

合浦是汉代海上丝绸之路始发港

李志俭

“合浦”的含义，就是江河汇集于入海口之处。考古资料证实，新石器时代合浦沿海已有原始的航海活动。先秦时期，合浦与中原一带已有珍珠贸易。“由珠引丝”，汉代合浦港口已形成发展和繁荣。合浦不但成为岭南政治、经济、军事、文化重镇，而且是我国中原出北部湾畅通东南亚及西方要道，是汉代中国海上丝绸之路的始发港。合浦现存的一万座古汉墓及其丰富的出土文物，尤其是其中大量的舶来品就是证明。合浦港曾成为中国对外通商重要港口，且延续两千多年，经历了发展、繁荣、中衰、演变和振兴的历史过程。丝绸之路精神薪火相传，推动了人类文明进步，加强了中西经济文化交流，是宝贵的历史文化遗产。最近，为实现党中央提出的“一带一路”倡议，广西北部湾经济区迅速发展，汉代合浦海上丝绸之路始发港必将焕发出耀眼夺目的光彩。

一、汉代合浦是中原出北部湾通往东南亚及西方的要道

1. 秦汉时期，南流江成为中原与东南亚交通来往的黄金水道

公元前 223 年，秦始皇为了开发岭南，“又利越之犀角象齿翡翠珠玑，乃使尉屠睢发卒五十万军”，“三年不解甲驰弩，使监禄无从转饷，又以卒凿渠，而运粮道，以与越人战”。其中，秦第一路军由湘江，经越城岭，沿桂江抵苍梧。第二路军由湖南经萌渚白芒岭，达广西之贺县（今贺州市），至苍梧与第一路军会合，溯北流河，过桂门关，再沿南流江抵合浦。公元前 214 年，秦朝在岭南设南海、桂林、象三郡，建立中央集权大帝国，因此拥有南海、北部湾这两大海域，统一了海疆。秦始皇还将军队留下“戍越”，并征调未婚妇女随军定居。同时，秦王朝不断把中原人迁移岭南，“以谪徙民，与越杂处”。中原人的南移，带去了先进的生产技术和文化，促进了岭南地区的经济文化发展和民族团结。秦军南征，开通了灵渠，将长江水系和珠江水系连成一片，亦开辟了中原出北部湾的航路，南流江成为黄金水道。公元前 210 年，秦始皇死后，蜀王子乘乱取象郡，赵佗率兵征讨，平定今属广西南部 and 越南北部的瓯雒地区。赵佗率军抵合浦，曾驻军城

北的糠头山（今合浦县石湾镇境内），并修建行宫。相传今东山寺为赵佗行宫改建。正如《方輿纪要》所记载：“在廉州府西北四十里有糠山头，一名军头山，相传秦尉佗驻军于此。”赵佗于公元前 207 年建南越国，于公元前 137 年去世，在位 71 年间，推行“和辑百越”，实行“南北交欢”，促进了民族融合。同时，注重“教民耕种”，推广中原的生产技术和汉文化，“以诗书而化训国俗”。所有这些，对于促进古代广西沿海地区经济的发展具有积极的意义。当时，南流江与北流江的分水坳很低，溯北流河经桂门关可进入南流江。“秦已破灭，佗即击并桂林、象郡”。赵佗征西瓯不但加快了合浦的开发，而且为中原开辟了出北部湾畅通交趾的水道。

秦亡后，汉高祖采取安抚政策，封赵佗为南越王，使之成为汉朝藩辅。《水经注》卷三十七记载，元鼎四年（前 113 年），为平息南越丞相吕嘉的叛乱，汉武帝派伏波将军路博德、楼船将军杨仆，征集“楼船十万人”，攻破番禺，水陆并进，“会至合浦，征西瓯”。路博德驻军合浦后，“赵王令二使者，贲牛百头，酒千钟，及二郡民户口簿诣路将军，乃拜二使者为交趾、九真太守”。由于伏波将军路博德对当地百姓实行安抚政策，西瓯的 40 万余人口归汉。元鼎六年（前 111 年）汉武帝置南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南等七郡。九真、日南、交趾是汉朝最南边的郡治，此三地的朝贡商船只能沿岸而驶，合浦一带海域和南流江水路便成为其进入中原的必经之路。

