

唐代广州与阿拉伯的海上交通

李 金 明

(厦门大学 东南亚研究中心, 福建 厦门 361005)

摘 要: 唐代广州与阿拉伯的海上交通达到空前繁荣,阿拉伯商人大量来到广州贸易,这与唐朝政府奉行开明的对外开放政策,尊重阿拉伯人的宗教习俗,给予外商贸易上的优惠等有着密切的联系。

关键词: 广州;阿拉伯;海上交通

中图分类号: F752.9 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-4702(2002)02-0001-06

广州自秦汉以来,就已是我国南方著名的海外贸易港口。《史记》曾记载:“番禺(即今广州)亦其一都会也,珠玕、犀、玳瑁、果布之凑。”^[1]《汉书》亦写道:南越“处近海,多犀、象、玳瑁、珠玕、银、铜、果布之凑,中国往商贾者,多取富焉,番禺其一都会也。”^[2]广州主要得益于其优越的地理条件,日本学者藤田丰八在《中国港湾小史》一文中称:“盖此地为由西南海上至文化灿开、物产丰富,而为唯一产丝地之中国之咽喉,且系古代奢侈品象牙、犀角、玳瑁、翡翠及珠玕等南货输出北方之出口地,更位利于西江主流之乌泥江及沿其支流,而与今云南、贵州、四川等腹地交通之要隘,是故自汉以前,则已有海陆两面之通商,且颇为繁盛,此由种种事情推之,殆无疑焉。”^{[3](P.535)}至唐代,随着中国国力的强盛与对外贸易的发展,广州作为中国南方主要贸易港口的地位更形巩固,它与当时亚洲另一强国——阿拉伯的海上交通达到了空前繁荣。

—

762年阿拔斯王朝奠都巴格达后,其海外交通迅速发展,他们通过底格里斯河开始与中国南方的主要港口——广州发生贸易联系。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,特别是从阿拉伯半岛到印度的贸易,几乎全操在阿拉伯人手里。阿拉伯商船,每年穿梭于广州与印度洋之间,《旧唐书》称:“广州地际南海,每岁有昆仑乘船,以珍货与中国交市。”^[4]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”,^[5]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”。^[6]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,有不少求法高僧就是由广州附搭外国商船到西天取经,如并州常愆禅师,“附舶南征,往河陵国,从此附舶,往末罗瑜国,复从此国诣中天”;^[7]益州义朗法师,“同附商船,挂百丈,凌万波,越舸扶南,缀缆郎迦戎”;贞固律师,“同附商船,共之佛逝,后与义净同返广府”;义净本人亦于咸亨二年(671年),随龚州使君冯孝铨至广府,与波斯舶主期会南行。^[8]也有一般俗人,从阿拉伯直接搭乘商船到广州,如天宝十年(751年)随

收稿日期:2001-12-30

作者简介:李金明(1945-),男,福建泉州人,厦门大学东南亚研究中心教授,博士生导师,从事中外关系史、南海主权与国际海洋法研究。

安西节度使高仙芝西征的杜环,在怛罗斯战役被俘,在阿拉伯居留了 12 年,至宝应初(762 年)才从波斯湾搭乘商船回广州。^[9]可见当时从阿拉伯、波斯、印度及南海各地到广州之间的商船来往,是非常普遍的。阿拉伯旅行家马素地于 943 年左右曾乘船经过马来亚海域,一直到中国的沿海地带,他在《黄金牧地》一书中这样写道:“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、阇婆格诸岛、占婆以及其他王国来的商船,满载着各自的货物逆流而上。”^{[10](P.114)}

由于阿拉伯商船经常航行到中国,故有些阿拉伯人对中国的主要海外贸易港口甚为了解,如在阿拔斯王朝哈里发麦塔密德(Khalif Mutammid)时期,任过吉巴尔(Jibal)邮长的阿拉伯人伊本库达伯(Ibn Khurdadhbeh)在 844 至 848 年撰写的《郡国道里志》(The Book of Routes and Provinces)一书中记载:

