

中国社会经济史研究丛书

陈支平 主编

清代前期 商品流通研究

邓亦兵 著



天津古籍出版社

社會經濟史

陈支平 主编

中国社会经济史研究丛书

清代前期商品流通研究

邓亦兵 著



天津古籍出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

清代前期商品流通研究 / 邓亦兵著. —天津: 天津古籍出版社, 2009. 9
(中国社会经济史研究丛书)
ISBN 978-7-80696-614-3

I. 清… II. 邓… III. 商品流通—经济史—研究—清前期 IV. F729. 49

中国版本图书馆CIP数据核字 (2009) 第025850号

清代前期商品流通研究

邓亦兵/著

出版人/刘文君

*

天津古籍出版社出版

(天津市西康路35号 邮编300051)

<http://www.tjabc.net>

E-mail: tjgj@tjabc.net

唐山市天意印刷有限公司印刷

全国新华书店发行

开本880×1230毫米 1/32 印张13.375 字数350千字

2009年9月第1版 2009年9月第1次印刷

印数1—1500

ISBN 978-7-80696-614-3

定价: 38.00元

本丛书得到厦门大学“211工程”经费及
厦门大学国学院的资助，特此鸣谢

《中国社会经济史研究丛书》总序

陈支平

中国经济史学,又称中国社会经济史学,是中国历史科学的基础领域,它伴随着中国近现代学术的探索之路,走过了百年历程。在这百年沧桑的历程中,中国社会经济史学既迎来了马克思主义唯物论史观的光辉洗礼,也经受了时代政治变迁的无端磨炼。随着新时期市场经济的蓬勃发展,又不经意地给甘为基石的中国社会经济史学界蒙上了一层“低处不胜寒”的失落景象。

站立在 21 世纪的今天,我们回顾中国社会经济史学所走过的艰辛而曲折的道路,不能不对我们的前辈们及同仁们的不懈探索与努力坚持致以崇高的敬意。正是有了这么一代又一代人的薪火相传,中国的社会经济史学才能冲破艰难困境,逐渐步入了一个比较繁荣的时期。时至今日,中国的社会经济史学,已经形成了两大居于主流地位的学术流派,这就是以吴承明教授为代表人物的“新经济史学派”,以及以傅衣凌教授为奠基人的中国社会经济史学派,也称为“新社会史学派”。前者注重于经济学理论的探索,并且运用于中国经济历史发展规律的考察,从中寻求中国传统社会自身蕴藏着众多向近代化转型的能动的积极的因素;而后者则特别注重从社会史的角度研究经济史,在复杂的历史网络中研究二者的互动关系;注重深化地域性的细部考察和比较研究,从特殊的社会经济生活现象中寻找经济发展的共同规律。

为了继承和发扬前辈们的探索精神,促进中国社会经济史学的进一步繁荣发展,2005 年,我受中国经济史学会的委托,组织出版了《中国经济史研究丛书》,共 20 种。丛书出版后,得到学界同仁的好

评和鼓励,同时也提供了不少宝贵的意见与建议。学界同仁们的鼓励和建议,增强了我继续组织出版丛书的意愿和信心。恰逢此时,天津古籍出版社愿意为丛书的继续出版挑起重任。于是地利人和,这套崭新的《中国社会经济史研究丛书》就这样与读者见面了。

我们希望通过组织出版这套丛书,更广泛地开拓中国社会经济史的研究领域,更紧密地团结中国社会经济史学界不同流派的学人,更加多样性地凝练中国社会经济史研究的最新成果,从而打破以往中国社会经济史学界那种较为封闭的格局,使之逐步成为带有世界性意义的中国社会经济史学。半个世纪之前,我们的前辈们就开始了跨越社会学、历史学、经济学、民俗学等多学科的学术研究。这一探索几乎是与法国年鉴学派的第一代学者同时进行的。在中国社会经济史领域所进行的注重基层社会的细部考察与宏观审视相结合,以及跨学科的学术探索,与同时代的法国年鉴学派的学人们所秉持的将传统的历史学与地理学、经济学、语言学、心理学、人类学等多种社会科学相结合,把治史领地扩展到广阔的人类活动领域特别是社会生活史层面,使得历史学研究与其他社会科学联系更加紧密的学术意趣,实有许多相通之处。然而由于20世纪下半叶中国社会的封闭状态,和外国学界缺少应有的交流,因此与年鉴学派在欧洲史学取得主导地位的发展相比,这一时期的中国社会经济史研究显得沉寂,如今,在国际学术界,“科际整合”已成为不可阻挡的潮流,历史学与其他人文科学的边界更加模糊,在互相渗透和融合中产生了许多新兴学科生长点。可以预见,中国社会经济史学将随着我国改革开放的不断深化而在国际的学术交流中显露出应有的互动与影响力。

这就是《中国社会经济史研究丛书》的责任与光荣,让我们热切地期盼着它的成长和壮大吧!

