

• 经济与管理前沿探索 •

从海上丝绸之路的发展史和文献研究看新海上丝绸之路建设的价值和意义

王爱虎

(华南理工大学 工商管理学院, 广东广州 510640)

摘要: 新陆上丝绸之路和新海上丝绸之路经济带建设是21世纪中国国家发展战略的两个重要支撑, 分别体现了中国的西进战略和海上经贸发展战略。在新陆上丝绸之路建设的各项工作不断取得新进展的情况下, 受日益严峻的东海和南海紧张局势, 美国亚太再平衡战略, 日本、菲律宾、越南等国“中国威胁论”等影响, 新海上丝绸之路建设的发展则相对滞后。为此, 本文在系统梳理海上丝绸之路的发展历史和国内外学术文献的基础上, 对新海上丝绸之路建设的价值和意义、战略内涵、实现路径和政策等进行探讨, 以期为新海上丝绸之路建设相关决策的制定提供参考。

关键词: 海上丝绸之路; 国际物流; 国际贸易

中图分类号: F749

文献标志码: A

文章编号: 1009-055X(2015)01-0001-14

一、丝绸之路发展史梳理

丝绸之路是贯穿欧洲、亚洲和非洲乃至南美洲的国际贸易通道, 在历史上促进了中国与沿线各国的友好往来, 史学家通常将其分为两种类型: 陆上丝绸之路和海上丝绸之路。

陆上丝绸之路是汉代人张骞怀着神圣的国家使命, 历经九死一生而开辟出的世界性贸易通道。从秦岭脚下至天山南北, 再穿越无尽荒凉沙漠, 蜿蜒到地中海沿岸。这条经济大动脉长近万里, 跨越不同区域的异质文化, 在人类发展史上第一次实现了中西方物质特产和精神智慧的大融合。虽经两千多年的沧桑岁月, 丝路时兴时衰, 几度切换, 但凝聚成的影响力无处不在, 时至今日也并未消散。由于其影响深远而且沿途遗留的具有人文和考古价值的遗址较多, 因此关于陆上丝绸之路的研究受到了中外学者的广泛关注, 研究成果也极为丰富(李明伟, 2005; 陈五荣, 汤中超 2014)。对比而言, 有关海上

丝绸之路的研究则相对较少(陈炎, 1982)。然而, 无论是陆上丝绸之路还是海上丝绸之路, 由于相关研究受国家、历史时期、种族、语言、信仰等多因素影响, 部分研究存在相互矛盾之处, 因此, 有必要对丝绸之路的发展历史进行系统梳理。由于时间跨度大且受篇幅所限, 仅对丝绸之路发展影响较为重大的历史事件进行概要性梳理(见图1)。

1. 西周(前1100—前771年)

中国是农业经济时代的世界强国, 而丝绸之路的发展离不开对蚕种的培养和传播。据史料记载, 早在西周的周武王封箕子于朝鲜时, 蚕种就被引入了朝鲜。

2. 西汉(前202—公元8年)

前139年和前119年, 汉武帝派遣张骞两次出使西域, 第一次到达了西域(中亚), 而第二次则远达安息(伊朗)。最初的目标是为了贯彻汉武帝联合大月氏抗击匈奴的战略意图, 但却打通了汉夷文化交流的通道, 促成了陆上丝绸之路的形成和发展。

收稿日期: 2014-11-14

基金项目: 国家自然科学基金项目“共享腹地港口群国际物流系统网络复杂性及优化方法研究(71171084)”和2011年度高等学校博士学科点专项科研基金项目“共享腹地港口群国际物流系统网络复杂性及优化方法研究(20110172110010)”。

作者简介: 王爱虎(1969-), 男, 河北省承德市人, 教授, 博导, 天津大学和纽约州立大学布法罗大学双博士, 主要研究方向为物流与供应链管理和工业工程等。

此外,在汉武帝时还开通了雷州半岛出发,经越南、泰国、马来西亚、缅甸、印度到斯里兰卡的海上航线(前140—前87年)。尽管有学者引用《汉书·地理志》记载,声称当时的海上丝绸之路经印度到达了欧洲和地中海,但考虑到当时的造船和航海技术并与后续海上丝绸之路的发展历程相对比,作者认为图1所示的西汉时期海上丝绸之路更为可信。

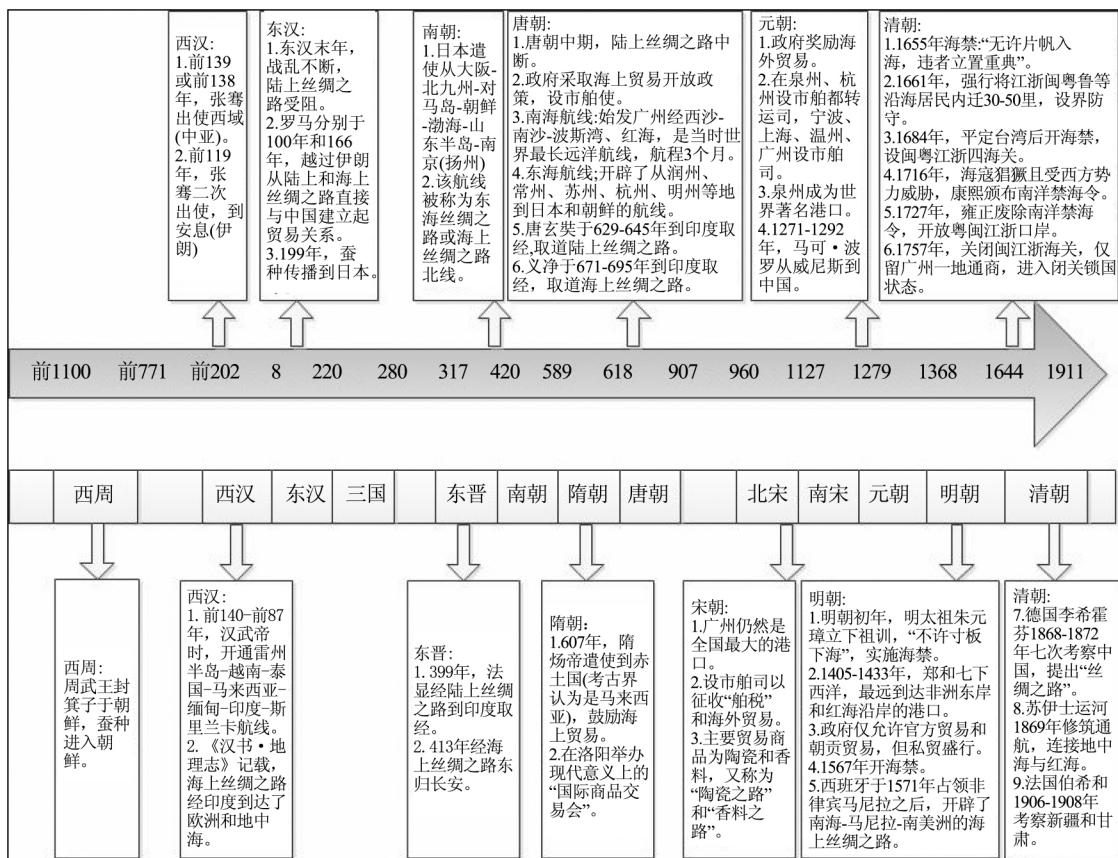


图1 丝绸之路发展史梳理图

4. 东汉(公元8—220年)

波斯和阿拉伯世界处于罗马帝国和中国、印度贸易的要冲,安息(伊朗)人曾一度阻扰罗马与中国直接的贸易。东汉时期,丝绸之路发展的一个重大变化是意大利的罗马终于摆脱伊朗的束缚,实现了农业经济时代国际贸易中的“去中介”。于公元100年,越过伊朗通过陆上丝绸之路与中国直接建立起贸易联系;公元166年又通过海上丝绸之路直接与中国建立起贸易关系。可见,国际贸易中的“去中介”由来已久,在信息高度透明的互联网时代,国际贸易的“去中介”达到了前所未有的程度,有必要在新丝绸之路的发展过程中对“去中介”问题予以高度重视。

此外,东汉末年,战乱不断,陆上丝绸之路曾一

度受阻。199年,蚕种传播到日本。

5. 东晋(公元317—420年)

东晋时期的法显(334—422年)是中国佛教史上的一位名僧、卓越的佛教革新人物、杰出的旅行家和翻译家。公元399年,法显经陆上丝绸之路到印度取经,413年经海上丝绸之路东归长安,历时14年。法显的取经历程,说明东晋时期陆上和海上丝绸之路均很发达。

6. 南朝(公元420—589年)

南朝时期,日本遣使从大阪出发,经北九州、对马岛、朝鲜、渤海、山东半岛到达南京、扬州,该航线被称为东海丝绸之路或海上丝绸之路北线,可以理解为一条朝贡贸易路线。

7. 隋朝(公元589—618年)

公元 607 年 ,隋炀帝遣使到赤土国(考古界认为是马来西亚) 鼓励海上贸易 ,并在洛阳举办现代意义上的“国际商品交易会”。

8. 唐朝(公元 618 – 907 年)

