

第一章 中琉贸易关系的建立与发展

明洪武五年（1372 年）正月，太祖朱元璋遣“杨载持诏谕琉球国。诏曰：昔帝王之治天下，凡日月所照，无有远迹，一视同仁。故中国奠安，四夷得所，非有意于臣服之也。……朕为臣民推戴，即皇帝位，定天下之号曰：大明，建元洪武。是用遣使外夷，播告朕意，使者所至，蛮夷酋长称臣入贡。惟尔琉球在中国东南，远处海外，未及报知，兹特遣使往，谕而其知之”^[1]。同年十二月，琉球国“中山王察度遣其弟泰期等奉表，贡方物。诏赐察度《大统历》及织金文绮纱罗裘衣有差”^[2]，从而揭开了中琉贸易的历史帷幕。事实上中琉关系源于何时，在杨载使琉球之前中琉之间是否已存在着贸易关系？中琉宗藩关系正式建立后的朝贡贸易是如何进行的？这些都是值得深入探讨的问题。

第一节 中琉关系溯源

琉球国早期的历史甚为渺茫，有神话传说琉球国的第一位首领为“天孙氏”，共传二十五代。其后为舜天时代（1187~1295 年），此乃琉球国信史之开始，当在中国的南宋时期。舜天王之后为英祖王时代（1260~1349 年），当在中国的元代。1350 年开

始了琉球国的察度王时代。1372年，明代中国与琉球建立了正式的邦交关系，此间距明朝创立仅相隔5年，许多史家认为，杨载招谕琉球的过程，显示出当时中国人对琉球国的了解程度和对中琉航路的熟悉程度，这都表明，中国与琉球的交往远在明代以前。

《明史》记载，移居琉球的闽人程复辅其主察度四十余年^[3]。察度为琉球王时间起于元代至正十年（1350年），止于明洪武二十八年（1395年），可见程复赴琉球当在元末，而中国通琉球至迟应在元代。元末明初的陶宗仪，在其《书史汇要》卷八中也提到，“琉球朝贡中华所上表，以木为简，高八寸，厚三分，宽五分，饰以髹，扣以锡，贯以革而横行。刻字于其上，字类蝌蚪”^[4]。倘若陶宗仪的记述可信，那么元代即有琉球通中国之事。

刘蕙孙教授曾撰文——在元代琉球群岛部落政权和中国发生贡使关系的一个旁证——关于冲绳浦添市博物馆所藏的“元押”。文中就琉球的元押出现表明，琉球在元代就可能通中国了。

综上所述，种种资料表明，琉球通中国当在明以前，但《明史》琉球国传却明明白白地记载琉球自古未通中国，这就使得在此之前的有关琉球国的记述扑朔迷离，令人难以分辨。

中国的典籍中关于琉球的记载最早见于《隋书》的“流求传”。该传详细描述了琉球的风土人情，只是地理方位的记载并不明确，其载“流求国，居海岛之中，当建安郡东，水行五日而至”^[5]。在中国东南的大海中之海岛，今日的台湾和琉球与《隋书》记载的流求都有相似之处。由于没有准确的方位判别资料，引起学术界出现了两种不同的意见，一则认为“流求”指的是今日之台湾。早在19世纪末，荷兰学者施列格（Gustave Schlegel）在《古流求国考证》中从地理方位、王居、政治、衣饰、兵器、

战争、学术与宗教、外貌风俗及习惯、丧事、动物等几个方面，详细论证古中国地理家记载之流求，即今日之台湾。但也有少部分人则主张“流求”应是今日之冲绳^[6]。

《北史》亦有“流球传”，内容几乎全抄《隋书》。此外，宋人对琉球的记述颇多，如诗人陆游《剑南诗稿》卷五十九《有感昔日》与卷八《步出万里桥门至江上》两首诗中均出现“流求”的史料。

