

DOI: 10.14015/j.cnki.1004-8049.2017.1.006

傅梦孜:“对古代丝绸之路源起、演变的再考察”,《太平洋学报》,2017年第1期,第59-74页。

FU Mengzi, “Revisiting Ancient Silk Roads: Origin and Evolution”, *Pacific Journal*, Vol.25, No.1, 2017, pp.59-74.

对古代丝绸之路源起、演变的再考察

傅梦孜^{1,2}

(1. 武汉大学, 湖北 武汉 430072; 2. 中国现代国际关系研究院, 北京 100081)

摘要: 古代丝绸之路时间跨度长, 涉及范围广, 影响巨大, 相关史料甚多。本文尝试以中国为主并以更广的视角对古代丝绸之路进行再考察, 廓清与丝绸之路有关的学术概念及陆上、海上丝绸之路的地理路径范围, 对古代丝绸之路路线进行补充研究, 并探讨古代海上丝绸之路的特殊性、陆海丝路之源起、演变, 以及在不同时期出现丝路时断时续或并存、交替的历史时空背景。

关键词: 丝绸; 丝绸之路; 西域; 陆海丝路; 断续原因

中图分类号: K207/K749

文献标识码: A

文章编号: 1004-8049(2017)01-0059-16

古代丝绸之路开启了中国与域外、甚至更广大地区的经济、文化交流序幕与进程, 丝绸之路的历史已有数千年, 对亚欧大陆各国人民交往影响十分深远。中国首先开创丝绸贸易, 有其深刻的历史渊源与背景。在习近平主席提出“一带一路”宏大倡议后, 对古代丝绸之路相关历史进行再考察, 有助于今天对“一带一路”问题学术研究的深入。

一、相关概念溯源

1.1 作为标志性交易媒介的丝绸

顾名思义, 丝绸之路与丝绸直接相关。在

人类发展的历史长河中, 丝绸作为一种纺织品, 这一产品符号对中国与域外、亚欧大陆各方开展经济、文化交流如此源远流长, 以至其他任何一种产品可能都难以与之类比。

在古代, 这种以桑蚕丝为主、也包括少量柞蚕丝和木薯蚕丝为主织造的纺织品发明、起源于中国。中国历史传说中, 被誉为中华民族之母的黄帝元妃嫫祖(公元前 2550 年)被视为“先蚕”, 即始蚕之神。《通鉴外纪》记载, “西陵氏之女嫫祖为帝元妃, 始教民育蚕, 治丝蚕以供衣服……后世祀为先蚕”。^① 丝绸之于中国, 远古时期即成为国家商品之骄傲。正可谓“在中华民族的历史长河中, 很早就闪耀出了丝绸的光

收稿日期: 2016-11-27; 修订日期: 2016-12-14。

作者简介: 傅梦孜(1963—), 男, 湖南岳阳人, 中国现代国际关系研究院副院长、研究员, 博士生导师; 武汉大学国家领土主权与海洋权益协同创新中心成员, 主要研究方向: 国际经济与政治、“一带一路”问题等。本文选题受到武汉大学前副校长、人文社科资深教授胡德坤先生的启迪, 在此谨致谢忱!

① 傅恒等监修:《历代通鉴辑览》(第一册), 台湾商务印书馆, 1968年版, 第7页。

芒”。有学者称,“丝绸比中国四大发明要古老得多,而它对人类的贡献又绝不逊色于四大发明”。^①在有文字记录之前,考古出土的文物资料成为“说明蚕桑丝绸的可靠依据”。大量考古发现,呈现出先前蚕桑丝绸的一些痕迹。在距今五六千年的新石器时期中期,中国便开始养蚕、取丝了。在河姆渡遗址中,人们发现了纺织工具。1926年,清华学校(今清华大学)考古队在山西夏县西阴村一个距今五六千年的仰韶文化遗址中,发掘半枚被刀子切割过的蚕茧。半枚蚕茧的出现,一时引起国内外学界的重视,日本考古学者对这半枚蚕茧经过“野生”、“家养”之辨后,最终还是承认它的“家养”性质。这半枚蚕茧成为当时能借以证明丝绸起源于中国的“唯一实物凭证”。由于同时还出土了纺轮,人们推断当时已经开始养蚕、抽丝、织绸。因此“这半枚蚕茧的出土,使中国是丝绸之源的说法获得实证”。^②

1958年在浙江吴兴县湖州钱山漾和河南郑州以西15公里的荥阳青台遗址均发现了丝织品。青台遗址最早由瑞典人T.J.阿尔纳(T.J. Arla)于1922年发现,1934年,中国著名考古学家郭宝均团队对青台遗址进行了首次发掘,掌握了大量一手资料。一直到二十世纪八十年代,又经过多次发掘,发掘出灰白色和灰褐色丝织物碎片。据称,这是迄今为止“在北方发现的最早的蚕丝织品,尽管已经历5500年历史,但仍具有纤维光泽。这一发现,不仅填补了中原地区新石器时期没有丝织品的空白,同时也将中国制造和使用丝织的年代向前推进了1000多年”。^③

钱山漾遗址同属于新石器晚期的良渚文化,经过发掘,出土过丝带、丝线等丝绸制品,并经研究人员测试推断,测得其年代大约在公元前2750年,即距今已有4700多年的历史了。此一发现,比黄帝元妃嫫祖养蚕的传说还要早200来年。^④卫斯所著《中国丝织技术起始时代初探》由此明确断定,丝绸的使用至少不迟于良渚文化。早在公元前2500年,古印度人就开始以野生丝蛾制丝,但耶鲁大学历史学教授瓦莱丽·汉森

(Valerie Hansen)提出“中国人确实是世界上第一个制造出丝绸的民族”。其“最可靠的证据是汉字,只有中国人才会把汉字织进布里”。^⑤

丝绸因其质地手感、光泽图案备受瞩目。丝绸具有极大的实用性、舒适性,它属奢侈品、艺术品、礼品,也是实用品。在汉代,丝绸与硬币、粮食一样,曾作为货币支付给军队。由于当时在遥远的交战之地,硬币难以兑换,粮食易腐难以保存长久,丝绸就曾定期作为一种货币使用。如在中亚,丝绸就可以作为货币支付给寺庙的僧侣,或者作为犯戒者缴纳的罚金。丝绸变成了一种与奢侈品一样的国际货币。^⑥华夏各民族汇聚交融及国家统合进程,加快了丝绸纺织技术的进步与地域传播。《释名》、《蚕书》、《农经》、《蚕织图》、《天工开物》等典籍均记录并印证了中国的丝产与技术进步。丝绸的品种日益繁多,《十国春秋》等书中记载吴越对中原历朝进贡的贡品中有绫、锦、罗、绢、绮、纱、织成等多种类,每类还可细分,织物各色各样。

在与周边地区的贸易中,丝绸可谓工业革命以前世界主要的贸易产品。具有五千年历史的华夏文明创造了灿烂辉煌的历史,丝绸即是自远古时代出现的标志之一。对于丝绸的赞誉,一直与历史相伴随。《中华文明史话》编委会认定,丝绸“比人们熟知的中国四大发明要古老得多,而它对人类贡献又绝不逊色于四大发明”。锦绣丝绸为中国赢得了“丝绸国”的雅誉。它不仅是中国古代最为重要的发明创造,同时也与华夏文化息息相关。^⑦

① 《中华文明史话》编委会编:《丝绸史话》,中国大百科全书出版社,2012年版,第3页。

② 刘行光著:《丝绸》,西南师范大学出版社,2014年版,第4页。

③ 李奕仁主编:《神州丝路行:中国蚕桑丝绸历史文化研究札记》,上海科学技术出版社,2013年版,第9页。

④ 徐铮、袁宜萍著:《杭州丝绸史》,中国社会科学出版社,2011年版,第4-5页。

⑤ Valerie Hansen, “The Silk Road: A New History”, 可参见张磊译:《丝绸之路新史》(中文版),北京联合出版社,2015年版,第22-23页。

⑥ Peter Frankopan, *The Silk Roads, A New History of the World*, Bloomsbury Publishing, 2015, p.11.

