

近代中国转口商贸城市经济转型之困境

——以长江下游镇江与上海城市经济关系要素为视角的考察

郑 忠

【摘 要】 城市经济关系的影响要素主要包括交通、物资、金融、人口、信息等内容,其变动状况直接影响着城市经济结构的构成以及城市命运的兴衰。近代镇江开埠以来,城市经济不断发展变化,一个重要的因素就是,它与长江沿江枢纽城市、长江下游区域中心城市上海经济互动,发生着上下层市场间物资、资金、信息、人口等要素的交换作用。镇沪城市之间交通状况的变动,直接影响着城市间物资流量的大小、金融联系的疏密,从而使得近代镇江城市经济呈现出起伏不定的状态。不同层级转口商贸城市间经济关系要素的变动乃是影响近代中国转口商贸城市经济转型的重要因素,自身缺乏工业聚集功能的转口城市难于向区域中心型城市演进,故而成为诸多转口商贸型城市共同面临的困境。

【关键词】 转口商贸城市;长江下游;镇江;上海;经济关系要素;经济转型

根据有关区域经济学理论,在港口城市与腹地之间存在着非常复杂的货物运销网络。作为这一网络终端市场的港口与初级市场的农村市场之间还存在着一层或是二层中级市场。那么,这一中级市场不仅成为联结港口与腹地交通网络的节点,而且还成为沟通这一上下层市场物资、资金、信息、人口流通的交换机。故而,张仲礼先生在确定镇江在长江沿江城市带经济地位的时候,不无肯定地认为,镇江构成了长江沿江城市带的五大中介城市之一。这一城市带由一大中心、五大中介组合而成,上海为一大中心,而镇江、芜湖、九江、汉口、重庆则为五大中介。上海是进出口贸易的总枢纽。上海进口的商品,在本地消费的占20%,而其余80%的商品则转销内地。内地进出口货物,乃通过这五大中介城市与上海发生联系,并完成交易,其中镇江是上海联系扬州、淮安、徐州、海州以及山东济宁、河南开封等地的中介;而芜湖则是上海与皖南、江淮平原联系的中介,运往上海的是米、丝、茶叶、鹅毛、鸭毛,运往芜湖的是洋布、面粉、煤油等。^①

然而,镇江不仅是长江沿江城市带中的转口商贸城市,更为重要的是,它是以上海为中心,接受上海区域中心城市经济辐射与吸纳的长江下游区域内城市系统中的一员。尽管它存在于这一区域的边缘地带,但其作为长江下游中级区域市场的城市地位是不容忽视的,而这一地位的确立恰恰在与该区域首位城市上海的经济互动过程中得以实现。

郑忠,历史学博士,南京师范大学社会发展学院历史系教授(南京 210097)。本文系江苏省社会科学基金重点项目“近代苏州与上海经济关系研究(1843—1937)”(20LSA001)的阶段性研究成果之一。

^①张仲礼:《长江沿江城市与中国近代化》,上海:上海人民出版社,2003年,第30页。

一、镇江与上海之间的交通联系

作为沿江城市,镇江与上海之间的交通联系主要是通过长江轮船、木船的航行运输实现的。

上海开埠前,镇江就是各地商船循长江、运河赴苏州的必经要道,“系苏州门户”。^① 上海开埠后,“大量的布匹、糖和金属系由轮船运往镇江在那里分运,因为镇江具有通往南北水路以及长江河流的有利条件”。^②

正是由于货运业务的不断扩张,长江沿岸港口城市镇江迎来了轮船运输时代。这一时期,外国航运业纷至沓来,垄断了长江申汉航运,使得镇沪两地物流贸易急速发展。不论美国的旗昌公司、英国的太古和怡和轮船公司、日本的日清公司,还是中国自己的轮船招商局,都纷纷经营上海至汉口的长江航运,相互激烈竞争。它们纷纷以上海为总部(有个别公司或以本国为本部,以上海为分支机构),在镇江设立分支机构,同时设立码头、停泊趸船,经营着申汉航线中转的客货物运输业务。

这些航运企业,一方面通过镇江商埠大量倾销来自上海的外国商品,另一方面还将来自苏北的米、麦、杂粮及土特产品运往他埠及国外。各企业之间竞争十分激烈,据载,1873年4月,旗昌轮船公司的载货水脚通过再次减价后从上海运往镇江货物每吨为一两五钱^③,而从事商品倾销的英商太古轮船公司、怡和轮船公司则在“镇江新筑码头,购买大铁船”,经营申汉长江航线间的中转客货业务。当时太古公司自上海开往汉口途经镇江的船只,“以每礼拜之礼拜四、礼拜日黎明从上海发出”。^④ 怡和公司扩张期间,从1883年至1893年,船只由13艘增长至22艘,当时进出镇江港口的轮船有“隆和”号、“公和”号、“湘和”号、“江和”号、“德和”号、“瑞和”号等。日清公司在长江航行的船只也非常多,其中转的主要货种有桐油、纸张、烟叶、糖、布、棉纱、杂货等。^⑤ 另据1881年海关报告:该年在镇江进出的长江大轮,主要属于在长江航线上定期航行的四家公司。其中招商局有6艘,“总共六千零十九吨,一千三百八十马力”;太古4艘,“五千三百十七吨,一千二百总马力”;怡和有3艘,“一千九百十九吨,二百十六马力”。^⑥ 在沪宁铁路通车之前,镇江俨然成为各地与上海经贸往来的主要中介,它在以上海为中心的长江下游航运网络中居于极其重要的地位。另据1891年镇江海关资料:“轮船进口之次数、吨数皆比去年加增。本年计1186次,计1266000余吨;上年计1165次,计1153000余吨;本年计多21次,计多112000余吨”。是年来往旅客,“洋人来者计200余人,往者计100余人。华人来者计73000余人,往者计60500余人”。^⑦ 显见,轮船的通行,极大地加强了上海与长江沿江城市镇江城市之间的经济联系。

