

明清時期廣州和澳門 在貿易全球化的地位和作用

黃啟臣 *

15世紀末地理大發現後，貿易全球化開始了，而且延續至19世紀初葉。在此期間，中國的GDP佔世界經濟總量的32.4%，從而成為貿易全球化的大市場；隨着葡萄牙人進入和租佔澳門，澳門成為貿易全球化的中轉港；清代實行廣州“一口通商”的政策，廣州成為貿易全球化的中心市場。因此，廣州和澳門在推動貿易全球化和促進經濟的發展中起了舉足輕重的作用。

當今為世人矚目的全球經濟一體化，是經歷了16世紀中葉至19世紀初葉以商品流通為基礎的貿易全球化和18世紀中葉至19世紀工業革命後的產業全球化三個歷史發展階段的。本文擬就廣州和澳門在貿易全球化中的地位和作用作一探索。

中國是貿易全球化的大市場

15-16世紀是世界歷史發展的重大轉折時期。1405-1433年中國鄭和七下西洋；1492年意大利人哥倫布（C. Colombo）發現美洲新大陸；1498年葡萄牙人達·伽馬（Vasco da Gama）繞過好望角開闢歐洲到印度的東方航線；1519-1522年移居西班牙的葡萄牙人麥哲倫（F. de Magalhães）作環球航行等航海壯舉，從地理範圍上使分散隔離的世界各國逐漸變成了聯繫為一體的世界，人類歷史也在愈來愈大的程度上成為全世界的歷史，為商品貿易全球化提供了人文地理的條件。

但是，作為貿易全球化所賴以運轉的基礎即商品流通來說，則是有賴於中國強大的商品製造能力和生產出來的豐富商品。據史料記載，從世界經濟發展史

的經濟規模上看，15世紀中葉（明中葉）至1796年（明嘉慶元年）以至1820年（嘉慶二十五年）期間，中國是世界經濟發達的國家。據統計，1522-1566年（明嘉靖年間），中國的生鐵產量達到45,000噸，居世界第一位，而英國到1740年才達到2,000噸。⁽¹⁾ 1750年（乾隆十五年），中國工業總產量佔世界工業總產量的32%（全歐洲僅佔23%）；國內貿易總值為四億銀兩。⁽²⁾ 直到1820年（嘉慶二十五年），中國的GDP仍佔世界經濟總量的32.4%⁽³⁾，居世界各國的第一位。所以，“在近代以前時期的所有文明中，沒有哪一個國家的文明比中國更發達，更先進”⁽⁴⁾，“中國乃是一個偉大、富饒、豪華、莊嚴的國家。”⁽⁵⁾ 就是說，直到1820年左右，中國在世界經濟史上是佔着首要地位的，是世界經濟的中心。當時中國的商品如生絲、絲織品、瓷器、茶葉、棉布、砂糖、糧食、藥材等，在國際市場上享有很高的聲譽，具有很強的競爭力。此正如當時一個西方作家所報道：

中國人有世界上最好的糧食——米；最好的飲料——茶；最好的衣料——棉布、絲織品及皮貨。擁有這些主要物品和數不盡的其他次要的物產。⁽⁶⁾

*黃啟臣，廣州中山大學歷史系教授，澳門史專家。

特別是中國的絲貨，外國商人更是贊歎不絕：

從中國運來的各種絲貨，以白色最受歡迎，其白如雪，歐洲沒有一種出品能夠比得上中國的絲貨。⁽⁷⁾

1629年（崇禎二年），荷蘭駐臺灣第三任長官訥茨（Nayts）在給其國王的一份報告中說：

中國是一個物產豐富的國家，它能夠把某些商品大量供應全世界。⁽⁸⁾

確實如此。根據史料記載，16-18世紀，中國向全世界出口的商品約有236種之多，其中手工業品有137種，佔總數的一半以上。其中又以生絲、絲織品為大宗，其次是瓷器和茶葉等。

而在這個時期，歐美各個國家由於“價格革命”的衝擊，加上多戰亂、災荒、瘟疫流行，經濟日益蕭條，各類商品極為匱乏。所以，這些國家根本沒有甚麼民生產品可以打進中國市場。它們祇好攜帶大量銀子來中國購買貨物販回國內傾銷。所謂夷船“所載貨物無幾，大平均屬番銀。”⁽⁹⁾在1830年（道光十年）以前，當中國對外貿易經常是出超的時候，白銀不斷地從印度、不列顛和美國輸入中國。據統計，自1553-1830年，西方國家到廣州貿易而流入中國的白銀達五億兩以上。⁽¹⁰⁾1585-1640年，日本因到中國貿易而輸入中國的白銀達到14,899,000兩。⁽¹¹⁾可見，直到鴉片戰爭前夕，中國在當時商品貿易全球化中，是遙遙領先於世界各個國家和地區的。⁽¹²⁾全世界各個國家和地區都來中國購買價廉物美的商品，使中國成為貿易全球化的大市場。

廣州是貿易全球化的中心市場

15世紀中葉至19世紀初葉，中國明清政府基本上實行“時開時禁、以禁為主”的海外貿易政策，禁止沿海商人出海貿易，卻對廣東（廣州）實行特殊政

策。嘉靖元年（1522），“遂革福建、浙江二市舶司，惟存廣東市舶司”⁽¹³⁾。乾隆二十二年（1757），撤銷江海關、浙海關和閩海關，規定外國番商“將來祇許在廣東收泊交易”⁽¹⁴⁾。因此，自嘉靖元年至道光二十年（1522-1840），廣東一直是中國合法對外貿易的省區，省會廣州則成為全國惟一合法進出口貿易的第一大港，而且是“印度支那到漳州沿海最大的商業中心。全國水陸兩路的大量貨物都卸在廣州”⁽¹⁵⁾。因此，全世界各國商人來中國貿易，都聚集到廣州進行。1798年（嘉慶三年），瑞典人龍思泰（Anders Ljungstedt）曾記述外國商人來廣州做生意的實況：

