

海上丝绸之路丛书



# 海上丝绸之路

陈高华 吴泰 郭松义 著

海洋出版社

# 海上丝绸之路

陈高华 吴 泰 郭松义 著

海洋出版社

1991年·北京

## 内 容 简 介

人们对于陆上丝绸之路已经很熟悉了，而对于古代中外经济文化交流的另一条渠道——海上丝绸之路，还比较陌生。本书以丰富的内容，翔实的史料，向人们介绍了海上丝绸之路的产生、发展、鼎盛和衰落，并围绕着海上丝绸之路，叙述了古代中国和海外诸国在经济、政治、文化等方面的联系，以及一些海外国家的风土、人情，使人们对海上丝路在中国对外关系史上的地位有一个全面的了解。

(京)新登字087号

### 海上丝绸之路

陈高华 吴 泰 郭松义 著

海洋出版社出版(北京市复兴门外大街1号)

新华书店北京发行所发行 北京四季青印刷厂印刷

开本: 850×1168<sup>1/32</sup> 印张: 6.8125 字数: 160千字

1991年11月第一版 1991年11月第一次印刷

印数: 1—1600

ISBN 7-5027-0148-6/K·12 定价: 4.90元

## 前 言

中国是一个有悠久历史和灿烂文化的国家。在很长的历史时期内，中国的农业和手工业都曾在世界上占领先地位。中国人民很早就知道养蚕缫丝，制成各种丝织品，而且世代相传，精益求精。中国的丝绸，不仅在国内广泛得到使用，而且在很久以前就已经传播到亚洲广大地区，后来又传入非洲和欧洲，最后又进入拉丁美洲。和丝绸一起传遍世界各地的还有陶瓷器。丝绸和陶瓷，是中国传统手工业的骄傲。中国的手工业工人以他们高超的技艺为整个世界所钦佩。

中国的丝绸通过许多途径向世界各地传播，其中最重要的是两条大动脉。一条是经中国西北新疆地区进入中亚，然后到达西南亚的陆上丝绸之路；另一条是起自中国沿海港口，经过南中国海，进入印度洋，到达波斯湾和阿拉伯半岛的海上丝绸之路。此外，由中国港口出发，横渡黄海或东海到达朝鲜和日本的航路，可以称为海上丝绸之路的支线。这两条大动脉分别在不同的历史时期对丝绸的外销起过主要的作用。大体说来，以唐代中期为分界线。在此以前，陆上的丝绸之路是丝绸外销的主要渠道，骆驼和马是运输丝绸的主要交通工具。海上丝绸之路虽不断发展，但总的来说占比较次要的地位。唐代中期以后，西域交通受阻，中国的经济重心逐渐南移，陆上丝绸之路自此急剧衰落下去；后来时断时续，始终不能恢复原来的盛况。于是海上丝绸之路取而代之，并日趋兴盛，成为丝绸外销的主要途径。应该说明的是，陶瓷器的大量外销，是在海上丝绸之路兴盛以后的事，因为陶瓷器易碎，适于海运而不宜用驼、马驮运。有的学者把以

中国为起点的古代海上交通线称为“陶瓷之路”也是有道理的。

中国与海外地区的交通，可以追溯到遥远的古代。不少学者认为，在纪元前二三千年，有些中国人可能已经移居美洲。这个说法尚有待进一步证实。但至迟在秦汉时期，中国已与海外地区有较多的联系，中国的丝绸已经通过海道行销到东南亚和印度洋的一些地区，甚至到达更远的地区。魏晋南北朝时期，海上丝绸之路渐趋繁荣。隋唐时期，随着国家的统一，社会经济的发展，海上丝绸之路日益兴盛。特别是唐代中期以后，陆上丝绸之路衰落，海上丝绸之路在对外交通中的重要性便不断增加。到了宋元时期，海上丝绸之路出现了前所未有的繁荣局面，与中国发生政治、经济联系的海外国家远远超过了前代，对外贸易在整个社会经济中的重要性大为提高。明代是个转折点。十五世纪上半叶的郑和下西洋，是海上丝绸之路发展历史上最光辉的事件。但自十六、十七世纪起，西方殖民者纷纷东来，许多亚洲国家沦为殖民地，中国的海外贸易无论规模或范围都大为缩小，海上丝绸之路也就由盛转衰。到了清代更趋于停滞和没落了。1840年爆发的鸦片战争，标志着中国进入半封建半殖民地社会，中国对外关系的性质起了根本的变化，海上丝绸之路的历史至此也就终结了。

