

---

# 资本空间视域下近代港口贸易竞争

## ——以镇江、芜湖、南京为例

方前移<sup>1</sup>

(安徽工程大学, 安徽 芜湖 241000)

**【摘要】:** 在资本主义世界经济体系全球扩张中, 为了突破资本运动的空间界限, 外国列强以暴力为基础, 强迫我国长江流域成为外国资本控制的原料产地和商品销售市场, 沿江通商口岸因此成为对外贸易物流的集散中心。在长江流域众多口岸之中, 芜湖、南京、镇江具有明显的地理位置比邻、腹地重叠的空间特征。伴随着它们先后通商开放, 呈现出港口对腹地空间激烈争夺的贸易竞争关系。由于口岸航运条件、厘金制度、子口税制度、铁路兴建等因素不断变化, 对具体港口产生不一样的效应, 又会导致三个港口与腹地的空间重构, 三个口岸港口贸易呈现出不一样的发展趋势。显然, 在西方资本逐利扩张下, 近代中国通商口岸缺乏内生的发展动力, 港口地位必然伴随着对外贸易波动而升降, 港口城市是外国资本对华经济侵略的空间中心。

**【关键词】:** 资本空间 港口贸易 芜湖 南京 镇江

### 一、前言

资本追逐利润率, 摧毁交换的一切地方限制, 征服整个全世界作为它的市场, 实现资本主义生产方式在全球范围内的统治地位, 实现先发达国家对落后国家的地理空间剥夺。在城市与乡村两种不同地理空间中, 城市又是资本积累和各种资源集聚的主要空间。至于不同城市之间, 随着交通运输工具等因素变化的影响, 也会造成地理空间的重构, 作为新旧中心的不同城市地位也会出现兴衰交替的变化。

在资本全球空间扩张中, 近代世界历史是资本主义世界经济体系扩张的历史。外国列强通过暴力打开中国区域经济最为发达的长江流域市场, 通过不平等条约的签署, 强迫中国梯次开放一系列沿江城市口岸, 通商口岸成为外国资本对华侵略的桥头堡。在这些口岸之中, 镇江与南京的直线距离在 100 公里左右, 南京与芜湖的直线距离亦在 100 公里左右, 其口岸及其辐射的内陆空间区域重合明显, 在竞争的驱动之下, 外国资本总是趋向于向耗费更少或利润率更高的地区转移, 因而三个港口贸易竞争表现最为激烈。

目前学术界对于近代镇江、芜湖、南京口岸的研究已有成果<sup>1</sup>。这些研究成果是以单一口岸为研究对象, 多以城市经济发展为研究主题, 虽然客观上指出了城市经贸发展的兴衰原因, 但是缺乏从全球经济体系和相互比较视角展开的分析。本文立足于资本主义经济体系全球扩张的宏观视角, 以马克思资本空间理论为指导, 主要对三个口岸的对外贸易地位进行比较研究, 不仅勾勒出各自港口贸易兴衰轨迹, 更为重要的是发现在这种兴衰更替的表象下, 实际上是外国资本对于空间扩张的掌控。

---

<sup>1</sup>作者简介: 方前移, 男, 博士、安徽工程大学马克思主义学院、皖江红色文化研究中心教授。

基金项目: 国家社科基金项目“长江流域对外贸易中的竞合关系及效应研究(1895—1937)”(项目编号: 19CZS141)

## 二、镇江港口贸易与腹地变动

镇江在空间上位居长江与京杭大运河交汇处，控制着漕粮运输的命脉，为清朝的要害地点<sup>2</sup>。1858年中英《天津条约》约定开放三个长江流域通商口岸，其中指明镇江必须开放。1861年10月中国与列强签订的《长江各口通商暂行章程》规定，外国船只上下长江，必须都在镇江停泊，报明海关<sup>3</sup>。1862年11月的《长江收税章程》又规定，外国大洋船以及各项划艇、篷船可由海洋直接到达镇江，如果再由镇江上江从事贸易，则必须在镇江领取“镇江护照”<sup>4</sup>。显然，镇江成为各类船只由海入江的门户和出江入海的离境港，起着长江总海关的作用<sup>5</sup>。1870年英国领事报告指出，镇江的繁荣，主要依靠发达的运河水路，使它覆盖的腹地面积将近等于整个法国<sup>6</sup>。

镇江港口的空间优势迅速体现为对外贸易地位优势。1860年代，镇江海关率先实施子口贸易政策，显然有利于外国资本的扩张。按照《天津条约》及其附约通商章程的规定，洋土货进出口，只要向口岸海关请领土货报单或洋货税单，缴纳子口半税，沿途关卡即可免征放行。这种政策当时在中国其他地方没有得到执行，独在镇江实施，刺激了镇江口岸贸易的繁荣<sup>7</sup>。通过子口贸易，镇江可以将商品运往华北地区，虽然华北在空间上被认为是天津等港口的自然腹地<sup>8</sup>。1875年中国各地海关总共签发子口税单44085张，其中镇江一口签发就有13036张，居诸口之首。1880年，中国所有通商口岸利用子口税单从事的进出口贸易总值为14826046海关两，镇江高达其中的3120038海关两，占比21%<sup>9</sup>。

