

广东是“海上丝绸之路”的发祥地

黄启臣

一、广东“海上丝绸之路”发祥地的轨迹

广东自汉代形成和确立为“海上丝绸之路”发祥地始，至清朝道光二十年(1840)，2000年来一直是(元代除外)“海上丝绸之路”的始发地，而省会广州则是“海上丝绸之路”的第一大重要港口，历久不衰。

(一) 徐闻、合浦是汉代“海上丝绸之路”的始发港

按《汉书》卷二十八下《地理志》的记载，汉武帝于元鼎五年(前112)平定南越后，大约于元鼎六年至后元二年(前111-前87)期间，派出属于黄门(皇帝近侍)的译长与应募者组成的官方船队，携带“黄金杂缯”等物品，从徐闻(今徐闻县五里乡的二桥村和仕尾村地带)、合浦三汉港(今广西合浦县乾江圩附近)出海，沿着中南半岛沿岸航行，到都元国(今印尼苏门答腊岛西北部马寨河附近)、邑卢没国(今缅甸南部萨尔温入海口西边的直通)、谶离国(今缅甸旧浦甘城)、黄支国(今印度南部海岸的马德拉斯市)，最后抵达已程不国(今斯里兰卡)，全程约3500-5300海里。这是中国丝绸贸易的“海上丝绸之路”最早的航线记载。到了东汉桓帝延熹九年(166)，大秦(东罗马，今地中海东岸的土耳其，叙利亚至埃及一带)国王马·奥·安东尼努斯派遣使臣沿着西汉开辟的“海上丝绸之路”从日南徼外经广东进入中国，向东汉王朝“进献”象牙、犀角之类的商品，从而开辟了广东至东罗马的航线，中国史料记载称：

(大秦)与安息、天竺交市于海中，利有十倍……其正常欲通使于汉，而安息欲以汉缯与之交市，故遮阂不得自达。至东汉延熹九年，大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁，雄乃一通焉。^[1]

外国资料也有记载广州与罗马通商贸易的情况：

中国与罗马等西方国家之海上贸易，要以广州为终点；盖自纪元三世纪以前，广州即已成为海上贸易之要冲矣。^[2]

由上述可知，西汉时从徐闻，合浦出海的船舶已航达南亚次大陆南端的斯里兰卡；东汉时则直航至红海的大秦的阿利舟港(今马萨瓦港附近)，从而形成了横贯亚、欧、非三大洲的东西方“海上丝绸之路”。这是中西交通史的伟大壮举。

(二) 魏晋南北朝时期广州成为“海上丝绸之路”始发港

吴黄武五年(226)，孙权分交州合浦以北的南海、苍梧、郁林、高梁四郡立为广州。广州开始正名。西晋太康二年(281)，大秦遣使来中国京城洛阳，即循海道而来广州上岸，史载：

惟太康二年，安南将军、广州牧滕侯作镇南方……俄而大秦国奉献琛，来经于广（州），众宝既丽，火布尤奇。^[3]

到了南朝宋、齐、梁、陈均定都（南京），使广州获得对外贸易的机遇。于是，外国的贡使、商人和僧侣纷至沓来广州贸易和布道。元嘉七年（430），诃曼陀国（今印尼苏门答腊岛）国王向宋文帝上表称：

伏愿圣王，远乘覆护，兼市往反，不为禁闭……愿来广州时遣舶还，不令所在陵夺。^[4]

宋末，扶南王姓侨陈如，名闍耶跋摩，遣商货至广州。永明二年……侨陈如……曰：臣前遣使赍杂物行广州贸易……海中风漂至林邑，国王夺臣货易，并那伽仙私财。^[5]

与此同时，中国名僧法显、李勇和天竺僧人亦取海道“于南天竺泛海达广州”。^[6]这就说明，两晋南北朝时（265-589），广州已取代徐闻、合浦港口而成为“海上丝绸之路”的始发港了。

（三）隋、唐、宋时期广州发展为“海上丝绸之路”的第一大港和世界东方大港隋、唐、宋历朝政府实行“开怀纳戎，张袖延敌”的开放贸易政策，使海外贸易发展到一个新阶段。隋炀帝继位后即派遣常骏、王君政从广东出发往赤土国（今马来西亚吉打）贸易：