梁克家的《三山志》卷六，地理类海道塘屿下原注有关于“流求”的记载。

泉州知州真德秀文集（西山先生真文忠公文集）卷八《申枢密院措置沿海事宜状》亦提到“流求”。

《宋史》和宋代泉州福建市舶司提举赵汝适所著《诸番志》都有“流求”国的记载，笔者在《中国与琉球》一书中曾将上面所举的两书中之“流求”记载与《隋书》相比较，得出《宋史》、《诸番志》中的“流求”记载均引自《隋书》^[7]。

若细心地发掘，宋人的文集著作关于流求的记载，肯定还会有一些，如宋《庐陵胡澹庵先生文集》卷十一《答吕机宜》，提到海外杂国若琉球等句。章俊卿所著《山堂群书考索》前集卷六十一载东夷海中之国，其中提到琉球。然而宋代或宋以前有关流求史料，都没有提到琉球与中国的关系。如章俊卿（山堂群书考索）所记东夷诸国，“宋朝至者日本国”。明确指出，东夷诸国与中国交通者只有日本国，因此琉球尚未与中国交通。

但是《元史》的记载较前却大不相同。它不像宋以前的史籍那样沿袭《隋书》对琉球的记述。若将史书对琉球记载的这一变化，与先前我们所列举的元代中国与琉球交往的史实联系起来，加以考察，不难得出这样的结论，即《元史》中的琉球与《隋书》等史书上记载的“流求”并不是一个地方。这样使我们有理

由相信，中琉关系的交往最迟在元代已经开始了。

尽管中琉两国之间的交往开始于何时并不十分明朗，但这并不影响我们对中琉贸易关系的讨论，明洪武五年对中琉关系的再确定，同时也确定了明代中琉贸易的关系。

第二节 中国政府为中琉贸易的发展 创造了优越的条件

明初的琉球，不仅小而贫，而且“地无货殖”“商贾不通”，^[8]。史载，“东瀛之岛，如暹罗、苏门、满喇加、高句丽、爪哇、日本、交趾、占城等国凡十数，而琉球最贫”^[9]。其国内社会生产力发展十分低下，造船航海力量十分薄弱，国内“缚竹为筏，不驾舟楫”^[10]。而中琉之间的航路极为险阻，“浪大如山，波迅如矢。风涛汹涌，极目连天”^[11]。显然，琉球国这样的状况是很难与中国发展贸易关系的，为此中国政府遂对弱小的琉球国实行了睦邻优惠政策，并且在物力上和人力上都予以极大的援助，从而使中琉之间的贸易关系稳步地发展起来。

一、中国对琉球的睦邻、优惠政策

明初，明太祖刚刚建立政权，对内休生养息，发展经济，对外采用了睦邻政策。除遣使招谕诸国外，并立下了皇明祖训，其曰：“四方诸夷，皆限山隔海，僻在一隅。得其地不足以供给，得其民不足以使令。若其自不揣量，来扰我边，则彼为不详。彼既不为中国患，而我兴兵轻伐，亦不祥也，吾恐后世孙倚中国富

强，贪一时战功，无故兴兵，致伤人命，切记不可。……今将不征诸夷国名开列于后：朝鲜、日本、大琉球、小琉球、安南、真腊、暹罗、占城、苏门答腊、西洋、爪哇、彭亨、白花、三佛齐、渤泥……”^[12]这一和平友好的政策为中琉贸易关系的健康发展奠定了坚实的基础。此外，明清两朝中国政府都规定了许多具体的例则，优待琉球。如对琉球进贡的方物赏值都在他国之上。以胡椒为例，明代的胡椒中国市价 1 斤 3 贯，对朝贡物品优惠给值，1 斤 20 贯或 25 贯，而赏给琉球的价值最高，为 30 贯。同时中国政府回赐给琉球的物品也极为丰厚，如明成化七年（1471 年）中国政府一次就赐给琉球中山王尚圆的礼品有：

皮弁冠服一副、玉圭一枝、青搭护一件、七旒皂绉纱皮弁冠一顶、白素中单一件、棕色妆花锦绶一件。

五章绉纱皮弁服一套、纱帽一顶、大红素皮弁服一件、棕色素蔽膝一件、绿贴里一件、大红素苎丝乌一双、棕色妆花佩带一条、常服罗一套、棕色素前后裳一件、金相犀带一条、素柏株绿一匹、织金胸背麒麟大红一匹、素黑绿一匹、素青一匹、母矾红平罗销金云包袱四条。

