

## 历史研究

## 东亚贸易体系形成与封贡体制衰落

## ——以唐后期登州港为中心

陈尚胜

摘要：“朝贡体系”论是当今海外学术界诠释古代中国对于东亚贸易体系所起关键作用的一种理论。东亚贸易体系最初形成，滥觞于安史之乱后淄青镇节度使的经济利益驱动，由于他握有唐朝对新罗和渤海国交往的涉外权利，以登州港为中心，地跨唐朝与新罗、渤海两国间的走私贸易开始出现；在淄青镇李氏割据势力被平定后，张保皋所主导的登州与新罗、日本间的海运贸易也渐成规模；五代十国以及宋元以后，随着以市舶司制度为核心的“互市体制”的确立，东亚海运贸易网络也不断发展。从历史的长时段观察，“朝贡体系”论既不能作为东亚贸易体系之表征，也不能说明前近代东亚贸易体系的形成机制。

关键词：淄青镇节度使；张保皋；大宰府；互市

作者简介：陈尚胜，山东大学历史文化学院教授（济南 250100）

## 一、问题的提出

随着“区域史”（regional history）研究的兴起<sup>①</sup>，东亚地区研究颇受日本学术界的重视。近20年来滨下武志一直从经济史领域研究东亚世界，力图揭示作为一个经济体系的东亚，并不是近代西方“冲击—反应”的结果，而是古代“朝贡贸易体系”的作用，促成了以中国为中心的“东亚经济圈”的形成。<sup>②</sup>如果我们从西方殖民扩张前夕的东亚历史看，明朝建立不久就将“朝贡”规定为海外贸易的唯一途径，<sup>③</sup>那么“朝贡贸易体系”确实在东亚世界发挥了主导作用。不仅日本、朝鲜、琉球、安南、暹罗等国的对华贸易皆被明朝限定在“朝贡贸易”范围，而且琉球为了维持对明朝的“朝贡贸易”而积极开展与日本及东南亚地区的转口贸易，以解决对明朝“朝贡贸易”的“贡物”。<sup>④</sup>由此不难发现，由明朝

① 本文所说的“区域史”，是指介于“国别史”（national history）与“全球史”（global history）之间的历史。“区域史”研究的兴起，滥觞于法国的年鉴学派，参见费尔南·布罗代尔《菲利普二世时代的地中海和地中海世界》，唐家龙等译，北京：商务印书馆，1996年。

② 参见滨下武志《中国、东亚与全球经济：区域和历史的视角》，王玉茹等译，北京：社会科学文献出版社，2009年；《近代中国的国际契机——朝贡贸易体系与近代亚洲经济圈》，朱荫贵等译，北京：中国社会科学出版社，1999年。

③ 明朝自洪武初年开始实施“海禁”政策，禁止本国商民出海贸易。自洪武十六年（1383）开始，明朝又对海外国家颁发“勘合”。海外国家来华人士，只有持有明朝颁发的“勘合”才可许以“朝贡”，未有“勘合”者即不许来华贸易。参见陈尚胜《论明代市舶司制度的演变》，《文史哲》1986年第2期，第55—61页。

④ 日本学者川胜守在《琉球王国海上贸易之历史性前提》中曾指出：“从琉球王国呈献给明朝的贡品来看，马、琉黄、扇子，乃至刀等物品为日本所制，象牙、苏木、胡椒及各种香料等则产自南海各国，这些都是琉球从事与各国区域之转口贸易所得物品充为贡品所致。”见《第七届中琉历史关系国际学术会议论文集》，台北：中琉文化经济协会，1999年，第827—853页。

所主导的“朝贡贸易”,已成为“东亚经济圈”的基础。不过,15世纪后期兴起的中国沿海地区权贵势力操纵的走私贸易活动,则开始冲击“朝贡贸易”。<sup>①</sup>尤其是随着葡萄牙、西班牙等欧洲国家向东方的扩张,明朝广东地方政府于嘉靖十四年(1535)允许外国商人在澳门驻泊贸易;<sup>②</sup>福建地方政府也于隆庆元年(1567)在漳州月港开放漳州和泉州两府商民的海上贸易,<sup>③</sup>更使得“朝贡贸易”的垄断局面被打破。<sup>④</sup>及至清朝,尤其是康熙二十三年(1684)“海禁”的解除与江、浙、闽、粤四海关的设立,不仅正式接纳外国商船的来华贸易,而且也开放了中国商民的海上贸易。反观“朝贡贸易”,日本与清朝已无“朝贡贸易”关系,其他国家与清朝的“朝贡贸易”仍受贡期限制。<sup>⑤</sup>显而易见,在清代的东亚贸易网络中,中外商人之间的“互市贸易”日益发展,而“朝贡贸易”所占比重却已下降并处于次要地位。关于这一点,岩井茂树的研究已揭明,16—18世纪的东亚贸易圈决非“朝贡贸易体系”,而是“互市贸易体系”。<sup>⑥</sup>

然而,滨下与岩井只是讨论了明清时段的问题,但“东亚贸易体系”是如何开始的并由何种因素推动所致,却仍是一个尚未解决的问题。早年,日本学者西岛定生曾专门探讨过“东亚世界形成”的机制问题。他认为,中国封建王朝在东亚邻国所推行的“册封体制”,便于高句丽、百济、新罗和日本等国吸纳汉字、律令制度、儒学和中国化的佛教,从而在6—8世纪的东亚地区形成了“汉字文化圈”。<sup>⑦</sup>不过,西岛氏所提出的“册封体制论”,着重于中国封建王朝的政治支配。他还认为,随着唐朝的灭亡和“册封体制”的崩溃,东亚世界的构成原理出现重大变化,即由政治支配转变为贸易关系,这就是10世纪以后所出现的以中国明州与日本博多之间为主体的“东亚贸易圈”的形成。近年来,日本学者田中俊明又将“东亚贸易体系”的形成时间认定为9世纪,其理由为9世纪新罗国张保皋商人集团在唐、罗、日三国间所进行的贸易。<sup>⑧</sup>可是,西岛氏对于东亚地区从政治上的“册封体系”演变为经济上的“贸易体系”,只是阐述了其演变过程,而对两者间嬗变的内在原理并未探讨;田中氏比较侧重于新罗商人张保皋的因素,而对张保皋商人集团能够在山东等沿海地区活动的唐朝方面因素的分析也待深入。

值得注意的是,韩国学者尹载云却敏锐地发现了东亚贸易体系形成与东亚王朝国际贸易政策变动之间的关系。他认为,新罗在圣德王时期(702—737)就已准许民间贸易,使新罗商人能够直接从事唐罗日之间的贸易。他还认为,唐朝在开元年间设置“市舶使”,也意味着唐朝有了民间贸易政

① “成(化)、弘(治)之际,豪门巨室间有乘巨舰贸易者。奸人阴开其利窦,而官人不得显收其利权。初亦渐享奇赢,久乃勾引为乱,至嘉靖而弊极矣”。见张燮《东西洋考》卷七,谢方点校,北京:中华书局,2000年,第131页。

② 参见汤开建《澳门开埠时间考》,见氏著《澳门开埠初期史研究》,北京:中华书局,1999年,第82—103页;谭世宝《澳门开埠四百多年历史的一些重大问题探真》,见氏著《澳门历史文化探真》,北京:中华书局,2006年,第246—270页。

③ 参见陈尚胜《论明朝月港开放的局限性》,《海交史研究》1996年第1期,第34—39页。

④ 参见张铠《晚明中国市场与世界市场》,《中国史研究》1988年第3期,第3—15页;陈尚胜《明代海外贸易及其世界影响——兼论明代中国在亚太地区贸易上的历史地位》,《海交史研究》1989年第1期,第21—30页。

⑤ 据《大清会典事例·礼部·朝贡》记载,朝鲜对清朝的朝贡为一年四贡(合并执行),琉球则为两年一贡,安南、暹罗皆为三年一贡,苏禄、南掌皆为五年一贡,缅甸则为十年一贡。

⑥ 参见岩井茂树《16—18世纪东亚的国际商业与互市体制》,见日本大阪经济法科大学亚细亚研究所主办《东アジア研究》第46号,2006年,第3—24页。

⑦ 参见西岛定生《东亚世界的形成》,见刘俊文主编《日本学者研究中国史论著选译》第2卷,北京:中华书局,1993年,第88—103页。

⑧ 参见田中俊明《亚细亚海域的新罗人——以九世纪为中心》,京都女子大学东洋史研究室编《东アジア海洋域の史的研究》,京都:京都女子大学,2003年,第11—74页。

策。<sup>①</sup> 不过,从现存文献看,唐代的“市舶使”仅见于广州,与新罗相对应的山东沿海港口无涉。<sup>②</sup> 因此,对于8—9世纪唐朝在山东沿海地区的贸易情形以及国际贸易政策变动,仍需做专门考察。基于登州港在唐朝曾是与新罗、日本等国海上交通的港口,我们的考察也将围绕着登州港来进行。

## 二、唐朝封贡体制下的登州港

登州在汉代为东莱郡之地,在隋朝为牟州。唐初武德年间(618—626),改牟州为登州。<sup>③</sup> 贞观年间(627—649),登州被废并入莱州。<sup>④</sup> 武则天如意元年(692),又从莱州析出而单独立郡,辖牟平、黄、文登三县,并以牟平为登州州治所在。登州所辖大体包括了今天烟台市所属的牟平、福山、栖霞、蓬莱、黄县、长岛和威海市所属的荣成、文登、乳山等县级市区。唐中宗神龙三年(707),黄县改称蓬莱,登州治所也从牟平移置于蓬莱。<sup>⑤</sup> 本文所讨论的唐朝登州港,除登州州治所在地蓬莱港外,还包括登州所辖各县之港口。

登州地处沿海,与“东夷”诸国隔海相望。<sup>⑥</sup> 属于“边州”之列,为唐朝与“东夷”诸国进行封贡往来的必经之地。根据唐朝贞元年间(785—804)宰相贾耽<sup>⑦</sup>的记载,“从边州入四夷”之道,最要者有七,其中之一即是“登州海行入高丽渤海道”。具体路线则是以登州为启程港口:

登州东北海行,过大谢岛、龟歆岛、末岛、乌湖岛三百里,北渡乌湖海,至马石山东之都里镇二百里。东傍海堧,过青泥浦、桃花浦、杏花浦、石人汪、囊驼湾、乌骨江八百里。乃南傍海堧,过乌牧岛、溟江口、椒岛,得新罗西北之长口镇。又过秦王石桥、麻田岛、古寺岛、得物岛,千里至鸭绿江口唐恩浦口。乃东南陆行,七百里至新罗王城。自鸭绿江口舟行百余里,乃小舫溯流东北三十里至泊沟口,得渤海之境。又溯流五百里,至丸都县城,故高丽王都。又东北溯流二百里,至神州。又陆行四百里,至显州,天宝中王所都。又正北如东六百里,至渤海王城。<sup>⑧</sup>