海上丝绸之路是贸易之路。通过这条海上交通线，中国输出丝绸、陶瓷器和其他手工业产品、农产品；同时从海外诸国进口香料、药材和珍宝。中国的丝绸和陶瓷器在亚洲、非洲和欧洲的许多地区广为传播，十六世纪起又进入拉丁美洲。海外诸国出产的香料和药材，也成为中国人民生活中不可缺少的必需品。海上丝绸之路上所进行的贸易，就其主流而言，是一种和平友好的互利关系，互通有无，平等交换。这种贸易对于中国和海外诸国的经济生活，都起了有益的作用。

海上丝绸之路不仅仅是贸易的道路，它还是各国政府之间建

立政治联系的纽带。通过海上丝绸之路，中国与许多亚非国家互遣使节，友好往来。海上丝绸之路同时又是各国人民进行科学文化交流的渠道。在较长的历史时期中，中国的文化居于世界前列，中国的科学技术成就和特有的思想文化通过海道传播到各国；与此同时，海外诸国的生产技术和各种思想文化，也不断传入中国。这种交流丰富了彼此的经济生活和文化生活，有助于社会的进步。由于海上丝绸之路所提供的交通便利，各国人民之间的交往也不断得到加强。在中国境内，出现了许多来自远洋之外的“蕃客”；大批中国人则相继到海外定居，与当地人民友好相处，这些侨居海外的中国人，就被称为华侨。在海上丝绸之路上，中国与其他国家之间的经济、政治、文化联系，有很大一部分是通过“蕃客”和华侨进行的。

中国人民为海上丝绸之路的开辟和繁荣做出了很大的贡献。几个世纪以来，中国的商人、海员，不畏惊涛骇浪，以顽强的毅力，探索海上的通道。中国的手工业工人辛勤劳动，建造船舶，制作丝绸、陶瓷和其他物品；中国农民提供了大量农产品，这些物质产品是海上交通和对外贸易中必不可少的。此外，一些杰出的中国历史人物，如郑和、郑成功等，组织了大规模的航海活动，为海上丝绸之路的发展史写下了光辉的篇章。与此同时，许多亚非国家如日本、印度、朝鲜、印尼、阿拉伯诸国等，也在不同程度上为此做出了自己的贡献。其中阿拉伯人的业绩尤其巨大。海上丝绸之路的发展史是世界文明史的重要组成部分，它凝结着中国人民和亚非各国人民的友谊和血汗。

陆上丝绸之路与海上丝绸之路是中国与外部世界交往的两条大动脉，在历史上都发生过巨大的作用。但是，如果要两者加以比较的话，那么，海上丝绸之路的影响显然超过了陆上丝绸之路。首先，从时间上来说，海上丝绸之路至少延续了2000年之久，而且在很长时间内一直保持着兴盛的局面；而陆上丝绸之路

时断时续，特别是在唐代中期以后，重要性已大为降低了。其次，从规模来说，通过海道运输的进出口商品，无论品种和数量，都是陆道所难以比拟的。海船在运载货物方面比起骆驼和马匹来有着很大的优越性，随着船舶制造技术和航海技术的进步，这种优越性日益显著，而以骆驼和马匹为主要工具的陆道运输却没有多大改进的余地。第三，从发生关系的国家和地区来说，海上丝绸之路要比陆上丝绸之路来得多。但是，长期以来，人们的注意力主要集中在陆上丝绸之路上，对于海上丝绸之路缺乏足够的重视，这种观念应该改变。本书就是对海上丝绸之路历史的一个简要叙述。

# 目 录

<b>第一章 先秦—汉代：海上丝绸之路的开辟时期</b> .....	1
第一节 殷人在3000年前是否有可能横渡太平洋到达美洲	1
第二节 汉代以前中国的航海活动和海外交通	3
第三节 汉代海上丝绸之路的开辟	5
(一) 汉代海上丝绸之路开辟的历史条件	5
(二) 汉代的海上丝绸贸易及其航路	8
<b>第二章 魏晋—唐五代：海上丝绸之路持续发展时期</b> .....	12
第一节 魏晋南北朝时期海外交通的持续发展	12
(一) 魏晋南北朝时期海外交通持续发展的原因	12
(二) 魏晋南北朝时期的南海航路	14
(三) 中、日之间海上联系的加强和黄海航路(南道)的开辟	17
(四) “扶桑国”的秘密	19
第二节 隋唐时期海上丝绸之路的兴盛	20
(一) 隋唐时期海外交通蓬勃发展的原因	20
(二) 南海航路的繁荣	24
(三) 中日、中朝之间海上交通的新发展	28
第三节 五代时期的海上丝绸之路	31
第四节 海上丝绸之路在中国对外交通中地位的变化	33
<b>第三章 宋元：海上丝绸之路空前繁荣的时期</b> .....	37
第一节 海上丝绸之路空前繁荣的时代条件	37
(一) 宋元统治者对发展海外交通的积极态度和鼓励 海外贸易的政策	38
(二) 宋元的社会经济为发展海外贸易所提供的物质条件	40
(三) 造船工艺和航海技术的进步	43



