

前言

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。其始于公元前2世纪的西汉时期，兴于8世纪的唐代中叶，盛于10~14世纪的宋元时期，逐渐衰落于17世纪的明代后期，直至清道光二十年（1840年）鸦片战争爆发时结束。在长达2000年的历史中，海上丝绸之路作为一条东西方不同文明板块之间经济、文化、科技传输的纽带，对世界文明发展进程产生了巨大的影响。

最早开通的海上丝绸之路，是从北部湾地区出发的。北部湾地区处于低纬度的信风带，拥有绵长的海岸线和常年不冻的良港，还有内河连接海洋、辐射内陆，为沟通中原和出海航行提供了极大的便利。汉武帝在平定岭南、设置郡县后，即遣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。《汉书·地理志》记载的这一远洋贸易航线，标志着海上丝绸之路的正式开通，合浦、徐闻也因此成为最早的始发港，从目前两地出土文物来看，又以合浦最为繁荣。之后的历朝历代，北部湾地区作为国际性的水陆交通要冲及中国联系外部世界的通道和纽带，均发挥了不可替代的作用，不但作为开放前沿输出汉文化，促进沿线地区社会经济的发展，而且不断地接受域外文化，向中国内陆及东南沿海传播，从而推动整个文化发展的进程。

先秦时期，岭南地区处于“越有百种”“各有种姓”的状态。秦始皇平定岭南后，岭南地区归属中央政权，正式纳入中国版图。秦朝统一岭南后，推行郡县制，置桂林、南海、象三郡，并加强了岭南与岭北的联系；南越国时期，北部湾地区属其势力范围，南越国承袭和仿照秦汉制度的一系列统治政策，加快了该地区的民族融合与社会发展。当地越人不断探索海洋，积累了丰富的海上交通经验，而且在对外的海路贸易中，与域外民族不断接触，对双方的物产和文化有了一定的了解。秦朝的统一及南越国的海洋探索，为汉王朝正式开通海上丝绸之路奠定了基础。

元鼎六年（公元前111年），汉武帝平定此前割据岭南的南越国。在秦朝三郡的基础上，分置为九郡，合浦和海南岛的珠崖、儋耳，以及位于现越南中北部的交趾、九真、日南，均在北部湾沿岸。国家的统一，使基于官方保障的海上丝绸之路得以开辟。海上丝绸之路沿线留下的丰富遗存，以合浦最为瞩目。合浦汉墓出土大量与海上丝绸之路有关的珍贵文物，除带去域外作为大额交易货币的金饼外，主要是作为奢侈品输入的香料、玻璃器皿和各类珠饰。这些器物来自汉王朝与东南亚、南亚地区的贸易或与中亚、西亚和地中海地区的间接贸易。一些非贸易品，如国内首次发现的汉代波斯陶壶、铜钹等，也随之传入合浦。随着贸易而开展的文化交流，从西汉晚期起的合浦

汉墓及其出土器物中也有诸多体现，一些器物植入了外来因素，如勾画外来人种的胡人俑、与西方有翼神兽关系密切的羽人铜座灯和反映佛教海路南传的钵生莲花器、摩羯佩、三宝佩等。常见于岭南东汉中晚期砖室墓中的叠涩穹窿顶，其造型和构筑技术，或也受到了中亚帕提亚-巴克特里亚系统的影响。通过对合浦汉墓及其出土相关文物的研究，使得当时海路贸易和文化交流的轮廓渐现，从而印证了史籍中关于汉代海上丝绸之路的记载。

汉代海上丝绸之路不但在历史上发挥了巨大的作用，而且影响深远，泽及后世。北部湾地区作为汉王朝对外开放的市舶要冲，是当时中国大西南的重要出海通道。海上丝绸之路还与从长安、洛阳出发的陆上丝绸之路共同构筑成汉王朝一北一南的对外交往格局。通过海上传播进入的玻璃制造技术、冶铁技术和佛教等，形成了有别于中原的岭南区域文化体系。东吴以后，广州成为“海上诸番”交通的主港。宋末至元代，泉州又超越广州，成为与埃及亚历山大港齐名的“东方第一大港”。航线不断往东延伸和发展，华南和东南沿海对外贸易港口的不断涌现，其兴盛繁荣的历史基础，正是从北部湾地区出发的汉代海上丝绸之路。

唐宋时期是海上丝绸之路发展的高峰时期。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，在广州设立了市舶使。宋代航海技术发展，远航能力逐步加强，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。随着东洋航路、南洋航路的开辟和拓展，西太平洋与印度洋之间的远洋贸易空前繁荣，“外国之货日至，珠香、象犀、玳瑁、奇物溢于中国，不可胜用”（韩愈《送郑尚书序》）。除传统的丝绸和黄金外，瓷器的输出和贸易逐渐占据了主导地位，成为畅销海外的重要产品，以至日本学者三上次男将我国瓷器在东西方世界的行销路线形象地称为“陶瓷之路”。

北部湾地区沿岸的陆上交通枢纽、运河码头、陶瓷生产作坊、管理机构、商贸集散地等重要遗存，是海上贸易背景下文明交流与交融的特殊产物。其中，位于江山半岛、沟通防城港蓬莱湾和珍珠港万松湾的潭蓬运河，开凿于唐咸通九年（868年），是中国古代仅有的一条海上运河，也是世界上最早的海上运河。潭蓬运河的开通，使合浦经钦州湾通向越南的航运更加安全便捷，保障了海上丝绸之路北部湾航段的安全通畅，促进了北部湾地区的对外贸易发展。这样宏伟而艰巨的工程，在很大程度上是我国早期开拓南部边疆的象征，其伟大意义不言而喻。宋代在钦州地区设置了钦州博易场，由政府主导，与周边少数民族及小国互市贸易，使北部湾成为当时对外交往的门

