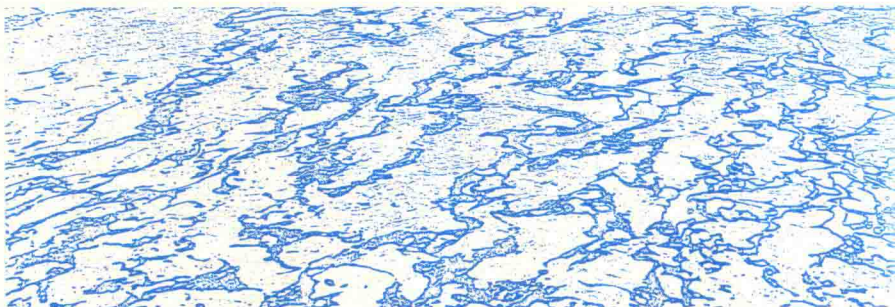




21 世纪 海上丝绸之路研究

(2017 年第一辑)



贾益民 主 编

许培源 副主编

RESEARCH ON 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD

本辑主题：华侨华人与 21 世纪海上丝绸之路建设

本辑执行主编：周兴泰 何光强

第 1 辑



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

21 世纪 海上丝绸之路研究

RESEARCH ON 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD

(2017 年第一辑)

贾益民 主 编

许培源 副主编

本辑执行主编：周兴泰 何光强



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

21 世纪海上丝绸之路研究. 2017 年. 第一辑 / 贾益民主编. -- 北京: 社会科学文献出版社, 2017. 12
ISBN 978 - 7 - 5201 - 1700 - 5

I. ①2… II. ①贾… III. ①发展战略 - 研究 - 中国
②海上运输 - 丝绸之路 - 国际合作 - 研究 IV. ①D60
②F125

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 268125 号

21 世纪海上丝绸之路研究(2017 年第一辑)

主 编 / 贾益民
副 主 编 / 许培源

出 版 人 / 谢寿光
项目统筹 / 王 绯
责任编辑 / 黄金平 汪 涛

出 版 / 社会科学文献出版社·社会政法分社(010)59367156
地址: 北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编: 100029
网址: www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心(010)59367081 59367018
印 装 / 三河市尚艺印装有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16
印 张: 14.75 字 数: 232 千字
版 次 / 2017 年 12 月第 1 版 2017 年 12 月第 1 次印刷
书 号 / ISBN 978 - 7 - 5201 - 1700 - 5
定 价 / 68.00 元

本书如有印装质量问题, 请与读者服务中心(010-59367028)联系

《21 世纪海上丝绸之路研究》编委会

主 编 贾益民

副 主 编 许培源

编委会成员 (按姓氏笔画顺序排列)

王逸舟	刘文波	刘 宏	许永权	许培源
李向阳	李鸿阶	时殷弘	何亚非	张文木
张建平	张蕴岭	林宏宇	周方银	赵可金
赵 磊	贾益民	倪世雄	傅崐成	翟 崑
薛 力				

创刊辞

2013 年秋，习近平主席在访问中亚和东南亚期间，提出愿以创新的合作模式，以点带面，从线到片，与广大古代陆上和海上丝绸之路沿线国家共建新时期的“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”，简称“一带一路”。4 年来，“一带一路”建设逐渐从理念转化为行动，从愿景转变为现实，建设成果丰硕。2017 年 5 月，首届“一带一路”国际合作高峰论坛在北京举行，习近平主席在回顾 4 年来成就的基础上，进一步提出，“中国人说，‘万事开头难’。‘一带一路’建设已经迈出坚实步伐。我们要乘势而上、顺势而为，推动‘一带一路’建设行稳致远，迈向更加美好的未来”。

