

关于海上丝绸之路的思考

陈家义

中国海上丝绸之路（以下简称“海丝路”），这个概念有一个由怀疑到形成共识的过程。今天，它的“始发港”之争已成为热门话题。中国“海丝路”始发何处？是番禺、徐闻、合浦，还是泉州？关于“海丝路”始发港的地点问题争论不休，史学界各抒己见，而始发港发生的朝代，在认识上却比较一致，公认是在汉朝。汉朝距今已有两千多年，两千多年前的事，虽然有考古史料供参考，但要说得十分准确、清楚，也很困难。探讨此问题，不必强求意见一致、结论统一。各个地方探讨、研究这段历史，要客观求实，不是以争论决胜负。历史只说明“过去”，现代的改革创新成就，才是“现在”和“将来”。探讨问题最重要的是坚持“两为”（为人民服务、为社会主义服务）、“两用”（古为今用、洋为中用）、“双百”（百花齐放、百家争鸣）、“双新”（推陈出新、改革创新）、“双重”（尊重史实、互相尊重），共同为中华民族的伟大复兴做贡献，在这基础上，各人都能说明一些问题就是成果。本人所学的专业是“国际共产主义运动史”，属于世界近现代史的范畴，对于中国古代史知道的不多，因而对这个话题，所说的只能是班门弄斧，志在参与研讨，抛砖引玉。以下谈三点看法。

一、关于“海丝路”的始发朝代和概念被认识

探讨问题，最重要的是大前提的概念一致，才有共同的语言。研究问题，意见有分歧，这是正常的，但从形式逻辑的思维方式上说，只有共同的概念，才有可能判断、推理出大同小异的结论。关于“海丝路”的始发港问题，也只有确定讲的是某个朝代的、内容相同的始发港，才会有共同的认识。

1. “丝路”与“海丝路”的始发朝代

据我国大型辞书注释，丝绸之路，亦称“丝路”。它是自（西）汉武帝时起，我国丝织品经过甘肃、新疆，越过帕米尔，通过阿富汗、伊朗、伊拉克和地中海东岸各国而运往欧洲的通道，历史上被称为“丝绸之路”。我国大型权威辞书《辞海》（1980年版）写道：“丝绸之路是古代横贯亚洲的交通道路。”“约自公元前第

二世纪以后千余年间，大量的中国丝和丝织品皆经此路西运，故称丝绸之路。其他的商品以及东西方各种经济和文化交流，在整个古代和中世纪时亦多通过此路。丝绸之路的支线，亦有取道今新疆天山北面的通道及伊犁河流域西行者，亦有取道海上者，或自中国南部直接西航，或经由滇、缅通道再自今缅甸南部利用海道西运，或经中亚转达印度半岛各港再由海道西运。丝绸之路在历史上促进了欧亚非各国和中国的友好往来。”这里说的丝路是发生在公元前2世纪，正好是我国汉代；又说，“亦有取道海上者”，此即“海丝路”。法国汉学家沙畹(1865-1918)在他所著的《西突厥史料》中就提出，“丝路有海陆两道”。中国史学家姚楠说：“‘海上丝绸之路’事实上早已存在。《汉书·地理志》所载的西海上交通线，实为早期的‘海上丝绸之路’，当时海泊载运的‘杂缯’，即各种丝绸。”可见，海陆两道丝绸之路，都是始发于汉代。