暗骨朵云莺晋绿一匹、白毡绿一十匹、大红织金胸背麒麟圆领一件、织金胸背白泽大红一匹、红白素大带一条。

织金胸背狮子大红一匹^[13]。

当琉球国的使臣抵闽时，由福建官府安排人员全程护送琉球使臣一行进京。沿途馆驿安置住宿和供应膳食。琉球使臣所经各省、府、县，当地官员均需迎送入境和出境，并将接待的情况及时奏报给中央政府，不得有半点的闪失，否则将受到处罚。关于琉球国的进出口贸易物品一律免税。中国的一系列对琉球的优惠

政策，对琉球与中国的贸易发展起到了促进作用。

二、琉球国的海船

中琉贸易的发展，一切都必须以海上航行作为前提条件。航海贸易，海船是最重要的条件之一。中国方面而言，造船历史悠久，造船材料丰富。经历宋元的航海大贸易时代，已形成了以泉州港为中心的许多造船基地，主要分布在东南沿海一带。两浙有明州、温州、越州、台州、严州、秀州、苏州、松江、镇江；福建有福州、泉州、漳州和兴化；广东有广州、惠州^[14]。宋代已有“海舟以福建为上”^[15]的说法。入明以后，统治者扩充水师力量，大力发展造船业。据载，永乐年间，明政府曾诏令福建等地建造海船达 2758 艘之多^[16]。显见当时中国的海船制造的力量和规模。相反，琉球国就没有那么乐观了。首先，琉球国匮乏的自然资源就制约了它的造船业的发展，“亦无翠丽等四山之名，且形势卑小，不高耸。林木樛櫨不茂密”^[17]。造船木材的缺乏，势必影响琉球的航海交通业的发展，以致国内海上交通仅是“缚竹为筏，不驾舟楫”的状况。自从与中国建立了友好关系后，中国造船的优势弥补了琉球国造船方面的缺陷，琉球海船经历了赐船、修船、买船、造船的一个过程，琉球国的造船业在中国的影响帮助下不断地进步，为琉球国跻身世界贸易圈，并在世界贸易中占有重要的一席之地，奠定了坚实的基础。

史籍记载：洪武十八年（1385 年），“太祖赐（中山）王海舟一；而山南王、山北王各遣使贡，太祖赐山南王舟一”^[18]。明初，琉球国三王鼎立，有中山、山南、山北之分，因而明太祖遂一一赐舟。

洪熙元年（1425 年），“时郑义才又具呈言，海舟经年，被海风坏，臣等附内官柴山舟得达，乞赐一舟归国，且便朝贡，宣

宗命工部给之”^[19]。

宣德七年（1432年），“王遣漫泰来结制等入贡，漫泰来结制具呈言，来舟损坏，乞赐一舟归，宣宗命工部给之”^[20]。

正统四年（1439年），琉球国中山王尚巴志奏：“近使者巴鲁等贡方物赴京，舟为海风所坏，缘小邦物料工力俱少，不能成舟，乞赐一海舟付等领回，以供往来朝贡……上命福建三司于见海舟内择一以赐，如无则以其所坏者修葺与之。”^[21]

正统九年（1444年），“使臣梁回奏乞给海舟一，以便岁时朝贡，英宗给之”^[22]。

景泰二年（1451年），“礼部奏琉球国使臣王察等朝贡至京，诉称回程缺船，欲自备物料于福建造船……”^[23]。

成化九年（1473年），琉球使臣“武实复奏，国王常遣人往满刺加国收买贡物，被风坏舡，漂至广东。有司转送福建，俟臣等同还，乞自备工料修舡回国，许之”^[24]。

成化二十年（1484年），“琉球国中山王尚真奏，永乐年间所赐船破坏已尽，今止存其三，乞自备物料于福建补造。下礼部复奏，宜听补造其一，从之”^[25]。

嘉靖年间，琉球国王尚清又复移文礼部，曰：“贡舟至港，其势灭坏，请令入贡使臣买海上民舡驾还。诏福建守臣核状听买，不得过大，”^[26]。

有清一代，琉球造船已发展到一定的水平，康熙年间，徐葆光出使琉球时，已见琉球所造“贡船式略如福州乌船，船掖施槽左右各二。船长八丈余，宽二丈五、六尺”^[27]。显而易见，琉球国的造船技术受到福建造船技术的影响，已发展到相当先进的水平。尽管如此，琉球国来往中国的航海船只，还在很大的程度上依靠中国，在中国买船、修船、补船，或者租船。

