

17 世纪英国的海外殖民贸易战略

王 硕

(大连大学 历史学院, 辽宁 大连 116622)

摘要: 17 世纪英国的海外殖民贸易发展战略可以分为四个阶段: 早期斯图亚特王朝重商主义阶段、共和国时期的海上贸易保护主义阶段、王政复辟时期的殖民扩张与特许公司兴盛阶段以及“光荣革命”之后海外经贸体系成型阶段。纵向审视英国 17 世纪的海外殖民贸易战略, 可以认识到海洋经济战略与地缘外交战略、海权军事战略等产生了良性互动, 并在英国崛起的过程中起到了动力作用。

关键词: 斯图亚特王朝, 经贸体系, 重商主义, 自由贸易

中图分类号: K561

文献标识码: A

文章编号: 1672-1217(2017)02-0084-06

收稿日期: 2017-01-13

作者简介: 王硕 (1992-), 男, 山东济南人, 大连大学历史学院。

DOI:10.16284/j.cnki.cn37-1401/c.2017.02.010

早在都铎王朝时期, 重商主义就是英国重要的经济战略。斯图亚特王朝建立后, 承袭了都铎王朝的重商主义经济战略。虽然初期在海军方面的相比与都铎王朝有所逊色, 但在殖民贸易方面该时期却取得了前朝无法企及的开创性成就。“正是在斯图亚特王朝第一位国王统治期间, 才受到宗教分歧、农业灾难、反西班牙情绪及追求经济利益等因素的驱使, 通过发现通往东方的新贸易路线、贵重金属或海军补给品新的供应地, 或者仅仅是因为海洋贸易总体上的增长, 才看出大英帝国的发端”。^①

一、早期斯图亚特王朝的殖民贸易简况 (1603-1640 年)

1604 年英西停战条约的签订使英国获得了合法地在未被西班牙占领的土地上建立殖民地的权利, 即所谓的“有效占领原则”。^②在此之后, 英国的海外殖民扩张浪潮便一发不可收拾: 1607 年英国成功地在弗吉尼亚建立起了北美大陆上第一块英国殖民地; 1609 到 1610 年, 英国占领了百慕大群岛, 继而又在随后的一二十年里相继占领了圣基茨、尼维斯、安提瓜、巴巴多斯等加勒比群岛; 1620 年, 英国在新英格兰建立了首个新教徒殖民地, 数年之后又拓展到了新斯科舍半岛。到了 1640 年革命前夕, 英国在美洲的殖民地已经初成体系。虽然这一时期英国向西扩张的倾向很明显, 但在东印度公司主导下所进行的向东扩张也同等重要。同样是在 1607 年, 东印度公司在印度建立起了第一个殖民据点, 接下来又先后在苏拉特 (1612 年)、默苏利珀德姆 (1611 年)、萨拉索尔 (1633 年) 和马德拉斯 (1639 年) 等地建立公司, 甚至还进入了波斯湾 (1622 年)。17 世纪初, 威尼斯大使就在向自己的国家作的报告中惊叹道: “英国人在世界各地以大量的资本进行贸易”。^③

在这样的情况下, 1603 年之后英国海外贸易的大幅增长也就不足为奇了。与西班牙的停战恢复了与伊比利亚半岛和地中海的交通, 并大大减少了远洋贸易船队遭受敌国劫掠的风险, 这一切共同推动了战后经

① [英] 保罗·肯尼迪: 《英国海上主导权的兴衰》, 沈志雄译, 北京: 人民出版社, 2014 年, 第 46 页。

② 姜守明: 《从民族国家走向帝国之路》, 南京: 南京师范大学出版社, 2000 年, 第 251 页。

③ 王军: 《16-18 世纪英国特许公司研究》, 东北师范大学博士论文, 2011 年, 第 51 页。

济的繁荣。在这之中，羊毛制品及其相应衍生的服装业出口依旧是英国外贸中的主体，但其他类型的贸易发展也值得注意。英格兰东海岸的煤炭贸易在 1603-1630 年间增加了两倍；纽芬兰渔场已经初步开发，每年捕鱼船只多达 500 艘；与美洲和东方的贸易虽然在这一时期总量很少，但正在稳步增长；而与西班牙的贸易顺差使得英国的黄金储备大量增加，反过来给英国造船业提供了充沛的资金支持。据统计，这一时期英国轮船的数量增加了近三倍，^①这正是贸易繁荣的具体体现。

