

近代口岸市场米粮贸易波动研究

——基于海关资料的分析

方前移

(安徽工程大学 马克思主义学院,安徽 芜湖 241000)

【摘要】在近代中国,湘赣皖是米粮输出主要省份,鄂苏浙闽粤是米粮输入主要省份,口岸之间的埠际网络成为粮食贸易的主要路径。因为产量、政策、交通等因素的不同影响,在米粮输出省份之中,芜湖口岸,长期为中国最大轮运出口市场。同时“一战”之后,随着洋米侵占中国沿海口岸市场,对芜湖口岸的逆向冲击效应,也较湘赣两省口岸为大。这种情况说明,近代中国逐渐成为世界米粮市场的重要部分,同时国内依然存在着紧密程度不同的区域粮食市场圈。因而,不同口岸市场的粮食贸易存在着明显的差异性波动。

【关键词】通商口岸;米粮贸易;波动;海关

【中图分类号】S-09;K207 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1000-4459(2017)01-0081-13

The Study on Rice Trade Fluctuation in Modern Ports Market

——Based on the Analysis of Maritime Custom Data

FANG Qian-yi

(School of Marxism, Anhui Polytechnic University, Wuhu 241000)

Abstract: In modern Chinese, Hunan, Jiangxi and Anhui province were the main rice outputs, Hubei, Jiangsu, Zhejiang, Fujian and Guangdong province were the main rice inputs, the network between the ports became the main path of the rice trade. Because of different policy, production, traffic and other factors, in the rice exporting provinces, the port of Wuhu, for a long time, had been China maximum wheel export market, moreover, after “the first war”, with foreign rice occupying Chinese coastal ports, the adverse impact effect on the port of Wuhu, was more serious than on the ports in another two Provinces. This showed that modern China had gradually become an important part of the world rice market, while the domestic rice market still exist regional circle of different level. Therefore, the rice trade in different port market exist fluctuation difference obviously.

Keywords: trade port; rice trade; fluctuate; maritime custom

粮食是近代中国流通额最大的贸易商品。粮食主要分为小麦、稻米两大类。就稻米而言,清中期以降,省份之间供需基本格局已经确定下来。但是通商口岸制度建立之后,口岸之间的埠际贸易成为粮食贸易的主要路径,口岸在供需市场结构中占据重要位置。目前学界很少从这一视角去分析近代中

【收稿日期】2016-09-09

【基金资助】国家社科基金项目“国际视阈下皖江区域经济波动研究(1877-1937)”(13CZS034);2016年度安徽省高校人文社科研究重点项目(SK2016A0104);2016年度安徽省高校优秀中青年骨干人才(境)外访学研修重点项目(gxfxZD2016112)

【作者简介】方前移(1976-),男,南京大学历史学博士,安徽工程大学马克思主义学院副教授、硕士生导师,主要研究方向为中国近代经济史。

国的米粮贸易问题^①,本文借助海关资料中的统计数据,将口岸贸易放在国内外市场的框架之内,量化分析不同口岸粮食贸易波动的轨迹,阐述近代中国粮食贸易的区域结构特征,以求方家指正。

一、米粮出口主要口岸市场

近代通商口岸设立,轮船自海洋进入长江,解决了原来长程贸易面临的重大交通障碍问题。口岸

表 1 通商口岸米净出口数量波动表(1877-1937 年) (担)

年代	沙市	汉口	长沙	岳州	九江	芜湖	镇江	上海
1877						95887	313571	2000114
1878						102390	1013092	2203979
1879						64062	227780	2740037
1880						210370	1361091	3124479
1881						388792	2652936	3843609
1882						652944	1516465	3563605
1883		1900				473882		2152943
1884						293442		2733722
1885						1204502	621671	3510808
1886		79092				2325841		4087870
1887		21306			3213	1055822	544635	3904794
1888		933				947341	186094	4011082
1889		62485				2117098	234625	3879221
1890		443081				1518545	230376	3114910
1891		19721				3385988	241273	5471458
1892		1275215			110909	3160492	156072	3443231
1893		1668648			7883	2091634	123479	2647523
1894		496868			796	3142874	1343858	3908671
1895		6973			2357	806176	5786923	492470
1896		8598			1598	3132734	512932	3422366
1897		223371			9839	1521912	304769	2593346
1898		125019			28200	1654714	189914	1247370
1899		256231			410	4922746	227914	2916315
1900		22236			263	4970810	180203	2429428
1901		40428				2324424	192455	3930034
1902	14300	761777				100759	4302049	2671178
1903	39242	3258591		344212		5720256		3358998
1904	22357	2150110	121561	257673	20334	5621143	124311	1634599
1905	1242	1140695	301075	31473	74764	8438093	619190	1706845
1906	72	47733	37534	288	30436	4994135	718151	3115975
1907	487	1000	353208	47994	73949	2452180	1078	854315

① 陈计尧、王业键,利用海关资料,主要通过对中国粮食口岸贸易网络的分析,重新评价外国因素,在 1918-1936 年间中国经济中的角色。见 Kai Yiu Chan & Yeh-chien Wang :《China's Grain Trade Networks in the Interwar Years, 1918-1936》,《中央研究院近代史研究所集刊》,第 39 期,2003 年 3 月。

续表 1:

年代	沙市	汉口	长沙	岳州	九江	芜湖	镇江	上海
1908	42	42259	911124	788672	1390	4825753		1659916
1909		6994	668632	307215	13450	4944923		1834700
1910			35952	4907	68121	3582478		773635
1911			1069992	304358		2665151	851	1275007
1912	9882	6658	1023556	557568	27130	4562195	1996	407880
1913		211710	314712	849968		2473835		248327
1914	465		600220	64197		2271581		145619
1915			107391	32792	59890	2657113		265455
1916		467758	186481	73608	366497	3350766		211894
1917		393174	491921	31925	630516	1664575		140815
1918		28615			463862	3190827		121492
1919		18744	111880		1423461	8888166	289175	618959
1920		51060	2279413	63491	2101898	4715099		145561
1921	5574	83087	685744	46770	162929	2248117		103729
1922	7448	80000	615643	75591	263916	829710		103635
1923	1608	37691	1065851		1247231	1138076		114183
1924	1618	52819	2311387	3210	2447831	2985869		97277
1925	9477	50374	600254		680936	6178205		98388
1926	2341	70524	28964		67154	1577592		91636
1927	3820	5980	705021	150	394816	878039		141891
1928	7076	5451	1672769	11483	1396899	2483655		295750
1929	190	985	156051		1099290	2401026		103069
1930	114	557	158165	1917	344846	1698461		126312
1931	876		48129		297979	2426247		132915
1932	2248	15205	176217	1261	128526	1304772		116490
1933	76635	318892	613895	4206	530941	3491339		2736852
1934	600271	683114	1090304	4193	72925	2015917		2436163
1935	246504	176197	369189	2496	534723	1421751		2613123
1936	356920	695060	1340703	8457	3038652	2678709		2930683
1937	424911	1182210	1748190	42271	3685231	2163933		4130694

