



海上丝绸之路 对话

Maritime Silk
Road Talks

◎ 李 杰 主编



北京航空航天大学出版社
BEIHANG UNIVERSITY PRESS

对话海上丝绸之路

李 杰 主编



北京航空航天大学出版社
BEIHANG UNIVERSITY PRESS

内容简介

“21 世纪海上丝绸之路”既是一个极其宏大的话题，又是国家的顶层战略。它是怎么来的？将会产生怎样的深远影响？又会遇到什么样的艰巨挑战？面对这个世纪话题，本书收录了国内在相关研究领域的 9 位知名专家的精彩对话，主要涉及“丝路史话”“海上丝路”“地缘战略”“法律空间”“地理空间”“安全保障”“坚强后盾”以及“安保新模式”八个方面；专家们见解独到，分析透彻；谈话内容深入浅出，有理有据，精辟到位；相信在诸多方面都会使读者耳目一新，眼前一亮。为了能使读者有更全面的了解，本书还添加了许多“延伸阅读”等知识链接和不少精美图片，能收到图文并茂、相得益彰的效果。

图书在版编目 (CIP) 数据

对话海上丝绸之路 / 李杰主编. — 北京: 北京航空航天大学出版社, 2017.6

ISBN 978-7-5124-2431-9

I. ①对… II. ①李… III. ①海上运输—丝绸之路—中国—青少年读物 IV. ①K203-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 120219 号

版权所有，侵权必究。

对话海上丝绸之路

李 杰 主编

责任编辑 赵延永

*

北京航空航天大学出版社出版发行

北京市海淀区学院路 37 号 (邮编 100191) <http://www.buaapress.com.cn>

发行部电话: (010) 82317024 传真: (010) 82328026

读者信箱: goodtextbook@126.com 邮购电话: (010) 82316936

北京艺堂印刷有限公司印装 各地书店经销

*

开本: 710×1 000 1/16 印张: 10 字数: 179 千字

2017 年 6 月第 1 版 2017 年 6 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5124-2431-9 定价: 48.00 元

若本书有倒页、脱页、缺页等印装质量问题，请与本社发行部联系调换。

联系电话: 010-82317024



编委会

主 任：彭光谦

副主任：李 杰 吴国华 赵延永 张 鹏

编 委：（按姓氏笔画排序）

王英杰 李 杰 刘 峰 刘楠来

吴国华 张海桐 沈伟烈 萨 苏

崔轶亮 彭光谦 魏东旭



前言

早在2014年年底,即我国提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”(“一带一路”)倡议后约一年之际,我就敏锐地感觉和深刻认识到:“一带一路”倡议虽然提出的时间不长,但已日渐得到沿线越来越多国家和国际组织的认同和支持,他们广泛积极地参与,且发挥了越来越重要的作用。如今,经过4年不断深化的政策沟通、不断加强的设施联通、不断提升的贸易畅通、不断扩大的资金融通和不断促进的民心相通,当年的那份倡议已不再是中国人自己的“独门秘籍”,早已成为“人类命运共同体”开放包容、互学互鉴、互利共赢的集体财富;它将不再只是中国建设与发展的重大国策,而是逐渐演进为全世界、全人类迈向未来的共享战略。可以说,“一带一路”战略和宏伟蓝图,今后将更加快速地从理念转化为行动,从愿景转变为现实;既具有重大的现实意义,更具有创新的指导意义。

面对这样一个千载难逢的伟大机遇,究竟如何把握机遇,抓住机遇?应该做出怎样的贡献?这是当今中国人无法回避、必须回答的问题。对于长期从事海洋、海军、海权等涉海议题的我来说,更是一个值得深入思考、渴望积极参与的重大命题。一段时间以来,我努力寻求切入点,很多情况下都会油然而生地想到了“21世纪海上丝绸之路”上沿途国家众多港口和繁忙海上航线;我的眼前时常会浮现无数先辈扬帆远航、穿越惊涛骇浪、闯荡出连接东西的海上丝绸之路的宏大场景;脑海中不时显现15世纪初明代著名航海家郑和七下西洋的伟大壮举……对啊,不妨约些在战略、海洋、航海、地理、海权等方面有见地的专家学者,来个“群贤毕至、精英荟萃”,让他们集思广益、畅所欲言,碰撞出一些思想的火花,争论出各种有效的建议,为推动“21

