1. **随着宋代造船和航海的发展，宋人对海洋的认知较此前发生了怎样的变化？**

**（1）宋代海洋贸易的原因**

有宋一代，因辽、金压迫北疆，而西夏又阻断西域，贸易掉头转向海外。于是乎，下海！下海！使海域大开，塞翁失马竟然开启了大航海时代。

南渡后，宋高宗从海路逃到温州，在江心屿上望海潮，望了数月，猛然开窍，发现“市舶之利最厚，所得动以百万计”，更何况，天子府库取之于民终究有限，不如向外商取用，也许无穷尽。一到临安，他便号召对外开放，且向海外招商，不光以招商引资为基本国策，更以开拓海疆为发展战略。

**（2）宋代航海的规模**

从那时起，中国人就与阿拉伯人一道，控制了印度洋的海权，宋高宗鼓励海商打造海船，购置货物到海外贸易，还在海岸线上，每隔30里，就建立一个灯塔导航系统，引导航行的海船，并请商人协助，组成了一支舰队，这支舰队，足以取代阿拉伯人在印度洋上长期掌握的制海权。

南宋时期，朝廷全力经营海洋，使得“陶瓷之路”的分布范围比“丝绸之路”不知要大多少倍，贸易顺差也不断扩大。《建炎以来朝野杂记》提到“渡江之初，东南岁入不满千万”，而那时浙、闽、广三市舶司收入已达两百万贯，占了五分之一。南渡之初，高宗捉襟见肘，可不久，经济就恢复了，国土虽然丢了一多半，但财政收入却接近北宋最好的时候，到了孝宗朝，就已经全面超越北宋了。

　　很显然，这是海外贸易带来的成就，国土上的损失，通过贸易顺差得到弥补了。

　　那时，浙东沿海一线，是王朝的生命线，这一线的港口，也就成了王权的命门了，最重要的命门有两个，一在明州今宁波，另一在温州。

　　明州经金兵焚城之劫，已然废墟。温州似有天佑，金兵至台州，已是强弩之末，势疲而返，温州无战事，繁华犹存。

　　宋时期，温州一年就要造出600多艘大船，当时可谓数一、数二。更早，则有三国时期的东吴，建立过官营的大型造船工场，从那时起，便成为中国南方三大造海船基地之一。而江心屿，从来就是航标岛，其东、西两塔，华灯高照，为海船出入导航。此外，它还是避风港，为避风浪，船泊于此，举行祭风仪式，祈求风平浪静，然后，“大船数百艘，乘风挂帆，蔽大洋而下”……

**（3）宋代航海的局限**

　　但南宋航海，多为商船，其目的在于经商，所以“以巨商为纲首、副纲首”，与后来的郑和下西洋以官船而非商船，以官员而非商人不一样。海舶多大船，可载数百人，因海外多盗，船大人多势众才敢航海；另外，当时南洋岛国虽无商税，但贿求繁多，名目为“献送”，不论货物多寡，一律都得“献送”，所以跑一趟小船不利。

船大不畏风浪，就怕搁浅，所以常用“鬼奴”，指黑人，他们善游，入水可不瞑目，一旦船漏，即命“鬼奴”手持刀絮，泅水补之。还有一种“舟师”引航，只要取海底泥闻一闻，他便知船泊何处，至于夜观星，昼观日，阴雨的日子看指南针，已是常规。尤其用针路辟航道，替星象之后，航海之人便把星空留给了信仰，因而重番僧，遇难则祷。

**（4）宋代皇帝招徕海外贸易的行动**

987年，北宋雍熙四年，宋太宗“谴内侍八人赍敕书金帛分四纲，各往海南诸蕃国勾招进奉，博买香药、犀牙、真珠、龙脑；每纲赍空名诏书，于所至处赐之”。十世纪的宋朝皇帝跟十八世纪的英王一样，派遣特使分赴海外，招徕贸易。南宋时，宋高宗也说，“市舶（海上贸易）之利颇助国用，宜循旧法，以招徕远人，埠通货贿。”跟诸邦展开海上贸易，乃是宋王朝的“旧法”。

