

《我为浙江做什么·2016浙江两会》专辑



热烈庆祝 浙江省十二届人大四次会议 **隆重召开**
浙江省政协十一届四次会议

海上丝绸之路

台州市图书馆

浙江省公共图书馆信息服务联盟

目 录

媒体视点	3
“海上丝路” 谱新篇.....	3
海上丝路申遗广州扬帆起航.....	6
海上丝路粤船当先.....	9
福建打造“海上丝路” 新平台.....	12
专家：海上丝绸之路开启新世纪.....	14
广东省省长朱小丹：齐心协力参与 21 世纪海上丝路建设.....	20
专家建言	21
关于 21 世纪“海上丝绸之路” 建设的若干思考.....	21
十六世纪以来澳门在太平洋大帆船贸易网中的作用与地位.....	36

免责声明:

浙江“两会”专题信息产品由浙江省公共图书馆信息服务联盟各成员单位联合编辑。信息内容取自公开的报纸、图书、期刊、数据库资源以及各大主流网站,每份专题我们都准确标明来源和出处,摘选信息内容的真实性、准确性和合法性由发布单位负责。

本期专题由台州市图书馆编辑,如您需要更为详细的内容及跟踪报道,请与该馆联络。

媒体视点

“海上丝路” 谱新篇

加快推进科学发展跨越发展

卓文俊 温海龙

《福州日报》2014 年 3 月 27 日（摘自国研网）

核心提示：

福州是一座因海而生的城市。

自晚唐起，福州港便是我国对外贸易的主要港口，是古代海上丝绸之路的重要发祥地。2012 年 11 月 17 日，国家文物局宣布了重新设置的 45 项中国世界文化遗产预备名单，海上丝绸之路（福州市）榜上有名。

在中国与东盟携手共建 21 世纪海上丝绸之路的号角声中，福州将抓住战略契机，积极发挥海峡西岸省会中心城市在 21 世纪海上丝绸之路建设中的重要战略枢纽作用，坚定不移地实施大开放战略，加快发展开放型经济，推动福州科学发展跨越发展。

对于海洋，人类从远古开始就充满着求知的欲望、探索的热情。历史一页页翻过，人类漂洋过海，从事商贸、文化交流的海上交通路线凝聚成了海上丝绸之路。

福州，是海上丝绸之路的枢纽。在马尾区闽安村，建于唐朝的迥龙桥历经千年依旧保存完好。桥下邢港河流淌入海。一桥一河，见证了古时福州繁忙的海上贸易。

晚唐，王审知治闽时，开辟甘棠港作为福州外港，与朝鲜半岛、日本、东南亚诸岛等建立了商贸关系，奠定了福州港居于南下、北上枢纽的贸易格局。

明代，福州港取代泉州港的官方地位，成为中国对外贸易的主要港口之一。郑和七下西洋皆以长乐太平港为基地。清代，福州被辟为“五口通商口岸”之一。

改革开放以来，福州加快融入国际经济一体化进程。港口的发展，从一个侧面反映了福州开放的步伐。

如今的福州港是中国十大枢纽港之一，下辖闽江口港区、江阴港

区等 9 个港区。在江阴港区，10 号、11 号、12 号码头泊位正如火如荼建设之中，今后 3 年里将逐个投用。它们的背后，是正在崛起的超千亿元规模的化工新材料专区。在这里，一座国际汽车城也正在兴建，3 年后将实现每年 10 万辆的进口整车交易规模。

依托港口，福州对外经贸合作迈向“深水区”，特别是在加强与东盟、中东等海上丝绸之路沿线国家和地区经贸合作方面，取得了良好的成绩。

数据显示，2013 年，福州与东盟、中东、非洲等国家和地区贸易总额超过 64 亿美元，占同期全市外贸总额的 20.5%。其中，出口 46.65 亿美元、进口 17.8 亿美元，分别占同期全市出口、进口总额的 24.12%和 14.7%。福州对东盟、中东、非洲等国家和地区的外贸进出口比重高于全国平均水平约 2.5 个百分点。

扬帆起航打造“海上丝路经济带”强市

劈波斩浪，耕海牧渔，福州渔民越走越远，生意越做越大。

4 月 2 日，罗源农兴水产农民专业合作社的第二批渔民将飞赴印尼瑟兰岛，尝鲜跨国养殖。今年底，福州市民有望吃到万里之外运来的“大个头”白对虾。

比起水产养殖，更早走出国门的是福州远洋捕捞。作为我国远洋渔业发源地之一，福州的远洋渔船足迹遍及三大洋及 20 多个国家专属经济区，并在印尼、缅甸、毛里塔尼亚等国建立了 6 个远洋渔业捕捞基地。

来自福州市海洋与渔业局的数据显示，2013 年全市远洋渔业产量 22.79 万吨、产值 22.15 亿元，分别占全省 97.68%和 98.95%。全市外派远洋渔船 395 艘，占全省 94.05%，比上年增加 119 艘。新建境外养殖基地 4 个，签约项目总投资 5 亿多美元。

今年 1 月 17 日，位于马尾的东盟海产品交易所获外交部、财政部、农业部渔业局、证监会等有关部门评审通过，成为我国首家面向海外开展业务的水产品交易所。交易所交收管理部经理叶长春说：“交易所有望下月上线交易，我们将搭建中国与东盟国家渔业产业合作与渔产品交易平台，这对推动中国与东盟国家海洋经济建设与发展有着重要意义。”

如果说远洋渔业的“进”与“出”，加深了福州与海上丝绸之路沿线国家和地区的合作，那么，开放开发中的福州新区，则为福州与沿线国家和地区产业合作提供了广阔空间。

日前，记者在闽台（福州）蓝色经济产业园看到，园区3条主干道、填方一期工程、污水厂等基础设施及配套工程正在加紧建设中。园区有关负责人说：“园区将承接台湾高端临港工业和海洋新兴产业，建设以涉海高新技术产业、海洋战略性新兴产业和现代海洋服务业为支撑的滨海城市新区和蓝色经济密集区。预计到2020年，园区产业增加值达420亿元以上。”

随着远洋渔业的壮大、产业园的兴起和临港产业的崛起，福州海洋经济的引擎全面开启，正着力打造丝绸之路经济带中的海洋强市，进而推动与沿线国家和地区双向投资、经贸往来、人文交流，打造互利共赢的合作典范。

对台交流，福州有先天优势——地缘近、血缘亲、文缘深、商缘广、法缘久。

从1984年引进落地第一家台资企业，1989年设立台商投资区，2012年台商投资区扩区获批，30年来，福州凭借独特的地缘优势和政策优势，吸引了越来越多的台资企业前来投资，榕台经贸关系日益密切。

为建立“让福州走向世界，让世界了解福州”的开放大平台，1994年在时任福州市委书记习近平同志的倡导下，福州成功举办了首届国际招商月活动。20年弹指一挥间，招商月活动一路走来，规模与影响力日益扩大，已发展成为中国东南沿海重要的国际性经贸文化交流合作盛会。

通过招商月活动，福州开放的路越走越宽、发展的步伐越迈越大，开放型经济蓬勃发展。数字是最好的佐证，全市在招商月（海交会）活动上累计签约外资项目4722项，利用外资335多亿美元，引进落地的冠捷电子、中华映管、东南汽车等一批重大项目至今仍是福州引以为豪的领军企业，为福州发展打下了坚实的基础。

最引人关注的是，通过招商月活动，福州对台优势更加凸显，多项涉台先行先试政策在招商月上发布和实施，有效带动和促进了海峡

两岸经贸大交流、大合作、大发展。

福州面对台湾，重视两岸交流合作；毗邻港澳，重视港澳合作，这是一条横线。如今，要再加上一条纵线——南线海上丝绸之路，将形成福州对外开放的新十字架战略。

在 21 世纪海上丝绸之路的新征程中，80 多万榕籍台湾乡亲和 105 万榕籍东南亚华侨华人的侨台优势，是榕台共同与“海上丝路”沿线城市交流合作的重要桥梁。

自台湾与东盟、中东等签订自贸协定以来，福州作为台湾与海上丝绸之路沿线国家的经贸跳板，发挥了积极作用。同时，东盟、中东与福州的许多进出口贸易也通过台湾转口，更加密切的榕台经贸关系为海上丝绸之路沿线国家之间经贸往来搭建了快捷通道。

福州因开放而崛起。当前，在建设 21 世纪“海上丝绸之路”蓝图中，福州正积极打造开放的新坐标，全面推动大开放、大发展，谱写跨越发展新篇章。

海上丝路申遗广州扬帆起航

陈熠瑶

《中国旅游报》2014 年 04 月 21 日（摘自国研网）

“跨越海洋——中国‘海上丝绸之路’九城市文化遗产精品联展”日前在广州博物馆展出。作为蓬莱、南京、扬州、宁波、福州、泉州、漳州、广州、北海等 9 个联合申报海上丝绸之路世界文化遗产城市合拳出击的第一步，此次联展备受瞩目。

作为海上丝绸之路重要发祥地的广州，如何在保护中开发海上丝绸之路文化遗产，如何在文化与旅游发展中发挥海上丝绸之路应有的作用，成为广州各界热议的话题。

海上丝路枢纽

广州是海上丝绸之路的重要发祥地。据考证，广州的海上交通贸易，上迄秦汉甚至更早，历经三国两晋南北朝、唐宋明清各时期，延续不断。在 2000 多年的历史长河中，不管时代风云如何变幻，广州始终在海上丝绸之路中发挥着枢纽作用，即使在清代闭关锁国的岁月里，广州也依然保留着当时唯一的对外通关口岸。

广州市内现存的海上丝绸之路相关遗址多达 20 余处，佛教最早从海上登陆广州的见证——光孝寺，中国最早的伊斯兰教寺院之一——怀圣寺，以及阿拉伯商人的先贤古墓——广州圣心大教堂等等，比比皆是的中外文化、经贸交流的遗迹，如今仍散布在广州老城区。

跻身申遗名单

广州海上丝绸之路史迹申遗过程可谓一波三折。

2006 年，在《中国世界文化遗产预备名单》“丝绸之路中国段”中，广州未入其列。名单公布后，广州社会各界反响强烈，纷纷为广州海上丝绸之路申遗摇旗呐喊。

2007 年 1 月，在广州市委宣传部的直接领导下，有关文博专业人员对广州的海上丝绸之路史迹及文献资料进行了全面收集和梳理，编撰出版了《海上丝绸之路广州文化遗产》。

2008 年 5 月，广州市政府致函国家文物局。8 月，国家文物局正式复函明确表示对广州海上丝绸之路史迹申报世界文化遗产表示重视和支持，并愿意协助开展相关工作。

2012 年 11 月，重新评定的《中国世界文化遗产预备名单》在国家文物局官网公布，广州被列入海上丝绸之路 9 个联合申请城市中。至此，广州海上丝绸之路史迹申报世界文化遗产，实现了零的突破。

2013 年 4 月，广州市草拟了《关于广州海上丝绸之路史迹申报世界文化遗产工作方案》，并于 12 月通过了市政府常务会议审议。

从 2006 年落榜，到 2012 年入围，直至如今的全面启动，广州海上丝绸之路申遗经过了 8 年的努力。同时，海上丝绸之路申遗项目，也在不断调整变化中，最终由蓬莱、南京、扬州、宁波、福州、泉州、漳州、广州、北海等 9 座城市合力，串起一条清晰的海上丝绸之路申遗航线。

规则宣传先行

广州市委、市政府高度重视海上丝绸之路申遗项目。

今年 3 月底，广州召开申遗工作动员会上，成立了以副市长为主的海丝申遗工作小组。明确申遗项目所需经费由市、区政府分别负担。从今年 6 月份起，环境整治工作组已经对史迹点实施文物本体保护和周边环境整治。

广州市南越国官署遗址、南越王墓、光孝寺、怀圣寺光塔、清真先贤古墓、南海神庙及明清古码头遗址等 6 处史迹点被列入申遗预备名单。

据相关负责人介绍，目前南越国官署遗址、光孝寺、清真先贤古墓等 3 处史迹已经编制保护规划，另外 3 处史迹根据《方案》也将在 5 月底完成编制规划。

目前，广州系列申遗工作已全面开展，除了已经在广州博物馆举办的《跨越海洋——中国“海上丝绸之路”九城市文化遗产精品联展》外，同时将召开海上丝绸之路史迹申遗城市座谈会。今年 5.18 国际博物馆日期间，还将配合南越王宫博物馆全面建成开放，开展广泛宣传推介。此外，还将筹拍广州海上丝绸之路宣传纪录片，完整地讲述广州作为海上丝绸之路重要发祥地的历程。

开发保护并进有专家认为，广州海上丝绸之路史迹具有以下特点：起始年代早，时代跨度大；数量多，类型丰富；既有考古遗址和出土遗物、又有地面史迹；保存较好。目前初步认定广州地区有 21 处史迹符合海上丝绸之路的内涵。

如何整合丰富的海上丝绸之路文化遗存，进行适度旅游开发，是广州一直探索的问题。

据广州市旅游局相关负责人介绍，根据现有海上丝绸之路文化遗产分布，正在酝酿推出多条相关旅游线路，比如海丝宗教传播之旅，这一线路线涵盖了天竺国高僧菩提达摩沿着海上丝绸之路东渡广州，建造西来庵传教的遗址——西来初地和华林寺，广州作为通商口岸之后领事馆和外商聚居地——沙面古建筑群等，该线路也将现代广州的珠江夜游美景包含其中，展示出广州这座开放城市的历史变迁。

在广州有两处叫“黄埔”的地方，都与海上丝绸之路密切相关。

位于广州东面黄埔区的庙头村的南海神庙，被联合国教科文组织确认的海上丝绸之路发祥地，它是我国古代海神庙中唯一遗存下来的最完整、规模最大建筑群。在中国海外贸易最为繁盛的唐宋时期，庙前的港口空前繁荣。而今，南海神庙已经成为远近闻名的宗教旅游胜地，尤其是每年 3 月中旬举办的广州市民俗文化节暨“波罗诞”千年庙会已经成为岭南民俗文化及国内部分非遗项目展示的最好平台，

2014 年“波罗诞”吸引了超过 115 万人次的境内外游客。据悉，目前南海神庙旁的海上丝绸之路博物馆正在加紧建设中。

位于珠区东南部黄埔涌石基河边的黄埔村，南宋时已是“海舶所集之地”。明清以后，黄埔村逐步发展成为广州对外贸易的外港。从乾隆二十三年（1758 年）至道光十七年（1837 年）的 80 年间，停泊在黄埔古港的外国商船共计 5107 艘，成为当时中外贸易商船的唯一停泊地。

2009 年规划部门编制了《黄埔古港古村历史文化景区近期建设方案》，规划打造一条长达 2 公里的旅游线路，把黄埔古港与古村紧密联系起来。目前，黄埔古港古村的主要旅游线路已初步成型，初步形成具有岭南文化传统特色的街区，初步恢复岭南古村落的形态，已成为广大市民休闲观光的热点。

