

百川汇南粤

海上丝绸之路对岭南文化的影响

丛书主编：白晓霞

 高校主题出版

GAOXIAO ZHUTI CHUBAN

2016年广东省重点出版物孵化扶持项目

百川汇南粤

海上丝绸之路对岭南文化的影响

海 外 贸 易 篇

沈高阳 蔺志强◎编著



中山大学出版社
SUN YAT-SEN UNIVERSITY PRESS



百川汇南粤

海上丝绸之路对岭南文化的影响

丛书主编：白晓霞

 高校主题出版
GAOXIAO ZHUTI CHUBAN

2016年广东省重点出版物孵化扶持项目



百川汇南粤

海上丝绸之路对岭南文化的影响

海 外 贸 易 篇

沈高阳 蔺志强◎编著



中山大学出版社
SUN YAT-SEN UNIVERSITY PRESS

· 广州 ·

版权所有 翻印必究

图书在版编目 (CIP) 数据

百川汇南粤：海上丝绸之路对岭南文化的影响·海外贸易篇/沈高阳，
蔺志强编著. —广州：中山大学出版社，2017. 12

(百川汇南粤：海上丝绸之路对岭南文化的影响丛书/白晓霞主编)

ISBN 978 - 7 - 306 - 06270 - 3

I. ①百… II. ①沈… ②蔺… III. ①海上运输—丝绸之路—影响—
地方文化—文化研究—广东 ②对外贸易—贸易史—研究—广东 IV. ①K203
②G127.65 ③F752.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 315609 号

出 版 人：徐 劲

策划编辑：吕肖剑 王延红

责任编辑：周明恩

封面设计：林绵华

责任校对：王延红

责任技编：何雅涛

出版发行：中山大学出版社

电 话：编辑部 020 - 84111946, 84113349, 84111997, 84110779

发行部 020 - 84111998, 84111981, 84111160

地 址：广州市新港西路 135 号

邮 编：510275 传 真：020 - 84036565

网 址：<http://www.zsup.com.cn> E-mail: zdcbs@mail.sysu.edu.cn

印 刷 者：广州家联印刷有限公司

规 格：787mm × 1092mm 1/16 11.25 印张 200 千字

版次印次：2017 年 12 月第 1 版 2017 年 12 月第 1 次印刷

定 价：48.00 元

如发现本书因印装质量影响阅读，请与出版社发行部联系调换

中西文明的交流与碰撞自古以来连绵不断，对世界文明产生了重要的影响。在漫长的岁月之中，中西方人民通过不同的方式进行相互交流与学习，其中一次跨越年代长、范围广且甚为重要的中西交流，就是著名的丝绸之路。

从汉代开始，中国人就开通了从广东到印度去的航道。宋代以后，随着南方的进一步开发和经济重心的南移，从广州、泉州、杭州等地出发，经今东南亚、斯里兰卡、印度等地，抵达红海、地中海和非洲东海岸。人们把这些海上贸易往来的各条航线，通称为“海上丝绸之路”。这个名称，最早由德国地理学家李希霍芬（Richthofen）1877年在《中国亲程旅行记》一书中提出。

海上丝绸之路跨越两千多年，中西方物质文明交流频繁兴盛，到元代，海上丝绸之路已经远远超越了商业的范畴，成为东西全方位交流的大动脉，是中国古代对外贸易和海上交通的重要通道。

岭南介于山海之间，北枕五岭，南临南海。南海则是海上丝绸之路的咽喉。特殊的地理区位，使岭南成为海上丝绸之路的始发地之一以及中国古代对外贸易的核心区域。

岭南与海上丝绸之路沿途各国的文化交流，从未间断，来自异域的文化养分，与岭南本土文化交织碰撞，中原文化以及各地文化对其浸润影响，形成了独具特色的岭南文化。海洋性、兼容性以及开放性成为岭南文化的特性。

