

明代漳南海防与海洋商贸的军政协同研究 ——以镇海卫与月港“以武护商”机制为中心

王琼平, 郭梦蝶, 徐悦, 梁洁

(上海师范大学天华学院, 上海 201815)

摘要: 明代海禁政策是了解中国古代海洋发展的关键。明朝初期, 政府对于海上交通进行严格管理, 但是闽南漳州一带的人们世代依靠大海生活, 政府的禁令与百姓的生活需要发生冲突, 造成月港走私贸易日益猖獗, 在嘉靖年间造成沿海一带社会不安定。隆庆元年, 海禁政策放宽, 福建巡抚涂泽民上疏请求朝廷允许月港百姓商人出海经商。因为海上贸易存在很多安全隐患, 位于漳州的海防要塞镇海卫积极介入对海上贸易进行管理, 打破军政、民政以及财税等各部门之间界限, 形成以武力为基础、维护海上贸易正常进行军政协同管理方式。本文以镇海卫与月港之间的合作管理为切入点, 分析明朝海禁政策崩溃、沿海地区管理混乱的时代背景, 研究“以武护商”的产生、发展以及其自身的不足之处, 从而得出其历史作用及对当今社会的启示。

关键词: 明代海禁; 隆庆开关; 镇海卫; 月港; 以武护商; 军政协同

DOI: doi.org/10.70693/rwsk.v2i5.513

一、引言

明代海禁政策, 是理解中国近世海洋史发展的主线。明朝初年, 为了维护新建立的政权以及保障沿海的安全, 明政府多次颁布禁海令, 禁止百姓私自出海与外国进行贸易活动, 只有朝贡贸易才是合法的对外交往方式^[1]。根据《明太祖实录》记载, 在洪武四年(1371年), 朝廷颁布诏令“禁濒海民不得私出海”从国家法律上, 完全禁止了民间一切海上生产活动及海外贸易^[2]。

闽南漳州府一带, 山多田少、地狭人稠, 有限的耕地产出难以支撑当地人口增长带来的生计需求, 沿海民众世代依赖海洋谋生, “以海为田”早已成为这一区域社会存续的根基^[3]。刚性的海禁政策与沿海民众的基本生计诉求形成了尖锐的结构性冲突, 这导致了常态化的民间走私活动。正德、嘉靖之后, 由于月港海道曲折、官府控制较弱, 成为东南沿海最大的走私贸易中心。郑若曾在《筹海图编》中, 对于嘉靖年间海疆的混乱状况直言不讳地说:“市通则寇转为商, 市禁则商转寇”^[4], 当时商寇不分, 倭寇与海商为祸一方, 东南沿海的治理已接近崩溃。梳理既有研究成果不难发现, 传统研究多侧重于隆庆开关政策的整体发展脉络、月港贸易的经济价值, 或是明代卫所制度衰败的相关问题。近五年来, 学界研究方向进一步细化, 开始聚焦地方海洋治理的具体实践与军政互动的微观层面, 突破了以往宏大的制度叙事模式, 逐步关注漳南区域卫所、港口与地方社会之间的联动关系, 为军商协同机制的研究提供了全新的理论视角^[5]。但从整体来看, 专门围绕镇海卫与月港双向协同展开, 系统解读“以武护商”运行逻辑的专题研究仍较为匮乏, 在区域个案研究方面存在明显不足。

嘉靖年间倭寇之乱, 使东南沿海地区军政、财政皆被消耗殆尽, 仅凭武力已经无法控制局势, 因此必须改变对海政策。隆庆元年, 福建巡抚涂泽民上书朝廷, 要求解除海禁, 得到明穆宗允准之后, 朝廷决定在月港有限度开放东西洋贸易, 设立督饷馆, 专门负责查验船引、收税, 把之前非法走私贸易变成合法化。远洋贸易本身具有天然的开放性, 而伴随而来的就是巨大的海上风险, 在那个时代海上盗贼猖獗, 航程遥远又无后援, 仅靠文官组成的政府是不能够独自完成海疆管理任务。在此基础上, 沿海卫所的军事力量也积极介入地方商业管理, 而作为

