

# 宋代海上丝绸之路广西口岸发展与西南地区的交通贸易

陆韧<sup>1</sup>, 苏月秋<sup>2</sup>

(1. 云南大学 历史系, 云南 昆明 650009;  
2. 上海海事大学 海洋文化研究所, 上海 201306)

**摘要:**为研究宋代海上丝绸之路广西口岸发展与西南地区的交通贸易情况,通过对宋朝在广西沿海和沿边地区设置的钦州、廉州、永平寨、横山寨等博易场的管理和海内外贸易进行论述,认为宋朝因军事需要,大量向云南地区购买战马,促使西南地区的陆上交通“大理买马道”与广西沿海口岸的博易场互联互通,拓展了海上丝绸之路贸易范围,在广西口岸带动下形成西南地区开放型市场体系。

**关键词:**宋代;广西口岸;西南交通;博易场;海上丝绸之路

**中图分类号:**K244

**文献标志码:**A

**文章编号:**1671-6248(2016)02-0141-08

自唐中叶起,中国海上运输发展迅速,朝贡、漕运、贸易及战争很多都取海道,中国所造海船往来于东西航线上,海上丝绸之路逐渐兴盛起来。大食人伊宾拔都达(Ibn Batuta)曾记:“去中国者,多乘中国船。中国船有三种:大者曰 Junk;次曰 Zao;小者曰 Kakam。大者张三帆,至十二幅,载水手千人,其中六百为篙师,四百为兵勇。且有小船三随行,为 Half, Third, Quarter, 兼以示其大小。其船皆制造于广州、泉州两处。”<sup>[1]</sup>唐代除了广州和泉州外,还有交州港(唐代红河入海口,约为今越南海防)是唐代海上丝绸之路的最重要港口,因为今越南在唐代仍统属中国中央王朝,唐王朝设立了安南都护府,交州港依然是唐代海外交通的重要港口,几与广州齐名。唐代首创管理海外贸易的机构市舶司,最初就设置于广州港和交州港<sup>[2]</sup>。唐末五代安南(今越南)独立,宋代指南针的发明和使用,东来蕃舶能够直航中国东部的广州、泉州、明州及青州等港口,与中

国经济最发达的地区发生联系,交州港在中国海上交通中的中转和沿海停泊港口的作用逐渐丧失。与此同时,广西沿海航道经过整治,通行能力大为提升,广西沿海口岸的钦州、廉州港逐渐取代交州港,成为海上丝绸之路上新兴的对外贸易港口。宋代海上丝绸之路广西口岸兴起,在交通与市场的作用下,广西博易场口岸<sup>①</sup>成为西南地区<sup>②</sup>陆上交通与海上丝绸之路互联互通的外贸口岸,云贵蛮马和土产东来,蜀锦南下,海外舶来品和香料北上,中原内地纺织品、手工业品、图书典籍和文化用品等大量聚集形成以广西为中心的内外贸兼容的贸易市场体系和西南地区的贸易联动格局,实现了西南地区乃至西南与内地和海外的商品大流通、贸易大发展,促进了经济互补和对外开放。

① 周去非《岭外代答》(上海,上海远东出版社,1996年)卷五《财计门》“邕州横山寨博易场”、“邕州永平寨博易场”、“钦州博易场”。

② 在此指今云南、贵州、广西地区,宋代云南和贵州西部处于地方性民族性独立政权大理国统治,广西为两宋王朝的广南西路。

收稿日期:2015-12-10

基金项目:上海市高校青年教师培养资助计划

作者简介:陆韧(1955-),女,云南昆明人,教授,博士研究生导师,历史学博士。

## 一、唐宋海上丝绸之路的发展与广西沿海贸易口岸的兴起

从地理位置看,广西沿海的钦、廉港口是西南地区最近、最方便的出海门户,可在宋代以前,广西沿海的港口几乎没有得到开发和利用。汉晋至唐代,广州与交州是中国最大的海外贸易港,并驾齐驱,分庭抗礼,两个港口都靠近广西,东西分置,距钦、廉不过几百里。而当时广西沿海航道不畅,在广西至广州的海道上,“钦、廉海中有沙碛,长数百里,在钦境乌雷庙前,直入大海,形若象鼻,故以得名。是沙也,隐在波中,深不数尺,海舶遇之辄碎,去岸数里,其碛乃阔数丈,以通风帆。不然,钦殆不得而水运矣。尝闻之舶商曰‘自广州而东,其海易行;自广州而西,其海难行;自钦、廉而西则尤为难行’”<sup>[3]</sup>。正是因为广西沿海复杂的地理条件限制,沿海地区开发滞后,难以形成大的海外贸易市场,而交州港又有优越的区位和良好的港口条件,所以交州港开发较早,发展较快,故海商或直驱广州贸易,或停泊交州港口,少至广西钦、廉港,致使广西沿海的钦州港、廉州港长期遭到冷落,这可能是汉晋时期广西沿海港口长期得不到充分发展的重要原因之一。宋代安南独立,交州港不再是中原王朝对外贸易港口。广西沿海口岸逐渐超越交州港的地位,并成为海上丝绸之路与西南地区陆上交通网络连接的贸易港口。正如黄纯艳所说:“宋代在海上丝绸之路发展的历程中,除了贸易范围和贸易规模扩展、贸易路线更为便捷、技术条件更进步等以外,还有一点是应该要充分重视的,那就是在宋代对外贸易重心转移及海外贸易繁荣的推动下,南海贸易体系逐步形成了。”<sup>[4]</sup>其突出表现是海上丝绸之路上的广西海陆贸易口岸的兴起。

