

近代北海、龙州、梧州、南宁开埠及其对区域贸易的影响

朱从兵 庞广仪

(苏州大学社会学院, 江苏 苏州 215123)

[摘要] 在国内外贸易局势的推动之下,清政府连续开放了北海、龙州、梧州、南宁四个位于今天广西境内的通商口岸。四埠开放是近代中国口岸开放史的缩影,口岸开放使广西对内对外贸易格局发生了质的变化,广西与国际市场、与以穗港为中心的沿海市场的连接由此更加直接和紧密,云南和贵州两个内陆省份很大程度上也通过该四埠与沿海和国际市场发生联系。但是,在半封建半殖民地的大历史环境之下,与国际市场连接客观上也给广西、云南、贵州等省带来了“烟毒遍地”等恶劣影响。

[关键词] 北海 龙州 梧州 南宁 区域贸易 辐射

[中图分类号] K251(67) **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1004 - 6917(2008)06 - 0023 - 05

从1876年到1906年,清政府连续开放了位于今天广西境内的四个通商口岸:北海(时属广东^①)、龙州、梧州、南宁。从此,广西由一个闭塞的省份转变成为一个开放的省份,这对于此后广西乃至中国西南地区经济发展都产生了巨大的影响。

一、四埠开放的国内外经济因素

(一) 国际贸易局势对广西开埠的要求。北海、龙州、梧州、南宁四埠开放显然是受到了世界经济发展潮流的影响。从19世纪70年代开始,自由竞争的资本主义开始向垄断阶段即帝国主义阶段过渡,帝国主义的垄断特征不仅要求继续拓展世界市场和原料产地,同时需要投放过剩资本的场所。因而在19世纪末20世纪初,资本主义国家掀起了一场占领殖民地、争夺势力范围、瓜分世界的狂潮。在这个大背景下,中国不可避免地被纳入了这一世界性的帝国主义贸易体系,由原来的多口开放逐渐演变为多口多区域开放。

由于中国早期开放的商埠多在沿海沿江地区,

其经济辐射范围极为有限,远远满足不了西方国家拓展市场和原料产地以及投放过剩资本的要求,因此,随着中外贸易的发展,列强强烈要求中国增开内地商埠。广西属内地,拥有许多得天独厚的条件:地理位置优越,东接广东,南临北部湾,面向东南亚,背靠大西南,是中国大西南进出口的重要通道。在内河航运方面,西江水系是珠江三大支流中流程最长、最有经济价值的一条河流,其在广西境内的通航河段遍及大部分府县,并可上溯至云南、贵州两省;另外还有南流江、钦江、防城江、茅岭江、北仑河、九州江等50条通航的独流入海河流。更为重要的是,广西各类资源十分丰富,经济农作物有甘蔗、橡胶、剑麻、烤烟、香蕉、八角、茴油、桐油、松香、淮山、半夏、金银花、田七、罗汉果等,矿产资源有锡、锰、磷、压电水晶、粘土等,产量和储量都十分丰富。广西正是具备了以上优越条件,故而成为列强进一步强迫清政府开埠通商的关注点。

(二) 沿海近代经济影响的扩大。根据经济梯度

^①新中国成立之后北海的行政归属在粤桂之间几度变更,1965年6月划归广西管辖。本文将北海与龙州、梧州、南宁作为近代广西区域的对外开放商埠体系来研究,主要基于以下考虑:一是英国强迫清政府开放北海,主要目的是以此打开通向广西和云南、贵州等省的门户,而日后的事实也证明北海的经济辐射范围主要是广西;二是今天学术界多将北海、钦州和防城港等地纳入广西区域史研究范畴之内,如马依主编的《广西航运史》、钟文典主编的《广西近代城镇研究》、广西壮族自地区地方志编纂委员会编纂的《广西通志》丛书等,都将北海纳入广西区域史研究的范畴。

