

【政治史研究】

日本殖民统治时期大连自由港制度的历史考察

石善涛

【摘要】日俄战争后,日本帝国主义攫取了旅顺、大连地区以及“南满”铁路及附属地一切权利。为把大连建设成为对东北地区进行军事侵略和经济掠夺的桥头堡,日本开辟大连港为自由港。此后,日本帝国主义依靠殖民统治,利用自由港制度的便利以及对大连海关的绝对掌控,以对外贸易为幌子,一方面把巧取豪夺来的东北资源或输出到日本国内为其工农业发展提供原料,或销售到世界各地赚取高额利润,另一方面把其国内生产的工业产品倾销到中国内地,为其侵华战争提供物资保障和资本支持。

【关键词】大连;日本;自由港制度;东北近现代史

【作者简介】石善涛,中国社会科学院当代中国研究所副研究员。

【原文出处】《近代史研究》(京),2020.4.83~98

日俄战争结束后,根据日俄双方签订的《朴茨茅斯和约》以及日本迫使清政府签订的《中日会议东三省事宜正约》,日本帝国主义攫取了旅顺、大连地区以及“南满”铁路及附属地一切权利。为加强对东北地区的控制和掠夺,1906年1月,日本内阁成立了“满洲经营调查委员会”,主要任务是研究和制定侵占东北地区与“南满”铁路的战略规划和具体政策。为避免英美等国的干涉,几经讨论,日本政府于6月设立“南满洲铁道株式会社”(以下简称满铁),决定采取所谓的“民营”形式,以铁路为中心综合经营“满洲”各项事业。1907年3月,满铁总部由东京迁往地理位置优越、港口条件良好、腹地广阔富饶的大连,并确立“大连中心主义”政策,从资金、制度等各方面予以大力支持,以期把大连及大连港建设成为日本对东北地区进行军事侵略和经济掠夺的桥头堡。自由港制度是日本帝国主义为配合“大连中心主义”而实施的重要对策之一,对于研究日本殖民统治大连乃至东北地区的历史具有重要的学术价值。学术界对此也予以一定关注并取得了不少研究成果,但多散见于论述满铁历史、大连近现代史、大连港的建立以及近代东北贸易、大连港贸易的研究中,专门研究大连自由港制度的建立、发展及衰落的文章尚不多见。^①本文主要依据日本外务省档案及其他中日文

资料,在前人研究基础上,尝试对1906年至1945年的大连自由港制度从缘起、发展到衰落过程做一全面梳理,并以较为详实的数据对其贸易状况进行分析,从中探究大连自由港制度的实质。

一、大连自由港制度的重建

大连最早成为自由港是在俄国占领期间。1897年12月14日,俄国军舰强行驶进旅顺港,造成事实上的占领。这引起英国政府的警觉,随后向清政府提出把大连湾开辟为通商口岸的要求,声称“不反对俄国为其商业利益在中国获得出海口,但这类出海口,都只能是个自由港,或具有通商口岸的地位”。^②1898年3月27日,俄国政府强迫清政府签订不平等的《旅大租地条约》。3月29日,俄国政府发出一份特别公告,决定向各国开放大连港湾,为各国的工商企业创建一个新的贸易中心。大连成为俄国租借地后,清政府尚未在大连设立海关。由于彼时清政府的海关大权掌控在英国人手中,这引起清政府内部一些有识之士的担忧,强烈要求清政府收回海关权利。但是,腐败无能的清政府虽有心收回,“却没有能力从英国人手中夺回海关大权,因此一直在寻求机会”。^③恰在此时,俄国向清政府提出在大连设立中国海关的要求,清政府视其为从英国人手中夺回权利的大好时机,因此答应了俄国的要求。在1898

年7月6日俄国与清政府签订的《东省铁路公司续订合同》中规定：“俄国可在辽东半岛租借地内自行酌定税则，中国可在交界征收货物从该租地运入或运往该租地之税。此事中国政府可商允俄国国家将税关设在大连湾。自该口开埠通商之日为始，所有开办及经理之事，委派东省铁路公司作为中国户部代办人，代为征收。此关专归北京政府管辖，该代办人将所办之事按时呈报。另派中国文官为驻扎该处税关委员。”^④从条款中可见，大连海关虽然在名义上属于清政府管辖，但海关主要权力——关税的制定权实际上仍然掌握在俄国人手中。

如果大连海关成立，根据两国政府的关税协定，从俄国输入“关东租借地”的货物将被征收双重关税。这样势必影响到俄国控制下的东省铁路货物运输量。但是如果把大连开辟为自由港，那么进入大连地区后的关税可免于征收。“考虑到东支铁路的繁荣，实现当初租借时关于开放大连的诺言”^⑤，1898年7月30日，沙皇尼古拉二世发布敕令：根据1898年3月27日俄中两国签订的《旅大租地条约》，俄国在拥有大连湾期间，按以下条件给予该港湾以自由港进行自由贸易的权利。第一，在规定的都市、港湾及附近地区，对于所有种类货物的输入和输出免于征收关税；第二，在享有以上自由贸易权利的同时，并不妨碍港口通过税、停泊费以及其他各种费用的征收；第三，为了预防传染病，所有进港的船舶必须严守有关检疫规定。8月11日，俄国正式宣布大连为自由港，向各国商船开放。

俄占时期的大连自由港制度随着日俄战争的爆发成为历史。尽管这一时期的自由港制度仅存在6年左右时间，但在一定程度上促进了大连港的发展。更为重要的影响在于，无论俄国出于何种目的，至少用一个冠冕堂皇的理由让大连港第一次向世界开放，这等于为后来英美等国迫使日本政府开放大连港找到一个无法辩驳的依据。当然，这一时期的大连港虽名为自由港，但实际并没有形成一整套完善的自由港制度。由于海关迟迟未能建立，征收关税也就无从谈起。从这个意义上来说，这一时期的大连港是完全的、没有任何关税限制的自由港。

1904年5月28日，日军在未遇到任何抵抗的情

况下占领大连港。6月26日，经过扫雷以后的大连港正式启用。出于军事上的考虑，日军将大连港置于日本军政统治之下，严禁一般商人及商船进出港口。7月，日军在大连成立停泊场司令部，负责管理港口行政和办理军需品的运输业务，规定只有运输军需品的船只才允许进入大连港。1905年1月2日，日军攻占旅顺，至此整个大连地区基本上处于日军的控制之下。在军事形势有所缓和后，日本港口政策也逐步放宽，实行“严格的许可主义”，仅允许日本商船及商人进出大连港。^⑥5月8日，日本政府以大连辽东守备军司令部中将西宽二郎的名义颁布《货物输出入税则》，该税则共13条，其中第一条规定：“允许外国货物进出大连港，但必须要由中国船只运输，而且根据营口港实行的中国沿岸贸易税率表征收进出口税，但日本产品不在此限。”^⑦

根据这一税则，虽然中国或外国生产的货物得以进出大连港，但条件十分苛刻，只能由中国船只运输。相反日本船只不但允许自由出入，而且对于日本生产的货物也不征收任何进出口税。这一具有明显不公色彩的港口政策引起了其他列强的强烈反对，其中以英美两国反应最为激烈，特别是掌握清政府海关大权的英国更是无法忍受，频频通过外交途径向日本政府表示抗议。1906年4月8日，英国驻日公使向日本外务大臣递交的备忘录中称：“阁下于本年3月22日接见本使时，曾保证日本政府在韩国和满洲对各国之国民，应维持和实行门户开放和商业机会均等之主义。……在大连对各种外国商品课征进口税，而对日本产品，无论来自日本或其他国家都免税。……这同阁下过去给本使的保证相矛盾。”^⑧美国政府也认为日本的这种做法严重违背了美国提倡的“门户开放、机会均等”之立场。^⑨

