

中国古代 对外航海贸易 管理史



王杰 著



大连海事大学出版社

序 言

中国古代对外航海贸易管理史,不仅是中国航海贸易发展史的一个重要层面,而且在世界航海贸易史上亦以其独有的东方特色占据着一席之地。就其内容而言,这一课题涉及范围相当广泛,举凡航政海事法规、航运管理、港口管理、海关业务等,都可以归入其中。可以说在对外开放的今天,从事这项研究,对于我们鉴古知今,更好地进行今后各项航海与贸易工作,是十分必要的。因此,我校青年教师王杰同志的著作《中国古代对外航海贸易管理史》,从全新的角度,首次全面、系统地研究了中国古代对外航海贸易管理史的沿革与变迁,其意义当不言而喻。

据我初读所见,本书体例较为清楚,论述较为严谨,具有一定的学术价值。这尤其体现在以下三个方面:

其一,学术观点上多有创新之处。作者虽为一青年学者,但在学术研究中,却能够做到不人云亦云,而是根据实事求是原则,通过搜集与分析大量史料,最终得出自己的结论。以明代对外航海贸易管理机构市舶司的兴废为例,过去多认为嘉靖元年的“倭寇”之乱导致了闽、浙二市舶司的罢弃,而本书却依据《福建提举市舶司志》等材料,得出了市舶司实未罢废的最新结论。

其二,不少内容填补了这一领域的研究空白,以往著述谈到对外航海贸易管理制度,大多追溯到唐代,认为此前并没有相应的制度,本书作者则辟撰专门章节,对隋唐以前的有关制度加以研究。又如元代的海商法规,目前还无人系统而详细地阐述,在此却被做为对外航海贸易管理制度的一个重要方面,立有专门的一节予以研究。这都是值得我们注意的。

其三,材料丰富。作者在书中先后引用过近三百种文献资料,旁证博引,大大增加了立论的可信性。在这里,作者除了以中国文献做为基干之外,还注意引用外国资料做为旁证,例如以古代阿拉伯人的《中国印度见闻录》来讨论唐代的海外贸易管理制度。这自然使得书中有关专题的讨论或叙述更加丰富多彩,说服力进一步增强。

当然,一部书有优点也有缺点,不可能尽善尽美,书中的考证过多,似有因文害意的感觉;清代的对外航海贸易管理史也付之阙如,令人感到遗憾,等等。不过瑕不掩瑜,做为国内首部专门研究中国古代对外航海贸易管理史的著作,本书还是值得一读的。特别是我校争上“211工程”的时候,更应该鼓励和支持广大青年教师勤奋治学,在学术上有所进取,这也是我乐为之序的原因。

习玉琢

1994.7.30

目 录

第一章 对外航海贸易管理的时代	
——隋以前时期	(1)
第一节 早期外贸港口的出现与航海贸易管理	(1)
一、中原王朝对岭南沿海的控制与海外贸易	(2)
二、岭南地区对外航海贸易港口概况	(5)
第二节 早期对外航海贸易控制与管理权的划分和争夺	(8)
一、地方州郡与对外航海贸易的管理	(8)
二、中央朝廷与对外航海贸易管理的控制	(10)
三、岭南土酋与海外贸易之运作	(13)
第三节 关、市与早期对外航海贸易管理	(15)
一、“关”与对外航海贸易管理	(15)
二、以“市”为中心的货物交易管理制度	(19)
三、对外航海贸易中的违禁物品规定	(21)
第四节 对外航海贸易之税收与利润分配	(24)
一、交易税	(25)
二、商船税	(26)
三、过口税	(26)
四、估较	(27)
五、贡献	(29)
第五节 “侯官”与汉代对外航海贸易之管理	(31)

