

第一章 海上丝绸之路概况

中西古代海上交通的研究由来已久，较早有冯承钧 1937 年出版的《中国南洋交通史》，系统辑录见张星烺编著、朱杰勤校订的《中西交通史料汇编》等。但冠之以“海上丝绸之路”，则出现在 20 世纪 80 年代初，以陈炎 1982 年发表的《略论海上“丝绸之路”》、常任侠 1985 年出版的《海上丝路与文化交流》等为代表。陈炎对海上丝绸之路各条路线加以考证，其中包括一条从中国西南部经缅甸入海西航的路线，意在说明古代中国与海外各国在政治、经济、文化等方面的相互交流；常任侠就宗教、文学、音乐、舞蹈、绘画、雕塑、珠宝、花卉、珍禽异兽以及人民生活习惯、衣着、食品等方面，讨论中国古代通过海洋与各国的交流及相互影响。

1990 年 10 月至 1991 年 2 月，联合国教育、科学及文化组织（简称“联合国教科文组织”）实施“丝绸之路：对话之路综合考察”项目期间，开展有中国学者参与的从意大利威尼斯至中国广州的海路考察活动，还在福建泉州召开“中国与海上丝绸之路”国际学术研讨会，中国学术界自此掀起了海上丝绸之路的研究热潮。这一阶段出版的陈高华、吴泰、郭松义的《海上丝绸之路》，刘迎胜的《丝路文化·海上卷》等，对海上丝绸之路作了较为系统的论述。刘迎胜的《丝路文化·海上卷》以时间为经，以文明交流为纬，系统阐述了海上丝绸之路的发端、发展过程，并介绍了丝绸之路沿线不同民族、文明类型及其相互交流的历史状况，力图展示以丝绸之路为纽带的文明碰撞与融合的历史场景。而进入 21 世纪，特别是 2013 年中国提出“一带一路”倡议以来，海上丝绸之路的研究高潮迭至，多地相继召开学术研讨会，成立相关研究机构，发表文章，出版专著，社会各界对海上丝绸之路研究给予了持续的高度关注。

一、“海上丝绸之路”概念的由来

德国地理学家、地质学家费迪南·冯·李希霍芬(1833~1905 年)，是近代中国地学研究先行者之一。1868 年 9 月，他到中国开展地质地理考察，耗时近四年，足迹遍及半个中国。回国后，他在柏林出版了德文著作《中国——亲身旅行和据此所作研究的成果》(五卷)，这是第一部系统阐述中国地质基础和自然地理特征的重要著作。书中关于李希霍芬创立的中国黄土风成理论，至今仍是学术界的主流观点，也是在此书中，他首次使用“丝绸之路”一词，形容在张骞出使西域古道基础上形成的中西贸易通道。其后，法国汉学家爱德华·沙畹在《西突厥史料》中提出，中国的丝绢贸易有两条商道：一是通过粟特国的陆路，另一是通过海路到达印度沿岸。^[1]另据季羨林研究，在古印度巴利语文献中实际上也提到了一些关于印度货船远行至中国的事情。^[2]而“海上丝绸之路”一词的正式使用，则始于日本学者三杉隆敏 1968 年出版的《探寻海上丝绸之路——东西陶瓷交流史》一书，他根据中国陶瓷的海上运输和贸易分布提出这一概念，

尽管并未具体从历史学、考古学角度给予明确的学术定义，但是“海上丝绸之路”简明易懂，很快为媒体和学术界所接受。

毫无疑问，“海上丝绸之路”是借助“丝绸之路”的概念衍生出的对从西太平洋到南中国海，经马六甲跨越印度洋，到达西亚、地中海地区和非洲东岸的古代海上商贸、交通线路的表述。从文化遗产和文化对话、交流的角度看，“海上丝绸之路”是“丝绸之路”不可或缺的重要组成部分。然而，“海上丝绸之路”作为文化遗产的正式名称，学术界也有过讨论。当初联合国教科文组织制订“丝绸之路：对话之路综合考察”十年规划（1987~1997年）时，有些国家的学者提出，古代东西方之间海上商路所转运的大宗商品多是香料、瓷器等物，故应称为“香料之路”或“陶瓷之路”，而更多国家的学者认为，古代东方与西方各国之间，除了商品交换，还包括文化交流。佛教、伊斯兰教等宗教的传播，中国造纸术、印刷术、指南针和火药的西传，就是文化交流的体现，如果把名称改为“香料之路”或“陶瓷之路”，反而限制了这个项目自身的意义。能够涵盖古代东西方之间物质、文化交流的丰富内容，而且又为世界各国学者所接受的，唯有“丝绸之路”这个词。^[3]“海上丝绸之路”最终为联合国教科文组织所采用，遂成固定表述，并推广使用开来。

