

HAIYANG WENHUA YANJIU

海洋文化研究

(第一辑)

古小松 方礼刚 主编



中国出版集团公司



世界图书出版公司

海洋文化研究

第一輯

主編 鄭永興 副主編 鄭永興 鄭永興



中國海洋出版社

地址：北京市海軍街33號

图书在版编目(CIP)数据

海洋文化研究. 第一辑 / 古小松, 方礼刚主编. —广州: 世界图书出版广东有限公司, 2022. 12
ISBN 978-7-5232-0071-1

I. ①海… II. ①古… ②方… III. ①南海—文化研究—文集 IV. ①P722.7-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2022)第254841号

书 名	海洋文化研究(第一辑) HAIYANG WENHUA YANJIU (DI YI JI)
主 编	古小松 方礼刚
责任编辑	程 静
装帧设计	书艺歆
责任技编	刘上锦
出版发行	世界图书出版有限公司 世界图书出版广东有限公司
地 址	广州市新港西路大江冲25号
邮 编	510300
电 话	020-84453623 84184026
网 址	http://www.gdst.com.cn
邮 箱	wpc_gdst@163.com
经 销	各地新华书店
印 刷	广州市迪桦彩印有限公司
开 本	787mm×1092mm 1/16
印 张	13.75
字 数	248千字
版 次	2022年12月第1版 2022年12月第1次印刷
国际书号	ISBN 978-7-5232-0071-1
定 价	58.00元

版权所有 侵权必究

咨询、投稿: 020-84451258 gdstchj@126.com



海南热带海洋学院东盟研究院、海南省南海文明研究基地主办

编委会

主 任 陈 锐

副主任 廖民生

成 员	曹云华	陈 明	方礼刚	符昌昭
	古小松	高伟浓	韩 锋	李光辉
	李庆新	李宗勋	刘志强	卢光盛
	罗文青	牛军凯	王 勤	吴士存
	于向东	翟 崑	郑一省	

主 编	古小松	方礼刚
-----	-----	-----

目 录

古代海上交通

- 近代以前中国人环球航路大视野：以东南亚为中转站·····高伟浓 / 002
- 扶南在古代东西方贸易路线中的地位及其经济影响·····杨保筠 / 037
- 近世中日朝海禁比较·····方礼刚 / 056

海洋历史文化

- 海上丝绸之路与佛教文化交流·····古小松 / 072
- 揭开道义的面纱：荷属东印度土著基础教育改革及影响·····徐晓东 庞 蓉 / 087
- 深化文史研究 增进睦邻友好——东南亚历史文化研讨会暨《从交趾到越南》
发行仪式综述·····方礼刚 古小松 马俊洁 蒋甲蕾 / 113

海外交流合作

- 浅谈中国—东盟人文交流的若干问题·····曹云华 / 124
- 东盟国家蓝色经济发展及其与中国合作研究·····杨程玲 / 142

海洋移民研究

- 泰国琼籍华商研究·····郑一省 / 158
- 归侨侨眷对中华民族认同的历史嬗变——以广西归侨侨眷为例·····李未醉 / 168

沿海地区疍民

- 珠海疍民的来源、变迁及其海洋文化价值·····方礼刚 / 184
- 海南疍家女性的日常生活空间研究·····杨景霞 / 204

古代海上交通



近代以前中国人环球航路大视野： 以东南亚为中转站

高伟浓^①

【内容提要】中国有悠久的以移民与贸易为目的的远洋航海史。中国人通过粤闽两省沿海的始发港和大西南通向中南半岛的陆上通道分水陆两路移居东南亚，逐渐在东南亚一些重要港口形成了进行环球航海活动的中转站，并通过这些中转站将航海活动延伸到“近洋区域”（印度洋和阿拉伯海等地带）和“远洋区域”（美洲）。到明清时期，形成了通达全球的适应大航海时代形势的三大洋航路网络，海上丝绸之路远洋航路也达到了历史的高峰。同时，中国人通过这些航路移居世界各地，在居住地开拓拼搏，广泛开展经济文化交流，为发展中外友好关系做出了巨大贡献。

