

宋高宗海上避难研究

黄纯艳

【摘要】海上避难深刻影响宋高宗个人心理和政策取向,奠定南宋“立国规模”,使南宋具有独特“海洋气象”。南宋海上贸易、海防制度、滨海社会控制及东南沿海地区发展较前代出现显著变化,彰显出南宋海洋文明开放包容、和平互利的特性。南宋海洋文明发展使其成为中国古代海洋文明走向成熟的关键时期,并对元明清产生深远影响。

【关键词】南宋;宋高宗;海洋文明;海上贸易;海防制度

【作者简介】黄纯艳,华东师范大学历史学系教授。

【原文出处】《历史研究》(京),2024.5.112~132

海洋文明是中华文明重要组成部分,对中华文明发展影响深远。从海洋文明核心要素——制度、生计、技术、观念和信仰等演变的特点看,中国传统海洋文明发展分三个阶段:先秦至唐代、宋元时期、明清时期。在不同阶段,国家海洋政策制定、沿海民众生计改善、造船和航海技术革新、滨海地域海洋性特征彰显、东南沿海地区崛起,以及海洋性信仰发展,都呈现出独特的阶段性特征。特别是南宋时期,作为中国传统海洋文明发展的关键节点,海洋文明核心要素在制度、技术、观念等方面逐步系统化并走向成熟,不仅促进海洋政策完善和航海技术进步,也深刻影响沿海民众生计和滨海地域发展,进而在文化层面催生海洋性信仰的兴盛。以上成就集中体现在南宋时期突出的“海洋气象”上。^①

南宋“海洋气象”产生及发展与宋高宗海上避难之行紧密相联。正如宋人所说,“虽我高宗再造丕基,然航海避狄于越、于明、于台、于温,险阻艰难,莫不备尝,则盖旷古之所未有也”。^②高宗海上避难之行,不仅使其个人备尝航海艰辛,而且作为一位君主,这段经历促使他在确立南宋立国规模时,^③不得不将海洋因素考虑在内。可以说,高宗海上避难之行对南宋时期海洋政策和海洋资源开发利用产生深远影响。但目前,宋高宗海上避难与南宋海洋文明发展之间关系尚未得到充分研究。已有研究虽对宋高宗海上避难具体过程进行详细论述,但尚未探讨这一行为

如何影响南宋海洋文明发展。^④而提出南宋具有“海洋气象”概念的学者,也并未系统阐述此气象如何形成。^⑤故本文将从宋高宗海上避难出发,探讨这一事件对南宋海洋政策影响,以及这些政策如何塑造南宋“海洋气象”,以期揭示南宋海洋文明的新变化和特点及其对中国传统海洋文明发展的影响。

一、高宗海上避难过程考述

宋高宗海上避难往返行程大致如下:建炎三年(1129)十一月二十五日宋高宗君臣在越州得知江防失守,决定入海,十二月十五日登舟离明州,建炎四年正月二十一日抵温州港,三月十四日登舟离开温州北返,四月二日抵明州城,十一日抵越州,前后历时三个半月。关于宋高宗海上避难经历,有两个重要问题尚需进一步探讨:一是时人对宋高宗航海避难持何种态度,以及这种态度如何影响相关问题的处理;二是航海避难过程中哪些因素影响宋高宗的个人心理和政治取向。

宋高宗在位时,其航海避难之举就受到普遍否定。原因之一即航海避难被认为是消极抵抗退避之策。在当时情势下,积极抗金不仅是南宋生存前提,也是“恢复”大义及维持王朝合法性的需要。宋高宗驻蹕之地的选择成为南宋对金态度的风向标。宋高宗驻蹕建康时,曾反复讨论下一步驻蹕之地。主张进取的意见包括驻蹕建康和西进武昌、荆襄、四川。但宋高宗对阻止金人渡江并无信心,倾向退避吴越,

于是让群臣讨论驻蹕建康、鄂岳和吴越“孰安孰危，孰利孰害”。讨论者揣摩圣意，“多以吴越为便”、“卒定东巡之策”。^⑥但驻蹕吴越当时即被指责为消极退避，宋高宗自己也曾说此举是“包羞忍耻，为退避之谋”。^⑦航海避难之行结束后更受到时人普遍否定，如李纲认为“航海之策，万乘冒风涛不测之险，此尤不可者”。^⑧

原因之二是在“九州—四海”的天下观念下，海上避难有辱宋高宗天子身分。在南宋海洋观念中，陆地与海洋关系如同华夏与四夷，海洋虽是“天下”构成部分，但处于边缘和王化之外。落荒入海不可避免地损害宋高宗作为天子的形象。在越州“聚议航海”时，吏部侍郎郑望之就说“自古兴王，未有乘舟楫者”。^⑨海上避难结束后，汪藻也指责宋高宗“以万乘之尊，至于乘桴入海”。^⑩

由于航海避难之举在当时备受诟病，南宋官修史书对此讳莫如深，故意隐晦不言。这一情况在以南宋官修史书为主要史料来源的《宋史》中也有所体现，书中对宋高宗海上避难之事记载较为简略隐晦。《宋史·高宗纪》仅有3条记载海上避难之事。建炎三年十二月“丙子，帝至明州”、“壬午，定议航海避兵”；建炎四年三月“辛酉，御舟发温州”。^⑪扈从高宗航海避难的宰执有宰相吕颐浩、参知政事范宗尹及同签书枢密院事张守3人；^⑫侍从6人，即御史中丞赵鼎、户部侍郎叶份、中书舍人李正民及蔡崇礼、太常少卿陈戢及谏议大夫富直柔。^⑬参与入海定策讨论，但未随驾入海的有吏部侍郎郑望之、给事中汪藻。以上11人中，《宋史》立传者8人，其中仅《吕颐浩传》有“驾至平江，闻杜充败绩，上曰：‘事迫矣，若何？’颐浩遂进航海之策”、《张守传》有“扈从由海道至永嘉，回至会稽”寥寥数语。^⑭其他诸大臣传记皆未言及侍奉高宗航海避难之事。

虽然南宋官方文献对航海避难之事记载不甚清晰，但宋代“大臣各有日录，以书是日君臣奏对之语”，扈从航海避难的宰执侍从“必有家乘存焉”。南宋人王明清曾打算到这些大臣家中寻访，“若行下数家，取索日录参照，则了然不遗时刻矣”。他后来偶然在苏州一位亲友家中见到李正民记录宋高宗航海避难经过的《乘桴记》。^⑮此书是记载航海避难最详备的一手文献，《四库全书总目提要》称“高宗东狩

四明，数月之间，排日不可稽考，后于茂苑得此书（指《乘桴记》——引者注），所记颇备”。^⑯《系年要录》对宋高宗航海避难事记载最为详赡，参考官修《日历》、王庭秀《阅世录》、王明清《挥尘录》等各种官私文献，而诸多细节则源自《乘桴记》。^⑰

但元人修《宋史》时并未得见《系年要录》，^⑱“《宋史》史文，于宁宗以前，主要据宋人所撰修之《国史》”。^⑲其中高宗朝历史主要依据《中兴四朝国史》，而该书主要参考嘉泰四年（1204）之前成书的《高宗实录》。《系年要录》虽成书于嘉定元年（1208）前，但直到嘉定五年才被进献国史院，且非全本，存在诸多“阙疑”之处，^⑳因此《高宗实录》显然没有来得及参考《系年要录》。元人修《宋史》时，虽将《己酉航海记》列入备览书目，但并未采用，^㉑所以元人所修《宋史》，实际沿袭南宋官修史书对高宗航海避难事的隐晦记载。

