

论宋代的近海贸易

黄纯艳

内容提要:宋代已经形成一个有着相对独立特点、贸易规模颇大的近海区域市场,其商品包括粮食、进出口商品和各地区特产等,具有明确的区域互补性,为沿海地区商品经济和海外贸易发展提供了前提和基础。参与近海贸易的既有国内职业商人和来华外商,也有大量的滨海船户。对于滨海之民而言,近海贸易是最基本和最普遍的谋生方式之一,其重要性超过远洋贸易。宋代允许中外商人进行近海贸易,但实行严格的管理政策。南宋征调民船用于海防和纲运,更多地是牺牲远洋贸易,而对近海贸易影响相对较小。研究近海贸易可更好地认识沿海地区经济发展特点、滨海之民的生存方式,以及近海市场、海外市场 and 内地市场间的关系。

关键词:宋代 近海贸易 商品结构 商人构成

近海贸易是指在宋朝沿海地区之间开展的海上贸易,也包括海外进口商品在进口港接受抽解博买以后在国内港口间的运销。近海贸易规模巨大,既是远洋贸易的基础,又在实现沿海地区间经济互补,推动沿海地区商品经济发展方面发挥着重要作用,其作用不亚于远洋贸易。宋代海上贸易的空前繁荣受到学界充分肯定和关注,学者们几乎把注意力都放在宋朝与海外诸国的远洋贸易上,对宋朝与海外诸国贸易的诸方面,包括市舶制度、商品结构、贸易港口、贸易路线等作了深入的研究,^①但对宋朝近海贸易及其影响却无专门的考察。本文拟对此作初步的探讨。

一、近海贸易的商品结构

宋代南自两广、福建,北至京东、河北,近海地区经济发展各有特点。福建和浙东山多地少,商品经济繁荣而粮食短缺,两广特别是广东地广人稀,粮食富余,且是对外贸易的主要前沿,浙西商品经济和粮食生产都领先于全国,京东、河北对南方的粮食、纺织品、进口品都有需求,南宋这些地区与南方的贸易仍以走私的方式存在。近海贸易的商品结构体现了沿海地区经济特点和互补关系。

(一)近海地区的粮食贸易

长江以南沿海地区粮食贸易的显著特点是南北两端向中间供给,即南方的广东和北方的浙西向福建和浙东沿海输出。福建沿海地区地狭人稠,宋代的商业化浪潮中土地又主要用于生产甘蔗、荔枝、秫糯(酿酒原料)等经济作物及开设瓷窑,^②粮食常年依靠广东和浙西输入,“福、兴、漳、泉四郡全靠广米以给民食”,“虽无水旱,岁收仅了数月之食,专仰舟船往来浙、广,般运米斛,以补不足”。“虽

[作者简介] 黄纯艳,云南大学历史系教授,昆明,650091;上海师范大学历史系教授,上海,200234,邮箱:chunyanhuang@sina.com。

① 宋代海外贸易研究成果十分丰富,如藤田丰八对市舶制度的研究;桑原骞藏对蒲寿庚的研究;陈高华、黄纯艳对宋代贸易整体状况的研究;葛金芳对南宋海外贸易的研究;曹家齐和张锦鹏对宋代海上交通的研究;林天蔚对宋代香药贸易的研究;关履权对宋代广州对外贸易的研究;森克己、杨渭生对宋日和宋丽贸易的研究等等,不一一枚举。

② 傅宗文:《宋代福建沿海的商业化浪潮》,《中国社会经济史研究》1989年第3期。

上熟之年,犹仰客舟兴贩二广及浙西米前来出粜”,“两路客米不至,亦是阙食”。^①沿海地区不仅“虽丰年无半岁粮”,而且也无“江、浙家以万计、以千计者皆米”的粮食大户,即使有粮之家也不过“有二三百石甚可数,且半是糠粃”,^②是粮食的绝对短缺。包伟民指出,福建上四州并不缺粮。^③上四州全力保障粮食生产,“禁种秫,禁造曲,禁植柑橘、凿池养鱼,盖欲无寸地不可耕,无粒不可食”^④,但是也仅能自给。下四州一般并不能依靠上四州解决粮食的短缺,而且上四州荒年时也指望广米和浙米的输入。如建宁府遇饥荒,需“亟籴广米及台州米”及温州米。^⑤

广东地广人稀,粮食富裕,“广南最系米多去处,常岁商贾转贩,舶交海中”。^⑥浙西“苏湖熟,天下足”,更是主要商品粮输出地。两浙路是福建沿海地区粮食的主要供给地。正因为福建沿海粮食缺乏是常态,除了追逐商业利益的“客舟兴贩”广米和浙米外,粮食输入也成为福建地方政府的重要职责,他们采取了多种手段激励商人贩运:一是借贷给商人,待其卖出后仅收还本钱;^⑦二是商船“舶回之时”大修沿海军政,打击海盗,保障航行畅通,因为“贼(海盗)船在海,米船不至,军民便已乏食”;^⑧三是对贩米商人给予奖励,福建地方政府募人往潮州、惠州,收割季节在地头收籴,籴到米数多者有奖赏;四是政府以保护价收购,“福州沿海诸县优立价直,委官收籴”商人贩来的粮食,然后用溪船运至建宁府等受灾州县;^⑨五是对贩浙米入闽的商人免税:“许令客旅通贩浙米入福建路。所有米船各于起发州县出给公凭,经过州县并免收税”。^⑩当广东遇灾时,浙米更成福建路的依靠。宋孝宗朝曾遇广东大旱,“州县闭籴,(福建)客舟至彼者皆空载而还”,于是从浙西路沿海的平江、镇江等处调米十万石到福建沿海地区赈粜。^⑪福建还请求朝廷令两浙路允许“福建贩米海船从便贩粜,以补不足,不得仍前阻节”。^⑫上引方大琮书说到,人“可一年不饮(糖),不可一日不食(米)”,福建沿海地区能够发展出商品性农业和生产海上贸易品的手工业为主的经济结构,根本原因就是近海粮食贸易市场的稳定,使该地区能够用所生产的并非日常果腹的商品换取不可一日不食的米谷。

上引包伟民文说到,浙东宁绍平原一代粮食可自给,而沿海地形多山,人口稠密,粮食常赖外路输入。浙西路粮食输入浙东沿海州县是一种常态。南宋初曾规定,浙西州县米“虽有南船载到濒海诸州,多被米牙人邀阻,用大斗低价量籴私停,高价出粜。仍令温、台、明、越州严行约束”。^⑬这是针对浙西米贩入浙东沿海的日常法令。淳祐十二年(1252)昌国县令费翊建粮仓,备资金,“于浙右米艘之至,顿籴以蓄其中,遇青黄不接艰食之时则平价以粜,岁以为常”^⑭。这是依赖浙西路米船常入昌国县的条件作非常之备。广东米也常被贩入浙东沿海。李曾伯曾说:“闽、浙之间盖亦尝取米于广,大抵皆海运。”^⑮所谓“浙”即指浙东,而所谓福建客贩主要指从广东经福建转贩的广米。浙东最大的港

① [宋]周必大:《文忠集》卷82《大兄奏札》,文渊阁《四库全书》台北影印本,第1147册,第847页;[宋]张守:《乞放两浙米船札子》,[明]杨士奇等:《历代名臣奏议》卷246,《荒政》,杨士奇等《历代名臣奏议》卷247,上海古籍出版社1989年版,第3236、3243页;[宋]真德秀:《西山先生真文忠公文集》卷15《申尚书省乞措置收捕海盜》,《四部丛刊》初编本,第208册,第8页。

