

# 從屬與分立： 十九世紀中葉臺灣港口城市的雙重貿易機制\*

林玉茹\*\*

## 摘 要

本文綜合過去的研究成果和新史料，嘗試從貿易型態的角度，將十九世紀中葉臺灣的港口城市分成小口型和正口型兩種傳統港市，以及開港後的國際港市。這些港口城市基於政策、港口規模及貿易網絡的變化，彼此之間產生市場圈互相從屬，卻又直接對外貿易的狀態，而形成地域間既從屬又分立的雙重貿易結構。不同類型港口城市的貿易型態也有所差別。

傳統港市主要從事中式帆船貿易，核心貿易圈集中於福建地區，且由於貿易規模較小，大多採交互計算或是現金交易來解決財務關係，郊也始終在這些傳統港市中扮演重要角色。正口型港市因貿易規模較小口型大，因此與對岸固定商號之間發展出委託貿易制度，雙方合夥投資關係亦相當密切。小口型港市則以由出海負責的整船貿易為主，商業投資侷限於臺灣本地。

1860 年臺灣開港之後，臺灣南北兩個正口港及其附口升格為國際港埠，並以鹿港為界將全臺瓜分為兩大市場圈。國際商品的茶、糖、樟腦大多集中到此再對外輸出。洋行、媽振館帶來西方資本、技術、新金融制度及商業文化。輪船運輸不但逐漸取代帆船，貿易網絡也擴大到全世界。由於貿易規模大幅擴張，需要巨額資金流通，臺北首先出現中國內地流行已久的錢莊與匯單館。另一方面，部分臺灣商人透過地緣優勢逐漸參與國際商品的生產與輸出，迅速累積財富，不但可以與洋行相抗衡，甚至直接涉足國際貿易，設立仿西式的貿易公司。十九世紀中後葉臺灣商人的異軍突起，則反映了臺灣本土經濟力的成長。

關鍵字：國際港市、正口型港市、小口型港市、郊、洋行、匯單館

---

\* 本文曾於 2009 年 10 月 30 日中央研究院人文社會科學研究中心主辦的「2009 海洋史學術研討會」和 11 月 6 日浙江復旦大學長三角院與哈佛大學東亞系等合辦的「中國東南地域文化國際學術研討會」宣讀。承蒙評論人戴寶村教授、與會人員以及匿名審查人給予本文諸多精闢意見，而得以減少錯誤，謹此致謝。

\*\* 中央研究院臺灣史研究所副研究員

來稿日期：2010 年 4 月 26 日；通過刊登：2010 年 6 月 30 日。

- 一、前言
  - 二、由正口到國際港
  - 三、傳統港市的貿易型態
  - 四、國際港埠的貿易型態
  - 五、結論
- 

## 一、前言

過去以來，有關十九世紀臺灣對外貿易的討論，從商品、港口、商人組織、商人資本以及貿易機制，已經累積不少成果，而一定程度地釐清了此時期的特色。特別是十九世紀中葉西力衝擊之下，臺灣被迫開港所帶來的新貿易型態與刺激，最受矚目。口岸貿易相關課題的研究成果因此也最多。<sup>1</sup> 然而，這些研究大多利用條約港（treaty port）的海關資料，強調世界市場或是中國內地的影響，而較少從臺灣本身的經濟發展來觀察十九世紀臺灣貿易型態的多重性問題。究竟除了條約港之外，其他的傳統港口城市面臨何種衝擊，貿易型態是否有所改變，卻少有討論。

事實上，清領臺的 200 餘年（1684-1895）之間，臺灣沿海曾經出現過至少 198 個港口。這些大大小小的港口，各自在地域經濟發展上扮演不同角色，彼此之間更隨著政策、港口規模大小以及貿易網絡的變化，形成既從屬又分立的關係。<sup>2</sup> 另一方面，清代臺灣各地是由開發中或未開發地區逐漸變成已開發地區，開發順序也先後有別；又因河流阻隔、陸路交通不便，而漸以中大型港口為中心

---

<sup>1</sup> 有關這方面的討論，參見：林滿紅，〈口岸貿易與腹地變遷：近代中國的經驗〉，收於復旦大學中國歷史地理研究中心主編，《港口：腹地和中國現代化進程》（山東：齊魯書社，2005），頁 14-26。

<sup>2</sup> 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》（臺北：知書房出版社，1995），頁 27。本文所謂「從屬」是指島內大小港口之間市場圈的從屬和頻繁的互動關係；「分立」則是隨著政策變化和地域經濟的發展，部分港口可以直接對外貿易。有關清代臺灣各地以港口為中心及其腹地形成大小不等、彼此從屬和分立的地域經濟圈的討論，詳見：林玉茹，《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》（臺北：聯經出版事業股份有限公司，2000），第二章。

分立出許多大小不一的地域。其次，臺灣是一個南北狹長的海島，大致以今日嘉義為界，分處於亞熱帶與熱帶氣候區，南北地理環境差別頗大，物產也有不同，地域差異顯著。<sup>3</sup> 在上述不同的人文和自然條件之下，各地域港口城市的貿易型態是否有所差別，應值得重視。

舉例而言，山本進對於清代臺灣米穀流通的研究指出，清初由於官方施行米禁政策，臺灣與江浙無法直接貿易，而以廈門為中繼，形成 L 型的貿易網絡；十九世紀初官方米禁政策的弛緩，使得臺灣與江浙得以直接貿易，而與福建之間的交易則面臨衰退。<sup>4</sup> 這個立論忽略了臺灣本身地域物產差異及清廷港口政策的演變，是否成立值得商榷。

1860 年代，臺灣開港之後，面臨一個所謂「交通革命」和「商業革命」的新變局。<sup>5</sup> 過去的研究，特別強調洋行壟斷臺灣的對外航運和貿易，甚至造成臺灣傳統進出口貿易商人組織郊的沒落。<sup>6</sup> 黃富三、林滿紅及葉振輝的研究，則以實證例子說明洋行在臺灣的發展事實上不如想像般順利，也經常遭遇困境，1880 年代之後華商勢力甚至常能與洋行相抗衡。<sup>7</sup> 不過，除了競爭關係之外，洋行與華商之間，特別是與郊商之間的合作關係卻罕被討論。傳統港市與條約港市郊的遭遇是否相同，也仍須檢證。再以清末出口商品而言，近來謝美娥的研究仍以條約港的海關資料來概說全臺，並指出十九世紀茶葉栽種的擴張影響稻作，甚至以清末臺北盆地進口米的事實，主張 1870 年代以後臺灣已經不再對外出口米。<sup>8</sup> 然而，臺北的狀況是否可以適用全臺呢？

<sup>3</sup> 曾品滄按照臺灣南北物產和耕作型態的差異，將全臺分成三種農業生產體系。曾品滄，〈從田畦到餐桌：清代臺灣漢人的農業生產與食物消費〉（臺北：國立臺灣大學歷史研究所博士論文，2000）。

<sup>4</sup> 山本進，《清代之市場構造と經濟政策》（名古屋：名古屋大學出版會，2002），頁 134-156。

<sup>5</sup> 宮田道昭，《中國の開港と沿海市場：中國近代經濟史に関する一視点》（東京：東方書店，2006），頁 23-24；Yen-ping Hao（郝延平），*The Commercial Revolution in Nineteenth-century China: The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism*（Berkeley: University of California Press, 1986）。

<sup>6</sup> 從日治時期的東嘉生到戰後的涂照彥、方豪以及卓克華等人之研究，大致如此主張。林滿紅和林玉茹對於十九世紀郊並未沒落，已有詳細論證。詳見：林滿紅，〈清末大陸來臺郊商的興衰：臺灣史、世界史、中國史之一結合思考〉，《國家科學委員會研究彙刊》4: 2（1994 年 7 月），頁 175-180；林玉茹，〈清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡〉，第五章。

<sup>7</sup> 黃富三，〈清季臺灣外商的經營問題：以美利士洋行為例〉，收於中央研究院中山人文社會科學研究所主編，《中國海洋發展史論文集》（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1984），第 1 輯，頁 249-270；葉振輝，〈天利行史事考〉，《臺灣文獻》38: 3（1987 年 9 月），頁 41-45；林滿紅，〈清末大陸來臺郊商的興衰：臺灣史、世界史、中國史之一結合思考〉，頁 173-193。

<sup>8</sup> 謝美娥，〈清代臺灣米價研究〉（臺北：國立編譯館，2008），頁 392-394、400-406。

此外，過去的研究強調，長期控制臺灣與中國內地貿易的郊商是大陸商人，他們也控制了兩岸航運。<sup>9</sup> 這個說法，或許是清中葉以前或是部分大港口的實況，卻忽略了隨著臺灣各地經濟的發展，本地資本蓄積的可能性。<sup>10</sup> 尤其是十九世紀末，臺灣本地大紳商的出現及其在對外貿易所扮演的角色和意義，猶需進一步檢視。

總之，本文認為清代臺灣並非一個同質區域，而有顯著的地域差異存在。隨著各地開發的先後完成，各自依其地域特性，以港口城市為中心形成規模不一的地域經濟體系，對外貿易型態也有所不同。十九世紀中葉臺灣開港，又帶來新的面貌與衝擊。國際港埠與傳統港市的貿易規模和貿易型態差異更大。本文即以此際同時並存的國際港埠和傳統港市的雙重貿易機制為研究對象，以凸顯十九世紀中葉臺灣貿易型態的多重性及其所形構的地域經濟體系。本文所謂的貿易型態，則主要從商人組織、商品、貿易網絡、投資以及資金融通等面向來觀察。以下先由港口的發展，呈現十九世紀臺灣地域經濟的多樣性。其次，討論傳統港口城市的貿易型態，最後說明開港後條約港的貿易型態。

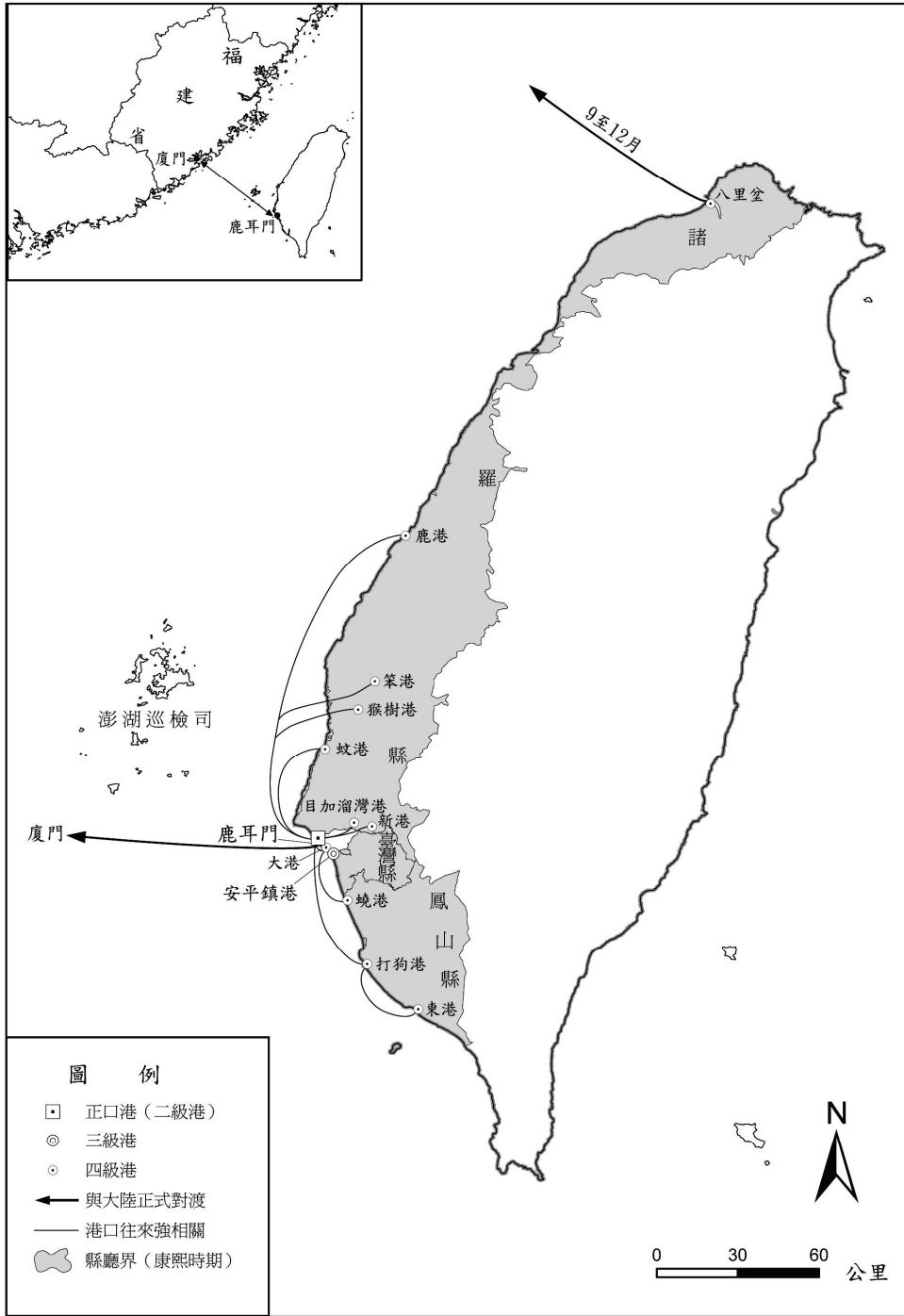
## 二、由正口到國際港

康熙 23 年（1684），臺灣正式納入清朝版圖之後，為了統治方便，實施臺灣府城（今臺南）的鹿耳門港（1830 年後稱安平港）與福建廈門的單一正口對渡政策。鹿耳門成為臺灣對外貿易的唯一窗口，島內沿岸各港按規定必須透過該港進出口商品。（圖一）另一方面，這個政策也形塑了臺灣與中國大陸沿海地區基於比較利益原則的貿易分工機制。亦即出口臺灣的糖、米、油等農產品，再進口大陸沿海地區的布匹、紙、建材、瓷器等手工製品和日常用品，而形成所謂開發

