

谁持彩练 海上丝路

黄日涵 © 编著



中共中央对外联络部原副部长 **于洪君**

华侨大学校长 **贾益民** 教授

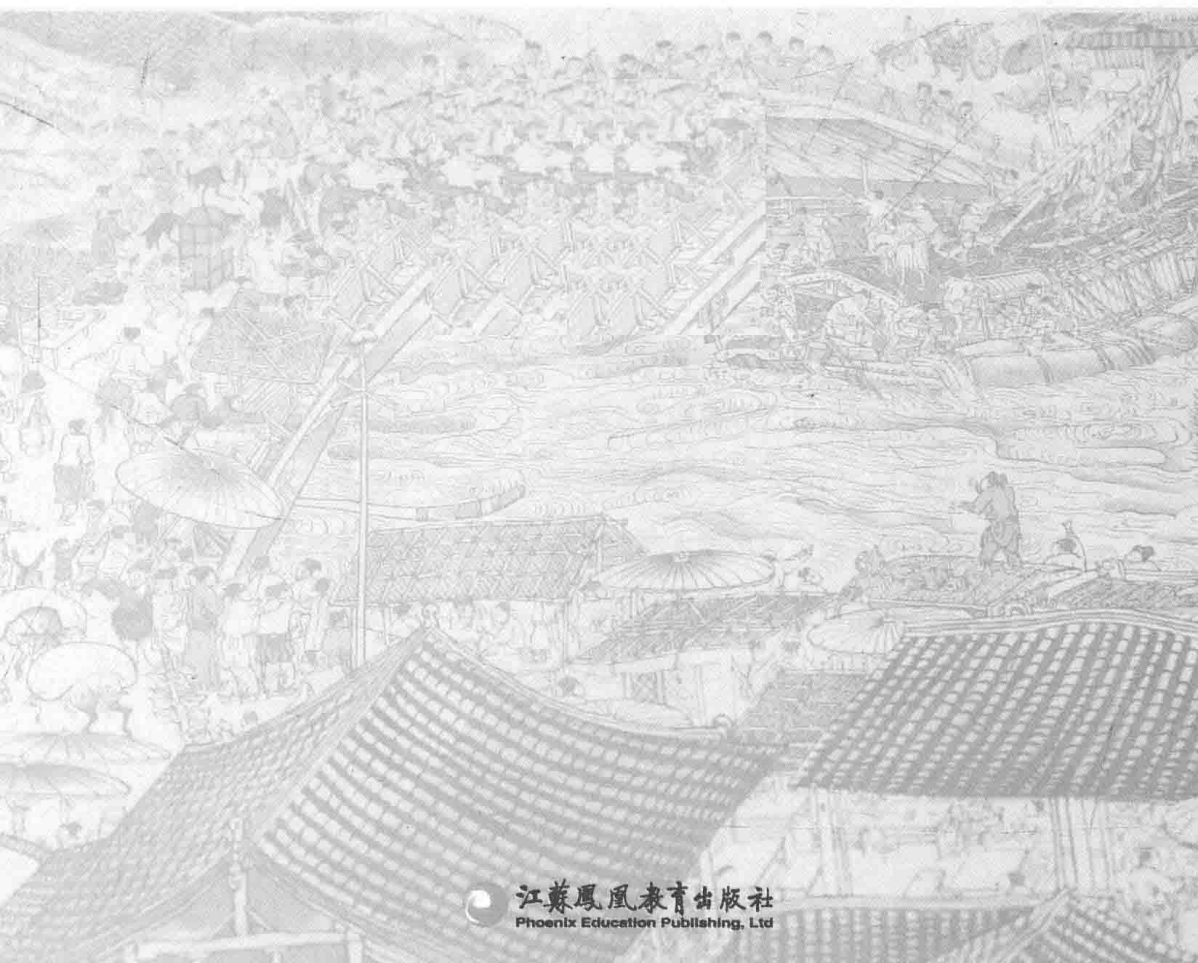
中共中央党校 **赵磊** 教授

中国人民大学重阳金融研究院执行院长 **王文**

一致
推荐

谁持彩练 海上丝路

黄日涵 ◎ 编著



书 名 谁持彩练:海上丝路
主 编 黄日涵
责任编辑 韩宇新
出版发行 凤凰出版传媒股份有限公司
江苏凤凰教育出版社(南京市湖南路1号A楼 邮编 210009)
苏教网址 <http://www.1088.com.cn>
照 排 南京紫藤制版印务中心
印 刷 镇江中山印务有限公司(电话 0511-86917816 86917818)
厂 址 丹阳市朝阳路1-3号
开 本 787毫米×1092毫米 1/16
印 张 13
版 次 2016年1月第1版 2016年1月第1次印刷
书 号 ISBN 978-7-5499-5516-9
定 价 35.00元
网店地址 <http://jsfhjycbs.tmall.com>
新浪微博 <http://e.weibo.com/jsfhjy>
邮购电话 025-85406265, 85400774 短信 02585420909
盗版举报 025-83658579

苏教版图书若有印装错误可向承印厂调换

提供盗版线索者给予重奖

重提海上丝绸之路

2013年9月，习近平主席在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表重要演讲时提出了“一带一路”的建设倡议，“一带”即为了加强政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通而建设的“丝绸之路经济带”；而“一路”即为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而建设的“21世纪海上丝绸之路”。

2014年，李克强总理在政府工作报告中也提出要抓紧规划建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的倡议。“一带一路”成为国内外最受关注的经济话题，有着古老历史的“海上丝绸之路”随即成为人们关注的焦点。

“海上丝绸之路”，是相对陆上丝绸之路命名的，指古代中国与世界其他国家之间进行贸易和文化交往的海上交通路线，是已知的最为古老的海上航线。中国自古生产丝绸，养蚕缫丝和织绸技术高超。不管是陆上对外贸易还是海上对外贸易，丝绸都是主要的大宗出口货物，因此这条海上通道被命名为“海上丝绸之路”。到了宋元以后，随着海上丝绸之路的空前繁荣，瓷器、茶叶、白银等也成为大宗的出口货物，因此人们也把这条