此外，外地游客非常熟悉的广州北京路历史文化街区，也与海上丝绸之路文化遗存密切相关。1974 年在此发掘出的秦造船遗址，成为海上丝绸之路遗址的重要佐证。目前，广州正打造北京路文化核心区。从规划面积、产业聚集度、经济密度及文化资源等数据来看，北京路文化核心区战略发展平台的建设，是近年来广州旧城更新改造的大手笔之一，其中海上丝绸之路元素的展示将成为规划中的亮点。

海上丝路粤船当先

——对外开放赋予广东的历史使命

广东省政府发展研究中心副主任 李惠武

《广东经济》2014 年第 5 期（摘自国研网）

积极推进丝绸之路经济带、21 世纪海上丝绸之路建设，是中国对外开放战略的全新调整，也是从区域大国走向世界大国的必要选择。

广东当充分利用自身的地理条件、港口优势和历史积淀，一船当先，借势出海，“开足马力下南洋”，力求早出成效，实现共赢发展，再造 21 世纪海上丝绸之路的新辉煌。

2013 年 8 月和 10 月，习近平主席访问哈萨克斯坦及印度尼西亚时，分别提出了共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的建议，

得到了两国政府以及“一带一路”沿线各国的积极回应。

习近平主席提出，要积极创造条件实现“政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心想通”，在优势互补、平等合作中共赢发展。习主席在印尼国会的演讲中郑重提出了“携手建设中国—东盟命运共同体”的倡议，强调要坚持讲信修睦、合作共赢、守望相助、心心相印、开放包容，使双方成为兴衰相伴、安危与共、同舟共济的好邻居、好朋友、好伙伴。

李克强总理 2013 年 10 月 9 日在文莱出席第 16 次中国—东盟领导人会议时倡导，共同开启未来合作的“钻石十年”。他指出，中国与东盟要以长远眼光看待彼此关系，凝聚两点政治共识和七个领域合作，使今后十年双方合作朝着宽领域、深层次、高水平方向发展。

党的十八届三中全会，已把“一带一路”构想作为中央新时期的重要战略，写进了《决定》之中。积极推进丝绸之路经济带、21 世纪海上丝绸之路建设，是中国对外开放战略的全新调整，也是从区域大国走向世界大国的必要选择——中国必须融入世界、影响世界，并在参与世界经济格局重建中维护好、发展好自身的核心利益。

和平相处、友好往来，是人类社会发展进步的本质要求。作为古代东西方贸易交往与文化交流的重要渠道——陆上丝绸之路和海上丝绸之路，正是沿线各国、各族人民为互通有无、共享文明进步而自发形成、不断发展的结果。沿线各国各族人民创造的物质文明和精神文明，经由丝绸之路互相传播、交汇融合，更加灿烂且多姿多彩，并为人类的文明进步做出了巨大贡献。

纵观自秦以降中国两千余年的历史进程，虽然期间历经不少朝代更迭，但中国始终在人类发展史中足迹独特，印痕清晰。即便是清代末期至民国初年乃至日寇侵华八载，中国也以其独特的形式成为人类近代史的一个重要部分。这一现象既有其深刻的内在规律，也与中国作为一个文明古国对人类历史的贡献息息相关。其中，陆上和海上“丝绸之路”，犹如两行并列的足印，为后来的学人探究种种秘密，及中国近代以来全力推进民族复兴和现代化强国建设过程中从未忘记睦邻友好的理念，留下了太多不可磨灭的遗证。

海上丝绸之路发祥于华南沿海，起源于先秦，形成于西汉，繁荣

于隋唐，极盛于明朝，渐衰于清朝，没落于民国。航线自然形成，经历千年之久，其间也有变化，或以广州（香港）为起点，或从徐闻、泉州等港口出发，沿南海、经泰国湾、过马来半岛（马六甲海峡）、抵孟加拉湾、达印度半岛、终点可到非洲，大致涵盖东盟各国，南亚的印度、巴基斯坦，西亚的伊朗、沙特阿拉伯，东北非的埃及、肯尼亚、埃塞俄比亚等国家。

广州作为世界海交史上千年不衰的东方大港，即便在清末闭关锁国和“文革”十年内乱之时，也曾以“独口通商”与“广交会”的形式，而令中国探窥人类文明的好奇之心不至完全泯灭。改革开放 30 多年以来，广东秉持对外开放的历史传统，一马当先，进出口贸易总额增长了 506 倍，2013 年竟超过 1 万亿美元，第 28 年继续领居全国首位。其中，“海上丝绸之路”的传统遗余影响几许，虽不能精准计算，却绝非仅仅巧合可以解释。正因如此，在广东经历开放改革 30 余年并取得辉煌发展成就的今天，当中国再次把“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”作为国家重要战略提出来时，不啻又给广东带来一次重要的机会。

广东是中国大陆最南端的省区（历史上还包括广西沿海、海南、香港、澳门地区），滨临南海，地处亚洲、太平洋海上交通要冲，具有优越的地理位置与自然条件，是中国通往东南亚、太平洋和非洲等地的最近出海口，历史上始终处在中国对外贸易和海上交通的前沿之地。在造船技术、航海技术和航海知识相对较低的年代，航海活动与商贸往来均沿海而兴，故岭南地区中心之番禺、雷州半岛之徐闻，以及位于北部湾北岸入海口之合浦，遂成为这一航线上中国境内最早的港口。而随着中国各地经济社会的发展和航海技术的日益提高，广东海港亦不断增加和扩大，南海之滨竟孕育出扇形分布的众多港口，并成为海上丝绸之路上大大小小的节点，绵延千年，长盛不衰。其中，广州始终在丝绸之路上占有中心地位；而海南的神应、石镬、崖州诸港，则是海上丝绸之路的中转港口；潮州之樟林，高州之梅菪、芷寮和雷州等港口，更是区域性的货物集散地。众多港口在海上丝绸之路编织的交通贸易网络中发挥不同功能，构成广东对外贸易的港口系统，奠定广东在海上丝绸之路上不可取代的中心地位，其他沿海省区

无与比肩。

近代以来，广东沿海各地先民溯海而迁，南下东南亚各国拓展，不少便在当地植根，而今人数竟有 1500 万余众。历经数代勤勉耕耘，其中不乏饶商巨贾，福荫一方。

改革开放之后，广东更是充分利用地理、历史、人文和政策之便，迅速与东南亚各国建立起密切的经贸关系，在中国与东南亚的合作中再次扮演了极为重要的角色。多年来，广东对东盟各国的贸易总量均占全国的四分之一以上。

如今，国家把重建海上丝绸之路提上战略高度并将付诸实施，广东当积极响应且责无旁贷作为一项重要的历史使命，着实利用历史积淀和 30 多年快速发展之后在经济规模、产业基础、配套能力、金融资产、交通网络、企业团队、人才队伍等方面形成的条件，精心谋划，积极参与，做出贡献。

两千年前，即便航海技术不高、剩余物品不多、语言交流不便，我们的祖先仍以勇敢、机智和勤勉，历经许多艰辛、磨难甚至牺牲，闯出了这条东西方友好交流、互通有无的海上通道，成为人类海交史上的奇迹。而两千年后的今天，我们拥有了一切应对自然的航海技术装备，也形成了足可交换的财富盈余和文化成果，理应在平等互惠、共赢发展的原则下加强合作，共同为海上丝绸之路沿线国家的人民创造福祉，也为人类的和平、合作与发展提供新的典范。

海上丝绸之路沿线各国幅员辽阔、资源丰富、人口最多、文化多元、优势各具。正是这种丰富多彩，给共同合作创造了无限商机。广东当充分利用自身的地理条件、港口优势和历史积淀，一船当先，借势出海，“开足马力下南洋”，力求早出成效，实现共赢发展，再造 21 世纪海上丝绸之路的新辉煌。

福建打造“海上丝路”新平台

石伟

《经济日报》2014 年 06 月 23 日（摘自国研网）

作为海上丝绸之路的主要发祥地，福建泉州港、福州港和漳州港在不同时期对“海上丝绸之路”发挥过重要作用，如今又成为福建搭

建新海上丝绸之路产业新载体、新平台的重要基础。

6月，随福建省委、省政府工作检查组进车间、入港口、看项目，10天时间，行程超过5000公里，考察项目近百个，真切地感受到福建各地依托优势产业，抢抓机遇，再造福建海上丝绸之路新辉煌的高昂热情。

“这种超薄玻璃要经过反复冲洗、晾干后才能贴膜，水的洁净度至关重要。它的光学电导率是衡量水洁净度的重要指标，数值越低说明水质越好。”在福建北部顺昌县的欧浦登集团生产线旁，董事长卢璋指着手中一片薄如蝉翼的液晶面板说，这种全球最薄的0.7毫米液晶面板在贴膜时需要使用“最洁净的水”，他用了几年的时间寻找这种优质水源，最终在有着“福建绿肺”之称的顺昌县找到了。

类似欧浦登这样的事例在福建还有很多。“以往产业集中在沿海，山区受交通制约发展相对滞后。如今，山区的青山绿水和良好的生态环境却成为今天许多科技型产业的首选。”南平市委书记裴金佳说，一些出口型企业为了满足产品对环境的严苛需求，开始把环境作为选址首要考虑的因素。这些年南平市引进的项目中，此类产业占比很大。产品在这里生产，通过沿海便捷的海上运输出口，企业成本并没有增加，利润却大幅度增长。海上丝绸之路战略的利好正在向山区辐射和延伸。

借助新时期海上丝绸之路战略的推进，石狮市的传统纺织服装产业也在以全新姿态迎接转型和升级。“星期yi服饰创意博览园”是当地几家知名企业与中国服装设计师协会开展的合作项目。“石狮的纺织产品有很大比例出口到东南亚和中东、欧洲地区，传统型产品对市场敏感度很高，受海外经济因素影响很大。因此，以创新求生存、以创意求发展已经成为企业的不二选择。”石狮市委书记张永宁说，过去一件出口的童装每件利润只有一二美元，现在经过知名设计师加以提升后，利润能翻三四倍。企业看到了好处，在创新上越来越舍得投入。

在福州举行的“6·18 海峡项目成果交易会”，是一个专为产学研合作搭建的转化对接平台。经过12年的发展，已经成为海内外项目、技术、资本、人才的重要对接载体和福建企业自主创新、转型升

级的重要加速器。“这是一项国际领先的玻璃镀层技术，它能使玻璃在夏天隔挡热量，在冬天吸收热能，保证室内冬暖夏凉，很符合节能减排的需求。”澳大利亚华裔科学家、皇家澳大利亚化学会院士、澳大利亚联邦科学与工业研究组织材料科学与工程分部高级主管卫钢这次带来了他从事超分子化学研究 30 年的成果。

“对福建来说，海上丝绸之路战略意味着进一步打开大门，通过引进吸收国外先进技术和理念，推动企业创新，产业升级，充分发挥沿海的技术和人才、资金优势，山区的生态和环境优势，将沿海和山区的产业串成珍珠，织成项链。”福建省南方科技经济研究院院长王开明说。

福建省发展改革委提供的数据显示，2013 年福建省进出口总额 1693.52 亿美元，比上年增长 8.6%；顺差 436.56 亿美元，比上年增长 39.28 亿美元。东盟已成为福建第二大贸易伙伴、第四大外资来源地和闽企“走出去”的重要地区。全省海洋经济生产总值达 5900 亿元，增幅高出 GDP 增幅 4 个百分点，占 GDP 的 27.1%。全省在建海洋经济重大项目 183 个。今年 2 月，为加快推进海洋经济发展及试点新阶段工作，强化重大项目的支撑带动作用，福建省发改委、省海洋经济办正式印发了《2014 年福建省海洋经济重大项目建设实施方案》。

专家：海上丝绸之路开启新世纪

林楠

《支点》2014 年第 9 期（摘自国研网）

核心提示：21 世纪的海上丝绸之路不再局限于几个点或者几条线之间的联系，而具有“重视周边但不局限于周边”、“跳出周边经营周边”的涵义。

9 月 16 日至 19 日，第 11 届中国-东盟博览会、商务与投资峰会将在广西南宁举办。

与往届博览会不同的是，这次博览会除了旨在促进中国-东盟合作进一步深化，还被赋予了新的意义，围绕双方共建“21 世纪海上丝绸之路”主题举行一系列活动。

2013 年 10 月，中国国家主席习近平在出访东盟国家期间，首次

提出了构建中国-东盟命运共同体、共建 21 世纪海上丝绸之路的合作倡议。此后，中国政府在多个重要会议上表达了启建新的海上丝绸之路的决心。

因鸦片战争沉寂了 100 多年的古代海上丝绸之路，如今再次被提上新的议程，将面临怎样的挑战和机遇呢？

经济全球化考量

“中国目前面临的国际大格局，是建设 21 世纪海上丝绸之路的重要原因之一。”联合国工业发展组织专家、南开大学世界经济研究所副所长李荣林表示，美国重返亚太推行“去中国化”政策，以及东海和南海局势问题，使得中国面临美国和日本等国的封锁或者遏制，经济发展受到影响，这些冲突短时间内难以解决，“因此，中国突破战略困局的一个重大战略举措是，通过海上丝绸之路与南海周边国家，往东南亚、阿拉伯半岛、非洲发展。”

海上丝绸之路沿线各国在中国的对外贸易结构中正占据越来越重要的地位。商务部国际贸易经济合作研究院公开的数据显示，这些国家 2013 年的人口约 26 亿，GDP 总值达到 7.4 万亿美元，与中国的贸易总额达 7938 亿美元，占中国对外贸易总额的 19.2%。

其中，中国与东盟当年的贸易额已达 4436 亿美元，中国成为东盟第一大贸易伙伴，而东盟也成为中国第三大贸易伙伴、第四大出口市场和第二大进口来源地。今年上半年，中国与东盟的贸易额为 2206.9 亿美元，同比增长了 4.8%。

与此同时，海上丝绸之路国家也逐渐成为世界经济增长的重要区域，并成为各大经济体争抢的“蛋糕”。

“美国加入 TPP（Trans-Pacific Partnership Agreement，跨太平洋（601099，股吧）伙伴关系协定）后就绑架了 TPP。”广东外语外贸大学国际经济贸易中心主任、广东战略国际研究院研究员陈万灵告诉本刊记者，美国想与拉美以及东南亚国家通过 TPP 建立一个更高规格的国际经贸合作平台，这就会对已经建立的中国-东盟合作关系形成抵消，中国早已在筹划新世纪海上丝绸之路的建设，只不过没有公开，而今提出正是应对 TPP 的一个重要策略。

“2013 年的中国十大贸易伙伴中，美国、东盟、日本、韩国、

澳大利亚都在 TPP 里。”福建省社会科学院海上丝绸之路研究中心副研究员陆芸进一步分析称，这是很实际的问题，所以，从中长期看，中国受到的影响就会很大，因为中国目前不是 TPP 的成员。中国提出海上丝绸之路的重点放在东南亚国家，也就是有意识地想减低美国在东南亚的影响力，这也是基于区域经济一体化的考量。

