从鼎盛到中落——上海作为全国外贸转运中心地位的变迁（1864-1930）[①]

唐巧天

［摘　要］1864-1930 年间上海作为全国外贸转运中心地位的变迁经历了由鼎盛到中落的变化 。1864 年到 20 世纪初，是上海作为全国外贸转运中心地位的鼎盛时期；20 世纪上半叶随着华北和东北口岸转向以直接对日贸易为主，上海作为全国外贸转运中心地位开始走向中落 。1930 年的上海已由全国外贸转运中心退化为华中地区的区域性外贸转运中心，全国口岸贸易格局也随之发生了改变。

［关键词］ 上海；全国外贸转运中心；埠际贸易

上海在 1843 年对外开埠后，凭借优越的地理位置和贸易条件，19 世纪 50 年代即取代广州，成为全国最大的外贸口岸。与此同时，上海与国内各主要口岸间展开密切的外贸埠际转运，成为全国外贸转运中心。

外贸埠际转运是上海与全国各口岸之间开展的与对外进出口相关的贸易往来，主要指上海将从国外进口的洋货转运至各口岸，同时将各口岸运至上海的土货转运到国外，上海成为各口岸对外贸易的中转点。

鉴于上海外贸埠际转运的重要性，在以往上海的城市史、经济史、港史、通史研究成果中均对之有所涉及，并强调了上海作为全国外贸转运中心的重要地位。[②]但在中国近代对外贸易中，上海作为全国外贸转运中心的地位是否一成不变？对各区域口岸的影响力是否始终居高不下？对于这些问题尚缺乏细致的厘清和深入探究。解决这些问题，不但可以正确认识上海在中国近代对外贸易史上的地位，而且有助于清楚地认识近代中国口岸贸易格局的演变。

故本文拟利用 1864-1930 年间系统的海关统计数据，分别从上海外贸埠际转运在全国外贸中的比重和在全国的影响范围，考察上海在这一时期作为全国外贸转运中心 的变化，对上海在中国近代对外贸易史上的实际地位给以客观的评价。

一　上海外贸埠际转运在全国外贸中比重的变迁

早在开埠以前上海就已是我国主要的沿海贸易港和第二大外贸港口，并已开始发挥其外贸中转的作用，将当时外国船只运送来的商品转运到中国北方，并将长江流域的出口货物转运

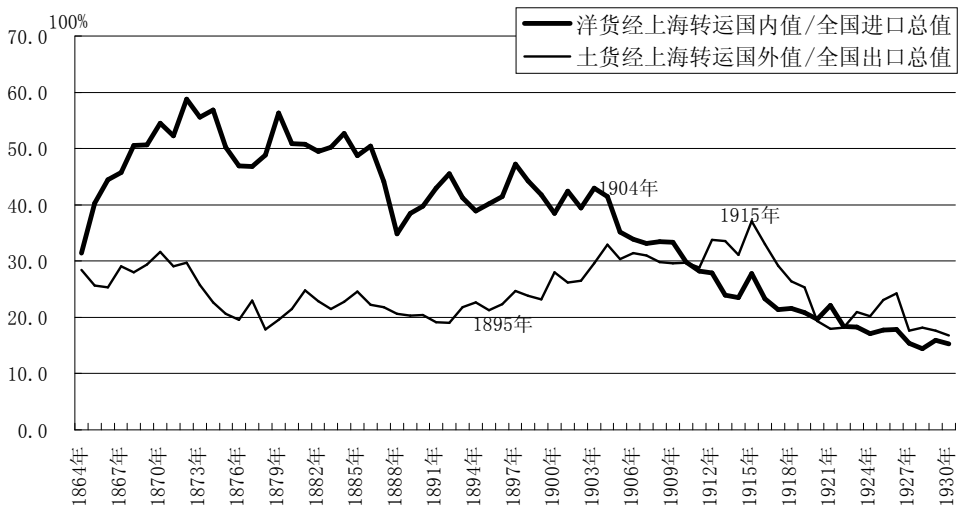
① 本文是作者承担的国家社会科学基金项目“近代上海埠际贸易研究”[07CZS031]阶段性成果。

② 学术界以往对上海外贸埠际转运有所涉及的学术成果有丁日初主编《上海近代经济史》（上海人民出版社 1994 年版），张仲礼主编《近代上海城市研究》（上海人民出版社 1990 年版），张仲礼主编《上海对外贸易》（上海社会科学出版社 1989 年版），熊月之主编《上海通史·晚清经济》（上海人民出版社 1999 年版），戴鞍钢《港口、城市、腹地——上海与长江流域经济关系的历史考察（1843-1913）》（复旦大学出版社 1998 年版），樊卫国《激活与生长——上海现代经济兴起之若干分析（1870-1941）》（上海人民出版社 2002 年版）及论文《民国上海埠际贸易的变迁（1912-1937）》（《社会科学》1997 年第 7 期），凌小言、孙东华的《解放前上海口岸的对外中转贸易》（《上海经济研究》1992 年第 1 期）等等。