【关键词】近代以前；中国人；环球航路；东南亚；中转站

一、中国人环球航路的概念

（一）海上丝绸之路的起源与历史延衍

中华民族是世界上最早进行航海活动的民族之一，也是航海范围最广泛，航海商业和航线沿岸开发活动最活跃、深入的民族之一。中国古代的航海活动逐渐形成了海上丝绸之路。历史上中国人的环球航路与海上丝绸之路，在本文中是两个无差异的概念。两个概念的不同之外在于因时代变化而造成的内涵变化。由于地理大发现，世界上出现了殖民地。因此，殖民者的航海路线覆盖了先前已经形成的中国的海上丝绸之路中的很大一部分。同时，出现了新的航线，海上丝绸之路的参与者和商品等也发生了一定变化。

海上丝绸之路的兴起，得益于汉朝的勃兴。据《汉书·地理志》记载，汉武帝派出的使者曾经到过黄支国（在南印度）。此行标志着始自徐闻（今广东省湛江

^① 作者简介：高伟浓，暨南大学国际关系学院/华侨华人研究院教授。

市辖县)、合浦(今广西壮族自治区北海市辖县)的远洋航线,即南海区域的海上丝绸之路的开通与定型。从三国至南朝时期,海上丝绸之路得到进一步发展。那时候的南海和印度洋上,碧波鳞鳞,巨舶片片,风帆点点,一派繁盛景象。6世纪,隋统一中国。隋祚虽短,但国家重视发展海外贸易与友好交往。隋朝一些海事记载在海上丝绸之路史上堪称一绝,如大业四年(608)派遣屯田主事常骏、虞部主事王君政出使赤土国(一般认为在今马来半岛)。7世纪,唐继隋兴。《旧唐书》卷28记载的唐人贾耽在《皇华四达记》中的“广州通海夷道”,是当时世界上最长的远洋航线,反映了当时南海和印度洋往来商贾络绎不绝。今天在南海航路上最引人注目的考古发现,要算9世纪上半叶的沉船“黑石号”,打捞出来的文物价值连城。当时东西方出现唐朝和阿拉伯帝国(中国人称为“大食”)两大帝国,中间分布着一批海国,其中拂菻、大食、波斯、天竺、狮子国、三佛齐等商业大国纷纷与中国通商。是时,中国的远洋航路由泉州或广州起航,穿行于南海、印度洋和阿拉伯国家。到了北宋,海上丝绸之路成了连接东西方的主要通道。指南针的应用进一步提高了航海技术质量。当时广州是全中国最大的港口。与中国通商的国家包括占城、真腊、三佛齐、勃泥、大食、大秦、波斯等,多达58国。到南宋,朝廷偏安一隅,但凭着北宋以来积累的外贸实力和源源不断的财富,仍抵抗“北狄”百余年。唐宋时期,陶瓷和香药贸易是南海贸易的重要特征之一,于是海上丝绸之路又多了一个“海上陶瓷之路”或“海上香药之路”的美称。13世纪初,蒙古族迅速崛起,其建立的帝国幅员广及欧亚,中国造船技术及航海技术在世界上独占鳌头,海上航路远达南洋群岛、印度洋、阿拉伯海、波斯湾,乃至东非,影响力通过埃及等地辐射到地中海地区。元朝时,与中国交往的国家和地区见于文献记载的就有220个左右,数量上是南宋《诸蕃志》所载的4倍多。这一时期的远洋船只打造、海上航线拓展、外贸港口兴建、远洋货物贩运、对外贸易管理、外来侨民流动、官方使节往来等各个方面均别具特色。这时候中国人对南海有了“西洋”和“东洋”的划分,既反映了地理知识的进步,也说明了贸易地域的广袤与细化。