航海之行对宋高宗产生巨大影响，直接左右南宋立国政策。首先，逃亡途中群臣离散和卫士哗变，严重影响高宗对群臣的信任。建炎三年是宋高宗登基后最艰险的一年，也是南宋生死存亡的转折点。二月扬州溃败和三月苗刘兵变已让宋高宗惊魂未定，而年底海上逃亡更加凶险。宋高宗选择退避越州，本想利用长江、钱塘江两道天险和浙西河湖地形，阻挡金人铁骑。^㉒但这次退避使他经受前所未有的危机。第一次危机是越州君臣离散，第二次危机发生在十一月二十六日定下航海避难之策后。由于即将出海，吕颐浩请求“令从官已下各从便而去”，宋高宗认为“士大夫当知义理，岂可不扈从？若如此，则朕所至乃同寇盗耳”，但结果出乎预料，“郎官以下或留越，或径归者多矣”，^㉓再次削弱高宗对臣下的信任。

明州入海前发生的群臣离去之事，又一次瓦解宋高宗安全感和君臣信任感。入海前，为精简避难队伍，高宗再令百官在浙东从便居住，“于是左右司、御营使司参议官皆留”，其中侍从“吏部侍郎苏望之以疾辞不至”、“给事中汪藻乞陆行以从”。^㉔高宗君臣处在最无望之时，期待金使带来和谈机会，结果金人国书“语极不逊”，“士大夫去者有风涛之患，留者有兵火之虞，相别殿门外，皆面无人色”。^㉕宋高宗令张俊留在明州阻击金军，张俊却拒不从命，反而“奏乞海舟”，要求出海避难。宋高宗迫不得已，手书承

诺,若张俊能击退敌军,“当封王爵”,才使张俊同意留在明州阻击金人。入海前夕,皇帝贴身护卫“诸班直”士兵因不满携带家眷上船人数“不得过两口”的规定,起而哗变。高宗亲自平息骚乱,废除“诸班直”。^②离乱之时,君臣不能相顾,使宋高宗对臣下极度缺乏信任。绍兴八年(1138),他“辞色俱厉”地对不赞成向金人跪拜的大臣说:“士大夫但为身谋,向使在明州时,朕虽百拜,亦不复问矣。”^③

其次,航海避难之行使宋高宗认识到南宋航海和水战优势,以及海上物资和人员调度的便利性。金人攻陷明州后,入海追击宋高宗,“乘胜破定海,以舟师来袭御舟,张公裕以大舶击退之”,^④挡住宋人在陆上难撄其锋的金军。高宗也庆幸入海决策是“惟断乃成,此事是也”。宋高宗一行,有“亲兵三千人自随”,^⑤还有文武官员、卫士家属、内侍等随从,再加上每船配置梢工、水手等各类操作人员等,^⑥总人数过万,需要大量船只。宋高宗逃到明州时,林之平招募的“大舟自闽中至者二百余艘”,又有广东转运使赵亿所募之舟。提领海船张公裕报告“已得千舟”,高宗君臣惊叹“岂非天邪”。^⑦短时间内集结千艘海船和所需驾驶人员,如果没有北宋海上事业长期积累,不可能办到。宋朝长期以来形成的造船能力、技术水平、航海人员等综合能力,是倚重骑兵优势的金人远不能企及的。

钱粮供给是航海逃难能否成功的重要保证。浙东沿海明州、台州和温州一向是粮食短缺地区。超过万人的粮食供给,不是台州、温州地方政府所能保障的。在当时情况下,如果“粮运不给,必至生变”,而从其他地区大规模调配物资,“若陆行山险之路”,又会被金人轻骑追袭。因此,在准备入海时,宋高宗派“户部员外郎宋辉往秀州”,让他“自海道运钱粮赴行在”。^⑧宋高宗抵达台州章安镇当日,宋辉从秀州华亭县“运米十万石,以数大舶转海访寻六飞所向,至章安镇而与御舟遇。百司正阙续食,赖此遂济”。^⑨宋高宗又因为受不久前发生的苗刘之变影响,害怕军队再次哗变,对军队“优其礼遇”、“锡赉极厚”,以至“国用窘甚”。^⑩10天后,之前在陆路阻击金军的张俊又率军赶到,钱粮需求更大。如果没有宋辉从海路及时补给,宋廷此时恐怕已难以支撑。

直接与海洋相关的两项财赋——市舶收入和榷

盐收入,在供给宋高宗一行上发挥重要作用。靖康之乱后,广州和泉州海上贸易未受战事影响。据时人曹勋所见,绍兴初年,广、泉二州市舶司每年进口贸易量不下三百万。^⑪南宋初,市舶抽买比例为“十半之中,尽择良者”,福建市舶司通过抽买获得的收益相当可观,极大补充了宋高宗一行的日常开销。因此,建炎四年正月宋廷命令“福建市舶司悉载所储金帛、见钱,自海道赴行在”。^⑫

宋高宗在温州时,尚书省奏请,“淮盐道路不通,商人皆自京师持引钞至两浙请盐”,因温州、台州“盐数少,积压客钞”,“乞令行在榷货务换给新钞,赴闽、广算请,每袋贴纳通货钱三千”,于是将闽、广盐法从官卖制改为钞盐法。当时仅福建路每年产盐就达1100万斤,改行钞盐法后“岁以三分为率,二分归朝廷”。^⑬以每袋(300斤)贴纳钱三千计,高宗行在可分得7.3万余贯。金人北归后,“淮、浙之商既通,而闽、广之钞法遂罢”,又恢复官卖制度。^⑭浙东、闽、广地区盐利在特殊时期为高宗一行提供有力保障。

二、海上避难对宋高宗海洋政策的影响

航海避难之行使宋高宗得以保全性命,国祚得以存续。九死一生的经历使宋高宗坚信海洋是抵御游牧势力的最后屏障。如刘子健所说,海上逃亡“惊险的经验,使高宗相信,最安全的办法就是背海建都”。^⑮宋高宗自海上返抵越州后,因越州方便入海避敌,即有长期驻蹕之意,并在明州“集海舟于岸下,是必为避敌之备”,准备“万一避敌,不过如永嘉及闽中耳”。^⑯绍兴元年正月,李光批评朝廷“驻蹕会稽,首尾三载”、“惴惴焉日为乘桴浮海之计”,^⑰但直到同年十一月宋高宗才下诏“以会稽漕运不继,移蹕临安”,^⑱并最终定临安为行都。宋高宗考虑的重要因素是临安近海,方便以海洋为退路。绍兴三十一年,金陵陵王南侵,南宋“中外震恐”,宋高宗“欲航海”,并打算“如敌未退,散百官”,再次入海,^⑲最终因采石水战获胜而作罢。宋高宗航海避难经历以及将行都定于临安的决策,促使其海洋政策发生一些新变化甚至转折。然而,以往对宋高宗海洋政策的研究往往被置于宋代历史整体叙事框架之中,掩盖了宋高宗航海避难对南宋海洋政策的影响。