<b>第二节</b>	宋元时期海上丝绸之路联系地区的扩大和贸易往来的密切·····	47
(一)	中朝、中日之间海上交通的繁盛·····	48
(二)	南海航路的空前繁荣·····	53
(三)	宋元时期海外地理概念的变化·····	60
<b>第三节</b>	海上丝绸之路贸易的经营者及运销的货物·····	63
(一)	海上贸易经营者的不同类型及组织情况·····	63
(二)	通过海上丝绸之路输入中国的货物·····	66
(三)	中国输出货物的品种及运销地区·····	69
<b>第四节</b>	中外贸易空前繁荣和宋、元王朝的财政·····	73
(一)	宋、元两朝政府从海外贸易中获取财政收益的办法·····	74
(二)	市舶收入在宋、元王朝财政中的地位·····	77
<b>第五节</b>	宋、元时期对外贸易港的繁荣·····	81
(一)	广州港的曲折发展和持续繁荣·····	82
(二)	泉州港的崛起及其原因·····	85
(三)	两浙路及山东半岛港口的迭兴·····	89
<b>第四章</b>	<b>明代：海上丝绸之路由盛转衰时期</b> ·····	95
<b>第一节</b>	明代海外交通的新形势·····	95
(一)	明朝政府的“海禁”政策和勘合贸易·····	95
(二)	西方殖民者的东来·····	99
(三)	明代海外贸易的特点·····	101
<b>第二节</b>	郑和下西洋·····	103
(一)	郑和出使的年代和所经地区·····	104
(二)	郑和船队的组织和航线·····	105
(三)	郑和下西洋的原因和意义·····	107
<b>第三节</b>	中国丝绸在拉丁美洲的传播·····	112
<b>第四节</b>	明代的市舶司和海外贸易港·····	119
<b>第五节</b>	福建郑氏家族的海外贸易活动·····	125
<b>第五章</b>	<b>清代：海上丝绸之路的停滞与逐渐衰落</b> ·····	130

第一节	清初社会动乱对海外贸易的影响·····	130
第二节	从“海禁”到开放“海禁”：清朝政策的变化·····	134
第三节	闽、粤海商对东南亚地区的贸易·····	140
第四节	中日间的限额贸易·····	148
第五节	鸦片战争前向西方国家出口的中国丝、茶·····	152
<b>第六章</b>	<b>海上丝绸之路是中外友好往来的纽带·····</b>	<b>161</b>
第一节	中国与亚非各国政治联系的重要渠道·····	161
第二节	“蕃客”——经过海上丝绸之路 前来中国的外国人·····	172
第三节	旅居海外的中国侨民·····	178
<b>第七章</b>	<b>海上丝绸之路与中外科技文化交流·····</b>	<b>188</b>
第一节	中国科学技术的传播·····	188
第二节	香药和农作物传入中国及其对中国社会的影响·····	193
第三节	宗教和艺术的交流·····	201
(一)	佛教·····	201
(二)	伊斯兰教·····	205
(三)	基督教·····	207
(四)	印度教·····	209
<b>后记</b>	·····	<b>210</b>

## 第一章 先秦—汉代：海上丝绸之路的开辟时期

中国地处太平洋西岸，有很长的海岸线，又有许多便于船舶停泊的优良港湾，有着发展海外交通的便利条件。中国的海外交通，虽然到汉代才有确切的文字记载，但是，在远古的年代，中国就已开始有航海活动，并且探索同海外一些国家和地区联系的航路了。

### 第一节 殷人在3000年前是否有可能横渡太平洋到达美洲

十八世纪以来，欧美一些学者细考中国的《山海经》等历史文献记载后，对哥伦布第一次“发现”美洲新大陆的说法提出疑问。他们的研究结果认为，最早到达美洲的不是意大利人哥伦布，而是中国及上古时期的殷人。

