



## Transformation and Development: New Structure of the Maritime Silk in the Song Dynasty

Huang Chunyan

**Abstract:** The Maritime Silk Road in the Song Dynasty underwent great transformation and established its core position in foreign trade. With the economic center moving from north to south, shipbuilding and marine technology advanced, and the maritime trade policy was relatively opened. Therefore, the Chinese foreign trade center was transferred from the Land Silk Road to the Maritime Silk Road. From this time on, China's maritime trade emerged at a time of unprecedented prosperity, and the whole of Asian maritime trade also entered a new stage. The collisions of the transformation of marine economy in China during the Song Dynasty, and the early Islamization of the coastal regions of the Indian Ocean as well as the Southeast Asian archipelago prompted by Muslim merchants, gave rise to new operational modes of the Maritime Silk Road. The offshore trade market in the Song Dynasty had become a mature regional market, an important platform for the supply and distribution of import and export commodities, and the predominant hub of domestic and overseas markets. Handicraft industry and business became dominant in the economic structure; the concept of valuing industry instead of agriculture became prevalent, and some means and styles of livelihood changed. All of these are characteristic of the coastal areas of East Zhejiang and Fujian. The trade in the areas on the Indian Ocean and the islands of Southeast Asia developed at an unprecedented rate, which provided a huge and stable impetus of trade development. With the promotion of the overall prosperity of the Asian maritime trade, the trade system of the South China Sea eventually emerged, integrating countries on the Indian Ocean, Southeast and East Asian Sea into a closely linked international market system. With the promotion and development of the maritime trade, the marine knowledge and concept in the Song Dynasty also ushered in a new era, and gave rise to a number of new cultural factors. The sea imagery constructed by people in the Song Dynasty was dynamic, dangerous, curious, and full of wealth and business opportunities. The marine outlook of people in the Song Dynasty was to use the sea and obtain benefits. Out of the need to bless maritime navigation, the sea god faith had a great development, and some new changes appeared. Foreign religious beliefs also came to China through sea trade and became part of the Chinese social culture. New changes and the mechanism of the Maritime Silk Road continued to grow after the Song Dynasty, which became a lasting and stable force of Asian maritime trade. Even if the governments of the Ming and Qing dynasties carried out the ban policy of maritime trade, the advance of Asian maritime trade could not be stopped.

**Keywords:** the Song Dynasty; the Maritime Silk Road; trade status; operational mechanism; new pattern

**Author:** **Huang Chunyan** earned his BA from Wuhan University, MA and PhD from Yunnan University, and finished his postdoctoral research in Xiamen University. He taught and was once dean of Department of History as well as academic leader of Ancient Chinese History in Shanghai Normal University from 1998 to 2015. Since 2015, he has assumed the positions of distinguished professor, dean of School of History and Archives, director of Institute of Chinese Economic History in Yunnan University, and in addition vice president of the Research Society of History of the Song Dynasty in China. His main interest is in the history of the Song Dynasty and Chinese economic history. His main works include *A Fiscal History of the Song Dynasty*; *A Study of the Tributary System of the Song Dynasty*; *A Study of Tea Policy of the Song Dynasty*; *Overseas Trade in the Song Dynasty*, etc.

# 變革與衍生：宋代海上絲路的新格局

黃純豔



[摘要]海上絲綢之路經歷千年的發展，在宋代出現了巨大的變革，不僅中國海上貿易空前繁榮，整個亞洲海上貿易也全面進入一個新的階段。在經濟重心南移、造船業和航海技術進步，以及宋朝相對積極開放的貿易政策等因素推動下，中國對外貿易重心完成了由陸上絲路向海上絲路的轉移。宋代中國海洋經濟的變革及西亞商人掀起的印度洋沿岸地區和東南亞海島地區的早期伊斯蘭化兩股潮流相互激蕩，催生了海上絲路新的運行機制。中國形成了成熟的近海區域市場，成為進出口商品供給和分銷的重要平臺，以及聯繫國內市場和海

外市場的樞紐。浙東和福建沿海地區形成了工商業為主的經濟結構及“重商輕農”的思想觀念和生計方式，孕育出濱海地區新的海洋性地域特徵。印度洋沿岸和東南亞海島地區貿易空前發展，並進入早期伊斯蘭化時期，形成了巨大和穩定的貿易動力。在亞洲海上貿易全面繁榮的推動下，南海貿易體系最終形成，將印度洋沿岸、東南亞和東亞海域各國整合為一個聯繫緊密的國際市場體系。在海上貿易發展推動下，宋代海洋知識、海洋觀念也進入一個新的階段，並催生了若干新的文化因素。海洋不再是一個荒誕的神仙世界，而成為充滿商機、聚財生利的現實世界和生存空間，人們的海洋觀念發生了根本變化。出於護佑航海的需要，海上神靈信仰有了巨大發展，並出現若干新的變化。外來的宗教信仰也通過海上貿易傳到中國，並成為社會文化的一部分。宋代海上絲路的新變革、新機制在宋代以後持續增長，使亞洲海上貿易具有了持久穩定的動力；即使明清實行“海禁”政策，也無法阻擋亞洲海上貿易前進的步伐。

[關鍵詞]宋代 海上絲路 貿易地位 運行機制 新格局

[作者簡介]黃純豔，先後在武漢大學、雲南大學、廈門大學獲得歷史學學士、碩士和博士學位，並完成博士後研究；1998—2015年任教於上海師範大學，曾擔任歷史系主任、中國古代史學科帶頭人；2015年至今，任雲南大學特聘教授、歷史與檔案學院院長、中國經濟史研究所所長，兼任中國宋史研究會副會長；主要從事宋史和中國經濟史研究，代表性著作有《宋代財政史》《宋代朝貢體系研究》《宋代茶法研究》《宋代海外貿易》等。

在中國海洋發展史上，宋代是一個變革期。對外貿易重心由陸路轉移到海路，海上絲綢之路運行機制、海洋觀念和文化出現新變化，整個亞洲海洋發展由此進入新的階段。已有研究對宋代海上貿易制度、商品構成、貿易港口等問題做了深入探討<sup>①</sup>。在此基礎上，本文擬對宋代海上絲路發展出現的新因素、新變革作一系統的論述，力圖全面地概括宋代海上絲路發展的新格局。

## 一 海上絲路對外貿易重心地位的確立

中國古代西北、西南和海路通向境外的三條路綫分別被稱為西北絲綢之路（又稱北方絲綢之路）、南方絲綢之路和海上絲綢之路。中國史籍對三條絲路的明確記載始於漢武帝時代（前141—前87），而實際存在可能更早。漢唐時期，北方絲路長期佔據對外交通的主導地位。首先，是政治因素發揮了關鍵作用。漢唐政治重心在西北，防禦北方遊牧民族是王朝安全的重心，經營西域具有了鉗制北方遊牧民族的重要戰略意義，即漢武帝“通西域，以斷匈奴右臂”<sup>②</sup>，故宋代以前“史之所紀，其西北頗詳而東南尤略。蓋其遠而罕至，且不為中國利害”<sup>③</sup>。例如，西漢在政治力量推動下，西域與中原“使者相望於道”，一歲“多者十餘，少者五六輩”，“一輩大者數百，少者百餘人”。<sup>④</sup>這是南方絲路和海上絲路不具備的條件。

其次，漢唐時期經濟重心在北方。在交通困難，奢侈消費品作為遠距離貿易主要商品的時期，長安和洛陽兩大都市為中心的地區是出口商品主要供給地和進口商品主要銷售市場。“自葱嶺以西，至於大秦，百國千城莫不款附，商胡販客日奔塞下”<sup>⑤</sup>，唐代通過絲路來華的外商——下至賣胡餅的小販，上至資產億萬的大商，長期定居長安。<sup>⑥</sup>

再次，漢唐時期中國的貿易國主要是西域、中亞和西亞諸國。漢時，大夏、大宛、康居、安息等是漢朝的主要貿易國。這些國家“善賈市”，“欲（與漢）賈市為好”。甘英欲往通大秦時，“安息欲以漢繒彩與之（大秦）交市”，即壟斷中國與羅馬的貿易，故意阻止。<sup>⑦</sup>魏晉南北朝時，龜茲、于闐等國仍“無歲不奉朝貢，略如漢氏故事”<sup>⑧</sup>。唐代西突厥興起後，積極介入絲綢貿易，將絲綢貿易推向了高峰。公元8世紀中葉，回鶻與唐的絹馬貿易將西北絲路貿易再次推向高潮。<sup>⑨</sup>西北絲路的開通，將中國內地與地中海、伊朗、印度間的經濟交流圈聯繫了起來<sup>⑩</sup>。