历史文献记载广西沿海,“钦江南入海凡七十二折,南人谓水一折为遥,故有七十二遥之名。七十二遥中,有水分为二川,其一一东西南入交趾海,其一东南入琼廉海,名曰天分遥”<sup>[3]</sup>。由此可见,宋代广南西路的钦州、廉州一带内河入海地区的港湾曲折弯转,暗礁浅滩密布,有天威遥、天分遥、三合流、象鼻沙等艰险之处,“海有三险,巨石屹立,鲸波触之,昼夜震汹,漕运之舟,涉深海以避之,少为风引,遵崖而行,必瓦碎于三险下”,故“钦人舟楫少至焉”<sup>[3]</sup>。故唐代以前几乎不具备海上贸易的港口条件。唐中叶,西南地区南诏政权(今云南地区)势力强大,频繁征伐骚扰唐朝的安南都护府(今越南),严重威胁

唐朝对安南的统治,安南地方势力乘机兴起,极大地削弱了唐朝南海地区第二大贸易港口交州港的作用。于是咸通七年(866)唐朝派大将军高骈任静海军节度使,出镇安南,整治安南到广州的江道,同时疏通广西沿海的海上运输通道,高骈整治南海海道“由安南至广州,江漕梗险,多巨石,骈募工劬治,由是舟济安行,储饷毕给。又使者岁至,乃凿道五所,置兵护送。其径青石者,或传马援所不能治。既攻之,有震碎其石,乃得通,因名道曰‘天威’云”<sup>[5]</sup>,于是钦州“天威遥”海道始通,广西至安南的海路‘自是舟运无险’。到了宋代,广西沿海的航道经过多年整治,通行能力大为提高。

安南独立后,交州港衰落,时人开始把注意力转向广西沿海,对广西海域地理情况认识也大大提高,广西地区的开发加快,钦州、廉州港湾的交通作用日益为人们所重视。加之两宋时期广西战略地位加强,特别是南宋时期,广西所谓的邕管地区,东可达于南宋统治中心江南,西接盛产战马的大理政权统治地区(今云南和贵州西部),西南邻于安南,南部滨于海,可通海外各国。“邕境极广,管溪峒羁縻州、县、峒数十。右江直西南,其外则南诏也;左江直正南,其外则安南也。自邕稍东南曰钦州,钦之西南接境交趾,陆则限以七峒,水则舟楫可通。自钦稍东曰廉州,廉之海直通交趾。自廉东南渡海曰琼州、万安、昌化、吉阳军。中有黎母山,环山有熟黎生黎。若夫浮海而南,近则占城诸蕃,远则接于六合之外矣。”<sup>[3]</sup>邕州背靠宋朝内地,面对大理政权和安南,有左右江与之相通,与钦州、廉州深港相接,海道畅通,海运陆路四通八达,使这片沿海、沿边地区凭借地理区位优势,逐渐打破自然经济的束缚,成为人物荟萃,商品齐集,国内贸易与海外贸易交织的大市场,兴起了邕州横山寨博易场、邕州永平寨博易场、钦州博易场等海上贸易口岸。

宋朝广西地区的造船技术大为发展,已经能够制作远航的大船,广西的大船“浮南海而南,舟如巨室,帆若垂天之云,舵长数丈,一舟数百人”<sup>[3]</sup>,且能航行到海外国家贸易,“若曰往某国,顺风几日,望某山,舟当转行某方”<sup>[3]</sup>。钦州所产的舵,甚为著名,周去非《岭外代答·器用门》专列“舵”条记载,说钦州舵安装于大型海船上,“蕃舶大如广厦,深涉南海,径数万里,千百人之命,直寄于一舵”,钦州制造的船舵不仅当地所造的船使用,而且扬名天下,“此桅一双,在钦直钱数百缗,至番禺、温陵,价十倍矣”<sup>[3]</sup>。造船技术的发展促使更多海船通过广西口