作者简介: 王琼平 (1981—), 男, 副教授, 研究方向中国古代史及思想政治教育;
郭梦蝶 (1988—), 女, 讲师, 研究方向职业技术教育学和思想政治教育研究;
徐悦 (1983—), 女, 讲师, 马克思主义理论与思想政治教育;
梁洁 (1981—), 女, 副教授, 研究方向中国古代文学。

漳南海防重镇的镇海卫, 则与月港的民政、税饷机构打破以往军政分离局面, 形成良好合作。所谓“以武护商”, 不是单纯的武力护航, 而是包括制度设计、利益绑定、权责划分、海陆联动等一整套治理方案。梳理二者的协作实践, 可以弥补以往研究重视制度条文而忽视地方实际操作的问题, 使人们更加真实地了解大航海时代明朝地方海洋治理情况。

二、隆庆开关之前:海禁秩序解体与军商治理割裂

2.1 明初海禁体系下月港走私的长期演化

洪武年间, 海禁法令不断加码, 朝廷严禁民间私造海舶、与外番往来、私自交易番货, 朝贡框架下的有限贸易, 完全服务于国家的政治管控需求。《八闽通志》中记载了漳州的地域特征:“地狭民稠, 田不足以耕, 故民多逐末, 以海为田”^[6], 这种先天的地理格局, 决定了闽南社会对海洋的高度依赖。在海禁政策的高压之下, 月港凭借九龙江入海口复杂的地形, 成为走私活动的天然避风港。正统至成化年间, 民间私自建造违式大船出海, 已经成为普遍现象;成化、弘治年间以后, 漳州的豪右大族开始公然打造巨舶, 装载货物与外番通商, 内外勾结的走私网络逐渐形成。地方文献中记载:“漳民私造巨舰, 交通岛夷, 岁无虚日, 官司莫能禁制”^[7], 此时民间通番已呈现半公开化态势。

嘉靖时期, 朝廷再次加强海禁, 但是却促使民间走私活动日益猖獗并趋于武装化、组织化。《海澄县志》有记载:“富家大族, 皆以通番为业, 招纳亡命, 勾结倭夷, 海上无宁日”^[8]。当时的海商大多自备武器装备、组织自己的船队, 一方面抵抗官府官兵的追捕, 另一方面控制海上贸易, 获取暴利。《明世宗实录》多次记载漳州私商越洋劫掠、走私番货, 甚至勾结倭寇扰乱海疆之事, 说明此时海禁已名存实亡^[9]。这样一种一味闭关锁国的海洋政策, 最终使月港由一个民间私下交易的港口, 逐渐演变成东南沿海海盗滋生、聚集之地。

2.2 镇海卫的建制与早期职能

镇海卫建于洪武二十年(1387年), 由江夏侯周德兴经略闽海时所建, 是明初福建沿海五大卫之一, 统辖陆鳌、铜山、悬钟等千户所, 同时修建烽燧、水寨、巡检司等防御工事, 形成以漳南为中心的海防网络^[10]。《漳州府志》对其地理位置的重要性有记载:“镇海卫城背靠山岭, 面临大海, 襟连岛屿, 是漳南之门户, 滨海之地无过于此。”^[11]其特殊的地理位置, 控制着台湾海峡南下的重要航道。明朝初期, 卫所实行军户世袭、屯守合一制度, 采取“七分屯种、三分守城”的方式, 基本上做到海防自给自足。洪武二十三年(1390年), 朝廷颁布诏令:“滨海卫所每百户置船二艘, 巡逻海上盗贼, 巡检司一体遵行”^[12], 这说明卫所近海巡哨、抵御倭寇、防范盗贼是其主要任务。到了明朝中期以后, 卫所制度全面崩溃, 军户逃亡、兵员短缺、屯田被官僚地主侵占、战船年久失修、军械荒废无用等种种问题交织在一起, 越来越严重。近年来已有学者认为, 闽南海防卫所的衰落不仅仅是由于制度本身的弊端造成, 而是与当地土地兼并严重、财政经费被层层克扣、军户日益流民化等因素密切相关, 这无疑也大大削弱了海防力量。^[13]更重要是, 在当时军政垂直分割情况下, 镇海卫属于专门军事部门, 而地方府县民政部门两者之间没有隶属关系, 也没有信息交流, 完全脱离海洋贸易管理范围。隆庆开关之前, 镇海卫只能防守海岸线, 不能主动出击抗击倭寇, 对于月港猖獗走私行为, 不是无能为力, 就是士兵与走私者相互勾结, 从中牟利。这种军政分离、军商分离的局面, 造成嘉靖年间倭寇问题持续数十年无法解决, 最后造成海疆治理混乱局面。

