

“絲綢之路”考釋

黃啟臣*

本文對陸上和海上絲綢之路的命題和研究的來龍去脈進行詳細考究和解析。指出“絲綢之路”命名在中國古代典籍未見記錄。而作為學術命名則是始於普魯士（德國）地理學家李希霍芬（Ferdinand Von Richthofen）於1867年提出的，以後不少學者進行研究，得到共識並有所發展，認為“絲綢之路”，其含義實際上是二千多年來中國到印度以至西方國家的一片交通運輸路線的網絡系統，而往來這片路線網絡的不僅是商人，而且有使者、海員、僧侶、學者、藝術家、遊客以至奴婢等。所以，“絲綢之路”實際上是古代東方和西方國家之間的經濟文化交流道路的一個代名詞。

“絲綢之路”一名，在中國古代典籍未見記錄。但在《辭海》、《中國大百科全書》有“絲綢之路”條目。《辭海》解釋說：

古代橫貫亞洲的交通道路。亦稱絲路。其主要路線：東端起自渭水流域，向西通過河西走廊……等地以抵達地中海東岸，轉達羅馬各地。約自公元前第二世紀以後千餘年間，大量的中國絲和絲織品皆經此路西運，故稱絲綢之路。其他的商品以及東西方各種經濟和文化的交流，在整個古代和中世紀時亦多通過此路。絲綢之路……亦有取道海上者，或自中國南部直接西航，或經由滇、緬通道再自今緬甸南部利用海道西運，或經由中亞轉達印度半島各港再由海道西運。絲綢之路在歷史上促進了歐亞非各國和中國的友好往來。

《中國大百科全書》的解釋是：

中國古代經中亞通往南亞、西亞以及歐洲、北非的陸上貿易通道。因大量中國絲和絲織品多經此路西運，故稱絲綢之路，簡稱絲路。

郭沫若主編的《中國史稿》的界定也是這個意思，但更加詳盡，云：

出（甘肅）玉門關往西的商路有兩條：一條是從鄯善旁南山（昆侖山）北麓至沙東，西逾蔥嶺到大月氏、安息諸國，稱為南道，再往西行可以到大秦（指羅馬帝國）。漢的大批貨物主要就是由這條道路運往西方的。另一條是沿北山（天山）南麓西行，越蔥嶺的北部西向，可以到達大宛、康居、奄蔡諸國，稱為北道，再往西也可以到大秦……這南北兩條商路，是當時中國和中亞、西亞經濟交流的大動脈。因為運往西方的貨物主要是絲和絲織品，所以後來把這條路稱之為“絲綢之路”。^{（1）}

白壽彝主編的《中國通史》，在〈“絲綢之路”的開闢〉一目中，界定大意也是如此，云：

漢為了發展同中亞、西亞、南亞各國的交往，修築了令居（今甘肅永登）以西的道路，設置亭驛，便利商旅。根據文獻記載，當時通西域

* 黃啟臣，廣州中山大學歷史系教授。

的道路大致為通過河西四郡，出玉門關或陽關，穿過白龍堆，到樓蘭（即鄯善），自此分南、北兩道。北道自此向西，沿孔雀河至渠犂（今新疆庫爾勒）、烏壘、輪臺，再西經龜茲（今新疆庫車）、姑墨（今新疆阿克蘇）至疏勒（今新疆喀什）。南道自鄯善的扞泥城，西南沿今車爾臣河，經且末、扞捍彌、于闐（今新疆和田）、皮山、莎車至疏勒。自疏勒往西，越蔥嶺，向西南，到大月氏（主要地區在今阿富汗境），再往西到達安息（即今伊朗），更西到達條支（今伊拉克一帶），最後可直達大秦（羅馬帝國東部）。自疏勒越蔥嶺往北，可到大宛（前蘇聯費爾干勒）、康居（前蘇聯撒馬爾罕）。東漢時，與北匈奴多次交戰，迫使北匈奴西遷，漢遂開闢了新北道。這條通道的路線是：由敦煌向北到伊吾，然後西經柳中、高昌壁、車師前部交河城（今新疆吐魯番），經焉耆，越天山至龜茲。再循原北道西行抵疏勒。這些溝通中西交通的要道就是著稱於後世的“絲綢之路”。