唐朝中期 ,陆上丝绸之路中断。政府采取海上贸易开放政策 ,设市舶使。扩展了南海航线并开辟了东海航线 ,前者始发广州经西沙、南沙到波斯湾和红海 ,覆盖了中国、东南亚、南亚和阿拉伯地区 ,是当时世界最长远洋航线 ,航程 3 个月; 后者从润州、常州、苏州、杭州、明州等地到日本和朝鲜的航线 ,是主动走出去的国际贸易 ,与南朝时的朝贡贸易截然不同。

唐代广州是南海与各国通商的最重要海港 ,主要贸易对象是阿拉伯地区 ,因此在广州出现了阿拉伯等国商人的聚集区——蕃坊。据史料记载 ,公元 878 年黄巢进城时 ,在广州居住的阿拉伯等国商人就有 12 万人之多。

此外 ,唐朝也是我国历史上佛教文化交流的高峰期。唐玄奘于公元 629 – 645 年到印度取经 ,取道陆上丝绸之路; 义净于公元 671 – 695 年到印度取经 ,取道海上丝绸之路。由此可见: 唐朝时期无论是陆上丝绸之路还是海上丝绸之路均很发达 ,盛唐的形成与活跃的国际贸易有一定的关联性。

9. 宋朝(公元 960 – 1279 年)

两宋政府发展海外贸易的主观能动性比唐朝还强 ,遣使海南诸藩国 ,勾招进奉。设市舶司以征收“舶税”并管理海外贸易。广州仍然是全国最大的港口 ,因为主要贸易商品为陶瓷和香料 ,所以当时的南海丝绸之路又被称为“陶瓷之路”或“香料之路”。

10. 元朝(1271 – 1368 年)

元朝应该是我国历史上官方鼓励海外贸易发展的鼎盛时期 ,从“官自具船、给本、选人入蕃贸易诸货 ,其所获之息 ,以十分为率 ,官取其七 ,所易人得其三”的政策可以看出 ,当时奖励海外贸易发展的政策又比唐宋前进了一大步。在经济全球化程度日益提升的 21 世纪 ,制定可持续发展的外向型经济和贸易政策同样至关重要。

元朝在泉州、杭州设市舶都转运司 ,宁波、上海、温州、广州设市舶司 ,泉州取代广州成为当时世界著名港口。

马可·波罗于 1271 年从威尼斯赶往中国 ,历时 4 年于 1275 年到达元朝的北部都城上都。在中国游历 17 年后 ,于 1295 年末回到了阔别 24 年的威尼斯。马可·波罗在东方最富有的国家——中国的所

见所闻 在欧洲广为流传并激起欧洲人对东方的热烈向往 对以后新航路的开辟产生了巨大的影响。从马可·波罗旅行路线示意图可以看出 ,尽管马可·波罗的归程曾受忽必烈大汗委托护送一位蒙古公主到波斯成婚因而具有政治目的 ,但其依然选择经波斯(伊朗) 、黑海、地中海再到威尼斯的路线 ,还是可以充分说明波斯(伊朗) 当时在中国与欧洲陆上和海上丝绸贸易中的重要中转枢纽地位 ,经红海、苏伊士运河、地中海辐射欧洲的贸易航线仍然不是很发达。在很大程度上说明在全球贸易背景下 ,依托优越的地理和区位优势 ,投资高效率转口基础设施、培育国际商品批发和展示市场、发展转口贸易的重要性。

11. 明朝(1368 – 1644 年)

由于明清两代的海禁和最后的闭关锁国政策 ,导致国内外学者就这段时期的相关研究成果存在较多的矛盾之处。国外研究通常认为随着元朝的衰落 ,陆上丝绸之路也就凋零了; 而由于明清的海禁也导致部分国内学者认为海上丝绸之路也走向了衰落。

诚然 ,在明朝初年 ,明太祖朱元璋立下祖训 ,“不许寸板下海” ,实施海禁。然而 ,自 1405 年至 1433 年的郑和七下西洋 ,最远到达非洲东岸和红海沿岸的港口 ,把海上丝绸之路的发展推向一个高潮。尽管政府仅允许官方贸易和朝贡贸易 ,严禁海上民间贸易 ,但私贸盛行 ,而且 1567 年开了海禁。

此外 ,明朝海上丝绸之路发展的另一个高潮是开辟了从南海出发经菲律宾马尼拉最终到墨西哥的南美航线。西班牙于 1571 年占领菲律宾马尼拉之后 ,为有效服务其在南美的殖民地 ,开辟了南美海上丝绸之路。货物从中国经菲律宾马尼拉运到墨西哥的阿卡普尔科(Acapulco) ,再经秘鲁分销到阿根廷的布宜诺斯艾利斯 ,智利和南美大陆的其他地区 ,也分销到中美洲和加勒比海地区。据记载 ,18 世纪末 在墨西哥的进口总值中 ,中国丝绸等商品约占 63% 。

综上所述 ,明朝应该是中国海上丝绸之路发展的鼎盛时期。

12. 清朝(1644 – 1911 年)

清朝时期见证了海上丝绸之路的凋零和陆上丝绸之路的没落。

就海上丝绸之路的发展而言 ,清朝最明显的特点之一是从海禁、解禁并最终走向闭关锁国的发展历程。

- 1655年海禁，“无许片帆入海，违者立置重典”。
- 1661年，强行将江浙闽粤鲁等沿海居民内迁30—50里，设界防守。
- 1684年，平定台湾后开海禁，设闽粤江浙四海关。
- 1716年，海寇猖獗且受西方势力威胁，康熙颁布南洋禁海令。
- 1727年，雍正废除南洋禁海令，开放粤闽江浙口岸。
- 1757年，关闭闽江浙海关，仅留广州一地通商，进入闭关锁国状态。

就陆上丝绸之路而言，往日的繁华逐渐没落，大部分贸易通道和驿站被沙漠覆盖，并引发欧美和日本等国探险家和学者的探险热潮。清朝见证了中国农业经济强国的衰退和西方工业强国的强权政治对中国主权的损害。就丝绸之路的发展而言，19世纪中叶至20世纪初期，西方兴起了中亚探险的高潮，欧美的许多东方学家、地理学家和考古学家纷纷来到中国。如：德国地理学家李希霍芬（Richthofen, Ferdinand von）1868—1872年七次考察中国，1877年在其5卷本巨著《中国》（1877～1912）中，首次将“自公元前114年至公元127年间连接中国与河内以及印度的丝绸贸易的西域道路”称为“丝绸之路”（Seidenstrassen）。世界著名的法国汉学家、探险家、欧美公认的中国学领袖保罗·伯希和（Paul Pelliot），1906—1908年考察新疆和甘肃，购买和盗取了大批敦煌文物带回法国。欧美的学者对中国的探险和考察主要集中在陆上丝绸之路，积极的意义是各国学者第一次对丝绸之路的自然地理、历史文化、社会经济、民族宗教和交通路线等开展了全面的、大规模的考察探险，用近代的科学方法进行了深入的研究。消极的影响是欧洲、美洲乃至日本探险家的活动严重损害了中国的主权，并导致我国文物的大量流失和文化遗址的破坏。

清朝政府出于对倭寇和西方列强的恐惧而关闭了国门，然而苏伊士运河1869年修筑通航，实现了地中海与红海的衔接，极大地缩短了欧洲工业强国从海上侵略中国的交通距离和航行时间，注定了中国这个曾经的农业强国与西方新兴工业强国对垒的悲惨结局。

清朝海上丝绸之路发展的史实充分说明开放的国际贸易政策、高水平的现代化交通和物流基础设施以及先进的工业化水平对国家乃至世界经济发展

的重要作用。

二、国内外学术研究综述

从丝绸之路的发展历史梳理中可以看出，陆上丝绸之路自西汉开辟之后，数度中断并被打通，至隋唐时期达到空前繁荣状态，唐代中期之后战乱频繁，规模远不如前，逐渐被海上丝绸之路所取代。对比而言，海上丝绸之路起于西汉，兴于隋唐，盛于宋元，明初达到顶峰，明朝中期后因海禁而逐步衰落。

从学术研究的角度看，对陆上丝绸之路的研究成果要远远多余海上丝绸之路。李明伟（2005）对截止到世纪之交的丝绸之路相关研究进行了系统梳理，时间跨度大，兼顾古今和中外，并将“丝绸之路”提升到“文化之路”的高度，从而对丝绸之路所包含的地理学、人类文化学、民族宗教、蒙古史、中亚史、中西交通史、贸易史、敦煌吐鲁番学、藏学等学科的丰富研究成果进行了系统梳理。陈五荣和汤中超（2014）对2013年12月11日中国国际问题研究所在北京举办的“经济全球化背景下的‘丝绸之路经济带’国际学术研讨会”上与会专家、学者、部分独联体国家驻华使节代表等的观点进行了归纳和总结，认为在经济全球化大背景下，习近平主席提出的“丝绸之路经济带”倡议顺应了时代潮流，具有重大的历史意义，给沿线国家经济发展带来新的历史契机，符合相关国家的利益。总体而言，从时间维度上，大体可以把陆上丝绸之路的相关研究分为如下五个阶段：

