人從之，因留其地，後人竟據其國而王之。要之該地在荷蘭人佔有以前，亦如其他各地之爲華人殖民地，蓋無可疑焉。其與中國之貿易關係，亦以華人之往其地經商者爲多。宋諸蕃志載當時貿易情形，謂：「番船抵岸三日，其王與眷屬大人到船問勞，船人用錦藉跳板迎，肅款以酒醴，用金銀器皿綠席涼傘等分獻有差，既泊舟登岸，皆未及博易之事，商賈日以中國飲食獻其王，故舟往佛泥〔按即婆羅〕，必挾善庖者一二輩與俱。……幾月餘，方請其王與大人論定物價，然後鳴鼓以召遠近之人，聽其貿易。」此種情形，殆可窺見華人要求通商之切，亦正不下於歐洲人之初來中國時也。

(八) 斐律賓 斐律賓係合呂宋 (Lucon)、民答那峨 (Mindano)、民多羅 (Mindoro)、巴拉完 (Palawan)、巴余 (Bahol)、撒馬耳 (Samar) 諸島，及小島千餘之總稱。明萬歷時爲西班牙佔據，現爲美屬。其初見於我國史籍在宋諸蕃志，當時稱爲麻逸三嶼，據夏德 (Chid) 考證，卽現時之斐律賓羣島也。元時其男子常附舶至泉州經商，(見島夷志略校註第四頁) 明洪武五年來貢，至永樂年間，朝貢不絕。其地去泉漳頗近，故閩商賈舶多有往其地貿易者。往往久住不歸，名爲「歷冬」，聚居潤內 (市名) 爲生活，漸至數萬，此猶萬歷年間以前情形也。(見東西洋考「呂宋」條) 及後爲西班牙人所據，虐待華僑，無微不至，華商民大受影響，自此華人勢力漸式微矣。其詳容俟後文述之。「參放下章「歐美人初期來華貿易情形」西班牙條」

(九) 蘇祿 蘇祿羣島 (Sulu) 地近婆羅洲與斐律賓，現亦屬美國勢力範圍。「明永樂十五年其國東王，西王，嗣王等，各率其妻子頭目來朝，貢珍珠玳瑁諸物，」(見明，鄭曉，皇明四夷考下卷) 其與中國貿易情形，尙非直接，瀛寰志

略謂廈門商船多由呂宋而往其地貿易。又據明史外國傳所稱，其土人嘗以珠與華人市易。又據東洋列國考所稱：「舟至彼中，將貨盡數取去，夷人攜入彼國深處售之，或別販旁國歸，乃以夷貨償我。彼國值歲多珠時，商人得一巨珠攜歸，可牟利數十倍；若夷人採珠獲少，則所償數亦倍蕭索，願逢年何如耳。夷人慮我舟之不往也，每返棹輒留數人爲質，以冀後日之重來。」據此可知當時蘇祿倚賴我國貿易之殷，致較他國爲尤切也。我國輸至該國貨物，以處州磁器爲最多；明一統志謂用蘇祿珠換處州磁器，實爲當時之主要貿易云。（參考島夷志略校註下卷五十四頁）

（註）中國與南洋諸國磁器貿易宋或羅洲河談記之甚詳，可供參考。

綜上所述，由唐以迄明代中葉，中國對於南洋之貿易，殆有三大特徵足述：（一）南洋各國，有自昔即爲我國藩屬者，如安南、緬甸、暹羅等國，以「宗主權」與「土地接壤」之兩層關係，我國貿易特盛，自屬當然結果。（二）除上述藩屬國家外，其餘南洋諸國，亦無不有對華朝貢之關係；因朝貢而勵親切之誼，此亦增進南洋貿易之一原因也。（三）我國對南洋貿易之興盛期，以南宋爲初期，明中葉爲極盛期。宋時之所以興盛，完全由於當時君主，設市舶司以招攬蕃商來華貿易所致，此在上述與回教諸國貿易章中業已及之。至於明代對外貿易之盛，則當由當時閩粵一帶人士，貪圖通商貿易之利，因而鼓舞其移民興趣也。在三保太監、鄭和下西洋之前後數十年間，可謂華僑在南洋之鼎盛時期；惜以後政府保護不力，兼之西力東漸，西荷諸國相繼侵入，而華僑勢力漸凌夷矣。

第三節 與日本之貿易

中日貿易起於隋唐以後；但兩國交通，則爲時甚古。史記封禪書，稱齊威宣燕昭時，已有使人入海求三神山之事。及至秦始皇時，又有方士徐市（即徐福）請入海求蓬萊，方丈，瀛洲三神山，謂有仙人及不死藥在，乃齎童男女數千人遣之入海。據高谷瀨夫日本史，亦謂實有其事；又野崎左文日本名勝地誌，且言當時徐福等曾抵熊野浦，故現時尙有其墓在，是中日交通當以此爲最早矣。降至漢時，前漢書地理志中，亦載有樂浪海中有倭人之事；後漢書外國傳，並謂當時倭奴國王分爲百餘國，自武帝滅朝鮮後，使驛通漢者三十餘國；又謂建武二年，倭奴國奉貢朝賀，此所謂倭奴國，蓋卽唐以後之日本也。當日本於漢代來朝貢時，光武帝曾有賜以印綬之事，此印綬據日本國志所稱，已於日本天明四年（清乾隆四十八年）在筑前土中發見（參考木宮泰彥日支交通史上卷倭奴國王印章）斯可知漢代日本之來華朝貢，固信而有徵也。漢晉以後，朝貢仍未斷絕，惟商業則無足述。迄至隋時，兩國交通始盛，此蓋由於我國文化，政治勢力東漸之結果也。原自秦王苻堅遣僧送經文於高麗後，同時百濟亦由海上與東晉交通，且遣使朝貢受晉封冊。中國文化與政治之勢力，遂相繼輸入朝鮮半島。惟其後百濟因與日本結納而與高麗爲敵，高麗亦以接壤我國而來求援，於是朝鮮半島遂爲漢民族與大和民族文化及武力接觸之中心點。接觸既久，中國文化，亦卽取道朝鮮半島而輸入日本本州，觀於百濟王遣阿直岐使日本，教日皇子以中國經書，以及王仁獻論語及千字文之二事，則中國文化勢力之侵入日本，固已先商業關係而存在矣。茲就隋唐時代起，將中日貿易分爲三時期，略述如下。

（一）中日國際報聘時代 隋煬帝大業三年（卽日本推古十五年）日本推古天皇遣大禮官小野妹子使來隋

求佛經；次年煬帝遣文林郎裴世清偕小野妹子還東報聘，日本大喜，造新館於難波（今大阪）以迎之，次年復遣小野妹子與難波雄成來華報聘，是為中日正式國際報聘之始，蓋以前純為日本來華朝貢時代也。當日本第二次來華報聘時，並攜學生，及學問僧共八人來華留學，是為日本留學我國之嚆矢。嗣後唐時來留學者更多，兩國使節往來，因較前為密，國際貿易遂亦隨之發達。茲根據淺井虎夫之支那日本通商史及木宮泰彥之日支交通史二書為主，將當時兩國通商狀況，分為商埠、船舶、商品、及通商方法四項述之如下。

（甲）商埠 唐時由日本航行來華之船，多泊於明州（今寧波）、揚州、二埠，而萊州、越州（今紹興）、福州、楚州（今江蘇淮安山陽）、台州、海州等處，亦間有日船寄泊。我國航船之往日本者，則多下碇於博多灣，而肥前之松浦及北方之但馬，亦嘗泊焉。惟當時航行之船舶，多為我國所有；進出口貿易亦大都操於我國人手中。在貞觀元慶年間，航行日本博多灣之唐商，每年多至七八十人焉。

（乙）船舶 唐時與日本通商之船舶，共計二種：即唐之商船與日本之遣唐使船。唐船以航行之地不同，名稱各異；有海船、河船、江船、汴船、渭船、漕船各種。其中以海船為航海之用，多由江南各地造之。其大者有長達二十餘丈，高去水二三丈，可容七八百人者，亦可見唐時製船術之發達矣。〔此種海船多為江淮之船，大都專為航行日本之用〕至於日本遣唐使船，普通二艘或三四艘，其大小亦不亞於唐船。當時兩國航行，且常利用信風，可知航海業在當時亦頗發達。

（丙）商品 唐時，商品之由日本運至我國者，以綿布、砂金、絹、銀、絲帛，為主要品；此等貨品，大都由遣唐使船人

員及學生等攜入中國，以換取必需飲食物品。據支那日本通商史所載：當時遣唐使所給絕綿布之數，大使絕六十疋，綿一百五十屯，布一百五十端；副使絕四十疋，綿一百屯，布一百端；判官絕十疋，綿六十屯，布四十端；餘若錄事，知乘船事，譯語講益生，主神醫師，陰陽師，射手，船師，船員，學生，學問僧，等亦皆攜有絕，綿，布，各若干疋。而學生與學問僧，除例應給絕四十疋，綿二十屯，布十三端外，日皇且特賜絕四十疋，綿一百屯，布八十端，以爲獎勵。蓋既供其旅費，並賴以交易也。至於由中國輸入日本之商品，以書籍最多，書籍中尤以佛經爲多，蓋日本遣使來華之目的，本爲輸入文化也。除書籍之外，普通物品，如米，麵，各種餅，香料，衣服等，亦多輸入日本；其中香料尤貨色繁多，如零陵香，安息香，青木香，麝香，沈香等不下六七種，大都由大食商人輸入我國而更輸出以至日本焉。

(丁)通商方法 唐代中日貿易，係由兩國使節往來，互相贈答而起；即日本遣使來唐之時，日皇必以土產贈於唐皇，而同時使者對於唐皇及官府，亦必有所貢獻；及唐皇報聘之時，亦必以中國土物答禮，同時唐使於所贈呈貢物之外，尚攜有多量貨物，以與日本官府交易；與官府交易後再與人民交易。此即當時藉「朝聘」而行國際貿易之情形也。史稱唐使至日，係先到大宰府，府中官吏，以其府庫之物與唐商之貨物相交易，藏於「內藏寮」後，始許人民與其殘餘之物交易。註：日使來唐，情形亦復相似；到時居於特定館所，即隋時所建以待遇四方使節，及掌理其互市之事者，隋名扶桑館，至唐更名鴻臚館，即於此間滯留，以貨物與我國相交易焉。

(註)旧籍三代實錄稱：「先是大唐商賈入者大宰府，是日下知府司，禁王臣家使及管内吏民，私以貴重賤買他物。」又云：「唐人商舶來者

之時，諸院、諸官、諸王、臣家等，官使未到之前，遣使爭買，又鄂內富家之輩，心愛違物，踊而貿易，因致貨物價值，定准不平，是則關司不體，關通，府吏簡慢檢察之所致也云云。」是可知日本官府當時壟斷對唐貿易之一斑。（木宮泰彥：日支交通史上卷二一四頁）

(2) 中日國交中絕時代 日本自宇多天皇罷遣唐使以後，〔唐昭宗乾寧元年西歷八九四年〕於是兩國國交暫時杜絕；惟私人方面之通商往來，迄未受如何影響。唐亡五代代興，中日貿易，乃移轉於兩浙地方。時吳越國王弘徽立，好佛教，依商船之往來與日本天台使者相往來，甚崇信之。宋太宗太平興國七年（日本國融天皇天元五年）日僧裔然來謁宋主，宋太祖賜以紫衣方袍，並佛經五千餘卷，永延元年乃乘宋商鄭仁德船返國，是可知當時國交雖未敦行，而私人商船之往還，則仍如故也。歷宋及元，在此貿易期中，僅有中國商人往日貿易者甚多；而日人之來，均不出僧侶以外，商人蓋寥寥無幾。元得天下之初，世祖本欲與日本修好，惟書去無覆，尋派使節趙良弼往，仍不得要領；世祖怒，遂東征，以兵一萬五千戰艦九百攻對馬，陷壹歧，迫其歸附，日人仍堅持。翌年又興兵十五萬往征，遇風大敗，國交終無由復也。在此國交中絕時期，兩國貿易雖仍繼續如故，惟就大體言之，殆無甚進步可言，茲仍按上例分別述其梗概如下。

(甲) 商埠 在此期中，我國對日貿易商埠，以明州、秀州（今嘉興）、泉州為最繁盛。明州、泉州在元時均設有市舶司以管理海上貿易，日船之來，亦多就泊於此。其餘如閩之建州、福州等，在宋真宗神宗時我國海貿易亦多，由此以往日本。至於日本對華商埠，仍如唐代之舊，即以博多灣為最盛也。

(乙) 船舶 此期船舶往來，亦以宋船居多。宋船多為漕運之用，其宏大且遠過於唐船。元豐中勅造之船，至有

達二萬斛者；至道末年，諸州歲造船舶，至三千餘艘，亦云盛矣。日本僧侶之往還中國，亦多趁宋船而行，及元滅宋以後，海運之利仍盛，大都由平江劉家港以出海，再由通州海州等處出洋。惟末年以海賊擾亂，航業漸衰。至於日本商船，此期曾有禁令，規定對宋通商船舶，不能過五艘，然而私自出航，以至我國貿易者，間亦不少。〔據日支交通史北宋時華商航行日本者，最爲頻繁，有一詳表可資參攷〕

(丙) 商品 在此期中，由我國輸入日本之貨，香料依然最多；餘若顏料，綾絹，墨硯，書籍，藥材等，亦頗不少。而最值注意者，則錢之流入日本，每年甚多；宋代君主，致以此屢下禁令焉。由日輸入中國之貨，有所謂東京錦，浮線，蟬羽者，頗有名；餘若金銀，夜具，水精，琥珀，顏料，屏風，螺鈿等，輸入亦多；又松皮紙及倭扇，倭刀等，註亦爲日本特產，嘗以輸入我國。

〔註〕歐陽修有日本刀歌：「……寶刀近出日本國，越買得之滄溟東……百金傳入好事手，佩服可以禳妖凶。」其珍重可見一斑。

(丁) 通商方法 在此期中，兩國貿易方法，在日本方面，尙沿襲唐代之舊，即中國貨物抵日本後，仍須先與太宰府交易，然後與民間交易；惟在鎌倉時代，一般豪族，亦有賄通華商先與彼等交易者。至於日貨運華，此時已與前期稍異。賈船貨船抵泉州，明州等港後，即由市舶司之協議，或以價金全數購入之；或發執照招商承購，而於其中取益；或課稅後始任其與民間交易，蓋頗含有國營貿易之意味。當時課稅之額甚鉅，名爲「息金」，國家收入頗利賴之。南宋末年，廣州，泉州等處之「息金」收入，年不下二百萬緡。

(3) 中日國交復活與二次杜絕時代 元時中日國交斷絕，係由日本海寇寇邊，與世祖征伐不利之結果；及明太

祖統一天下以後，倭寇猶復時常寇邊，太祖爲懷柔遠人計，頗思與日本交好，以紓海疆之憂。曾貽書日本懷良親王，表明此旨，嗣日本亦遣使朝貢。中日兩國國交，遂於此時復活。至永樂時，日本義持、義滿、義教等，且親來我國，受冊封，兩國國交，至此殆已全然復興矣。惟其後因日本叛服不常，嘉靖間，奸民又誘結倭人，剽劫江南諸城邑，致沿海一帶均受蹂躪，兩國國交，遂又中斷。嗣後倭寇猖獗益甚，終明之世，受害匪輕。在此第二次國交杜絕時期，日本邊陲諸侯，多有自通於明廷，領信符勘合，盛營貿易者，故此時之通商貿易，仍尙發達，惟較之唐宋時期，不免多受限制耳。茲將此期中中日貿易情形，亦分別論述如下。

(甲) 商埠 有明一代，我國對外商埠，以廣州、泉州、寧波三處爲盛。明史食貨志稱泉州通琉球，廣州通占城暹羅，西洋諸國，寧波則專通日本者也。由足利氏一代以至德川氏之初期，(元順宗十六年至明神宗末年)日人之來寧波通商者甚多，嗣後稍衰。寧波以外，尙有福州、溫州、台州、紹興、漳州等處，亦嘗有日船來泊，惟多屬以掠奪爲目的之海賊船耳。明商船之至日本交易者，仍以筑前之博多爲主；其他如薩摩之坊津，伊勢之安濃津，亦時有明船踪跡；此外尙有兵庫、長崎、堺、浦賀等處，則明船偶一臨泊而已。

(乙) 船舶 明時從事國外貿易之船，有所謂廣船、福船之稱。福船爲福州所造之船，其形高大如樓，可容百人，分爲四層，其上可置矢石火炮，以防敵人。廣船則較福船更大，爲廣州所造，其堅實亦遠過之。往航日本之船皆屬於此二種，以此知明代造船術之發達也。至於日本來華船舶，除海賊船出沒無常外，商船常受限制，明史食貨志謂「諸國皆恭順，任其時至入貢，惟日本叛服不常，故獨限其期爲十年，人數爲二百，舟爲二艘。」是以日

船遠不足稱也。

(丙)商品 以前各時代之兩國商品，多含有贗答性質；此際則完全受需要供給之支配，故種類甚多而數量亦復超越前代。考由中國輸入日本之商品，多爲書籍，人參，綾羅，紙筆，墨，藥材，絲，茶，葛布，陶磁器等；又錢之輸入日本，亦不亞於前代。至於由日本輸入我國者，則以銅，扇，屏風，薛繪，刀劍，海味，硫黃等物爲主。其中倭刀在我國甚有名，薛繪亦日本之所長，明人稱爲倭漆，銅則足利時代輸入我國者，年不下數十萬萬斤也。

(丁)通商方法 此期中因日本海賊，時常侵犯海疆，兩國貿易，頗受影響，故有上述限制日本商船入口之事。其限制最甚者，卽爲「勘合金符」制度。凡日本商船進口，必須事先取得我國所發給之「勘合符」。此符日商與我國各執一半，船到埠時，憑符驗明；若合符節，則許通商，否則作盜船論。明史所謂「以金葉勘合表文爲驗，所以防詐僞侵軼」者是也。不過此種限制方法，爲效亦復甚微；致當時有歸咎於市舶司亦當廢止者；然市舶既罷，日本海賈仍往來自如也。〔見明史夏言倭患起於市舶，請罷免事。〕至於我國商船之往日本貿易者，此時已無復如從前之例，須先與太宰府交易。普通船抵博多灣後，卽可與人民直接交易。惟日本對於我國商船，亦有限制之事。黃遵憲日本國志載：「慶長十五年，前將軍德川家康頒給「印票」於明商，約互市，商給印票始此。」此處所謂「印票」，蓋卽支那日本通商史中所述之「信牌」（亦名「通商照票」）。其發行之目的，亦卽恐中國往日商人，不遵禁例，因給「信牌」以爲憑據；進港之日，驗明牌票繳訖，卽收船隻；其無憑者，卽刻遣回。〔參考支那日本通商史第四編第四章第四節〕斯可知此期中之兩國貿易，限制均甚嚴厲，此亦實

易不克大發達之一原因也。

如上所述，由唐迄明之中日兩國貿易狀況，大致已盡；有清以後，我國海禁宏開，中日貿易關係，較前更為密切，其詳容另述之。

綜上所云，中國國際貿易在此進展時期，頗有數大特徵，足述：（一）為國際貿易多藉朝貢而行，於此時期尤為顯著。此蓋因我國自昔以天朝自居，視海外諸邦如蠻夷，非朝貢絕不許其入境，是以外人之欲通商者不得不藉朝貢名義以行之也。（二）於此時期，歷代君主特注重於海外貿易。市舶司之設立，幾全為國庫收入起見；元代且於稅收目的外，尚思由政府獨占對外貿易之利，明代則於營利之目的外，尚含有懷柔遠人，伸張國威之至意，然其注重海外貿易則一。（三）則於此時期，政府固極力獎勵外商之來華貿易，而於本國商人之遠航者卻有種種限制，非獨不加保護，而且常加摧殘，中國對外貿易之常處於被動地位，殆即以此。（四）於此時期，中國政府嘗有禁止金銀銅錢出洋之禁令，然而流出者仍甚多，南洋各國，且有用中國錢以行交易者。此種情形，如果非當時對外貿易逆調之結果，亦必歷朝君主殆已認識近代重商主義之精神。此在中國國際貿易史上皆所宜特書者也。

第四章 閉關主義時期之中國國際貿易（由明中葉至清代鴉片戰役即西曆1519-1842年）

在此期中，中國之國際貿易有一特色，即在閉關主義之下行之是也。彼歐人者，因殖民思想之發達，與通商利益之鼓勵，此際紛紛來至我國，要求通商，而中國對於通商之態度，卻時抱深拒固閉之觀念。雖在此期內與歐洲各國，相續發生通商關係，然非純粹出於中國之本願也。中國不願與歐西通商，而竟被迫以至通商，此中蓋有數項主要原因存焉：第一，歐洲人之初來通商者，率多暴厲恣睢之輩，奸淫擄掠等事，幾於無所不為，此實足以引起我國極大之反感，因而不願與之交往。其次，當時我國人士，類抱閉關思想，以為對外通商一經許可，則門戶洞開，屏障盡失；甚或足以引起蠻夷之危險，是以不許各處通商，而僅指定廣州一二處為限。再次，歐西各國在此期中，多有藉商業以實行侵略，如英併印度，西班牙奪呂宋，凡此舉動，皆足以令當時中國政府有所警惕而垂戒心。又，我國人士因華僑在外，常被虐待，冤苦莫訴，因而發生報復之思，是以外人要求通商，動輒斬而不允。凡此諸端，蓋即閉關思想之所由來也。不過中國當時雖抱此種觀念，而堅甲利兵遠不如人，惟有曲徇所請，許其通商；但「限制」之心，固未一時或已也。以下二節，即就我國限制歐人初期來華貿易之情形而略述之，以見一斑。

第一節 歐人初期來華貿易情形

現代歐西各國，最初來中國貿易者，海路方面以葡萄牙爲最先，陸路方面以俄國爲最先。茲按照其來華先後次序，將各國與中國之初期貿易狀況，分別述其梗概如次：

(1) 葡萄牙 歐洲人最先航行中國通商者爲葡萄牙人。〔明史誤作佛郎機人，蓋以此爲大西洋人之通稱。〕正德六年（西一五一二）葡人亞伯寬基（A. Dalbuquerque）（DI Albuquerque）佔領當時國際貿易之中心地麻六甲（Malacca）後，設總督以掌貿易拓殖之務；逾五年有伯斯特羅（Rafael Perestrello）者，遂以帆船來航廣東，此爲第一次之試航；其翌年（正德十二年）葡人孚那安德來德（Fernão Perez de Andrade）復率葡萄牙船四艘，馬來船四艘，來泊於澳門西南之上川島（St. John's Island）要求通商，明政府許以率船二艘，航行廣東。此爲現代歐洲國家與中國直接通商之始。〔參考摩斯：中國國際關係論第一卷三章，下同。〕

當安德來德之初來廣東也，尙與其弟西門安德來德（Simon de Andrade）以及臥亞（Goa）總督所派爲明使之批耳斯（Pires）同行，當時頗受我國優待；地方官憲，且開澳門爲通商地以居之；惟其弟西門在上川島經商，對於華人常持貪婪偏私態度，橫行無忌，甚至設立炮壘，行使刑罰權，於是明之官吏，遂行封港使不得入；孚那亦被逐於上川島，批耳斯亦被捕，於嘉靖二年（西一五二三年）死於獄。自經此變以後，葡人優遇銳減，然其在中國之商業地位，尙克保持至五十年以後也。緣葡人在澳門上川等處之地位雖失墜，而在閩浙沿岸，福州，泉州，寧波等處，則自正德十二年頃（西一五一七年）葡人馬加來哈（George Mascarenhas）由上川北航經商後，即勢力漸盛；在寧波且成一小殖民地。在嘉靖十二年時，葡人因勢力鼎盛，迭逞掠奪暴行，加以阿拉伯人憤商權之爲葡

所奪，競進讒訴，於是嘉靖十三年下令誅伐，一時葡人死者無慮七八百人；大船三十五艘亦遭焚燬；逮二十四年，葡國又發生衝突，葡人死者亦甚多。二十八年泉州 葡人亦為吏民所逐。

葡人自經此變以後，閩浙沿岸之商業地位浸衰，且為避危險起見，又航行而南，以謀集中於澳門一處。先是中國政府對於澳門，尚有絕對之管轄權，葡人之聚居於此，不過年納地租為一租戶而已。其最初請租該地，為嘉靖十四年，因納賄於澳中官吏都指揮黃慶，得租地一方，年納地租二萬金；後要求減少，至萬曆十年乃承認葡人僅年納地租銀千兩。葡人租據此地以後，其商務雖遠不若閩浙海岸經商時之盛，但澳門一埠，以地理上之便利，對外商務漸盛；在近代初期，此地與廣州，蓋同為對外貿易之要地也。凡船舶進口時，領港及伙夫人等皆就此處雇請；船隻開往何處，其方針亦由此間定之；又年節之終，由廣東商館歸來之外人，亦皆聚居於此；因之澳門外僑頗盛，據摩斯所稱：在十九世紀初期，調查所得，除教士軍人外，外人之寄居於此者，已有四五千人之多，〔摩斯：中國國際關係論第一卷第三章〕由下表可以見之。

	一八一〇年	一八三〇年
白人(男)	一·一七二人	一·二〇二人
白人(女)	一·八四六八	二·一四九八
奴僕(男)	四二五人	三五〇人
奴僕(女)	六〇六八	七七九八

總計……………四〇〇九人……………四・四八〇人

葡人既得澳門爲根據地後，頗思擢爲已有。在嘉靖末年間，臥亞(Goa)總督曾派大使於明廷，途中爲麻六甲總督所阻，未果行；至清康熙六年，復派第四次大使；此行爲對於澳門通商之阻礙，特行提議，請清廷親下命令，但無結果而返。僑居澳門之葡人乃先行從事減少租金之運動，由萬歷年間之年納租金一千兩而減至六百兩，至乾隆五年後，更減爲五百兩；數目雖少，猶照納弗渝焉。及太平軍興，清廷無暇顧及葡人納租之事，葡人亦即停納，我國無可如何，遂默認之。道光緒十三年，由中葡兩國在葡都會訂豫立節略，乃確認澳門爲葡屬，自此澳門遂正式割棄。此蓋以後事也。

(2) 西班牙 其次與中國通商貿易有極古之歷史者，爲西班牙。西班牙於佔領斐律賓(呂宋)後，(時嘉靖四十四年)乃於明萬歷三年(西一五七五)遣兩教士來中國，頗受優遇；逾五年復派使節來京，貢獻方物，以敦交誼，因之兩國貿易漸臻隆盛。當時主要商港，在西班牙方面爲其屬地都會馬尼刺(Mania)我國則爲漳州，泉州，廈門等埠。據明史謂「呂宋去漳州甚近，閩人以其地近且富饒，商販至者達數萬人。」此可知當時華人往斐律賓者之多也。惟久之西班牙政府慮華人人多爲變，謀驅逐之，其居留者亦悉被侵奪。萬歷二十一年，西班牙總督侵美洛居役華人助戰，虐待盡至，華人潘某因刺殺總督逃至安南，而居留之華人遂盡被驅逐。然華商嗜利，趨死不顧，久之復成聚。時礦稅使者四出，奸宄讜起言利，有言呂宋地產金銀，帝信之，遣人往勘無驗；而彼中疑我國將襲取其國，坑華旅二萬五千人，此爲西班牙政府第一次之虐殺華僑也。(見明史外國傳)其後華人復稍稍往，西班牙政府

以互市之利亦不拒；及至崇禎十二年（西一六三九年）華僑至者又近三萬人，西班牙政府乃更爲第二次之大屠殺，死者至達三分之二以上。中外通商所引起之血案，當以此爲最慘矣。自此以後，遂限制華人居留者不得逾六千，且須各課以每年六元之人口稅，華僑因受種種苛例所限，亦惟忍氣吞聲，順受無違，以迄於今，蓋猶未脫桎梏焉。論者謂中國因華僑在國外歷受種種困苦，故當時對於外人之來通商者，亦以其殘酷大都相等，遂即以其人之道而還治其人之身，此後述廣州公行貿易制度之所以苛待外人，大抵亦受此等慘殺事件之影響也。（參考 Williams 在其所著“Middle Kingdom”中所記）

入清以後，西班牙亦嘗有至廣東福建互市之事，惟遠不及葡荷英諸國之盛。皇朝通考載雍正十三年（西一七三五年）呂宋麥收不足，因以穀二千石（？）銀二千兩，海參七百斤，由洋船載入廈門，請易麥三千石，有司上奏旨下謂可酌量接濟。此時呂宋政府，蓋猶爲西班牙人所主持，而尙未歸併美國也。

