

# 合浦港在我国海上丝绸之路的历史地位和影响

司徒尚纪 许桂灵

合浦港作为我国秦汉到唐代海上丝绸之路一个最重要的始发港，除有《汉书·地理志》等史籍记载、考古发掘出土文物等作为确凿证据以外，还应从我国区域开发历史进程、北部湾地区在这个历史阶段所处重要地位、合浦港与周边地区关系、港址所在地地理形势等方面进行实证分析。当然，这并不排斥其他始发港口的存在和意义。不管怎样，合浦港作为我国海上丝绸之路最早的一个始发港，证据是确凿、坚挺、中外公认的，应给予充分重视，并作为一笔历史文化资源加以开发利用，为当地经济社会发展服务。

## 一、合浦港兴起的历史地理基础

### 1. 古越人具有航海传统

合浦港位于北部湾南流江出海口附近，这一带是我国古越人居住地。《史记·赵世家》引刘向的话说：“今珠崖、儋耳谓之瓯人，是有瓯越。”后《舆地志》释曰：“周时为骆越，秦时曰西瓯，文身断发避龙。”合浦与海南毗邻，应同族，到清初顾炎武《天下郡国利病书》“广东”条云“广东（旧含今合浦地区）有僮（壮）瑶两种，瑶乃荆蛮，僮（壮）则旧越人也”，即今广西壮族居住地也是古越人分布区。越人是个多成分群体，环北部湾地区应为骆越人分布区，与今海南岛、雷州半岛原始居民同源。越人善水，以捕捞水产和航海闻名，这不但有北部湾地区大量贝丘遗址为凭，而且《淮南子·齐俗训》也指出“胡人便于马，越人便于舟”，这说明水文化是古越文化一个本质特征。考古发掘显示，越人活动的南海是世界上最早使用船舵、船锚的地区。1976年广西贵县罗泊湾1号西汉墓，出土的大铜鼓上有羽人划船纹饰，船下面前头似锚，后头似舵<sup>[1]</sup>，反映西江流域古越人在史前时期已活跃在南海海域。有段石斧是古越人新石器文化特有器物。这些石器除在我国台湾地区和菲律宾等地发现以外，在南太平洋的波利尼西亚群岛、社会群岛和苏拉威西岛以及北婆罗洲一带均有发现。贵县出土的铜鼓羽人船纹图案与太平洋诸群岛（如汤加、萨摩亚）使用的双身独木舟极为相似，说明古

越人文化很早就假道海洋向外传播，其出发点应包括合浦在内的南海北部湾沿岸。古越人这个航海传统后来得到继承和发扬。到殷商及战国时代，中原统治者向岭南征集的贡品多为珠玕、玳瑁等水产品。秦汉统一岭南，南海广大地区并入中央王朝版图，建立郡县，其中在海南所立珠崖郡、紫贝县、玳瑁县，即以海产命名。地名是一种稳定、持久的文化现象，这些地名说明环北部湾地区作为海洋活动基地，是有深厚地理基础和久远历史的。

## 2. 环北部湾为汉代一个经济区，为合浦港奠定了经济基础

秦汉时虽然岭南初开，但得益于地理区位和湘桂走廊作为南北交通要道之便，在汉朝版图内，红河三角洲和环北部湾其他地区是汉朝在南方的一个经济区。据梁方仲先生计算，西汉元始二年（2年）岭南人口密度，合浦郡为1.4人/平方公里，交趾郡为9.6人/平方公里，九真郡为3人/平方公里，而占今广东大部的南海郡为1人/平方公里，远逊于前述各郡<sup>[2]</sup>。海南岛在汉武帝时设2郡16县，居民2.3万户，这也比《汉书·地理志》所记南海郡6县1.9613万户要高出17%。城市作为经济集中的中心，其数量多寡和规模大小能够反映地区经济发展水平。汉代环北部湾地区就有龙编、赢楼、西卷、合浦、徐闻等港市，而南海郡仅有番禺（广州）为经济都会，珠江三角洲大部分地区尚未开发。另据晋《交州外域记》载：“交趾昔未有郡县之时，土地有骆田，其田从潮水上下，民垦食其田，因各为骆民。”对“骆民”有多种解释，有人认为是利用潮水灌溉田亩，这是灌溉农业发展的一个标志。又说合浦地区宜发展蚕桑，东汉时蚕桑业很普遍。明万历《廉州府志》说“合浦之蚕桑半稼，其织半稼。……煮橡实之冠为色，登机而织。……一亩之桑，获丝八个，为丝十二匹”。这个历史传统后来得到继承，合浦是岭南蚕桑产区之一。合浦采珠业自汉代以来就风靡天下，如“合浦珠还”的故事家喻户晓，便是明证。《汉书·王章传》记西汉成帝阳朔元年（前24年）京兆尹王章获罪冤死，其妻流放合浦，“以采珠为业”，七八年间“致产数万”，发了大财，显见采珠为当地一个经济支柱。近年在南流江河口和合浦沿海不少地区出土多处汉窑，从其布局观察，生产陶瓷应为出口服务。显见，环北部湾经济区有力地支持了合浦港的存在和兴盛。