1368年,朱元璋建立明朝,完全禁止民间商人出海贸易。但1405—1433年近30年间,明成祖朱棣派遣郑和先后率2万多人(包括各种专业人员和官员、士卒等)组成的庞大船队七度下西洋,访问了37个国家和地区,足迹远至非洲东岸。《明会典》记录了130个朝贡国,其中海上东南夷有62国,包括安南、苏禄国、锡兰、朝鲜、日本、琉球、爪哇等。郑和下西洋比哥伦布、达·伽马的航行早半

个多世纪,船队规模和船只之大,更是数倍于彼。另外,明朝出现了由福建出海穿越南海到菲律宾的航线,西班牙人开辟了自菲律宾马尼拉东行到墨西哥西海岸阿卡普尔科的“太平洋航路”,进而航行到秘鲁利马港。牢牢控制着从福建漳州到马尼拉的航线和贸易的闽商则利用太平洋航路到达墨西哥和秘鲁,成了早期的“马尼拉华人”。不久,葡萄牙人开通了从中国澳门出海穿越马六甲海峡复经印度洋和大西洋到达巴西东海岸的航路。这条航路的航行者基本上是华商。西、葡两国开通的这两条航路均以东南亚为中转站,使中国人的足迹远达美洲。明朝隆庆元年(1567)开禁后,中国民间的市舶贸易取代了贡舶贸易,成为主要的合法贸易经营方式。据《明会典》记载,中国的进口商品有七大类:一为香料类;二为珍禽异兽类;三为奇珍类;四为药材类;五为军事用品类;六为手工业原料类;七为手工业制品类。出口商品主要是瓷器、铁器、棉布、铜钱、麝香、书籍等,其中尤以生丝、丝绸和棉布为最大量。

清军入关后,厉行海禁约40年。1683年台湾郑氏政权归降后,到康熙二十四年(1685),逐渐开放海禁。清政府在粤、闽、浙、苏四省设立海关,成为中国近代海关制度之始。广州的十三行,从总商制度到保商制度,形成一套管理体系。中国出口商品中,茶叶占据主导地位,丝绸退居次席,土布和瓷器(特别是广彩)也受到青睐。与此同时,发端于鸦片战争前的“苦力贸易”颇为猖獗。乾隆年间开始实行全面的闭关政策,开始是四口通商,到后来只有广州开放对外通商,由十三行垄断进出口贸易,中国丧失了与世界同步发展的最佳时机。

但在清朝闭关的大势下,中国人的海外知识仍在增长,特别是在南洋航路方面。雍正八年(1730)陈伦炯撰写的《海国闻见录》,记述了当时海上丝绸之路各大地理区域的各个国家的政治和風土,开辟了一片新的视野。《东洋记》记述了朝鲜、日本及琉球;《东南洋记》记述了中国台湾地区、菲律宾群岛、西里西伯岛、摩鹿加群岛和婆罗洲岛;《南洋记》记述了印支半岛、马来半岛及巽他群岛;《小西洋记》记述现在的南亚、西亚及中亚;《大西洋记》记述非洲和欧洲。此外,《昆仑记》特别记述了南海中的昆仑岛,《南澳气记》记述了中国“千里石塘、万里长沙”的南海群岛。所有这些,构成了一幅中国远洋航路(特别是在东南亚地区)的风物图。

到晚清,北美洲航线、俄罗斯航线和大洋洲航线等相继开辟。鸦片战争后,清政府被迫割让香港,英国又开通了从香港开往欧美一些港口的航线。在晚清华侨开通的航线中,最引人注目的有1902年伍学晃、黄国兴等集股组织成立的“中

华轮船公司”开通了香港到旧金山(三藩市)的海运航线。当时该公司开通的航线有8条之多,^①可以视为华侨在海外居住地开创的近代版海上丝绸之路。这些新航线虽然在航行时间上跟业已存在了数百年,甚至上千年的海上丝绸之路不可同日而语,但在技术、管理和运输能力上则与时俱进,与国际水平高度接轨。