事实上，日俄战争爆发以后，日本军方不仅在大连，凡是所占之处，均实行封锁主义，严禁其他国家的商人在其占领区内进行通商贸易。这无疑违背了日本在战前一再声称的“满洲”门户开放原则。战争结束后，日本通过《朴茨茅斯和约》和《中日会议东三省事宜正约》接管了俄国在东北地区的全部权利。但日本军方并不满足，仍企图利用军事统治继续扩大在东北地区的权益，以实现军事和经济上的独占

和扩张主义路线,此种行径当然引起英美等国的强烈不满和抗议。既要满足日本军方的强硬要求,又要应对英美等国的外交抗议,这让当时的日本外务大臣“左右为难,焦虑不安”^⑩,日本政府不得不重新考虑其在“满洲”的经营政策。

1906年1月7日,加藤高明出任日本外务大臣。他上任后的首要任务就是抑制军方企图使“南满”成为与外界隔绝的特殊地区的方针,实现日本在战前一再宣称的“门户开放”。加藤认为当时的日本在经济上还依存于英美两国,所以要认清日本在国际上的地位,反对军部狭隘的军政继续统治论,提议解除军事占领,实行门户开放。为此,他曾几度致函陆军大臣寺内正毅,要求对门户开放问题作出答复,但均无结果。^⑪2月23日,美国驻东京代理公使向西圆寺递交了有关在“满洲”商业“机会均等”问题的备忘录。2月27日,英国公使就“满洲”的门户开放问题再次催促日本做出答复。在对军部劝说无果的情况下,加藤高明递交了辞呈,但英美的抗议并未就此停止。

4月10日,美驻日临时代理公使向西圆寺首相发的电报中称:“美国总统和国务卿都认为日本将排他性之俄国逐出满洲之外,以此扬名世界,但今却取而代之,以至实行俄国之主义,实在遗憾。……关于门户开放主义,贵国向来以创始者自居,……而且曾为此与俄国对抗之经过,因此可想而知,总统必为此而焦虑。”^⑫与此同时,英国驻日公使也致信当时驻汉城(今韩国首都首尔)的韩国统监伊藤博文:“目前日本政府所采取的政策……只能说是日本政府自杀之政策。”^⑬英美等国的外交压力加上西圆寺首相、伊藤博文和井上馨等政界元老的轮番劝说,终于迫使军部作出微小让步,同意从5月1日起对安东(今丹东)和大东沟、6月1日起对奉天(今沈阳)实行门户开放。此后,西圆寺还用整整一个月的时间对“满洲”进行了“视察”,其目的就是寻找充分理由劝说军部撤兵,实现门户开放。

1906年5月22日,日本政府召开关于“满洲”问题的会议,主要议题是关于“满洲”开放和“关东州”军政撤废问题。出席会议的有韩国统监伊藤博文、枢密院议长山县有朋、元帅大山严、首相西圆寺公

望、元老井上馨以及大藏、外务、陆军、海军大臣等13人。在会议中,伊藤博文提交了关于“满洲”问题的提案并慷慨陈词,迫使陆军在表面上做出让步,同意撤消在“满洲”的军事统治。关于大连港的开放问题,伊藤博文在该提案中提出:“大连港应该尽快开放,以前所征收的清国沿岸贸易税应该早日废止。”^⑭依据这一方针,5月28日,陆军大臣寺内正毅和外务大臣林董联合向西圆寺首相提交了“关东州货物输出入规则废止请求”的文件。

与此同时,由大藏大臣阪谷正芳起草的“关于辽东半岛租借地应实施的关税问题”的提案也提交给西圆寺,其主要内容包括:第一,以大连作为“满洲”贸易中心来经营。第二,租界地除在军事上的必要限制外,为纯粹的自由港。第三,最大限度地实行自由港主义,对进出口货物免征进出口税,免征船舶吨税。至于栈桥使用费、停船费及码头的仓库使用费应力求低廉。对往来于日本港口和大连港口之间的货物运费和“满洲”铁路的货物运费也要力求低廉。第四,在大连设置中国海关,由日本人掌管税收事务;关税收入的20%归日本所有,并交纳手续费。第五,允许外国船舶航行于大连和日本的开放港口之间。^⑮

阪谷正芳的提案确立了大连港的未来发展方向:一是确立大连在“满洲”地区的核心地位,即“大连中心主义”;二是开辟大连港为自由港,并最大限度实行自由港制度;三是设立大连海关,但控制权必须掌握在日本人手中。同军方控制时期的大连相比,上述政策有了极大的转变。究其原因,除因英美等国的外交压力以及军方的“让步”外,大连港在经济上的巨大发展潜力也是促使转变的一个关键性因素。军事占领也好,对外开放也罢,目的都是要把大连变成日本殖民地,从中获取更多利益。正如日本殖民者所言:“这个提案确实展示了我国对满洲政策的百年大计。此后,我国对关东州的经济政策几乎完全是依照这个提案为胚胎的。”^⑯

收到阪谷正芳提案后,西圆寺立即向“满洲经营调查委员会”咨询。该委员会经过讨论基本同意该提案。6月13日,“关东都督府”发布公告,宣布废除《货物输出入税则》。8月22日,日本外务大臣向驻

日本的英、美、法、德、意以及其他各国发出通告：“日本政府决定自1906年9月1日起开放大连港与各国通商，同时以该港为自由港，对从关东州经过该港的进出口货物，不征收任何进出口税。另外，允许外国商船在大连至日本开放港口之间航行和从事贸易。”^①公告的发布标志着大连港再度成为自由港。

从1904年5月日军占领大连港到1906年9月，历经两年多时间，大连自由港终于得以开辟。这既是日本帝国主义内部在根本目的一致的前提下相互妥协的结果，也是国际上帝国主义势力相互斗争的结果。在列强的斗争过程中，中国的国家主权、国民意愿完全被剥夺、忽视和抛弃，大连自由港只能是为日本和其他帝国主义利益而建立的自由港，日本帝国主义是其中最大的受益者。

1911年，即自由港制度实施5年后，中国以及英美等国向日本提出撤销大连自由港制度的要求，理由是怀疑满铁利用自由港的免税制度，向中国内地走私商品。^②关东都督府却自我标榜，认为“大连港自归属我国以后，数年间取得如此显著之成就，完全是当初我政府把它开辟为自由港的结果，同时也给州内人民带来巨大利益……”^③，因此，日本以妨碍“关东州”的产业发展、不利于大连港的繁荣为由，拒绝了这一要求。自由港制度为日本的殖民统治带来的巨大利益由此可见一斑。

二、大连海关制度的设立

大连自由港的开辟仅仅是一个开端，大连海关的建立及关税政策的制定等很多问题尚未解决。俄占时期的大连虽名为自由港，但迟迟没有设立海关。随着东清铁路“南满洲”支线全线贯通和大连港筑港工程的推进，进出大连港的船舶日益增加。对此，清政府深感忧虑，惟恐海关不能建立，多次催促俄国政府按条约规定设置大连海关。但俄国政府反应冷漠，一直拖到日俄战争爆发，大连海关也没建立起来。

对于财政窘迫的清政府来说，自然希望通过设关征税来增加国库收入。为避免重蹈覆辙，清政府趁日本重新制定“满洲”政策之际，于1906年6月14日照会日本驻华公使阿部，提出既然日本已经接管俄国在“南满”的全部权益，就应该遵照中俄间签订