绍兴年间，有一位叫蒲亚里的阿拉伯商人娶了中国仕女为妻，在广州定居下来，高宗皇帝叫地方政府“劝诱亚里归国”。是宋朝不欢迎阿拉伯商人吗？不是的。而是因为，蒲亚里在中国定居后便不再从事外贸了，宋政府希望他回国去招揽蕃商，“往来于运香货”。当时的西欧在蛮族的统治下，退回到以物易物的自然经济状态，要不然，中英贸易难说不会提前八百年展开。

宋政府也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”（但不允许“擅载外国入贡者”，宋王朝轻朝贡、重通商的近代品质，从这里可见一斑）。对在海外招商做出大贡献的海商，宋政府还会赐予官职。当时整个大宋国的海岸线，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，都对外开放，与西洋南洋诸国发展商贸。宋人描述说：“岭以南，广为一都会，大贾自占城、真腊（今柬埔寨境内）、三佛齐、闍婆，涉海而至，岁数十柁。”这是广州港繁华商贸的写照。泉州港的繁荣不让广州，“泉南地大民众，为七闽一都会，加以蛮夷慕义，航海日至，富商大贾，宝货聚焉。”

（5）中国古代的贸易系统（宋代君主的海洋观念转变）

在过去二千年中，中原王朝与海外诸邦的贸易关系，大体上被纳入两个系统中：朝贡系统与互市系统。互市是指两国平等、互利的通商；朝贡则是中原王朝安排天下秩序的机制，其中也包含了国际贸易的功能。从本质上说，朝贡贸易是一种具有“双重不平等”的商贸关系：诸邦向天朝纳贡，中国获得四夷宾服、万国来朝的政治荣耀。这是政治上的不平等：天朝高于诸邦。经济上的不平等则反过来：中原王朝给予诸邦的回赐，其价值远远大于朝廷收到的贡品，诸邦在政治象征意义上表示臣服，但在经济上则得到了巨大的实惠。

所谓“万国衣冠拜冕旒”的朝贡贸易固然可以满足中原王朝的政治虚荣心，但在经济收益上则是得不偿失的，用宋代苏轼的话来说，“朝廷无丝毫之益，而远人获不赀之财”。

不过这样的朝贡贸易格局在宋朝悄然发生了变化。宋政府对海外贸易采取了务实思路，对朝贡贸易加以抑制。如宋真宗大中祥符九年（1016），朝廷听从广州官员的建议，立法限制各国朝贡使团的规模：“每国使、副、判官各一人，其防援官，大食（阿拉伯帝国）、注辇（印度半岛古国）、三佛齐（苏门答腊）、闍婆（爪哇）等国，勿过二十人；占城（印度支那古国）、丹流眉（马来半岛古国）、渤尼（文莱）、古逻（奎隆）、摩迦（麦加）等国，勿过十人。并来往给券（通行证）、料（物资）。广州蕃客有冒代者，罪之”。南宋时，高宗下令商船不得“擅载外国入贡者”，否则将处以“徒二年，财物没官”的惩罚；宋孝宗也有回绝朝贡的诏令：“比年以来，累有外国入贡，太上皇帝冲谦弗受，况朕凉菲，又何以堪？自今诸国有欲朝贡者，令所在州军以理谕遣，毋得以闻。”

与此同时，宋王朝对民间的互市表现出前所未有的兴趣。宋朝君主相信，“市舶之利最厚，若措置得当，所得动以百万（贯）计，岂不胜取之于民？朕所以留意于此，庶几可以少宽民力。”宋人将从海路进行的互市称为“市舶”，发达的市舶，可以让政府获得丰厚的商税收入，何乐而不为呢？也正因为这样，宋王朝有意弱化了经济上得不偿失的朝贡贸易  显然，如果海外诸国得以朝贡的名义来华贸易，势必冲击民间的外贸总量，进而影响到朝廷的抽税。这是宋王朝不希望看到的。