显然，子口贸易是镇江海关最大贸易特色，常年平均计算，大约80%价值的进口外国商品(不包括外国鸦片)，都是镇江海关运用子口证运往内地<sup>10</sup>。直至19世纪末，镇江仍然是中国子口贸易业务价值的最大口岸之一。

在近代长江流域，上海是对外进出口贸易中心，其他口岸对外进出口多赖上海中转，芜湖、南京、镇江直接对外贸易额有限，很多对外贸易都体现为与上海之间的口岸贸易，因而我们无法具体区分出海关贸易中最终用于对外贸易的具体价值数额。但是，在世界资本主义经济体系之下，口岸之间的国内贸易归根到底也会受到国际贸易环境的制约。考虑到这些因素的存在，我们就笼统地以海关贸易数据来分析外国资本对三个口岸空间重构的影响，如下图1所示。

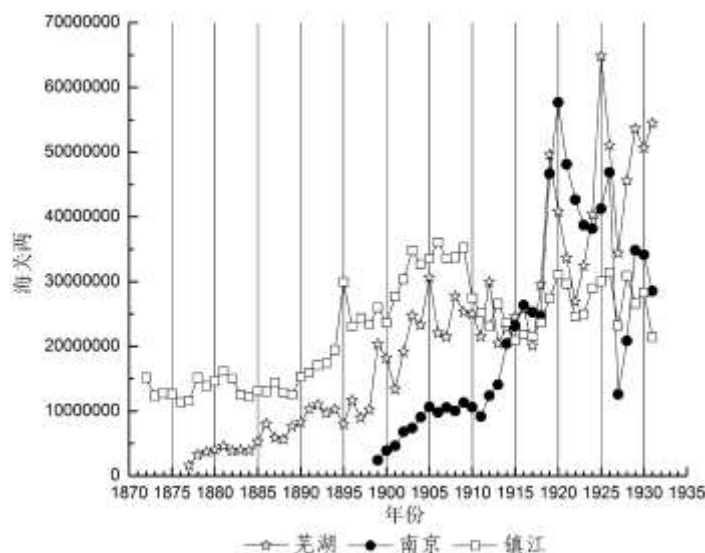


图1 芜湖、南京、镇江海关贸易总值波动趋势图(1872—1931)

资料来源：1872—1899年数据，系笔者根据《中国旧海关史料》中，各通商口岸的统计数据编制；1900—1931年数据，系笔者根据实业部国际贸易局编纂：《最近三十四年来中国通商口岸对外贸易统计》（商务印书馆1935年发行）中统计表（第二

表)“三十四年来中国中部通商口岸进出口货值总数统计”编制。贸易总值=洋货进口值+土货进口值+土货出口值+土货复出口值+洋货复出口值。

可见,20世纪初期以来,镇江港口贸易逐渐衰落,镇江成为长江流域口岸贸易下降的典型。究其原因,我们可从以下方面进行分析。

### 第一,长江航运政策的变化。

1899年4月,中国与列强签订的《修改长江通商章程》《重定长江通商各关通行章程》同时施行,废除以前长江航行、通商的旧章,重新规定由镇江上江从事贸易的各国出海大洋船、划艇、钓船及洋商雇佣的华式民船,均可在上海、吴淞口或镇江请令“长江专照”<sup>11</sup>。“长江专照”取代“镇江专照”,意味着以前出海船只在长江从事贸易必须在镇江领取执照的垄断地位被剥夺。1933年《长江暂行通商章程》又取代1899年的长江通商章程,修订重点体现在两条:一是除华籍民船外,任何国籍的出海商船如果沿江上下行,事先必须在吴淞或上海领取江海关的“长江专照”,否则均不得超越吴淞行驶,从而取消了镇江作为领取专照的口岸权利;二是在江阴设立镇江海关分卡,所有进出长江的中国出海民船无论去往海外或进行中国沿海贸易,都必须在此报关。可见,江阴成为中国民船出入海洋的长江门户,吴淞则为各国商船在长江航行的门户。镇江几十年以来的长江门户地位最终被取代,对于镇江港口贸易衰落影响至大。