布局海上丝绸之路，中国还有更长远的战略目光。“海上丝绸之路经济带、丝绸之路经济带与周边命运共同体，是中国外交顶层设计不可或缺的三个方面。”原中国社会科学院中国周边与全球战略室主任、现为广东国际战略研究院教授周方银说，与相关国家共同建设新世纪海上丝绸之路，能够密切中国与亚洲、非洲和欧洲国家的经贸合作关系，弥补中国过去由于在海洋开拓局限进而导致与相关国家合作不够广泛深入的状况，以进一步完善互利互赢、多元平衡、安全高效的开放型经济体系。

跳出周边经营周边

那么，新世纪海上丝绸之路究竟有怎样的内涵？与古代海上丝绸之路又有怎样的区别和联系？有哪些国家可以参与其中？

“现在的海上丝绸之路远不是一条简单的海上通道，而是一个复杂的具有强大辐射能力的贸易和交流网络。”周方银说，它既是对古代丝绸之路的继承，同时也有许多新的内涵，合作更加深入，范围更加广泛，形式更加多样。它也不再局限于几个点或者几条线之间的联系，而具有“重视周边但不局限于周边”、“跳出周边经营周边”的丰富内涵。

根据古代丝绸之路的演变格局，一般把历代海上丝绸之路分为三大航线：即东洋航线，由中国沿海港至朝鲜、韩国和日本的航线；南洋航线，由中国沿海港至东南亚诸国的航线；西洋航线，由中国沿海港至南亚、西亚和东非沿海及美洲诸国的航线。

对于新的海上丝绸之路应覆盖哪些国家或地区，上述专家较为一致的观点是：既然借用古代海上丝绸之路这个概念，就是希望海上丝绸之路恢复昔日繁荣，沿途涉及东北亚、东南亚、南亚、西亚、东非和北非 30 多个国家或地区，还涉及到欧洲的部分国家或地区。

“如果考虑到可操作性，最远可界定到非洲的莫桑比克，但不要

突破红海湾。”陈万灵建议说，当前应把重心放在东南亚，同时一些参与意愿强烈的国家或地区也可吸纳进来。

中国亚太学会副秘书长、中国社会科学院亚太经合组织与东亚合作政策研究中心副主任王玉主对此表示赞同，他说，要以东南亚为基础，然后依据实际发展情况分阶段建设。

从海运贸易的角度看，东南亚地处全球东西与南北海上通道的节点，其地理位置优势突出，包括中国、东北亚至欧洲、地中海、非洲抑或大洋洲航线均绕不过这一必经航线和中转枢纽。

不过，要建设新的海上丝绸之路，中国将面临不少来自各方的挑战。

在周方银看来，当前海上丝绸之路沿线国家的国情存在巨大差异和各种政治矛盾，这增加了对相关国家进行深度整合的困难。特别是很多沿线国家还持观望态度，甚至一些大国还存在一定的猜疑和防范心理。

“海上丝绸之路的区位早已引起世界各国重视，不少国家或地区已或明或暗地在布局，其重要意义之一就在于建立国际合作规则。”陈万灵认为，建立普遍适用的机制和规则尤为困难。目前，相关规划还未出台，各国间的沟通工作仍在推进中。

“新的海上丝绸之路当然是开放的，中国一定要在宣传方面表明自己的态度，这条路不仅仅是中国的，更是世界各国的。”陆芸说，这并不存在所谓的中国主导问题，而应是各国共同参与为主调。

让需求连接运输

显然，新世纪海上丝绸之路的建设过程漫长且艰辛，一切才刚刚开始。

“首要前提条件是运输问题。”李荣林说，目前中国对外贸易运输量的90%通过海上运输完成，打通海上丝绸之路至关重要。

但也存在一些棘手的问题亟待解决：近年来中国积极推进与沿线国家互联互通，部分重大通道却仍然不够通畅。如柬埔寨、缅甸、越南北部等东盟部分国家港口基础设施较为滞后，东南亚众多港口中仅有新加坡港、马来西亚生港和丹戎港能靠泊4000标准箱的大货轮，其他港口都只能停泊2000标准箱以下的小船。

另一方面，中国港口自身硬件实力也较弱，比如广西没有远洋船队，集装箱码头和深水港较少，国际航线相对单一；防城港和汕头港港口和铁路连接不配套，导致物流成本高等。

陈万灵对此表示，中国要进一步与沿线国家合作，通过设立基础设施银行，建立基金等方式拉近与他们的关系，共建港口等基础设施实现互联互通。

“要建设好新世纪海上丝绸之路，一定要有市场需求。要有产品在路上，这是最关键的。”王玉主强调，古代海上丝绸之路之所以繁荣，是因为先有了产品和贸易的需要。要有实际项目来推动，比如与沿线国家合作建设产业园、工业园。

他表示，通过此种方式还能满足这些沿线国家或地区的共同需求，即能在合作中获得经济利益，促进经济增长。对于很多东盟国家来讲，经济增长的一个重要问题就是如何把他们的发展能力提升起来，他们拥有资源、人力等丰富资源禀赋，如何把他们转化为现实的生产力和产出，形成一定的产业优势和生产能力，这是很重要的。

近年来，中国与越南、印度尼西亚、柬埔寨、泰国等沿线国家建立了经贸合作区，与东盟的经济关系日趋紧密，但还有提升空间。以投资为例，尽管中国对东盟国家投资不断增加，但与欧美乃至日本相比，中国在东盟投资的绝对数和所占比例都有较大差距。目前，中国在东盟的累计投资是 300 多亿美元，而东盟国家第一投资方欧盟的投资近 2000 亿美元，美国在东盟的投资是 1600 多亿美元，日本也有 1000 多亿美元。

陈万灵建议，中国要多鼓励企业去沿线国家投资，并可以借鉴已有的“双股双园”模式布局。比如中国和马来西亚的中国-马来西亚钦州园区、马来西亚-中国关丹产业园区，通过政府搭平台，互相参股。

形成国内合力

如果说部分国外对于参与建设海上丝绸之路的态度尚不明朗，那么与之形成鲜明对比的是，中国各省市正摩拳擦掌，主动谋划海上丝绸之路的新世纪战略。

7 月 21 日，武汉开通至东盟四国（泰国、柬埔寨、越南、老挝）

试验航线，也标志着湖北这一长江中游的内陆省份正式加入到 21 世纪海上丝绸之路建设当中。此前，广西、广东、福建、海南、浙江、山东等沿海省份已先后公开表明要参与建设。

对此，陆芸认为，国内各省市积极参与本身并没有问题，“中国欢迎国外都能参与进来，那么更应该欢迎国内各省市参与进来。”

“但目前各省市并没有明确的具体目标和实施路径，都在等中央的规划，因为各省市的规划要跟中央相衔接。”她说，各省需要各有侧重点，立足于本省市长处，在原有基础上进行发挥。

还存在的问题是，当前不少省市主要在交通运输、经贸方面声称条件优越并以此规划未来发展，多以“排头兵”、“新枢纽”为定位，存在低水平的同质竞争现象，有的省市甚至陷入关于起点在哪里的“争抢”中。

周方银表示，这就需要中央尽快完成顶层设计，推动各省市在建设过程中能有效协调，使各方努力起到相互促进的效果。他还建议，新世纪海上丝绸之路的起点是一个相互连通的网络，每一个点都可以是一个起点。各省市应该把重点放在如何进行更有效的内部整合和对外开拓上，发挥相互配合作用，形成国内合力，而不应一味地把工作重心放在向中央争取资源上。获取中央的政策支持的目的应该是为了更好做事，而不仅仅是追求对自身有利的资源倾斜。

在中国海洋大学经济学院副院长刘曙光看来，西南省份的重点应该是向西走、面向印度洋；海南、广东、福建主要是面向南中国海国家，其中，福建与南太平洋国家有长期的经贸往来积累的人脉和合作关系，可以与此区域国家对接；浙江、江苏、山东则应多与东北亚对接。

陈万灵还建议，沿海省市可以发挥港口优势，多建立一些外贸型港口，多开通有条件的航线，利用港口和航线的辐射能力，带动内陆省市参与到建设中，反过来可以促进沿海省市与内陆省市之间的联通。

广东省省长朱小丹：齐心协力参与 21 世纪海上丝路建设

谢思佳

《南方日报》2014 年 10 月 13 日（摘自国研网）

12 日下午，广东省省长朱小丹在第十届泛珠三角区域合作与发展论坛上作主题为“积极参与建设 21 世纪海上丝绸之路”的演讲。他倡议，泛珠各方要在以习近平同志为总书记的党中央坚强领导下，携手参与 21 世纪海上丝绸之路建设，努力推动泛珠合作在新起点上创新发展，共创更加美好的未来，为实现中华民族伟大复兴的中国梦作出新贡献。

朱小丹指出，泛珠区域作为古代海上丝绸之路的发祥地，有着与东盟国家、南太平洋国家合作交往的地理优势和强大自身实力，在我国与海上丝绸之路沿线国家特别是东盟国家的经贸合作中一直占有重要的位置。初步统计，2013 年，泛珠区域内地 9 省（区）与东盟的进出口总额达 1718 亿美元，占全国与东盟进出口值的 38%。应该说，泛珠区域是我国建设 21 世纪海上丝绸之路的前沿地和主力军。站在新一轮合作的历史起点上，推进泛珠合作时机极好、前景光明。

朱小丹强调，习近平总书记在今年全国“两会”期间参加广东代表团审议时，要求广东在建设 21 世纪海上丝绸之路中发挥重要作用。广东将认真贯彻落实中央的决策部署，以更加开放的理念、更加务实的举措，努力争当推进 21 世纪海上丝绸之路建设的排头兵。

朱小丹倡议，建设 21 世纪海上丝绸之路，离不开泛珠各方齐心协力、共同推进。一要构建统筹合作机制。研究成立泛珠区域 21 世纪海上丝绸之路建设工作领导小组，统筹泛珠区域各省（区）重大战略规划及专项规划并形成统一的行动纲领。二要建设综合交通大通道。加快推进外联东南亚、南亚，内接周边及内陆腹地的铁路、公路、航空、港口、航运等通道建设，构建“粤港澳—西南省份—东盟国家”国际综合物流大通道。三要扩大经贸和投资合作规模。争取中国—东盟自贸区升级版等相关政策在泛珠区域先行先试，合作建设一批经贸合作示范园区。四要密切社会文化交流合作。加强与沿线国家在教育、科技、医疗卫生、体育等领域交流合作，建立东盟文化产业园、华侨经济文化合作试验区等合作载体，拓展与沿线国家文化产业合作领

域。五要提高旅游合作水平。争取国家支持建立泛珠区域与沿线国家旅游便利签证合作机制，共同打造粤桂琼滨海旅游“金三角”，策划开发海上丝绸之路主题旅游线路。六要推进海洋领域合作。积极推进与沿线国家在应对全球气候变化与海洋防灾减灾、海洋生态保护等方面的合作。

专家建言

关于 21 世纪“海上丝绸之路”建设的若干思考

Some Thoughts on the Construction of the 21st Century Maritime Silk Road

中国现代国际关系研究院副院长、研究员 傅梦孜

中国现代国际关系研究院海洋战略所所长助理、副研究员 楼春豪

原文出处：《现代国际关系》（京）2015 年第 20153 期 第 1-8 页（人大复印报刊资料全文数据库）

期刊名称：《中国外交》

复印期号：2015 年 06 期

内容提要：21 世纪“海上丝绸之路”是“一带一路”战略构想“一体两面”之一，其推进与所成将注解一个已然壮大的中国的海缘经济战略方向，亦会溢出深远的政治与外交意义。建设“海上丝绸之路”有其必然逻辑与考量，也需清晰明确其面临的挑战与困难，徐图渐进，以更好推进与有关国家共商、共建、共享的战略目标。

关键词：21 世纪“海上丝绸之路”，海缘经济，风险挑战，路径选择

标题注释：本文是国家社会科学基金重点项目“推进 21 世纪‘海上丝绸之路’建设研究”（批准号：14AZD055）研究成果之一。

2013 年 10 月 3 日，习近平主席访问印尼期间在印尼国会发表题为“携手建设中国—东盟命运共同体”的演讲，提出“愿与东盟国家共同建设 21 世纪‘海上丝绸之路’”，（习近平：“携手建设中国—东盟命运共同体”，《人民日报》，2013 年 10 月 4 日，第 1 版）与此前习主席于同年 9 月 7 日访问哈萨克斯坦时提出的“丝绸之路经济带”相呼应。由此，中国“一带一路”战略构想已然成形，引起世界关注。21 世纪“海上丝绸之路”涉及国家、地区众多，海情地域复杂，政

策关联性强,值得学界深入研究。本文拟探讨 21 世纪“海上丝绸之路”的内在逻辑与意涵、其面临的挑战与路径选择,以期对推进这项战略提供某种有益的参考。

所谓“丝绸之路”,是指中国经陆路连通中亚、西亚、南亚至欧洲,或由中国沿海经南海到印度洋沿岸的文化交流与商贸路线。古代中国有“丝绸国”之称,这条路线因此得名。这些路线已历两千多年,但囿于西方中心主义视域的局限,加之近代中国相对落后,其学术概念直到一个多世纪前才出现(一般认定,“丝绸之路”这个概念由德国地理、地质学家费迪南·冯·李希霍芬(Ferdinand von Richthofen)在其五卷本巨著《中国——亲身旅行和据此研究的成果》第二卷(1882 年柏林出版)中首先提出,他把张骞出使西域的古道称为“丝绸之路”),国内外从政治、经济、外交与国际关系等方面对此进行系统的理论探讨也显得极为不够。

与经济利益网络化拓展相伴随的是,国家海上力量的崛起与走出去。新航路开辟后西方的殖民扩张及与之相应的制海权争夺,就是最好的注脚。马汉的海权论强调海上军事力量的重要性,本质上是为了维护海上贸易通道和海外利益;西班牙、葡萄牙、英国乃至美国,也将维护贸易通道作为海上力量的重要职责。随着中国经济利益和经济存在的对外拓展,中国对海外资源和市场的需求更强,国家战略也必然要遵循前行。

与历史上西方殖民扩张不同的是,中国倡导和平、互利、合作,中国提出的海洋强国目标内涵是和平、和谐、合作的新型海洋安全观,“海上丝绸之路”“要推动建设的是基于海上航行开放自由、海上共同安全和海洋资源共同开发的新秩序,是合作发展的沿海经济带”。

(张蕴岭:“如何认识‘一带一路’的大战略设计”,《世界知识》,2015 年,第 2 期,第 29 页)21 世纪“海上丝绸之路”构想反映了时代特点,为古代“海上丝绸之路”注入新的内涵。有学者在论述“一带一路”时提出了“离岸一体化”的概念,认为“要超出传统的地缘经济合作的视野,将生产、货币、金融、贸易、投资、劳务等领域的整合性制度安排,推向全球所有对中国的发展或长期经济增长而言具备战略重要性的地区,增加中国与这些地区之间、以及这些地区通过