海外。[①]但是当时由于清朝的一口通商政策，广州才是全国最大的对外贸易口岸，上海的外贸转运在全国外贸中的比重并不突出。1843 年正式开埠后上海很快上升为全国最大的对外贸易口岸，与各口岸间的外贸埠际转运也随之迅速发展。当时在往来于上海与各口岸间外国轮船运载的商品中，“多数是转运的进口商品，以及从内地口岸装来供出口的土产”，[②]与外贸完全无关的商品只占很小一部分。随着上海外贸的发展，上海外贸埠际转运在全国外贸中的影响也与日俱增，很快为全国外贸转运中心。

图一反映了 1864-1930 年上海外贸埠际转运占全国外贸比重的变化，图中上面一条折线代表洋货经上海转运国内值占全国进口总值的比重，体现了上海外贸转运在全国进口中的地位；下面一条折线代表土货经上海转运国外值占全国出口总值的比重，体现了上海外贸转运在全国出口中的地位。

图一 上海洋货和土货外贸埠际转运占全国外贸比重 分图



资料来源：根据《中国旧海关史料》历年数据整理而成[③]

（一）上海外贸埠际转运在全国进口中比重的变迁

根据上海洋货外贸埠际转运占全国进口比重的变化趋势，可以 1904 年为界，将上海外贸转运在全国进口中地位的变化大致划分为两个时期：

1、鼎盛时期（1864-1904）

这段时期，上海转运国内的洋货占全国进口比重平均高达 46%，这意味着每年中国进口的洋货，一半左右是由上海进口后转运全国各口岸，然后再销售到全国各地的。说明上海的洋货转运在全国进口中至关重要，体现了其作为全国洋货分发中心的地位。

鸦片和棉织品是中国这一时期的主要进口商品，而上海成为这两项主要进口商品最大的集散地。经上海转运的鸦片长期占全国鸦片进口总数 50%左右。华中地区的汉口、九江、镇江、宁波和北方地区的天津、营口、烟台，进口鸦片都依赖上海转运，[④]1894 年天津和汉口的进口鸦片中经上海转运分别高达 92%和 98%。上海同时也是全国棉纺织品进口和转运的最大口岸，每年上海进口的大量棉纺织品“被运销到诸如天津和汉口等口岸，而上海则成为这些口岸的

[①] Chinese Repository， Vol. XV，1846 年 9 月，pp. 467-471. 引自姚贤镐编：《中国近代对外贸易史资料》（1840-1895），中华书局 1962 年版，第 555 页。

[②] 李必樟译编：《上海近代贸易经济发展概况：1854-1898 年——英国驻上海领事贸易报告汇编》，上海社会科学院出版社 1993 年版，第 80 页，1864 年度报告。

[③] 本文所有数据如非特别注明，均根据茅家琦等主编《中国旧海关史料（1859-1948）》历年数据计算，京华出版社 2000 年出版。

[④] 李必樟译编：《上海近代贸易经济发展概况：1854-1898 年——英国驻上海领事贸易报告汇编》，第 330 页，1874 年度报告。

供应港。”[①]1864-1904 年之间，是上海外贸转运在全国进口中有强大影响力的鼎盛时期。

2、中落时期（1905-1930）

20 世纪初开始，全国一些原有的重要口岸如天津、汉口等直接对外贸易发展迅速，同时又新兴了一批独立性很强的重要口岸如青岛、大连等，这些口岸的直接对外贸易对全国进口产生了分流，经上海洋货转运占全国进口总值的比重开始出现持续下降。上海海关报告中也提到：“近来有一种明显的趋势，即一些较大的外地口岸，不经上海转运，直接从外国进口。不然的话，上海的贸易也许会比实际的发展更大。”[②]随着上海洋货转运在全国进口中比重的不断下降，上海外贸转运对全国进口的影响程度也随之降低。1930 年上海洋货转运在全国进口中所占比重降至仅有 15%，已无法与其高峰时期相提并论。

（二）上海外贸埠际转运在全国出口中比重的变迁

与上海洋货外贸转运比重的变化相比，上海土货外贸转运在全国出口总值中的变化波动较大，按其变化趋势，可将上海外贸转运对全国出口影响的变化大致分为三个时期：

1、平稳时期（1864-1895）

1864 年到 1895 年间，上海土货转运国外占全国出口总值比重平均约 24%，即每年全国出口的土货中近 1/4 是通过上海转运国外的，这一比重虽不如上海洋货转运在全国进口总值中的比重高，但在全国口岸中仍是无可比拟的。茶、丝是这一时期中国对外出口的主要商品，占全国出口商品的一半以上。而上海同安徽、江西、浙江和福建等四省的丝茶产区都有水路相连，因此成为全国丝、茶转运出口的最大口岸。[③]与其他两个时期相比，本期内上海土货外贸转运比重波动幅度不是很剧烈，相对来说比较平稳。

2、鼎盛时期（1896-1915）

1896-1915 年间上海土货外贸转运占全国出口的比重不断上升，从 22%上升到了 37%。这一时期随着国际市场的新需求，全国出口商品结构的发生了重大变化。主要经上海转运的茶、丝两项传统出口商品，在国际市场上遇到激烈竞争，19 世纪后期开始出口逐步减退，但到 1915 年仍占全国出口的 37%，而其出口仍然大多数经过上海转运。与此同时，为了迎合世界市场的新需要，皮及皮制品、籽仁籽饼、毛类、猪鬃、桐油、豆和豆饼等新的出口商品兴起。这些新兴出口商品占全国出口比重约为 25%，与茶丝合计共占 62%，其中除了豆和豆饼多从东北出口外，其他商品多经由上海转运出国外，并且比重非常高。1915 年出口的皮及皮制品中经上海转运达 72%，毛类出口经上海转运达 77％，猪鬃出口经上海转运达 78%。上海在继续承担传统大宗出口商品转运的同时，又增添了新兴的出口商品转运任务，随着全国出口商品结构的变化，上海外贸转运在全国出口中的地位不断上升。