### 第二,镇江三联税单规则的约束。

在当时中国出口贸易中,子口贸易政策相继在各口岸施行,与进口洋货不同,通商口岸对于内地土货出口采用的是三联单形式的子口税单,但各海关三联单章程订立时间先后不一,由各海关独自办理,并无统一的办理章程,规则并不一样。在相继实行三联单制度的诸多通商口岸之中,镇江规则最为严格。这种严格的三联单制度阻碍了镇江对外贸易的增长。1917年镇江海关就报告曰:三联单办法创始之初,内地货物云集镇江,转运外洋,实为镇江贸易特色之一,但降至今日,已成黄花,因为镇江对于签发三联单的张数、押金的数量及持单赴内地采买货物的种类,莫不严定限制,而中国其他各口多无之,长江一带尤鲜有此种限制。如想维持镇江贸易地位,则修改三联单章程,以及删除三联单对货物等一切限制,实为当务之急<sup>12</sup>。1924年镇江海关税务司豪威尔在写给海关总税务司的信中,仍然认为镇江贸易衰落最重要的原因是对外运输规则的限制,除非上海的三联单规则被严格控制或者镇江的三联单规则被放松至同样的程度,否则上海将获得江苏境内的所有子口贸易<sup>13</sup>。1928年镇江商会呈请财政部同意镇江海关仿照江海关办法改订三联单规则,仍然遭到财政部拒绝<sup>14</sup>。与镇江相比,上海三联单制度非常宽松,镇江海关与上海江海关子口贸易存在着明显的竞争关系,其子口贸易情况如下图2所示。

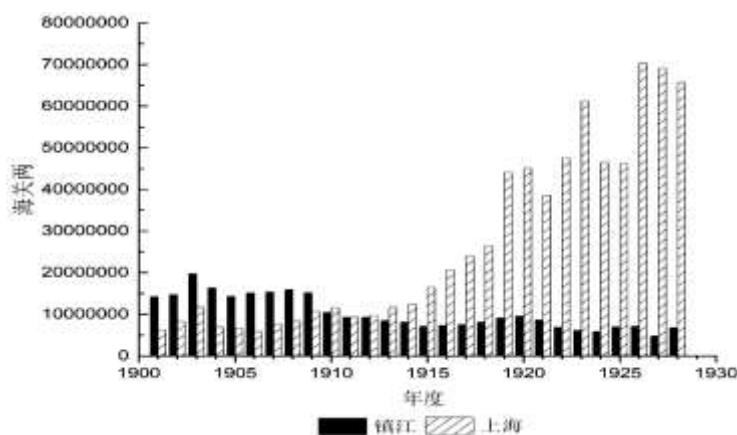


图2 镇江、上海海关子口贸易价值波动图(1901—1928)

资料来源：原始数据由笔者根据历年海关资料统计得出。

由图可见，1910年镇江海关子口贸易开始被上海海关超过，其后差距越来越大。

### 第三，水路交通、铁路、厘金的不利作用。

首先是水路交通条件恶化。镇江因运河而兴，也因运河而衰。晚清黄河夺淮严重，加以中央财政严重不足，大运河的运输功能已被官府忽视，造成在高水位季节，小轮被禁止通行，以免伤害堤防，在低水位季节，河内浅滩会阻止小轮通过，因此每年损失的时间就有几个月<sup>15</sup>。镇江港口的长江航道也逐渐淤塞。1905年镇江海关就曾报告，由于江心沙洲突涨，镇江港口的商业区域已被沙洲包围，轮船很难靠岸<sup>16</sup>。1922年4月海关总税务司安格联强调，镇江一地已出现水土自然流失及形成滩岸，大有隔离港口的趋势，如不加遏制，不远将来，该口岸即无直接入江通道。1929年据江苏省水利局的勘查，其时沙洲核计面积达1.8万余亩，横立江心，刚好阻挡商埠，船舶不能寄靠原有港埠，工商业陷入绝境。1930年，船只不能直接停靠镇江码头达5个月之久，江北各地进出货物已改道在江北霍家桥运输<sup>17</sup>。

其次是铁路的修建。1908年沪宁铁路通车，10月海关总税务司与上海、金陵、苏州、镇江四海关税务司会同该路总办拟定了《沪宁铁路载运洋货发给免重征执照章程》，规定洋货在以上任何海关缴纳一次进口正税之后，经沪宁铁路运输，不再重征进口税<sup>18</sup>。该章程的出台，使得镇江港口贸易所受负面影响极大。此后1912年津浦铁路以及之前京汉、胶济等线相继通车，使镇江港口物资的集散和流量、流向深受影响。如上图1所示，1910年镇江港口贸易下降非常明显。税务司报告指出，百货厘金为第一累因，此外就是铁路运输，导致货物多经其他港口输出入<sup>19</sup>。这样镇江港口的辐射范围大幅收缩，仅留下不通铁路的苏北腹地，造成镇江海关子口税收入不断下降，由1906年的323461海关两下降到1912年的142673海关两，主要原因是子口贸易转移到汉口、青岛和南京<sup>20</sup>。