② [宋]方大琮:《铁庵集》卷21《与项卿守博文书》,文渊阁《四库全书》台北影印本,第1178册,第247页。

③ 包伟民:《宋代的粮食贸易》,《中国社会科学》1991年第2期。

④ 方大琮:《铁庵集》卷21《与项卿守博文书》,第248页。

⑤ [宋]朱熹著,刘永翔等点校:《晦庵先生文集》卷27《与林择之书》,上海古籍出版社2010年版,第1187页。

⑥ 朱熹:《晦庵先生文集》卷25《与建宁诸司论赈济札子》,第1117页。

⑦ 周必大:《文忠集》卷67《敷文阁学士宣奉大夫赠特进汪公(大猷)神道碑》,第711页。

⑧ 真德秀:《西山先生真文忠公文集》卷15《申枢密院乞修沿海军政》,第5页。

⑨ 朱熹:《晦庵先生文集》卷25《与建宁诸司论赈济札子》,第1117页。

⑩ 张守:《乞放两浙米船札子》,杨士奇等:《历代名臣奏议》卷246,第3236页。

⑪ 《荒政》,杨士奇等:《历代名臣奏议》卷247,第3243页。

⑫ [清]徐松辑、刘琳等点校:《宋会要辑稿》食货68,上海古籍出版社2014年版,第8019页。

⑬ 徐松辑:《宋会要辑稿》刑法2,第8338页。

⑭ [元]冯福京等:《大德昌国州图志》卷2《社仓》,《宋元方志丛刊》第6册,北京:中华书局1990年版,第6073页。

⑮ [宋]李曾伯:《可斋续稿》后卷6《奏乞调兵船戍欽仍行海运之策》,文渊阁《四库全书》台北影印本,第1179册,第675页。

口明州“米船辐凑”，“二广之米舳舻相接于四明之境”，^①是沿海粮食贸易的主要集散地。

如遇灾荒年景，浙东路沿海诸州更是依赖粮食的输入。浙东路的“温、台二州自来每遇不稔，全藉转海般运浙西米斛，粗能赡给”。^②浙东虽与浙西毗邻，但输入广米也很容易。温州海道通浙西和广东，容易获得粮食，如马光祖所说“郡（温州）通海道，商舶往来其间，僦能措置招徕，不患米艘不集”。^③浙东路遭遇大面积灾害时，都从“湖南、二广、及浙西两三郡丰熟”处贩入。“广东海路至浙东为近”，且广东“米价大段低平”，官府“遣人散于福建、广东两路沿海去处，招邀米客”。并给予鼓励政策，不仅免除粮船的力胜等税，而且商人所贩米“有不售者，官为依价收余”，^④保障商人利益。广米输入减少即可导致台州米价上涨：“旱潦并为虐，三农哭岁饥。当秋谷价贵，出广米船稀。”^⑤粮食能够自给的浙东绍兴府、婺州等地发生灾伤时，地方政府也“于浙西、福建、广东沿海去处招邀客贩”，“雇募海船，收余广米，接续赈济”。^⑥浙东沿海的明、台、温三州都是海上贸易和商品经济有较大发展的地区，其发展的基础是稳定而成熟的近海粮食贸易市场。

广西本有米输往广东，《岭外代答》卷4《常平》载：“广西米斗五十钱，谷贱莫甚焉”，“富商以下价余之，而舳舻衔尾，运之番禺，以罔市利。”但南宋广西增加驻军，也转而“取米广东”，海运至钦州，不仅供给钦州驻军，还可“陆运三日，以助邕饷京湖兵”。广西路所辖海南岛四州是稳定的粮食输入地区，其粮食不能自足，仰赖于大陆。海南岛驻军粮食依靠“岁调雷、化、高、藤、容、白诸州兵，使犍军粮泛海给琼州”，或令雷、化、高、太平四州百姓“租米输于场（雷州递角场），第令琼州遣蜚兵具舟自取”。^⑦海南岛对内地粮食倚赖很大，“海北客舟载米”来售。^⑧“高、化商人不至，以此海南少有牛、米之类”。^⑨如遇饥荒更是“仰广东客余以给”。^⑩

长江以北的山东和淮南沿海也从海路输入粮食。南宋建炎年间（1127—1130），很多山东人到两浙沿海贩米：“明、越濒海村落间，类多山东游民，航海而来，以贩余为事”。同时也有淮东、浙西居民往山东牟利：“海、密等州米麦涌贵，通、泰、苏、秀有海船民户贪其厚利，兴贩前去密州板桥、草桥等处货卖”。甚至南至浙东、福建也有人前往山东贸易。明州一带“积粟之家利其高价，皆倾廩以鬻之”。宋朝廷下令“福建、温、台、明、越州严行禁止，如有违犯，其船主梢工并行军法”。^⑪淮南有时也贩入广米。刘宰曾因淮南水涝，向“所余广米最多”的福建帅臣李骏求援，“招致客贩”，^⑫以备赈济饥荒。可见，在正常情况下，近海粮食贸易对福建、浙东沿海地区经济发展发挥着重要的维持作用。

（二）近海地区的进出口商品和其他商品贸易

香药等进口品也是近海贸易中的重要商品。按照宋朝市舶条法规定，只有明州可以发放前往高丽和日本贸易的公凭，元祐以后只有广州和泉州才能发放前往南海贸易的公凭，此前只有广州可发放南海贸易公凭，而且回舶的海船必须到发放公凭的港口接受抽解。《萍洲可谈》卷2说到“朝廷尝并泉州船舶令就广，商人或不便之”，指的就是泉州不设市舶司时商人需到广州申请公凭。熙宁七年

① 朱熹：《晦庵先生文集》卷17《奏救荒画一事件状》、卷26《上宰相书》，第793、1177页。

② [元]佚名撰，李之亮点校：《宋史全文》卷25下，乾道九年十月甲子，哈尔滨：黑龙江人民出版社2005年版，第1766页。

③ [宋]吴泳：《鹤林集》卷23《与马光祖互奏状》，文渊阁《四库全书》台北影印本，第1176册，第221页。

④ 朱熹：《晦庵先生文集》卷13《延和奏札三》，第647页。

⑤ [宋]戴复古：《石屏诗集》卷3《嘉熙己亥大旱荒庚子夏麦熟》，《四部丛刊》续编本，第66册，第3页。

⑥ 朱熹：《晦庵先生文集》卷21《乞禁止遏余状》、《与宰执札子》，第940页。

⑦ 《宋史》卷284《陈尧叟传》，北京：中华书局1977年版，第9584—9585页。

⑧ [宋]李焘：《续资治通鉴长编》卷310，元丰三年十二月庚申，北京：中华书局1979年版，第7521页。

⑨ 徐松：《宋会要辑稿》食货17，第6360页。

⑩ [宋]李曾伯：《可斋续稿》后卷5《奏乞调兵船戍欽仍行海运之策》，第673页。

⑪ 徐松辑：《宋会要辑稿》兵29，第9242页。

⑫ [宋]刘宰：《漫塘集》卷11《回福帅李大卿骏》，文渊阁《四库全书》台北影印本，第1170册，第416页。

(1076)宋神宗诏令“诸舶船遇风信不便,飘至逐州界,速申所在官司,城下委知州,余委通判或职官,与本县令、佐躬亲点检。除不系禁物,税讫给付外,其系禁物即封桩,差人押赴随近市舶司勾收抽买”,即沿海州县官员有责任将飘风而至的商船送至市舶司接受抽解和博买。宋神宗的诏令中还特别说到未设市舶司的泉州和福州:“诸泉、福缘海州有南蕃海南物货船到,并取公据验认,如已经抽买,有税务给到回引,即许通行。若无照证及买得未经抽买物货,即押赴随近市舶司勘验施行”。^①由此可以说,按制度海商自海外贸易回至宋朝需将商品运至设置市舶司的港口,抽解以后才能分销到沿海各港,并由此进入国内市场,而这些贸易活动即属于近海贸易。北宋中叶泉州已是“蕃舶之饶,杂货山积”的繁华海港。^②密州濒海的板桥镇设立市舶司以前也是“东则二广、福建、淮、浙,西则京东、河北、河东三路,商贾所聚,海舶之利颛于富家大姓”。“象犀、乳香珍异之物,虽尝禁榷,未免欺隐”。^③这些蕃货就是从广州和明州通过近海航路转贩而来的。

