

# 閩南海外移民與 近代廈門興衰

● 戴一峰

廈門地處福建東南部的九龍江出海口，是一個海島型港口小城，本島面積僅124平方公里。元代，廈門為扼守東南沿海通道的軍事要地。明末清初，隨着西方殖民者東漸、中國東南沿海地區私人海上貿易的發展，廈門開始由軍事要地轉變為貿易港口，並逐漸取代日趨衰落的漳州月港，一躍而為中國東南沿海的對外貿易中心。鴉片戰爭後，廈門被開為中國最早對外開放的五個通商口岸之一，由此開始其步履蹣跚的近代化歷程。這一歷史進程給我們留下許多有益的啟示。

## 廈門：不同於上海的近代化模式

在近代中國，通商口岸城市的近代化模式一般是以對外貿易為其發展的原動力，從而帶動城市工業、金融業、市政等各方面的建設。這可以從上海的崛起過程中看出來。然而，廈門的情況卻是個例外。

在明末清初時期，廈門憑藉海上貿易而發展成為「商賈泊洋販賣貨物之藪」<sup>①</sup>，是當時中國東南沿海最重要的對外貿易商港。這一發展至清乾隆前期達到頂峰，其時「廈門為洋艘出入，百貨聚集之處，商賈輻輳」<sup>②</sup>，「港中舳艫羅列，多至萬計」<sup>③</sup>。廈門已是一座「洋船叢集，商賈殷闐，仙山樓閣，甲於南天」的港口城市了<sup>④</sup>。但此後，廈門的海上貿易由盛入衰，至嘉慶年間「洋船販夷止有碗傘粗貨，口務遂絀」<sup>⑤</sup>。道光初年，經營對外貿易的洋行「全行倒罷」了<sup>⑥</sup>。

步入近代，廈門的對外貿易雖有發展，但卻是盛衰相間、蹣跚前進。開埠初期，廈門對外貿易一度迅猛增長，但很快便陷入滯銷困境，直到十九世紀60年代初期方有改觀。此後，對外貿易緩緩上升，間有回落。試看下表：

在近代中國，通商口岸城市的近代化模式一般是以對外貿易為其發展的原動力，從而帶動城市工業、金融業、市政等各方面的建設。這可以從上海的崛起過程中看出來。然而，廈門的情況卻是個例外。

表1 1865-1938年廈門直接對外貿易統計

單位：千海關兩

年份	貿易總值	年份	貿易總值
1865	6,712	1905	14,224
1870	5,867	1910	16,316
1875	8,084	1915	11,662
1880	9,050	1920	11,616
1885	11,778	1925	20,415
1890	9,637	1930	25,619
1895	13,563	1935	11,789
1900	12,499	1938	7,916

資料來源：歷年海關貿易統計

從上表可見，廈門淪陷前的1938年，貿易總值已回落到60餘年前的水平。抗戰勝利後，廈門的對外貿易亦無多大起色。

整體而論，近代廈門對外貿易盛衰相間、起落不定，總體發展幅度甚微。從1865年到1932年近70年間，其對外貿易總值僅增長4.2倍。若再考慮物價上漲的因素，這一增幅就更微弱了。因而，對外貿易很難被視作驅動廈門城市近代化的因素。

那麼，廈門城市近代化的主要動力是甚麼呢？筆者認為，是近代福建南部持續不斷、人數頗巨的海外移民。對此，有必要詳加申論。

在廈門開埠前的數百年間，福建南部地區已出現海外移民，但大規模的海外移民，則始自近代。這一方面是因為十九世紀以來，西方資本主義迅速發展，加劇了對東南亞等殖民地的經濟掠奪，這需要大批廉價勞動力，加上非洲奴隸販運的終結使這一勞力市場需求更形迫切；另一方面，近代西方資本入侵

據載，廈門開埠幾年間，陸續有近萬名契約華工從廈門被運往法屬布爾邦島、古巴、秘魯、英屬圭亞那、舊金山等地，估計每年人數不下3,000人。圖為當時被稱作「豬仔」的華工從廈門登船的情況。



