

A stylized illustration on a green background. At the top, a white silhouette of a globe with latitude and longitude lines is shown. Below it, two white silhouettes of people are depicted. The figure on the left is a woman in a long, flowing dress, and the figure on the right is a man in a suit and a tall hat. They appear to be walking or standing together. A horizontal orange band runs across the middle of the cover, containing the title text.

近代广州外贸研究

广州市社会科学研究所 编

科学普及出版社广州分社

序

《近代广州外贸研究》与读者见面了。

研究广州外贸史，是一件很有意义的事。

其一，广州是我国的外贸名城，同时也是世界闻名的港市。搞好广州外贸史的研究，无疑，对我国外贸史的研究和广东地方史的研究，都是很有必要和很有价值的。据历史记载和考古发掘，广州外贸可以溯源到秦汉时期。不仅历史悠久，而且常盛不衰。到了唐宋时期，广州发展为我国最大的对外贸易港口。而后，其首要地位除短期为泉州所代替外，长时期都执我国外贸之牛耳。到明末和清代（鸦片战争前），由于国内外的复杂原因，在多数时间里，中央政府只准留广州一口对外通商，因此广州几乎独占了我国的对外贸易。在近代，帝国主义列强，用武力打开了我国的大门，我国外贸的性质和广州外贸的地位都发生了很大变化。广州外贸在全国的地位逐渐下降，其处境非常困难。其间，虽然在短期内时有发展，仍无法摆脱其殖民地性或半殖民地性的局面。在我国解放前夕，广州外贸其殖民地性恶性发展，非常萧条。1949年新中国诞生，广州的外贸如同其他事业一样，得到了新生，进入了一个崭新的历史时期。两千多年的广州外贸史，内容非常丰富，有很多问题值得研究。

其二，广州外贸不仅历史悠久，而且至今仍是我国的外贸大港。广州的外贸在广州或广东的经济中占有非常重要的地位，对广州外贸的现状和历史进行研究，总结经验，认识规律，预测未来，对发展广州、乃至广东的经济，都是重要

的。广州由于特殊的地理条件，毗邻港澳，广东籍华侨华人众多，发展外贸具有独特的有利条件。我国中央政府和地方政府都非常重视发展广州的外贸。从1956年起，每年春秋两届的中国出口商品交易会在广州举行。1979年以来，广东实行特殊政策，灵活措施，广州也从中享有较大的对外开放权限。1984年，国务院决定广州作为进一步对外开放的十四个沿海港口城市之一，批准广州恢复计划单列，享受省一级的经济管理权限，建立经济技术开发区。这进一步扩大了广州对外的经济活动权限，为发展外贸创造了更有利的条件。历史是现实的一面镜子。要发展广州的外贸经济，除了需要政府提供的许多有利条件之外，还必须善于总结和学习历史经验，作为今天的借鉴。因此，需要对广州的外贸史进行认真地、系统地研究，以为今天的经济建设服务。

研究广州外贸史，是一项很艰巨的工作。不仅时间跨度长，内容多，而且历年对这方面的研究不够重视，系统的研究成果未见。因此，需要在搜集和整理资料、进行专题研究方面作出更大的努力，逐渐把研究引向深入。以搜集和整理资料为例，整理广州海关资料，就是一项非常艰巨的任务。多年来，一些研究近代广州外贸的学者已或多或少利用了这方面的资料，但都未能对这部分资料进行系统地整理。因此，利用这部分资料进行研究也就一定会有一定的局限性。要对近代广州外贸史进行深入系统地研究，对这部分资料进行系统地整理和利用，已是刻不容缓的事了。

近一些年来，对广州外贸史的研究，已引起了一些学者的重视，出了一批断代的或专题的研究成果。这是一个可喜的现象，对深入进行研究是很有帮助的。几年来，部分学者和实际工作者，也在酝酿编写一本《广州外贸史》。但这一

