

台灣明鄭與東南亞之貿易關係初探

發展東南亞貿易之動機、實務及外商之前來

一、前言

鄭瑞明

東南亞位居中國南方，兩者間雖有千山萬水阻隔，却因河道縱流，以及冬夏固定風向之吹送，因此自前三世紀起，兩者間即逐漸建立起極為密切之關係。就政治關係而言，自秦始皇設象郡於越南北圻，打開通往東南亞門戶後，東南亞諸邦紛與中國通交，使臣之交聘甚為頻仍；就文化關係而言，透過各種管道，中國璀璨之文化源源不絕地流入東南亞，不僅將越南納入中國文化圈裡頭，其他各邦之語言及禮俗等亦深受中國影響；就民族關係而言，東南亞之原住民多源自中國大陸，而華人更在後期大量徙居該處而與之交融。再就經濟關係而言，其重要性遠超出上述各項，蓋兩地各有所產，亦各有所缺，自唐宋以降，所謂「南海航路」大開之後，藉木船以懋遷有無乃成兩地商民之一大生計，而其船舶絡繹不絕地航行於南中國海之洋面上，不但構成亞洲交通史上之一重要畫面，且為兩地百姓生計之提昇及經濟之發展貢獻不小。而在這場相當熱絡的中國與東南亞之貿易關係史中，台灣明鄭時代（順治十八—康熙二十二年、一六六一—一六八三年，亦即自鄭成功領台起至鄭克塽降清止）是其中之一高潮。蓋明鄭自領台以後，為酬抗清復明之志，除積極開發台灣之外，更戮力於通洋之利，屢派商船駛赴各地搜購軍需糧食，並兼以謀利，而東南亞地區之各國商民、洋商、華商亦多基於利之所趨，紛紛駕船前來營商，是以蔚為盛況。

關於明鄭對外貿易之研究，成果至為豐碩，如曹永和先生「從荷蘭文獻談鄭成功之研究」、張發先生「鄭成功的五商」、賴永祥先生「台灣鄭氏與英國的通商關係史」、徐師玉虎「鄭成功之軍費與海上貿易之關係」、日人岩生成一「

近世日支貿易に關する數量的考察」、石原道博「鄭芝龍の日本南海貿易」等均是。然而這些作品不是偏重於明鄭之對日貿易，便是着眼於鄭成功領台前貿易上之種種，至於完全針對領台後明鄭與東南亞之貿易關係者，則尙付闕如。個人因此不揣蕪陋，以之爲專題，利用極有限之外文資料，如「華夷變態」、「巴達維亞城日誌」、「十七世紀台灣英國貿易史料」、東南亞史料等，再參酌中文古籍及現代人專著，試圖對台灣明鄭之所以發展東南亞貿易、拓展情況以及東南亞地區洋商、僑商前來貿易之種種，加以探究。至於貿易額、貿易利潤以及在明鄭財政上所站踞之地位等問題，則因史缺有間，暫時不列入討論，容待來日資料能充分掌握時，另行專文探究。

二、台灣明鄭發展東南亞貿易之動機

論及台灣明鄭之所以推展東南亞貿易，首應考慮「以台灣爲據點，完遂反清復明」這個大前題。

自明崇禎十七年（順治元年，一六四四年）三月流寇李自成攻陷北京，思宗由檢倉促無措，奔走煤山自縊而死，總兵吳三桂乞師於多爾袞，清兵乃得順利入關，從此代明有國，反客爲主。而明遺臣基於民族意識及勤王觀念，先後擁立明室後裔由崧（福王）、以海（魯王）、聿鍵（唐王）、由榔（桂王），佔據江南，從事所謂「反清復明」運動。在這項反清復明運動中，比較上最爲積極的應是鄭成功祖孫三代。因爲：就意志之堅定而言，自順治三年（一六四七年）秋鄭成功規勸其父鄭芝龍勿降不成後，即致書與父絕裂，並云：「蓋自古大義滅清，從治命而不從亂命，與初識字，輒佩服春秋之義。……父既誤於前，兒豈再誤於後乎，兒在本朝，亦既賜姓矣，稱藩矣，人臣之位已極，豈復有加者乎。」（註一）。是年底又聞母死，乃毅然辭廟焚衿，曰：「昔爲儒生，今爲孤臣，向背去留，各行其是，謹謝儒服，唯先師昭鑒」（註二）。其反清復明之心志昭然若揭，且終其生不曾或改。至於鄭經時代乃至鄭克塽初期，儘管時勢已稍事轉移，其立國宗旨却始終堅守鄭成功的反清復明遺訓而不渝（註三）。再就行動之激烈而言，自「盟文武僚佐於烈嶼，起義抗清」起（註四），先後興起戰役數十，尤其順治十五年（一六五八年）後兩次揮師北上長江流域，以及順治十八年（一六六一年）的驅荷復台。鄭經繼立之後。戰役屢興不止，尤有甚者，康熙十三年（一六七四年）因應三藩之亂，督師西進，至康熙十九年（一六八〇年）始棄閩返台，經歷六年之爭戰。因此，明鄭矢志以軍事手段從事反清復明乃毋庸置疑。

置疑。既矢志反清，並以軍事手段反清，則物力之耗損於戰場上已甚可觀，何況平日需養十餘萬之兵，其經濟負擔之沉重亦至爲明顯。再觀察明鄭所佔領的地盤，當入台之前，不外乎閩粵浙三省沿海地區，而此一地區是山地多而平原少的丘陵地帶，土地貧瘠，農產物不足以供食用；及驅荷領台之後，雖立足地已獲，但資源開發尙待努力，如專倚台灣地利，唯恐不足，因此有賴經營貿易以滿足財政需要。（註五）

明鄭在反清復明大目標之下，需要強大經濟力支持，以致從事東南亞貿易已如前述，但仍需其他條件與之配合方得推展。推究當時情勢，的確不少有利於明鄭者，如承襲鄭芝龍之海上事業並繼續鄭成功大陸時期（順治四、十八年、一六四七、一六六一年）之經營經驗、清海禁遷界等經濟封鎖政策之刺激、造船業之發達、以台灣特殊地理位置迎合世界新秩序、衆多華僑之熱烈支持等，茲擬逐項討論於下：

先就承襲鄭芝龍之海上事業又繼續鄭成功大陸時期之經營經驗而論。鄭氏原是海上冒險世家，自鄭芝龍開創天下於天啓年間之後，其海軍、商船稱雄東亞海面，財富積聚甚可敵國，黃宗義「賜姓始末」云：

芝龍幼習海，群盜皆故盟或門下。就撫後，海船不得鄭氏令旗，不能來往。每船例入三千，歲入千萬計，以此富敵國。自築城於安平鎮，艚船直逼臥內。所部兵皆自給餉，不廩於官。飢饉剽銳，徒卒競勸。凡賊遁入海者，檄付芝龍，取之如寄。以故鄭氏貴震於七閩。（註六）

海盜歸其控制，明廷遷就於他，自不在話下，連當時稱霸海上之荷蘭亦對之敬畏有加，如崇禎元年（一六二八年）四月由 Amboina 經巴達維亞、台灣而抵達日本的荷人 Jacques Lefevre 之報告中曾說：

我等又聞中國海賊爲海上之主，我國人對之至不得已而退，賊一官 Yquan 有戎克船一千艘，屢襲陸上，逐居民至陸上二十英里，占頭廈門海澄，破壞焚燒又殺人，是以人人皆懼之。（註七）

觀察鄭芝龍海上勢力之形成，除社會性之海盜方式及政治性之軍事方式外，經濟性之通商方式亦是因素之一，計六奇「明計南略」鄭芝龍小傳云：

海盜有十寨，寨各有主。……劫四艘貨物，皆自暹羅來者，每艘約二十餘萬。九主重信義，盡畀飛黃（芝龍），飛黃之富逾十寨矣。海中以富爲尊。其主亦就租，飛黃遂十主中之一。時則通家耗，輦金還家，置蘇杭細軟，兩

京大內寶玩，與販琉球朝鮮眞臘占城三佛齊等國，兼掠犯東粵潮惠廣肇福浙江閩台紹等處。（註八）

「與販琉球朝鮮眞臘占城三佛齊等國」，可見東南亞是主要貿易對象之一。另依石原道博「鄭芝龍の日本南海貿易」之探討，吾人可以發現，鄭芝龍對東南亞貿易的重要性不下於對日本，且在經營上兼俱轉口方式，亦即以台、漳、泉爲據點，貿遷日本與東南亞間貨物之有無，從中賺取高額利潤（註九）。總之，就鄭芝龍的海上事業可能給予子孫四代重大影響這個問題來看，除了其所擁有之雄厚海上勢力足資鄭成功等日後之發展、重視海上發展之啓迪外，還有兩點值得注意：第一，海上經營應多元化，海盜式之劫掠及軍事式之占據固然可取，但商家式的貿易更不可廢；第二，貿易對象不局限於日本朝鮮琉球，應包括南中國海沿岸區之東南亞，貿易方式上既要重視所謂直線貿易之進出口，亦應注意三角貿易之轉口。

順治三年（一六四六年）鄭芝龍降清後，鄭成功雖與之絕裂，却輾轉從各叔輩如鄭鴻達、鄭聯、鄭彩等手中，將鄭芝龍勢力繼承下來，而原本對海上貿易功能已有相當認識之鄭成功（註一〇），確也戮力於海上貿易事業之開創，依徐師玉虎「鄭成功之軍費與海上貿易」、曹永和先生「從荷蘭文獻談鄭成功之研究」及中村孝志「バタヴィア城日誌」序說——鄭蘭をめぐる東亞の海上情勢」各文之研究，其成就較之鄭芝龍甚至有過之而無不及，例如在東南亞之貿易地點，已超越其父時代之南中國沿岸區，而到達印度洋東岸之麻六甲等地（註一一），又如擁有較完善的制度，不但設有戶官總責其事，還有山路五商（金木水火土，在杭州，掌內地貨物搜購）、海五商（仁義禮智信，在廈門，掌出口貨物派運）、東西洋船隊等（註一二）。鄭成功領台前既然已有如此規模及經驗，領台後，此番志業之繼續與發揮乃極自然之事，而其子孫鄭經、鄭克塽之相繼奉爲圭臬乃至從事，更毋庸置疑。

再就清廷海禁遷界等經濟封鎖措施之刺激而論，順治十三年（一六五六年），清廷鑑於多年剿撫之失敗，斷然頒佈海禁之令，「清世祖實錄」卷一〇二云：

勅諭浙江福建廣東江南山東天津各督撫鎮曰：海逆鄭成功等竄伏海隅，至今尚未剿滅，必有姦人暗通線索，貪圖厚利，貿易往來，資以糧物，若不立法嚴禁，海氛何由廓清。

而後再三嚴申商民潛通鄭氏，是即通稱之「海禁令」，唯該令成效不彰，順治十八年（一六六一年）於是又諭戶部曰：

前因浙江江南福建廣東瀕海地方，逼近賊巢，海逆不時侵犯，以致生民不獲寧宇，故盡令遷移內地，實爲保全生民。（註一三）

是爲「遷界令」。關於遷界令之施行區域、方法及經過等，浦廉一「清初の遷界令の研究」、謝國楨「清初東南沿海遷界考」等文已作詳盡考證（註一四），不擬贅述。茲謹就該令與海外貿易有關的加以討論。遷界令之所以頒佈實施，原係堅壁清野，以防明鄭，但這種正面意義就明鄭而言却成負面，因爲：第一，這種經濟封鎖雖曾給予明鄭莫大之打擊與震撼，誠如夏琳「閩海輯要」卷上所云：「時經因遷界，外給不至，而軍需迫切，民苦征役」（註一五），凌雪「南天痕」卷二五鄭成功傳亦云：「成功之在海上也，餉無常給，分地掠取而已，至是沿海失業，掠無所得」（註一六），但也是一種刺激，蓋明鄭因此而益加奮發，闢草萊、興屯聚、謀海利，以爲彌補（註一七）。第二，在內容上，依「欽定大清會典事例」卷七七六所載：「福建浙江江南三省所禁沿海境界，凡有官員兵民違禁出界貿易，及蓋房子居住，耕種田地者，不論官民俱以通敵論，處斬」；「片板不許下水，粒貨不許越疆」（註一八），顯然其直接意義是禁絕中國對外貿易，而間接意義則是拒絕外商來販，以當時之世界秩序來看，西洋各國擬欲來商以及需要中國貨品至爲殷切，而清之遷界禁絕，自我封閉，無異提供台灣明鄭絕佳甚或可稱之爲獨佔之海上營商機會，正如郁永河「偽政逸事」所云：

凡中國諸貨，海外人皆仰資鄭氏，于是通洋之利，惟鄭氏獨操之。（註一九）

第三，清在禁令執行上並非想像中之嚴厲，有厚賄守界弁兵或守口官兵而得通行者，江日昇「台灣外記」卷六記其事云：

時守界弁兵最有權威，賄之者，從其出入不問（註二〇）。

亦有鋌而走險從事走私者，如「華夷變態」卷五康熙十七年（一六七八年）「戊午拾番思明州船之唐人共申口」云：

我船駛來以前，有船長柯楨官之船，又今春之頭號船船長薛八官者，一共貳艘從福州載出走私客物。（註二一）貨源因之不虞匱乏。總之，海禁遷界之頒佈實施，有助於明鄭從事海外貿易應可斷言。

再就造船工業之發達而論。海上事業所倚以憑藉的是船隻，船隻的數量多寡和品質好壞影響海上事業至鉅，而數量和品質則又與造船工業之發達與否有密切關聯。據方損「明代的海運和造船工業」、Kozumi Teizo, The Operation of

Chinese Junks、田汝康「十七世紀至十九世紀中葉中國帆船在東南亞洲航運和商業上的地位」、同人「再論十七至十九世紀中葉中國帆船業的發展」諸文之探討，可知明代造船工業盛極一時（註二二），就經營方式上來說，可有公營私營之分；就數量來說，「每年造船出海貿易者多至千餘」（註二三）；就工廠分佈來說，遍佈整個中國沿海區；就品質與配備來說，「舟大者廣可三丈五六尺，長十餘丈，小者廣二丈，長約七八丈。弓矢刀楯戰具多備，猝遇賊至，人自爲衛，依然長城，未易卒拔也。」（註二四）明鄭身逢其時，自可免除船隻短缺之虞。另據方豪「由順治八年福建武闡試題論鄭氏抗清的主力」一文的主張：（一）在中國所有造船廠出產之船隻，以漳泉所產之所謂「福船」爲最佳；（二）明鄭所擁有者以福船居多（註二五）。至於船隻數量，因史缺有間，無從詳考，不過如果根據康熙九年（一六七〇年）首次來台之英船指揮官 Ellis Crisp 向東印公司萬丹分公司提呈之報告：

屬於台灣之大小木船有二百艘，今年有十八艘開往日本，其中大半爲國王所有者。（註二六）

可知其數量不小。明鄭既擁有多量而質佳之船隻，以之從事海外貿易事業自是意料中事。

再就以台灣之特殊地理位置迎合世界新秩序而論，自新航路新大陸發現後，「世界大變局」已成，無論就空間意義或精神意義而言，地球均大見縮小。包括日本、朝鮮、中國及東南亞在內之所謂東亞已不再是一個遙遠不可觸及的地區，西歐各國紛紛東來活動，迫使東亞納入西洋世界其中之一寰，而所謂世界新秩序於焉展開。

西洋之進入東亞以葡萄牙居先。明武宗正德四年（一五〇九年）亞伯奎（Don Alfonso d'Albuquerque, 1469-1515）出任果阿總督，積極經營東方。三年（一五一一年），親率軍隊攻取麻六甲，爲葡萄牙取得東進據點，也開西歐國家東來之先例。此後即分向東南亞各地發展，考其在群島方面之發展，如一五一四年，亞布魯（Antowo d'Abreu）奉亞伯奎之令，率三船抵達摩鹿加群島之安汶島（Amboina Is.）和班達島（Banda Is.），進而根據薩拉哥薩條約（Treaty of Saragossa，時一五二九年），經西班牙承認而取得整個摩鹿加群島之主權。一五二二年，又在蘇門答臘島北端巴塞（Pasai）建立砲台。一五三〇年，與婆羅乃蘇丹締約，得准設立商館（註二七）。至於中南半島方面，一五一一—一五六六年，其使臣芬南德（Durate Fernandez）等三次前往暹羅，與暹王拉瑪鐵菩提二世（Ramathibodi II）訂約，而在阿瑜陀耶京、順遜、丹老、北大年、六坤等地設立商站（註二八）；一五一一—一五一九年，使臣羅紐內斯（Ruy Nunez