众所周知,海上丝绸之路是相对于陆上丝绸之路而言的,但前者的历史比后者久远得多,尽管两者的名称(“丝绸之路”)那时候都不存在。笔者在对海上丝绸之路所延续的历史时期、功能和影响等多方面因素做了认真考察和思考后,认为全景式海上丝绸之路主干线主要包括联通中国沿海南部港口的南海航路、联通中国西南的中南半岛出海水道、联通中国沿海北部港口的东海航路和太平洋航路、印度洋大西洋航路,尽管各自最早出现的准确时间尚难精准认定。这几大航路中,无论从东南亚地区本身的密集航线和巨大贸易量来说,还是从经过的众多外联航线来说,历经千年岁月的南海航路无疑是整个海上丝绸之路网络的重中之重。

在主干线的航路中,前三条一直都由中国人主导,所运销的主体商品均来自中国,是标准的“中华丝路”。其中南海航路和中南半岛出海水道都联通东南亚,且两者还在东南亚交会,产生大量的续航到世界上其他地区的中转站;太平洋航路和印度洋大西洋航路是15世纪“地理大发现”后的产物,分别由西班牙人和葡萄牙人主导。太平洋航路是对中国旧有航线(福建漳州到菲律宾马尼拉)的接驳和延伸(到墨西哥);印度洋大西洋航路是新开辟的航路。后两者表明,自从美洲被“发现”以来,商业活动被欧洲大国殖民者延伸到“新大陆”,作为劫掠土著美洲人财富的手段。欧洲国家向外扩张及建立海外殖民地,也包含着浓厚的商业因素。但大航海时代的商业是把双刃剑,一旦与殖民主义相结合,就在很大程度上以市场垄断、奴隶贸易、以强凌弱乃至战争等形式表现出来,产生不公正和非人道行为。最突出的是,殖民者把奴隶制引入了“新大陆”,并让这种非人道的制度在美洲肆虐了几个世纪。西班牙人和葡萄牙人分别主导的两条航路都接通美洲地区(也局部延伸到欧洲),不妨称为“美洲航路”。其实“中华丝路”与“美洲航路”两者的区别就在于航线载体性质的部分变化。就人员的变化来说,“中华丝路”的主导者是中国人,“美洲航路”的主导者为葡萄牙人和西班牙人。不过

① 从1902年3月27日的美国旧金山《中西日报》刊登的一张船期表来看,“中华轮船公司”有8条航线:大埠(旧金山)与香港之间来往的两条航线,往域多利(加拿大维多利亚)等地的一条航线,往天季加(今地待考)的一条航线,往山姐姑(今地待考)的一条航线,往墨西哥(具体口岸不详)等地的一条航线,往钵仑(美国波特兰)等地的一条航线,往檀香山(美国夏威夷)的一条航线。

笔者认为,有两点变化值得注意:一是航路上中国人的构成;二是航路上中国商品的构成。从中国人的构成来说,主要是指中国人在航路中担任的角色。比如说,在欧洲人主导的一些商船上,中国人在其中担任水手。据说18世纪80年代左右,中国水手开始到其他西方船只上寻找工作,且数量急剧上升。到1800年,世界上几乎没有哪个港口看不到中国水手的身影。1816—1817年英国东印度公司的“阿米莉娅公主号”从伦敦前往中国,船上就搭载着380名“乘客”身份的中国水手。^①在以商品贸易为目的的远洋航路上,中国水手与华商不可或缺,尤其是华商,掌控着大量商品,是海上丝绸之路的主角。从商品构成的变化来说,所有航路运销的中国商品仍然占很大一部分。实际上,在19世纪中叶以前的数个世纪,中国人在全球商业活动中已十分活跃。不管是“中华丝路”,还是“美洲航路”,中国帆船在相关海域(特别是亚洲海域)中都很活跃,中国商人主导了其中很多航路沿线的贸易。欧洲人只是通过接驳和延伸既有远洋航路的方式,参与到这一运输与贸易体系中来。总之,只有把上述航路串联在一起进行阐释,才可能从更宽宏的视野全面、系统地理解海上丝绸之路这个悠久的远洋运输系统和作为中华文明的传播网络。

