

明清之際 東亞海貿中的絲、銀流動和市場重組

——兼論“17 世紀危機”與明清鼎革*

李 慶

[提 要] 明天啟以降,東亞海域的貿易格局經歷了結構性調整。儘管中國與西屬菲律賓的貿易航線漸趨式微,但區域貿易網絡並未整體衰退。在明清政權更迭的過程中,東亞海域貿易經歷了系統性的分流與重組,並於崇禎十二年(1639)前後達到新的峰值。這一時期有兩大顯著特徵:一是區域內生絲貿易呈現多元化格局,東京絲、孟加拉絲與波斯絲的輸入,打破了中國生絲在日本市場的壟斷地位;二是白銀流動呈現結構性轉移而非總量萎縮。絲銀市場的雙重轉變,實質上揭示了 17 世紀東亞海域經濟整合與權力秩序重建的動態關聯。明清鼎革的深層動因,更多受制於東亞海域內部的政治博弈與市場機制,全球性危機的外源衝擊作用並不顯著。

[關鍵詞] 東亞海域 白銀 生絲 明清鼎革 17 世紀危機

[中圖分類號] F749; K248 [文獻標識碼] A [文章編號] 0874 - 1824 (2025) 03 - 0192 - 11

近年來,全球史觀在中國學界受到重視。在此背景下,學界先前關注和討論的議題再度被提起,並借助全球史觀得到進一步闡發。其中較為重要的一個,是在全球史視野下圍繞“17 世紀危機”探討明清鼎革與全球的聯繫。^①16~17 世紀的確是一個特殊的時代。地理大發現所引發的全球人員和物種遷徙,帶來了空前的交互聯繫。發生於各地的大量事件證實了早期全球化所帶來的交互聯繫及其巨大影響,也似乎印證了普遍交互無所不在。然而,在強調交互聯繫的引導之下,區域間的“共時性”或“相關性”很容易被誇大,不少學者試圖在晚明白銀輸入的數量變化與中國經濟變動之間建立因果關係,由此解讀明清鼎革與全球危機的關聯性,進而將古代中國的王朝興替也納入 17 世紀危機的範疇,但也有一些學者持否定態度,強調古代中國內在的歷史演變軌道。^②

主張明清鼎革與 17 世紀危機密切相關的學者,其核心論點之一是,明天啟年間以後海外白銀

* 本文係國家社科基金重點項目“近代早期環南海地區的貨幣與衡史料整理與研究”(項目號:23ASS009)的階段性成果。

流入的銳減，導致了晚明經濟的惡化。眾所周知，16~17 世紀海外白銀輸入中國的渠道較為多元，大致涵括居澳葡萄牙人從事的“澳門—長崎”和“澳門—馬尼拉”航線，福建商人主導的“中國—西屬菲律賓”航線，荷蘭人佔據台灣南部後開闢的貿易航線，日本的朱印船貿易航線，以及萬曆末期以後中國私商的貿易航線等。在不同時期，各條航線或網絡在整個東亞海域所佔的比重皆有變化，且這些航線或網絡互有聯繫，單以某一兩條航線的興衰來探究白銀流入中國的整體變化，似有不妥。此外，關於明代東亞海上貿易規模與白銀數額的統計，因數據缺失嚴重而陷入困局，以往所論大多基於不確切的數據和推測，難以化解相關爭論。^③因此，有必要在相對準確的數據基礎上，重新考察天啟、崇禎年間東亞海域主要貿易航線的貿易規模變動，同時將東亞海域置於更宏大的視野中，審視東亞海貿市場的真實情景。

一、明末清初的海貿格局嬗變和統計困局

明隆慶五年(1571)無疑是東亞海域發展進程中的關鍵轉折年。^④這一年，西班牙人於菲律賓建立馬尼拉城；同年，在葡萄牙人積極運作下，日本長崎開港，明代東亞海域中至關重要的兩個港口已經浮現。而在此前數年，隆慶開海，明廷允許私人遠販東西二洋，為中國的對外海貿開闢了新通道。在隨後的三十多年間(1571~1604)，東亞海域逐步形成以“澳門—長崎”與“月港—馬尼拉”為主導的雙軌貿易架構。上述航線呈現出顯著的商品同質化特徵，其流通體系以中國生絲、絲織品與貴金屬白銀的跨區域交換為核心。根據這些特點大致可以將 1571~1604 年視為明末清初東亞海貿發展的第一階段。^⑤

進入 17 世紀，東亞海域迎來巨變。其中重要且可作為第二階段劃分依據的，是持續了三十餘年(1604~1635)的日本朱印船貿易。根據岩生成一的研究，這些船隻主要前往台灣、東京、交趾、占城、柬埔寨、暹羅和北大年等地，離港輸出的商品以白銀、銅、鐵、藥罐、硫磺、扇子等為主，返程則帶回生絲、鹿皮、錫、鉛和香料等。^⑥朱印船貿易的興衰，標誌著東亞本土國家勢力在海域的介入與退出，而這種退出與荷蘭東印度公司的興起恰好同步。1602 年荷蘭人初訪中國，其對東亞海域舊有秩序的衝擊則要晚十餘年。即便在 1624 年武力侵佔大員之後，荷蘭人獲取中國商品的方式仍以劫掠為主，直到 1635 年才獲得穩定且充足的貨源。在該階段，“澳門—長崎”和“月港—馬尼拉”航線的壟斷地位不復存在，往返這兩條航線的船隻頻繁遭到荷蘭人劫掠，被劫商品成為荷蘭人的貨源之一。^⑦另外，中國私商也對舊有貿易格局造成重大衝擊。得益於德川家康的鼓勵和支持，自 1610 年起，駛往長崎的中國商船逐年增多。1611 年，開到長崎的外國船隻達 80 餘艘，其中包括 70 艘中國商船。因此，沉寂已久的中日私貿，再次成為東亞海域貿易的重要組成部分。^⑧