三、隆庆开关推行:以武护商协同机制的制度建构

3.1 有限开放:月港开海的制度设计与治理转向

嘉靖倭乱平定后, 朝野上下开始反思海禁政策的弊端, 严苛的封禁政策导致民生凋敝、财政亏空、盗乱不息, 这已成为当时的普遍共识。隆庆元年, 福建巡抚涂泽民上疏朝廷, 提出“请开市舶, 易私贩为公贩, 以弭盗源、裕国课”^[14], 明穆宗批准了这一请求, 月港正式开放海禁。此次开放属于限制性开放:仅指定月港为民间合法出海口, 严禁前往日本贸易, 实行船引配额、货物核验、往返限期、多重征税等制度。朝廷从龙溪、漳浦两县划出部分区域, 增设海澄县, 强化对月港的属地管辖;将原有的海防馆改为督饷馆, 专门负责船引发放、货税征收、洋市管控等事务。张燮在《东西洋考》中, 详细记载了月港的税制:分为引税、水饷、陆饷、加增饷, 实行分船抽税、按货征银的方式, 税制体系十分完备^[15]。贸易征收的税饷, 按一定比例划拨为海防经费, 专门用于镇海卫的军饷发放、战船修葺、烽墩营建等, 由此确立了“以商养军”的利益纽带, 为军政之间的协同合作奠定了经济基础。

3.2 地缘互补与职能划分:协同治理的现实基础

从空间格局来看, 月港内河通达、市镇密集, 货物流转便利, 但外海防御纵深不足、防护能力薄弱;而镇海卫坐落于滨海高地, 水师常年驻守, 与周边岛屿联动紧密, 外海预警体系完备, 恰好弥补了月港近海安防的短板,

形成了“商贸集散—军事屏障”的海陆互补格局。在权责划分方面,双方形成了清晰的分工:海澄县衙、督饷馆作为文官治理主体,主要负责商人管理、船引审批、关税核算、市镇民事、贸易规制等事务;镇海卫及其下辖千户所、水师作为军事主体,专门承担海外巡哨、航道护航、口岸警戒、海寇清剿、违禁稽查等职责。文官负责制定规则、管理经济、稳定民生,武官负责巩固海防、抵御盗寇、强化威慑,二者目标一致、利益共生、权责互补,构成了“以武护商”长效协作的现实前提。

3.3 军政联动:跨系统协作机制的常态化搭建

明代实行军政二元体制,这种体制天然存在协作壁垒。隆庆开海以后,闽南地方逐步突破层级限制,建立起军政常态化联动机制。在日常治理中,海防同知、督饷主事会定期与镇海卫指挥使、千户召开军政联席会议,互通洋面敌情、商船动态、盗匪分布、季风海况等核心信息。督饷馆会及时同步出海船只的批次、航线规划、返航周期等情况,为水师布防提供依据;卫所则实时通报外海的异常动向,协助地方官府做好风险预警^[16]。在贸易旺季、台风季、盗匪高发期等特殊时段,文武官员共同驻守港区,联合开展登船查验、口岸巡防等工作。遇到海寇大举入犯、商船群体性遇险、跨境大规模走私等突发事件时,统一调度卫所官兵、地方民壮、乡勇武装,实现海上追剿、陆上封堵的一体化处置,显著提升了海疆应急治理的效能。