根据今人对于该路线的考察,“大谢岛”即是今天的长山岛,“龟歆岛”为今之钦岛,“乌湖岛”为今北城隍岛,“马石山”在今旅顺,“青泥浦”即今之大连湾,“石人汪”为今之石城岛以北的海峡,“囊驼湾”在今东港大鹿岛以北的大洋河口,“乌骨江”为今丹东之暖江,其流汇入鸭绿江入海,“乌牧岛”为今朝鲜平安北道的身弥岛,“溟江”即大同江,“椒岛”即今朝鲜大同江出海口的椒岛,“麻田岛”即今属韩国,为礼成江口的乔桐岛,“古寺岛”即今韩国江华岛,“得物岛”为今大阜岛。据研究,此处的“千里至鸭绿江口唐恩浦口”有误,“至鸭绿江口”应接乌骨江,即由乌骨江八百里至鸭绿江口。由得物岛直接

① 参见尹载云《韩国古代贸易史研究》,首尔:景仁文化社,2006年,第23—24页。

② “柳泽,开元二年为殿中侍御史、岭南监选使。会市舶使右卫中郎将周庆立、波斯僧及烈等广造奇器异巧以进”。由此可知,唐朝开元年间已在广州设置有“市舶使”的官员,但未见于其他港口。参见王钦若等修《册府元龟》卷五四六“谏诤”,北京:中华书局,1982年,第6547页。

③ 按:关于唐初将“牟州”改为“登州”的具体时间,史书记载不一。宋代王溥《唐会要》卷七〇《州县改置上》记为“武德二年”;宋代欧阳修《新唐书》卷三八《地理志》记为“武德四年”。

④ 宋代王溥《唐会要》卷七〇《州县改置上》记登州于贞观二年被废。而《新唐书》卷三七《地理志》序中也谓“唐兴,高祖改郡为州,太守为刺史,又置都督府以治之。然天下初定,权置州郡颇多。太宗元年,始命并省。”

⑤ 参见刘昫《旧唐书》卷三八《地理志》,北京:中华书局,2000年,第1095页。

⑥ 唐朝初年魏征在修撰《隋书》时,将高句丽、百济、新罗、靺鞨、流求、倭国列入“东夷”传中。新旧“两唐书”中,也是把高句丽、百济、新罗、日本等列入到“东夷”传中。

⑦ 按:贾耽(730—805),字敦诗,沧州南皮(今河北南皮县)人。曾任鸿胪卿主持蕃夷朝贡事务,注意搜集边疆山川资料,著有《海内华夷图》、《古今郡国道县四夷述》、《陇右山南图》、《贞元十道录》、《皇华四达记》及《吐蕃黄河录》等。

⑧ 欧阳修等《新唐书》卷四三下《地理志》,北京:中华书局,2000年,第752页。

至唐恩浦口,“唐恩浦口”在今韩国京畿道的南阳,与大阜岛隔海相望。<sup>①</sup>新罗兴德王四年(829)二月,在唐恩浦设置唐城镇,<sup>②</sup>通过这种军镇的设置来保障航道的安全。从唐恩浦登陆,向东南方向前进经尚州、鸡立岭和大邱,即至新罗王城,新罗王城现为韩国庆尚北道的庆州。<sup>③</sup>

而由鸭绿江口溯流而上,即为前往渤海国之道。“丸都城”在今吉林集安,曾为高句丽都城。“神州”为渤海国西京,位于今吉林省临江市境内。“显州”为渤海国中京,位于今吉林省和龙市;而贾耽任宰相时所记的“渤海王城”,应为上京龙泉府,其地在今黑龙江省宁安市。<sup>④</sup>而从登州陆行至唐朝都城,则经莱州—青州—淄州(今称淄川)—齐州(今济南市)—郛州(治所在山东东平境内,今淹没于东平湖中)—滑州(今河南滑县)—汴州(今开封)—郑州—洛阳—陕州(今河南陕县)—华州(今陕西华县),而抵达长安。<sup>⑤</sup>

贾耽所记的“登州出海道”既然是唐朝与渤海国以及新罗国之间的官方往来航线,那么登州港也就是唐朝后期封贡体制下的专门港口。据开成五年(840)三月二日在登州城内开元寺客宿的日本僧侣圆仁记载,城内有都督府衙门,也有蓬莱县衙门,“城西南界有开元寺,城东北有法照寺,东南有龙兴寺”;“城南有新罗馆、渤海馆”。<sup>⑥</sup>按“新罗馆”即是唐朝在登州设置用以接待新罗官方使团的宾馆,而“渤海馆”则是唐朝在登州设置用以接待渤海国官方使团的宾馆。或许,唐朝派往到上述国家的使团在登州出海前,也可利用“新罗馆”和“渤海馆”。另外,根据圆仁的观察,“开元寺僧房稍多,尽安置官客,无闲房。有僧人来,则无处安置”。<sup>⑦</sup>由此看来,即使在晚唐时期登州港口的来往官客也为数众多。

唐朝在东亚地区所推行的封贡体制,在前期还包括高句丽、百济和日本。那么,这些国家的官方使团与唐朝进行往来是否也取道登州港登陆呢?可惜限于新旧“两唐书”中对贡道缺乏记载,我们只能借助其他史料做间接考察。先看唐朝元和年间(806—820)宰相李吉甫<sup>⑧</sup>的记载,登州黄县之“大人故城,在县北二十里,司马宣王伐辽东,造此城,运粮船从此入,今新罗、百济往还常由于此”。<sup>⑨</sup>按:文中的“司马宣王”即曹魏时的司马懿。而黄县之北正是蓬莱,说明唐朝的蓬莱与黄县一带,正是新罗和百济使团在唐朝登陆的地点。另外,在宋朝僧人志磐所著的《佛祖统记》中,曾有关于唐初对待东邻僧侣来华求法政策的记载:

贞观八年(634),莱州奏:高丽三国僧愿入中国学佛法,欲覘虚实耳。魏征曰:陛下所为善,足为夷法;所不善,虽拒夷狄,何益于国!诏:许之。<sup>⑩</sup>

前文已述,贞观年间“登州”已被并入“莱州”。而“高丽三国”,则包括当时的高句丽、百济和新罗。这条史料揭明:唐初,高句丽、百济和新罗僧侣已至莱州所辖港口。考虑到此前此后海东僧侣来华求

① 参见刘成《唐宋时代登州港海上航线初探》,《海交史研究》1985年第1期,第46—50页。

② 参见金富轼《三国史记》卷一〇《新罗本纪》,首尔:乙酉文化社,1983年,第214页。

③ 参见权德永《古代韩中外交史——遣唐使研究》,首尔:一潮阁,1997年,第206页。

④ 按:渤海国都城先后曾有变化,初驻东牟山(位于今吉林省敦化市),742年迁至中京显德府,位于今吉林省和龙市,755年再迁至上京龙泉府,位于今黑龙江省宁安,785年又迁至东京龙原府,位于今吉林省珲春市,794年复迁至上京龙泉府。

⑤ 参见青山定雄《唐代の陆路》,见氏著《唐宋时代の交通と地志地图の研究》,东京:吉川弘文馆,1963年,第3—5页。

⑥⑦ 释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷二,小野胜年、白化文、李鼎霞、许德楠校注,石家庄:花山文艺出版社,1992年,第222页。

⑧ 李吉甫(758—814),字弘宪。赵郡(今河北赵县)人。宪宗时曾任中书侍郎、同中书门下平章事。平生勤奋,著述甚丰。有《十道图》、《古今地名》、《元和国计簿》、《元和百司举要》、《六代略》等,可惜已亡佚,唯《元和郡县图志》现存。该书以道、郡、县的三级体系,记述各地户口、沿革、四至、贡赋、物产、山川、水利、古迹史事等,为我国现存的全地总志。

⑨ 李吉甫《元和郡县图志》卷一一《河南道七·登州·黄县》,贺次君点校,北京:中华书局,1983年,第313页。

⑩ 释志磐《佛祖统记》卷三九《法运通塞志》,《大藏经》在线阅读网: [http://buddha.goodweb.cn/sutra/lon/other49/2035/2035\\_40.htm](http://buddha.goodweb.cn/sutra/lon/other49/2035/2035_40.htm)。

法多跟随官方朝贡使团搭船而来的情况,那么,这种史料也说明当时有“高丽三国”之中的朝贡使团抵达莱州。而根据《新唐书·百济传》的记载,武德(618—626)后期,百济国“且讼高丽梗贡道。太宗贞观初,诏使者平其怨。又与新罗世仇,数相侵”。<sup>①</sup>那么,这里的“高丽三国”使团,至少包括了“高句丽”和“百济”的朝贡使团。而从当时官方使团对于航海的安全角度考虑,也只有莱州所属的蓬莱港及其航道最有保障。那么,这也意味着,登州港在唐初就已成为高句丽和百济以及新罗的朝贡使团的登陆港口。

而日本遣唐使往来航线和登陆点,先后则有变化。根据日本学者木宫泰彦的研究,从舒明天皇到齐明天皇时期(629—661)的第一期四次遣唐使,和天智天皇时期(662—671)的第二期二次遣唐使,都是走北道,即由博德往西经过对马海峡和朝鲜半岛西海岸而抵达莱州登陆。只是在第三期(697—758)和第四期(770—850)共派遣七次遣唐使,由于与日本关系密切的百济已被新罗和唐朝联军击灭,以及新罗因日本支持百济而对其不友好的因素,不得不避开新罗西海岸,而改走南道,即由九州岛南下经种子岛、屋久岛或者平户岛、五岛列岛直接渡海抵达长江口地区登陆。<sup>②</sup>由此可见,在新罗兼并百济之前,登州港也是唐朝和日本之间官方往来的港口。

综上所述,登州港曾是高句丽、百济、新罗、日本以及后来的渤海国朝贡使团进入唐朝的登陆港口。在唐朝的封贡体制下,登州港则发挥着唐朝构建东亚地区华夷秩序的政治功能。至若登州港的贸易活动,在归属淄青镇节度使管辖前的唐朝前期,尚未见到史料的相关记载。

### 三、淄青镇节度使控制下的登州贸易

从现有史料证据看,登州港的相关贸易活动,是在淄青镇节度使设置以后发生的。淄青镇节度使的设置,缘于平卢军。755年,安禄山以身兼范阳、平卢、河东节度使的身份起兵反唐。本来,平卢军(驻扎营州,今辽宁朝阳)的设置在于预防和讨伐契丹人和奚人的反叛。安禄山曾以平卢军使身份,晋升为首任平卢节度使之职。他发动叛乱后,又将此职授予其心腹徐归道。据《旧唐书》记载:

天宝末,安禄山反,署其心腹徐归道为平卢节度。(侯)希逸时为平卢裨将,率兵与安东都护王玄志袭杀归道,使以闻,诏以玄志为平卢节度使。乾元元年冬,玄志病卒,军人共推立希逸为平卢军使,朝廷因授节度使。既数为贼所迫,希逸率励将士,累破贼徒向润客、李怀仙等。既淹岁月,且无救援,又为奚虜所侵,希逸拔其军二万余人,且行且战,遂达于青州。会田神功、能元皓于兖州,青州遂陷于希逸,诏就加希逸为平卢、淄青节度使。自是迄今,淄青节度皆带平卢之名也。<sup>③</sup>

史载“希逸初领淄青,甚着声称,理兵务农,远近美之”,后因军功加封,“渐纵恣,政事怠惰,尤崇奉释教,且好畋游,兴功创寺宇,军州苦之。永泰元年(765),因与巫者夜宿于城外,军士乃闭之不纳。希逸奔归朝廷”。<sup>④</sup>平卢军士逐走侯希逸后,便拥立李正己为帅。李正己,本名怀玉,生于平卢,高句丽人。其姑正是侯希逸母亲,曾在平卢军中与人拥立希逸为帅,后随希逸来青州,任兵马使。“正己沉毅得众心,希逸因事解其职,军中皆言其非罪,不当废。会军人逐希逸,希逸奔走,遂立正己为帅,朝廷因授平卢淄青节度观察使、海运押新罗、渤海两蕃使、检校工部尚书、兼御史大夫、青州刺史。赐今名”。<sup>⑤</sup>淄青节度使初领淄、青、齐、海、登、莱、沂、密、德、棣等州之地,后又得曹、濮、徐、兖、郓五州。<sup>⑥</sup>李正己得淄青镇节度使不久,开始自命属官,自定赋额,不向朝廷交纳租税,终于形成在山东地区的割

① 欧阳修等《新唐书》卷二二〇《百济传》,第4708页。

② 参见木宫泰彦《日中文化交流史》,胡锡年译,北京:商务印书馆,1980年,第80—86页。

③④ 刘昫等《旧唐书》卷一二四《侯希逸传》,第2402—2403页。

⑤⑥ 刘昫等《旧唐书》卷一二四《李正己传》,第2403、2403—2404页。

据局面。<sup>①</sup>李正己死后,其子李纳擅领军务,后来朝廷也被迫任命他为淄青节度使。李纳死后,其子李师古和李师道又先后得淄青节度使之职。直至元和十四年(819)李氏割据势力才被消灭。<sup>②</sup>

关于“淄青节度使”兼任朝廷的“海运押新罗、渤海两蕃使”的问题,马一虹、姜清波等人已有专文探讨。马氏认为,8世纪以后,唐朝为了加强对周边地区臣属政权的控制,采取了授予缘边藩镇为“押蕃使”的措施,以此来负责监管它与外藩政权外交事务。而“押蕃使”的设立,也扩大了缘边府州的权力。<sup>③</sup>姜氏则认为,“押新罗、渤海两蕃使”的设置由两方面原因促成:一是由于安史之乱已接近平定的尾声,唐朝需要恢复它在东亚政治秩序中的核心地位;二是淄青镇节度使所辖地区的特殊的地理位置,它临近东北亚地区,是唐朝对这个地区交往的门户。<sup>④</sup>显然,从设置的必要性而论,马氏和姜氏所指出的诸方面原因则无庸置疑。不过,“押新罗、渤海两蕃使”职官的设置,是由唐朝主动提出,还是由淄青镇节度使李正己自己要求此职,限于史料我们难以知晓其中内情。同时,姜文在讨论“押新罗、渤海两蕃使”时,却忽略了唐朝任命李正己为“押新罗、渤海两蕃使”的名称前面还有“海运”二字。

其实,“海运”二字值得深入探讨。因为李正己之孙李师古与李师道在先后世袭“淄青节度使”时,朝廷给他俩的兼职则是“海运陆运押新罗、渤海两蕃使”,“海运”之后,又多了“陆运”。所谓“陆运”,可以理解为“淄青节度使”在新罗、渤海两国朝贡使团入境后,由他负责在其辖境内的外国贡品运传京师的任務。根据现人研究,作为“边州”则具体承担着对蕃客进出境进行检核和核准进京员额等任务;此外,地方州郡还承担着在其境内往来迎送、接运贡品等具体事务。<sup>⑤</sup>“淄青节度使”作为统辖数个州郡的地方首长,肩负起在其所辖陆境内承输运传蕃国朝贡给朝廷的货物之职责则殆无疑问。“海运”意味着从这种陆境运输延伸至海道运输,担负着在海上运输国外货物的任务。同时,“押”者,掌管也。“海运陆运押新罗、渤海两蕃使”之职,则反映了“淄青节度使”取得了在新罗和渤海两国朝贡事务方面的某些管理权。但“淄青节度使”掌管新罗和渤海两国朝贡事务的具体情形,包括海道运输的具体情况,限于史料缺乏我们已难以揭示清晰。

不过,史书却记载李正己在任“淄青节度使”并兼任“海运押新罗、渤海两蕃使”时,“货市渤海名马,岁岁不绝”。<sup>⑥</sup>按:据《新唐书》记载,渤海国物产“俗所贵者”,有“率宾之马”。<sup>⑦</sup>但我们从历年渤海国向唐朝的进贡品中,却发现只有开元十八年(730)有贡马三十匹和天宝五年(746)有贡马的记录。<sup>⑧</sup>但在淄青镇节度使割据山东的五十五年(765—819)时间内,却不见马作为渤海国的贡品。这一情况是否可以这样解释,渤海国名马已被淄青镇节度使的马市贸易所吸纳?本来,唐朝曾在营州安排有专门的马市贸易。《唐六典》记载“诸互市监,各掌诸蕃交易之事……其营州管内蕃马出货,选其少壮者,官为市之。”<sup>⑨</sup>淄青镇节度使于登州设立马市贸易市场后,至五代以及北宋时期仍有影响。如后唐明宗长兴二年(931)五月,“青州奏黑水瓦儿部至登州卖马”。<sup>⑩</sup>北宋“雍熙(984—987)端拱(988—989)间,沿边收市(按:指马市)……京东则登州”。<sup>⑪</sup>而李正己在登州所创立的渤海国马匹贸

① 参见孙祚民主编《山东通史》上卷,济南:山东人民出版社,1992年,第210—214页。

② 参见刘昉等《旧唐书》卷一二四《李纳传》、《李师古传》、《李师道传》,第2404—2408页。

③ 参见马一虹《渤海与唐朝押蕃使关系述考》,见余太山主编《欧亚学刊》第4辑,北京:中华书局,2004年,第131—143页。

④ 参见姜清波《试论唐代的押新罗渤海两蕃使》,《暨南学报》2005年第1期,第90—94页。

⑤ 参见黎虎《汉唐外交制度史》,兰州:兰州大学出版社,1998年,第411—468页。

⑥ 刘昉等《旧唐书》卷一二四《李正己传》,第2404页。

⑦ 欧阳修等《新唐书》卷二一九《北狄传·渤海》,第4697页。

⑧ 参见王钦若等修《册府元龟》卷九七一《朝贡四》,第11408页。

⑨ 李林甫等修《唐六典》卷二二《少府·军器监》,陈仲夫点校,北京:中华书局,1992年,第580页。

⑩ 王钦若等修《册府元龟》卷九九九《互市》,第11728页。

⑪ 李焘《续资治通鉴长编》卷一〇四,“天圣四年九月”条,北京:中华书局,1985年,第2421页。

易市场,无疑复制了他以前生活之地营州的马市。而他的这种商业贸易之意识,也与他以前在营州的生活经历分不开。营州曾是粟特商人的聚居区之一,商业氛围极浓,这无疑是诱导他利用手中的部分涉外权力来经营东亚海域贸易的重要因素。

李氏祖孙担任淄青镇节度使期间,除了经营渤海马市贸易外,还经营过掳掠新罗人口的海盗活动。据《唐会要》记载,在唐穆宗(821—824年在位)登基前的很长时间内,登莱沿海地区贩卖新罗人口为奴婢的现象却非常严重。长庆元年(821)平卢军节度使薛苹曾上奏:

应有海贼该掠新罗良口,将到当管登、莱州界,及缘海诸道卖为奴婢者。伏以新罗国虽是外夷,常禀正朔,朝贡不绝,与内地无殊,其百姓良口等,常被海贼掠卖,于理实难。先有制敕禁断。缘当管久陷贼中,承前不守法度。自收复已来,道路无阻,递相贩鬻,其弊尤深。伏乞特降明敕,起今已后,缘海诸道,应有上件贼该卖新罗国良人等,一切禁断。唐穆宗敕旨:宜依。<sup>①</sup>

按:薛苹是在平定李师道割据势力后即被任命为平卢军节度使。不过,朝廷已将原来的淄青镇所辖一分为三,薛苹的平卢军节度使仅管辖淄、青、齐、登、莱五州之地,但仍兼押新罗、渤海两蕃使。<sup>②</sup>而引文中的“当管久陷贼中”,是指登莱等地区自永泰元年(765)至元和十四年(819)期间一直为李正己祖孙三代所割据的情况。正是在这一时段,海盗势力到新罗掳掠良民在登莱地区变卖为奴婢的现象十分盛行。显然,这是与李氏割据势力的支持分不开的。李氏割据势力之所以冒险支持掳掠新罗良民的海盗活动,除基于其经济利益因素外,或许也在于他们作为高句丽遗民对于新罗人有着灭国之仇的报复心理。

而引文中的“承前不守法度”,则表明在唐朝消灭李氏割据势力后的两年时间里,这个地区仍然盛行海盗到新罗掳掠良民变卖为奴婢之现象,完全无视朝廷的相关法律。因为唐朝在法律上严禁买卖良民为奴婢的行为,《唐律疏议》中就有“略人略卖人”、“略和诱奴婢”、“妄认良人为奴婢部曲”等条文。如“略人略卖人”条规定:

诸略人、略卖人为奴婢者,绞;为部曲者,流三千里,为妻妾子孙者,徒三年。

疏议曰:略人者,谓设方略而取之。略卖人者,或为经略而卖之。注云:不和为略。十岁以下,虽和,亦同略法。为奴婢者,不共和同,即是被略;十岁以下,未有所知,易为诳诱,虽共安和,亦同略法。<sup>③</sup>

