

话说中国海洋

HUASHUO ZHONGGUO HAIYANG

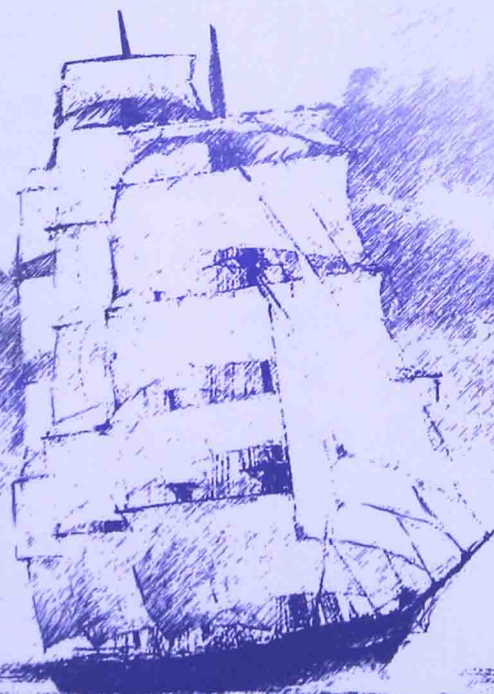


文化系列 司徒尚纪 主编

话说中国 海上丝绸之路

HUASHUO ZHONGGUO
HAISHANG SICHOUZHILU

董志文 编著



SPM

南方出版传媒

广东经济出版社

话说中国海上丝绸之路

董志文 编著

南方出版传媒
广东人民出版社

· 广州 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

话说中国海上丝绸之路/董志文编著. —广州:广东经济出版社, 2014. 10

(话说中国海洋文化系列)

ISBN 978 - 7 - 5454 - 3521 - 4

I. ①话… II. ①董… III. ①海上运输 - 丝绸之路 - 研究 IV. ①K203

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 162385 号

出版发行	广东经济出版社(广州市环市东路水荫路 11 号 11~12 楼)
经销	全国新华书店
印刷	广州市岭美彩印有限公司 (广州市荔湾区芳村花地大道南,海南工商贸易区 A 幢)
开本	730 毫米×1020 毫米 1/16
印张	12.75 2 插页
字数	210 000 字
版次	2014 年 10 月第 1 版
印次	2014 年 10 月第 1 次
印数	1~5 000 册
书号	ISBN 978 - 7 - 5454 - 3521 - 4
定价	42.00 元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与承印厂联系调换。

发行部地址:广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话:(020) 38306055 38306107 邮政编码:510075

邮购地址:广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话:(020) 37601950 营销网址:<http://www.gebook.com>

