

殖民治理的二重性： 英租时期威海卫近代化的发展和困境（1898—1930）

刘耀辉，彭冬洁

（重庆师范大学 历史与社会学院，重庆 401331）

摘要：自鸦片战争以来，西方列强通过“破坏性使命”和“重建性使命”，将自身的影响范围从中国的沿海地区不断拓展至内陆腹地，深刻影响了近代中国的历史发展进程。英国在威海卫的殖民治理呈现出鲜明的二重性。一方面，在殖民当局的管理下，威海卫在基础设施、制度框架及对外贸易等方面实现了近代化的起步；另一方面，这种发展本质上具有深刻的依附性，本质上是殖民主义的寄生产物。威海卫“重建性使命”的践行始终服务于英国的远东战略，致使发展规划缺乏连续性；加之殖民统治下形成的财政依附，进一步加剧了其近代化的困境。概言之，英租时期威海卫仅实现了有限的近代化，难以达成真正的自主发展，这是殖民治理逻辑的必然结果。

关键词：英租威海卫；殖民治理；近代化；二重性；发展困境

中图分类号：K251

文献标识码：A

文章编号：1672-1217(2026)01-0104-13

收稿日期：2025-11-18

基金项目：重庆市社会科学规划项目(2020YBLS174)；剑桥大学钦定现代史教授群体研究。

作者简介：刘耀辉(1976-)，男，湖南邵阳人，重庆师范大学历史与社会学院考古文博学院教授，历史学博士；
彭冬洁(2001-)，女，山东聊城人，重庆师范大学历史与社会学院考古文博学院硕士研究生。

一、英租威海卫殖民治理模式的构建

英国在威海卫的殖民治理模式构建是一个兼具地缘战略考量和行政管理调整的复杂过程，这其中既受到威海卫自身区位条件的影响，也体现出英国殖民政策的阶段性特征。威海卫因其“三面临海，一面靠山”的独特地理优势，被清政府选为北洋水师的重要基地。进入19世纪，随着国际形势突变，资本主义列强掀起了瓜分世界的狂潮，作为老牌资本主义强国的英国，为维护其在远东太平洋的利益并制约俄国和德国，于19世纪末租借威海卫。威海卫先后由英国海军部(The Admiralty)、英国陆军部(War Office)和殖民部(Colonial Office)管辖，在不同部门的管理下，其殖民治理模式不断调整，呈现出阶段性演变的特征。最终形成以行政机构精简和有限经济开发为特征的殖民治理体系。

（一）威海卫的区位优势与英国租借^①

威海卫地处胶东半岛最东端，三面濒临黄海，东隔海与朝鲜半岛相望，北与辽东半岛相对，西依昆嵛山余脉，其地理特征决定了其在历史上的战略地位与功能演变。威海卫的建置始于元代(1264—1294)，因“南粮北运”被辟为海运枢纽。明代，为应对倭寇袭扰，明太祖在“置重在海”的策略下，将其设为山东“七大卫所”^②之一，成为海防重镇。清朝后期，因士绅阶层的海权意识逐渐增强，威海卫具备“三面皆系高山，唯一面临海，而外有刘公岛为之屏蔽”的地理优势和“轮船出与敌战，胜则可追，败则可退而自固，此威海

^①此处“威海卫”范围应与1900年中英联合勘界后的“威海卫”范围区分。此处“威海卫”指“北自卫八里至海，南自卫八里至接官亭，接文登县界；东自卫一里至海；西自卫五十五里至初村庄，接宁海州界”。

^②“洪武三十一年五月二十日，丙寅，置山东都指挥使司属卫七，曰安东、曰灵山、曰鳌山、曰大嵩、曰威海、曰成山、曰靖海。”[明]姚广孝等纂修：《大明太祖高皇帝实录》卷二百五十七，据台湾“中央研究院”历史语言研究所1962年校勘本影印，上海：上海书店出版社，1990年，第95页。

之防也”^①的防御优势，光绪七年（1881）被正式定为北洋水师驻泊地，其军事枢纽地位由此确立。

尽管威海卫在元代因海运形成了“船舶辐辏”的盛况，但明清两朝的“海禁”与“闭关锁国”政策使其港口功能逐渐衰落。直至近代，威海卫的经济仍以自给自足的小农经济为主，贸易规模有限。随着中国通过被迫开放的条约口岸，逐渐被卷入全球经济网络，威海卫作为沿海要冲，其经济与战略地位由此重构。该地“……刘公岛北通朝鲜、旅顺，东接日本、琉球，南望崇明、台湾，西达天津直沽”^②，加之港湾内水深约四丈，周围山脚曲折环绕，形成天然屏障，港湾底部可停泊百余艘船只，用以躲避正北和东北方向的风浪。因此在列强瓜分中国的狂潮中，成为被觊觎之地。

早在19世纪初，英国就开始对威海卫进行考察与测绘，掌握了其海口、航道及刘公岛的详细情况。^③19世纪末，在沙俄强租旅顺、德国强租胶澳后，英国出于维持自身在远东的利益并制衡他国的目的，迅速将目光投向地处渤海湾的威海卫。1898年，英国海军部上校刘易斯（J. F. Lewis）的调查报告详细列举了威海卫的优势，包括港口条件优越、刘公岛的屏障作用、气候适宜以及经济发展潜力等。基于上述方面的考量，英国于1898年7月1日与清政府签订了《订租威海卫专条》，正式开启了其对威海卫^④的殖民统治。

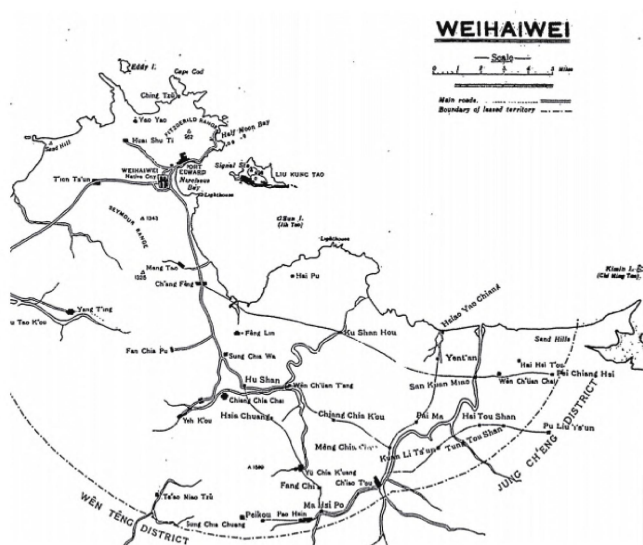


图1 威海卫地图（英国版）

资料来源:Colonial Office, WEIHAIWEI, Report for 1903, London: H. M. S. O., p. 17

（二）殖民治理模式的构建过程及特点

英国在威海卫的殖民治理体系（1898—1930）呈现阶段性演变特征：从初期的军事优先模式，逐步调整为以精简行政与有限经济开发为特点的管理体制。这一过程明显体现出英国殖民政策的实用主义倾向。

