



广东省人民政府外事办公室 编
广东省社会科学院

廣州與海上絲綢之路

廣東省社會科學院

前 言

与茫茫沙海、驼铃叮铛的陆上“丝绸之路”一样，“海上丝绸之路”是古代中外海上交通贸易的重要通道。千百年来它不仅沟通了东西方的贸易往来，而且促进了各民族各地区人民之间的相互了解，推动了东西方经济文化的交流，在世界文明发展史上占有重要的一页。时至今日，研究考察“丝绸之路”及其历史贡献，对于弘扬世界各国人民之间传统的互助、友好、合作精神，仍具有重要的意义。

广州地处中国南海之滨，是珠江河口的天然良港，腹地深广，位置优越，自古以来就是岭南地区的政治、军事、经济、文化中心，被誉为中国的南大门。历史的地理的原因，使广州自然成为中外海上交往的主要港口和“海上丝绸之路”的东方发源地。多少个世纪过去了，今天的广州作为祖国南方改革开放的综合试验区，仍然是我国对外联系的窗口城市。研究“海上丝绸之路”，对于继续深化改革开放，对于广纳博采世界各民族、各地区优秀的文明成果，无疑有重大的推进作用。

联合国教科文组织发起的“丝绸之路综合研究”项目，是一项十分有意义的国际性研究项目。由联合国教科文组织秘书处和各国专家组成的考察队，正沿着千百年前古人开辟的“海上丝绸之路”进行考察，即将到达广州。为了参与这项综合研究并与各国专家学者进行学术交流，我们将广州地区的专家学者对“海上丝绸之路”研究的最新成果结集成书，名之为《广州与海上丝绸之路》，奉献给中外有关专家学者和朋友们。

编 者

1991年1月

编 后 语

承蒙广州地区高等院校、科研机构、文博系统的专家学者通力合作，省外事部门的鼎力支持，论文集《广州与海上丝绸之路》出版了。谨向以上有关人士和单位由衷的谢意。本书从筹划、组织、编辑到出版工作的全过程，是在广东省人民政府外事办公室主任黄群、副主任张清平以及广东省社会科学院副院长张难生教授的主持下进行的。负责编辑出版具体工作的有广东省社会科学院张溥祥、黎瑞祥、陈忠烈、蒋斌和广东省人民政府外事办公室王大东等先生，参与审稿的还有关履权教授、汪廷奎副教授。由于编印周期较短，错漏之处，敬请批评指正。

编 者

1991年1月

目 录

海上丝绸之路与广州	张难生 叶显恩 (1)
广州与海上丝绸之路上的	
伊兰人：论遂溪的考古新发现	姜伯勤 (21)
广州：古代海上丝绸之路	
的起点城市	曾昭璇 曾 新 陈权英 (34)
广州海上丝绸之路的兴起与发展	黄启臣 (51)
海上丝绸之路的东方发祥地	邓炳权 (68)
广州港市形成与海上丝绸之路的关系	邓端本 (82)
从古代中外货币交流看广州海上丝绸之路	
.....	王贵忱 王大文 (92)
从公元 3—7 世纪佛教在广州的传播	
看中外文化交流	杨鹤书 (105)
唐代广州的对外贸易	李庆新 (122)
宋元时期广州与泉州海外贸易比较	赵立人 (138)
南海神庙与海上丝绸之路	谭棟华 (146)
广州：早期伊斯兰教的东方圣地	
——海上丝绸之路的结晶和见证	姜永兴 (158)
广州话中的外来语——阿拉伯语	马逢达 (176)
李珣与《海药本草》：唐代广州	
海外贸易对中国药物学的促进	王 棟 (179)
附：本集论文英文提要	(192)

GUANGZHOU AND THE MARITIME SILK ROADS

Contents

<i>Maritime Silk Roads and Guangzhou</i>	Zhang Nansheng Ye Xianen (1)
<i>Guangzhou and Iranians on the Maritime Silk Roads: On the Recent Archaeological Discoveries in Suizi</i>	Jiang Boqin (21)
<i>Guangzhou: the Starting City of the Maritime Silk Roads</i>	Zeng Zhaoxuan et al. (34)
<i>The Emergence and Development of the Maritime Silk Roads from Guangzhou</i>	Huang Qichen (51)
<i>The Birthplace of the Maritime Silk Roads in the East</i>	Deng Bingquan (68)
<i>On the Relations between the Formation of Guangzhou port City and the Maritime Silk Roads</i>	Deng Duanben (82)
<i>On the Relations between the Maritime Silk Roads and Guangzhou through a Research of the Inter-flow of Currencies between China and Foreign Countries</i>	Wang Guichen et al. (92)