2. “海丝路”的概念形成共识较迟

史实证明，中国常说的“丝绸之路”是一个广泛的概念，它不是特指某时某地的唯一的通道。它包括各个朝代的陆上丝绸之路和海上丝绸之路。不过在中国，“海上丝绸之路”的概念是近十几年才兴起的。据1996年3月北京大学出版社出版的陈炎教授著的《海上丝绸之路与中外文化交流》一书中的序言所说：“十年前，当我在国内最早提出‘海上丝路’时，还有人怀疑它是否会被学术界所接受，今天它不仅为国际社会和学术界所承认，而且已被列入联合国教科文组织‘丝绸之路十年研究规划’。”法国学者、日本学者都较早对中国海上丝绸之路开展了研究，中国香港学者饶宗颐教授对“海丝路”的研究也比较早，但内地学者在这方面较早的研究当推陈炎教授，他对“海丝路”的研究达40多年之久，写过多篇论文，并首先提出一条从中国西南部海道再经缅甸入海的西航路线。他的观点直到1981年在厦门举行的中国中外关系史学会成立大会暨第一次学术讨论会上才被大多数学者认同。此后，与此相关的沿海城市都先后召开过一些有关“海丝路”的研讨会。例如，1992年4月7日至10日，在广东省海康县雷州城举行了雷州古城历史与发展学术研讨会。会后，1995年5月，由北京海洋出版社出版了《南海“海上丝绸之路”始发港——雷州城》的论文汇编，使“海丝路”的概念

得到了更广泛的流传。

二、“海丝路”始发港之争论

关于“海丝路”始发港的问题，众说纷纭，意见不一。1992年，华南师范大学地理系教授李建生、周曾权著文，题为“海康县的海陆变迁与‘海上丝绸之路’始发港”，文中写道：“历史上，雷州半岛曾是南海海上丝绸之路的始发港之一。”在《南海“海上丝绸之路始发港——雷州城》一书的后记中，编者写道：“（关于）历史时期的雷州地区在我国古代南海‘海上丝绸之路’上的地位和作用问题，论文的作者充分肯定雷州作为古代海上丝绸之路的一个重要起航地的同时，也充分肯定了番禺（今广州）、合浦（今广西北海合浦）在古代南海‘海上丝绸之路’上的地位和作用。”这一模糊其词的阐述，旨在弥合“海丝路”始发港在认识上的分歧。但是，据华南师范大学教授韩湖初写的《关于我国古代海丝绸之路最早始发港讨论研究综述》（反映的是2001年由广东省政府参事室、文史馆等单位举办的海上丝绸之路与中国南方港学术研讨会综述）反映，在“海丝路”的始发港问题上的认识，分歧还是很大的。看来要取得认识上的统一几乎是不可能的事。其实也不必强调统一认识，统一结论。通过多方面、多角度的辩论，使真理越辩越明，加深大家对“海丝路”的认识，这就达到目的了。

1. 对“海丝路”始发港意见分歧的看法

关于“海丝路”的始发港，由于各人的立场、观点以及研究方法上的差异，得出不同的结论是很自然的事。不过在分歧中也有相对统一之处。大家在认识上的统一之处是，始发港的地点都集中在广东的番禺（广州）、徐闻，广西的合浦（北海），福建的泉州等地。分歧的是哪里算是“始发港”？由于历史、地理的变迁，政治经济发展的历史性、阶段性、时代性变更，要确定哪个为“第一”，有争论是不可避免的。就是要有人多说、多探讨、多研究，才有利于发扬“海丝路”的精神，弘扬中华民族精神。

2. 关于“海丝路”形成的时间

陆上丝绸之路，开辟于汉武帝派遣张骞出使西域之后。张骞第一次出使西域，时间大约是公元前139年，在外13年，于元朔三年（前126年）返回汉朝。出

国时百余人，回来只剩两人。元狩四年（前119年），张骞又带随员300余人第二次出使西域。元鼎二年（前115年），张骞回国，次年（前114年），张骞病逝。此后，汉武帝还连续派遣使官到安息（波斯，今伊朗）、身毒（今印度）、奄蔡（在咸海与里海间）、条支（安息属国）等诸国。这是丝绸之路的形成过程。“海丝路”形成的时间与陆上丝绸之路大致相同。在上面引述的《辞海》关于“丝路”词条的解释中，是把“丝路”的形成定位于“约自公元前第二世纪”，“亦有取道海上者，或自中国南部直接西航，或经由滇、缅通道再自今缅甸南部利用海道西航，或经中亚转达印度半岛各港再由海道西运”。这已经说明“海丝路”与陆上丝绸之路差不多同时形成。