炀帝继位，募能通绝域者。大业三年，屯田主事常骏、虞部主事王君政等请使赤土。帝大悦，赐骏帛各百匹，时服一西裘而遣。赍物（丝绸）五千段，以赐赤土王。其年十月，骏等自南海郡乘舟……至于赤土之界。^[7]

唐代天宝十载（751），与怛逻斯交战，唐军大败，势力退出中亚，加之天宝十四载（755）发生“安史之乱”，使陆上丝绸之路中断。于是，广东“海上丝绸之路”的往来贸易空前繁荣。贞元年间（785-804），地理学家贾耽在《皇华四达记》一书记述唐代从广州出发的“海上丝绸之路”航线有两条：一条是通往日本；另一条是通往波斯湾的末罗国（今伊拉克巴士拉港）。后者称为“广州通海夷道”。此航线又分为东西两条航道：东航道从广州起碇，途经门毒国（今越南芽庄）、古笮国（今越南庆和省一带），过马六甲海峡，到罗越国（今马来西亚半岛南部），佛逝国（今印尼苏门答腊巨港），诃陵国（今印尼爪哇岛），婆露国（苏门答腊西岸），狮子国（今斯里兰卡），再而行至提罗卢国（今伊朗河巴丹），乌刺国（今幼发拉底河俄婆拉），最后抵达末罗国（今伊拉克巴士拉港）；西航道自广州起航后，到阿拉伯海沿岸、亚丁湾和红海，终点仍是巴士拉港。全航程经过 30 多个国家和地区，全长为 14000 公里（今缩短为 10320 公里）。这是 16 世纪以前世界上最长的远洋航线，标志着广东（也是中国）“海上丝绸之路”的先进地位。从此，广州成为闻名全世界的中国对外贸易的第一大港和世界东方大港。^[8]其时来广州旅游的阿拉伯地理学家，伊本·考尔大贝（830-912）在其著《道里邦国志》一书中，记载了阿拉伯商人到广州贸易，称广州为广府，是中国最大的港口。于是前来广州贸易之“国以百数”计。^[9]真是“连天浪

静长鲸息，映日帆多宝舶来”^[10]。据史料记载，开元年间(713-741)，停留在珠江中的商船：

有婆罗门、波斯、昆仑等舶，不知其数；并载香药、珍宝，积载如山。其舶深六七丈。狮子国、大石国、骨唐国、白蛮、赤蛮等往来居(住)，种类极多。^[11]

到了大历年间(766-779)，来广州贸易的外国商船更多了。据著名交通史专家张星烺估计，每日有11艘，全年到港者达4000艘次，商人达到80万人次^[12]；“外国之货日至，珠香、象犀、玳瑁、奇物溢于中国，不可胜用”^[13]。至唐末，广州已成为一个国际性的城市，住在蕃坊的外国人数达到12-20万之多。^[14]波斯人从广州贩运回去的丝绸，除供应本国民众消费外，有一部分贩卖到非洲。

五代时，中国纷争割据，但广东经济自成一体，独立发展。因此，仍然招徕外商贸易和鼓励广商下海，使广州对外贸易继续繁荣。

两宋时期，政府仍然推行对外开放贸易政策，而且一改唐代坐等外商前来广州贸易的被动策略，采取主动走出去贸易的方法，大力发展对外贸易。北宋雍熙四年(987)，宋政府特派内侍八人，分为四纲(队)从广州出发“往南海诸蕃国”招商贸易。宋真宗还特派“中使”到广州设宴招待慰劳能招徕海舶的广州地方官吏。^[15]因此，自北宋至南宋前中期，广州仍然是中国“海上丝绸之路”的第一大港和正式设置市舶司的最重要港口。呈现出“多蕃汉大商”“珍货大集”“舶船岁至”和“外国香货及海南旅客所聚”^[16]的一片外贸繁荣景象，而且是进口(乳香)最多的一个港口，史称：

《备对》所言，三州市舶司乳香三十五万四千四百四十九斤，其内明州所收惟四千七百三十九斤，杭州所收惟六百三十七斤，而广州所收者三十四万八千六百七十三斤。虽是三处置司，实是广州最盛也。^[17]

按此，广州市舶司博买的乳香数占三地总额的98%，从而使广州市舶司的课税收入“倍于他路”^[18]，达到120万缗^[19]。当时，从外国输入广州的商品以香药为多，其次是海产品、金属、动物、木藤品等；从广州输出到50多个国家的商品，以丝绸为大宗，其次是陶瓷制品和茶、糖、酒等副食品。

