

东亚海域 一千年

历史上的海洋中国
与对外贸易

陈国栋 著



山东画报出版社

东亚海域一千年

历史上的海洋中国与对外贸易

陈国栋 著

山东画报出版社

山东省版权局著作权合同登记章图字 15-2006-046 号

图书在版编目 (C I P) 数据

东亚海域一千年: 历史上的海洋中国与对外贸易 / 陈国栋著. — 济南: 山东画报出版社, 2006.12
ISBN 7-80713-397-X

I. 东… II. 陈… III. 沿海—地区—对外贸易—商业史—中国 IV. F752.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 102061 号

本书由台湾远流出版公司授权, 限在中国大陆地区发行

责任编辑 董明庆

装帧设计 王 钧

策 划 董明庆 蔡 震

主管部门 山东出版集团

出版发行 山东画报出版社

地 址 济南市经九路胜利大街 39 号 邮编 250001

电 话 总编室 (0531) 82098470

市场部 (0531) 82098047 82098042

网 址 <http://www.hbcbp.com.cn>

电子信箱 hbcb@sdpress.com.cn

印 刷 山东鲁创彩印有限公司

规 格 170 × 228 毫米

24.50 印张 96 幅图 300 千字

版 次 2006 年 12 月第 1 版

印 次 2006 年 12 月第 1 次印刷

印 数 1-4000

定 价 39.00 元

如有印装质量问题, 请与出版社资料室联系调换。

建议图书分类: 历史

陈国栋 台湾省台北县人，就读于台大历史系和美国耶鲁大学。曾经在英国伦敦大学、剑桥大学与荷兰莱登大学从事研究与教学，目前任职于台湾“中央研究院”历史语言研究所，主要研究领域为经济史与海洋史。

目 录

导言	历史上的亚洲海洋贸易网	1
	航道与靠泊港	4
	商品与人员的流动	8
	文化交流	28
	结语	31
一	谈熙宁十年注辇与三佛齐入贡中国事——关于地华伽罗	35
	熙宁十年注辇与三佛齐的联合使节团	37
	历史谜团的答案	40
	朝贡的目的	42
	注辇、三佛齐与中国之间的船运与贸易	45
	结语	48
二	宋、元史籍中的丹流眉与单马令	
	——以出口沉香到中国而闻名的一个马来半岛城邦	51
	关于“登流眉”	52
	关于单马令	59

2 东亚海域一千年

登流眉与单马令 63

登流眉沉香 68

元末以后有关登流眉的中国记载 74

结语 76

三 郑和船队下西洋的动机：苏木、胡椒与长颈鹿 81

郑和下西洋的原因 81

明代前期两百年间苏木与胡椒的供应 85

长颈鹿——郑和船队与非洲 88

郑和船队的目的地：南亚与东南亚 97

结语 99

四 从四个马来词汇看中国与东南亚的互动 103

亚班 (Abang) 103

客伙 (Kiwi) 106

公司 (Kongsi) 111

艚舡 (Wangkang) 119

结语 122

附录：两件与“公司”及“wangkang”有关的资料 123

五 十七世纪日本的丝割符制度与中日间的生丝贸易 133

贸易商 135

丝割符制度 141

结语 151

附录 152

六 雪爪留痕——十八世纪的访欧华人 159

清初的先驱造访者 (1735 年以前) 161

乾隆年间的造访者(1736—1795) 166

结语 181

七 清代前期(1644—1842)海洋贸易的形成 189

海禁的发生与解除 189

开放海禁的原因 194

广州独口贸易的形成 199

清代前期对外贸易的性质 204

结语 207

八 鸦片战争以前清朝政府对进出口商品的管理 213

引言 213

进出口商品之管制 214

结语 219

九 1780—1800: 中西贸易的关键年代 223

十八世纪八十年代中西贸易伙伴的变化 224

“折抵法案”与英国东印度公司的经营 226

十八世纪八十年代及其稍后的其它重大事件 236

结语 240

十 1760—1833 年间中国茶叶出口的习惯做法 247

茶叶交易的种种问题 248

茶叶交易背后的利益问题 254

结语 263

十一 清代中叶广东行商经营不善的原因 267

行商经营困难的事实 269

4 东亚海域一千年

- 行商的可获利性 274
- 行商的重大支出 277
- 行商的资金规模与周转能力 282
- 结语 289

十二 古代中国贸易中的不确定性——广东洋行福隆行的个案研究 293

- 关祥开业时即已负债 294
- “受信托人”管理下的福隆行债务 296
- 关祥的棉花投机事业(1827-1828) 300
- 福隆行的终极失败 304
- 结语 306