计划只能逐步实现。现在，广州市社会科学研究所历史研究室的同志和广州地区几间高等学校的同志一起，对近代广州外贸史的一些重要课题作了研究，集成《近代广州外贸研究》一书，全书论文共6篇，各篇自成体系，论述一两个问题或一个时期的外贸状况。其中两篇涉及鸦片战争前广州外贸的一些问题外，其余各篇都是专题论述近代广州外贸。各位作者都对所论述的问题搜集了丰富的资料，大胆地提出了自己的见解，是目前所见研究近代广州外贸较系统的成果，也为日后编写《广州外贸史》作出了有益的贡献。但本书对近代广州外贸史上有些重大问题，也还未涉及或未作深入的研究。如华侨外籍华人对发展广州外贸的贡献，20世纪30年代陈济棠主粤期间广州外贸发展的原因和特点，等等，都还需要作进一步的研究。

我们向本书各位作者表示祝贺，祝贺他们取得可喜的成果。我们也希望一部贯通古今的《广州外贸史》早日问世。

杨万秀

1987年4月

目 录

18世纪末19世纪初广州的海外交通和贸易	
.....	邓端本 (1)
十三行与广州外贸.....	章 深 (44)
两次鸦片战争对广州外贸的影响.....	赵立人 (78)
甲午战争到五四运动前广州的对外贸易.....	陈华新 (116)
20世纪前资本主义对粤海关主权的侵夺.....	戴 和 (181)
近代外贸与广州民族资本工业的发展.....	黄碧琴 (217)

18世纪末19世纪初广州的海外 交 通 和 贸 易

邓端本

18世纪末19世纪初的广州，是全国唯一的通商口岸。在欧人大举东进，加强与中国贸易的形势下，广州的海外贸易呈现出非常繁荣的景象。由于地大物博的中国，在国际贸易中，仍然发挥着重要的作用，所以，广州又是当时一个国际贸易大港，航线四通八达，出口货物远销世界各地。

18世纪末至19世纪30年代末，正是国际资本主义野心勃勃，日益对中国推行侵略扩张政策的时期，因此，鸦片战争前夕的广州贸易，也正面临着一个重大的转变阶段。本文拟对这一时期广州海外交通和贸易情况作一初步的探讨。

一、海外交通航线

自15世纪末16世纪初的“地理大发现”以来，国际形势起了很大的变化。航海事业的发展和对殖民地的掠夺，促进了欧洲资本主义经济的发展。资本原始积累的加速，要求进一步扩大商品的流通，为此，资产阶级便要开辟更多的市场。天朝物产丰盈，传统的出口商品价格物美，有助于欧洲资本主义经济的发展。为此，新兴的资产阶级便千方百计地前来开拓这个市场，形成了当时广州四通八达的海运航线。

(一) 欧洲航线

据徐继畲《瀛环志略》卷四载：

欧罗巴诸国来粤东者，皆从大西洋海开行，沿亚非利加之西岸，南行至尽头之岌阿稳曷朴（一作好望，俗名大浪山），乃转而东北，舟行至此，风涛最恶，……过此乃顿手称庆。浮印度海东行，入苏门答腊、噶罗巴之巽他海峡，又东北而至粤东。计程约7万余里，俗称来三去五，盖由大西洋来中国，约3月程，回国则须5月程。

这条航线的走向是：从欧洲西部的里斯本、塞维利亚，或英国的伦敦出航，沿非洲西海岸南下，绕过非洲的好望角，横渡印度洋，经过苏门答腊岛西南部的海面，再北上通过巽他海峡，然后直航广州，这条航线往返需8个月，即来时3个月，去时则需5个月，是当时广州通欧洲的主要航线。但也有绕道马六甲海峡，出新加坡海域，通过越南洋面而来的。魏源《海国图志》卷五十三引《台湾进呈英夷图说疏》，谓英国船来中国的航程曰：

自王城东南陆行半日许，即登海舟南行15昼夜至弼爹喇，更南50昼夜至急卜碌，转东北行50昼夜至望迈，再自望迈东行25昼夜至新地坡，其地东北部即安南，更东行7昼夜，即至广东。

王城即伦敦，弼爹喇为圣赫勒拿岛，急卜碌是好望角。也就是说，绕过好望角后，转东北方向，航至印度孟买，再通过新加坡海峡，至越南海域而达广东的广州。

综上所述，在新航路开发以后，欧洲来广州的航线主要有两条：一是经巽他海峡；二是经马六甲海峡。

（二）北美航线

由北美至广州航线，开辟于1784年（清乾隆四十九年），也就是美国独立后的第二年。当时由美国商人出资，装备了一艘名叫“中国皇后号”的商船（载重量为360吨）由纽约出发，“横渡大西洋，绕道好望角，经印度洋，……巽他海峡……于1784年8月23日到达澳门，……于8月28日顺利到达我国广州黄埔港，共航行188天”〔1〕。