^①丁宝楨：《筹办海防折》（光绪元年十月初一日），沈云龙主编：《近代中国史料丛刊》第八辑，台北：文海出版社，1969年，第1389页。

^②〔清〕畢懋第修，郭文大纂：《〔乾隆〕威海卫志》卷二，清乾隆七年（1742）刻本，民国抄本，中国国家图书馆藏，第2页。

^③“早在1813年（清嘉庆十八年）。英国皇家海军的阿里斯特号快帆船和里拉号单帆船曾在港内停泊，观察威海卫形势。1832年（清道光十二年）7月，英国东印度公司间谍船阿美士德号，又来到威海卫湾港侦察、测量了一天，掌握了海口、航道、刘公岛及港湾沿岸形势等大量情况。”宋协生、刘德煜：《英国租占威海卫始末》，济南：山东人民出版社，1998年，第32页。

^④文章所指的威海卫范围为1900年中英双方勘界后的范围“在原文登、荣成两县境内，东西长26英里，南北宽18英里，除威海城不计外，总面积为288平方英里（亦说260平方英里）。就地势而言，可分为三种：一为商埠区（码头区），次为刘公岛区，再次为乡区。刘公岛东西长2海里，南北宽1海里，周围有5海里。除威海卫城外。”刘晓焕编：《帝国主义侵略山东始末》，中共党史出版社，2005年，第94页：“租借时，划定之区域，系按全湾沿岸十英里为界。是不仅包括文登县属之卫治原有区域在内，并将牟平荣成二临之边境，亦划入租借范围。计界内可分为四区：（一）刘公岛；（二）卫城；（三）码头区即爱德华埠；（四）四乡区。”朱世全：《英国租借威海卫时期之地方情形》，威海市政协科教文史委员会编：《英国租占威海卫三十二年》（威海文史资料第十辑），威海：威海市新华印刷有限公司，1998年，第23-25页。

1898—1900年英国海军部和陆军部对威海卫发展的规划及殖民治理模式以军事防御为主。1898—1900年为英国租威海卫殖民治理模式调整的军政过渡时期。威海卫当地的发展规划、机构设置与资源调配均围绕英国远东海军基地的防御职能展开,呈现“军政一体”的过渡性架构。1898年7月1日英国租占威海卫后,迅速将其定位为远东海军基地。1898年5月日军撤离后,威海卫由英国海军部直接管辖,随后成立了威海卫临时行政公署,刘公岛被改建为军港,驻扎远东舰队及海军陆战队。^①而后,英国陆军部为补充驻军力量,1899年在当地征募华人组建“华勇营”(Chinese Regiment),规模从初始600人扩编至1300余人。^②此阶段威海卫的治理架构呈现高度军事化的色彩,而行政系统尚属雏形。海军部同时进行勘界调查,并评估当地资源,人文风俗习惯等,为后续治理奠定基础。尽管如此,海军部和英国陆军部都不希望保留自身对威海卫的管理与控制权。1901年1月1日勘界完成后,威海卫正式交由殖民部进行管理。

1901年后,威海卫的殖民治理模式由军事主导转向民政管辖,并以《1901年枢密院威海卫法令》为法律基础,建立起高度集权的“精简行政”模式。1901—1906年为英国租威海卫殖民治理模式调整的民政建制时期。自威海卫的管理权被交予英国殖民部后,威海卫的殖民治理模式一直处于民政转型与行政简化的发展阶段。由于南非战争以及本国财政紧缩,英国政府于1901年将威海卫管辖权移交殖民部,并调整其职能为海军疗养地,以减少军事开支。同年7月24日,英国颁布了确定威海卫的政治制度结构及运行方式的宪法性文件——《1901年枢密院威海卫法令》(The Weihaiwei Order in Council, 1901)(以下简称“《法令》”),该法令的颁布,体现了英国作为宗主国对威海卫的直辖统治权,为英国在威海卫建立殖民统治提供了法律保障。1901年英国设立了威海卫行政公署。作为租借地最高管理机构,行政公署设最高长官即行政长官一人,为殖民政府最高首脑,根据《法令》的规定,行政长官由英国国王“随时以敕令任命之”。行政长官除享有行政权外,还享有一定的立法权和司法权。《法令》第三条明确指出,该长官应依照本法令,及其任命所授与之职权,或皇帝随时颁发之训令手谕,或秉承枢密院之训令,或由国务大臣转承皇帝之命,或依据该地以前或日后颁行之一切法令,以皇帝名义代行统治,并依法执行该地政府所有职权范围内之各种事宜。第九条也明文规定,“行政长官为维持地方及居民的秩序安宁,及善良政府,须在当地制定及颁布法令……每项条例从颁布之日起将被确定下来,并有法律效应,除非国王否决,在条例发布之日起一年内,由国务大臣通知行政长官。”^③在第三条和第九条法规的规定下,威海卫行政长官的实际权力远超英属各殖民总督。相关法条的颁布促使行政长官在法律意义上成为威海卫凌驾于一切之上的人物,更为日后威海卫行政长官建设和发展“精简行政”的殖民治理模式提供了法律的支持和权力的基础。

英国在威海卫的殖民治理以“间接统治”为框架,通过精简行政层级、融合传统权力结构与局部近代化措施,在1906年形成低成本、低干预的体系化殖民管理模式。1906—1930年为英国租威海卫殖民治理模式完善定型时期。威海卫首任行政长官骆克哈特(James H. S. Lockhart)基于其在香港的殖民治理经验,力图在威海卫推行“间接统治”模式:政府仅设行政长官、副职及核心部门,基层则依托传统乡村精英(如村长、乡绅等)来治理。该体制强调行政效率,并在“循旧制”框架下局部吸纳近代化措施(如警察局设立、法制体系引入)^④,形成“低干预,低成本”管理模式。1902年后,英国在扩大税收的情况下有限度投资港口与基础设施建设,鼓励当地发展对外贸易,试图提升威海卫的财政自给能力。尽管经济激励成效有限,但其治理体系完成了从军事管制向民政管理的制度化过渡,体现了殖民体制在威海卫的适应性调整。经过骆克哈特对治理模式多年的探索和发展,1906年,威海卫行政公署将在租借地划分为南北两大行政区,分设长官公署管理。至此形成了“行政公署——南、北区行政公署——小区——村”(见图2)这样一套较完整的殖民治理模式。这套殖民治理模式既适应了威海卫本土的乡间管理习俗和模式又减少了中外民族冲突,既实

① The Treaty Ports in China and Japan. (Described at item level), ADM 125/108, The National Archives, Kew.

② 刘晓焕编:《帝国主义侵略山东始末》,北京:中共党史出版社,2005年,第95页。

③ Pamela Atwell, *British mandarins and Chinese reformers: the British administration of Weihaiwei (1898—1930) and the territory's return to Chinese rule*, HongKong: Oxford University Press(China), 1985, p. 52-59.