[收稿日期] 2007 - 12 - 20

[作者简介] 朱从兵(1966 -),男,江苏如皋人,苏州大学社会学院教授,博士生导师;庞广仪(1977 -),男,广西钦州人,苏州大学社会学院博士研究生。

发展理论,在一个国家或者地区内,沿海是第一阶梯,内陆是第二阶梯,边区是第三阶梯。作为第一阶梯的沿海地带,是经济发展的突破口及经济成长的中心,集中了巨大的生产力向其他低梯度区域扩散,从而推动其他地区的经济迅速发展起来^[1]。按照这一理论,以穗港为中心的珠江三角洲地区当属中国经济发展区域中的第一梯度。

以穗港为中心的珠江三角洲地区在近代中国经济发展中占有举足轻重的地位。国内外贸易方面,甲午战争之后,列强在广州沙面创办了13间著名洋行(新十三行);驻穗的国际垄断组织分公司数目不下23家^[2],这些洋行和公司规模巨大、资本雄厚,“一般都拥有各自的一套推销网,并在不同程度上严密的把持和控制了广州港的进出口贸易”^[3];本土百货行业商家数目同样庞大,到了1920年达605家之多^[4],专为工商服务的银号在清末已达100多家;轮船运输业发展迅速,广州内港常年泊船200~300艘,约占全国轮船总数的1/3^[5]。

此外,在机器制造业方面,外资企业、民营企业和侨资企业林立的广东更是在华南独树一帜,“全省缫丝业均用机器,多至百数家,妇女之佣是营生者,十数万人”^[6]。当时为英殖民地的香港,不仅是内地初级产品的精加工中心,小额进口特货及出口杂货的重组港,而且是中国沿海惟一能与上海争雄的贸易中转口岸,其转口贸易的辐射范围远及美洲、欧洲、南亚、东南亚、东亚等地。

穗港等口岸进出口贸易的迅猛发展,急需开辟内地口岸以拓展其经济腹地、增加出口产品规模;近代广东城乡工商业的迅猛发展以及从工从商农民人数的急剧增加,粮食、原料甚至初级工业产品的生产基地逐渐向广西转移。因此,早在广西开埠之前,广西、广东之间的经济互动就已经颇见规模了。当时广西各地流行着“无东不成市,无市不趋东”之谚。广东商人逆江而上,在西江流域沿岸各圩镇开铺销售广东出产的“绸缎、布匹、海味、瓷器以及渔肉杂货,零星各物”,并从广西大量收购油、糖、豆、谷米、盐、山货、药材等,每年由广西输出鹤山油行的油就多达300万斤^[7]。

作为中国经济发展区域中第一梯度的珠三角地区,在经过数十年的发展之后,需要扩大同周边地区的贸易以拓展自己的发展空间,巩固和提升经贸地

位,这是当时国内经济发展形势对开放广西商埠的必然要求。

二、由约开商埠到自开商埠的转变

晚清广西口岸开放史是整个中国口岸开放史的缩影,即由被迫开放口岸逐渐转变为主动开放口岸,这反映了近代国人对国内外经济发展大局懵懂无知的状况逐渐得到改变,保护利权的方式也逐渐由僵化被动转变为灵活主动。

当时,被迫开放的口岸有北海、龙州和梧州。为了扩大对华贸易,列强寻找或者制造各种借口来迫使清政府开放广西商埠。而当时国力衰微的清政府仍然抱残守缺地视“闭关自守”为维护利权之上策,以致这三个商埠被迫开放的过程带有浓重的“丧权辱国”色彩。

北海是四埠中最先开放的一个。光绪元年(1875年),英国使馆译员马嘉理引军由缅甸私闯云南,当地百姓奋起自卫而将其击毙,此即所谓的“马嘉理事件”。英国政府借此事件大做文章,要求清政府增开口岸,借以扩大对华贸易。1876年,李鸿章奉旨抵烟台与英使威妥玛谈判,并被迫于9月13日签订了《烟台条约》。该条约有如是规定:“随电中国议准在湖北宜昌、安徽芜湖、浙江温州、广东北海四处添开通商口岸,作为领事官驻札处所”^[8]。从此,北海正式辟为对外通商口岸。1877年3月18日,英国政府迫不及待地派官员抵北海设领事府,接着总税务司赫德派英人李华达抵北海出任北海关(俗称“洋关”)税务司。北海开埠之后,外国航商也随之蜂拥而至,他们认为:“北海的开港也许比其他各地重要些,因为它和海南岛的琼州、东京的海防相似。这三个港口合起来,足以给轮船的经营全面海运的良好机会”^[9]。