然而，这一时期英国在波罗的海的贸易量远远无法与荷兰相比。17 世纪的荷兰拥有全世界最庞大的商船队，其船舶总数相当于英、法、西、葡四国的总和。^②荷兰的贸易触角伸向了世界的各个角落，英国本身也不例外。据记载，在 1601 年总共有 714 艘船只进入伦敦港，其中 207 艘是英国的，40 艘是德国的，360 艘是荷兰的。^③拥有巨大运载能力的荷兰在经济上垄断了波罗的海地区的大部分贸易，其贸易份额比重相较于英国具有压倒性优势。大批荷兰商船在波罗的海航行，荷兰人通常投入大约 735 艘船经营波罗的海和北海的贸易（不包括捕鱼和沿海岸的小船），平均大约 280 吨，总吨位大约 207 000 吨。这在荷兰船队总吨位中仅占 40%，但却是同一时期英国商船总运载量的两倍多。^④

面对这样一种局面，早期斯图亚特王朝并无有效的压制策略，但通过鼓励和资助东陆公司等海外贸易公司的经济扩张，以及加强同波罗的海沿岸国家的外交关系，英国已经开始了在各个领域与荷兰进行经济对抗的准备。

二、《航海法》的颁布与海上贸易保护主义的出现（1640-1660 年）

英国 1640 年革命之后，新成立的共和国代表了相当部分新贵族以及工商业者的利益，在经济领域进一步大力发展海外贸易。此时的英国在贸易领域面临的最大的竞争对手荷兰，利用之前英国内战无暇他顾的机会，在海上贸易占据着绝对的优势。内战爆发以后，英国的经济竞争对手荷兰、法国趁机扩展他们的贸易，英国呢绒出口受到排挤。由于缺乏本国政府的有力保护，从事与波罗的海地区贸易的英船数目锐减，它们在英国与波罗的海贸易的全部商船之中所占的比例，从 2/3 降为 1/30。^⑤内战不但使对外贸易严重受阻，也给工农业造成了很大破坏，单就粮食生产而言，由于战事的影响，在 1646—1650 年间，粮食价格达到了创纪录的高度。^⑥面对这种情况，克伦威尔的共和国为了复苏海洋经济，决定采取贸易保护主义战略，《航海法》就此应运而生。

1650 年，为了打击当时的最大竞争对手荷兰，英国议会通过一项针对荷兰的法令，规定外国人与英国殖民地通商，要经过英国政府的同意；否则，禁止外国商人与英国殖民地通商，这就是旨在保护英国海上经济利益的《航海法》。1651 年 10 月 9 日，英国议会又颁布了著名的《航海条例》(Navigation Act)，规定从欧洲以外地区运往英国的货物必须用英国船只运输，即一切在亚洲、非洲和美洲生产的商品，只有在英国船员管理的英国船上才准许运进英国的领土；欧洲国家的商品或用英国船只、或用该项商品生产国的船只才准许运到英国的领土；不准英国人通过某种外来的中介进口中介方不生产的商品；从欧洲运往英国殖民地的货物，除用原产国的船只外，必须使用英国船只；禁止外国船只承运英国殖民地与英国本土之

① [英] 保罗·肯尼迪：《英国海上主导权的兴衰》，沈志雄译，北京：人民出版社，2014 年，第 47 页。

② 胡杰：《海洋战略与不列颠帝国的兴衰》，北京：社会科学文献出版社，2012 年，第 76 页。

③④⑥ [英] E·E·里奇著：《剑桥欧洲经济史（第四卷）：16 世纪、17 世纪不断扩张的欧洲经济》，张锦东、钟和译，北京：经济科学出版社，2003 年，第 158 页，第 153 页，第 441 页。

⑤ J.K.Fedorowicz, *England's Baltic Trade in the Early Seventeenth Century: A Study in Anglo-Polish Commercial Diplomacy*. Cambridge University Press, 2008, p81.

