

科尔贝改革与近代法国海权的崛起

胡德坤 李 想

摘 要 近代法国海权在科尔贝掌管法国海洋事务期间达到顶峰。为实现将法国建设成为世界海洋强国的战略目标,在沿用黎塞留时期所确立的相关体制机制和政策的基础上,科尔贝针对法国在海洋贸易、殖民地和海军等领域的发展中存在的诸多不足推行了一系列重要改革。科尔贝的改革有力地推动了法国海权在 17 世纪末的强势崛起,但是其中的部分弊端也为法国海权的长远发展带来了不利的影响。

关键词 科尔贝改革;近代法国;海权崛起

中图分类号 K565 **文献标识码** A **文章编号** 1672-7320(2018)05-0100-10

基金项目 教育部人文社会科学研究重大课题攻关项目(16JZD029)

让·巴普蒂斯塔·科尔贝主管法国海军、海上贸易和殖民地的 22 年(1661-1683 年)是近代法国海权发展史上的一段重要时期。为将法国建设成为海洋强国,在沿用黎塞留时期所确立的相关体制机制和政策的基础上,科尔贝针对法国在海洋贸易、殖民地和海军发展等领域中存在的诸多不足推行了一系列重要改革,这些改革措施有力地推动了法国海权的崛起,但其政策中的部分弊端也为法国海权的长远发展带来了不利的影响。对科尔贝改革的相关内容梳理并客观评估其价值和影响,不仅有利于我们加深对法国海权发展路径的探讨,也能为我国建设海洋强国提供历史经验教训。

当前国内学术界对科尔贝改革的相关研究多局限于经济层面,针对其在海权层面的改革的专题研究尚不多见^①。本文拟对科尔贝在法国海权发展领域所推行的一系列重大改革进行系统的梳理,并分析其对法国海权发展的影响,望能对学界就这一领域展开更加深入的研究起到抛砖引玉的作用。

一、科尔贝改革的背景

科尔贝改革是特定历史背景下的产物,法国在 17 世纪下半叶的特殊国情既对科尔贝改革的出现提出了迫切要求,也为科尔贝改革的顺利实施提供了条件。

16 世纪初,法国的海上贸易在欧洲商品经济复苏的刺激下迎来高速发展期。地中海沿岸的法国港口城市马赛在 16 世纪 30 年代已在“某种程度上成了中世纪典型时代意大利各城市近东贸易的继承者”^[1](P498),“1580 年前后,福西亚^②这一古城的大小商船在整个地中海上来来往往”^[2](P312-313)。

^① 国内学术界对科尔贝的研究主要集中于经济领域,特别是侧重于对其重商主义政策的研究,上海社会科学院世界中国学研究所梅俊杰的论文《论科尔贝及其重商主义实践》以及其所翻译出版的法国学者伊奈丝·缪拉所著的《科尔贝:法国重商主义之父》,均为此例。此外,国内也有一些关于法国近代海权的研究成果涉及科尔贝的海洋政策,比如广东工业大学郭少琼的论文《路易十四统治时期法国的海军建设及其启示》主要侧重于对路易十四时期法国海军的整体建设情况进行通识性介绍,而非对科尔贝在海权建设领域所推行的各项改革的专题研究。相较之下,西方学术界对科尔贝海洋政策的研究则更为全面和深入,相关专著包括 Charles De La Ronciere 所著 *Un Grand Ministre de la Marine, Colbert*, Bernard Lutun 所著 *La Marine de Colbert*, E. Benoit Du Rey 所著 *Recherches Sur la Politique Coloniale de Colbert*,但是以上研究也均为对科尔贝的海军政策或者殖民政策的通识性介绍,国外学界对科尔贝在黎塞留海洋政策的基础上所进行的改革及其影响的专题研究仍不多见。

^② 即法国马赛。

海上贸易的蓬勃发展推动了法国资本主义工商业的进步和国内资产阶级队伍的不断壮大,新兴的资产阶级呼吁国家重视海外贸易和航运业的发展,要求国家开辟殖民地为资本主义经济的发展提供新的倾销市场和原料产地,同时希望法国建设强大的海军保护其海上利益。

与此同时,随着新航路的开辟,葡萄牙、西班牙、荷兰和英国等国先后通过发展海权实现了国家的富强,这更促使法国国内部分有识之士开始思考海洋对法国发展的重要意义,各类先进的海权思想纷纷在法国涌现。“法国现代海洋政策的奠基人”^[3](P20)黎塞留曾指出:“一个国家即便是一贯使用战争的方式开疆扩土,也必须要通过贸易的方式在和平时期致富。”^[4](P299)

在上述背景下,黎塞留任职首相时期(1624-1642年)率先开启了法国海洋强国建设的历史进程。得益于黎塞留的卓绝努力,法国建成了一支强大的常备海军并初步完成了海事管理制度的近代化改造,使法国“有史以来第一次拥有了中央集权的海事行政结构”^[3](P23)。也正是在这一时期,“法国的殖民地轮廓线被基本划定,海员和贸易商在海上的活动范围空前扩张”^[5](P56)。正如法国著名海军史学者菲利普·马松所言,“黎塞留不仅只是给后世留下了一个范本,而是为继承者留下了基础”^[5](P31),科尔贝在这一基础上继承了建设海洋强国的历史使命并推行一系列将法国海权推向顶峰的重大改革。

