

海上丝绸之路上的几处中国南方港口

邓炳权

海上丝绸之路跨越重洋，开辟了国际文化与物质交流渠道，加速了世界经济、科技与社会的发展，增进了各国人民的了解和友谊。对于海上丝绸之路的开拓与发展，中国南方港口起着极其重要的作用，各有辉煌的历史与卓越的贡献。本文着重探讨其中几个南方港口的兴衰与地位，以及有关海上丝绸之路一些重要概念的认识。

海上丝绸之路的概念

19世纪末，德国地质学家李希霍芬(1833-1905)把古代陆上的中西贸易通道形象生动地称为丝绸之路，为人们普遍接受。其后法国汉学家沙畹(1865-1918)等提出丝路有海陆两道。相对于陆路，海路便自然地称为海上丝绸之路，日本学者三杉隆敏，中国学者饶宗颐、陈炎等也先后加以研究。丝绸之路的研究成为世界性热门课题。

1990年联合国教科文组织发起对丝绸之路的综合考察，其中海上丝绸之路的考察规模最大。考察船起航自意大利的威尼斯，到达日本的长崎。在1991年2月途经中国的广州和泉州。笔者有幸参加了为此在广州举行的学术座谈会，接待考察队参观广州博物馆关于海上丝绸之路的陈列内容。后来又组织相关文物分别到新加坡和香港展览，并多次参加相关学术活动。期间自有不少收获，同时发现有的问题长期反复争论，深感对于海上丝绸之路的研究，宜对其主要概念有清楚的界定，这才便于研究的深入与易于达成共识，避免被无谓的争论耗费宝贵的时间与精力。

笔者以为，海上丝绸之路，即古代沟通中外的远洋航线。作为远洋航线，它是远程的而不只是近邻的，国际的而不是国内的，经常性的而不是偶发性的。它最初由丝绸等贸易而起，当然不限于丝绸，中晚唐起陶瓷上升至出口货物之首位，便有人称陶瓷之路；清代茶叶上升至首位，也有人称丝茶之路，实质上都是一回事。但丝绸出口贯穿始终，称丝绸之路可以涵盖全体，且更形象，更具浪漫色彩，业已被广泛接受。也不限于交通贸易，它实际上促进了东西方经济文化交流，是友谊之路、文明传播之路。作为一个美称，它是和平的而不是暴力的，平等友好的而不是欺压掠夺的。因此，海上军事活动应不在此范围，只能算是海上活动。对各种海上活动的统称，从唐代韩愈撰《南海神广利王庙碑》起则有海事之名。

在时间上，就中国而言，海上丝绸之路宜划定在古代。据目前掌握的史料，它上起秦汉，下限则至鸦片战争时期。这个上下限，世界其他地区内容或有先后不同。在此之前，中国当有海上的交通、军事、捕捞活动，但如果没有国际之间的经常的贸易，恐怕不能称海上丝绸之路，只能称海事，或海上交通、海上活动。如未能证明是经常性的，而只是偶发性的，或有去无回的，也不成航路，走的人多了，才成了路。但可视为前期的探索或萌

芽。对其研究亦是需要的，或可找到充分根据将上限推前。下限看来是很明确的。鸦片战争后的近代中国，主权沦丧，对外无平等可言。这时世界的东方，从非洲、印度至东南亚，许多国家早已沦为殖民地。这以后，海上交通贸易还是有的，也是需要研究的，但不宜再使用海上丝绸之路的美称。至于当代，中国人民站起来了，世界上许多原殖民地先后独立了，享有国家主权，包括海关主权，平等互利地对外交往与贸易，海上丝绸之路重新焕发光彩，或可以称为当代海上丝绸之路，以示与古代的海上丝绸之路的区别。

广州——历久不衰的海上丝绸之路东方发祥地

广州古称番（蕃）禺，位于南海之滨，珠江河口。秦设番禺县，为南海郡治。汉初为南越国都。三国时为吴国交州治所，黄武五年（226）划交州东部为广州，为广州得名之始。广州在两千多年前已经成为外贸港市不是偶然的，因为这时已具备了一系列的有利条件：

1. 广州港湾条件良好。它有深入内陆的港湾，海舶可直抵城下。又有近海一群群岛和探入海湾之中的一条条山梁（“水坑陵”）阻挡强风巨浪，最适合船只停泊避风，是世界上最优良的港湾海岸之一。^[1]流经城下的珠江终年不冻，水量丰富，航运价值甚高。秦凿灵渠把西江支流漓江和长江支流湘江上游联通，使广州腹地更为深广，有利进出口货物集散与商贾往来。^[2]

2. 秦末汉初的广州为岭南政治经济军事文化中心。秦始皇三十三年（前 214），平岭南的五路大军之一即据守此处。^[3]翌年在此筑城，以为南海郡治与番禺县治。秦亡（前 207），赵佗建南越国，都番禺，实行民族和睦政策，使经济文化得以发展。^[4]农业、手工业都有了飞跃进步。1983 年在广州象岗西汉南越文王墓中发现大量丝织物碳化残迹，还出土了至今世界最早的火焰纹铜印花凸版，可见当时丝织业发展到相当水平。^[5]这时，可供出口交换的商品增多，消费市场扩大，船舶修造和后勤供应能力提高，具备了作为港市的条件。

3. 岭南早有造船行舟传统。“九嶷之南，陆事寡而水事众。于是民人被发文身，以象鳞虫。短卷不袴，以便涉游。短袂攘卷，以便刺舟”^[6]。四五千年前的新石器时代晚期，居住在南海之滨的南越人，已经善用舟楫近海行驶、捕鱼、来往附近岛屿，在一些岛屿上留下了生活遗址、岩画。^[7]中外学者还认为，三千年前有段石锛从闽、粤传到我国台湾地区，然后由台湾地区或广东东沙群岛等处传到菲律宾群岛，一千余年前再外传太平洋各岛。

《南越志》载：“越王造大舟。”而秦“使尉佗，屠睢将楼船之士南攻百越，使监禄凿渠运粮”^[8]。汉越两股力量汇合，番禺造船航海人才济济，足以开拓沿海行驶的远程航线。

于是，广州海上丝绸之路历史开始了它的第一期，即兴起期。自秦末汉初（前 214—前 111）广州成为中国的对外贸易港市，在世界东方开拓了海上丝绸之路。

我们说秦末汉初时番禺已有海外交通贸易，是有文献依据和考古资料依据的。

（一）文献依据：

《淮南子·人间训》说，秦平南越原因之一是“又利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕”，并提到了“番禺之都”。秦始皇派徐福出东海求仙人^[9]，仙人子虚乌有；南下设南海郡经营南海，海产珠宝实在而可求。一代枭雄秦始皇统一中国后，敢于向东、向南开拓海上航路，而南方先告成功。