### 3. 唐代以前岭南交通重心偏西，加强了合浦港的地缘优势

一个港口拥有腹地越深越广，其地位越高。而腹地需要有交通线深入，港口才能发展壮大。合浦港有南、北流江水陆相连，北接湘桂走廊，通过灵渠，打通岭北交通，将腹地延伸至湘江流域。在1973年出土的长沙马王堆地形图上，岭南仅标桂阳（今连州市一带）和“封中”两个地名，后者即贺江流域，与湘桂走廊同为重要交通线。秦汉进军岭南有多条行军路线，其中分布在西线的即有：萌渚岭道，从湘江支流潇水下贺江经封开即可东下番禺；越城岭道，即湘桂走廊；牂牁道，即北盘江、浔江、柳江、黔江等西江干流。至唐张九龄重新开凿大庾岭道，五岭南北交通重心才渐渐东移，大庾岭道成为入岭南最主要的交通线，但只要湘桂走廊继续发挥功能，合浦港的存在就有它的必要性和合理性。一直到湘桂铁路通车，情况才发生变化，合浦港由此渐渐走向衰落。

另外，秦汉时期基于造船、航海技术等原因，南海海域的海上丝绸之路还未能走海南岛东部和西沙、南沙海域，而琼州海峡东入口，风大浪高，海流很急，被视为高危航海区。唐代刘恂《岭表录异》记载：“交趾回人，多舍舟，取雷州缘岸而归，不惮苦辛，盖避海鰐之难也。”这使得合浦港成为我国对东南亚开展商贸最便利的始发港，不但有着广大陆向腹地，而且拥有以东南亚地区为主的海向腹地。

### 4. 南流江口优良的建港条件，支撑合浦港有效发挥功能

一个港口必须有一个优良港址和其他辅助条件，才能有效地发挥吞吐功能。合浦地区海岸线曲折绵长，达447公里，今自东至西有英罗港、河田港、营盘港、白龙港、铁山港、北海港、乾体港、大观港等，想必古代建设的港口也不止一处。合浦最大的一条江南流江虽然河道不长，但出海口河汊众多，流量大，“合浦”地名即指众水汇流之洲滩，河流呈网状分布，有很多出海口，为港口选址提供多种可能。有研究表明，汉代合浦港港址在今合浦乾体港，是汉代海上丝绸之路的始发港<sup>[3]</sup>，这是一说。实际上，合浦港是众多港口的总称，就像今天说广州港实际包括大沙头港、洲头咀港、黄埔港、黄埔新港等河海港一样，汉代合浦港也应不限于某个港口，但以乾体港为其中一个港口，无可厚非，因为南流江口就在其

附近。当然，对此仍有继续深入考察之必要，以进一步弄清其他港口位置情况。合浦海岸属上升型海岸，南流江三角洲多年来向南推进了10~12公里。今合浦县始建于北宋的廉州中学内的海角亭，旧为南流江出海口，现已为城市包围。这一沧海桑田的事实，说明秦汉时期南流江更深入内陆，其附近出海口众多，相信可为港址之河口或海湾也不少，说明古代合浦港选址条件应比现在更优，这也是它兴起、发展不可缺少的历史地理条件。

