



目錄

前言 / 001

第一章 東西方海洋航路的對接 / 017

- 一、從地中海到印度洋：埃及人、腓尼基人、希臘人、羅馬人的航海貢獻 / 018
- 二、東亞的早期航海活動 / 032
- 三、番禺都會的考古發現 / 037
- 四、漢朝譯使航向黃支 / 047
- 五、遂溪南朝窖藏出土的波斯器物與銀幣 / 055
- 六、俄厄海港：印度化時代南海—印度洋的貿易中心 / 062
- 七、印度洋、波斯灣的瀕海國家 / 068
- 八、羅馬人的「中國印象」 / 072
- 九、佛法東傳與法顯西行 / 074

第二章 從珠江口到波斯灣：「廣州通海夷道」 / 087

- 一、常駿出使赤土國 / 088
- 二、唐朝市舶使 / 089
- 三、皇華四達：「廣州通海夷道」 / 095
- 四、巴格達與廣州 / 102
- 五、唐朝大宗出口商品：絲綢與陶瓷 / 108
- 六、日本遣隋使與遣唐使 / 110
- 七、東北亞海域的新羅船隊 / 114
- 八、海上絲路上的高僧大德 / 116
- 九、伊斯蘭教東傳 / 125
- 十、黑石號沉船與印坦沉船 / 127

第三章 東方大航海時代：宋元帝國對海洋貿易的經營 / 141

- 一、宋元帝國的貿易管理 / 142
- 二、帝國的貿易夥伴 / 145
- 三、繁華的東方大港 / 150
- 四、海船與航海技術 / 156
- 五、馬可·波羅時代的旅行家 / 163
- 六、「泉南佛國」：泉州的宗教遺跡 / 174
- 七、「南海 I 號」沉船與新安沉船 / 180

第四章 早期全球化時代東西方海洋貿易與文化交流 / 195

- 一、鄭和下西洋 / 196
- 二、歐洲人的海洋擴張 / 199
- 三、「廣中事例」與「月港體制」：明朝貿易管理模式 / 227
- 四、清朝海關、「一口通商」與廣東十三行 / 230
- 五、澳門貿易的黃金時代 / 243
- 六、會安：東亞新興的貿易中心 / 249
- 七、河仙（港口國）：東南亞的「小廣州」 / 254
- 八、絲綢、陶瓷、茶葉與白銀 / 258
- 九、東南亞、日本的中國人 / 266
- 十、「廣東葡語」與「廣東英語」 / 292
- 十一、西方傳教士與福音傳播 / 297
- 十二、「西學東漸」 / 304
- 十三、歐美的「中國時尚」 / 307
- 十四、東亞海域沉船考古 / 312

前言

20 世紀英國偉大的思想家羅素指出：「不同文明的接觸，已經常成為人類進步的里程碑。希臘學習埃及，羅馬學習希臘，阿拉伯學習羅馬，中世紀的歐洲學習阿拉伯，文藝復興時期的歐洲學習東羅馬帝國，學生勝於老師的先例有不少。」^[1]文明的接觸與交流通常憑藉一定的交通渠道，而海上絲綢之路是東西方經濟文化交流的重要渠道。

古代連接東西方交通的道路有陸海兩途。陸路通道東端起自中國渭水流域，向西沿河西走廊，進入中亞、南亞、西亞，遠至北非、歐洲，早在公元前 2 世紀已經形成。在此後兩千餘年裏，大量的中國絲、絲織品和其他商品，皆經此路運銷西方，故稱為絲綢之路。此外，從蒙古草原出發，穿越西伯利亞進入東歐、俄羅斯，此路被稱為草原絲綢之路。或從中國西南地區出發，翻越青藏高原，進入南亞次大陸，此路則被稱為西南絲綢之路。

