

中国古代海上丝绸之路的发展与变迁

李金明

【摘要】中国古代海上丝绸之路已经有两千多年的历史，它经历了汉武帝开辟经东南亚至印度的海上通道、唐朝把对外贸易重心从陆路转向海路，以及宋元时期鼓励阿拉伯商人来广州与泉州等地贸易，遂从原先仅从广州经东南亚至南印度，发展到越过印度洋、进入波斯湾至阿拉伯沿岸一带。到了明代中叶，随着欧洲殖民者的东来，以及明朝在福建漳州月港部分开放海禁，准许私人海外贸易船出海贸易。尤其是西班牙殖民者为维持在菲律宾的殖民统治，开辟了从马尼拉至墨西哥阿卡普尔科的大帆船贸易航线，把中国商船载运到马尼拉的中国生丝和丝织品经太平洋转运到美洲大陆，然后又经大西洋再运到欧洲各地。这使中国古代海上丝绸之路发生了巨大变迁，即从区域贸易航线发展成为联系东西方的全球贸易航线。

【关键词】中国古代；海上丝绸之路；大帆船贸易航线

【中图分类号】F752 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1004-700X(2015)01-0010-06

中国古代海上丝绸之路自开辟以来至今已两千多年的历史，它经历了各个朝代的发展与变迁，逐步从经东南亚至南印度，发展到越过印度洋，进入波斯湾，到达阿拉伯、东非各地。特别在明代中叶，海上丝绸之路经由西班牙殖民者开辟的“大帆船贸易航线”转向东航行，穿越太平洋，到达美洲大陆，然后再横跨美洲大陆，经大西洋到达欧洲，发展成为联系东西方的全球贸易航线。今天，在构建21世纪海上丝绸之路，适应经济全球化新形势，扩大与各国各地区利益结合的重大战略下，重温中国古代海上丝绸之路的发展与变迁显然是很有意义的。

一、汉唐时期开辟的海上丝绸之路

中国古代海上丝绸之路始于公元前2世纪，汉武帝开辟了从雷州半岛的徐闻、合浦经东南亚至南印度的海上丝绸之路。此事大抵缘起于张骞出使西域。据《汉书》卷九十五“西南夷

传”记载,元狩元年(前122),博望侯张骞禀告,出使大夏[今阿富汗北境马扎里沙里夫以西的巴尔赫(Balkh)]时,看到蜀布和邛竹杖(指四川西部邛崃山出产的方竹杖),问从哪里获得。说是从东南数千里的身毒国(Sind,专指印度西北部),向四川商人购得。因此,张骞认为,在四川与印度之间必有一条便捷的通道。

从现在的地图上看,由滇池西之安宁县向西至大理,再由大理至永昌、腾越、干崖而进入缅甸之八莫有驿道。此驿道在甚早时期,必有商人利用以往来于滇、蜀和印度之间。张骞在大夏时所见之邛竹杖、蜀布,必皆由此商道运往西去。后来,汉武帝则派遣张骞、柏始昌、吕越等人探觅此道,但为滇王所阻,仅到达昆明而未能再往西,故其探险未获成功。汉武帝迫于无奈,只好从雷州半岛的徐闻、合浦另辟通往东南亚、印度的海上丝绸之路。

《汉书·地理志》“粤地”条末段记载了这条海上丝绸之路的航程:“自日南障塞、徐闻、合浦,船行可五月,有都元国;又船行可四月,有邑卢没国;又船行可二十余日,有谶离国;步行可十余日,有夫甘都卢国。自夫甘都卢国,船行可二月余,有黄支国,民俗略与珠崖相类。其州广大,户口多,多异物,自武帝以来皆献见。有译长,属黄门,与应募者俱入海,市明珠、璧琉璃、奇石、异物,赍黄金、杂缯而往。所至国皆禀食为耦,蛮夷贾船,转送致之。亦利交易,剽杀人,又苦逢风波溺死,不者数年来还,大珠围二寸以下。”^[1]