资料来源:笔者根据《中国旧海关资料(1859-1948)》中,各海关历年统计数据,制作而成。注:因为海关统计门类的原因,该图 1913 年及以前为米,1922 年以前为米和谷,1923 年后为米,1932 年及以后,为米和谷,但其中谷的数量很小,所以笼统作为米数字来统计。“空白处”为没有数据记录。以下各表数据均同样如此。

一腹地成为米粮贸易的主要路径。作为稻米生产区域的长江流域,形成和发展了一系列的口岸米粮出口市场。主要情况如表 1 所示:

我们对表 1 分析,在稻米生产省份中,四川在清前期,有大量剩米输往下游,所谓江浙粮米,仰给于湖广,湖广又仰给于四川^①。清中期以后,四川粮食仅能自给,重庆、万县口岸,很少有大量粮食进出口记录,所以在上表中没有列出该两口岸数据。四川下游的湖北,从康熙年间“湖广熟,天下足”,到乾隆年间的“湖南熟,天下足”,再到嘉庆初的“湖南熟,湖北足”谚语的变化,透射了湖北米粮供需变化,

① 张建民:《“湖广熟,天下足”述论——兼及明清时期长江沿岸的米粮流通》,《中国农史》1987 年第 4 期。

转而依靠湖南供应^①。在口岸开放中,湖北相继有汉口、宜昌、沙市开放。宜昌,地处长江中上游交界处,为了打开四川市场,1876年英国通过《烟台条约》,要求宜昌通商开放。但是,正如第一次海关报告指出,宜昌位于群山之中,土地有限,不能生产足够物产,供应人口增长的需要^②。宜昌下游的沙市,因为内河水运发达,与湖南联系紧密,在洞庭湖冬季不能通航之际,民船可以通过太平河、藕池河将湖南粮食运往沙市,等待轮运出口,沙市成为中转口岸,但是数量有限。沙市下游的汉口,为长江中游最重要的城市,人口众多,需要粮食消费,除湖北供应之外,主要依赖湖南、江西米供应,特别是前者^③。如上表所示,1892年,因湖广丰收,汉口就有1275215担,出口到下游的镇江和上海^④。1904年,因为两年来有利的国内和气候环境,出口突破200万担,出口数量居历年之首^⑤。但是,随着湖南岳州、长沙的通商开放,汉口中转地位下降。

湖南作为近代粮食主要输出省份之一,产米丰富,主要集中在洞庭湖盆地四周和湘江中下游。在近代口岸开放之前,米市以湘潭为大,即可依湘江而下运到汉口,也可以逆湘江而上,转为陆路,翻越南风岭,输入广东。口岸开放之后,长江水运更显重要。至于湖南所能出口的数量,与其它各省一样,因为近代缺乏科学的统计数据,无法得出结论。但据清末杨文鼎抚湘时调查,湖南产米除供本省民食外,每年最多能输出500万石。杨的结论,成为以后湖南历代官府,限制米粮出口的主要依据,官府允许最高出口以300万石为标准^⑥。

在长江中下游流域,湖南是最后开放的省份。1899年,位居洞庭湖口的岳州开放,1905年省会长沙开放,逐渐成为湖南省贸易集散中心,米市得到发展,但是在冬季,因为轮船难以到达长沙,粮食轮运仍可借助岳州、汉口等口岸^⑦。可见,湖南米粮可以选择长沙、岳州、汉口、沙市等众多口岸出口。当然也会受到收成因素影响,而米禁政策,在湖南实施更为频繁。米价一旦上升明显,或为增加政府米捐收入,就会采取米禁政策,轮运出口受损首当其冲。如1905、1906年连续两年发生洪水,1906年5月—1907年9月,湖南禁止稻米出口^⑧。1909年洪水,造成1910年长沙发生抢米骚乱,从4月开始米禁^⑨。直至1911年1月4日,放开米禁,粮食由民船运往岳州,等待轮运,轮船也于2月24日开始到达长沙^⑩,湖南官府允许出口400万担,刺激米价飙升,5月30日再次实行米禁^⑪。1913年4月6日至12月25日,1915年3月1日至11月6日,1917年7月5日至1918年底,长沙先后实施禁米出口^⑫,1918年长沙没有出口记录。如表1所示,1920年、1924年为长沙出口数量较多年份。1920年由中央政府核准,领有湖南省长签发的许可证,运往通商各口之米,共有2279413担^⑬。1924年年初,湖南放开米禁,虽然

① [韩]田炯权:《清末民国时期湖北的米谷市场和商品流通》,《中国经济史研究》2006年第4期。

② “ICHANG TRADE REPORT FOR THE YEARS 1877 AND 1878”,吴松弟整理:《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料(1860—1949)》,广西师范大学,2014年,第177册,第169—171页。

③ 《HANKOU DECENNIAL REPORT, 1882—1891》中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编:《中国旧海关资料(1859—1948)》,京华出版社,2001年,第152册,第186页。

④ 《HANKOU TRADE REPORT FOR THE YEAR 1892》,《中国旧海关资料(1859—1948)》第18册,第138页。

⑤ 《HANKOU TRADE REPORT FOR THE YEAR 1904》,《中国旧海关资料(1859—1948)》第39册,第353页。

⑥ 章有义编:《中国近代农业史资料1912—1927》第2辑,三联书店,1957年,第632页。

⑦ 《CHANGSHA DECENNIAL REPORT 1902—1911》,《中国旧海关资料(1859—1948)》第155册,第311页。

⑧ 《YOCHOW TRADE REPORT FOR THE YEAR 1906》,《中国旧海关资料(1859—1948)》第43册,第331页;

