

中国实现由航运大国向航运强国转变不会构成世界威胁

◎大连海事大学 陈敬根

2001年2月,交通部在《关于航运业结构调整的意见》中明确提出了要把我国由“航运大国建成航运强国”的目标,并在《公路、水路交通发展三阶段战略目标》中具体列明了实施航运强国战略的阶段任务与若干措施。2003年,中央继做出建设“上海国际航运中心”决定后又做出了建设大连“东北亚国际航运中心”的重要决定。这不仅有利于中国航运业和社会经济的持续稳定发展,而且也有利于世界航运业和经贸关系的整体发展。但一些国家和地区对此表示“担忧”,认为这在某种程度上“反映了中国政府正在进行扩张海上势力的尝试”,并怀疑中国远洋船队是否有朝一日也会和郑和船队一样“兵临城下”。对此,笔者以我国“明季盛事”——郑和航海为例,通过中外航海实力、航海活动的比较研究得出,综合国力、导航技术、航海技术、造船技术等时为世界之首的明朝并未实行区域霸权主义,彪炳史册的郑和航海也不是“耀兵异邦”,而是一次将中华民族的政教、礼乐、文明传播给东南亚直至世界的“浸润文明”的和平之旅。溯史及今,可以肯定,中国向无建立区域霸权主义的诉求,中国实施航运强国战略及最终实现由“航运大国”向“航运强国”的转变仍不会构成世界威胁。

一、中国没有对外征服的传统——以航海实力“倍于往时”的明朝为例

15世纪初,明朝正处于“倍于往时”的封建盛世局面,明朝前期颁行了休养生息等一系列有利于生产发展的措施,大规模兴修水利,鼓励手工业发展,促进商业和城市经济的繁荣,从而使明朝的社会经济处于持续鼎盛的发展阶段,“是时宇内富庶,赋入盈羨,米粟自输京师数百万石外,府县仓廩蓄积甚丰,至红腐不可食”就是这一情况的真实写照。

航海活动与社会所提供的经济能力密切相关。在这一前所未有的盛世景象下,明朝的航海技术、造船技术和航海活动都得到了迅速发展。在航海技术方面,明朝继承和发扬了汉、唐、宋、元以来的航海技术,并创造和广泛运用了“针更结合”的船位航速测算法、地形水势绘制法、天文测位法等航海技术;在造船技术方面,明代已能造出适于远洋航行的战舰和巨型的远洋货轮,造船和修船的船厂遍布长江中下游和东南沿海各卫,1403~1419年造海船数高达2735艘,造船业居世界之冠;在航海活动方面,随着明初经济恢复以后,民间航海贸易活动开始兴起,“……民间海商势力很快就表现出人数多、基础广、范围大、资本日益雄厚的倾向,与同时代的西欧私人航海活动已有某些相似之处,代表着中国社会经济发展的新趋势”。正是由于明朝的航海技术、造船技术和航海活动均居于世界之首,所以明朝也被公认为是世界的航运强国。而处于同时代的其他亚非诸国的社会发展却相对落后,从社会发展阶段上说,他们大多处于原始部落状态或奴隶制社会时期,有的甚至未开化。像古里国“其位以女腹为嫡,传之姐妹之

子”，明显还带着母系氏族社会的残余。在这样的社会经济环境下，航海技术与造船业只能是一种奢谈，航海活动也因缺少必要的智力支持、技术支撑与物质基础而很难开展。处于同时代的欧洲国家，虽已进入文艺复兴时期，但仍然站在文明世界的边沿，比起这个时期最强盛、最先进的中国的明帝国，其在航海技术与造船业方面显得黯然失色。

综上所述，郑和时代是我国封建社会继续发展及经济、文化、科技继续领先世界的时代，是中国称雄海上的时代，在这一“倍于往时”的盛世背景下，以当时明朝航海实力，足可以做世界海上霸主，但明朝并没有凭借航运强国地位诉诸武力，图谋区域霸权，也没有增加属国和势力范围，更没有建立殖民地。这些事实说明，中国没有向外诉求的心理和行为习惯，没有对外征伐的传统，也没有驻军国外的先例。某些国外学者和政府要员也通过中西方文化观念之比较和当代中国发展历程论证了中国没有向外征服的野心。16世纪西方传教士利玛窦在其《十六世纪的中国》著作里通过中西方文化观念之比较，得出如下判断：“在这样一个几乎具有无数人口和无限幅员的国家，而各种物产又极为丰富，虽然他们有装备精良的陆军与海军，很容易征服临近的国家，但他们的皇上和人民却从未想到过要发动侵略战争。他们很满足于自己已有的东西，没有征服的野心。在这方面，他们与欧洲人很不相同，欧洲人常常不满意自己的政府，贪求别人所享有的东西，西方国家似乎被最高统治权的念头消耗得筋疲力尽，但他们连老祖宗传给他们的东西都保持不住，而中国人却保持了数千年之久。我仔细研究了中国长达四千多年的历史，不得不承认我从未见到过这类征服的记载，也没听说过他们扩张边境。”俄罗斯文学家托尔斯泰曾说，中华民族是“最大的民族”，也是“世界上最酷爱和平的民族”。20世纪初叶日本学者渡边秀方也认为，世界诸民族中大概再没有像中国人那样渴求和平的了，他们很少对别的民族从事侵略的攻战。马来西亚前总理马哈蒂尔就对“中国威胁论”嗤之以鼻，他曾直言道：“亚洲国家不必害怕中国日益增强的军事和经济力量，因为中国没有对外征服的传统。”美国太空总署化学研究员、美国《美华论坛》杂志创办人李圣炎指出：“从传统上来看，中华文化具有非侵略性。”“从整个中国历史记载来看，中国所进行的是对付侵略者的防御性战争。长城被公认是防御性标志。”“中国从未进行过掠夺性的战争。”文化是一种环境和传统，历史是一面镜子，从中国文化历史传统来看，中国不会侵略与威胁其他国家。

二、中国的强盛只能给世界带来和平——以“浸润文明”的郑和航海为例

郑和七下西洋，除了保障南洋海道的畅通和促进明朝“协和万邦”的朝贡体系的建立外，更为显著的成就是传播了中华民族的物质文明、制度文明、观念文明，促进了东南亚地区的稳定发展。

在传播物质文明方面，如郑和为满刺加、马六甲、汪国送去犁耙、驯养水牛、教栽水稻，改变了当地人原始落后的农渔方式；郑和带去砖瓦泥工，教会了满刺加人制砖做瓦和建造房屋的技术；郑和还带去制币工匠，以锡仿铸中国铜钱式锡币，用以商贸交易。

在传播制度文明方面，郑和将中华的政教、礼乐、典章等带给了亚非诸国，一改当地的民俗。如淳泥国（即今文莱苏丹国）敬受华人，君臣士民之服颇效中国；琉球国（今在冲绳）入“好中国图书古器”，且“遣子弟入我中国受学”；交趾国（今越南）尚知祀文宣王，用制科取士，亦犹中华之遗教也”等。

在传播观念文明方面，郑和将和谐美好的社会风气和宗教信仰体系带到了东南亚地区。柯枝国（今印度柯钦）在中华文化的熏陶之下，原来的“凌厉争竞之习无有也”，取而代之的则是

“敬长”“慈幼”“熙熙然而乐”的和谐美好的社会风气。郑和下西洋时，大多数亚非国家笃信宗教，其中多为政教合一者，但其宗教信仰在很大程度上带有原始性和野蛮性。而此时佛教和伊斯兰教在中国已具有一千多年的发展历史，在宗教仪式、戒律、功能、宣传等方面日臻成熟，且独具中国特色。郑和的针对亚非国家不同的文化状况和宗教信仰，针对其人民固有的不同的宗教感情的心理，分别进行佛教和伊斯兰教的传播，或改变了当地的野蛮落后的迷信崇拜，或促进了当地宗教事业的发展。

