

广西合浦：我国最早最重要的海上丝绸之路始发港

黄 铮

一、海上丝绸之路研究中引发的话题

海上丝绸之路的研究，涉及中外海上交通和中外经济文化交流，关系社会的发展和人类文明的进步，其学术价值和现实意义是不言而喻的，因而这一研究命题早就引起了我国学术界和相关部门的关注，尤其是20世纪90年代以后，国内更掀起了海上丝绸之路的研究热潮。1990年10月，由联合国教科文组织发起，30多个国家的50多位学者和新闻工作者乘考察船自意大利威尼斯港出发，沿海上丝绸之路对10多个国家的20多个港口城市进行了考察访问。考察团在中国访问的沿海城市只有广州和泉州。看得出来，其对泉州的重视程度远在广州之上。考察期间，曾在泉州召开中国与海上丝绸之路研讨会。泉州作为海上丝绸之路研究中心，吸引了世界的目光。这种情势，对于广州这样一个在汉代以后迅速崛起，并历经2000年而不衰的港口城市来说，似乎有些不公。更何况，若以历史的眼光看问题，中国海上丝绸之路最早的始发港，其实是广东的徐闻和广西的合浦。而这一点的被忽视，也令人觉得有些不平。然而，无论如何，联合国教科文组织的此次考察活动，如同催化剂一般，唤起了国人对海上丝绸之路问题的进一步关注。

近几年来，广东省在海上丝绸之路的研究开发方面做了许多值得称道的工作，取得了令人瞩目的成绩。这当中，省人民政府参事室、省文史馆以及广东珠江文化研究会发挥了极其重要的作用。他们曾组织海上丝绸之路考察团，到相关港口遗址进行调研，形成了专题调研报告，在此基础上向省政府提出了“应当重视海上丝绸之路的研究开发”的建议，引起了省政府的高度重视。随后他们又成立了海上丝绸之路研究开发项目组，开展了一系列工作，包括在湛江召开“海上丝绸之路与南方港口”学术研讨会，组织撰写关于海上丝绸之路的学术专著，等等。广东近年来对海上丝绸之路的研究开发及其成果，影响和带动了广西，使广西的学术界和相关部门进一步关注海上丝绸之路问题，尤其关注广西合浦作为我国最早的海上丝绸之路始发港口的历史地位及相关问题。

然而，在对广东的研究成果的学习中，我们也发现，其中某些研究成果，在提升广东作为我国海上丝绸之路最早发祥地之一的历史地位的同时，却对同样作为我国海上丝绸之路最早发祥地之一的广西有所忽视，这使人感到困惑。2003年5月，由黄启臣教授主编的《广东海上丝绸之路史》出版面世。我们注意到，这部专著在谈到中国海上丝绸之路最早的发祥地时，只说广东，不提广西。主编者用1965年时我国的行政区划追溯历史，把广西合浦港列入古代广东港口的名下，从而得出了这样的结论：“含有进出口对外贸易业务的中国海上丝绸之路最早发祥地，应当是广东境内的徐闻、合浦”^[1]，“丝绸之路的最初起点在中国，而海上丝绸之路的发祥地最早在广东”^[2]。这样的处理方法和表述方式，是否科学、准确、实事求是？令人有些怀疑。此外，在该书的某个章节，还根据主观推断，将古代番禺（今广州）作为海上丝绸之路始发港的时间尽可能提前，认为番禺与徐闻、合浦一样，“均可以成为西汉广东海上丝绸之路始发港之一”^[3]，认为在汉代，“徐闻、合浦、番禺均是‘海上丝绸之路’的始发港，又是西方各国来华贸易的停泊目的港”^[4]。这样的提法似乎也有值得商榷之处。

《广东海上丝绸之路史》是一部功力颇深的学术专著，是迄今关于我国南方海上丝绸之路的较早的、有重大影响的著作。本文所提出的问题涉及广西是不是我国海上丝绸之路最早的发祥地之一？涉及西汉时期我国海上丝绸之路始发港究竟是哪几个？依据什么来确定？因而在此讨论讨论。

二、《汉书·地理志》的记载是确定我国最早的海上丝绸之路始发港最重要的依据

关于我国最早的海上丝绸之路始发港的确定，必须有可靠的历史文献记载作为依据，这是毋庸置疑的。从过去到现在，不少学者在论及中国古代南方港口的海上交通和对外贸易时，毫无例外都要引述《汉书·地理志》中那段234字的记载作为依据。那段文字是这样的：

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、杂缯而往。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。