“絲綢之路”從西漢一直到以後的唐代一千多年中，始終是中西交通的要道，成為我國與中亞、西亞、南亞以及歐洲國家和人民加強聯繫，進行經濟、文化交流的重要通道。⁽²⁾

“絲綢之路”，有的研究者稱為“皮貨之路”、“瓷器之路”、“茶葉之路”、“絲香之路”；也有的研究者以運輸工具或所經過的地域而名之曰“駱駝之路”、“沙漠之路”、“草原之路”，諸如此類。實際上，“絲綢之路”，就是古代東方和西方國家之間經濟、文化交流道路的一個代名詞。

最早提出“絲綢之路”名稱者並非是中國學者。根據公元前4世紀印度孔雀王朝月護大王（Candragupta）的侍臣僑毘釐耶（Kautiliya）著《治國安邦術》（Arthashastra）所記“僑奢耶和產生在脂那的成捆的絲”（Kauséyam Cinapatt'sca Cinabhumijāh），說明至遲公元前4世紀中國絲可能已輸入印度了。而最早記錄中國“絲路”者是公元前4世紀的希臘作家克泰夏（Ctesias）。⁽³⁾但正式提出

“絲綢之路”（Silk Road）的學術名稱者，則是普魯士（德國）的自然地理學、地質學家李希霍芬（Ferdinand Von Richthofen, 1833-1925）。他於1860年曾隨同德國經濟代表團訪問、考察包括中國在內的遠東地區，後於1887-1912年期間，陸續出版其五卷本著作《中國親程旅行記》書中，於1887年出版的第一卷談到中國經西域到希臘、羅馬的陸上交通路線時，第一次使用了“絲綢之路”（die Seidentrasse）的名稱，並加詳細的論述；又在一張地圖上提到了“海上絲綢之路”的概念，但未作闡釋。之後，法國著名漢學家沙畹（Edouard Chavannes, 1865-1918）於1904年受法國遠東學院派遣，率考察團到中國考察，後在其著的《西突厥史料》（Documents Chinois sur Les Turcs Occidentaux）一書中提出“絲綢之路”有陸、海兩條，云：

絲路有陸、海二道，北道出康居，南道為通印度諸港之海道，以婆盧羯訖（Broach）為要港。又稱羅馬 Justin II 謀與印度諸港通市，而不經由波斯，曾於531年遣使至阿剌伯西南 yémen 與 Himyarites 人約，命其往印度購絲，而轉售之於羅馬人，緣其地常有舟航至印度。⁽⁴⁾

1910年，阿爾伯特·赫爾曼率先接受“絲綢之路”的命題，並把自己的一部專著定名為“中國和敘利亞間的古代絲路”。但至此時，“絲綢之路”一名仍未為人們所公認和普遍接受。

到了1933年10月21日，以當時的南京政府鐵道部顧問、“鐵道部西北公路查勘隊”隊長、瑞典人斯文·赫定（F. H. Lion）率領的考察隊從北京出發，到西安，經河西走廊，然後沿着羅布泊北岸和孔雀河直至庫爾勒，最後北上烏魯木齊回北京，對“絲綢之路”進行了歷時三年（1933-1935）的考察，最後編著了三本探險著作：《大馬的逃亡》、《絲綢之路》和《遊移的湖》，稱為有關“戰爭”、“道路”和“湖泊”三部曲，共七十多萬字。其中《絲綢之路》一書於1936年在斯德哥爾摩出版瑞典文版，在德國萊比錫出版德文版；1938年

在紐約出版英文版；1939年在日本出版日文版，向全球介紹了“絲綢之路”，云：

“絲綢之路”全程，從西安經安西、喀什噶爾、撒馬爾罕和塞流西亞，直至推羅，直線距離4,200英里，如果加上沿途繞彎的地方，總共約有6,000英里，相當於赤道的四分之一。⁽⁵⁾