间的货物。^①此外，英国还要求所有通过英国海域的舰船，在遇到英国军舰时必须升旗以示敬礼。《航海条例》对于专门从事海外运输和贸易的荷兰是一个沉重的打击，自然引起荷兰的强烈不满，荷兰对此不予承认。直到英荷战争之后，英国迫使荷兰承认了《航海条例》，至此英国成功地在海上建立起了一套贸易保护体系。而这一套贸易保护体系最为重要的保障，就是在这一时期开始执行的海上护航系统。

17 世纪中叶之前，英国商船在海上的安全保障主要是依靠船队之间的协作和自身配备的武装，官方军事力量很少介入。这主要是因为在这之前英国本土的经济基本能够自给自足，海外贸易对英国而言重要性有限，尚未提升到国家发展战略的层面。从 17 世纪中叶开始，英国官方开始越来越多地向商船提供军舰护航，以加强对海上贸易船只的保护力度。英国采取这一举措的主要原因是随着英国殖民势力的扩张和海外贸易范围的进一步延伸，海外贸易给英国带来了巨额财富，成为英国财政收入和国内资本原始积累的重要资金来源。商业战争使得贸易活动对护航有了迫切需要，而英国海军实力的发展，也使得英国官方具备了向商船组织提供持续性护航力量的能力。^②护航措施很快起到了效果。1652 年，鉴于北非西地中海区域巴巴里海盗的猖獗活动，英国政府决定拨款 194000 英镑，派遣一些军舰在阿尔及利亚附近海域巡航，并向往返于英国和黎凡特地区之间的商船船队提供军舰护航。^③1654 年，海军名将布莱克率领舰队重创北非摩尔人的海军，迫使对方往来于海路的英国商船做出安全保障，不再劫掠英国的商船。

这项措施是英国海上贸易保护政策出现质变的重要信号，英国的国家军事力量开始正式介入对海上贸易的保护。自此直至 19 世纪初期，护航制度一直都是英国最为主要的海上贸易保护政策。英国这一时期的经贸政策，为开展海外殖民贸易提供了一个有利的环境。但同时也要看到，频繁的战事也使得英国在海上树敌颇多，1655-1660 年的西班牙战争，又使对外贸易受到重创。在战争中，英国损失了 1000-1800 艘船。^④由于两国交战，来自西班牙的优质羊毛供应中断，给国内呢绒业造成严重困难。到了克伦威尔统治末期，受与西班牙之间战争的干扰破坏，英国经济陷入困顿，商人的抗议日积月累。而且由于造船经费向海军过度倾斜，商船的规模反而扩充的并不多，这就在某种程度上限制了贸易保护政策积极作用的发挥。

三、复辟时期的海外殖民争夺与特许公司的发展（1660-1688 年）

1660 年 5 月，查理二世归国登位，开始了斯图亚特复辟王朝。复辟伊始，面对内战和西班牙战争给民族经济带来的严重伤害，英国国内有识之士极力呼吁社会稳定，和平与稳定成为民心所向、众望所归。早在查理二世回国前夕，一位小册子的作者就把全面的和平列为英国贸易复苏的前提条件之一。达德利·诺思(Dudley North, 1641-1691 年)，是利凡特公司的大商人，在《贸易论》一书中，他表达了社会稳定是贸易增长、国家富裕的关键性因素这一重要思想，他认为是和平、勤劳和自由而非别的东西，带来贸易和财富的增长。^⑤因此在复辟王朝前几年的时间里，英国尽可能设法避免爆发战争。

然而英国的商贾和财政势力很快发现，面对经济实力雄厚的“海上马车夫”荷兰，英国很难在和平年代的贸易竞争中占据上风。不论是在西印度、东印度还是波罗的海，荷兰都在贸易上占据着垄断性的优势。加之英荷两国在海外多处贸易场所和商贸据点都有不同程度的摩擦，经济上的矛盾引发了政治关系的不断紧张。