## 二、合浦港作为海上丝绸之路始发港的证据

汉代合浦港和徐闻港一样，作为我国海上丝绸之路的始发港本无可置疑。但近年在海上丝绸之路研究中，各地都在不同程度上强调、凸显当地港口的重要意义，对单个港口而言，似无可厚非，但从多个港口比较而言，无形中会矮化、削弱其他港口地位，这不利于科学、公正地评价各港口的历史意义，也无助于海上丝绸之路作为一个统一文化遗产的保护、开发和利用。所以，重新肯定合浦港作为海上丝绸之路的一个始发港是很有必要的。

### 1. 史籍记载

最早记载海上丝绸之路史实的是《汉书·地理志》：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国……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……”尽管对这段文字，所涉地望对应今地问题，特别是徐闻、合浦港具体何处仍有很多争议，但不管怎样，两港作为最早始发港的认定是毋庸置疑的。实际上，后世中外史地学者对此也一致认可，无须赘述。如果说有争议，也是港口具体地点问题，这需通过科学论证加以解决。就如对合浦港口地望，也应抱着这种态度进行研究。近人郭沫若、翦伯赞在他们的著作中早就充分肯定两港的存在和意义，再上溯至清至乾隆北方学者刘献庭《广阳杂记·续编》指出的“东吴以前，俱以徐闻、合浦、日南为海市舶冲路，晋以后始以广州为海上诸藩之主港也”，回答了广州是否为海上丝绸之路最早始发港的问题。

### 2. 汉墓出土文物支持

合浦港不仅是海上丝绸之路的一个始发港，而且西汉合浦郡治也在附近，作

为一个政治中心城市，必有相当的数量人口和经济活动，故出土文物能有力地解决合浦港地望及其规模等问题。

近年考古发掘显示：合浦附近汉墓约有 6000 多座（一说上万座），已清理数百座，既有小型汉墓，也有大型汉墓。出土文物包括铜、铁、陶、漆、玉、琉璃等，种类繁多，文化内涵丰富，风格多样，既有中国文物，也不乏舶来品，反映合浦作为一座港市，在西汉已达相当规模。恰如史学家范文澜在《中国通史》中所说：“由此可以想见西汉时期合浦已是一座商贸发达、水陆运输畅达、人烟稠密的江海港口城市。”<sup>[4]</sup>

### 3. 琼州海峡、北部湾海洋形势，显示合浦港为优良港址

琼州海峡和北部湾海况深受地形、季风、海流影响。琼州海峡形如喇叭口，东宽西狭，东口流急，每日海潮 4 次涨落，西口平缓，每日海潮 2 次涨落。这个潮流差异，使合浦港和徐闻港一样，当海潮从东向西奔流时，它们所在海区受到的冲击比东口要弱得多，利于海舶航行和停靠。另外，北部湾春夏盛行西南风，秋冬盛行东北风，风吹海水，形成海水环流。风稳定时，浅海近岸以风海流为主；风力弱时，则以地转流（地球自转偏向力所形成的海流）为主，若风海流和地转流方向相同时，沿岸流很强，于航行不利；反之，沿岸流较弱。选择合浦港为港址，吹东北季风时，可顺海流南下；吹西南季风时，也可利用北部湾环流沿海岸南下。所以合浦港和徐闻港一样，都巧妙地利用季风、海流季节转换之便，安排航行和停靠，这使得两港都成为优良港址<sup>[5]</sup>。

### 4. 周边地区政治军事形势需要

合浦与徐闻港一样，扼琼雷交通门户，具有重要政治、军事意义。汉武帝在平南越国第二年，即将海南岛归入中央王朝版图。海南岛西汉元始二年（2 年）人口比南海郡还多，又是重要粮棉热作产区，急需加强统治。而苦于汉朝官吏无限度掠夺，岛上人民反抗斗争非常激烈，汉王朝统治 60 多年后便放弃海南岛。到东汉，为了恢复对海南岛的管治，曾设一个朱卢县（或曰珠崖县），隶于合浦郡，但该县不在岛上而在对岸。谭其骧先生认为“朱卢县故址在今（广西）博白或玉林是很有可能”<sup>[6]</sup>。倘如此，则朱卢县与合浦港很是接近。合浦港既是商