十三 潘有度(潘启官二世):一位成功的洋行商人 309

- 潘有度及其家族 310
- 潘有度的个性与生活态度 315
- 潘有度的时代背景 318
- 潘有度的事业经营 325
- 潘有度成功的其它因素 338
- 结语 342

十四 清代中叶厦门的海上贸易(1727-1833) 349

- 洋船与商船 350
- 洋行与商行 369
- 洋税与商税 373
- 结语 376
- 附表 376

导言 历史上的亚洲海洋贸易网

本书收录个人过去一二十年间有关海洋史研究的一些文章。个人研究的重点原本放在明、清社会经济史，但因为硕士、博士论文都与国际贸易有关，不知不觉走进了海洋史的领域。海洋无限广大，海洋史涉及的问题也茫然无际。因为我长期不在历史学界就业，与本地的主流学者往来不够频繁，经常独立摸索，也就难免异想天开，东冲西撞。不过，老天待我不薄，一路上还是得到很多朋友的启发，而我也有机会接触到许多珍贵的资料与信息，有时候竟然也有机会亲身到海上漂泊。由于海上的珍奇太多，常叫我流连忘返，以致多年来想完成的一本通论东亚海洋史的专书，一直无法杀青。现在借着出版论文集的机会，把一篇讲稿改写如下，请读者指正。因为是讲稿，因此有时东拉西扯，内容不算均衡，也不够周延。附注原本只供自己参考，因此有些出处并未注出。不过，我的目的只是陈述部分的想法，作为一个引子。稍微深入的研究，还是有劳读者翻阅后面的文章吧。

我研究的时代，大致上以十七、十八世纪为中心，往前后再推衍一些（从十世纪到鸦片战争前夕）。实际上则以1540—1840这三百年间为重点。这段期间相当于明代后期至清代中叶。选取这段期间的原因如下：（1）就中国来说，1567年以

2 东亚海域一千年

前实施海禁，法律上不许下海；(2)十六世纪中叶以前，琉球（冲绳）经营东南亚贸易，其所买卖之商品透过朝贡贸易，转销中国，使中国人民可以取得合法霸南洋胡椒、苏木等商品；(3)日本在十六世纪中叶以前未曾与南洋直接贸易，主要透过与中国的“勘合贸易”取得南洋商品，或者藉由鹿儿岛萨摩地方与琉球之交易取得少量同样的东西。但因1549年以后，“勘合贸易”永远停止，同时琉球又中止其南洋贸易。这两件事合起来使日本无法获得南洋产品供应，于是日本船开始南下，发展成为所谓的“朱印船贸易”，(4)葡萄牙人在1514年首度出现在中国沿海，其后在广东到舟山之间流窜，1548年被朱纨击败，逐出宁波双屿地区，1554年占领澳门，并在三年之后永久占领该地，将它发展成为一个贸易中心，(5)西班牙人在1567年占领菲律宾群岛南部的宿雾（Cebu），1571年建立马尼拉成为其东亚之交易中心……(6)十九世纪四十年代，中国因为鸦片战争而开放通商口岸，日本则在1852—1853年间，因培理（Commodore Perry）来航而打开门户，1858年英国取消东印度公司，将印度等东方殖民地移交给王室，也就是由英国政府接手管理。英国工业革命在十八世纪六十年代发轫，但其在亚洲取得经济上的优势，也要等到十九世纪中叶才具体化。另一方面，英国在工业化开始之后，“自由贸易帝国主义”当道，主张藉由廉价商品打开市场，不以建立有形殖民地为目标。然而到了十九世纪中叶左右，因为法国、日耳曼及美国等国家也工业化成功，其产品加入竞争，英国被迫放弃“自由贸易帝国主义”而走回有形帝国的老路。