这条海上丝绸之路航线所经的各个国名,虽经不少中外学者反复考证,但至今仍无取得一致的意见。不过,我们可先看看这条航线的起点——日南,它是中国当时最南的边界。汉武帝在平定南越王之乱后,从两广至今越南北圻、中圻分别设置了九个郡,其中最南的一郡就是日南,在今越南中圻,郡治朱吾;另一个起点——合浦郡,则在今雷州半岛,郡治徐闻。

了解到航线的起点后,我们可再看看已基本成为定论的航线中点——夫甘和航线终点——黄支。根据法国汉学家费琅的考证,认为夫甘系指缅甸的蒲甘(Pagan)古城,在今伊洛瓦底江左岸尚可见其遗址;而黄支则是印度东海岸的建志(Kanchi),也就是今印度半岛东南部的康契普腊姆(Conjeveram)^[2]。明

确了航线的起点、中点和终点后,我们则可确定,汉武帝当时开辟的海上丝绸之路是从日南、徐闻、合浦出航,沿着越南海岸航行,中经缅甸的蒲甘到达南印度的康契普腊姆。也就是说,早在公元前2世纪,中国已开通了联系东南亚、印度的海上丝绸之路。

中印之间的海上丝绸之路开辟后,中国丝绸则源源不断地输入印度,在那里同来自地中海的罗马商人进行交易。据吉本在《罗马帝国衰亡史》一书中写道:罗马每年有120艘商船从埃及的迈奥霍穆港到印度的马拉巴海岸和斯里兰卡,同亚洲远邦商人进行贸易,其中包括中国商人。当这些商人回非洲后,便将买到的货物从亚历山大港运入罗马都城^[3]。而罗马人酷爱中国丝绸,据说早在公元前1世纪,中国丝已出现在罗马;至1世纪,在罗马已有中国丝的贸易,当时因西域交通中断,故这些中国丝大多由海道经印度转运而来。当时罗马国内对中国丝绸的需求量很大,据白里内(Gaius Pliny the Elder)在《博物志》(Natural History)一书中记载,罗马每年为购买中国丝绸而流入印度、中国及阿拉伯半岛的金钱,不下一亿罗马币(Sesterces)^[4]。而经营这种中介贸易的安息(即波斯,今伊朗)、印度亦从中牟取暴利,据《后汉书》称,其与罗马交市于海中,利有十倍^[5]。

到了唐代,天宝十年(751),因唐将高仙芝在中亚的怛罗斯(Talas)战争失利,唐朝经陆路联系西亚各国的陆上丝绸之路被切断,只好将对外贸易的重心从陆路转向海路。于是出现了从广州通阿拉伯的“海上丝绸之路”,也就是在《新唐书》卷四十三下“地理志”记载的贾耽“广州通海夷道”。这条航线所经地名的考释比较复杂^[6],其大概是从广州起航,经越南沿海、马六甲海峡、孟加拉湾、印度洋、阿拉伯海、波斯湾至巴格达。可见海上丝绸之路至唐代已有了较大的发展,即从广州经东南亚至南印度扩展到阿拉伯海、波斯湾以至巴格达。

762年,阿拔斯王朝奠都巴格达后,其海外交通迅速发展,每年则有不少阿拉伯商船沿着这条海上丝绸之路来广州贸易。在8世纪中叶至9世纪中叶这100年间,阿拔斯王朝的国力达到鼎盛,当时东西方的海上贸易,特别从阿拉伯半岛到印度的贸易,几乎全操在阿拉伯人手里。据《旧唐书》记载:“广州地际南海,每岁有昆仑乘舶,以珍货与中国交市。”^[7]当