⑦ 同①。

中国丝绸西传至罗马帝国后,在贵族中备受青睐,因而促进了丝绸贸易的发展,各国使者和商旅将中国精美的丝绸源源不断运往波斯、罗马。中国考古发掘表明,中国古代丝绸品种繁多,色泽绚丽,织艺精巧,技艺高超,对西方的丝绸纺织技术产生了深远影响。古罗马诗人维吉尔(Vergilius, Publius V. Maro)的《田园诗》曾感叹:爱底向,奥比亚人的丛林怎么会产生细软的羊毛?塞里斯(古称中国——作者注)人怎么会从他们的树叶中抽出纤细的线!^①

在中华帝国与外域漫长的交往进程中,丝绸、瓷器、茶和马匹是流通其间的四种大规模交易产品。而“交易链条最长的是丝绸,处于价值顶端的也是丝绸。”丝绸是“一个重要的贸易符号,而且是有生命力的贸易符号”。这甚至就是李希霍芬(Ferdinand Von Richthofen)将其命名为“丝绸之路”的根本原因。^②

1.2 古代丝绸之路

丝绸之路的存在历史久远,且其路线不断发展演变。但是,其最先表现的只是为实现与外族、外域交往的各种交通路线,也就是“路”。中华民族形成的历史进程中,道路也最先成为实现民族交往、文化融合、经济发展、国家统一的先导,历朝历代为道路拓展付出持续而艰辛的努力。远古时代,就有黄帝“披山通道,未尝宁居”、^③夏禹“开九州、通九道、陂九泽、重九山”的记载。^④

根据中国官方有文字记载、史书中记载的中国与中亚至更远地方的交往包括丝绸贸易,自张骞凿空西域开始,“大宛之迹,见自张骞”。^⑤但据考证,以丝绸为标志的东西方贸易则有数千年之久,远在张骞出使西域之前。春秋战国时期,东西方之间“已经沿着如今被称为丝绸之路和亚欧大陆的交通路线开展丝绸贸易”。^⑥更早的估计则明确,“在4000年前,中国的丝绸便传到了欧洲。”^⑦因此,丝绸之路也是亚非欧各国人民在长远历史进程中逐步探索出的多条连接几大文明和人文交流之路。

汉晋时期丝绸之路的开发,促进了人口增

加和经济发展,许多中原大族和文化士人来到河西,中原文化,外来文化和本土文化有机融合,开创了思想活跃、文化发展、艺术繁荣的新局面,为中华文化宝库增添了奇光异彩。到隋唐时期,国家统一、经济发展及其面向世界的开放政策,使东西方的物质和文化交流更加广泛,丝绸之路呈现出空前繁荣。甘肃作为交流纽带和商贸中转站的作用尤显突出,各种文化融会贯通,表现出宽容博大、绚丽清新的风格。佛教艺术自传入河西以来,不断发扬光大,逐渐传播至全国。

络绎不绝的中外商旅通过丝绸之路,将中国的丝绸、瓷器、造纸术等传入西方,又将西方的琉璃、珠宝、香料、药材等奇珍异物输入中国。沿途一些城市由此成为重要的商品集散地,呈现出“胡商贩客,日款于塞下”的繁忙景象。随着丝绸之路的兴盛,中亚、印度等地的音乐、舞蹈艺术首先传入新疆和甘肃河西地区。在与本土乐舞相互融合的基础上,形成音律优美,舞姿婆娑的“龟兹乐”、“西凉乐”等乐舞艺术,它们后来成为隋唐宫廷乐舞的基础,并且传到朝鲜、日本等地。^⑧

唐代以后,海上丝绸之路逐步兴起,但陆上丝绸之路并未中断。宋、金、西夏、河湟、吐蕃通过丝绸之路和西域诸国仍保持着密切联系,蒙元帝国横跨亚欧大陆,为东西方的交流创造了更为有利的条件,工匠、军民的大量往来迁徙,促进了新民族的形成和科技文化的发展,使甘

① 见自兰州博物馆——“丝绸之路展”,2015年10月,调研记录。

② 冯并著:《“一带一路”全球发展的中国逻辑》,中国出版集团中国民主法制出版社,2015年版,第16页。

③ 司马迁著:《史记·五帝本纪第一》,京华出版社,1999年版,第1页。

④ 司马迁著:《史记·夏本纪第二》,京华出版社,1999年版,第5页。

⑤ 司马迁著:《史记·大宛列传第六十三》,京华出版社,1999年版,第547页。

⑥ 张国刚:《丝绸之路和与中西文化交流》,载王炳华著:《丝绸之路考古研究》,新疆人民出版社,2009年版,第8页。

⑦ 谭元亨著:《海国商道——来自十三商行后裔的报告》,人民出版社,2014年版,第251页。

⑧ 同①。

肃凸显出多元文化景观。^①

丝绸之路历史的辉煌前人已多有记述。驼铃阵阵,羌笛悠悠,丝绸之路跨越无垠的戈壁,漫漫的沙漠,险阻的山脉,把中国文明、印度文明、罗马文明连接在一起,将古代中国推上国际舞台。丝绸之路是商贸大道,文化走廊,也是文明之路,开放之路。它的历史,是古代中国与世界友好交往的历史,它向人们揭示:开放接纳,博采众长,才能促进人类文明的进步。^②

古代丝绸之路的历史,在东方文化典籍中多有记述。《史记》、《后汉书》、《新唐书》等均有述及。这种“路”的称谓很多,或称之为道、直道、通道、驰道、孔道,或按方位称为北道、南道,或称为西域水道等。但是,无论中外,对此进行的学术与理论探讨却历史性罕见地落后于现实。它之所以只是在被冠以“丝绸之路”之名后才得以重视,原因是复杂的。

中国长期封建社会重农轻商的思想与行为惯性、近代中国的保守与落后,加之西方中心主义视域的局限等,才是造成这一现象的历史原因。中国进入半封建半殖民主义时代以后,权丧国辱,无力向世界传播华夏文明之历史。近代,西方文理工技术与学科领先性的发展,丝绸之路这个概念提出后,经西方的传播才得以出现,并被广泛接受和认可。

囿于西方中心主义的视域局限,西方学者一般不情愿承认亚欧大陆中央地带创造的辉煌,不过,对有关历史记载与遗存产生的兴趣,刺激了西方冒险家或以地理考察为名、或以亚洲国家如印度政府代表身份对广无人烟的中国西北部地区的考察,其中不乏对文物的掠夺与毁损。德国地理、地质学家、柏林大学校长费迪南·冯·李希霍芬是走在中国探险热的最前列者,他也最早提出“丝绸之路”这个概念。19世纪中后期,他多次到中国考察,足迹遍及中国当时18个省中的15个,他从亲身考察和得到的历史资料中发现,古代中国的北方曾有一条交通大动脉,1884年在五卷本巨著《中国——亲身旅行和据此研究的成果》第二卷中,^③李希霍芬在书中提及,两汉时期中国与中亚河中地区以

及印度之间,存在以丝绸贸易为主的交通路线,他明确把张骞出使西域的古道称为“丝绸之路”。不过,李希霍芬使用“丝绸之路”这个词时相当谨慎。在他的概念里,“丝绸之路”仅指汉代欧亚的贸易通道,甚至只是公元前128年至公元150年的欧亚交通道路。^④其后,另一位德国历史学家赫尔曼(A. Herrmann)在《中国和叙利亚之间的古代丝绸之路》一书中把丝路延伸到地中海西岸和小亚细亚,确定了丝绸之路的基本路径,完成了对丝绸之路的学术论证。丝绸之路由此成为东西方开展贸易的路线的代名词,并被学界广泛接受。它是贸易路线,也是文化创造、交流与融合的象征。历史学家沈福伟对此有过重要的评估,即“丝绸之路”这一命题的提出,是“对中国西部地区在古代曾经呈现的多元文化的一种重新发现,也可以说是历史上这些由多民族创造的文化第一次在国际上获得认同。”^⑤此后,根据大量文献记载的指引,沿着主要在中国境内丝绸之路的探险与考古进一步展开,推动了丝绸之路的研究。由此衍生的概念也不断扩大,如草原丝绸之路、以茶马古道为标志的西南丝绸之路、瓷器丝绸之路、绿洲丝绸之路、香料丝绸之路、海上丝绸之路等。

丝绸之路是路,有区域性的路线,迄今也部分有迹可循(如茶马古道),但时下已难发现任何一条完整通达贯穿亚欧的古代丝绸之路,个中原因不能简单归咎于历史尘埋的掩盖。丝绸之路的研究者也注意到,“一百多年来的考古发掘从未发现过一条明确标识的、横跨欧亚的铺就好的路。丝绸之路是一系列变动不居的小路和无标识的足迹。因为没有明显可见的路,旅

① 见自兰州博物馆——“丝绸之路展”,2015年10月,调研记录。

② 同①。

③ Daniel C. Waugh: “Richtofen’s ‘Silk Road’: Toward the Archaeology of a Concept”, *The Silk Road*, Vol. 5, No. 1 (Summer 2007), p. 4.