《YOCHOW TRADE REPORT FOR THE YEAR 1907》,《中国旧海关资料(1859—1948)》第45册,第339页。

⑨ 《YOCHOW TRADE REPORT FOR THE YEAR 1910》,《中国旧海关资料(1859—1948)》第52册,第462页。

⑩ 《CHANGSHA TRADE REPORT FOR THE YEAR 1911》,《中国旧海关资料(1859—1948)》第55册,第379页。

⑪ 《YOCHOW TRADE REPORT FOR THE YEAR 1911》,《中国旧海关资料(1859—1948)》第55册,第393页。

⑫ 巫宝三:《中国粮食对外贸易——其地位趋势及变迁之原因(1912—1931)》,参谋本部国防设计委员会,1934年,第34—35页。

⑬ 《中华民国九年通商海关各口全年贸易总论》,《中国旧海关资料(1859—1948)》第88册,第35页。

七月之后,又因洪水,实行米禁^①,但该年因春夏两季,出口很多,使得该年出口记录为历史之最。因为地缘因素的关系,近代湖南米粮,主要运往湖北。如宣统二年,湖南咨议局上奏谓“湖南米谷……武汉尤视为生命,是以鄂省电告外交部,谓武汉若无湘米接济,立召变乱”。^②有学者研究指出,20世纪湖南米粮在省外市场,大部分时间,由于政治动乱,交通费用昂贵,和洋米竞争等原因,使得在长距离贸易上处于不利地位,因而以汉口短距离贸易为主^③。因而在帆船运输的竞争下,以及米禁、自然灾害等因素影响,造成长沙、岳州海关出口数量不仅有限,而且波动频繁。

清代以来,江西一直是粮食输出主要省份,借助长江可以供应江浙市场,也可通过陆路,南部经过大庾岭通广东,西部萍乡一带连接湖南,东部黎川又近福建^④,也通过昌江水路供应安徽徽州府米粮^⑤,一旦江西禁米出境,徽州就会出现恐慌,到1930年代依然如故^⑥。但是,鄱阳湖—长江水路是最重要的运输路线。其中省城南昌处于赣江和抚河进入鄱阳湖的入口,南昌成为稻米最终集中地^⑦。1861年开放的九江,为轮运出口市场。但如表1显示,早期九江出口数量有限,这与九江地理形势有极大的关联。江西地势南高北低,河流呈北流之势,汇入鄱阳湖,由湖口入长江,构成商业和交通的最重要动脉。但是九江与湖口之间有17英里的长江水路。运载内地粮食的民船,集中停靠于鄱阳湖内的大姑塘。该处因为停泊条件极佳,清雍正元年,就在该地设立九江钞关分关。如果将粮食运往九江,民船必须等待合适的风向,然后前往湖口,逆行才能到达九江。因此民船往往根据各地市场情况,选择运输路线,并不一定运输到九江等待轮运。正因为九江内河水运不佳,此后,将九江海关改设在鄱阳湖的湖口、大姑塘、还是吴城,争议不断,只因九江租界建设已具规模,而放弃迁址^⑧,可见鄱阳湖运输的重要性。对于鄱阳湖民船运输粮食数量,因为大姑塘钞关只对竹、木、茶、盐收税,并不征收粮食税,因此我们无法从常关中了解帆运粮食情况。但是江西帆运粮食输入下游省份,安徽省是必经之路。芜湖是安徽通商口岸,早在明代,就设有户关、工关。1901年,清廷将各地五十里内常关由海关接管之后,常关向海关报送数据。相比于全国其它口岸,芜湖海关资料中列有一段时间常关的翔实数据,是一大优势。我们统计常关中的粮食数据,如表2所示:

表2 芜湖五十里内外常关历年过往米粮表 (担)

年份	数量	年份	数量
1914	2639332	1920	2230829
1915	2017583	1921	3312993
1916	2396111	1922	3560991
1917	3863043	1923	4061835
1918	2515263	1924	3071112
1919	543757	1925	2161295
1920	2230829	1926	3207082

资料来源:笔者根据《中国旧海关资料(1859-1948)》中,以上相关年度的芜湖海关统计数据,制作而成。

①《中华民国十三年通商海关各口全年贸易总论》,《中国旧海关资料(1859-1948)》第96册,第50-52页。

②李文治编:《中国近代农业史资料》第1辑1957年,第479页。

③蔡志祥:《二十世纪初期米粮贸易对农村经济的影响——湖南个案研究(上)》,《食货》第16卷第9期,1987年12月。

④社会经济调查所编:《江西粮食调查》,社会经济调查所,1935年,第17页。

⑤陈支平:《清代江西的粮食运销》,《江西社会科学》1983年第3期。

⑥《苏皖赣等省为维持民食互禁粮食出境》,中国第二历史档案馆,全宗号:一,案卷号:3025。

⑦社会经济调查所编:《江西粮食调查》,第11页。

⑧《KIUKIANG DECENNIAL REPORT 1882-1891》,《中国旧海关资料(1859-1948)》第152册,第208-209页。

对于这些米粮,有学者认为是安徽帆运米粮,并与芜湖海关轮运出口米粮汇总,作为近代安徽米粮出口的数量标准^①。其实认真分析海关报告,这种分析值得商榷。芜湖常关监督在撰写《芜关纪要》中也说,自1912年后,芜湖常关征税种类与海关同,分为进口税、出口税、过往税,等等;“凡在上下游往来之货,未经上下游各关完税者,均得由大江口常关完纳,名为过往税”。并明确指出,江西粮食、瓷器、纸张,是芜湖常关过往税的大宗来源^②。这些米粮应该主要是上游省份,特别是江西省帆运粮食。因此,如果再考虑民船出湖口后,逆流运往汉口的数量,则江西帆运输出粮食数量更为惊人。正是在民船竞争下,九江海关轮运出口粮食,所占比重有限。九江海关资料也报道,1892年,米才第一次出现在出口名单之列,而且因为该年芜湖米市批发商,不能完成采购任务,才求助九江市场,轮运到芜,再出口至广州,结果造成九江米价比平常冬天要高^③,可见九江米市规模有限。直到1915年南浔铁路开始运营,1917年全线通车,加强了南昌及鄱阳湖沿线站点与九江的联系,使得九江在江西米谷运销中的地位,顿行重要^④。正如表1显示,粮食出口才大大增加,特别是1936、1937年粮食丰收,以及在1930年初经济恐慌的背景下,江西省也加强赣米推销工作,刺激米粮海关出口达到创记录的高度。