一些外国学者认为，中国的《山海经》这部世界上最古老的地理志，是一部包括整个世界旅行的记叙，它的成书年代约在公元前十世纪前后。这部书中的《海外东经》、《大荒东经》中的描述，似乎同墨西哥的科罗拉多大峡谷地区有关。而《东山经》中的叙述则仿佛同北美洲、中美洲和墨西哥湾地区有关。于是，人们提出了中国人早在公元前十一世纪就已到达北美洲的看法。后来的考古发现表明，在墨西哥的拉文塔（Laventa）及美洲一些地区有许多遗物和遗迹具有中国商代文化的特征。例如在密西

西比河下游所发现的上古时代的圆形土墩和石斧，竟和中国张家口附近的高9.15米<sup>①</sup>、位置分散的土墩和石斧相似。从拉文塔土墩中挖出的石雕，以及危地马拉博物馆所保存的奥尔梅克赤陶头像，都是中国人的面型。中国的殷商崇拜虎神，中国台湾省台北博物馆所藏的用大理石雕刻的虎头、人身、虎爪的石雕，就是商代的遗物。而秘鲁的查文文化也崇拜虎神，在秘鲁安第斯山上的一个神殿里，还保存着一座高大的半人半虎石像。同查文文化有渊源关系的奥尔密克文化，也崇拜虎神。这许许多多的迹象，使有些学者做出美洲早期的文化来自殷人，殷人曾在美洲西海岸建立国家的推测。有的学者还认定这些来到美洲的殷人，是在周武王伐纣灭商时，从“人方”国逃亡下海，辗转来到美洲的。有的学者还推测，这些逃亡的殷人是从山东半岛下海，南下到台湾岛，又沿琉球群岛北上至日本列岛，再向东北经阿留申群岛到达北美洲的加利福尼亚海岸，然后循海岸到达墨西哥，在那里定居下来。美洲海岸的那些具有中国商代文化特征的遗迹，就是这些殷人带到北美洲海岸，并传播到南美洲的。

近年来，在美国加利福尼亚州沿海，先后发现两起古代海船使用的“石锚”，一些学者断定它们来自亚洲。有的学者还根据中国古代海船亦用“石锚”的情况，认定这些美国出土的古代“石锚”，是古代中国海船航行到美洲的遗物。因为这些古代“石锚”的表层有2.5至3毫米的锰矿积聚层，按锰积聚率为每千年1毫米推算，这些“石锚”应当是约3000年前沉于海底的。而这个年代，同周武王伐纣的年代正相一致。这些“石锚”的发现，使得殷人到达美洲的说法又重新引起人们的重视<sup>②</sup>。有关殷

<sup>①</sup> 1英尺合0.3048米。

<sup>②</sup> 参看房仲甫《中国人最先到达美洲的新物证》（载《人民日报》1979年8月19日）、《扬帆美洲三千年——殷人跨越太平洋初探》（载《人民日报》1981年12月5日）。

人到达美洲的问题，在国内外学术界还有争论，有的学者认为商代根本不可能具备横渡太平洋的航海条件，北美洲新发现的“石锛”也不一定是亚洲的东西。显然，这是个需要进一步探讨的问题，但它却是一个很有探讨价值的问题。如果这个问题得以证实，那不仅是中国航海史上一个伟大的创举，也是世界航海史上的一件光辉夺目的事件。

## 第二节 汉代以前中国的航海活动

中国航海活动，从新石器时代开始，到殷商时代，已有相当的发展。中国人在远古时期已经有航海活动这一事实，都是勿容置疑的。浙江沿海7000年前的河姆渡文化层出土的木制船桨，就是新石器时期中国沿海居民已有航海活动的有力证据。而舟山群岛发现有属于河姆渡文化的遗址，则说明这些岛屿同大陆因为航海活动的开展，已经有了密切的联系。殷人到达美洲一说虽然还有待进一步证实，但是，据《竹书纪年》记载，夏代的统治者曾经“东狩于海，获大鱼”。进入商代以后，舟船作为水上航行的工具，同人们的生活已有很密切的联系，商代甲骨和钟、鼎上都有“舟”字，有个商代兽面纹铜鼎上，还有一种人挑着贝立于船中，船尾一人作划船状的铭刻，都是很好的证明。舟船在人们生活中的广泛使用，必然推动这种工具的改进。殷商时代的“舟”，已从独木舟发展为稳定性能较好的木板船，并具备出海航行的物质条件。《诗经·商颂》中，就有反映商代中国同海外交往的诗句。在殷墟遗址上出土了产于远洋的鲸鱼腓骨，使人们联想到殷人已可能到海外远航了。因此在殷朝灭亡时，殷人出海逃亡，随风飘流，辗转到达美洲大陆，并不是完全不可能的。