2017 年 10 月，中国共产党第十九次全国代表大会在北京召开，有关“一带一路”建设的内容写入大会报告和党章。同时，习近平总书记在大会所作的报告中还指出，当前，国内外形势正在发生深刻复杂变化，我国发展仍处于重要战略机遇期，前景十分光明，挑战也十分严峻，我们一定要登高望远、居安思危，勇于变革、勇于创新，奋力夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利。这是站在新的历史起点上，党向我们发出的新的伟大历史号召。使命呼唤担当，使命引领未来。

学理层面，自“一带一路”倡议提出以来，国内外学界尤其是国内，有关“一带一路”建设的学术机构和研究成果也如雨后春笋般竞相涌现，“一带一路”研究的学术圈越做越大。与此同时，如何避免“一带一路”研究的过度泛化，推动“一带一路”研究的专业化、集成化和科学化发展，让真正有价值的“一带一路”研究成果特别是研究精品实现有效传播与运用，也成为摆在各“一带一路”专业研究机构面前的一项重要而现实的问题。

国内目前关于“一带一路”研究的成果主要零散分布于各不同专业的期刊、书籍和报告之中，虽然其中不乏一些专门性的相关研究书籍，但仍然缺乏能有效反映“一带一路”，尤其是“21 世纪海上丝绸之路”研究动

态的期刊。而往往一本专业性研究杂志将能够极大地带动本专业方向学术研究的发展,促进针对该方向研究议题的深入探讨与交流,并促进相关科研成果的现实转化。鉴于此,我们决定创办《21 世纪海上丝绸之路研究》辑刊,瞄准“一带一路”特别是“21 世纪海上丝绸之路”建设的实际进展及重大理论与现实问题,开展富有学理性和前沿性的理论与实证研究,为国内外“一带一路”研究界提供一个良好的专业性学术交流和争鸣平台,促进相关优秀研究成果的专业性集成,并以此鼓励更多的学者参与到“一带一路”建设研究中来。同时,发挥华侨大学面向“一带一路”办学、国际化程度高、海外华人华侨资源丰富的优势,汇集国内外“一带一路”研究成果,将《21 世纪海上丝绸之路研究》打造成国内外专家学者展示成果、发表观点、建言献策的重要平台和窗口。

基于这一思路及“一带一路”建设涉及的学科、领域和议题,本刊将设有国际经济、国际政治、丝路文化、“五通”建设、海洋与安全、华侨华人等栏目,并将从即日起面向海内外广大学界同仁和朋友们公开征稿。我们将在此基础上逐步确立规范化的匿名评审与编校流程,并力争逐步积累、逐步积淀,以抓铁有痕、踏石留印精神把《21 世纪海上丝绸之路研究》办出特色、办出水平,以为广大学界朋友们再提供一个战略研讨和凝聚共识的高端平台,并为新时代的中国特色社会主义建设作出新的、应有的贡献。

作为创刊号,本刊将从梳理自“一带一路”建设构想提出以来涉及“21 世纪海上丝绸之路”建设的最新专题文献做起,第一辑将聚焦于“华侨华人与 21 世纪海上丝绸之路建设”。本辑所选十四篇文章皆出自相关研究领域知名专家学者或著名期刊,既聚焦于历史以求会古通今,也关照于现实以求内外统筹、丝路对接,兼而关注于安全风险以求趋利避害,未雨绸缪。总之乃是希望为国家“一带一路”倡议的深入推进、“海丝”沿线各国的共商共建共享以及利益、责任和命运共同体的打造,提供强有力的智力支撑与学理研讨,进而做出学界、智库在“一带一路”建设中应有的贡献。竭诚欢迎各位专家学者的支持与帮助。

是为序。

贾益民

2017 年 11 月 1 日于华园

CONTENTS

目录

会古通今

- 关于古代“海上丝绸之路”的几个问题 龚缨晏 / 3
- 海上丝绸之路与华侨 廖大珂 / 13

丝路对接

- 华侨华人相关概念的界定与辨析 张秀明 / 43
- “一带一路”倡议与华侨华人的逻辑连接 王子昌 / 58
- 华侨华人：建设 21 世纪海上丝绸之路的独特力量 赵 健 / 70
- 发挥华人华侨在“一带一路”中的作用 奚 勇 / 79
- 海外华侨华人经济与“一带一路”倡议的互动机制 邓江年 / 90