④ 《环球人物》杂志编,吕文利撰:《丝路记忆:“一带一路”历史人物》,人民出版社,2015年版,第288页。

⑤ 沈福伟:《丝绸之路与丝路学研究》(总序一),载王炳华著:《丝绸之路考古研究》,新疆人民出版社,2009年版,第3页。

人如果遇到障碍就会改变路线。”^①

至于海上丝绸之路,即运送丝绸的海上通道。学术界流行的说法是,法国汉学家爱德华·沙畹(Edouard Chavannes)首先提出了“海上丝绸之路”的概念。沙畹确实在他1903年著的《西突厥史料》中提出:“丝绸之路有陆海两道。北道出康居,南道为通印度诸港之海道。”沙畹也提到中国人(玄奘)抵印度之情况,但他并未直接说出“海上丝绸之路”这一完整概念。^②1956年法国印度学家让·菲利奥轧(Jean Filiozat)则被认为是明确地提出了“海上丝绸之路”这一说法的学者。^③1957年,日本学者三杉隆敏在《探索海上丝绸之路》的研究中正式使用“海上丝绸之路”这一提法,1974年香港学者饶宗颐在《蜀布与 Cinpatta——论早期中印缅之交通》一文的《附论:海道之丝路与昆仑舶》部分专门讨论了以广州为转口中心的海道丝路。1989年北京大学陈炎教授出版《陆上和海上丝绸之路》、1996年出版《海上丝绸之路与中外文化交流》专著。“海上丝绸之路”才逐渐为中国学者使用。^④

古代中国通过从海路出口的商品和陆上丝绸之路一样,相当一部分也是丝绸。海上丝绸之路是当时海上运输丝绸航线的泛称,不是仅指某一条具体的航线。对中国而言,海上丝绸之路的起点在我国东南沿海,如青岛、扬州、宁波、泉州、广州等地,终点在非洲东北部埃及沿海港口。海上丝绸之路的历史,可以“远溯到千百年前”。^⑤海上丝绸之路虽然不像陆上丝绸之路那样普遍地为人们所知,但在历史上它却是一条比陆上丝绸之路更重要的商业航线,即使在今天也仍然是东西方贸易交往的重要通道。

中国最先开创的丝绸贸易自然以丝绸作为标志性的交易产品。可以界定,丝绸之路即指中国与域外、东方与西方开展贸易的路线,源起并兴盛于个人之间、部族之间、国家之间、地区之间实现产品互通有无及人民交往的通道网络。因为当时丝绸的昂贵、时尚与实用,成为东西方贸易具有代表性的重要物品,因此实现贸易的路线后来被统称为丝绸之路。丝绸之路不

只是贸易路线,也是文化交流、文明交融的符号,其内涵与外延随着时代的变迁而扩大。^⑥

1.3 古代西域及其地理范围

西域是一个与丝绸之路息息相关的历史地理概念。所谓西域,通常是对阳关、玉门关以西广大地区的统称。但这一概念的内涵与外延有狭义和广义之分,并且,不同历史时期的西域所提的地理范围也不尽相同。^⑦

厘清西域的概念或非易事。有学者断言,“西域的概念并不能令人很明确地接受,辞书也对其定义犹豫不决”。^⑧因为,历史上部族的劫掠、讨伐、征战与反叛,导致断续性的聚合离散。何况,古代西域地理范围也是变动、开放的,正可谓“西域的历史,再加上其他地区的历史,都不是在封闭的环境中发展起来的。”^⑨各种思想、宗教、文化交融、征战与统合,以及相互间贸易的往来充满西域的历史,也使得西域概念难有精准的界定。

汉代的西域,狭义上是指天山南北、葱岭以东,即后来西域都护统领之地。按《汉书·西域传》所载,大致相当于今天新疆天山以南,塔里木盆地及其周边地区。汉书曾记载,“西域凡三

① Valerie Hansen, “The Silk Road: A New History”, 张磊译:《丝绸之路新史》(中文版),北京联合出版社,2015年版,第9页。

② 冯承钧译沙畹的《西突厥史料》仅记述628年玄奘通行突厥国境自北而南抵身毒(即印度),他在书中导言“路程”一节中提到“水道”,但无明确提出海上丝绸之路。可参见[法]沙畹编著,冯承钧译:《西突厥史料》,中华书局2004年1月北京白帆印务有限公司印刷(影印版),第5,278页。

③ 参见鲍志成:“跨文化视域下丝绸之路的起源和历史贡献”,《丝绸》,2016年第1期。耿昇著:《法国汉学家对丝绸之路的研究》,学苑出版社,2015年版,第456-472页。

④ 参见王德华著:《新丝路、新梦想与能源大通道研究》,上海交通大学出版社,2015年版,第70页。

⑤ 刘行光编著:《丝绸》,西南师范大学出版社,2014年版,第176页。

⑥ 秦汉史籍中“交通”往往取交往之意。狭义的交通,指有意识地完成人和物空间位置的转移。广义的交通则除此之外,又包括通信等信息传递的运用。王子今著:《秦汉交通史稿》,中国人民大学出版社,2013年版,第3页。

⑦ 张国刚:《丝绸之路与中西方文化交流》(序二),载王炳华著:《丝绸之路考古研究》,新疆人民出版社,2009年版,第8-9页。

⑧ [法]鲁保罗著,耿昇译:《西域的历史与文明》(导论),人民出版社,2012年版,第1页。

⑨ 同⑧,第5页。

十六国,南北有大山,中央有河,东西六千余里,南北千余里,东则接玉门、阳关,西则限以葱岭。”^①从地理位置看,狭义西域即塔里木盆地正处于亚洲中部,英国学者斯坦因(M. A. Stein)将其称为“亚洲的腹地”(Innermost Asia)。它四面环山,地球上几大文明区域在此发生碰撞。不过,这种独特的地理环境并未使其与周围世界隔离,一些翻越高山的通道使它既保持与周围世界的联系,又得以利用自然的优势免遭同化。丝绸之路研究所讲的西域,狭义上的西域概念指的就是两汉时期界定的范围。^②

广义上的西域则除以上地区外,还包括中亚细亚、印度、伊朗高原、阿拉伯半岛,小亚细亚乃至更西的地区,事实上它是当时人们所知的整个“西方”世界。与唐代西域概念相比,可以更清楚地看出,西域是一个范围不断变动的地理区域。中国中央政府很早开始在新疆等广大的西域地区设立行政管理机构,建立军事防卫体系,汉代设西域都护、西域长史、戊己校尉等管辖西域。武帝的时候,西域内附臣服,共有三十六国。汉为置使者,校尉统领监护这些国家。即“汉为置使者,校尉领附之”。而到汉哀帝、平帝时期,西域又各自分割为五十五国。王莽篡位后,把西域各国王侯贬的贬、换的换,一度激起西域人的怨恨与反叛,西域与中原就断绝了关系,并且重新被匈奴管辖役使。^③

随着唐朝势力向中亚、西亚扩展,从前汉代的西域变成安西、北庭两大都护府辖控之地,建立以安西大都护为核心的“安西四镇”等一系列军政建置,并推行郡县制度、采取同中原一致的管理政策而几乎已成为唐王朝的“内地”。贞观十四年(公元640年)唐平高昌,置安西四都护府于西州交河城(今新疆吐鲁番交河故城址),管理西域地区的军政事务。

唐朝时的西域,具体而言是中亚的河中地区及阿姆河以南的西亚、南亚地区。但西域的政治军事功能与汉朝相同,都是作为“内地”的屏障,并在两汉与匈奴的斗争、唐朝与阿拉伯人的斗争过程中,唐、汉各自的西域地区也确实起到了政治缓冲作用。唐朝广义的西域概念比汉

朝有所扩大,随着当时对西方世界的进一步认识,而在汉朝广义西域概念的基础上继续扩展至地中海沿岸地区。^④

今天所言之西方,与古代西方的意义并不一致。在中国历史上,西域并不同于西方。唐僧赴西天取经的西天,就有西方的意涵。这是中国人自古以来所具有的一种异域外邦意识的表现。即西方在那时泛指一块代表非我族类之外来文化的神秘地方,在文学作品中可能包括与“阳”(东方)相对的“阴”(西方)的空幻世界。就地域而言,中国人对西方的认识随着历史步伐的演进而转移,大致在明中以前指中亚、印度、西亚略及非洲,晚明前清时期指欧洲。近代以来,“西方”作为地理概念逐步淡出,政治文化内涵加重并且比较明显地定格为欧美文化。然而,中国人观念中的“西方”在文化上始终具有一个共同特征——异域文化。^⑤

西方人理解的陆上丝绸之路的心脏区域指广义的“西部”,甚至等同于西域,或者称之为大突厥斯坦地区。^⑥从中国甘肃的玉门关到乌兹别克斯坦西部乌浒河(Oxus),长约1000英里(约1600公里)。被天山山脉和喀喇昆仑山脉一分为二——新疆的内突厥斯坦和中亚的外突厥斯坦。而西(内)突厥本国之疆域,东起巴里坤(Barkoul)湖,西抵亚历山大(Alexander)山。^⑦唐朝于658年至659年平西突厥后设置府州。两个地区通过贸易和其他不同形式的交往紧密相连,人民之间的交往已有数以千年计的历史。

① 袁枢撰:《通鑑事纪本末》(卷三),中华书局出版社,第195页。

② 张国刚:《丝绸之路与中西方文化交流》(序二),载王炳华著:《丝绸之路考古研究》(总序二),新疆人民出版社,2009年版,第9页。

③ 章惠康主编:《后汉书》,华夏出版社,2012年版,《西域传第七十八》,第1607页。

④ 同③,第9页。

⑤ 同②。

⑥ Peter Nolan, "The Silk Road by Land and Sea", *Horizons*, September 2015, Issue, No.4, p.142.

