



国家出版基金项目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

“海上丝绸之路断代史研究”丛书

王元林 王美怡 主编

广州市社会科学院 组编

章深◎著

HISTORY OF THE MARITIME
SILK ROAD

宋元 海上丝绸之路史

精装版



中 WPC 世界图书出版公司

图书在版编目(CIP)数据

宋元海上丝绸之路史 / 章深著. —广州: 世界图书
出版广东有限公司, 2020.7

ISBN 978-7-5192-7647-8

I. ①宋… II. ①章… III. ①海上运输—丝绸
之路—历史—研究—中国—宋元时期 IV. ①K240.7

中国版本图书馆CIP数据核字(2020)第115108号

书 名	宋元海上丝绸之路史 精装版 (SONGYUAN HAISHANG SICHOUZHILUSHI JINGZHUANGBAN)
著 者	章 深
责任编辑	韩海霞
装帧设计	王 勇
责任技编	刘上锦
出版发行	世界图书出版广东有限公司
地 址	广州市海珠区新港西路大江冲25号
邮 编	510300
电 话	(020) 84451013
网 址	http://www.gdst.com.cn
邮 箱	wpc_gdst@163.com
经 销	新华书店
印 刷	恒美印务(广州)有限公司
开 本	787mm×1092mm 1/16
印 张	21.5
字 数	369千字
版 次	2020年7月第1版 2020年7月第1次印刷
国际书号	ISBN 978-7-5192-7647-8
定 价	98.00元

版权所有 翻印必究
(如有印装错误, 请与出版社联系)

总 序

“丝绸之路”是人类文明的共同财产。“丝绸之路”是古代东西方之间人员往来、物流运输、文化交流、宗教传播的通道，是中华文明与世界文明之间交流互鉴的重要桥梁和纽带。通过“丝绸之路”，世界文明古国相互联系、交流，文明不断汇聚、碰撞、吸收、作用，形成“人类命运共同体”的历史不断发展、演进。“丝绸之路”对人类文明与社会发展功莫大焉。中国不仅是这一条桥梁联系的重要一端，是“丝绸之路”的开拓者与参与者，而且是这一纽带的重要维护者、奉献者。“丝绸之路”历史延续不断，中国为人类文明的不断发展贡献着聪明才智与力量源泉。2013年秋，习近平总书记提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的“一带一路”倡议，越来越多的国家积极响应，共建“一带一路”正在成为我国参与全球开放合作、改善全球经济治理体系、促进全球共同发展繁荣、推动构建“人类命运共同体”的中国方案。回顾历史，温故而知新，“一带一路”是联通世界的政治互信、经济互融、人文互通的桥梁，大有可为，大有前途。

一、历史上“丝绸之路”“海上丝绸之路”并驾齐驱，联通中外

我国是世界上最早养蚕织绸的国家。传说远古先祖螺祖就“养蚕取丝”。距今近7000年浙江余姚河姆渡遗址，曾在出土的牙雕盅上发现刻划蚕纹四条；河北省正定县南杨庄新石器时代遗址出土过两件距今5400年前的陶塑蚕蛹；山西夏县西阴村距今约5000年新石器时代遗址中就出土半个刀切过的蚕茧；浙江湖州钱山漾遗址也出土了距今4700多年前的家蚕丝带、丝线和绢片。可见至少在距今5000年前，我国原始先民已经掌握了养蚕缫丝技术，这是纺织史上的一个重大成就，说明黄帝“淳化鸟兽虫蛾”的传说并非毫无根据。在殷代的甲骨文

中，已有“蚕”“桑”“丝”“帛”等字，其中一片甲骨文上还刻有“用三头牛祭蚕神”的内容。这些考古与文献资料足以证明养蚕织绸起源于中国。

公元前4世纪，希腊人克泰夏斯（Ctesias）在其著作中记录有“赛里斯国”与“丝路”。由希腊语和拉丁语演化出来的“赛里斯”即丝绸的意思，来源于中国“丝”字的谐音。印度孔雀王朝考底利耶（Kautilya）的《政事论》（Arthashastra）也提到“产生在Cina（支那）的成捆的丝”到达印度。1世纪，罗马博物学家老普林尼在其《博物志》中提到“赛里斯国”产丝，但提到“林中产丝，闻名世界。丝生于树上”，认识并不准确。但不可否认，先秦时期，连接东西方交流的通道已经存在。

丝绸正式西传始于西汉张骞通西域，故官方一般认为汉武帝时期，联通东西方的贸易道路已经十分清楚，即从长安经河西走廊到达阳关、玉门关以西的西域地区。传统的丝绸之路，起自中国古代都城长安，经河西走廊、中国新疆、中亚国家、阿富汗、伊朗、伊拉克、叙利亚等而达地中海，以罗马为终点，全长1万多里。这条路被认为是联结亚欧大陆在古代东西方文明的交汇之路，而丝绸则是最具代表性的货物。数千年来，游牧部落或民族、商人、教徒、外交家、士兵和冒险家等沿着丝绸之路相互交流，相互影响。