(3) 荷蘭 荷蘭自萬歷二十三年設立東印度公司以經營南洋羣島後，其設置乃儼然一殖民地政府。其初航中國，在明萬歷三十二年（西一六〇四年）由瓦危克 (Wybrand von Warwick) 之統馭，自荷屬東印度羣島直航廣東，香山澳，欲通貢市，〔此據摩斯中國國際關係論所載。又通商始末記書中，謂係二十九年〕以澳人力爲防禦，始引去。三十三年擴澎湖，後又侵略台灣，其在澎湖時，曾築城設守，以爲求市之計，守臣懼，說以毀城遠去，即許互市。天啓三年果毀城去，已而互市不成，荷人怒，乃由蘭夜佐 (K. Rayenszon) 率大隊荷蘭商艦，駛入澳門，謀奪葡衛牙在華商權，但目的未達，僅能退守澎湖列島。（當時稱爲 *Pescadores Islands*）尋又犯廈門，出沒活嶼，白坑，

東旋，浦頭等處，濱海郡邑，均爲戒嚴。天啓四年調兵退之，澎湖之警始息。然據守台灣之荷人，尙負固如前，並築平安，赤嵌二城以自固，〔見王之春通商始末記荷蘭條〕崇禎間爲鄭芝龍所破，不敢窺內地者數年。十年仍駕四舶來廣州，要求通商而未獲。至一六六一年〔永明王 永曆十五年〕鄭成功欲藉台南起義，於是荷人悉被驅逐，死者且達千六百人焉。於是退守廈門，助清室以攻鄭氏，以洩餘憤。鄭氏既敗，荷人挾功以求報酬，當於順治十年遣使請修朝貢，十三年議准其五年一貢，貢道由廣東入，〔見廣東通志經政略十三〕而於通商之事，竟未提及。及至康熙三年（西一六六四年）由巴達維亞總督派使臣詞倫（Van Hoorn）來北京議約，始得允准於閩浙沿海一帶貿易。後至乾隆二十七年，始於廣州設立商館；至兩國正式商約之訂立，猶在以後同治二年（西一八六三年）也。

在中荷初期通商貿易中，尙有可注意之一事，卽中國出口有名之茶，於明季荷蘭來華互市時始輸運出口；後來英商效之，出口漸盛；至在前代市舶通商時期則從未聞茶之運出重洋也。〔參考魏源 海國圖志卷二，籌海篇〕

(4) 英國 英國在明 萬曆二十九年間，（西一五九六年）伊利沙白女皇（Elizabeth）曾送國書於中國，以舟行遇颶，而未果至；爾後時請通商，至明光宗 泰昌元年（西一六一〇）始有英船一艘，名曰“Unicorn”由爪哇往日本，順道來泊澳門，船破，由華人售以二船方克成行。此卽英國最初來華互市之船也。（Boothill: “China and West”, 六十七面）至崇禎十年（西一六三七年）英人 威代爾（Weddell）率艦隊抵澳門，意欲互市，惟葡人拒不納；威代爾乃更思與廣東大吏相交涉，而葡人復讒搆其間，（註）當英船之至虎門也，以與守者衝突，守者遂發炮擊之，激戰數小時砲台遂陷。此役結果，英人以戰利品還付中國，而中國亦允英人通商，是爲中英通商之始，亦卽英

國對華侵略政策第一次之成功也。〔見清代通史轉引英華通商事略〕惟當時各國競爭商權甚烈，互相抵制他國之勢力侵入，故中國雖允許英國通商，而英人以一時尚未取得安全之根據地，僅能於中國南海岸遊弋而已。

（註按當時澳門已租於葡人，葡人恐英人奪其商業利權，故亟思申傷之。）

當時英國東印度公司，已於爪哇之曼丹（Maniam）及於印度之麻打拉薩（Madras）設立支所，與荷蘭競爭商權，勢力漸盛；及至一六六四年（康熙三年）荷英平和告成，英國乃更謀發展對華商務；當於是年派船一艘赴澳門，以仍受葡人妨礙，且被課重稅，無由發展，當即返還曼丹焉。東印度公司以澳門及廣州間之互市，既不克自由，遂改向閩浙沿岸尋取相當港口，當即發見福州、南台、廈門數處。尋與鄭經約，在台灣貿易，米之輸入無稅，其他輸入品售出後稅百分之三，輸出亦出稅。此時福州、廈門，已為茶之重要市場，生絲亦有集於此地者，故英船貿易頗盛。康熙十六年（西一六七七年）英人議於廈門建商館，以清廷干涉之故，事卒未成。翌年英船之來廈門及台南者，裝載三萬元之銀，二萬元之貨，以易取綢緞、銅、大黃等而歸。至康熙二十年（西一六八一年）英人以廈門、台灣商館撤去，謀新設於福州及廣州，迨至二十三年，始得清廷許可，得於廣州設立商館，樹立在華商業之基礎，蓋東印度公司運動經營之結果焉。（參考大村欣一支那開港以前之各國關係）

清廷既平台灣以後，（康熙二十二年西一六八三年）沿岸寇難略除；因之對於外國往來互市，亦稍寬縱；而於廣東福建外國貿易之利，尤思所以推廣進行。值荷蘭以曾助剿鄭氏，首請通市許之，而大西洋諸國，因荷蘭得請，於是凡明以前未通中國，勤貿易而操海船為生涯者皆爭趨之。英國亦其一焉。疆臣因請開海禁，設粵海、閩海、浙海，

江海權關四於廣州之澳門，福建之漳州，浙江之寧波，江南之雲台山，署吏以蒞之，時在康熙二十三年，蓋正與上述英國在廣東設立商館爲同時也。（參考王之春：通商始末記卷二）英國在粵設立商館以後，貨船尙時往來於澳門廈門間，當時進口貨物不多，貨船所載，大部份爲銀洋，據摩斯：東印度公司對華貿易史所稱，（卷一，六二面）『一六八七年（康熙二十六年）時埃船二艘來廈門，一艘所載約值四五千金鎊，其他約值一萬金鎊，而其中大部份則皆銀洋也。』有時且北泊舟山（卽定海縣）因之寧波海關監督，屢請移關定海縣，謂『定海港澳濶深，水勢平緩，堪容番舶，亦通各省貿易。……移關以便商船，當增稅銀萬餘。』（見通商始末記）康熙帝允如所請，當於康熙三十七年在定海城外道頭街西建『紅毛館』一區，以安置夾板船水梢人等，此卽英國商船來定海之始也。逾三年（康熙四十年西一七〇一年）東印度公司之重員喀起朴爾（Catlinpole）來中國，以得通商之許可，運貨值英金十萬零一千三百鎊之艘三艘往寧波及定海，但以當地官憲之重稅，未交易而卽返。同年英國運入廣東之貨值四萬零八百鎊，運入廈門之貨，值三萬四千四百鎊，（見大村氏：支那開港以前之各國關係）以與運至寧波值十萬餘鎊之貨比較，可見英國當時重視寧波方面之通商，殆有甚於其他各處者矣。惟寧波方面之貿易後卒未發達，英國對華商務，仍以廣東爲盛，其詳容俟後章述之。

(5) 法國 法國與中國之初期通商貿易關係，極爲和平，蓋國交之起，幾全由於傳教，非若西荷英諸國之志在殖民與牟利也。遠在一二五三年時，（南宋理宗寶祐元年）法國路易九世，曾有遣一僧侶東來報聘波斯蒙古皇帝之事，是爲中法人民最初之接觸。其後元世祖至元二十六年（一二八九）蒙古之波斯汗阿魯渾致書法皇美菲

方兩國國交自此漸密，惟貿易關係，直至順治十八年（西一六六〇年）始有法國商船一艘來粵，經營印度及中國貿易，此方爲中法貿易之始。至康熙三十七年（西一六六九年）廣州遂有法國公司 *Compagnie De Chine* 之設立；及雍正六年（西一七二八年）商館亦即正式成立。至法國領事之設立，據東印度公司對華貿易史所稱：始於一七七九年（乾隆四十四年）；但當時中國政府，尙未承認，故實亦不足輕重；原法國所以設立領事之由來，乃因廢止法國東印度公司專利權後，不能不派專員以管理其本國商務。惟法領事之正式升旗於廣東，據云始於嘉慶七年（西一八三二年），嗣因事又於次年取下。或云道光九年曾承認其管理本國商人，得設置一如大班之領事，然道光十二年（西一八三二年）尙未見該處有法領事旗，斯可知中法商務在鴉片戰役前，實尙未足道也。（註）

〔參考摩斯：東印度公司對華貿易史二卷〕

（註）十八世紀之末年法國對華商務極爲不振，乾隆五十二年（西一七八七）頃，歐洲來華商船四十八隻中，英船二十九隻，法船僅一艘耳。（見東華史譯第四卷）其不發達之原由，因當時法國行極端保護貿易政策，嚴禁華絲進口，曾有來華貿易之船被政府焚燬，中法貿易遂不能中止。（見 *Soothill: "China and West"* 第八九頁）

（6）美國 中美貿易關係，初爲「間接的」，而其後始爲「直接的」。蓋美國在共和尙未成立之時，中國之茶，多由英商東印度公司輸入於美，年頗不貲；「獨立戰爭」之起，蓋即爲華茶納稅事件而起也。及至乾隆四十九年（西一七八四年）有美船名「中國皇后」（*Empress of China*）號者，裝載大批人參等貨，由美初到廣東以購茶絲，遂開中美直接貿易之紀元。（參考摩斯：東印度公司對華貿易史卷二，九十五面）其後美船來者相繼不絕，美

政府且任渣打 (Chaw) 氏爲廣東領事，專管貿易事務；中美貿易，因之更見發展。在此期中，由中國運美之貨，多爲絲茶等物，由美運至中國者，則多爲人參皮貨之類。惟人參僅爲滋補之用，銷場不暢，故美國於乾隆末年嘉慶初年間（西歷約爲一七九一至一八一四年間）每年尙須運大批現金來華，據統計所示，在一八〇五——一八一五年十年中，美國運至廣東之現金，值二二·七一九·〇〇〇元，大都以之爲購茶用。〔參考潘序倫：“The Trade of the United States with China”〕美國購入華茶之後，更以之輸入歐洲各國；時歐洲戰亂不已，故美國代華茶所覓之銷路頗廣。華茶之所以得享盛名，得力於美國之推銷政策，蓋亦不小焉。

在中美初期貿易中，尙有可特書之二事，一爲道光元年美水手殺一中國婦女，中政府欲加以懲罰，爲美船主所拒絕；我國乃禁止所有美船進口以爲抵制，直至交出兇手始已，蓋此時「治外法權」猶未允許於外人也。尙有一事，則此時美商進口之貨，已有鴉片一項，乃販自印度土耳其等處者。計自一八二七至一八三〇年數年間，每年由美商運入之煙土，不下一千五百擔，以此知「鴉片戰役」以前之「鴉片買賣」固不僅英商爲然矣。

（？）俄國 以上諸國，均與中國爲海路通商；惟現所述之俄國，則所要求者，爲陸路通商，蓋兩國國境毗連使然也。又中俄兩國交通之由來，亦與歐洲其他國家略異。他國之來航也，多爲通商之目的，而俄國之南下，則純係掠政策也。先是在十五世紀之末葉，俄人即擴張領土於東方；至千五百六十七年（？）遂派使二人（即 Perovskii 與 Yalyshev）來中國，要求互市，我國未允。俄國因建托波爾斯克 (Tobolsk) 府以爲西伯利亞重鎮，尋又建數城以爲東方殖民之根據地。因聞黑龍江一帶頗富沃，乃先派使調查，得有佳果，遂決意南下。當於順治六年由俄人喀

巴羅夫 (Kriukov) 率師達黑龍江，與索倫人戰勝之，遂取其所居之雅克薩地。順流東下，略索倫呼爾喀諸部，我國募兵往禦，無功而返。嗣俄政府召喀巴羅夫返國，令斯代吧諾夫 (Sapronov) 代領其衆，又另命巴西古爲黑龍江總督任經略事。順治十五年巴西古親赴呼爾喀部署軍事，並築尼布楚 (Nerchinsk) 城，以爲要塞。同時斯代吧諾夫率師出松花江，侵入滿洲抄掠村落，我國派艦隊與之激戰，俄兵大敗。自後俄人銳意經營雅克薩城，謀永盤據黑龍江一帶；至康熙二十一年，清廷以俄人佔據該地，實大有妨於留都，因於二十四年率師征之，毀雅克薩城而歸。事後俄人乞和，當於二十八年成立尼布楚條約，此爲中俄百餘年來糾紛之一大結束，亦即中外訂立之最初條約也。

〔參考陳復光：Russia, Mongolia and China-Sino-Russian Diplomatic Relations〕

尼布楚條約之第一第二兩條，係劃定疆界事；第五條謂，嗣後往來行旅，如有路票（即護照）聽其交易；第六條言，嗣後俄民貿易中國而加財產人民以重大損失者，當立即拘送我國地方官，處以死刑。中國商人在俄犯罪者，亦照樣辦理。此爲兩國正式規定通商之手續，亦即中外交互的「領事裁判權」之前例也。〔刁敏謙：中國國際條約義務論〕自立此約以後，惟俄國以貿易之需路票，終覺不便，當於康熙三十二年（西一六九三年）大彼得皇帝又派伊德司 (E. Yshandt Ides) 來華，要求自由貿易。清廷初以國書不合，與貨物一併退還。嗣以伊德司改國書爲奏章，清聖祖遂照常頒賜，許其通商。規定「商隊三年得至北京一次，每隊以二百人爲限，得在俄羅斯館留住八十日，貿易免稅。」俄人得入內地通商之正式規定，即自此始。但清廷雖有此規定，而俄國仍覺不滿，因限制太甚，且於互市基礎亦不穩固也。乃於康熙五十八年（西一七一九年）又派義斯麻伊兒 (Tshaimoer) 來中國，請改訂

商約；清廷雖極爲優待，然於改正條約諸事，絕不回答；俄使因不得要領而返。自此中俄貿易，在北京方面，因官吏之任意誅求，浸成長途；在邊境方面，（土謝圖汗）又因無官員之管理，紛擾滋甚；而蒙人之逃入俄境者，俄人又不肯交還。於是土謝圖汗有停罷庫倫貿易之請，清帝以爲人所徇，下令悉逐俄人，一時中俄貿易，遂陷於中絕狀態。直至雍正五年（西一七二七年）俄女皇加柴林遣使臣拉克青斯奇（Sava Vladislavich）來京，請議通商及邊界事宜，清廷當派策凌色格等，與俄使在恰克圖（Hiakha）訂立「邊界條約」，兩國貿易關係始告恢復。

「恰克圖條約」之有關於通商事項者，一爲設立「兩國貿易疆界地」（第三條中）一爲俄商進京人數仍照原定不得過二百人，每間三年進京一次。又恰克圖與尼布楚地方之邊境貿易毋庸取稅；但或繞道或有往他處貿易者，則將其貨物入官。（第四條中）自立此約以後，恰克圖遂爲中俄貿易之重要商場；惟此期中之貿易品，因兩國官吏，均嚴禁銀貨及金錢之交換，僅能以物物相交易；中國商人挾絲茶棉布等物以去，而換取俄人羽紗皮貨等物以歸，此其交易之大概也。其後乾隆二年停止北京貿易，而恰克圖貿易益盛。

逮十九世紀之初期（一八〇八年嘉慶十二年）俄國亦有遣船二艘來廣東貿易之事。據通商始末記所稱，當時廣東總督那彥成不許，監督阿克當阿不候扎覆，遽令開槍卸貨。嗣爲清廷所知，謂中俄貿易，向例只准在恰克圖地方通市，海上貿易乃對於其他各國行之者；嗣後遇有該國商船來廣東貿易者，勿得擅准起卸貨物以昭定制。於是中俄貿易仍限於邊境一帶焉。

在中俄初期貿易中，有可特述之一點，即清廷屢有「貿易免稅」之規定；如上述康熙二十八年之尼布楚條

約，許其邊境自由貿易；三十二年又有正式「貿易免稅」之規定；其後雍正五年條約，恰克圖方面之貿易亦免稅。凡此規定，實開後來對俄相繼免稅之先聲。如咸豐元年條約，伊犁方面貿易免稅；八年條約，烏蘇里江等水路貿易亦不言稅；同治元年條約，兩國邊境貿易在百里內免稅，蒙古各處貿易亦不抽稅……以後馴至各國相繼效尤。此實爲我國陸路貿易失敗之大癥結，其有阻於我國陸路貿易之發展，亦正不下於海關協定稅則也。

(8) 其他各國 歐美各國除上述外，尙有意大利、比利時、瑞典、丹麥、德意志、奧大利諸國，在此期中，亦與中國有通商貿易關係，惟其地位遠不若上述諸國之隆盛，而其關係亦不若上述諸國之密切。意大利在古時與中國之貿易關係，已於羅馬貿易章述其梗概，但唐以後亦即無聞。至明時始有宗教家來華傳教，並輸入歐西新知，在文化方面言之，中意關係可謂極深；但在商務方面，近世初期，要無中意貿易可言也。康熙九年，意大利曾遣使奉表，貢金剛石、飾金劍、金珀、書箱、珊瑚樹、琥珀、伽南香、哆囉絨、象牙、花氈、大玻璃鏡等物，但亦未言及通商事。（參考王之春：通商始末記卷二）瑞典之初通中國無可考，惟據摩斯所稱，其在廣東之東印度公司，且遠肇於一六二七年（明天啓末年）？蓋彼等之來華，多係乘他國之船舶而至也。至於我國史籍載瑞典之來互市，則始於雍正十年（西一七三二年）（見王之春通商始末記卷四）當時即係乘其本國船舶至華者。丹麥來華之商人，據摩斯書中所稱，謂在十八世紀中，已有三十餘人，大都以私運茶葉爲業。至於德國與中國之往來，最早尙在意大利教徒利瑪竇（Matteo Ricci）來華之時。（西一五八二—一六一〇年即明神宗萬曆十年至三十八年）至一七五二年（乾隆十七年）德國斐列大帝設立亞洲貿易公司，並遣船二艘來廣東，是爲中德正式貿易之始，惟其在華商業勢力，直至

普法戰爭以後，十八世紀之末年，始臻隆盛也。

第二節 廣東公行與外國商館貿易

歐美人初期來華貿易情形，已如上述，茲將中外貿易史上最有關係之「廣東公行與外國商館貿易」制度，亦略述之。蓋自明亡清興，時局粗定，清室君主，爲懷柔遠人計，對於外國貿易，初亦不禁；觀於上述康熙二十二年開海禁，設閩浙粵江四權關以征商稅，可知清代初期對於外人之來互市，本尚含有獎勵性質也。嗣以外人內地雜居，教案紛起，頗增糾葛之煩；（註一）其後又以英併印度，樹商業侵略之風聲，恐怖之念，隨即以起；遂不願沿海一帶，俱爲外人通商之地，而僅允以中外通商最久之廣東爲對外貿易港。此種限制，蓋自雍正元年以迄於道光二十二年，卽香港割於英人之年，互一百二十年之久，中國對外貿易，殆全限於廣東一隅也。（註二）

（註一）通商始末記：雍正元年閩浙總督覺羅滿保奏稱，西洋人雜處內地，在各省起天主堂，邪教徧行，聞見漸滑……請將各省西洋人除逐京効方人員外，餘俱安置澳門。此爲限制外人於廣東一隅之始。

同書：雍正二年，上諭廣東總督孔毓珣，從安定插由各省送到之西洋人，毓珣當令彼等暫在廣州天主堂居住。又來粵洋船，到黃埔日，亦只許正商數人與行客交易，其餘水手人等，不得登岸，行走是廣東一隅之貿易，亦於此時起受限制矣。

（註二）同書：乾隆二十二年，「廣督上言，浙關正稅，粵關則例，酌擬加徵一倍，部議從之……浙省加定稅則，原非爲增添稅額起見，不過以洋船意在圖利，使其無利可圖，自歸粵省收泊，乃不禁之禁耳。」據此可知清廷限制外人在粵貿易之意，昭然若揭。至於爲何限制在粵貿易，則以「虎門黃埔，在在設有官兵，駛之聲波之可以揚帆直至者，形勢亦異；是以仍令赴粵貿易爲正。」是其畏懼外人藉商業以行侵略之心，又可

於此見之。

廣東在清代對外貿易中，既佔有如此特殊地位，故其貿易制度，即廣東「公行」(Company)與外國「商館」(Factory)貿易之專營制度，亦頗有足述者。茲就此制度之由來，與其貿易狀況，及其消滅之各方面，分別述之如下：

(1)「公行」制度之由來及「商館」生活概況

溯公行制度之由來，係起於康熙四十一年（西一七〇二年）之「官商」(Emperor's Merchant)，其性質係由官廳指定一人為對外貿易經手人，此人因會納銀四萬二千兩入官，故有包攬對外貿易之全權；凡外人之購買茶絹等貨，皆由其經手；又其時外貨銷入內地者，亦由彼購買少數以限制之（惟華商亦有與之私行貿易者）。此項「官商」初不僅廣州有之，當時與外人通商較盛之廈門舟山亦皆有「官商」操縱對外貿易。一七〇三年廈門「官商」合組一公會，會員人數，限定為八人至十人，以壟斷進出口貨，此即廣州公行之前驅者也。惟廣州當時僅有「官商」而無「公行」，然其專賣辦法，與公行亦初無二致，因之外商頗覺不便；後三年，廣東當局乃分此專賣權於他人，為取價計，就各船徵收五千兩之特別通商稅，外人亦莫可如何也。「官商」之專賣權既已分開，遂啓後來「公行」「行商」之基，惟當時仍無「公行」之組織，中外貿易，仍須經由上述「官商」之手焉。（參考羅斯·東印度公司對華貿易史（以下簡稱 R. I. Co. 即 Morse: *The Chronicles of the East India Co Trading to China* 之縮寫）上卷第一〇四、一三二「各面」）

至康熙五十四年〔西七一五年〕，英國東印度公司以此種辦法，終有礙於通商，決與中國商量整頓之法，乃

由該公司與粵海關監督（Hoppo）（註）訂立粵海關條約八款，其要旨如下。〔約款據清朝全史但懋譯本〕

- 一、不受限制，得自由通商。
- 二、僱用中國奴僕或訂僱或解僱，僱主可任意爲之。並有僱用英國奴僕權限之自由。
- 三、凡商館及船舶，倘需用購買食物，及其他必要品，得任意採辦。
- 四、非賣品之貨物，及商館之需要品，皆免除稅金。
- 五、在海岸設幕屋，於其處修繕帆桅等。
- 六、船舶所屬之小艇，掛有其所屬之旗者，不受檢查，得以通過。
- 七、管理運貨人之標及箱不受檢查，得以通過。
- 八、非理之輸入輸出稅及強求稅，不得再行賦課，常人與官吏之侮辱，及納稅有留難者稅關官吏應加保護。

（註）Hoppo 即海關監督，一八四〇年出版之“The Fan-qui in China”第九十二面釋義如次：“The Hoppo is the custom-house officer, whose duty is to see that no smuggling takes place within his boat.”又同書第三册七十九面釋：“He is called also by the native Kia-ai (海關) and sometime Kwan-poo; but on account of his representing in some measure the Hoo-poo (戶部) or Board of Revenue at Peking, the Europeans usually called him “The Hoppo.”

自立此約以後，中國官廳雖照承認，許外人以「自由通商」，然不五年而又有限制貿易之事件發生，即廣州

商人所組織之「公行」，竟於康熙五十九年（西一七二〇年）十一月二十六日正式成立。公行成立之初，其目的本爲中外商人互利起見，不過對於劃定價格方面，稍於自身爲有利，即「販賣於歐人之貨物，彼等定以正當之價格，不論賣者爲何人，總之對於貨物，應得若干之純利益，則於此協定之也。」（清朝全史但譯本）此種行規之設立，其初本爲商人所自行釐定；惟官吏方面，以藉此或可爲抑制外人之手段，遂亦不加取締。外商雖屢有抗議，甚或以停止廣州貿易爲要挾，然旋廢旋興，不久仍復舊觀。至乾隆二十二年（西一七五七年）清廷更明定廣東爲對外貿易之唯一口岸；（註）逾三年（乾隆二十五年西一七六〇年）公行遂又正式成立。

（註據 H. O. 第一卷二九七面所稱，隨廷是年爲實行限制外人在廣州貿易起見，對於在舟山、寧波、廈門等處貿易之外人，皆加倍課稅。）

公行第二次成立以後，其職責較初時爲尤重大，匪特價格之制定爲其專責，即政府與外商間之交涉，亦皆以公行爲代理人。公行一方面代政府徵收稅課，一方面又爲外商代納關稅，並代營貿易事務。蓋政府以與外人語言隔闕，外商又以不諳中國商情，故均不得不假手於公行也。公行既有如此特權，因益爲外商所嫉視；乾隆三十六年，英人至以金三萬鎊賄當道，卒達其封閉公行之目的。但六年以後，清廷又給行商十人以專利權，行商仍以公行爲會議所，是以公行勢力仍未削減。

當時「行商」之取得對外貿易專利權也，須繳銀二十萬兩方能得之。行商人數，約爲十人至十三人，（乾隆三十年至四十二年有十人，乾隆五十八年至嘉慶十二年有十二人，道光九年有十二人，十三年亦十二人，十八年有十一人）普通均稱爲「十三洋行」（The Thirteen Merchants），其中十分之九爲福建籍，蓋以外人前曾在

廈門福州等處貿易，自後因清廷不許閩浙沿岸對外通商，即漸歸於廣東，廈門等處之華商，因亦隨之而來，故公行中以閩商爲特多也。政府之所以任「十三洋行」綜攬對外貿易特權，除上述「語言隔閡」之一原因外，其主旨尙爲「限制外人」起見。考當時限制最甚者，厥有二項：（一）外人只許住居於城外西南河岸之小區域內。（二）外人交易僅許與特許商人團——即公行——行之，以外無論何地何人，皆所嚴禁。因此廣州外人，僅能開設商館（Factory）於城外西南河岸一百二十六畝（21 acre）之小區域；其房屋全部均屬公行所有；外商須年納租金若干，方能居住營業於其中，且須時受中政府之管理監督。外人所設商館之數，因係分租於十三行商，故其數亦爲十^三家；^註惟每家商館中之外商，多少不等。統計十三商館中之外人商店（firm），據摩斯所稱，共五十六家；除美國有一家在澳門外，餘皆聚居商館中，計美國九家，波斯教徒所設者十一家，葡荷瑞德各一家，英國則三十有一家，於此足徵英國當時在華商業之特盛也。

（註）十三洋行之中國行名，以隨時更改，實不止十三家；今可考者有豐隆，泰和，同文，而益，蓬源，源泉，廣順，裕源（以上八家見李調元《南越雜記》）東裕（此一家見夏燾《中西紀事》）義和（此一家見林文忠公政書乙集中）豐亨，源大（此兩家見彭剛直公奏稿卷四）等共十三家。

又十三洋行之外國商館名，據摩斯中國國際關係論所稱載，其名稱如左：(1) Greek Factory (2) Dutch or Kai-yi Factory (3) English (E. I. Co.) or Paouh, Factory (4) Chow-Chow, or Tung-Tai Factory (5) Old English, or Lung-Shun Factory (6) Swedish, or Sui-hong (7) Imperial, or Ma-ying Factory (8) Poon-Shun Factory (9) American, or Kwang-Yuan Factory (10) Ming-gua Factory (11) French Factory (12) Spanish Factory (13) Danish Factory

公行與商館之由來，以上均已述其梗概；而於商館生活狀況，尤不可不誌其崖畧；蓋後來公行制度之消滅，即起於商館生活之不安，亦大有關係焉。當時外人寄居商館之生活，不僅在貿易方面受限制，即日常生活，亦無處不受限制；此則最令彼等憤不能平者也。自乾隆二十四年，總督李侍堯奏請採用所謂防範外夷五事以來，對於外商之壓抑，隨時增補其條項，而宣布於外國商館，強其遵守，茲記其重要規則如下：

（註）以下關於商館生活規則，清朝全史與清代通史二書，皆就摩斯所著“*The International Relations of the Chinese Empire*”書中譯入，茲即參照二書譯文錄下。