**（6）宋代航海的制度支撑**

宋王朝先后在广州、泉州、杭州、明州、密州等重要港口城市设立“市舶司”，负责抽解（抽税）、博买部分进口商品、维护港口、发放“公凭”（贸易许可证）、禁止走私等事务，职能相当于今日的海关；又在秀州、温州等港口设立二级机构“市舶务”，还在一些县镇设置三级机构“市舶场”。海商只要到这些机构登记，领取“公凭”，便可以贩运商货出海。

宋政府非常注意保护来华蕃商的利益。南宋建炎元年（1127），高宗下诏：“有亏蕃商者，皆重置其罪。”绍兴十六年（1146），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。

为保护海上贸易与商人安全，打击海盗，宋政府还在广州、泉州等港口设立“望舶巡检司”，在海面上置寨兵。这应该是世界上最早的保护商贸的海上护卫队吧。广东近海的溽洲岛，便有寨兵哨望、守卫，商船每次行使到溽洲岛附近的海域，“则相庆贺”。为什么？因为这意味着安全了，这时候，“寨兵有酒肉之馈，并防护赴广州”。每一年，当来华贸易的商船准备离港归国时，宋朝的市舶司都会拨一笔巨款（约三千贯），设宴相送，请他们明年继续来华贸易。宴会非常盛大，“番汉纲首（相当于船长）、作头、梢工人等，各令与坐，无不得其欢心”。

**（6）宋代造船业的发展**

凭着遥遥领先世界的造船技术（宋朝船坞造出的多桅船，桅杆装有转轴，可以自由放倒、竖起，其中用于远洋航行的木兰舟，“舟如巨室，帆若垂天之云，柂长数丈，一舟数百人，中积一年粮，豢豕酿酒其中”，船舱之内可以养猪；还有更大的巨船，“一舟容千人，舟上有机杼市井”）、指南针技术与丰富的航海经验，宋朝海商将他们的商船开至南洋群岛，穿过马六甲海峡，驶入孟加拉湾，然后入印度洋，经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，或越过苏伊士地峡入地中海。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，已成了大宋商船的天下。

宋人航海的优势在于：用上了罗盘针，可以在茫茫大洋上作经纬定向与定位；海轮用隔舱技术造成，舱壁用双层松木板料，一舱破损漏水，对邻舱无影响，可以持续远航；能够绘制“海图”，熟悉航线，还知道利用海洋信风与洋流往返。南宋赵汝适著《诸蕃志》中的海图，不仅标出了南海诸岛的位置，而且标出了南洋诸国的位置。

1. **宋代海上贸易的商品**

从海外诸邦进口大宋的宝货，多是珍珠、象牙、香料、药材、胡椒等天然产品，而从大宋出口至诸蕃的商货，则主要为陶瓷、丝绸、纺织品、茶叶等手工业制品，这完全是发达经济体与落后经济体之间的贸易结构。每一年，宋朝市舶司从海上贸易中抽税近二百万贯，以百分之十的税率计算，可以推算出，宋代每年的进出口总额约为二千万贯。

1. **宋代对于海外商人的态度**

宋王朝以开放的胸襟鼓励海外诸国来华贸易，也欢迎远人在华定居。我们现在都认为唐朝具有高度开放的气度，却不知道宋朝的开放性半点不亚于大唐，如果不是超过的话。

在北宋的汴京，有犹太人的聚居点，宋人将他们信奉的犹太教称为“一赐乐业”，即“以色列”的音译。在泉州与广州等口岸城市，则生活着大批阿拉伯人，当地的姓蒲之人，很有可能便是阿拉伯商人的后裔。“蒲”即阿拉伯语“阿卜”的发音。广州还有很多来自东南亚与东非的黑人，他们是被蕃商当成奴隶贩卖到中国的。据宋人朱彧的《萍州可谈》记载，“广中富人多蓄鬼奴，绝有力，可负数百斤。色黑如墨，唇红齿白，髮鬈而黄。”黑人在宋代中国虽为奴仆，但际遇比后来在美洲白人那里好多了。