文化的交流是双向的。中国奉献给西方世界以精美实用的丝绸，欧亚各国人民也同样回报了中国。通过海上丝绸之路，西域的苜蓿、葡萄与乐舞、

杂技，罗马的玻璃器，西亚、中亚的音乐、舞蹈、饮食、服饰等传入中国。

广州及岭南地区是外来佛法东渐的第一站，是外来宗教经海路的“西来初地”，多种宗教文化融汇于此，对岭南文化和社会产生深远的影响。海上丝绸之路独特的地理流动所带来的宗教与文化的冲撞与融合，为早期岭南文化艺术的发展提供了得天独厚的历史机遇。19 世纪末叶以来，岭南地区的经济发展更是推动了文化的兴盛，建筑、艺术、宗教、戏剧、音乐、文学、绘画、工艺、饮食、园林、风俗等各个领域，贯穿着开放、兼容的观念。如广东的骑楼，早已跳出建筑学的范畴，成为东西文化交流史上的一个经典符号。

伴随着近代西方科学文化知识的传入，广东成为中国近代工业和革命的策源地。同时，在广州、澳门等地聚集的形形色色的商人、传教士、旅行家等，通过书信向国内介绍“中国印象”，将中国经典古籍翻译介绍至西方，推动了欧美的汉学研究，为西方了解中国打开了一扇窗。

岭南在海上丝绸之路文化交流的天时与地利，沟通东方与西方，融汇中学与西学，可谓得风气之先。中西交流不断为岭南文化注入新鲜血液，为岭南、为广东的发展注入了活力，形成了开放兼容、敢于冒险、富于创新等文化精神，在中国地域文化中独树一帜，又将这些文化精神辐射到全国。

近代以来，岭南的商帮在与西方的商贸往来中，促进了洋务人才的成长，为近代中国培养了大批洋务人才，岭南成为洋务运动的发祥地之一，开启了古老中国的近代化序幕。近代民主革命风起云涌，岭南人中之翘楚如康有为、梁启超及孙中山，执改良与革命之牛耳，推翻封建帝制，建立了亚洲第一个共和国。

进入 20 世纪，海洋文明浸润的岭南，再次领潮争先，成为改革开放的先行地，创造了一系列经济奇迹，并且孕育了改革开放时代的文化精神。广交会，也已成为海上丝绸之路新的里程碑。

海上丝绸之路从最初的商业交往通道，发展成为政治、文化、军事、科技和艺术等方面交流的渠道，更是一座连接东西方文明的友谊桥梁，把世界上众多国家和地区紧密联系在一起，促进了各国间的友好交往。

2013 年 10 月 3 日，国家主席习近平在印度尼西亚国会发表重要演讲时明确提出，中国致力于加强同东盟国家的互联互通建设，愿同东盟国家发展好海洋合作伙伴关系，共同建设 21 世纪“海上丝绸之路”。而 21 世纪海上

丝绸之路将给中国、给世界带来什么样的成就与辉煌，万众瞩目，万众期待！

此为我们出版《百川汇南粤——海上丝绸之路对岭南文化的影响》之主旨也。

白晓霞

2017 年 10 月于广州天河

目录

CONTENTS

第一章 秦汉、六朝时期南海丝路航线与贸易的 发源与初步发展	1
第一节 秦汉时期的南海航线与“汉使航程”	4
一、秦汉时期的海上航运	4
二、秦汉时期的徐闻、合浦港	6
三、有关西汉“汉使航程”的航路考证	8
四、东汉时期的航路变化	13
第二节 三国时期与六朝时期南海航路的进一步发展	18
一、三国时期与六朝时期航路的发展与扶南的兴起	18
二、通过海上丝绸之路向南洋进发的僧侣	23
三、六朝时期广东、福建在对外贸易中地位的提升	25
四、结论	27
第二章 隋唐时期南海丝路航线、对外贸易与 对外文化交流的进一步发展	29
第三章 宋元时期的南海丝路海上贸易及岭南地区 与西方之间的互动	39
第一节 宋代的海上航运与海上丝绸之路航运 网络的发展	42
第二节 元朝海上贸易发展的时代性特征与来华 旅行家	49