芜湖和九江一样,在近代,都是各自省份的唯一通商口岸,也非省会所在地。清中后期以来,因为经历太平天国战争,皖省人口、耕地历经显著的波动过程。皖省耕地面积,1812年为41436875亩^⑤,1933年为39510014亩^⑥,基本上恢复过来;人口1812年34165056人,1933年22093000人^⑦,仍然没有恢复到战前水平,因此有更多的余粮出口。在这种人均产量增长的趋势下,芜湖的地理优势和政策因素,促成芜湖米市的繁荣。如表1显示,1877年芜湖海关开设之后,出口数量很小。但到1882年,李鸿章奏请朝廷,将镇江七浩口米市迁往芜湖,并派自己信任的芜湖关监督广东人李萌桓,前往镇江游说,答应给予广东籍米商经纪垄断权,免除经纪税捐。这种政策的刺激,使芜湖天然的稻米出口地优势开始显示出来。因为芜湖长江两岸的沿江平原盛产稻米,它们的地理距离,比镇江更近。其后,因为米厘的设立和纠纷解决,芜湖米市地位更加巩固。因为太平天国战争中,江苏首先建立起来的厘金制度,并没有随战争结束而废除,在芜湖米市建立之前,安徽稻米主要输入镇江,在南京征收米厘。镇江米市迁往芜湖之后,江苏厘金收入受损,最终经过两省协商,1902年江苏在芜湖设立米捐局,对通过江苏辖区的安徽稻米征捐。而在此前的1896年安徽米厘局,已在芜湖设立,只有在芜湖缴厘之后,才能出口。可见,米厘制度加强了芜湖稻米的集散功能。芜湖长期是中国最大的稻米轮运出口市场,烟(台)宁(波)广(州)潮(州)各帮坐商,长期驻扎芜湖,从事米粮采购任务^⑧。

镇江作为最早开放的长江口岸之一,地位非常重要,1865年英国领事报告说,镇江作为一个港口的优势,主要来自它位居京杭大运河和长江的交叉之处^⑨,较早与沿海五口通商。例如广州,长期以来缺乏粮食,镇江开放之后,两者之间建立密切经贸往来,除了邻近的广西米由民船运入之外,镇江成为

① Fan I-chun,《The Rice trade of modern china—A case study of anhwei and its enterpot wuhu, 1877-1937》,载《第二次中国近代经济史会议》,中央研究院经济研究所,1989年印,第696-701页。

② 张貽志编:《芜关纪要》十八年三月版,中华书局,第12,19页。

③ 《Report on the Trade of Kiukiang for the Year 1892》,《British Parliamentary Papers China, 8》Shannon Ireland: Irish University Press, 1971, p.288.

④ 农艺部农业经济组编:《江西米谷运销调查报告》,该组1937年印,第21页。

⑤ 梁方仲编著:《中国历代户口、田地、田赋统计》,中华书局,2008年,第380页。

⑥ 安徽省统计年鉴委员会编:《安徽统计年鉴1934年》,出版情况不明,第43页。

⑦ 《安徽通志稿》,民政考稿,户口编,第11-42页。

⑧ 方前移:《抗战前芜湖与无锡米市》,《巢湖学院学报》2005年第2期。

⑨ “Report on the Trade at the Port of Chin-kiang for the Year 1865”《British Parliamentary Papers China, 7》p.577.

广州的主要来源市场,并输出糖类等南货作为交换,刺激了苏北里下河和皖省米粮,向镇江集中。因此,1882年米市迁往芜湖以后,镇江米粮出口呈现明显的下降波动趋势。1882年镇江海关报告就说,上年镇江稻米出口达到创纪录的高度,然而该年即迅速下降,原因就在于芜湖米市开放。其后,镇江基本沦为芜湖米市的次属市场,逐渐从埠际贸易中消失^①。偶有轮运出口数量的上升,也多因为非市场因素。例如,在甲午中日战争前后,为了防止粮食出口资敌,以及增加厘金收入的需要,从1894年7月28日至1895年11月1日,芜湖禁止外国轮船运米出口^②,因为外国轮船运输粮食,无须缴纳地方厘金,因此,大量粮食由民船缴纳厘金,运往镇江,等待轮运。当然,仍有少数米商,通过权力寻租,利用米禁时期低廉价格的有利时机,运往广东高价出卖,实现高额利润^③。因而,该两年安徽粮食丰收,但1895年芜湖海关出口数量有限,大量粮食运往镇江,镇江口岸有不少于670万担米粮出口^④。

五口通商之后,上海逐渐成为中国最大城市,是粮食重要的消费市场。从表1也可知,上海也是重要的集散市场,有大量粮食轮运出口。在1898年之前,年出口量,甚至在芜湖之上。原因在于,上海位居长江流域出海口,位置显著,除有商品稻米出口之外,每年还有大量用于军事、赈灾用途的免税米,特别是漕米的轮船运输。因为自黄河改道、太平天国战争后,河运改为海运,并且逐渐采用改征银两制度,再在无锡、上海集中采办漕米,运往天津,轮运成为主要运输方式。1912年,随着清廷灭亡,漕米制度废除,上海轮运出口数量立即锐减。直到1934年以后,上海重新超过芜湖,成为全国最大的轮运出口米市。上海轮运出口的米粮,主要来自长江流域各地,依赖民船运入上海,再由上海轮运出口。这其中也有很多安徽稻米。因为即使在芜湖米市最繁荣期间,仍然有一定量土米依赖帆运出口。