海上丝绸之路始于公元前2世纪的西汉年间，兴于8世纪的唐代中叶，盛于10~14世纪的宋元时期，至17世纪的明代后期逐渐衰落。根据目前的学术研究共识，海上丝绸之路的畅通基于各国的官方保障，因此起始时间为西汉武帝年间，标志事件是汉朝正式开通南洋航路，即官方使团从合浦郡的徐闻、合浦两港出发，驶离日南边关，经由马来半岛，抵达今印度和斯里兰卡。中唐时期发生安史之乱，安西四镇守军东调长安，吐蕃控制了河西走廊，回鹘占据了阿尔泰山一带，唐朝失去了对西域的控制，陆上丝绸之路受阻并衰败，海上丝绸之路便逐渐取代陆路，成为东西方贸易的主要通道。唐开元年间在广州设立市舶使，管理对外贸易。宋代时，航海技术发展，远航能力加强，中国的船队已能到达东非沿岸。北宋政府十分重视海路贸易，在广州、泉州等主要港口城市设立市舶司，不仅主动遣使出海，而且通过给予优待招徕外商；南宋政府更加重视海路贸易，关税收入成为政府收入的重要来源之一。元代时，中国海路贸易非常发达，航运规模世界领先。及至15~17世纪大航海时代到来，殖民贸易发展，取代了海上丝绸之路的平等贸易。1600年和1602年，英国和荷兰分别设立了东印度贸易公司，开始了亚洲贸易和殖民地经营。在时间轴上，海上丝绸之路可以划分为四个主要时期：

第一个时期，从公元前2世纪至公元6世纪末。西方的罗马帝国凭借大量的金银货币购买来自沿线各地的货物，东方的汉朝向西出口丝绸，进口珠饰并吸收外来科技文化，佛教也自海路逐渐传入。在罗马帝国衰亡后，南亚的商人转向东南亚，与东方建

立起了更为紧密的联系，佛教在东南亚以及中国进一步传播。

第二个时期，从7世纪初至10世纪末。这是伊斯兰文明和中华文明都相对稳定的一个时期。穆斯林商人遍布世界，在沿海地区建立了大量的穆斯林社区和清真寺。中国福建和广东的海上贸易也进一步繁荣，与朝鲜半岛和日本列岛进行贸易和交往，促使东洋航路兴起。

第三个时期，从11世纪初至15世纪中期。这一时期多元文化繁荣，伊斯兰教进一步扩张，东非、东南亚伊斯兰化。中国实施积极的海路贸易政策，中国商人活跃在东南亚，郑和七下西洋。南亚诞生了朱罗王朝海上帝国，印度商人以强大的朱罗海军为后盾，在东南亚留下了众多印度教的宗教建筑遗迹。

第四个时期，从15世纪中期至17世纪中期。这一时期以地理大发现和大帆船贸易的开始为起点，以蒸汽船的广泛应用为终点。殖民贸易兴起，中西贸易的平等关系被打破。欧洲人遍布海上丝绸之路沿线，并开启了从美洲跨越太平洋的新航线，天主教随着欧洲殖民者的扩张迅速传播。这个时期的下限，也有较多学者认为应至清道光二十年（1840年）鸦片战争爆发，之后中西贸易的平等关系严重扭曲，中国沦为半封建半殖民地社会。

二、海上丝绸之路的文化遗产研究

海上丝绸之路的物质文化遗产和非物质文化遗产，是人类文明的共同财富。2012年，受有关部门的委托，中国建筑设计院历史建筑研究所编制了《海上丝绸之路（中国段）申报文本》，中国文化遗产研究院、国家文物局水下文化遗产保护中心联合项目组发表的《古代世界的海上交流——全球视野下的海上丝绸之路》，吕舟发表的《文化遗产视野下的“丝绸之路”》，也把海上丝绸之路作为线性文化遗产，在全球视野下阐述其突出的普遍价值。上述研究对宏观认识海上丝绸之路和申报世界文化遗产具有指导意义。

海上丝绸之路是古代亚非欧大陆之间海上物资和文化交流的网络，它促进了沿线各国贸易、科技、艺术、宗教等的交流与互动，反映了古代文明之间的对话、交流、碰撞与融合，对世界文明发展进程产生了巨大的影响。

海上丝绸之路的形成与发展，在很大程度上源自人类日益丰富的海洋认知及不断提高的造船航海技术，诸如季风规律的发现、风帆的使用、造船技术的改进、地文与天文导航技术的应用等。正是人类对航海知识与技术的探索，为艰险的海上航行提供了基本保证。而世界上不同的文明构成，使海上交通往来成了必要之举。海上丝绸之路是一个以海洋为纽带的世界性体系，这个体系由不同文明板块构成，这些板块包括东亚、东南亚、南亚、西亚、埃及—地中海、东非。每个板块之间及板块内部，都存