龙州是四埠中第二个开放商埠。该埠与越南接壤,是祖国南疆重镇;中法战争结束,法国将越南霸占为殖民地之后,认为要进一步扩大对华贸易,必先迫使龙州开埠,使其成为进入中国西南的捷径。1885年4月,中法两国签订了《滇粤边界通商条约》,条约规定“凉山以北某处,中国设关通商,均须优待”。“凉山以北某处”,实际上是指龙州。随后,《中法续议商务专条》签订,龙州正式开埠并成为广西西南对外开放的通道。

法国把越南变为殖民地,并迫使龙州等地开埠,

使得英国在中国西南诸省经济利益受损,为此,英国决定在广西增开商埠,而开埠的地点,英国选中了素有“三江门户”之称的梧州,该埠是广西内河运输的枢纽,沿西江而下,可通穗、港、澳等重要商埠,溯桂、浔二江而上,可深入广西腹地。英国这一图谋在甲午战争之后终于得逞。1895年夏天,法国公使以调停甲午战争有功为名,向清政府提出割取云南普洱府的猛乌、乌得两地,英国公使则以这两地属于英国管辖为借口,威胁清政府割让野人山作为补偿,但同时又提出假若同意西江设埠通商,野人山为界事,即可通融。清政府认为“西江通商,虽于厘金有损,尚有洋税抵补”,“野人山地系云南屏蔽”,若割给英国,形势全失;“两害相形,则取其轻,且恐迁延不决,又将别起波澜”^[10]。1897年2月4日,中英两国签订《中英续议缅甸条约:商务专条》,清政府同意“将广西梧州府,广东三水县城江根圩开为通商口岸,作为领事官驻扎处所,……允许轮船由香港至三水、梧州,由广东至三水、梧州往来”。同年5月,清政府宣布梧州正式对外通商。

南宁是广西也是中国近代史上第一个自开商埠。该埠自古以来就是桂西南地区水路交通枢纽,随着北海、龙州、梧州先后被迫开放后,地理位置和航运条件优越的南宁成为列强势力在广西扩充的又一个目标。1901年,英国军舰“山枇杷”号由梧州抵南宁视察商埠情形;1905年,英使窦纳乐看中了南宁的地理位置,催促清政府开放南宁;德国商人也打算抢于英国人之前在南宁购买地皮,兴建洋行。与此同时,中国官商对开埠通商的看法已经逐渐改变,当时国家财税取自国内外贸易的比例甚大,而增加开放口岸则是进一步推动对内对外贸易的有效措施;再者,与其让列强强行开埠而使中方利权受损,不如中方主动开埠以保利权。因此,1901年,广西巡抚黄槐森向朝廷上疏:“拟请援照岳州府等处成案,开作口岸,不准划作租界。以均利益,以保事权”^[11]。黄的奏折得到了朝廷的批复,1906年,清政府主动宣布南宁为对外开放商埠。南宁主动开埠对当时中国朝野产生了巨大的影响,在此事件的示范之下,东北、西北以及内地许多城市都主动奏请对外开放。这一现象说明了当时中国已经无法拒绝与国外市场联接,对外开埠既有外力作用的影响,亦是历史发展的大势所趋。

三、四埠开放对区域贸易的影响

开埠之前,广西总体上是个内陆省份,国内外市场经济的辐射力经过层层递减之后,对广西的影响已经甚为微小。故而,此前在广西占主体地位的经济形态是自然经济,商业贸易尤其是对外贸易规模十分有限。但开埠之后,无论是海外市场对广西经济的影响还是珠三角地区对广西的经济辐射,都有了质的变化。同时,四埠开放后也发挥着西南区域贸易辐射中心的作用。

