

歷史上通商口岸之興衰

年輕時光，由於參加體育運動會和調查少數民族的關係，曾沿著廣州——汕頭——漳州——廈門——泉州——福州——福安——溫州——杭州——上海，經歷過中國的東南沿海地區。後來，因為參加中外關係史學會、海外交通史研究會的各種學術會議，又多次重返廈門、泉州，再次抵達北戴河，並首次訪問了寧波、揚州、蓬萊等古港。這些學術會議之所以選在上述地方召開，乃因它們都是中國歷史上著名的港口，古代海外交通興盛的中心。可是自己每次與會，都因交通不便而叫苦不迭，於是一種感覺自然而然地湧入腦際：為甚麼古代的海外交通要地，今日交通大多不發達，或者沒有飛機，或者連火車都不通？

認真回顧一下歷史，情況確實如此：但凡古代海外交通中心，除廣州等少數港口外，今日多已衰落了。試觀徐聞、合浦，在西漢曾以通往印度的遠洋航路之起點而名重一時，但其後卻漸趨式微；唐代的登州（今蓬萊）曾是通高麗、渤海、日本航路的始發港，揚州之繁榮更以“揚一益二”而名噪天下，唯今日二地均無火車、飛機直通；潮州、汕頭西面有甲子港，宋周去非的《嶺外代答》曾稱“其欲至廣者，入自屯門。欲至泉州者，入自甲子門”，元代之泉州且被馬可·波羅及伊本·巴圖塔譽為當時世界最大的港口，可是時至今日，潮州及泉州同樣無鐵路、機場的設施；至於清初江、浙、閩、粵四大海關之所在地，除廣州外，連雲港、寧波、漳州三地的近代化建設均不盡理想。

綜觀古今海外交通的歷史，諸港口之盛衰興替，其原由應是複雜多樣的，包括自然、地理、經濟、政治、軍事、外交、文化各別的因素，或諸種因素綜合的影響。茲略舉如下：

1. 河道的變遷：例如黃河自古以來，或由天津一帶入海，或從山東濱州放海，或奪泗入淮，對不同時期河北、山東、江蘇的對外交

通都產生了一定影響。

2. 泥沙的淤塞：許多河口港隨著泥沙的淤塞而漸次淪落，造成港口外移現象。歷史上揚州、泉州的衰落，都與此密切相關。
3. 鐵路的興起：鐵路修到哪裏，哪裏就發達起來，這已成近代經濟常識。我們曾目睹鷹廈鐵路通車前後，鷹潭小鎮的巨變。泉州在福建省內的地位，原居漳州之上，但自漳州通了火車，形勢變化就不可同日而語了。
4. 航空的發達：除鐵路、公路等陸上交通因素外，空中交通的發展對傳統的海上航運也產生頗大影響。最明顯的如新加坡，該地原扼從印度洋入太平洋的必由之道——馬六甲海峽，但隨著空運的發展，其重要性便大不如前。
5. 政治的因素：此類例子頗多，如密州在北宋曾設市舶司，後淪為金國之境，影響了山東的對外交通。南宋首都在杭州，利於寧波、泉州之海外貿易。中國在文革後實行改革開放，以深圳、珠海、汕頭、廈門等地為特區，使它們獲得比別地優越的條件。
6. 海禁的影響：明清以降，東南沿海某些地方走私頗盛，一遇海禁則成死港，後僅廣州一枝獨秀。1949年後西方對中國的禁運，造就了香港的特殊地位，毗鄰的深圳也因而得益；隨著大陸的不斷開放及香港的回歸，香港、深圳的處境將會發生變化。
7. 戰爭的破壞：例如唐代黃巢、田神功兵對廣州、揚州的破壞，使許多外蕃胡客被殺。另如明代倭寇為患甚烈，給東南沿海帶來深重的破壞。
8. 外交的需要：唐、宋時期同高麗、日本等地的交通，促進了登州、明州等的繁榮。不久前中國與南韓的建交，使山東一帶的對外交通與貿易生機勃勃。
9. 海外的投資：如港、澳的晉江籍居民大量投資於家鄉，促進了石