宋政府还在泉州、广州等港口城市设有蕃坊，供外国商人居住。蕃坊自选蕃长，实行自治，他们的生活习惯、风俗、宗教信仰乃至法律，都获得宋政府的尊重。宋政府又在蕃商集中居住的城市修建蕃学，如北宋“大观、政和年间，天下大治，四夷响风，广州、泉州请建蕃学”，供蕃商子弟入学读书。八百年后马戛尔尼使团向乾隆提出的请求，完全没有超过宋代已施行的开放政策。

宋朝的法律明确保护在华蕃商的财产权、遗产继承权。南宋乾道年间，一位真腊商人不幸死于明州，留下巨万遗产，却没有亲人在侧。当时有吏人提出将这笔遗产没收入官。明州政府不同意，而是“为具棺敛，属其徒护丧以归”，将商人的遗体与遗产送回他的国家。真腊国王很受感动，致谢说：“吾国贵近亡没，尚籍其家。今见中国仁政，不胜感慕，遂除籍没之例矣。”宋朝也允许蕃商跟华人通婚，前面提到的阿拉伯商人蒲亚利在绍兴年间“至广州，有右武大夫曾纳利其财，以妹嫁之，亚里因留不归”。还有一部分蕃商被吸纳进政府当官。

1. **宋代对海洋范围的认识**

南宋，明确指出了“东海”的海域范围，以及东海与南海的地理分野。宋代同时也明确指出了西海和北海的虚指。汉唐时期曾把李陵牧羊及霍去病远征匈奴所至“翰海”（今贝加尔湖）称为北海，也把中国人西到的地中海或里海称为西海，试图坐实西海和北海的所指，但并非确定的看法，皆为附会“四海”。洪迈解释四海道：“北至于青、沧，则云北海。南至于交、广，则云南海。东渐吴、越，则云东海，无有所谓西海者。”其实宋人很清楚，不仅西海无有实指，青州、沧州之北当然也没有实际海域的北海。也就如宋人所说“其西、北海远在夷貊，独即方州行二时望祭之礼”。宋人望祭西海和北海神就是表明了西海和北海的虚指。

以上所言四海的虚实观念和东海、南海地理分野的明确是唐宋时期的一大变化。另一方面，唐宋稳定时期四海神的祭祀和册封，将四海正式纳入本王朝的天下秩序也是一个显著变化。唐代天宝十载正式册封四海神为王，“封东海为广德王，南海为广利王，西海为广润王，北海为广泽王”，并派“太子中允李随祭东海广德王，义王府长史张九章祭南海广利王，太子中允柳奕祭西海广润王，太子洗马李齐荣祭北海广泽王”。将“四海”纳入“中国”天子的统治版图。宋代是中国航海活动空前发展的时期，官方的海洋知识一方面仍然坚持“四海”观念，另一方面对东海和南海的认知大为丰富。宋代继承隋唐制度，册封四海神，并举行祭祀。立春日于莱州祀东海，立夏日于广州祀南海，立秋日于河中府祀西海，立冬于孟州祀北海。因西海和北海皆无实指，因而分别就河渎庙和济渎庙望祭。祭祀是为了显示宋朝“布润施泽，功均迩遐。我秩祀典，四海一家”。

南宋莱州陷入金朝境，宋高宗朝祭岳镇海渎时，对东海神实行望祭。另一方面，金朝于大定四年（1164）举行岳镇海渎之祀，各“就本庙致祭，其在他界者遥祀”，其中立春日祭东海于莱州，立夏日望祭南海于莱州，立秋日望祭西海于河中府，立冬日望祭北海于孟州。“其封爵并仍唐、宋之旧”。金朝的目的显然是宣称自居正统。这是宋朝不能坐视的。于是乾道五年（1169）宋正式在明州设东海神本庙，举行祭祀，不再称望祭。这有将“东海”纳入南宋辖域的重要政治意义。