《史记·货殖列传》称：“九疑、苍梧以南至儋耳者，与江南大同俗，而扬越多焉。番禺亦其一都会也，珠玕、犀、玳瑁、果布之凑。”《史记·货殖列传》所载全国九大都会，只有番禺是集散这些海外舶来珍宝为主的外贸都会。

《汉书·南粤列传》载，南越王赵佗向汉文帝进贡的物品中有“犀角十”。亦应属海外舶来品。

《史记·南越列传》载，汉平南越攻破番禺城时，“吕嘉建德已夜与其属数百人亡入海，以船西去”。汉军又“遣人追之”擒获。数百人一起入海逃亡，所用当为较大海船或一支船队。去追赶又得用若干艘海船。入海西去，可能是要远避汉军锋芒，逃往交趾方向，正是平日最熟悉的沿海而行通往东南亚的航线。

（二）考古资料依据：

1. 广州出土船模和船纹器物。象岗南越文王墓出羽人船纹铜提簫，腹部纹带上饰货船4艘。其船头、船尾上翘较高，全船略呈弧形，应为海船。与四川成都百花潭出土水陆攻战壶纹饰中的平底战船显然不同，也比广西、云南出土西汉铜鼓上船纹的弧度大，结构复杂。船尾舵柄长而弯度大，与广州出土西汉彩画木楼船模型的长橹不同；而舵叶上系绳，与广州出土东汉三舱陶船模型有系绳孔船舵形制相同。船旁，海鱼、海龟在水中遨游，海鸟在空中翱翔，描绘出沿海航行环境。从四船的船体构造来看不是快速灵便的战船，而是设有货舱的货船，船上载羽冠的南越水军只是护航力量，因为自古以来海盗猖獗，“剽杀人”，所以需武装护航，剪除海盗以自保。每艘剖视出6个船舱，各舱之间有间隔并以不同纹饰表示装载铜鼓等不同货物，整齐有序，互不混杂。^[10]可能是水密舱或其雏形。所以，笔者以为这是一支沿海航行的货船队，可以看成为一幅两千多年前海上丝绸之路的生动形象的历史图卷。

南越国时期墓葬共出土船模8艘，数量居全国之冠。^[11]其中农林下路3号墓船模有大橹一支，象岗南越文王墓铜提簫上海船纹带有舵，还有水密舱的雏形，三者均为世界最早，可见当时番禺造船技术臻于世界先进水平，具有海上交通运输能力。

2. 广州出土海外舶来品和相关文物。如东山梅花村2号墓出陶犀角模型4枚，陶象牙5枚。三元里马鹏岗1号墓出陶犀角模型15枚和绘犀牛漆扁壶。象岗西汉南越王墓出土原支非洲大象牙5枚，波斯风格扁球状突蒜瓣形银盒1个，有两河流域工艺特点的32枚焊珠金花泡饰、燃熏香料用盖豆式四连体方形铜熏炉1个。^[12]广州南越国时期墓葬出铜、

陶熏炉，可见当时贵族中燃熏香料渐成风气。^[13]《史记》和《汉书》所说在番禺集散之“果布”（据韩槐准等中外学者考证为马来语龙脑香 *Kaparbarus* 的音译）正好使用这种熏炉。这些都可与文献相印证，证明当时对外贸易的历史。

第二期的发展期，由西汉中期至南北朝的七个世纪（前 111—589），海外交往日益频繁。汉武帝雄才大略，在北方派张骞出使西域，打通陆上丝绸之路；同时派使者下南海，继续发展已有一定基础的海上丝绸之路。南海之滨出现老港番禺与新兴的徐闻、合浦、日南诸港并存的盛况。《汉书》称，粤“处近海，多犀、象、玳瑁、珠玕、银、铜、果布之凑，中国往商贾者多取富焉。番禺，其一都会也”^[14]。印证了所发现的这时期广州古城周边墓葬数量多，各时期边疆没有缺环，出土物丰富来看，番禺城内宫署虽被汉军烧毁，城外居民区、商业区及民间对外、对内贸易应影响不大，很快就恢复过来了，番禺仍为全国海外贸易中心、大都会之一。由番禺出航，中外海商会于斯里兰卡，在海上交换货物。先烈路 3 号东汉墓出土的陶船模型，前系锚，后装舵，有 3 个船舱，尾舱为舵楼，横架担梁 8 根加固船体，船头盖一防浪篷，船舷设防浪板，有一定抗御风浪能力。这种船型应能适应沿海航行。横枝岗 1 号西汉中期墓出深蓝色半透明琉璃碗 3 个，属钠钙玻璃系统，不同于中国的铅钡玻璃系统，似是地中海南岸罗马玻璃中心的产品。汉墓还出大量舶来珠饰品。东汉前期墓出一颗 12 面菱形镂空的小金球，也不是中国传统工艺，连同整串珠饰都应与海外贸易有关。^[15]

三国至南朝时开拓了自广州起航经海南岛以东和西沙群岛北礁至东南亚的新航路。三国康泰的《扶南传》和万震《南州异物志》对南海中的岛礁都有记载。西沙群岛北礁也发现有南朝青釉陶瓷器。新航线更为便捷，北部湾航线地位渐降，广州港脱颖而出。中国、扶南、天竺、波斯之间“舟舶继路，商使交属”。罗马帝国亦遣商使前来。佛教由陆路和海路传华，带来文化之交流。光孝寺、华林寺便是东晋时罽宾国法师昙摩耶舍和梁朝时天竺名僧达摩等来华的物证。

第三期为繁荣期，时当隋初至元代的七个多世纪（589—1368），广州成为世界大港。

各朝均实行对外开放政策，鼓励对外贸易。西亚大食国兴起，航海事业进步，交往最多。中唐以后，西域交通为吐蕃等阻塞，从此丝绸之路的海路超越陆路而发展。唐代著名的“广州通海夷道”，自广州启航，途经 30 多个国家和地区，远至西亚、东非，长达 1400 公里，为当时世界最长航线。^[16]与广州通商贸易的国家和地区越来越多，至宋代达 50 多个，^[17]至元代达 140 多个。^[18]隋文帝下诏始建的南海神庙屹立在黄埔庙头，见证着这段史实。唐时制造的泛海巨舶性能良好，有的外商也喜乘中国大船，波斯商贾也在广州一带订造海舶。^[19]北宋末年广州已把指南针用于航海，^[20]在茫茫大海中任何天气均能明辨方向。其后指南针传到阿拉伯再传到欧洲，促成了世界航海时代的到来。唐朝政府创设市舶使于广州；宋代开宝四年（971），设广南路市舶司于此，为海关之起源。^[21]出口商品除传

统的丝绸、漆器、五金等外，唐宋开始，陶瓷逐渐升到首位。进口舶货仍以香料居首。外商纷至沓来，以阿拉伯人为多，多就城西码头商业区而居，广州唐代起有蕃坊之设。^[22]伊斯兰教也由海路传入广州，流布全国。至今光塔街还有唐代始建的怀圣寺，寺中唐建光塔既是伊斯兰教建筑，又是导航灯塔。