再次，厘金负担的繁重。1850年至1931年，厘金是地方官府财政收入的固定门类。厘金负担不仅阻碍国内贸易，也会妨碍对外贸易。1902—1911年镇江海关十年报告指出，从镇江到苏北重镇青江浦130英里大运河主干线，每隔10英里就有一关卡，因此商人们总是尽量避开运河路线。1908年镇江海关贸易报告更是具体列举了皖北药材通过转运出口香港，获得洋货资格，再输入内地目的地的案例，借以规避厘金负担<sup>21</sup>。繁重的厘金负担，也阻碍了小轮在运河中的通行。1898年4月，清廷与各国议定《内港行轮章程》，准许中外轮船进入中国内地进行贸易。但是由于轮船在内港行驶，遇到厘卡既不停轮，亦不向厘卡申报，以致厘捐多有流失，全国各地多有反对之声，又以镇江、福州两地最为典型。各地厘金局反对小轮在内河行驶，希望商品仍由民船运输，这样就能确保经过的每个厘卡都能分享厘金税收<sup>22</sup>。显然，厘金阻碍了小轮这种先进运输工具在京杭运河的航运，不利于镇江港口与腹地的贸易物流。

### 第四，其他口岸的相继开放。

镇江海关1892—1901年十年报告就明确指出，首先是芜湖的开放影响了镇江港口多年的突出地位，南京的开放亦然，这两个港口的发展都以牺牲镇江为代价<sup>23</sup>。1862年镇江海关开放之时，管辖的长江段区域范围上至安徽安庆、下至江苏南通狼山。随着1876、1899年芜湖、南京开放，镇江海关失去了安庆府至江宁府之间的长江段以及沿途的广阔内地腹地。1896年苏州口岸的开放，缩小了镇江在太湖流域的腹地范围。除了这些条约约开口岸之外，19世纪末，为了抵制外国资本对华扩张，清廷选择自行开放商埠，以维护一定的自主权，这些自开商埠分割了约开口岸的一部分贸易额。例如，1899年镇江东边的南通天生港自开商埠，1905年镇江北端的海州自开商埠，此后又有徐州、无锡自开商埠，进一步缩小镇江港口的南北腹地。

在以上因素共同制约下，镇江的区位地理空间优势变成劣势，外国资本控制下的海关贸易额下降。镇江海关税务司就在1912—1921十年报告中指出，贸易中心的镇江衰落了，它不是中外贸易的衰落，仅仅是中外贸易丢弃了镇江<sup>24</sup>；在1922—1931年十年报告中论述：镇江不是工业中心，也非农产要地，第以纵横江运，通津南北，为货物集散之区，在过去，港口曾被誉为7个

省的贸易中心，迨铁路建筑通车，加以运河淤塞以及征润洲凸涨，等等，使得江北商品取道他处<sup>25</sup>。

### 三、芜湖港口输出贸易的竞争优势

芜湖为皖省唯一设立海关的约开口岸。1877年4月芜湖开放，依赖于便捷的内河水运，形成为皖江区域的贸易中心。在长江以北的和州、庐州府、六安州和长江以南的太平府、广德州、宁国府、池州府以及江苏省江宁府大概所在的皖江区域，芜湖与镇江港口展开了进出口贸易激烈的腹地空间争夺<sup>26</sup>。

第一，鸦片等洋货进口贸易竞争。

鸦片是具有典型殖民经济扩张性质的商品资本，是1880年代之前中国最大的进口价值商品，也是芜湖、镇江等长江中下游口岸贸易最主要的进口商品。自1858年《天津条约》签署至1887年《烟台条约续议专条》生效期间，外国鸦片输入中国，在不同口岸缴纳的厘金以及负担的内厘金数额没有统一，也在不断变动，从而造成口岸的激烈竞争。例如，在1877年芜湖开放之前，皖省进口外国鸦片主要依赖镇江，1877年芜湖开放之后，安徽官府征收的厘金轻于镇江，不仅造成镇江进口外国鸦片的数量持续下降<sup>27</sup>，而且芜湖直接从上海进口外国鸦片，然后甚至通过陆路转运镇江<sup>28</sup>。1885年之后，宁波、上海、镇江口岸，提高外国鸦片厘捐，芜湖征收厘捐仍然较低，大量外国鸦片仍然运入芜湖<sup>29</sup>，1886年是芜湖海关输入外国鸦片数量最多的一年<sup>30</sup>。1887年1月1日中英《烟台条约续议专条》正式生效，结束了这种税厘数额差别的历史，芜湖失去了对于临近口岸的优势，鸦片商开始直接从上海或镇江获得外国鸦片，芜湖不再是曾经繁荣的鸦片中转口岸<sup>31</sup>。其后在中国本土鸦片的竞争下，镇江、芜湖进口外国鸦片数量都呈现下降趋势。