⑦ [法]沙畹编著,冯承钧译:《西突厥史料》,中华书局,2004年1月北京白帆印务有限公司印刷(影印版),第5,242页。

二、古代丝绸之路的开拓与发展

2.1 古代丝绸之路的发端

丝绸之路的形成,经历过由点到点,由近及远逐步连接的过程,丝绸之路的起源,则因此难有准确的时间界定。以官方记录可查的历史依据乃司马迁之《史记》及《后汉书·张骞传》等典籍,本文姑且以张骞凿空西域开始为主要参考的时间节点,史书也有着明确的记载,即把张骞打通西域之路作为中国官方开通丝绸之路的历史起点与标志。

张骞出使西域,首要目的并非为了开展贸易往来,而是为了联合月氏对抗匈奴。公元前5世纪至前2世纪初,月氏人游牧于河西走廊西部张掖至敦煌一带。曾两次被匈奴击败,在河西走廊留下小部分残众与祁连山间的羌族混居,称为小月氏,而被迫西迁的称为大月氏(据考证,当年从史书中消失的大月氏,所统治的区域正是在今乌兹别克斯坦的撒马尔罕以南等地区)。^①当时,匈奴赶跑了月氏,也对汉朝构成威胁。匈奴全盛时期人口有二百万,精锐部队有三十余万人至四十万人,而汉朝人口最多时为五千万,精锐部队则不比匈奴多。^②

对于中原文明来说,匈奴的威胁是直接的。即“几乎在他们以游牧强国的姿态在历史中出现的同时,匈奴开始侵犯中国”。^③

在秦朝统一六国前,匈奴占据着南至阴山、北至贝加尔湖的广大地区。他们“逐水草而居,毋城郭常处耕田之业”、“利则进,不利则退,不羞遁走。苟利所在,不知礼义”。^④秦始皇统一中国后,派蒙恬率三十万大军北上抗击匈奴,驱逐匈奴北退七百余里,同时移民屯边,修筑万里长城,有效抵挡了匈奴南侵。但秦朝政权的崩溃使匈奴重新南向,侵入河套地区。汉朝开国之后,匈奴重新成为汉王朝政权挥之不去的阴影。经过“励精图治、思臻盛业”后,汉朝国力迅速上升,到武帝时期,汉匈对抗在即。当时投降汉朝的匈奴士兵告知,匈奴击败月氏后,以月氏

王的头骨做饮器,远迁的月氏对匈奴的怨恨无以复加,而汉朝成立起至武帝时,以“和亲换和平”的数量也是巨大的。^⑤对于匈奴这一共同的外部威胁,“无与共击之”的月氏与“欲事灭胡”的汉朝具有古代结盟的客观条件。^⑥这是张骞应募出使西域之首要使命。

张骞公元前138年首赴西域,因受困于匈奴十余岁并未完成其军事使命。第二次出使内外环境则已然不同,打通经贸路线的国家需求也上升到首位。到公元前119年,经过卫青、霍去病的多次征战,汉朝与匈奴长达10年的系列战争以匈奴彻底失败和被驱逐为结局,强大的匈奴被汉族同化近一半,消灭的也约近一半,其余则远遁西去。汉朝控制了甘肃走廊和西至帕米尔高原之外的范围。西方史学者认为,这“开创了一个新世界,中国打开了跨越大陆网络的门户,丝绸之路由此诞生”。^⑦

汉武帝除意欲通西域(大宛、大夏、安息以及大月氏、康居诸国)外,还期望“广地万里,重九泽,致殊俗,威德遍于四海”。于是令张骞于蜀郡和犍为郡组织人员探索开通身毒的道路,四路人马皆各行一二千里,但“为当地部族阻滞”,“终莫得通”。不过了解到“其西可千余里有乘象国”,名曰滇越。即东印度阿萨姆地方的古国迦摩缕波。^⑧

① 张哲浩、杨永林:“寻找大月氏遗迹——西北大学考古队重走丝绸之路的故事”,《光明日报》,2016年8月25日。

② 周锡山著:《汉匈四千年之战》,上海锦绣文章出版社,2012年版,第8页。

③ [美]拉铁摩尔著,唐晓峰译:《中国的亚洲内陆边疆》,江苏人民出版社,2005年版,第336页。

④ 司马迁著:《史记·匈奴列传第五》,京华出版社,1999年版,第485页。

⑤ 当时汉朝除与匈奴采取和亲政策外,还需要给予相当多的赠品,公元前1世纪,汉朝就给予了匈奴30000卷布匹和类似数量的原材料。参见Peter Frankopan, *The Silk Roads, A New History of the World*, Bloomsbury Publishing, 2015, p.10.

⑥ 司马迁著:《史记·大宛列传第六十三》,京华出版社,1999年10月版,第548页;张永雷、刘丛译注:《后汉书·张骞传》,中华书局,2010年版,第78页。

⑦ Peter Frankopan, *The Silk Roads, A New History of the World*, Bloomsbury Publishing, 2015, p.10.

⑧ 王子今著:《秦汉交通史稿》,中国人民大学出版社,2013年版,第489页。

古代中国以官方力量大规模开辟的丝绸之路发端于汉代(公元前206年—公元220年),当时欧洲处于罗马帝国统治时期。到唐代(公元618年—907年)进入兴盛时期,当时,中国首都长安是世界最大的城市,可谓是世界之都,长安大街上世界各国人口随处可见。印度的僧侣、波斯和中亚的官员、商人、来自美索布达米亚的突厥人、阿拉伯人等。佛教、道教寺庙,伊斯兰教清真寺、摩尼教(Manichean)、聂斯脱利教(Nestorian)教堂遍及长安。在一个以农业文明为主的时代,中国与中亚的贸易达到新的水平,近东和中东城市都可看到中国的商品,中国与外域贸易占中国经济的5%左右。^①

汉武帝“北击匈奴,将其逐回漠北”,消除了汉朝中国北部长期存在的安全威胁,此外,汉武帝还挥师南方,即“南定两粤及西南夷,置官设治,东征朝鲜,开置四郡。其威加海内,教通四海。”^②到西元220年汉朝灭亡,那时从印度洋到红海的海道已通,于是对罗马帝国的丝绸贸易遂一天一天地改趋于海道。^③从这个意义上可以说,古代海上丝绸之路至少起始于西汉。

古代海上丝绸贸易的兴起,在时间上亦难有准确的界定。中国沿海与外域贸易可能在秦朝以前即已存在。青岛就是古代海上丝绸之路北线的起航点。春秋战国时期,国家尚未统一,但包括今天中国境内各地之间的海上贸易、与外域之间的贸易即已存在。山东半岛的齐国首先开辟“东方海上丝绸之路”,开创了古代中国北方地区对外域贸易的先河。到汉代,《汉书地理志》就有汉武帝派使臣从南海航行海外各国的记载。一般认定,古代海上丝绸之路形成于秦汉、发展于唐宋、到元明时期达到高峰,但在明朝中后期实行海禁政策并为清朝所沿袭而出现转变。^④

青岛、泉州、宁波、扬州和广州等中国沿海城市作为海上贸易的港口地位历史悠久。而自古及今,广州作为港口城市的地位一直十分突出。广州地处南海之滨,海岸线绵长曲折,峡湾良港众多。凭借便利的水陆交通、先进的造船技术、丰饶的特产资源和发达的手工业,广东自

汉代以来就是中外海上贸易的枢纽和东西方文明交汇的中心、中国走向世界的门户。而其中,汉代的徐闻港、合浦港、唐代的扶胥港、明清的黄埔港、见证了广东两千多年海上贸易的辉煌。汉代的楼船、唐宋的木兰舟、明清的广船,承载着广东人走向东南亚、非洲、欧美等地,谱写了广东成为世界海洋贸易圈东方中心的传奇。^⑤

中国历史学界也有意见认为,海上丝绸之路由阿拉伯人所开辟。考虑到陆上丝绸之路的艰辛与成本,以及阿拉伯世界当时拥有世界一流的航海技术,有学者认为,阿拉伯人率先航海到了中国的广州、泉州、宁波和扬州等城市。^⑥但是,海上丝绸之路很难说是由哪一国或哪一地区的人民开辟。它同样经历过由点到点、由近及远、以及在造船、航海技术不断进步而逐步发展起来的过程。郑和下西洋无论就其规模、距离、范围、交易物品等方面来看,都已达到古代中国航海贸易的盛极时期,也扩大了海上丝绸之路的路径范围。因为,即使是一个现代化国家,一次能派出一支有317艘船只,28000人的庞大舰队出洋两年之久,也可以称得上是世界级壮举了,它显示了极高的技术、产业和管理水平。^⑦

2.2 古代丝绸之路主要路线

对古代丝绸之路路线的研究,国内外已有丰硕成果。如前所述,这种贸易路线并非单一、通达的大道,而是呈网络状分布。本节之研究

① Peter Nolan, “Building the Right Silk Road”, *Horizons*, September 2015, Issue No.4, p.74.

