

16—17世纪的日欧贸易与世界商贸发展

张兰星

(四川师范大学 历史文化与旅游学院/日本研究中心,成都 610068)

摘要:16—17世纪,日本与欧洲曾经开展了近一个世纪的商贸活动。日欧贸易促进了东西方商货的交流、商品包装技术的进步、农作物的传播及世界贸易圈的产生。总的来说,日欧贸易是世界商贸发展的一部分,也是东西交流史的重要组成部分。

关键词:16—17世纪;商货;包装;农作物;贸易圈

中图分类号:K313.3 **文献标志码:**A **文章编号:**1009-1505(2016)02-0039-06

Trade between Japan and Europe and the World Trade Development in the 16th – 17th Century

ZHANG Lan-xing

(College of Historical Culture and Center of Japanese Study, Sichuan Normal University, Chengdu 610068, China)

Abstract: Trade between Japan and the Europe lasted for about a century in the 16th – 17th Century and the trade between the two promoted the commodity exchange between the East and the West, the packaging technological progress of commodities, the spread of crops and the formation of the world trade circle. In summary, the trade between Japan and the Europe, as part of the world trade development, constitutes an important part of the exchange history between the East and the West.

Key words: 16th – 17th Century; commodities and goods; packaging; crops; trade circle

16世纪中叶至17世纪中叶的日本历史被一些学者称为“切支丹世纪”^①。在此期间,欧洲的葡萄牙、西班牙、荷兰、英国均开展了对日通商活动^②。其中,日葡贸易量及影响最大,持续时间最长。日西、日英贸易仅维持了短暂时间,以失败告终。荷兰人属后起之秀,他们凭借强大海军,通过复制葡萄牙人

收稿日期:2015-12-01

基金项目:国家社会科学基金一般项目“德川幕府末日本与西方的关系研究”(15BSS016)

作者简介:张兰星,男,四川师范大学历史文化与旅游学院副研究员,历史学博士,四川师范大学日本研究中心研究人员(兼职),主要从事世界史、东西交流史研究。

①切支丹是日语汉字,意为基督教。切支丹世纪又称切支丹时代,英语称 Christian Century,中文亦可翻译为基督教世纪。参见:John Whitney Hall, *The Cambridge history of Japan, Volume 4: Early Modern Japan*, Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 302.

②葡萄牙人最先抵日,16世纪的葡萄牙人几乎垄断了日本外贸。西班牙人也较早(16世纪中后期)登陆日本,但他们几乎没有开展商贸活动。17世纪初,新教徒荷兰、英国人相继到来,他们都在平户建立了商馆。

的贸易经验,迅速在亚洲立足。1640年,日本为禁绝基督教,宣布锁国,仅与荷兰人在人工岛(出岛)保持贸易往来,日欧贸易结束,进入出岛兰馆(荷兰商馆)时代。持续近一个世纪的日欧贸易,成为东西交流的特殊组成部分,其最直接、最明显的影响便是促进了世界商贸发展。

一、航线上的商货交流

就欧亚航线而言,欧洲船(主要是葡船)运到日本的商品具有以下特点:首先,商品数量很大,少则几百担(匹),多则上千担(匹)。其中以丝绸居多,之中生丝的数量最大,可见欧洲对日贸易的主要商品是丝。其次,商品种类繁多,主要货物都在十种以上。再次,商品的采购价与日本销售价悬殊巨大,利润在100%以上的商品都有很多种,说明欧洲人贱买贵卖的策略很成功;就欧洲船从日本运走的商品来看,白银是日方最主要的输出品。在当时,白银既是货币,也是商品。威尼斯商人凯萨里·佛里德里希(Cesare Frederici)在其航海日志中写道:“葡船每年要运很多生丝到日本,然后换走大量白银(银条或银块)。”^[1]因此,葡国巨船^①有“银之船”美誉。