(一) 建立多层武力和官民联防的系统海防制度

关于南宋海防制度的研究已较丰富,但对宋高宗

在规立制度方面发挥的作用仍需深入阐述。宋人曾言“建炎南渡，始有防海之说”，^④从首次设立海防机构和海防水军看，宋高宗建炎时期确实是中国建立系统海防制度开端。宋高宗时期海防制度在系统性和专门化方面史无前例。^⑤如罗荣邦认为，南宋建立海防水军使“脱胎于内河水师的海上水师自此诞生”。^⑥

宋高宗创设海防模式有三个特点：一是设置海防水军；二是建立统合御前水军与地方武力、政府军队与民间力量的多层次海防体系；三是海防与滨海社会控制相结合。专门的海防水军中，最具代表性的是两浙沿海制置司水军。绍兴二年五月在许浦镇设沿海制置司，“兼领福建、两浙、淮东诸路”。^⑦绍兴二年七月增设沿海制置使一员，分管浙东、福建路海防。^⑧这是中国历史上第一个负责海防事务的专门机构。沿海制置司几经变化，至绍兴十年形成由知平江府兼浙西沿海制置使、知明州兼（浙东）沿海制置使的分司掌管、分区防御格局。^⑨

福建和广南没有设置专门的海防机构，但设置有专门的海防水军。自绍兴十年开始，浙西、浙东分设沿海制置司，不再兼管福建海防。同时在福建设置独立的海防水军，即殿前左翼军水军和福建路安抚司巡检水军。左翼军水军由绍兴十八年屯驻福建的殿前司军扩编而成，有水军3000人。^⑩广南路正规海防水军的设置，始于绍兴四年。当时韩京率领的湖南安抚司军队移屯广州，成为广南路的海防水军，后被朝廷命名为摧锋军，隶属殿前司。绍兴三十二年，琼、雷、化、钦、廉等州都设置水军。^⑪乾道五年（1169），广东水军增至2000人。^⑫

两浙沿海制置司水军、福建左翼军水军和广南摧锋军是海防正规军，构成海防主力，与各路安抚司统辖的禁军、沿海巡检士兵、县尉统辖的弓手等共同构成南宋海防体系。如浙东路余姚县沿海地区，不仅驻扎有安抚司水军，还有明州沿海制置司派驻的海道干当使臣三员。^⑬“凡沿江沿海招集水军，控扼要害及地分阔远处”，均设置巡检一员，“往来接连合相应援处”设置都巡检“以总之”。^⑭在基层，沿海县设有由县尉管理的弓手，如明州昌国县“海道盗贼出没”，就需要依靠“县尉随时擒捕”。^⑮

北宋时期尚未形成征调民间海船进行海防的制度惯例。建炎二年御营使司“始请募沿海州军海船，

防托海道”，官方雇用民船防海，尚属临时举措。航海避难之后，宋高宗对两浙、福建、广南沿海船户和船只进行全面的编籍、登记和征调，并逐渐形成制度。建炎四年八月将“福建、温、台、明、越、通、泰、苏、秀等，州有海船民户及尝作水手之人”，“权行籍定，五家为保”。^⑯绍兴二年又令闽、广沿海“有大小桨船之家，并籍记姓名，每三家或五家结为一保”。同年，福建开始实行征调民船参与海防的制度化措施，“籍定海船，自面阔一丈二尺以上，不拘只数，每县各分三番应募把隘，分管三年，周而复始”。^⑰绍兴三十年宋金战事再起，福建一次“籍募土豪水手，漳、泉、福、兴积聚到船三百六十只，水手一万四千人”，次年又征调“番船二百五十七只，分三番起发，尽抵平江府”。^⑱

宋高宗还根据沿海地区地理环境，在户籍制度外，制定适应海防需求的管理措施。南宋在濒海州县的“屿澳”之处，设置澳长一人，“择地方之习知武艺者而任之”，“仍令结为保伍，旦夕训练”。“一旦寇至”，允许澳长“径率其众御之”。^⑲同时还建立跨聚落海防组织，“措置团结濒海居民，五百人结为一社……推材勇物力人为社首，其次为副社首”，^⑳充分利用“材勇物力人”，即所谓“土豪”的号召力，统领民众。“沿海土豪谙海道之险，仰海食之利”，能够驱使船户，官府只需在“沿海要处置寨”，并“以土豪为寨主”统领船户，使其“与官军相犄角”。^㉑从而既将滨海民众纳入海防体系，也实现对滨海社会的控制。

宋高宗奠定的海防制度不仅有抵御海寇目的，还有维持海洋正常贸易秩序的意图。李纲曾指出广南、福建海寇“劫掠沿海县镇乡村，及外国海船、市舶司上供宝货，所得动以巨万计”，^㉒对海上航行和沿海社会安全造成巨大影响。因此保护远洋贸易、近海贸易和沿海社会安全，是宋朝海防的重要职责。

（二）确立以功利主义为导向的贸易政策

汉唐时期，海外贸易主要是为满足统治者消费需求，没有设立法定税收，也没有实质性财政意义，而且法律还禁止本国商人出海。^㉓北宋市舶制度已经明确表现出财政取向，不仅允许外国商人来华，还鼓励本国商人出海，并首次确立海外贸易法定税收（市舶抽解）。宋高宗沿袭北宋对外贸易政策，同时又有显著变化。何忠礼将宋高宗朝海外贸易政策概括为消

灭海盗、招徕蕃客、抚恤遭遇海难蕃商、保护蕃商权益、鼓励蕃商往来贸易、加强市舶司管理、重视市舶官员选用7个方面。^④除了与北宋一脉相承的基本内容外,宋高宗海外贸易政策还有与北宋显著不同的特点。

一是海外贸易的财政观念更为强烈。宋高宗避难海上,钱粮补给主要来自海路,特别是福建市舶司提供的钱物。宋高宗因此认识到:“市舶之利最厚,若措置合宜,所得动以万计。”^⑤在宋高宗影响下,大臣也赞同“国家之利,莫盛于市舶”,市舶贸易是“富国裕民之本”。宋高宗朝将海外贸易财政意义提升到前所未有的高度,市舶收入也达到空前水平。绍兴二十九年,闽、浙、广三路市舶司“岁抽及和买,约可得二百万缗”,相当于南宋初全国两税的现钱上供正赋(即以货币形式上缴的两税)。^⑥如此高额的市舶收入显然与宋高宗鼓励海上贸易密切相关。

二是整顿市舶条法,治理海外贸易营商环境。有大臣指出,当时“三路市舶”管理混乱,没有固定法规,监管官员职责和人数、对待“夷夏商人”的方式、赏罚的力度都不统一,船只停泊和货物买卖的规定也不明确,导致官吏和商人无所适从。官吏还营私舞弊,造成很大隐患。为解决这一问题,宋高宗下令“广南、福建、两浙三路市舶条法恐各不同,宜令逐司先次开具来上,当委官详定”,从中央层面统一市舶条法。同时增设市舶机构,“两浙市舶务乃分建于五所”,以强化管理。^⑦