廣州的位置和中國的政策，加上其他各種原因，使這座城市成為數額很大的國內外貿易舞臺。（……）中華帝國與西方各國之間的全部貿易，都以此地為中心。中國各地的產品，在這裡都可以找到；（……）東京、交趾支那、柬埔寨、暹羅、馬六甲或馬來半島、東方群島、印度各港口、歐洲各國、南北美洲各國和太平洋諸島等地的商品，都被運到這裡。⁽¹⁶⁾

據不完全統計，從康熙二十四年至乾隆二十二年（1685-1757）的七十二年間，到廣州貿易的歐、美各國商船有312艘⁽¹⁷⁾；乾隆二十三年至道光十八年（1758-1838）猛增至5,107艘⁽¹⁸⁾，平均每年為63.8艘。

與此同時，中國各地和廣東省內各地的商人也集中到廣州進行進出口貿易，名曰“走廣”⁽¹⁹⁾。1629年（崇禎二年），荷蘭駐臺灣第三任長官訥茨（Nugts）在給其國王的一份報告中即有記述：

中國人把貨物從全國各地運到他們認為最有現款購買他們貨物的市鎮和海港。（……）後來他們運往廣州市集上的貨品的數量如此之多，以致葡萄牙人沒有足夠的資金購買，（……）參加這些市集的商人們看到他們的貨賣不出去，就用他們自己的船，責任自負地把貨運往馬尼拉、暹羅、望加錫等地去。⁽²⁰⁾

龍思泰於1798年（嘉慶三年）來到廣州，也看到中國內地商人雲集廣州經商的情形：

中國各地的產品，在這裡（廣州）都可以找到；來自全國各省的商人和代理人，在這裡做着興旺的、有利可圖的生意。（21）

明清政府為了發展集中於廣州的對外貿易，除了設置廣東市舶司和粵海關進行管理外，還“官設牙行，與民貿易”（22），以至於後來發展成為專門從事對外貿易的商業團體“三十六行”和“十三行”，同外國商人直接貿易。在當時外國人不熟悉中國情況和不懂漢語以及不瞭解中國政府管理外貿的制度的情況下，此種商業團體的設置，成為外商與中國商人進行貿易的仲介者，使外貿做得更活更好。所以，當時外國商人普遍感到在廣州做生意比世界其它地方更方便更好做。正如英國議會於1830年（道光十年）對廣州貿易的英國商人進行調查後得出結論認為：

外國商人對於這個廣州制度（它在實踐中經過種種修正）是怎樣看待呢？1830年英國下議院關於對華貿易的極為重要的審查委員會會議中，幾乎所有出席的證人都承認，在廣州做生意比在世界上任何其它地方都更加方便和容易。（23）

這麼一來，16世紀中葉至19世紀初葉，世界各個國家和地區的商人絡繹不絕地前來廣州做生意，使廣州成為商品貿易全球化的中心市場，呈現出對外貿易一片繁盛的景象。其時有人賦詩稱頌云：

廣州城郭天下雄，島夷鱗次居其中。
香珠銀錢堆滿市，火布羽緞哆哪絨。

碧眼蕃官佔樓住，紅毛鬼子經年寓。
濠畔街連西角樓，洋貨如山紛雜處。

洋船爭出是官商，十字門開向二洋。
五絲八絲廣緞好，銀錢堆滿十三行。（24）



澳門是貿易全球化的中轉港

澳門是廣東省香山縣（今中山、珠海兩市）海邊的一個小漁村，古時不足為港，但自從嘉靖三十二年（1553）葡萄牙人進入和租居澳門後，他們就利用前述明清政府允准開放廣東對外貿易的特殊政策，以澳門為基地開展對中國的貿易。同時，明清政府也明文規定：凡外國商船來廣州進行貿易，必須向澳門的中國海關（明代的市舶司及清代粵海關設在澳門的分支機構）領取進入廣州的“部票”（入港許可證），並繳納關稅，聘請通事、買辦和引水員，最後由引水員引航進入廣州貿易。這樣一來，澳門就成為中國廣州對外貿易的外港和貿易全球化的中轉港。所以，從16世紀中葉至19世紀初葉香港崛起之前的二百八十多年，世界各個國家到中國和中國到世界各國貿易所開闢的航線，都必須經澳門港中轉。下面我們將當時中國唯一合法出口港廣州經澳門開往世界各國的航線簡略闡述，以見一斑。

一、廣州—澳門—果阿—歐洲航線

自從葡萄牙人於1533年（嘉靖三十二年）進入和以後租居澳門後，他們就利用明朝政府獨准廣東市舶司開放對外貿易的政策，開展對廣東的貿易，

從 1578 年（萬曆六年）始，每年春夏兩季到廣州海珠島（今長堤廣州市少年兒童圖書館處）參加為期數週的定期市（交易會）貿易，直接向中國商人購買生絲、絲織品、盜器、茶葉等商品運往澳門，然後轉運到日本、東南亞國家以至歐洲國家出售。正如 1629 年（崇禎三年）荷蘭駐臺灣第三任長官訥茨在給其國王的一份關於中國貿易問題的報告中所說：

在澳門的葡萄牙人同中國貿易已有一百三十年歷史了。他們（……）每年兩次到廣州（那邊每年舉行兩次盛大的市集）去買貨。他們的確從這種通商中獲得比馬尼拉的商人或我們更多的利潤；因為他們在中國住了很久，積累了豐富的知識和經驗，這使他們所得到的貨品質量比別人好，品種比別人多；他們有機會按照他們的特殊需要定製貨品，規定出絲綢的寬度、長度、花樣、重量，以適合日本、東印度和葡萄牙市場的需要。（25）

當葡萄牙人同廣東的貿易打開局面之後，葡萄牙人又以明朝皇帝的子民和服從明朝官府管轄的前提下經營海上貿易⁽²⁶⁾，首先大力開展澳門與印度的果阿（Goa）直到里斯本的貿易，開闢了廣州—澳門—果阿—里斯本的貿易航線。

果阿是印度迪斯瓦迪（Tisvadi）小島上的一個市鎮，有河道與內陸相通，是 16 世紀中葉印度西岸僅次於卡里庫特（Calicut）的一個商業中心，是波斯和阿拉伯馬匹運入印度次大陸的一個樞紐。自從 1510 年 11 月 25 日葡萄牙佔領果阿之後，即成為葡萄牙在東方殖民地的總部，也是葡萄牙東方貿易的基地。因此，葡萄牙人進入和租居澳門之後，自然地要開闢澳門與果阿之間的貿易航線，並以果阿作為中轉站與里斯本以至歐洲各國進行貿易。

