

# 埃及与印度次大陆的海上贸易 及其在罗马帝国经济中的地位\*

陈思伟

**摘要：**公元 1—2 世纪，随着印度洋季风规律的发现、地中海世界造船技术在埃及红海沿岸的传播、埃及红海港口与尼罗河之间交通的改善以及东方商品消费市场的扩大，罗马埃及与印度次大陆远洋海上贸易迅速发展。据穆泽里斯纸草，2 世纪埃及与次大陆海上贸易的参与者采取各种举措，力图规避风险，追求利润最大化。驶航于罗马埃及与印度次大陆之间的商船装载的货物类别多样且价值不菲，海上贸易参与者经济实力雄厚。随着“罗马和平”的到来、消费量的增加、政治竞争的助推和奢靡之风的盛行，罗马人对东方产品的需求增加，经由埃及的东方贸易在罗马经济中地位日益突出。罗马帝国鼎盛时期的东方贸易比学者们普遍强调的规模更大、运作更加复杂。东方贸易在帝国经济中占据着举足轻重的地位。

**关键词：**罗马帝国 海上贸易 埃及 印度次大陆 古代经济

作为海上丝绸之路沿线诸古代文明交往和互动的一个典型，地中海世界与印度次大陆的海上贸易一直是学术界关注的重要论题之一。早在 18 世纪，为了考察与印度次大陆的贸易对于欧洲新兴殖民国家经济发展的利弊，法国学者于埃特（Pierre-Daniel Huet）、康蒂永（Richard Cantillon）和孟德斯鸠等利用老普林尼提供的证据，集中讨论了帝国时代东方贸易对罗马社会经济及道德的影响。1776 年，吉本在《罗马帝国衰亡史》中强调，东方贸易只是无关紧要的细枝末节，对于帝国衰亡的影响无足轻重。鉴于吉本的权威性，此后，“罗马帝国东方贸易的研究日渐成为脱离学术正途的旁门左道，是学者为了求奇求怪而进行的一项无意义的博学训练。”<sup>①</sup>直到 20 世纪初，这种情况才有所改变。20 世纪 20 年代，沃明顿在《罗马帝国与印度的贸易》中从海陆贸易线路、物品类别两个方面进行了初步研究；不久，在《巴克特里亚和印度的希腊人》

\* 本文为国家社科基金项目“海上贸易与公元前 8—前 2 世纪东地中海社会经济研究”（17BSS008）阶段性成果。

① 关于 18 世纪欧洲学者的研究概述，参见 Federico De Romanis and Marco Maiuro, “Introduction,” in Federico De Romanis and Marco Maiuro, eds., *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, Leiden and Boston: Brill, 2015, pp. 1-5, 所引参见 p. 5.

中，塔恩专列章节讨论贸易活动对希腊和印度文明的影响。<sup>①</sup>因丰富的史料和开阔的视野，上述学者的研究成果至今仍是考察古代东西方交往的必读书目。然而，时至今日，学术界的主流观点仍大多停留在强调罗马帝国海上贸易规模相当有限，与外部世界的交往主要集中于奢侈品交换，在帝国经济中不值一提。<sup>②</sup>随着时代的发展，新的研究视角和研究材料使我们有可能重新审视古代东西方海上贸易的地位。一方面，全球史视野下新海洋史的研究特别强调“人”和运行机制的地位和作用。<sup>③</sup>另一方面，新史料（纸草、铭文、陆上和水下考古材料）的不断涌现和新方法（霍登和珀塞尔的微观生态研究方法最具代表性）日益受到人们的重视。<sup>④</sup>在此背景下，若能使用新材料，通过古代世界跨区域交流的微观个案研究，可能在一定程度上突破前辈学者主要基于传统文献、从西方视角、以商品为中心的某些陈规。<sup>⑤</sup>本文试图利用近年新发现的考古史料，首先分析1—2世纪埃及与印度次大陆<sup>⑥</sup>海上贸易发生发展的基本前提；其次，以穆泽里斯纸草为基础，讨论罗马埃及与印度次大陆之间海上贸易的融资形式、参与者的经济地位、贸易规模等具体问题；最后，通过对上述问题的考察，管窥帝国盛期罗马经济结构的某些侧面，并试图回答东方贸易是否仅限于奢侈品交换，贸易规模是否相当有限，在帝国经济中是否完全不值一提等问题。

## 一、古代埃及与印度次大陆远洋贸易发展的基本前提

一般认为，在被罗马征服之前，埃及与印度洋西海岸早已存在一定程度的海上交往。<sup>⑦</sup>但近年来的考古成果证明，地中海世界与次大陆的贸易往来可能不会早于托勒密时代晚期。在次大陆各地相继出土了数量不等的产自地中海世界的玻璃、陶器、金属、钱币、酒、橄榄油等器物，时间跨度从公元前2世纪到公元3世纪初的塞维鲁王朝。<sup>⑧</sup>即便在托勒密时代晚期，双方的交往仍以间接方式为主，且不够频繁。一方面，据斯特拉波记载，托勒密八世统治时（？—前116

① E. H. Warmington, *The Commerce between the Roman Empire and India*, London: Curzon Press, 1974; William Woodthorpe Tarn, *The Greeks in Bactria and India*, Cambridge: Cambridge University Press, 1966, pp. 361-375.

② 相关学术综述，参见 Andrew Wilson, “A Forum on Trade,” in Walter Scheidel, ed., *The Cambridge Companion to the Roman Economy*, Cambridge: Cambridge University Press, 2012, p. 290.

③ 夏继果：《海洋史研究的全球史转向》，《全球史评论》第9辑，北京：中国社会科学出版社，2015年，第13页。

④ 近年来的考古新成果和新研究方法参见 Roberta Tomber, *Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper*, London: Duckworth, 2010, pp. 16-17, 39. 关于霍登和珀塞尔微观生态研究方法的评述，参见陈思伟：《微观生态视角下的地中海史研究》，《全球史评论》第9辑，第261—274页。

⑤ 相关成果颇丰，在此仅列举几例最具代表性的著作：Roberta Tomber, *Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper*; Grant Parker, *The Making of Roman India*, Cambridge: Cambridge University Press, 2008; Federico De Romanis and Marco Maiuro, eds., *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*.

⑥ 罗马帝国初期，地中海世界的商人所谈的印度主要指印度次大陆西海岸地区，对于东海岸，他们的了解有限，贸易交往以间接方式为主。Lionel Casson, *The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary*, Princeton: Princeton University Press, 1989, p. 22.

⑦ S. E. Sidebotham, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, Berkeley and London: University of California Press, 2011, pp. 21-54.

⑧ 分别参见 Vimala Begley and Richard Daniel De Puma, eds., *Rome and India: The Ancient Sea Trade*, Madison: University of Wisconsin Press, 1991, 玻璃, pp. 113-124; 装货物的双耳瓶, pp. 134-150; 陶器, pp. 157-196; 青铜制品, pp. 82-112. 钱币, 参见 Warwick Ball, *Rome in the East: The Transformation of an Empire*, London and New York: Routledge, 2000, p. 127.

年), 每年从埃及驶往亚丁湾的商船不足 20 艘, 与罗马帝国初期尚不可同日而语。<sup>①</sup> 另一方面, 从埃及到次大陆可能还未实现远距直航。<sup>②</sup> 到罗马帝国初期, 埃及红海沿岸港口与印度次大陆西海岸港口之间的海上交通不但实现了直航, 而且贸易规模迅速扩大。据斯特拉波记载, 公元前后, 每年从埃及红海的米奥斯·荷尔莫斯港驶往印度的商船已多达 120 艘。<sup>③</sup> 埃及红海沿岸港口与印度次大陆之间大规模远洋直航贸易的顺利开展, 需满足以下四个基本前提。

首先, 印度洋季风规律的发现(或再发现)。印度洋季风是指阿拉伯海和印度洋西海岸每年冬天刮吹的东北季风和夏天盛行的西南季风。其中, 西南季风潮湿猛烈, 常与狂风暴雨相伴; 东北季风柔和干燥, 常与晴朗天气相随。<sup>④</sup> 一般认为, 季风规律是由一位身份不明的水手希帕鲁斯(Hippalos)发现。<sup>⑤</sup> 其实, 印度洋沿岸的水手早已发现了季风的规律并借助季风从事海上贸易,<sup>⑥</sup> 希帕鲁斯的“发现”使希腊人开始利用季风从事海上活动, 使地中海—红海航线与业已存在几千年的北印度洋航线联系在一起, 从而使埃及红海沿岸港口与印度次大陆西海岸的远洋直航贸易成为可能, 增加了东方产品经亚历山大里亚进入地中海世界的数量。如果上述说法可信, 那么埃及到次大陆的远洋直航贸易大约始于公元前 2 世纪末期。北印度洋季风规律的“发现”使埃及红海沿岸港口的船只能够更加快捷地驶往印度次大陆西海岸, 并于同年返航, 而不必沿马干海岸缓慢前进, 东西方海上贸易的航行时间大大缩短, 频率和数量大大增加。

其次, 古代地中海世界的造船技术在埃及红海沿岸各港口的传播。如前所述, 实现埃及与次大陆的远洋直航需借助印度洋季风, 但正如美国水务中心出版的《印度西海岸航行指南》强调的那样, 西南季风盛行时, 该地区“或许是地球上风浪持续时间最久、强度最大的水域”。<sup>⑦</sup> 卡松断言, “通过海路前往印度从事商业冒险所搭乘的商船必须船体坚固、运载量大, 才可能经受狂风暴雨相伴的西南季风及其带来的巨大破坏力。”<sup>⑧</sup>

在前伊斯兰时代, 航行于印度洋的传统船只构造相对简单, 载重量较小, 不太适合远洋航行。从船舶制造技术看, 印度洋周边的船只传统上采用缝接式(或称瓦叠式)构造。由于技术原因, 此类船只抗风浪能力不强, 一般不适宜远洋航行。从载重量看, 在罗马人到来之前, 航行于阿拉伯海和红海的船只载重大多仅有 10—30 吨。<sup>⑨</sup> 即便 15 世纪, 载重超过 200 吨的阿拉伯

① Strabo, *Geographica*, 17. 1. 13. 本文所引古典文献, 除特别注明外, 均据哈佛大学出版社洛布古典丛书(Loeb Classical Library)的英译。注释时遵从古典学惯例, 注原书之卷节号或行数, 下同。

② Grant Parker, *The Making of Roman India*, pp. 179-180.

③ Strabo, *Geographica*, 2. 5. 12; 17. 1. 13.

④ Lionel Casson, “Ancient Naval Technology and the Route to India,” in Vimala Begley and Richard Daniel De Puma, eds., *Rome and India: The Ancient Sea Trade*, p. 9.

⑤ Pliny, *Naturalis Historia*, 6. 100; *Peripulus*, 57. 近年来学者们对此看法提出了质疑, 参见 F. De Romanis and A. Tchernia, eds., *Crossings: Early Mediterranean Contacts with India*, New Delhi: Manohar, 1997, pp. 77, 250, 260.

⑥ 佩德森认为, 早在公元前 3 千纪, 阿拉伯海周边居民可能已利用季风通过近海航行从印度到达美索不达米亚, 参见 Ralph K. Pedersen, “Traditional Arabian Watercraft and the Ark of the Gilgamesh Epic: Interpretations and Realizations,” *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, vol. 34, 2004, pp. 231-238.

⑦ Lionel Casson, “Ancient Naval Technology and the Route to India,” p. 9.

⑧ Lionel Casson, “Rome’s Trade with the East: The Sea Voyage to Africa and India,” *Transactions of the American Philological Association*, vol. 110, 1980, pp. 35-36.

⑨ Tom Vosmer, “Ships in the Ancient Arabian Sea: The Development of a Hypothetical Reed Boat Model,” *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, vol. 30, 2000, p. 237.