岸开展海上贸易,宁宗开禧三年(1207)广西提刑崔与之上奏说从广西的港口已经“三次搬运铜钱下海博易番货”<sup>[6]</sup>,说明宋代广西已经有了官方组织的较大规模出海贸易。宋朝通过广西的港口进行出海贸易,使广西的口岸逐渐取代唐交州港,成为外来舶商贸易口岸,特别是“邕、钦、廉州与交趾接”,在安南独立后,原来曾经通过交州港与内地贸易的舶商,也转移到广西口岸进行交易,广西口岸“悉皆博易”<sup>[6]</sup>。宋代淳熙年间,周去非曾在广西做过多年官,他遍访广西政治、经济、文化等情况及其轶事,著成《岭外代答》一书,书中特别注重与广西有经济、文化交往和贸易的国家情况,并详细记录了广西沿海的情况:“自邕稍东南,曰钦州。钦之西南,接境交趾,陆则限以七峒,水则舟楫可通。自钦稍东,曰廉州。廉之海,直通交趾。自廉东南渡海,曰琼州、万安、昌化、吉阳军。中有黎母山,环山有熟黎、生黎。若夫浮海而南,近则占城诸蕃,远则接于六合之外矣。”<sup>[3]</sup>可见,在宋代海上丝绸之路发展中广西口岸迅速兴起,有航道与海外诸国相通,海商能够直航钦、廉港湾,同中国贸易。此时广西口岸承担并取代了交州港的海上贸易地位,成为宋代南海西部的交通与外贸枢纽。周去非又在“航海外夷”条记载广西口岸与海外各国的海上贸易路线:“今天下沿海州郡,自东北而西南,其行至钦州止矣。沿海州郡,类有市舶。国家绥怀外夷,于泉、广二州,置提举市舶司,故凡蕃商急难之欲赴诉者。必提举司也。岁十月,提举司大设蕃商而遣之。其来也,当夏至之后。提举司征其商而覆护焉。诸蕃国之富盛多宝货者,莫如大食国,其次阇婆国,其次三佛齐国,其次乃诸国耳。三佛齐者,诸国海道往来之要冲也。三佛齐之来也,正北行舟,历上下竺与交洋,乃至中国之境。其欲至广者,入自屯门,欲至泉州者,入自甲子门。阇婆之来也,稍西北行舟,过十二子石,而与三佛齐海道合于竺屿之下。大食国之来也,以小舟运而南行,至故临国,易大舟而东行,至三佛齐国,乃复如三佛齐之入中国。其他占城、真腊之属,皆近在交趾洋之南,远不及三佛齐国、阇婆之半。而三佛齐、阇婆又不及大食国之半也。诸蕃国之入中国,一岁可以往返,唯大食必二年而后。大抵蕃舶风便而行,一日千里。一遇朔风,为祸不测,幸泊于吾境,犹有保甲之法,苟泊外国,则人货俱没。若夫默伽国、勿斯里等国,其远也不知其几万里矣。”<sup>[3]</sup>

周去非所记“航海外夷”是站在广西沿海钦、廉港的角度来看宋代的海上贸易路线,这条海路是在

继承唐代航海路线的基础上发展起来的,宋代最大的变化是广西口岸加入,即“今天下沿海州郡,自东北而西南,其行至钦州止矣。沿海州郡,类有市舶”。周去非还特别强调了广西口岸不仅成为宋代海上贸易的重要口岸,而且是当时最重要的避风港口,即“大抵蕃舶风便而行,一日千里。一遇朔风,为祸不测,幸泊于吾境,犹有保甲之法。苟泊外国,则人货俱没”,指在南海航线上,往往遇台风等,商舶必须到就近港口避风。唐代交州港曾是南海航线上重要避风港口,但安南独立以后,交州港已经不再是南海上的商舶避风港,如若避风于交州港,乃“苟泊外国”,可能造成“人货俱没”的重大损失。所幸广西的港口兴起,商舶避风于广西,“泊于吾境”,有健全的保甲法保障治安,海内外商人的生命财产和利益都能得到保障,所以宋代广西口岸与广州、泉州口岸一起担负起保护南海贸易的重任。

宋代广西口岸的海外联系十分广泛,远至天竺、大食国、阇婆、三佛齐等国和地区。天竺为唐宋历史文献上对印度的统称,大食即为阿拉伯帝国,在波斯湾,阇婆在爪哇岛;三佛齐即唐代史书上所说的室利佛逝国,宋代以后称三佛齐。当时三佛齐强大,控制马六甲海峡,是东西方海上贸易最大的转运站,中国、印度、阿拉伯等国的商品在此集散,凡其以西国家要往中国贸易必需经过三佛齐,所以大食、阇婆等国来中国的航线在马六甲海峡与三佛齐至中国的航线汇合。广西口岸还与较近的占城、真腊等东南亚诸国联系紧密,占城、真腊等东南亚诸国都在“交趾洋之南”,交州港海外贸易式微后,与这些国家松弛的海上贸易转而至广西钦、廉州进行,“(占城)人采香为生,国无市肆,地广人稀,多买奴婢。舶舟以人为货,北抵交趾,南抵真腊”。真腊与占城国为邻,“北抵占城。最产名香,登流眉所产为绝奇,诸蕃国香所不及也”。真腊在宋代曾多次向中央王朝入贡方物,其每每朝贡,也必由海路至广西<sup>[3]</sup>。故宋代的广西口岸远者可达印度和波斯湾,近者与今东南亚地区的阇婆、三佛齐等国和地区相连,形成连接天竺与交趾海域,直接到达广西沿海港口的海上交通。

宋代广西口岸除了与南亚、东南亚的贸易航线外,与安南地区也保持着密切的海陆交通联系。从对外交通的角度看,广西与安南陆地相接,又隔海相望。正所谓安南“永安与钦州为境,茶卢与占城为境,苏州、茂州,皆与邕管为境。其国东西皆大海,东有小江过海至钦、廉”<sup>[3]</sup>,广西与安南两地的贸易也为之扩大,真是“若令交趾货,尽生虞芮田。天意苟如此,遐

人谁肯怜”<sup>[7]</sup>。这条海道连接钦州和廉州港,是因为廉州距广州和内地更近,起初交人多往,“钦廉皆号极边,去安南境不相远,异时安南舟楫多至廉。后为溺舟,乃更来钦”<sup>[3]</sup>。从此钦州港独占鳌头,成为广西最重要的对外贸易港口。从钦州至安南的海路只需一日就可到达安南海岸。《岭外代答》安南条也说:“自钦西南舟行一日,至其永安州。由玉山大盘寨过永泰、万春,即至其国都,不过五日。”<sup>[3]</sup>