宋朝允许商人在市舶港口收买已经抽解的进口品,到其他州县贩卖。熙宁七年规定“诸客人买到抽解下物货,并于市舶司请公凭引目,许往外州货卖”。^④宋朝官方每年有大量抽解和博买的进口品从市舶港口运往京师。北宋时规定进口品中的“细色香药物货遵陆路前去”,而“其粗色物货系雇船承载泛海”,^⑤称“细色陆路纲”、“粗色海道纲”。^⑥南宋淳熙二年(1175)把粗、细色纲合并,“粗、细物货以五万斤为一全纲”,全部由海路限程起运。^⑦也有抽买所得部分商品在市舶港就地发卖。如南宋规定“广南市舶司抽买到香,依行在品答成套,召人算请”。^⑧抽买之余的进口品允许商人自由贩卖。如泉州市舶司抽买的海舶可“召保经舶司陈状,疏其名件,给据付之”,“许令就福建路州军兴贩”。^⑨因而“常有船舶到钟门海口(笔者注:属福州),其郡县官员多告人将钱物、金银博易真珠、犀象、香药等”。^⑩浙东等地商人到广东贸易,“自温、台、明、越来,大艘或以十余为口”,商品除了广东所产的食盐、米、漆外,“又有蕃货”。^⑪进口品国内销售的主要市场是京城、东南地区和四川。^⑫不少是通过近海航路运销。北宋规定“广南真珠已经抽解,欲指射东京、西川贸易者,召有力户三两名委保,赴榷税务封角印押,给引放行”。^⑬有商船将海外进口的珠犀宝货运销到江阴,王安石写到“黄田港北水如天,万里风樯看贾船。海外珠犀常入市,人间鱼蟹不论钱”。^⑭其他的进口品也应是同样的政策。南宋有“临安府市舶务有客人于泉、广蕃客名下转买已经抽解胡椒、降真香、缩砂、豆蔻、藿香等物,给到泉、广市舶司公引,立定限日,指往临安府市舶务住卖”,^⑮泉州商人杨客贩运了价值40万缗的沉香、龙脑、珠玑、苏木等进口品到临安。^⑯杭州的河里有很大“搬载香药杂物等”转销各地的船只。^⑰这些进口品都是经由海路贩运到杭州的。

① 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4205页。

② 《宋史》卷330《杜纯传》,第10632页。

③ 《宋史》卷186《食货下八》,第4560—4561页。

④ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4205、4206页。

⑤ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货44,第7004页。

⑥ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4221页。

⑦ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4219页。

⑧ 《宋史》卷185《食货下七》,第4537页。

⑨ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4219页。

⑩ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4205页。

⑪ 方大琮:《铁庵集》卷18《郑金部逢辰书》,第229页。

⑫ 黄纯艳:《论宋代进口品的营销》,《云南教育学院学报》1999年第5期。

⑬ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货41,第6934页。

⑭ [宋]王安石:《临川先生文集》卷23《予求守江阴未得酬昌叔忆江阴阴及之作》,《四部丛刊》初编本,第153册,第3页。

⑮ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4221页。

⑯ [宋]洪迈撰,何卓点校:《夷坚丁志》卷6《泉州杨客》,北京:中华书局1981年版,第589页。

⑰ [宋]吴自牧:《梦粱录》卷12,杭州:浙江人民出版社1980年版,第113页。

集中在各市舶港口出口海外的商品也需要通过近海贸易实现商品聚散。上述浙东和福建每年稳定到广东贩米的船只当然不会空载前往,其运载的大宗商品应该就是通过广州出口海外诸国的瓷器等商品。这从“南海 I 号”初步发掘的商品结构可以看到。“南海 I 号”沉没于广东阳江海域,被判断为南宋装满货物前往南海或印度洋地区贸易的商船。该船可能是从广州港出发的。广州出海的航路是自广州“东南海路四百里至屯门山,二十里皆水浅,日可行五十里,计二百里,从屯门山用东风西南行,七日至九乳螺州,又三日至不劳山(在螺州国界),又南三百里至陵山东,其西南至大食、佛师子、天竺诸国不可计程”。^①正常的航路是从屯门经海南岛东部的七洲洋到占城(环州国),再到南海诸国。阳江在航路更西或西南方。广州出海船乘东风,如遇大风,则可能吹至阳江海域遇难。上文述及明州只能发放往日本和高丽贸易的公凭,往南海诸国贸易则只能在泉州和广州领取公凭,回舶也只能到领公凭港口抽买的规定不仅在北宋,而且在南宋都严格执行。“南海 I 号”若自泉州往东南亚,则应直出海南岛东部的深海航线,即《梦粱录》所言“若欲船泛外国买卖,则自泉州便可出洋,迤邐过七洲洋,舟中测水约有七十余丈,若经昆仑、沙漠、蛇、龙、乌、猪等洋”。^②七洲洋在海南岛东部,昆仑等洋更在其南,不应沉于阳江海域。为了防止商船“检空”后还在沿海停靠而走私铜钱等禁物,宋朝会派兵防护出深海航道。因而该船应是从广州港出海。“南海 I 号”试掘获取的 120 件文物,有 108 件瓷器,有北宋中晚期至南宋早期的福建德化窑、磁灶窑、景德镇窑系、龙泉窑及广州民窑产品,来自浙东、福建、江西、广东等地。^③对这艘载重 200 吨左右的船只而言,如果自浙东沿海南下沿途收购,成本显然太大。^④最有效的办法就是在广州港就地集中采购。而对于来广购米的浙东和福建商船来说,运载浙东和福建的产品到广州又是最经济高效的生意。所以不同地区出口的商品在各港口的集散应主要通过近海贸易实现。从进出口商品的集散来说,近海贸易是远洋市舶贸易的基础。

近海贸易商品还包括纺织品、茶盐、木材、耕牛、海产等多种生活、生产用品及军事用品。商人常“航海贩物至京东、河北、河东等路,运载钱帛丝绵贸易”。^⑤运到山东的纺织品利润丰厚,“一缣有至三千者”。^⑥淮南、两浙、福建和广南诸路都产食盐,而闽浙更是茶叶主产地,都有经由海路运销者。宋高宗时曾“诏商贩茶盐并许经由海道出入”。^⑦南宋茶叶实行以引榷茶的商专卖,盐主要实行官商联合专卖的钞盐法,买得钞引的商人可以合法地在海上贸易。通州就是一个盐商汇聚的地方,“通州并海,实榷商舟楫之所聚”。^⑧海道更是商人走私茶盐的通道。福州沿海所设海口、松林、南匿、水口、南湾等巡检的职责除了“巡捉香药”,“监海口镇税”等外,还有“巡捉私茶、盐、矾”。^⑨“浙东所管七州,而四州濒海,既是产盐地分”,“贩私盐者百十成群,或用大船般载,巡尉既不能诃,州郡亦不能诘”。^⑩

① [宋]曾公亮等:《武经总要》前集卷 20《边防》,文渊阁《四库全书》台北影印本,第 726 册,第 574 页。

② 吴自牧:《梦粱录》卷 12《江海船舰》,第 112 页。周达观《真腊风土记》说昆仑洋在真腊国外海,从温州往南海诸国,过七洲洋、交趾洋,过占城,由昆仑洋入真腊国海港。清人陈伦炯《海国闻见录》卷上,指出“七洲洋在琼岛万州之东南”,昆仑洋在“七洲洋之南”。