宋代沿袭册封四海王的做法，将四海王置于宋朝天子的政治体制内，以表示宋朝统驭四海。虽然宋代已经对四海虚实和分野有了明确的认识和区分，但作为“天下”构建的四海信仰在宋代以后仍长期存在。

1. **宋代海洋知识的进步**

宋朝也“如先朝故事”，相关礼宾机构的官员的重要职责之一向使节搜集海外信息，当外夷朝贡使节至，则“委馆伴使询其道路、风俗及绘人物衣冠以上史官”，“图其衣冠，书其山川风俗”，“询问国邑、风俗、道途远近，及图画衣冠、人物两本，一进内，一送史馆”。沿边有关机构和市舶司也有此职责。宋哲宗朝令，对诸蕃初入贡者“合属安抚、钤辖、转运等司体问其国所在远近大小，与见今入贡何国为比”。宋徽宗朝规定，使节入宋，“市舶司自合依《政和令》询问其国远近、大小强弱，与已入贡何国”。官方从境外使节获得的其国道里远近、风俗政情等信息会进入史馆，成为修纂《国史》的材料来源。

宋代市舶司搜集海外信息的职责。赵汝适担任福建提举市舶时十分重视向海商了解信息，“询诸贾胡，俾列其国名，道其风土，与夫道里之联属、山泽之蓄产，译以华言，删其秽渫，存其事实”，综合史传典籍，写成《诸蕃志》。可知该书主要反映了民间海商的海洋意识和海洋知识，关注的主要是航路、物产、市场、风土、货物等与商业贸易直接相关的海外诸国信息，记录中国往各国的航路、季风；中国商人在海外能购买的诸国出产商品；各国贸易政策和商品市场状况；各国政治制度、社会风俗；中国商人到各国可出售的商品。皆为中国海商到各国贸易必需的商业知识。可以说，《诸蕃志》就是一部海外贸易的商业指导书。《诸蕃志》作为市舶司向民间海商搜集的海外信息，定被官方机构收录，成为官方海洋知识的来源。陈振孙《直斋书录觧题》和马端临《文献通考·经籍考》都著录了《诸蕃志》。该书的记载成为了官方海洋知识的重要来源。

民间对海洋季风、洋流、潮汐，以及近海航路等方面的知识经验积累也成为官方海洋知识的来源。宋人对海洋潮汐已有深刻认识。《宣和奉使高丽图经》、《咸淳临安志》、《淳祐临安志》都记载了对潮汐规律的观察，并用阴阳学说对潮候规律加以解释。此以近海航路为主要事例。宋代对山东至广东的近海航路已有明确记载。而密州到长江口的近海航路，颇多暗沙，须用平底船，准确掌握潮候和航道才能航行。大洋、外洋航路径直，但有“风涛不测之危”。里洋航路沿海岸航行，“旷日持久，迂回缓行”，且需“缘趁西北大岸，寻觅洪道而行，每于五六月间南风潮长四分行船，至潮长九分即便抛泊，留此一分长潮以避砂浅，此路每日止可行半潮期程”。“一失水道，则舟必沦溺，必得沙上水手，方能转棹”。必需经验丰富的民间水手才能航行。

1. **以市舶制度和漕粮海运为中心，思考宋元时期海洋经略与国家财政之间的紧密关联。**

（1）元代的海洋经略 ：南北海运航线 + 海上丝绸之路

1. 元代南粮北运与海运制度的建立

元代海运指的是元朝政府组织的从江、浙、闽沿海至天津口岸的海上粮食运输。所谓“海运之法，自秦已有之，而唐人亦转东吴粳稻以给幽燕，然以给边方之用而已。用之以足国，则始于元焉 ”这句话相当准确地指出了元代海运的重要地位和独特价值，即元代海运不仅用于军事用途，更与国计民生密切相关，是南粮北运和南北贸易的重要依托。蒙元时期的 航海知识、造船技术，海外贸易的制度、港口、航线、贸易对象、贸易内容等等， 大多是继承南宋而来。元廷的独特之处在于，更加旗帜鲜明而积极主动地充分 利用海洋运输的便捷，开展大规模海运和海外贸易。终元一代，形成了以海运为 主、河运为辅的漕运格局。