在促进东南亚地区的稳定发展方面，郑和的贡献尤为显著。郑和下西洋前，中国周边的国际环境动荡，主要表现在东南亚地区各国相互猜疑，互相争夺。在这种形势下，明朝采取了“内安华夏，外抚四夷，一视同仁，共享太平”的和平外交政策，并派遣郑和调解各国矛盾，试图建立一个长期稳定的国际环境。如明宣宗宣德六年（1431年）六月初九日，郑和奉命七下西洋，其使命中有专为调解暹罗国（今泰国）与满刺加国睦邻事宜。《明史·满刺加》条有记载：“宣德六年二月初七日）遣使者来言，‘暹罗谋侵本国，王欲入朝，惧为所阻，欲奏闻，无能书者，令臣三人附功答刺贡舟入诉。’帝命附郑和舟归国，因令和赍敕谕暹罗，责以辑睦邻封，毋违朝命。”满刺加国使者巫宝赤纳三人，便搭乘郑和宝船回国。宣德七年（1432年）七月初八至八月初八，郑和亲往暹罗国，调解暹罗国与满刺加国睦邻事宜。最后，暹罗暂停谋侵满刺加国。满刺加国也得以全力建设家园，畅通商贸。

相比之下，西方国家航海活动却多伴随着征服、掠夺、殖民和欺诈等行为。哥伦布曾四次远航美洲，但每一次都有掠夺财富和军事殖民的目的。如为了慑服海地岛上的印第安人，哥伦布进行了9个月的征服战争。1495年，哥伦布发布命令，凡年满14岁的印第安男人，每人每季必须缴纳一鹰脚铃金砂，或25磅棉花。酋长每人每两个月必须缴纳1葫芦金砂。完税者发给一块铜牌挂在脖子上，未缴纳者或缴纳不足者将受到惩罚，重者可处死。这就是历史上臭名昭著的“鹰脚铃制度”。又如1502年，葡萄牙人达·伽马第二次前往印度，沿途烧杀抢劫，无恶不作，为所欲为。他们在印度洋上遇到一艘从麦加回非洲的没有武装的船，船上载有七百多个摩尔人。达·伽马下令把船上的货物统统抢光，并把摩尔人全部禁闭在船舱里，然后把船烧掉。不仅如此，这支船队在到达印度的科泽科德（即古里）时，对当地居民大肆屠杀，掠夺了许多金银财宝，并用大炮将这座繁华的城市摧毁。再如1521年，麦哲伦的船队在太平洋中首先发现了利马萨瓦岛。厚道的当地人把岛上的鱼、香蕉和椰子送给了西班牙船员。但麦哲伦却使用欺骗和利诱手段举行了第一次弥撒。当纯朴的岛民好奇地模仿他们在十字架前跪下时，神父趁机把水洒在岛民头上。麦哲伦随即便宣称岛民已经皈依天主教，利马萨瓦岛从此要划入西班牙的管辖。马克思在《资本论》中曾借用19世纪英国研究基督教的学者威·豪伊特对于打着传播基督教的招牌进行殖民掠夺的殖民主义者评论说：“所谓的基督教人种在世界各地对他们所能奴役的一切民族所采取的野蛮和残酷的暴行，是世界历史上任何时期、任何野蛮、愚昧和残暴无耻的人种都无法比拟的。”

通过上述事实对比，我们可以充分肯定，郑和航海纯系和平之旅。郑和船队虽曾到过30多个国家和地区，但从未建立殖民地、附属国和势力范围；郑和船队虽兵力强大，但从未用来威胁对方；郑和航海虽历经28年，但大部分时间都用来执行和平任务和浸润文明。正如加文·孟席斯在《1421：中国发现世界》中指出：“在我的考证中，郑和的航海根本带着和平的欲望，并非一些史籍中所说是‘耀兵异邦’。郑和在近30年的7次出海航行中，除了几次针对海盗的防卫作战外，没有证据显示，船队对沿途居民实施主动进攻，更无史料显示，郑和的船队意图征

服异邦。”也正如英国皇家科学院院士、科学史家李约瑟在研究了郑和下西洋的历史之后所评价的：“东方的中国航海家从容温顺，不记前仇，慷慨大方，从不威胁他人的生存；他们全副武装，却从不征服异族，也不建立要塞。”1991年5月，江泽民在出访原苏联前夕，在回答原苏联记者关于“您对哪些历史活动家和政治家最感兴趣？请举出中国诸多世纪的历史中您认为最重要的事件”的提问时，曾以郑和下西洋为例说明“中华民族在历史上就致力于同各国人民友好往来进行文化和经济交流，共同创造美好未来”。2003年10月，胡锦涛主席在向澳大利亚联邦议会参众两院发表演讲时，也曾以郑和下西洋为例说明：“在漫长的岁月中，许多中国人漂洋过海，陆续来到澳大利亚这片古老的‘南方大陆’。他们把中华文化带到这里，同当地人民和睦相处，为澳大利亚的经济社会和多元化的发展做出了积极贡献。”总而言之，以“和平、睦邻、尊重、交流”为主要特征的郑和七下西洋，为亚非各国，特别是东南亚各国的国家独立、经济繁荣、文化交流做出了不朽的贡献。

三、中国实施航运强国战略不会构成世界威胁——以“携手共进”的东北亚国际航运中心建设为例

建设东北亚国际航运中心是中国适应国际经济结构调整的需要，建设东北亚国际航运中心符合国际通行做法，建设东北亚国际航运中心也有利于东北亚地区经济的快速增长。因此，我们有理由断定，实施包括建设东北亚国际航运中心等在内的航运强国战略不仅不会构成世界威胁，相反，实施航运强国战略将会继续增加中国对全球经济增长的贡献力，尤其是在近些年世界经济增长乏力的情况下，实施航运强国战略无疑会成为世界经济增长的新亮点和强大的“发动机”。

1. 建设东北亚国际航运中心是中国适应国际经济结构调整的需要

二次世界大战后，全球经济结构经历了数次大规模调整。目前，全球经济结构进入了新一轮以“信息技术为核心的新技术广泛采用”为特征的结构调整期，出现了美国、日本和欧洲发达国家发展知识密集型产业，新兴工业化国家和地区发展技术密集型产业，劳动密集型和一般技术密集型产业转向发展中国家的景象。为适应此次国际经济结构调整，党的十五届五中全会明确提出：“今后五到十年是进行经济结构战略性调整的重要时期，实现国民经济持续快速健康发展，必须以提高经济效益为中心，对经济结构进行战略性调整。”中国是世界航运大国，航运业在国民经济、对外贸易、节约土地和能源等方面具有极其重要和不可替代的作用。但随着经济全球化和国际产业结构调整步伐加快，我国航运业也越来越不应当前经济发展和结构调整的要求。故此，2001年2月，交通部在《关于航运业结构调整的意见》中明确提出了要对航运企业实施战略性结构调整，要进一步扩大对外开放范围，逐步与国际市场接轨，把我国由“航运大国建成航运强国”，以满足国民经济、对外贸易发展的需要。同年5月交通部在《公路、水路交通发展三阶段战略目标》中明确指出：“今后5~10年是我国经济和社会发展的一个重要时期，是进行经济结构战略性调整的重要时期，也是完善社会主义市场经济体制和扩大对外开放的重要时期。”在这一关键时期，要适应经济和社会的发展需要，实施航运强国战略，并具体列明了实施航运强国战略的阶段任务与若干措施。2003年10月，党中央和国务院在《关于实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》中指出：“随着改革开放的不断深化，东北地区等老工业基地的体制性、结构性矛盾日益显现，进一步发展面临着许多困难和问题。”为此，要“充分利用东北地区现有港口条件和优势，把大连建设成东北亚重要的国际航运中心。”通过上