中国的相互依赖,使得中国成为联通这些重要领域和重要地区的一体化枢纽”。(冯维江:“丝绸之路经济带战略的国际政治经济学分析”,《当代亚太》,2014年,第6期,第79页)

中国成长为世界第一制造大国,由此带动生产要素的国际流动比以往任何时候更为频密,打造或完善贸易通道、推进中外良性互动并释放更大产能比任何时候更为紧迫,由此产生的溢出效应既利于中国,也有利于世界。

首先,“海上丝绸之路”的构建将增强中国经济“生命线”——海洋通道的安全系数,是中国经济持续增长和加强对外联系的保障。中国经济的成长与外部紧密性不断增强,“在贸易、投资、金融和制度等方面都对国际或地区经济体系存在很强的结构性依赖”,(潘忠岐、黄仁伟:“中国的地缘经济战略”,《清华大学学报》(哲社学版),2008年,第5期,第119页)也有学者甚至将中国经济称之为“依赖海洋通道的外向型经济”。(倪乐雄:“从陆权到海权的历史必然——兼与叶自成教授商榷”,《世界经济与政治》,2007年,第11期,第27页)中国对外贸易的90%都需要经过海上通道,尤其是原油、铁矿石、铜矿石、煤炭等能源资源进口严重依赖海运。以原油进口为例,2012年,中国原油进口额为2203.95亿美元,其中通过海运进口额为1991.68亿美元,占总量的90.37%,其中80%左右要经过马六甲海峡。预计2020年时中国进口石油将占总需求的66%以上,2040年将达到72%。因此,确保能源安全事关中国的命脉,对马六甲海峡的严重依赖造成“马六甲困境”。除马六甲海峡外,其附近的龙目海峡、望加锡海峡也直接关系到“海上丝绸之路”的延伸区域——南太平洋,大部分不能通过马六甲海峡的巨型油轮,只能途经这两条海峡。虽然,修建经过缅甸和巴基斯坦的两条输油管,可减轻对马六甲海峡和龙目海峡—望加锡海峡的依赖,但仍无法取代海上能源供应线。为破解“马六甲困境”,中国只能寻求扩大与其他国家的海上合作,以保证通道的可选择性。

其次,“海上丝绸之路”将进一步密切新时空背景下中外经济良性互动,强化中国与沿线国家经济合作网络。改革开放前,由于严峻的国际环境,中国经济布局的重心放在内陆地区,与外部世界经济联

系有限，甚至可谓半封闭状态。改革开放后，中国逐步打造全方位、高水平、宽领域的开放格局，与外部世界的融合日益深化，尤其是沿海地区凭借区位优势，有效调动外部生产要素，实现较快经济增长。经过 30 多年的改革开放，中国经济“正在实行从引进来到引进来和走出去并重的重大转变，已经出现了市场、资源能源、投资‘三头’对外深度融合的新局面”。（“习近平主持召开中央财经领导小组第八次会议强调加快推进丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路建设”，《人民日报》，2014 年 11 月 7 日）以东盟为例，1997 年金融危机后，中国—东盟经济合作步入快车道，自 2009 年以来中国连续五年成为东盟最大贸易伙伴。据中方统计，中国—东盟双边贸易额 2012 年达 4001 亿美元，是 2002 年的 7.3 倍，2013 年增至 4436 亿美元。截至 2014 年 9 月底，中国与东盟双向投资累计达 1231 亿美元，其中东盟国家对华投资超过 900 亿美元。（根据东盟方统计，2013 年双方贸易额达 3505 亿美元，占东盟贸易总额的 14%，同比增长 9.7%。中华人民共和国外交部：“中华人民共和国和印度共和国关于构建更加紧密的发展伙伴关系的联合声明”，http://www.fmprc.gov.cn/mfa_chn/ziliao-611306/1179-611310/t1193043.shtml。）目前，双方正在启动自贸区升级版谈判，努力打造双边关系“钻石十年”。中国与南亚、南太等“丝绸之路”沿线国家的经贸合作也发展迅速。印度战略家拉贾·莫汉（Raja Mohan）表示，“中国的政治经济利益已不再局限于南中国海，而是涵盖整个印度洋区域，这是个自然延伸的过程”。（C. Raja Mohan, "Sino-Indian Naval Engagement", ISAS Brief, Institute of South Asian Studies, National University of Singapore, No.103, April 16, 2009, p. 3.）

其三，“海上丝绸之路”作为一种互通互利的贸易通道，可以对沿线国家经济发展释放更多的“正能量”。基于巨大的人口优势和市场潜力，中国产业可能比任何国家同类产业具有更大规模，产能的累积自然导致过剩，由此形成中国开辟或扩大多元贸易通道的内生动力，古代的瓷器、丝绸、茶叶等行业和今天更多的产业发展皆遵循这个逻辑。美国、欧洲和日本等发达国家是中国传统出口市场，但其增量空间已不大，而“一带一路”沿线广大发展中国家则蕴藏着巨大的

市场潜力，有助于消化中国的过剩产能。时值中国经济面临产能过剩和产业链升级问题，而“一带一路”沿线国家面临制造业落后、难以有效解决劳动力就业问题，相互之间就形成了中国过剩产能转移的供需局面和态势。

“海上丝绸之路”沿线国家大多为发展中国家，具有强劲的发展需求，一些国家出台了经济发展规划，但却面临基础设施不够完善、发展资金捉襟见肘等问题。中国拥有雄厚的外汇储备，且是“世界上独一无二的‘基础设施国家’”，（郑永年：“中国丝绸之路的优势”，<http://www.zaobao.com/forum/expert/zheng-yong-nian/story20150120-437404>。）亟需寻找合适的投资渠道。例如，印度尼西亚是一个群岛国家，人口众多，资源丰富，2011 年就曾提出推动国内六大经济走廊建设，即：爪哇、加里曼丹、苏拉威西、巴厘、巴布亚和马鲁古，并以此带动印尼全国经济发展，涉及到大量的基础设施建设和融资需求。印尼现任总统佐科 2014 年 10 月上台后提出了“海洋轴心战略”，力图促进国内基础设施互联互通与海洋资源开发，将印尼打造成“印太中心”和“世界海洋轴心”，对资金技术的需求也很高。印尼总统外交顾问利扎尔·苏克马（Rizal Sukma）就认为，印尼的“海洋轴心战略”与中国“海上丝绸之路”建设存在项目重叠性，双方可以加强合作。（“中国现代国际关系研究院代表团与印尼战略和国际问题研究中心（位于雅加达）学者的座谈”，印尼战略与国际问题研究中心，2015 年 1 月 20 日）

还有，中国能源进口需求大，而“海上丝绸之路”沿线的中东、北非以及澳大利亚等则蕴藏丰富的能源资源，沙特、阿曼、伊拉克、伊朗、阿联酋、科威特等位列中国石油进口前十大来源之中，澳则是中国最大铁矿石进口来源国。这种能源资源生产地与需求地之间的失衡，加上海洋作为自然障区的阻隔，也需要通过加强海上互联、互通予以克服。（陆卓明：《世界经济地理结构》，北京大学出版社，2010 年，第 41 页）

此外，经济发展存在国家与市场之间的矛盾，“市场的逻辑是在最有效率、最有利可图的地方开展经济活动，而国家的逻辑是控制经济发展和资本积累的过程，以便增加本国的权力和经济福利，市场逻

辑和国家逻辑之间必然发生这种冲突”。（[美]罗伯特·吉尔平著，杨宇光、杨炯译：《全球政治经济学：解读国际经济秩序》，上海人民出版社，2006年，第73页）“丝绸之路”沿线许多国家并未在经济上摆脱对西方的依赖，西方国家在国际金融、贸易和生产体系中具有优势地位，而许多发展中国家被迫依附于这些体系。中国凭借独特的社会制度，在平衡处理市场与国家关系过程中积累了很多经验，可为沿线发展中国家提供借鉴。

“海上丝绸之路”构想的重要目的，就是强化中国对外部经济的正向外溢作用，同时解决双方互动过程中资源配置不均或受阻的失衡问题，通过向发展中国家提供资金、基建、技术等领域援助，促进中国与沿线地区和国家生产资料的有效配置，“在巩固现有周边自然经济区域的基础上，在潜在的地缘经济空间上，进一步发展新的跨界区域经济合作，创建更多的经济联合体和市场共同体”（潘忠岐、黄仁伟：“中国的地缘经济战略”，《清华大学学报》（哲学社会科学版），2008年，第5期，第122页）。互联互通作为“海上丝绸之路”的重要内容，是促进贸易投资自由流动的前提和基础，在当今新的时代不再只是传统意义的基础设施建设，而是基础设施、制度规章、人员交流三位一体，是政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通五大领域齐头并进，是全方位、立体化、网络状的大联通。（习近平：“联通引领发展伙伴聚焦合作——在‘加强互联互通伙伴关系’东道主伙伴对话会上的讲话”，《人民日报》，2014年11月9日）为此，中国政府倡议成立“亚洲基础设施投资银行”和“丝绸之路基金”，优先支持互联互通项目，打通“丝绸之路”的血脉经络，中国政府还将设立100亿美元的中国—东盟基础设施专项贷款。

最后，“海上丝绸之路”建设有利于中国克服外向型经济中生产要素流通的两种失衡或挑战。一是沿海地区能够更有效地利用外部资源，导致国内经济布局在沿海与内地之间的失衡，沿海地区发展水平明显高于内地。二是对外依赖引发的敏感性与脆弱性问题，尤其是漫长的海上通道面临多种风险挑战。中国在历史上多次遭受陆上强敌的入侵和占领，但最终都将它们融入中华文化的泱泱大潮，唯有从海上入侵的强敌使中国彻底沦为半殖民地。当前，中国的外部安全威胁主

要来自海上，而对外经济依赖度高也意味着受制于人的风险较大。换句话说，经济的沿海化，强化了中国对海外市场 and 海外资源的高度依赖。沿海化经济造成对海上通道的严重依赖，这是制约中国经济安全乃至国家安全的重大瓶颈。（王湘穗：“倚陆向海：中国战略重心的再平衡”，《现代国际关系》，2010 年庆典特刊，第 55 页）就连长期以来皆非中国海洋战略重点的印度洋作为“能源通道”、“贸易通道”在中国的整体发展与安全中愈发占有重要地位。（中国现代国际关系研究院海上通道安全课题组：《海上通道安全与国际合作》，时事出版社，2005 年，第 330 页）“海上丝绸之路”的构建有助于消除或缓解上述两大失衡。

中国所倡导的 21 世纪“海上丝绸之路”并非局限于海上，而是与陆上“丝绸之路”相辅相成，嫁接桥梁就是孟中印缅经济走廊和中巴经济走廊。通过参加两大走廊建设、融入“一带一路”建设，新疆、云南等内地省份可以更有效地吸引更多生产要素，成为沿边开放高地。比如，云南可通过西南通道进出印度洋，从内陆省份变为间接的沿海省份，对外开放通道更加畅通。

此外，中国倡导的 21 世纪“海上丝绸之路”倡导共商、共建、共享，主张与沿线各国加强海上互联互通，通过构筑利益共同体和命运共同体，为海上通道安全营造良好的外部环境。

中国所倡导的 21 世纪“海上丝绸之路”是共商、共建、共享的和平繁荣之路，对中国以及沿线地区和国家来说是莫大的善举。但是，客观地说，21 世纪“海上丝绸之路”建设及其安全面临诸多困难与挑战，首当其冲的有大国海洋秩序博弈、海洋权益争端、沿线国家治理之困、海上非传统安全威胁等。

首先，“海上丝绸之路”建设可能引发现有海上强权的担忧与疑虑。21 世纪“海上丝绸之路”倡导更加公平的海洋秩序与和平、合作、和谐的海洋观。但是，美国为了维护其全球海洋霸权而可能对中国的“海上丝绸之路”建设难以释怀，加上“海上丝绸之路”还涉及印度洋地区，印度对“海上丝绸之路”的真实意图也半信半疑，这是海上丝路建设需要妥善应对的战略挑战。

美国视海上霸权为其全球霸权体系的重要支柱，并通过“岛链战

略”长期对中国进行海上牵制。中国建设海洋强国、推进“海上丝绸之路”的努力，难免遭遇美方反弹乃至反制。美国的“亚太再平衡”战略和“印度洋—太平洋构想”，客观上都是全面强化其在“海上丝绸之路”沿线的战略部署。美国虽然不是“丝绸之路”沿线国家，但却凭借其同盟体系、军事实力等，对“丝绸之路”沿线的地区事务乃至一些国家的内政都拥有巨大影响力，且拥有可用来施加干扰的诸多资源。美国太平洋司令部下属亚太安全研究中心(APCSS)学者莫汉·马利克(Mohan Malik)坦承，“中国对南海和东海的扩张性‘主权诉求’，以及反介入和区域拒止军事战略的推行，对美国及其盟友以及地区伙伴的利益构成了挑战，对全球公域的安全也构成威胁。……考虑到美国海军面临预算缩减和责任增大间的失衡，中美紧张局势将会加剧”。

(Mohan Malik, ed., *Maritime Security in the Indo-Pacific: Perspectives from China, India and the United States*, London: Rowman & Littlefield, 2014, p. 8)

中印安全互信依然缺失，印度不少人担心中国构筑包围印度的“珍珠链”，其一些战略界人士认为“中印海上对抗不可避免”、“中国是印度在印度洋的最大对手”等，结果即导致印度加强自身军事外交、强化对印度洋的主导权，而这会被北京视为“阻止中国进入印度洋”。(C. Raja Mohan, *Samudra Manthan, Sino-Indian Rivalry in the Indo-Pacific*, Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 2012, p. 130.) 特别是随着斯里兰卡、马尔代夫、巴基斯坦等国纷纷表示乐于参加海上丝路，印度担忧之心日增。印度的中国研究所副所长郑嘉宾(Jabin Jacob Thomas)承认“一带一路”为中印两国提供了巨大的机遇，但又认为印度在乎的是“中国在多大程度上承认印度在其所倡导‘一带一路’地区的历史的角色和影响力，中国能多大程度上理解印度在陆地和水域的切身利益和敏感所在”。(郑嘉宾：“21 世纪海上丝绸之路构想的价值和意义：印度的视角”，“21 世纪海上丝绸之路国际研讨会”《论文摘要》，国务院新闻办 2015 年 2 月 11~12 日在泉州举办，第 133 页) 印度媒体披露，莫迪政府有意启动代号为“季风工程”(Project Mausam) 的项目，“与中国的海上丝绸之路相竞争”。(Akhilesh Pillalamarri, "Project Mau

sam: India's Answer to China's 'Maritime Silk Road', <http://thediomat.com/201409/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road/> (上网时间: 2014 年 10 月 2 日); Sachin Parashar, "Narendra Modi's 'Mausam' Manoeuvre to Check China's Maritime Might", Times of India, September 16, 2014.)