③ 广东省文物考古研究所编:《“南海 I 号”的考古试掘》,北京:科学出版社 2011 年版,第 48—87 页。

④ 《“南海 I 号”的考古试掘》表明,该船长 30.4 米,宽 9.8 米,高 4.2 米(第 6 页)。正与泉州南宋海船大小相当。泉州船估计载重 200 吨以上,需水手 50 名以上(参见泉州湾宋代海船发掘报告编写组《泉州湾宋代海船发掘简报》、《泉州湾宋代海船复原初探》,《文物》1974 年第 10 期),零散收购,需耗时日,航行成本不小。

⑤ 《宋史》卷 186《食货下八》,第 4561 页。

⑥ [宋]李心传:《建炎以来系年要录》卷 52,绍兴二年三月庚子,北京:中华书局 2013 年版,第 919 页。

⑦ 李心传:《建炎以来系年要录》卷 51,绍兴二年正月己未,第 900—901 页。

⑧ [宋]孙覿:《鸿庆居士集》卷 37《宋故右大中大夫敷文阁待制赠正议大夫蒋公(璨)墓志铭》,文渊阁《四库全书》台北影印本,第 1135 册,第 394 页。

⑨ [宋]梁克家:《淳熙三山志》卷 24《秩官类五》,《宋元方志丛刊》第 8 册,北京:中华书局 1990 年版,第 7995 页。

⑩ 朱熹:《晦庵先生文集》卷 18《奏盐酒课及差役利害状》,第 821—822 页。

广南沿海也有人“应用大棹船兴贩私盐”。^① 茶、盐,特别是盐在近海合法及走私贸易中是大宗商品。

由于造船业的发展,木材成为近海贸易的重要商品。如处州“良材兴贩自处过温以入于海者众”。温州“置船场,立抽解。是时材木不可胜用。客贩既盛,而漕计有余”。官府抽解所得木材不仅供温州造船场用有余,而且还通过海路运销到明州、华亭等地,供明州和华亭造船之用。^② 广西钦州所产乌婪木“以为大船之桅,极天下之妙”,贩“至番禺、温陵价十倍矣”。^③ 耕牛是内地商人往海南岛贸易的重要商品,“多贩牛以易香”。^④ 商船“自高、化来者,唯载米包、瓦器、牛畜之类”,以至于“高、化商人不至,海南遂乏牛、米”。^⑤ 此外,“泉舶”即泉州商船往海南岛还“以酒、米、面粉、纱绢、漆器、瓷器等为货”。^⑥ 南宋时,“山东沿海一带,登、莱、沂、密、潍、滨、沧、霸等州,多有东南海船兴贩铜、铁、水牛皮、鳔胶等物,虏人所造海船,器甲,仰给于此”。^⑦ 而水牛皮、竹箭杆、漆货都是军事物资,这显然是走私贸易。海产更是日常贸易的商品。如停泊在杭州城下“浙江船只,虽海舰多有往来”,“明、越、温、台海鲜、鱼蟹、鲞腊等类亦上俾,通于江浙”。^⑧ 近海贸易的小商多贩卖鱼干等海产,因本小利薄,多有走私者,即“取私路贩海者不过小商,以鱼干为货”。^⑨

近海贸易还有一类商品就是沿海各地区的特产。福建沿海地区农户不热衷种粮,而种植荔枝、甘蔗等经济作物。福建沿海地区所产荔枝每年会贩运到两浙。“福州荔枝到(杭州),进上御前,送朝贵,遍卖街市……或海船来,或步担到,直卖到八月”。^⑩ 成寻从日本到明州海上遇见“福州商人来,出荔枝”。^⑪ 甚至经商人“水浮陆转以入京师。外至北漠、西夏”,以至高丽、日本、大食等海外,“商人贩益广,而乡人种益多。一岁之出不知几千万亿”。^⑫ 该地区所产蔗糖“岁运入浙、淮者,不知其几万亿”。^⑬ 宋代福建矿业较为发达,铁也是输出的商品。两浙路“州军不产铁,并是泉、福等州转海兴贩”。此外,“闽、广多异花”,“今闽人以陶盎种之,转海而来,浙中人家以为嘉玩”。^⑭ 北宋前期女真由苏州(今辽宁金县境)泛海,“常至登州卖马”,^⑮ 将其地特产马匹输入宋朝。海南岛销往内地的主要特产是香药。广西路每年都令“四州军买香”,且“以等料配香户”,^⑯ 所得香药被运到桂州高价出售。此外,海南岛运往大陆的还有槟榔、吉贝等特产。海南岛“惟槟榔、吉贝独盛,泉商兴贩,大率仰此”。“土产名香、槟榔、椰子、小马、翠羽、黄蜡、苏木、吉贝之属,四州军征商以为岁计”。^⑰ 黎人“以沉香、纁布、麻皮等就省地贸易”,省民“转博与商贾”^⑱,贩往岛外。每年三月定期有台州三姜船至通州。文天祥从通州南逃,就搭乘南返的姜船。^⑲

① 李焘:《续资治通鉴长编》卷 468,元祐六年十一月乙酉,第 11167 页。

② [宋]楼钥:《攻媿集》卷 21《乞罢温州船场》,《四部丛刊》初编本,第 186 册,卷 21 第 10 页。

③ [宋]周去非著,杨武泉校注:《岭外代答校注》卷 6《器用门》,北京:中华书局 1999 年版,第 219、220 页。

④ 周去非:《岭外代答校注》卷 2《海外黎蛮》,第 71 页。

⑤ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货 17,第 6360 页;《宋史》卷 186《食货下八》,第 4544 页。

⑥ [宋]赵汝适著,韩振华补注:《诸蕃志补注》卷下,香港大学亚洲研究中心 2000 年版,第 446 页。

⑦ 徐松辑:《宋会要辑稿》刑法 2,第 8387 页。

⑧ 吴自牧:《梦粱录》卷 12《江海船舰》,第 112 页。

⑨ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官 44,第 4204 页。

⑩ 《西湖老人繁胜录》,《四库全书》存目丛书,史部第 247 册,济南:齐鲁书社 1996 年版,第 652 页。

⑪ [日]成寻著,王丽萍点校:《新校参天台五台山记》,上海古籍出版社 2009 年版,第 15 页。

⑫ [宋]蔡襄:《荔枝谱》,北京:中华书局 1985 年版,第 2 页。

⑬ 方大琮:《铁庵集》卷 21《与项卿守博文书》,第 1178 册,第 248 页。

⑭ [宋]张邦基:《墨庄漫录》卷 7,北京:中华书局 1985 年版,第 77 页。

⑮ [宋]徐梦莘:《三朝北盟会编》卷 3《政宣上帙三》,重和二年正月十日丁巳条,上海古籍出版社 2008 年版,第 20 页。

⑯ 李焘:《续资治通鉴长编》卷 310,元丰三年十二月庚申,第 7521 页。

⑰ 周去非:《岭外代答校注》卷 2《海外黎蛮》,第 71 页。

⑱ 赵汝适:《诸蕃志校补》卷下,第 446 页。

⑲ [宋]文天祥:《文山先生全集》卷 13《海船》,《四部丛刊》初编本,第 218 册,卷 13 第 52 页。

二、近海贸易的商人

除接近辽朝的登州和莱州及辽朝境内外,北宋政府允许商人在沿海所有州军贸易。《庆历编敕》和《嘉祐编敕》,即庆历和嘉祐年间(1156—1163)编订的市舶条法,都是针对商人往登、莱州以外州军从事近海贸易的规定:“客旅于海路商贩者,不得往高丽新罗及登、莱州界。若往余州,并须于发地州、军先经官司投状,开坐所载行货名件、欲往某州军出卖,许召本土有物力居民三名结罪保明,委不夹带违禁及堪造军器物色,不至过越所禁地分,官司即为出给公凭。”事实上,还有不少商人领取往海外贸易的公凭后实则从事近海贸易,常有“闽、浙商贾因往高丽,遂通契丹”,即“冒请往高丽国公凭,却发船入大辽国买卖”。^① 上述可见宋代市舶司不仅管理往外国贸易,近海贸易也纳入市舶司管理之下。元丰五年(1082)广西的请求更体现出这一点:该路濒海郡县往海南岛贸易的“土著商人载米谷、牛酒、黄鱼及非舶司赋取之物,免至广州请引”,没有得到批准。^② 说明近海贸易的商品也需要申报市舶司并申领公凭。