<i>Cultural Communication between China and Foreign Countries as Seen from the Diffusion of Buddhism in Guangzhou from the 3rd to the 7th Century</i>	Yang Heshu (105)
<i>Guangzhou's Foreign Trade in Tang Dynasty</i>	Li Qingxing (122)
<i>Comparison between the Foreign Trade of Guangzhou and Quanzhou in Song and Yuan Dynasties</i>	Zhao Liren (138)
<i>Nanhai Temple and the Maritime Silk Roads</i>	Tan Dihua (146)
<i>Guangzhou: The Eastern Holy Land of Islam at Its Early Stage: The Crystallization and Testimony of the Maritime Silk Roads</i>	Jiang Yongxing (158)
<i>Words of Arabian Origin in Cantonese Dialect</i>	Ma Fengda (176)
<i>Li Xun and "The Overseas Pharmacopoeia": A Promotion to the Chinese Materia Medica by Foreign Trade Through Guangzhou in the Tang Dynasty</i>	Wang Di (179)
<i>Synopses of Theses in English</i>	(192)

海上丝绸之路与广州

张难生 叶显恩

本文从海上航道的开辟，造船和航海技术的改进，丝绸上商品结构的变迁，海商活动的特点，历代王朝的政策等方面，探讨海上丝路及其启发港广州的兴盛变迁，以及海上丝路与广州间的关系。作者认为海上丝路兴起于两汉，吴晋南朝中国开通直航波斯湾的航道，广州成为南海交通的枢纽；唐代中后期，以唐帝国与阿拉伯商人为轴心形成世界性海洋贸易圈，促进了中国传统南、东向分途贸易的衔接。广州因应成为东方的大港。广州于元代曾一度降格，入明又恢复主港的地位，乾隆22年甚而独占海贸鳌头。唐宋元居世界领先地位的中国海贸，因明清的闭关禁海，西方殖民者的东渐而步步退缩，乃至衰败，海上丝路却被接通各大洋，通遍全球。

港市的兴起与繁荣，是同商路的开通、交通的便捷连系一起的。我国古代的对外海上交通，大致分东向、南向两途，广州是南向一途中的要港。它从秦汉时岭南一都会发展成为吴晋南朝时期南海交通的枢纽，唐宋时期世界性海洋贸易圈东方的中心，尔后除元代外，一直是中国海上贸易的主要港市，历久而未衰。这固然同它所处的地理位置、水运交通条件、封建王朝的政策、各地海港的分布及彼此间的联系状况等等密切相关，但以广州为起点的中西方海上商路的开通和发展，实在不失为一重要原因。

中国与西方的水陆交通，出现很早。大致以唐中叶为界，在此之前，以陆上交通为主，此后则转以海上交通为主要了。中国输出的商货主要是丝

织品、漆器、陶瓷等，尤其丝绸最为世界各地所欢迎。19世纪末，法国地质学家李豪芬对古老的陆上的中西贸易通道，用“丝绸之路”名之。以此代替“汉道”之称，既包含着丝绸对世界文明史的意义，又带有浪漫的情调。因此，“丝绸之路”这一名称一经出现，便很快为人们所接受。中西方的海上商路也被称为“海上丝路”^[1]。应当指出，丝路是一广泛的概念。它并非专指具体的特定的航道，而是泛指大致的路线。它又非单指运输丝绸，而是商道的代称。本文拟就海上丝路的兴起、形成、发展，以及广州在海上丝路的地位和作用，发表一些浅见，以就正于海内外学者。

一、秦汉以岭南海上门户为起点的海上丝路的兴起

早在先秦时期，岭南地区已与南海沿岸各地发生了海上交往^[2]。自秦设置桂林、南海和象郡等三郡起，尤其秦故将赵佗统一岭南地区建立南越国之后，岭南与南海各国的海上交往，又有所发展。汉元鼎五年（公元前112年）平定南越国，岭南地区直属于汉王朝的统治之下。汉，是一空前强盛的王朝。经济的发展，为扩展与南海沿岸地区的交往提供了雄厚的物质基础。船舶制造业发展到比较成熟的木帆船阶段，能制造上有重楼、有十桨一棹的楼船，出现了第一次造船业高潮。航海技术也有明显进步，总结航海技术的著作计达136卷之多。南海区域内，汉朝的海舶已“无远弗届”了。关于南向海上交通一途最早的最明确的记载，是《汉书·地理志》。据其记载：