3、中落时期（1916-1930）

然而，1915 年之后上海土货转运占全国出口总值的比重也出现了持续下降。随着第一次世界大战的爆发，中国主要出口商品也随之发生变化。一战中欧洲国家油脂工业大多改为军火生产，随着参战国对豆油的大量需求，中国豆类及豆制品出口值逐年上升，1915 年到 1919 年间就翻了一倍，成为仅次于丝的全国第二大出口商品。而豆类和豆制品多由日本经营，从东北口岸直接出口，这在很大程度上分流了上海转运的出口商品。此外，随着欧美和日本的远洋轮船公司在华航线的日益扩展，全国各主要口岸土货装船直接出口的规模也不断扩大。上海在全国口岸出口贸易中的影响日益降低，1930 年全国出口中经上海转运已降为仅有 17%。

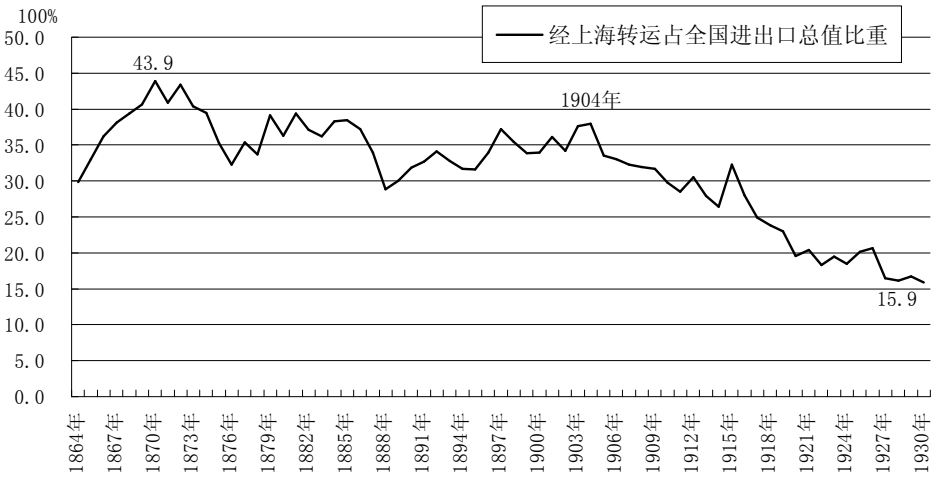
（三）上海外码埠际转运在全国外贸中变化总趋势

[①] 李必樟译编：《上海近代贸易经济发展概况：1854-1898 年——英国驻上海领事贸易报告汇编》，第 123 页，1866 年度报告。

[②] 徐雪筠等译编《上海近代社会经济发展概况（1882-1931）——〈海关十年报告〉译编》，第 176 页，1912-1921 年度。

[③] 李必樟译编：《上海近代贸易经济发展概况：1854-1898 年——英国驻上海领事贸易报告汇编》，第 66 页，1858 年度报告。

图二　上海外贸埠际转运占全国外贸比重总图



数据来源：根据《中国旧海关史料》中历年数据整理而成。

上海洋货和土货外贸埠际转运的变化趋势各有特点，将二者合而为一，便如图二所示为上海外贸埠际转运在全国外贸总值中的总变化趋势。正如折线图所清楚地表明，上海外贸埠际转运在全国外贸中的地位并非一成不变，而是既有居高不下的时期，也有持续下降的时期：

1、鼎盛时期（1864-1904）

这一时期上海外贸埠际转运在全国对外贸易中所占比重平均约为36%，最高值达到43.9%，充分显示了全国对上海外贸转运的依赖程度之高，体现了上海对全国外贸影响力之大。

2、中落时期（1905-1930）

1905年-1930年间上海外贸埠际转运在全国外贸中的地位持续下降。这一时期各大口岸逐渐发展壮大，直接进出口能力增强，呈现出与上海竞争之势。上海外贸埠际转运对全国进口的影响，从20世纪初即开始下降。对全国出口的影响虽一度持续增长，但1915年后由于第一次世界大战的影响及各口岸独立性的进一步增强，也开始走向中落。到1930年，上海外贸转运占全国外贸比重仅为15.9%。此时，无论在进口方面还是出口方面，上海的外贸埠际转运在全国外贸中的影响都已十分有限，与其鼎盛时期不可同日而语。

二　上海外贸埠际转运在全国影响范围的变迁

在外贸转运影响范围，也是全国外贸转运中心地位的体现。由于历史时期海关统计所限，上海与各口岸间的埠际贸易统计只进行到1904年，因此本小节拟以1904年为界，之前可以从上海与各口岸的外贸埠际转运情况，看到上海对各区域口岸外贸转运的影响力；1904年之后，则从各区域口岸自身独立进出口发展的情况，来侧面反映其对上海外贸转运依赖性的变化，由于全国各主要口岸1904年后独立进出口变化明显，因此足以借此反映其受上海外贸转运影响的变化情况。