- 1850以前：以史学研究为主，主要是陆上丝绸之路沿线各国的学者根据古籍和史料记载，试图还原当年的发展和演变过程。
- 1850—1920年：以欧美日等国汉学家、地理学家和考古学家等为主体，以探险、考古和考察的方式对丝绸之路沿线的遗址、遗迹和文物等进行挖掘、保护乃至掠夺。
- 1920—1949年：新中国成立，恢复国家主权，野蛮的外国学者和探险家对丝绸之路的考察得以结束，转而进入丝绸之路探险、考古和考察工作的整理、分析、研究和成果发表阶段。部分国内学者介入丝绸之路考察和流失到国外的相关文献、文物和资料的收集、整理和分析。
- 1949—2013年：国内学者在强化对丝绸之路的考察、考古、挖掘和保护的同时，逐步与国外学者形成良性互动。

• 2013年以后:进入新丝绸之路发展阶段。正如习近平主席2013年9月6日在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学所做的题为《弘扬人民友谊,共创美好未来》的演讲所言,陆上丝绸之路经济带总人口约30亿,市场规模和潜力独一无二。新陆上丝绸之路概念的提出,使得以高速铁路、高速公路、管道等现代化运输模式架接起沟通中国、中亚、欧洲乃至非洲的桥梁成为可能,对缓解中国的能源压力、拓展中国产品的出口渠道、促进内陆省份经济的发展等具有重要的现实意义。

鉴于本课题的研究对象为新海上丝绸之路,这里将从国内和国外两个方面对相关研究进行较为系统且全面的归纳和总结。国外关于海上丝绸之路的研究起步早于国内,所以,先从国外相关研究的归纳分析入手。

1. 国外海上丝绸之路研究综述

目前,关于海上丝绸之路概念的提出基本已经形成比较一致的看法。1913年法国汉学家沙畹首先提出了“海上丝绸之路”的概念(沙畹和冯承钧,2004)。在其所著的《西突厥史料》中提出“丝路有陆、海两道。北道出康居,南道为通印度诸港之海道。”1968年,日本学者三杉隆敏在《探索海上的丝绸之路》中正式使用了“海上丝绸之路”这一名称(三杉隆敏,1968)。然而,三杉隆敏在《海上丝绸之路——大航海时代的陶瓷冒险》一书中指出,海上丝绸之路是在航海技术发达以后方得以出现的,从时间上看晚于陆上丝绸之路,特别是宋代以后,进入急速发展与繁荣时期。该结论与《汉书·地理志》中海上丝绸之路始于西汉的历史记载存在较大差异。这里需要特别指出的是:国内现有中文文献关于三杉隆敏首次正式使用“海上丝绸之路”的时间大多为1967年,但申请人经过多方查证,确认杉隆敏《海のシルクロードを求めて——東西やきもの交渉史》(中文书名为《探寻海上丝绸之路——东西陶瓷交流史》)发表的准确年份为1968年。

19世纪70年代,日本掀起一股关注“海上丝绸之路”的热潮,由学术界扩展至社会全体。其高潮是1979年日本放送协会(NHK)与中国中央电视台开展合作,摄制了“丝绸之路”专题系列节目。作为该系列节目第三部的《NHK海上丝绸之路》陆续上映后,在中国和日本迅速掀起一股“海上丝绸之路”热潮。

基于对海上丝绸之路的探险、考古、考察和史料研究,日本学者得出如下结论:1—5世纪是海上丝

绸之路发展的黎明期;大约从10世纪前后开始,“海上丝绸之路”成为东西方主要的贸易通道。与申请人所梳理的丝绸之路发展历程对比,可以发现,日本学者对西汉时期、隋唐时期海上丝绸之路发展的相关研究还不是很充分。

除了日本放送协会和中国中央电视台之外,另一个对全球海上丝绸之路研究影响较大的组织是联合国教科文组织(UNESCO,2008)。1998年,联合国教科文组织启动了一个题为“丝绸之路(对话之路)综合研究”(Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue)的、为期10年的项目,其目的是以多学科交叉的方式,从科学、技术、文化交流等视角对横贯东西的丝绸之路进行现场调研,以期促进沿途各国以及国际对相关领域的研究,并形成丝绸之路具备多种标识且是人类共同遗产的共识。

Cassidy(1998)对1000多年的历史长河中,西起西欧,途径塔什干(Tashkent)、撒马尔罕(Samar-kand)、喀什葛尔(Kashgar),东至中国长安(今西安)的丝绸之路进行了简要回顾。认为陆上丝绸之路作为陆上贸易通道建立起西欧、近东与中国间的密切联系,然而,中国蒙古王朝的衰落、海上丝绸之路的发展以及中国后续朝代的闭关锁国政策导致了陆上丝绸之路的颓废。作者对欧洲—高加索—亚洲运输走廊组织(Transport Corridor Europe Caucasus Asia,TRACECA)给予了关注。TRACECA是一个包括阿塞拜疆、亚美尼亚、保加利亚、格鲁吉亚、伊朗、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦、罗马尼亚、塔吉克斯坦、土耳其、乌克兰、乌兹别克斯坦等国在内的多国组织,旨在通过完善贯通欧洲、黑海、高加索和亚洲的运输走廊,达到重溯丝绸之路进而促进欧洲和亚洲经济、贸易和文化交流的目的。该组织围绕覆盖欧亚的运输通道规划和“丝绸之风(silk wind)”等项目开展了积极的工作(TRACECA,2014)。TRACECA的经费主要来自于欧盟,西方国家谋求该通道建设的主要目的是便于获取中亚,尤其是阿塞拜疆和哈萨克斯坦两个前苏联共和国丰富的能源储备。TRACECA的成立和工作开展体现了欧美、独联体国家与俄罗斯间的政治博弈,可见,中亚地区丝绸之路的重塑从一开始就充满了浓郁的政治色彩。

基于约20年的持续研究,Jacq-Hergoualc'h(2002)对马来半岛,尤其是穿越马来半岛的陆上通道,在从印度洋和孟加拉湾到泰国湾和中国南海的海上贸易网络中的地位和作用进行了分析。作者主

要对13世纪以前马来半岛有关港口和转运中心的发展变化情形进行了系统梳理,研究发现当时的商人很少利用半岛上的陆上贸易通道,更喜欢环岛而行。该研究启发学者关于国际航线与港口、转运中心、水陆联运等关系的思考。

Kidd和Stumm(2005)分析了工业革命对海上丝绸之路运输模式的影响。工业革命直接导致了远洋船舶的大型化,蒸汽机船取代了帆船,而且不再受变化莫测的海风的影响。20世纪40年代在美国兴起的集装箱运输,因其安全性和相对低廉的运输成本而促进了全球运输系统的形成。尽管运输船舶、航海技术和集装箱运输模式等发生了变化,但总体而言从中世纪以前到后现代,国际海上运输的路线和运输模式的种类等并没有发生根本性变化。该研究的结论在一定程度上,对古陆上丝绸之路和海上丝绸之路贸易通道和运输模式的研究,对新丝绸之路的建设仍然有直接的借鉴作用和价值。这也是本申请从丝绸之路发展历程和学术研究历程两个维度开展系统而全面研究的最根本原因。

针对中亚国家更多地倾向于建立中亚自身的区域经济联系而不是着眼更宽广的欧亚大陆从而建立东西连接亚欧和南北连接印度和俄罗斯的经济走廊,Norling和Swanström(2007)对后者的优势和潜在的发展空间进行了定性和定量分析。作者从全球经济合作的视角探究区域经济发展潜力和空间的思考模式,值得本课题借鉴。

Broadman(2007)通过分析中国和印度与非洲大陆在不同层面的经济合作,对两国与非洲间贸易和投资的增长情形进行了量化研究,认为亚洲和非洲在资源、劳动力和资本资助等方面的根本不同导致亚洲和非洲能够成为互补性非常强的商业伙伴。从生产要素的互补性分析经济全球化背景下不同地区、国家间的贸易合作潜能和模式,成为21世纪研究国际贸易和物流领域的常用方法。

因声称是第一部系统介绍从远古到现代中欧亚(Central Eurasia)的全史,Bechwith(2009)引起广泛争议。作者对塞西亚(the Scythians)、匈奴(the Huns)、土耳其(the Turks)和蒙古(the Mongols)等王朝的兴衰进行了系统研究。

Wade(2009)用了46页的篇幅,对公元900—1300年大约4个世纪的时间跨度内,东南亚海上丝绸之路的发展情形进行了系统研究,认为这个时期可以被称为东南亚商业发展的初期。在这个时期,包括中国、南亚和中亚在内的东南亚地区发生了许

多商业和金融变化,极大地促进了海上贸易。海上贸易又引发了港口和港口城市的兴起以及资本向沿海地区的转移,人口的膨胀,国家间海上联系的加强,小乘佛教和伊斯兰教的传播,货币化程度的加强,新型工业、消费模式和商业组织的涌现。从海上国际贸易延伸到对资本、港口、港口城市、人口、货币、工业以及消费和商业组织,研究思路值得学习。