第三階段(1635~1662)，以 1635 年荷蘭東印度公司貿易的興起和朱印船貿易的終結為始，以 1662 年荷蘭人被逐出台灣以及永曆帝被絞殺於昆明為終。繼西班牙人之後，葡萄牙人和荷蘭人在東亞海域的貿易力量也逐步走向衰落。1639 年，由於日本對天主教勢力的擔憂，持續了七八十年的澳日貿易走向終結，居澳葡人的貿易重心轉向東南亞。^⑨日本當局對取而代之的荷蘭人也難以完全信任，在 1641 年將荷蘭人居留地遷至出島，以便全面監管。荷蘭人被逐出台灣後，以大員為中轉港的貿易就此結束。與此同時，代表華人勢力的鄭氏武裝集團成為該海域的主導力量。^⑩

在東亞海貿史的三個階段中，各方勢力起伏所導致的貿易額變動，對於研究東亞海貿格局的整體變遷和白銀流入中國的數量變化至關重要。理論上，若完整地梳理各方勢力下的白銀流動額，相關問題不會有太大爭議。然而，通觀明末清初東亞海貿經濟數據，以荷蘭人所記最具連續性和準確

性。實際上，學界關注的白銀流動額問題，只有在荷蘭東印度公司的貿易網絡中才具有真正意義上的討論價值。^⑪葡萄牙人經營數十年的澳日貿易，在文獻中留存較多的是生絲交易數據，白銀數據少之又少；中國船隻從菲律賓運回的白銀數量目前僅是推測性的，幾無確切記載。唯一連續且相對可靠的數據是貨物稅（almojarifazgo）。至於中國私商究竟從日本運出多少白銀，僅見於荷蘭人的零星記載，完全不足以支撐較長時段的討論。日本朱印船貿易也存在同樣的問題，缺乏白銀運輸數據的連續記載。^⑫因此，學界在討論白銀流動額時，大多只能根據貿易規模（抵港交易額）推算，而貿易規模的記載也是斷續和不完全準確的。

荷蘭人的連續記載顯示，1615~1662 年間他們從日本運出的白銀佔運出商品總值的比重波動較大。以較為穩定的 1630、40 年代數據為例，最低年份佔 65.3%，最高年份佔 98.6%，差異顯著。如果再看更早的數據，有些年份低至 29.9%（1617），最高年份則達到 98.8%（1619）。^⑬荷蘭東印度公司根據指令和市場需求統一行動，其差額尚且如此之大，那麼中國私商的行為更加難以預測。不得不承認，以貿易規模（抵港交易額）或運出商品的總值來推算白銀流動額，是白銀流通數據嚴重缺失下的無奈之舉。但這並不意味著通過此舉得出的數據具有可信性。

即便利用貿易規模推算白銀流動額，以往的統計也存在諸多缺陷，導致其他學者的爭論建立在不實數據之上。譬如，關於白銀流動額與明清鼎革的關係，艾維四（William S. Atwell）與伊尼斯（Robert Leroy Innes）、夏維中等學者有分歧。艾維四採信岩生成一的結論，認為日本海外貿易的鼎盛期在 1615~1625 年之間，每年約有 13~16 萬公斤白銀運出日本，隨後他結合 17 世紀 20 年代以後中菲貿易的明顯衰落，推斷 17 世紀 30 年代流入中國的白銀數額大幅下降。基於此，艾維四認為白銀流入額的衰減與王朝更替之間存在因果關聯。^⑭然而，岩生成一的統計數據存在諸多錯誤。這些數據是基於日本對外貿易中四類船隻（朱印船、葡萄牙商船、荷蘭商船和中國商船）的累積交易量得出的。即使假設可以通過交易額推算出白銀流動額，岩生成一的統計仍存在值得商榷之處。

首先，僅憑已知的 21 艘朱印船數據推算 356 艘船隻的交易額，這一做法本身就不可靠。更何況與其他貿易航線相比，朱印船的交易模式也存在一定差異。朱印船是將白銀、銅、鐵等商品從日本運往其他市場以換取生絲、香料等，白銀的輸出處於貿易的起始端；而澳日、中菲等貿易則是將絲貨等商品運往白銀市場（日本和菲律賓）交易，白銀的輸出處於貿易末端。以每艘朱印船抵達其他港口後可能的交易額（1,057 貫目）推算白銀的流動數額，顯然是不正確的。即便將船隻駛離日本時的貨物總值完全視為白銀額，那也應當以岩生成一估算的 528 貫 571 錢為準。^⑮另外，流入東南亞的日本白銀並非都會流轉進入中國。不少白銀流入暹羅等地後，會整合進入本土貨幣體系。

其次，在對比和統計交易額時，存在數據斷代、選擇性偏差和計算規則不一致等問題。岩生成一對荷蘭商船的統計區間（1634~1637）恰好錯過了荷蘭人貿易的鼎盛期（1638~1641），而且繞過了規模較小的 1620 年代。僅以不具備代表性的四年數據估算荷蘭船隻的交易額，很難令人信服。此外，岩生成一統計的是荷蘭人所運貨物離開大員等港口的價值，而非貨物抵達日本後的交易價值，變相低估了荷蘭人的貿易規模。相反，在處理朱印船貿易時，他用的又是朱印船抵達其他港口後的交易價值，這實在令人費解。具體而言，岩生成一估算 1634~1637 年間荷蘭船隻的貿易規模為年均 4,857 貫（485,700 兩白銀），如果按照他的計算規則（抵港交易額為離港商品價值的 2 倍），應該計作 9,714 貫才對。但這個數據可信嗎？其實，荷蘭人的記載尤為詳細，在絕大多數年份都能準確呈現荷蘭人輸入、輸出日本的商品總額，以及從日本輸出的白銀額。根據行武和博的研究，整理 1634~1644 年間的數據如下：^⑯