② 张小锋著:《秦皇汉武》,上海古籍出版社,2010年版,第61页。

③ [英]斯坦因著:《西域考古记》,商务印书馆,2013年版,第29页。

④ 参见赵江林主编:《21世纪海上丝绸之路:目标构想、实施基础与对策研究》,社科文献出版社,2015年版,第22—24页。

⑤ 见自广东省博物馆:《广东历史文化展》,2016年9月10日,调研记录。

⑥ 葛剑雄:“丝绸之路历史地理背景和未来思考”,见葛剑雄、林毅夫等编:《改变世界经济地理的“一带一路”》,上海交通大学出版社,2015年版,第17页。

⑦ [美]查尔斯·默里著,胡利平译:《文明的解析——人类的艺术与科技成就(公元前800—1950年)》,上海人民出版社,2008年版,第39页。

不再重复既有成果,不再按朝代做长程式表述,而是参考国内外一些研究及个人实地考察,仅从总体上勾勒古代丝绸之路路线大致格局,或者就某一具体路线之分叉作一说明。以利于为今天观察“一带一路”提供某种可能的历史参考。

古代丝绸之路总体上大致出现陆上三条,海上两条的格局。这些路线开通后,在不同朝代也基本固定下来。

陆上丝绸之路三条:一是亚洲—中亚—欧洲通道。张骞凿空西域,“骞身所至者,大宛、大月氏,大夏、康居,而传闻其旁大国五六”。^① 开通了一条由东向西构成古代丝绸之路的主要路线。这条路线由古代长安向西经河西走廊至玉门、新疆、越过帕米尔高原,进入中亚、南亚、西亚,抵地中海东岸。大体干线总长7 000多公里,中国境内达4 000多公里。这段路线又分南北两道。北道从长安出发,经咸阳、长武、平凉、靖远、古浪至武威;南道从长安出发,经咸阳、兴平、宝鸡、陇西至青海的民和往北过大通河,越祁连山,在张掖与北道汇合。张骞第一次出使西域走的是南道。^②

对中亚伊斯兰世界或波斯而言,从陆路到达中国,有三条路可供选择:克什米尔(经喀喇昆仑山口)之路、于阗之路和准噶尔(蒙兀儿斯坦)。前两条路拥有水源和草场之地。至于穿越察合台汗国的准噶尔之路,最为通畅。异密帖木儿(瘸子帖木儿)就是决定由那里入侵中国。为此,他令人在那里每隔一程都筑一城,为使各城有人居住,便向各城派遣数千士兵,以便在那里负责耕种周围的土地和把收获的粮食贮藏于要塞中,以备进犯中国之战争所需,但帖木儿尚未发动对中国的进攻即死去,^③其进犯中国的战争企图也画上休止符戛然而止。

二是北方道。在古代亚欧丝绸之路的北方,由黑海经伏尔加河流域、中亚北部,直通南西伯利亚,又有横贯欧亚大陆的东西方大通道,这条路由亚洲草原民族开通,它甚至早于张骞打通的路线。因沿途多有毛皮往来流通,日本学者白鸟库吉称之为“毛皮路”。^④ 而从中国东

北西北抵达乌兰巴托,与北方丝绸之路相连通的道路也称草原之路。明朝实行海禁政策后,北方通道重要性再度显现。中原商人深入俄、蒙乃至欧洲腹地。口外蒙古地区以及中俄边境的商业贸易得到空前扩张,其区域社会经济为主的蒙古地区逐渐融入全国大市场之中,而中俄恰克图边境贸易的繁荣则进一步形成以恰克图为中心的国际性市场。出现实质上与草原丝绸之路相连接的“北路贸易”,即在地理位置上形成与南方沿海贸易相对称的贸易往来,具体包括以中原地区汉族人为主体的往返于口内外汉蒙民族贸易以及中俄恰克图边境贸易的两种力量。^⑤

三是西南道。汉武帝派张骞打通西域后,随即投入巨大人力物力打通西南。今天的印度古称身毒、天竺。“天竺一名身毒,在月氏的东南数千里。俗与月氏同。”其“国临大水,乘象而战。”他们“修浮屠道,不杀伐”。从月氏、高附国以西,南至西海,东至磬起国,皆身毒之地。^⑥ 汉武帝打通西域后,派遣使者抵达安息……身毒。只是因为昆明受阻,虽通使数次,但作为一条商贸通道一时“竟不得通”。南越被征服后,经山蜀郡往来的西南夷各国都很震惊,纷纷请求汉朝派官员前去统辖。^⑦ 司马迁在《史记》中记载了汉武帝时代从四川经云南通往印度的商道,史称“蜀身毒道”。它从成都出发,分“五尺道”和“零关道”两条路线进入云南,在大理会合后又踏上“博南古道往缅甸而去,直达印度,最终可通向中亚、西亚的阿富汗等地,并延伸到更

① 张永雷、刘丛译注:《后汉书·张骞传》,中华书局,2010年版,第82-83页。

② 参见孙玉琴著:《中国对外贸易史》,清华大学出版社,2013年版,第9-10页。

③ [法]阿里·玛扎海里著,耿升译:《丝绸之路——中国—波斯文化交流史》,中国藏学出版社,2014年版,第150页。

④ 王子今著:《秦汉交通史稿》,中国人民大学出版社,2013年版,第494页。

⑤ 丰若非著:《清代榷关与北路贸易,以杀虎口、张家口和归化城为中心》,中国社会科学出版社,2014年版,第13页。

⑥ 章惠康主编:《后汉书》,华夏出版社,2012年版,《西域传第七十八》,第1617页。

⑦ 同①,第90-91页。

远的欧洲。季羨林先生推测“至少在公元前四世纪中国丝必输入印度”。^①

从路线图来看,西南道,无论从地形地理、地质、气候、水文、海拔、路线、开拓历史与延续等方面而言,堪称最复杂的古代丝绸之路之一。它发源于古代西南边疆人民的茶马互市,大约形成于公元六世纪后期,兴于唐宋,盛于明清,到二战时最为兴盛。茶马古道分为川藏、滇藏两路,连接川滇藏,延伸到不丹、锡金、尼泊尔、印度境内,抵达西亚、西非红海海岸。

茶马古道不只是西南有,但最有名的应属西南道。以茶、盐为主要交易媒介的滇藏以天赐茶乡普洱为中心,形成一个类似于“羊”字形的网络路线。以古代普洱府为中心,主要从五个方向向外延伸,叶脉千万里。它们像一条条带萦绕在祖国大江南北的崇山峻岭中,传输着丰富的物品、精神和思想,被后人称之为南方丝绸之路。^②

以普洱府(宁洱)为中心的茶马古道的具体路线或南下经那柯里进入老挝,或从西南经景洪—勐海—澜沧等地进入缅甸;或北经景谷、镇沅、景东、南涧、大理、丽江、迪庆往西北进入拉萨,自此进入印度、尼泊尔;或往东北方向经墨江、玉溪、昆明、曲靖、成都西安抵北京,或在沅江往西经建水、蒙自到广州再南下抵香港;或从东南经江城抵越南。^③ 因为迄今仍无法考证古代商人在通往滇缅的崎岖山道上最初岁月里究竟走了多久,也许是几十年甚至几个世纪。一般认定,大约到公元六世纪,才终于形成了这条非同寻常的西南丝路。这是典型的内陆农业文明通向世界的孔道,虽然它与海洋文明的航行是如此不同,但它毕竟展示了古蜀文明的辉煌和开放。^④

古代海上丝绸之路主要有两条。

一是从中国东部沿海城市出发,经南海、过马六甲海峡至印度洋,临波斯湾,最远抵达非洲东岸。到唐代中期,因战乱频仍,陆上丝绸之路不断受到干扰而趋于衰落,海上丝绸之路受到重视甚至出现盛况空前的局面。“连天浪静长鲸息,映日帆多宝舶来。”唐代诗人刘禹锡的诗

句,即可视作古代海上丝绸之路盛况的恢宏写照。除中国与南洋贸易往来外,以官方力量组织所进行的郑和七下西洋,经行数十个国家,远及东非及赤道以南非洲。因为每次出访使命不尽相同,故船队每次垒发为数支,由此形成多点交叉、多线出航的海上复杂的交通贸易网络。郑和庞大的舰队七次下西洋,更是成就了古代中国以官方力量开辟海上丝绸之路的历史性辉煌。

除上述三个方向之外,中国东北方向延伸到朝鲜半岛和日本,称东海路,也是古代丝绸之路所及的路线。远在张骞开通西域之前,这条路即已开辟。周武王时期(公元前1112年),中国养蚕、缫丝、织绸技术或通过陆路或通过黄海最先传到了朝鲜。至于日本,传说中就有秦始皇派徐福率数千人东渡日本求取长生不老之药之说,徐福到日本后因传播养蚕技术,日本后人尊奉徐福为“蚕神”。日本古籍记载,西汉哀帝年间,中国的罗织物和罗织技术传到日本,到公元三世纪,中国丝织提花技术和刻版印花技术传入日本。^⑤