尽管轮船运输速度快、运量大、安全性好,为商贾和旅客所接受,但木帆船凭借其价低、运输灵活等特点,仍在镇沪间物流运输网络中赢得一席之地。

民国前,清政府为控制土特产的外流,设定相关规定,轮船必须凭“三联单”运送货物。出口货物种类限制在31个之内,其他土货一律不准轮船直接从镇江外运。但是木帆船却可以搭载31个品种以外的货物运到上海。在镇江,轮船业开始之初,清政府规定只准载客,不准装货。于是,外商雇用木帆船装载镇江关限定的31种以外的货物,运到上海,再从上海出口。因此,在此后相当长的一段

①中国社会科学院近代史研究所资料室:《曾国藩未刊函稿》,长沙:岳麓书社,1986年,第303页。

②李必樟译编:《上海近代贸易经济发展概况(1854—1898)——英国驻上海领事贸易报告汇编》,张仲礼校订,上海:上海社会科学院出版社,1993年,第352页。

③《申报》同治十二年三月初五日,转引自陈敦平主编,赵增麟等编:《镇江港史》,北京:人民交通出版社,1989年,第56页。

④《万国公报》(第9卷),第427期,光绪三年正月十二日。

⑤陈敦平主编:《镇江港史》,北京:人民交通出版社,1989年,第58—59页。

⑥转引自郭孝义:《中国航权的丧失与甲午战争前外国轮运势力侵入长江及镇江述论》,《镇江师专学报》1988年第4期。

⑦《清末民初镇江海关华洋贸易情形》,《近代史资料》(总103号),北京:中国社会科学出版社,2002年,第24页。

时间里,木帆船运输依然扮演着镇沪物流交通的重要角色。尤其是镇江上海之间的米粮物流方面,尽管当时沪宁铁路运输十分便捷,轮船运输也十分频繁,“镇江以南,京沪段及沪杭沿线之各埠,均由火车,惟数量不多,不能占运输上之重要地位而仍以帆船为主体也”。^①

当然,值得注意的是,民国以来,随着长江下游地区沪宁、津浦等铁路干线的通车,镇沪间物流关系却发生着重大改变。铁路、公路等新的运输方式的发展使镇江原来以水运为主的传统运输格局得到了重大调整,即货物集疏方式由单一的海江河水路中转,发展成为水路中转和铁(路)水(路)中转及铁(路)水(路)公(路)中转相配套的多种集疏方式。由于铁路通车,“火车运输快捷,获益良多,特本口(镇江)贸易已有一大部分无形失去,不复能操诸掌握中……货物绕道避镇已成事实,无可置辩”。^②原本经运河向镇江集中,后转运上海的山东、河南诸省物资,大都舍舟就陆,直接经津浦铁路改装火车由徐州、蚌埠、南京转向上海,这就切断了原来通过镇沪轮运建立起来的部分北方物资流通关系。当然,苏北物资还是有很大一部分仍在镇江中转上海。为使这批货源不改由苏北霍家桥运往上海的状况,镇江工商界积极倡议铁水联运,并成立新运联运公司筹备处(1934年),将苏北沿运河各地粮食、土产等,凡南运的大部分货物由联运公司组织在镇江中转,同时上海、苏州、无锡、常州等地运往苏北的物资多半在镇江铁水中转,从而增加了镇沪间的铁路货运,仅1936年的1月至5月,镇江中转货物就近2000吨,其中来自苏北由铁路转输的货物达1600多吨,营业收入1.3万元。^③据《铁道年鉴》第2卷载:1932年7月至1933年6月,京沪铁路镇江上海间火车货运,主要货运物为江绸、面粉、粳糯米、煤、小麦、五金等,而上海运往镇江的物资主要为香烟、棉纱、棉布、铁器等。^④由此,苏北地区成为镇江港相对稳定的经济腹地。

尽管民国以来镇江地区的交通在不同程度上有所改善,但是以铁路运输为代表的技术性变革却并未在真正意义上取得突破性进展。镇江与上海间的物流非但未得到进一步加强,相反,城市间密切联系却因物流量的消长而变动。镇江城市因交通变革而去留减少,经济居然呈现出衰落的态势。

二、镇江与上海之间的物资交流关系

与众多开埠港口城市一样,镇江的海关贸易数据中,直接与国外贸易的货值比重一直很低,绝大部分为通过上海等口岸进行的埠际转口贸易,有很明显的转口贸易特征。镇江从开埠之日起,就被外国商人视为由上海向内陆倾销洋货的重要入口和转运仓库。其转口贸易的基本程序是:驻扎在上海的外国公司向镇江等口岸城市派出商人或代表,然后通过认定的买办推销商品,从而获得利润。转口物资由此得以在上海与镇江等口岸城市进行交流与传递。