在这三百年间，活跃于东亚地区海域的海洋贸易家，主要为西欧、北欧来的商人与华人贸易家，其次则为其它的亚洲在地商人。这些人和他们所经营的贸易，也就是我个人的研究兴趣所在。

亚洲是世界最大的洲，除了以乌拉山系与欧洲分隔的部分外，都被海洋包络。不过，鄂霍次克海及北极海通常不被利用来从事海上贸易，其它广大的亚洲海域则都加入了近代初期的海上贸易。伦敦大学的教授乔都立（K. N. Chaudhuri）在其大作《印度洋的贸易与文明》一书中，称呼这一部分的亚洲海域为广义的印度洋。在近代初期，欧洲人，特别是荷兰东印度公司及英国东印度公司，就把这个区域称作“de Indië”或“the Indies”。所以乔都立也不算错，但是听在东

非有所谓文化程度较高者向文化程度较低者灌输的单边现象。

航道与靠泊港

航行是海洋贸易的先决条件。我们说过，在近代初期，航海的交通工具是帆船，而贸易商所使用的航道则受到以下三个因素来规范。第一是航行条件，诸如季风、海洋地形（沙洲、礁石之类），以及洋流（如黑潮）；第二是靠泊港（Ports of Call）的位置，一个港口会被航海贸易家选定前往停靠，那是因为该港口可提供集中商品、分销商品的服务，或者是可以避风以便等待季风的转换，或是该地可提供新鲜饮水乃至新鲜食物的补给；第三是在地政权的态度。

在近代初期，舟船是联系为水面所隔开之陆地的唯一工具，因为那时候还没有飞机。各种形式的舟船，不管把它们被叫做 ships、junks、perahus，或是其它的名称，绝大多数的亚洲航海家都得想办法利用季风以加快航速，都得留意规避浅滩、珊瑚礁以及其它的海洋地形条件。如果行程不算短，这些航海家还得找地方补充生水，要是可能的话，也要找寻新鲜食物。¹最后，因为航行的根本目的就是贸易，所以决定靠泊港的最重要因素还是那个特定的港口有没有可供出口的适当商品，或是那个港口是否有良好的腹地或具有不错的行销系统，能让进口的商品销售得出去。但是这也不能由航海贸易家的一厢情愿来决定，因为每个港口都属于某种政权，要不要让外来者到某个港口贸易，就要看该港口政权的享有者怎么想、愿不愿意。



《东西洋考》书影

基于以上的考量，近代初期东亚的贸易航道多少就已经被划出来了。如果读者有兴趣，不妨去看一看1619年张燮所编辑的《东西洋考》这本小书，该书的卷九“舟师考”的一大部分，就记录了十七世纪初中国贸易商船的航道，分成“西洋针路”与“东洋针路”。当然，向达从英国牛津大学抄到的《两种海道针经》也是不可错过的。

张燮在叙述针路，也就是航道时，为每一个定点指出下一步航程所应选用的罗盘针指向。此外，他更提到了几个关

键性地点，所有的航海家都必须在那里为其续航的进程作一抉择。我们把《岭外代答》、《诸蕃志》、《岛夷志略》、《东西洋考》、《海国闻见录》、《海岛逸志》、《海录》等等航海文献合起来看，就很容易发现这些关键点，举例来说，至少包括了中南半岛南端外的昆仑山 (Pulo Condor)、马来半岛东南端的地盘山 (Pulau Tioman, 今译作潮满岛，古代文献亦作地盘或茶盘) 及竺屿 (Pulau Aur)、爪哇岛西部雅加达港北边的十二子石山 (千岛群岛) 等地点，都是航海上的重要地标，帆船必须锁定这些地标才不致迷航。



《岛夷志略》是元代的汪大渊写下的中国第一篇有关新加坡的详细记录。

不只是中国航海家这样做，就是欧洲船舶也不能例外。这在他们的文献中也常有记载。在此不妨举《巴达维亚城日记》的一条记录作例子：在该书 1653 年 1 月 12 日条就提到千岛群岛为一航行地标，书中用荷兰文称为 “Duysent Eilanden”。中村孝志在注中就说 Duysent Eilanden “意指千岛屿，位于 Djakarta 湾外北北西五十公里，爪哇海上（南纬 $5^{\circ}45'$ ，东经 $106^{\circ}35'$ ）之小岛屿群。”² 其它如潮满岛、昆仑山等也经常被提到。