(一)开埠使广西与国际市场直接连接起来。北海开埠之后,该口岸交易的数量和规模在短期内迅速递增。“来往广西南宁、柳州、龙州、贵县、玉林,以及云南、贵州的货物,皆由北海集散”^[12]。与此同时,英、法、德、日、丹、俄等国家纷纷兴建商行,操纵北海的经济命脉。它们以北海港为中转港,先后开辟了北海至香港、海口、广州、汕头、上海、海防、新加坡和基隆等8条定期或不定期的轮船航线。“美国、法国、德国、日本、英国、印度、新加坡和越南等20多个国家和地区的货物输入北海,再转输上海、香港或新加坡”^[13]。

其他三埠的开放使得广西与国际市场的联系更加密切。如1897年梧州开埠之后,国内外航商先后开辟了梧州至广州、香港、江门、柳州、南宁等航线;次年梧州进出口贸易额即达421万两关平银,其中,出口土货价值关平银1 148 129两;1902年,该埠“民船进口共5 870艘……民船出口共6 899艘”^[14];1903年,“洋船货物价值关平银8 267 124两,民船货物价值关平银9 174 668两”^[15]。南宁开作商埠以后,洋商可以直接来南宁,减少了沿途代办的耗费;1907年进出口总值为1 544 600关平银,1911年则升为4 700 517关平银,开放仅5年时间,对外贸易增加了两倍^[16];1912年南宁海关税务司安得士报告,是年南宁进出口货物共值关平银6 250 277万两,比上一年增加25%^[17]。

开埠后广西与国际市场的联系不仅可以从海关统计的数据上显示出来,还可以从黎民百姓的生产生活中显示出来。很多并非广西传统大宗作物的农产品如花生油、茶油、桂皮、烟草、糖、五倍子和香料等由于开埠而拓宽了国内外市场,种植面积急剧扩大。如平南县的花生种植,“每年约出产5 000担……除供本县食用外,输出梧州发售,约3 000

担¹⁸¹；受国际市场需求的影响，南宁附近“南路蒲津乡下南一带所有田亩，十分之八九改为蔗畲，所产糖额，动以万计”¹⁹¹。更值得一提的是，桑蚕和桐油的生产与出口从无到有地发展起来：1891年，广西种植桑树约达2.76亿株；至1923年，全省桑树种植面积9万亩，从事蚕业人口9万人，年产蚕茧25200担，生丝5040担²⁰¹。20世纪20年代，广西桐油生产因海外市场需求“过于供，价格奇昂”，“以故垦荒种桐者，如风起云涌”²¹¹，甚至某些县份“遍植桐茶，几为农家主业”²²¹。此中固然有政府指导的因素，但不可否认海外市场的需求起了很大的客观推动作用。

(二)广西与以穗港为中心的沿海市场的连接更为紧密。一方面，广东工业产品与广西原料和粮食之间的往来贸易更加频繁。如西米东输依然是两广之间的贸易大宗，开埠之后东输之大米数额持续上升，“广西米粮由梧州输出者”，“年达四百万石以上”²³¹；桂平县“山间物产外销，获利不少，而家畜鸡豚亦各载之舟中，随大江东去，集诸港粤，日月不休，宜乎民生日进”²⁴¹。另一方面，穗港作为广西出口产品中转站的地位得到进一步巩固，香港甚至还利用其特殊的政治地位实行“出口转内销”。广西进出口货物无论是取道西江还是取道北部湾，绝大部分都必须由广州和香港中转，或者在穗港深加工之后再行出口。时人的记载也证实了广西以穗港市场为瞻、穗港以海外市场为瞻的局面不仅没因广西开埠而有所削弱，反而得到了加强：“幸轮电纷驰，土物出境倍易于前，……而密观实情，则价格为港政府所操纵……则（桂省商贩）一出一入，无异以资本博充港商贩奴”²⁵¹。更有为数不少的沿海城市工业产品甚至包括广西本地商品运至香港，在获取“进口货物”的名义以及免除内地厘税的特权后，再行转销广西，成为开埠之后两广贸易的特殊形式。