之所以如此,是因为上海自开埠以来,地理位置特殊,近代工业发展迅速,很快成为全国各海关中贸易比重最大的口岸,至19世纪60年代,上海的对外贸易额已占全国的一半以上。民国以来,随着上海民族工业的不断发展。国内工业产品的主要市场迅速在长江流域扩张,上海进一步发展成为远东最大的贸易中心。镇江由于交通便利,与上海转口贸易关系更加密切,两地间的商品流通关系则更加紧密。

^①社会经济调查所编:《社会经济月报》(第3卷),第10-12期,社会经济调查所,1936年,第30页。

^②《清末民初镇江海关洋贸易情形》,《近代史资料》(总103号),北京:中国社会科学出版社,2002年,第47页。文中所指的铁路,不仅包括宁沪、津浦铁路,还包括京汉、胶济铁路等。这些铁路的通车使全国范围内物资流向发生重大转变。不仅山东及淮北贸易物资流向青岛,而且一向经运河至镇江的安徽土货被吸引到胶济线。河南一带货物,原经运河运至镇江,此时也改由京汉铁路运到汉口集散。川湘一带生产的桐油过去是在镇江集散,后也改由铁路在浦口集散。这样一来,镇江的贸易腹地大为缩减。

^③张立主编:《镇江交通史》,北京:人民交通出版社,1989年,第179页。

^④根据《京沪铁路镇江境内部分车站平均货运进出情况》表相关数据统计得出结论,参见张立主编:《镇江交通史》,北京:人民交通出版社,1989年,第179-180页。

表 1 鸦片从上海转口到各个口岸的数量表

		1871 年	1881 年	1894 年
各口岸从上海转口进口数量	宁波	4777	8757	5590
	镇江	7238	10790	4212
	九江	2035	2101	3232
	芜湖	—	3613	2907
	汉口	2924	3505	710
	天津	6505	3566	1343
	烟台	3891	1859	390
	牛庄	2092	374	72
	其他口岸	542	704	756
上海转口出口数量		30004	35269	19212

资料来源：上海社会科学院经济研究所，上海市国际贸易学术委员会编著：《上海对外贸易》（上），上海：上海社会科学院出版社，1989 年，第 44 页，各该年《海关贸易统计报告》。

鸦片是近代以来镇江与上海发生转口贸易关系最重要的商品之一。自开埠以来，上海就是鸦片进口的最大口岸。除一部分鸦片留驻上海消费，还有相当一部分转口到其他口岸，其中绝大部分是转运到宁波和长江流域中的镇江、九江、芜湖等几个分运口岸。镇江自上海输入的鸦片量相当高，在 19 世纪 70—90 年代在各口岸从上海转口进口量中名列前茅，基本上占 20% 以上。（见表 1）不仅如此，在镇江所有洋货输入比重中，鸦片比重最大。根据统计，1875 年至 1884 年间，每年由上海转口镇江关报关的各种“洋药”（鸦片）一直在 1 万担以上，^①“在全国三十一个口岸中，位居第三”。^②

此外，鸦片由上海转口各口岸还形成了一套严密的网络体系，这对于西方资本主义向江淮、安徽等地区进行大量倾销起到了推波助澜的作用，也使上海与镇江、芜湖等口岸的鸦片商品流动更加畅通。根据《英国驻镇领事馆关于镇江商务的报告》（1879 年），通常鸦片由外国船只由上海运抵镇江，交与驻镇经营鸦片的外商，再通过当地买办向华商转销。在转销过程中，买办给内地华商以一定的赊销信用。内地华商则向买办提供相应的保障。于是，洋行因买办提供保证而控制了买办，买办又因内地华商提供保证而控制了内地华商，从而形成了洋行外商、买办和华商之间的连锁式的保证关系，构成了一张鸦片的推销网络。于是，由上海转口而来的鸦片，除当地消费一部分外，其余皆流入内地，如“来镇鸦片的半数，皆流入仙女庙鸦片市场，然后流入兴化、泰州及盐城等地”，还有一部分“流入南京等长江沿岸的内陆地区”。^③ 而且，经仙女庙沿运河北上的鸦片，销售范围进一步扩大，已达安徽、山东以及河北等省，直到北方要埠天津。尽管天津是北方最重要的口岸，但由于冬季气候寒冷，港口封冻，商船难以停泊，于是镇江鸦片便溯运河而上，成为北方各省冬季所需鸦片的主要供应地。^④

上述这种买办制度或模式还反映在镇沪之间的西药、香烟、煤油等商品的流通领域。

近代以来，西药作为洋货向内地流通主要是以上海商店向内地设立分店的方式进行。在这一流通体系中，上海的大药房是一级批发商性质。它们大多向国外厂商特约经销的洋行和驻华分支机构订货或进货（直接向国外厂家定购的相对较少。另，国内华资药厂也向大药房或上海及外埠的医院提供货源）。上海中小药房和西药房则为主要的批售对象，其次是各大医院，再次是上海市内烟纸店和小商小