這條航線分為兩段：

第一段，從廣州啟航，經澳門出海，西行橫過印度西海岸的果阿，然後按唐、宋原來的老航線到歐洲。第二段，由果阿啟航後，又分為兩條航路前往里斯本和歐洲。一條走印度洋的官嶼留（今馬爾

代夫群島，Male），西航經木骨都束（Mogadishu，今索馬利亞首都摩加迪沙）和莫桑比克海峽，繞好望角（The Cape of Good Hope），沿大西洋非洲海岸北航到摩洛哥（Morocco），抵里斯本；一條離果阿後，從克亞丁渡海，繞葛得兒風（今亞丁海東南面索馬利亞的瓜達富伊，Guardfia 角），和哈甫泥（今索馬利亞東岸的哈豐角，C. ha-fun），沿東非海岸下木骨都束、不刺哇（又稱葡刺哇，今索馬利亞東岸布臘瓦，Brava）、麻林地（今肯尼亞東岸的馬林迪，Malindi）和慢八撒（今肯尼亞南岸的蒙巴薩 Mombasa），南至坦桑尼亞、莫桑比克海岸到南非，繞過好望角，沿大西洋非洲海岸北行到摩洛哥巴特港，抵里斯本，轉至歐洲各國。這一段是新開闢的航線。這條從廣州出發經澳門出海到里斯本以至歐洲各國的海上航線全程長達 11,890 浬（約 2,196 公里）。

據陳忠烈先生的研究，當時自廣州至歐洲的航線，還可以從廣州起航後，經南海到巴達維亞（今雅加達）直接橫渡印度洋到好望角，然後沿大西洋非洲沿岸北上抵里斯本。（1271）

從廣州經澳門出口到印度、非洲和歐洲各國的商品有生絲、各種顏色細絲、各種顏色綢緞、各種陶瓷器、各種中草藥、砂糖、金、黃銅、各種生活用品等數十種，其中以生絲和絲織品為最大宗。當時有外國資料記載：

葡人在澳門、廣州之貿易輸出品以絹為大宗，每年由葡人輸出之絹約計五千三百箱。每箱裝繻緞百卷，薄織物一百五十卷。（28）

《葡屬亞洲》一書斷言，他們每年的出口達 5,300 箱精製絲綢，每箱包括 100 匹絲綢、錦緞，和 150 匹較輕的織物（衛國在他的《中國新地圖集》中說有 1,300 箱）。（20）

其中販運到歐洲的有絹 1,300 箱，葡萄牙人從中贏利甚鉅。我們將萬曆二十八年（1600）的廣州經澳門出口的一艘葡萄牙商船運往印度果阿和歐洲的貨物列表如下，則可看到出口商品的數量和利率之梗概。

萬曆二十八年（1600）廣州經澳門出口往印度、歐洲貨物列表

貨物名稱	數 量	利潤率(%)	說 明
白絲	1,000擔	150	
各種絲線	大量		廣州售價每斤1.8~2兩
各種綢緞	10,000-20,000擔		廣州售價每匹4~7兩
黃金	3~4擔	80~90	
金鍊	大量		
黃銅	500-600擔	100	
水銀	100擔	70~80	
朱砂	500擔	70~80	
黃銅手鐲	2000擔	100	廣州售價每擔5~6兩
砂糖	200-300擔	100~150	
麝香	6-7擔	100	
茯苓	2000擔	100~200	
樟腦	200擔		
瓷器	大量	100~200	
床、桌	大量		
被單、帷帳	大量		
其它貨物	大量		

資料來源：C. R. Boxer: *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade 1555-1640*, pp. 181-182; *The Christian Century in Japan 1549-1650*, p. 110; E. H. Blair and J. A. Robertson: *The Philippine Islands 1493-1898*, Vol. 19, pp. 310-311.

從上表可知，由廣州經澳門出口到印度、歐洲的商品中，就價值而論是以絲貨為最大宗。另據有關資料統計，在萬曆八年到十八年（1580-1590）的十年間，每年運往印度果阿的絲貨為3,000擔，贏利達三十六萬兩；崇禎九年（1636）達到六千擔，贏利為七十二萬兩。^{（30）}

由里斯本和歐洲運經澳門輸入廣州的貨物有胡椒、蘇木、象牙、檀香和銀子，其中以銀子為最大宗，據統計，自萬曆十三年至十九年（1585-1591）的七年中，由歐洲經果阿運經澳門輸入廣州的銀子約九十萬兩。^{（31）}萬曆三十七年（1609），一位曾經營超過二十五年東西方貿易的馬德里商人說：“葡萄牙人從里斯本運往果阿的銀子幾乎全由澳門流入中國。”^{（32）}

二、廣州—澳門—馬尼拉—拉丁美洲航線

繼上述廣州—澳門—果阿—歐洲航線之後，又開通了自廣州到南美洲巴西的巴伊亞（Bahia）港的航線。^{（33）}到了1571年西班牙侵佔菲律賓之後，於萬曆三年（1575）又開闢了自廣州起航經澳門出海，到馬尼拉中轉直至拉丁美洲墨西哥的阿卡普爾科

（Acapulco）和秘魯的利馬（Lima）航線。《三洲日記》一書記述：

查墨（西哥）記載，明萬曆三年，即西曆一千五百七十五年，（墨）曾通中國。歲有飄船數艘，販運中國絲綢、瓷、漆等物，至太平洋之亞冀巴路商埠（即阿卡普爾科），分運西班牙各島（指西屬拉丁美洲各殖民地，特別是指加勒比海諸島）。其時墨隸西班牙，中國概名之為大西洋。^{（34）}

萬曆十二年（1583），西班牙允准葡萄牙商人和中國商人自澳門到馬尼拉貿易合法化。這樣，一條世界上最長的大三角海上貿易航線得以形成。全程分為兩段：第一段，冬季由廣州啟航，經澳門出海，再經萬山向東南行，東航至東沙群島附近，再折東南方向，循呂宋島西岸南下，航至菲律賓馬尼拉港。第二段，從馬尼拉啟航，經聖貝納迪諾海峽，進入太平洋，乘六月中下旬的西南季風北行，到北緯37°和39°之間的水域之後，借西北風橫渡