表 1 VOC 船隻在日貿易的進出口數據 (1634~1644)

年份	輸入額(兩)	輸出額(兩)	輸出白銀額(兩)	白銀佔比	輸出額/輸入額	白銀額/輸入額
1634	236,482	236,000	154,108	65.3%	0.99	0.65
1635	324,700	437,948	318,826	72.8%	1.34	0.98
1636	544,560	1,015,471	872,289	85.9%	1.86	1.60
1637	840,054	1,228,450	1,132,630	92.2%	1.46	1.34
1638	1,256,440	1,753,135	1,716,319	97.9%	1.39	1.36
1639	1,190,299	2,543,481	2,507,872	98.6%	2.13	2.10
1640	2,167,976	1,341,510	1,180,528	88.0%	0.61	0.54
1641	366,983	1,137,841	1,111,670	97.7%	3.10	3.02
1642	253,830	409,415	399,179	97.5%	1.61	1.57
1643	266,192	489,041	472,902	96.7%	1.83	1.77
1644	477,895	706,097	686,326	97.2%	1.47	1.43

表 1 顯示,荷蘭船隻在日本的“輸出額”與“輸入額”,以及輸出“白銀額”與“輸入額”之間的比值波動較大,最高可達 3 倍以上,最低僅 0.54 倍。忽略貿易的階段性變化,單以某一比率來推算幾十年的貿易狀況,顯然是不合理的。輸入商品價值的最高點出現在 1640 年,而白銀輸出額的最高點卻在 1639 年,這也說明兩者的變化並非完全同步。僅以此為例,可見目前學界對白銀流動額的估算,所憑藉的數據仍存在較大問題。單純以貿易規模(交易額)反推白銀流動額的做法並不可取。因此,在系統辨析和進一步挖掘可靠數據之前,較為合理的做法是,將白銀流動額與貿易規模分開討論,且需要將數據與時人觀察和歷史語境相結合。

二、天啟、崇禎年間的重組與鼎盛

在第二階段(1604~1635),雖然舊有貿易格局被打破,中菲貿易出現明顯衰退,但這並不意味著東亞海貿就此走向全局性衰敗。或許因為海禁政策漸寬,荷蘭人亦不再大規模劫掠中國船隻,^⑦中菲貿易在 1633~1637 年間出現較為明顯的回暖現象。不過,中菲貿易並未從此逐漸恢復,重回鼎盛,相反,貿易規模在 1637 年後再次下跌,損減近半。^⑧這也是不少學者認為 17 世紀 20 年代後海外白銀流入中國數量銳減的重要依據。

然而,第二階段末期(1619~1634)居澳葡萄牙人對馬尼拉市場華貨供給的壟斷,造成中菲航線上部分華貨開始轉向南部的“澳門—馬尼拉”航線,這種“分流效應”一直持續到 1642 年。大部分學者低估了被分流商品和白銀的數量。根據已知貨物稅數據和時人記錄,經澳馬航線流入中國的白銀數量在某些年份高達數十萬兩甚至一百萬兩,在很大程度上彌補了中菲航線的損失。^⑨這種分流效應可能導致原本屬於中菲航線和朱印船貿易航線的商品和白銀轉向其他航線。除澳馬貿易外,17 世紀 30 年代大員港在東亞海域崛起,更多中國商品轉而經大員港轉運至日本、巴達維亞等地。同時,隨著鄭氏集團勢力的擴張,中日私貿再度興盛,無疑加劇了分流效應並導致市場重組。

經過十年的經營,至 1634 年,大員港與福建的貿易已取得長足進展。^⑩是年 12 月 27 日,巴達維亞總督布勞沃爾(Hendrick Brouwer)在寫給荷蘭當局的信中坦言:“大員貿易規模大於從前……不

但持證者，而且所有其他急欲來大員的商人蜂擁而至。”^②另據《熱蘭遮城日誌》可知總督所言非虛，次年（1635）載貨前往大員的船隻竟多達 100 餘船次。^③其中，僅 3 月份一個月，4 艘中國船隻運抵的生絲就達 500 多擔，以至有大員官員感嘆：“在這以前，公司未曾在這麼短的時間內從中國收購到這麼多的貨物。”^④

由於華商運往大員和馬尼拉的貨物具有相當高的重合度，在貨源有限的情況下，大員港的進一步發展截斷和“分流”了大量原屬於中菲航線的華貨。關於大員商館搜購到的中國貨物數量，巴達維亞總督範·迪門（Antonio van Diemen）於 1636 年 12 月 28 日向荷蘭當局報告，當年 7 月和 8 月從大員運往日本的中國貨和廣南的絲綢合計 1,362,674 荷蘭盾 11 司帶法（stuiver）2 杜伊特（duit）。而同年他們在巴達維亞所得到的從中國大陸運往台灣大員的貨物計 709,019 荷蘭盾 19 司帶法 13 杜伊特。總計 2,071,690 荷蘭盾 6 司帶法 15 杜伊特。^⑤這段時期，廣南絲織品在荷蘭人的貿易中佔比不大，因此可推算，1636 年從中國流向日本和巴達維亞的商品總值超過 200 餘萬荷蘭盾，以通常的利潤率 60% 計算，^⑥在日本和巴達維亞的交易價格當在 360 萬盾（112 萬兩）左右。而同一年澳日貿易額高達 2,317,214 兩，是澳日貿易額最高的年份之一。^⑦顯然，荷蘭人分流的華貨不太可能屬於澳日航線，屬於中菲航線的可能性較高。

中國商人的證詞能進一步佐證大員和馬尼拉在貨源上的競爭。大員商館的主要供貨商、福建商人 Hambuan 在 1637 年 3 月 4 日給大員商館長官范得堡（Van der Burch）的信中寫道：