(d'Ancunha) 與今緬境之侯國馬都八、白古等地通好，設立商站（註二九）。葡萄牙向東南亞發展之同時，也致力於與中國通航，明正德九年（一五一四年）葡人第一次出現於廣東屯門，三年後（一五一七年），其將領裴南安得洛德（Bernao Perez Andrade）率船八艘駛進廣州，翌年（一五一八年）其弟西蒙安得洛德（Simon de Andrade）占領上川島，築塞，建刑庭，但爲中國所驅逐。此後葡人將注意力集中於澳門經營，先於嘉靖十四年（一五三五年）以賄賂方式得在澳門互市和居留，後議定每年輸課地租三萬兩。嘉靖三十六年（一五五七年）葡人開建固定建物，置殖民官吏，明廷未予阻止，只在萬曆元年（一五七三年）建關閘，劃地而守，唯此舉無異默認澳門爲葡人所有（註三〇），葡人也因此以爲進出中國之門戶，並與麻六甲相配合，大事經營東亞貿易。至於日本方面，天文十二年（一五四三年）一艘葡船遇風漂至種子島，偶然發現日本，其後乃競相往日，企圖以中國商品換取日本現銀，數年內，多數船隻出入九州各港，且達下關海峽，天文十九年（一五五〇年）甚至到達肥前之平戶港口。直到一六三九年德川幕府採行鎖國政策，葡船被禁止進入日本爲止（註三一）。以上係葡萄牙貿易勢力在東亞之發展情況。雖然，其崛起較早，衰竭亦較快，但至明鄭勢力崛起於台灣之時，却因占據澳門而仍是西歐在東亞之一大貿易強勢國家，明鄭船隻也因此時往離澳門十餘里之十字門，與葡船接觸，購買大陸貨品（註三二）。

西洋東來之另一先鋒是西班牙，而西班牙之於東亞與各國爭一席貿易之地，則以菲律賓之發現及占據爲肇端。蓋一五二一年麥哲倫（Ferdinand Magellan）等發現菲律賓群島之後，西班牙立即開作遠征佔據之嘗試，歷時約四十三年，至一五六四年黎牙實備（M.L. de Legaspi）率艦自墨西哥抵菲，翌年正式佔領宿務島、民答那峨島、雷伊泰島等，一五七一年，創設馬尼拉城，設置殖民政府。此後，西班牙即以菲島爲中心，不惜勞師遠征，四出經略，如一五八二—一六六二年間，爲爭奪盛產香料的摩鹿加群島與荷蘭發生多次戰爭，又如一五九三年以後之二十年間，曾數次出兵柬埔寨，干預其內政。再如一六二六年遣軍進攻暹羅（註三三）。至於與中國之接觸，亦早在佔領馬尼拉後之第三年（萬曆二年，一五七四年），唯通商關係則在翌年取得漳州（廈門）通商權時建立的。明天啓六—崇禎十五年（一六二六—一六四二年）更一度佔領台灣北部基隆淡水一帶，以爲對中國貿易之另一據點（註三四）。西班牙與日本貿易關係之建立亦相當早，且相當頻繁，其中雖多直接由其另一殖民地墨西哥所發動，但重要性却不下於葡萄牙（註三五）。

繼葡西而來者爲荷蘭人。事緣於一五九五年，已脫離西班牙統治之荷蘭爲自尋航路到東方購買香料，由霍特曼 (Cornelis de Houtman) 率遠航隊，於翌年抵達爪哇之萬丹 (Batam)，旋經雅加達 (Jakarta)、馬都拉 (Madras Is.)，而到峇里島 (Bali Is.)，爲荷人打開東進之路。一五九八年，由范尼克 (Jacob Van Neck) 指揮之船隊駛抵摩鹿加群島，更爲荷蘭奠定獨占東方香料貿易之基礎。一六〇二年荷蘭東印度公司 (Vereenigde Oost Indische Compagnie) 組成後，其勢力發展有如旭日東昇，先是在爪哇的萬丹、錦石 (Cresik) 及西里伯斯的望加錫 (Macarassa) 設立商館，繼而多次擊敗葡、西、英諸國，佔據摩鹿加群島，設置總督於安汶，以爲指揮。一六一九年建立巴達維亞城 (Batavia)，以之爲東印度群島的首府。其勢力發展因此如日中天，印度尼西亞各島逐漸被納入統治區尙且不提，原屬葡萄牙之麻六甲亦於一六四一年爲其所奪，而中南半島上之大市鎮，如暹羅阿瑜陀耶京，越南會安等，均設有商館以營商（註三六）。荷蘭除在東南亞地區發展外，亦亟思直接與中國通商，萬曆二十九年（一六〇一年）首次抵達澳門廣州，無所獲，過後三年，轉向福建海面活動，一度奪占澎湖，企圖通市漳州不成，而後多次出現東南沿岸，均被拒，直到天啓四年（一六二四年）占據台灣南部，其在中國之發展方才稍有成就，唯順治十八年（一六六一年）却爲鄭成功所逐（註三七）。至於日本方面，自慶長五年（一六〇〇年）一艘荷船漂至日本豐後國，幕府將軍德川家康招其船員英人亞當斯 (Adams) 及荷人約翰斯丹 (Johnsdon) 至江戶，以厚禮待之，並留充外交顧問。九年後，兩艘荷船駛入平戶，使節晉謁家康並呈奉國書，家康則頒給准許貿易之「朱印狀」，荷人於是於平戶建立商館，與日通商亦因此益盛，即使一六三〇年代日本施行鎖國政策，其船隻與其他西洋各國不同，仍可暢往無阻（註三八）。

英國堪稱西洋東進國家中的後起之秀，其於東南亞之發展，可以由德雷克 (Francis Drake) 所指揮之船隻於一五七九年抵達摩鹿加群島之德那底 (Ternate) 爲起點。嗣經多次試航，唯成就均不大。一六〇〇年十二月，英國東印度公司成立，得英女皇批准，享有十五年貿易專利之後，東印度公司於是組成東南亞遠航隊，由蘭卡斯特 (James Lancaster) 率領，於一六〇二年抵蘇門答臘之亞齊 (Achen)、爪哇之萬丹，得萬丹蘇丹允許，設立商站，派遣職員充當「坐辦」，從此英國即以萬丹商館爲大本營，積極向東南亞各地區發展，先後在摩鹿加群島之安汶及韋島 (Wai Is.)、西里伯斯之望加錫、暹羅之阿瑜陀耶京及北大年、蘇門答臘之亞齊及占卑 (Djambi)、爪哇之雅加達及捷巴拉 (Japara) 等地設立商站

，其後雖多因荷蘭之搶奪而撤消，但萬丹據點則始終屹立不搖（註三九）。對中國方面之貿易，在東印度公司組成前，亦曾試探過，公司組成後，則由威忒（John Weddell）率領隊抵廣州，雖獲准通商（時崇禎十年，一六三七年），但時隔不久即被取消（註四〇）。日本方面，英船因德川家康接納前隨荷船抵日而受重用之英人亞當斯的建議，於慶長十八年（一六一三年）駛抵平戶，家康賜予「朱印狀」，英於是在平戶設立商館。但十年後，與荷蘭競爭失敗，英商館撤離，其對日貿易遂告停止。（註四一）

綜觀以上所述，可知世界新秩序已為西方國家所締造，而東亞諸地因他們的東進而被納入新秩序之中，然而就西洋各國在東亞的實際發展情況來看，却存在著各種阻力，其中尤以下列二者最為嚴重：第一，彼此間為商業競爭，不但互相攻訐傾軋，甚至時常兵戎相見，如為摩鹿加群島之香料，先有一五二一—一五二七年西葡之戰，後有一六〇二—一六〇九年葡荷之戰、一六〇四—一六二三年荷英之戰等（註四二）；第二，東洋各國在西洋競相逐利之下，蒙受莫大危害，因此紛紛起來從事激烈拒斥，如蘇門答臘島上之回教王國亞齊，在葡萄牙占據麻六甲而搶奪其所擁有之麻六甲海峽控制權之後，即積極籌劃對葡作戰，一五三七年戰爭爆發，此後連綿不斷爭戰共歷九十有二年，直到一六二九年方告結束（註四三）；又如日本一六三〇年代以後，德川幕府頒佈包括禁信基督、禁止海外通商通信、禁觸外國文獻器物、外商僅中荷兩國得於長崎一地貿易等各項規定之鎖國政策（註四四）；此外，又如中國順治康熙年間所採行之海禁遷界政策亦頗富抗拒外商之意味。由於強大阻力之存在，因此截至明鄭勢力在台灣崛起之時，西洋各國在東亞之商務發展，除荷蘭尚稱順利之外，其他各國幾乎都成佔據東南亞少數據點之偏促現象。世界新秩序既經由各國所共同打開，而結局却如此出乎意料，因此就西洋各國之立場而言，尋覓一個足以兼顧東亞各地之商品售購站乃成當務之急，而台灣位處東亞航道上之中間站，上通日韓，西達中國大陸，南連東南亞，正是理想之地，如英國即作如此認定，「十七世紀台灣英國貿易史料」所收一六七〇年四月七日萬丹分公司經理致 *Nathas* 分公司經理函稱：

公司曾囑萬丹（分公司）自行選定在東亞之相當場所設立商行，因此選定台灣為適當之場所。……萬丹知公司久欲與中國、日本及馬尼刺通商，故希望台灣能成為該三處之市場，並預定貨單，列舉可以在台灣出售及購買之貨物。

至於明鄭方面，既擁有優越之地理位置，又眼見如此有利之世界情勢，因此投置其間。鄭經具函邀請各國商民前來，並給予種種優待可為明證，同上又云：

一官 (Irgow, 即鄭經) 函請外國人赴該處貿易，相約必予優待。(註四五)

連宿敵荷蘭亦在其邀請之列，村上直次郎譯「バタヴィア城日誌」一六六三年十二月二十八日條云：

彼等請求與我訂定商約，並答應釋放俘虜，開放公司及貿易。且在淡水雞籠及其他方便地方提供場地，以為組織公司及進行貿易之用。(註四六)

總之，台灣明鄭迎合世界新秩序之心態至為明顯。

再就眾多華僑之熱烈支持而論之。東南亞地與中國毗連，兩者間的阻隔性原就不大，冬夏又盛吹固定風向，因此史來國人或因經濟，或為政治，甚或老客之牽引，徙居該處者不乏其人。就整個華人向東南亞之移殖史來看，明清鼎革時期是其高潮之一(註四七)，而其概略情況為：

(一) 華僑數量不在少數：這可由下列幾方面得知，其一，移殖時多採集團方式，如康熙十年(一六七一年)，廣東雷州海康縣約有千人在鄭玖領導下，先投奔柬埔寨之南榮(即金邊)，而後再遷忙坎(今越南河仙)(註四八)，如康熙十八年(一六七九年)，原明將龍門總兵楊彥迪等「率領弁門眷三千餘人，戰船五十餘艘」南投越南(註四九)等是。其二，多處地方匯聚成華人區，如菲律賓賓馬尼拉之八連(灣內)(註五〇)、越南北圻興安舖客及中圻會安(註五一)、暹羅阿瑜陀耶之城內中城及城外中洲(註五二)、婆羅洲之安汶(註五三)等是。

(二) 華僑遍佈全東南亞：依劉繼宣東世徵合著「中華民族拓殖南洋史」的研究，在清初，凡菲律賓、摩鹿加、帝汶、西里伯斯、婆羅洲、爪哇島、馬來半島、蘇門答臘等地，均有華人足跡(註五四)。至於中南半島部分，從前面所述集團式遷徙及華人區之成立等亦可得知。

(三) 不臣服滿清是遷徙之主要動機，閩粵人士是其中之主流：滿清入統中原後，為維護其政權，對民族主義之消除多採兵征、薙髮，乃至遷居之積極措施，不臣服於清之所謂閩粵明遺臣因此相率遷移東南亞，其見於史籍者不鮮，如原籍福建漳州龍溪之陳養純，「辰當明末，混亂中原，避兵革而來」，定居越南順化(註五五)，如原籍福建州長樂之鄭會

，「大清初入中國，不堪變服剃頭之令，留髮南投，客于邊和鎮福隆府平安縣清河社」（註五六）等，均係投奔於越南者，至於投奔其他地區者亦復不少，如前述之鄭玖，「明亡，清人令民薙髮，玖獨留髮而南投于真臘，爲屋牙」（註五七），如爲數約四五千人，「在韃靼人入主中原時，因不願受制於韃靼人的統治而逃出中國」，以致聚居於印尼爪哇之巴達維亞（註五八），再如潮州系福建系等「對入侵者滿人特具反感」之大量華人移居泰國，分別居住於春武里（Bang Phaso）及宋卡（Songkha）（註五九）等是。以上諸例，足以顯示閩粵人士之不服滿清統治，而其反清之政治取向亦可得知。

（四）東南亞華人多以貿易及航運爲業：如鄭玖在東埔寨，「鄭氏家譜」云：「越海投南真臘爲客，鄉居而有寵，國王信用焉，凡商賈諸事咸委公理。……使說許公治忙坎地，所以招四方商旅，資益圖利，王悅而許之，署爲屋牙。於是招來海外諸國，帆船連絡而來」（註六〇）。又如暹羅之華人，日爾伯（Nicolas Gervaise）「暹羅天然及政治史」第十五章「爲交易目的居留暹羅王國之外國人」云：「在暹所有商業之中，中國人佔著最優勢之地位，其人口之多殆與摩爾人相同，彼等每年以十五至二十艘舢舨（Sonnies）——此乃船之名，裝載中國及彼等維持緊密交通之日本之各種頂好商貨前來」（註六一）。

由以上的探討，可知東南亞地區的華僑人數衆多，分佈廣擴，原籍多屬閩粵，爲了不服滿清統治而遷徙，移入後大多從事商業和航運事業，因此就明鄭來說，基於地緣、業緣及同一政治認知等多重因素，自然將他們視爲最佳四產品之消費者及東南亞貨品之供應者；再就華僑來說，除基於同樣因素之外，再加上明鄭採行與滿清海禁相反之護僑政策（註六二），自亦更樂意與明鄭進行交易。

三、台灣明鄭與東南亞貿易之實務

台灣明鄭既有實際之需要，又有優異之家族傳統、量多而質佳之船隻，以滿清海禁及世界新秩序爲契機之時代背景，還有情誼濃厚之東南亞華僑，因此在驅逐荷人，局勢稍事穩定之後，即極力推展海洋事業，尤其對東南亞方面之貿易事業。茲擬分項討論於下。

1. 台灣明鄭船隻之派遣及其前往處所

關於明鄭船隻派遣之資料，中國方面十分缺乏，因此應該緣之於外文，外文中文尤其是荷蘭文獻，「有頗高的價值，有其特殊的地位」(註六三)，可惜個人囿於能力及其絕大部分均未出版之關係，未能充分利用，所幸有一部以「唐船風說」為主體，由林恕(春齋)、鳳崗父子合輯之「華夷變態」可資利用。按所謂「唐船風說」，又稱「唐人申口」，係日本德川幕府鎖國之後，為瞭解國際事務，尤其有關明鄭抗清及三藩之亂等中國情勢變化，規定每艘駛抵長崎之華船必須提交一篇內容包括船籍、起航時地、搭乘人數、船主名姓、途中情況、起航地及寄港地之國情等事項之報告。這些報告嗣經幕府之「大學頭」林氏父子之輯纂而成此一「華夷變態」。其可貴處，「當在其出於商旅海客口中之事實」，其重要性，「當不亞於荷印公司、英印公司諸種檔案紀錄，歐洲商人及宣教師等之旅記及見聞錄」(註六四)。如就明鄭船隻駛航東南亞這個問題而言，「華夷變態」不失為一個相當珍貴之材料。茲擬就該書有關明鄭船隻航抵東南亞之敘述，以時間為序，列表於下：

表一 台灣明鄭船隻出航東南亞表

抵日時	時	船名	內容	摘要	華夷變態卷次及頁次
康熙十五年 丙辰一六七六		22、23番 廣南船	去年(一六七五年)曾有三艘東寧船南渡東埔寨，均預定本年內返航東寧。		卷四， 頁一六七—一六八
康熙十八年 己未一六七八		8番 暹羅船	有一艘思明州船抵東，今仍逗留該處，其實實並不很順利，可能無法駛回。		卷七， 頁二九六