特别是1931年,常关随厘金在名义上废除之后,这种数字更为巨大。这些安徽米粮与上游江西等省的民船运输米粮,沿途运往南京、镇江,转入大运河,进入太湖流域,部分运往上海,构成了上海轮运出口的主要来源。海关统计资料也证实,南京、镇江作为通商口岸,特别是南京,为退休官员、有钱商人喜欢居住的地方,人口众多,粮食需求量大,但轮运进口数据可以忽略不计。此外,现代交通方式的改变,也提供粮食运输更多的路径选择。如根据20世纪30年代中央经济研究所,对长江流域各地米市的调查,上海的米粮输入,依靠内河、铁路、轮船运输。以内河民船运输最为重要,铁路运输其次。即使铁路运输,也还需要民船的辅助,如在沪杭甬和京沪两条铁路中,以后者运输占绝大部分,又几乎全部由南京江边车站运来,系由安徽等处民船转来之米^⑤。这其中的原因是,随着芜湖米市经纪机构众多、交易繁琐弊端^⑥的凸现,以及米厘制度的最终废除,安徽稻米舍弃芜湖,根据市场情况,加大对长江下游的帆运,特别是无锡米市,成为皖米销往上海、浙江的定着场所,平均占无锡交易量之半数^⑦,芜湖米市衰落,上海重新成为最大的稻米轮运出口市场。

可见,近代湘、赣、皖,作为稻米输出省份,民船运输仍然占据重要的位置,也因为如此,我们对各省的米粮出口数字,无法作出量化的估计。但是,随着口岸的开放,轮船成为远程运输的主要方式,海关资料中有这些轮运数字统计,因而我们可以对轮运出口市场上粮食贸易波动,作量化分析,以说明通商口岸制度设立之后,长江粮食出口市场的变迁。

①《CHINKIANG TRADE REPORT FOR THE YEAT 1882》,《中国旧海关史料(1858-1949)》第9册,第632页。

②《WUHU TRADE REPORT FOR THE YEAR 1894》,《中国旧海关资料(1859-1948)》第22册,第219页;《WUHU TRADE REPORT FOR THE YEAR 1895》,《中国旧海关资料(1859-1948)》第23册,第202页。

③《Report on the State of Trade at the Treaty Ports of China》,《British Parliamentary Papers China》,20,第234-235页。

④《CHINKIANG DECENNIAL REPORT 1892-1901》,《中国旧海关资料(1859-1948)》第153册,第455页。

⑤姚庆三、昂觉民编:《上海米市调查》,社会经济调查所,1935年,第6页。

⑥林熙春、孙晓村编:《芜湖米市调查》,社会经济调查所,1935年,第48页。

⑦羊冀成、孙晓村编:《无锡米市调查》,社会经济调查所,1935年,第1-11页。

二、米粮进口主要口岸市场

在分析米粮出口市场之后,下面我们依然利用海关资料的数据,分析米粮进口的口岸市场,如表3所示:

表3 通商口岸土米净进口趋势表 (1900-1937年) (担)

年份	汉口	上海	烟台	天津	宁波	厦门	汕头	广州
1900	270062		533792		515	331371	2350113	2248771
1901	160295		397207		5630	283713	1632930	2048460
1902	5035	233160	204939	2187196	268113	273326	2737840	2144693
1903	2513	15416	375261	2560520	295376	505435	1979878	6748002
1904	3014	4990	1125550	2868206	98572	150003	2690040	2229823
1905	5065	27030	1206663	2804164	13207	548349	3442600	3903912
1906	138170	48600	600891	2617997	4763	316290	1492049	3123529
1907	33580	213466	261019	1138676	257905	48764	1117162	650529
1908	1203	353606	273522	2313500	772418	285385	1822499	1871375
1909	64921	7318	360254	2609402	152492	359491	2008362	2124317
1910	156965	56598	288030	1157622	213790	108500	1413910	961346
1911		166524	229282		470047	161250	1663130	553396
1912	6041	536196	266933		933946	73376	2443952	1164900
1913	4297		357352	755256	854851	46826	745302	417158
1914	16206	119268	254914	449335	566254	15689	1203381	230719
1915	3225		296245	420055	541054	10092	973241	708414
1916	13878	43982	385010	425695	528756	53708	2202001	713650
1917	19343	21041	456046	894461	163344	133042	1744769	288072
1918	225	3245	425483	253815	120958	45563	2106591	11749
1919	225	79654	266698	574097	21363	302597	2597340	6367953
1920	10262	978599	418257	606402	773678	233391	2198870	3075490
1921	138178	158825	224253	424055	477734	48858	890012	16560
1922	309915	273467	111230	209114	279101	791	203447	10960
1923	457557	562905	180395	178108	534800	2244	515485	478470
1924	288512	944298	221469	562705	735380	96853	1839872	2664106
1925	2425915		368662	1099142	150647	37206	1471975	1389472
1926	927570	262642	47714	34167	37275	208	36378	37676
1927	88023	339789	102672	271820	323727	33684	498125	44727
1928	332828	1101764	210970	890793	1097573	64813	1388858	684758
1929	549587	467924	164129	672868	392312	778	761676	371097
1930	154253	225946	131581	427548	68547	39078	504249	197178
1931	138518	113185	121037	320814	332029	14371	589141	1191030
1932	61676	119295	100169	158104	9597	1175	284417	494837
1933	72720	870309	308675	1426992	438202	146467	2563013	614230
1934	118985	2232374	164241	856777	382587	105568	1639071	123919

续表 3

年份	汉口	上海	烟台	天津	宁波	厦门	汕头	广州
1935	570402	1462739	261284	1168415	245356	12832	860305	46459
1936		3659473	279600	1959504	131323	107189	2173730	1539679
1937	566854	4782324	161988	1617951	105628	107442	1943715	3636408

