

zhongguo shibo zhidu yanjiu

郑有国 著

中国船舶 制度研究

福建教育出版社

中国船舶 制度研究

郑有国 著

福建教育出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国市舶制度研究/郑有国著. —福州: 福建教育出版社, 2004.12

ISBN 7-5334-4000-5

I. 中… II. 郑… III. 市舶司—研究—中国—唐代~明代 IV. F752.94

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 123224 号

中国市舶制度研究

郑有国 著

福建教育出版社出版发行

(福州梦山巷 27 号 邮编: 350001)

电话: 0591-83725592 83726971

传真: 83726980 网址: www.fep.com.cn

闽候青圃印刷厂印刷

(闽候青口镇 邮编: 350119)

开本 850 毫米×1168 毫米 1/32 10.25 印张 248 千字 2 插页

2004 年 12 月第 1 版 2004 年 12 月第 1 次印刷

印数 1-1000

ISBN 7-5334-4000-5/F·69 定价: 22.00 元

如发现本书印装质量问题, 影响阅读,
请向出版科 (电话: 0591-83726019) 调换。

序

郑学檬

郑有国同志将他的博士论文改写成《中国市舶制度研究》一书出版，并请我作序，我欣然同意了。因为我差不多见证了他初涉市舶与海外贸易领域的艰辛时光，所以，想借此机会，说一点意见。历来研究对外贸易史的人都重视市舶史的探索，并已有许多好见解。有国同志在攻读博士学位过程中也选择了这一难度颇大的课题，虽然起步维艰，但是他还是坚持做下去，并写出了以明代对外贸易和市舶制度为内容的论文。嗣经李金明等专家审阅纠谬，他的博士论文大体上自成体系，并有自己的某些新见解。以后，他并未就此为止，而是扩大论述范围，写成这部自唐至明的《中国市舶制度研究》。他在《绪论》中指出：“市舶制度，实际上就是海上对外贸易管理制度。从唐到明几百年的时间里，市舶制度从萌芽到发展，臻于完善。”显然，作者力图比较完整地论述中国的市舶制度，我想，其研究是非常有意义的。

作者在努力吸取已有的学术成果同时，对中国市舶制度形成、发展过程中的一些不同观点，进行综合、分

析、对比，发现问题，陈述自己的看法；他还从唐代开始由内陆文明向海洋文明转变角度，论述了自己的观点。他认为：互市很早出现于我国的北方，主要体现的是陆上与边邻的贸易往来，其意义侧重于陆地的边境贸易。唐代经过几百年的发展，势力到达南海，产生与北方互市一样的贸易往来，但是形式发生了变化。以市舶贸易对应于北方的互市贸易，是可以说明问题的。他还认为，市舶使的出现表明了中央与地方在海外贸易管理上争权的开始。关于押蕃舶使与市舶使，他也把他们的不同性质加以区分，指出：押蕃舶使是节度使的兼官，是作为全面负责对外管理的一种官职，市舶使是皇帝命使，负责采购舶来货物的。他区分蕃舶贸易与朝贡贸易，认为蕃舶贸易没有朝贡贸易那样的政治外衣，是一种最原始的以物易物贸易形式。

有国同志对两宋市舶制度的分析，所费笔墨甚多。他提出：两浙路市舶司管理的海外贸易不过是与广东近海贸易而已。设置这个市舶司的目的是为了管理境内舶商出海，而不像广州市舶司一样主要管理海外来的舶商。这是一个重大的区别。他对纲运制度评价极高：在商品经济如此发达的宋代，如何保证海外的舶货能够顺利地送达京师，或到指定的地点，需要一套严密的制度来施行，宋代的纲运制度对官员管理、程限规定、物货保真进行了多方面的约束，使得宋代的商品流通达到空前的规模，这是应当引起高度关注的。他还注意到“唐、宋两代，对于外国来华商人及居住在华的蕃客，