的一系列相关协议（指《中俄旅大租地条约》第6款、《东清铁路续定条约》第5款）设立大连海关。

清政府的设关要求得到了英国的赞同和鼎力支持，因为当时“在整个满洲，除营口以外，出入满洲的货物完全无税，也没有征收关税之所”。^④若不在大连港设关征税，势必会对英国控制下的营口港货源和贸易产生不利影响。有鉴于此，英国故技重施继续用外交手段迫使日本方面同意清政府的设关要求。^⑤6月15日和6月18日，日本驻华公使阿部就清政府欲在大连设关一事两次电告日本外务大臣林董，请示处理意见。1906年7月27日，继任的日本驻华公使林权助致电林董：“清国方面关于大连设关一事再三催促，请满洲经营调查委员会速速决定。”^⑥7月31日，林董根据“满洲经营调查委员会”的决议回电指示：关于大连设关一事，帝国的方针是要设立大连海关，但作为前提条件，必须允许日本在“北满”设立海关，理由是因为当时清政府在“北满”地区没有设立任何海关，所以俄国的货物从俄国境内利用东清铁路自由进入“北满”境内，中国方面的货物也同样可以自由进入俄国境内，这不利于贸易上的“机会均等”。因此清政府要在大连设立海关，必须也要在“北满”设立海关，以消除南北不均等之势态，否则没有商量余地。^⑦在日本政府的指示下，林权助就这一问题同袁世凯进行了协商。袁世凯表示，“对此问题清政府已经计划予以匡正，匡正成功之时，帝国政府要在大连设立海关”。^⑧

就在清政府就“北满”设关一事同俄国交涉之际，日本政府内部也在讨论大连海关成立后的管理及关税制定问题。在海关管理方面，“满洲经营调查委员会”认为，根据《东清铁路续订条约》，既然允许东清铁路公司代办税收事务，那么成立后的大连海关包括税收也应该由满铁代为管理。而驻中国公使林权助则持不同意见，认为：1. 如果大连海关由满铁来管理的话，俄国势必也会要求清政府给予他们在将来的“北满”海关以同样的权利。一旦“北满”海关为俄国所控制，那么北方的通商贸易则可能完全被俄国控制。2. 因为满铁是营利性公司，如果代管税收事务，必会招致世人的猜疑，并且容易和清国户部派遣的代表产生争议。3. 如果允许清国户部设置海

关,必然会破坏由英国人控制的海关系统,引起各方面误解。出于以上考虑,大连海关不应该由满铁代管,而应该由总税务司直接管理为宜。但海关组织及内部管理,可效仿胶州湾海关之例,仅任用日本人。^⑤

观察当时的国际环境,英、美、日、俄等帝国主义国家围绕着东北地区的权益明争暗斗,其中以日本与英、美、俄国的矛盾最为紧张。在此情形下,如果日本在东北继续通过推行强硬政策来攫取和扩张权利,必然会招致另外几国的不满,从而联手对付日本,这是日本政府所不愿意看到的。具体到大连海关的设立,一旦俄国掌握了“北满”海关的大权,不但使日本在经济上受损,而且必然会向日本的势力范围渗透,这极不利于日本在东北的进一步发展。另外,掌握着清政府海关大权的英国也不会容忍其权利被日本人瓜分。而“效仿胶州湾海关之例”,则可以两全其美,既不至于得罪英美等国,又实现了对大连海关的实际控制。

虽然日本外务大臣在8月31日就已经收到林权助的意见书,但“满洲经营调查委员会”对此仍然存在不同意见,故迟迟未做决定。期间,林权助曾6次致电日本外务大臣,督促政府尽快决定。直至1907年1月,日本内阁会议才就大连海关的设立问题做出决议。决议基本采纳了林权助的建议,并委任林权助为全权代表,与清政府就大连设关一事进行谈判。谈判原则主要有两点:一是设立在英国人赫德管辖下的大连海关;二是海关组织机构和管理与胶州湾相同,只能任用日本人。^⑥接受任命的林权助随即向清政府陈述了这两项原则,未料清政府表示对此原则并无异议,并全权委托赫德与之谈判。这一方面反映清政府急于在大连设关征税的心情,同时也反映清政府的无能和英国对中国海关的绝对控制。

林权助与赫德的谈判过程并不是一帆风顺。2月4日,林权助向日本政府提出建议:“为了防止走私,自由港地带应该仅限于以大连港为中心的极小区域内,其余地区应纳入清政府关税行政区域,允许清政府征收关税。”^⑦根据“满洲经营调查委员会”此前的意见,大连自由港的区域应该包括整个“关东

州”租借地。虽然林权助的建议可遏制因自由港区域过大而出现的走私现象,却与日本的“满洲”经济政策目标背道而驰,缩小自由港范围就等于削弱日本在“关东州”的权益,小则影响到大连港的发展,大则关系到日本在“满洲”的命运,所以经多次审议,日本政府“决心坚持满洲经营调查委员会的决议,不予以采纳”。^⑧2月24日,林权助向日本外务省递交了与赫德谈判的草案。经反复磋商修改,5月30日,日本与清政府签订了《会订大连海关试办章程》。6月1日,日本外务省向各国公使通告:自7月1日起,大连海关正式成立,即日办理关税事务。

《会订大连海关试办章程》分为两个部分:一是大连设关征税办法;二是轮船内港航行办法。^⑨主要内容有:

1. 大连海关税务司必须由日本人担任。若有变动,总税务司要和日本驻华公使商定选派;海关职员一般应选用日本人,如有缺员或临时需要,可暂时任用别国之人;税务司如要调换,总税务司必须事先通知大连租借地大臣。

2. 大连海关同日本官方及日本商民往来文应用日文,与居住在大连的他国商民可用中文或英文。

3. 凡货物由海路运往大连港均不征收进口税。若货物由大连租界运往内地则征收进口税;中国货物由内地运往日本租界内,若再装船运往他处按章征收出口税,但大连租界内所产或加工之货物出口时无须交税;中国货物由中国通商口岸运进大连且不再运往外地无须纳税;中国货物由通商口岸运往大连,若有在原通商口岸纳过出口税的凭证并装船运往外地则无须纳税。

4. 日本及他国货物在通商口岸已纳完进口税,该货物运进大连若不出大连租界无须纳税。装船运往外洋也无须交纳出口税。

5. 所有收支船钞(吨税)及泊船规费一切事宜,大连海关无庸经理。

在中国近代史上,帝国主义侵华的一个重要手段就是通过控制中国海关的管理权以实现其对中国的经济侵略。日本帝国主义为有效控制大连海关,首先在海关的人事方面做出极为苛刻的限制,从海关的税务司长到普通的海关职员无一例外只能任用

日本人,总税务司对大连海关的人事任命毫无权力可言。从大连海关成立到1932年被伪满洲国强行接管,期间税务司一直由日本人担任。在成立初期,海关职员全部是日本人,后来即使有中国人任职,也是在低级岗位上。如此一来,就保证了日本对海关组织管理方面的绝对控制,日本可以利用大连海关为所欲为。而清政府的主权在大连海关的组织管理上则没有任何体现。从这个意义上来说,大连海关在名义上虽然归属清政府管辖,但实际上只能通过英国控制的总税务司对其进行间接“管理”,真正的权力掌控在日本手里。

其次,在关税制度方面,该章程明显有利于日本对东北的经济侵略。清政府设关征税的目的方面是为了增加政府的财政收入,另一方面则是为了保护本国的工商农业发展。而日本对东北的经济侵略则是为了开拓和垄断东北市场,方便资源的输出以及日本商品的倾销。在大连自由港的海关制度下,日本的这两个目的都得以实现,而清政府不但国库收入无法得到保证,保护农工商业发展更无从谈起。

关税制度的细则更能体现出对日本有利之处。例如,“大连租界内所产或加工之货物出口时无须纳税”^⑤的规定,等于变相为日本掠夺东北资源、赚取高额利润保驾护航。以大连地区油坊业为例,既然在“大连租界内所产或加工之货物出口时无须纳税”,那么东北出产的大豆运到大连后加工出来的豆油及豆饼在出口时也无须纳税。在关税及其他优惠措施扶持下,1906年前几乎空白的大连地区油坊业如雨后春笋般发展起来,平均每年增加8家,至1915年已经增加到56家^⑥,1926年更是达到86家,数量上远超另两处东北港口城市——丹东的25家、营口的22家。^⑦毫无疑问,油坊业的快速发展为日本帝国主义赚取了丰厚的利润。

