

**开篇语:**2011年南海文化学术论坛——南海海上丝绸之路学术研讨会日前在海口举行。中国社会科学院耿升研究员、南开大学南炳文教授等70多位专家学者出席了会议。代表们提交的40多篇学术论文论证了南海海上丝绸之路在世界航运史和世界文化交流史上占据的重要地位,以及海南人民为史上南海海上丝绸之路的开辟和发展所作的重要贡献。

古代形成的南海海上丝绸之路是南海区域各民族间友好交流的桥梁、经贸往来的杠杆,整理和研究这份历史文化遗产,有着特殊而深远的意义。海南周刊今天开始推出“南海海上丝绸之路探秘”专题,从海南与越南的大米贸易、丝路与海南华侨的迁徙等不同侧面反映南海海上丝路与海南的密切联系。



一条丝路,连接琼越,一艘帆船,搭载友谊,注定海南与越南的“南南”合作源远流长,互为补充,共同发展。清朝海南粮食短缺,进口越南大米带动了琼越边贸的兴盛。

琼越“南南”合作,得益于双方的天时地利人和,并为维护南海区域贸易圈的正常发展作出了特殊贡献。

中国和越南的贸易往来历史久远,而毗邻越南的海南岛,更是自汉代以来,就开始了与越南的边境贸易。

清朝海禁时期,越南作为唯一允许贸易的国家被清政府保留了下来,成为海禁期间中国对外贸易的唯一通道。

不仅如此,越南尤对海南商船征收比其他地方更低的税收,使海南与越南在清朝实行海禁和日本锁国以及限制华商贸易期间得到迅速发展,并共同承担起了维护南海区域多边贸易正常化的重任。这在琼越边贸史,乃至中国对外贸易史上留下了弥足珍贵的一页。

# 大米,见证琼越边贸的昌盛

文\海南日报记者 黄晶

## 一条丝路 连接琼越

海南和越南隔海相望,都拥有众多的沿海港口,两地之间很早就开通了航线,成为海上丝绸之路的一个重要节点。

《汉书·地理志》是最早记载中国与南洋之间海上交通的文献,其中就有“日南”、“都元国”(即越南地区)、“珠崖”等地,这条航线的开辟为促进琼越边贸提供了便利。

此外地理上的接近,加之越南沿海港口多为浅水湾,有利于较小船只航行,让琼越航线上的商船,只需借助风力就能便捷地到达彼此口岸,由此往来小型帆船众多,民间商贸十分活跃。

海南师范大学文学院张一平教授说,海南是我国船只通过东南亚海上航路的必经之地,越南则是抵达东南亚的第一站,在帆船时代,从海南西部或南部出发,帆船仅需要一两天就能抵达越南境内。

一条丝路,连接琼越,一艘帆船,搭载友谊,注定海南与越南的“南南”合作源远流长,互为补充,共同发展。

## 清代海南粮食短缺 琼越边贸繁盛

历史上,海南岛滩涂之地较多,加上开发较晚,历来米谷不足,地瘠民贫。海南自宋代以来,人口激增,粮食紧张加剧,即使引进了占城稻(越南稻谷),餐桌上也经常是“煮得占禾半是薯”,若遇灾难不顺时,就陷入“北船不到米如珠,醉饱萧条半月无”的境地。

张一平说,海南历来是粮食短缺的地区,不得不依赖外地输入,除了广东雷州、廉州等地,海外主要就越南了,到了清雍正时,大米成为东南亚输入中国的最大宗商品,也是琼越边贸中最重要的商品。

究其原因,张一平认为,一是清代地狭人稠现象更加严重,二是苛捐杂税名目繁多,贪官污吏层层盘剥,积弊丛生,许多人不堪重负,纷纷逃离故土,移居海外谋生,导致“逃者既重,抛荒愈多,逃荒相因,日甚一日”现象进入恶性循环。

为了解决海南米价腾贵的问题,清政府想尽办法,开仓平价、外调、减免米税等,但随着商品经济的发展,闽广地区弃田别种,弃农经商现象愈加严重,大米供应日益紧张,海南大米更加依赖海外市场,传统贸易伙伴——越南自然成为最佳选择。