④ 中共威海卫市委党史研究院、威海市地方史志研究院编:《英租时期威海卫行政公署年度报告 1902—1929》,刘本森译,北京:团结出版社,2020年,第63-64页。

现了英国政府对威海卫维持最低“统治成本”的要求，又将威海卫牢牢控制在殖民当局的手中。

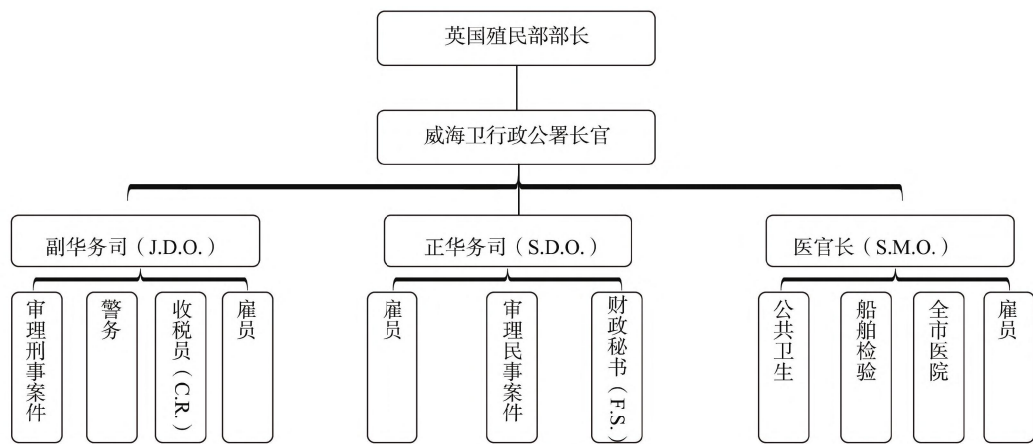


图 2 1906 年威海卫行政公署管理框架图

资料来源：朱世全：《英国租借卫时期之地方情形》，威海市政协科教文史委员会编：《英国租占威海卫三十二年》（威海文史资料第十辑），威海：威海市新华印刷有限公司，1998 年，第 70 页。

二、殖民治理下威海卫近代化的发展

英国对威海卫实施的长达三十二年的殖民治理，深刻影响了当地的社会经济结构，呈现出明显的混合性特征——近代化设施的引入与殖民控制的目的交织并行。英国当局主导的道路与码头建设虽增强了区域联通性，但其军事防御的战略意图优先于本地发展的需求。行政总署在当地推行的混合法律制度既带来司法程序革新，也因行政干预导致司法工具化。而依附型经济的形成，则使威海卫深度嵌入了英国殖民贸易网络，缺乏自主发展空间。由此可见，在英租威海卫期间，当地所呈现的近代化，仅仅是一种表象，其背后蕴含着英国殖民扩张的根本目的，即维护自身殖民版图，增加本国经济收入。

（一）交通设施的悖论性建设

英国殖民当局在威海卫的交通建设呈现服务于军事控制的工具性特征。英租威海卫初期，当地发展极为受限，恶劣的陆路交通状况成为主要制约因素。从烟台到威海卫，许多路段仅是狭窄小路，马车难以通行，主要交通工具只有驮载牲口。^① 崎岖的地势和原始的交通，也使威海卫与半岛其他地区的交流困难重重。在这种情况下，英国殖民当局开始对威海卫的交通基础设施进行改造。

为改变威海卫的交通困境，英国殖民当局在公共工程建设上大量投入，重点发展境内交通。殖民当局表面上改善了当地交通条件，实际是为实现自身军事防御需求服务。威海卫行政公署将占领前 10 年除职员薪酬等办公费用外的大部分支出用于道路和码头建设，1901 年修筑约 23 英里土路，1903 年拨专款 18280 美元维修码头主干道并铺设碎石^②，此后持续整修辖区道路、修筑沿海汽车干道，截至 1927 年可通车道路总长约 50 英里。此外，威海卫行政公署（以下简称“行政公署”）还根据当地气候地理条件修建涵洞、桥梁和排水渠以保障道路通行安全。在海上交通方面，行政公署发动当地绅商参与，1904 年计划扩建码头，1916 年坞口建码头提议实施^③，1921 年坞口提升计划完成开业，1918 年商会筹资修筑胜德码头并设

① 原文“从烟台到威海卫边境的路，许多地段只是一条小路，马车不可能通过，只能看到驮载的牲口来往于通商口岸”，“崎岖的小路，除了一些骡子和手推车以外，很少有别的交通工具。”中共威海市委党史研究院、威海市地方志研究院编：《英租时期威海卫行政公署年度报告 1902—1929》，刘本森译，北京：团结出版社，2020 年，第 112 页。

② 朱世全：《英国租借威海卫时期之地方情形》，威海市政协科教文史委员会编：《英国租占威海卫三十二年》（威海文史资料第十辑），威海：威海市新华印刷有限公司，1998 年，第 75 页。

③ 中共威海市委党史研究院、威海市地方志研究院编：《英租时期威海卫行政公署年度报告 1902—1929》，刘本森译，北京：团结出版社，2020 年，第 347 页。

立“海湾建设资金”改善海上交通、升级配套设施,截至1930年该资金达8万元用于新建码头和公路^①。这些交通改造客观上加强了境内联系,促进了城乡人口与货物往来,推动交通工具变革,降低运输成本,提高运输能力,提升了货物装卸量和港口吞吐量。然而,从殖民本质来看,英国通过以上交通设施建设,形成了纵横交错的交通运输网络,得以高效地控制租借地,将其作为军事补给和贸易中转战略据点,扩大在华贸易影响力,这也充分体现出基础设施建设的悖论性,即表面的建设成果背后是满足殖民侵略需求的目的。

威海卫在英国殖民统治下的交通设施建设,充分体现出复杂而矛盾的特征。马克思的殖民双重使命理论指出:“英国在印度要完成双重的使命:一个是破坏的使命,即消灭旧的亚洲式的社会;另一个是重建的使命,即在亚洲为西方式的社会奠定物质基础。”^②英国在威海卫开展的交通建设,则与该理论形成了跨区域的呼应。为当地带来了先进的技术与施工经验,推动了交通网络的形成,在一定程度上促进了城市化进程,这无疑是其“建设性使命”的体现。但与此同时,这种建设是根植于殖民统治的战略需求,其背后的深层目的是为了更高效地掠夺资源、拓展市场、强化殖民控制。威海卫的重要交通枢纽由英方把控,民族工商业的货物往来很大程度上受到限制,传播“新思想”的有识之士更是难以通过层层关卡进入当地,这在很大程度上摧残了威海卫当地民众自发产生的近代化萌芽。这便是其“破坏性使命”的深刻体现。“殖民政策和帝国主义在资本主义最新阶段以前,甚至在资本主义以前就已经有了。以奴隶制、农奴制等为基础的社会,是和殖民政策完全相适应的。”^③殖民统治下的交通设施建设,不过是辅助殖民扩张的一种手段,其背后隐藏着对当地人民的剥削与压迫。

(二) 法律移植的双重效应

英国在威海卫的殖民统治实践,展现了一种典型的法律移植困境——作为殖民治理工具的司法改革,既包含着改造原有司法体系的现代化尝试,又不可避免地沦为强化殖民控制的政治手段。光绪二十四年(公元1898年)《订租威海卫专条》签署后,英殖民当局于1901年7月24日颁布了具有宪法地位的《一九〇一年威海卫枢密院令》(The Weihaiwei Order in Council, 1901)具有宪法性地位的法案,以此建立了一套兼具法律移植与本土调适双重属性的法权体系。该法令在条文设计上参照香港的法律框架,其中第九条明确规定“在此条款下,所有在香港施行之法律规章,得审度情势,酌量变通,使适用于该地”^④,据将此威海卫纳入英帝国的殖民法律体系。1906年殖民政府调整行政组织时,南北两大行政区的长官同时兼任司法审判官;1916年改革后,正、副华务司更直接掌握民事与刑事审判权,形成典型的“行政兼理司法”模式^⑤。此类制度设计虽然违背了英国本土的司法独立传统,却高度契合了殖民统治对高效管控的诉求。殖民档案所示,法官选拔的首要标准并非法律专业素养,而是“熟悉当地语言、习俗及民众心理”^⑥。这种对司法专业性的刻意弱化,则揭示了殖民当局将法律体系视为社会控制工具的本质。