- 一、外國軍艦不准駛入虎門以內；即其保護商船之軍艦，亦須停泊於江口以外；與商船之接觸，當同時拔鎗。
 - 二、婦人不可借來商館，銃礮槍及其他武器均不得持入。
 - 三、所有航路引水人及買辦等，概須我國澳門官吏之特許登錄。非受買辦之直接監視，不許外國船艙與其他商民交易。
 - 四、各商館不得使用八人以上之牌人，並不得雇用僕婦。
 - 五、外人不能與我國官吏直接交涉，遇必要時，必須經過公行之手續。
 - 六、外人不許泛舟江上；惟每月初八、十八、二十八三日，得遊覽花園，仍須攜帶譯譯。苟外人有不正行為時，譯譯當責其責。
 - 七、外國人不准用轎。
 - 八、外人買賣，須經公行行商之手；即居住商館者，亦不許隨意出入，防其與奸商有秘密交易之行為，且恐其受本地奸商之欺誑也。
 - 九、外國船艙得直接航行黃埔，徘徊河外，不能寄泊他所。
 - 十、公行行商不准負欠外人債務。
 - 十一、通商時期已過，外人不得在廣州居住；即在通商期內，貨物驟齊，亦須裝載而歸，否則可住澳門。
- 上述規則之嚴刻，雖有過甚之處，然亦有不能不如此規定者。如第一項關於外國軍艦進口事件，即理應如此。

規定者也。蓋通商而以兵艦爲後盾，已大悖於國交之常；矧當時英商，常有護貨兵船多艘，遊弋廣州海岸，欲圖進口；甚至貨船未到而給言「護貨」，此其居心叵測可知也。（參考王之春通商始末記卷六）其餘各條，因當時環境之關係，致有失之太刻者。如婦人不許入商館一條，在道光十年時，英商館違犯此規定，引三婦人入內，我國官吏，立即驅逐，並威嚇以全部貿易之停止，此其無識至可哂也。又如四、六、七各條，亦皆無關大體，而必欲外人遵行，此亦引起外人反感之一端；至其他關係公行貿易各條，則以當時政府對外方針所在，其必欲堅持，自無俟言。但久而久之，外人對於規則之履行，亦漸怠儉；而中國政府，因亦爲相當之讓步。例如「通商時期已過，外人不得在廣州居住」一項，後來英人即首不遵行，中西紀事稱：「大班之在粵也，初寓洋行，繼則立公局，久留粵中，已不復循回澳住冬之例。」是當時規則已成具文。其後英人以粵城被火，更乘機侵拓公局地域，斯又變本加厲矣。

（2）公行與商館之貿易情形

公行與商館之貿易情形，可分爲報關手續與商品進出兩項言之。茲請先言前項。外國船舶進口時，先在澳門停泊，即赴澳門同知官署報告，領取印證，納入三百二十五至四百兩之經費，雇請譯及引水。引水與淺灘所用小艇等費，據摩斯所稱，共需百五十先令，譯工食約需百七十五至二百五十先令；又由此處至黃埔，當僱雜貨商在船內販賣小品食物，其工資亦由五十先令至二百六十先令不等——此等雜貨商亦具有獨占性質，故往往增高貨價以牟利。由是船乃向虎門出發，船至虎門，須聽命稅關之量船；量船先由監督照會公行，由行商豫派譯與買辦至船上布置妥貼後，再用小船迎監督至船休憩，譯買辦量船。以後梳至前梳爲船長，中梳爲船閩，長閩相乘十

之一爲船量船量分三等關稅亦分三等一等船對於積載量之一單位爲七兩七錢七分七釐，二等船爲七兩一錢四分二釐，三等船爲五兩。〔參攷蕭一山清代通史卷中第四篇〕納稅後付以船鈔（噸稅）始得再至黃埔而下碇焉。

（註）進口船船稅例，並可參攷大清會典事例卷二百三十五關稅項，粵海關之船稅則例，計一等船抽銀千四百兩，二等船千一百兩，三等船稅六百兩，四等船稅銀四百兩。

船抵黃埔，卽由商館之運貨人（俗稱大班，英文名爲 Shipowner）以船上裝貨清單交於公行行商，由其支付一切碼頭費用後，運貨於商館內；外國商人自此關於輸入貨物之事，置之不問，悉聽公行所爲，彼惟坐守商館以靜待貨價之支付而已。〔參攷廣東通志經政略，二十三〕蓋彼等以貨交付公行行商後，卽視行商爲唯一「靠山」，故當時行商至有「保商」（Security Merchant）之稱焉。〔按「保商」名目，原爲承保洋商稅餉而來，後遂成爲定名。見大清會典事例卷二百四十〕船舶由下碇至解纜一切事務，以及完納稅項，亦皆由「保商」代爲處理。完稅標準，當初尙無一定；大抵進口稅常爲百分之十六，出口稅常爲百分之四；惟在外商方面，輒以從價百分之三十之數，委交公行，由公行代爲繳納官廳；至於公行實際上交付若干，則匪所問。乾隆十八年曾訂立粵海關徵稅規則，公布輸出入之稅率，但稅吏實際征收之時，仍不免有稅率變更，上下其手之事焉。

船舶進口完稅情形，具如上述。茲再就商品進出言之。在公行貿易期中，進口貨以棉絲布類鴉片象牙細工等爲大宗；而以英國商人由印度一帶輸入之鴉片尤佔重要。——次於鴉片者爲印度棉花，約佔進口貨四分之一，再

次爲羊毛織物，約佔八分之一，又印度及香料羣島產物，約佔十分之一。此等商品均由公行經手出售。公行所定之價格，係將利益與開銷各項，通盤計算有利息若干以爲標準；其稱爲「開銷」者，卽完政府之各稅及官吏之需索皆在其內，故當時所定之價格，去「生產費」之標準絕遠也。至於出口貨，以絲茶、綢緞、土布、砂糖、木棉等爲大宗。其中尤以茶爲最重要，幾佔全數十分之九；絲則稍有限制，據稱當時出口之船，有時每艘僅許載一百四十擔爲限，蓋自乾隆二十四年禁止私販絲筋出洋以後，出口之數卽已銳減也。（註）糖在當時尙屬出口大宗，以視今日之完全仰給於洋糖，殆不勝今昔之感。此等出口貨品，亦皆由公行經手採辦，其中除茶葉一項，習慣上外人可以容喙外，——卽此通商期告終，外人得定下通商期之定價定量，否則單估定量，價格則待下期開始，照時價再議——其餘各貨，採辦定價，殆均由公行一手包辦也。

（註）據大清會典事例卷二百三十九，乾隆二十七年諭，英國出口每船只准開買土絲五千斤，二盤湖絲三千斤，至額盤湖絲及縐紗等，仍禁止如舊。

公行與商館交易，多用現金爲清償之具；支票之使用，則因當時銀行事業尙未發達，華人知者絕鮮；惟英國東印度公司與荷蘭東印度公司偶有用之以划還款項耳。在公行與商館貿易期中，尙有可特書之一事，卽當時行商由商館借入外債甚多。蓋公行之運轉資金，全恃商館中之外商貸款以爲運用，而僅於其中賺取「行佣」；但「行佣」有限而「開銷」無窮，「軍需」出其中，「貢項」出其中，「攤還洋貨」亦出其中；此外尙有官吏之需求與開遊之款，亦皆出於入口出口漲落之貨價。（見通商始末記，嘉慶十五年洋商請減行佣事條）是以洋利甚薄，而本國行

商亦心力交瘁，遂不能不向洋商借債。據麥哲生（Frish Trade）書中所稱，在一七八二年時，華人所欠外商債務，至達三百八十餘萬元，亦可驚矣！〔摩斯中國國際關係論中轉引〕

（3）公行制度之消滅

廣東公行貿易制度，雖因限制外人太甚，與外商以不利，然就大體而論，此種制度至能行之百有餘年，亦必有其特點所在也。吾人須知此種制度實為時代產物，蓋當時中外民情風俗，語言習慣，兩不相侔；直接自由貿易，非事實上所能行，故不能不假手於此中介機關。昔歐洲於中世紀，亦嘗強行之，即十世紀頃之英國，與其後之意法荷蘭諸國，亦皆行之，要之時勢所趨，不能獨為中國詬病也。且中國當時行此制度，雖不免有本國商人專利意味，然於外商亦無忤；良以稅捐之繁雜，交通之艱難，皆由華商任之；外商惟優遊於商館中，坐收其利益已耳。且當時尚有一事為一般人所詭稱者：即當時華商名譽之佳，信用之隆，外人至以為在歷史上，在各國間，均無可與媲美者；蓋華商對於各種交易行為，一經口頭約定，無不實踐，初無需於文字契約為保障也。〔參考摩斯中國國際關係論上卷。又適可齋記行之南行記，亦載怡和行主云：「與華商交易，不啻千萬，曾未少折分毫，蓋華商一諾千金，有無事筆據為憑者。」據此可見當時華商信用之佳。〕

惟華商雖有上述優點，然就「利益」方面以論，外人終覺行商之剝奪彼等利權太甚。行佣之重，稅捐之苛，至為彼等所不忍受；起而要求改良，又常為官廳所抑制；此種不平之感，蘊之既久，致不惜訴之武力以求待遇改善。（詳後）此實公行制度破壞之一大原因也。考「行佣」在當初，每價銀一兩，本只抽三分，以給公行作為商人之辛工；

繼而軍需、貢項，以及官吏需索，行商應酬，亦均取給於此，致有所謂「內佣」「外佣」名目。例如從前棉花一項，每石價銀八兩，行佣二錢四分，連稅銀約四錢耳。至嘉慶十五年時，棉花進口三倍於前，行佣亦多至三倍，每石約抽銀二兩，即二十餘倍於前矣。（見同年英商大班喇喇請減行佣文（通商始末記））行佣之重，既達如此，宜外人之噴有煩言也。至於稅捐之苛，舉船舶進口一事已可概見：考當時船舶進口，首先即須在澳門官署納費（已詳見上）；納費以後，沿途航行，尚須種種費用；及至納船鈔（噸稅）時，正稅以外，又尚有附加稅及手續稅；且也於監督則有禮物，於吏役則有賄贈，於政府又須有貢品，種種繁規，殊不堪言。致東印度公司曾謂：二十三年間，由英國販至廣東之貨物，坐是損失者，達一百六十八萬八千一百零三鎊。（見蕭一山：清代通史卷中，第十七章）此語容或故甚其詞，然其腐心於稅捐之苛，於此可見一斑矣。

外商既以上項原因而不滿意，亦屢思呈請我國當道要求改良。如嘉慶十五年英商呈請減行佣一事，即其一例。但我國當時意見，反以爲「洋人無利可獲，或可杜其僭來」，殊不知後來洋商無利可圖，直將以武力圖之也。外商既因請於我國而不得要領，遂思由本國政府出面交涉；最初即由英商東印度公司稟陳其政府，要求設法襄助。英皇當於乾隆五十八年（西一七九三年）派使節馬夏爾尼（Macartney）來北京，要求四事：（一）准英國派員駐京，照管本國商務。（二）英商人得至寧波、舟山、天津、廣東地方貿易。（三）求廣東附近小地方一處，以便英商在該處停歇收存貨物。（四）英輸入貨減稅。……但以上數項，均爲清廷所拒絕。至嘉慶三十一年（西一八一六年）英政府乃更派亞墨斯爾（Amherst）爲大使入覲，以便磋商改良通商事宜；但因禮節關係，亦受屈辱而返。

當此時，廣東之對外貿易情形，益增不安；而在英本國，又復有人對於東印度公司之對華貿易專利權大加攻擊；蓋當公行貿易時期，匪獨我國公行，壟斷對外貿易；即英國之對華貿易，亦由東印度公司壟斷也。至一八二一年，道光元年，正英人秉承亞丹斯密之學說，大倡「自由貿易」之時，英之對外貿易委員會，遂力持英國其他商民，亦應享有對華絲茶貿易權，東印度公司之勢力因此漸次失墜；未數年中國行商，又復有數家倒閉，致貿易上大受打擊，尤其由印度來之疋頭進口，受損更重。此數家倒閉之後，雖詔令復業；然一般人鑒於大吏之誅求無厭，迄未敢加入公行者。英商雖再三請求改良現狀，廣州大吏亦無滿意答覆，英商極爲不滿，乃訴於印度總督，求派遣使節往北京交涉，一面又請派軍艦來華示威，印度總督當以不明真相，均未之許；於是兩國商民漸生惡感。而廣州政府尤踵事厲行限制外商條例，如上文所述之不許攜帶進城不許外人坐轎……等項，以及檢查船舶，限制居留等事，均爲英人所極不滿意者；於是英商又提抗議，且以停止商務相要挾；一方又故甚其詞危言聳聽，向印度總督求派軍艦援助。而於此時，英國商人之私運鴉片來華者，又復源源不絕，以致更爲廣東官憲所不滿，欲藉以行其限制策。於是兩國商民，惡感益深。論者謂雖無後來「鴉片事件」之發生，中英戰爭殆亦不可免矣。

其後數年，道光十四年，粵督盧坤誤聽洋商言，以英國東印度公司雖散，不可無理洋務之人，遂奏請飭令洋商寄信回國，仍援前例派大班來粵管理貿易，英政府乃派拿皮樓（Lord Napier）來廣東，監督商務。拿皮樓至粵時，廣州大吏因其未經通報，闖入省河，疑非其國王所遣，乃派員押回澳門。拿皮樓以受此辱，憤甚，遂將廣州公行專橫與政府壓制情形，飾詞詳告本國；於是英政府一變從前和順態度，而決以武力爲後盾，以維繫其遠東之商務。

遂有後來「鴉片戰役」之發生，蓋即種因於此焉。鴉片戰役之結果，成立南京條約，其第五項有云：「准其嗣後不必照向例，凡有英商等赴各口貿易者，勿論其與何商交易，均聽其便。」自此互一百餘年之廣東公行貿易制度，遂歸消滅。

公行制度之消滅，一方面固由於英國商業侵略政策之成功所致；而他方面各行商之內部的財政糾紛，因致破產，亦爲一副因。蓋行商既已信用不固，則外人前所視爲「保商」者，至此已有不能自保之勢，遑論保人，此其汲汲於欲脫離公行之箝制，蓋恐財政上亦受連累之危險也。

(4) 公行貿易時期之對外貿易概觀

公行貿易之情形，已具如上述，惟其貿易內容尙未爲系統的說明；茲特根據史實，引用可靠統計以簡括說明之。

公行貿易之最初期，即「官商」設立之時，此際各英船進口，每次所運貨額輒在四五萬鎊上下，出口數亦常在十餘萬兩。進口貨中，以銀佔一大部份：例如一六八一年英船 *Barnardston* 進口，貨值總共爲二二、九五〇鎊，而銀之數額即達一二、五〇〇鎊；又一六八一年英船四艘進口總值爲四二、五九九鎊，銀亦達二八、〇〇〇鎊，幾皆佔半數以上，此乃初期貿易最可注意之現象也。此種現象，迄至一七一七年以後，更屬變本加厲。查由一七一七年以至一七二六年間，每次英船進口，貨物皆只值二千鎊至三千餘鎊，而銀則值三、四萬鎊不等，一七二九與一七三〇兩年，進口貨值合計八千八百十七鎊，而銀則值三十六萬鎊。以後雖數量稍有出入，而大致趨勢，仍

屬銀多於貨，此就摩斯所著東印度貿易公司對華貿易史可以查知者也。（參考上書第一卷附表）

公行貿易初期之出口貨，主要為絲茶二項，吾人就下表中一七七五年〔乾隆四十年〕與一七七七年廣州之輸出數一觀，即可概見一斑。（B. P. O. 第一卷十一面及二十九面）

輸出國	一七七五年		一七七七年	
	船船數	茶	船船數	茶
英國	一三艘	二九〇六一擔	一八艘	五〇、九一一擔
法國	四	一八、六六二	七	二七、三三二
荷蘭	五	三六、九二九	四	三五、二一八
瑞典	二	一九、三三〇	二	二一、三八四
丹麥	二	二一、二五三	二	一五、七三七
總計	二六	二五、一三五	三三	一五〇、五八二
		三、七二四		三、七一九

一七七八年以後，絲茶輸出，大致與前數年相埒，其中百分之九十八，皆由英船裝運出口。惟至一七八一年，忽呈上落無定之勢。查一七八一年廣州出口生絲為二、二六四擔，次年降至一、三二五擔；茶則由一七八一年之一一九、四七九擔，次年忽突增至二、三三五、七八九擔；但至一七八四年，茶之出口又減至一九四、六六五擔，絲更減至一、〇八九擔。在是年中，美船「中國皇后」號始來華貿易，裝運茶葉三、〇二四擔以去，此皆可特書之。事也。（參考 B. P. O., Vol. II, pp. 61, 85, 95）及至一七八五年，棉花漸為進口貨之一大宗；進口船船，亦較前數年為增；而出口貨中，次年又多出土布一項，計達三十七萬餘疋，亦成為出口貨之一大宗。（按土布在一七三

六年前後，對英已有輸出。至棉花進口，增加亦頗迅速：在一七八五年尙只四萬八千餘擔輸入廣東，至次年增至九萬三千餘石，又次年（一七八七年）則在十八萬七千擔以上矣。（參考 E. I. Co., Vol. II, pp. 111, 119, 136）

一七八八年〔乾隆五十三年〕以後，廣東對外貿易，已不如從前之全由英國包攬；其他各國所佔之貿易額，亦漸次隆盛。例如是年之出口茶葉，共爲二十二萬餘擔，除英國佔十四萬四千餘擔外，美國亦近九千擔，瑞典、丹麥亦各達一萬九千擔，荷蘭且佔三萬一千餘擔。又一七九〇年之出口土布，總共五十一萬疋，銷於美法兩國者，皆在十五萬疋以上，而英國只佔九十六萬餘疋。入一七九二年後，對外貿易之數值，並可以考知其值銀若干，茲以是年爲例以見一斑。（參考 E. I. Co., Vol. II, 173, 184, 193, 210）〔諸面〕

一 進口（一七九二年）

英國東印度公司船	二,七七五,一一九兩
英國船	一,六〇八,五四四
西班牙	一〇,四五八
丹麥	三,二七六
瑞典	六六,四五七
法國	四九,一二〇
荷蘭	三四,二三〇
美國	一〇九,八一六
Tuscan (English)	五〇,四〇三
Genoese (English)	五四,一三〇
進口總額	五〇,六九,六五三

二 出口（一七九二年）

英國東印度公司船	四,五六六,二九九兩
英國船	九六八,六三二
西班牙	.....
丹麥	二二八,六五三
瑞典	二七九,〇〇三
法國	三六一,九二五
荷蘭	五三六,八一二
美國	三二七,二七〇
Genoese (English)	八六,七八〇
Tuscan (English)	一四五,一五〇
出口總數	七,四九〇,五二四

進出口總計..... 一,二五六〇,一七七
 出超額..... 二,四二〇,八七一

一七九四年以降，廣東出口貿易，絲茶二項大致如前，惟土布常有增進。一七九四年之出口總數為五九八、〇〇〇疋；至一七九六年增至八二〇、〇〇〇疋，次年稍減，仍有五七三、〇〇〇疋。及至一七九八年（嘉慶三年）乃突增至二、一二五、〇〇〇疋，增加竟達四倍以上。此為出口最盛年份，嗣後漸次低減矣。以土布為我國出口貨之大宗，在公行貿易時期中，盛行出口，至互八九十年，以視今日年須輸入外國棉貨疋頭近二億兩，殆不勝今昔之感矣。茲將當時以後重要各貨對外貿易情形，列表如下。

嘉慶三年後廣東對外貿易表（根據 The Chronicle of the East India Co. Trading to China）

年	份進	口	出口		
			茶	絲	土布
嘉慶三年（一七九八）	一八五、二五三擔	一七、〇〇五擔	一、六〇八擔	二、一二五、〇〇〇擔	
嘉慶四年（一七九九）	一二七、八三一	二二五、八六五	一、一三四	一、一六〇、〇〇〇	
嘉慶五年（一八〇〇）	二三七、九八六	二九六、一四〇	一、一六四	一、四、七二三	
嘉慶六年（一八〇一）	五六、〇六三	二六四、三〇七	一、〇〇〇	一、五八四、七〇〇	
嘉慶七年（一八〇二）	一六一、四三八	二八一、四四二	五八二	一、〇五〇、〇〇〇	
嘉慶八年（一八〇三）	二八四、五七〇	二八〇、六九六	二、五三五	九四一、〇〇〇	
嘉慶九年（一八〇四）	二二二、三六八	二九九、五三五	六五六	一、七二〇、〇〇〇	
嘉慶十年（一八〇五）	四一四、二〇八	二八三、八三六	五八二	一、六七九、五〇〇	

嘉慶十一年(一八〇六)	三五四,七七九	二六一,三七一	一,三六〇	八六〇,〇〇〇
嘉慶十二年(一八〇七)	三六〇,六八八	一九八,九六八	一,一六九	一,四八八,〇〇〇
嘉慶十三年(一八〇八)	三四八,二八〇	一六五,五二一	一,七二七	七七五,〇〇〇
嘉慶十四年(一八〇九)	二一九,八三七	二六一,五五一	一,四五三	一,二四五,〇〇〇
嘉慶十五年(一八一〇)	二五二,四七一	二三一,三八七	一,六三五	一〇,三八二
嘉慶十六年(一八一)	二九四,九九二	二八六,七七四	三,四一七	六三四,四四〇

上表中,土布輸出美國,常佔四分之一。又一八一一年廣東生絲出口數中,已包含綢緞二千五百十五擔,嗣後綢緞亦遂爲出口貨之大宗。至一八一五年出口數增至三千一百六十九擔。及一八一七年(嘉慶二十二年)廣東對外貿易數額日增,出口貨值,已達二千三百萬元以上,出口貨值,亦近二千萬元。丁此時期,雖因「公行」制度之關係,中英感情日劣,而貿易額卻日趨發達矣。茲以是年(一八一七年)廣東對外貿易情形,列表如下。據 H. I. Co. 第三卷三二七—三二八面附表)

一 廣東進口貿易表(一八一七年)(單位元)

貨名	英國		美國	暹羅其他各國總計
	東印度公司	私入		
呢絨	三,一二七,四七五	.....	三,一二七,四七五	三,一二七,四七五元
五金	二六〇,〇一五	一一五,九〇〇	三七五,九一五	二〇一,四四〇
				五七七,五五五

皮貨	.....	.....	.....
其他	.....	.....	.....
泰西貨物	三、三八七、四九〇	一一五、九〇〇	三、五〇三、三九〇
棉花	一、六二九、五五〇	六、三四六、六〇〇	七、九七六、一五〇
鴉片	.....	六一、一〇〇	六一、一〇〇
其他東方貨物	二八、一〇〇	一、五七五、九〇〇	一、八五七、〇〇〇
東方貨物	一、六五七、六五〇	八、五三三、六〇〇	一〇、一九一、二五〇
進口貨物總計	五、〇四五、一四〇	八、六四九、五〇〇	一三、六九四、六四〇
進口銀兩	.....	.....	.....
黃埔進口總值	五、〇四五、一四〇	八、六四九、五〇〇	一三、六九四、六四〇
澳門進口鴉片	.....	.....	.....
進口總數	五、〇四五、一四〇	八、六四九、五〇〇	一三、六九四、六四〇

二 廣東出口貿易表(一八一七年)(單位元)

貨名	英國		美 國	出口總計
	東印度公司	私 人		
茶	五、七〇九、六一七	六七一、九〇〇	六、三八一、五一七	四、三三五、五〇〇
生絲	一七七、六四〇	四五七、八〇〇	六三五、四〇〇	一〇、七一二、〇一七元
綢緞	.....	二六二、〇〇〇	二六二、〇〇〇	六三三、四四〇
土布	一七六、九四〇	三七二、〇〇〇	五四八、九四〇	七三三、〇〇〇
				九八四、〇〇〇
				一、〇四八、九四〇

第四章 開闢主義時期之中國國際貿易

其他貨物	六二、六六四	一、八七八、四〇〇	一、九四一、〇六四	二五〇、〇〇〇	二、一九一、〇六四
出口貨總數	六一、二六、八六一	三、六四二、一〇〇	九、七六八、九六一	五、七九七、五〇〇	一五、五六六、四六一
銀兩	二〇〇〇、〇〇〇	一、九二〇、〇〇〇	三、九二〇、〇〇〇	.....	三、九二〇、〇〇〇
總計	八、二二六、八六一	五、五六二、一〇〇	一三、六八八、九六一	五、七九七、五〇〇	一九、四八六、四六一

上表有最可注意之數事。一爲此時廣東對外貿易，大致仍操於東印度公司之手；一爲進口貨中，鴉片進口數值，已達四百一十八萬餘元，而其交易場所，以澳門爲最盛；一爲出口貨中，銀兩一項，亦達巨額。查是年出口數爲三、九二〇、〇〇〇元，與進口數四、七九五、〇〇〇元相較，已相距不甚遠。蓋鴉片進口後，中國現銀爲之吸收一空矣。

及至一八一八年，鴉片進口數值，已逾四百五十萬元。惟據東印度公司對華貿易史所載，其中僅有一、三五八、〇〇〇元之值爲英商私人輸入，其餘皆用他國旗號販運進口，斯則頗爲可異耳。〔參考 E. I. Co., Vol. III, 第三四四——三四五面〕次年（一八一九年）鴉片進口之值稍有增進；出口貨中，茶路衰退，惟綢緞忽然激增，由上年之九十餘萬兩而增至三百萬兩。又此時棉貨正頭進口，尙無足稱，僅呢絨稍佔重要地位，每年輒在一三百萬元上下，至於布疋，在一八二二年（道光元年）時，由英國東印度公司進口者，尙不過九、八〇七元（四、六三三鎊）已耳。茲將「公行貿易」末期之情形，更以表示之如下。

道光元年以後廣東對外貿易表（根據 E. I. Co., Vol. IV, 遺具）

(一) 進口（單位元）

年 份	泰西貨物				東方貨物			連同其他各貨 總計
	呢	絨	五	金 皮 貨	棉	花 碼	片	
道光元年(一八二一)	三,三三六,六六二	四,四〇一,一〇一	四,六六六,六六六	三三,六六六	五,〇〇〇,〇〇〇	九,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	二,四〇〇,〇〇〇
道光二年(一八二二)	三,〇〇〇,〇〇〇	四,〇〇〇,〇〇〇	三,五〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇	九,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇
道光三年(一八二三)	三,六〇〇,〇〇〇	四,二〇〇,〇〇〇	三,九〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇	四,〇〇〇,〇〇〇	七,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇
道光四年(一八二四)	三,四〇〇,〇〇〇	四,三〇〇,〇〇〇	三,八〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	五,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇
道光五年(一八二五)	三,五〇〇,〇〇〇	四,四〇〇,〇〇〇	三,九〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	五,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇
道光六年(一八二六)	四,〇〇〇,〇〇〇	四,五〇〇,〇〇〇	四,〇〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	五,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇
道光七年(一八二七)	三,〇〇〇,〇〇〇	四,六〇〇,〇〇〇	四,一〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	五,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇
道光八年(一八二八)	三,三〇〇,〇〇〇	四,七〇〇,〇〇〇	四,二〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	五,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇
道光九年(一八二九)	三,七〇〇,〇〇〇	四,八〇〇,〇〇〇	四,三〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	五,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇
道光十年(一八三〇)	三,九〇〇,〇〇〇	四,九〇〇,〇〇〇	四,四〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	五,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇

自上述道光十年起，進口貨中，棉貨正頭始漸露發皇氣象，計是年進口數值七〇一、一〇八元，英美兩國進口之數約略相等，較之十年前（道光元年）增加七十餘倍以上矣。自此以後，年有增進。次年增至九十八萬餘元，又次年更增至百萬元以上。其他各貨中最可注意者，即鴉片進口數值愈增。上表中末尾數年，皆年達一千三四百萬兩，而英國獨佔百分之九十以上，而且私販之數，尚不在內也。據東印度公司對華貿易史所稱，由一八一八——二七之十年間，即已達一億五千七百萬銀元，亦可驚矣！

(二) 出口(單位元)

年 份	茶	生 絲	絹 綢	總 計	連同其他各貨總計
道光元年(一八二一)	一,七八五,二三八	一,九七四,九九八	三,〇一五,七六四	二〇,五一八,九三六元	
道光二年(一八二二)	一,九四〇,六二〇	一,五八〇,二五四	三,五二二,四〇六	二〇,二三五,七二一	
道光三年(一八二三)	一,二四〇,九五六	一,三六九,四五二	一,九九六,八八七	一八,三九七,八七三	
道光四年(一八二四)	一,三,四八三,三四九	八八五,〇二〇	三,二九四,六一二	二〇,五四三,〇五四	
道光五年(一八二五)	一,三,五七二,八九二	一,三一八,九五〇	二,八二〇,二五五	二二,二二九,七九一	
道光六年(一八二六)	一,二,五六一,五一五	一,一六三,七二〇	一,八九四,八一七	一八,〇二七,一一一	
道光七年(一八二七)	一,二,三九八,六七二	一,二二二,七三〇	二,一五八,二七五	一八,一八四,七六六	
道光八年(一八二八)	一,一,三一八,七五五	二,六七三,六〇九	一,五一三,八〇九	一八,四八二,九九八	
道光九年(一八二九)	一,一,〇四九,〇八三	二,〇一八,五八〇	一,四三四,七一〇	一八,二八八,一八三	
道光十年(一八三〇)	一,〇,五五一,三九五	一,六九三,三二〇	二,二二六,七八七	一七,六〇二,三六五	