在一些以港口片区为基本空间形态的节点。海上丝绸之路是一个主要借助季风与洋流等自然条件，利用传统航海技术开展东西方交流的海路网络，也是一条东西方不同文明板块之间经济、文化、科技相互传输的纽带。在长达 2000 年的漫长时间里，海上丝绸之路构建起了古代世界海洋贸易与人文交流体系的主体，其形成与变迁源自世界各地、各民族古代先民的共同努力，并与世界历史的演进相伴随。

海上丝绸之路上既有国家主导的贸易，也有私人的商团贸易，两者在不同的历史时期各有侧重。贸易品可分为三大类：第一类是品质较高的手工制品，如中国的丝绸和瓷器、东南亚和南亚的珠饰、波斯—阿拉伯的羊毛制品、地中海的金银器皿等；第二类是独特的原材料及加工品，如东南亚和南亚的香料、胡椒，波斯—阿拉伯的乳香、没药，东非的象牙等；第三类是具有货币功能的黄金和白银。这三大类贸易品之间形成一套关联的体系，推动了海上丝绸之路贸易的形成和维系，也造就了不同板块在整个体系中所扮演的角色。海上丝绸之路还贯穿于政府主导的朝贡和文化交流中，其主要目的是政治外交，同时也间接推动了人员的往来和贸易发展。

海上丝绸之路留下了丰富的文化遗产，主要包括保障交流的海港基础设施及港口城市遗存，如码头、航标建筑、造船场、仓库、祭祀建筑、贸易管理机构、驿站、桥梁、道路、海防设施、商肆等；外贸商品的生产基地遗存，如瓷窑、丝绸织造工场、珠饰加工场；因宗教、文化、技术传播和交流而出现的建筑设施、园林景观、工艺品等遗存；贸易物品遗存，如珠饰、香料、药材等；沉船、重要地标等航线遗存和地理环境要素遗存，以及在宗教信仰、生产技术、科学知识等方面遗留下来的丰富而珍贵的非物质文化遗产。

作为海上丝绸之路的起点，中国的东南沿海拥有长约 1.8 万千米的海岸线，历史上沿海分布有合浦、广州、泉州、福州、漳州、明州（今宁波）、扬州、登州（今蓬莱）等一系列重要的港口。这些港口多有政府设立的“左右候官”、市舶司等主管对外贸易的官员和机构，在汉代至明代的不同历史时期中，成为使节和外商云集的商业贸易中心和文化交流中心。各港口城市留存至今的丰富文化遗产，体现了海上丝绸之路跨国界和跨地区的交流和多维对话，见证了海上丝绸之路对人类文明和文化交流做出的巨大贡献。

三、海上丝绸之路的考古学研究

从考古学的角度来看，研究古代海上丝绸之路最重要的切入口是港口、沉船和贸易品。通过对此类遗存的研究，可以看出海上丝绸之路沿线的古代族群、语言和宗教之间的物质和文化交流，以及海上丝绸之路上丰富而精彩的历史细节。

（一）港口遗址的发现与研究

港口遗址是海上丝绸之路文化遗产的代表性遗存，包括码头、导航设施（航标塔）、海外贸易管理设施（市舶司）遗迹，宗教与祭祀遗迹，造船场、窑址、丝绸作坊生产设施遗迹，等等。不同类型的各种遗存，在合浦、广州、泉州、上海、宁波、福州、扬州、漳州、蓬莱等地均有发现。

1. 合浦港

合浦是汉代官方主持进行海路贸易的港口城市，其紧邻东南亚的优越地理位置及与中原王朝的便捷交通，使之成为中国最早的海上丝绸之路始发港。合浦是两广入交州的枢纽，从中原入交州无论是陆路还是海路，大都以合浦为中转站。作为汉文化输出的前沿地带，合浦的重要地位还表现为，一方面接受外来商品和文化因素，另一方面生产出融合当地文化特征的珠饰品，在海上丝绸之路沿线甚至内陆地区流通和传播，从而加快整个文化发展的进程。

从考古发现来看，合浦也是汉代海上丝绸之路最繁荣的始发港口之一。合浦港的相关考古工作，分为墓葬和城址两个部分。截至2013年底，合浦发掘的墓葬数量已超过1200座，其中以汉墓居多。汉墓出土文物丰富，不少与海路贸易有关，其中包括我国目前发现的分布最集中、数量最多、种类最齐全的各类汉代珠饰。城址的发掘始于2002年，广西文物工作队（现广西文物保护与考古研究所）成立了“西汉海上丝绸之路始发港”——合浦港的调查与研究”课题组，工作重心从墓葬逐渐向城址转移，在大量考古调查的基础上，陆续开展大浪古城和草鞋村遗址的勘探和发掘。初步成果表明，这两处均为汉代城址，是两汉时期合浦港的先后所在地。

唐宋时期合浦依然是海上丝绸之路重要港口，海门镇（今合浦县城廉州镇）成为合浦的主要商埠，也是安南等国朝贡中原王朝的重要通道，宋代更设置了廉州博易场，作为西南地区贸易的重要集散地，影响遍及东南亚，甚至更远的海外国家和地区。