---

<sup>9</sup> 東嘉生著、周憲文譯，《臺灣經濟史概說》（臺北：帕米爾書店，1985），第三章；林滿紅，〈臺灣資本與兩岸經貿關係（1895-1945）〉，收於宋光宇編，《臺灣經驗：歷史經濟篇》（臺北：東大書局，1993），頁 87、90；林仁川，〈晚清閩臺的商業貿易往來（1860-1894）〉，收於黃富三、翁佳音主編，《臺灣商業傳統論文集》（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1999），頁 127。

<sup>10</sup> 涂照彥最早注意到清末臺灣本地資本的實力，甚至認為日本領臺前臺灣商人已經取代大陸商人。其論點仍待進一步的檢證。涂照彥，《日本帝國主義下の台湾》（東京：東京大学出版会，1975），頁 379。



圖一、1683-1710 年臺灣港口的貿易模式

繪圖者：楊森豪

中地區與已開發地區區域分工的貿易模式。<sup>11</sup>

清康熙、雍正年間，除了臺灣府城附近地區之外，臺灣各地大半處於未開發或開發中狀態。出口商品遂以臺灣縣（今臺南地區）旱園盛產的糖、油為大宗。<sup>12</sup>以糖為主要出口商品，基本上符合宮田道昭所指出，明末以來中國沿海地域市場圈逐漸形成福建與江南地區互相交換砂糖與棉花的貿易結構。<sup>13</sup>初編入福建省一府的臺灣府，配合府城周邊盛產糖的地域經濟特性，也被納入福建與華中的貿易分工體系中。然而，與福建不同的是，處於移墾狀態下的臺灣並非由江南地區進口棉花再加工，而是直接輸入絲綢布料、紙等日常用品。另一方面，由雍正 6 年（1728）臺灣府城最先出現往上海以北貿易的商人組織北郊來看，<sup>14</sup>臺灣府治地區的糖顯然主要輸出至江南，直至道光年間其與華中、華北地區的糖貿易仍遠盛於中部的鹿港。<sup>15</sup>此外，雍正年間以前，臺灣尚延續鄭氏王朝時期的習慣，與日本長崎猶有貿易往來，主要輸出糖、鹿皮到日本，而由日本輸入銀、銅以及海產。<sup>16</sup>由此可見，清初在廈門和鹿耳門單一正口對渡政策運作下，船隻雖按例仍由兩港進出，<sup>17</sup>但是此時因最早開發的南部地區盛產蔗糖，出口市場卻不在福建，而是華中和日本。前述山本進僅以米穀流通來討論清初臺灣與福建、江浙的

<sup>11</sup> 王業鍵，《清代經濟史論文集》（臺北：稻鄉出版社，2003），第一冊，頁 11-16。

<sup>12</sup> 清代臺灣縣地區的方志，均指出該地「糖為最，油次之」。直至 1897 年日本人的調查也指出，臺灣糖的產地主要集中於下淡水溪至濁水溪之間，即枋寮至彰化北斗之間。產量最大的是臺南縣和嘉義縣境內。李元春，《臺灣志略》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，臺灣文獻叢刊〔以下簡稱「文叢」〕第 18 種，1958；1835 年原刊），頁 36；謝金鑾，《續修臺灣縣志》（文叢第 140 種，1962；1807 年原刊），頁 52。〈本島糖業調查書〉，《臺灣總督府公文類纂》，第 181 冊，第 1 號，第 12 門，第 5 類，1897。

<sup>13</sup> 宮田道昭，《中國的開港と沿海市場：中国近代經濟史に関する一視點》，頁 19-22。

<sup>14</sup> 何培夫，《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺南市篇》（臺北：國立中央圖書館臺灣分館，1992），頁 58-59。

<sup>15</sup> 根據黃叔瓚，《臺海使槎錄》（〔文叢第 4 種，1957；1736 年原刊〕，頁 21）記載，康熙末年臺灣、鳳山及諸羅三縣的蔗糖為「全臺仰望資生，四方奔趨圖息。」蔗糖主要輸出至江蘇。周璽，《彰化縣志》（〔文叢第 156 種，1962；1830 年原刊〕，頁 290）記載：「（鹿港）間有糖船直透天津、上海等處者，未及郡治北郊之多。」

<sup>16</sup> 朱德蘭，〈清康熙雍正年間臺灣船航日貿易之研究〉，收於中華民國臺灣史蹟研究中心研究組編輯，《臺灣史料研究暨史料發掘研討會論文集》（臺北：該中心，1988），頁 423-434；朱德蘭，〈清康熙年間臺灣長崎貿易與國內商品流通關係〉，《東海學報》29（1988 年 6 月），頁 129-148；鄭瑞明，〈清領初期的臺日貿易關係〉，《國立臺灣師範大學歷史學報》32（2004 年 6 月），頁 43-87。

<sup>17</sup> 黃叔瓚《臺海使槎錄》指出，蔗糖主要輸出至江蘇，但是必須先回廈門盤驗。周璽的《彰化縣志》也有類似記載：「鹿港泉、廈郊船戶欲上北者，雖由鹿港聚餞，必仍回內地各本澳，然後沿海而上。」亦即往天津、錦州的船，必須先回到福建正口，才又沿海北行。參見黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁 21；周璽，《彰化縣志》，頁 23-24。

貿易關係，明顯地忽略了此際臺灣與江浙大多透過福建中介糖和絲綢布料的貿易分工現象。

乾隆年間之後，隨著漢人大量由福建和廣東移入，臺灣的中、北部進入積極拓墾狀態，乾隆末葉平原地帶大致開墾完成。中、北部地區以水田稻作為主，加以漳、泉及福州地區缺米嚴重，直接出口米到福建地區交換手工製品，符合兩地市場利益。因此，原來僅由鹿耳門出入的單口對渡政策，越來越不符合地方經濟發展後的實際需求，加以臺灣沿海航行不便又危險，各地港口直接走私、「偷漏」到大陸貿易的狀況日益明顯，同時也有不少大陸商船和漁船來到這些港口販運。乾隆 49 年（1784）和 53 年（1788），為了治安和地方經濟發展的考量，清廷遂正式開放臺灣中部的鹿港與福建泉州蚶江、北部的八里坌（今淡水八里，1820 年後改泊滬尾）與福州的五虎門直接對渡，而形成北、中、南三個正口與福建貿易往來的型態。原來壟斷全臺對外貿易的鹿耳門港的貿易量，因此大受影響。嘉慶中葉，這三個區域性吞吐口及其商業貿易中心已三足鼎立，成為臺灣三大港市，稱作「一府（府城）二鹿（鹿港）三艋舺」。<sup>18</sup> 不過，鹿港和八里坌以出口腹地內的米至福建為主，鹿耳門則以出口糖至華中、華北地區居多。

道光 6 年（1826），由於山後的噶瑪蘭（宜蘭）開墾完成，形成獨立的地域經濟體系，又開該地的烏石港為正口，與福州五虎門對渡，米是主要出口商品。<sup>19</sup> 另一方面，臺灣中部地區發展迅速，單鹿港一口已不敷實際需求，加以臺運官穀到福建之需，<sup>20</sup> 遂新開海豐港（又稱五條港，今雲林縣麥寮）一口，成五個正口與中國內地對渡。<sup>21</sup>（圖二）

<sup>18</sup> 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，第六章。

<sup>19</sup> 柯培元的《噶瑪蘭志略》（〔文叢第 92 種，1961；1837 年原刊〕，頁 116）和陳淑均的《噶瑪蘭廳志》（〔文叢第 160 種，1963；1838 年原刊〕，頁 196）均記載：「蘭中惟出稻穀」。

<sup>20</sup> 臺運是指自雍正 3 年實施的臺灣官方運到福建的兵米、眷米以及平糶米制度。其定義參見：吳玲青，〈清代中葉台灣における米と銀：「台運」と「台餉」を中心として〉（東京：東京大学大学院人文社会科博士論文，2009），頁 3。其運作和興衰參見王世慶，〈清代臺灣的米產與外銷〉，收於王世慶，《清代臺灣社會經濟》（臺北：聯經出版事業股份有限公司，1994），頁 103-106；高銘鈴，〈清代中期における台運体制の実態についての一考察〉，《九州大学東洋史論集》29（2001 年 4 月），頁 88-115。

<sup>21</sup> 五條港主要作為鹿港的輔助港、配運官穀而開為正口。道光末年，五條港港口條件不佳，改以南邊的下湖口（又稱樹苓湖）出入。林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 229-230、248。五正口的開設與興衰，參見陳國棟，〈清代中葉臺灣與大陸之間的帆船貿易：以船舶為中心的數量估計〉，《臺灣史研究》1:1（1994 年 6 月），頁 55-96。

清初至道光初年，為了海防控制和臺運之需，兩岸正口限渡政策大抵較嚴格執行。1830 年代之後，清廷對於沿海港口的管理漸趨鬆弛，正口的貿易網絡也日益擴大。以鹿港為例，周璽的《彰化縣志》記載了道光初年的明顯變化如下：

鹿港，泉、廈商船向止運載米、糖、枋油、雜子，到蚶江、廈門而已。近有深滬、獺窟小船來鹿者，即就鹿港販買米、麥、牛骨等物，載往廣東、澳門、蔗林等處。回時采買廣東雜貨、鱧、草魚苗來鹿者，名曰南船。<sup>22</sup>

由上可見，乾隆 49 年（1784）開鹿港與泉州蚶江對渡，乾隆 55 年（1790）又奏准廈門白底艚可以逕渡鹿港之後，<sup>23</sup> 該港的主要貿易地點僅侷限於福建的蚶江和廈門。然而，1830 年代初期，泉州各小港的船隻已經常來鹿港貿易，甚至回航至廣東、澳門等地。另一方面，「四、五月時，船之北上天津及錦、蓋諸州者漸多。」<sup>24</sup> 很明顯地，道光初年，原來的正口對渡限制已漸放寬，兩岸商船的貿易網絡也逐漸向中國沿海南、北兩地延伸。道光 23 年（1844）12 月，清廷為了避免「走私漏稅」之弊，進一步化暗為明，正式開放浙江的寧波、乍浦與臺灣貿易。<sup>25</sup> 至此，打破了清初以來長達 160 年的臺灣與福建正口對渡貿易制度，而臺灣與華中的直接貿易終於合法化、體制化。

清中葉之後，臺灣各地的開墾趨勢，亦已由平原朝向丘陵地發展，村莊、街市紛紛出現，地域經濟體系逐漸成形。因此，除了五個正口作為各區域的吞吐口之外，其下各地區又發展出小吞吐口，如竹塹港、中港、後壠港、大安港、北港、鹽水港、打狗港、東港。（圖三）<sup>26</sup> 這些港口除了按官方規定透過最接近的

<sup>22</sup> 周璽，《彰化縣志》，頁 24-25。

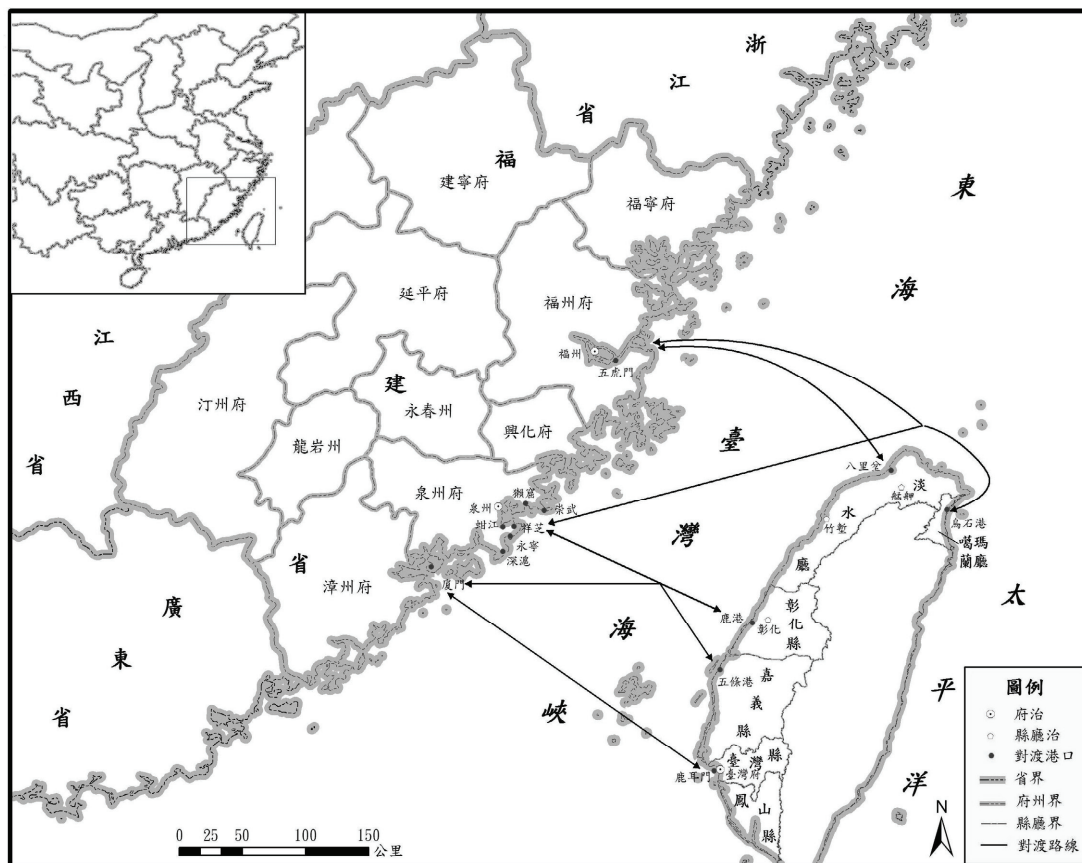
<sup>23</sup> 〈戶部「為內閣抄出閩浙總督覺羅伍拉納奏」移會〉，收於臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄丙集》（文叢第 176 種，1963），頁 257-258。