19世纪末，德国地质地理学家李希霍芬（Ferdinand Von Richthofen，1833—1925年）在《中国》一书中，把“从前114年至127年，中国与中亚、中国与印度间以丝绸贸易为媒介的这条西域交通道路”命名为“丝绸之路”，这一名词很快被学术界和大众所接受，并正式运用。其后，德国历史学家赫尔曼在20世纪初出版的《中国与叙利亚之间的古代丝绸之路》一书中，根据新发现的文物考古资料，进一步把丝绸之路延伸到地中海西岸和小亚细亚，确定了丝绸之路的基本内涵，即它是中国古代经过中亚通往南亚、西亚以及欧洲、北非的陆上贸易交往的通道。因此，按照所经地区与方向的不同，有西汉张骞开通西域的官方通道“西北丝绸之路”；有北向蒙古高原，再西行天山北麓进入中亚的“草原丝绸之路”；有长安到成都再到印度的山道崎岖的“西南丝绸之路”；有从广州、泉州、杭州、扬州等沿海城市出发，从南洋到阿拉伯海，甚至远达非洲东海岸的海上贸易的“海上丝绸之路”等。海上丝路萌芽于商周，发展于春秋战国，形成于秦汉，兴于唐宋，转变于明清，是已知最为古老的海上航线。中国海上丝路分为东海航线和南海航线两条线路，其中主要以南海为重心。

同样,“海上丝绸之路”雏形可能早在先秦时期已经存在,距今5000至3000年,岭南东江北岸近百千米的惠阳平原,已经形成以陶瓷为纽带的贸易交往圈,并通过水路将其影响扩大到沿海和海外岛屿。通过对海船和出土陶器,以及有肩有段石器、铜鼓和铜钺的分布区域的研究得知,先秦时期的岭南先民已经穿梭于南中国海乃至南太平洋沿岸及其岛屿,其文化间接影响到印度洋沿岸及其岛屿。与此同时,东海丝绸之路也在这一时期萌芽并得以发展。春秋战国时期,齐国在胶东半岛开辟了“循海岸水行”直通辽东半岛、朝鲜半岛、日本列岛的海上通道。越国、吴国也有类似的航线形成。这条由中国向东到达朝鲜半岛和日本列岛的东海航线,在海上丝绸之路中占次要的地位。秦始皇二十八年(前219年),秦始皇为求长生不老药,曾遣方士徐福率童男童女和百工等数千,于琅琊郡古胸港东渡日本,这是有文字记载的中国人首次航海。

官方海上丝绸之路形成于汉武帝之时。从中国出发,向南、向西航行的南海航线,是海上丝绸之路的主线。关于汉代丝绸之路的南海航线,《汉书·地理志》记载汉武帝派遣的使者和应募的商人出海贸易的航程曰:自日南(今越南中部)或徐闻(今属广东)、合浦(今属广西)乘船出海,顺中南半岛东岸南行,经五个月抵达湄公河三角洲的都元(今越南南部的迪石)。复沿中南半岛的西岸北行,经四个月航抵湄南河口的邑卢(今泰国之佛统)。自此南下沿马来半岛东岸,经二十余日驶抵湛离(今泰国之巴蜀),在此弃船登岸,横越地峡,步行十余日,抵达夫首都卢(今缅甸之丹那沙林)。再登船向西航行于印度洋,经两个多月到达黄支国(今印度东南海岸之康契普腊姆)。回国时,由黄支南下至已不程国(今斯里兰卡),然后向东直航,经八个月驶抵马六甲海峡,泊于皮宗(今新加坡西面之皮散岛),最后再航行两个多月,由皮宗驶达日南郡的象林县境(治所在今越南维川县南的茶养)。

法国著名汉学家沙畹(Edouard Chavannes, 1865—1918年)在其《西突厥史料》中言“丝路有陆、海二道,北道出康居,南道为通印度诸港之海道”提出陆、海“丝绸之路”。1936年,瑞典人斯文·赫定编著《丝绸之路》一书出版,除陆上丝绸之路外,他指出:“在楼兰废弃之前,大部分丝绸贸易已开始从海路运往印度、阿拉伯、埃及和地中海沿岸城镇。”1963年,法国学者布尔努瓦夫人(Llice Roulnois)出版专著《丝绸之路》,指出海上丝绸之路“从中国广州湾的南海岸出发,绕过印度支那半岛,穿过马六甲海峡,再逆流而上,直至恒河

宋元海上丝绸之路史

河口……商品一直运输到西海岸的海港、波斯和阿拉伯地区，后来也运销于欧洲”。1967年日本学者三杉隆敏出版专论“海上丝绸之路”的专著《探索海上的丝绸之路》。随着时代发展，陆海丝绸之路成为古代中国与西方所有政治经济文化往来通道的统称。而海上丝绸之路在唐代后期开始，成为中外贸易交流的主要通道。中国的丝绸制品、瓷器、铁器、蚕丝、茶叶、冶铁术、金银器制作术及其他工艺品，通过波斯、大食等国源源不断地传到西亚及欧洲国家；而西方国家的商品、技术和文化，通过陆海丝绸之路又传入东方的中国，把欧亚大陆联系在一起，极大地促进了文明的交流与发展。