宋代贸易港的区域大致可以分为广南、福建、两浙3个自成体系的区域,在各区域内,贸易港的数量、繁荣程度和管理水平都超过前代<sup>[4]</sup>。广南口岸体系在宋代以广南东路的广州港和广南西路的钦州、廉州和邕州的博易场为代表。以往对广南口岸和海上贸易的研究,主要集中在广州地区,其实广西地区在宋代异军突起,成为中国海上贸易广南口岸集中地区,广西口岸的联系甚广,周去非在叙述广西“海外诸蕃国”时,就以与广西口岸相接的交趾定方位,说:“西南海上诸国,不可胜计,其大略亦可考。姑以交趾定其方隅:直交趾之南,则占城、真腊、佛罗安也;交趾之西北,则大理、黑水、吐蕃也。于是西有大海隔之。是海也,名曰细兰。细兰海中有一大洲,名细兰国,渡之而西,复有诸国。其南为故临国,其北为大秦国、王舍城、天竺国。又其西有海曰东大食海,渡之而西则大食诸国也。大食之地甚广,其国甚多,不可悉载。又其西有海,名西大食海,渡之而西则木兰皮诸国凡千余,更西则日之所入,不得而闻也。”<sup>[3]</sup>细兰,即锡兰,今斯里兰卡。这些大概都是周去非在广西任职期间所了解到的海外诸国的情况,涉及地域十分广阔,远至斯里兰卡以西的天竺、大秦(古罗马帝国,约在地中海一带)、大食。至少可以说明这些国家的商人贡使或直接地、或通过交趾、或经其他国家转辗与广西沿海贸易口岸发生了联系。

## 二、宋代广西的贸易口岸——博易场

宋代是广西海外贸易发展的里程碑时期。自宋代开始,广西沿海港口逐渐发展成为中国西南的重要出海门户。宋朝先后在广州、泉州、青州、明州等重要港口设置了市舶司<sup>[2]</sup>,这是对沿海口岸海外贸易管理的专门机构,但宋代广西口岸并未设置市舶司,而是以边疆地区普遍设置的与少数民族互市交易的管理机构——博易场。宋神宗熙宁三年

(1070),广南西路经略使曾布上言朝廷说:“钦、廉州宜各创驿安泊交易人,就驿置博易场,委州监押沿海巡检兼管勾”<sup>[6]</sup>。由此可见,宋代设置于广西沿海地区的博易场与广州、泉州等的市舶司职能并不完全相同。广州、泉州、明州、杭州和青州的市舶司职能是“掌蕃货、海舶、征榷、贸易之事,以来远人,通远物”<sup>[8]</sup>,是专门设置于沿海港口,负责掌管海上贸易及征收海上贸易税。广西的博易场虽然也有管理海上贸易的功能,但同时兼有海上贸易与陆上贸易管理和商品集散地的作用。宋代广西博易场主要有邕州横山寨博易场(今广西田东县)、邕州永平寨博易场(今广西凭祥市与越南交界近海处)、钦州博易场(今广西钦州市)<sup>[3]</sup>。虽然《宋史》《岭外代答》等文献没有罗列廉州博易场,但《宋会要辑稿》明确记载宋神宗熙宁三年(1070),广南西路经略使曾布上言朝廷说:“钦、廉州宜各创驿安泊交易人,就驿置博易场,委州监押沿海巡检兼管勾”<sup>[6]</sup>,说明宋代在广西廉州(今广西合浦县)也设有博易场。宋代广西的4个博易场,除了邕州横山寨博易场在内陆外,钦州、廉州和邕州永平寨博易场都设于靠海或近海之地。在职能上,广西的博易场既能管理海上贸易,又具有陆上交通道路的驿站功能,是海陆交通交汇地的商品市场,而且专门设置“沿海巡检”加以管理,所以,宋代广西博易场具有海陆贸易市场和商品集散地的功能,各博易场的贸易特征突出。

第一,钦州博易场。在今广西钦州市,当时钦州博易场设在钦州城外的“江东驿”<sup>[3]</sup>,具有陆海交通互通的意义,而主要面向从海路而来的交趾商人和海外各国商人而设置,海商“所赍乃金、银、铜、钱、沈香、光香、熟香、生香、真珠、象齿、犀角。吾之小商近贩纸笔米布之属,……唯富商自蜀贩锦至钦,自钦易香至蜀,岁一往返,每博易动数千缗”<sup>[3]</sup>。钦州博易场是典型的对外贸易港口市场,它兴起后,迅速取代了交州,成为海外香料进口的重要口岸,范成大《桂海虞衡志·志香》专门记载钦州的香料,“其出海北者,生交趾及交人得之海外蕃舶,而聚于钦州,谓之钦香”,著名的“光香,与笏香同品第,出海北及交趾,亦聚于钦州”<sup>[9]</sup>。钦州的香料贸易由宋朝官方主持,并收取数额不菲的税赋,“官为之秤香交锦,以成其事。既博易,官止收吾商之征。其征之也,约货为钱,多为虚数,谓之纲钱。”<sup>[3]</sup>钦州海上贸易兴起后,对外面向海外各国,对内其腹地辐射近者为广西,远者至四川及西南各地。钦州与“川广交通,货宝杂还,有金银茶马之贡,香矾缯锦之利,资其