中國，導致社會經濟結構急劇變動，遂產生大批破產的農民、手工業者、小商販，形成相對過剩的勞動力。這使成千上萬的福建南部居民漂洋過海，到世界各地（以東南亞為主）謀求生路，其中包括數量頗巨的所謂「契約華工」。

據載，廈門開埠後，西方人口販子就在此掠賣華工。開埠幾年間，陸續有近萬名契約華工從廈門被運往法屬布爾邦島、古巴、秘魯、英屬圭亞那、舊金山等地<sup>⑦</sup>。而「從廈門前往英屬海峽殖民地的移民勞工人流從未間斷」<sup>⑧</sup>，估計每年人數不下3,000人。第二次鴉片戰爭後，由於清政府被迫允准華工出國合法化，既為西方列強掠賣華工大開方便之門，也刺激了沿海居民的海外遷移；加之這一時期東南亞地區錫礦業和煙草、可可等經濟作物種植業的興盛，對華工需求更大，使移民人數不斷上升。至1890年，淨遷移人數累計達39萬人<sup>⑨</sup>。

十九世紀90年代後，福建南部海外移民進入高潮。從1890至1930年的40年間，累計約136萬人遷移海外，每年的淨遷移人數高達3.4萬人<sup>⑩</sup>。此後，由於受資本主義世界經濟危機的影響，東南亞地區的錫礦業和經濟作物種植業由盛入衰，福建南部地區的海外移民才轉入低潮。至1949年，淨遷移人數約4萬人<sup>⑪</sup>。

由上可見，近百餘年間經由廈門遷移海外的福建南部居民，其淨遷移人數高達179萬。正是這一川流不息的海外移民潮，刺激、帶動了廈門城市的近代化。

福建南部海外移民作為廈門城市近代化的主要驅動力，其影響可由以下三方面觀之。

整體而論，近代廈門對外貿易盛衰相間、起落不定，總體發展幅度甚微。因而，對外貿易很難被視作驅動廈門城市近代化的因素。筆者認為，廈門城市近代化的主要動力，是近代福建南部持續不斷、人數頗巨的海外移民。

## 海外移民潮帶動下的航運業

首先，近代福建南部地區持續不斷的海外移民潮，是以廈門為出入口岸的。在海外移民的帶動下，出入廈門口岸的流動人口，尤其是來往於廈門與東南亞各地間的移民流動人口，數量相當可觀。由此促發近代廈門的海上客運業，從而帶動廈門近代航運業的發展。試看下表：

