

港埠蕃昌 海路通达

文 / 忍 冬

在漫漫海丝路上，合浦、徐闻、广州、宁波、泉州等港口城市在繁华和衰落的轮回中起起伏伏。它们的历史像是一本厚重的相册，承载着丝路千年的记忆，人们可以从里面找到经贸往来、文化交流及异域奇珍的影像和那些发生在海路上的传奇故事。

由于世界被海洋分割，国家、民族的交往，文明的交流在科技文明欠发达的古代极其艰难。然而，中国先民并没有在浩瀚的辽阔的海域面前却却步，他们凿空开辟，造船建港，通邮置驿，开拓出一条条海上航道，不仅引进了诸多域外的产品、文化，也将丝绸、瓷器、茶叶、书卷、技术远播至亚洲、欧洲、非洲的诸多国家和地区。

探索远洋 始通航路

元鼎六年（公元前111年），汉武帝平定南国后，在岭南地区分设南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南、儋耳、珠崖九郡。合浦郡下辖徐闻、高凉、合浦、临允、朱卢五县。

据《汉书·地理志》记载，此后不久汉武帝便遣派黄门译长（汉代海外贸易由少府专营，少府属官之一黄门，设译长）等从日南、徐闻、合浦出发，过北部湾，经越南、缅甸等国到达印度南海岸的黄支国和斯里兰卡，航程历时约一年。这已是一条完整畅通的海上航道，船舶满载“黄金杂缯”而往，购得“明珠、璧海离、奇石异物”而回，所至国家皆主动交往、接送，“亦利交易”。途中贸易由官方“黄站”主导，也有不少私商“应募者”参与其中。这是有关合浦、徐闻与海外交通贸易的最早记载。

合浦南临北部湾，徐闻扼守琼州海峡，《汉书·地理志》有“自合浦徐闻南入海，得大州，东南西北方千里”的记述，二者都是从中原前往南海的必经之地，船舶在两地装运货物、储备粮食和淡水，然后起航进入东南亚和印度洋。从南路而来的外国船只也多在此停靠，进入中国。

合浦、徐闻出土的汉代文物中有大量陶瓷器、金银器、玉器、玻璃器、水晶、玛瑙、琥珀等，既包含中国文物，也不乏舶来品。那些颜色艳丽的水晶、玛瑙和别具异国风情的饰品无不叙说着汉代海上丝绸之路上的繁华过往，我们也由此得知，合浦与徐闻在西汉时已发展成为商贸发达、交通便利、人流密集且具有相当规模的港口城市，并在早期海上丝绸之路上发挥着至关重要的作用。

舟舶继路 商使交属

广州发展成为海上丝路上的港市约自秦汉开始，彼时广州称番禺，是南方沿海贸易的都会之一，汉代时，这里承担着来自交趾湾各港市海外商品的转运和东部沿海贸易的功能。东晋时，丝路航船从广州取道西沙海域直达东南亚各国，由此导致合浦港、徐闻港式微，广州替代它们成为海上丝绸之路上新的始发港，从此奠定了其南海交通枢纽的基础地位，并长期占据中国海外贸易第一大港的位置。据《晋书·吴隐之传》记载：“广州包山带海，珍异所出，一筐之宝，可资数世。”可见当时广州港百货汇集，贸易景象十分繁华。

隋唐时期，中国结束了南北分裂的局面，政治的统一、经济的发展为中西方海上贸易创造了良好的局面，丝绸、瓷器、茶叶的广泛兴起也为海上丝路的繁荣提供了足够的物质条件。唐王朝素来秉持对外开放的政策，拥有七条国际海陆通道，其中包括由登州到高丽、日本，由广州到印度洋沿岸国家的广州海夷通道两条海上线路。

为了适应快速发展的海外贸易的需要，唐朝在广州港设市舶司，掌管蕃货、海舶贸易之事，兴盛数世纪之久的广州达到了极盛之境。据《唐大和上东征传》记载，天宝年间“江申有婆罗门、波斯、昆仑等舶，不知其数，并载香药珍宝，积载如山，舶深六七丈”。广州商货辐辏、杂陈市肆，“雄蕃夷之宝货，冠吴越之繁华”。

宋代时，广州依旧延续繁盛的格局，是朝廷通往南海诸国的主要枢纽港，其海外贸易量在贸易港口中一直占据绝对优势。至南宋初，广州市舶收入已达一百二十万缗以上，进口商品种类达二三百种，大量陶瓷从广州起航沿着海上丝路输往亚非国家。此时，广州的海外航线也得到进一步拓展，向东开辟出通往摩逸（今

菲律宾)的航线,向西延伸到非洲的桑给巴尔岛及欧洲的西班牙等地,与东南亚和印度洋地区国家的交往愈加广泛。

宋元之交,广州的贸易主港地位有所下降,一度为泉州取代。及至明朝,广州再度恢复主港地位,并一直延续到19世纪50年代才为上海所取代。

河海联运 港通东亚

“四明三千里,物产甲东南”,宁波古称明州,自古物产丰富,挟山海之利,东出大洋、西连江淮、转运南北、港通天下。

明州的丝织技术闻名海外。唐代时,明州生产的丝绸称“唐绫”,最初销往日本、高丽并受到人们喜爱,其后也输往印度尼西亚、越南一带。同时,越窑青瓷、明州茶叶都是品质优良、深受海外国家追捧的重要出口产品。这些为明州成为海上丝绸之路的始发港口提供了充足的物质基础。