船只也非常少见。<sup>①</sup>下文即将谈到,埃及红海港口到印度次大陆的海上航行耗时费力,参与贸易的借贷双方需动用十余名人员,成本很高。如果船舶载重量太小,赢利未必能够偿付成本。概言之,航行于阿拉伯海的东方船舶船体不够坚固,吃水量小,载重量有限,不仅难以抵御开阔洋面上狂暴的西南季风,而且也无法带来足够的利润。因此,即便阿拉伯人和印度人很早发现了季风的规律,但因受限于船舶的制造技术,仍无法大规模开展跨越阿拉伯海的远洋直航贸易。

直到地中海世界的造船技术传入红海沿岸港口后,出红海、跨越北印度洋的直航贸易才可能实现。与航行于阿拉伯海的缝接式船舶不同,采用地中海世界造船术制造的船只船体坚固、载重量大,适合远洋航行。从造船技术看,希腊人、腓尼基人和罗马人多采用榫接式构造。同时,他们还常为远洋船舶包裹铅质外壳,准备大量缆绳,以便在紧急情况下加固船体。船舶的风帆多为方形阔帆,主桅杆较短,适宜顺风航行。从制造船舶的原料看,他们很少使用芦苇杆,而选用枞木、雪松、柏木等质地坚硬的木材制作龙骨、肋材或铺板。<sup>②</sup>就载重量而言,采用榫接式构造的海船远超航行于阿拉伯海的缝接式船只。文献和 underwater 考古表明,公元前4—前1世纪铭文所载的航行于地中海的船只平均载重量为118吨;公元前后航行于地中海的船只平均载重量约为300吨;罗马帝国时代出现了载重量超过1000吨的船只。<sup>③</sup>概言之,公元前后,采用榫接技术建造的海船质材坚固、抗风浪能力强、载重量大,适于远洋航行。

希腊化时代之前,红海沿岸各民族主要使用缝接式船只。<sup>④</sup>自托勒密二世时期(前285—前246)起,为了运送从北部苏丹摩洛哥王国捕获的战象,萨提洛斯(Satyros)决定采纳地中海世界的榫接技术,建造载重量大、由风帆驱动的运象船(elephantegoi)。公元前25/24年,为了征讨阿拉伯人,斯特拉波的好友埃及行政长官加鲁斯(Aelius Gallus)在红海最北端的港口阿尔西诺埃(今苏伊士)建造了80艘战船和120艘运货船。<sup>⑤</sup>考古材料从一个侧面印证了托勒密—罗马时代贝雷尼塞、米奥斯·霍尔莫斯等埃及红海港口建造或整修榫接式船舶的事实。<sup>⑥</sup>总之,随着希腊罗马人在红海沿岸活动的频繁,结构坚固、风帆伸缩更加迅速有效、载重量更大的榫接式船只越来越多地出现在红海洋面上,为实现1—2世纪埃及与印度远洋直航贸易提供了技术保证。

复次,连接埃及红海沿岸海港与尼罗河中游河港之间的道路及其他基础设施的修建。众所周知,红海海域礁石漫生且多浅滩,北部尤甚;因受印度洋季风和气旋的影响,南北风向各不相同。<sup>⑦</sup>此外,

① Gus W. van Beek, "Pre-Islamic South Arabian Shipping in the Indian Ocean—A Surrejoinder," *Journal of the American Oriental Society*, vol. 80, no. 2, 1960, p. 137.

② Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton: Princeton University Press, 1971, 船舶构造, pp. 205-213; 风帆和索具, pp. 239-243.

③ Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, pp. 183-190.

④ Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, pp. 11-16.

⑤ Strabo, *Geographica*, 16. 4. 22-24.

⑥ 贝雷尼塞考古发现了凿有榫眼的柚木和雪松残段、风帆和索具残片、若干长达20厘米的青铜长钉、大量稍短的铁钉和一块重达95公斤的铅质船体护罩。这些物件都是地中海榫接式船舶的主要构成部分,铅质船罩更是大型远洋商船的重要特征。参见 Steven E. Sidebotham, "Archaeological Evidence for Ships and Harbor Facilities at Berenike (Red Sea Coast), Egypt," *Memoirs of the American Academy in Rome*, Supplementary vol. 6, 2008, pp. 307-308. 米奥斯·霍尔莫斯考古, 参见 Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, pp. 195, 209-210.

⑦ John P. Cooper, "No Easy Option: The Nile versus the Red Sea in Ancient and Mediaeval North-south Navigation," in William V. Harris and Kristine Iara, eds., *Maritime Technology in the Ancient Economy: Ship-Design and Navigation*, Portsmouth: Thomson-Shore, 2011, p. 189.

1—2 世纪的红海地区，尤其是北部亚喀巴湾和苏伊士湾海盗肆虐，严重威胁着海上贸易的正常进行。<sup>①</sup> 因此，途经东部沙漠、连接埃及红海中部和南部港口与尼罗河中游河港的道路对于埃及与次大陆的海上贸易至关重要。

自公元前 3 世纪中叶起，托勒密王朝在红海沿岸新建了贝雷尼塞、米奥斯·荷尔莫斯等港口；到 2 世纪地理学家托勒密生活的时代，埃及红海沿岸自北向南有克吕斯玛、菲洛特拉斯、米奥斯·荷尔莫斯、琉科斯·利门、尼凯西亚、贝雷尼塞等六座规模较大的港口。<sup>②</sup> 这 6 座港口中，以中部的米奥斯·荷尔莫斯和南部的贝雷尼塞最为重要。<sup>③</sup> 托勒密王朝和罗马帝国相继整修了从埃及红海中部、南部港口到尼罗河中游河港科普托斯、凯涅波利斯、阿波利诺波利斯的道路；道路沿线每隔一段距离修建有贮水罐、水井、驿馆（其中一些驿馆可同时供 2000 人休憩<sup>④</sup>）、堡垒、瞭望塔、堆石界标等基础设施；并派遣军队保护商旅免遭沙漠地区贝都因、美德吉、布莱米等游牧民族的劫掠。<sup>⑤</sup> 哈德良在位时修建了平均宽度超过 10 米的哈德良大道，将北起安提诺波利斯、南到贝雷尼塞的埃及红海沿岸大小港口连接在一起。<sup>⑥</sup>

官方的投入和参与，为埃及与印度次大陆的远洋直航贸易提供了必要的基础设施和安全保障，使运送东方商品的商船尽可能降低了遭受浅滩、逆风和海盗侵扰的可能性，并在较短的时间内将商品大规模运往亚历山大里亚、罗马等地中海世界的核心区域。

最后，内战的结束和“罗马和平”的到来，开启了埃及与次大陆大规模远距直航贸易所需的和平稳定的政治环境。正如 1 世纪末 2 世纪初的斯多噶派哲学家埃皮克泰图斯（Epictetus）强调的那样：“凯撒（屋大维）为我们带来的和平是多么伟大！帝国境内不再有战争和冲突，不再有绿林大盗或横行无忌的海盗；在陆上人们可以不分昼夜地穿行，在海上可以从日出航行到日落。”<sup>⑦</sup> 和平稳定的政治环境降低了交易成本，保障了海上贸易的正常进行，使帝国对东方产品的需求激增，也诱使个人大规模投资海上贸易。<sup>⑧</sup>

总之，随着印度洋季风规律的发现、地中海世界造船技术的向东传播、埃及东部沙漠地区道路及其他基础设施的逐渐完善、和平稳定的政治环境导致罗马帝国对东方商品需求数量的增加，公元前后，地中海世界与印度次大陆的海上贸易迅速发展，大体形成北印度洋近海航路和利用季风远洋直航两条相对成熟的海上贸易路线。<sup>⑨</sup> 自奥古斯都时代起，利用季风的远洋航行一定程度上削弱了近海航路的重要性，强化了埃及与次大陆之间直接的海上贸易联系。必须指出，尽

① Diodorus Siculus, *Bibliotheca Historica*, 3. 43; Strabo, *Geographica*, 16. 4. 18.

② Ptolemy, *Geographica*, 4. 5. 8.

③ Roberta Tomber, *Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper*, pp. 58-66.

④ Pliny, *Naturalis Historia*, 6. 103.

⑤ A. Wilson, “Red Sea Trade and the State,” in Federico De Romanis and Marco Maiuro, eds., *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, pp. 28-29; Steven E. Sidebotham, *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa*, Leiden: E. J. Brill, 1986, p. 4.

⑥ Steven E. Sidebotham, Ronald E. Zitterkopf and C. Christina Helms, “Survey of the Via Hadriana: The 1998 Season,” *Journal of the American Research Center in Egypt*, vol. 37, 2000, pp. 115-126.

⑦ Epictetus, *Discourses*, 3. 13. 9.

⑧ W. Scheidel, “A Comparative Perspective on the Determinants of the Scale and Productivity of Roman Maritime Trade in the Mediterranean,” in William V. Harris and Kristine Iara, eds., *Maritime Technology in the Ancient Economy: Ship-Design and Navigation*, p. 21.

⑨ Elizabeth Ann Pollard, “The Mediterranean and the Indian Ocean,” in Peregrine Horden and Sharon Kinoshita, eds., *A Companion to Mediterranean History*, Oxford: Wiley Blackwell, 2014, p. 458; 张绪山：《罗马帝国沿海路向东方的探索》，《史学月刊》2001 年第 1 期。

管利用季风的直航贸易具有速度快、装载量大、受地区局势影响小的优势，但并不能完全取代陆上贸易和近海贸易。拉什邦估计，经红海的远洋贸易与经帕尔米拉的海路贸易的数额大体相当。<sup>①</sup>

## 二、穆泽里斯纸草

相较航行路线，探究1—2世纪罗马埃及与印度次大陆海上贸易的运作过程及在社会经济中的地位更加重要。虽然斯特拉波、老普林尼、《红海航行志》等文献记载及近年出土的考古材料可资参考，但就古代经济史研究而言，传统文献的可信度和代表性历来颇受质疑；考古材料也受偏向性、有限性和特殊性的影响。<sup>②</sup>由于上述材料的局限，近年来，纸草文书日益受到研究者的重视。这是因为纸草文书具有“非意识性和短暂性特征”，其目的不是追逐声名或垂训后世，可信度比“引领公共舆论和昭示子孙后代”的铭文更高。纸草所载内容主要涉及私人遗嘱、契约、收据、信函、账目、备忘录等，反映的是普通人的日常生活，比“聚焦于具有超凡智慧的杰出人物”的历史著作更具代表性。<sup>③</sup>关于纸草文献在古代社会经济史研究中的重要作用，巴格诺尔强调：“在古代地中海世界中，没有一个社会提供的证据能够像埃及纸草那样，如此丰富地反映出形形色色个体生活中的文化互动的运转，甚至可以这样说，如果我们想要像认识埃及那样认识古代世界的其他部分，将取决于发现纸草那样的文本。”他进一步指出，只要“细致地分析（纸草）原文，从其他史料中获得关于文化背景的信息，基于与人类行为有关的种种潜在假设而依据‘常识’拒绝某些可能性”，得出事实的真相也并非完全没有可能。<sup>④</sup>

本文讨论的这份纸草文书于1980年由奥地利国家图书馆购入，因正面是一份从次大陆南部穆泽里斯<sup>⑤</sup>到埃及亚历山大里亚港的海上贸易贷款契约副本，所以被称为“穆泽里斯纸草”。纸草所载内容用当时通行于东地中海地区的希腊语（koinê）写成，出处不明。但鉴于并非制作木乃伊容器的材料，学者们普遍推断它可能出自法雍（Fayyum）的一个村庄或来自奥克叙伦库斯（Oxyrhynchus）。早在古代，纸草首尾两端已被撕毁，这大概是有人想用空白处记录其他内容，中间有字的部分被随手扔弃，意外保存至今。<sup>⑥</sup>上述事实从一个侧面证明穆泽里斯纸草可能是2世纪埃及与次大陆海上贸易的一份普通贷款文书。从纸草使用的语言可以推断，参与此次海上贸易的借贷双方可能来自埃及或帝国东部某个行省。<sup>⑦</sup>就此而言，这份纸草文书具有一定的典型性和代

① D. Rathbone, "The Muziris Papyrus: Financing Roman Trade with India," *Bulletin de la Société Archéologique d' Alexandrie*, T. 46 (2000), p. 47.

