

東海絲綢之路史疏

李傳江

提 要

我國東部沿海居民很早就進行海上航行活動，并在一定程度上打通了東部沿海各港口的交通航路，他們在進行海上民間貿易往來的同時，也促進了東海絲綢之路的形成。隨著齊魯蠶桑業的逐步興盛，海上絲綢貿易活動中心漸漸由南海北移，而海州灣等天然良港的特殊地理位置也為東海絲綢之路的繁盛提供了必不可少的先決條件。

關鍵詞：東海絲綢之路 民間貿易 齊魯蠶桑業 海州灣良港

中國古代海上絲綢之路的研究與論爭多從南海入手，部分忽略或否定了東海絲綢之路較早形成的可能性。實際上，我國東部沿海居民很早就進行海上民間貿易活動，在開闢沿海交通航綫的同時，也為東海絲綢之路的形成奠定了基礎。不僅如此，春秋以來齊魯蠶桑業的繁榮發展以及海州灣天然的交通良港也在一定程度上促進了東海絲綢之路的迅速形成。

一、早期東部沿海的航路交通—— 東海絲綢之路的形成基礎

我國東部沿海居民在向海洋索取豐富食物的同時,也很早就發明了桴、瓠、筏甚至獨木舟等海上航行工具。浙江沿海河姆渡文化曾出土過7000年前的木制船槳,這是新石器時代中國沿海居民具備航海活動能力的有力證據。並且舟山群島也發現有屬於河姆渡文化的遺址,說明因為航海活動的開展,這些島嶼同大陸已經有了密切的聯繫。可以說,“早在新石器時代,我國沿海地區,如遼東半島、山東半島以至東南沿海一帶,已經開始內河與海上的航運事業”。^[1]雖然早期的航海還不能深入遠海,但正是沿海岸綫的航行,使東南部沿海一帶居民很早就有了來往。劉明賢在研究古代絲綢之路的時候指出:“東冶(福州)至交趾海上航綫又應是源於新石器晚期的史前壯舉‘越人大遷徙’從山東沿東南海岸航行經徐聞、合浦過交趾到東南亞的遠洋航綫中必不可少的海上航綫之一……‘越人在無文字記載之前,在大遷移的過程中,早就開闢了我國東南沿海至東南亞各地的遠洋航綫。’”^[2]

從甲骨文和鐘鼎上刻有的“舟”字來看,殷商時期中國已經出現了較為穩定的木板船。“殷墟遺址上出土過產于遠洋的鯨魚胛骨,使人聯想到殷人已可能到海外遠航了”。^[3]《史記·齊太公世家》記載武王伐紂時候姜尚與諸侯盟誓曰:“蒼兕蒼兕,(索隱曰:亦有本作“蒼雉”。按:馬融曰“蒼兕,主舟楫官名”。又王充曰“蒼兕者,水獸,九頭”。今誓衆,令急濟,故言蒼兕以懼之。)總爾衆庶,與爾舟楫,後至者斬!”^[4]表明商末各沿海諸侯國已經將舟楫作為主要的交通工具。而戰國時期,“處於長江三角洲的吳國成了航海和造船的大國,當時航海由單純利用海流漂航發展到開始使用風帆、櫓槳,憑藉季風通航”。^[5]沿海各諸侯國已經有了強大的海軍,并擅長水戰。《史記·吳太伯世

家》曰“齊鮑氏弑齊悼公。吳王聞之，哭於軍門外三日，乃從海上攻齊。齊人敗吳，吳王乃引兵歸”；^[6]《史記·越王句踐世家》記載越國滅吳後，范蠡懼怕句踐忌其功高“乃裝其輕寶珠玉，自與其私徒屬乘舟……浮海出齊，變姓名，自謂鴟夷子皮。耕於海畔，苦身戮力，父子治產……自謂陶朱公”；^[7]《越絕書》記載“句踐伐吳，霸關東，徙琅琊，起觀臺，臺周七里，以望東海。死士八千人，戈船三百艘……親以上至句踐，凡八君，都琅琊二百二十四歲”，^[8]這些都說明了越國與齊國之間沿海航綫的通暢。