南方絲路僻處西南，以蜀地和雲南為主要腹地，發展規模和貿易地位始終不能與北方絲路比肩。漢代海上絲路以徐聞、合浦為起點，用小船輾轉循岸航行，“蠻夷賈船，轉送致之”；從徐聞到黃支，不計中途耽誤，單程需要十二個月，“不者數年來還”，航程中充滿蠻夷剝殺人、風波溺死等危險，也無法與北方絲路並論。<sup>⑪</sup>魏晉南北朝時期，南方政權較為重視海上交通，海上貿易有了較大發展。貿易條件更好的交州和廣州取代徐聞、合浦，成為主要貿易港。孫吳政權曾派朱應、康泰出使南海諸國，“其所經過及傳聞則有百數十國”<sup>⑫</sup>。南北朝時期，交州“舟舶繼路，

① 該問題在20世紀的研究成果，可參考王慶松：“20世紀宋代海外貿易研究綜述”，《海交史研究》2（2004）；進入21世紀，研究成果有K. L. Billy, *So, Prosperity, Region, and Institutions in Maritime China: The South Fukien Pattern, 946-1368* (Cambridge, Mass.: Harvard University Asia Center, 2000)、黃純豔《宋代海外貿易》（北京：社會科學文獻出版社，2003）、楊文新《宋代市舶司研究》（廈門：廈門大學出版社，2013）等論著。

②⑩ [漢]班固：《漢書》（北京：中華書局，1964），“西域傳下”，第3928頁；“地理志”，第1671頁。

③ [宋]歐陽修：《新五代史·四夷附錄第三》（北京：中華書局，1974），第922頁。

④ [漢]班固：《漢書·張騫傳》，第2649頁；[漢]司馬遷：《史記·大宛列傳》（北京：中華書局，1963），第3173頁。

⑤ [北魏]楊炫之：《洛陽伽藍記校註》（上海：上海古籍出版社，2011），范祥雍校註，第161頁。

⑥ 向達《唐代長安與西域文明》（北京：商務印書館，2015），第38—41頁。

⑦ [漢]司馬遷：《史記·大宛列傳》，第3164頁；《漢書·西域傳》，第3893頁；[南朝·宋]范曄：《後漢書·西域傳》（北京：中華書局，1965），第2920頁。

⑧ [西晉]陳壽：《三國志·魏書·烏丸鮮卑東夷傳》（北京：中華書局，1959），第859頁。

⑨ 紀宗安：《9世紀前的中亞北部與中西交通》（北京：中華書局，2008），第4章“絲路貿易重心的北移及其原因”、第6章“6—9世紀中亞北部地方東西文化交流盛況”。

⑩ [英]赫德遜：《歐洲與中國》（北京：中華書局，1995），李申、王遵仲等譯，第69頁。

⑫ [唐]李延壽：《南史·海南諸國傳》（北京：中華書局，1975），第1947頁。

商使交屬”<sup>①</sup>，廣州也是海舶“每歲數至，外國賈人以通貨易”<sup>②</sup>。此時期還出現了從東南亞經海南島以東直達廣州的航綫。法顯《佛國記》記載，其所乘商船本欲自蘇門答臘往廣州，“常行時正可五十日便到廣州”，即從深海直航廣州。隋朝常駿出使赤土，走的也是這一航綫，從廣州約五十余日達赤土國。<sup>③</sup>但海上絲路還未有西北絲路“百國千城莫不款附，商胡販客日奔塞下”的盛況。

唐後期和五代時期，海路貿易已經顯示出趕超西北絲路的趨勢。廣州有“蠻胡賈人，舶交海中”<sup>④</sup>，“江中有婆羅門、波斯、昆侖等舶不知其數，並載香藥珍寶，積載如山”<sup>⑤</sup>。黃巢（820—884）攻陷廣州後大肆屠殺，“僅寄居城中經商的伊斯蘭教徒、猶太教徒、基督教徒、拜火教徒就總共有十二萬人被他殺害了”<sup>⑥</sup>。田神功（？—767）平劉展之亂，揚州城中“商胡大食、波斯等商旅死者數千人”<sup>⑦</sup>。這與西北絲路的繁榮景象並無二致。與此同時，唐朝在西域、中亞的影響和控制力卻迅速下降。天寶九載（750），高仙芝（？—756）在怛羅斯大敗於大食，“安史之亂”後唐朝軍隊基本從西域退回關內，西域和中亞地區的政治格局發生了巨大變化。長安由“開元之前，貢輸不絕”變成了天寶之後“槁街之邸，來朝亦稀”<sup>⑧</sup>。吐蕃佔領河西走廊後，人們更願意選擇暢通而便利的海路。唐代宗時（762—779）滯留於長安的境外使節達四千餘人，唐政府計劃“自海道各遣歸國”。<sup>⑨</sup>往印度求法的僧侶也多選海路，《大唐求法高僧傳》所載六十位西行求法僧人中有三十三位取道南海。<sup>⑩</sup>

五代時期，西北絲路交通相對於海上絲路進一步衰退。西域地區與中原政權保持朝貢關係的祇有回鶻和于闐，朝貢次數也比較有限。據《五代會要》統計，回鶻朝貢中原政權共七次，于闐朝貢共五次。而且後晉、後漢時“回鶻每至京師，禁民勿私相易，其所有寶貨皆中賣入官，私下市易者罪之”，到後周太祖纔“命除去舊法，每回鶻來者私下交易，官中更不禁詰”<sup>⑪</sup>。另一方面，南方吳越、閩、南漢等政權十分重視海外貿易。吳越的貿易規模僅從其進貢宋朝的香藥珠寶數量即可見一斑。乾德元年（963）貢香藥十五萬斤，另有犀、牙、金銀、真珠、瑇瑁器等。開寶九年（976）貢乳香七萬斤，另有犀、牙、香藥等。宋太宗朝多次貢萬斤以上香藥及其他珠寶。<sup>⑫</sup>閩政權也大力發展海外貿易<sup>⑬</sup>。南漢也重視貿易，宋朝滅南漢當年（971）就置市舶司，可見其海外貿易不僅規模可觀，且已有制度化的管理。

宋代西北的貿易與五代相比有很大發展。西夏佔領靈州（今寧夏吳忠市）以前，中原交通西域的主要道路靈州道是暢通的<sup>⑭</sup>。西夏佔領靈州後，靈州道斷絕。宋朝與西域通過青唐道交往，至北宋末始終暢通。甘州政權“每遣使入貢，即為德明所掠”，“宗哥諸族皆感朝恩，多遣人防援以進”<sup>⑮</sup>。吐蕃主動維護此道。拂菻國入宋，“東自西大食及于闐、回紇、青唐，乃抵中國”<sup>⑯</sup>，于闐入宋也“道由黃頭回紇、草頭達靺、董氈等國”<sup>⑰</sup>。青唐道的貿易規模不小。熙寧五年（1072）王韶說，“蕃中物貨四流而歸於我者，歲不知幾百千萬”<sup>⑱</sup>。“回紇、于闐、盧甘等國人嘗齎蕃貨，以中國交易為利，來稱入貢”，“所齎物貨上者有至十余萬緡，下者亦不減五七萬”<sup>⑲</sup>，西

① [南朝·梁]沈約：《宋書·夷蠻傳》（北京：中華書局，1972），第2399頁。

② [唐]姚思廉：《梁書·王僧孺傳》（北京：中華書局，1973），第470頁；[南朝·梁]蕭子顯：《南齊書·王琨傳》（北京：中華書局，1972），第578頁。

③ [唐]魏徵：《隋書·南蠻傳》（北京：中華書局，1973），第1831頁。

④ [唐]韓愈：《送鄭尚書序》，《東雅堂昌黎集註》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1075冊，北京：商務印書館/國家圖書館，2005），第312頁。