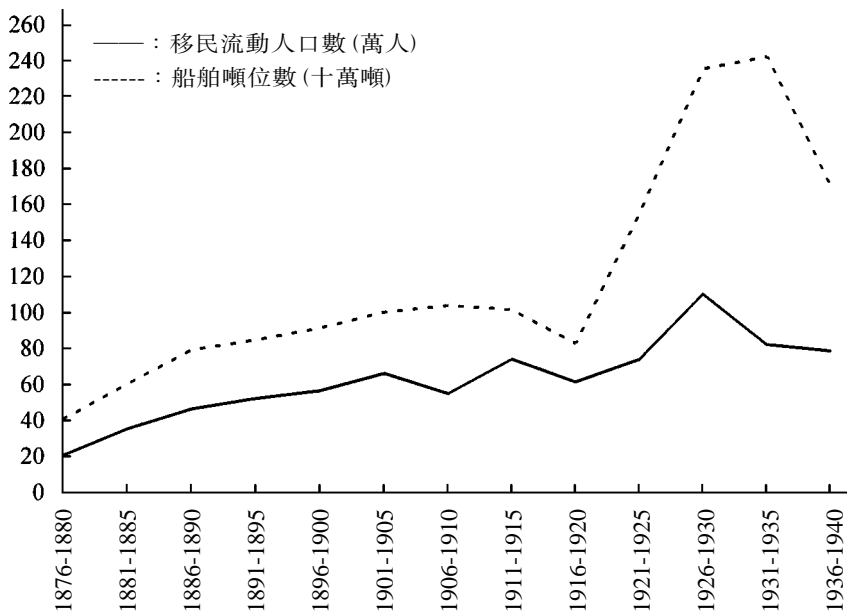
表2 1876-1940年出入廈門口岸的移民流動人口與船舶噸位數統計

單位：萬人、十萬噸

年份	移民流動人口數	出入船舶噸位數	年份	移民流動人口數	出入船舶噸位數
1876-1880	20.8	40.94	1911-1915	74.6	102.07
1881-1885	35.7	60.78	1916-1920	61.9	83.34
1886-1890	46.8	79.76	1921-1925	74.5	155.91
1891-1895	52.7	85.27	1926-1930	111.0	236.26
1896-1900	57.0	91.79	1931-1935	82.8	243.17
1901-1905	66.6	100.59	1936-1940	79.4	171.04
1906-1910	55.3	104.41			

資料來源：Trade Returns, Amoy, 1875-1940.

從表2可見，在海外移民流動人口的推動下，出入廈門口岸的船舶噸位數從1876-1880年的平均每年約82萬噸，增長到1926-1930年的平均每年約470萬噸，增幅達5.7倍。至於兩者間的相關性，可由下圖進一步觀之。



註：本圖是據表2數字繪製

航運業的發展帶動了廈門港口的建設，其中以太古公司建造的太古壘船碼頭最引人注目。該碼頭引橋長約50餘米，靠泊能力500噸級，後方陸域建有6間棧房，是當時較先進的綜合性碼頭。

在廈門近代航運業的發展中，輪船航運業迅速取代了傳統的帆船航運業。十九世紀60年代初期，帆船航運無論在船隻數量或噸位總數上均佔優勢。以1863年為例，當年出入廈門口岸的船舶總數為1,358艘，總噸位數為416,460噸。其中帆船954艘，佔70.3%；噸位總數247,816噸，佔59.5%<sup>②</sup>。但60年代後期，情況迅速改變。1867年，輪船噸位數首次超過帆船，佔55.6%。至1874年，則輪船無論在數量或噸位數上均超過帆船。到了1886年，輪船噸位總數已佔93%，基本上取代了帆船<sup>③</sup>。這標誌着廈門航運業的近代化。

在廈門近代航運業發展中，海上客運業一直佔着重要地位。早在1881年，廈門海關稅務司就在其報告中指出：「在過去10年裏，本口岸的客運業有了引人注目的發展」，因而「客運已成了本口岸一個非常重要的經營項目」<sup>④</sup>。另一位海關稅務司則指出：「廈門作為一個港口，依靠年年增長的，大批量的海上客運業維持。」<sup>⑤</sup>據載，自十九世紀80年代後，廈門與東南亞各地間的輪船客運業不斷興盛，形成了廈門—馬尼拉、廈門—海峽殖民地、廈門—荷屬東印度等幾條固定的遠洋客運航線。在二十世紀20-30年代，有6-7家大輪船公司的近50艘大型輪船投入上述各航線的客運業中，定期往返<sup>⑥</sup>。

航運業的發展帶動了廈門港口的建設。在助航設施方面，廈門海關於1865年在大擔島設立了第一座指示船隻入港的大擔燈塔。70年代後，又陸續設置了引導海上航船的北椗和東椗燈塔，以及指示船隻入港的另一座燈塔——青嶼燈塔。1880年後，廈門海關負責管理整個中國沿海南段的航道設施，轄區內的燈塔增加到10餘座，廈門的航道設施更完備了<sup>⑦</sup>。進入二十世紀，廈門沿海的燈塔

先後更換先進技術設備，成為當時第一流的燈塔。除此以外，在出入廈門港的航道上還安置了10餘個浮標和信標<sup>②</sup>。

在碼頭建設方面：自十九世紀70年代後期，各國洋行相繼在廈門建造碼頭，其中以太古公司建造的太古躉船碼頭最引人注目。該碼頭引橋長約50餘米，靠泊能力500噸級，後方陸域建有6間棧房，是當時較先進的綜合性碼頭<sup>③</sup>。至本世紀20年代，廈門港口設施有突破性的發展。由於總面積達15萬平方米的後灘填灘築堤工程的完成，許多舊碼頭得以重建。尤其是太古碼頭的重建，使廈門港能同時停泊兩艘3,000噸級的貨船，使廈門港的面貌大大改觀<sup>④</sup>。