就种类来说,日欧贸易(欧亚航线)的商品从起点到终点,并非一成不变。欧洲人需要在不同地方,转载不同商品。以葡国巨船为例,在里斯本,巨船装载佛兰德(比利时)钟表、橄榄油、葡萄酒、天鹅绒等商货,大部分是亚洲葡贵需要的奢侈品。到达果阿后,巨船从印度运走棉布、羊毛布匹、玻璃制品、白银和象牙,去换取中国商品。若在马六甲停留,则会购买檀香、兽皮、樟脑和香料等商货,满足中国(大陆)及澳门需要。到达澳门后,葡船会得到修缮及维护。在此期间,葡商参加广州定期集市贸易^②。葡商用先前准备的商品,交换日本市场需要的商品,另外还购买诸多商货,包括各种生丝、丝织品、瓷器、药材、白(红)糖等。之后,便在澳门耐心等待季风。最后他们驶抵日本,销完商品后,带走白银、漆器和屏风等货物。返回澳门后,又用日本银购得果阿、欧洲所需商品,如:黄金、铜和丝绸等。回到果阿后,再次转载些欧洲需要的商品,如:塔夫绸、精制或粗制黄铜、陶瓷、麝香和朱砂等。^[2]

而在美洲——亚洲航线上,每年大概有2艘西班牙船,从阿卡普尔科前往马尼拉。横渡太平洋的西班牙船都是大吨位帆船,有些船的吨位甚至超过千吨。此航线路途遥远,过程艰辛,所以少有其他欧洲船“打搅”(抢劫)他们。据统计,(航线上)西班牙船每年承载的货物总价值约为250,000佩索。这些船还经常超载,有时的货物价值甚至超过百万佩索^③。因此,往返于美洲——亚洲的西班牙船经常失事,但这丝毫没有影响到为利润奔波的商人。据估计,亚洲商品被运往美洲后,价格能上涨1—3倍。^[3]当时,日美(洲)未能直接通商,仅通过马尼拉开展间接贸易,数量也不大,影响亦不及日葡贸易。西班牙人主要在日本的浦贺、五岛、天草等地通商。^[4]由日本运往(西属)马尼拉的商品有:小麦粉、腌肉、铁、漆器、餐具、丝绸、屏风和武器(刀具和盔甲)等。从马尼拉运往日本的商品有:生丝(数量最大)、黄金、鹿皮、蜂蜜、椰子、巴西木、西洋酒和玻璃制品等。

二、商品包装的进步

货物的装载,或者说商品的包装,是贸易中值得重视的问题。16—17世纪,东西方贸易的一个重要

^①巨船是一种以牢船为原型,综合不同欧洲船特点的葡萄牙巨型商用帆船。

^②广州定期集市贸易被明代的郑舜功称为“卖麻街贸易”,也有学者称广州定期集市贸易为“广州交易会”。“广交会”的称呼有现代化称呼之嫌,“广州定期集市贸易”是比较妥当的说法。集市贸易起源于1554年底及1555年初。1580年前,每年举行一次。1580年后,每半年举行一次。关于广交会的讨论见:汤开建、严忠明:《明中后期广州交易会始末考》,载《学术研究》2005年第5期,第104—106页。

^③据西班牙商人描述,亚洲人善于装货。因此,从亚洲到美洲的西班牙船每次都被装得爆满。

特点就是距离远,日本位居最东方,距离则更远,于是对商品包装提出高要求。若要避免商品在航行过程中不损坏,就必须注重装载或包装技术。16—17世纪,葡船完成一次里斯本——长崎——里斯本的航行,需花2—3年时间。航行时间不但长,天气变化也大。无论船员和货物,都要经历多次冷热环境的改变,且航船上的卫生条件也很恶劣。航行过程中,若不在装载和包装方面下工夫,货物便很难完好地被运抵目的地。耶稣会曾对日本遣欧使节团的远航进行描述:“1582年,使节们乘坐的帆船从长崎出发。他们最先到达澳门,在那里停留了几个月,等待去印度的季风。从澳门到马六甲途中,他们遭遇风暴,船长命令船员抛弃一些货物,以渡过难关。之后,他们到达科钦,船上再次装满货物。3天后,船员发现舱内进水。船长认为,在科钦装货时,可能是货物撞伤了船体。他们检查了船上各个角落,才发现甲板上有一小洞。于是迅速挪开货物,将洞堵上,阻止进水。”^{[5]51}由此可见,如果要商品完好地运到遥远的欧洲,必须经历各种“考验”。另外,船上的温度很不稳定,货舱长期处于潮湿状态。所以商品包装的作用很大,特别是贵重物品的包装,必须能够防虫、防潮和防震。