第三节 宋元时期岭南与广州的对外贸易发展状况	53
第四章 明清时期岭南地区的对外贸易情况与 明清十三行的盛衰	59
第一节 西欧国家影响下的明清“贡舶贸易”与 “商舶贸易”	62
第二节 明代开海贸易与西方各国的对华贸易、 文化传入	67
第三节 十三行的兴盛与“公行制度”的沿革	72
第四节 广州商人生态、中英贸易与十三行的衰落	77
第五章 经由海上丝路的移民活动与海外华商、 广府商人群体的形成	83
第六章 经由海上丝绸之路外销货物的贸易 发展历程	97
第一节 丝绸	98
第二节 陶瓷	117
第三节 茶叶	127
第七章 海上丝绸之路与中国航海技术、航海 事业的演进过程	131
参考文献	154

第一章

秦汉、六朝时期南海丝路 航线与贸易的发源与初步发展



众所周知，历史上的四大文明古国，都发源于水量较为充沛的江河流域。最早的中西交通，以及相互间交流、往来的活动，可追溯的年代都相当久远。诸多考古发现，都证明了内陆与沿海之间、高山与河谷之间乃至文明与文明之间的物质文化交流的存在及其所发生的年代距今较为久远。“海上丝绸之路”的发源，一直是学界的一个争议性话题。我们不可能仅凭航海活动或海缘性物质交往活动的存在就妄下判断，称“海上丝绸之路”已经形成。一条航路的形成，首先，航路本身应具有一定程度的稳定性，其次，航海者对于航路上的地理、水文、气候条件因素，应皆有一个较为深刻且系统的认知。同时，经由航路本身的贸易、朝贡活动亦应初显常态化。因此，“海上丝绸之路”的确切形成时间，须从出土文物的种类以及史书中对航海活动记载的详细程度来加以判断与考证。例如，公元前4世纪，希腊陶壶“迪奥索斯与彭贝”上的图案，已画有穿着疑似丝绸长衫的女子。^① 丝绸制品跨越仅6个时区运抵欧洲大陆，不应被看作与其他出土文物一样是“偶然性”“弥散性”行为。当时，丝绸制品已具备相当的商品属性，对这样一种脆弱、轻薄的纺织品的运输，不太可能是一种顺带性行为。这样的图画被印制在陶壶表面，所代表的意义更是远超个别事件的层次。当时，在贵族阶层中，丝绸制品已比较常见。我们可以初步猜测，早在先秦时代，自中国经由中亚及至南欧的“海上丝绸之路”的雏形便已存在。

秦汉以前，岭南地区一直是百越聚居之所。自秦朝统一岭南以后，南岭便成为人员派遣、政令上行下达、物资运输的必经之地。南岭交通的畅通，有助于岭南地区经济社会的稳定发展，以及大一统的国家政治架构的稳定。可以说，秦汉时期，是南岭交通贯通与发展的关键性时期。牂牁道、桂阳道、东江道等南下通路相继形成，成为内外交通、商贸活动的主干交通生命线。时至汉代，陆上交通线路与诸如灵渠道、临贺道等水陆交通线路的相互汇通，更加深了岭南地区与内陆地区之间的联系。秦汉南岭交通的开辟，对“海上丝绸之路”的形成起到了极大的推动作用。徐闻、合浦是两汉外贸的始发港。魏晋南北朝时，广州是南海丝路海上贸易的重要始发港口。广州处