二、我国历代领导人十分重视“丝绸之路”

中国是丝绸之路、海上丝绸之路的发祥地，我国历代领导人十分重视丝绸之路、海上丝绸之路。

1956年毛泽东在修改的《党的八大报告》就明确指出，建设一个独立的、完整的工业体系，“对外也可以满足社会主义阵营各国之间充分有效的国际合作，并且只要有可能，就发展同世界上任何愿意和我们往来的国家的通商贸易关系”。（《建国以来毛泽东文稿》第6册，中央文献出版社，1992，第151页）虽然，当时没有使用“丝绸之路”这一概念，但与“发展同世界上任何愿意和我们往来的国家的通商贸易关系”无疑就是利用丝绸之路发展与各国关系。

改革开放，党的第二代领导集体确定以广东为实验地发展对外贸易。早在1978年10月日本NHK记者铃木肇拿着他起草的拍摄《丝绸之路》的计划书，请时任国务院副总理的邓小平审阅，邓小平在拍摄《丝绸之路》计划书上签下自己的名字，随后，中日双方联合拍摄《丝绸之路》并在1980年播出，1983年《丝绸之路》第二部播出，1988年《海上丝绸之路》播出，其间邓小平的高瞻远瞩与所起的作用不言而喻。1984年10月20日，邓小平在中央顾问委员会第三次全体会议上的讲话中说：“现在任何国家要发达起来，闭关自守都不可能。我们吃过这个苦头。我们的老祖宗吃过这个苦头，恐怕明朝成祖时候，郑和下西洋还算是开放的。”（《邓小平文集》第3卷，人民出版社，1993，第90页）以邓小平同志为核心的第二代领导人改革开放，为中国经济带来了飞跃发展。

1991年5月21日，江泽民在访问苏联前夕接受苏联记者的采访提到“中国对外交往可以追溯到公元前2世纪的‘丝绸之路’和公元15世纪的郑和下西洋，

这些给我留下了深刻印象。这说明，中华民族在历史上就致力于同各国人民的友好往来，进行文化和经济交流，共同创造美好的未来。”（《人民日报》1991年5月21日），随后他在1994年11月13日在会晤马来西亚元首时说：“早在明朝时候，中国伟大的航海家郑和七下西洋，其中5次驻跸马六甲，与当地人民结下深厚友谊，构筑了中国向东南亚的‘海上丝绸之路’，中马之间这种友好关系一直延续至今。”（《人民日报》1994年11月13日）1999年11月2日，在访问沙特阿拉伯时，对社会各界人士演讲中说：“中国人民与阿拉伯人民长久以来相互学习，双方的友好关系源远流长。古老的丝绸之路作为友谊的纽带把我们连结在一起。早在一千多年前，中国的商船就曾抵达吉达港，还到了美加。”（《人民日报》1999年11月2日）2000年4月19日，时任国家主席江泽民会见土耳其总统德米雷尔时说：“中土友谊源远流长，举世闻名的‘丝绸之路’架起了我们两个民族友好交往的桥梁。”（《人民日报》2000年4月19日）2001年5月25日，江泽民在第三届亚欧外长会议开幕式致辞说：“古代的‘丝绸之路’，曾经是亚欧文明交流的重要通道，为东西文明的交流发挥了独特作用。”（《人民日报》2001年5月26日）2002年4月18日，江泽民会见伊朗宗教领袖哈梅内伊说：“中伊两国人民的友谊源远流长，古老的丝绸之路是中伊两个古老而伟大的民族友好交往的历史见证。”（《人民日报》2002年4月18日）

2001年1月6日，时任国家副主席胡锦涛对伊朗进行友好访问。在与伊朗第一副总统哈比比会见时说：“中伊经贸交往历史悠久，2000多年前，两国人民就沿着闻名于世的丝绸之路开展了贸易往来。”（《人民日报》2001年1月6日）2006年4月20日，时任国家主席胡锦涛访问美国，出席美国总统小布什举行的欢迎仪式致辞：“中国人民对美国人民一向怀有深厚感情。1784年，美国商船‘中国皇后号’跨过海洋，首航中国（广州）打开了两国人民友好交往的序幕。”（《人民日报》2006年4月21日）陆海丝绸之路成为中外联系的历史见证。

2013年秋，中国国家主席习近平分别在哈萨克斯坦、印度尼西亚，先后提出建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”重大倡议。2013年11月，中国共产党的十八届三中全会审议通过了《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》，提出加快沿边开放步伐，加快同周边国家和区域基础设施互联互通建设，推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设，形成全方位开放新