述关于东北亚国际航运中心的衍生与演变过程的简要介绍，我们不难看出，建设东北亚国际航运中心是国家进行产业结构调整 and 统筹安排区域经济发展布局的重要表现，是振兴东北老工业基地的重要举措，也是扩大东北开放程度的必要条件。其本身是一种发展经济的决策行为，是我国改革开放后调整经济结构的必然步骤，也是我国充分行使经济主权的具体表现，而不是扩张海上势力的一种尝试。

2. 建设东北亚国际航运中心符合国际通行做法

通过建设国际航运中心以发展对外经济是国际的通行做法。英国、俄罗斯、日本、美国、韩国等都有通过建设国际航运中心来发展本国经济，促进对外开放的发展历程。如第一代国际航运中心的伦敦就是英国为发展帝国经济和扩大对外贸易而形成的。现在伦敦不仅拥有成熟的连锁航运服务，是重要的世界航运“神经”节点，而且还稳坐着“虚拟”国际航运中心宝座，影响与控制着世界的航运与物流。俄罗斯政府为开发远东地区，参与亚洲及太平洋地区的事务，积极开拓同周边国家的经济交流和合作，于 1991 年继俄罗斯纳霍德卡国际航运中心及自由经济区宣告成立后，又提出了以海参崴港口为中心，发展国际航运业，建立“大海参崴”自由经济区的构想。毋庸置疑，该构想将成为俄罗斯参与亚太地区经济交流和对外开放的前沿阵地和窗口，特别将对俄罗斯参加东北亚地区的经济合作与交流做出积极的贡献。此外，东北亚各国也竞相开展国际航运中心的建设：日本继建设神户、大阪等国际航运中心后，又开辟了琉球群岛那坝国际自由港及宣布建设“超级中心港口”计划，积极推进东京港、横滨港各自实现港湾化的宏大计划；韩国也制定了建设“东北亚运转中心”规划，计划到 2011 年建设 30 泊位级的釜山新港和 33 泊位级的光阳港，以加紧实施西海岸开发计划。美国在太平洋、大西洋和墨西哥湾及五大湖区建设了亚特兰大（Atlanta）、波士顿（Boston）、坎布里奇（Cambridge）、洛杉矶（Los Angeles）等国际航运中心，从而使美国海运贸易量占其货物贸易总量的 95% 以上。

上述事实表明，虽然沿海国家经济发展模式不同，经济发展结构各异，但建设国际航运中心都是这些国家发展对外贸易和促进对外开放的重要的经济发展战略，如其中的俄罗斯、美国等国虽地大物博，但仍以建设国际航运中心作为发展经济的重要举措。当然，对于那些国内资源匮乏、陆地面积狭小的沿海国家来说，建设国际航运中心则是其经济赖以发展的必备条件。新加坡、日本等国早就提出“以港口立国”、“建设国际航运中心”的战略，并通过这些战略的实施，拓展其他行业，分享国际经济发展成果，如新加坡通过国际航运中心的建设，现已发展成为亚洲地区重要的国际金融中心、国际贸易中心、货物处理中心、炼油中心。

根据《联合国海洋法公约》的规定及我国的主张，我国拥有约 1.8 万公里海岸线和 6500 多个 500 平方米以上的大小岛屿，还拥有约 300 万平方公里的管辖海域，我国发展航海事业的自然条件十分优越；另一方面，经过几十年的艰苦奋斗，我国已建立了比较现代化的航海体系，基本已形成了具有中国特色的社会主义航海事业。因此，随着我国经济事业的快速发展，建设国际航运中心，实施航运强国战略，不仅符合国际通行做法，而且愈发显得迫切。

3. 建设东北亚国际航运中心有利于促进东北亚地区的经济发展

国内外经验表明，国际航运中心作为资源配置的载体，具有明显的国际化、全球性特征，它有利于促进地区经济融入全球经济体系，取得国际分工优势，极大地提高对外开放的层次和水平；也有利于在更大范围实现资源的合理配置与有效整合，牵动地区产业升级和结构调整，进而成为拉动地区经济增长的引擎。

从国际经济走势来看，中、日、韩、俄经济互补性较强，合作开发前景广阔，在世界经济全球

化和区域经济一体化的大背景下，东北亚经济圈正在孕育形成。大连是东北地区对外开放的窗口和龙头，是东北腹地大宗货物走向东南沿海和国际市场的主要通道和重要枢纽，是连接两个市场、配置两种资源的重要结点。把大连建设成为东北亚重要的国际航运中心，增强大连的辐射功能和牵动作用，吸纳更多的资金流、信息流、货物流在大连集散传输，可以形成口岸与腹地的经济联动，为东北地区乃至东北亚地区经济走向区域化和国际化提供战略依托，促进新经济增长区域加快成长。由此可见，把大连建设成为东北亚重要的国际航运中心，其意义并不仅仅局限于大连本身，而是整个东北地区和东北亚地区发展的迫切要求，是为把包括我国东北三省和内蒙东、中部地区，俄罗斯远东地区，隔黄海紧邻的朝鲜、韩国、日本在内的东北亚区域建设成如东盟那样区域性经济联盟的重要组成部分。

加利福尼亚州柏克利大学经济学教授侯斯特指出：“中国经济发展能够对亚洲其他国家产生非常积极的影响，除非这些国家将自己孤立于经济一体化这一过程之外。”“中国经济扩展”，不仅没有“抑制其邻国之间的竞争和增长”，相反，“将为东亚其他国家的出口商带来史无前例的市场与机遇”。“中国成功的出口给其邻国所带来的巨大利益将最终会自然地得到增长，尤其是如果这些国家与中国形成了东亚自由贸易区。”党的十六大报告指出：“不管国际风云如何变幻，我们始终不渝地奉行独立自主的和平外交政策。中国外交政策的宗旨，是维护世界和平 促进共同发展。”我们将继续加强睦邻友好 坚持与邻为善、以邻为伴 加强区域合作 把同周边国家的交流和合作推向新水平。”中国未来发展强大了，“也永远不称霸，不搞扩张”。因此，我们有理由相信，中国实施航运强国战略并最终实现由航运大国向航运强国的转变仍不会构成世界威胁 相反 在中国‘与邻为善、以邻为伴’的方针以及‘睦邻’、‘安邻’和‘富邻’的政策下，中国这一战略对中国和世界各国是互利双赢的，并将成为推动亚太地区和全球经济发展的积极力量。

传承郑和航海伟业 建设世界航运强国

——郑和下西洋 600 周年的反思与展望

◎上海海事大学 贾晶

2005 年是郑和下西洋 600 周年，中国将举行各种盛大隆重的纪念活动。令人兴奋的是，经国务院批准自 2005 年起每年 7 月 11 日为我国“航海日”同时也作为“世界海事日”在我国的实施日期。2005 年首届“航海日”的主题是“热爱祖国 睦邻友好 科学航海”这充分说明了国家对航海事业的重视。

“山海是为中国藏，梯航尤见外夷情”，两千多年前的海上丝绸之路奏响了世界史上最古老最动人的乐章，架设了东西方文化交融的桥梁，推动了中国乃至世界的进程。历史的长卷继续延展，又出现了一幅更加恢弘壮丽的画面：600 年前，郑和率领世界上最庞大的舰队，从璀璨的东方航向启蒙中的西方，浩荡出洋开辟中华航海伟业。600 年后，中华民族再次缅怀一代英才，涛声依旧，斗转星移，令人无限感慨！大江东去，浪淘尽，千古风流人物，却永远流传着曾经造就人类航海历史上辉煌的英雄——郑和的伟名。