秦漢時期，造船技術和航海技術可以說有了質的飛躍。秦始皇爲了求取仙藥，曾四次巡海，爲拓展東南沿海航綫作出了貢獻，同時也刺激了造船技術和航海技術的提高。漢武帝重視航海活動，派嚴助等建立水軍，北起渤海，南迄今越南沿岸的海上航綫都暢行無阻。漢武帝還于“昆明池”中建造高大的“樓船”，“粵欲與漢用船戰逐，乃大修昆明池，列館環之。治樓船，高十餘丈。旗織加其上，甚壯”。^[9]而《漢書·藝文志》也載有《海中五星占驗》十二卷、《海中星經雜事》二十二卷、《海中五星順逆》二十八卷、《海中二十八宿國分》二十八卷、《海中二十八宿臣分》二十八卷、《海中日月彗虹雜占》十八卷等與航海有關的書籍。^[10]說明了漢朝時期的航海不僅擁有了出色的航海技術，還能夠利用星象、日月等天文知識來計算日程、辨別方向。實際上，東亞地區的海陸位置造成了典型的季風帶，使這一帶冬季主要偏北風，利於使用風帆向南航行，而夏季主要偏南風，便於海船向北航行。這樣沿海居民就能夠利用季風的有利因素，往來於南北各沿海地區。

二、南海絲綢之路的發展—— 東海絲綢之路的內在動力

“海外交通的基本動力是貿易”。^[11]在西域大月氏等國阻

撓的情況下，爲了能够更好地進行貿易往來，天竺國、大秦國和漢朝一起開闢了南海的貿易通道。《後漢書·天竺傳》：“和帝時，數遣使貢獻，後西域反畔，乃絕。至桓帝延熹二年、四年，頻從日南徼外來獻。”^[12]說明印度起先同漢朝的友好往來大多是通過西域絲綢之路，後因西域反叛，陸路交通受阻，直到公元159年，才改走海路到達漢境。《後漢書·大秦傳》記載大秦“與安息、天竺交市於海中，利有十倍。其人質直，市無二價。穀食常賤，國用富饒。鄰國使到其界首者，乘驛詣王都，至則給以金錢。其王常欲通使於漢，而安息欲以漢繒綵與之交市，故遮闔不得自達。至桓帝延熹九年，大秦王安敦遣使自日南徼外獻象牙、犀角、瑇瑁，始乃一通焉”。^[13]武帝時期原本經西域去大秦的陸上絲路一度受大月氏和安息的阻撓，他們企圖壟斷中國絲綢的中轉貿易，以便從中漁利，而中國和大秦之間的商貨往往要經過印度海船轉運，這就迫使出產絲綢的中國和消費絲綢頗多的羅馬努力開闢直接貿易的通道。爲突破此阻礙，漢武帝多次到沿海巡視，最後派官員攜帶絲綢、瓷器、黃金等商品，從合浦、徐聞南入海，到印度東海岸進行貿易，打通了海上絲綢之路的東段。^[14]大秦王安敦于東漢桓帝年間(公元164年)遣使到達交趾的日南，與東漢建立了聯繫，接通了海上絲綢之路的西段。而陳高華等人認爲這段記載“可能是羅馬帝國的商人冒充使者，反映了羅馬帝國的商人想直接同漢帝國進行貿易的願望”。^[15]姑且不論事實如何，上述史料反映出早在漢代羅馬人在貿易厚利的驅使下，已經通過海路到達南海。張緒山在研究羅馬帝國沿海路向東方探索的時候指出，“公元一世紀，羅馬人已注意到了印度與中國的貿易交往；公元二世紀，羅馬人的活動範圍擴展到孟加拉灣東海岸地區和整個印支半島，並從海陸兩路到達中國，同中國建立起了直接的貿易關係”。^[16]《厄立特里亞航海行記》記載：“沿岸北上，一直到達一個具有一座名叫秦尼(Thinai)的內陸大城市的地方。此地通過兩條不同的道路向印度出口絲綿