可见近海贸易是国内贸易市场和海外贸易市场的交汇区域,参与近海贸易的不仅有国内职业商人和外国海商,还有大量滨海地区的普通居民和海船户。这些职业商人多来自沿海各路。他们熟悉市场行情和近海航路,是近海贸易中最活跃的群体。上文谈到的贩运40万缗进口品到临安的泉州商人杨客就是职业商人。《吴郡图经续记》卷上《海道》载:闽、广商人多到苏州贸易者,苏州南自青龙,北到福山皆临海道,“闽、粤之贾乘风航海,不以为险,故珍货运物毕集于吴之市”。闽、广商人还从海路进入长江:“闽、广客船并海南蕃船,转海至镇江府买卖至多”,及有“兴贩至江宁府岸下者”。^③ 《宋会要辑稿》食货18之29称,昆山县黄姚镇也是“二广、福建、温、台、明、越等郡大商海舶辐辏之地。南擅激浦、华亭、青龙、江湾牙客之利。比兼顾径、双浜、王家桥、南大场、三槎浦、沙泾、沙头、掘浦、萧径、新塘、薛港、陶港沿海之税,每月南货商税动以万计”。可见浙西路沿海诸多港口都有海商贸易。

到山东贸易的商人既有淮、浙两路,也有来自闽、粤的。《宋史·食货下八》载:“广南、福建、淮、浙贾人航海贩物至京东、河北、河东等路。”政和四年(1114)宋朝已令“密州接近登、莱州界,系南北商贾所会去处,理合禁止蕃舶及海南舟船到彼”。商船往密州与往登、莱州一样被禁止。^④ 但此后往山东的走私贸易还是屡禁不止。南宋时登州和密州都已归金朝版图,仍有“闽、越商贾常载重货往山东贩卖”。如温州人王居常“贩海往山东,为伪齐所拘”。^⑤ 宋高宗曾诏令“禁明、越州、山东游民来往贩余”,规定“江、浙之民贩米入京东及贩易缣帛者,濒海巡捕官觉察止绝,告捕人赏钱三千贯,白身补承信郎,有官人取旨推恩,犯人并依军法”,制定了所谓“客船泛海往山东法”,还特别强调禁止福建和广东商人往山东贸易:“闽、粤商贾常载重货往山东,令广南、福建、两浙沿海守臣措置禁止”。但“尚有冒法之人,公然兴贩”。^⑥ 可见南方沿海往山东沿海的走私贸易十分频繁。

往海南岛贸易的也多有职业商人,海南岛“濒海郡县所以能鸠民置吏,养兵聚财者恃商人耳”。若“商人不来,我自困矣”,商税、军粮、官俸、百姓衣食都会不足。^⑦ 广西沿海州县往海南岛贸易的多是“土人、客人以船载米谷、牛、酒、黄鱼”等。《宋史》称这些人为“土著商人”。^⑧ 这些商人,有的就是

① [宋]苏轼著,孔繁礼点校:《苏轼文集》卷31《乞禁商旅过外国状》,北京:中华书局1986年版,第889、890页。

② 李焘:《续资治通鉴长编》卷331,元丰五年十二月丁卯,第7989页;《宋史》卷186《食货下八》,第4560页。

③ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货50,第7126页。

④ 徐松辑:《宋会要辑稿》刑法2,第8316页。

⑤ 洪迈:《夷坚甲志》卷7《搜山大王》,第62页。

⑥ 李心传:《建炎以来系年要录》卷35,建炎四年七月丙午,第674页;徐松辑:《宋会要辑稿》刑法2,第8340、8386页。

⑦ [宋]苏过:《斜川集》卷5《论海南黎事书》,《丛书集成》初编本,第1957册,上海:商务印书馆1935年版,第84页。

⑧ 李焘:《续资治通鉴长编》卷331,元丰五年十二月丁卯,第7989页;《宋史》卷186《食货下八》,第4560页。

船主,如“嘉兴府常有船遇风至吴江境上,部使者藉之,凡得数万缗。船主请,不予,诉于户部”。^① 这些船主也就是经营近海贸易的商人。也有近海贸易商人租赁他人船只贸易。绍兴八年(1138),有“广州估客及部官纲者凡二十有八人共僦一舟”,“诸客所赏物厚”,被舟中篙工舵师劫杀。^② 这些与部纲官同行的广东商人显然是前往福建或两浙贸易的。

宋朝允许已经接受抽解和博买后的外国商人在国内市场运销香药等物。崇宁三年(1104),大食等国商人“乞往诸州及东京买卖”,宋政府于是令“蕃客愿往他州或东京贩易者,仰经提举市舶司陈状,本司勘验,诣实给与公凭,前路照会,经过官司常切觉察”。^③ 此外,“海舶欲至福建、两浙贩易者,广南舶司给防船兵仗”,^④ 保护这些商人在近海的航行安全。宋孝宗朝一度规定“蕃商止许于市舶置司所贸易,不得出境。此令一下,其徒有失所之忧。”淳熙二年因福建提举市舶的奏请又规定“自今诸蕃物货既经征榷之后有往他者,召保经舶司陈状,疏其名件,给据付之,许令就福建路州军兴贩”。^⑤ 广、浙两路应有同等实行。日本商人通常在浙东沿海贸易,所不同的是日本商人在沿海进行的主要是违法的走私贸易。“倭船自离其国,渡海而来,或未到庆元之前预先过温、台之境,摆泊海涯。富豪之民公然与之交易”,或“倭船离四明之后,又或未即归其本国,博易尚有余货,又复回旋于温、台之境,低价贱卖,交易如故”。“倭所酷好者铜钱”,日本商人在沿海地区收购铜钱,以至于“台城一日之间忽绝无一文小钱在市行用”。在近海往来贸易,走私铜钱的船只“北自庆元,中至福建,南至广州,沿海一带数千里,一岁不知其几舟也”。^⑥ 因为日本商船常私自沿海地区贸易,南宋对“倭船入界禁令素严”,“诏令沿海制司于滨海港汊严切禁戢”。^⑦ 远洋外贸必须利用冬夏两季季风,向北的航线是“趁南风而去,得北风乃归”,^⑧ 若往南海贸易则“冬南夏北”。^⑨ 海外商人不论从高丽、日本,还是从南海而来,都至少须在中国候风半年,既得宋朝允许,他们中不少人会积极从事近海的贸易,销售进口品和收购回国的商品。

也有非职业商人的沿海居民投入近海贸易。包恢说:“海商或是乡人,或是知识海上之民。”^⑩ 这些人并不一定是职业商人。如鄞县有“滨海恶少贩鱼盐者”,这些从事近海贸易的就是滨海居民中的无赖之徒。^⑪ 又如,处州人张端恚“与一乡友同泛海如泉州。舟人意欲逃征税,乘风绝海,至番禺乃泊舟”。^⑫ 他是临时起意,要往泉州贸易,并非职业商人。此类非职业商人的沿海农户或渔户在生产间歇从事近海贸易,作为生计的补充也当不少。