都有明确的法律保护”的事实，并予以恰当的评价。总之，他对于唐、宋两朝的对外贸易管理制度的变化，应当说有一个可圈可点的评价。

他对蒙元时期的“官本船制度”的评价是不高的，认为“官本船”是蒙元时期市舶制度的主要特征。不可否认蒙元的扩张政策带来了这一时期内外贸易的发展，但是，从商业经济原则来说，这是不健康的，不是良性的发展。同时还论证了泉州在元朝对外扩张中的重要作用。指出：元朝之“将有事于海外”，就是要军事扩张，而两浙及泉州当然成了蒙元的最理想的选择。历代出使均出于闽、浙，包括明代郑和七下西洋也选择这一地区，而不是广州。他还认为海运漕路的开通不仅仅对国内漕粮运输有重大意义，而且对当时海外贸易的发展，也有极大的推动作用。明代朱清开通漕运后，使海外蕃舶得以相继而来，凡高丽、琉球诸夷，无不来市易，大大地促进了海外贸易。所述各点，令读者有“悟诸未悟者”之感。

他对明朝的朝贡贸易评价不高。言其“为政治目的，允许朝贡，对朝贡所带的物货，政府以高价回赠。”所以，以此为基础的明代市舶制度，和宋、元时期具有显然不同的特征；勘合制度是明代朝贡贸易制度的集中体现，明中叶以后，明朝的经济、财政制度、市舶制度都发生变化，预示了一个经济变化时代的到来。这些观点与学术界许多人的观点一致，反映了他对明前期对外贸易的总体看法。

值得我们注意的是，有国同志以自己的观察，说出他对明中叶以后海上贸易的看法。

如他认为：为什么私人海商突然在嘉靖时期发展起来呢？换言之，促成私人海商在此时的活动一定有着不同于前期的因素，我们认为这就是葡萄牙势力东进的影响。葡萄牙商业殖民势力的东进，其贸易方式与贸易理念深深影响了这一时期的私人海上贸易活动。这种新因素的介入，使中国与南洋各国的贸易，在商品的种类、商品构成以及交易方式上，都产生了变化。江南出现的资本主义生产方式的萌芽，发达的商品生产，源源不断地向海外提供商品等等，这是这一时期繁荣的贸易得以存在的基础。欧洲商人不仅直接切入东方与西方的贸易，而且直接切入中国与亚洲各国的贸易，打破了传统的朝贡贸易体系，使一直维持在朝贡贸易体制下的亚洲贸易格局出现了全面的解体，继而在追求最大利润的基础上，重新组成新的中国与亚洲的贸易网络，甚至东方与西方贸易网络，并把这一贸易网络直接地与当时的世界贸易网络紧紧地联系在一起。明中叶中国沿海出现的双屿港、浯屿、南澳、梅岭、澳门，都是这种贸易网络中重要的商业贸易据点。谁也无法相信，当时中国所蕴藏的经济生产能力，是如此之巨大，茶、糖、丝绸、铁器、瓷器等商品涌向海外，而白银源源不断地流入中国。

正是这一历史背景和潮流，进一步鼓励了漳、泉滨海居民下海通蕃。此时不仅参与通蕃的人数增多，交易数量加大，而且组织形式、规模也和以前有了很大变

化。“浙人通蕃皆自宁波定海出洋；闽人通蕃多从月港出洋。”正因为月港成为人们通商下海的据点，才使月港最终成为海澄县的县治，成了管理从月港下海通蕃的中心。海澄立县翌年即决定准贩东西二洋，显然是明统治阶级面对现实的重要决策。有国同志花了一定篇幅，考证从梅岭出海到月港出海的变化，颇具功力。

月港出海贸易有许多新因素可研究，督饷馆的设立即其一。他认为：督饷馆的设立标志着从唐代开始的市舶制度，到了明代已经进入全面衰落的时期。一种逐步替代已往的市舶职能，又可解决明代长期无法摆脱的海禁与边乱，还可增加国家税收的新的管理机制，终于出现了。虽然这种机制仍与以往的市舶制度并存，但作为一种正在封建母体中孕育的新事物，本身就是一桩令人鼓舞的事。

上述一系列论点说明，有国同志对中国市舶制度的演变是有相当深刻的见解，这自然得力于他的系统研究和长时段观察历史事件的科学方法。但是，因为中国市舶制度涉及的问题颇多，不是一个专题研究所能解决的，正如有国同志自己坦诚承认：“由于个人的能力问题、时间的局限，无法做更多实际的考察，在这篇论文中定然会出现许多值得商榷的看法，甚至错误。”这是恳切之言，非为敷衍也。谨此为序。