^①杨跃编著：《海洋争霸 500 年·英国皇家海军与大英帝国的兴衰》，北京：军事科学出版社，2007 年，第 55 页。

^{②④⑥}杜平：《近代英国海上贸易保护政策的演变（17 世纪中叶-20 世纪初）》，首都师范大学博士学位论文，2012 年，第 37 页，第 39 页，第 57 页。

^③巴巴里海盗：也被称为奥斯曼海盗，是 16~19 世纪北非地区依附于奥斯曼帝国的穆斯林海盗和私掠者。

^⑤保罗·肯尼迪：《英国海上主导权的兴衰》，沈志雄译，北京：人民出版社，2014 年，第 61 页。

1660年复辟王朝刚刚成立的时候，就颁布了较以往更加严苛的《航海条例》，规定殖民地不论输出还是输入商品，都必须由英国船只装载，一些重要的工业原料只能运往英国和英属领地，首先满足英国工业生产需要。^①这就进一步限制了荷兰的海上贸易空间。1664年，英国一支海军占领了荷兰在北美洲的重要殖民地——新阿姆斯特丹（也就是后来的纽约），此举进一步加深了双方的矛盾。最终导致战争的行动发生在北非，前述的皇家冒险商公司组织部队攻击荷兰在西非地区的贸易据点，几乎占领了整个荷兰控制下的西非海岸，此举彻底激怒了荷兰，两国旋即宣战。

第二次英荷战争虽然从军事角度而言对英国并不理想，但通过此次战争，英国保有了战争中夺取的哈得逊流域和新阿姆斯特丹，保留了西非的要塞，并迫使荷兰承认西印度群岛为英国的势力范围。这使英国在北美洲的势力大为扩张，北美殖民地得以连成一片，并逐渐发展起一个独立的经济体系。当然，英国国内对此结果并不满意，为了争取更大的利益，很快又爆发了第三次英荷战争。这一次是英法联手进攻荷兰，但军事形势更不理想，英国在海外的殖民地还受到了荷兰人猛烈的牵制性袭击，甚至连纽约也一度被荷兰攻占。在从荷兰获得了20万英镑补偿后，英国草草地退出了战争。

纵观复辟王朝前期的殖民争夺，虽然有所斩获，但总体上收效并不大。这使得复辟王朝后期开始转向实行海外市场拓展战略。为了确保商人们对于市场安全的信心，1679年英国颁布了《人身保护法》，对私人的生命财产安全给以法律上的保护。私人财产获得保障使商人们积极出海寻求商机，在政策的支持下，这一时期的特许冒险家公司也发展到了历史的顶峰。^②在17世纪下半叶，利凡特公司达到顶峰时，它接受的呢绒占英国呢绒出口总量约四分之一。“利凡特公司继续从事东地中海商品和本土产品的贸易。其成功之处是在小亚细亚和波斯销售质量较好的英国成品呢绒，这极大地帮助了深陷困境的英国纺织业。”^③此外，利凡特公司还为英国工业发展提供原料，特别是每年从利凡特运回大量生丝。东印度公司的贸易活动也同样带来了巨大的商业利润，1660年公司派发给股东的红利为出资额的20%，到1665年这一数字就上升到40%，1685-1689年则实际达到了50%。^④

更具典型性的是皇家非洲公司。1672年，皇家非洲公司被授予特许权，并因此在不列颠帝国的经济中扮演一个明确的角色。该公司主要经营贩奴贸易，据估算，1672—1711年之间，这家公司在西印度通过拍卖出售了90000个奴隶——在巴巴多斯占了几乎一半，在牙买加则超过三分之一。如果算上运输途中死亡的黑奴，该公司从非洲很可能运出了12万以上的黑人。^⑤特许公司们通过这些血腥的原始积累大发横财，进一步刺激了英国近代早期海外殖民贸易的热情。但随着之后自由主义贸易的呼声越来越高，特许公司在17世纪末也开始逐渐走向衰落。