宋元海上丝绸之路史

格局。2014年11月8日，习近平主席在亚太经合组织领导人北京会议召开前夕，宣布中国出资400亿美元成立丝路基金，为“一带一路”项目建设提供投融资支持；2015年3月28日，中国对外发布《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》；2017年5月14日至15日，首届“一带一路”国际合作高峰论坛在北京举行，包括29个国家的元首和政府首脑在内，140多个国家、80多个国际组织的1600多名代表从世界各地来到北京与会，高峰论坛发布圆桌峰会联合公报，达成270多项成果，形成了各国共建“一带一路”的国际共识；2017年10月24日，中共十九大通过关于《中国共产党章程（修正案）》的决议，推进“一带一路”建设等正式写入党章；2018年8月27日中共中央总书记、国家主席习近平在北京人民大会堂出席推进“一带一路”建设工作5周年座谈会并发表重要讲话强调，共建“一带一路”顺应了全球治理体系变革的内在要求，彰显了同舟共济、权责共担的命运共同体意识，为完善全球治理体系变革提供了新思路新方案。我们要坚持对话协商、共建共享、合作共赢、交流互鉴，同沿线国家谋求合作的最大公约数，推动各国加强政治互信、经济互融、人文互通，一步一个脚印推进实施，一点一滴抓出成果，推动共建“一带一路”走深走实，造福沿线国家人民，推动构建人类命运共同体。

三、中国学者重视“丝绸之路”研究

不仅国家高层重视“丝绸之路”的研究，学者也参与了这一重要领域的研究。早在20世纪，向达先生出版《唐代长安与西域文明》，对丝绸之路有深入研究。1955年，季羨林先生在《中国蚕丝输入印度问题的初步研究》一文中，指出中国蚕丝输入印度有“南海道、西域道、西藏道、缅甸道、安南道”等5条道路，并论证自西汉时中国蚕丝即从南海道的雷州半岛发船输入印度，历魏晋南北朝、隋、唐、宋、元、明等朝代而不衰。1974年，著名学者饶宗颐发表长篇论文《蜀布与Cinapatta——论早期中、印、缅之交通》，其中《海道之丝路与昆仑舶》一节指出：“海道的丝路是以广州为转口中心。近可至交州，远则及印度。南路的合浦，亦是一重要据点……广州自来为众舶所凑。”“北季南饶”相关论述，极大地促进了中国陆、海丝绸之路的研究。

改革开放之后，中国大陆有关陆、海丝绸之路的研究与考察出现热潮，成果不断涌现。1981年7月，由北京大学等16所高校和科研机构组成的24人“丝

绸之路考察队”，以宁可、胡守为分别为正副队长，宿白、王永兴教授为顾问，对陆上丝绸之路进行了长达55天的考察，历经陕西、内蒙古、甘肃、青海、新疆，行程为8000公里，后由考察专家汇编成《丝路访古》。1985年北京大学陈炎教授出版《陆上和海上丝绸之路》《海上丝绸之路与中外文化交流》两本专著。1987年，季羨林先生又发表《中印智慧的汇流》论文。1991年陈高华、吴泰等编写的《海上丝绸之路》，1994年姜伯勤《敦煌吐鲁番文书与丝绸之路》等，陆、海丝绸之路研究日趋活跃。

作为海上丝绸之路发祥地，并一直保持中外贸易繁荣的广东，广东的地方专家也当仁不让，积极开展海上丝绸之路的研究。1990年联合国教科文组织发起“海上丝绸之路”综合考察，1991年2月在广州举行“广州与海上丝绸之路”学术座谈会，出版《广州与海上丝绸之路》论文集和《南海丝绸之路文物图集》。1998年，汕头大学出版了《海上丝绸之路与潮汕文化》；2000年出版《海上丝绸之路与中国南方港论文集》；2003年，黄启臣主编的《广东海上丝绸之路史》由广东经济出版社出版。此后，黄启臣著《海上丝路与广东古港》、李庆新著《中国丝绸之路》、冼庆彬主编《广州海上丝绸之路》、顾润清等著《广东海上丝绸之路研究》等，以及文物出版社出版《海上丝绸之路——广州文化遗产》等。2007年，以“南海一号”南宋沉船为主体的“广东海上丝绸之路博物馆”建立；2010年开始，在汕头南澳岛发掘“南澳一号”明代古沉船，拟建“南海二号”古沉船博物馆。近年来，有关海上丝绸之路的学术研究更加蓬勃发展。2012年拙著《内联外接的商贸经济：岭南港口与腹地、海外交通关系研究》由中国社会科学出版社出版，2017年由本人主编的《广东海上丝绸之路史料汇编（1—4册）》，由广东经济出版社出版，这些都大大促进了海上丝绸之路研究的开展与深入研究。当然，福建、浙江、江苏、山东等也有一定的海上丝绸之路研究著作出现，诸如张殿臣、白化文、顾润清主编《连云港与海上丝绸之路》（1990年），廖大珂著《福建海外交通史》（2002年），宁波“海上丝绸之路”申报世界文化遗产办公室等编《宁波与海上丝绸之路》（2006年），耿升、刘凤鸣、张守禄主编《登州与海上丝绸之路》（2009年），徐晓望《中国福建海上丝绸之路发展史》（2017年）等。在目前全国沿海各地都在展开海上丝绸之路研究的大背景下，广东学者再次发声，这部中国“海上丝绸之路断代史研究”丛书（5卷）也正是广东史学界相关学者多年研究的结晶。