2. 延续并发展了海上丝绸之路的繁荣

蒙元王朝不仅发展南北海上航运，更以军事力量为后盾，积极发展海外贸易。一方面，屡次遣使海外诸国，采取多种形式与其保持贸易往来 ；另一方面， 鼓励民间海外贸易。 虽然元代也曾有过短 暂的海禁，但很快就废止了。与其他朝代相比，元廷的海洋政策是最为开放的.在唐、宋海外贸易的基础上，元代更为积极地鼓励海外贸易，海外交通贸易的范围、规模及影响力度均超越前代。元代的海外航线，北至日本诸岛，经海南， 南下东南亚、印度洋各地，包括锡兰（今斯里兰卡）、印度、波斯湾和阿拉伯半岛，甚至达到非洲的索马里亚，延续并进一步繁荣了著名的海上丝绸之路。日本学者杉山正明认为，忽必烈为首的蒙元王朝继承了南宋的造船能力、航海技术及海洋相关的知识信息等，开始有意识有计划地打造海洋帝国，使得蒙元帝国具有了游牧国家、农耕国家与海洋国家的性质。或许我们可以说，在“大航海时代 ”到来以前，元代的航海技术与海洋贸易的繁荣程度代表着当时世界海洋文明的最高水平，更是中国历史上海洋立国的巅峰。这为元人的海上游历提供了得天独厚的时代条件。

1. 元代海洋和国家财政

与唐、宋相比，元朝海外贸易的范围进一步扩大，贸易规模增大，贸易形式更为多样化。与此同时，元政府非常重视海上对外贸易，对海外贸易的管理也比前朝更为制度化和正规化。元王朝制定的内容丰富、体例严密，堪称中国古代对外贸易法的典范。于是，元朝成为我国海洋大发展的历史性重要时期，14 世纪中国浓厚的重商主义与同时期欧洲地中海沿岸的商业精神交相辉映，有过之而无不及。

①货币

交换的基础——元朝宝钞作为元政府发行的全国通行的货币，在国际贸易中亦能通行，影响南洋、波斯、甚至欧洲等地。地跨欧亚的元朝大一统帝国形成后，统治者非常注重从世界范围认识自己，在政治、经济、外交等方面都秉承着对外开放“四海为家”的意识，一直与他国开展主动、频繁的对外交往。

②主体

元朝中央政府一直致力于有效地控制海外贸易，因此它的官方海上对外贸易主体非常有特色，分为使臣、斡托和官本船三种：

元朝国力强盛，朝廷除了对朝贡贸易加强管理之外，还经常派遣使者到海外采办奇珍异宝。整个元朝，中央政府派出的使臣足迹遍布海外诸国，远达非洲，在中国古代历史上都是罕见的。元朝的法律详细规定了使臣出海进行对外贸易的法定程序：使臣由皇帝赐予诏书，佩戴牌符，提供专用驿马；出海港口地方政府必须提供船只，支付使臣航海过程中的粮饷；使臣的法定职责就是为皇室收罗各地珍奇异宝。

元代斡脱商人中的贷官权，是专门为政府经营海上对外贸易的商人。他们作为蒙古皇室的御用商人，常为西域色目商人，不同于一般海商，享有各种特权，是官营海上贸易的特殊合法主体。斡脱商人打着官府经商的招牌，贩运违禁物品，牟取超额利润，营私自肥。

官本船作为海外贸易主体，是元朝官方海外贸易的一大创举。海上对外贸易由政府垄断，实行官商合营模式。其中，船和本钱都由官府提供，并由官府挑选商人进行经营，出海利润七三开。同时，为了保证官本船法的顺利实施，元政府实施海禁，禁止私人下海贸易。

