

丝绸之路始发港合浦古今价值观

杨文衡

海上丝绸之路起于春秋战国或秦汉，兴于隋唐，盛于宋元，明初达到顶峰，明中叶因海禁而衰落。海上丝绸之路的重要港口有番禺（后改称广州）、浦口（或徐闻）、登州（今山东蓬莱）、扬州、明州（今宁波）、泉州、刘家港等。同一朝代的海上丝绸之路起点可能有两处乃至多处，规模最大的港口是广州和泉州。广州从秦汉直到唐宋一直是中国最大的商港。明、清实行海禁，广州又成为中国唯一对外开放的港口。泉州发端于唐，宋元时成为亚洲东方第一大港。历代海上丝绸之路分三大航线：①东洋航线，由中国沿海港口至朝鲜、日本。②南洋航线，由中国沿海港口至东南亚诸国。③西洋航线，由中国沿海港口至南亚、阿拉伯和东非沿海诸国。

一、汉以前的航海活动与海上丝绸之路东洋航线的开辟

远在旧石器时代，我国人民就和海有了接触，他们从海滨捡来海蚶介壳，通过加工磨制，做成装饰品美化生活。新石器时代，人们已开辟了台湾及其他沿海岛屿的海上交通。

据《竹书纪年》记载，夏朝的后芒（即帝芒）曾经“东狩于海，获大鱼”。这是历史文献上首次记载夏朝的航海事实。

《诗经·商颂》里有“相土烈烈，海外有截”的话，说明商在灭夏以前，已经是一个掌握了航海技术的部落了。

从《艺文类聚》卷七十一所引《周书》“周成王时，于越献舟”的记载中，可知西周时由浙江东部直通江苏北部或山东半岛北面的海上交通已经开辟。东汉王充《论衡》中有周时“倭人贡鬯草”，周成王时“倭人贡畅”的记载，说明西周时我国与日本有了海上交通。

刘向《说苑·正谏》记载，春秋时，齐景公（前547-前490）“游于海上而乐之，六月不归”。孔子（前551-前479）是春秋末年人，《论语·公冶长》载其因道不行，“乘桴浮于海”。可见当时山东半岛沿海一带的海上航行已很平常。《左

传》和《史记》均记载，公元前485年，吴国派遣水军由海上进攻齐国，但未能入境，被齐国击败退归。可知其时吴、齐两国都有比较强大的水军。另一个拥有水军的诸侯国是越国，越人之间的联系多依靠海上交通维持。越、吴之间常进行水上作战。《国语·吴语》载，公元前482年，越国乘吴王夫差远赴北方和晋君相会于黄池（今河南省封丘县）的机会，派范蠡和舌庸率领越水军沿海北上，进入淮水，以断吴王归路。《史记·越王勾践世家》又载，公元前473年，越灭吴后，范蠡惧怕勾践忌他功高，乃从越国浮海逃至齐国。公元前468年，越国由会稽迁都琅琊（今山东省胶南市夏河城），据《吴越春秋》载，越王迁都时随行的有“死士八千人，戈船三百艘”，可知春秋后期，吴国已能造出各类船只和很大的船舰。

战国时期，我国沿海重要港口有碣石（今河北省乐亭县南，是燕国通海门户）、转附（山东半岛北面，今芝罘半岛，自春秋时即为海港）、琅琊；长江口附近有吴（今江苏省苏州市），更南有会稽和句章（今浙江省宁波市西），是越国的海港；此外还有东甌（今浙江省温州市）、冶（今福建省福州市）、番禺（今广东省广州市）等。

秦始皇统一中国后，很重视海上航行，他本人也几次亲自在海上航行。公元前219年，他东巡齐地，沿渤海沿岸到黄（今山东省龙口市）、睡（今山东省烟台市福山区）、芝罘（今山东芝罘半岛）、成山（今山东成山角）等地，又南登琅琊。公元前215年，秦始皇又到碣石港，派燕地方士卢生入海求仙人不死之药。公元前210年，他又东游会稽山（今浙江省绍兴市附近），然后沿海北上，到琅琊，过崂山、成山、芝罘，在山东半岛东面环航一周。可见秦时在沿海航行已很平常。秦始皇还派徐福率领数千童男童女的庞大船队出海，后世盛传曾到过日本和我国台湾。因此，徐福可以说是我国古代远洋航行的先驱，远洋航线的开拓者，也是丝绸之路东洋航线的开拓者。