鸦片商品资本的对华扩张，给中国带来深重的危害。1906年9月清廷公开承认，过去几十年来中国日益严重的贫困和虚弱无疑归因于外国鸦片的侵入。外国鸦片的对华输入，却对以英国为核心的资本主义体系全球扩张有着重要的意义，是维持英国工业化向前发展的重要力量<sup>32</sup>。

除了鸦片之外，其他洋货都可以凭借子口半税制度输入中国市场，1876年芜湖开放之后，镇江海关进口的外国商品利用子口证输入安徽省的数量逐渐减少<sup>33</sup>。例如，棉纺织业是英美日等列强工业革命兴起的核心行业，在1890年代之前，长期以来英美棉布是长江沿岸各港口最主要的进口洋货之一。据海关统计，1881年镇江港口还可以输送54193匹灰衬衫布、标布、粗细斜纹布到皖西六安州，但到1891年下降到只有18722匹。而同时六安州由芜湖输入棉布数量，相应从2829匹增长到52160匹<sup>34</sup>。可见芜湖与皖省内地的联系日益紧密。

第二，土货输出贸易竞争。

在土货出口方面，就芜湖与镇江港口的贸易空间地位竞争而言，稻米贸易无疑具有决定性意义。芜湖、镇江米市稻米主要输往广东省，在资本主义世界经济体系的扩张下，近代广东兴起桑蚕业，用于国际贸易，减少了粮食作物的种植面积，刺激了对国内粮食的需求。

在资本再生产过程中，资本必须创造出交通运输工具才能在远方市场实现大规模商品流通，从而维持资本主义再生产。运输工具使得生产地点和销售地点的相对位置发生改变。一方面，运输工具的发展缩短了商品流通时间，使得资本生产为世界市场工作；另一方面，资本生产也同时需要社会资本增加对运输工具的投资。这种情况也适用于资本主义世界经济体系下的中国市场。通商口岸制度建立之后，外国资本加强了对中国交通运输业的扩张，诸如怡和、太古、旗昌、日清等英美日资本公司提供的轮船成为中国国内外商品贸易的运输主体，促使全国粮食市场扩大和整合程度加深，也刺激着长江流域稻米集散市场的形成。

1862年镇江港口开放，镇江成为重要米市，稻米主要来源于安徽及江苏，由轮船运往广州。此时，芜湖的稻米地位尚还落

后于附近的湾沚镇和潜港镇这样的地方集镇。但是，1877年芜湖开放之后，芜湖逐渐取代镇江形成为米粮交易中心，并长期成为中国轮运米粮输出数量最多的港口。芜湖米市的兴衰有着以下两大原因的刺激。

首先是自然地理空间的优越。与镇江相比，芜湖所在区域表现出的稻米生产力是最大优势<sup>35</sup>。芜湖所在的皖江南北平原盛产稻米，多经芜湖运往他省。此外，芜湖所在的区域位置，不仅有利于稻米的集散，也便于芜湖港口贸易的整体发展。例如，一战期间，为了充分利用有限的轮船吨位，1918年日本三菱公司与中国政府订立《弋矶山下进口货物转船章程》规定：转运到九江或汉口的进口货，由轮船运到芜湖后，向芜湖海关报关，发给准单，再转驳船，于12日之内离开芜湖，将进口货运往九江或汉口起卸，然后再准驳船前往湖北大冶县境内石灰窑，将大冶铁矿砂运往芜湖，再转由轮船运输，出口日本。这种规则的施行，加以芜湖所在皖江区域也盛产铁矿石，使得在一般年份，铁矿砂出口占芜湖直接对外出口货物价值的95%以上<sup>36</sup>，芜湖成为日本钢铁军工联合体的重要原料来源地。除了铁矿砂之外，其他货物也往往借助芜湖口岸中转，因为冬季长江水位降低，吃水深的轮船有时很难行驶到芜湖上游，造成申汉线上的货物运输，可能利用大小轮船在芜湖进行中转接力运输。另外，芜湖城内低山群立，可以阻挡冬季寒风肆虐对港口的影响，船主乐意将轮船停靠芜湖，也有利于芜湖成为运输和贸易中心<sup>37</sup>。

其次是厘金制度人为地制造了芜湖米市的社会空间变迁。社会空间是人类实践活动的生存区域。稻米贸易是一种经济实践活动，城市稻米集散市场无疑是一种社会空间。由于厘金制度的变化，导致芜湖米市出现了社会空间变迁。因为芜湖开放之初，米市在镇江、芜湖两地之间仍然移动不定。1895年9月，署理两江总督张之洞奏请朝廷，在芜湖海关旁边设立江苏米厘局，专对轮船装载下行之米抽税，在芜湖归并抽收，之后安徽稻米通过江苏境内，不再征收米厘，并要求芜湖海关税务司协助调查，轮船装载稻米如不缴纳江苏厘金，不准开行<sup>38</sup>。1900年6月，安徽巡抚王之春，因为皖省练兵需饷，也奏请朝廷，抽收芜湖落地米厘<sup>39</sup>。这两种政策强制安徽稻米必须在芜湖缴纳两省米厘之后，才能轮运输出，从而人为在制度层面巩固了芜湖米市的社会空间地位。

