

# 涨海声中万国商

## ——宋朝的造船业与海上贸易

□ 特约记者 郑学富 文/图

北宋翰林学士李昉的《咏宋代泉州海外交通贸易》诗有“苍官影里三洲路，涨海声中万国商”一联，描绘的是东方第一大港泉州帆樯如云、商贾辐辏的商贸繁华景象。宋代随着造船业和航海技术的发展，海上贸易做得风生水起，达到了历史上的新高度。同时，海关机构日趋完善，并诞生了中国第一部、也是世界第一部对外贸易法规《市舶法》，比1651年英国颁布的第一个保护英国本土航海贸易垄断的法案《航海条例》早了571年。

### A 造船技术世界一流

北宋的建立，结束了五代分裂割据的混乱局势，生产力得到了长足的发展。宋代的科学技术处于当时世界领先地位，如活字印刷术的应用，指南针用于航海，火药用于军事等，造船业也发展到一个新的高度。

北宋政府为了通过大运河南粮北运，大量建造漕船（粮船）。凡在水路便利和盛产木材的地方，朝廷都会设置官方造船厂。宋朝出海商船的数量之多、吨位之大，堪称世界之最。宋太宗时，全国每年造船已达3300余艘，即使是偏安一隅的南宋早期，江淮四路每年仍可造船2000多艘。一些官方造船厂规模庞大，如南宋洪州（今江西南昌）、吉州（今江西吉安）和赣州（今江西赣州）三个造船厂，各有兵卒二百人，每天能造船一艘。福建泉州是宋朝重要的造船基地，北宋谢履在任南安主簿和安溪令期间，在《泉州歌》中记载说：“泉州人稠山谷瘠，虽欲就耕无地辟。州南有海浩无穷，每岁造舟通异域。”1974年，泉州后渚港出土一艘宋代古船，残长24.2米，残宽9.15米，是目前世界上最古老的出土木质海船。该船可载重200多吨，相当于唐代“陆上丝绸之路”一支700多头骆驼队驮运的总重量。

宋朝造有各种吨级的船舶，一般的远洋海船，载重量约2000石（约100吨）左右，并可容纳船员数百人，而大型的远洋海船，载重量可达5000石以上。宋朝画家徐兢曾跟随宋使出使朝鲜，他在《宣和奉使高丽图经》中记

述了客舟和神舟两种船的大小及具体构造。他描述说，客舟“其长十余丈，深三丈，阔二丈五尺，可载二千斛粟”，一斛为十斗。神舟比客舟要大得多，他描绘道：“神舟之广阔、高大、什物、器用、人数，皆三倍于客舟也。”《梦粱录》也有记载：“浙江乃通江渡海之津道，且如海商之舰，大小不等，大者五千料，可载五六百人；中等二千料至一千料，亦可载二三百人；余者谓之‘钻风’，大小八槽或六槽，每船可载百余人。”“料”是古代造船计量单位，一料是十立方尺（宋尺）。

宋朝海船的设计和建造技术有许多独到的创新之处，当时居世界一流水平。如在造船材料上选用福建的优质木材；在设计上，船底尖削如刀，吃水深，有利于抵挡深海巨浪；在舵叶上开许多孔，可减少水的阻力；采用隔舱设计，将船舱分为若干个互不相通的空间，一旦船舱漏水，也只是局部受影响，不会全船沉没，降低了潜在危险；在桅杆下使用了转轴，能调整帆的角度，以迎合风向；船尾使用平衡舵，将部分舵面分布在舵柱的前方，以缩短舵压力中心与舵轴的距离，操作起来更加轻便灵活。特别是指南针的应用，可以帮助航海者在天气阴暗时辨别方向。“舟师识地理，夜则观星，昼则观日，阴晦观指南针。”

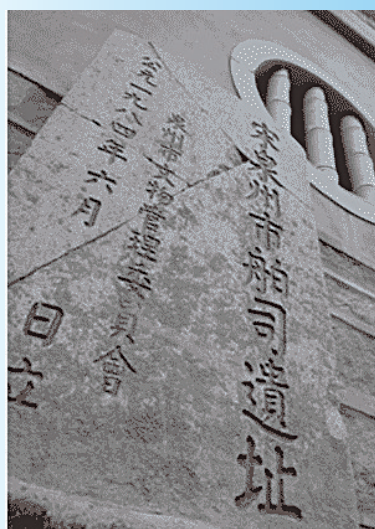
宋代的“木兰舟”是远航南海的远洋货轮。南宋地理学家周去非撰写的《岭外代答》有“木兰舟”记载：“浮南海而南，舟如巨室，帆若垂天之云，桅长数丈，一舟数百人，中积一年