路易十四亲政后,法国在政治、经济等领域的特殊国情为科尔贝改革的顺利实施提供了保障。法国中央集权的绝对君主制在英法百年战争(1337-1453年)结束后逐步得到确立,并在市民和资产阶级的支持下不断增强。路易十四在1661年亲政后大权独揽,严厉限制贵族的政治权力并宣传“君权神授”以树立国王权威,使得法国中央集权的绝对君主制达到顶峰。基于17世纪西欧初兴的民族国家竞争需求以及绝对君主对荣耀的渴望,路易十四大力支持科尔贝所主导的海权建设。不受封建贵族、高等法院和教会掣肘的绝对君主制以及国王本人对海权事业的支持在很大程度上为科尔贝推行各项改革扫清了障碍并提供了便利。与此同时,从《比利牛斯条约》签订(1659年)到法荷战争爆发(1672年)的十多年时间里,法国没有经历大规模对外战争,即便是在法荷战争爆发后的十余年里,法国本土也没有遭受外敌入侵,长期稳定的政治和经济局势为科尔贝推行相关改革赢得了难得的机遇期。

此外,科尔贝的个人才能和政治境遇也为其改革的成功推行创造了条件。科尔贝于1619年出生在法国兰斯一个富裕的商人和银行家家庭,家族在金融和贸易方面的传统使其深知海洋利益对国家的重要性,而其本人早年为时任首相马扎然管理私人财库时积累的经验使其精通财政和商业技术。在路易十四亲政后,科尔贝因为出色的才华以及在扳倒权臣富凯的政治行动中所表现出的忠诚而获得了路易十四的充分信任,后者在任用其执掌法国的财政和经济大权的同时命其负责包括海上贸易、殖民地和海军在内的各类海上事务,并在众多事项上赋予其充分的自主决策权。对海权意义的深刻理解、杰出的才干以及幸运的政治境遇使得科尔贝兼具对财政、工业、贸易和海军等各方面事务进行统筹并站在全局高度推进各项改革的意愿和能力。

二、科尔贝改革的具体措施

法国国内在黎塞留去世后不久爆发了投石党之乱(1648-1653年),“海军成为法国在内战中第一个崩溃的单元”^[6](P41),黎塞留时期法国海上贸易和殖民地的发展势头也随着内战的爆发而戛然而止。1661年,刚刚接管法国海上事务的科尔贝在备忘录中写道:“海军已经削弱到了人们无法想象的程度,几乎完全毁灭了。”^[5](P71)另据科尔贝本人统计,全欧在1661年大约有2万艘商船,其中有1.5至1.6万艘是荷兰的,3000至4000艘是英国的,可能只有不超过600艘是法国的^[3](P28)。

为了迅速重建和振兴法国海权,科尔贝在继承黎塞留所创立的海军和海事管理体制机制并沿用所颁行的大部分政策的基础上,针对过去的体制机制和政策中所存在的诸多不足以及法国在海权发展中所面临的新问题推出了一系列重大改革。

(一)海上贸易领域的改革

科尔贝将海上贸易的发展视为富国强兵的重要手段并以重商主义作为发展海上贸易的指导思想,他曾在1664年的一篇备忘录中指出,“贸易的发展不仅可以帮助国家获得外汇,而且随着法国的船只在贸易中无限的增长,法国的海军军力也将得到相应的增强”^[7](P224),而且他“对世界的国际联系持悲观态度,认为美洲的金银矿迟早会枯竭,只有储备足够的贵金属才能让国家致富,唯一的方式就是发展贸易,以此繁荣自己削弱他国”^[5](P72)。以上认识促使科尔贝将“增加出口并减少进口,努力实现法国在海外贸易上的顺差”作为发展法国海上贸易的核心追求,这种极端的重商主义理念在法国也被称为“科尔贝主义”。但是,至17世纪中叶,法国与荷兰的贸易赤字已超过500万磅,数额相当于法国出口额的1/3或进口额的1/4,而同时期,法国与英国的贸易逆差为每年大约250万磅,与意大利的为100万磅,仅与这三国的逆差每年就将近1000万磅,“这无疑是科尔贝的一块心病”^[8](P114)。为推动法国的出口贸易额实现跨越式增长从而扭转法国在海上贸易上的巨大逆差,在继续沿用黎塞留时期所推行的诸如发展国有大型工场、为国内出口商品生产提供资金和政策支持、兴办海外垄断贸易公司、鼓励贵族投身海上贸易与航运、打击海盗、扩大海外贸易谈判等政策的基础上,科尔贝重点推进了关税体制改革和实现出口制造业的标准化两项重大改革。

首先是关税体制改革。路易十四亲政前,法国国内共分为五大包税区、被称作外邦的省和实质上是外邦的省三种不同的税区,每种税区执行着不同的税收体制和税率,同时各类税区内部还存在着税种繁杂和征收标准混乱等问题。针对传统关税体制的弊端,科尔贝一方面致力于在法国建立统一的海关税体系,以简化征税手段并增强国家利用税收杠杆推动海上贸易发展的能力,另一方面致力于对海关税率和税则进行优化,以利于法国商品出口和遏制进口。1664年,科尔贝的关税体制改革首先在国家直接控制的五大保税区展开。在为1664年关税改革颁布的法令中,科尔贝明确表示希望大规模简化法国的关税体制,他不仅在法令中以省为单位逐一列举出了需要取消或合并的关税条目^[9](P49-91),而且要求建立12个财政区并在每个财政区设立专门的关税办公室负责统一后的海关关税的征收^[10](P473-486)。经过1664年的改革,法国国内部分地区之间的封建税和省内税被废除,全国统一的关税征收标准和机构初步形成,法国商品出口的成本降低、效率提升。此外,在1664年的改革中,国外制成品的进口税率被普遍提高,法国商品的出口税率则普遍降低,如布料进口的关税提高了约14%,青鱼出口税率在原来的基础上下降了2/3^[8](P142)。1667年,科尔贝开启了第二轮更为激进的关税改革。此轮改革中,科尔贝“规定了崭新的海关边界线,该边界同法兰西国家边界完全一致”。1667年改革的激进之处主要体现在调整后的关税税则所呈现出的极端保护主义色彩,经过调整,法国海关征税商品的种类大幅增加,征收对象几乎涵盖了所有的消费品类型,同时开始对皮制原料征收出口税,更为重要的是,大部分商品的进口税率都被调整至1664年水平的两倍。