目录

一 基础条件

- 清代前期沿海运输业的兴盛 / 3
- 清代前期为商品流通服务的设施 / 25
- 清代前期商品流通的运道 / 39

二 重要商品的运销及运量

- 清代前期内陆粮食运输量及其发展趋势 / 55
- 清代前期沿海粮食运销及运量变化趋势 / 81
- 清代前期的粮食运销和市场 / 99
- 清代前期周边地区的粮食运输 / 115
- 清代前期某些生产资料的运销 / 126
- 清代前期某些农业生产资料的运销 / 139
- 清代前期棉花棉布的运销 / 157
- 清代前期竹木运输量 / 169

三 商人、市镇

- 清代前期的民商 / 197

清代前期的官商 / 225

清代前期的市镇 / 241

四 商品流通税^①

清代前期税则制度的变迁 / 271

清代前期的中央关与地方关 / 297

清代前期税关的设置 / 313

清代前期税官的考核标准 / 339

清代前期关税的附加税 / 355

五 政府作用

清代前期对商品流通基础设施的投入问题 / 379

清代前期抑商问题新探 / 392

对清代前期政府作用的几点看法 / 408

^① 本书所选论文只涉及内陆关税,从现代经济学角度看主要是商品流通税和少量营业税。

一 基础条件



清代前期沿海运输业的兴盛

“康熙年间，大开海道，始有商贾经过登州海面，直趋天津、奉天，万商辐辏之盛，亘古未有。从此航海舟人，互相讲究，凡夫造舟之法，操舟之技，器用之备，山礁沙水，趋避顺逆之方，莫不渐推渐准，愈熟愈精。是以数十年前江浙海船赴奉天贸易，岁止两次，近则一年行运四回。”^①这是嘉道时，一位自幼从事航海经营，常年往返于南北洋各港口海商的记述。其他诸如：“舳舻尾衔”、“帆樯鳞集”等形容沿海口岸繁荣景象的词句，不绝于书。这一切莫不与沿海运输业的发展有着重要关系。

在清代中国漫长的海岸沿线，有大大小小百余处商船出入停泊的港口。如奉天有锦州、牛庄、盖州、岫岩、金州所属口岸，其中锦州和牛庄所属的口岸比较大。嘉庆时期，一年进口商船分别为 1365 只和 728 只^②。直隶有天津、宁河、乐亭三海口。“宁河、乐亭二口，止

① 谢占壬：《古今海运异宜·海运提要序》，见驾长龄《皇朝经世文编》卷四十八，户政二十三，漕运下。

② 承露奏折清单，见中国第一历史档案馆档案，原档是附折后清单，未标时间，据前后档案判断应是嘉庆年间。

系本省沿海渔捕船只,间带有红糖、粮食等物进口。只有天津海口一处为海船往来贸易之所,货物较多。”^①山东沿海大小“海口四十一处”^②,“各海口皆有商船往来。惟闽广、江浙之船在莱阳、胶州进口为多。天津卫船则在昌邑进口。关东之船则在蓬莱进口”^③。江苏江海关辖“海口大小九处,坐落苏州、松江、太仓、常州、镇江、扬州、通州、淮安、海州所属沿海州县,一切商贩船只出入均由”各口^④。江海关设立之初规定:闽广鸟船收泊上海口,江南沙船收泊刘河口。至乾隆四、五年间,江南沙船不遵旧制,越收上海,只有赣榆县船仍收泊刘河口^⑤。浙江省较大海口有宁波、乍浦、温州等处。“乍浦为各洋要口,往来商贾颇多”^⑥。福建省有大小海口 33 处,闽海关征税口岸 17 处^⑦。广东沿海税口有 50 余处,为各省海口数量之冠。其中广州、佛山、江门、澄海等口岸较大^⑧。