① 分别是 11758、10649、10799、10957、11097、10292、10367、10259、11514、10900 担，转引自陈敦平主编，赵增麟等编：《镇江港史》，北京：人民交通出版社，1989 年，第 76 页。

② 王骥：《镇江史话》，南京：江苏古籍出版社，1984 年，第 204 页。

③ 英国外交部：《英国领事商务报告》（Great Britain Foreign office, Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China），镇江，1866 年。

④ 英国外交部：《英国领事商务报告》（Great Britain Foreign office, Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China），镇江，1866 年。

贩。西药行也是新增的流通渠道,在销货上只做批发,销售对象着重为本地及外埠的同业和药厂。它们与上海几家大型药房也有业务联系。例如镇江、芜湖等外埠的药房,大多是上海的大药房在当地分设的支店,相互之间发展领牌关系,典型如镇江的五洲药房,是上海五洲大药房在镇江分设的支店并发展为领牌关系。领牌药房既向上海的大药房进货,同时也向上海各大药房所设的支店进货,各地支店既与各地领牌药房之间发生批购关系,同时对乡镇药房和兼售商号批售成药和试剂,支店就成了二级批销商。^① 乡镇药房若再给乡镇医生诊所和小商小贩批发,则又带有了三级批发商的性质。(见图1)

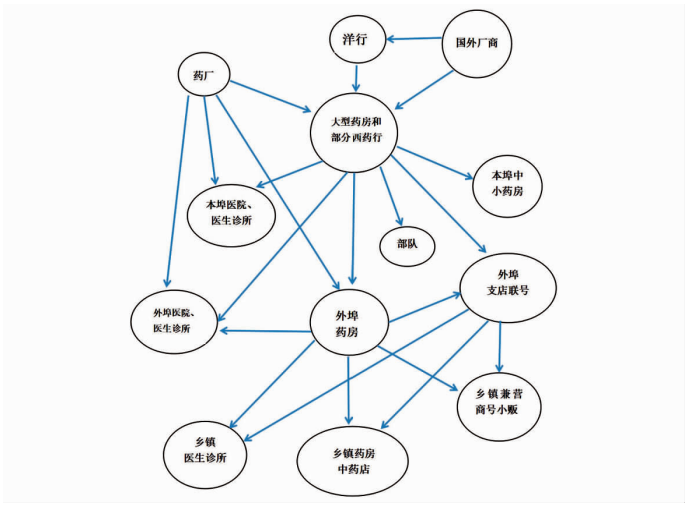


图1 1936年前上海西药流通环节示意图

资料来源:上海市医药公司,上海市工商行政管理局等编著:《上海近代西药行业史》,上海:上海社会科学院出版社,1988年,第95页。

镇江西药业的经营采取的是上海向内地设立分店的模式,即依靠上海提供货源。除零售外,还向邻县及苏北地区西药商店批发。西药等各类物品正是通过这种渠道由大上海流向镇江等商埠的腹地,从而实现了大城市与中等城市间的物资交流。当时,上海西药业在镇江等埠开设的药房分店主要有中西、五洲等。

香烟、煤油、洋铁的流通与西药业的流通大体类似。香烟是镇江五洋商号主要的经营项目。1930年左右,镇江经营五洋香烟的大小同行有70余家,其中大同行约10家,称“经理家”,实际上就是批发商。他们与上海的联系方式是:镇江通过购买上海的香烟,经“经理家”内销镇江城乡腹地。这些“经理家”们直接与上海订立经销契约。在经销范围内,如有人直接到烟厂订购香烟,上海厂方必须通知镇江的经理家,并将规定佣金扣交。当时,镇江上海之间香烟交易非常活跃,新牌香烟为了与老牌、名牌香烟争夺市场,不惜临时大幅度削价和附送赠品或奖券,常常轰动市面。有的经理家同时经理几个烟厂的多种牌子,更为同业瞩目。小同行则奔走于各经理家之间,争取先配、多配香烟。高峰时每个经理家年销可达四五千箱(每箱5万支)。当时著名的经理家有徐辉记、义隆、华丰、新生等。^② 在煤油流通中,镇江的煤油销售与上海构成分—总公司的业务关系,镇江分公司受上海公司的节制。在镇江地区销售煤油的外国公司主要有美孚、亚细亚、德士古三家(三家公司在中国的总公司都设在上海)。其中美孚占45%,亚细亚占35%,德士古占20%。^③ 它们在镇江建立分支机构作为经销和管理机构。这些公

①上海市医药公司、上海市工商行政管理局等编著:《上海近代西药行业史》,上海:上海社会科学院出版社,1988年,第94页。
②杨方益:《抗战前镇江商业概述》,中国人民政治协商会议江苏省委员会文史资料委员会:《江苏文史资料·江苏工商经济史料》(第31辑),南京:江苏文史资料编辑部,1989年,第161页。
③郭孝义:《帝国主义伸向镇扬地区的魔爪——英美石油公司》,江苏省中国现代史学会编:《江苏近现代经济史文集》,1983年,第220页。