2. 广州港

广州古称“番禺”，是我国最早形成的沿海对外通商港口城市之一，唐宋时期成为中国海路贸易的第一大港，在明代实施海禁政策时，为官方朝贡贸易的重要港口城市，曾一度出现外国商使来华贸易“俱在广州”的局面。广州市舶贸易历来受到朝廷关注，唐代首次在广州设置市舶使，宋明时期又设市舶司，且长期固定。港口贸易的繁荣也促进了当地经济和文化的发展，使广州成为岭南地区历代的政治、经济和文化中心，并在中国伊斯兰教和佛教禅宗的传播上具有重要的地位。

广州与海上丝绸之路相关的遗存包括海港设施、生产基地与设施、文化交流产物等类型。海港设施遗存有唐代外港扶胥港的附属祭祀建筑南海神庙及附近的码头遗址，唐代内港旁兼作灯塔之用的光塔，明代具有航标作用的琶洲塔、莲花塔等；生产基地

与设施遗存有宋代外销瓷生产基地西村窑窑址；文化交流产物遗存有佛教遗迹光孝寺，伊斯兰教传入中国的史迹怀圣寺与寺内光塔、清真先贤古墓，多元文化交流背景下产生的城市功能分区——蕃坊，海外文明传播带来的器物及制造技艺的交流物证，包括广州汉墓、南越王墓、南越国宫署遗址等出土的部分，是具有海外元素的可移动文物。

3. 泉州港

泉州海岸线绵延曲折，全长达 427 千米。这里海湾多、水域宽、航道深，沿海分布有泉州湾、深沪湾、围头湾等天然深水良港，适合修筑各类码头泊位，具有优越的航运条件。泉州港海外交流往来的最早记载为南朝，当时印度高僧在泉州译经并从此地乘船回国。泉州以丝绸和陶瓷商品为大宗的海路贸易，始于唐，发展于五代，繁荣于宋，鼎盛于元，衰弱于明，持续约 9 个世纪。其中，12~14 世纪的宋元时期，泉州是中国乃至远东地区的第一大港，是因海路贸易和文化交流而发展起来的典型海港城市，在城市建设及东西多元文化共存方面具有突出的代表性，体现了海上丝绸之路交流对文明和文化发展的巨大影响力。

泉州与海上丝绸之路相关的遗存包括海港设施、外贸商品生产基地与设施及文化交流产物等类型。海港设施遗存有航标建筑、码头、桥梁、城门、祭祀建筑、官方管理机构等。其中，六胜塔、姑嫂塔作为航标建筑，为指引船只进出泉州港、维护航线运行发挥重要作用；石湖码头、文兴码头和美山码头，为船只靠岸和货物的海陆转运提供基础设施；以洛阳桥为典范的石桥，在密切港区、码头与城区的联系，以及加强与陆上交通干线的联系方面，起到了至关重要的作用；九日山祈风石刻、天后宫和真武庙，是经由官方认可的一套完整航海祭祀体系的重要物证；宋代市舶司遗址见证了泉州曾为中国官方对外通商口岸的政治地位；来远驿是明代海禁以后，朝廷专为招待琉球使者和客商而设的驿站，其遗址是泉州与琉球特殊友好关系的体现，也见证了泉州港当时的辉煌。外贸商品生产基地与设施遗存有窑址、丝绸练染设施等。文化交流产物遗存有各类宗教寺院和城市设施遗存。泉州还出土了大量宋元时期的伊斯兰教、基督教墓碑石刻，反映了外国人在泉州的活动。

4. 上海青龙港

青龙镇遗址是唐宋时期重要的市镇遗址，也是上海地区最早的对外贸易港口。青龙镇始建于唐天宝五年（746 年），由于地处南北海路交通的要冲，又有吴淞江、长江沟通内陆，地理位置优越，所谓“控江而淮浙辐辏，连海而闽楚交通”，青龙镇成为“海上辐辏之所”，甚至每年都有日本、新罗等国的海船到青龙镇进行贸易。南宋时期，青龙镇还专设市舶务，管理对外贸易。

2010~2016 年，上海博物馆对青龙镇遗址进行了长期的考古勘探和发掘工作，发现了佛塔塔基、建筑基址、铸造作坊、墓葬、水井等重要遗迹，出土了大量的瓷器、

建筑构件等遗物。青龙镇遗址历年出土的瓷器残片，主要来自福建、浙江、江西、湖南等南方窑口。隆平寺塔除了具有佛塔功能，更重要的是还作为当时的航标塔。这些发现确认了青龙镇对外贸易港口的功能，为海上丝绸之路考古研究提供了新的依据。