和絲綢。……至於人們沿海岸北上而到達的秦尼地區，它的名字、方位和貿易特徵足可以使人看出系指中國，即一個與賽裏斯地區的稱呼完全相同或相毗鄰的地區。”^[17]而生活在敘利亞一帶的巴德薩納(Bardesane)記載：“賽裏斯人首先是居住在大地盡頭的，他們擁有一整套法律，嚴禁兇殺、通奸、賣淫、盜竊和崇拜偶像。在這一遼闊的國度內，既沒有寺廟也沒有偶像，既沒有妓女也沒有通奸者，那裏從不會把盜賊傳庭公審，從來沒有人記起那裏曾有人被謀殺死。”^[18]

由此來看，公元二世紀的時候，由於古羅馬人的努力向東方探索和歐洲人的遠洋航行，南海絲路已經基本形成。除了外部因素以外，中國南海地區的早期人員構成也是南海絲路形成的重要因素之一。因為“秦始皇在南征嶺南的過程中，把大量的戰國商人和戰國商人子孫作為‘七科謫’的對象，謫戍至商品經濟極度落後的嶺南地區”，^[19]正是他們努力地與西方人進行貨物貿易，才直接促進了漢初“海上絲綢之路”的萌芽和發展。可以說南海絲路的形成並不是一朝一夕完成的，而是經過了“由初級到高級、由簡單到先進”的這樣一個發展過程。^[20]

絲綢之路的開闢是與絲綢的紡織密切聯繫在一起的。當南海絲綢之路相對發展并興盛起來的時候，僅是東南一帶的絲綢供貨不能完全滿足貨商的需求。商周時期蠶桑業已經頗為興盛的齊魯大地成為了外來貨商最重要的絲綢貿易選擇地之一，他們緣海路北上，經福建、浙江到達江蘇東北部的海州灣。這裏正是中國幾個蠶桑業頗為興盛地區的最近的海路交界處，也是齊魯大地的東南端，更是向西直達咸陽的官道最東端，成為外來絲綢貿易商人的首選海灣之一。南海絲綢之路的興盛，成為東南沿海絲綢之路形成的內在動力。

三、漢代以前東部沿海居民的民間貿易活動——東海絲綢之路的貿易伊始

恩格斯說：“出現了直接以交換為目的的生產，即商品生產。隨之而來的是貿易，不僅有部落內部和部落境界的貿易，而且海外貿易也有了。”^[21]

西漢時期，社會逐漸安定，生產發展，商貿活動頻繁。當時北自渤海、黃海，南至東海、南海都有商船航行，海外貨物已經源源不斷地進入中國，海外貿易的範圍已日趨擴大。據《漢書·地理志》記載，漢武帝派人“入海市明珠、璧琉璃、奇石異物，齋黃金雜繒而往”。^[22]1978年合浦縣北插江鹽堆1號墓（西漢）出土了金串球手鏈，1996年中國歷史博物館館長俞偉超先生鑑定該器，認為其造型風格是印度的，應從印度傳入。20世紀70年代初至80年代末，合浦地區還相繼出土了綠色玻璃璧、玻璃珠、玻璃龜形器、淡綠色玻璃杯、淡藍色玻璃杯、金餅、龍首金帶鈎，以及瑪瑙、水晶飾品、外國貨幣等。^[23]

也有學者認為我國的對外貿易應該早於漢代。如楊文衡在研究絲綢之路始發港的時候指出，“我國對外貿易要比《漢書》記載的早，因為只有民間的海外貿易大量出現之後，朝廷才會派出譯使萬里遠航”；^[24]陳炎也認為西南絲路是與海上絲路相銜接的，早於張騫開通的西北絲路幾個世紀；^[25]傅舉有通過《逸周書》中關於“正南甌鄒、桂國、損子、產裏、百濮、九菌，請令以珠璣、玳瑁、象齒、文犀、翠羽、菌鶴、短狗為獻”的記載，認為“這些貨物，都是中國所缺少的，是西甌人通過合浦港從海外貿易所得”，因而《漢書》中記載的海上絲綢之路的開通並不是始自漢代；^[26]劉迎勝則認為“1983年發掘了廣州解放北路象崗山南越國第二代王文帝趙昧墓，其西耳室中有大象牙5枚……應該是非洲象牙……說明，很可能先秦時代，中國與印度洋西部地區及