司在镇江均不设门市部,不做零售生意,而是通过在各县设置自己的经销家,在规定的范围内进行销售。公司所用的经销家,一般都是地方上资金雄厚又富有声望的殷实商户(往往开钱庄、百货、杂货),有的还在当地的商会担任要职。有的经销家兼营“五洋”,公司不过问。对经销家,公司主要用押金、检查等办法进行控制,并用“暗贴”等手段鼓励推销竞争。各地经销家在收到公司分派的煤油后,再零批给其所经营范围的代销店(零售店)进行出售(经销家只能销售本公司的牌子,不能买卖其他牌子的煤油。三家公司基本上在所属各县设置一个经销家来经营销售一个县的煤油。如德士古当时在某县设有两个经销家,规定一家卖它的幸福牌煤油,一家卖它的银箱牌煤油)。代销店一般不与公司发生联系,与经销家之间不相隶属,更不受约束,只保持一般的商业往来关系。它们大多是规模不大的五洋店或小杂铺。这些代销店遍布繁华的城镇及偏僻的农村,从而形成了全国性的商业推销网。上海总公司对其分支机构及各级销售部门施以控制的最主要手段是调控煤油的价格浮动。因为煤油价格的浮动关系到煤油季节性消费的增减、货源的多寡以及当时外汇(美元)的比价等诸多因素,所以每日各公司公布的牌价都要根据上海总公司的行盘来定,涨与跌均操控在上海总公司的手中。以20世纪30年代美孚“壳牌”煤油为例:1930年,“壳牌”煤油每箱每年平均价为7.518元,1931年上涨为10.355元。1933年下跌为6.417元,1935年又上升为8.654元,1936年为9.450元。煤油成本低廉,利润约为80%,扣除经销家的回扣2%—2.5%,及“途耗”“漏耗”“暗贴”等以外,还有将近70%的纯利润。美孚在镇扬地区出售煤油,1930年至1936年的七年中,每年平均销售约为25万箱,以每箱平均8.504元计算,则每年销售价为2126000元,利润为875500元。^①其成本之低,利润之大,显见一斑。这样,英美两国在华三家石油公司就通过在上海设立总公司,在大中城市设立分支机构作为经销管理机构,并在各县设置经销家,通过经销家和代销店销售石油产品,从而形成了密布全国、如同蛛网般的销售网。它们作为商业掠夺性资本,“在中国设有几百个分销机构,并有全套油库、加工厂、油车、油船、码头、仓库和附属工厂,垄断了全部石油储运设备”,^②建立起全国性的商业推销网来控制中国市场,垄断和独占中国的石油销售。当然,在客观上,镇沪等城市间物资流动却也得到了实质上的促进。

自镇江开埠以来,洋铁也是通过设立分庄经销的方式从上海输入至镇江,主要有英国货炉字板、马脚铁,德国货马牌钢、礼拜铁等。除销至本地的手工铁器作坊外,并及苏北、山东、安徽、河南等地。上海亦有宁波帮大铁号南顺记和无锡帮的徽昌等都来投资开设上海的分号。由于子口税制度的施行,使得洋铁与土铁在竞争中差距越来越大。至1904年,镇江由上海进口洋铁增至10万担,洋铁全面占领江南市场。一战后,镇江工厂企业发展迅速,用铁量持续增加。从1919—1925年,洋铁每年销量达25万吨,成为镇江铁市的鼎盛期。1930年国民政府裁厘加税后,北方客户为减少流转费用,多直接到上海采购,镇江铁市销量下降。^③

镇江与上海之间的商品流通方式还包括到上海采购商品或在上海设置申庄。镇江江绸百年前就是镇江手工业特产。当时畅销苏北、山东、安徽、江西一带,广东、两湖、川贵、蒙古、西北、东北甚至印度、朝鲜都有一定的销量,到清末十年间(1900—1911年)江绸更加旺销,年销售量达26—27万匹,约合白银450万两。^④江绸业因此成为当时对镇江城市商业影响甚巨的一个行业。其经营主要由绸号掌握。各重点销区,包括东北的营口以及上海、苏州等地,都设有分庄,其中上海多设分庄,主要对广东、北

^①郭孝义:《帝国主义伸向镇扬地区的魔爪——英美石油公司》,第221页。

^②吴承明:《帝国主义在旧中国的投资》,北京:人民出版社,1955年,第96页。

^③闻思:《煤炭、“洋铁”镇江倾销史》,中国人民政治协商会议江苏省镇江市委员会文史资料研究委员会:《镇江文史资料》(第6辑),1983年,第68—69页。

^④江苏省政协文史资料委员会,镇江市政协文史资料委员会:《江苏文史资料·螺祖传人·镇江蚕桑丝绸史料专辑》(第65辑),南京:江苏文史资料编辑部,1993年,第15页。

京、天津、山东等帮进行交易。远销朝鲜的“朝鲜披风”也是由山东帮在上海采办。上海分庄的营业，在当时通常是向各帮交付款，售货则由镇江直接运往各帮的销区。镇江与印度、南洋的外销关系亦是在上海售与出口商行进行的。上海架起沟通镇江与外埠甚至海外经济交流的桥梁。