此數年中,出口貿易,大致無甚變遷;所輸出之主要國家,仍不過英美兩國,其他皆無足輕重。及至後來一八三三年,對美輸出且亦不佔重要,我國此際所謂對外貿易,勿寧謂為對英貿易之爲當也。

第五章 近代中國國際貿易之發展（由鴉片戰役〔西1842年〕以後至現在）

（上）近代中國國際貿易發展之歷史的背景

上述公行貿易制度之消滅，即爲「鴉片戰役」之結果；而鴉片戰役，不僅爲中英外交史上一大事件，亦即中國國際貿易上一大轉變時期。自經此役以後，不僅我國國際貿易上發生急劇之變化，即在國家之地位上以及國民經濟之前途，亦日趨於下落悲慘之境地。是以吾人對於鴉片戰役之觀感，不僅視爲英國對華貿易史上之不名譽事件，尤當用以警惕自身，視爲外力侵略中國成功之悲慘紀念也。蓋此次戰役之結果，即爲「城下之盟」的南京條約成立；南京條約者，中國與外國所訂立之最初不平等條約也；有此條約以後，各國遂相繼效尤，藉故強立種種不平等條約，中國遂永受列強之桎梏而莫能自拔。前乎此期，中國對於通商貿易之態度，雖抱閉關思想太甚，然尙有自動的主權可使；至鴉片戰役以後，因不平等條約之關係，事事須聽命於列強，雖欲閉關自守而亦不可得矣。

鴉片戰役之由來，實言之，即英國販運不名譽之商品——鴉片——來華貿易，我國以其傷財害民禁止不許，遂發生戰事。欲明此事之原委，當知鴉片貿易在當時之情況：蓋在十九世紀之初期，英國在華貿易，以販運鴉片爲最發達。以一八二七——二八年爲例，（見Osborn所著中英貿易與外交）英國輸入廣東之貨物，總共不過二千萬元，而鴉片所值，即已達一千一百萬元，是超出半數以上焉。（參考上述公行貿易時期對外貿易概觀附表）

且當時私運，尤稱發達。在一八二八——一八三五年中，每年私運進口之數，平均達一萬九千箱；由一八三五年以後，爲數更鉅。至達三萬餘箱。其利之厚，不僅英商視爲利藪，卽他國商人亦有從事於此項貿易者；不過英商素以私運著名，故其鴉片貿易爲特盛耳。英商私運地點，初在黃埔及澳門二處，後以在澳課稅甚重，乃遷至珠江口之伶仃島及大嶼山等地，設船屯積，謂之「鴉片窟」；廣東商人專以包攬走漏爲業者，乃以所蓄快艇名爲「快蟹」者，「此爲當時專以私運鴉片之小艇，其中裝有礮械，以防緝拿及劫掠者。」由此處分運各處；所在勾通吏役，結納哨兵，甚至與沿海各官衙私締契約，每輸入鴉片一箱納賄若干，以致私運特別發達。廣州大吏雖明知之，然英商常以賄進，故實際上亦僅陽禁密許耳。（註）

（註）參攷魏源海國圖志卷二籌海篇，言巡船水師受月規放私入口事。

其後清廷以鴉片爲害太甚，不僅人民私吸有害身體，抑且現銀流出，深危國本；曾三令五申，禁止吸販，無如禁令愈嚴，祕密買賣愈甚，因之現銀流出，逐年加多。據稱道光三年至十一年廣東海口，共漏銀一千七八百萬兩，十一年至十四年，共漏銀二千餘萬兩，十四年至十六年，共漏銀三千餘萬兩。（此係據蕭一山清代通史卷中轉引黃爵滋奏疏，而改易其中之「歲」字爲「共」字。）清廷憂之，遂決意嚴禁，乃派林則徐往粵，實行杜絕鴉片貿易，時道光十八年十一月也。則徐至廣東，查知鴉片密賣，全由華商作僥，乃先斬出入英商館之華商數名，於英商館前示威。嗣傳販煙英商到案，諭令將伶仃島所泊二十五艘之煙土，限三日繳呈，免其治罪，否則斷絕薪水，停止貿易。英人不奉命，則徐張兵臨之，英人初出一千零三十七箱，則徐度其非全數，翌日令各國商民退去，斷英人糧食，迫令再交，若

交出四分之三，即許貿易如舊。英領事義律知無可調停，乃勸諭英商出鴉片全數，凡二萬零二百八十三箱，每箱約二百二十斤，共計二百三十七萬六千二百五十四斤，計資本金五六百萬元。〔清代通史卷中第四篇〕則徐因就虎門海岸鑿方池二，投鴉片其中，悉焚燬之。並另定新例，凡洋人鴉片進口，分別首從處斬絞，船貨沒官。時葡美諸商皆無異言，並願具結：「有夾帶鴉片者，船貨沒官，人即正法。」惟義律不欲，託詞請派委員至澳門會議，並要求本國貨船泊近澳門，不准泊澳，便無章程可議，因不肯具結，同時並鼓勵英人懲惡本國出師，於是而鴉片戰役起矣。

先是義律以中國禁煙情狀，報告本國政府，屢請派遣軍艦爲備戰之計；至此〔道光十八年〕印度總督乃派軍艦數艘來澳門，義律大喜，遂以兵艦二艘，武裝貨船三艘，進迫九龍，假「索食」爲名，突發砲攻擊。自此戰機遂開。英政府聞之初尙認鴉片貿易爲不名譽事件，不願援助不德義之商人，嗣以「重利之念」終遠勝於「尙義之心」，遂派海陸軍萬五千人，軍艦二十六艘，向廣東進發。此時清廷已下旨停止英國貿易，英兵艦至時，即首謀封鎖廣東海口，惟林則徐治兵備甚嚴，不得逞，於是英軍艦向北部擾動，擾廈門定海；定海既陷，清廷震動，義律乃北上天津投書議和，時朝官多歸咎於則徐，遂罷免之，另命琦善往粵查辦。琦善媚外甚至，英人以其易與也，索款甚苛，並突令攻虎門外礮臺，陷之，琦善遂盡允所請。但英政府尙不以爲足，又令海軍攻虎門，迫廣州，並另率師攻廈門，舟山，鎮海，寧波等處，均陷之。更乘勢犯吳淞上海，溯長江以奪鎮江，南京。至此乃脅迫我國爲城下之盟，盟成於道光二十二年七月二十四日，〔西一八四二年四月二十九日〕，即所謂南京條約者是也。

南京條約成立以後，列強以英國所擷得之利權太甚，亦遂相繼要挾，訂立同樣性質之條約；於是商約之締結

也。商埠之開放也，勢力範圍之劃分也，海關管理權之喪失也，凡此諸項，皆足以促進外商在華商業之發展；因之中國國際貿易，亦遂在此被動的條件下面，較前大有進步；然而辱國喪權之事，因亦較鴉片戰役以前爲更烈矣。茲爲明其相互之因果關係，即就此四項而分別論述之如下：

第一節 通商條約締結之關係

(一) 不平等條約締結之由來

鴉片戰役之結果，即爲「城下之盟」的南京條約成立，其含有「不平等」之性質，自無俟言。茲攷該約對於通商方面有重要關係者，計有下列數項：(一)中國准將香港一島，給予英國永遠主掌。第三款此實英國樹立在華商業之基礎，而爲其經濟侵掠之大本營焉。(二)中國允開廣州、福州、廈門、寧波、上海五處爲通商口岸，准英人寄居通商，並得設領事等官於其處。第二款此爲強迫開放商埠之先例；以後凡有商務較盛之處，外人即藉故要求開放，實基於此。(三)廢止公行專利制度，許英人以自由貿易之權。第五款此爲英國以後在華商務逐漸發展之一大原因。(四)在上述五處通商口岸，英商應納之進出口貨稅餉費，均宜秉公議定，則例，由部頒發曉示，以便英商接例交納。第十款此爲英人預存「關稅協定」之心，以蒙蔽我國官吏，致後來竟墮其詭計而不悟。(五)議定英國貨物，自在某港按例納稅後，即准由中國商人，徧運天下，而略所經過稅關，不得加重稅例。第十款此爲規定子口半稅之先例，其害亦不下於進出口稅率之協定焉。

上述南京條約成立之翌年，由五月至八月，兩國又成立關於關稅之特別協定如下：（一）貿易品輸入均從價五分。（二）通商口岸與內地市場間之貿易品，納內地通過稅——子口稅——後，即不能再課他稅。此即根據上述南京條約之第十款「秉公議定，則例」一語，而造成此種固定的百分之五稅率，致陷我國產業於萬劫不復之域，皆英人之狡黠，與清廷之愚闇有以使之然也。由此以觀，南京條約，不僅在中國對外貿易關係上，劃一轉期，即在對外全般關係上，亦為一大轉捩關鍵也。

自此以後，各國遂相繼要求訂約，道光二十四年，美公使古新（O. Queenin）首先以大總統國書，通意清廷，當與訂立望廈友好通商條約；未幾法國亦援例要求，訂成中法黃埔條約，其內容與英約大致無殊。自此，瑞典、挪威等國，亦相繼因襲已成條約，要求訂立；當於道光二十七年，成立中國瑞典挪威條約三十三款，條文則全從美約。至咸豐八年（西一八五八年），英法聯軍陷大沽，又成立中英天津條約。自此列國益以中國為可欺，不平等條約之被迫締結者更多。逮中日戰爭失敗，馬關條約成立，此時中國所與訂立商約之國家已達十六國。此等國家所要求訂立之條約，大都以天津條約為模範，故現即就天津條約為標準，分別其條文性質，彙錄如下，以見一斑。

（甲） 外交使節

兩國交派秉權大員，分詣兩國京師（第二款） 大英欽差大員及各眷屬，可在京師或長行居住，或隨時往來，並得在京師租賃地基或房屋，作為大臣等員公館（第三款） 英君主酌看通商各口之要，設立領事官，與中國官員於相待諸國領事官最優者，英國亦一律無異（第七款）

(乙) 英國臣民之權利

耶穌教天主教自後凡有傳授習學者一體保護。(第八款) 英國人民准持照前往內地各處遊歷通商無照及有不法情事就近送交領事館懲辦。(第九款) 英民在各口並各地方得租地蓋房設立棧房禮拜堂醫院墳墓均按民價照給。(第十二款) 英民任便覓致諸色華庶勤執分內工藝。(第十三款) 遊行往來卸貨下貨任從英商自僱小船僱價銀兩聽英商與船戶自議。(第十四款) 遊

(丙) 裁判事務與罪犯處置

英國屬民相涉案件皆歸英國官查辦。(第十五款) 中國人擾害英民由中國自行懲辦兩國交涉彼此均須會同公平審斷。(第十六款) 英國人控告中國人事件應先赴領事官衙門投稟中國人有赴領事官告英國人者即由中國地方官與領事官會同審判。(第十七款) 中國人因犯法逃往香港或潛住英船中者中國官照會英國官交出。(第二十一款) 英國船隻在中國海洋有被搶劫者地方官即應設法追查拿辦。(第十九款) 中國海面每有賊盜搶劫大清大英視為關於內外商民大有損礙合會議設法消除。(第五十一款)

(丁) 軍艦並商船之航行

英國師船別無他意或因捕盜駛入中國無論何口一切買取食物甜水修理船隻地方官妥為照料。(第五十二款) 長江一帶各口英商船隻均可通商。(第十款) 英國船隻有在中國沿海地方碰壞擱淺

或遭風收口，地方官查知，立即設法妥爲照料。(第二十款)

(戊) 關於直接通商之規定

(1) 商埠 除江寧條約已有五口通商外，牛莊，登州，臺灣，潮州，瓊州等府，嗣後皆准英商亦可任意與無

論何人賣買，船貨隨時往來。(第十一款)

(2) 稅則 英商起卸貨物納稅，俱照稅則爲額，總不能較他國有免此輸之別。(第二十四款)

(3) 修改稅則 前在江寧立約第十條，進出口各貨稅，每價百兩征稅五兩，現因條內載列各貨種式，多有價值漸減而稅餉定額不改，擬將舊則重修。(第二十六款) 此次新定稅則，並通商各款，日後彼

此兩國，再欲重修，以十年爲限期。(第二十七款)

(4) 稅課 輸稅期候，進口貨於起載時，出口貨於落貨時，各行按納。(第二十五款) 稅則所載按價

若干，抽稅若干，倘海關驗貨人役與英商不能平定價格，即須各邀客商二三人前來驗貨，客商有願出價銀買此貨者，以所出最高之價爲此貨價式。(第四十二款) 凡納稅妥按筋兩秤計，先除包

皮，以淨貨輕重爲準。(第四十三款) 英貨如因受潮溼以致價低減者，應行按價減稅。(第四十

四款)

(5) 船鈔 英國商船應納鈔課：百五十噸以上，每噸納鈔銀四錢；四百五十噸以下，每噸納鈔銀一錢。凡

船隻出口，欲往通商他口或香港者，四個月內勿庸另納船鈔。(第二十九款) 英國貨船進口，未開

船欲行他往者，限二日內不征收船鈔。(第三十款) 各船完清稅餉之後，方准發給紅單准其出口。

(第四十一款)

(6) 行船 通商各口，分設浮樁，號船，塔表，望樓，由領事官與地方官會同酌視建造。(第三十二款) 英國船欲進各口，聽其雇覓引水之人，完清稅務之後，亦可僱覓引水之人，帶其出口。(第三十五款)

(7) 貨物改運 英人運貨進口，既經納清稅課者，凡欲改運別口售賣，須稟明領事官查明照數填入牌照，一面行文別口海關查照，免其重納稅課。或須將該貨運出外國，亦應一律聲稟海關驗明，發給存票一紙，他日不論進口出口之貨，均可持作已納稅餉之據。(第四十五款)

(8) 內地通商 英商已在內地買貨，欲運赴口下載，或在口有洋貨，欲進售內地，倘願一次納稅，免各子口征收紛繁，則准照行此一次之課。其內地貨則在路上首經之子口輸交，洋貨則在海口完納，每百兩征銀二兩五錢。(第二十八款)

(9) 稽罰 英船進口，限一日該船將船牌、船口單各件交領事官，即於次日通知監督官以憑查驗。船口單內須將所載貨物詳細開明，如有漏報捏報者，船主應罰銀五百兩。(第三十七款) 監督官接到領事官詳細照會後，即發開船單。倘船主未領開船單私行下貨，即罰銀五百兩，並將所下貨物，全行入官。(第三十八款) 英商上貨下貨，須先領監督官准單，違即將貨物入官。(第三十九款)

(10) 禁令 英商船隻，獨在約內准開通商各口貿易，如到別處沿海地方私做買賣，即將船貨一併入官。

(第四十七款) 英國商船查有涉走私，該貨全數查抄入官外，俟該商船賬目清後，亦可嚴行驅除不准在口貿易。(第四十八款) 約內所指英民罰款及船貨入官，皆應歸中國收辦。(第四十九款)

(11) 稅課存儲 稅課銀兩，由英商交官設銀行。或紋銀，或洋錢，照道光二十三年在廣東所定各樣成色交納。(第三十三款)

(已) 其他各項

(1) 儀文 嗣後英國之書，俱用英字書寫。……今後遇有文詞辯論之處，總以英文為正義。(第五十款) 嗣後各式公文……敝大英國官民，不得提書「夷」字。(第十一款)

(2) 最惠國待遇 上年立約，所有英國官民取益防損各事，今仍存之勿失；倘若他國今後別有潤及之處，英國無不同獲其美。

(3) 賠款 英君主允將前因粵城一事所致需支賠補各項經費等款，若何辦理，另立專條，與約內列條，同為堅定不移。(第五十五款)

(註) 條文內上下文，均有節省字句。

上述天津條約，特「不平等」條約之一耳；徒以其他各約，多以此約為準繩，故即述此約以見一斑。至於其他各商約之內容，以非本書所能詳述，現僅彙列一表，明其概要如下。

南京條約以後締結商約表

約名	立約年份	締約國	約款	綱要
南京條約	道光二十二年(1842)	英	已見上文中	
五口通商章程	道光二十三年(1843)	英	根據南京條約規定通商納稅等計十五條	
中美通商條約	道光二十四年(1844)	美	規定利益均霑完納稅課貨物轉運等計三十四條	
中法修好條約	道光二十四年(1844)	法	大致如上述美約計三十五條	
廣東條約	道光二十七年(1847)	瑞典	規定五口通商完納稅課訴訟辦法等共三十三款(按此約係中國與瑞典挪威三國合訂貿易章程)	
伊犁通商條約	咸豐元年(1851)	俄	規定俄國在伊犁塔爾巴哈台陸路通商規程十七條	
愛琿條約	咸豐八年(1858)	俄	脅迫中國割黑龍江以北地規定黑龍江等三處只准中俄行船	
中俄天津條約	咸豐八年(1858)	俄	定七處港口通商派領事官及兵船至各通商海口及查勘邊界等事共十二款	
中英天津和約	咸豐八年(1858)	英	已見上文分類說明按此約爲英法聯軍攻陷廣州及大沽後所強迫訂立之條約	
中英通商善後章程	咸豐八年(1858)	英	根據天津條約定各口及內地稅則計十條	
中法天津和約	咸豐八年(1858)	法	英法聯軍之役結果要求開埠通商納稅及賠款等事計四十二條	
中美天津條約	咸豐八年(1858)	美	英法聯軍之役讓和美國亦要求訂立此約規定在各口通商居住及利益均沾等計三十款	
中俄北京條約	咸豐十年(1860)	俄	英法聯軍之役讓和後俄軍入北京亦要求訂立此約規定邊界及免稅貿易等計十五款	
中英天津續約	咸豐十年(1860)	英	照八年原約外又增加賠款四百萬兩割九龍歸英及天津通商等條計共九款	
中法天津續約	咸豐十年(1860)	法	英法十年又攻天津事後德和與法訂此約計要求賠款天津通商及船鈔等共十款	

中俄陸路通商章程	成豐十一年(1861)	德	五口通商後德國亦於是年探例要求訂約規定在各口通商納稅控餉及利
中葡通商條約	同治元年(1862)	葡	按照天津條約更將陸路通商及稅務條款詳細酌議特定斯約計規定免稅完稅等事共二十一條
中丹通商條約	同治二年(1863)	丹	規定設領事官各口通商控餉審訊完納稅課等事計五十四款惟此約雖議定仍未互換直至光緒十三年始定局
中荷天津條約	同治二年(1863)	荷	丹使由英使之介訂立商約規定通商納稅課訟等事計五十五條
中西通商條約	同治三年(1864)	西	規定派領事來華各口通商保護教民控案訊斷辦法及船貨納稅起落等事計十六款
更定法國商船完納船稅章程	同治四年(1865)	法	此約由英國公使參預主持始克成立計規定派使領官各口通商呈控審訊例船貨完稅等事共五十二款
中比通商條約	同治四年(1865)	比	納稅銀四兩不及者一兩
中英議訂招工章程	同治五年(1866)	英	七款
中意通商條約	同治五年(1866)	意	此約規定華工出洋工作條例名為保護實則多方苛難致有一去而不能再返國者
中美續增條約	同治七年(1868)	美	此約由法繙譯官代請援例訂立計規定設使領官各口通商准雇華工船貨納稅等事共五十五款
中俄改訂陸路通商章程	同治八年(1869)	俄	中國派英人蒲安臣及中國大員出洋遊歷與美訂此約計規定中美兩國通商互利事項共八條
中英新修條約	同治八年(1869)	英	因同治元年兩國所訂通商章程原議試行三年今屆限滿會商修改計規定內地通商納稅事項共二十二款
中奧通商條約	同治八年(1869)	奧	因屆十年重修之期故修訂此約計規定利益均沾之例及互派領事並通商各項條件共十六款
中日修好規條	同治十年(1871)	日	由英使代籌立約計議定設使領官各口通商船隻進出納稅等事共四十五款附照會稅則通商章程三件
中祕通商條約	同治十三年(1874)	祕	規定指定口岸通商等事計十八款附通商章程三十三款及中日兩國海關稅則二件後馬關定約此條
中英烟台條約	光緒二年(1876)	英	規定互派使領及通商事宜共十九款附會議專條及照會二件均關於華工又在濱萊稅給案讓此款共三編十六款其關於商務者為增設長江口岸又在沿江各小口上下貨物

中德續修條約	光緒六年(1880)	德	咸豐十一年約屆滿十年增修此約計關於通商口岸通商各項事例共十款
中美北京續修條約	光緒六年(1880)	美	因華工在美備受虐待故訂立此約但實際上此約立後其受虐限制仍如故
中美另立條款	光緒六年(1880)	美	此約與前約同時訂立共四款為互禁鴉片貿易及彼此納稅鈔例與訴訟辦法
中俄伊犁事件改訂條約	光緒七年(1881)	俄	俄因伊犁鑛地出師佔據該地後爭回與之訂立此約計規定劃界賠款及陸路貿易等事共二十款
中俄陸路通商改訂章程	光緒七年(1881)	俄	照同治八年所訂章程重行修改附屬於前項改訂條約計規定西北陸路貿易事項共十七款
中俄通商條約	光緒七年(1881)	巴西	規定互派使領及貿易事項共十七款約中對於優待利金須有互相報關專章方能同沾之限制
中英烟台約續增專條	光緒十一年(1885)	英	此係申明烟台條約第三端(洋藥鴉片)應完正稅厘金辦法
中法新約	光緒十一年(1885)	法	中法安南戰役結果訂立此約計十五款要目為中國認安南為法保護國及邊境貿易減稅辦法等項
安南邊界通商章程	光緒十二年(1886)	法	根據上年新約會立陸路通商章程計規定中國在安南通商納稅各事共十九款
續議藏印條約	光緒十九年(1893)	英	查照藏印條約(光緒十六年)內有通商等另議一款因訂立此約計規定通商交涉遊牧等事共九款
中英緬甸續約	光緒二十年(1894)	英	查照光緒十二年續約另立中緬邊界及邊界通商二事現訂此約計二十條
中日馬關條約	光緒二十一年(1895) (日本明治二十八年)	日本	中日因朝鮮事開戰我國大敗議和計議定割朝鮮及台灣等處賠款另修新約增開商埠內地行船內地購貨運貨及得在內地通商口岸城邑任便從事各項工藝製造等事共十一款
中日通商行船條約	光緒二十二年(1896) (日本明治二十九年)	日本	根據馬關條約聲明通商行船條約至此議定計規定通商貿易製造完納稅項利金均治等共二十九款
內港行輪章程	光緒二十四年(1898)	通約	此章程係由總稅務司赫德上摺請立將內河航行之權許洋商亦享有之計共九款
中墨通商條約	光緒二十五年(1899)	墨西哥	規定互派使領通商須有互相酬報專條方能與他國同沾利益禁止沿岸貿易各事共二十款
修改長江通商章程	光緒二十四年(1898)	通約	因同治元年曾有長江通商章程訂立至此由總理衙門赫德及各國公使商議修訂此章程計規定沿江各口貿易事共十款
中英通商新約(馬關條約)	光緒二十八年(1902)	英	規定裁厘加稅辦法及增開通商口岸各事共十六款(根據光緒二十七年和約載中國允與各國修改商約款)

中日續議通商 行船條約	光緒二十九年(1903) (日本明治三十六年)	日本	與英約同為根據光緒二十七年和約載中國允與各國修改商約條而訂立共十三款
中美續議通商 行船條約	光緒二十九年(1903)	美	此約亦係根據上述和約而訂立計規定裁釐加稅辦法進口稅則內進行輪各例共十七條
中葡新訂商約	光緒三十年(1904)	葡萄牙	此約亦係根據上述和約而訂立計規定納稅辦法澳門行輪商船進出內地製造等項共二十條
藏印通商章程	光緒三十四年(1908)	英	中國西藏與英國三方面合訂係規定西藏通商貿易及中英兩國在該地之權義範圍共十五條
中瑞通商條約	光緒三十四年(1908)	瑞典	是約本道光二十七年條約更訂計規定互派使領通商事宜等項共十七條
北滿稅關與松 花江航行條約	宣統二年(1911)	俄	開放松花江許萬國自由航行定邊境貿易免稅船貨完納稅鈔辦法計共六款

(註)以上各約有爲續和條約平時條約者;因其與商事有關故亦列入此表。

(2) 不平等條約之內容與國際貿易之影響

在上述各條約中,其束縛我國商業經濟發展之處甚多;詳細敘述,非本書所能許,茲專就約中重要各點,彙述如下:

(甲)關稅協定 協定稅則,起源於上述南京條約,當初不過規定「英國商民,應納進口出口貨稅餉費,均宜秉公議定則例」(第十條)固未明白規定「值百抽五」之辦法也;至次年訂立通商章程,始明定海關稅則,進出口貨正稅均爲值百抽五,其主要貨物即以五分爲標準,所謂按件計算是也,此方爲均一的五分稅率之始。其後與我訂約各國,以有成例在先,亦皆以此爲標準,與我協定稅率,迄至現今,猶未恢復關稅自主之權也。此種「協定稅率」之爲害,一方面以稅率甚輕,既不能達到近代「財政關稅」之目的,而他方面因對於本國重要產業不能保護,又

失歷來「保護關稅」之原則；是以在財政收入上，固大受影響，而產業之不振，國民經濟之不能發展，其爲害尤烈也。且以稅率既係協定，是關稅自主權之喪失；自主權不能行使，則雖協定稅率增至百分之五以上，甚至百分之五十以上，蓋猶不免爲辱國喪權之行爲。是故關稅協定，實爲中國對外締結商約中之最不平等等事件，非首先改正不可也。

我國協定稅率，除上述進出口稅外，尚有一種特異制度之「子口稅」，亦歷見於各商約中。此蓋爲免除商埠與內地間往來之外國貨物重課稅而設者也。此種子口稅之規定於約章，實始於威豐八年之中英天津條約；以前南京條約對於內地通過稅雖有所規定，次年通商章程雖更有特別之規定，然其稅率僅限制我國不得超過舊有之稅額爲止，並無如今日之代抵一切內地稅之意；至威豐八年天津條約，始規定「按照值百抽二·五，還納單一稅，即所謂『子口稅』(Transit Duty)，以代替在通商埠與內地市場間所課之各種內地稅。」至此子口稅遂亦成爲協定稅則矣。此項協定稅則，向來係對於洋貨販運內地，僅許華人享此特權；而自天津條約規定後，外人亦得享此特權，並出口進口亦通用之矣。流弊所及，致有外人濫用子口稅制之事，反以造成利洋商而害華商之局勢，其爲害之烈，亦正不亞於進出口稅之協定也。

(乙)商埠制度 商埠制度，亦爲我國對外商約中之一特質。自五口通商以後，每有條約締結，外人必以增開商埠爲請。凡開爲對外商埠之處，外人即得於其間貿易居住，因之商務特盛；現時中國商務，幾全集中於設有外國租界之數大商埠，如上海漢口，天津等處；於此可見歷來商約中之要求增開商埠，與近代中國商業發達之關係，實至

密切也。夷考其發達之原因，由於所開商埠本身之地位便利，固佔一重要原素；而隨「商埠制度」以起之領事裁判權，尤爲促進對外商務發達之一大原因。領事裁判權之起原，亦即南京條約之結果，當時中英全權亦僅交換文書；至道光二十三年，中英訂立通商章程，始成爲條約上之規定。以後各國與我訂約，亦即相繼仿行。此種片面的外國法權制度，亦即中外不平等條約事件之一焉。蓋外人自有此項規定，即可任意在我屬土行使法權；雖有於我不利事件，亦不能干涉之，馴至造成「國中有國」之現象，不能不歸咎於此制度之爲厲之階也。其詳細情形，將於下章「商埠之開放」文中，更專論之。

