

史伟《清代郊商与海洋文化》研究缘起

海洋贸易是西方进入资本主义的主要途径之一，但为何海洋贸易传统悠久的传统中国却没有进入资本主义？或者换句话问：传统中国海洋贸易背后有何独特的结构，而正是这独特的结构阻碍了海洋贸易可能对传统中国带来的经济社会巨变？这是很多学者都曾关注和讨论过的“大问题”，也曾让笔者“心向往之”却不敢涉及，只能在师生学友间杂谈时偶发议论。但这疑问萦绕心头从不曾散去，最终迫使笔者不自量力、不揣愚陋，决意寻找一具体而微的历史片段来探索海洋贸易与传统中国发展道路的关系。但这“具体而微的历史片段”从何寻起呢？

厦门地处闽南，是明清时期以海洋贸易而负盛名的港口城市，且当时即因其繁荣富庶而被时人称为“东南一都会”。历史上厦门的兴盛并非无中生有，也非一蹴而就，闽南沿海地区悠久的海洋发展传统和明中叶以降海洋社会经济的发展为其提供了肥沃的土壤。海洋经济活动自古便是闽南沿海地区主要的生计模式。五代以降，海洋贸易渐成闽南海洋经济发展的主要动力。宋元时期，地处闽南的泉州代替广州成为东方第一大海洋贸易港口，闽南沿海地区也成为中国海洋发展的中心。明代实施海洋退缩政策，这对宋元时期蓬勃发展的以海洋贸易为主的海洋经济是一次沉重打击。但在十五世纪西方海洋商业势力东来及明中叶以后南方商品经济迅速发展的内外推拉下，以东南沿海地区为主的民间海洋社会经济力量不断壮大，迅速恢复了我国海商在东南亚、东亚海洋贸易网络中的主导地位，强力推动中国海洋发展进入“漳州发展周期”。这时期，东来的荷、葡、西等西方海洋商业力量虽在东南亚海域建立殖民地，但他们必须借助中国海商才能进入东南亚、东亚海洋贸易网。更重要的史实是，康熙元年（1662）在台湾出现了郑氏海洋性地方政权，这是东南中国民间海洋社会经济力量发展的最高潮。割据台厦的郑氏海洋性地方政权在与满清王朝政权的对抗中诞生，“通洋裕国”国策下丰裕的海洋贸易收益成为其生存与发展的重要财政收入。与之同时，郑氏海洋性地方政权独扼台湾海峡、掌控整个东南中国，有力阻止了荷、西为首的西方海洋力量的侵入，延缓了早期西方海洋国家对东亚的殖民，因而除在中国历史上具有重要的政治军事意义外，从比较世界海洋发展史

的视野审视，其还是具有世界史意义的事件。

从上述史实可知，从16世纪中叶漳州月港突破“海禁”的私人海商直至十七世纪的郑氏海商集团，文献记载下来的闽南海商追波逐利，数量众多，执中国海洋贸易之牛耳。透视海洋贸易与传统中国发展道路的关联，海商研究是十分重要的途径。但相关研究，“前人之述备矣”，且这些海商大都是与中原王朝政权冲突甚至对抗的历史面貌，合法海商的记述寥寥无几，而实际上明隆武元年（1567）泉州设口通商后，合法海商出现应该很多。这些合法海商在中原王朝政权掌控的体制内和平生存，他们的生计与生活或对透视海洋贸易与传统中国发展道路之关系而言更有典型性。可惜的是，这些明末海商在中国历史上的记载少而又少。杨国桢先生曾在荷兰人的记载中发现了一位闽南合法海商，他被称为Hambuan，事迹经杨国桢先生整理，较为清晰，其余则事迹多湮没无闻。于是，笔者再将目光投向清代闽南沿海地区的合法海商，因应清代闽台贸易而兴起的郊商由此进入视野。