^① 参见陈亮《浅谈我国先秦的丝绸及其西运》，《宝鸡文理学院学报》（社会科学版）1990年第2期，第66-69页。

于东江、西江、北江三江的交汇处，是南迁人口的聚居地。另外，广州向来远离战乱，并且随着交州分置于广州之外，以及南海其他港口的逐步衰落，广州成了对外贸易中心港口。

另外，随着叶调、扶南等东南亚地区海上贸易交通枢纽国的立国与中心化，整个秦汉、六朝时期的海上丝绸之路呈现出逐步成型与系统化的发展趋势，并为隋唐时期经由海上丝绸之路的海外贸易的繁荣奠定了坚实的基础。

第一节 秦汉时期的 南海航线与“汉使航程”

一、秦汉时期的海上航运

“伴随着农业生产技术的提升，农耕文明的优势充分彰显。其泽被范围，逐渐突破了中国大陆，向着与中国仅隔一衣带水的日本列岛蔓延。”^① 随着秦朝统一中国的步伐，中原人民开始大举向东南沿海移民，而原先在东部居住的人们，便开始进一步向东迁徙，到达海外。因而，自秦朝开始，就已经有了沿海上航路向朝鲜半岛与日本列岛移民的移民浪潮。这一时代又称为“弥生时代”。而这也从侧面促进了华夏中原文化向海岛地区传播的趋势。

秦灭南越、东越之后，岭南地区在中国历史上首次并为政治版图上的一部分。至秦朝末年，天下大乱，百越族又重新获得机会独立、建国。到汉武帝时，汉朝再次灭两越，越文化与汉文化实现了广泛而深刻的融合。随即，汉朝便开辟了自中国到南亚的贸易航路。^②

《三国志》中云：“赵佗起番禺，怀服百越之君，珠官之南是也。汉武帝诛吕嘉，开九郡，设交趾刺史以镇监之。”^③ 秦朝末年，秦旧将赵佗起兵造反，兼并了桂林郡和象郡，在岭南地区建立了南越国。赵佗成为“南越武王”。《太平寰宇记》中曾提及交趾原本是雒越所居住的地方，后来蜀国为秦国所灭，于是雒越人被迫在蜀国王子蜀泮的率领下南下迁徙。蜀国击败结有世仇的文郎国后，蜀泮自立为安阳王。赵佗也是在击败安阳王后，方彻底控制岭南地区。西汉元鼎六年（前111），汉武帝灭南越国，设立交趾、九真、日南、珠崖、儋耳、南海、苍梧、郁林、合浦九个郡。其中的合浦郡实

① 赵越云、郭风平、李文丽《先秦—秦汉时期中国农业移民对日本列岛的影响》，《农业考古》2013年第4期，第272-276页。

② 参见李全明《从水下考古发现看中国古代海上丝绸之路的发展》，《海洋文化与福建发展》学术会议论文集，2011年，第7页。

③ 《三国志》卷五十三《张严程阚薛传第八》。

际上是赵佗统治期间设置的。前文所引“珠官之南”指的就是岭南地区南部，显然涵盖了合浦。故西汉时辟自合浦、日南（今越南中部），通往南洋的海上航路，其起源应可追溯到南越国时期。《汉代海上丝绸之路出土金珠饰品的考古研究》一文提到，南海沿岸汉墓中出土了有异域风格的金珠饰品，有舶来品的可能性，但也可能产自合浦等沿海港口。如果可以证明其来自海外，那么它便可以作为“海上丝绸之路”贸易活动于历史上存在的有力证据。^①

20世纪70年代于广州市中山四路发现了秦汉时期的造船厂遗址。学界对此处是否有造船能力，是否在历史上真正用来造船等问题，存在着诸多争议。^②但无论如何，笔者认为其出土及其于历史上的存在，仍能较为有力地说明当时的番禺已是重要的海港。而南越国宫殿遗址就坐落于造船厂的旁边，也暗示了航海对南越国而言的重要意义。广州南越王墓出土的诸多来自海外的物件，包括乳香、非洲象牙、焊珠金花泡、熏香炉等，都证明了广州是岭南的海外贸易中心。