粮，豢豕酿酒其中，置死生于度外……又大食国更越西海，至木兰皮国，则其舟又加大矣。一舟容千人，舟上有机杼市井，或不遇便风，则数年而后达，非甚巨舟，不可至也。”

宋朝的巨大商船经南洋群岛，穿过马六甲海峡，驶入孟加拉湾，然后入印度洋，进入阿拉伯海与波斯湾，再沿着阿拉伯半岛海岸进入红海。原来由阿拉伯商人控制航线的印度洋，在十一至十三世纪时，已成为大宋商船的天下。



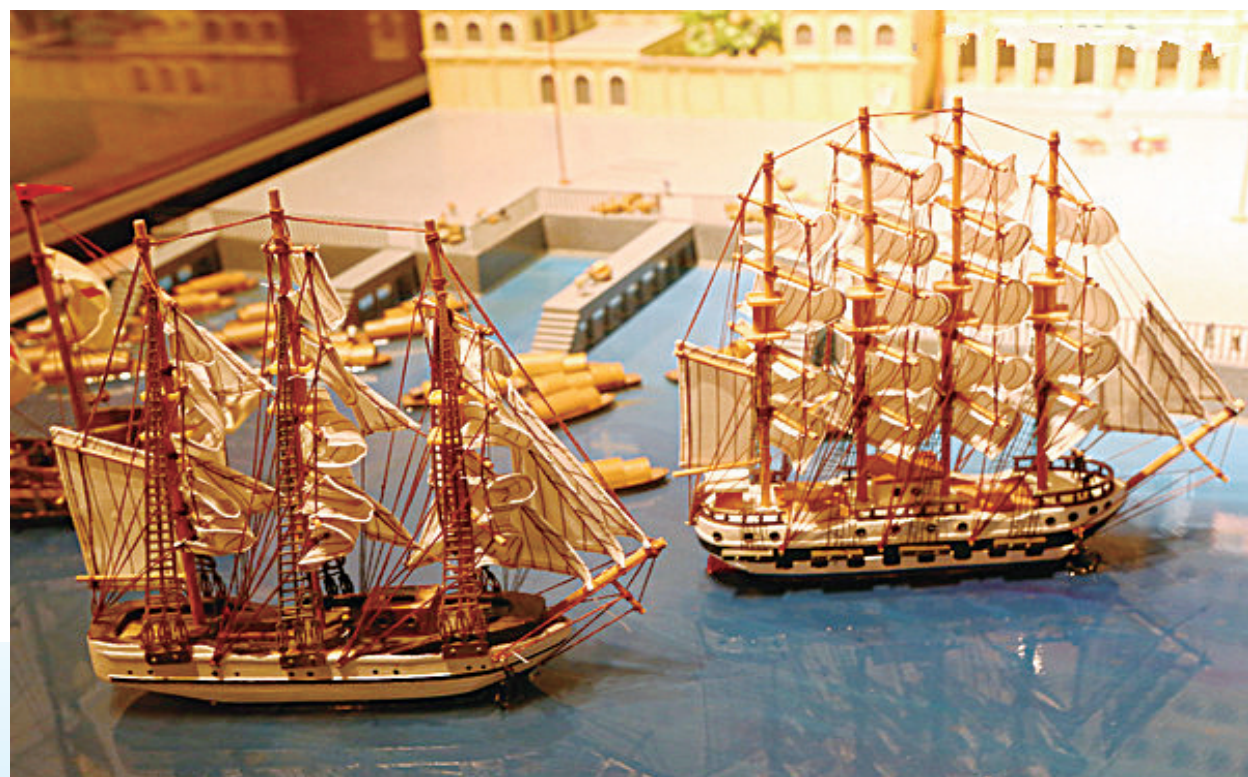
宋元泉州海外交通图。



宋泉州市舶司遗址。

寨境内)、三佛齐、闍婆，涉海而至，岁数十桅。”

福建的泉州为海上丝绸之路的重要起点，东亚的高丽、日本，南海的马来半岛、菲律宾群岛、印度尼西亚群岛，南亚和西亚诸国的商人都往来于其间开展贸易，成为著名的国际贸易中心。到了南宋末年，泉州超过广州，成为全国最大的贸易港。据统计，宋代泉州与57个国家和地区有海交贸易关系，刺桐港呈现“闽海云霞绕刺桐”（宋人吕造）的繁荣景象。