在位于南流江下游的今合浦县石湾镇大浪村古城发现了西汉古港口码头遗址和大浪古城遗址。汉代合浦港不仅是商港，而且以盛产珍珠而闻名。

合浦珍珠又名南珠，出产于乐民、乌泥、杨梅、青婴（今北海港海域）、平江、断望、白龙（今铁山港海域）等七个天然珠池。珠民、珠贩分散在产珠的海边，产珠的地方就可能有港口存在。汉武帝派遣官吏出海往东南亚、印度半岛贸易的记载，说明在古代长期的采珠生产活动和航海中，合浦沿海在秦汉之前就已形成了古海港。今合浦县廉州镇九头岭下的战国造船厂遗址，证明乾江港起码在战国时期就是一个与陆地内河直接联通的航海港口。九头岭，位于今合浦县城廉州镇南郊 2 公里处的文昌塔下，距乾江（体）港约 2 公里。南流江的一条支流—

一西门江，绕九头岭与乾体港相通入海。古人在该处选址造船极佳，可乘潮涨潮落之势，引导新船入海，或驶入南流江。有港口的地方，都建龙王庙、天妃庙或天后宫，作为渔民商贾出海前祭祀之所。从乾体古港至廉州镇的人海河段约4公里，在古代分别建有海角亭天妃庙、九头岭天妃庙、乾体天后宫。位于南流江出海口南面的冠头岭，亦建有龙王岩和镇海庙等。从这些遗址踪迹可见，从战国时期开始，廉州乾体至冠头岭一带已发展成古港口。古城头城址的年代经考古试掘确认为西汉早中期，且有可能是公元前111年建立的合浦县县治。大浪古城遗址是正方形的，边长220米，城墙及护城河清晰可辨。在长约1500米、宽约200米的活动范围，遗留数量众多的汉代几何印纹陶片。据《后汉书》卷十六记载，公元前83年，“旧交5止七郡贡献转运，皆从东冶泛海而至”，后因“风波艰阻，沉溺相系。弘奏开零陵、桂阳峽道，于是夷通，至今遂为常路”。由于当时航海技术十分落后，外国商人急于舍舟就陆，汉朝便派兵在今湖南增开航道，以利运输。外国商人由合浦登陆，溯南流江，过桂门关，经北流江，再溯桂江，过灵渠，进入湘江，直抵中原。这样，合浦成了汉代海上交通枢纽和主要贸易口岸。汉武帝对南方加强统治，为南海航路的通达，以及中国汉代远洋航业的兴起，奠定了历史基础。

2. 南流江河海联运促进合浦港口发展

在当时的航海条件下，汉朝商舶从中原抵东南亚，或外国商舶由东南亚抵中原，必经南流江，船舶在合浦停泊，补充淡水、粮食或货物。合浦濒临北部湾，成为汉代中国往东南亚和西方各国的必经之道。公元前111年，汉武帝设合浦郡，管辖合浦、徐闻、高凉、临允、朱卢五县。同时，设置合浦关。可见，当时合浦已成为海外交通、内联外接的都市。西汉后期，湖南南部开峽道，并且对灵渠进一步治理，使湘江、桂江、北流河、南流江这条中原北部湾通交趾的水道，变得通行无阻。中原的商品，经长沙、桂林、苍梧，沿着这条水道云集合浦。而外国的商品，亦沿着这条黄金水道河海联运远销中原。因而，合浦港的发展比徐闻港更快，县城也比徐闻更繁华。南流江全长250公里，发源于广西容县，经玉林、博白，汇张黄、武利诸水合为廉江。至府城之北，析之为四，其第一支称州江，