海路通道東端自中國沿海港口，從東南沿海港口起航，往南穿越南海，經馬六甲海峽進入印度洋、波斯灣地區，遠及東非、

歐洲。從北方沿海通過東海，則可前往日本、朝鮮。此海路被稱為海上絲綢之路。

絲綢之路一詞，最早由 19 世紀 70 年代德國地理學家、地質學家李希霍芬（Richtofen, Ferdinand von）在《中國》（第 1 卷）中提出，他在談到中國經西域到希臘、羅馬的陸上交通路線時，鑒於大量的中國絲和絲織品經此路運銷西方，遂稱之為絲綢之路。1987 年，聯合國教科文組織啟動「絲綢之路：對話之路綜合考察」項目。1990 年，聯合國教科文組織又推進海上絲綢之路沿線國家綜合考察。此後絲綢之路、海上絲綢之路的名稱廣為人知，並被廣泛使用。

在公元前後的幾個世紀裏，埃及、希臘、羅馬、波斯、印度、中國等文明古國，不斷致力於發展海上交通，為打通溝通東西方的海上絲綢之路做出了各自的重要貢獻，中國成為海上絲綢之路東方的發祥地。此後兩千餘年，從中國沿海港口起航的海上絲綢之路，貫通東北亞、東南亞、印度洋以及波斯灣、地中海沿海地區，其中經東海通往東北亞地區的海上通道被稱為東海絲綢之路，通往南海—印度洋方向的海上通道被稱為南海絲綢之路。

南海絲綢之路是東西方海上交通的主要航線，發展歷程大體可劃分為如下幾個階段：

秦漢時期海外交通初興，並與西方海上航線相對接。秦漢之際，秦朝將領趙佗在嶺南建立具有海洋性格的南越國，勢力東到閩越，西抵黔滇，南至今越南北部，與中國北方的匈奴並稱「強

胡勁越」，擁有發達的造船業和強大的海軍，主導着南海交通與貿易。

番禺作為南越國的國都和嶺南中心城市，是南海貿易的主要港口。1982 年，南越「文帝陵」出土的具有波斯風格的銀盒、兩河流域工藝製作的金珠泡飾、非洲原支象牙等珍貴文物，見證了當時番禺的海外貿易實況。南越國時期的對外貿易，不僅奠定了番禺作為南海貿易中心與交通樞紐的地位，而且為漢代海上絲綢之路的發展打下了堅實的基礎。

公元前 111 年，漢朝平南越，漢武帝派遣使者從徐聞、合浦等地前往南海地區，最遠到達印度南部的黃支國和已程不國（今斯里蘭卡），這是海上絲綢之路發展史上的里程碑。從嶺南番禺、徐聞、合浦等港口起航西行，與從地中海、波斯灣、印度洋沿海港口出發往東航行的海上航線，在南印度洋海面實現了對接，標誌着連接東西方的海上絲綢之路已經貫通。

魏晉南北朝時期開拓南海新航路。這一時期是中國的分裂割據時期，南方六朝政權（東吳、東晉、宋、齊、梁、陳）因為與北方對峙，更注重向南方發展，經略海洋。南方較為安定的環境與不斷加快的開發進程，造船、航海技術的進步以及航海經驗的積累，為海上絲綢之路的發展提供了有利條件。南海絲綢之路開闢了自廣州起航，經海南島東面海域，穿越西沙群島海面的深海航線，這條航線往南穿越馬六甲海峽、印度洋後，向西延伸到了波斯灣地區。

隋唐時期海路大通，日趨繁榮。隋唐時期中國是世界上最富強的國家之一。中國經濟重心南移，社會經濟取得了高度的發展，並創造了雄厚的物質基礎和空前強大的國力。唐朝與西方的交往從以陸路為主轉向以海路為主，海上絲綢之路進入大發展時期。唐朝宰相賈耽撰《皇華四達記》記錄了廣州通海夷道，它貫穿南海、印度洋、波斯灣和東非海岸的九十多個國家和地區，是中古世界最長的遠洋航線和亞、非洲際海上大動脈。中國交州（今屬越南）、廣州、泉州、明州（寧波）、揚州、登州等成為海上絲綢之路上的重要港口。唐朝在廣州設立市舶使，創建了一系列貿易管理制度，宋代以後在其他港口設置市舶司，一直到清代，始為海關制度所取代。

這一時期南海絲綢之路與中國東南沿海交通緊密對接，並與航向日本、朝鮮半島的東海絲綢之路相連接，活躍在東北亞海域的新羅商人的貿易活動對密切東亞地區的經貿與文化聯繫發揮了積極作用。