二是太平洋航线。到明朝中后期起,地理大发现及造船航海技术的历史性进步,自漳州月港经马尼拉横渡太平洋到墨西哥的阿卡普尔科的太平洋新航线得以开辟,该航线后来被称为“太平洋丝绸之路”。

太平洋丝路代表着古代海上丝绸之路的最

① 熊清华著:《百年滇商》,云南人民出版社,2013年版,第6页。

② 中共宁洱哈尼族、彝族自治县委、自治县人民政府编:《茶源道始——宁洱》,云南人民出版社,2015年版,第20页。

③ 以笔者2015年12月26—29日“宁洱论坛”与会期间考察的那柯里茶马古道石刻地图取得的摄影记录为参照。中共宁洱哈尼族、彝族自治县委、自治县人民政府编:《茶源道始——宁洱》,云南人民出版社,2015年版,第21页。

④ 万国瑜著:《中国西南历史地理考释》(上),中华书局,1987年版,第7页。

⑤ 韩国有关看法认为,新罗遗迹中出土了古波斯等国的文物,说明丝绸之路的终点不是中国,而是延伸到了庆州。此外,日本很多研究者认为奈良正仓院西域色彩浓厚的广州文物也是经丝绸之路传到日本的。“日韩希望丝绸之路申遗范围延伸到本国”,《朝日新闻》,2016年3月8日。“自称丝绸之路终点日韩积极谋求参与丝路申遗”,《参考消息》,2016年3月9日。

后辉煌。自福建彰州月港起航的中国商船运载着丝绸、瓷器等商品前往菲律宾马尼拉,随后,这些中国商品与从日本起运的漆器、东南亚和印度出产的香料一同被大帆船运抵驶向墨西哥阿卡普尔科。1565年6月,西班牙“圣·巴布洛”号大帆船满载从福建月港运来的生丝、丝绸、瓷器和香料等物品,从马尼拉出发,历时6个月最后抵达墨西哥南海岸的阿卡普尔科,开启了连接亚洲和美洲的“马尼拉大帆船”(The Manila Galleon)贸易时代,^①1575年,广州到拉美航线的开通,使最早始于汉代的官方海上丝路达到了最高峰。^②太平洋丝绸之路一直持续到1815年结束,历时250年。这条路主要由西方殖民者所控制,但它的开通大大延伸甚至改变了海上丝绸之路的传统路径与地理范围,更广泛地扩大了海上丝绸之路的航行路线,“意味着中国丝绸通过海上丝绸之路的外传,几乎遍及全世界”。^③

2.3 海上丝绸之路的特殊性

而相对于陆上丝绸之路而言,海上丝绸之路有其特殊性,海上航路本来就一直存在,需要的只是海上运载工具及港口等基础设施的支撑,当然也需要政策的允许与支持。在公海,由于存在领土主权与海洋管辖权益重叠,以及需要经过地理位置重要、且穿行可能面临各种风险的海峡,海上航行通过权的取得较之于陆上更为复杂。海上贸易缺乏陆上贸易通道设关建卡的监管,导致其线路可能出现巨大的变异性。

历史上,海上丝绸之路在不同时期几乎可以以某种形式得以存续。明(郑和下西洋之后)、清(至康熙)时期,即使官方推行“海禁”政策,海上区域性的自发贸易仍然是存在的,明朝实行“海禁”政策之后,当时中国东部沿海与域外不法商人的走私贸易几乎就没有完全中断过。

一些历史学家甚至断定,如果我们把历史作为一个整体,尤其将海上贸易史看做是连贯性的,而不是因朝代更替而发生的话,那么,无论秦汉,还是唐宋,中国的海商们,都已经是国

际性大商人了。因为商贸史未必与政治史同步,商业利益每每是跨越朝代、跨越国界和海洋的。^④这就是说,如果不按朝代划分历史,古代的海上贸易从出现开始,就一直是存在着的,有些是以政府力量开展的,有些则是自发性商业活动。概言之,这种关系到人们经济、文化生活的国际、区际贸易具有某种自发性和延续性。当然,这种缺乏政府支持的贸易所面临的风险也是巨大的。海盗、恶劣天气、技术条件、贸易规模等因素,可能使贸易效益变得不如今天那么突出,也由于缺乏担保与保险等信用支持,一些海上贸易的安全与收益甚至没有任何保证。

三、古代丝绸之路断续的历史 时空背景

一种社会现象之产生与发展包括出现中断,有其历史原因。古代丝绸之路自出现开始,进而在长达数千年历史进程中时续时断,学界对其原因的分析仍是零星的,阶段性的。从历史长程看,对这一现象进行的分析因时期不同而又互不相同,也可能因不同的陆海条件变化而不同。总体而言,尽管有各种各样的通商理由贯穿历史的长过程,但其出现断续的历史时空背景是有迹可循的,也值得进一步探讨。

3.1 古代丝绸之路开通的背景

首先是中央集权政治推动。封建社会能建立强大的中央集权王朝,使国家得以统一,国内市场得益日趋成熟,是开展贸易的重要政治前

① 大帆船是当时世界上最先进的船,由西班牙人雇佣中国工匠在马尼拉建造,载重300吨左右。每两年往返一次,大帆船贸易始于1565年,1813年10月西班牙王室下令废止大帆船贸易。这种贸易实际上就是用美洲的金银换取亚洲尤其是中国的产品。货物抵墨西哥后,再用大轮车转运到危地马拉、厄瓜多尔、秘鲁、智利和阿根廷等地。美洲的玉蜀、花生、西红柿、可可子、羊毛等作物也传入中国和亚洲。

② 李金明:“联系福建与拉美贸易的海上丝绸之路”,《广西师范大学学报》(哲学社会科学版),2013年第1期,第6页。

③ 孙玉琴著:《中国对外贸易史》,清华大学出版社,2008年版,第59页。

④ 谭元亨著:《海国商道——来自十三商行后裔的报告》,人民出版社,2014年版,第149页。

提与保证。汉代开辟丝绸之路也是这种条件下的必然产物。即“汉兴,海内统一,开关梁,驰山泽之禁,是以富商大贾周流天下,交易之物莫不通……”^①

当然,在古代,要真正打通亚洲国家之间的规模性贸易通道仍需政府所为。这种情况的例外也有,它是自发的、自然形成的,但可能难以形成大规模的贸易。因为互有需要,中国周边地区自发性的贸易与人员往来也是频繁发生的。古代国家之间由于没有严格管控的边界,因为地理因素难以与中原开展贸易的云南就出现以“自然状态形成”的自然贸易区,而不必出于统治者的有为之。洱海地区的商人已经把生意做到洛江、保山、腾冲之外的缅甸一带,而保山、腾冲等地的商人往东南亚和南亚的方向上应该比他们走得更远。^②如古代印度文明与华夏文明“在文化、特产等多个方面都具有多方面的互补关系”,云南所处的地理方位,契合古代中印两国交往的前沿地带。因此,“在很早的时期即具有商业活动并逐步积淀为商业传统”。应该说,“至迟不晚于西汉时期已经有商人来往于滇川之间,其足迹远至古代印度。”

彻底打通国家间的贸易通道,仍需要政府为之。公元前124年,汉武帝派张骞自蜀至夜郎,谋通身毒……但为昆明所阻。公元前109年,汉武帝发动巴蜀兵征战亦未彻底开通。

至东汉永平十二年(公元69年),中国军政势力始达滇西边隅,设置水昌郡,乃得与缅甸、印度直接交往。”^③如果说,张骞通西域之首要目的是联外抗匈(奴),而在云南,所进行的征战则是为了打通西南域,以利与域外交流。

自张骞开通西域后,从此及后的中央王朝在西部地区纷纷设立行政管理机构,建立军事要塞,护卫着中华帝国及与域外的交往。汉代就曾设立西域都护、西域长史、戊己校尉等管辖西域。唐代以安西大都护为核心的“安西四镇”等一系列军政建置,是中央政府治理西域的重要举措,其中尤以西域都护府、安西大都护府最为重要。贞观十四年(公元640年)唐平高昌,置安西四都护府于西州交河城(今新疆吐鲁番

交河故城址),管理西域地区的军政事务。贞观二十二年,唐平龟兹、焉耆、于阗、疏勒四城修筑城堡,对于保护中西陆路交通、巩固西北边防起到了十分重要的作用。2014年,中哈吉三国联合申报丝绸之路世界遗产时,世界遗产委员会在做项目评估时称:正是由于强大的中央王朝的存在,有力保障了丝绸之路的通畅。^④宋、金、西夏、河湟吐蕃通过丝绸之路和西域诸国仍保持着密切的联系。而蒙元帝国横跨亚欧大陆,东西方交流一直得以维系。

以国家力量开通的古代丝绸之路,有时有着明显的政治或军事目的,但军事与贸易之目的往往互补。即军事目的支撑贸易发展。因为贸易的扩展更需要得到军事或安全上的必要支撑,以维护贸易路线的通畅和利益的保障。到约1755年之际,清朝乾隆大帝大举讨伐,全部塔里木盆地同北边的准噶尔最后又直接归入中国统治之下。像汉唐一样,原属纯粹防御的政策,结果使中国扩展到广大的中亚,以及帕米尔和阿尔泰山地方一带。^⑤这有益于贸易往来。