如清雍正年间，琉球国使者毛允仁就请求中国允许其在福建

租用民船回国，后经准许后“募闽县商舡户林合与舡只俯顺彝情，听其自拨舵水驾驶回国”^[28]。

总之，在中国政府的大力支持下，琉球国海上交通的船只问题得到解决。福建地区丰富的造船材料和先进的造船技术都为琉球国所利用，从而使中琉之间的航海交通与贸易迅速地发展起来。

三、移居琉球的闽人三十六姓

在上述的优惠政策和航海船只问题解决的同时，中国政府及时地为琉球国提供了大量的优秀的航海造船人员。明洪武二十五年（1392年），明太祖颁令，赐琉球“闽人三十六姓善操舟者，令往来朝贡”^[29]。闽人三十六姓移居琉球，促进了琉球国的航海造船业，促进了琉球国的对外交往，中琉贸易从此走上日益兴盛的道路。

闽人三十六姓主要是福建沿海地区之居民，他们“素通番舶”，“多谙水道，操舟善斗”，“船主、喇哈、火头、舵公皆出焉”^[30]。因此，移居琉球后，他们中间“知书者授大夫、长史，以为贡谢之司；习海者授通事、总管为指南之备”^[31]，成为琉球外交、外贸、航海等活动中的主要角色，这从留存至今的闽人三十六姓家谱（久米村系家谱）中也可反映出来。如闽人之《蔡氏家谱》载：“元祖讳崇，号升亭，行二，福建泉州府南安县人。……洪武二十五年敕赐闽人三十六姓……元祖讳崇乃三十六姓之一。”虽蔡崇的活动未见记述，而其子孙的活动却记载分明。现仅举《蔡氏家谱》所记载的蔡氏家族成员有关活动做一简明表（请参见附录一《琉球蔡姓闽人行迹简表》），以了解闽人三十六姓及其后裔在琉球对外交往中的活动。

从附录一《琉球蔡姓闽人行迹简表》统计的资料来看，（久米村系家谱·蔡氏家谱）（一世蔡崇）共收入谱牒的有 104 人，

间跨度从明洪武二十五年（1392 年）至清咸丰六年（1856 年），共传 19 世。而收入上表的只有 42 人，其余未收的 62 人，是因为他们的活动或局限在琉球国内，或夭折，或无考。从这 42 人的身份和活动来看，他们主要从事琉球国的对外交往活动。他们中间还有一部分人，早年作为留学生赴中国学习，学成回国后从事中琉之间、琉球与东南亚诸国之间的贸易往来。据该表统计，所收的 42 人中从事对外交往的活动共有 151 人次。其中赴中国进贡、进香、接贡、迎贡、请封、迎封、护送中国使臣回国、庆贺中国皇帝登极、生辰等大典、谢恩等活动 137 次；赴东南亚诸国贸易的有 19 次，其中赴满刺加国 6 次，赴暹罗国 10 次，赴佛大泥 2 次，赴巡达 1 次。