宋元海上丝绸之路史

8

四、“海上丝绸之路”通达天下，前景广阔

早在秦汉时期，广州已成为海上丝绸之路重要的节点，在中外交通、贸易中发挥着重要作用。《史记·货殖列传》云：“番禺，亦其一都会也。珠玑、犀、玳瑁、果、布之凑。”上述《汉书·地理志》详细地记载了从自日南障塞、徐闻、合浦港口出发到东南亚、南亚的海上航线。东汉时南海航线不断发展，出现了与罗马帝国第一次的往来，中国商人运送丝绸、瓷器经海路由马六甲经苏门答腊来到印度，并且采购香料、染料运回中国，印度商人再把丝绸、瓷器经过红海运往埃及的开罗港或经波斯湾进入两河流域到达安条克，再由希腊、罗马商人从埃及的亚历山大、加沙等港口经地中海海运运往希腊、罗马两大帝国的大小城邦。西晋太康二年（281年），大秦国使臣经广东前来朝贡，“众宝既丽，火布尤奇”。伴随海上丝绸之路的畅通，除商贸繁荣外，中外僧人往来期间，促进了佛教等中外文化交流。西晋时，天竺僧耆域、迦摩罗先后至广州，建有三归寺、王仁寺。东晋时，罽宾僧人昙摩耶舍至广州建造王园寺（即今光孝寺）。梁普通七年（526年），高僧菩提达摩在广州登陆。中国高僧法显游历天竺，循海经广州回国。而东海丝绸之路也不断发展，六朝政权建立了与朝鲜半岛、日本列岛国家的友好往来，形成了以建康（今南京）为起点的东海航线，这为拓展和加强中国与东亚国家之间的文化交流。六朝政权与东亚、东南亚、西亚等外国交往主要通过海路进行，建康都城成为各国文化交流方面的主要城市。佛教教义乃至佛寺建筑就是在此时从建康传入百济（韩国）和倭国（日本）。

隋唐五代时期，中国海上丝绸之路呈现繁盛的局面。隋唐王朝保持开放心态，奉行积极发展海外贸易的政策，其主旨在于：一是通过海外贸易活动加强中外政治经济联系，维护隋唐王朝的国际威望；二是通过海外贸易进口各种海外奇珍异物以满足上层社会的奢侈性需求；三是通过发展海外贸易增加政府的财政收入。据《新唐书·地理志》引贾耽《古今郡国县道四夷述》所载“广州通海夷道”“登州海行入高丽、渤海道”两条对外最重要交通海路。后者为山东半岛登州（今山东蓬莱）与朝鲜半岛高丽、百济、新罗三国以及日本和渤海国的主要交往通道。大批遣唐使在此登岸。另外，扬州、明州（今宁波）也是东海丝绸之路前往日本、朝鲜的重要港口。唐宋时，在登州设立“新罗馆”“高丽馆”专门接待水路来朝的使节。日本遣唐使先后四次在明州登陆入唐，越窑青瓷远销世界各地。而“广州通海夷道”（南海丝路）自广州出发沿着传统南海海路，穿越南海、马六甲海峡，进入印度洋、波斯湾，至乌剌国，沿波斯湾西海岸航行，出霍尔木

兹海峡后，进入阿曼湾、亚丁湾和东非海岸。这是当时世界最长的远洋航线，也是唐朝重要的海上交通线，途经100多个国家和地区，成为中国与外国贸易往来和文化交流的海上大通道，并推动了沿线各国的共同发展。唐代“海外诸国，日以通商。齿革羽毛之殷，鱼盐蜃蛤之利，上足以备府库之用，下足以赡江淮之求”。黄巢起义后，人称“南海市舶利不赀，贼得益富，而国用屈”。南海贸易利润十分可观。唐代在广州首设专门管理南海邦交贸易的专职使职“市舶使”，成立“市舶使院”，这是中国现代海关的雏形，在唐代对外关系史中占有重要的地位。唐代广州港成为“海上丝绸之路”东方首港，其重要的地位一直延续。南汉高度重视海上贸易，采取一系列促进海上贸易政策，如废除“市舶制”，实行自由贸易；大力“招徕海中蛮夷商贾”，“经营海上通商事业，增辟良港”。

宋元时期，中国海上丝绸之路持续繁荣。造船技术和航海技术均有显著进步。广船一般用铁栗木制造，闽船则用松木或杉木。海船一般分割成10多个船舱，各船舱之间互相密隔，即便个别船舱漏水也不至于全船沉没。船员水手熟练掌握海洋季风，借以出海或返航。熟练的舟师能通过观测天象辨别方向，而指南针等被普遍用于航海。造船技术和航海技术的发展，直接推动海上丝绸之路航线的扩大。中国沿海贸易港口广州、泉州、明州、杭州、福州、潮州、雷州等都是重要的贸易港口。元朝通过发展海外贸易“以损中国无用之货，易远方难致之物”，从而达到“天子不自有，凡诸蕃辅之”的目的。元人陈大震在《大德南海志》云：“山海为天地之宝藏，珍货从出，有中国之所无。风化既通，梯航交集；以此之有，易彼之无。古人贸易之良法也。”广州海外贸易发展的繁盛图景，在元人笔下多有记载：“岭南诸郡近南海，海外真腊、占城、流求诸国蕃舶岁至，象犀、珠玑、金贝、名香、宝布，诸凡瑰奇珍异之物宝于中州者，咸萃于是。”泉州，西方称之为“刺桐”(zaitun)，在海上丝绸之路的高峰期（12—14世纪），也是古代中国在中外贸易中居主导地位的时期，作为东西洋间国际贸易网的东方支撑点，占有重要独特的历史地位。《马可波罗游记》把泉州港誉为东方第一大港，今天留存大量的有关各种伊斯兰、基督教、摩尼教、佛教、道教等宗教石刻印记与陵墓石刻。