⑤ [日]真人元開：《唐大和上東征傳》（北京：中華書局，2000），汪向榮校註，第74頁。

⑥ [阿拉伯]蘇萊曼：《中國印度見聞錄》（北京：中華書局，1983），穆根來等譯，第96頁。

⑦⑧ [後晉]劉昫：《舊唐書》（北京：中華書局，1975），“鄧景山傳”，第3313頁；“西戎傳”，第5317頁。

⑨ [宋]司馬光：《資治通鑑》（北京：中華書局，1956）“貞元三年六月”，第7493頁。

⑩ 馮承鈞：《中國南洋交通史》（上海：上海古籍出版社，2005），第42頁。

⑪ [宋]王溥：《五代會要·回鶻、于闐》（文淵閣《四庫全書》影印本，第607冊），第695頁。

⑫⑬ [元]脫脫等：《宋史》（北京：中華書局，1977），“吳越世家”，第13898、13900頁；“拂菻國傳”，第14124頁。

⑭ 韓振華：“五代福建的對外貿易”，《中國社會經濟史研究》3（1986）。

⑮ 趙貞：《歸義軍軍事考論》（北京：北京師範大學出版社，2010），第174—175頁。

⑯⑰ [清]徐松：《宋會要輯稿·蕃夷四》（上海：上海古籍出版社，2014），第9770、9776頁。

⑱ [清]徐松：《宋會要輯稿·食貨三七》，第6812頁。

⑲ 李復：《澠水集·乞置榷場》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1121冊），第5頁。

夏也“頻遣使者，商販中國”<sup>①</sup>。

但與海上貿易相比，宋代西北絲路貿易已居於絕對次要地位，對外貿易重心已由西北陸路完全轉向了東南海路。其顯著標誌有三：一是海上貿易規模超過了陸上貿易。宋代市舶收入首次具有了財政意義，是陸上貿易所未曾有過的。北宋前期，市舶收入在30萬—80萬（緡或複合單位）；北宋後期至南宋初，每年平均收入約為110萬單位，紹興二十九年（1159）達到200萬緡。<sup>②</sup>《宋會要輯稿·職官四四》所載紹興三年（1133）、十一年（1141）進口品超過400種，也是陸上貿易未有之盛。二是設立了管理海上貿易的專門機構（市舶司）和制度（市舶條法）。北宋先後在廣州、杭州、明州、泉州、密州設立市舶司。南宋在廣州、泉州和明州設置市舶司。市舶條法鼓勵本國商人出海及外國商人來華貿易，制定了發放公憑、保任、發舶、抽解、博買等管理措施<sup>③</sup>，實即確立了海上貿易領域國家與商人的共利分利機制。這樣的機制是漢唐至宋代西北絲路所沒有的，持續推動了宋代海上貿易的繁榮。三是海路貿易商人規模全面超過了陸路貿易。宋朝商人獲許出海貿易，憑藉商品優勢和技術優勢，成為海上貿易的主導力量。此一時期，阿拉伯商人也掀起了向東商業擴展的高潮，形成了陸上貿易不能比擬的貿易力量。史籍所載北宋境外“朝貢諸蕃”共42國，其中海路入宋者有30國，約占73%。南宋時，北方和西北諸國都與宋朝終斷了朝貢關係，保持朝貢關係全部是海上諸國。<sup>④</sup>“朝貢”國事實上主要是貿易關係，反映了對外貿易重心向海路的轉移。

宋代海上絲路主導地位的確立是多種因素綜合推動的，鼓勵中外商人貿易的政策發揮了直接的推動作用，經濟、技術、市場的發展則是更基本的推動因素。宋代南方經濟發展和經濟重心南移，使出口商品供給和進口商品消費的中心都轉移到南方。宋代海船大則5000料，中則3000料，載重以載米計約合今180—300噸<sup>⑤</sup>，相當於900—1500頭駱駝總載貨量。<sup>⑥</sup>宋代能綜合運用牽星術、地表目標、水情和指南針導航技術，海上貿易在運輸成本、運輸規模等方面有了陸上貿易不能比擬的優勢。加之中國傳統貿易結構是本國手工業品與海外香藥、珠寶等資源性商品相交換，而瓷器、絲綢等主要出口品供給地已轉至東南地區，香藥珠寶進口品的主要產地就是東南亞和印度洋沿岸地區。這些因素，決定了對外貿易重心在宋代不可逆轉地轉移到海路。

## 二 海上絲路運行新機制的形成

### （一）近海區域市場形成

近海區域市場是指以近海地區之間展開的近海貿易為基礎形成的區域市場。它是遠洋貿易的商品聚散地和重要基礎，也是內地市場與海上市場聯繫的紐帶。宋代的近海貿易最頻繁的是長江以南至廣東及海南島，也是近海區域市場的核心區域。其形成有如下標誌：

一是形成了穩定的商品結構。糧食貿易是帶動近海貿易的基本動力。沿海地區糧食貿易的一大特點是：廣東、浙西向福建、浙東沿海輸出。“廣南最係米多去處，常歲商賈轉販，舶交海中”<sup>⑦</sup>；浙西“蘇湖熟，天下足”，更是主要商品糧輸出地。福建沿海四州糧食常年依靠廣東和浙西輸入，“雖上熟之年，猶仰客舟興販二廣及浙西米前來出糶”，“兩路客米不至，亦是闕食”<sup>⑧</sup>。浙東沿海糧食也常賴外路輸入。明州“米船輻輳”，“二廣之米艫舳相接於四明之境”。<sup>⑨</sup>而“溫、

① [宋]李燾：《續資治通鑑長編》（北京：中華書局，2004）“元祐元年二月壬戌”，第8753頁。

②③ 黃純豔：《宋代海外貿易》，第176、97—162頁。

④ 黃純豔：《宋代朝貢體系研究》（北京：商務印書館，2014），第50—51頁。

⑤ [宋]吳自牧：《夢梁錄·江海船艦》（杭州：浙江人民出版社，1980），第111頁；黃純豔：“宋代船舶的力勝與形制”，（《廈門大學學報》6（2015）稱“料”相當於1石米的容積；[宋]沈括：《夢溪筆談·辨證一》（鄭州：大象出版社，2006）稱，1石米為92宋斤，據郭正忠《三至十四世紀中國的權衡度量》（北京：中國社會科學出版社，1993，第221頁）稱，1宋斤為今640克。

⑥ [清]華學淵：《庚子日記》12月16日記：“卸煤十四駱駝，共五千六百十斤。”可知一峰駱駝載重400斤〔中國社會科學院近代史研究所編：《庚子記事》（北京：知識產權出版社，2013），第134頁〕。

⑦ [宋]朱熹：“與建寧諸司論賑濟劄子”，《晦庵先生文集》（上海：上海古籍出版社，2002），劉永翔等點校，第1117頁。

⑧ [宋]張守：“乞放兩浙米船劄子”，《歷代名臣奏議·荒政》（上海：上海古籍出版社，1989），第3236、3243頁。

⑨ [宋]朱熹：“奏救荒畫一事件狀”“上宰相書”，《晦庵先生文集》，第793、1177頁。

台二州自來每遇不稔，全藉轉海般運浙西米斛，粗能贍給”<sup>①</sup>。海南島四州糧食也不能自足，需每年從雷、化等州“輦軍糧泛海給瓊州”，或輸送稅米到瓊州<sup>②</sup>，或由“海北客舟載米”來售<sup>③</sup>。

浙東、福建、廣州沿海及海南島則主要輸出進口商品和本地商品性產品。經廣州、泉州、明州市舶司抽解後的進口品可以分銷，“諸客人買到抽解下物貨，並於市舶司請公憑引目，許往外州貨賣”<sup>④</sup>，經沿海各港轉銷內地市場。紡織品、茶鹽、木材等是近海貿易的大宗商品。常有商人航海至京東、河北路貿易，“運載錢帛絲綿貿易”<sup>⑤</sup>。宋政府還允許商販茶鹽“經由海道出入”<sup>⑥</sup>。浙東處州“良材輿販自處過溫以入於海者衆”<sup>⑦</sup>。廣西欽州特產烏桕木“以為大船之柁”，販“至番禺、溫陵價十倍矣”。<sup>⑧</sup>福建沿海荔枝、甘蔗等每年販運到兩浙，“或海船來，或步擔到”<sup>⑨</sup>，“歲運入浙、淮者，不知其幾萬億”<sup>⑩</sup>。閩廣花卉也“轉海而來，浙中人家以為嘉玩”<sup>⑪</sup>。這些有着鮮明地域特點和互補性的商品貿易，形成了穩定的市場關係。

二是有穩定從事近海貿易的商人。北宋規定，客旅於海路除登州、萊州外，所在州軍商販祇要申報所販貨物、欲往州軍，請人保任，官司即可發貿易公憑。<sup>⑫</sup>閩、廣職業商人是近海貿易的主力，他們“乘風航海，不以為險，故珍貨遠物畢集於吳之市”<sup>⑬</sup>，甚至“轉海至鎮江府買賣至多”，“興販至江寧府岸下”。<sup>⑭</sup>昆山縣黃姚鎮也是閩、廣、浙東“大商海舶輻輳之地”<sup>⑮</sup>。海南島也倚重於海商貿易，“瀕海郡縣所以能鳩民置吏、養兵聚財者恃商人耳”，若“商人不來，我自困矣”。<sup>⑯</sup>宋朝允許外國商人抽解和博買後在國內市場貿易，“蕃客願往他州或東京販易者，仰經提舉市舶司陳狀，本司勘驗，詣實給與公憑”<sup>⑰</sup>。也有外商未經抽解從事近海走私貿易，如倭船常未至慶元府抽解即到溫、台沿海交易<sup>⑱</sup>。沿海船戶也從事近海貿易。海船戶“諳練海道之險，憑藉海食之利”<sup>⑲</sup>，將近海貿易作為正常生計之一，所以“海商或是鄉人，或是知識海上之民”。<sup>⑳</sup>

三是已經形成了成熟穩定的近海航路，將近海地區連為一體。以明州為中點，可分為南、北兩大段。北段航綫中，密州以北受政治局勢影響很強；密州以南分裏洋、外洋和大洋三路，也受到政治局勢一定的影響。明州以南航路可分為明州到福州（泉州），福州到廣州兩段，福州和泉州是重要的中繼站。廣州以西、海南島與大陸都有穩定的航路。明州以南航路受政治影響甚小，往來頻繁。近海航路通過設立市舶司的幾個重要港口與遠洋航路相連，並將遠洋貿易與近海市場和國內市場聯繫起來。<sup>㉑</sup>