在上述的活动中，蔡姓闽人他们所扮演的角色或使者、或翻译人员、或航海人员。现据附录一《琉球蔡姓闽人行迹简表》统计，将其各种身份开列如下：

紫金大夫	1 人
正议大夫	9 人
长 史	33 人
通 事	103 人
伙 长	2 人

综上所述，移居琉球的闽人三十六姓其最重要的活动就是帮助琉球国开展对外交往活动。闽人三十六姓移居琉球，为中琉贸易的发展创造了极为有利的条件。

第三节 历史赋予中琉贸易崛起的契机

明朝初创，百业待兴。统治阶级为了稳固其政权对内休养生息，实行一系列恢复社会经济的措施，安置失去土地的农民，实行军屯、民屯与大规模的边区移民，同时打击豪强地主，发展手工业，出现了“宇内富庶，赋予盈羨”^[32]的繁荣景象。对外，明统治者招谕四海，“使者所至，蛮夷酋长称臣入贡”^[33]，并以海外诸国多诈，绝其往来，惟琉球、真腊、暹罗许入贡。而缘海之人往往私下诸番贸易香货，因诱蛮夷为盗，命礼部严禁绝之，违者必寘之重法”^[34]。

明初海禁政策的实施为中琉贸易的发展开创了有利局面，尽管中琉贸易之关系在明初的对外贸易中无足轻重，但日后崛起的中琉贸易毕竟是从这里起步的。

明王朝建立后，明太祖朱元璋为了防止倭寇和反明势力残部在沿海一带的骚扰破坏，遂于洪武四年（1371年）和洪武十四年（1381年）两次颁令“禁濒海民私通海外诸国”。并在福建沿海各地广置城寨卫所，籍兵置戍。明永乐、宣德年间，明成祖仍规定：“禁民间海船，原有海船者，悉改为平头船，所在有司，防其出入。”^[35]“凡沿海去处，下海船只，除有号票文引，许令出洋外，若奸豪势要及军民等，擅造二桅以上违式大船，将带违禁货物下海前往番国买卖”。或“打造前项船卖与夷人图利者”，都要斩首示众，全家发边卫充军^[36]。尤其是嘉靖二年（1523年），由于发生了日本海商的“争贡之役”，明朝的海禁更加严

厉，海禁政策限制了诸国海上私人贸易的发展，同时也就使得官方的朝贡贸易处于独领风骚的历史地位。中琉贸易在明前期主要是以朝贡贸易为主要形式，因而，海禁政策并未对它造成损害，反而有利。

明宣德年后，中国的海外贸易形势发生了极大的变化。首先是举世闻名的郑和下西洋活动落下了沉重的帷幕。郑和下西洋始于永乐三年（1405年），终于宣德八年（1433年），先后七次共28年。据《明史·郑和传》载：“和经事三朝，先后七奉使，所历占城、爪哇、真腊、旧港、暹罗、古里、满刺加、渤泥、苏门答刺、阿鲁、柯枝、大葛兰、小葛兰、西洋琐里、琐里、加异勒、阿拔把丹、南巫里、甘把里、锡兰山、喃渤利、彭亨、急兰丹、忽鲁谟斯、比刺、溜山、孙刺、木骨都束、麻林、刺撒、祖法儿、沙里湾泥、竹步、榜葛刺、天方、黎伐、那孤儿，凡三十余国。”^[37]郑和下西洋的壮举，不仅扩大了中国的声威，而且加强了与亚非国家之间的关系，从而达到了天之所覆，地之所载，莫不贡献臣服的宗主国地位。仅第六次出航，就有16国的使臣同道返国，并陪同郑和访问他们的国家。“中国宝船到彼，开读赏赐毕，其王差头目遍谕国人，皆将乳香、血竭、芦荟、没药、安息香、苏哈油、木别子之类，来换易苙丝瓷器等物”^[38]。而东南亚国家，对郑和船队带去的丝织品、瓷器、铁器等很喜欢，对“中国麝香、苙丝、色绢、青瓷盘碗、铜钱、樟脑甚喜，将宝石、珍珠换易”^[39]。明初的中国对外贸易，应该说是以郑和下西洋的贸易为中心的，同时期任何其他形式的贸易都被这一贸易活动所掩盖，都被置于不屑一顾的地位。但是自宣德五年（1430年）后，明政府再无力举行大规模的航海贸易活动了。诚如兵部尚书刘大夏所言：“三保太监下西洋时所费钱粮数十万，军民死者亦有万计，纵得珍宝，于国家何益，此一时弊事。”^[40]这样，