通道称为“海上陶瓷之路”“茶叶之路”“白银之路”等。外国商人输入中国国内的货物中，历来都是以香料为主，所以海上丝绸之路同时也被称做“海上香料之路”。

海上丝绸之路虽然偏重货物往来和贸易，但随着它所带来的对外交往的不断发展，人口流动也比较频繁。箕子东渡和徐福东渡可以说是中国人海外定居的开端。随着海上丝绸之路的繁荣昌盛，尤其是自唐朝以后，更多的中国人到世界各地定居、结婚和繁衍，成为海外华侨的祖先。他们不仅带去了中原先进的文明，而且对当地工农业的发展、商业的繁荣和城市的建设也作出了很大贡献。

根据出使方向的不同，海上丝绸之路分为东海起航线和南海起航线两条。东海起航线即以山东半岛为主，从中国沿海向东航行，到达朝鲜半岛和日本列岛，这条航线又被称为东方海上丝绸之路，简称“东海丝路”。东海丝路是中国最古老的海上航线，早在周武王灭纣时，箕子从山东渤海出发，到达朝鲜（书中均指朝鲜半岛），将中国的养蚕、缫丝等技术带到朝鲜，成为东海丝绸之路的先驱。

南海航线即以南海为中心，以广州为主要起点，向西航行到达东南亚、南亚、欧洲和非洲等国家，所以又被称为南海丝绸之路，简称“南海丝路”。南海丝绸之路是海上丝绸之路的主线，具体路线是从广东、福建沿海港口出发，经中国南海、波斯湾、红海，到达非洲和西方各国。南海丝路主要形成于汉武帝时期，到唐宋时期成为对外贸易和文化交流的主要通道，也成为当时世界上最长的远洋航线。南海丝绸之路把东南亚、南亚、非洲和欧洲联系在一起，成为名副其实的世界大动脉，千百年来产生了深远的影响，在世界经济文化交流史中，占据了非常重要的位置，也是“21世纪海上丝绸之路”的重点规划航线。

2015年3月28日，国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推

动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，指出“21世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲；从中国沿海港口过南海到南太平洋”。

海上丝绸之路的形成和发展经历了漫长的岁月。早在航行工具还比较简陋的先秦时代，人们就开始漂洋过海到达朝鲜等地。秦汉时期，随着造船技术的不断发展，以及统治者的努力开拓，海上贸易逐渐变得频繁，南海丝绸之路粗具规模。这时候的南海丝绸之路还主要以印度为中转站，各国的货物在这里集散，贸易对象主要有象牙、玳瑁、珍珠、宝石等。中国的养蚕、缫丝、织绸技术等也是经由这里传到世界其他国家。