<sup>24</sup> 周璽，《彰化縣志》，頁 23。在《噶瑪蘭廳志》也有類似記載。亦即 1830 年代噶瑪蘭對外貿易網絡已經分成往江、浙、福州的北船，往廣州的南船以及往漳、泉、惠、廈的唐山船。參見陳淑均，《噶瑪蘭廳志》，頁 196-197。

<sup>25</sup> 不過，臺灣與上海的直接貿易，仍被禁止。臺灣銀行經濟研究室編，《清宣宗實錄選輯》（文叢第 188 種，1964），頁 501。

<sup>26</sup> 清代臺灣沿岸港口泊船條件變化不定，這些小口及其演變，見：林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，第六章、第七章。





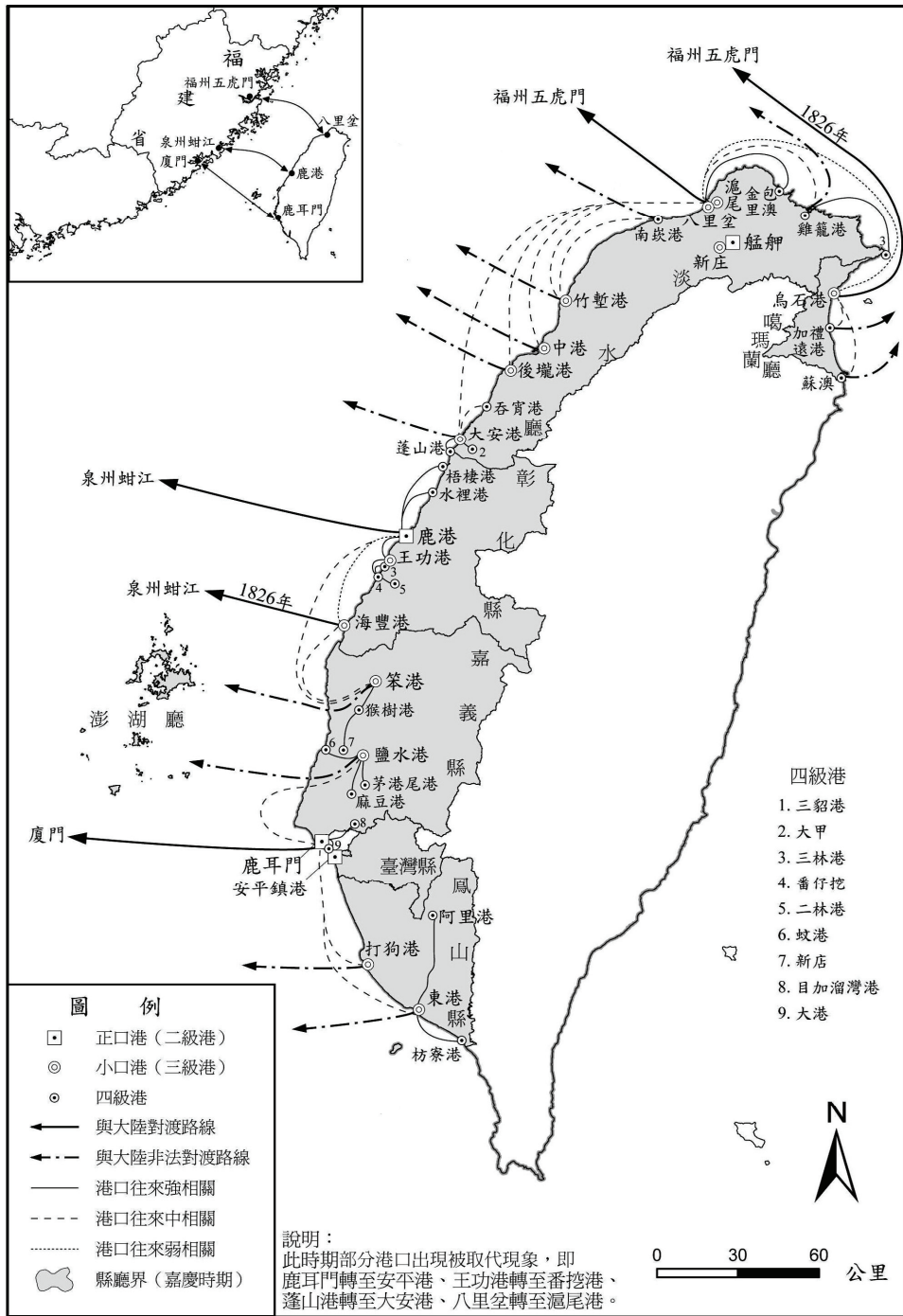
圖二、清代臺灣與福建的五正口對渡網絡

繪圖者：林聖蓉

正口進出口商品之外，嘉慶、道光年間以降，大陸商船為了規避臺運米穀配累，已常直接來港貿易或是偷漏商品出去，而被稱為「私口」或是「私港小口」。<sup>27</sup>然而，隨著前述道光中葉日趨寬鬆的港口政策、臺運米穀逐漸改為折色（米穀折銀）、<sup>28</sup>因應各地經濟發展與民生用品之需，以及地方衙門可以徵收船隻規費等因素，使得道光末年至同治年間地方廳縣逐漸開放沿海私口與大陸內地港口貿

<sup>27</sup> 姚瑩，《東槎紀略》（文叢第7種，1957；1832年原刊），頁61、111。

<sup>28</sup> 清代臺灣港口政策嚴正口對渡之制的重要理由是為了臺運米穀至福建各府。道光初年以來，清廷因成效不彰，先將眷穀改為折色；道光21年，兵米、兵穀又採一半折色。中央研究院歷史語言研究所編，《明清史料：戊編》（臺北：編者，1953-1954），第10本，頁990-991。有關臺運與港口開放問題，將有另文詳論。



圖三、1784-1830 年臺灣港口的貿易模式

繪圖者：楊森豪

易，大多稱作「小口」。<sup>29</sup> 對外貿易的地點，也不再限制在福建地區，可直透至中國大陸沿海各地。<sup>30</sup> 日治初期，仍沿襲舊慣，於全臺選擇 8 個港口條件較為優越的港口，設為「特別輸出港」。<sup>31</sup>

另一方面，1840 年，中英鴉片戰爭之後，中國被迫開啟自由貿易體制，<sup>32</sup> 西洋船隻開始頻繁往來貿易。臺灣的基隆地區因生產煤礦，偶有洋船來此補給。咸豐元年（1851），洋船已經直接至滬尾、基隆貿易。<sup>33</sup> 1850 年代中葉，西洋商人更與臺灣地方官員私下協商，在打狗違法開設洋行貿易，或是到中、北部收購樟腦、土產。<sup>34</sup> 咸豐 10 年（1860），終因中英、中法天津條約和北京條約，正式開臺灣（臺南安平）、淡水兩個港口為條約港，打狗與基隆則是附口，洋船、洋商得以來此四口貿易。臺灣南部生產的糖、中北部生產的樟腦以及北部的茶葉，因是國際商品，主要由條約港輸出。其他傳統港口，一方面仍繼續直接與中國沿海各地貿易，另一方面也透過條約港進出口國際商品。換言之，十九世紀中葉，依據港口規模與地域經濟發展程度之差異，臺灣形成南北兩個雙核心國際港、正口以及小口等三層港口系統，且彼此之間存在市場圈相互從屬，卻又各自直接對外貿易的分立關係。（圖四）每個港口的進出口商品和貿易網絡，也因地域差異而略有不同。大致上，國際港埠的貿易範圍擴及世界各地，傳統港口的貿易網絡雖然北至錦州、天津、寧波、上海，南至香港，但是仍集中於福建各港。北部地區

<sup>29</sup> 這些小口後來比照正口，設置文武口管理。小口開放的論證，參見：林玉茹，〈清末新竹縣的文口經營：一個港口管理活動中人際脈絡的探討〉，《臺灣風物》45: 1（1995 年 3 月），頁 64-67；林玉茹，〈清代臺灣港口的空間結構〉，頁 72 註 3、頁 262。小口開放原因，將有另文詳論。

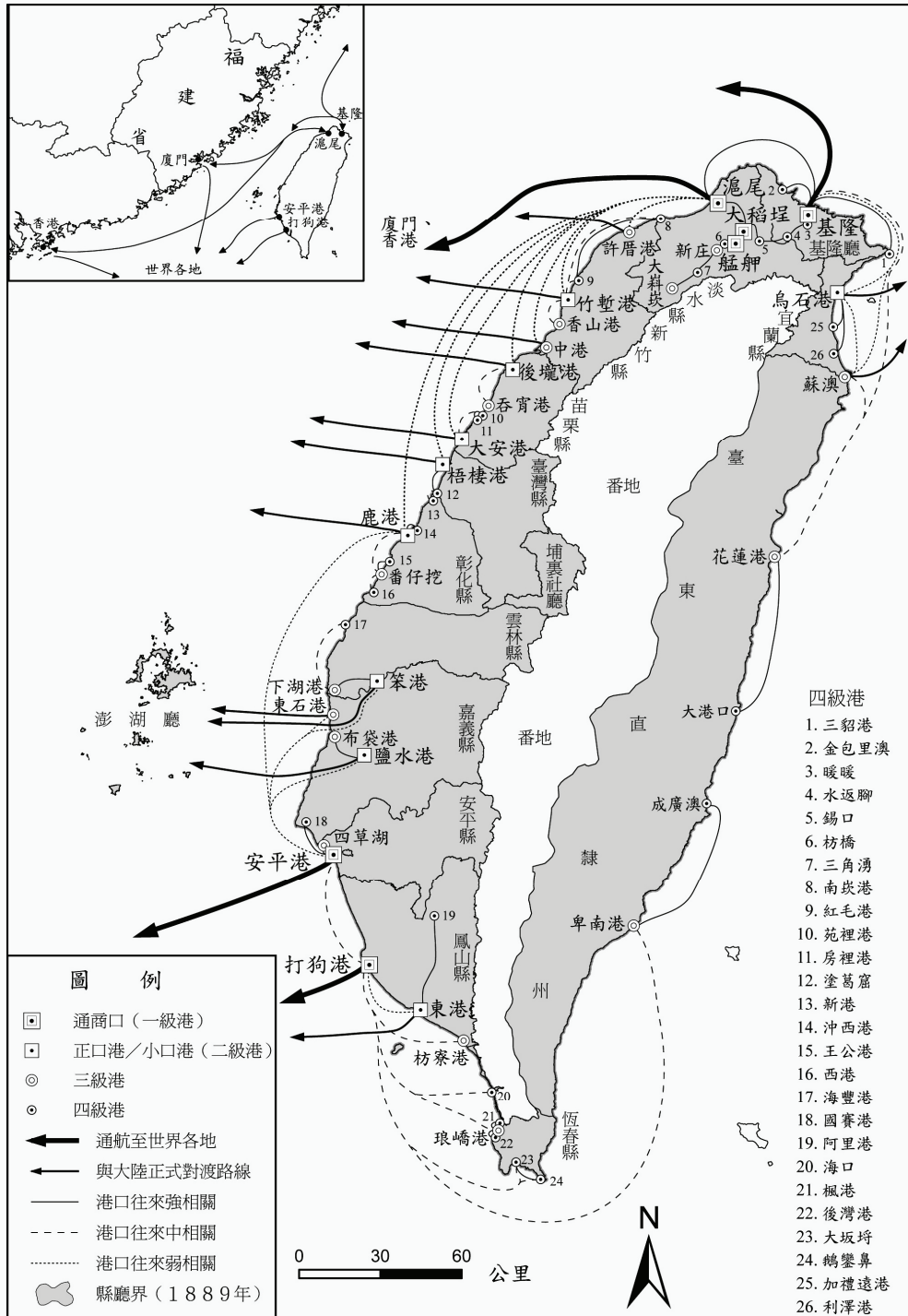
<sup>30</sup> 事實上，由於貿易船隻大多屬於福建商人所有，清初以來其航運路線即可能隨其貿易目的而往中國沿岸南北各港活動。

<sup>31</sup> 日治時期臺灣特別輸出港，包括：舊港、後壠、塗葛窟、鹿港、下湖口、東石港、東港以及媽宮。其設立過程，參見蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007）。

<sup>32</sup> 杉原薰指出，十九世紀中葉在西方壓力之下中國各口岸陸續被迫開港，而開啟自由貿易體制，稱為「被迫的自由貿易 forced free trade」。不但與西方國家間的貿易增加，同時 1880 年代之後，亞洲間的貿易量也逐漸增加，關係更為密切。杉原薰，〈アジア間貿易の形成と構造〉（京都：ミネルヴァ書房，1996），頁 13-38；Kaoru Sugihara, "An Introduction," in Kaoru Sugihara, ed., *Japan, China, and the Growth of the Asian International Economy, 1850-1949* (London: Oxford University Press, 2005), p.9.

