

汉唐间北部湾丝绸之路的起航、兴旺和发展

李欣妍 李 雪

北部湾，旧称东京湾，位于我国南海的西北部，是一个半封闭的大海湾，北临我国广西壮族自治区，南与南海相连，东临我国的雷州半岛和海南岛，西临越南，为中越两国陆地与中国海南岛所环抱。北部湾地区，从广义上看，包括了广西、广东、海南以及越南等地，而本文所指的仅是广西的南宁、防城港、北海与钦州等地区。今之北部湾地区，相当于汉之合浦郡、南朝至唐朝之交州与越州（即合浦，后又改为廉州）地区。北部湾沿岸地区拥有众多天然的良港，如合浦港、钦州港等，是我国出入东南亚地区最近、最便捷的海上通道，所以在中国古代海上丝绸之路的众多航线中，尤其是在汉唐之时，北部湾丝绸之路占有特殊的地位。

一、汉代北部湾丝绸之路的起航

早在先秦时期，生活在今天北部湾地区的百越人民海上活动已十分频繁，并不断从海上南迁菲律宾、印度尼西亚等东南亚地区。

平定岭南地区后，随着航海技术日臻成熟，西汉政府以北部湾地区的合浦、徐闻等地为始发港，开辟了一条与世界其他地区进行政治、经济及文化往来的南海丝绸之路。

对于这条海上丝绸之路的航路，《汉书·地理志》曾有明确详细地记载：“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。”从这则材料可知，西汉王朝的使者，在译长（通晓外国语言的翻译官）、应募者（被

招募参加海上航行的人)的陪同下,携带着黄金、杂缯(即黄金和丝绸)从合浦郡的徐闻、合浦和日南的障塞起航,沿太平洋、印度洋海岸航行,前往南海诸国进行政治、经济交往。因这条远洋航线运送的大宗商品主要是丝绸,故称之为“海上丝绸之路”。

学者们认为:“史书上记载的这条航线,是有关中国与东南亚、南亚海上交通的最早的系统记载。”^[1]据学者考证,“都元国”在今天的印度尼西亚苏门答腊岛西北部^[2],“邑卢没国”在今缅甸勃固附近,“谶离国”在今天缅甸悉利,“夫甘都卢国”在今缅甸卑谬附近^[3],“皮宗”在今新加坡西面的皮散岛,“黄支国”属印度的建志补罗^[4],“已程不国”即斯里兰卡。

东汉时,中国与东南亚、南亚各国的交往依然沿着北部湾沿岸进行。当时遣使前往我国朝贡的东南亚、南亚国家有日南(今越南)徼外叶调国(今爪哇)、掸国(今缅甸)与天竺(今印度)等,它们沿着这条航路纷纷在合浦(今北部湾地区合浦县)等地登陆进入中原地区。后来,远在欧洲的古罗马帝国的使节也沿着这条海道而来,首次与汉朝进行直接往来。据《后汉书·西域传》记载,汉桓帝延熹九年(166年),“大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁,始乃一通焉”。这是史书中关于中国与古罗马首次直接通使往来的记录,表明北部湾丝绸之路可以跨过印度半岛,进一步延伸到欧洲罗马帝国。

由上可知,北部湾海上丝绸之路航路在西汉时开始形成,经过了相当于今天东南亚地区的印度尼西亚、缅甸、新加坡、马来西亚、斯里兰卡和南亚地区的印度等国家和地区,并在东汉时得到进一步延伸,最远可至罗马。自西汉开通以来直至东汉末期,南亚、东南亚等地甚至罗马帝国的使者、商人纷纷沿着这条海上丝绸之路从合浦、徐闻等地弃舟登岸,前往中原地区进行朝贡或贸易。据考证,公元1-2世纪,通过南海来汉朝朝贡的外国使者或商人达12次^[5]。

今天合浦和东南亚等地许多考古出土实物材料也充分印证了这条海上丝绸之路航路的存在。如今广西合浦汉墓出土了大量的精美文物,其中以当时的舶来品琉璃杯、琥珀、玛瑙、水晶等最为引人注目,经考证,这些舶来品的原产地在印度、欧洲、非洲等地。有学者就认为:“在苏门答腊、爪哇、婆罗洲等地出土

的大量中国汉代日用陶瓷，从其彩釉与胎质来看，则与合浦汉墓出土的我国中原产品一样。这是合浦作为汉代南海交通始发港之一的物证。”^[6]