其次是实现法国工业制品的标准化。法国工业制品标准化的最早尝试始自黎塞留时期,1629年颁布的《米肖法案》对法国本土生产的丝绸、羊毛和棉花产品的允许尺寸做了明确规定,旨在保持法国产品在西班牙的市场份额^[8](P184)。但该法案所涉及的产品门类有限,并且政府并未就相关规定如何落实出台具体的政策,相关规定最终沦为一纸空文。科尔贝与黎塞留一样坚信标准化是提高法国商品海外市场竞争力的必要手段,有所不同的是,科尔贝希望将标准化覆盖所有的工业制品门类。此外,科尔贝不仅致力于实现产品规格的标准化,还希望实现产品生产工艺的标准化。在科尔贝的主持下,法国以法令形式为本国生产的丝织品、挂毯、瓷器、铁器等几乎所有具有出口潜力工业制品的质量、工艺流程和规格制订了严格的标准。如针对纺织品的生产,法国政府分别于1666、1667年两次通过特别决议,周密地规定了纺织品染色的方法、呢绒宽度、特殊质量。1668年,法国政府又颁布了限定纺织业的四项普遍敕令,仅呢绒染色一项,相关规定就包括了317项条款^[1](P508)。为确保标准的落实,科尔贝引进了中世

纪的行会制度并在每一个法国城镇成立生产督导委员会,他在 1669 年 8 月颁布的政令中规定,每年一月,督导委员会的督查官都要在两名当地工商业领袖的陪同下赴工场一一巡查,确保新的规定被传达和落实到位,违反相关规定的生产者或者企业主将受到严厉处罚^[10](P473-486)。

(二)海事立法领域的改革

法国历史学家亨利·勒戈尔荷认为:“科尔贝在立法方面取得的成就要比他在物质和人力资源方面取得的成就更值得肯定。”^[3](P34)法国近代史上的第一次海上立法尝试出现在 1555 年,当时的法王亨利二世颁布了一套旨在对海事和海军关系进行全面调整的法案,但是该海事法案内容庞杂且缺乏系统性,最终并未得到实施。17 世纪中叶,随着法国海洋事业的不断发展,为调整日趋复杂的海事关系,规范海上活动,便于国家对海上事务的管理,法国从 1671 年开始在科尔贝的主持下重新启动海事立法工作。1681 年 8 月,经过一个法律起草委员会长达十年的努力,法国颁布了历史上第一部系统的《海事法典》^[6](P53)。该法典共分为五卷,内容几乎涵盖所有的海上事务,包括:海事法庭的职责和权力范围及其审理案件所采用的程序模式;海运雇员的资质、权利及其职责;船舶的财产属性与权益;对于各种类型海运合同的规定;海军的职责和权力;港口和沿海地区的治安与管理;关于海难的相关规定等。作为将海事立法国内法化的成功尝试,这部法典秉承了亨利二世在 16 世纪颁布的海事法中的公法和私法一体的传统立法精神,将航海、商业和海军三者作为一个统一的整体,清楚地规定了三者之间的相互关系及其所涉及的相关权力与义务。

(三)殖民地建设领域的改革

“殖民地是科尔贝主义实现目标所依赖的基础,他要求殖民地能够生产奢侈品供应本土,还要受限于与本土之间的贸易关系,成为本土的商品倾销市场。”^[5](P73)法国在亨利四世时期开始大规模殖民扩张,但在此后的半个多世纪里,尽管法属殖民地的范围不断扩大,殖民地的经济和社会发展却十分缓慢。至 1661 年,法国在北美的殖民地仍然人口稀少,经济仅限于与法国本土之间的零星皮毛贸易,而经济相对繁荣的法属安的列斯群岛人口也不超过 1 万。此外,法属殖民地的行政和贸易主要交由垄断贸易公司负责,法国中央政府对殖民地的控制较为薄弱,从中的获利也较少。为此,科尔贝针对法属殖民地在行政与社会管理、人口政策和经济发展模式中存在的诸多问题展开了一系列改革。

首先是改革殖民地的行政与社会管理体制,旨在加强中央政府对殖民地的控制。法国政府于 1662 年将美洲岛屿公司开发和管理的诸多岛屿收归国有,并将之与法国在该地区新占领的其他岛屿合并组成圣多明加殖民地,由中央直辖。1682 年,科尔贝收回了垄断贸易公司对法属加拿大的管辖权,至此,法国中央政府对殖民地的直辖扩展到几乎全部法属殖民地。针对殖民地内部的行政管理和社会治理,科尔贝主张“在此建设与本土一致的行政和社会体系”^[5](P73)。行政管理上,科尔贝将法属殖民地政府交由一名代表国王的总督负责,在其下设立一名司法监察官和若干名为幅员辽阔的殖民地特设的省长协助总督的工作,从而形成了与本土相似的中央集权行政管理体系。社会治理上,科尔贝颁布了优抚友善的土著易洛魁人的各项政策,希望通过通婚和教育的方式使其与殖民者融为一体,力争在殖民地形成与本土类似、便于政府管辖和控制的、具备稳定社会结构的“单一族群”^[11](P270)。