华商研究

- 东南亚华商资产的初步估算 庄国土 王望波 / 103
- 东南亚跨界华商组织与“一带一路”倡议的建构和
实施 刘 宏 张慧梅 范 昕 / 132

区域聚焦 (东盟国家)

发挥东盟国家华侨华人在“一带一路”中的桥梁

作用 盛 毅 任振宇 / 151

内外统筹 (中国梦与“一带一路”)

中国梦视域中的“一带一路”建设与华侨华人的

海外发展 戴雪梅 / 161

安全研究

海外华侨华人的安全研究

——基于族群安全和个体安全的视角 王九龙 / 175

“21 世纪海上丝绸之路”背景下的海外华商风险管理研究

——基于印度尼西亚华商的分析 卢文刚 黎舒茜 / 198

根治民粹土壤 建设海上丝绸之路

——兼论排华与民粹主义的关系 刘益梅 / 214

《21 世纪海上丝绸之路研究》辑刊征稿启事 225

会古通今

关于古代“海上丝绸之路”的几个问题*

龚缨晏**

摘 要 陆上丝绸之路大约出现于公元前 13 世纪,海上丝绸之路则是在公元前 200 年左右开始出现的。1840 年爆发的鸦片战争,标志着古代海上丝绸之路的结束。陆上丝绸之路与海上丝绸之路是古代中国连接外部世界的两大动脉,但两者在分布方式、运输方式、对科学技术的依赖程度、外来民族移居方式等方面都有许多不同。古代海上丝绸之路与“21 世纪海上丝绸之路”在内涵上有很大的不同,不能把两者等同起来。不过,古代海上丝绸之路与“21 世纪海上丝绸之路”在精神层面及内在性质上有着共同的特点。

关键词 陆上丝绸之路 海上丝绸之路 21 世纪海上丝绸之路

“丝绸之路”最初是由德国地质学家李希霍芬(F. von Richthofen)于 1877 年提出的,原指古代中国通向中亚的陆上交通路线,后来内涵不断扩大,用来泛指古代中国通向外部世界的交通路线。目前学术界普遍认为,丝绸之路实际上可以分为以下几条道路:①“绿洲之路”或“沙漠之路”,指的是由中原地区出河西走廊通往中亚及更远地区的交通路线;②“草原之路”,指的是经蒙古高原通向西方的交通线路;③“西南丝绸之路”或“南方丝绸之路”,指的是从中国西南至印度及中亚的交通路线;④“海上丝绸之路”,指的是中国通向世界其他地区的海上航线。前三条道路,虽然行经的区域不同,但都是在陆地上穿越的,所以我们可以统称其为陆上丝绸之路。海上丝绸之路则是跨越大海的海上航线,它由两大干线组成,一