太平洋，其中北太平洋航線一段，向北推移到北緯40~42°之間的水域（即今美國中部海岸約300-400公里）時，折向南航，以便更好利用日本至美洲間由西南方的海流——“黑潮”，加快帆船航速折向南行駛，再利用盛行於海岸的西北風、北風直達墨西哥西海岸的天然良港阿卡普爾科和秘魯的利馬港。⁽³⁵⁾這條航線的全航程平均需時半年左右，若航行順利，有時三四個月亦可到達。在整個航程中，可以看到的島嶼有關島、火山群島（又名硫磺列島）、金島（Rica da Oro）、銀島（Rica da Plata）等。在北美海岸，通常最先看到的陸地是謝德羅斯島（Cedros，位於加利福尼亞海岸北端），繼而看到灰島（Cenizas）、聖魯卡斯岬角（San Lucas），位於加利福尼亞灣口處），科連第斯岬角（Corrientes）等。⁽³⁶⁾廣州—澳門—馬尼拉—拉丁之美洲新的遠洋航線的開闢，使廣州得以與全球各個國家和地區通航往來貿易。由於當時經這條航線輸出的主要商品是中國的絲貨，所以稱為“太平洋上的絲綢之路”，又由於行駛於這條航線的多是西班牙的大帆船（Great Ship），故又稱“中國—馬尼拉—阿卡普爾科大帆船貿易”，簡稱“馬尼拉中國大帆船貿易”。

從廣州經澳門運往拉丁美洲的中國商品有生絲、絲織品、瓷器、鐵鍋、糖、棉布、中藥等數十種，其中以生絲、絲織品為大宗。

從墨西哥經菲律賓馬尼拉運經澳門而入廣東的商品有白銀、蘇木、棉花、蜂蠟和墨西哥洋紅等。其中也是以白銀佔多數，計萬曆十四年（1586）前為340,000西圓（Pesos），萬曆十四年為500,000西圓；二十六年（1598）為800,000-1,000,000西圓；三十年（1602）為2,000,000西圓；三十二年（1604）為2,500,000西圓；崇禎六年（1633）為2,000,000西圓，總計從萬曆十五年至崇禎十三年（1587-1604）的五十三年間，運經澳門入中國的白銀達到20,250,000西圓，佔馬尼拉運入中國白銀29,420,000西圓的68.9%。⁽³⁷⁾當其時，“銀至廣州，攬頭者就船取之，分散於百工之肆，百工各為服食器物償其值。承平時，商賈所得銀，皆以易貨度梅嶺者，不以銀捆載而北也。故東粵之銀，出梅嶺十而三四。”⁽³⁸⁾

三、廣州—澳門—長崎航線

葡萄牙進入和租居澳門後，亦開闢了廣州—澳門—長崎貿易航線。每年6至8月，船隊自長崎出海，經馬六甲駛來澳門，在澳門停留至11月或12月，一方面等候西南季風，更重要的是等候從廣州採購的絲貨、瓷器等貨物，然後於次年6至8月初，載貨駛回日本長崎，完成交易後於10月或11月初，乘東北季風返航澳門，在澳門卸下銀子，購買從廣州運來的絲貨，又返航日本長崎，進行新一輪的貿易。正如萬曆二十二年（1594）許孚遠記述：

日本長岐（崎）地方，廣東香山澳佛郎機番，每年至長岐（崎）買賣。裝載鉛、白絲、扣錢、紅木、金物等貨。⁽³⁹⁾

據統計，自萬曆八年至崇禎三年（1580-1630）來往廣州—澳門—長崎正常航行的商船如下表所示：

1580-1630年澳門到日本長崎貿易商船一覽表

年份	抵日船數	年份	抵日船數	年份	抵日船數
1580	2	1597	1	1614	1
1581	2	1598	3	1615	1
1582	2	1599	0	1616	0
1583	1	1600	1	1617	1
1584	2	1601	0	1618	6
1585	1	1602	1	1619	8
1586	2	1603	0	1620	6
1587	0	1604	1	1621	6
1588	1	1605	1	1622	0
1589	1	1606	1	1623	7
1590	2	1607	0	1624	5
1591	1	1608	0	1625	5
1592	0	1609	1	1626	6
1593	1	1610	0	1627	1
1594	0	1611	1	1628	5
1595	1	1612	1	1629	2
1596	1	1613	0	1630	2

資料來源：根據 C. R. Boxer: *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, pp. 41-47, 51-55, 58-59, 61-64, 70, 80-82, 85-87, 91-97, 107-108, 112-115; *Fidalgos in the Far East, 1550-1770*, pp. 42-51, 69-70, 101-105 的數位編製而成。

從上表來看，五十年間澳門到日本長崎貿易的商船是不斷增加的，由1580年的兩艘增至1619年最高的八艘。這些商船的載重量一般都在1,000噸左右，甚至有高達1,600-2,000噸者。

從廣州經澳門出口到日本的商品有白絲、絲織

品、棉線、棉布、金、鉛、錫、水銀、紅木、砂糖、麝香、茯苓、大黃、甘草等，數量是相當大的。我們亦以萬曆二十八年（1600）廣州經澳門出口的一艘葡萄牙商船運往日本長崎的貨物列表，以見一斑。

