

宋元时期的海外贸易

陈 高 华 吴 泰



天 津 人 民 出 版 社

宋元时期的海外贸易

陈高华 吴 泰

天津人民出版社

宋元时期的海外贸易

陈高华 吴 泰

✱

天津人民出版社出版

(天津市赤峰道124号)

唐山市人民印刷厂印刷 天津市新华书店发行

✱

开本787×1092毫米 1/32 印张8 7/8 字数178,000

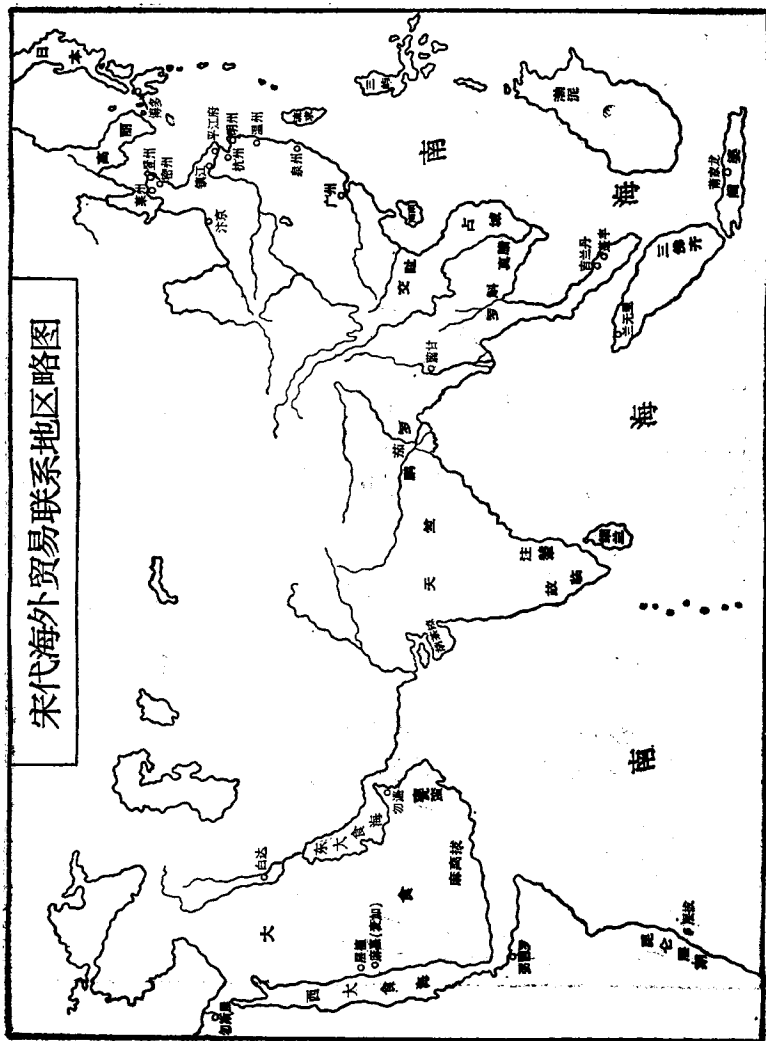
一九八一年九月第一版

一九八一年九月第一次印刷

统一书号: 11072·70

定 价: 0.84元

宋代海外贸易联系地区略图



目 录

第一章 宋代以前我国海外贸易发展概况	1
第一节 汉代以前我国海外贸易的状况	2
第二节 汉代至南北朝时期海外贸易的发展	4
第三节 隋唐五代时期海外贸易的不断扩大	11
第二章 宋元时期海外贸易的活动状况	20
第一节 经营者的不同类型和船舶的组织情况	20
一、封建官府经营的海外贸易	20
二、私商经营的海外贸易	23
三、船舶内部的组织状况	26
第二节 同中国发生海道贸易关系的国家和地区	28
一、宋代海外贸易所联系的国家和地区	28
二、元朝海外贸易所联系的国家和地区	39
第三节 海外贸易进出口的货物	46
一、进口货物的种类及出产地区	46
二、出口货物的种类及运销地区	54
第三章 管理海外贸易的机构和法令	62
第一节 市舶机构设置概况	62
一、宋代的市舶机构和市舶官制	62
二、元代的市舶机构和市舶官制	68