(四) 元代广州屈居海上丝绸之路的第二大港

南宋迁都杭州，政治中心向东南转移，对于与杭州密迩的泉州崛起并与广州竞争对外贸易大有裨益。因此，南宋末年至元初，广州虽然保持“海上丝绸之路”第一大港的地位，但却面临泉州的挑战。元朝中叶以降，随着元朝社会经济、政治偏向东南发展，泉州逐渐取代广州而成为“海上丝绸之路”的第一大港，广州屈居其次。但是广州仍不失为“海上丝绸之路”的繁荣港市。据元人陈大震于大德年间(1297-1307)所撰的《南海志》一书记载，来广州贸易的国家和地区有140多个，占元代全国外贸“涉及国家和地区达220余个”

的64%，很多货物都集散于广州，史称：

“海外真腊、占城、流求诸国蕃舶岁至，象、犀、珠、玳、金、贝、名香、宝布，诸凡瑰奇珍异之物宝于中州者，咸萃于是（广州）。”^[20]所以，广州仍然呈现出一片外贸的繁荣景象。正如意大利旅行家鄂多立克(Odoric)于至治二年(1322)到广州旅游所看到的情景说：“该城有数量极庞大的船只，以致有人视为不足信。确实，整个意大利都没有这一城市的船只多。”^[21]

另一个旅游家阿拉伯人伊本·白图泰在至正元年(1341)来广州游览之后所写的《游记》一书，也为广州的繁荣而惊叹：

秦克兰（广州）城久已慕名，故必领亲历其境，方足顾所望。……余由河道乘船而往，船之外观，大似吾国战舰……秦克兰城者，世界大城中之一也。市场优美，为世界各大城所不能及。其间最大者，莫过于陶瓷物。由此，商人转运瓷器到中国各省及印度、夜门。^[22]

（五）明至清前期广州是“海上丝绸之路”环球贸易的唯一大港

明代朱氏政权，一反中国历代对外开放的政策，实行“时禁时开”的海禁政策。但对广东则实行比较灵活的政策，“洪武初，令番商止集（广州）舶所”^[23]。到嘉靖元年(1522)，在撤销浙江和福建两市舶司而禁海时，又仅允存广东市舶司对外贸易，于是广州成为中国“海上丝绸之路”的唯一开放对外贸易大港。嘉靖三十二年(1553)，葡萄牙人进入和租居澳门后，迅速发展成为广州对外贸易的外港和东西方国际贸易的中继港，把广州与国际贸易紧密联结起来。隆庆六年(1572)实行部分开海贸易政策后，“广州几垄断西南海之航线，西洋海舶常泊广州”^[24]。到了清朝，政府于顺治十二年(1655)后五次颁布禁海令和康熙元年(1662)后三次下达迁海令，实行海禁政策；乾隆二十二年(1757)又宣布撤销江海关、浙海关和闽海关，但对广东仍然实行特殊政策，决定“夷船将来只许在广东收泊贸易”^[25]，保留粤海关管理对外贸易事务。这样一来，使具有深厚的对外贸易历史底蕴的广州重新恢复青春，成为中国对外贸易的唯一大港，而泉州却因失去元代距离政治中心近的优异条件，加上港口经济腹地小和晋江航道失修淤塞等原因，使贸易一蹶不振，沦为一个地方的小港口。于是，明清两代，广州“海上丝绸之路”的贸易比唐、宋获得更大的发展，形成了空前的全球性大循环贸易，并且一直延续和保持到鸦片战争前夕而不衰。

明清时期，从广州起航的“海上丝绸之路”的航线有：(1)广州—澳门—长崎航线；(2)广州—澳门—果阿—里斯本航线；(3)广州—澳门—马尼拉—墨西哥航线；(4)广州—澳门—东帝汶航线；(5)广州—纽约航线；(6)广州—俄罗斯航线；(7)广州—澳州航线。于是从广州起航到世界各国贸易的商船大为增加，据统计，从康熙二十三年至乾隆二十二年(1684-1757)，去日本贸易的商船总数达到3017艘^[26]。外国商船来广州贸易更是不可胜数。据有关资料统计，康熙二十四年至乾隆二十二年(1685-1757)，欧美各国到广州贸易