非洲就有直接或間接的接觸”；^[27]莫克基(R. Mookerji)在《印度航業史》中談到：“有證據可使吾人信公元前第七及第六世紀，印度與巴比倫有海上通商之事，尤以前第六世紀為盛……同時，印度商人亦有家于支那海岸者。”^[28]而公元前5世紀左右，“中國的絲織品已經通過各種運輸管道遠銷地中海東岸。古希臘歷史學家希羅多德(約公元前484年—前425年)在《歷史：希臘波斯戰爭史》一書中，把中國稱為‘賽裏斯’(Seres)，意為產絲之國；公元前四世紀，印度孔雀王朝一個官員所著的《考鐵利亞》(Kautiliya)一書中，有中國絲貨販至印度的說法”。^[29]曾昭璿認為，公元前425年前後，中東巴比倫人曾記載到達南海，這和希臘記載中國絲綢在此時由海路輸入相符。^[30]

筆者贊同以上關於海外貿易早於漢的說法，但同時要指出的是，早期的海上貿易應該是來自民間海商，而非官方的正式貿易，因為民間海商的往來往往比官方貿易更早、更頻繁。而“官方海上絲綢貿易應該起始於西漢後期，也即公元前111年到公元前1年的110年之間”，^[31]“在西漢政府派遣貿易使團下海之前，中國顯然已經有許多民間海商航行於南海至印度洋的航綫，并積累了有關這條航綫的航海知識和經驗，否則，西漢王朝是不會盲目冒險派使團出海貿易的”。^[32]但在航海還主要依靠季風和海流方向的早期，這種民間的海商貿易地點也往往帶有隨意性，中國沿海各海港地區都有可能成為商貿集散地，尤其是產絲地區。

四、海州灣等天然良港的特殊地理位置 ——東海絲綢之路的先決條件

海州灣是我國黃海海岸中部的一個開敞海灣，七千年前覆蓋在亞洲東北部的巨大冰川開始融化，海州地區的海平面迅速上升，山脉多沒於海水中，直至清代康熙五十年前後，山脉才與

大陸相連。海州灣自古就是中國內外交通及南北交通的海上門戶,秦及西漢時期,史書稱這裏爲“胸”、“胸縣”,秦始皇設立“東門闕”即在胸港。這裏是海風較弱的天然避風港。秦時的胸港已具有溝通九州、直達關中廣闊腹地的功能。到了西漢時期,胸港已可直接與越南、緬甸、印度、斯里蘭卡交通,成爲南北交通的海上重要樞紐。漢末乘船由南海來華傳教的佛教徒們常常會因爲風向或海流的原因漂流至風較弱的中部海灣避風港,即使到了唐代,日本高僧圓仁《入唐求法巡禮行記》記載從日本遣唐使來華到歸國,海船因爲大風共有三次被迫飄到海州境內。荷蘭學者許理和在研究佛教傳入中國時有這樣一段論述:

大約公元1世紀中期,佛教已經滲入淮北地區、河南東部、山東南部和江蘇北部。我們容易解釋帝國這一區域存在外來群體:這個區域最重要的城市彭城是一個繁華的商業中心;它實際上坐落於橫跨大陸的絲綢之路從洛陽向東延伸至東南地區的大路上,而外國人習慣於從西路通過絲綢之路進入中國。此外,在西北方向它與山東南部琅琊相連,在東南與吳郡、會稽相連,這些都是海上貿易中心,它們經由番禺與印度支那和馬來西亞的海港連接。我們不能排除佛教同樣沿這條路線傳入的可能性。^[33]

許氏所指出的彭城商業中心包括東部的海州,因爲真正能通過海港與琅琊、吳郡和會稽相連的彭城地區只有東部的海州胸港。1983年,海州花果山地區曾一次性出土過漢文帝時期窖藏的四銖半兩錢約88市斤、14660多枚,可見當時海州胸港曾是一個繁忙的貿易集散地。但許氏也認同彭城地區的佛教從洛陽傳入,對此筆者不是很贊同。佛教通過西北絲路傳入河南,再由河南傳入江蘇,這需要很長一段時間,況且《後漢書·西域傳》中沒有關於西域佛教的任何記載。因此只能說彭城地區後來的部分佛教可能從洛陽傳入,但早期的佛教只能如其所說,通過海上