（一）鼎盛时期（1864-1904）

这段时期上海外贸埠际转运在全国外贸中比重高、影响大，与各口岸外贸转运关系密切，形成了其在全国的外贸埠际转运网络。以下取四项比重来分别考察上海与华北、东北、华中、华南主要口岸间的外贸转运关系，第①项为上海转运各区域口岸洋货值占上海洋货转运国内值比重；第②项为各区域口岸运往上海土货值占上海土货进口值比重。借这两项比重，从上海角度划分各区域口岸在其外贸转运网络中所属的不同层次，比重越高，该区域口岸在上海外贸转运网络中层次越重要。第③项为上海转运各区域口岸洋货值占各区域口岸洋货进口总

值比重（洋货进口总值=直接由国外进口值+由国内口岸进口值）；第④项为各区域口岸运往上海土货值占各区域口岸土货出口总值比重（土货出口总值=直接出口国外值+出口国内口岸值），借这两项比重，从各区域口岸角度反映其依赖上海外贸转运的程度。比重越高，说明该区域口岸对上海外贸转运依赖性越大，受上海外贸影响越大，以此揭示上海外贸转运在全国的主要影响范围。

在出口数据上有两点需要说明：（1）由于海关统计数据所限，各口岸经上海转运的土货无法从其运往上海的土货中剥离出来。但是 20 世纪初之前，大多数口岸独立进出口能力尚未壮大，依赖上海出口程度很高。以华中地区和华北地区的中心口岸汉口和天津为例，1904 年运去上海的土货，占其各自土货出口总值的比重分别为 93.0%和 86.6%，可见其直接出口为数甚微，出口土货多多数是赖上海转运。因此虽无法获取各口岸经上海转运土货的准确数据，但可退而求其次，在第②项和第④项的出口比重中，取各区域口岸运上海土货值为分子，大致反映出其与上海土货外贸转运的关系。（2）同样因为各口岸出口其他口岸的土货值中，无法清算其转运出口的部分与内贸往来的部分，因此第④项土货出口总值中实际包含了各口岸国内贸易的部分，并不是各口岸土货出口国外总值，因此导致分母偏高。故经上海外贸转运占各口岸出口总值比重实际应比表中所显示更高，考量时应对此加以注意。

1、上海对华北和东北主要口岸外贸影响力

华北的天津、烟台和东北的营口早在开埠前就与上海展开了繁盛的北洋航线贸易，上海开埠后北洋三口继续与上海保持密切联系。在统计的五个年度里占上海洋货转运国内值平均 30.8%，土货进口值平均 14.6%，低于华中口岸，在上海外贸转运网络中属第二个层次。在五个年度里，经上海外贸转运占华北和东北口岸进口总值平均 70.1%，占其出口总值平均 42.7%，如前文说明出口比重实际应更高。因此，华北和东北口岸在 20 世纪初之前，受上海外贸转运影响是很大的。

表一　华北和东北主要口岸与上海外贸埠际转运占各自外贸比重表

	1864 年	1875 年	1885 年	1895 年	1904 年
①上海转运至各区域口岸洋货值占上海洋货转运国内值比重	29.1	30.4	35.1	31.0	28.4
②各区域口岸运往上海土货值占上海土货进口值比重	6.9	10.8	17.2	18.6	19.3
③上海转运至各区域口岸洋货值占各区域口岸洋货进口总值比重	69.2	78.5	78.3	68.8	55.8
④各区域口岸运往上海土货值占各区域口岸土货出口总值比重	36.2	38.4	41.0	42.9	55.1

数据来源：根据《中国旧海关史料》中历年数据整理而成。

华北的中心口岸天津开埠后不久已成为华北最大的洋货集散地，但是其直接进口能力很差，其进口商品“非直接取给于生产国，而系经由上海转来”。[①]天津的直接出口能力也十分有限，“土产径运外洋者稀少，似可无庸论及，惟所出各项皮及羊毛、骆驼毛、猪毛、羊皮褥、草辫等类运往上海者，多半系转运外洋。”[②]烟台同样依赖上海外贸转运，而五个年度里上海外贸转运占烟台进口总值比重常在 70%左右，出口比重在 55%左右，“上海实际上是烟台货物出口国外的最大转口港，除了日、俄之外，烟台输往英、美各国的货物都经由上海运出。”[③]营口是东北地区的最大口岸，进口洋货“率多由上海转运而来”，[④]1885 年经上海洋货转运占营

① 吴弘明整理《津海关年报档案汇编（1865-1911）》上册，第 15 页，1866 年贸易报告。
② 吴弘明整理《津海关年报档案汇编（1865-1911）》下册，第 69-70 页，1897 年贸易报告。
③ 刘素芬：《烟台贸易研究（1867-1919）》，台湾商务印书馆 1990 年版，第 14 页。
④ 《光绪二十七年牛庄口华洋贸易情形论略》，《中国旧海关史料》1901 年分册。