四、实践运行:镇海卫与月港以武护商的协同路径

4.1 多层口岸安防:港口管控与近海防御一体化

在军政协同的基础上,镇海卫搭建起外海哨探—航道巡防—口岸驻守的三级立体化安防体系。外海预警以浯屿、铜山、悬钟等岛屿为前沿据点,水师战船常年在漳州湾、九龙江出海口等关键水域巡航,依托沿海的烽墩、瞭望台构建烽火传警网络,一旦发现不明船只、武装盗匪,能够快速发出警报并实施前置拦截。近海航道划分出固定的巡防片区,士兵实行昼夜轮值巡查,清剿零散盗匪,严格管控岛屿、浅滩、澳湾等容易隐藏的区域,压缩非法武装的活动空间。在口岸核心区域,镇海卫常年驻扎军队,扼守入海口与核心码头,维护港区秩序;商船出入境实行军方初检+官署复检的双重流程,水师先核验航行凭证、排查安全隐患,督饷官员再核验货物、核算税饷,通过双向约束,进一步压缩走私空间。

4.2 分段远洋护航:东西洋贸易航线的安全保障

月港的商船,主要是去往东洋的吕宋、苏禄,还有西洋的暹罗、爪哇等地。这些航线路途遥远,海面上秩序混乱,海盗频繁出没。针对这个问题,镇海卫制定了分段编队护航措施:近海航段要求商船必须结队而行,由水师战船统一护送。而对于运输贵重货物的商船,则专门派出精锐战船进行专门保护。到了远洋分界处,水师与商船完成护航交接工作,等到商船返回时,水师又会在外海提前等待迎接。同时,镇海卫也根据季风、洋流变化以及盗匪活动周期等因素进行灵活调整海防兵力。每当秋冬贸易旺季来临,就增加战船数量,加强重要航线防守。《东西洋考》记载,隆庆、万历时期,“兵船护送商船岁以为常,洋面劫掠之患十减七八”^[15],说明经常性的军事护航大大减少了远航贸易的风险。在大航海时代全球海洋竞争的大背景下,明代地方水师这种分段护航的做法,也是东亚海域民间海上秩序自主形成的一个重要方面^[23]。

4.3 军商情报联动:海寇清剿与源头治理结合

明代中后期的海寇,大多由破产海商、流民、亡命之徒组成,他们熟悉海域地形与航行路线,行动隐蔽,难以彻底根除。对此,镇海卫与月港推行“情报共享、军商联动、剿抚并举”的治理模式。官府设立情报赏格,鼓励海商、渔民上报匪情、检举盗巢,所有情报统一汇总后移交卫所,为精准剿捕提供支撑。战术层面实行海陆联防,水师在海上追击海寇、焚毁盗船;地方巡检司与乡里武装则封锁沿海渡口、村落要道,阻断盗寇上岸补给与藏匿的通道。治理策略上坚持分化处置:对于顽固不化的海寇,动用重兵予以剿灭;对于那些因生计所迫而依附海寇的人,予以招抚,允许他们申领船引、合法经商,从源头上消解寇乱滋生的土壤,实现海疆秩序的长效稳定。

4.4 军政联合缉私:规范贸易秩序与违禁管控

月港开海合法化以后,偷税漏税、私运硝磺铁器、无引私贩、偷渡赴日等违禁行为仍屡禁不止。针对这一问题,镇海卫与地方官府形成了分工明确的缉私格局:镇海卫水师主导海上执法,负责拦截无引船只、违规商船、跨境走私团伙,以武力威慑强化管控;地方官府则重点管控内陆仓储、黑市交易、违禁品流通等环节,织密陆地监管网络。商船出海、返航的全流程实行联合稽查,构建闭环监管体系,严厉打击偷税漏税与违禁贸易行为,稳固隆庆开海后的制度规范与海防安全。

五、运行局限:协同机制的内在矛盾与时代困境

5.1 军商利益冲突与权力寻租

军队与商人的核心诉求,原本就存在天然的差异。就军方而言,其经费补给很大程度上依赖海上贸易的税饷,这就使得部分武官借着巡查、护航、查验商船的权力,肆意滥设陋规,变相盘剥商民。再加上当时士兵纪律松散,执法缺乏规范,又有官商勾结、受贿纵私、包庇走私等权力寻租行为不断滋生,军商之间的矛盾便在这样的背景下持续激化。反观海商一方,由于缺乏有效的维权途径,长期处于弱势被动的地位,难以与军方的权力滥用相抗衡,这也成为“以武护商”协同机制自建立之初就存在的内生隐患。