我奉勸閣下，對那些送去要運往日本的貨物，如果品質良好，就請支付稍微高一點的價格，這樣才會鼓勵商人源源運貨而去。而且，布料和絲都比以前漲價了，不然，商人們就會把上述貨物運往馬尼拉，甚或運往日本去。

……今年運往馬尼拉的貨物，沒有像去年的那麼多，因為在那邊的利潤很少。而且商人能力有限，無法備貨前往該地，也是原因之一。^⑧

在信中，Hambuan 使用“奉勸”、“不然”等詞，毫不掩飾威脅意圖，以轉而將貨物“運往馬尼拉”等地要挾荷蘭人提高採購價。而反推 Hambuan 的意思，華商向大員供給華貨，勢必也會造成對馬尼拉供貨數量的削減。此外，“商人能力有限”一語也暗示富商業已捨棄馬尼拉市場，轉而投向諸如大員等地。因此可說，馬尼拉已無力與大員爭搶貨源。

在 Hambuan 的恫嚇之詞中，有一個細節或許更會觸動荷蘭人的敏感神經。Hambuan 等華商尤為清楚輸往大員的貨物絕大部分將被運往日本，大員港實際承擔著中日私貿轉運港的角色。若華商擺脫荷蘭商人而自行前往日本交易，那麼荷蘭人將面臨大員“中轉港”地位喪失的風險。“甚或”一詞也表明 Hambuan 深知荷蘭人權衡利弊之時的痛點，相較於日漸式微、已無競爭力的中菲航線，荷蘭人更擔憂的是逐漸興起的中日私貿。

1635 年海盜劉香覆滅後，東亞的海盜勢力再次被肅清，海上貿易風險也隨之降低。與此同時，明政府幾乎無暇顧及東南沿海，在亦商、亦官、亦盜的鄭芝龍庇護下，中日私貿也迎來了朱姓王朝治下的最好時期。赴日的中國船隻數量在 1635~1644 年間已頗具規模，單一年份的數量大多在 34 艘以上，年均則超過 60 艘。^⑨

雖然中菲貿易被荷蘭人、中國私商分流，朱印船貿易也退出歷史舞台，但東亞海貿並未衰退，反而呈現出一幅繁榮發展的景象。以中菲貿易尚處於鼎盛的 1606 年為例，東亞海域的主要貿易航線是澳日、中菲兩條，其規模合計約 228 萬餘兩，若朱印船貿易額以 100 萬兩計，則總額為 328 萬兩左右。三十年後的 1636 年，雖然中菲貿易規模縮小了約 16 萬餘兩，但澳馬貿易興盛；同年，荷蘭人在

東亞海域的交易額不少於 112 萬兩；居澳葡人在這一年迎來歷史上最高交易額 231.7 萬兩；赴日本貿易的中國船隻應在 40 艘左右，貿易額在 50 萬兩以上，綜上，僅可統計的數項交易額即已達 455 萬餘兩。三十年間，東亞海域的貿易規模不但沒有減少，反而增加了 127 萬餘兩。由此可見，崇禎年間東亞海貿規模並未衰退，白銀流動額自然也就談不上銳減。

表 2 1606 年和 1636 年東亞海域貿易網絡中的貿易規模變動^②

貿易航線	貿易規模/交易額(萬兩)		規模變化(萬兩)
	1606 年	1636 年	
澳門—長崎	>150	231.7	+81.7
中菲航線	78.1	61.6	-16.5
朱印船貿易	100	0	-100
荷蘭人貿易額	0	約 112	+112
華商在日私貿	無數據	>50	+50
澳門—馬尼拉	無數據	無數據	無數據
以上(合計)	約 328	>455	+127

的確，1639 年後澳日貿易完全中斷。但就是在這一年，赴日貿易的中國船隻多達 93 艘，貿易規模相當可觀，可能超過 200 萬兩；^③同年荷蘭人在日本的交易額可能超過 190 萬兩，兩者合計近 400 萬兩。值得注意的是，1639 年，荷蘭人從日本運出的白銀達到了歷史最高值 250 萬餘兩。

1640 年，荷蘭船隻運至日本的貨物價值達到高峰，超過 217 萬兩，在日本的交易額應當在 347 萬兩左右。同年，有 73 艘中國船隻赴日貿易，若交易額計為 200 萬兩，則 1640 年日本的對外貿易規模達到 547 萬兩，明顯高於岩生成一和艾維四所認為的鼎盛期的規模（420~520 萬兩）。^④因此，崇禎時期東亞海貿的總體規模並未萎縮，也沒有出現整體的蕭條；相反，海域內的白銀流通網絡經過分流與重組，交易額甚至有所增長，達到了有明一代的巔峰。

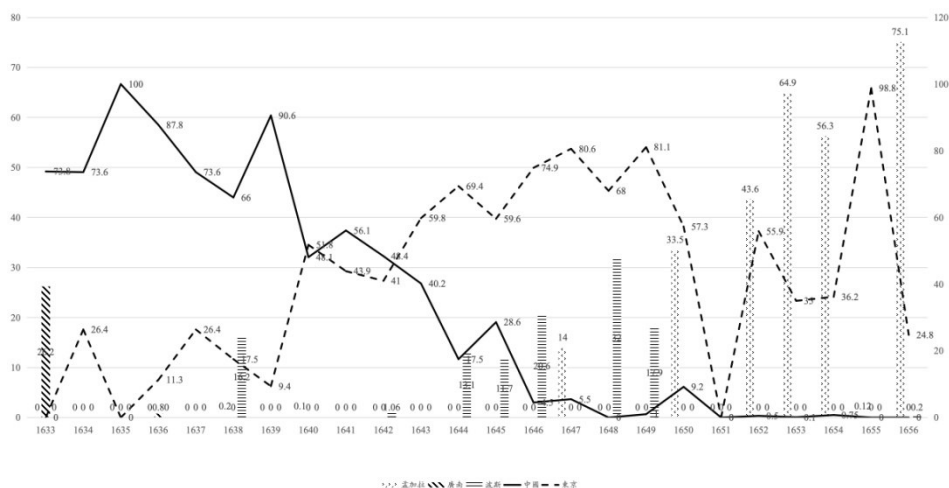
三、市場重組下東亞海域的絲、銀流動

歷經重組，東亞海域的貿易規模在崇禎年間走向了鼎盛，中國的對外海貿規模也並未明顯降低。如果進一步審視這一過程中生絲和白銀的流動形態，還會發現這兩種大宗商品的貿易格局業已發生重大轉變，相關市場也發生了轉移。