② 传世文献和考古材料在古代经济史研究中的局限性，参见陈思伟：《树木与森林：近年来欧美古希腊罗马经济史研究方法述评》，《世界历史评论》第4辑，上海：上海人民出版社，2015年，第175—197页。

③ A. S. Hunt and C. C. Edgar, eds., *Select Papyri*, vol. 1, Cambridge and London: Harvard University Press, 1988, pp. x-xii.

④ 巴格诺尔：《阅读纸草，书写历史》，宋立宏、郑阳译，上海：上海三联书店，2007年，第119—121页，所引见第121页和第35页。

⑤ 20世纪的学者一般认为穆泽里斯是今印度西南马拉巴沿岸的科兰加努（Cranganur），譬如 Lionel Casson, *The Periplus Maris Erythraei*, p. 296. 但最新考古成果更趋向于将帕塔那姆（Pattanam）与穆泽里斯联系在一起，参见 Roberta Tomber, *Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper*, pp. 141-142.

⑥ D. Rathbone, "The Muziris Papyrus: Financing Roman Trade with India," p. 39.

⑦ 帝国初期，埃及和帝国东部行省的居民以希腊语作为他们的通用语言，参见 Steven E. Sidebotham et al., *The Red Land: Illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert*, Cairo: The American University in Cairo Press, 2008, pp. 189-192.

表性。自 1985 年荷兰学者哈劳尔和西吉佩斯泰因整理译注以来,该文书被收录在两个不同辑本中,<sup>①</sup> 受到学术界的普遍重视,成为研究帝国初期埃及与印度次大陆海上贸易的重要材料。卡西欧强调,“穆泽里斯纸草毫无争议地成为(研究埃及与印度次大陆海上贸易的)基石……它提供了一份可靠的材料,借此我们不但可以从定性的角度,更重要地,从定量的角度评估罗马帝国与印度次大陆的海上贸易。”<sup>②</sup> 鉴于这份纸草文书的重要性,根据《维也纳希腊纸草》第 40822 号的整理补遗结果,笔者将纸草正面的内容翻译如下:

[1] ……你其余的代理人或管事,至于前往科普托斯的额外费用,我会按契约的规定将……交给你的赶驼人……;我首先会在(他们的)护卫下穿越沙漠,将(货物)运送到科普托斯的征税货仓,[5] 并将货物置于你本人、你的代理人或他们在场的任何一人掌控,封条为记,直到这些货物被装运到(停泊在)河上的商船中;接下来,我将在规定的时间内将货物搬运到一艘安全可靠的商船;最后,我会随船顺流而下,将货物运往亚历山大里亚征收四分之一税的货仓,并(同样地)将货物置于你本人或你手下人的掌控,封条为记。[10] 对于从现在开始到缴纳四分之一税结束时止的所有船运开支、货物在沙漠地区的运费、河岸码头挑夫的搬运费及其他一切意外开支……如果前往穆泽里斯的借贷契约规定的还款日期已到,我却未能按时付清前述归于我名下的贷款,[15] 你本人及你的代理人或管事可不经法庭宣判和授权,享有完全占有前述抵押品的权利;在缴纳四分之一税后,可如你所愿将剩余四分之三的货物随便运到哪里;如果愿意,你也可将(纳税后的)剩余货物用于销售或用作抵押,[20] 也可将其转让他人;也可如你所愿处理这些作为抵押的货物,按当前市价将其购买,并根据契约规定,扣除前面谈到的贷款,按契约条款的规定,承担你本人和你的代理人或管事的责任;我则不受 [25] 任何指控;销售(货物)后多余的款项归作为债务人和抵押品提供者的我(债务人)所有,不足由我承担……

如今学者们对于纸草正面所载是一份海事贷款契约、抵押凭证还是契约副本,以及签约地点等具体问题存在一定分歧,<sup>③</sup> 但这并非本文关注的重点。尽管这一纸草文书最前部分的内容遗失,但仍可从中清楚了解从次大陆西海岸穆泽里斯港到埃及亚历山大里亚的海陆贸易行进路线及运作过程。债务人以即将在次大陆南部购买的货物为抵押,从债权人借得一笔款项(文书中并未言明,但数额颇大)经营海上贸易。这位商人利用印度洋季风从穆泽里斯运送货物到红海沿岸某个港口(或许为米奥斯·荷尔莫斯)。到港后,在债权人的代理人或管事的监督和帮助下,利用驼队驮运货物,穿过埃及东部沙漠,6—7 天后将其运送到尼罗河中游港口科普托斯。<sup>④</sup> 最后乘船顺尼罗河而下,将货物运送到目的地亚历山大里亚港,并在此缴纳入境税款(实物税,税率为货物的四分之一)。货物沿途缴纳的所有赋税、驼队的运费以及河运所需费用可能皆由债权人承担。货物运送到目的地后,债务人可自行售卖,但需在时间<sup>⑤</sup>内偿清所借款项;为了确保资金快速回笼,他也可将全部货物以“当前市价”转卖给债权人。作为海事贷款的惯例,

① 分别是 *Papyrus Vindobonensis Graecus* (简称 *P. Vindo. G.*) 40822 和 *Sammelbuch griechischen Urkunden aus Ägypten* (简称 *SB*) XVIII 13167。两个版本在补遗的内容上稍有差别。

② Elio Lo Cascio, “Afterword,” in Federico De Romanis and Marco Maiuro, eds., *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, p. 165.

③ 相关讨论参见 D. Rathbone, “The Muziris Papyrus: Financing Roman Trade with India,” pp. 39-40.

④ Strabo, *Geography*, 17. 815. 如在贝雷尼塞卸货将花 11—12 天。Pliny, *Naturalis Historia*, 6. 103.

⑤ 公元前 4 世纪雅典海事贷款还款期限是货物到目的港后的 20 天,拉什邦认为该宗借贷由于数额太大,还款期限可能为 1 年。D. Rathbone, “The Muziris Papyrus: Financing Roman Trade with India,” p. 42.

海上航行及货物运送过程中，如因风暴、海盗等不可抗拒的因素，标的物部分或全部受损，债务人所欠债务皆可免除。<sup>①</sup>

穆泽里斯纸草的背面记载了赫玛波隆（Hermapollon）号商船运抵亚历山大里亚的货物种类和价值。一般认为，纸草背面原本有四栏，记载着货物类别、数量及价值，但如今仅余最后一栏的内容保存相对完好<sup>②</sup>（倒数第二栏破损严重，仅存一些货物的重量和价值单位<sup>③</sup>）。纸草背面最后一栏所载内容的译文如下：

……恒河甘松：60箱，其价值（已在亚历山大里亚缴纳了四分之一税）按箱计，每箱45德拉克玛，共计45塔兰特。[4]象牙：首先（A），完好象牙（A1）：重78塔兰特54.75明那；转换为征收四分之一税时的重量单位（每塔兰特征收95罗马磅<sup>④</sup>）为7478罗马磅，扣除针对商人征收的入境税（在亚历山大里亚征收四分之一税）计算，象牙（每塔兰特缴纳95罗马磅）重7291罗马磅或76塔兰特45明那，其价值（扣除四分之一税）为76塔兰特4500德拉克玛。[11]征税员（arabarchi）征缴后的剩余部分<sup>⑤</sup>（A2）重11.75明那；该部分还未征收四分之一税，但仍需缴纳；同样按每明那价值100德拉克玛计，价值1175德拉克玛；完好象牙总价值76塔兰特5675德拉克玛。[16]有破损的象牙（B）重13塔兰特9.75明那；与此前一样，扣除缴纳的四分之一税，重1214罗马磅；征收入境税时，商人的货物重量为12塔兰特27明那；按每明那价值70德拉克玛，计8塔兰特4290德拉克玛。与此前一样，（征税员）征缴的货物也需缴纳四分之一税，重22.75明那；按每明那价值70德拉克玛计，价值1592德拉克玛3奥波尔。破损象牙总价值8塔兰特5582德拉克玛3奥波尔。[25]所有象牙总价值85塔兰特5557德拉克玛3奥波尔。“赫玛波隆”号商船装载的6种货物总价值1154塔兰特2852德拉克玛。

纸草背面逐一列出最后一栏所载货物的类别及价值，并在结尾处合计了所有货物的总价值。遗憾的是，由于破损严重，纸草并未告知前三种货物到底为何（占总价值的88.71%）。穆泽里斯纸草中明确记载的三种货物分别是：60箱恒河甘松，每箱价值4500德拉克玛，总价值45塔兰特；完好象牙重78塔兰特54.75明那，每明那价值100德拉克玛，总价值76塔兰特4500德拉克玛；破损（schidai）象牙<sup>⑥</sup>重12塔兰特27明那，每明那70德拉克玛，总价值8塔兰特5582.5德拉克玛；

- ① D. Rathbone, "The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD," in Elio Lo Cascio, ed., *Credito e moneta nel mondo Romano*, Bari: Edipuglia, 2003, pp. 197-231.
- ② D. Rathbone, "The Muziris Papyrus: Financing Roman Trade with India," p. 43; Lionel Casson, "New Light on Maritime Loans; P. Vindob. G. 40822," *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, Bd. 84 (1990), pp. 195-206.
- ③ 倒数第二栏所载货物，见 Lionel Casson, "New Light on Maritime Loans; P. Vindob. G. 40822," pp. 197-198.
- ④ Libra, 约合四分之三磅或0.323公斤。Alexander Souter, *Oxford Latin Dictionary*, Oxford: Oxford University Press, 2012, p. 1026.
- ⑤ 卡森认为，到达红海沿岸港口后，针对不同货物需先向驻港口的征税员缴纳2.6%—2.8%的港口税；到达亚历山大里亚后，这一部分货物仍需报关，缴纳关税。Lionel Casson, "New Light on Maritime Loans; P. Vindob. G. 40822," p. 199.
- ⑥ schidai所指不明。卡森和德·罗曼尼斯认为是纺织品。Lionel Casson, "New Light on Maritime Loans; P. Vindob. G. 40822," p. 201; Federico De Romanis, "Commercio, metrologia, fiscalità. Su P. Vindob. 40822 verso," *Mélanges de l'École française de Rome Antiquité*, T. 110, fasc. 1, 1998, p. 14. 但从上下文看，schidai指“碎片”，所以拉什邦“破损象牙”的补释可能更有说服力。D. Rathbone, "The Muziris Papyrus: Financing Roman Trade with India," p. 44.