“从 Sanf^① 到中国的第一港口 Al—Wakin, 无论航海或陆行均是 100farsangs,^② 此地有优质的中国铁、瓷器和大米,是一个大港。从 Al—Wakin 航行 4 天,到 Khanfu, 若陆行需 12 天,此地出产各种水果、蔬菜、小麦、大米和甘蔗。从 Khanfu 航行 8 天,到 Janfu, 此地出产与 Khanfu 相同。从 Janfu 航行 6 天到 Kantu, 此地出产亦相同。在中国各港口皆有一条可航船的大河,河水随潮汐涨落。Kanhū 有鹅、鸭及其他野禽。”^{[11](P.135-136)}

上述各港口,据日本学者桑原鹭藏考证,认为第一港口 Al—Wakin, 即龙编(Loukin),属交州,在今越南河内地区;Khanfu, 即广府,也就是广州;Janfu, 即泉州;Kantu, 即江都,也就是扬州。^[12]倘若这些考证无误,那么当时外国商船从越南中部的占婆进入中国海后,依次到达的海外贸易港就是交州、广州、泉州和扬州。

同样地,唐朝也有详细记载从广州到阿拉伯的航程。如唐德宗贞元年间(785—804 年)任宰相的著名地理学家贾耽,潜心研究中外地理达 30 年,曾对“绝域之比邻,异蕃之习俗,梯山献琛之路,乘舶来朝之人,咸究其源流,访求其居处。阗阗之行贾,戎貊之遗老,莫不听其言而掇其要;闾闾之琐语,风谣之小说,亦收其是而芟其伪”,^[13]记述了从广州经东南亚、印度至阿拉伯的航程:

“广州东南海行二百里,至屯门山,^③ 乃帆风西行二日,至九州石,^④ 又南二日至象石,^⑤ 又西南三日行,至占不劳山,^⑥ 山在环王国^⑦ 东二百里海中,又南二日行至陵山,^⑧ 又一日行至门毒国,^⑨ 又一日行至古笏国,^⑩ 又半日行至奔陀浪洲,^⑪ 又两日行至军突弄山,^⑫ 又五日行至海峡,^⑬ 蕃人谓之质,^⑭ 南北百里,北岸则罗越国,^⑮ 南岸则佛逝国。^⑯ 佛逝国东水行四五日至河陵国,^⑰ 南中洲之最大者。又西出峡,三日至葛葛僧祇国,^⑱ 在佛逝西北隅