雄富。……南通交趾,结连溪洞”<sup>[10]</sup>,钦州博易场的贸易规模和数量都相当可观,钦州港也成为西南重要的海外贸易港口。钦州海外贸易兴起,四方商贾,国内外商旅游客荟萃,故宋代钦州有五民:一曰当地土人;二曰北人,本是西北流民,自五代之乱,流落占籍钦州;三曰俚人,即僚人也,当地少数民族;四曰射耕人,本为福建移民至此租种当地耕地者;五曰延,以舟为室,浮海为生,语福广,杂以广东西之音<sup>[3]</sup>。“五民”的出现是广西经济贸易范围扩大,人们到这里经商贸易,定居开发的结果。

第二,廉州博易场。如上述周去非《岭外代答》没有专门的廉州博易场条记载,但从相关文献可知宋朝在设置钦州博易场的同时设置了廉州博易场<sup>[6]</sup>。宋代廉州下设合浦县,即今北海市合浦县,位于北部湾的东北部,有良好的港口条件,“廉之海,直通交趾”。再往南航行,“若夫浮海而南,近则占城诸蕃,远则接于六合之外矣”<sup>[3]</sup>,可与海外诸国通航并进行海上贸易。廉州是著名的珍珠产地,“珠,出合浦海中。有珠池,渔户投水采蚌取之。岁有丰耗,多得谓之珠熟”<sup>[9]</sup>。交趾等海外贸易的珍珠也常常在廉州与内地商人交易<sup>[8]</sup>。廉州还是宋代海盐的重要产地和内销口岸,“盐场滨海,以舟运于廉州石康仓。客贩西盐者,自廉州陆运至郁林州,而后可以舟运”<sup>[9]</sup>。因此在廉州设博易场进行的商品贸易,凡广西地区“濒海之民,数患交州侵寇,仍前止许廉州及如洪砦互市”<sup>[8]</sup>。宋代钦州、廉州成为广西最重要的海外贸易口岸,文献记载中往往钦、廉并举为“天涯海角”之地,“钦州有天涯亭,廉州有海角亭,二郡盖南辕穷途也。钦远于廉,则天涯之名,甚于海角之可悲矣”<sup>[3]</sup>。

第三,邕州永平寨博易场。在今广西凭祥市境内,有道路通往交趾和海外,是典型的海陆两道交汇的贸易口岸。宋代安南独立后,安南与广西间的交通有陆海两种走法,即海路一道,陆路三道。自安南“东海路通钦、廉,西出诸蛮,西北通邕州。在邕州东南隅,去左江太平寨最近,自寨正南行,至桄榔、花步,渡富良、白藤两江,四程可至。又自寨东南行,过丹特罗小江,自凉州入,六程可至。自右江温润寨则最远。由钦州渡海,一日至”<sup>[11]</sup>。永平寨博易场设置于广西陆上驿站道路与通往海上交通道路的重要驿站上,“邕州右江永平寨,与交趾为境,隔一涧耳。其北有交趾驿,其南有宣和亭,就为博易场。永平知寨主管博易。交人日以名香、犀、象、金、银、盐、钱与吾商易绫、锦、罗、布而去”<sup>[3]</sup>。海外商人或直接到

永平寨博易场与内地商人贸易,或通过交趾商人转口贸易,甚至安南对宋的朝贡,也“自邕州左江永平寨入”<sup>[3]</sup>。可见永平寨博易场设置于宋朝广南西路与安南的交界处,主要面向陆路而来的交趾商人。交趾物产丰富,“土产金及银、铜、朱砂、珠贝、犀、象、翠羽、车渠、诸香及盐、漆、吉贝之属;果惟有甘橘、香圆、槟榔、扶留藤。新旧县隔一小江,皆出香。新州故真腊地,侵得之。不能造纸笔,求之省地”<sup>[11]</sup>。在永平寨博易场,交趾商人带来交换的商品主要是海产品和舶来品,如海盐、各种香料、真珠、犀牛角和象齿等。交人以名香犀象,金银盐钱,换去中国商人的绫、锦、罗布以及纸笔等文化用品,加之在钦州博易场,他们从贸易中得到是“纸笔米布”,可见广西文化用品交易成为双方贸易的一个重要方面。