口进口总值高达 93.3%之多。可见，1864-1904 年间华北和东北主要口岸皆处于上海外贸转运的强大辐射之下。

2、上海对华中主要口岸外贸影响力

华中主要口岸包括长江流域的汉口、九江、芜湖、镇江，与华东沿海的宁波、温州。华中口岸或经黄金水道长江与上海相连，或在地理位置上与上海接近，因此与上海外贸联系最为密切。在统计的五个年度里占上海洋货转运国内值平均 65.2%，土货进口值平均 68.6%，占上海外贸转运比重最高，构成上海外贸埠际转运的第一层次。

表二　华中主要口岸与上海外贸埠际转运占各自外贸比重表

	1864 年	1875 年	1885 年	1895 年	1904 年
①上海转运至各区域口岸洋货值占上海洋货转运国内值比重	70.0	68.0	62.8	67.1	58.2
②各区域口岸运往上海土货值占上海土货进口值比重	76.4	66.8	67.4	70.5	61.8
③上海转运至各区域口岸洋货值占各区域口岸洋货进口总值比重	70.9	86.3	76.4	94.8	82.0
④各区域口岸运往上海土货值占各区域口岸土货出口总值比重	89.3	65.9	67.9	62.1	60.7

数据来源：根据《中国旧海关史料》中历年数据整理而成。

而在华中主要口岸的外贸中经上海转运所占比重也相当高，在统计的五个年度里，经上海转运占华中口岸进口总值比重平均 82.1%，占其出口总值平均 69.2%。由此可见，华中地区口岸的直接对外贸易十分有限，其对外贸易绝大多数是通过上海的转运开展的。

汉口居内地之中心，拥有九省通衢的优越地理位置，是长江流域仅次于上海的第二大口岸。而汉口非海港，对外贸而言运输与采购均不如上海便利，对上海外贸转运依赖性很强。在表中统计的五个年度里，经上海转运占汉口进口总值年平均 86.6%，占汉口出口总值平均 70.2%。而长江沿江其他口岸如九江、芜湖、镇江对上海依赖程度更高。如 1895 年经上海转运占九江进口总值 97.6%，占芜湖进口总值 90.1%，占镇江进口总值的 91.1%。华东沿海的宁波和温州也在上海的外贸转运辐射之下。宁波海关税务司评价道，“上海是宁波出售产品和采购供应的市场”。[①]1895 年经上海转运占温州进口总值 91.9%，出口总值 83.8%。可见 1864-1904 年间上海对以汉口为首的华中口岸外贸转运影响举足轻重。

3、上海对华南主要口岸外贸影响力

表三　华南主要口岸与上海外贸埠际转运占各自外贸比重表

	1864 年	1875 年	1885 年	1895 年	1904 年
①上海转运至各区域口岸洋货值占上海洋货转运国内值比重	0.8	1.6	2.0	1.7	1.0
②各区域口岸运往上海土货值占上海土货进口值比重	15.7	21.9	14.8	9.4	6.5
③上海转运至各区域口岸洋货值占各区域口岸洋货进口总值比重	*	2.7	3.5	2.8	2.2
④各区域口岸运往上海土货值占各区域口岸土货出口总值比重	*	21.0	18.2	14.1	12.2

数据来源：根据《中国旧海关史料》中历年数据整理而成。

[①] 《近代浙江通商口岸经济社会概况——浙海关、瓯海关、杭州关贸易报告集成》，浙海关十年贸易报告 1881-1892 年，浙江人民出版社 2002 年版，第 17 页。

说明：1864 年华南各口统计单位不一致，无法计算。

如表三中数据所示，华南主要口岸福州、厦门、汕头、广州与上海外贸转运联系最为松散。在五个年度里华南口岸进口总值中经上海洋货转运平均只占 2.8%，因为华南口岸“接近香港这样的自由港，对外国商品的所有需求很容易从那里得到供应”，故进口多依赖香港转运。[①]从比重看来华南口岸与上海在土货运送上联系较多，但也并不代表对上海土货转运依赖性强。事实上华南口岸的大宗土货出口或依赖香港，或直接出口。如汕头出口的大宗糖主要运往香港，供南洋的土货则直接出口南洋。厦门和福州的主要出口商品茶叶，绝大多数可以直接运往国外。[②]因此华南口岸的土货出口自有途径，虽与上海在土货运送上联系很多，但多是内贸流通，尤其是汕糖运往上海数量很大。1885 年汕头一口运上海土货即占上海土货进口 10.4%，其中主要是汕糖供上海消费，因“其往上海大江通商口本为消糖之大口子也”。[③]华南口岸主要是香港外贸转运辐射地，基本不属于上海外贸转运影响范围。[④]

1864-1904 年间是上海外贸埠际转运的鼎盛时期，从上海对全国各区域主要口岸的外贸埠际转运关系来看，上海的外贸转运影响力主要集中在华北、东北和华中地区，并且对这几大区域口岸的影响程度非常高，时人有对上海外贸地位的评论，“上海港益发达，而吸收中国北部中央部及扬子江一带，外国贸易全数也”。[⑤]华南口岸则主要是香港的外贸转运影响范围，受上海外贸转运影响非常微弱。