美国重申对其倡导的“新丝绸之路”和印太经济走廊的战略承诺,而这两者与中国所倡导的“一带一路”在地理范围、项目内容上均有很大重叠,即使美国不至于公开反对中国所倡导的“海上丝绸之路”建设,但其举措无疑将加剧中美海洋秩序方面的战略博弈。2014 年 9 月底莫迪访美时发表的美印联合声明强调维护海上特别是南海地区安全、航行与飞越自由的重要性。("Joint Statement During the Visit of Prime Minister to USA", September 30, 2014, <http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dt1/24051/Joint+Statement+during+the+visit+of+Prime+Minister+to+USA>. (上网时间: 2014 年 10 月 6 日)) 这是美印两国官方文件中首次提及南海。2015 年 1 月奥巴马访印,双方发表《美印关于亚太和印度洋的联合战略展望》,将两国在该区域的战略合作扩展至“从非洲到东亚”的更广范围。美国拉住印度加强在西太平洋的战略协调,存在对华制衡的音符。有印度学者称,“让印度支持一个更遥远的美国‘亚太再平衡’战略不符合印度的利益。因为,印度与中国都是多极世界中的重要中心。”(M. K. Bhadrakumar, "Modi Can Handle China Ties Without US Help", <http://www.deccanchronicle.com/150202/commentary-opeed/>.) 这反证了美印海洋战略协调的弦外之音。

其次,南海争端个别有关方无所顾忌的升级行为有碍中国—东盟务实合作。东盟是“海上丝绸之路”建设的第一站也是最重要一站,争取东盟国家的支持和参与,对“海上丝绸之路”的顺利推进至关重要。当前,中国与东盟及其各成员国的关系总体良好,东盟各国领导人“赞赏中方提出建设中国—东盟命运共同体和共建 21 世纪‘海上丝绸之路’的倡议”,(中华人民共和国外交部:“第十七次中国—东盟领导人会议主席声明”,<http://www.fmprc.gov.cn/mfa-chn/zyx>

w_602251/t1215662.shtml.) 双方还正在探讨签署“睦邻友好合作条约”。应该说中国—东盟关系蕴藏巨大机遇,但越南、菲律宾等持续挑起南海争端,中国的维权举措又被其炒作成“海上威胁”,成为中国—东盟关系的弦外杂音。

南海争端仅是中国与部分东盟成员国间的矛盾,而且只是中国与争端国关系的一部分,但一旦被与“中国威胁论”、“中国海上威胁”挂钩,其负面影响就可能外溢至中国—东盟关系大局,干扰“海上丝绸之路”建设。一是可能使“海上丝绸之路”构想被误解为强化对东盟经济影响力的“战略武器”。有越南舆论指责,“中国正利用郑和15世纪初的“海上丝绸之路”航线,作为其对黄沙(即中国的西沙群岛,下同)和长沙(即中国的南沙群岛,下同)两个群岛‘开辟、确立并行使’的‘主权’的立论基础。……中国的21世纪“海上丝绸之路”倡议带有多种政治内涵,经济内容只是个‘帽子’,掩盖其深层次的政治算计,其目的是实现使中国成为海上超强国家的目标,挑战美国的‘独尊’地位”。("Be Keenly Alert to China's '21st Century's Maritime Silk Road' Initiative", <http://www.southchinasea.com/analysis/746-be-keenly-alert-to-chinas-21st-century-s-maritime-silk-road-initiative.html>.)另有学者认为,“即使‘海上丝绸之路’是纯粹的经济战略,也将带来明显的战略影响。中国的行为已经证明,其不会回避使用经济胁迫的手段寻求利益,使经济投资成为潜在武器。……立足军事的‘珍珠链’和贸易导向的‘海上丝绸之路’的区别有所缩小”。(Shannon Tiezzi, "The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls", <http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>.)二是可能使中国陷入“维权”与“维稳”的困境。中国一直重视睦邻外交政策,倡导和平、合作、和谐的新海洋观,但是又不能无视越南、菲律宾等国的挑衅行为,也要避免维权政策被曲解、被炒作。中国2014年提出以“双轨思路”解决南海问题,有助于将主权争端与南海和平问题相切割,但主权争端具有很强的不可调和性,对双边关系将构成长期、负面影响。南海相关声索方仍在断续线、法理仲裁、岛礁工程、“南海行为准则”(COC)等问题上向中国施压。近年来,

南海争端持续升温，加大了中国将南海建设成和平、友谊、合作之海的难度，甚至使自身海上通道安全面临更多干扰。因此，谋求与有关方双边关系的好转、避免南海争端对睦邻外交全局的干扰，已成为推进“海上丝绸之路”建设的重要一环。三是美国、日本等打着维护地区安全、海上航行自由和通道安全的旗号，插手南海争端，对中国构成战略压力。其中最突出的是，美、日等国乘南海争端升级之机，加强在东南亚地区的安全力量存在，抢夺中国在地区安全制度安排上的话语权。2015年1月29日，美第七舰队司令罗伯特·托马斯（Robert Thomas）表示，欢迎日本把空中巡逻范围扩至南海，以制衡中国海军力量崛起。与此同时，越南、菲律宾等国国内的“脱中派”、“反华派”，也借南海争端排挤国内友华派，其国内的民族主义情绪也不断高涨，对中国发展与各国的关系造成民意压力。特别是越南，从海洋石油981平台诱发越国内反华示威就可见一斑。显然，南海争端为美、日等介入南海乃至东南亚事务，为周边个别国家挑衅中国，提供了借口。

再次，“海上丝绸之路”途经众多地区和广阔海域，面临各种区域性的传统与非传统安全挑战。“海上丝绸之路”大致有两条线路：一条是途经东南亚（南海）—南亚（印度洋）直至西亚北非（西印度洋）和欧洲；另一条是途经东南亚（南海）南下进入南太平洋（澳、新等）。南线主要是澳大利亚和新西兰，政治安全形势相对稳定，但西线途经地区国家众多、民族林立、文化各异、国情不一，一些地区存在国家间矛盾，一些国家正经历转型阵痛，一些海域面临复杂的非传统安全威胁，对“海上丝绸之路”的安全、顺畅提出挑战。一是若干地区热点难以“降温”。东南亚地区情况较好，东盟共同体建设稳步推进，酝酿将于2015年建成经济共同体，但成员国之间差异性大，政治制度、宗教文化、经济发展水平各不相同，部分国家之间甚至存在领土纠纷，这些都不利于地区整合。即便在南海问题上，各国政策也不尽相同，越南、菲律宾是挑起争端的急先锋，通过外交、军事、法理等渠道，不断侵蚀中国的南海权益；马来西亚和文莱态度更加低调、温和，主张东盟用同一个声音说话，同时保持与中国的沟通、磋商；印尼虽非南海争端方，但以重要利益相关方自居，希望在争端解

决中发挥更大作用；其他非争端方如缅甸、老挝持中立态度，泰国、柬埔寨与中国关系较近并曾在东盟峰会制止越南、菲律宾推动南海问题东盟化的企图。因此，各方对“海上丝绸之路”的态度冷热不一。在南亚，地缘政治格局的基本特征是印巴对峙，长期拖累区域一体化，也对中印巴三边关系带来复杂影响。2014年10月，印巴在克什米尔争议地区又爆发数次冲突，是2003年达成停火协议以来最严重的军事冲突。印巴关系的走向，牵涉“海上丝绸之路”和“两个走廊”（即孟中印缅经济走廊和中巴经济走廊）建设。此外，西亚北非地区的地缘政治博弈和民族、宗教矛盾也非常复杂。二是部分沿线国家存在“治理之难”或者“转型之困”。在东南亚，中南半岛面临的“颜色革命”压力增大，美西方利用新媒体和非政府组织，操纵“民主”、“人权”、“环保”等议题，扶持有关国家国内的亲美派，持续推进“颜色革命”，并对中国与相关国家的关系造成冲击。在南亚，巴基斯坦、阿富汗安全形势不容乐观，政治斗争、经济颓势、安全乱局短期难以结束；斯里兰卡局势趋稳，但倘若政府无法有效推进民族和解，则不排除两大民族间的对立再度升级的可能；孟加拉、马尔代夫和尼泊尔的政局走向也存在不稳定性。巴基斯坦坚定支持“海上丝绸之路”建设，但国内动荡局势至今没有完全扭转、国家治理能力建设任重道远。在西亚北非，2010年以来，“茉莉花革命”从突尼斯席卷至整个阿拉伯世界，引发地缘政治格局、伊斯兰教派关系的动荡和重组，伊拉克、叙利亚等国内安全形势难见好转。中国在该地区的利益因此面临巨大风险，加上部分国家市场经济欠发达，在劳工、土地、融资等方面的法律法规不健全，许多中国企业（特别是民企）不愿意赴相关国家投资，这都需要在“海上丝绸之路”建设中予以充分考虑。三是沿线国家间或国家内部各种矛盾相互交织，催生了形形色色的暴力犯罪如恐怖主义、毒品贩卖和军火走私等，对海上通道和航行安全构成威胁。印度洋“是人员和货物非法活动的主要传导地带”，“军火、毒品和人口的贩卖走私在印度洋地区非常明显”。（Sam Bateman, Anthony Bergin, "Our Western Front: Australia and the Indian Ocean", Australian Strategic Policy Institute, March 2010, p.28.）该海域“涵盖从撒哈拉沙漠到印度尼西亚群岛的整个‘伊斯兰之弧’，

既有索马里、也门这类‘战争导火索’，又有猖獗的全球恐怖主义、海盗和毒品走私网络。”(Robert D.Kaplan, "Center Stage for the Twenty-first Century: Power Plays in the Indian Ocean", Foreign Affairs, Volume 88, Issue 2, March/April 2009, p. 13.) 特别是西印度洋地区也门、索马里等国内动荡，中东地区局势紧张，威胁该海域的咽喉要道，如霍尔木兹海峡。南海海域近年来海盗问题日益突出，仅东南亚海域 2014 年海盗袭击事件就有 124 起(索马里海盗仅 11 起)，约占全球海盗袭击总量(245 起)的 50.6%。("SE Asia Tanker Hijacks Rose in 2014 Despite Global Drop in Sea Piracy, IMB Report Reveals", <https://www.icc-ccs.org/news/1040-se-asia-tanker-hijacks-rase-in-2014-despite-global-drop-in-sea-piracy-imb-report-reveals>.) 因此，“航道安全是 21 世纪‘海上丝绸之路’持续稳定发展的关键”。(刘赐贵：“发展海洋合作伙伴关系、推进 21 世纪海上丝绸之路建设的若干思考”，《国际问题研究》，2014 年，第 4 期，第 6 页)

最后，“海上丝绸之路”建设面临与沿线国家的战略对接难题。“海上丝绸之路”倡导的互联互通，不是狭义的建路搭桥，而是实现政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通的“全方位、立体化、网络状的大联通”，其中以政策、制度、规则、民心等领域的软性联通为最难。“海上丝绸之路”沿线国家发展战略不一，很难用单一的对接战略开展合作，有时甚至需要“一国一策”。巴基斯坦、缅甸、泰国等国倚陆向海，可能需要统筹推进陆海互联互通，甚至陆上互联互通更为重要。斯里兰卡、印尼这样的岛屿国家，则更重视港口经济和海上走廊建设。还有，一些国家对“海上丝绸之路”构想仍然是不甚了解，要使沿线国家与中国“海上丝绸之路”战略有效对接仍需要进一步加强政策沟通。(Kristine Kwok, "China's 'Maritime Silk Road' Linking Southeast Asia Faces a Rocky Birth", South China Morning Post, October 18, 2013.)

经过一段时间的酝酿、规划与充实后，中国“一带一路”构想由倡议、规划逐渐步入政策实践阶段。习近平主席提出以亚洲国家为重点方向、以经济走廊为依托、以交通基础设施为突破、以建设融资平

台为抓手、以人文交流为纽带的指导思想，（习近平：“联通引领发展伙伴聚焦合作——在‘加强互联互通伙伴关系’东道主伙伴对话会上的讲话”，《人民日报》，2014年11月9日）为“海上丝绸之路”建设明确了方向。为此，要推进“海上丝绸之路”建设，重点需要注意以下几方面的问题。

首先，“海上丝绸之路”有其特殊性，较之于陆路（公路、铁路），早已“路”在脚下（水域），需要的不是开山移土，而是由线到点、再由点到点的网络通道。它需要进行港口桥梁建设、设施配套、海洋科技、海洋经济和海洋环境保护等关联发展，更需要内外统筹、海陆统筹、多面推进。海洋强国的兴起要有陆上力量支撑，中国要想成为海洋强国必然要以国内陆区发展为基础，“海上丝绸之路”的建设需要与陆上“丝绸之路”经济带统筹呼应。历史上葡萄牙、西班牙、荷兰等海洋强国为陆地资源匮乏所限而昙花一现。美国依靠丰富的陆地资源成为强大的陆权国家后大步走向海洋，称霸世界至今，“避免了欧洲殖民国家单纯依靠海洋支撑经济的不稳定情形”。（孙悦民、张明：“海洋强国崛起的经验总结及中国的现实选择”，《国际展望》，2015年，第1期，第61、63页）中国具有海陆复合型地缘特性的优势，具备崛起为海陆强国的条件，“海上丝绸之路”的构建需要更好地统筹国内国外两个大局、两大市场、两种资源。“中国不能仅仅停留在传统海洋发展模式、海洋主权宣示等静态层面，需要适应时代要求立足于陆地经济发展基础上积极开发海洋、开拓新的增长极，也需要海洋在能源供给、贸易通道、生存空间等方面提供有力支持”。（孙悦民、张明：“海洋强国崛起的经验总结及中国的现实选择”，《国际展望》，2015年，第1期，第53~54页）当前，国内各省区踊跃参与“一带一路”建设，多数省区在其发展规划中都加入相关内容，中央层面可以通过宏观政策手段鼓励相关省区开展相应合作，借助“一带一路”的走出去倒逼国内互联互通与资源市场的优化配置。此外，“海上丝绸之路”建设要高度重视与陆上“丝绸之路”经济带的衔接，尤其要建设好兼具海陆特征的孟中印缅经济走廊和中巴经济走廊。

