

定。在此意義上若看那些沒有覺醒、未文明化、缺乏理性的部落，歷史還能為其安排什麼地位，呈現什麼意義？進一步來說，作者則是將歷史意義的建立所能參考的史料範圍不斷擴大，將發生衝突的原因更多往心態與觀念上着手，提煉相關概念諸如純淨與污穢，何謂暴力與恐懼的隱藏因素也都必須透過田野調查補足理論可能的局限，增強我們對於歷史的認識，以及對於所處的社會，所經歷的文化有更多的認知能力，因而能夠避免陷身其中的窘境。

梁右典

莆田學院媽祖文化研究院

**吳漢泉著，王楊紅、劉俊濤、呂俊昌譯，《朝貢與利潤：1652-1853年的中暹貿易》，北京：社會科學文獻出版社，2021年，332頁。**

原書於1977年出版，但由於該書是學界公認的研究中泰關係、中國與東南亞關係的經典名著，40餘年過去價值仍然不減當年，想必這是社會科學文獻出版社2021年推出譯著的原因。

該書將兩國實際維持朝貢關係的時期，大致分為起步（1652-1717）、發展（1717-1767）、繁榮（1767-1834）、衰落（1834-1853）四個階段，認為朝貢關係和中暹貿易進程的發展並行不悖，相輔相成，暹羅的王室貿易壟斷制度與中國朝貢體系恰到好處的對接，使得中暹的貢船貿易和私人貿易都發展起來，港務廳的華人財務大臣、中國帆船上的留暹華人、洋行中的福建廣東浙江商人等人群在這片海域上交織在一起，共同締造出繁榮的貿易圖景。

第一章「中暹貿易的國際背景」將中暹貿易置於廣闊的東亞海域中，中國、暹羅、日本，以及地理大發現後葡萄牙、荷蘭、英國的船隻來來往往。東亞海域海上貿易網路幾乎全由華人經營，這個貿易也被稱為帆船貿易，以臺灣海峽發端分為西洋路線（東南亞和印度洋）和東洋路線（東印度和日本），暹羅就處於西洋路線的中心地位，中國提供絲綢、瓷器等奢侈品，日本提供銅，暹羅提供獸皮、牛角、蘇木等。地理大發現後，先是葡萄牙人參與貿易，將中國絲綢轉輸入日本，佔據馬六甲後與暹羅直接貿易。而後17世紀上半葉荷蘭在與葡萄牙人的競爭中勝出，給暹羅強加的貿易條款包括不能僱傭華人經營王室商船，但並未成功。18世紀荷蘭人在暹羅的商館很快關閉，貿易連年虧損。17世紀前30年幕府統治下的日本鼓勵商船出海貿易，朱

印船隨處可見，平戶和暹羅的北大年還被稱為「姐妹港」，但很快日本實行鎖國令，與外國人的貿易大大減少。因此華商可以說是暹羅對外貿易的主導角色。

第二章「暹羅的貿易結構」主要介紹王室的貿易壟斷，在出口方面，特定的貨物如象牙、蘇木、硫磺、錫，要放在各府收購中心和王庫，由朝廷出售給外國商船、海外市場，並徵收高額的出口稅；在進口方面，火器、彈藥、銅、絲綢等進口商品要麼具有戰略意義，要麼是昂貴奢侈品，王室具有優先採購權；在最基礎的貿易工具——船隻方面，暹羅的木材資源豐富，非常適宜發展造船業，朝廷徵收造船稅、金椿費、船舶稅（包括梁頭和船貨稅）。通過壟斷，王室獲得巨額利潤，歐洲商人如荷蘭人無法在商館與本地商人進行貿易，而要受制於王室，其利潤受到影響；但華商與此相反，國王依賴於任職王室代理人、王庫管理員、司庫、船長、海員等各級機構的華人維繫壟斷體系，這些華人可出資置辦船隻貿易，而且自13世紀蘭甘亨王開始華商就無需繳納人頭稅。除此之外，國王對貿易的壟斷恰恰能滿足當時清廷允准的朝貢貿易形式。