但到20世纪20年代，芜湖米市受到外国资本控制下的洋米空间扩张竞争。在外国资本扩张的全球粮食种植区域分工中，东南亚是稻米主要生产区域。在一战之前，其生产的稻米主要出口到西方宗主国，但是经过一战，随着欧洲国家加强了对粮食安全的重视，拓展小麦的生产能力，替代了东南亚稻米的进口，东南亚稻米转向输入日本、中国，在沿海市场与中国本土稻米展开激烈的竞争。芜湖作为稻米集散市场，在长江流域诸多的米市之中，距离沿海较近，因此受到很大的冲击。

稻米为镇江、芜湖港口输出的重要物资，米市的迁移自然对于两者港口贸易地位影响显著。如在1885—1936年，芜湖海关统计的稻米输出占所有土货输出的比例，最低为1927年的33.4%（该年由于北伐战争影响），最高为1905年的91.23%。又如上图1所示，1905、1919、1925年为芜湖海关贸易的三个最显著年份，该三年稻米占比所有土货输出比例分别为91.23%、86.73%、74.09%。而镇江海关稻米输出自1882年开始，基本呈现逐年下降的趋势。1907—1937年，更是基本上没有稻米轮运输出的记录<sup>40</sup>。可见，芜湖米市兴起对镇江稻米腹地的争夺，是镇江港口贸易地位下降的重要原因。

#### 四、铁路凸显南京港口贸易地位

根据中英《天津条约》规定，南京要尽快开放。此后，由于镇江、芜湖相继通商，南京开放事宜被搁置下来。但随着外国资本的扩张，1899年5月南京最终设关开放<sup>41</sup>。在开放之前，南京所在江宁府是芜湖、镇江港口争夺的腹地。例如，南京盛产绸缎，由于运往芜湖沿途没有厘金负担，因此绸缎大多选择从芜湖输出。在1885年之前，南京绸缎占据芜湖海关输出商品价值第一的位置，1886—1896年仍然处于第二，仅次于稻米<sup>42</sup>。1899年南京海关开放，绸缎改从南京输出，显然南京港口也加入到对腹地争夺的行列之中，但是大运河沟通镇江与江苏南北的联系，芜湖作为稻米市场长期形成的配套设施优势，南京都无法具备<sup>43</sup>。因而，在津浦铁路通车之前，南京港口贸易较邻近的镇江、芜湖逊色。

南京港口最终突破困境主要归功于铁路的发展。自然空间并不是资本运动的最终限制，资本主导的交通运输工具和信息手段的改进会突破自然空间距离的限制。例如，一条从生产地点通往内地一个人口聚集的主要中心的铁路，可以使内地的一个不通

---

铁路的较近地点，比这个自然距离较远的地点，绝对地或相对地变远。同样，这种情况还会使生产地点到较大的销售市场的相对距离发生变化，在运输工具发展的作用下，不仅空间运输的速度加快了，而且空间距离在时间上也缩短了。运输交通工具的发展，造成地理相对差别按一种与自然距离不相适应的方式发生变化。交通运输工具变更时会有旧生产中心衰落，新生产中心崛起的现象。南京正是凭借着外资控制下兴建的铁路，显示出其在资本扩张中的空间位置优势。

在 19 世纪末列强瓜分中国势力范围的热潮中，铁路修筑权的争夺成为焦点，列强通过操纵对华铁路修筑的借款权，控制铁路，将外国资本势力从城市深入到纵深腹地，通过不同日期、不同班次的火车高频度奔驰，缩短了空间距离。1908 年 4 月沪宁铁路开通，该铁路立即对南京港口地位产生双重影响。一方面，由于该铁路运费较轮船水脚费用低，所完厘金也较海关税项为省，很多货物通过沪宁铁路运输替代长江水运，缩减了南京港口贸易<sup>44</sup>；另一方面，沪宁铁路加强了南京对于上游长江流域水运货物的集聚效应，增加了南京与上游流域的港口贸易。与沪宁铁路相比，在 1930 年代南京火车过江轮渡修建成功之前，津浦铁路则完全带动南京港口的吞吐量，使得南京港口经济腹地骤然向北扩展，南京港口成为水陆运输枢纽和对外直接贸易的重要口岸<sup>45</sup>。如上图 1 所示，自 1912 年起几年间，南京海关贸易显著增长。税务司在 1912 年报告中也指出，津浦铁路开车，运输便利，来货极多，安徽、江苏、河南、山东货物运至本口，仅需数小时，市面顿觉生色，足见该铁路助推本口贸易兴盛之功<sup>46</sup>。此外，津浦与京奉、胶济、陇海、沪宁铁路连线，拓展了南京港口的南北腹地纵深范围。