其次，“海上丝绸之路”建设应该充分发挥“亚洲基础设施投资银行”、“丝绸之路基金”等机制作用，政府搭台，企业唱戏，用足市

场力量。布局上可以多方面同时着眼，具体措施上由近及远，协调好短中长线建设，逐步顺畅国际生产要素流通途径。其中，必须突破制约各国资源、技术、劳动力等要素流通的瓶颈，既包括硬件的基础设施，也包括软性的规则 and 标准，这需要与相关国家长期有效的政治沟通。由于中国的周边国家多为穷国、小国、弱国，一个发展起来的中国需要也能够为扶助这些国家的发展来做出自己的贡献。中国可以借助“亚洲基础设施投资银行”、“丝绸之路基金”等，为沿线国家基础设施建设提供资金援助。因为，“亚洲基础设施投资银行主要任务是为亚洲基础设施和‘一带一路’建设提供资金支持，是在基础设施融资方面对现有国际金融体系的一个补充，要抓紧筹建。“丝绸之路基金”要服务于‘一带一路’战略，按照市场化、国际化、专业化的原则，搭建好公司治理构架，尽快开展实质性项目投资。”（“习近平主持召开中央财经领导小组第九次会议强调，真抓实干主动作为形成合力确保中央重大经济决策落地见效”，《人民日报》，2015 年 2 月 11 日）通过这些机制，鼓励中国企业参与沿线国家基础设施建设，以取得双赢局面。一些西方学者也认为，亚投行今年将投放的第一笔融资——为泛亚（海上）天然气管道建设提供贷款，“就可以促进中国与东南亚邻国在南中国海的共同开发”。（Stewart Taggart, "Asian Infrastructure Investment Bank's First Loan", China—US Focus Digest, Vol.5, February 2015, p. 31.）尤其是要抓住沿线国家港口发展机会，参与港口修建乃至运营，推进国内港口与沿线重要港口的“友好港口”建设。“‘海上驿站’不仅要具备货物装卸的码头功能，还要为船舶和人员提供补给和后勤服务，更要保障周边航道安全，为各国提供安全、便捷的海上通道。”（刘赐贵：“发展海洋合作伙伴关系、推进 21 世纪海上丝绸之路建设的若干思考”，《国际问题研究》，2014 年，第 4 期，第 6 页）在软件方面，要完善与沿线国家的贸易便利化措施，推进自由网络建设与人民币走出去，“逐步构筑起立足周边、辐射‘一带一路’、面向全球的自由贸易区网络，积极同‘一带一路’沿线国家和地区商建自由贸易区”。（“习近平在中共中央政治局第十九次集体学习时强调加快实施自由贸易区战略加快构建开放型经济新体制”，《人民日报》，2014 年 12 月 6 日）

再次,“海上丝绸之路”建设事关中国的海缘经济战略方向,要坚持与各相关国家合作共建、共同发展、持久发展原则。具体地说,合作共建、共同发展、持久发展的大原则应该体现为,既要与沿线国家寻求政治、经济共识,尽可能争取与有关国家发展战略对接,也要争取与现有地区乃至全球主导性大国的理解与认同,有效与现有地区安排或机制相互衔接,继续妥善处理与个别国家的争端,战略延伸有度,避免盲目推进。海缘经济是指国家或地区海洋之间相互联系形成的经济活动,一国和地区主导国家都会尽可能营造有利于自己的海缘经济环境。历史上,国际政治语境中的大国崛起往往伴随地缘拓展。当今全球化时代,唯有善意的、注重和平发展、共同发展、合作发展的地缘拓展才符合历史潮流。过去,“大英帝国即使不像西班牙那样如此严重地依赖其殖民地的财富,她仍然依赖其非常庞大的市场份额、原材料来源及海外投资市场,而且帝国的海上航线极容易受到他国的威胁。大英帝国自身,就像西班牙一样,提供了……‘战略过度扩张’的典型例子:一个国家承担了无数的防务压力和义务,却没有相应的能力加以维持。”([英]保罗·肯尼迪著、沈志雄译:《英国海上主导权的兴衰》,人民出版社,2014年,第374页)美国从开国至今虽不乏开疆拓土和黩武主义倾向,但相对“汲取了早期欧洲殖民主义凭借武力攻城略地、最终遭拒被逐的失败教训,以‘自由、民主、平等、人权’等所谓‘普世价值’认同取代领土占有,从而在远东建立起以美式文明为主体的统治秩序或曰新宗藩关系”(郑海麟:“建构‘海上丝绸之路’的历史经验与战略思考”,《太平洋学报》,2014年,第1期,第6页)。对于中国而言,在“海上丝绸之路”建设中坚持合作共建,共同发展、持久发展理念,有利于处理好与沿线国家、主导性大国的关系,有助于与地区与全球性相关机制的相互配合、相互衔接,进而使国际海洋秩序日益完善、合理、有序。

十六世纪以来澳门在太平洋大帆船贸易网中的作用与地位

暨南大学统战部 纪宗安

原文出处:《暨南学报:哲社版》(广州)1999年第06期第50-61页(人大复印报刊资料全文数据库)

期刊名称:《经济史》

复印期号:2000 年 02 期

内容提要:传统的丝绸之路研究,大体已形成区域化特色,如草原丝绸之路、沙漠(绿洲)丝绸之路、海上丝绸之路、西南(南方)丝绸之路等,和丰硕的成果积累。但丝路研究要深入,还必须打破区域藩篱,注意各区域交通路线间的网络关系。本文旨在通过探讨海上丝绸之路在 16 世纪后的延伸和变迁,即太平洋大帆船路线的形成和发展轨迹,来说明丝绸之路区域间的网络关系,尤其是重要网点澳门在其中的作用和地位。

关键词:澳门/海上丝路/太平洋贸易网

自从 1877 年著名德国地理学家李希霍芬提出“丝绸之路”这一名称,继尔经德国赫尔曼等一批汉学家的确认和使用,一个多世纪来,中外史家无不对它投入了极大的关注和热情。丰硕的成果令其成为史学研究中的热门学科,成为显学。究其个中原因,应是“丝路学”所具有的深层内涵和无限外延使然!换言之,“丝绸之路”在某种程度上涵盖了传统学科“中西交通史”、“西域南海史”和新兴交叉学科“敦煌学”、“阿勒泰学”、“吐鲁番文书学”等,成为中外关系史的代名词和老百姓喜闻乐见的俗称。雅俗共赏,有着无限深厚的底蕴和广阔的发展前景!

纵观丝绸之路研究,大体已形成区域化特色,如草原丝绸之路、沙漠(绿洲)丝绸之路、海上丝绸之路、西南(南方)丝绸之路等,和丰硕的成果积累。但丝绸之路研究要深入,还必须打破区域藩篱,注意各区域交通路线间的网络关系。本文旨在通过探讨海上丝绸之路在 16 世纪后的延伸和变迁,即太平洋环球贸易路线的形成和发展轨迹,来说明丝绸之路区域间的网络关系,尤其是重要网点澳门在其中的作用和地位。

一、太平洋环球贸易网的形成背景及条件

1. 海上丝绸之路的发展沿革和变迁

以舟船为交通运输工具,东起朝鲜、日本,西抵东非、北非、地中海东岸国家,中经日本海、黄海、东海、南海,绕孟加拉湾,穿越印度洋、阿拉伯海,过波斯湾和红海,将中国与东亚、东南亚、南亚、

西亚、阿拉伯半岛、非洲大陆、欧洲地中海国家连结起来的一条水上交通大道，被世人称为海上丝绸之路。也有人以通过这条商道输入、输出的主要贸易商品命其名，称为“香料之路”或“陶瓷之路”。

大约与沙漠丝绸之路形成的同时，海上丝绸之路也见端倪。即是说，海上丝绸之路的出现当在西汉初年。当时，南越国割据岭南，内地与南方沿海地区的交通不畅。武帝元鼎六年（前 111 年），遣伏波将军路博德、楼船将军杨仆等率 10 万人平南越，以其地置南海、郁林、苍梧、合浦、儋耳、珠崖、交趾、九真、日南等九郡，于是南海海道得以开辟，“中国往商贾者多取富焉”。

据《汉书·地理志》记载，南海海道的航线，是从日南边塞（今越南广治附近）或徐闻（今广东徐闻附近）、合浦（治所在今广西合浦东北）出海，“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……。自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南，有已程不国，汉之译使自此还矣。”这是一条长期以来为中外学者极为重视的珍贵史料，它记载了汉武帝时远航海外的路线，其途经的许多国家与地区众说纷纭，久无定论。现唯有已程不国，共认为是今斯里兰卡；黄支国是今印度南部泰米尔纳德邦的康契普腊姆（建志补罗）。至于所经路线的基本走向，则认为是，从日南边塞，或徐闻、合浦出海，进北部湾，沿越南、柬埔寨、泰国近海处而入暹罗湾，在缅甸登陆后，陆行至孟加拉湾，再航行到印度科罗曼德海岸，最后到达斯里兰卡，并由那里回航。（注：朱杰勤《汉代中国与东南亚和南亚海上交通路线试探》，载《中外关系史论文集》第 70 页，河南人民出版社 1984 年版。）

东汉时，南海海道上的交通日益频繁，航路进一步拓展，有更多的国家经由海道与中国建立联系。顺帝永建六年（131 年）叶调国（Yava-Dvipa，今印尼爪哇岛或苏门答腊岛）遣使从日南徼外来贡献，汉赐其王金印紫绶。桓帝延熹二年（159 年）、四年（161 年），天竺频从日南徼外来献。延熹九年（166 年），大秦王安敦遣使从日南徼外献象牙、犀角、玳瑁。这个安敦王，通常被比定为马可·奥勒留·安敦尼（Marcus Aurelius Antoninus，161 年～180 年在位）。所谓遣使，

大约是在印度的罗马商人冒称使者，寻求与汉的直接贸易，因为所献之物，均非罗马所有而产自印度、东非。然而这件事能表明，罗马人终于在掌握印度洋航路以后继续东进，通过南海海道，与中国建立了直接联系，从罗马到中国的航道也已经连接起来，它展示了中西海上交通具有广阔之前景。但此时中国与印度、大秦等国的交往，还是以陆路为主。从总体上看，此时中西陆路交通比海路交通更为频繁、重要。

魏晋南北朝时期，海外交通有一定发展，这主要是与地区分裂割据局面的形成，以及南方地区的不断开发有关。这一时期地处东南的政权相继是东吴、东晋、南朝（宋、齐、梁、陈）等。有史料记载：公元 226 年（东吴黄武五年），大秦商人秦伦由海路经交趾抵东吴。此为第一名有确切记载的来华罗马商人（注：《梁书·诸夷南海诸国传》卷五十四“中天竺”条，中华书局 1973 年版，第 798 页。）。

另一典型事例是“南宣国化”，即公元 245～251 年间，孙权派康泰、朱应出使扶南和南海诸国。康、朱二人在出使期间，曾广泛进行实地考察。他们在扶南了解到“从加那调州乘大船舶，张七帆，时风一月余日，乃入大秦国也”。他们还与天竺在扶南的使节会晤过，探询了中天竺的土俗，还就当地人民裸体的习俗，提出腰间着“横幅”（又称干漫，即今之纱笼 Sarong）的建议。在实地考察的基础上，朱应撰有《扶南异物志》，康泰撰有《吴时外国传》。惜此二书均佚，仅在《水经注》、《北堂书钞》、《艺文类聚》、《初学记》、《通典》、《太平御览》、《文选注》等书中见到片断引文。

东晋、南朝因受地理条件所限，对外陆路交通不够通畅，因而加强了对外海上交通。当时外来船只一般都在交（交州，今越南北部）、广（广州）登岸，然后北上建业（南京）这一中国南方政治、经济的中心大城。从贸易货物来看，输出的仍以丝织品为大宗，输入商品有香料、珠宝、犀、象、琉璃、火浣布、吉贝等物。贸易的繁荣景象如史载“商舶远届，委输南州，故交广富实，积王府”（注：《南齐书·东南夷传》卷五十九，中华书局 1972 年版，第 1016 页。）。交州“宝货所出，山海珍怪，莫与为比”。广州“海舶每岁数至”或“岁十数至”。

隋朝国祚虽短，但大一统的局面和经济的发展，使之对海路交通

方面颇有建树。突出事例有二，一是与日本国海上交往频繁，互派使节往返四次，遂有大批日本留学生、学问僧留居中国，学习和传播中国文化；二是重视发展与东南亚各国的关系，其中尤值得提出的是公元 607~610 年（炀帝大业三年~六年），炀帝遣常骏、王君政出使南海赤土国，赐帛各百匹，时服一袭而遗，赍物五千段，以赐赤土王，从此双方建立友好关系（注：今地望意见不一，多主张在马来半岛。）。

海上丝绸之路经两汉至唐代中期以前，虽不及陆上丝路重要显赫，却也缓慢不停地发展，表现在口岸不断增多，路线不断延长，网络也逐渐形成并趋于成熟。唐代中期以后，西域烽烟四起，大食东来，吐蕃北上，唐边将高仙芝又居功自傲，欺凌中亚各国，致使怛逻斯一战损兵折将，元气大伤。接着直捣长安的安史战乱骤起，迫使边兵内调，两大都护空置，使繁荣近千年的陆上丝绸之路迅速衰退下去，海上丝绸之路代之而起，承担起对外交通的主角。这一历史转折的外因虽是西边战乱，阻滞交通，但更深层的原因还于东南、华南地区经济的持续发展，致使全国经济重心南移；对外贸易商品结构发生变化，如大量瓷器的外销，船运更为大量、安全、经济；主产地在南海、印度、西亚等地的香料大量输入主要依托海路；加之此时造船航海技术的提高与发展，都为海上丝绸之路的繁荣准备了必要条件。综观千余年来，陆、海丝绸之路出现、形成、发展、变化的历史特点，并比较二者之异同与优劣，我们可以作如是归纳：（1）陆路交通出现在前，海路交通出现在后，这是由自然条件、交通运输工具所限制、所规定；（2）陆路交通成点、面、片、网状，波及、影响的地域面较广大；海路交通成点、线状，对海上丝绸之路的具体研究多呈走向性；且陆、海路不存在取代关系，海路出现迟于陆路，但自出现后一直与陆路并存。唐代中晚期以后，陆路衰落，但并未泯灭，甚至元代再度复兴。所以仅仅从繁盛角度讲，可谓陆先海后，但从繁荣的时间看，则陆路短，海路长。

2.16 世纪前后世界格局的变化

中世纪晚期，资本主义因素已在西欧地区萌生、发展，社会生产力和商品货币经济增长的势头强劲，大约在 15 世纪下半叶，西欧一些国家开始了资本原始积累的过程。这些新兴的民族国家，王权得到

城市的支持，城市得到王权的庇护。生产手段的巨大发展和财富的迅速积累，渴求着交换手段的扩大和发展。而当时欧洲处在贵金属极度匮乏的情况下，各国王室与大小贵族纷纷要求向海外发展，以寻求土地、金银和各种财富的新源泉。当时在欧洲广为流传的《马可·波罗游记》，以夸张的笔法描绘了中国和其他东方国家的富庶。到东方去圆“黄金梦”，成为驱使在王权大旗下的欧洲贵族、商人、海员和其他冒险家远航东方的根本动力。在航海业方面，当时欧洲造船术所达到的水平，“地圆”说的广泛传播，以及从中国传入的罗盘在航海中的使用等，都为欧洲人的探险远航提供了条件。