时云集于广州江中的外国商船，“有婆罗门、波斯、昆仑等船，不知其数”^[8]，其中以“师子国船最大，梯而上下数丈，深六七丈，长二十丈，可载六七百人”^[9]。这些从阿拉伯、波斯、印度等地来广州贸易的商船，终年川流不息。同时代的阿拉伯旅行家马素地(Masudi)在《黄金草原》一书中写道：“广府河在距广府下游六日行或七日行的地方入中国海。从巴士拉、斯拉夫、阿曼、印度各城、阁婆格诸岛、占婆以及其他王国来的商船，满载着各自的商货逆流而上。”反之，到阿拉伯贸易的中国商船则直接驶往阿曼、斯拉夫、波斯沿岸、巴林沿岸、乌巴刺(Oballa)和巴士拉等国^[10]。

二、宋元时期海上丝绸之路的发展

南宋时，由于偏安于半壁江山，加之与北方少数民族的连年征战，军费开支浩大，不得不以扩大海外贸易来增加税入，因此，海上丝绸之路在此时期又有了进一步的发展。当时的泉州港正进入繁盛时期，自宋哲宗元祐二年(1087)设立市舶司后，国内商人即可直接从泉州出海贸易，不必像以前那样通过明州或广州市舶司，而外国商船亦可分别进入泉州或广州进行贸易。南宋淳熙五年(1178)桂林通判周去非在《岭外代答》中就说明了这一点：“三佛齐(今苏门答腊岛东北部的巨港)之来也，正北行舟，历上下竺与交洋，乃至中国之境。其欲至广者，入自屯门，欲至泉州者，入自甲子门。”^[11]

当时在泉州任福建市舶提举的赵汝括，在其撰写的《诸蕃志》一书中列举了从泉州到海外各地的贸易航线。其中除了原来已有的东南亚贸易航线外，还增加了至爪哇东部与中部等地的航线，同时也记载了印度半岛西岸和阿拉伯半岛的各地地名。特别是记载了通往菲律宾等地的东洋航线。这些都说明，海上丝绸之路到南宋时又有了新的发展。

元代航海家汪大渊自1329年至1349年之间，两次附舶远航。后来将其在浮海期间的所见所闻整理成书，名曰《岛夷志略》。该书共记有100条，其中99条是记汪大渊本人所到达的南海诸国及地区，即东起澎湖到文老古，西至阿拉伯和东非沿岸。由此可见，海上丝绸之路至元代已向西逐渐扩展到东非沿岸。下面拟将《岛夷志略》中所记载的地名，按航程顺序分为三条航线进行考释。

第一条航线：汪大渊附搭的商船从泉州开航，顺风二昼夜到达澎湖。接着商船南下航行到菲律宾的“三岛”，《诸蕃志》称为“三屿”，指的是布桑加岛(Busuanga)、卡拉棉岛(Calamian)和巴拉望岛(Palawan)。同时也到达“麻逸”，此名为Mait的译音，犹言黑人之地，乃民都洛(Mindoro)岛之称。商船再继续航行到加里曼丹岛西岸的淳泥(今文莱，Brunei)，以及西南岸的都督岸(今沙捞越河口附近的达土角，Tanjong Datu)和淡港(今古晋，Kuching)。越过赤道后，商船则朝东南方向航行，经过假里马打(指加里曼丹岛西南海中之卡里马塔群岛(Karimata Is.)，到达爪哇岛东部的巫论(Gorong)、希苓(今玛琅，Malang)、重迦逻(今苏腊巴亚，Surabaya)、杜瓶(今图板，Tuban)等地。再到小巽他群岛东端的古里地闷(今帝汶，Timor)，然后再航行到文老古(今马鲁古，Maluku)、苏禄(Sulu)等地。