① 即 Champa, 占婆。

② 古波斯里, 1farsang 相当于 3.25 英里。

③ 在大屿山及香港二岛之北, 海岸及琵琶洲之间。

④ 海南岛东北角的七洲列岛。

⑤ 今 Tinhosa 岛, 亦即明代之独珠山。

⑥ Pulao Cham, 占婆岛。

⑦ 昔之林邑, 后之占城。

⑧ 安南归仁府北之 Sa—hoi 岬。

⑨ 似指今之归仁。

⑩ Kauthara, 今衙庄 Nha—trang 的梵名。

⑪ 宾童龙 Pandurang, 今藩龙 Phanrang。

⑫ Pulao Condor, 昆仑岛。

⑬ 马六甲海峡。

⑭ Selat 石叻, 即新加坡岛的音译。

⑮ Laut 即海人, 马来半岛的早期土著, 所谓北岸应包括今之柔佛 Johore。

⑯ 广义应指苏门答腊岛, 狭义乃指巴邻旁。

⑰ 今爪哇岛。

⑱ 似在 Brouwers 群岛中。

之别岛,国人多钞暴,乘船者畏惮之。其北岸则箇罗国,^①罗西则哥谷罗国。^②又从葛葛僧祇四五日行至胜邓洲,^③又四五日行至婆露国,^④又六日行至婆国伽兰洲。^⑤又北四日行至师子国,^⑥其北海岸距南天竺大岸百里,又西四日行经没来国,^⑦南天竺之最南境,又西北经十余小国,至婆罗门^⑧西境。又西北二日行至拔颯国,^⑨又十日行经天竺西境小国五,至提箇国。^⑩其国有弥兰大河,^⑪一曰新头河,^⑫自北渤昆山^⑬来,西流至提箇国北,入于海。又自提箇国西二十日行,经小国二十余,至提罗卢和国,一曰罗和异国。^⑭国人于海中立华表,夜则置炬其上,使船人夜行不迷,又西一日行至乌刺国,^⑮乃大食国之弗利刺河,^⑯南入于海。小舟沂流二日至末罗国,^⑰大食重镇也。又西北陆行千里至茂门王(即哈里发)所都缚达城^⑱。”^[14]

贾耽记载的这条从广州至阿拉伯的航线,与布罗姆哈尔在《中国的伊斯兰教》一书中记载的从波斯湾至广州的航线基本一致。布罗姆哈尔这样写道:从波斯湾北岸的斯拉夫出发,经阿曼湾南岸的马斯卡特港入海,在刮信风的时候,航行1月后可到南印度。然后经斯里兰卡的南海岸到尼科巴群岛,再过马六甲海峡经马来半岛的南海岸而北上,10日中可到暹罗湾,又10日或20日后可到昆仑岛,再1日则到中国海,最后达广州。^{[15](P.93)}往返两条航线记载的一致,说明当时阿拉伯与广州之间的海上交通已甚发达,以至于双方对航线都了如指掌。

二

唐代广州与阿拉伯的海上交通得以迅速发展,是与唐朝政府奉行比较开明的对外开放政策,鼓励海外商人来华贸易有着密切的联系。唐朝在法律上明确规定:“诸化外人,同类自相犯者,各依本俗法,异类相犯者,以法律论。”^[16]这就是说,来华贸易的外商中,如有犯法,在同国人之间(如阿拉伯人与阿拉伯人之间)依本国法律论处;在异国人之间(如阿拉伯人与新罗人,或阿拉伯人与中国人之间)则依中国法律论处。在广州阿拉伯商人高度集中的地方,唐朝政府也准许他们自治,按伊斯兰教的法律行事。据唐宣宗大中五年(851年)东游印度、中国等地的阿拉伯商人苏莱曼(Sulayman)写道:在商人云集之地广州,中国官长委任一位穆斯林,授权他解决这个地区各穆斯林之间的纠纷,这是按照中国皇帝的特殊旨意办的。每逢节日,总是他带领全体穆斯林作祷告,宣讲教义,并为穆斯林的苏丹祈祷。此人行使职权,做出的一切判决,并未引起伊拉克商人的任何异议。因为他的判决是合乎正义的,是合乎至尊无上的真主的经典的,是符合伊斯兰法律的。^{[17](P.7)}对于阿拉伯商人在广州所享有的这种优待,英国学者布隆荷(M. Broomhall)在《伊斯兰教在中国》(Islam in China)一书中称赞道:“居然在一定程度上享有治外法权,读者如熟知东印度