商代末年，周武王伐纣，在抵达黄河边的孟津时，姜尚号令

参加伐纣的诸侯：“总尔众庶，与尔舟楫，后至者斩”<sup>①</sup>。既然大军渡河的工具是许多“舟楫”，那么，周人的造船业肯定已有一定规模。在西周灭商后，有记载说“越裳献雉，倭人贡畅”<sup>②</sup>。“倭人”就是日本人。西周已经同朝鲜有密切的联系，当时既然早已有航海活动，那么同日本有海上往来是有可能的。

到春秋战国时期，中国的造船技术和航海技术都有所提高。当时东南沿海的居民，被统称为越人。据《越绝书》记载，这些越人用船代替车、马，作为主要交通工具，可以随心所欲地驾驶，已经掌握了相当熟练的驾船技术。建立在今江苏、浙江一带的吴国和越国，都拥有海上船队。当时航海活动不仅为沿海居民所熟知，甚至像中国著名学者孔丘都产生过准备乘大筏浮海远航的念头。欧美有的学者认为，在公元前四世纪的春秋战国时期，中国已经在所有邻海上航行，已到过日本、琉球和东印度群岛，并且横渡了太平洋。这种估计不是没有道理的。近年在太平洋彼岸的墨西哥，发现了一方刻有“大齐田人之墓”的墓碑，有的学者认为这是战国时或秦末的田齐人，从山东半岛放舟过洋到美洲的埋骨遗迹。西汉刘向编撰的《淮南子》一书说，秦始皇所以进军岭南，就是因为向往那里的“犀角、象齿、翡翠、珠玑”。而这些商品都是从海外输入中国的。可见，至少在战国末年，两广地区同海外已有相当规模的贸易往来。秦统一中国后，秦始皇曾派徐福率童男童女数千人从山东半岛下海，去向“仙人”求取长生不老药。据说徐福率领的人后来到了日本。中国《三国志·吴书》《孙权传》则说这些人到了“亶洲”，在那里定居。不管秦始皇的举动是如何荒谬，也不需探究徐福这些人下落如何，仅仅从这么多人同时乘船出海远航一事，就可以反映出当时的航海技术已有相当的水平。

<sup>①</sup>《史记·周本纪》。

<sup>②</sup>《国语·齐语》。

在周代，中国的养蚕业与丝绸纺织业已逐渐发展。陕西宝鸡茹家庄西周墓中出土了丝织物印痕的陶片<sup>①</sup>，就是西周已有丝绸纺织业的证据。西周青铜器上铸有5个奴隶可换“匹马束丝”的铭文，《诗经·卫风》也有“氓之蚩蚩，抱布贸丝”的诗句，可见丝已成了交易的货物。丝织品也日益精美。春秋时吴国的季扎曾送给郑国子产丝织的缟带。这种缟带既然是统治阶级内部互相赠送的礼品，无疑是一种精美的丝织物。战国时，丝织业进一步发展，有的染成各种颜色，有的织成有文彩的缙帛。帛不仅用于制作衣服，还用于书写和绘画。许多大商人都从事丝绸的交易。大约在公元前五世纪，中国的丝织品已通过各种渠道运销到地中海东岸。古希腊曾把中国称为“赛里斯”（Seres），意为产丝之国。公元前四世纪时，印度孔雀王朝一个官员著的《考铁利亚》（Kautiliya）一书中，也有中国丝货贩至印度之语<sup>②</sup>。可以想象，汉代以前中国同海外国家的海上交往中，一定也进行某些丝绸交易。