(二) 中国人进入东南亚的两大航路

中国人最早的海外航行活动是在东南亚地区,先是中南半岛的沿海国家,然后发展到东南亚海岛国家,渐而由近及远地扩展到世界上其他海域。到了后来,东南亚便成了中国人远航区外其他地区的中转站。当然,东南亚作为中国人远洋航海活动的中转站,并非集中在某个国家的某些港口,而是分散在内联外通的东南亚航线上。例如,马六甲海峡和苏门答腊、爪哇岛等地的重要港口,就一直是中国人远洋活动的中转站。后来在大航海时代,菲律宾的马尼拉更是太平洋航路不可替代的中转站。这里的中转站的含义,不只指固定的港口或陆地,还包括不固定的船舶航经的水域。

过去人们的注意力多集中在可以到东南亚去的那些中国东南沿海港口,误以为移居东南亚的中国人都来自这些港口。遗憾的是,人们极少提及联通中国西南地区的丝绸之路,忽略了由中国西南地区 and 东南亚中南半岛地区组成的“陆路+河道路线”。由于进入东南亚的中国人既来源于中国东南沿海港口,也来源于大

① 范岱克:《满载中国乘客的船只——1816—1817年“阿米莉娅公主号”从伦敦到中国的航行》,张楚楠译,李庆新主编《海洋史研究》第15辑,社会科学文献出版社,2020年,第165页。

西南地区的云南、贵州、四川等省份，故中国人在东南亚的航海中转站，不只存在于中国东南沿海的船舶可以到达东南亚海岛地区的港口，还存在于中国大西南地区民众可以到达的中南半岛的港口。

在中国东南沿海，最早的始发港（起航港）是在汉朝就已出现的徐闻和合浦。两个港口是当时仅有的当之无愧的“双星座”始发港。在这两个港口之间，还串联起雷州半岛沿岸一系列大小海港（均在今广东西部沿海地区和广西北部湾沿海地区）。不过徐闻和合浦在历史上作为外航港的持续时间不长，在中国沿海港口的船舶不经琼州海峡而直接经过海南岛东北海域的航线开通后，徐闻和合浦及其所串联起来的雷州半岛沿岸大小海港，就演变为各港口之间相互来往的区域港或内运港。到了明清以后，中国沿海地区有广州、汕头、厦门、泉州、福州、漳州、宁波、扬州、南京等港口城市，都先后成为中国对外航线的始发港。当然，不同历史时期各个始发港在海上丝绸之路中的外航和外贸实力也各不一样。1860年《北京条约》签订后，各种类型的华工移民的出发地几乎全部集中在清政府管辖下的港口，出国华工有了合法的出国口岸。珠江三角洲的“四邑”（台山、新会、开平、恩平）地区的广府人是早期美洲华侨的最重要来源。他们主要通过澳门和香港移居北美和拉美各国，也有一部分流向东南亚。明清及民国时期，客家人从粤、闽、赣周边的诸多山区县流向世界各地，那时候梅县的松口镇是客家人出洋的第一站。总体上看，通过厦门、泉州、福州和汕头等港口出国的华侨，主要流向新马^①、婆罗洲和印度尼西亚（简称“印尼”）群岛一带。而漳州的闽南人的出国目的地则集中在菲律宾。那时候闽西地区及相邻的粤东一带的客家人由于同属一个民系，出国目的地高度一致。显然，并非每个省的出国华侨都必然从本省的港口出国，一些华侨可能跨省出国。但可以肯定，历史上东南亚的华侨主要来自中国南方沿海的广东省（包括今海南省）和福建省。虽然这个时候出国的中国人中有越来越多“契约华工”，但华商的海外贸易活动依然存在，且仍很活跃。

在中国大西南地区（包括云南、贵州和四川），有联通越南和中南半岛的缅甸、暹罗（今泰国）、老挝等国家的通道。对外交往通道中很多道路，就是千百年来大西南深山密林中用石板、碎石、松土铺成的时窄时宽、且陡且平的人行马走的“茶马古道”。这些古道最后都要联通纵穿缅甸伊洛瓦底江的出海水路。清朝时中国一侧有很多贸易口岸，其中最重要的是腾冲（历史上称“腾越”）。在境外