① 阿拉伯文 Kalah,今马来半岛西部的吉打 Kedah。

② 在吉打西北或西南的 Langkavi 岛。

③ 苏门答腊西北的 Sendang。

④ Baros, 婆罗斯。

⑤ 今尼科巴群岛。

⑥ 今斯里兰卡。

⑦ 今南印度的 Malabar 沿岸,似特指 Quilon。

⑧ 印度之特称。

⑨ 似指昔之 Barygaza, 今之 Broach。

⑩ 阿拉伯文 Daybul, 即靠近印度河南面一半岛 Diue(第乌)。

⑪ 阿拉伯文 Nahr Mihran, 即印度河。

⑫ 梵文 Sindhu, 即今印度河。

⑬ 如谓之印度河北面的发源地,疑即 Kabul(喀布尔)。

⑭ 即阿拉伯河东南面的 Djerrarah。

⑮ 今阿拉伯河口的 Oballa。

⑯ Euphrates 河,即 Furat 之音译,指今 Shatt ul Arab(阿拉伯河)。

⑰ 今巴士拉(Basra)。

⑱ 今巴格达(Baghdad)。

时代广州之商业情况者,则知 1 000 年前实无大异于今日也。”^{[18](P.35)}

唐朝政府也尊重前来贸易的阿拉伯商人的宗教习俗。唐朝统治者虽然提倡道教和佛教,但并不排斥其他外来宗教,许多西方宗教,如景教、摩尼教、袄教和伊斯兰教,都是在唐时传入中国。在当时阿拉伯商人密集的广州,唐朝政府准其建立侨居地——蕃坊,设有蕃长为主领。^[6]据乃劳特在《见闻录》中载述,自 9 世纪后,回教徒来华经商者渐多,唐末,广州回教徒至以万计,遇仪式日,每行宗教的聚会。^{[19](P.146)}这些阿拉伯商人举行宗教聚会的地点,人们普遍认为是广州的怀圣寺。《番禺县志》卷 53 云:“唐开海舶,西域回教默德那国王漠罕慕德遣其母舅——番僧苏哈白赛来中土贸易,建光塔及怀圣寺,寺告成,寻没。”《南海县志》卷 13 亦云:“怀圣寺在县治东南,唐时蕃人所创……相传塔巅有金鸡,随风南北,每岁五六月,番人率以五鼓登绝顶,呼号以祈风信。”后来在宋开禧二年(1206 年)任南海尉的方信孺在《南海百咏》写道:“番塔始于唐时,曰怀圣塔,轮困直上,凡六百十五丈。绝无等级,其颖标一金鸡,随风南北。每岁五六月,夷人率以五鼓登其绝顶,叫佛号,以祈风信,下有礼拜堂。”明初行人司行人严从简在《殊域周咨录》第 11 卷中同样写道:“今广东怀圣寺前有番塔,创自唐时,轮困直立,凡十六丈有五尺,日于此礼拜其祖。”由此可见,当时阿拉伯商人在广州建有怀圣寺,每逢礼拜日,可汇聚在寺内自由地从事自己的宗教活动。

在贸易方面,唐朝政府也赋予阿拉伯商人许多优惠。据苏莱曼称,商船从海外到达广州,就有管理港口的人来把船货搬进货栈,代为保管 6 个月,直至本季风期最后一艘商船进口为止。他们从船货中抽取 30%,作为进口税,余下的交还物主。货物如为唐朝皇帝所购买,则按最高市价给价,且立刻开发现钱,唐朝皇帝对于外商们,是从来不肯错待的。在许多进口货物中,唐朝皇帝主要购买的是樟脑,每一曼(mann)给价 50 法库(fakkuj),一法库相当于 1 000 个铜钱。这些樟脑,如不是政府买去,而是放到市场上自由买卖,则仅能卖到一半价钱。^{[20](P.33-34)}为了防止地方官员对阿拉伯商人进行敲诈,皇帝还不时发布敕令,禁止对他们滥征各种杂税。如太和八年(834 年),唐文宗曾下达谕令:“南海蕃舶,本以慕化而来,固在接以仁恩,使其感悦。如闻比年,长吏多务征求,嗟怨之声,达于殊俗。况朕方宝勤俭,岂爱遐琛?深虑远人未安,率税犹重,思有矜恤,以示绥怀。其岭南、福建及扬州蕃客,宜委节度观察使常加存问。除舶脚、收市、进奉外,任其来往通流,自为交易,不得重加率税。”^[21]有些比较开明的广州地方官员,也主动将一些勒索外商的陋规废除,如元和十二年(817 年)任岭南节度使的孔戣就把原先外舶泊港后必须举办的“阅货之燕,犀珠磊落,贿及仆隶”等陋规,一并废罢。^[22]同时,他还更改了对外商遗产处理的规定。按旧制,“海商死者,官管其货,满三月,无妻子诣府,则没入”。但孔戣认为,海道往返一趟需年余,3 个月期限太短,应当适当延长,“苟有验者,不为限”,遂对外商遗产的处理作出较为合理的规定。^[23]对于居留在广州的阿拉伯商人,唐朝政府也给予相当优待,准许他们与当地杂居,婚娶相通,多占田畴,广营地舍。^[24]