宋高宗还大力整治市舶贸易管理中的弊端。当时“商贾之受弊有四,官中之亏损有二”,核心问题是官员抽买时“攘夺相倾”,如“附以官钱”以分享利润、“追捕纠告”以强迫船户出海等。为纠正以上弊端,朝廷特别规定“应命官以钱物附舶舟,或遣人过海者,依已得旨,徒二年”。^⑧宋高宗多次下令保障市舶司的博买本钱,禁止强买商人货物及恢复北宋宴犒蕃汉商人旧例。^⑨宋高宗整顿市舶条法以加强市舶管理,是继北宋元丰时期修订市舶条法后,对市舶制度最系统的改革,顺应了海上贸易发展新变化,解决了各个市舶司条法各异、市舶管理混乱等问题。

宋高宗还推行优待海商的新举措,即对贸易达到一定规模的海商授予官衔。绍兴六年规定“诸市舶纲首能招诱舶舟、抽解物货,累价及五万贯十万贯

者,补官有差”。大食蕃客啰辛贩运乳香价值三十万缗,海商蔡景芳招徕贸易、收息钱九十八万缗,都被授予“承信郎”。^⑩蕃商蒲延秀和蒲晋久也因为招揽蕃商贸易有功,分别被授予“承信郎”一职,后又从承信郎“特与转五官”,最后补授“忠训郎”。^⑪宋高宗这一政策成为南宋时期激励海商的基本措施。

三是对市舶收入达到一定规模的市舶司官员给予奖励。宋高宗特别重视市舶司官员选任,强调“提举市舶司委寄非轻,若用非其人,措置失当,海商不至矣”。^⑫绍兴二年诏令“务要招徕蕃商,课额增羡”。^⑬通过设定各市舶司的岁额,并将岁额直接与官员升迁挂钩,借此激励官员招徕客商。绍兴六年规定“闽、广舶务监官抽买乳香每及一百万两,转一官;又招商入蕃兴贩,舟还在罢任后,亦依此推赏”。^⑭

四是敕封海洋神灵,推动海洋神灵信仰发展。宋高宗航海避难一路平安,被认为得到各路海洋神灵护佑,所经明州、台州、温州海洋神灵也因此得到封赐。仅明州一地见于记载的被赐封海洋神灵就有多个。^⑮如金人在奉化崎头海域被击败,宋高宗赐封该地所祀海洋神“祖域”为“文惠侯”,赐其祖公庙额为“景祐”。^⑯

宋高宗赐封海洋神灵开启东海海神、南海海神和妈祖信仰升格进程。东海神本庙原在莱州,因北宋出使高丽使节多次请求而被加封,并在明州建行祠,北宋末东海神已加至最高八字王。建炎四年,宋高宗航海避难回程后,认为有东海神护佑之功,改封东海神为“助顺祐圣渊德显灵王”。^⑰临安成为行都后,东海神信仰更加重要,宋孝宗朝在明州设东海神本庙。北宋末期,南海神同样被封为六字王,绍兴七年加封为八字王。^⑱

宋高宗也推动了妈祖信仰升格。妈祖信仰起源福建民间,北宋时因宋朝出使高丽使团征雇福建商船,祭祀妈祖,在宣和年间获赐庙额“顺济”,进入国家正祀体系,成为跨海域的海洋专神。绍兴二十六年,妈祖首次获得正式封号。绍兴二十八年,妈祖再获加封,开始快速升格。

宋高宗以上举措既沿袭北宋以来的传统趋势,又有调动海商贸易积极性,扩大贸易规模,增加市舶收入的明显意图,表现出明确的功利主义政策取向,不仅是汉唐所没有的,也是元明清所远不及的。

三、海洋因素与南宋“立国规模”

刘子健将南宋的建国方略概括为“背海立国”，指出“南宋不但是背海建都，实在是背海立国。从南宋亡国来看，也是如此”。^⑦黄宽重认为，海洋因素对南宋立国取向和政权存续有重要影响，南宋将海洋视为生存之路，使赵宋政权在艰难环境中得以稳固并存续150余年。^⑧海洋因素不仅影响宋高宗一朝，对整个南宋都产生深远影响。

（一）海洋因素影响南宋社会发展方向

海洋因素对南宋军事、经济、政治和文化发展方向都产生影响。在军事上，虽然将敌人抵御于国门之外是国防主要目标，但从政权存亡根本形势看，南宋国防核心目标在于保卫行都临安。刘子健指出，南宋“背海立国”，以海防为退路，形成多层次军事防卫体系，其中两浙、江东、福建为基本地带，淮河为前卫地区，襄阳一带为联卫地带，陕川为边卫地区。蒙古攻打南宋“由长江上流往海岸线打，因为南宋是背海立国的”。^⑨南宋能够偏安江南，并非主要依赖海防保障，其国防重心仍然是绍兴和议后形成的川陕、荆襄、淮西和淮东四大战区，海防只是最后退路。南宋立国于东南，无险可守，只能以“长江为户庭，以两淮为藩篱”，从保卫临安角度看，南宋以江防为核心构建一套纵深防御体系。^⑩川陕、荆襄及海防构成江防的保障，形成“西则蜀道，东则海道”防御格局。^⑪

南宋立国东南，需仗仗舟楫之利对抗金朝骑兵优势。^⑫高宗时期将常州及其以东地区划为海防，镇江府及其以西地区划为江防，二者相互衔接。宋高宗以后，南宋海防力量总体上不断增强。高宗朝正规水军人数最高时“稍合万人”。^⑬孝宗朝海防水军形成定额，乾道七年“御前许浦水军”以七千人为额，淳熙五年（1178）增额至八千，嘉定十五年梢碇水手与“元管军兵”以“万人为额”，宝庆元年（1225）增额至一万四千人。^⑭隆兴二年明州水军“驻兵为额三千”，乾道七年增额至四千人，额员最多时达六千人。^⑮再加上高宗末至孝宗初，福建左翼军水军三千人，广南摧锋军水军二千人。孝宗朝海防正规水军员额达到一万六七千人，此后最高兵额超过两万人。除正规军外，还有巡检土兵、县弓手和民兵。

南宋海防水军在南宋军队中所占比例虽然不高，但其绝对数量较为可观，较好地承担了保卫临

安、维护南宋海上安全和沿海社会稳定的重要任务。同时，海防作用还在于征调人员和船只，以充实江防力量。海船“尾阔可分水，面敞可容人兵，底狭尖如刀刃状，可破浪”，^⑯稳定性强于平底和浅底的内河船，是长江中下游水域的理想战船。南宋每年都会征调沿海海船“前往镇江府防拓江面”或“前去建康，直至江、池、鄂渚应援，防护江面”。^⑰

宋高宗一直将海洋视作最后退路。元军逼近临安时，南宋朝廷唯一希望就是像宋高宗一样从海上逃亡。德祐元年贾似道上奏，如果江上军队战败，就请皇帝乘船到庆元，自己“当帅师至海上迎驾”。^⑱次年正月，元军逼近临安，张世杰“请移三宫入海”、“奉益王入海”，^⑲再次踏上海上逃亡之路。然而此时宋人已不再独享舟楫之利。元军在襄阳建造战船，训练水军，一举突破鄂州江防，沿江顺流而下，兵锋直指临安。由于江防和海防实为一体，鄂州、丁家洲、焦山三次大水战胜利，使元军水上力量迅速超过宋军。^⑳南宋王朝虽退避海上，已难逃灭亡命运。