2004年11月23日

写于厦门大学东区点涛斋

目 录

序	(1)
绪 论	(1)
第一章 中国市舶制度的滥觞	(6)
第一节 市舶使始置时间之争	(7)
第二节 市舶使人选之疑	(15)
第三节 唐代市舶使设置地区辨析	(21)
第四节 唐代市舶使之我见 (上)	(28)
第五节 唐代市舶使之我见 (下)	(35)
第六节 唐代的海外贸易管理制度	(42)
第二章 宋代之市舶制度	(51)
第一节 宋之“三路舶司”	(52)
一、广州市舶司	(53)
二、两浙路市舶司	(55)
三、泉州市舶司	(60)
第二节 宋之市舶司制度	(67)
一、市舶官制	(68)
二、市舶司署辖	(73)
三、市舶司职掌	(79)
第三节 宋之市舶征榷、纲运制度	(90)
一、抽解、博买制度	(91)
二、纲运制度	(100)
第四节 “元丰市舶条例”	(107)

一、宋初的市舶原则	(108)
二、“元丰市舶条例”评析	(118)
第五节 南宋之市舶制度	(131)
一、南宋的市舶机构设置	(131)
二、南宋市舶制度分析	(137)
第六节 “蕃坊”与蕃客在华的法律保护	(143)
一、蕃客与“蕃坊”	(143)
二、蕃长与蕃客在华的法律保护	(148)
第三章 元代的市舶制度	(156)
第一节 泉州港与蒙元的海外扩张	(156)
第二节 “漕运”与元的海上交通	(165)
第三节 “官本船”下的市舶制度	(171)
第四节 元的市舶抽解及单抽、双抽	(184)
第五节 元之市舶法则	(192)
第四章 明初的市舶制度	(208)
第一节 明初的海禁政策	(208)
第二节 明初的朝贡贸易体系	(214)
第三节 明初市舶司的设置	(220)
第四节 明初市舶机构的职责	(225)
一、勘合制度	(226)
二、钞买制度	(230)
三、馆驿制度	(237)
第五章 明中期市舶制度的变化	(241)
第一节 明中叶的“倭患”与海禁实质	(241)
第二节 从钞买制走向抽分制	(248)
第三节 宦(中)官与明代的市舶制度	(254)
第四节 十六世纪的明朝与世界贸易联系	(259)

第五节	明朝贡贸易体制下的牙行	(268)
第六章	明代市舶制度的衰亡与督饷馆的诞生	(274)
第一节	闽人通蕃与海澄立县	(275)
第二节	西方商业扩张据点与海澄月港	(285)
第三节	贩洋前后的月港及管理	(293)
第四节	贩洋与征银制度	(299)
第五节	海澄之督饷馆	(306)
结 语		(313)

绪 论

市舶制度是我国一项重要的经济制度。其肇始于唐，完善于宋元，终于明，贯穿我国封建社会几百年，对我国封建社会的政治、经济制度都产生了极大的影响。

市舶贸易制度与我国西北互市贸易制度共同构成了我国封建社会完整的对外贸易制度体系。因此，市舶制度是我国古代贸易制度重要组成部分。从市舶制度的发生、发展，以及在不同历史时期、不同历史阶段表现的形式上，深刻反映了那一时代的经济特征、政治意识，通过深入研究，可以把握住我国历代的经济思想、贸易原则、政治意识、外交理念，从这一点说，市舶制度又是我国重要的封建经济制度。

从严格意义上说，唐代以前我国的经济、政治是以中原为中心展开的，属于典型的大陆型农业大国。唐代著名的《唐律疏议》构成了中华大陆法系的基础。从经济制度来说，封建统治者的各种税赋征收原则，都是从“地著”出发，制订条例，实行征收。从政治制度的形成来说，在其相对有限的地域开发中逐步培育形成的自我为中心的中原意识，把周边的各个民族作为其文化传播的对象，视为未开化的民族，并要求其政治上处于依附地位。长期形成的固化意识使其完全脱离了不断开拓的现实，直到政治触角伸展到海洋的边缘，它们才意识到在中原之外的另一个海洋文明。可以说唐代开元之前的政治经济制度都是这种中原帝国发展的产物。唐代是这种认识的转折点。