* 本文为 2014 年 8 月“人海相依:中国人的海洋世界”国际学术研讨会参会论文,后载《海交史研究》2014 年第 2 期,第 1~8 页。

** 龚缨晏,中国海外交通史研究会副会长,宁波大学教授。

是由中国通往朝鲜半岛及日本列岛的东海航线，二是由中国通往东南亚及印度洋地区的南海航线。

近年来，丝绸之路研究受到了越来越多的重视，并且取得了日益丰硕的成果，但有些基本问题依然没有得到足够的讨论。本文就以下几个问题谈一点自己的看法，以求证于方家。

一 关于丝绸之路形成的时间问题

中外学术界公认，中国与西方通过陆地而进行的文化交往，远远早于公元前 138 年张骞奉命出使西域。近来有学者认为，在中国的旧石器文化中，就已经出现了大量的“西方元素”。^① 有学者甚至写道：“从旧石器时代早期开始经过中期一直到晚期，在已知‘丝绸之路’的北部，在广大的中亚和东亚的北部地区东方与西方的人群之间的流动以及文化的交流一直存在，它实际上造就了一条史前文化的传播之路，在人类早期文化的发展融合中起到了非常重要的作用，建议将这条在史前时期曾经长长地将东西方连接到一起的路称为‘石器之路’（Lithic Road）。 ”^② 另有学者指出，东西方的最初接触肇始于公元前 3000 年的新石器时代晚期，如驯化小麦、权杖、冶铜术等就是由西方陆续传播到中国的。^③ 那么，我们能否说陆上丝绸之路开始出现于旧石器时代或新石器时代晚期呢？答案是否定的，因为，作为一条交通道路，陆上丝绸之路不仅应当是相对固定的，而且还应当有一定规模的、比较频繁的双向货物往来。而在旧石器及新石器时代，东西方之间并不存在这样的陆上通道。当时的文化交流，或者是毗邻部落相互学习新技术的结果，或者是由于某些部落的长途迁徙，其过程非常缓慢，充满着盲目性与偶然性。从目前的考古资料来看，大概是在公元前 13 世纪，出现

① 黄慰文等：《中国旧石器文化的“西方元素”与早期人类进化格局》，《人类学学报》2009 年第 1 期，第 16～25 页。

② 侯亚梅：《水洞沟：东西方文化交流的风向标？——兼论华北小石器文化和“石器之路”的假说》，《第四纪研究》2005 年第 6 期，第 750～761 页。

③ 李水城：《西北与中原早期冶铜业的区域特征及交互作用》，《考古学报》2005 年第 3 期，第 239～277 页。

了从中原地区出河西走廊进入西域的交通路线,^①这就意味着,陆上丝绸之路东段路线开始形成。我们可以将这个时间视为陆上丝绸之路最初出现的时间。此后,这条道路不断向西方延伸。张骞成功出使西域,标志着陆上丝绸之路的“全线贯通”。^②

陆上丝绸之路应当是相对固定的陆上交通线,同样,海上丝绸之路也应当是相对固定的远洋航线,并且为当时的人们所熟悉;航线上应当有一定规模的、比较频繁的、双向往来的船只。根据这个定义,本文赞同如下观点:海上丝绸之路南海航线形成于秦汉之际,即公元前200年前后。^③岭南地区所发现的南越国(前203年~前111年)时期的象牙、香料等舶来品就是明证。海上丝绸之路东海航线出现的时间大体上与此相同,而此前中国与日本之间的海上联系即使存在的话,也是自中国至日本“单方向的”,“无组织的”,而且“航海的性质大多为自然漂航”,^④根本不存在相对固定的海上航线,更没有被人们所自觉地认识到。

目前许多人认为,海上丝绸之路是陆上丝绸之路的延伸。在笔者看来,这个观点并不正确。海上丝绸之路的出现,是沿海地区航海活动发展的产物,而不是陆上丝绸之路发展的结果,陆上丝绸之路不可能扩展或演变为海上丝绸之路。陆、海丝绸之路是在不同的时代、不同的地理条件及历史背景下独立形成的。

二 关于海上丝绸之路的下限问题

多数学者认为,1840年爆发的鸦片战争标志着古代海上丝绸之路的终结。^⑤但也有学者认为,鸦片战争之后连接中外的海上交通线依然可以称为“海上丝绸之路”。^⑥本文认为,古代海上丝绸之路的下限,应是1840年爆