3. 关于“海丝路”的始发地点

陈炎教授在《交流》一书中，就“中国丝绸通过南海起航线的外传”问题，写道：“南海起航线也是海上丝绸之路的重要组成部分。据《汉书·地理志》卷二八‘粤地’条记载，汉武帝时（前140-前87年），我国船队就从雷州半岛出发，带了大批黄金和丝织品，途经今越南、泰国、马来西亚、缅甸，远航到印度洋的印度半岛南部的黄支国（今康契普拉姆）去换取上述国家的产物：珍珠、宝石等物。然后，从斯里兰卡途经新加坡返航。这是我国丝绸作为商品外传到上述这些国家的最早记录。这条为丝绸贸易而开辟的海上航路，就是海上丝绸之路的南起航线。它是丝路，又是商路，也是海上丝绸之路的主要干线。中国丝绸通过这条干线已传人到今日的越南、泰国、马来西亚、缅甸、印度和斯里兰卡。”（见《交流》第30页）陈炎教授作为中国研究“海丝路”的首创人，研究时间长达40多年，耗尽毕生精力，得出这样的结论，是十分可信的。它论证了“海丝路”的形成时间是汉武帝时代；“海丝路”的始发港是“粤地”的南海。合浦、北海历史上属“粤地”，与越南是隔海相望、一衣带水的近邻，是与泰国、马来西亚、缅甸、印度和斯里兰卡最接近的地方，又是同属雷州半岛所在的北部湾的主要港口。既然它是“海丝路”的“南起航线”，又是“最早记录”，更是“主要干线”，那么，合浦港是西汉“海丝路”的始发港之一的可信度便相当大。

还要多说一点的是，2003年3月，《北海日报》连载了刘明贤先生题为“‘古

代海上丝绸之路’的探索开通和发展”的文章。该文结论是：古代海上丝绸之路应该是“探索始于西周，民路成于战国，商路繁于秦朝，官路通于西汉，最早始发合浦，唐代东移广州，宋代北迁泉州，明代成为绝唱的探索和发展过程”。这段话涉及面甚广，尚待史学家翔实论证。

三、探讨“海丝路”的意义

丝绸之路，包括陆上丝绸之路和海上丝绸之路，是古代中西经济文化交流的桥梁，是古代沟通中国和欧洲、亚洲、非洲等各国的友谊之路。先人创此青史不易，后人应克勤克俭弄清历史，温故知新，继往开来，为中华民族的伟大复兴做贡献，这是研究“海丝路”的题中之意。

1. 尽可能弄清史实

弄清“海丝路”史实有重大意义。陈炎教授在其书中写道，《后汉书》中曾记载，公元131年有日南（今越南）、徼外叶调国（今爪哇），159年和161年有天竺（今印度），97年、120年和131年有掸国（今缅甸）等遣使来我国进献。掸国还贡献“国之珍宝”，又献“东及幻人（魔术师）”，我方回赠“金、银、彩缯（丝织品）各有差”（参看《交流》第30页）。据记载，魔术师自称是“海西人”，来自欧洲的罗马。估计他们是先从海路到缅甸的毛淡棉港，然后再随缅甸使团一起来到中国的。

《汉书·地理志》和《后汉书》是记录东南亚、南亚各国乃至欧洲的罗马从海路最早来我国通好的文献，书中记载对方带来的是“珍宝”，而我方回赠的是“彩缯”。实际上就是他国以“珍宝”来换取我国丝绸的一种易物贸易。中国是以丝绸作为友好往来回赠品而传播到上述国家的。从这个意义上来说，丝绸就是和平友谊的象征。丝绸已经超出了它的经济意义范围，而作为国家之间在政治上达到敦睦邦交的一种手段。这只是开始，这之后的千余年，“朝贡国”的范围越来越广、次数频繁。历来的统治阶级几乎都是以丝绸赏赐“朝贡国”作为回报，因此，丝绸的实用价值和作用也越来越大，有时超过黄金。这条南海丝绸之路发展为既是“使节之路”，又是“友谊之路”，其内容要比原来单纯的丝路、商路丰富得多。据《汉书·地理志》记录，南海水道已成为汉朝使者出国和外国使臣前