无论日本还是欧洲商人,很早就注意到商品包装的重要性。如果是奢侈品或重要礼品,必须精心包裹。葡人到达日本后,发现漆器既漂亮又实用,日本人使用漆器存放贵重物品已有很长历史。另外,他们还用油纸裹住各种盒子,以防潮。日本人的信件多放入包裹中,囊一般用丝绸制作,重要信件还要再装在盒子中。弗洛伊斯曾描述:“日本的信件多卷成筒状,因此必须放在丝制包裹中。包裹做得很精巧,还有镂空花纹,有些甚至带金边或银边。包裹还要放在盒子里。若是重要信件,外包装还要讲究美观。无论是包裹还是盒子,越是精美漂亮,就越是显示其重要性,包装质量就越好。”^{[5]55-56}总之,物品越珍贵,盒子的数量和层数就越多。一件珍贵的物品可能有几层盒子,盒子外面还用绳子捆绑。绳子分为丝、绵、麻三个档次,分别代表其价值的高低。

仅用漆器装放物品,仍不能让商人放心,欧洲人还将漆器盒放在低廉的木盒、木箱、竹篮或藤器中,起双层保护作用。这些外包装一般由印度制造,材料选自柚木、檀木、松木或樟木,具有较好的防蛀、防潮功能。瓦利格拉诺(中文名为范礼安)曾描述道:“如果可能,我们一定要在科钦购买木盒,放置这些精美屏风。因为屏风可能被放在船舱的最底层,那里容易浸水。”另外,欧洲船的船舱中安置了很多木垫,日本人也用沉香木作木垫。木垫可以有效地防潮、防震。另外,为了避免卸货时出错,几乎所有商品的外包装都注明标志,有宗教、武器、公司或私人的标志。瓦氏提到:“我们运往欧洲的货物均应注明耶稣会标志,以防弄错。”^{[5]52-53}

从以上分析不难看出,从16世纪起,商人就开始重视包装了,特别是远洋贸易的商品,更是需要美观实用的包装。虽然那时的包装技术尚不成熟,但代表着世界商贸发展的进步,也是人文艺术及人类文明的进步。

三、农贸商品与作物传播

在帆船贸易时代,基本生活资料的交换是贸易的主要内容,农产品的交易更是显得突出。除了传统的农业成品(丝绸、药材、糖、织物等),日欧贸易也给亚洲带来了新的农产品,由此促进了新作物在日本的推广。就那个时代而言,日欧贸易既是商品的交易,也是农业的交流。

烟草原产于美洲,最早传入日本的烟草可能来自台湾,也可能由美洲商船直接运来,再或是由欧洲商船带来。最开始,日本人称烟草为多叶粉。据日本史料记载,1544年葡人向大名大友氏献上烟草。烟草对于日本人来说是新鲜事物,最初没有被广泛接受。有记载提到:“16世纪中后期,长崎的樱马场已经开始种植烟草。长崎可能是日本最早种植烟草的地方。但日本人还不知道其用途。”^{[6]252}1605年,欧洲船再次带来烟草,这一次烟草在日本国内广泛传播,有日本人开始吸烟,而且种植烟草的地区也增多。有史料甚至记载了烟草在日本的传说。话说从美洲来了一位叫做“淡婆姑”(日文汉字,其假名为