他還肯定地介紹一條從海上運輸中國絲綢到地中海國家的“海上絲綢之路”：

在樓蘭被廢棄之前，大部分絲綢貿易已開始從海路運往印度、阿拉伯、埃及和地中海沿岸城鎮。⁽⁶⁾

至上世紀40年代，研究“絲綢之路”的學者不斷增多。1942年，法國著名漢學家格魯塞（René Grousset, 1885-1952）出版他的專著《中國史》一書，其中有十四章篇幅介紹和論述“絲綢之路”。1945年之後，法國當代最大的印度學和梵文學家讓·菲利奧札（Jean Filliozat, 1906-1982）開始致力於“海上絲綢之路”的研究，並於1956年出版《印度的對外關係》和1986年出版了輯錄的《從羅馬看印度，有關印度的古代拉丁文文獻》（*L'Inde vue de Rome, Textes latins de l'Antiquité relatifs à l'Inde*）兩本著作，把自己研究陸上和海上絲綢之路的見解和文獻介紹和闡述出來。

1955年，中國文化大師、北京大學季羨林教授發表了題為“中國蠶絲輸入印度問題的初步研究”的五萬字長篇論文，提出“中國蠶絲的向外傳播可能在公元前三四百年以前已開始了”，並提出“橫互歐亞的‘絲路’”命題。文章除了簡述中國蠶絲向西域、波斯和西南的傳播外，重點論述中國蠶絲輸入印度的過程和道路，認為中國蠶絲輸入印度“有五條道路：南海道、西域道、西藏道、緬甸道、安南道”。在論述“南海道”一節，就是引用了《漢書》卷二八下《地理志》的“自日南障塞徐聞、合浦船行可五月，有都元國……”這條最早的

和非常重要的史料為依據，論證中國蠶絲從南海道的“雷州半島發船”輸入印度伊始，以後經魏晉南北朝、隋、唐、宋、元、明等朝代，“中國絲從這重要道路運至印度”，云：

綜觀自漢武帝以來中印海上絲織品貿易的情況，我們可以看到，在漢代運去的是“雜繒”，……到了宋代元代，中國海上貿易空前發展，於是“絲帛”、“纈絹”、“五色絹”、“青緞”、“五色段”，甚至“蘇杭色緞”就大量運至印度。金烏古孫仲端《北使記》裡記載，“〔印都回紇〕金、銀、珠、玉、布、帛、絲帛極廣”，可見數量之多了。到了明初可以說是達到中印海上貿易的最高潮，中國的“紡絲”、“色絹”、“色段”、“白絲”源源運至印度。⁽⁷⁾

到了上世紀60年代，法國著名學者布爾努瓦夫人（Luce Boulnois, 1931-），也努力研究“絲綢之路”，並於1963年出版了一本具有嚴格限定意義的科學專著《絲綢之路》（*La Route de la Soie*），該書法文版在巴黎重版三次，並被譯成德文、英文、西班牙文、法蘭文、匈牙利文、日本文、中國文出版發行。全書分十九章加以闡述，其中第一章開章明義標名為“絲綢之路”，第四章是“海路的開通”，第十九章是“新絲綢之路的真貌”。本書將“絲綢之路”的時、空擴展了，從古代寫到現代，從中國寫到全世界。她寫道：

研究絲路史，幾乎可以說是研究整部世界史，即涉及到歐洲大陸，也涉及到北非和東非。如果再考慮到中國瓷器和茶葉的外銷以及鷹洋（墨西哥銀元）流入中國，那麼它還可以包括美洲大陸。它在時間上已持續了近二十五個世紀，幾乎覆蓋了世界五大洲。⁽⁸⁾

她特別肯定公元一世紀中國絲綢運入印度至羅馬有三條道路：第一條途徑中亞，即通過大夏國的道路，“這條道路要翻越喜馬拉雅山山脈”；第二條

是“緬甸之路”；第三條是海路：

它從中國廣州灣（湛江市）的南海岸出發，繞過印度支那半島，穿過馬六甲海峽，再逆流而上，直至恆河河口，這條路似乎僅僅由印度商船通行。商人們再從孟加拉灣海岸出發，沿恆河頂風破浪，一直到達“恆河大門”，然後停止了海航，商品經陸路一直運輸到西海岸的海港、波斯和阿拉伯地區，後來也運銷於歐洲。……在1世紀末以前，地中海地區所進口的大部分絲綢似乎都是通過海路而運輸的，並不經由穿過波斯的陸路。（8）

1994年，布爾努瓦夫人又在《第歐根尼》雜誌發表長篇論文〈天馬與龍誕：12世紀之前絲綢之路上的物質文化傳播〉。從她的著作看，可知“絲綢之路”，實際上就是兩年來中國到印度以至西方國家的一片交通運輸路線的網絡。從陸路到海路，從戈壁灘到綠洲，途經無數國家的城市和商品集散地。而往來於這片路線網絡的不僅有商人，而且有使者、海員、僧侶、學者、藝術家、遊客以至奴婢，等等。