康熙十九年 庚申一六八〇	14番 暹羅船	△本船係於今年正月從思明州南航，正月初二日抵暹，停留四十餘日，爲能早日駛回，乃日夜賣物買物。四月十五日駛抵暹江口，五月二二日駛離江口。 △當初與本船同由思明州抵暹者，尙有三艘，原均擬由暹返思明州，後因戰亂，故改駛日本。	卷七， 頁三〇七～三〇八
康熙二〇年 辛酉一六八一	4番 柬埔寨船	余等於去年南渡柬埔寨。	卷七， 頁三二七
康熙二十一年 壬戌一六八二	18番 東寧船	今春東寧曾派船一艘往暹，此刻或已歸返東寧。此外東寧也派船到處去營商，其船數待該由暹返航之船隻將來抵日之後，即可得知。	卷八， 頁三五四
康熙二十一年 壬戌一六八二	23番 東寧船	本船去年（康熙二〇年、一六八一年）十一月爲載運米糧，由東寧駛抵暹羅，今年五月一〇日離暹，七月一五日抵東寧，旋奉令出航日本七月二二日離開東寧。	卷八， 頁三五五～三五六
康熙二十一年 壬戌一六八二	25番 暹羅船	本年正、二月間有東寧船四艘抵暹採購米糧，其中三艘已返航，尙有一艘因船底傷毀，暫留暹羅。	卷八， 頁三五七。
康熙二十二年 癸亥一六八三	8番 東寧船	本船於四月一八日載運少許米糧離暹，五月一二日返抵東寧，卸下米後，改載少許砂糖，於閏五月二八日離東寧駛赴日本。	卷八。 頁三七一。
康熙二十二年 癸亥一六八三	9番 東寧船	東寧屢屢派船向暹羅大量購置米糧，到本船出帆止，已有四、五艘載回，因此米糧不缺。	卷八， 頁三七四

康熙三十二年 癸亥一六八三	16 番 廣南船	今年駛抵廣南之外國貿易船，除東寧三艘外，余均不見，該東寧船忙完購米後，一艘已於閏五月二四日離暹返東寧，另二艘則與本船同時駛離。	卷八， 頁三九二
康熙三十二年 癸亥一六八三	18 番 東寧船	今年駛回之四艘東寧船中，有由暹羅來的徐歡官船搭載三名莫臥爾人，船經廣東，莫臥爾人擬下船不得，乃改航東寧，因彼等外形與東寧原住民相似，故抵東寧後未出問題，停留至今秋，方搭乘便船返暹。	卷八， 頁三九六
康熙三十三年 甲子一六八四	20 番 暹羅船	我等原居東寧，去年渡海暹羅，本年五月一〇日離暹駛回，於六月二九日在離東寧雞籠一四〇里處遇西北大風。	卷九。 頁四三七。

根據以上各船之敘述，或可作成下表：

表二：明鄭船隻出航東南亞概數表：

船數	年代
3	康熙一十四年 (一六七五)
1	康熙一十八年 (一六七九)
4	康熙一十九年 (一六八〇)
2	康熙二〇年 (一六八一)
4	康熙二十一年 (一六八二)
8	康熙二十二年 (一六八三)

本表之所以列出，主要在說明台灣明鄭船隻前往東南亞營商是個事實而已。其實際船數應遠超過此數，因為：(一)以康熙二十二年(一六八三年)那種政權即將結束之動盪局勢，尚且有八艘之多，至於其他時局穩定階段應遠較此一數目為多。(二)據康熙十一年(一六七二年)英印公司台灣商館經理 S. Delboe 之報告：「台灣王有五或六隻船，每年在一月開往

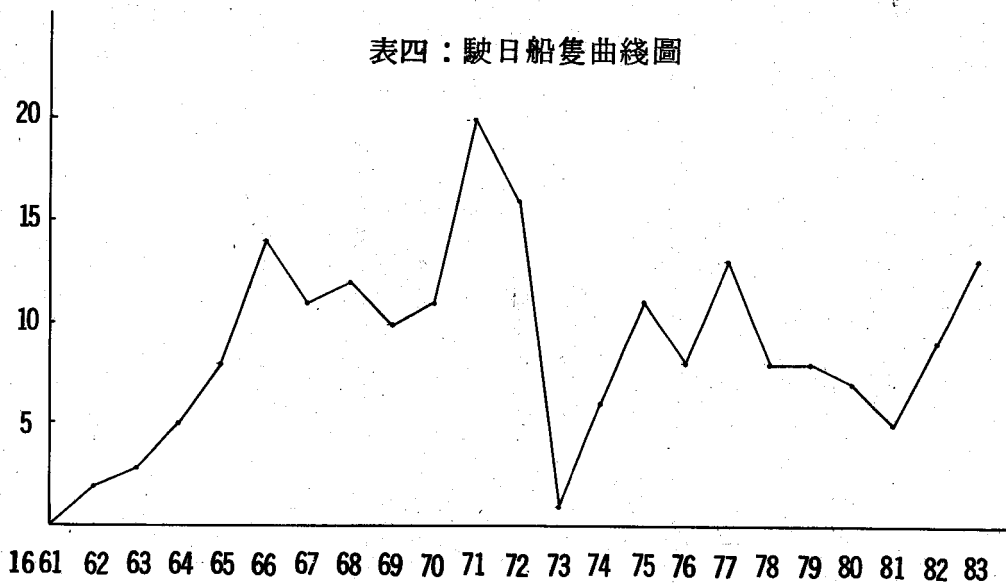
馬尼刺，在四月或五月開回」（註六五），準之於此，光每年開往馬尼刺一地就有五、六艘之多，何況還有其他明鄭貿易之重地暹羅廣南等地方。（三）又據「熱蘭遮城日誌」一六五五年三月九日條云：「屬於國姓爺的船隻二四艘自中國沿岸開去各地貿易，內開：向巴達維亞去七艘、向東京去二艘、向暹羅去一〇艘、向廣南去四艘、向馬尼刺去一艘」（註六六），僅順治十二年（一六五五年）一年駛向東南亞之船隻即有二十四艘之多。另據楊彥杰之估算，明鄭在順治七、康熙元年（一六五〇、一六六二年），每年對東南亞貿易之商船數約在一六、二〇艘之間（註六七）。吾人或可瞭解，儘管時隔數年乃至二十年間（一六六三、一六八三年），各種情勢確曾發生變動，以致影響船隻遣派，但應不致減少到如同表中所列區區之數，何況明鄭致力海外貿易政策始終不變。遺憾者其確切數目無從獲知耳。

其次擬再就台灣明鄭勢力存在期間各階段之船隻遣派情況討論之。按一海權商業國家，其各年代所派船數之多寡，正是國力隆替興衰之表徵，據一般認定，明鄭係屬海權商業政團，故其各階段之船隻派遣情況亦應加討論。惟誠如前文所述，其總數尚且不可求，遑論其各階段之數據。因此欲論此一問題，吾人或可援用駛往日本之船數，因為：（一）台灣明鄭在貿易經營理念上，原就根據賤買貴賣之商業原則進行，並視東亞地區為一整體，將日本、台灣、大陸、東南亞構成一貿易圈，正如江日昇「台灣外記」卷六所云：「（洪）旭又別遣商船前往各港，多價購船料，載到台灣，興造洋艘鳥船，裝白糖鹿皮等物，上通日本，製造銅煩倭刀盔甲，並鑄永曆錢，下販暹羅交趾東京等各處，以富國」（註六八），因此，派往日本與派往東南亞之船數雖不等量，却都依某一固定比例，亦即往日本者愈多，則往東南亞者亦隨而增多，反之亦同（註六九），（二）派往日本之船隻在日營商後，往往轉赴東南亞，而後再行返國，換句話說，其船隻之駛赴日本亦即等於駛赴東南亞，如屬東寧左武衛總兵所擁有之康熙十八年己未二〇番東埔寨船，「前年（康熙十六年，一六七七年）由思明州航抵長崎後，船頭再帶銀八十餘貫，離長崎開赴東埔寨」便是（註七〇）。總之，以駛日船隻數解說駛東南亞之情況難免牽強些，但基於上述理由，應無不可。至於駛日船數，據岩生成一「近世日支貿易に關する數量的考察」一文之統計（註七一）：

表三：台灣明鄭駛日船數表

年 代	順18 1661	康元 1662	康2 1663	康3 1664	康4 1665	康5 1666	康6 1667	康7 1668
船 數	0	2	3	5	8	14	11	12
年 代	康8 1669	康9 1670	康10 1671	康11 1672	康12 1673	康13 1674	康14 1675	康15 1676
船 數	10	11	20	16	1	6	11	8
年 代	康16 1677	康17 1678	康18 1679	康19 1680	康20 1681	康21 1682	康22 1683	合 計
船 數	13	8	8	7	5	9	13	201

根據此統計，可作成一曲綫圖：



依曲線圖看來，明鄭船隻之派遣成三高潮三低潮現象。三高潮分別出現於康熙四十二年（一六六五）、一六七二年、康熙十四、十八年（一六七五）、一六七九年、康熙二十二、二十三年（一六八二）、一六八三年）。第一高潮歷時八年，共一〇二艘，年平均爲一二·七五艘，是高潮中之高潮，其所以造成，應歸功於鄭經領導下之勵精圖治，蓋稍早亦即康熙三年（一六六四年）以前，先後完成諸項內部肅清工作，如綏靖其叔鄭森「世襲」爭立、清除「擁巨資、擅強兵、胸懷異志」之鄭泰家族集團，而強敵滿清亦因台灣海峽之阻隔而不致來犯（註七二），而後又在陳永華、洪旭等之協助下，力事經營，連橫「台灣通史」卷二九云：

頒屯田之制，分諸鎮開墾，插竹爲籬，斬茅爲屋，以藝五穀，土田初闢，一歲三熟，戍守之兵，衣食豐足。……東寧初建，制度簡陋，永華築圍柵，起衙署，教近燒瓦，伐木造廬舍，以貧民居。分都中爲東安西定寧南鎮北四坊，坊置簽首，理庶事。……勤農桑，禁淫賭，結盜賊，於是地無游民。番地漸拓，田疇日啓，其高燥者，教民植蔗，製糖之利，販運國外。（註七三）

台灣在鄭經多方面經營下，民安物實，就經商所必備之民心及物資供應等條件，堪稱齊備。鄭經又曾分別於康熙五年（一六六六年）、八年（一六六九年）及十年（一六七一年）利用江勝邱輝等軍隊，奪取思明州、普陀、達澳等大陸沿海港澳，建立起搜購大陸物資之據點，「思明既復，水師一鎮江勝招沿海貿易，商務繁興，而普陀爲浙海要衝，實爲內陸交通轉輸之樞紐」（註七四），以致突破清廷遷界海禁之經濟封鎖。此外，因爲鄭經之大肆招徠，以東南亞爲據點之西歐洋商如英國西班牙等分別派船前來，並訂有商約，這些對於明鄭船隻之前往東南亞貿易不無刺激作用。

第二高潮出現於康熙十四、十九年（一六七五）、一六八〇年），歷時六年，共五六艘，年平均爲九·三三艘。究其造成之主要因素，則明鄭之西征也。康熙十三年（一六七四年）三月，清靖南王耿精忠據閩反清，以應平西王吳三桂之反，並派黃鑪齋書請濟師，明鄭於是揮師西進，先後占領閩南粵東，直到康熙十九年（一六八〇年）撤軍思明州返回東寧止。在這段期間中，一者佔據漳泉潮等地區，不但吸取大陸物資更方便大量，且船隻停泊之港口亦增加，再則，戰役繁興，爲因應戰爭需要，本身物資需求更加殷切，因此除假佔領區求取應有之供應外，派遣船隻，透過貿易行爲向海外求取是可理解的。不過本期與前期相比較，則略呈頹勢，平均每年約少三·四二艘，其原因主要有二：（一）受戰亂影響

，貨源或有缺乏之憾，如「華夷變態」卷四康熙十五年「丙辰一〇番思明州船十一番東寧十二番東寧三艘船之唐人共申口」云：「汀州府騷動，商人往來通路受阻，貨物難通，因此東寧船思明州船之絲類很少」；同書卷五康熙十七年「戊午四番東寧船之唐人共申口」亦云：「由於戰亂，錦舍領地與福州間，道路阻塞，故影響絲織物之輸出，愈來愈多船隻不能自由航行」（註七五），均可以為證。（二）可用之船隻愈趨減少。依方豪在「由順治八年福建武闡試題論鄭氏抗清的主人」文中之主張，明鄭到了後期，因為缺少造船修船技術人員，材料又不易補充，以致許多船隻不堪使用（註七六）。何況時有徵用商船以充戰艦之用。（註七七）。

第三高潮出現在康熙二十一、二十二（一六八二、一六八三年），兩年共二二艘，平均每年一一艘。本期現象與其說是高潮，不如說是爭相逃亡圖存。蓋自鄭克塽繼立之後，內部呈現極度不安，而清廷又已備妥戰艦，尅日東進，在這種岌岌可危情況下，船主多使船隻外放，以圖他日之存續，如「華夷變態」卷八康熙二十二年「癸亥二十五番東寧船之唐人共申口」云：「本船係最後一艘駛出之東寧船，先前抵長崎之三艘連同本船，都屬侍衛馮氏（即馮錫範）所有。此次主人吩咐，此後歸帆東寧已無用，四艘中出售兩艘，兩艘則由長崎航往暹羅，留待暹羅至來年再作打算」（註七八）。其營商意義盡失。

至於三低潮則分別出現於順治十八、康熙三年（一六六一、一六六四年）、康熙十二、十三年（一六七三、一六七四年）、康熙二十年（一六八一年），第一次共四年，僅派出十艘，第二次共兩年派出七艘，第三次一年派出五艘。其造成因素約而言之，與政局安穩與否有相當關係，例如第一次之四年中，明鄭先後為驅荷復台、經森叔侄爭立、叔泰心懷異志、清荷聯合犯台等問題所羈絆。第二次兩年之中，則因大陸三藩叛清，明鄭一方面靜觀其變，另方面則備師西進，為渡海，多數商船預留載兵。第三次則大陸敗師、鄭經去世、克塽克塽爭權。

以上所論係台灣明鄭船隻之派遣情形。至於船隻前往處所，據徐師玉虎「鄭成功之軍費與海上貿易之關係」、曹永和先生「從荷蘭文獻談鄭成功之研究」等之研究，可知為數甚多，如東京、廣南、占城（以上今越南）、柬埔寨、阿瑜陀耶、大泥（以上兩者屬今泰國）、麻六甲、柔佛（以上屬今馬來西亞）、萬丹、咬啗吧（以上今印尼爪哇東部）、呂宋（今菲律賓馬尼拉）等地（註七九）。各地每年究竟有多少船隻抵達，因資料缺乏無從詳計，不過如果根據前引「熱

蘭遮城日誌」一六五五年三月九日條、本文表一前列諸唐船之口述，以及英國東印公司駐暹職員 George White 於康熙十七年（一六七八年）向倫敦總公司所提之報告（註八〇）等各項資料看來，吾人不難發現，以往往暹羅的為最多。究其原因：

（一）暹羅國王那萊王（Narai, 1657-88）之開放政策。那萊王自順治十四年（一六五七年）繼承皇位後，在政治上常借重暹羅之外僑通聘其祖國，在經濟上積極開發海外貿易，不但時常派遣船隊到國外營商，招徠外商前往，甚且在犧牲某些權益之下，與荷英法等國訂立商約（註八一）。暹羅既有如此優越之人為條件，明鄭船隻自然樂意前往。

（二）明鄭與暹羅之關係密切，前引英駐暹職員 G. White 之報告中曾說：「每年從廈門有兩三艘舢舨（Sombahs）來暹」、「暹王每年派一兩艘舢舨往廈門」，可見其經濟關係之密切，至於政治關係之密切，亦可由暹王力邀明鄭殘部楊彥迪等前往暹羅定居一事得知。事緣於康熙十九年（一六八〇年），明鄭禮武鎮總兵楊彥迪等兵敗後，為逃避清軍之進擊，率眾數千，戰艦兩百南投越南大黎，唯大黎鄭氏畏懼清勢，未予收容，乃改投廣南王阮氏，初廣南王亦不敢接納，嗣經思量，一者感於彼等之「忠節款陳」，二者「因彼之力委之關地以居」，而被安置於東埔寨領地美湫及邊和一帶（註八二），暹羅那萊王聞得此訊，即派人前往迎接，「華夷變態」卷八康熙二十二年「癸亥五番暹羅船之唐人共申口」云：「此訊傳至暹羅國，暹羅國王特地派出迎接之船隻往東埔寨，向楊二（即楊彥迪）勸告曰：東埔寨人民既少，兵糧亦不足，務請前來本國，當可借重於本國軍隊」。同書「癸亥十九番暹羅船之唐人共申口」亦云：「此次楊二等來東之事聞於國王，暹王曾派使官至楊二處告稱：東埔寨向為鄰國屬邦，尤以東寧與鄰邦一向友好，足下為東寧屬將，定不會懷有不軌，但足下如想逗留該處，東埔寨人必起而抵抗，從長計畫屬不智之舉，不如來臨鄰國境內較為兩便」。（註八三）綜觀上述明鄭屬將楊彥迪等之南投，先後遭大黎鄭氏、廣南王阮氏及東埔寨之留難，而暹却自動邀請前往，充分反映暹羅與明鄭關係之密切，更何況暹王還自稱「東寧與鄰國一向友好」（註八四）。