③海上外贸船舶管理及其税收

元朝的商船出海必须持有市舶司发给的公据（大船）、公凭（小船）公据和公凭必须包含法定内容，加盖关防才能放行，同时它们并不是简单的许可证，要求商人在国外购买舶货时一一记录，作为回国后抽分的依据。出海船舶雇佣的船员必须在市舶司登记，并相互作保。法律规定舶商在申请公凭和公据的时候，必须有保舶牙人作保，此间，牙人作为中国古代传统贸易中的第三方公证人，开始承担鉴定船员人数、船只大小、所买货物以及去往何处等内容的职责，是我国早期进出口商品检验的萌芽形态。

而对于关税，元朝所有海外贸易的货物必须进行“抽分”。进口税、出口税、舶税、转口税等，构成了元朝完善的市舶税收体系。在管理进口货物税收的同时，市舶司还负责沿海贸易。元初，国货与蕃货在征税的税率上是相同的，这是因为元政府认识到必须采用国家干预，才能既防止国货大量低价流出、又增加进口商品的数量。国货、蕃货抽分有别的税收制度，充分体现了元朝市舶税制的经济杠杆作用，对调整进出口货物的价格和比例有着重要意义。

官员和商人为了逃避抽解，常常会隐匿舶货或在中途转移和出售。元政府为了加强管理，严惩走私行为，对使臣、民商、外商出入境都作出了相应的法律规定，而且对于徇私枉法或渎职的市舶官员，也细化了相关的法律责任：除市舶官员外，还要派出与市舶业务无关的官员监督和复核，不得亏官损民，并不许现任官府权豪势要人等假借他人之名购买。对于故意纵容商船不前往原发舶港抽解的市舶司官员，决杖五十七下，并撤销其职务，同时相关舶商、船主、纲首、事头、火长也要各杖一百七下等等。

④渔业和盐业

渔业和盐业是海洋经济的重要组成部分，也是沿海居民赖以为生的传统职业。据《元史》等文献记载，元代海洋渔业相当发达，一些珍稀物品（如鲨鱼皮）还被作为土贡送往大都。东南地区有漫长的海岸滩涂，长期以来就是海盐的主要产区。元朝继承宋代的沿海盐场，积极改进制盐技术，努力提高海盐产量，通过专卖体制，获得巨额收入，“国朝定煮海之赋，倍于前代，邦用是资”。

1. 宋代市舶制度：中央控制的强化和经济地位的确立

宋朝市舶官制的演变大致经历了三个时期，它反映了对海外贸易的控制逐渐强化的过程。

1.“州郡兼领”时期：宋初至元丰三年，唐末中央衰微，藩镇势力坐大，对外贸易的巨额利润促使藩镇攫于手中，广州市舶使便多“以帅臣领之”。后“帅臣兼领”渐成定制。五代时中央集权瓦解，市舶贸易完全为东南沿海割据势力所控制。宋朝建立后，继承唐末、五代旧制，实行“州郡兼领”。市舶最高长官一般称市舶使，多由知州兼任。但是，宋初行“州郡兼领”，并非照搬唐末、五代旧制，而是有所变革的，即除了“以知州为使，通判为判官”外，又命“转运使司掌其事”。北宋初转运使虽然品位很低，却是“代联亲行”的使臣。它的特点是事无大小，“悉条以上达，及专举刺官吏之事”，代表皇帝监督州郡，同时又负有将州郡财赋转运朝廷的重任，故又称“漕臣”。转运使参掌市舶事务已初见端倪。

2.“漕臣兼领”时期：这是宋代市舶司官制的一次重大变革，它是向专职管理制度发展的一种过渡形态。神宗时的转运使虽然已经演变成为督治一路的长官，但仍保有“代天子巡狩”的使臣性质。宋神宗利用转运使专门推行《市舶法》，因此“漕臣兼领”不同于“州郡兼领”，它不再是地方兼管的制度，在转运使主持下，市舶司直接听命于中央，从而加强了朝廷对市舶的控制。而从此以后，市舶司开始形成独立管理体系，其内部分工非常明确、具体和专业化。