为了理解的方便，下边试将以上引文的意思连贯起来，用现代汉语加以表述（其中某个外国地名相当于现在何国何地，学术界尚未完全达成一致。为叙述方便，采用通常的看法）：

从日南边塞（今越南中部）、徐闻（今属广东）、合浦（今属广西）的港口乘船出发，航行约五个月，就到了都元国（今越南南部）；再航行约四个月，可到邑卢没国（今泰国华富里）；又再航行二十多天，可到谶离国（今暹罗湾头之佛统）。在此弃船上岸，步行十多天，就到了夫甘都卢国（今缅甸蒲甘）。自夫甘都卢国登船，再航行约两个月，可到黄支国（今印度东海岸之建志补罗）。黄支国的风俗与汉朝的珠崖郡（在今海南省）有些相似。那里土地广阔，人口众多，出产许多珍宝异物。自汉武帝登基以来，黄支国常派使者带礼物前来朝见。汉朝之时，朝廷也常常派遣少府黄门属下的译官为使者，与招募来的水手、商人一起，乘船到海外一些国家访问，同时交易明珠、璧流离（琉璃）、奇石、珍宝等东西。这些人带着黄金和各色丝织品前往。所到之处，都有当地人热情地提供食宿和补给，并相伴随行。在一些地方，还必须换乘当地的商船，才能到达目的地。在从事交易的过程中，有时也会碰到外国人因贪图钱财而行骗甚至劫货杀人的情况，而更多的则是遭遇海上狂风恶浪的袭击，不少人因此而丧生。即使幸免于难，也要熬过数年限辛的日子，才能回到汉朝的出发地。黄支国一带地方出产的珍珠，最大的直径近2寸。在西汉平帝元始年间（公元1—5年）王莽辅政的时候，朝廷为了显示天朝上国的尊严，派人给了黄支国王很多好处，要求他派出使者献上生犀牛。从黄支国渡海往南，航行约八个月，可到皮宗（今印度尼西亚苏门答腊）。自皮宗往北，航行约两个月，便可回到汉朝所属日南郡、象林县境。在黄支国南边，还有一个已程不国（今斯里兰卡）。当年汉朝的使者和商人们最远来到这个

地方便返程了。

上述记载，的确十分重要。如果说，要确定我国最早的海上丝绸之路始发港必须有可靠的历史文献记载为依据，那么，《汉书·地理志》的这段记载便是现今所能掌握到的最重要的文献依据。因为，在《汉书》之前的我国典籍中，还未能找到如此具体、如此确切地描述中国人自南海港口乘船出发，到海外一些国家访问和从事商贸活动的记录。《汉书·地理志》的记载明确地昭示了以下几个方面的事实：

(1) 西汉之时，在其版图最南边的日南（今属越南）、徐闻（今属广东）以及合浦（今属广西）是当时人们乘船前往海外的出发地。

(2) 西汉时期从中国南方港口出发的船只，曾先后到过今越南、泰国、缅甸、印度、斯里兰卡、印度尼西亚等国。

(3) 西汉时期通航海外的船只，曾进行真正意义上的对外贸易活动。人们带出去黄金和各色丝织品，换购回珍珠、璧琉璃、奇石、珍宝等。

(4) 汉代通航海外的船只，除进行商业贸易活动外，还担负着对外友好交往的任务。汉朝使者与黄支国的使者，就曾互相访问过对方国家，互相赠送过礼品。

(5) 当年我国前往海外的船只，一般沿北部湾海岸线绕中南半岛航行。但在返程时，有时会从印度东海岸往南经印度洋到达印度尼西亚，然后由印度尼西亚向北经南海返回日南郡境。然而这条海路在当时是相当危险的。

上引《汉书·地理志》的记载十分确切地描述了汉代我国南方港口海外交通和对外贸易活动的情形，因而是今天我们确定最早的海上丝绸之路始发港、发祥地的最重要的依据。从这一可靠文献的记载我们可以认定，西汉时期我国海上丝绸之路已正式形成。这条海上丝绸之路的始发港口，有日南、徐闻、合浦三处。日南郡在 10 世纪中叶越南建成独立的封建国家时，已纳入越南的版图。因此，广东的徐闻和广西的合浦是我国最早的海上丝绸之路的始发港。换言之，广东和广西，都是中国海上丝绸之路最早的发祥地。显然，这样的提法，才是比较客观、准确、实事求是的。