的商船达 312 艘^[27]，乾隆十四年至道光十八年(1749-1838)，外国商船到广州贸易者达到 5266 艘，平均每天为 59.1 艘，其中以英国商船最多，为 2951 艘，占 56%；美国次之，为 1190 艘，占 22%。^[28]这些商船来到广州贸易，在明代主要是购买中国的生丝和丝织品等；到了清代，主要是购买茶叶，其次才是丝织品和土布等。进出口贸易商品量值不断增加，据统计，雍正七年至乾隆二十二年(1729-1757)，向粤海关纳税后贸易商品总值达到 4548825 银两；乾隆二十三年至道光十七年(1758-1837)增至 4227168950 银两。^[29]如此之多的外国商船和商品来广州进行贸易，使珠江岸边的广州呈现出一派外贸繁荣的景象。英国人威廉·希克都为之惊奇，而抒发广州珠江的商船可以与伦敦泰晤士河相媲美的感叹：“珠江上船舶运行忙碌的情景，就像伦敦桥下泰晤士河，不同的是，河面的帆船形式不一还有大帆船，在外国人眼里再没有比排列存长达几哩的帆船更为壮观的了。”^[30]

而且，外国商人认为在广州做生意比世界任何地方都好做。正知道光十年(1830)英国议会对在广州进行贸易的商人进行调查后得出结论说：“绝大多数在广州进行贸易作证人都一致声称，广州的生意几乎比世界一切其他地方都更方便好做。”^[31]

鸦片战争，中国失败。道光二十二年(1842)，清政府被迫与英国签订《南京条约》，中国开放了广州、厦门、福州、宁波、上海五个港口为对外通商口岸，加上香港割让给英国等原因，因此外国商人不再集中在广州做生意了。于是广州的外贸逐渐走下坡路，大约到咸丰三年(1853)，广州在“海上丝绸之路”上的第一大港的地位为上海港所取代。正如马克思所说：“五口通商和占领香港仅仅产生了一个结果：贸易从广州转移到上海。”^[32]

虽然如此，广州仍然是中国对外贸易的重要港口，据统计，同治六年至光绪二十年(1867-1894)，广州进出口贸易商品量值仍占全国各港口进出口贸易商品量值的 10%-13.4%；1926 年占 10.16%；1949 年占 21.42%。^[33]

纵观广东“海上丝绸之路”形成和发展的历史轨迹，显而易见，它是中国“海上丝绸之路”的发祥地，地位实居首要，而且长盛不衰。从某种意义上说，一部中国“海上丝绸之路”的历史，就写在广东的记录上。

二、广东成为“海上丝绸之路”发祥地的原因

广东之所以成为“海上丝绸之路”的发祥地和重要港口而且历久不衰，并不是偶然的，是有其自然的、经济的、社会的多方面原因的。可谓是天时、地利、人和所致。

(一) 优异而丰富的海洋国土资源

广东地处中国最南端，背枕五岭，东、南、西三面环南海，海岸线绵长，据统计，全省有大陆和海岛海岸线长达 8194.7 公里，占全国大陆海岸线的 31.5%和岛屿海岸线的 32.8%，居全国有海岸线的 11 个省区的第一位。^[34]偌长的海岸线，面向太平洋，自古以来就是广东“海上丝绸之路”的重要依托，可谓广东是内联外通的“黄金海岸”，为广东“海

上丝绸之路”提供丰富的海洋国土资源。

第一，提供远洋航行的海峡资源。广东以东北部的巴士、巴林塘海峡；东面的民都洛、巴拉巴克海峡；南面的卡里马塔、加斯帕海峡；西南面的马六甲、安达曼海峡沟通印度洋、太平洋，成为中国与南亚、西亚、非洲、欧洲、澳洲和北美洲、南美洲的国家和地区进行海上贸易的最近起航站。

第二，提供众多优良的河口港湾资源。广东省内河流众多，全省计有大小河流 1343 条^[35]，从而形成了大小港口 219 个和港湾 96 个^[36]。这些河口港湾，既可以内联广东省以至全国各地，为“海上丝绸之路”供应丝绸、瓷器、茶叶等充足的货源，又为古代帆船航行提供避风防涛、供给淡水粮食和装卸货物极大的便利和安全。