港，也应是军港，以对付岛上人民的反抗斗争。直到东汉马援征交趾，平定征侧、征贰起义，“缘海而进，随山刊（勘）道千余里”<sup>[7]</sup>，取道合浦海道前往，可见红河三角洲政治形势在汉代也很严峻，合浦作为一个军港，无疑起着重要的稳定局势的作用。

### 三、合浦港的历史地位和影响

合浦港作为我国南方一个历史大港，是海上丝绸之路最早始发港之一，虽然后来由于环境、历史条件改变而沦为一个普通港口，但它崇高的历史地位和深远影响并不因历史过程完结而泯灭，在我国航海史、丝绸之路史、科技史、区域开发史、中外关系史等方面所留下的深刻痕迹是永存的。无可置疑，随着时间的推移和研究的深入，它的历史价值将进一步显示。

#### 1. 历史早期中外交流口岸

历史早期，我国对外交流主要集中在东南亚、印度洋沿岸各国乃至西亚、东非、欧洲。东部除日本以外，为一片汪洋，时美洲尚未被发现，而囿于中国人“天圆地方”的天地观念，古代中国人还不可能做环球航行。南海北部海岸一些优良港湾，成了对外交流主要口岸。《汉书·地理志》最早记载了徐闻、合浦、日南港，日南港今已在境外，徐闻港在雷州半岛，但雷州半岛缺少大河，与珠江水系沟通需经陆路转运，自不及与湘桂走廊和南、北流江相接的合浦港方便对内对外交流。而广州自晋以后才作为始发港出航东南亚，这样我国南方港口群中，合浦港曾占有最重要的地位是一个不争的事实。中外文化交流也通过合浦港进入内地。《汉书·地理志》所记汉朝官员、使节携带“黄金、杂缯”出口，带回“明珠、璧流离、奇石异物”之类，即为中外物质文化交流的见证。在精神文化方面，到东汉时，印度佛教通过海上丝绸之路进入岭南，交州首府广信（封开或梧州）成为岭南文化中心，牟子佛教著作《理惑篇》即在广信完成，对后世影响很大，这与合浦港作为海上丝绸之路始发港的作用是不可分割的。虽然后来广州港兴起，合浦、徐闻地位渐有下降，但作为进出口岸其仍在发挥作用，故《后汉书·西域传》说“大秦道既从海北陆道，又循海而南，与交趾七郡夷比”，显见两港以后仍长期保持对外交流作用。

## 2. 推动我国岭南地区开发

秦汉岭南仍处蛮荒状态，社会经济严重滞后于中原，但交通线的开辟无疑有助于区域开发。秦开灵渠，打通岭南与中原交通，合浦港处在北部湾交通枢纽位置上，拥有海陆向两个腹地，借助于贸易、文化往来，理所当然推动区域开发和进步。汉代在岭南置七郡，合浦郡户口、人口密度和数量等都在南海郡之上。又因汉代合浦地区农业、采珠业、陶瓷业发达，环北部湾港市众多，显然与商品交换有联系。而商品交换或朝贡交换都直接或间接有助于地区经济发展。故《廉州府志》曰：“（汉）武帝威德远播，薄海从风，外洋各国夷商，无不梯出航海，源源而来。现在辐辏肩摩，实为海疆第一繁庶之地。”这是合浦地区历史开发积累的写照，合浦港在其中是起了中介和辐射作用的。