二、三国两晋南北朝时期，北部湾丝绸之路的兴旺

自三国迄南北朝，北部湾地区隶属交州（今广西和越南北部），先后由东吴、晋、宋、齐、梁、陈管辖360年。由于东汉末年，西域反叛，陆上丝绸之路受阻，原来经陆路与中国交往的天竺等国在此时纷纷改道走海路东来，海道的利用频繁起来。此时中外之间利用海上丝绸之路进行的多是朝贡往来与文化交流，其实质是一种官方贸易形式，而民间贸易直到南朝时才发生明显好转，呈现出《宋书·夷蛮传》所载的“船舶继路，商使交属”的兴旺景象。

三国两晋南北朝时期，我国与南海诸国依然保持着友好的关系。根据《魏略》“大秦国”条“大秦道既从海北陆通，又循海而南，与交趾七郡外夷比，又有水道通益州、永昌，故永昌出异物”的相关记载可知，三国时我国的对外海道有两条，“即一条经交趾至东南沿海城市如东吴都城建业，另一条则从交趾逆红河而上至中国西南地区的益州和永昌”^[7]。这两条海上交通线都要经过交趾，即北部湾地区，反映了当时东南亚、南亚与欧洲国家的使者、商人多沿着北部湾丝绸之路经过交趾，再进入我国内地。

沿着这条航路，孙权曾派遣朱应、康泰二人出使扶南国（今柬埔寨）。扶南是当时东南亚最大的国家，于公元1世纪兴起，3世纪时国力十分强盛，领土扩展到泰国西部、马来半岛的南端。《梁书·诸夷》载，在出使扶南国的过程中，朱应、康泰“所经及传闻则有百数十国”。虽然史书并没有过多记载孙吴政权与南海国家的交往情况，但我们可从《三国志》中吴主孙权曾说过的“（明珠、象牙、犀角、玳瑁之类）于我瓦石耳，孤何惜焉”这句话得知，当时南海诸国与孙吴政权存在着频繁的交往，并且南海诸国的奇珍异宝大量地流入我国。

西晋王朝初年与南海诸国的林邑、扶南等国皆有官方往来。《晋书·南蛮传》载：林邑国“至武帝太康中，始来贡献”，林邑王范文“遣使通表入贡于帝，其字皆胡字”；扶南国“武帝泰始初，遣使贡献。太康中，又频来”。后来由于西晋后期爆发战乱，惠帝后中外的交往活动顿时衰落，故《南史·夷貊传》云，海南

诸国“晋代通中国者盖鲜”。

晋朝灭亡后，宋、齐、梁、陈继之而起，这时利用海上交通与这些政权进行政治往来的南海诸国数量增多，次数频繁。据《宋书》卷九十七《夷蛮传》记载，当时与刘宋政权交往的国家有林邑、扶南、柯罗单（在今苏门答腊岛）、槃皇（在今马来西亚的彭亨一带）、槃达（今苏门答腊岛北部的巴达人国家）、阁婆娑达（在今爪哇岛）、师子国（今斯里兰卡）、迦毗黎国（在印度南部科佛里河一带）、盘盘（在马来半岛北端泰国境内的万伦湾）、天竺。到了南齐，武帝时（483-493年）林邑使者及商人都经交趾泛海从合浦上岸前来我国。然而南齐时中外之间的交往较刘宋时有所衰退。见于史书记载的与南齐通使的国家仅有扶南和林邑二国。其原因可归结为刘宋末年和林邑的战事、林邑的内乱、扶南与林邑之间的战争和交州的叛乱等，但最大的原因应该还是当时我国中原地区的北魏政权与拜占庭通过陆路建立起频繁的外交往来，导致海上交通的一度衰落。

梁陈时期，海上交通呈现出前所未有的兴盛局面，与梁陈政权有频繁交往的国家不仅仅局限于东南亚、南亚国家，还有东亚的倭国、高句丽等国家。故《梁书·海南诸国传序》云：“自梁革运，其奉正朔，修贡职，航海岁至，逾于前代矣。”南海诸国来我国朝贡的次数，梁为39次，陈为14次。