<sup>33</sup> 《東瀛識略》載：「咸豐元年，即有洋船駛赴滬尾、雞籠貿易。」參見丁紹儀，〈東瀛識略〉（文叢第 2 種，1957；1873 年原刊），頁 55。

<sup>34</sup> 1850 年代，美商在臺灣各地的貿易，參見黃嘉謨，〈美國與臺灣（1874-1895）〉（臺北：中央研究院近代史研究所，1979），第三章。



圖四、1871-1895 年臺灣港口的貿易模式

繪圖者：楊森豪

港口的貿易地點，以福州、泉州為主；中部以泉州為中心；南部地區則以廈門、汕頭居多。<sup>35</sup>

濱下武志指出，要理解海洋世界的運作原則，必須檢驗其政治、經濟以及文化因素的交互作用。<sup>36</sup> 臺灣港口的發展，即充分受到國家政策、地方經濟發展以及原鄉商業網絡的影響。十八世紀初到十九世紀初，隨著區域經濟體系逐一建立，臺灣港口乃由一個正口發展到五個正口；同時各正口市場圈下各地區的小口，也逐漸得以直接與中國大陸沿海貿易往來。1860年開港之後，臺灣被迫納入世界經濟體系，但是除了條約港之外，傳統的正口和小口仍持續運作，一方面從屬於條約港市場圈內，有密切的國際商品交易；另一方面，也各自直接與中國各地貿易，而形成一種地域間既從屬又分立的雙重貿易結構。臺灣港口城市則出現條約港和傳統港市兩種類型。條約港與傳統港市的貿易型態不大相同。國際港市深受西力和國際市場的制約；傳統港市則更受到原鄉商業網絡的影響。<sup>37</sup> 以下分別說明兩種港市貿易型態的差異。

### 三、傳統港市的貿易型態

誠如前述，十七世紀末至十九世紀，臺灣沿海曾出現眾多大小不等的港口。其中，小口是地區性吞吐口，正口則是區域性大港口，常是地域經濟體系內最大市街。<sup>38</sup> 因此，除了後來被開作條約港的臺南、淡水等國際港市之外，十九世紀中葉臺灣傳統港市可以分成正口型和小口型兩類。這兩種港市不僅規模不同，而且貿易形態也有所差別。以下主要以鹿港與竹塹港（又稱舊港）為例來說明。

<sup>35</sup> 戴寶村，《近代臺灣海運的發展：戎克船到長榮巨舶》（臺北：玉山社，2000），頁 53-54；林玉茹，《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》，頁 52-53。又根據 1897 年的調查，臺灣與中國沿海帆船貿易的航線，大概以中部鹿港、梧棲為界，鹿港以南地區各港主要與泉州、廈門、汕頭各港貿易較頻繁；鹿港以北各港則多至泉州、福州及溫州。淡水、基隆以及蘇澳的帆船也常至寧波。大藏省理財局，《臺灣經濟事情視察復命書》（東京：忠愛社，1899），頁 63-65。

<sup>36</sup> Giovanni Arrighi, Takeshi Hamashita and Mark Selden, eds., *The Resurgence of East Asia: 500, 150 and 50 Year Perspectives* (London: Routledge, 2003), p. 21.

<sup>37</sup> 有關傳統港口貿易與原鄉商業網絡之關係，參見：林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成：十九世紀末鹿港泉郊商人與中國內地的帆船貿易〉，《新史學》18: 2 (2007年6月)，頁 61-103。

<sup>38</sup> 林玉茹，《清代竹塹地區的商人及其活動網絡》，頁 33。

鹿港是一個典型的正口型港口城市。早在 1784 年官方設為正口之前，已經出現商人組織泉郊。郊是進出口商人或是同業商人的組織，在 1860 年開港之前，長期壟斷臺灣對外貿易。一個港市郊數的多寡，往往反映其市場規模。<sup>39</sup> 臺灣府城因最早出現郊、又是全臺最大城市，清末至少有 22 個郊。<sup>40</sup> 鹿港則是臺灣中部最大港市，十九世紀初，隨著商業貿易規模的擴大，郊分化更明顯，已出現所謂的「鹿港八郊」。<sup>41</sup> 1830 年代，鹿港的對外貿易狀況，周璽的《彰化縣志》有如下記載：

遠賈以舟楫運載米粟糖油，行郊商皆大陸殷戶之人，出貨遣夥來鹿港，正對渡於蚶江、深滬、獺窟、崇武者曰「泉郊」。斜對渡於廈門曰「廈郊」。間有糖船直透天津、上海等處者，未及郡治北郊之多。……其在本本地囤積五穀者，半屬土著殷戶。<sup>42</sup>

由此可見，此時鹿港的郊商主要出口臺灣的米、砂糖及油到中國大陸市場，貿易網絡最遠至天津、上海，仍以泉州各港居多。另一方面，由於臺灣中部地區多水田以生產米穀居多，南部則因多旱園以種蔗較普遍，因此鹿港雖然也出口砂糖到華中、華北，出口量卻遠不如臺灣府城。郊的成員以大陸商人為主，但是值得注意的是鹿港的出口大宗米穀，大半控制在本地商人手中。

直至十九世紀末，鹿港因為港口條件不佳，並未開作條約港，然而仍是臺灣中部第一大港市，也一直以傳統中式帆船作為交通工具，並沒有出現條約港那種逐漸轉用輪船運輸的交通革命。對外貿易商品是米、糖、樟腦以及苧麻，尤以米穀為大宗，直至日治初期尚佔出口量的 75% 左右。<sup>43</sup> 貿易地點則以泉州各港、廈門為中心，也偶有直透上海、寧波及香港的商船，但是與泉州的貿易卻高達

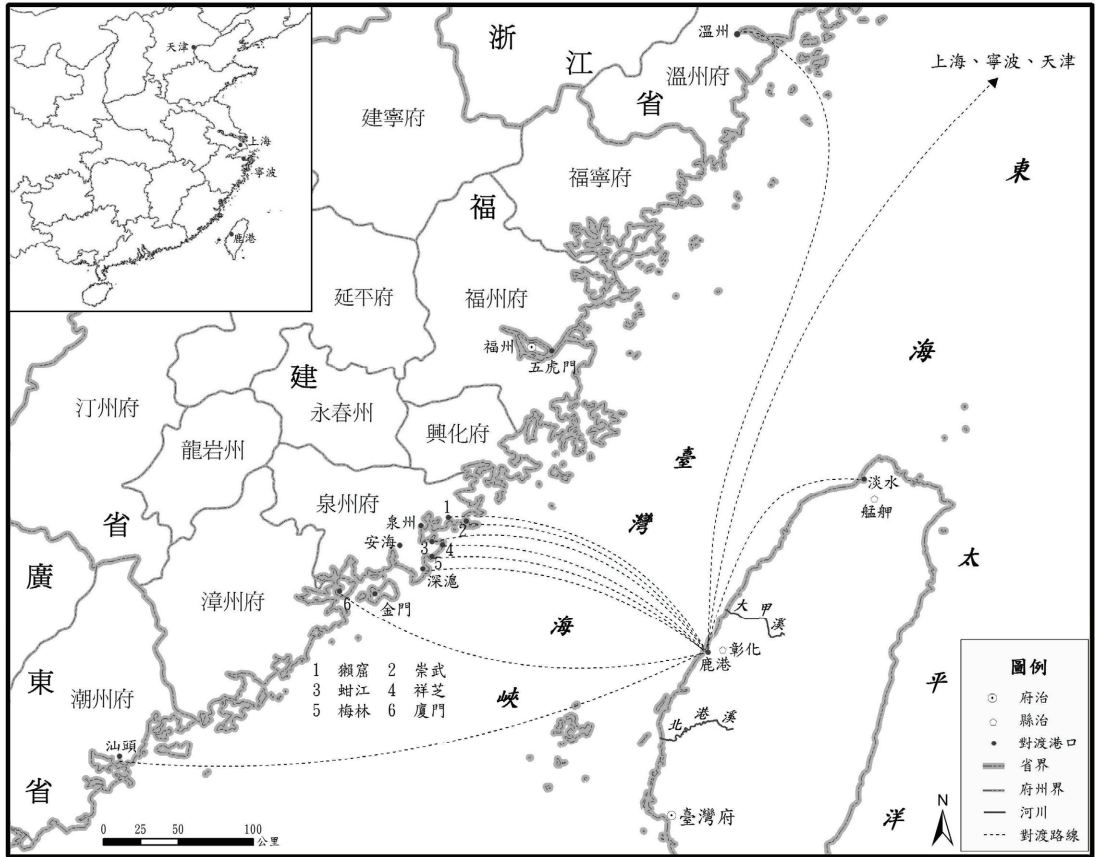
<sup>39</sup> 溫振華，〈淡水開港與大稻埕中心的形成〉，《國立臺灣師範大學歷史學報》6（1978 年 5 月），頁 249。

<sup>40</sup> 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，表 3-2。

<sup>41</sup> 這八郊是：泉郊、廈郊、布郊、糖郊、籐郊、油郊、染郊、南郊。張炳楠（王世慶撰），〈鹿港開港史〉，《臺灣文獻》19: 1（1964 年 3 月），頁 36-37。

<sup>42</sup> 周璽，《彰化縣志》，頁 290。

<sup>43</sup> 臨時臺灣舊慣調查會第二部編，《調查經濟資料報告》（東京：三秀舍，1905），上卷，頁 40-41。又根據 1896 年揀東上堡總理林振芳的估計，清末臺灣縣（臺灣中部）轄下諸港每年出口米穀視豐歉而定，大概在 50 餘萬石至 70 餘萬石之間。〈揀東堡總理林振芳等申報當地米穀產銷情形〉，臺灣銀行經濟研究室編，《劉銘傳撫臺前後檔案》（文叢第 276 種，1969），頁 245。



圖五、十九世紀鹿港的對外貿易網絡

繪圖者：林聖蓉

90%。<sup>44</sup>（圖五）由此可見，直至清末，以鹿港為吞吐口的臺灣中部區域仍以米穀出口為主，貿易地點則更受原鄉商業網絡的影響，集中於泉州地區。前述山本進和謝美娥有關十九世紀臺灣米穀出口的論點，顯然不成立。

由於米穀貿易始終最重要，促使擁有土地的米商得以進一步涉足進出口貿易，成為在地郊商。因此，十九世紀末，鹿港行郊是由大陸商人與鹿港商人共同組成。以泉郊為例，其主要由泉州晉江商人和鹿港商人組成，不少晉江商人同時在泉州和鹿港開張「聯財對號」的本店和支店。鹿港本地郊商則分成兩類，小資本者經營九八行生意，也就是接受委託代賣和代買商品，而收取 2%的佣金；資

<sup>44</sup> 〈鹿港風俗一斑〉，手稿本，1896。

本較為雄厚的就自製船隻成為船頭行，直接航行兩岸貿易。<sup>45</sup>

其次，由於鹿港是正口，腹地範圍涵蓋整個中部區域，貿易規模較大，因此逐漸發展出與泉州固定商號之間的委託貿易制度。<sup>46</sup>亦即，兩地商號透過同鄉、親友或是多重的合夥投資關係，建立商業信用，而互相代理商品買賣，交換市場行情和各種情報，以合作策略共同追求最大利益。以鹿港謙和號為例，該號即使由上海、廈門地區進口商品，也委由泉州的豐盛號居間代理。<sup>47</sup>這種委託貿易制度也出現在臺灣府城和臺北。府城主要與廈門、寧波商號；臺北則與福州和鎮江商號互相委託代理商品買賣。<sup>48</sup>

鹿港郊商為了控制出口商品米穀，也透過收購或是拓墾土地來確保商品的取得。因此，購置土地並非像過去一般所言，只是為了保值，而影響商業的進一步投資。事實上，這些商人深諳多元投資之道，一方面將多餘的資金經營放貸業，賺取高利；另一方面，則廣泛投資其他商號。值得注意的是，他們合夥投資的對象，不限於鹿港地區，而與泉州商號相互插股，或是共同合夥投資其他商號。<sup>49</sup>鹿港商人與泉州商人之間密切的合夥投資關係，卻是在小口型港市較少見的現象。

儘管如此，鹿港郊商以中小規模居多，兩岸的貿易量也沒有條約港的國際商品來得大，因此資金往來除了現金之外，大多以親友、同鄉及合夥關係建構出的商業信用為基礎，透過幾個商號之間相互對帳、過帳的交互計算方式，或是透過泉、鹿兩地本分號之間的匯兌，而解決彼此的財務關係。因此，鹿港始終沒有出現在中國內地相當流行的錢莊、票號等金融機構，商人之間的交易也少見經由錢莊來運作。<sup>50</sup>林滿紅所指出的臺灣郊商對於中國山西票號和錢莊資本的依賴，<sup>51</sup>

<sup>45</sup> 林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成：十九世紀末鹿港泉郊商人與中國內地的帆船貿易〉，頁 64、81。又根據 1896 年 11 月的調查，臺灣人所有的中式帆船共 4,816 艘，其中往來於中國沿海的有 630 艘。這個數據也顯現，清末兩岸貿易船隻並非如過去所言，完全掌握在大陸商人手中。參見大藏省理財局，《臺灣經濟事情視察復命書》，頁 63。

<sup>46</sup> 這裡的委託貿易制度與一般單向的委託買賣稍有區別，其指不同港口的兩個固定郊行之間，互相代買和代賣商品的商業行為。

<sup>47</sup> 林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成：十九世紀末鹿港泉郊商人與中國內地的帆船貿易〉，頁 94-96。

<sup>48</sup> 臨時臺灣舊慣調查會編，《臺灣私法附錄參考書》（神戶：編者，1902），第三卷下冊，頁 158-169。

<sup>49</sup> 林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成：十九世紀末鹿港泉郊商人與中國內地的帆船貿易〉，頁 68-70。

<sup>50</sup> 林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成：十九世紀末鹿港泉郊商人與中國內地的帆船貿易〉，頁 68-70。



並未出現在這種傳統型港市。

與正口型港市相較，小口型港市的貿易型態更為簡單。以一直是竹塹地區吞吐口的竹塹港（後稱舊港）為例，在道光末年開為小口之前，其主要是一個島內沿岸貿易港，大多透過最近的正口來進出口商品，亦即十八世紀末以前與鹿耳門、之後則與八里坌往來密切。<sup>52</sup> 清中葉竹塹港的貿易狀況，沒有文獻可證，但成書於道光 14 年（1834）、世居竹塹城外的鄭用錫的《淡水廳志》，描述當時淡水廳的貿易情況如下：<sup>53</sup>

淡廳貨之大者，莫如油、米，次麻、豆，次糖、菁；至茄藤、薯榔、通草、藤、芋之屬，多出於內山，樟腦、茶葉惟淡北內港始有之，商人僱船裝載，擇內地可售之處，本省則運至漳、泉、福州，往北則運至乍浦、寧波、上海，往南則運至蔗林、澳門等處，幾港路可通者，無不爭相貿易。<sup>54</sup>