## 南洋僑匯的集散地

第二，近代廈門是僑居東南亞各地海外移民匯款的集散地，這使廈門得以吸納數量頗巨的僑匯。據不完全統計，從1871-1949年，僑匯總數達15.3億元。大量僑匯進入廈門，對廈門的社會經濟發展產生了多方面的影響，尤其是對廈門近代金融業的影響。廈門海關稅務司卓爾敦就曾指出：「廈門(金融)市場受每年海外華僑匯款多寡的影響。僑匯是本地金融業的支柱。」<sup>⑤</sup>這是很有見地的觀察。廈門近代銀行的發育，與僑匯的日漸增多密切相關。十九世紀70年代率先在廈門設立代理處的匯豐銀行，就是以解付僑匯作為其主要業務之一的<sup>⑥</sup>。而二十世紀20年代以降，廈門銀行更是以僑匯為依托。1921年，廈門僑匯突破4,000萬元，比1920年增長了1.3倍。1926年更上升到6,600萬元，1931年則達7,200萬元的最高點，此後也保持在5,000萬元左右<sup>⑦</sup>。在此刺激下，從1921-1930年，廈門新增6家銀行，1931-1936年則有10家銀行開張，以至海關稅務司報告說：「大量銀行的存在是本口岸突出特點。這是每年從南洋匯來的大量匯款的產物。」<sup>⑧</sup>

僑匯對近代廈門的外貿平衡亦起了決定性的作用。近代廈門對外貿易長期處於嚴重入超狀態，幸賴常年不斷的僑匯來平衡(有關數據請參頁52表3)。

值得一提的是，海外移民匯款中有一部分流入了廈門工商業、金融業、交通運輸業、服務業和房地產業等各經濟部門，形成了海外移民投資，這對廈門城市經濟的近代化產生一定影響。

工業方面，海外移民資本是廈門近代工業資本的一個主要來源。據估算，在近代廈門民族工業資本中，海外移民資本約佔80-90%<sup>⑨</sup>。近代廈門最大的企業：廈門自來水公司、廈門電燈公司和廈門電話公司，以及廈門最大的食品工業——廈門淘化大同公司，均為海外移民投資創辦經營。

金融業方面，由海外移民投資創辦或參與經營的有中南銀行廈門分行、華僑銀行廈門分行、中興銀行廈門分行、廈門商業銀行、廈門集友銀行、中國工礦銀行廈門分行、香港集友銀行廈門分行等7家，約佔廈門銀行總數的44%<sup>⑩</sup>。

交通運輸業方面，海外移民投資於航運、鐵路和公路運輸的如本世紀初興建的漳廈鐵路、本世紀20年代創設的漳高汽車公司以及新加坡僑商創辦的和豐輪船公司，都是較突出的事例<sup>⑪</sup>。

近代廈門是僑居東南亞各地海外移民匯款的集散地，從1871-1949年，僑匯總數達15.3億元。其中有一部分流入了廈門工商業、金融業、交通運輸業、服務業和房地產業等各經濟部門，形成了海外移民投資，這對廈門城市經濟的近代化產生一定影響。

表3 廈門對外貿易入超與僑匯比較表

單位：萬元

年份	貿易入超額	僑匯額	年份	貿易入超額	僑匯額
1905	1,967	1,890	1922	3,263	2,790
1906	1,909	1,830	1923	3,035	2,570
1907	1,884	1,760	1924	2,538	4,590
1908	2,101	1,780	1925	2,565	4,500
1909	2,312	2,000	1926	3,893	6,600
1910	2,512	2,160	1927	4,451	5,180
1911	2,020	1,780	1928	4,182	4,480
1912	2,210	1,910	1929	3,926	5,420
1913	2,072	1,760	1930	4,959	6,000
1914	2,011	1,720	1931	6,726	7,200
1915	2,148	1,850	1932	6,124	4,970
1916	1,737	1,500	1933	5,481	4,790
1917	1,498	1,280	1934	3,053	4,330
1918	1,414	1,180	1935	2,916	5,123
1919	2,275	1,890	1936	2,463	5,836
1920	2,263	1,920	1937	2,391	5,712
1921	3,263	4,400	1938	1,022	5,293