“自日南障塞、徐闻（今海康县城）、合浦（广西北海市北面）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，有谶离国；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（一般认为即今印度东南部的康契普拉姆），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。所至国皆禀食为耦，蛮夷贾船，转送致之。亦利交易，剽杀人。又苦逢风被溺死，不者数年来还。大珠至围二寸以下。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（今之斯里兰卡），汉之译使自此还矣。”

从以上记述看，西汉政府译使率领的舰队所到的地方，自日南、徐闻、合

浦入海，沿着海岸先后到达中南半岛（包含马来半岛）、印度东南海岸、斯里兰卡等地，当属无疑。因船小，抗风力差，不宜深海航行，故西汉政府的船队只能沿着北部湾沿岸及中南半岛海岸航行。一般的说法，船队到了马来半岛的克拉（kra）地峡东岸后，便舍舟登陆，步行十多天，经过缅甸境内的夫甘都卢国而到达西岸，再西航经孟加拉湾抵达印度东南部^[1]。此时前往印度还是海、陆接驳。当时的条件下，直达还不可能，转船是通常的，中国丝绸就是这样辗转流布西方。至于印度与红海、地中海之间的海上交往，至少于公元前一世纪已经发生。

西汉以后，通过这条海上丝路的交往愈加频繁。东汉永宁元年（公元120年），“掸国（今缅甸）王雍由调复遣使者诣阙朝贺，献乐及幻人，能变化吐火，……自言我海西人。海西即大秦也。掸国西南通大秦。”^[2]从缅甸得大秦（罗马）的幻人（魔术师），转献与东汉王朝一事，也可见经过中间站，中国与西方海上交往之一斑。永建六年（公元131年）叶调国（今印尼）曾派使臣前来中国“贡献”^[3]。延熹九年（公元166年）“大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁”^[4]。这是罗马首次经海上直接和中国进行交往的记载。

由上可见，汉代已存在以印度为中间站的海上中西交通。这是一条由中西双方共同开辟的相对于陆上的海上商路。从东汉西域交通断绝后一段时间，罗马市场上丝织品反而增加的事实，说明这条海上商路在东西方贸易上已占有愈来愈重要的位置。

基于当时的造船、航海技术水平，船舶在行驶中，白天只能以沿岸标志来定方位，夜间则以天体星宿作航导。同时，船体小，装载的淡水、粮食等生活必需品有限，客观上需要在一定距离内从途中的港口给以及时补给。这样，汉帝国与东南亚各地密迩的交趾湾沿岸便合理地形成徐闻—合浦—日南等中外船只往来的古老的港口。

番禺（广州）也是当时岭南的一大港市。番禺处于西、北、东三江的交汇处，被犹如玉带般的三江所环绕，南面又濒临浩瀚的南海，其作为岭南水运的枢纽，自来天成。番禺城的起源甚早。在比《史记》成书早30年的《淮南子》中，提到秦始皇派50万大军进攻南越时，有一军便“处番禺之都”。《史记·货殖列传》也说：“番禺亦一都会也。珠玑、犀、玳瑁、果布之凑。”当时全国十九个都会中，番禺是其中之一。《汉书·地理志》则说：“粤地…处近海，多犀、象、玳瑁、珠玑、银、铜、果布之凑，中国往商贾者多取富焉。番禺其一都会也。”但是，当时番禺，只充当来自交趾湾各港市海外商品的转运，或是来自东部沿海一带的沿岸贸易^[5]，可谓是一集散海

外奇珍异宝的都会，虽不是海上丝路的启发港，但却有对海上丝路运来的商品起转运的功能。

番禺本具有海河港的潜在功能，通过三江可同岭南各地相交通，浮海而出可抵南海沿岸各地。就番禺所处的潜在地理环境因素看，它取代日南、徐闻、合浦的地位而成为南海交通的枢纽，在所必然。

二、吴晋南朝海上丝路的形成、兴旺与广州南海交通枢纽地位的确立

古代的航道，既有通商贸易的意义，也有公使往来通道的内涵。当然，公使朝贡也具有贸易的性质。秦汉时期，南向的海上交通，多限于带有贸易性质的公使往来，民间的贸易还是偶发性的，尚未经常化。到了吴晋南朝，这一情况发生了变化。孙吴立国，倚重水运，特别注重发展水上交通。由于当时的造船和航海比秦汉有所进步，船舶载量增大，已不必靠沿岸逐站补给生活用品，船舶性能较前精良，坚硬度提高，可冲破险阻，直经深海区而过，这就有可能另辟便直的航道。因此，吴晋时期，开通了自广州启航，经海南岛东部海面，直穿西沙群岛海面而抵达东南亚各国的便捷航线。它大大缩短了从广州到东南亚各地的航程，直接导致了徐闻、合浦的衰微，为广州港市的潜在优势得以发挥提供机遇。