象牙总价值共计 85 塔兰特 5557.5 德拉克玛。此次从次大陆购回的 6 种货物总价值约合 1154 塔兰特 2852 德拉克玛。<sup>①</sup>不可否认，因为征税过程中货物的重量和价值单位发生了多次转化，计算结果可能出现一些误差，但这仍在可接受的范围之内，不会对贸易规模和参与者经济地位的总体评价产生太大影响。

值得注意的是，纸草记载的是货物纳税后的价值。纳税之前“赫玛波隆”号商船装载的货物总价值约为 900 万塞斯退斯。此外，纸草并未交待上述价值是在穆泽里斯的成本价还是货物运送到亚历山大里亚后的售价。从上下文来看，可能是当时这些货物在亚历山大里亚的售价。因此，有必要推算在次大陆购入这批货物的成本价。虽然老普林尼对东方产品在罗马的售价有一定记载，并宣称商人以 100 倍的价格将货物卖给他们。<sup>②</sup>但他明显的道德训诫倾向，无助于判定这批货物的成本价。鉴于学术界的主流观点认为，纸草破损处记载的货物主要是产自穆泽里斯周边地区的胡椒，<sup>③</sup>或许布罗代尔关于中世纪晚期胡椒利润率的推算具有一定参考价值。据布罗代尔估计，1 公斤胡椒（因种类、品质不同）在印度售价大约 1—2 克白银，运抵亚历山大里亚后价值为 10—14 克，运抵威尼斯时为 14—18 克，运抵北海沿岸地区时高达 20—30 克。<sup>④</sup>换言之，产自穆泽里斯周边地区的胡椒在运抵亚历山大里亚后可能会升值 5—14 倍，为计算方便，取平均值为 9 倍，那么，这船货物（主要是胡椒）在次大陆的收购价格大约为 100 万塞斯退斯。

### 三、罗马埃及与印度次大陆海上贸易的运作

贸易物品、资金来源、参与人员及其经济状况、贸易的规模和水平等运作细节，是考察 1—2 世纪埃及与印度次大陆海上贸易时需进一步思考的基本问题。作为一则典型个案，穆泽里斯纸草记载的内容对于回答上述问题无疑具有一定借鉴意义。

#### （一）贸易物品

贸易物品是学者们很早就关注的基本问题。他们大多认为，来自东方的产品主要为奢侈品；其受众有限，主要是为了满足社会精英“炫耀性”消费，在地中海世界的销量有限；因此，东方贸易在罗马帝国经济中所起作用无足轻重。在他们看来，海上贸易的大宗物品理应是谷物、

① 莫雷利和德·罗曼尼斯最新的计算结果是 1151 塔兰特 5852 德拉克玛，合 6911852 塞斯退斯。Federico Morelli, "Dal Mar Rosso ad Alessandria: Il verso (ma anche il recto) del 'papiro di Muziris' (SB XVIII 13167)," *Tyche*, T. 26 (2011), p. 214; Federico De Romanis, "Playing Sudoku on the Verso of the 'Muziris Papyrus': Pepper, Malabathron and Tortoise Shell in the Cargo of the Hermapollon," *Journal of Ancient Indian History*, vol. 27, 2012, p. 101.

② 长胡椒、白胡椒、黑胡椒的售价，参见 Pliny, *Naturalis Historia*, 12. 14. 28; 100 倍的价格参见 *Naturalis Historia*, 6. 101.

③ Federico De Romanis, "Comparative Perspectives on the Pepper Trade," in Federico De Romanis and Marco Maiuro, eds., *Across the Ocean: Nine Essays On Indo-Mediterranean Trade*, pp. 135-139; Federico Morelli, "Dal Mar Rosso ad Alessandria: Il verso (ma anche il recto) del 'papiro di Muziris' (SB XVIII 13167)," pp. 199-234.

④ Fernand Braudel, *Civilization and Capitalism 15th-18th Century, II, The Wheel of Commerce*, trans. Siân Reynolds, London: Book Club Associates, 1983, p. 405. 尽管布罗代尔的数据主要针对中世纪晚期，但在霍顿和珀塞尔看来，地理大发现之前的东西方海上贸易大体相同。参见陈思伟：《微观生态视角下的地中海史研究》，《全球史评论》第 9 辑，第 263 页。

橄榄油和葡萄酒,<sup>①</sup> 很难想象奢侈品的贸易规模能够与上述三种商品相提并论。

穆泽里斯纸草背面记录的贸易物品可知的仅包括甘松、象牙和至今未能确认的 schidai。遗憾的是,因前三栏破损严重,纸草并未保存这位商人购自次大陆的其他货物类别。德·罗曼尼斯和莫雷利根据《红海航行志》和穆泽里斯港周边地区的主要物产推断,这三种货物应当是胡椒、玳瑁和肉桂,其中大部分是胡椒。<sup>②</sup>因两人对于胡椒的估价不同(莫雷利认为每明那价值 24 德拉克玛,德·罗曼尼斯认为只有 4 德拉克玛),所以对“赫玛波隆”号商船装载的胡椒数量的计算结果分歧很大。莫雷利认为本次输入的胡椒不到 140 吨;德·罗曼尼斯认为多达 544 吨。<sup>③</sup>

古代文献和考古证据有助于深入了解其他来自东方的商品。2 世纪中后期,罗马法学家埃利乌斯·马西亚努斯(Aelius Marcianus)编订的一份法律文书罗列了彼时亚历山大里亚港征税货物的明细,其中包括:

肉桂、长胡椒、*folium pentasphaerum* (一种香料)、枸杞叶、广木香、甘松香、图里安桂皮、桂皮、没药、春砂仁、姜、肉桂叶、印度香树、白松利、阿魏、沉香、伏牛花、黄芪、阿拉伯玛瑙、小豆蔻、肉桂皮、亚麻细布、巴比伦毛皮、帕提亚毛皮、象牙、印度铁器、原棉、*lapis universus* (一种宝石)、珍珠、缠丝玛瑙、鸡血石、海蓝宝石、绿宝石、钻石、天青石、绿松石、绿玉石、玳瑁、印度或亚述药材、生丝、丝制外衣、彩绘挂饰、亚麻精纺品、丝线、印度阉人、狮子、豹子、黑豹、紫色布匹、羊毛布、胭脂、印度毛发。<sup>④</sup>

查士丁尼颁布的《学说汇纂》收录了这份征税文书,故保存至今。在这份被称为“亚历山大里亚关税名录”的法律文书中,共列出 54 种货物;虽然其中一部分来自东地中海地区、尼罗河谷和阿拉伯半岛,但大多数来自远东地区,其中有印度生产的香料、宝石、织物,更有产自中国的生丝、丝线和丝制品。

谈及古代海上贸易商品时,学者们总会采用奢侈品和日常生活必需品的二分法,并试图以此阐明古代经济的属性。近年来,福克斯霍尔力图修正这种二分法,强调在奢侈品和日常生活必需品之外,还存在众多介于二者之间、有助于提高生活质量的半奢侈品。<sup>⑤</sup>“征税名录”和《红海航行志》中谈到的粗制织物和大米是日常生活用品。<sup>⑥</sup>在贝雷尼塞考古出土的产自东方的高粱、绿豆、竹子、醋栗、玻璃珠和来自地中海世界的大麦、小麦、葡萄酒、腌鱼等物品数量颇丰,但价值不高,<sup>⑦</sup>无疑应属于日常生活用品。除丝绸、钻石、蓝宝石、珍珠、玛瑙等确定无疑的奢侈品外,富有异域特色的食物和其他农产品、精工织物、工艺品(比如象牙)、普通珠宝,是既能满足人们生活必需,又能改善生活品质的半奢侈品。近年来,不少学者认识到,东方产品,特别是香料和一些农产品,譬如“赫玛波隆”号商船运回的甘松、胡椒等,因宗教、调味

① M. I. Finley, *The Ancient Economy*, London: The Hogarth Press, 1985, p. 33.

② Federico De Romanis, “Comparative Perspectives on the Pepper Trade,” pp. 135-139; Federico Morelli, “Dal Mar Rosso ad Alessandria: Il verso (ma anche il recto) del ‘papiro di Muziris’ (SB XVIII 13167),” pp. 199-234.

③ Federico Morelli, “Dal Mar Rosso ad Alessandria: Il verso (ma anche il recto) del ‘papiro di Muziris’ (SB XVIII 13167),” p. 214; Federico De Romanis, “Comparative Perspectives on the Pepper Trade,” p. 137.

④ Justinian, *Digesta*, 39. 4. 16. 7.

⑤ Lin Foxhall, “Village to City: Staples and Luxuries? Exchange Networks and Urbanization,” in Robin Osborne and Barry Cunliffe, eds., *Mediterranean Urbanization 800-600 B. C.*, Oxford: Oxford University Press, 2005, p. 240.

⑥ *Periplus*, 14, 31, 41, 48, 49.

⑦ W. Z. Wendrich et al., “Berenike Crossroads: The Integration of Information,” *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol. 46, no. 1 (Feb. 2003), pp. 64-79.

或药用价值，在古代地中海社会生活中具有举足轻重的地位，不能等同于引发腐化颓废的奢侈品，是地中海居民日常生活不可或缺的组成部分。<sup>①</sup>譬如，尽管黑胡椒在罗马的售价高达每罗马磅4第纳尔，<sup>②</sup>但对普通人也并非高不可及，因为他们未必会成磅购买，每次购入的数量可能很少。出土于英国文德兰德的1世纪晚期到2世纪初期的木板文书表明，甚至在边远地区，社会地位最低下的居民也可能会购买一定数量的胡椒。<sup>③</sup>

## （二）资金来源

一般而言，与从古典时代直到近代早期东地中海地区其他时段的情况类似，1—2世纪，经营罗马埃及与印度次大陆海上贸易的商人出于现金短缺、规模效应和分担风险的考量，仍主要借助海事贷款筹集贸易所需资金。<sup>④</sup>他们通常提供货物或船舶作为贷款的抵押品，穆泽里斯纸草中的债务人就是以购自次大陆的胡椒、甘松、象牙等货物作为贷款抵押（正面第5—10行）。同样，航行过程中如果贷款的标的物因不可抗拒的原因灭失，债务人可免除偿还贷款之责，一应损失概由债权人承担（譬如正面第12行）。虽然纸草文书并未交待贷款利率，但从债权人全程的严密监控不难推断，此次海事贷款的利率颇高。大体而言，穆泽里斯纸草记载的这宗海事贷款是古代东地中海地区一次普通的海上贸易融资。

不过，与材料更丰富的公元前4世纪雅典的海上贸易和海事贷款相比，2世纪中叶的这份纸草文书记载的贷款呈现出不同特征。借贷双方采取了更加具体的举措，力图规避风险，追求利润最大化。

首先，债权人的资金更雄厚，对贸易过程的监督和管控更严密。公元前4世纪雅典人经营的海事贷款中，债权人往往由多人合伙或以钱庄为中介进行投资。<sup>⑤</sup>这种投资模式表明，公元前4世纪雅典债权人的资金规模较小、投机性更强，投资理性略有欠缺。穆泽里斯纸草所载契约表明，投资人的资金相当雄厚（下文将进一步讨论）；他（纸草中使用了单数形式）不但独立出资，长期经营，而且还拥有一批专门监管借贷和商贸业务的代理人或管事（正面第1、5、15、24行）。从这份文书可以推断，出资者至少在亚历山大里亚、科普托斯、红海沿岸的港口，甚至穆泽里斯港派驻有代理人。<sup>⑥</sup>此外，他有专用驼队，负责将货物从红海港口运送到科普托斯（正面第2—4行），以此保证贷款的抵押品——贩运自东方的货物在沙漠地区的运输安全，同时防止商人在陆上运输过程中侵吞挪用。上述情况表明，从事罗马埃及与次大陆海上贸易的可能并非总是芬利等人所强调的处于社会底层的公民或外邦人，<sup>⑦</sup>从下文的分析可见，他们更可能是处

① Steven E. Sidebotham, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, pp. 226, 249-251; Gary Young, *Rome's Eastern Trade: International Commerce and Imperial Policy, 31 BC-AD 305*, London and New York: Routledge, 2001, pp. 13-16.

② Pliny, *Naturalis Historia*, 12. 14. 28.

③ Alan K. Bowman and J. David Thomas, *The Vindolanda Writing-Tablets (Tabulae Vindolandeses II)*, London: British Museum Press, 2003, pp. 135-141.

④ S. E. Sidebotham, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, pp. 216-217, 219; Federico De Romanis, "Commercio, metrologia, fiscalità. Su P. Vindob. 40822 verso," pp. 19-23.

⑤ 陈思伟：《古典时代雅典私人钱庄与海上贸易融资》，《世界历史》2015年第4期。

⑥ Federico De Romanis, "Commercio, metrologia, fiscalità. Su P. Vindob. 40822 verso," p. 23.