タバコ,意为烟草,发音接近英语单词 tobacco)的美女。很多日本小伙子都喜欢她,后来淡婆姑死在日本。曾经喜欢她的日本男子到其墓前悼念,见到一种奇怪植物,能够发出特殊芳香。遂将其摘下来吸食,感觉就像喝了酒一样。后来,日本人发现这种植物能够防瘴气,有一定的医疗作用,遂广泛种植。^[7]

1609年,家康开始禁烟,他认为晾晒烟草容易引起火灾。^[8]后来幕府还多次颁布禁烟令^①。但烟草种植已由长崎传至京畿,日本吸烟者也增多,烟草成为能够获利的经济作物。据记载,一匹烟叶的价格为3匁^②。当时还出现了黄铜烟管,京都的大村彦太郎因贩卖烟管而致富,可见当时日本的吸烟者之多。^{[6]253}1615年,秀中再次颁布禁烟令,重罚种植和买卖烟草者。但烟草已经传入日本上层,要完全禁绝它已不容易。到了1642年,日本栽种烟草已达到一定规模,据相关史料记载,其推广之快,甚至导致良田减少。

16世纪,葡人还将美洲棉花^③及种子带入日本。17世纪初,土豆和甘薯也被传入日本。据说,土豆由荷兰人从印尼带到日本。除此之外,美洲玉米也被运到日本。另外,一次意外让威廉·亚当斯^④将西红柿推广到日本。1614年,亚当斯为了缓解英国人在日本经商的不利局面,亲自乘坐“海上探险号”商船到暹罗进货。商船在途中遭遇风暴,亚当斯一行只得在琉球登岸修船。不过当地人抢夺了他们的财物,亚当斯和威克汉姆(英商)还差点被杀。(驻日)英国商馆的投资再次失败,亚当斯对此感到遗憾和抱歉,于是购买了商馆指挥官科克斯自己种植的西红柿,以安慰科克斯。亚当斯不但将西红柿分给日本人,还将栽种方法传授给周围农民,致使西红柿在日本推广。^[9]另外,南瓜(1579年传入)也在同一时期传入日本,这些新农作物多被运到长崎港销售,其最初的种植地点也多在长崎。^[10]

四、日欧航线与世界贸易圈

史学者阿特维尔曾谈到:“在发现日本之前,葡人在印度和马六甲建立了据点。澳门基地建立不久,日本长崎也被开发成贸易港口。日本实际上是葡人在亚洲打通的最后一个重要据点。这样整个亚洲被联系起来。另外,西班牙人在菲律宾的马尼拉建立了基地,而且和美洲大陆常有往来,这样亚洲和美洲通过马尼拉又联系起来。”^[11]博克舍曾描述过世界贸易圈的产生:“当葡人经过西非海岸,绕过好望角,穿过印度洋,在印尼建立香料据点,在中国南部和日本南部开展贸易后;当西班牙人从美洲穿越太平洋来到菲律宾后,世界4个主要大陆便被联系起来。”^[12]虽然博克舍没有明确指出这就是世界性商圈的最初形态,但肯定了世界主要地区已经被西、葡航线连为一体。通过此网络,世界各地的商人总能找到所需商品及贸易伙伴。继西、葡以后,英、荷继续扩展了世界贸易网。

欧洲船徘徊于亚洲,进行香料贸易,可能会让人产生误解,即买卖香料是他们获利的主要方式。其实,扮演“中间商”或“国际倒爷”,才是欧洲人的主要角色,是其获利的主要途径。16世纪,葡商控制了印度古吉拉特(Gujarat)和科罗曼德(Coromandel)的棉花和印花布。^[13]这些纺织品在东南亚有稳定的市场,在那里,他们用棉布换香料、香木、黄金和象牙。其后参与中日贸易,更是让他们赚取大量白银,然后用其购买各种商品或直接换成黄金。之后,葡人又将黄金投资到印度(纺织工场),或直接运回欧

①同时,英王詹姆士一世也颁布了“反烟草法”。参见:R. H. P. Mason, A History of Japan, Rutland: Tuttle Publishing, 1997, p. 188.