第三章「發軔時期：中國對貿易的限制（1652-1720）」，清朝廷續前朝做法允准暹羅朝貢並到廣州貿易，規定三年一貢，每貢三艘船，每船不許超過100人。但暹羅方面總能利用機制的漏洞來擴大貿易規模，包括借使團上京時將貢船駛回暹羅修繕，以增加一次來回的貿易機會，非正式的補貢、接貢、迎貢船可用於貿易，使團還被允許在北京出售商品、所載壓艙貨物可免稅。充足時間、暹羅人的機智、清廷厚往薄來原則下的貿易慣例是暹羅貢船貿易得以發展的因素。同時，海禁推行並未讓私人貿易消失，尙氏父子掌權的廣州官府與華商勾結允許其從事非法的私人貿易，福建、臺灣的鄭氏勢力也積極參與和日本、呂宋、暹羅、安南的貿易。1684年平定臺灣後廢除海禁，中國港口的民間帆船對外貿易合法化，30年後（1717），出於漢人以海外根據地反清、財富外流的顧慮，康熙帝重新實行海禁，外國船可在澳門通商卻不准夾帶華人。

第四章「中暹日三角貿易」形式多樣，中國船隻常採購暹羅商品去長崎貿易，暹羅船隻往返日本途中停靠中國港口採購或修整，這種經濟合作大大加強了暹羅與中國特別是廣東、閩南的關係。日本鎖國後，暹羅對日本貿易的船隻被劃歸為「中國」船即唐船，由華人管駕，暹人官吏隨行監督，由長崎的華人行會出售給日本人。1684年海禁的廢除使得中國商人赴日貿易增多，更多華人遷徙暹羅經營暹羅船隻。好景不長，幕府限制熟銅出口量和每

年到長崎的華船數量、貿易額，這與清廷處理朝貢貿易的機制類似，使得三角貿易的正常發展受阻。

第五章「第二次海禁的廢除與大米貿易的作用」聚焦於中暹貿易中的關鍵商品——大米，討論其進出口政策、缺糧情況、貿易情況。1727-1729年，福建、廣州、浙江先後以需要從東南亞進口大米等理由獲准開洋，海禁廢除。18世紀初期，這些主要的長期缺糧地面臨的共同現實是人口壓力、農業種植自然條件限制、非農人口的大量存在，官府通過截留漕糧、禁止出口大米、設置常平倉、省際賑濟、外國進口來緩解糧食危機，起主要作用的還是後面兩種方式。暹羅大米充裕價廉，1722年康熙帝允許暹羅運30萬石大米免稅販賣，並允許其可在例貢使團之外從事兩國貿易，這可以說是中暹朝貢貿易的延伸，也可以說是中國較早的對暹羅放開海禁。後來對於大米船隻攜帶的其他商品也給予稅收優惠，以此展示懷柔之典、鼓勵大米進口。此外，作者關注到大米貿易人群的變化，初期由暹羅船隻完成，因為內地商人運米來華並無稅收優惠。1740年代，地方官員上奏的內地商人去暹羅造船買米運回清朝、官府經營暹米運輸的建議未被採用，乾隆帝最後還是鼓勵內地商人參與，若帶回特定數量的米，朝廷就賞若干職銜。福建、廣東、浙江的華商參與日漸增多，但固定的議敘獎勵無法持續吸引大商人，小商人資本有限也對大米貿易缺乏興趣，這種不同於暹羅商人的獎勵政策反映朝廷對東南商人囤積大米、稅收流失的擔憂。1757年廈門對外貿易關閉。1767年後澄海人鄭信在暹羅建立新王朝，皆有助於潮州府澄海縣商人崛起，最終他們獲得中暹大米貿易的領導權。

第六章「18世紀和19世紀初中國東南的貿易組織」主要介紹行會。1727年設立的「洋行」負責與東南亞來往的貿易，包括福建商人出洋貿易。廈門帆船運營的架構為財東出資建船及和衙門打好關係，洋行給船隻具結互保，船主海員負責航運以及登岸後與主商的交易。此時廣州公行只是管理外國船隻進港後的貿易，不直接與內地商人出洋貿易聯繫。1757年單口通商、廈門衰落後，廣州出現一些專門經營中暹朝貢貿易和一般貿易的行會「本港行」，與負責西方貿易的外洋行、管理潮州和福建商人貿易的福潮行並列，可見對暹貿易的特殊地位。

第七章「阿瑜陀耶王朝晚期至曼谷王朝初期的中暹朝貢貿易」在船隻數量、貢船等細節探討朝貢制度和商業目的的關係。整體上中暹朝貢貿易是不斷擴大的，正式的例貢和非正式的探貢皆是如此。暹羅借助朝貢貿易還可獲得銅、火藥等清朝禁止出口商品。正貢船上載有許多華人船員，而貿易角色