作为平卢军节度使的薛苹,他主动上奏唐穆宗请求禁止海盗势力的掠卖新罗人口活动,除基于道德和法律因素外,也在于他的押新罗、渤海两蕃使身份,肩负有管理新罗国朝贡事务的职责。而海盗势力所进行的掠卖新罗人口活动,势必会影响两国间政治关系的稳定。在薛苹上奏两年后(长庆三年,823),新罗国使节也利用贺正之机请求唐穆宗取缔新罗奴婢交易。于是,唐穆宗再次敕令:“不得买新罗人为奴婢,已在中国者即放其归国。”<sup>④</sup>由此看来,薛苹在两年前所实行的取缔买卖新罗人口措施收效不显,促使唐朝又补充了对已经沦为奴婢的新罗人采取放良措施。

淄青镇节度使时期登州港所出现的国际贸易,经营内容除渤海名马和新罗奴婢外,史料中还记载有新罗和渤海国的“熟铜”也被输入登州。唐文宗开成元年(836),淄青节度使奏:

新罗、渤海将到熟铜,请不禁断。是月京兆府奏:“准建中元年十月六日敕,诸锦罽、绫罗、縠绣、织成、细绡、丝布、牦牛尾、珍珠、银、铜、铁、奴婢等,并不得与诸蕃互市;又准令式,中国人不合

① 王溥《唐会要》卷八六《奴婢》,北京:中华书局,1998年,第1571页。

② 参见刘昫等《旧唐书》卷一二四《薛平传》,第2398页。

③ 长孙无忌等修《唐律疏议》卷二〇,刘俊文点校,北京:中华书局,1983年,第369页。

④ 刘昫等《旧唐书》卷一六《穆宗本纪》,“(长庆)三年正月丁巳朔”条,第341页。

私与外国人交通买卖、婚娶来往。又举取蕃客钱,以产业、奴婢为质者,重请禁之。”<sup>①</sup>

由此可见,从新罗、渤海国输入登州的熟铜,已有时日和规模,并为当地必需品,故淄青镇节度使在接到相关禁令后即提出请求。而京兆府官员上奏提出禁令的理由则是执行建中元年的敕令,可知在建中元年前的一段时间内,唐朝商民与诸蕃私自贸易的情况较为盛行。究其原因,一方面,在唐朝因安史之乱而中央法令影响力下降的情况下,边民敢于冒险以实现自己的利益需求;另一方面,则是因“边州”官员的利益因素,使他们有意不执行中央的相关法令。淄青镇节度使关于开放登州的新罗与渤海两国熟铜贸易的上奏,正是基于地方利益的立场。

#### 四、新罗人张保皋在登州的航海基地与东亚海运贸易

在长庆三年(823)唐穆宗再次采取禁止海盗掳掠新罗人口和将新罗奴婢放良的措施后,登莱沿海仍然存在海盗掳掠新罗人为奴的现象。目睹这一社会现象,在唐朝为下级军官的新罗人张保皋选择回国以采取打击贩卖新罗人口的海盗活动。据唐朝人杜牧记载:

新罗人张宝皋、郑年者,自其国来徐州,为军中小将。保皋年三十,年少十载,兄呼保皋。俱善斗战,骑而挥枪,其本国与徐州无有能敌者。年复能没海,履其地五十里不噎。角其勇健,保皋差不及年。保皋以齿,年以艺,常齟齬不相下。后保皋归新罗,谒其王曰:“遍中国以新罗人为奴婢,愿得镇清海,使贼不得掠人西去。”其王与万人,如其请。自大和后,海上无鬻新罗人者。<sup>②</sup>

按:唐朝文献中的“张宝皋”,在韩国史籍《三国史记》中为“张保皋”,又作“弓福”;日本史籍《续日本后纪》中则为“张宝高”。他来唐朝徐州投军的时间和原因史无记载,可能缘于躲避饥荒的原因。<sup>③</sup>据高丽王朝的金富轼所撰《三国史记》记载,张保皋从唐朝回新罗的时间在新罗兴德王三年(唐文宗大和二年,828年)。《三国史记》中的《新罗本纪》“兴德王三年”条记载:“夏四月,清海大使弓福(弓福,列传作张保皋)姓名张氏,一名保皋,入唐徐州军中小将,后归国谒王,以卒万人,镇清海(清海,今之莞岛)。”<sup>④</sup>所谓“镇清海”,即在清海设立军镇。新罗的军镇通常建立于边境和交通要冲之区,以保障国境安全。或许,新罗王朝认为清海镇居西南沿海而在唐罗航线之南的缘故,又于次年在唐恩浦口设立唐城镇,在文圣王六年(844)于汉江、临津江、礼成江的汇合处设立穴口镇(位于今江华岛)。<sup>⑤</sup>关于张保皋在清海镇打击海盗的情况,史无记载,我们不得其详。但前引杜牧之文中说到“自大和后,海上无鬻新罗人者”,这种结果应是唐朝的禁掳新罗人口令开始发挥作用,同时海盗势力也受到新罗沿海军镇设置的震慑。

不过,张保皋首先选择在偏居新罗南端西侧的莞岛建立军镇打击海盗,我感到有很大疑问。如果他就唐津浦口外和穴口镇或以北岛屿设立军事据点,或许更为合适。只要海盗不直接从新罗南端直渡黄海,而依新罗西南海岸线附近航行,在唐津浦口一带就完全可以拦截海盗的回唐之路,在此开设军镇打击海盗活动的位置无疑更佳。而张保皋所选的清海镇,已经偏居新罗南端,并位于新罗南端众多岛屿的深处,即使从这里直渡黄海前往唐朝,从清海镇所在的莞岛还要穿越新罗南端的珍岛、荷衣岛以及黑山群岛等外围岛屿。海盗纵使在新罗南端沿海掳掠新罗人口,从清海镇赶往邻近的水域,在当时的条件下也需要半天时间。而对于新罗西南海岸的海盗活动,清海镇更是鞭长莫及。因此,我

① 王钦若等修《册府元龟》卷九九《互市》,第11727—11728页。

② 杜牧《樊川文集》卷六《张宝皋、郑年传》,上海:上海古籍出版社,1978年,第101页。

③ 参见陈尚胜《论唐代山东地区的新罗侨民村落》,《东岳论丛》2001年第6期,第103—107页。

④⑤ 参见金富轼撰《三国史记》卷一〇《新罗本纪》,第214、228页。



认为张保皋首开军镇于莞岛的主要目的,并不是针对如何有效打击海盗势力的问题,而是选择一个在唐朝、新罗和日本之间进行海洋运输的可靠基地。但是,他首先在新罗主动提出用军事手段来打击贩卖新罗人口的海盗活动,应是基于他的经济目的而采取的政治手段。一方面,他可以借机从新罗国王那里取得政治支持和部卒补充,以便建立自己的海洋运输和安全保障体系;另一方面,也可以增强他在唐朝新罗侨民中的影响力。尤其是那些曾经沦为奴婢又被唐朝放良并且仍然寄居在唐朝沿海州县的新罗侨民,对于张保皋所主张的用武装力量来打击海盗势力的主张,更加感同身受和坚决拥护。

或许,张保皋在徐州为军中小将时,已从淄青镇节度使李师道所主持的国际贸易中得到启示,他也要建立自己的海洋运输和贸易体系。所以,他首先选择在莞岛设立清海镇,因为莞岛背靠新罗南部的长兴半岛,有比较纵深的腹地便于取得新罗内陆的物资供应;而在莞岛的东北方向上,正与日本九州岛隔海相望;莞岛西邻黑山群岛,从此往西直渡黄海,即是唐朝的登莱之地。莞岛正好地处中间,既便于与唐朝和日本通航,也便于与新罗大陆来往。

事实上,张保皋在清海设立军镇后,就以此为基地并依靠在唐朝的新罗侨民力量,建立了一个从唐朝经新罗至日本的海上运输和贸易体系。唐宣宗大中元年(847),已在唐朝求法多年的日本僧侣圆仁返回日本时,正是借助原来张保皋的助手崔暲的介绍,<sup>①</sup>在登州赤山浦(今山东省荣城市石岛港)搭乘新罗商船于九月二日起航东行,两天后即抵近新罗西海岸的西熊州(位于今韩国的忠清南道)海域,<sup>②</sup>由此南行至高移岛(今韩国全罗南道荷衣岛)停泊以补充淡水食物;九月五日三更利用西北风再发船,九月六日到黄茅草岛(日本小野胜年认为是今韩国全罗南道巨次群岛中的鸟岛或更东的孤草岛)泊船;<sup>③</sup>因未得风信,直到九月八日才发船东行,九月十日至日本松浦郡鹿岛(今日本福冈县的一个小岛);九月十七日船进博多港,圆仁下船登陆,入住鸿胪馆。<sup>④</sup>由此可见,新罗商船所采用的这条从唐朝登州经新罗南界再至日本博多湾的航线,整个航程所需时间包括中途候风在内也就十天左右。

张保皋为了在唐朝、新罗、日本间进行国际贸易,还在唐朝设置有专门的“大唐卖物使”。据圆仁的记载,开成四年(839)六月廿八日,他在赤山法华院留宿时:

大唐天子差人入新罗慰问新即位王之使青州兵马使吴子陈、崔副使、王判官等卅余人登来寺里相看。夜头,张宝高遣大唐卖物使崔兵马来寺问慰。<sup>⑤</sup>

① 按:崔暲早在会昌五年(841)七月就曾安排圆仁先在楚州暂居以等候新罗商船顺便回日本国,但该州新罗坊内的新罗人却无人愿承保圆仁,因此未申请到在该州居留的州牒,被唐朝递送到海州以至登州。圆仁被递送至登州之事,似为崔暲在帮圆仁居留楚州不成的情况下另一安排。因为圆仁离开楚州时,“崔十二郎雇船,排比路粮,碗送菜蔬等。一切同备,便相别云:弟子有心欲得留和上从此发送归国,缘众人不肯及官家牒已了,努力不及,不遂本心。秋后自拟到登州界,方冀相访”。由此可见,圆仁到登州,也是与崔暲约定。参见释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷四,第486页。

② 按:开成四年三、四月间,圆仁从海州乘船追赶日本使团时,因遭遇风雨不知船至何地,四月十七日下船询问当地居民,得悉是“登州牟平县唐阳陶村之南边,去县百六十里,去州三百里。从此东有新罗国,得好风两三日得到”。据此可知,从登州至新罗的航行情况,已为登州当地人稔知,并与实际航行情况相符。参见释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷一,第150页。