第二节 宋元两朝的市舶条法（法则）	70
一、宋代市舶条法的制订情况及其主要内容	70
二、元代市舶法则的制订及其主要内容	86
第三节 市舶机构主持的祭神仪典和犒宴蕃商	94
第四章 各贸易港口的发展状况	99
第一节 东海航路的主要港口	99
一、山东半岛诸港	99
二、两浙路诸港	103
第二节 南海航路主要吞吐港——广州港	122
一、北宋时期的广州港——中国最大的海外贸易港	122
二、南宋至元代广州港地位的演变	128
三、主要市舶设施及广州市舶司的附属口岸	131
第三节 介于东海航路和南海航路之间的重要港口——泉州港	134
一、宋代泉州港海外贸易发展概况	134
二、泉州港在南宋时崛起的主要原因	143
三、元代泉州海外贸易的空前繁荣	148
四、泉州港所属港道及泉州市舶司所属的其他港口	152
第五章 宋元时期海外贸易空前繁荣的原因	156
第一节 社会经济发展对海外贸易的促进作用	156
一、农业的发展及其对海外贸易的影响	157
二、手工业的发展及其对海外贸易的影响	160
第二节 造船工艺和航海技术的进步为海外贸易的发展提供了有利	

的条件	165
一、宋、元时期造船工艺的进步	165
二、宋、元时期的航海技术	168
第三节 宋元两代封建王朝对海外贸易的态度	173
第六章 海外贸易对宋元社会的影响	178
第一节 海外贸易对宋元社会经济的影响	178
一、市舶收入在封建王朝财政收入中的地位	178
二、铜钱的外流及其后果	188
三、海外贸易对某些手工业部门及商业发展的影响	194
第二节 海外贸易对宋元社会生活和阶级斗争的影响	199
一、海外贸易与宋元时期的社会生活	199
二、海外贸易的发展对宋元时期阶级斗争的影响	210
第三节 对海外贸易在宋元社会经济结构方面所产生的影响的基本估计	214
第七章 海外贸易与宋元时期中外友好联系及文化交流	221
第一节 海外贸易和宋元时期的中外政治关系	221
第二节 海外贸易与宋元时期中外人民的友好往来	228
第三节 海外贸易和宋元时期的中外文化交流	240
附录:	
一、本书引用书目	251
二、关于泉州湾出土海船的几个问题	261
后 记	

第一章 宋代以前我国

海外贸易发展概况

宋元时期，在我国黄海、东海、南海碧波万顷的海疆上，亚非各国来华贸易的海船象穿梭一样往来行驶着。当时的中国海外贸易船舶，也乘风破浪行驶在西太平洋及印度洋的广阔海面上。这些商船从海外运来了琳琅满目的珠宝和珍贵的香药，驶进中国沿海的港口，又满载着早已驰名于世的中国丝绸、陶瓷和其他货物，驶往东亚、南亚、西亚乃至非洲海岸。

在这个时期，中国漫长的海岸线上，有些前此已经闻名于世的港口更加兴盛，呈现新的繁华景象；有的本来默默无闻的海边渔盐小镇，崛起成为在后代有巨大影响的重要海港；有的港口还发展成当时世界上最大的海外贸易港。当时中国一些海外贸易港的繁荣景象，曾使远航而来的海外旅行家为之瞠目，为之赞叹不已，并促使他们中的一些人写下了脍炙人口、迄今仍为中外学者视为珍贵文献的旅行记。这些繁华的港口，也使当时许多海外商人留恋忘归，长期定居下来。他们当年在这些港口城市活动的若干遗迹，有的一直完好地保留至今，有的还不时被发现，不时唤起人们对历史上中外友好这一诗章的美好回忆。当时中国海商的足迹，不仅出现

在亚洲各国的许多海边口岸，还曾到达非洲东岸，为中国同亚非各国人民友好往来的历史，写下了光辉的篇章。直到今天，在亚非的许多地区，都还有与当时中外海上贸易往来有关的遗址和遗物出现，使当时中外海上贸易的盛况一幕又一幕地呈现在人们的眼前。

