

## 万里丝路千年港

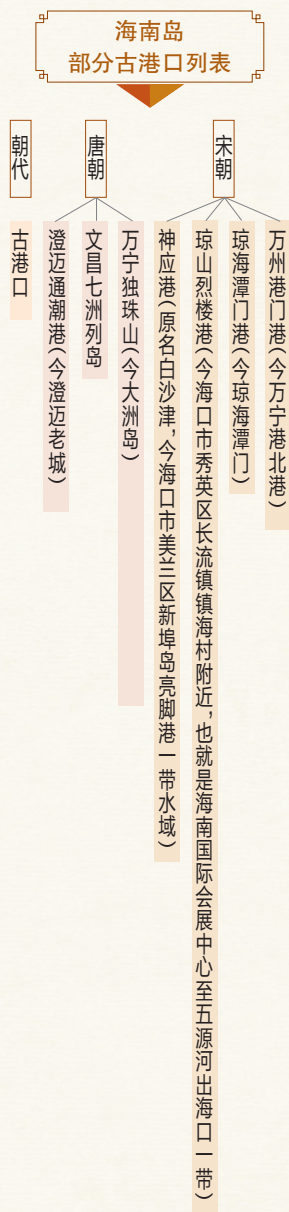
文\海南日报记者 王迎春

海口市美兰区新埠岛亮脚港一带水域,是古代白沙津所在之地。  
海南日报记者 张茂 摄

如果把纵贯万里的海上丝路看作一串珠链,那么沿途的港口便同船舶一起,成为串珠成链的牢固丝线。船舶停泊、货物装卸、补充给养……港口对于商业发展和丝路繁荣的意义不言而喻。

和如今海南的海陆空四通八达不同,在大海的阻隔下,古时海南岛要与外界产生交集,必然要以港口作为起点。

在一幅幅历史画卷中,海商繁忙的身影穿梭在熙熙攘攘的古津渡,众多外来商人经港口抵达海南这一“南溟奇甸”,吞吐无数珍玩、集散货物的港口承载的,正是海商千年以来的发展史。



## 萌芽始发

由于孤悬海外、远离中原地区,人们在历史早期对海南岛这座岛屿十分陌生。虽然海南岛早在秦汉以前就已经与南海沿岸发生联系,出现了从事南海贸易的俚僚商人,但港口还是迟迟未建成。

秦始皇统一中国后,遥远的海南岛进入了中原王朝的视野,据《汉书》卷九十五《南粤传》记载:“秦并天下,略定扬粤,置桂林、南海、象郡,以適徙民与粤杂处。”中央的影响力对包括海南岛在内的岭南区域的辐射与带动,为其港口建设奠定了先期的开发条件。

汉武帝元封元年(前110年)在海南岛建立了珠崖、儋耳两郡。从此,海南岛正式纳入我国版图,行政区划的创建极大推动了海南岛港口的产生。

不过,汉代时,海南港口仍然处于萌芽状态,仅以海口渡、烈楼渡等形式展现出来。

在清代陈梦雷编纂的《古今图书集成·方輿汇编·山川典·海部汇考二》中,与汉代有关的记载——“琼山县海口渡在县北十里,北达徐闻查磊驿,顺风半日可至……凡渡舟达徐闻者有三处:海口官渡、白沙古渡、烈楼渡”,这里所说的“渡”似是渡口性质的码头,是港口的前身。

有了这些码头,中原地区先进的生产工具、生产技术和部分物种,得以通过琼州海峡传入海南岛,而海南岛的特产也通过琼州海峡进行北运,这在一定程度上促进了物流的出现,刺激了商品经济的发展。

据《汉书·地理志》记载,西汉朝廷派遣黄门译长率领并招收熟悉商路的贾人组成船队。船队从北部湾启航,南行驶经海南岛临高、儋县一带海域,续往前行,到达中南半岛,直通东南亚各地;或跨克拉海峡,通过接驳到达印度东南海岸、斯里兰卡等地。这是中国朝廷与西方发生海上交通贸易的滥觞,海上丝绸之路正是发端于此。

从北部湾始发的船队路经海南岛的西海岸这些区域,会在这些港湾停泊点泊岸休整,或进行船舶维修,或补充淡水与食品。因此,这些在海南岛沿海部分区域出现的“海上丝绸之路”补给