③ 据《入唐求法巡礼行记校注》卷四第516页记载,圆仁所搭乘的新罗商船在黄茅草岛驻泊后,新罗的武州(今光州以南地区)太守派人来通报新罗国内情况,包括告知新罗国家安泰,并有唐朝使团500余人正在京城(今韩国庆州)访问,同时有日本对马岛六人因钓鱼漂流至此遭武州太守囚禁诸事。从该岛向东南遥望,可见耽罗岛(今韩国济州岛)。考虑到武州太守派人守岛并随时得到京城消息的因素,巨次群岛中的鸟岛和草岛群岛中的孤草岛的位置距大陆甚远,不易随时接受到新罗朝廷的新消息。或许,这个黄茅草岛应是比较接近莞岛或大陆的岛屿,虽然因张保皋已被朝廷所杀而不便再在莞岛登陆,但出于航行的传统习惯和人文环境考虑,该船应选择在其熟悉的岛屿驻泊。因此,我认为这个黄茅草岛应是今韩国全罗南道所安群岛北部的一个小岛,既距莞岛较近,也可见东南方的耽罗岛。圆仁明确记载从黄茅草岛向东南可遥见耽罗岛。

④ 参见释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷四,第514—520页。

⑤ 释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷二,第169页。

按:张保皋的“大唐卖物使崔兵马司”,姓名为崔晕,本为新罗“清海镇兵马使”,同时兼任张保皋的“大唐卖物使”,所以圆仁初称他为“大唐卖物使崔兵马司”。张保皋被新罗朝廷所杀后,崔晕也逃至唐朝,居住于泗水县新罗侨民聚居的新罗坊。会昌五年七月九日,圆仁在此又遇崔晕:

隅崔晕第十二郎曾为清海镇兵马使,在登州赤山院时一度相见,便书名留期云“和上求法归国之时,事须将此名祇到涟水,晕百计相送,同往日本。”相期之后其人又归到新罗,遇国难,逃至涟水县住。今见便识,情分不疏。竭力谋停住之事,苦觅识认。<sup>①</sup>

引文中的“遇国难”,即指张保皋在新罗因与国王结怨于会昌元年被杀之事。而崔晕在张保皋被杀后即逃至唐朝并选择在涟水县城内新罗坊居住,可见涟水县应是崔晕此前作为张保皋的“大唐卖物使”的常驻之地。根据唐朝的地方行政制度,涟水县属于楚州辖县。而根据圆仁的记载,楚州城内也有新罗人聚居的新罗坊。楚州位于淮河下游,东凭淮河可以进入黄海;它西靠大运河,依河南航可直接到扬州这个唐朝的经济中心。因此,崔晕这位张保皋的驻唐商务总经理选择在楚州作为他的常驻之地,既就近扬州便于商务贸易,也便于就近组织船队运输到新罗和日本。开成四年三月,日本朝贡使团自唐朝回国时,因来时船只遭海难受损,便在楚州“雇新罗人谕海路者六十余人。每船或七或六或五人”。<sup>②</sup>而且,这批雇请新罗船队的日本使节所行路线的“公验”(交通来往凭据),唐文宗“又有敕,转牒海州、登州路次州县支給”。<sup>③</sup>也就是说,根据唐朝所规定的日本使团出境路线,是从楚州前往海州最后至登州离开唐境。显然,唐朝向日本使团所颁发的过路公验,充分考虑了新罗船队的惯常航行路线,以便保障日本使节的人身安全。

从楚州至登州,一路都有新罗侨民的居民点,并有新罗人的航海基地以及有为新罗船队提供后勤保障服务的设施。如密州的大朱山就有新罗人的修船厂,新罗侨民就山取材,为过往的新罗船只提供维修服务。<sup>④</sup>在莱州的崂山,则有新罗人建立的一个航海基地。大中元年(847)六月九日,远在苏州的新罗船户金子白就写信留在崂山附近升家庄的一户新罗人家中,约圆仁在此候船。<sup>⑤</sup>而登州所属的乳山浦、邵村浦、赤山浦、旦山浦、长淮浦诸港口,都是张保皋国际贸易船队在唐驻泊和启程回国及日本的港口。圆仁或从港口所在的新罗人那里获知张保皋与国王关系的消息,<sup>⑥</sup>或在这些港口亲眼见到张保皋的交关船。<sup>⑦</sup>在唐朝经济都市——扬州,主动访见圆仁的新罗人王请,则“是本国弘仁十年流着出州国之唐人张觉济等同船之人也。问漂流之由,申云:为交易诸物,离此过海。忽遇恶风,南流三月,流着出州国”。<sup>⑧</sup>可见,他也曾经经营过唐日之间的贸易。而圆仁在唐朝东部沿海数州的旅行,首次得到崔晕的帮助,末次又是崔晕朋友——楚州新罗坊刘慎言的安排,“刘译语(即刘慎言)有书状,付送登州以来路次乡人,所嘱安存与作主人等事”。<sup>⑨</sup>而圆仁来登州后,即得到登州文登县青宁乡新罗侨民小区头领张咏(时任勾当新罗所押衙)的热心接待。<sup>⑩</sup>于此可见,张保皋生前已将唐朝沿海的新罗侨民力量组织成一个为海洋运输和国际贸易服务的人际关系网络。

根据圆仁的记载,新罗人张咏在日本天长元年(824)曾到日本国;而在张咏身边担任日本语通事的新罗人李信惠,曾在日本弘仁(810—823)末年到日本,并在大宰府居住八年,后与张咏一起回唐朝。

①⑤ 释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷四,第484、511页。按“隅”可能为“遇”或“偶”之误。

②③④⑧ 释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷一,第128、129、134、95—96页。

⑥ 据圆仁记载,开成四年四月“廿日,早朝,新罗人乘小船来,便闻:张宝高与新罗王子同心,罚(应为“伐”),得新罗国,便令其王子作新罗国王子”。圆仁从唐朝新罗侨民处所获悉的张保皋消息,与实际状况基本相符。文中所说的新罗王子,即新罗王室成员佑征。他在张保皋的支持下,击败已登王位的闵哀王,使佑征登上新罗王位。参见释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷二,第152页。

⑦ 释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷二,第169页。按:所谓“交关”,即指在两个以上国家之间的来往贸易。如《后汉书·西羌传》中谓“及武帝征伐四夷,开地广境,北却匈奴,西逐诸羌,乃度河湟,筑令居塞,初开河西,列置四郡,通道玉门,隔绝羌胡。使南北不得交关,于是障塞亭燧出长城外数千里。”

⑨⑩ 释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷四,第483、491—496页。按:日本弘仁十年,即唐宪宗元和十四年,公元819年。

登州居住。<sup>①</sup>而张咏为何往来日本,圆仁虽未载明,我们可推测是为国际贸易事务而行。另据日本文献记载,大宰府自天长十年(833)后,“新罗商人频频而来,货贡铜镜送子等”。<sup>②</sup>9世纪30年代,正是张保皋海上贸易力量鼎盛之时。但从铜镜等商品来看,应是新罗本国所产。这些商品是否为张保皋集团所输入,不得而知。但日本史籍中确有记载张保皋赴日本贸易之事。如《续日本后纪》中记载,日本承和七年(840)十二月廿七日,“大宰府言:藩外新罗臣张宝高遣使献方物。即从镇西追却焉,为人臣无境外之交也”。<sup>③</sup>翌年二月廿七日:

太政官仰大宰府云:新罗人张宝高,去年十二月进马鞍等。宝高是他臣,敢辄致贡,稽之旧章,不合物宜,宜以礼防闲,早从反却,其随身物者,任听民间令得交关,但莫令人民违失沽价,竟倾家资,亦加优恤,给程粮,并依承前之例。<sup>④</sup>

文中的张保皋向日本大宰府进献方物之事,显然是他为在博多港进行贸易的一种公关手段。大宰府虽然以人臣无外交为由拒绝了张保皋的“朝贡”行为,但还是允许他在博多进行贸易。

不过,张保皋一手构建的东亚海上国际贸易集团,在他被新罗朝廷所杀后即陷于瓦解。前已述及,张保皋的“大唐卖物使”崔暉逃至唐朝避难;而张保皋派往日本的“回易使”李忠、扬圆也自愿贸居日本,以避祸难。日本史籍中记载如下:

新罗人李少贞等卅人,到筑紫大津,大宰府遣使问来由。头首少贞申云,张宝高死,其副将李昌珍等欲叛乱,武珍州列贺阎丈兴兵讨平,今已无虞,但恐贼徒漏网,忽到贵邦,扰乱黎庶,若有舟船到彼不执文符者,并请切命所在推勘收捉。又去年回易使李忠、扬圆等所贡货物,乃是部下官吏及故张宝高子弟所遗,请速发遣,仍贡阎丈上筑前国牒状参来者。公卿议曰,少贞曾是宝高之臣,今则阎丈之使,彼新罗人,其情不逊,所通消息,彼此不定,定知商人欲许交通,巧言攸称。今覆解状云,李少贞贡阎丈上筑前国牒状参来者,而其牒状无进上宰府之词,无乃可谓合例,宜彼牒状早速进上,如牒旨无道,附少贞可返却者。或曰,少贞今既托于阎丈,将掠先来李忠、扬圆等,谓去年回易使李忠等所贡货物,乃是故宝高子弟所遗,请速发遣。今如所闻,令李忠等与少贞同行,其以迷兽投于饿虎,须问李忠等,若嫌与少贞共归,随彼所愿,任命迟速……是日,前筑前国守文室朝臣宫田麻吕取李忠等所贡杂物。其词云,宝高存日,为买唐国货物,以绝付赠,可报获物,其数不渺。正今宝高死,不由得物实,因取宝高使所贡物者,纵境外之人,为爱土毛,到来我境,须欣彼情令得其所,而夺回易之便,绝商贾之权,府司不加勘发,肆令并兼,非失贾客之资,深表无王宪之制。仍命府吏,所取杂物,细碎勘录,且给且言,兼又支給粮食,放归本乡。<sup>⑤</sup>

日本大宰府对于新罗朝廷派专使到筑紫追索张保皋赴日商贸人员及财物的要求,本着保护李忠等人生命安全和博德港的国际贸易长久利益,采取了留人退物的应对措施,从而使到博多港进行贸易的外国商人有了安全保障。然而,东亚海上贸易的张保皋时代却终结了。而随着张保皋时代的结束,登州港在东亚海上贸易的地位也开始衰落。

① 释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷四,第495页。

② 《平安遗文》卷一惠运《安祥寺伽蓝缘起资财帐》转引自权德永《在唐新罗人社会研究》,首尔:一潮阁,2005年,第181页。

③ 藤原良房等《续日本后纪》卷九“承和七年十二月己巳”条,东京:吉川弘文馆,1934年,第113页。

④ 藤原良房等《续日本后纪》卷九“承和八年二月戊辰”条,第117页。

⑤ 藤原良房等《续日本后纪》卷九“承和九年春正月乙巳”条,第127—128页。

## 五、从唐后期登州港的海运贸易看东亚贸易体系形成机制

上述考察表明,登州港在唐朝与东邻诸国之间关系方面所发挥的功能,安史之乱前后有些变化。安史之乱以前,登州港作为唐朝与东邻诸国进行政治往来的专门港口,主要发挥着“封贡体制”的政治功能;而在安史之乱后,由于淄青节度使的藩镇割据和李正己祖孙三代对于跨国贸易利益的追求,登州港除继续充当唐朝“封贡体制”的政治港口外,其在东亚海上贸易的作用开始凸现出来。不过,这时的登州国际贸易形态,基本上还处于地方官员的跨国走私贸易阶段。只是到了新罗人张保皋,依托登州港与朝鲜半岛海上交通的地理优势,在唐朝、新罗及日本政府对于国际贸易的开放政策下,才将东亚海域的民间国际贸易合法化。至此,东亚贸易体系开始形成。