往中原的主要通道之一。可见，汉代的合浦郡已经是岭南地区的政治、经济、文化和海上交通的重要地区之一。据《后汉书·郡国志》所载：合浦郡为5城(县)23121户，86617人。合浦郡所辖的五县为合浦、徐闻、高凉、临允、朱卢山。大致是今天的钦廉一带和雷州半岛、高州、廉江以及海南岛。据海康县地方志办公室蔡叶青的著文《汉代徐闻县县治遗址考》指出，从汉、后汉到三国吴、晋、南朝宋、南朝齐等6个朝代，徐闻县均属合浦郡所辖，到了南朝梁，徐闻县方为合州所治。合浦县周围有西汉、东汉的古墓数以千计，仅以新中国成立后已发掘的百来座西汉墓葬而言，出土的大批珍贵文物中，就有多件属于国家一级文物，经权威部门、专家鉴定，有多座西汉墓为郡守级官吏的墓葬。这足以证明合浦是汉朝的政治、经济、文化的重要地区。

2. 温故知新，继往开来

《汉书·地理志》卷二十八下记载：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国；又船行可二十余日，有谿离国；步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠崖相类。其州广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见。”据北海市地方志办公室黄家蕃等人合著的《南海“海上丝绸之路”始发港徐闻、合浦的形成条件》一文解释：都元国在今加里曼丹（即婆罗洲）东北沿岸，包括今印度尼西亚、沙捞越（砂拉越州）、文莱、巴沙等境内；邑卢没国在今缅甸南部港口；谿离国和夫甘都卢国都在缅甸境内的伊洛瓦底江左岸地区；黄支国在今印度半岛东岸的马德拉斯地区，即陈炎教授所指的“康契普拉姆”。也就是说，《汉书》所记载的这条航路所经的国家和地区，均分布在中南半岛、马来半岛、加里曼丹、苏门答腊的东北沿岸、缅甸和印度东岸等地带。据福建教育出版社2000年出版的由张泽南、弟增智合著的《走向海洋的中国》一书陈述：“合浦北海港同东南亚国家的‘海上丝绸之路’，自汉开始，直至明、清的1000多年间，一直延续不断。尤其是同‘海上丝绸之路’第一站的越南来往更加频繁。同治年间，北海港进出口贸易总值达白银100万两，关税数万两。可见当时北海港兴旺景象。”说明中国与这些国家和地区的友好往来，由来已久，今天更应该友好合作，互相支持。

3. 为实现中华民族的伟大复兴多做贡献

党的十六大报告指出，历史和时代赋予我们的庄严使命是：“实现推进现代化建设、完成祖国统一、维护世界和平与促进共同发展这三大历史任务，在中国特色社会主义道路上实现中华民族的伟大复兴”。从发扬中华民族的“海丝路”的优良传统来看，海上丝绸之路和陆上丝绸之路一样，反映了中国是历史悠久、文化灿烂的文明古国；中华民族不愧为勤劳勇敢的伟大民族，我们的祖先为了通过海洋走向世界和造福人类，不惜自我牺牲，战狂风斗恶浪，与大自然搏斗，以大无畏的精神征服了恶劣环境、狂涛海洋，开拓了陆上丝绸之路和海上丝绸之路。由于陆路、海路交通的发展，中国得与世界各国在经济、政治、文化等方面，相互沟通，互为补充。当今时代，正处在世界多极化和经济全球化的发展趋势，给世界的和平与发展带来了良好机遇和有利条件。弘扬丝绸之路精神，既要看到中华文明的博大精深、源远流长，以及其为人类文明进步做出的巨大贡献，也要探讨外国文明对中华文明的贡献；弘扬丝绸之路精神，仅仅局限于爱国主义、乡土情怀，这样的气度是不够的，眼光还不够远大。只有立足于全中国，胸怀中华民族，放眼全世界，才能更好地实现中华民族的伟大复兴。

（作者为广东省社会科学界联合会教授）