流入县城，“水势至此萦洄环绕停蓄”，成为由廉入海要道。由于乾体处于南流江入海口，冠头岭一带海域处于南流江入海口之南，扼船舶入廉州湾之口，故乾体、冠头岭一带，自古便成为合浦县的主要港口。汉朝使者和商船，大都在此起航出海。外国使者，亦在此登陆，合浦成为中外闻名的港口。南流江出海口河段因舶来品货多，古曾称为“西洋江”。

汉武帝置合浦郡后，便派使者带翻译从合浦起航，出使今东南亚和西亚各国，开辟了海上丝绸之路。西汉桓宽《盐铁论》记载：蜀郡的货物运到南海交换珠玑、犀角、象齿等珍品，中国的丝绸，亦由徐闻、合浦、日南等处出口，在海上卖给大夏、安息、天竺（今印度）的商人，然后转售给大秦（古罗马帝国）。由于当时航海知识和造船技术上的限制，船只规模不大。在航海中，载重五六十吨的船只在装载货物后，再装船员的生活资料就极其有限，商人需要沿途取得粮食和淡水，因而商船只能沿着大陆岸边行驶，广西沿海港口便成为中国往东南亚和印度洋的必经之道。当时，中国在南海的出航地点，主要是徐闻、合浦、日南等地。日南港位居汉朝最边远的南端地域，成为边防前沿，故设置“障塞”御边守土，同时作为迎接外国使者和南来客商的第一站。该港虽然位于河口，但是其河运无法直接与中原相通，只有循海择季风沿岸行驶可至合浦，再循南流江北上，通过漓江、湘江水系进入长江水系，才能与中原沟通。徐闻港背靠雷州半岛，南扼琼州海峡而控制海南岛，西侧是北部湾水域。徐闻港无河运与内陆相通，货物、人员的水上运输唯有海路。由徐闻往东南亚，只能选择秋冬季趁东北风进入北部湾北岸，而自东北至西南行驶，必经合浦、日南。据《汉书》《旧唐书》《太平寰宇记》等史籍记载，东吴以前，凡通西南海上西蕃诸国，常称某国在合浦、日南以南若干里，例如“黄支国，汉时通焉，去合浦、日南三万里”，“自汉武已来朝贡，必由交趾之道”。从这一史料我们可以看出，晋代以前合浦沿海港口是南海市舶要冲。

西汉航海事业的发展，必然与造船业的兴盛分不开。《史记·平淮书》记载：“楼船高十余丈，旗帜加其上，甚壮。”汉代刘熙在《释名》中对风帆的定义：“随风张幔日帆。帆，泛也，舟疾泛泛然也。”据考古界报道，广东、广西出土的西

汉木船模，已采用风帆、分隔舱结构和尾舵技术，增加船体抗冲击强度与抗沉没能力。可见，汉代船舶在海洋上航行已经可以利用季风和海流，并有效地控制航行方向。合浦汉墓曾出土战国时期的青铜剑，证明在先秦时期，广西沿海地区的青铜冶炼技术已成熟，是生产力发展的重要标志。金属利器的使用，十分有利于削木造船。据明崇祯版《廉州府志》记载：“廉州九头岭下，有战国造船遗址。”专家考证该造船工场遗址，认为可同时造载重 50~60 吨的木船数艘，规模较大。在今合浦县城与乾体古港口之间的冠头岭一带，遗存战国时期的造船厂遗址，说明了先秦时期合浦航海活动已兴起。合浦造船技术的发展，为中国远洋航业的发展奠定了物质基础。航海事业的发展，促进了当时沿海港口的发展。有一个历史证物，便是西汉合浦港码头遗址的发现。该码头位于今合浦县城东北 13 公里处的石湾镇大浪村委的古城头村，“此处正是当年南流江出海口附近，码头为泥质夯筑，有三级台阶呈弧形伸入古江道中，台阶长约 8 米，最宽处 5 米。码头西南侧发现两个柱洞，相隔约 1 米，洞直径约 20 厘米，洞内残存木质碎屑，估计是当年系船木桩，残存木屑经送北京大学作碳 14 测定，测得距今平均值约 2250 年前，恰是西汉中后期”（引自《合浦与海上丝绸之路——北海文史第十八辑》）。另外，在大浪城古城码头遗址附近发现西汉墓葬，证明这里是汉代合浦的一个经济、文化区。