宋元時期海上航線西延南拓，臻於鼎盛。宋元時期中國造船技術和航海技術明顯提高，指南針應用於航海，中國商船的遠航能力大為加強。更重要的是宋代社會經濟發展超越前代，海上貿易在政府鼓勵下得到極大發展。元朝在經濟上採用重商政策，鼓勵海外貿易，海上絲綢之路發展進入鼎盛階段。

宋代南海絲綢之路的航線在前代基礎上進一步向西延伸，最遠抵達今西班牙南部。東洋航線出現了一條新航路：從福建泉州

起航，經澎湖、琉球（臺灣）至菲律賓海域；或從泉州或廣州出發，經過廣東沿海、南海諸島航向爪哇（Java）島北部海域。

宋代先後在廣州、明州、杭州、泉州、溫州、秀州和密州等沿海港口設置市舶司，管理海外貿易。神宗時頒佈了中國歷史上第一部海洋貿易管理條例——《廣州市舶條法》，元代時對海外貿易的法規進行修訂，先後頒行了《至元市舶法》《延祐市舶法》。

明清時期南海交通納入世界海洋貿易體系。15至18世紀是人類歷史發生重大變革的時代，地理大發現與大航海時代開闢了世界海洋貿易新時代。歐洲商人的殖民活動與海洋擴張，改變了傳統海上絲綢之路以和平貿易為基調的特性。明帝國長期採取海禁政策，壓制了唐宋以來蓬勃發展的海洋貿易，長期關閉除廣東之外的福建、浙江市舶司。清朝統一臺灣後，雖然在東南沿海設置了粵、閩、浙、江四海關，但由於歷史、地理、政治等因素，中國與西方國家的貿易逐漸集中到廣東。1757年，清廷將對西方貿易限於廣州，即所謂的「一口通商」，一直到鴉片戰爭後出現五口通商為止。

經過西方人的航海擴張，傳統的海上絲綢之路納入了早期全球化時代的海洋貿易體系。從西歐出發前往中國的海洋航線出現兩條新航路：一是從歐洲港口起航，沿非洲西海岸南下，繞過非洲南端好望角，橫渡印度洋，經蘇門答臘島西南部海面穿越巽他海峽，北上進入南海，到達中國澳門、廣州、月港等港口；或者

繞道馬六甲海峽，從中南半島海面到達中國港口。另一條是從歐洲港口起航橫渡大西洋，經美洲新大陸繞過麥哲倫海峽，橫渡太平洋，航行至菲律賓群島，再從菲律賓直航到中國東南沿海地區。後來美國加入對華貿易，又開闢了新的太平洋航線。

在人類文明進程中，海上絲綢之路把東西方各國各民族聯結在一起，促進不同國家、不同種族之間的經濟交往與文化交流，推動世界歷史不斷向前發展，為人類社會進步做出重要的貢獻。

海上絲綢之路是東西方海上交通、海洋貿易的通道

1900 多年前，羅馬帝國學者老普林尼（Gaius Plinius Secundus）在《自然史》中說過這麼一句話：「在世界不同地方保持這種不間斷的貿易往來，正如人的身體吸收營養一樣，是十分有益的！」^[2] 公元前後，東西方各國通過海上絲綢之路進行經貿交往，豐富彼此間的經濟生活，分享人類創造的物質文明。中國對外貿易輸出的商品，主要有絲綢和黃金。進口的商品，主要有香料、珠璣、翠羽、犀角、象牙、玳瑁、琉璃、玻璃、瑪瑙及各種寶石等奢侈品。當時中國南方大港番禺，出現「珠璣、犀、玳瑁、果、布之湊」的活躍景象，成為中國南方為數不多的商業都會和南海交通的樞紐，並且在海上絲綢之路兩千多年的歷史中長盛不衰。