其次是改革殖民地的人口政策,旨在增加殖民地的常住人口数量。为鼓励法国人向新法兰西、安德烈斯群岛等主要殖民地移民,科尔贝废除了黎塞留时期颁布的禁止非天主教徒移民殖民地的法规。为鼓励殖民地家庭生育,科尔贝规定有 10 个子女存活的家庭可以得到 300 里弗尔的年金,如果家有 20 岁以上的男孩和 16 岁以上的女孩还没有结婚,将要向当地的贫困院缴纳罚金。此外,他坚决反对居民在殖民地过单独的狩猎生活,认为这样不利于大规模的人口定居。在种植业发达的安的列斯群岛,他支持通过黑奴贸易补充劳动力,并为此草拟了调整黑奴和奴隶主之间关系的《黑奴法案》,该法案规定奴隶主不得虐待、谋杀奴隶,并允许黑奴结婚以利于对黑奴的安置^[6](P53)。经科尔贝草拟的《黑奴法案》

于1685年正式颁布实施,一直沿用至1847年法国殖民地废除奴隶制。

最后是转变殖民地的经济发展模式,旨在将殖民地打造成为法国本土的原料产地和商品倾销地。相对于探险寻宝或渔猎等法属殖民地的传统经济活动,科尔贝更倾向于让法国的殖民地效仿英国的模式通过种植欧洲大陆紧缺的经济作物来创造财富。在科尔贝的支持下,法国在北美和加勒比地区大举开办种植园,种植棉花、可可、烟草等经济作物。但是,为了将殖民地培育成本土的倾销市场,他并没有在殖民地机械地套用重商主义理论,而是鼓励各地根据自身的经济发展条件大胆兴办工厂,实现经济发展模式的多元化,从而真正构成具有购买力的经济社区。为此,他甚至禁止加拿大种植烟草,以保证当地对制造业的投入^[11](P193)。

(四)海军建设领域的改革

历史学家亨利·勒荷吉耶认为:“科尔贝掌管海军的20年是法国海军历史上最辉煌的20年。”^[3](P33)在科尔贝时期,黎塞留所创建的近代化的海军管理体制机制及其所颁行的一系列旨在推动海军发展的政策,如构建独立自主的海军工业体系、引进海外先进的造船技术、实现航运业与海军之间的互动发展等继续得到沿用。在此基础上,针对法国海军中存在的海员与军官员额不足、中央对海军的控制不力、海军指挥系统混乱以及海军装备制造能力不足等痼疾,科尔贝围绕进一步完善海军管理体制机制、构建规范的指挥等级体系、创建海员征募与军官培训制度以及实现舰船建造的标准化等目标展开了一系列改革。

科尔贝完善海军管理体制机制的主要方向是进一步强化文官在海军管理体制中的职权和地位。法国在黎塞留时期形成了以海事国务秘书处为核心的一整套从中央到地方的海军管理机构。黎塞留体制的一个突出特点是文官和武官共同负责海军的管理,以总监为代表的文官负责舰队和海军基地的财务和行政,同时兼管军舰的维护以及人员的招募,以舰队司令为首的海军军官则仅在舰队出海期间负责舰队的指挥作战和日常管理。黎塞留提升文官在海军中的权力和地位的初衷是强化中央行政机关对全国海军和沿海地区的控制,并削弱中世纪以来所形成的地方贵族在涉海事务上的封建特权。科尔贝在黎塞留的基础上进一步强化文官的职权,一方面旨在继续加强中央政府对海军的控制,另一方面则是为了“将兵工厂视为一个经济部门而非一个军事部门”,由“国家以经济部门的运营模式对海军兵工厂进行控制和管理”^[12](P292-311)。科尔贝时期,海军总监作为国家派驻军港的总代表不仅保留了原有的行政和财政大权,而且在军事和司法上被赋予了凌驾于海军军官之上的权力。除继续负责舰队和港口的日常管理,科尔贝时期的总监们还要在战时负责主持战争咨询委员会,并对所有军事上的战略和战术问题保有绝对的权威,同时还要以司法和警察总监的名义负责逃兵的事务^[5](P81)。在总监以下,设置有各类文官,包括专员、书记、库管等,负责辅助总监工作,所有文职人员均直接对中央的海事国务秘书负责。尽管法国在1673年重新规定由军官来主持战争咨询委员会,使得总监在军事事务中回归次要位置,但是总监们还是可以对军官在港口的行为进行监督,并且直接向海事国务秘书汇报,从而影响军官们的升迁和经济收入^[5](P98)。经过科尔贝的改革,法国海军军官与港务和海军行政事务脱离,文官在海军中的权力和地位完全凌驾于海军军官之上。

为将法国海军打造为一支正规化的军队并提升其军事效率,科尔贝对各级海军指挥体系进行了精简和规范。首先是对直属于中央的舰队指挥机构进行了精简,海军元帅一职成为完全意义上的荣誉性职务,海军的管理权和指挥权集中于海事国务秘书之手,在海事国务秘书之下,设立两名海军上将,一位负责大西洋舰队,另一位负责地中海舰队,两人各自承担所辖舰队的军事指挥任务,每位海军上将都由若干海军中将和分舰队司令^①来辅佐。在对高级军官职务进行调整的同时,科尔贝在海军中引入了近代军衔制,设置了从火攻船上尉、护卫舰上尉到上校舰长等一系列军衔,后来又引入了海军少尉军衔。