铁路运输规则的完善也加强了南京港口的集散功能。1916 年 1 月，税务处与财政部同意交通部所提的建议，规定凡已完纳出口税的土货，由通商口岸经由沪宁、津浦等铁路转运其他通商口岸，可在转口的海关报验，请领免重征执照，以免再纳沿途税厘。并要求铁路公司在经过的每个通商口岸建造仓库，专门存放持有海关单照的货物，且此种仓库应该置于海关独家监管之下，持有海关单照的货物应由海关专用货车运送，以便加强管理，杜绝滥用职权。同年 6 月财政部又批准实施《沪宁津浦铁路载运洋货发给免重征执照暂行章程》，规定已完进口税的洋货，由火车运往沪宁、津浦路线经过的通商口岸，该货商人可以报请金陵关税务司发给免重征执照。显然，铁路对于运输土洋货规则的完善，突出了南京水陆枢纽的作用，加强了水陆联运。

这种铁路规则的完善伴随着 1915 年金陵海关对岸的浦口自行开埠，对南京港口地位更是产生正面的乘数效应。浦口的开放和码头设施的完善，使南京港口加强了与沪宁、津浦铁路水陆联运作用的发挥，刺激了南京港口贸易的增长。如上图 1 所示，1919 年南京港口贸易增加尤其明显。该年税务司指出，南京港口与沿海各口直接贸易增加，铁路延长使得内地商品与本口交接日盛，货物由陇海铁路转入津浦铁路以达浦口日见增加，陇海路并已逐渐延至内地，将来交通益便、转运愈灵，本口贸易实不可估量<sup>47</sup>。1912—1921 年南京海关十年报告总结道：南京海关贸易额由 1912 年的 1200 万海关两增长到 1921 年的 4650 万海关两。南京与外国直接贸易也持续发展，到达南京港口的海轮吨位从 1913 年的 176420 吨增加到 1921 年的 552224 吨，其中英国和记洋行在南京下关设立有亚洲最大禽蛋公司，其海轮是南京港口远洋轮船吨位增长的重要原因<sup>48</sup>。而至 1920 年代，由于江浙战事和社会动荡不定，津浦等铁路运输深受影响，造成如上图 1 所示，南京港口贸易波动不已，从另一侧面显示出铁路与南京港口贸易互相依赖的密切关系。

## 五、结语

空间是资本存在的前提，是资本增殖的条件，资本扩张必然进行空间扩张。从世界历史视野来看，资本主义的发展可以说是一个涉及全球的地理问题，资本主义活动会造成不平衡的地理空间发展，资本总是趋向于向耗费更少或利润率更高的地区转移。在资本这种空间偏好下，芜湖、南京、镇江相继成为外国资本侵略中国区域经济的桥头堡。

在近代资本主义世界经济体系之下，中国成为了西方工业资本的原料产地和商品销售市场，商品贸易是外国资本对华经济控制的主要行业领域，外国商业资本通过在通商口岸设立洋行，在外资银行金融资本的信贷支持下，构建了在华的商品采购和销售空间的网络。

芜湖、南京、镇江均为典型的商贸城市，三座城市所辖的行政区划规模与人口数量均有限，决定着城市本身对于贸易商品的

---

吸纳能力不足，所在港口的贸易地位主要依靠所辖腹地的空间大小。这三座城市分别于1862、1877、1899年设立海关开放，存在开放时间的先后差异，由于地理位置毗邻、腹地重叠、产业结构高度雷同等原因，伴随着航行自然条件、厘金制度、子口税制度、铁路兴建等因素的不断变化，对各个港口产生不一样的影响，必然会导致港口空间的优劣呈现出相互交替变化的特征，增加以对外贸易为主要体现的外国资本在不同港口之间转移的权重，港口贸易呈现为激烈的竞争关系。显然，在通商口岸制度推动下，近代中国开放口岸城市多为商业性城市，城市经济地位依靠外向性的国际贸易，缺乏内生发展动力的刺激，因此不仅会受到贸易波动的强烈冲击，而且这种贸易体现出对腹地空间市场的激烈争夺，口岸之间无法做到共生共赢发展。西方资本主义正是以中国不平衡地理发展方式来不断推进和实现其资本全球扩大再生产的过程，建构出一种以维护西方资本主义国家为中心地带的平衡发展机制。