三、镇江与上海之间金融流通关系

随着上海成长为长江下游地区乃至全国商业贸易中心，特别是20世纪二三十年代，上海成为全国的金融中心以来，在长江下游乃至整个长江流域，各大中城市金融业迅速崛起，扩散发展，渐趋出现了一个部门机构齐备、地域覆盖广阔、区位层次分明、较为完整的城市金融网络。镇江、南京等转口商贸城市与首位城市上海之间的金融联系更加密切。^①

作为上海、汉口等金融中心城市外围与支撑的第二层级的镇江等转口商贸城市，其内部存在着数量不一的金融机构和规模较小的金融市场，担负着周围地区金融周转的职责，由于它们的贸易多以中转为主，不是资金的最后出路，一般只起着中转站的作用。

镇江是直接受上海金融中心调度和节制的二级金融市场。江苏南部地区及苏北大部分地区的钱业市场大都围绕镇江钱业市场运行。民国前期，镇江钱庄每年对农副产品贸易的放款达1500万两白银以上，资金来源大部分从上海钱业市场拆借，也有一部分从苏州拆借，从上海、苏州拆借的款项曾占镇江钱庄放款总额的80%左右。^②苏北大部分地区，如“扬州、徐州、淮阴、新浦等地的同业又常向镇江钱庄调剂资金”。^③

在镇江与上海的金融流通关系中，申汇是十分重要的环节。申汇是近代以来口岸埠际资金往来的一种非常重要的资金调拨形式，其流通范围极其广泛。在一些非常重要的商贸城市中，一般在同一时期内都会出现商人依据不同需求买进或售出申汇的情况，从而形成了一定规模的市场交易。具体来说，就是上海商号前往某口岸办货，向常有往来的上海钱庄开具延迟兑付的汇票，至该埠后将此汇票卖给当地钱庄，换取现金用于购买其他货物，而该埠钱庄则将此汇票加价卖给赴沪采购的商号，用于进货或邮寄抵还欠款。经此方式，各地与上海之间的资金划分更加频繁，南京、镇江、芜湖等地都出现了规模不小的申汇市场。

正因为申汇具有随时售出变现的特性，在市场上就出现了许多商号、钱庄纷纷在资金充裕时大量购进申汇的情况。它们一伺资金紧缺即迅速出售申汇以吸纳资金，以便调剂本商号或钱庄的资金短缺。实际上，各大商埠间流通的申汇已然等同于能够通用的货币。于是，申汇的流通不但加快了市场中资金流通的速度，还进一步提高了资金的使用频率。

外地钱庄经营对沪汇兑业务则与申汇的运作方向截然相反，通常都是在上海设立办理机构——申庄，如汉口、镇江、南京等城市的钱庄纷纷在上海设立申庄，对促进长江各埠城市的资金汇兑起了非常大的作用。镇江钱庄在沪创办申庄最具特色。自镇江开埠，南北商品进出口量大增，金融活动也随之日趋活跃，被称为“百业之首”的钱庄业应运而生。1891年，镇江钱庄公所成立，称为辅宜堂。到1906年，资金雄厚的大钱庄达32家，总资金超过30万两。此间，镇江钱庄的放款对象不仅包括本地以及苏北地区，还远及鲁、豫、皖、鄂等省，放款金额甚至高达1500万两以上。这些钱庄周转资金大多数源于苏州、上海等地的大量短期存款，如非信用卓著，很难想象。镇江钱庄最重信用，而且互相协调，顾全大局：各庄每天上午派人到公所“轧公单”，轧平各自多头、缺头，互相挑拨头寸，互相磋

^①李一翔：《论长江沿岸城市之间的金融联系》，《中国经济史研究》2002年第1期。

^②马俊亚：《近代国内钱业市场的运营与农副产品贸易》，《近代史研究》2001年第2期。

^③王敏：《镇江钱庄业兴衰录》，江苏省金融志编辑室：《江苏典当钱庄》，南京：南京大学出版社，1992年，第179页。

商,随即拍板,从不互相凭证,各户回庄转账,所谓“一句话算数”。^①各庄参加轧公单者通常都是从无错账、赖账、悔账年资较深的人。这种信用口碑,不仅在同业之间、本地各业之间,甚至苏南、苏北以及国内许多城市之间,都有认同。特别是上海、芜湖、安庆、蚌埠、汉口、长沙等地金融界,对镇江钱庄信用都有很高评价。为了巩固对上海汇划的信用,镇江钱庄甚至集中各庄驻申庄客,在上海福州路上设立润昌栈,专门办理汇划业务。镇江因此成为“长江各埠首先在上海设立申庄办理汇兑业务”的城市。“各庄都开润昌栈汇票,共同负责,几十年来都是如此。故上海中外厂商、银行,对润昌栈所出票据都非常信任,可凭据以出贷、转账,从无退票之事。他们确立了持久不堕的信誉,对本行业的发展固然有决定作用,而且对镇江商业之发展也起了良好影响。”^②由于镇江在沪办庄的示范,汉口、重庆、南京、芜湖、扬州、通州等其他城市钱庄也纷纷效仿,在沪设立申庄,1920年至1930年间为极盛时期,这些申庄的任务是:联系同业往来,兑付本庄汇票,代收客户在申交款,解送客户汇款,以及调运银两银元等。每日收付扎平,缺款向往来行庄支用,多款往来行庄入账,均以本庄户名往来,当日收解完毕,以号信账单报告本庄,并附报当日申市行情及市场银根情况,不直接经营。^③润昌栈申庄业务经营颇具代表性,由于镇江钱业界制订的信约中明确规定全体同业对发出的汇票共负清偿业务,所以凡对上海的汇票,在润昌栈批明见票后,不但上海各行业可以凭此出货,甚至银行也可当作本埠庄票收受。正是由于这种信用的树立,润昌栈成为上海各银行钱庄放款的主要对象。上海的银行、钱庄每年对润昌栈的放款最高达一千四五百万两。润昌栈申庄客常常在新年元宵前后到沪,并分别运现来沪做开户之用。每当茧市及小麦登场和秋收之际,陆续运现至各埠,以应季节性需要。^④