隋唐时期，生产力空前发达，尤其是唐朝成为世界性强国后，海上丝绸之路超越陆上丝绸之路，成为中国对外贸易的主要通道。这一时期，南海丝绸之路成为世界上最长的远洋航线，东海丝绸之路也空前繁荣，从中国沿海到日本的航线多达四五条。海上丝绸之路成为世界上最为繁忙的海上交通线。

宋元时期，中国出现了世界性的贸易大港口，中国的丝绸、瓷器、茶叶等不断地经由这些大港口运往国外。明朝初期，海上丝绸之路达到顶峰。郑和下西洋的壮举成为海上丝绸之路的辉煌一笔。自此，中国的贸易向着大型化、多元化、世界化发展。

此后的明清政府却开始实行严厉的海禁政策。明政府“不许片帆入口”，原本繁荣昌盛的海上丝绸之路开始不再顺畅，海外贸易急剧衰弱。中国的海外贸易在开海和禁海的政策中徘徊前进。清政府的闭关锁国彻底改写了海上丝绸之路曾经的辉煌。

此时的西方正迎来自己的大航海时代，他们四处扩建殖民地，划分势力范围，积极开展贸易往来，发展经济。渐渐地，由中国人开辟的海上丝绸之路的贸易主动权被前来叩动中国大门的西方国家取代。充满荣光和

骄傲的古老“彩练”把持到了欧洲人手中。

鸦片战争开始后，海上贸易航线被枪炮打断，和平友好的通商之旅成为血雨腥风的侵略之旅。自此，中国主权遭践踏，领土被分割，自由的港口贸易成为被迫的商埠交易，天朝大国的千年旧梦被无情摔碎。这条自中国东南沿海，穿过南中国海，进入印度洋、波斯湾，远及东非、欧洲，四通八达的海上交通线最终成为侵略者们的便捷通道，海上丝绸之路终于在血泪和耻辱中走向没落。

本书从远古时期的海上探索开始，结合中国古代造船史、航海技术、统治者的外交政策等，向人们展现了海上丝绸之路从萌芽、形成，到发展、繁荣，以及最终没落的历史。海上丝绸之路的发展史，也是一部航海史、造船史、对外贸易交流史、文明传播史，它的兴衰之间，可以让我们看到商业交往对国家政策的推动，国家政策对商业交往乃至整个国家的影响，以及掌握海洋主动权的重要性。

重“走”海上丝绸之路，能让我们再次看到古代中国劳动人民的勤劳和智慧，看到中华文明的先进和繁荣，看到中国人民的友好和包容，对当前国家正在大力推动建设的“21世纪海上丝绸之路”有着重要的参考意义，对加强中国与东亚、东南亚、南亚以及非洲、欧洲和拉美等国家的友好交往提供重要历史依据。



图书在版编目 (C I P) 数据

谁持彩练：海上丝路 / 黄日涵主编. -- 南京：江苏
凤凰教育出版社，2016.1

ISBN 978-7-5499-5516-9

I. ①谁… II. ①黄… III. ①丝绸之路—海上运输—
历史—中国 IV. ①K203

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第262668号

目录

序 重提海上丝绸之路 / 001

第一章 最初的海上探索

1. 远古时期的简陋尝试 / 003
2. 帆船的出现 / 007
3. 箕子朝鲜之行 / 010
4. 东方海上丝绸之路 / 013
5. 南海航线的开辟 / 017

第二章 航海路线的成熟

1. 秦始皇四度巡海 / 023
2. 徐福东渡 / 028
3. 先进的造船业和航海技术 / 034

4.两大帝国的海上对接 / 037

第三章 海上航线的拓展

1.江东子弟多才俊 / 045

2.曹魏与日本的关系 / 051

3.渡海取经第一人——法显 / 054

4.第一大海港——广州 / 059

5.南海丝绸之路的发展 / 063

第四章 超越陆上丝绸之路

1.南海神庙的传说 / 071

2.独步世界的航海术 / 075

3.空前繁荣的东亚航线 / 079

4.鉴真东渡传经 / 083

5.第一远洋航线 / 089

第五章 大航海时代的到来

1.印度洋上的丝绸之路 / 095

2.“宋朝制造”雄霸世界 / 101

3.东西洋航线的空前繁荣 / 106

4.丰富多彩的元代航海业 / 110

5.海道运粮 / 116

6.东西方的“马可·波罗” / 121

第六章 最后的霞光

1. 郑和下西洋 / 131
2. 航海壮举的消失 / 139
3. 太平洋丝绸之路 / 143
4. 环球贸易中心 / 148
5. 中西文化大碰撞 / 152