基于2004年于维也纳召开的一次学术研讨会,Kauz(2010)将相关的研究成果汇集成书。该文献对从波斯湾到中国东海之间的海上丝绸之路的相关研究进行了归纳,分为三个部分,第一部分是从波斯湾看海上丝绸之路;第二部分是海上丝绸之路的两极:中国和伊朗;第三部分是从中国看海上丝绸之路。正如作者所言,仅就从中国至伊朗这条跨越印度洋的海上丝绸之路的研究,就需克服包括中文、阿拉伯文等在内的多语种对相关研究带来的困扰。也恰恰是出于这个原因,国际学术交流以及跨地区、跨语言的交流和合作在海上丝绸之路的研究中才显得尤为重要。

Liu(2010)用126页的篇幅,分中国西望、罗马东顾、雪山帝国与佛教、黄金期的出现、欧亚丝绸市场的变革、蒙古与丝绸之路的曙光等6章,对大约2个世纪时间跨度内丝绸之路的发展进行了系统描述,并简要介绍了太平洋和印度洋海上丝绸之路的崛起对陆上丝绸之路的影响。关于陆上和海上丝绸之路的研究表明:二者之间的互动关系是一个值得关注的问题。

CHINDIA是一个由印度经济学家和政治家Jairam Ramesh提出的混成词,特指中国和印度。尽管均把中印之间的关系放到了重要的地位,但由于特殊的政治地理关系,两国之间存在相互猜疑,至今也没有形成真正意义上的联盟。Muthiah(2010)运用SWOT和内容分析法,对中印关系的历史、经济和贸易全球化背景下中印关系的发展现状以及未来可能的发展趋势等进行了较为系统的分析。作为金砖五国的两个主要国家,中国和印度之间历来是陆上和海上丝绸之路紧密连接的两个国度,仅东晋和唐朝就有法显、玄奘和义净三位高僧到印度取经。在21世纪,新丝绸之路的建设不可避免地要对中印间的交通、物流、贸易、经济和投资等合作进行系统研究。

藉丝绸之路,伊斯兰人来到了古中国的首都长安,Jones-Leaning和Pratt(2012)对中国与伊斯兰人跌宕起伏的发展历程进行了较为全面的总结和梳

理,文中关于陆上和海上丝绸之路的联系研究对本课题相关工作的开展有重要参考价值。

Dinc *et al.* (2012) 对土耳其塞尔柱王朝的发展历史进行了系统梳理,认为国际贸易、梅尔夫(Mervyns)城以及丝绸之路是塞尔柱王朝兴盛的三个关键因素。塞尔柱王朝兴起于11世纪,在城市和乡村之间形成了明确的分工,修建了可容纳众多商旅的住所并进而形成了实物交易和信息交流的市场,政府与其他国家签署有商业协议并以极低的关税刺激国际贸易。通过联合所有的伊斯兰国家,塞尔柱构建了东至中国、西至埃及、北至高加索、南至印度海的王朝,其突出特色是转口贸易的高度发达。为确保贸易的准时和安全,塞尔柱王朝排兵护卫商队,商人根据预先的约定支付相关费用,而被沙漠或海上盗贼所盗窃货物的损失则用王朝的财政收入予以补偿。为便利转口贸易,塞尔柱王朝加强了丝绸之路基础设施建设,沿途每隔骆驼9个小时的行程就建一个商队停留区(后发展成为城市或村镇),共建设有21个,其中8个位于目前土库曼斯坦的边界附近。伴随国际贸易的发展,塞尔柱王朝在税收和金融领域也卓有成效,在从1056—1113年的57年间,通货膨胀率基本处于10%以下的水平。在局部政治和军事冲突不断、恐怖主义抬头、海盗频发的21世纪,如何从城镇分工、商品交易和信息发布、护航和基础设施建设等角度促进国际贸易和物流的可持续发展,确实是一个值得深思的问题,塞尔柱王朝的成功经验值得借鉴。

Sklas *et al.* (2012) 运用现实主义框架分析了中国与希腊以及中国与土耳其间经济外交政策对当地航运业和能源行业现有格局的可能影响。作者认为,随着中国与希腊和土耳其经济关系的持续发展和不断深入,中国在全球航运业以及中东地区能源行业的影响力将持续增强,有可能打破该地区由美国主导的平衡状态。发挥航运和管道运输等运输模式的优势,藉巴基斯坦和缅甸构建中国与中东地区的能源通道,对中国经济的转型升级和持续发展意义重大。

在后金融危机时代全球经济复苏迟缓的大背景下,Bhattacharyay (2012) 认为对出口依赖程度较高的亚太地区应该重新平衡国内和区域的需求以期获得亚洲乃至全球经济的可持续发展。为此,需要通过完善运输和物流基础设施的建设以增强亚洲与世

界的联系,进而促进亚太地区的经济一体化。然而,在亚太地区谋划重大交通和物流基础设施建设,涉及环境、气候和政治等多因素带来的挑战。该论文的研究成果与我国政府倡导的新丝绸之路建设思路不谋而合。

综上所述,国外关于海上丝绸之路的研究,早期以考古和文献研究为主,而且以日本学者的研究居多,藉由1979年日本放送协会(NHK)与中国中央电视台开展合作摄制“丝绸之路”专题系列节目而掀起日本和中国对海上丝绸之路研究的第一个高潮。1998年,联合国教科文组织启动的、为期10年的“丝绸之路(对话之路)综合研究”项目,在全球范围内掀起海上丝绸之路研究的第二个高潮,而且研究重点也从早期的考古、考察、古籍和文献梳理逐步转向海上贸易与产业分工、港口和城市发展、人口迁徙、投资流向、交通通道规划、物流基础设施投入、国际贸易政策、国际金融手段以及环境和文化保护等方面,充分表现出海上丝绸之路研究的多语种、多宗教、跨区域、跨学科等复杂社会系统的属性。

2. 国内海上丝绸之路研究综述

国内对丝绸之路的研究,最早是从史学研究的角度切入。20世纪20年代起,中国学术界在中西交通史的研究中就开始把中亚和南海、西域作为专门的研究课题,向达、冯承钧、黄文弼、张星烺、饶宗颐、季羡林、唐长孺、汤用彤、阎文儒、岑仲勉、劳干等学者作出了开拓性贡献(李明伟2005)。

1974年,饶宗颐在《蜀布与 Cinapatta——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上丝绸之路。最早把丝绸之路作为研究重点的国内学者是北京大学的陈炎教授,围绕陆上和海上丝绸之路发表了一系列代表性成果,其中影响较大的是“略论‘海上丝绸之路’”(陈炎,1982)。

1984年8—10月,瞭望周刊连续发表了10篇以海上丝绸之路为主题的系列文章^①,分别是陈炎的“‘丝绸之路’由陆地转向海洋”(陈炎,1984)、阿浦的“中国航海事业的先驱——徐福”、杨恩璞的“大规模远洋航行的序幕和唐船驰骋波斯湾”、庄景辉的“泉州古港与宋代海船”、沈福伟的“元化周游亚非的航海家汪大渊”、庄景辉的“郑和下西洋的壮举”(上)和(下)、杨嬉的“中国古代航海业的中衰”以及陈炎的“开放·交流·进步”。首次将海上丝

^①由于篇幅所限,10篇论文没有逐一列入参考文献。

绸之路的研究推向一个高潮,从时间维度看,与1979年日本放送协会(NHK)与中国中央电视台开展合作摄制了“丝绸之路”专题系列节目应该存在一定的相关性。

1998年,联合国教科文组织启动的“丝绸之路(对话之路)综合研究”(UNESCO,2008),对国内海上丝绸之路的相关研究起到了积极的推动作用,部分学者不仅有机会介入到UNESCO组织的考察活动,而且国内组织的国际学术会议和研究成果也相继涌现。

2001年10月29日,在云南昆明召开的“三条丝绸之路比较研究学术讨论会”上,陈潮(2001)对海上丝绸之路兴起的原因进行了深入探究,认为海上丝绸之路的起因有四个方面:第一,陆上丝绸之路在其发展过程中遇到了政治经济和交通技术上的困难,这些难以克服的困难和弱点阻碍了其自身的进一步发展,其优势被海上丝路逐渐取代是难免的。第二,海上丝路具有得天独厚的优势,其所具有的优点正好弥补了陆上丝绸之路的弱点,从而为其自身发展创造了良机。第三,海上丝绸之路的开辟并不是古代中国单向的历史创举,古代西方人、波斯人和阿拉伯人在通往东方之路上的不懈开拓,也有力地推动了海上丝绸之路的兴起。第四,唐宋之际,无论是中国还是波斯湾和地中海诸国,造船和航海技术都日臻发展,尤其到宋代中国人发明了指南针,造船和航海技术更随之发达,这为海上丝绸之路的蓬勃发展创造了技术条件,开辟了广阔的发展前景。该论文中对贸易商品的产地、陆运和海运运输模式优劣势的对比、东方和西方对贸易通道的共同需求以及造船和航海技术对海上丝绸之路发展的积极作用等研究,对本课题的相关研究具有较为直接的参考价值。香港新亚研究所李木妙(2001)对1513年至1793年的海上丝绸之路—中国对外海上贸易的发展概况进行系统分析。在时间维度方面,将约280年的时间跨度大体分为“官方朝贡贸易发展阶段”、“民间自由贸易发展阶段”、“海禁时期贸易发展阶段”、“沿海多口贸易发展阶段”和“广州独口限制贸易发展阶段”五个历史发展阶段。在空间维度方面,主要以中国沿海港口如宁波、杭州、厦门、泉州、广州、澳门、澎湖等港口为结点,研究中国与东北亚、东南亚、西亚和东非、西欧与美洲四大地区的国际贸易。研究对象则是由上述主要港口、全球市场、地区贸易、转口贸易和国际贸易等构成的全球性贸易体系。这是到目前为止可以检索到的以古海上丝绸之