第三，提供季风和海流资源。广东处于亚热带和热带海岸，使南海具有季风气候的特点。每年 3 至 8 月，盛吹夏季风 (Summer monsoon)，其气流来自太平洋和印度洋；9 至翌年 2 月，盛吹冬季风 (Winter monsoon)。这种季风气候非常有利于古代帆船来往出海。每年夏季，中外商船乘夏季风缓缓驶来广东；冬季，乘冬季风离广东出海西去。这可以说是广东成为“海上丝绸之路”发祥地而历久不衰的得天独厚的恩惠。

(二) 广深的经济腹地

广东“海上丝绸之路”两千年经久不衰是同它具有广深的经济腹地至关重要。广东省凭借珠江、西江、北江和东江等 1343 条大小河流入海的便利和内河航运，编织成以柘林港、三百门港、汕尾港、广州港、赤湾港、澳门港、香港湾、海口港、三亚港、八所港、海安港、湛江港、北海港、钦州港、防城港等为中心的内外贸易网络，形成了以这些港口为中心的多层次的经济腹地，使“海上丝绸之路”获得多种多样的充足货源。首先，西、北、东江入海形成的珠江三角洲，成为广东“海上丝绸之路”第一层经济腹地；其次，西、北、东江流域地区成为第二层经济腹地；再次，西、北、东江上游的云南、贵州、湖南、江西、福建等内地成为第三层经济腹地；最后，东海、黄海、渤海沿岸地区成为第四层经济腹地。广东就是倚仗其千百条河流的触角使其经济腹地延伸全省乃至全国，使之成为“海上丝绸之路”的发祥地而经两千年不衰，而省会广州则成为“海上丝绸之路”的第一大港。中国的丝绸、瓷器、茶叶等商品和外国的香料等商品都聚会于广州贸易交换。正如 19 世纪 30 年代，外国人在广东出版的报纸所报道说：

中华帝国与西方列国的全部贸易都聚会于广州。中国各地的物产都运来此地，各省的商贾货栈在此经营着很赚钱的买卖。东京、交趾……印度各口岸、欧洲各国、南北美各国和太平洋诸岛的商货，也都云集到此城。^[37]

(三) 丝织业生产的发展为“海上丝绸之路”提供充足的货源

广东种桑养蚕和纺织丝绸源远流长。汉代海南岛地区就出现“男子耕地，种禾稻纴麻，

女桑蚕织绩”^[38]的生产了。唐代，阿拉伯人来广州看到广种桑树养蚕的情况，而潮州已有“桑蚕五收”^[39]了。宋代，广东的养蚕丝织业又进一步发展。据《元丰九域志》记载，已经有三个州向朝廷进贡丝绸了，即韶州“土贡绢一十匹”；循州（惠州）“土贡绢一十匹”；南雄州“土贡绢一十匹”。而粤西的蚕丝“在高州所产为佳”^[40]。明代，广东的养蚕每年已达八九收，产量之高，已居全国前列。而且广州、佛山、潮州、南海、顺德、崖州等地的丝织技术相当高超，在织锦上可以织出人物、花鸟等图案。广州除了生产的纯丝织品外，还纺织一种以麻为经，以丝为纬的织锦新产品，使广东“在丝产、纺织、染色……等方面，明代中国所达到的技术水准，是比世界其他绝大多数地区人民遥遥领先”^[41]。从而与三吴、福建成为全国三大丝织中心。到了清朝康熙年间(1662-1722)，广东“计一妇岁治蚕可得丝四十余斤，凡桑叶一月一摘，计地一亩，月可得桑五百斤，蚕食之可得丝四手”^[42]。乾隆年间(1736-1795)，广东的丝织业又进一步发展，其丝织品质超过苏州和杭州，史称：

“广纱甲天下，缎次之”；“粤缎之质密而匀，真色鲜华，克辉滑泽”，“金陵苏杭皆不及”^[43]其中又以顺德县丝织品最佳，史记：“坡山之丝线良，龙江之线绸良，然龙江蚕种皆购九江，而为线为绸特良。”^[44]其他各地的丝织品质量也相当好，如阳江的“抽丝长七八尺，色如金，坚韧异常”^[45]。至道光年间(1821-1850)，佛山、广州的丝织业蓬勃发展，据道光十年(1830)怡文堂编印的《佛山街略》统计，佛山有主要街巷45条，其中涉及丝织、印染的街道有34条，占总数的80%，其中丝织业街巷又占60%以上。广州丝织业则集中在西关下九甫一带，全盛时期，丝织工人大约有三四万人之多。清末，广东的丝织业已从手工业逐步发展为机器丝织业了。同治十二年(1873)，南海县陈启沅、陈启枢兄弟在简村创办了“继昌隆”机器缫丝厂后，使广东的丝织业更加发达。据不完全统计，光绪十三年(1887)，仅顺德县的机器缫丝厂就达到42家^[46]，宣统三年(1911)增至142家^[47]。“光绪末年，佛山大机房二十余家，小者六七十家，工人二千余，多织丝织品”^[48]，“出品一般都很精致”^[49]。如上所述，广东如此发达的丝织业生产，必然使广东“海上丝绸之路”获得充足的货源，从而推动广东“海上丝绸之路”的发展。