其次,互惠性的经济利益驱动。西域的开通固有联合外力牵制匈奴的本意,但经济原因是原始的,是人们生活交往的必须,对域外文明而言也有同样的需要。张骞所至的大宛就是如此。经过张骞的介绍,域外之国得以知道还有大汉统治的这样一个东方大国,他们对通商交往遂心向往之。即“大宛闻汉之饶财,欲通不得。”^⑥而“大宛及大夏安息之多属奇物”。汉朝也同样有需求。而大规模的贸易劳师动众,非国家力量难以通达。显然,西域贸易路线的开

① 司马迁著:《史记·货殖列传第六十九》,京华出版社,1999年版,第548页;张永雷、刘丛译注:《后汉书·张骞传》,中华书局,2010年版,第576页。

② 熊清华著:《百年滇商》,云南人民出版社,2013年版,第7页。

③ 同②,第4页。

④ 王瑟:“探访神秘的通古斯巴什古城”,《光明日报》,2015年9月7日,第5版。

⑤ [英]斯坦因著:《西域考古记》,商务印书馆,2013年版,第37页。

⑥ 司马迁著:《史记·大宛列传第六十三》,京华出版社,1999年版,第547页。

通本非汉朝一厢情愿,仍然可以通过互通有无而互利。斯坦因也认为:“为着中国国内出产发达的利益起见,最要紧的是利用这新开的道路以为中国的制造品,特别贵重的丝织物,求得新的市场。汉武帝所发动的向西发展大运动,于政治目的而外,还与贸易有关的经济价值在内。”^①张骞凿空西域本为军事目的,但其附生的经济意涵相伴相随,何况此后张骞第二次出使西域完全是为了开展包括经济、文化等在内的相互交往。当然,政府的保障也是必不可少的。斯坦因进而所言:在历史上,为着贸易的利益和文化交通的和平侵略而需要政治力量和军事行动以为维护,那是数见不鲜的。用国旗来保护贸易并不是稀见的事。中国经营中亚政策的开始,即决定了他们为着贸易的利益起见,其于“俄属突厥斯坦”一带广大肥沃的地方,看得比塔里木盆地散漫而又比较狭小的几处沙漠田更为重要。^②即使中国历史上长城的修建,除军事防御功能外,也有安息民生、便利经济与贸易之目的。当公元前121年汉武帝将匈奴人逐出牧草地以后,立刻在推行前进政策的通道上建立了军事根据地。《汉书》说在同时展长中国古代的长城,开始向西建造一道城墙。目的自然是为着要保护向塔里木盆地扩展的贸易和政治发展而辟的大道。^③

仅以张骞通西域来探讨丝绸之路的目的也是片面的。中国远古文化本来并不是一直排斥商业往来的。中国最早的商业行为“肇始于神农氏而成于黄帝时期”。有学者总结,商汤感于夏朝灭亡的前朝之鉴,实行“不惊农市”的国策。可见商朝开始实行农商并举,把商业作为与农业同样重要的政务。到距今四五千年的黄帝时期,百工已成,各司其职,社会分工开始系统化。于是就有黄帝造车以利交通,隶首定数以利计算,仓颉造字以利交流,螺祖养蚕以利纺织,胡曹制衣以利服饰,赤将造家具以利日用,共鼓、化狄造舟楫以利水运等发明。^④

古代以官方力量开辟海上丝绸之路,郑和下西洋就是最为突出的例子。其经济原因也是有所考虑的。郑和曾向明仁宗进言:“国家欲富

强,不可置海洋于不顾。财富取于海,危险也来自海上……我国船队战无不胜,可用之于扩大经商,制服异域。”显然这一见解实际上就是一种以军事力量为后盾,以海上贸易为手段的早期海权论述。^⑤至于郑和开展的贸易到底是赤字还是盈余,由于郑和逝于第七次下西洋之后,大多相关档案被付之一炬,而无从考证。

郑和下西洋的目的,史学界的认识不尽一致,即郑和下西洋的目的是多重的,如确立明朝永乐盛世之威、寻找建文帝、麦加朝圣和开展贸易。有学者认为主要目的是政治方面的。即“耀兵异域,示中国富强”,“威制万方”,“宣德化而柔远人”,以实现封建的“大一统”。^⑥但是,郑和下西洋体现了明成祖继位后当时朝廷对外政策的开放性、进取性与和平取向,对巩固中外之间的怀柔——进贡体制、保持周边地区的稳定、维护海上通道的安全有着直接的作用,因而具有加强中国海洋安全的功效。^⑦这些目的也是不容置疑的。

再次,国内交通设施的完善与延伸。丝绸之路的开通与国内交通的发展密切相关。中国封建专制主义为便利国家统一与经济发展,往往重视开山辟道,加强相互联通。在中国历史上,秦皇汉武朝代就创造了辉煌盛世,以汉族为主体的中华民族实现思想文化的真正统一,始于秦汉时期。除经济发展外,也建立与完善了纵横交错、相对发达的国内交通运输网络,“交

① [英]斯坦因著:《西域考古记》,商务印书馆,2013年版,第25页。

② 同①,第26页。

③ 同①,第173页。

④ 苗延波著:《华夏商路》,知识产权出版社,2014年版,第5页。

⑤ 季国兴著:《中国的海洋安全和海域政策》,上海人民出版社,2009年版,第14页。

⑥ 国外的研究认为,郑和航海的最主要目的包括以下几方面:外交方面,与南海和印度洋沿海岛国建立朝贡关系;文化方面,宣传新明朝的强大、繁荣和权势;军事方面,恐吓、胁迫或强迫;经济方面,加速扩张已有的贸易线。参见[美]莱尔·戈尔茨坦、[美]卡恩斯·洛德主编,董绍峰、姜代超译:《中国走向海洋》,海洋出版社,2015年版,第239页。

⑦ 高子川著:《中国海洋安全问题研究》,军事科学出版社,2015年版,第51页。

通事业在秦汉时期得到了空前的发展。逐步建立完备的交通系统,成为秦汉王朝存在与发展的强大支柱。”^①而这一点,对于开辟并拓展为便利中外交流的古丝绸之路提供了重要的前提条件。

当然,古代丝绸之路的开辟动因是多方面的,宗教的力量、文化的相互联系,语言的传播都会加强相互的联系与往来。以语言为例,英国历史学家汤因比指出:“在草原的周围,由于草原上游牧民族的传播,在今天还有四种这样的语言:柏柏尔语、阿拉伯语、土耳其语和印欧语。”而对于为“欧亚草原”所中隔的东西两大文化系统来说,“这一大片无水的海洋便成了彼此之间交通的天然媒介”。海洋和草原的相似之处可以从它们作为传播语言的工具的职能来说明。^②

3.2 古丝绸之路受到干扰或中断的历史背景

相互交往本是人类社会属性的突出表现。古代丝绸之路的开拓与发展同样符合人类交往的社会属性,只是,在以千年记的历史长河中,古代丝绸之路在不同时期依然出现过时续时断的情况。何以如此?

首先,战争与政变,统一与分裂割据,往往是造成此一局面最直接的原因。从更大范围来看,公元八世纪中叶前后的“中亚和东部大草原的叛乱、起义与革命,在欧亚大陆形成多米诺骨牌效应,使相互的联通发生改变。”^③中国唐代中期的“安史之乱”,就成为中国西北陆上丝绸之路衰落的重要时间节点,也标志着从汉代以来丝绸之路繁荣的终结。到明朝永乐之后,中国在西北方向采取守势,退入嘉峪关自保,陆上丝绸之路彻底衰落。^④当然,这期间还有“奥斯曼帝国的崛起,阻断了东西方的交通”,也是“陆上丝绸之路不再像以前那样通畅”的原因之一。^⑤

其次,政治体制的局限、安全关注与政策倾向也导致古代丝绸之路的中断。以农业文明为主的中国封建体制强调的立国之本,偏移了远古时代对商业交往的宽容,国土的拓展,利益的不平衡,使统治者对商业往来存在着固有的排

斥性。农业的兴盛使粮价降低,可能导致大商人囤积居奇,以在荒年出售谋利,这就侵害了农户利益,即谷贱伤农,又可能在歉收之年造成社会动荡。汉代政论家贾谊甚至痛斥弃农经商、奢靡淫秽为天下之大残、大贼,提议朝廷要重农抑商,成为汉景帝重本抑末的思想来源。明清实行海禁政策,导致海上丝绸之路的中断,也是这一封建中央集权体制的思想使然。这一政策出发点是为了维护沿海安全和国家政权稳定,但“本质上却是重农抑商政策在海洋方向的体现,是为了限制沿海居民,阻隔内外交往以维护封建专制统治的基本秩序。”^⑥

至于陆、海丝绸之路的选择问题,因为陆上方向的安全始终是统治者优先考虑和重点关注的。明朝建国过程中依靠水军的河湖战斗起了重要作用,也可能正是这一点,使称帝后的朱元璋对水军和航海经济反而心存芥蒂。因为他太熟悉水军,所以才更不放心。甚至认为他们是法令、秩序以及长治久安的威胁。何况航海经济是一个活跃的部门,对于中央集权而言很难控制。这也是明朝后来实行海禁政策从而导致海上丝绸之路难以持续的理由。因为,从国家安全战略考虑,北部蒙古的威胁使明政府不得不心存忌惮,在战略选择上陆上就成为封建王朝的主要安全应对方向。因此,海洋安全虽然逐渐成为国家安全的有机组成部分,但长期以来,在国家安全体系中只占据

① 王子今著:《秦汉交通史稿》,中国人民大学出版社,2013年版,第4页。

② 汤因比著,曹未风等译:《历史研究》(上册),上海人民出版社,1964年版,第234-235页。

③ Christopher I. Beckwith, *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*, Princeton University Press, 2009, p.141.