至于番禺也是汉代南方海上丝绸之路始发港之一的说法，看来多半是一种推

断，尚缺乏有力的证据，特别是缺乏可靠的文献记载方面的依据。前引《汉书·地理志》明确地记载了日南、徐闻、合浦是当时乘船出海的始发地，但并没有提到番禺。而且，西汉时期的其他任何史籍也没有番禺作为始发港口的记录。这恐怕不是古代历史学家们一时的疏忽。番禺在西汉所设九郡中是南海郡的郡治，此前又是南越国的国都，地位是比较重要的。如果其确是外贸船只的始发地，像《汉书》那样的官书不会没有记录。由此看来，有必要将商品货物集散地和对外贸易进出港口加以区别。番禺当时是一个繁华的商品货物集散地，但毕竟还不是对外贸易进出港口，其出海贸易的功能还必须借助于徐闻港才能实现。史籍记载番禺成为对外交通和贸易的直接港口的时间，最早不会早于西晋时期^[5]。近人梁嘉彬在总结历史上广州和南海诸港口在海外交通贸易方面的作用时就曾指出：“东吴以前，盖以徐闻、合浦、日南为南海市舶要冲地，晋以后，始以广州（古番禺）为交通海上诸蕃之主港也。”^[6]这个结论是客观的。由此我们认为，在没有可靠文献记载的情况下，不能仅根据汉代番禺是岭南一个繁华的商品集散地，就推断它同时也是海外交通和对外贸易的始发港。

三、广西合浦在汉代是最重要的海上丝绸之路始发港

广东的徐闻、广西的合浦都是西汉时期正式形成的我国海上丝绸之路的始发港口。若将徐闻与合浦做一番比较，我们就会发现，汉代合浦的重要地位远在徐闻之上，合浦称得上是我国最早的同时也是最重要的海上丝绸之路始发港口。

1. 古代合浦港具有特别优越的地理位置和交通条件

合浦地处北部湾畔，位于南流江入海口处，靠山面海，地势平坦，海域宽阔，常年不冻，是极好的天然良港。在古代，由于造船和航海技术的限制，出海航行的船只不能远离海岸。因此，地处北部湾畔的合浦，成为南方港口中（日南除外）通往海外的最近便的一个港口。自合浦港沿海岸西行，就可以到达中南半岛的很多国家，这比自雷州半岛的徐闻港出发要近便得多。再从当时内陆的交通状况来看，我国幅员辽阔，山川纵横，古代陆上交通不便，在一个较长的时间里，中原地区通往岭南主要靠水路。自秦始皇令史禄开凿灵渠之后，由中原地区到南方出海口，可以经由水路直通。具体路线：中原地区经长江水系入湘江，过灵渠，沿

漓江而达桂林，再经漓江、桂江而达苍梧。然后，经浔江溯北流河而达容州，过桂门关后接南流江而达出海口。秦汉时期，封建王朝对岭南及交趾地区（今越南）有过几次大的用兵，走的基本这条路线。这条由中原南下最便捷的水上军事通道，同时也是当时货物运输、商贸交通的重要孔道。地处南流江入海口的合浦港，拥有如此便捷的交通条件，其成为海上丝绸之路极其重要的始发港就不足为奇了。

2. 汉代合浦城市发展水平较高，为其成为对外贸易港口提供了依托

港口必须有城市作为依托，这是基本的规律，古代亦然。汉代合浦港有作为郡治的合浦县城作为依托。过去，有人根据清代阮元《广东通志》的记载认为，合浦初设郡时，郡治在徐闻，东汉时郡治才迁至合浦。但近年来，广西一些学者经过周密的研究，已经纠正了这个说法。其依据是，《后汉书·郡国志》载合浦的属县中，将合浦列为首县，《郡国志》并注明“凡县名先书者，郡所治也”。而《汉书·地理志》载合浦属县时，虽将徐闻列为首县，但并未注明首县即郡治所在^[7]。此外，有更多的史料明确记载西汉时合浦郡治即在合浦。比如北魏郦道元《水经注》载：“交州合浦郡，治合浦县，汉武帝元鼎六年所置也。”宋王象之《舆地纪胜》“廉州”条下亦载：“汉平南越置合浦郡，今州（指廉州，今合浦）即合浦郡理也。”这些记载都清楚地表明，西汉置合浦郡时郡治即设在合浦。合浦既为郡治，离作为苍梧郡治所以及统管岭南各郡的交趾（交州）刺史部治所的广信（今梧州）也较近。同时，由于合浦拥有自南流江北上中原大地的水上交通线，往返两汉都城长安、洛阳较为便捷，因而来往合浦的人流必然较多。《汉书·地理志》记载，西汉时期合浦郡人口达“七万八千九百八十”，是岭南各郡中人口较多的，仅次于曾作为南越国国都的南海郡（人口为“九万四千二百五十三”）。合浦作为郡治，城市人口必定较为稠密。从考古发掘情况亦可得到印证：在合浦县城周边，已发现汉墓达6000余座。几十年来，结合城市建设，已发掘的汉墓有数百座。如此集中的汉墓，从一个侧面反映出合浦作为当时一个区域性中心城市，人气较旺，已颇具规模。近年来，广西文物工作队在合浦县城东北面约13公里处，即石湾镇大浪村委会所属古城头村，发现并发掘了合浦县古城遗址^[8]。发掘表明，该古城遗址东南西北城垣长215米，呈正方形，城基宽18米。城垣