二、海上丝绸之路南洋航线和西洋航线的开辟

汉武帝很重视航海活动，为了控制海上航线，他派遣严助、朱买臣等人建立水军，北起渤海，南迄今越南沿岸的海上航线都通行无阻。汉代通过南海与今日

的东南亚及印度洋沿岸国家建立了联系，开辟了我国古代第一条由中国至印度的远洋航线，即初期的海上丝绸之路南洋航线和西洋航线。这条航线被历史学家记入史册，即《汉书·地理志》中记载的汉使航程，这是我国目前发现的史籍中有关中国至东南亚和印度的南洋航线和西洋航线的最早记载。它表明，这条航线不全是水路航行，中间有十余日的陆路步行，因此说它是初期的海上丝绸之路最恰当。《汉书》中记载了出使目的，起、止地点和途经国家名称，以及每段航程所需要的时间等内容。原文如下：

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，有谶离国；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，自汉武以来皆献见。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]。

这条航线从徐闻、合浦或日南郡（今越南顺化附近）的边境出发，途经都元国（在马来半岛东南岸，疑即都昆）、邑卢没国（今缅甸南部海岸上）、谶离国（缅甸伊洛瓦底江东岸）、夫甘都卢国（缅甸南部古都蒲甘，这里是宝石贸易地，故汉皇家贸易使团步行十余日至此贸易）、黄支国（印度南部东海岸），至已程不国（今斯里兰卡）回航，船行八个月到达皮宗（今马来半岛西南端的甘蔗岛），再航行两个月可回到日南、象林。这是汉王朝官方与各国的贸易之路，汉朝拿黄金和丝绸去换取沿途各国的明珠、璧琉璃、奇石异物、犀牛等，使中国和东南亚、南亚各国的物质和文化得到交流，双方建立了友谊。这条航线反映了三个方面的内容：①记载的是官方海外贸易，时间是汉武帝年代（前140-前87年）；②它的出航点是徐闻、合浦口岸；③它不包括当时的民间贸易活动。因此，可以肯定地说，我国的对外贸易要比《汉书》记载的早，因为只有民间的海外贸易大量出现之后，朝廷才会派出译使万里远航。合浦是我国最早的对外贸易港之一。

《后汉书·西域传》记载，东汉延熹九年（166年），“大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁”。说明当时东西方两大国家——汉和罗马已经发展了海上交通，丝绸之路的西洋航线已延伸到阿拉伯和地中海沿岸国家。

三、合浦港的兴衰

从以上论述可知，西汉时期开辟的海上丝绸之路起航点合浦港已经是一个很重要的港口，为皇帝直属的“黄门”系统（属少府）官商起航点，由汉使招募官府、商民、船工等组成远航外贸商队出海。合浦还具有“关”的作用。南海沿岸设关，按《汉书·地理志》的记载，有合浦、九真、苍梧、离水等。“关”是管理货运出入口的关卡，还有警备、税收的作用。汉末，平帝元始元年（公元1年）六月设置“少府海丞”，颜师古注曰：“海丞主海税也。”反映了当时官方外贸发达，但不涉及民间贸易^[2]。当时合浦、徐闻成为官方海外贸易起点的原因有二：一是当时合浦、徐闻是渡海赴海南岛的军港及港口，经常集中大量物资和船只，故成为官方贸易放洋起点；二是当时航海尚不熟悉利用季风航行，故航线多沿海岸线走，此二处港口在国境线上，距东南亚、印度最近，官方海外贸易由此放洋自然更加方便，而商人、使节、高僧海上出入也以此为便利。

晋朝以后，航海渐渐利用季风，航线也不再沿海岸线走了，可以从广州出大洋，走直线，于是合浦、徐闻两个港口逐渐走向衰落。由于各个海区的季风不同，因此不同航线利用季风航行的历史也有早晚。我国最早记载利用季风航行的是晋朝的《法显传》。法显从爪哇回广州时，就是利用东北季风走大洋直达广州，而不是沿海岸线走，所以不需要经过合浦港了。但是法显这次航行由于中途遭遇风暴，结果船漂流到青岛去了。可见合浦港的衰落在晋朝就开始了。

隋炀帝时，常骏、王君政出使赤土国（今马六甲）所走的航线，也不经过徐闻、合浦这些北部湾的港口了，而是从广州南下，向西南航行，从海南岛的东面转南面直达焦石山（今越南占婆岛），再向南航行达赤土国。