需要指出的是,在日本殖民当局关税等利好政策的刺激下,大连地区的民族油坊业在一段时期内的确十分兴旺。在1915年的56家油坊中,日商只占6家,其余48家皆由华商经营。1923年华商油坊达到78家之多^⑧,占比接近90%。然而,华商油坊虽数量多,但相较日商,油坊资本小、产量低、技术落后,抗风险能力差。日本殖民当局之所以允许甚至扶植

华商经营油坊,并不是为了发展大连民族工业,而是因为当时日本帝国主义尚未全面侵占东北地区,政治、经济势力没有完全渗透到东北各地,故需要利用经济手段吸引各地华商资本在大连建立油坊,以增加豆油和豆饼产量,输出到日本和其他世界各地赚取高额利润。随着日本殖民统治势力的巩固,殖民当局开始用苛捐杂税等手段限制和排挤华商油坊,大连华商油坊业只能艰难求生,九一八事变后,大连地区的油坊业基本陷入萧条困境。

当时清政府各地海关的一项重要职责是海务管理,海关下设港务课,负责管理港务、港口检疫等具体工作。但大连海关不但没有依据此例,反而把海务管理置于1908年“关东都督府”设立的“关东港务局”管理之下,使清政府间接“管理”的大连海关又被剥夺了一项职能。除海务管理外,缉私也是海关的一项重要职能。但根据《会订大连海关试办章程》,“稽查走私、偷漏暨违犯关章等事之办法嗣后酌核另订,惟所有掌握查询之大权自归日本国所设之衙署”^⑨,这就意味着缉私权实际上被日本殖民当局所控制。《会订大连海关试办章程》还规定:“凡有货物由海路运往大连口岸均不征完进口税饷。若货物由旅大租界内运赴中国内地即由大连海关征收进口税。”^⑩也就是说,大连港进口的货物只要留在大连租借地内就不征收进口税,但再运往中国内地就需要征税。那如何才能保证不征税呢?方法很简单,即通过走私来逃税,如此便可以保证运往中国内地的商品利润最大化。

由于海关缉私权、铁路运输权和部分航运权都掌控在日本殖民当局手中,在其纵容甚至是鼓励下,当时大连地区的走私活动十分猖獗,“走私团伙完全被日本黑社会控制,并有日本大公司和军方为后台,如满铁和关东军,每一团伙内均有严格有序的分工”。^⑪在1935年以后,日本关东军甚至直接参与武装押运走私货物。走私给大连海关造成的关税损失惊人,据日本殖民当局自己统计,仅1931年9月大连走私逃脱税款就不少于11万海关两。而当年大连海关全年征收进口税也只有682万海关两,一个月走私逃税额就占其全年总额的1.6%。^⑫因为走私获利巨大,以大连港为基地的走私活动一直持续到日本投降。

总之,日本虽同意清政府在大连设关征税,但却通过种种规定使得整个大连海关的机构设置、行政管理、关税制度完全围绕着日本帝国主义的意愿和利益来进行操作,其结果就是助力日本帝国主义垄断大连港的对外贸易。大连海关及关税制度的建立标志着大连自由港制度趋于完善。在自由港制度的刺激和吸引下,世界各国大量的贸易船只进出大连港,其中以日本的船只为最多。据统计,从1907年到1925年,历年进入大连港的日本船只数量都要远远超过其他国家船只数量的总和。例如1918年日本进港船只达到2334只,是中国与其他国家船只总和的近6倍之多。^③

三、自由港制度下的大连港对外贸易

在大连开辟为自由港之前,东北地区的对外贸易主要集中在英美等西方列强控制下的营口港。第二次鸦片战争后,根据《天津条约》,营口被开辟为东北地区唯一的开放口岸,并迅速发展成东北地区最大的物资集散和贸易中心。英美俄日等列强在营口港均有各自的势力范围,其中以英国势力最强。日俄战争后,日本一度想扩大在营口港的势力范围,但遭到了英美等国的反对和排挤。无奈之下,日本便极力发展大连港以打击英国控制下的营口港,以期垄断东北地区的海路运输和对外贸易。1907年满铁总部迁至大连后,确定以发展港口和铁路为主要内容的“大连中心主义”政策,希望把大连建设成为入侵东北乃至整个中国的桥头堡。与营口港相比,大连港的优势明显,不仅腹地广阔,而且又是东北地区与日本本土距离最短的一个港口。日方认为,“建设和维持大连港的繁荣,使它日益发展,关系到我国的满蒙政策的成败”。^④为此,日本殖民当局采取了投巨资修建大连港、实施自由港制度以及“特定运费制度”^⑤等措施,其中以免税为核心的自由港制度,对渴望获得更多利润的各国贸易商来说无疑具有强大的吸引力,再附之以完备的港口设施和特定的运费制度,必然对营口港形成沉重打击。1907年营口港的贸易总额为3993.7万海关两^⑥,大连港为1484.5万海关两,仅为营口港的37%。随后几年,大连港贸易额稳步提升,到1912年达到6966.5万海关两,超过营口港的6233.3万海关两,进出口额都实现反超,成为东

北地区的最大贸易港口。此后,营口港一蹶不振,逐渐衰落下去,到1926年其贸易总额仅有8134.7万海关两,差不多是大连港的1/5^⑦,在东北贸易中的作用已微乎其微。大连港和营口港竞争过程本质上是西方列强在东北地区的博弈,大连港的崛起标志着日本主导下的东北亚新贸易秩序和体系的建立,标志着东北亚政治经济关系的重组完成。

自大连港开辟为自由港以后,大连港的贸易额就快速攀升,1908年就达到为3592.8万海关两,比1907年翻了两倍之多。到1926年,其贸易额已经达到36231.6万海关两,20年内翻了24倍。货物吞吐量与贸易额所反映的结果基本一致。从货物吞吐量上来看,1907年仅有约41万吨,10年后约332万吨,1926年进一步增长到约744万吨,增长近18倍,20年内累计进出口货物7219万吨,年均360万吨。^⑧作为一个港口,“这样巨额的贸易吨量,不仅在日本内地绝无仅有,就是在世界众多的港口中也是屈指可数”。^⑨

随着大连港的日益繁荣,日本政府通过大连港夺取和控制东北地区对外贸易的目的得以实现。1907年大连港的对外贸易额为2315万圆,占全“满洲”对外贸易额6844万圆的33.8%。其后一路上升,1918年上升到3207万圆,占全“满洲”对外贸易额5304万圆的60.5%。其后虽有所下滑,但到1926年所占比例始终保持在53%—59%。^⑩可以说,大连港对外贸易在一定程度上决定了整个东北地区的对外贸易。换言之,控制了大连港的对外贸易也就等于控制了东北地区的对外贸易,控制了东北地区的对外贸易即控制了东北地区的经济命脉。

大连港不仅在东北地区对外贸易中居垄断地位,即使在当时中国的对外贸易体系中也占有重要地位。尤其在一战期间,日本趁欧美列强无暇东顾之际,大力拓展对外贸易。大连港的对外贸易额占全中国对外贸易额从1916年的7%逐步上升到1919年的14%,超过汉口的13%,仅次于上海的46%^⑪,跃居为中国的第二大贸易港口,与上海港南北呼应,在当时中国对外贸易中占有举足轻重的位置。