广东经济出版社新浪官方微博:<http://e.weibo.com/gebook>

广东经济出版社常年法律顾问:何剑桥律师

• 版权所有 翻印必究 •

《话说中国海洋》丛书编委会

主 任：林 雄（中共广东省委常委、宣传部部长）

副 主 任：顾作义（中共广东省委宣传部副部长）

朱仲南（广东省新闻出版局局长）

王桂科（广东省出版集团董事长）

于志刚（中国海洋大学校长）

潘迎捷（上海海洋大学校长）

何 真（广东海洋大学校长）

徐根初（中国人民解放军军事科学院原副院长、中将）

张召忠（国防大学教授、博导，海军少将）

张 僊（中国科学院南海海洋研究所所长）

编 委

王殿昌（国家海洋局规划司司长）

吕彩霞（国家海洋局海岛管理司司长）

朱坚真（广东海洋大学副校长）

张海文（国家海洋局海洋发展战略所副所长）

郑伟仪（广东海洋与渔业局局长）

李立新（国家海洋局南海分局局长）

吴 壮（农业部南海渔政局局长）

杜传贵（南方出版传媒股份有限公司总经理）

倪 谦（中共广东省委宣传部出版处处长）

刘启宇（中共广东省委宣传部发改办主任）

何祖敏（南方出版传媒股份有限公司副总经理）

李华军（中国海洋大学副校长）

封金章（上海海洋大学副校长）
陈 勇（大连海洋大学副校长）
何建国（中山大学海洋学院院长）
金庆焕（广州海洋地质调查局高级工程师、中国工程院院士）
李 杰（海军军事学术研究所研究员）
沈文周（国家海洋局海洋战略研究所研究员）
黄伟宗（中山大学中文系教授）
司徒尚纪（中山大学地理科学与规划学院教授）
侍茂崇（中国海洋大学海洋环境学院教授）
向晓梅（广东省社会科学院产业研究所所长、研究员）
庄国土（厦门大学南洋学院院长、教授）
李金明（厦门大学南洋学院教授）
柳和勇（浙江海洋学院海洋文化研究所所长、教授）
齐雨藻（暨南大学水生物研究所所长、教授）
黄小平（中国科学院南海海洋研究所研究员）
陈清潮（中国科学院南海海洋研究所研究员）
何起祥（国土部青岛海洋地质研究所原所长）
莫 杰（国土部青岛海洋地质研究所研究员）
秦 颖（南方出版传媒股份有限公司出版部总监）
姚丹林（广东经济出版社社长）

总序

Zong Xu

林 雄

自古以来，在华夏文明的辞典中，就不乏“海国”一词。华夏民族，并不从一开始就是闭关锁国的，而是有着大海一般宽阔的胸怀。正是大海，一直激发着我们这个有着五千年历史的文明古国的想象力和创造力。一部中国海洋文化的历史是波澜壮阔的历史，让后人壮怀激烈，意气风发。

金轮乍涌三更日，宝气遥腾百粤山。

影聚帆樯通累译，祥开海国放欢颜。

古人寥寥几行诗，便把广东遍被海洋文明之华泽，充分地展现了出来。两千多年的海上丝绸之路，就是从广东起锚，不仅令广东无负“天之南库”之盛名，更留下千古传诵的“合浦珠还”等众多的神话传说。而指南针的发明，造船业的兴盛，尤其是航海牵星术，更令中国之为海国，赢得了全世界的声望。唐代广州的“通海夷道”、南汉的“笼海得法”、宋代的市舶司制度，充分显示了我们作为海洋大国的强势地位。明代郑和七下西洋，更创造了古代对外贸易、和平外交的出色典范。尽管自元代开始，有了禁海的反复，但明清“十三行”在推动开海贸易上功不可没，并带来了大航海时代先进的人文与科学思潮，也为中国近代革命作出长期的铺垫，成为两千多年海上丝绸之路上的华彩乐段。新中国的广交会，可以说是“十三行”的延续，为打破列强的海上封锁，更为今日走向全面的对外开放，功高至伟。改革开放之初，以粤商为主体的国际华商，成为中国来自海外投资最早的，也是最大的份额。这也证实了中国民主革命的先驱孙中山先生所说的，国力强弱在海不在陆。海权优胜，则国力优胜。他的

海洋实力计划，更在《建国方略》中一一加以了阐述。进入21世纪，中国制定了《全国海洋经济发展规划纲要》，提出了要把我国建设成为海洋强国的宏伟目标。海洋强则国家强，海业兴则民族兴。曾经有着辉煌的海洋文明的中国历史和现实充分印证了这一点。

正是在这个意义上，国家的强盛，历史之进步，无不与海洋相关。今日改革开放之所以取得如此巨大的成功，包含了当日海洋文化传统得以发扬光大的成果。在经济腾飞的今天，文化在综合竞争力中的地位已日益突出。而作为华夏文化的重要组成部分之一——海洋文化，更早早显示出其强劲的势头。当我们致力于提高文化的创新力、辐射力、影响力与形象力之际，更应当从海洋文化中吸取取之不竭、用之不尽的活力源泉。

为此，我们出版《话说中国海洋》丛书，给海洋文化建设添加一汪活水，为推动广东乃至全国的海洋经济建设，使我国在更高层次、更宽领域参与国际合作与竞争，发挥一份力量。丛书亦可进一步增强国民的海洋意识，让国民认识海洋，了解海洋，普及海洋知识，激发开发海洋、维护海权的热情。这在当前，是一件很有现实意义的事情。

历经千年不息的海上丝路，来往的何止是数不胜数的宝舶，奔腾而来的更是始终推动世界文明进步的海洋文化。灿烂的东方海洋文化走到今天，当有更辉煌的乐章，从展开部推向高潮部，愈加丰富多彩，愈加激动人心。《话说中国海洋》丛书的出版，当为这一高潮部增色，令高亢、激越的乐曲久久回荡在无边的的大海之上，永不止歇！