明清时期，从广州以及其他港口起航的“海上丝绸之路”，发展到商品贸易全球化阶段，标志着“海上丝绸之路”到了极盛时代。从明初洪武时期到郑和七次下西洋，海上丝绸之路的新旧航线，使得广东与东南亚、非洲、欧洲和拉丁美洲的许多国家和地区进行广泛的贸易活动。到隆庆时期（1567—1572年），

宋元海上丝绸之路史

广州“几垄断西南海之航线，西洋海舶常泊广州”。清代鸦片战争之前，清代海外贸易政策大体经历了禁海（1656—1682年）—开放（1683—1756年）—关闭（1757—1842年）的过程。在康熙二十四年（1685年）确定以广州、漳州、宁波、云台山为对外贸易港口，设置海关，各海关直属户部，不受地方行政管辖、监督，直接向皇帝和户部负责。四个海关中，粤海关最为重要，是清政府管理对外贸易的重要机构。自乾隆二十二年（1757年），停止厦门、宁波、定海等港口的贸易，限制外国来华商船在广州一口贸易，并规定外商不准和官府直接交往，由公行（十三行）办理一切有关外商的交涉事宜。直到1842年签订《南京条约》，被迫开放五口通商。清王朝海外贸易的政策，不论是开海时期，还是一口通商时期，广州在对外贸易中的地位都是举足轻重的。

现今，中国的“一带一路”倡议得到了世界各国人民的积极支持与参与。2018年8月27日在推进“一带一路”建设工作5周年座谈会上，习近平提出，共建“一带一路”正在成为我国参与全球开放合作、改善全球经济治理体系、促进全球共同发展繁荣、推动构建人类命运共同体的中国方案。5年来，共建“一带一路”大幅提升了我国贸易投资自由化便利化水平，推动我国开放空间从沿海、沿江向内陆、沿边延伸，形成陆海内外联动、东西双向互济的开放新格局；我们同“一带一路”相关国家的货物贸易额累计超过5万亿美元，对外直接投资超过600亿美元，为当地创造了20多万个就业岗位，我国对外投资成为拉动全球对外直接投资增长的重要引擎。接下来我们要继续推动教育、科技、文化、体育、旅游、卫生、考古等领域交流蓬勃开展，努力推进“一带一路”建设工作。

希望这部中国“海上丝绸之路史断代研究”丛书为“一带一路”建设工作做好历史阐释、注脚，以达到“以史为鉴”“经世致用”的目的。

需要说明的是，由于每册作者研究水平和学术观点不一，文责自负。其中可能存在的谬误、错漏之处，请大家不吝指正。

王元林

二〇二〇年三月

（作者：王元林，广州大学人文学院历史系暨广州十三行研究中心教授，中国海外交通史研究会副会长，广东省人民政府参事室特约研究员，博士生导师）

序

中国历史地理学家、广州大学广州十三行研究中心主任王元林教授和广州市社会科学院历史研究所所长王美怡副研究员共同主编了一套中国“海上丝绸之路断代史研究”(5卷)的洋洋160万字左右巨著。现在书稿杀青即将付梓之际,二王教授要我为本书撰写总序言。恭敬不如从命。我不揣谫陋,欣然应允。

本人有幸于1992年2月9日出席外交部与广东省人民政府联合举办的迎接联合国教科文组织实施“1987—1997年丝绸之路:对话之路综合考察”(Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue)的“广州与海上丝绸之路”学术座谈会,开始涉足“海上丝绸之路史”研究。28年来发表了《阿拉伯沉船的唐代商货文物实证海上丝路繁盛发展》《明代海上丝绸之路的高度发展》和《清代海上丝绸之路的中美贸易》等论文20多篇;主编和撰写出版了《广东海上丝绸之路史》(广东经济出版社2003年),2014年修订再版。因此,对海上丝绸之路的历史有所了解。现将自己的认识整理撰写成文,滥充二王教授主编的中国“海上丝绸之路断代史研究”丛书总序。

恕我孤陋寡闻,就我看到的中外古代典籍,未见有“海上丝绸之路”的名词记录。应该说此名是“舶来语”。它是德国地质地理学家费尔特南·宛·李希霍芬(Fauldnand. Von. Richthofen)于1876年提出命名、创立的一个近代学术名词。