## 3. 体现我国古代航海、天文、造船等科技成就

丝绸之路是我国与世界各国和平友好往来之路，包括了商业、贸易、文化、宗教、科技等往来，特别是要跨越广袤的大海，克服南海、印度洋的风浪，顺利抵达目的地，必须具有先进的造船、航海、天文、地理等科技知识，以及掌握这些知识的技术人员。秦汉时期，岭南尚处在初步开发阶段，封建生产方式才开始建立，古越人是当地居民的主体，汉文化只在部分地区立足。合浦港能够成为我国海上丝绸之路最早的一个始发港，秦汉及以后能远航到今越南、柬埔寨、印度尼西亚、印度、斯里兰卡、波斯转罗马等地，充分显示了我国在以上领域的科技成就，而其集中地区自然少不了合浦，因为只有集合了这些条件的地区，才有能力实施远航。沈怀远《南越志》曾记“南越王造大舟，溺人三千”，据考这是南越国最后一个皇帝赵建德派人到今福建漳浦县伐木造舟之事。虽然后来发生沉船事故，但也说明了汉代能制造如此规模的船只，技术一定相当先进。据《后汉书·马援列传》载，东汉建武十八年（42年）马援征交趾，集中在合浦的士兵约两万人，所用楼船有2000多艘。这些楼船能沿着近岸海域前进，已具备相当高的技术水平。另据《汉书·艺文志》记载，汉代已有《海中星占验》《海中五星顺逆》《海中二十八宿国分》等天文著作445卷之多，显见航海中已运用星宿定位导航，而汉代最主要的航海实践是在南海。完全可以相信，从合浦、徐闻港出发的船队已

充分利用这些技术，并达到汉代航海技术的最高水平。

#### 4. 展示合浦地区在我国区域开发史上的显赫地位

海上丝绸之路是个综合性概念，包括政治、经济、文化、科技、外交等多方面内涵和发展水平，能够成为海上丝绸之路始发港的地区，社会经济应有相当发展，才能够为远航提供多种物资、补给和服务。合浦地区西汉墓中发现大量粮仓模型明器，说明其农业生产达到较高水平，并有粮食储备。墓葬中干栏式陶仓建筑，工艺很精致，讲究华丽，显示粮多，经济富足，仓中备有足够粮食，可以远航。故《汉书·地理志》所列诸国，到最远的已程不国（今斯里兰卡）约要走 28 个月，加上返程，时间更长，船中需贮备很多粮食才能保障供给。另外，合浦地区出土大量各种材质的饰物，其数量之多，价值之大，远胜周边地区。许多墓室规模巨大，显示主人身份尊贵。如据《三国志·士燮传》记，东汉末交趾太守士燮弟弟士壹任合浦太守，“燮兄弟并为列郡，雄长一州，偏在万里，威尊无上。出入鸣钟器，备具威仪，笳箫鞀并，子弟从兵骑，当时贵重，震服百蛮，尉佗不足逾也”。这一幅图景，勾勒了汉代合浦地区的繁荣盛况，折射出合浦地区在我国区域开发史上的地位，而这又离不开合浦作为海上丝绸之路始发港的支持。

#### 四、小结

合浦港作为我国海上丝绸之路最早的一个始发港，缘于其深厚的历史地理背景。历经兴衰之后，至今仍有大量的历史文献、考古发现、环境变迁的遗迹遗址等证据说明它的存在和变迁。这些文字和实物证据表明，合浦港对合浦地区乃至整个岭南的社会经济发展具有巨大历史作用和影响。同时它们也是一笔极其珍贵的文化遗产，应纳入保护、开发、利用之列，尤其应积极开展有关学术研究，解决其中疑难问题，同时注意协调与海上丝绸之路其他港口的关系，为今后“海上丝绸之路”作为一个整体申报世界文化遗产做出自己的贡献。

[1] 广西壮族自治区博物馆. 广西贵县罗泊湾汉墓[M]. 北京: 文物出版社, 1988.

[2] 梁方仲. 中国历代户口、田地、田赋统计[M]. 上海: 上海人民出版社, 1980: 19.

[3] 周家干. 合浦乾体港是汉代海上丝绸之路的始发港[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 8.

[4] 张九皋. 合浦港在古代“海上丝绸之路”中的地位[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 110-111.

[5]陈立新.论汉徐闻港在海上丝路史上的地位和作用[J].岭南文史,2002(增刊):80-83.

[6]谭其骧.自汉至唐海南历史政治地理[J].历史研究,1988(5):6.

[7][宋]范晔.后汉书[M].北京:中华书局,2007.

(作者司徒尚纪为中山大学地理科学与规划学院教授,博士生导师;许桂灵为中山大学地理科学与规划学院博士生)