（二）中落时期（1905-1930）

华北、东北与华中地区是上海外贸转运影响的主要区域，而 1905-1930 年间，随着各区域原有中心口岸独立性的不断增强和新兴口岸的发展壮大，上海对这些区域外贸转运影响力不断下降，在全国的影响范围发生了很大变化。

1、上海对华北和东北主要口岸外贸影响力的下降

表四 华北和东北主要口岸直接外贸比重表

	天津		青岛		大连	
	直接进口占进口总值比重	直接出口占出口总值比重	直接进口占进口总值比重	直接出口占出口总值比重	直接进口占进口总值比重	直接出口占出口总值比重
1885 年	13.3	0.0				
1895 年	23.0	6.0				
1905 年	52.1	51.5	40.4	33.6		
1910 年	60.5	12.7	57.6	44.0	91.4	71.0
1915 年	73.0	30.8	68.7	51.4	77.3	69.0
1925 年	77.1	61.7	81.2	54.9	89.5	74.4
1930 年	76.9	71.0	72.0	49.2	92.5	80.5

数据来源：根据《中国旧海关史料》中历年数据整理而成。

首先 20 世纪初华北和东北的主要口岸格局发生了变化，东北的大连取代了营口的地位，山东也兴起了另一个大港青岛，新的三大口岸与上海间的外贸转运联系远不如原来的北洋三

① 中国海关学会汕头海关小组、汕头市地方志编纂委员会办公室：《潮海关史料汇编》，潮海关十年报告确（1882-1891），内部资料 1988 年印，第 29 页。

② 厦门市志编纂委员会、《厦门海关志》编委会 2《近代厦门社会经济概况》，1875 年贸易报告，鹭江出版社 1990 年版，第 161 页。福州海关编：《近代福州及闽东地区社会经济概况》，1865 年贸易报告，华艺出版社 1992 年版，第 9 页。

③ 《光绪十八年汕头口华洋贸易情形论略》，《中国旧海关史料》1892 年分册。

④ 毛立坤：《晚清时期中外贸易的个案分析——以香港转口贸易为例》，《中国历史地理论丛》2006 年第 1 期。

⑤ 《湖北商务报》，译《通商汇纂》1899。引自曾兆祥主编《湖北近代经济贸易史选辑》第 2 辑，1984 年版，第 358 页。

口。

天津 1905 年的直接进口值首次超过了从国内口岸进口值，占进口总值的比重达到 52.1%，直接出口也不断发展。到 1930 年天津直接进口比重已达 76.9%，直接出口比重达到 71%。随着天津独立进出口能力增强，对上海外贸转运的依赖性随之减弱。津海关贸易报告中也反映道，由国内口岸进口的洋货大大减少，其原因“实皆直接向外洋各产货场交易，不由沪购，职是故也”，[①]“尤因日本与本埠各商之生意畅旺”。[②]

青岛自 1904 年胶济铁路建成后贸易增长十分迅速，很快即取代了烟台在山东的地位。[③]在德国占领期间（1897-1914），青岛相继开辟了对德、对日航线，直接出口不断增长。在日本占领期间（1914~1922 年）和北洋政府期间（1922~1929 年），日本始终控制着青岛经济，1919 年青岛对外进口中日本占 73.2%，对外出口中日本占 92.4%。[④]青岛以直接对日进出口为主，因此受上海外贸转运的影响远不如之前的烟台那么高。

大连于 1907 年开放为商埠后，不久便取代了营口成为东北对外贸易的第一大港，并成为日本在中国东北实行贸易垄断的基地。在日本统治大连期间，大连出口货物中 60%以上运往日本，进口货物中 70%来自日本。[⑤]大连与日本直接贸易密切，并成为日本对东北贸易的出入口，这直接影响了上海对东北地区外贸转运影响力的下降。

20 世纪初之后直接对日贸易的发展，使华北和东北口岸逐渐脱离上海外贸埠际转运的主要影响范围。

2、上海对华中主要口岸外贸影响力的下降

表五 华中主要口岸直接外贸比重表

	汉口		九江		芜湖	
	直接进口占进口总值比重	直接出口占出口总值比重	直接进口占进口总值比重	直接出口占出口总值比重	直接进口占进口总值比重	直接出口占出口总值比重
1885 年	0.2	22.9	0.0	0.0	0.7	0.0
1895 年	3.6	12.5	0.2	0.0	0.1	0.2
1905 年	50.7	13.1	0.0	0.0	6.2	0.0
1910 年	43.8	17.8	4.7	0.6	5.4	0.0
1915 年	52.0	13.1	18.5	0.0	10.6	0.0
1925 年	59.5	12.9	27.9	0.1	19.4	2.7
1930 年	38.1	11.2	35.7	0.1	21.2	5.9

表五（续）

	镇江		宁波		温州	
	直接进口占进口总值比重	直接出口占出口总值比重	直接进口占进口总值比重	直接出口占出口总值比重	直接进口占进口总值比重	直接出口占出口总值比重
1885 年	0.0	0.0	1.0	0.3	3.5	2.8
1895 年	3.2	8.8	1.9	0.0	3.4	0.8
1905 年	21.8	18.7	29.0	0.1	0.9	3.9