是为序。

（作者系中共广东省委常委、宣传部部长）

前言

Preface

“丝绸之路”这条经西域横穿欧亚大陆的古代商道因西汉张骞的“凿空”活动得以开辟。直到1877年，德国地理学家李希霍芬在《中国》一书中首次将此条以丝绸贸易为主的交通路线冠名为“丝绸之路”。1903年，法国学者沙畹在其专著《西突厥史料》中提出“丝路有海、陆两道”，至此有了“海上丝绸之路”这一为学术界所普遍接受的概念。

古老的海上丝绸之路由中国沿海港口出发，向北通向朝鲜半岛和日本列岛，向南先是到达东南亚诸国，再向西进入印度洋、红海，但即使是明朝郑和的“无敌舰队”也没有进入地中海和大西洋与欧洲国家直接贸易。苏伊士运河开通后，清末的商船已无力、无心远航欧洲，远洋贸易完全被欧美列强所垄断。民国时期，中国饱经内忧外患，弱小的中国船舶只能经营近洋航线，远洋航线业务几乎是空白。

历史的车轮驶入21世纪，已成为世界第一货物贸易大国的中国，让古老的海上丝绸之路萌发出前所未有的生机与活力，满载中国 and 世界各国商品的中国远洋船队不仅行驶在前人开拓的丝绸

之路上，并不断开创新的海上丝绸之路、海上贸易之路。

本书是《话说中国海洋》系列丛书之一。书中以中国秦汉时期至今日的海上贸易为主线，介绍了涵盖港口、造船、航海、移民、宗教、国家关系、中外科技文化交流等诸多与海上贸易有关的内容。

本书由董志文任主编，参与本书编撰的有：王斐斐（第一章、第二章）、朱丽男（第三章）、王翔（第四章）、李津（第五章）、孔宪东（第六章、第七章）、董志文（第八章）。

需要说明的是，在本书编写过程中，参阅了前人大量的文献资料，力求内容全面真实。由于水平有限，虽然经过反复修订，书中仍难免有讹误错漏和可堪商榷之处，请专家和读者不吝指正。

编 者

2014年4月

第一章 海上丝绸之路的形成 /1

第一节 先秦时期中国的航海活动 /1

- 一、上古先民与海洋的接触 /1
- 二、上古的水上航行工具 /1
- 三、木板船的诞生 /4
- 四、航海事业的初创 /5

第二节 海上丝绸之路的开辟 /7

- 一、秦汉时期海上丝绸之路开辟的历史条件 /7
- 二、秦汉时期海上活动 /10
- 三、秦汉时期海上丝绸之路航线 /13

第二章 海上丝绸之路的发展 /18

第一节 魏晋南北朝时期海上丝绸之路的持续发展 /18

- 一、海上丝绸之路持续发展的原因 /18
- 二、中日航线的发展变迁 /21
- 三、西方航线的新发展 /23

第二节 隋唐时期海上丝绸之路的蓬勃发展 /26

- 一、海上丝绸之路兴盛的原因 /26
- 二、中朝、中日海上交通新发展 /31
- 三、南海航路的繁荣 /38

第三节 五代十国时期的海上丝绸之路 /40

- 一、沿海地区航海贸易 /41
- 二、远洋航海贸易 /42

第三章 海上丝绸之路的繁盛 /45

第一节 宋元时期海上丝绸之路空前繁盛的历史条件 /45

- 一、政治条件：统治者实行积极的海外贸易政策 /45
- 二、经济条件：社会经济繁荣 /47
- 三、技术条件：造船工艺和航海技术的进步 /50
- 第二节 宋元时期海上丝绸之路贸易鼎盛 /55
 - 一、海上丝绸之路的经营 /55
 - 二、通过海上丝绸之路与我国相连的国家和地区 /56
 - 三、海上丝绸之路进出口货物种类 /65
- 第三节 宋元时期中国对外贸易港口的繁盛 /66
 - 一、东海航路主要港口 /66
 - 二、南海航路主要港口——广州港 /68
 - 三、介于东海航路和南海航路之间的重要港口——泉州港 /70