1967年，日本學者三杉隆敏出版其著作《探索海上的絲綢之路》，成為此前專論“海上絲綢之路”的專著。1974年，法國遠東學院成員、香港學者饒宗頤教授發表了〈蜀與 Cinapatta ——論早期中、印、緬之交通〉長篇論文⁽¹⁰⁾，除了論述蜀布從陸路輸入印度、緬甸外，並在最後以“附論：海道之絲路與崑崙舶”一節，專論“海道作為絲路運輸的航線”，云：

海道的絲路是以廣州為轉口中心。近可至交州，遠則及印度。南路的合浦，亦是一重要據點，近年合浦發掘西漢墓，遺物有人形足的銅盤。而陶器提筩，其上竟有朱書寫着“九真府”的字樣，九真為漢武時置的九真郡。……這個陶筩必是九真郡所製的，而在合浦出土，可見交、廣二地往來的密切。……合浦當然是必經之地。

而廣州自來為眾舶所湊，至德宗貞元間，海舶珍異，始多就安南市易。⁽¹¹⁾

從此之後，世界各國學者研究“絲綢之路”熱潮隨即興起。其時，正當我國“文化大革命”動亂時期，中國學者無人對此問津。

1978年，中共十一屆三中全會迎來科學的春天，在思想解放運動的洪流中，國內學者加強了對陸、海絲綢之路的研究工作。1981年7月15日，北京大學等十六所高等院校和科研單位組成了以寧可教授為隊長、胡守為教授為副隊長，宿白、王永興教授為顧問的二十四人的“絲綢之路考察隊”，對陸上“絲綢之路”進行科學的實地考察，歷經陝西、甘肅、內蒙古、青海、新疆等五個省區，行程8,000公里，歷時55天。最後由各專家撰寫論文，彙編成《絲路訪古》一書由甘肅人民出版社出版。這可以說是我國著名學者研究“絲綢之路”的良好開端，對於進一步開展“絲綢之路”的研究起了很好的領頭作用，預示着“絲綢這路”研究熱潮將會到來。此正如在該論文集的代序中所說：

……深信，一個研究絲綢之路的熱潮定會很快到來，豐碩的成果也將收計程功，絲綢之路上的文化寶珠將像繁星一樣閃現於世。

確實如此。上世紀80年代以後，國內外研究絲路熱潮興起來了。1981年，法國學者雅克·布羅斯（Jacques Brosse）在巴黎出版了其著作《發現中國》（*La découverte de la Chine*），在第一章第一節“絲綢之路”中，介紹了陸、海“絲綢之路”，云：

1世紀時，中國的絲綢傳到了羅馬，在貴婦人中風靡一時，……當時存在着兩條通商大道。其一為陸路，由駱駝跋涉。這就是絲綢之路。它從安都（Antioche）起，穿過了整個安息帝國（L'Empire Parthe），然後在到達中國之前要越過帕米爾和塔里木盆地的綠洲，最後到達了可能

為長安城的首都塞拉（Sera Métropolis，絲都）。

另一條路就是海路，它就是未來的“香料之路”，經江海和印度洋而抵達馬拉巴爾的印度海岸之謬濟里斯（Muziris），或者是科洛曼德爾（Coromandel）河岸的本地治里（Pondichéry, Pondonké），然後再經馬六甲海峽和印度支那而沿中國海北上，一直到達《厄里特利亞海航行記》（*Périple de la mer Erythrée*）中所說的“特大城”秦那（Thina）。^{〔12〕}

1984年，資深學者吳豐培先生組織學者將自西漢至明代有關絲綢之路的資料搜集並編纂成《絲綢之路資料匯編》大型資料書共28種，由全國圖書館文獻縮微複製中心影印出版；1986年他又編纂了《絲綢之路資料匯鈔（清代部分）》影印出版，為世界學者研究“絲綢之路”創造了良好的條件。

1982年，北京大學陳炎教授在季羨林教授的鼓勵和支持下，努力研究“絲綢之路”，並把陸、海“絲綢之路”結合起來進行研究，撰寫數十篇論文，並於1989年和1996年出版了《陸上和海上絲綢之路》、《海上絲綢之路與中外文化交流》兩本專著。