孙权兼并刘表领地之后，其势力不断向岭南扩展。建安十五年（公元210年），吴交州刺史步骘抵达番禺，登高望远，“睹巨海之浩茫，观原藪之殷阜，乃曰：‘斯诚海岛膏腴之地，宜为都邑也’。”^[9]建安二十二年（公元217年），交州治所从广信（今广东封开）迁至番禺，岭南的政治中心又回归番禺。这无疑也提高了番禺作为一个港市的地位。孙吴政权于黄武五年（公元226年），决定以合浦以北划为广州，广州之名自此始，这在客观上对广州港市的发展发生了深远的影响。由广州首航，穿越海南岛东部、西沙群岛海面而至东南亚的航线一经开通，又奠下了广州作为南海交通枢纽的地位。

据黄武五年，康泰受孙权派遣出使东南亚各国，历时十多年回来后所写的《扶南传》说：“涨海（南海）中，列珊瑚洲，洲底有盘石，珊瑚生其上也。”^[10]如实描写了西沙群岛暗礁像磁石一样，船只一旦开进去，便有被吸引搁浅的危险。1957年，广东省博物馆西沙群岛考古调查中，在西沙群岛的北礁采集到南朝的六耳罐、陶环，证实了这条航线的存在。

这条航线出现之后，自当摒弃沿岸航行、水陆接驳而通往印度的传统

航道，改为穿过马六甲海峡，直驶波斯湾和红海地区。航经这条海上丝路直抵广州的记载，频频见诸文献。西晋太康二年（公元281年），大秦王遣使前来中国时，就先直航广州^[9]。据东晋高僧法显的《佛国记》记载，他在义熙八年（公元412年）从印度回国，因遇飓风而飘至青州（今山东半岛），没有按照预定的登陆点在广州上岸。他的记载却透露了从印度、斯里兰卡到广州间的航程，共分两段：第一段为从印度恒河口的多摩梨帝国（今Tamluk港）起航—狮子国—耶婆提（今爪哇）；第二段为耶婆提—广州。前段航行需历三个月，后段航程约需五十天。从能准确判断行程所需的时间，可见商人经常来往于这一航线，并积累了丰富的经验。

六朝时期，由于印度教的极力东传，南朝历代王室又对海外贸易持积极态度，因此，僧侣、中外使节、商人沿着海上丝路络绎不绝地前来，益使其兴旺发达。继法显之后前来广州的中外佛教高僧，据冯承钧《中国交通史》考证，便约有十位是沿着这一海上丝路来广州的。前来广州通商国家和地区已有大秦、天竺、狮子国（斯里兰卡）、罽宾（克什米尔）、占婆（越南南方）扶南（柬埔寨）、金邻（泰国暹罗湾岸边）、丹丹（马来半岛南部）、槃槃（加里曼丹北部）、诃罗单（爪哇岛）、干陀利（苏门答腊巨港）、婆利（印尼的巴厘岛）等。中国的海船则以广州为始发港，穿过马六甲海峡，横渡孟加拉湾、阿拉伯海进入波斯湾，经幼发拉底河而至今伊拉克等地，或沿阿拉伯半岛沿岸进入红海，经转运而与地中海相交通。马斯欧迪于公元947年撰写的《黄金草原和宝石矿》一书曾提到：5世纪上半叶，在幼发拉底河的古巴比伦西南希拉，常有人看见印度和中国船在此停泊^[11]。

广州自从充当海上丝路的始发港之后，愈加繁荣。此时，各国前来广州者，“舟船继路，商使交属”。邻近交州湾港口的东南半岛的一些国家，此时也舍近求远，迳来广州通商。例如扶南国与日南港密迩，但却“遣商货至广州”^[12]。各国输入的商品主要有象牙、犀角、珠玕、玳瑁、琉璃器、吉贝（棉布）、郁金、苏合、沉檀、等等。从广州输出的以丝绸、漆器为大宗，还有从高凉郡（今阳江高州一带）运来的“生口”（奴隶）^[13]。广州百货汇集，应有尽有。梁武帝得到广州贡献的蕃货，曾高兴地说：“朝廷便是更有广州。”^[14]当时有谚曰：“广州刺史但经城门一过，便得三千万也。”^[15]可见随着商品货币经济的发展，广州官僚的贪欲也因之剧增。据《南史》记载：“广州边海，旧饶，外国舶至，多为刺史所侵，岁不过三数至。勋至，纤毫无所取，岁十余至。”^[16]经梁朝的肖勋革旧翻新，来船便顿然从岁三数至猛增至十余至。虽不知年至海舶的最高额，但即使岁至十余艘，在当时的条