第四章 海上丝绸之路的由盛转衰 /76

- 第一节 明朝政府的海禁政策 /76
 - 一、明初颁布海禁政策 /76
 - 二、永乐年间海禁松弛 /79
 - 三、永乐后海禁政策再强化 /80
 - 四、正德年间海禁的废弛 /80
 - 五、嘉靖年间再严海禁 /81
- 第二节 郑和下西洋 /81
 - 一、郑和下西洋的原因 /82
 - 二、郑和下西洋的经过 /85
 - 三、郑和下西洋的意义 /87
- 第三节 明代民间私人海外贸易的发展 /88
 - 一、明代私人海外贸易暗中发展的原因 /88
 - 二、明代私人海外贸易发展过程 /89
 - 三、明代私人海外贸易的意义 /90
- 第四节 西方殖民者东来 /91
 - 一、16世纪以后世界形势新变化 /91
 - 二、葡萄牙殖民者在澳门贸易 /92
 - 三、西班牙殖民者东来 /93

四、荷兰殖民者在沿海一带的骚扰	/94
-----------------	-----

第五章 海上丝绸之路的衰落和停滞 /97

第一节 清代海外交通形势	/97
一、清初社会动乱对海外贸易的影响	/97
二、清朝海运政策的变化：解除“海禁”	/100
第二节 清朝海上丝绸之路贸易	/105
一、闽、粤海商对东南亚地区的贸易	/105
二、中日海外限额贸易	/110
第三节 鸦片战争前海上丝绸之路贸易输出商品	/113
一、中方的贸易经营与管理体制	/113
二、中方主要进出口商品	/116
三、贸易的不平衡——中方巨额盈余	/118
第四节 鸦片战争后的海权沦丧	/120
一、鸦片战争与被迫开放	/120
二、海关自主权丧失——海上丝绸之路停滞	/122

第六章 民国时期的海上丝绸之路 /126

第一节 民国前期海上丝绸之路在内忧外患中艰难发展	/126
一、招商局的封建买办性阻滞了海上丝绸之路的发展	/126
二、民族资本参与到海上航运中	/129
第二节 抗战时期的中国海上对外贸易	/131
一、海上贸易的运力	/131
二、对外开放的通商口岸	/133
第三节 畸形发展与陷入困境	/134
一、畸形发展	/135
二、航线萎缩	/136
第四节 海上贸易商品结构的变化——以广东为例	/137
一、民国前期广东的海上贸易状况及商品结构	/138
二、世界性经济危机时期广东的外贸状况及商品结构	/139
三、抗战时期广东的外贸状况及商品结构	/141

四、战后初期广东的外贸状况及商品结构	/143
--------------------	------

第七章 新中国成立以后的远洋贸易 /145

第一节 新中国航海贸易之起步	/145
一、冲破封锁禁运,开展航海贸易	/145
二、社会主义对外贸易运输事业的开创	/150
第二节 对外贸易运输企业和船队的建立及发展	/154
一、国内外形势及筹备工作	/154
二、中国远洋运输公司的建立	/155
三、中国远洋船队的诞生	/155
四、国际航线的开辟	/157
第三节 “文化大革命”时期的对外贸易运输	/158
一、“文革”前期,对外贸易运输业的乱与治	/158
二、“文革”后期,海运外贸在斗争中发展	/160
第四节 新中国成立后海上贸易状况及地理方向的变化	/163
一、海上贸易的发展特点	/163
二、海上贸易的地理方向	/165

第八章 改革开放后海上丝绸之路的复兴 /168

第一节 改革开放后海上丝绸之路的发展	/168
一、新时期我国港口建设与管理	/168
二、海上对外贸易体制改革的进程	/173
三、海上丝绸之路的地理方向	/176
四、改革开放以来海上对外贸易的巨大成就	/181
第二节 海上邮轮旅游的兴起与发展	/186
一、邮轮旅游概述	/186
二、邮轮旅游的主要航线	/187
三、邮轮旅游在中国的发展	/190