① 《中华民国三年天津口华洋贸易情形论略》，《中国旧海关史料》1914 年分册。
② 吴弘明整理《津海关年报档案汇编》下册，第 158 页，1906 年贸易报告。
③ 寿杨宾：《青岛海港史》（近代部分），人民交通出版社，第 88-91 页。
④ 《近代山东沿海通商口岸贸易统计资料：1859-1949》，对外贸易教育出版社 1986 年版，根据第 38、47 页表格计算得出。
⑤ 顾明义：《日本侵占旅大四十年史》，辽宁人民出版社 1991 年版，第 254 页。

1910 年	31.6	6.5	23.0	0.1	7.9	2.4
1915 年	35.4	0.9	32.4	0.0	1.0	0.0
1925 年	33.6	2.3	33.1	0.3	1.6	13.1
1930 年	36.7	1.2	65.7	0.0	*	*

数据来源：根据《中国旧海关史料》中历年数据整理而成。

说明：温州 1930 年统计数据缺。

华中地区主要口岸与上海的外贸转运关系在这一时期也发生了变化。作为华中地区的中心口岸，汉口的直接进口能力比前期显著增强，1905 年起基本保持在 50%左右。然而相比之下汉口直接出口则发展缓慢，很少超过 15%，甚至在 1910 年后还呈下降的趋势。对于汉口直接对外贸易的变化有评论道，“盖其不处海滨，外国航轮，无由直达，只司集中土货，运沪出口，收纳洋货，散销内地，最为相宜。而且外商经营既久，亦知采购运输，终不如上海之便利，故直接运输日见减少，非复以前蓬勃之状”。[①]华中其他口岸也显示出同样的变化趋势，即大部分口岸直接进口比前期有显著发展，而直接出口发展则普遍非常缓慢。就直接进口比重来说，也只有宁波一口曾超过 50%，其他的九江、芜湖、镇江、温州等口岸均在 50%以下。

故与同一时期华北和东北口岸的独立性大为增强相比，华中口岸在很大程度上仍需依赖上海外贸转运，这一地区的进出口贸易仍然集中在上海。[②]对此时人评论道“扬子江诸港，虽逐年增加其额，上海大贸易市场，扼其咽喉，故自阻格其趋势，如北清诸港，大异其趣，输出日本货物等，脱上海制驭，直接贸易，益盛其趋向。”[③]因此，华北与东北各口岸逐渐脱离上海外贸转运的影响范围，但以汉口为首的华中口岸仍是上海外贸转运的主要辐射范围。

三 从鼎盛到中落：上海作为全国外贸中心地位的变化轨迹

1864-1930 年间上海在全国外贸转运中心的地位经历了由鼎盛到中落的变化。根据上文对上海外贸埠际转运在全国外贸中的比重、在全国影响范围变化的分析，可将上海在全国外贸中的地位划分为两个时期：

（一）全国外贸转运中心地位鼎盛时期（1864-1904）

1、从外贸埠际转运比重来看：1864-1904 年间上海外贸转运在全国对外贸易中所占比重平均约为 36%，最高达到 43.9%。以一口能在全国外贸中占如此之重，充分显示出其对全国口岸强大的影响力和牵引力。

2、从外贸埠际转运影响范围来看：1864-1904 年间上海外贸埠际转运的影响力主要集中在华北、东北和华中地区的主要口岸，其对象口岸分别又是各地区中心市场，其辐射范围或为一省或为数省，均连接着更为广阔的腹地。此外特别值得注意的是，这些口岸对上海外贸转运依存度非常高。因此上海外贸埠际转运虽然对华南口岸影响较小，但通过与华北、东北及华中主要口岸及其广大腹地相连，已将其外贸转运的影响辐射到大半个中国，体现了其在全国强大的影响力。

因此，这一时期无论从外贸比重来看，还是从对全国的外贸影响力来看，都充分体现了上海作为全国外贸转运中心的鼎盛地位。将这一时期的上海比作全国对外贸易的心脏并不为过，上海与各口岸间大批货物的流转输送，则恰如管道将血液输送至全身。自包括上海在内的第一批口岸对外开放以来，中国对外贸易正是在这种以上海为中心的流转输送之中逐渐鲜活起来。

---

① 《汉口商业月刊》2 卷 2 期，1935 年 2 月。引自曾兆祥主编《湖北近代经济贸易史选辑》第 2 辑，1984 年版，第 352 页。

② 汪敬虞：《中国近代经济史（1895-1927），人民出版社 2000 年版，上册，第 171 页。

③ 《湖北商务报》，译《通商汇纂》1899，引自曾兆祥主编《湖北近代经济贸易史料选辑》，第 2 辑，第 360 页。

（二）全国外贸中心地位中落时期（1905-1930）

1、从外贸埠际转运比重来看：1905-1930 年间上海外贸埠际转运在全国外贸中所占比重不断下降，到 1930 年降至最低值 15.9%。与前期相比，上海对全国口岸的的影响力和牵引力已大大减弱。

2、从外贸埠际转运影响范围来看：到 1930 年，华北和东北主要口岸已具有很强的独立性，上海对其外贸转运影响已非常微弱。此时，上海的外贸转运影响主要集中在华中口岸，而华中各口岸直接对外贸易能力也已有所发展，上海对其影响力与 20 世纪之前相比有所减弱。由于华南口岸本来对上海的外贸转运依赖不多，上海的外贸转运影响力便由原来辐射华北、东北及华中的大半个中国，变成只集中在华中地区，其在全国的外贸转运范围大为缩减，影响力也趋于中落。