宋元时期中国海外贸易的这种繁荣盛况，虽然是由当时社会的政治、经济条件所促成的，但它同宋代以前中国海外贸易的长期发展是分不开的。因此，为了更清楚地叙述宋元时期的海外贸易，有必要先回顾一下宋代以前我国海外贸易发展的历程。

第一节 汉代以前我国 海外贸易的状况

在我国辽阔的土地上，有无数的名山大川、富饶的平原和盆地，世代哺育着我们的人民。又有很长的海岸线，给我们以交通海外各民族的方便。我们勤劳勇敢的祖先，曾经创造了光辉灿烂的古代文明，并在很早的上古时期就开始了征服海洋的活动，同海外各民族发展了互通有无的贸易关系。

远在新石器时代，随着渔猎的需要，我们的祖先已能制造船只。据说，夏朝的统治者曾经“东狩于海，获大鱼”。^①到了商代，甲骨和钟鼎上都有“舟”字，说明当时造船已有一定规模。殷墟遗址出土的鲸鱼胛骨，正是商代航海业已得

① 《竹书纪年》

到发展的实物证据。在《诗经·商颂》中，有“相土烈烈，海外有载”之句。以这些出土文物和古代文献相互印证，可以知道当时我们的祖先同海外地区已有一定的交往。

西周时，有记载说：“越裳献雉，倭人贡畅”。^①据此可以推测，当时我国可能已经通过海道与日本、越南发生了联系。春秋战国时期，我国的造船业有了明显的进步，航海技术也有所提高。地处我国东南的浙、闽、粤等沿海地区的居民，当时称为越人，他们“以船为车，以楫为马，往若顺风，去则难从”。可见已经掌握了相当熟练的驾船技术。^②建立在江、浙一带的吴国和越国，都拥有过海上船队。春秋末年，孔子曾说过：“道不行，乘桴浮于海”。^③这虽然是他由于到处碰壁而发出的牢骚话，但也表明当时海上交通已为人们所熟知，否则，他是不会产生“浮于海”的念头。

秦朝统一中原以后，进军岭南（今两广地区），其动机之一，就是向往那里的“犀角、象齿、翡翠、珠玑”。^④这些东西在后代都是从海外输入的商品，可以想见，岭南在当时已和海外有一定的贸易往来。秦始皇还曾派遣徐福率童男女数千人“入海求仙人”。^⑤传说，他们后来到了日本。这件事本身是封建专制帝王为了追求长生不死而搞的一次迷信活动。但是，这样多的人同时乘船出海，正好反映出当时航海、造船技术都已具有相当的水平。

① 《国语·齐语》。

② 《越绝书》卷8。

③ 《论语·公冶长篇第五》。

④ 《淮南子》卷18《人间训》。

⑤ 《史记》卷6《秦始皇本纪》。

第二节 汉代至南北朝时期

海外贸易的发展

秦朝实现了统一，但却是一个短命的王朝。在秦末农民大起义的烈火中，这个封建皇朝很快便覆灭了，继起的是汉朝。进入汉代以后，我国的海外贸易开始有了比较确切的记载。

在汉代，我国社会生产力发展比较迅速，农业、手工业都达到了相当高的水平。汉王朝的统治者凭借强盛的国力，积极开展对外的政治联系和经济往来。著名的“丝绸之路”，起由中国，经过中亚、西南亚，直至欧洲，把亚、欧大陆连接起来。这条具有重要意义的陆上通道，便是在汉代开辟的。与此同时，海上交通也得到发展。史籍中对西汉时期中国海船在南海的航程有如下的记载：

“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国。又船行可四月，有邑卢没国。又船行可二十余日，有谿离国。步行可十余日。有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠厓相类。其州广大，户口多，多异物。自武帝以来皆献见。有译长，属黄门，与应募者俱入海，市明珠、璧流离、奇石异物，赍黄金、杂缯而往。所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送致之。……自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南，有已程不国，汉之译使，自此还矣”。①