第一章

海上丝绸之路的形成

第一节 先秦时期中国的航海活动

一、上古先民与海洋的接触

中国沿海地区是古代东方海洋文明的重要发祥地，早在史前时期，生活在海边的人类就不断发明创造，积累经验，海洋活动的能力也逐渐提高。

根据有关远古神话传说与考古文物的探析，我国最早的航海活动很可能在旧石器时代晚期就已经萌芽。从北京周口店龙骨山山顶洞遗址中发现的一系列海洋生物骨骼与贝壳的物证说明，远在旧石器时代晚期大约一万九千年以前，居住在此的山顶洞人，就已与海洋发生了接触。他们从海滨拣取海蚶，食其肉，并在介壳顶部磨出窟窿，用它们做成串珠装饰品。^[1]

大约一万年以前，我国原始社会进入新石器时代，生产能力、技能与经济生活发生了重大变化，人们从原始的狩猎、采集过渡到农业、畜牧业、捕捞业阶段。于是，新石器时代沿海濒水的居民们，开始勇敢地向海洋迈进，与海洋接触更是频繁。居住在山东省庙岛群岛大黑山岛北庄新石器时代遗址的先民即是如此。早在20世纪80年代初曾对庙岛群岛的北庄遗址进行了全面发掘，发现带有灶坑的房屋遗迹16座，所获文物有陶器；斧、锛、凿、网坠等石器；锥、镞、鱼钩等骨器；蚌刀、蚌簪、蚌锥等蚌器。新石器时代北庄遗址的发掘证明了，濒海先民的生活是与海洋紧密结合着的。^[2]

二、上古的水上航行工具

进入新石器时代之后，濒海而居的人们开始发展涉水捕捞，但是有些水生动植物喜欢生活在较深的水域中，故大多时候，浅水的捕捞无法为人类生活提供充足的食物。为了突破自身条件的限制，到较深的水域去捕捞，人类就必然

要设法寻找或者制作使他们的身体得以漂浮在水上的器具。于是，上古的水上航行工具，随着先民们这种劳动生息的需要出现，又随着实践和生产力的发展，由低级的浮水器，逐步发展成为筏和舟。

（一）原始的浮水器

据有关古代传说记载与民俗学相关研究推测，最初的原始浮水器具是葫芦、皮囊之类，也包括树干或苇草堆等。

《物原》上曾说，“燧人氏以匏济水”，《易经》有“包荒冯河”这句卦辞。所谓“匏”或“包”，意指“葫芦”；“冯河”，意指“单身渡河”。“以匏济水”或“包荒冯河”，即抱着葫芦过河的意思，这说明早在旧石器时代，原始人类就开始懂得了凭借外界物体增加自身在水上漂浮能力的道理。^[3]后来，上古先民们又由单个葫芦浮水发展到把三四个葫芦



图1-1 腰舟

串结起来，扎在腰间，以增大浮力，便于手脚划水，且称之为“腰舟”。

此外，在人类开始饲养牲畜的时候，在某些地区，还出现了用牛羊之类牲畜的皮革制成皮囊浮具，来代替体积不能改变的葫芦。这些简单的渡水工具，在历史上延续使用了很长的时间。

葫芦和皮囊的取材不同，但使用的道理基本是一样的，显而易见，上古先民已经掌握了浮性原理，了解到浮水器具对人类生活的重要作用，并把这种对客观事物的认识，逐步转化成主观的行为，开始向创造水上航行工具迈进了一大步。

（二）浮筏

《诗经·卫风》上说“匏有苦叶，济有深涉。深则厉，浅则揭”，是指抱着葫芦渡水时，胸部以下的大半身仍在水里，可见这时的葫芦还不能算是水上运载工具。^[4]随着劳动生息的需要和生产力的发展，上古先民在实践中探索新的渡水工具。《物原》上记载的“燧人氏以匏济水，伏羲氏始乘桴”这句话，就确切地反映了由葫芦浮水向编筏渡水的发展顺序和过程。相关研究表明，浮筏作为最原始的水上航行工具，是由简单的浮具演变而来，一根树干就