(三)四埠对云南、贵州两省的经济辐射。北海、龙州、梧州、南宁四埠开放之后，很快成为西南地区外贸重镇。商埠强劲的经济辐射作用使市场得到发育之后的广西逐渐发挥起经济发展第二阶梯的作用，远离沿海的云南和贵州两省很大程度上就是通过四埠与沿海和国际市场发生联系。

云南、贵州两省地处高原，交通不便，对外经济交流主要通过马帮商队来进行。四埠开放之前，云贵传统出海贸易通道主要有这几条：取道川湘转汉

口出海、取道缅甸出海以及取道云南蒙自转越南海防出海。但由于传统的出海通道路途遥远，更兼其地貌复杂，交通不便，故而云南、贵州两省与海外市场的联接极其困难。四埠开放之后，由于西江水系的郁江—左江、右江和红水河—南盘江、北盘江深入云南、贵州两省，云贵地区的对外贸易很快舍远求近、舍难求易，取道广西出海。

临近云贵的龙州开埠之后，云南、贵州两省所产的粮食、鸦片以及银生、普洱、宝红、翠华、景谷、感通等名茶很快汇集该埠出口，其中当以鸦片为盛：“光绪年间，云南、贵州所产的鸦片，每担价值384两至464两，部分鸦片经百色、南宁运抵龙州输出。1899年，进出口龙州的鸦片达1660担。由于来往客货增多以及不正常的鸦片走私贸易频繁，抵龙州的内河运输船只由上年的540艘次，升为633次”²⁶¹。

梧州和南宁开埠之后，更加强化了广西作为云南、贵州两省进出口贸易中转站的地位。进口方面，以1907年的南宁为例，是年洋货进口经该埠中转共1586宗，其中，销入广西的只有107宗，运入贵州安顺为839宗，运往云南大理640宗²⁷¹；如果把四埠进口转销云贵的商品加起来，其规模之大可想而知。出口方面，云贵两省产品经过商贩用原始的肩挑马驮方式零零星星地运至江边市镇，当顺江而下运到口岸后“便象滚雪球一样逐渐形成巨额的数量”²⁸¹。

黎民百姓生产生活中的变化显示出了云南、贵州两省与国际市场发生了千丝万缕的联系。如云南、贵州两省的布纱，多仰给于境外：“滇省素产棉花，从事纺织者亦颇不少。自洋纱入口以来，民间贪其价廉工省，遂尽废纺功，而专事织业，所织布疋，悉仰给于洋纱”²⁹¹；“黔省不能产棉，除苗族少数自织麻布外，全境所需布疋，都仰给外省”³⁰¹。即使很贫穷的农民，“度日虽简，亦尚有喜用洋货者”³¹¹。这些现实当然并非完全由四埠开放造成，但四埠开放拉近云南、贵州与海外和沿海市场的距离却是不争的事实。

当然，与国际市场接轨在促进广西、云南、贵州等省的市场发育的同时，也带来了“烟毒遍地”等恶劣影响，而近代中央和地方政府的腐朽统治更加助长了这一倾向。由于受马来联邦、海峡殖民地、越南及缅甸等国外市场以及中国沿海市场对鸦片消费需求的刺激，广西、云南、贵州尤其是云南、贵州两省发展为中国著名的鸦片种植基地，而四埠则成为重要