第四,邕州横山寨博易场。在今广西田东县,宋代广西唯一设在相对靠内陆地区的博易场,而且是宋朝专为向云南进行“大理买马”而设。在邕州横山寨博易场,“蛮马之来,他货亦至。蛮之所贡,麝香、胡羊、长鸣鸡、披毡、云南刀及诸药物。吾商贾所贡,锦缯、豹皮、文书及诸奇巧之物。于是译者平价交市,招马官乃私置场于家,尽揽蛮市而轻其征,其入官场者,什才一二耳。隆兴甲申,滕孺子昭为邕守,有智数,多遣逻卒于私路口,邀截商人越州,轻其税而留其货,为之品定诸货之价,列贾区于官场。至开场之日,群商请货于官,依官所定价,与蛮为市,不许减价先售,悉驱译者导蛮恣买。遇夜,则次日再市。其有不售,许执覆监官,减价博易。诸商之事既毕,官乃抽解,并收税钱。赏信罚必,官吏不敢乞取。商亦无他靡费。且无冒禁之险。时邕州宽裕,而人皆便之”<sup>[3]</sup>。这俨然是一个发育较完善,管理有序,以市马为重点,兼及西南地区各种贸易的市场。邕州横山寨博易场除了与大理国(宋代云南的地方性、民族性政权)买马外,云南发展起了通过广西口岸进行的海外贸易。如云南缺盐,横山寨博易场就促使云南实现了以马易海盐的贸易,所以宋朝在横山寨博易场购买大理马时常以海盐充抵马资,专门规定“以广西十州民运盐至横山寨”易马,“若盐无缺失,则使部良马至行在以酬之,至今为例”<sup>[12]</sup>。又宋代云南大理国以海贝为货币,当时云南“交易用贝子,俗呼为叭,以一为庄,四庄为手,四手为苗,五苗为索”<sup>[13]</sup>,而横山寨博易场内“贝子,海傍皆有之,大者如拳,上有紫斑;小者指面大,白如玉”<sup>[14]</sup>。云南大理时期作为货币使用的海贝,有一部分或许就

来自邕州横山寨博易场的贸易。

上述4个博易场集中在广西西南的沿边和沿海地区,它们之间的距离,近者六七十公里,远者不过二三百公里,有便利的交通道路相连。西南地区来的商人和海外舶商在几个博易场内,辗转贸易,互通有无,相互联动,形成宋代新的海上贸易口岸体系。

### 三、广西口岸带动下西南开放型市场体系的形成

宋人周去非《岭外代答》记载广西交通时,通过“航海外夷”与“通道外夷”两条概括地记述了当时广西对外交通的基本情况。郑天一以周去非的“航海外夷”条考证,分析认为,若从海外各国航行至广西口岸,有3条航线可达广西口岸,“一是从三佛齐出发,至中国之境;一是从阁婆出发,要稍西北行舟,过十二子石,与三佛齐至中国航线合;一是从大食出发,乘小舟南行,至故临国,易大舟而东行,到三佛齐,再至中国”<sup>[15]</sup>。而“通道外夷”则反映了宋代广西与西南地区(今云南、贵州)交通的基本情况:“中国通道南蛮,必由邕州横山寨。自横山一程至古天县,一程至归乐州,一程至唐兴州,一程至睢殿州,一程至七源州,一程至泗城州,一程至古那洞,一程至龙安州,一程至凤村山獠渡江,一程至上展,一程至博文岭,一程至罗扶,一程至自杞之境,名曰磨巨,又三程至自杞国,自杞四程至古城郡,三程至大理国之境,名曰善阐府,六程至大理国矣。自大理国五程至蒲甘国,去西天竺不远,限以淤泥河不通,亦或可通,但绝险耳,凡三十二程。若欲至罗殿国,亦自横山寨如初行程,至七源州而分道,一程至马乐县,一程至恩化县,一程至罗夺州,一程至围慕州,一程至阿姝蛮,一程至珠砂蛮,一程至顺唐府,二程至罗殿国矣。凡十九程。若欲至特磨道,亦自横山一程至上安县,一程至安德州,一程至罗博州,一程至阳县,一程至隘岸,一程至那郎,一程至西宁州,一程至富州,一程至罗拱县,一程至历水铺,一程至特磨道矣。自特磨一程至结也蛮,一程至大理界虚,一程至最宁府,六程而至大理国矣。凡二十程。所以谓大理欲以马至中国,而北阻自杞,南阻特磨者,其道里固相若也。闻自杞、特磨之间,有新路直指横山,不涉二国。今马既岁至,亦不必由他道也。”<sup>[3]</sup>

据上述记载考证,第一路邕州通大理国中线——自杞道,它由横山寨(今广西田东县)发足,向西北至泗城州(今广西凌云县),然后渡南盘江,

经自杞(今贵州兴义市)进入云南境内,再经石城(今云南曲靖市)、善阐府(今云南昆明市)往西至大理国中心地区,凡29程。第二路邕州通大理国北线——罗殿国道。这条道路也由横山寨出发,往北行至罗殿国(今贵州安顺市一带),然后进入云南,凡19程。第三路邕州通大理国南线——特磨道,它也是起自横山寨,经安德、那坡,由隘岸(今广西与云南交界的剥隘镇)至特磨(今云南广南县)道,再经最宁府(今云南开远市)至大理国的中心地区。

严格地说,“大理买马道”的交通意义并不仅限于云南与广西之间,它是当时西南交通的主干,由“大理买马道”向各产马区和市马中转地开拓延伸,构成了云南、贵州、四川和广西的交通网络。因为马的产地虽然在云南,但是必须经过贵州的中转地才能到达广西的各市买场,所以“大理买马道”的三路分别经过罗殿、自杞、特磨而往邕州横山寨,人们曾误认为宋朝所买的大理马都产自罗殿、自杞、特磨地区<sup>[3]</sup>。周去非说:“马产于大理国。大理国去宜州十五程,尔中有险阻,不得而通,故自杞、罗殿皆贩马于大理,而转卖于我者也。”<sup>[3]</sup>罗殿、自杞、特磨等地因交通的关系,成为大理马的中转地,“每岁横山市马二千余疋,自杞多至一千五百疋,以是国益富”<sup>[16]</sup>。因此,三路均从云南大理国重要的产马区经过了贵阳市马中转地到达广西市马场横山寨。通过“大理买马道”及其外延作用,构成了宋代西南地区的对内对外交通网络。

