

北海文史

第十八辑

关于“海上丝绸之路”的思考

陈家义

中国“海上丝绸之路”（简称“海丝路”）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？还是泉州？笔者认为，中国“海丝路”始发地点争论不休，史学界各抒己见，但始发朝代比较一致公认始发于汉朝，而汉朝已经是两千年前的年代。两千年前的事，虽然有考古史料供参考，但要说得十分准确、清楚也很困难。

一、关于“海丝路”的始发朝代和概念被认识

探讨问题，最重要的大前提是概念一致，才有共同的语言。研究问题，有意见分歧，这是正常的，但从形式逻辑的思维形式上说，只有共同的概念，才有可能判断、推理出共同的结论。关于“海丝路”的始发港问题，也只有确定讲的是哪个朝代的始发港，才会有共同的认识。

（一）丝绸之路与“海丝路”的始发朝代

据我国辞书注释：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。这条交通大道，历史上被称为“丝绸之路”。我国大型权威辞书《辞海》（1980年版）写到，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。”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》所载的西汉海上交通线，实为早期的‘海上丝绸之路’，当时海船载运的‘杂缯’，即各种丝绸。”可见海陆两

道丝绸之路，都是始发于汉代。

(二)“海丝路”的概念被共识较迟

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。它包括陆地丝绸之路和海上丝绸之路。不过，“海上丝绸之路”的概念是近年才在中国兴起的。据1996年3月，北京大学出版社出版陈炎教授著的《海上丝绸之路与中外文化交流》（以下简称《交流》）一书，是作为陈炎教授80寿辰的贺礼而由新加坡南洋学会和泰国研究会的两个学会联合资助出版的。陈教授在《交流》自序中写道：“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、日本学者较早对中国“海上丝绸之路”已有研究，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的较早研究，当推陈炎教授，他对“海丝路”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的路线。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”才被大多数学者共识。此后，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，就在广东省海康市雷州城举行了“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”。论文汇编《南海“海上丝绸之路始发港雷州城”》一书的“后记”，编者写道：“历史时期，雷州地区在我国古代南海‘海上丝绸之路’上的地位和作用，论文的作者在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（今广西合浦）在古代南海‘海上丝绸之路’上的地位和作用。”这一阐述是旨在弥合“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《关于我国古代海上丝绸之路最早始发

港讨论研究综述》所反映的是 2001 年广东省政府参事室、文史馆等单位联合举办的“海上丝绸之路与中国南方港学术研讨会”的综述，反映了在“海丝路”的始发港问题上认识分歧还是很大的。看来要取得认识上的统一是不可能的事。只能是公说公有理，婆说婆有理。其实也不必统一认识，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”的认识也是一个目的。

（一）对“海丝路”始发港意见分歧的看法

“海丝路”的始发港，由于各人的立场、观点、方法的差异得出不同的结论是很自然的。但大家的看法，始发港的地点都集中在广东的番禺(广州)、雷州(徐闻)、广西的合浦(北海)、福建的泉州等地，由于历史、地理的变迁，政治、经济发展的历史阶段性、时代性的变更，要证明哪个“第一”，许多时候是难以避免争论的。但并不是说这就不必讨论(研究)，而是要多讨论(多研究)，现在讨论的人不是太多，而是太少了。要多说、多做，才能发扬“海丝路”精神，弘扬中华民族精神。

（二）关于“海丝路”形成的时间

“丝路”，开辟于汉武帝派遣张骞出使西域而著称。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(公元前 126 年)返回汉朝。出国时百余人，回来只剩两人。元狩四年(公元前 119 年)，张骞又带随员 300 余人第二次出发西域。元鼎二年(公元前 115 年)，张骞回国，次年(公元前 114 年)，张骞病逝。此后，汉武帝还连年派遣使官到安息(波斯)、身毒(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“丝路”大致相同。在上面引述《辞海》对“丝路的解释，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“丝路”差不多同时形成。这就不必再赘述了。

（三）关于“海丝路”的始发地点

陈炎教授在《交流》一书中，关于“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(公元前 140 年至公元前 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入到今日的越南、泰国、马来西亚、缅甸、印度和斯里兰卡(见《交流》第30页)。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、北海与越南是隔海相望，一衣带水的毗邻，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”。历史上，合浦历来属“南粤”，所以，合浦港是西汉“海丝路”始发港之一的可信度相当大。

还要多说一点的是，2003年3月《北海日报》连载了刘明贤先生的题为《“古代海上丝绸之路”的探索开通和发展》文章。该文结论是：“古代海上丝绸之路”应是探索始于西周，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。这个阐述涉及面甚广，尚待史学家的翔实论证。本文不必再议。

(原载《北海日报》2004年2月20日，作者系广东省社科大学教授)