① 相当于海军少将。

为解决海军中海员招募困难的问题, 科尔贝创建了一套旨在“强制所有海员参与登记和轮流服役”的法国最早的义务兵役制度, 即海员分级制度^①。近代以来, 法国沿海地区的渔民和商船水手成为近代法国海军中海员的主要来源, 但是由于军舰上生活条件恶劣、纪律严苛且服役收入较低, 海员们普遍抗拒登舰服役, 导致法国海军在战时往往不得不动用强征手段逼迫海员登舰服役, 但这又进一步加剧了海员们对海军的反感和抵制。早在 1624 年, 时任法国海军元帅的蒙特莫杭希公爵就建议对法国沿海地区的海员人数进行统计, 黎塞留则在《米肖法案》中要求对所有海员进行登记并制作一个包含所有的海员的年度名册^[6] (P26)。尽管以上两人仅仅只是希望对法国海员情况进行摸底从而为实施强制性征募准备条件, 但是两人的设想对科尔贝创建海员分级制度给予了启发^[3] (P30)。

海员分级制度的创建工作从 1668 年逐步展开, 至 1673 年基本完成。1668 年 9 月 22 日, 法国正式颁布法令要求沿海地区的地方长官对所在地的海员实施全面普查和强制登记。此后数年, 政府又相继颁布法令, 规定将全国沿海地区划分为若干个轮值区, 各个轮值区内以教区为单位将 18-40 岁的登记海员编为 300 人一组的船员组, 登记海员们必须以船员组为单位每三年^②轮流赴法国海军服役一年, 服役期从每年的第一天起算, 剩下的两年则可以去商船工作, 逃逸服役者将被处以死刑, 同时禁止商船招募应该服役的登记海员^[6] (P51)。

为确保制度的执行, 科尔贝在所有轮值区各派驻一名专员负责管理当地海员的登记、分组和招募事宜, 并在中央设立海军军备总监一职, 负责对全国“海员分级制度”的执行情况进行总督察^[13] (P779)。

为争取海员对强制服役制度的配合, 科尔贝着手完善了登记海员所享有的各项福利, 构成了法国最早的社会保障体系^[3] (P33)。1669 年科尔贝颁布了《海军军需供应条例》, 要求确保海军人员的生活物资供应、改善船员生活条件, 并要求军官善待船员。1673 年 7 月, 法国政府就“补偿伤残人员和设立海军医院”等颁布法令, 登记海员所享有的福利制度从此以法律形式得到确认, 这标志着海员分级制度正式建成^[5] (P93)。同年, 法国分别在土伦和布雷斯特设立了海军医院, 并为每只分舰队都配置了医疗船, 在船上配备了药剂师和外科医生。此外, 法国还在罗斯福尔和土伦成立了海军荣军院, 用于赡养和资助海军中的伤残人员以及阵亡人员遗孀, 该机构每月固定从国家公务员工资以及海军人员薪饷中抽取一部分作为机构的运营费用。此后, 科尔贝又逐步完善了登记海员享有的其他福利, 如优先捕鱼权、子女免费受教育权等, 并且规定登记海员在赴海军服役期间可以领取全额军饷, 不为海军服役时也可以领取到半薪, 对于海军中的伤残人员, 国家尽量安排其中尚具劳动能力人员赴海军兵工厂工作, 并发放一定的补助金和奖金, 如果这些人希望告老返乡, 他们可以在退役时领取到三年的薪水。

为解决海军军官人数不足和素质低下的问题, 科尔贝创建了海军军官培训体系。16 世纪上半叶, 法国海军军官主要从商船或者马耳他骑士团中招募, 或者直接任命完全没有海上经验的贵族担任舰队高级指挥官, 但随着法国海军规模的不断扩大和技术的不断进步, 传统的招募方式已经无法满足海军对军官员额和素质的要求, 这促使科尔贝希望“建立固定的常备海军军官队伍, 并且让他们享有稳定的职业培训”^[5] (P88)。1669 年, 科尔贝分别在土伦和罗斯福尔创建了海军军官学员训练营, 这期训练营成为日后对法国海军影响深远的法国海军学院的雏形。训练营中的学员主要从青年贵族和陆军军官中招募, 根据规定, 学员要在学校接受三年的陆上培训, 主要学习数学、制图、写作、要塞学、造船、水文和格斗技巧等知识, 毕业后将以“海军官校生”身份登舰见习, 通过见习期后才能成为正式的海军军官。此外, 为培养航海方面的专业人才, 科尔贝先后于 1666 年和 1673 年在勒阿弗尔和圣毛拉开办了法国最早的两所专门的水文学校, 并且在 1667 年和 1679 年两次重编了著名学者乔治·福尼耶在 1643 年所著的法国第一本水文地理专著《水文地理论》作为学校的专业教材。