## （二）東南沿海地區海洋性地域特徵初步形成（以福建為例）

在海上貿易的刺激下，宋代福建沿海地區、浙東溫州地區、廣西海南島已經形成了工商業為主的經濟結構和重商輕農的風氣，其中最有代表性的是福建沿海地區。

1. 漁業成為船戶日常的重要生計。在宋代，福建沿海地區普遍存在着糧食短缺，常年依靠廣東和浙西輸入，因此，沿海居民主要以漁業和工商業為生計。以海為生的漁民為數不少，福州

① 佚名：《宋史全文》（哈爾濱：黑龍江人民出版社，2005），李之亮點校，第1766頁。

②⑤ [元]脫脫等：《宋史》“陳堯叟傳”，第9584—9585頁；“食貨志下八”，第4561頁。

③⑫ [宋]李燾：《續資治通鑑長編》“元豐三年十二月庚申”，第7521頁；“元豐五年十二月丁卯”，第7989頁。

④⑰ [清]徐松：《宋會要輯稿·職官四四》，第4205、4206、4207頁。

⑥ [宋]李心傳：《建炎以來繫年要錄》（北京：中華書局，2013）“紹興二年正月己未”，第900—901頁。

⑦ [宋]樓鑰：《乞罷溫州船場》，《攻媿集》（《四部叢刊》初編本，第186冊，上海：商務印書館，1929），第10頁。

⑧ [宋]周去非：《嶺外代答校註·器用門》（北京：中華書局，1999），楊武泉校註，第219、220頁。

⑨ [宋]西湖老人：《西湖老人繁勝錄》（《四庫全書》存目叢書，史部第247冊，濟南：齊魯書社，1996），第652頁。

⑩ [宋]方大琮：《與項卿守博文書》，《鐵庵集》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1178冊），第248頁。

⑪ [宋]張邦基：《墨莊漫錄》（北京：中華書局，1985），第77頁。

⑬ [宋]朱長文纂修：《吳郡圖經續記·海道》（北京：中華書局，1990），第648頁。

⑭⑮ [清]徐松：《宋會要輯稿》“食貨五十”，第7126頁；“食貨十八”，第6387、6388頁。

⑯ [宋]蘇過：《論海南黎事書》，《斜川集》（《叢書集成》初編本，第1957冊，上海：商務印書館，1935），第84頁。

⑰⑱ [宋]包恢：《禁銅錢申省狀》，《敝帚稿略》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1178冊），第713—714、714頁。

⑲ [宋]李心傳：《建炎以來繫年要錄》“紹興三十年五月辛卯”，第3099頁。

⑳ 黃純豔：“宋代近海航路考述”，《中華文史論叢》1（2016）。

的“白水郎”就是“以船為居，寓廬海旁”<sup>①</sup>。南宋分三番徵調福建海船，“許令當番船戶祇在本州界內逐便漁業”<sup>②</sup>。有官員指出，“於海旁漁業之地搖動艚戶”，使“艚戶失業，則必有合而為盜賊以相仇者”<sup>③</sup>；說明漁業是船戶日常重要生計。

2. 宋代福建沿海地區工商業蓬勃發展。“宋代由於適應瓷器對外輸出的需要，東南沿海幾省湧現了數以百計的瓷窑”，福建沿海有連江、福清、莆田、惠安、泉州、南安、同安、廈門、安溪等窑。<sup>④</sup>泉州、興化軍範圍內發現唐五代窑址十八處，宋元窑址一百三十七處，海上貿易繁榮的宋元窑址急劇增長，且主要分佈在沿海。<sup>⑤</sup>福建的紡織業在唐代比較落後<sup>⑥</sup>，在宋代得到很大發展，泉州“綺羅不減蜀吳春”<sup>⑦</sup>，成為了與杭州並稱一時之盛的紡織業中心。福建海船製造質量居全國第一，有“海舟以福建船為上，廣東、西船次之，溫、明州船又次之”之譽<sup>⑧</sup>。福建海船質量好，數量也多。紹興十九年（1149），“括福清縣船二千四百三十四隻”<sup>⑨</sup>，即福清一縣符合徵調標準的一丈二尺以上的海船就達兩千四百三十四艘。宋代的福建也是銀、銅、鐵、鉛等金屬的主要產地<sup>⑩</sup>。宋代“金銀銅鐵，海舶飛運，所失良多”<sup>⑪</sup>。《諸蕃志》記載了宋朝商人到南海諸國貿易的商品有金、銀、鐵、鉛、錫等，都是從泉州和廣州出海，不產鐵的兩浙路“並是泉、福等州轉海興販”<sup>⑫</sup>。

3. 宋代福建沿海地區出現了農業商品化浪潮。農戶不種糧，而熱衷於種植荔枝、甘蔗等經濟作物。荔枝“初著花時，商人計林斷之，以立券，若後豐寡，商人知之”<sup>⑬</sup>，遠銷兩浙及海外，“商人販益廣，而鄉人種益多。一歲之出不知幾千萬億”<sup>⑭</sup>。出現了專門種植甘蔗和製糖的“糖霜戶”，“治良田，種佳蔗”，“有暴富者”。<sup>⑮</sup>蔗糖歲運入浙淮。

4. 商業是改變福建沿海經濟結構的主要動力。“福建一路多以海商為業”<sup>⑯</sup>，商業成為福建沿海民衆的重要本業。有官員提出，若徵調海船，“妨廢興販，中下之家往往失業”<sup>⑰</sup>，應該使有船人戶“不失本業”<sup>⑱</sup>。作為海船戶的本業，福建商人已成為海上貿易中最活躍的商人群體，是南海貿易的主力軍。“交趾公卿貴人多閩人”<sup>⑲</sup>，多是“閩人附海舶往者”被“命之官，諮以決事”<sup>⑳</sup>。閩婆國貢使曾說道：“今主舶大商毛旭者，建溪人，數往來本國，因假其嚮導來朝貢。”<sup>㉑</sup>頻繁往來於東南亞的福建商人，充當起了政治掮客。另有泉州海商邵保到占城貿易，向宋朝報告了被通緝的海賊逃至占城的消息，得到監昌順縣酒稅一職。<sup>㉒</sup>宋朝與日本、高麗貿易中最活躍的也是福建商人。宋神宗朝，日僧成尋赴宋，即搭乘福建商船，船頭曾聚、吳鑄、鄭慶都是福建人。<sup>㉓</sup>現存唯一一份貿易公憑，就是泉州商人李充崇寧三年（1104）往日本貿易的公憑<sup>㉔</sup>。高麗“王城有華人數百，多閩人因買舶至者”，其中多有被“誘以祿仕，或

①⑨⑫ [宋]梁克家：《淳熙三山志》（北京：中華書局，1990）“地理類六”，第7839頁；“版籍類五”，第7901頁；“土俗類三”，第8252頁。

② [宋]朱熹：《與趙帥書》，《晦庵先生文集》，第1238頁。

③ [宋]王安石：“上運使孫司諫書”，《臨川先生文集》（《四部叢刊》初編本，第938冊）。

④ 馮先銘主編：《中國陶瓷》（上海：上海古籍出版社，2001），第401頁。

⑤ 許清泉：“宋元泉州陶瓷的生產”，《海交史研究》1（1986）。

⑥ 鄭學稼主編《福建經濟發展簡史》（廈門：廈門大學出版社，1989）第169頁指出，唐代福建絹與絲產品均列為全國第八等，品質較差，產量亦不高。

⑦ [宋]蘇頌：“送黃從政宰晉江”，《蘇魏公文集》（北京：中華書局，1988），第72頁。

⑧ [宋]呂頤浩：“論舟楫之利”，《忠穆集》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1131冊），第273頁。

⑩ 王菱菱：《宋代礦冶業研究》（保定：河北大學出版社，2005），第25頁。

⑪ [元]脫脫等：《宋史·食貨志下八》，第4566頁。

⑫⑬ [宋]蔡襄：《荔枝譜》（文淵閣《四庫全書》影印本，第845冊），第156頁。

⑭ [宋]王灼：《糖霜譜》（文淵閣《四庫全書》影印本，第844冊），第843頁。

⑮ [宋]蘇軾：“論高麗進奉狀”，《蘇軾文集》（北京：中華書局，1986），孔凡禮點校，第847頁。

⑯ [宋]周必大：“大兄奏劄（淳熙三年）”，《文忠集》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1147冊），第847頁。