在葡萄牙人的貿易網絡中，從澳門運出的中國生絲，一部分銷往日本市場，一部分運往葡屬印度和歐洲。據 1575 年前後的貿易清單，葡萄牙人每年從澳門運往日本的生絲超過 1,000 擔，運往果阿的生絲也有 1,000 擔，兩條路線的貿易量相近。至 17 世紀 30 年代，日本和西屬菲律賓已成為中國生絲的重要市場，每年需求總量約 6,000 擔，葡屬印度地區對中國絲已經沒有那麼大需求。^⑤其原因一方面在於駛往印度地區的葡萄牙船隻面臨荷蘭勢力的威脅，另一方面則是因為產自波斯的生絲已經取而代之。這一時期，波斯是亞洲地區僅次於中國的生絲出口國。17 世紀 20 年代，經由荷蘭東印度公司和英國東印度公司出口的波斯絲年均近 1,200 擔（700 包 bale）；至 30 年代達到年均 1,700 餘擔，最高的年份（1637~1638）達 3,000 餘擔，遠遠超過葡萄牙人在鼎盛時期帶至印度的生絲數量。^⑥至 1638 年，波斯絲甚至經由荷蘭東印度公司的貿易網絡流入日本，開始搶佔早先被中國絲壟斷的市場。1644~1649 年間，波斯絲穩定流入日本，在 1648 年佔東印度公司輸入生絲總量

的 32%。(見圖 1)

圖 1 VOC 運往日本的生絲比例(1633~1656)^④



根據 P. W. Klein、黃英俊(Hoang Anh Tuan)和林偉盛等學者的研究,1636 年後,中國絲在日本市場的地位也受到了東京生絲的挑戰。^⑤越南蠶絲生產歷史悠久,在 17 世紀 30 年代,每年夏、冬兩季的生絲產量都超過 2,200 擔,夏季所產生絲因呈黃色,常被稱為黃絲(bogy)。不過,由於桑樹和蠶等因素,東京絲的質量不如中國絲,在日本的售價也較低。^⑥17 世紀 20 年代,中國、日本和葡萄牙三國商人已經開始將東京絲運至日本,但數量與中國絲相比仍微不足道。進入 30 年代,東京絲的運輸量開始增加,在 1634 年經由荷蘭東印度公司運往日本的生絲中,東京絲已佔 26.4%;1640 年則首次超過中國絲,佔 51.8%。圖 1 顯示,1642 年後,東京絲在日荷貿易市場上已經完全取代了中國絲;而在 1650 年之後,孟加拉生絲又取代了東京絲。

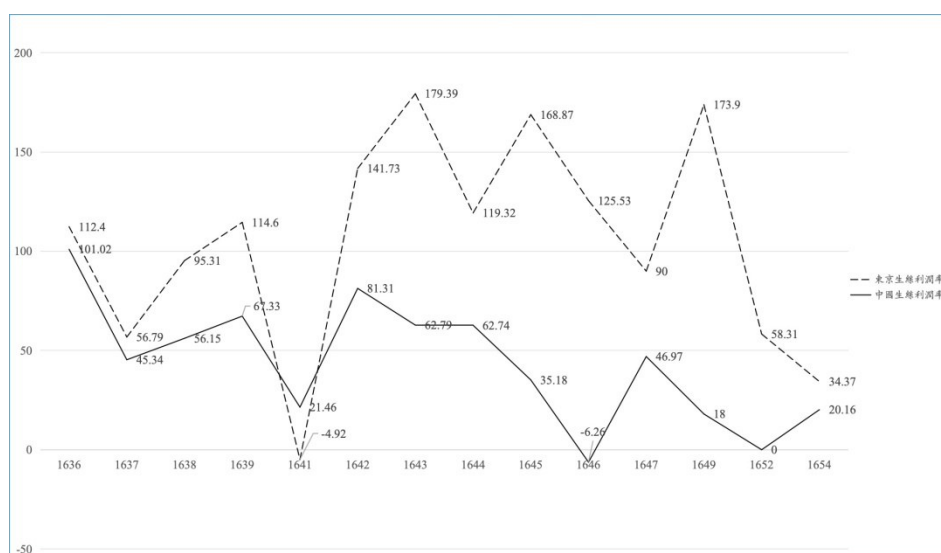
值得注意的是,此種市場轉移現象或許會帶來一種認知,即中國絲在荷蘭東印度公司貿易網絡中的地位下降,意味著中國絲在日本市場上落敗。其實不然。生絲供給市場的轉移涉及的因素較為複雜。其一,荷蘭人的中國絲交易在 1641 年後被納入 pancado 制度,導致中國絲在日本的利潤率總體呈下降趨勢,而不受此限制的東京絲利潤率遠高於中國絲。譬如,根據圖 2,1642 年中國絲的利潤率為 81.31%,而東京絲的利潤率為 141.73%。其二,如前引 Hambuan 所述,在鄭芝龍整合沿海勢力後,中國私商對中國絲供給的壟斷愈發嚴重,導致荷蘭人獲取中國絲的渠道不暢,成本抬升。