中国清代的著作者有时更明确地指出地点的关键性。这里我们直接拿两件十八世纪的中文文献来给读者参考。其一为 1730 年陈伦炯著的《海国闻见录》，该书云：

茶盘 (Pulau Tioman) 一岛，居昆仑 (Pulo Condor) 之南，毗于万古犀山 (Pulau Bengkalis) 之东，皆南洋总路、水程分途处。³

十八世纪末旅居爪哇的王大海在其《海岛逸志》中也说：

噶喇吧 (Kelapa) 在中国西南洋中，从厦岛扬帆，西过广东外七洲

洋⁴，至安南港口⁵转南，经昆仑 (Pulo Condor)、茶盘 (Pulau Tioman)，至
 万古屾山 (Pulau Bengkalis)，又转西经麻六甲、三笠，南过岫城⁶，而至
 其地。⁷

二者都指出昆仑岛与潮满岛皆是重要的转折点。专就中国船而言，不但在十七八世纪时如此，其实打从宋、元以来也都以昆仑岛、地盘山和邻近地盘山的竺屿为转折点。

其次，我们得考虑靠泊港的问题。在近代初期，也就是欧洲人东来之前，许多的亚洲贸易港早已存在。欧洲人介入亚洲贸易之后，有一些新的港口冒出来，也有一些旧有的港口被取而代。我们翻一下地图，可以发现以下的港口，在近代初期的国际贸易（包括跨洲贸易及亚洲内部贸易）中，都扮演过一定的角色。

对马 Tsushima

长崎 Nagasaki (广义而言，包括平户 Hirado 与出岛 Deshima)

冲绳 Okinawa (那霸; Naha)

上海 Shanghai

乍浦 Zhapu

厦门 Xiamen (Amoy)

广州 Guangzhou (Canton)

台湾府 (安平; 鹿耳门; 台南)

马尼拉 Manila

噶刺吧 Kelapa (Batavia; Jakarta)

泗水 Surabaya

三宝壟 Semarang

马辰 Banjarmasin

锡江 Makassar (网加萨; Ujung Pandang)

下港 Banten (万丹; Bantam)

会安 Hoi-an (Faifo)

大城 (Ayutthaya)

北大年 Patani (大泥; Pattani)

巴邻庞 Palembang (旧港)

亚齐 Aceh

马六甲 Melaka (Malacca)

吉打 Kedah (Alor Star)

丹老 Mergui (在缅甸 Myanmar 的 Tenasserim)

继续往西而去，接下来就是印度沿海各口岸。

我们拿十八世纪初年，清廷对南洋地区实施海禁时 (1717--1727)，学者蓝鼎元的观察来看，他提到当时中国船靠泊的国家与港口的情形如下：

南洋番族最多：吕宋、噶喇吧为大；文莱、苏禄、麻六甲、丁机宜、
 哑齐、柔佛、马承、吉里门等数十国皆渺小……安南、占城势与两粤相
 接；此外有东（东）埔寨、六坤、斜仔、大泥诸国，而暹罗为西南之最⁹。

引文提到的国度或港口，包括了吕宋（马尼拉）、噶喇吧（巴达维亚、雅加达）、文莱、苏禄、马六甲、丁机宜（在苏门答腊）、亚齐、柔佛、邦加马辰、吉里门、安南（铺宪）、占城（会安）、柬埔寨⁹、六坤、斜仔（一称赤野，今称猜耶）、北大年（大泥，泰文 Pattani、马来文 Patani）、暹罗（大城，阿犹地亚）。