件下，广州的对外贸易已显繁荣了。

珠江水系的航道，又为疏散广州聚集的海外商品提供了方便条件。由广州通往岭北、岭东、岭西和沿海的水道四通八达。优越的地理条件，是使广州南海交通总枢纽的地位处于牢不可破的重要原因。

隋朝结束了近三百年的南北分裂对立局面，重新建立一个统一的国家，并继承吴晋南朝重视海上交通的传统。大业三至六年（公元607—610年）期间，隋炀帝曾派遣常骏、王君政等出使赤土国（马来半岛北部）。他们是从广州出发的。当时东南亚十多个国家和地区都直接到广州贸易。广州依然是国内最重要的对外贸易港口。

三、唐宋广州的极盛与海上丝路的繁荣

唐代是开创中西方海上丝路新纪元的重要历史时期。中西方交通，汉代以来一直以横贯中西的陆上丝路为主。自唐中叶以后，海上丝路取代陆上丝路而成为中西交通的主要通道。唐宋时期，海上丝路臻于极盛。作为兴盛数世纪之久的广州，也因应达到极盛之境。

唐代海上丝路的繁荣与广州的极盛，是与中国安定的统一局面的出现，经济的发展，东西方政治、经济形势的变化密切相关的。

统一的唐王朝，顺应民心，采取休养生息、安定社会、发展经济的政策，从而推动历史的进步，取得崇高的历史地位。其发展经济中的一项重要措施是致力于开辟商道，发展了通向西方的海上丝路。

唐初实行均田制和租庸调，尤其唐太宗实行的轻徭薄赋政策，刷新政治，有力地推动了经济发展。丝绸产地本在北方，入唐以后，长江流域的丝织品，上自川蜀，下至吴越，皆已臻极发达之境。民间的手工业，如定州富商何明远竟然家有织机五百张^[1]。陶瓷器兴起，且有取代漆器之势，名瓷所出之地，北至邢，西至蜀，再由中部长江流域，及于东南之闽越^[2]。船舶制造的基地，如广州、明州、越州、润州、常州、苏州、杭州等皆负盛名。唐代制造一种名曰“埤苍”的大船，长达20丈，可载六、七百人^[3]。还有一种名曰“俞大娘”的大船能载重万石^[4]。凡此种种，为海上丝路的繁荣提供了足够的物质条件。中国经济重心的日渐南移、江南和东南沿海的渐次开发，也都有利于进一步将注意力转向海上交通贸易。

国内交通系统的改善，也有利于海上丝路的发展。隋代开辟的沟通南北的大运河成为唐代南北交通的大动脉。唐代又不断完善驿道设施。广州与长安相距数千里，快马三日可达。尤其开元四年（公元716年）凿辟大

庾岭道，把控粤赣咽喉的险峻山路，整治成荡荡坦途，使运河的南北大道经赣江、北江而南伸至广州，大大缩短了丝绸之路的启发港广州与内地联系的路程。咸通年间（公元860—873年），高骈又整治自广州通安南的水道，使交广间交通愈加便捷^[2]。

政府的政策对海上丝路的发展尤为重要。唐立国后，不仅实行较开明的政治，而且实施对外开放政策，采取请进来或走出去，广泛与世界交往的方针。当时便出现了七条国际海陆通道：五条陆道，二条海道。可谓国门敞开，条条道路通李唐^[3]。为了适应海外贸易的需要，至迟于开元二年（公元714年），在广州已有市舶使之设^[4]，直隶朝廷。这是国内唯一掌管海外贸易的机构，它的职能是：掌管货、海舶贸易之事。唐玄宗大和八年（公元834年），唐王朝再次宣布对外商采取“任其交往通流，自为贸易，不得重加率税”。“常加存问”，以示“绥怀”的政策^[5]。在华的外籍人，政治待遇上一视同仁。对有才干又自愿入仕者，唐王朝一概量才录用。这种开明的、平等互利的政策，吸引了众多的外国使节、学者、留学生、僧侣、商人纷至沓来，竟达数十万之众。这对海上丝路的繁荣都起了直接的推动作用。

在唐代，东西方的政治和经济形势也发生了有利于海上丝路畅通的种种变化。7世纪，唐王朝传统的贯通中西的内陆丝路通、阻无常。8世纪中叶，陇右、河西相继沦陷于吐蕃之手。中唐之后，中西方的交通自然越发依赖于海路。