的鸦片转运地,近代历届广西政府的税收很大一部分即取自四埠转运的云南和贵州的鸦片。以梧州为例,“(民国)22年,梧州销售鸦片达218.75万公斤,值银毫1亿以上。据全省当年官方最保守的统计,梧州鸦片税收占全省鸦片税收的30.35%”^[32];仅仅1926年至1928年,广西当局在鸦片贸易上获取税金1749.95万元,占同期全省税收总收入的25.6%^[33]。由于鸦片转运业务繁忙,贩运西南鸦片的各地商贩大量滞留于西江流域沿岸市镇,围绕鸦片贸易而兴盛起来的毒、赌、嫖等各种陋业盛极一时,呈现出一片畸形的繁荣。而这种畸形的繁荣后面却是大量的家破人亡:滇、黔农地本可产稻类、玉蜀黍、棉、麦、洋烟等物,但由于种植鸦片获利最厚,农民趋利,以致大好的麦地、棉地亦沦为烟地;滇、黔不但农民吸毒成瘾,体质转衰,而且每当天灾人祸造成粮价飞涨烟价暴跌之时,更造成死者枕藉的惨况。

综上所述,近代北海、龙州、梧州、南宁四埠开放既有列强施压的原因,但同时也是国内外贸易发展的必然结果。陆续开放的四个通商口岸发挥着区域经济辐射中心的作用,大大提升了广西的区位优势,把广西乃至整个西南地区与国际市场紧密地联合起来。

[参考文献]

- [1]潘义勇.沿海经济学[M].北京:人民出版社,1994:209-218.
- [2][3]程浩.广州港史(近代部分)[M].北京:海洋出版社,1985:134;139.
- [4]毛立坤.香港与内地的贸易关系(1869—1904)[J].安徽史学,2005,(3).
- [5]通商各关华洋贸易总册(1900—1911)[Z].上海:上海通商海关造册处,1911:578.
- [6]桂站.南海县志:卷二十一[Z].上海:上海书店出版社,2003:73.
- [7]饶任坤,陈仁华.太平天国在广西调查资料全编[Z].南宁:广西人民出版社,1989:41-42.
- [8]王铁崖.中外旧约章程汇编:第一册[Z].北京:三联书店,1957:309.
- [9]聂宝璋.中国近代航运史资料:第一辑[Z].上海:上海人民出版社,1984:369.

- [10]光绪二十三年华洋贸易论略·梧州口[Z].上海:上海通商海关造册处,1897:127.
- [11]光绪朝朱批奏折:第一百零五辑[Z].北京:中华书局,1996:203.
- [12][13][16][26][27]马依,施瑞萍.广西航运史[M].北京:人民交通出版社,1991:95;96;117-118;102;118.
- [14]光绪二十八年华洋贸易论略·梧州口[Z].上海:上海通商海关造册处,1902:241.
- [15]光绪二十九年通商各关华洋贸易论略·梧州口[Z].上海:上海通商海关造册处,1903:197.
- [17][19]莫炳奎.邕宁县志[Z].台北:成文出版社,1980:57;78.
- [18]郑湘畴.平南县鉴(建设卷)[Z].台北:成文出版社,1973:89.
- [20]章有义.中国近代农业史料:第二辑[M].北京:三联书店,1957:224.
- [21]张智林,罗玉槐.平乐县志:卷七[Z].台北:成文出版社,1980:127.
- [22]千家驹.广西省经济概况[M].上海:商务印书馆,1936:27.
- [23]张先辰.广西经济地理[M].桂林:桂林文化供应社,1941:197.
- [24][25]程大璋.桂平县志:卷二十九[Z].台北:成文出版社,1980:17;17.
- [28]上海中国海关总税务司署.海关十年报告(1902—1911):第一卷[R].上海:上海社会科学院出版社,1985:354.
- [29]民国经世文献编译部.民国经世文献·实业一[M].上海:上海经世文社,1914:25.
- [30]于曙峦.贵阳社会的状况[J].东方杂志,1924,(6).
- [31]丁格尔步行中国游记[J].东方杂志,1912,(9).
- [32]梧州市地方志编纂委员会.梧州市志(政治卷)[Z].南宁:广西人民出版社,2000:3033.
- [33]广西壮族自治区地方志编纂委员会.广西通志·财政志[Z].南宁:广西人民出版社,1994:54.

[责任编辑:黎伟盛]

[校对:龙家勇 黎伟盛 李玉萍]