⑦ M. I. Finley, *The Ancient Economy*, p. 145; Paul Millett, *Lending and Borrowing in Ancient Athens*, Cambridge: Cambridge University Press, 1991, pp. 9-170, esp. p. 170; C. M. Reed, *Maritime Traders in the Ancient Greek World*, Cambridge: Cambridge University Press, 2003, pp. 35, 36.

于社会上层的巨富者。

其次，债务人的利益会得到更多保护。与古代多数借贷契约类似，公元前4世纪雅典海事贷款中处处体现了对债权人利益的保护。譬如，违约时，债权人不但有权占有债务人的货物，而且还可剥夺其他财产的所有权；同时，在规定时间内如果商人未能到达规定地点，债权人可提高贷款利率。<sup>①</sup>但与此前不同，穆泽里斯纸草所载的海事贷款契约一定程度上保证了债务人的利益。一方面，到达红海沿岸港口后，出资者会立即将货物扣押存入关栈，并以他的名义到关税部门登记（正面第4、6、9行）。虽然出资者的目的不外乎防范商人侵吞挪用抵押货物，但客观上因货物名义上的所有权已属出资者，商人不再负担沿途缴纳的各种捐税和运费，从而减轻了经济负担。另一方面，更重要的是，契约规定，如果债务人无法按时清偿贷款，出资者可按当时的市价获得货物的所有权。该举措对借贷双方都具有一定的保护作用。如果货物价值不足，出资者可先扣除贷款利息（正面第22—23行），然后到法庭指控债务人，要求偿清所欠款项。如果货物价值充足，出资者可按市价收购货物（正面第21—22行），在抵清贷款本金和利息后，必须将剩余款项归还作为债务人的商人（正面第25—26行）。虽然在购得货物后，债权人可将其转卖他人（正面第20行），从中谋利；但从商人的角度看，只要能将数量可观的货物安全运抵亚历山大里亚，他至少能确保货物的销路，从而获得一定的利润。因此，拉什邦和德·罗曼尼斯都认为，出于利润、资金周转、货物价值及销路的考虑，到港后大多数商人可能会立即将一部分甚至全部货物转卖给出资者，而不会花费大量时间自行零售。<sup>②</sup>这可能是帝国初期埃及与印度海上贸易的基本运作方式。

最后，契约的基本内容虽与现存公元前4世纪雅典海事贷款契约大体相同，但事实上运作方式发生了较大变化。一般而言，古典时代雅典有计划从事海上贸易的商人需自行外出寻求资金。<sup>③</sup>但在2世纪的埃及，有投资意愿的富人通常主动贷款给商人前往印度次大陆。就穆泽里斯纸草所载的海事贷款而言，贸易所需的一部分资金由出资者直接投入；此外他还可能安排此次贸易的行程，并派手下的代理人和管事全程协助和监督（正面第1、5、15、24行），防范海上贸易过程中可能遭遇的风险。其实，出资者完全拥有足够的资金独自经营这宗贸易，但却将款项贷给商人。他这样做可能更多是出于规避风险和追求利润最大化的考量。一方面，贸易过程中，商人可能面临风暴、海盗乃至死亡的危险。而且商人虽是借贷中的债务人，但按海事贷款的运作原则，他仍需提供大约一半贸易资金。换言之，商人分担了贸易过程中的一部分风险和费用。另一方面，最重要的是，如果贷款给商人，出资者可确保海上航运及物资采购的专业性，使海上贸易更富成效，所获利润也更高。如果由代理人或管事经营，就不可能达到商人的效率。与出资者的仆役相较，商人对于海上航行的规律、次大陆的物产和市场分布状况更加熟悉；在与印度人交往过程中，他们也更加得心应手。就有效性而言，在借贷过程中商人受风险和利益的驱动，必然会全身心投入海上贸易，无法想象隶属于出资者的代理人或管事会具有同样的专业性和经营热情。

### （三）参与者的经济地位

英美学者大多认为，古代社会中商业活动的参与者多是处于社会底层的贫困者。琼斯认为，

<sup>①</sup> Demosthenes, 35. 10-13.

<sup>②</sup> D. Rathbone, "The Muziris Papyrus: Financing Roman Trade with India," p. 42; Federico De Romanis, "Commercio, metrologia, fiscalità. Su P. Vindob. 40822 verso," pp. 21-22.

<sup>③</sup> 最详细的记载可见 Demosthenes, 35. 1-2.

商人“大多是朝不保夕的可怜人，最多不过拥有一条船只，经营贸易所需资金全部来自抵押贷款”。<sup>①</sup>以罗马社会分层为基础，芬利进一步剖析了富裕公民远离海上贸易和海事贷款的深层原因。在他看来，职业总是与个人的社会地位（尤其是公民权）相匹配，农业、政治和战争才是古代社会公民的正当职业，经营商业贸易与公民身份不匹配。一般而言，公民不会从事盘剥其他公民的经济活动，譬如借贷、租赁、经商，“没有一位显赫的骑士主要靠商业为生，也没有一位骑士积极从事谷物贸易或亲自参与海上贸易。骑士尚且如此，更何况元老？”“证据明白无误地表明，此类活动掌握在低等公民或富裕外侨手中。”即便是“从事大规模海上贸易的企业家（也即罗斯托夫采夫谈及的 bourgeoisie）事实上也不是资金最雄厚、最具潜能的人”。<sup>②</sup>

然而，从穆泽里斯纸草背面所载货物的价值可见，情况可能比琼斯、芬利等人的推断更加复杂。鉴于“赫玛波隆”号商船在运抵埃及时货物总价值达 900 多万塞斯退斯，在亚历山大里亚缴纳四分之一税后总价值近 700 万塞斯退斯（背面第 26 行），拉什邦、卡松、塞德波塔姆、德·罗曼尼斯、莫雷利等学者一致强调，此次海上贸易的规模相当可观。900 多万或近 700 万塞斯退斯的购买力到底如何？近年来，研究者一般根据当时的工资或谷物购买量计算古代钱币的购买力。<sup>③</sup>2 世纪，埃及东部蒙斯·克劳狄亚努斯（Mons Claudianus）采石矿的石匠每月收入约合 47 德拉克玛；2 世纪中叶，一名帝国士兵每月的薪水大约 100 德拉克玛。<sup>④</sup>如按此计算，“赫玛波隆”号商船所载货物纳税后的价值（近 700 万塞斯退斯）相当于一名技艺精湛的石匠 4 万年的工资或相当于 7 万名士兵一月的薪金。此时，埃及的小麦均价约为每斗 9 德拉克玛。<sup>⑤</sup>如按此计算，该船货物的价值等于 769650 斗（artabae）小麦，约合 23200 吨。<sup>⑥</sup>根据当时埃及的粮食产量计算，约需 200 平方公里良田才可能生产出这些小麦。种植这些小麦需占用埃及可耕地的 1% 左右。<sup>⑦</sup>虽然数字并不能说明一切，但穆泽里斯纸草反映的事实已相当清楚，参与罗马埃及与印度次大陆海上贸易的出资者和商人可能并非处于社会底层“朝不保夕的可怜人”。

尽管如此，上述学者仍忽略了一个事实：纸草中记载的近 700 万塞斯退斯可能只是这批东方商品在埃及纳税后的销售价格，而非商人在印度次大陆收购这些商品的价格。如果参照前引布罗代尔关于中世纪东西方胡椒贸易利润率的推算，这批货物在印度的成本价大约 100 万塞斯退斯。如果确实如此，鉴于纸草文书中借贷双方都使用了单数形式，我们可以从社会分层的角度更加客观地考察此次海上贸易的参与者的经济地位。

① A. H. M. Jones, *Athenian Democracy*, Oxford: Oxford University Press, 1957, p. 138, note 46.

② M. I. Finley, *The Ancient Economy*, pp. 58, 60, 145.

③ 譬如 Walter Scheidel, “Real Wages in Early Economies: Evidence for Living Standards from 1800 BCE to 1300 CE,” *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol. 53, no. 3 (Sep. 2010), pp. 437-442; D. Rathbone, “Earnings and Costs: Living Standards and the Roman Economy,” in A. Bowman and A. Wilson, eds., *Quantifying the Roman Economy: Methods and Problems*, Oxford: Oxford University Press, 2009, pp. 303-317.

④ Steven E. Sidebotham et al., *The Red Land: Illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert*, pp. 201, 188.

⑤ D. Rathbone, “Earnings and Costs: Living Standards and the Roman Economy,” p. 304.

⑥ 罗马帝国时期埃及 1 斗小麦约合 30 公斤，参见 D. Rathbone, “Earnings and Costs: Living Standards and the Roman Economy,” p. 301.

⑦ D. Rathbone, “Roman Egypt,” in Walter Scheidel et al., eds., *The Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Cambridge: Cambridge University Press, 2007, p. 711.

亚当斯认为,2世纪一位埃及农民每年的生活消费大约150德拉克玛。<sup>①</sup>古德史密斯的研究表明,帝国初期,罗马人均占有财产约为400塞斯退斯。此时,罗马社会贫富分化较大,600个元老家族(平均资产250万塞斯退斯)虽仅占帝国人口的0.004%,但聚集了0.6%的财富;占人口0.3%的骑士(平均资产50万塞斯退斯)占据着6%的财富;占人口3%的最富裕居民(平均资产1.2万塞斯退斯)掌握着全国20%—25%的财富。<sup>②</sup>以此为参照,为这次贸易提供贷款的债权人拥有的财产肯定超过50万塞斯退斯(贸易所需的一半资金),属于占全国人口0.3%的骑士阶层。不能忽视的是,根据古代地中海世界海事贷款的通行惯例,债务人最多只能贷入贸易所需的一半资金,购买货物的其余资金需由商人自行承担。如果2世纪该条款仍然通行,<sup>③</sup>那么在取得这笔贷款时,穆泽里斯纸草谈及的这位债务人手里已拥有一笔同等数额的资金(50万塞斯退斯)。此外,他至少还会按商船所载货物价值的1%向船主支付运费和船员的薪金。<sup>④</sup>单凭支付的这笔1万塞斯退斯的运费和薪酬,这位商人就已超过最富有者的平均资产水平。换言之,这位亲自到印度经营贸易的商人也不是一位“低等级公民”,可能拥有相当雄厚的经济基础,是一位经济地位显赫的人物。甚至运送货物的船主可能也不是一位“朝不保夕的可怜人”。正如德·罗曼尼斯指出的那样,<sup>⑤</sup>由于“赫玛波隆”号商船装载的全部货物在纳税之前价值900万塞斯退斯,仅本次航程,船主及其船员也可获得收入9万塞斯退斯,船主及其水手会因此得到一笔相当不菲的收入。<sup>⑥</sup>鉴于他们承担的风险最大,塞德波塔姆甚至认为他们获得了贸易利润的最大份额。<sup>⑦</sup>

必须指出,前往印度次大陆的海上贸易并非罗马东方贸易的全部内容。除了与次大陆的海上贸易之外,1—2世纪,来自亚历山大里亚的商人还与红海周边的阿杜里斯、托勒迈伊斯·泰隆(Ptolemais Theron),东非之角附近的哲伊拉(Zeila)、柏柏拉(Berbera)、赫伊斯(Heis)、哈蕃(Ras Hafun)及更南的桑给巴尔、拉普塔,阿拉伯半岛东南部的亚丁、坎奈(Kanê)、莫斯卡·利门(Moscha Limen),以及波斯湾周边的港口有海上贸易往来,上述地区也是古代地中海世界没药、熏香、珍珠等物产的主要供应地。然而,与往返于印度次大陆的海上贸易不同,前往上述地区主要是附岸航行,受季风影响较小,商人通常会在沿途各港口收购和销售货物。因此,航行在红海、东非和阿拉伯半岛周边的商人拥有或借贷的资金,与往返于印度次大陆的商人不可相提并论。因船舶的载重量较小且船上所载货物价值相对较低,船主及其水手的收入可能也不会太高。<sup>⑧</sup>

综上所述,当下西方学术界普遍认为古代世界的富裕者是“食利者而非投资者,一旦财产

① Colin E. P. Adams, "Who Bore the Burden? The Organization of Stone Transport in Roman Egypt," in David Mattingly and John Salmon, eds., *Economies beyond Agriculture in the Classical World*, London and New York: Routledge, 2001, p. 187.