但此时，由于伊斯兰势力继续控制印度洋上的航务，欧洲人不能顺利地通过原来的海道获得东方的商品，加之 15 世纪中叶以后，在古老的中西陆路交通要冲上崛起了奥斯曼帝国，又遮断了地中海世界通向东方的传统海、陆交通，这就迫使本来急于扩大同东方交往的欧洲人更加紧了寻找通往东方的新航路。终于在 15 世纪末导致绕非洲海路的开辟与美洲之发现，并且使地处欧洲西南端伊比利亚半岛上的西班牙和葡萄牙两国，成为这一新的冒险和航海事业历史舞台上的主要角色和先行者。只是葡、西两国对外扩张和建立海外优势的地域目标和范围不同，并于 1493 年由罗马教皇制定的“教皇子午线”给以确认，其中规定自欧洲经南非好望角至东方的航线由葡萄牙独占。

就中国而言，传统的优势商品丝绸、瓷器等仍吸引着所有的外商。明中叶以后，尽管朝廷厉行海禁。唯有少量以“朝贡”形式存在的海外贸易，但外有携带着大量各国土特产和贵金属的西欧船只混迹在南洋诸国的贡舶中，不断出现在中国东南沿海寻找贸易机会；内有亦商亦盗的私人海上势力与之交错或勾结，形成明朝政府难以控制也无法扼制的贸易潮流。这种世界贸易的大势对中国的冲击已经不是区区之“海禁”国策所能抵挡得住了，于是不少识时务的沿海官员开始默许或接纳在自己辖区内的与外接触和贸易，澳门就正是这种情形的一个缩影和写照。葡萄牙人对澳门的独居和澳门的存在，开始打破中国长期以来严密的朝贡贸易体制，使中国的对外贸易在一定程度上冲破旧的框架，开始叩击东西方直接贸易所形成的世界市场，这不能不说是一个极大的进步。

二、太平洋环球贸易网的组构及发展

太平洋贸易是环球全洋式的网络贸易，它由东西两条半环贸易线首尾相接环绕而成。

1. 太平洋西部半环贸易线

这是葡萄牙人 16 世纪初始经营的，繁荣半个多世纪，由里斯本——果阿——马六甲——澳门——长崎——马尼拉的一条主航线，以及周边几条辅助线，结成一张扇形贸易网。而主航线又以澳门为心，分为东西两段，即里斯本至澳门为西段，澳门至长崎为东段。

在明人文献中葡萄牙被称为“佛郎机”（注：戴裔煊：《〈明史·佛郎机传〉笺正》，中国社会科学出版社 1984 年，第 1 页。）。1510 年葡人占领印度西海岸之果阿，次年又占据了原臣服于明廷的马六甲，渐渐地，中国商船最远不过马六甲。

1517 年，安德拉德率船四艘抵屯门，同行葡使皮雷斯在 1521 年去北京觐见明帝，因议葡归还马六甲不成而被拘禁。1553 年“借地”濠镜澳，从此建立了据点，近在东南沿海开展贸易活动，远至欧洲大市场。这段贸易线上的情景是，由皇家垄断并组成的船队，由里斯本启航，载着欧洲的各种毛织品、玻璃制品、英国时钟、葡国酒等货物一路在各港口停泊，换取当地物产。抵达第一大港印度果阿后，稍事停留前往科钦，交换那里的香料、贵金属，再前往马六甲，继续交换其它香料和来自巽他的檀香。最后在澳门，一批货物被换成丝，与剩下的货物一起运往日本，换取白银，牟得暴利。例如 100 公斤胡椒在马六甲只值 4 达卡，运到中国后，居然能卖到 15 达卡（注：《郑和研究》1992 年第 15 期，陶松云文《十五世纪郑和下西洋与葡萄牙人时期海上探险事业之比较》。）。难怪后人说，葡人开辟东方航路靠的就是贩卖胡椒（香料）而发财的。

由此可见，葡人控制下的马六甲，是西段贸易线上汇集货物并进行贸易调剂的中继站。马六甲与中国政府和商人之间的贸易伙伴关系由来已久，结集在该地的各种香料（特别是胡椒）、象牙、银等货物一直在中国市场上保持畅销，而葡船运来的欧洲货物却不甚受欢迎。于是，葡人需要在沿途各主要口岸，尤其是马六甲，按中国市场所需进行货物转换，不够部分就利用东西方的金银差价，将大量的银币和

银块运往澳门，有当时人所见：

西洋古里，其国乃西洋诸番之会。三、四月间入中国市杂物……余驻省时，见有三舟至，舟各赍白金三十万投税司纳税，听其入城与百姓交易。（注：王临亨：《粤剑编》卷3《志外夷》，中华书局1987年点校本，第92页。）

这些银子的作用有二，一是用来在广州市场上交换中国商品，二是提供了葡人在华商业投资。基于这两点，才使得澳葡商人的贸易活动得以继续向东，向日本延伸。最初到达的日本港口为平户、横滨浦等、福田浦等，自公元1570年起始指定为长崎。

澳门至长崎的东段贸易程序是，每年6~8月间，船队自马六甲抵澳门后，逗留10~12个月，其间一面等候来年的西南季风，一面购置东运日本的货物。次年6月末或8月初，满载货物的澳葡商船驶向日本，少则十余日，多则一个月抵长崎，完成交易后，于10月底至11月初乘东北季风返澳门。首尾所需时日一年有余。

澳葡商船运往日本的主要货物有：中国的生丝、绸缎、金属（铅、锡、水银）、中药材（麝香、茯苓）、瓷器等，印度的棉布，东南亚的香料，欧洲的酒及其他杂货。其中以中国丝绸最受日人喜爱，利润也最高。如1斤生丝运到日本可卖到20倍的价钱。而日本运回澳门的主要货物是黄金、白银。清初学人顾炎武就称：

过洋之船……自倭回者……日本无货，只有金银。（注：顾炎武：《天下郡国利病书》卷93。）

“只有金银”未免以偏代全。因为货物中还有日本和服、刀剑、绘画墙纸、家具、长矛、铜等，只不过数量和价值都远远比不上金银。日本的金银储量丰富，黄金和白银的比价在日本要低于其他任何地方，结果，金银从日本输往澳门的数量就相当可观。据估计，在葡商与日本贸易兴盛的年代，白银的年输出量高达300吨（注：《日本概述》Beschrijving van Japan，转引《中葡时期贸易史》第120页，注59。）。以澳门为枢纽，还有几条辅助贸易线，即澳门与望加锡、帝汶贸易；澳门与印支半岛越南、暹罗的贸易等。

2. 太平洋东部跨洋贸易线

这是西班牙人16世纪中叶以后构筑的，从马尼拉至阿卡普尔科

的航线。

与葡萄牙人从西向东，以印度果阿为据点，经印度洋，过马六甲海峡进至中国的路线完全反向，西班牙是从本土向西，渡大西洋占有墨西哥后，才又西向横渡太平洋，于 1571 年占有吕宋（菲律宾），继而从马尼拉北上，驶向我国的台湾与闽粤沿海一带。1575 年，西班牙驻菲律宾总督拉维查理士派遣拉达使团到福建通好，但未能建立正式贸易关系。此后西班牙人锲而不舍，渐渐构筑起从福建海澄县的月港至马尼拉航线。而明人常将西班牙人与葡萄牙人相混，也称为“佛郎机”。

吕宋原是华人海外经商的地方，从 1579 年起，西班牙国王允许其在墨西哥、秘鲁、危地马拉等地的商人从事横渡太平洋的贸易。他们乘西班牙大帆船从墨西哥的阿卡普尔科西航，以吕宋为落脚地。这样，西班牙——墨西哥——吕宋——中国，就形成一条新的贸易航线。即所谓“大帆船贸易”。吕宋是主要的中继站，但吕宋——中国这一段航路主要仍掌握在中国商人手中。为了控制这一条贸易线，西班牙一方面禁止墨西哥以外的西属美洲直接参与，一方面力图在澳门或中国沿海的其他地方建立据点。1626 年，西班牙终于占据了台湾的鸡笼、淡水，但为时仅仅 15 年，1641 年就被荷兰人赶走。所以西班牙与中国的直接关系不及葡萄牙以及荷兰、英国。尽管如此，大帆船贸易毕竟是 16 世纪末和 17 世纪国际贸易史上的重要一页，大量的丝绸、瓷器、茶叶、农产品、工艺品、金属品和珠宝饰物等，经由这条新的海上通道运向墨西哥，其中不少货物又转运到南美各地和西班牙；同时，墨西哥银元大量流入中国，也正是经由这条航道，美洲的重要农作物如番薯、玉米、烟草、马铃薯、花生（美洲品种）等经菲律宾传入中国。

澳葡界入这条贸易线始于 1581 年西班牙第二次统治葡萄牙之后，按西葡“八项和平条款”规定，葡人有权与马尼拉自由通商交往。自此，澳门至马尼拉的航线开通，但艘次很有限。直到 17 世纪 20 年代，随着葡西两国关系改善，两地的贸易才有了较大发展。加之此时中国往来马尼拉的船只常遭荷兰船队的抢掠。以致 17 世纪末的十多年间，中菲间的贸易几为澳葡所垄断。

澳葡控制下运往马尼拉的货物仍是以中国丝绸、瓷器及其他日用品为主,这点仅从马尼拉海关对中国货物征收的进口税就可看出。起初每年平均占到该港进口税总额的50%以上,到17世纪初竟高达80%,甚至出现过92.06%的至高比例(注:布莱尔与罗伯逊:《菲律宾群岛1493—1898》(H. Blair and James A. Robertson: The Philippines 1493—1898)。),而贸易总额也超过百万比索(注:全汉升:《自明季至清中叶西属美洲的中国丝货贸易》,见《中国经济史论丛》第一册,香港新亚研究所出版。)。以丝绸为主的中国货物从澳门(包括月港)运抵马尼拉后,除少量在当地留销,绝大部分转运到墨西哥的阿卡普尔科港。据记载,18世纪末在墨西哥进口总值中,中国丝绸等商品占63%(注:布赛尔:《东南亚华人》(Victor Purcell: Chinese in South East Asia)第614页。)。从17世纪中叶至19世纪20年代这一百余年时间,以中国丝绸换回的白银从墨西哥运回马尼拉的达4亿比索,其中绝大部分流入中国(注:施存龙:《明清时期澳门港的特有地位及葡萄牙独占后的演变》,见《中国水运史研究》,1991年第13期。)。难怪有人据此称这条航路为太平洋上的“丝绸之路”。

3. 对这两条线路及网络关系作整合比较研究

16世纪以来,在世界一体化进程中,太平洋环球贸易网的形成正是全球性海洋贸易体系中一个重要组成部分。而这个贸易网的东西两片又恰好以澳门为中轴线和中介点,形成覆盖面极其广泛的辐射状。向东贯连日本、菲律宾,逾太平洋抵拉丁美洲;向西绕东南半岛,过马六甲海峡,渡印度洋直抵非洲东岸、地中海国家乃至欧洲各国。若将这两段环洋线路和辐射形成的网络,以及以线路为依托展开的经济活动作一比较,便不难看到二者间的迥然差异。

(1) 二者虽起步于同时(注:双方几乎是同时到达太平洋两端,葡萄牙人于1511年控制了马六甲海峡地区,西班牙人于1531年远征到中美洲地峡地区的南岸。),但葡萄牙人驻足经营的地区是自古以来就有着海上贸易传统的地区。道路成熟,旁支佐线密织,网络关系完善;经济活动成熟,口岸商业城市密布,贸易持久频繁。凡此种种,使葡人一登台就占有天时地利,在太平洋贸易网的编织和推动太平洋贸易网形成的历史活动中,显出事半功倍之成效。

与之相反，西班牙走出国门后，面对的却是两个未知、浩瀚的大洋，大洋彼岸又是一片陌生荒芜的新大陆。西班牙人在太平洋地区真正意义上的经济活动，是从1573年马尼拉大商帆首航阿卡普尔科才开始的。不象葡萄牙人从一占领马六甲就开始了频繁的经济活动，他们派船队到马鲁古群岛去采购香料，到暹罗湾去建立商站，到中国去要求贸易，迅速编织着属于自己的海洋贸易网。显然，西班牙人在太平洋的海上活动和编织东部太平洋贸易网的过程中，比起葡萄牙人的成效来，真可谓举步维艰，行动迟缓，又显得事倍而功半。

(2) 东西两张半环贸易网络，一个稀疏，一个密织。葡人经营的太平洋西部半环贸易网，以澳门为中心向四周辐射出多条贸易线，干支交错，襟带相连。首先，从澳门向西，经中南半岛的暹罗北大年港和苏门答腊要港八昔、马六甲地区，或横穿克拉地峡，入印度古里、柯钦、果阿等口岸，再绕过非洲好望角抵达里斯本。这是一条贯通欧亚的主干线，也是自古以来海上丝绸之路的承继和延续。而它北上又有多条支道可与亚洲内陆相连，形成海陆转输联运之势。如澳门北上至广府，这座声名遐迩的番禺古城，在相当长的历史时期内是海上丝路的起点，亦是珠玑、犀、玳瑁、果布等聚凑的岭南一都会和“处近海”的港市。自古以来，从番禺沿西——牂柯江水道又连接了多处水陆支道，北可通两湖入巴蜀、中原，南可通交趾与印度支那半岛诸国。而我国西南地区还有两条发源于青藏高原，从北向南流，经川滇，然后纵穿印支半岛入海的大河。一条是澜沧江，从云南景洪地区进入印支半岛后称湄公河，作为泰老边界径直南下，穿柬埔寨，在越南西贡附近入海。另一条是怒江，进入缅甸境后称萨尔温江，与纵贯缅甸的伊洛瓦底江并行南流，入安达曼海。于是从我国西南地区到印支半岛自古就有着几条水陆转输，江海联运的通道，或从桂南沿红河穿过越南北部入南海，或从滇南直下印度洋。总之，这条主干道从东到西连接的南中国海、北部湾、安达曼海、孟加拉湾、印度洋、阿拉伯海是古代海上丝路必经之地，发展得完善而成熟。此外，从澳门向南至巽他海域各岛，触及爪哇、马都拉、苏门答腊、苏拉威西、加里曼丹、帝汶、马鲁古、巴厘等；从澳门向东延伸到日本平户、横濑浦、福田浦等，最后固定与长崎间的贸易；从澳门至福建海澄县的月港，至马

尼拉，再跨越太平洋抵墨西哥的阿卡普尔科港，构筑成一个以澳门为中心的扇面交通贸易网，且新老网点密布，帆樯林立，功能强大，令后到者垂涎。

人类历史上海洋贸易体系，在古代有以希腊罗马为中心的地中海贸易网，以阿拉伯、印度为中心的中古时期印度洋贸易网，以及贯穿东亚、东南亚、南亚以至欧洲，将古地中海贸易网和古印度贸易网连成一体传统海上丝绸之路。而近代大西洋和太平洋两大海洋贸易体系，则以超越前者，打破旧式贸易网，呈现开拓开放性，具备整合之特点，在促进世界一体化，编织近代全球海洋贸易体系的进程中承前启后，功不可没。所以站在今天亚太地区在世界新格局中独步重要之面前，审视近代早期形成的这两大海洋贸易体系，以及澳门所起的作用，不能不给以充分的肯定和赞扬。