背海立国使南宋王朝在经济和政治上都“以东南为根本”。宋高宗自海上返回越州后，李光即指出“陛下驻蹕会稽，江、浙为根本之地”。^㉑绍兴和议后，逐渐形成四总领所（淮东、淮西、湖广及四川总领军马钱粮司的合称）和户部分区负责的财政格局。其中，两浙粮食专供行在，江东粮食用于供应淮东，江西粮食用于供应淮西，荆湖粮食用于供应鄂岳荆南，而四川钱粮则用于应付川陕地区军需。^㉒此外，除两浙外，福建钱粮也供给临安，即“其供京师者惟仰闽、浙而已”，^㉓与北宋时期东南六路供给京师格局已然不同。

南宋得以在东南地区立国，既得益于两浙和福建自北宋以来的经济文化基础，又推动了闽浙沿海地区逐渐占据经济、政治和文化领先地位。在南宋积极开放的贸易政策激励下，滨海民众向海谋生的生计方式和营利观念不断发展，以浙东和福建为代表的东南沿海地区海洋性地域特征日益凸显，^㉔东南沿海地区发展与海洋及海外世界日益紧密联系在一起。

受海洋因素影响，南宋东南沿海社会经济呈现出新的结构和发展趋势。有学者指出，东南沿海地区工商业发展，特别是海外贸易的拉动，促使南宋社

会经济出现转型,中国古代经济发展由此分为两种不同形态,即面向西北内陆的“汉唐型发展”和面向东南海洋的“南宋型发展”。^⑨张邦炜强调,南宋虽然是被“逼向海洋”,但同样具有从封闭走向开放的积极意义,其推动力主要包括海外贸易发展、航海技术进步以及拓展海外贸易财源等因素。^⑩

从南宋制度体系、经济结构和思想观念等方面观察,可以发现南宋王朝仍是以陆地为基础的传统农业国家,难以称为海洋型国家,也没有显示出走向海洋型国家的可能性。所谓社会经济“南宋型发展”,主要体现东南沿海地区区域性特点,尚不足以称为南宋整体特征。

然而,东南沿海地区社会经济出现新结构和新因素,不仅为南宋社会注入新活力,也成为南宋东南沿海地区社会发展新趋向。这一趋势在元明清不断增强,即使明清厉行海禁时期,仍不能阻止海洋性地域特征发展和民众向海谋生需求,“边海之民皆以船为家,以海为田,以贩番为命”,禁海“断其生活”,民众必“溃裂以出”。统治者认识到,“向年未通番而地方多事,迨来既通番而内外又安”^⑪只有南宋因势利导的开放政策,才是解决冲突和实现官民共利、“华彝(夷)两利”唯一途径。^⑫

诚如刘子健所说,南宋王朝不仅在经济上以两浙和福建为“基本地带”,在政治和文化上也是“以整个东南靠海地区做根本”,且“这一点——用靠海地区做根本——是中国历史上,在近代以前,所绝无仅有的”。宋高宗朝,两浙、福建地区政治上的重要性已经显现。首先体现在“南宋政治的领导,多半是江浙福建基本地区的人”。其次体现在闽浙区域风气与宋高宗确立的政治文化相互契合。闽浙地区是南宋官僚文化最为兴盛区域,“在政治上,他们比较温和,不愿意冒险。其中的优秀分子,多半善于辞令,巧于应付。而这些表现,并不只是表面的敷衍。背后还有很周详的考虑。其中更善于思虑的人,常还有深远的计谋。这些特征,正适合于南宋的政局”,尤其是宋高宗所奠定的包容政治。^⑬

浙江和福建沿海地区文化上的领先优势,从贾志扬关于南宋科举研究的结论中可见一斑。贾志扬指出,闽浙地区是南宋教育最发达地区,表现在平均每州书院最多,州试考生数也超过其他地区,录取人

数远远超过长江三角洲的润州、苏州和徽州。长江下游64%的州,每三年每百万户有20—39名进士,而东南沿海73%的州,每三年每百万户有40多个进士,单是东南沿海7个滨海州的进士数量就占南宋进士总数28%。^⑭科举成绩是经济发展水平、交通便利程度和教育发展质量的综合体现,东南沿海地区在科举成绩上领先全国,说明该地区在整体发展水平上具有优势地位。

(二) 社会控制和海防征调相结合的滨海地域管理模式

宋高宗时期确立的滨海地域特殊管理制度,成为南宋基本制度之一。其后,东南沿海继续实行海船普查登记,“凡邑之有舟者不问大小,例皆根刷”。^⑮同时,仍实行船户特殊编伍管理,在浙、闽、广“三路十数郡,沿海数千里,并与行下逐州逐县严结保伍,每十家为一甲,递相纠察”。“十甲又为一大甲”,“一甲漏泄,则九甲举觉”。^⑯登记和编伍目的在于实现滨海社会控制,同时便于征调人员和船只参与海防事务。

拥有符合征调标准船只的“系籍把隘船户”,^⑰需要“按籍科调”参加海防。南宋“调明、温、台三郡民船防定海,戍淮东、京口,岁以为常”,^⑱“福建、浙东岁调番船分戍顾迳、吴江等八处,而总之许浦都统司,以防海也”。^⑲在本地日常巡防中,滨海民众发挥重要作用,“各海澳去处团结保伍,统以澳长”,“遇有贼船者,保伍民兵、澳长为将深防固守,使不得近岸。近则聚众擒捕,随以官军击之”。^⑳船户还承担近海巡逻任务,如明州定海县“八都共团结渔户船四百二十八只,每夜轮五船巡逻”。^㉑

宋高宗之后,南宋依然沿袭主要从民间征调船只和梢碇水手的海防模式。乾道、淳熙之际,两浙海防正规水军达12000人左右,而仅淳熙二年就从福建路“发五百七十艘,用舵师、水手万四千人”。^㉒浙东沿海地区每年也征调海船300余只。^㉓浙东和福建每年调往两浙防海的船只可达八九百艘。真德秀谈到常州魏村镇水军用船情况时表示,兵员350人有大小船舶59只,“通大小每船以二十人乘驾,非千余人不可。今人数不及三分之一,船多军少”,^㉔由此推算,则征调的800艘民间海船足以供16000兵员使用,且征调的都是达到规定梁宽的中大型海船。两

浙沿海担负拱卫临安的重任,因此,民船和人夫征调得到优先保障。作为最重要海船制造地的福建,“左翼虽有水军之名,舟楫之具初无一有”,^⑩也依赖民间征调。不过南宋海防过度依赖民间人船征调,降低了水军专业化水平,一定程度制约了实际战斗力。

(三)经济上鼓励贸易、政治上收缩保守的海外政策

宋高宗鼓励海外贸易政策被南宋后来统治者奉为圭臬,并将其写入“官箴”,成为立国基本政策。“炳炳祖训,舶利最博。庶宽民力,免于椎剥”,充分体现宋高宗对海外贸易能够减轻百姓负担的认识。“宣和以来,悉归进奉。如唐舶使,以奇器进。治乱之几,于此乎分。高宗怨焉,岁二百万。所谓息钱,尽归户版。经费有裕,民不忧扰”,^⑪北宋宣和年间,海外贸易利润都被进奉给皇帝。宋高宗吸取这一教训,将每年海外贸易的利润归入户部,从而使国家经费充足,百姓也不再受到骚扰。