②匁是日本的重量单位,1匁约为3.75克,1两为10匁。

③美洲棉又称陆地棉。陆地棉不但产量高,品质也比非洲、亚洲棉好。

④新教徒亚当斯是首位抵日的英国人(1600年),经过不懈努力,他成为日本历史上第一位外籍武士,也是德川幕府初期最具影响力的欧洲人之一。本文的亚当斯都指此人。有关此人生平,请参见:Giles Milton, Samurai William: The Adventurer Who Unlocked Japan, London: Hodder and Stoughton, 2005.

洲。英国人称这种模式为“国家贸易”(Country Trade, 又译区域、区间贸易)。荷兰人来到亚洲后, 迅速复制此模式, 终获成功。

日欧贸易是世界贸易圈的重要组成部分, 纵观葡属亚洲贸易, 便可得知。下表为葡属亚洲各条航线的统计情况(见表1)。

表1 16世纪中期葡属亚洲航线的利润及(葡萄牙)官方售价^①

航线	平均净利润(库鲁扎多)	航线售出价(库鲁扎多)
果阿-澳门-日本	35,000	20,000
果阿-澳门-巽他(Sunda; 爪哇西部)	6~7,000	-
果阿-澳门-帕他尼(Patani; 泰国南部)	1,000	300
果阿-澳门-帝汶	1,000	400
果阿-澳门-暹罗-日本	1,500	500
科罗曼德尔(Coromandel)-孟加拉(Bengal)	33,500	-
果阿-班达(Banda; 印尼地区)	3,950	-
果阿-摩鹿加	12,500	-
马六甲-澳门	10,000	5~6,000
马六甲-巽他	10,000	5~6,000
马六甲-婆罗洲岛(Borne; 东南亚)	5~6,000	1,500
中国-柬埔寨-交趾	10,000	-

注:航线售出价指承包商购买航线的价格。资料来源:Luis Filipe F. R. Thomaz, “The Portuguese in the Seas of the Archipelago During the Sixteenth Century”, p. 87, in Om Prakash, ed., *European Commercial Expansion in Early Modern Asian*, Portland: Ashgate Publishing, 1997, p. 37。1库鲁扎多约为1两白银。

上表反映出几个问题:亚洲贸易并不孤立,特别是葡人来到亚洲后,他们建立了多条航线;果阿、马六甲、澳门和日本(长崎或其它港口)是葡属亚洲的重要据点,所有贸易都以它们为中心向各方辐射;果阿——澳门——日本航线的利润最高,说明日本市场的重要性。东南亚地区虽然产香料,但商品品种单一。西葡合并后,亚洲官员告诉西葡国王(当时合并)菲力浦:“日本航线是亚洲最赚钱的航线。”^[14]

其实,日欧贸易中的欧洲人并非最富有的商人,印度、中国、日本的豪商大贾比比皆是,日欧贸易的数量和利润也比这些国家的国内贸易少。但如果将欧洲人的活动连成整体来看,他们却是“最富有”的商人。如果没有欧洲商人穿梭于各地,数量再大的贸易依然是小范围的,甚至是孤立的,贸易商品的种类也不可能太多。16—17世纪的世界贸易还不成熟,但已经建立起来。新的贸易格局开始萌芽,随着经济联系的加强,西方国家将逐步掌控主动权,最终造成东西方经济的失衡(西方强于东方)。

学者弗兰克指出:“1560年以后,日本成为一个重要的白银乃至铜的出产国,并向中国与东南亚出口白银和铜。日本还向更远的印度和西亚出口黄金、硫磺、樟脑、铁、刀剑、漆、家具、米酒、茶叶和优质大米。反之,日本接受中国的丝绸、印度的棉织品以及朝鲜、中国和东南亚的其他各种生产和消费用品,如铅、锡、木材、染料、蔗糖、皮毛和水银(用于熔炼本地的银)。”^[15]现代学者丹尼斯·弗莱恩和阿拉图罗·热拉尔德范认为,“世界贸易网络”在16世纪就具备雏形了。日欧贸易对世界经济产生了重要影