资料来源:笔者根据《中国旧海关资料(1859-1948)》中,以上相关年度的各地海关统计数据,制作而成。

我们对表 3 进行分析,就长江流域米粮出口市场而言,一般情况下,无须从其它口岸或国外进口米粮,作为中转口岸的汉口与上海,当然除外。汉口米粮进口,如前所述,除本省之外,主要依靠湖南、江西民船供应,而湖南轮运粮食在汉口中转,也主要为出口到下游服务。因此,汉口的轮运进口净值较低,而且主要来自下游省份,波动的最主要因素是灾荒的影响。例如,1895 年,湖北旱灾造成米粮不足,不仅出口很少,而且大量稻米从芜湖和镇江进口,以供应不足^①。这些轮运进口以免税米为主,如 1925 年为进口米粮数字最高的年份,进口几乎完全为免税米。该年海关报告也报道,1925 年湖北受灾,因此从芜湖等地,购入大量免税米^②。就长江流域而言,江苏、浙江为主要稻米缺乏省份,南京、镇江、杭州,以及曾经是中国最大稻米市场的苏州,海关资料中都几乎没有轮运进口粮食的记载,米粮主要依靠民船运输供应,因此表 3 中没有反映。上海轮运进口米粮也很少,原因前面已经分析,直到 1934 年后,中国政府为了救济粮食经济,各省加强轮运合作,上海轮运进口才体现明显增长。在沿海区域,烟台为山东省开放较早的口岸,因为外向经济刺激鸦片、花生、棉花、烟草等种植,对粮食需求增加^③。天津为北方最大口岸,华北数省之丰歉盈虚,亦均赖此行运调剂^④。在清廷覆亡之前,江南漕米运输,依赖上海运往天津,因此海关进口数量极大。但如表 3 所示,1911、1912 年,因为辛亥革命影响,天津海关没有粮食进口记录。1912 年津浦铁路通车,长江流域稻米可以借助铁路输入,对海关进口有一定影响。此后,海关每年进口一般维持在几十万担左右。1925 年第一次突破百万担,因为“五卅运动”掀起拒货罢工风潮,外国轮船运入洋米受阻,土米轮运乘机大增。到 1933 年中国实施洋米征税政策,天津进口土米重新普遍超过百万担。

宁波为五口通商之一,开放较早,但其后在发展过程中,腹地受到上海、温州的制约,粮食输入腹地的数量有限。而且无锡米市的粮食,民船可以通过太湖,到达杭州上岸,然而不断水陆兼运,供应宁波,因此宁波海关进口粮食数量不大。

福建厦门,广东汕头、广州,由于经济作物种植结构原因,明清以来,粮食严重依赖进口。随着近代通商口岸制度的建立,广东与长江流域建立了米粮供需联系,成为长江米粮出口最主要的市场。以上这些进口口岸,都位于沿海,因为北麦南米的饮食习惯,又以南方口岸进口土米数量为多。

这些口岸除了国内土米进口之外,也进口大量东南亚洋米。因为就世界粮食市场而言,种植区域的自然分工非常明显,东亚、东南亚盛产稻米。其中产量最多依次为印度、中国、越南、东印度群岛、泰国、菲律宾。由于人口关系,在出口数量中,又以缅甸、越南、泰国最多^⑤。接下来我们分析土米和洋米进口的宏观趋势,如表 4 所示。

① 《HANKOW TRADE REPORT FOR THE YEAR 1895》,《中国旧海关资料(1859-1948)》第 23 册,第 136 页。

② 《江汉关民国十四年华洋贸易统计报告书》第 9 页,载《中华民国海关华洋贸易总册 1925 年》,国史馆 1982 年重印。

③ 刘素芬:《烟台贸易研究(1867-1919)》,台湾商务印书馆,1990 年,第 26、77 页。

④ 金城银行总经理处天津调查分部:《天津粮食业概况》,1937 年,第 4 页。

⑤ 单岩基:《南洋贸易论》,上海申报馆,1943 年,第 302 页。

表 4 通商口岸进出口中/外米粮比较表 (担)

年份	口岸洋米 进口总数	口岸土米 出口总数	芜湖口岸土 米出口总数	年份	口岸洋米 进口总数	口岸土米 出口总数	芜湖口岸土 米出口总数
1910	9221665	4504979	3582478	1924	13198504	7984142	2985869
1911	5303078	5357302	2665151	1925	12634624	7747424	6178205
1912	2700493	6415792	4562195	1926	18720777	2047787	1577592
1913	5415905	3757521	2473835	1927	21091693	2345189	878039
1914	6814408	3128863	2271581	1928	12657904	6027878	2483655
1915	8478403	3161016	2657113	1929	10824065	3893726	2401026
1916	11284025	4696689	3350766	1930	19892784	2455329	1698461
1917	9837184	4114179	1664575	1931	10740810	3029652	2426247
1918	6984207	3878930	3190827	1932	22491949	1825507	1304772
1919	1809905	12413368	8888166	1933	21423091	8031148	3491339
1920	1163519	9476549	4715099	1934	12753349	7283300	2015917
1921	10634560	3374932	2248117	1935	21443251	6311897	1421751
1922	19156651	2112714	829710	1936	5133164	11962547	2678709
1923	22438664	3677808	1138076	1937	5718293	13801361	2163933

资料来源:笔者根据《中国旧海关资料(1859-1948)》中,海关历年统计数据,制作而成。

我们对表 4 进行分析,口岸土米出口总量,芜湖口岸土米出口数量,与洋米进口数量,基本上体现为波动轨迹相反方向。这种相反轨迹,可以分为两种情况解释,一种是洋米对土米的弥补作用,一种是竞争压力。从表 4 可见,在 1910-1932 年间,我们以 1920 年为界,把土米出口数量分为两个阶段。第一阶段平均数值明显比第二阶段高,芜湖的数值,体现就更为明显。而洋米进口,除 1936、1937 年之外,后一阶段更为远远超过第一阶段。因而,我们可以得出这样结论,在 1920 年之前,洋米进口主要起弥补作用。因为该段时间,中国政权更迭,军阀混战,影响国内米粮市场自由调剂。而在欧洲,因为“一战”的原因,亚洲殖民地国家稻米,主要输入欧洲宗主国,为战争服务,需求市场很大。例如,有学者就指出,1917 年之后,印度、泰国、越南都先后禁止稻米在亚洲出口,造成香港和东亚包括中国在内很多地区,发生抢米风潮^①。巫宝山也指出,1818-1920 年洋米进口下降原因,与宗主国加强对殖民地粮食管理,关系密切^②。但是,1921 年之后,米粮输入欧洲较多的历史宣告结束。因为经过“一战”,欧洲国家加强了对粮食安全的重视,拓展小麦的生产能力,东南亚稻米,作为替代品,向其输入有限,因此更加注重向日本、中国市场输入。所以如表 4 所示,1921 年洋米向中国输入大增,直到 1933 年,中国废除了洋米免税进口的传统政策,开始征收进口关税,才出现明显下降。

20 世纪 20 年代洋米和土米的这种替代竞争关系,在沿海大部分口岸中都体现出来,如表 5 所示。

① Kai Yiu Chan & Yeh-chien Wang :《China's Grain Trade Networks in the Interwar Years, 1918-1936》,《中央研究院近代史研究所集刊》,第 39 期,2003 年 3 月,第 163-164 页,