第七章 被奴役的大海

1. 禁海与开海 / 159
2. 落日余晖 / 162
3. 丝绸之路的终结 / 170

第八章 历代华侨华人对海上丝绸之路的贡献

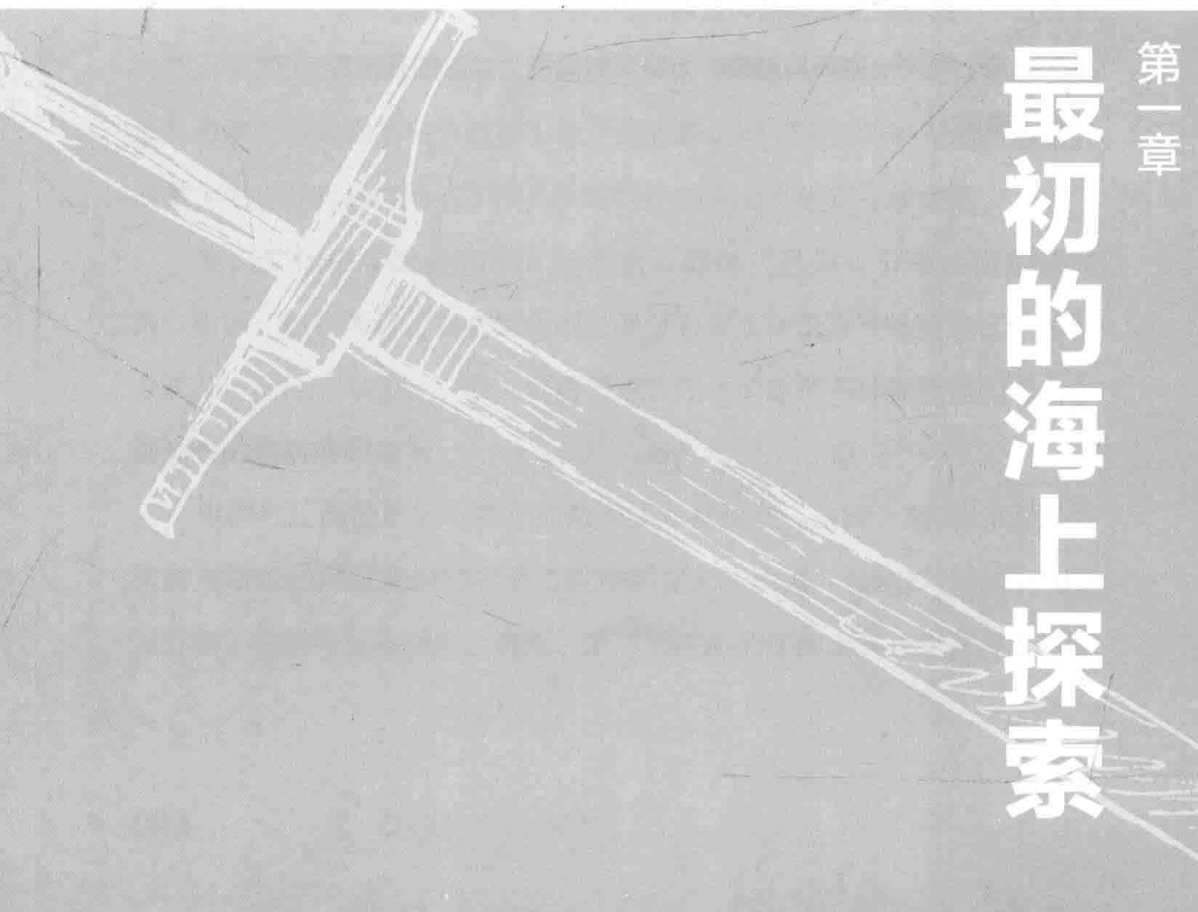
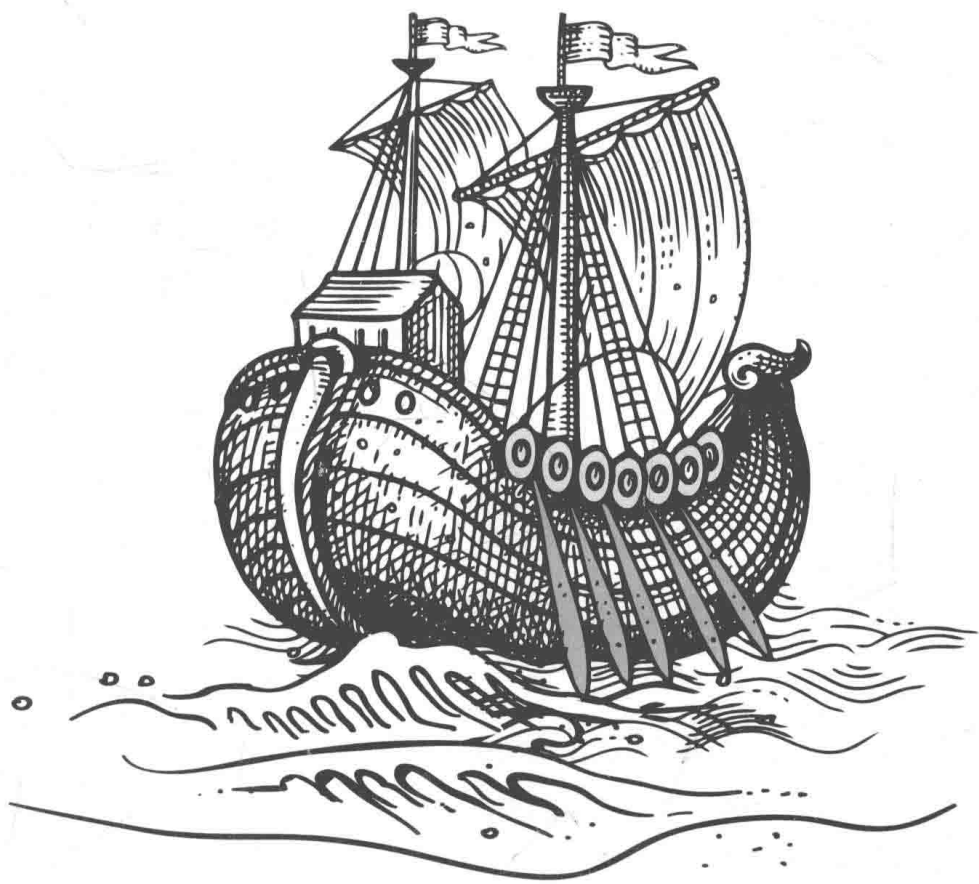
1. 泉州华侨 / 177
2. 客家华侨 / 179
3. 华工、华侨对拉丁美洲开发的贡献 / 183
4. 东南亚华侨对两地发展所作的贡献 / 187