（三）暹羅華僑之受重用。暹羅華僑受重用已有一段歷史，早在一六三〇年代巴塞通王時代（P'rasat Tong, 1630-1656）就已相當明顯（註八五），到開明之那萊王時代，更有身居要津者，英東印公司駐暹職員 George White 之報告稱：「（暹羅）國王商船之航務及商務，不管在暹或在海外，均由中國人擔任。此地之代理商們當為國王之管家及經紀官，均為

中國人。仕於國王之代理商們之中，最高位者係一個極其能幹之人物，稱為 Vphrah (Opra) Sivepott]。(註八六)華人既活躍於暹羅商場，又有屬於暹廷之核心人物，對明鄭船隻來說，自有其便於他地之處，因而樂意前往。

(四)需要暹羅產物。暹羅物產豐饒，較特殊的有沉香、檳榔子、蘇木、象、硝石、鉛，以及產量居世界第一的稻米。其中尤其屬於火藥原料之硝石及米糧，對抗清之明鄭而言均為軍需品(註八七)，所以前引之 George White 報告中又云：

此地所產硝石品質甚佳，且最為精細。……每年有大批硝石由廈門王(King of Amoy，即鄭經)及交趾支那王之代理商運返其國，以供前者對韃靼人(清人)，後者對東京人之長期戰爭使用。(註八八)

再從表一所列康熙十九年(一六八〇年)「庚申十四番暹羅船之唐人共申口」、康熙二十一年(一六八二年)「壬戌二十五番暹羅船之唐人共申口」、康熙二十二年(一六八三年)「癸亥八番九番東寧船之唐人共申口」，同年「癸亥二番廣南船之唐人共申口」，均可反映明鄭對暹羅貨品之需求。

至於到得最少的應該是咬啗吧及麻六甲，因為這兩地均為荷蘭之佔領地，而荷蘭自順治十八年(一六六一年)被鄭成功驅逐出台灣以後，兩者形成敵對，荷蘭不但無時不作聯清攻台之想(註八九)，且處處從事防止明鄭營商之圖，其於東南亞甚且組織艦隊，巡邏麻六甲海峽，伺機掠奪明鄭船貨，巴素「馬來亞華僑史」云：

爲了要實行其壟斷政策，馬六甲荷人即不惜在馬六甲海峽一帶巡邏。在一六六七年，荷人巡邏艦艦長奉命，嚴防國姓爺華人所駕駛的帆船及其他船隻，這些船隻一律以敵視之，一經發現，即應用武力或巧計將之壓伏，若有可能的話，須避免採取屠殺的手段，但如遇有抵抗，所有華人水手決不饒恕。若非荷艦長所能壓制者，一律格殺勿論。(註九〇)

又有利用與東南亞國家訂商約之便，強迫該國不得聘用華人的，如康熙三年(一六六四年)荷暹條約中規定：

暹王應禁止雇用中國船員於駛往附件所列地方之船，若在此種船上發現任何華人，並依約交給荷蘭船。(註九一)

又如康熙四年(一六六五年)荷東新約中亦有同樣之規定(註九二)，足見荷蘭已至欲置明鄭於死地之態勢，遑論准許

明鄭船隻進入其據點麻六甲及咬啣吧。所幸進入十七世紀七〇年代以後，兩者關係稍事改善，華僑又多從中緩頰協調，明鄭船隻也就在此兩地出現，只是數量相當有限。（註九三）

2. 經營制度與貿易品

明鄭乃海上世家，其貿易經營自鄭芝龍肇其端，鄭成功發而皇之，就時間而言已經歷數十年，基於長年之實際經驗，自亦形成一套體制以運作之。而自鄭成功領台之後，這套體制因時因地而有所變革，但仍不失其完整性及實用性，茲擬探究於後。

先就營運體系而論，根據資料顯示，其營運體系乃由公行與船舶交互配合而結構成，如用圖表表示則為：

公行 ↓ 船舶 ↓ 東南亞僑商

亦即由公行負責搜購國產及由日輸入之轉口貨，交付船舶運抵東南亞，由東南亞僑商代為銷售，後再由海船載運購自僑商搜集而得之東南亞物產或由歐轉進之貨物返回，委交公行處置。

所謂公行，乃是由明鄭本身出資，組織商行，委由商人掌管，因此又有王商之稱（註九四）。論其起源則為大陸時期之「五商制度」也。所謂五商制，依張炎先生「鄭成功的五商」及「台灣鄭氏五商之研究」兩文之主張：在組織上，共分山海兩路，山路有金木水火土五行，設有杭州及其附近，海路有仁義禮智五行，設於廈門；在職務上，山五行負責收購各地特產，運往廈門，海五行則將這些物質運銷外洋，對洋貨進入大陸，則職務相反；在權力隸屬上，各行均有專人負責，歸裕國及利民兩庫指揮，該兩庫則再經戶官，乃至招討大將軍亦即鄭氏親身監督；在資金上，則由鄭氏本身提供運籌（註九五）。因為五商制之功能宏大，為明鄭帶來相當財富及軍需物資，因此大陸失據後，仍以台灣為基地，設置公行以營之，而其實施甚至更加澈底（註九六）。

這種公行按理在廈門及東南亞地區均應設有，因為廈門原就有海路五商之存在，儘管明鄭曾數度撤離，但也都很快就加恢復，誠如張炎在「鄭成功的五商」文中所說：五商的活動始終或隱或顯地在廈門一帶展開。至於東南亞地區，一

方面多數國家多採開明作風，准許外國設置商館，另方面明鄭在該地售購貨物，固然可以委託僑商及當地國王之華僑代理商，但反不如本身以僑商姿態直接從事經營方便。只是這些都因史料缺乏無從考證。唯有台灣公行，因為康熙九年（一六七〇年）以後在台英商代表對英東印公司萬丹分公司所作諸報告中多所提及，尚可略知一二，茲擬倚以窺之：

（一）設置地在東寧：康熙九年（一六七〇年）第一次英船商貨主任 Ellis Crisp 於陽曆十月二十二日從台灣寄呈萬丹公司經理函云：「一六七〇年六月二十三日，萬丹號由珍珠號陪伴停泊於台灣（安平）港外，……貨運主任 Crisp 派遣珍珠號前往接洽，對方即派人來領導進入。……國王之商人雖來接洽，而雙方之意見不能一致。……四日之後又來一批人，其中四五人所願出之價錢大約相同。」又康熙十一年（一六七二年）英台灣商館經理 S. Dalhoe 等從台灣寄萬丹之呈文稱：「（十月二十五日），Dalhoe 進台灣港內。……我等將貨物搬運上陸，並送呈禮物不久之後，國王兩名商人與我簽訂契約，規定處理我方贈國王及其他貨物之辦法」。以上兩報告均稱，在其進入東寧，經謁見或送呈禮物不久之後，公行王商即前來接洽商務，可見公行應在東寧，否則彼等應不致如此迅速地出現在東寧。何況東寧為明鄭施政中心，又為當時台灣通洋之交通中心。

（二）公行負責搜購洋土諸貨：上引 E. Crisp 之報告中又云：「國王已買鐵，亦買胡椒，價格不確定。……余考慮甚久，始決定以如此之條件出售胡椒。余察覺要胡椒者皆係國王之商人」。足見公行王商在明鄭授命之下，不但有權與外商接洽商務，議定貨價，訂定契約等，尤其可購買洋船運來之貨物。同報告又稱：「國王商務皆交由商人處理」、「鹿皮乃國王所專有之貨物，台灣每年出產鹿皮二十萬張，國王如欲得之，尚可多一倍」（註九七），可見台灣貨物之搜購亦歸由公行負責。

經由公行搜購而得之國洋諸貨自需交由船舶外運行銷。關於明鄭船隻派遣東南亞之情形前節業已討論。茲擬專就船政上之一些，如船隻所有權、護導、船上人員及其航行路線等討論之。

先就船隻之所有權而言，依資料顯示，明鄭船隻主要分兩類，一類為鄭氏本身所有，如上引 E. Crisp 之報告云：「屬於台灣之大小木船有二百艘，其中大半為國王所有者。（註九八）

「華夷變態」亦多所記載，如卷四康熙十五年「丙辰六番潮州船之唐人共申口」云：

東寧及泉州之船依往年通例，錦舍（鄭經）及其手下首領均曾派出多量船隻，其中屬錦舍本身所有者約有五六艘之譜。（註九九）

足見大部分之船隻歸於鄭氏本身所有。而其所以如此，固然因為承襲鄭芝龍之傳統及為因應抗清而不得不集中財物，但主要還是因為資金問題，蓋海船之製造、營運等各項費用，不是「採取一貫作業方式之自船自營，或民間小本合資經營之情況」所能負擔者（註一〇〇）。另外一類則為鄭氏手下領袖所有，如「華夷變態」卷八康熙二十二年「癸亥九番東寧船之唐人共申口」云：

約與本船同時駛日之船隻共有五艘，其中一艘比本船早一日到達之大船，為劉國賢（即劉國軒）由東寧派出的，至於本船則由洪伯爺（即洪磊）所派出。（註一〇一）

康熙十四年（一六七五年）英國台灣商館經理 John Decres 寄呈萬丹之函件亦云：

奉命採購回航之貨物，我等即努力設法買銅。惟本年為 Punhee（即陳永華）所禁止，不能有銅付來，亦不能購買。…… Punhee 親自允諾：其自己之船開到時，可售我更多之銅。（註一〇二）

明鄭手下擁有商船的不止上述諸人，其他如侍衛馮錫範、都督朱義、左武衛某氏、國王通譯某氏等均是（註一〇三）。其所以容許部下擁有商船，張莖先生認為「因為除了自己的船隊外，還另有衛星商號和船隻，可以向公庫貸款，就沒有理由不許部屬兼營商業」（註一〇四），但依管見，藉此以為籠絡手下之成分居大，以陳永華為例，眾所週知，陳永華乃鄭經之左右手，凡軍國大事必諮詢於他，鄭經深恐其有異心，於是藉贈船以籠絡之，郁永河「裨海紀遊」記其事云：「（鄭經）知公（陳永華）貧，常以海船遺公，謂商賈儼此，歲可得數千金，聊資公用。公却不受，強與之，輒遭風敗，更與之，亦然。公笑曰：吾固知吾命窮徒，損他人資，無益。」（註一〇五）

再就船隻之護導而言。商船航行於南中國海洋面上所可能遭遇之險阻，除風汛不順而外，可能要以海盜掠奪最為嚴重，蓋南中國海洋面上之無數島嶼，亘古以來即為海盜之良好基地或匿迹之處，彼等或來自中國，或來自東南亞各國，多組船隊，嗣機掠奪過往船隻，其為害歷千年而不竭（註一〇六），以明鄭時代而言，屬中國海盜之威脅雖因明鄭之收籠而稍告減低，但來自東南亞區的却不曾或減，尤有甚者，荷蘭為圖稱霸全東亞之商權，時而佈置武裝船遂巡洋面，

拘捕非荷船隻，其中特別針對明鄭的（註一〇七）。為確保船隻航行之安全，明鄭因此時而派遣武裝船加以保護，其具體實例是楊彥迪船隊之巡迴保護。「華夷變態」卷九康熙二十二年「癸亥十九番暹羅船之唐人共申口」記其事云：

關於東寧秦舍所部禮武之官楊二（彥迪）者，諒已由先到之船奉告。為保護東寧來往於各地之商船，（楊彥迪）以兵船七十餘艘，兵員約三千，不時巡迴在廣東、廣南、東京及柬埔寨邊海。及本年初，突率兵船駛入柬埔寨內地，意欲借地稍事休息。（註一〇八）

商船既有武裝船維護其安全，無怪資料上鮮少見到明鄭船隻為海盜所掠之記載，而其順利來往營商亦可想見。

再就船上人員而言，船上人員之良莠及責任區分是否妥當關係船隻及船貨之安危。一般來說，明鄭之船上人員在組織上相當健全，且各有專責，茲試舉「明清史料」丁編第三本「部題福督王國安疏殘本」所載一艘於康熙二十三年（一六八四年）在廈門被捕之明鄭船隻黃成之船為例，該疏云：

今黃成供係偽延平王下偽吏官洪磊於康熙二十二年閏六月在台灣發出，往日本暹羅貿易之船。計冊□，大啤船壹隻、管船黃成、蔡允六，火□□□□□細、副舵工謝陞、總管林明、副總管陳英、阿班謝鼎、頭舵陳三、大繚陳春、押工陳好、直庫林七、香工張玉、總舖倪明、副總舖陸招、副阿班陳才、一阡陳興、二阡林靖、三阡陳寅、二舵陳申、二繚陳好、三板工黃麟、副直庫陳助、目梢楊勝張四……等共六十七名。（註一〇九）

按管船即船長，在船中無事可做，只在抵達目的地時，指揮一切事宜，連絡官衙，並約束全船人員；總管分正副，掌船中總務，凡買賣簿記及掌櫃歸其所管；火長分正副，識羅經之法，測天文，考天氣，察地理，以掌航行之職；舵工分正副，司舵；頭二舵，司舵；大二繚，司繚索；押工，修理船中器物；直庫分正副，司戰具；阿班分正副，掌管船柱；總舖分正副，司伙食；大阡二阡三阡，司桅索；香工，朝夕焚香祭神；板工，司梯舟。（註一一〇）足見其分工之細，職責之專，若言各盡所能，實不為過。再則，船主與工作人員之間，「不僅是勞資雇用的關係，同時也是個體合作的關係」，「彼此間又好像股東一樣，帆船在海洋上的安危以及貿易的好壞與每個人的利害都有關」（註一一一）。總之，以這種有組織、有專責以及主雇間之親善關係，不但「船上一切完全欣然，快捷安靜和諧」（註一二二），船貨亦可迅捷而無虞安全地抵達目的地。

再就航行路線而言，明鄭之貿易乃根據賤買貴賣之一般商業原則進行，利用某商品在甲地與乙地間之差價，長途販賣，從中賺取高額利潤，故貿易路線十分複雜，而船隻航行路線亦復如此，前節所述台廈與東南亞間之來往——亦即所謂直線航行不過其中之一而已，此外還有三角航線，即商船從中國甲地航往海外乙地，再從乙地航往丙地，由丙地回來。這種航線有：(一)台廈→東南亞→日本→台廈，如康熙十九年（一六八〇年）庚申十四番暹羅船是一例，「華夷變態」卷七該船之唐人共申口云：

本船於本年正月從思明州南航，三月初二日抵暹。在暹滯留四十餘日，為能早日駛來此地（長崎），乃日夜賣物買物。於四月十五日駛抵（暹）江口，五月二十二日駛離江口，前來長崎。……本年由暹開往日本之商船計有七艘，其中三艘為暹羅華僑之船，四艘（連本船在內）為思明州船，原擬由暹歸返思明州，聞思明州戰亂而改駛日本。

(二)台廈→日本→東南亞→台廈，如康熙十八（一六七九年）己未二十番東埔寨船是其例，全上書該船之唐人共申口云：

本船為錦舍手下首領左武衛之船。……前年由思明州抵長崎；船主持銀八十餘貫離開此地，前往東埔寨。（註一）

以上係就營運體系而論，其次擬再就管理制度而論之。明鄭所採之管理制度，一言以蔽之，國營為主，官營為輔。由上述公行及船舶諸項已多少見其端倪，此外，根據某些外文資料有關貿易貨品處置方式之指陳亦可得知。如「十七世紀台灣英國貿易史料」中所載：（康熙九年（一六七〇年）「E. Cragg」記述在台灣登陸時之情形」云：「鹿皮乃國王所專有之貨物，台灣每年出產鹿皮二十萬張，國王如欲得之，尚可多一倍。……如我方出此價錢於國王，即可完全掌握此種貿易」。（「S. Delboe（等）於一六七二年十一月十六日從台灣寄呈萬丹之呈文」云：「但台灣人聲稱，如欲商談貿易，我方必須先派代表去見國王，詳細說明我等來台灣之原因及企圖」。（「一九七二年六月九日摘錄萬丹寄與 Stephens, Barone, Delboe 等人之訓令」云：「董事會曾有命令，須將在台灣所買之糖及鹿皮雇木船運往日本，但萬丹不能判斷是否合乎公司之利益，因此等貨物為台灣國王所專賣」。（四）「一六七五年十二月二十二日台灣商行經理（John