這條資料雖然不一定描述的是竹塹港的出口貿易狀況，但是很明顯的，臺灣北部地區出口物產又與鹿港略有不同。十九世紀初，該地域是以油、米、麻、豆、糖及藍靛為主要出口商品。貿易網絡北至乍浦、寧波，南至澳門。

1855 年，洋商已經私自運鴉片和銀塊到竹塹港的輔助港香山港販賣，再載運樟腦、米回香港。<sup>55</sup> 臺灣開港之後，竹塹港仍納入淡水市場圈中，與淡水港互動密切，但也直接與中國沿海各地貿易，甚至貿易網絡遠達新加坡。<sup>56</sup> 十九世紀末，該港的出口商品是以米、糖、樟腦、芋麻以及茶為主。<sup>57</sup> 與中國沿岸貿易的

<sup>51</sup> 林滿紅，〈清末大陸來臺郊商的興衰：臺灣史、世界史、中國史之一結合思考〉，頁 184-185；林滿紅，〈臺灣學者論近代華商歷史〉，收於中村哲編，《東亞近代經濟的形成與發展》（臺北：中央研究院人文社會科學研究中心亞太區域研究專題中心，2005），頁 41。

<sup>52</sup> 林玉茹，〈清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡〉，頁 45-52。

<sup>53</sup> 鄭用錫是開臺進士，出身有名的新竹鄭家，其家族經營郊行多達 5 家，日治初期是僅次於板橋林家、霧峰林家的望族。參見：林玉茹，〈清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡〉，附表 2。

<sup>54</sup> 鄭用錫，〈淡水廳志〉（1834，手稿本，臺灣分館藏本），卷二，頁 106。

<sup>55</sup> 黃嘉謀，〈美國與臺灣〉，頁 93-104。

<sup>56</sup> Robert L. Jarman, ed., *Taiwan: Political and Economic Reports, 1861-1960, vol. 1, 1861-1875* (Slough: Archive Editions Limited, 1997), p. 114. 清末小口港貿易網絡擴及日本和東南亞的例子不少，如中港也與英國殖民地和呂宋貿易。「中港ヲ開港場トナスハ詮議ニ及ヒ難シ」，〈臺灣總督府公文類纂〉，第 4613 冊，第 15 號，第 14 門，第 7 類，1899。

<sup>57</sup> 林玉茹，〈清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡〉，頁 56、71。

地點，北至天津南至香港，但是互動最為頻繁的地區依序是泉州和福州，特別是泉州惠安縣的獺窟、頭北，晉江縣的祥芝、永寧、深滬以及馬巷廳的蓮河。<sup>58</sup>（圖六）由此可見，清末中北部小口型傳統港市的貿易網絡已經大幅放寬，甚至突破原來中國沿海貿易圈的界線，遠向東南亞貿易，但是其核心貿易圈仍集中於福建，特別是泉州地區。

十九世紀初期，竹塹港已先出現塹郊，一個以「竹塹」為名、在地商人為主組成的商人組織。塹郊的郊商，大半是乾隆末年已來到竹塹落地生根的商號，嘉慶中葉之後成為在地大郊商。或許由於竹塹港的貿易規模更小，導致大陸商人較少像鹿港一般直接插手兩岸貿易，而由在地商人主導。因此，竹塹港最先出現的是散郊戶。他們最初大多在港口與來自臺灣或是中國大陸沿岸的商船交易；一旦地方開墾完成，商品進出口量更多之後，為了共同雇船貿易和負擔地方公務，以在地郊商為首組成郊。不過，不像鹿港、臺灣府城以及艋舺等區域性大港市有各種類型的郊，竹塹地區長期以來僅有塹郊，直至十九世紀末因樟腦貿易興盛才出現腦郊。<sup>59</sup> 郊數少，特別是只有一個郊，是這些小口型港市的共同特徵。另一方面，在地郊商大多經營九八行居多，少有船頭行，因此常共同雇用船隻到大陸沿岸貿易，或是等待大陸商船和漁船來此交易。以出海（類似今日船長）負責到外地港口買賣商品的整船貿易，<sup>60</sup> 是這些小口型港市的主要貿易機制，而似乎較少出現鹿港那種兩岸商人互相合作的委託貿易制度。<sup>61</sup>

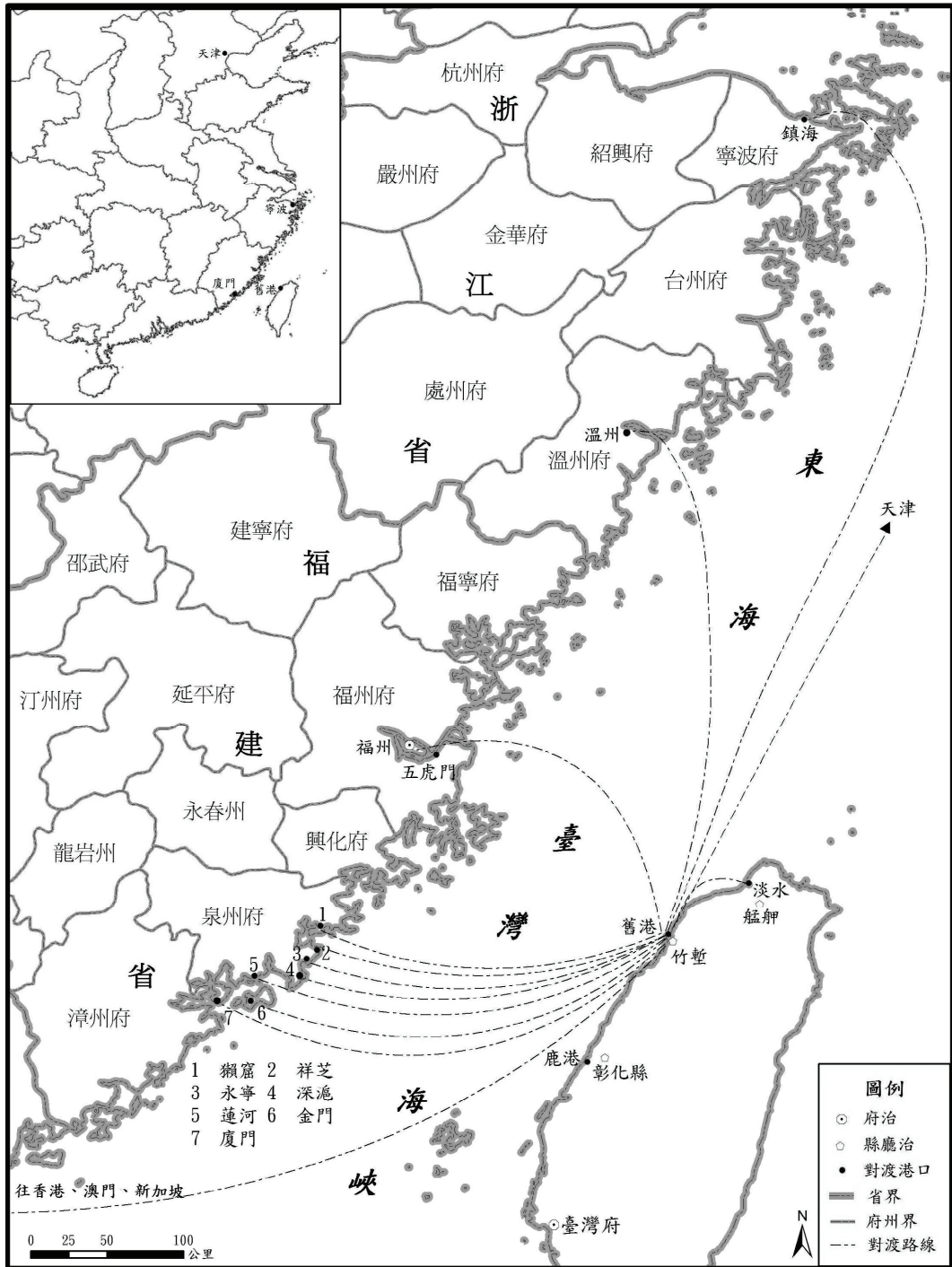
竹塹在地郊商與大陸商人之間顯然甚為疏離，遠不如鹿港郊商密切，不但雙方商號沒有發展出委託貿易制度，且鮮見兩地商人之間的合夥投資關係。北港地區北郊成員資生號的經營模式，再度證明小口型港市在地郊商的貿易與投資關係。同治年間左右開張的資生號，與前述鹿港謙和號一樣，均透過收購土地、種植甘蔗來取得商品，同時委託嘉義、斗六等地的中間商收買芋麻、米等農產品，

<sup>58</sup> 林玉茹，《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》，頁 50-52。

<sup>59</sup> 林玉茹，《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》，第五章。

<sup>60</sup> 整船又分成自辦和配隨船，參見臨時臺灣舊慣調查會編，《臺灣私法附錄參考書》，第三卷下冊，頁 413-414。

<sup>61</sup> 黑谷了太郎，〈戎克船に關する調査〉，《財海》36（1909年5月），頁 21。在 1896 年東石港的調查中，指出該地有由船長全權負責買賣的整船貿易和透過信用的委託買賣兩種型態。但是後者主要是九八行接受大陸來船委託代為買賣商品，與鹿港地區兩地固定商號之間的委託貿易制度不同。「東石港開港二付取調ノ件」，《臺灣總督府公文類纂》，第 9765 冊，第 5 號，第 5 門，第 19 類，永久保存，1898。



圖六、十九世紀竹塹港的對外貿易網絡

繪圖者：林聖蓉

並與其他郊行交換進口貨品。資生號經營的是九八行，再委託船隻到臺灣各港口或是大陸各地銷售，採取整船貿易機制。不過，有時也為大陸的郊行販賣棉花，再收取佣金。開港之後，洋商紛紛來臺做生意，臺灣部分郊商也與洋行採取合作策略，代為收購土貨。光緒年間，資生號即幫美商味記洋行（Wright & Co.）購買蔗糖、麻等貨物。<sup>62</sup>顯然，郊商與洋行之間，並非如過去的刻板印象一般，只有競爭關係。在傳統港市的郊商不但沒有受到洋行的挑戰，甚至因國際自由貿易的展開，獲得代理洋行收購土產的新商機。

此外，十九世紀末資生號的出口商品是糖、米、芝麻、菜豆、油籽（花生與芝麻榨油後的油糟）以及鴉片。1895年，鴉片主要運銷到天津，是該商號獲利最豐的商品。<sup>63</sup>由此可見，臺灣商人不但重商趨利取向極為明顯，且生意運作相當靈活，能迅速反映市場需求。另一方面，清末南臺灣已經自行生產鴉片，並向中國沿海輸出。

就投資關係而言，資生號並不像鹿港郊商一般，與大陸商人有頻繁的合夥投資關係。他們僅投資南臺灣本地的商號，如北港街的船頭行、當舖、糖廊、油車（榨油工場）；嘉義的糖行、布舖、洋貨生理舖，以及臺灣府城的布店。<sup>64</sup>顯然，除了部分在兩岸從事協力貿易的家族之外，<sup>65</sup>北港在地郊商相當善用商業資金進行多角化投資，以追求最大利潤，但對象侷限於臺南至北港之間的區域性市場圈內，而較少如鹿港郊商一般跨足對岸。

總之，相對於國際港，傳統港市的貿易規模普遍不大，郊商大多是中小業者居多。正口型港市郊的分化明顯，郊數較多，郊由大陸商人與在地商人組成，雙方並發展出委託貿易制度。小口型港市則大半僅有一個郊，主要由在地商人組成，且採取整船貿易策略，與對岸商人關係較為疏離，罕見彼此的合夥投資關

<sup>62</sup> 沈昱廷，〈清代郊行研究：以北港資生號為例〉，收於國史館臺灣文獻館、逢甲大學歷史與文物管理研究所、臺灣古文書學會編校，《臺灣古文書與歷史研究學術研討會》（臺中：逢甲大學出版社，2007），頁102-110。

<sup>63</sup> 沈昱廷，〈清代郊行研究：以北港資生號為例〉，頁113-114。

<sup>64</sup> 沈昱廷，〈清代郊行研究：以北港資生號為例〉，頁119-122。

<sup>65</sup> 這種由家族各房分居兩地協力貿易的經營型態，可以泉州晉江東石的蔡氏家族和泉州黃氏家族為例。他們分別經營泉州與臺灣的笨港、鹿港間之貿易，由各房成員分居兩地，各自經營郊行，相互代理商品買賣，並採用信用抵款的交互計算方式來處理彼此的財務關係。參見陳支平，《民間文書與明清東南族商研究》（北京：中華書局，2009），第二章、第三章。

係。這些傳統港市的貿易範圍，雖然北至華北、南及廣東，甚至遠達東南亞和日本，但是核心貿易區仍以具有易達性、原鄉網絡的福建地區為主。另外，直至十九世紀末，郊仍然控制著這些傳統港市的進出口貿易，且不斷因應市場需求出現新郊，再度證實郊並未因為洋行的打擊而衰落。反而，清末國際自由貿易的展開，為這些傳統港市的在地郊行帶來了代理洋行收購土產的新商機。

#### 四、國際港埠的貿易型態

1860 年臺灣開港之後，形成淡水－基隆、安平－打狗南北兩個雙核心國際港埠，大致以鹿港為界，將全島瓜分成兩大市場圈；對外貿易圈則由中國沿岸擴張到全球，而被納入世界經濟體系中。<sup>66</sup> 臺灣出口的國際商品，以茶、糖、樟腦及煤炭為主，大多從產地集中到條約港，船運到對岸的廈門和香港後再轉口輸出，<sup>67</sup> 少數直接出口至世界各地。以茶而言，90%的茶葉輸往美國，5%至英國。美國顯然早在十九世紀末葉已經是臺灣重要的出口國。糖則由原來的華北、華中市場，擴大到日本、澳洲、歐洲、美國；1880 年代後，逐漸集中出口至日本與華北市場。樟腦出口至德國、法國、英國、美國以及印度。<sup>68</sup> 進口貨物則以鴉片、紡織品、金屬以及雜貨為主。鴉片是進口大宗，一度達到進口總額的 80%。<sup>69</sup> 這些進口商品也透過兩個條約港分配到島內其他重要港口。以 1891 年北部的沿岸貿易為例，外國進口商品由淡水和基隆兩港運到鹿港、梧棲、大甲、吞霄、後壠、竹塹、南崁、三貂以及宜蘭等傳統港市銷售。<sup>70</sup>

<sup>66</sup> 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 261、315-317。

<sup>67</sup> 以茶為例，由於產地主要集中在北部，特別是臺北盆地，因此大多由淡水港輸出。但因該港非良港、沒有電報以及相關出口設備，因此主要出口至廈門，再轉運到美國、英國等地。臺灣烏龍茶有 90% 透過廈門轉運至美國、英國。溫振華，〈淡水開港與大稻埕中心的形成〉，頁 261；林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷，1860-1895》（臺北：聯經出版事業股份有限公司，1997），頁 21-22。

<sup>68</sup> Man-houng Lin, "Economic Ties between Taiwan and Mainland China, 1860-1896: Strengthening or Weakening?," in Yen-ping Hao and Hsiu-me We, eds., *Tradition and Metamorphosis in Modern Chinese History: Essays in Honor of Professor Kwang-Ching Liu's 75th Birthday* (Taipei: The Institute of Modern History, Academia Sinica, 1998), pp. 1067-1068.