二、汉代合浦成为中国对外贸易主港

1. 汉代中国最早的远洋航线与合浦古港

公元前 140-前 87 年，汉武帝刘彻在位，西汉王朝进入全盛阶段，内政稳定，经济繁荣，国力强大，外交活跃。汉武帝为加强中央集权，统一沿海地区，积极致力于发展近海与远洋的交通和贸易。素有“珠玕、犀、玳瑁、果、布之凑”的徐闻、合浦、日南等沿海地区，成为汉朝南方的主要海港。从此，中国的南海和北部湾的远洋航行和海外贸易，走上了迅速发展的坦途。史籍中对此有较详细记载的是《汉书》卷二十八：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国；又船行可二十余日，有谿离国；步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠崖相类。其州

广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见。有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧流离、奇石异物，赍黄金、杂繒而往。所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送致之。亦利交易，剽杀人。又苦逢风波溺死，不者数年来还。大珠至围二寸以下。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南，有已程不国，汉之译使自此还矣。”^[1]这是史籍中关于中国至印度洋之间海上航路最早的官方记载。据专家考证，都元国在今马来半岛，邑卢没国在今缅甸萨尔温江入海口西之直通，谿离国在缅甸蒲甘城附近悉利，夫甘都国卢国在今缅甸旧蒲甘城即太公城附近，黄支国在今印度东南海滨之康契普拉姆，已程不国在今斯里兰卡，皮宗则在今马来半岛西南端的甘蔗岛。从史料中可以看出，汉武帝时，中国的商船和使者，曾由合浦港扬帆起航，带着黄金、丝绸和陶器，经马来半岛之南端，循马六甲海峡西北行，出海峡后历安达曼海，经萨面温口和锡唐河口，到达缅甸古代繁盛的伊洛瓦底江口。使者一部分人乘“蛮夷贾船”，溯江而上直至蒲甘或卑谬，然后步行到达缅甸海岸的夫甘都卢国，再登船继续航行，越过孟加拉湾，到达印度半岛东南沿海的黄支国。回程由黄支国抵斯里兰卡，横越孟加拉湾，不必再绕海边沿岸而驶，经过安达曼群岛、马六甲海峡而到皮宗，然后沿海岸北航至今越南南方的象林。有关汉使航程的记录，反映出汉代合浦县不仅是南海市舶要冲，而且是汉代我国主要的对外通商口岸。中国所产物品，已经由合浦运销至印度和地中海一带。同时，该记载还表明，当时的航海已有朝廷遣黄门（太监）亲自执掌，并招募当地富有远洋航行经验的民间海员一起出航，这反映了合浦民间的远洋活动必早于汉武帝时期。在当时的航海条件下，今广西沿海港口，自汉代开始成为海上丝绸之路的始发港。这条汉代由合浦至印度洋的远洋航线，在世界古代航海史上留下了极其光辉的一页。

汉代合浦县辖境内包括今广西北部湾沿海地区。汉代合浦港是一组港口的总称，其水域包括今铁山港、北海港、钦州港和防城港等广西沿海天然港口。处于南流江出海口的水域，应是合浦港主要位置。有专家认为，今合浦县石湾镇大浪古城遗址，是汉代主要古港口的所在地。不论港口主要位置怎样变迁，进出南流