宋高宗后继者延续了向海商贸易巨贾授官的基本政策。南宋末期,大食蕃商后裔蒲寿庚被朝廷授予提举福建市舶一职,掌管泉州海上贸易。高宗之后,南宋统治者新增税收奖惩政策,鼓励海商缩短贸易周期,规定从领取公凭之日起,若海商5个月内回舶,可享受税收优惠;若1年内回舶,不再享受优惠;若超过1年,将被追究责任并受处罚。^⑫通过设置不同时间段的税收优惠政策,政府能够激励海商尽快完成贸易并返回,从而增加国家财政收入和促进经济繁荣。

南宋时期,市舶官员和地方官员主持为海商祈风的仪式,与官方鼓励海外贸易政策相辅相成。真德秀《祈风祝文》中提到,泉州公私用度都依赖于蕃舶,而蕃舶到来的时机取决于风。因此,为追求市舶收入,官员和百姓每天都“引领南望”,期盼蕃舶到来。^⑬官民共利机制和对海外贸易的财政追求,使官员前所未有关心海商命运,期待贸易增长。

宋高宗制定的功利主义海外贸易政策,使南宋海外贸易比以往任何朝代更加繁荣。南宋海外政策虽仍然遵循中国传统的华夷观念和天下秩序理念,但自高宗开始,朝廷在践行这些理念时采取了比以往任何朝代都要保守和谨慎的政策,成为南宋立国的基本国策。

一方面,南宋实施务实对外政策,成功实现与金朝关系转变,从君臣关系转变为对等关系;另一方面,仍要构建四夷归附的朝贡秩序,以彰显南宋作为中华正统的合法性。但总体而言,南宋一直在努力降低构建朝贡体系的经济成本。高宗时期,西域诸国、西夏、高丽和大理国已逐渐脱离朝贡体系,与南宋保持朝贡关系的只有南海诸国中的三佛齐、大食、罗斛、真腊、占城、交趾6国,此后仅在宋宁宗时期增加真里富。^⑭

事实上,南宋不仅没有积极维持和招徕朝贡,而且对赴阙朝贡进行限制,以减少朝贡回赐。建炎四年交趾来贡,宋高宗令“免使人到阙。所进方物,除华靡之物更不受,余令界首交割”,成为禁止赴阙和限制贡品数量的开端,之后逐渐形成交趾朝贡在广西交割、占城朝贡在泉州交割的惯例。高宗朝以后,南宋朝廷对四夷主动朝贡的态度更为消极。

结论

宋高宗航海避难是随情势变化作出的被动选择,这一偶然历史事件深刻影响宋高宗个人心理和政治取向,进而影响其所奠定的南宋“立国规模”。宋高宗选择定都临安“背海立国”,使南宋立国取向和国家政策深受海洋因素影响,表现出此前王朝所没有的“海洋气象”。

南宋的“海洋气象”充分彰显南宋海洋文明开放包容、共利互惠、和平发展的特点。自宋高宗起,南宋不断推陈出新,通过切实的政策激励本国民众和海外蕃商发展贸易,容纳并鼓励海洋性生计、观念和信仰发展,为南宋社会注入新活力。南宋以市舶制度实现官民共利、中外互惠,利用国家力量为海商贸易提供保障。南宋官方并不直接参与海外贸易,而是通过制度激励和保障民间贸易,其海防也以维护近海秩序和滨海社会为主要目标。所以,南宋虽拥有海上贸易和军事优势,但其发展始终是和平性的。

与汉唐时期相比,南宋时期国家海洋政策、海洋对社会经济影响、亚洲海洋贸易发展等方面都发生巨大变化,中国传统海洋文明趋向成熟。南宋在海洋文明核心要素、东南沿海领先地位以及海洋性地域特征的发展上都起了关键作用。元明清海洋文明的发展,受到内外因素共同影响,具有鲜明时代特色。这一阶段海洋文明的核心要素和发展取向,深

受南宋影响,充分展现了中国传统海洋文明的韧性与活力。南宋时期海洋文明成就,为后世中国海洋文明发展奠定坚实基础。

注释:

①宋人所说“气象”,是指事物表现出的特定因素和气象,如《淳熙三山志》卷2《地里类二》称福建“有中州气象”(《宋元方志丛刊》,北京:中华书局,1990年,第7797页)。“海洋气象”指南宋政治、经济、文化受海洋因素影响,而表现出的海洋特性和海洋气象。

②黄淮、杨士奇编:《历代名臣奏议》卷97《经国·宋光宗绍熙四年司农寺主簿吕祖俭奏》,上海:上海古籍出版社,2012年,第1325页。

③宋人所说“立国规模”,核心在于立国体和定国是。如果无法明确国家发展方向和治理方针,那么“立国规模”就难以实现(方大琮:《铁庵集》卷25《治体》,景印文渊阁《四库全书》,台北:台湾商务印书馆,1986年,第1178册,第271、273页)。

④如王曾瑜《宋高宗传》(郑州:河南文艺出版社,2021年,第69—77页)、何忠礼《宋高宗新论》(上海:上海古籍出版社,2021年,第66—70页)、刘川豪《南宋高宗朝宋金水战(1127—1162)》(台北:花木兰文化出版社,2012年,第22—37页)。

⑤刘子健认为南宋“背海立国”(《背海立国与半壁山河的长期稳定》,《两宋史研究汇编》,台北:联经出版事业公司,1987年,第21—40页)。黄宽重称其为“面向海洋的海权国家”(《背海立国、人文化成:南宋政权特质与士人文化》,《杭州文史》第3辑,杭州:杭州出版社,2016年,第44页)。罗荣邦认为南宋是“海上强国”(《被遗忘的海上中国史》,海口:海南出版社,2021年,第286—287页)。葛金芳认为南宋从以陆地为主的国家形态转变为拥有海陆双重特征的国家,并展现出向海洋型国家发展的趋势(《大陆帝国与海洋帝国——兼析中国传统社会的运行轨迹》,《光明日报》2004年12月28日,第7版;《“头枕东南,面向海洋”——南宋立国态势及经济格局论析》,《邓广铭教授百年诞辰纪念论文集》,北京:中华书局,2008年,第219—225页)。张邦炜提出南宋因形势所迫而面向海洋发展,具有海洋国家的某些特征(《战时状态与南宋社会述略》,《西北师大学报》2014年第1期)。

⑥《建炎以来系年要录》(以下简称《系年要录》)卷27,建炎三年闰八月丁丑,上海:上海古籍出版社,2018年,第545页;赵鼎:《建炎笔录》卷上,《全宋笔记》第3编,郑州:大象出版社,2008年,第6册,第103—104页。