資料來源：鄭林寬：《福建華僑匯款》，頁96。

商業貿易方面，海外移民投資開設的商號，資本較雄厚者便有300餘家，經營範圍涉及進出口貿易，以茶葉、棉布、五金、化工、醫藥、糧油等20多種為主要<sup>②</sup>。

相比之下，海外移民對近代廈門市政建設的投資數額最多，影響也最大。近代廈門市政建設起動甚遲，在本世紀20年代以前，廈門還是一個市區狹小、街道狹窄、市容髒亂不堪的小城。20年代起，地方有識之士發起改造市容，成立「廈門市政會」。至1938年的10餘年間，市政建設飛速發展，開拓了市區範圍，開闢了50多條馬路，興建了中山公園，填築了沿海堤岸，市容煥然一新，廈門因而成為福建南部第一座具有現代風貌的城市。而這項大工程的完成，很大程度上依賴海外移民的投資。據統計，整個城市建設工程耗資約1,330餘萬元，其中海外移民的投資佔60-70%<sup>③</sup>。正因為如此，1937年廈門海外華僑公會在呈送福建省政府的諮文中稱<sup>④</sup>：

查廈島自開闢馬路，改良新市區，旅外華僑不惜以多年勤苦粒積之金錢，返國投資，重金購買地皮，建築新式樓房，繁榮市區，提高廈島地位。雖然政府提倡有方，倘非華僑熱心桑梓，踴躍投資，則建設新廈門恐非易事。

海外移民對近代廈門市政建設的投資數額最多，影響也最大。在本世紀20年代起至1938年的10餘年間，市政建設飛速發展，據統計，整個城市建設工程耗資約1,330餘萬元，其中海外移民的投資佔60-70%。

總之，海外移民的匯款及其投資，對近代廈門社會經濟的發展產生着至關重要的影響。正如雷麥先生在其名著《外人在華投資》一書中指出：「(廈門) 這個都市的經濟命脈，完全寄托在海外華僑的匯款上面。」<sup>⑳</sup>這是中肯之評論。

## 僑居地及家鄉的消費市場

第三，近代福建南部大規模的海外移民潮，促成了一個極其特殊的消費市場。這一消費市場包括：(1) 海外移民在僑居地的消費市場，(2) 海外移民及其家屬親戚在國內家鄉的消費市場。這個消費市場對近代廈門城市經濟的發展影響甚大。

我們先看海外移民的僑居地消費市場。這一移民消費市場的形成，是因為海外移民對來自家鄉的某些商品(主要是食品和日用品) 保持着的一種特殊的嗜好。對此，廈門海關稅務司休士有一段極精彩的評述，他說<sup>㉑</sup>：

廈門是中國市場與南方市場的溝通點。南方市場包括曼谷、新加坡、馬六甲、檳榔嶼、爪哇、蘇門答臘、婆羅洲、馬加撒等地。在爪哇、西貢、海峽殖民地(即新加坡、馬來亞、檳榔嶼等)的中國人大部分來自福建，這些人自然希望能夠用上本國生產、製作的產品。所以廈門與海峽殖民地之間存在着不小的貿易。

確實，正是由於海外移民僑居地消費市場的存在，使廈門與東南亞的貿易在廈門對外貿易中一直佔着極重要的一席，尤其在出口貿易方面。據廈門海關貿易統計，在十九世紀後期，廈門對東南亞的出口貿易一直佔廈門出口貿易總額的15-50%。二十世紀以降，由於廈門茶糖兩項出口產品貿易的衰落，廈門出口貿易幾乎靠對東南亞的出口貿易維持，其所佔比重常年保持在70-80%，至30年代更攀升到90%以上<sup>㉒</sup>。