第四期为持续期，为明代至清中叶近五个世纪(1368-1780)，广州持续地起着中外交流门户的作用。

两朝一反以前政策，闭关锁国和限制对外贸易，多次厉行海禁。唯有明代广州市舶司和清粤海关辖下长期特许对外开放。“番舶连樯，货宝鳞集”，广州在特定条件下保持繁荣兴旺。^[23]明代在西关设怀远驿招待贡使蕃商。清代指定由十三行专责对外贸易。商行在城外西南，今十三行路一带。行商在南面江边建十三商馆，供外商居住、存货和交易。^[24]这时欧洲资本主义兴起，向海外殖民扩张，寻找市场，1514年起开辟多条以广州为目的港的来华新航路。随后，广州至墨西哥、美国、澳洲航线相继开通，形成范围更广的全球经济大循环。到18世纪，出口以茶叶为最大宗，丝货、土布、各地陶瓷和广州彩瓷也受欢迎，易以白银、棉花、香药、毛织品等洋货。中国瓷器制造技术等发明广泛传之于世，欧洲科学文明亦经天主教、基督教士之手海路入粤传华。出洋华人对侨居地的开发也贡献良多。

广州的海上丝绸之路四个发展时期互相衔接，历时两千多年，现代港口依然发挥作用，充满活力。无疑是中国海上丝绸之路历史上最重要的港口，世界上亦属罕有。如果用一句话来概括广州在海上丝绸之路历史上的地位与作用，可以称为“历久不衰的海上丝绸之路东方发祥地”。

徐闻、合浦——汉使的启航地

徐闻、合浦作为汉朝使者的启航地，海上丝绸之路的始发港，有其特殊意义。

汉武帝平南越国，元鼎六年（前111）开设南海、合浦、日南等7郡，后增儋耳、珠崖2郡。合浦郡领徐闻、高凉、合浦、临允、朱卢等5县。郡治徐闻，后移合浦。汉代徐闻县地包括整个雷州半岛，三面环海。合浦县在徐闻县西，地处北部湾顶部。两地在中国大陆的南端，距南海诸国较近便，利于出海航行。

《汉书·地理志》粤地条中明确记载“自日南障塞，徐闻、合浦船行”可经都元国、邑卢没国、谶离国、夫甘都卢国，抵达黄支国、已程不国，有人考证即到达印度东南部和斯里兰卡等地。回程经皮宗，回到日南、象林界。每段航程少则“船行可二十余日”，多则“船行可八月”，应是沿海岸而行，航速不快，故需“数年来还”。这是中国主动出航，而不是外国首先来华。其性质为汉朝中央官方出使，“有译长属黄门”。出发时“与应募者俱入海”，南方人民、雷州半岛人民对海上丝绸之路的开辟做出了贡献。亦得到外国人民

的支持与各国的欢迎，途中“所至各国皆稟食为耦，蛮夷贾船转送至之，亦利交易”。黄支国王还“令遣使献生犀牛”。

“市明珠、璧琉璃、奇石异物，赍黄金、杂缯而往”。确是名副其实的海上丝绸之路，以通商贸易、友好往来为目的，而不是掠夺、占领和殖民。这是第一条见诸史书明载的世界东方的远洋航线，内含丰富的海上交通贸易、对外关系信息。

又有唐代《元和郡县图志》载，“汉置左右侯官，在徐闻县南七里，积货物于此，备其所求，与交易有利，故谚曰：‘欲拔贫，诣徐闻’”^[25]。侯官负责防守边塞，侦察敌情，观察天气，自然起到保卫汉使及海港作用。“积货物于此，备所求，与交易有利”这也是贸易的做法。

在徐闻、合浦也发现了一批汉代墓葬、遗址，^[26]是为海上丝绸之路的佐证。

同时，合浦、徐闻作为中国大陆最南端，它又是联系海南岛的要枢，从汉代起一直发挥着重要的作用。《汉书·地理志》粤地条说，“自合浦徐闻南入海，得大洲，东西南北方千里”。赴珠崖、儋耳的汉军由此渡海。伏波庙至今万民瞻仰。

正因为有雷州半岛到海南岛上交通路线，海南岛及西沙群岛、南沙群岛得以逐步开发与经营。在此基础上，三国至南朝时新开辟了由广州出发，经海南岛以东、西沙群岛北礁到东南亚诸国的南海丝绸之路新航线，比经徐闻、合浦、交州等处曲折地航行的航程大为缩短，减少了航行时间，降低了运输成本，使南海丝绸之路有新的发展。自此，北部湾航线及徐闻、合浦港重要性下降。但是，由交州等地来广州，则仍经雷州半岛。

扬州——唐代大港之一

扬州为长江下游港市，大运河枢纽。秦置广陵县，汉名江都县，西晋以为广陵郡治，北周时为吴州治所。隋开皇九年(589)吴州改名扬州，治所仍为江都县。唐朝在此设置扬州大都督府，统管扬、越、楚、滁、舒、庐、寿等七州。

隋朝开凿大运河，以洛阳为中心，北起北京，南至杭州，与长江相交于扬州，劳师动众耗竭国力，至唐代却发挥越来越大的作用。扬州受益，成为通达江、淮、河海之水陆交通中枢。“自淮南之西，大江之东，南至五岭、蜀汉，十一路百州之迁徙、贸易之人，经还皆出扬州之下，舟车日夜灌输京师者，居天下十之七”^[27]。《新唐书》记载，唐城南北长20里，东西长10多里，周长66里。蜀岗上为子城，即衙城。蜀岗下为罗城，是居民区和商业区，著名的二十四桥横卧碧水，正是“春风十里扬州路”“十里长街市井连”。扬州又是重要的造船基地。城南施桥出土唐代木船，长24米，口宽4.3米，应用横舱壁与水密舱，船板榫接钉合，油灰捻缝，船舷采用巨木构件加强总强度，技术成熟，工艺精良，对在风浪中航行保证安全性有重大意义。

繁荣的唐代扬州，遂成为中外商贾荟萃之所。长安二年(702)日本第七次遣唐使渡海

抵达扬州、苏州、明州。扬州成为日本和朝鲜半岛来华登陆地点之一，又是波斯、大食商贾往内地贸易的基地，印度、埃及、罗马人也留下了足迹。扬州出土唐代文物中有不少波斯陶俑。乾元三年(760)，平卢兵马使田神功讨伐三道节度使刘展时，“神功兵至扬州，大掠居人，发冢墓，大食波斯贾胡死者数千人”^[28]。又见诸唐文宗大和八年(834)上谕：“南海蕃舶，本为募化而来，因在接以仁恩，使其感悦。……其岭南、福建及扬州蕃客，宜委节度使常加存问。……任其来往通流，自为交易。”^[29]