清初台湾被收复后，迅速进入大开发时期，闽台关系变得更为紧密，特别是经济逐渐连为一体，“奠定了互相依赖、互为补偿的格局”。彼时，清朝统治者对海外贸易的钳制虽时有松懈，但压制海外贸易的态度却从未改变。如清康熙五十六年（1717）年，“其南洋吕宋、噶罗吧等处、不许商船前往贸易、于南澳等地方截住”，后于雍正五年（1727）再开洋禁，准许闽船由厦门出口贩洋，但稽查甚严。台湾开发带来的贸易机遇，以及进行海外贸易的重重阻力，这导致愈来愈多海外逐利的闽南海商寻机而来，转向国内的台海贸易，往来海峡两岸，懋迁有无。如笔者曾在翻阅《泉州海关志》时发现这样的记述：“但清雍正朝后期以降，由于出入船只均应到厦门挂验，泉州商人将贸易转向台湾，番船及出洋贸易的民船数几乎为零”。那么，闽南海商到底是如何组织和运作台海贸易的，形成了怎样的贸易制度，这些问题进一步引起笔者探讨台海贸易的组织的兴趣。此后，笔者开始注意收集和翻阅这方面的史料和前人著作。总体而言，清代台海贸易主要存在两种组织形式：一种是官府组织，给予商船运费补贴的计划贸易，即“台运”；一种是民间组织，受两岸市场价格规律调节的自发贸易。后者是台海贸易的主要组织形式。那些往来海峡两岸、沟通陆岛物资交流的民间海商就是这种贸易的经营

者，他们被称为郊商，也成为笔者研究的对象。

郊商以闽南海商为主，曾广泛存在于清代闽台两地，是清代闽台海峡两岸著名的地域海商群体。而清代郊商的兴起，有根植闽南海洋发展传统的历史传承，有因应台湾开发的现实动因，而当时有利的国际环境也是不容忽视的原因。

国际上，17至18世纪，荷、英、法等西方海洋国家为竞争海上霸权而海战不已，延缓了海洋东进的步伐。这使收复台湾的满清政权并没有直接受到西方海洋力量的挑战，但它仍然严禁西方海洋贸易商船直接与沿海民间社会贸易，严防沿海人民“交通外国”，同时又允许沿海民众在严格的行政审查和牙行中介控制下进行国内外贸易。这为沿海地区海洋社会经济力量的重兴提供了有限的政策前提。再加上前述所言，随着台湾进入移民社会，闽台之间经济互补性日益突出，这为闽台两地郊商的兴起提供了社会政治条件。因此，各种因素因缘际会，齐聚闽南，掌控闽台贸易的清代郊商因之应运而生。

从历史的渊源和传承看，清代郊商是闽南海洋社会经济在新的社会政治环境下重兴与发展的一种历史表现，但他的贸易运作遵循清朝的贸易管理政策，他的组织也是官府承认的海商社会组织，可以说，郊商为我们探讨社会正常秩序下的海商发展模式提供了历史实例。时至今日，作为清代闽台的一种海商社会组织，一种特有的海商文化现象，清代郊商亦已成为闽南海洋发展传统的一个重要组成部分。法国著名历史学家布罗代尔曾言：“对一名历史学家来说，理解昨天和理解今天是同一个过程。人们怎么能够设想，历史学的兴趣应与现时保持一定距离，不得越雷池一步，否则将有损体面，甚至招惹危险？”杨国桢先生也曾说“传统与变革的连续性”是“经济与社会协调发展的活力所在”，因此，现在我们从海洋的视角全面研究清代郊商，也是为了从一个侧面深入探讨当今海峡两岸携手发展海洋社会经济的历史性前提，总结本区海洋社会经济发展的特征和规律，以利于增强政府决策者和社会大众的海洋发展意识，为促进海峡两岸政治、社会、经济、文化自觉地合力走向海洋，开创两岸社会经济发展的新局面，作出自己应有的贡献。

（本文摘自杨国桢主编《中国海洋文明专题研究》第六卷，史伟著《清代郊商与海洋文化》之绪论，人民出版社 2016 年，注释从略。）