李希霍芬于1856年在柏林大学毕业,后获得1868至1872年加利福尼亚银行和上海外商会的资助,来中国的华东、华北、华中、东北、西南和西北的陕西省等地进行了7次考察,于1872年回国,1875年出任波恩大学地质学教授,把对中国7次考察的资料,撰写成5卷本的著作,名曰《中国——根据自己的亲身旅行和在此基础上进行研究的结果》(China: Ergebnisse eigener Reisen and darauf gerundeter studien, 5Vol, 1887—1912),简称《中国》。1877年在柏

宋元海上丝绸之路史

林出版第1卷，全卷共758页。内容分为2编，第1编《中国和中亚》，叙述中亚地区与中国在自然地理学的关系；第2编《有关中国的知识之发展》。在第1编的第10章，专论中国与南方民族以及来自中国的西方民族之间的交通往来之发展。此章是第1卷的重点，共380页，占全卷书篇幅超过一半，叙述古代至1877年的中西交通史，主要是参考玉尔（Yule）著《中国和通往中国之路》，同时论述了2世纪腓尼基地理学家托密勒（Claudius ptolemaeus）和马利努斯（Marinus）提出的“赛里斯路”。在目录和469页处，两次提出了“丝绸之路”，而且把德文的“丝绸”（seiden）和“道路”（strasse）合并成一个新名词“丝绸之路”（seidenstrasse）。同时，在该书的第500—501页夹印李氏于1876年绘制的一幅中亚地图，并在地图说明中提出“海上丝绸之路”名称，只是未加详细论说。《中国》第2、第4卷分别于1882、1883年出版；第5、第3卷分别于1911、1912年出版。1883年，李希霍芬编写的与《中国》一书相配套的两卷本的《中国地图集：山岳形态学和地质学地图》亦于1885年在柏林出版。因为两部巨著的出版，李希霍芬获英国皇家地理学会授予最高金质奖章创建者奖章的奖励，从而成为19世纪西方最伟大的中国地理学专家而倍受称赞，饮誉全球。

此后，欧洲国家有更多的地理学家和历史学家关注和研究“海上丝绸之路”。19世纪末，法国著名汉学家沙畹（Edouard Chavarmos）出版了《西突厥史料》（*Documents Chinois sur les Tures Occiden taur*），书中提出世界有陆、海两条“丝绸之路”，云：

丝路有陆、海两道，北道出康居，南道为通印度诸港之海道，以婆庐羯沈（Broach）为要港。又称罗马Julstin II，谋与印度诸港通市，而不经由波斯，由于五三一年遣使至阿拉伯西南yemen与Himyarites人约，命其往印度购丝，而转售于罗马人，缘其地常有舟航至印度。^①

1933年10月21日，李希霍芬于1888—1892年在柏林大学任教时指导的博士研究生、瑞典人斯文·赫定（Sven Anders Hedin）以国民党南京政府铁道部

^① 沙畹：《西突厥史料》，冯承钧译，中华书局，2004，第167页。

顾问兼西北公路查勘队队长的名义，率领一个考察队从北平出发，向西南下西安，经河西走廊，然后沿着罗布泊北岸和孔雀河直至库尔勒，再北上乌鲁木齐回北平，进行了三年（1933—1935年）的查勘，最后编著了3本探险性著作：《大马的逃亡》《丝绸之路》和《游移的湖》，称为有关“战争”“道路”和“湖泊”三部曲，共70多万字。其中《丝绸之路》一书于1936年在瑞典斯德哥尔摩出瑞典文版；在德国莱比锡出德文版；1938年在美国纽约出英文版；1939年在日本出日文版，向全世界介绍了“海上丝绸之路”：

在楼兰被废弃之前，大部分丝绸贸易已开始从海路运往印度、阿拉伯、埃及和地中海沿岸城镇。^①

1945年，法国近代最大的印度学和梵文学家让·菲利奥札（Jean Filliozat，1906—1982）开始致力于“海上丝绸之路”研究，并于1956年出版《印度的对外关系》和1986年出版辑录《从罗马看有关印度的古代拉丁文文献》（*Inde Uue de Rome, Les documents Latins Sur Linde*）两本著作，把自己研究陆上和海上丝绸之路的见解和文献介绍和阐述出来。

1963年，法国著名汉学家布尔努瓦夫人（Llice Roulnois）出版了科学专著《丝绸之路》（*La Route de La Soie*，1963）。该书法文版在巴黎重版3次，并被译成德文、英文、西班牙文、波兰文、匈牙利文、日文、中文出版发行。该书将“丝绸之路”的时空扩展了，从古代写到现代，从中国写到全世界。她特别肯定1世纪中国丝绸运入印度至罗马有三条道路：第一条途经中亚，即通过大夏国的道路，“这条道路要翻越喜马拉雅山山脉”；第二条是“缅甸之路”；第三条是海路。

它从中国广州湾（今湛江市）的南海岸出发，绕过印度支那半岛，穿过马六甲海峡，再逆流而上，直至恒河河口，这条路似乎仅仅由印度商船通航。商人们再从孟加拉湾海岸出发，沿恒河顶风破浪，一直到达“恒河大门”，然后便停止了海航，商品经陆路一直运输到西海岸