② Raymond W. Goldsmith, "An Estimate of the Size and Structure of the National Product of the Early Roman Empire," *Review of Income and Wealth*, vol. 30, 1984, pp. 263-288, esp. pp. 274, 277-278.

③ Demosthenes, 34. 6-7, 40; 35. 18. 德·罗曼尼斯的研究表明,古代希腊与罗马的海事贷款在运作方式上没有根本变化,参见 Federico De Romanis, "Commercio, metrologia, fiscalità. Su P. Vindob. 40822 verso," p. 22.

④ Steven E. Sidebotham et al., *The Red Land: Illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert*, p. 187.

⑤ Federico De Romanis, "Commercio, metrologia, fiscalità. Su P. Vindob. 40822 verso," p. 12.

⑥ 我们并不知道运费是按货物的成本征收还是运抵目的港之后的价格征收。如果按成本计算,那么运费为1万塞斯退斯。除船主(nauclerus,有时可能两名)外,罗马商船的人员配置还包括一名船长(magister navis)、一名操帆员(gubernator)、一名大副(proroeus)、一名二副(toicharchos)、一名理货员(perineos)、若干名帮手。大型海船上,可能还包括几名舵手(aurigae)、木匠(faber)、保礁(nauphylakes)、桨手。Lionel Casson, *Ships and Seamanhip in the Ancient World*, pp. 314-320.

⑦ Steven E. Sidebotham, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, p. 249.

⑧ Lionel Casson, "Rome's Trade with the East: The Sea Voyage to Africa and India," p. 35.

有保障（至少没有减少之虞），他们就会满足于已有财产，竭力维持与其身份相符的生活方式”<sup>①</sup>的观点可能稍显武断。无论从工资收入、小麦购买量还是社会经济分层看，至少在 2 世纪，不少参与埃及与印度次大陆海上贸易的人员收入相当可观。就经济地位而言，其中一部分从业者，譬如穆泽里斯纸草中记载的借贷双方，处于社会的中上层。同时，从业者大概也没有因为海上贸易或借贷是低贱职业避而远之。<sup>②</sup>事实可能恰恰相反，从事海上贸易或经营海事贷款可能正是这些人发家致富的捷径之一。<sup>③</sup>经营过程中，他们似乎也并未如学者们断言的那样，“一旦成为‘食利者’过上舒适生活，大多数商人急于放弃努力，不再挣钱”，<sup>④</sup>相反，安排在各港口的辅助人员、专用于东部沙漠运输的驼队，都是他们长期参与海上贸易的明显证据。“赫玛波隆”号商船的借贷双方投资或参与海上贸易，其目的大概不外乎是增加财富；通过海上贸易和海事贷款赚取财富，维持与己身份相符的奢侈生活。

#### 四、东方贸易与帝国盛期的罗马经济

当下英美主流学者大体仍秉承琼斯、芬利等人的“正统理论”，认为古代社会是农本经济，“跨区域贸易的规模微不足道……即使是海上贸易，在生产总值所占比例也非常微小”。在他们看来，导致远距海上贸易水平低下的原因在于：首先，地中海世界不同地区间的气候大致相同、生产的作物类似；其次，贸易规模小和生产技术投资少，不足以降低单位商品的生产成本，不足以抵消高额的运输费用；最后，城市和农村的居民大多相当贫穷，对于奢侈品的购买力有限。因此，“甚至贸易能否称为古代经济的一个重要因素也存在争议”，“与贸易规模微不足道相对应，商人的地位往往低下”。<sup>⑤</sup>正如琼斯强调的那样：“在罗马帝国的经济中，商业贸易和手工业所起的作用非常小。最基础的产业是农业。帝国大多数的居民都是农民，社会上层的财富主要来自租金。虽然他们也许会从贸易中挣得些许财富，有时在政府中任职或者从事更有利可图的职业，譬如雄辩术，但他们主要投身于农业，这才是财富的稳定来源。”<sup>⑥</sup>总之，海上贸易及从业者的地位受到严重贬斥。卡特里奇甚至认为，在古代社会，98%的产业是以维持自给自足为第一要务的农业经济，包括海上贸易在内的所有非农经济仅占 2%。<sup>⑦</sup>从本文关于穆泽里斯纸草的解读可见，东方贸易

① Paul Millett, *Lending and Borrowing in Ancient Athens*, p. 171.

② 在贝雷尼塞的垃圾堆中发现的一封帝国初期的信件中，一位名为希卡妮（Hikane）的母亲抱怨说，她已经很久没有收到在海外经商的儿子伊斯多鲁斯（Isidorus）的平安信了。Steven E. Sidebotham et al., *The Red Land: Illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert*, p. 191.

③ 考古材料表明，意大利的佩提西乌斯（Peticius）家族、波提奥利的安尼伊（Annii）家族直接参与了东方贸易。（Roberta Tomber, *Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper*, p. 152）共和国晚期和帝国初期更多罗马元老积极参与海上贸易和海事贷款的证据，可参见 John H. D'Arms, *Commerce and Social Standing in Ancient Rome*, Cambridge: Harvard University Press, 1981, 共和国末期, pp. 39-47; 帝国初期, pp. 152-153, 158; H. W. Pleket, "Urban Elites and Business in the Greek Part of the Roman Empire," in Peter Garnsey et al., eds., *Trade in the Ancient Economy*, Berkeley: University of California Press, 1983, pp. 130-144, esp. p. 137.

④ S. C. Humphreys, *Anthropology and the Greeks*, London and New York: Routledge, 1978, p. 153.

⑤ 关于新正统理论的总结，参见 Keith Hopkins, "Introduction," in Peter Garnsey et al., eds., *Trade in the Ancient Economy*, pp. xi-xii, 所引分别见 pp. ix-x, x, xii.

⑥ A. H. M. Jones and P. A. Brunt, *The Roman Economy: Studies in Ancient Economic and Administrative History*, Oxford: Blackwell, 1974, p. 30.

⑦ Paul Cartledge, "The Economy (Economies) of Ancient Greece," *Dialogues*, vol. 5, 1998, p. 6.

在盛期罗马帝国经济中所占比例和对罗马国家财政的贡献可能与上述图景并不完全吻合。

### (一) 东方贸易的规模及其在盛期罗马帝国经济中所占比例

不得不承认，“赫玛波隆”号商船载货情况是现今掌握的为数不多的关于罗马帝国鼎盛时期埃及与印度次大陆海上贸易的一个事例。不能排除纸草所载只是一个特殊事例。塞德波塔姆提醒，不要指望合理估算东方贸易的规模，<sup>①</sup>他的提醒仍值得时刻注意。但是，面对如此详实而难得的实证材料，人们仍有理由以此为基础推算当时东方贸易的规模和水平。<sup>②</sup>如果“赫玛波隆”号商船并非罗马帝国盛期埃及东方贸易的一个特例，而是一个典型事例，<sup>③</sup>那么结合考古和其他文献材料，不但可从中管窥埃及与次大陆海上贸易的规模，而且还可一定程度上推断东方贸易在罗马经济中所占的比例。

关于罗马帝国初期东方贸易的规模，老普林尼给出的两组数据早已为人熟知：

由于我们第一次拥有了可靠的数据，所以讨论从埃及出发（到东方）的海上贸易并不合适。这是一个重要话题，因为无论何年印度吞噬我国的财富都不会少于5000万塞斯退斯，商人用此购回的货物以原价的100倍卖给我们。

阿拉伯海财运更为亨通，盖其供给吾人以珍珠也。据最低之计算，吾国之金钱，每年流入印度、塞里斯及阿拉伯半岛三地者，不下一万万塞斯退斯。以即吾国男子及妇女奢侈之酬价也。<sup>④</sup>

但是，学者们大多对老普林尼提供的数据持怀疑和批评态度，认为这是他为了达到道德训诫目的无限夸大的结果。<sup>⑤</sup>

然而，并不能就此认为老普林尼的记载对于考察东方贸易的规模毫无参考价值，至少他明确指出所引数据绝非主观杜撰。一方面，虽然在次大陆的考古中并未发现如此众多的罗马金银钱币，但并不能据此否认钱币大量流入的事实。近百年的考古发掘表明，次大陆各地（尤其是西南地区）埋藏的各个时代的罗马钱币数量相当可观。<sup>⑥</sup>可以想见，仍有大量罗马钱币埋藏地下还未被人发现。另一方面，正如一部分学者强调的，进入商品经济较发达的北方地区后，罗马金银钱币可能被当地统治者融化，重制成贵霜钱币。<sup>⑦</sup>从文献角度看，罗马钱币确为西方商人与次大陆进行交换的重要商品。据《红海航行志》，在古吉拉特地区的婆卢羯车，“罗马钱币，无论金银，控制着与当地钱币的交换，收益颇丰”；次大陆最南端的巴卡雷（Bakare）是胡椒和桂

① Steven E. Sidebotham, *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa*, p. 46.

② 对于几百年来学者们的推断，参见 D. Rathbone, “The Muziris Papyrus: Financing Roman Trade with India,” p. 47.

③ 近年来穆泽里斯纸草被广泛运用于东西方海上贸易的研究，相关评论，参见 Elio Lo Cascio, “Afterword,” p. 165. 关于穆泽里斯纸草的典型性，见本文第二部分。

④ 分别参见 Pliny, *Naturalis Historia*, 6. 101; 12. 84. 第二段译文借鉴张星烺编，朱杰勤校注《中西交通史料汇编》第1册（北京：中华书局，1977年，第21—22页），稍有改动。

⑤ M. I. Finley, *The Ancient Economy*, p. 132; Steven E. Sidebotham, *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa*, pp. 36-39.

⑥ 在大约75处遗址中，特纳发现了超过6000枚公元1—3世纪的罗马银币和300枚金币。（Paula J. Turner, *Roman Coins from India*, London: Royal Numismatic Society, 1989）近年来，这一数据有大幅度增加，参见 Roberta Tomber, *Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper*, p. 31.

⑦ 刘欣如：《印度古代社会史》，北京：中国社会科学出版社，1990年，第146页；Grant Parker, *The Making of Roman Indian*, p. 185.