南海上的交通，晋梁时期（公元502—557年），波斯已出现于从海路入贡的行列。公元570年（陈太建二年），波斯萨珊王朝占领阿拉伯半岛南端，使波斯湾成为印度洋交通的中心。尔后其势力更不断地渗入东南亚，进而抵达中国的南方口岸。继此之后是大食帝国的兴起。公元622年（唐武德五年），穆罕默德创建回教。阿拉伯人乘其宗教的狂热，拼命向外扩张，向东消灭波斯萨珊王朝（于公元651年），占领中亚及印度西部；向西占据中东、埃及、北非及西班牙。8世纪初期，已形成一个横跨欧亚非的大帝国，它继承了萨珊王朝的海上力量，大力拓展东向的海上贸易。在南亚，印度河口和锡兰岛依然是该地区的贸易中心。东南亚地区，室利佛逝于公元675年（唐上元二年）兴起，并且不断扩张其势力，北控马六甲海峡、南扼巽他海峡这东西方海上丝路必经的两条水道，成为东南亚地区的贸易中心。由于中国商人和阿拉伯商人在南海、印度洋上的商业活动，终于将中国和大食、印度河口和锡兰岛、室利佛逝，连接一起。

中国东向的海上通道：与朝鲜、日本的交通，也发生了变化。7世纪末

之前，日本来华在登州上岸，称为北路。8世纪前期，日本来华已迂渡东海而到达长江口，比前便捷多了；公元750年以后，利用东北季风直航浙江沿岸，顺风十日可抵。后来甚至从日本可经航温州、台州、广州等。日本、朝鲜来华登陆口岸的南移，尤其直航广州，其意义是深远的。它意味着中国传统的东向和南向分途贸易于此时出现衔接趋势。换言之，以广州为起点的中西海上丝路开始向东伸展，接通朝鲜、日本。它标志着以中国广州为中心的世界性海洋贸易圈终于形成。

关于以广州为起点通向西方的海上丝路，唐人贾耽的《广州通海夷道》有详细记载。贾耽把从广州至巴士拉港的航线作为东路航道，地点大致包括今越南、马来西亚、印尼、斯里兰卡、印度、巴基斯坦、伊拉克等国境内沿海港口；把阿拉伯半岛沿岸、亚丁湾、红海航线称为西路航道，地点大致包括今沙特阿拉伯、阿拉伯联合酋长国境内的沿海港口。把巴士拉作为东西路商道的交会点。巴士拉是波斯湾中早期的贸易中心，有运河和大食重镇末罗（在巴士拉以南祖贝尔地方）相通。这条航线的途次，用今的地域名称说，即：船从广州出航，经大屿山以南，扬帆西行二日，到海南岛东北角。南航二日到海南岛东部的独珠山。再折向西南航行三日，到越南峴港东南的占婆岛。又往南二日，到越南归仁以上的燕子岬。再行一日，抵达越南的芽庄。半日到落朗。又两天，到昆仑岛。又行五天，到马六甲海峡。海峡南北宽约百里，北岸是马来半岛，南岸是苏门答腊。从苏门答腊东南部的旧港东航，四五天可达爪哇岛。爪哇岛是南洋正中的一个最大岛屿。从苏门答腊旧港一带西行海峡三日，到布罗瓦尔诺岛，北岸是马来半岛西岸的吉打。复从布罗瓦尔岛西航，抵今棉兰海中。西航五天，到今苏门答腊海岸中的婆罗师洲。续航六天，到尼科巴群岛。转北航行四天，到锡兰。锡兰的北部和印度南岸只距百里。西航四天到今印度西南角喀拉拉邦的奎朗港。这是印度的南境了。再西北航，进入阿拉伯海，经过十余处小国，到印度西岸，再西北行二天，到孟买附近巴洛奇。继续沿岸北航，再行十天，抵巴基斯坦境。经过五处小国，抵达海港喀拉奇东部，这是印度河的海出口。又从喀拉奇西行20天，经过20来个小国，到波斯湾的巴巴丹一带，当地人在海湾口立华表，夜间点燃火炬于其上，以作导航信号。由此进入波斯湾，湾内航行一日，到幼发拉底河口的巴士拉。在此转换轻舟，溯河而上，二天就到大食帝国的重镇末罗。再由驿道西北行，就是大食国京城巴格达了。以上是东路航道。自印度南境的奎朗到巴士拉，是沿东岸航行，西岸以西就是大食帝国境内了。沿着阿拉伯半岛沿岸，经红海，绕了一个圆圈，又回到巴士拉，这就是所谓西路航道^[2]。