“中国皇后号”首航成功后，在美国的商界中，掀起了对华贸易的热潮。1800年，美国毛皮商开辟了美国至广州的太平洋航线。泰勒·丹涅特《美国人在东亚》一书，对此事有如下的记载：

皮货贸易商和南美各口的循迴贸易商选择了绕道合恩角横渡太平洋到中国这条航线，对广州直接贸易的“过季节”的船只也偶尔选择这条航路。

所谓“过季节”的船，即“中国海上的季候风大约在11月1日变更方向，从而使得船舶从南面直驶广州发生困难。因此凡是没有赶上季候风的顺势和广州一般贸易季节的那些冬季到达或夏季离口的船只”〔2〕。这些船只因为错过了季候风季节，也只好取道太平洋航线，“以驶往或驶离中国海岸”〔3〕。

这条航线因补给困难，所以在鸦片战争前夕或稍后的时间内，船舶仍多数取道好望角。我国最早留学美国的留学生容闳，他坐船由广东赴美时，便是绕道好望角的。他在其旅美著作《西学东渐记》第三章中写道：

1847年1月4日，予等由黄埔首途……抵圣希利那岛（即圣赫勒拿岛），波平船稳。过好望角时，小有风浪。……至圣希利那岛稍停，装载粮食淡水。凡帆船

之自东来者，中途乏饮食料，辄假此岛为暂时停泊之所。……舟既过圣希利那岛，折向西北行，……未几遂抵纽约。……是行计居舟中凡98日。

综上所述，当时由北美来广州的航线主要有两条：一条由纽约出发，横渡大西洋，沿非洲西岸南下，绕过好望角后，取道巽他海峡，直航广州；另一条是由纽约出发，沿南美洲海岸南下，绕过合恩角后，取道太平洋直航广州。

（三）广州——菲律宾——拉丁美洲航线

此航线开辟于明代，即16世纪60年代。至1815年（嘉庆二十年）前，航行的商船仍络绎不绝。

这条航线的走向一般分为两段：第一段从广州、澳门启航，“出万山后，向东南行，经东沙”〔4〕至马尼拉，当时的人称菲律宾为小吕宋；第二段是从马尼拉启航，“经圣贝纳迪诺海峡进入太平洋，乘西南季候风北行，到北纬37度和39度之间的水域后，借西北风横渡太平洋，再顺北美西海岸乘西北风和北风南行，到达（墨西哥）阿卡普尔科港。……航程约需5个月”〔5〕。

这条航线是当时的西班牙殖民主义者，利用马尼拉作为中转港，在原来的中菲贸易基础上，把那些最能获利的中国丝绸、布匹以及其他的商品，转手贩卖到墨西哥，从而把已经进行的中菲贸易迅速扩展到拉丁美洲各地。所以它是一个运输总体。没有中国的商船和运去的物资，也就不可能有菲律宾至墨西哥阿卡普尔科航线的开辟。

（四）印度洋航线

广东与印度有海外交通，始于汉代，但自乾隆年间，英人占领印度后，航行这条航线的，已不是印度船舶，而是英国的“红毛呷板”了。所以陈伦炯的《海国闻见录》云：

是以红毛呷板，从小西洋（印度）来中国者，由亚齐之北，麻喇甲之南，穿海过柔佛出茶盘，而至昆仑。

昆仑即现在越南海面的昆仑岛。这条航线的走向是：从印度南部的海岸出发，渡印度洋后即进入马六甲海峡，再穿过新加坡海峡，北上茶盘（今潮满岛）经越南海域而至广州。

当时印度的主要港口为孟买和加尔各答两地。两地的商船均取道这条航线来广州。

（五）东南亚航线

古代称之为南洋航线。是我国商船的主要活动地区，共有航线七条：

（1）广州至越南航线

商船由万山群岛出口后，“西南行经七洲洋……经陵水，见大花、二花、大洲各山，顺东北风约四五日便过越南会安顺化界，见咕啞罗山、朝素山、外罗山。顺化即越南王建都之所也。”〔⁶〕