② 巫宝山:《中国粮食对外贸易其地位趋势及变迁之原因(1912-1931)》,第 16-23 页。

表 5

通商口岸土、洋米进口数量趋势表

(担)

年份	上海		烟台		天津		宁波		汕头		广州	
	净进口 土米	进口 洋米	土米 进口	洋米 进口	土米 进口	洋米 进口	土米 进口	洋米 进口	土米 进口	洋米 进口	土米 进口	洋米 进口
1900		537	533792	372			515		2350113	73553	2248771	15273
1901		587	397207	857			5630		1632930	27209	2048460	29285
1902	233160	59576	204939	49943	2187196	46319	268113	132550	2737840	1059954	2144693	91485
1903	15416	126	375261		2560520	2064	295376		1979878	5356	6748002	17269
1904	4990	684	1125550	2216	2868206	4449	98572		2690040	44129	2229823	112907
1905	27030		1206663		2804164	2422	13207		3442600	8521	3903912	39881
1906	48600	64936	600891		2617997	29165	4763		1492049	50404	3123529	607257
1907	213466	675072	261019		1138676	472452	257905		1117162	1611702	650529	1354329
1908	353606	1621	273522		2313500	24412	772418		1822499	65627	1871375	342995
1909	7318	925	360254		2609402	3708	152492		2008362	41612	2124317	44955
1910	56598	58353	288030	17838	1157622	177600	213790	29654	1413910	116936	961346	627533
1911	166524	449	229282	7018		47548	470047	5191	1663130	201806	553396	230104
1912	536196		266933	3145		25130	933946		2443952	165542	1164900	57249
1913		245	357352	33578	755256	308881	854851	16767	745302	99942	417158	366699
1914	119268	716	254914	27823	449335	390446	566254	3783	1203381	46322	230719	157471
1915		4637	296245	76933	420055	228612	541054	140706	973241	391882	708414	401298
1916	43982	775	385010	20170	425695	172333	528756	980	2202001	306069	713650	848285
1917	21041	2024	456046	25992	894461	373430	163344		1744769	238913	288072	122592
1918	3245	433	425483	2409	253815	92664	120958		2106591	300772	11749	52368
1919	79654	478	266698	363	574097	5037	21363		2597340	17828	6367953	4864
1920	978599	17404	418257	311	606402	63738	773678		2198870	6578	3075490	75439
1921	158825	32927	224253	152826	424055	592205	477734	73069	890012	1431690	16560	391205
1922	273467	1634555	111230	154593	209114	1116859	279101	927174	203447	2073107	10960	3164944
1923	562905	1313889	180395	115952	178108	1060046	534800	1009573	515485	2830511	478470	7450558
1924	944298	17103	221469	17729	562705	443892	735380	3582	1839872	1235912	2664106	2740128
1925		153577	368662	57913	1099142	1174714	150647	176280	1471975	736896	1389472	2929054
1926	262642	5797140	47714	166962	34167	1033595	37275	1080782	36378	1376228	37676	4252082
1927	339789	5006222	102672	208634	271820	1784520	323727	1238225	498125	1842553	44727	1704285
1928	1101764	116292	210970	118206	890793	1468147	1097573	411769	1388858	1528755	684758	629830
1929	467924	492073	164129	76422	672868	1056279	392312	702600	761676	1195477	371097	337738
1930	225946	7138406	131581	114790	427548	1141915	68547	2362518	504249	1397872	197178	159788
1931	113185	837083	121037	105893	320814	1297331	332029	232861	589141	1102975	1191030	190295
1932	119295	3848622	100169	152151	158104	1359719	9597	813413	284417	2853929	494837	453161
1933	870309	942027	308675	14750	1426992	709783	438202		2563013	3922089	614230	513122
1934	2232374	1006575	164241	31224	856777	581292	382587	868416	1639071	1915289	123919	314012
1935	1462739	9712763	261284	13182	1168415	242270	245356	1790250	860305	2441555	46459	221495
1936	3659473	152158	279600	625	1959504	81659	131323	85257	2173730	1621168	1539679	249989
1937	4782324	509227	161988	10688	1617951	13851	105628	16462	1943715	1756986	3636408	1135180

资料来源:笔者根据《中国旧海关资料(1859-1948)》中,以上年度各地海关统计数据,制作而成。

可见,替代关系都十分明显。特别是广东省是最严重的缺粮省份,粮食供应主要依靠外省土米和东南亚洋米,洋米主要从香港转入,从而通过香港将国内卷入到世界市场竞争之中。外国学者布伦特也指出,在十九世纪晚期,中国粮食已经卷入国际性市场之中^①。因为 19 世纪后期以来,随着西方殖民者逐渐将东南亚变成专门生产和供应稻米的基地,泰国、越南掀起土地开垦热潮,稻米成为最主要出口商品。“一战”以后,大肆向中国出口。在对华米售中,越南占据首位,泰国位居第二,向中国销售非常方便,因为不仅距离邻近,而且两国稻米的加工、销售都掌握在华人手中。东南亚似乎不是中国的国外进口市场,而是中国国内市场的一部分。如越南粮食市场都由华人垄断;粮食出口,华人也掌握极大数额。泰国大部分工商业,都由华人投资。碾米厂为最大实业,80%–90%为华人创办。曼谷附近碾米厂,几无一厂非华人所有^②。

可见,稻米收购、加工、出口贸易,都控制在华侨手中。华商首先给当地人贷款,收获季节,再收购稻米,运往西贡、曼谷,经由华资碾米厂,利用最新机器,对稻谷碾制、烘干、装包,保证了质量,又能够长久保存^③。然后,碾米厂将粮食运往香港,由米行经营,这些香港米行多由上述碾米厂独资或投资经营,实为销售经理,一般也以随到随售为原则,以减少栈租开支,再通过广东米行在港的买手,完成交易,运往广东^④。因此,广州米商向东南亚采购粮食,只要发出电报,一星期后,粮食就可以轮运到广州,赊销给广东米商。而广东米商从芜湖采购大宗米粮,需要从上海聚集资本,雇佣船只在芜采购,运输需用 20 余日。而且国内关卡林立,更造成粮食流通费用高昂^⑤。