與中國生絲在荷蘭東印度公司貿易網絡中佔比下降的趨勢有所不同,1641~1646 年間中國商船運往日本的生絲仍然以中國本土絲為主,東京絲的數量從未超過 4,000 斤。在荷蘭東印度公司的貿易選擇從中國絲轉向東京絲的過程中,中國商船運往日本的中國絲數量呈現顯著的上升態勢。當荷蘭東印度公司的貿易選擇從東京絲轉向孟加拉絲時,中國商人又迅速接手東京市場,成為東京絲的主要轉運商。1651 年,中國商人轉運東京絲的數量高達 12 萬斤,而荷蘭東印度公司同期的轉運量為零;1654 年,中國商人轉運了 5 萬餘斤,而荷蘭東印度公司同期的轉運量不足 3 萬斤。^⑦

因此,明末清初東亞海貿中的生絲市場發生過明顯的轉移。17 世紀 20 年代,中菲貿易衰敗,部分中國絲轉而由澳馬航線繼續流入菲律賓。朱印船貿易和中日私貿的興盛,也不可避免地分流了市場份額。進入第三階段,朱印船退出,東亞海貿在多方勢力的推動下逐步走向鼎盛,日本市場

上的生絲逐漸呈現多元化趨勢,以往鮮有流通的孟加拉絲和波斯絲也開始進入東亞海域。雖然中國絲的完全壟斷地位已不復存在,但其外銷並未受到太大影響。

圖 2 VOC 在日本市場上銷售中國生絲和東京生絲的利潤率(1636~1654)^⑧



與生絲一同廣受熱議的,通常還有既是商品又是貨幣的白銀。明代東亞海域的白銀主要來自日本和美洲。由於多種因素,一直很難獲得美洲白銀流入東亞海域的確切數據。至於日本白銀,以往學者大多還是以貿易規模反推。實際上,至少可以大致還原荷蘭東印度公司每年外運日本白銀的數量及其去向。茲統計 1638~1645 年間荷蘭東印度公司從日本運出的白銀數額,以及運往暹羅、柬埔寨等東亞海域地區和科羅曼德爾、蘇拉特、波斯等東亞海域以外地區的白銀數額。

表 3 VOC 從日本運出繼而輸往各地的白銀數額表(1638~1645)^⑨

年份	運出額(兩)	輸送地和數額(兩)					東亞海域外的數量和佔比	
		暹羅	柬埔寨	東京	科羅曼德爾	蘇拉特		
1638	1,716,319			130,000		200,000		
1639	2,507,872			25,000	80,000		431,000 (CSPW)	17.18%
1640	1,180,528	25,000	25,000	150,000			140,000 (SP)	11.85%
1641	1,111,670							
1642	399,179		18,000	60,000				
1643	472,902	10,000		100,000	123,859	157,894	281,753 (CS)	59.57%
1644	686,326			135,000	280,701		456,701 (CSP)	66.54%
1645	763,022		25,000	150,000			299,000 (CSP)	39.18%

根據表 1 和表 3 可知,外運的白銀數額在 1635 年後明顯上升,至 1639 年達到 250 萬餘兩的最高峰,而後銳減至 1642 年的不足 40 萬兩,其後幾年也未再回升至百萬兩以上。更重要的是,在總量銳減的情況下,東印度公司運往馬六甲以西的白銀數量卻呈現相反態勢,所佔比重明顯上升。1644 年從東亞海域流出的日本銀數量(456,701 兩)甚至已經接近上一年從日本運出的白銀總額(472,902 兩)。由此看來,其實在 17 世紀 40 年代前後,東亞海域的白銀外流已相當明顯。至少在

崇禎末期，東亞海域市場並不缺少白銀；相反，或許是因為中國內部戰亂以及日本加強貿易管控，造成市場購買力或投資回報率下降，這才有了日本白銀大批量外流。

結語

在明清鼎革與 17 世紀危機這兩個宏大的歷史議題之間構建某種因果關係，對歷史學者而言確實具理論吸引力。然而，若缺乏對東亞海域各貿易航線的系統性數據梳理，此類宏觀關聯的論證將始終面臨根基不穩的質疑。更為關鍵的是，即便部分學者試圖以海外白銀流入量的衰減來解釋晚明社會經濟的惡化，其論述仍存在顯著斷裂：海外白銀究竟是如何真正融入晚明社會經濟體系的？其流通規模的波動究竟能在何種程度上能夠與社會經濟變動形成結構性共振？這些本質問題仍是亟待釐清的關鍵癥結。

明天啟至崇禎年間，東亞海域貿易經歷劇烈重組，呈現出“分流—整合—鼎盛”的動態過程。中菲貿易的式微雖導致部分白銀流動受阻，但大員港的崛起和中日私貿的興盛，共同推動區域貿易規模在崇禎年間達至巔峰。1636 年東亞海域貿易總額較 1606 年增長近 40%，標誌著一個更具多元性的貿易體系已然形成。在這一體系中，生絲市場的變遷尤為顯著。中國生絲對日本市場的壟斷地位被東京絲、波斯絲和孟加拉絲打破，反映出區域生產網絡的重構與競爭加劇。與此同時，白銀流動出現結構性轉移：日本銀不再單向流入中國，而是通過荷蘭人的貿易網絡分流至東南亞及印度洋地區。這種絲銀雙重變遷的實質，是 17 世紀東亞海域經濟整合與政治秩序重建的互動結果。至少在白銀問題上，明清鼎革與 17 世紀危機很難說有因果關聯，東亞海域內的貿易變化更多是深植於區域內部的勢力博弈（如鄭氏集團的興起）和市場機制（如生絲供應多元化）。

①關於 17 世紀危機與中、日關聯的討論，新近研究參見中島樂章：《中國與日本的 17 世紀危機》，沈玉慧譯，福建泉州：《海交史研究》，2024 年第 3 期；朱泚：《“17 世紀危機”衝擊下中國和歐洲的國家構建》，北京：《中國社會科學》，2025 年第 1 期。