伴随着频繁的政治往来，这期间中外之间的文化交流也如火如荼地展开。发源于天竺的佛教文化知识与典籍大量地传入我国，我国一些著名高僧冒险跨洋过海前往天竺取经，外国的僧人也沿着海道来到我国。当时往来于南海的中外僧人约有10人，其中经过了北部湾地区的是法兰和康僧会。据《高僧传》记载，法兰“远适西域欲求异闻，至交州遇疾，终于象林”，康僧会“其先康居人，世居天竺，其父因商贾移于交趾”。其时的统治者也重视佛教知识的传播，如南朝宋文帝“敕交州刺史，令泛舶”往阁婆（在今印度尼西亚爪哇岛）延请印度高僧求那跋摩。

在南梁之前，虽然中外民间贸易并不频繁，但早在孙吴时就有大秦商人秦论来到我国。而大约在刘宋时期，我国的商船可以绕过印度半岛，西行至波斯湾头。随着造船和航海技术的发展，南齐时我国东南沿海地区增设了泉州、明州等港口，

而广州则因其地理、物产诸多因素发展迅猛，成为当时对外交往的重要港口，呈现出后来居上的态势。但这无损于交州（北部湾地区）是通往南海诸国的最近、最便捷的港口的地位，并且它和广州一样是当时“与南海交通频繁之大港”^[8]。而且在当时，“南海商船东来的目的地为交、广二州，大都是先舶交州，再转广州”^[9]。

南朝时，中外之间通过北部湾丝绸之路进行频繁经济交往的盛况，从下列文献中史官评述略见一斑。《宋书·夷蛮传》史臣云：“商货所资，或出交部；泛海陵波，因风远至。……通犀翠羽之珍，蛇珠火布之异，千名万品，并世主之所虚心。故舟舶继路，商使交属。”《南齐书·蛮东南夷传》史臣曰：“藏山隐海，环宝溢目。商舶远届，委输南州。故交、广富实，物积王府。”《梁书》也记载：“寻出为南海太守，郡常有高凉生口及海舶，每岁数至，外国贾人以通货易。”而马斯欧迪于公元947年撰写的《黄金草原和宝石矿》一书中也曾提到，5世纪上半叶，在幼发拉底河的古巴比伦西南希拉，常有人看见印度和中国船在此停泊。

由上可知，其时北部湾丝绸之路的对外贸易，比两汉、三国两晋时繁荣兴旺，来我国进行交易的外国商人络绎不绝，有的还每岁数至。

三、隋唐时期北部湾丝绸之路的发展

公元581年，隋朝建立，结束了我国长达3个世纪的南北分裂局面，建立起大一统的封建国家。隋唐时期我国的经济、文化、对外贸易高度发展，南海丝绸之路得到了扩展，可以通达埃及和东非。而北部湾丝绸之路此时也获得了新的发展，南海诸国皆由这条航路进入中原朝贡，我国许多商人也纷纷在交州、廉州（即合浦，唐时改名）起航出海到外国进行商品贸易，不少外国人则于此登陆进入我国内陆地区。当时广州已经确立了东南沿海对外贸易最大的港口的地位，但交州仍是岭南的第二大发航地，故有“首广州、次交州”^[10]的说法，而且当时北部湾地区同时设置合浦、钦州乌雷、龙编（今越南河内）等多个港口共同对外开放，足见其对外贸易之繁荣。合浦与交趾的比邻，是两粤通交趾的咽喉，又是隋朝的宁越安抚大使的坐镇之地，控制着南海市舶之要冲，故被称为“市舶要冲，富饶之地”^[11]。

据史籍记载，隋朝时至少有两次利用北部湾丝绸之路进入南海国家进行外交活动。第一次是大业元年（605年）林邑叛乱，隋炀帝派遣大将刘方和宁长真率兵从合浦出海，直抵越南中部，大败林邑。随后，宁长真被委派为宁越安抚大使，坐镇合浦，控制南海市舶要冲。第二次是常骏、王君政等奉命出使赤土国（在今马来半岛）。他们自南海乘舟出发，归国时，赤土国遣使随同回访，《隋书》载其路线是“循海北岸（北部湾北岸），达于交陆（即交趾）”。可见，它们是由北部湾北上，拜见隋炀帝的。

唐代时，到我国前来朝贡贸易的南海诸国较前代要多，且它们都是选择北部湾丝绸之路，这点可见于《旧唐书·地理志》所载：“南海诸国，大抵在交州南及西南……自汉武帝已来朝贡，必由交趾之道。”^[12]当时，与我国建立朝贡贸易的南海国家有林邑、真腊（在今柬埔寨）、吉蔑（在今柬埔寨）、骠国（在今缅甸）、室利佛逝（在今苏门答腊岛）、堕婆登（在今苏门答腊岛）、阁婆（在今爪哇岛）、柯陵（在今爪哇岛）等。它们与唐朝进行频繁的朝贡往来，据《唐书》记载，从公元768-873年柯陵遣使入唐的友好交往至少达8次。