点,也可以视作海南港口的雏形。

## 必然之势

随着沿海经济活动的发展以及航海事业的不断拓展,对于在丝绸之路上有优越地理位置的海南岛而言,港口的出现是必然之势。

八世纪中叶的唐代中期,以东方的唐王朝和西方的大食帝国为轴心的国际海洋贸易圈形成,广州是这一贸易圈的东方中心。海上丝路已经成为通往西方的主要干道。以广州为始发港的海上丝路船舶,穿越海南岛的东南海岸,必定会在海南岛东南部停泊以补给海上生活需要品,因而海南岛承担着中转补给、航线定向和避风港的功能。

在这种情况下,唐王朝意识到海南岛位置的重要性,于是开始着手开发海南岛的港口与码头。澄迈的通潮驿(今澄迈老城)、文昌的七洲列岛、万宁的独珠山(今大洲岛)、陵水东部和三亚市西南部海岸带的一些港口陆续兴建。

在《新唐书·地理志》中,唐代地理学家贾耽曾详细描述过当时著名的全球最长航线。在贾耽笔下,这条航线被称为“广州通海夷道”,全长1.4万公里,商船从广州起航,经南海、印度洋,到达波斯湾各国。

其中提到,船从广州出航,经大岛屿山以南,扬帆西行二日,到海南岛东北角,南航二日到海南岛东部的独珠山,这说明了“独珠山港”是“广州通海夷道”上的要港。

## 良港频现

宋代是中国古代对外贸易重心转移时期,海外贸易盛况空前。为了适应海上贸易的需要,赵宋立国伊始,便设置“市舶司”“掌蕃货、海舶、征榷、贸易之事,以徕远人,通远物。”市舶司是在各海港设立的管理海上对外贸易的官府机构,相当于今天的海关。

在唐代的基础上,宋元的市舶管理更加严密和制度化。北宋乾道年间,官府曾有在琼州设立市舶司之议,目的在于“专一觉察市舶之弊,并催赶

回舶押解”。

有学者研究认为,此举虽未行,但在海南已经设置“市舶务”,作为从属市舶司的二级机构。琼州管辖的琼山、澄迈、临高、文昌和乐会等五地皆设有市舶务。这标志着宋代时海南岛已有规模化的商品投入海上贸易。原先发挥的中继站的功能,已经强化成为中转站,市舶务的设立也说明了当时海南岛港口的兴盛。

宋代经过海南岛东海岸开往海上丝绸之路的商船愈发频繁,对港口服务的需求增多。完善港口设施和满足外商的劳务需求,成为宋代海商的一个重要商机。

澄迈的通潮港(今澄迈老城)、琼山的烈楼港、琼海的潭门港、万州的港门港、万安军城东口(今陵水县城东)、昌化城西河口等,在宋代或作加深改善,或属新建。水运交通较前有所改善,愈发便捷。例如,在神应港设有渡船,与对岸的雷州半岛徐闻查磊驿相往来,又在琼山烈楼港与徐闻那黄渡之间设有对开船舶。两地交通来往密切,而且半天即至,甚至一天可往返。

神应港原名白沙津,位于琼州府治北十里,不通大舟。宋人王惠有诗云:“鲛人频揭水,蕃舶每胶泥”,反映出港口条件之恶劣。大舟泊靠海岸,又多有风涛之险。宋熙宁(1068年—1077年)时期,管帅(经略安抚使)王光祖曾经开凿,未获成效。淳熙戊申(1188年)因飓风的作用,冲激掀沙,形成良港。因此之故,易“白沙”名为“神应”。

自从得到“神助”之后,白沙津逐步成为海南重要的商贸码头,以及人们登陆海南岛的首选之地。宋朝时,海南成为“海上丝绸之路”的重要节点,白沙津应当发挥了非常重要的作用,以至于到明朝时呈现出“帆樯之聚,森如竹立”的繁华景象。

神应港作为岛内以及同外地交往的水运中心,元代之后闽浙商船纷至,贸易持续不衰。至元三十年(1293年)朝廷于海南岛设立海北海南博易提举司,负责按照市舶条例征税,直到至大四年(1311年)才被罢革。

参考文献:《海商的精神境界与历史贡献》(叶显恩)