(丙)最惠國待遇權 在中國與外國所訂各商約中，尙有「最惠國條款」(The Favoured Nation Clause)一項，亦頗重要。「最惠國條款」之義，據柏林雷所稱：「係指締約國之一方，現在或將來關於某種事項給與第三國以最優惠之條件時，應給與其他一方以同等待遇之謂。」(R. H. Inglis Paegnanne 所著 "The Favoured Clause")，但據赫羅得所稱，則僅限於適用商業航業爲原則，惟亦可推廣於領事及商標等方面耳。(Willoughby 在 "Foreign Rights and Interest in China" 書中轉引 Herod 所著 "Favoured Nation Clause" 書中所下定義。)我國對於此項最惠國條款之最初規定，在虎門條約，其第八條云：「自來各外國商人祇准在廣州一港口貿易，上年在江南曾經議明，如蒙大皇帝恩准西洋各國商人一體赴福州、廈門、寧波、上海、四港貿易，英國毫無靳惜，但各國既與英人無異，設將來大皇帝有新恩施及各國，亦應准英人一體均霑，用示平允……」四年以後，此條遂第一次適用於英人入廣州之約，謂依美約及法約，允建禮拜堂於通商之五口，故英人亦得在廣州租一地

修築禮拜堂。〔參考〕作謙：中國國際條約義務論「最惠國條款」條。據此「最惠國待遇權」之在我國適用，固不僅以「商業」「航業」爲限矣。

本來最惠國條款，爲國際上交互權之一種，而在我國，則爲單方面的。〔註〕僅有我國允優越權利與他國之事，而他國絕少以同等權利與我者；又最惠國待遇權之解釋，本應以商業航業爲限，而各國之對於我國，則對於任何政治經濟方面之利益，亦皆藉詞「最惠國條款」，要求利益均霑，如美國委拉羅博（Villalobos）兵艦駛入我國一案，美國竟謂：「各國任兵船航行中國，則美國行之亦無不可也。」即其一例。〔參考〕作謙：中國國際條約義務論。又最惠國待遇，普通係對於其他締約國家而言，而在我國，則自身亦與相提並論。如一八九六年之中日議定書，即係根據此條而限制我國優待自己本國商民，如議定書中有云：「中國可收外人在口岸製造品之稅，而不得較華人所納同樣之稅爲重。」又如：「如不准外船航行之內河，亦不得許華船航行。」此真所謂荒謬絕倫者也。尤其甚者，中國爲獎勵本國工商航業，與以補助，外人亦輒藉口「最惠國條款」以相抗議，最著之例，如光緒十六年，政府欲補助中國招商局，以與外商競爭，將減少該局輪船華人所運之進口貨稅，並對於乘坐該船之中國官員等，弛檢查之禁，英國公使，即提出抗議，謂違背光緒六年中美商約第三條之規定：「美國船隻及貨物，應照中國船隻及貨物辦理，並不額外加征，亦不另征他項稅鈔。」中國亦遂作罷。由此以觀，「最惠國條款」之本來爲國際交互權利者，而在中國，一經外人假借濫用，適成爲作繭自縛之具，斯真非根本修正其應用範圍不可也。

〔註〕中英虎門約八條，中美約二條，中法約六條，中葡海威約二條，皆爲無條件的含有最惠國條款，故全然爲單方面的。

(丁)沿海貿易權 沿海貿易權在世界各國，現時均限於本國人民享受，獨我國則所與締約各國，除墨西哥外，亦均享有之，此實中國之特種現象也。緣自海通以後，西南洋之船商，均來中國貿易，我國以稅收關係，亦不之禁，遂以成爲無形的習慣。故南京條約對於沿海貿易權，並無如何之規定；即天津條約，亦僅規定外國船舶，得於一通商地卸下其所載貨物一部之後，再輸送其餘貨於他港。〔中美條約第十九款，中法條約第二十四款〕及禁止外國船在非通商地貿易爲止；〔中英條約第四十七款〕而對於沿海貿易權，則無何等限制之條項，殆仍依向來習慣，默認其爲外人已得之權利也。〔參考李達譯：中國關稅制度論第四編〕嗣以對於沿海貿易之課稅方法，頗不一致，有僅課沿岸移出入之外貨以一進口稅者，有對於土貨在沿海移出，與對外輸出一律課稅者，有遇土貨在沿海移入，視爲與洋貨之再進口者相等，作爲無稅者，以如此歧出之課稅辦法，外商頗以爲不便，而中國政府亦以有損關稅收入；遂於一八六一年（咸豐十一年）依總稅務司之意見，制定沿岸貿易法，以統一其課稅方法，自此外人在我國沿海之貿易權，迺得公認矣。

外人在我國之沿海貿易權，既以上述課稅法而得公認，但其規定於通商條約中，則實始於同治二年（一八六三年）之中丹條約。該約第四十四款云：「丹國商民，沿海議定通商各口，載運土貨，約准出口，先納正稅，復進他口，再納半稅後，欲復運他口，以一年爲期，准向該關領取半稅存票，不復更納正稅，嗣到改運之口，再行照納半稅。」〔國際條約大全，中丹約〕因此外人在我國之沿海貿易權，於以確保；其後與各國所締之約，大致均有同一之規定。以致我國對於洋商輪船之沿海移出入稅，遂無變更稅率之權；其得實行增稅者，惟對於本國帆船之沿海貿易

而已。帆船貿易，在中日戰役前，其沿海移出入稅本比輪船爲輕，故頗稱發達；自有外人沿海貿易權之規定於約章後，因增稅僅能及於本國帆船，帆船貿易遂日益衰落。於此可知外人之享有沿海貿易權，實大足以阻礙本國航業之發展也。

(戊)內河航行權 在近代進步之國家，內河航行權亦大都僅供本國人民享用，惟我國則多數河流之航行，均與外人共之。以致現時外輪遍駛全國，本國航業不足與競，國民經濟上所受之禍害，良匪淺鮮也。考內河航行權之最初規定於約章，在咸豐八年中英續約。該約之第十款明定：「長江一帶各口，英商船隻俱可通商……准將自漢口溯流至海各地選擇不逾三口，准爲英船出進貨物通商之區。」此即中國以內河航行權授與外人之嚆矢。其後外人在我國擴張航業之結果，其航線遂由通商口岸而漸侵及於非通商口岸，於是又有所謂「暫停口岸」與「旅客上下地」之規定。前者如光緒二年中英煙臺條約第三條：「至沿江安徽之大通安慶，江西之湖口，湖北之武漢，陸溪口，沙市等處，均係內地，並非通商口岸；今議定通融辦法，准船暫泊上下客商貨物云……」又中英續議細則條約附件：「並將江門，甘竹灘，肇慶府，及德慶州城作爲暫行停泊上下客商貨物之口。」〔國際條約大全上編卷四〕此兩條文中所指之各地方，均非通商口岸，而外船亦即准予航行；雖云暫時停泊，但內河通商之目的，彼外人固已躊躇滿志矣。至於單准旅客上下之口岸，雖限制起卸貨物，惟搭載旅客，究亦營業之一；而其足以侵犯本國航權，亦初無二致。條約上規定僅准搭客之處，如光緒二十四年修改長江通商章程，規定湖北之黃子崗，黃州，興河，新堤，江蘇通州之蘆涇港，泰興縣之天興橋，及江陰宜興等處；中英續議通商行船條約規定廣東之容奇，馬寧，九江，

古勞、永安、後灘、祿步、僑城、陸都、封川等處。此等地方，亦皆同爲腹地，而任外人之客船自由航行者也。

惟以上所述，猶有限制，非全國所有內河可以行輪之處，均許外人航行也；至光緒二十四年，乃被迫規定內河行輪章程，其第一條云：「中國內港，俟後均准特在口岸註冊之華洋各項輪船，任便按照後列之章往來，專作內港貿易，不得出中國之界，前往他處。」隨即申明「內港」二字之意義，「即與煙臺條約第四端所論內地二字相同。」（國際條約大全下編卷七）因此外輪之航行區域，在通商口岸固無俟論，即一切內河航業，亦與外國共之矣。然此猶可視爲自己之規定，尙有自由變更之權利；迨至光緒二十九年，中日締結通商行船續約時，「中國允日本輪船業主自行出資在長江宜昌至重慶一帶水道施設扯上湍瀨之件……」（第二款）又「允能走內港之日本各項輪船在海關報明，由通商口岸往來報明之內港地方貿易……」（第三款）於是全國航路，遂由此條約而明許與外人矣，以後各國循「利益均霑」之例，遂以造成今日外輪航行深入空輿之現象，殆即完全受此項不合理條文之賜也。

（己）工業投資權 外人在我國從事工業製造，最有礙於我國工業之發展。蓋外人挾其雄厚之資本，優長之技術，以利用我國低廉之勞力，三者俱優，華商絕不能與之競爭。觀於日英紗廠在上海勢力之巨，日本各工廠在東三省投資之多，當瞭然於工業專有權之喪失，爲害至烈也。此種工業製造權之許與外人，初尙未有明文規定，不過習慣上，任外人在通商口岸設廠製造，視爲無足輕重耳。自中日之役，我國戰敗，與日本訂立馬關條約，適以明文允許「日本臣民，得在中國通商口岸城邑任便從事各項工藝製造。」（第六款第三項）嗣於次年又訂立中日通商

行船條約更詳細規定如下：「凡日本臣民准帶家屬員役僕婢等，在中國已開及日後約開通商各口岸城鎮往來居住，從事商業工藝製作，及別項合例事業……」（本約第四款）自立此約以後，由是凡與我有單方最惠國條款之國家，亦皆援利益均霑之例，相繼獲得在通商口岸之工業投資權；且於續訂條約中亦加入此項。例如光緒二十九年之中美條約，其第三條即規定：「美國人民准在中國已開及日後新開為外國人民居住通商各口岸或通商地方，往來居住，辦理商工各業製造等事，以及他項合例事業……」蓋即完全以日約為模範者也。

此項「工業投資」權之許與外人，其為害最大者，厥維壓害本國工業，使不能發展。此事無須遠舉例證，即以新興之大規模工業數項為例，如煙草業，如紡織業，如火柴業，殆無時無地不呈外廠壓迫之現象，其資本微弱者，動輒不免於為外廠壓迫而倒閉；即幸而能支持局面以與外廠競爭者，亦常呈恐慌不安之狀，此實中國工商業不能發展之大原因也。

以外尚有鐵路投資權等，亦為不平等條約中之重要事項，且與中國商業極有關係；但因其與下述勢力範圍之分布極有關係，故於此處暫不具論，俟下文詳言之。

第二節 商埠開放之關係

(一) 強迫開埠之由來

我國昔時開放商埠以與外人貿易，多出自願。如前數章所述揚州、廣州、交州、泉州等處，歷來即為對外通商之

要地；降至清初，與俄訂約通商開埠之時，猶尙保存自主之權也。自鴉片戰役以後，中英南京條約成立，英國強迫我國開放「五口」通商，於是列國每遇事，故亦輒強迫要求開放商埠。咸豐元年，中俄伊犁通商條約，我國允開伊犁、塔爾巴哈台兩處，咸豐八年中俄愛璦條約，開放黑龍江松花江、烏蘇里江三流域之要地，是年英法聯軍之役，締結天津條約，又增開牛莊、煙臺、臺灣、鎮江、九江、漢口、江寧、汕頭、瓊州等處。自此以後，相繼要求開放者愈多，迄至現在，竟達一百有餘，此真所謂「門戶洞開」者矣！此等商埠，除大多數爲迫於外人之要求而開放者外，亦有自行開放者；綜計沿江沿海沿邊一帶之商埠，星羅棋布，殆無不有外人之勢力躡入焉。

夫自開商埠，或出招徠遠人之至意，或圖關稅收入之增加，或謀工商業之發展，此尙可云有商業政策存其間也；至於被迫而開之商埠，其利害關係則大相逕庭；雖其性質仍爲供世界交通，貨物聚散，旅客往來之用，與前者無異；而關於商埠一切之組織，及稅則等事，則大都遷就外人，以外人之利害爲中心；例如某地與某國經濟政治上之關係密切，則某國即要求開爲商埠，以便其日後侵略之私。中國被迫而開之商埠，即大都以此種原因而開放者甚多也。設外人得一商埠爲根據地，即可於此住居移民，經營工商事業；一方面可以謀貨物之銷納，他方面又可謀資本之增殖，此爲「工業革命」以後，資本主義擴張必然的結果；中國產業不振，遂不免爲其侵略之場耳。考其侵略政策之表現於事實者，在行政方面，外人在租界中得行使警權與市行政權，是行政權之受限制也；外人藉領事裁判權以處理本國人民訴訟事務，而在上海且設會審公廨以審判華人案件，是又司法權之受限制也；租界之內爲中國稅捐徵收之所不及，因之華界人民，嘗有假藉外人名義以謀漏免稅捐之事，是我國財政上之收入亦甚蒙

影響也；餘若設有商埠之地，外人即可來此旅遊航行，不受限制；國防上與經濟上之秘密，亦即呈露於外人之前，其爲害更不可勝言也。要之被迫而開之商埠，其有利於外人商業之發展者甚大；至於本國工商業，雖有相因發展之事；但以處於外力壓迫之下，其所蒙之禍害，終遠勝於開埠所得之利益焉。

茲將南京條約以後所開各埠，彙列如下，藉明近代商業發展之一般。

南京條約後所開商埠一覽表

省別	商埠名稱	開放事由	開放年份
黑龍江	滿州里	光緒三十一年中日新訂東三省條約	光緒三十三年
	愛琿	全右	宣統元年
	齊齊哈爾	全右	光緒三十一年
	海拉爾	全右	光緒三十一年
	三姓	全右	宣統元年
吉林	琿春	全右	宣統二年
	吉林	全右	光緒三十一年
長春	春	全右	
	長春	全右	

		奉天			
鐵嶺	嶺全右				
新民	民全右				
鳳凰	城	光緒三十一年中日新訂東三省條約			
大東	溝	光緒二十九年中日通商行船條約			光緒三十三年
奉天	天全右				
安東	東	光緒二十九年中美續議通商行船條約			光緒三十三年
牛莊	莊	咸豐八年中英續約			咸豐十年
龍井	村	宣統元年圖們江中韓界務條約			宣統二年
綏芬	河	光緒二十一年中日議和條約(?)			光緒三十四年
白草	溝	全右			
頭道	溝	全右			
局子	街	宣統元年圖們江中韓界務條約			
寧古	塔	全右			
哈爾濱	濱	全右			宣統元年

浙江			江蘇					安徽		濟			
溫州	寧波	杭州	浦口	海州	蘇州	吳淞	南京	鎮江	上海	安慶	蕪湖	膠澳	寧波
光緒二年中英煙臺條約	道光二十二年中英南京條約	光緒二十一年中日馬關條約	民國元年自行開放	光緒三十一年自行開放	光緒二十一年中日馬關條約	光緒六年中德續約允作停泊處二十二年自開	咸豐八年中法條約允開光緒二十三年自開	咸豐八年中英續約	道光二十二年中英南京條約	光緒二年中英條約允作暫停處二十八年允開	光緒二年中英煙臺條約	光緒二十四年租與德歐戰後收回自辦	民國十年自行開放
光緒三年	道光二十三年	光緒二十二年		光緒二十二年	尙未開放	光緒二十五年	咸豐十一年	道光二十三年		光緒三年			

四川	湖南			湖北			江西	福建					
	萬縣	湘潭	常德	岳州	長沙	武昌	宜昌	沙市	漢口	九江	鼓浪嶼	三都澳	廈門	福州
光緒二十八年中英續約	全右	光緒三十一年奏開	光緒二十四年奏開	光緒二十八年中英續議通商行船條約	光緒二十六年奏開	光緒二十二年中英煙臺約	光緒二十二年中英約作為停泊處二十一年中日約開埠	咸豐八年中英續約	咸豐八年中英續約	光緒二十八年奏開	光緒二十三年奏開	全右	道光二十二年中英南京條約
民國六年	光緒三十二年	光緒三十二年	光緒二十五年	光緒二十九年		光緒三年	光緒二十二年	同治元年	同治元年		光緒二十五年	道光二十四年	道光二十四年

		廣西		廣東									
桂	南	梧州	龍州	公 益 埠	香 洲	惠 州	北 海	江 門	三 水	廣 州	瓊 州	汕 頭	重 慶
林	寧	州	州	埠	洲	州	海	門	水	州	州	頭	慶
光緒十三年對法開	光緒二十四年自行開放	光緒二十三年中英續議緬甸條約附款	光緒十三年中法續議商務專條	民國元年省署批准開辦	宣統元年督署批准開辦	光緒二十八年中英續議通商行船條約	光緒二年中英煙臺條約	光緒二十八年中英續議通商行船條約	光緒二十三年中英續議緬甸條約附款	道光二十二年中英南京條約	咸豐八年中英續約中法條約	咸豐八年中英中法續約	光緒二年中英煙臺約光緒二十一年中日約
尚未開放	光緒二十三年	光緒二十三年	光緒十五年			尚未開放	光緒三年	光緒三十年	光緒二十三年	道光二十三年	咸豐九年	咸豐十年	

雲南	蒙	自	光緒十六年
思	茅	光緒二十一年中法續議商務專條附章	光緒二十三年
河	口	全右	光緒二十一年
騰	越	光緒二十三年中英續議緬甸條約	光緒二十八年
雲	南	光緒三十一年自行開放	光緒三十一年
甘肅	嘉峪	關	光緒七年中俄改訂條約
河南	鄭	縣	民國十一年自行開放
新疆	喀什	噶爾	咸豐十年中俄協約
伊	犁	光緒七年中俄改訂條約	
塔	城	咸豐元年中俄伊犁塔爾巴哈臺通商章程	
烏魯	木齊	光緒七年中俄改訂條約	
天山	南北路	各城	全右
吐魯	蕃	全右	
西藏	亞	東	光緒十九年中英會議西藏條約

京兆	熱河	察哈爾		綏遠	蒙古		
北	赤	張家口	多倫諾爾	歸綏	庫倫	恰克圖	江
京	峯	口	爾	綏	蒙古各盟	圖	仔
光緒二十九年中日通商行船條約	民國三年自行開放	咸豐十年准俄商行銷貨物民國三年自開	民國三年自行開放	民國三年自行開放	光緒七年中俄改訂條約	咸豐十年中俄續約允俄人行銷貨物	光緒三十二年中英新訂印藏條約

(註)此表根據中國年鑑與支那貿易事情國際條約大全等書爲主，造具而成。

以上各埠，無論自行開放或由條約強迫開放，凡定爲商埠之地，外人即可來此自由貿易。外此尙有所謂「暫停口岸」(一名輪船停泊處)者，初本以上下旅客貨物爲限，寔久亦成爲通商口岸之形式矣。茲將其名稱及所在地等亦列表如下：

新堤	荆河口	天星橋	蘆涇港	黃州	黃石港	宜興	江陰	陸溪口	武穴	湖口	安慶	大通	暫停口岸	備考
全右	湖北全右	全右	江蘇全右	全右	湖北全右	全右	江蘇	全右	湖北全右	江西全右	全右	安徽	省份	
全右	全右	全右	全右	全右	全右	全右	光緒二十四年修改長江通商章程	全右	全右	全右	全右	光緒二年中英煙臺會議條約三端	開放事由	
全右	全右	全右	全右	全右	全右	全右	上下旅客	全右	全右	全右	全右	上下客商貨物		

甘	竹	廣東	光緒二十三年中英續議緬甸條約附件	上下客商貨物
肇	慶	全右	全右	全右
德	慶	全右	全右	全右
白	土	全右	光緒二十八年中英續議通商行船條約	上下客商貨物
羅	定	全右	全右	全右
都	成	全右	全右	全右
封	川	全右	全右	上下旅客
九	江	全右	全右	全右
悅	城	全右	全右	全右
永	安	全右	全右	全右
陸	都	全右	全右	全右
祿	步	全右	全右	全右
後	瀝	全右	全右	全右
馬	寧	全右	全右	全右

右	勞全右	全右
容	奇全右	全右

(註)上述商埠表中「北京」一處，雖於光緒二十九年中日條約第十條：「議定如駐紮直隸省之各國兵隊及各國護館兵隊一律裁退後，中國即當在北京自開通商港。」但雖有此約，迄未正式履行，不過使館周圍現時已有多數外人店舖，實際上已等於外人通商之地；外人以在事實上既可設店貿易，亦不拘拘於我國之正式宣佈與否矣。

(2) 各商埠之商業地位概觀

以上各埠，有位於邊境毗連之處，專營「國境貿易」為目的者，有在沿海沿江各處，外洋輪舶往來甚便者，有全處內地僅得鐵路交通之便者；茲按照此等性質，分論如下，藉明此等商埠開放之由來，以及與近代中國國際貿易發展之關係。

(甲) 陸路商埠

陸路商埠，大都僻處邊陲一帶，因與他國或其屬地境界毗連，啓其侵略之思，遂以要求開放者也。此等商埠，以地方僻遠之關係，戶口物資，均形稀少，商業多不甚盛，茲就各省區分別述之：

東三省 東三省因與日俄接近，故所開商埠，亦多循兩國之旨而行。計在黑龍江之陸路商埠為滿州里（臚 漢口）與海拉爾（呼倫）滿州里，在黑龍江最西，與俄屬貝加爾州接壤，為中東鐵路入境之第一站，循鐵路北達赤塔，南經海拉爾，龍江，哈爾濱，以至海參崴，均以此為必經之地，其地四面皆山，為天然之城廓，實亦軍事上之所必

爭。海拉爾在黑省西北，亦爲對俄貿易之重鎮，牧畜事業頗發達，離中東鐵路（以前稱東清鐵路）車站僅三俄里，故交通頗便利。在吉林之陸路商埠，爲長春、寧古塔（寧安）、綏芬河三處。長春在吉省東南隅，扼伊通河與東遼河之分歧點，及中東南滿二鐵路之接線點，初爲俄國經營遠東貿易之要樞，自戰事失敗，勢力乃轉移於日本。其地土地肥沃，農產富饒，是以商務甚盛。寧古塔在吉林之東北，位中東鐵路之要衝，在昔爲清朝發祥之地，自中東路開通後，設黑林站於此地，商務漸盛。綏芬河一曰三芬口，卽位於綏芬河之上流，爲中東鐵路之最南端，雖俄境僅二十餘里，吉省土產多經由此處以往海參崴，故對俄貿易關係至爲密切。在奉天之陸路商埠爲法庫門與鳳凰城。法庫門爲由東蒙古通奉天之大道，蒙古物產皆由此間運出。鳳凰城爲由奉天至朝鮮義州之要衝，昔時國境貿易頗盛，自安奉鐵路開通後，商務遂移轉於安東，而此地漸衰。

蒙古等處 蒙古等處之陸路商埠有九，卽恰克圖、庫倫、烏里雅蘇臺、科布多、張家口、歸綏、多倫諾爾、赤峯、洮南等處是也。恰克圖、庫倫、張家口均爲中俄陸路交通之孔道；烏里雅蘇臺與科布多則爲外蒙古之要衝。恰克圖因中俄界約之結果開爲商埠，華人於此築一賣買城，以木柵與俄人相隔，分別居住，此實中俄最初之互市場也。庫倫在外蒙古，謝圖汗部圖拉河之北岸，亦爲對俄貿易要衝，且因從前爲蒙古法王「哲布尊丹巴胡圖克圖」之駐錫地，寺院極宏壯，每年由蒙古各地來此循禮者，不下十萬人，因之交易頗盛。張家口在直隸西北端，爲由北方往蒙古西伯利亞等處之要樞，東經多倫諾爾以入東三省，西經歸綏以達寧夏、蘭州，交通均極便利；自京綏鐵路開通後，貿易更日趨繁盛，每年洋貨土貨之在此間行轉口交易者，爲數頗巨焉。烏里雅蘇臺在外蒙三音諾顏汗部，爲西部蒙古之

中心，華蒙交易應集於此。科布多在科布多部，為該處政治上中心，商業則較遜。餘如多倫諾爾、歸綏、赤峯、濟南等處，雖已宣佈開為商埠，但實際上尚未臻重要地位；彼外人之刻意欲我開放，無非使我國門戶洞開，彼得隨意考察我之虛實耳。

西藏 西藏為對外貿易而開之商埠有三，即亞東、江仔、噶大克是也。此等商埠之開放，非全然出於商業上之理由，殆純因政治上侵略之便利，故英國迫我開放。蓋其地均當由印度、大吉嶺至前藏、拉薩之要地，一路峻嶺深溪，舟車不通，殆全無開埠之價值；惟以地接印度、最北鐵路之車站，計由大吉嶺至亞東，路不過八十英里，為程僅七日耳，是以英得印度後，即思出此地以經略西藏，遂有開埠之要求也。此等商埠在貿易上之地位，對印關係，實尙較對中國本部關係為深。蓋由中國內地入藏，最近之地如由雲南、大理至拉薩，亦須三千里；遠者如四川之打箭爐，或甘肅之西寧，其離拉薩之路程，至達五千里以上。此亦無怪乎英人之耽耽注視矣。

新疆甘肅 新甘二省開放為對外貿易之商埠，有喀什噶耳、伊寧（固爾扎）、塔爾巴哈臺、迪化（烏魯木齊）故城（孚遠）、吐魯蕃、哈密、肅州（嘉峪關）等八埠。喀什噶耳、伊寧（固爾扎）俗稱伊犁，在天山之北，漢以後即為中國通中央、亞細亞、歐洲之門戶，現時陸路與西方諸國交通仍屬必經之道，惟對俄貿易特關重要，故在道光七年時，即已開為對俄商埠。塔爾巴哈臺在新疆西北隅，舊為蒙古、吐爾扈特之牧地，土地平坦廣闊，與俄屬、塞爾巴、捷敦斯克省相近，七日可達；由此更乘輪船下額爾齊斯河，三日即可抵西伯利亞鐵路之鄂莫斯科車站，故俄人之

徙居塔城者日多，因之貿易亦日益繁盛，故城（古城）在新疆之東北，東北達烏里雅蘇臺，西北接科布多，西南連迪化，東南接哈密，而與歸化尤其有定期駝隊之互市。迪化在新疆北部，擁有天山北路膏腴之平原，扼全省交通之要樞。昔時爲西域王者之居城，現爲省會，商務微遜以上數埠。吐魯番亦爲西域故都之一，當西部天山南北二路之咽喉；因氣候嚴酷，商務亦不甚盛。哈密在新疆之東部，戈壁之東北，爲由中國本部入新疆之門戶，古稱要塞之地，現時則殊無險可守也。肅州位於甘肅之西北，商埠在嘉峪關，爲昔時中國與西域之交易市場，現時西北各省及俄國之商人亦恆聚集於此。要之以上各埠，大都爲對俄而開，故俄人商業勢力特盛；在昔俄國帝政時代，其商民之來貿易者，在塔爾巴哈臺伊犁等處者常二三千人；近自政變以後，爲勢稍衰。

雲南 雲南爲對外貿易而開之商埠有五，即蒙自、雲南、騰越、思茅、河口是也。蒙自在雲南之東南部，爲雲南及西部諸省通安南東京之要路，自滇越鐵道告成後，雲南全省對外貿易之經由蒙自者，至達八成以上，在雲南各埠中爲第一。雲南即滇省城，位於滇池之北，自昔卽爲交通之要樞；自東京與此間之鐵道開通後，地位益形重要；蓋滇池附近爲大平原，地味肥沃，物產富饒，此法人所以存覬覦之心而要求開放也。（按雲南雖爲光緒三十一年自行開放之商埠，但實係循法人要求使然。）騰越在雲南之西南隅，由緬甸之八莫經大理以達雲南，此地適當其衝，在前數世紀時，已爲中緬隊商往來之要道，自英滅緬甸後，當即要求開爲商埠。思茅在雲南南隅，素爲西藏及西南諸省通暹羅沿海及下部緬甸之要地，回亂以前，隊商盛行，現時貿易稍衰，將來蠻莫雲南間之鐵道開成後，貿易當更有望也。河口爲雲南與安南邊境毗連處之一小市，商業雖不甚盛，但因扼滇越鐵路之要樞，地位亦頗重要。

山東

山東之陸路商埠，有濰縣、濟南、周村、濟寧等處。除周村、濟寧無足述外，濰縣扼膠濟鐵路之要衝，由青島、芝罘二港而來之洋貨，以及由內地出口之土貨，皆以此為必經地。濟南則處津浦路與膠濟路之焦點，又為山東省會，地利既便，商務因亦日盛，是以光緒三十年由我國自行開為商埠，前途頗有望焉。