① 林梅村:《丝绸之路考古十五讲》,北京大学出版社,2006,第58页;王炳华:《丝绸之路考古研究》,新疆人民出版社,1993,第2~3页,第167~168页。

② 杨巨平:《亚历山大东征与丝绸之路开通》,《历史研究》2007年第4期,第150~161页。

③ 李庆新:《濒海之地:南海贸易与中外关系史研究》,中华书局,2010,第6页。

④ 孙光圻:《中国古代航海史》(修订本),海洋出版社,2005,第112页。

⑤ 冯定雄:《新世纪以来我国海上丝绸之路研究的热点问题述略》,《中国史研究动态》2012年第4期,第61~67页。

⑥ 施存龙:《“海上丝绸之路”理论界定若干重要问题探讨》,载林立群主编《跨越海洋——“海上丝绸之路与世界文明进程”国际学术论坛文选》,浙江大学出版社,2012,第18~32页。

发的鸦片战争。理由如下。

第一，早在汉朝，中国的帆船就已经进入印度洋地区。唐朝时，中国船只已经到达阿拉伯半岛沿海。明代的郑和下西洋，最远到达非洲东海岸。郑和下西洋之后，中国帆船逐渐从印度洋退出。与此同时，葡萄牙人、荷兰人、英国人先后绕过好望角不断东进，并在非洲沿海、阿拉伯半岛、波斯湾地区及东南亚建立起殖民地，这样，印度洋地区就成了欧洲人的势力范围，中国帆船则被逐渐排挤出来。“到十五世纪末期，苏门答腊岛以西，已经没有中国船舶的活动。进入十六世纪以后，仍与中国有联系的海外国家，仅限于日本和菲律宾群岛、中南半岛、印度尼西亚群岛上的一些国家。而且，由于其中一部分国家已经为殖民者控制，因而彼此交往的内容也有所变化。”^① 不过，17、18 世纪，“即使在封建势力严厉的束缚下，中国帆船仍得到迅速的发展，在东南亚航运和商业上占有重要的地位”。^② 鸦片战争之后，中国逐渐丧失主权，一步步沦为半封建半殖民地国家。西方列强根据他们强加给清政府的一系列不平等条约，以坚船利炮为后盾，借助于先进的科学技术，劫夺了中国的海关管理权，攫取了在中国的航海权，垄断了远洋航运。中国帆船一方面受到西方的严峻挑战，另一方面又得不到清政府的保护，很快消失在远洋航线上，并且最终从远洋贸易中被排挤出局。^③ 也就是说，海上丝绸之路是中国人长期主导的远洋航线，而鸦片战争后的远洋航线则是西方所主导的。

第二，在 1840 年之前的漫长历史中，往来于海上航线的主要是属于中国人、阿拉伯人、东南亚居民等众多民族的商船，而且很少发生大规模武装冲突，海上丝绸之路基本上是一条和平的商贸之路。自鸦片战争开始，行驶在海上航线上的不仅是商船，还有西方列强一支又一支的舰队。这些舰队来到中国沿海后，发动了一次又一次的侵略战争。一部中国近代史，可以说也是一部列强舰队的侵华史。从 1894 年起，日本舰队也加入了瓜分中国的的不义之战中。这样，海上航线的性质自鸦片战争起就发生了重大变化，成为西方列强远侵中国的炮舰之路。

第三，鸦片战争之前，航行在大海中的船舶虽然式样各异，种类繁多，

① 陈高华、陈尚胜：《中国海外交通史》，天津出版社，1997，第 225 页。

② 田汝康：《中国帆船贸易与对外关系史论集》，浙江人民出版社，1987，第 34 页。

③ 陈希育：《中国帆船与海外贸易》，厦门大学出版社，1991，第 387～391 页。

但都是木帆船。1840年之后，英国侵略军的火轮船越来越频繁地出入中国沿海，预示着蒸汽轮船时代的到来。鸦片战争结束后，来到中国的外国蒸汽轮船更是与日俱增，逐渐成为远洋航运的主要船型，并且最终完全取代了木帆船。因此，海上丝绸之路是木帆船时代的航线，而鸦片战争后的远洋航线则是蒸汽轮船的航线。