郑和下西洋占据的整个海上贸易的舞台顿时空了出来。中国与东南亚诸国的贸易关系也因郑和下西洋活动的停止而处于绝断的境地。明初,除了郑和下西洋的活动连接着中国与东南亚诸国的贸易,东南亚诸国也派遣使臣入贡中国,一时贡船穿梭如织,纷至沓来,气象万千。但郑和下西洋的活动停止后,东南亚诸国必须依靠自己的航海力量来进行对明朝的朝贡贸易活动,但有些国家“苦思国无贤者知达海道”^[41],从而影响了与中国的朝贡贸易关系,以致出现了“东南海上,夷以涛波难航,贡使渐稀”^[42]。如《明孝宗实录》弘治六年(1493年)三月载:“自弘治元年以来,番舶自广东入贡者惟占城、暹罗各一次”^[43]。由此可见,这一时期的明朝海外贸易十分萧条,出现了一个停滞空白的间隙。正好相反,在明朝政府的多方面帮助下,琉球的航海力量逐渐壮大起来,又由于琉球国本土物产的缺乏,他们需要从东南亚诸国贩运朝贡中国的物品,因而琉球的贸易船只往返在中国与东南亚诸国之间,从而填补了因郑和下西洋活动停止后,东南海上贡使渐稀和私人海上贸易裹足不前所留下的历史空隙。历史赋予琉球一个在海上贸易崭露头角的千载难逢的契机,从而出现了一个以中琉贸易为中心的海上贸易时代。

第四节 中琉贸易发展的几个阶段

明清中琉贸易自 1372 年开始到 1879 年琉球亡国,历时 500 余年,跌宕起伏,是一个不断变化的过程。其间经过了郑和下西洋时代、以琉球为中介的大航海时代、以月港为中心的私人海上贸易

时代、郑成功海上贸易时代和早期西方殖民者东来时代。在不同的时代，中琉贸易关系都能稳固持续地发展，这主要依赖于中琉两国之间的政治关系，一旦维系这一贸易关系的支柱倾倒，中琉贸易即失去其赖以生存的基础和意义，顷刻之间土崩瓦解。19世纪后期，清帝国的衰败和日本吞并琉球都注定了中琉关系结束的命运，以致有声有色的中琉贸易活动也骤然退出了历史舞台。

一、中琉贸易起步阶段（1372～1431年）

这一时期，中琉关系刚刚建立。由于明统治者比较重视维护与周边国家的宗藩关系，因而在航海船只和人员方面对琉球国大力支持。由于琉球国自身不发达的社会经济，因此尽管有中国政府多方面的支持，琉球国仍不能较大规模地开展中琉贸易的活动。这一时期，明政府组织了大规模的郑和下西洋活动，“盖乘元时不备边，故其充溢”，“三宝太监下西洋，费银七百余万，费十载，尚剩百万余”^[44]，全方位地展开中国与海外诸国的贸易活动，而当时的琉球国并没有纳入这一贸易范围。琉球对中国的贸易，主要以加强宗藩关系为出发点，贸易往来，还多仰仗中国政府派遣的使者船只。如洪武九年（1376年）四月，“刑部侍郎李浩还自琉球，市马四十匹、硫磺五千斤。国王察度遣其弟泰期从浩来朝，上表谢恩，并贡方物”^[45]。又如洪武十六年（1383年）“内官梁珉以货币往琉球贸易马还，得马九百八十三匹”^[46]。上述的资料表明，这一时期的琉球国航海贸易力量较弱，中琉贸易的开展不仅有赖于中国政府派遣船只往琉球贸易，而琉球国对中国的贸易需搭乘中国的船只方能实现，有时还需中国使臣护送其回返。如洪武十五年（1382年）琉球国中山王察度遣使入明朝贡后，中国政府还派遣上佩监奉御路谦送琉球使臣回国^[47]。这一时期琉球国也开始与其他的国家交往。《明太宗实录》卷三四