第二条航线：商船从泉州出航后，则沿着海岸航行，到达越南东海岸的交趾(指今河内一带为中心的越南北部)、占城(在今越南中部一带，Campa)、灵山(在归仁以北的Lang-song港)。然后再航行至宾童龙(今越南东南部的藩朗，Phanrang)、昆仑(今越南南部海中的昆仑岛，Pulau Kundor)，接着越过金瓯角进入暹罗湾。再到真腊(今柬埔寨)、暹(指素古台王朝，Sukhotai)、罗斛(在今湄南河下游的华富里，Lophuri)。继续航行到马来半岛的戎(指克拉地峡附近的春蓬，Chumphorn)、丹马令(今洛坤，Lakom)、吉兰丹(Kelantan)、丁家卢(今马来半岛东岸的丁加奴，Tregganu)、彭坑(今马来半岛东岸的彭亨，Pahang)，再绕过龙牙门(指新加坡海峡，Singapore Strait)到马来半岛西岸的无枝拔(今马六甲，Malacca)、龙牙犀角(今吉打，Kedah)及龙牙菩提(吉打北近海中的凌加卫岛，Langkawi I.)等地。

第三条航线：商船从泉州出航后，则直接航经西沙群岛、万里石塘(今南沙群岛海域)，到达苏门答腊岛东部的旧港(今巴邻旁，Palembang)、三佛齐(今占卑，Djambi)、淡洋(今塔米昂，Tamiang)，北部的花面(今拔沓，Battak)、班卒(西岸之婆鲁斯，Barus)、龙涎屿(西北角的Bras岛)和西北角的南巫里(今亚齐，Achin)。商船在这里住冬，待次年冬再继续航行到印度半岛东岸的第三港(在印度马拉巴尔海岸，属马德

拉斯邦)、土塔(指印度半岛东岸讷加帕塔姆, Negapatam 附近的“中国塔”)、接着航行到千里马(今斯里兰卡东岸的亭可马里, Trincomalee)、僧加刺(今锡兰岛, Sinhala dripa)、高郎步(今斯里兰卡岛西岸之科伦坡, Colombo)、大佛山(今科伦坡南的贝鲁瓦拉湾, Beruwala Bay), 然后再航行到小具南(今印度西南岸的奎隆, Quilon)、古里佛(今卡里卡特, Calicut)、巴南巴西(指印度西岸的 Banavasi)、放拜(今孟买, Bombay)、华罗(今译佛腊伐耳, Verawal, 在印度古吉拉特邦卡提阿瓦半岛西南岸一古港)等地。

宋元时期, 沿着这条丝绸之路到泉州贸易的外国商人多数是阿拉伯人, 他们称泉州港为 Zaitun。1292 年, 意大利旅行家马可波罗(Marco Polo)从泉州出航西还时, 曾对泉州港贸易之盛感到惊讶, 他说道: “Zaitun 是世界上最大的港口之一, 大批商人云集这里, 货物堆积如山, 的确难以想象。”^[12]数十年后的 1347 年, 修道士奥多里克(Friar Odoric)与约翰·马里格诺利(John Marignolli)到达泉州, 亲眼目睹了泉州港的浩大, 马里格诺利描述道: “异常壮观的港口, 规模之大难以置信。”^[13] 摩洛哥旅行家伊本巴都他(Ibn Batuta)几乎是与他们同时到达泉州, 他称赞道: “Zaitun 港是世界上最大的港口之一, 不, 我错了, 是最大的。我看到大约 100 艘大船停泊在那里, 小船无数。”^[14]¹¹⁹