第四，1840年之前，从海外输入中国的货物主要是各式香料、奇珍异宝、名贵药材等。这些昂贵的奢侈品，基本上是供上层社会享用的，与普通民众的日常生活关系不大。鸦片战争后，罪恶的鸦片成了输入中国的最重要商品，进口量快速上升，10余年间几乎翻了一番。1847年，仅上海进口的鸦片就“比二十年前输入全中国的数字还要多”。^① 鸦片的大量输入，不仅严重毒害了中国人民，而且还产生了一系列社会问题。更加重要的是，鸦片战争后，西方的工业制品大规模输入中国，并且深刻地改变了中国人的日常生活。从此，火柴取代了火石火镰，煤油取代了古老的灯油，窗玻璃取代了传统的窗纸，机制缝衣针成为家庭日常用品，钟表成为最普通的计时器……此外，西方的机器设备、科学技术、文化知识等主要也是通过海上航线传入中国的，不仅导致了近代工业的产生，而且还影响了中国人的精神世界。

第五，鸦片战争之前，中国沿海民众陆续向外移民，特别是移居到东南亚地区。这些中国移民的主体是各类商人。长期以来，他们是以海上丝绸之路主人的姿态主动地走向海外的，并且在海外享有很高的地位和应有的尊严。鸦片战争后，更多的中国人扩散到更加广阔的海外各地。但其中的绝大多数人不是作为主人，而是作为苦力，像奴隶那样被贩卖到美洲、大洋洲及其他地区。据估计，鸦片战争结束后的10余年间，出国华工在15万人以上；19世纪上半期，出国华工约为32万人；1850年以后的25年间，高达128万人。^② 他们被称为“猪仔”，他们乘坐的船只被称为“浮动地狱”，^③ 他们在途中随时可能死亡。例如，去古巴的华工平均死亡率为15.20%，去秘鲁的为30%，个别地方甚至高达45%。^④ 所以，鸦片战争后

① [美] 马士：《中华帝国对外关系史》，张汇文等译，上海书店出版社，2000，第613页。

② 萧致治：《鸦片战争史》下册，福建人民出版社，1996，第671页。

③ 严中平：《严中平集》，中国社会科学出版社，2011，第121~132页。

④ 陈翰笙：《华工出国史料汇编》第一辑，中华书局，1985，第13页。

的远洋航线,也可以说是中国劳工的死亡之路。同样是海上航线,鸦片战争之前和之后的差异却是如此巨大,因此不能把它们混为一谈。海上丝绸之路是古代中国通向外部世界的远洋航线,它的历程随着鸦片战争的爆发而结束了。鸦片战争之后,中国远洋航线被迫转型为近代国际航线。

三 关于海、陆丝绸之路的特点问题

陆上与海上丝绸之路虽然都是连接中国与世界的大动脉,但差异很大,各有特点。海、陆丝绸之路的区别,主要表现在以下几个方面。

第一,产生的时间及后续的影响都不相同。如前文所述,陆上丝绸之路大约出现于公元前 13 世纪,而海上丝绸之路则是在公元前 200 年左右开始出现的。陆上丝绸之路出现的时间,比海上丝绸之路早了约一千年。而且,在海上丝绸之路形成之后的近千年中,古代中国主要还是通过陆上丝绸之路与外部世界进行交往的,海上丝绸之路则处于相对次要的地位。直到唐朝灭亡之后,随着中国经济文化中心的南移,以及亚洲内陆地区政治局势的持续动荡,海上丝绸之路的地位才不断凸显,最终取代了陆上丝绸之路而成为连接中国与世界的主要纽带。特别是 16 世纪之后,欧洲人既找到了绕过非洲进入印度洋的航线,又发现了绕过南美洲进入太平洋的航线,从而使海上丝绸之路扩展为环绕地球的航线,成为全球化的坚实基础,并且在世界历史中发挥越来越重要的作用。鸦片战争之后,海上丝绸之路又转型成为近代国际航线。海上丝绸之路对近代世界产生了直接的、巨大的影响。相反,陆上丝绸之路自唐代之后则一蹶不振,日益衰落,不再是中国通往外部世界的主要通道。所以,我们可以说,陆上丝绸之路是早期中国对外交往的主要桥梁,海上丝绸之路则具有后发优势。