一、郑和伟业全球传诵，郑和精神举世颂扬

1. 郑和伟业全球传诵

人类经过千百年航海实践的积累，到 15 世纪初，进一步认识到海洋的价值和作用，并掀起了轰轰烈烈的大航海活动。东方和西方几乎同时向海洋进军。东方以中国郑和下西洋为代表，西方以葡萄牙沿非洲西岸探索为代表。郑和航海历程携中华浩荡古风，采日月之精气，灵魂不朽，精神不灭。郑和七下西洋完全可以说是世界航海史上前无古人、后无来者的伟大壮举，他至少创造了八项世界航海之最。

(1) 世界最庞大的船队

“明永乐三年海船百余艘自太仓开洋，风帆高悬，船旗猎猎，由占城国、暹罗国、爪哇国、柯枝国、古里国，抵于西域忽鲁谟斯等三十余国，涉沧溟十万余里。”这是对郑和下西洋的记载。郑和船队编制完善、严密，208 艘各式船只组成的中华海上巨龙，27000 多名中华将士集聚的庞大队伍，可以说是举世震惊，壮观空前！在仅仅依靠风帆动力，世界海况绝大部分还处于扑朔迷离、险夷不定的情况下，郑和七下西洋无疑是一个空前伟大的壮举。

(2) 世界最先进的船队

郑和航船是当时世界上最先进的。航船包括宝船、马船、战船、座船、粮船、水船等。宝船是帅船，最大的宝船长四十四丈四尺，宽十八丈，载重量八百吨。这种船可容纳上千人，是当时世界上最大的船只。它的体式巍然，巨无匹敌，它的铁舵需要二三百人才能举动。宝船即船队

中的帅船，用作使团领导成员和外国使节乘坐，以及装载明朝赠给各国的礼品和各国回赠的珍宝。船上四层精美豪华的宫廷式建筑，凝集着灿烂的中华文明，高耸入云的 9 桅 12 帆随风满张，在浩瀚的海面上蔚为壮观，也被后人喻为“船的城市”。马船是快速的综合补给船，搭载中层官员、军需品、各国朝贡的动物，并能作战。战船是护航用的，吨位小，机动灵活，配有火器和战斗员，保障整个船队航行安全。座船用于船队防海盗袭击和执行两栖作战。粮船用于装载粮食和副食品。水船可以储存运载淡水，在当时世界航海者都没有此船，配置专用的水船，是一个了不起的成就。郑和的船队能够在“洪涛接天，巨浪如山”的险恶条件下，“云帆高张，昼夜星驰”，很少发生意外事故。

(3) 世界最早用科学管理的船队

郑和下西洋的船队是一个庞大的船队，船与船之间需要联络、指挥、调度，当时还没有近代通讯方式，在茫茫大海上晚上怎么联系？刮风下雨雾天怎么办？这都是古代航海要面临和解决的问题。规模如此之大、人员如此之多、时间如此之长、路途如此之远，而且每次都安全返回，说明郑和的指挥和管理智慧是了不起的。船队配有交通艇、音响信号、旗帜等装备。史书记载“船队”昼行认旗帜，夜行认灯笼，务在前后相继，左右相挽，不致疏虞。“白天以约定方式悬挂和挥舞各色旗带，组成相应旗语；夜晚以灯笼反映航行时情况。遇到能见度差的天气，配有铜锣、喇叭和螺号等用于通讯联系。

(4) 世界最先进的航海技术

郑和把航海天文定位与导航罗盘的应用结合起来，用“牵星板”观测定位的方法，通过测定天星的高度，来判断船舶位置、方向，确定航线，提高了测定船位和航向的精确度。这项技术代表了那个时代天文导航的世界先进水平。地文航海技术以海洋科学知识和航海图为依据，运用了航海罗盘、计程仪、测深仪等航海仪器，按照海图、针路簿记载来保证船舶的航行路线。确定航行的线路，叫做针路，罗盘的误差，不超过 2.5 度。

(5) 世界最早的海图——《郑和航海图》

该图原名《自宝船厂开船从龙江关出水直抵外国诸番图》，共 40 幅，记载了 530 多个地名，其中外域地名有 300 个，最远的东非海岸有 16 个，标出了城市、岛屿、航海标志、滩、礁、山脉和航路等。其中明确标明南沙群岛、西沙群岛、中沙群岛。《郑和航海图》是世界上现存最早的航海图集。该图与同时期西方最有代表性的波特兰海图相比，制图的范围广，内容丰富，实用性胜过波特兰海图。郑和历次远航时都详细绘制了所到之处的地图和海图。哥伦布、麦哲伦、卡布罗、迪亚斯和达·伽马等航海家和探险家用的都是中国人绘的地图。这些地图的精确度极高，误差在 23 英里左右。孟席斯在《世界航海图与郑和航海图的发现及其记录》中指出：“绘制世界地图，需要数百艘船航行数百万平方公里，所以只有中国人才有这样的船队和能力。”这张航海图比哥伦布出海要早 70 年，比世界记载最早的 1872~1876 年英国的“挑战者”号进行海洋调查早了 400 多年。

(6) 世界最长最广的航线

郑和船队从西太平洋穿越印度洋，直达西亚和非洲东岸，到达好望角，抵达大西洋，远涉三大洋，开辟了一些新航线，形成了多点交叉的海上交通网络，这在世界航海史上是史无前例的壮举。郑和驰骋 28 年，到过西洋 30 多个国家和地区，开辟了 21 条航线，总航程在 7 万海里以上，相当于绕地球 3 周多，为中华民族赢得了尊敬。

(7) 世界最领先的航海探险家

郑和在世界航海史上居于领先地位，他比达·伽马绕过好望角到达印度、麦哲伦完成环球航行分别要早 83 年和 107 年。当葡萄牙的航海家达·伽马沿非洲西海岸绕过好望角，抵达东非海岸时，当地人就告知几十年前中国人曾几次来到这里。郑和是最早发现 and 到达美洲的航海家。当哥伦布到达现在的美国西海岸时，就发现有中国人在那里，哥伦布还以为他来的地方是中国。

(8) 世界最早的国际贸易开山鼻祖

郑和下西洋虽然是以政治目的为主，但也不乏有一定的经济目的。郑和的贸易活动有三种形式：第一种是朝贡贸易，这是郑和下西洋贸易活动的基本形式，带有封建宗主国的性质，通过这种形式获得小国对明朝宗主地位的认可，这是朝贡贸易的政治目的。第二种是官方贸易，它是在双方官方主持下与当地商人进行交易，是明朝扩大海外贸易的重要途径。郑和船队除了装载赏赐用的礼品外，还有中国的货物，如铜钱、丝绸、瓷器、铁器等，这种贸易可以用明代铜钱买卖，多数以货易货。郑和贸易做到平等自愿、等价交换，具备了国际贸易的一些基本原则。第三种是民间贸易，它不是通过官方，而是由商人或民间自发展开的。郑和不禁止下西洋官兵带一些中国货物在沿途进行交换。东南亚百姓对中国丝绸、瓷器、工具非常喜欢，船队一到，当地百姓都争先恐后地同他们交易。当时中国主要输出的是瓷器、丝绸、茶叶、漆器、金属制品、铜钱等，换回的是珠宝、香料、药材、珍奇动物等。这是当时世界上最先进的国际贸易形式。

郑和下西洋至今已 600 年，在历史的长河中只是弹指一挥间。即使无数英雄淹没于历史的册页中，而郑和七下西洋的壮举却被人们铭记在脑海中。他在科学航海、和平外交、睦邻友好、商贸往来、传播文明等方面作出的巨大贡献，作为中华民族的历史功绩而被永远载入世界文明的史册。其丰功伟绩是中国航海事业发展的象征，凝聚着中华民族的优秀品德和智慧，彰显了中国灿烂的海洋文化，是人类历史上空前伟大的文明成果，对于今天发展中国海洋事业，全面建设小康和谐社会具有重要的启示。