因此，到 19 世纪 30 年代，从比重上看，上海外贸转运在全国外贸中所占份额已大大减少，从范围上看，上海外贸转运的影响缩减为集中在华中地区，不再具有辐射大半个中国的影响力，上海实际已由全国外贸转运中心降为华中区域性的外贸转运中心。

四 全国口岸贸易格局的变化

（一）全国口岸贸易新格局的出现

从全国贸易格局来看，上海作为全国外贸转运中心地位的中落，并不意味着有一个新的全国外贸转运中心取而代之。

就东北地区来说，大连开埠后由于优越的地理位置和自由港的贸易政策，成为东北对日贸易的中转港，同时对华北口岸的对日贸易也起了一定的中转作用。[①]但由于天津、青岛独立性均很强，因此大连的外贸转运主要局限在东北，对华北地区有限，更不是对全国有强烈辐射作用的全国外贸中心。[②]华南地区的香港外贸转运影响范围则主要集中在华南的两广、云南、闽台，其与华中、华北、东北口岸虽然也有外贸转运联系，但是多为特货贸易，影响较小，难以对超越华南的地区扩散其外贸转运的影响力。[③]

因此无论是大连，还是香港，都不具备成为全国性外贸转运中心的能力。上海作为全国外贸转运中心地位的失去，实际意味着再难有一个新的全国外贸转运中心继之而起。全国口岸贸易形成了华中以上海为外贸转运中心，华南以香港为外贸转运中心，华北和东北则分别以各区域中心口岸为中心的新格局。

（二）日本大力发展对华贸易对全国口岸贸易格局的影响

甲午战争后日本大力发展对华贸易，在全国外贸中越来越重要，这是上海外贸转运中心地位下降和全国口岸贸易格局变化的重要原因。

中国对外贸易始终以西方国家为主，甲午战争后《马关条约》的签订使日本获得了更多有利的权益和巨额赔款，加快了对华贸易的发展。1905 年日俄战争日本取得俄国在中国东北三省的特殊地位，对华贸易发展更为迅速，1912 年对日贸易已占中国外贸的 18.1%。第一次世界大战期间欧洲国家忙于战争，日本更乘机大力发展对华贸易，1919 年在中国外贸中的比重已飙升到 36.2%，比战前所占份额增长一倍。战后随着欧洲国家的卷土重来，日本在中国外贸中有所降低，但仍占据近 1/3 的比重。

华北和东北口岸由于邻近日本，对日直接贸易便利。20 世纪初之后，天津和青岛都转向以直接对日贸易为主，新开放的大连更成为日本在中国掠夺经济资源，实行贸易垄断的基地。1919-1930 年间，对日贸易在东北地区的进口贸易中占 55-65%，出口贸易中占 35%-60%；在

[①] 姚永超：《大连港的中转贸易（1907-1931）》，《中国历史地理论丛》2004 年 3 月。

[②] 潘君祥等主编《近代中国国情透视》，上海社会科学院出版社 1992 年版，第 210 页。

[③] 毛立坤：《晚清时期中外贸易的个案分析——以香港转口贸易为例》，《中国历史地理论丛》2006 年第 1 期。

华北地区的进口贸易中占 40-60%，出口贸易中占 35-75%。[①]而当全国对日贸易占到 36.2%的高比重时，上海对日贸易仅占 24.7%。上海在全国对西方国家贸易比重中则始终占据主要地位。

因此，20 世纪上半叶，中国对外贸易国别比重的变化，使得华北和东北口岸转向直接对日贸易，这一变化直接导致了上海作为全国外贸转运中心地位的下降和全国口岸贸易新格局的出现。

表六　全国和上海对外贸易地区比重变化表　　单位：千关两

年份	全国进出口总值	西洋（及其他地区）			东洋			南洋		
		金额	占进出口总值%	上海占全国%	金额	占进出口总值%	上海占全国%	金额	占进出口总值%	上海占全国%
1894	293，750	221，979	75.6	56.9	19，719	6.7	76.1	52，052	17.7	26.6
1912	856，246	584，754	68.3	50.6	154，877	18.1	34.6	116，615	13.6	22.6
1919	1，310，339	668，883	51.-	53.7	473，996	36.2	24.7	167，460	12.8	27.2
1929	2，297，008	1，350，444	58.8	55.2	635，018	27.6	28.5	311，546	13.6	37.7

数据来源：张仲礼主编《上海对外贸易》，上册，第 190 页。

20 世纪上半叶，上海作为全国外贸转运中心地位的下降，既反映了各口岸独立性的增强，也反映了国内外政治经济形势的变化，并且直接造成了全国口岸贸易新格局的出现。这种变化，必然会对上海在全国外贸中的地位产生重要的影响，进而影响到全国的外贸甚至经济。因此，对上海作为全国外贸转运中心的地位给以正确认识，无疑是研究上海贸易甚至上海经济在全国地位的重要前提。

[①] 郑友揆、程麒荪：《中国的对外贸易和工业发展：1840-1948 年》，社会科学院出版社 1984 年版，第 60-64 页表格。