世纪海上丝绸之路”发展献计献策，为建设海洋强国呐喊助威。

鉴于此，从2015年3月开始，我首先征得国内知名网站——搜狐网“军事历史”栏目的支持，开设一个全新话题栏目“对话海上丝绸之路”；紧接着，与各位知音贤达筹划选题方向，反复磨合内容，当然最重要的工作是聘请各方学有专长的“大咖”。各个专家工作繁忙，聚集不易。由于各种原因，对有的专家的邀请何止“三顾茅庐”，甚至达到了“五顾茅庐”！在这些被邀请的专家中，有著名军事战略专家、军事科学院的彭光谦少将，军事地理学专家、国防大学的沈伟烈教授，著名海洋法律专家、社会科学院学部委员刘楠来教授，地理空间信息专家、中国科学院的王英杰教授，史学专家萨苏先生，以及海上安保专家、中军军弘集团总经理吴国华先生。此外，我也邀请了几位在相关领域崭露头角的年轻新秀，如舰船问题研究专家崔轶亮老师，深受媒体喜爱的军事研究学者魏东旭老师等，真正达成“长少咸集，群英荟萃”。

这本对话集的付梓出版，必会涌出更多精辟见解和大量奇思妙招。果真如此的话，将主要得益于上述专家学者“众人拾柴”，而我只是起到穿针引线 and 筹措组合的作用罢了。还值得一提的是，赵延永编辑在此前后的精心编辑和妙笔润色，也功不可没。



2017年5月



目 录

第一章 丝路史话 / 01

“丝绸之路”的说法虽然是德国地理学家李希霍芬于19世纪末提出的，但是“丝绸之路”不仅早已存在，对于整个中国历史的兴衰变化有着意想不到的积极意义，而且对于中外交流，尤其是古老的中华文化与欧洲的希腊文化、阿拉伯文化的碰撞与融合起到了不可忽视的重要作用。与不少人的“常识”不同的是，“海上丝绸之路”与“陆上丝绸之路”差不多是同时出现的。

第二章 海上丝路 / 21

“陆上丝绸之路”伴随着汉武帝开疆拓土的千古伟业而发展壮大，“海上丝绸之路”则是明成祖雄才大略的最佳注脚。如今，中华民族经过百年艰苦卓绝的奋斗，终于踏上了复兴的康庄大道。新时代呼唤思路，新思路呼喊新战略，新战略呼唤新通道。古老的“丝绸之路”在新时代以前所未有的崭新面目再次亮相世界，并承担起其新时代的神圣使命。



第三章 地缘战略 / 39

一个国家的地理位置是“天生”的，无法改变。然而，根据自己的地理特点营造有利于国家发展的态势则取决于治国者的智慧，此即所谓天时不如地利，地利不如人和。在全球化的今天，国家的地缘战略远不止简单的“远交近攻”，而是必须放眼全球，必须把茫茫大海纳入地缘政治的范畴。

第四章 法律空间 / 59

“一带一路”是攸关中国改革开放大局的重大战略构想，但“一带一路”的建设不可能一蹴而就，具有复杂性和长期性，需要多方面的保障，而法律就是其中必不可少的一项。

第五章 地理空间 / 79

自古以来，“海上丝绸之路”与“陆上丝绸之路”一样，不但沟通了东西方之间的贸易和友好往来，而且推动了东西方经济与文化的交流，为世界文明和财富的发展做出了杰出的贡献。今天，我们提出“一带一路”倡议，其实更多是一种借助区域合作的平台，来发展我们周边的经济合作伙伴关系，与我们地理范畴和国际关系上的空间概念并不相同。