一、“侯官”其名·····	(31)
二、“侯官”职掌·····	(34)
第二章 以市舶使为中心的唐代对外航海贸易管理 ·····	(40)
第一节 隋唐前期的海外贸易与法律制度 ·····	(40)
一、互市监的设置与中央对海外贸易管理的加强·····	(40)
二、“市”的规范化与海外贸易管理·····	(42)
三、“关”与公验·····	(43)
四、进出口违禁品之规定·····	(47)
第二节 市舶使的设立与建置地点 ·····	(49)
一、市舶使之设立·····	(49)
二、市舶使其机构名称之讨论·····	(53)
三、市舶使建置地点考·····	(60)
第三节 市舶使之充任人选 ·····	(66)
第四节 市舶使的职掌与海外贸易税收 ·····	(76)
一、市舶使职掌·····	(76)
二、对外航海贸易之税收·····	(80)
第五节 五代十国时期的对外航海贸易与管理 ·····	(84)
一、吴越·····	(85)
二、闽国·····	(86)
三、南汉·····	(88)
第三章 宋代市舶制度的完善与对外航海贸易管理 ·····	(93)
第一节 市舶机构的设置地点及其兴衰沿革考辨 ·····	(93)
一、广南东路暨广州港·····	(94)
二、福建路暨泉州港·····	(96)
三、两浙路及其下属港口·····	(98)
四、密州港·····	(109)
第二节 市舶司、务及其人员配置 ·····	(111)

一、市舶司与市舶务	(111)
二、市舶诸机构人员编制	(112)
三、市舶诸机构官员名目	(114)
四、市舶诸机构公吏名目	(118)
第三节 市舶诸机构之职掌与海外贸易管理制度	(120)
一、船舶进出港制度	(121)
二、走私缉查制度	(127)
三、外商招徕与管理办法	(134)
四、贡使审查与接待事宜	(139)
五、祈风制度	(141)
六、官吏监察与考核办法	(143)
第四节 进口货物征税与专卖规则	(146)
一、抽解	(146)
二、博买	(149)
三、禁榷	(150)
四、和买	(152)
五、国内商税	(153)
六、格纳税	(154)
第四章 元代外贸航运管理的规范化与市舶制度 的成熟	(165)
第一节 市舶管理机构的设置及其演变	(165)
一、市舶管理机构的废置	(165)
二、市舶管理机构的归属	(168)
三、市舶司官吏配属	(171)
第二节 市舶法规的制订与修改	(172)
一、至元市舶法	(172)
二、延祐市舶法	(176)

第三节 海外贸易管理制度	(179)
一、商船出入港口规则	(179)
二、货物走私查禁办法	(182)
三、职官监察与处分规定	(186)
四、官本船制度	(188)
第四节 市舶税收办法	(190)
一、抽分	(190)
二、舶税	(193)
三、转贩税	(194)
第五章 明代市舶制度的衰落与外贸航运管理体制的演变	(198)
第一节 市舶机构的置地及其变迁	(198)
一、太仓黄渡市舶司	(198)
二、浙江宁波市舶司	(200)
三、福建市舶司	(202)
四、广东广州市舶司	(203)
五、交趾云屯市舶司	(204)
第二节 海外贸易管理官员及其职掌	(206)
一、市舶提举司官吏配属与职责演变	(206)
二、海道副使	(208)
三、市舶太监	(210)
四、府县官员	(214)
第三节 海外贸易管理办法	(216)
一、勘合贸易管理制度	(216)
二、民间贸易管理制度	(225)
三、关税征收办法及其沿革	(229)
第四节 督饷馆制度与饷税制	(233)

一、督饷馆机构及其由来	(233)
二、海外贸易管理细则	(236)
三、关税征稽办法	(240)
附录	
李充公凭	(251)
后记	(254)

第一章 对外航海贸易管理的地方 时代——隋以前时期

在古老的中国,对外航海贸易是一个同样古老的话题。大量的考古与文献资料业已证实,早在悠远的上古时代,中华民族的先民们便开始了“狩于海”的征服海洋活动,并同海外各民族发生了互通有无的间断性航海贸易关系。延至春秋战国和秦汉时期,随着社会生产力的持续发展和航海技术的长足进步,这种早期偶发的对外航海贸易行为渐趋稳定和深化,对外航海贸易的规模日益扩展,终于达到了令中原政权再也不能熟视无睹的程度。因此,为了更有效地推进并控制对外航海贸易活动,中原政权遂插手其间,中国古代对外航海贸易管理制度也就应运而生了。