这都可见长期居留扬州的外商蕃客之多。9世纪中叶，阿拉伯地理学家伊本·霍伯达所著《道里及郡国志》，称扬州、广州等为唐代四大贸易港。北宋太平兴国年间成书的小说总集《太平广记》中，就有不少唐代波斯商人到扬州贸易，经营珠宝和香药的趣事。

唐代赴日本的商人、使节、僧人中最著名的是扬州的鉴真大师。鉴真大师，扬州江阳县人，在故乡主持龙兴寺、大明寺等，门人四万余。应日本学问僧荣睿、普照所请，大师决意东渡日本传法。从天宝二年起(743)多次发自扬州、苏州等地，历尽艰辛，双目失明，而初衷不改，至天宝十二年(753)率一批门徒和工匠第6次东渡方告成功，登筑志(今福岗县东南)，至平成京(今奈良)，受朝野及僧众欢迎。为天皇、皇后、太子等受戒，建唐招提寺，成为日本律宗创始人。对于日本佛教、雕塑、建筑、书法、医药及多种手工业均有重大影响。^[30]

一代港市扬州，由于战事以及港口条件变化等原因，入宋以后“不及唐之什一”，欧阳修诗也说“扬州无复似当年”，外贸地位被其他南方港口取代。到明清时，扬州又复兴盛，但转以国内的盐业、商业和漕运为主了。

宁波——长期对外开放的大港

宁波，秦汉属会稽郡，唐开元二十六年(738)从越州分置明州，以境内有四明山得名。后曾改为余姚郡，宋为庆元府，元为庆元路，明初改明州府，洪武十四年(1381)后称为宁波府，今宁波市。这里地处东海之滨，甬江宽阔，河床发育稳定，内河航运四通八达，地方平坦富饶，港市地理条件优越。

在余姚河姆渡新石器时期文化遗址，发现6支木桨，经C14测定距今约7000年，并出大量鲸鱼和鲨鱼遗骸。在距河姆渡不远的吴兴钱山漾新石器时期文化遗址中，又发现4700多年前的木桨和丝织品。这都为探索浙江海上交通的萌芽，提供了重要的线索。方士徐福奉秦始皇命赴蓬莱、方丈、瀛洲神山求仙人，相传在此率童男女为数千人乘船入海。《汉书·地理志》吴地条称，“会稽海外有东鯀，分为二十余国，以岁时来献见云”。《后汉书·东夷列传》也说，“会稽海外有东鯀，分为二十余国。又有夷洲及澶洲。传言秦始皇遣方士徐福将童男女数千入海，求蓬莱神仙不得，徐福畏诛不敢还，遂止此洲，世世相承，有数万家。人民时至会稽市。”《三国志》言，“东鯀人时至会稽货布”。至迟在东汉初

年，宁波地区已与日本有交往。

到了唐朝，明州成为中国的大港之一。浙江地区经济迅速发展，既是鱼米之乡，又是建造唐舶之所，越窑青瓷产地，还有深受海外欢迎的湖纺和杭缎，为海外贸易的发展奠定基础。明州成为日本遣唐使主要登岸港之一。唐朝政府规定，遣唐使到明州后，在此办理入京手续，需时数月至一年。民间海外贸易，日本著名学者木宫泰彦在《中日文化交流史》中，把公元782年-1191年间作了统计，平均三年往返一次。他们带去大量的丝绸、瓷器、经卷、佛像、书籍、药品出售，贩回砂金、水银和锡。^[31]明州也和新罗、环王（越南）、室利佛逝（印尼巨港）、占卑（苏门答腊）等国商人通商。丝绸、陶瓷远销海外，易以诸国的砂金、黄铜、人参、药材、香料、珠宝、象牙、犀角等珍品，再转销各地。

1974年，宁波余姚江唐代出海口附近发现一艘沉船，从中找到几百件越窑青瓷器、长沙窑青釉褐彩器和少量黑釉器，同出一块刻“乾宁五年”款方砖，都证明这是一艘唐船。可能由此起航赴海外。韩国曾发现唐代长沙窑青釉褐彩贴花壶，上有“卡家小口，天下有名”字样；在日本筑野市大门出土的一件青釉壶，腹部呈瓜状，三处施椭圆形褐绿斑，与宁波沉船中长沙窑和越窑青瓷壶式相同，褐彩绿斑也相同。在日本和印度尼西亚的多个地点、马来西亚的彭亨、巴基斯坦卡拉奇东郊的班布尔、西南海岸的阿里卡美、在印度河上的布拉明纳巴德、波斯湾的阿拉伯重要港口席拉夫、伊拉克的萨麻拉等遗址、埃及开罗的前身福斯塔城遗址，都发现唐代越窑青瓷碎片，其中不少应经明州外运。

明州海外贸易在唐代尚不及扬州，至宋代则超而过之。两宋时，靠北的外贸港先后为辽、金所占，或受战事影响，外贸大量转移到明州。宋代曾迁两浙路市舶司于此，或同时于“杭明广三州置市舶司”，通称“三司”。南宋建都临安（杭州），明州与之靠近，外贸地位更加重要，因进口货物增多，往往一时不及转运，还建了市舶库。“天圣十年（1032），（高丽）遣使言，欲远契丹，乞改途由明州诣阙，从之”^[32]。高丽来明州的使者和商人日多，北宋官府在此兴建了高丽行使馆，供他们旅居。又有两艘大型游船，专供他们出海游玩。同时，北宋使者和商人到高丽也从明州出发。“商人……兴贩必先至四明而后再发”^[33]，与日本的友好往来和通商贸易也有发展。日本木材价廉物美，进口甚多。与阇婆国（爪哇）、占城、勃泥、三佛齐及真里富国（柬埔寨）等各国都有通商交往。阿拉伯商人来明州渐多，因而建造波斯馆，专门接待阿拉伯人。他们长期聚居的街巷称波斯巷，附近建有清真寺。两浙路丝绸生产规模大、技术精、品种增多，宋龙泉窑举世闻名，雕版印刷在全国名列前茅，这些产品不少通过明州（庆元府）远销海外。

宁波在元代亦设市舶司，仍为我国主要外贸港口之一，商船来往繁忙，故于码头重建来远亭。1975年夏天，在朝鲜发现一艘沉船，内装瓷器、漆器、铜器等文物12000多件，一铜砝码镌刻着“庆元路”字样，说明此应由宁波起航的海舶。

明代永乐元年（1403）设提举市舶司于此，还设安远驿接待外国使节，同时又设高丽

馆、波斯馆、红毛馆（定海）接待贡使，有四明驿专门接待日本贡使。嘉靖二年（1523）日本商人为争夺通商特权互相残杀，洗劫宁波城，夺船归国。这一“争贡事件”后，宁波市舶司撤销，禁止外国船进出，外贸横遭打击。