^①“航线售出价”指贵族、商人购买航线特权的价格,航线购买金归葡王或葡国官方。“平均净利润”指去除所有杂费(航线购买金,税收等)后,航线负责人(特权船长或指挥官)获得的净利润。

响。从地理上来说,如果欧洲人没有到东亚的中国^①和日本进行贸易,那欧洲人在亚洲的贸易便算不上完整,世界贸易圈便谈不上“全球”二字。从经济上来说,日本白银对当时的亚洲乃至世界都很重要,日本对各国、各地区商品的需求,更是促进了世界经济的交流。所以,日欧贸易不仅指东西方商品的交易关系,更指日本与世界经济的发展关系。

参考文献:

- [1] A KOBATA. The Production and Uses of Gold and Silver in Sixteenth-and Seventeenth-Century Japan [J]. *The Economic History Review*, 1965, 18(2): 245-266.
- [2] JONATHAN PORTER. *Macau, the Imaginary City: Culture and Society, 1557 to the Present* [M]. Boulder: Westview Press, 1996: 64-65, 143.
- [3] JOHN VILLIERS. *Silk and Silver: Macau, Manila and Trade in the China seas in the Sixteenth Century* [C]. A Lecture delivered to the Hong Kong Branch of the Royal Asiatic Society at the Hong Kong Club, 1980: 66-80.
- [4] 高島誠一. 新体商業史 [M]. 東京: 六盟館, 1911: 54.
- [5] LEONOR LEIRIA. *Namban Art: Packing and Transportation* [J]. *Japanese Studies*, 2002, 5: 49-65.
- [6] 渡辺修二郎. 外交通商史談 [M]. 東京: 東陽堂, 1897.
- [7] 足立栗園. 海国史談 [M]. 東京: 中外商業新報商況社, 1905: 254.
- [8] 岩生成一. 日本の歴史・14・鎖国 [M]. 東京: 中央公論社, 1968: 256.
- [9] NEIL PEDLAR. *The Imported Pioneers, Westerners Who Helped Build Modern Japan* [M]. New York: Palgrave Macmillan, 1991: 39.
- [10] 井口丑二. 長崎小史 [M]. 長崎: 鶴野書店, 1893: 5.
- [11] WILLIAM S. ATWELL. *International Bullion Flows and the Chinese Economy Circa 1530-1650* [J]. *Past and Present*, 1982, 95(5): 68-90.
- [12] DENNIS O FLYNN, ARTURO GIRALDEZ. *Born with a “Silver Spoon”: The Origin of World Trade in 1571* [J]. *Journal of World History*, 1995, 6(2): 201-221.
- [13] C R BOXER. *Fildalagos in the Far East 1550-1770* [M]. The Hague: Martinus Nijhoff, 1948: 7-8.
- [14] LUIS FILIPE F R THOMAZ. *The Portuguese in the Seas of the Archipelago During the Sixteenth Century* [M]// OM PRAKASH. *European Commercial Expansion in Early Modern Asian*. Aldershot: Variorum, 1997: 25-37.
- [15] 贡德·弗兰克. 白银资本: 重视经济全球化中的东方 [M]. 刘北成, 译. 北京: 中央编译出版社, 2013: 98.

(责任编辑 陶舒亚)

^①其实,从以上分析不难看出,日欧贸易与中国(经济)关系密切,简言之:(1)欧洲商人扮演着中日贸易中间商的角色;(2)欧洲船运往日本的主要商货来自中国,它们从日本运出白银后,又转载购买诸多中国货,运回西方;(3)从某种意义上来看,欧洲人开辟的日本航线实为古代海上丝绸之路的延续拓展。