⑰ [清]徐松：《宋會要輯稿·食貨五十》，第7128頁。

⑱ [宋]李燾：《續資治通鑑長編》“熙寧九年三月壬申”，第6692頁。

⑲ [元]馬端臨：《文獻通考·交趾》（北京：中華書局，2011），第9103頁。

⑳ [元]脫脫等：《宋史·閩婆國傳》，第14092頁。

㉑ [宋]李燾：《續資治通鑑長編》“慶曆二年七月己巳”，第3287頁。

㉒ [日]成尋：《新校參天台五臺山記》（上海：上海古籍出版社，2009），王麗萍點校，第1頁。

㉓ [日]黑板勝美編：《朝野群載·異國》（東京：吉川弘文館，1938），第452頁。

強留之終身”。<sup>①</sup>

5. 近海貿易中福建商人十分活躍。歐陽修（1007—1072）描寫杭州商業即以福建商人為代表：“閩商海賈，風帆浪舶，出入於江濤浩渺煙雲杳靄之間，可謂盛矣。”<sup>②</sup>而宋代“越人衣葛出自閩賈。然則舊邦機杼或者久不傳矣”<sup>③</sup>，福建商人大量輸入布帛使紹興府原本發達的織布業都停滯了。在海南島，福建商人也十分活躍，“泉、福客人，多方規利”<sup>④</sup>。

6. 福建商人在官方和民間交往中充當橋樑。福建商人在海上貿易中獨領風騷的聲名使官方要尋找商人充當信使時，首先會想到福建商人。宋神宗即位，欲恢復中斷四十餘年的宋麗官方交往，令曾任福建路轉運使的羅拯尋訪商人往高麗國傳遞信息。羅拯尋得“嘗以商至高麗”的“泉州商人黃真”，完成了使命。<sup>⑤</sup>宋神宗還“密諭泉州商人郭敵往招誘（女真）首領，令入貢及與中國貿易”<sup>⑥</sup>。高麗想向宋借樂藝人，也是請“泉州商人傅旋持高麗禮賓省帖”轉達請求<sup>⑦</sup>。宋徽宗朝，徐兢等人出使高麗，雇用了六艘“客舟”即商船，而且是按“舊例，每因朝廷遣使（高麗），先期委福建、兩浙監司顧募客舟”；<sup>⑧</sup>本次所雇是福建商船，即“挾閩商以往”<sup>⑨</sup>。南宋末，宋朝急於從交趾瞭解蒙古軍的動向，因交趾頗多做官的閩商，特“選擇三山仕於湖廣者，遣之往安南覘探近事”，選中南劍人廖揚孫，通過“福建士人在彼間者”瞭解了許多情報。<sup>⑩</sup>

在宋代，浙東溫州、廣西路海南島也都形成了輕農重商，向海謀生，善於經營，勇於開拓的風氣和工商業為主的經濟結構，福建祇是更為突出的代表。

### （三）東南亞、印度洋貿易發展及早期伊斯蘭化

麥克弗森（Kenneth Macpherson）在《印度洋史》一書中寫道：“公元8—13世紀，伊斯蘭帝國和中華帝國享有前所未有的高度繁榮，推動了海上貿易的發展和擴展。兩個帝國體系改變了海上貿易的節奏。但這種影響的性質祇有通過檢驗帝國疆域之外，印度洋世界之內的海上貿易纔能被理解。”<sup>⑪</sup>既指出了唐宋帝國與阿拉伯帝國作為東方海上貿易（實應包括印度洋、南海及東亞海域）的引擎作用，也強調了從兩個帝國之外的視角更完整地認識和理解東方海上貿易。

在公元8世紀，特別是10世紀以後，東南亞地區的海上貿易迅猛發展，突出體現在海島地區的發展繁榮。10世紀以前，菲律賓群島處於漫長發展滯緩的階段。到宋代，中國史籍中首次出現了菲律賓群島麻逸、三嶼、蒲端等國家的記載。<sup>⑫</sup>這些國家因中國商人前往貿易而首次載入中國史冊。它們與占城國、渤泥國、闍婆國、流求國都有穩定的貿易航路。中國往這些國家的貿易也很頻繁，對貿易方式和風向規律很熟悉。<sup>⑬</sup>公元7世紀興起的海上強國室利佛逝，10世紀以後（稱三佛齊）已發展成為東南亞貿易大國和連接印度洋地區和中國的國際貿易中心。法國和印尼考古工作者的發掘工作“表明至少從10世紀以來，該國（室利佛逝）就出現了生氣勃勃的地方貿易和海外貿易”<sup>⑭</sup>。10—13世紀貿易的繁榮，推動了爪哇（闍婆）國內經濟的發展，爪哇群島貿易網絡產生，爪哇還取代南印度成為中國市場黑胡椒和紅花染料的主要供應者。<sup>⑮</sup>正如《嶺外代答》

① [元]脫脫等：《宋史·高麗傳》，第14053頁。

② [宋]歐陽修：《居士集·有美堂記》（北京：中華書局，2001），李逸安點校，第585頁。

③ [宋]施宿等：《嘉泰會稽志·布帛》（北京：中華書局，1990），第7048頁。

④⑤ [宋]李燾：《續資治通鑑長編》“元豐三年十二月庚申”，第7522頁；“熙寧八年三月丙午”，第6360頁。

⑥ [宋]羅澹等：《寶慶四明志·市舶》（北京：中華書局，1990），第5055頁。

⑦ [宋]周輝：《清波雜誌校註·使高麗》（北京：中華書局，1994），劉永翔點校，第327頁。

⑧ [宋]徐兢：《宣和奉使高麗圖經》（《全宋筆記》第三編第八冊，鄭州：大象出版社，2008），虞雲國等整理，第8、129頁。

⑨ [明]邱濬：《重編瓊臺稿·天妃宮碑》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1248冊），第342頁。

⑩ [宋]李曾伯：《可齋雜稿·續稿》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1179冊），第645頁。

⑪ [澳]肯尼斯·麥克弗森：《印度洋史》（北京：商務印書館，2015），耿引首譯，第78頁。

⑫ 梁志明等主編：《東南亞古代史》（北京：北京大學出版社，2013），第205頁。

⑬ [宋]趙汝适：《諸蕃志校釋》（北京：中華書局，1996）“麻逸國”，第141頁；“三嶼”，第144頁，楊博文校釋。〔元〕脫脫等：《宋史·外國傳五》，第14077—14095頁。

⑭ [美]芭芭拉·沃森·安達婭、倫納德·安達婭：《馬來西亞史》（北京：中國大百科全書出版社，2010），黃秋迪譯，第18頁。

⑮ Jan Wisseman Christie, “Javanese Markets and the Asian Sea Trade Boom of the Tenth to Thirteenth Centuries”, *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 3 (1998) : 344-381.



所載：“正南諸國，三佛齊其都會也；東南諸國，闍婆其都會也；西南諸國，浩乎不可窮，近則占城、真臘爲窰里諸國之都會。”<sup>①</sup>

自公元7世紀末起，大批阿拉伯人遷移到東非，建立居民點，逐漸發展爲城市，他們“都以出海經商作爲營生”<sup>②</sup>。伊斯蘭教徒到來之前，這裏沒有本地商人，也較少外來商人訪問，“到11、12世紀，纔有證據證明強有力的商人集團沿東非海岸活動。他們統治了摩加迪沙、桑給巴爾和基爾瓦等港口的城邦”，從中國等地進口瓷器、絲綢等，把東非棉布、瑪瑙等銷往外地。<sup>③</sup>甚至有人說，10—15世紀東非興盛的歷史“是用中國瓷器寫成的”<sup>④</sup>。

10世紀以後，印度次大陸的海上貿易，在印度本地海上商業、阿拉伯商人東來和定居貿易的推動下，得到進一步發展。印度南端的注輦王國重視海外貿易，積極向外擴張，1025年和1067年兩次遠征並大敗三佛齊，使其逐漸失去了海上強國地位。<sup>⑤</sup>注輦王國在印度洋和東南亞貿易中的地位凸顯。印度西岸的故臨，是印度洋上的最大的貿易中轉站。從大食到中國，“至故臨國易大舟而東行”<sup>⑥</sup>。從中國往注輦國貿易，需“自故臨易舟而行”，大量中國和阿拉伯商人“每歲自三佛齊、監篋、吉陀等國發船博易”，因而“大食人多寓其國中”。<sup>⑦</sup>林承節指出，“9世紀後，阿拉伯人來印度貿易和從事轉手貿易的增多，西海岸的外貿越來越被阿拉伯人掌握”<sup>⑧</sup>。這些阿拉伯人在印度沿海建立了幾處新的城鎮並駐兵防守，成爲其擴大商業和進一步向外侵襲的基地。<sup>⑨</sup>