此时我国的海上丝绸之路开始超过陆上丝绸之路，在中外交通中占据主导地位，出现前所未有的兴盛局面。海上丝绸之路拥有多条开往不同国家、地区的航线，而“广州通海夷道”是当时最繁忙的远洋航线。这条航线是从广州起航，穿过马六甲海峡至印度南部，又沿印度南部西岸北上，再顺着海岸线西行至波斯湾，最后抵达大食首都缚达（今巴格达）。在唐代后期，“广州通海夷道”已经成为世界上航行路程最长的远洋航线，可以抵达东非的拔拔力国（今索马里柏培拉）和摩邻国（今肯尼亚的马林迪）。

笔者认为北部湾丝绸之路此时有可能是“广州通海夷道”的重要组成部分。如我国研究南洋交通史的著名学者冯承钧就认为：“至广州与印度间所经诸港，则有交州、占波……”而且据阿拉伯人伊本库达伯在844-848年撰写的《郡国道里志》一书中记载，自阿拉伯国家出发，进入中国的第一港口是Al-Wakin（即龙编，在今越南河内，当时属于交州），第二港口是广州。这足以证明“广州通海夷道”必定经过交州的港口，而当时交州有多个港口，外国商船并没有受到限制

必须要停留在某一个港口，所以选择北部湾地区的合浦、钦州等港口停留的可能性很大。

另据《大唐西域求法高僧传》的记载可知，唐代前往印度取道海路的人越来越多。据义净记载，他所知道的赴西天求法的僧人，连他在内共有 60 名，有 34 名是从海路去的，其中 14 名高僧曾到达交州或者从交州起航去取经的。书中还明确记载了义朗、智岸、义玄三位高僧从钦州乌雷岭起航前往扶南、师子国取经，而智弘、无行两位僧人则从合浦出发。这说明了当时可以在北部湾地区的钦州、合浦起航出海。

再者，“这时的合浦港还没设置市舶使，课税低，并且桂东北兴安县的灵渠得到进一步的修缮，水上交通更为畅达”^[13]。再加上合浦不但采珠业十分发达，而且还是全国四大盐场之一，《新唐书》卷五十四云：“盐场，有涟水、湖时，越州（按：合浦），杭州四场……天下之赋、盐利居半。”可见前往合浦进行商品交易极为有利可图。综合以上的有利因素，合浦吸引了大批中外商人的到来，促进了合浦港的发展。因此，“此时，合浦港虽让位于广州港，但仍不失为岭南一大港口都会”^[14]。

还有，这时修筑了从钦州到交趾的陆上道路，从而开辟了钦州湾通往东南亚地区的陆上通道，且这条通道还使钦州与邕州相通。邕州在唐代也是繁荣的商埠，水陆交通发达。由此可看出当时的中外交往十分频繁，仅有海路相通已经不能满足当时的社会发展了，不得不开始寻求陆路发展。

此外，冯承钧先生也认为，当时广州是我国最大的港口，接着是交州、泉州、扬州等。而且中外商人所到达的地方，应该不仅仅是史书上所记载的，因为当时长江上游地区也有外国船只驶入。若以此推测，那么交通便利、物资丰盛、课税低的北部湾众多港口外国商人岂有不到之理。

综上所述，北部湾丝绸之路应该是“广州通海夷道”的组成部分，中国驶往东南亚、南亚的船只或者外国驶向我国的船只在北部湾的港口起航、登陆，或者在此稍作停留进行货物中转和补充粮食、淡水等。北部湾丝绸之路的航路较以前得到了进一步的发展，可以穿越东南亚、南亚地区，抵达波斯湾、埃及，乃至东

非。

当时航行于南中国海和印度洋上的船舶数以千计，在唐太宗时，“每年来广州的外国商船多达 4000 艘”^[15]。又据来华通商的阿拉伯人苏莱曼说，唐末黄巢起义在广州罹难的外商竟达 12 万人^[16]。那么作为仅次于广州的北部湾丝绸之路上的北部湾地区在唐代又呈现出怎样的繁荣局面呢？下面通过推测唐代来到北部湾地区的外国商人的大概数量进行说明。