2. 郑和精神举世颂扬

郑和是中华民族伟大精神的化身，他充分展示了中华民族的高超智慧和非凡勇气，体现了中华民族不畏艰险、勇于开拓、百折不挠的民族精神，充分见证了中华民族在历史上就致力于打开国门、走向世界，同各国人民进行经济、文化交流和睦邻友好往来所做的努力。郑和精神主要体现在三个方面：一是开放的思想，二是创新的勇气，三是民族的精神。郑和精神可以概括为：勇于探索，以不畏艰难的勇气敢于实践；爱国奉献，以敢为人先的态度为国献身；奋勇拼搏，以百折不挠的意志克服困难；科学理念，以崇尚科技的方式开拓进取；自信从容，以成功战略开创事业。

(1) 郑和精神是科学创新精神的昭示

郑和航海是向世人展示科学精神、科学理念、科技成就、科技实力与智慧成果的盛事，它体现了创新精神在思想观念、思维方式、科学技术以及组织管理方面的具体化。

(2) 郑和精神是科学精神与人文精神的融合

郑和航海充分体现了“热爱祖国、睦邻友好”的爱国主义和国际主义精神。在郑和精神的演进中，始终交织着技术发展与人文发展两条基线，融汇科学和人文两种精神。

(3) 郑和精神是民族精神的扬达

郑和航海中所体现出的文化理念与价值取向，呈现出中华文化的多样性。科学精神和献身精神是郑和精神的主体精神，是对未知世界的探求和进取的表现，以及独特的敢于而且善于

迎接重大挑战的冒险精神和开拓进取胆略，其刚健有为、勇于开放、走向世界的胸怀，展示着一种坚韧和刚强。崇尚科学的探索精神和进取精神，推崇科学的实事求是态度，尊重科学，众志成城，坚毅不拔，迎难而上，用顽强意志和拓荒气魄谱写出为国家民族创功立业的优秀篇章。

(4) 郑和精神是中华民族崇高人格的体现

《周易》曰：“天行健 君子以自强不息”；“地势坤 君子以厚德载物”。古代哲人取法天地精神而凝练出的这两句格言，是中华民族人格精神的最好概括。五千年的中华文化在历史长河里不断延续，在积淀之中又不断创新，使得中华文明的血脉一直涌动着新鲜的血液。郑和精神正是以强大的凝聚力和感召力展示出既自强不息，又厚德载物的精神特质，使得中华文明精髓越来越博大精深。

总之，郑和精神是历史长河中的巨帆，是经天纬地的丰碑，是磨灭不掉的文化印记，是全人类的精神财富，它扎根历史，直指未来，贮藏着永不贬值的文明瑰宝。郑和的一生是感染力与震撼力的有机融合，他的强大影响力辐射四边，其受世人称颂的文韬武略，足以彪炳千秋，受到举世颂扬！

二、传承郑和航海伟业，建设世界航运强国

1. 世界航运重心六百年的迂回

(1) 封建时代中国闭关锁国，丧失世界航运中心地位

历史似乎在说：“向海而兴，背海而衰。”郑和以后的 600 年中，中国社会的进程走过了一条艰难曲折的道路。封建社会闭关锁国导致航运衰落，使得郑和一度辉煌的航海事业趋于万马齐喑的悲凉境地，中国也逐渐丧失了世界航运中心地位。诚如邓小平同志所说：“现在任何国家要发达起来，闭关自守都不可能。我们吃过这个苦头，我们的老祖宗吃过这个苦头。恐怕明成祖时候郑和下西洋还算是开放的。以后的清朝康乾时代不能说是开放。如果从明朝中叶算起，到鸦片战争，有 300 多年的闭关自守，把中国搞得贫穷落后，愚昧无知。”

郑和下西洋时代，中国的科学技术、经济、文化和军事等各个方面实力都比西方强大得多。假若哥伦布与郑和相遇，那么就像几条小渔船遇到了庞大的舰队一样，不堪一击。在当时的中国社会已经出现了工业革命的萌芽。如果中国能保持那个势头，那么，这几百年来的世界史就可能不是以西方工业革命为主的历史，而是以中国工业革命为主，或者至少是东西方工业革命并行的世界历史了。然而在西方开始工业化和向世界开放的时候，中国却走上了极端民族主义和闭关自守的道路。明代中叶正当欧洲殖民主义国家从海上对外扩张时，中国却从海洋上退出，丧失了参与这一轮海洋竞争的机会。明朝后期开始的长达 300 年的海禁，使得我国航海事业的发展高潮戛然而止。中国的门户也在此后不久被西方列强从海上打开。血与火的历史教训是沉痛的，中华民族由此之后在水深火热中煎熬。而西方却按照郑和下西洋的路途逆路东进，用他们学到的中国航海技术和军事技术打开了中国的大门。永乐年成了汉唐以后中国由全面强盛转向全面衰弱的年代，历时五百年之久。回顾历史，不禁使人掩卷沉思，扼腕长叹！

(2) 资本主义时代世界航运中心从东方转移至西方

自由资本主义发展期间，西班牙、葡萄牙等国为了寻找黄金珠宝等财富，踏上了野蛮的海盗航程。在贸易中他们用廉价的衣物换取黄金，后来干脆用武力直接掠夺。大量的金银珠宝被运回国，大大刺激了航海的发展，乃至出现了被称为“海上马车夫”的荷兰等国家。到了帝国主义时代，在“船坚炮利”的优势下实施了血腥的殖民主义侵略，夺取了制海权，出现了英国这

样的“日不落帝国”。鸦片战争以来，英国殖民主义者用大炮轰开了满清政府闭关锁国的大门，用武力胁迫他们签订了一系列不平等条约，其他殖民主义者也长驱直入，瓜分我国的大好河山。香港、广州、厦门、福州、宁波、上海等重要港口被侵略者打开，任他们剥削、掠夺和瓜分。侵略者在中国创办了轮船公司，独占着中国的航运业，旧中国的航运业濒临死亡的绝境。世界航运中心终于从东方转移至西方。

(3) 新中国改革开放重振中华航运辉煌，中国又成为世界航运大国

沧海桑田，斗转星移，600年后的今天，在这个年轻而又古老的国度，在一代又一代的优秀领导人的带领下，中国航运事业正在逐步恢复壮大。世界航运中心正在渐渐地回归东方。

在中国共产党的领导下，中国人民经过英勇奋斗，推翻了三座大山，建立了新中国。解放以后，我们接管了旧招商局和所有外国在华航运企业，收回了被帝国主义窃去的全部航运主权，打捞并修复了被炸沉的轮船 67 艘，并恢复了沿海客货运输，再加上起义船只，当时我国航运业已初具规模。同时采用多种方式发展远洋运输，冲破了帝国主义的禁运与封锁。改革开放政策使中国航运事业飞速发展。如果说郑和时代的封建帝国向世界迈出了一小步，那么 600 年后的社会主义中国则向世界迈出了一大步。