从事近海贸易的另一大群体就是沿海船户。海船户“谙练海道之险,凭藉海食之利”,^⑬ 其正常生计农业而外无外乎三种:一是从事沿海渔盐业,二是从事近海贸易,三是从事远洋贸易。史籍称“海滨之民以鱼盐为业”,“两浙海澳四畔皆鱼业小民”;“福州长溪民为赘婿于海上人家,以渔为业”;宋孝宗曾阻止根刷高邮军羊家寨海船,因“恐妨渔业”;朱熹曾请求“许令当番船户只在本州界内逐便

① [宋]魏了翁:《重校鹤山先生大全文集》卷86《大理少卿赠集英殿修撰徐公(瑄)墓志铭》,《四部丛刊》初编本,第207册,第11页。

② 洪迈:《夷坚丙志》卷13《长乐海寇》,第480页。

③ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4207页。

④ 《宋史》卷186《食货下八》,第4561页。

⑤ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4219页。

⑥ [宋]包恢:《敝帚稿略》卷1《禁铜钱申省状》,文渊阁《四库全书》台北影印本,第1178册,第713、714页。

⑦ 佚名:《宋史全文》卷35,宝祐六年八月戊戌,第2345页。

⑧ 吕颐浩:《论舟楫之利》,杨士奇等:《历代名臣奏议》卷90,第1238页。

⑨ [宋]廖刚:《高峰文集》卷5《漳州到任条具民间利病五事奏状》,文渊阁《四库全书》台北影印本,第1142册,第363页。

⑩ 包恢:《敝帚稿略》卷1《禁铜钱申省状》,第1178册,第714页。

⑪ 《宋史》卷305《杨紘传》,第10085页。

⑫ 洪迈:《夷坚甲志》卷11《张端恚亡友》,第96页。

⑬ 李心传:《建炎以来系年要录》卷18,五绍兴三十年五月辛卯,第3099页。

渔业”。^① 渔业是商品性很强的行业,特别是在航路通畅的沿海地区。渔民必须用单一的渔产交换综合的生活物资,因而近海渔业必然需近海贸易相补充。贸易也是船户生活的重要内容。“漳、泉、福、兴化,凡滨海之民所造舟船,乃自备财力兴贩牟利”。^② “通、泰、苏、秀有海船民户贪其厚利,兴贩前去密州板桥、草桥等处货卖(米麦)”。^③ 这些贸易既有远洋的贸易,也有近海贸易。

宋代沿海船户的数量颇为可观。《开庆四明续志》卷6《三郡隘船》记载南宋嘉熙年间(1237—1240)仅浙东明、温、台三州民船总数:“自一丈以上共三千八百三十三只,以下一万五千四百五十四只”,共计19287只。一丈以上是符合政府征调大小、可以从事远洋航行的船只,可见其中可用于远洋贸易的船只仅是一小部分,绝大部分船只用于近海渔业和近海贸易。这只是浙东路三州海船,若加上福建、河北、京东、浙西、淮南和两广等路,海船数量当更可观。何锋认为北宋末沿海地区政府水军拥有的海船为10000艘,建炎初为7000艘,12世纪60年代为18000艘。^④ 这只是军队船只数量。福州长溪县“海舟之隶于邑者数千艘”,该县是“去福州数百里”的偏僻县,居然也拥有数千艘船。^⑤ 葛金芳估计南宋中后期沿海十三州会有七八万艘船。^⑥ 官私船合计,这一估计应是近于实际的。庞大的船只数量也意味着有数量更为庞大的从事近海和远洋贸易的人员。葛金芳推测,南宋东南沿海常年有近十万人涉足外贸。^⑦ 当然,可从事远洋贸易的大船,如上文所述,也同样可用于近海贸易。

三、宋代近海贸易管理政策

(一) 近海贸易的请引、保任及征税

宋朝政府允许百姓从事海上贸易,包括从事近海的贸易。海上贸易船只一入大海,官府就难以进行有效控制。故其管理与海外贸易有若干相似,但因其贸易包括更多不设置市舶机构的港口和地区,又有与海外贸易不同的特点。关于近海贸易的政策包括了几个方面的内容:

一是领取公凭制度。宋仁宗朝颁布了两个近海贸易的编敕,即《庆历编敕》和《嘉祐编敕》,编敕规定商人从事近海贸易必须领取公凭,“若往余州(即登、莱州以外州),并须于发地州军先经官司投状,开坐所载行货名件、欲往某州军出卖”,“官司即为出给公凭”。最初“发地州军”发船港投状申请公凭需是市舶机构所在州军,元丰五年广南取消了这一严格规定。此前雷州、化州发船到海南岛诸州贸易“令倒下广州请引,约五千里。不便”。元丰五年令“广西沿海一带州县,如土人、客人以船载米谷、牛酒、黄鱼及非市舶司抽解之物,并更不下广州请引”。^⑧ 投状和公凭的内容包括货物清单、贸易目的地。现存唯一的海上贸易的公凭就是崇宁四年两浙路市舶司颁发给泉州商人李充的公凭,收录于日本《朝野群载》中,内容分为四个部分:纲首、梢工、杂事、水手共69人身份姓名,以及做保物力户三人姓名;货物清单;市舶条法具体条款,并载明贸易目的日本国,回舶抽解规定和责任人;相关官员的签押。^⑨ 近海贸易的公凭主要内容应与此相似。《熙宁编敕》增加了发舶州与贸易目的州之间的公凭互通和验证规定:“(起发州)官司即为出给公凭,仍备录船货。先牒所往地头(贸易目的地),候

① 分见徐松辑《宋会要辑稿》方域10,第9486页;食货50,第7134页;《淳熙三山志》卷19《兵防类二》,第7939页;洪迈:《夷坚丙志》卷13《长溪民》,第474页;朱熹:《晦庵先生文集》卷28《与赵帅书》,第1238页。

② 徐松辑:《宋会要辑稿》刑法2,第8365页。

③ 徐松辑:《宋会要辑稿》兵29,第9242页。

④ 何锋:《12世纪南宋沿海地区舰船数量考察》,《中国社会经济史研究》2005年第3期。

⑤ 楼钥:《攻媿集》卷109《朝散郎致仕宋君(晋之)墓志铭》,第16页。

⑥ 葛金芳:《南宋手工业史》,上海古籍出版社2008年版,第153页。

⑦ 葛金芳:《南宋海商群体的构成、规模及其民营性质考述》,《中华文史论丛》2013年第4期。

⑧ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4206页。

⑨ 『朝野群載』卷20「異國」黑板勝美編『新訂增補國史大系』吉川弘文館,1938年,452—455頁。

到日点检批凿公凭讫,却报元发牒州。”这样就将近海贸易的全过程都置于官府的监控之中。

二是保任制度。《庆历编敕》和《嘉祐编敕》都规定商人从事近海贸易“许召本土有物力居民三名结罪保明”。公凭由发舶州发给,而担保必须本州(本土)人,即“召本土有物力居民”。保人需对商人夹带违禁及堪造军器物色、越界往禁地贸易,以及不领取公凭即出海贸易等违法行为承担连带责任。不论违犯什么禁令,“保人减犯人三等”处罚。^①这与远洋贸易规定一样,上举从明州发舶的泉州商人李充就是由“本州”即泉州郑裕、郑敦仁、陈祐3人担保,由管理的两浙路市舶司发给公凭。商人违禁,“同保人不觉,杖一百以上”,若商人钱物不足以给告赏,则由保人备赏。^②