汉代以前中国的上述航海活动，为汉代以后海上丝绸之路的开辟准备了条件。

### 第三节 汉代海上丝绸之路的开辟

在两汉时期，中国的海外交通航线和丝绸贸易第一次见诸文献记载，反映了当时海上航路上的丝绸贸易已成为经常性的商业活动，汉代也当之无愧地成了海上丝绸之路开辟的时代。

#### （一）汉代海上丝绸之路开辟的历史条件

在西汉时期，统一的封建王朝继“文景之治”的“太平盛

<sup>①</sup>见《文物》1976年第4期。

<sup>②</sup>见张星烺《中西交通史料汇编》第六册《古代中国与印度之交通》。

世”之后，到武帝时呈现一派繁荣的景象。作为社会经济主要部门的农业，比前代更加发达，生产工具、耕作技术都有明显进步，国家仓库里堆满了粮食。农业的发达为手工业发展创造了条件。漆器、铜器和金银器都已有很高的工艺水平。作为手工业主要部门的纺织业更有很大发展，不仅许多民户织作缣、帛等丝织品，官府还设专门的作坊织作锦、绣、黼、纱、绮等名贵的丝绸，上面有各种精美的花纹。农业、手工业的发展，又促进了商业。据《史记·货殖列传》记载，在汉代，国家的统一减少了许多关卡，又弛山泽之禁，“富商大贾，周流天下”，有进行商业活动的广阔天地。汉王朝社会经济的发展，不仅使国力迅速强盛，对外的影响迅速扩大，还为对外贸易提供了丰富的出口物资。由中国通往中亚并延伸到欧洲的陆上商路，就在汉武帝以后因丝绸贸易而繁荣起来，以“丝绸之路”著称于世。社会经济的繁荣，必然对海上丝绸之路的开辟起着有力的促进作用。

造船业和航海技术的进步，为汉代海上丝绸之路的开辟提供了必要的前提。汉代的造船业颇为发达，全国许多地方都设有造船工场。造船技术水平比春秋战国时期更高。有记载说，汉武帝造豫章大船于昆明池中，可载千人。昆明池中还有高十余丈的楼船。当时所造的战船构造精密，除有楫、柁（舵）、橹、櫂（棹）、帆等设备外，还有“庐”、“飞庐”、“爵宝”等数层。汉武帝经常乘船下海巡行，并多次出动兵船在东南沿海进行军事活动。汉在岭南所设置的南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南等七郡，也都由海上航道向中央政府贡献。当时的航海知识也更加丰富了。《汉书·艺文志》载有《海中星占验》、《海中五星经杂事》、《海中五星顺道》、《海中二十八宿国分》、《海中二十八臣分》、《海中日月慧虹杂占》等同航海有关的书籍，显然都是当时航海家们所积累的航海知识的结晶。造船业的发达、造船技术的进步以及航海知识的丰富，使得当时乘船远航贸易成



为可能。

汉王朝国力的强盛所带来的对外影响的扩大，以及统治者对扩大同海外地区联系的重视，也是海上丝绸之路在这时期得以开辟的一个重要因素。在汉武帝派张骞出使西域以后，中国的富饶和强盛不仅为小亚细亚和印度半岛各国所瞩目，还通过这些国家西传，为东地中海沿岸各国所知。在这以前，古希腊虽然因为知道中国产丝绸，称中国为“赛里斯”（SERES）（丝之国），但对中国的真实情况并不了解。公元前五世纪，希腊史学家曾说：“赛里斯人（SERES）身高近6.1米，寿命超过200岁”。中国对他们来说简直是一个神话的世界。在张骞通西域以后，中国的真实情况陆续西传，显然促使这些国家产生同中国直接往来的愿望。据说在公元前一世纪中期，罗马帝国（即中国史书上的“大秦”）的恺撒大帝在一次祝捷仪式上，首次展出了一个将军奉献的丝绸织物，在场观看的人，都因这种从未见过的织物的绚丽多采，而惊骇得目瞪口呆。不久，丝绸就风靡罗马帝国。罗马帝国于汉桓帝延熹九年（公元166年）派遣使者自海路来到汉帝国的日南郡。这很可能是罗马帝国的商人冒充使者而来的，它反映了罗马帝国的商人想直接同中国进行贸易的愿望。而在这一时期，东南亚及印度洋沿岸许多国家和地区的海上贸易活动也相当活跃。《后汉书·西域传》记载说，安息和天竺都同“大秦”（罗马帝国）进行频繁的海上贸易往来，“大秦”获10倍之利。在东南亚，有的地区盛产锡，以锡同其他地区作物物交易，有的地区盛产金，以采金为业，并用所产黄金交换海商运来的粮食杂物。富饶的中国对这些有着海上贸易传统的国家，无疑也是有很大吸引力的。而在中国方面，在张骞通西域后，得知从四川另有一条可经“身毒”（印度）直通大夏的安全通道，汉武帝曾派张骞去寻找这条道路，但陆上道路皆因受阻于西南夷而未能如愿以偿。这就使得汉朝统治者产生利用当时的航海条件，开辟通往印度的