（2）广州至柬埔寨航线

此航线由广州经越南海域“南行约二三日到新州，又南行约三四日过龙奈，……由龙奈顺风日余至本底国”〔⁷〕。本底国就是柬埔寨。徐继畲《瀛环志略》卷一云：“柬埔寨真腊之故都也，闽广商船每岁往来贸易，别国商船入港讥防甚严，榷税亦重，诸国恶其烦苛，故市舶罕有至者。”

（3）广州至暹罗航线

暹罗即现在的泰国，是南洋诸国中之大国。“纵横数千里，西北与缅甸接壤，国大而民富庶”〔⁸〕，其幅员包括今宋卡、哥打巴鲁、瓜拉丁加奴等地。《海国图志》引《外国史略》曰：“由中国进暹港，过七洲，见外罗山，向南则玳瑁

洲、鸭洲、昆仑、偏西则大真屿，西北为笔架山，向北至暹罗港竹屿。”即竹屿为其进出口岸，海舶溯江而上，可以直抵国都曼谷。

（4）广州至新加坡暨马来半岛航线

新加坡古名旧柔佛，又称息力。1819年为英国所占领，逐渐建设而成为商埠。从广州往新加坡暨马来半岛，“俱经外罗山南行，顺风约一日过烟筒大佛山，又日余经龙奈口，过昆仑海，日余见昆仑山，至此然后分途而行；往宋卡、暹罗、大呢、咭兰丹各国，则用庚申针，转而西行矣；由邦项东南行，约日余，复转西入白石口，顺东南风，约日余则到旧柔佛”^{〔9〕}。这条航线还可以通马六甲、沙刺我、檳榔屿、吉德等地，即现在马来半岛西岸的一些港口。这些港口每年都有广东的商船前往贸易，粤人在这一带经商的也不少，仅檳榔屿一地，属闽粤籍人口的，便1万有余。

（5）广州至爪哇航线

爪哇，古籍又称噶喇叭，当时为荷兰的殖民地。《海录》卷中云：“海舶由广东往者，走内沟，则出万山后向西南行，经琼州安南至昆仑，又南行约三四日到地盆山（即茶盘岛）……由地盆山又南行，约一日到网甲，经噶喇叭峡，出峡口，又南行过三洲洋，约三日到头次山，即噶喇叭边境也。”就是说，这条航线的走向，亦经昆仑，茶盘等海域，然后进入爪哇海以达噶喇叭。据《海国闻见录》卷上载：“噶喇叭，甲诸岛番埔头之盛，各处船只聚集贸易。中国、大西洋、小西洋、白头、鸟鬼、无来由岛番，罄珍宝物食无所不至。……中国人口浩盛，住此地何啻十余万。”《瀛环志略》卷二亦说：“闽广之海船，大小西洋之夹板，每岁往来以千百计，遂为南洋第一都会。……闽广之民流寓其地者，以数万

让。”故广州至爪哇航线，是一条重要的海上航线。这条航线有悠久的历史，据《海岛逸志》云：“闽广之人，扬帆而往者，自明初迄今，四百余载，留寓长子孙，奚止十万之众”。

（6）广州往苏门答腊诸岛航线

苏门答腊为新加坡之南，爪哇之西的一大岛屿，当时分裂为好几个部落，“部落之大者曰大亚齐，在此岛北面之西界，……大亚齐之东曰锡里，再东曰留里，与息力隔海相对。大亚齐西尽海转而至岛之南曰小亚齐，小亚齐迤东曰苏苏，再东曰叭当，再东曰茫古鲁，茫古鲁之东尽海转而北入峡口，峡之两岸曰旧港，……出峡口而西北又至岛之北面海中别一屿曰岗甲，再西北别一屿曰龙牙。……大亚齐西北海中有孤岛，曰尼古巴拉”^[10]。按照历史记载，广州与苏门答腊岛通航，已有悠久的历史。《顺风相送》记有些盘（茶盘）往旧港的针路，赤坎（越南归仁港外）往旧港顺塔（今万丹）针路。由于苏门答腊及附近岛屿，居于中西交通的要冲，故“闽广贩洋之船，时往贸易”^[11]。《海录》对其地理形势和周围的航线走向，均有较详细的记载。