港口与港口之间形成多条海上航路,海上往来,进出港口的运输船只,清代前期大约有 1.4 万余只(详见后述),从事运输业的人员大约有 31.5 万余人(详见后述),可见沿海运输的规模之大超过以往。各港口为商船停泊提供了场所,同时也为运输业提供了各种服务设施,从而为沿海运输业的蓬勃发展,准备了物质条件。

本文准备对清代前期民间沿海运输工具、运输经营方式、为运输

① 乾隆四十二年五月二十三日直隶总督周元理奏折,见《宫中档乾隆朝奏折》第 38 辑,第 726 页,台北故宫博物院 1982 年版。

② 乾隆四十二年五月二十三日山东布政使国泰奏折,见《宫中档乾隆朝奏折》第 38 辑,第 730 页。

③ 雍正三年四月初七日布兰泰奏折,见《宫中档雍正朝奏折》第 4 辑,第 133 页,台北故宫博物院 1978 年版。

④ 乾隆四十六年八月二十一日江苏巡抚闵鹗元奏折,见《宫中档乾隆朝奏折》第 48 辑,第 541 页。

⑤ 道光《刘河镇纪略》第三卷,创始。

⑥ 雍正八年三月二十九日李卫奏折,见《宫中档雍正朝奏折》第 16 辑,第 103 页。

⑦ 雍正六年十一月二十二日高其倬奏折;雍正八年五月二十六日准泰奏折,见《宫中档雍正朝奏折》第 11 辑,第 826 页;第 16 辑,第 514 页。

⑧ 参阅叶显恩《广东船运史》,北京:人民交通出版社,1989 年,第 186~193 页。

业服务的各种设施,以及运输的商品等前人研究较少的课题,进行考察。

一 运输工具

清代前期沿海运输工具是木制帆船。由于各沿海水域航道不同,所以各地的海船也不一样。

奉天船,有“燕飞”、“瓜篓”、“红头”、“改橈”等名称。燕飞和瓜篓船只在奉天沿海水域航运,大船载运量“二三百石”。红头船航行于天津、山东,“大者载量三百余石”。改橈船往来于奉天与天津之间,“大者载量三四百石”^①。由于清政府规定:奉天船“以三丈二尺为限,止准安用单桅,不盖蒙板”^②。可知奉天船体积小,载量轻,航行的海域也很有限。尽管嘉庆二十三年清政府解除了对造船的限制^③,但从以上民国时期的记载看,奉天船的载运量也不算大。还由于清代前期承运奉天商品运输的多是外省船,所以估计奉天船的数量不会太多,大概比天津和山东船数量少。

天津船,“船小桅细,只可内洋往来”^④,与“专行北洋,身長腹阔,头尾不高,樯短无棚,旁无粉饰”的卫船差不多^⑤。这种船的载运量“自千余石至四五百石”不等^⑥。乾隆四十二年十一月十七日,一只天津商船遇风漂至韩国茂长地方。该船长十丈,宽一丈六尺,建三桅,专门往来于天津与福建同安之间^⑦。这是大型商船,与北洋船不

① 民国《奉天通志》卷一六二,交通二,航路上,艚船。

② 光绪《钦定大清会典》卷四十九,兵部。

③ 《清仁宗实录》卷三四七,嘉庆二十三年九月戊午。

④ 朱奎扬:《天津海运碑记》,见乾隆《天津县志》卷之二十一,艺文。

⑤ 《浙江海运全案初编》卷十,卫船停泊图。

⑥ 嘉庆十一年十二月初十日托津、李如枚奏折,见中国第一历史档案馆藏档案藏,朱批奏折。

⑦ 松浦章:《李朝漂着中国帆船の“同情别单”について》上、下,载《东西学术研究所纪要》17辑,1984年;18辑,1985年。以下凡未注明出处者皆自此文。

同,可能类似福建鸟船。一般来说,天津船只只在北洋水域航运,上述大商船可达福建是例外。天津船的数量,据乾隆五十年记载,“天津航海商船,领照赴奉者,八百余只”^①。“嘉庆九年,商船造有三百六十七号”^②。