唐代开始，我国封建社会的发展面临了一个历史的转折。

以中原为中心的内陆帝国已经成了过去，南方浩瀚的海洋使唐帝国面临了更多的选择。如果陆地上丝绸之路带来的文化冲击，可以被以中原为中心的华夏帝国消融、吸收，并在这种吸收的基础上，产生了那么多古代文明。那么，南方海洋文明对唐帝国所带来的冲击，应当是全面的，其产生的结果，影响深远。

市舶制度就是在海洋文明冲击下诞生的。从严格意义上说，我国不仅仅是陆地大国，我国东南部漫长的海岸线，并不比陆地的边境线短，我国兼有的海洋大国身份，在封建社会发展进程中，一直没有获得认同，这是极为不幸的。我国封建社会发展到唐代，才意识到海洋冲击带来的诱惑。虽然其认识并不完善，但是，仍然显示了唐帝国的青春活力。长久以来以中原为中心的大陆帝国，面对莫测的南方海洋不断掀起的波涛，所带来的感触应当是多样的。顺之者昌，逆之者亡。唐以后历代的王朝，不断重复着历史的旧梦，而一直摇摆于大陆与海洋的认同中间。我国封建社会的发展，始终无法确定自己正确的国家定位。活跃的宋朝，全面开放海洋贸易，始终与周边各国保持正常的经济、文化交往。保守的明朝，坚持以中原为正统，以大陆帝国自居，拒绝海洋，一定要在临近海洋的周边设立一些属国，哪怕是岛国，也力求证明自己是大陆帝国。历史这种不断交错的思想意识，一直轮替出现在唐以后的各个朝代。从历代对海外贸易的态度、市舶制度的实行，就可以反映出这种统治阶级意识的交锋。

市舶制度，实际上就是海上对外贸易管理制度。从唐到明几百年的时间里，市舶制度从萌芽到发展，臻于完善。伴随着历代封建统治意识的摇摆，经济、政治的变迁，几经跌宕，市舶内容也深深地打上其时代的烙印。

唐代是我国市舶制度发生与发展的时期，代表了唐帝国的自

信与活力。唐始置市舶使，国家政权第一次直接派遣市舶使，到岭南代表皇帝意志，向海外蕃商采买舶货。打破了国家长期无视海外贸易的格局。在唐代地方势力强大，藩镇割据日炽的背景下，不能否认唐玄宗的勇气与魄力。这种勇气哪怕出自纯个人私利，其结果也是应当引起高度重视的。正是，唐代在岭南设置市舶使，从临时差遣到相对固定，标志了我国封建统治者的目光从黄土中原开始关注南部的海洋。当然这一切与整个社会经济的发展密切相关。

宋代是一个积贫、积弱的小朝廷。也正是因为如此，所以，宋朝统治中原的思想就相对薄弱。两宋的眼光，几乎都盯在南方这一块土地上。宋朝的“市舶之利，颇助国用”之思想，深刻反映了其重视海外贸易之意识。这是和历代不一样的。从商品的管理上宋朝经历了全面禁榷到部分禁榷到只控制部分商品；对从事海外贸易商人的管理，经历了禁止通蕃，到只要申请就允许通商的登记制管理。并在激烈的保守与开放的党争中，制定出了著名的“元丰市舶条例”，以法律的形式肯定了市舶贸易的合法地位。这是我国第一部海上贸易管理法则。在这种体制下，宋代海外贸易获得全面发展，市舶收入大增，海外商人与国内商人络绎不绝来往于中国与各国的贸易途中，宋代的造船技术，新航路的出现，都大大促进了海外贸易的发展。可以说宋代是我国海外贸易的全面发展时期。

元代是以实行“官本船”为市舶制度的主要特征的。元代兴起于蒙古草原，其强烈的掠夺性与扩张性，在灭南宋、平定江南之后，仍未停止。它在泉州设立第一个市舶司，并以军事首领兼领提举市舶，可以反映其对设置市舶司的理解与认识。在大的战事稍微平定后，元统治者以“官本船”形式发展海外贸易，并在宋的市舶条例基础上制定《至元法则》和《延祐法则》。以“官