（7）广州至婆罗洲航线

婆罗洲位于吕宋西南。古称渤泥，是一大岛，“由东北而西南山之西畔极北曰文莱，……极南曰马神，……马神之北曰新当，再北曰卸敦，再北曰戴燕，再北曰万喇，再北曰昆甸，再北曰巴萨，极北曰古达”^[12]。荷兰殖民主义者占领此岛后，“于海滨立埔头四：曰八三（巴萨）、曰本田（昆甸）、曰万郎（万喇）、曰马生（即马神）”^[13]。这条航线的走向，据《海国闻见录》记载曰：“从粤南之七州洋，过昆仑、茶盘、向东而至朱葛礁喇（即婆罗洲西海

岸)，188更；马神亦从茶盘、噶喇吧而往，水程340更。”就是说海舶经昆仑岛和潮满岛后，折而向东，便可抵达婆罗洲的昆甸、马神等港。乾隆中，此岛因有粤之嘉应州（今梅县）人罗芳伯创建兰芳公司，广东人来此开垦者，已逾数万人矣。“每岁广潮二府有数船入港贸易，获利甚厚”^[14]。

（六）日本航线

日本在清乾嘉年间，亦执行闭关锁国政策，外国船舶只能在长崎一口贸易。中国因要从日本输入铜斤，因此，每年都有不少的船舶前往贸易。日本政府为了防止金银铜的严重外泄，曾在1571年颁布“正德新令”，限制中国船进港的数量。据《吾妻镜补》一书所载，在30艘的中国商船限额中，有广东船两艘。该书在通商则例中收录了《入长崎通船人数册》一本，称从福建、广东启航的船为“中奥船”，还详细地列出长崎至广东各港口的航行天数，其中表列了广州至长崎的时间为16天至25天，里程870日里，说明日本至广州有商船往来。

（七）大洋洲航线

鸦片战争前夕，在我国出版的一些地理专著中，已普遍提到澳大利亚和新西兰岛了。《瀛环志略》将这两岛列入东南洋各岛的范围，并说：澳大利亚这个地方，目前“虽荒旷，而百余年后当成大国。”

广州与大洋洲的通航，据格林堡《鸦片战争前中英通商史》一书所载，当在1819年，该书曰：

1819年，新到中国的詹姆士·孖地臣（英国商人），就从广州向新南威尔士的杰克逊口岸，放出一条第一次装载茶叶的船只，“哈斯丁侯爵号”。这是从加尔

各答开来的鸦片船，正苦于找不到一种运回印度的有利的回程货。到1830年，当威廉·查顿的一个老船伴拉德船长在“奥斯丁号”三桅船上装了茶叶和生丝驶往贺巴特城和悉尼的时候，广州行号在这些口岸就有了经常的代理人，他们每一个季度都要派出几条船到那里去。

由于没有中国船前往该地贸易，因此到魏源编《海国图志》时，仍认为“外人罕到，迄今莫能悉”^[15]。但同书引《万国地理全图集》却说：“其船只现赴广州府贸易矣。”可见在鸦片战争前夕，澳大利亚与广州之间已不断有船只往来矣。

（八）俄罗斯航线

康熙时，我国与俄罗斯贸易的主要地点是在北方的边界恰克图，但是俄人不满足这一地点，遂于公元1803年派遣商船“希望号”和“涅瓦号”，作环球航行，并于1805年冬抵达广州，要求贸易。王之春《国朝通商始末记》卷六记曰：

乙丑嘉庆十年冬十二月，禁俄罗斯商船来粤互市。

先是有喀吧国（即俄国）商船二来粤请互市，总督那彦成驳不许，监督阿克当阿不候札覆，遽令开舱卸货，有旨将阿克当阿同前监督延丰，巡抚孙玉庭议处。

可见俄罗斯商船是不准来广州贸易的，海关监督阿克当阿擅自把商船的货卸了下来，开舱贸易，因而触犯了朝廷的定制，结果受到了处分。

这两艘商船是从克隆斯达启行，横越大西洋，绕南美洲的南端，穿过合恩角，进入太平洋，循西北方向航行，抵达夏威夷群岛，再横渡太平洋而抵达广州。前后航行了二年又五个月。载来了皮货，买回去的是茶叶、瓷器、丝和棉布等物品。俄船由北欧航海至广州的目的，主要是想开辟中俄海路

