

菊花纹八棱小罐。
西沙北礁出水明代青花



海上丝绸之路是我国对外交流和对外贸易的重要通道,而海南则是联结海上丝绸之路远洋航线的极为重要的中转站。海南现存的众多历史文献和文物证据表明,海南是海上丝绸之路上的重要商贸驿站和补给地。

史上海南不仅是扼守于祖国南疆的军事重镇,也是拥有丰富热带植物资源的经济地区。古代海南盛产各类香药,尤以所产沉香久负盛名。加之海岸线漫长,良港甚多,特别是处于东西海洋交通要道上,决定了她在海上丝绸之路贸易中占有不可替代的地位。让我们沿历史脉络梳理海南及南海诸岛在海上丝绸之路中的商贸和中转的重要作用,有着特殊意义。

的南海驿站海上丝路

文/海南日报记者 单憬岗 图/海南日报记者 宋国强



省博“华光礁1号沉船特展”展出的西沙北礁水出的宋代旋纹鼓腹小罐。

唐朝及以前： 海上丝绸之路的中转站

从汉代开始的海上丝绸之路,到了唐宋时期,往来于南海海域的中外贸易商船更加频繁,尽管其航线屡有变化,但海南岛已成为波斯和阿拉伯商船来往于广州、泉州、扬州等通商口岸的避风港和中转站。

汉晋以前,中国南方的海上丝绸之路是从徐闻、合浦等地始发,经由北部湾或海南岛西岸、越南东岸通往东南亚。但经过南朝几百年变迁,广州日渐繁华,逐渐取代徐闻、合浦,成为海上丝绸之路新的始发港。同时,随着航海技术的发展,指南针等工具被普遍应用,从而使漫长的近海通航路线远不如由海南岛东部沿岸中转,再经西沙、南沙群岛通往东南亚这条路线简便。隋唐以后,海南东部沿岸逐渐成为海上丝绸之路新的中转站。

广州在唐代初年一跃变为南方沿海的中心港口城市和国内最大的对外贸易港,海南岛因为它的优越地理位置,成为自广州港出发驶往东南亚和阿拉伯航线的必经之地,因而对外经济联系和交往范围广大。

唐朝贾耽的《广州通海夷道》,详尽记载了广州直通通达(今巴格达)必须经由海南的航线。海南正处在广州出发的船舶第一站和外国商船进入广州的前哨港的位置,因此受益匪浅。

一个明显的例证就是当时海南出现了一批土豪,他们一方面作海盗,打劫海上的商船,一方面自己也做海上贸易。

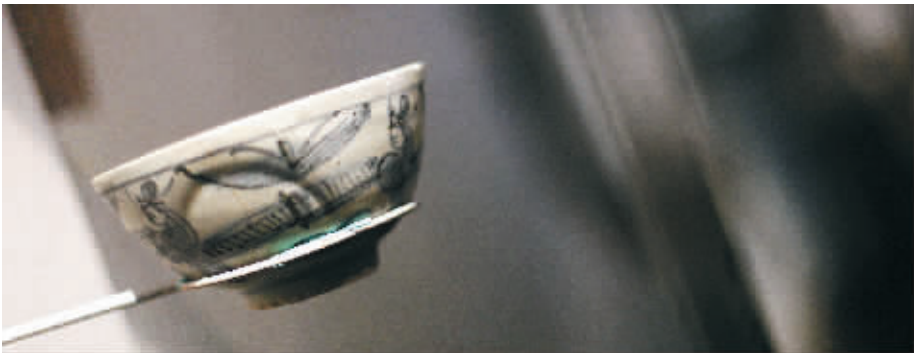
鉴真所著《唐大和尚东征传》称,当时的万安州(万宁)大土豪冯若芳,“每年常劫掠波斯海船二三艘,取物为己有,掠人为奴婢……常用乳头香为灯烛,一烧一百余斤。其宅后苏芳木露积如山”。乳头香即乳香中的最高档品,苏芳木也是为一种名贵染料,是当时海上贸易的畅销货物。

这也充分体现了海南当时的主要作用只是海上贸易的中转站,而非重要商贸地区,因而海盗才会如此肆无忌惮。

但是,此时海上贸易已经开始成规模带动海南本土商品的输出。据暨南大学历史系教授卢苇介绍,当时的海南产品输出共有两种,一种是朝贡贸易,以贡品的名义输向大陆;另一种则是普通的贸易商品。据《新唐书》记载,海南呈献给大陆的土贡品包括金、银、珠、欢帽、高良姜、五色藤、盘班布、食单、金糖香等类物品,其中除金、银外,都是海南岛的土特产,深受大陆人民喜爱,成为以后海南长期对外输出的传统产物。

而南海诸岛也逐渐成为海上贸易的重要途经地。1974年和1975年的两次考古发掘了位于西沙群岛甘泉岛上西北部的居住遗址,出土了一批生活用的陶瓷器。

省博物馆研究员章佩岚认为,其中的唐代青釉帽形带钮器盖、双耳罐等,从器形、釉色、造型风格的特点来看,与广东唐



西沙北礁出水的明代小碗。

明清时期： 海南海上贸易最繁华时期

到了明清时期,海南的海上贸易更加发展。

许多外国商船因为海禁的原因无法在内地登岸贸易,便选择在海南岛登陆。例如,洪武七年“有番舶人贡,谎称遭风坏舟,漂至海南”,而实质上乃是外商借口在海南进行商品贸易。

这些外国商船没有在内地登陆贸易,而漂浮在海南附近海域,实际上是想伺机在海南登陆进行海上贸易。这些外国商船在海禁时期漂至海南,成为海禁时期海南海上贸易的重要部分。海南作为东南亚国家人贡的中转站,常负起辅助番舶的责任。