清康熙二十四年（1685）设立浙海关。但乾隆二十二年（1757）后又撤，仅留粤海关对外，宁波外贸又一次遭受沉重打击。至鸦片战争后，宁波为五口通商口岸之一。

宁波建港历史久远，对海上丝绸之路的发展长期起着重要作用，无疑是东海之滨十分重要的港口。

杭州——宋元重要的外贸港口

杭州，位于东海之滨，钱塘江（古称浙江）下游，大运河南端。秦置钱唐县，属会稽郡。南朝陈为钱唐郡治。隋开皇九年（589）置杭州，州治余杭县，次年迁钱唐县。五代时为吴越国都，称西府。南宋为行在所，升临安府。元改为杭州路。明清为杭州府。

据《史记》载，秦始皇东巡，临钱塘江，因“水波恶”，西移百二十里至江面狭处才得渡江。可见原先钱塘江航行之困难。至五代吴越国时，修筑石堤坝挡海潮，凿平江中滩石“罗刹石”，成立“撩湖军”疏浚治理西湖和各河道，便利江海交通。隋凿的大运河，在唐代以后发挥很大作用，使钱塘江水系与淮河、长江、黄河、海河相通，杭州腹地扩大。唐、五代，中国经济重心南移，江南经济飞跃发展。钱塘湖（后称西湖）等水利工程，促进了农业生产，并使城市景色更加美丽宜人，于是“上有天堂，下有苏杭”脍炙人口。杭州丝织业成为继黄河流域之后新的中心，上贡最多。吴越国在杭置织局，集中工匠300人，专工生产精细丝织物，上贡中原朝廷及自用。越窑青瓷，胎质坚硬精细，釉色纯正均匀，莹润纯净如翠，行销海内外。吴越宫廷所用“秘色瓷”更为精美。

在上述基础之上，五代吴越国时期（907-978），杭州对外贸易初具规模。吴越国初年，专设“沿海博易务”，广招客商，大兴舟楫之利。几次派蒋承勋、蒋袞为使者，向日本献书信，馈赠锦绣。吴越商船在日本遂受到友好款待。^[34]与高丽、大食及南海诸国的贸易也渐有发展。《吴越备史》载：“火油得自海南大食国”，“其焰弥甚”，吴越国人喜用。欧阳修《有美堂记》赞吴越国都杭州：“今其民幸富足安乐，又其习俗工巧，邑屋华丽，盖十余万家，环以湖山，左右映带。而闽商海贾，风帆海舶，出入于江涛浩渺、烟云杳霭之间，可谓盛矣。”

北宋太平兴国初在杭设两浙路市舶司，杭州成为重要外贸港口。“初于广州置司，以知州为使，通判及转运使同掌其事，又遣京朝官三班内侍三人专领之。后于杭州置司，淳化中迁置于明州定海县，令监察御史张肃主之。明年复于杭州置司。咸平中又命杭州各置司，听蕃客从便。若舶主至明州定海，监官封搭堵送（杭）州”^[35]。蔡襄《双门记》盛赞：“道通四方，海外诸国，行商往来，俗用不一。”南宋定都杭州140多年，海外贸易进一

步发展。咸淳《临安志》记载，杭州江商海贾，穹桅巨舶，安行于烟涛渺茫之中，四方行货，不趾而自集。后南宋朝廷不欲外商径直来杭，绍熙元年(1190)废杭州市舶务。

南宋后期至元代在城东辟激浦外港，淳祐八年(1248)在激浦镇置市舶官。元代至元三十年(1293)亦设市舶转运司于此，掌管海外贸易与海运。出口货物丝绸、瓷器、书籍、松子等为多，进口香料、硫磺、木材等为主。

杭州海外贸易在明清时期进入衰退阶段。主要原因是明清实行海禁政策。清康熙二十四年(1685)允许浙江的宁波等港出洋贸易，亦未及杭州。近代，钱塘江下游航道改变和淤塞，杭州丝茶转运上海、广州、宁波出口。

泉州——历史辉煌、遗存丰富的名港

泉州位于福建南部，东濒浩瀚的东海，北、西、南三面环山。晋江穿过城市南部，注入东海。自秦至初唐，先后属闽中郡、闽越国、建安郡、晋安郡、南安郡、丰州、武荣州地。唐景云二年(711)改武州为泉州。开元六年(718)州治由南安县迁至今泉州市地。后12年建城郭。五代时节度使刘从效扩城，环城及在巷陌中遍植刺桐，因此另称刺桐城。至元代拓至周围三十里。

泉州一带土地肥沃，物产丰富。以白糖、茶叶、陶瓷、绸缎、麻布、酒类、干果称著。唐末五代时，造船业已具相当规模。城东南泉州湾海岸线曲折蜿蜒，与台湾海峡相接，有天然的良港，以后渚港、安海港等最为有名。

在南朝时，泉州就有与海外友好往来的记录。晚唐成为外贸港。五代时闽王王审知的侄儿王延彬任泉州刺史17年，“每发蛮舶，无失坠者，人称招宝侍郎”^[36]。北宋元祐二年(1087)在此设福建路市舶司。南宋时泉、广常相提并论。其海舶往来东海、南海，非常活跃。宝庆元年(1225)赵汝适提举福建市舶时，已知通商贸易的国家和地区达50余个。^[37]朝廷规定福建沿海的商船都需由泉州市舶司领取“官券”才能出海。泉州城镇南门附近形成蕃商聚居的“蕃人巷”。宋廷允许设立“番学”，让“土生蕃客”就读。高宗绍兴末年，蕃商捐资在东郊兴建公墓。宋末有阿拉伯人后裔、海商巨贾蒲寿庚“提举泉州市舶司，擅番舶利者三十年”^[38]。宋代泉州造船业发达，有“泉舶”之称。1974年，泉州后渚港古码头遗址发现一艘南宋海船，残长24.2米，残宽9.15米。尖底椭圆形船底有较好的适航性，外涂以白灰防腐，为有泉州特点的南方型海船。结构合理，采用双层板和三层板，施工工艺精湛，横舱壁与周边肋骨很好配合。^[39]船内出大批香料木和胡椒等货物。

与南宋宗室互相攻杀后，蒲寿庚举城降元，元世祖在至元十四年(1277)首先准许重建泉州市舶司，有元一代不变。又命唆都、蒲寿庚“诏谕诸蕃”，委蒲寿庚长子蒲师文为正奉大夫宣慰使左副都元帅兼福建路市舶提举，旋又命为海外诸蕃宣慰使。^[40]泉州海外交通贸易进入黄金时期，海上贸易东至日本，西达东南亚、波斯、阿拉伯、非洲。海舶蚁集，