我们认为,判断“东亚贸易体系”是否形成的基本要素,一是考察这些跨国往来者是否把“贸易”作为自己活动的主要目的,二是考察东亚诸国王朝是否认可这种国际贸易的合法存在,三是考察东亚地区是否形成比较固定的区间贸易港口和路线。以此观察汉唐王朝,尽管自汉代就已出现倭国人“岁时来献”的局面,<sup>①</sup>但直至唐前期与朝鲜半岛及日本的往来还侧重于政治活动,基本表现为政府间的册封与朝贡往来模式。同时,汉唐封建王朝虽然乐见域外胡商蕃客“朝贡”贸易,但对于本国臣民的出境贸易,则往往持排斥态度。如汉景帝中元二年(前148),宋子惠侯许惲之孙就因托人在匈奴购买物品,即被免除官爵。<sup>②</sup>唐朝的《关市令》中也规定“锦、绫、罗、縠、绌、绵、绢、丝、布、牦牛尾、真珠、金、银、铁,并不得度西边、北边诸关及至缘边诸州兴易。”对此,《唐律》中的相关刑罚则为,“从锦、绫以下,并是私家应有。若将度西边、北边诸关,计赃减坐赃罪三等。其私家不应有,虽未度关,亦没官。私家应有之物,禁约不合度关,已下过所,关司捉获者,其物没官;若已度关及越度被人纠获,三分其物,二分赏捉人,一分入官”。同时规定,“诸越度缘边关塞者,徒二年。共化外人私相交易,若取与者,一尺徒二年半,三匹加一等,十五匹加役流”。<sup>③</sup>由此可见,唐朝的这些律令条文并未给本国臣民提供出国贸易的合法空间。<sup>④</sup>

不过,随着安史之乱后藩镇割据局面的形成,割据山东地区的李正己家族即根据手中所握的淄青镇军政财大权和从朝廷那里获得的“海运押新罗、渤海两蕃使”的涉外权力,利用唐朝朝廷所交付的掌管新罗、渤海等国朝贡事务的机会,进行登州港与新罗国和渤海国间的走私贸易以获取自己的经济利益,使唐朝的相关律令条文成一纸具文。而当李氏割据势力被消灭后,出入登州港的跨国走私贸易却渐成风气,甚至当地掠卖新罗人口的走私贸易一时也难以取缔。正是在登州港走私贸易兴起的形势下,新罗人张保皋树起打击掠卖新罗人口的海盗势力的旗帜,积极利用在唐朝的新罗侨民势力,依

① “乐浪海中有倭人,分为百余国,以岁时来献见云。”参见《汉书》卷二八下《地理志》,北京:中华书局,2000年,第1322页。

② 参见《汉书》卷一六《高惠高后文功臣表》,第475页;李方《张家山汉简〈二年律令〉有关汉代边防的法令》,《中国边疆史地研究》2009年第2期,第1—13页;杨建《西汉初期津关制度研究》,上海:上海古籍出版社,2010年,第132—135页。

③ 长孙无忌等修《唐律疏议》卷八《贾禁物私度关》、《越度缘边关塞》,刘俊文点校,北京:中华书局,1983年,第177—179页。

④ 关于汉唐时期中国封建王朝是否从法律上允许本国商民出国贸易的问题,迄今未见有专门之研究。余英时虽然考察和讨论了汉朝关于禁止一些物品出口的法令和边关的符传制度,但并未明确指出汉朝是否禁止国内商人出境贸易。参见余英时《汉代贸易与扩张》,郭文玲等译,上海:上海古籍出版社,2005年。不过,余先生通过研究汉代的边境贸易,认为边境上的胡族充当了当时对外贸易的中间人。而在南海贸易方面,学者们早已发现汉唐时期的南海贸易由境外蕃客所独占的情况。参见王康武《南海贸易与南洋华人》,香港:中华书局香港分局,1988年;郑永常《从蕃客到唐人:中国远洋外商(618—1433)身份之转化》,见汤熙勇主编《中国海洋发展史论文集》第10辑,台北:中研院海洋史研究专题中心,2008年,第143—204页。

靠登州港在与新罗和日本海上交通的地理优势经营东亚海域的国际贸易。而唐朝及登州等地方政府对于张保皋所经营的东亚海洋贸易,也采取了开放立场。<sup>①</sup>至此,在新罗张保皋势力的作用下,东亚地区形成了登州(唐朝)——清海镇(新罗)——博多(日本)的固定海上贸易航路,标志着东亚贸易体系由此形成。而从唐后期登州港促成东亚贸易体系形成的机制看,地方政府涉外权力的增强和追求经济利益的目的,促成了商人们进行东亚海域国际贸易的行为。

然而,唐后期登州港经新罗清海镇至日本博多港所维系的区域贸易网络,还只是东亚贸易体系形成的初生阶段。这是因为:商人们在东亚海域内的跨国贸易行为只是个人以及地方政府追逐经济利益的结果,唐朝政府尚未对刚刚兴起的民间的东亚海域间跨国贸易进行法律上的肯定和管理制度上的构建。另外,从登州港腹地的经济情况看,它的资源不足和市场规模有限,难以应对东亚海域贸易体系。具体来说,登州港虽有与新罗进行海上交通的地理优势,但在唐后期它却有着外贸资源与销售市场不足的劣势。为了克服这种劣势,张保皋在以登州港作为基地经营东亚海上贸易之时,他的购销人员(如“大唐卖物使”崔暹)以及运输船队不得不驻扎到扬州及其周围地区(如楚州)。由此可见,登州港在这个刚刚形成的东亚贸易圈中功能的发挥,必须依赖于扬州这个经济都会。但随着五代十国分裂局面的出现和扬州在全国商业地位的下降,登州港在东亚海上贸易体系中地位的衰落也就不可避免。

实际上,随着东亚贸易的张保皋时代之结束,登州港作为中国在东亚海域贸易中的主要港口就已让位于明州港,不仅晚唐的中国商人前往日本贸易,多数选择从江南的明州直接出海航行;而且侨居在登州的新罗商人也在江南经商。相距张保皋时代以后60年的一份金石材料显示,新罗人在唐朝经商的主要地点已是明州及其周围地区。这份金石材料为唐昭宗光化四年(901)三月十八日所立的牟平县昆崙山无染院石碑碑文:

鸡林金清押衙,家别扶桑,身来青社,货游鄞水,心向金田,舍青鳧择郢匠之工,凿白石竖竺干之塔……竟舍珍财,同修真像,信明湘汉,志重牟尼。<sup>②</sup>

按:文中的“鸡林”,为唐朝人对新罗国的别称,“青社”指齐国所在的山东半岛,《史记·三王世家》中有“齐在东方,故云青社”之句,“鄞水”发源于四明山,汇入奉化江后再入甬江奔海,此指明州。据此可知,这位名为金清的新罗人,因常住登州,故施财物于昆崙山无染院。不过,他的贸易范围却是在明州与登州间,甚至包括新罗。它表明,此时唐朝境内的东亚海域贸易主要港口已从登州向明州转移。究其原因,张保皋海上势力的崩溃,以及新罗海盗对九州岛的袭击而造成日本对于新罗海商的不信任,应是两个直接因素。而随着唐货东运日本过程中新罗中介作用的消失,登州港的地理优势已不复存在。另外,早在张保皋进行东亚区间贸易过程中,唐朝商人便开始参与到这一跨国贸易行列中。<sup>③</sup>这样,一旦他们独立进行国际运输和贸易,就会根据自身的人文环境和市场条件,选择自己出海港口及其航线。据前人研究,唐朝商船于841年开始进入日本九州岛博多港,至893年为止的52年间,唐船往返数目达30余次。<sup>④</sup>其中,往返于明州港的唐船就占一半以上。<sup>⑤</sup>

从晚唐的经济及技术背景来看,经济重心的南移和江南地区的经济发展,明州港腹地周围的丰富物资和相对有利的市场,无疑是从事东亚地区海洋贸易商人们选择往返明州港而放弃登州的首要因

① 日本朝贡使团以及圆仁个人在唐朝境内的旅行,皆须取得各地政府所发的“公验”,但他没有记载当时新罗人在唐朝旅行是否也须申领“公验”。不过,无论唐朝是否颁发“公验”给新罗人,事实上新罗人在唐朝的贸易却是自由的。参见释圆仁《入唐求法巡礼行记校注》卷二、卷三。

② 宋宪章修《牟平县志》卷九《文献志·金石类》,1925年石印本。

③⑤ 参见车垠和《明州出海唐商的兴起与东亚贸易格局》,《社会科学辑刊》2008年第5期,第139—143页。

④ 参见木宫泰彦《日中文化交流史》,第109—116页。

素;而造船技术与航海技术的进步,尤其是日本遣唐使团早先已经探索出的南海航路。<sup>①</sup>也为从明州港出发直接航海至博多提供了技术保障。另外,新罗的内政混乱和其沿海局势的不稳定,也在一定程度上祸及从登州至博多的海上航线安全,从而使登州港口在东亚海域贸易中的地理优势难以发挥作用。它说明:决定一个港口的兴衰,从外部要素来看取决于海上航线的安全通畅;从内部要素来看则取决于港口腹地周围的经济状况。

## 六、补论:宋元清时期的互市模式与东亚贸易体系之发展

降至五代十国,钱镠所建的吴越政权,以其所据江浙地区的经济优势和明州港口的海外交通优势,积极经营对高丽和日本的海上贸易。<sup>②</sup>对此,后来的宋神宗曾对发运使薛向说道:

东南利国之大,舶商亦居其一焉。若钱、刘窃据浙、广,内足自富,外足抗中国(按:此处“中国”指中原地区的五代政权)者,亦由笼海商得术也。卿宜创法讲求,不惟岁获厚利,兼使外藩辐辏中国,亦壮观一事也。<sup>③</sup>

事实上,宋朝正是在接纳吴越之地后,即在杭州、明州等地设立市舶司机构,用以管理中外商人海洋贸易事务,并对进出港货物进行抽解征税。<sup>④</sup>漆侠先生认为,宋朝在一些主要海港推行市舶司制度,表明“朝贡”贸易开始让位于“互市”贸易。<sup>⑤</sup>