（四）明清政府对广东实行开放对外贸易的特殊政策

中国自汉唐至元代均实行开放对外贸易的政策，广东自然利用此政策发展对外贸易，使“海上丝绸之路”得以最早发展和长期延续。到明清时期，专制政府曾几度实行海禁政策，但唯独不禁广东对外贸易。“洪武初年，令番商止集(广东)舶所”贸易。嘉靖元年(1522)，撤销浙江、福建二市舶司，“惟存广东市舶司”^[50]。到了清朝顺治十二年(1655)、十三年(1656)，康熙元年(1662)、四年(1665)、十四年(1675)五次颁布禁海令^[51]和顺治十七年(1660)，康熙元年(1662)、十七年(1678)三次下达“迁海令”，禁止沿海居民出海经商贸易和“令滨海民悉徙内地五十里”^[52]，但却准予澳门为“化外教门”的特殊地区，予以免迁免禁。到了乾隆二十二年(1757)，由于上年(1756)发生“洪任辉”事件而撤销江海关和

浙江关，却保留粤海关，并规定“夷舶将来只许在广东收泊贸易”^[53]。于是，使广东“海上丝绸之路”在明清时期得以发展，并达到鼎盛阶段。

（五）悠久的商业传统和浓烈的重商意识

广东人生活于依山面水的自然环境，素有重商贸易的传统。《山海经》记载，“番禺始为舟”；《南越志》说“越王造大舟”。这说明广东人很早就造船打鱼经商。至西汉，番禺已成为大商业都会，“商贾者多取富焉”^[54]。而且当有“欲拔贫，诣徐闻”^[55]的谚语。以后经魏晋、隋、宋、元、明、清两千年，广东一直发扬经商的传统。而且在长期的经商中，形成了浓烈的重商文化意识，交换价值观念渗透到社会生活之中，重利思想潮流冲击着中原农业文化的“重义轻利”的传统思想，动摇儒家文化“君子谋道不谋利”的教条，形成了“逐番舶之利，不务本业”的观念，选择“以商致富”的道路。就连广东的地方官吏也受到广东人商品意识的熏陶，而提出重商的主张和政策，如明代广东巡抚林富向朝廷上书，大谈特谈通商贸易可以“足供御用”“悉充军饷”“救济广西”和“民可自肥”的四大好处^[56]；俞大猷也说，开放对外贸易“可行于广东……计货抽分，故市舶之利甚广”^[57]。在这种官民重商意识驱动下，到了明末清初，形成了全民经商热潮。屈大均在《广东新语》就记述了广东社会各个阶层经商的盛况：“于是民之贾十三，而官之贾十七……官之贾本多而废居易……官之贾日富。而官之贾日多，偏于山海之间，成坐或行，近而广之十郡，远而东西二洋，无不有也。民贾于官，官复贾于民，官与贾固无别也。贾与官亦复无别也，贾与官亦复无别。无官不贾，且又无贾不官。”^[58]

于是形成了“广州帮”“潮州帮”和“客家帮”三大地域商人集团。而且以出海经商贸易为主要动向，从而出现了“生意兴隆通四海，财源广进达三江”的“海上丝绸之路”的繁荣景象。