5.2 卫所制度僵化与海防能力不足

卫所实行的军户世袭、军屯合一制度,其固有的弊端不断恶化,兵员老化、军备陈旧、战船失修、战力衰减等问题日益突出。海盗武装战术灵活、机动性强,而镇海卫的兵力调度迟缓、反应滞后,难以有效应对。近年研究表明,晚明时期,闽南海防卫所的经费长期被截留、克扣,直接导致海防力量常态化萎缩,难以承担长期的护航与巡防任务^[24]。到了明末,国家财政日趋紧张,海防经费拖欠成为常态,进一步削弱了护航、巡防的执行力,“以武护商”的实际效能持续弱化。

5.3 中央集权管控与地方弹性治理的博弈

军队与商人的核心诉求本就存在天然差异。军方的经费补给,很大程度上要依靠海上贸易的税饷来支撑,这就给了部分武官可乘之机——他们借着巡查、护航、查验商船的职权,随意滥设各种陋规,变相盘剥往来商民。当时士兵纪律本就松散,执法也没有统一规范,再加上官商勾结、受贿纵私、包庇走私等权力寻租现象不断蔓延,军商之间的矛盾也随之一步步激化。而海商这边,没有任何有效的维权渠道,长期处于弱势被动的处境,根本无力对抗军方的权力滥用,这种局面,也成为“以武护商”协同机制从建立之初就自带的内生隐患。

六、历史价值与当代启示

6.1 历史价值

其一,军政联动的海防模式,终结了嘉靖以来长期的海寇动乱,稳定了东南沿海的社会秩序,为闽南地区的经济复苏提供了安全保障;其二,月港的合法贸易,推动大量白银大规模内流,重塑了明代的货币体系,为一条鞭法改革提供了有力支撑,激活了全国范围内的商品经济;其三,这一模式突破了传统的重陆轻海思维,构建起海防安全与海洋经济兼容的治理模式,丰富了中国古代海洋治理的经验;其四,月港贸易的发展,带动了闽南海洋城镇的崛起、海外移民的拓展,以及中西方物质文化的交流,深刻塑造了东南区域社会的发展脉络。

6.2 当代启示

对外开放的发展,离不开坚实的安全保障,跨境贸易要持续健康地发展,也必须有长期有效的海上安全防范措施。针对错综复杂的地区治理难题,消除部门之间以及系统之间的隔阂,实现军政等多方合作,是解决治理难题的有效方法。地方政策推行不能只依靠顶层设计,还要结合当地实际,相比生搬硬套的管理方式,灵活适度的弹性治理更符合地方发展的需要。另外,多方主体协同治理的关键,在于协调各方利益、厘清权责边界,只有做到利益均衡、权责匹配,才能使地方治理体系有效运转。

七、结语

隆庆年间月港开海,算得上是明代海疆治理从消极封禁转向有限开放的关键转折点。当时,海洋贸易的兴起带来了一系列全新的治理难题,明廷没有一味沿用旧制,而是依托镇海卫已有的海防体系,结合月港自身的商贸管理架构,逐步构建起“以武护商、军政协同、海陆共治”的地方治理模式。在此基础上,通过口岸安防布设、远洋商船护航、海寇清剿、军地联合缉私、税饷联动管控等一系列具体实践举措,较为有效地平衡了海防安全与海洋开放、国家管控与民间生计、中央政令与地方实践之间的多重关系,也正是这样的治理实践,推动晚明东南沿海的海洋经济得以持续发展、走向繁荣。