① 《后汉书》卷28下《地理志下》。

这是我国古代文献中关于南海航线的第一份比较完整的记录。其中提到的一些地名，历来学者有不同意见。但是，可以确定，它所记载的，都是从我国雷州半岛经东南亚直至印度洋地区的一些古代国家和地区的名称。从中可以看出，当时南海有不少国家和地区与西汉王朝之间已通过海道发生联系。西汉王朝派人带着黄金和纺织品（“杂缯”）“入海”，显然是一种官府组织的贸易活动。我们有理由作出推测：在这以前民间的商人一定早已“入海”贸易，开辟了航线，封建政府才会派遣使者由海道到海外从事贸易活动。近年在广东合浦的西汉古墓中发现了玛瑙、琉璃、珠玉、水晶、琥珀等物，其中有不少应该就是从海外输入的。^①

到了东汉时期，东南亚地区的掸国（今缅甸境内）、叶调国（今印尼爪哇）等先后“入贡”，天竺（今印度）也多次遣使前来。可见这一时期东南亚与印度洋地区与中国之间已有较多的政治、经济联系。东汉光武帝时，日本九州岛上的倭奴国派遣使者前来，接受了汉朝授与的“汉委奴国王”金印，后来还陆续派遣使节到中国来。可以想见，伴随着政治联系的加强，当时中国与日本之间的贸易来往，一定也得到了发展。

我国的汉代，在西方正是罗马帝国兴盛时期。罗马帝国与中国之间，距离遥远，相隔重洋大海，在当时的科学技术条件下，进行直接联系是有很大困难的。但是，中国的商品（主要是丝织品）是罗马人十分喜爱的东西。罗马的商人通

① 《广西合浦西汉古墓墓》，《考古》1972年第五期。

过印度的中介，把许多中国的货物通过海道运到了西方。公元一世纪时，一个罗马水手发现了印度洋上信风的规律，从而为罗马商船队大规模进入印度洋创造了有利的条件。当时许多中国商品通过海道（也有一些经陆路）运到印度，再由印度转运欧洲。^①我国古代的记载说：“大秦国（即罗马帝国——引者）……与安息（波斯）、天竺交市于海中，利有十倍。”^②西方的记载则说，罗马每年有一百二十艘商船从埃及出发到印度，同亚洲的商人贸易。当这些商船回到非洲后，便将买到的货物从亚历山大港经地中海运到罗马的都城。^③随着海上贸易的发展，有些罗马商人向东航行，到了离中国不远的地方。东汉桓帝延熹九年（166），“大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁，始乃一通焉。”^④这是中国与罗马帝国之间发生直接联系的最早记录。安敦显然就是罗马皇帝安敦尼乌斯（161—180年）。但是，叙述罗马帝国历史的西方记载中并没有说到这件事，估计很可能是罗马商人假借安敦尼乌斯的名义所做的事情。这些情况说明，海上贸易已经把相隔万里的东、西方两个大帝国联系起来了。

由于海外贸易的开展，番禺（今广州）在汉代已经成为海外的“珠玑、犀、玳瑁”等多种宝物聚集的“都会”^⑤。这个地方“多珍怪”，所以在当时就受到封建统治者和权臣

① 《后汉书》卷88，《大秦国》。

② 原见吉本：《罗马帝国衰亡史》，转引自张铁生：《中非交通史初探》第70页。

③ 《后汉书》卷88《大秦国》。

④ 《史记》卷69《货殖列传》。

贵戚们的重视。①它可以说是我国最早的海外贸易的港口。

三国时期，北方的曹魏政权，与日本之间有相当多的联系。日本的邪马台国先后四次遣使节来中国，曹魏也曾遣使回访，双方互赠礼物，实际上也是一种贸易活动。当时日本来中国的交通路线，是从九州向西经壹岐岛到对马岛南端，沿朝鲜半岛西岸北上，再从陆路到魏都洛阳。地处江南的孙吴政权，更是十分重视发展海上交通，开展海外贸易。孙吴政权设置了专司造船的官职——建安典船校尉。据说孙吴政权曾建造过可容三千人的“大舡”。②这个显然夸大了的记载，多少反映了当时造船业的发达情况。这个政权曾经派遣一支规模庞大的船队，载着“甲士万人”横渡台湾海峡，可见当时的造船业和航海技术都已有相当进步。在公元三世纪的二十一—三十年代间，孙吴政权又曾派遣宣化从事朱应和中郎康泰等人航海前往林邑（今越南中部）、扶南（今柬埔寨和越南南部）等国访问，“其所经及传闻则有百数十国”。归国以后，朱应写了《扶南异物志》，康泰写有《吴时外国传》等书，③这是我国最早出现的关于南海情况的专门著作。据他们记载，在南海的一些国家和地区中，有的“出锡，转卖与外徼”；有的“土地出金，常以采金为业，转卖与诸贾人，易粮、米杂物”。④这里所说的“外徼”，应该包括中国，