Decrees 及議會寄呈萬丹之函件」云：「如蒙國王許可，則台灣商人甚願售糖於我方」（註一一四）。又如 M. Paske-Smith 在其 *Western Barbarians in Japan and Formosa* 一書中亦云：「台灣王完全獨占砂糖、鹿皮及台灣所有土產。加以若干中國貨物與日本從事貿易，獲利頗豐」（註一一五）。可見鄭氏本身不但可以控制物價，操縱貨品，尤其還可選定銷售之對象，所謂國營制度至為明顯。

明鄭之貿易雖由鄭氏本身直接統轄，唯其庶政繁雜，實難一切兼管，因此早在順治十二年（一六五五年）即在中央設立戶官，以協理（又稱主事）領銜，下設左右都事、都吏等以為協助。楊英從征實錄云：

議設六官，並司務及察言承宣審理等官，分隸庶務，令各官會舉而行。……忠振伯洪緯旭管戶事，貢生林調鼎為戶官左司務，參軍吳慎為右司務，楊英陣中出征加銜司務。……後因張名振條陳不宜僭設司務，遂改司務為都事。（註一一六）

按戶官，「財政大權，悉在專政，舉地方正供、官紳助餉、洋船貿易、銀米出入集於一身」（註一一七），其於貿易上，當權力大時，包括公行、洋船及資金幾乎全攬，如順治十三（康熙二年（一六五六）—六三年）擔任戶官之鄭泰是，「唐通事會所日錄」云：

至國姓爺在思明時，要打南京時，任以戶官之職。及兼管仁義禮智信五行，並管杭州金木水火土五行，凡兵糧銀米出入俱係伊管，別行買賣價聲利銀俱伊察。……。

發散各船商販東西二洋，船回船主將母利銀俱交祚爺（鄭泰）算數，國姓家中分毫無收。（註一一八）

至於權力較小之時的情況如何，因史缺有間，無從詳考。但其秉承鄭氏旨意，負責貿易事業之監督、稽察諸項應可無疑。而明鄭領台後出任戶官者，前後共計三位：首任為吳慎，任期自領台至康熙五年（一六六一—一六六六年），作為不詳。其次是楊英，任期十五年，自康熙五至十九年（一六六六—一六八〇年），楊英係戶都爭出身，鄭成功時代，「每逢出征，必經理糧餉」（註一一九），以其豐富經驗，長期經理財務，粲然政績應可想見。繼楊英出任戶官者為洪磊，洪磊一因父洪旭之薦而受重用，二因本職在吏部，戶官不過兼領而已，三因大陸敗退，氣勢上形成強弩之末，作為上只求苟延而已，無甚政績可言（註一二〇）

載：

戶官之下設有左右戶都事，職在協助戶官。就資料所及，出任該職而較為作者應是楊賢，江日昇「台灣外記」卷六

（康熙十三年四月），戶都事楊賢回台灣，監督洋船往販暹羅、咬啗吧、呂宋等國，以資兵食。（註一二一）

總之，從明鄭在貿易方面之營運體系以及管理體系來看，其所採取的主要是國營制。這種國營制。固然可以有資金雄厚及執政者可以充分掌握全國經濟，以應抗清之需，但因非自由貿易，故有不少缺失存在。例如：（一）由戶官一手執掌，如遇上稍存私心之戶官，將資金移充個人名下，財政上即刻發生嚴重困擾，「鄭泰長崎存銀事件」是一著例，據浦康一「延平戶官鄭泰長崎存銀之研究」中指出：鄭泰於順治十七（康熙三年（一六六〇）一六六四年）五年間先後以私人名義，共寄存銀三千七十貫三百二十三兩四分於長崎通事林仁兵衛等處。及事覺乃至鄭泰自縊身死之後，鄭泰後裔與鄭經雙方纏訟十二年（康熙二（十三）年、一六六三（七）五年），最後仍歸鄭泰後裔勝訴，所幸鄭泰後裔在訟事了結之時業已回歸投降，鄭經得便獲取該款，否則將平白損失該鉅款，於財政甚或政局，或將產生不堪設想之結果（註一二二）。

（二）物價由官方制訂，貨量由國王控制，缺乏伸縮性，當外商前來貿易之時，往往難以成交，如英商之前來，即為此而大感頭痛，其駐台代表時而嘆謂：「鄭氏與交趾支那、柬埔寨及馬尼拉等地均有若干交易，今後如能擴張對中國貿易，台灣商館之意義大增，惟此事能否成功，頗屬疑問」，「台灣王完全獨佔砂糖鹿皮及所有土產，加以若干中國貨物，……所以公司之船長無法載滿此等貨物於船上」，且在條約上特別規定：「英人得隨意與任何人交易」，「英人得自由購買鄭方土產三分之一之糖及鹿皮」（註一二三），而其結果是鄭英貿易進展之不順利。（三）因係由國家經營，民間除受派擔任王商或官商者外，幾乎不曾參與，因此對於因經濟關係而引發之社會階層變動，亦幾乎不曾有過。而其貿易貨品取向又多屬軍需品，獲益利潤多歸之國庫，以供軍需，因此對於人民生活品質之提昇亦不盡理想。

質遷有無，藉資賺取利潤，乃行商之道。明鄭之大行此道於東南亞已如前述，唯其貿易額及利潤等，因史料不全而無從詳考，所可知者僅貨品名而已，茲就此略作探究。

先就出口貨品而言，可因出售對象之不同而有別。其銷售東南亞各國的，以中國大陸貨品絹絲、瓷器及金屬器等為主，如康熙十七年（一六七八年）英印公司駐暹職員 G. White 報告其在暹所見之情況云：

由廣東、澳門、廈門進口商貨爲生絲及絲織物 (Raw and Wrought Silke)、水銀 (Quick Silver)、白銅 (Tutenague)、瓷器、銅器 (Wrought Copper) 及一種叫做 Jauches 之鐵鍋。(註一二四)

又如「明清史料」已編第五本「兵部殘題本」記載明鄭商船於順治十一年(一六五五年)分由李楚、楊奎所負責之赴暹船隻之載貨云：

冒領同安侯鄭府令牌各一張，牌內俱有備寫：本府商船壹隻，仰本官即便督駕，裝載夏布、瓷器、鼎鉢、蜜料等前往暹羅通商。……。(註一二五)

至於售予洋商的，(包括東南亞之洋人商站及洋人前來台廈採購者)，除了上述中國大陸產物外，尤其著重蔗糖及鹿皮。按蔗糖是台灣土產之大宗，康熙九年(一六七〇年)英船貨物主任 E. Crisp 之報告稱：「台灣每年產糖五萬 Pecul」，二年後英商台灣商館經理 G. Delboe 之報告亦云：「台灣所產之糖，每年因時季而有增減，其產量約一萬 Pecul，與荷人時代相比實甚微小」；鹿皮亦爲台灣土產之大宗，G. Delboe 之報告又云：「各種鹿皮之總產量每年十萬張」。而洋商均視之爲轉運日本、歐洲之暴利品而大力搜購，如康熙九年抵台之英船班丹號，在不易購得其他貨品之下，索性專購蔗糖，以致整船除蔗糖外幾乎不載他物地駛回爪哇班丹是其中著例。(註一二六)

在輸出品中除了中國(包括台灣)之貨品外，更有不少由日本進口後，再轉而出口之銅、金，如康熙十一年(一六七二年)抵台之英船實驗號，在駛回萬丹時，即裝載四二四箱，值六三六〇元，佔全船貨值七九四六元中之八十%的日本銅條，又如康熙十六年(一六七七年)駛離廈門之英船忠告號載回日本銅六二五箱，值七五〇〇兩，金一袋值一一二一餘兩，再如同年駛離台灣之英船載回日本銅五八六箱，值九三七六元，金(包括小判二十及金條二)值三一餘元等是。(註一二七)

再就輸入品而言，東南亞地處熱帶，植物生長季節長，且多屬未開發區，土地肥沃，以致物產豐饒，種類繁多，以越南爲例，鄭懷德「嘉定城通志」卷五物產志云：「嘉定沃壤廣斥，土產穀米、魚、鹽、林木、鳥獸」，「厥土沃壤肥，田澤江鹵，海魚鹽穀菽，地利之最」(註一二八)，其他地區亦如同越南，因此 D. G. E. Hall 在「東南亞洲史」中稱：「貴重的木材、香料與胡椒，紅寶石與其他寶石、黃金、象牙、珊瑚、樹脂與松香及樟腦，爲外國人所搜求」(註一

二九)。再則，該地區與西歐之交易鼎盛，由西歐運來之洋貨如棉毛織物等充斥東南亞市場（註一三〇）。因此就明鄭而言，東南亞無異是一購物天堂，明鄭也因此透過自我、僑商及洋商之船隻運回東南亞土貨及洋貨。其見於史料者不鮮，如「華夷變態」卷八康熙二十一年壬戌二十三番東寧船、同年二十五番暹羅船、康熙二十二年癸亥八番九番東寧船、同年十六番廣南船之分赴廣南暹羅購米回台，又如同書卷三康熙十四年乙卯十三番大泥船、二十二番廣南船前往大泥、廣南採購包括昆布、錫、雞冠、茯苓、寒天、五倍子、樟腦、乾蝦、椎茸、倭人參、鱉節等所謂「諸色」貨品（註一三一），又如上引英駐暹職員 G. White 之報告中所說明鄭每年向暹羅大批購買品質甚佳之硝石（註一三二），又如英國台灣商行經理 J. Decres 之報告中稱：「（英商之）胡椒未出售一包，因有一隻中國船從萬丹開到，又有兩隻從暹羅、一隻從廣南開到，所以現在此種貨物甚為充實」（註一三三）等均是，茲擬再舉「明清史料」所見之兩則實例以窺見一斑，「明清史料」丁編第三本記載康熙二十三年（一六八四年）由暹羅返抵廈門而被扣押之原明鄭船——船主黃成之貨品為：

開明公司貨物：

乳香一九〇〇□□□四三疋、石青灰布共一二六疋、大緝布八六疋、方氈五領、小緝布一九六疋、中緝布共一五疋、烏大中卯布三二五疋、花圍巾一七七個、毛裡布一六疋、烏小卯布一七疋、白粗灰布二一六疋、白陝布四五疋、白小粗布三三疋、布幔天一三五疋、捲綾七二疋、雜色紅毛袖四八疋、紅哆囉呢一疋、水灰黃色哆囉呢一疋、魴魚皮三三張、檳榔二〇〇擔、烏糖二二二擔八五觔、安息二二擔一五觔、藤黃八擔五四斤、燕窩二四四斤七兩、柳條三疋、白象布二一九疋、烏中卯布二二疋、蘇木九二〇擔、鉛一六一擔六〇斤、錫一四〇擔、象牙一九擔五四斤。

附搭船貨：

白灰布一七〇疋、白象布四八六疋、白粗布二疋、布幔天七個、濕水爛紅哆囉呢二疋、幼布二〇疋。

目梢貨物：

大白布二三疋、印花布仔九八塊、蘇木一〇擔、鉛一三擔、象牙二八〇斤、藤黃二五〇斤、食燕八一斤、魴魚皮一

七八張、蠟一八〇斤、海參三〇〇斤、大□子七一擔一八斤、紫梗枝二斤……。

同書已編第五本記載順治十二年（一六五六年）奉鄭成功母黃太夫人之命往暹羅購物而被扣押之明鄭船——船長李楚、楊奎，貨品有：

李楚船：蘇木一五〇〇擔、胡椒二六〇擔、綿花九〇擔、象牙三擔、馬蹄錫六〇擔、藤六〇擔、檳榔五〇擔、蝦米二〇擔、牛肉乾一〇〇擔、白米三四八擔、菜子五〇擔、魚乾三〇〇擔、牛肉乾四〇〇擔、油麻一五七擔。

楊奎船：蘇木一一二九擔、胡椒三四四擔、錫七〇擔、牛肉乾八〇擔、蝦米一三七擔、綿花二〇擔、米一〇〇擔、油麻一三擔、漆三擔、鹿筋六捆、魚乾四〇擔、魚乾二〇〇擔、牛肉乾二〇一擔、油麻一〇〇擔、藤一〇〇擔。（註一三四）

總之，明鄭由東南亞輸入之貨品，包括範圍相當廣範，就產地而言，包括東南亞之土產及由西歐東運之轉口貨，就用途而言，除民生用品外，以軍需品及作為轉輸日本及中國大陸之商業品為主。

四、東南亞洋商及僑商之前來貿易

1. 東南亞洋商之前來

以上係以明鄭為主體，探討其對東南亞區之貿易。至於西歐洋商亦在這時期前來台廈經商，基於下述理由，吾人可視之為明鄭對東南亞貿易之一部分：（一）貿易之最初層面意義係指貨物之進出，洋商前來，自需將所載貨物在台廈出售，而後又在台廈購物運回販售；（二）如前文所述，西力東漸之後，經百餘年之競爭，到明鄭時代之形勢是：荷蘭、英國、西班牙等國以東南亞為據點，無論船隻之派遣或貨物之集散，均以東南亞為中心，故其前來，無異是東南亞國家之前來。西歐洋商之前來，以英國為最重要。關於此項，賴永祥先生曾先後撰就「鄭英通商略史」及「台灣鄭氏與英國的通商關係史」兩文作深入之探討，茲謹援引，並參酌其他史料以觀察之：

第一，英商前來營商之時間長範圍廣，自康熙九年（一六七〇年）英船萬丹號（Bantam）偕珍珠號（Pearl）抵安平

而打開通台之路後，到康熙二十二年（一六八三年）英國台灣商館封閉為止，前後歷時十四年，含蓋明鄭領台後勢力存在時間之六十%以上，充分說明兩者間貿易關係之長遠性及相互吸引力。至於活動地點，當明鄭勢力擴展至大陸閩粵沿海之時，廈門亦成爲其據點；英國不但分別於康熙十一、十六年（一六七二、一六七七年）在兩地設立商館，其船隻如康熙十五年（一六七六年）之忠告號（Advice）、福爾摩沙號（Formosa）、翌年之台灣號（Tywan）等甚至還往來台廈之間從事中國內境之商業（註一三五），更可看出其活躍性。

第二，相當熱衷於船隻之派遣。英國前後駛抵明鄭勢力範圍區的船隻爲：

表五：英印公司駛抵台廈船隻表

年 代	船 數	船 名	年 代	船 數	船 名
康九 一六七〇	2	萬丹、 珍珠	康一〇 一六七一	1	駱 駝
康一一 一六七二	3	駱駝、實 驗、歸航	康一二 一六七三	0	
康一三 一六七四	0		康一五 一六七五	1	飛 鷹
康一六 一六七七	2	忠告、福 爾摩沙	康一七 一六七八	2	歸航、 台灣
共 計（平均（艘／年）	16			1.14	
	0	肯 特		0	
	0			0	
	0			0	
	3	飛鷹、忠告、 小木船		0	
康一八 一六七九			康一九 一六八〇		
			康二〇 一六八一		
			康二一 一六八二		
			康二二 一六八三		

資料來源：賴永祥：台灣鄭氏與英國的通商關係史，頁二九、三〇。

就其數量來看並不很可觀，每年平均僅一・一四艘而已，但這並不表示英方之不熱衷，蓋英原擬派出者不僅止於此，只因其中多有事故發生以致作罷者，如康熙十年（一六七二年）原已自萬丹開出駱駝、王冠、萬丹三艘，後兩艘却在途中失蹤而未抵台，又如同年原擬駛台之全德號在駛抵東京之後即停留於該地（註一三六），再如康熙十九年（一六八〇年）之巴奈斯頓、翌年之奧蘭特、中國商賈、廈門商賈等船，原均擬開赴廈門，却因明鄭撤退於大陸而受阻（註一三七）。準之於此，吾人或可另製英印公司所派航行台廈船數表於下：

表六：英印公司所派船隻航行台廈數目表

年 代	船 數	年 代	船 數
康九 一六七〇	2	康一〇 一六七二	3
康一一 一六七二	4	康一二 一六七三	0
康一三 一六七四	0	康一四 一六七五	1
康一五 一六七六	2	康一六 一六七七	2
共 計	23	平 均 (艘/年)	157

資料來源：賴永祥，台灣鄭氏與英國的通商關係史，頁二九、三〇；周學普譯，十七世紀台灣英國貿易史料，頁一〇；H.B. Morse, *The Chronicles of the East India Company, Trading to China*, p. 47.