獅鎮經濟的繁榮，使該鎮提升為市。台灣一些商人對廈門的眷顧，利於當地的發展。

10. 文化的素養：某些口岸可能因走私或其他因素而暴發，唯如無對高度文化氣質的長期培養，則不能保住持久的優勢。許多人在外賺了大錢，卻只滿足於起祖屋、祠堂以至千方百計鞏固家鄉的宗法制；這正是好些已有五、六百年外貿歷史的城鎮，至今其居民文化質素仍然不高的原因。

有關港口盛衰的因素，還可以舉出一些；而且對各港口來說，其興替的原因也不盡相同。但是，在上述諸因素中，政治、外交、戰爭、海禁及海外投資等帶有人為的影響，它們對某一時期的某一港口雖然可能起重大作用，但未能解釋全國古港興衰的普遍傾向這樣一個全局性的問題。例如在唐代，同受戰爭的破壞，而且廣州可能損失比揚州更大，為何此後揚州走向衰落，廣州卻仍然繼續繁榮？在明代，海禁政策及倭寇侵擾自然給泉州帶來災難性的影響，但同處福建沿海，為何泉州逐漸讓位給福州、漳州以至廈門呢？泉州本為元代名港，鄭和下西洋時也曾到當地伊斯蘭教先賢塚行香，但為何下西洋船隊往往在長樂太平港停泊，並自福州東面的五虎門開洋呢？這裏涉及到河口淤塞、港口興衰的內在的更為重要的因素。以現代而言，一個良好的港口，政府自然會考慮鋪設鐵路、修建機場，則海、陸、空交通肯定相得益彰，反之便會落伍。

對於一個海港來說，其興衰的因素可能複雜多樣，但最根本的一條是它自身的港灣是否優良，是否便於大型船舶的停泊以及貨物的裝卸。在中國，這一問題與河流的自西向東走向、泥沙不斷在河口淤塞、河口的三角洲逐漸擴大及優良海港的一再東移等緊密相關。只有這一帶長期性、普遍性的因素，方能解釋中國古代眾多名港漸次衰落的現象。

如果吾人以上述根本因素來分析中國沿海各港灣的歷史，則許多問題均可迎刃而解。在渤海，應是黃河口泥沙沖積，導致蓬萊港之

衰落，而讓位給煙台、威海等。在長江流域，唐代的揚州應距江口不遠，明時鄭和下西洋卻已自蘇州東面的劉家港開洋，嗣後上海港逐漸崛起，然今日若不開發浦東，局面亦不堪設想。在杭州灣，杭州在宋代曾是海外交通之重地，後來逐漸讓位給寧波，這與上述因素不無關係。在福建沿海，泉州在明初的海外交通地位，已逐漸遜於福州，後來又讓位給漳州月港；漳州在清初曾是閩海關所在地，唯至清代中期則遠遠不如通商五口之一的廈門了。泉州、漳州的先後落伍，都與其港口的由優轉劣有極密切的關係。至於珠江口，廣州確曾長期保持中國古代第一大港之地位，但至近代此種地位已被上海所取代，今日珠江口也出現了沖積平原逐漸擴大的情況，此後港灣形勢之變化當拭目以待。

依敝人愚見，今日神州大地有四大城市：北京，上海，台北，香港。其居民的大多數都各操一種方言，依次為北方官話、上海話、閩南話、廣州話。未來由北至南，中國沿海一帶將形成四大經濟發展區，而這四大城市則分別成為各區的中心，並與其他都市結成姐妹城：(1) 渤海區：北京與天津、大連、煙台等；(2) 東海區：上海與青島、連雲港、杭州、寧波等；(3) 台海區：台北與廈門、泉州、福州等；(4) 南海區：香港與廣州、澳門、汕頭等。這四區同今日亞洲“四小龍”及其他發達國家將建立緊密的聯繫，台北、香港自不待言，渤海區與南韓關係已日趨密切，至於上海一帶今後或會同新加坡、日本等加強聯絡。

上述經濟發展區域的形成絕非偶然，正是中國古代海外交通和對外貿易歷史發展的必然結果，也是古代海港興衰的反映。古代許多名港既因客觀地理的變化而趨於式微，要恢復昔日的光榮似難實現，但只要因勢利導、揚長避短，盡可能發展本地的經濟，則將無愧於光輝的歷史傳統。

(本文原以《談中國古代名港的興衰》為題，刊於《中外關係史學會通訊》11期，1993年。後略加修正、補充，於1994年3月全國中外關係史學會學術討論會上宣讀)