注释：

- [1] 《后汉书》卷八八，《西域传·大秦》。
- [2] 转引武增于《中国国际贸易史》第2章，商务印书馆1928年版。
- [3] 殷巨：《奇布贱及序》，见《艺文类聚》卷八五，《布部》。
- [4] 《宋书》卷九七，《夷蛮·西南夷·诃罗陀国》。
- [5] 《南齐书》卷八八，《东南夷》。
- [6] 慧皎：《高僧传》卷三，见《高僧传合集》，上海古籍出版社1991年版，第19页。
- [7] 《隋书》卷八二，《南蛮》。
- [8] 桑原隲藏：《中国阿拉伯海上交通》，商务印书馆1934年版，第17页。
- [9] 《柳河东集》卷二六，《岭南节度使飨军堂》卷二。
- [10] 《刘宾名诗集》卷四，《酬南海马大人诗》：《全唐诗》卷一三。
- [11] 真人元开：《唐大和尚东征传》，中华书局1979年版，第74页。
- [12] 张星烺：《中西交通史料汇编》第3册，中华书局2003年版，第127页。
- [13] 韩愈：《送郑尚书序》，见《全唐文》卷五五六。
- [14] 苏莱曼著、穆根来等译：《中国印度见闻录》，中华书局1983年版，第60、104页。
- [15] 《宋史》卷二九八，《马亮传》。
- [16] 《续资治通鉴长编》卷三一〇。
- [17] 梁廷枏：《粤海关志》卷三，《前代事实二》，引毕仲衍：《中书备对》。
- [18] 《朱会要辑稿》职官四四之十三、十四。
- [19] 邓端本《广州港史（古代中分）》，海洋出版社1986年版，第89页。
- [20] 《佩玉斋类稿》卷四。
- [21] 何济高译：《鄂多立克东游记》，第64页。
- [22] 吉朋(Gibb)：《伊本·白图泰亚非旅行记》(英译本)，1929年版。
- [23] [清]严如煜：《洋仿辑要》卷一五。
- [24] 谢清高撰，冯承钧注：《海录》上。
- [25] 《东华续录》卷四六。
- [26] 据木宫泰彦：《中国交通史》下册第327-334页的数字统计。
- [27] 陈柏坚主编：《广州外贸两千年》，广州出版社1991年版，第215页。
- [28] 梁廷枏：《粤海关志》卷二四，《市舶》。
- [29] 据梁廷枏：《粤海关志》卷十的关税数字统计。
- [30] 转引朱培初：《明清陶瓷和世界文化交流》，第31页。
- [31] 转引汪敬虞：《论清前期的海禁闭关》，载《中国社会经济史研究》1983年第2期。
- [32] 《马克思恩格斯全集》第二九卷，第348页。
- [33] 《中华人民共和国海关一九四九年对外贸易报告》。
- [34] 司徒尚纪：《岭南海洋国土》，广东人民出版社1996年版，第13页。
- [35] 《广东省海洋功能区别》，《海南港湾》第1卷，第26页。
- [36] 司徒尚纪：《岭南海洋国土》，广东人民出版社1996年版，第13页。
- [37] 姚贤镐主编：《中国近代对外贸易史资料》第1册，中华书局1962年版，第305页。
- [38] 《汉书》卷二八下，《地理志第八上》。
- [39] 《太平寰宇记》。
- [40] 《岭外代答》。
- [41] 艾维四：《明代与世界史》。此是作者于1987年3月参加香港中文大学召开的《16至18世纪之中与欧洲》学术讨论会的论文。
- [42] 范端昂：《粤中见闻》卷三五，《物部十五》。

- [43] 张嗣衍：《乾隆广州府志》卷四八。
- [44] [45] 范端昂：《粤中见闻》卷三五，《物部十五》。
- [46] 陈启沅：《蚕桑谱》，第1-2页。
- [47] 农商局编：《第一次农商统计表》（纺织业特别调查），1919年，第162-175页。
- [48] 《民国佛山志义乡志》卷六，《实业》。
- [49] Prescription of the City, of Canton, Chinese Repository, Vol. II, NO. 7, 1833, pp. 305-306。
- [50] 《明史》卷七五，《职官四》。
- [51] 《光绪大清会典事例》卷一二〇第1页；卷六九二第1页；卷七七六第3页。
- [52] 屈大均：《广东新语》卷二，《地语》。
- [53] 《东华续录·乾隆朝》。
- [54] 《汉书·地理志》。
- [55] 《輿地纪胜》引《元和郡县图志》。
- [56] 严从简：《殊域周咨录》卷九。
- [57] 俞大猷：《正气堂集》卷七。
- [58] 屈大均：《广东新语》卷九，《事语》。

作者：黄启臣，中山大学历史系本科、硕士研究生毕业。中山大学历史系教授兼明清经济史研究室主任、法政学院副院长兼社会学系主任。

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