5. 宁波港

宁波在东汉时期已有海上贸易交流活动，唐代发展成为重要的港口城市明州，是连通朝鲜半岛、日本列岛的东洋航路上的主要贸易城市之一，大量瓷器、茶叶、丝绸通过明州港输出海外。宋元时期，明州（庆元）港为我国三大国际贸易港之一，设置市舶司，促进了东亚贸易圈的海上贸易繁荣。当时，建筑技术、制瓷技术、佛教文化等通过明州东传至朝鲜半岛、日本。港口发现了保国寺、永丰库、阿育王寺、天童寺等与海上丝绸之路相关的遗址。永丰库遗址是我国首次发现的古代地方城市大型仓库遗址，经考证为史料记载的元代“永丰仓”，在南宋“常平仓”的基址上建成。现已揭露两座大型单体建筑基址、砖砌甬道、庭院、排水明沟、水井、河道等遗迹。遗址中出土了大量外销瓷器，汇聚了大多数江南和中原地区宋元时期著名窑系的产品，如越窑、龙泉窑青瓷，景德镇窑系的影青瓷、仿定器和枢府瓷，福建产的影青瓷、白瓷和德化窑白瓷，定窑的白瓷和紫定，建窑的黑釉盏和兔毫盏，以及磁州窑、仿钧窑、磁灶窑和吉州窑等产品。此外，宁波还发现了唐代输入的波斯低温釉陶残片。

6. 福州港

福州对东南沿海的商贸格局与经济繁荣具有肇始和推动作用，是两汉东南沿海重要的港口城市。《后汉书·郑弘传》载：“旧交趾七郡贡献转运，皆从东冶。”“东冶”位于今福州一带，说明汉代岭南七郡（不包括短暂设于海南岛的儋耳、珠崖两郡），朝贡的大宗物品还是从福州转运。福州的贸易在唐、五代时达到全盛，设“课税司”“榷货物”等对外贸易管理机构，对东南沿海的经济格局形成和商贸秩序规范起到了重要作用。明代时，随着郑和船队在此驻舶与启航，福州港的商贸地位迅速提升，以至明成化年间市舶司从泉州迁至此地。自此，福州港一直是中国东南沿海的重要通商口岸，是外销陶瓷等海上贸易大宗商品的重要产地。

福州与海上丝绸之路相关的遗存包括海港设施、外贸生产基地与设施及文化交流产物等类型。海港设施遗存有翅龙桥、刑港古渡、东岐古渡、登文道古渡、圣寿宝塔、怀安窑古渡、怀安古接官道、课税司旧址，外贸生产基地与设施遗存有怀安窑址，文化交流产物遗存有天妃灵应记碑、恩赐琅琊郡王德政碑（闽王祠）、闽王墓等。

7. 扬州港

扬州位于江运、河运、海运交会之地，地理位置独特。白唐代起扬州成为海上贸易重要的港口城市，商业经济地位跃居全国首位，成为漕运和南北物资集散中心，其贸易交流面向东洋航路和南洋航路，前者连通朝鲜半岛、日本列岛等东北亚地区，后

者连通东南亚和印度洋、波斯湾地区。宋元以后扬州盛况不再，但因其重要的交通枢纽地位，仍是海上丝绸之路的重要城市。

扬州与海上丝绸之路相关的遗存有仙鹤寺、普哈丁墓园、扬州城遗址和扬州大明寺等。

8. 漳州港

漳州是明代中后期至清代早期中国东南沿海地区海外交通贸易的中心。自明隆庆元年（1567年）开海禁以来，以月港为中心的漳州一带成为官方唯一认可的民间外贸口岸，并开创了经菲律宾马尼拉至美洲的海上丝绸之路新航线。漳州月港是我国明代重要的海上贸易港口，漳州窑是明代外销瓷的重要生产基地。月港的发展，推动了漳州与海内外的生产技术、科技成果、农产品品种的相互交流传播。漳州窑业借助月港这一重要的对外贸易口岸而蓬勃兴盛，不仅继承了同时代景德镇工艺传统，而且还发展出较具特色的“漳窑瓷器”，抢占了海外各国市场。漳窑瓷器成为我国民间海上贸易中的重要输出商品。

漳州与海上丝绸之路相关的遗存有月港遗址及帆巷、南胜窑址和东溪窑遗址等。

9. 蓬莱港

蓬莱自唐代成为登州治所以来，一直是海上丝绸之路上中国北方海外交通的重要门户，以其为出发港的“登州海行人高丽渤海道”是中国与朝鲜、日本等国家交流往来最频繁、最重要的航线之一。宋代以后，其作为贸易港口的作用大为减弱。至明代，其逐渐演变为重要的军事港口。明代修建的“蓬莱水城”是现存与海上丝绸之路相关的军事设施类遗存。目前，蓬莱缺乏宋代以前的历史遗迹，需通过进一步的考古工作，确认其与曾在海上丝绸之路上发挥重要作用的登州港之间的直接联系。