正是在这种高额的运输费用下,20 世纪 20 年代以来,东南亚稻米产量并没有显著增加,但是输入中国的数量不断增加。各种生产、运输、加工、捐税的成本,造成上海、广州土米价格普遍高于洋米^⑥。而且内地土米运往沿海,仍然亏损,如表 6 所示:

表 6 1932 年各地运米至上海费用统计表^⑦ (元)

地名	当地 价格	贩运费								两者 总计	上海 市价	亏
		运费	包装费	佣金	税捐	利息 汇水	栈租 保险	杂费	共计			
长沙	6.285	0.97	0.48	0.38	1.803	0.3	0.037	0.1	4.07	10.895	8.25	-2.645
九江	6.18	0.691	0.43	0.39	1.1	0.2	0.037	0.1	2.948	9.128	8.25	-0.878
芜湖	6.12	0.45	0.48	0.26	1.053	0.2	0.035	0.18	2.658	8.778	8	-0.778

因此,由于口岸进口洋米的显著增加,给出口口岸带来了压力。湘赣皖为近代中国主要米粮输出省份,在 1936 年粤汉铁路通车之前,在长程粮食贸易中,轮船由长江进入沿海,为最主要运输路线。皖省粮食又因为距离沿海市场较近,和历史习惯的原因,在沿海口岸市场中占据主要比重。如我们根据历年海关报告,对芜湖稻米进口市场不完全的数据记录,列出表 7 所示:

① Loren Brandt, "Chinese Agriculture and the International Economy, 1870–1930s: A Reassessment," *Explorations in Economic History*, vol. 22, no. 2 (April 1985), p. 176.

② 单岩基:《南洋贸易论》,上海申报馆,1943 年,第 302、345–356 页。

③ Fan I-chun, 《The Rice trade of modern china—A case study of anhwei and its enterpot wuhu, 1877–1937》,载《第二次中国近代经济史会议》,中央研究院经济研究所,1989 年印,第 718 页。

④ 吴正:《皖中稻米产销之调查》,交通大学研究所,1936 年,第 130–132 页。

⑤ 《赣、湘、鄂、豫、皖、冀、浙、苏、沪、粤十省市粮食会议》,《农村复兴委员会会报》第 1 卷第 6 期,1933 年 11 月 26 日。

⑥ 具体见符泽初:《广东米荒与救济》,广州新生月刊社,1937 年,第 7~11 页;巫宝三:第 31 页,第八表“上海中外米价及其价格相差指数表”。

⑦ 巫宝三:《中国粮食对外贸易其地位趋势及变迁之原因(1912–1931)》,第 33 页。

表 7

芜湖米占各口岸净进口土米比例表

(%)

年份	天津	广州	汕头	烟台	厦门	年份	天津	广州	汕头	烟台	厦门
1900		87.8	93.7	67.5	75.3	1914		94	97.9	34.5	
1902	0.5	94.3	72.4	9.5	38.7	1915		92.6	99.8	16.9	
1903	6.5	65.3	45	14.7	12.5	1916		91	80.8	24	
1904	12.4	95.9	86.4	60.1	3.2	1917		52.7	36.7	20.2	
1905	12	84.7	94.2	92.5	27.4	1918			83.8	32	
1906	14.7			54.6	54.8	1919		81.8	94.3	24.6	19.9
1907	28			70		1920		63.1	77.3	18.8	
1908	11.8			64.2		1921	6.1	64.2	94.2	56.6	
1909		72.5	94.4	59		1922	6.5			50.2	
1910		86.9	43.4			1923		40.9	98	37.4	
1911		84.2	76.6	68		1924	8.6	26.3	82.3	98.4	
1913		78	97.7								

资料来源:原始数据来源于《中国旧海关资料(1859-1948)》中,芜湖相关年度贸易报告,其他口岸土米净进口数字来源于各海关统计表。百分比为笔者根据以上两种数据计算得出。

可见,皖米在沿海口岸市场的重要位置。洋米的输入,也以沿海口岸为主,在不计上海的情况下,长江口岸输入洋米数量有限,正如有学者指出,中外粮食的竞争体现在沿海口岸^①。因此,对于出口口岸市场地位变迁产生不同的冲击力度。芜湖米市,受到的冲击最大。有人就指出,1932年,在全国洋米输入2240余万石中,九龙、广州、汕头三口岸竟共占总数的60%，“芜湖在华南一带的销场被剥夺殆尽”，“洋米输入数之惊人,实为芜米致命伤也”。^②在洋米冲击和其它因素作用下,芜湖失去了最大轮运市场的地位。而1933年9月,在全国保护土米的呼声下,南京国民政府放弃免税进口洋米的传统,征收稻米进口税,广东、福建地方政府也开始对洋米征税,加以东南亚出现农业恐慌,洋米出口减少,以及1934、1936、1937年,各省粮食丰收,加以广东与产米省份加强合作,调剂米粮供需,长沙、九江、上海等出口市场的地位,呈现出上升趋势。

综上所述,清中期以来的中国米粮的供需省份格局没有发生明显变化。对于输出的湘赣皖三省而言,特别是经历太平天国战争,人口、耕地资源发生显著变动,但是因为缺乏科学的现代统计数据,我们依然无法对于具体的米粮出口数量进行计算。因此在文中,我们详细分析了民船运输在各省米粮输出中的地位,以增加对其宏观的理解。在这种分析的基础上,我们的重点是对海关统计的轮运出口米粮数量进行比较研究,以说明主要为长程贸易服务的轮运,在各出口口岸的不同地位,说明长江米粮出口市场,与沿海为主的进口市场之间,不同程度的市场联系。而正是这种不同的联系,意味着1920年代之后,洋米转向中国沿海口岸输入,自然也给出口口岸产生不同的冲击。说明在近代中国,米粮市场的长途贸易不仅大大拓展,而且成为世界米粮市场的最重要部分之一。同时国内粮食市场内部存在着紧密程度不同的区域市场圈,因而洋米对其冲击存在着梯度差异的问题,呈现出不同数量的波动轨迹。

② Kai Yiu Chan & Yeh-chien Wang:《China's Grain Trade Networks in the Interwar Years, 1918-1936》,《中央研究院近代史研究所集刊》,第39期,2003年3月。

③ 王维德:《芜湖米市概况》,《工商半月刊》第6卷第3号,1934年2月1日。