法律移植的混合性特征,在司法实践中表现得尤为显著。枢密院令虽规定民事案件应依据“中国或其他当地人的法律和习俗”^⑦,但所谓的本土化实践充满殖民逻辑的介入。更讽刺的是,尽管在当地的刑事审判标榜使用英国成文法,但在实际操作中,法官的“无限自由裁量权”使判决充满不确定性^⑧。首任行政长

①中共威海卫市委党史研究院、威海市地方史志研究院编:《英租时期威海卫行政公署年度报告1902—1929》,刘本森译,北京:团结出版社,2020年,第455页。

②《马克思恩格斯文集》第2卷,北京:人民出版社,2009年,第686页。

③[苏]《列宁全集》(第二版增订版)第27卷,中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局编著,北京:人民出版社,2017年,第399页。

④王一强:《英租威海卫的外来法、本土法与民间法》,《甘肃政法学院学报》2005年第5期。

⑤邓向阳:《米字旗下的威海卫》,济南:山东画报出版社,2003年,第46页。

⑥Department of Secretary to Government, Annual Report, 1913, CO 873/377, The National Archives, Kew.

⑦王一强:《英租威海卫的外来法、本土法与民间法》,《甘肃政法学院学报》2005年第5期。

⑧Pamela Atwell, *British mandarins and Chinese reformers: the British administration of Weihaiwei (1898—1930) and the territory's return to Chinese rule*, Hong Kong & London: Oxford University Press, 1985, p. 89.

官骆克哈特曾坦言：“法官既是调查者又是裁决者，其双重身份天然制约着司法的中立性。”^①这种结构性缺陷导致司法实践呈现明显的种族差异化倾向——涉及英国人的案件往往适用更严格的程序标准，而华人诉讼则普遍采用简化流程。^②

更值得深思的是，这种混合法律体系在效率提升的表象下，隐藏着深刻的殖民统治危机。表面观之，英国人建立的司法系统确实展现出某些近代性优势：地方法院每日开放且免收讼费，使得“即便是最微小的纠纷，通过法律解决也比传统调解更快捷”^③。但这种效率提升的代价，是司法逐步异化为社会控制的精密工具。当殖民官员同时担任警长、税务官和法官时，司法裁决不可避免地受到行政管理的干扰。1908年轰动一时的“刘氏地产纠纷案”即为明证：当案件涉及英国商社利益时，法庭竟突破契约法原则，以“公序良俗”为由推翻既有地契^④。此类裁判不仅损害了法律的可预期性，更使华人精英逐渐认清殖民司法的工具本质。至1920年代，随着民族主义思潮兴起，威海卫商会开始系统性地规避殖民法庭，转而复兴宗族调解传统。这一司法权威的衰退过程，恰是法律移植未能真正本土化的必然结果——当移植的秩序与地方社会未形成伦理认同时，再精密良好的法律设计也终将沦为无本之木。^⑤

（三）依附型经济结构的发展

英租威海卫期间，当地经济呈现出鲜明的依附型特征，集中体现在贸易、产业、关税政策、金融政策等多个关键领域。这些方面相互关联、彼此影响，共同促成了威海卫对英国殖民经济体系的深度依赖。

在贸易结构上，威海卫的贸易状况呈现出显著的结构失衡与高度依赖性的态势。英国租借之初，威海卫几乎不存在实质性的民间对外贸易，进出口货物仅限于政府物资与海军补给。^⑥在殖民当局的帮扶下，当地贸易品类逐渐丰富，至1920年代已涵盖豆饼、棉纱、皮毛等43类商品，出口范围亦扩展至香港地区、日本、朝鲜以及中国其他通商口岸，但主要贸易对象主要集中在英国及其势力范围之内。当地贸易结构不平衡，出口物品简单缺少附加价值，多以原材料为主。相较于德占时期的青岛（1904年）这种依靠英方盟友国的贸易流向和仅局限于华北地区的贸易范围（见图3），致使威海卫在世界贸易体系中缺乏自主话语权，难以依据自身实际需求灵活调整贸易策略与结构，当地经济发展严密依附英方进出口贸易。因此威海卫在被卷入国际贸易之中后，缺乏独立开拓外部贸易市场的能力与主动性。同时，威海卫作为英国海军度假基地，吸引了在华舰队来此休养。在舰队休养过程中，带动了当地的消费，一定程度上促进了当地的经济发展。当“英国在华舰队的数量削减，到访威海卫的军舰不再像舰队庞大时那样频繁和固定，这自然影响到本港的商业繁荣”，作为骆正廷曾总结道“因为本港（威海卫）经济很大程度上依赖于舰队的到访”^⑦。这也是威海卫当地经济发展严重依附英国的重要实例。

① Pamela Atwell, *British mandarins and Chinese reformers: the British administration of Weihaiwei (1898—1930) and the territory's return to Chinese rule*, Hong Kong & London: Oxford University Press, 1985, p. 94.

② R. F. Johnston, *Lion and Dragon in Northern China*, New York: E. P. dution and company, 1910, Retrieved from Z-Library [accessed 30 Mary 2025], pp. 120-121.

③ R. F. Johnston, *Lion and Dragon in Northern China*, New York: E. P. dution and company, 1910, Retrieved from Z-Library [accessed 30 Mary 2025], pp. 102-104.

④ Pamela Atwell, *British mandarins and Chinese reformers: the British administration of Weihaiwei (1898—1930) and the territory's return to Chinese rule*, Hong Kong & London: Oxford University Press, 1985, 1985, p. 91.

⑤ Pamela Atwell, *British mandarins and Chinese reformers: the British administration of Weihaiwei (1898—1930) and the territory's return to Chinese rule*, Hong Kong & London: Oxford University Press, 1985, 1985, p. 91.

⑥ 中共威海市委党史研究院、威海市地方史志研究院编：《英租时期威海卫行政公署年度报告 1902—1929》，刘本森译，北京：团结出版社，2020年，第17-19页。

⑦ 中共威海市委党史研究院、威海市地方史志研究院编：《英租时期威海卫行政公署年度报告 1902—1929》，刘本森译，北京：团结出版社，2020年，第158-160页。

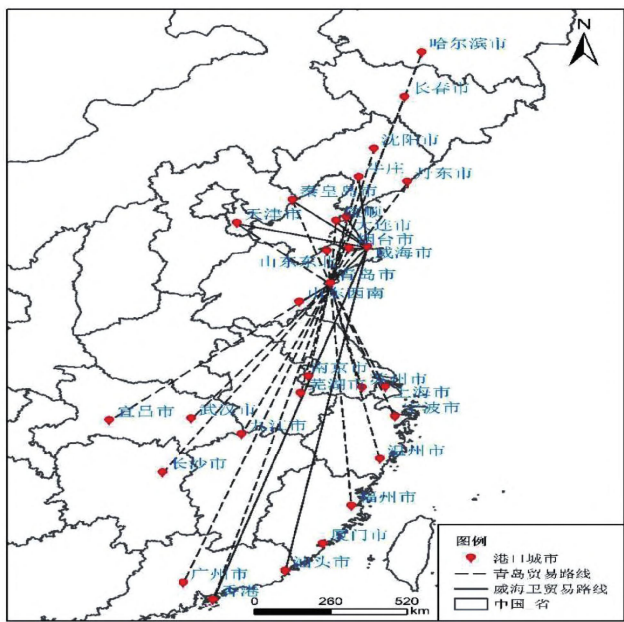


图3 1904年英租威海卫与德占青岛的国内贸易情况对比图

资料来源:中共威海卫市委党史研究院、威海市地方史志研究院编:《英租时期威海卫行政公署年度报告1902—1929》,刘本森译,北京:团结出版社,2020年;Kiachow trade returns for the year1904,中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编:《中国旧海关史料(1859—1948)》(影印本)第39册,北京:京华出版社,2001年,第228-230页。^①