^① 指新加坡和马来亚（Malaya，今马来西亚半岛地区）。

一侧,出了滇境后,进入缅甸、老挝、暹罗各地,可选择水路或陆路分别南下到暹罗国都曼谷及缅甸海湾,其间陆路与水路相通,密不可分。最重要的港口:其一,缅甸南部区段三大港口,是东南亚地区西行航线的重要中转站。据清朝薛福成说:“一曰暮尔緬(即毛淡棉),一曰德瓦(一名吐瓦),一曰丹老。”其二,在仰光区段。“漾贡(仰光)可控南部三大港口。”^①三万余华商、华工中,闽商居三分之一,生意较大。粤人虽多,而生意次之。仰光粤商以新宁(即广东台山)人为最多,建有宁阳会馆。但华商的势力不及英国和德国商人。由仰光坐浅水轮船溯流而上,六七日可到华城,又陆行三四日可到新街,又逾野人山不过三四日,可抵腾越。^②其三,在白古区段。“白古,一曰百古,扼诸蕃之会,商舶合凑。其民沿海而居,驾筏盖屋,间巷相通,人烟连接,远望几如城市,实为浮家泛宅。”^③其四,在蛮暮区段。“蛮暮,通商之要津,其城濒江,长三里许,广半里许,居民四五千。新街亦称汉人街,临近江岸,袤延八九里,滇商数百家居中区;其街之首尾,则掸人居之;稍进五里许有高阜,相传为武侯故垒。滇商运货至蛮暮,棉花为多,绸缎、羊毛次之。又蛮弄(亦作蛮陇)即西人所称老八暮,在蛮暮之东,野人山之西口,大盈江之右岸。由蛮暮至蛮弄,轮船约行二小时;由蛮暮至滇边,陆路凡五日程。”^④

“金多眼东三十里,有谿拉菩那城,滇人居此者四千余家,闽、广人百余家,川人才五家。而金多眼距杳缪不及二十里,西临大金沙江,商船丛泊。金多眼有财神祠,为华侨所建造。”^⑤可见,伊洛瓦底江沿岸不同区段,各有贸易港,段段相连,港港相通。伊洛瓦底江两岸的福建人、广东人和中国西南边民的贸易活动十分活跃,形成了一个各有分工的华商网络。中南半岛出海水路的开拓者,很可能是早就迁居槟榔屿然后北上至下缅甸的福建籍华侨。伊洛瓦底江南端港口本身就是中国人向西方向的航行中转站,也是南去与东南亚其他航线对接的中转站。其中与包括槟榔屿在内的东南亚商业最发达的新马地区的对接,使下缅甸沿海地带获得了充分的发展机会。总之,中国东南沿海和中国大西南这两大中国人进入东南亚的航路,使中国人的“下南洋”通过畅通的航线在东南亚产生顺利对接。