① 《后汉书》卷64《吴祐传》。

② 《太平御览》卷770，引《武昌记》。建安，今福建建瓯。

③ 朱应的著作已失传。康泰的著作也已散佚，但在《太平御览》、《水经注》、《通典》、《艺文类聚》等书中保存了一部分。

④ 《太平御览》卷787，引康泰《扶南土俗》。《扶南土俗》可能是《吴时外国传》的一部分。

“贾人”当然也包括中国的海商。朱应和康泰的出访，不仅是为了加强与这些地区的政治联系，而且也为了开展贸易活动，所以他们才会注意这些地区的生产与贸易情况。就在朱应、康泰出使前不久，有一个名叫秦论的罗马商人，来到交趾（今越南北部），并被转送到孙吴政权的都城，吴国国主孙权向他“问方土谣俗，论具以事对”。^①这件事说明罗马帝国与中国之间，仍然存在着一定的经济联系。孙权亲自召见罗马商人了解大秦的情况，以及朱应、康泰等人出访时注意调查各地的物产和航路，这些行动看来都应出于增加对远方异国的了解和发展彼此交流物产的考虑。

这一时期，随着我国与海外地区联系的加强，进口货物显著增多了。据记载，当时进口的货物有“远珍名珠、香药、象牙、犀角、瑇瑁、珊瑚、琉璃、鹦鹉、翡翠、孔雀、奇物”。^②这些物品虽然主要是为了满足封建统治阶级的需要，但从中可以大体看出这时期海外贸易比前代有所发展的情况。

从西晋短期统一到南北朝时期，我国的海外贸易在前代的基础上，仍在持续地发展着。《梁书》曾对自晋到梁这一阶段海南诸国来华的情况作过这样的叙述：

“海南诸国，大抵在交州南及西南大海洲上，……其西与西域诸国接。……晋代通中国者盖渺，故不载史官。及宋、齐，至者有十余国，始为之传。自梁革运，其奉正朔修贡职，航海岁至，

① 《梁书》卷54《中天竺国传》。

② 《三国志·吴书》卷53《张严程闾薛传》。

逾于前代矣。”^①

这个记载概括地说明了这一阶段中国同东南亚以及印度洋地区各国之间联系不断发展的趋势。应该指出的是，就是在“通中国者盖眇”的晋代，其实中外海道贸易也是相当兴旺的。著名的佛教僧人法显和尚在四世纪末由长安取道西域到印度，又从印度到达师子国（今斯里兰卡）时，看到商人用中国出产的白团扇供奉在佛象前，他因此“不觉凄然下泪”。由这件事可以看出当时中国出产的货物仍继续通过海道运到印度洋地区。法显从锡兰航海到那婆提（今印尼爪哇），在那里搭乘“商人大船”回国。他听船上的商人说，在顺利的情况下，航行五十天就可以到达广州。但是法显乘坐的这条船，却因遇到暴风雨，结果在山东半岛登陆^②。从商人们所说情况，可以知道当时东南亚地区和广州之间已有相当频繁的来往，否则他们就不可能对两地的航程作出如此明确的估计。同时，还可说明广州是当时中国同南海地区发生联系的主要港口。晋代有人说：“广州包山带海，珍异所出，一饷之宝，可资数世。”^③ 这些“珍异”，主要就是从外国进口的货物。当时外国的商船不仅到广州，也到山东半岛，有的甚至进入长江中游的口岸。例如，东晋末年，在长江中游的江陵（今湖北江陵），一次就有“天竺五舶”到达。^④

① 《梁书》卷54《海南诸国传》。

② 法显：《佛国记》。《高僧传》卷3《释法显》。

③ 《晋书》卷90《吴隐之传》。

④ 《高僧传》卷2《佛驮跋陀罗传》。