汉朝初年，东越与南越之间已建立起较为稳固的海上往来。《史记·东越列传》记载道：“至元鼎五年，南越反，东越王馀善上书，请以卒八千人从楼船将军击吕嘉等。兵至揭扬，以海风波为解，不行，持两端，阴使南越。及汉破番禺，不至。”^③从引文中看出，显然自东越到南越的航线已相对固定，且时人已积累了有关该航线的航海经验。《水经注》记载道：“员水又东南一千五百里，入南海。东历揭阳县，王莽之南海亭，而注于海也。”^④据此可知揭阳县在员水（韩江）入海处，故此方为“揭扬”之所在，而非今广东省揭阳市。古揭阳县位于韩江三角洲的西溪、东溪沙垌泻湖平原区和中部低地平原区的交界处，地势较高，不容易受到海上自然灾害的波及，同时又便于利用山林间物产。揭阳县城没有深入内陆的原因在于当时越人势力强大，而龟山乃是进可攻、退可守的盘踞之地。揭阳县城其实是汉朝在东南沿海聚落链的一个重要环节。这些所谓的聚落，基本只管辖沿海的局部地区，并通过海路与周边地区产生往来。秦朝在统一六国后于闽中郡设置了一

① 参见陈洪波《汉代海上丝绸之路出土金珠饰品的考古研究》，《广西师范大学学报》（哲学社会科学版）2012年第1期，第133-137页。

② 参见陈华堂《论“广州秦代造船工场遗址”的地貌》，《热带地理》2001年第4期，第384-386页。

③ 《史记》卷一百一十四《东越列传》。

④ [北魏]酈道元《水经注》卷三十七《淹水、叶榆水、夷水、油水、澧水、沅水、浪水》。

个冶县。汉代在东越设置了回浦县（今台州市椒江区的章安镇）。而珠江口以东的粤东沿海，则只有一个揭阳县。^① 汉代从甬江口到珠江口之间的中国东南地区基本只有这三个县，而此三县之间通过海路互相联结。^② 《三国志》中曾记载许靖自会稽郡出发的一路行程。

……便与袁沛、邓子孝等浮涉沧海，南至交州。经历东瓯、闽、越之国，行经万里，不见汉地，漂薄风波，绝粮茹草，饥殍荐臻，死者大半。既济南海……^③

许靖所经过的回浦、冶、揭阳三个县所管辖的地域范围都非常狭窄，在汉朝征服东越、南越之前，实际上由越人的酋长掌控，汉朝的监管一般难以涉足。东汉建初年间，郑弘奉命兴建零陵、桂阳至长安的峤道，以行交趾各郡进贡之方便，这以前，我国与交趾以及南洋其他国家之间的交通往来，大抵是依赖海路的。《后汉书》卷三十三《郑弘列传》中记载道：

建初八年，（弘）代郑众为大司农。旧交趾七郡贡献转运，皆从东冶（今福州）泛海而至，风波艰阻，沉溺相系。弘奏开零陵、桂阳峤道，于是夷通，至今遂为常路。

二、秦汉时期的徐闻、合浦港

中国东南沿海与南洋国家和地区之间对海上交通的依赖，一直持续到东汉建初八年（83）。此后，中原与交趾之间的互通方式，方才由海路改为陆路。而业已建立的海上航路，则开始被用来进行与南洋之间的民间海上贸易。随着海上贸易活动的初步形成，秦汉时期的南海航线，也开始向更远的地方延伸。其所能覆盖的位置包括东南亚马六甲海峡，以及南亚等地区。对中国至印度航路细节的记载最为完备、经典的，当属《汉书·地理志》。