貿易中心傳入，而這些貿易中心的中轉站即海州朐港。朐港現今名爲連雲港，已經成爲了新亞歐大陸橋東橋頭堡上的一座重要港口，在中國億噸大港吞吐量名單上排名前五，目前 30 萬噸級碼頭、航道等大規模基礎建設正在展開。

20 世紀八九十年代至 21 世紀初，關於海上絲綢之路的爭論可謂盛極一時。討論的焦點主要集中在對海上絲綢之路所涉及的範圍以及這條絲路的起止時間等問題。^[34]大部分學者都承認海上絲綢之路是中國古代長期存在過的東西方海上貿易之路，興起於西漢後期而興盛于唐代中期，所涉及的範圍主要以南海爲主，而從山東沿海港口出發的海上絲綢之路多認爲是東北海絲路，主要貿易對象是朝、日、韓等國。

筆者以爲還有一點需要指明，從南海出發，沿東海北上至黃海甚至渤海灣一帶的海岸綫是暢通的，海外商人在南海絲綢供應不足的情況下最有可能沿海北上，直接從絲綢出產地購買商品。按趙春晨對“海上絲綢之路”內涵的界定，^[35]應該說，這也是一條絲綢之路。當然，隨著中國瓷器製作工藝的漸趨成熟，絲路也可能成爲瓷器之路，^[36]但這條海路一直是暢通的。

海上絲綢之路爭論的另一個焦點是：與陸路絲綢之路相比，誰先誰後。這一焦點的爭論頗有分歧，主要觀點有三種：（一）同時發生：曲鴻亮認爲陸、海兩條絲路差不多是同時產生的；^[37]北京大學東語系教授陳炎認爲絲綢在公元前就分陸海兩路同時外傳。^[38]（二）海上絲綢之路晚起：王元林認爲“受海上自然環境與造船、航海水平的影響，海上絲路的航綫不斷延伸……最終以海上絲路成爲聯繫中外的主旋律”；^[39]而李成林則認爲，雖然漢代以前南海古航綫已經存在，但直到“黃門”譯長和“應募者”這批大航海家才破天荒第一次航行了古航綫的全程。^[40]（三）海上絲綢之路早起：曾昭璿等認爲，以廣州爲起點的海上絲綢之路于先秦時期成立，秦代興起；^[41]而劉明金認爲官方海上絲綢貿易應該起始於西漢後期，但在官方貿易之前，

民間貿易就早已開始。^[42]

筆者以為絲綢的外傳可能有多條途徑,不同歷史時期下受不同外部條件的限制,絲綢之路或以陸路為主,或以海路為主。但總的來說,絲綢之路的官方貿易記載應該比實際的民間貿易要晚很多,只有民間貿易受到統治者重視的時候,官方貿易才可能開始。而早期的民間絲綢貿易多以海路為主,尤其是漢代以前,沿海各國對海路的管理不嚴格,貿易商可以省去很多不必要的麻煩,甚至逃掉稅收。並且一旦遇到某一國家的阻撓,往往可以繞過這片海域而直接駛向目的地。而陸路則往往設有很多關卡,必須穿過一個國家的領土才能到達另外一個國家。前文提過的大秦國和天竺國就是為了避免安息和大月氏的阻撓,直接從海路到達漢朝的。再有,與陸路使用的車、馬等交通工具相比,海船不僅載貨量大,還可以利用海流和季風的動力,減少許多人力物力,節省許多不必要的開支,因為商人的對外貿易主要是以經濟為目的,不像張騫通西域主要是為了政治外交,所以更多的早期海外貿易商人更願意從海路來華貿易。