在邓小平理论的指导下，中国实行改革开放政策，主动打开国门，取得了举世瞩目的成绩。在海运方面，我国出现了规模庞大的航运集团。目前我国拥有海运船舶 21 万艘，载重量 8600 多万吨，居世界第四位。其中远洋运输船舶 2337 艘，载重量 2316 万吨。作为中国远洋运输“航空母舰”的中远集团现拥有或控制船舶 550 艘，总运力 2560 万载重吨，2002 年完成海运量 1.83 亿吨，成为世界一流承运商。2004 年，中远集团早早就实现了全年利润过 100 亿元的目标，船队一年赚的钱相当于过去 30 年的总和。中海集团成立以来发展迅速，现拥有船舶 330 艘，总运力 1061 万载重吨，2002 年完成货运量 2.13 亿吨。中海集团被列入 2004 年国有企业十大宣传典型名单。短短 7 年时间，该企业总资产净增了 350 亿元，船舶载重吨翻了一番，货运量翻了一番，周转量达到原来的 2.3 倍，集装箱运输量达到原来的 49 倍。在美国权威杂志《Shipper》公布的全球最能赚钱的 30 家航运企业排行榜上，中海集团赫然名列第一。中远集团和中海集团的集装箱船队按 2002 年全球船公司排名，分列第七和第十四位。中国多年来连续被选为 IMO A 类理事国，在国际海事界发挥着越来越重要的作用。正如已有 40 多年航海经验的加拿大温哥华港务局总裁 Gordon Houston 所说：“中国的未来，就是国际海运的未来。中国最终必然走上海运强国之路。”

在港口建设方面，到 2004 年为止，我国沿海港口新扩建泊位 67 个，其中万吨级深水泊位 47 个，新增吞吐能力 1.2 亿吨。全国港口吞吐量突破 40 亿吨，增长 21.3%，集装箱吞吐量达 6150 标准箱，增长 26.4%。上海港货物吞吐量达 3.8 亿吨，宁波、广州和天津港货物吞吐量均突破 2 亿吨。在 2002 年全球集装箱港口吞吐量排名中，上海港和深圳港分列第四和第六。

在航海科学研究和技术开发方面，各科研院所、高等院校与航运企业、海军有关部门密切合作，在借鉴和引进国外先进航海科学技术和装备系统的基础上，努力加快自主研究和开发，取得了较大的进展。尤其是上海海事大学成功地研发了具有世界先进水平的大屏幕船舶操纵模拟器和轮机模拟器，受到国外专家和同行的赞扬。

在国际海事组织第 19 届大会上，我国以最高票数当选为 A 类理事国。2004 年 7 月 15 日，全球航运和相关产业巨头 500 余人在京出席首届国际海运年会，年会主题“中国因素”成为使用频率最高的词语，其深层次的原因是：全球新增货运量的 90% 由迅猛增长的中国进出口

贸易所拉动。中国人世以后，物流业放开，使中国成为全球航运界的“海上宝岛”。目前我国已经与世界主要海运国家签署了 68 个双边协定，对外开放港口已达到 130 多个与 100 多个国家和地区的 1000 多个港口建立了广泛的航运业务往来。在中国各大港口，每小时都有巨型船舶起航。真是汽笛一响，黄金万两；千轮竞发，万旗飘扬！郑和 600 年以后，中国又成为世界航运大国，中华航海伟业终于得以重振辉煌！

2. 中国离建成世界航运强国、重新确立世界航运中心的目标还有很大差距

我国已成为世界航运大国，但要成为世界航运强国还必须付出巨大的努力。郑和勇于开拓的精神，正是我国迈向世界航运强国的宝贵精神财富。

从当今世界航运顶尖水平考量，我国航运业尚存在着若干不足之处。一是船队数量、吨位不足，现代化水平不高，船队结构失衡，散货船占了 53.4%，液货船只有 14.9%，而集装箱船所占比例更低，仅为 9.2%；二是船龄偏大，老龄化问题严重，除少量现代化的散货船和集装箱船与世界水平相当外，其他船型都不容乐观；三是造船水平与日、韩相比，还有相当差距，高附加值的高技术产品起步较晚，市场竞争力不强；四是我国远洋航运、科学航海、军事航海、航海技术研究总体水平距航运强国还有相当的差距：先进的船舶动力装置和系统大都凭借外国专利制造，先进的航海仪器设备基本上依赖进口，新型特种专用船舶还需在国外船厂订造，在制订和修改国际航海法规和技术标准时中国还未掌握主动权和引导能力，等等。

船队是一个国家海运形象的象征和重要标志。万顷碧浪的茫茫大海上，来往船舶划出一道道优美的弧线，构成各国之间的交通命脉。而高悬于船桅上那些五颜六色的船旗，是一个个特殊的符号，昭示着该国的强盛。在船上悬挂国旗，其含义不仅是这艘船舶的身份证，更是一个国家主权的象征，历来受到各国的重视。鲜艳夺目的五星红旗，一度伴随我国远航的船舶驶向世界各国港口，展示着新中国的形象和实力。但是近年来我国船队的质量不高，规模停滞不前，而大批性能先进的中资新船又纷纷改悬方便旗，我国一些远洋船舶在种种原因下改换门庭，也挂起了方便旗，导致国有资产失控，税源大量流失，影响外汇收入，削弱航运大国地位。如不迅速采取措施，将产生极坏的影响。

还有，我国的航海教育还未达到世界先进水平。邓小平同志指出“科学技术是第一生产力”江泽民同志指出“创新是一个民族进步的灵魂，是一个国家兴旺发达的不竭动力”如果我们只靠技术引进而不加强自主创新，就永远难以摆脱技术落后的局面。因此，要深刻认识到，我国还不是世界航运强国，要成为航运强国，“道阻且艰”，必须付出巨大的努力。

3. 与时俱进、开拓创新，确立科学发展观，加快世界航运强国的建设

(1) 中国的雄心——从航运大国重新跃居世界航运强国

21 世纪是高科技和信息的时代，对中国而言，21 世纪也是海洋的世纪。我们纪念郑和下西洋 600 周年，就是要弘扬中华郑和精神，更好地开拓创新、壮大航运事业。中国已经树立了雄心，要从航运大国再次跃居为世界航运强国。

目前，世界十大轮船公司中有两家中国公司，他们在世界上树立了良好的海运形象；中国的港口，如上海、香港、深圳等其吞吐量也位居世界前十位；振华港机已成为世界上赫赫有名的港口机械设计及制造企业；我国是继日本、韩国之后的世界第三造船大国；中国因素成为世界航运不可小觑的重要因素，在国际海事界发挥着越来越重要的作用。沉舟侧畔千帆过，病树前头万木春，东方雄狮经过一段休整之后将重新成为航运新秀。放眼望世界，风景这边独好。国际航运中心已经悄悄东移，来到这个曙光乍现、生机勃勃的东方文明古国，郑和时代中华海上

雄风将再现世界五大海洋！

(2) 建设世界航运强国必须确立科学发展观，发展海洋文化，增强海洋意识

中国是一个大陆国家，也是一个海洋国家，中华民族从陆地、江河走向海洋，形成了中华海洋文明。郑和当年曾明智谏言：“欲国家富强，不可置海洋于不顾。财富取之海，危险亦来自海上，一旦他国之首夺取南洋，华夏危矣。”这些真知灼见至今仍有十分重要的价值。《联合国海洋法公约》宣告“人类源于海洋 生存与发展依赖于海洋”江泽民 1995年 10月视察海军部队时讲：“开发和利用海洋，对于我国的长远发展将具有越来越重要的意义。我们一定要从战略的高度认识海洋，增强全民族的海洋意识。”