① 有关揭阳县具体位置的考证与东越、南越之间海上往来的文献记载，本书详细参考了周运中著，王日根主编《中国南洋古代交通史》，厦门大学出版社2015年版，第69页。

② 参见黄启臣《海上丝路与广东古港》，中国评论学术出版社2006年版，第126-129页。

③ 《三国志》卷三十八《许糜孙简伊秦传第八》。

自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国；又船行可二十余日，有谿离国；步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠崖相类。其州广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见。有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧流离、奇石异物，赍黄金杂缯而往。所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送致之。亦利交易，剽杀人。又苦逢风波溺死，不者数年来还。大珠至国二寸以下。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南，有已程不国，汉之译使自此还矣。^①

上述文本显示了西汉的海上丝绸之路实则起于合浦郡。当时合浦郡有5个县，其中4个都沿海，该郡的主要职能应该就是海外贸易了。郡中行使如是职能的县包括高凉县（今广东阳江市）、徐闻县、朱卢县（今陆川、廉江一带）。依照上文史料，程爱勤的《西汉时期南海中西航线之我见》一文，基本梳理出了西汉南海航线的大致轮廓。^②另，《后汉书·孟尝列传》中曾记载：

（尝）迁合浦太守。郡不产谷实，而海出珠宝，与交阯比境，常通商贩，贸籩粮食。先时宰守并多贪秽，诡人采求，不知纪极，珠遂渐徙于交郡界。^③

合浦郡实际上也有不少田地，但此郡最初建立的产业基础，并不是岭南地区的农业，而是沿海的采珠业。此处的百姓主要靠采来的珍珠换取稻米来维持生计。这里的珍稀物产，也成为其发展海外贸易的先决条件。“……与应募者俱入海市明珠、璧流离，奇石异物，赍黄金杂缯而往。所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送致之。亦利交易。”从中可见，产自南越地区的珍珠等奇珍异宝的货物，不仅销往江淮地区，还远销海外。汉代与海外的贸易交往自日南障塞、徐闻、合浦出海。

① 《汉书·地理志下》。

② 参见程爱勤《西汉时期南海中西航线之我见》，《社会科学战线》1994年第6期，第142-150页。

③ 《后汉书》卷七十六《孟尝列传》。

徐闻县坐落于合浦港与番禺港之间。“汉代徐闻县的战略地位非常重要。徐闻县位于雷州半岛的南端，扼琼州海峡之咽喉，不仅是汉朝控制海南岛和越南等地的军事战略要地，而且是汉朝管理海外贸易的重要港口。”^① 随着汉朝统治势力撤出海南岛，这里的战略地位显得越发重要。不过，徐闻县的东部海域相对危险，其较为恶劣的自然条件，在一定程度上限制了徐闻港的发展。南宋吴自牧的《梦粱录》中记载道：“自古舟人云：‘去怕七洲，回怕昆仑’。”另外，《岭外代答》中云：“海南四郡之西南，其大海曰交趾洋。中有三合流……南舶往来，必冲三流之中，得风一息，可济。苟入险无风，舟不可出，必瓦解于三流之中。”“自广州而西，其海难行；自钦廉而西，则尤为难行。”徐闻县东部的调黎一带是全日潮、半日潮的交汇点，即使到了唐代，海上贸易的船只都会绕行，或者选择自雷州陆路到广州。正因为如此，北宋开宝年间，废置了徐闻县。总之，相比徐闻县而言，合浦港无论是在交通条件上、军事地位上还是在海港的天然条件上，都更胜一筹。^②

然而，徐闻县与合浦郡绝不是特例。它们独特的发展模式，与所处的地理环境及与中原地区之间所形成的特殊关系是分不开的。汉代在今越南与海南岛地区设置的郡，其中大多数都是具备海洋性质的。这与中原所设郡的特征与职能可谓截然不同。上述郡一般依托狭长的沿海平原而立，其主要管辖的对象，是沿海地区以海上贸易、捕鱼为生的海洋居民，郡与郡之间主要通过海上航路实现互通。因而，由于当时内陆交通的相对闭塞，这些郡只能通过海路与中原王朝进行联系。它们主要的贸易职能并不是收取农产品，而是热带海产品的有偿收纳，其中便包括了珍珠、珊瑚、贝壳制品等。西汉年间，朝廷在越南，仅最北部的交趾设有内陆县，其余均为沿海县。^③ 这样的情况一直持续到魏晋南北朝时期。