綜觀表五表六，不管其實際抵達者年平均僅一・一四艘，或派出者年平均一・五七艘，為數雖均不大，却已開英東印公司自一六〇〇年成立以來在東亞航行史上之高峯，同時也是明鄭與洋商貿易中最為重要的。再則，從表中所列，可以發現船隻東來之高峯是在康熙九、十一年（一六七〇、一六七二年）及康熙十五、二十年（一六七六、一六八一年），前段之所以造成，係肇於英印公司艦於此路已開，深值繼續開拓，以便進而取得通商日本之目的，而後段則係因明鄭西征

順利，尤其佔領廈門，就英國而言，其另一通商目標中國大陸大有拓展希望。而康熙十二、三年及十八年（一六七三、一六七四及一六七九年）以後之低潮，前者顯然是因前段高峯之嘗試不盡如意所致，後者則由於局勢變化，明鄭頹勢已現之故。

第三，鄭英雙方為使貿易順利進行，曾先後訂定兩次商約，第一次在康熙十一年（一六七二年）訂定，史稱鄭英協議約款，共十三條，較重要者有：

（一）公司及國王屬下人民應有自由交易，不應有限制。

（二）今後公司之船隻不論大小均得自由駛入或停泊國王治下或將來歸入國王統治之港灣河船泊處等。

（三）國王議定並同意每年將在台灣生產獲得之糖及各種皮之三分之一供給英人，以時價在每年適當時期作交易。

（四）公司應繳納所輸入售出之貨物款項百分之三關稅。（註一三八）

依約文規定，可「自由交易」、「自由停泊」，如以明鄭在貿易上所採之公營制觀之，其對英印公司前來貿易的歡迎程度堪稱已臻無已復加之地步，而英方自亦樂見其成。可是一方面明鄭未盡如約所定，而英方之商務試驗亦不如意，於是又有康熙十四年（一六七五年）之補充約款十條之訂定，內容上除強調「自由貿易」外，又規定：

（一）英船應運銷毛瑟槍、鐵、胡椒等貨物。

（二）貨物價格應由所組成之委員會評議之，對其評定之價格國王亦不予變更。（註一三九）

此約對雙方貿易之助益如何，英印公司台廈商館人員之報告雖不曾言及，然從此後英船東來之益趨頻繁觀之，其實質效果應不容置疑。

第四，貨物方面，由英船載來之重要貨物為鉛、軍火、棉毛織品、胡椒及白檀木等東南亞土產、琥珀等，而由明鄭售與之貨物則為糖、鹿皮、銅、金、銀、生絲、絲綢、牛尾藥、茶等。至於進出貨量則因史缺有間，無從詳考，茲謹依周學普譯「十七世紀台灣英國貿易史料」等所載之不完整資料，列表於下，以見其梗概：

表七：英船輸進輸出台灣貨、值表

時 間	船 名	輸 入 台 灣	輸 出 台 灣	備 註(資料來源)
康一一 一六七二	實 驗		七九四六、二八元	周學普譯：十七世紀台灣英國貿易史料，p.30
康一一 一六七三	駝 駝		日銀一一四箱 大根 Radix 20 Peculi 中國酒三桶	長崎市史，p.553
康一四 一六七五	飛 鷹	槍砲、火藥	一二〇四八、〇九 Ryall	Paske-Smith, Western Barbarians in Japan & Formosa pp.87-88.
康一五 一六七六	福爾摩沙	八一〇三、一八·三磅	銅、金等	E.B. Sainsbury, A Calendar of the Court Minutes etc. of the East India Company, 1674-76. p. xx. 234. (引自賴文，頁九)
康一七 一六七八	忠 告		八六三四、七·八兩	全上，p.50
康一八 一六七九	歸 航		一二七七四、五七·二五角	Paske-Smith, op. cit., p. 104.
		二六九〇、一九·七磅	九六八七、三七 Ryall	十七世紀台灣英國貿易史料，p.50

除上述正常交易外，並時而有所謂賈買之存在，如康熙九年（一六七〇年）萬丹號、十一年實驗號、十四年飛鷹號等抵台時均載有東印公司贈送之禮物一批，而返航時，則又帶回大批明鄭回贈之禮物（註一四〇）。

第五，在貿易進行過程不很順遂下，明鄭獲益較多。誠如賴永祥先生在「台灣鄭氏與英國的通商關係史」中所說：「英人之來台屢係應鄭經邀請，鄭氏目的在求通洋之利及軍火援助，英人則計劃在台設立基地，以之作爲中日南海甚至歐洲間之仲介貿易，進而企圖與中日直接貿易。然而因政治情勢之發展對貿易推動極爲不利，益兵荒馬亂之際，面臨清廷海禁遷界，英國貨品不易銷售，而大陸絲綢之類亦無法獲得，通商日本之路，又爲日本之鎖國政策所阻。至於台灣島產物有限，加以鄭氏控制甚嚴，仲介之利無法獲取，何況明鄭之逐漸加重關稅」（註一四一）。因此明鄭與英印公司這場歷時十四年之久的貿易，就英方而言，實是一場蝕本生意，但就明鄭方面而言，却因英商之前來，非但島產貨物及仲介之日貨、大陸貨多一買主，且可藉英船之來貨而獲取關稅之利等，這種實質利益想必出乎英印公司之意料。

荷蘭亦是洋商來台經營之一。關於荷蘭與台灣之早期關係以及鄭成功逐荷出台灣後之荷鄭軍事關係，史學界早已有定論，此處無需贅言（註一四一）。唯荷蘭被逐出台灣之後，在被逐之恨以及台灣豐利均難忘懷之下，多次用兵，終在康熙三十七年（一六六四—一六六八）間，又佔據雞籠，設立商站，企圖以之取代過去之熱蘭遮城，從事中日東南亞甚或西歐之貿易，也因此在這期間裡，不少商船進出雞籠。這種情況對明鄭政權而言，固然會造成相當之政治及經濟威脅，但絕大部分已歸明鄭統轄之台灣北部，因荷蘭商站之設立，其產物可就便售予荷蘭，如康熙三年（一六六四年）荷人初抵雞籠時，「我等購入大鹿皮一三〇枚、鹿皮一四五枚、山羊皮二六四枚、砂金重一七 Real 7/18 分」，又如翌年，「十二個月之間，已與台灣人共換得四五·五 roepia 之金」（註一四三），因此就台灣整體經濟而言，仍有其正面之意義在，而就明鄭而言，亦可因此而間接獲取相當利益，何況當時明鄭船隻時常秘密進入雞籠進行交易（註一四四）。總之，荷蘭之來雞籠設商站通商，視爲明鄭與以爪哇巴達維亞城爲中心之荷蘭東印公司之貿易應甚合理。

至於荷船輸進及輸出台灣之貨物情況，謹依「巴達維亞城日誌」之記載，表列於下：

表八：荷船輸入輸出台灣貨、值表

年 代	船 名	輸 入 台 灣	輸 出 台 灣	備 註
康三 一六六四			大鹿皮三八〇枚、鹿皮四五枚、山羊皮二六四枚、砂金十七 Real 7/18	
康四 一六六五	Pegu, Zandlo- per de Poelsnip	三九一二四盾一七·六分		
康五 一六六六	Overveen de Poelsnip	米等，共值三三五六盾一四·二分 食料品等，值四三七四盾一六·九分	純銀等共值六〇九二七盾一·五分	
康六 一六六七	de Jondeer Ni- euport	需用品等，值七二七〇九盾七·六分		
康七 一六六八	Klaevers Ker- cke Nieuwendam	米等，值一五一六〇盾八分 食料品等，值六九七七盾一六·六分		

資料來源：村上直次郎譯、中村孝志譯，*バタヴィア城日誌Ⅱ*，頁三四四、三五三、三五六、三五八、三六二。

表中所列輸入輸出數額，並不等於貿易總額，蓋其輸入的並非全部在台灣銷售，有屬囤積、儲存再轉運大陸或日本者，有荷蘭守軍本身必須使用者。至於輸出的也不全是台灣所產所銷的，如康熙七年（一六六八年）Klaeverskercke 及 Nieuwendam 載往巴達維亞的，實際上是撤退物資，因此論及荷蘭二度據台時有關貿易之盈虧情形，很難得其精確，不

過依 Van Dam-Stapel in Beschrijvinge van de Oost Indische Campagnie 第二冊中之統計（註一四五）：

年	代	出	資	利	潤	差	額	備	註
一六六七、一〇以前		九八、五四九		一八、九一八		負七九、六三〇		單位 Florin	
一六六七、一〇、六八、一〇		一〇四、三三四		二二、三九一		負八一、九四三			

虧損之鉅大至為明顯，難怪稍後即行撤館。

明鄭時代來台營商的洋人還有占據菲律賓的西班牙。按各據台菲之明鄭與西班牙，自康熙元年（一六六二年）鄭成功派遣使臣招降菲律賓，引起一場騷動，以致死傷及返國之華人數千之後（註一四六），兩者間即形成相當敵對之關係。幸好鄭經繼承不久後，為改善關係，派李科羅（Vittorio Riccio）出使菲島（註一四七），而西班牙駐菲總督 Manrique de Lara 亦於康熙五年（一六六六年）派巴禮僧前來（註一四八），兩者之友好關係因此建立，而西班牙船隻亦因此來台購置中國貨物，如「十七世紀台灣英國貿易史料」所載康熙九年（一六七〇年）「Ellis Crisp」所記在台灣之登陸情形「云：

今年無艦隊從西班牙（實即菲律賓）開來，故商船多退回大半之船貨。

同書又載康熙十一年（一六七二年）「摘錄萬丹寄與 Stephens, Barone, Dalboe 等人之訓令」云：

傳說馬尼刺與台灣之間現在亦有貿易，希望此種貿易能順利發展，對我大有利益。（註一四九）

引文中「今年無艦隊從西班牙開來」已充分說明該年西班牙船隻不來之不正常，而商界因其不來，即引起「退回大半船貨」之遺憾，正是其重要性之反映。

此外，台灣明鄭與菲律賓西班牙殖民政權間亦有「貢賈」之存在。蓋康熙五年巴禮僧奉派來台時，鄭經即曾與之約定：「年當納船進貢，或舵或桅一」，而後西班牙果真如約進貢，江日昇「台灣外記」卷六云：

康熙十一年正月，統領顏望忠、楊祥會啓：「願領兵船征呂宋，以廣地方」。馮錫范曰：「呂宋乃黎國埠頭，其

地並無所產，況年已納貢桅舵，今若征之，有三失焉，……。（註一〇五）

舵、桅爲當時船隻之必需品，透過貢貿，由菲律賓進口，對明鄭賴以維持勢力之戰船及商船之修護，應多少有所助益，因此儘管影響力不是很大，却是最直接最實際之獲益。

2. 東南亞僑商之前來

吾人在前文即曾討論過，東南亞華僑基於業緣、地緣、同一政治認知，以及清之海禁拒斥政策與明鄭之護僑政策之大異其趣，以致僑商船舶多來明鄭勢力範圍之台廈購置中國貨物及販售東南亞物品。關於僑商來台者，「十七世紀台灣英國貿易史料」之記載屢見不鮮，如「Ellis Crisp 記述在台灣登陸時之情形」（時康熙九年）云：

每日有中國船開來，出售貨物比我方遠爲低廉。

自從中國人從荷蘭人手中奪回台灣以後，英國船乃最先到之外國船，亦有一艘木船於八月十一日從暹羅開到。

又如「S. Dalboe, H. Gibbon 及 W. Ramsden 於一六七二年十一月十六日從台灣寄呈萬丹之呈文」云：

我方之麻布銷路甚少，因爲每日有中國船運來麻，其中若干與我方者相似。

再如「台灣商行經理 John Daerres 及議會寄呈萬丹之函件」（時康熙十一年）云：

胡椒尚未有一包出售，因有一隻中國船從萬丹開到，又有兩隻從暹羅，一隻從廣南開到，所以此種貨物甚爲充足。（註一五一）

各引文中所提之中國船，雖不一定全屬華僑的，但部分爲其所有應可無疑。再者，根據各引文之敘述，不但顯示常有僑商船隻從東南亞開到，且載來之貨物曾給予英商相當的威脅。此外，「華夷變態」亦曾記載僑商之來台者，如該書卷八康熙二十二年「癸亥二十三番暹羅船之唐人共申口」云：

我等原擬載運暹羅土產米至東寧後即折返暹羅，惟自閏五月十九日離開暹羅，六月二十二日抵達東寧時，該地已因澎湖之失陷而幾成亂國，吾人深恐所載米糧因其缺糧而被借用，又畏懼船隻將被徵用，……於是改航日本（註

至於僑商船隻駛至廈門之情形，「清史稿」列傳十一鄭成功傳云：

（康熙十三年、一六七四年）、（鄭經）與諸將馮錫範等督諸軍渡海而西，入思明，取同安，錦以族人省英知思明。……復開互市，英圭黎、暹羅、安南諸國市舶並至思明，井里烟火幾如平時。（註一五三）

抵長崎之唐船亦多所言及，如康熙十六年「丁巳十一番思明州船之唐人共申口」云：

由萬丹、雅加達、六崙、柬埔寨等地開往思明州貿易的船隻，今年共有十二、三艘。

又如康熙十八年「己未三番思明州船之唐人共申口」云：

本船去年（康熙十七年）由廣南開出，原擬直往本地（長崎）開駛，途中因風勢不順，飄至思明州，由是在該處逗留，以至於今方與鄭經之船等共六艘離開思明州而抵達此地。（註一五四）

以上所舉抵台廈之船隻乃史料中所明確指出者，至於其確切數據，仍因史料欠缺而無法得知，不過吾人或可援用駛往日本之船數以為說明，因為：（一）當時僑商之經營習慣，除却由僑居地直航日本長崎而外，有不少以明鄭勢力範圍區為中繼站，先在台廈等地停留購物售貨，而後再繼續前進，如康熙十九年庚申十五番之暹羅船之擬由暹抵思明添購貨物後再駛往長崎，及康熙二十二年癸亥二十二番之暹羅船由暹開赴長崎途中，擬先進廣東不成，經駛赴東寧之後再至長崎等是（註一五五）；（二）明鄭係當時之「海權掌握者」（註一五六），航行於東亞海面之華船幾乎歸其控制，因此造成如岩生成一在「近世日支貿易に關する數量的考察」文中所云者：台灣出帆之船隻尙且不言，其他由東南亞出帆之大部分船隻亦依鄭氏制令行事，甚或有載運軍需，於中途卸下以供鄭氏使用，而後再開往日本，以致仍被列入南洋某地之船（註一五七）。東南亞僑商船隻駛日之船數，依岩生成一之統計，可如下表：

表九：東南亞僑商船隻駛日數量表

康熙元年 一六六一	年代 數量	起航地						
		東京	廣南	柬埔寨	暹羅	太泥	麻六甲	咬囉吧
0								
1								
2								
3								
1								
0								
0								
0								
7								
		合計						

合 計	康熙二年 一六六二	康熙三年 一六六三	康熙四年 一六六四	康熙五年 一六六五	康熙六年 一六六六	康熙七年 一六六七	康熙八年 一六六八	康熙九年 一六六九	康熙一〇年 一六七〇	康熙一一年 一六七一	康熙一二年 一六七二	康熙一三年 一六七三	康熙一四年 一六七四	康熙一五年 一六七五	康熙一六年 一六七六	康熙一七年 一六七七	康熙一八年 一六七八	康熙一九年 一六七九	康熙二〇年 一七八〇	康熙二一年 一七八一	康熙二二年 一七八二	康熙二三年 一七八三
26	0	2	0	3	2	2	3	1	2	0	1	4	0	3	1	2	3	2	2	3	0	2
80	3	1	2	4	5	1	3	3	1	3	2	6	3	4	4	4	3	6	9	5	4	3
36	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	2	4	2	2	1	1	3	4	3	4	3	1
65	6	6	0	6	2	3	2	3	2	2	1	4	1	1	3	5	3	4	1	0	3	3
11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2	2	1	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
55	2	2	1	3	1	3	1	3	5	3	7	7	5	3	4	1	2	1	1	0	0	0
1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
276	12	12	4	18	11	9	9	10	11	8	13	26	11	13	13	13	14	17	17	9	10	7