江的船舶必经廉州、乾体和北接南流江的今北海港水域，这是有关区域位置的客观事实。另外，全国重点文物保护单位——草鞋村汉城遗址，位于合浦县城廉州镇西南郊的南流江支流西门江畔，距人海口约10公里。考古工作者对城址先后二次展开了大规模的发掘，出土了大量汉代筒瓦、板瓦、瓦当和陶器残片，发现了城垣，护城河、水井、作坊遗迹、官吏房屋建筑遗迹等。这里一带的古港，都应该是汉代合浦海上丝绸之路的始发港。在当时的航海条件下，汉代海船沿广西北部湾海岸航行，或者海船转换河船溯南流江，不管怎样，今乾体港和北海港水域都是中外商船进出广西北部湾的必经之地。从考古发现及地理位置来看，冠头岭下的“北湾”（今地角、外沙内港一带），处于廉州湾的南部，是船舶出入南流江出海口必经之地，也是一个古港口。20世纪末考古工作者在地角近古炮台边缘，发现一处汉代文物，采集有板瓦、筒瓦、釜、罐等残片。地角岭下亦曾采集有石网坠、夹砂陶等汉代以前的遗物。1963年在外沙西港口海角大道水产加工场施工，曾出土一批汉代的钱币。其中，王莽改制时所铸的“大泉五十”有一大瓦瓮，约有千余枚汉代钱币。另外，防城港市西面珍珠港东北岸的马兰港，也是一个古埠头。由于当时海船抗风浪能力弱，今防城港江山一带，也曾是广西与交趾的海上交通必经之道。汉代是一个空前强盛的王朝，正如《史记·货殖列传》记载：“汉兴，海内为一，开关梁，驰山泽之禁，是以富商大贾，周流天下。交通之物，莫不通得其所。”汉代社会经济的发展，奠定了广西沿海对外贸易的基础。交趾、日南是汉朝最南边的沿海郡治，也是中国重要的贸易口岸，“自武帝已来朝贡，必由交趾之道”。在当时的航海条件下，外国使者和商贾抵中国，大都先经交趾再进入，而合浦郡与交趾郡比邻，是中原通交趾的咽喉。由合浦县沿海而西入，途经钦州、防城南面大海，扬帆一日至西南岸即交趾。《汉书》记载，外国使者和商贾的贡品，由交趾转运较多，其实也应包括合浦在内。交趾是汉朝最南方的沿海郡治，外国商船沿岸而驶，抵交趾就是进入中国，由交趾再进入中原，皆经合浦。所以，合浦是汉代南海市舶要冲。

2. 马援水师南征交趾，促进合浦港发展

东汉建武年间，交趾征侧、征贰率众反叛汉朝。这是交趾地区雒将奴隶主贵

族反对新兴封建制度的叛乱，显然违反社会历史发展方向。汉光武帝“乃诏长沙、合浦、交趾具车船，修道桥……遣伏波将军马援、楼船将军段志，发长沙、桂阳、零陵、苍梧兵万余人讨之”。马援从苍梧率师抵博白，在此修凿桂门关，然后再沿南流江抵合浦县。据清道光版《博白县志·古迹》记载，“马门滩在顿谷堡，离县治西七十里，滩多峭石，水流湍急，汉伏波将军马援征交趾，凿石流通以便行舟”。马援军至合浦，汇诸路兵，共率领“楼船大小二千余艘，士兵二万余人”。据文献记载，汉代楼船是一种比较成熟的木帆船。甲板上建有重楼，帆、舵、锚齐全，有十桨一槽，能在水上进行大规模的战斗和远航。乾江古港曾发现两处古代造船厂遗址，据史料记述是汉代伏波将军马援征交趾时所建。马援南征交趾客观上促进了当地造船技术的发展，促进了航海运输和海洋捕捞的发展。