皮的主要集散地，但即便这里也有一个市场，“大量的钱币、橄榄石、色彩斑斓的纺织品……”在此交换。<sup>①</sup>不能忽视的是，在次大陆发现的来自地中海世界的物品数量颇丰且类型各异，包括玻璃制品、葡萄酒、鱼酱、橄榄油、陶器和金属制品等。除上述留存至今的物品外，据《红海航行志》，印度次大陆对产于罗马帝国境内的服装、彩色织物、雄黄等化学物质、珊瑚、粮食也有不小的需求。罗马商人还会将沿途阿拉伯和东非所产的熏香、象牙、葡萄酒等物品购往印度。此外，埃及红海沿岸港口出土了大量产自次大陆的陶瓶。这表明双方有可能通过以物易物的方式交换产品。<sup>②</sup>换言之，钱币数量未必能够完全展现两地的贸易规模。总之，各种证据表明，埃及与次大陆的贸易规模大概并未如某些学者力图证明的那样不值一提。

除老普林尼的记载和考古材料外，本文谈及的穆泽里斯纸草对于评估 2 世纪罗马埃及与印度次大陆海上贸易的规模也颇有助益。据斯特拉波记载，公元前后，每年从埃及红海沿岸的米奥斯·荷尔莫斯港驶向印度的商船多达 120 艘。<sup>③</sup> 2 世纪，除米奥斯·荷尔莫斯港和贝雷尼塞港外，尼凯西亚、克吕斯玛等港口可能在埃及与次大陆的海上贸易中也发挥着一定的作用。<sup>④</sup>即便按最保守的估算，每年从次大陆安全返回埃及红海沿岸港口的商船也不会少于 100 艘。<sup>⑤</sup> 如果接受德·罗曼尼斯通过与 16 世纪驶往印度的葡萄牙商船比较研究得出的计算结果，认为此时航行于埃及与次大陆的商船载重量超过 500 吨，所载货物价值与“赫玛波隆”号相差无几，<sup>⑥</sup>那么每年从次大陆运抵的货物在亚历山大里亚的售价将超过 9 亿塞斯退斯。运抵罗马后，这些货物至少价值 10 亿塞斯退斯。该数额远超老普林尼估计的 5000 万塞斯退斯，<sup>⑦</sup>也大大超出他估算的流向中国、印度、阿拉伯的 1 亿塞斯退斯白银。

必须强调的是，抛开道德训诫，老普林尼提供的数据本身也需进一步的审视。首先，他并未交待数据的来源，可能借用前人的材料，甚至可能只是道听途说的流言。其次，正如上文所述，抵达罗马的东方商品有可能取道波斯湾、经帕尔米拉到黎凡特、最后运抵罗马。拉什邦认为两条商道运载货物的价值大体相当。<sup>⑧</sup>复次，就消费者而言，除罗马城之外，帝国境内的亚历山大里亚、安条克和迦太基等城市也是人口众多的消费中心，<sup>⑨</sup>对东方商品也有巨大需求。最后，老普林尼并未明确交待 5000 万塞斯退斯是指商人在次大陆购货时支付的成本，还是在罗马

① *Periplus*, 49, 56.

② 考古证据参见 Vimala Begley and Richard Daniel Puma, eds., *Rome and India: The Ancient Sea Trade*, 其中陶器见 pp. 46-81, 134-150, 157-196; 青铜器见 pp. 82-112; 玻璃见 pp. 113-124; 葡萄酒见 pp. 151-156, 204-215; 其他物品参见 *Periplus*, 27, 39, 49, 56-57; 以物易物参见 Lionel Casson, *The Periplus Maris Erythraei*, pp. 29-31.

③ Strabo, *Geographica*, 2. 5. 12; 17. 1. 13.

④ 参见 S. E. Sidebotham, *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa*, map 1; Steven E. Sidebotham et al., *The Red Land: Illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert*, pp. 157-168.

⑤ 这里借鉴了威尔逊的最保守的估计。Andrew Wilson, "Red Sea Trade and the State," in Federico De Romanis and Marco Maiuro, eds., *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, p. 23.

⑥ Federico De Romanis, "Comparative Perspectives on the Pepper Trade," pp. 134-139. 德·罗曼尼斯对于“赫玛波隆”号商船载重量的计算结果是 620 吨，这与卡松推断的 500 吨大体相当。Lionel Casson, *Ships and SeamanSHIP in the Ancient World*, pp. 183-190.

⑦ 5000 万塞斯退斯比凯撒征服高卢后罗马对此地征收的年贡 (Suetonius, *Divus Iulius*, 25) 还多。

⑧ D. Rathbone, "The Muziris Papyrus: Financing Roman Trade with India," p. 47.

⑨ 邓肯-琼斯认为，2 世纪，罗马城人口已达 100 万，而另外三座城市的人口也在 25 万至 50 万之间。Richard Duncan-Jones, *The Economy of the Roman Empire: Quantitative Studies*, Cambridge: Cambridge University Press, 1982, pp. 259-287.

帝国的销售金额。不过，叙述过程中，老普林尼使用了“吞噬”(exhaurient)、“夺走”(adimō)等词汇，并特别强调商人“用此(5000万塞斯退斯)购回的货物以原价的100倍卖给我们”。从老普林尼的叙述可见，这笔金钱可能并非印度商品在罗马城的销售金额，否则他强调商人的利润就没有意义。同样，“每年流入印度、塞里斯及阿拉伯半岛三地”的1亿塞斯退斯，大概也是商人在东方收购上述商品时支付的总金额。如果上述推论有一定的参考价值，按前述布罗代尔推算的利润率，那么在老普林尼生活的1世纪中叶，东方商品在帝国境内每年的销售总额可能达9亿塞斯退斯，其中来自次大陆的商品销售额近4.5亿塞斯退斯。老普林尼生活的时代并非东方贸易的顶峰时期，到穆泽里斯纸草反映的2世纪中叶，帝国进入鼎盛的安东尼王朝，社会安定，人民生活富足，东方商品的消费数量定然有大幅度提高。<sup>①</sup>到那时，老普林尼估计的9亿塞斯退斯东方商品的消费额已与现实存在一定差距。如果“赫玛波隆”号商船确为2世纪中叶东方贸易的一个典型缩影，<sup>②</sup>那么经红海的东方贸易(10亿塞斯退斯)无疑在盛期罗马帝国的经济中占据着举足轻重的地位，可能占国内生产总值的二十分之一甚至十分之一。<sup>③</sup>

如此巨额的贸易数额是否可能？或许在现代人看来，近2000年前的罗马居民每年消费几亿甚至几十亿塞斯退斯东方商品无异于天方夜谭。但如果结合当时的社会现实，可能会得出不同的答案。首先，自共和国晚期起，罗马城已成为地中海世界最大的消费城市。随着共和国的扩张，地中海世界的财富集中到首都，城里聚集着整个帝国最显赫最富裕的统治阶层。奥古斯都时代帝国首都的人口可能就已达到100万。2世纪哈德良统治时罗马城的人口还有一定程度的增长。<sup>④</sup>如此巨大的消费潜力超过了此前地中海世界的任何一座城市。随着和平的到来、财富的增加，原来只有精英阶层才能消费的钻石、珠宝、玳瑁、珊瑚、香水、香膏和精制织物等，如今也进入寻常百姓的视野。家资中产、财力稍逊的罗马居民甚至居于乡村的居民也偶尔(或者时常)消费这些商品，以便提高生活品质。<sup>⑤</sup>此外，随着罗马人口的激增，宗教活动日益频繁，胡椒、乳香、没药、肉桂、桂皮、甘松等原被视为奢侈品的东方商品，因宗教祭祀和治疗疾病的需要，需求量也大幅度增加。<sup>⑥</sup>其次，帝国时代，皇帝为了笼络人民、宣扬帝国的富强和声威，罗马精英为了获得个人声望或在政治竞争中占得先机，不断推动着赛会、宴会、免费食品发放的规模和花费节节攀升。因为在罗马人看来，宴会和赛会“是对朋友的义务，对穷人的

① Catharine Edwards, *The Politics of Immorality in Ancient Rome*, Cambridge: Cambridge University Press, 1993, pp. 186-187; Steven E. Sidebotham, *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa*, pp. 39-40. 考古成果表明，埃及与次大陆海上贸易的鼎盛时期是1世纪中叶到2世纪初。Steven E. Sidebotham et al., *The Red Land: Illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert*, p. 179.

② 必须再次强调，“赫玛波隆”号商船可能是一宗特例，但鉴于东方商品的高昂价值、商船巨大的载重量、长久的耗时，每艘商船所载货物的价值也定然不菲。

③ 古德史密斯研究认为，帝国初期罗马国内生产总值大约为200亿塞斯退斯。(Raymond W. Goldsmith, "An Estimate of the Size and Structure of the National Product of the Early Roman Empire," p. 263) 泰明认为公元1世纪，罗马的国内生产总值为100亿塞斯退斯。(Peter Temin, "Estimating GDP in the Early Roman Republic," in Elio Lo Cascio, ed., *Innovazione tecnica e progresso economico nel mondo Romano*, Bari: Edipuglia, 2007, pp. 31-54) 如果加上经波斯湾运抵的东方商品，东方贸易在罗马国内生产总值中所占比例可能更高。

④ Neville Morley, *Metropolis and Hinterland: The City of Rome and the Italian Economy 200 B. C. - A. D. 200*, Cambridge: Cambridge University Press, 2002, p. 38.

⑤ Grant Young, *Rome's Eastern Trade*, pp. 200-201; Steven E. Sidebotham, *Berenike and the Ancient Spice Route*, p. 250.

⑥ Grant Young, *Rome's Eastern Trade*, pp. 14-16.

补贴，是候选人表达善意的礼物”。<sup>①</sup>为了举办角斗表演，需要大量域外猛兽，因此在前引征税名录中出现了来自东方的狮子、豹子、黑豹等；为了举办丰盛的宴会，需大量的食材和香料，“赫玛波隆”号商船装载的500多吨胡椒和甘松可能就是为了满足罗马人宴会的需要。最后，尽管帝国初期多次禁奢，但社会的奢靡之风越演越炽。哲学家小塞涅卡谴责说：“人们吃到吐，吐后继续吃。他们的菜品来自世界的每一个角落，但他们仍不辞辛劳地将所有东西塞到肚子里。”<sup>②</sup>为了展示自身的阔绰，人们会花上三个厨师的价格购买一条鱼。有时一条胭脂鱼的售价竟达6000塞斯退斯。<sup>③</sup>皇帝卡里古拉的妻子卡桑尼娅（Caesonia）一件外衣上装饰的珠宝价值高达4000万塞斯退斯。<sup>④</sup>在此社会背景下，每年来自东方的价值近20亿塞斯退斯的商品，在罗马、亚历山大里亚、安条克、迦太基等城市完全可以找到广阔的消费市场，正如前面谈到，其中一半产品可能由红海经亚里山大里亚运抵罗马。

## （二）东方贸易对罗马帝国财政的贡献

自老普林尼以来，人们一般认为，东方贸易不但腐蚀了罗马人的道德，而且也侵蚀着罗马国家的经济。在老普林尼看来，每年有超过1亿塞斯退斯的银币流入东方，导致帝国财政的赤字。显然，他没有考虑到，除钱币流出外，每年还有价值不菲的产自地中海世界的葡萄酒、橄榄油和玻璃器皿、青铜器具等手工制品销售到次大陆，<sup>⑤</sup>在一定程度上弥补了贸易逆差。更重要的是，老普林尼根本没有注意到，通过对运抵红海各港口的进出口商品征税，帝国的财政收入得到了进一步增加。

罗马的财政收入主要由人头税、行省贡金、间接税、公共财产使用税和特别税构成。到帝国初期，罗马对行省赋税、公共财产使用税的征收方式进行了一系列改革，取消了包税制，并以实物税代替货币税。不过，间接税的征收方式几乎没有太大改变。<sup>⑥</sup>罗马征收的间接税主要包括港口税、出入境税、市场税、路桥税、拍卖税及释奴税等。<sup>⑦</sup>在芬利和维特克看来，罗马帝国与外部世界的贸易主要是获得奢侈品，贸易数额相当有限，在帝国经济中无足轻重。<sup>⑧</sup>自然的推论是，罗马从东方贸易中征收的港口税、出入境税、路桥税几乎可以忽略不计。然而，穆泽里斯纸草使我们不得不重新评估东方贸易对帝国财政的贡献。

纸草的正面和背面（正面第8、16行，背面第3、5、10、12、17、20行）都多次强调，“赫玛波隆”号商船抵达亚历山大里亚港后需缴纳的最重要税种，是占货物总价值四分之一的入境税。纸草记载的这6种货物需缴纳的入境税达230万塞斯退斯。同样根据斯特拉波提供的数据，按最保守的估计，如果每年有100艘与“赫玛波隆”号类似的商船能够从次大陆安全驶抵埃及，那么，罗马每年从经红海港口入境的货物中可征税收2.3亿塞斯退斯。按照邓肯·琼斯的计算结

① Cicero, *Pro Murena*, 35.