海外移民的消費市場不僅影響着廈門的對外貿易，而且也影響着廈門近代工業的發展，尤其是食品工業。如成立於1893年的廈門「瑞記棧」罐頭廠，其產品「在本地及海峽殖民地很暢銷」<sup>㉓</sup>。而近代廈門最大的食品加工企業——廈門淘化大同公司的創設與發展，更是與移民消費市場息息相關。據調查報告說：「該公司的製品主要銷售國外，消費者絕大部分是華僑。」其銷路遍及東南亞各地，而以新加坡為轉銷站<sup>㉔</sup>。以海外移民消費市場為依托，該公司發展頗為順暢。至1935年，公司資本增至100萬元，公積金30萬元。除原鼓浪嶼、廈門兩個廠外，還在溫州和九龍設立分廠<sup>㉕</sup>，成了廈門最大工業企業之一。

再看海外移民及其家屬、親戚在國內家鄉形成的消費市場，這包括回國移民在國內的消費和其親屬在家鄉的消費。若以平均每人次攜帶150元計，海外移民回國消費數額分別為1841-1890年平均每年約130餘萬元；1891-1930年平均每年約870餘萬元；1931-1949年平均每年約750餘萬元<sup>㉖</sup>。至於移民親屬的消費則基本上仰賴於海外移民的匯款。其數額為1870-1900年每年約600-700萬元；

海外移民及其家屬、親戚在國內家鄉形成一個高於廈門市民消費水平的消費市場，這是因為海外移民經廈門返回福建南部家鄉時，大多在此購買物品。是故，時人曾指出：「沒有南洋，就沒有今日的廈門。」

1901-1920年每年約1,800-2,000萬元；1921-1940年每年約4,500-4,700萬元；1941-1949年每年約1,300萬元<sup>⑧</sup>。顯而易見，這是一個高於廈門市民消費水平的消費市場，因而對近代廈門城市商業的興衰具有較大影響力。正如一位當年在廈門作田野考察的學者所指出：「廈門的商業情形，可以從匯款方面得以解釋，而且只有從匯款方面加以解釋。」<sup>⑨</sup>我們不妨以棉布業為例加以說明。

棉布業是近代廈門的主要商業之一。據經營這一行業的人士披露，近代廈門棉布業的興衰，很大程度受僑匯多寡的影響。當僑匯增加時，營業額隨之上升；僑匯減少時，營業額隨之下降。兩者間存在榮枯與共的關係<sup>⑩</sup>。

棉布業的興衰還受移民回國人數多寡的影響。這是因為海外移民經廈門返回福建南部家鄉時，大多在廈門購買物品，或自己消費，或贈送親友，其中以棉布為大宗。其消費量之大，遠超過當地一般人的水平。據調查，海外移民回國後的棉布消費量，約佔廈門全市棉布營業總額的三分之一。本世紀20年代後期，移民回國人數猛增，廈門棉布業有了較大發展。據1930年的調查，全市棉布商店共63家，其中批發商15家，零售商48家，資本總額106萬元，營業額超過1,000萬元<sup>⑪</sup>。

由以上三方面我們不難看出，海外移民作為廈門城市近代化的主要驅動力，對近代廈門的影響是深刻的、多方面的。是故，時人曾指出：「沒有南洋，就沒有今日的廈門。」<sup>⑫</sup>這是廈門城市近代化最突出的特點。

## 過份倚重海外移民的消極影響

但是，海外移民對廈門發展的影響也存在消極面。這首先表現在近代廈門人口增長緩慢，有時甚至是負增長上。

據載，1832年的廈門人口為148,092人<sup>⑬</sup>。開埠初期(即1845年前後)，市內與市郊人口合計約20萬，全島人口則約30萬<sup>⑭</sup>。但到民國初年，(1913年)人口僅110,460人，比開埠初期大大減少了。此後人口緩慢上升，至1927年為127,441人，至1937年達265,631人，是近代廈門人口的最高數字。此後人口數再度銳減，至1944年僅88,692人，1949年亦僅上升到203,324人<sup>⑮</sup>。足見近代廈門人口發展之曲折與緩慢，這使廈門不能產生城市人口效應。而從城市人口這一城市化發展程度的指標上，可以看出廈門城市近代化的局限性。