21世纪是海洋世纪，海洋已成为人类第二大生存空间。未来学家托夫勒在 1983年就指出：在世界文明发展的第三个浪潮中，向海洋进军是一个新的制高点。未来的竞争也将在海洋上竞争。国际贸易的主通道只能是海洋，对外贸易量的 85%以上依靠海上运输。但是我国民众，包括大学生，对航海和海洋知识了解不多，海洋观念还比较淡薄，我国航海和海洋事业发展与发达国家相比仍有较大的差距。因此我们要继承郑和海洋意识，促使全社会形成关心支持航海事业发展的氛围，增强海洋意识和“蓝色国土”观念，使航海和海洋事业在促进改革开放、全面建设小康社会的伟大实践中发挥更大的作用。为此，中国制定了《中国海洋 21世纪议程》。为了在 2020年实现全面建设小康社会的目标，为了在本世纪中叶建设成世界中等发达水平的国家，创新航海科学技术，发展海洋生产力是不可或缺的环节。在郑和下西洋 600周年之际，我们应该大力弘扬爱国主义、开拓进取和崇尚科学的精神，要鼓励更多的勇敢者献身航海事业，用智慧开发和利用海洋，让海洋世纪为人类社会进步和世界经济做出更大的贡献。

(3) 建设世界航运强国必须发展造船工业，建设强大的船队，重铸中华海上巨龙辉煌

邓小平同志指出：“科学技术是第一生产力。”江泽民同志指出：“创新是一个民族进步的灵魂，是一个国家兴旺发达的不竭动力。”我们要深刻认识到，只有拥有自主发展的先进航海科学技术，中国才能真正成为世界航海强国。伴随整个科学技术的迅猛发展，造船技术的进步日新月异，中国造船技术发展的要求如下：1) 船舶大型化。2000年末世界上拥有 10万载重吨的超大型油轮数百艘，其中包括 3艘 50万载重吨的特大型油轮。目前最大的散货船为 36万载重吨。集装箱船近年来也越来越大，5000TEU、6000TEU、7000TEU 和 8000TEU 的集装箱船相继投入使用，9000TEU 和 10000TEU 的集装箱船正在建造和开发中。2) 船舶专业化。过去的海洋运输船舶主要是客船、货船和油船。近 20年来，集装箱船、滚装船、液化气船等专业化特种船舶迅速增多。3) 船舶高速化。4) 船舶信息自动化等。我们必须建设强大的船队，重铸中华海上巨龙辉煌。

(4) 建设世界航运强国必须落实科学发展观，把上海建成中国乃至世界的航运中心

与时俱进，抓住历史机遇，加快建设中国环海地带国际航运中心。

中国正面临着 600年来最好的发展机遇期。中国的崛起已成定局。我们必须与时俱进，抓住历史机遇，加快建设中国环海地带国际航运中心。

国际航运中心是一个发展的概念。当前，国际航运中心是指融发达的航运市场、丰沛的物流、众多的航线航班于一体，一般以国际贸易、金融、经济中心为依托的国际航运枢纽。新世纪初叶，我国各大国际航运中心正在加紧改造扩建的步伐。目前，整个中国的两岸三地已形成四大区域性国际航运中心，分别为南部的香港和深圳，中部以江浙为两翼的上海，北部的天津、青

岛、大连三大港城市群以及东部的台湾高雄。

在南部国际航运中心方面，香港回归后建设的第 9 号码头的第一个泊位目前已投入运营，这将推动香港的集装箱吞吐量升至 2000 万 TEU。至 2005 年，该码头的 6 个泊位将全部建成，新增 260 万 TEU 吞吐能力，有力地确保香港的“世界冠军”地位。深圳港已拥有 5 万吨级集装箱专用泊位 11 个，设计吞吐能力 320 万 TEU。规划在“十五”期间，投资 156 亿元，用于码头、航道、集疏运及辅助设施的建设，集中力量建设盐田三期工程。深圳还将建设盐田四期、蛇口三期以及开发大铲湾集装箱专用港区，使港口吞吐能力更上一层楼。

在北部国际航运中心方面，大连、天津、青岛也在竞争中奋力拓进。大连将投资 120 多亿元，包括建设 30 万吨级原油码头、25 万吨级矿石码头工程以及大型原油灌区工程、新港总体改扩建工程和大窑湾二期工程等，新增 6 个 16 米水深的集装箱泊位。大连已与欧美等跨国财团签订了筹建 50 万吨级超大型原油码头协议。天津也将投资 273 亿元，重点建设前湾新港区的 5 万~10 万吨级集装箱泊位 15 个、8 万和 30 万吨级原油码头各 1 个、20 万吨级煤炭与矿石兼用码头 1 个，到 2010 年吞吐量力争突破 2 亿吨，集装箱将突破 1000 万 TEU。

东部国际航运中心方面，在与台湾进行通航工作中，水运更显示了它在维护国家主权、促进两岸统一大业中不可替代的作用。高雄投出巨资，制定了雄心勃勃的发展规划。到 2006 年，高雄拟建成大林商港区 13 个码头和海外集装箱中心 16 个水深 16.5~18 米的专用码头，争取实现“亚太航运中心”的发展目标。

可以设想，随着两岸三地各大港城的锐意拓进和全力施为，一个布局均衡、功能互补、辐射广阔的世界及国际航运中心体系必将在中国形成。

在科学发展观指导下把上海建成中国乃至世界航运中心。

我国最大的国际航运中心理所当然首推上海。2001 年 3 月，九届人大第四次会议批准《中华人民共和国国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》，“建设上海国际航运中心”列入“十五”规划。这是实现上海未来发展战略的重要组成部分。上海市第十个五年计划纲要指出，21 世纪初是上海加快建设国际经济、金融、贸易、航运中心的新时期，要全方位推进上海国际金融中心、国际贸易中心建设，加快建设上海国际航运中心。

上海是中国最大的港口城市，“城以港兴，港为城用”。上海港位于我国 18000 公里大陆海岸线中部，背靠长江，地处长江东西运输通道与海上南北运输通道的交汇点，属河口型的沿海港口，其自然条件优越。伴随着中国经济的飞速发展以及由沿海向中西部的战略推进，长江流域将媲美世界著名的莱茵河产业带、密西西比河产业带、东京湾产业带等规模庞大的内河产业带。

需要引起我们高度注意的是，上海毗邻的周边国家和地区为加快夺取东北亚航运中心的进程，也纷纷建造 15 米水深集装箱码头，国际上争夺箱源的竞争形势日益激烈。韩国釜山提出建设“21 世纪环太平洋中心城市港”的目标。东北亚各港对我国丰富的箱源跃跃欲试。釜山、光阳港更是计划以低费率和优良服务吸引船舶公司，把我国青岛港、大连港作为其支线的喂给港，把包括新疆在内的辽阔的中国内地作为其货源腹地。在如此激烈的竞争面前，为提高上海港的国际竞争力，我们就必须开辟新港址。随着上海港的集装箱吞吐量持续高速增长，航道水深不足、深水岸线资源缺乏以及集装箱码头吞吐能力缺口较大等问题日渐突出。所以加快建设上海国际航运中心迫在眉睫。

上海已于 2002 年 6 月正式启动世界上规模最大的集装箱港区——洋山港一期工程建设，

今年底投产后，预计新增吞吐能力 220 万 TEU。据洋山港总体发展规划表明，在未来的 10 至 15 年内，该处将完成深水码头岸线 18 公里，建成 50 多个超巴拿马型集装箱泊位，通过能力高达 2000 多万 TEU，使上海拥有世界上数一数二的集装箱中心港口。与此同时，随着长江口深水航道的整治以及杭州湾跨海大桥的建成，江苏的苏州港与浙江的宁波港的发展态势也相当惊人，不可小觑。