古代海外贸易场景复原图。

### C 世界第一部外贸法《市舶法》

由于宋代对外贸易的空前繁荣，一些贸易纠纷摩擦和走私现象时常出现，亟待进一步规范管理，一部对外贸易法规呼之欲出。

市舶是唐宋时期对中外互市商船的通称。海外贸易的立法起

步于唐朝，但是没有形成体系。到了宋代，随着对外贸易的扩大发展，立法也逐渐趋于完备和成熟。在北宋建立之初，一些贸易制度主要靠皇帝发布诏令执行，如皇帝曾下诏规定一些特殊商品由政府垄断专营，《宋史》记载：“太宗时，置榷署于京师，诏诸蕃香药宝货至广州、交趾、两浙、泉州，非出官库者，无得私相贸易。”由于都是临时性的规定，地方政府在实施过程中难免有些偏差，在执法上有些混乱。

曾担任广州知州四年的程师孟大力提倡国际贸易，发展外贸经济，增加了广州的税收，使广州居民安居乐业。后来他调到京城任集贤殿修撰，熙宁九年（1076年），他请求关闭杭州、宁波的市舶，其他都隶属于广州市舶司。皇帝“令师孟与三司详议之”（《宋史》），这一年，市舶收入达到54万贯。朝廷三令五申严禁私自交易，但是屡禁不止，于是市舶制度的立法提上了议程。神宗元丰三年（1080年），朝廷颁发了我国古代史上第一个专项外贸法规《元丰广州市舶条法》（简称《市舶法》）。《宋史》记载：“三年，中书言，广州市舶已修

订条约，宜选官推行。”虽然前面冠以“广州”二字，但是不局限于广州一地执行，而是通用于一部法规。

《市舶法》确立了对外贸易的经营与管理主体，即朝廷，同时也保障了民间商人（私营）合法权益，但是必须取得合法贸易资格，由市舶司颁发外贸经营许可证（公据），才能从事海外贸易；在加强商船出境管理上，商船出海前必须先向市舶司登记，领取公据，返航时，在原发航港口住舶，接受检查，并且不准夹带违禁物品和前往违禁地区，由官府派兵监视，以防船货逃税。《宋史》记载，“贾人由海道往外蕃，令以物货名数并所诣之地，报所在州召保，毋得参带兵器或可造兵器及违禁之物，官给以券。擅乘船由海入界河及往高丽、新罗、登莱州境者，罪以徒，往北界者加等”；严格进口货物的管理，采取禁榷制度，一些商品由政府专营，其余物品可以自由买卖。《宋史》记载：“其后乃诏：‘自今惟珠贝、玳瑁、犀象、银铁、鼈皮、珊瑚、玛瑙、乳香禁榷外，他药官市之余，听市于民。’”

### D 宋朝的海关——市舶司

江苏江阴等地也相继置司。

市舶司的职责主要是：一是管理船舶，核准颁发对外贸易许可证。二是征收船税，“名为‘抽解’，也叫‘抽分’。抽解的多少，常有变化。通常是十分抽解一分，也有十分抽二、三、四的”（范文澜《中国通史》）。即根据一般商品和贵重商品的不同，官府按一定比例抽取若干份，也就是以实物形式上缴的市舶税。三是收买舶货。“名为‘博买’，也叫‘抽买’、‘和买’、‘官市’。太宗时，曾规定博买一半。真宗时，规定博买十分之三，也常有变化。官府抽买以后，剩余的货物，才准许卖给商民。”（范文澜《中国通史》）四是对准许出海、回港的船舶进行检查，察看有无挟带违禁之物。五是主持祈风祭海。

在北宋中期，因宋辽对峙，北宋政府明令禁止海船进入登州和莱州。这样，密州板桥镇（今青岛胶州市境内）就成为北方唯一的口岸。作为北方第一大港的板桥镇，吸引了一

些官员、富商、船户等纷至沓来，与高丽、日本的商人做海上贸易，往来交易红火，极为繁盛。元祐三年（1088年）三月，密州市舶司在板桥镇设立，成为当时北方唯一的市舶机构。为适应海上贸易的发展，板桥口岸码头也进行了大规模扩建，胶州湾内帆樯云集，百舸争流。