② Seneca, *Ad Helviam*, 10. 3.

③ Pliny, *Naturalis Historia*, 9. 67; Juvenal, *Satires*, 4; G. Parker, *The Making of Roman India*, p. 188.

④ Pliny, *Naturalis Historia*, 9. 58. 117.

⑤ Vimala Begley and Richard Daniel de Puma, eds., *Rome and India: The Ancient Sea Trade*, pp. 39-169.

⑥ Roscoe Pulliam, "Taxation in the Roman State," *The Classical Journal*, vol. 19, no. 9 (Jun. 1924), pp. 545-553, 关于帝国初期间接税的征收，参见 p. 551.

⑦ Roscoe Pulliam, "Taxation in the Roman State," p. 547.

⑧ M. I. Finley, *The Ancient Economy*, pp. 33, 129-139; C. R. Whittaker, "Trade and the Aristocracy in the Roman Empire," *Opus*, Bd. 4 (1985), pp. 49-75.

果, 这笔收入已占 2 世纪罗马帝国军费总支出的三分之一。<sup>①</sup>不应忘记, 这只是每年对从印度次大陆输入商品征收的入境税。此外, 罗马还会向阿拉伯、东非、印度次大陆、波斯湾周边地区输出钱币、葡萄酒、鱼制品。同样这些产品也必须缴纳四分之一的出境税。穆泽里斯纸草谈到的四分之一税, 可能并非专门针对“赫玛波隆”号征收的高税率。从斯特拉波、帕尔米拉出土的铭文、《红海航行志》的记载看, 直到 3 世纪初之前, 所有出入帝国国境 (至少帝国东部地区) 的商品可能都必须缴纳此税。<sup>②</sup>不唯如此, 穆泽里斯纸草的正 (第 3 行) 背 (第 12、22 行) 两面都谈到, 来自东方的商品还需缴纳港口税 (税率未知) 和沙漠道路的使用税 (税率为 2.5%—2.6%)。<sup>③</sup>由于罗马针对东方商品征收的都是实物税, 所以在科普托斯和亚历山大里亚, 政府都修建了征税货仓 (正面第 4、8 行)。通过征收上述赋税, 罗马不可避免地成为整个地中海世界最大的东方商品拥有者。除了满足国家的消费外, 以入境税或港口税征收而来的大部分东方商品将被卖给个体商人。因此我们看到, 老普林尼记载说: “个体商人 (在亚历山大里亚) 以每塞克斯塔里斯 (Sextarius) 300 第纳尔的价格从司库那里购得香油, 然后以 1000 第纳尔的价格转卖出去。”<sup>④</sup>

上述事实表明, 帝国财政从东方贸易中获益颇丰。虽无精确的数据明确说明东方贸易对盛期罗马帝国财政的贡献有多大, 但其他时代的情况可以提供一些参考。斯特拉波记载说, 在克利奥帕特拉之父奥莱特斯 (Auletes) 统治时, 埃及每年征收的出入境税达 2500 塔兰特。他强调: “如果在托勒密王国糟糕无序的管理下, 埃及就可获得如此巨额的收入, 可以设想, 在如今尽职尽责的管理下, 在印度和东非的贸易增长如此迅猛的情况之下, 这笔收入会达到什么程度?”<sup>⑤</sup>其实, 在古代商业发达地区的财政收入中, 关税一直占据着重要的地位。奥莱特斯统治时, 托勒密埃及各种赋税的总收入为 12500 塔兰特, 其中出入境关税约占财政收入的 20%。邓肯-琼斯估计, 奥古斯都时代埃及每年从出入境税、港口税和市场税中能够获得 7740 万塞斯退斯, 占埃及年财政总收入 (25.9 亿塞斯退斯) 的 30%。<sup>⑥</sup>在前工业化时代进出口贸易比较发达地区或城邦的财政收入中, 关税所占地位从 17 世纪初的威尼斯可见一斑。1602 年, 威尼斯的财政总收入为 185 万杜卡特。其中, 对来自黎凡特和亚德里亚海的商船征收的 6% 入境税总额为 11.9 万杜卡特, 对出境商船征收的关税总额为 26.5 万杜卡特, 对陆上贸易征收的关税总额为 9.1 万杜卡特。所有关税约占此年威尼斯总财政收入的 26%。<sup>⑦</sup>

既然东方贸易对于埃及行省乃至帝国的财政具有举足轻重的作用, 就不难理解罗马帝国为何会在阿拉伯半岛、库什、阿杜里斯等地发动战争, 在红海南端靠近曼德海峡的法那桑岛 (Farasan) 派驻海军, 重新开通和疏浚连接尼罗河与红海的运河, 修建连接埃及红海沿岸大小港口的哈德良大道, 在东部沙漠地区铺整道路, 新修水井、驿馆、路标, 并派兵巡逻保护。虽然保护和促进东方贸易未必是帝国的最初目标或唯一目标, 但东方贸易不但在国内生产总值中

① 邓肯-琼斯给出的年军费支出是 6.43 亿—7.04 亿塞斯退斯。Richard Duncan-Jones, *Money and Government in the Roman Empire*, Cambridge: Cambridge University Press, 1994, p. 36.

② Strabo, *Geographica*, 17. 1. 13; *Periplus*, 19; Richard Duncan-Jones, “Roman Customs Dues: A Comparative View,” *Latomus*, T. 65, Fasc. 1 (Janvier-Mars 2006), p. 4.

③ Federico De Romanis, “Commercio, metrologia, fiscalità. Su P. Vindob. 40822 verso,” pp. 23-27.

④ Pliny, *Naturalis Historia*, 12. 123.

⑤ Strabo, *Geographica*, 17. 1. 13.

⑥ Richard Duncan-Jones, *Money and Government in the Roman Empire*, p. 53.

⑦ David Chambers, Brian Pullan and Jennifer Filetcher, *Venice: A Documentary History, 1450-1630*, Toronto: University of Toronto Press, 2001, pp. 148-152.

过 10%，而且还通过税收，成为埃及行省甚至帝国财政收入的重要来源之一。基于这样的事实，帝国进一步加大了投入，实际上达到了保护和促进东方贸易的结果。

## 五、结 语

不可否认，当下所有古史研究者都不会否认农业在古代经济中的重要地位，但海上贸易和海上贸易商人是否如芬利等人强调的那么不值一提？东方贸易是否仅集中于奢侈品的交换？海上贸易规模是否相当有限？海上贸易对古代国家经济的贡献是否微乎其微？近年来，芬利等人倡导的古代经济模式受到了越来越多的质疑，海上贸易在古代经济中的作用日渐受到学者们的重视。本文围绕穆泽里斯纸草展开的讨论可从购买力、贸易规模、商人的地位等层面一定程度上修正“正统理论”的某些极端看法。

首先，帝国鼎盛时期罗马居民对东方商品的购买力较强。证据表明，来自东方的商品并非总是奢侈品，日常生活用品和用于提高生活品质的“半奢侈品”同样重要。即便所谓的“奢侈品”，一部分因具有宗教和医疗功能而成为必需品，另一部分因帝国时期的政治需要、奢靡的社会风气和居民生活质量的普遍提高而具有了广阔市场。因此，帝国居民对于东方商品的购买力并非如芬利等人强调的那么有限，他们年均消费的东方商品甚至达到 20 亿塞斯退斯。

其次，东方贸易的规模及其对帝国经济的贡献比当下学术界想象的更大。结合穆泽里斯纸草、考古材料、《红海航行志》及其他古典作家的作品可见，每年经埃及红海港口输入的东方商品在帝国境内的售价可能超过 10 亿塞斯退斯。其他学者的研究证明，经波斯湾和陆上丝绸之路输入的东方商品价值不会低于上述金额。如果上述说法成立，那么东方贸易为罗马帝国的国内生产总值贡献了大约 10%。此外，从东方贸易中征收的关税，还是埃及行省乃至帝国财政收入的重要来源。结合分布广泛的运装油料和葡萄酒的双耳瓶，考虑到雅典、罗马等城市对海外谷物等生活必需品持续的需求，加上修缮建造商船的投入和花费，不难推导，海上贸易虽非罗马帝国经济的根基，但无疑占据举足轻重的地位。

最后，海上贸易商人的经济地位未必总是那么低下。穆泽里斯纸草中的债务人投入的资金庞大，来自富裕之家；借贷经营海上贸易的商人拥有的财富可与骑士等级相提并论；甚至运载货物的船主和船上的水手都不能算作穷人。对他们而言，海上贸易并非有碍心智发展的“低贱职业”，他们也未必总是身处社会最底层的贫困者。以市场为导向、以追求利润为目标的海上贸易，成为一部分罗马居民（穆泽里斯纸草中的借贷双方就是他们的代表）的重要产业。农业或许仍是帝国盛期重要的产业部门，但在某些地区，它并不一定是唯一产业，甚至可能并非最重要的产业。以琼斯和芬利为代表的坚持古代经济原始落后的正统理论，尤其是关于海上贸易的论述，未必总能适用于每一个时段的每一个地区。

〔作者陈思伟，华南师范大学历史文化学院副教授。广州 510631〕

（责任编辑：焦 兵）

社)。In composing the latter work, its author Shu Hirayama (平山周) translated and incorporated William Stanton's *The Triad Society or Heaven and Earth Association* in the first three chapters, while the last two chapters and the appendix include his participation in and observation of Sun Yat-Sen's revolution. Yamaguchi Noboru's highly regarded report in the Japanese diplomatic archives, *The Situation in Qing China and the Secret Societies*, was in fact written with reference to Shu Hirayama's work. *The History of Chinese Secret Societies* has had an enduring impact since its publication because it creates a linear modern narrative of how secret societies went from rebellion to revolution.

**The Intrinsic Theoretical Contradictions in Sun Yat-Sen's Principle of the People's Livelihood: Sun's Class Viewpoint** Zhang Haipeng (102)

As a theoretical position, Sun Yat-Sen's principle of the people's livelihood has profound inner contradictions and several theoretical pitfalls that are hard to rationalize. He acknowledged that class struggle between the working class and the bourgeoisie had emerged and would continue in the course of the development of capitalism in Europe and America, but subjectively he sought to avoid the emergence of similar class struggle in China. At the same time, his theory of class struggle was divorced from the practice of class struggle. Epistemologically, acknowledging European class struggle is materialistic, but subjectively, trying to prevent the emergence of class struggle in the course of the development of Chinese capitalism is idealistic. His subjective attempt at prevention shows that Sun is epistemologically dualistic both in relation to class struggle and to his principle of the people's livelihood, which is obviously idealistic.

**Maritime Trade between Egypt and the Indian Subcontinent and Its Role in the Economy of the Roman Empire** Chen Siwei (113)

In the first and second century AD, with the discovery of the regularity of the Indian Ocean monsoon, the spread of the shipbuilding technology of the Mediterranean world on the Egyptian Red Sea coast, the improvement of transportation between Red Sea ports and the River Nile, and the expansion of the eastern commodity consumption market, the maritime trade between Egypt under the Roman Empire and the Indian subcontinent developed rapidly. According to the Muziris papyrus, the participants in the maritime trade of the second century took various measures to avoid risks and maximize profits. Merchant ships sailing between Egypt and the Indian subcontinent were loaded with a diverse and valuable range of goods, so the traders were economically powerful. With the advent of the *Pax Romana*, increased consumption intensified political competition and the fashion for luxuries, the Roman demand for oriental products grew, and the eastern trade via Egypt became increasingly prominent in the Roman economy. In the heyday of the Roman Empire, the eastern trade was on a larger scale and its operations were more complex than scholars have generally emphasized; it held a vital position in the imperial economy.

**The Cold War and African-American Civil Rights Reform: The Decision of Brown v. Board of Education from the Perspective of International History** Xie Guorong (134)

After WWII, the racial issue in America became increasingly internationalized due to America's changing international role, the Cold War, the rise of third world states, the