<sup>69</sup> 戴寶村，《清季淡水開港之研究》（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所，1984），頁 172-173。

<sup>70</sup> Shanghai Chinese Maritime Customs, *Chinese Maritime Customs Publications 1860-1948*, (以下簡稱 CMCP) "Trade Reports and Returns," Tamsui, 1891, p.352.

即使以與中國沿岸的貿易而言，貿易範圍也大幅改變。以淡水港為例，傳統帆船貿易時期，以至福州和泉州貿易居多；<sup>71</sup> 開港之後，主要進口貿易區依序是上海、廈門、汕頭、牛莊、福州、打狗、煙臺、寧波；出口貿易區則依序是廈門、香港、上海、汕頭、福州、天津、寧波、打狗。<sup>72</sup> 很明顯地，由於條約港漸用輪船作為運輸工具，沒有傳統中式帆船遠程航行的種種限制，而突破過去正口港市時期以福建為主的貿易圈，與華中、華北及廣東有更頻繁的貿易關係。臺灣南北兩個口岸的貿易，也因輪船定期航線的出現，互動更密切。

開港帶來了新契機與變化，也造就了南北兩大城市由傳統正口港市進一步躍升為國際港市。特別是 1870 年代後，北部臺灣因茶葉貿易大興，大稻埕趁勢興起。1869 年之前，大稻埕仍只是一個小聚落，1895 年卻已躍居臺灣第二大城市，僅次於臺南（原臺灣府城）。這是由於原來淡水港的商業中心艋舺排外意識強烈，泊船條件變差，茶加工地點又設在大稻埕，導致大稻埕逐漸變成北臺新商業中心。<sup>73</sup> 大稻埕可說是西力衝擊下的新興港市。

大稻埕的貿易型態與傳統港市差異甚大。首先，1869 年臺灣茶才進入國際市場，不但逐漸取代福建茶的地位，且引入十九世紀在福州發展出來的洋行內地購買茶葉和預付茶款制度。<sup>74</sup> 1872 年，為了經營茶業，有五家洋行陸續在大稻埕設立據點。這些洋行大部分只是分行，本行則設在廈門或香港。<sup>75</sup> 洋行的出現，代表西方資本的進入。他們首先向外國銀行貸款，然後透過媽振館或直接提供資金給臺灣本地的茶館（又稱茶行、埔家館、茶莊），茶館再用預付金制度向茶販、

<sup>71</sup> 傳統中式帆船的貿易範圍和頻率，相當受到季風的影響。以 1891 年淡水港中式帆船為例，進出口地點依序來自泉州、寧波、福州以及廈門等地。吉井友兄，《臺灣財務視察復命書》（東京：大藏省印刷局，1896），頁 276。

<sup>72</sup> 戴寶村，《清季淡水開港之研究》，頁 173。

<sup>73</sup> 溫振華，〈淡水開港與大稻埕中心的形成〉，頁 245。

<sup>74</sup> 十九世紀福建茶葉貿易的發展與資本結構，參見：陳慈玉，《近代中國茶葉的發展與世界市場》（臺北：中央研究院經濟研究所，1982），頁 47-69、183-195。

<sup>75</sup> 這五家洋行是寶順洋行（Dodd & Co.）、德記洋行（Tait & Co.）、怡記洋行（Elles & Co.）、水陸洋行（Brown & Co.）以及和記洋行（Boyd & Co.）。其中，只有英商和記洋行曾將總部設在臺北，分行設在廈門。至 1895 年，變成德記、和記、水陸、Douglas 以及怡和（Jardine Matheson）等五洋行。1895 年日本領臺後，水陸洋行結束營業，1901 年 Douglas 洋行破產。J. W. Davidson, *The Island of Formosa: The Past and Present* (London; New York: Macmillan; Yokohama: Kelly & Walsh, 1903)；臺灣銀行總務部調查課編，《臺灣烏龍茶ノ概況並同茶金融上ノ沿革》（臺北：編者，1912），頁 37、52-53。

茶農預買茶葉，來確保茶葉之取得。<sup>76</sup>

媽振館，又作馬振館，源自英文 merchant，在原來福建茶葉的產銷制度中並不得見，可說是因應臺灣茶葉轉口至廈門而產生。他們是從洋行借來資本，再貸款給茶館取得茶葉，並將茶葉運至廈門出售，賺取中間利差。1893 年至 1894 年，臺北約有 20 家媽振館，資本多者 4、5 萬圓，少者 5,000 圓，經營者是廣東、廈門以及汕頭人，尤以廣東人最多。<sup>77</sup> 由媽振館輸出至廈門的茶葉大概佔總額的三分之一。<sup>78</sup> 由大陸商人，特別是廣東商人所控制的媽振館，顯然在臺茶轉口至廈門的貿易上佔有一定地位。

北部茶業的發展，洋行在技術和資金上扮演重要角色。不過，因茶產地主要在臺北、桃園、新竹、宜蘭、苗栗一部分，尤以臺北盆地最重要，<sup>79</sup> 外商影響的地域也以臺北為核心，越向外圍越薄弱。另一方面，1875 年代之後，大陸資本和臺灣資本的地位也越來越重要，1880 年代之後更凌越外商，控制臺茶的島內和島外產銷市場。<sup>80</sup> 南部口岸也有相同情形。洋行最早在打狗設立，<sup>81</sup> 以便經營當時

<sup>76</sup> 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷，1860-1895》，頁 105-107。又在廈門提供臺灣烏龍茶資金的外國銀行是香港上海匯豐銀行（The Hongkong and Shanghai Banking Corporation）和中華銀行。匯豐銀行大概佔有市場資金的九成以上。其銀行提供的預付金利息為年利六分，是一般利息的二分之一，相當低廉。臺灣銀行總務部調查課編，《臺灣烏龍茶ノ概況並同茶金融上ノ沿革》，頁 51-52。

<sup>77</sup> 較大的媽振館有廣東人經營的忠記、德隆、鈿記、蔭記、安太以及英芳；汕頭人經營的隆記以及廈門人經營的瑞雲。日本領臺後，1897 年臺北有 23 家媽振館，資本大者 20 萬圓，小者 7,000 圓左右。之後，由於洋行直接將主力轉至臺北，媽振館逐漸失去原先中介者的角色，至 1907 年幾乎已經消失。臺灣銀行總務部調查課編，《臺灣烏龍茶ノ概況並同茶金融上ノ沿革》，頁 55、57。

<sup>78</sup> 「臺灣二才ケル金融景況調査」，《臺灣總督府公文類纂》，第 188 冊，第 15 號，第 12 門，第 15 類，頁 288-289，1897。

<sup>79</sup> 林玉茹，《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》，頁 69-71。

<sup>80</sup> 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷，1860-1895》，頁 107-109。以北部茶館為例，1876 年在 39 家茶館中，有 19 家是本地商人開設，5 家廣東人、14 家廈門、1 家汕頭。（CMCP, 1876, Tamsui, p. 89）在 1895 年以前，70% 由漳、泉商人經營，30% 由廣東人經營，僅有一、兩家由本地人經營。不過，所謂漳、泉商人有不少應是臺灣商人。1895 年之後，與匯單館相同，大陸商人勢力大幅衰退，本地商人經營的茶館迅速增加。臺灣銀行總務部調查課編，《臺灣烏龍茶ノ概況並同茶金融上ノ沿革》，頁 28-29。

<sup>81</sup> 1854-1857 年間，美商 William M. Robinet 在臺灣道特許之下，最先在打狗設立洋行。（參見黃富三，〈清代外商之研究〔上〕〉，《臺灣風物》32: 4〔1982 年 12 月〕，頁 133）之後，南部洋行的設立和倒閉不斷。1897 年，在安平洋行有德記洋行、怡記洋行、東興洋行、味記洋行、美打洋行、邦記洋行以及順記洋行。在打狗則有德記洋行、怡記洋行、東興洋行以及味記洋行。這些洋行的本店在廈門，僅置代理店在臺灣，安平洋行的資本額二、三十萬圓；打狗則十萬圓以下。「本島糖業調查書」，頁 93-94。

臺灣最重要的國際商品糖。然而，糖早自荷蘭時代已經是臺灣重要的出口商品，郊商長期控制其對外貿易，因此在製糖技術沒有大幅突破之前，洋行很難具有如北部茶業般舉足輕重的地位。開港初年，即有幾家洋行倒閉或是撤出。<sup>82</sup> 1885年，由於糖貿易集中到日本及華北，使得南部洋行勢力更為衰微。在打狗買糖，必須受到南部最大糖商順和行的制約和競爭，在臺南則受到糖郊的抗衡。<sup>83</sup>

另一方面，洋行與條約港郊商之間的關係似乎也逐漸調整中，不全然只有競爭關係。在臺南，洋行勢力較打狗地區大，原來的三郊商人不少成為洋行的代理店，代為蒐購土產，再交由洋行對外輸出。<sup>84</sup> 即使在打狗勢力最大、承繼順和行的和興公司，其總家長（類似今日的總經理）陳中和也同時擔任唼記洋行的買辦。<sup>85</sup> 亦即，與傳統港市相同，由於國際貿易的展開，貿易規模和貿易圈大幅擴張，即使條約港的郊行或貿易商也與洋行建立委託代理的合作關係。

除了洋行和媽振館之外，臺北地區首先出現傳統中國式的金融機構錢莊、匯單館（又稱匯兌館）以及匯兌局。匯兌局，又稱官銀局，於光緒 14 年（1888）設立，以經營各衙門的官銀匯兌交易為主，旁及貸款給有信用的官民或經手民間匯兌。<sup>86</sup> 錢莊可視為中國傳統的銀行，資本較票號少；匯單館與內地的票號類似，主要經營匯票事業，但是規模較小。

臺北由於每年茶葉貿易規模巨大，需要巨額資金流通，<sup>87</sup> 交易對象又廣，傳統港市採用的現金或是交互計算的交易方式，已經不敷實際需要。原來僅在中國

<sup>82</sup> 葉振輝，〈天利行史事考〉，頁 42-43。

<sup>83</sup> 林滿紅，〈茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷，1860-1895〉，頁 118-122。1897 年臺灣總督府的糖業調查也指出：中國商人、臺灣商人及外商均涉足臺灣南部糖的出口，但是打狗地區在地商人勢力最大，安平則外商勢力較大。「本島糖業調查書」，頁 93。

<sup>84</sup> 根據 1897 年的調查，在安平的洋行代理店共有寶記等 30 家商號，包括臺灣商人和大陸商人。與清代碑文比對，其中至少有 20 家是臺南本地商號，其餘應為大陸商人。又 20 家臺南商號中，至少有 11 家確定是三郊成員，即晉豐寬、吉春、景祥、森泰、福人、金發利、崇德、源泰、東昌、寶順、順成。值得注意的是，根據調查，這些大陸商人是指在臺灣有店，店主來臺定居者。亦即洋行的代理商仍以臺灣商人為主。「本島糖業調查書」，頁 94-95。臨時臺灣舊慣調查會編，〈臺灣私法商事編〉（文叢第 91 種，1961），頁 16。

<sup>85</sup> 「洋行分棧取調ノ件」，〈臺灣總督府公文類纂〉，第 9717 冊，第 10 號，第 2 門，第 3 號，頁 64。

<sup>86</sup> 匯兌局位於臺北城內北門街，管事為山西人，資本金二、三十萬兩，每年交易一百萬兩以上，光緒 21 年清日戰爭後撤走。另有信局的設置，位於大稻埕城隍廟前，除了送信之外，也兼營匯兌，並在廈門、泉州、漳州以及福州等地有交易所。「臺灣二オケル金融景況調査」，頁 291-292、311-312。

<sup>87</sup> 根據日治初期的調查，北部茶業最盛季節時，流通的資金多達百萬圓。臺灣銀行總務部調查課編，〈臺灣烏龍茶ノ概況並同茶金融上ノ沿革〉，頁 52。



內地流行的錢莊和匯單館因而引入。尤其是匯單館，可以說是因應大量茶葉貿易而產生，主要與媽振館交易，即使在臺南也僅有兩家錢莊，而沒有匯單館存在。<sup>88</sup> 匯單館最早設立於 1870 年左右，1890 年代迅速增加；至 1895 年前後，大稻埕大概有 10 家左右的匯單館，<sup>89</sup> 較著名的是建祥號、謙裕號、怡悅號（南街）、聯成號以及鴻記號。其中，除了聯成號外，也兼營錢莊。（見表一）