更為明顯的探貢船甚至直接為華商所有，以朝貢掩飾其貿易之實，這完全與朝貢的本意不符，但清廷並未採取強有力措施遏制。只是到了1810年代，中國史料原稱「貢國」的地區變為了「互市諸國」。作者認為朝貢制度的崩潰的重要因素在於從一開始暹羅等國就非心悅誠服，而是出於外交、商業考量選擇在朝貢制度下進行貿易，以及一成不變的朝貢制度與變化時代之間的脫節。

第八章「18、19世紀暹羅經濟生活中的華人」介紹暹羅對外貿易、稅收承包制、種植業、官僚體系中華人的影響力。實行海禁時冒險逃到暹羅、海禁放開後直接遷徙或是為暹羅雇傭的華人，或是參與貢船和帆船貿易，甚至會帶着暹羅船到沿海其他小港口開展秘密貿易；或是幫助暹羅建造帆船；或是種植胡椒和甘蔗等大宗出口商品；或是置辦王室帆船封官進爵，經濟特權還可傳給子孫後代；或是繳納一定金額後承包某種稅收，深度參與進暹羅的經濟生活，影響其社會結構。

第九章「拉瑪二世、三世時期中暹帆船貿易的繁榮（1809-1833）」在18世紀早期東亞海域上中國帆船的數量和總載重量對其競爭對手英國都佔據優勢的事實上，分別從暹羅的造船業、王室壟斷、雇傭華人、港口、暹羅與鄰近地區的貿易幾個方面來論述這個時期帆船貿易的繁榮。

第十章「拉瑪三世時期的華人移民及其經濟影響（1824-1850）」更細緻地論述這個時期華人移民的分佈、從事行業和影響。帆船帶着福建移民來到暹南，率先開採錫礦，潮州人在暹羅灣東岸造船、種植甘胡椒等農作物。華人移民相比本地人有幾個優勢，一是繳納少量人頭稅就可免除徭役在國內自由流動，而暹羅的派階級要為乃階級服務不得自由遷徙。二是因此暹廷鼓勵華人參與對外貿易，而非本地人。三是在需要體力勞動時比起從平民中徵召徭役，官府更青睞按工計酬的華人勞工，財富觀念從徭役基礎向貨幣經濟轉變。拉瑪三世時，西方商人控訴王室壟斷要求自由貿易，暹王借助包稅制制度消除自由貿易條款帶來的不利財政影響，起初的徵收實物、王室貿易，變為各府華人通過庇護者和競價後成為包稅商，承包某種貨物進行帆船貿易，以及中國船隻來暹只用少稅甚至免稅，因此華人在暹羅貿易中的地位進一步穩固，暹廷也獲得穩定的財政收入。

第十一章「中暹帆船貿易日益衰落的宿命」論述複雜的時代背景。19世紀西方商人以自由貿易對暹羅施壓簽訂協定，更關鍵的是將西式雙桅橫帆船引入暹羅，載重量、穩定性等優於中國帆船，打破長期暹羅與華人的帆船貿易享有的特權制度。朝貢制度無論從外交上還是商業上都失去了對暹羅的意

義，從1850年代開始暹羅不斷拖延遣使進貢。拉瑪三世開始被強化的包稅制讓對外貿易的重要性有所下降，而且英國為首的西方商人通過香港等口岸進入中國市場，暹羅失去中國商品供應國的地位。不僅是中暹貿易，而且在東南亞貿易上，雙桅橫帆船、蒸汽船也大獲全勝，中國帆船只在一些大型西式船隻無法駛入、未涉及之地發揮作用。