萬曆二十八年（1600）廣州經澳門出口到長崎貨物列表

貨物名稱	數 量	廣州價格	長崎價格	利潤率（%）
白絲	500~600擔	每擔銀80兩	每擔銀140~150兩	75~87
各種絲線	400~500擔	每擔銀140兩	每擔銀370~400兩	164~186
各種綢緞	1,700~2,000匹	每匹銀1.1~1.4兩	每匹銀2.5~3兩	111~127
棉線	200~300擔	每擔銀7兩	每擔銀16~18兩	128~157
棉布	3,000匹	每匹銀0.28兩	每匹銀0.5~0.54兩	80~90
黃金	3,000~4,000兩	每兩銀5.4兩	每兩銀7.8兩	44
水銀	150~200擔	每擔銀40兩	每擔銀90~92兩	125~130
鉛	2,000擔	每擔銀3兩	每擔銀6.4兩	113
白鉛粉	500擔	每擔銀2.7兩	每擔銀6.5~7兩	155~160
錫	500~600擔	每擔15西圓		
糖	210~270擔	每擔銀0.8~1兩	每擔銀3.5~5.2兩	100~200
麝香	2擔	每擔8西圓	每擔14~16西圓	75~130
茯苓	500~600擔	每擔銀1~1.1兩	每擔銀4~5兩	300~354
大黃	100擔	每擔銀2.5兩	每擔銀5兩	100
甘草	150擔	每擔銀3兩	每擔銀9~10兩	200~233
陶器	20,000件			

資料來源：C. R. Boxer: *The Great Ship from Amacan: Annals of Macao and the Old Japan Trade 1555-1640*, pp. 179-181; *Memorandum of the merchandise which the Great Ship of the Portuguese usually take from China to Japan; The Christian Century in Japan 1549-1650*, p. 109; E. H. Blair and J. A. Robertson: *The Philippine Islands 1493-1898*, Vol. 19, pp. 310-311.

上表所列十六種出口商品，就其價值而論，也是以絲貨為最大宗。據另外一個統計資料，崇禎年間（1628-1644）每年由廣州經澳門輸往長崎的生絲2,460擔，價值銀達1,476,000兩。^{（40）}葡萄牙商人從中贏利相當驚人。上述十六種商品中，利潤率超過100%以上者就有十種，其中茯苓的利潤率超過300%以上。

從日本長崎運經澳門輸入廣州的產品基本上是銀子，正如顧炎武所說：“過洋之船，……自倭回者，……日本無貨，祇有金銀。”^{（41）}據外文資料統

計，萬曆八年至崇禎三年（1580-1630）的五十年間，由長崎輸入澳門的銀子共五十萬至三百萬兩。^{（42）}

四、廣州—澳門—望加錫—帝汶航線

這條航線是廣東與東南亞國家貿易的老航線，但到了萬曆年間（1573-1620），廣東與東南亞地區貿易關係進一步鞏固。首先是澳門商船定期到帝汶島收購檀香木，然後運經澳門入廣州以至中國內地貿易。席爾瓦（F. Pedro da Silva）主教在1590年曾經記述經澳門運載檀香木入廣州銷售的情況說：

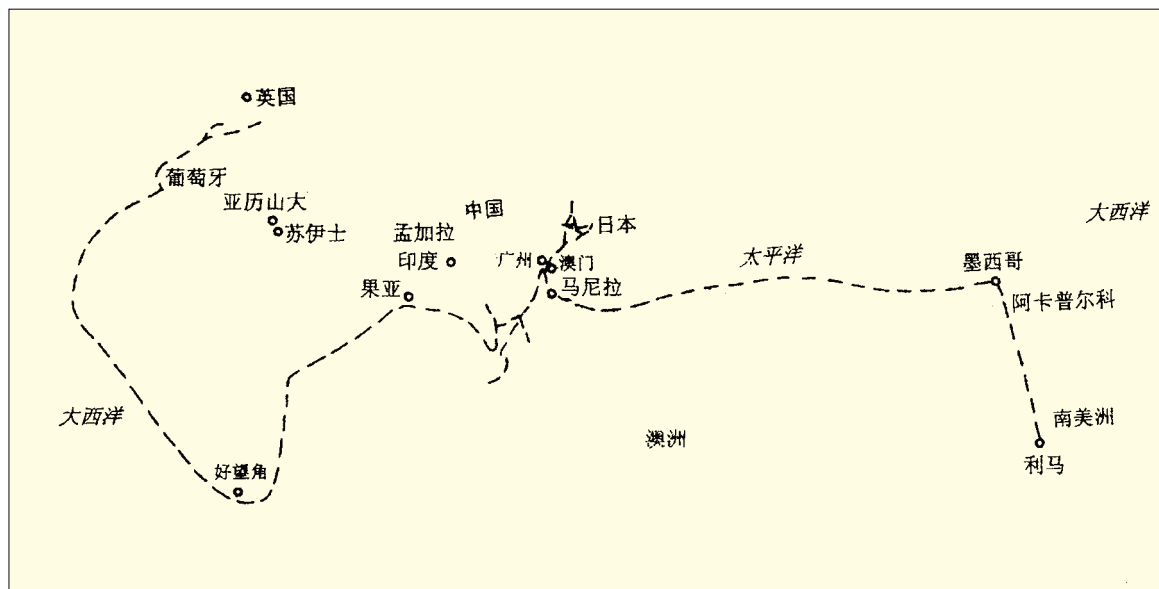
檀香木在中國很受重視；雖然其一般價格是每擔20帕塔卡(Pataca)，但有一段時間，當由帝汶開往澳門的船隻不足時，其澳門售價將達到150帕塔卡。(43)

隨着澳門與帝汶檀香木貿易的不斷發展，位於蘇拉威西島(Salaweisi island)西南面的望加錫(Markasar)，也成為澳門至帝汶之間的貨物集散地。至16世紀晚期，葡萄牙人被驅逐出摩鹿加群島；由於望加錫地理位置方便，葡萄牙人便把貿易活動轉向那裡。在1605-1607年間，葡人與望加錫的統治者的關係得到加強，他們終於在東印度群島找到了連接印度和遠東的環節，以便提供運往中國的商品。望加錫已成為葡萄牙人巨大的東方商業體系中的一個主要的和必不可少的中間站和貿易港。1625年，一位英國商人對澳門在這一地區的貿易狀況作了如此描述：

每年有10-22艘葡萄牙單桅帆船(galliot)自澳門、馬六甲和科羅曼德爾海岸(Coromandel Coast)的港口來到望加錫停泊，有時上岸的葡

人多達500人。這裡的穆斯林蘇丹允許他們自由奉行其宗教。他們在11-12月抵達，次年5月離開，把望加錫作為銷售中國絲貨和印度棉紡織品的轉運港。他們用這些貨物交換帝汶的檀香木、摩鹿加群島的丁香和婆羅洲(Borneo，今稱加里曼丹)的鑽石。(……)他們的貿易值每年達500,000兩西班牙古銀幣，僅澳門幾艘單桅帆船載運的貨物就值60,000圓。……葡萄牙人把望加錫視為第二個馬六甲。(44)