在平息这场交趾叛乱中，合浦成为南方海上运输的中心。据清雍正版《广东通志》卷一百九记载，“马援征交趾时，驻军合浦，由外海运粮”。当时马援从粤、闽等处漕运粮食至合浦，有力地促进了合浦海上交通和贸易的进一步发展。昔日，马援楼船水师曾驻泊在今合浦县大风江入海处的大观港。他们从福建运粮抵此，在乌雷岭附近经常遭风浪打烂运粮船。马援“苦雷岭风涛之险”，于是命令水军“夜凿白布峰腰之地，以通粮艘”。这条渠道，可沟通大风江与龙门港的联系。“其凿掘处约长七八里，阔五六丈，深三四尺，今两潮相通”。这是史籍记载的古代合浦最早的人工航道工程。这个古老的人工建港工程，“实钦廉舟楫之利”，促进了合浦县海上交通的发展。据《后汉书·马援列传》记载，马援率水军驻军合浦后，以合浦港为基地，“遂缘海而进，随山刊（勘）道千余里。十八年春，军至浪泊上，与贼战，破之，斩首数千级，降者万余人。援追征侧等至禁谿，数败之，贼遂散走”，“援所过辄为郡县治城郭，穿渠灌溉，以利其民。条奏越律与汉律驳者十余事，与越人申明旧制以约束之，自后骆越奉行马将军故事”。马援南征交趾，结束了“寇乱连年”的局面，保障了南疆各族人民的安定生活，维护了国家的统一，同时，对促进今广西沿海地区的海洋开发做出了很大贡献。马援在浪泊（今越南北宁省境）平定征侧、征贰交趾之乱后，为合浦和交趾地区的社会经济发展做了许多有益的事。例如，筑城建路、挖航道、修水利，引进农耕技术。马

援南征班师后，曾留下一批将士留守南疆，安邦守土。这批人根在中原，留守下来变成了早期“客家人”。所以，“马流（留）人”，有“世称汉子孙”的说法。“马流人”中，以钦、防沿海的禰、黄两姓最具代表性，其先祖留守广西沿海御外寇于南藩，巩固了大汉江山。“马流人”、铜柱、铜鼓塘、铜船湖等，成为马援驻军合浦并开发钦廉沿海港口的见证。此后，汉朝廷以合浦港口为军事要地，多次大规模用兵，平息交趾的叛乱。由此形成的兵员和粮食的运输，反过来又促进了合浦沿海港口海上交通的发展。铜鼓是汉代我国南方各民族使用的一种青铜打击乐，古人谓“击此鼓聚众”，其主要用于祭祀、庆典和战争活动。汉代属合浦县区域的灵山、浦北、北流、容县曾出土几百面铜鼓。其中，以北流出土的铜鼓最大，直径达1.6米多。中华人民共和国成立前后，今北海港、铁山港沿岸的铜鼓岭、白龙等地，也出土了10多面汉代大铜鼓，说明今北海港、铁山港是汉代合浦的一个重要港口，一度十分辉煌。

3. 汉墓出土文物，见证汉代合浦与东南亚及西方各国的海上交通和贸易

东汉时期，精美的中国丝绸和大量的瓷器等商品大量远销国外，东南亚及西方各国亦纷纷派使者从海道而来，与东汉进行以朝贡形式为主的官方贸易。《后汉书》记载，元和元年（84年）“日南徼外蛮夷究不事人邑豪献生犀、白雉”，这是外国商人将舶来品由日南经合浦向汉朝进行官方贸易的例证。《后汉书》还记载，永宁元年（120年），“掸国王雍由调复遣使者诣阙朝贺，献乐及幻人，能变化吐火，自支解，易牛马头。又善跳丸，数乃至千。自言我海西人”。海西即大秦（古罗马帝国），缅甸国遣使臣来向汉王朝贺，还带大秦的魔术师，反映出此时古罗马从波斯湾乘船穿过印度洋到缅甸，再经日南、合浦抵中国的这条航线已畅通无阻。永建六年（131年），叶调国（今爪哇）和掸国（今缅甸）遣使贡献，汉顺帝刘保向叶调国的国王赠送了“金印紫绶”。外国使者向中国进贡当地的珍宝和特产，汉皇帝回赠黄金和丝绸，这是一种朝贡形式的官方贸易。当时叶调国和掸国的商人，都是经日南沿海抵合浦，然后进入中原。延熹二年（159年），天竺使者由海道抵中国，“频从日南徼外来献”。从中反映出，天竺使者也由日南沿海经过北部湾抵合浦，然后进入中原。中国与印度不但经济来往密切，而且文化