三、澳门在太平洋贸易网中的重要作用与地位

澳门是在中国封建社会末期，明清两代厉行海禁政策的夹缝中冒土兴起的一个重要港口。她虽被西方早期殖民者葡萄牙人最早强占，但也是近代中国最早接触西方科技文化的一个窗口。她还是自东而西的古代海上丝路向自西而东的近代海上丝路转折的分界点。澳门在中国近代史、中西交通史乃至国际关系史上，都占有极其特殊的地位和重要的影响。

1. 澳门是太平洋环球贸易网的支点

澳门一度是太平洋环球贸易网中举足轻重，不可替代的重要网点。葡人窃据澳门后，靠着对华贸易的大市场，将它苦心经营成通往世界各地的海运中心。换言之，若没有对华贸易，也就没有葡萄牙人的远东太平洋环球贸易体系。在中国沿海地区，葡萄牙人的商贸活动是相当频繁与活跃的。俞大猷就曾指出：“盖广东去西南之安南、占城、暹罗、佛郎机诸番不远。诸番来乃胡椒、象牙、苏木、香料等货。船至报水，计货抽分，故市舶之利甚广。”（注：[明]俞大猷：《正气堂集》，清道光二十一年重刊本。）又据当时一位意大利人安德里亚·科萨利报道说：“将香料运往中国，同将它运往葡萄牙可以获得同样大的利润”（注：转引何川芳：《澳门与葡萄牙大商帆》，北京大学出版社1996年版，第35页。）。而葡萄牙人从中国运出的大量货物在印度

洋各地市场需求量极大，不用运回欧洲就可卖上好价钱。有记载，葡萄牙大商帆每年从澳门运往果阿的中国货物有：粗白丝 1000 担，黑金 3~4 担，铜 500~600 担，麝香 6~7 担，水银 100 担，朱砂 500 担，白糖 200~300 担，木材 2000 担，手镯 2000 对。这些货物在果阿销售，利润率可达 100~150%（注：见 C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Lisbon, 1959, p181.）。《中葡早期通商史》的作者张天泽先生经研究指出，大约从 16 世纪下半叶开始，每年在广州都举行一次为期 2~4 个月的商品博览会。从 1580 年起，更改为每年举行冬夏两次“广交会”，其时间恰与西南季风和东北季风相吻合，以便等候在澳门的各国商人们节约时间，方便贸易。对葡人来说，此时的澳门已成为各国商人汇集的大埠，几乎所有从欧洲来华的商人，都要在澳门先事停留，所有的货物，都要在澳门分装商船，扬帆而去。故尔虽说是弹丸之地的澳门，在葡人眼中已是绝不许他人染指的私家“领地”，是方便进退广东乃至中国内地的跳板。

2. 葡西两国在澳门的争夺

对葡国的第一大竞争对手西班牙来说，澳门是一个垂涎欲滴，又无法介入的“禁脔”。葡萄牙人在澳门的成功，大大刺激了西班牙人。菲律宾的西班牙当局就曾不断派船前往澳门，企图插手并控制菲律宾与澳门之间的贸易，打入东亚广大市场。

于是有了如下记载：

吕宋国从前未至。明永乐中一朝，万历十六年（1598 年）八月初五日径抵濠镜澳往舶，索请开贡，督抚司道咸谓其越境违例，议逐之。诸澳番亦谨守澳门不得入。（注：[清]阮元等：《广东通志》卷八，上海古籍出版社 1988 年版，第一册。）

其实在此之前的 1590 年，就已经发生过西班牙船只抵澳门，希望与澳葡商人进行交易，却被断然拒绝，双方发生冲突事。而类似的事情亦不绝于记载。但是，西班牙殖民者始终未能如愿，非但未能介入澳葡控制的贸易领域，反而让其挤进了马尼拉大帆船贸易体系。葡萄牙人以澳门为据点，在对华对日贸易的基础上，南下延伸至马尼拉进行贸易，时间大约自 1580 年始。有记载说，这一年抵马尼拉港口的商船，除 19 艘来自中国外，还有 2 艘来自澳门。也正是在这一年，

葡萄牙为西班牙所兼并,时间长达六十年之久,按双方当时订立的《八项和平条款》,规定在海外贸易方面,原葡萄牙各属地可以自由地同西班牙各属地进行贸易,反之,这种特权对西班牙各属地却不适用,这是西班牙人为兼并作出的让步。所以葡萄牙人虽然失去了王冠,却得到巨大的实惠。在澳门——马尼拉贸易中,葡人实际上绕了一个弯,即通过以澳门为中心支点的长崎——澳门——马尼拉三边贸易牟取高利。其模式是,葡人从澳门将中国的生丝和丝货运往马尼拉,换取白银,利润常高达 100%,这些白银运回澳门后,再到中国市场上换取更多的丝货和商品,运往日本,可攫取更多的贵金属。有记载说,1619~1631 这段澳门——马尼拉贸易的鼎盛时期,每年从马尼拉流入澳门的白银,价值 135 万比索。这个数字相当于一艘马尼拉大商船从美洲载回的银量(注:1732 年,西班牙驻菲律宾总督说:“从很久以来,有哪艘从阿卡普尔科返航的大商帆不带回 100 万 150 万,有时甚至更多的比索呢?”见 W. L. Schurz, The Manila Galleon, New York, 1959, P189.)。

又一项统计数是,1631 年,由菲律宾输往澳门的白银达 1400 万两,这大约相当于自永乐元年至宣德九年(1403~1434 年),即大明帝国鼎盛时期 30 年中国官银矿总产量的 2.1 倍,和万历年间明朝国库岁入的 3.8 倍(注:参见何芳川前揭书,第 73 页。)。如果再加上从日本流入澳门的白银,利润就更加惊人。据记载,仅 1636 年,由日本输入澳门的白银即达 235 万两,而历年从日本流入澳门的白银总量可能达一亿两(注:梁方仲:《明代国际贸易与银的输出入》,转引自费成康《澳门四百年》第 51 页。)。

3. 荷兰人的成功和葡澳的萎缩

觊觎葡萄牙人东方利益,并对其构成最大威胁和获取成功的是荷兰人。荷兰所在的尼德兰地区,1566 年爆发了反抗西班牙统治的资产阶级革命,国力渐增后表现出向东方开展贸易的决心和行动。适逢 1588 年西班牙无敌舰队被毁,海上霸权衰落,也给荷兰人的海外事业提供了机遇和条件。19 世纪最后十年,荷兰人一次又一次地派出船队,试探性地进入南洋诸岛,足迹留在了巽他海峡、万丹、苏门答腊、爪哇和马鲁古群岛等地,甚至还在安汶岛上修筑了一座名为“远

方堡垒”的要塞，并与之订立香料专卖契约。1602年，为了更好地对付西班牙和葡萄牙人，荷兰正式建立了联合东印度公司。公司董事会向所辖各船队指挥官发出命令：

各个公司和船队，你们从尼德兰联省共和国航行到东印度去，要认清在那里的西班牙人和葡萄牙人就是我们全体国民的敌人。为此，为了我们自己的国民，为了我们的朋友，岛上的本地居民，并且为了我们在东印度群岛上贸易的发展和安

全，我们必须对西班牙人和葡萄牙人执行敌对战略，展开斗争！（注：王任叔、周南京、丘立本整理：《印度尼西亚古代史》（下），中国社会科学出版社1987年，第790页。）

自此，荷兰人开始全面向葡萄牙人的海外势力挑战，重点放在太平洋地区，而终极目标是中国。17世纪初，荷兰人通过积极的活动，在亚齐、柔佛、北大年、万丹、安汶、班达等地建立了商馆或要塞，又于1609年获德川幕府的准许，在日本也建立了自己的商业据点（注：参见何芳川前揭书，第97页。），而对澳门的触碰在汉文史籍多处可见。据《明史·和兰传》记，万历二十九年（1601年）：

（荷兰人）驾大舰，携巨炮，直薄吕宋。吕宋人力拒之，则转薄香山澳。澳中人数诘问，言欲通贡市，不敢为寇。当事难之。税使李道即召其酋入城，游处一月，不敢闻于朝，乃遣还。澳中人虑其登陆，谨防御，始引去。

另据张燮《东西洋考》引《广东通志》，沈德符《野获编》也有类似记载（注：《东西洋考》卷六，中华书局1981年版，第127页。）。更有张维华先生据西人记载，列数荷兰人在明晚期至澳门者大致有五次，即：1601年，荷兰人初至澳门，请求通商事；1604年，范·瓦维克率众东来，续求通商事；1607年，马特利夫来华，窥视澳门事；1622年，考纳利斯·雷耶逊进攻澳门，为葡人所败事；1627年，荷兰人企图封锁澳门事（注：张维华：《明史欧洲四国传注释》，上海古籍出版社1982年版，第91页。）。尽管从一开始，葡萄牙人就对荷兰人的东来百倍警惕、防范和反击，但终不抵其汹汹来势。1641年，葡人经营了一百余年的马六甲被荷兰人攻占，接着澳门同马鲁古群岛地区的香料贸易、马尼拉贸易、长崎贸易等均纷纷失手，而新兴的“海

上马车夫”荷兰人则频频得利，取而代之。

荷兰人的成功是以澳门的萎缩为代价。葡人所经略的以澳门为中心的太平洋环球贸易体系的繁荣和盛况，因历史角色的变换也在发生质的变化。继葡萄牙人之后，荷兰人、英国人、法国人、美国人所编织的是更加发达的近代太平洋贸易体系。不过在文化上，直至 1840 年以前，澳门仍是中国对外交流的唯一窗口。

4. 澳门是近代中国对外交往的窗口

对中国来说，澳门是近代中西文化交流的前沿阵地和窗口。东方中国自古以来就与西方各国友好关系和经济文化往来，但近代中西文化交流的高潮和西方文化、科学技术的传入，则始自明清之际耶稣会士的东来。澳门以其特殊独有的地位，成为西方传教士们最早进入中国的港口和基地。据统计，自圣方济·沙勿略（St. Francois Xavier）以来，通过澳门进入中国的传教士共有 500 人（另一说为 900 人）

（注：张芝联：《中法文化交流》，周一良主编《中外文化交流史》，河南人民出版社 1987 年版，第 90 页。）。他们以传教为目的，辅以传播西方科技文化和交友中国士大夫为手段，使中国固有的伦理思想发生了巨变，使有识之士心灵震撼，于是安常习素的中国开始有了深层的变革。此时的澳门恰是西学东渐的唯一入境口，亦是东西文化接触碰撞的最前沿，以澳门为先的中西文化交流实例俯拾即是。如澳门是第一个来中国的西洋教士首入之地，是第一本用中文宣传天主教义的《天主实录》印刷出版之地，最早的西医圣加札医院和相继成立的辣匝禄麻疯院、圣拉费尔医院出现在澳门，最早的西式建筑圣保罗教堂、西式民居在澳门修建，西洋火器、西洋乐器、西洋自动机械中的奇器、大自鸣钟等，源源不断地从澳门流入内地，凡此种种不胜枚举，显示出澳门重要的桥梁和通渠作用，和功不可没的特殊历史地位。正如李约瑟博士指出：“在文化交流史上，看来没有一件事足以和十七世纪时耶稣会传教士那样一批欧洲人的入华相比，因为他们充满了宗教热情，同时又精通那些随欧洲文艺复兴和资本主义兴起而发展起来的科学”。“即使说他们把欧洲的科学和数字带到中国只是为了达到传教的目的，但由于当时东西两大文明仍互相隔绝，这种交流作为两大文明间联系的最高范例，仍然是永垂不朽的”。（注：李约瑟：《中国科学

技术史》第五卷第一分册，科学出版社 1976 年，第 235 页。)

另一方面，文化交流的双向性规律，也使得中国古代文化的精华经由传教士介绍给西方。典型的如大批汉文书籍经澳门带去欧洲，仅 1694 年，白晋回国，就随身带去中国图书 3000 余册。还有耶稣会士大量翻译、注释汉文古籍，包括文学名著，有的运回欧洲印刷出版，有的直接在中国出版后再带回欧洲。而中国传统思想文化的某些要素正好适应了当时欧洲资产阶级革命和政治的需要，产生了传教士们始所未料的后果。不仅如此，澳门本身还成为西方人了解中国的一面镜子和一个窗口。16 世纪中叶以后，大量的葡人生活在澳门（注：有材料记，澳门的人口从公元 1561~1580 年，由 500 多人增至 20000 人。参见陈炎《海上丝绸之路与中外文化交流》，北京大学出版社 1996 年版，第 195 页。），潜移默化地受到中国文化的影响。明代广东御史庞尚鹏上朝廷的《区画濠镜保安海隅疏》中谈到：

（澳门葡人）近数年来，始入濠镜澳筑室居住，不逾年多至数百区，今殆千区以上。日与华人相接，岁规厚利，所获不赀，故举国而来，负老携幼，更相接踵。今夷众殆万人矣（注：印光任、张汝霖：《澳门纪略·官守篇》上卷，广东高等教育出版社 1988 年版，第 20 页。）。

这众多久居澳门的葡人，自然会将耳濡目染的汉文化再通过贸易或传教渠道带往欧洲家乡或贸易所至的世界其他地方。如中国人的饮茶习俗传入欧美各国后，茶叶遂成为中外贸易的大宗外销商品，而茶的栽种泡制技术也随着从澳门传入美洲等地。还有大量的优质丝织品、瓷器、漆器、工艺品等，在输入国也引起广泛的仿制，于是中国的生产工艺和艺术风格也得以广泛传播。

澳门不仅是西学东渐的重要媒介，也是东学西渐的重要桥梁。澳门还是近代以来，中国进步人士的游历地和萌发革命思想的摇篮。拣其要者，有魏源、林则徐和他们的巨著《四洲志》、《海国图志》；有自幼受澳门马礼逊学堂的教育，后毕业于耶鲁大学的第一个中国留学生容闳；有中国早期资产阶级改良派领导人之一的郑观应，和他在澳门撰写的名著《盛世危言》，对维新变法运动，对康、梁，甚至对孙中山和少年时代的毛泽东都产生过重要影响。澳门因其一度游弋在中

国主权之外的特殊地位，成了中国近代史上一批先进分子和革命者活动的场所，其影响和贡献应充分肯定和赞颂。

今年 12 月 20 日，回归祖国后的澳门，将会以新的姿容，迎接 21 世纪的美好未来。曾经 400 多年丧失主权的屈辱历史成为了过去，作为历史学家们审视总结的案头材料，其中不乏可汲取的是：落后就要挨打的历史经验和教训，东西文化交流之势不可阻挡这一永恒的主题。让我们都来关注她，爱护她，让澳门在今后的中外经济文化交流中，发挥更加积极的作用，迎来更大的发展和更加美好的明天。