在大连港前20多年历史上,对外贸易特点是以出口贸易为主,进口贸易为辅。除少数年份以外,出

口贸易额均高于进口贸易额。以1907年为例,大连港的出口额仅有383.2万海关两,相比之下进口额达到1101.3万海关两。但是从1909年以后出口额就超过进口额,1922年出口额达到15450.4万海关两,是进口额9453.7万海关两约1.6倍。^⑦在货物吞吐量方面,除1907年外,大连港出口货物比例远远高于进口,平均约占进出口货物总吨数的74%以上。与之相对,进口比例一直很低,最高年份出现在1919年,也仅占32.6%。1922年大连港出口货物约为594万吨,占进出口货物总吨数的87.8%,进口货物仅约为72万吨,占12.2%,进出口比例约为1:7。^⑧

综合来看,无论货物吞吐量还是进出口贸易额都显示大连港的对外贸易处于顺差地位。一般来说,商港作为一个国家或地区对外贸易的载体之一,它的进出口贸易差额大体上能反映出所在国家或地区的对外贸易和国民经济发展水平等状况。在特定时期内,当一个国家或地区的对外贸易处于顺差时,一定程度上能够说明这个国家或地区的国民经济发展水平良好。但具体到大连港,必须注意两个问题:第一,大连港的进出口货物吨数比例和进出口贸易额比例之间是倒置的。以1910年为例,大连港的进出口货物吨数比是1:2.6,而进出口贸易额的比例仅为1:1.3。也就是说,大连港的出口货物吨数是进口货物吨数的2.6倍,但出口贸易额仅是进口贸易额的1.3倍。第二,在某些年份中,例如1908、1917、1919年,虽然大连港的出口货物吨数要大于进口货物的吨数,但出口贸易额却小于进口贸易额。特别在1917年,出口货物吨数是进口货物吨数的2.7倍,但出口价额却仅是进口价额的92%。^⑨这表明通过大连港出口的货物量多价低,而进口货物却是量少价高,符合大连港作为殖民地港口的基本特征。

大连港作为殖民地港口的另一特征表现在港口货物主要输出方向上。1907年对日出口货物约为12万吨,到1917年已达70多万吨,10年间增长了5倍之多。在1907年到1926年间,由大连港出口到日本的货物数量基本上占总出口量的40%—50%,1919年对日出口比例甚至高达64.9%。20年间共向日本输出约2924万吨货物,占大连港总出口货物数量的50.2%,是出口到除东三省外中国其他口岸的2.4倍、

欧美和其他地区的2.8倍。^⑩需要说明的是,在一战及随后几年内大连港对日输出比例虽有所下降,但对欧洲的出口却大幅增加。这是因为受到战争影响欧洲对中国的油脂等商品需求激增,日本利用其港口及资源优势大量向欧洲出口。从表面上看,是大连港与欧洲地区的贸易,实质上日本通过大连港把从中国掠夺的资源卖给欧洲从中赚取巨额利润。

综合分析以上数据,日本建设大连港的野心便昭然若揭:一方面日本利用政治、军事优势,低价掠夺东北地区的丰富资源输送到国内,为工农业发展提供原料;另一方面把本国的廉价商品输入到中国东北地区高价销售,扩大销售市场,赚取高额利润,增加资本原始积累。因此,大连港的对外贸易越发达,则意味着日本通过大连港而掠夺的财富越多,大连港作为日本侵华工具的作用也越明显。因而大连港对外贸易顺差并不能真正反映其对外贸易尤其是对日贸易的性质。

从大连港的出口货物类别来看,主要是以大豆三品(大豆、豆油、豆饼)和煤炭等农工业原料为主。东北大豆以产量高、品质好、价格低而闻名于世。当时国人对此已经有所认识,“大豆之出产以满洲最富。全世界各地无与伦比,其种类严密分之,约有200种以上,……以金元豆为最佳,金元豆又名元豆或黄豆,含蛋白质及脂肪最多”。^⑪除了作为食用和饲料外,大豆还可以加工成油脂供工业使用,副产品豆饼则是上等的肥料。

大豆三品是大连港对外贸易进入世界资本主义流通市场的关键性因素。1908年以前,世界大豆市场尚未形成,东北地区的大豆以自用为主,出口量较少,且主要是通过营口港输往日本,占总出口量的70%以上。^⑫1908年,俄国的道胜银行将东北大豆经由海参崴运往欧洲销售获得成功后,输往俄国和欧洲的大豆数量日益增加。同时,日本的三井物产也尝试将大豆运往英国销售,因为价格低廉,深受英国制油业者的欢迎,供不应求。^⑬见有利可图,三井物产加大了大豆的对欧出口,结果使东北大豆运往欧洲的数量急速增长,影响日益扩大。此后,大豆三品成为东北地区最为重要的出口产品。据统计,“在丰年满洲大豆产量达到一千二百万吨,其中十分之一

为当地消费,其余的百分之九十或者以原豆或者以制成的豆饼或豆油运往国外市场”。^⑤作为东北地区唯一自由港,在1907年到1926年间,大豆三品占据了大连港出口货物的50%以上,其中1907年到1911年间出口量最多,占到了60%以上,1911年以后稍有回落,但也基本保持在50%左右,到1922年,出口量才降到40%左右。^⑥

日本是大豆三品中大豆及豆饼的主要进口国。从1912年到1920年,共向日本输出大豆约1400万吨。^⑦“若仅就输日之大豆而言,则以东三省出口者最多,其中大连占88%。”^⑧一战结束后,由于德国等欧洲国家对大豆的需求大增,输日大豆有所减少。以1923年为例,通过大连港出口的大豆约74万英吨,其中向日本输出约36万英吨,占大连港输出大豆总量的48.5%。1926年输日大豆虽减少至23万英吨,但输入欧美则上升至23万英吨^⑨,也就是说输日所减少的约11万英吨全部转移至欧美地区,最终获利的仍是日本。

豆饼作为大豆副产品用途比较广泛,除了可以作为肥料之外,还可以添加到一些食品当中,具有较高的商品价值。从1912年到1920年,占大连港豆饼输出总量90.5%的豆饼被输送到日本。1918年大连港共输出约111万吨豆饼,其中98%的豆饼输往日本。^⑩1921年以后,因受到廉价化肥的冲击,输日豆饼所占比例才逐渐减少。豆饼的输入为日本的农业发展提供了大量的肥料,促进了日本农业的发展。

除了满足日本国内需求外,日本还把大豆和豆油销往世界其他市场。以豆油为例,1915年后,由于欧洲油脂工业的需求旺盛,豆油被大量输往欧美。1917年经大连港共输出豆油204451吨,其中向欧美输出199576吨,占比高达97%。此后几年虽有所下降,但基本保持在70%以上的比例。^⑪

由于大豆的收购、运输以及对外贸易基本被日本殖民者垄断,因而大豆三品贸易在各个环节日本殖民者都可以获得丰厚的利润。大连成为自由港以后,吸引了中国内地以及欧美、日本等其他国家的商人来大连从事大豆贸易产业,其中日本的商社在数量、实力上都占有一定优势。1906年三井物产就在大连设立出張所,从事大豆等进出口贸易,在当时的

东北地区居于主导地位。在日本殖民当局的鼓励下,众多日本贸易商社在大连设立分支机构涉足进出口贸易,诸如专门从事大豆收购、榨油的三泰油坊、日清豆粕等著名商社。

日商到大连后,在殖民当局的协调下成立了诸如“满洲重要物产输出组合”等行业组织,以巩固行业地位,扩张行业利益。相比之下,华商数量虽然不少,但经营规模一般都较小,无法与有日本殖民当局支持的日商进行竞争。此外,为进一步垄断东北贸易、掠夺东北资源,日本殖民当局还成立了大连交易所,在日本的主导和监督下进行大豆等东北特产的交易。在收购环节,日本殖民当局利用当时东北地区币值混乱、换算复杂等时机,无视中国主权,强行在大连租借地和满铁附属地推行日本正金银行发行的货币,并依仗货币优势,肆意打压本土货币价值,以抬高日元价值,严重破坏了东北地区的金融秩序。他们“每值夏秋之交,辄以贱值向农民预先订买,并取得人地契做押”。^⑫