实现海军设备标准化是科尔贝为提升法国海军装备制造能力和装备质量而实施的重要改革。17 世

① 科尔贝创建的海员分级制度在大革命以后改名为海员登记制度。

② 有些地区在服役周期上存在例外, 如 1671 年法案规定布列塔尼地区登记海员为 5 年服役一次。

纪中叶的法国常备海军建立在薄弱的舰船制造业的基础之上,法国国内军舰的产能和品质一直无法满足海军扩建的需求。此外,由于长期以来海军军舰舰型繁杂,舰上装备不统一,为海军的舰船维修和装备供应带来了难度。科尔贝曾在1662年一封给国王的信中痛陈法国海军装备制造水平低下给海军发展带来的危害,他指出,“依靠强大的海军工业,英国国王每年只需要花费350万里弗尔就能维持一支拥有153艘战舰的海军,而我们花了同样多的钱,却没有得到同样的回报”^[12](P292-311)。为此,科尔贝参考其本人在推动法国出口制造业标准化中的经验以及英国在实现舰型标准化中的相关做法,致力于推动法国的海军军备建造实现标准化,包括实现生产工艺的标准化和军舰舰型与装备的标准化,希望以此作为提升法国海军装备制造水平的突破口。为实现生产工艺的标准化,法国政府于1671年8月颁布法令,规定所有港口和兵工厂采用统一的重量标准和测量标准,以确保先进的制造工艺得到推广和统一。从1670年开始,科尔贝开始在法国境内的所有港口尝试用预制件批量组装军舰,旨在取代传统的由木工现场手工打磨的造船方式^[14](P63-97)。同年,法国首次尝试对舰船进行分级,将所有军舰按照甲板数量、舰楼大小和大炮数量分为五个等级,“目的是为总监、专员、军官和木工提供普遍规则”^[5](P88)。此后,科尔贝又于1674年和1683年分两次对分级方案进行调整,并在1683年的调整中为每一个级别的军舰选择了一种标准的舰型,同时还对每一级军舰上的载员人数和大炮口径做了统一的规定,旨在“为所有种类的舰艇确定一个固定的标准样式以改变工地的彼此独立性”^[5](P88)。为确保相关规定得到遵守,科尔贝在各大军港都成立了建造咨询委员会,成员包括行政管理人员、军官和木工,负责审核建造军舰的图纸和监督工艺的执行。

三、科尔贝改革的影响

科尔贝所推行的各项改革有力地推动了法国海上贸易、殖民地和海军的发展,为近代法国海权的崛起做出了巨大的贡献。

其一,海上贸易方面。科尔贝在海上贸易领域的改革坚持以重商主义理念为指导,体现了国家希望控制和干预经济的强烈愿望^[10](P473-486),这样的发展理念对推动近代早期法国海上贸易发展的效果十分明显。科尔贝主持的关税改革简化了法国关税的征税流程,提高了进出口商品的通关效率,使得“法国朝建立一个全国范围内全新的国家统一的关税体系方面迈进了一步”^[8](P145)。日本学者朝仓弘教认为:“尽管科尔贝的关税政策因其坚定的保护主义立场而广遭非议,但他所倡导的保护主义关税体系却使法国在贸易平衡方面取得了相当大的进步……科尔贝的保护关税政策快速地将法国转变为贸易债权国,从这个意义上说,其关税政策是成功的。”^[8](P146)科尔贝所推行的工业制品标准化在短期内迅速提高了法国出口制造业的工艺水准和产量,在科尔贝执政前,法国境内流通的针织品和其他相关产品几乎完全被国外工场所垄断,在其执政后期,法国生产的针织品已经开始畅销西班牙市场^[15](P275-329)。在上述两项改革措施的推动下,法国的海上贸易额持续增长,出口额增长尤为迅速,并最终于18世纪初成功实现了贸易顺差^[8](P146)。伴随着海上贸易的发展,法国航运业也获得了巨大进步,各大港口城市呈现出空前的繁荣。1664年,法国已经拥有远洋船只1064艘^[5](P93)。在1679年至1689年的十年间,法国商船仅在挪威港口赫尔辛诺出现的次数就增加了20多倍^[11](P270)。17世纪下半叶,鲁昂发展成为法国境内第一大港口城市和第三大城市,人口超过8万,第耶普、圣毛拉、拉罗谢尔、勒阿弗尔等港口均发展成为人口过万的繁华都市^[16](P87)。

其二,海事立法方面。科尔贝主持编订和颁布实施的《海事法典》为法国加强对海事和航运业的管理提供了法律依据,有利于引导法国的海上事业朝着规范有序的方向发展,它的颁布标志着“16世纪中叶业已开始的海事法民族主义化的过程到达最高的顶点,对于法国来说,一种新的民族主义精神一劳永逸的结束了海上习惯法”^[17](P35)。这部法典一经面世即受到各国法庭的重视并被多国所采用,直至今日它仍然是众多现行法律规章的重要来源^[3](P34)。

其三,殖民地方面。科尔贝在殖民地建设问题上坚持以经济为基本导向,法国历史学家路易斯·尼古拉斯认为,“在黎塞留执政期间,法国对殖民地的开发事实上更多的是为传教,只有到了科尔贝时期,法国的殖民地才真正被赋予了经济意义”^[18](P22)。科尔贝对殖民地经济发展模式的改造取得显著成效。安的列斯群岛在科尔贝时期通过烟草、棉花、可可特别是蔗糖的种植保持繁荣,在1682年,从南特、波尔多、拉罗谢尔和鲁昂来安的列斯群岛从事贸易的船只多达200艘,贸易额超过2600万里弗尔^[5](P76)。此外,新法兰西和路易斯安那的手工业和种植业也取得了较大进步。在科尔贝所施行的人口政策的推动下,法属殖民地的人口增长迅速,至18世纪初,法属圣多明尼加的人口已经达到95000人,其中有70000人是黑奴,法属加拿大在1663年仅有2300人,至1681年当地的法国侨民已经超过了10000人,并在18世纪初增长到17000人。殖民地人口的增长解决了在当地大规模发展种植业所面临的劳动力不足的问题,不仅有利于推动殖民地的经济发展,也有利于增强殖民地的防御力量。科尔贝在殖民地的改革政策融合了中央集权和重商主义等17世纪流行于欧洲的新的政治经济发展理念,经过其努力,法属殖民地不仅被赋予了全新的管理体制和发展模式,而且在法国的国家力量体系中的地位显著上升。至17世纪下半叶,法属殖民地不仅成为了法国在全球范围内提升自身国际地位和增强自身战略优势的重要依凭,而且成为推动法国近代资本主义发展的重要的原料产地和商品倾销市场。这种紧密依托殖民地的政治与经济发展模式不仅使法国成为一个真正意义上殖民帝国,而且使海权对于法国的重要性空前提升。法属殖民地对法国的国家安全、经济社会发展和国际地位提升的重要意义正是在科尔贝时期开始逐步奠定,并一直持续至二战结束后的相当长一段时期。