越南产米甚多,缘于其优越的地理环境,一条湄公河贯穿于整个国境,为该国的稻谷种植提供丰富的水资源。康熙六十一年的贡使说,“该国米用内地斗量,每石价值二三钱”,而内地即使丰年也要一两二三钱,遇有旱涝灾,更是高涨至一两八九钱。正因为稻谷得来如此容易,越南米价与别国相比远为低廉,成为解决海南等地缺米的有效途径。

据两广总督杨应琚、广东巡抚鹤年的奏折中记载,清乾隆二十一年(1756年)广东南海县商人自越南等地运米共计21,180石,运米2000石以内的11名、2000石以上的4名商人分别按照规定得到奖赏。

张一平说,国内粮食的短缺迫使清政府不得不打破禁令,允许并鼓励从东南亚进口大米,不仅如此,清乾隆皇帝还批准同意在发生灾害时免征海南的米谷税,鼓励进口,以缓解粮食紧张状况。“也恰恰是在清代,琼越边贸进入繁盛时期,越南会安、堤岸、河仙等港口粮食贸易

十分繁忙,粮船在涸水时常常发生拥堵抛锚事件,要依靠当地政府调动部队帮忙推船疏通,而这些越南的港口也成为海南人早期出洋最集中的地方。”

《越南华侨史话》一书记载,18世纪时海南人占越南华侨总数的35%,1768年,仅会安一地的华侨就达6000人,到了1921年,越南的3000艘商船几乎都掌握在华侨手中。

## 大米成为琼越边贸的桥梁

进口越南大米对缓解海南粮食短缺作用是明显的,大米俨然一道桥梁,带动了琼越边贸的整体发展。

越南历来对中国贸易采取积极政策,清朝时期,越南向入港商船征收税例钱,主要依据货运量和货物价值征收,但是不同国家和地区又有不同,征收最高者为欧洲船,海南船税赋最低。

史料记载,海南商人利用对越南贸易的优惠政策,常常替其他地方搭载货物,赚取运费,海南商人还利用越南造船成本低廉的优势,在越南购买木材及配件就地造船,平均两个月即可造船一艘,然后转载准备在海南出售的货物回国,有些帆船满载大米等货物回海南后,连同船、货一起卖出。

张一平说,琼越大米贸易的繁盛带动了越南造船业发展,从18世纪开始,盛产木材的越南,便成为华侨海外造船中心,与此同时海南的民船业迅速发展,一举超过官船业,带动了整个海南海上运输业的勃兴,成为洋船进岛之前东南亚帆船运输的主力军。

## 琼越“南南合作” 源远久远

海南与越南的贸易关系始于何时?实难于证明。但越南是海南人侨居海外最早的地方,已为众所共识。因此,海南与越南的贸易关系不应比其他地方迟。

自古以来,越南就是海南最重要的贸易伙伴,双方边贸在宋元时期初步发展,小规模物资交流频繁,到了明清时期,海南成为越南朝贡的必经之地,大米输入极大缓解了海南粮食紧缺局面,此时海南出口越南的最大宗物品则是槟榔。

张一平说,海南岛虽“孤悬海外”,却是个外向型经济区域,对外贸易交往对其生存发展意义重大,越南的情况与海南相似,十分依赖对外贸易创收,千方百计寻求贸易出路。

张一平说,对于同处于经济发展水平较低的琼越双方,贸易往来不仅仅是为追求最大经济利益,在很大程度上是为了彼此生存发展的需要。

琼越边贸正是如此,作为最基本的民生所需,海南进口越南大米,弥补不足,同时进口越南的黄金、生丝、沉香、象牙、白糖、木料等特产,相形之下,越南购进中国商品,主要为锌、铜、锡、纸张、绸缎、瓷器等,满足自身需要。

张一平说,琼越合作,得益于双方的天时地利人和,并为维护南海区域贸易圈的正常发展作出了特殊贡献。

琼越边贸的发展促进了南海区域多边贸易的日臻成熟,以沿海各主要港口为中心的贸易圈逐步形成,中国商船航行丝路,连接起各个贸易圈,并各自发挥优势,取长补短,亚洲海上贸易体系渐渐成形,并逐渐与世界经济贸易网连成一片。**周**