三是近海贸易的税收制度。近海贸易税收主要来自大商人。与海外贸易由市舶机构抽解不同,近海贸易是由商税务征税。如,宋太宗朝“大商自苏、杭取海路,顺风至淮、楚间,物货既丰,收税复数倍”。^③淮、楚一带并未设市舶机构,就由当地商税机构征税。商人在泉州和广州蕃客名下转买已经抽解胡椒、降真香等进口商品,在泉、广市舶司领取公引,前往临安住卖,到临安后需查验公引,点检货物,“比照元引色额数目一同,发赴临安府都税务收税,放行出卖”。^④该条记载说明征税的依据是贸易公凭记载的货物品名和数量。在市舶司所在州境内贩易已经抽解的进口品可以免税:“船舶物货已经抽解,不许再行收税”。“在法,应抽解物不出州界货卖更行收税者,以违制论。”而往外路外州贩易已经抽解香药则只免两州商税:“给引付人户遇经过收税去处,依此批凿,免两州商税。”^⑤为了防止海路贸易的商人逃税,宋朝还会随着贸易兴衰调整商税场务的设置。有商贾舟船由海道兴贩物货进入吴松江,“于江湾路出卖,客旅得以偷瞒商税”,宋政府在“江湾浦口置场,量收过税”。次年又“于昆山县江湾创置税务”。^⑥

四是贸易禁令及告赏制度。《庆历编敕》规定商人从事近海贸易:“于海路商贩者不得往高丽、新罗及登、莱州界……委不夹带违禁及堪造军器物色,不至过越所禁地分……如有违条约及海船无公凭,许诸色人告捉。船物并没官,仍估物价钱支一半与告人充赏。犯人科违制之罪。”禁令包括3条,即夹带违禁商品、进入所禁地分、不申领公凭。同时规定违犯者诉人告赏。《嘉祐编敕》和《熙宁编敕》相同。违禁商品除了军事用品外,还有些商品禁止在近海贸易或只有得到特别许可方能进入近海航路。经由海道贩卖腊茶与乘海船兴贩牛皮、筋角等一样被禁止:“客贩腊茶,辄装上海船经由海道”,“贩物人并船主、稍工并皆处斩;水手、火儿各流三千里,皆刺配千里外州军牢城”。^⑦绍兴二年浙西路“客人般贩茶货至住卖处,各有所给程限”,因浙西运河浅阻,特许其愿经由海道般贩者,欲乞依盐事已得指挥,权许听从客便”,并“于引背分明批凿出入海口,官司检察验引,批凿放行”。^⑧也就是说,没有特别许可的经由海路贸易的公凭是不能入海的。所禁地分在政和四年发布的禁令中除强调了禁止“诸商贾海道兴贩不请公凭而行,或乘船自海道入界河及往登、莱州界”,也规定了“贩诸蕃及海南州县物回若海南州县船到密州界,同徒二年”,“往大辽国者加二等”。^⑨必须申领公凭及许人告赏的规定在上引三个编敕及李充公凭和政和四年规定中都被强调。此外,还禁止逃避商税场务所在地,由私路贩易。宋太宗朝因两浙往淮南贸易的“海商多由私路经贩”,曾派人“往两浙相度海舶

① 徐松辑:《宋会要辑稿》刑法2,第8316、8317页。

② 本文所引《庆历编敕》、《嘉祐编敕》和《熙宁编敕》皆载苏轼《苏轼文集》卷31《乞禁商旅过外国状》,第889—890页。

③ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4204页。

④ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4221页。

⑤ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4217、4218页。

⑥ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货17,第6365页。

⑦ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货31,第6681页。

⑧ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货32,第6711页。

⑨ 徐松辑:《宋会要辑稿》刑法2,第8316页。

路”。^①南宋时淮口以北都成为禁地,禁止的商品增多,赏罚力度更大。“山东沿海一带,登、莱、沂、密、潍、滨、沧、霸等州,多有东南海船兴贩铜、铁、水牛皮、鳔胶等物”,“于沿海沿淮州军严行禁绝”,还“禁贩箭箠往山东”。米、绢等也被禁止,“闽、粤商贾常载重货往山东,令广南、福建、两浙沿海守臣措置禁止”,并“禁明越州、山东游民来贩余”,“禁江浙之民贩米入京东,及贩易缣帛者,濒海巡捕官觉察止绝”。“告捕人赏钱三千贯,白身补承信郎”,且令“沿海人户五家结为一保”,“同保人减一等”。^②

(二)南宋的海船征调政策对近海贸易的影响

南宋以杭州为行在,濒近大海,海防成为国防要务,而从广南、福建到两浙往杭州的海路纲运也十分频繁。南宋政府制定了专门的民船征调制度,以保障海防和纲运。官方征调民船是有偿的。按照一船中人员地位给予不同待遇:建炎二年征调民船,给起发钱,船主除“比效用法借补名目”外,给起发钱船分五十千、四十千、三十千三等,梢工一名给十千,碇手二名各七千,备战勇敢人各五千。淳熙六年籍民船防秋,则按日发给钱米。船主有官人给本等券钱,白身人日给钱250,梢工日给钱150,招头、碇手、水手日给钱100,日给米均为2升5合。起发钱梢工人一十五千,招头、碇手人一十千、水手五千。^③但所给雇钱难以补充贸易利润,另外船只被征后,不能出海贸易,对近海和远洋的贸易造成了直接影响。以福建路海船征调为例。南宋福建路民船实行征调,一是征调民船到定海、许浦、淮南等地防海,二是征调民船纲运上供物资。与浙东明、台、温三州海防一开始就征调面阔1丈以上的海船不同,福建在南宋初从1丈2尺开始征调,绍兴二十九年后因为“一丈二尺以上者不多,乃令一丈以上亦籍之”。绍兴三十一年在对金朝的实战中发现“一丈面船冒风涛非便,缓急无所益”,“不堪充军需”,于是次年重新恢复“自一丈一尺九寸以下并免轮番”。^④亦即福建仅从绍兴二十九年到三十二年短暂地实行过征调1丈以上船只,其他时期都只征调1丈2尺以上船只。1丈以下船不能冒风涛,这也意味着这些船不宜从事远洋贸易,只能在近海航行。实际上梁宽(即面阔)1丈2尺的海船只是载重不足400料的中等船只。如沿海的鲟鱼船“可容五十人者,面阔一丈二尺,身長五丈,依民间工料造打,每支约四百余贯”。^⑤平江府所造船400料八橦战船,“每只通长八丈,用钱一千一百五十九贯;四橦海鹞船,每只通长四丈五尺,用钱三百二十九贯”。^⑥按海船一般的长宽比,长4丈5尺的四橦船宽约1丈1尺左右,大约与面阔1丈2尺、长5丈的鲟鱼船相当。1丈2尺鲟鱼船的料例应该小于长8丈的400料八橦战船。建康府所造四橦海船为300料。^⑦可见面阔1丈2尺的海船是料例小于400料,大约为300料的中等海船。州县“尽籍管内所有船只,立赏以绝欺隐之弊”,并令“海船并结为保伍,毋得擅出,必关州县令”。^⑧而列入征调后3年中仅1年能从事远洋贸易,特别是在南宋初期海船征调,“频年召募把隘”,使船户“不得商贩”。改为分三番把隘后,有时也出现“三番并发”的情况。^⑨这严重影响了人们建造大船的积极性,甚至出现“民家以有船为累,或低价出卖与官户,或往海外不还,甚至至自沉毁”。^⑩