载：“福建布政司奏：有番船漂泊海岸，询之，是暹罗国遣使与琉球通好，因风漂至。已籍记船中之物，请命。上谓礼部尚书李至刚等曰：暹罗国与琉球修好，是番邦美事。不幸船为风飘至此，正宜嘉恤。岂可利其物而籍之……令布政司，舟坏者为之修理，人乏者给之粟。俟便风，其人欲归或往琉球，导之去。”^[48]这条史料也从另一方面说明，自洪武二十五年闽人三十六姓移居琉球后，琉球国的航海活动范围已逐步扩大到东南亚地区。琉球国的航海贸易活动，不可避免地随着与中国的政治关系卷入世界贸易的涡流之中，只是在气势磅礴的郑和下西洋活动中显得那样的不起眼，令世人毫无觉察，而一旦历史车轮行驶到中琉贸易独领风骚的轨道时，其显山露水、举足轻重的历史地位即刻浮现出来，让世人惊叹不已！

二、中琉贸易发展的鼎盛阶段（1431~1566 年）

中琉贸易的鼎盛阶段也就是郑和下西洋这一大规模的海外贸易活动停止以后，至隆万开海禁这段时间。在这一时期，中国官方对外贸易的不景气，中国私人海外贸易力量在明统治者严厉的禁海政策打击下举步维艰，海外诸国来明朝的朝贡贸易又出现了“贡使渐稀”的局面，而中琉贸易却显得异常的活跃，尤其是琉球，由于解决了航海船只与技术人员的问题，由于中国政府对其宽容的优惠政策，琉球船只频频往返于中国与琉球、中国与东南亚诸国、中国与日本、中国与朝鲜之间，中琉贸易关系实质上成了中国与朝鲜、日本、东南亚诸国之间的贸易关系，这可从三个方面得到论证。

其一，从贸易的物品来看。琉球入明朝贡，“贡有苏木、胡椒、黄熟、降、檀诸香，并非所产，产饶硫黄海贝”^[49]。非琉球产的苏木、胡椒、香料等即为东南亚地区所产，还有玛瑙、象牙

也是来自东南亚诸国。从琉球发往东南亚诸国的船只所持的咨文来看，即可知道琉球国的物产稀少，入明朝贡的贡物多采自东南亚诸国，而运往东南亚诸国交易的物产又多来自中国。如琉球国正德十四年（1519年）八月十七日发往佛太泥的航行执照，全文如下：

琉球国中山王见为进贡等事。切照本国物产稀少，缺乏贡物，深为未便。为此，今遣正使马勃度，通事郑昊坐驾字号海船壹只，装载瓷器等货，前往佛太泥国出产地面，两平收买苏木、胡椒等物回国，预备下年进贡大明天朝，所据。今差去人员，别无文凭，诚恐所在官司盘阻不便，王府除外，今给玄字贰百贰拾号之半印勘合执照，付正使马勃度等，收执前去，如遇经过关津把隘去处，及沿海巡哨官军，验实即便放行，毋为留难，因而迟误不便，所有执照须至出给者。今开：正使壹员马勃度、副使贰员陶鲁、马不他，都通事贰员郑昊、王英，火长壹员陈宜，管船直库南比，稍水共贰百伍名，正德拾肆年捌月拾柒日，右执照付正使马勃度、通事郑昊等，准此为进贡等执照^[50]。

另据史籍所载，琉球国从中国携往海外诸国贸易的物品主要是各种绸、缎、丝、纱、罗、綾、色绵花布及纺织工艺品各种瓷器（大小青盘、大小青碗），各种漆器（漆盘、漆栈）等。还有杭州金扇、徽州墨、湖州笔等产品。海外各国经琉球船只输往中国的主要产品是胡椒、苏木、香料和倭刀、倭扇。

其二，从琉球船航行的时间可以看出中国、琉球与海外诸国之间的贸易关系。如明正德十四年（1519年）八月十七日，以正使马勃度率领的贸易船“装载瓷器等货，前往佛太泥出产地面收买苏木、胡椒等物”^[51]后，于正德十五年（1520年）四月又