第一节 早期外贸港口的出现 与航海贸易管理

从时空演进的角度来看,外贸港口的出现与发展应该是和对外航海贸易管理的产生与完善相伴而行的。这是因为对外航海贸易系流通领域的一种活动,船舶一旦投入营运状态,除了运用通讯工具与其联络外,有关机构便很难采用其它方式对之实施直接而又有效的管理;只有当船舶驶入并锚泊于某个港口的时候,这种管理才有可能具体而直接的。至于在海上通讯手段

极不发达的古代社会，有关机构对航海贸易活动的控制和管理自然更惟有在港口实施之一途了。为此，我们在谈及中国早期对外航海贸易管理问题以前，首先就有必要回顾一下当时对外贸易港口的发展情况。

一、中原王朝对岭南沿海的控制与海外贸易

打开中国地图，人们自然而然就会看到：西太平洋呈巨大的弧形包围着中国大陆，在其东面和南面形成了一条长达一万八千余公里的绵延海岸线。这一海陆交会的航海地理态势，遂决定了我国古代的对外航海贸易方向只能是东方和南方二大区域。在东方，虽然有着广阔的美洲大陆，以及与我国一衣带水的近邻朝鲜和日本，但当人类的造船与航海技术水平尚处于较低级阶段时，浩瀚无垠的太平洋无异是一条难以逾越的天堑，将中国和美洲大陆完全阻隔了开来。朝鲜和日本尽管可以做为古代中国的航海贸易伙伴，然而二国地小民寡，物产与中国类同，缺少中土亟需的香料、珠玑、犀象等奇珍异物，又在很大程度上限制了双方的航海贸易规模。在我国古代航海贸易的另一方向——南方，情形则大为不同：一方面，由中南半岛和马来群岛构成的贸易空间相当地广阔，况且还可以从此向西经过马六甲海峡，直接驶入印度洋水域，进而与缅甸、印度、斯里兰卡等南亚诸国建立起广泛的航海贸易关系；另一方面，由于南海诸国大都处在热带或亚热带地区，与中国大陆的温带气候和自然环境有着显著差异，故而盛产玳瑁、犀象、香料、美术等众多中土罕见的热带动植物，素为中原人士所喜爱。如此以来，南方当然也就成了中国古代对外航海贸易的主要方向，我国的岭南沿海一带遂借地利之便发展成为对外航海贸易的桥头堡和基地了。

岭南沿海地区，指的是五岭以南的广东、广西沿海地区，十

世纪之前还曾包括越南北部沿海一带。在秦汉以前，这一地区便是我国古代民族越人的聚居之地，史称“扬越”、“南越”。越民族十分擅长于航行，有“水行而山处，以船为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”之说^②，其航海踪迹一度遍及长江三角洲至红河三角洲之间的广大近海海域。不仅如此，越人还利用其地理位置优势和航海传统，进一步向南拓展，同海外民族建立起了某种形式的航海贸易关系。战国七雄之一的南方强国楚国，其统治者即自称“黄金、珠玕、犀象出于楚，寡人无求于晋国”^③。考虑到当时的楚国尚未直接控制南方沿海地区，所以这些“珠玕、犀象”等海外舶来品便很可能得自“滨于江南海上，朝服于楚”的越人之手了^④。

越人对南方航海贸易的控制，不断引起中原统治者的垂涎。公元前二二一年秦灭六国之后，“始皇利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕”^⑤，立即派尉屠睢统兵五十万，分五路征伐岭南越人，其中一路进攻并占领了“多犀、象、玳瑁、珠玕、银、铜、果布之凑”的南海都会番禺^⑥。公元前二一四年，秦始皇又在岭南建立桂林、象郡、南海三郡，发民戍守，以便更牢固地控制当地的海外贸易之利。可是好景不长，数年之后，随着陈胜、吴广的揭竿而起，盛极一时的秦帝国迅速陷入了分崩离析的境地，秦朝的南海郡龙川令赵佗趁机“兴兵绝新道”，“击并桂林、象郡”^⑦，占领岭南地区，自立为南越武王，攫取了南方对外航海贸易的控制与管理权，这种局面一直持续到西汉前期仍然没有改变。