路为研究对象,但却是用现代的国际贸易理论和分析框架对其发展进行深度解读的不可多得的文献之一,尤为难得的是对同期欧美各国来华船舶数量、进出口贸易规模、关税收入规模等均基于翔实的历史数据和资料进行了梳理,说明了海上丝绸之路对全球市场形成所起到的积极促进作用。朱亚非(2001)分析了山东半岛所具有的地理和经济上的优势以及沿海地区居民在思想上开放意识对北方海上丝绸之路形成的巨大促进作用。然而,自魏晋以后北方不断发生战乱,宋代以后经济中心的南移,以及明清两朝采取的海禁和闭关政策,再加上航海与造船业的进步,中日航线南海道(日本长崎至宁波)成为主航道,这些因素对北方海上丝绸之路的发展都起到了严重的阻碍作用,使其功能未能得到充分发挥。该研究关于区位和经济优势、开放意识、航道变化、航海和造船技术对国际海上运输通道和贸易流量流向的影响,值得借鉴。

此后,国内海上丝绸之路的研究进入了一个快速发展期。韩湖初和杨士弘(2004)通过广东近年有关中国古代海上丝绸之路始发港的研究,认为番禺(广州)并不是最早的始发港,合浦与徐闻同为始发港。李庆新(2006)从世界历史的角度详尽介绍了海上丝绸之路的发端和拓展的历史,展示了各国人民对海上丝绸之路发展的贡献,涵盖亚洲、欧洲、非洲、美洲和大洋洲等国航海史、海洋贸易史、港口史、造船史、移民史、国际关系史、宗教文化交流史等诸多内容。周长山(2012)对日本学者关于南海丝绸之路的研究进行了较为系统的综述。Zhu(2012)用翔实的数据对16世纪中国到南美的海上丝绸之路开设以来,中国与南美主要国家如墨西哥、巴西、智利、委内瑞拉等国的国际贸易、国际投资、贸易平衡、贸易冲突、主要贸易商品及其价格等进行了详细分析。基于量化分析结果,对2008年金融危机之后中国与拉美国家的经济和贸易关系提出了相关建议。这可能是目前对中国与拉丁美洲国家间经济和贸易研究数据最为翔实的一篇学术论文。冯定雄(2012)意识到21世纪以来在沿海相关省市政府的直接推动下,海上丝绸之路研究逐渐成为学者们争论的热点。这些热点主要集中在海上丝绸之路的概念、开始时间及历史分期、始发港三个方面。尽管由于研究的角度不同得到的结论也可能大相径庭,但对于深化我国海上丝绸之路研究均具有一定的意义。陆芸(2013)研究发现“海上丝绸之路”一词是舶来品,我国老一辈学者通常采用“中西交通史”、

“南洋交通史”、“海交史”等称呼,国内学者陆续使用“海上丝绸之路”一词基本上是在联合国教科文组织实施“丝绸之路(对话之路)综合研究”项目之后。此外,作者以申报世界文化遗产的北海、广州、漳州、泉州、福州、扬州、宁波、蓬莱八个城市为中心,对近30年来中国海上丝绸之路的相关研究进行了系统梳理。认为海上丝绸之路研究涉及航海交通、经济贸易、国家关系、科学技术、文化、宗教、移民等方面,是一门跨学科的综合性的研究。

综上所述,对比国外的发展情形,国内关于海上丝绸之路的研究起步较晚。国学大师饶宗颐于1974年发表的作品也仅仅是把海上丝绸之路作为一个附论,真正把海上丝绸之路作为研究对象的是北京大学的陈炎教授,其有影响力的作品发表于1982年之后。大体上看,截止到目前,海上丝绸之路的研究经历了三个高潮期:20世纪80年代日本放送协会(NHK)引发的第一个高潮;世纪之交联合国教科文组织引发的第二个高潮;21世纪初习近平总书记倡导的21世纪海上丝绸之路所引发的第三个高潮。然而,正如冯定雄(2012)所归纳:21世纪海上丝绸之路的研究热点主要集中在海上丝绸之路的概念、开始时间及历史分期、始发港三个方面。用国际经济与贸易、国际物流、港口和港口城市、交通和物流技术等现代化理念对海上丝绸之路进行的研究仍然不多见。

三、新海上丝绸之路研究的价值和意义

从丝绸之路尤其是海上丝绸之路的发展历程和学术研究历程可以看出,已有的研究大多针对公元前202年至1911年西汉至清末的2100多年间陆上和海上丝绸之路的发展进行文化、宗教、贸易、金融、税收、港口、城市、技术和政策等的全方位解读。然而,21世纪“海上丝绸之路”是2013年10月,国家主席习近平在东南亚提出的一个新概念。2013年的中共十八届三中全会,更是把21世纪“海上丝绸之路”作为重要的国家发展战略而定位。为此,需要对新丝绸之路的战略内涵进行解析进而对实现路径和政策研究等内容予以明确。

在中国-东盟自贸区建设了十多年来,又提出建设“海上丝绸之路”、形成命运共同体,其战略意义何在?为此,李伯牙(2014)专访了外交部中国国际问题研究基金会亚太中心执行主任、中国-东盟商务理事会执行理事长许宁宁。他认为,“海上丝绸之路”是中国睦邻友好方针政策的具体体现,不是跟美国主导的跨太平洋伙伴关系协议(TPP)^①在刻意竞争东盟。通过“海上丝绸之路”这么一个形象的概念,使得大家知道中国和东盟有历史悠久的传统友谊,当时的“丝绸之路”给彼此带来了友好和发展。现在面对世界经济、政治的变幻莫测,邻里之间加强合作、加强了解、增进友谊十分必要。“海上丝绸之路”建设对于打造优势互补的产业链、提升产业价值很有利。在“海上丝绸之路”开展的一系列合作中,非常重要的一点是经济合作,尤其是打造升级版的中国-东盟自贸区。

中国国际经济交流中心咨询研究部副部长王军和中国国际经济交流中心博士李锋(2014)认为建设21世纪“海上丝绸之路”是我国适应经济全球化新形势、扩大同各国各地区利益汇合点的重大战略,是构建开放型经济新体制的重要举措,应积极探索打造六大战略支点:一是设立亚洲基础设施投资银行,为建设“海上丝绸之路”提供便利的投融资支持。二是推动《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)^②谈判,为建设“海上丝绸之路”提供长远的制度支持。三是打造中国-东盟自贸区升级版,为建设“海上丝绸之路”提供强大的经济基础。四是适时加入跨太平洋伙伴关系协议(TPP)谈判,为建设“海上丝绸之路”扫除合作伙伴的后顾之忧。五是推动沿线地区发展港口经济和自由贸易园(港)区,为建设“海上丝绸之路”提供先行先试的载体。六是谋划建设若干“海上驿站”,为建设“海上丝绸之路”提供安全的通道保障。

目前关于海上丝绸之路的研究正处于从国家战略向相关政策和具体措施细化的关键时期,有关报道多见于报纸等新闻媒介,以新海上丝绸之路为主题的学术研究仍不多见。胡鞍钢、马伟和鄢一龙

^①跨太平洋伙伴关系协议(Trans-Pacific Partnership Agreement, TPP)的前身是跨太平洋战略经济伙伴关系协定(Trans-Pacific Strategic Economic Partnership Agreement, P4),是由亚太经济合作会议成员国中的新西兰、新加坡、智利和文莱等四国发起,从2002年起开始酝酿的一组多边关系的自由贸易协定,原名亚太自由贸易区,旨在促进亚太地区的贸易自由化。2008年2月美国宣布加入;2011年11月10日,日本正式决定加入TPP谈判;2013年9月10日,韩国宣布加入TPP谈判。

^②区域全面经济伙伴关系(Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)是一个由东盟十国发起,邀请中国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰、印度共同参加“10+6”),旨在通过削减关税及非关税壁垒,建立16国统一市场的自由贸易协定。