互市贸易,最初出现于汉朝与匈奴的边境地区,汉匈双方在边境地区指定固定地点进行定期交易。它本是双方在平等关系条件下的经济互惠行为,但后来也作为中原封建王朝与周边少数民族之间在封贡关系形态下的附属内容,以助边民生计而稳定边疆地区。<sup>⑥</sup>互市贸易在宋代为何作为华夷关系的主要模式而兴起?清朝乾隆时期官修《续通典》的作者们认为:

宋辽金疆宇分错,敌国所产,各居其有,物滞而不流,人艰于所匮。于是特重互市之法,和则许之,战则绝之。既以通货,兼用善邻,所立榷场,皆设场官,严厉禁,广屋宇,以易二国之所无。而权其税入,亦有资于国用焉。<sup>⑦</sup>

在他们看来,主要由于宋辽以及宋金的分立,客观上必须开展互市以促进物流,从而弥补因政治分裂所带来的物质匮乏局面。不过,战争纠葛不断的宋辽或宋金统治者都同意以两国之所有,来“易二国之所无”,还在于当时经济的发展和市场交换的客观要求。因此,宋朝统治者才将“互市”贸易作为华夷关系的主要模式。而传统的“朝贡”贸易模式,在面对宋辽以及宋金间的“兄弟关系”而非“君臣关系”时已难以为继,甚至朝鲜半岛的高句丽也放弃宋朝而朝贡辽朝及金朝,日本天皇和控制朝政的藤原氏也对宋朝皇帝的“回赐”以不合“名分”而断然拒绝。<sup>⑧</sup>面对着“华夷”关系巨变与经济高度发展

① 关于南海航路,参见木宫泰彦《日中文化交流史》,第82—86页。

② 参见木宫泰彦《日中文化交流史》,第222—230页;李东华《五代吴越的对外关系》,见张彬村、刘石吉主编《中国海洋发展史论文集》第5辑,台北:中研院中山人文社会科学研究所,1993年,第17—59页。

③ 黄以周等辑《续资治通鉴长编拾补》卷五,“熙宁二年壬午条例司言”条,北京:中华书局,2004年,第239页。

④ 参见陈高华、吴泰《宋元时期的海外贸易》,天津:天津人民出版社,1981年;黄纯艳《宋代海外贸易》,北京:社会科学文献出版社,2001年。

⑤ 漆侠《宋代市舶抽解制度》,《河南大学学报》1985年第1期,第19—22页。

⑥ 参见《钦定续通典》卷一六《食货典·互市》,上海:商务印书馆,1935年(“万有文库”本第二集“十通第二种”,下同),第1202页。

⑦ 《钦定续通典》卷一六《食货典·互市》,第1202页。

⑧ 参见蒋非非、王小甫《中韩关系史》,北京:社会科学文献出版社,1998年,第155—206页;张声振、郭洪茂《中日关系史》第1卷,北京:中国社会科学出版社,2006年,第225—231页。

需要市场交换的新形势,宋朝统治者充分吸收吴越统治者的成功经验,将“互市”模式从边关地区扩大到海外世界,这样既可以使华夷经济互惠,又不涉及华夷之间政治尊严的敏感问题;既可以给政府带来税收利益,又便于民生从而减少社会矛盾。所以,宋朝不仅与辽朝、西夏、金朝的榷场贸易(包括官方和民间贸易)规模巨大,<sup>①</sup>而且与日本和高丽等国的贸易也极为频繁。据前人研究,仅在北宋时期的160余年间,宋朝商船赴日本贸易的次数就有70次。<sup>②</sup>而在1012—1192年间,宋朝商船前往高丽贸易的次数就达117次,仅其中记载具体人数的77次,共计商人达4548人。<sup>③</sup>显然,民间商人已成为东亚贸易体系的主体。

元承宋制。至元十三年初元军兵征南宋时,统帅伯颜就专门遣人“招泉州蒲寿庚、寿成兄弟”,<sup>④</sup>因“寿庚提举泉州舶司,擅蕃舶之利”。<sup>⑤</sup>蒲寿庚降元后,被元朝任命为福建行中书省中书左丞,元世祖下诏书于寿庚:“诸蕃国列居东南岛屿者,皆有慕义之心,可因蕃舶诸人宣布朕意。诚能来朝,朕将宠礼之。其往来互市,各从所欲。”<sup>⑥</sup>诏书中的“慕义”“来朝”,即指海外诸国对元朝的“朝贡”活动;而“往来互市”则是指单纯的贸易活动。据一位对元代海外贸易史研究有素的学者分析,元代基本不存在外国使节来华的“朝贡贸易”,而主要是由市舶司管理的中外商人之间互市贸易。元朝曾先后于泉州、庆元、上海、澈浦、福州、杭州、广州等地设立市舶司机构,通过实施进出口条令和颁发进出口公文,并对贸易品进行抽解和征税以管理海外贸易。<sup>⑦</sup>根据日本学者木宫泰彦的考察,元日间的贸易,主要是日本私商前来中国,几乎每年不断,是日本各个时代中商船驶往中国最盛的时代。<sup>⑧</sup>另一位日本学者藤家礼之助曾根据元日商船贸易的盛况而认为,“在整个镰仓时代(按:是指1185—1333年间以镰仓为政治中心的日本武家政权统治时期),我国与中国王朝没有一次官方的邦交往来,但是在经济上却可以说几乎完全纳入了中国的经济体制之中”。<sup>⑨</sup>如果说这个时期日本确被纳入中国的经济体制之中,那么这个体制决不是“朝贡体制”,只能是商民你来我往的“互市体制”。而元朝与高丽之间的经济联系,除了高丽对元朝的官方“朝贡”外,更主要的渠道则是民间经济交往。现存成书于元代高丽的汉语教科书《老乞大》和《朴通事》,皆以高丽商人来中国经商为线索,介绍中国沿途见闻以及社会生活各方面日常用语,也反映了当时高丽商人进入元朝贸易的盛况。<sup>⑩</sup>而元朝商人前往高丽的贸易则以海上交通渠道为主,北方由山东半岛所属港口出发前往高丽,南方则由庆元港和太仓港起航。<sup>⑪</sup>1975年夏在韩国全罗南道新安郡道德岛海域所发现的元朝沉船,也印证了元代东亚海洋贸易的盛况。经韩国考古学家10次大规模水下探索和打捞,除了发现一条残长为21.8米的木制结构沉船外,还发现有大量船货,包括陶瓷器、金属器、香料等船货和船员用品2万3千多件(其中陶瓷器达

① 参见漆侠《宋代经济史》,见《漆侠全集》第4卷,保定:河北大学出版社,2008年,第994—1009页。

② 参见木宫泰彦《日中文化交流史》,第238—243页。

③ 朴真爽《中朝经济文化交流史研究》,沈阳:辽宁人民出版社,1984年,第35页。

④ 《元史》卷九《世祖本纪》“至元十三年二月辛酉”条,北京:中华书局,2000年,第122页。按:蒲寿庚为阿拉伯人后裔,其先辈因经商先移居到占城(今越南中部),后迁至广州,南宋嘉定年间又从广州迁居到泉州。关于蒲寿庚事迹,参见桑原骥藏《蒲寿庚考》,陈裕菁译,北京:中华书局,2009年。该书另一译本为冯攸翻译,书名为《唐宋元时期中西通商史》,上海:商务印书馆,1930年。

⑤ 《宋史》卷四七《瀛国公本纪二王附》“景炎元年十一月”条,北京:中华书局,2000年,第633页。

⑥ 《元史》卷一〇《世祖本纪》“至元十五年八月辛巳”条,北京:中华书局,2000年,第138页。

⑦ 参见高荣盛《元代海外贸易研究》,成都:四川人民出版社,1998年,第106—126、156—168页。

⑧ 参见木宫泰彦《日中文化交流史》,第394页。

⑨ 藤家礼之助《日中交流二千年》,张俊彦、卞立强译,北京:北京大学出版社,1982年,第138页。

⑩ 参见陈高华《从〈老乞大〉、〈朴通事〉看元与高丽的经济文化交流》,见《陈高华文集》,上海:上海辞书出版社,2005年,第384—406页。

⑪ 参见陈高华《元朝与高丽的海上交通》,见《陈高华文集》,第368—383页。

20 664 件),以及 28 吨多的中国铜钱(包括唐、宋、辽、金、元、西夏等各朝铜钱)。<sup>①</sup> 根据对沉船残货遗物的考察分析,学者认为新安沉船为一艘元代福船,是在至治三年(1323)从宁波驶向日本博多港途中沉没的。<sup>②</sup> 如此巨量中国铜钱的外运,不仅显示了中国铜钱在当时日本及高丽社会经济生活的重要影响,也说明了民间“互市贸易”模式对于东亚经济体系的重要作用。

然而,明朝建立之初,就采取了禁止中国商民出海贸易的“海禁”政策,并采取“勘合”制度将海外诸国与明朝的往来严格限定在“朝贡”贸易范围内,从而使东亚地区的国际贸易转变为“朝贡贸易”的性质。<sup>③</sup> 明朝并且规定,日本十年一贡,每次始为二百人后改为三百人,由宁波登陆入境;琉球每二年一贡,每次百人至一百五十人,始由泉州后改在福州登陆入境;朝鲜则从陆路凤凰城入境,每岁三贡。<sup>④</sup> 外国朝贡使团除在入境口岸与中国商民贸易外,还可在京师会同馆进行交易。<sup>⑤</sup> 只是到明后期由于欧洲人的东来和世界市场的初步形成,中国东南沿海地区的走私贸易逐渐规模化并酿成“嘉靖倭患”,明朝才终止了日本使团的“朝贡贸易”。<sup>⑥</sup> 虽然明朝在隆庆元年(1567)于福建月港开放中国商民的出海贸易,但对于本国商民前往日本的海上贸易活动却严格禁止。<sup>⑦</sup> 不过,明朝的禁令却适得其反,中国商民违禁前往日本贸易者却日益增多。<sup>⑧</sup> 他们多借口到琉球、鸡笼、淡水、暹罗等地贸易而申请出海船引,却在出海后而转往日本贸易。<sup>⑨</sup> 究其原因,则在于到日本贸易的利润高于其他地区。<sup>⑩</sup> 显然,晚明时期中日贸易的兴盛,决不是“朝贡体系”的结果。