被列入“十五”期间国家重大建设项目的洋山深水港，目前正处在热火朝天的建设之中。20 世纪 90 年代以来，洋山港区已具备建设大型集装箱码头的得天独厚的良好水深环境。该项目预算总投资 500 多亿元，到 2020 年全部建成。建成后的集装箱年吞吐量可达到 1500 万标箱，列世界各大港区前茅。工程已于 2002 年 4 月开工，至 2005 年完成一期工程，集装箱年吞吐量将达到 220 万标箱，同时建成泊位 5 个，码头长 1600 米，可靠泊第五、六代集装箱船只或 8000 标箱装箱标准船，港区水域面积 316.7 万平方米，港区陆用面积 159.65 万平方米。港区航道全长 67 公里，设计水深 15.9 米。从上海芦潮港到洋山岛的芦洋跨海大桥，全长 32.676 公里，为 6 车道，按高速公路标准建造，目前已经全线贯通。远期规划根据发展需要确定。芦潮港海港新城位于南汇县芦潮港，规划海港新城面积 44.5 平方公里，为洋山港区的后方基地和货物集散中心，具有集疏运仓储、临海加工业、航运市场、物流中心、居住、金融商业服务、娱乐旅游等综合性功能。中国航海教育著名大学——上海海事大学将迁移至此。这将为加快建设上海国际航运中心提供强大的人才和智力支持。

上海，这座充满活力的现代化港口城市，每天迎来送往着数以百计来自世界各地的船只。一个世纪前，上海就曾是世界著名的商港和东亚地区航运中心。一个世纪后的今天，上海再次成为各国航商核心运营机构汇集之地，也是全球船东开辟跨洋班轮航线的首选大港。而这归功于党中央和国务院在 20 世纪的最后 10 年作出的一个英明决策——把上海建成国际航运中心。这是继上海的金融、贸易、经济三大中心战略决策后的又一宏伟构想，把一个充满怀旧与浪漫、现代与时尚的国际都会，推向了世纪与世界的焦点，去迎接扑面而来的机遇与挑战。

上海港未来肯定是世界第一！上海一定能建成中国乃至世界航运中心！600 年前郑和奠定的世界航海中心地位必将重新回归东方！

三、郑和伟业后继有人，海大学子托举重任

郑和 600 年前的辉煌已成历史的回响，但他的精神永远铭刻在中华文化史上，代代传承！作为中华民族的当代学子，作为中国海运高等学校——上海海事大学的莘莘学子，我们今天来纪念郑和，倍感庄严和亲切。我们一定要弘扬郑和精神，推动国家航海事业的大发展，重温 600 年前中国的辉煌。我们要继承郑和伟业，最重要的是加强航运人才的培养。

1. 加强航运人才培养

江泽民同志在党的十六大报告中说：“教育是发展科学技术和培养人才的基础，在现代化建设中具有先导性、全局性作用，必须摆在优先发展的战略地位。全面贯彻党的教育方针，坚持教育创新，深化教育改革，全面推进素质教育，造就数以亿计的高素质劳动者、数以千万计的专门人才和一大批拔尖创新人才。”中共中央、国务院《关于进一步加强和改进大学生思想政治教育的意见》中说：“大学生是十分宝贵的人才资源，是民族的希望，是祖国的未来。把他们培养成中国特色社会主义事业的建设者和接班人，对于全面实施科教兴国和人才强国战略，确保我国在激烈的国际竞争中始终立于不败之地，确保实现全面建设小康社会、加快推进社会主义

现代化的宏伟目标，确保中国特色社会主义事业兴旺发达、后继有人，具有重大而深远的战略意义。”随着全球经济一体化进程的不断加快，世界航运贸易事业正得到空前的发展。航运人才市场的日益国际化以及经济全球化和知识经济时代的来临，都对航运人才的能力素质提出了新的要求。航运业的发展，关键在于人才，21世纪国际航运人才的竞争，实质上是航海教育的竞争。面向21世纪的航海教育是面向航运市场、面向国际、面向未来科学技术发展，注重创新能力培养的素质教育，是培养复合型、多向型人才的教育。

航海教育是国际化的教育。随着世界经济、科技人才一体化及信息时代的到来，高等教育和职业教育的国际化在世界范围内成为一种必然的趋势。航海教育本身所具有的鲜明职业针对性和行业特色，决定了航海教育的发展必然受到航运产业的影响，而航运产业的全球化，决定了为其提供人才保障的航海教育必须国际化。我们要把国际的、跨文化的、全球的观念融合到航海教育当中去，要从培养学生的全球意识出发，实现航海教育资源配置国际化、教育对象国际化、培养模式国际化。

我国航海事业要想在激烈的国际竞争中占据优势，归根结底是航海人才素质的竞争。我们要造就千万个现代郑和型人才，素质教育是航海教育的重中之重。随着航运业的发展、船舶技术水平的提高及船员的多国化，各国对船员和船员素质的提高日益重视。面向21世纪的国际化航海人才不单要掌握扎实的航海专业知识，还要熟悉国际法规、国际惯例，更要善于经营管理，具有较强的实际动手能力、航海英语应用能力、主动适应社会环境的能力以及对航海新知识、新技术的学习能力，同时具有吃苦耐劳的精神、创新精神以及较强的海洋安全意识、环保意识和可持续发展意识，尤其要有理性的爱国主义和国际主义精神。我国航海业曾有过辉煌的历史，开展高等航海教育也已有近90年的历史，在此基础上积累了大量的经验，培养了大量的航海技术和管理人才，为我国跻身于世界海运大国做出了巨大贡献。

2. “航运人才的摇篮”——上海海事大学

我们可爱的母校——上海海事大学是一所以航运技术、经济与管理为特色的具有工学、管理学、经济学、法学和文学等学科门类的多科性大学，她发轫于上海。1909年晚清邮传部上海高等实业学堂（南洋公学）船政科开创了我国高等航海教育的先河。1912年成立吴淞商船学校，1928年更名为吴淞商船专科学校。1959年交通部在沪组建上海海运学院。改革开放后，学校的本科教育发展迅速。几十年来，已向全国港航企事业单位及政府部门输送了4万余名毕业生，有的成为省部级领导，更有相当数量的校友成为各大港航企事业单位的局长、董事长、总经理、船长、轮机长，以及其他高级管理人才和技术骨干。尤其令国内外刮目的是，我校首开培养女航海家的先河，中华女儿多奇志，不爱红妆爱海洋！这是历史与时代的超越，倘若郑和在天之灵得知，那该是何等的惊喜！

2004年5月19日教育部正式批准上海海运学院更名为上海海事大学，新校区将于2006年在临港新城建成。我校正充分利用这一有利时机，立足航运，依托上海，服务全国，面向世界，充分发挥自身的专业特色和学科优势，为把上海海事大学建成世界高水平的海事大学而努力奋斗。上海海事大学已经走过了近百个春秋。近百年的光辉历程，上海海事大学创造了许许多多天下第一，让后人津津乐道，尤其是培育了众多校友遍布五洲四海，为祖国的繁荣富强、世界的文明进步和航运事业的发展做出了卓越贡献，这是海大人的荣耀。

“今日我以海大为荣，明天海大以我为荣”，这是上海海事大学广大师生员工的肺腑之言。我们要以开拓进取、求实创新的精神，充分发挥我校地处上海的综合优势，搞好学校的改革和

发展，为把海大建设成有航运特色、多学科、高水平的大学而努力奋斗！

我们伟大的祖国是一个有着五千多年灿烂文明历史的古国，我们伟大的民族是一个历经磨难而又自强不息的民族。实现中华民族的伟大复兴，这是全体中华儿女的共同愿望。一代又一代中华英才，在艰辛探索中前进，创造了中华民族发展史上最辉煌的业绩，谱写了动人心魄的壮丽诗篇。今天，历史的接力棒已经传到我们手中。我们的事业伟大而艰巨，我们的前程光明而美好。21世纪是中华民族复兴腾飞的时代，有志气、有理想的当代青年大学生，应该弘扬郑和精神，弃燕雀之小志，慕鸿鹄而高翔，高举青春的双臂，托起中华民族明天的辉煌！

传承郑和航海伟业，建设世界航运强国！

郑和伟业后继有人，海大学子托举重任！