(乙) 水路商埠

水路商埠，六十有餘，較之陸路商埠遙多；又因概在濱海沿河一帶，交通便利，文化發達，故其商務亦較之陸路商埠為盛。茲分為河港、海港二項述之。

海港

海港多在沿海一帶，最著者計有大連、秦皇島、龍口、煙臺、青島、三都澳、廈門、瓊州，及北海汕頭等埠。〔上海普通亦稱海港實則河港〕大連前與旅順均租與俄國，日俄戰役之結果乃轉移於日本。其地具不凍港之特點，且有中東鐵路之連絡，實為北方之唯一良商港，北方各口貿易，以此稱巨擘焉。秦皇島為渤海灣內之唯一不凍港。開平煤礦公司為輸出煤炭起見，曾擬築大港以利交通；但因地處天津營口二大商埠之間，北方商務已盡為彼等所吸收，恐不能與之競爭也。煙臺在渤海灣頭，灣廣水淺，冬亦不凍；惟港中無甚設備，交通不便，故商務亦不甚盛。青島在膠州灣頭，前歸德人租借，築港與市，不啻英之對於香港，歐戰時為日人所據，現雖退回我國，然商務仍以日人為最盛。此地港口既佳，又有膠濟鐵路以與津浦路相聯絡，實為北方之重要港口，無怪乎德日之均欲攫為己有，以為在華商務之根據地也。三都澳在福建之東北海岸三沙灣內，此灣四周峯巒，僅一水道通海，水面廣闊，水底亦甚深，多數大船均可自在碇泊；惟因陸路交通不便，僅可為軍港而不能為良商港。廈門在福建之東南陽金門灣內，西南

與鼓浪嶼相對，船舶可於其中避風浪；港之背面擁有鷺晉二江流域之富庶地，實南閩貨物之集散場所也。瓊州在海南島北岸，隔海峽以與雷州半島相對，此兩島之貨物集散皆以瓊州為中心地，彼英人之欲開此埠，殆為香港貿易求一伸張之所耳。北海在廣東之西南隅，有沙洲覆於北海灣前，成為天然之防波堤，水陸一百六十里可抵西江中流之南寧，西江上遊之貨物皆於此間出口，此即商務繁盛之所由來。汕頭在廣東之東北隅，港灣雖不甚深，然小輪可以通行，且因扼韓江入海之口，又有潮汕鐵路之便，故在粵省，除廣州外，亦為第二大商埠焉。

河港 屬於河港之商埠約五十餘，中國最大商埠，如上海、天津、廣州、漢口等，皆即屬於河港；惟雖鳳河、河，而對於遼洋之航船亦甚便利，此商業之所以特盛也。茲姑就河別，分為長江、粵江、白河、遼河、黑龍江、圖們江、閩浙諸江等，而對於其所屬之商埠，分述如下。

(一) 長江流域 長江為亞洲第一巨川，長達九千九百六十餘里，常可通輪者即已達一千八百餘里，〔由上海至漢口〕漢口以上至宜昌之一千二百餘里，大輪雖不能常駛，但吸水五六呎之輪船仍可通行無阻；水利之便如此，宜其商業在中國為最盛。沿江商埠，以上海為第一。茲以次論之。上海在黃浦江之左岸，距長江出口約一百八十里，遠洋航路以及沿江沿海各航路，皆以此為起點；且滬寧、滬杭二線之樞紐，水陸交通均極便利；進出口貨，亦以此地為要衝，商務之盛，不僅甲於中國，抑且為世界最大商埠之一，是以外人汲汲欲使上海成為「國際的都市」，而劃歸外人管理，此其居心可概見焉。蘇州距上海二百四十里，有蘇州河及滬寧路可通，交通雖稱便利，惟以接近上海之故，商務難望其十分發展。鎮江適處長江與大運河之間，由大運河南至杭州北至清江浦皆通小輪，長江來

往船舶，亦於此間暫泊上下貨物，滬寧鐵路亦通過此間，故商務尙盛。南京古稱帝王之都，形勢雄偉，現以下關爲商埠，水陸交通均極便利。蕪湖在南京上流，爲產米最著之埠，皖省多數河流，均蒼萃於此，且多通小輪，是以米穀匯集特多，長江一帶各省多取給焉。安慶在蕪湖之上流，古稱要塞，夙爲政治上之都府，於商業尙未臻發達。九江爲江西省唯一之商埠，出入該省之貨物皆以此爲轉運地。漢口爲中國內地第一大商埠，正位於長江之中樞，上下遊之航行極便；又以京漢粵漢兩路亦皆經此，陸路交通，亦比任何商埠爲便，誠所謂九省通衢，四通八達之地也。武昌與漢口隔江對峙，乃湖北之省會，商務遠不及漢口之盛，陸路僅有武長鐵道通長沙耳。岳州距漢口三百八十餘里，有城陵磯要塞，扼洞庭湖之咽喉，爲軍事上之必爭地；其在商務上之地位，以湘省貿易多直接與滬漢行之，故岳州無由發展。沙市在岳州上流四百八十里，南通湖南常德，北通漢水流域，且爲水陸入川之孔道，昔時貿易頗盛，自宜昌開埠後，商業漸爲所奪。宜昌在沙市上流二百三十七里，爲長江輪船之終航地；由滬漢一帶運來之洋貨，在此改裝民船入川，四川出口之貨，亦由此間改裝輪船以往滬漢，故轉運貿易，頗稱發達。萬縣距宜昌約六百里，因航運危險，商務不甚發達，僅爲貨物通過場所而已。重慶在萬縣上流約六百里，距上海三千九百餘里，位於嘉陵江與楊子江之合流點，爲四川交通之要樞，川省貨物之吞吐口也。是以中英烟台條約，中日馬關條約，皆要求開爲商埠，其重視可見一斑。長沙爲湘水沿岸之巨埠，乃湖南之省會，陸路縮武長株萍二鐵路之樞紐，水路有汽輪通益陽，常德，湘潭，漢口，宜昌各埠，商務之盛在湘省稱巨擘焉。湘潭離長沙七十里，嶺南貨物多由此經長沙以轉運滬漢出口。常德，縮，湘西之門戶，洋貨之運往滇黔二省，以及二省之出口土貨，皆以常德爲集散地。此數埠者，殆均可稱爲長江支流之繁

盛商埠焉。

(2) 粵江流域 粵江由東江、西江、北江合流而成，以西江爲最大，有粵江本流之稱。遠洋巨船，可由江口駛入黄埔，二千噸內外海船，亦可駛至廣州，廣州以上，則僅帆船小輪能通。沿本支各江之商埠，有九龍（已割於英）、拱北、廣州、江門、甘竹、三水、肇慶、梧州、南寧等處，爲已開放者；尙有桂林、惠州二埠，則尙未實行開放。此外尙有割讓於英之香港，與割讓與葡之澳門，雖現時主權屬人，而與中國商業關係亦至密切焉。粵江流域之商埠，以廣州爲最盛。廣州離香港二百八十里，在珠江北岸，水陸交通，均極便利，爲歷史上有名之對外商場；三江一帶之內地貿易，盡爲所握，故英國於得香港之貿易根據地後，遂要求開廣州爲商埠，蓋卽爲銷納香港貨物計焉。拱北在西江之口，與澳門相對，其遠洋貿易雖不及香港之盛，但內地帆船貿易尙稱發達。三水在廣州上流約九十里，爲西北二江之合流所，每年通過貿易甚盛。江門在西江濱，離廣州二百六十里，附近土地沃饒，物產豐富，商務因之以盛。甘竹在西江上流約八十里，地利尙富，惟商務稍遜。肇慶在三水上流八十餘里，細流極多，可通內地。梧州在德慶上流一百七十餘里，爲桂江西江之合流所，由桂江可通桂林，由西江可通潯州、南寧、龍色等處，乃自粵入桂之關門，其商務僅亞於廣州而已。南寧在西江北岸，距梧州千餘里，北經百色可以入滇，南經欽州可至北海，西經龍州可至亞東，東經梧州可至廣州，適處桂省之中央，據西江流域之沃野，因自關爲商埠焉。龍州在西江支流左江之北岸，距南寧七百里，水陸俱與法屬安南通，由水路可以至東京，由陸路可以達河內，故由法人要求開爲商埠，蓋邊境之重鎮也。

(3) 白河 白河發源塞外，南流合直督各細流以集於天津，更與大運河、永定河等合而入海。全長約九百餘里，

由河口至天津之一百八十里可行汽輪，天津蓋即白河岸之唯一大商埠也。海運方面，有定期航行上海秦皇島等處之船舶，為沿海貿易之要樞；陸路方面，京奉津浦二路皆以此為交點。水陸交通之便，實為北方各埠中第一。北方各省區之進出口貨，亦皆以此為轉運之中心，其地位蓋正不亞於上海之對於長江流域也。故中英、中法條約，首即強迫我國開為商埠，以便扶植其商業勢力於北方，蓋即為其地位之適宜焉。

(4) 遼河流域 遼河發源於東蒙古，經奉吉二省以入海。沿河本支流之商埠共計有六，通江子、鐵嶺、新民、奉天、遼陽及營口是也。通江子為遼河水運最便之處，南滿最著之物產——尤其大豆——多集於此。鐵嶺在通江子之南，遼河左岸，附近極富雜糧，城內釀酒榨油之業頗盛。新民在鐵嶺西南，遼河右岸，為京奉鐵路之一要衝。附近家畜穀物頗多，商業因之大盛。奉天在遼河支流瀋河之陽故又名瀋陽，昔為滿洲舊京，現為奉天省會，商務之盛，在東省稱爲第一。遼陽亦為昔時首都，現為奉天東北諸縣通營口之要地；此地野富雜糧，山多木材，商務尙盛。營口在遼河之左岸，由此至河口約四十里，可行汽輪，遼河流域之對外貿易，向於此間行之；自大運開港後，以港灣設備完全，且有南滿鐵路之連絡，於是遼河流域之貿易，多移轉於大連焉。

(5) 松花江流域 松花江發源於吉奉邊境，經吉黑二省以與嫩江黑龍江合。沿流有可行輪之處，亦僅淺水汽輪爲限。此河本支流之商埠，共計有四，即吉林、哈爾濱、齊齊哈爾，三姓是也。吉林爲吉林省會，在長春東二百四十里，松花江之左岸，富有物產森林，爲南北滿交通之中心，朝鮮北部來往之要道也。哈爾濱在松花江之中流，西伯利亞鐵路與中東鐵路之交叉點，佔北滿農業之中心地，與俄國關係最切，商業之盛爲北滿第一。齊齊哈爾現稱龍江，在

嫩江左岸，爲黑龍江省會，與愛琿交通甚便。三姓一名伊蘭在牡丹江與松花江合流之所，山地多，人口少，僅產砂金之屬，日人之所以要求開爲商埠，特藉此可以通行內地一帶耳。

(6) 黑龍江 瀕黑龍江而開之商埠，僅有愛琿一處，與俄屬海蘭泡相對，爲中俄境界之重要地；從前貿易甚盛，自中東鐵路開通後，中俄貿易乃移轉於龍江及哈爾濱各埠。

(7) 圖們江 濱圖們江而開之商埠有琿春、局子街、龍井村、頭道溝、百草溝各埠。琿春爲光緒三十一年中日新訂東三省條約所開，餘則宣統元年圖們江中韓界務條款允開，要之均爲日本所要求開放者也。琿春在圖們江左岸，琿春河之右岸，南接朝鮮之元山慶興，北通俄國海參崴，實三國衝要之地也。商務尙盛。其餘各埠，則商業上本不佔重要地位；徒以與朝鮮接壤，爲朝鮮人自由住居之區域，在政治上頗關係重要，故日本要求我國開爲商埠也。

(8) 鴉綠江 鴉綠江發源長白山麓，長一千五百里，由江口至安東之一百餘里，可以行輪；沿江有商埠二處，即安東與大東溝是也。安東在鴉綠江之右岸，爲輪船之終航點，其地位正如營口之於遼河，沿河貿易皆以此爲中心地。此地對於日本朝鮮之關係最爲密切，有鐵路以與奉天相連絡，不獨商業上關係重要，即軍事上亦爲要衝也。大東溝在鴉綠江西岸，昔爲鴉綠江流域木材集合地，自安東開埠後，木材貿易遂爲所奪。

(9) 閩浙諸江 閩浙兩省之水路商埠，計有閩江之福州、浙江（錢塘江）之杭州、甬江之寧波、甌江之温州諸埠。福州在閩江入海之處，計離海口約一百餘里，大汽船亦可通行，惟僅能至馬尾碇泊。（離江口八十四里）此地自昔爲對外商務最盛之處，以造船名於世。沿閩江流域之物產，皆由此以輸出。杭州在錢塘江之右岸，由杭溯江而

上至嚴州之二百五十里間，可行小輪，適舟楫之利；陸路方面以滬杭甬鐵路之中樞，交通亦至便利，商務之盛在浙省首屈一指也。寧波在奉姚二江交流成爲甬江之處，自昔卽爲沿海貿易之重鎮，自上海開埠後，對外貿易漸衰，然內地貿易之權猶操之於該地焉。溫州在甌江之濱，離海口約六十里，大汽輪亦可通行，本流域之貿易，均爲所支配，在浙省中其地位亦僅略亞於寧波耳。

第三節 勢力範圍分布之關係

(1) 列強要求勢力範圍之由來

自南京條約以後，中經數次變亂，中國屬地領土，相繼爲列強所蠶食，如安南見併於法，〔光緒九年〕緬甸見併於英，〔光緒十二年〕琉球高麗見併於日，〔光緒二十一年〕此藩屬方面之滅削也。香港被割於英，〔道光二十二年〕台灣及澎湖列島之被割於日，〔光緒二十一年〕烏蘇里江與日本海一帶之地見併於俄，〔咸豐八年與咸豐十年〕此領土方面之喪失也。餘若海岸要地，亦大都爲外人所租借，淨盡如九龍與威海衛則租借與英，〔九龍於光緒二十四年，中英展拓香港界址專條租讓與英，威海衛亦於同年議租於英。〕旅順大連前租於俄，復移租於日本，〔光緒二十六年俄人經營，至日俄戰後，轉租於日本。〕膠州灣則租借於德國，〔光緒二十三年〕廣州灣則爲法國租去，〔光緒二十六年〕此等租借地方，名雖「租借」，實亦無異割讓，觀於旅大之到期不還，則「租借」二字，實亦無異告朔之餼羊焉。

上述諸地，既爲列強分別割據，或租借以後，於是在華外人勢力，益復根深蒂固；非獨政治上之勢力遠勝從前，即商業上之勢力，亦因各有「根據地」之基礎，得以迅速向上述各商埠擴張；於是中國商業，在此國際的進攻情形下面，乃又開一新面目。即所謂「勢力範圍之分布」是也。凡某國勢力範圍所在之處，則該國商業必特別發達，因此各國對於中國，遂日以要求「勢力範圍」爲事，茲就其事項之原委，略述如下：

「勢力範圍」(Sphere of Influence)本係法律上之一名詞，其定義歷來不甚顯明，尤以適用於中國時，更超出尋常法律上之地位以外，此與「最惠國條款」之在中國，均被曲爲解釋，殆有同感焉。茲先述其普通在法律上之地位。據柯伯特 (Cobbet) 於所著 Cases and Opinions on International Law 書中所下之定義：「勢力範圍者，乃指某一地域，普通多爲文化低劣之民族所居，凡一國因與他國競爭欲佔據該地域時，即謀先取得該地方之種種優越權利，以便將來併吞其地，或夷之爲保護國之先聲。」〔參考章羅貝：Foreign Right and Interest in China, p. 271 所轉引柯伯特文〕而霍耳氏更有一最明顯之定義如下：

「勢力範圍者，乃地理上與一國屬地或保護國接壤，或政治上與該屬地或該保護國天然可相團結之地，然並不服該國實際管轄，即普通對於保護國所有權之最小限度，亦不能於該地按常行使。此範圍所以排斥他歐洲國對於該國實關緊要之土地外，俾作日後政治上國土之擴張，或軍略上用以占領軍事之優越地位。」〔見刁敏謙：中國國際條約義務論轉引霍耳 (W. E. Hall) 之國際法中定義。〕

據柯伯特之說，「勢力範圍之地域」須爲「文化低劣民族所居之地」，此則匪所論於我國，我國固四千餘

年之文明古國也。又據霍耳氏所云，勢力範圍，以「與一國屬地或保護國天然可相團結之地爲限」；而在我國，亦復有例外發生。即凡與一國「租借地」接壤之地，或與一國對華商業關係最爲密切之地，亦有要求爲其勢力範圍者。於此知外人於租地之始，即已存有「久借不歸」之心焉。例如光緒二十三年法國要求「中國不得暫時或永遠讓海南島與他國，亦不得讓與他國爲海軍根據地或停駐地」；翌年又由中國允許「不得暫時或永久以租借及其他種名義，讓安南交界各省與他國」。後者固由滇桂等省與安南接壤，因以啓其吞併之心所致，但前者卻因海南島之與法國租借地廣州灣接近，意欲攫爲己之勢力範圍耳。又如光緒二十四年英國要求中國對英聲明：「不租借或他種名義讓長江流域之各省與他國」；即因長江流域爲英國商業勢力最盛之處所也。又如同年四月，中日約定：「中國不得讓福建省沿海內地，及其一切轄境與他國」；而民國四年中國又照知日本：「將山東省內，或其沿海一帶之地，或島嶼，勿論以何項名目，概不租與或讓與外國」。此兩省固全然不與日本接壤，而日人竟中，居然以己國勢力範圍自居，蓋即因此等地域，對於彼之侵掠，進取甚便也。

此外尚有因土地接壤，與投資甚多之關係，亦有藉口，宣稱爲其勢力範圍者。此則無論中國承認與否，彼恆自居不疑焉。例如日本之於滿蒙，即尤以己之勢力範圍自居；而其他各國，亦即於有意無意間承認之。又如兩競爭國家，因利益衝突之關係，亦有互相締約，認定兩方在中國之勢力範圍，各不相犯，以免競爭者，此尤中國之奇恥大辱也。例如一八九九年之英俄協定，英國承認俄國在長城以北之特權，俄國亦承認英國在長江流域之特權；又一九〇七年之日俄協定，日本承認俄國在北滿之特殊勢力，俄國亦承認日本在南滿之特殊利權；又一九二〇年之日

英同盟與一九〇七年之日法協定，亦皆相互承認在中國之特別利益範圍，此種勢力範圍之劃定，全由當事國之擅自釐定，其侵犯中國主權與否，全然不問，此實中國之特殊現象也。

由此以觀，「勢力範圍」在中國之解釋，去普通法律上之意義已甚遠；蓋已由法律上之地位，因利乘便，一轉而入於事實上之地位矣。至此吾人得由中國之特別情形，而得一新解釋：即勢力範圍者，乃列強因在均勢之下，不便瓜分中國，先行劃定中國土地之某區域爲其勢力範圍；在此範圍以內，不許他國染指，以便後來得以爲政治上經濟上之侵略易於成功也。定義既明，現即進而討論其獲得「勢力範圍」之方法：

列強在我國「勢力範圍」之獲得與造成，實由兩大工具有以致之，即所謂「鐵路與銀行」之雙管齊下政策是也。由鐵路政策之實施，而列強商務更見發展，此固交通發達之自然結果也。由銀行政策之實施，不僅列強在華商業，深受金融上之扶植，得以欣欣向榮；且因此樹立殖民銀行之基礎，爲政治上之活動，而操縱中國之財權焉。蓋鐵路權既已獲得，則各種行動不受阻礙，而勢力範圍自成；觀於一八九八年四月匯豐銀行上書英外交部有云：「吾人所最當注意者，爲上海蘇州南京間擬設之路線；該線將經過中國最富庶之區，其於開發中國必大有裨益；而以是路之獲利可操左券，故尤可獎勵他方面之同等企業，助英國貿易之進步。」其重視鐵路與商務之關係，可見一斑。果也書上不久，英使即要求造滬寧鐵路，總理衙門即與訂草合同。於此可見鐵路建設權之獲得，與勢力範圍之造成，實至有關係也。更以他國爲例證之：光緒二十二年俄國得長約千里之東清鐵路，〔現時中東路〕又年復延長四百餘里以至旅順口，於是東清路線一帶，盡爲俄國勢力範圍。及日俄戰役，日本戰勝俄國以後，南滿鐵路

入於日人之手，且得安奉鐵路之建設權，於是南滿一帶又成爲日本人之勢力範圍。他如法國欲以雲南爲其勢力範圍，則先要求安南至雲南省城之鐵路延長權。英國欲保障其揚子江流域之勢力範圍，乃力爭天津鎮江線，山西河南揚子江線，浦口信陽線，蘇州杭州寧波線之建設權，凡此皆足視爲「路權」之獲得，即「勢力範圍」獲得之先聲也。

至於銀行政策，亦爲列強取得勢力範圍同時並進之一策。蓋取得鐵路權後，不能不有所指揮，而指揮之權則屬之於銀行。此種銀行之設立，初皆具有特殊之性質，由本國政府許以若干特權，蓋其目的本在循本國之外交政策，而爲經濟之施設也。最著之例，如日俄戰後，俄國與李鴻章結立中俄密約，隨即設立華俄道勝銀行以爲經營中國之機關，東清鐵路建設之契約，即締結於該銀行之手者也。又如德國爲對華經濟上之活動，亦網羅其國之有力銀行，於一八八九年在中國設立德華銀行，專營借款及經濟上之施設。法國亦然，以其在安南經營著有成效之印度支那銀行（東方匯理銀行），更於中國設立分行，專營對華經濟事務。英國本爲自由主義之國家，但其在華設立之海外銀行，自始即爲英國侵略政策之急先鋒，如上述匯豐銀行之上說帖於英外交部，要求承造滬寧鐵路，即其一例；以後該行與怡和洋行聯合，別設一中英公司，於是對華投資借款事務，更完全由該行獨佔矣。（參考牧野輝智：國際資本戰第五篇，支那之卷。）至於日本在華銀行，其有助於勢力範圍之造成，更屬顯然之事，如橫濱正金銀行在東三省設立之分行，至遼九處，無論工商實業方面之投資，與夫政治上之借款，殆無不由該行主持；其次朝鮮銀行，在東三省之金融勢力，亦不亞於正金銀行。日本之於滿蒙一帶，得有根深蒂固之經濟基礎，殆可云全然由

於此二大銀行扶植之結果也。

綜上所述，列強既以「鐵路政策」與「銀行政策」二大方式而取得其「勢力範圍」，於是在勢力範圍以內之地，彼即宣稱有特別優先利益權，無論建路投資，發達工藝，均自以爲立於優越之地位，而不容他國對於其利益有所侵犯，因此中國對外貿易，在此情形之下，亦遂發生一種新形勢，即隨「勢力範圍」爲消長是也。凡屬於某國勢力範圍之區域，其對外貿易亦必以該國爲最盛。例如東三省爲日本之勢力範圍，故日人之商務，幾可涵蓋一切，雖以美國之競爭，亦終不免被逐於市場之外。且日人之於東三省，不僅商務發達已也；即各種農工鑛業之投資，亦已成爲包攬之勢，於此足徵「勢力範圍」在經濟上影響之巨也。他如德國之於青島，〔就戰前言〕英國之於南華以及長江流域，法國之於滇桂等省，殆皆可作一例觀也。尤其英國自得香港以後，商業勢力更增一堅強之基礎；蓋香港爲轉運之中心港口，非獨對華商業，資爲集散之要地；即東西南洋各國間之貿易，亦屬必經之港口。英得此地以後，從前葡萄牙在華所操之商業霸權，遂移轉於英人之手，英人乃得以此爲根據地，而拓殖勢力於其他各處，此英國在華商務之所以特盛於其他各國也。論者謂香港之有造於英國遠東商務，亦正不下於新加坡之有關於英國遠東軍務，其重要蓋可知矣。

(2) 列強勢力範圍之分佈狀況

列強在華「勢力範圍」之取得，及與商業發展之關係，已如上述；茲更從具體方面，將各國在華勢力範圍分佈之情形，分述如下：

(甲)英國 外人之侵略中國，以英國爲最先，而勢力範圍之要求，亦由英人爲厲之階，故即先就英國述之。英國於南京條約要求割讓香港之時，即已預存「以廣東爲其勢力範圍」之心，故至咸豐八年，遂以增拓香港界址爲名，割去九龍半島之一部，於是英國在南華商務之根基，於以確立；但英人尙未以此自足也，彼云通商目的地，蓋遠在長江流域一帶之富饒地，故於南京條約，即首先要求上海爲五口通商之一；至天津條約，更進一步而要求長江流域之四大口岸，——鎮江，南京，九江，漢口——亦開爲商埠，於是長江沿岸各埠，皆爲英國自由貿易之地，及至同治十三年，（西一八七四年）因滇案發生，訂立烟台條約，英國更要求開宜昌，蕪湖等爲商埠，至此長江流域各重要口岸，殆均已爲英人開放矣，此即英國在長江流域勢力深厚之由來也。會不久（光緒十一年）法國攻我安南，英人亦即借端虜緬王而滅緬甸，我國與爭未勝，英人反從印度出兵攻西藏，結果訂立緬甸條約（光緒十二年）及西藏條約（光緒十六年）許英人在西藏通商，並尤以重慶開爲對英商埠，至此長江上游亦爲英人勢力之所及處矣。

英國在長江流域之商業勢力，既因屢次侵略政策而成功，遂視爲當然之權利；但恐他國之見侵犯也，乃於光緒二十四年二月，更逼迫我國爲下列之申明：「長江流域關係中國重大，其中地域，自不抵押借租或讓與他國。」自有此次申明以後，中國對於其他各國，在長江流域苟有權利允許，即常受英國之嚴重抗議。最著之例，爲比國銀公司承造京漢鐵路事，英人聞耗，國論沸騰，蓋比商實爲俄法作僂，而京漢又爲我國中部之重要幹線，實有中斷揚子江流域之勢力，故英人不得不出而力爭也。交涉結果，由我國允以下列鐵路：即（一）天津鎮江綫，（二）山西河南

揚子江綫，(三)九龍廣州綫，(四)浦口信陽綫，(五)蘇州杭州寧波綫，歸其承辦，英人始已。惟約中尙指出滬寧綫與山海關至牛莊綫，中國前已正式允與英國承造者，尙不在數內焉。嗣以建築牛莊與北京之鐵路，英國與俄國利益相衝突，俄國指斥英國爲侵犯其特別勢力範圍，當由兩國政府協商結果，於一八九九年訂立英俄協定 (Anglo-Russian Agreement)，劃定在華勢力範圍，由英國承認俄國在長城以北之權利，俄國承認英國在長江流域之權利，此事方告一段落。自此以後，英國在長江流域之勢力範圍，不僅忝然自居，即我國與他國，亦與以實際上之承認矣。〔參考 Willoughby: "Foreign Rights and Interest in China." 論利益範圍章。〕

英國在長江流域之勢力範圍，既得確認以後，乃傾全力於鐵路建設。上述五路，在英人之初意，本欲一一造成，事權全屬諸己，庶幾發縱指使，更易收統一之效；嗣以滬寧與辦，蘇浙紳民，對於此事即紛然抗議，遂決定由我集款自造，改道由上海達杭州，再由杭州之對江達寧波；英使迭次抗議，謂政府不應畏懼商民而改約；一九〇七年，乃仍與英人訂合同，規定「但借其款，不與事權」，迨一九〇九年，收買蘇浙自造鐵路，俾與滬寧綫銜接，而「不與事權」之約，亦無形打消矣。杭甬路則迄今未成。山西鐵礦與道清鐵路，原案只云山西河南揚子江綫，蓋山西礦務，先由晉商與英商福公司訂有合同，至一八九八年，乃又由商務局與福公司訂借款章程，規定開鑿製鐵運輸各節，意在爲鑛籌運出之路，擬由山西之澤州，至湖北之襄陽也。既而謂襄陽以下，水道仍不暢通，而開鑿只在河南懷慶境內，原議不適於用，當又改擬由懷慶至江蘇之浦口，但此路須橫截京漢，恐妨其利權，議久未決。一九〇三年又改議由河南之鄆城至浦口，然與後浦信一綫又有妨礙，乃改向東北達道口鎮，以至北運河，至一九〇五年，始確立爲道清鐵

路。就鐵之便利點起於清化鎮，並不在懷慶矣。後二年商務局雖以銀二百七十五萬兩收回鐵務，但路權仍歸英人所有也。鎮津綫原爲允許英國五鐵路中之重要者，一九〇七年直魯蘇紳民，以受滬杭甬鐵路之影響，亦合謀集款自造，乃改議爲津浦綫，只借英德之款，路由自造，除總工程師外，事權全歸中國。浦信鐵路直至一九一三年訂正合同，起於津浦路之烏衣站，西迄於京漢路之信陽，乃甫經開工而歐戰已起，借款無着，此時猶在停頓中也。惟以上各路無論建成與否，要之英國在揚子江流域所單獨獲得之鐵路，凡一千五百五十一哩，其與他國協同獲得者，二千五百八十一哩，合計達四千一百三十二哩，斯可知英國在長江流域勢力雄厚之一斑矣。