三、有关西汉“汉使航程”的航路考证

从前文所提到的《汉书·地理志》对汉使航程的记载中，我们可以清晰地了解到，早在汉代，我国与南洋各国之间已开始借由“海上丝绸之路”作

① 李勃《汉元帝罢珠崖郡后海南岛之归属考》，《中国边疆史地研究》2009年第1期，第117-126页。

② 参见邓家倍《合浦与徐闻在海上丝路始发港地位与作用比较研究》，《中国地方志》2005年第10期，第55-59页。

③ 参见周运中著，王日根主编《中国南洋古代交通史》，厦门大学出版社2015年版，第74页。

为交通途径，互派使者。汉武帝时，黄支国便已经遣派使者觐见。汉朝派使者至黄支国则发生在汉朝灭南越国之后。这也从侧面说明此航路的开辟时间之早。如前文所述，汉代的南海航路、海上贸易往来等业已成型的系统，很大程度上是以旧南越国为基础的。也正是西汉年间，公元前161年，杜多伽摩尼王统一了锡兰（今斯里兰卡）。此后二十余年，也就是度多格摩尼王在位的这段时间里，锡兰的建设与发展非常迅速，故此阶段锡兰的海外贸易亦应有长足的发展。除此之外，亚历山大帝国瓦解之后，北非托勒密帝国与西亚塞琉古帝国在海上贸易上产生了竞争。托勒密帝国开始开辟向东的海上航线与贸易。南越国时期也正处于上述两位国王在位之时。故中国与锡兰、托勒密王国之间的贸易航线很可能正开辟于此时。另外，《厄立特里亚海航行记》中曾提及，蛮夷商船常通过转送交易的方式来实现贸易，说明中国到南亚的航路其实颇不便利，其间还可能由各中转港口之间数条航线彼此接续而成。若遇到地理条件更迭，或者自然灾害影响，航路的具体轨迹还可能因时、因地制宜。^①

中国航海史学者在讨论《汉书·地理志》中所记载的这段航线时，会与魏晋南北朝时期的航海文献相对应。^②《太清金液神丹经》收入了《道藏》，其中述及了南海丝路雏形海图的大致轮廓。

象林（越南中部），今日南县也。昔马援为汉开南境，立象林县，过日南四五百里，立两铜柱，为汉南界。后汉衰微，外夷内侵，没取象林国铜柱，所在海边，在林邑南，可三百里，今则别为西图国，国至多丹砂如土。出日南寿灵浦，由海正南行，故背辰星，而向箕星也。昼夜不住十余日，乃到扶南。扶南（越南南部、柬埔寨），在林邑西南三千余里。自立为王，诸属国皆君。长王号炮到大国，次王者号为鄙叹小国，君长及王之左右大臣，皆号为昆仑也。扶南地多朱砂珍石，从扶南北至林邑三千里，其地丰饶，多朱丹、硫黄，典逊在扶南南四去五千里，本别为国。扶南先王范昙有勇略讨服之，今属扶南，其地土出铁。其南又有都昆、比嵩、句稚诸国，范昙时皆跨讨服，故曰名函典逊。典逊去日南二万里，扶南去林邑似不过三千七八百里也。何以知之，船舶发寿灵浦口，调风昼夜不解帆十五日，乃到典逊。一日一夕，帆行二千

① 参见周运中著，王日根主编《中国南洋古代交通史》，厦门大学出版社2015年版，第75页。

② 参见赵焕庭《番禺是华南海上丝路最早的始发港——对〈关于中国古代“海上丝绸之路”最早始发港研究述评〉的意见》，《地理科学》2006年第1期，第118-127页。