3.“专置提举”时期：即由朝廷派人担任专职的提举市舶，进一步将市舶司置于朝廷的直接控制之下。实际上市舶司成为中央的派出机构，故有“朝廷之外府”之称。专置提举之后，市舶司的机构更加完善,职能也更加强化，形成了中央控制下的专职管理体制，标志着封建政权对市舶贸易管理专门化、正规化的基本完成。

4.市舶司的经济职能：抽解、禁榷、博买

作为管理海外贸易的机构，对海外进口货物实行抽解、禁榷、博买是市舶司的主要经济职能，有宋一代，抽解、禁榷、博买制度不断沿革变化，对宋朝财政和海外贸易的发展有着直接影响。

所谓“抽解”，即市舶司对进口货物征收的一种实物税，它按贩到船货的一定比例抽收，故又称“抽买”。概括起来，抽解制度大抵有两项特点：（1）粗色、细色税率有别：由于舶货种类不同，价值差距很大，这就给市舶官吏以挟私取贵的机会。在全国统一税率，具体的办法是将舶货分成粗细两类，分别征以不同的税率，在一定程度上减轻了海商受到的盘剥自《市舶法》颁布，对粗色、细色货物区分抽解既成定制。（2）税率经常更改：从北宋淳化二年到神宗熙宁初年，市舶司的抽分是下降的，即从太宗朝的“抽解二分”到真宗、仁宗时的“十算其一”，最后到神宗初的十五取一，下降的幅度是可观的。自徽宗开始，政治糜烂，财政更加倚重海外贸易，统治者为满足自己的骄奢淫逸，遂破坏了元丰时“旧法抽解既有定数，又期纳税，使之待价”的“招致四方”，恢复了熙宁以前的“十取其一”的抽解制度。

宋代还有禁榷之制，即禁止舶货的私人买卖，而由官方垄断经营。禁榷范围，因时而异。

博买，属官市的另一种，是强制性的收购，即对禁榷物之外的“放通行药物”规定一定的比例由官方收购。

（4）宋代市舶制度与国家财政

宋政府在一切可以设司获利的港口都设了市舶司。除广州外,还先后于泉州、 杭州、明州设司,并于温州、华亭县、通惠镇、江阴等处设市舶务或市舶场。市舶司经济地位的提高还表现在促进了海外贸易的发展。先从贸易货物种类看，北宋初,禁榷品八种,放行贸易品三十七种,合起不满五十种。至绍兴十年裁定,合起发运京师的细色物七十种,粗色一百一十种,还有过于笨重,在市舶司所在地出售 的一百四十种,较之北宋初增加了数倍。再从贸易数量看,以香料为例,《中书备对》载:明、杭、广“三司三年出卖乳香入钱八九四七一九贯三0五文,“其中熙 宁十年就收人三十一万贯之多。乳香仅是禁榷货物的一种,加上其他禁榷物的博买,可以想见宋代市舶司的营业额是相当可观的。

宋代市舶司较唐代更加完善和发展，同时由于宋代是一个积贫积弱的朝代，财政常常拮据。其收入主要来自东南地区，然“东南之利,舶商居其一”。由于“市舶之利颇助国用”，所以宋置市舶司“掌市易南蕃诸国物货航海而至者”，“掌番货海舶征榷贸易之事，以来远人，通远物”。所以与其他朝代相比，宋代特殊的国情使市舶司经济地位尤其突出。可以说宋代市舶司的一切活动都是围绕着增加收入，辅助国用这一中心展开的。市舶司的税收功能不但不能从积极方面激发商人的经营热情，他的工作效率越高，税收成绩越大，就越有可能给外贸经济造成损害。此外，为了让市舶司的抽解、博买发挥最大功效，还赋予市舶司以独占权，又规定远洋商船只能在设置市舶司的少数几个港口出入，因此，市舶司作为一个垄断海外贸易的机构，虽然获取了巨额市舶收入以辅助国用，维持宋王朝统治，随着宋政府对外贸蛮横控制的日益加强，阻碍外贸经济正常发展的弊端日益显现。