匯單館通常在香港、廈門、上海及福州設有代理店或支店，以進行雙邊資金流通。因其需要較大資本，大多是合股組成，主要由廈門商人經營，或是大陸商人與臺灣商人共同組成，資本額在 1 萬圓至 10 萬圓之間。<sup>90</sup> 匯單館與錢莊的設立，代表的是華商金融資本，特別是臺灣人資本的崛起。例如，1890 年代，大稻埕的匯單館即有兩家由板橋林本源家開設、一家由經營郊行的新竹鄭家出資成立。（見表一）即使在廈門的 22 家錢莊中，也有 5 家由板橋林家創立或是其所投資；1895 年，臺灣割讓給日本之後，林維源甚至攜帶佛銀 7 百萬圓到廈門。<sup>91</sup> 由此可見，十九世紀末葉，臺灣商人金融資本的崛起及其財力之雄厚，特別是傳統港市的大郊商也試圖涉足金融市場，再次展現部分郊商參與國際貿易的面貌。

十九世紀後期，在西力壓迫下自由貿易的展開，反而為臺灣發展帶來新契機。臺灣商人因為糖、樟腦、茶等國際貿易的擴展，迅速累積財富，是原來以福建為主的傳統帆船貿易所無法匹敵的。部分嗅覺敏銳的大郊商也涉足國際商品的產銷，例如新竹的林恆茂、鄭恆利、黃珍香以及吳振利等郊行即因樟腦暴利，遠到內山開墾、製腦。鄭家的鄭利源號甚至成為十九世紀末新竹最大的樟腦行。<sup>92</sup>

<sup>88</sup> 臺灣銀行總務部調查課編，《臺灣烏龍茶ノ概況並同茶金融上ノ沿革》，頁 58；澤村小南，〈廈門金融事情〉，《臺灣協會會報》13（1899），頁 116-117。雖然在日治初期的調查中，臺南沒有專門的匯單館存在，但是似乎有部分商號經營匯票生理。例如光緒 15 年，臺南的長裕寶號（1819 年已經存在）為晉泰號（1855 年已經存在）發出匯票，再由裕寶號在廈門支領款項。臨時臺灣舊慣調查會編，《臺灣私法商事篇》，頁 255。

<sup>89</sup> 《調查經濟資料報告》甚至指出匯單館（為替店）在領臺以前頗為隆盛，約有 20 戶。參見臨時臺灣舊慣調查會第二部編，《調查經濟資料報告》，上卷，頁 102。

<sup>90</sup> 《臺灣私法》尚記載發記號、益昌、珍記三家。然而，發記號應為法記號，且其與益昌、珍記應是日治初期設立。不過，現在似乎很難完全重建清末臺北所有的匯單館名單。詳見表一。臨時臺灣舊慣調查會編，《臺灣私法附錄參考書》，第三卷下冊，頁 318-320。

<sup>91</sup> 這 5 家是裕記謙棧、匯源、建祥、謙記、謙茂。澤村小南，〈廈門金融事情〉，頁 117。

<sup>92</sup> 林玉茹，《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》，頁 127、243。新竹街 7 家樟腦行中，郊商出身的至少有 4 家，包括鄭利源、陳恆泰、何錦泉、陳茂泰等。《臺灣日日新報》，1896 年 10 月 2 日，第 3 版。

表一、十九世紀末大稻埕的匯單館

匯單館名號	位置	成立時間	所有者	支店	備註
怡悅號 (支店)	六館街	1870年 左右	廈門人?	本店在廈門，以經營廈門與大稻埕匯兌為主；後擴張支店至天津、上海、香港。	兼營錢莊。1900年因天津支店營運不良，破產。資本2萬圓。
鴻記號 (支店)		劉銘傳時期 (1885-1890) 已成立	廈門華商邱曾瓊 (鹽運使銜)、 英籍商江宗亮	本店在廈門番仔街。 支店在臺北、香港、上海、新加坡、福州、汕頭、Binan、曼谷。	兼營錢莊、洋行及米商，有輪船多艘。華商資本掛英籍。資本5萬圓。
謙裕號	六館街	1890	林本源	廈門、上海、香港	林本源、王家春及許論潭合資，王惠泉經營。兼營錢莊；1899年休業，後變更為裕記謙棧。資本4萬圓；1905年為10萬圓。
建祥號	六館街	1890 年代	林本源。 林鶴壽出資， 林冠英經營。	廈門。日治時期已擴張至上海、香港、福州、神戶。	兼營錢莊；資本4萬圓；1905年為4、50萬圓。
英芳		1893			
聯成號 (聯興?)	蘆竹腳街	1893	廈門富豪黃爾仰	廈門海岸街	兼營錢莊。資產百萬圓。
謙記		1897		本店在廈門	兼營錢莊
發記		1897	廈門人，陳建寅、洪壽卿合資；洪韞玉經營	與廈門啟端號交易	兼雇船營北貨貿易，資本一萬圓。1905年為5、6萬圓，1912年歇業。
和成號	卑藏南街	1897	廣東人		兼營錢莊
阜源 (支店)		1897	新竹鄭家 (鄭以庠)	本店在廈門布袋街	兼營錢莊；新竹鄭毓臣擔任監督；1909年倒閉。
益昌號		1901	林本源出資， 林鶴壽出資一半。	廈門、香港、神戶	六人合股，資本22,000圓。
珍記		1909	陳大珍	與廈門建興錢莊互相交易，並透過其與上海、香港交易。	資本1萬圓。

資料來源：《臺灣日日新報》，1898年至1912年；「臺灣ニオケル金融景況調査」，《臺灣總督府公文類纂》，188冊，15-12-15，頁291-292，1897；〈領臺當初本島に存在せる匯兌館〉，《臺灣時報》，大正8年(1919)7月號，頁28；澤村小南，〈廈門金融事情〉，頁116-117；臺灣銀行總務部調查課編，《臺灣烏龍茶ノ概況並同茶金融上ノ沿革》，頁57-58；臨時臺灣舊慣調查會第二部編，《調查經濟資料報告》，上冊，頁102-103。

霧峰林家則與德國公泰洋行攜手合作，進行中部樟腦的輸出販賣，而累積可觀的財富。<sup>93</sup> 又如 1895 年，臺南糖郊中最有名的五間郊行，有三家是臺南人開設，一家是廣東人，一家是泉州人。<sup>94</sup> 顯然，即使在臺南，在地郊商的財勢也超過了大陸商人。南部的糖業貿易，更孕育出陳福謙（1834-1882）的順和行以及其家族與陳中和合夥開設的和興公司。透過兩者，可以一窺十九世紀末臺灣商人如何試圖直接參與國際貿易、學習西式商業文化的過程，以及早在十九世紀中末葉，臺灣商人勢力已經崛起，甚至凌駕大陸商人之上。

咸豐末年至同治初年，陳福謙先在打狗擔任洋行買辦，與李春生並稱南北兩大買辦。他因能洞悉商機，累積財富，進而獨立門戶。1862 年至 1863 年，於旗後（今高雄旗津）設立順和行，買賣蔗糖，同時經營糖廊，並採用預付制度貸款給蔗農，因此掌握打狗地區大半的蔗糖，<sup>95</sup> 主要銷往日本。1864 年，又直接在橫濱創設順和棧，是當地三大外國公司之一，也是華商最早設立的商店，更是橫濱中華街的兩大中心。其後，順和行陸續於長崎、神戶、臺南、東港、鹽水港設立分棧。貿易項目包括糖、米、鴉片、布、鹽、海產、雜貨、棺材等等，進行多角化的經營。旗下號稱有 72 郊行，委由各個家長（掌櫃 manager）負責，由來自鹽埕的陳中和擔任總家長。順和行的貿易範圍遍及香港、上海、日本、東南亞、西洋。1870 年代，為減少運輸成本，提高利潤，進一步以中式帆船運糖到橫濱各地，創臺人之首例。又為了不被外商牽制，雇用夾板船（Schip，西式帆船）運白糖至英國，是臺灣首位運糖至西洋的貿易商。<sup>96</sup>

1887 年，陳福謙諸子與陳中和合資 11 萬元成立和興公司，後來成為打狗地區最大的砂糖輸出商。<sup>97</sup> 這個公司資本規模之巨大，可以說是以前幾百至幾千元

<sup>93</sup> 《臺灣日日新報》，1898 年 11 月 20 日，第 5 版。

<sup>94</sup> 臺灣省文獻委員會編，《臺灣總督府檔案翻譯輯錄》（南投：編者，1992），第 3 輯：日據時期臺灣總督府公文類纂（明治 28 年乙種永久第 2 至 7 卷），頁 87。

<sup>95</sup> 有關順和行如何利用預付制度來貸款給蔗農及壟斷打狗糖業，詳見林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷，1860-1895》，頁 121-123。

<sup>96</sup> 楊玉姿，〈清代打狗陳福謙家族的發展〉，《高雄文獻》1: 2（1988 年 9 月），頁 1-19；趙祐志，〈「順和棧」在橫濱（1864-1914）〉，《三重高中學報》3（2000 年 6 月），頁 193-210；戴寶村，〈陳中和家族史：從糖業貿易到政經世界〉（臺北：玉山社，2008），頁 87-88。

<sup>97</sup> 1897 年，和興公司的資本仍以本地人為主要，也有中國人和二、三位外國人投資，資本額達一百萬圓。「本島糖業調查書」，頁 94-95。

的傳統商業合股所未見。<sup>98</sup> 由其公司成立章程可知，臺灣商人已開始嘗試學習西式的經營模式。他們在名稱上改用西洋的「公司」，起草公司成立章程；出資者稱為「股東」，分配「股票」；委由專業經理人經營，由陳中和擔任「正當事」（總經理）、非股東的陳祝三為副當事，並支付月薪，明訂紅利分配情形。<sup>99</sup> 像這樣鉅細靡遺的公司成立章程，是以前商人合股組成傳統商號時所未有的。其不但反映了十九世紀末臺灣商業貿易型態的革新，初嚐郝延平所謂的「商業革命」之滋味，而且展現臺灣商人對於西方經營模式的認知與學習。和興公司的職員王雪農，後來成為臺南地區的大糖商，更是第一位倡導設立新式銀行的臺灣人。<sup>100</sup> 清末仿西化商業的經歷，擴展了臺灣商人的視野和經營模式，由此可證。

總之，清末臺灣開港之後，條約港逐漸轉以輪船作為主要交通工具，洋行紛紛來此設立據點，引入資本、新的金融機制及技術，臺灣對外貿易規模大增，貿易網絡也大幅擴張，而突破原來以福建為中心的中國沿岸貿易圈，貿易範圍擴大至全球，且與華北、華中以及廣東貿易頻率提高。另一方面，華商資本的角色也越來越重要，臺北匯單館和錢莊的創立即是明證。尤其是臺灣大商人的崛起，並試圖直接參與國際貿易，學習西洋人的公司經營方式，均是傳統港市少見的。

## 五、結論

從時間和空間的視角來看，清代臺灣並非一個同質區域，地域差異頗大，且隨著各地經濟發展，不斷分化出大大小小的地域經濟圈和規模不等的港口城市。本文即試圖綜合過去的研究成果和新史料，從商業貿易型態的角度，將十九世紀中葉臺灣的港口城市類型化，並試圖修正部分舊說。

<sup>98</sup> 1895年12月，在打狗成立的捷興公司味記棧可以作為對照，以凸顯和興公司的規模和現代性。捷興公司雖名為「公司」，但是由6人合股，資本額22,000圓，仍訂立「合股字」。臨時臺灣舊慣調查會編，《臺灣私法商事編》，頁128-132。

<sup>99</sup> 臨時臺灣舊慣調查會編，《臺灣私法商事編》，頁132-135；《臺灣日日新報》，1907年1月1日，第37版。

<sup>100</sup> 《臺灣日日新報》，1903年8月14日，第2版。有關日治時期臺灣商人勢力的進一步擴張，參見：Man-houng Lin, "Taiwanese Merchants in the Economic Relations between Taiwan and China, 1895-1937," in Sugihara Kaoru, ed., *Japan, China, and the Growth of the Asian International Economy, 1895-1949*, pp. 222-233.

十九世紀前半，臺灣各地漸由開發中地區變成已開發地區，並因清朝政策的規範和區域分工的需要，逐漸直接與中國沿海各地貿易，而發展出數個以正口港市為中心的區域性經濟圈。其下從屬幾個以小口型港市為吞吐口的地區性經濟圈，一方面與區域性港市互動頻繁，另一方面直接至中國沿海貿易，形成一種地域間既從屬又分立的雙重貿易結構。清末這些傳統港市的貿易網絡雖然擴及日本和東南亞，卻仍以福建為核心貿易圈。然而，由於官方政策、地理環境、交通易達性及市場圈規模的差異，各地的出口商品、商人組織、貿易網絡以及貿易機制事實上略有不同。正口型港市由於貿易規模較小口大，出現本地與大陸固定商號之間的委託貿易制度，雙方合夥投資關係亦相當密切；小口型港市則以由出海負責商品買賣的整船貿易為主，商業投資亦侷限於臺灣本地，且很少跨出區域性市場圈。無論是正口型或小口型的傳統港市，均以中小型商人居多，貿易規模小，大半以現金或交互計算方式來解決財務關係，而始終未出現中國內地流行的錢莊和票號。

1860年，臺灣被迫開港後，帶來國際自由貿易體制的新變局。臺灣南北各出現兩個條約港，大致以鹿港為界，將全臺瓜分成兩個市場圈。國際港埠與傳統港市貿易型態差異更大，貿易規模也大幅擴張。傳統港市一方面從屬於國際港埠，經由條約港來輸出國際商品和進口洋貨；另一方面，直至十九世紀末，仍然持續與中國大陸沿海各港的中式帆船貿易。因此，基本上其長期依附於中國市場，受到西方勢力的影響較有限，郊也較少受到洋行打擊，甚至共享國際貿易的大餅，協助在條約港的洋行收購土產，形成一種郊行－洋行集貨合作體系。

在條約港，輪船逐漸取代帆船作為主要運輸工具，國際商品的茶、糖、樟腦大多集中到此再對外輸出。洋行、媽振館紛紛設立，並帶來西方資本、技術、新金融制度及商業文化。貿易網絡也大幅變化，由原來以華南為主的貿易圈，擴大到全世界，而納入世界經濟體系中。由於國際商品貿易量大，需要巨額資金流通，傳統港市盛行的現金或是交互計算方式已經不敷所需，臺北首先出現中國內地流行已久的錢莊與匯單館。更值得注意的是，部分臺灣商人透過地緣優勢逐漸參與國際商品的生產與輸出，迅速累積財富，不但可以與洋行相抗衡，甚至直接涉足國際貿易，設立仿西式的貿易公司。十九世紀中後葉臺灣商人的異軍突起，並漸有凌越大陸商人和洋商的現象，則反映了臺灣本土經濟力的成長。

總之，十九世紀中葉，臺灣的港口城市出現傳統港市與國際港埠等兩種貿易型態。傳統港市並未因為西洋勢力的進入，受到重大衝擊，大體上還維持傳統貿易型態。條約港則因應國際貿易形勢，不斷演變出新貿易機制，也帶給臺灣商人一展身手的新舞臺。

## 引用書目

Shanghai Chinese Maritime Customs, *Chinese Maritime Customs Publications 1860-1948*, "Trade Reports and Returns," Tamsui, 1891.