四、“光荣革命”后的自由贸易战略（1688-1700年）

在1688年“光荣革命”后，荷兰执政威廉三世入主英国，形成了英荷政治联合体。英荷两国在经济上相互补充，尤其是荷兰先进的殖民经营体系与金融系统传入英国，使英国的经济受益匪浅。此时的英国在国外虽然已不存在荷兰的威胁，但面临着法国在军事与经济上的双重压力。在此种情况下，英国一方面在与法国长期作战的过程中使用“经济战”的战略，打击和切断法国的海上命脉；另一方面巩固和拓展海外经济势力范围，让反法同盟在经济上占据了决定性的优势，反过来也确保了英国在新形势下的海上经贸体系。

①史滇生：《世界海军军事史概论》，北京：海潮出版社，2003年，第114页。

②③④王军：《16-18世纪英国特许公司研究》，东北师范大学博士论文，2011年，第51页，第89页，第91页。

⑤[英]E·E·里奇：《剑桥欧洲经济史（第四卷）》，16世纪、17世纪不断扩张的欧洲经济》，张锦东、钟和译，北京：经济科学出版社，2003年，第312-313页。

与此同时，英国国内也展开了特许贸易与自由贸易之争。国王一向支持冒险家公司，赋予其特许专卖权，这使几个特许公司获取暴利，但该政策受到多数其他商人的反对。他们在议会中的代理人主要集中在下议院，主张打破少数巨商的垄断，实行较为公平的国内公司之间的自由竞争。在这场争论中，随着下议院的权力越来越大并最终在议会占据了主导地位，自由贸易的支持者取得了最终的胜利，其标志便是《1689年法案》的颁布。该法案规定：“为了更好地鼓励生产以及羊毛业的发展，允许任何人向世界的任何地区出口呢绒。”^①商人冒险家公司关于自由贸易的争论虽然失败，但是它与自由贸易支持者之间的争论却并未终止，并一直延续到公司历史的终结。

自由贸易的逐渐兴起也面临着新的问题。面对持续不断的战争，海上贸易常常要面临很大风险，这就需要进一步发展克伦威尔时代就已经开始施行的海上护航制度。在西班牙王位继承战争的初期，法国海军主力因在与英荷联合海军进行的海战中消耗殆尽，所以接下来的战事中，法国采取了“海上破袭战”的策略。法王积极鼓励私掠船的行动，船东在缴纳6000英镑后，便可获得“合法掠夺”的授权书；他将大量主力舰闲置，促使大批海军官兵转到私掠船上服务；法王还将一些小型军舰出租给个人或者公司从事私掠行动，甚至他自己也和许多大臣们一样向这项事业里投资了大量资金。在官方的积极鼓励和参与下，“法国私掠船数量的增长快的就像一阵风”，而且已经具备相当的组织性。^②在法国疯狂的海上劫掠战略下，英、荷两国在海上航行的商船几乎无处藏身，英国穿越地中海的贸易航路被切断，往来于英国与东西印度之间的船队持续遭到攻击，英国的海上贸易遭受到了重大损失。

面对这种情况，议会在1707年组织了一次调查并在第二年通过了《巡洋舰和护航法令》（Cruisers and Convoys Act），分派特定数量的战舰去保护贸易。船队的保护得到了提升，主要港口之外以及英格兰以西的区域都停靠着巡洋舰，以保护更为重要的航运线路。形势慢慢地有所改善：1710年，3550艘船只离开英国港口，1712年达到4267艘，1713年即缔结和平的当年为5807艘。海军护航系统对贸易保护起到了一定的效果。^③到了战争结束之时，英国的商船数量较之于战前还有所增加，这就维系了英国本土与海外殖民地和贸易据点之间的联系，巩固了英国的海外经贸体系，为自由贸易的施行铺平了道路。