我们知道，《新唐书·田神功传》记载，公元 760 年“神功兵至扬州，大掠居人，发冢墓，大食、波斯贾胡死者数千人”。而当时交州（这里还不包括越州地区）与扬州港口地位相当，外商在此二地的人数应是相当，也即是说抵达北部湾地区的外商人数不下数千人。另外，上文提到唐代有 34 名僧人取海道赴西天求法，其中 14 名高僧曾到达交州或者是从交州起航去取经的，占总数的 1/3。若以 1/3 作为比例，以当年罹难于黄巢起义的 12 万外国商人作为来我国的外国商人的总数，那么那时来到交州的外国商人数量应该不下 4 万人。

由以上推测可知，隋唐时北部湾丝绸之路大获发展，航路与前代相比有了进一步的扩展，最远可能会到埃及和东非地区。而中外来北部湾地区进行商品交换的商人数量增多，次数也更频繁，呈现出前所未有的盛况。

四、小结

在西汉，北部湾丝绸之路航路的走向基本形成，到了东汉则进一步延伸至罗马。这条航路不仅仅是中外之间的贸易之路、友谊之路，还是佛教传入中国的通道之一。所以有学者认为，北部湾地区的合浦是中国佛教南传通道发祥地或者是佛教从海上传入中国的南传圣地。但佛教东传，一直是学术界研究、争论的话题，就目前来看我们对于佛教最初传入中国的历史，尤其是佛教从何处输入中国，知之甚少，所以“欲寻究佛教最初输入之故实，应在南海一道中求之”^[17]。

三国两晋南北朝时期，尽管北部湾丝绸之路与两汉相比，更为繁荣兴旺，与东吴、晋朝、宋、齐、梁、陈政权进行交往的东南亚、南亚国家数量增多、次数频繁，但陆上丝绸之路仍居主位，且大秦多选择陆上通道前来我国。

隋唐时期，北部湾丝绸之路成为“广州通海夷道”的组成部分，得到进一步

发展，最远可至东非。这时海上丝绸之路开始超过陆上丝绸之路，成为中外交往中最主要的通道，而北部湾丝绸之路在其中扮演着十分重要的角色。

[1]刘迎胜. 丝路文化·海上卷[M]. 杭州:浙江人民出版社, 1995.

[2]韩振华. 公元前二世纪至公元一世纪间中国与印度东南亚的海上交通——汉书地理志粤地条末段考释[J]. 厦门大学学报(社会科学版), 1957(2):195-227.

[3]黄铮. 广西对外开放的重要港口——历史、现状、前景[M]. 南宁:广西人民出版社, 1989:411-421.

[4]郭沫若. 中国史稿:第二册[M]. 北京:人民出版社, 1963:177.

[5]张荣芳,周永卫. 两汉时期的雷州半岛及其在中国历史上的地位[J]. 湛江师范学院学报, 2002(2).

[6]李庆新. 从考古发现看秦汉六朝时期的岭南与南海交通[J]. 史学月刊, 2006(10).

[7]石云涛. 三至六世纪丝绸之路的变迁[M]. 北京:文化艺术出版社, 2007:412.

[8]冯承钧. 中国南洋交通史[M]. 上海:上海古籍出版社, 2005:26.

[9]马依,舒瑞萍. 广西航运史[M]. 北京:人民出版社, 1991:17.

[10]冯承钧. 中国南洋交通史[M]. 上海:上海古籍出版社, 2005:26.

[11]马依,舒瑞萍. 广西航运史[M]. 北京:人民出版社, 1991:26.

[12][后晋]刘昫,等. 旧唐书(四)[M]. 北京:中华书局, 1975:1750.

[13]廖国一,曾作健. 南流江变迁与合浦港的兴衰[J]. 广西地方志, 2005(3).

[14]廖国一,曾作健. 南流江变迁与合浦港的兴衰[J]. 广西地方志, 2005(3).

[15]陈炎. 海上丝绸之路与中外文化交流[M]. 北京:北京大学出版社, 2002:252.

[16]穆根来,汶江,黄倬汉. 中国印度见闻录[M]. 北京:中华书局, 1983:96.

[17]冯承钧. 中国南洋交通史[M]. 上海:上海古籍出版社, 2005:6.

(作者李欣妍为北海市文物局文博馆员;李雪为天峨县更新乡人民政府副乡
长)