在日本殖民者的巧取豪夺之下,大豆三品无论是输往日本,还是销售到欧美等其他国家,实质上都是一种掠夺性的贸易。日本帝国主义通过大豆三品贸易不仅为国内输送了大量工农业原料,而且还从中赚取了巨额利润。不可否认,在大豆贸易的刺激下,东北地区的大豆生产相比之前无论是种植规模还是产量都有很大的提高,但是在日本殖民当局和地方封建的双重盘剥下,农民的获利极少,获利最多的仍然是日本帝国主义。因此可以说,东北大豆经济的发展过程就是广大农民深受剥削和掠夺的过程。

再来看煤炭。煤炭是除大豆三品外大连港的另一主要出口商品。日本煤炭资源匮乏,不足以支持其经济和军事发展。而中国东北的煤炭资源十分丰富。因此,日俄战后日本就大肆掠夺东北的煤炭资源输送到日本国内。1912年以前(1910年除外),大连港的煤炭出口量所占比例较小,在20%以下。到1912年迅速增长到38%,比1911年翻了2.9倍。1917年到1920年间比例有所降低,但从1921年以后,出口量激增,1923年占到43.1%,首次超过大豆三品的出口比例,在大连港出口货物类别中开始占据主要

地位。20世纪20年代前后,东北的煤炭主要是销往日本,年出口量约200万英吨左右。以1926年为例,当年从大连港总共输出煤炭约212万英吨,其中对日输出约117万英吨,占总输出量的55.2%。^④随着日本国内工业的发展,煤炭需求量的增加,经由大连港输往日本的煤炭呈上升趋势。从1926年到1931年,东北地区出产煤炭的45%以上都出口到日本。^⑤煤炭为日本国内工业发展尤其是军事工业提供了能源保障,对后来日本发动全面侵华战争“功不可没”。

与出口贸易相比较,大连港进口贸易数量相对较少,且主要进口自日本。1907年到1926年,在大连港的约1404万吨的进口货物中,自日本进口的货物约为703万吨,占比50.1%,最高年份甚至占到72.6%。^⑥20世纪20年代以后,由于受到欧美商品的竞争以及中国民族工业发展等因素的影响,进口量有所减少。在进口商品中,主要有棉织品、金属、面粉、麻袋、木材以及工矿业所需的机器设备等。五金机械以大连港进口最多,平均占东北地区进口日本五金总值的81%,占中国的44%,不但在东北各港口中居第一,在整个中国各港口中也居首位。^⑦日本出口到大连港的五金机械虽然主要是用于满铁等日本企业在东北地区的建设,例如开设工矿企业,建设铁路港口等,但其最终目的还是为了扩大对东北地区的侵略和掠夺。自日本进口的棉织品、纸张、砂糖、面粉、皮革等则是为了在东北地区倾销,赚取利润。以棉织品为例,绵丝、棉布、被单布等在一战后基本垄断了东北市场。1916年大连港输入的绵丝共43283担,其中日本绵丝40505担,占比93%,至1920年日本绵丝一直占输入总额的90%以上。同一时期棉布的占比略少,但基本也在50%以上。^⑧

日本通过大连港进口的商品虽然数量较少,但是从商品结构上看,更符合处于资本积累时期日本的利益。无论是面粉、棉织品还是纸张、砂糖等,都是日本近代工业化的产品,为争夺东北乃至中国市场,日本通过大连港输入到中国内地倾销,既获取了高额利润,同时还打击了中国的民族工商业,可谓一举多得。尽管进口贸易地位并不十分重要,但是“充分利用大连港在满蒙、支那所占据的绝好位置,活用自由港的特殊制度,对日本品进入上述各地其贡献

是不言自明的”。^⑨

四、九一八事变后大连港的继续发展与衰落

大连自由港制度确定后,从1908年起日本殖民当局根据《大连港筑港计划案》对大连港进行新建和扩建工程,到1926年二期工程结束,大连港口建设规模和货物吞吐量达到一个新的水平。港口吞吐量持续增加,1929年港口吞吐量创下901万吨的历史新高,其中出口757万吨,占比84%。但是在1929年爆发的世界经济危机影响下,东北地区的大豆产业遭受严重打击,直接体现在大连港以大豆三品为主体的出口贸易量急剧减少。1930年大豆的出口量由1929年的216万吨锐减到95万吨。1931年略有上涨,也仅达到144.1万吨。受大豆贸易的拖累,1930年和1931年大连港的货物出口量分别下降至543.9万吨和648万吨,相当于1925左右的水平。^⑩

九一八事变后,日本帝国主义依仗其军事统治加快了对东北经济掠夺的步伐,通过实施经济统制政策,垄断了东北的农业、矿业等主要经济部门,事实上掌控了整个东北地区的经济命脉,使东北彻底沦为日本帝国主义的资源输出地和工业产品倾销地。尤其在伪满洲国强行接管大连海关后,为了促进“日满经济一体化”,根据战争需要对包括大连海关在内的东北海关税则进行多次调整。其目的一方面要保证伪满洲国的财政收入,另一方面还要有利于日本产业的发展,满足日本继续发动侵略战争的需要。受上述因素影响,作为东北地区最大港口的大连港在这一时期货物吞吐量增长迅猛。1932年货物吞吐量便升至866.8万吨,随后逐年上升,到1934年一度达到1073.4万吨,比1932年增长了近200万吨,成为当时世界上为数不多的千万吨级港口。此后一直到1939年,港口货物吞吐量基本稳定在1000万吨左右。不过1940年以后,受战争等因素影响,大连港的货物吞吐量逐年减少,到1944年港口吞吐量仅有232万吨,比1939年下降了4.6倍之多。^⑪

与九一八事变之前相比,大连港的对外贸易结构有所变化,表现在进口货物数量比重逐年上升。1920年到1931年,进口货物数量占进出口总量的比例基本保持在12%—15%。从1932年开始,进口货物比重明显上升,1933年即上升到23.8%,到1940年

增至58.6%，自由港历史上首次超过出口。^①

贸易结构发生变化的主要原因是为了满足伪满洲国基本设施建设和资源开发、掠夺的需要，这可以从进口货物构成上得到证明。伪满洲国成立前，五金机械、水泥、木材等进口量较少。以1930年为例，在88.6万吨的进口货物中，木材5.9万吨，水泥石灰1.2万吨，五金9.9万吨，分别占进口总量的6.6%、1.3%和11.1%。相比之下，在1933年232.6万吨进口货物中，木材21.6万吨，水泥14万吨，五金40.6万吨，占进口总量的比例分别上升至9.3%、9.3%、17.5%。^②

日本发动全面侵华战争后，为配合战时经济，保证侵华战略物资供给，伪满洲国调整了产业开发计划，以生产军需产品为重点，并不断扩大生产规模，因此这一时期大连港的贸易特点是进口货物数量增多且以五金机械类等生产器材为主。1938年至1942年，进口的五金机械类(包括石油)等生产器材一直保持在100—150万吨。其中1939年此类产品达到145.5万吨，占当年进口主要货物吨数的25.6%。^③上述数据说明大连港贸易结构的变化并不是因为自由港制度引起的，而是日本政府为保证侵华战争的需要刻意为之，结果使大连港从出口港变为进口港。