威海卫本地产业与民族资本主义发展受到殖民当局诸多的限制。威海卫由于自然地理因素,传统农业长期处于相对落后的状态,生产方式较为粗放,仅能勉强维持当地人民的基本生活需求,难以形成规模化、产业化发展格局。工业领域同样发展滞后,虽在英国殖民治理的中后期涌现出发网制造业、食盐、丝织业等新兴产业,但这些产业在很大程度上依赖英国的资本与技术支持。如发网制造业,其产品主要出口至中国香港和美国市场;近70%的产量用于出口的食盐业,销售额度更是高度依赖欧洲市场^②;渔业的发展更是得益于中英合资公司提供的机会带动……当地企业多是通过模仿英国商人模式来开展业务,这就使得威海卫地区产业及产品同质化严重,与同为英国租占的香港相比,因为种类匮乏且缺乏创新性产品,即使市场需求未发生微小变化也会对产业自身产生重大影响。

“自由港”免税政策充分彰显了威海卫当地对英国势力范围内贸易网络的高度依赖性。1904年,威海卫获得这一特殊政策,表面上看促进了贸易的增长,实际上这一政策是英国殖民当局以实现威海卫贸易自负盈亏、减轻英国政府财政负担为目的而推行的。威海卫在关税政策制定上毫无自主权,完全受制于英国的利益考量,无法根据本地经济发展的实际需要制定合理的关税策略。这进一步加深了对英国经济体系的依赖程度。同时,在金融政策领域,威海卫也未能摆脱对英国的依附。英国货币在当地经济交易中占据主导地位,本地货币体系(银币)受到严重冲击,难以发挥应有的作用。金融机构大多由英国设立并管理,本地企业和居民在获取金融服务、申请贷款等方面面临重重困难。此外,英国殖民当局制定的经济政策完全以维护英国利益为出发点,税收政策对本地企业课以重税,却给予英国企业诸多优惠;贸易政策则侧重于保障英国商品的输入和本地原材料的输出,极大地限制了本地经济的正常发展。这一系列政策使得威海卫

^①注:更正该图例以及中共威海卫市委党史研究院、威海市地方史志研究院编:《英租时期威海卫行政公署年度报告1902—1929》,刘本森译,北京:团结出版社,2020年中对于“沈阳市”称谓具有错误,经查证史料记载,清顺治十四年(公元1657年)设奉天府。光绪三十三年(公元1907年),裁将军,设奉天省,省会为奉天府(今沈阳市)。1929年4月2日,南京国民政府首次正式将奉天市改为沈阳市,因此此时“沈阳市”称谓应该为“奉天”。周振鹤:《中国行政区划通史(中华民国卷)》,上海:复旦大学出版社,2007年。

^②中共威海卫市委党史研究院、威海市地方史志研究院编:《英租时期威海卫行政公署年度报告1902—1929》,刘本森译,北京:团结出版社,2020年,第587页。

在金融和经济政策方面完全沦为英国殖民经济体系的附庸,缺乏自主发展的工业和独立形成的贸易网络。

三、“近代化发展”失衡的原因

英国在威海卫的殖民治理,虽使威海卫出现了近代化的初步发展,但并未真正推动当地的自主近代化,反而因殖民统治的内在逻辑导致发展进程的严重失衡。这种失衡既源于英国对威海卫的战略定位矛盾,也受制于其财税体制的掠夺性特征,同时受到长期低水平教育投入的制约。通过分析威海卫近代化发展失衡的原因,进一步揭示威海卫的“近代化”并非内源性的社会发展进步,而是殖民统治工具理性的被动产物——其发展模式本质上服务于英国的自身战略需求,而非当地的长远利益。

(一) 定位游移导致资源大量浪费

英国对威海卫的殖民统治始终面临着战略定位的内在矛盾。这种矛盾既体现在军事防御基地与通商口岸的功能冲突上,更深层次反映了大英帝国在远东战略的思维困境。自1898年《订租威海卫专条》签订后,英国对威海卫的战略定位即呈现双重性特征:一方面,使它充当遏制俄国远东扩张(特别是旅顺海军基地势力)的关键支点;另一方面,英国殖民当局亦致力于将其构建为华北商贸网络的重要枢纽,以此强化英国政府在东亚的经济渗透。这种根本性的定位冲突导致了资源配置的长期失衡,并最终制约了威海卫的全面发展。

更深层的问题在于,英国政府内部各部门对威海卫的战略价值存在严重分歧。海军部从地缘政治的角度出发,将其定位为远东舰队的重要基地,投入资金修筑防御工事;而殖民部则更多着眼于经济利益,希望将其发展为自由贸易港。这种部门之间的对立使威海卫的发展政策缺乏连贯性,呈现出明显的摇摆特征。这种战略妥协与政策摇摆所造成的负面影响是持久而深远的。

英国租借威海卫的初衷是为了军事制衡俄国。1898年《订租威海卫专条》签订后,海军部全面接管,将其定位为远东舰队的关键据点,以遏制俄国在旅顺的扩张,英方海军部档案对此有以下记载,“有权在东经121度40分的沿海地区的任何地方修筑防御设施、驻扎军队或采取为防务目的所需的任何其他设施”^①。这种军事优先政策严重挤压了经济发展空间,港口疏浚、铁路建设等基础设施投资不足总预算的15%,导致威海卫虽拥有天然良港,却因交通闭塞,基础设施建设落后等难以形成贸易辐射能力。在1902年,因海军部、英国陆军部、殖民部基于本国财政状况,联袂否决了在威海卫大规模建设海军基地的计划。加之1902年《英日同盟条约》签署,英国远东战略重心转向同日本合作;日俄战争爆发,英国海军未实质性利用威海卫作为作战基地,致使其失去了在太平洋地区制衡俄国的价值。因此威海卫“军事防御基地”的作用也被完全放弃。然而,对当地的军事投资在某种程度上相当于完全被浪费。当时有英国人对此评论道““我们已犯了错误:花了这么长的时间(超过两年)才决定这儿不适合海军发展的用途”^②。英国在威海卫的统治困境,从根本上源于帝国主义时代“战略安全优先于经济发展”的普遍逻辑。威海卫作为军事基地的价值,从一开始就被视为对抗俄国远东扩张的核心筹码。1906年至1920年间,威海卫行政当局先后七次修改发展计划,却始终无法形成连贯的经济政策。这种政策摇摆不仅造成了前期军事投资的巨大浪费,更使威海卫长期处于基础设施落后、商业活力不足的状态。

1901年殖民部接管后,试图将威海卫转型为自由港,以刺激商业发展。1902年2月《泰晤士报》的报道“如同香港是华南商业中心一样,威海卫在未来成为华北的商业中心绝不是不可能的”^③,这反映出当时人们对威海卫定位为贸易港口的发展前景保持乐观态度。但在实际执行过程中却遭遇如铁路禁令,税收依赖等多重结构性限制,“第二香港”的美梦最终破碎。“第二香港”定位的失败绝非偶然,而是英国东亚战略

^①《租借威海卫的协议草案》,国家清史编纂委员会编译组编:《清史译丛》第1辑,北京:中国人民大学出版社,2004年,第194页。

^②刘本森:《英国租占威海卫研究(1898—1930)》,华东师范大学博士学位论文,2015年。To Canton; From Canton. 1-30, FO 228/1546, The National Archives, Kew.

