

中国水运史丛书

近代山东沿海通商口岸 贸易统计资料

对外贸易教育出版社

中国水运史丛书

近代山东沿海通商口岸 贸易统计资料

(1859—1949)

交通部烟台港务管理局 编

对外贸易教育出版社

总结港口历史经验、促进
港口经济技术发展 为社会
主建设提供服务

钱永昌
一九八〇年十月

封面题字 王展意

中国航海史研究会

主任委员

賀崇陸

副主任委员

王大勇

陈嘉震 丘克辉 何明德 丛永竹 魏启宇

胡家明

顾问

朱杰勤 庄为玑 卢东阁

烟台港务局港史编写工作顾问

(按姓氏笔划)

孔令仁 王守中 李 侃 宓汝成 胡 滨 戚其璋

《烟台海港史》编审委员会

名誉主任: 张 进

主任委员: 曲海亭

副主任委员: 朱 毅 耿文福 陈江令

(以下按姓氏笔划)

委 员:	丁抒明	于德义	尹怀惠	王松贵	王济英
	王魁三	石祖勋	刘玉渤	刘延洪	刘忠惠
	刘善利	刘翠元	孙化西	孙德润	任全泰
	曲洪欣	杨玉生	邵会林	宋玉俊	宋殿荣
	吴英田	姜振友	戚立心	盛哲卿	韩少萍
	滕洪才				

《中国水运史》丛书

总 序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已经有五千年的历史。中国的水运史，是中国文明史的重要组成部分，它对中国文明史的形成和发展，曾经产生过巨大的作用

中国发展水运的自然条件，十分优越。大陆海岸线长一万八千多公里，河流五万多条，总长四十二万多公里，有大小湖泊九百多个。我们的祖先在很早以前，就在这兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上，利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史，源远流长。早在新石器时代，已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今七千多年前，我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期，水上运输已十分频繁。到了汉代，我国已有坚固的船舶，并已使用风帆和平衡舵，凭借季节风，远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海，这是我国古代航海技术上一项重大发明，它对人类文明的进步，有着重大影响。泉州出土的宋代海船，是我国当代与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，组建了二百多艘海船，两万多人庞大的船队，历访了三十多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻、合浦港，已与国外有频繁的海上通商

活动。广州、泉州、杭州、明州(今宁波)是宋代四大海港。元代曾来我国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉州港“为世界最大港之一，实则可云维一的巨大港”。长江沿岸的扬州港，兼有海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了，当时大食、波斯的航商侨居者有数千人。之众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内流航运的发展，与我国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是我国繁荣富庶之地。我国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南此大运河，最早起了春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达一千七百余公里的大运河。这条运河无论从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史下都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义的天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1973年1月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得

了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以及与港、航相配套的各种设施：集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构，水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过反复的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶，历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者。如秦代的史禄、三国时的卫温，晋代的王浚、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜数。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发

掘，大力加以宣传，使人民知愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。我国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有突出的地位。周恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史，各省航运史，长江航运史，运河史，招商局史，民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，我国正在进行水运事业的现代化建设，我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会

序 言

《近代山东沿海通商口岸贸易统计资料》一书，是从近代港口的角度编辑出版的一本统计资料汇编。这些统计资料，大部分来自海关的关册，对研究近代山东的港口、贸易乃至整个社会经济，都有重要的参考价值。

书中收录的关册资料，历时近百年，卷帙浩繁，内容丰富。辑录时，注意从不同角度反映问题，既有纵向比较，也有横向比较；既有综合统计，也有单项统计；这样做，不仅具有史料价值，也能给人有益的启迪。同时，还注意利用其他有关资料，以弥补关册统计的缺陷。尤其值得一提的是，该书还利用原始数据换算并推算了部分港口的货物吞吐量，这为今后考察近代港口实际通过能力，提供了宝贵资料。书中还对统计中的具体项目和换算单位作了说明，为使用者提供了方便。

烟台港务局重视并大力支持港史的研究和编写工作，远见卓识地狠抓搜集、整理资料的工作，为港史的编写打下坚实的基础。《近代山东沿海通商口岸贸易统计资料》一书，就是《烟台海港史》编写组，在积极完成交通部下达的编写港史任务的过程中，大胆尝试，汇编而成的硕果。这本书从刍议到搜集资料，直至出版，三易寒暑，仅从工作量来衡量，就足以说明烟台港务局的卓识和魄力，说明《烟台海港史》编写组对关册的研究确有独到之处。