贸易结构的变化并没有改变大连港作为殖民地港口的本质，无论是出口港还是进口港，其结果仍是服务于日本帝国主义。在出口货物中，依旧以大豆三品、煤炭和生铁等资源性产品为主。以1938年为例，在573.6万吨的主要出口货物中，大豆三品222.9万吨，占比38.8%；煤炭和生铁116.4万吨，占比20%，二者合计占比达到59%。在主要出口货物中，338.7万吨输出到日本内地，占比59%。其中大豆和豆饼216.6万吨，煤炭更是达到101.8万吨。再看进口，在433.2万吨的主要进口货物中，来自日本的货物为289.2万吨，占比66.7%，以砂糖、面粉、纤维制品、水泥、五金机械等工业品为主。^④从贸易额来看，1932年约为6.93亿日元，1935年约为8亿日元，1938年达到了14.25亿元。1935年占伪满洲贸易额76%，1938年占70%。^⑤上述各类数据足以说明大连港在日本掠夺东北资源中的重要地位。

日本发动全面侵华战争给大连港带来的另一个

后果是自由港制度的衰落。九一八事变后，大连港口货物吞吐量的大幅攀升主要是因为进口增多所致。如前文所述，进口增多则是为满足伪满洲国开发建设和倾销日本工业品的需要，与自由港制度关系不大。此外，日本占领东北后，东北地区各大港口包括大连港在内已经基本处于日本的控制下，彼此之间无须竞争，自然不再需要自由港制度来吸引世界各地的贸易往来。不仅如此，日本还利用军事优势以及关税规则对英美俄等国家在东北地区的贸易进行限制，进一步减少了大连港作为自由港的吸引力。换言之，这期间大连港仍保持东北第一大港的地位主要得益于伪满洲国的建立、港口规模、基础设施以及特殊的地理位置。九一八事变前后各国进出大连港船只数量的对比足以说明这一问题。1925年进口大连港的船只数量是3595只，其中日本船只数量为2430只，占总量的68.5%。^⑥1938年进出大连港船只总数为6378只，其中日本和伪满洲国的船只4991只，占总量的78.3%，比1925年上升了10个百分点，同年英国和德国船只仅占总量的6%。^⑦

出于军事上的考量，日本殖民当局还对大连港的船舶和进出口货物种类进行诸多限制，以弱化商港功能，强化军港功能。早在1933年，“关东局”就公布实施《关东州船舶进口许可办法》，规定进港船舶必须经“关东局”许可才能进港。1940年2月，日本政府颁布《海运统制令》，对船舶、航线进行管制和干预。太平洋战争爆发后，日本殖民当局进一步加强对海上运输的管理。1942年3月颁布《海运战时管理令》，1943年2月实施《战时船舶检查特例》，严控港口贸易，以保障军需物资的运输。在限制进出口货物种类方面日本殖民当局也是煞费苦心。1940年4月“关东局”颁布《关东州进出口许可》，对近500种货物实行许可证制度，并且指定由日本殖民当局控制下的进出口商社为贸易统制机关，以便于对进出口贸易进行统制。1942年1月，日本政府批准实施《关东州贸易统制令》，对大连港的进出口货物予以全面统制，以配合战争需要。在多重因素影响下，大连自由港制度事实上已名存实亡，从1940年开始货物吞吐量逐年下降，1942年下降到623万吨，1944年下降到232万吨，与1939年相比下降了78.4%。

出口货物的降速更为明显。在1934年达到历史峰值766万吨之后便一路下跌,到1944年仅出口113万吨,降幅高达85.2%。^⑦随着日本战败投降,大连自由港40年的屈辱历史也宣告结束。

结语

帝国主义在其殖民地或者势力范围内建立的自由港是殖民主义的产物。它不是根据国际贸易的扩大、当地经济发展的需要和繁荣而自主开辟的,完全是在帝国主义国家的强迫下,遵照殖民主义者的意愿建立起来的。其目的无非是便于殖民主义者进行资源掠夺和资本输出,是帝国主义国家进行经济侵略和掠夺的工具,是充满血腥与罪恶的自由港。

日本帝国主义占领大连港40年来,之所以在资金和政策上不遗余力予以建设和扶持,是因为“大连港在满蒙经济的发展上,首先可以说是我国和满蒙经济的生命和源泉,特别在特产的输出方面,将为我国和满蒙的发展提供坚实的基础,此重责完全系于大连港……无论进口或出口,大连港都将作为今日满蒙唯一的咽喉,进军世界各国市场”。^⑧而开辟大连为自由港则为日本帝国主义实现其目的提供了政策上的便利。日本殖民者开辟大连为自由港的初衷,不是为了“建设”而是为了掠夺和倾销,“建设”只是为了更多的掠夺,根本目的是为其军事侵略和殖民统治服务。其结果也正如日本殖民者所愿,大连港迅速发展成为世界上著名的商港之一。随着大连港走向繁荣,日本帝国主义建设大连港的虎狼之心也就昭然于天下。

与当时中国其他港口一样,大连港的对外贸易呈现出明显的近代中国半殖民地性质港口特征,出口的主要是廉价的工农产品及原料,进口的则是工业制成品等消费品。但在普遍性的背后,大连港的对外贸易又有其特殊性,表现之一是大连港在大部分时期内出口远远高于进口,表现之二是进出口都以日本为主要贸易对象。这说明大连港的对外贸易完全服务于日本经济发展,是一种掠夺与被掠夺、倾销与被倾销、渗透与被渗透、依附与被依附的贸易关系。日本殖民者披着贸易的外衣,打着发展的旗号,把他们从东北地区掠夺的大量资源输往日本国内,为其工农业和军事生产服务,同时又把生产的产品

倾销到中国赚取巨额利润。有源源不断的原料和资金支持,在军国主义势力得到增强后,再变本加厉进行侵略和掠夺。因此,大连港的每一步发展都昭示着大连和东北地区殖民地化程度的进一步加深,它的每一步繁荣都建立在大连与东北人民的深重灾难之上。正如马克思在《不列颠在印度统治的未来结果》一文中所揭露的:“当我们把自己的目光从资产阶级文明的故乡转向殖民地的时候,资产阶级文明的极端伪善和它的野蛮本性就赤裸裸地呈现在我们面前,它在故乡还装出一副体面的样子,而在殖民地它就丝毫不加掩饰了。”^⑨

注释:

①目前国内学界有关大连自由港制度的研究成果主要著作有:苏崇民著《满铁史》(中华书局1992年版);顾明义等主编《大连近百年史》(辽宁人民出版社1999年版);顾明义等主编《日本侵占旅大四十年史》(辽宁人民出版社1991年版);郭铁桩、关捷主编《日本殖民统治大连四十年史》(社会科学文献出版社2008年版);周勇刚主编《大连港史》(大连出版社1995年版);大连港集团组编《大连港纪事》(中国言实出版社2016年版);关效荣、许思奇《再造北方香港——辽东半岛对外开放的新探索》(辽宁大学出版社1992年版);姜向哲著《民初中国对日贸易论》(南开大学出版社1994年版)。论文有:吕绍坤《近代大连自由港制度的实施及其对城市经济的影响》(《社会科学辑刊》2004年第3期);刘毅等《近代大连港战略地位的形成》(《理论界》2009年第4期);荆蕙兰《南满铁道株式会社与大连港口城市经济的发展》(《历史教学》2010年第16期);荆蕙兰、李娇《日本殖民统治时期的大连海关》(《佳木斯大学社会科学学报》2012年第6期);姚永超《大连港的中转贸易(1907-1931)》(《中国历史地理论丛》2004年第19卷第1辑);赵德祥《试论满铁前期的“大连中心主义”政策》(《大连教育学院学报》2001年第19卷第3期)。学位论文有:张军《近代东北海关研究(1861-1931)》(博士学位论文,东北师范大学历史文化学院,2019年);石善涛《日本控制下的大连港(1907-1926)》(硕士学位论文,中国社会科学院研究生院近代史系,2001年);李欣鑫《近代殖民统治时期大连港研究》(硕士学位论文,大连理工大学人文社会科学学院,2008年);李娇《日本殖民统治时期大连海关研究》(硕士学位论文,大连理工大学马克思主义学院,