在唐朝政府优惠政策的鼓励下,广州与阿拉伯的海上交通发展迅速,如王虔休在《进岭南王馆市舶使院图表说》中云:“诸蕃长,远慕望风,宝舶荐臻,倍于恒数……除供进备之外,并任蕃商列肆而市,交通夷夏,富庶于人,公私之间,一无所阙。”^[25]到广州贸易的阿拉伯与波斯商人为数众多,据说在唐肃宗乾元元年(758 年)9 月,曾围攻广州城,刺史韦利逾城逃走,两国商人“掠仓库,焚庐舍,浮海而去”。^[26]乾符五年(878 年),黄巢攻陷广州时,仅寄居在城里经商的伊斯兰教徒、犹太教徒、基督教徒和拜火教徒,就有 12 万人遭到杀害。人数之所以了解得如此确凿,是因为中国政府向这 4 种教徒征收人头税的缘故。^{[17](P.96)}当然,阿拉伯与广州海上交通的迅速发展,对当时唐朝社会经济的发展起到重要的作用,特别是天宝十年(751 年)唐将高仙芝在怛罗斯战争失利后,唐朝经陆路同西亚各国的贸易被切断了,对外贸易的重点不得不从陆路转向海路,于是广州与阿拉伯的海上交通就显得更加重要。张九龄在《开大庾岭记》中就写道:“海外诸国,日以通商,齿革羽毛之殷,鱼盐蜃蛤之利,上足以备府库之用,下足以瞻江淮之求。”^[27]布隆荷也评论当时的情况说:“终唐之世,阿拉伯商人之在中国者,颇蒙优待,因其有利于中国也。”^{[18](P.35)}

三

从上述贾耽记载的从广州通阿拉伯的航线可以看出,在8世纪中叶至9世纪初叶,从广州到阿拉伯的商船一般是航行到阿拉伯河口的乌刺(Oballa),然后换小船到巴士拉。而到9世纪中叶,凡从广州到阿拉伯贸易的中国商船,则必须停泊在巴士拉和乌刺东南的法尔斯(波斯)海岸处,一个名叫斯拉夫(Siraf)的港口,等待货物的装运。斯拉夫港现址不详,据阿布尔菲达说,斯拉夫是法尔斯的最大港口,该城没有田野,没有牲畜,有的只是卸货和张帆起航。该城人口密集,建筑非常豪华,一个商人要建一所住宅往往花费3万第纳尔。^①城周围既无果园也没有树木,国中建筑用柚木和从僧祇人国家运来的另一种木材。洛巴布书中亦写道:“斯拉夫是法尔斯海的一个城市,邻海,在基尔曼(Kirman)附近。”^{[10](P.66)}但是费瑛译本却记载,斯拉夫遗址位于塔昔里港(Bender—Tahiri),北纬27°38',在977年,被一次地震毁坏之前,一直是往印度和远东贸易的大转运港。^{[17](P.40)}