这本书也有它的不足，如资料的搜集范围还不是很广，有些资料还缺乏必要的分析，资料分类还有待商榷，等等。这些不足并无碍于它的价值和作用。

我们相信，有烟台港务局的领导和培育，有《烟台海港史》

编写组全体同志的努力，《烟台海港史》的研究和编写工作，一定会取得更大的成果，为四化建设做出自己的贡献。

中国航海史研究会

一九八五年三月

致读者

一九八二年春，交通部在厦门召开了第一次全国性的港史编写工作会议。根据厦门会议精神，我局结合自己的实际情况，重新制定了《烟台海港史》的编写规划；编辑《近代山东沿海通商口岸贸易统计资料》一书，即是其中的组成部分。

我们认为，围绕港口的经济关系，进行多方面的基础理论和应用理论的研究，对于预测港口的未来发展和指导正在实践中的经营管理，有着重要的意义和作用。编写史书，编辑历史资料汇编，应当是这一研究工作中的一个方面，一个很重要的方面。

考察港口的发展过程，是探索和总结港口经济规律的重要途径。但历史研究是一门科学，要通过历史研究来认识港口经济的客观规律，就必须尊重这门科学，就必须在尽可能详尽占有历史资料的基础上，对历史事实进行认真的研究、考订和分析。要完成对港口的全面考察，没有一套系统的、多层次的统计数据，是难以进行的。这正如本书附文一中所提到的，在分析港口经济现象的时候，“仅仅依赖几个数字或随意引用某一方面的数字做为论据，而不是进行全面地系统地综合分析，往往导致结论的谬误。”

港口不同于一般企业，有比较广泛的经济联系，影响面也比较大。因此，加强港口经济研究的意义绝不仅限于港口本身，它对于一个城市、一个地区甚至整个国家的经济布局和发展，都有程度不同的参考价值。就以山东来看，近年山东之所以能在东部沿海形成几块实力雄厚的经济区，正是因为有良好的港口起着重要的作用。可以说，无论是研究近代的对外贸易史或沿海城市发展史，无论是研究现实的经济规划和发展，都离不开港口。港口

联系的广泛性，决定了港口研究具有较普遍的意义。

从另一个角度讲，即便是我们这一代人搞不成什么研究，但能为后人积累一些资料，为后人提供研究上的方便，也是好的。我们中华民族，自古以来就有着搜集、整理和积累各种文化资料的优良传统，做为肩负着继往开来历史重任的炎黄子孙，应当责无旁贷地做好这项工作。当然，同史学界相比，我们做得太不够了。

编辑这本小册子的都是些年轻人。在资料严重不足和缺乏专业知识的情况下，他们怀着强烈的事业心和责任感，坚持不懈，虚心求教，刻苦钻研，终于完成了本书的编辑，为进一步研究和编写港口发展史奠定了基础。希望《烟台海港史》编写组的同志们能戒骄戒燥，继续努力，取得更大的成果。

编辑出版这本小册子只是一个尝试，由于缺乏经验和水平的限制，肯定存在不少错误，欢迎各方面人士提出批评意见。

在此，借这本小册子出版之机，我谨代表烟台港务管理局，向所有曾经给予我们支持和帮助的单位和个人，表示衷心的感谢！

张 进

一九八五年五月

编者说明

这本小册子，辑录的是山东沿海通商口岸（或称开放港口）1859—1949年的贸易统计资料，共分六大部分，凡115表，3篇文，5张图。

在我国近代，半殖民地半封建社会经济的形成和发展，与港口有着极为密切的联系。作为对外贸易的门户和水陆交通的枢纽，港口不但是资本—帝国主义打开中国大门的首要着眼点，并最终成为各国列强的侵略基地。以纯经济观点看，港口还是我国近代经济带形成过程中的主导因素，反映出港口与社会经济之间的内在联系的必然性。因此，从港口的角度整理系统的统计资料，就不仅仅是研究近代港口发展的需要，也是揭示近代社会经济演变的需要；而且对于研究和预测港口及其腹地的未来发展，也不失其一定的参考价值。

港口既然不是孤立的，要探讨港口发展的内在的规律性和特殊性，就必须进行多方面的比较研究。很明显，要做到这一点，仅靠一个方面或一个港口的资料是根本不可能的。应当看到，在我国近代经济史领域，港口研究始终是一个比较薄弱的环节，尤其从近代港口的角度整理系统的统计资料，更是如此。编辑本册之初衷，虽不敢奢望有所贡献，但若能以此引起有关方面的重视，在研究工业、农业、贸易、金融、铁路、航运等近代部门经济发展史的同时，适当地顾及一下与这些部门有着不可分割之联系的港口，也是好的。不然，便难以获得对整个社会经济的比较全面的认识。这本小册子的范围较窄，因此，我们还打算在条件成熟的时候编辑一本以长江以北为范围的近代港口统计资料。