由於葡萄牙人在望加錫商業地位的鞏固，廣州—澳門—望加錫—帝汶航線成為海上貿易的一條固定航線，每年秋冬間，澳門葡船乘着東北季風，載着絲貨和瓷器等中國貨物抵達望加錫；來年春夏間，乘着西南季風，將檀香木、丁香、鑽石等貨物運回澳門。從上述記載看，澳門與帝汶和望加錫的貿易額尚不算大，然而這條航線的重要價值在於它是一條鞏固的利潤漸增的航線。葡萄牙人與望加錫的蘇丹及其實權人物建立起穩固而良好的合作關係，葡人鼓勵蘇丹個人經營有利可賺的望加錫—馬六甲貿易，更使他們與蘇丹的合作有了相當牢固的物質基礎。荷蘭東印度公司自1625年起採取各種措



明代廣州經澳門的大三角貿易航線示意圖

施企圖加強對丁香貿易的控制，甚至制定了以武力摧毀色蘭（Ceram）和帝汶丁香生產基地的龐大計劃。但結果卻與公司的願望相反，前來望加錫貿易的葡船繼續增多，望加錫作為葡國在該地區的商業基地仍然發揮着作用。據時人記述，澳門葡人在檀香木貿易中的利潤呈增長趨勢。席爾瓦主教在 1590 年稱：檀香木貿易的利潤為 100%；而蘭熱爾主教（Rangel）在 1630 年則估計為 150-200%。^{〔45〕}

明清時期，葡萄牙人利用這條航線，主要是到帝汶島購檀香經澳門運入廣州出售，然後購買中國的生絲和絲織品等貨物經澳門運往世界各國。葡萄牙人在廣州做的檀香生意，利潤在到 150-200%。^{〔46〕}

五、廣州—澳門—紐約航線

廣州—北美洲的航線主要有兩條，一是從廣州—太平洋—合恩角—沿南美洲海岸北上到紐約；二是從廣州—巽他海峽—好望角—大西洋—紐約。

乾隆四十九年（1784），美國商人開闢北美洲至中國的航線。1783 年 7 月，英國國會頒佈法令，大幅度提高美國運往英國貨物的關稅，給美國商人以沉重打擊。同時，英國還禁止美國船隻駛入加拿大和西印度群島，從而斷絕美國與這些地區的貿易，掐斷美國商人的財路。西班牙也採取不友好態度，法國因本身困難而愛莫能助。在這種情況下，美國陷入了沒有資源、沒有資本、沒有商業、沒有朋友的窘迫境地。絕望之中，美國商人產生了與中國通商的強烈慾望。一時間，廣東成了美國人心嚮往的地方。1783 年冬天，曾任大陸會議最高財政監督官的羅伯特·摩里斯（Robert Morris）和以丹涅爾·巴駕（Daniel Parker）為首的一群紐約商人，合資購置一艘 360 噸的木製帆船。為了取悅中國人，他們將該船定名為“中國皇后號”（The Empress of China，以下簡稱



中國皇后號在黃埔港裝卸貨物 選自《鳳浦古今——古黃埔港尋踪》

皇后號），投資 120,000 美圓，裝載了大量的花旗參，首航廣州。皇后號於 1784 年 2 月 22 日從紐約啟航，繞過南非的好望角，跨越印度洋，於同年 8 月 23 日到達澳門，再溯珠江而上，28 日到達廣州黃埔港（今海珠區琶洲村河岸），航程 13,000 多英里。美國商人將所載貨物順利出售，獲利 30,000 多美圓，約為投資的 25%。同年 12 月 28 日，皇后號從廣州黃埔港返航，次年 5 月 11 日抵紐約。皇后號從廣州採購的絲綢、茶葉、瓷器等貨物深受美國人喜愛，很快被搶購一空。據說美國總統華盛頓（G. Washington）也購買了一批瓷器。皇后號首航成功轟動了美國社會，皇后號的貨物管理員山茂召（Samuel Shaw）向美國外交部部長約翰·傑伊（John Jay）報告中國之行的經歷，受到國會歡迎。議員約翰·傑伊以國會的名義寫信對山茂召大加贊揚，認為他們對華通商的成功，使政府莫大欣慰。不久，山茂召被任命為美國駐廣州領事，他任此職達九年之久，直至 1794 年第四次返華途中病故。皇后號是第一艘到達中國的美國商船（見前頁），也是中美直接貿易的開始。^{（47）}

1789 年，美國商人又開闢了紐約至廣州的太平洋航線，即從紐約港出發，沿南美洲最南端的合恩角，取道太平洋直達廣州。該航線的開闢與“北皮南運”有直接關係。1787 年 9 月，美國船隻“哥倫比亞號”和“華盛頓女士號”從波士頓啟航，兩個月後到達位於大西洋的威德角群島（Cape Verde Is.）。由於這是美國商船首次前往西北海岸，航線漫長而陌生，航行較為緩慢。在群島上補給之後，船隻向西南繞過合恩角，再經諾特加灣的友誼海岬（Friendly Cove），1789 年 7 月離開西北海岸，途經夏威夷群島，前來廣州。在廣州賣掉毛皮，裝載中國貨物回國。回程時橫越印度洋，繞行好望角，於 1790 年 8 月回到波士頓。這是美國船隻首次環球航行所開闢的航線，成為參與“北皮南運”貿易的美國船隻所採用的典型路線。由於航線迂迴且受季風影響，所以完成這條航線須依次經過美國—美洲西北海岸—中國廣州—美國的循環三角貿易，時間至少需要三年。^{（48）}