從新航路開闢後西方文明開始走向世界各地，吸引世界關注他們海洋霸權的爭奪與更迭，這些勢力給所到之處帶來激烈變革，以至此前的情況容易為人忽略。該書關注的恰是西方勢力佔優勢之前中暹以及東亞海域上的貿易圖景，而且從多個方面都能看出華人在其中的主導作用。作者對這段歷史的反省從開篇引用的一段話即可看出，荷蘭學者韋特海姆(Willem Frederik Wertheim)在東南亞研究、殖民地研究上很有影響力，他曾寫，「西歐文明(對亞洲)一時的霸權扭曲了我們的歷史觀，讓我們對歷史的關注失之偏頗」，突破西方中心論來看待歷史現在似乎已成為一個常識，沃勒斯坦、弗蘭克等人的著作加快了這個觀念的傳播，但在上個世紀50年代卻是難得的，彼時經歷兩次世界大戰後的冷戰中，雖各個殖民地抗爭尋求自主獨立，但西方仍握有世界霸權。雖然這種觀點當時未被普遍接受，卻也有不少認同者，其中有對該書影響較深的《印尼的貿易與社會》作者范勒爾(J. C. van Leur)，他拒絕接受《荷屬東印度史》「十八世紀」的歷史分期，認為這主要是為了加強東南亞地區荷蘭歷史地位的合法化而寫作的，他反對歐洲中心論，主張從亞洲本身來看待這一地區的歷史和文化。而朝貢貿易就是一個理解亞洲本身歷史的重點。費正清的《中國沿海的貿易與外交》依據大量清代檔案研究朝貢貿易、廣東公行貿易、通商口岸條約制度演變等歷史進程，又主編《中國的世界秩序：中國傳統的對外關係》一書，吳漢泉書中對於朝貢關係的本質和運行等理解都能看出其老師的指導。

雖然該書主要寫的是中暹貿易，對於這個朝貢貿易、東南亞貿易的典型例子更多的是就事論事，而沒有過高的闡發，這是一部優秀的全球史作品。全球史注重在跨地區和多重社會交流網路基礎上各種群體的互動和交往，關注的議題是現代世界體系、跨文化貿易、「哥倫布交流」、技術轉移等，而且全球史研究天然就是反對歐洲中心論的，主張將長期被西方歷史學忽視的世界其他地區和國家的歷史納入研究視野，東南亞、印度洋這塊海域就是全球史研究最理想的學術田野。

該書的優勢在於利用中、日、英、泰四種語言的文獻和著作，資料詳實豐富，取前人所長，補前人所短，以中暹貿易為焦點來展現中國帆船貿易，

分析華人對泰國社會的深遠影響。對這近三百年中暹貿易的特點把握得尤為準確，中暹雙方均由官府主持的朝貢貿易、暹羅借助朝貢體制隱藏的實惠擴大對外貿易、福建商人和潮州商人的地位變化、私人貿易主要受清廷政策影響等，雖然無法量化貿易的利潤率，但是從貿易的頻繁和規模可知整體上雙方是互惠互利的。即使近代以來因為西方勢力介入，與中國的貿易衰落，但華人在泰國社會仍有很大影響力。

康婕

中山大學歷史學系

**蔣宏達，《子母傳沙：明清時期杭州灣南岸的鹽場社會與地權格局》，上海：上海社會科學院出版社，2021年，226頁。**

目前，學界關於「一田兩主」問題的研究已相當豐厚，但多數研究都是從地權結構、司法實踐等角度，分析該現象形成的原因，而鮮少論及地權問題之後的社會變遷與制度演變過程，這使得相關討論顯現出一種「模型化」趨勢，特別是在現代產權理論模型引入後，地權結構背後的社會內涵也被進一步淡化。本書作者蔣宏達從社會史的角度，對杭州灣南岸鹽場社會內「一田兩主」慣例形成的歷史過程及社會機制進行分析。

在研究視角上，作者提出「歷史地層學」概念。他認為不同地域社會組織形態的差異往往是由它們所經歷的歷史進程造成的，而地域社會歷史就猶如地質學中的底層結構一般，由不同歷史時期的地層序列疊覆、累積而成，最終形成高高低低、錯落有致的「歷史地貌」。在書中，作者敘述數百年來鹽場社會地理環境的滄海桑田，與王朝更迭之下人文社會的激蕩波瀾，將不同時代的人文精神一同糅合進高低錯落的歷史地層之間。

本書開篇從杭州灣南岸社會地理環境的形成過程述起，以觀察鹽場社會「長時段」內的結構變遷。杭州灣南岸地區的歷史深受海岸線進退的影響。由於沿海沙塗漸次淤漲成陸，這一地區的歷史進程也呈現為一個由南向北漸次鋪展的過程。作者基於這種逐次成陸的地理特徵，並結合歷代海塘的走向，將這一地區劃分為五條具有特色的成陸帶，其成型時間大概對應宋元、明前中期、明末清初、清中前期、清末民初五個時期，而本書所追溯的就是宋元至清末民初的歷史，側重明清時段。