⑦《系年要录》卷29,建炎三年十一月丁卯,第596页。

⑧《李纲全集》卷78《奉诏条具边防利害奏状》,长沙:岳麓书社,2004年,第797页。

⑨《系年要录》卷29,建炎三年十一月庚午,第599页。

⑩汪藻:《浮溪集》卷1《奏论诸将无功状》,《四部丛刊初编》,上海:上海书店出版社,1989年,第13页。

⑪《宋史》卷25《高宗纪二》、卷26《高宗纪三》,北京:中华书局,1985年,第471、477页。

⑫王明清:《挥尘第三录》卷1《高宗东狩四明目录》,《全宋笔记》第6编,郑州:大象出版社,2013年,第1册,第239页。

⑬赵鼎:《建炎笔录》卷上,《全宋笔记》第3编第6册,第107—108页。

⑭《宋史》卷362《吕颐浩传》、卷375《张守传》,第11321、11614页。

⑮王明清:《挥尘第三录》卷1《高宗东狩四明目录》,《全宋笔记》第6编第1册,第239页。《乘桴记》是李正民扈从高宗航海避难的日记。王明清在苏州友人家所见名为《中书舍人李正民乘桴记》,徐梦莘收录于《三朝北盟会编》时名为《己酉航海记》(卷134,上海:上海古籍出版社,2019年,第971页),《文献通考·经籍考二十四》记其名为《建炎居邠记》(北京:中华书局,2011年,第5690页)。

⑯《四库全书总目》卷52《己酉航海记》,北京:中华书局,1965年,第470页。

⑰宋高宗自定海登舟时间,《日历》《阅世录》《乘桴记》记载各异,李心传认为“《日历》恐误,从《乘桴记》”。派李承造往台州搜刮钱帛也从“李正民《乘桴记》”。宋高宗返程驻泊台州港时间也在《小历》《日历》诸书记载中选择“从李正民《乘桴记》”(《系年要录》卷30,建炎三年十二月己丑、戊戌,第608、613页;卷31,建炎四年正月乙巳,第617页)。赵鼎扈从日记《建炎笔录》仅见于赵鼎别集《忠正德文集》(卷7,上海:上海古籍出版社,2018年,第129—139页),李心传修《系年要录》时尚未行世。

⑱《四库全书总目》卷47《系年要录》,第426页。

⑲顾宏义:《〈宋史〉的史源及其相关问题》,包伟民、刘后滨主编:《唐宋历史评论》第3辑,北京:社会科学文献出版社,2017年,第161—188页。

⑳《玉海》卷47《嘉定建炎以来系年要录》,京都:中文出版社,1977年,第947页;《建炎以来中兴系年要录》,孙猛校证:《郡斋读书志校证》附录,上海:上海古籍出版社,1990年,第1113页。

㉑袁桷:《清容居士集》卷41《修辽金宋史搜访遗书条例事状》,杭州:浙江古籍出版社,2015年,第980—981页。

㉒《系年要录》卷29,建炎三年十一月丁卯,第596页。

㉓王明清:《挥尘第三录》卷1《高宗东狩四明目录》,《全宋笔记》第6编第1册,第241页。

㉔王明清:《挥尘第三录》卷1《高宗东狩四明目录》,《全宋笔记》第6编第1册,第242页。

②赵鼎:《建炎笔录》卷上,《全宋笔记》第3编第6册,第106页。

②《宝庆四明志》卷11《车驾巡幸》,《宋元方志丛刊》,第5134—5135页。

②《系年要录》卷124,绍兴八年十二月戊寅,第2106页。

②《宋史》卷26《高宗纪三》,第475页。

②《系年要录》卷29,建炎三年十一月己巳,第598页;卷30,建炎三年十二月壬午、己丑,第605、608页。

②《宋会要辑稿·兵二九》,上海:上海古籍出版社,2014年,第9253页。

②《系年要录》卷30,建炎三年十二月己卯,第604页。

②《系年要录》卷29,建炎三年十一月己巳、辛未,第598、600页。标点有改动。

③王明清:《挥尘第三录》卷1《高宗东狩四明日记》,《全宋笔记》第6编第1册,第245页。标点有改动。

③赵鼎:《建炎笔录》,《全宋笔记》第3编第6册,第108页。

③从文中“臣恭惟二圣北狩,屡易年所,陛下孝思日甚一日,冀在攘却强敌,迎请以归”可知,曹勋《上皇帝书十四事》成文时间应在绍兴五年或更早,参见《松隐集》卷23《上皇帝书十四事》,景印文渊阁《四库全书》第1129册,第465页。

③《系年要录》卷186,绍兴三十年十月己酉,第3326页;建炎四年正月丙辰,第620页。标点有改动。

③《系年要录》卷31,建炎四年正月甲午、壬申,第633、627页。

③《宋史》卷183《食货志下五》,第4463页。

③刘子健:《背海立国与半壁山河的长期稳定》,《两宋史研究汇编》,第21—40页。

④《系年要录》卷37,建炎四年九月辛丑,第721页。

④《宋史》卷363《李光传》,第11339页。

④《系年要录》卷49,绍兴元年十一月戊戌,第897—898页。

④《宋史》卷383《虞允文传》,第11792页;卷384《陈康伯传》,第11810页。

④戴埴:《鼠璞》卷上《防海》,《全宋笔记》第8编,郑州:大象出版社,2017年,第4册,第66页。

④学界对海防起源,特别是系统海防制度具体产生时间有不同看法。高新生总结了海防起源的先秦海防说、唐代海防说、宋代海防说、明代海防说(《海防的起源和海防概念研究述评》,《中国海洋大学学报》2010年第2期)。

④罗荣邦:《被遗忘的海上中国史》,第123页。

④《系年要录》卷54,绍兴二年五月丁亥,第992页。

④《宋会要辑稿·职官四〇》,第3989页。

④《玉海》卷132《绍兴制置使大使》,第2532页。

④《建炎以来朝野杂记》甲集卷18《平江许浦水军》,北

京:中华书局,2000年,第422页。

⑤《宋会要辑稿·方域一八》,第9625页。

⑤《宋史》卷188《兵志二》,第4633页。

⑤《宋会要辑稿·职官四八》,第4370页。

⑤《宋史》卷167《职官志七》,第3982页。

⑤《宋会要辑稿·职官四八》,第4362页。

⑤《系年要录》卷36,建炎四年八月壬申,第707页;《淳熙三山志》卷14《版籍类五》,《宋元方志丛刊》,第7900页。

⑤《宋会要辑稿·兵一三》,第8856页;《宋会要辑稿·食货五〇》,第7128页。

⑤《淳熙三山志》卷18《兵防》、卷14《版籍类五》,《宋元方志丛刊》,第7933、7902页。

⑤郑兴裔:《郑忠肃奏议遗集》卷上《请置澳长御海寇疏》,景印文渊阁《四库全书》第1140册,第201页。

⑤《系年要录》卷88,绍兴五年四月戊午,第1515—1516页。

⑤徐鹿卿:《清正存稿》卷1《四年丁酉六月轮对第二札》,景印文渊阁《四库全书》第1178册,814页。

⑤《李纲全集》卷82《论福建海寇札子》,第829页。

⑤直到唐朝,海外贸易的经济意义还限于对海外物品的消费性需求。唐代对蕃船有“纳舶脚”(即“下碇税”),有学者因而认为“市舶收入在唐国家财政中的地位日趋重要”,甚至“举足轻重”(刘玉峰:《试论唐代海外贸易的管理》,《山东大学学报》2000年第6期)。陈明光、靳小龙深入分析“下碇税”的性质,指出其并非国家法定税收,而是地方官擅征。朝廷在海外贸易中只有支出,基本没有财政收入(《论唐代广州的海外贸易、市舶制度与财政》,《中国经济史研究》2005年第1期)。

