

论合浦是汉代中国海上丝绸之路始发港及其意义

凌立坤 花廷钊

一、海上丝绸之路是个历史性的范畴

我们知道“历史”一词的概念，就其外延来说，是其适用指称的对象，如秦汉时期的历史，三国时期的历史，隋、唐、宋、元、明、清和民国时期的历史，等等，总之，过去的都可称为历史。因此，很多人在使用“历史”的指称时，不加区别地争相认为，某某港是中国海上丝绸之路的始发港，“甚至时至今日还有人把国内商业路线都当成丝绸之路，将内河航线也当作海上丝绸之路”^[1]。笔者认为各位专家学者那样论证，对百家争鸣的学术讨论等方面是有益的，但不能否定，也不可能否定具体的历史所指的真面目——合浦是中国海上丝绸之路最早的始发港。

我们说海上丝绸之路是个历史性的范畴，其内涵是历史积淀而成的。试想，为什么不把它称为海上陶瓷之路？要知道中国陶瓷以“china”命名，至今还以此代表中国。还有中国的茶叶出口是世界著名的，为什么不把它称为海上茶叶之路？

实际上当时丝绸比瓷器、茶叶、黄金还贵，法国作家布尔努瓦著的《丝绸之路》一书论述了中国丝绸的产生、发展及其质量和贸易的历史情况^[2]。丝绸曾被皇宫贵族视为至高无上的饰品，甚至限制百姓庶民穿着。公元4世纪以前丝绸是中国的特产，罗马帝国与中国沟通，丝绸经营赚钱最多，丝绸因质轻、透气、美观而饮誉世界，其内涵日益丰富。但是，直到100多年前，德国地理学家李希霍芬在《中国》一书中才提出“丝绸之路”的概念并被社会各界予以承认，形成共识。

可见，我们思考或讨论问题时，应首先遵守思维的“同一律”，即同一对象、同一时间和同一关系，这样才不至于把历史上海上丝绸之路的最初起航港搞乱。只有把丝绸之路的内涵搞清楚，才不会因为100多年前才提出此概念，而轻视它的光辉。

二、合浦是秦汉时期我国海上丝绸之路的始发港

为什么说合浦是秦汉时期中国海上丝绸之路的始发港？笔者认为至少有如下几方面理由：

(1) 有史可证。根据《汉书·地理志》记载：“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。”

这一段材料引起中外学者的极端重视。其中地名之一的黄支国，绝大多数学者，包括季羨林都认为，这就是印度的建志补罗，也就是位于印度东海岸的康契普拉姆。这是中印古代海上交通的证据。为了确定海上丝绸之路的始发港，2000年和2001年4月，广东省组织一批考古专家、学者进行考察后认为，广东徐闻县五里乡二桥村一带是中国海上丝绸之路的起航点之一。该地出土的“万岁”瓦当、珠宝和角尾乡的灯楼角灯塔都可证明：距今2000多年前，此处是汉代海上丝绸之路航船的起航点。这与《汉书·地理志》记载中国船队“自日南障塞、徐闻、合浦”起航相符。

(2) 合浦是当时岭南的政治、经济、文化中心。秦始皇统一岭南后，推行郡县制，设南海、桂林和象三郡。汉武帝元鼎五年（前112年），南越国武将赵建德、丞相吕嘉反叛。翌年（前111年）汉武帝出兵平定南越国，头将韩千秋在番禺（今广州）的石门全军覆没，震惊朝廷，汉武帝遂派十万大军运用江南一带的楼船，分五路进攻南越，火烧番禺城^[3]。公元前140年汉武帝设全国十三州刺史部，以后演变为州、郡、县三级地方行政机构，把秦时岭南三郡改为七郡，属交州刺史部，州治初设龙编，又名赢娄（在今越南河内附近），次年移治广信（今

广西梧州和封开)。合浦郡为新设岭南七郡之一，郡治设在合浦，是岭西南部主要的行政经济中心。秦汉时，合浦是著名的珍珠产地，时北部湾又称交趾洋，徐闻（今广东徐闻县）为汉代合浦郡徐闻县治。

合浦和徐闻都是秦汉时南海沿岸对外贸易最重要的起航地和南海丝绸之路的起航点。交州州治龙编是秦汉时重要的珍宝集散市场。《旧唐书·地理志》云：“交州都护制诸蛮。其海南诸国，大抵在交州南……自汉武已来朝贡，必由交趾之道。”

有的学者认为，徐闻是最初的起航港，它的位置应摆在合浦之前，这是一种误解。翦伯赞指出，西汉从南海通往西亚的航线是“由近今日之广东合浦（今属广西）沿安南（越南）海岸，经南洋以达印度，再由印度登陆以入中亚”^[4]；而郭沫若主编的《中国史稿（第二册）》则称：“从中国的交州合浦郡徐闻县乘船去缅甸的海路交通，也早在西汉时就已开辟”，两汉时期“与南边诸国的船舶出发站则是合浦郡的徐闻县”。表面上翦只说合浦，郭只说徐闻，其实，两地汉时均属合浦郡，均为当时海上丝绸之路的始发港。从徐闻出发的船舶须经合浦进行补给和装卸货物，所以二说并不矛盾。从人口数和户数来看，当时交趾郡入口比南海郡高8倍，为苍梧郡的5倍和郁林郡的10倍，人口密度也为北部湾沿岸的交趾、九真、合浦等郡中最高。人口的情况可以说明当时北部湾沿岸社会经济繁荣的情况^[5]。