〈鹿港風俗一斑〉，1896年，手稿本。

《臺灣日日新報》

《臺灣總督府公文類纂》，冊號 181，文號 1；冊號 188，文號 15；冊號 4613，文號 15；冊號 9717，文號 10；冊號 9765，文號 5。

丁紹儀

1957[1873] 《東瀛識略》，臺灣文獻叢刊第 2 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

大藏省理財局（編）

1899 《臺灣經濟事情視察復命書》。東京：忠愛社。

山本進

2002 《清代の市場構造と經濟政策》。名古屋：名古屋大学出版会。

中央研究院歷史語言研究所（編）

1953-1954 《明清史料：戊編》，第 10 本。臺北：中央研究院歷史語言研究所。

王世慶

1994 〈清代臺灣的米產與外銷〉，收於王世慶，《清代臺灣社會經濟》，頁 93-129。臺北：聯經出版事業股份有限公司。

王業鍵

2003 《清代經濟史論文集》，第一冊。臺北：稻鄉出版社

吉井友兄

1896 《臺灣財務視察復命書》。東京：大藏省印刷局。

朱德蘭

1988 〈清康熙年間臺灣長崎貿易與國內商品流通關係〉，《東海學報》29: 129-148。

1988 〈清康熙雍正年間臺灣船航日貿易之研究〉，收於中華民國臺灣史蹟研究中心研究組編輯，《臺灣史料研究暨史料發掘研討會論文集》，頁 423-434。臺北：該中心。

何培夫

1992 《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺南市篇》。臺北：國立中央圖書館臺灣分館。

吳玲青

2009 〈清代中葉台灣における米と銀：「台運」と「台餉」を中心として〉。東京：東京大学大学院人文社会研究科博士論文。

李元春

1962[1835] 《臺灣志略》，臺灣文獻叢刊第 18 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

杉原薰

1996 《アジア間貿易の形成と構造》。京都：ミネルヴァ書房。

沈昱廷

- 2007 〈清代郊行研究：以北港資生號為例〉，收於國史館臺灣文獻館、逢甲大學歷史與文物管理研究所、臺灣古文書學會編校，《臺灣古文書與歷史研究學術研討會》，頁 95-133。臺中：逢甲大學出版社。

周璽

- 1962[1830] 《彰化縣志》，臺灣文獻叢刊第 156 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

東嘉生（著）、周憲文（譯）

- 1985 《臺灣經濟史概說》。臺北：帕米爾書店。

林仁川

- 1999 〈晚清閩臺的商業貿易往來（1860-1894）〉，收於黃富三、翁佳音主編，《臺灣商業傳統論文集》，頁 107-132。臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處。

林玉茹

- 1995 〈清末新竹縣的文口經營：一個港口管理活動中人際脈絡的探討〉，《臺灣風物》45(1): 63-118。
- 1995 《清代臺灣港口的空間結構》。臺北：知書房出版社。
- 2000 《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》。臺北：聯經出版事業股份有限公司。
- 2007 〈商業網絡與委託貿易制度的形成：十九世紀末鹿港泉郊商人與中國內地的帆船貿易〉，《新史學》18(2): 61-103。

林滿紅

- 1993 〈臺灣資本與兩岸經貿關係（1895-1945）〉，收於宋光宇編，《臺灣經驗：歷史經濟篇》，頁 67-139。臺北：東大書局。
- 1994 〈清末大陸來臺郊商的興衰：臺灣史、世界史、中國史之一結合思考〉，《國家科學委員會研究彙刊》4(2): 173-193。
- 1997 《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷，1860-1895》。臺北：聯經出版事業股份有限公司。
- 2005 〈口岸貿易與腹地變遷：近代中國的經驗〉，收於復旦大學中國歷史地理研究中心主編，《港口：腹地和中國現代化進程》，頁 14-26。山東：齊魯書社。
- 2005 〈臺灣學者論近代華商歷史〉，收於中村哲編，《東亞近代經濟的形成與發展》，頁 31-72。臺北：中央研究院人文社會科學研究中心亞太區域研究專題中心。

涂照彥

- 1975 《日本帝國主義下の台湾》。東京：東京大学出版会。

姚瑩

- 1957[1832] 《東槎紀略》，臺灣文獻叢刊第 7 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

柯培元

- 1961[1837] 《噶瑪蘭志略》，臺灣文獻叢刊第 92 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

高銘鈴

- 2001 〈清代中期における台運体制の実態についての一考察〉，《九州大学東洋史論集》29: 88-115。



宮田道昭

2006 《中国の開港と沿海市場：中国近代經濟史に関する一視点》。東京：東方書店。

張炳楠（王世慶撰）

1964 〈鹿港開港史〉，《臺灣文獻》19(1): 1-39。

陳支平

2009 《民間文書與明清東南族商研究》。北京：中華書局。

陳國棟

1994 〈清代中葉臺灣與大陸之間的帆船貿易：以船舶為中心的數量估計〉，《臺灣史研究》1(1): 55-96。

陳淑均

1963[1838] 《噶瑪蘭廳志》，臺灣文獻叢刊第 160 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

陳慈玉

1982 《近代中國茶葉的發展與世界市場》。臺北：中央研究院經濟研究所。

曾品滄

2000 〈從田畦到餐桌：清代臺灣漢人的農業生產與食物消費〉。臺北：國立臺灣大學歷史研究所博士論文。

黃叔墩

1957[1736] 《臺海使槎錄》，臺灣文獻叢刊第 4 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

黃富三

1982 〈清代外商之研究（上）〉，《臺灣風物》32(4): 104-136。

1984 〈清季臺灣外商的經營問題：以美利士洋行為例〉，收於中央研究院中山人文社會科學研究所編，《中國海洋發展史論文集》，第 1 輯，頁 249-270。臺北：編者。

黃嘉謨

1979 《美國與臺灣（1874-1895）》。臺北：中央研究院近代史研究所。

黑谷了太郎

1909 〈戎克船に關する調査〉，《財海》36: 21。

楊玉姿

1988 〈清代打狗陳福謙家族的發展〉，《高雄文獻》1(2): 1-19。

溫振華

1978 〈淡水開港與大稻埕中心的形成〉，《國立臺灣師範大學歷史學報》6: 245-270。

葉振輝

1987 〈天利行史事考〉，《臺灣文獻》38(3): 41-45。

臺灣省文獻委員會（編）

1992 《臺灣總督府檔案翻譯輯錄》，第 3 輯：日據時期臺灣總督府公文類纂（明治 28 年乙種永久第 2 至 7 卷）。南投：臺灣省文獻委員會。

臺灣銀行總務部調查課（編）

1912 《臺灣烏龍茶ノ概況竝同茶金融上ノ沿革》。臺北：臺灣銀行總務部調查課。

臺灣銀行經濟研究室(編)

- 1963 《臺案彙錄丙集》，臺灣文獻叢刊第 176 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。  
1964 《清宣宗實錄選輯》，臺灣文獻叢刊第 188 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。  
1969 《劉銘傳撫臺前後檔案》，臺灣文獻叢刊第 276 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

趙祐志

- 2000 〈「順和棧」在橫濱(1864-1914)〉，《三重高中學報》3: 193-211。

蔡昇璋

- 2007 〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉。桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文。

鄭用錫

- 1834 《淡水廳志》卷二。手稿本，臺灣分館藏本。

鄭瑞明

- 2004 〈清領初期的臺日貿易關係〉，《國立臺灣師範大學歷史學報》32: 43-87。

澤村小南

- 1899 〈廈門金融事情〉，《臺灣協會會報》13: 116-117。

戴寶村

- 1984 《清季淡水開港之研究》。臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所。  
2000 《近代臺灣海運的發展：戎克船到長榮巨舶》。臺北：玉山社。  
2008 《陳中和家族史：從糖業貿易到政經世界》。臺北：玉山社。

臨時臺灣舊慣調查會第二部(編)

- 1905 《調查經濟資料報告》，上卷。東京：三秀舍。

臨時臺灣舊慣調查會(編)

- 1902 《臺灣私法附錄參考書》，第三卷下冊。神戶：臨時臺灣舊慣調查會。  
1961 《臺灣私法商事編》，臺灣文獻叢刊第 91 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

謝金鑾

- 1962[1807] 《續修臺灣縣志》，臺灣文獻叢刊第 140 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

謝美娥

- 2008 《清代臺灣米價研究》。臺北：國立編譯館。

Arrighi, Giovanni, Takeshi Hamashita and Mark Selden (eds.)

- 2003 *The Resurgence of East Asia: 500, 150 and 50 Year Perspectives*. London: Routledge.

Davidson, J. W.

- 1903 *The Island of Formosa: The Past and Present*. London; New York: Macmillan; Yokohama: Kelly & Walsh.

Hao, Yen-ping 郝延平

- 1986 *The Commercial Revolution in Nineteenth-century China: The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism*. Berkeley: University of California Press.

Jarman, Robert L. (ed.)

- 1997 *Taiwan: Political and Economic Reports, 1861-1960*. Vol. 1, 1861-1875. Slough: Archive Editions Limited.

Lin, Man-houng 林滿紅

- 1998 "Economic Ties between Taiwan and Mainland China, 1860-1896: Strengthening or Weakening?." In Yen-ping Hao and Hsiu-me We, eds., *Tradition and Metamorphosis in Modern China: Essays in Honor of Professor Kwang-ching Liu's 75th Birthday*, pp. 1067-1068. Taipei: The Institute of Modern History, Academia Sinica.
- 2005 "Taiwanese Merchants in the Economic Relations between Taiwan and China, 1895-1937." In Kaoru Sugihara, ed., *Japan, China, and the Growth of the Asian International Economy, 1895-1949*, pp. 222-233. London: Oxford University Press.

Sugihara, Kaoru

- 2005 "An Introduction." In Kaoru Sugihara, ed., *Japan, China, And the Growth of the Asian International Economy, 1850-1949*. London: Oxford University Press.

## **Subordinate vs. Independent: Port Cities under Dual Trade System in Mid-19<sup>th</sup>-Century Taiwan**

Yu-ju Lin

### **ABSTRACT**

With reference to past research and new sources, this paper attempts to classify the ports of mid-19<sup>th</sup>-century Taiwan into a three-level hierarchy, namely match official ports and minor ports, which are traditional ones, and treaty ports opened for international trade exchange after 1860. In terms of government policy, size and changes in trade network, these ports had mutually subordinate market spheres and yet they are independent in external trade with foreign countries, thus creating a dual trade system between regions. Owing to their difference in geography, accessibility, market size and trade volume, the commodities traded, merchant organizations, trade network and system in these economic spheres varied widely.

Towards the end of the 19<sup>th</sup> century, traditional ports continued to maintain direct trade with coastal cities of China, concentrating mainly in Fujian district. Hence, they had all along been dependent on the China market and were not much exposed to the western impact. At match official ports, cross-strait merchants and firms operated under the cooperative commissioning system and maintained close business ties with mutual investments. On the contrary, commercial investments at minor ports were restricted to local businesses and trade exchange was mainly handled by supercargo responsible for the sale and purchase of merchandize transported by junks.

The opening of treaty ports certainly marked a turning point in Taiwan's trade development. With Lugang as the demarcation, the island was divided into two market spheres, one in the north and one in the south, each with two international ports handling external global trade. There existed wide differences in trade operations between traditional ports and international treaty ports. Traditional ports served as subsidiaries to treaty ports and imported international merchandise and foreign goods through them.

With traditional junks replaced by steamers as the main means of transportation, international merchandise including tea, sugar and camphor were gathered at treaty ports for exports to other countries in the East and West. Western companies and financial institutions sprang up bringing in new technologies and novel capital flow mechanisms. The former trade network also expanded from the Fujian hub to the entire world, ushering Taiwan into the global economic system. Increase in international trade volume implied huge flow of money and capital, and traditional approaches to settling payments by cash or offsetting were no longer practicable and fell short of meeting the needs for global business exchange. Native banks and remittance banks, long popular in China proper, first appeared in Taipei.

It is worthy to note that Taiwanese merchants with local competitive advantages gradually gained control over the production and export of international merchandise. Their rapid accumulation of wealth put them on equal par with western companies, enabling them to be engaged directly in international trade. They set up western-style companies and ran their business with western corporate management practices. The rise of these local merchants with power and influence surpassing that of Chinese and foreign ones reflected the growth of Taiwan's own economic strength.

**Keyword:** Treaty Ports, Match Official Ports, Minor Ports, Guilds, Western Company, Remittance Banks