贾耽的记载、确凿地表明中国的海舶从广州启航，历南海、印度洋，云帆高挂，涉彼狂澜，直驶巴士拉港^[26]。这一航线开通的时间，在唐代之前当属无疑。晚近学者根据其他资料的研究，也几乎一致认为中国帆船超越印度洋达红海地区的时间，最迟应在5世纪前后^[27]。由中国和亚非人民共同开辟的这条航道是当时世界上最长的航线，长度不下一万四千里^[28]。其历史意义，将永垂史册。

随着广州通海夷道的开通，世界性海洋贸易圈的形成，广州得到迅速的发展，成为世人瞩目的港市。

广州，充分利用了其海河港口的功能。其泊港在扶胥镇，即今黄埔、庙头一带。隋开皇（公元581—604年）中期在那里建有南海神庙，世称波罗庙。海商先在海神庙祭祀，方由此出海。内河有石门^[29]、大通、白田等作为外港，以供商船停泊、接驳货物。广州市区有可供船舶避风的内港。广州城前宽阔的江面上，也可供商船停泊。广州的港口，已逐渐发展到能容纳海舶大小千艘，城区不断向西南发展，商业区扩张到城外。

广州对外贸易之繁盛，从前来经商的国家和地区之广泛，商舶之繁多，商货之丰富，可以看出来。元开撰的《唐大和尚东征传》曾记载天宝年间各国来舶之盛况：“江中有婆罗门、波斯、昆仑等舶，不知其数。并载香药、珍宝，积载如山。舶六七丈。狮子国、大石国、骨唐国、白蛮（阿拉伯、波斯等白种人）、赤蛮（非洲黑种人）等往来居住，种类极多。”柳宗元也说：同广州有海运交通往来者，“由流求、河陵，西抵大夏、康居，环水而国以百数。”^[30]唐代以前没有来往的国家和地区，此时也“重译而至”了。大历四年（公元769年）岭南节度使李勉到任，革弊兴利，尽力推行对外商的优恤政策，各国来船剧增，先是“西南夷船岁至才四五”，次年“至者，乃四十余柁”^[31]。韩愈在《送郑尚书序》中还说：“外国之货日至，珠香、象犀、玳瑁、奇物溢于中国，不可胜用。”广州港市的景象，诚如刘禹锡所云：“连天浪静长鲸息，映日船多宝舶来”^[32]。

广州四远商货辐辏，海外奇珍异宝和香料等舶来品尤为丰富。不少外商在广州经营宝货生意，吸引各地客商前来交易，形成国际性的珠宝市场。丝绸、漆器和陶瓷等传统中国出口商品也以广州为集散地。其余百货，杂陈市肆。“雄番禺之宝货，冠吴越之繁华”确非虚词。

外国人沿此丝路前来广州留居者，有大食、波斯、天竺、狮子国、真腊、河陵等国商人，据说有十余万之众。有的留居数十年而未归。唐王朝为了便于管理，便指定城西南濠东岸蕃船码头区作为外国人的居住地。于是便出现了历史上的所谓“蕃坊”。蕃商有不同的宗教信仰，尤以宗奉伊斯

兰教者为最多。在蕃坊，设有蕃长处理其内部事务^[33]。唐王朝还采取保护外商财产的政策。如凡外商客死广州者，原规定“官管其资，满三月无妻子诣府，则没入”^[34]。后来改为认领财产不受三个月为期的限制，表示唐王朝充分保护外侨的权益。一般地说，蕃商和华人相处甚洽，有的还“嫁娶相通”^[35]。当时同住广州的人，语言、风俗各异，海外的舶来品充塞市场，一派国际性港市的气氛。

由于声名远播，繁盛一时，当时的外国人甚至有把广州误作中国者，例如“印度俗呼广府（广州）为支那，名帝京（长安）为摩诃支那也。”^[36]作为海陆会通之冲的广州，“为众舶所凑”，各国海商“重九译”而来，已成为一个向国际开放的，世界东方的大港。

五代割据期间，闽粤政权因经济自成体系，独立发展，需要通过外贸来增加其财源。因此致力于招徕外商，鼓励华商下海贩蕃。岭北商人下海贩蕃顿然增多，同这一政策有关。它启开了尔后华商大量下海，变被动为主动局面的先河。对宋元海商的大量贩运海外发生了深远的影响。

赵宋立国伊始，便设置“市舶司”，“掌蕃货、海舶、征榷、贸易之事，以来远人，通远物。”^[37]在唐代的基础上，宋元的市舶管理更加严密和制度化^[38]。宋代设市舶司达七处之多，有的在其下有市舶务（或坊），形成两级建制机构，标志着宋代海外贸易的扩大。南宋因偏安杭州，以东南沿海为其经济核心区，益加重视海上贸易。