此後，美國的重要港口波士頓、沙倫、普羅維登斯、紐約、費城等地的船隻也絡繹不絕地來到廣州貿易。那些美國商船均獲得高額利潤，如“希望號”的資本為 8,860 鎊，由廣州返航後的貨值竟增至 37,000 鎊；“大士克號”的資本原為 7,138 鎊，由廣州返航後貨值增至 23,218 鎊。高額的利潤驅動大批美國人到廣州貿易，從 1784-1833 年，由美國前來廣州貿易的商船達 1,040 艘，僅次於英國而居來華貿易商船的第二位。波士頓的普金斯公司、紐約的托馬斯·斯密斯公司等均在廣州開設洋行，沙墨爾·羅塞爾在廣州開設的羅塞爾洋行（後更名為旗昌洋行）更是名噪一時。美國對華出口貿易額也不斷上昇，從 1784 年的 27,000 銀兩增至 1833 年的 1,760,000 銀兩。^{（49）}

六、廣州—澳門—大洋洲航線

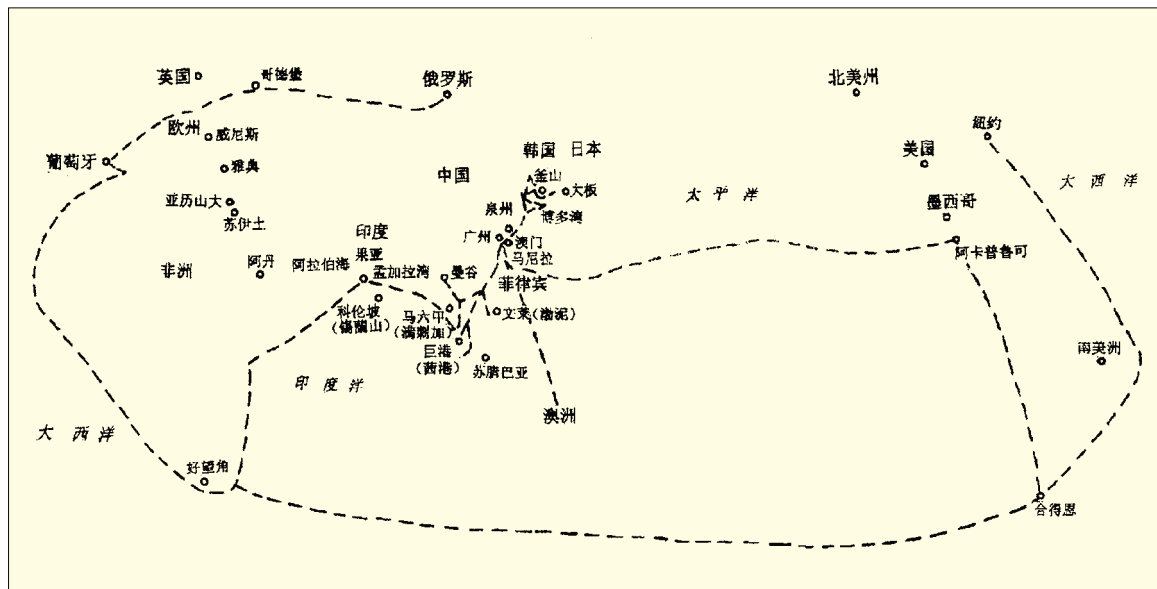
嘉慶二十四年（1819），詹姆士·孖地臣從廣州向新南威爾士的傑克遜港開出了第一艘滿載茶葉的商船“哈斯丁侯爵號”，廣州到大洋洲的航線由此開通。據國外學者研究指出：

在 1819 年，新到中國的詹姆士·孖地臣，就從廣州向新南威爾士的傑克遜口岸（Port Jackson），放出一條第一次裝載茶葉的船隻“哈斯丁侯爵號”（Marquis of Hastings）。這是條從加爾各答開來的鴉片船，正苦於找不到一種運回印度的有利的回程貨。到 1830 年，當威廉·查頓的一個老船伴拉德（Ladd）船長在“奧斯丁號”（Austin）三桅船上裝了茶葉和生絲駛往賀伯特城（Hobart Town）和悉尼（Sydney）的時候，廣州行號在這些口岸，就有了經常的代理人。他們每一個季度都要派出幾條船到那裡去，但是在這種貿易的進一步開展上有一重障礙，那就是在澳大利亞缺乏適當的回程貨。^{（50）}

魏源在《海國圖志》引《萬國地理全圖集》也稱：哈斯丁侯爵號“船隻現赴廣州府貿易矣”。

七、廣州—澳門—俄羅斯航線

中俄貿易歷史悠久，雙方貿易地點過去主要集中在北方陸地邊界的恰克圖。清代，俄國人感到僅



清代廣州經澳門出海貿易全球化示意圖

靠恰克圖一地很難滿足貿易的需要，於是沙皇於1803年（嘉慶八年）五月，組織了以克魯任斯泰倫為指揮官率領商船“希望號”和“涅瓦號”作環球航行。這兩艘商航從俄國的克羅斯達港啟航，橫越大西洋，繞過南美洲南端，經過合恩角，進入太平洋，然後朝西北方向航行，抵達夏威夷群島，再橫渡太平洋，於1805年（嘉慶十年）11月，“希望”號先期到達澳門，12月，“涅瓦號”也到達澳門會合。克魯任斯泰倫向清政府提出進入廣州貿易的請求。兩廣總督那彥成以俄國人來廣州貿易的目的在於探索海道及內地情報為理由，拒絕了這一請求。後克魯任斯泰倫玩弄兩面手法，通過英國商人向粵海關監督延豐疏通關節，得到開艙卸貨的許可。此時，清廷於1806年（嘉慶十一年）1月底向沙俄發出兩道諭旨，曉諭俄國人：

以爾國向止在恰克圖通市貿易，本有一定界限，不可輕易舊章，即將船隻貨物駛回本國，不許在廣州逗留。^{（51）}

同時責備延豐等人，但諭旨直到2月8日才傳遞到廣州，所以俄國人贏得了在廣州進行兩個月的貿易機

會，把價值190,000西班牙銀圓的毛皮在廣州銷售殆盡，又在廣州購買了價值110,000西班牙銀圓的茶葉、絲綢等中國貨物，於1806年2月7日離開黃埔港經澳門返航俄國。關於這次俄國商船經澳門至廣州貿易的情況，時人王之春亦作過記述：