^③邓向阳:《米字旗下的威海卫》,济南:山东画报出版社,2003年,第162页。

内部矛盾的必然结果。从理论上来说,一个成功的自由港需要具备三个核心要素——优越的地理位置、便捷的交通连接、稳定的经济政策,但威海卫一个都未能实现。但先前为争取德国支持而做出的不在山东修筑铁路的承诺,却从根本上限制了当地经济发展的空间。英国为得到德国的支持,与其达成了一致“在它得到威海卫后,绝不会伤害和争夺德国在山东省的利益,也不会在该省给德国制造麻烦”,并特别指出“英国不从威海卫及与之相关的租借地修筑任何进入山东省内地的铁路系统。”^①威海卫偏居山东最东端,与省内其他地区联系薄弱。又因“胶济铁路”的建成致使济南、青岛、潍坊等地的经济腹地持续扩大,“当青岛、烟台、天津等港口占据了华北大市场份份额之后,后起的威海卫自然很难从中分得一杯羹”^②。

而后殖民当局又为弥补军事投入的财政缺口,随即采取了一系列短视的经济政策。如鸦片专卖政策。1901年威海卫成为自由港后,鸦片专卖成为当地重要财政来源。华务司备忘录记载,殖民政府通过招标制度将鸦片经营权授予6家洋行,1903年鸦片税收占财政收入的38%^③。在鸦片贸易受严格管控的1920年和1921年,殖民政府依据1909年第1号条例进口的鸦片数量分别达到了36.16磅和33.33磅(即16.4公斤和15.12公斤),而鸦片每两售价为5先令(政府规定的鸦片价格自1919年12月确定后),两年内鸦片收入就达到了82英镑(1640先令)和75.6英镑(1512先令)^{④⑤}。尽管有关记载并不完备,仅从这三年的记录便可探知,鸦片专卖为殖民当局提供了立竿见影的经济效应。但这种饮鸩止渴的商业发展政策直接破坏了威海卫地区社会生产力,成为后续贸易发展过程中劳动力持续短缺的重要原因之一。

因英国对德承诺放弃铁路修筑权,威海卫被排除在山东铁路网络之外;因军事优先的财政政策,港口设施长期得不到升级;更由于殖民政府的短视,经济发展长期依赖鸦片贸易等不可持续的税收手段。这种结构性缺陷使得威海卫无法像香港或上海那样融入东亚贸易体系。正如历史学者于尔根·奥斯特哈默尔(Jürgen Osterhammel)所分析的,英国在威海的统治展现了一种典型的“半殖民地治理困境”(semi-colonial governance dilemma)——即宗主国既不愿意全面投入,又试图维持象征性控制,最终导致资源配置的持续低效^⑥。

(二) 殖民财税体制遏制当地发展能力

英国殖民政府在威海卫的财政政策具有鲜明的寄生性特征——通过系统性税收压榨、利润汇出等,将当地经济利益持续向宗主国(英国)输送,直接导致威海卫发展资金的结构性枯竭。这种“汲取并压制”的殖民财政,成为制约威海卫自主近代化的根本瓶颈。

英殖民当局通过设置多种类别的税收和征收高额的土地税及商业税,从当地汲取了大量资金,增加了殖民部在威海卫的财政收入。表面看似威海卫出现了近代化的税收体系,实际上则是英国人搜刮当地资金的一种财政工具。据威海卫行政公署年度报告所记载,租借地主要收入来源如下:(1)中国土地税;(2)专营税,白酒和鸦片专营、政府屠宰场专营;(3)舢板费;(4)罚金;(5)岛上和陆上租借的土地和房屋的租金;(6)执照费、房产费。土地税、专营税及执照费又在财政收入中占比较高。^⑦殖民当局针对土地税进行了殖民化改造。威海卫的土地在英租初期几乎都归私人所有,被殖民部接管后,此后政府以土地税的形式对这部分土地的人们进行征收。1901年威海卫租借地的土地税,按中国当时的税收汇率来算是1100个铜钱折合一两白银,相当于同时期中国土地税收的一半。但自1903年后,殖民当局为了增加财政收入,土地

①《拉塞尔斯爵士致布洛夫先生函》,国家清史编纂委员会编译组编:《清史译丛》第1辑,北京:中国人民大学出版社,2004年,第181页。

②刘本森、周沐:《近代威海卫的城市定位、规划与发展研究》,《烟台大学学报(哲学社会科学版)》2022年第6期。

③⑦中共威海卫市委党史研究院、威海市地方史志研究院编:《英租时期威海卫行政公署年度报告1902—1929》,刘本森译,北京:团结出版社,2020年,第83页,第81-82页。

④1919—1921年,在英国货币体系中1英镑=20先令。

⑤China. Code 10 Files 1014-1196, FO 371/8032, The National Archives, Kew.

⑥Jürgen Osterhammel, *Colonialism: A Theoretical Overview*, translated by Shelley · L · Frisch, Princeton: Markus Wiener Publishers, 1997.

税税率也更改为 2400 个铜钱折合一两白银^①，这一举措无疑加大了租借地百姓的税收负担。但骆克哈特坦言道“土地税的征收为租借地取得了不错的收入”^②。专营税的来源主要是殖民政府在当地获得的三项垄断性收入，即鸦片、中国白酒和屠宰场。鸦片和白酒垄断专营在 1902 年为殖民政府的财政带来了 2350 美元和 1200 美元的收入。朱世全对当地的税收有如下描述：“三十年来之威海财政状况，关于岁收方面之激增，殊足惊人。一九〇一年全年收入仅有二万二千二百二十元，而一九二九、一九三〇年度各项税收共四十三万三千七百七十四元。此外尚有改良码头、附加船钞捐二万〇五百四十八元，教育经费附加土地税二千二百〇八元等等。共计已达四十六万三千三百六十五元之巨。前后相较，其激增几达二十倍而有余。为威海有史以来，岁收最旺之数。”^③ 根据表 1. 可知，执照费和税收在年度财政收入的比例在有记载的年份中始终居高不下，更甚者，在英租威海卫的最后三年中所占比例达到了 80% 以上，呈现出英国殖民当局在撤退前对当地进行了最后一波收入上的殖民掠夺。此外，另一个值得关注的点是随着收入的增加，英国政府给予租借地的补助金也大量减少，直至 1922 年，威海卫的财政收支状况已具备自负盈亏的能力，因此英国从 1922 年取消了补助金政策。