(2014)认为丝绸之路经济带的特征表现为国家安全战略的一系列转型:从消极性战略防御到主动性战略进取,从单一性边疆安全到多维度全面合作,从内政外交相分离到内政外交一体化。打造丝绸之路经济带在战略内容上,应以经贸为主、多维度推进。与本课题从国际经贸和物流的视角对海上丝绸之路建设内涵进行全方位、系统解析的思路不谋而合。21世纪经济报道于2014年2月24日和25日围绕“新海上丝绸之路”进行了密集报道。程东升和梁嘉雯(2014)报道:作为海上丝绸之路的发源地之一,广州在华南乃至全国都占据着重要地位。改革开放以来,作为一个传统转运中心,广州港在吸引船只绕过香港直接进入珠三角制造业中扮演了重要角色。然而,与上海、香港相比,广州、深圳两港不具备国际邮轮码头;与东盟国家相似,广东的海洋基础设施建设普遍滞后,政府的投入支持力度远远不足。在建设21世纪海上丝绸之路中,可以深化粤港澳合作,打造国际化的港口城市群,不仅给中国与东盟国家带来巨大的机会,更是对整个世界经济做出贡献。郑升(2014)报道:中共深圳市委办公厅和深圳市政府办公厅联合印发《前海深港现代服务业合作区2014年改革创新工作要点》,涉及前海构建开放、安全、高效的区域金融体系;推动粤港澳服务贸易自由化;建设社会主义法治示范区;建设全国人才管理改革试验区;强化突破前海建设若干瓶颈问题五个方面。广东省政协委员、中交第四航务工程局有限公司董事长、党委书记梁卓仁认为,广东是古代海上丝绸之路的重要起点,具有十分有利的历史人文优势和优良的经济基础。然而,长期以来,广东交通基础设施建设中存在着重陆轻水的倾向,水运运输“运量大、能耗小、成本低、占地少、污染轻”的特点没有得到很好的发挥。广东港口规划滞后于港口经济的发展,岸线资源的使用效率偏低,航道开发和维护投入不足,航运业大而不强,与广东经济强省、外贸强省的地位极不相称,也制约了广东的可持续发展。加快海上丝绸之路建设,能够充分依托珠江航运干线的水运优势,进一步推进江海联运、水陆联运,更好地发挥珠江水运联接大西南、连通港澳、直达东盟、通达世界的枢纽作用。

可见,新海上丝绸之路建设是后金融危机时代,在全球经济复苏迟缓,欧洲主权债务危机深化,美国战略重心东移,日本军国主义抬头,东海、南海、埃及和乌克兰等军事和政治风险增加,中国对外开放深入的背景下,中国政府制定的重要国家发展战略,旨

在通过海上互联互通、港口城市合作机制以及海洋经济合作等途径,最终形成海上“丝绸之路经济带”,为中国经济的持续发展注入新的活力。在已有研究成果的基础上可以进一步探讨、发展或突破的空间可以概括为如下三点:

一、从经贸发展的视角重新梳理海上丝绸之路发展史和学术史,为21世纪海上丝绸之路的经贸发展提供借鉴。与陆上丝绸之路研究对比,海上丝绸之路相关研究本来就较少,其中从经贸发展角度开展的相关研究则少之更少。然而,21世纪海上丝绸之路建设的主旋律是促进沿线国家的经贸发展和合作,为此,需要从经贸发展的视角从新审视海上丝绸之路的发展历史,尤其是清朝十三行的发展及其在国际经贸发展中的地位和作用。清政府所主导的“禁海-开洋-限海”行为背后,隐藏着其在面对欧洲列强的工业化以及日本所带来的威胁时关于国际贸易“禁-开-限”的思考。这部分的研究不仅可以提炼古海上丝绸之路发展过程中的经贸发展经验、教训和规律,而且对21世纪面临来自美国及其盟国所带来的政治、军事、经贸挑战和威胁的情境下探索中国进一步改革开放的政策和措施具有直接的借鉴作用和价值。

二、沿袭古海上丝绸之路经贸发展历史和学术史的梳理思路,归纳和提炼1911-2013年海上丝绸之路的发展和学术研究成果,填补历史和未来之间的空白,为21世纪海上丝绸之路发展战略的制定提供详实的基础和佐证。在古海上丝绸之路和21世纪海上丝绸之路两个概念之间,存在约100年的空白期(1911-2013年)。期间,发生了抗日战争、国共战争、新中国成立、改革开放等重大事件,中华民族经历了从国家主权被西方列强瓜分、国家主权受到日本侵害、到民族独立、再到改革开放的发展历程。尽管海上丝绸之路的概念提及的不多,但中国实际上已经在短短的100年间(对比于2000余年的海上丝绸之路历史)实现了从闭关锁国到成功融入世界经贸发展洪流的巨大转变。尤其是自1978年的改革开放到2014年的30几年间,全球工业完成了自人类进入工业化社会以来最大范围内的资源优化和配置,中国已经快速崛起为世界的制造中心,已经成为全球第二大经济体,2014年GDP规模达到了63.6463万亿元的水平。与清朝政府畏惧西方列强的情形不同,中国的和平崛起在欧美和日本等发达国家引起了强烈反响、骚动和不安。自二战之后,美国首次提出“亚太再平衡战略”,把战略重心从欧

洲、中亚转移到东亚;日本、菲律宾、越南等国则纷纷提出“中国威胁论”,并围绕中国东海、南海的主权岛屿制造争端和冲突。以美国为主导的盟国试图制约中国和平崛起的意图世人皆知,从海上构建的三个所谓的“岛链”直接威胁到中国对外经贸和合作的持续健康发展。为此,必须对海上丝绸之路历史和未来之间近100年的经贸发展情形进行客观总结和分析,科学评价21世纪美国“亚太再平衡”背景下中国海上丝绸之路发展所面临的现实挑战,为新海上丝绸之路的战略内涵、实现路径和政策研究提供决策基础。

三、以上述研究成果为基础,以现代国际经济与贸易、国际物流和计量经济等理论为指导,利用典型案例研究和科学建模的研究方法,开展新海上丝绸之路的战略内涵、实现路径和政策研究,在拓展海上丝绸之路发展理论的同时,为21世纪海上丝绸之路的建设实践提供决策指引。2014年4月,美国总统奥巴马访问日本、韩国、马来西亚和菲律宾;5月,日本拟修宪行使自卫权“政府方针”,泰国前看守政府总理英拉被判违宪遭解职,菲律宾扣押中国渔民并披露“南海防御计划”,越南船只5天内冲撞中国船只171次……围绕中国海上丝绸之路的政治、军事、经贸冲突和纠纷肯定不是偶然现象,很可能是21世纪的常态。如何在此背景下巩固并发展中国改革开放以来在国际经贸发展方面所取得的成就,进一步扩大和深化改革开放格局,需要明确新海上丝绸之路建设的战略内涵和实现路径并制定正确的政策。这不仅关系到中国和平崛起国家战略的实施,而且关系到中国与东盟和海上丝绸之路沿线国家的政治、军事、经贸和文化等的友好交流与合作。

四、新海上丝绸之路战略内涵、实现路径和政策

基于对丝绸之路尤其是海上丝绸之路的发展历史和学术研究史的梳理,作者认为,新海上丝绸之路与新陆上丝绸之路经济带建设是21世纪中国国家发展战略的两个重要支撑,后者的关注点是中亚,衔接的是欧亚,依托的是上合组织,具体体现为中国的西进战略;前者关注的是中国与世界的海上贸易,覆盖的范围是中国的全球贸易伙伴,其依托应该是金砖五国(BRICS)和中国-东盟自贸区,具体体现为中国的海上经贸发展战略。

基于对国际物流管理10余年的研究(王爱虎,

2009),作者发现:目前国内关于国际物流的理论研究要相对滞后于国际物流管理的实践,现有研究成果不足以支撑国家新海上丝绸之路的发展战略。作者认为:新海上丝绸之路建设的重点是国际经济、贸易和物流的发展,新海上丝绸之路建设的具体体现是中国国际贸易环境和海运物流网络的完善和优化。该观点得到了国外学者最新研究成果的认可,例如:在后金融危机时代全球经济复苏迟缓的大背景下,Bhattacharyay(2012)认为对出口依赖程度较高的亚太地区应该重新平衡国内和区域的需求以期获得亚洲乃至全球经济的可持续发展。为此,需要通过完善运输和物流基础设施的建设以增强亚洲与世界的联系,进而促进亚太地区的经济一体化。

可以说,海上丝绸之路建设的范围更广、涉及的国家和地区数量更多、面临的不确定性因素更复杂,因此,其战略意义也更为重大。就海上丝绸之路建设的战略内涵而言,包括如下内容:

其一,以史为鉴,在系统梳理海上丝绸之路发展历史和学术研究史的基础上,提炼新海上丝绸之路经贸合作与发展的升级版,同时探讨依托文化传播和交流构建和谐、互信、融洽国际关系的可行途径和方法。

其二,从国际经贸和物流管理的视角出发,利用现代国际经贸和物流等理论构建中国海上国际经贸发展及其潜力评估模型,客观评价中国海上国际贸易的发展现状和潜力,进而明确海上丝绸之路建设的重点和先后顺序。

其三,以重大物流基础设施(如港口、管道、公路和铁路等物流基础设施)的投资和建设为突破口,积极探求全球物流网络改善的可行途径,构建中国原油、大宗散货以及集装箱等运输的国际通道。

其四,正确处理港口与城市互动发展关系,从海上丝绸之路经济带的高度建立相关港口(群)和城市(群)间的经贸和物流合作关系,用一个一个的珍珠(港口或城市)带动经济带的形成和发展。