本书得以胜利完成，是和交通部领导的关怀和支持，以及各

方面的大力协助分不开的。交通部副部长王展意还为本书题写了书名。

在编辑过程中，我们曾先后得到山东师范大学历史系教授胡滨和王守中，中国社会科学院经济研究所研究员宓汝成，山东大学历史系教授孔令仁的多次指导和帮助。没有他们的指导，这本书的编辑是难以成功的。

中华书局总编辑李侃、编审主任刘德麟，中国社会科学院中国近代史研究所研究员丁名楠和钱宏，《近代史研究》编辑部主任宋士堂，山东社会科学院研究员戚其璋，华东师范大学历史系教授夏东元、副教授顾长声，对外经济贸易大学副教授蔡渭洲等都曾针对本书提出了各种宝贵意见和建议。出席中国航海史研究会北方片第二次港史编写工作会议的各港史组，专家学者以及各港领导，也曾针对本书提出修改、补充意见和建议。

中国航海学会理事长彭德清，中国航海史研究会第一副主任王大勇等，于1984年亲临烟台，专门听取汇报，并谈了重要意见。

在搜集本书资料时，我们得到了各地图书馆、档案馆的大力支持。为本书提供直接资料的单位有：烟台市（原地区）档案馆、青岛市档案馆、对外经济贸易大学图书馆、中国社会科学院经济研究所图书馆、中国第一历史档案馆、中国科学院图书馆、辽宁省档案馆、大连市图书馆、烟台市芝罘区（原市）档案馆。

青岛港务局、龙口港务局和威海港务局的史志办公室，也为我们提供了资料。在我们研究关册过程中，还得到国家海关总署统计处陈铁保、屠筱仙等同志的指教和帮助。

本书的出版，得到了对外经济贸易大学宋宝祥同志和对外贸易教育出版社同志们的大力支持 and 协助。

在此，谨向上述各位专家、学者、领导、各图书馆、档案馆，以及许多曾经给予我们支持帮助的单位和个人，表示真诚的谢意！

本书的编辑，是在烟台港务局党委的直接关怀和领导下完成的。本局党委高度重视港口发展史的研究和编写工作，委托宣传处处长陈江令具体分管和领导。在编辑过程中，全局各部门均给予了支持。

编辑本书之首议者，系《烟台海港史》编写组原组长傅国民。

参与编辑本书的具体工作人员及分工如下：

主编：丁抒明

编辑：

第一稿：于长乐、于新利

第二稿：于长乐、于新利、孙艺旗、张建光、李福立（兼英文翻译）、郑承清、宫云民、高长城

第三稿：孙振安、杨世强（兼日文翻译）、李福立、宫云民参与本书资料搜集的除上述所有人员外，还有曲利英、孙秋兰、郭红。

本局老工程师莫福如为本书资料翻译做了很多工作。

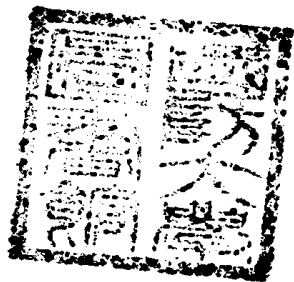
附文1系丁抒明撰写，附文2系于长乐撰写，附文3系李福立撰写。

附图系王丽杰绘制。

由于我们具体工作人员学识浅陋，水平有限，书中肯定存有不足和谬误，敬希读者批评指正，当不胜感激。

编 者

1985年3月23日



凡 例

一、本册大部分资料来源于《中国海关华洋贸易全年清册》（简称“关册”）。凡来源于关册的资料均不注出处。

二、凡引用关册中的常关统计，一般在表题中标示；不标者均为海关统计。

三、表中仅需一处注时，以*表示；两处以上者，以带圈阿拉伯数字表示，如①，②等。必要之处另作说明。

四、采用原资料的注释，注明“原注”字样。

五、未做统计的年份一般以“—”表示；做过统计但暂未查到的一般以“？”表示。

六、一般沿用旧称，如“洋货”、“土货”等。

七、原资料前后有出入时，一般不作改动。

清代山东行政图