8 至 9 世紀，東西方架起了經貿聯繫的海路與陸路橋樑，南海—印度洋—波斯灣地區長期暢通的海上貿易往來以及文

化、技術與人口交流，堪稱世界海洋文明史上第一個「大航海時代」，東亞與南亞、西亞乃至歐洲形成深度的貿易聯繫與市場互動，對當時以及往後很長一段時期的世界政治經濟格局發展產生深遠影響。東南亞海域發現的黑石號沉船和印坦沉船，出水大批來自中國內陸的湖南、河北、河南、淮南和沿海的浙東、嶺南地區的精美瓷器，說明瓷器成為海上絲路上的大宗長途販運商品。產品出口與市場需求帶動了手工業生產，出現專門為海外市場生產的外向型經濟產業。由唐及宋，中國出現了為國際學界所稱道的「中世紀經濟革命」和「中古社會變遷」。

拜國際海洋貿易與市場力量所賜，東西方出現一批繁榮的港口城市。9 世紀中葉的阿拉伯文獻指出：「當時從伊拉克去中國和印度的商人絡繹不絕。」^[3] 波斯灣—地中海沿海地區的港口，例如蘇哈爾、馬斯喀特、巴士拉、尸羅夫、開羅、亞歷山大港等，都是著名的國際港口。阿拉伯商人是古代世界海洋貿易的主力，周流天下，販賣織造品、寶石、銅鏡、料珠、香料、椰棗、蔗糖、棉織品、毛織品、鋼鐵工具和玻璃器皿；他們輸入的貨物，有來自遠東的香料、樟腦、絲綢和來自非洲的象牙、黑檀和黑奴。帝國首都巴格達通過底格里斯河通向巴士拉，進入波斯灣，它不僅是阿拉伯帝國的心臟，而且是來自印度、馬來群島、中國、突厥、斯堪的納維亞、俄羅斯和東非商貨的集散中心，被譽為「舉世無匹的城市」。

中國沿海港口城市呈現普遍的繁榮，各種各樣的海外珍異充

斥着港口市場。阿拉伯古典地理學名著《道里邦國志》記錄了唐朝南部沿海的四個主要港口，首先是魯金（Lūqīn，龍編，今越南河內），其次是唐朝最大的港口漢府（Khānfū，廣府，今廣州），還有漢久（Khānjū，今福州；一說杭州）、剛突（Qāntū，江都，今揚州）。^[4]唐人這樣描述當時的南方大港廣州：「南海有國之重鎮，北方之東西，中土之士庶，連轂擊，合會於其間者，日千百焉。」^[5]「外國之貨日至……珠香、犀象、玳瑁，希世之珍，溢於中國，不可勝用。」^[6]長江下游的杭州，「走閩、禺、甌、越之賓貨」^[7]。大詩人元稹《和樂天送客遊嶺南二十韻》詩中云：「俗重語兒巾，舶主腰藏寶。」「語兒巾」下注：「南方去京華絕遠，冠冕不至，唯海路稍通，吳中商肆多榜云『此有語兒巾』。」^[8]就連地處內陸的京師長安，因為商路暢通，「寶貨藥肆，咸豐衍於南方之物」^[9]。

隨着地理大發現與大航海時代的來臨，幾乎所有涉海國家都直接或間接地納入世界海洋貿易體系，不同程度地參與早期全球化進程。中國茶葉出口異軍突起，與絲綢、瓷器成為主要出口商品之一。中國進口商品除了傳統的南海諸國土特產外，後來還增加了西洋毛織品、棉織品、鐘錶、香水、皮毛、金屬等，來自日本、美洲的白銀也大量流入中國。

海上絲綢之路是東西方和平交往、增進友誼的紐帶

貫通東西方的海上絲綢之路，把世界文明古國如埃及、希

臘、羅馬、波斯、印度、中國以及美洲都聯結在一起，為人類文明進步與社會發展做出了傑出貢獻。沿線各國使節、商人、僧侶、旅行家，沿着這條海上航路，往返於東西方涉海國家與地區。條條大路通羅馬，世界因海路大通而拉近距離，增多渠道，官方接觸因之更加頻繁，民間社會聯繫因之更加密切。從地中海海域的西班牙南部，經過地中海、非洲東部，穿過印度洋各國，到南海諸國，直至中國東南沿海各地，海上絲綢之路是溝通東西方的交通要道和主要橋樑。