不是每一座港口都向有意前来的贸易家开放。当地的统治者往往有一定的决定权。如果这个统治者实力坚强，则可径行决定是否要开放贸易、对谁开放。举例来说，十七世纪上半期，由于荷兰东印度公司与越南中圻的阮氏政权不甚相得，因而无法在会安顺利地展开贸易；相反地，他们倒能取悦北圻的郑氏，因此也成功地在铺宪建立起一座商馆，并且维持到该世纪末年。另一个例子是西属菲律宾群岛及其主要港口马尼拉。西班牙人只许澳门葡萄牙人、中国人及亚美尼亚人的船舶进港。英国船因此经常雇用亚美尼亚人当名义上的船长、挂亚美尼亚旗

帜，以便顺利进港贸易。一直要等到十八世纪八十年代以后，马尼拉港才陆续对各国开放。

商品与人员的流动

商人开发并且利用航运网络来从事海洋贸易。如前所述，我们可以将船运及贸易的网络区分成三个层次。跨洲贸易由欧洲人经营，在近代初期，那就是荷兰东印度公司、英国东印度公司、瑞典东印度公司、丹麦亚细亚公司、法国之印度公司等等。

来到东方以后，欧洲人也经营亚洲境内的跨国贸易。英国人把这种亚洲境内的跨国贸易称作“港脚贸易”(the Country Trade)。亚洲境内的跨国贸易占欧洲人贸易的一大部分，特别是在十七世纪前半叶。不过，早在欧洲人到临之前，亚洲境内的跨国贸易就已经长久存在了。因此，即使是在欧洲人现身东亚之后，也仍然有相当高的比率的亚洲境内跨国贸易还是由亚洲人自己来操作，由不同国家的人在不同的单一或多条的航道上从事贸易。我们把这种亚洲人自己经营的亚洲境内的跨国贸易简单概括如下：

东亚包括：东北亚（主要由华人经营，有一小段时间日本人也南下从事南洋贸易）和东南亚（由华人及在地土著经营；后者特别指马来人及武吉士人，the Bugis）；

南亚（主要经营者为印度人，印度教徒及伊斯兰教徒都有，民族种类复杂）；

西南亚洲及东非（主要经营者为印度人及出身阿曼的阿拉伯人）。

此外，还有一些没有强大祖国可以归属的亚洲国际商人，例如亚美尼亚人、祆教徒，甚至于犹太人¹⁰。他们都在亚洲的海洋贸易上拥有独树一帜的地位。

当欧洲人来到亚洲时，他们得调适自己以加入这种亚洲境内国际贸易的架构。以下为了节省篇幅，稍后的论述将只举荷兰及英国两家东印度公司为例。若

就亚洲海域各国的沿海贸易及岛际贸易而言，它们几乎全由该国的商人来经营。这里也举几个事例说一下。例如日本就有所谓的“北前船”，从事以北方海产交易南方农产品的买卖；中国沿海及大陆与台湾之间，也有名目繁多的各种帆船从事农产品、手工业品的买卖；至于印度尼西亚各岛之间，则有当地船舶 perahu 运载粮食、香料、日用品（包括吃槟榔用的荖叶）等等。随着时间下移，华人也加入了印尼的岛际贸易，这多少也是因为喜欢“分而治之”的荷兰人在背后支撑所致。

接着是有关商品的问题。以下将分成两个部分来讨论东亚海洋贸易的商品。第一部分针对欧洲人所交易的跨洲贸易及港脚贸易商品；第二部分处理亚洲人所经营的亚洲内部贸易、沿岸贸易及岛际贸易的商品。请随时记得：亚洲人所主导的贸易网络同时也是欧洲人贸易的补给线。换言之，亚洲人利用境内贸易、沿海贸易及岛际贸易，一方面也为欧洲集中货物，另一方面也行销欧洲人进口到港的商品。

一、欧洲人所交易的跨洲贸易及港脚贸易

对欧洲人而言，其来到亚洲的最初目的，本是为了取得特定的亚洲产品运回欧洲以销售牟利，因此在乎的是可在欧洲找到市场的亚洲商品，一如达伽马回答到古里贸易的突尼西亚商人的话，说葡萄牙人前来亚洲，为的是“寻找香辛料(spices)及基督的信徒”。以荷兰东印度公司在十七世纪时的情况为例，其买卖的内容可以简单摘要如下：

主要出口商品：香
辛料（胡椒、荳蔻、丁香
及肉桂）。



1554年葡萄牙人手绘的航海图。