山东船,亦称东船、卫船、登船等。乾隆五十六年,一只由山东福山开往奉天金州的船,船照由福山县发给,说明是山东船。该船长十五把,宽四把(日文原文中:“把”,不知相当于多少)。船上有板屋九间,每间长宽各半把,上下铺板。其仓内盛满装有粮食的布袋,据检查的官员说:“数三日内,势不能点阅。”由于不知把的长度,不能估算船的大小。据松浦章研究,山东船航行范围“以东北沿海地区为中心”,向南到“长江口一带”。说明山东船与天津船差不多,只在北洋水域航行,估计山东船的大小与天津船相似。山东船的数量,奉天锦州东海口主要停泊天津船和山东船,乾嘉时“每岁进口船约千余艘”^③。若按 1000 只估算,前述嘉庆时天津船有 360 只,山东船为 640 只。

江南船,也称沙船,大约是由于“其船底平阔,沙面可行可泊,稍搁无碍”^④而得名。沙船“专行北洋,身长仓深,头狭腹阔,无桨橹之具,利于扬帆,舳形方俗呼‘方舳’”^⑤。这种船依靠风帆行驶,若从江南赴天津,春季东南风多,“约二十日”可达;秋季北风多南风少,北风时,船自北返棹,也是二十余日。冬季西北风,自北返棹需半个月^⑥。沙船载运量,“大体有载 3000 石、1500 石、百石、五、六百石等

① 《清高宗实录》卷一二四〇,乾隆五十年十月癸未。

② 嘉庆十一年十二月初一日托津、李如枚奏折,见中国第一历史档案馆藏档案,朱批奏折。

③ 民国《锦县志》卷十三,交通,商港。

④ 谢占壬:《行船提要》,见《皇朝经世文编》。

⑤ 《浙江海运全案初编》卷十,沙船停泊图。

⑥ 谢占壬:《四时风信》,见《皇朝经世文编》。

级”^①。有的文献记载：“大号沙船长十丈，容关斛一千五百石”^②。这种沙船与前述天津大型商船差不多，也类似福建鸟船的载量。虽然乾隆中期以后有造大船的趋势，但也并非无限量的增大。就大多数船来说，沙船一般不会大于鸟船，“闽省鸟船大于沙船一倍，大者能装三千石，小者能装一千六百石”^③。沙船的数量，嘉庆初“最高曾达到 3600 只左右”^④。

浙江船，有蛋船、三不像船、黑皮船等名称。“蛋船南北洋皆行，身长仓深，头尾带方，船底及两旁涂以蛎粉，上横扶以煤屑，头尾间刷以矾红。”三不像船是康熙三十八年，“承运福建木料，就钓船旧制增益，以松木为之。其式不像江南之沙船，不像福建之鸟船，不像浙江之蛋船，故名之曰‘三不像’。”该船“多行北洋，少行南洋，身长腹阔，头锐尾高，船底及两旁纯涂蛎粉，以驱两洋水咸虫，头尾间抹以矾红。其篷以竹箬为之，取其坚固，然甚重。今亦有用布者。”蛋船容量“一千八百石”。三不像船“视蛋船差大容两千石”^⑤。浙江船的数量，嘉道时有人说：“今查上海、乍浦各口，有善走关东、山东海船五千余只。”^⑥假设江南和浙江船共 5000 只，从中减去江南船 3600 只，浙江船有 1400 只。

福建船，有乌船、横洋船、贩艚船等名称。“闽广海船，底圆面高，下有大木三段，贴于船底，名曰‘龙骨’。一遇浅沙，龙骨陷于沙中，风潮不顺，便有疏虞。”^⑦贩艚船又分南艚、北艚：南艚船往来至漳州、南澳、广东各处。北艚船至温州、宁波、上海、天津、登莱、锦州等