#### 注释：

1 参见戴迎华：《论近代镇江经济衰落的原因》，《江苏理工大学学报（社会科学版）》2000年第2期；郑忠：《民国镇江城乡经济衰退的腹地因素分析》，《中国农史》2008年第3期等。

2 胡滨译：《英国档案有关鸦片战争资料选译》下，中华书局1993年版，第606页。

3 王铁崖编：《中外旧约章汇编》第1册，生活·读书·新知三联书店1957年版，第176—177页。

4 王铁崖编：《中外旧约章汇编》第1册，生活·读书·新知三联书店1957年版，第195—196页。

5 张立编：《镇江交通史》，人民交通出版社1989年版，第138页。

6 “Commercial report on Chinkiang 1870,” Great Britain Parliament, House of Commons, British Parliamentary Papers China 10, Shannon Ireland: Irish University Press, p. 30.

7 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料1859—1948》第157册，京华出版社2001年版，第120页。

8 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料1859—1948》第159册，京华出版社2001年版，第81页。

9 姚贤镐编：《中国近代对外贸易史资料1840—1895》第2册，中华书局1962年版，第819—823页。

10 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料1859—1948》第153册，京华出版社2001年版，第455页。

11 王铁崖编：《中外旧约章汇编》第1册，生活·读书·新知三联书店1957年版，第866—874页。

12 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料1859—1948》第77册，京华出版社2001年版，第227页。

13 李宁：《近代镇江贸易地位变迁原因再分析》，《中国经济史研究》2008年第1期。

14 《国民政府财政部训令第三六〇九号令镇江关督戴德抚》，《财政公报》1928年第13期。

- 
- 15 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 155 册，京华出版社 2001 年版，第 424 页。
- 16 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 156 册，京华出版社 2001 年版，第 387 页。
- 17 陈敦平主编：《镇江港史》，人民交通出版社 1989 年版，第 97 页。
- 18 《中国海关通志》第 1 分册，方志出版社 2012 年版，第 575 页。
- 19 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 52 册，京华出版社 2001 年版，第 570 页。
- 20 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 58 册，京华出版社 2001 年版，第 517 页。
- 21 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 155 册，京华出版社 2001 年版，第 417—418 页。
- 22 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 155 册，京华出版社 2001 年版，第 418 页。
- 23 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 153 册，京华出版社 2001 年版，第 455 页。
- 24 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 156 册，京华出版社 2001 年版，第 387—388 页。
- 25 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 160 册，京华出版社 2001 年版，第 101 页。
- 26 方前移编译：《芜湖海关十年报告编译》，安徽师范大学出版社 2019 年版，第 216—220 页。
- 27 刘辉主编：《五十年各埠海关报告 1882—1931》一，中国海关出版社 2009 年版，第 300 页。
- 28 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1848》第 11 册，京华出版社 2001 年版，第 141 页。
- 29 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1848》第 11 册，京华出版社 2001 年版，第 9—10 页。
- 30 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1848》第 12 册，京华出版社 2001 年版，第 164—165 页。

- 
- 31 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1848》第 152 册，京华出版社 2001 年版，第 256 页。
- 32[美]彭慕兰、史蒂文·托马斯：《贸易打造的世界：1400 年至今的社会、文化与世界经济》，上海人民出版社 2018 年版，第 186 页。
- 33[日]滨下武志：《清末海关财政与通商口岸市场圈》，江苏人民出版社 2006 年版，第 391 页。
- 34 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 152 册，京华出版社 2001 年版，第 253 页。
- 35 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 152 册，京华出版社 2001 年版，第 306 页。
- 36 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 158 册，京华出版社 2001 年版，第 108 页。
- 37 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 156 册，京华出版社 2001 年版，第 357 页。
- 38 苑书义、孙华峰、李秉新主编：《张之洞全集》第 8 册《电牍》，河北人民出版社 1998 年版，第 6667—6669 页。
- 39 冯煦主修，陈师礼总纂：《皖政辑要》，黄山书社 2005 年版，第 350—353 页。
- 40 方前移：《近代口岸市场米粮贸易波动研究——基于海关资料的分析》，《中国农史》2017 年第 1 期。
- 41 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 153 册，京华出版社 2001 年版，第 417 页。
- 42 沈世培校注：《〈芜湖关华洋贸易情形论略〉校注》，安徽师范大学出版社 2015 年版，第 9 页。
- 43 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 155 册，京华出版社 2001 年版，第 403 页。
- 44 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 58 册，京华出版社 2001 年版，第 500 页。
- 45 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 155 册，京华出版社 2001 年版，第 403—404 页。
- 46 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 58 册，京华出版社 2001 年版，第 500 页。

---

47 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编：《中国旧海关史料 1859—1948》第 85 册，京华出版社 2001 年版，第 147—148 页。

48 《金陵关十年报告》，张伟译，南京出版社 2014 年版，第 83 页。