第六章 安全保障 / 97

作为贸易之路、交流之路的“海上丝绸之路”并非一路坦途，而是潜伏着种种安全隐患，沿途国家的内战，沿线海域的海盗，不同民族的文化差异，都可能导致严重的后果。安全保障是我们必须考虑的重要因素，甚至是“海上丝绸之路”畅通的必要条件。

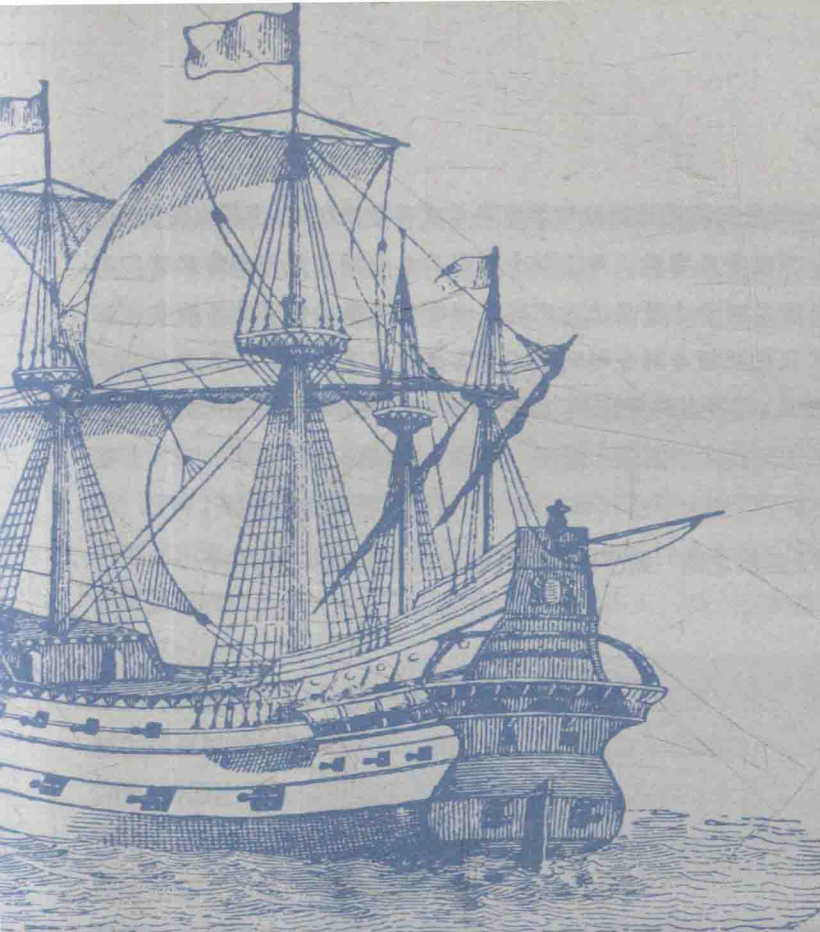


第七章 坚强后盾 / 113

疆域广大的中国在近代却被来自海上的列强欺凌，拥有强大的海军是几代中国军人的梦想。然而，海军的强军之路漫长且艰辛，甲午海战使大清王朝费劲心血经营的北洋海军灰飞烟灭，抗日战争再度使本来就孱弱的中国海军片甲不留。中华人民共和国成立后，几代海军人卧薪尝胆，艰苦奋斗，终于建立了颇具规模的海上力量。如今，“海上丝绸之路”的开辟，给我国海军提出了新的挑战，而海军也迎来了新的发展机遇。

第八章 安保新模式 / 133

“一带一路”是攸关中国和平崛起的重大战略构想，推进“一带一路”战略势必带动大量的中国企业和人员走出去。对“一带一路”沿线国家和地区的政治安全环境进行分析和研究，以及评估涉外企业的安保风险，探讨建设企业安保体系等都已成为我国推进“一带一路”战略的必谋之举。