(乙) 日本 次於英國在華有極雄厚之勢力範圍者爲日本。日本在日俄戰役以前，在東三省尙無大勢力可言。雖以東省接近朝鮮之故，屢思擡爲己有，然以俄國虎視眈眈，終有所顧忌而不敢。及日俄戰爭發生，日本爲發展大陸計劃起見，乃傾全國之力以與俄國戰，大獲全勝。光緒三十一年（西一九〇五年）日俄議和於美之樸斯茅資（Portsmouth）結果俄國在南滿所得之利權，盡移轉於日本，日本且更強迫我國訂立認可之條約，即所謂新訂東三省條約者是也。約凡三款：第一款「中國政府將俄國按照日俄和約第五款及第六款允讓於日本國之一切，概行允諾。」又另訂附約十二款：其第一款「中政府允俟日俄兩國軍隊撤退後，從速開十六處地方爲商埠。」商埠名稱，詳見原約，及上述商埠一覽表。」又第六款「中國政府允將安東縣至奉天省城所築之行軍鐵路，仍由日本政府接續經營……以十五年爲限……估價售與中國。」自此日本在東三省之特權地位，遂以確立。

日本既取得東三省之特權地位以後，遂不許他國對於其勢力範圍之利權，稍有侵越。最著之例，如光緒三十

三年（西一九〇七年）中英兩國訂立由法庫門至新民屯約五十哩之鐵路借款，日本即以該鐵路與南滿鐵路並行爲口實，大起反對；後卒於中日協約中第一條約以將來若中國在該處建築鐵路時，必先與日本協商，始寢其事，然此線之主權，卻已暗中爲日本所擁有矣。宣統元年，日本既吞併朝鮮，乃由朝鮮之北境，進窺吉林之邊陲，而於南滿，亦不以得之於俄者爲已滿足，乃更定中韓界約，五案條款，及新奉吉長等之借款合同。中韓界約第六款載：「中國將來吉長鐵路接展造至延邊，在韓國會寧地方，與韓國連絡……路款建築均由日本供給。」在五案條款中，其第二項，「新奉路併入京奉路，展造至奉天城根，但須仍保留用日人之權。」第三項「吉長路用日本工程師將來延長至朝鮮之會寧。」第五項「南滿及安奉沿線之礦產，得中日合辦。」自立此項條約以後，日本在東省所得之特權，益較前爲巨，而經濟上之勢力範圍，亦更加雄厚矣。

惟以上所述，尙爲我國革命以前日本所獲得之利權；革命以後，東三省之日人勢力，益復增加甚巨；最顯著者爲日本取得滿蒙五鐵路之權利；此五鐵路之協約，成於民國二年十月，其借款則出自正金銀行，於此可見日本之取得「勢力範圍」，仍不脫上述「銀行鐵路雙管齊下」之政策也。茲將五鐵路路線列下：（一）四平街洮南綫，約二百三十哩。（二）長春洮南綫，約百八十哩。（三）洮南熱河綫，約四百七十哩。（四）開原海龍綫，約一百二十哩。（五）海龍吉林綫，約一百一十哩。日本取得此五路線後，雖未即時建設；但沿路所投資本，已不下鉅萬，因之滿蒙一帶之商業經濟權，盡握於日人之手。及歐戰發生，日本更乘此時機，思於鞏固滿蒙勢力範圍之外，復欲攫取山東全省之經濟權，乃突向我國提出「二十一條」要求，強迫我國承認。其中關於勢力範圍者，如第一號關於山東方面，則除

承繼德國在山東已享之各種權利利益外，並擬奪取山東省各沿海島嶼及鐵路，並開商埠；第二號關於滿蒙方面，則關於南滿洲東部內蒙古優越權，除確定原有利權外，旅大兩港及南滿安奉吉長三路之租借期限，均展長至十九年，日人在該處可以自由居住來往，並有土地租借權及所有權和探礦權，且建築鐵路借款，須得日本之同意。……此約在當時雖被迫訂立，然國民迄今尚未承認，不過無論承認與否，而在事實上，滿蒙一帶及青島等處，固已完全成爲日人之勢力範圍，重要工商事業，蓋皆操於日人之手也。

(丙) 俄國 俄國在中國要求「勢力範圍」，起源於咸豐八年及咸豐十年併吞黑龍江州及沿海州以後；彼時俄政府以清廷無能，頗思攫滿洲爲己有；苟非後來日俄之役，俄國趁南下之勢，滿洲是否仍爲現時之東三省，蓋猶在未可知之數焉。考俄國在我國所取得之「勢力範圍」，與他國稍異其趣，即大都自密約中來。至於明訂各約，雖有喪失利權甚巨之事，不過要求免稅，通商，割地賠款而已，但尚未及於「勢力範圍之劃分」也。密約之由來，最初係因日本爲俄德法三國所迫，退還遼東半島與我國，〔光緒二十一年西一八九五年〕同時俄又保證由巴黎出面，借四萬萬法郎於中國，以償還日本賠款，致受日本之怨尤。因於次年〔光緒二十二年西一八九六年〕由李鴻章與俄國羅吧諾夫 (Lobanov) 訂立密約一種，以爲酬庸之具，即所謂加希尼密約 (Casini Convention) 是也。此約凡十款：第一款，中國允許俄之西伯利亞鐵路，得由北滿延長以至俄屬海參崴；第二款，中國承認俄人在中國境所建設之鐵路，有三十年之完全管理權，期滿由中國備款贖回；第三項，倘中國建設山海關至奉天之鐵路，需借款時，須儘先借用俄款。第五款，中國允俄人得設鐵路警備軍於經過中國境之俄國鐵路各重要站口，以資保護。要之

此約之目的，俄國即在要求中國許以在北滿之特別利權，以造成一種勢力範圍而已。

自立此約以後，在同年中，我國政府即命許景澄與華俄道勝銀行，議訂「建造經理東省鐵路合同」十二條，載明所造鐵路與俄之赤塔及南烏蘇里河流域相接，由我國入股銀五百萬兩與之合夥，名曰中俄東省鐵路公司。該路及沿線產業等，自開車日起，三十六年後我國可給價收回；又從開車日起，八十年後，應以無償償還我國。嗣於二八九九年，又議定廣南滿洲支路辦法；至一九〇二年幹枝綫一律開業，於是中東鐵路可達旅大，而沿線一帶，遂成爲俄國之勢力範圍矣。於此吾人有須注意者，即俄國造成勢力範圍之方式，與其他各國正無二致，蓋亦採取「銀行鐵路雙管齊下」之政策也。

俄國在滿洲之勢力範圍成功以後，更擬藉鐵路勢力以銳行侵掠計劃，遂宣稱所謂「路警權」不僅以「商業」爲限，尤應推廣及於政治方面；乃於一九〇一年（光緒二十七年）沿中東路（即東清路）設立俄國法庭，並徵調軍隊，駐屯鐵路沿線，以強索利權；我國當以此旨先通告美國，美國與英日諸國隨即抗議，俄國始以「倘無糾紛發生或其他各國侵入，則允於十八個月撤退駐軍」爲辭。但未即實行而日本已提出通牒於俄，直稱「俄國駐兵滿州，有礙日本利益」，嗣以未得滿意答覆，遂於光緒三十年（西一九〇四年）致最後通牒於俄，宣戰。戰事結果即爲樸斯茅資和約之成立，俄國承認盡撤滿洲駐軍，並歸還各地主權於中國，並以旅大轉租於日本，又長春至旅順鐵路幹綫及支綫種種權利，亦均轉讓於日本，自此俄國在滿洲向有之勢力範圍，遂盡由日本承襲矣。俄國僅得在沿邊一帶，保持邊境貿易而已。

(丁)法國 法國在我國之「勢力範圍」全在南華與安南接壤之區，安南本我藩屬，法國欲奪取爲保護地，我國抗議而法不理，遂發生光緒十年（西一八八四年）之中法戰爭。法軍海陸並進，清廷大恐，乃與議和於天津，承認安南爲法之保護國焉。法國既併安南，又思侵略雲南廣西兩省，以該兩省與安南接壤，頗欲致之勢力範圍之內；當於光緒十一年根據上年天津和約，會議於天津，規定中國與北圻陸路交界，允准法國商人及法國保護之商人等運貨進出。（第五款）又爲推廣互市起見，由法國在北圻一帶開闢道路，鼓勵建設鐵路；若中國酌擬創造鐵路時，中國自向法國業此之人商辦。（第七款）至次年（光緒十二年）又成立中法會議越南邊界通商章程十九款：第一款即規定保勝以上，諒山以北兩處爲對法通商地；第六款規定進口之貨，由法國商民及法國保護之人運至邊界通商處所，已納進口稅即可入中國內地銷售，同時該款又明定洋貨進雲南廣西某兩處邊關時，且得按照中國通商海關稅則，減五分之一收納正稅。第七款更規定法國商民保護人等，赴中國內地購買土貨，運出雲南廣西某兩處通商處所者，亦得按照海關稅則，減三分之一徵出口正稅。另外於第十三款，尚有種種外人日用之品免稅之規定。照此約以觀，法國在滇、桂兩省邊疆所取得之利權，蓋已不爲小矣。

但法人雖得上述特權，尙未以爲足也；更於光緒十三年（西一八八七年）與我訂立中法續議商務專條十款，光緒二十一年（西一八九五年）又訂立中法續議商務專條附章九款，於是法人在南華一帶之勢力範圍，乃更根深蒂固矣。考十三年專條之重要者，爲第二款按照前約指定通商處所，廣西則開龍州，雲南則開蒙自暨耗。第三款爲改定由北圻入中國滇粵通商處所通商之洋貨，按照海關稅則減十分之三收納正稅；其出口至北圻之中

國土貨，減十分之四收納正稅。第六款爲中法交界區域內之船貨貿易除船鈔外一概免稅。二十一年專條附章之重要者，爲第二款改定上述由蒙自往保勝之水道商埠非在蠻耗而爲河口。第三款又議定雲南之思茅，亦開爲法越通商處所。第五款議定中國將來在雲南廣西廣東開鑛時，可先向法國廠商及鑛師人員商辦……至越南之鐵路，或已成者，或日後擬添者，彼此議定，可由兩國商酌，妥訂辦法，接至中國界內。此約立後，次年遂有廣西龍州鐵路建築契約之訂立，以便聯絡安南之諒山，蓋即循此約而來者也。又次年（光緒二十三年）法國乘列強向我國租借要地之機會，亦向我清廷要求廣州灣之租借，因恐清廷之不允也，並集合軍艦於東京灣沿岸以威迫，因此成立租借之條約，准法國駐軍於此。於是法人在西南等省之經濟勢力範圍，更得用武力以爲保障之具矣。其後欽渝鐵路六億法郎之大借款契約，亦由法國中法實業銀行主持，其目的即在興築以欽州爲起點，經南寧，百良，興義，羅平，雲南而達於重慶之一千三百哩大鐵路，以與雲南已成之滇越路相聯絡。使此路完成，則西南五省之法國勢力，當亦不下於英之於長江流域，日之於東三省也。

（戊）德國 德國現時在華，已無特殊勢力範圍之可言。惟在戰前，以有青島爲活動之根據地，故其勢力頗盛。光緒二十四年（西一八九八年）德國向我要求租借膠澳，附加以由青島經過濰縣，青山，博山，等處往濟南及山東界之鐵路，以及由青島往沂州及由此處經過萊蕪至濟南之鐵路，均歸德國承造。（中德膠澳租界條約第二端）又山東省內如有開辦各項事務，商定向外國招集幫助爲理，或用外國人，或用外國資本，或用外國料物，中國應許先問該德國商人等，願否承辦工程，售賣料物。（上約第三端）又約中所開各鐵路附近之處相距三十里內，……尤

准德商開挖煤筋等項，及須辦工程各事，亦可德商華商合股開採。德人既得有此項特權，加以青島地位便利，遠洋貿易均集於此，於是青島商務日盛，而無形中山東已成爲德國之勢力範圍矣。德國取得山東全省爲其勢力範圍，與英國情形頗相類似，即各有根據地之原故；德得青島與英得香港，其有造於彼等商務之發達，爲功頗巨，是以後來日本亦努力於大連港務之發展，蓋即有見於商業根據地之重要也。

歐戰既興，日本攻陷膠澳，於是德人在華勢力，完全失墜；凡爾賽條約，議以德國在山東所享之特權盡移轉於日本，雖我國不承認，要求收回，但在德人方面，其在華商業勢力，固已一蹶不振矣。現時德人雖謀商務復興，但以戰後元氣未復，在華無復商業根據地，恐亦不易與英日等國競爭也。

第四節 外人管理海關之關係

(一) 外人管理海關之由來

中國設關征税，由來已久，管理之權向操諸我，如前述歷朝之市舶司及市舶提舉司，蓋即專管華洋貿易、征收稅之事者也。降至有清，任命粵海關監督，卽外人所稱爲 Hoppo 之專官，司掌取締貿易及徵稅事務。訂有粵海關徵稅規則，尤稱詳備。〔李譯中國關稅制度〕論當時廣東所徵收之合法關稅，共分五項：卽一、進口稅，二、出口稅，三、附加稅，四、船鈔，五、贈品。自「五口通商」後，海關管理事務，初亦歸諸當地官吏，如廣東方面，照例由粵海關監督充任，福州廈門兩港，由福州將軍兼理，寧波由寧紹道臺兼理，上海由蘇松太道臺兼理，其適例也。至於現行外人管理海

關制度，實肇始於洪楊發難之時，外人乘機攫得代辦職務，後遂相沿以爲例者也。

當洪楊發難時，上海縣城亦於咸豐二年（西一八五三年）陷落，海關道臺以下各離職守，逃入租界，徵稅事務，因而停止；上海英領事阿洛克（Alock）乃與美法兩國領事協商權宜辦法，提議於秩序未恢復以前，由領事暫代中國官吏向外商徵稅；於是三國領事各令本國商人以期稟繳納關稅，嗣以課稅之權，僅及三國商人，而其他外商，仍可無稅自由出入，未免不公；於是美領不願，宣告脫離，英法二領事，亦認爲不利，協定遂破，於是領事代徵制度，即歸消滅。領事代徵案既經破壞，英領乃又勸中國官吏於租界內設臨時海關，許以援助。吳道臺因於咸豐四年擇定租界內一關棧，設立海關，開始徵稅，惟手續不甚完備，弊竇百出，英領乃又力加破壞，首許英船自由出入，一時上海遂成爲自由港之地位。上海既成爲自由港，於稅收上不無大損，於是三國領事，又與上海道吳建章協議，設立新海關，管理事務，由道臺選任三外人任之。英法各出一員，以組成「關稅管理委員會」（Board of Inspectors）是年七月十二日，新關成立，此即現行海關共管制度之起源也。

（註）關稅委員會締結關於上海關組織之約共計九條，其關於引用外人者，在第一與第五兩條，其詳見於梅維森：中國海關制度沿革，及李達譯：中國關稅制度論二卷。

如上所述，上海海關，自咸豐四年七月，即爲英法美三國委員共管；然其他各大商埠，海關管理之權，猶尙爲我國官吏所自行支配也；速咸豐八年，英法聯軍之役，締結天津條約，其附約中英通商章程第十條，有「中國政府海關之統一制度（One Uniform System）適用於各通商口岸」之語，此條文中所稱「One Uniform System」

蓋即以上海海關制度擴張於他港之意。又該條中尚有「任憑總理大臣邀請英人幫辦稅務……勿庸英官指荐干預」之語，其意亦即在自由任用英人輔佐海關行政，以代替從前在事實上帶有英、美、法三國代表性質之委員制度也。（參考李譯本中國關稅制度論第三章第二節）依此章程之結果，美法兩國委員辭職，清廷循兩江總督何桂清之請，於咸豐九年任英人李泰國（H. Nelson Lay）為總稅務司，同年廣東改組粵海關，任赫德（Robert Hart）為稅務司，次年汕頭福州寧波鎮江九江天津等六關亦相繼改組，英人勢力日張。適李泰國因專擅而被免職，同治二年（西一八六三年）乃調用赫德為總稅務司，而總稅務司署亦遂由上海移至北京，海關制度因亦大加改革。由赫德手訂「募用外人幫辦稅務章程」二十七款，頗蒙清廷眷注。於是稅收事務全由赫德專斷執行；因赫德為英人，故此際中國海關名雖各國代管，實則全權操於英人之手也。

（註）清廷倚重赫德，不僅關稅事務委其專理，即郵政、教育以及借款等事，亦多委託赫德代辦，致使海關之內，竟有教育、郵政二股，後始收回自辦。其詳具見光緒三十四年，赫德呈稅務處之公文。（盧燾：海關組織考）

中國海關管理之權，既由三國共管而一變為英人之大權獨攬，各國頗有不慊於此者。光緒二十二年（西一八九六年）英公使以俄法二國有覬覦總稅務司之意，乃根據天津條約附約第十款，「邀請英人幫辦稅務」一語為根據，向中政府要求保障允認總稅務司之地位，總理衙門當即答覆照准，嗣又具函聲明，以英國對華貿易總額必須超過他國為條件，如超過他國，自當繼續引用英人為總稅務司。自此以後，英國連同香港之對華貿易，常居於第一位，因之海關大權，迄至現時，仍尚握於英人之手，現任之總稅司安格聯（A. Glen）亦即英國人也。

就正則言之，海關重役雖爲外人，然究屬「幫辦稅務」而爲中國政府下之雇員，一切行政應由中國主持始合；但在事實上卻不然，中國政府對於海關，毫無管理權之可言；夷考其大權旁落之由來，殆全由政府監督之不力，與夫自行放棄職權所致也。前時操監督之大權者初爲總理各國事務衙門，光緒二十七年乃改爲外務部；嗣以各關散處，統馭不便，至光緒三十二年乃設立稅務處，稅務司以下均受節制，蓋其初本尙含有收回稅權之意味也。入民國後，稅務處之名義猶舊，無如官僚習氣甚深，坐嘯畫諾，僅司存轉，有所與革，不令總稅務司擬妥照行，卻須總稅務司自動呈請。至各口海關，民國後改置監督，名義上雖有協助稅司管理稅務之權，而實則拱手聽命於稅司，無從過問；即分內例行事權，亦多爲稅司所侵越。政府既無力以整理行政，完全放任，總稅務司遂乃大權獨攬，此海關管理權之所以旁落也。

海關管理權之所以旁落，除上述「監督不力，放棄職權」之原因外，尙有「外債擔保」之一原因。觀於光緒三十二年清廷新設稅務處以管轄海關時，外人即大肆非難：以爲海關關係外債之擔保，與列國有特殊關係，事前不與列國公使交涉，即突然變更其統轄之關係，對於舊日在事實上獨立官廳之海關加以有害之干涉，勢必損害外國債權者之利益。乃由英國首先向中政府質問，中政府即向英公使證明統轄關係之變更，於海關內部組織並不變動，其事方寢。及辛亥革命，政體改革，其先外人以「外債擔保」關係爲藉口者，至此乃更乘機攫得「關稅抵扣外債」之權。中國海關至此乃完全成爲國際共管稅務之機關矣。緣外人此項權利之所由獲得，實因當時各國藉詞我國財政紊亂，不能履行以關稅擔保各種外債上之義務，遂乘紛亂之際，要求將關稅收支兩項之權利，均委

任於總稅務司，由總稅務司扣留稅款以還外債，因此外人之海關管理權，不僅不能收回，抑且變本加厲，權限更較從前為大矣。茲將當時外務部與外交團商定稅款歸還外債辦法，擇其重要之前四條錄下（原共八條）

一、由關於庚子以前關稅作抵尚未付清之各洋債銀行，與關於和約賠款之各國銀行總董，組織成立該委員會，應決定各洋債內，何款應行儘先付還，並編立一先後秩序單，以便滙關稅司，遵照辦理。

二、關係尤重之各銀行，即匯豐、德華、道勝三家，應作為上海存管海關稅款之處。

三、應請總稅務司承認，允將海關所有淨存稅款開單交與所派之委員會，屆中國政府復能償還洋債賠款之時為止。

四、應請總稅務司將淨存稅款，每星期均分收存匯豐、德華、道勝三銀行，以作歸還該項洋債及賠款之用。

上述辦法，本為一時權宜之計，財政狀態恢復時，應即中止；但在我國則否：暫時辦法，浸假即視為當然之舉，是以革命成功之後，對於總稅務司處分關稅之權，竟不收回；且不獨不收回已也，而對於外人管理之權，更又增加一層權限，即內國公債基金之保管，亦託總稅務司以經理之，此則尤堪為國家信用悲矣。總稅務司經理內國公債，實肇始於民國三年，當時政府發行內國公債，為堅人民信用，以利推行計，特任總稅務司安格聯為內外公債會計協理，管理基金事宜，嗣後每有公債發行，即謀利用客卿以為擔保；因之總稅務司之權限愈大，而國家之主權亦愈不堪問矣。

綜上所述，中國海關管理權之逐漸旁落，固由外人乘機攫取，以致鑄成大錯；但本國政府之放棄職權，不識大

體，要亦不能辭其咎也。論者謂「聘用客卿充任本國稅吏，如波斯聘用比利時人，暹羅聘用英人等例，此在劣等國家，並非奇事；至於負有國際義務任用外人組織海關，且委以完全之管理權，此則號稱獨立國家之中國所僅有之制度也。」高柳松一郎論中國海關之國際的性質。吾人因此制度在近代中國國際貿易上，佔有極重要之地位，故對於此制度之由來，具述如上，茲更就其內部組織略為詮述，然後伸論此制度在經濟上之利害關係焉。

(2) 海關之組織及其行政範圍

海關爲關稅行政之一端，在各國法制上，大致隸屬於財政部；惟我國與歐美通商之初，因締結通商條約之關係上，多涉及於外交，是以由外務部而另設一獨立之機關「稅務處」(Revenue Council)以統馭之。稅務處行使海關監督權之方法有二：一則經由總稅務司間接命令各關稅務司，一即直接命令各地海關監督是也。但此僅爲官制上之隸屬系統，而實際上，一切權限，均操諸總稅務司一人之手，各地稅務司即係總稅務司派出主持各地海關之代表，唯總稅務司之命是聽；至於稅務處與地方海關監督，不過一空銜機關而已。茲請先言總稅務司署之組織。

總稅務司署之組織，計分總務科 (Chief Secretary) 漢文科 (Chinese Secretary) 統計科 (Statistical Secretary) 審計科 (Audit Secretary) 銓敘科 (Staff Secretary) 五科以及造冊處、駐外辦事處 (Non-Resident Secretary) 內債基金處三處，皆以外人任之。總務科係掌機要事件，職權最大，有時且可以代理總稅務司；餘各科處，亦皆以資望甚深之稅務司任之。「皆外人」普通關務即由彼等分別處理；至於稍涉重要之政治上外交上財

政上各問題，則由總稅務司躬自裁決之，此即總稅司署中央集權組織之大概情形也。

至於各口海關，因貿易之情況及事務之繁簡，其組織微有不同，惟大體上各關之官制，約分下列六課，即（一）總務課（二）秘書課（三）會計課（四）統計課（五）監查課（六）驗查課是也。此六課中，自第一課至第四課，以外人內班之幫辦為課長，第五第六兩課，以外人外班為主任，要之重要事務均由外人專攬，華人不能過問也。六課均統屬於稅務司，全關事務即由稅務司負完全之責任，稅務司僅對於總稅務司遵奉命令，至對於海關監督則處平等之地位，其權限則向來亦無明確之規定也。

各口海關之唯一職責即為徵稅，故有稱之為徵稅部（Revenue Department）者，此與各國關稅行政機關相當。分職員為內班（Indoor Staff）外班（Outdoor Staff）及海班（Coast Staff）三種。內班屬於管理部份，外班及海班則屬於監視部份者也。內班在海關內部辦事，為處理關稅噸稅之賦課，徵收，統計，報告，會計，庶務等關務全體之幹部，稅務司以下之重要事務官書吏均包括在內。外班以檢查船舶，查驗貨物，防止偷運等事為本務，由掌管船舶出入及一般監視事務之幹部與掌管檢查貨物之副部而來。海班則依巡邏船，掌管沿岸水上之關稅警察，殆全由海軍上專門知識之外人充之。此即各口海關組織之大概情形也。

海關行政，除上述各口海關徵收稅項外，尚有海軍部（Marine Department）與工務部（Works Department）兩部，亦直接隸屬於總稅務司署，此與上述徵稅部，可謂鼎足而三焉。海軍部專管以噸稅收入而舉辦之海軍行政。其本部設在上海，以巡工司為部長，其下設副巡工司，巡江工司，小輪工司，測量師，監事，繪圖師等職員。地方機關，則

分下列三班：(一)港務班，為管理船舶進出港口指泊等事。(二)燈臺班，為裝設燈塔便利行船之事。(三)巡船班，為水面巡邏等事。工務部本為海事部中之一課，至一九一二年始分出，其職責為對於徵稅部之土地、建築物、動產、及海事部之財產、燈臺、燈臺船、機械等等擔任技術上之工作，其本部亦設於上海。此兩部雖分開獨立，惟在海關行政上之地位，其重要則不及徵稅部，而僅處於附庸之地位焉。

海關行政三大部份之組織已如上述，此三大部份即完全受總稅務司之指揮者也。總稅務司頒布各關之命令，約以下列四種方法行之：各關帶有共通性質之事項用通令 (Circular Instruction)，各關帶有特種性質之事項用特令 (Despatches)，帶有前二項之補充的性質或須守秘密之事項用私函 (Semi-Official Letters)，關於特種問題之專門事項則用指令 (Notes or Memoranda)。而各關對於總稅務司，每月每期每年，亦皆依必要情形為詳細之報告；甚至各地政治情形、財政狀況，其有不屬於關務者，亦應為半官式之報告（即上述 Semi-Official Letters 體裁）；洋員得之如獲至寶，從不輕以私諸華人，此即所謂海關秘密行政 (Confidential Administration) 精華之一端也。

至於公開的海關行政範圍，因法制上之缺乏明確之規定，故隨時伸縮，毫無固定標準。從前可視為海關行政事務之規條者，一五五八年之中英通商章程第十條會規定：「……任憑總理大臣邀請英人幫辦稅務，並嚴查漏稅，派人指泊船隻及分設浮樁號船塔表等事……」據此條文，其行政之範圍可分五項：(一)管理海關收入；(二)防止秘密輸運；(三)港務行政；(四)安置燈臺浮標等；(五)收支噸稅。但現時海關行政範圍，實不只上列五項，此外更

有許多附帶事項，舉其重要者如下：（一）領港業者之取締；（二）裁判關於關稅之紛議與違反稅則；（三）無條約國人民及無領事國人民船舶出入之時，稅關兼爲準領事之事務；（四）對於香港、澳門與沿岸各地間之帆船貿易徵課進出口稅及釐金稅；（五）管理各商埠及其周圍五十里內之常關；（六）驗疫事務；（七）裝載移民船之檢查；（八）氣象之觀測。以上諸項，或根據條約之結果，或因國內行政之便，而使海關兼理者也。（參考李譯本中國關稅制度論第一章第三節）此外尚有全不應歸入海關行政範圍以內之事，而亦由海關代辦者，如從前之郵務與教育以及登錄商標等事，至現時則均收回自辦矣。

海關行政之範圍大致已如上述；而行政人員，依海關之國際性質，則歷來即爲外人蟠踞，而以英人權限尤大。除總稅務司一職，以英國在華商業最盛，向來即屬於英人外，其餘各關稅務司，亦以英人佔最多數。據民國十四年十一月份之調查，（見是月上海新聞報）現時總稅務司一人爲英人，正稅務司四十三人，內中英人即佔二十七人，法美各七人，日本二人，葡萄牙一人，中國則全無。其餘重要職員，亦多半爲英人，華人則僅供文案司書，鈴子手等職已耳，於此亦可見外人攬權之一斑焉。

（3）外人管理海關之利害關係

中國海關制度自咸豐四年引用外人管理海關以來，迄今六十餘年，始達現時之堅強基礎；在國家利害上言之，以及在國際貿易上言之，其影響果何如乎？是不可不一探討也。大抵在初辦之際，我國以稅務人材缺乏，不能不引外人以資贊助，此在當時確有便利之處；一至於後來，管理之權全歸外人，中國政府馴至不能過問，斯則弊端百出