润昌栈申庄业务的盛衰,是长江各埠钱庄业业务兴替的标志,由开始至极盛时期,仅镇江一地,即先后有永恒泰等43家。然而至1930年以后,由于军阀连年内战,华商银行转向内地发展,1928年又有抵制日货运动,更有1931年长江各埠大水灾以及1933年废两改元等一系列事情的发生,使得内地钱庄业务从根本上发生动摇,信誉难以巩固,上海银钱业对内地钱庄放款咸有戒心,申庄业务日渐寥落。而申庄业务的衰减,对镇江自身城市发展影响巨大,至抗战发生,镇江在沪申庄润昌栈已名存实亡。虽仍有少数客庄设立申庄,但已不能用本庄牌号,与上海钱银业往来,只凭庄客个人有限的交易,镇沪两地资金流转遭到严重顿挫。尽管1936年来银行业代钱庄而兴,但在当时的镇江银行中,中央银行以收税款为重,江苏、农民经营农业放款,中央、交通、实业、上海四行只吸收本地存款,总计达1000万元。放款方面,只重抵押放款,而信用放款仅百来万元,不及以往钱庄的十分之一^⑤。

另外,上海金融资金对镇江城市工商业的挹注在镇沪城市经济关系发展中也扮演着重要的角色。以上海银行为例,20世纪二三十年代该行对中国民族工业的放款,并不局限于上海一地,而且它还通过分支机构,扩展到周边南通、无锡、常州、镇江、南京、芜湖等地。如当时镇江的贻成面粉厂,就曾接受过上海银行的银行信贷。而镇江煤炭业的购销也是吸收了大量上海商业资本的投资。镇江开埠前,江南地区重要的煤市位于北运河出江之口的瓜洲镇。煤源主要为湖南,销区主要是江南江

①胡鲁璠、杨方益:《解放前镇江工商概述——抗战前部分》,《镇江文史资料》(第15辑),1989年,第9页。

②胡鲁璠、杨方益:《解放前镇江工商概述——抗战前部分》,第10页。

③中国人民银行上海市分行编:《上海钱庄史料》,上海:上海人民出版社,1960年,第182页。

④中国人民银行上海市分行编:《上海钱庄史料》,第183页。

⑤这些银行在镇江经济中所起的作用十分有限,如民初江苏银行镇江分行范围狭小,“以收解省库款项为主要业务”,而交通、中国两家镇江支行则“分别代收铁路、邮电款项和代收官税、放款偏重于钱业拆放”,商业发展余地很小,与上海之间的金融流动基本上属于总行与分行、分行与支行之间内部资金的调拨,如1926年上海银行镇江分行的放款达786668元,占全行放款总额的4.10%。(中国人民银行上海市分行金融研究所编:《上海商业储蓄银行史料》,上海:上海人民出版社,1990年,第192-193页)另,银行还承担了美孚、亚细亚、德士古等洋行的大宗煤油款项,汇往上海各公司的业务。抗战爆发前,镇江钱庄业逐年衰落,汇往外埠的款项多数通过银行办理,这时银行的汇兑规模才大大超过了钱庄。

北各县和浙江杭嘉湖等地。所销之煤主要用于手工钢铁作坊冶炼以及餐馆、浴室的燃料。江南煤市兴盛之际,镇江尚无煤市,仅有一些小煤炭铺向瓜州贩卖。镇江开埠后,其优越的交通枢纽地位、便捷的江河铁路运输,渐趋使得长江下游煤斤转输镇江。1898年后,镇江开始设办内河轮船业,加之大照电灯公司创立,工业、交通用煤量骤增,居民生活用煤也日益广泛,煤商渐向镇江设栈经营。煤业优厚的利润吸引了大量上海商人前来投资。1900年上海大买办叶澄衷在镇江洋浮桥开设经销煤油、火柴、生铁等洋货的南顺记,运销北方英商的开滦煤。接着上海大煤铁商唐晋斋来镇开设兴仁煤号,先在风神庙,后迁平政桥口,销售安南、开滦等洋煤。^① 由于上海商业资本家经销的商品都与国际贸易有关,利润一般都较丰厚,其资本积累十分迅速,因此他们很注意在附近地区投资工商企业,这对于中国私人资本主义产生和发展起到了积极的推动作用。辛亥革命后,湖南土煤衰败,瓜洲煤业遭到毁灭性打击。煤市向镇江转移,镇江煤市开始兴旺。更多的上海商人到镇江开设煤号。上海大资本家、煤业大王刘鸿生及宁波、无锡各帮大煤铁商,不断投资其间,直接大量包销、经销、贩运华洋各矿煤斤,与之发生业务关系的矿区最多时不下20个。销售对象,除镇江本地工厂、轮船以及其他民用外,大都外销苏北各县和苏锡常及浙江的杭嘉湖,还有长江沿江各埠(包括上海、汉口等)。^② 可以说,抗战前十年基本上是镇江煤业的“黄金时代”,年销量达40万吨以上。尽管1931年苏北大水灾,镇江商界多数行业均受打击,唯独煤业因大水淹没、柴草燃料奇缺而销路大畅。苏州、上海、杭州等地商号都争相来镇江购煤。