“大理买马道”不仅是云南至邕州各博易场的道路,而且为西南地区构建起了对外贸易的交通网络。邕州是宋代,特别是南宋时期西南地区对内对外交通的要枢:从云南东南行,取“邕州道”至邕州后,西南可由永平寨陆路到交趾,与安南地区发生联系。自邕州南行可下钦州,取道海路,往南航行,与海上丝绸之路连接起来,通达海外诸国,也能够抵达广州乃至东南沿海各港口。周去非在叙述邕州通大理国第一道时,特别指出这条道路至大理国并非终点,从大理国西行5程即蒲甘国(今缅甸),再行可至西天竺(今印度境内),这实际上是把邕州通大理国道与云南至天竺达印度洋的道路连接起来,从而贯通了“南方陆上丝绸之路”和“海上丝绸之路”,连接了印度洋与太平洋,成为宋朝和大理国政权对外交通的重要组成部分。所以,宋代“大理买马”促进了西南地区的交通发展,“大理买马道”不仅仅是云南与广西的通道,它也是当时西南地区与海内外联系的交通命脉,架构了西南地区的交通网络。

内地商品通过宋朝政府的市马活动,在广西博易场与西南地区各民族实现贸易。内地商品的种类有二:一部分为宋朝政府用以冲抵马资的各种货物;另一部分为商人专门为西南各民族带来的他们喜爱的物品,主要有缙、帛、锦、金、银、盐、茶等。例如,北宋熙宁年间,宋朝制定了凡向大理市马,“以锦、帛、茶、绢招市”易马<sup>[8]</sup>的规制。宋廷南渡后,需马孔急,曾命广西提举峒丁李域募人深入大理国招引买马,他“厚界之盐彩,使至其国善阐府(今云南昆明市)求市,大理王许之”<sup>[10]</sup>。此后宋朝在广西横山寨等博易场向大理大规模买马,所付马资常以金银计价,或以盐、锦、彩、缙折付。每当“群蛮与吾六校博易等,量于庭下,朝廷岁拨本路上供钱、经制钱、盐钞钱及廉州石康盐、成都府锦,付经略司为市马之费。经司以诸色钱买银及回易他州金、锦、彩、帛,尽往博易。以马高下,视银之重轻,盐、锦、彩、缙,以银定价。岁额一千五百匹,分为三十纲”<sup>[3]</sup>。淳熙年间,仅横山寨“山官私岁所市锦率数千疋,他杂彩不胜计”<sup>[16]</sup>。内地商品中纺织品既是宋朝用以折付马资的主要商品,也是广西博易场内与西南各民族贸易的最大一类商品。

《文献通考》记载:“干道癸巳冬,忽有大理人李观音、得董六、斤黑张、般若师等率以三字为名,凡二十三人至横山议市马,出一文书,字画略有法。大略所须《文选五臣注》《五经广注》《春秋后语》《三史加注》《都大本草广注》《五藏论》《大般若十六会序》《初学记》《张孟押韵》《切韵》《玉篇》《集圣历》《百家书》之类及须浮量钢器并(疑为瓷)碗(原注:疑即饶州浮梁磁器,书‘梁’作‘量’)、琉璃碗壶及紫檀、沉香水、甘草、石决明、井泉石、蜜陀僧、香蛤、海蛤等药。”<sup>[11]</sup>这可视为是大理卖马商人带到横山寨博易场的一张购物清单,也就是说当大理国的商人将大量的马赶到横山寨博易场卖给宋朝官府以后,又在横山寨博易场采购他们急需的各种物品回去。这张购物清单很有意思,物品可分3类:一为文化典籍,二为日用器物,三为海产品和各种香料药材。三大类均是当时大理国需缺的物品,涉及文化、日常生活和奢侈物品贸易,说明南宋与大理的市马交易,不仅仅局限于政权层面,而是涉及到大理国社会生活的方方面面。若以产地来分,也可分3类,第一为南宋内地所产的文化典籍、瓷器和内地的特产药材,文化典籍开列清楚,有儒家经典及相关的注疏本,有历史典籍、字书韵书、医药类书籍乃至大型类书。曾于南宋淳熙四年(1177)春以邕州别驾的身份专程

前往横山寨买马的吴徽也看到大理国的“贾人至横山,多市《史记》《汉书》《三国志》《资治通鉴》《本草》《王叔和脉诀》《千金方》等书。国人奉佛甚谨,贾人有持青纸金书《金刚经》至横山”<sup>[16]</sup>。说明尽管当时云南和贵州的部分地区处于割据的大理国政权统治下,政治上与南宋王朝交往隔绝,但却未能阻隔当地各民族人民对中原文化的向往和渴求,他们借助市马和广西博易场的贸易体系来实现与内地的文化交流。第二是琉璃器皿、沉香水、蜜陀僧、香料等海外舶来品。中国古代琉璃器的生产并不发达,琉璃器大多来自海外,滇黔地区的人民正是借助宋代广西港口的兴起和海外贸易的发展,开辟了新的对外贸易渠道,获得珍贵的舶来品。第三是无法确定产地,但从名称分析多为海产品的商品,如香蛤、海蛤等,这些商品既可能产自海外,也可能产自广西沿海。