延至西汉中期，经过几十年的休养生息，中原地区的生产力又开始恢复和发展起来，汉帝国的国力也日渐强盛。公元前一四一年，雄才大略的汉武帝刘彻上台执政，锐意拓边，拥有对外航海贸易之利的南越自然就倍受瞩目了。公元前一一三年，汉武帝遣使前往南越，“说其王，欲令入朝，比内诸侯”^⑧，结果反倒诱发

了以丞相吕嘉为代表的南越割据势力之叛乱。汉武帝当机立断，迅速调发五路大军进击，并在公元前一一二年冬十月一举攻占了南越中心番禺，生俘南越王赵建德与丞相吕嘉，“遂定越地，以为南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南、珠崖、儋耳郡。”^⑧岭南沿海地区对外航海贸易控制和管理权也再次回到了中原王朝的手中。

秦始皇和汉武帝的先后用兵岭南，不仅加强了中华民族之间的联系，促进了岭南地区的开发与海外贸易，而且在我国对外航海贸易管理史上亦具有特殊的意义：首先，做为中原王朝辖下的行政区域，内地的“关”、“市”等一系列交通管理与贸易制度遂名正言顺地在岭南沿海的对外航海贸易管理领域推行开来，这既丰富了中原王朝交通管理与贸易制度的内容，同时又为中国早期对外航海贸易管理制度发展提供了初步的尝试或经验。其次，对外航海贸易最为集中的岭南地区与经济发达的北方中原地区结为一体，于是便拥有了一个广阔的腹地，这自然就直接刺激了岭南地区对外航海贸易的进一步发展。而当岭南地区对外航海贸易日渐繁荣之时，实际上也就为专门化的航海贸易管理制度提供了客观存在的要求和条件，从这个意义上讲，秦汉王朝的归辖岭南实为中国古代对外航海贸易管理制度的出现做出了必要的准备。再次，岭南统一于中国后，随着腹地的扩大，对舶来品的需求当显著增加，客观上便要求岭南地区应有更多的港口来满足外贸的集疏运需要；而大批携带先进生产技术南下的中原移民对于岭南沿海一带的开发，也使得这种潜在需求有了转化为现实的可能。在这样的形势下，岭南地区新兴的外贸港口开始纷纷涌现，从早期的番禺一港很快发展到了汉武帝以后的拥有徐闻、象林、卢容、龙编、番禺等众多港口，中国早期的对外航海贸易管理也就随之有了一个更为广阔的适用空间。由此可

见,秦始皇与汉武帝的先后归辖岭南地区,对于中国历史上对外航海贸易管理发展进程的影响,实在是不容低估的。

二、岭南地区对外航海贸易港口概况

有关秦代岭南三郡的外贸港口设置情形,我们今天已知之不详,只是根据汉人的追述,隐约可以判断番禺系一重要港口。至于汉代交趾七郡(不包括珠崖、儋耳)的外贸港口概况,正史和其它文献却给我们留下了不少线索,下面仅就其荦荦大者来分别加以叙述。

(一)象林

属于日南郡管辖,在今越南广南——岘港省一带。做为汉王朝最南端的一个县,象林与当时的东南亚海上强国扶南(今柬埔寨)相接壤,汉朝在边境附近设有“障塞”等戍守据点。得天独厚的航海地理位置,使得象林县治附近的大占海口一跃成为汉王朝与南方诸国航海贸易的重要港口。著名的“汉使航程”,其出发处就是“自日南障塞、徐闻、合浦船行”,以靠抵边境障塞的象林为三大始发港之一;其返航地则为“到日南象林界”,以象林为惟一归航港,象林之地位由此可见一斑^①。东汉末年,当地土著区连率众起事,占据象林,成立林邑国,大占海口遂易名林邑浦,仍为中国和南海、印度洋贸易的重要中转港口。