（二）沉船的发现与研究

沉船所载货品数量庞大，一般都远超其他类考古遗存出土遗物数量，既可弥补历史文献不足，也是研究当时的船舶制造技术、航海水平和社会发展、族群交流最直接的材料，货品的产地和种类更是研究当时区域贸易情况的重要证据。

20世纪六七十年代，随着科学技术进步和各国对文化遗产认识的提高，考古学家在地中海海域，以及印度、伊朗、秘鲁、墨西哥等国家海域和国际性海上交通港口，不断发现沉船和人类航海活动的遗物。南海地区的沉船考古或打捞活动，自20世纪70年代以来一直非常活跃。中国、越南、菲律宾、印度尼西亚、柬埔寨、新加坡、泰国和马来西亚等国家的考古或海事机构的发掘工作，引起了中外学术界的极大关注，成为海上丝绸之路研究的新热点。目前已经发掘的南海周边地区沉船，绝大多数都载有中国船货，最早的是9世纪后期，相当于中国的唐代晚期，而数量较多的则是14世纪中期至19世纪中期，相当于明清时期。这部分内容在焦天龙的《南海南部地区沉船与

中国古代海洋贸易的变迁》、刘森的《从沉船资料看宋元时期海外贸易的变迁》中都有概述。

从事海洋贸易的古典时代帆船最典型的有中国帆船、阿拉伯帆船和西班牙大帆船。这些帆船各具特点，既反映了各地区的航海造船技术水平，又是判断和复原沉船国属及其航线的重要基础。中国帆船又分为福船、广船和浙船三大类型。福船是福建、浙江一带沿海尖底海船的通称，其首尖尾宽、两头上翘，因船体大、吃水深、操纵性好，适于远洋运输。迄今为止，我国水下考古发现的沉船，以福船最多，如泉州古船、“南海1号”以及位于西沙群岛的“华光礁1号”等。据研究，郑和下西洋所造宝船，即以福船为基本船型。以下为一些历年中外发现的著名沉船：

“黑石号”沉船(Batu Hitam Shipwreck)，1998年发现于印度尼西亚勿里洞海域，是目前南海地区发现的最早的阿拉伯沉船。根据出水的纪年瓷器，船货的年代应为唐宝历二年（826年）前后。出水的器物主要是湖南长沙窑瓷器，约56500件，还有小部分为浙江越窑瓷器、北方地区的白瓷和白釉绿彩瓷，以及广东地区的瓷器。“黑石号”沉船的发现，以确切的资料表明中国外销瓷的真正大规模生产是在唐代后期，长沙窑是最主要的外销瓷生产地。

印坦沉船(Intan Shipwreck)，1997年发现于印度尼西亚雅加达附近海域。船货大多为东南亚和中东地区的物品，发现部分中国五代时期的越窑青瓷、青白瓷、彩瓷等。根据船体结构，发掘者认为该船为一艘印度尼西亚船，主要用于印度尼西亚群岛之间的贸易。也有研究者从出水的铸有“桂阳监”及刻有“盐税（或盐务）上色银”等字样的银铤和南汉“乾亨重宝”铅钱，确定此船应是从广州放洋驶向三佛齐的途中，于印坦油田海域沉没，认为“这艘沉船及其丰富的出水文物，正是五代十国时期南汉与三佛齐存在海上交通贸易的重要物证”。^[4]

井里汶沉船(Cirebon Shipwreck)，2004~2005年发现于印度尼西亚爪哇海域。沉船中出水越窑瓷器达10万件，另有数量较多的定窑瓷器。根据船上的纪年越窑瓷器，其年代约在北宋早期。从船体结构推测，其为爪哇（阁婆）船或苏门答腊船。印坦沉船和井里汶沉船出水的瓷器表明，越窑是我国五代至北宋早期主要的外销瓷产地之一。

“平顺号”沉船(Binh Thuan Shipwreck)，2001年发现于越南平顺省沿海。根据船型特征和木材鉴定，该船应是一艘中国船。据研究，其可能是前往马来半岛或爪哇给荷兰东印度公司送货的货船。船上出水的瓷器约10万件，几乎全为明万历年间漳州窑瓷器，反映了东南亚地区和欧洲市场对漳州窑瓷器的需求。

“头顿号”沉船(Vung Tau Shipwreck)，1989年发现于越南南部槟榔岛。有研究认为，该船是在驶往荷兰东印度公司总部印度尼西亚巴达维亚的航程中沉没。船上发现的青花瓷70%为清康熙年间景德镇民窑产品，还有部分为福建德化窑和漳州窑产品。景德