立即入明朝贡。未几，于正德十五年八月再次前往佛太泥进行新的贸易活动^[52]。从以正使马勃度率领的贸易船只的航程来看，除去贸易及等候季风所需要的时间，可以肯定琉球船的航程乃是往返于中国与佛太泥之间的贸易，所不同的是这一贸易关系的发生是以琉球船的中介而起作用的。这种情形也同样出现在琉球船与之往来的其他国家和地区。史籍上有一记载，充分说明了这一贸易的关系。《明孝宗实录》载：“先是琉球国遣人往满刺加国收买贡物，遭风未回，致失二年一贡期，至是遣人补贡。福建等臣以闻，命如例纳之”^[53]。何以往满刺加的船未回，琉球国就派不出贡船了？只因所有在东南亚诸国收买的货物，要利用进贡中国的机会在中国进行又一次的贸易获利。显而易见，这一时期的琉球与中国的贸易关系，乃是中国与海外诸国的贸易关系。

其三，从琉球往中国的贸易人员来看。许多琉球船从东南亚贸易回来就原船原货地驶向中国。明正德八年（1513年）八月七日，琉球往暹罗使船员有马三鲁、吾刺每、也奇钱、伙长是红瑞。而同年十二月五日往中国的使船员也有上述相同的人，伙长也是红瑞。又如正德十年（1515年）四月十三日，琉球往中国的贡船人员有毛是、吴实、马参鲁、郑昊、南比诸人，而同年八月十二日往佛太泥使船人员仍有上述相同人员。据此可信，以琉球贸易船只为中介的中琉贸易，乃是明代中国与东南亚诸国贸易的翻版。正是由于历史赋予中琉贸易这一独领风骚，自由驰骋的机遇，从而使这一贸易的内涵极为丰富并不断延伸，形成了以中琉贸易为中心的贸易时代，历史将中琉贸易推向巅峰。

三、中琉贸易的衰亡（1566～1879年）

明代中叶，中国的海上贸易发生了巨大的变化，在东南沿海地区商品经济发展的刺激下，形成了以月港为中心的新型私人海

上贸易时代。

月港地区（今福建漳州），地多斥卤。无地可耕的农民，“走洋如适市，朝夕皆海供，多逐末利，以末为生”^[54]。早期西方殖民者也前来互市。据载，嘉靖二十年（1541年），葡萄牙商人留居漳州多达 500 余人^[55]。月港“每岁孟夏以后，大舶数百艘，乘风挂帆，蔽大洋而下”^[56]已成为“方物之珍，家贮户藏，而东连日本，西连暹罗，南通佛郎，彭亨诸国”的中外海商互市的贸易中心，号称“闽南一大都会”，有“天下小苏杭”之美称。但月港的贸易在海禁期间主要以走私贸易为主，月港海商先后组织了十数个海上武装集团，采用武装走私的方式，同统治者的海禁政策进行斗争，迫使明王朝认识到禁海的弊病，加上朝野有识之士一致呼吁解除海禁，面对月港的私商贸易已成既定事实，明王朝不得不于隆庆元年（1567年）宣布解除海禁，准贩东西二洋。“于是四方之贾，熙熙水国，剗艚舠分市东西路，其捆载珍奇，故异物不足述，而所贸金钱，岁无虑数十万，公私并赖，其殆天子之南库也”^[57]

漳州月港的崛起，私人海上贸易规模的扩大，私人海上贸易力量的加强，直接冲击了中琉贸易，打破了中琉贸易一花独放的垄断局面，动摇了它的中心地位，使中琉贸易趋向衰退。

在此后的 300 余年，琉球与中国之间的朝贡贸易关系正常维系着，其间经历了清兵入关，朝代更替的阶段。尽管清初统治者实行了更加严厉的海禁政策，一纸“迁界令”，遏制了中国海外贸易的发展，尽管琉球国即刻缴纳故明印信，与清朝建立了新的朝贡贸易关系。但中琉贸易不曾，也不可能重新回到独领风骚的垄断地位，因为这一时期漳州月港的海外贸易地位，被应运而生的郑成功时代的海外贸易所取代。郑成功为了打破清朝的经济封锁，极力发展与日本和东南亚诸国的海上贸易，甚至和荷兰、英