第一章

丝路史话



李杰研究员



萨苏



“丝绸之路”的说法虽然是德国地理学家李希霍芬于 19 世纪末提出的，但是“丝绸之路”不仅早已存在，对于整个中国历史的兴衰变化有着意想不到的积极意义，而且对于中外交流，尤其是古老的中华文化与欧洲的希腊文化、阿拉伯文化的碰撞与融合起到了不可忽视的重要作用。与不少人的“常识”不同的是，“海上丝绸之路”与“陆上丝绸之路”差不多是同时出现的。

? 最早的“海上丝绸之路”始于何时？在秦汉有何具体表现特征？

萨苏：早在秦汉的时候，“海上丝绸之路”就已经形成了。在云南发现了从申度来的战国时代的手杖，申度就是印度。这个手杖是怎么来的？当时翻越喜马拉雅山的可能性不大，因而可能是通过海路辗转而来的。更主要的历史证据出现在广州。现在如果去广州参观南越王赵佗宫殿的遗址，会发现这个宫殿遗址只挖了一大半，没有继续挖掘下去，原因是什么呢？因为宫殿下面是一个造船厂的遗址，没法发掘了，只能进行遥感监测，结果发现下面至少有三个长达 100 米的木制船台，这就意味着当时造 80 吨到 100 吨的海船是可能的。这说明中国在那个时候已有能去南



西汉南越王博物馆



海活动的船只。中国当时在海上活动能力确实也很强。举个例子来说，战国时的吴国就曾经有舰队从江苏出去一直打到山东；当时吴王夫差的坐舰叫玉皇号，已经能够进行海上的远程作战。这些都说明在秦汉时期与南洋的贸易已具备了一定的规模和能力。

李杰：现在史学界很多学者已达成了比较一致的看法：“海上丝绸之路”形成于秦汉时期，发展于三国时期，隋朝、唐朝、宋朝，尤其唐宋时期是最繁荣发达的阶段；而到了明清时期就开始转折了。刚才萨苏老师也提到了秦汉时期，特别是传说当中徐福东渡，一次带走了3 000童男童女，包括许多木匠、工匠，以及谷子、种子等。如果真是那样的话，当时的船舶肯定能载很多人，有一定规模和尺寸了。



徐福像

?

在三国魏晋南北朝特别是东吴时期，我国与海外多国都有大量的贸易往来，这是否可称为“海上丝绸之路”的一个重要阶段？

萨苏：魏晋南北朝阶段，“海上丝绸之路”得到了更大的发展，主要是因为像东



吴这样的国家与西域之间的交通被断绝。但是丝绸一直是我国出口的大项，也是国家的重要收入，所以要开辟一个新的航线或者一个新的道路来进行东西方贸易。当然，这种贸易在当时应该还是一种转口贸易，就是指东吴与东南亚地区贸易中，货物送到东南亚地区以后，由其他商人逐渐贩卖到西方去。在这个过程之中，体现了当时中国对海权的重视。比如说，吴国当时曾经派舰队首先对夷洲（现在的台湾）进行了开发，等于在东海和南海之间取得了航海前进的据点。这一点是东吴的一个很重要的贡献。魏国当时的航海能力也不差，日本曾发现一个倭奴国王金印，这个金印是魏国颁发给日本国王的印信。它是怎么到日本的呢？肯定是航海送过去的。这不仅体现了当时日本与魏王朝之间的臣属关系，而且说明了当时中国外海航海的能力。

李杰：东吴的孙权曾派中郎将秦伦、朱印率海上船队到了东南亚和南海南部一带。这支船队回来后还各自写了一本书。中郎将秦伦写的这本书叫《扶南异物志》，朱印则写了《南国诸事论》，后来中郎将的这本书失传了。但是朱印这本书流传了下来，有些章节还被《水经注》等一些比较有名的著作引用。我们都知道三国时期的东吴孙权进行了相当激烈的陆上作战，还进行了赤壁之战等一些湖泊之战；其实，当时东吴对于海上作战和行动还是比较重视的。



孙权像



?