① 王彦威纂辑《清季外交史料》卷74,书目文献出版社,1987年,第22—23页。

② 加刺吉打总督,即驻加尔各答的英印总督——原编者注。薛福成:《出使英法比四国日记》卷3,岳麓书社,1985年,第176—177页。“华城”即阿瓦——笔者注。

③ 曹树翘:《滇南杂志》卷17,上海申报馆铅印本,第14—15页。

④ 薛福成:《出使日记续刻》卷4,岳麓书社,1985年,第512—513页。

⑤ 王芝:《海客日谭》卷2,光绪丙子(1876)石城刊本,第1—4页。

人们在谈到中国与东南亚的交通时，往往只注意到中国东南沿海航线而忽略了中国大西南航线，显然是片面的。

这里应提及海上丝绸之路在海南岛的交集。其中最重要的问题是，这种交集有没有在海南岛催生一个或数个区域性始发港？客观地说，这还有待于继续研究。但笔者认为，海南岛曾经出现过区域性港口，可能具有“准始发港”的功能。至少可以说，海南岛通过海上丝绸之路与海外地区交往，有进有出，有往有来，保持多向互通。商贸交易上的进出口，海外人士来岛和岛民向海外移民之类的人员往来，一直保持双向甚至多向的流动，只是有的时候繁盛一些，有的时候相对平淡一些而已。位于中国最南端的崖城宁远河入海口处的港门港（今三亚市崖城镇港门村），以其得天独厚的自然港湾条件而成为海上丝绸之路的重要中转站和我国内联大陆、外通海域的重要门户。早在唐宋，甚或更早之前，就有大量番舶客商分批分次、陆陆续续地沿着海上丝绸之路来到海南，或经商，或停歇，或落居。正是海上丝绸之路，将海南与波斯、阿拉伯、印度、东南亚诸国等地相连接。海南岛以南海咽喉的特殊位置，为循海上丝绸之路而来的番商提供休憩、交易、居住的场所。可以肯定，文昌的七洲列岛和万宁的大洲岛是来往航船的必经之地，也是海上丝绸之路航线上的标志地。唐宋时期，港门港“蕃舶云聚，帆樯林立、商贾络绎、烟火稠密”，海外商贸日益兴盛。而随着海外商船远涉鲸波的波斯、阿拉伯等地商人络绎不绝，蜂拥而至。这些商人和随从在远渡重洋之时或“因浮海遇风，惮于反复，乃请其主愿留南方，以通往来，货主许焉”^①而定居崖城，或因海上气候变化无常，“被风飘多至琼”。^②他们在海南岛流落崖城。^③时至今日，三亚市羊栏镇回族同胞亦常与马来西亚、新加坡等东南亚国家的穆斯林“走亲戚”。^④海南与番人、番客相关的港口遍布全岛。在海南岛各市县志中，有记载云，陵水番人塘“塘上昔有番人村”，万州独洲山“番舟多息湾泊”，文昌七洲洋山“航海者于此取水采薪”，琼山神应港“蕃舶所聚之地”，琼山“古通蕃舶”，等等。东南亚、南亚，乃至中东、东非的海上贸易船只或“被风飘多至琼”，^⑤或被

① 《广东通志》卷57，清雍正九年（1731）刻本。

② 顾炎武：《天下郡国利病书》卷120，商务印书馆，1935年。

③ 田德毅：《海南宝岛：海上丝绸之路的重要中转地——海南三亚、陵水、万宁等地穆斯林文化田野报告》，《世界宗教研究》2014年第2期。

④ 田德毅：《海南宝岛：海上丝绸之路的重要中转地——海南三亚、陵水、万宁等地穆斯林文化田野报告》，《世界宗教研究》2014年第2期。

⑤ 顾炎武：《天下郡国利病书》卷120，商务印书馆，1935年。

海盗掠夺和羁留,或有目的性的商贸交易和停靠补给等。这些贸易船只主动或被动地与海南岛发生往来。

不难看出,海上丝绸之路绝非一个简单的“单线与单程”概念,不仅表现在单线延长方面,也表现在复线的交错和网状扩张上。海上丝绸之路不只是一条连接始发港与到达港的海上交通运输线。在一条航路中间,既有连接始、终两端的港口,还存在着很多港口与连接这些港口的纵横交错的分支航线。而航行在海上丝绸之路上的中国船舶和外国船舶,不一定自始至终全程航行。无论是中国船舶,还是外国船舶,多只是航行于整条海上丝绸之路上的某一个或某些航段。海上丝绸之路上的商品交易,也多是通过各国船员的分工合作完成的。各国船员本身也有分工,有的从事某两个港口间的商品来回运输,有的专守于某个港口进行当地商品的收集、装船与发运,也有的进行外来商品的接收、批发或零售。久而久之,很多专守船员(包括中国商人)便在居住地居住下来,娶妻生子,不复返乡,成为当地居民。一代或数代以后,便与当地人无异。中国人在海上丝绸之路沿线的存在,主要以从事各类职业来体现。海上丝绸之路沿线社会的多样化,也凸显了中国人职业的多样性。有的职业为沿线国家所共有,如中餐馆、杂货店等,以及不同层次、不同类别的农业耕垦、矿业开发、交通运输建设、对外贸易,等等。当然,有的职业只存在于特定的沿线国家。无疑,中国人在世界上不同地方的居住密集度,很大程度上与不同航段当时的繁忙状态成正相关关系。