推動10世紀印度洋和東南亞海島地區貿易繁榮的另一根本動力，是“早期伊斯蘭化”。麥克弗森稱，自公元8世紀始的阿拉伯商人在南亞和東非的活動爲“伊斯蘭化”<sup>⑩</sup>。賀聖達指出，10世紀“在東南亞大陸大部分國家由印度教和大乘佛教轉向小乘佛教文化的幾乎同時，海島東南亞也開始了宗教上和文化上的轉型，即由原來的信奉印度教和佛教轉向伊斯蘭文化”<sup>⑪</sup>。大部分學者認爲，東南亞海島地區全面伊斯蘭化是在13世紀末以後。13世紀以前，在商業的推動下，伊斯蘭教在印度洋沿岸和東南亞海島地區的傳播不斷加強，總體上可稱爲“早期伊斯蘭化”。

印度洋沿岸和東南亞地區的伊斯蘭教早期傳播，主要是通過阿拉伯商人建立集居點的方式展開。東非沿海阿拉伯人建立集居點和城邦國家，印度海岸也有阿拉伯人集居點。蒂貝茨（G.R.Tibbets）通過對阿拉伯文文獻的考察指出：占婆有穆斯林商業殖民，此地發現的阿拉伯碑銘可追溯到11世紀早期；南巫里（即藍無里）也是一個早期商業殖民地；三佛齊和闍婆也有阿拉伯人殖民地。它們出於純商業的原因而建立，最初可能是因等候季風所需的臨時性的。<sup>⑫</sup>

中國文獻記載與蒂貝茨所用阿拉伯文文獻的研究是相統一的。《諸蕃志》記載，蘇門答臘島西北端的藍無里是阿拉伯和中國商人等候季風變換的集居點，“自泉發船四十餘日，至藍里博易，住冬，次年再發”，往大食和故臨國等國。<sup>⑬</sup>反之，阿拉伯往中國也需要在這裏等候季風。三佛齊國位處“諸蕃水道之要衝”，“東自闍婆諸國，西自大食、故臨諸國，無不由其境而入中國者”，<sup>⑭</sup>因此有大量中國和阿拉伯商人集居。阿拉伯販往中國的商品先匯聚於此，“大食以舟載易他貨於三佛齊”，“商人又自三佛齊轉販入中國”。<sup>⑮</sup>史稱“其國居人多蒲姓”<sup>⑯</sup>，當爲大量集居於此的阿拉伯人。商人蒲盧歇自中國南歸，遇風飄至勃泥國，該國“即造船，令蒲盧歇導

①⑥ [宋]周去非：《嶺外代答校註》“外國門上”，第74頁；“航海外夷”，第126頁。

②④ [英]佐尹·馬什、金斯諾思：《東非史簡編》（上海：上海人民出版社，1974），第17、9頁。

③⑩ [澳]肯尼斯·麥克弗森：《印度洋史》，第51、53、83、62頁。

⑤ 梁志明等主編：《東南亞古代史》，第456頁。

⑦ [宋]趙汝適：《諸蕃志校釋·注輦國、故臨國》，第68頁。

⑧ 林承節：《印度史》（北京：人民出版社，2004），第104頁。

⑨ [印度]巴沙姆主編：《印度文化史》（北京：商務印書館，1997），閔光沛等譯，第355頁。

⑪ 賀聖達：《東南亞文化發展史》（昆明：雲南人民出版社，2011），第237頁。

⑫ [英]蒂貝茨：“東南亞早期的穆斯林貿易商”，《南洋資料譯叢》1（1991）：92。

⑬⑮ [宋]趙汝適：《諸蕃志校釋》“大食國”，第89頁；“乳香”，第163頁；“金顏香”，第167頁。

⑭ [宋]周去非：《嶺外代答校註·三佛齊國》，第86頁。

⑯ [元]脫脫等：《宋史·三佛齊國》，第14088頁。

達入朝貢”。<sup>①</sup>可見，婆羅洲一帶也有阿拉伯商人抵達。占城國也是一個阿拉伯人集居點。《程史》稱：“番禺有海獠雜居，其最豪者蒲姓，號白番人，本占城之貴人也。”<sup>②</sup>這些人保持了伊斯蘭教信仰，好潔、禮拜，建有禮拜堂，是來自占城的阿拉伯人。

10世紀以前的東南亞地區，是印度文化影響占主導的時期，有學者稱此時期為“印度化時期”<sup>③</sup>。8世紀中葉，“穆斯林商人掌控了從阿拉伯地區到印度洋這條貿易路線”，中國宋代鼓勵海上貿易，“促使東南亞地區聚集了更多的穆斯林商人”<sup>④</sup>。穆斯林商人和中國商人“向南亞商人的優勢地位發出了挑戰”，推動“伊斯蘭教信仰和文化在持續地擴張”，“東非、南亞和東南亞都受到伊斯蘭教傳播的密切影響”。<sup>⑤</sup>10世紀以後，伊斯蘭文化在東南亞海島地區逐步取代印度文化，為13世紀末伊斯蘭文化在東南亞海島地區持續廣泛的傳播奠定了基礎。蒂貝茨稱，10世紀是阿拉伯與東南亞貿易的高峰期，伊斯蘭教在此扎下了根，並在13世紀末開始得到發展，為廣泛傳播鋪平了道路。<sup>⑥</sup>可以說，正是8世紀以後的早期伊斯蘭化，奠定了東南亞海島地區13世紀末以後的廣泛伊斯蘭化。穆斯林商人的集居點沿着海上絲路，向東延伸到中國廣州和泉州，中國政府為其設立專門的集居點即蕃坊<sup>⑦</sup>，其規模可能遠超過東南亞或印度洋任何集居點。

#### （四）南海貿易體系的形成

中國、東南亞、印度洋貿易的發展，推動南海貿易體系最終形成。濱下武志認為，15—16世紀以來，以中國為中心的朝貢貿易體系和亞洲經濟圈也是宋代形成的南海貿易體系的繼續發展。<sup>⑧</sup>南海貿易體系在宋代的形成有三個明確標誌：一是形成了穩定的商品結構和互補性的市場關係。即以中國瓷器和絲綢為主的手工業品與東南亞、印度洋沿岸地區的香藥、珠寶為主的資源性商品的交換。《宋會要輯稿·職官四四》記載的紹興三年（1133）進口品總計212種，其中香藥177種，珍寶11種，手工業品14種，其他資源性商品10種，資源性商品超過90%。《諸蕃志》卷上列舉了中國商人15處（涉及東南亞數10個國家和地區）貿易點所售商品，瓷器15處，絲織品12處，檀香3處，金、酒、銀、鐵、米、糖、漆器、香藥1—2處。該書還記載了中國商人與南海諸國相交換的商品結構：三佛齊“土地所產瑇瑁、腦子、沉香、粗熟香、降真香、丁香、檀香、豆蔻……番商興販用金、銀、瓷器、錦綾、纈絹、糖、鐵、酒、米、乾良薑、大黃、樟腦等物博易”；闍婆國“出象牙、犀角、真珠、龍腦、瑇瑁、檀香、茴香、丁香、豆蔻、葶澄茄、降真香、花籃、番劍、胡椒、檳榔、硫黃、紅花、蘇木、白鸚鵡，亦務蠶織，有雜色繡絲、吉貝綾布”，“番商興販用夾雜金銀及金銀器皿、五色纈絹、皂綾、川芎、白芷、朱砂、綠礬、白礬、鵬砂、砒霜、漆器、鐵鼎、青白瓷器交易”。麻逸、三嶼、真臘、單馬令、凌牙斯、佛囉安、藍無里等國，都是如此。正如盧格霍德（Janet Abu-Lughod）所言，中國是亞洲貿易的最主要動力，中國的絲綢和瓷器是世界市場上需求最大的兩項商品，同時中國也是東南亞和南亞生產的香料的主要消費者。<sup>⑨</sup>中國因自然環境的局限，不能大量產出所需大宗進口商品香藥、珠寶；海外諸國則因技術的局限，依賴於中國出口瓷器和絲綢等手工業品。這種互補性的貿易供需穩定，利潤豐厚。

二是形成了穩定的貿易力量。即作為主要貿易力量的中國商人和阿拉伯商人，以及日益增長的亞洲其他地區的商人。整個漢唐時期，阿拉伯船隻和商人都在波斯灣、紅海、印度海岸的貿易中居於主導地位<sup>⑩</sup>。到宋代，阿拉伯商人仍是中國對外貿易的重要貿易力量。宋朝允許本國商人

① [元]脫脫等：《宋史·勃泥傳》，第14095頁。

② [宋]岳珂：《程史·番禺海獠》（北京：中華書局，1981），吳企明點校，第125頁。

③ [法]賽代斯：《東南亞的印度化國家》（北京：商務印書館，2008），蔡華等譯，第34、35頁。

④ 梁志明等：《多元交匯共生：東南亞文明之路》（北京：人民出版社，2011），第89頁。

⑤ [澳]肯尼斯·麥克弗森：《印度洋史》，第53、61、79頁。

⑥ [英]蒂貝茨：“東南亞早期的穆斯林貿易商”，《南洋資料譯叢》1（1991）：92。

⑦ 黃純豔：《宋代海外貿易》，第120、123、124頁。

⑧ [日]濱下武志：《近代中國的國際契機：朝貢貿易體系與近代亞洲經濟圈》（北京：中國社會科學出版社，1999），第36、10頁。

⑨⑩ Janet Abu-Lughod, *Before European Hegemony: The World System A. D. 1250-1350* (Oxford: Oxford University Press, 1989), 327, 74.