后记 21世纪海上丝绸之路与中国梦 / 189

参考文献 / 194

第一章

最初的海上探索



中国漫长的海岸线给沿海的祖先们提供了先天的自然地理条件。远古时期，他们就利用简陋的航行工具，不断探索着神秘的海洋。

到春秋战国时期，在沿海的齐国和吴越等国的探索下，海上丝绸之路粗具规模，为秦汉时期海上丝路的开拓奠定了基础。



1. 远古时期的简陋尝试

我国古代文明的起源，与大海密不可分。近代考古发现，生活在距今1.1万年至7500年前的祖先们，都是沿河傍海而居的。如北京的山顶洞人、山东的大汶口人、浙江的河姆渡人等，从他们的遗址中人们发现了海贝、海螺壳等装饰品和海鱼骨头等。这些都证明了我们的祖先最初都是以渔猎为生，并且最终形成了颇具航海特色的龙山文化和百越文化。

龙山文化距今约4000年，处于新石器时代晚期，分布在山东、河南、山西、陕西等省。百越文化则主要分布于东南沿海及岭南地区，包括今江苏、浙江、福建、广东、台湾等地。先天的地理条件促使他们成为中国远古时期航海的先驱。

中国有辽阔的水域、绵长的海岸线。据统计，中国大陆有1.8万多公里的海岸线，同时有6000多个岛屿环列在大陆周围，岛屿岸线总长约1.4万公里，它们绵延在渤海、黄海、东海、南海的辽阔水域。东部与太平洋