尽管合浦航线衰落，但作为贸易港，它仍然有活力。隋唐时期合浦港仍然是不少商人、使节、高僧海路出入的重要港口。

宋代周去非在《岭外代答》中对宋代与越南的贸易情况做了详细、具体、生

动的描写。其交易地点便是今天的钦州市和北海市的合浦县。

明代前期，合浦仍然是南方外贸主要的出入海通道。从明英宗禁止外贸至第一次鸦片战争爆发，是我国外贸史上的闭关锁国时期，结果“安南、满刺加诸番舶有司尽行阻绝”，外商则“皆往福建漳州海面地方，私自行商，于是利归于闽，而广之市井皆萧然也”（《明史·满刺加传》）。至此，合浦作为贸易港才完全衰落。

《汉书·地理志》载，合浦郡领县五：徐闻（今广东徐闻）、高凉（今广东阳江市北）、合浦（今广西合浦县东北）、临允（今广东新兴县南）和朱卢。可见当时的合治在今合浦县东北。合浦因盛产珍珠，三国吴黄武七年（228年）时改名为珠官郡，吴孙亮时又恢复为合浦郡。隋大业初复改禄州为合浦郡。唐朝贞观年间改称廉州，武德五年（622年）又改称越州，天宝元年（742年）又改廉州为合浦郡。乾元元年（758年）复名廉州。治所西汉在徐闻，东汉在合浦，南朝齐又还治徐闻，梁、隋又移治合浦。明、清皆为广东廉州府治，民国初属广东钦廉道。可见徐闻和合浦之间的关系密切又复杂。合浦原属广东省，几经行政区划变动，1952年划归广西，1955年复归广东，1965年又划归广西。

四、新兴的港口城市——北海市

现在的合浦县属北海市，县城是廉州镇。它北为丘陵，南为台地和滨海平原，中部为南流江冲积平原。合浦产珍珠已有2000余年历史，从北部湾畔的白龙港到西村一带，海滩平坦，湾内浪小，水温高而稳定，底层石砾砂泥多，水质透明度高，潮流畅通，珠贝饵料丰富，最适宜珍珠贝生长。沿海地带盐业资源丰富，以北暮盐场闻名全国。20世纪50年代以前，北海镇只是合浦县的小镇。1951年改镇为市。1956年改为县级市，1958年撤市并入合浦县，1959年改为县级镇，1964年复改为县级市，1965年改为自治区辖市。

北海市境内地势低平，海拔多在50米以下，最高点为冠头岭，海拔120米。此外，涠洲岛和斜阳岛尚有玄武岩火山锥，附近分布有珊瑚礁。市区原为海湾泽国，后因泥沙淤积形成西狭东宽的半岛，原称“古里寨”。1851年后，由于西江航道淤塞，广西、云南、贵州、四川等地的土特产均经北海转运香港、澳门及东南亚各国，又从上述地区运进各类货物，因而商业大兴，成为中国西南各省物资

出入的重要港口。两座年吞吐量 150 万吨的码头已建成使用；北海机场为全天候的中型机场；南宁至北海的高速公路和铁路均已建成使用。海上、陆上、空中立体交通网形成，交通运输十分便捷。浦郡范围很广。它东至开平，北至容县，西至东兴，南至三亚。郡

北海市是广西最重要的渔业生产基地，亦为中国南方新兴渔港，有水产联合加工厂、制冰厂、造船厂等。此外，还有丰富的浅海养殖资源，可供养殖的海面达 6600 多公顷，已建有文蛤养殖场和珍珠养殖场，产有世界著名的南珠。合浦县有珍珠城之称。斜阳岛近年已辟为蛤蚧养殖场所。手工业有北海贝雕，为国内外著名工艺品。

在党中央西部大开发的战略部署下，为协调沿海经济发展，将北海市、合浦县与钦州地区所属的钦州和浦北、灵山、防城、上思等县范围，合称为钦州湾地区。它面向东南亚，背靠大西南，是广西和中国西南地区通向东南亚和非洲、欧洲，进入国际市场的最便捷的出海通道。它地理位置十分优越，气候条件良好，适宜种植亚热带作物；水产、矿产资源丰富，可供捕捞的海区有 40 多处，鱼类达 500 多种；石油储量丰富，是未来海上石油基地；海滩广阔，岛屿众多，海湾曲折，工业污染少，底平沙细，水质优良，是发展对外贸易和旅游业的黄金海岸。它既是古代丝绸之路的起点，又是今天中国西南地区极为重要的贸易港口，它的未来将更加灿烂辉煌。

[1]班固. 汉书[M]. 北京: 中华书局, 1962: 1671.

[2]曾昭璇. 岭南史地与民俗[M]. 广州: 广东人民出版社, 1994: 79-80.

(作者为中国科学院自然科学史研究所研究员)