資料來源：岩生成一，近世日支貿易に關する數量的考察，頁一二～一三。

由上表得知，自順治十八（康熙三年）之船數均在一〇艘以下，康熙四十二年則呈現高潮，每年均在一〇艘以上，甚至有高達二六艘者，至於康熙十三（二十二年）則復見頹勢，除康熙十九年較為特殊，有十八艘之外，其餘均在一〇艘左右，甚且有低至四艘者，就此年代之分佈情形而觀之，大致與前論明鄭船隻駛赴東南亞之情形相符合，有所差異者則康熙十五（十八年）這一階段，其原因囿於史料而無從知曉。再就起航地而言，以廣南之八〇艘及暹羅之六五艘為多，究其原因，當與該兩國之護僑、重僑政策有關。關於暹羅部分前文業已論述，無需贅言。至於廣南部分，依藤原利一郎「廣南王阮氏與華僑」及陳荆和「十七八世紀之會安唐人街及其商業」之探討，廣南王阮氏自一六〇〇年脫離後黎鄭氏，南抵中圻廣南一帶另建勢力後，為與北圻後黎鄭氏抗衡，除極力從事政治建設外，又採取積極發展經濟政策，利用轄內的貿易港口，訂定輕薄稅例，准許外商在某些特定區內享有治外法權，以為招徠。其對華僑尤其特別，非但任其自由營商居住，對於不臣服於清之明遺臣如鄭玖、楊彥迪等更予以接納（註一五八），對於華僑中具有參與政事能力的人才亦予以重用，誠如 Robert Kirsop 在其 *Some Accounts of Cochinchine* 中所說：「交趾支那政府之形態幾與中國相同，官吏之階級及職務亦然，其大多便是韃靼征服時，避難來此之中國人後裔」。（註一五九）總之廣南王阮氏與暹羅國王之信任並重用華僑乃毋庸置疑的，因此華商船舶可隨其意願而往之。而台廈是當時中國營商理想區之一，其船隻也因此大量前來明鄭勢力範圍區之台廈。

此外有一點值得一提，即東南亞華僑與明鄭在貿易上之關係，除了有如前述之船隻相互往來外，華僑也時常扮演東南亞國家王商與明鄭王商、洋商與明鄭間之商務仲介角色，關於前者，可以暹羅為例，康熙十七年（一六七八年）英東印公司職員 George White 之商務報告云：

每年國王差遣一兩艘舢舨船駛往日本及廣東，有時候亦駛往廈門。……國王商船之航務及商務諸事，不管在暹或在海外，均由中國人擔任。（此地）之代理商們曾為國王之管家及經紀官，均為中國人。（註一六〇）

暹羅華僑扮演暹王與明鄭間之商務仲介至為明顯。至於後者，又可以康熙九年（一六七〇年）陪英船萬丹號來台之珍珠號船長 Succo 為例。按 Succo 為爪哇萬丹之華僑，一向以經營航運為業，當英印公司為拓展商務於台灣時，即受聘為珍珠號船長，前來台灣。Succo 此行所從事之仲介情形，英船貨運主任 Ellis Crisp 曾有詳細記述：

一六七〇年六月二十三日，小尾帆船萬丹號由單檣帆船珍珠號陪伴，停泊於台灣港外。……貨運主任 Crisp 派遣單檣帆船前往接洽，對方即派人來領導該船進去。……。

翌晨，Succo 又去接洽，回來報告云：國王聽知我等來訪，甚為欣悅。……。

二十八日，Crisp 前往遞呈萬丹之公函。……在呈遞公函時，除 Crisp 外，不准任何英國人進去，Succo 雖然在場，始終跪伏而已。

次之，余亦須報告 Succo 之行爲，現已知其爲一卑鄙之無賴，我等初到時，請其指教在台灣應如何出售貨物。……

……渠住在一大商家中，余亦曾請其在我方之商館中助理業務，不允。……當我方售物於國王之商人時，渠告以我方之貨物祇有與在萬丹出售相等之價值，對於貨物，渠妄說一個不及原價之一半之價格，以致國王驚異我方竟要求如此荒唐之高價。（註一六一）

在以上冗長之引文中，儘管 Ellis Crisp 對 Succo 多所指難，却掩飾不了一個事實，即 Succo 爲英印公司打開通商台灣明鄭之門。

五、結 論

綜觀以上所述，可知鄭成功祖孫三代是南明「反清復明」運動中最爲積極的，而在其抗清過程中，却蒙上一層負擔沉重的財政壓力。尤其是在大陸失據以後。爲解決這種壓力以便達成復明宿願，於是充分利用源起於鄭芝龍時代的特殊家族傳統——泛海行舟，量多而質佳的船隻，以滿清海禁遷界、世界新秩序以及衆多華僑的熱烈支持等客觀環境爲契機，極力推展海洋事業，尤其是東南亞方面的貿易，幾乎每年都有數量不小的船隊分赴東南亞各港口販貨購物，以應軍民之需，並從中賺取利潤。爲使貿易事業發揮最高功能，更建立一套堪稱完備而適用的經營制度。另一方面，蟄居東南亞的西歐洋商以及華僑商賈，認定與台灣明鄭交易有利可圖，因此紛至沓來，爲明鄭帶來相當的財富。

向來研究台灣明鄭海外貿易問題的學者，大都認爲最主要或唯一的經營對象是日本，然而依據以上的探討，不難發現，東南亞地區也是主要之一。就比重上來說，對東南亞的雖不見得超過對日的，但也不至於比對日的輕。更何況台

灣明鄭的貿易飽含轉口性質，如果缺乏東南亞航線在貨物提供及物品銷售上的配合，對日貿易恐怕將大受影響，甚至停頓。

再者，自新航路新大陸發現後，世人即產生一種觀念，認為西方才是世界的重心，原屬高文化的東方，不過是西方的附庸而已，其實這種觀念很值得商榷，以經濟勢力在東南亞地區的發展為例，自十六世紀以後，西葡荷英等國固然已經在該地區取得相當的優勢，但來自中國的反制勢力却非常強大，尤其十七世紀中葉時期，由於台灣明鄭船隊之前往貿易，不但為東南亞地區的洋人商場帶下新的競爭高潮，也給予西歐國家在商務上的威脅，以致西英兩國不得不屈服而採對等貿易，稱雄東亞海面的荷蘭也不得不利用各種管道力作防鄭拒鄭之門，似此，何嘗不是中西交涉史中光彩的一頁。總之，由台灣明鄭拓展、經營東南亞貿易之種種，可以證實台灣明實確屬海權政團，正因為其為海權政團，而得以締造長期以卵擊石的政治奮鬥奇蹟，怪不得連橫「台灣通史」卷二五商務志云：「永曆十五年（一六六一年）延平克台，與民休息，整軍經武，以待時機，而財用不匱，以有通海之利也。」（註一六二）

註釋

- 註 一：楊英，從征實錄，（台灣文獻研究叢刊卅二種、台銀經濟研究室，民四七、十一），頁四二—四四。
- 註 二：徐鼎，小腆紀年，（台灣文獻研究叢刊一三四種、台銀經濟研究室，民五一、十一），卷一三，頁六四六。
- 註 三：參見李師國，鄭成功全傳——拓展與建樹，（台灣史蹟研究中心，民六八、六），頁二一—二二三。
- 註 四：張炎，鄭成功紀事編年，（台灣研究叢刊七九種、台銀經濟研究室，民五四、四），頁二七。
- 註 五：以上參閱黃富三，鄭成功全傳——經濟，頁二四五—二四六；黃玉齋，明鄭抗清的財政與軍需的來源，（台灣文獻九：二，民四七、六），頁一七—三二；莊金德，鄭氏軍糧問題的研究，（台灣文獻十二：一，民五〇、三），頁五三—五九。
- 註 六：黃宗義，賜姓始末，（台灣文獻叢刊二五種、台銀經濟研究室，民四七、九），頁一一。
- 註 七：村上直次郎等譯校，バタヴィア城日誌I，（東洋文庫一七〇、東京平凡社，一九八二），頁九七。
- 註 八：計六奇，明季南略，（台灣文獻叢刊一四八種、台銀經濟研究室，民五二、三），附錄鄭芝龍小傳，頁三一八—三一九。

註九：石原道博，鄭芝龍の日本南海貿易，（明末清初日本乞師の研究收，東京富山房、一九四九、十一），頁三一四—三一五。

註一〇：這種認識可能源自其父鄭芝龍之啓迪，但其正式表露，依文獻記載，應在順治三年（一六四六年），蓋是年唐王即位福州，鄭成功會上疏說明作戰計劃：「據險扼地、揀將進取、航船合攻、通洋裕國」（江日昇，台灣外記，卷一順治三年三月條，頁八二）。而後這種觀念益趨堅定，如今年八月，其父正準備投降，而招鄭成功前往商討，成功曾勸之曰：「吾父總握重權，未可輕爲轉念，以兒細度，閩粵之地，不比北方得任意馳驅，若憑高特險，設伏以禦，雖有百萬，恐一旦亦難飛過。然後收人心，以固其本，大開海道，興販各港，以足其餉。然後選將練兵，號召天下，進取不難矣」。（全上，順治三年八月條，頁九〇—九一）。

註一一：參閱徐師玉虎，鄭成功之軍費與海上貿易，（中央日報副刊，民五六、八、三〇—三一）；曹永和先生，從荷蘭文獻談鄭成功之研究，（台灣早期歷史研究收，聯經，民六八、七），頁三七三—三九六；中村孝志，バタヴィア城日誌Ⅱ序說——鄭蘭をめぐる東亞の海上情勢，（東京平凡社，昭五〇、五），頁七一—一五。

註一二：張炎，鄭成功的五商，（台灣文獻三六：二，民七四、六），頁一五一—三四。

註一三：以上兩則引文分見清世祖實錄，（華文，民五三、九），卷一〇二，頁一〇。及聖祖實錄，（同上），卷四，頁一〇。

註一四：浦廉一著，賴永祥譯，清初遷界令考，（台灣風物二：二，民六〇、五），頁一五一—一八〇；謝國楨，清初東南沿海遷界考，（明清之際黨社運動考收，台北商務，民五六、一），頁二九〇—三二八。

註一五：夏琳，閩海輯要，（台灣文獻叢刊十一種，台銀經濟研究室，民四七、四），卷上，頁三五。

註一六：凌雪，南天痕，（全上七六種，全上），卷二五，頁四二五。

註一七：浦廉一著，賴永祥譯，清初遷界令考，頁一七〇。

註一八：大清會典事例，（台北啓文，民五二、一），卷七七六刑部兵律關津，頁一一、二八。

註一九：黃叔儼，台海使槎錄（台灣文獻叢刊四，台銀經濟研究室，民四六、十一），卷四僞鄭附略，頁八一。

註二〇：江日昇，台灣外記，卷六，頁二三六。

註二一：林恕，華夷變態，（東洋文庫，一九五八），卷五康熙十七年戊午拾番思明州之唐人共申口，頁二〇五。

註二二：方揖，明代的海運與造船工業，（山東大學文史哲月刊一九五七：五，民四六、五），頁三四八—三五四；Koizumi Teizo 著，A. Watson 譯，The Operation of Chinese Junks, The University of Michigan Press, 1972, pp.

1-13；田汝康，十七世紀至十九世紀中葉中國帆船在東南亞洲航運和商業上的地位，（歷史研究五六：八，一九五六、八），頁二—一四；同人，再論十七至十九世紀中葉中國帆船業的發展，（全上五七：一二，民四六、一二），頁一

註二三：清朝文獻通考（新興，民五二、一〇），卷一一二市糴二，頁五。

註二四：張燮，東西洋考，（人人文庫一七三五—一七三六，台北商務，民六〇、一），卷九舟師考，頁一一七。

註二五：方豪，由順治八年福建武陽試題論鄭氏抗清的主力，（方豪六十自定稿上冊收作者，民五八、六），頁六六八—六六九。

註二六：同學普譯，十七世紀台灣英國貿易史料，（台灣研究叢刊五七種，台銀經濟研究室，民四八、十一），頁二七、五五、一九一。

一九一。

註二七：D.G.E. Hall 著，張師突善譯，東南亞洲史，（國立編譯館，民七一、八），頁二九九—三〇〇、三〇三。

註二八：W.A.R. Wood 著，陳禮頌譯，暹羅史，（上海商務，民三六、八），頁一二八。

註二九：G.E. Havery 著，姚枏譯注，緬甸史，（上海商務，民三七、一〇），頁五九。

註三〇：王曾才，鄭成功傳——時代背景，頁一四—一五。

註三一：陶振譽，日本史綱，（國防研究院，民五三、十一），頁一〇—一〇二、一二五。

註三二：朱德蘭，清初邊界令時明鄭問船之研究，（史聯雜誌七，民七四、一二），頁一八。

註三三：有關西班牙在東南亞之發展，參閱陳烈甫「菲律賓的歷史與中菲的過去與現在」，（正中，民五七、六），頁六四—七三。

三。

註三四：同註三〇，頁一五一—一六。

註三五：同註三一，頁一二—一二三。

註三六：J.S. Furnill 著，日本南太平洋研究會譯，蘭印經濟史 (Netherlands India, a study of Plural Economy)，（東京實業之日本社，昭十七、二），頁三九—五七。

京實業之日本社，昭十七、二），頁三九—五七。

註三七：曹永和，荷蘭與西班牙佔據時期的台灣，（台灣早期歷史研究收，台北聯經，民六八、七），頁二七—三三。

註三八：A.J. Eijman 及 F.W. Stapel 合著，村上直次郎等譯，蘭領印度史 (Leboek der geschiedenis van Nederland-
dsch-Indie)，（東京岩波，昭十七、四），頁三六—八五。

dsch-Indie)，（東京岩波，昭十七、四），頁三六—八五。

註三九：崔貴強，東南亞史，（星加坡聯營，一九六五、八），頁一二—一二八。

註四〇：H.B. Morse, The Chronicles of the East India Company Trading to China, 1635-1834, Vol. I (Clarendon Publishing Company, Taipei, 1966), pp. 14-33.

Wen Publishing Company, Taipei, 1966), pp. 14-33.

註四一：賴永祥，台灣鄭氏與英國的通商關係史，（台灣文獻一六：二，民五四、六），頁一四。

註四二：程光裕、王作華合著，東南亞史，（香港友聯，一九六四、七），頁一一—一二三、一二三—一二七、一二七—一五

二一—五五。

註四三：D.G.E. Hall 著、張師奕善譯，東南亞洲史，頁四一六—四一九。

註四四：岩生成一，鎖國，（岩波講座日本歷史十近世編收，岩波，一九七一、九），頁六〇。

註四五：周學普譯，十七世紀台灣英國貿易史料，一六七〇年四月七日 Batavia 寄 Madras 之函件，頁五。類似之記載甚多，如同年萬丹公司經理致鄭經函云：「因曾接閱陛下御函，龍召各國商民前赴陛下統治下之各地通商」；同年十月二十二日英船貨物主任 E. Crisp 記述在台灣登陸時之情形云：「台灣國王允諾款收買在我等離開時尚未出售之貨物；且為獎勵起見，對我等之貨物不收關稅，亦不收本年度之房租。國王渴望台灣能成為繁盛之商業地」。見同書，頁九—一〇、二八。

註四六：村上直次郎等譯，バタヴィア城日誌Ⅲ，（東京平凡社，昭五〇、五），頁三三八。

註四七：巴素(V. Purcell)著、郭湘章譯，東南亞之華僑，（正中，民五五、一〇），頁四四。

註四八：陳荆和，何僊鎮叶鎮鄭氏家譜注釋，（台大文史哲學報七，民四五、四），頁八三—八四。

註四九：鄭懷德，嘉定城通志，（越南共和國國務卿府特責文化，一九七二），卷三疆域志，頁五b—六b。

註五〇：全註四七，頁八九四。

註五一：金永鍵，佛領印度支那東京興安に於ける鋪客に就いて，（史學一八：一），頁八八。陳荆和，十七十八世紀之會安唐人街及其商業，（新亞學報三：一），頁八三—八四。

註五二：陳荆和，十七世紀之暹羅對外之暹羅對外貿易與華僑，（中泰文化論集收，中華文化事業，民四七、三），頁一六一—一六二。張美惠，明代中國人在暹羅之貿易，（明史論叢——明代國際貿易收，學生，民五七、五），頁二五—二九。

註五三：岩生成一，アンボイナ(Ambonina)の初期支那町について，（東洋學報三三：三，昭二六、八），頁二六九—三一。

註五四：劉繼宣束世澂合著，中華民族拓殖南洋史，（台北商務，民六〇、八），頁九七—一〇一。

註五五：陳元燦輯，承天明鄉社陳氏正譜，（香港新亞書院東南亞研究室專刊之四，新亞書院，一九六四、一〇），頁四〇。

註五六：鄭懷德，良齋詩集，（同上之一，一九六二、一〇），自序，頁一二六。

註五七：大南列傳前編，（慶應義塾大學語學研究所，昭三六、三），卷六鄭玖傳，頁一。

註五八：巴素著，郭湘章譯，東南亞之華僑，頁六九〇。

註五九：W. Skinner 著、山本一譯，東南アヅアの華僑社會，（東京東洋書店，一九八〇），頁二三—二四。

註六〇：引自陳荆和，何僊鎮叶鎮鄭氏家譜注釋，頁八三—八四。

註六一：Nicolas Gervaise, *Historie Naturelle et Politique du Royaume de Siam*, Paris, 1688, p. 76.