^① [瑞典] 斯文·赫定：《丝绸之路》，江红、李佩娟译，新疆人民出版社，1996，第212页。

的海港、波斯和阿拉伯地区，后来也运销于欧洲……在1世纪末以前，地中海地区所进口的大部分丝绸似乎都是通过海路而运输的，并不经由穿过波斯的陆路。^①

1981年，法国学者雅克·布罗斯（Jacques Brosse）在巴黎出版了《发现中国》（*La découverte La Chine*，1981），在第一章第一节《丝绸之路》中，介绍了陆、海“丝绸之路”，云：

1世纪时，中国的丝绸传到了罗马，在贵妇人中风靡一时……

当时存在着两条通商大道。其一为陆路，由骆驼队跋涉，这就是丝绸之路。它从安都（Antioche）起，穿过了整个安息合帝国（L'Empire Parthe），然后在到达中国之前要越过帕米尔和塔里木盆地的绿洲，最后到达了可能为长安城的首都赛拉（Sera Métropolis，丝都）……

另一条路就是海路。它就是未来的“香料之路”，经红海和印度洋而抵达马拉巴尔的印度海岸之谬济里斯（Muziris），或者是科罗曼德尔（Coromandel）河岸的本地治里（Pondichéry，Pondonke），然后再经马六甲海峡和印度支那而沿中国海岸北上，一直到达《厄里特利亚海航行记》（*Périples de la mer Erythrée*）中所说的“特大城”秦那（Thina）。^②

有鉴于国际研究“丝绸之路”热潮，1987年联合国教科文组织决定对“丝绸之路”进行国际性的全面研究，并实施“1987—1997年‘丝绸之路’：对话之路综合考察”十年规划大型项目。在制定这项研究考察规划的时候，对以“丝绸之路”命名曾进行过讨论和争论，有些国家的学者提出，“丝绸之路”贸易的商品不仅有丝绸，而且有大量的香料和瓷器等货物，因此，这条东西方国家之间的商路应称为“瓷器之路”或“香料之路”。但更多国家的学者认为，“丝绸之路”更能代表和表达东方，特别是中国出产的丝绸向西方国家输出和包含东西方文化交流的内涵。1990年10月23日，由联合国教科文组织发起“海上丝绸之路”综

①[法]布尔努瓦：《丝绸之路》，耿昇译，山东画报出版社，2001，第45页。

②[法]雅克·布罗斯：《发现中国》，耿昇译，山东画报出版社，2001，第3—5页。

合考察，由30多个国家的50多位科学家和新闻记者组织而成的海上远征队，乘坐由阿曼苏丹提供的“和平方舟号”(Ship of Peace)考察船，从意大利的威尼斯港起航出发，先后经过亚德里亚海、爱琴海、地中海、苏伊士运河、红海、阿拉伯海、印度洋、马六甲海峡、爪哇海、泰国湾、中国南海、东海和朝鲜海峡，途经意大利、希腊、土耳其、埃及、阿曼、巴基斯坦、印度、斯里兰卡、马来西亚、泰国、文莱、菲律宾、印度尼西亚、中国、韩国和日本16个国家的威尼斯(Venice)、雅典(Athens)、库萨达吉(Kusadas)、亚历山大(Alexandria)、塞拉莱(Salalac)、马斯喀特(Muscat)、卡拉奇(Karachiy)、果阿(Goa)、科伦坡(Colombo)、马德拉斯(Madras)、普吉(Phuked)、马六甲(Malacca)、苏腊巴亚(Surabaya)、曼谷(Bangkok)、文莱(Brunei)、马尼拉(Manila)、广州(Guangzhou)、泉州(Quanzhou)、釜山(Pusan)、博多(Kyon-gin)、冈山(Hakata)、大阪(Osaka)22个港口城市进行考察，历时近4个月，行程2.1万公里。考察船于1991年2月9日到达广州，停留3天，与广东学者在东方宾馆举行了“广州与海上丝绸之路”的学术座谈会，出版了论文集《广州与海上丝绸之路》和《南海丝绸之路文物图集》。然后转赴福建泉州，于2月17—20日举行“中国与海上丝绸之路”学术讨论会，后出版了《中国与海上丝绸之路论文集》。

综上所述，可以看出“海上丝绸之路”是由李希霍芬提出命名、创立的，经欧洲国家学者不断研究而成为一门显学，其名实实在是“舶来语”。

20世纪50年代，中国学者对“海上丝绸之路”进行了研究。如1955年，当代国学大师、北京大学教授季羡林发表了《中国蚕丝输入印度问题的初步研究》的5万字长篇论文。1974年，国学大师、香港学者饶宗颐教授发表了《蜀布与Cinapatta——论早期中、印、缅之交通，附论：海道之丝路与昆仑舶》，专论海道作为丝路运输的航线，指出：

海道的丝路是以广州为转口中心。近则及印度，南路的合浦，亦是一重要据点……而广州向来为众舶所凑，至德宗贞元间，海舶珍异，始就安南市场。^①

^①季文见《历史研究》1955年第4期，饶文见《选堂集文·史林》上册，香港中华书局，1982，第390页。