8至14世紀，中國是世界上最富強的帝國之一。唐朝與海外發生官方關係的國家和地區有七十餘個。與宋元帝國有交往的國家、地區有一百四十多個。經過明初鄭和下西洋的推動，中國與周邊國家形成以「朝貢」關係為核心的盛況空前的「東亞秩序」。這一秩序建基於中國與周邊國家所構成的具有相同倫理道德與價值理念的「同文之國」，中國崇尚王道，以「懷柔遠人」、以德服人、和平相處為原則，經濟上以「厚往薄來」的官方貿易為方式，融合了國際邦交和經貿關係，使中國與相關國家都從這種制度安排中獲得各自的利益訴求，深受海上絲綢之路沿線各國的認同、擁護與支持。15世紀以後，古代海上絲綢之路沿線國家和地區納入世界海洋貿易網絡之中，中國對外關係與貿易對象由東南亞轉到歐美國家，東西方國際關係展開全新的一頁。

海上絲綢之路是東西方文化交流、宗教傳播之路

海上絲綢之路是溝通東西方經濟、文化交流的重要橋樑，沿線各國族群海洋文化的各自發展與相互交流、互相融攝，形成深厚而多元的海上絲綢之路文化。公元前後海上絲綢之路的開通與拓展，不僅標誌着中國南海與印度洋、地中海海上商貿網絡的日趨成熟，而且意味着中華文化與印度文化、羅馬文化在海洋空間的接觸交匯與互相溝通。伴隨着中國、東南亞商船攜帶絲綢從珠江口—北部灣沿海的番禺、徐聞、合浦、日南等港口出發，航向印度洋，中國文化開始涉足東南亞與南亞次大陸；而印度文化、羅馬文化與佛教、婆羅門教等宗教，也隨着印度、東南亞商船傳入東南亞，並經由中南半島海域、華南港口傳進中國。廣州的南越國「文帝陵」、番禺漢墓遺址的考古發現，光孝寺、華林寺等佛教寺院；北部灣沿海合浦漢墓、徐聞南朝窖藏等考古發掘；越南紅河平原的「贏佛教」遺存，中部美山（My Son）、同陽（Dong Duong）和茶喬（Tra Kieu）遺址，南部印度化時代的俄厄（Oc Eo）港口遺址；馬來西亞柔佛馬坎門索爾頓遺址；印度阿里卡美都（Arikamedu）遺址、康契普臘姆（Conjevaram）遺址等重大考古發現的海上絲路遺址遺物、宗教建築遺存，都見證了早期海上絲綢之路宗教文化交流結出的豐碩「初果」。

公元1世紀，波斯灣北岸的阿曼那出現一種用棕櫚纖維捆紮的馬達拉塔（madarata）船，這種造船技術後來在尸羅夫和阿曼

進一步發展成用椰索繩縫合、用油灰填塞船縫的新式縫合木船。中世紀早期，阿曼和阿拉伯南部沿海的船工還創造出用椰索縫合的單桅木船，叫作「馬卡布」（markab）和「賽發納」（safinah）。直到9世紀，尸羅夫船仍然用繩索而不是用釘子拼合。由於阿拉伯商船經常來往於中國南方港口，3至4世紀時這種造船技術也傳入嶺南，為善於造舟航海的廣東人所掌握。嵇含《南方草木狀》記載說，胡人以桫欏皮作繩子，「聯木為舟」，因為桫欏皮浸水後更為柔韌。9世紀，這種技術繼續在嶺南沿海流傳。到了12世紀，上述造船技術又有改進，出現不用鐵釘桐油而用藤捆綁船板的「藤舟」，船縫以海上所生乾茜草填塞，這種草遇水則脹，「舟為之不漏」，「其舟甚大，越大海，商販皆用之」^[10]。