可作为一件浮具，但树干体圆在水中易翻滚，为求其平稳，人们便将两根、三四根，乃至若干根树干或大竹编扎在一起，^[5]经过漫长实践和反复试验，最终演变成了筏。

经近代学者考证，浮筏是新石器时期的百越人发明的，以后随着越人在海上的活动，浮筏传到了南洋群岛、印支半岛和拉丁美洲的秘鲁沿海各地。

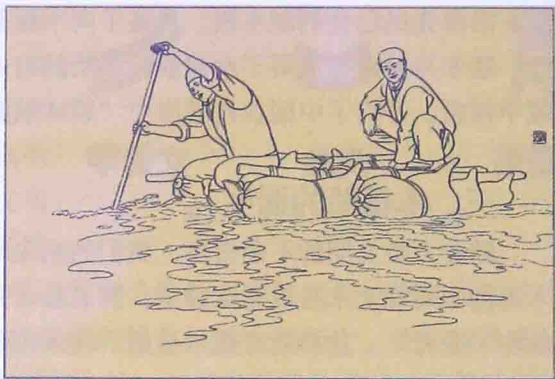


图1-2 牛皮筏

浮筏产生后，上古先民开始站在浮筏上，用双手或借助竹竿之类的划撑工具在水面运动。浮筏的创造使上古先民脱出水浸，使人类航海史飞跃到了一个主动建造水上航行工具的新时代。

（三）独木舟

独木舟是水上航行工具。必须具备容器的形态，并且具有干舷，才可以算作舟船。浮筏虽然揭开了人类在水上航行的帷幕，但它还不具备这些特征。故只有在独木舟问世以后，人类文明史上才出现舟船的雏形。

新中国成立以来，我国出土了众多独木舟及其附属设备的残骸、船棺、陶舟等实体，表明独木舟在我国历史悠久。1973—1977年，在浙江余姚河姆渡发现了一处新石器时代的遗址，遗存物中有六支用整块木板制成的木桨，



图1-3 独木舟

在附近还搜集到一具夹炭黑陶质的独木舟模型。这两件文物，均属于河姆渡第四文化层的遗存，经测定，是七千年前的遗物，与古籍上所记的黄帝时代几近同时，若与《易经》上黄帝“剡木为舟，剡木为楫，以济不通，致远以利天下”的记载互相印证，可以断定独木舟出现的下限时间，在距今的七八千年以前。另外，从六支木桨均是用整块木板制成一事来看，证明远在七千多年以

前，沿海先民已会刳制木板，具备了向木板船演变的条件。^[6]

独木舟使人类取得了水面航行活动的自由，使先民开始到较深、较远的水域中探索，开启了中国古代航海史“蒙昧航海”的时代。

三、木板船的诞生

随着人类文明的不断进步，我们的祖先对独木舟和筏不断加以改进。在独木舟的四周加上木板以增大容量，圆底独木舟逐步变成了船底的中间部分，被称作“龙骨”，这样就变成木板船。在木筏的两舷增加原木或木板，对筏体采取堵漏捻缝的措施，木筏就变成另一种木板船。

木板船的诞生，是人类造船史上一次划时代的飞跃。自此，造船摆脱了原木整材的束缚，即用同样长短的木料，可以造出比独木舟容量大数倍的舟船。此后，经过船体线形设计的不断改进，人类又造出了适合航海的各种船舶，为后人发展远洋航海提供了安全可靠的运载工具。



图1-4 木板船

从事物发展的一般规律来看，古今的发明如出一辙，起决定作用的是生产工具及其所体现的生产水平，所以当人类掌握了石斧和火以后，独木舟便被制造出来。到了金属工具出现的时候，木材可以剖解成木板，在原来的舟、筏基础上建成了木板船。^[7]根据史料推算，中国木板船出现的下限时间，大约是在夏朝。夏朝是我国进入奴隶社会的第一个朝代。1980年，我国考古界在河南省偃师县的二里头，找到了夏代遗址，发现了夏代的铸铜和冶炼作坊，发掘出大量的冶炼坩锅、陶范和青铜铙、凿。此外还在济南大辛庄、河北唐山的大城山发掘到夏代的青铜锯等木工艺工具。^[8]

另据文献记载，这时也有了规、矩、准绳等这类的木工量具。^[9]这些标志着夏代由于金属工具的出现而进入了一个生产力大变革的新的历史阶段，从而具备了建造木板船的生产条件。此后，木板船也经历了一个不断发展的时期。

关于夏商木板船的结构样式，主要是依据甲骨文中的几个“舟”的字形（如图1-5所示）。“舟”字上有两条或三条横线，表示当时木板船上纵横材料的安排方法，说明船上至少有两段至三段加固船体横向强度的空梁，构成三个至四个分段隔舱。