明代因海禁和海寇活动频繁,虽然没有在海南设立市舶机构,但规定只有外国朝贡船只才能进入国境,并特许海南各地海船以广州作为入国境的贡道,因而海南



2011年省博“华光礁Ⅰ号沉船特展”展出唐宋以来“海上丝绸之路”繁荣景象。

各处也被特许为外国贡船的寄港地,朝廷还派出了专门官员来管理相关事务。

此后海南岛上各个港口的兴起和繁荣,也直接反映了它在对外贸易方面的发展和变化。例如,明代海口的白沙津(神应港)地位已相当重要,成为当时中外海舶荟萃的大港口。丘潜曾撰文称:“海口是港门,帆樯之聚,森如立竹。”由于明代海南指定为经由广州朝贡的贡道必经之地,因而停泊外国贡船的寄居港湾很多。仅据万历《琼州府志》所载,如崖州之望楼港有“蕃国贡船泊于此”,毕潭港有“占城贡船泊于此”,陵水县的桐栖港也有“番船泊于此”的种种记载。

而到了清代,海南人甚至开辟了到东南亚的航线。据潘干在《琼山最早出洋帆船的兴衰史》一文所说:“从1695年冬开始,两艘200担的帆船队,从琼山演海乡开往泰国,到1735年,这支船队发展到73艘,常年川走于东南亚各国之间,这便是琼山县最早的帆船队”。

清咸丰八年(1858年)签订《天津条约》,英、法等四国也要求将琼州开埠成五个通商口岸之一。海南师范大学教授张兴吉认为,这些国家之所以要求将当时并不发达的琼州开埠,正是看中了海南岛重要的地理位置,因为这里是“海上丝绸之路”重要的中转站。

代墓葬中出土的陶瓷器特征接近。这从考古学方面证实了海南岛及其海域作为唐代以“广州通海夷道”为代表的海上丝绸之路的发展繁荣。

由此可见,唐代海南不仅和大陆之间的经济联系和交往日益活跃,而且开始成为东西方海上贸易的节点。尽管这种卷入还比较有限,但却为唐代以后海南对外贸易的进一步高涨奠定了基础。

宋元时期： 成为海上丝路重要贸易区

到了两宋,海南的海上贸易进入了一个新阶段,在海上丝绸之路中发挥了越来越重要的作用。

此时,海南农业和手工业生产有了发展和提高,但粮食、日用品和生产工具还是要靠大陆输入。同时,随着大陆的经济发展,国内市场对海南的热带特产需求不断扩大。《诸蕃志》记载就有约20种。这使得海南和大陆之间形成了空前活跃的双向贸易,让海南和广州、泉州、扬州、杭州等各大港口都有密切的贸易关系,这让海南进一步奠定海上丝绸之路中转站的地位。

伴随着海南与大陆之间经济交往日趋密切的,是在东西海上贸易中海南越来越重要的地位。随着海上丝绸之路的兴盛,海南除了和邻近的中南半岛上的越南、占婆等国有着直接贸易关系外,还成为海上丝绸之路的商船躲避风暴的停泊补给地,和逃避广、泉州舶司征税的重要寄居港。

从宋代开始海南有了专门管理外贸商船的机构:市舶司。市舶司始于唐代,此后成为我国海上对外贸易的管理机构,设立市舶司本身就是海外贸易繁荣的重要反映。

南宋孝宗乾道九年七月,广州市舶司就上书朝廷希望在琼州设立市舶分公司,遭到拒绝。后来,又因朝廷主管市舶的官员黄良心的倡议,终于派出了一位主管到琼州设置了市舶机构。据《诸蕃志》记载,南宋到后来在琼山、澄迈、临高、文昌、乐会(今琼海)都设立了市舶机构。元朝至元三十年九月,政府在琼州设立了海北海南博易提举司,类似市舶司。

从宋代开始海南还确立了进出口货物征税,这无疑是对对外贸易发展的又一明显反映。南宋时在各海港口正式征收“船舶税”,按规定进出海南港的商船依舟长课税,约分为三等。

据《诸蕃志》中所记:“舶舟分三等,中等曰包头,下等称蛋船……打量舟之丈尺,依据经册征收格纳钱”。这种“船舶税”数量相当可观。史料记载,宋熙宁十年海南各税场税额有个统计单,当年海南全岛6个征税机构共征税约3892万贯,约相当于现在的人民币80亿元。其中琼州一地征税就有一半左右。足可见当时海南海上贸易的繁华。

1970年代在甘泉岛的考古发现,宋代瓷器的器形比唐代更多,质量较好。章佩岚认为,根据出土文物,可以判定这是一处从唐朝一直延续到宋朝的居住遗址,他们在此获取珍贵的淡水,前后延续约几百年。