当时作为海上丝绸之路起点之一的泉州, 就是以盛产各种丝绸闻名于世。正如伊本巴都他所述: “这是一个大城市, 的确好极了, 他们织造的天鹅绒锦缎和各种缎子就以城市的名字 Zaituniah 命名, 比行在(Khansa, 杭州)和汗八里(Khanbaliq, 北京)的织物还要好。”^[14]¹¹⁸ 伊本巴都他还提到, 1342 年元朝皇帝赠送 500 匹锦缎给摩哈美德苏丹(Sultan Mahamed), 其中有 100 匹是 Zaitun 织造的, 另 100 匹是杭州织造的^[15]。由此可见, 当时泉州生产的绸缎不仅与杭州齐名, 而且已作为珍品赠送给外国国王。正因为泉州生产的绸缎在国外享有盛名, 故不少外国人都把绸缎与 Zaitun 这个名字联系起来, 其中如波斯人称之为 Zeituni, 卡斯蒂利亚人(Castillans)称之为 Setuni, 意大利人称之为 Zetani, 甚至有些西方汉学家认为, 英语、法语和德语中的 Satin(缎子)这个单词可能就是源自于 Zaitun 这个地名^[14]¹¹⁸。假如这种说法可

以肯定的话, 那么泉州在中世纪对世界的贡献就不仅是精美的绸缎, 而且还加上 Satin(缎子)这个单词——这可以说是海上丝绸之路发展的一种明证。

三、明朝中叶海上丝绸之路的变迁

明初, 明成祖朱棣为了发展“朝贡贸易”, 鼓励海外诸国入明“朝贡”, 不惜耗费巨资, 在 1405 年至 1433 年的 28 年间派遣郑和七下西洋, 将海上丝绸之路发展到一个崭新的阶段。郑和统领将士 27000 多人, 船只近百艘, 在地处东西方交通要冲的马六甲设立据点, 建造仓库, 囤积钱粮, 让派遣到印度洋、波斯湾、非洲沿岸去的船只在此集中, 打整购买到的各种货物, 等待季候风的转换。据当时随行的翻译马欢记载: “中国宝船到彼, 则立排栅, 如城垣, 设四门更鼓楼。夜则提铃巡警, 内又立重栅, 如小城。盖造库藏仓廩, 一应钱粮顿在其内。去各国船只回到此处取齐, 打整番货, 装载船内, 等候南风正顺, 于五月中旬开洋回还。”^[16]通过郑和船队近 30 年的航行, 使海上丝绸之路从宋元时期仅局限于东南亚、印度洋沿岸、波斯湾、阿拉伯海一带, 再继续发展到红海乃至非洲东海岸。由茅元仪收入《武备志》的《自宝船厂开船从龙江关出水直抵外国诸番图》(俗称《郑和航海图》), 就绘出了从南京到东南亚沿海、北印度洋沿岸, 最远到非洲东海岸今肯尼亚的蒙巴萨的航路, 并分别标出了航向、航程、针路及牵星图, 成为明初中国海上丝绸之路发展的最好见证。然而, 此时的海上丝绸之路还仅是局限于亚洲和非洲的范围, 要实现横跨太平洋、大西洋, 到达美洲、欧洲的巨大变迁, 只有等待到明朝中叶。

明朝中叶, 东亚海洋形势发生了巨变, 东来的欧洲殖民者为贩运中国生丝和丝织品, 在东亚海域展开了激烈的商业竞争。葡萄牙殖民者利用其留居澳门的优势, 在广州购买中国生丝和丝织品, 然后载运到日本贩卖以赢利。据说当时在日本国内对中国生丝的需求量很大, 按日本学者加藤荣一(Kato Eiichi)的估计, 在 16 世纪末和 17 世纪初, 每年从中国进口的生丝总量平均为 1600 担。随着日本国内政治形势的稳定, 在 1610~1620 年快速增加到 3000~3500 担^[17]。而当时明朝对日本仍实行海禁, 不准中国商船到日本贸易, 且日本国内船只也很少到国外贸易, 故从澳

门来的葡萄牙船几乎垄断了中国生丝与丝织品在日本的贸易。根据日本学者岩生成一的估计,他们贩运中国生丝和丝织品到日本的利润率一般都保持在70%~80%,有时甚至超过100%^{[18]6}。这些葡萄牙船从日本载运出来的大多是白银,据在1585~1591年访问东印度的英国旅行家拉夫尔·菲奇(Ralph Fitch)说:“当时葡萄牙人从中国澳门到日本,运来大量的白丝、黄金、麝香和瓷器,而从那儿带走的只有白银而已。他们每年都有一艘大船到那里,带走的白银达60万两以上。”^[19]然后,他们又将这些白银载运到广州,购买中国生丝和丝织品,再经印度果阿转运到欧洲。