① 许涤新、吴承明主编：《中国资本主义发展史》第 1 卷，第 655 页，北京：人民出版社 1985 年版。

② 《浙江海运全案初编》卷十，沙船停泊图。

③ 齐学裘：《乙酉二月〔道光五年〕奉委赴上海查办海运事宜通禀各宪稿》，见《见闻续笔》卷二。

④ 许涤新等编前引书，第 655 页。

⑤ 《浙江海运全案初稿》卷十，蛋船停泊图、三不像船停泊图。

⑥ 钱泳：《履园丛话》卷四，协济。

⑦ 谢占壬：《行船提要》，见《皇朝经世文编》。

地。该“船身略小,梁头一丈八尺、九尺至二丈余不等。”横洋船由厦门对渡台湾,“船身梁头二丈以上”,其船较大者曰“糖船”,可自台湾至天津^①。闽船北行“岁止一次”^②，“顺风十余日即至天津”^③。每年“四五月南风时候”北上,“九十月间”回棹^④。闽船载运量,“大者能装三千石,小者能装一千六百石”^⑤。嘉庆十一年福建巡抚重申,不许造违例大船,已造成者既往不咎^⑥。说明福建也有造大船的趋势。福建船的数量,可从如下船号中略见一斑。闽县平字 473 号、慎字 372 号、同安县顺字 399 号、同字 1279 号、盛字 338 号、龙溪县宁字 295 号、龙字 675 号、泉州晋江发字 1688 号、莆田公字 22 号、海澄县静字 1749 号等^⑦。以上船号大部分是雍正年间各县登记的号码,据这些船号估计,福建船至少在 4000 只以上。其中不包括福建沿海行驶的小船。这种小船俗称“三板”,“或揽载客货,或农家运载粪草,皆有底无盖,单桅双橹”^⑧。

广东船,也称洋船、舶槽船。“广船视福船尤大,其坚致亦远过之,盖广船乃铁力木所造,福船不过松杉之类而已。”^⑨文献中常常闽广船并称,估计在国内沿海运输方面,广东船式与福建船式差不多。考虑到广东省海岸线长,海域辽阔,从事沿海运输的船只数量,估计与福建船的数量差不多。

对上述各省海船,雍正时有人比较说:“天下舟楫之利,无如闽

① 道光《厦门志》卷五,船政略,商船。

② 谢占壬:《行船提要》。

③ 蓝鼎元:《漕粮兼资海运》第四,见《鹿州奏疏》。

④ 乾隆十八年七月初四日江南总兵林君升奏折,见《宫中档乾隆朝奏折》第 5 辑,第 689 页。

⑤ 齐学裘:《见闻续笔》卷二,前引文。

⑥ 道光《厦门志》卷五,船政略。

⑦ 散见《宫中档雍正朝奏折》;《历代宝案》台湾大学影印本 1972 年;松浦章前引文。

⑧ 道光《厦门志》卷五,船政略。

⑨ 光绪《广州府志》卷七十四,经政略五,船政。

广,而江南则逊浙江,山东又逊江南。”^①由此可以按质量、载运量等综合指标,将各省船只进行排列,从高到低依次为:广东船、福建船、浙江船、江南船、山东船、天津船、奉天船。

二 运输的经营方式

清代前期沿海运输形式主要是货运,兼有客货两运,但也是以货运为主。长途海上运输纯客运的不多,短途有客运,一般是在海峡之间对渡,故客运不在本文的讨论范围内。

货运按经营方式可分为以下几种形式。

1. 商人自备船运输

山东日照县“富豪有力之家,以己舟运己粟”,到苏北庙湾镇^②。乾隆二十五年,同安县船主林福盛“以贩商为业”,装杂货至山东发卖,买豆、棉花等货物回闽。嘉庆十八年六月,同安县船主黄宗礼载货到天津发卖。道光四年,浙江镇海县人张翘“自置商船一只”,“欲往温州置买杉木”^③。这些由船主自驾船只,自置商品贸易的运输,是商人与运输业,商业资本与运输业资本合一的经营方式。还有一种数人合造一船,由其中一人或数人共同经营贩运贸易。例如:乾隆四十六年六月,福建南安县人“伍叠与陈林春合置小商船一只”,“在厦门置买糖货,赴浙江宁波发卖,即在宁波买豆三百九十石”回闽^④。这种经营方式与上述经营方式是一样的。

2. 船主受雇承揽客货运输

顺治十一年六月,江苏安东船主孙三魁说:“原雇与欧岐山装得

① 蓝鼎元:《清粮兼资海运》第四,见《鹿州奏疏》。

② 乾隆《沂州府志》卷之四,舆地四,海。

③ 《张翘商船外洋被劫》,见张伟仁《清代法制研究》第1辑,第2册,第311页,台湾“中研院”历史语言研究所专刊之七六,1983年。

④ 乾隆四十六年十一月二十九日福建巡抚杨魁奏折,见《宫中档乾隆朝奏折》第50辑,第23页。