海外移民還將近代廈門塑造成一個典型的商業消費城市。近代廈門城市商業之發展，在中國沿海通商口岸中可謂首屈一指。據1932年的統計，全市從業人員計46,965人，其中商人、店伙和小販合計26,354人，佔總數的56.1%<sup>⑯</sup>。至抗戰前夕，廈門有商店5,202家，按當時人口計算，平均每40人就有一家商店，其比例高居全國之首。而商業方面的從業人員計28,454人，佔市內從業人員總數的57.3%<sup>⑰</sup>(此數不包括金融界的從業人數和肩挑小販人數)，足見商業之興旺。

此外，近代廈門的對外貿易總額雖不大，但其人均貿易額卻相當可觀。如1912年人均貿易額為295元，1927年為553元，遠超過全國最大的貿易口岸上海而列居榜首。其中又以洋貨的進口為主。本世紀以後，廈門進出口貿易值比例



保持在11:1。故時人稱廈門為「洋貨傾銷之尾閭」<sup>④</sup>。

相比之下，近代廈門的工業不甚發達。至抗戰前，符合國民政府工廠法規定的工廠僅21家，資本總額530萬元（此時商業資本已達4,210萬元），工人730人。而工業結構也很不平衡，不僅沒有重工業，就連輕工業的發展也很單調。工業企業集中於為城市居民服務的公用事業和以海外移民消費市場為依托的食品加工業上<sup>⑤</sup>。

近代中國沿海通商口岸或多或少具有消費性城市的特徵，但廈門表現得最為突出、最為典型，很大程度上是受海外移民的影響。

作為海外移民家鄉的福建南部，是近代廈門的腹地。這一腹地約包括22個縣，總面積4.7萬平方公里，按本世紀30年代的統計，人口約為518萬人。廈門作為海外移民出入口岸、海外移民匯款集散中心和投資場所、海外移民消費市場的貨源地，自然與其腹地保持着較密切的聯繫。據載，廈門開埠後不久便通過5條商道，與其腹地保持着常流不息的人與物的交流<sup>⑥</sup>。但由於傳統商道以河流為依托，故福建西南部的汀州、龍岩等地區通過汀江水系而與廣東的汕頭、潮州保持更為密切的聯繫。而近代廈門對外貿易發展的曲折、緩慢，尤其是城市工業的不發達，使其無從形成對腹地的強勁輻射力，因而無力打破由於海外移民造成的福建南部青壯年大批離鄉、腹地經濟發展陷入困境的局面。本世紀初，一位廈門海關稅務司就感歎說：「很奇怪，廈門是最早的開放口岸，其周圍內陸地區很早以前就與國外互有聯繫，但福建南部地區至今仍是中國發展最慢的地區之一。」<sup>⑦</sup>這正是廈門城市近代化的局限性所在。

綜上所述，作為廈門城市近代化的主要動力，福建南部地區的海外移民對廈門城市發展既有正面影響，也有負面影響，這對中國正在推行改革開放的新時代留下許多有價值的思考。一個眾所皆知的事實是：近代福建南部海外移民對廈門發展的影響，並沒有隨着近代歷史的結束而消失。自1983年廈門闢為經濟特區以來，這種影響又重新在廈門活躍起來。海外華人，尤其是東南亞華人的投資，成了推動廈門經濟發展的重要動力。其影響的力度、深度及結果如何，顯然值得探討，或許本文能為這一探討作一鋪墊。

作為海外移民家鄉的福建南部，是近代廈門的腹地。但由於近代廈門的城市工業不發達，使其無從形成對腹地的強勁輻射力，因而無力打破由於海外移民造成的福建南部青壯年大批離鄉、腹地經濟發展陷入困境的局面。