1987年，聯合國科教文組織決定對“絲綢之路”進行國際性的全面研究，並實施1987-1997年“‘絲綢之路’：對話之路綜合考察（*Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue*）”十年規劃大型專案。在制訂這項研究考察規劃的時候，對以“絲綢之路”命名曾進行過討論和爭論，有些國家的學者提出，“絲綢之路”貿易的商品不僅有絲綢，而且有大量的香料和瓷器等貨物，因此這條東西方國家之間的商路應稱為“瓷器之路”或“香料之路”。但更多國家的學者認為，古代東西方國家之間經此路往來者不僅僅是商品貿易，而且有廣泛的文化交流：如佛教、基督教、伊斯蘭教、聶思脫里教的東傳；中國印刷術、指南針、造紙術、火藥等的西傳，就是中西文化交流的體現。假若將十年規劃定為“瓷器之路”或“香料之路”，則限制了項目的含義。經過討論和爭論，最後一致認為，

“絲綢之路”是以中國絲綢貿易為開始的，影響頗大，而且能夠涵蓋東西方國家之間的物質的、文化的交流的豐富內容，且為各國學者所接受，於是聯合國科教文組織採用了“絲綢之路”的名稱。聯合國科教文組織的十年研究規劃得到世界許多國家政府和民間組織以及廣大研究學者的積極回應和參與。1990年10月23日，聯合國科教文組織發起“海上絲綢之路”綜合考察，任命法國吉美博物館長、漢學家葉利世夫（Vadim Elisseeff）為絲綢綜合研究國際委員會主席，由三十多個國家的五十多位科學家和新聞記者組織而成的海上遠征隊，在“於此時和此地，在人類思想中築起和平的保障”口號感召下，乘坐由阿曼蘇丹提供的“和平方舟”（*Ship of Peace*）號考察船，從意大利的威尼斯港起航出發，先後經過亞德里亞海、愛琴海、地中海、蘇伊士運河、紅海、阿拉伯海、印度洋、馬六甲海峽、爪哇海、泰國灣、中國南海、東海和朝鮮海峽，途經意大利、希臘、土耳其、埃及、阿曼、巴基斯坦、印度、斯里蘭卡、馬來西亞、泰國、文萊、菲律賓、印尼、中國、韓國和日本等十六個國家的威尼斯（Venice）、雅典（Athens）、庫薩達吉（Kusadas）、亞歷山大（Alexandria）、塞拉萊（Salalah）、馬斯喀特（Muscat）、卡拉奇（Karachi）、果阿（Goa）、科倫坡（Colombo）、馬德拉斯（Madras）、普吉（Phuket）、馬六甲（Malacca）、蘇臘巴亞（Surabaya）、曼谷（Bangkok）、文萊（Brunei）、馬尼拉（Manila）、廣州（Guangzhou）、泉州（Quanzhou）、釜山（Pusan）、博多（Kyongin）、岡山（Hakaka）、大阪（Osaka）等二十二個港口城市進行考察，歷時近四個月，行程21,000多公里。

遠征隊在威尼斯考察時，在一座古廟裡發現一批製作精湛的明嘉靖至清康熙年間（16-18世紀）的中國絲綢；在土耳其、埃及、阿曼、巴基斯坦、印度、斯里蘭卡、泰國、馬來西亞、印度尼西亞、文萊和菲律賓的五十多座博物館和考古遺址中，發現了數以萬計的中國瓷器和貨幣；在西奈半島上，發

現了3,000多塊宋代的瓷片。經鑒定，這些瓷片是14世紀通過海路運往埃及的。在阿曼南部的佐法爾地區，意大利學者發現了中國古書記載阿拉伯商人出海經商的著名港口和鄭和下西洋曾六次停泊的著名港口“勿拔鎮”，並有宋明時期的中國瓷片和銅錢。在巴基斯坦南部啊古港斑波爾、印度南端的馬納爾灣和馬拉巴爾海岸、斯里蘭卡北部的阿努拉達普拉地區，發現了唐宋以來廣東燒製的青花瓷器；在泰國灣，發現了沉沒於海底的八艘14-17世紀的中國商船，其中有一艘載運有唐、宋、元、明的中國瓷器、樂器、首飾、銅鎖和銅鏡等物品，充份說明“海上絲綢之路”與廣東省有着非常密切的關係。考察船於1991年2月9日到達廣州，停留三天，與廣東學者在東方賓館舉行了“廣州與海上絲綢之路”的學術座談會，出版了《廣州與海上絲綢之路》論文集和《南海絲綢之路文物圖集》。然後轉赴福建泉州，於2月17-20日舉行“中國與海上絲綢之路”學術討論會，並出版了《中國與海上絲綢之路》論文集。