漢武帝以前,洛陽至南方沿海的陸路交通不方便,多崇山峻嶺,靠車馬等運輸工具不可行。但從南海繞道東海直接北上,至黃海灣北部即可到達出產絲綢的中心地區,海州灣的兩處天然良港琅琊港和胸港自然成為海外商人來華貿易的最佳之所。況且,從海州灣胸港登岸,有秦朝時期留下來的官道,可直接通達洛陽等地,因此胸港顯得格外的重要,它處在兩大產絲中心的交界處,向北可以到達山東臨淄,向西可以到達河南洛陽,是海外客商取道來華的最重要港口之一。

五、齊魯蠶桑業的發展——東海 絲綢之路的繁榮興盛

我國是世界上最早進行養蠶和紡織絲綢的國家,海外客商

用珍珠瑪瑙等寶物與中國貿易的主要對象也是絲織品。除了張騫開闢的西北陸路絲綢之路以外，在中國東南沿海地區，南經中國南海，進入印度洋，到達波斯灣和阿拉伯半島等許多國家，這條航海綫可以稱之為海上絲綢之路。實際上，由於南海、東海、渤海海岸綫的通暢，這條海上絲綢之路往往延伸到東北沿海的渤海灣地區。因為中國早期的絲綢紡織中心除了四川、河南以外，更重要的是戰國時期齊國的領地臨淄（今屬山東）及周邊地區。華德公參照世界上桑樹的分布，通過對馴養家蠶和利用蠶絲的分析研究，認為“居住在泰山周圍的東夷人及其傳說中的首領太皞氏（伏羲）、少皞氏是最早利用蠶絲和馴養家蠶的”；^[43]陳炎指出：“我國養蠶織綢的技術，以山東半島最早，也最為著名。”^[44]並且日本人世代視徐福為“蠶桑”之神，研究也證實了徐福入海的最後起航地是秦時琅琊郡胸港；^[45]朱亞非也說：“自春秋戰國以來，山東地區特別是以臨淄為中心的齊地紡織業突飛猛進的發展，為陸上和海上絲綢之路的開闢提供了保證”。^[46]為了避免陸路可能遇到的各種阻礙，許多海外客商非常有可能沿著海岸逐步北上，穿過東海，到達黃海北部海灣或直至渤海南部海灣進行貨物貿易。

《漢書·地理志》記載：“殷道衰，箕子去之朝鮮，教其民以禮義，田蠶織作。”^[47]周代，中國的養蠶業和絲綢紡織業逐漸發展：西周青銅器上鑄有5個奴隸可換“匹馬束絲”的銘文；^[48]“太公望封于營丘（今臨淄），地瀉鹵，人民寡，於是太公勸其女功，極技巧，通魚鹽，則人物歸之，繻至而輻湊，故齊冠帶衣履天下，海岱之間斂袂而往朝焉”。^[49]春秋戰國時期，齊桓公在管子的鼓勵下，大力發展養蠶業，“桓公問於管子曰：‘請問教數？’管子對曰：‘……民之通於蠶桑，使蠶不疾病者，皆置之黃金一斤，直食八石’”；^[50]越王句踐為了復國，更是吸取絲織業發達的齊國的經驗，號召全國大力發展蠶絲業，並“身自耕作，夫人自織”。^[51]這些都直接刺激了東部沿海地區的絲織業的大發展。

正是因為沿海中北部地方的絲業的發達，織出美麗迷人的絲織品，才引得許多購買絲綢的海外商人不惜多行海程，直接到絲綢盛產地挑選最美的商品，以獲得更多的利潤。

(作者：連雲港師專副教授、揚州大學
中國語言文學博士後流動站研究人員)