矣。茲就政治及經濟方面之利害關係，分別述之如下：

(甲) 政治方面之利害關係 引用外人管理海關，在政治方面並非絕對有害，觀於宋時我國用西域人蒲壽庚爲市舶司，亦未喪權損國，斯可知引用外人，亦在駕馭之道爲何如耳。我國在南京條約以後新設海關之時，對於外人之監督權，尙未盡行放棄，故此際外人雖代管稅務，而對於中政府奉命唯謹，總稅司赫德至自矢一生爲中政府之忠僕，是以當時稅權尙未「太阿倒持」而在海關行政方面，以有熟諳外事之外人主持，反能減少糾紛不少，此就當時而言，殆可云外人管理海關，對於商民亦頗便利也。惟其後因我國監督海關之權放棄，海關且成爲國際監督中國財政之一機關，於是種種弊害，相繼發生，舉其甚者，約有四端：(一)爲行政權之喪失也。「關稅行政」亦爲一國主權之所寄；我國對於海關，雖有稅務處爲名義上之統轄機關，實則不能行使其統轄權；彼總稅務司除以稅收扣還外國債款，有餘則解歸中政府外，其餘稅務行政，一切不容中國過問，致使審計院欲知海關徵稅程序，亦苦於無案可稽，惟有派員親往調查，其難於探討有如此者；若在他國財務行政完整國家，則絕不會有此種奇異現象發生也。(二)爲財政權之被監督也。我國自辛亥革命，以關稅收支兩權均委託於總稅務司後，於是財政權亦遂受外人之監督。以後每募公債，即多利用關稅以爲擔保，因之總稅務司在財政上更增發言之權限；即歷任財長每值一籌莫展之時，亦輒乞靈於總稅務司，視其意嚮所在以爲財政政策之標準。此在實際上之利害方面言，容或可承認總稅務司之舉動爲正當；但就干涉國家財政一方面言，則其侵害國權亦云甚矣。埃及之所以亡，與現時中南美國家之所以淪爲美國保護國的地位，亦即由於財政之被外人監督所致，此吾人所當引爲殷鑒者也。(三)爲列強

侵略中國之機關也。海關洋員，所服職務，率多超出稅務以外之事，舉凡民情國隱，亦必多方搜集，以供在華外人參考，以及其本國政府對華施政之用，如上述半官式之報告，所稱爲「海關秘密行政」之端者，即其一例。惟此尙爲平日侵掠計劃；至於遇有非常事件發生，海關稅司，輒不惜與其本國政府沆瀣一氣，協力以謀我；如民國十五年二月間，廣州稅務司以華人稽查外貨，致英商業大受損失，憤無可洩，乃電徵總稅務司之同意，竟封鎖廣州港以爲報復，雖以中國政府之抗議與人民之反對不顧也，於此可見外人管理海關爲害國家之一斑矣。(四)爲增重行政之經費也。夫一國行政，對於所需經費，常有預定數目；而我國海關則不然，預算決算，向不發表，審計院無由核查，任從外人隨意支出，以致每年徵稅費用，至達海關收入之一成；各種靡費，不勝指屈，而外人且至無事可辦，消磨時日，雖以英人之自爲總稅務司者，亦曾親切言之。「參考盧夢顏譯：前署總稅務司戴樂爾之中國海關改良芻議」按厥由來，良以海關經來自稅費，收，彼外人者正欲以此爲殖民之地，故不惜濫耗經費也。註

(註)關於外人濫支公款例證，上海商報於民國十四年十月七日，曾載有陳興亞論關稅問題意見書，調查現時洋員侵蝕國幣甚詳。其要點謂海關每年開支經費開平銀六百萬兩，而洋員薪俸一項耗去七成半……考其濫支之法，卽除薪俸外，每人每月另支房租若干，特別津貼若干，夫馬費若干，巧立名目有如此夥云云。

(乙)經濟方面之利害關係 外人管理海關，在經濟方面，以對於金融及商業兩方關係最爲密切，而爲害亦最甚；舉其大者約有五端：(一)現時關款存放外行，足以使金融阻滯，商業週轉不靈也。蓋在前清末季關款未存入匯豐三銀行以前，華洋貿易雖年年輸入超過輸出，致使國內經濟受困，現銀艱澀，銀根日緊；但尙賴有收入關稅，於已收未償以前可資挹注，藉以活動市面；至辛亥革命後，以外人之要求，由總稅司保管關款存入外行後，外商金融

徒見活動，而華商方面，以現銀存底驟薄，銀拆高漲，各種商業因亦受打擊不小，此即關稅存放外行之害處也。（按前清時，吾國借用外債以關稅作抵者，其償還辦法，係由全國各關分攤，由度支部飭令按期解交上海關道，由上海關道負責保管，於未曾償債以前，即以此款自由存放市面，以裕金融，俟屆償還期，再行提解各國經理債票銀行。此時各關應解上海關道之款，源源而來，循環取付，積存數極爲鉅厚；以此流通市面，調劑金融，不獨上海市場胥賴維持，即全國各大埠之商業，亦間接受其利益。蓋上海一埠爲全國金融中心，舉凡國內各地農產工藝商業所需流動資金，直接持各商埠省會銀行業借給，以資周轉；而各商埠省會，則仰給於上海、廣州、漢口、天津四大商埠；而四大商埠金融之調劑，則以上海爲歸宿；故如上海金融調劑得宜，則國內大小商埠，亦自然間接受其利益矣。（關於關款與金融問題，可參考陳輝德：關稅問題意見書。）（二）總稅務司保管公債基金，足以操縱公債價格，引起金融界與財政界之不安也。原一國公債，在財政穩固之政府下發行，本可平價出售，在市面上無甚起落可言；而在我國變態之財政狀況下，公債價格，實爲一般人最易之投機物；而最利用投機者，尤莫過於銀行界及財政界中人；彼等常利用總稅務司保管公債基金之權限，與之互相勾結，以操縱公債價格，致使財政上與金融界時呈不安之象，此實引用外人管理公債基金之爲害也。（三）外人管理海關，對於估價驗貨等事，論者多謂不盡不實，而對於外商，尤多放任行爲。現時稅率，名義上雖爲值百抽五，而實際上尙未切實抽至此數；然以海關爲外人管理之故，亦無法以查驗稅收損失，每年爲數當亦不少焉。彼外人動輒藉口華人貪賄徇私，其實外人恐將更甚；觀於鴉片自從禁止入口以後，在關冊上雖無記載，而在各通商口岸，則洋土充斥如故；上海外商，至有常因販賣煙土而涉訟於會審公廨者；

於此知外人管理下之海關，其腐敗情形，當有過之無不及焉。(四)外人管理海關，對於外商則極力與以便利，對於華商則百方留難，此尤足以阻礙華商對外貿易之發展也。最著之例，如以英文爲海關通用語言，此不僅有辱於國權，且實際爲害於商民，蓋英文發票，英文報單，均非我國普通商民所能熟諳焉。其次外人查驗船貨，對於外商多數行了事，對於華商則無事不加挑剔，以致本國輪船，視「洋關」(此爲中國商民加於中國海關之名稱)爲畏途，而外國官民，反遇事輒要求稅務司必用該國人民，如日本之於大連關，德國從前之於青島稅關，皆曾明定稅務司必須屬於該國國籍。苟非稅務司對於各該本國商民與以特別之便利，又何用要求爲哉！(五)總稅司保管稅款存放於外國銀行，致使本國金融緊縮，外商反以活動，其爲害上文業已言之；而每遇划還賠款債款之時，因向例均由匯豐等行按照匯兌行市結價，於是外國銀行更得乘此機會大抬市價，以牟巨利，而中國於受賠款債款之害以外，且更須受匯兌結價之損害矣。有人計算一九二一年至一九二五年之匯兌結價，以匯豐等行之掛牌行市與真正行市相比較，計中國所付債款，計共一五·六四八·〇七九鎊，照真正行市結價，祇須付規元九千四百五十一萬餘兩，而照匯豐等行之掛牌行市，約付規元九千五百六十三萬五千餘兩，是匯兌結價之損失，已虧損一百一十二萬八千餘兩矣。(見十四年十一月二十五日商報中陳光甫論「關稅存放與債款結價之補救」文中所述。)此特其一例耳，倘以歷來磅虧之數並計，爲數當更可驚焉。

要之，外人代管海關制度，就上所述，其影響於政治經濟方面之禍害，已不下九項，此固不僅就國際貿易方面言，亦理應收回海關管理權也。

第六章 近代中國國際貿易之發展(續)

(下) 近代中國國際貿易之內容概觀

近代中國國際貿易之內容，懸於另編中國國際貿易概論中言之甚詳，此處僅述一概要。

第一節 進口貿易與進口貨

鴉片戰役之結果，因為中國國際貿易開一新轉期；但在近代初期，中外貿易之內容，猶甚簡單，其主要貿易品不過寥寥十數種；在此十餘種中，中國人之仰給於西方者，猶不若西方人之需求於中國者之殷，此其重要原因蓋有二端：(一)中國物產向稱豐富，可以自給自足，無須外求，故在一八八四年以前，英人尚以此項原因為阻礙英國對華商務擴張之最大障礙物。〔參考 Sargent: *Anglo-Chinese Commerce and Diplomacy*, p. 225〕(1)其次中國政府在此時期，尚視通商為一種「柔遠政策」，觀於通商始末紀所稱，「英國布疋呢絨於華無關重要，而中國之茶與大黃以及內地生絲，則英人所恃以為資生之具，」其重視對英貿易為我國恩意，可見一斑。〔見廣東督撫致行商公文及奏章〕以此原因，故在近代初期，由歐美輸入中國之貨物，除鴉片外，仍不過公行貿易時期中之呢絨布疋五金等數大宗耳。

呢絨貿易，以英國推銷最力，在十七十八兩世紀時，已爲英國對華貿易之主要貨物，惟雖爲主要貿易品，而英國迄未因此以得利。據一八二〇年東印度貿易公司董事會之報告，至稱呢絨貿易，在過去二十三年中，損失近一百七十萬金鎊，平均每年達七萬三千四百鎊。（參考 C. F. Remer: "The Foreign Trade of China," Chap. II, p. 20.）然其損失雖巨，而推銷仍盡力，遂啓後來獨佔之局面，於此亦足以見英國經商之毅力艱苦卓絕矣。棉貨正頭之輸入中國，在一八二二年時，已有少額英貨進口。（參考前公行貿易）至一八四〇年，英國棉貨遂較呢絨運至中國尤多，至一八七〇年，進口總額中，棉貨正頭之值，竟達三分之一，洵可謂突飛進步已。五金在近代初期，進口總不甚多，然已漸臻重要地步，若鉛，若錫，若水銀等，皆此時期輸入中國之主要物品；機器等項，亦有小試其端者，惟較之以上諸品，相去懸絕耳。

近代初期對外貿易之不甚發達，交通不便亦爲一大原因；及一八六九年蘇夷士運河開通以後，逾二年上海與倫敦等處之電信交通亦開始，中外貿易乃漸增密切之程度，各國商船紛紛來航我國，進口貨物因亦種類增多。除鴉片、棉貨外，所謂雜貨，如煤油、火柴、煤炭、食物等項，亦開中外貿易之新紀元。煤油在進口貿易中初佔重要地位，當以一八七八年爲始。自該年至一八八四年，每年進口，輒超過五百萬加崙；後以用途增廣，在一八八五年僅由紐約直接運入上海者已不下一千四百萬加崙。一八八六至一八八九年，平均每年進口更達一千八百萬加崙。其在進口貿易中之地位，在一八八六——一八八九年時尙只佔進口總額百分之二，至一八九〇年乃超過百分之三，至一八九七與一八九八年時，居然達百分之六以上矣。火柴之進口，大都來自日本，在一八九八年時，由日本輸入

之火柴，至達百分之九十七，殆可謂全然操縱於日商之手焉。

其餘進口貨物，若鴉片與棉貨，本爲進口主要品者，在一八八五年以前，固常佔進口總值三分之二，至是年以後，即漸跌至百分之五十，跌落之原因，乃由鴉片貿易漸失其重要地位所致。鴉片貿易之所以失墜，有謂中國內地種煙普遍使然，實則中印兩國政府重課鴉片釐金，致成本加重，不能支持，要亦一大原因也。鴉片貿易既失墜，棉貨貿易遂代之而興，自一八八五年以後，棉貨在進口貿易中，遂常佔第一位。計是年中國所輸入之棉貨，值三千一百五十萬兩，佔進口總值百分之二五·七；至一八九一年增至五千三百餘萬兩，佔進口總值百分之三九·八；至一八九八年，更增至七千七百六十餘萬兩，佔進口總值百分之三七。自此以後棉貨在中國進口貿易中，總居於第一位，迄至現在猶未變更也。

上述「棉貨」(cotton goods)更可分爲二類：(一)爲棉製品(除紗)(二)棉紗。棉紗之進口，在一八八九年以前，價值遠不及棉製品之大；其後數年，價值仍小，直至一八九八年，兩者進口價值，始相頡頏。在此時期，英美棉製品在中國市場之競爭頗烈；就大體言之，美貨進口之值，遠不及英貨之大；惟美貨增加較速，而英貨則時有漲落耳。至於棉紗競爭，此際尙有印度紗加入，印紗所以能得勢力於中國，殆由華人無力購買英國正頭，故購買印紗以代之。論者謂在一八八五——一八九四年之時期中，「印度已開始衣被中國萬民。」[Sargent: "Anglo-Chinese Commerce and Diplomacy," p. 259]於此可見中國倚賴外紗，固自四十年前爲然矣。

未幾庚子國難發生(一九〇〇年)，重以日俄戰役(一九〇四——五年)，我國對外貿易，因政治上損失權利

不小，致列國商業侵略，更增便利，故單就數字以觀，庚子之役以後，似中國商業大有進步，實則此種被動的發展，徒以表示列強侵掠政策之成功耳。進口貿易中仍以棉貨為最發達：查一八九九年時棉貨進口為一萬萬〇三百五十萬兩，佔進口總值百分之三九·一，至一九〇五年，增至一萬八千一百五十萬兩，為進口總值百分之四〇·六，至一九一三年更增至一萬八千二百四十萬兩，為進口總值百分之三十二。其中仍以棉紗進口增加，遠過於其他棉製品；惟自一九〇五年以後，棉紗進口趨勢漸減，此蓋由於我國紡紗工業之勃興所致也。棉紗進口低減後，棉製品尚繼續增加，其來源多來自英國，以英國自一八七一年以後，直至歐戰以前，即於該項貿易獨佔優勢也。除棉貨外，煤油之進口，亦隨貿易總額而激增：煤油進口，在一八九九年以前，每年最多為二千萬加崙，至斯年實增至八千八百四十萬加崙，值一千三百萬兩，及至一九〇六年更增至一萬二千九百萬加崙，值一千六百餘萬兩，一九一三年又增至一萬八千四百萬加崙，值二千五百四十萬兩，數量雖未大增，而價值則上漲矣。此等煤油之來源，以美國為王，婆羅洲及蘇門答臘，俄國等處次之，其間競爭頗烈，幾以此而釀成戰禍，以此知近代國家與維護商業之密切關係一斑矣！

又自庚子之役以後，進口食物亦大增加，尤以米糧一項輸入特盛：蓋自庚子之役以至民國成立，時常水旱廣臻，民食維艱，故不能不藉助於外米及外粉也。以外如海產物，若砂糖，亦均增加甚速，若五金尤有特述之必要：五金進口，在庚子國難以前，已年近一千萬兩，至一九〇六年增至一千七百餘萬兩，佔進口總值百分之四·二，至民國二年更增至二千九百餘萬兩，佔進口總值百分之五·一，其增加之原因，乃由各省造幣廠競鑄銅幣，以及新式建

藥物增加之故。又紙煙一項，本消耗品，在一八九八年其進口之值尙不及一百萬兩，至民國二年乃達一千二百六十萬兩，以此類推，各種消耗物品之進口激增，當可概見矣。

歐戰發生，中國對外貿易，亦以潮流所趨，大受影響。進口各貨因戰爭關係，一般均呈低減之勢，如一九一四年之進口總額爲五億六千八百餘萬兩，次年即減至四億五千四百五十萬兩，其後雖稍有增進，然迄至一九一八年，猶不過五億五千五百萬兩，及戰事平息，各國爲彌補元氣計，均思求償於商業，於是一九二一年中國之進口額，突增至九億〇八百萬兩。我國不能利用戰時機會，以謀本國產業之發展，於此可見。

戰時進口各貨重要之變化，可以分作兩方面說明如下：（一）爲進口各貨有呈增加趨勢者；（二）爲進口各貨有呈低減趨勢者。而以後項趨勢，尤爲顯然；良由交戰各國，正事兵戎，無暇顧及遠東貿易；兼以船舶缺乏，運費昂貴，是以進口各貨均形低減。茲特分別說明如下。

戰時呈增加趨勢之進口貨，最著者爲米、糖、海產物，及他種食物、消耗品等。其餘大都比較低減，例如棉貨一項，在戰前已有低落之勢，至大戰發生，低落更甚；在一九〇五年時，棉貨尙佔進口總值百分之四十；至一九一四年減至百分之三一·三；一九一八年更減至百分之二七·二，此種低減趨勢，迄至戰後，蓋猶未已也。棉貨低減，其受影響最大者，自爲英國，但日本則利用此時機，極力推銷其本國棉貨於中國。在一九一四年，本色布之由英國輸入者，本較由日本輸入者爲多；但至一九一七年後，日本即已奪英國之席而踞首位。又棉紗之輸入，日貨亦較印紗爲鉅，此皆日本利用時會以發展其對華貿易之適例也。

綜而論之，近代中國進口貿易之變遷，初則因習慣之不同，對於外貨尙抱深拒固閉之態度，嗣以海上交通發達，各國紛紛來華推銷商務，進口貿易始漸增盛；及庚子國變以後，列強紛擬利權，競爭激烈，且以不平等條約之護符，尤可資爲推廣商務之利器，於是進口貿易特爲發達；歐戰發生，本與吾人以特別發達國貨之機會，徒以對外貿易之權，向操於外人之手，坐是竟無所獲；及歐戰以後，各國競欲以商業侵略，取償於中國，而國人又復奢侈成性，致養成習用洋貨之惡德，於是進口貿易額，又較前激增矣。進口貿易額之激增，在產業發達之國家，本非絕對有害，惟在產業不振之中國，徒爲外貨作尾閥，以壓迫本國工商業之發展，斯則爲害甚大耳。

第二節 出口貿易與出口貨

近代初期之出口貿易，較進口貿易稍爲發達，此觀於十九世紀下半期歐美金銀之東流甚多，可以知之。惟此時出口貨物，初亦不過寥寥數宗，最佔重要。計第一爲絲，其次爲茶。絲之見重於外人，固自羅馬時代爲然，自歐美通商以後，需要更增；考東印度貿易公司專利期限屆滿之時，每年由該公司販運出口，輒四五千擔，自南京條約以後，增加益速，一八五〇年尙只一萬六千石出口，至一八六〇年前後，逐年達六萬石左右。蓋此時華絲銷路，不僅英國，即美法諸國，需要亦頗巨也。及至一八七〇年，華絲出口價值，至佔出口總額三分之一，若絲茶併計，則佔出口總額六分之五，其重要可見一斑矣。茶在公行貿易時期，已爲出口重要貨品，至一八二八年時，據稱西方銷納茶量，約七千萬磅，幾全來自中國；及一八六七年，中國所供給西方人士消費之茶量，猶達一萬九千萬磅總額之百分之九十。

此時因尚無他國競爭，故華茶得以獨佔世界市場如此也。

惟在一八七〇年以前，絲茶出口，多由英美商人轉販各國；我國與各國間之直接貿易，尚無行之者，及至一八七〇年以後，始直接與各國貿易。絲則直接運至法國馬賽，茶則直接運至俄國敖得沙，其他各物，亦多直接運至消費國家，此蓋海路交通發達之結果，以致各國商船，均相繼來我國貿易焉。惟直接貿易雖臻發達，而絲茶兩項，在十九世紀之末期，卻已發生變化：茶則有印度錫蘭茶及日本茶之競爭，印茶多輸入英國，影響於我國紅茶貿易不小，日茶多輸入美國，影響於我國綠茶貿易甚大。絲之輸出，數額雖增，然同時日絲亦開始加入競爭。查一八七一年，絲茶兩項價值，共佔出口總值百分之九十二；至一八八一年以後，此兩項尚佔出口總值百分之八十；但一至一八九八年，忽低落至百分之五十，競爭之烈，其影響於我國絲茶貿易，可謂鉅矣。

在此時期，我國除絲茶爲出口大宗外，尚有糖及草帽、綆牛皮等之輸出，糖之出口總額常爲出口總值百分之二。三，此項出口之糖，大都由南方諸省輸出，至香港精製後，仍以輸入北方及中部各口岸，蓋此時中國日用糧食尚能自給，不致仰給外糖也。及一八八四年以後，洋糖輸入，本國所產，乃大受打擊矣。草帽、綆牛皮在一八七一年時出口尚無足稱，當時僅只三千石已耳，至一八七七年乃增至二萬五千石，值六十餘萬兩，至一八八四年更增至八萬石，值二百萬兩，此亦可謂進步甚速也。牛皮在一八七一年，出口僅三百擔，至一八七七年因大飢荒宰殺甚多，出口漸增至一八八四年，遂達八萬擔，幾值一百萬兩，以後增加更速，乃亦成爲大宗出口貨之一宗。

一八八八年以後，在中國出口貿易中，尚有一可注意之現象，即棉花出口之激增是也。本來棉花之進口，以前

尙時常超過於出口；至一八八八年，情形乃忽然改變；出口之棉花，遠過於所輸入，輸入多由印度，出口則全然輸至日本也。結果所至，致日本紡織工業勃興，乃以其所製棉紗，又復輸入我國，因之我國手工紡織業遂告破壞，此亦促興新式紡織業之一原因也。

庚子之役（一九〇〇年）結果，對於貿易發生急劇之變化：一方面因利權讓棄門戶洞放之故，進口貿易較前更爲發達；同時外人以其進口貿易之所得，又多方搜羅土產以往其本國牟利，因以聯帶促成出口貿易之發達；故此時中國國際貿易之發展，殆完全爲「傀儡戲」式之發展，純受他人操縱所致也。考由此時起新發展之出口貨，最著者爲荳類，荳類多產於東三省，而東三省則日俄戰役之結果完全開放者也。荳類中以大豆輸出最多，在一八九九年時，其輸出總值爲九百四十萬兩，約佔出口總值百分之四·八；至一九〇七年增至一千二百五十萬兩，在出口總值中仍爲百分之四·八。其輸出地點，多爲日本，荳則用以製油，荳餅則多爲肥田之用。日本自輸入中國荳類後，在一九〇八年曾以之試銷於倫敦，結果良好，翌年卽有船五十艘，往大連海參崴運荳類三十萬噸以去，價值二百萬鎊，連同是年出口至各國之數併計，共值五千二百餘萬海關兩，斯較之茶之出口總值爲尤大也。

荳類以外，尙有他種植物子油，亦於出口貨中漸臻重要地位。如胡麻子，在一九〇二年後，每年出口，爲數尙微，至一九〇八年出口實增，及一九一三年竟達一千二百餘萬兩。又如花生仁及花生油，在一九一〇年前後，增加亦頗迅速，要之在此時期，植物子油之出口甚多，實爲當時一特別現象也。其出口增加原因，雷穆氏謂有三大原因：一爲日俄戰爭之結果，滿洲及其他各埠開放，而繼以鐵路之建築。二爲煤油進口漸增，價廉於植物油，故多用煤油爲

燃料而輸出植物油。三爲禁種鴉片之結果。(參考 C. F. Remer: "The Foreign Trade of China," p. 148) 實則除此三原因外，歐洲工業界之利用植物子油以爲原料，要爲促進出口之根本原因也。

庚子之役所齎於出口貿易之影響，除上述新興出口貨如荳類及植物子油之發展外，其於對外貿易上夙佔重要地位之絲茶爲何如乎？斯亦不可不考察也。考絲茶二項在一九〇六年時，尙共佔出口總值百分之四一·六，至一九一三年即跌至百分之三四·四。其中以茶之跌落尤甚。茶在一八八七年時，已退居於第二位，至一九〇九年，乃更降至於第三位，惟絲則大體仍佔主要位置。絲之出口最盛年份爲一八九九年，計達十二萬三千擔，值八千二百萬兩，佔出口貿易總值百分之四二，以後數額雖有增進，而在出口總值中之成數則比率漸減矣。又就其內容言，絲可分爲生絲與絲織物二項，其中惟絲織物之出口，年有進步，至於生絲銷場，則日漸減小。不知者或以爲中國絲織工業之發達，故留原料以自用，其實絲織物出口之多，非蠶絲所製成之綢緞，乃榨蠶絲所織成之府綢 (pou-coo)，由此以觀，生絲出口貿易，蓋亦受打擊不小矣。

歐戰發生，世界各國之對外貿易，均受影響不小，或因此而日趨於衰落，或藉此而大行擴張，前者如德奧諸國，後者如日美等國，其尤著也。我國在歐戰時期，本可極力推廣貿易，無如對外貿易之權，向操於外人之手，而不能自主，致坐失機會，一籌莫展，而日人反於此際，因利乘便，坐收中國對外貿易之利益，良可慨也。歐戰中我國出口貨雖有增加，然非自行努力之結果，乃受人操縱使然。茲先就絲言之。絲本爲中國歷來主要出口貨，歐戰以後，亦稍增加，如等蠶絲織品，而實際上之生絲，則出口仍未見進步。其幸而能保持原狀者，大抵由於華絲價廉質佳，而美

國銷胃又甚暢，故日絲、華絲、大戰中美國無不兼收並蓄焉。其次大戰所給於華茶之影響，較絲尤可悲觀。大戰中華茶本已歉收，而英國又復對於華茶限制進口，俄國則封鎖黑海一帶商埠對世界之貿易，以致對俄磚茶貿易幾於斷絕，此即中國對外貿易俯仰由人之結果也。

絲茶不足論已，我國出口貨物之能利用大戰機會以謀迅速發展者，僅只荳類、荳油及他種植物油數項而已。荳類出口數量，在一九一五——一九一九年中，增加百分之五十，其出口價值，竟增加一倍；考一九一八年中荳類及荳產物之出口價值，且比生絲出口價值為大，是亦異數也。又此數年中，荳類貿易，且發生重大變化二端：一為向之以大荳形式出口者，現多粹油出口，一九一三年之荳油出口價值尚只三百七十萬兩，至一九一八年突增至二千五百萬兩，即其明證。一為向之以英德諸國為主要銷場者，現多改運美國。美國在一九一六年銷納中國荳類僅只二百七十萬兩，至一九一八年突增至二千三百五十萬兩。此等急劇變化，直至歐戰以後，始呈緩和趨勢。其他植物油，在歐戰中，均驟形增加需要，徒以我國無國外航業，致坐令日本因緣以為利耳。

除荳類植物油等外，歐戰尚有影響於我國之出口貿易者數事，一為錫〔安的母尼 *antimony*〕之出口。激增。在一九一六年，出口價值達一千二百萬兩，有謂超過世界供給額百分之四十者，詎戰事平息而需要銳減，此項貿易，亦即衰歇。一為食品之出口。發達。麥與小米，多輸至日本、俄國，麵粉亦有運至德國、法國、荷蘭、丹麥等國者；蛋與蛋粉，各國皆需用之，歐戰中其增加額幾及一倍，冷藏肉食，輸出尤夥，英國至派專員來華收買。其影響所及，不知不覺致令國民生活程度提高矣。

綜上所述，近代中國出口貿易之變遷歷史，其失敗殆尤甚於進口貿易也。若絲若茶，均以他國競爭之故，幾於不能立足於世，若荳類與植物子油，亦僅以外人代爲運銷而發達，倘外人欲加操縱，我國亦固無如之何焉。且絲茶等物皆半製品，荳類及植物子實亦多原料品，以我之原料品供外人製造之用，外人製成以後復以輸入我國，價格既相懸殊，斯則入超之增加又奚足怪哉！

55
131444



中國國際貿易史

完必印翻權作著有國此

中華民國十七年四月初版

每冊定價大洋壹元

外埠酌加運費匯費

編著者 淑浦武培幹

發行兼印刷者 上海商務印書館

發行所 上海及各埠商務印書館

THE DEVELOPMENT OF FOREIGN
TRADE IN CHINA

By

WU YU KAN

1st ed., April, 1928

2nd ed., Nov., 1929

Price : \$1.00, postage extra

THE COMMERCIAL PRESS, LTD., SHANGHAI

ALL RIGHTS RESERVED

五三三二