如此,南宋与云南大理国政权在广西市马活动并非仅限于马的交易,兼及西南地区经济贸易交往的各个方面。北宋时期创建的市马场,为西南地区各民族进行商贸活动最重要的场地。南宋时期,北宋的市马场发展成为在广西沿边和沿海分布的博易场,经济活动远远超出“大理买马”的范畴,正所谓“蛮马之来,他货亦至”<sup>[3]</sup>,所以,各博易场的对内对外贸易根本无法截然而分。在广西各博易场内,大理国的贩马商人、巴蜀丝绸蜀锦商贩、广南西路各地盐商以及中原内地的商人既可通过横山寨博易场辗转于钦州港,又可通过横山寨博易场勾连于永平寨博易场,与来自交趾甚至更远地区的海外舶商进行交换和贸易。海商和交趾商人也来到横山寨等博易场同内地商贾交易。对内对外贸易既然不能截然而分,博易场与海港区自然形成相互通连的内外贸大市场,逐渐发挥出西南区域中心市场的作用,正是“朝廷南方马政专在邕,边方珍异,多聚邕矣”<sup>[3]</sup>。可以说参与这个大市场交易的人、民族、地区和国家,自觉或不自觉地卷入西南地区的贸易体系之中,广西博易场不仅成为西南的区域中心市场,而且具有内外贸兼容的开放性特征。

## 四、结语

宋代广西博易场等海上贸易口岸兴起和“大理买马道”西南交通体系的紧密结合,使西南地区实现对内贸易与海外贸易同时并举的商贸盛况,西南

各民族人民通过广西口岸的博易场所提供的市场舞台,进行广泛的经济互补贸易和文化交流,同时进行海外贸易。因此,宋代设置在广西沿海或沿边地区的博易场,已不是单纯的市马场,它们发挥着西南地区内外贸易集散地的作用,带有强烈的对外开放的特征。广西口岸的博易场在宋代西南地区的对内对外经济流通网络中处于战略性的地位,其经济联系面和影响力覆盖了广西、云南、贵州、四川等整个西南地区,波及东南亚地区和海外国家,具备了区域中心市场的特点,构成了西南地区开放型的内外贸兼容的市场体系。

#### 参考文献:

- [1] 方豪. 中西交通史[M]. 长沙:岳麓书社,1987.
- [2] 陆韧. 论市舶司的性质和历史作用的变化[J]. 海交史研究,1988(1):5-13.
- [3] 周去非. 岭外代答[M]. 屠友祥,校注. 上海:上海远东出版社,1996.
- [4] 黄纯艳. 论宋代贸易港的布局与管理[J]. 中州学刊,2000(6):165-169.
- [5] 欧阳修,宋祁. 新唐书[M]. 北京:中华书局,1975.
- [6] 徐松. 宋会要辑稿[M]. 刘琳,刁忠民,舒大刚,等. 校点. 上海:上海古籍出版社,2014.
- [7] 于瀆. 南越谣[C]//彭定求. 全唐诗. 北京:中华书局,1960:6926.
- [8] 脱脱. 宋史[M]. 北京:中华书局,1977.
- [9] 范成大. 桂海虞衡志[M]. 北京:中华书局,1991.
- [10] 李心传. 建炎以来系年要录[M]. 北京:中华书局,1956.
- [11] 马端临. 文献通考[M]. 北京:中华书局,1986.
- [12] 李心传. 建炎以来朝野杂记[M]. 徐规,点校. 北京:中华书局,2000.
- [13] 云南省民族研究所,郭松年,李京. 大理行记校注、云南志略辑校[M]. 王叔武,校注. 昆明:云南民族出版社,1986.
- [14] 范成大. 桂海虞衡志辑佚校注[M]. 胡起望,覃光广,校注. 成都:四川民族出版社,1986.
- [15] 郑天一. 从《岭外代答》解读宋代广西繁荣的商品贸易[J]. 广西民族研究,2004(3):109-112.
- [16] 吴敞. 竹洲集[O]. 景印文渊阁四库全书本.

## Development of Guangxi port along the maritime Silk Road and Southwestern traffic transportation and trade in Song Dynasty

LU Ren<sup>1</sup>, SU Yue-qiu<sup>2</sup>

(1. School of History, Yunnan University, Kunming 650009, Yunnan, China;

2. Institute of Maritime Culture, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306, China)

**Abstract:** In order to study the development of Guangxi port along the maritime Silk Road and the Southwestern transportation and trade in Song Dynasty, the management of trading places in Guangxi coastal and board areas, such as Qinzhou, Lianzhou, Yongping village and Hengshan village, and the trade at home and broad were discussed. Besides, it was assumed that war horses were bought in large quantities from Yunnan area as a result of military necessity, which makes the Southwestern land transportation “the buying horse road of Dali” interconnect with the trading places at Guangxi coastal ports and expand the trading scope of the maritime Silk Road. In addition, the opening market system driven by Guangxi port was formed in Southwestern areas.

**Key words:** Song Dynasty; Guangxi port; Southwestern traffic; trading place; maritime Silk Road