备受称赞“刺桐是世界上最大港口之一”^[41]。出口陶瓷、绸缎、茶叶、钢铁等，进口香料、胡椒、药材、珠贝等。

明初，依靠季候风航行的琉球贡舶多就便泊于福州，成化十年(1474)福建市舶司由泉州迁福州，清康熙二十四年(1685)设立闽海关于漳州，泉州港地位被取代。^[42]但泉州商人、水手仍纷纷“走广”、出洋。所至之处，海神妈祖信仰广为流传。

泉州古代海外交通贸易遗存丰富。著名的如：唐代始建的开元寺，唐宋时印度、西域僧人旅居此寺；伊斯兰教圣灵山墓，据明代何乔远《闽书》载，唐武德年间，穆罕默德遣门徒四人来华，一贤传教广州，二贤传教扬州，三贤四贤传教泉州卒葬于此，墓旁现存有元代阿拉伯文碑和明代郑和行香碑；始建宋代的伊斯兰教清净寺；九日山宋代祈风石刻；草庵元代浮雕波斯摩尼佛像；始建于南宋的天后宫等等，并大量保存着历代阿拉伯人墓。

关于中国南方港口的研究

中国南方外贸大港众多，因篇幅所限，仅试析其中的几处，其他港口亦各有精彩，唯未及多谈。对此，先后有许多中外学者从各个方面探索，留下了丰硕的成果，也存在一些争议。在此基础上，笔者再作一些综合研究与分析比较，总结出一些规律，进一步探讨如下几个问题：

(一) 丝绸之路南北、陆海的比较：总体上陆上北强，海上南强；中唐以前陆海并举，陆路更著名；中唐以后海旺陆衰

南北各有所强的原因是多方面的：

1. 南北人民自古以来各有擅长。如《淮南子·齐俗训》所说，“胡人便于马，越人便于舟”。北方原野开阔一望无际利于纵横驰骋，南方江河交错山陵起伏水路较为便捷，环境不同使然。故古人云“篙工楫师，选自闽、禺”^[43]。

2. 南方海岸较之北方更为绵长，蜿蜒曲折，良港较北方为多。大港多在海岸河口之地，比较方便、成本较低的水上运输有助港口腹地延伸。

3. 我国北方陆地与西域接近，陆上交往有路可通中亚、西亚乃至欧洲；我国南方陆行西去则有青藏高原阻隔难以逾越，通过云贵高原南下亦艰险异常。但南方港口与东南亚、南亚及以西的亚非欧诸国交往比之北方港口近便，航程短很多，与朝鲜半岛及日本列岛的海上交往南北港口都很方便。故古书说到倭国及海上交往时说，“其大倭王居邪马台国。乐浪郡徼，去其国万二千里，去其西北界拘邪韩国七千余里。其地大较在会稽、东冶之东”^[44]。东冶为福州古名。这里含有倭国与北方的乐浪、南方的会稽和东冶都相对近便的意思。

4. 中国政治重心长期在北方，而朝廷多喜保持一定距离，把南方港口作为外贸主港，设置市舶机构管理，设置军旅城塞防卫，意图既得其利又免其弊。南宋朝廷迁杭州后，亦不欲外舶近都城，把港口推远一些。

5. 南方重农轻商的传统观念较淡薄，文化兼容性较强，一些人富于出洋冒险精神等等。

同时，陆路与海路前后兴衰态势也有变化。

先秦至中唐，中国经济重心在北方，丝绸之路主要起点在西安、洛阳。北方长于陆行，丝绸之路虽然陆海并举，陆路自然更为兴旺。两汉张骞、班超通西域名垂青史，家喻户晓。外地使臣，以陆路来华者多。直到盛唐，跋涉沙漠、跨越草原的骆驼商队仍然充任丝绸之路的主角。

但秦汉以来南方逐步开发，而北方战乱频发，使人口多次南迁，经济重心逐渐南移，江淮、岭南地区呈逐步上升之势。尤其“安史之乱”成为唐代盛极而衰的标志，吐蕃占据陇右使陆上丝绸之路被阻塞，时断时通，由此海路超越陆路而一发不可收拾。^[45]海路一处不通可另觅一处，难以完全隔断，而且船舶运量大，成本较陆运低，优势凸显。宋代北境不宁，以至皇室南渡，更有赖于通过海路对外交往。

(二) 海上丝绸之路始于秦末汉初，西汉中期得到稳定发展，秦皇、汉武功不可没

秦始皇统一六国后雄心不已。二十八年（前 219），他派方士徐福多次出东海求仙人未果。三十三年，“又利越之犀角、象齿、翡翠、珠玑”，派“楼船之士”平定岭南，设南海等 3 郡。三十四年“筑……南越地”。以南海郡为基地，控引南海，经营海上贸易。他自己亦东巡海滨，三十七年，“还过吴，从江乘渡，并海上，北至琅邪”。又相信徐福入海求神药数岁不得，是海神中的恶神化为大鱼、蛟龙所阻，除去恶神而善神可致。“始皇梦与海神战……乃令入海者赍捕巨鱼具，而自以连弩候大鱼出射之。自琅邪北至荣成山，弗见。至之罟，见巨鱼，射杀一鱼。遂并海西。”这些都可视为决心开通海路的壮举。^[46]虽然入海求仙药不得，但有了岭南的开发，以国家之力作后盾，秦末汉初南海海上丝绸之路的开拓得以实现。尽管秦始皇享国仅 37 年，自身未及见其利，但他对海上丝绸之路实有决策与奠基之功。

汉武帝开通海路，与派张骞出使西域并举。从《汉书·地理志》粤地条记载看来，汉武帝从黄门中选派译使，经由南海诸国航行出使黄支国之后，说“自武帝以来皆献见”，又说“平帝元始中，王莽辅政……厚遗黄支王，令遣使献生犀牛”。与海外互派使者已经常化，都说明了首先是中国使者主动出访、贸易，受各国礼遇、转送，自此以后外国派使者多次回访“献见”。“徼外诸国赍斋宝物，自海路来贸货”^[47]。又“汉桓帝延熹九年（166），大秦王（罗马国王）安敦遣使日南徼外来献，汉世唯一通焉。其国人行贾，往往至扶南、日南、交趾”^[48]。互派的既是外交使团，也是经济使团。海上丝绸之路名副其实，越走越旺。汉武帝充分利用秦代与汉初南越国奠下的基础，促成南海海上丝绸之路的稳定发展。他自元封元年至征和四年（前 110—前 89），21 年间七临沿海，“东巡海上”，两次派船队东渡日本，以通航路。^[49]“倭在韩东南大海中，依山岛为居，凡百余国。自武帝灭朝鲜，