其五,依托以中国为核心且遍布全球的国际海运物流网络,在经贸和物流网络畅通的条件下,探索海上丝绸之路经济带关联国家和地区的经济一体化途径,实现共同发展的整体目标。

就海上丝绸之路的实现路径而言,需要依托金砖五国(BRICS)和中国-东盟自贸区等国际贸易框架,积极推动《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)谈判并适时加入跨太平洋伙伴关系协议(TPP)谈判。具体实现路径为:首先开展中国-东

盟自由贸易区的完善和落实工作,以经贸发展促进睦邻友好关系的发展,缓解东海和南海的紧张局面,瓦解“中国威胁论”的同时,向世界彰显中国和平发展、共同繁荣的战略主张,重塑南海丝绸之路;其次,依托金砖五国(BRICS)的沟通机制,深化与非洲、南美、印度等地区和国家的经贸合作,将海上丝绸之路的范围扩大到非洲和南美;最后,将欧美等中国的传统贸易伙伴纳入视野,探讨海上丝绸之路的全球发展前景。总体实现路径的设计思路是:先近后远、先易后难、先点后线、由线及面、从区域到全球。

就海上丝绸之路的政策而言,需要高瞻远瞩,以经贸协议的签署和政策制定为重点和抓手,以文化沟通和交流为媒介,辅以政治和军事等手段,不断推进中国与海上丝绸之路相关国家和地区的政策沟通、物流网络连通、贸易畅通和文化相融的国际经济合作。

参考文献:

- [1] 李明伟. 丝绸之路研究百年历史回顾[J]. 西北民族研究, 2005, (2): 90-106.
- [2] 陈五荣, 汤中超. 经济全球化背景下的“丝绸之路经济带”国际学术研讨会综述[J]. 国际问题研究, 2014, (1): 126-132.
- [3] 松田寿男. 東西文化の交流(东西文化的交流)[M]. 东京: 至文堂, 1962, p 211-213.
- [4] 陈炎. 略论海上“丝绸之路”[J]. 历史研究, 1982, 3: 161-177.
- [5] [法]沙畹, 冯承钧. 西突厥史料[M]. 中华书局, 2004.
- [6] 三杉隆敏. 海のシルクロードを求めて——東西やきもの交渉史(探寻海上丝绸之路——东西陶瓷交流史)[M]. 大阪: 创元社, 1968, p6-9.
- [7] 三杉隆敏. 海のシルクロード——大航海時代のセラミック・アドベンチャー[M]. 东京: ぎょうせい株式会社, 1989.
- [8] UNESCO. Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue [M]. UNESCO, 2008, http://www.unesco.org/silk_road/index.php.
- [9] William B Cassidy. Paving the silk road [J]. Traffic World, 1998, 255(12): 46-47.
- [10] Traceca. History of TRACECA [R/OL]. <http://www.traceca.org.org/en/traceca/>, [2014-04-05].
- [11] Michel Jacq-Hergoualc'H. The Malay Peninsula. Crossroads of the Maritime Silk Road (100 BC - 1300 AD) [M]. Leiden: Brill, 2002.
- [12] Kidd J, Stumm M. From pre-Medieval to post-Modern times: Logistics routes and their modalities have not changed much [J]. Management Decision, 2005, 43(9): 1249-1261.
- [13] Norling N, Swanström N. The Virtues and Potential Gains of Continental Trade in Eurasia [J]. Asian Survey, 2007, 47(3): 351-373.
- [14] Broadman H G. Africa's silk road: China and India's new economic frontier [M]. Washington, DC: World Bank Publications, 2007.
- [15] Beckwith C I. Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present [M]. New Jersey: Princeton University Press, 2009.
- [16] Wade G. An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900-1300 CE [J]. Journal of Southeast Asian Studies, 2009, 40(2): 221-265.
- [17] Ralph K. Interaction on the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea [M]. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2010.
- [18] Liu X R. The Silk Road in World History [M]. Oxford: Oxford University Press, 2010.
- [19] Muthiah K. Chindia—the changing times of China and India bilateral relations [J]. Management Research Review, 2010, 33(1): 23-40.
- [20] Jones-Learning M, PRATT D. Islam in China: From Silk Road to Separatism [J]. Muslim World, 2012, 102(2): 308-334.
- [21] Dinc A, Cakir R, Tanrikuliyev Y, et al. The importance of Silk Road, and Merv in the great Seljuk state's commercial life [J]. African Journal of Business Management, 2012, 6(11): 4310-4316.
- [22] Sklias P, Roukanas S, Pistikou V. China's Economic Diplomacy: A Comparative Approach to Sino-Greek and Sino-Turkish relations [J]. International Journal of Business and Social Science, 2012, 3(10): 286-297.
- [23] Bhattacharyay B N. Seamless sustainable transport connectivity in Asia and the Pacific: prospects and challenges [J]. International Economics and Economic Policy, 2012, 9(2): 147-189.
- [24] 饶宗颐. 蜀布与 Cinapatta——论早期中、印、缅之交通[A]. 古代西南丝绸之路研究[C]. 四川大学出版社, 1990.
- [25] 陈炎. 《海上丝绸之路》(一)“丝绸之路”由陆地转向海洋[J]. 瞭望周刊, 1984, (36): 36-37.
- [26] 陈潮. 试论海上丝绸之路兴起的原因[C]. 三条丝绸之路比较研究学术讨论会论文集, 2001, p245-258.
- [27] 李木妙. 海上丝路与全球经济——以16至18世纪中国海外贸易为案例[C]. 三条丝绸之路比较研究学术讨论会论文集, 2001, p155-244.
- [28] 朱亚非. 论早期北方海上丝绸之路[C]. 三条丝绸之路比较研究学术讨论会论文集, 2001, p108-124.
- [29] 韩湖初, 杨士弘. 关于中国古代“海上丝绸之路”最早始发港研究述评[J]. 地理科学, 2004, 24(6): 738-745.
- [30] 李庆新. 海上丝绸之路[M]. 五洲传播出版社, 2006.
- [31] 周长山. 日本学界的南方海上丝绸之路研究[J]. 海交史研究, 2012, 92-99.
- [32] Zhu H B. Building the New Silk Road across the Pacific. Economic and trade relations between China and Latin America after the Financial Crisis in 2008 [J]. Revista de Globalización, Competitividad y Gobernabilidad, 2012, 6(1): 115-135.
- [33] 冯定雄. 新世纪以来我国海上丝绸之路研究的热点问题述略[J]. 中国史研究动态, 2012(4).
- [34] 陆芸. 近30年来中国海上丝绸之路研究述评[J]. 丝绸之