1991年冬，福建省社會科學院成立了“中國與海上絲綢之路”研究中心，使福建省“海上絲綢之路”的研究進一步深入開展。同年，海洋出版社出版了陳高華、吳泰、郭松義研究員編寫的《海上絲綢之路》一書；1992年法國學者昂克蒂爾（Jacques Anquetil）出版了《絲綢之路》一書，全書十七章，從西漢的陸上絲綢之路寫至19世紀20年代的海上絲綢之路；1995年，他又出版了《絲綢之路資料集》。1992年，聯合國教科文組織法國委員和法國辛格-波利尼亞基金會在巴黎組織了一次“絲綢之路，科學和文化問題”學術討論會，會議論文集《絲綢之路，共同遺產和多種個性》於1994年出版。1995年，福建人民出版社出版了《中國與海上絲綢之路論文集》（上下卷）、《海上絲綢之路與福建》、《海上絲綢之路與伊斯蘭文化》等著作；1995年，新疆人民出版社出版了雪梨主編的《中國絲綢之路辭典》。1998年，浙江人民出版社出版了《絲路文化》陸上篇和海上篇，系統地闡述了陸上和海上“絲綢之路”的歷史；1998年，汕頭大學出版了《海上絲綢之路與潮汕文化》；1999年，福建

人民出版社又出版了《海上絲綢之路研究》；2002年，中國社會科學出版社出版了陳良偉的《絲綢之路河南道》一書，等等。這就說明了“絲綢之路”的研究已得到廣泛和深入開展。

值得我們特別注意的是，從1991年至2001年，江澤民主席非常重視“絲綢之路”歷史文化遺產，曾把鄭和下西洋與“海上絲綢之路”聯繫起來，作過多次的論述，充份肯定“絲綢之路”和鄭和下西洋是中國歷史上的重大事件。

1991年5月12日，在訪問前蘇聯前夕，江澤民接受前蘇聯記者採訪時，回答記者說：

中華民族有着悠久的歷史和燦爛的文明，幾千年的歷史中有許多重大事件。……就古代而言，中國對外交往可以追溯到公元前2世紀的“絲綢之路”和公元15世紀的鄭和七下西洋，這些都給我留下了深刻的印象。這說明，中華民族在歷史上就致力於同各國人民的友好往來，進行文化和經濟交流，共同創造美好的未來。……總而言之，古今中外有許多歷史人物，他們推動了社會的進步事業，我對他們都懷有敬仰的感情。（14）

1994年11月13日，江澤民在馬六甲與馬六甲州元首會晤時說：

早在明朝時候，中國偉大的航海家鄭和七下西洋，其中五次駐節馬六甲，與當地人民結下深厚友誼，構築了中國通向東南亞的海上“絲綢之路”，中馬之間的這種友好關係一直延續至今。（15）

1999年11月2日，江澤民在訪問沙特阿拉伯時，在對沙特社會各界知名人士的講演中說：

中國人民與阿拉伯人民長久以來相互學習，雙方的友好關係源遠流長。古老的“絲綢之路”作為友誼的紐帶把我們連結在一起。早在一千多年前，中國的商船就曾航抵吉達港，中國明朝的鄭和率領船隊七下西洋，沿途也訪問過吉達港，

還到了參加。……中華民族和阿拉伯民族都是古老的民族，都曾創造了自己的璀璨文明。⁽¹⁶⁾

2001年5月25日，江澤民在第三屆亞歐外長會議開幕式上致辭說：

古代的“絲綢之路”，曾經是亞歐文明交流的重要通道，為東西文明的交流發揮了獨特作用。⁽¹⁷⁾

以上所述一百多年來關於“絲綢之路”研究進程的事實，說明此是國內外專家借連接東西方陸上和海上交通道路的名義研究海上交通、經濟貿易、國家關係、政治、文化、歷史、地理、宗教、科學、技術、移民等學科的內涵極為廣泛和豐富的一門跨學科的綜合性研究，而且被絕大多數國家的學者所認同了。