④ 何芳川著:《中外文化交流史》(上册),国际文化出版公司,2008年版,第62页。

⑤ 故宫博物院藏品中,来自国外的有1万件,都是明清两朝与逊帝溥仪小朝廷留下来的。晚明时开始,航海而来的西方传教士、使节、商人等通过各种途径接近皇宫,将西方的钟表、天文测绘工具等送入故宫。李文君:“‘一带一路’与故宫”,《光明日报》,2016年1月8日,第5版。

⑥ 高子川著:《中国海洋安全问题研究》,军事科学出版社,2015年版,第50页。

次要位置或从属地位。发展海上交通和贸易只是作为陆地经济的补充。总体而言,以农业文明为主的封建体制往往带有闭关自守性质,无论陆上还是海上对外贸易都难以得到持续的鼓励与支持。“过分依靠对外经济活动常常被认为是造成政权羸弱、易受外国摆布和影响的原因之一,因此被中国的许多统治者所抑制。”^①郑和下西洋被政府中止后,中国实行闭关守国的“海禁”,不仅使官方为主推动的海上丝绸之路陷入停滞,也“使中国失去了一次成为海洋大国的最好机遇。”^②

再次,没有互利的经济原因使既有丝绸之路难以为继。中国自古即为世界经济大国,在相当长的历史时期里,“与世界其他地方比较起来极为富裕且技术发达。中国生产和拥有一切,它丝毫不需要与胡人从事交易。18世纪末,东印度公司的英国人在想到用鸦片来交纳茶叶和瓷器价款之前就发现了这一事实。”^③虽然,这一贸易在汉代出于对西域汗血马的需求以备与匈奴交战变得十分必要,但以备战形式展开的贸易在和平时期需要互惠才有动力。

到唐朝时,中外交流十分广泛,丝绸之路的贸易交流也获得前所未有的动力。美国《金钱》杂志借鉴世界货币价值研究网包括斯坦福大学古代史学家和经济学家设计的一种方法,比较个人财富所占当时全球经济总值的比例,也可以作为说明。根据这一统计发现,到唐朝武则天时期,巅峰财富值占全球GDP的22.7%。在武则天统治的15年内,唐朝的边界远达中亚,成为当时世界上最大的帝国。丝绸之路海岸线与西方国家的茶叶和丝绸贸易令国民经济欣欣向荣。武则天的财富也居全球历史上最富的十个女人之首。^④但这种情况并没有持续。郑和下西洋只进行了七次。开展这种航行的意图繁杂,但经济上最终证明无利可图可以说是这一以官方为主展开的中外交流中断的重要原因。尽管难有官方准确统计,有学者估计,从洪武到成化年间(1368年—1487年)的100多年里,大明共产白银3000万两,而郑和七下西洋的财政拨款加在一起是700万两。国家财政几乎要被

七下西洋搞崩溃了。^⑤由于“缺乏内在的经济动因,且经济成本过大,劳师动众,郑和之后大规模的官方海外远征活动便告停止,永乐时期显现的对外积极进取性也为海禁政策所窒息”^⑥一些学者甚至概括性地指出,我国历史上官方对外活动都不重视经济效益。^⑦没有互惠的贸易显然是难以为继的。

最后,陆海或技术替代效应导致丝绸之路变更,或至少使所交易的产品变得不那么必要。地理大发现后陆路运输变得不如海路。陆、海贸易本来相辅相成,但海路成本低,运量大,远非陆上丝绸之路依靠的一两个驼队可比。麦金德甚至对此一针见血地指出:“海洋上的机动性,是大陆心脏地带马和骆驼的机动性的天然敌手。”^⑧因此,在某一个历史时段,陆上丝绸之路因为突然出现替代效应面临的后果甚至可能是毁灭性的。即“不要认为丝绸之路在18世纪是骤然间消失的,完全是因为葡萄牙人发现了海路。”^⑨西方船队的竞争使得香料之路最终超过了丝绸之路。换言之,一直到17世纪,尚没有应该放弃陆路的任何经济或政治原因。^⑩在此之前,海路还会因为新航线的发现而出现格局性的变化。如在15世纪末,在地中海地区,随着地理大发现而来的西方力量初登美洲大陆

① 吴杰章等著:《中国近代海军史》,解放军出版社,1989年版,第34页。

② 郑永年:“中国的海洋地缘政治与陆地地缘政治”,《外交评论》,2014年第1期,第4页。

③ [法]阿里·玛扎海里著,耿升译:《丝绸之路——中国—波斯文化交流史》,中国藏学出版社,2014年版,第15页。

④ “The 10 Richest Woman of All Time”, *Money*, February 1, 2016, <http://time.com/money/4133560/10-richest-woman-all-time/>.

⑤ 梁二平:“郑和‘示中国富强’的下西洋”,《丝绸之路》,2016年2月号,第20页。

⑥ 高子川著:《中国海洋安全问题研究》,军事科学出版社,2015年版,第51页。

⑦ 葛剑雄:“丝绸之路:历史地理背景和未来思考”,载葛剑雄、林毅夫等编:《改变世界地理的“一带一路”》,上海交通大学出版社,2015年版,第18页。

⑧ [英]哈·麦金德著,林尔蔚、陈江译:《历史的地理枢纽》,商务印书馆,2010年版,第64页。

⑨ [法]阿里·玛扎海里著,耿升译:《丝绸之路——中国—波斯文化交流史》,中国藏学出版社,2014年版,第15页。

⑩ 同⑨,第462页。

以及环非洲航路的开辟,欧洲大西洋强国(荷兰、葡萄牙、西班牙和英国)就比地中海国家获得了更广阔的地理进出空间。连接欧洲和地中海的强国(如拜占庭、威尼斯以及后来的奥斯曼帝国)的财富和战争杠杆作用被那些贸易转移至大西洋所削弱。^①而且事实上,葡萄牙人经常封锁红海和波斯湾,流向亚历山大港和地中海其他港口的贸易(主要是香料)备受干扰。地中海和亚洲的联系受到威胁,从威尼斯到叙利亚和巴勒斯坦的各个贸易城市也随之逐步衰落。当然,这其中充斥着世界地缘政治力量变化的因素,这就是新的大国(如西班牙和葡萄牙)的崛起所带来的改变。

同样,技术进步与传播也形成丝绸之路的被替代效应。丝绸之路以产品交易为媒介。随

着丝绸之路贸易的扩展,养蚕技术的传播,在古代即有丝绸生产本土化的情况,使通过丝绸之路交易的重要性降低。特别是近代产业技术革命的出现,使原来丝绸之路交易的传统产品出现巨大改变,有些甚至被彻底地替代。一些西方学者甚至认为,在促使丝绸之路遭到遗弃的主要因素中,应提到近代技术工业的诞生和发展,这种工业以代用品取代了来自中国的传统产品。例如,过去波斯人前往中国采购的最古老的产品之一是麝香,这种产品的交易可能持续了18个世纪,而最后却由以石油副产品为基础的合成麝香所取代。铜镜、铸铁火炉和饭锅的情况也如此。^②

编辑 李亚

Revisiting Ancient Silk Roads: Origin and Evolution

FU Mengzi^{1,2}

(1. Wuhan University, Wuhan 430072, China; 2. China Institutes of Contemporary International Relations, Beijing 100081, China)

Abstract: The historical literature on the Ancient Silk Roads, which spans a long period of time, traverses vast expanses of territories and exerts far-reaching influences, is rich and bountiful. In an attempt to re-examine the Ancient Silk Roads mainly from a Chinese perspective, this paper tries to clarify geographic reach of the continental and maritime Silk Roads as well as related theoretical concepts, and provide a complementary analysis of the historical routes of the Ancient Silk Roads. It also explores the origin and evolution of the land and maritime Silk Roads, and the historical contexts in which they were used discontinuously, simultaneously or alternatively.

Key words: silk; Silk Roads; the Western Region; land and maritime Silk Roads; discontinuous use

① [美]莱尔·戈尔茨坦、[美]卡恩斯·洛德主编,董绍峰、姜代超译:《中国走向海洋》,海洋出版社,2015年版,第109页。

② 同①,第4页。