(二)卢容

属于日南郡管辖,系今越南平治天省南部一带。境内卢容浦口(思贤海口)是南北航行的必经之港。当象林脱离汉朝版图以后,卢容浦口随即取代了象林的地位,成为中原王朝辖下的最南端港口。三国时期出使南海各国的康泰在其《扶南记》里便曾提到:“从林邑至日南卢容浦口,可二百余里,从口南发往扶南诸国,常从此口出也。”^②两晋以降,其地渐为林邑蚕食。

(三)西卷

日南郡辖下，位于今越南平治天省的中部一带。境内寿冷浦口（灵江口）在汉晋时代也是重要的外贸港口。酈道元《水经注》曰：“尽纒沧之徼远，极流服之无外，地滨沧海，众国津涇郁林南仓通寿冷，即一浦也。”¹³葛洪《太清金液神丹经》亦云：“出日南寿灵浦，由海正南行，故背辰星，而向箕星也。昼夜不住，十余日乃到扶南。”“船舶发寿灵浦口，调风昼夜不解帆，十五日乃到典逊。”¹⁴寿灵浦即寿冷浦。南北朝时期为林邑所占。

(四)龙编

属于交趾郡管辖，在今越南河内附近。其所在的红河支流天德江接近大海，船舶进出十分方便，许多南海和印度洋地区的外商航海前来做生意，号称“商货所资，或出交部”、“外接南夷，宝货所出，山海珍怪，莫与为比”¹⁵。在这种天时、地利、人和的优越条件下，龙编港迅速发展成为与广州并列的中国二大对外航海贸易港之一，享有“南海、交趾，各一都会也”的盛誉¹⁶。值得一提的是，龙编港的赫赫大名甚至传到了万里之外的欧洲。现代研究业已证明，欧洲古文献多次提及的远东大港卡蒂加拉（Kattigara），其实指的就是龙编港及其附近¹⁷。

(五)徐闻

位于今雷州半岛南端的广东省徐闻县附近，系由合浦郡管辖。中国至印度洋的第一条远洋航线“汉使航程”，其出发地就是“自日南障塞、徐闻、合浦船行”，以徐闻做为三大启航港之一。鉴于徐闻港外贸业务的兴盛，汉王朝还曾在当地设置了左、右候官，专门负责对外航海贸易管理之事（详见本章第五节），其港口地位之重要可见一斑。

(六)合浦

即今广西合浦县一带。其地正当中国大陆与印支半岛交界

处，系一重要的交、广中转枢纽港。解放后在合浦附近出土的几十处汉墓和遗址中，曾发现有不少水晶、玛瑙、琥珀串珠等海外舶来品¹⁸。著名的“汉使航程”，合浦亦忝列三大启航港之一，其对外航海贸易之盛当可概见。为此，汉王朝曾于合浦港附近设立了“关”的检查、征税机构，兼掌海外贸易管理之事（详见本章第三节）。

（七）番禺

即今广州及其附近地区。其名始见于战国时期，自汉至隋，番禺一直是广州州治和南海郡郡治所在地。这种做为岭南政治与经济中心的独特位置，遂使得番禺港对外航海贸易迅速发展起来。《史记·货殖列传》即提到：“番禺亦其一都会也，珠玑、犀、玳瑁、果布之凑，”是汉代全国九大商业都会中惟一的对外贸易港口。此后历经东晋南朝，番禺港依然号称“藏山隐海，环宝溢目”、“山珍海怪，莫与为比”¹⁹，保持着对外航海贸易要港的地位，这就为唐代于此设置专门管理对外航海贸易的官员市舶使创造了先决条件。

当然，在隋代以前的时期，我国岭南以北的沿海地区亦曾出现过其它一些著名港口，例如春秋战国时期的琅琊、吴、转附，秦汉时期的碣石、东冶、会稽，以及三国两晋时期的沓渚等。但是，囿于当时的造船与航海技术水平限制，南海与印度洋诸国的来华商船大多滞留在广州及其以西诸港，罕有北航之举；而中国大陆对东方的日本和朝鲜半岛之航海贸易，正如上文提到的那样，规模又十分有限。如此以来，隋代以前北方诸港所能担负的功能便只是以国内沿海贸易为主，至于对外航海贸易活动则是一片空白或者寥寥无几，显然不具备对外航海贸易港口的特性，与前述岭南诸港的情形恰恰相反。所以说，中国早期的对外航海贸易管理，实际上就是围绕着岭南地区众多的外贸港口而展开的。