“絲綢之路”的最初起點在中國，而“海上絲綢之路”的發祥地最早在廣東。科學地說，真正具有對外貿易涵義（即有進出口經營業務）的“海上絲綢之路”始於西漢。據《漢書·地理志》記載，約於元鼎七年至後元二年（公元前111-87）期間，漢武帝派遣屬於黃門（皇帝近侍）的譯長招聘“應募者”組成官方船隊，帶着“黃金雜繒（絲貨）”，從廣東的徐聞（今徐聞縣五里鄉的二橋村和仕尾村地一帶）、合浦三汊港（今廣西合浦縣乾江墟附近）和日南（時屬西漢，今越南中部平治天省北部橫山一帶）出海，沿着中南半島，到泰國、馬來西亞、緬甸，遠航到黃支國（今印度康契普拉姆），最後抵達己程不國（今斯里蘭卡）返航，全程約3,500-5,300海里。至西晉太康二年（281），大秦國使臣經廣東來貢，“眾寶既麗，火布尤奇”⁽¹⁸⁾，廣東的“海上絲綢之路”初步發展。到唐宋時期（618-1279），從廣州始航的“海上絲綢之路”，到達阿拉伯海、紅海的巴士拉港，途經三十多個國家和地區，全程長達8,750海里，是16世紀以前世界上最長的遠洋航線，使“海上絲綢之路”進入繁盛時期。

在這條航線的絲綢貿易除了官方經營外，民間貿易也蓬勃發展。到了明清時代，從廣州以及其它港口起航經果阿到里斯本長11,890海里和經澳門、馬尼拉到墨西哥以及澳大利亞的環球性的貿易，標誌着“海上絲綢之路”已發展到極盛階段。此時，絲綢貿易與各國的政治、外交、軍事、文化的交流交織一起，其規模之大、範圍之廣和影響之深均是空前的。

從廣東“海上絲綢之路”形成和發展的歷史軌跡，顯而易見，二千多年來，廣東一直是（元代除外）“海上絲綢之路”的始發地，而省會廣州一直是“海上絲綢之路”的第一大港和重要港口，歷久不衰。“這個現象，不僅在中國歷史上獨一無二，在世界歷史上也是非常罕見的。”⁽¹⁹⁾所以，從某種意義上來說，一部中國“海上絲綢之路”史，首先和主要是寫在廣東和廣州的歷史記錄上。

【註】

- (1) 郭沫若主編：《中國史稿》第2冊，頁390，人民出版社1979年版。
- (2) 白壽彝主編：《中國通史》第4卷，頁403-404，上海人民出版社1995年版。
- (3) 克尼德（Cnide）：《克泰夏有關有人居住地珍異物的記載》，Müller版本，巴黎1884年版。
- (4) 馮承鈞譯：《西突厥史料》頁167。
- (5)(6) 斯文·赫定著，江紅、李佩娟譯：《絲綢之路》，頁214、212，新疆人民出版社1996年版。
- (7) 季羨林：〈中國蠶絲輸入印度問題的初步研究〉，載《歷史研究》1955年第4期。
- (8)(9) 布林努瓦著、耿昇譯：《絲綢之路》，頁2、45，山東畫報出版社2001年版。
- (10) 按季羨林教授解釋 Cinapatta，是由Cina（支那）和 patta（帶）兩個字合成，意思是“中國的成捆的絲”。
- (11) 饒宗頤：《選堂集林·史林》上冊，頁390，香港中華書局1982年版。
- (12) 《絲路訪古》頁13，甘肅人民出版社1982年版。
- (13) 雅克·布羅斯著、耿昇譯：《發現中國》，頁3-5，山東畫報出版社2002年版。
- (14) 《人民日報》1991年5月13日第4版。
- (15) 《人民日報》1994年11月13日第6版。
- (16) 《人民日報》1999年11月3日第1版。
- (17) 《人民日報》2001年5月25日。
- (18) 殷巨：〈奇布賤及序〉，見《藝文類聚》卷85，〈布部〉。
- (19) 蔡鴻生主編：《廣州與海洋文明》頁1序文，中山大學出版社1997年版。