同样值得注意的还有这一时期英国在波罗的海的贸易对象的转变。如前文所述，在17世纪早期，英国与波兰之间的贸易往来甚为密切，对波兰贸易一度占据了英国在波罗的海贸易额的85%。但随着海上争斗波及到了波罗的海地区，沿岸各国也开始卷入到了这场海上角逐之中，英国出于自身利益，在17世纪大多数时间里都倾向于支持最后的胜利者——瑞典，而荷兰则与丹麦保持友好关系，后者却是最后的失败者。国际关系的变化直接影响了贸易份额，到了17世纪80年代，与瑞典的贸易已经成为英国在波罗的海地区贸易的主体。到了17世纪末，英国终于凭借其军事实力获得了商业的优势，并进而得以在该地区贯彻新时期的自由贸易战略。这是以前在运输费用的竞争中没能获得的。

五、结论

纵观17世纪的英国，虽然历经各种政局变迁，但经济一直稳步发展，而海外的特许公司贸易和半官方性质的海盗性掠夺一直都是英国的重要收入来源。在斯图亚特王朝之初，英国的航运能力很有限。也并未

①王军：《16-18世纪英国特许公司研究》，东北师范大学博士论文，2011年，第50页。

②刘畅：《英国转型时期外交决策之历史考察（1689-1763）》，南京大学博士论文，2014年，第70页。

③杜平：《近代英国海上贸易保护政策的演变（17世纪中叶-20世纪初）》，首都师范大学博士学位论文，2012年，第48页。

形成一套完整的海外殖民贸易体系，对英国而言，来自海外的收入只能算是国民经济的补充，这也是中世纪以来所遗留下的些许自然经济特征。但在接下来的一个世纪里，英国的经济战略出现了翻天覆地的变化。如上文中所提到的，随着海外贸易参与者越来越多，他们在议会的商业诉求越来越受到政府的重视。英国民间私人商船的数量越来越多，而政府组织的大规模贸易船队也开始朝着越来越广阔的海外市场挺进。

17 世纪英国殖民的兴起无疑与政府的推动紧密相关，这一时期殖民地给母国带来的仍然多以经济上的利益为主，国家的战略考虑中并没有殖民地的影子。母国始终无法对殖民地加以有效的管理，也很难对殖民地的资源进行动员和直接利用。克伦威尔在战略上创造性的利用海军威胁他国殖民地借以向对方施加压力的方式，这为后来的“帝国主义战略”打下基础。他的西进战略虽然着眼于欧洲，但是客观上使英国获得了西印度群岛的霸权，并且在很大程度上保卫了美国殖民地与殖民者的安全。同样，复辟王朝时期爆发的第二次英荷战争也是一场因争夺海外商贸利益而起的战争。因此可以说，追求经济利益最大化是 17 世纪之后英国对外政策的核心出发点，也是海外经贸战略的最终目的。

从根本上讲，英国海军不断发展壮大的内在动因，正是基于英国人的商业进取心以及由此引起的争夺殖民地的意识。如果说都铎王朝后期的英国还仅仅是把海外贸易视为一种额外的红利的话，那么到了 18 世纪初，英国的海外殖民贸易已经开始成为维系初现雏形的大英帝国运作所不可缺少的生命线。可以说，经济战略是海洋战略的出发点，也是执行海洋战略的动力。这种海洋经济战略的形成促成了一种良性循环，反过来也不断推动着英国为保障扩大了的海上利益而始终重视海权的掌控，两种合力造就的便是近代英国自身实力的日益壮大，为“日不落帝国”的全球扩张奠定了经济基础。

Britain Overseas Colonial Trade Strategy in 17th Century

WANG Shuo

(College of History, Dalian University, Dalian 116622, China)

Abstract: The British colonial trade development strategy in the 17th century can be divided into four stages: the early mercantile stage of the Stuart dynasty, the maritime trade protectionism of the Republic, the stage of colonial's expansion and the charter companies' prosperity in restoration, the overseas economic and trade system forming stage after the Glorious Revolution. Looking at Britain's 17th century overseas colonial trade strategy, it can be recognized that the marine economic strategy has a positive interaction with the geopolitical strategy and the maritime military strategy, and has played a driving force in the process of the rise of Britain.

Key words: Stuart dynasty; system of foreign trade and economy; mercantilism; free trade

[责任编辑 山阳]