户，并辐射整个西南地区。至南宋时期，钦州更成为我国西南地区最大的香料集散地。

元明清时期是海上丝绸之路空前发展直至鼎盛，而后渐趋衰落的时期。元朝在宋朝的基础上，制定了完整、系统的海路贸易管理条例，制度更趋严密和完善，将海路贸易管理水平推向新的高度。海路贸易在社会经济发展和开放政策的推动下，其涉及地域之广，贸易商品之多，均为空前。与元朝贸易的国家和地区数量大增，除亚洲和非洲国家外，还涌入了一些欧洲国家。随着海路贸易的发展，以及在更加广阔的范围内进行的中外经济文化交流，在一定程度上促进了相关国家的社会经济发展和文明进步。明朝对外奉行睦邻友好，同时又实行海禁政策，禁止民间赴海贸易。海路贸易主要为具有政治交换色彩的朝贡贸易，需持有官方特许的“勘合符”方可进行。明永乐至宣德年间，朝廷主持了世界航海史上著名的“郑和下西洋”，由郑和组织船队七次远航至东南亚、南亚、西亚、东非等地区进行外交贸易，将以朝贡为特征的海外贸易推向顶峰。此后，中国持续实行闭关锁国的海禁政策，海路贸易逐渐衰落，直至近代西方殖民者到来，古典时代的风帆贸易悄然终结。这一时期北部湾地区的海路贸易，受航海技术发展和国家海路贸易政策的影响，以邻国安南（今越南）为主要对象，进行小规模的贸易往来，在中越两国经济、文化交流中发挥了重要作用。

以史为鉴，方知兴替。海上丝绸之路自兴起、发展、鼎盛至衰落，延绵达2000年。其间，海上丝绸之路因具有接近商品产地、运输安全便捷等优势，加之陆上丝绸之路受阻等原因，唐代晚期起海上丝绸之路便逐渐取代陆上丝绸之路，成为海外贸易的主要途径。历朝历代经营海路政策的变化，以港口为枢纽的交通网络和产业腹地的变迁，直接影响沿海港口的兴衰。北部湾地区作为汉代海上丝绸之路的桥头堡，自汉代以后地位逐渐下滑，至元明清时期多局限于与安南的区域贸易，其兴衰的历史轨迹，是写好新世纪海上丝绸之路新篇章的重要镜鉴。

具体到广西，中央赋予广西构建面向东盟的国际大通道、打造西南中南地区开放发展新的战略支点、形成21世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户的“三大定位”，无疑是广西北部湾地区在古代海上丝绸之路地位上的传承和提升。对于身处这一伟大时代的“一带一路”建设者而言，回望历史，秉承从古到今以和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢为核心的“丝路精神”，鉴往知来，必将为北部湾地区的发展迎来新的更大的机遇。

科学认知古海上丝绸之路深厚的文化底蕴，建设“一带一路”的话语体系，为申报世界文化遗产提供技术支撑，是学界亟须深入的工作。藉广西壮族自治区成立60周年之际，广西壮族自治区党委宣传部部署、广西出版传媒集团策划并组织下辖六家出版社实施的大型复合出版工程“我们的广西”，把《海上丝绸之路》一书列入并出版，可谓是顺应时代大局之举。

在吸收前人研究成果的基础上，我们撰写了这本《海上丝绸之路》。本书从考古实物出发，结合文献，在把握线性文化遗产特征的前提下，置海上丝绸之路于全球的视野内，对我国的海路贸易和交流作整体阐述，重点探讨广西北部湾地区在各个历史时期扮演的角色及发挥的显著作用。全书共分九章，第一章主要是海上丝绸之路的概念及研究简况，第二章介绍与海上丝绸之路关系密切的北部湾地区自然环境与历史沿革，第三章讨论海上丝绸之路正式开通之前秦和南越国时期岭南地区的内外交流，第四章、第五章主要介绍合浦港考古发现以及汉代海上丝绸之路发挥的重要历史作用，第六章、第七章分别介绍唐宋时期和元明清时期广西的海路贸易与文化交流，第八章探讨广西古代海上丝绸之路兴衰的历史镜鉴，第九章是“海上丝绸之路·北海史迹”申报世界文化遗产的背景及进展情况。其中，熊昭明负责前言及第一章、第三章、第四章、第五章、第八章、第九章的撰写，韦莉果负责第二章、第六章、第七章的撰写，最后由熊昭明统稿。

在本书即将付梓之际，首先要特别感谢合浦县申报海上丝绸之路世界文化遗产中心立项资助的“合浦汉墓综合研究”“合浦汉墓群与汉代城址的时空关系研究”两项课题，其结项成果为本书重点关注的汉代合浦港研究提供了支持。其次要感谢广西古代海上丝绸之路研究中心的沈婧、李世佳、严焕香，合浦县申报海上丝绸之路世界文化遗产中心的叶吉旺，以及广西民族大学的富霞等的大力协助。再次要感谢广西文物保护与考古研究所、广西文物信息中心、钦州市博物馆、防城港市博物馆、北流市博物馆、藤县博物馆等单位 and 党春宁、张磊为本书提供文物照片。最后要感谢广西出版传媒集团、广西科学技术出版社的领导对本书出版给予的大力支持，以及广西科学技术出版社的编辑为本书出版所做的辛勤工作。

囿于时间和作者水平，本书错漏在所难免，我们殷切冀望在出版后，能得到来自各方读者的批评和指正。