第二,分布的方式各有特点。陆上丝绸之路就像是一条延绵的线条,蜿蜒曲折地穿越崇山峻岭、戈壁沙漠、乡村城镇。如果这一线条的某一部位出现了断裂,整个交通路线也就不再畅通了。这样,陆上丝绸之路的繁荣,主要取决于沿途国家政治局势的稳定和各国之间相互关系的和谐。不幸的是,在漫长的历史上,众多民族争相登上亚洲内陆这个辽阔的舞台,并且上演了国家兴亡、王朝更替、民族迁徙、暴力征战等一出出大戏,致使陆上丝绸之路经常中断。此外,自然因素导致的地形、地貌的重大变化,

也会使陆上丝绸之路受阻或改变路线。海上丝绸之路则是由多条航线构成的网络，分布在浩瀚的大海上，四通八达。在木帆船时代，无论哪个群体、政权，都无法完全垄断这些航线，更没有力量去改变或阻断这些航线。而且，随着造船技术、航海技术的发展，随着人类对海洋认识的不断加深，新的航线还会得到拓展和延长，从而使这个网络变得越来越宽广，越来越细密。海上丝绸之路这一交通网络的枢纽，就是大陆沿海的各个港口，它们将不同的航线连接起来，将海洋与内陆连接起来。一个港口可能会由于自然的原因而淤塞，但不可能由于人为的原因而长期完全关闭。例如，明清时代的统治者曾经实行过严厉的海禁政策，但也阻止不了民间私人海外贸易的兴起。由于海上航线及沿海港口具有这些特点，所以，海上丝绸之路不仅没有由于世界历史的剧烈动荡而中断过，而且还获得了日益蓬勃的生机。

第三，运输方式的差异。陆上丝绸之路主要依靠被誉为“沙漠之舟”的骆驼来运输货物。骆驼分为单峰驼与双峰驼两种，行走在陆上丝绸之路上的是双峰驼。唐代诗人就用“无数铃声遥过碛，应驮白练到安西”^①的诗句来描述陆上丝绸之路。古代艺术家也曾形象生动地表现过骆驼。^②一头成年雄性骆驼，可以驮运 115 ~ 295 公斤的货物。^③一支驼队，少则由几十头骆驼组成，多则几百头或上千头。例如，公元 4 世纪后期，吕光受苻坚的派遣征讨西域获胜后，“以驼二千余头”运载着大批珍宝凯旋。^④19 世纪前期，法国入华遣使会士古伯察（Régis - Evariste Huc）在从北京前往拉萨的途中，甚至见到过一支由 1 万多头骆驼组成的驼队。^⑤不过，如此庞大的驼队显然是罕见的，一般的驼队不可能有如此大的规模。海上丝绸之路则要借助于帆船来进行运输。1974 年在泉州发现了一条宋代沉船，载重量为 200 余吨。1846 年，英国商人购买了一艘建造于广东的帆船“耆英号”，其载重量约为 350 吨，“这是清代有记录的最大商船”。^⑥此外，清代从上海开

① 《全唐诗》卷 27，张籍：《凉州词》。

② 齐东方：《丝绸之路的象征符号——骆驼》，《故宫博物院院刊》2004 年第 6 期。

③ J. B. Friedman and K. M. Figg, ed., *Trade, Travel, and Exploration in the Middle Ages*, New York & London, Garland Publishing, Inc., 2000, p. 95.

④ 魏收：《魏书》卷 95，中华书局点校本，2017，第 2085 页。

⑤ [法] 古伯察：《鞑靼西藏旅行记》，耿昇译，中国藏学出版社，1991，第 165 页。

⑥ 杨樵：《帆船史》，上海交通大学出版社，2005，第 61 页，第 69 页。