我们知道，隋唐五代海上交通进一步发展，大港不断涌现，“海上丝绸之路”是不是走得更为通畅了？

萨苏：隋唐时期，“海上丝绸之路”显然有更大的发展。当然从史料上看，会发现有一个有趣的现象，这个时期对于海洋的重视不如后来的宋朝。原因是唐朝非常强大，它的西部边境已经到达了中亚、西亚，“陆上丝绸之路”非常畅通，“海上丝绸之路”相对来说不是那么重要，但是它的海上力量还是非常强大的。唐朝当时在整个东亚地区称霸于海上。为什么这么讲？因为当时在东亚地区也有其他海上强国，比如日本，在白村江海战等一系列海上战斗之中都是唐军取得了胜利，后来日本的学者考证了这件事情后认为，中国当时的造船技术远远领先于亚洲其他国家。当时中国的船舶是用松香弥缝的，使用铁钉的数量也远远多于日本。双方的船只在海战中相撞时，对方的船一下就散架了，而唐朝的船舶坚固，不易散，海战之中具有优势；于是，唐朝在亚洲地区成为海上霸主，并垄断整个地区的贸易。

李杰：隋唐时期尤其唐朝时期很重要一个标志是，港口城市发展得比较快，而且数量也在逐渐增加，规模也有所扩大，比三国魏晋南北朝时期有明显的发展。隋唐时期，南方沿海的各个港口城市都相继发展成形，比如像广州、杭州、福州，还有宁波等地，以及后来的特别是元代时期成为主要的对外通商港口和“海上丝绸之路”起点的泉州，在唐朝末期都已经开始有了比较突出的发展，成为走向“海上丝绸之路”



大秦寺景教重立碑记



的一个很重要的基础。事实上，只有沿海的各港口城市发达了，出海的人多了，港口多了，来往贸易多了，“海上丝绸之路”才会越来越繁荣，越来越旺盛，越来越发达。

萨苏：同时，唐朝四国史司开始出现。这些唐朝的官吏向世界各国商人征收税负，并且帮助他们办理出入港等事项，以至于当时世界上很多人对此留下深刻印象。后



延伸阅读

玄奘取经与《西游记》

公元596年，一位名叫陈祎的洛州缑氏（今河南偃师缑氏镇）人出生在一个信仰佛教的人家。少年时代，他就痴迷佛学，十三岁当了和尚。后来，陈祎游历了四川、湖北、河南、河北等地著名寺院，虚心向佛学大师求教，学习佛教经典。随着学问越来越渊博，他也越来越不满足，决心到佛教的发源地印度去学习。当时，走陆路去印度，必须经过甘肃、新疆，越过帕米尔，绕过中亚细亚，还有茫茫无际的大沙漠，横亘千里，要到达印度很难实现。但是，法名玄奘的陈祎毫不畏惧，于公元628年，从京城长安向西出发。他先到了凉州（今甘肃武威市），后到了瓜州（今甘肃安西县）。随之，又到了伊吾国和高昌国。在高昌国，他受到盛情款待，高昌王还给要经过西域24个国家的国王写信，协助迎送玄奘高僧。在沿途国王的帮助下，玄奘历尽千辛万苦，先后翻过了天山山脉的冰达坂，又闯过了大雪山。公元629年夏末，经过一年多的跋涉，他终于到达印度。

玄奘先在北印度一些国家游学，后又到中印度游历了30多个国家。中印度是当时佛教学术中心，玄奘在驰名世界的那烂陀寺，向印度佛学权威戒贤法师潜心求教修学了5个年头，通晓了全部经论，成为学问极高的佛学大师。接着，他又到印度其他一些国家，认真阅读各国藏书，向各国高僧请教。公元645年正月，玄奘回到了阔别近20年的长安，带回了675部佛经。其后，他在慈恩寺译经院专心译经，并从各地挑选了一批高僧、学者，参加这一工作。前后整整用了19年时间，共译出佛经75部，1335卷，1300多万字，在中