## 註釋

- ① 《明清史料》丁編第一本。
- ② 顏希琛：《閩政領要》，卷中（手抄本）。
- ③ 薛起鳳：《鷺江誌》（乾隆朝），卷1。
- ④ 梁章鉅：《退庵隨筆》。
- ⑤⑥④③ 周凱：《廈門誌》（道光朝），卷5。
- ⑦ 戴一峰：〈廈門開埠初期華工出國人數〉，載《福建論壇》，1984年第3期，頁73-74。
- ⑧ 陳翰笙主編：《華工出國史料匯編》，第四輯（北京：中華書局，1981），頁512。
- ⑨⑩⑪ 戴一峰：〈近代福建華僑出入國規模及其發展變化〉，載《華僑華人歷史研究》，1988年第2期。

- ⑫ Trade Reports and Returns, Amoy, 1887.
- ⑬ Trade Returns, Amoy, 1863-1886.
- ⑭ Trade Returns, Amoy, 1881.
- ⑮ Trade Reports and Returns, Amoy, 1885.
- ⑯ 廈門工商廣告社編印：《廈門工商業大觀》(廈門，1932)，第四章，頁6-10。
- ⑰ Decennial Reports, Amoy, 1882-1891; Trade Reports, Amoy 1865-1881.
- ⑱ Decennial Reports, Amoy, 1922-1931.
- ⑲ Decennial Reports, Amoy, 1882-1891.
- ⑳ 廈門港誌編纂委員會編：《廈門港史》(北京：人民交通出版社，1993)，頁189-95。
- ㉑㉒ Decennial Reports, Amoy, 1932-1941.
- ㉓ [日]外務省通商局：《福建事情》(東京，大正10年)，頁39。
- ㉔㉕ 鄭林寬：《福建華僑匯款》(福州：福建省政府秘書處統計室，1940)，頁97；30。
- ㉖ 廈門華僑誌編委會：《廈門華僑誌》(廈門：鷺江出版社，1991)，頁192-98。
- ㉗ 《廈門文史資料》，第十四期，頁38。
- ㉘㉙ 林金枝、莊為璣編：《近代華僑投資國內企業史資料選輯》(福建卷)(福州：福建人民出版社，1985)，頁338-39；351-62。
- ㉚ 陳達：《南洋華僑與閩粵社會》(長沙：商務印書館，1937)，頁173。
- ㉛ 《廈門市政府公報》，第24期。
- ㉜㉝ 雷麥：《外人在華投資》(上海：商務印書館，1959)，頁140；140。
- ㉞ Trade Reports, Amoy, 1864.
- ㉟ Trade Reports, Amoy, 1864-1940.
- ㊱ Decennial Reports, Amoy, 1902-1911.
- ㊲ 廈門市工商聯檔案，1958年。
- ㊳ 《華僑日報》，1935年8月2日。
- ㊴ 按移民回國人數估算。
- ㊵ 鄭林寬：《福建華僑匯款》，頁97；林金枝：〈略論近代福建華僑匯款〉，載《中國社會經濟史研究》，1988年，第3期。
- ㊶ 《廈門市私營棉布業歷史資料》(未刊本)，頁17-22。
- ㊷ 《廈門文史資料》，第四期，頁112。
- ㊸ 《商業月報》，第15卷，第8號，1935年8月。
- ㊹ 關於開埠初期的人口，我們有如下3個估計數字：(a) 25萬；(b) 30萬；(c) 30-40萬。參見戴一峰：〈近代福建的人口遷移與城市化〉，載《中國經濟史研究》，1989年，第2期。
- ㊺ 《江聲報》，1948年12月27日；廈門市政府編印：《廈門要覽》(廈門，1946)，頁9。
- ㊻ 福建省政府統計處編印：《福建省統計年鑒》(福州，1937)，頁16、801。
- ㊼ 《廈門工商業大觀》，頁75。
- ㊽ 劉大鈞：《中國工業調查報告》(北京：資源委員會出版，1936)。
- ㊾ Trade Reports, Amoy, 1880.
- ㊿ Trade Reports, Amoy, 1892-1901.

**戴一峰** 廈門大學歷史系副教授兼中國海關研究中心副主任，中國經濟史學會理事。已出版個人及合作專著多部，並發表有關中國近代經濟史、中外經濟關係史、中國海關史、海外華人華僑史等方面論文60餘篇。