②倪來恩、夏維中：《外國白銀與明帝國的崩潰——關於明末外國白銀的輸入及其作用的重新檢討》，福建廈門：《中國社會經濟史研究》，1990 年第 3 期；Richard von Glahn, *Myth and Reality of China's Seventeenth-Century Monetary Crisis*, *The Journal of Economic History*, 1996, Vol. 56, No. 2, 中譯本見萬志英：《中國 17 世紀貨幣危機的神話與現實》，王敬雅譯，董建中譯校，國家清史編纂委員會編譯組：《清史譯叢》第 11 輯，北京：商務印書館，2013 年；趙軼峰：《重新思考明清鼎革——兼談“十七世紀危機”、“大分流”、“新清史”》，長春：《古代文明》，2021 年第 1 期。

③參見夏維中、艾維四和萬志英等人的爭論。倪來恩、夏維中：《外國白銀與明帝國的崩潰——關於明

末外國白銀的輸入及其作用的重新檢討》，第 49~50 頁，國家清史編纂委員會編譯組：《清史譯叢》第 11 輯。

④岸本美緒編：《1571 年——白銀大流通與國家整合》，李雨青譯，台北：台灣商務印書館，2022 年。

⑤關於更長時段的分析，參見萬志英：《13—17 世紀東亞的海上貿易世界》，陳博翼譯，《海洋史研究》第 15 輯，北京：社會科學文獻出版社，2020 年。

⑥岩生成一：《（新版）朱印船貿易史の研究》，東京：吉川弘文館，1985 年，第 288~299 頁；Iwao Seiichi, *Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries*, *Acta Asiatica*, Vol. 30, 1976, pp. 8-9.

⑦參見李慶：《居澳葡人對馬尼拉華貨供給的“壟斷”與遠東海貿格局（1619-1634）》，澳門：《澳門理工學報》，2016 年第 3 期。

⑧林仁川：《明末清初私人海上貿易》，上海：華東師範大學出版社，1987 年，第 179 頁；京都史蹟會編纂：《林羅山文集》，東京：弘文社，1930 年，第 131 頁；岩

生成一：《近世日支貿易に関する數量的考察》，《史學雜誌》，第 62 卷 11 號（1953 年）。

⑨George Bryan Souza, *The Survival of Empire, Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

⑩Hang Xing, *Conflicts and Commerce in Maritime East Asia, The Zheng Family and the Shaping of the Modern World, c. 1620-1720*, Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

⑪詳見永積洋子與行武和博整理、譯介的荷蘭文史料及研究。永積洋子：《唐船輸出入品數量一覽・1637—1833 年》，東京：創文社，1987 年；永積洋子：《由荷蘭史料看十七世紀的台灣貿易》，劉序楓譯，載湯熙勇主編：《中國海洋發展史論文集》第七輯，台北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999 年；加藤榮一監修，行武和博、加藤榮一翻譯：《平戶市史海外史料編 2・仕訳帳 1638 年・1639 年》，平戶：平戶市史編さん委員會，2000 年；平戶市史編さん委員會編：《平戶市史海外史料編 III：平戶オランダ商館の會計帳簿仕訳帳一六四、一六四一》，平戶：平戶市史編さん委員會，1999 年；行武和博：《近世日蘭貿易の數量的取引實態：17 世紀前期オランダ商館作成〈會計帳簿〉の解説・分析》，《社會經濟史學》第 72 卷第 6 號（2007 年 3 月）。

⑫高瀬弘一郎：《キリシタン時代の貿易と外交》，東京：八木書店，2002 年，第 14~16 頁；李慶：《晚明中國與西屬菲律賓的貿易規模及歷史走向——基於“貨物稅”（almojarifazgo）文獻的數據分析》，北京：《中國經濟史研究》，2018 年第 3 期；岩生成一：《（新版）朱印船貿易史の研究》，第 127、316~317 頁；Richard von Glahn, *Fountain of Fortune, Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*, London: University of California Press, 1996, p. 232.

⑬行武和博：《近世日蘭貿易の數量的取引實態：17 世紀前期オランダ商館作成〈會計帳簿〉の解説・分析》，《社會經濟史學》第 72 卷第 6 號。

⑭艾維四：《1635—1644 年前後白銀輸入中國的再考察》，袁飛譯，董建中譯校，國家清史編纂委員會編譯組：《清史譯叢》第 11 輯；William S. Atwell, Another

Look at Silver Imports into China, ca. 1635-164”, *Journal of World History*, Vol. 16, No. 4, 2005, pp. 478-481.

⑮岩生成一：《（新版）朱印船貿易史の研究》，第 317、373 頁。

⑯數據來源：行武和博：《近世日蘭貿易の數量的取引實態：17 世紀前期オランダ商館作成〈會計帳簿〉の解説・分析》，第 29~30 頁。說明：數據只統計到貨幣單位荷蘭盾（guilder），1634~1635 年數據根據 3.125 盾折合 1 兩計，1636~1644 年按 2.85 盾折合 1 兩計。

⑰⑱⑲⑳程紹剛譯注：《荷蘭人在福爾摩莎》，台北：聯經出版事業股份有限公司，2010 年，第 159 頁；第 164 頁；第 158 頁；第 178~179 頁。

㉑李慶：《晚明中國與西屬菲律賓的貿易規模及歷史走向——基於“貨物稅”（almojarifazgo）文獻的數據分析》。

㉒李慶：《居澳葡人對馬尼拉華貨供給的“壟斷”與遠東海貿格局（1619~1634）》。

㉓⑳江樹生譯注：《熱蘭遮城日誌》第 1 冊，台灣台南：台南市政府文化局，2002 年，第 196~221 頁；第 200 頁。

㉔行武和博：《近世日蘭貿易の數量的取引實態：17 世紀前期オランダ商館作成〈會計帳簿〉の解説・分析》，第 29 頁；程紹剛譯注：《荷蘭人在福爾摩莎》，第 213 頁。