西班牙殖民者在1565年占据菲律宾后,为了维护其在菲律宾及拉美的殖民统治,开辟了自菲律宾马尼拉至墨西哥阿卡普尔科的“大帆船贸易航线”,把墨西哥银元载运到马尼拉,以换取中国商船载运到马尼拉的中国生丝和丝织品。当时正值隆庆元年(1567),明朝政府在倭患基本平定的前提下,宣布在福建漳州海澄月港部分开放海禁,准许私人海外贸易船缴纳饷税后出海贸易。于是,大量的满载生丝和丝织品的中国商船涌向马尼拉同西班牙殖民者进行交易。这些中国生丝和丝织品经“大帆船贸易航线”越过太平洋,航运到墨西哥的阿卡普尔科后,再转陆运向北经过现在的格雷罗州和莫罗洛斯州到达墨西哥城,再向东从普韦布拉、奥里萨巴到韦腊克鲁斯,而后从这里装船航经墨西哥湾,越过大西洋再出口到欧洲各地。这条横跨墨西哥大陆的公路,由于转运的是中国的生丝和丝织品,故被当地人亲切地称为“中国路”(China Road)^[20]。由此说明,海上丝绸之路至此已发生了新的变迁,即从原先向西经东南亚到印度洋、非洲,转而向东经马尼拉,越过太平洋到达美洲大陆,然后再经墨西哥湾、大西洋延伸到欧洲大陆。

1619年,荷兰东印度公司在巴达维亚建立司令部后,企图以武力打开与明朝贸易的大门。1623年,他们被福建巡抚南居益驱逐出澎湖岛后,则占据了台湾南部,在那里建立其基地——热兰遮城(Zeelandia),以此作为据点攻击所有往马尼拉贸易的中国商船,强迫他们转向台湾贸易。因此,台湾遂成了荷兰东印度公司转贩中国生丝和丝织品的基地,他

们不仅把中国生丝和丝织品转贩到日本,而且还转贩到东南亚及欧洲各地。就以1627年来说,他们从台湾转贩到日本的中国生丝和丝织品价值高达62万荷盾,转贩到巴达维亚和荷兰本土的中国生丝和丝织品价值达56万荷盾^{[18]13}。

除此之外,荷兰东印度公司为了满足欧洲市场对瓷器需求的增多,亦在台湾转贩中国瓷器。他们将中国商船载运到台湾的瓷器,重新装上荷兰船或东印度公司船只转运到巴达维亚,然后从那里再运往马来群岛以外的东印度公司设立的商站;而返航荷兰的船队,则直接把瓷器从巴达维亚载运到荷兰。当时荷兰东印度公司转运中国瓷器的数量异常之大,据《荷兰海上帝国》一书中统计,在1602~1657年,荷兰东印度公司转贩到欧洲的中国瓷器多达300万件,此外,还有数万件从巴达维亚直接载运到印尼各地、马来亚、印度和波斯等地出售^[21]。可见经荷兰东印度公司之手,海上丝绸之路已从航经东南亚延伸到欧洲各地,且载运的货物亦从中国生丝和丝织品发展到中国瓷器。

结 语

中国古代海上丝绸之路自公元前2世纪汉武帝开辟以来,历经各个朝代的发展与变迁。这之间有唐朝在联系西亚各国的陆上丝绸之路被切断后,把对外贸易重心从陆路转向海路,遂使海上丝绸之路开始越过印度洋,延伸到波斯湾、阿拉伯沿岸,为宋元时期大量阿拉伯商人来广州、泉州经商奠定了基础。泉州就在此时发展成为“世界上最大的港口之一”,以Zaitun命名的丝绸也开始闻名于世。明初,通过郑和七下西洋,在历时28年的航行中,使海上丝绸之路又有了新的发展,即从东南亚、印度洋、波斯湾、阿拉伯海一带,延伸到红海乃至东非沿岸。