其四,海军建设方面。科尔贝在海军建设领域所推行的一系列改革旨在解决法国海军自黎塞留时期以来就存在的诸多突出问题,其改革措施是建立在对法国海军现状的细致观察和对法国发展海军的客观条件的理性评估的基础之上的。在改革措施的制定过程中,科尔贝不仅充分借鉴了本国在海军建设领域的历史经验,还广泛参考了其他国家的实践案例并融入了其他领域的建设理念,最终实现了其自身在海军建设思想和制度构建上的创新,并推动法国海军在17世纪下半叶崛起为一支令全世界瞩目的强大海上力量。科尔贝对海军中文职官员的权力和地位的强化使得中央对海军的控制进一步加强,其对海军指挥机构的精简则提高了海军指挥机制的效率,而“近代化军衔的出现使法国海军拥有了自己的指挥等级体系”^[19](P296)。科尔贝所创立的“海员分级制度”从1673年建成到在1965年的法国兵役制度改革中被废除为止总共存在了近3个世纪,在数百年里,尽管法国政府不断对登记海员的分级方式及海员所享有的福利待遇进行调整,但是“对海员进行登记和安排其轮流服役”这一基本原则始终没有发生改变。直到一战爆发前,该制度都是法国海军招募海员和进行战时动员时所依赖的基础性制度,它的建立为缓解法国海军中的海员短缺、促进航运与海军之间的良性互动做出了巨大的贡献。科尔贝所创建的军官培训体系在法国海军中造就了“海军官校生”这一全新的人才群体,“他们成为既懂得航海知识又具备战术素养的新一代海军军官的重要来源”^[5](P53)。尽管科尔贝推行的舰船制造标准化的实施效果并不理想,因为“当时科技还不允许根据空气动力的流体力学来确定理想的船体尺寸,各大造船厂也都一直保留着自行其是的权力”^[5](P87),但是先进工艺的推广还是有效提升了法国人的造舰水平和效率,至18世纪下半叶,法国军舰在设计上已普遍优于英国军舰^[20](P209),1678年的马赛港甚至可以在24小时内完成一艘巡洋舰的组装^[14],“法国人成为当时世界上最好的造舰工匠”^[6](P51)。此外,标准舰型的选定也为法国在18世纪末最终实现舰船建造的标准化创造了前提。至1683年科尔贝去世,法国海军已经拥有了1200名军官和5.32万名登记海员,海军军舰数量达到267艘,其中战列舰117艘^[6](P50)。据统计,从1670-1690年,法国海军的总吨位一直保持在12万吨至14万吨之间,而同期英荷海军的总吨位分别只有11.3万吨和5.8万吨,而且法国军舰的设计和性能更优,海军兵工厂物资充裕且效率一流,“法国海军成为了一只真正可以与英国皇家海军匹敌的海上劲旅”^[19](P296)。

但是,科尔贝的改革措施中也存在着诸多弊端,对法国海权的长远发展造成了不利影响。

首先,科尔贝对海军中“文官优先”体制的强化使法国海军成为一支名副其实的“行政海军”,法国海军军官与港务和海军行政事务完全脱离,文官在海军中的权力和地位完全凌驾于海军军官之上。由于海军实权掌握在毫无战斗经验和海洋知识的文职人员手中,使得在海军中“政治成为比战争更为优先考虑的对象”^[3](P34),军事决策机关往往无法给舰队传递合理的指令,严重影响了海军的作战。此外,文职人员的强势还导致所谓的“羽毛”与“佩剑”之争成为法国海军内部的常态,“这种对立甚至通常演变为明显的仇视”^[5](P80),“成为了困扰法国海军 100 多年的一大痼疾”^[6](P26)。

其次,科尔贝激进的重商主义理念指导的关税改革导致法国贸易环境和国际环境恶化。“如果说 1664 年的关税体系是适度的保护主义,那么 1667 年的关税体系就是强力的保护主义”,后者甚至被称为“引发战争的关税体系”^[8](P146)。这种过度的保护主义激起了依靠海洋生存的海上邻国的不满,在 1667 年关税税率发布后,英国立即提高了对法国红酒的关税^[10](P473-486),利益受损更为严重的荷兰甚至采取了禁止进口法国产的葡萄酒和白兰地以及对从法国进口的奢侈品和食盐分别征收高达 50% 和 20% 的高关税等报复性措施^[8](P145)。面对荷兰的强硬反击,科尔贝继续坚持其极端的重商主义立场,坚决不愿在关税税率上做出任何妥协,迫使荷兰在 1671 年直接宣布停止进口法国商品一年^[16](P53)。1667 年的关税改革最终成为 1672 年法荷战争爆发的重要诱因,持续数年的法荷战争严重阻碍了法国海上贸易的发展并使原本已经转好的财政状况又迅速恶化。更为讽刺的是,法国在停战协定中被迫将关税税率又恢复至 1664 年的水平,所以,激进的高关税最终使法国在海上贸易中得不偿失。