使驿通于汉者三十许国，国皆称王，世世传统”^[50]。东海海上丝绸之路也由此而稳定发展。

可以说，自秦至元，历代皇朝大多注重对海外各国交往，发展海上交通贸易，这是中国古代海洋文化灿烂辉煌的主因之一。国家强盛，则大气磅礴，充满自信，不惧对外交往，了解外情，广为招徕，使外国出产为己所用，外来文化补己所短。如三国时吴国孙权派中郎康泰、宣化从事朱应统率船队出访南海诸国，隋炀帝派屯田主事常骏、虞部主事王君政从广州起航出使马来半岛的赤土国，唐设市舶使于广州，宋及以后于主要港口设市舶司，等等。明遣郑和下西洋是最后的辉煌。明清的闭关禁海，则导致中国海洋事业的不振，乃至国家的落后。正反之经验皆是历史的财富。

（三）关于始发港

何谓始发港？笔者以为，始发港就是本航线起点，是航海与航空的专有名词，本来没有世界或某国最早港口的含义。海上丝绸之路上，每条远洋航线各有始发港和目的港，有的还有中途港。一条双向航线就有两个始发港，即目的港可以变成反向航程的始发港。而中途港也可以是另一条远洋航线的始发港和目的港。世界上本来就有多条远洋航线，故多个始发港可以并存。始发港也可以改变，不同时期、航线不同，可以有不同的始发港。所以，扬州、杭州、泉州、宁波、福州、苏州还有外国的许多港口都可称为海上丝绸之路的始发港，或始发港之一。

当然，始发港对于整条航线是非常重要的，它是汇聚货源、客源，筹备与维修运输工具，募集船长、水手、导航员，进行各种航行准备工作的基地，可以说没有始发港就没有这条航线。

对徐闻、合浦始发港地位有人质疑。综合文献、考古与地理等方面的研究成果，综合分析徐闻、合浦开发历史状况、经济技术水平与港口条件，应当肯定徐闻、合浦都是汉代海上丝绸之路始发港。既然《汉书》明载汉使与应募者自此“船行”，我们无根据怀疑徐闻、合浦是始发港。汉使出航，关键在于遵奉圣旨，尽快回复皇命。官方行为与商业行为的规律不尽相同：汉使不一定从最繁荣的商港出发，军港也可以，只要有一定港口条件就成；腹地不深广不要紧，带出的“黄金、杂缯”以朝廷备办为主，易回的“明珠、璧琉璃、奇石异物”亦以朝廷享用为主；也不怕陆路转输遇强盗、野兽伤害，自有官军押护。因此不能以常理度之。而汉使利用徐闻、合浦始发，可以促进港口的繁荣，使之亦成为民间贸易的商港。

（四）关于海上丝绸之路的东方发祥地

在充分肯定徐闻、合浦始发港地位的同时，我们要注意研究《汉书·地理志》粤地条的全文，不能断章取义地因此否定番禺港早期历史《汉书·地理志》第八下述及各地风俗本末，把全中国分为秦地、魏地、周地、韩地、赵地、齐地、鲁地、宋地、卫地、楚地、吴地、粤地等 13 个地区。写到粤地时，在地望、简史之后，就有这样一段话：“处近海，

多犀、象、玳瑁、珠玕、银铜、果布之凑，中国往商贾者多取富焉。番禺，其一都会也。”再隔一段，才记载自徐闻、合浦船行的远洋航线。可见即使在东汉时期，岭南海外交通贸易的中心仍然在番禺。13个地区中，我们注意到所写几大都会都是商业中心，如“好商贾渔猎”的“宛，西通武关，东受江、淮，一都之会也”；“临甯，海、岱之间一都会也，其中具五民（五民，一说指士、农、商、工、贾，一说指有五方之民）云”。但只有番禺是以集散海外舶来品为主的都会。“中国往商贾者多取富焉”，番禺实为全国性的海外贸易的中心。到徐闻可以“拔贫”；到番禺却可以“取富”，似更有利可图。

番禺的地理条件更为优越。作为秦南海郡治和南越国都，岭南政治、经济、文化、军事中心，先于徐闻、合浦一百多年开发，社会发展水平高。同时，关于番禺港的记载确比徐闻、合浦港早而且丰富。上述徐闻、合浦的记载出现在班固（32-92）撰写的《汉书》，成书于东汉。而成书更早的《史记》，是西汉时司马迁在汉武帝太初元年至征和二年（前104-前91，即汉平南越后7年至20年间）所撰《史记·货殖列传》已称“番禺亦其一都会也，珠玕、犀、玳瑁、果布之凑”。又有《淮南子》，由西汉淮南王刘安与门客合著。刘因谋反事发自杀，死于汉武帝元狩元年（前122）。故《淮南子》成书更早于《史记》20年以上。在《淮南子·人间训》已提到了“番禺之都”。关于番禺港与海上丝绸之路和出土文物也比徐闻、合浦港早而且丰富。见于上文广州部分，在此不赘。

由徐闻、合浦来番禺，自然也是“陆寡而水事众”，古代走海路直达，尽管有风有浪，也比翻越十万大山、去开大山，穿行藤树交缠、虎啸狼嚎的草莽丛林，经过不同部族分踞的地盘，渡过大小河涌省事得多，安全度高得多。徐闻、合浦，应是番禺早期沿岸行驶的远洋航线的中途港，随后又成为汉使起航的始发港。二者并无矛盾，甚至有一定因果关系。

笔者于1991年提出，广州是“海上丝绸之路东方发祥地”^[51]。所谓“发祥地”，内涵是比较丰富的。《辞海》、《辞源》的“发祥”条，都把其起源追溯到《诗·商颂·长发》：“浚哲维商，长发其祥”。对《后汉书·班固传》的“发祥流庆”，李贤注：“言发禎祥以流庆于子孙。”《辞源》接着解析说：“后因为帝王生长、创业或民族文化起源之地。”《辞海》则说：“歌颂帝王出生或创业之处为‘发祥地’，也泛指开始建立基业的地方。”所谓海上丝绸之路发祥地，不但包含始发港的概念，而且含有早以及起源的意义，有孕育条件、奠定基础、开创事业的意义。海上丝绸之路发祥地必然是始发港，而又比一般的始发港内涵更丰富，不是每个始发港都可以称为发祥地。广州在秦末汉初，挟秦军之余威，有任嚣、赵佗及南越人民的经营，有汉越民族力量的汇合，得天时、地利、人和，政治、经济、军事、文化条件具备，优于南方各港，故能成开创、奠基之功，而成其为“发祥地”。

加上“东方”作为修饰限制，因为笔者以为海上丝绸之路极为漫长，应当是多源头的，东端、中段和西端各有源头，这有赖于世界各国的学者各自研究与互相交流。笔者根据现有资料，认为其东端肇始中国，以广州为主源，形成于公元前3世纪末。中国其他对外贸

易港形成于公元前2世纪末之后。东向，与日本较频繁的而不是零星的海上交往出现于1世纪。南向，中国文明的起源早于东亚、东南亚诸国，海洋文化的发生同样早于他们。另一文明古国印度，早期海上贸易面向西方，直至1世纪时才同时与东方交往。据此，笔者认为广州是海上丝绸之路的东方发祥地。