对外贸易的繁荣发展，使北宋形成了四条海上运输线：一是从广州通往越南、印尼等地，再由此和阿拉伯国家交通；二是从宁波或杭州通往日本和高丽；三是高丽经过渤海到登州（今山东蓬莱市）或密州板桥镇（今胶州）再向东南沿海和内陆输入外国商品；四是由泉州经南海抵达阿拉伯各国。海上运输线路的形成，极大地促进了北宋的对外贸易。市舶收入是宋王朝财政收入的一项重要来源，北宋中期大约在五、六十万贯上下，到了南宋时期达到了一百五十万贯以上，约占朝廷财政收入的百分之六，对宋代的经济繁荣起到了重要的促进作用。

### B 海上贸易空前繁荣

造船业的飞速发展，加之指南针在航海上的运用，推动了宋朝对外贸易的蓬勃兴起，海上丝绸之路方兴未艾，中国沿海港口迅猛发展。

宋政府鼓励海商招徕蕃商来华贸易，“蕃商有愿随船来宋国者，听从便”。当时整个大宋的海岸线，北至胶州湾，中经杭州湾和福州、漳州、泉州金三角，南至广州湾，再到琼州海峡，全部对外开放，与西洋南洋诸国发展商贸。

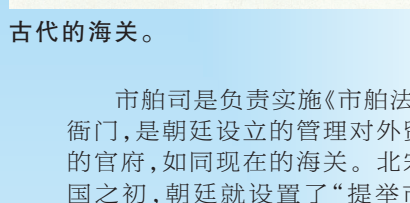
为进一步扩大海上贸易，宋太宗赵光义极重视外出招商。据《宋史》记载：“雍熙中，遣内侍八人赍敕书金帛，分四路招致海南诸蕃。”宋高宗赵构尽管偏安江南一隅，但是对外招商却不遗余力，发明了“以商招商”。绍兴年间，阿拉伯商人蒲亚里长期在中国经商，赚了一大笔钱，娶了一位中国妻子，不想回国了，想定居广州过幸福舒适的日子。高宗知道后命令地方政府官员劝说蒲亚里回国，去那里宣传宋朝的招商环境和优惠政策，

招揽更多的蕃商前来贸易。

朝廷和各级地方政府致力于营造良好的招商环境，制定了吸引“蕃商”（外商）和保护其合法权益的法规政策，还减免商税，奖励银彩，赐以服饰、礼品。蕃商来华或离开，市舶官员设宴招待等，对成绩突出者还授予官职，以示褒奖。如南宋后期，曾任命外商蒲寿庚“提举泉州市舶司”，主持海外贸易30余年。

宋政府非常注意保护来华蕃商者的利益。南宋建炎元年（1127年），高宗下诏：“有亏蕃商者，皆重置其罪。”绍兴十六年（1146年），曾有三佛齐国王投书广州市舶司，称近年由于市舶司抽税过重，“商贩乳香，颇有亏损”。宋高宗得悉，重申“市舶之利，颇助国用，宜循旧法以招徕远人，阜通货贿”，将广州市舶使袁复降了官职。

广州是当时对外贸易的中心，外国商人接踵而至，聚集于此。宋人描述广州港的繁华景象说：“岭以南，广为一都会，大贾自占城、真腊（今柬埔寨



古代的海关。

市舶司是负责实施《市舶法》的衙门，是朝廷设立的管理对外贸易的官府，如同现在的海关。北宋建国之初，朝廷就设置了“提举市舶司”，“掌蕃货海舶征榷贸易之事，以来远人，通远物。元祐初，诏福建路于泉州置司。大观元年，复置浙、广、福建三路市舶提举官”（《宋史》职官七）。开宝四年（971年），北宋首置市舶司于广州，相继又在杭州、宁波设置市舶司，合称“三司”。

出海商船到其他沿海港口，都要赶赴附近的市舶司勘验发证放行，有时要排队很久才能勘验完毕，这远远不能适应海外贸易日益发展的需要。在户部尚书李常的建议请求下，元祐二年（1087年），在福建路泉州增设市舶司。后又在秀州华亭县（今上海松江）、温州、江阴军（今

CWT 行业主流 水运权威

# 智者乐水 行者无疆

免费下载中国水运报客户端



客户端

微博

微信

中国水运报 欢迎订阅  
中国水运杂志

中国水运报  
邮发代号：37-45  
全年定价：200元/份  
中国水运杂志  
邮发代号：38-467  
全年定价：180元/份  
全国邮局均可订阅