本船”为特征的元代市舶制度，实际上建立在蒙古族长期形成的委托中介经商基础上。在“官本船”原则下，元统治者以政治权力介入商业领域瓜分了商业利润，同时扼杀了民间的自由贸易，这是对两宋以来发展的市舶原则的反动。虽然在官本介入之后的元代在造船技术、出航远程、航路开发都得以大大地发展，其贸易规模也超过前代，但是，这种的“官本船”体制，是违反市舶精神的，不利于海外的贸易发展。最后，“官本船”也必须终结，让位于自由贸易。这就是历史的铁律。

出身于社会底层的朱元璋建立起明代政权，极力要恢复所谓“华夏正统”，又深惧于自己的出身，所以高压式的中央集权和建立中原正统成了明王朝的最高准则。这一时期推行的以“朝贡”换贸易的所谓“朝贡贸易”，就是明代市舶制度的典型特征。在“朝贡贸易”政策下，明朝扼杀了一切民间海外贸易活动，把一切海外活动视为洪水猛兽，无视中国经济的发展和世界大环境的急剧变化，在所谓“片板不许下海”的禁令下，民间商人可以选择的就是海盗式商人活动，以背叛的形式反抗这种制度。在中外势力的冲击下，明朝推行的“朝贡贸易”也终于寿终正寝。无法自觉承当起海洋大国的重任，在封建统治极度衰微、封建权力极度忽视的漳州月港，重新酝酿出新的尝试，月港所推行的市舶制度并没有什么新的创举，充其量是宋朝端拱二年开放浙江边海百姓通蕃诏令的翻版。但是灾难的中国，历史已经没有留多少时间给予中国徘徊了。中华民族的智慧的结晶，只能像四大发明一样，有其新意而一直停留在新意的襁褓中。从唐宋发展起来的市舶制度，历经几百年，到了明末仍然是原先制度的影子，看不到这个制度结出的果实。

人们在谈到市舶制度时，往往会谈起这是近代海关制度的萌芽，就像研究中国封建社会资本主义萌芽一样，人们可以把这个

萌芽追溯到很早很远，而自我满足，像孩童一样停留于久久的恋情中。但是，人们不知从制度上追问过否：在中国这块土地上，为什么有无数的萌芽，而没有果实？为什么有无限的创意，而没有现实？这难道不是莫大的悲哀！

市舶制度包含了丰富的海上贸易管理，从某一种意义上说是我国近代海关制度的前身。全面系统地研究市舶制度，对揭示我国历代的政治、经济、思想、文化都有极其重要的意义。但这项工作绝非我个人力量所能及，这是一个实在庞大的工程。本文只能就社会经济层面，对市舶制度的发生、发展及其进程作一概述。希望有志于市舶制度研究者，能从中得到有益的启发。

第一章 中国市舶制度的滥觞

市舶制度是我国古代一项重要的海上对外贸易管理制度。唐代以前我国封建的统治，一直以大陆中原为中心，其所形成的经济制度也都是以陆地为依据的。在唐以前屡见于史书的商税及关隘津梁税，以及陆上与周边各国的互市贸易，而不见关于海外贸易及如何管理海外贸易的记载。唐以前的经济制度体现的基本是大陆帝国的经济架构，可以说在唐代以前我国海上贸易的管理与税收对于封建统治者来说完全是一片空白。

中华民族是以中原为中心发展起来的，经过几百年的开疆拓土，到了唐代，中华民族分布的地域，已经到达南部海域。从以陆地管理为中心的政治、经济体制，开始调整面对适应来自海上的冲击。令人感叹的是，我国封建统治从唐开始关注海外活动，但经历了漫长的宋、元、明、清，直到近代，作为海洋帝国的政治、经济制度，却远未成型，面对西方蓝色文明的冲击，一败涂地。这其中的原因，当然有许多是值得探讨与研究的。

唐朝，是我国封建社会发展的全盛时期，那时，封建统治者已经开始关注海上。如何加强海上贸易的管理，第一次提上议事日程。唐朝，首次出现了市舶使这个称呼。市舶使开始代表皇帝的意志行使对海上贸易的监督与管理。唐代市舶使的设立，无疑是非常重要的，其影响是极为深远的。它标志着我国封建统治者的目光开始从陆地转到海上。