二、作为中国人远近航海活动中转站的东南亚

常识告诉我们,每一条航路都不会只有一条单一的航线,一般由多条支线组成,且去航线和回航线不一定都一样。这种情况,数南海航线最为复杂和丰富多彩。常识也告诉我们,举凡官方使用的海上航线的形成,必定经过民间的探险、初航与“定稿”的过程。东南亚的多条航线应该是不同地段的舟子们在漫长的历史时期各自经过探险和初航才形成的,彼此之间没有呼应,很可能互不熟悉,也不可能知道整条航线的初始试水期。海上丝绸之路中不少多段接驳航线的形成过程大抵如此。

南海航路实际上包括以下几种情况:一是从中国沿海港口出发进入南海地区。从海上丝绸之路的大系统来看,这种情况还应包括从中国西南陆路出发,经中南半岛的河道出海;二是从南海地区港口出发驶向别的区域;三是在南海区域内部

航行。一般来说，上述几类经过南中国海或在南中国海内航行的海上航线，都可以算是走进了“南海航路”。但有一种情况算例外——这就是从南中国海之外的港口（包括中国港口）出发，直接驶向南中国海到其他区域去的航路。整个过程中，中间是“黑箱”，只有首尾两站，即始发港和到达港，一般来说是全程自始至终。实际上，能够“全程”地参与海上丝绸之路整条航线航行的海舶是很少的，大部分海舶都只是参与海上丝绸之路大系统中某一段的航程。南海航路尤其如此。因为海上丝绸之路在本质上是商品交易与互通有无之路。不同的地区产出不同的商品，各种各样的商品要通过星罗棋布的交叉航线进行交换，才可能形成初始价值和后期增值。这也是南海航线出现众多分支线的根本原因。中国人早在汉朝就航行于东南亚海域，由于篇幅所限，这里只从唐朝说起。

（一）中西海道交通大动脉

唐朝以前，南海航线最远只能航行到印度半岛的东海岸，从今斯里兰卡回航。航行日程，要“数年来还”。早期自中国启航的海港，主要为徐闻、合浦。外舶来我国贸易，早期以番禺（今广州）为主要的贸易港。东南沿海的对外贸易港尚未形成。^①

唐朝以后，据中国古典文献记载，在宋元符年间（1098—1100年），中国海船已经用罗针导航；到了明朝，海船普遍用罗针导航。当时掌管船只航行方向的舟师都备有秘密的海道针经，详细列出从广州或泉州往返西洋各地的针路。

唐朝是中外交往，特别是与南海的交往空前繁荣的时代。第一次准确记载中西航线全程的是8世纪贾耽的“广州通海夷道”，其东南亚部分路线如下：广州至屯门山（位于东莞县东南），两日至九州石（位于海南岛东北角），两日至象石（即独珠山），三日至占不劳山（越南东海岸外占婆岛），两日至陵山（越南归仁以北燕子岬），一日至门毒国（越南归仁或华列拉岬），一日至古笪国（衙庄），半日至奔陀浪洲（潘朗），两日至军突弄山（昆仑岛），五日至海碇（马六甲海峡，东北段在此，北有罗越国，南有佛逝国），三日至葛葛僧祇国（不华罗群岛），四五日至胜邓洲（苏门答腊日里附近），五日至婆露国（巴鲁斯地区），六日至婆国伽蓝洲（尼科巴群岛），四日至狮子国（斯里兰卡）……

这里尤应注意几个地方的转点：其一，九州石至象石至占不劳山；其二，军突

^① 陈炎：《略论海上“丝绸之路”》，《历史研究》1982年第3期。