(五) 对中国南方港口的研究，不但要放在中国范围内进行，而且要放在世界范围内进行，放在整个海上丝绸之路发展史中作比较研究

中国是世界文明古国之一，也是海洋文化发展最早的地区，明代的郑和七下西洋至于顶峰，时在15世纪。但其后明清政府长期奉行闭关锁国政策，中国海洋事业一直走下坡路，至鸦片战争后更是仰人鼻息，而16世纪起，西方国家却进入大航海时代，差距越拉越远。于是中国被视为海洋文化不发达的大陆国家，古代中国对海上丝绸之路开辟之功、发展之力几被遗忘。这是一个严重的历史误解。到了今天，我们有责任钩沉拨雾，恢复历史本色。

把广州与徐闻、合浦比较出早晚，既是根据充分的，也是很有必要的。番禺在秦末汉初成为外贸港，意味着海上丝绸之路的东方发祥地在中国。如果海外贸易史由徐闻、合浦开始，历史晚一百年，据《汉书·地理志》粤地条，更有日南、黄支国和“蛮夷贾船”争雄；同书吴地条又称“会稽海外有东鯷，分为二十余国，以岁时来献见云”；同书燕地条又称“乐浪郡海中有倭人，分为百余国，以岁时来献”，谁先谁后说不清。秦末至汉初南越国，这段时间有100年，也不短。只有把这段时间划出来研究，对番禺作认真分析考证，这个千古难题才容易弄明白。

同样，对其他港口的研究也需实事求是地深入进行。如对宁波等港，似应更多研究，给予更高评价。又如泉州，一向坚持的海上丝绸之路的始发港的提法科学有据；近半个世纪以来，珍视海洋文化，相关文物保护卓有成效，长期不懈地推动中国海上交通贸易历史的学术研究，许多经验值得他港借鉴。

拓宽视野，超越地方局限，各地区、多学科互补互动，对中国古港总体与个体研究水平提高了，才能把中国对开辟、发展海上丝绸之路的历史作用说清楚，让世界了解中国，了解历史的本来面目。这也是对世界海洋文化研究的贡献。

注 释：

[1] 北魏·酈道元：《水经注·浪水条》。又曾昭璇：《珠江三角洲地貌类型》，《华南师范学院学报》1957年第2期。

[2][3] 刘安：《淮南子-人间训》。

[4] 《史记·南越列传》。

[5] 广州市文物管理委员会、广东省博物馆等：《西汉南越王墓》，文物出版社1991年版。

[6] 《淮南子·原道训》。

[7] 广东省文物管理委员会、广东省博物馆、广东省考古研究所、广州市文物管理委员会：《海上丝绸之路

图录》(先秦部分), 广东科技出版社 1991 年版。

[8] 《史记·平津侯主父列传》。

[9] 《史记·秦始皇本纪第六》。

[10] 广州市文物管理委员会、广东省博物馆等:《西汉南越王墓》, 文物出版社 1991 年版。

[11] 广州市文物管理委员会:《广州汉墓》, 文物出版社 1981 年版。

[12] 广州市文物管理委员会、广东省博物馆等:《西汉南越王墓》, 文物出版社 1991 年版。

[13] 广州市文物管理委员会:《广州汉墓》, 文物出版社 1981 年版。

[14] 《汉书·地理志第八下》粤地条。

[15] 广州市文物管理委员会:《广州汉墓》, 文物出版社 1981 年版。

[16] 《新唐书·地理志七》。

[17] 赵汝适:《诸蕃志》。

[18] 陈大震:《南海志·诸蕃国》。

[19] 李珣:《海药本草》, 马福月辑本见《唐·新修本草》, 安徽科技出版社 1981 年版, 第 359 页。

[20] 朱彧:《萍洲可谈》。

[21] 见《新唐书·柳泽传》与《宋史·职官志》。

[22] 房千里:《投荒录》; [阿拉伯] 苏莱曼:《东游记》。

[23] 《明实录·太宗实录》、《明实录·世宗实录》与梁廷枏:《粤海关志》。

[24] 梁嘉彬:《十三行考》。

[25] 严观:《元和郡县图志补》卷八。

[26] 广东省博物馆:《广东徐闻东汉墓》,《考古》1977 年第 4 期;《广西合浦西汉木椁墓》,《考古》1973 年第 4 期;《广西合浦县凸鬼岭清理两座汉墓》,《考古》1986 年第 9 期, 等等。

[27] 王象之:《舆地纪胜》卷三十七。

[28] 《新唐书·田神功传》《新唐书·邓景山传》。

[29] 《全唐书》卷七十五。

[30] [日] 真人元开:《唐大和上东征传》。

[31] 转引自林正秋:《浙江经济文化史研究·杭州、宁波海外贸易史略》, 浙江古籍出版社 1989 年版。

[32] 郑樵:《文献通考·四裔》。

[33] 赵汝适:《诸蕃志·新罗国》。

[34] 木宫泰彦:《中日交通史》第 227 页, 转引自陈炎《古代浙江在东海丝绸之路中的地位》, 见《海上丝绸之路与中外文化交流》, 北京大学出版社 1996 年版。

[35] 《宋会要辑稿》。

[36] 吴任臣:《十国春秋·王延彬传》。

[37] 赵汝适:《诸蕃志》。

[38] 《宋史·瀛国公本纪》附二王传。

[39] 席龙飞:《开辟海上丝绸之路的中国古船》, 见《中国与海上丝绸之路》, 福建人民出版社 1991 年版。

[40] 汪大渊:《岛夷志略》吴鉴序。

[41] [意] 马可·波罗:《马可波罗游记》, 陈开俊等译, 福建科技出版社 1981 年版。

[42] 李金明:《明初泉州港衰落原因新论》,《海交史研究》1996 年第 1 期。

[43] 左思:《吴都赋》。

[44] 《后汉书·东夷列传》。

[45] 陈炎:《丝绸之路的兴衰及其从陆路转向海路的原因》, 见《海上丝绸之路与中外文化交流》, 北京大学出版社 1996 年版。

[46] 《史记·秦始皇本纪》。

[47] 《晋书·林邑传》。

[48] 《南史·夷貊传》。

[49] 《汉书·武帝纪第六》。

[50] 《后汉书·东夷列传》。

[51] 邓炳权：《海上丝绸之路的东方发祥地》，见《广州与海上丝绸之路》论文集，广东省人民政府外事办公室、广东省社会科学院 1991 年编印。

作者：邓炳权，研究馆员，广东省文物博物馆学会会长，曾任广州市文化局文物处处长、广州博物馆馆长、广东省博物馆馆长。系中国博物馆学会理事，中山大学岭南考古研究中心研究员。

（本文选自《海上丝绸之路与中国南方港学术讨论会论文集》，《岭南文史》2002 年增刊）