内有一座西汉中期建筑遗址，发现有 20 个十分规整的柱洞，判断该建筑可能是一个大的望楼。合浦大浪古城遗址据称是我国迄今发现的规模最大、保存最完整的汉代县治遗址。古代合浦城市的发展，为作为对外贸易重要港口的合浦港提供了较好的城市依托。

3. 汉代合浦经济比较繁荣，为其成为对外贸易重要港口奠定了坚实的基础

在汉代，合浦经济的发展达到较高的水平。支撑合浦经济发展的主要产业有农业、采珠业、手工业和商业。

合浦地处北部湾畔，南流江入海口，境内地势平坦，土地肥沃，气候宜人，具有发展稻作农业的有利条件。尽管《后汉书·循吏列传》记载说，合浦“郡不产谷实，而海出珠宝，与交陆（趾）比境，常通商贩，贸籴粮食”，似乎表明合浦粮食奇缺，然而，从已经发掘的汉墓中，人们不仅发现有用铜碗装着稻谷的随葬品，还有大量陶制的类似粮仓模型的随葬品。这些陶仓大都呈长方形，像一间平房，前有门，门槛较高，其余三面则封闭，显然是用于储藏保管粮食之用。这就表明，无论是用珍珠换回粮食，还是在本地生产粮食，当时合浦的粮食还是比较丰富的。充足的粮食储备为经济发展和对外贸易提供了物质基础。

合浦近海海域盛产珍珠，称南珠。早在秦代已有珍珠采集，到汉代，合浦采珠业十分鼎盛。许多人以采珠为业而发家致富，地方官吏亦视采珠业有利可图而采集无度，从而造成采珠业的人为破坏，直接影响了合浦的商业贸易。及至后来，孟尝到任，采取措施“革易前弊”，实行珍珠的适度开采，从而使采珠业重新恢复生机，合浦也重新出现“商货流通”的局面^[9]。合浦采珠业的发展，促进了商品流通，也奠定了经济发展的基础。

此外，汉代合浦手工业较发达，其加工工艺水平也较高，尤以青铜铸造工艺和玻璃烧制工艺较为突出。汉代以来，岭南地区生产一种颇有特色的镂刻花纹的青铜器。这种青铜器物，在合浦已发掘的汉墓中屡屡被发现，应视为本地所生产。合浦汉墓中还发现有大量的玻璃制品随葬。有关专家运用现代科学分析测定，证实这些玻璃制品大都既有别于西方国家早期的“钠钙玻璃”，也有别于古代中国内地的“铅钡玻璃”，是一种用北部湾地区的原料加工的“钾玻璃”[10]。这表