再从支持合浦港之所以能成为始发港的条件看，它有多渠道的丝绸来源。本来岭南自古“襟山带海”，西北有九万大山、云贵高原，西南有十万大山，北有五岭山地（大庾岭、骑田岭、萌诸岭、都庞岭和越城岭）耸立在粤、赣、湘边界上，它们把珠江和长江两大流域分隔开来。秦时（前214年）始皇帝命监禄“以率凿渠，以通粮道”，即开凿灵渠，沟通珠江与长江两大水系，连接湘江与漓江的水上交通，入汉以来，对五岭南北交通屡加开掘，骑田岭路，“大道克通，抱布贸丝，交易而至”（《韶州府志》）。可见，来自四川等地的货物特别是丝绸，可通过水道运至合浦，而合浦向东南亚各国运输较其他地方更为方便。

(3) 合浦之所以成为中国海上丝绸之路的始发港，是因为西汉时合浦已能造

楼船，在北部湾（又称交趾洋）有海上通道之便，它和陆上丝绸之路开辟时期不相上下，都在公元前 2 世纪汉武帝时代。

(4) 在合浦、徐闻两地的汉墓中，发现大量的水晶珠、翡翠、玳瑁等舶来品，证明合浦是中西交通的要冲，外来船舶亦从合浦登陆。

合浦的古墓有 5000 多座，范围达 90 多平方公里。从出土的文物看，其制造工艺的水平反映合浦经济已十分发达。此外，在越南出土的我国秦代青铜长剑表明，早在汉代，合浦已与东南亚各国交往，合浦港成为中国海上丝绸之路的起点。

三、北海（合浦）应成为 21 世纪中国与东盟交往的港口

合浦港是中国海上丝绸之路最早的始发港已铁证如山。在两千多年后的今天，它也并未失去对外经贸商港的魅力。合浦现属广西，用世界眼光看广西，它正处于我国与东盟国家交往的中心位置。据 2001 年 12 月 31 日《人民日报》华南版报道，在东盟 10 国与中日韩首脑会议上，一致同意在 10 年内建立“中国—东盟自由贸易区”，国民生产总值达 2 万亿美元。它将成为仅次于欧盟和北美自由贸易区的全球三大市场之一，各国互补性强。有识之士指出，中国—东盟自由贸易区要建成五个标志：①诸保税区并实现零关税（现已部分实现）。②物流中心贸易区。③世界工厂车间、企业。④金融方面争取实现东盟元。⑤快捷信息网。

实际上，中国与东盟于 2000 年 6 月合作开发的澜沧江—湄公河商船已正式通航，另一项合作是建造泛亚铁路，把中国、越南、老挝、泰国、柬埔寨、马来西亚和新加坡连接起来，这一项目将在 2005 年前完成。

再从管辖机构的变动看，也反映出社会经济发展等方面的需要。例如广西东兴市，1949 年以前属广东省辖，1952 年 3 月至 1955 年 5 月隶属广西，1955 年 5 月至 1965 年 6 月隶属广东省，1965 年 6 月至今隶属广西壮族自治区，2003 年已申请建设中国—东盟自由贸易区广西东兴试验区。

随着中国加入世界贸易组织，东部地区产业向中西部大转移已成为一种趋势，这对合浦成为中国与东盟的贸易区具有重大的意义。

东盟各国多华侨，华侨们有着热爱祖国、振兴中华的赤子之心。据资料显示，华侨人数在全球 100 多个国家中有 300 多万，而华人的数目则超过 3500 万，以

分布在东南亚的华侨、华人人数最多。这就为中国—东盟自由贸易区的建立创造了有利的条件。

至关重要的一点是我国实力、国际地位的提高。从国家综合国力看，我国已由 20 世纪 50 年代在 100 多个国家中排第 27 位，上升到 2003 年排第 5 位。

当前，历史已经向北海、向合浦提出了新的任务。我们要充分利用海上交通的有利条件，发挥海上资源的优势，扬长避短，大力发展无纸贸易，有针对性地培养人才，不断创新，谱写北海、合浦发展的新篇章，促进中国—东盟自由贸易区的早日实现，为祖国的繁荣昌盛、为振兴中华做出应有的贡献！

[1]袁钟仁. 神秘的贸易通道——探秘丝绸之路[N]. 羊城晚报, 2004-10-25 (B5).

[2][法]布尔努瓦. 丝绸之路[M]. 耿昇, 译. 济南: 山东画报出版社, 2001.

[3]李林娜. 南越藏珍[M]. 北京: 中华书局, 2002: 17-20.

[4]翦伯赞. 秦汉史[M]. 北京: 北京大学出版社, 2001: 265-267.

[5]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: 14-35.

(作者凌立坤为暨南大学新闻系副教授; 花廷钊为暨南大学高级工程师)