- 路,2013,(2):13-16.
- [35] 李伯牙.“海上丝绸之路重在打造自贸区升级版”[N].21世纪经济报道,2014-02-24.
- [36] 王军,李锋.通过六大战略支点打造21世纪“海上丝绸之路”[N].证券日报,2014-02-25.
- [37] 胡鞍钢,马伟,鄢一龙.“丝绸之路经济带”:战略内涵、定位和实现路径[J].新疆师范大学学报(哲学社会科学版),2014,(4):1-10.
- [38] 程东升,梁嘉雯.“海上丝绸之路”潜在冲击波[N].21世纪经济报道,2014-02-24.
- [39] 郑升.前海布局海上丝绸之路 新区域金融体系构建加快[N].21世纪经济报道,2014-02-25.
- [40] 王寅娜.“海上丝绸之路”的广东思考[J].中国水运,2014,(2):22-25.
- [41] 彭泽益.清代广东洋行制度的起源[J].历史研究,1957,(2):1-24.
- [42] 彭泽益.广州十三行续探[J].历史研究,1981,(4):110-125.
- [43] 宋韵琪,谭元亨.广东十三行商人的民商本质——对关于其性质为官方代表的商榷与讨论[J].今日南国(理论创新版),2009,(9):84-86.
- [44] 张晓宁.广东十三行衰败原因试探[J].中国社会经济史研究,1996,(2):84-90.
- [45] 梁嘉彬著.广东十三行考[M].广州:广东人民出版社,1999.
- [46] 黄启臣等.广东海上丝绸之路史[M].广州:广东经济出版社,2003.
- [47] 李国荣等.清朝洋商秘档[M].北京:九州出版社,2010.
- [48] 徐德志等.广东对外经济贸易史[M].广州:广东人民出版社,1994.
- [49] 周一良等.中外文化交流史[M].河南:河南人民出版社,1981.
- [50] 陈柏坚,黄启臣.广州外贸史[M].广州:广州出版社,1995.
- [51] [美]马士著,区宗华译.东印度公司对华贸易编年史[M].广州:中山大学出版社,1991.
- [52] 路易·德尔米尼(Louis Dermigny).中国与西方:18世纪广州的对外贸易(1719~1833年)[D].法国高等实验研究院,1964.(Louis Dermigny. La Chine et l'occident Le Commerce à Canton au XVIII^e siècle, 1719—1833 [D]. S·E·V·P · E·N, 1964.)
- [53] Foltz, Richard. Religions of the Silk Road: Premodern Patterns of Globalization[M]. New York: Palgrave MacMillan, 2010.
- [54] Wang, Xiaoyan; Zhao, Jinsuo. The Cultural Exchange between Sino-Western: Silk Trade in Han Dynasty[J]. Asian Culture and History, 2012, 4(1): 13-17.
- [55] 吴瑛.对孔子学院中国文化传播战略的反思[J].学术论坛,2009,(7):141-145.
- [56] 马旭,赵绮婷.孔子学院:全球化视野中的中国文化传播[J].新闻界,2011,(4):31-32.
- [57] 付京香.孔子学院的文化传播及其文化外交作用[J].现代传播(中国传媒大学学报),2013,(9):143-144.
- [58] 王爱虎编著.国际物流管理.清华大学出版社,2009.7.
- [59] McMahon R (2007). The rise in bilateral free trade agreements. Council on Foreign Relations [R/OL]. <http://www.cfr.org/publication/10890>, [2014-04-21].
- [60] Frankel J A. The Regionalization of the World Economy [M]. National Bureau of Economic Research project report. Chicago, University of Chicago Press, 1998.
- [61] Kirkpatrick C. Regionalisation, Regionalism and East Asian Economic Cooperation [J]. The World Economy, 1994, 17 (2): 191-202.
- [62] Decola - Souza P, EVERETT J, GARDNER B, et al. Total cost analysis: An alternative to benefit - cost analysis in evaluating transportation alternatives [J]. Transportation, 1997, 24 (2): 107-122.
- [63] Florio M, VIGNETTI S. Cost - benefit Analysis of Infrastructure Projects in an Enlarged European Union: Returns and Incentives [J]. Economics of Planning, 2005, 38 (3-4): 179-210.
- [64] Grimes A. The Economics of Infrastructure Investment: Beyond Simple Cost Benefit Analysis [R]. SSRN Working Paper Series, 2010.
- [65] 牛静,扈文秀,穆庆榜,刘魏博阳.基于实物期权的基础设施投资担保负担测度及其风险管理研究[J].管理评论,2012,24(8):11-20.
- [66] Barro R. J. Government Spending in a Simple model of Endogenous Growth[J]. Journal of Political Economy, 1990, 98 (5): 103-125.
- [67] 刘生龙,胡鞍钢.基础设施的外部性在中国的检验:1988—2007[J].经济研究,2010,(3):4-15.
- [68] 张浩然,衣保中.基础设施、空间溢出与区域全要素生产率——基于中国266个城市空间面板杜宾模型的经验研究[J].经济学家,2012,(2):61-67.
- [69] Zhang X L. Has Transport Infrastructure Promoted Regional Economic Growth? —With an Analysis of the Spatial Spillover Effects of Transport Infrastructure [J]. Social Sciences in China, 2013, 34 (2): 24-47.
- [70] 刘生龙,郑世林.交通基础设施跨区域的溢出效应研究——来自中国省级面板数据的实证证据[J].产业经济研究,2013,(4):59-69.
- [71] Farris M T. Evolution of academic concerns with transportation and logistics [J]. Transportation Journal, Lock Haven: Fall 1997, Vol. 37, Issue 1, p42 (9).
- [72] Lakshmanan T R. The wider economic benefits of transportation: An overview [C]. OECD Statistics Directorate. OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Papers, 2007-8: 1-15.
- [73] Vickerman R. Recent Evolution of Research into the Wider Economic Benefits of Transport Infrastructure Investments [J]. OECD Joint Transport Research Centre Discussion Paper, No. 2007-09.
- [74] Hensher D A, Truong T P, MULLEY C, et al. Assessing the wider economy impacts of transport infrastructure investment with an illustrative application to the North - West Rail Link project in Sydney, Australia [J]. Journal of Transport Geography, 2012, (24): 292-305.

- [75] Hof B , Heyma A , Hoorn T. Comparing the performance of models for wider economic benefits of transport infrastructure: results of a Dutch case study [J]. *Transportation* , 2012 , 39(6) : 1241 – 1258.
- [76] 吕同舟. 整合资源: 实现港口与城市和谐发展 [J]. *中国远洋航务* , 2013 , (10) : 26 – 28.
- [77] HAN M. *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam* [M]. Utrecht: International Books , 1999 and 2003.
- [78] HERSHMAN M J , CHAMBERLIN K M. Port – city change and growth: Examples from the Pacific Northwest of the U. S. [J]. *Korea Observer* , 2003 , 34(3) : 485 – 507.
- [79] HEIN C , HALL P V , JACOBS W et al. Port cityscapes: dynamic perspectives on the port – city – waterfront interface [J]. *The Town Planning Review* , 2013 , 84(6) : 805 – 810.
- [80] 杜其东, 陶其钧, 汪诚彪. 国际经济中心城市港口比较专题系列研究之一——港口与城市关系研究 [J]. *水运管理* , 1996 , (1) : 5 – 10.
- [81] 王海平, 刘秉镰. 现代化港口城市的内涵与特征——兼论港口经济 [J]. *港口经济* , 2000 , (1) : 9 – 13.
- [82] 徐永健, 阎小培, 许学强. 西方现代港口与城市、区域发展研究述评 [J]. *人文地理* , 2001 , 16(4) : 28 – 33.
- [83] 王珍珍, 黄茂兴. “产业—港口—城市”联动发展的理论演进脉络与协调机制 [J]. *管理学刊* , 2013 , 26(4) : 43 – 48.
- [84] 陈昱晨, 邓玉林, 田贵良. 港口保税区对港口城市经济增长影响的实证研究——以天津港保税区为例 [J]. *水利经济* , 2013 , 31(4) : 5 – 9.
- [85] 杨政坤. 港口与临港城市经济的相关性研究——以广州港为例 [J]. *物流工程与管理* , 2013 , 35(6) : 38 – 42.
- [86] Carter C R , Ellram L M , TATE W. The use of social network analysis in logistics research [J]. *Journal of Business Logistics* , 2007 , 28(1) : 137 – 168.
- [87] Creazze A , Dallari F , MELACINI M. Evaluating logistics network configurations for a global supply chain [J]. *Supply Chain Management* , 2010 , 15(2) : 154 – 164.
- [88] Kim T J , Ham H , Boyce D E. Economic impacts of transportation network changes: Implementation of a combined transportation network and input – output model [J]. *Regional Science* , 2002 , 81(2) : 223 – 246.
- [89] Huten C R , BENNATHAN E , SRINIVASAN S. Infrastructure , externalities , and economic development: A study of India manufacturing industry [J]. *The World Bank Economic Review* , 2006 , 20(2) : 291 – 308.
- [90] NA K Y , HAN C , YOON C H. Network effect of transportation infrastructure: a dynamic panel evidence [J]. *The Annals of Regional Science* , 2013 , 50(1) : 265 – 274.
- [91] 徐寿波. “物流科学技术”的研究和发展前沿 [J]. *北京交通大学学报(社会科学版)* , 2004 , 3(3) : 1 – 6 .
- [92] 徐寿波. 大物流论 [J]. *中国流通经济* , 2005 , (5) : 4 – 7.
- [93] 鞠颂东, 徐杰. 物流网络理论及其研究意义和方法 [J]. *中国流通经济* , 2007 , (8) : 10 – 13.
- [94] 鞠颂东, 徐杰, 卞文良, 耿勇, 刘韧. 物流网络理论的提出与探究 [J]. *北京交通大学学报(社会科学版)* , 2009 , 8(2) : 16 – 20.
- [95] 杨光华, 李夏苗, 蔡鉴明. 区域物流网络结构关系分析与实证 [J]. *铁道科学与工程学报* , 2009 , 6(4) : 91 – 96.
- [96] 杨光华, 邹敏. 区域物流网络结构演化分析与实证 [J]. *物流科技* , 2010 , (8) : 40 – 42 , 107.
- [97] 徐青青, 缪立新. 区域物流协同内涵及模式研究 [J]. *科技进步与对策* , 2007 , 24(1) : 94 – 97.
- [98] 鄢飞, 董千里. 物流网络的协同效应分析 [J]. *北京交通大学学报(社会科学版)* , 2009 , 8(1) : 28 – 32.
- [99] 丁明磊, 刘秉镰. 基于复杂系统观的区域物流协同创新与演化 [J]. *科技管理研究* , 2010 , (4) : 176 – 178.
- [100] 孙鹏, 罗新星. 基于多维空间的现代区域物流协同要素分析 [J]. *软科学* , 2010 , 24 (4) : 79 – 82.

The Value and Importance of New Maritime Silk Road Inferred from Historical and Literature Research on Maritime Silk Road

WANG Ai-hu

(School of Business Administration, South China University of Technology, Guangzhou 510640, Guangdong, China)

Abstract: The new continental silk road and new maritime silk road economic belts are two pillars of the national development strategy of China in 21st century , which represent the west advancement strategy and maritime trade development strategy respectively. While the new continental silk road strategy has been realized rapidly , the development of the new maritime silk road strategy has been hindered dramatically by factors like the tense situation in east and south China Sea , the Asia-Pacific rebalancing strategy of America , the China Threat Theory coined by Japan , Philippine and Vietnam. Under this circumstance , this paper systematically reviews the development history and related literature of maritime silk road first. Then , the value and significance , strategic meaning , realization routing and policies of new maritime silk road strategy are addressed. Research results can be used as references to corresponding policy-makings.

Key words: Maritime Silk Road; international logistics; international trade