注釋：

- [1]、[20] 唐嘉弘、張建華《海上絲綢之路疏證》，載《南方文物》，1997年第2期。
- [2] 劉明賢《合浦徐聞兩港在古代海上絲綢之路中的特殊作用》，載吳傳均主編《海上絲綢之路研究：中國·北海合浦海上絲綢之路始發港理論研討會論文集》(北京：科學出版社，2006年)，頁313。
- [3]、[15]、[29]、[32]、[48] 陳高華、吳泰、郭松義《海上絲綢之路》(北京：海洋出版社，1991年)，頁3—4、頁7、頁5、頁8、頁5。
- [4]、[6]、[7]、[49]、[51] 司馬遷《史記》(北京：中華書局，1959年)，頁1479、頁1473、頁1752、頁3255、頁1742。
- [5]、[23] 吳傳均《海上絲綢之路的回顧與前瞻》，載吳傳均主編《海上絲綢之路研究：中國·北海合浦海上絲綢之路始發港理論研討會論文集》(北京：科學出版社，2006年)，頁16及文前摘選自1985年第10期《人民畫報》“海上絲綢之路示意圖”圖例解。
- [8] 袁康、吳平輯錄《越絕書》(樂祖謀點校)(上海：上海古籍出版社，1985年)，頁58。
- [9]、[10]、[14]、[22]、[47] 班固《漢書》(北京：中華書局，1962年)，頁1170、頁1764、頁1761、頁1671、頁1658。
- [11]、[27] 劉迎勝《絲路文化·海上卷》(杭州：浙江人民出版社，1995年)，頁21。
- [12]、[13] 范曄《後漢書》(北京：中華書局，1966年)，頁2922、頁2919—1920。

- [16] 此處參看張緒山《羅馬帝國沿海路向東方的探索》，載《史學月刊》，2001年第1期。
- [17]、[18] 《厄立特里亞海航行記》和《僞托克利芒蒂納(Clementine)的看法》，載戈岱司《希臘拉丁作家遠東古文獻輯錄》(耿昇譯)(北京：中華書局，1987年)，頁17、頁58。
- [19] 高凱《秦代謫戍嶺南商人對中原商業經濟意識的傳播》，載《史學月刊》，2000年第4期。
- [21] 恩格斯《家庭、私有制和國家的起源》(北京：人民出版社，1965年)，頁157。
- [24] 楊文衡《絲綢之路始發港古今價值觀》，載吳傳均主編《海上絲綢之路研究：中國·北海合浦海上絲綢之路始發港理論研討會論文集》(北京：科學出版社，2006年)，頁36。
- [25]、[44]、[45] 陳炎《海上絲綢之路與中外文化交流》(北京：北京大學出版社，1996年)，“序”、頁57、頁257。
- [26] 傅舉有《從考古資料看合浦海上絲綢之路的興起與發展》，載吳傳均主編《海上絲綢之路研究：中國·北海合浦海上絲綢之路始發港理論研討會論文集》(北京：科學出版社，2006年)，頁217—221。
- [28] R. Mookerji, *A History of Indian Shipping and Maritime Activity*. 轉引自張星烺編注、朱傑勤校訂《中西交通史料彙編》(全四冊)(北京：中華書局，2003年)，頁1842。
- [30] 參看曾昭璿《廣州——古代“海上絲綢之路”的起點》，載《嶺南史地與民俗》(廣州：廣東人民出版社，1994年)，頁47—73。
- [31]、[42] 劉明金《從“障塞”一詞看海上絲路的起始年代》，載《湛江海洋大學學報》，2002年第2期。
- [33] 許理和《佛教征服中國》(李四龍、裴勇等譯)(南京：江蘇人民出版社，1998年)，頁38。
- [34] 此處可參看的專著有陳炎《海上絲綢之路與中外文化交流》，北京：北京大學出版社，1996年；盧葦著《中外關係史》，蘭州：蘭州大學出版社，1996年；陳高華著《海上絲綢之路》，北京：海洋大學出版社，1991年；〔日〕長澤和俊《絲綢之路史研究》，天津：天津古籍出版社，1990年；張維華主編《中國古代對外關係史》，北京：高等教育出版社，1993年；石源華主編《中外關係三百題》，上海：上海古籍出版社，1991年，等等。相關論文可參看袁鐘仁《古代