这样,这些内地民族工商业通过上海各银行的信贷关系,为其进一步发展起到了积极的杠杆推动作用。

四、经济关系要素流通与转口城市兴衰命运

城市经济的主要要素包括交通、物资、金融、人口、信息等内容,其变动状况直接影响着城市经济结构的构成以及城市命运的兴衰。因为城市之间、城乡之间交通状况如何,直接影响着物资流量的大小、金融联系的疏密,从而使得城市经济呈现出起伏不定的状态。

由上述镇沪城市间经济关系要素的分析,不难发现,由于资料缺乏等原因,对于镇沪城市间的人口流通、信息流动的内容暂无法具体涉及,但镇江转口的特征还是非常凸显的。如镇江物流虽受铁路运输的挫伤大为减弱,然其客运能力却得以加强。“小轮客运业发展迅速,各埠至京沪或浙皖及其各地,镇江为必由之道,来往之繁,每口数以万计”。^③ 铁路开办不久,因其方便、快速,把沿线的客运业务量最大限度地吸引过去,1912年京沪铁路全线客运收入224.9万元,至1921年,全线客运收入增加到467万元,“载客年达千万以上”。^④ 1934年,随着江苏境内公路运输的发展,铁路与公路达成联运协议,使得京沪沪杭甬沿线到苏北的旅客,可以经镇江中转,实行一票到底,大大方便了过往旅客,镇沪之间的人口流动也得以扩大。尤其值得注意的是,上海金融界多有镇江人士,足以证明近代上海经济的迅猛发展吸引了大批镇江人才向上海流动的事实。其信息交流也多因镇沪、芜沪之间物资、资金交流通过电报、电话方式来传达。但比较而言,近代工业技术信息的传播方面比起上海近邻的无锡相对较弱,其原因或许是与转口城市的商业功能特征紧密相关。

因此,不难得出这样的结论,正是交通、物流、资金流等城市经济的合力因素深刻影响着近代镇

^① 中国人民政治协商会议江苏省镇江市委员会文史资料研究委员会:《镇江文史资料》(第6辑),1983年,第64页。

^② 中国人民政治协商会议江苏省镇江市委员会文史资料研究委员会:《镇江文史资料》(第6辑),第65页。

^③ 张立主编:《镇江交通史》,第185页。

^④ 李长傅编著:《分省地志江苏(全一册)》,北京:中华书局有限公司,1936年,第179页。

沪城市经济关系的起伏与变动。长江航运、铁路运输等交通因素是启动镇沪两地商贸物流扩大或收缩的基础性条件,而钱庄、银行等金融机构的业务往来则成为这一商业化运动的助推器!现代化交通运输方式的改变转变着镇沪城市间物流方向、物流数量,而货物物流量的增减又直接关系着两地金融融通关系的畅通,也关系着作为流通一方镇江商业、贸易的发展水平。物资流量大,金融流通密切,以商贸为主导经济功能的镇江遂得到迅速的发展,而物流量减小,则金融流通渐疏,城市经济则趋向滑坡。这也许正是众多借助转口贸易为主要功能、自身缺乏工业聚集功能而无法向区域中心型城市演进的城市所面临的共同困境。

(责任编辑:张 升)

Dilemma in the Economic Transformation of Entrepot Trade Cities in Modern China: An Investigation Focusing on the Economic Relationship between Zhenjiang and Shanghai

ZHENG Zhong

Abstract: The factors influencing a city's economic relations with other regions include transportation, materials, finance, information, population, etc., whose change directly affects the economic structure of the city and its fate. Since the Zhenjiang port was opened in modern times, its economy enjoyed a rapid growth. An important cause for this was that Zhenjiang was closely related in economy to Shanghai, the center of the Yangtze River Delta, through exchanging material, capital, information and population with it. The change in transportation between Zhenjiang and Shanghai directly influenced the material flow between these two cities and the density of financial connections, thus leaving the urban economy of Zhenjiang in a state of ups and downs. The change in the elements in the economic relationship between entrepot trade cities at different levels was an important factor affecting the economic transformation of those cities in modern China. It is difficult for the entrepot trade cities lacking industrial agglomeration function to develop into regional central cities, which has thus become a common dilemma faced by many entrepot trade cities.

Keywords: entrepot trade city; Lower Reaches of the Yangtze River; Zhenjiang; Shanghai; elements in the economic relations; economic transformation

About the author: ZHENG Zhong, PhD and Postdoctoral Fellow in History, is Professor at Department of History in School of Social Development, Nanjing Normal University (Nanjing 210097).