出海貿易，使宋代亞洲海上貿易力量構成發生了根本性的變化。中國“並海商人遂浮舶販易外國物”<sup>①</sup>，販海之商“江、淮、閩、浙處處有之”<sup>②</sup>，廣西瀕海之民“或捨農而為工匠，或泛海而逐商販”<sup>③</sup>，福建商人更是在海上貿易中獨佔鰲頭。中國海商數量龐大，造船技術、航海技術和商品結構上具有優勢，在亞洲海上貿易中發揮了主導作用。同時，亞洲其他地區的商人也日益活躍。10世紀以前，印度商人集團在印度洋東部的貿易中發揮着主導作用；10世紀時，由於南中國海和印度洋貿易的迅猛發展，東南亞地區出現了當地商人群體。<sup>④</sup>宋代文獻也多次記載了東南亞商人來華貿易情況。《拙齋文集》載：“三佛齊之海賈以富豪宅，生於泉者，其人以十數。”<sup>⑤</sup>《攻媿集》卷八六記載了一個死於明州的真里富國大商。東南亞本地商人也參與本地展開的國際貿易。中國商人到麻逸國，“入港駐於官場前”，“蠻賈叢至，隨簸籬搬取物貨而去”，“轉入他島嶼貿易，率至八九月始歸，以其所得准償舶商”。中國商人到渤泥、三嶼，也是將貨物批發給當地商人分銷。<sup>⑥</sup>這些商人也是重要的貿易力量。

三是形成了有穩定貿易關係的市場區域。賈志揚認為，10—13世紀，由於宋朝重商政策和貿易發展的推動，海運貿易繁榮，北至東北亞，南到東南亞，形成為一個“貿易世界”，東北亞第一次被深入地整合到國際貿易網絡中，東南亞進入到“商業時代”，經濟貿易和國家發展發生根本性轉變。<sup>⑦</sup>盧格霍德所言的13世紀及此前阿拉伯海、印度洋、南中國海存在的三個有連鎖關係的海上貿易圈，即最西邊是穆斯林區域，中間是印度化地區，最東邊是中國的“天下”——朝貢貿易區<sup>⑧</sup>。從上述市場關係和貿易力量構成而言，這三個貿易圈在宋代已經成為一個整體的貿易體系，可稱為南海貿易體系。南海貿易體系在地理空間上北到中國和高麗、日本，西到印度洋沿岸地區和西亞，東南亞是這個貿易體系商品和人員流動的樞紐。這一區域貿易已經具備了獨立運行的穩定的基本要素，形成為一個明確的貿易體系。

中國近海區域市場的形成，東南沿海地域特徵的初步形成，東南亞和印度洋沿岸地區貿易繁榮及早期伊斯蘭化，南海貿易體系的形成等，都是亞洲海域出現的前所未有的新變革，共同構成了海上絲路新的運行機制。

### 三 海上絲路推動了宋代文化的新生與融合

宋代海上絲路的蓬勃發展，極大地豐富了宋人的海洋知識，催生了新的海洋觀念。宋代出現了清晰記錄航綫的航海圖。徐兢《宣和奉使高麗圖經》記載了由明州到高麗的四十餘個地表目標所構成的航路，且詳細記載了航綫上的水情狀況。<sup>⑨</sup>該書本有“海道”（航路）圖，“謹列夫神舟所經島洲、苦、嶼而為之圖”<sup>⑩</sup>，今圖亡而文存。宋朝到南海諸國也有航海圖。趙汝适《諸蕃志》“序”中稱自己“被命此來，暇日閱《諸蕃圖》”，其上“有所謂石床、長沙之險，交洋、竺嶼之限”，因“問其志，則無有焉”<sup>⑪</sup>，於是撰《諸蕃志》。今圖已不存，若志為圖解，則可知該圖即以東南亞及印度洋沿岸國家為主的“世界地圖”，甚至標註了地表目標（石床、長沙、交洋、竺嶼）、針路（《諸蕃志》稱閩婆國“於泉州為丙巳方”）和里程的航路信息。

宋代導航知識也出現變革。到北宋中期，所見傳統導航技術主要有三種：牽星術導航，地表目標定位，水情定位。成尋搭乘宋朝商船赴宋，使用了這三種導航方法：一是觀察星宿以“知方

① [元]脫脫等：《宋史·張遜傳》，第9222頁。

② [宋]包恢：《禁銅錢申省狀》，《敝帚稿略》，第714頁。

③ [清]徐松：《宋會要輯稿·食貨六六》，第7867頁。

④ Jan Wissemann Christie, "Javanese Markets and the Asian Sea Trade Boom of the Tenth to Thirteenth Centuries", *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 3 (1998): 344—381.

⑤ [宋]林之奇：《泉州東阪葬蕃商記》，《拙齋文集》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1140冊），第490頁。

⑥⑪ [宋]趙汝适：《諸蕃志校釋》“麻逸國”，第141頁；“渤泥”，第135—137頁；“三嶼”，第143—144頁；“序”，第1頁。

⑦ 賈志揚 (John Chaffee): “宋代與東亞的多國體系及貿易世界”，《北京大學學報》2 (2009)。

⑧ Janet Abu-Lughod, *Before European Hegemony: The World System A. D. 1250-1350*, 251—253.

⑨⑩ [宋]徐兢：《宣和奉使高麗圖經·海道》，第130—147、129頁。

角”，即牽星術導航；二是“令人登桅，令見山島”，即以地表目標定位；三是垂鉛繩探查海水深度及泥沙狀況，據此判斷海域位置，即水情定位。<sup>①</sup>宋徽宗朝始見指南針被運用於航海，廣州知州朱服之子朱彧的《萍洲可談》談及廣州所聞：“舟師識地理，夜則觀星，晝則觀日，陰晦觀指南針。或以十丈繩鉤取海底泥，嗅之便知所至。”<sup>②</sup>說到了指南針導航，且與牽星術、識水情的導航辦法結合。宋徽宗朝，徐兢使團出使高麗，“若晦冥，則用指南浮針以揆南北”，使用了指南針。同時也用了上述三種方法：星宿導航，“夜洋中不可住維，視星斗前邁”；地表目標定位，沿綫標識航路的主要島嶼；鉛錘探查，“用鉛錘試其深淺”及觀察海水顏色定位。<sup>③</sup>南宋時期，指南針導航更加重要。《夢梁錄》載：“風雨晦冥時，惟憑針盤而行，仍火長掌之。毫釐不敢差誤，蓋一舟人命所繫也。”同時，還有根據氣候、波浪、魚群、水色等多種信息導航。<sup>④</sup>《諸蕃志》載：“渺茫無際，天水一色，舟舶來往，惟以指南針為則，晝夜守視惟謹，毫釐之差，生死繫矣。”<sup>⑤</sup>宋代指南針導航主要使用水浮法即“浮針”置於“針盤”中導航，簡單易行，作用巨大，成本不高，極易推廣。若宋神宗朝已出現此技術，則成尋所乘宋船必會使用。因而可以說，指南針導航是宋神宗以後，很可能是宋徽宗朝出現的新技術。

宋代航海的空前繁榮給官民都帶來巨大利益，促使宋代的海洋觀念發生了巨大變化。由於航海知識的積累，宋代已經對亞洲海域的海上諸國地理方位總體上有了與實際方位基本符合的認識。如果充分利用宋人獲得的海洋知識，完全可以畫出一幅如鮑德林圖書館所藏對南海地區地理方位有基本清晰準確描述的《雪爾登地圖》類似的地圖<sup>⑥</sup>。海洋世界已經從秦漢以來的神仙世界，變成了現實世界。更主要的是，宋代官民都以商業和取利的觀念看到海洋，認識到海洋是充滿財富、可以生財取利的世界。《嶺外代答》和《諸蕃志》對諸國出產珍寶、香藥的種類作了詳細記錄，特別是《諸蕃志》詳細記載了四十七種珠寶和香藥的名稱、產地、特性，以及中國商人到各國的買賣商品、交易方式等商業信息，堪稱商業指導書。百姓可在海上貿易中獲取豐厚利潤，“每是一貫之數可以易番貨百貫之物，百貫之數可以易番貨千貫之物”。宋朝政府從“諸番國各以其國貨來博易、抽解”中獲得大量市舶收入<sup>⑦</sup>，認識到“國家之利莫盛於市舶”，市舶貿易“於國計誠非小補”，是“富國裕民之本”。<sup>⑧</sup>宋高宗就說：“市舶之利最厚，若措置合宜，所得動以百萬計”；“市舶之利頗助國用”。<sup>⑨</sup>