镇青花瓷中有相当一部分是为了欧洲市场专门制作的，外销的特征非常明显。

新安沉船，1975年发现于韩国全罗南道新安郡海域，恰好位于《宣和奉使高丽图经》所绘航线的群山列岛处。一般认为，该船是建造于福建的福船。根据出水文物的特征、墨书文字，并结合文献，初步推断其是元至治三年（1323年）从庆元港（宁波港）出发，在驶向日本博多港进行贸易的途中沉没。沉船发掘出水的文物中，以铜钱和中国瓷器居多。瓷器中有龙泉窑青瓷、景德镇窑白瓷和青白瓷等，产品几乎涵盖了当时中国各地代表性窑场的瓷器。出水的1000多根紫檀木，产地为印度尼西亚或其他东南亚国家（地区），一定程度上反映了海上丝绸之路东洋航路与南洋航路的密切联系。该船出水文物品类繁多，以考古实物的形式展示了元代东北亚海上贸易的真实面貌。

在中国发现的沉船中，以“南海I号”最为瞩目。该船位于广东阳江外海，于2007年整体打捞成功，随后移入广东海上丝绸之路博物馆的水晶宫内存放，进行室内考古清理。其属于福船类型，船体残长22~23米，最大船宽约9.6米。近年仅清理船舷两侧就发现了大量瓷器、金器、铜器、银铤、铜钱和漆木器等器物。其中，瓷器为大宗器物，大部分产自江西、福建和浙江，几乎囊括了当时中国南方主要窑口的瓷器种类。

（三）外销瓷研究

中外之间的贸易商品种类丰富，相关研究成果较多，尤以汉代珠饰为最，后文多有涉及，在此主要介绍外销瓷的研究情况。

日本学者三上次男在《陶瓷之路——东西文明接触点的探索》《冲绳出土的中世纪中国陶瓷——求证中世纪冲绳与中国陶瓷贸易的接点》《晚唐、五代时期的陶瓷贸易》等论著中提出，东西方世界之间连接着一根坚强有力的“陶瓷纽带”，它同时又是东西方文化交流的桥梁。一方面，通过中国陶瓷在“陶瓷之路”上的出土、收藏，可以勾勒出中国瓷器的行销路线、时代背景、瓷器断代、风格特征、工艺制造、贸易性质、文化内涵、民族喜好等，并从特定的历史情境分析中国古陶瓷的文化扩张力。另一方面，中世纪中国陶瓷贸易不论在哪个国家都是值得关注的，它与各国社会、经济、文化都多少有着关联。全面细致地考察这一史实，再进行综合分析，可以复原那些史书不载的历史事实。同时，有关陶瓷贸易的具体传世资料极少，运用考古学资料研究其贸易情况便成为必要和重要的方法之一。考古调查发现的陶瓷贸易输入或使用地点，是了解各个时期陶瓷贸易的性质、交通运输路线及各国经济和社会状态的重要资料。

20世纪五六十年代是中国古陶瓷研究的早期阶段。陈万里、冯先铭等注意到浙江以及闽粤沿海瓷器外销的情况，发表了《故宫博物院十年来对古窑址的调查》《宋末至清初中国对外贸易中的瓷器》等，形成了早期对东南沿海外销瓷窑址的初步认识；中国历史博物馆等单位也开始关注中国古代外销瓷的问题，搜集有关的图片资料，初步绘制了中国外销瓷的区域和线路图；^[5]夏鼐还写了《作为古代中非交通关系证据的瓷器》

一文，介绍了埃及福斯塔特遗址以及东非各国出土的中国外销瓷材料。1978年后，随着整个古陶瓷研究工作的全面展开，有关部门把注意力放在对沿海地区瓷窑体系的调查和发掘上，先后对广州西村窑、潮州笔架山窑、浙江龙泉窑、福建德化窑、泉州磁灶窑、江西吉州窑、景德镇湖田窑等进行调查和试掘，对瓷器外销的整体情况也有了较清晰的把握，马文宽的《中国古瓷考古与研究五十年》、吕军的《20世纪中国古瓷及瓷窑址的专题研究与讨论》、易立的《三十年来中国陶瓷考古发现与研究述略》等均有涉及。近年来，在对福建德化碗坪仑及屈斗宫窑址、同安汀溪窑、漳州窑等外销瓷窑进行调查和发掘后，福建博物院组织撰写了《福建考古的回顾与研究》，栗建安发表了《福建古代外销瓷窑址的考古发现与研究》等，为福建宋元至明清时期的瓷器外销研究提供了丰富的考古资料，纠正了以往研究中对“珠光青瓷”“克拉克瓷”和“汕头器”等问题的误解。但目前海外发现的瓷器除了一些特征明显的名窑产品，大部分瓷器难以判定其具体窑口，研究者常以釉色或窑系进行划分，虽简单明了，但混淆了瓷器产地问题，难以深入研究外销瓷产地的经济、文化背景等问题。