㉕東京大學史料編纂所編：《日本關係海外史料・オランダ商館長日記》，譯文篇之二（上），東京：東京大學出版會，1975 年，第 167~176 頁；高瀬弘一郎：《キリシタン時代の貿易と外交》，第 14~16 頁。

㉖江樹生譯注：《熱蘭遮城日誌》第 1 冊，第 295~296 頁。關於 Hambuan 是否為同安人林亨萬，學界尚有爭論。參見翁佳音：《十七世紀的福佬海商》，《中國海洋發展史論文集》第七輯上冊，第 78 頁；楊國楨：《十七世紀海峽兩岸貿易的大商人——商人 Hambuan 文書試探》，北京：《中國史研究》，2003 年第 2 期。

㉗岩生成一：《近世日支貿易に関する數量的考察》，第 11、26 頁。

㉘數據來源：東京大學史料編纂所編：《日本關係海外史料・オランダ商館長日記》，譯文篇之二（上），

東京：東京大學出版會，1975 年，第 167～176 頁；李慶：《晚明中國與西屬菲律賓的貿易規模及歷史走向——基於“貨物稅”（almojarifazgo）文獻的數據分析》，第 180 頁；岩生成一：《近世日支貿易に関する數量的考察》，第 11 頁；程紹剛譯注：《荷蘭人在福爾摩莎》，第 178～179 頁。說明：（1）1606 年和 1636 年，中國貨物在馬尼拉的納稅額分別為 1,070,433 比索和 724,383 比索，稅率分別為 3% 和 6%，這兩年比索與銀兩的兌換比分別為 1 比索=0.73 兩和 1 比索=0.85 兩；（2）華商的中日私貿規模和澳馬貿易規模暫無數據資料。但 30 年間，這兩者的規模總體呈上升趨勢，單以 1635 年中國船輸入日本生絲 1,480 擔計，貿易額就在 50 萬兩以上。（3）朱印船貿易額並無準確數據，以 100 萬兩計算。

③⑩1639 年有 93 艘中國商船前往日本貿易，交易額不詳。據已知記載，1643 年和 1644 年分別有 34 艘和 54 艘商船抵日貿易，交易額皆超過 100 萬兩白銀，1639 年的交易額當在 200 萬兩以上。岩生成一：《近世日支貿易に関する數量的考察》，第 991 頁；東京大學史料編纂所編：《日本關係海外史料・オランダ商館長日記》，譯文篇之七，東京：東京大學出版會，1991 年，第 193～196 頁；東京大學史料編纂所編：《日本關係海外史料・オランダ商館長日記》，譯文篇之八（下），東京：東京大學出版會，1997 年，第 105～117 頁。

③⑪行武和博：《近世日蘭貿易の數量的取引実態：17 世紀前期オランダ商館作成〈會計帳簿〉の解説・分析》，第 29 頁；岩生成一：《近世日支貿易に関する數量的考察》，第 11 頁；岩生成一：《（新版）朱印船貿易史の研究》，第 382 頁；艾維四：《1635～1644 年前後白銀輸入中國的再考察》，第 167 頁。

③⑫李慶：《一份明萬曆初年葡萄牙與中國海上貿易清單的譯介與研究》，福建泉州：《海交史研究》，2025 年第 1 期；C. R. Boxer ed., *Macau Época da Restauração (Macao Three Hundred Years Ago)*, Lisboa: Fundação Oriente, 1993, p. 37。

③⑬Niels Steensgaard, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, The East India Companies and the*

Decline of the Caravan Trade, Chicago and London: The University of Chicago Press, 1973, p. 395.

③⑭數據來源：林偉盛：《荷據時期台灣的國際貿易——以生絲貿易為主》，2005 年，第 21 頁。

③⑮Hoang Anh Tuan, *Silk for Silver, Dutch-Vietnamese Relations, 1637-1700*, Leiden and Boston: Brill, 2007, p. 163; P. W. Klein, “De Tonkinees-Japanse zijdehandel van de Verenigde Oostindische Compagnie en het Inter-Aziatische verkeer in de zeventiende eeuw”, in Willem Frijhoff and Minke Hiemstra eds., *Bewogen en Bewegen: de historicus in het spanningsveld tussen economie en cultuur*, Tilburg: Gianotten, 1986, pp.152-177; 林偉盛：《荷據時期台灣的國際貿易——以生絲貿易為主》。

③⑯Hoang Anh Tuan, *Silk for Silver, Dutch-Vietnamese Relations, 1637-1700*, pp. 28-29.

③⑰永積洋子：《唐船輸出入品數量一覽・1637—1833 年》，第 36～73 頁。

③⑱數據來源：P. W. Klein, “De Tonkinees-Japanse zijdehandel van de Verenigde Oostindische Compagnie en het Inter-Aziatische verkeer in de zeventiende eeuw”, p. 167.

③⑲數據來源：行武和博：《近世日蘭貿易の數量的取引実態：17 世紀前期オランダ商館作成〈會計帳簿〉の解説・分析》，第 30 頁；Hoang Anh Tuan, *Silk for Silver, Dutch-Vietnamese Relations, 1637-1700*, p. 129; 程紹剛譯注：《荷蘭人在福爾摩莎》，第 204、211、214、218～219、241～242、248、252、254、265、277～279 頁；江樹生譯注：《熱蘭遮城日誌》第 2 冊，第 422、461、463、466～467、477、492 頁。說明：荷蘭東印度公司從大員輪往中國內地的白銀數額並無準確數據，不計入統計範圍。此處“東亞海域外”指馬六甲海峽以西。表格中字母 C 代表科羅曼德爾，S 代表蘇拉特，P 代表波斯，W 代表溫古爾拉。

作者簡介：李慶，南京大學歷史學院暨明史研究中心副教授，博士。南京 210023

[責任編輯 陳志雄]