⑤何忠礼:《宋高宗新论》,第255—258页。

⑤熊克:《皇朝中兴纪事本末》卷42,起绍兴七年十月尽十二月,北京:北京图书馆出版社,2005年,第827—828页。

⑤《系年要录》卷186,绍兴三十年十月己酉,第3326—3327页;卷183,绍兴二十九年九月壬午,第3244页。

⑤所谓“五务”指温州、杭州、青龙镇、江阴军、澈浦设立市舶机构。参见《文献通考》卷62《职官考十六》,第1869页。

⑤《系年要录》卷186,绍兴三十年十月己酉,第3326—3327页。

⑤《宋会要辑稿·职官四四》,第4210页。

⑤《宋史》卷185《食货志下七》,第4537—4538页。标点有改动。

⑤《宋会要辑稿·蕃夷七》,第9967页。

⑤潘自牧:《记纂渊海》卷34《职官部·提举市舶》,景印文渊阁《四库全书》第930册,第751页。

⑤《系年要录》卷58,绍兴二年九月庚辰,第1038页。

⑤《宋史》卷185《食货志下七》,第4538页。

⑤《延祐四明志》卷15《祠祀考》,《宋元方志丛刊》,第

6357 页。

⑦⑥宋濂:《朝京稿》卷1《景祐庙碑》,《宋濂全集》,杭州:浙江古籍出版社,2014年,第1833页。

⑦⑦《宝庆四明志》卷19《定海县志第二·神庙》,《宋元方志丛刊》,第5239页。

⑦⑧《系年要录》卷114,绍兴七年九月戊子,第1921页。

⑦⑨刘子健:《背海立国与半壁山河的长期稳定》,《两宋史研究汇编》,第21—40页。

⑧⑩黄宽重:《背海立国、人文化成:南宋政权特质与士人文化》,《杭州文史》第3辑,第44页。

⑧⑪刘子健:《背海立国与半壁山河的长期稳定》,《两宋史研究汇编》,第21—40页。

⑧⑫程秘:《洺水集》卷5《江淮形势》,景印文渊阁《四库全书》第1171册,第282页。

⑧⑬魏了翁:《鹤山先生大全文集》卷30《缴奏奉使复命十事》,《四部丛刊初编》,第6页。

⑧⑭张纲:《华阳集》卷15《乞修战船札子》,景印文渊阁《四库全书》第1131册,第92页。

⑧⑮《系年要录》卷186,绍兴三十年九月己丑,第3316页。

⑧⑯《吴郡志》卷5《御前许浦水军寨》,《宋元方志丛刊》,第722页;《琴川志》卷7《许浦御前水军》,《宋元方志丛刊》,第1218页。

⑧⑰《宝庆四明志》卷7《制置司水军》,《宋元方志丛刊》,第5068—5069页;《开庆四明续志》卷4《经总制司》,《宋元方志丛刊》,第5963页。

⑧⑱《宋会要辑稿·食货五〇》,第7125页。

⑧⑲吴潜:《宋特进左丞相许国公奏议》卷3《奏行周燮义船之策以革防江民船之弊乞补本人文资以任责》,《续修四库全书》,上海:上海古籍出版社,2002年,第475册,第172页;《吴郡志》卷5《御前许浦水军寨》,《宋元方志丛刊》,第722页。

⑧⑳周密:《癸辛杂识前集·施行韩震》,《周密集》,杭州:浙江古籍出版社,2015年,第3册,第49页。

⑨①《宋史》卷451《张世杰传》,第13273页。

⑨②黄纯艳:《舟楫之利与南宋国运兴亡——军事史视角的考察》,《思想战线》2016年第3期。

⑨③《宋史》卷359《李纲传下》,第11262页;卷363《李光传》,第11339页。

⑨④张守:《毗陵集》卷1《应诏论事札子》,《丛书集成初编》,上海:商务印书馆,1935年,第5页。

⑨⑤章如愚:《群书考索续集》卷45《宋朝财用》,景印文渊阁《四库全书》第938册,第572页。

⑨⑥黄纯艳:「宋代福建和浙东沿海地区海洋性地域特徵的形成」,日本中国史学会编:《中国史学》第27卷,京都:朋友书店,2017年,第47—65页。

⑨⑦柳平生、葛金芳:《“农商并重”“面向海洋”和“斯密型

增长”——南宋发展道路的经济特征及历史意义》,《社会科学战线》2023年第6期。

⑨⑧张邦炜:《战时状态:南宋历史的大局》,《光明日报》2013年9月9日,第5版。

⑨⑨《明神宗实录》卷262,万历二十一年七月乙亥,台北:台湾“中研院”历史语言研究所校印本,1962年,第4864—4865页。

⑩①胡宗宪、郑若曾:《筹海图编》卷12下《经略四·开互市》,李致忠点校,北京:中华书局,2007年,第855、853页。

⑩②刘子健:《背海立国与半壁山河的长期稳定》,《两宋史研究汇编》,第21—40页。

⑩③贾志扬:《棘闼:宋代科举与社会》,南京:江苏人民出版社,2022年,第193、207、212页。

⑩④吴潜:《宋特进左丞相许国公奏议》卷3《奏行周燮义船之策以革防江民船之弊乞补本人文资以任责》,《续修四库全书》第475册,第172页。

⑩⑤包恢:《敝帚稿略》卷1《禁铜钱申省状》,景印文渊阁《四库全书》第1178册,第715页。

⑩⑥《宋会要辑稿·食货五〇》,第7128页。

⑩⑦《开庆四明续志》卷6《三郡隘船》,《宋元方志丛刊》,第5991页。

⑩⑧徐鹿卿:《清正存稿》卷1《四年丁酉六月轮对第二札》,景印文渊阁《四库全书》第1178册,第813页。

⑩⑨包恢:《敝帚稿略》卷1《防海寇申省状》,景印文渊阁《四库全书》第1178册,第711页。

⑩⑩《开庆四明续志》卷5《巡船》,《宋元方志丛刊》,第5982页。

⑩⑪朱熹:《晦庵先生朱文公文集》卷96《少师观文殿大学士致仕魏国公赠太师谥正献陈公(俊卿)行状》,《朱子全书》,上海:上海古籍出版社、合肥:安徽教育出版社,2002年,第25册,第4474页。

⑩⑫《开庆四明续志》卷6《省札》,《宋元方志丛刊》,第5991页。

⑩⑬黄震:《黄氏日抄》卷71《总所差踏江北三沙围田回幕申提刑司状》,景印文渊阁《四库全书》第708册,第692页。

⑩⑭真德秀:《申枢密院措置军政状》,《全宋文》卷7157,上海:上海辞书出版社、合肥:安徽教育出版社,2006年,第312册,第386页。

⑩⑮许月卿:《百官箴》卷6《提举市舶箴》,景印文渊阁《四库全书》第602册,第702页。

⑩⑯《文献通考》卷20《市采考一》,第591—592页。

⑩⑰真德秀:《祈风祝文》,《全宋文》卷7203,第314册,第302页。

⑩⑱黄纯艳:《宋代朝贡体系研究》,北京:商务印书馆,2014年,第115—116页。