第二节 早期对外航海贸易控制与管理权的划分和争夺

在封建时代，掌握与经管海外贸易是一项无本万利的买卖，主持者往往可以轻而易举地从中捞取巨额财富。番禺港的最高行政长官广州刺史“经城门一过，便得三千万钱”这一流行于东晋南朝的俗语^⑧，即说明了这一点。因此，围绕着对外航海贸易的控制与管理权，从朝廷到地方的各种势力便展开了激烈的角逐与争夺。

一、地方州郡与对外航海贸易的管理

如上所说，对外航海贸易系大利之所在，但这只是相对而言的。倘若从汉晋之时航海贸易额的绝对数量来看，其还是很小的。仅以当时的番禺暨广州港为例，一般情况下每年进入港口交易的外国船舶“不过三数”，只是遇到“纤毫不犯”的廉明地方官，也才“岁十余至”^⑨。况且由于古代帆船必须要仰仗季风航行，来华时间往往集中在一二月内，而一年的大部分时间则无船可来，这也给管理造成了很大的不便。因此，中央朝廷很难派遣专门官员长年负责此事。如此以来，岭南地区州郡地方官员们便“近水楼台”，顺理成章地握有了辖属港口的对外航海贸易管理权。汉代史籍即留下了不少地方官员利用手中的管理权大肆贪污的记载：

《后汉书·循吏传》：“（合浦）郡不产谷实，而海出珠宝，与交趾比境，常通商贩，贸籩粮食。先时宰守并多贪秽，诡人采求，不知纪极。”

《后汉书·贾琮传》：“旧交趾土多珍产，明玕、翠羽、犀象、玳

璫、异香、美木之属，莫不自出。前后刺史率多无清行，上承权贵，下积私赂，财计盈给，辄复求见迁代，故吏民怨叛。”

汉代掌管对外贸易管理权的地方大员们既是如此的贪得无厌，三国以后的地方官吏们在以权谋私方面也是不甘人后：

《晋书·吴隐之传》：“广州带山包海，珍异所出，一篋之宝，可资数世，……故前后刺史皆多黷货。”

《南史·梁宗室上》：“广州边海，旧饶，外国舶至，多为刺史所侵，每年舶至不过三数。”

《陈书·王通传》：“越中（岭南）饶沃，前后守宰例多贪纵，（王）劬独以清白著闻。”

上述这些地方州郡官吏的行为，恰恰说明了其手里始终操纵着对外航海贸易的管理权。更有甚者，象三国时期的士氏兄弟、刘宋时期的李长仁和李叔献、陈朝的欧阳纥等刺史太守，还干脆凭借掌握的对外航海贸易管理权与中央朝廷公开对抗，所谓“交州斗绝海岛，控带外国，故恃险数不宾”²⁹，在这种非常条件下，其手中的海外贸易管理权力更是膨胀到了无以复加的地步。

但是，在通常的情况下，岭南地方长官们对航海贸易的管理还是要在中央朝廷的监督之下，其以权谋私的行为也必须在封建法律的容许范围内。即以号称“汉时法宽，多自放恣”的二汉时代而言³⁰，张恢“为交趾太守，坐赃千金，征还伏法”；湘成侯益昌“坐为九真太守，盗使人出卖犀、奴婢，赃百万以上，不道，诛”，二人皆因贪污而被处死³¹。至于在东晋南朝时期，朝廷仍然对岭南大员的航海贸易管理权实行监督：

《宋书·刘道产传》：“（刘道锡）迁扬烈将、广州刺史。（元嘉）二十七年，坐贪纵过度，自杖治中荀齐文垂死，乘舆出城行与阿尼同载，为有司所纠。”