参考文献

- [1] 张廷玉. 明史[M]. 北京: 中华书局, 1974.
- [2] 明太祖实录[M]. 台北: 中央研究院历史语言研究所, 1962.
- [3] 郑若曾. 筹海图编[M]. 北京: 中华书局, 2007.
- [4] 张燮. 东西洋考[M]. 北京: 中华书局, 1981.
- [5] 杨国桢. 明清海洋政策与海洋社会[M]. 厦门: 厦门大学出版社, 2012.
- [6] 陈学文. 明代海禁与隆庆开关研究[J]. 史学月刊, 2006(05):45-51.
- [7] 李金明. 明代海外贸易史[M]. 北京: 人民出版社, 1990.
- [8] 陈悦. 从封禁到调适: 明代中后期闽南海疆治理的地方转型[J]. 海洋史研究, 2021(02):89-106.
- [9] 黄鑫. 晚明海防经费筹措与分配机制探析——以闽南海防为中心[J]. 中国社会经济史研究, 2024(01):38-46.
- [10] 王晨旭. 港口、卫所与市镇: 明代月港军政协同治理格局探析[J]. 闽南文化研究, 2025(01):112-120.
- [11] 陈镬. 海澄县志 [M]. 厦门: 厦门大学出版社, 2010.
- [12] 沈定均. 漳州府志 [M]. 福州: 福建人民出版社, 1998.
- [13] 樊树志. 晚明大变局 [M]. 北京: 中华书局, 2015.
- [14] 林仁川. 福建对外贸易与海关史 [M]. 厦门: 厦门大学出版社, 1991.
- [15] 杨国桢. 明清海洋政策与海洋社会 [M]. 厦门: 厦门大学出版社, 2012.
- [16] 万明. 明代白银货币化研究 [M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2018.
- [17] 王日根. 闽南海域社会与海防建设 [M]. 福州: 福建教育出版社, 2016.
- [18] 陈学文. 明代海禁与隆庆开关研究 [J]. 史学月刊, 2006 (05):45-51.
- [19] 李金明. 明代海外贸易史 [M]. 北京: 人民出版社, 1990.
- [20] 郑广南. 明代福建卫所海防体系研究 [J]. 福建论坛, 2009 (08):78-82.
- [21] 陈悦. 从封禁到调适: 明代中后期闽南海疆治理的地方转型 [J]. 海洋史研究, 2021 (02):89-106.
- [22] 林瀚. 明代福建卫所衰败与区域社会变迁研究 [J]. 福建史学集刊, 2022 (03):67-75.
- [23] 杨宗民. 大航海时代东亚海域秩序与明代水师职能演变 [J]. 历史教学问题, 2023 (04):52-58.
- [24] 黄鑫. 晚明海防经费筹措与分配机制探析 —— 以闽南海防为中心 [J]. 中国社会经济史研究, 2024 (01):38-46.
- [25] 王晨旭. 港口、卫所与市镇: 明代月港军政协同治理格局探析 [J]. 闽南文化研究, 2025 (01):112-120.

A Study on the Military-Civilian Synergy of Coastal Defense and Maritime Trade in Southern Zhangzhou during the Ming Dynasty: Centered on the Mechanism of "Protecting Commerce with Arms" between Zhenhai Guard and Yuegang Port

Wang Qiongping, Guo Mengdie, Xu Yue, Liang Jie

(Shanghai Normal University Tianhua College, Shanghai, China)

Abstract: The sea ban policy of the Ming Dynasty is crucial for understanding ancient Chinese maritime development. In the early Ming Dynasty, the government strictly controlled maritime traffic. However, the people in southern Fujian's Zhangzhou area had relied on the sea for generations, leading to conflicts between government bans and people's livelihood needs. This resulted in increasingly rampant smuggling trade in Yuegang Port, causing social instability along the coast during the Jiajing period. In the first year of Longqing, the sea ban was relaxed, and Fujian Governor Tu Zemin petitioned the court to allow merchants from Yuegang to trade overseas. Due to safety hazards in maritime trade, Zhenhai Guard, a coastal fortress in Zhangzhou, actively intervened in trade management. Breaking barriers between military, civil, and fiscal departments, it formed a military-civilian collaborative management mode based on armed force to maintain normal maritime trade. This paper analyzes the background of the collapse of the Ming Dynasty's sea ban policy and coastal management chaos, studies the emergence, development, and shortcomings of "protecting commerce with arms," and draws its historical role and implications for today's society.

Keywords: Ming Dynasty Sea Ban; Longqing Opening; Zhenhai Guard; Yuegang Port; Protecting Commerce with Arms; Military-Civilian Synergy