来高罗佩写《大唐狄仁杰断案传奇》时，专门把狄仁杰放在山东登州，让他在那里负责海贸，其实历史上狄仁杰没有干过这事。为什么设计这样的情节？因为唐朝当时的海贸太有名了。

国翻译史上具有划时代的意义。他还口述撰写了长达12卷的《大唐西域记》，记述了他经历的110个国家和传闻的28个国家的历史、风土、人情、宗教、地理、物产等情况，是研究印度、尼泊尔、巴基斯坦、孟加拉国，以及中亚等地古代历史地理、政教民情的重要文献。

后来，玄奘的弟子慧立、彦琮，根据他口述的西行见闻，并在《大唐西域记》12卷的基础上，撰写了《大唐大慈恩寺三藏法师传》，为玄奘的经历增添了许多神话色彩；从此，唐僧取经的故事便开始在民间广为流传。此后历朝历代，相继有南宋的《大唐三藏取经诗话》，金代院本的《唐三藏》《蟠桃会》，元杂剧的《唐三藏西天取经》、无名氏的《二郎神锁齐大圣》等著述问世。吴承恩正是在民间传说和话本、戏曲的基础上，经过艰苦地再创造，完成了《西游记》这部令中华民族为之骄傲的伟大文学巨著。



《西游记》



宋朝尤其是南宋时期海上贸易非常繁荣。据统计,“海上丝绸之路”的贸易收入曾达到国家收入的一半左右,这对于对抗蒙元起到什么样的作用?

萨苏:在“丝绸之路”方面,宋朝应该是一个贡献非常大的王朝。它具备两个条件:一个条件就是造船技术大大提高。宋朝造船技术在当时的东亚地区是领先的,以至于它的王朝受到北方入侵的时候,经常跑到海上去,形成所谓海上的行朝。能把一个朝廷搬到海上去,它的船舶无论是舒适性,还是航行及抗风浪方面的能力,都具有相当高的水平。

另一个条件是宋朝得到了大批航海人才,一方面是宋朝自己培养航海人才,另一方面就是当时有很多外国的贸易人才到达中国。比如一些阿拉伯人来到宋朝的泉州、明州等地,现在还可以看到他们的留下带有宗教色彩的祭祀寺庙。在欧洲有一个基督教的分支景教受到迫害,整个动迁;后来也在东南沿海发现了景教最后的踪迹。很多从欧洲过来的人到达中国后,发现宋朝这么富饶,而且它的很多物品非常适合于与欧洲贸易。宋朝在地理上出现一个局限,始终没有控制西北,也就是没有控制“丝绸之路”陆上这一段,于是只能从事海贸。到南宋时候,当时它的收入差不多一半都来自于海贸税收。这时候就出台了一系列政策,比如规定商人要是出去做贸易的话,可以一年之内不用登记户籍;如果一年之内回来还是宋朝的子民,当然要是一年之内不回来,回来要重新注册等一系列政策。

当时,南宋和蒙元进行了激烈的战争,需要大量战争经费,来自海上的一半的收入对于王朝的支撑非常重要。当时南宋一年的年入超过一亿贯,但是明朝时的收入大概只有两三千万贯,也就是说南宋海贸这“半壁江山”的收入能达到明朝的3~4倍。这是中国历史上从来没有过的事情,说明当时“海上丝绸之路”贸易给宋朝带来相当繁荣的经济。

李杰:偏安一隅的宋朝特别是南宋朝廷,它的地理位置在中国南部,但却得天独厚,东部毗连海洋,具有实施大规模海上贸易的先天条件。更重要的是,中国的南部地区处于热带、亚热带,这里的人们更熟悉海洋,更倾向于走向海洋,利用海洋,贸易于海洋。这也是广东、福建和江浙这一带地区的华侨华人比较多,渔业海产比较发达的原因。这些先天条件应该说极大地促进了宋朝,特别是南宋朝廷海上贸易的繁荣与发展,刚才说到其海贸占了国家收入的一半左右,就是最好的例证。尽管