乙丑嘉慶十年冬十二月，禁俄羅斯商船來粵互市。先是，有路臣國（即俄國）商船二來粵請互市，總督那彥成駁不許，監督阿克當阿不候劄覆，遽令開艙卸貨，有旨將阿克當阿同前監督延豐、巡撫孫玉庭議處。^{（52）}

從這條史料看，阿克當阿、延豐、那彥成、孫玉庭等人因違犯朝廷定制而受到懲罰，但廣州—澳門—俄羅斯的海上貿易航線畢竟開通了。

從上述16世紀中葉至19世紀初葉，由廣州起航經澳門中轉的七條國際貿易航線的歷史事實看，廣州和澳門在貿易全球化中確實是處於中心市場和中轉港的重要地位並且扮演了十分重要的角色，對推動當時貿易全球化起了舉足輕重的作用，是值得廣州和澳門在今後推動全球經濟一體化過程中借鑒和發揚的。

【註】

- (1) 世界銀行編：《中國：社會主義經濟的發展——主要報告》頁7，1981年。
- (2) 戴逸：《論康雍乾盛世》，2003年2月23日，北京圖書館舉辦的“省部級領導幹部歷史文化講座”的講稿。
- (3) Angus Maddison, *Chinese Economic Performance in the long Run*, DECD Development Center, Paris, 1998.
- (4) 保羅·甘乃迪著、蔣葆英譯：《大國的興衰》頁7，中國經濟出版社1989年。
- (5) 考太蘇編譯：《皮萊斯的遠東概覽》第1卷頁31、32，序言。
- (6) Robert Hart, *These from the Land of Sinim: Essays on the Chinese Question*, p. 61.
- (7) Geo Philips, *Early Spanish Trade with Chang Chew*，載《南洋問題資料譯叢》1957年第4期。
- (8) 轉引《鄭成功收復臺灣史料選編》頁119，福建人民出版社1989年版。
- (9) 《文獻叢輯》第176輯，〈福建巡撫常齋奏摺〉。
- (10) 莊國土：〈16-18世紀白銀流入中國數量估算〉，載《中國錢幣》1995年第3期。
- (11) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacan: Annals from Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisbon, 1963. pp. 47, 61, 64, 128, 138, 144, 147, 153, 157, 164, 169.
- (12) 貢德·弗蘭克 (Andre Gunder Frank) 著、劉北成譯：《白銀資本——重視經濟全球化中的東方 (Reorient: Global Economy in the Asian Age)》，中央編譯局2000年版。
- (13) 《明史》卷七五，〈職官四〉。
- (14) 《清高宗實錄》卷五五〇。
- (15) 考太蘇編譯：《皮萊斯的遠東概覽》第1卷頁116，序言。
- (16) 原載 *Chinese Repository*, vol. II, p. 289，1833年11月號，見吳義雄等譯：《早期澳門史》頁301，東方出版社1998年版。
- (17) 黃啟臣：〈清代前期海外貿易的發展〉，載《歷史研究》1986年第4期。
- (18) 根據《粵海關志》卷24頁34-40的數位統計。
- (19) 胡憲宗：《籌海圖編》卷十二。
- (20) 轉引《鄭成功收復臺灣史料選編》頁115、119，福建人民出版社1989年版。
- (21) 原載 *Chinese Repository*, vol. II, p. 289，1833年11月號，見吳義雄等譯：《早期澳門史》頁301，東方出版社1997年版。
- (22) 王圻：《續文獻通考》卷三一。
- (23) 格林堡著、康成譯：《鴉片戰爭前中英通商史》頁51，商務印書館1964年版。
- (24) 印光任、張汝霖：《澳門記略》上卷，〈官守篇〉；屈大均：《廣東新語》卷十五，〈貨語〉。
- (25) 〈荷蘭貿易史〉，轉引自《鄭成功收復臺灣史料選編》頁115，福建人民出版社1989年版。
- (26) 萬明：〈試論15-17世紀中葉澳門對海上絲綢之路的歷史貢獻〉，載《文化雜誌》2002年第43期。
- (27) 陳忠烈：《相會在星空——15-17世紀的中西航海天文》(未刊稿)，致謝。
- (28) Anders Ljungstedt, *A Historical Sketch of the Portuguese Settlements in China and of the Roman Catholic Church and Mission in China*, Boston, 1836, Hong Kong, 1992.
- (29) 龍思泰著、吳義雄等譯：《早期澳門史》第100頁，東方出版社1992年版。
- (30) (31) (32) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacan: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisbon, 1963, p. 144; p. 7; p. 182.
- (33) *The Cambridge History of Latin America, Colonial Latin America*, Vol. I, 1984, p. 459.
- (34) 張蔭桓：《三洲日記》卷五頁12。
- (35) William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*, New York, 1959, p. 366.
- (36) 《菲島史料》第四卷頁21-22；第十六卷頁200；第二十八卷頁309。
- (37) 參閱王士鶴：〈明後期中國—馬尼拉—墨西哥貿易的發展〉，載《地理集刊》1964年第7號。
- (38) 屈大均：《廣東新語》卷十五，〈貨語〉。
- (39) 《明經世文編》卷四零零，許孚遠：〈請議處倭酋疏〉。
- (40) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacan: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisbon, 1963, pp. 17-18.
- (41) 顧炎武：《天下郡國利病書》卷九十三。
- (42) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacan; Annals of Macao and the old Japan Trade, 1555-1640*, Lisbon, 1963, p. 144.
- (43) (45) (46) H. J. de Santos Leitão, *Os Portugueses em Solor, de 1515 a 1720*, 1948, p. 175; p. 175; p. 175.
- (44) C. R. Boxer, *Fidagos in the Far East*, 1948, p. 177.
- (47) (49) 袁鍾仁：〈廣州和美國的早期貿易〉，載《嶺南文史》1999年第1期。
- (48) 周湘：〈“北皮南運”與廣州口岸〉，載蔡鴻生主編：《廣州與海洋文明》，中山大學出版社1997年版。
- (50) [英]格林堡著，康成譯：《鴉片戰爭前中英通商史》頁86-87，商務印書館1961年。
- (51) 《清代外交史料》(嘉慶朝一)
- (52) 王之春：《清朝柔遠記》卷六頁152，中華書局1989年版。