再次,科尔贝在工业生产领域过分追求的标准化不仅难以实现,并且抑制了技术的创新。对出口制造业强制推行标准化虽然在短期内提升了法国工业品的市场竞争力,但长远上却抑制了企业和工人对产品和服务进行自主创新以追求更高利润的能力和意愿,法国的工业生产力被重新束缚在了陈旧的中世纪行会体制下。此外,利用行政手段对经济进行全面管制促使法国官僚机构日益庞大和特权滋长,最终妨碍了经济进一步发展,正如以研究重商主义著称的经济学家科尔曼所评价的:“正如科尔贝给旧的经济思想带来新的管理热忱,科尔贝主义也会为旧式腐败的蔓延提供更肥沃的土壤。”^[21](P515)

总之,出于法国建设强大海权的历史需要,在沿用黎塞留时期所确立的相关体制机制和政策的基础上,科尔贝针对法国在海洋贸易、殖民地和海军等领域存在的诸多问题推行的一系列重要改革有力地推动了法国海权的崛起,使得法国在 17 世纪末迅速跻身于世界海洋强国之列。同时,我们还应看到,其改革措施中的诸多弊端对法国海权的长远发展带来了不利影响。近代法国海权的建立是殖民时代的产物,法国利用海权占有了大量殖民地,再通过对殖民地的剥夺来发展自己,这是近代法国发展海权的本质,科尔贝对法国海权的改革也是如此,这是阶级局限性和时代局限性所决定的。但从总体上看,科尔贝无疑是近代法国海权发展史上贡献卓著的杰出历史人物,其在法国海权发展领域所推行的一系列重大改革也能为我国建设海洋强国提供有价值的历史经验和教训。

参考文献

- [1] 波梁斯基. 外国经济史(封建主义时代). 北京大学经济史经济学说史教研室译. 北京: 生活·读书·新知三联书店, 1958.
- [2] 布罗代尔. 地中海与菲利普二世时代的地中海世界. 唐家龙等译. 北京: 商务印书馆, 2013.
- [3] Henri Legohérel. Histoire de la Marine Française. Paris: Presses Universitaires de France, 1999.
- [4] Richelieu. Testament Politique. Paris: H. Champion, 2012.
- [5] Philippe Masson. Histoire de la Marine. Paris: Charles Lavauzelle, 1992.
- [6] H-E Jenkins. Histoire de la Marine Française: Des Origines à Nos Jours. Paris: Editions Albin Michel, 1977.
- [7] Michel Vergé-franceschi. Colbert: la Politique du Bon Sens. Paris: Éd. Payot, 1991.
- [8] 朝仓弘教. 世界海关和关税史. 吕博等译. 北京: 中国海关出版社, 2006.

- [9] Alphonse Callery. Douanes Avant Colbert et L'ordonnance de 1664. *Revue Historique*, 1882, 18(1).
- [10] Anette Smedley-weill. La Gestion du Commerce Francais au XVIIe Siecle: Impulsions Gouvernementales et Besoins des Echanges. *Histoire, Économie et Société*, 1993, 12(4).
- [11] 伊奈丝·缪拉. 科尔贝法国重商主义之父. 梅俊杰译. 上海: 上海远东出版社, 2012.
- [12] Bernard Lutun. Les Approvisionnements de la Marine (1661-1761). *La Revue Administrative*, 2002, 55(327).
- [13] Michel Verge-franceschi. Dictionnaire D'histoire Maritime(H-Z). Paris: Tallandier, 2007.
- [14] René Burlet and José-Paul Verne. Essais de Partique Industrielle Dans la Construction Navale au XVIIe Siecle. *Économie et Société*, 1997, 16(1).
- [15] Paul-M. Bondonis. La Transformation D'une Industrie Par le Machinisme au XVIIe Siecle: Colbert et la Fabrication du Bas (1655-1683). *Revue D'histoire Economique et Sociale*, 1929, 17.
- [16] Jean Meyer, Martine Acerra. Histoire de la Marine Française: des Origines à Nos Jours. Rennes: Ed. Ouest-France, 1994.
- [17] 侯军, 袁丹. 国际海事法与案例分析. 上海: 上海海事大学出版社, 1999.
- [18] Louis Nicolas. Histoire de la Marine Française. Paris: Presses Universitaires de France, 1973.
- [19] 军事科学院世界军事研究部. 世界军事革命史: 上卷. 北京: 军事科学出版社, 2012.
- [20] 杰弗里·帕克. 剑桥战争史. 傅景川等译. 长春: 吉林人民出版社, 1999.
- [21] 约翰·伊特韦尔, 默里·米尔盖特, 彼得·纽曼. 新帕尔格雷夫经济学大辞典第一卷: A-D. 陈岱孙译. 北京: 经济科学出版社, 1996.

Colbert's Reform and the Rise of Modern French Sea Power

Hu Dekun, Li Xiang (Wuhan University)

Abstract The modern French sea power reached its zenith during Colbert's control of France's maritime affairs. In order to achieve the strategic goal of building France into a world maritime power, based on the relevant systems and mechanisms and policies established in the period of Richelieu, Colbert had implemented a series of important reforms against many of France's existing problems in the maritime trade, colonial and naval development fields. These reforms have effectively promoted the rise of France's sea power, but some drawbacks of them have also adversely affected the long-term development of the French sea power. Carding the relevant contents of Colbert's reform and objectively evaluating the value and influence objectively will not only help us deepen the exploration of the French maritime development path, but also provide China with historical experience and lessons in building maritime powerhouses.

Key words Colbert's reform; modern France; the rise of sea power

■ 收稿日期 2018-04-21

■ 作者简介 胡德坤, 武汉大学资深教授, 国家领土主权与海洋权益协同创新中心主任, 武汉大学中国边界与海洋研究院理事长; 湖北 武汉 430072。

李 想 (通讯作者), 武汉大学中国边界与海洋研究院博士生。

■ 责任编辑 桂 莉