两宋一改过去等外商前来贩运的被动局面，采取走出去，以力操南海、印度洋贸易的主动权。当时陶瓷从海上丝路的大量输出，具有划时代的意义。品种繁多，名窑辈出。关于从广州启航通过海上丝路输出宋瓷的情况，目击当时情景的朱或在《萍洲可谈》（成书于北宋末年）中写道：“船舶深阔各数十丈，商人分占贮货，人得数尺许，下以贮物，夜卧其上，货多陶器，大小相套，无少隙地。”装载出洋贩卖的陶瓷是采取“大小相套”，以减少体积的装运办法。这是唐代以来几百年积累经验的结果。1977年在珠江口外伶仃岛附近打捞到唐代的陶瓷，小四耳缸及碗均套在大四耳缸内。海南岛东部陵水县海滩出土的青瓷碗，也是十个一摞堆放着，体现当时包装运输的高超水平。宋瓷远销日本、占城、真腊、三佛齐、阇婆、天竺、大食，以至远达东非海岸的层拔（今坦桑尼亚）等广大亚非地区。除瓷器外，传统的丝织品及五金原料（金、银、锡、铅、锡）等也占重要地位。通过以广州为起点的海上丝路而与海外交往的地区比前益加广泛，尤以东洋地区（即婆罗洲以东，主要为今的菲律宾群岛）和印度洋地区的东非海岸为主要^[39]。宋代之所以能将唐代启开的海上丝路繁荣的格局维持并推进，

是有其原因的。宋代国力虽然软弱，但经济实力却大为增强。晚近学者的研究，多认为我国农业生产力的高峰是在宋代出现的^[43]。农业之进步又引起手工业的发展。这是海贸得到发展的物质基础。

宋代广州也依然保持其繁盛的格局，是船舶线路、商使交属、海外商货的集中地。诚如文献所载：什么“番禺宝货所聚”^[44]，“广州宝贝从凑”^[45]，等等，不一而足。其繁荣景象，正如时人程师孟诗云：“千门日照珍珠市，万瓦烟生碧玉城，山海是为中国藏，梯航尤见外夷情。”^[46]外国商人梯山航海，纷至沓来，有的则带妻儿在广州居住。神宗熙宁年间（公元1069—1077年）已是“城外蕃汉数万家”。外人居住区，沿唐人称之为“蕃坊”。广州蕃坊，“海外诸国人聚居，置蕃长一人，管勾蕃坊公事，专切报邀蕃商人贡，用蕃官为之，中袍履笏如华人。”^[47]

随着广州外贸的繁荣，市区内港设施改善，扶胥镇作为蕃舶聚泊之港，也极其繁盛。南宋杨万里有诗云：“大海更在小海东，西庙不如东庙雄，南来若不到东庙，西京未睹建章宫。”^[48]诗中把扶胥镇波罗庙（东庙）比作汉代著名的建章宫，可见它在时人心目中的地位之崇高。

宋代广州依然是世界性海洋贸易圈东方的中心。市舶司的设置，以广州为最早，宋或在《萍洲可谈》中也指出：“崇宁初，三路各置提举市舶司，三方唯广最盛。”直至南宋初年，广州的市舶收入，仍然“倍于他路”^[49]。

四、广州对外贸易主港地位之失而复得与明清海上丝路的扩展

宋室南渡，政治中心移至杭州。唐代兴起的泉州，因政治地理的变化而得到迅速的发展。除广州作为世界性海洋贸易圈在东亚地区的中心外，中国东南沿海港市，如登、莱、楚、扬、明、越、温、台、泉州等，皆日渐纳入这一贸易圈的范围，尤以扬州为最重要。当时的泉州，则是广州和扬州海上交通间的转口站。五代南方割据独立时，福建割据东南隅，在闽政权的倡导下，海外贸易益加繁荣。泉州也因而成为南海贸易的另一港埠，而得到独立发展。入宋之后，福建的海商下南海、浮高丽者日益增多，贸易地区和贸易额不断扩大。南宋偏安杭州，以东南沿海为其统治的重心，具有海洋性帝国的特点，为了增加其财源而倚重海贸。因而与杭州密迩的泉州益显重要。同时泉州为杭州输送舶来品远较广州便捷，颇占地利。再者，宋代福建的手工业，如铜器、铁器、陶瓷器、纺织等发展显著。如果我们把视野扩及当时海洋贸易的背景，就不难发现：中国传统的向东和向南的