海防征调的是1丈2尺以上的大中型船只,从事远洋贸易主要是这些大中型船只,因而海防征调

① 徐松辑:《宋会要辑稿》职官44,第4204页。

② 徐松辑:《宋会要辑稿》刑法2,第8340、8387页。

③ 梁克家:《淳熙三山志》卷14《版籍类五》,第7900、7902页。

④ 梁克家:《淳熙三山志》卷14《版籍类五》,第7901—7902页。

⑤ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货50,第7125页。

⑥ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货50,第7126页。

⑦ [宋]周应合:《景定建康志》卷39《武卫志二》,《宋元方志丛刊》第2册,北京:中华书局1990年版,第1983页。

⑧ 廖刚:《高峰文集》卷5《漳州到任条具民间利病五事奏状》,第363页。

⑨ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货50,第7128页;周必大:《文忠集》卷82《大兄奏札》,第847页。

⑩ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货50,第7128页。

对远洋贸易损害更大。福建沿海船户一般被分为甲、乙、丙三番轮差,三年一次当番,但并非所有当番船只都前往明州(庆元府)戍防,如绍兴二十九年当番船当 179 只中只有 90 只调赴明州。船户当番前半年即不能往海外贸易,只能在本地从事近海贸易,即“其当番之人(当番)上半年告报不得出外”,只能在本地“从便营运”,以接受官府对船只“检量丈尺,办验木植之新旧,雕刻帆樯,置备军器杠具”,这样“拘留坐泥,近不下半年,妨废兴贩”,^①甚至要集中教阅,“拘留年半始得放散,商贾固已失业”。^②当番之年未赴明州的当番船只能在本路贸易:船户“把隘年分不得出他路商贩”,“当番年分辄出他路,及往海外不肯归回之人重坐其罪,仍没船入官”。^③当番结束后,准备出海,还必须准备数月,如廖刚所说“平时海舟欲有所向,必先计物货,选择水手,修葺器具,经时阅月,略无不备,然后敢动”。而且船户出海“必趁风信时候”,^④若当番返回正遇风信不时,也须耽误时日以候季风,所以船户虽三年一次当番,实则有两年不能从事远洋贸易。稳定实行三番征调后,从制度设计而言宋朝政府是希望征调海防虽不得不牺牲远洋贸易,但仍能通过管理方式的变通尽量减少对近海贸易的影响,即当番前半年及当番年份都允许船户在本地和本路贸易。当然,外商来华贸易船只不受征调影响。他们来华后至少有半年等候利于回程的季风,这期间从事近海贸易不受征调的影响。海防征调主要对本国商人的远洋贸易造成影响,而对近海贸易影响相对较小。

南宋广南、福建、浙东等路沿海地区物资纲运主要采用船运。纲运上供钱等“计置轻资陆行”外,“军器若物料等粗重地由海道”,“比年纲运皆由海道”。^⑤泉州和广州纲运都是利用季风,“四五月间支装,赶趁南风,顺便发离”,“严禁逐色于秋冬时月装发”,防止“政纲官以阻风为词,公然抛泊湾澳,逗留作弊”。^⑥南宋规定“福建限三月程、广南限六月程到行在”。^⑦纲运只需沿近海航行,征调的主要是 1 丈 2 尺以下的小船,即“纲运即轮差不及一丈二尺海船。其系籍把隘船户,本州县纲并不得差使”,^⑧对福建船户影响则主要体现在近海贸易和沿海渔业。纲运差雇对海船户仍是承重负担,被差雇船只“以所指州军通融概计,每只不下赔费二百缗”。而且纲运征调拥有中小船只的“海船之家少上中户,轻生射利,仅活妻孥者皆是”,承受负担的能力更小。廖刚建议,纲运“差雇必优其直,仍以船力所胜,官载六分,四分听其贩卖”,使应募的船户既可获得雇值,也可进行私人贸易,这较北宋纲运留二分许船夫私载大为优惠,从而抵冲应调海船户的损失;其次“应上供纲运并候夏季风信顺便,尽数起发,仍前一年差雇船使之预备”,以免船户“守候滞留之费”,耽误其营生。^⑨这些措施也在一定程度上减少了纲运应征船户的损失。

浙东沿海和福建沿海的海船数量一是可见 1 丈及 1 丈 2 尺以上大船比例很小,二是可见沿海地区海船总量是十分可观的。同时进一步说明海防征调对远洋贸易影响大,而对近海贸易影响相对较小。

四、结论

宋代近海贸易既包括沿海地区间的贸易,也包括市舶抽买后进入近海市场的进口品,所以近海贸易规模超过了远洋贸易。近海贸易的商品主要是粮食、进出口商品和各地区特产等。近海粮食贸

① 周必大:《文忠集》卷 82《大兄奏札》,第 1147 册,第 847 页。

② 朱熹:《晦庵先生文集》卷 96《陈公(俊卿)行状》,第 4474 页。

③ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货 50,第 7128 页。

④ 廖刚:《高峰文集》卷 5《漳州到任条具民间利病五事奏状》,第 363 页。

⑤ 廖刚:《高峰文集》卷 5《漳州到任条具民间利病五事奏状》,第 363 页。

⑥ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货 44,第 7004 页。

⑦ 徐松辑:《宋会要辑稿》职官 44,第 4219 页。

⑧ 徐松辑:《宋会要辑稿》食货 50,第 7128 页。

⑨ 廖刚:《高峰文集》卷 5《漳州到任条具民间利病五事奏状》,第 363 页。

易以福建、浙东、京东沿海地区及海南岛为输入区,浙西和广东为输出区,形成了稳定的市场供需关系,为福建和浙东沿海地区及海南岛沿海形成工商业比重超过农业的经济结构提供保障。粮食贸易也成为各地区土特产贸易的基础,使沿海地区实现经济互补和经济的良性循环。进口品的近海贸易成为海外进口贸易的衍生,同时也为出口贸易提供商品准备。可以说,如果没有稳定而繁荣的近海贸易,宋代海外贸易发展就失去了基础和前提。

宋朝允许商人从事近海贸易,并纳入到市舶司管理体制之内。从事近海贸易最活跃的是国内职业商人。同时宋朝允许来华外商在抽解和博买后进入国内市场贸易,他们也成为了近海贸易的重要力量。沿海地区居民和海船户也从事近海贸易。近海地区的船只用于近海贸易及近海渔业的远远超过从事远洋贸易的数量。南宋为保障海防,牺牲了船户远洋贸易利益,但力图在海防和纲运船只征调中减少对近海贸易的影响。

近海贸易既形成了一个有着稳定的商品构成、商人群体和市场关系的,具有相对独立特点的区域市场,同时也与内地市场和海外市场密切相联,是沟通联系内地市场和海外市场的桥梁,也体现出滨海之民特殊的生计方式,有着可作进一步发掘的丰富的研究内涵。

On the Offshore Trade in the Song Dynasty

Huang Chunyan

Abstract: The offshore trade market in the Song Dynasty was a regional market of large scale and considerable independence. Its commodities include grain, imports and exports and specialties from various regions, which enabled different regions to complement each other, and the market served as a basis for the development of commodity economy in coastal areas and that of overseas trade. Those engaged in offshore trading included professional traders at home, merchants from abroad and large numbers of coastal boatmen. For coastal residents, offshore trading is the fundamental and most prevalent way of making a living, the importance of which exceeded that of overseas trade. The government in the Song Dynasty permitted offshore trade among local and foreign merchants, but imposed strict regulations. The government of the Southern Song Dynasty requisitioned civilian boats for coastal defense and state-organized transportations, which sacrificed overseas trade to some extent, but had relatively little impact on offshore trade. Studying offshore trade can lead to a better understanding of the characteristics of economic development in coastal regions, the source of living of the coastal residents, and the relationship between the offshore market, the overseas market, and the inland market.

Key Words: the Song Dynasty; Offshore Trade; Commodity Structure; Trader Structure

(责任编辑:丰若非)