英国在威海卫建立的“近代化税收制度”，本质上是一套经过精巧设计的殖民掠夺和遏制机制。通过对土地、专营商品等进行财税垄断，力图通过税收将威海卫改造为一个高效运转的财政泵血机。从税制结构分析，英国殖民者通过税率杠杆构建起一个殖民掠夺和剥削体系。土地税税率提高 2-3 倍的使用银元结算，致使农民承受汇率盘剥；专营税体系则将鸦片、白酒等成瘾性消费品纳入政府垄断，人为制造社会病态以扩大税基；执照费则通过苛细的行政许可，对华人华侨商业活动实施窒息性压制，以保护欧洲商人的根本利益。这种财税组合绝非现代财政管理的示范，而是制度性劫掠的教科书案例。尤为值得注意的是，殖民政府将财政收入对民生领域的投入长期低于 5%，彻底暴露其财政政策的寄生性本质。这种殖民掠夺性财税体制对威海卫经济造成了重大破坏：农业因高额土地税陷入简单再生产循环，手工业受执照费打压丧失转型升级能力……这些破坏严重导致了当地城市近代化的停滞，充分证明殖民财税体系对地方发展能力的根本性遏制。

表 1 1901—1930 年威海卫经济状况表

年份(年)	财政收入 (元)	执照费和 税收(元) *	所占本年度 财政收入的比例	财政支出 (元)	公共工程 (元) *	所占本年度财政 支出的比例	补助金 (英镑) *
1901—1902	22,220	—	—	121,877	—	—	11,250
1902—1903	35,456	—	—	102,044	—	—	12,000
1903—1904	58,586	—	—	165,873	6,064.75	3.66%	9,000
1904—1905	90,355	32,849	36.36%	162,282	3,150	1.94%	6,000
1905—1906	105,934	55,872	52.74%	146,120	—	—	3,000
1906—1907	76,777	26,158	34.07%	160,973	—	—	4,500
1907—1908	80,331	30,769	38.30%	173,340	—	—	10,000
1908—1909	83,277	32,830	39.42%	168,740	—	—	10,000
1909—1910	83,499	58,403	69.94%	145,687	2,738	1.88%	4,400
1910—1911	75,278	50,495	67.08%	145,028	2,360	1.63%	5,000
1911—1912	74,673	50,855	68.10%	153,591	2,393	1.56%	6,000
1912—1913	79,583	50,636	63.63%	146,146	2,670	1.83%	6,000
1913—1914	93,780	61,000	65.05%	166,960	2503	1.50%	8,300

①②中共威海卫市委党史研究院、威海市地方史志研究院编：《英租时期威海卫行政公署年度报告 1902—1929》，刘本森译，北京：团结出版社，2020 年，第 82 页，第 19 页。

③ 朱世全：《英国租借威海卫时期之地方情形》，威海市政协科教文史委员会编：《英国租占威海卫三十二年》（威海文史资料第十辑），威海：威海市新华印刷有限公司，1998 年，第 56 页。

1914—1915	109,687	76,950	70.15%	148,145	19,756	13.34%	5,000
1915—1916	115,662	—	—	155,967	—	—	3,500
1916—1917	126,909	—	—	139,299	—	—	—
1917—1918	142,877	—	—	175,652	—	—	650
1918—1919	150,723	91,932.82	60.89%	184,600	—	—	4,000
1919—1920	161,726	—	—	206,431	38,840	1.88%	7,900
1920—1921	164,973	10,072	61.05%	235,445	18,405	7.82%	2,000
1921—1922	212,464	—	—	203,741	4,429	2.17%	8,000
1922—1923	195,946	—	—	160,466	—	—	—
1923—1924	189,554	—	—	156,383	—	—	—
1924—1925	189,554	—	—	179,944	—	—	—
1925—1926	219,142	—	—	187,432	—	—	—
1926—1927	240,763	—	—	214,331	—	—	—
1927—1928	256,494	210,438	82.04%	247,014	—	—	—
1928—1929	324,636	292,819	90.20%	373,228	—	—	—
1929—1930	433,774	366,231	84.43%	316,830	—	—	—

资料来源：中共威海卫市委党史研究院、威海市地方史志研究院编：《英租时期威海卫行政公署年度报告 1902—1929》，刘本森译，北京：团结出版社，2020 年。

（三）受教育率低导致人力资源断裂

英租威海卫时期的教育发展体现了中西文化碰撞与殖民思想统治的鲜明特征。殖民政府采取“有限投入”与“选择性分配”政策，教育支出始终低于财政总支出的 8%，资源集中于培养少数服务于殖民体系的精英阶层，而多数民众被排除在近代教育体系之外。这种不平等分配造成了社会人力资源的结构性断裂：精英阶层西化明显，而普通民众仍以传统私塾教育为主，导致当地近代化所需的优秀人才与技术工人严重匮乏。

殖民教育政策的核心在于“重英轻华”与“分区设学”。一方面，在教育设施投入上采用“重英轻华”政策。英国及欧洲人的子女采用西式精英教育方式，时任行政长官的骆克哈特的《1902 年年度报告》也可证明“威海卫学校是为居住在中国的欧洲男孩开设的……而且它的前景被认为是十分有希望的”，^①在威中国人则采用边缘化的教育方式——多以教会学校和民间私塾为主，“有人建议乡塾应该得到政府的支持”^②。另一方面，在教育基础设施建设上采用“分区设学”的政策，教育资源分配呈现显著地域差异：码头区作为殖民活动中心，集中了新式小学、中等教育及教会学校；而人口稠密的农村地区教育设施匮乏，仍延续旧式私塾模式。这种政策虽在极少数区域推动了教育近代化，却加剧了“精英—大众”的知识鸿沟与阶层固化。

“近代化教育的发展乏力”也成为当地社会整体难以进步的原因之一。其中，低识字率是忽视教育的直接后果。1904 年庄士敦提到“和广东、福建等省份相比，山东的农民更愚昧、更没有文化。甚至连村董都普遍不识字或已经忘记了他们所学的不多的汉字。教育的匮乏有时伴随着可爱的无知”^③。在年度报告中也提及，租借地内许多村庄都支持他们的旧式小私塾，但这些学校只有一小部分学龄儿童就读。英租时期威海卫人口普查十年一次，英租时期威海卫的人均受教育水平在 1911 年大致为 6%，1921 年提升到 9%，妇女仅有 227 人识字，即便到了 1930 年，全区识字率也不过 10%。^④在 1921 年的人口普查中，租借地那些会读会写的居民有 13966 人，只有 34% 的适龄男童在接受教育，但只有其中一小部分在学校留的时

^{①②③}中共威海卫市委党史研究院、威海市地方史志研究院编：《英租时期威海卫行政公署年度报告 1902—1929》，刘本森译，北京：团结出版社，2020 年，第 11 页，第 11 页，第 145 页。

^④朱世全：《英国租借威海卫时期之地方情形》，威海市政协科教文史委员会编：《英国租占威海卫三十二年》（威海文史资料第十辑），威海：威海市新华印刷有限公司，1998 年，第 70 页。

间足够长才能够在乡村教师传授的知识中获益。^①可见,英租时期威海卫的近代化教育发展缓慢。庄士敦临别中说到“如果中国教育当局要求我们解释对威海卫儿童进行现代化教育而采取了哪些具体措施,则对于我们来说要想作出一个令人满意的答复是非常困难的”。^②