紧紧相连，南部有印度洋围绕。河流数千条，仅流域面积大于100平方公里的就约有5800条，总长度达42万公里。这些河流中，大部分是外流河，约占全部江河流域总面积的64%。此外，还有2000多个大小湖泊以及中国沿海典型的季风气候特征。这些优越的航海条件，都为祖先们进行最初的航海事业提供了基础。

龙山文化分布多靠近渤海和黄海，早期的海上活动从山东半岛出发，漂过黄海和渤海，到达辽东半岛、朝鲜和日本等，甚至到了太平洋东岸和北美阿拉斯加等地。近代考古在这些地方都发现了具有龙山文化特色的石棚墓葬，有孔的石斧、石刀和黑质陶器等。而百越文化的先民们足迹也遍布太平洋沿海各地，在菲律宾、苏拉威西、北婆罗洲、夏威夷和南美洲的厄瓜多尔等13个地区都曾发现过百越先民们的足迹。

先民们之所以能在当时生产力水平极为低下的情况下远航海洋各地，与海上交通工具的发展和天文海文知识的掌握密不可分。

在远古时期，我们辛勤的劳动人民就一边探索海洋，一边研究和发明各种各样的水上航行工具。由于原始社会生产力水平很低，人们以渔猎为生，不得不聚集在有水的地方。在渔猎的过程中，他们想方设法满足生存的需求，在和大自然搏斗的过程中，他们细心地观察着自然万物，并从中受到很多启发：看到落叶能漂在水上，便利用叶子能漂浮的原理制作了简单的航海工具，如葫芦、皮囊、筏等；看到中空的木头可以浮在水面，便凿木为舟，发明了独木舟，可以到更远一些的地方捕鱼。

葫芦和动物的皮囊是远古时期人们最简单的水上工具。传说燧人氏曾“以匏济水”，利用大葫芦漂浮的原理，抱着它漂到深水处去捕鱼，以改善他们部落的生活。后来，人们又把好几个葫芦用绳子捆绑起来系在腰上，大大提高了在水中的浮力，人们称它为腰舟。为了能解放双手，使双手可以配合双脚向前划水，人们开始把葫芦绑在背上，这样提高了在水中

捕鱼的水平。据说，伏羲氏发明了皮囊制舟，他教人饲养牲畜，然后把兽皮充气后制作成可以漂浮的工具——皮囊。聪明的祖先们在生产力还非常低下的远古时期，凭借生活经验的积累和对自然万物的观察，就地取材，利用各种各样的材料和物品改造、发明水上交通工具。

随着对生活经验的积累，水上交通工具不断进行创新，筏的出现给人们提供了很大的便利。筏被称为第一种正式的水上交通工具，利用它人们可以到更远的地方捕鱼。传说伏羲氏到深水捕鱼，用几根木头或竹子并列捆绑在一起，提高了筏的浮力和运输能力。筏既可以运输物品，也可以专门渡河。渐渐地，筏开始流行，但还无法进行远航。直到独木舟的出现，人们才能够滑向更远的地方。

新石器时代到来以后，人们的生产工具有了进一步的发展。如石斧的出现，加上这时候的人们可以进行人工取火，都利于先民们“加工”更为精致的水上工具。独木舟便是新石器时代的杰作。传说伏羲氏就曾制造独木舟和舟楫。

独木舟的制作方法说简单也复杂，首先要选择一根直径一米以上，长度五米左右（甚至更长）的粗大树干，用石斧或石刀等工具砍削出一个长槽，用火烧掉木屑，直到长槽达到合适的大小为止。独木舟制成之后，人们便可以站在槽中浮水远行了。

据神话传说，大禹治水13年，三过家门而不入，每天率领人民开支流，疏通河道，使大水最后能够畅流入海。大禹还为人们修建灌溉渠道，变水患为水利。大禹之所以能征服泛滥的洪水，与他“陆行乘车，水行乘船”的便利密不可分。据说他乘的船就是独木舟。

独木舟简单易行，直到今天我国的西南地区、西藏和一些少数民族地区还使用独木舟作为渡河工具，甚至有的人死后将独木舟做葬具。一些岛屿国家，如位于太平洋中部的国家基里巴斯共和国（由大小33座岛屿组