贸易，加强与英美两国的贸易竞争，岂料清朝政府顽固地推行闭关锁国政策，结果未能实现这一目的。尽管如此，但俄人的这次航行，在科学实验方面，还是有一定贡献的。“特别是在西欧各国航海家罕到的北太平洋地区，他们有了进一步的探勘。亚、美两洲北太平洋海岸和阿留申群岛、库页岛、千岛群岛以及日本本部之间的航路和这些地区的地理环境都因此得到了更为精确的阐发。”〔16〕

以上就是鸦片战争前夕，广州海外交通航线的概况，现将这一时期主要的通商国家和地区列表如下：

昔 名	今 名	地 理 位 置		
大西洋国	葡 萄 牙	欧		洲
大吕宋国	西 班 牙	欧		洲
佛兰西国	法 兰 西	欧		洲
荷 兰 国	荷 兰	欧		洲
双 鹰 国	奥 地 利	欧		洲
璊 国	丹 麦	欧		洲
单 鹰 国	普 鲁 士	欧		洲
英 咭 利	英 国	欧		洲
瑞 国	瑞 典	欧		洲
花旗国	美 国	北	美	洲
越南	越 南	东	南	亚
柬埔寨	柬 埔 寨	东	南	亚
暹 罗	泰 国	东	南	亚
新加坡	新 加 坡	东	南	亚
檳榔屿	马 来 西 亚	东	南	亚

续表：

昔 名	今 名	地 理 位 置
旧 港 国	苏门答腊岛	东 南 亚
亚 齐	苏门答腊岛	东 南 亚
噶 喇 叭	爪 哇	东 南 亚
昆 甸	加里曼丹岛	东 南 亚
马 神	加里曼丹岛	东 南 亚
三 宝 壟	爪 哇	东 南 亚
吕 宋	菲 律 宾	东 南 亚
墨 西 哥	墨 西 哥	拉 丁 美 洲
明 呀 喇	孟 加 拉	南 亚
印 度	印 度	南 亚
巴 社	伊 朗	中 亚
澳大利亚	澳 大 利 亚	大 洋 洲
日 本	日 本	亚 洲

二、海外交通和贸易的规模

如上所述，广州是一个国际性的贸易大港，所以，这一时期的海外交通和贸易，在整个的国际贸易中，占有重要的位置，并且不断地增长和扩大，现分三方面论述如下：

（一）各条航线拥有大量的运输能力

据魏源《海国图志》卷七九称：广州每年外国来船的数目“约在100余只200只不等”。《粤海关志》卷二四统计，1828年至1838年10年间，外国商船每年进港数是：

1828年9月5日至1829年8月24日，76艘；

1829年8月25日至1830年8月2日，77艘；

1831年8月3日至1832年7月22日, 87艘;
1832年7月23日至1833年7月12日, 105艘;
1833年7月13日至1834年7月1日, 143艘;
1834年7月2日至1835年6月20日, 149艘;
1835年6月21日至1836年6月8日, 199艘;
1836年6月9日至1837年5月29日, 213艘;
1837年5月30日至1838年5月18日, 129艘。

以上的统计数字与《海国图志》的分析, 基本相符。在这期间, 来自英国的船舶大概数目是:

1828年, 73艘;
1829年, 72艘;
1830年, 72艘;
1831年, 93艘;
1832年, 90艘;
1833年, 107艘;

1834年至1844年, 100艘以上^[17]。

来自美国船舶大概的数目是:

1826年至1830年, 共144艘, 平均每年进口28.8艘^[18];

1833年至1841年, 共230艘, 平均每年也是28.8艘^[19]。

另外, 由暹罗航行至广州的商船, 其数目也比较大, 据田汝康在《十七世纪中叶中国帆船在东南亚航运和商业上的地位》一文统计, 在1821年前后, 暹罗“所有船只吨位总计达39 000多吨, 在这136只帆船中, 与中国贸易的82只”。

此外, 1820年前后, 行驶东南亚航线的中国船舶, “其