2011)等。

②陈诗启：《中国近代海关史》(晚清部分)，人民出版社1993年版，第504页。

③千本木正治：《関東州の関税制度》，大连商工會議所1935年版，第4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1982年版，第784页。

⑤千本木正治：《関東州の関税制度》，第5页。

⑥筱崎嘉郎：《満洲と相生由太郎》，福昌公司互敬會1932年版，第666页。

⑦千本木正治：《関東州の関税制度》，第7页。

⑧外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，東京，日本国際連合協會1959年版，第218页。

⑨外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第204页。

⑩外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第194页。

⑪外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第194-195页。

⑫外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第221-222页。

⑬外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第238页。

⑭外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第242页。

⑮千本木正治：《関東州の関税制度》，第8-10页。

⑯千本木正治：《関東州の関税制度》，第10页。

⑰外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第285页。

⑱筱崎嘉郎：《満洲と相生由太郎》，第692页。

⑲筱崎嘉郎：《満洲と相生由太郎》，第697-709页。

⑳千本木正治：《関東州の関税制度》，第6页。

㉑外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第283-284页。

㉒外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第268页。

㉓外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第269页。

㉔外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第276页。

㉕外務省編：《日本外交文書》第39卷第1册，第286-287页。

㉖外務省編：《日本外交文書》第40卷第1册，東京，日本国際連合協會1959年版，第306-307页。

㉗外務省編：《日本外交文書》第40卷第1册，第308页。

㉘千本木正治：《関東州の関税制度》，第17页。

㉙王铁崖编：《中外旧约章汇编》第2册，生活·读书·新知三联书店1959年版，第395-397页。

㊱1907年6月22日，大连海关税务司发布《关东州租借地税收暂行规则》，此规则是根据《会订大连海关试办章程》而制定的一部比较详细的关税实施细则。参看《関東州の関税制度》，第27-31页。

㊲大连商業會議所編：《大連油坊業の現状》，《大連商業會議所報》，1915年10月刊印，第17页。

㊳华企云编著：《满蒙问题》，上海大东书局1931年版，第16页。

㊴参看顾明义等主编《大连近百年史》，辽宁人民出版社1999年版，第980-984页。

㊵王铁崖编：《中外旧约章汇编》第2册，第396页。

㊶王铁崖编：《中外旧约章汇编》第2册，第395页。

㊷孙庆发主编：《大连海关志》，中国海关出版社2005年版，第100页。

㊸孙庆发主编：《大连海关志》，第100页。

㊹数据根据南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社十年史》，南滿洲鐵道株式會社1919年版，第412页；南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社第二次十年史》，南滿洲鐵道株式會社1928年版，第490-491页计算。

㊺野中時雄等：《大連港背後地の研究》(調查報告書第19卷)，南滿洲鐵道株式會社庶務部調查課1923年刊印，第22页。

㊻按：即满铁为了鼓励货物通过其控制下的南满铁路流向大连港而制定的不等距等运费制度。

㊼按：海关两又称“关平两”“关平银”，是中国近代海关征税时使用的货币单位。1海关两约等于纯银37.7994克，约相当于1.5665银元。1930年民国政府宣布废除海关两货币单位，改用“海关金”。

㊽本段数据根据南滿洲鐵道株式會社庶務部調查課編《北支那貿易年報》昭和5年上篇(南滿洲鐵道株式會社1931年版)159-160页计算。

㊾本段数据引自或根据南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社十年史》，第414-415页；南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社第二次十年史》，第493-494页计算。

㊿長永義上：《經濟都市大連》，大连商工會議所1937年版，第98页。根据书中所载，当时世界各大港口中超过1000万吨以上的仅有汉堡、伦敦和纽约港，其他大都在1000万吨左右。

㊽本段数据根据長永義上《經濟都市大連》第95-96页计算。“圆”是指“满洲国”的“国币”，1海关两等于1.56圆。

④野中時雄等:《大連港背後地の研究》,第17页。

④南滿洲鐵道株式會社調查課編:《北支那貿易年報》昭和5年上篇,第159-160页。

④南滿洲鐵道株式會社編:《南滿洲鐵道株式會社十年史》,第414-415页;南滿洲鐵道株式會社編:《南滿洲鐵道株式會社第二次十年史》,第493-494页。

④本段数据引自或根据南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社十年史》,第414-415页;南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社第二次十年史》,第493-494页;南滿洲鐵道株式會社調查課編《北支那貿易年報》昭和5年上篇,第159-160页计算。

⑤本段数据引自或根据南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社十年史》,第413-414页;南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社第二次十年史》,第492-493页计算。

⑤华企云:《满蒙问题》,第13-14页。

⑤蔡谦:《近二十年来之中日贸易及其主要商品》,商务印书馆1926年版,第104页。

⑤關東都督府民政庶務課編:《滿洲大豆ニ関スル調査》,關東都督府1912年版,第63-65页。

⑤章有义主编:《中国近代农业史资料(1912-1927)》第2辑,生活·读书·新知三联书店1957年版,第189页。

⑤本段数据引自或根据南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社十年史》,第415页;南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社第二次十年史》,第494页计算。

⑤顾明义等主编:《大连近百年史》,第923页。

⑤蔡谦:《近二十年来之中日贸易及其主要商品》,第105页。

⑤南滿洲鐵道株式會社庶務部調查課編:《南滿三港海運事情》,1928年版,第33-34页。1英吨等于1.01605吨。

⑤筱崎嘉郎:《大連》,大阪,大阪屋号書店1921年版,第847-849页。

⑥筱崎嘉郎:《大連》,第838-840页。

⑥中国科学院历史研究所第三所编:《锡良遗稿奏稿》(中国近代史资料丛书)第2册,中华书局1959年版,第1086页。

⑥南滿洲鐵道株式會社庶務部調查課編:《南滿三港海運

事情》,第31-32页。

⑥严中平等编:《中国近代史统计资料选辑》,中国社会科学出版社2012年版,第59页。

⑥本段数据根据南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社十年史》,第414-415页;南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社第二次十年史》,第493页计算。

⑥蔡谦:《近二十年来之中日贸易及其主要商品》,第77页。

⑥顾明义等主编:《大连近百年史》,第929-930页。

⑥長永義上:《經濟都市大連》,大連商工會議所1933年版,第94页。

⑥本段数据引自满史会编,东北沦陷十四年史辽宁编写组译《满洲开发四十年史》上卷,1988年内部准印版,第394、396页。

⑥本段数据根据大連商工會議所編《滿洲經濟統計年報》昭和7年至16年各册整理计算。

⑥本段根据大連商工會議所編《滿洲經濟統計年報》昭和7年至16年各册整理计算。

⑥本段数据根据南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社第三次十年史》(竜溪書舎1976版)第396-397页计算。

⑥满史会编,东北沦陷十四年史辽宁编写组译:《满洲开发四十年史》上卷,第386页。

⑥满史会编,东北沦陷十四年史辽宁编写组译:《满洲开发四十年史》上卷,第394-397页。

⑥满史会编,东北沦陷十四年史辽宁编写组译:《满洲开发四十年史》下卷,1988年内部准印版,第309-310页。

⑥数据根据南滿洲鐵道株式會社編《南滿洲鐵道株式會社第二次十年史》第490-491页计算。

⑥数据根据满史会编,东北沦陷十四年史辽宁编写组译《满洲开发四十年史》上卷第377页计算。

⑥顾明义等主编:《大连近百年史》,第863页。

⑥南滿洲鐵道株式會社庶務調查課編:《最近支那主要港於にける仲繼貿易と大連港》,南滿洲鐵道株式會社1924年版,第2-3页。

⑥中央编译局编:《马克思恩格斯选集》第1卷,人民出版社1995年版,第772页。