作为东部沿海城市,明州是日本商船停泊的重要港口之一。在782年至1191年的300余年间,先后有李邻德、李延孝等商团由明州启程往来于日本共计100多次。他们带着中国出产的瓷器、经卷、书籍、茶叶以及东南亚出产的香料、犀角、象牙,从东渡门外的三江口换乘海船经甬江出海,在日本、高丽换取刀剑、扇子、砂金、水银等物品回航。驻泊明州后,改乘内河船,经浙东运河至杭州,与大运河对接,直达当时最大的商业城市扬州。

宋真宗咸平二年(999年),为了扩大对外贸易规模,北宋政府自广州之后在明州设立市舶司,明州的贸易规模和文化交流发展迅猛,由此进入全盛时期。据记载,宋神宗熙宁十年(1077年),明州进口乳香4739斤,在全国港口中位居第二,明州成为朝廷发舶去日本、高丽的特定港口。宋徽宗政和七年(1117年),北宋政府在明州设立高丽使馆,方便宋朝与高丽的外事往来和文化交流,也兼顾海上贸易。据南宋地方志《宝庆四明志》记载,明州“全靠海舶住泊,有司资回税之利,居民有贸易之饶”。明州自此跻身我国三大国际贸易港之一。

明州也是全国造船的重要基地之一,其造船技术历史悠久、技术精湛。20世纪70年代出土的宁波义和路唐代造船厂遗址发现有大量造船使用的船板、绳索、船钉等遗物及一艘残破的木船,北宋年间朝廷命明州建造“万斛”神舟出使

高丽，这些都见证着中、日、朝三国的贸易盛况。

从元代开始，宁波成为南方漕粮北运的重要运输港。明代，宁波港被指定为接待日本勘合贸易贡船的唯一港口。清康熙二十四年（1685年）开放海禁，在宁波设浙海关行署。道光二十三年（1843年），宁波被列为对外开放的五个通商口岸之一，翌年正式开埠。

梯航万国 商货云集

泉州港早在南朝时就有与海外交通的历史记载：南朝陈天嘉三年（562年），印度高僧拘那罗陀从南安郡（今泉州）乘船前往梭伽修园（今马来半岛）。唐朝，泉州成为我国对外通商贸易的四大港口之一。

自宋元时期开始，海上丝绸之路的发展进入到一个新阶段，泉州作为始发港的地位不断上升。宋哲宗元祐二年（1087年），北宋政府正式在泉州设立市舶司。宋徽宗政和年间（1111-1117年），朝廷在泉州设来远驿，负责接待少数民族与外国来客。自泉州扬帆起航，向南，经南海、马六甲海峡、印度洋，可达阿拉伯各国的非洲东海岸诸多地区；向东，经杭州、明州越东海、黄海，可至日本、高丽。尤其是南宋建都杭州后，中国的消费品由泉州向北运输，为广州所不及。据南宋吴自牧《梦粱录》记述：“若欲船泛外国买卖，则自泉州便可出洋。”泉州港内风樯鳞集，杂货山积，街市上肤色、服饰各异的外国商人和中国商贾熙熙攘攘，贸易景象极度繁荣。

至元朝，泉州已发展成为世界最大的贸易港之一。元惠宗至元十四年（1277年），元朝在泉州首设市舶司，在税收制度上推崇以泉州为规范，至元十八年（1281年），元朝规定了从泉州进口货物的优待政策。至正九年（1349年），海外与泉州通商的国家 and 地区已达到近百个，出口商品达九十多种，市舶贸易额大幅增加，其“番货远物、异宝奇玩之所渊藪，殊方别域富商巨贾之所窟宅，号为天下最”。

海外贸易的发展带动了中西方人民文化与技术上的往来。泉州的外销瓷对日本和伊斯兰国家陶瓷的烧制产生了很大影响，伊斯兰、印度、基督、摩尼等宗教在泉州传播发展，诸多具有不同艺术风格的建筑、雕刻等反映着中外文化艺术的交流与渗透。

宋元时期是泉州海外交通的鼎盛时期，也是造船业最发达的时期。泉州所造海船，无论是坚固性、稳定性，还是适航能力、安全设施，在当时世界上都具有先进的水平，而这些也正是泉州的商人活跃在宋元海上丝路的重要条件。及至明宪宗成化八年(1472年)，市舶司迁往福州，泉州港的海外交通日渐衰落。

海上丝绸之路上曾经辉煌的港口如今已发展成为现代化的港口城市，依旧承担着对外贸易、货物集运的功能与使命，合浦、泉州、广州、宁波、南京等城市也在积极推进海丝申遗工作。无论时光如何变迁，海上丝路醇厚古朴的底蕴与魅力都鲜活地沉淀在这些昔日的始发港口，而中国人勇于开拓的精神千百年来亦未曾改变。