来往也频繁。其原因是印度佛教传入中国后十分盛行，印度不少佛教徒抵合浦郡（此时郡治合浦县）后分别往番禺或洛阳。延熹九年（166年），合浦不仅与印度有密切来往，而且开始直接与古罗马帝国进行海上交通和贸易。大秦国王安敦（古罗马大帝）曾亲自遣使者“自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁”，经合浦北上，抵东汉都城洛阳，从而沟通了中国和古罗马的交通。今廉州镇的东郊、南郊、北郊十几个村庄，总面积达68.75平方公里，分布着万座汉墓。其中，望牛岭的一座西汉晚期古墓出土文物245件，内有铜凤灯、金饼、金配饰、水晶、玛瑙、琥珀等贵重文物，它们见证了汉代合浦港的繁荣。另外，西门江附近现存的汉代陶瓷遗址，有草鞋窑、老哥渡等。1956年经广东省博物馆鉴定，该处出土的汉陶片，与苏门答腊岛出土的汉陶器、瓷器，无论造型、彩绘或施釉配方基本一致。合浦汉墓出土的数万颗玻璃珠，以及湖蓝色的串珠，经科学检测，以钾硅酸盐居多，“部分属中等钙铝和低铝的类型，来自东南亚、印度等地”（引自熊昭明著《汉代合浦港考古与海上丝绸之路》）。另外，合浦汉墓出土的外国胡人形象的磨锄铜俑和陶俑，也是海上丝绸之路开通和繁荣的见证。

综上所述，汉代合浦是中国海上丝绸之路的始发港，是由下列因素决定的：第一，汉代合浦港口拥有优越的地理位置和水运条件。汉代合浦县是西江、北流江和南流江的出海口。往西北溯西江而上，可直达云、贵；往北溯桂江过灵渠而上，可抵湘江乃至中原；往东由海上直达南方沿海各港口；向南海路直抵东南亚国家沿海港口，路程最短。同样，外国商贾由海路抵中国，合浦、交趾便是首站。汉代合浦港口拥有内河和海运联合运输的优势，成就了汉代合浦海上丝绸之路的始发港地位。第二，自然条件（季风和海流）奠定了汉代合浦港最佳始发港的位置。合浦地区是典型的季风型海洋性气候，原因是海陆之间气压高低不同。秋冬，合浦盛行东北风；春夏，合浦又刮西南风；同时，“受季风影响，南海北部海流秋冬呈西南方向漂流，夏季为东北方向漂流，并在北部湾海域形成环流”。我国商船正是借助这种典型的周期性的季风和海流，每年秋冬从合浦港扬帆启程往东南亚各港口，次年春夏又借助西南季风和海流返航回合浦。对此，《广东通志》《廉州府志》都有记载。这种典型的季风和海流，为推动汉代合浦成为海上丝绸之路

始发港提供了优越的自然条件。第三，合浦拥有丰富的资源条件来发展海外贸易。汉朝出口的商品，主要为“杂缯”，即丝织品。汉代合浦拥有南流江、钦江三角洲平原，土地肥沃，盛产桑麻，丝布、麻布便是合浦传统的出口商品。同时，玉林、贵港盛产的葛布、锦绢，西江流域和云、贵、川的土特产及蜀锦亦通过西江汇到合浦，畅销国外。另外，广西沿海地区大量生产的汉陶瓷也是传统的外销产品。同时，合浦拥有“珠玕海盐之利”，是著名的珍珠集聚地。可见，合浦周边地区和西南地区的丰富外贸产品，保证了港口资源，促进了中外商品交流。第四，合浦拥有修造船技术和航海优势。早在战国时期，合浦便产生了造船厂。由于大量的水师在军事活动中驻军合浦造船，加上朝廷漕盐、采珠、运粮和外贸需要，当地航海和造船技术在中国处于领先地位，这些都促使汉代合浦港成为海上丝绸之路始发港。

[1][汉]班固. 汉书[M]. [唐]颜师古, 注. 北京: 中华书局, 2012: 1490.

(作者为北海市铁山港区交通局原副局长，高级讲师)