明，随着合浦对外贸易的发展，外国商品的大量流入，本地工匠已学习到国外的玻璃烧制工艺，生产出本地的玻璃产品以满足消费的需要。

众所周知，港口的发展应与经济的发展相适应。汉代合浦农业、手工业、采珠业及商业的发展，促进了经济的繁荣，也为合浦成为对外贸易的重要港口奠定了坚实的基础。

4. 合浦汉墓中大量珠饰类海外产品的出土，是合浦作为重要的海上丝绸之路始发港的佐证

前引《汉书·地理志》记载表明，西汉时期乘船出海的中国人，带出去的是黄金和各种丝绸品，买回来的是“明珠、璧流离、奇石异物”这些通称为珠饰类的海外产品。合浦作为汉代我国对外贸易的重要港口，是海外产品在中国的第一消费市场。由于这里城市发展水平较高，经济繁荣，人口集中，家境富有者不乏其人，因此对海外珠饰奢侈品的消费量也较大。这种情况，必然会反映在古人死后的随葬品中。合浦汉墓的发掘情况，恰恰印证了这点。自20世纪70年代以来，合浦县已有数百座汉墓被发掘。自治区及当地文博部门公开发表的若干发掘报告^[11]表明，汉墓中各种随葬品极为丰富，单从《汉书·地理志》所记载的“明珠、璧流离、奇石异物”类海外产品来说，其数量就十分惊人。如合浦望牛岭西汉木椁墓，出土27件水晶珠组成的串珠1串，蓝色玻璃串珠3串，琥珀印章1件，佩饰片5件，花玛瑙穿坠1件。合浦堂排西汉墓葬，出土玻璃1656枚，玛瑙珠13枚，肉红石髓珠99枚，琥珀7件，水晶19件，以及大量绿松石。合浦凸鬼岭汉墓，出土水晶珠1粒，玛瑙耳珰3件，琥珀1件，玻璃珠149颗，琥珀串珠3颗。合浦母猪岭东汉墓葬，出土蓝色玻璃珠860粒，水晶珠7粒，玛瑙珠2粒，琥珀珠28粒。合浦九只岭东汉墓，出土玛瑙耳珰1对，琉璃珠5000粒，由黄金、水晶、玛瑙、琉璃珠、琥珀等各色饰品组成的组合串饰5组。像合浦那样在汉墓中出土数量如此大的珠饰类制品，在我国南方港口城市中是十分罕见的。上述珠饰类制品中，玛瑙、琥珀、水晶饰品，多是从海外输入。至于玻璃珠饰，应有一部分从海外输入，更多的可能是当地工匠掌握了西方玻璃烧制技术之后，“利用当地矿料造出价廉物美的玻璃投放市场，与进口玻璃一同在市场销售，

以满足市场上不同层次的需要”[12]。合浦汉墓大量珠饰类制品的出土，是合浦作为中国海上丝绸之路始发港的有力佐证，它反映了汉代合浦的对外贸易曾盛极一时。

上述情况表明，在我国最早的海上丝绸之路始发港中，合浦具有特别重要的地位。相比之下，同是当时始发港的徐闻，在这些方面都缺乏优势。徐闻位于雷州半岛顶端，在汉代，出海船只多沿海岸线航行，自徐闻到海外不如合浦便捷。徐闻陆上交通不便，远离岭南经济中心番禺，沟通中原地区又必须借助于广西南流江北向的内河水系。汉代徐闻城市发展水平和经济繁荣程度不及合浦，当地所发现的汉墓葬不如合浦多，其规模也不如合浦大，同时也不像合浦那样有大量海外珠饰类制品出土来证明该处港口曾经有过的繁荣。因此，我们完全有理由认定，合浦是我国最早同时也是最重要的海上丝绸之路始发港。汉代合浦港曾盛极一时，但是，汉代以后，合浦港逐渐失去了昔日的优势。这是因为，随着造船和航海技术的进步，海上往来船只已改变了过去沿北部湾以及中南半岛海岸线航行的做法，而可直接穿越南海和印度洋。于是，经济日益繁荣的广州，其港口亦迅速崛起，成为外贸船舶的始发港和直接目的港。广州取代合浦，成为汉代以后南海对外贸易的中心。

[1]黄启臣. 广东海上丝绸之路史[M]. 广州: 广东经济出版社, 2003: 32.

[2]黄启臣. 广东海上丝绸之路史[M]. 广州: 广东经济出版社, 2003: 14.

[3]黄启臣. 广东海上丝绸之路史[M]. 广州: 广东经济出版社, 2003: 49.

[4]黄启臣. 广东海上丝绸之路史[M]. 广州: 广东经济出版社, 2003: 65.

[5]《艺文类聚》卷八五《布部》载，西晋武帝太康二年（281年）“大秦国奉献琛，来经于广，众宝既丽，火布尤奇”。句中“经于广”，即抵达广州，可看作是广州（古番禺）作为外贸船只直接登陆口岸之始。

[6]梁嘉彬. 广东十三行考[M]. 广州: 广东人民出版社, 1999.

[7]雷坚. 广西建置沿革考录[M]. 南宁: 广西人民出版社, 1996.

[8]秦雯, 刘卡玲. 探访“海上丝绸之路”合浦始发港码头[N]. 广西日报, 2004-09-09(11).

[9][宋]范曄. 后汉书[M]. 北京: 中华书局, 2007.

[10]黄启善. 环北部湾古代玻璃的发现与研究[M]//潘琦. 广西环北部湾文化研究. 南宁: 广西人民出版社, 2002.

[11]这些发掘报告分别见于:《广西文物考古报告集(1950—1990)》, 广西人民出版社1993年12月版:

《广西考古文集》，文物出版社 2004 年 5 月版；《考古》1995 年第 3 期，1998 年第 5 期，2003 年第 10 期。

[12] 黄启善. 环北部湾古代玻璃的发现与研究[M]//潘琦. 广西环北部湾文化研究, 南宁: 广西人民出版社, 2002.

(作者为广西社会科学院原副院长、研究员)