与明朝前期相比,清朝除在入关前就已开始朝贡贸易和边境地区定点的互市贸易外,<sup>⑪</sup>入关后的顺治十年(1653)琉球国也与清朝有了“朝贡”贸易,而日本的江户幕府则一直未奉清朝“正朔”。<sup>⑫</sup> 相反,即使是清初“海禁”期间,无论是郑成功等反清势力所控制的东南沿海地区,还是清朝所控制的地区,中国商民前往日本长崎港的贸易则一直存在。<sup>⑬</sup> 康熙二十三年,清朝正式解除“海禁”政策并设立江、浙、闽、粤四海关,使本国商民出海贸易的政策环境有了根本的改善。仅以中国商船赴日贸易而

- ① 参见崔光南《东方最大的古代贸易船舶的发掘——新安海底沉船》,《海交史研究》1989年第1期,第83—88页。王妹英《关于新安海底沉船及其遗物》,见华夏收藏网 <http://mycollect.net/blog/52406.html>。
- ② 参见崔恒洵、姚瑞恒《韩国“新安沉船”的性能分析》,见江苏省纪念郑和下西洋600周年筹备领导小组编《纪念郑和下西洋600周年国际学术论坛论文集》,北京:社会科学文献出版社,2005年,第528—536页。
- ③ 参见万明《中国融入世界的步履:明与清前期海外政策比较研究》,北京:社会科学文献出版社,2000年,第73页。
- ④ 参见申时行《明会典》卷一〇五、卷一〇六《礼部·朝贡》,北京:中华书局,1988年。
- ⑤ 参见陈尚胜《论明代市舶司制度的演变》,第55—61页;李庆新《明代海外贸易制度》,北京:社会科学文献出版社,2007年,第140—141页。
- ⑥ 参见陈尚胜《“怀夷”与“抑商”:明代海洋力量兴衰研究》,济南:山东人民出版社,1997年,第108—126页。
- ⑦ 参见李金明《明代海外贸易史》,北京:中国社会科学出版社,1990年,第65—67页。
- ⑧ 据林仁川研究,早在“嘉靖时期中国商人到日本经商已经蔚然成风”;至隆庆万历时期,“中国商人更加络绎不绝地前往日本”。参见林氏《明末清初私人海上贸易》,上海:华东师范大学出版社,1987年,第176—177、179页。
- ⑨ 万历中期曾任福建巡抚的许孚远在奏折中陈述:“同安、海澄、龙溪、漳浦、诏安等处奸徒,每年于四、五月间告给文引,驾使鸟船称往福宁卸载,北港捕鱼,及贩鸡笼、淡水者,往往私装铅硝等货潜去倭国,徂秋及冬,或来春方回。亦有藉言潮、惠、广、高等处采买粮食,径从大洋入倭,无贩番之名,有通倭之实。”参见许孚远《疏通海禁疏》,见陈子龙等辑《明经世文编》卷四〇〇,北京:中华书局,1962年,第4434页。
- ⑩ “近奸民以贩日本之利倍于是吕宋,寅缘所在官司擅给票引,任意开洋,高桅巨舶,络绎倭国。”参见《明实录·明神宗实录》卷四七六“万历三十八年十月丙戌”条,台北:中研院历史语言研究所,1965年。
- ⑪ 关于清朝与朝鲜之间的贸易,参见张存武《清韩宗藩贸易》,台北:中研院近代史研究所专刊第39种,1985年。
- ⑫ 陈尚胜《试论清朝前期封贡体系的基本特征》,《清史研究》2010年第2期,第86—94页。
- ⑬ 关于郑成功反清势力所主导的中日贸易,参见陈东有《郑氏集团在中国海洋社会经济发展史上的地位》,《江西师范大学学报》1997年第4期,第50—53页;关于清朝海禁期间的对日本贸易问题,参见朱德兰《清初迁界令时中国船舶海上贸易之研究》,见中国海洋发展史论文集编委会主编《中国海洋发展史论文集》第2辑,台北:中研院三民主义研究所,1986年,第105—159页;陈尚胜《清初“海禁”政策期间(1646—1683)海外贸易政策考》,《文史》2004年第3辑,第135—147页。



论,1684—1722年间的年均航日贸易船约在70艘左右。<sup>①</sup>此后,因受日本限制中国商船赴日数量的影响,每年驶往日本长崎的中国商船数量也未间断,并时有超过所限数量。<sup>②</sup>一位中国学者在对16—19世纪的东亚海域贸易考察后认为,中国海商在16—18世纪的东亚贸易上占有优势,但进入19世纪以后华商的优势已不复存在。<sup>③</sup>而中国商人能够在16—18世纪的东亚海域贸易占据优势,具体因素则有:中国与周邻国家之间不平衡的市场需求倾向(周邻国家依赖中国的生产品,中国依赖周邻国家的原料品);中国市场的封闭性也使中国海商长期享受这个市场的独占利润;华人的散居网络又为中国海商创造了外部贸易条件;而江户幕府对日本商人的锁国政策以及欧洲人的大规模经营不能发挥效率也成就了中国的海商优势。但进入19世纪以后,除了华人的散居网络因素继续存在外,其他三个因素消失,中国商人在东亚海域贸易的优势已不复存在了。它也表明,16—18世纪的东亚贸易网络中,占主导地位的是中国商人所进行的“互市贸易”,而不是由清王朝所主导的“朝贡贸易”。

概而言之,从中国古代海外贸易史的长时段观察,东亚贸易体系(东亚地区海洋贸易网络)肇始于唐后期的登州港,缘于安史之乱后唐朝中央控制能力的下降和山东沿海地方藩镇势力的扩张,根基于跨海贸易商人与地方政府及官员的经济利益需求。也就是说,它的最初形成恰恰是唐朝封贡体制衰落的结果。而宋、元、清诸王朝所持允许本国商人出海贸易政策和由市舶司制度为主导的互市贸易体制,则支撑了东亚贸易体系的不断成长。因此,以“朝贡贸易”或“朝贡体系”论来说明东亚贸易体系形成的机制,或者以它作为东亚经济体系的表征,从中国海外贸易史角度来说则难以成立。其实,即使是日本对于宋朝、元朝以及清朝政权,也没有“朝贡”的事实,遑论“朝贡贸易”。而明清时期琉球王国对于中国的“朝贡贸易”以及它所带动的琉日贸易和琉鲜贸易甚至琉球与东南亚地区贸易,如果从当时东亚海洋贸易总量角度考虑,它在这个结构中也难以构成主体。或许,“朝贡贸易”论虽然看到中国因素对于东亚社会发展之影响,但却过于放大了“朝贡”行为对于东亚经济的作用。

(责任编辑:王丰年)

① 参见朱德兰《清开海令后的中日长崎贸易商与国内沿岸贸易(1684—1722)》,见张宪炎主编《中国海洋发展史论文集》第3辑,台北:中研院中山人文社会科学研究所,1989年,第369—415页。  
② 参见刘序枫《清代的乍浦港与中日贸易》,见张彬村、刘石吉主编《中国海洋发展史论文集》第5辑,第187—244页。  
③ 参见张彬村《十六至十八世纪华人在东亚水域的贸易优势》,见张宪炎主编《中国海洋发展史论文集》第3辑,第345—368页。本文认同张彬村的分析,并补充了周邻国家的相关因素。

## ABSTRACTS

### Case Studies of *The New Young Man at Ministry of Organization's Editing*

Li Pin

The editing of *The New Young Man at Ministry of Organization* wins its fame in the modern history of Chinese editing and publishing for its conscious intensification of anti-bureaucracy theme, and its embodiment of the editing pursuit of Qin Zhaoyang, People's Literature's executive editor-in-chief. After Mao Zedong's proposal of public criticism, China Writers Association persisted in editing reason, discussed related theoretical and practical problems in the form of panel, and brought forward the title of *unknown heroes* for editors, which means a milestone in the modern history of Chinese editing principles.

### The Real Meaning of Zhu Guangqian's Beauty Is the Unification of Objectivity and Subjectivity——to Discuss with Mr. Huang Yingquan Concurrently

Wan Xiaoping

Zhu Guangqian's Beauty was the unification of objectivity and subjectivity is based on the anti-metaphysics of modern philosophical aesthetics. He opposed to treat the heart and object with substantiation, and thought that the definition of subjective and objective are relative, the real meaning of beauty was to eliminate the difference of subjective and objective, and to reach the same of heart and object, especially the same. Mr. Huang Yingquan thinks that Zhu Guangqian's Beauty was the unification of objectivity and subjectivity is subjective, the reason is that his whole thinking method is old ontology. His analysis to Zhu Guangqian's Beauty is the unification of objectivity and subjectivity is static, not dynamic. And his reasoning involved soul and image are not accordance with Zhu Guangqian's intention. His incarnate thinking makes him to separate aesthetic and aesthetic feeling, which is the root of his wrong conclusion.

### A Post-Evaluation for China's Eleven Five Year Plans

Yan Yilong, Hu Angang

Five Year Plans (FYPs) have served as important development tools in China, stipulating development strategy and development targets at different time period. This paper adopts quantitative goal-oriented approach to evaluate the 11 FYPs since 1953. The 1st is a highly successful plan during the planned economy; the 2nd was blindly pursuing extremely high targets ending with a total failure; the fourth was from the 3rd to the 5th which were completed in an average level. FYPs in the transition and market economy period have much better achievement than those in planned economy period, and their performances are generally better than those in planned economy period; the performance of Five-Year Plan has reached the highest level by the 11th Five-Year plan.

### Empirical Studies on the Economic Support of Emigrant to the Aged in Developing Rural Areas——Take Zhongzhai Brigade of Yidu Village in Defang Count as an Example

Zhang Shengrong, Nie Yan

Emigrating raise the income of emigrants, their economic support for rear aged should raise too. However, the finding of zhongzhai brigade is different. The possibility of attending and economic support the aged got was reduced at the same time; there are two reasons playing important role to the lower support lever, for one thing, the world of emigrants have changed; for the other, the raising income of emigrants have not go critical.

### Formation of East Asian Trade System and Decline of Tributary System——Dengzhou Port of the Later Tang Dynasty as the Center

Chen Shangsheng

Tributary system is a theory that overseas scholars used to interpret how ancient China played a key role in East Asian trade system. However, this paper has shown that East Asian trade system initially originated from the economic interest drive of Jiedushi of Zi Qing Town after *Anshi rebellion*. Because he controlled the international right of the Tang Dynasty exchanges with Silla and Bohai, it began to appear smuggling trade among Tang Dynasty, Silla and Bohai with the Dengzhou port as the center. After the Lee separatist forces of Zi Qing Town ended, the maritime trade, which was dominated by Jang Bogo among Dengzhou, Silla and Japan, formed a large scale. After the period of the Five Dynasties and Song and Yuan Dynasties, along with the establishment of *mutual trade system* which centered on Shi-bo-si system, East Asian maritime trade network also continuously developed. From the long period of history, tributary system theory can neither be regarded as the character of East Asian trade system, nor explain the formation mechanism of East Asian trade system before modern times.