唐朝在中外交往中充分感受到域外文化的傳入所帶來的異乎尋常的精神享受，海外世界給唐人帶來琳琅滿目、千奇百怪的異域珍寶，同時給中華文化注入鮮活的血液。印度佛教、觀星術（天文學）和蔗糖技術，西亞伊斯蘭教、景教、摩尼教，胡舞和胡樂，美術和戲曲，拜占庭醫學，紛至沓來，成為建構大唐文化的重要外來資源。所以日本學者木宮泰彥說：「唐朝的文化，並不單是漢人的文化，而且夾雜着來自四面八方的外國文化，尤其是夾雜着印度系統和伊朗系統的文化，這是很顯著的事實。」^[11]

8世紀以後，從海路引進到中國的外國物種多種多樣，有被稱為「海藥」的外國藥物，還有糧食作物，不僅增加了中國的藥物資源和食物資源，也豐富了中醫中藥和中國人的傳統食譜。16

世紀中葉以後，番薯、木瓜等作物被引入廣東、福建並迅速傳至內地，對中國飲食文化產生重要影響。特別是番薯的引種推廣，使之成為小麥、水稻之外的主要糧食作物，極大地改變了中國人的糧食結構，緩解了由於人口增長造成的糧食短缺。

先知穆罕默德說過：「學問，即使遠在中國，亦當求得之。」^[12]這條訓教世世代代激勵着穆斯林前往東方尋求學問。8至14世紀，許多中國器物為阿拉伯人所喜好並使用，其製作技藝亦隨之西傳。瓷器是唐宋以後中國主要出口商品之一，承載着唐帝國高度發達文明的精美絕倫的花瓷和乳白瓷輸入阿拉伯地區，在西亞掀起持久的陶瓷熱。阿拉伯商人蘇萊曼所著《中國印度見聞錄》記載，廣州有大批即將運往印度洋各國的瓷器，這些質地細薄又富有釉彩的中國瓷器令人賞心悅目，大受讚賞，蘇萊曼還描述了瓷器的製造技術。阿拉伯人在傳統製瓷技術基礎上吸收中國瓷的顏色、瓷胎和形狀的長處，製造出新的伊斯蘭瓷器。15世紀以後，中國瓷器通過葡萄牙人、西班牙人、荷蘭人的商船大量運往歐洲，青花瓷再次激活了近東的陶瓷藝術，並直接刺激歐洲製瓷技術的發展。所以，西方學者將歐洲製瓷業出現的新成就歸功於伊斯蘭和中國。

東西方文化交流是雙向互動，互相借鑒，彼此為用的，既有的由西向東的傳播，也有由東向西的迴流。宋人朱彥在《萍洲可談》中記載了11至12世紀廣州的中國海船使用指南針的情形，這是迄今所見指南針應用於航海的最早記錄。此後，中國海商和

船員在與阿拉伯、波斯人貿易的過程中，將這一技術帶到海外，並與阿拉伯人的航海技術相結合，推動了世界航海事業的發展，也為後來歐洲人的地理大發現和新航線的開闢奠定了技術基礎和知識儲備。

新航路開闢後，伴隨西方商人東來的還有天主教傳教士。耶穌會士給東方帶來了歐洲的地理學、數學、幾何學等科學，印刷、火器製造等技術，以及繪畫、音樂等藝術，與中國傳統文化互相融合，成為中華文化的重要組成部分。16世紀中葉以後，長期對歐美國家通商的廣州、澳門口岸聚集了一波又一波的西方商人、船員、傳教士、旅行家、藝術家、科學家，他們把中國經典古籍翻譯介紹到西方，解說中國傳統文化，推動西方漢學（中國學）研究的發展。帶有濃郁東方情調的工藝美術品、服裝、瓷器、扇子、繡品、銀器、家具等被帶到歐洲和新大陸，在建築、園藝、製瓷、繪畫、家具等行業受到追捧效仿，掀起興盛一時的「中國時尚」。

海上絲綢之路是東西方文明交流、和平交往的產物，是一種兼具本土性與國際性、主體性與多元性、不斷融合東西方文化的世界性海洋文明結晶，它深深地含蘊在沿線各國諸族群的海洋性生活之中，並在塑造國家之間、族群之間的經濟交往、政治關係、社會結構、文化交流、道德信仰等方面都發揮過歷史性的多方面價值與貢獻，深刻地影響着海上絲綢之路沿線國家的歷史進程。