到了明朝中叶,由于欧洲殖民者在东亚海域为贩运中国生丝和丝织品展开了激烈的商业竞争,使海上丝绸之路发生了巨大变迁。特别是隆庆元年(1567),明朝在福建漳州海澄月港部分开放海禁,准许私人海外贸易船出海贸易,以及西班牙殖民者为维持在菲律宾的殖民统治,开辟了从马尼拉到墨西哥阿卡普尔科的“大帆船贸易航线”,将墨西哥银元载运来马尼拉以换取中国商船载运过去的中国生丝

和丝织品,使这条“海上丝绸之路”从原先经南海向西到印度洋、波斯湾、阿拉伯等地,转而向东至日本,或经马尼拉越过太平洋到美洲大陆,然后再经阿卡普尔科和塞利维亚把中国生丝和丝织品运往欧洲市场,形成了一条联系东西方贸易的“海上丝绸之路”。与此同时,葡萄牙殖民者和荷兰东印度公司除了将中国生丝和丝织品转贩到日本以赢利外,也利用其返程船只把中国生丝、丝织品和瓷器运往欧洲各地销售,遂使海上丝绸之路逐渐从区域贸易航线发展为全球贸易航线。

[参考文献]

- [1]班固.汉书[M].卷二十八下:地理志.
- [2]费琅.昆仑及南海古代航行考、苏门答刺古国考[M].冯承钧,译.北京:中华书局,2002:56-57.
- [3]张铁生.中非交通史初探[M].北京:三联书店,1973:2-71.
- [4] Henry Yule. Cathay and the Way Thither [J]. London: The Hakluyd Society, 1916(1):200.
- [5]范晔.后汉书[M].卷八十八:西域传.
- [6]李金明.唐代中国与阿拉伯海上交通航线考释[J].广东社会科学,2011(2):118-120.
- [7]旧唐书[M].卷八十九:王方庆传.
- [8]元开.唐大和尚东征传[M].
- [9]李肇.唐国史补[M].
- [10] 费琅.阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注[M].北京:中华书局,1989:114.
- [11]杨武泉.岭外代答校注[M].北京:中华书局,1999:126.
- [12]马可波罗游记[M].陈开俊,等,译.福州:福建科技出版社,1981:192.
- [13] F. B. Eldridge. The Background of Eastern Sea Power [M]. London: Phoenix House, 1948: 65.
- [14] Henry Yule. Ibn Batuta's Travel in Bengal and China[J]. London: The Hakluyd Society, 1916(1).
- [15] Henry Yule. Travels of Marco Polo [J]. London: John Murray, 1926(2): 238.
- [16]冯承钧.瀛涯胜览校注[M].北京:商务印书馆,1935:25.
- [17] Kato Eiichi. The Japanese - Dutch Trade in the Formative Period of the Socclusion Policy [J]. Tokyo: Acta Asiatica, 1976(30):44-45.
- [18] Iwao Seiichi. Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries[J]. Tokyo: Acta Asiatica, 1976(30).
- [19] C. R. Boxer. Fidalgos in the Far East 1550-1770 [M]. The Hague: Martinus Nijhoff, 1948:6.
- [20] William Lytle Schurz. The Manilla Galleon [M]. New York: E. P. Dutton & Co., 1959:384.
- [21] C. R. Boxer. The Dutch Seaborne Empire 1600-1800 [M]. London: Hutchinson & Co., London, 1965:174.

(作者系厦门大学南海研究院教授、博导,中国南海研究协同创新中心兼职教授)