威海卫教育拨款不足以及英方忽视当地教育发展是遏制英租时期威海卫教育近代化的真正原因。“由于缺乏资金,英国则在教育领域的成就微不足道”,政府没有教育部门,政府的监管仅限于对政府主动成立的唯一一所学校(皇仁义学男校)进行监督。^③由于租借地政府面临财政资源紧张,自1925年关停了威海卫学校后,直至1927年都还没有任何一个为欧洲孩子设立的学校。此时的中国男孩、女孩几乎都是在没有接受任何教育情况下长大。^④但严峻的情况仍旧没有引起英国政府的重视。直至1928年才在行政公署的年度预算中体现出教育部分,才拨出了一小笔资金,资助了有限的新式学校。然而此时,“假设租借地内大约有17000名“识字者”,似乎威海卫“受过教育的人数只占总人口数的十分之一左右”。^⑤相比于德国占据青岛17年中形成多层次一体化的学校制度,即小学教育、职业教育和高等教育^⑥,威海卫的教育体系发展更是十分简略。英租威海卫的近代化教育发展明显滞后,其根本原因在于殖民政府将教育资源视为维护统治的工具,而非促进社会发展的基础。

英租威海卫时期的“有限教育”政策,通过资源分配的区域性倾斜和族群差异,造成了当地教育体系的断层。英殖民当局推行的教育政策客观上造成了威海卫地区识字率长期偏低的社会效应,并在一定程度上限制了阶层流动,最终导致人力资源结构的两极分化:英国人和少数华人精英阶层服务于殖民体系,而广大民众因教育匮乏难以适应近代化需求。这种结构性缺陷不仅制约了英租时期的威海卫发展,更在殖民统治结束后遗留下严重的人力资本赤字。因此,“受教育率低导致人力资源断裂”不仅是殖民教育政策的直接后果,更是近代中国半殖民地社会中教育资源被工具化的典型例证,深刻揭示了殖民统治对区域发展能力的长期侵蚀。

结 语

自近代中国被强行纳入资本主义世界体系以来,中国的发展便与世界历史进程更加紧密地相连。这一不可逆的全球化趋势意味着,任何对中国近现代历史的研究,都必须置于世界历史的宏观背景中进行考察^⑦。中国近代不同地区融入世界经济体系的进程并非同步,呈现出明显的差异性。威海卫作为大英帝国的“灰姑娘”,在英国租占的32年里,其发展常被认为远逊于青岛等通商口岸。部分学者^⑧基于经济指标和发展成果的对比,甚至断言威海卫的近代化是“失败的”。因为它既未能像武汉、广州那样形成繁荣的贸易经济,也未完成真正意义上的近代化城市转型。还有学者仅仅强调英国殖民统治对中国近代化整体性的破坏,将威海卫的发展归因于“非理性占领”造成的“历史的错位”^⑨。然而,若细审这一时期的客观进展,威海卫实则在基础设施、经济结构等方面经历了从无到有的蜕变:公路网络的建设、近代对外贸易的萌芽、法制体系的出现与发展,这些措施不仅加强了威海卫与外界的联系,更在事实上促成了城市近代化的初步发展。这些成就表明,尽管威海卫的近代化带有强烈的殖民依附性,但若仅以“虚假繁荣”或“发展失误”来概括其历程,显然失之片面。

胡绳在《从鸦片战争到五四运动》(再版)序言中深刻指出:“帝国主义允许范围内的现代化”与“自主的现

①③④⑤中共威海卫市委党史研究院、威海市地方史志研究院编:《英租时期威海卫行政公署年度报告1902—1929》,刘本森译,北京:团结出版社,2020年,第556页,第555页,第556页,第589页。

②邓向阳:《米字旗下的威海卫》,济南:山东画报出版社,2003年,第162页。

⑥田龄、王忠春:《德国占领青岛时期的文化政策及其实施》,《史学月刊》2007年第9期。

⑦仲伟民:《茶叶与鸦片——十九世纪经济全球化中的中国》,北京:中华书局,2021年,第32页。

⑧具体文献及观点详见:黄茂,《近代环渤海地区港口城市发展特征(1858~1931)》,《城市史研究》2020年第1期。

⑨[美]克拉伦斯·B·戴维斯、[美]罗伯特·J·高尔、王瑞君:《英国人在威海卫:帝国非理性之例研究》,《山东大学学报(哲学社会科学版)》2005年第5期。

代化”具有本质区别，民族独立是真正现代化的前提^①。这一论断为理解威海卫的被动近代化提供了关键视角。在半殖民地的历史语境下，威海卫的发展呈现出鲜明的依附性特征——殖民当局基于战略利益考量，通过制度约束将其经济功能限定为原料输出与贸易中转的低端环节。这种殖民治理的内在矛盾性在于，英国人一方面为维持统治效能而推动了基础设施的局部现代化，另一方面却通过财政榨取（1909 年税收占财政收入的 69.94%，详见表 1。）和司法主权的剥夺，将威海卫牢牢锁定在全球资本主义体系的边缘地位。这种结构性困境最终导致威海卫的近代化陷入“起步即停滞”的悖论，使其既非完全停滞的传统社会，亦非真正意义上的现代城市，而成为一种扭曲的“半近代化”标本。

威海卫的案例揭示了殖民治理的二重性：它既是外源性近代化的嫁接者，促进了威海卫局部的近代化；又是本土自主发展的阻碍者，威海卫因为主权的丧失难以实现真正的近代化。英租威海卫的历史揭示了中国近代化进程中一种特殊的“次级边缘化”发展模式。与既有的通商口岸研究相比，威海卫个案的特殊性在于：其作为大英帝国远东战略体系中的“短期租借地”，既不具备香港那样的地位，又不同于条约口岸的自主性，而是在中英双重主权诉求的夹缝中，形成了一种独特的畸形发展形态。通过对英租威海卫殖民治理的分析，我们进一步确定了两个核心论断：其一，主权完整性是现代化有效推进的前提，威海卫的“跛脚现代性”印证了胡绳关于“帝国主义允许范围内的现代化”的本质局限；其二，半殖民地城市的边缘化程度具有特殊性，其权力结构因主权残留而较完全殖民地更复杂。这为反思全球资本主义殖民体系中的非均衡发展提供了新实证，也为中国式现代化理论建构中的殖民遗产批判性研究提供了新的视角。

The Dual Nature of Colonial Governance: Development and Dilemmas of Weihaiwei's Modernization under British Administration (1898—1930)

LIU Yao-hui, PENG Dong-jie

(Department of Chinese History, School of History and Society/School of Archaeology and Museology,
Chongqing Normal University, Chongqing 401331, China)

Abstract: Since the Opium War, Western powers expanded their influence from China's coastal regions into its inland heartlands through a “dual mission of destruction and reconstruction”, profoundly shaping modern China's historical trajectory. British colonial governance in Weihaiwei exhibited a distinct duality of nature. Under British administration, Weihaiwei witnessed preliminary modernization in infrastructure, institutional frameworks, and foreign trade. However, such progress remained essentially a parasitic byproduct of colonialism. Crucially, Weihaiwei's “civilizing mission” was perpetually constrained by Britain's broader Far East strategy, resulting in fractured planning continuity. Moreover, fiscal dependency under colonial rule further exacerbated the dilemmas of modernization. Consequently, Weihaiwei's developmental process was consistently impeded, permitting only limited modernization without genuine autonomy—an inevitable outcome of colonial governance logic.

Keywords: british-administered Weihaiwei; colonial governance; modernization; developmental dilemmas; duality

(责任编辑 山阳)

^①胡绳：《从鸦片战争到五四运动》，北京：人民出版社，1997 年，“再版序言”第 2-3 页。