漢唐禁止本國普通百姓出境，直到明代對逃逸出國家體制的海外華人仍視同棄子。但宋代官方對出海經商者的觀念大為不同，不僅允許，而且官方親予鼓勵。如每年出海季節，市舶司和地方政府主持舉辦祈風祭海活動，並犒賞海商。海商出海時，廣州官府每年“五月祈風於豐隆神”<sup>⑩</sup>。泉州“所恃以足公私之用者，蕃舶也”，一年兩次祈風，即“守土之臣一歲而再禱焉”。<sup>⑪</sup>同時，地方官還設宴犒勞海商。廣州每年“歲十月，提舉司大設蕃商而遣之”<sup>⑫</sup>。宋真宗時，“廣州蕃商湊集，遣內侍趙敦信馳驛撫問犒設之”<sup>⑬</sup>。朱服在廣州任職時，也“犒設蕃人，大集府中”<sup>⑭</sup>。福建市舶司也“依廣南市舶司體例，每年於遣發蕃舶之際，宴設諸國蕃商”<sup>⑮</sup>，“其蕃漢綱首、作頭稍工等人各令與坐，無不得其歡心”<sup>⑯</sup>。中外海商都在犒賞之列。

① [日]成尋：《新校參天台五臺山記》，第6、9頁。

②⑩⑭ [宋]朱彧：《萍洲可談》（《全宋筆記》第二編第六冊，鄭州：大象出版社，2013），李國強點校，第149、149、151頁。

③ [宋]徐兢：《宣和奉使高麗圖經·海道》，第134、135頁。

④ [宋]吳自牧：《夢梁錄·江海船艦》，第111—112頁。

⑤ [宋]趙汝适：《諸蕃志校釋》“序”：“海南”，第216頁。

⑥ 黃純豔：“宋代海洋知識的傳播與海洋意象的構建”，《學術月刊》11（2015）。

⑦ [宋]包恢：“禁銅錢申省狀”，《敝帚稿略》，第714頁。

⑧ [宋]李心傳：《建炎以來繫年要錄》“紹興三十年十月己酉”，第3614頁。

⑨ [宋]熊克：《中興小紀》（叢書集成初編本，上海：商務印書館，1936）“紹興七年閏十月庚申”，第265頁；“紹興十六年八月戊戌”，第276頁。

⑩ [宋]真德秀：“祈風祝文”，《西山文集》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1174冊），第863頁。

⑪ [宋]周去非：《嶺外代答校註·航海外夷》，第126頁。

⑫ [宋]李燾：《續資治通鑑長編》“大中祥符二年七月”，第1642頁。

⑬⑯ [清]徐松：《宋會要輯稿·職官四四》，第4216、4210頁。

宋代海上航行的空前繁榮，也推動了海上信仰的發展並出現了若干新的變化。一是海神地位提高。宋代沿襲了隋唐三祀制度，北宋前期將海、瀆神列入中祀，是水上信仰神靈體系最高層次，川澤諸神列入小祀。宋神宗熙寧年間（1068—1077），海、瀆及其他小祀神靈不再由太常寺祭祀，祇照太常寺中祀和小祀標準由州縣主持祭祀；元豐年間（1078—1085），重新恢復了海、瀆的中祀地位。南宋依海建都，背海立國，海神地位上升。宋理宗朝“以海神為大祀”<sup>①</sup>，在國家祭祀體系中地位超過了四瀆神，與天地宗廟神靈同列。二是原本與航行無關的神靈被新賦予護佑航行的職能。福建昭利廟所祀唐代陳岩之子本為連江縣地方神靈，與航海無關，北宋末從連江縣擴及福州，已為海商所信仰。徐兢等使高麗遇風，福建商人禱此神而獲平安，“歸以聞，詔賜廟額‘昭利’”，在明州建昭利廟。這個信仰由此傳播到明州。<sup>②</sup>三是新創護佑航行的神靈。其中最著名的莫過於媽祖信仰，因南宋封聖妃，又稱聖妃信仰。原本是北宋初年起於福建莆田的民間信仰，祀本地林氏女，元祐年間（1087—1094）始興；宣和五年（1123），路允迪等雇募福建商船出使高麗，遇風浪，“（媽祖）神降於櫓，獲安濟”；次年，奏於朝，賜廟額“順濟”。南宋後，屢加封號。紹熙三年（1192）封靈惠妃，嘉熙間（1237—1240）加封最高的八字即靈惠助順嘉應英烈妃。南宋時，“神之祠不獨盛於莆，閩、廣、江、浙、淮甸皆祠也”<sup>③</sup>。聖妃信仰元明清不斷發展，傳播海內外，元封天妃，清封天后，成為影響最大的海上神靈信仰。除聖妃信仰外，宋代還新創了諸多航行護佑神。例如，嵯縣顯應廟所祀當朝人陳廓；澈浦顯應侯廟所祀楊太尉；金山順濟廟所祀英烈錢侯；溫州尊李德裕為海神等。<sup>④</sup>

宋代海上絲路繁榮帶來的另一文化成果就是多種外來宗教的傳播。穆斯林商人是宋代來華外商的主力，他們將伊斯蘭教帶到廣州、泉州等地，“不論海路還是陸路，最初穆斯林不是專程來傳教的，主要是經商而來到中國的”<sup>⑤</sup>。廣州、泉州的伊斯蘭教，就是伴隨穆斯林商人而來。居住廣州蕃坊的穆斯林，一直保持着宗教傳統。廣州的懷聖寺是穆斯林商人禮拜的場所，《程史》記載了廣州蕃坊的穆斯林行禮拜的情形。泉州出土的大量宗教石刻“以伊斯蘭教的數量最多，說明中世紀中西方貿易中最活躍的商人是穆斯林”<sup>⑥</sup>，泉州現存宋代伊斯蘭教寺有聖友寺、清靜寺、葉門寺等。<sup>⑦</sup>

宋代海上絲路傳播來華的還有印度教。黃心川指出，海絲路是印度教傳入中國的四條渠道之一。雍熙年間（985—987）航海至泉州的天竺僧人羅護哪“買隙地建佛刹於泉之城南”<sup>⑧</sup>，應是印度教寺廟。大中祥符四年（1011）以前，泉州出現了印度教濕婆的象徵林加，當地人稱石筍，而廣州的印度教寺廟建造比泉州更早。<sup>⑨</sup>余得恩對泉州大量印度教石刻的藝術風格與印度本土石刻作了比較研究，認為這些石刻的風格源自南印度朱羅王朝（850—1350）。<sup>⑩</sup>這可與11世紀朱羅王朝大力發展海外貿易，向東方擴張，兩次遠征並打敗佔據東南亞海上貿易壟斷地位的三佛齊的史實相印證。20世紀80年代，考古學家在泉州出土了二百多件印度教文物，說明宋代以後印度教在泉州的活動十分活躍。<sup>⑪</sup>此外，宋代泉州還有景教傳播，泉州發現五具十字石的時代都在11世紀以下。<sup>⑫</sup>這些宗教，也成為宋代文化的組成部分。

① [宋]潘說友：《咸淳臨安志·海神壇》（北京：中華書局，1990），第3379頁；[元]脫脫等：《宋史·理宗紀三》，第847頁。  
 ② [宋]梁克家：《淳熙三山志·祠廟》，第7864頁；[宋]羅澐：《寶慶四明志·定海縣誌·第二神廟》，第5239頁。  
 ③ [宋]潘說友：《咸淳臨安志·祠祀三》，第4014頁。  
 ④ [宋]張溟：《寶慶會稽續志·祠廟》（北京：中華書局，1990），第7130頁；[宋]常棠：《澈水志·寺廟門》（北京：中華書局，1990），第4665頁；[宋]趙孟堅：《彝齋文編·金山順濟廟英烈錢侯碑文》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1181冊），第362頁；[宋]薛季宣：《浪語集·擬祭海神英烈忠亮李公（德裕）文》（文淵閣《四庫全書》影印本，第1159冊），第271頁。  
 ⑤ 馬通：《中國伊斯蘭教派門宦溯源》（銀川：寧夏人民出版社，1986），第203頁。  
 ⑥ 陳達生：《泉州伊斯蘭教石刻·前言》（銀川：寧夏人民出版社，1984）。  
 ⑦ 莊為璣、陳達生：“泉州伊斯蘭教寺址考”，《廈門大學學報》2（1981）。  
 ⑧ [宋]趙汝适：《諸蕃志校釋·天生國》，第86頁。  
 ⑨ 黃心川：“印度教在中國的傳播和影響”，《宗教學研究》3（1996）。  
 ⑩ David Yu（余得恩）：“泉州印度教石刻藝術的比較研究”，《海交史研究》1（2007），王麗明譯。  
 ⑪ 朱明忠：“印度教對我國古代思想文化的影響”，《東南亞南亞研究》4（2011）。  
 ⑫ 韓振華：“宋元時代傳入泉州的外國宗教古跡”，《海交史研究》1（1995）。