註六二：明鄭之護僑可由康熙元—二年（一六六二—一六六三年）之「呂宋招諭」事件得知。石原道博「台灣鄭氏招諭呂宋姓末」記其事云：

康熙元年三月，命李科羅出使呂宋，攜致馬尼刺總督 Don Sebastian Marique de Lara 的招諭國書，……。針對於此，呂宋方面對當地華人荷蘭人，甚至中國使節產生疑心和誤解，終而爆發騷亂，以致發生流血事件。……國姓爺赫然大怒，決意征討。

康熙二年三月一日，李科羅又以和平使者身分，攜帶「泰國姓爺嗣子之命撰就之文書」來到馬尼刺，除了報告關於國姓爺去世的消息外，還要求能恢復中國人的財產。

見氏著、拙譯，台灣鄭氏招諭呂宋始末，（台北文獻六一、六二合、民七二、三），頁二二三。

註六三：曹永和先生，從荷蘭文獻談鄭成功之研究，頁三六九。

註六四：以上參見陳荆和，清初華船之長崎貿易及日南航運，（南洋學報十三：一，一九五七），頁一一—一二；浦廉一，華夷變態解題——唐船風說書の研究，（華夷變態收錄，東洋文庫，一九五八），頁二一—二七、七一—七七；朱德蘭，清初邊界令時期明鄭商船之研究，頁六。

註六五：周學普譯，十七世紀台灣英國貿易史料，頁五八。

註六六：Copie-daghegister des Casteels Zeelandia op Tyoan, Sedert 27, Febr, tot 9, Nov. 1655. [Kol. Archief. No. 1103] fol. 571v. 引自曹永和先生，從荷蘭文獻談鄭成功之研究，頁三七七。

註六七：楊彥杰，一六五〇年—一六六二年鄭成功海外貿易額和利潤估算，（福建論壇，一九八二年四期），頁八二。

註六八：江日昇，台灣外記，卷六康熙五年七月條，頁二三七。

註六九：全註六七，頁八一—八三。

註七〇：林恕，華夷變態，卷七康熙十八年己未二〇番東埔寨船之唐人共申口，頁三〇四。

註七一：岩生成一，近世日支貿易に關する數量的考察，（史學雜誌六二：一一，昭二八、一一），頁一二—一三。

註七二：張炎，鄭經鄭克塽編年，（台灣研究叢刊八六種，台銀經濟研究室，民五五、六），頁一〇—一一、三九。

註七三：連橫，台灣通史，（衆文，民六七、二），卷二九陳永華列傳，頁八四五。

註七四：同註七二：頁六二—六三。

註七五：同註七〇，卷四康熙十五年丙辰十番思明州船十一番東寧十二番東寧三艘船之唐人共申口，頁一五九；同書卷五康熙十七年戊午四番東寧船之唐人共申口，頁二〇一。

註七六：方豪，由順治八年福建武闡試題論鄭氏抗清的主力，頁六七六—六七八。所謂雖指戰船，但商船何嘗不是如此。

註七七：同註七〇，卷八康熙二十二年癸亥八番東寧船之唐人共申口云：「（東寧）因缺乏兵船，以致徵調問船以爲兵船之用」，頁三七一。

註七八：同上，康熙二十二年癸亥二十五番東寧船之唐人共申口，頁四〇七—四〇八。

註七九：徐師玉虎，鄭成功之軍費與海上貿易之關係，中央日報列刊，民五六、八、三〇—三一；曹永和先生，從荷蘭文獻談鄭成功之研究，頁三七八。

註八〇：Report on the Trade of Siam, Written in 1678, India Office Records, O.C. 4686, J. Anderson, English Intercourse with Siam in 17th Century, London, 1890, Appendix, E. pp. 421-427；陳荆和，十七世紀暹羅之對外貿易與華僑，頁一七七。

註八一：W.A.R. Wood 著，陳禮頌譯，暹羅史 (A History of Siam)，（上海商務，民三六、八），頁二四七—二七五。

註八二：大南實錄前編，（日本慶應義塾大學語學研究所，昭三六、三），卷五太宗己未三十一年正月條，頁八二。

註八三：以上兩則引文分別見於華夷變態，卷八康熙二十二年癸亥五番暹羅船之唐人共申口，頁三六七；及同書同卷同年十九番暹羅船之唐人共申口，頁三九八—三九九。

註八四：以上參見陳荆和，清初鄭成功殘部之移植南圻上下，（新亞學報五：一及八：二，一九六五、二及一九六八、八），頁四三六—四五四、四一四—四二二。

註八五：Van Vliet, Beschryving van het Koninkryke Siam, (Leiden, 1691), pp. 87-88. 云：「在暹羅王國尚有許多華人居留，他們在國內不管什麼地方都有交易之自由權，並爲歷代國王所敬重。所以華人之中，有不少被任爲崇高地位或職位，亦有不少華人被認爲最有能力之代理商、商賈及船戶。」引自陳荆和，十七世紀之暹羅對外貿易及華僑，頁一六九。

註八六：同註八〇。

註八七：黃玉齋，明鄭抗清的財政與軍需，（台灣文獻九：二，民四七、八），頁二六—二九；莊金德，鄭氏軍糧問題的探討，（台灣文獻一二：一，民五〇、三），頁五五—六六。

註八八：同註八〇，頁七五。

註八九：賴永祥，清荷征鄭始末，（台灣風物四：二、三，民四三、二、三），頁二五—三六、二三—三六。

註九〇：巴素 (V. Purcell) 著，劉前度譯，馬來亞華僑史，（檳榔嶼光華日報，民三九、一二），頁二二—二三。

註九一：Records of the Relations between Siam and Foreign Countries in the 17th Century, (Copied from Papers

preserved at the Indian Office), Vol. 2, p. 72. 引自張美惠，明代中國人在暹羅之貿易，（明史論叢——明代

國際貿易收，學生，民五七、五），頁三一。

註九二：陳荆和，十七世紀之暹羅對外貿易與華僑，頁一五六、一八三。

註九三：華夷變態，卷三康熙十四年乙卯十一番咬啗吧船之唐人共申口，頁一一七。

註九四：賴永祥，台灣鄭氏與英國的通商關係史，頁一八；黃富三先生，鄭成功傳——經濟，頁二四七—二四八；朱德蘭小姐，

清邊界令時期鄭商船之研究，頁一九。

註九五：張炎，台灣鄭氏五商之研究，（台灣經濟史十集，台灣研究叢刊九十種，台銀經濟研究室，民五五、九），頁四三—五

一；同人，鄭成功的五商，（台灣文獻

註九六：賴永祥，台灣鄭氏與英國的通商關係史，頁一八。

註九七：以上各引文見周學普譯，台灣英國貿易史料，頁二五—三二、五四—五七。

註九八：同上註，頁五五。

註九九：華夷變態，卷四康熙十五年丙辰六番潮州船之唐人共申口，頁一五二。同書卷八康熙二十二年癸亥四番東寧船之唐人共

申口亦云：「今年從東寧駛往長崎船隻共有八艘。……八艘之中屬泰舍（鄭克塽）本身所有之船，連本船在內共三艘」

。頁三六五—三六六。

註一〇〇：朱德蘭，清初邊界令時期鄭商船之研究，頁二—一二二。

註一〇一：華夷變態，卷八康熙二十二年癸亥九番東寧船之唐人共申口，頁三七五。

註一〇二：周學普譯，十七世紀台灣英國貿易史料，頁六四。

註一〇三：華夷變態，卷八康熙二十二年癸亥二十五番東寧船之唐人共申口，頁四〇七—四〇八；卷五康熙十六年丁巳二十九番普

陀山船之唐人共申口，頁一九四；卷七康熙十八年己未二十番東埔寨船之唐人共申口，頁三〇三；十七世紀台灣英國貿

易料，頁五七。

註一〇四：張炎，鄭成功的五商，頁二三。

註一〇五：郁永河，裨海紀聞，（台灣文獻叢刊四四種，台銀經濟研究室，民四八、五），頁五一。

註一〇六：陳文石，明洪武嘉靖間的海禁政策，（台大文史叢刊二〇，台大文學院，民五五、八），前言，頁一—三。

註一〇七：同註九〇。

註一〇八：華夷變態，卷八康熙二十二年癸亥十九番暹羅船之唐人共申口，頁三九七—三九八。

註一〇九：明清史料丁編第三本，（中研院史語所，一九七二），頁二九八—二九九。文中所缺六字，依張燮東西洋考卷三舟師考（

頁一一七)及唐通事會所日錄(一)(引自陳荆和清初華船長崎貿易及日南航運,頁一三)之記載,可寫成火「長□□舵工□」細。

註一一〇:關於職責部分,除參閱「東西洋考」及「唐通事會所日錄(一)」外,又參見黃叔儼「台海使槎錄」卷一海船條,頁一七。
 註一一一:田汝康,十七世紀至十九世紀中葉中國帆船在東南亞洲航運和商業上的地位,(歷史研究五六:八,一九五八、八),頁一二—一三。

註一二二: T. B. Du Halde, A Description of the Empire of China, p. 328.

註一二三:以上兩則引文見華夷變態,卷七康熙十九年庚申十四番暹羅船之唐人共申口,頁三〇七—三〇八;同卷康熙十八年已未二十番柬埔寨船之唐人共申口,頁三〇四。

註一二四:以上諸條見周學普譯,十七世紀台灣英國貿易史料,頁五五、二九、一一、六四。

註一二五: M. Paske-Smith, Western Barbarians in Japan and Formosa, In Tokugawa Days, 1603-1868, p. 85. (引自賴永祥,台灣鄭氏與英國的通商關係史,頁一九。)

註一二六:楊英,從征實錄,永曆九年乙未正月條,頁八五。

註一二七:張莢,鄭經鄭克塽記事,頁一八。

註一二八:唐通事會所日錄(一),寬文六年丙午十一月七日條,鄭經使臣蔡政稟文及再稟文,引自浦廉一著,賴永祥譯,延平王戶官鄭泰長崎存銀之研究,(台灣風物一一:三,民五〇、三),頁三二。

註一二九:百吉,楊英從征實錄,弁言,頁二。

註一二〇:以上參閱張莢,鄭經鄭克塽紀事,頁五七、一三八、一四八。

註一二一:江日昇,台灣外記,卷六康熙十三年(一六七四年)四月條,頁二六七。

註一二二:浦廉一著,賴永祥譯,延平王戶官鄭泰長崎存銀之研究,頁四五—四七、一二四—一二五、一四〇—一四三。

註一二三: Paske-Smith, Western Barbarians in Japan and Formosa, p. 85, 95-97.

註一二四: Report on the Trade of Siam, written in 1678, India Office Records, O.C. 4696. (引自陳荆和,十七世紀之暹羅對外貿易與華僑,頁一七六)。

註一二五:明清史料已編第五本,(中研院史語所,一九七二),頁四七。

註一二六:以上見賴永祥,台灣鄭氏與英國的通商關係史,頁二四—二五。

註一二七:周學普譯,十七世紀台灣英國貿易史料,頁三〇、五〇。

註一二八:鄭懷德,嘉定城通志,卷五物產志,頁一b。

註一二九：D.G.E. Hall 著，張師突善譯，東南亞史，頁二八二。

註一三〇：崔貴強，東南亞史，頁一〇二—一〇八。

註一三一：華夷變態，卷八，康熙二十一年壬戌二十三番東寧船之唐人共申口、全年二十五番暹羅船之唐人共申口、康熙二十二年癸亥八番東寧船之唐人共申口、同年九番東寧船之唐人共申口、全年十六番廣南船之唐人共申口；卷三，康熙十四年乙卯十三番大泥船之唐人共申口、全年二十二番廣南船之唐人共申口，頁三五五、三五七、三七一、三七四、三九二、一八、一六六—一二七。及陳荆和，清初華船之長崎貿易及日南航運，（南洋學報一三：一，一九五七），頁三。

註一三二：同註一二四，頁一七五。

註一三三：同註一二七，頁六二。

註一三四：以上兩則見明清史料，丁編第三本部題福督王國安疏本，頁二九八—二九九；已編第五本兵部殘題本，頁四〇八。

註一三五：賴永祥，台灣鄭氏與英國的通商關係史，頁二九—三〇。

註一三六：周學普譯，十七世紀台灣英國貿易史料，頁一〇、九。

註一三七：H.B. Morse, The Chronicles of the East India Company, Trading to China, Cheng-Wen Co., Taipei, 1966, p. 47.

1966, p. 47.

註一三八：引自賴永祥，台灣鄭氏與英國的通商關係史，頁六—七。

註一三九：全上，頁九。

註一四〇：全註一三六，頁三一。及 Paske-Smith, op. cit., p. 87-88.

註一四一：全註一三八，頁三三。

註一四二：關於這問題之研究成果相當豐碩，如曹永和先生，「荷蘭與西班牙占據時期的台灣」（台灣早期歷史研究，聯經，民六八、七），頁二五—四四；同人，「荷據時期台灣開發史略」（全上），頁四五—七〇；賴永祥先生，「清荷征鄭始末」，（台灣風物四：二、三，民四三、二、三），頁二五—三六、二三—三六。

註一四三：村上直次郎譯，中村孝志注，バタヴィア城日誌Ⅲ，頁三四四、三五二。

註一四四：全上，一六六六年六月一日條云：「奉巴達維亞命令，我國人不能與國姓爺黨之使者交涉，不能對於密航雞籠進行交易者，則應予默認」。頁三五五。

註一四五：Van Dam-Stapel, Beschrijvinge van de Oost Indische Compagnie, Boek II, Deel I, s-Gravenhage, 1931, p. 741. （引自中村孝志，バタヴィア城日誌Ⅲ，序說四國姓爺の呂宋招諭とオランダの雞籠再占據，頁二八）

註一四六：Blair and Robertson, The Philippine Islands, 1643-1898, Vol. 36, p. 218; V. Purcell 著，郭湘章譯，東

南亞之華僑，頁八九五—八九六；陳荆和，十六世紀之菲律賓華僑，（香港新亞研究所，民五二、八），附錄菲律賓華僑史上的人口及居留地，頁一四七。

註一四七：賴永祥，明鄭征菲企圖，（台灣風物四：一，民四三、一），頁一九。

註一四八：江日昇，台灣外記，卷六康熙五年八月條，頁二三七—二三八。

註一四九：以上兩則引自周學普譯，十七世紀台灣英國之貿易史料，頁一一及五七。

註一五〇：全註一四八，卷六康熙十一年正月條，頁二五九。

註一五一：以上各引文見周學普譯，十七世紀台灣英國貿易史料，頁二六、二八、三〇、六二。

註一五二：華夷變態，卷八康熙二十二年癸亥二十三番暹羅船之唐人共申口，頁四〇三—四〇四。

註一五三：趙爾巽，清史稿，（香港益漢書樓，民六六、四），卷十一鄭成功傳，頁八。

註一五四：以上兩引文見華夷變態，卷五康熙十六年丁巳十一番思明州船之唐人共申口，頁一九二；及卷七康熙十八年己未三番思明州船之唐人共申口，頁二九二—二九三。

註一五五：全上，卷七康熙十九年庚申十五番暹羅船之唐人共申口，頁三〇八；卷八康熙二十二年癸亥二十二番暹羅船之唐人共申口，頁四〇四—四〇五。

註一五六：方豪，明鄭的海權掌握和對外關係，（方豪六十自定稿收，作者，民六二、四），頁九五三—九五五。

註一五七：岩生成一，近世日支貿易に關する數量的考察，頁一四—一六。

註一五八：以上參見藤原利一郎，廣南王阮氏と華僑，（東洋史研究一五：五），頁四五—六一；陳荆和，十七世紀之會安唐人街及其商業，（新亞學報三：一，民四六、八），頁二七三—三三〇。

註一五九：Robert Kirsop, Some Account of Cochinchina, 1750, A Darlrymple, Oriental Repository, Vol. 1, p. 250, (London, 1793).

註一六〇：Report on the Trade of Siam, Written in 1678, India Office Records, O.C. 4696（引自陳荆和，十七世紀之暹羅對外貿易與華僑，頁一七七）。

註一六一：周學普譯，十七世紀台灣英國貿易史料，頁二五、五四。

註一六二：連橫，台灣通史，卷一一五商務志，頁七〇六。