廣州地區是東西方經濟文化交流的重要樞紐,載《暨南學報》(哲學社會科學版),1994年第2期;陳炎《古代浙江在海上“絲綢之路”中的地位——兼論浙江歷代的海外絲綢貿易》,載《商業經濟與管理》,1982年第4期;黃天柱《古泉州港與海上絲路的關係》,載《浙江絲綢工學院學報》,1993年第3期;涂裕春《古絲綢之路與各民族的融合》,載《西南民族大學學報》(人文社科版),2004年第2期;黃啓臣《廣東是“海上絲綢之路”的東方發祥地》,載《廣東蠶業》,2002年第1期;鄧家倍、任建芬《廣州不是中國漢代海上絲綢之路始發港》,載《廣州社會主義學院學報》,2004年第1期;鄧端本《廣州外貿淵源及早期發展》,載《學術研究》,1987年第2期;覃主元《漢代合浦港在南海絲綢之路中的特殊地位和作用》,載《社會科學戰綫》,2006年第1期;梁旭達、鄧蘭《漢代合浦郡與海上絲綢之路》,載《廣西民族研究》,2001年第3期;周家幹《合浦乾體古港作為“海上絲綢之路”始發港探源》,載《廣西地方誌》,2002年第5期;郝新建《連雲港市的“前世今生”——無法割斷的海洋文化淵源》,載《海洋世界》,2006年第3期;楊萬秀《論廣州港在海上“絲綢之路”的地位和作用》,載《學術研究》,1990年第6期;閔曉青《南海神廟——中國古代海上絲綢之路的重要遺迹》,載《南方文物》,2005年第3期;趙煥庭《番禺是華南海上絲路最早的始發港》,載《地理科學》,2006年第1期;朱龍、董詔華《登州港與東方海上絲綢之路》,載《中國海洋大學學報》(社會科學版),2004年第4期;韓湖初、楊士弘《關於中國古代“海上絲綢之路”最早始發港研究述評》,載《地理科學》,2004年第6期;等等。

- [35] 趙春晨《關於“海上絲綢之路”概念及其歷史下限的思考》一文認為“海上絲綢之路”“是以絲綢貿易為象徵的、在中國古代長期存在的、中外之間的海上交通綫及與之相伴隨的經濟貿易關係”,載《學術研究》,2002年第7期。
- [36] 王建輝《“海上絲綢之路”應稱為“瓷器之路”》,載《求索》,1984年第6期。
- [37] 曲鴻亮《論絲綢之路的雙向發展》,載聯合國教科文組織考察泉州三周年“海上絲綢之路與伊斯蘭文化”國際研討會論文集《海上絲綢之路研究》第一冊《海上絲綢之路與伊斯蘭文化》(福州:福建教育出版社,1997年),頁215。
- [38] 陳炎《東海絲綢之路和中外文化交流》,載《史學月刊》,1991年第1期。
- [39] 王元林《淺議地理環境對北方、南方陸上絲路及海上絲路的影響》,載《新疆大學學報》(哲學·人文社會科學版),2006年第6期。
- [40] 李成林《公元前後的中西古航綫試探》,載《學術月刊》,1980年第3期。

- [41] 曾昭璿、曾新、曾憲珊《論中國古代以廣州為起點的“海上絲綢之路”的發展》，載《歷史地理論叢》，2003年第2期。
- [43] 華德公《從史籍看東夷人最早利用蠶絲和馴養家蠶》，載《浙江絲綢工學院學報》，1993年第3期。
- [46] 朱亞非《山東早期的紡織業與北方海上絲綢之路》，載《管子學刊》，1993年第1期。
- [50] 《管子》（據1937年宋哲元影明萬曆間凌汝亨刻本，朱黑兩色套印本）（杭州：浙江人民出版社，1987年），頁19。

The History of the East China Sea Silk Road

Li Chuanjiang

(Associate Professor of Lianyungang Teachers College and
Researcher of Yangzhou University, Postdoctoral Research
Station of Chinese Language and Literature)

Abstract:

The inhabitants of China's eastern seaboard initiated maritime navigation very early, and to a certain extent opened up sea routes from the ports along the coast. While engaging in private trade along sea routes, they also brought about the formation of the Silk Road in the East China Sea. Accompanying the gradual rise of sericulture in the Shandong (traditionally called Qilu) region, the center of maritime silk exchange gradually shifted northward. The special location of Haizhou Bay and other natural harbors was an indispensable precondition to the flourishing of the Silk Road in the East China Sea.

Keywords: Silk Road of the East China Sea, non-governmental trade, Qilu sericulture, Haizhou Bay harbors