从广州到阿拉伯的中国商船之所以要在斯拉夫港口等待货物装运,据说是因为幼发拉底和底格里斯两河冲积泥沙而成的浅滩阻碍所造成的困难,使庞大的中国船在波斯湾内通航受阻。为了解决这一问题,便促使了斯拉夫的发展……海船到达斯拉夫后,货物用吃水浅的小船转运到巴士拉。^{[17](P.44)}而苏莱曼的记载是:“至于海船所停泊的港口,据说大部分的中国船都是在斯拉夫装了货启程的。所有的货物,都先从巴士拉和阿曼及其他各埠运到了斯拉夫,然后装到中国船内,其所以要在此地换船者,为的是波斯湾内的风浪险恶,而其他各处的海水不很深。从巴士拉到斯拉夫,海程120 Parasanges。海船在斯拉夫装好货,且装好淡水后,则可以开航了,由此开到一处,名叫马斯喀特(Mascate),是阿曼的极端,从斯拉夫到马斯喀特,大约有200 Parasanges。^{[21](P.16-17)}^②另有一本刊于9世纪中叶,由赖瑙德(Reinaud)译出伊斯兰教徒的《印度中国航海故事》(Relation des Voyages)前编,也记述当时中国商船多停泊斯拉夫港等待装运的原因说:“其实,因阿拉伯河口及其附近的海域一带浅滩,且风浪甚大,殊难航行,对于容积甚大的中国商船来说,当然更感困难。因此,中国商船就把东洋物产,诸如芦荟、龙涎香、竹材、檀木、樟脑、象牙、胡椒等,先载运至斯拉夫港,然后用当地小船陆续把货物运到巴士拉和巴格达。至于波斯本地的物产,也是由小船先载运到斯拉夫港集中,然后再由中国商船运往东方。于是,斯拉夫港遂成为当时波斯湾头最重要的贸易港口。”^{[12](P.31)}据说斯拉夫居民就是凭藉这种转运贸易,赢得了惊人的资产。他们之富有,盛传于伊斯兰教国家,其中一人拥有6000万第拉姆(direm)资产者,屡见不鲜。他们用海外运来的优质木材,在便于眺望商船出入的舒适之处,建筑几层的高楼,有的豪富仅建住宅就花去3万第纳尔(dinar,约合15万元)。^{[12](P.31-32)}^③

当时从广州海运到巴士拉和巴格达的中国商品数量不多,在阿拉伯的进口商品中不占重要地位。出现这种情况的原因据说有两个方面:一是广州作为中外商船汇集的港口,也是中国和阿拉伯货物荟萃的地方,但广州的房子大多是用易燃的木板和芦苇建造,故经常发生火灾,往往把预备出口的货物全都烧光;另一方面是商船在航程中,或遇难沉没,或遭海盗抢劫,或等待季候风转换,路上停留的时间太长,商人没有办法,只好沿途把货物陆续卖掉,等不了将之运到目的地阿拉伯。^{[21](P.16-17)}因此,阿拉伯商人为了得到中国商品,经常从巴士拉、乌刺或斯拉夫等地直接航行到广州。然而至唐末,黄巢起义军攻陷广州时,把那儿的桑树和其他树木全都砍光,使阿拉伯商人失去了货源,特别是丝绸。更甚者是,公然对阿拉伯船主和船商进行迫害,强迫他们承担不合理的义务,没收他们的财产,甚至往日规章所不容许的行为也都得到纵容,于是,阿拉伯商人只好断绝与广州的海上交通。^{[17](P.96-98)}他们把贸易地点转移到马来半岛西岸的简罗,该城后来成

① 约合30万法郎。

② 120 Parasanges, 200Parasanges 分别约合320海里,530海里。

③ 6000万第拉姆,3万第纳尔分别约合时价2000万元、15万元。

为从斯拉夫和阿曼等地来的阿拉伯商船的汇集地,他们在这里同由广州来的中国商船会合,中国商船再也不必像以前那样直航至阿曼、斯拉夫、波斯或巴林沿岸,以及乌刺、巴士拉诸港,只要在简罗就可得到阿拉伯的物产;而上述各地的阿拉伯商船也不必再航行到广州,如有的商人欲往广州者,则可在简罗等候,搭乘中国商船前往。^{[28](P.182)}