水下考古的兴起，为陶瓷考古研究提供了贸易环节的珍贵资料。受沉船保存环境的影响，其出水文物多以瓷器为大宗。学者们根据近年来发现的沉船资料，通过器物组合和年代分组，讨论了我国外销瓷窑的时空变化规律、对外贸易港口的变迁和对外贸易的发展等问题。秦大树根据“黑石号”沉船、印坦沉船、井里汶沉船等沉船中装载产品门类丰富、产地多元、时间跨度较长等特点，结合国外发现外销瓷集中于某些大港的情况，佐以文献记载，写就《试论早期阶段海上贸易的模式——9~10世纪的文献记载和沉船资料》《中国古代陶瓷外销的第一个高峰——9~10世纪陶瓷外销的规模和特点》等，勾勒了9~10世纪东南沿海陶瓷器以室利佛逝巨港为中转港口的对外贸易模式。焦天龙的《南海南部地区沉船与中国古代海洋贸易的变迁》一文，根据南海地区沉船情况，发现宋元明时期南海地区沉船的瓷器主要为龙泉窑产品，同时福建和广东地区窑口生产的瓷器也开始外销。越窑的产品在宋初以后数量开始下降，最后消失；自明代中期以后至清末，无论是中国沉船还是欧洲沉船，景德镇窑和漳州窑生产的青花瓷器都是船货的主要品种。福建德化窑生产的白瓷和青花瓷也是较为重要的外销瓷器。

至于广西的外销瓷，学界目前尚无专门论著，仅散见于发掘简报或唐宋陶瓷考古研究文章中。冯先铭在《三十年来我国陶瓷考古收获》中提及宋代浙江、福建、广东、广西和江西等沿海地区瓷窑的大量出现与宋代瓷器大量外销有直接关系，韦仁义的《广西北流河流域的青白瓷窑及其兴衰》、郑超雄的《广西宋代窑瓷初探》、蓝日勇的《宋代壮族地区陶瓷业的兴盛及其原因》、周华和李铎合著的《广西唐代青瓷窑的兴衰》等文章也分别作了研究。不过，正如韦仁义研究北流河流域青白瓷窑时指出，产品虽绝

大多数仰仗于水路运到广州出口远销海外，但海外的一些发现往往也“鱼目混珠”，把它们归并到“广东地区”或其他相类似窑口的产品里。随着调查、发掘、整理研究工作的发展和深入，以及海外的不断发现，它们的“真面目”将一一为人们所认识和重视。

受学术界海外交通、对外贸易史及中西文化交流史研究热潮的影响，外销瓷的相关研究多围绕丝绸之路，尤其是围绕海上丝绸之路而展开。马文宽、孟凡人的《中国古代瓷在非洲的发现》一书，结合非洲考古调查和发掘的资料，就非洲各国出土的中国自唐代中期至清代中期的瓷器资料进行了全面的介绍，并结合国内陶瓷考古和研究的最新成果，对其窑口与年代作了论述研究，内容涉及中非海上交通、贸易交往和文化交流等方面，是外销瓷研究中地区性探讨的代表性作品，资料性和专业性都很强。王光尧在《对中国古代输出瓷器的一些认识》一文中提出，应把外销瓷放在世界文明的范围进行考察，“不再以中国为中心发言”，并把陶瓷器作为一种“文化”载体谈论其流布及影响，认为所谓的输出不过是适用范围的扩大，是人类陶瓷文化交流与互动的一部分。此后，在“2012年海上丝绸之路（陶瓷之路）——中国古代瓷器输出及文化影响”国际学术研讨会上，有学者更明确提出，以全球化视野从古代中外文化交流史的层面关注中国古代瓷器的输出和影响，以及外国瓷器生产技术对中国产生的影响，并思考宋元时期以杭州湾地区为代表的中国文化对外传播及其在东亚儒家文明圈形成过程中的作用。

此外，为了更好地推动我国外销瓷的研究，提高我国外销瓷研究的水平，一些学者倡导、组织了“中国古外销陶瓷研究会”和“中国古陶瓷研究会”，定期召开年会对各地及不同窑口的瓷器外销情况进行探讨，研究成果结集成《古陶瓷研究》《中国古代陶瓷的外销》等论文集出版。新安海底沉船的发现、泰国对我国沉船的打捞及在东南亚地区发现中国瓷器等事件，掀起海外学者研究我国外销瓷器的热潮，国内学者及时译介了相关研究成果，大大开阔了我国学者的视野和开拓了研究思路，一度推动了我国外销瓷器研究的快速发展。^[6]

[1]爱德华·沙畹：《西突厥史料》，冯承钧译，中华书局，1958. 第208页。

[2]季羨林：《中印文化关系史论丛》，人民出版社，1957，第67页。

[3]刘迎胜：《丝绸之路·海上卷》，浙江人民出版社，1995，前言第7页。

[4]全洪、李颖明：《印坦沉船出水银铤为南汉桂阳监制造》，《湖南省博物馆馆刊》2014年第11辑，第421-430页。

[5]李锡经：《中国外销瓷研究概述》，《中国历史博物馆馆刊》1983年第5期，第54-55页。

[6]刘淼、吴春明：《二十世纪以来中国古外销瓷研究历史回顾》，《考古与文物》2008年第5期，第86-87页。