综上所述,广州作为中国南方的主要对外贸易港口,在唐代有了较大的发展,它与当时亚洲的另一强国——阿拉伯的海上交通达到了空前繁荣。由于两地的商船往来频繁,故无论是阿拉伯旅行家,或者是唐朝官员的著作,都对广州通阿拉伯的航线做了详细的记载。阿拉伯商人之所以大量来到广州贸易,这与唐朝政府奉行比较开明的对外开放政策,尊重阿拉伯人的宗教习俗,给予贸易上的优惠等等,有着重要的联系。然而,这种密切的海上交通维持到唐末,因黄巢义军攻陷广州,屠杀阿拉伯商人,烧毁桑林,使他们的生命财产遭到损害,特别是当时藩镇林立,广州地方官对阿拉伯商人肆意勒索,强占他们的动产,使他们不得不把贸易地点转移到马来半岛西岸的简罗,从而结束了与广州的直接海上交通。

参考文献

- [1] 司马迁. 史记·货殖列传[M]. 上海:上海书店, 1997.
- [2] 班固. 汉书·地理志[M]. 长沙:岳麓书社, 1993.
- [3] 藤田丰八. 中国南海古代交通丛考[M]. 何健民译, 上海:商务印书馆, 1936.
- [4] 刘煦. 旧唐书·王方庆传[M]. 北京:中华书局, 1975.
- [5] 元开. 唐大和尚东征传[M].
- [6] 李肇. 唐国史补:卷下[M]. 上海:上海古籍出版社, 1957.
- [7] 义净. 大唐西域求法高僧传:卷上[M].
- [8] 义净. 大唐西域求法高僧传:卷下[M].
- [9] 杜佑. 通典:卷 191[M]. 北京:中华书局, 1984.
- [10] 费邨. 阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注[C]. 耿升, 穆根来译, 北京:中华书局, 1998.
- [11] H·Yule, Cathay and the Way Thither Vol. 1 [M]. London: Hakluyt Society, 1916.
- [12] 桑原鹭藏. 唐宋贸易港研究[M]. 杨练译, 上海:商务印书馆 1935.
- [13] 刘煦. 旧唐书·贾耽传[M]. 北京:中华书局, 1975.
- [14] 欧阳修. 新唐书·地理志[M]. 北京:中华书局, 1975.
- [15] 张轶生. 中非交通史初探[M]. 北京:三联书店, 1973.
- [16] 长孙无忌. 唐律疏议:卷 6[M]. 北京:中华书局, 1983.
- [17] . 中国印度见闻录[C]. 穆根来等译, 北京:中华书局, 1983.
- [18] 布隆荷. 伊斯兰教在中国[A]. 中外关系史译丛[C]. 朱杰勤译, 北京:海洋出版社, 1984.
- [19] 桑原鹭藏. 蒲寿庚考[M]. 陈裕菁译, 北京:中华书局, 1929.
- [20] 苏莱曼. 苏莱曼东游记[M]. 刘半农译, 北京:中华书局, 1937.
- [21] 王钦若. 册府元龟:卷 170[M].
- [22] 韩愈. 正议大夫尚书左丞孔公墓志铭[Z]. 全唐文:卷 563[M].
- [23] 欧阳修. 新唐书·孔戣传[M]. 北京:中华书局, 1975.
- [24] 欧阳修. 新唐书·卢钧传[M]. 北京:中华书局, 1975.
- [25] 韩振华. 唐代南海贸易志[J]. 福建文化, 1948, (2): 3.
- [26] 欧阳修. 新唐书·大食传[M]. 北京:中华书局, 1975.
- [27] 广东通志. 金石略三[M].
- [28] 马苏第. 黄金草原[M]. 耿升译, 西宁:青海人民出版社, 1998.

Navigation between Guangzhou and Arabia in the Tang Dynasty

LI Jin - ming

(Center for Southeast Asian Studies, Xiamen University, Research School of Southeast Asian Studies, Xiamen University, Xiamen 361005, China)

Abstract: The navigation between Guangzhou and Arabia was flourishing as never witnessed before during the Tang Dynasty. Many Arabian merchants came to Guangzhou for trade due to the Tang Government's open-door policy, their provision of favorite trade conditions, as well as their friendly attitudes towards the foreign people, and their religious beliefs, giving them a preferential tariff.

Key words: Guangzhou; Arabia; Navigation