

热爱祖国 科学航海

——全国航海类院校纪念郑和下西洋600周年征文竞赛获奖作品集

邱观建 熊兵 主编

武汉理工大学出版社



热爱祖国 科学航海

——全国航海类院校纪念郑和下西洋 600 周年征文竞赛获奖作品集

主 编 邱观建 熊 兵

江苏工业学院图书馆
藏书章

武汉理工大学出版社

· 武 汉 ·

图书在版编目(CIP)数据

热爱祖国 科学航海——全国航海类院校纪念郑和下西洋 600 周年征文竞赛获奖作品集 / 邱观建,熊兵主编. —武汉:武汉理工大学出版社,2006.3

ISBN 7-5629-2371-X

I. 热...

II. ① 邱... ② 熊...

III. 郑和下西洋——纪念文集

IV. K248.105-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 158141 号

出版发行:武汉理工大学出版社(武汉市洪山区珞狮路 122 号 邮编 430070)

HTTP: //www. techbook. com. cn 理工图书网

E-mail: Lulip@mail. whut. edu. cn

经 销 者:各地新华书店

印 刷 者:武汉理工大印刷厂

开 本:787×1092 1/16

印 张:10.5

字 数:270 千字

版 次:2006 年 3 月第 1 版

印 次:2006 年 3 月第 1 次印刷

印 数:1~2000 册

定 价:20.00 元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页等印装质量问题,请向出版社发行部调换。本社购书热线电话:
(027)87397097 87394412

序

600年前,我国伟大的航海家郑和率领庞大的船队,以不畏艰险、勇往直前的气概和开放进取、海纳百川的胸怀,历时28年7下西洋,足迹遍及亚非30多个国家和地区,其时间之早、规模之大、技术之先进、活动范围之广泛,堪称十五六世纪世界大航海时代的“航海先驱,友谊使者”。航路漫漫,他们一路留下了中华古代先进的文明,为世界航海事业和人类文明进步做出了巨大贡献;游历无数,他们谱写了与世界友好交往的佳话,架起了中国与世界沟通的友谊桥梁,开辟了中华民族从海上走向世界的新纪元。

从“强势中华,交流友邦,探索航海”到“热爱祖国,睦邻友好,科学航海”,中国航海史历经崛起、强盛、衰落、复兴和发展壮大。目前我国已成为世界上拥有最大海洋运输船队的国家之一,与100多个国家和地区的1000多个港口建立了业务往来,航迹遍及世界各地;2004年,我国外贸海运量达到11.5亿吨,其中港口集装箱吞吐量已达到6160万标箱,连续10多年保持25%的年均增长率,港口吞吐量和集装箱吞吐量均位居世界第一。我国已经发展成为世界航运大国。

航海院校是我国航运事业的人才培养基地。建国以来,各航海院校为国家培养和输送了10多万名远洋船员和数十万名专门管理人才,为促进我国航运事业的发展做出了巨大的贡献。在这次交通部和教育部联合主办的以“热爱祖国,睦邻友好,科学航海”为主题的“全国航海类院校纪念郑和下西洋600周年系列教育活动”中,全国航海类院校师生积极参与,充分表达了航海类院校师生热爱航运事业、献身航运事业的情怀。

大力发展航运事业,对于保障国家安全、维护国家主权、促进经济社会发展具有十分重要的战略意义。希望广大师生继承和发扬“开放交流,勇于开拓,和平宽容,精益求精,敬业献身”的郑和精神,热爱祖国,热爱航运事业,不畏艰难险阻,勇于开拓创新,为我国早日实现从航运大国向航运强国的转变,为我国航运事业的更加辉煌而努力奋斗!

中华人民共和国交通部副部长



2005年10月

目 录

中国实现由航运大国向航运强国转变不会构成世界威胁·····	陈敬根(1)
传承郑和航海伟业 建设世界航运强国·····	贾 晶(7)
浅析郑和下西洋不发展海外贸易和拓展海外殖民地的缘由·····	邬恩宇(18)
充分认识郑和下西洋伟大意义 扎实推进海洋强国战略开发的有力实施·····	徐 豪 刘益迎(25)
远古绝响 盛世国殇·····	李萌萌(30)
民族英雄与悲情英雄·····	张龙星(33)
漫笔六百年·····	李 俊(35)
我心伴海·····	李明祥(37)
郑和史诗 励志当代青年·····	蔡忠清 江 莉(39)
中国,走向海洋面向世界·····	陈千荣(42)
浅论郑和下西洋对中国航海事业的影响·····	刑繁辉(48)
浅谈大学生如何理解郑和精神·····	迟广伟 李 飞(52)
郑和下西洋与和平崛起的隐性关系初探·····	鲍月红 郑丙奉(56)
和平之旅与和平崛起·····	沈 岩(60)
郑和的和平之旅给世界的启示·····	曾讲来(65)
15 世纪中国科技对郑和航海的影响·····	胡一民(67)
郑和,百年孤独·····	丁玮芳(72)
最后一次的旅程·····	张 驰(76)
海之魂·····	王瑞斌(78)
海魂·····	李国超(81)
“宝船”人生·····	黄福泉(88)
六百年后的思考·····	张华进(92)
遥远的随想·····	李晓敏(95)
郑和下西洋对世界航海的贡献和影响·····	龚少军(99)
郑和航海术与现代航海·····	张鹏飞(102)
经济的发展离不开航运事业·····	高乐艳(107)
郑和航海对世界和平的促进与发展·····	高雅超 秦宏雷 于 新(109)
郑和海魂历久存 继往开来谱新声·····	朱 妤(114)
郑和精神与航海人永存:和平交流,传承文明·····	王 翔(117)
郑和远航对太仓的影响·····	李建伟(123)
弘扬民族精神 振兴航运事业·····	黄晓莹(126)
郑和下西洋与海洋文化之漫谈·····	尹建琦(129)
情系海上丝路·····	王妍萍(136)

续演 600 年前的传奇·····	郭颖雅(140)
祭郑和·····	曹 盛(142)
迎着六百年的长风浩荡·····	陈 佳(144)
弘扬郑和精神 光复中华海威·····	赵宪勇(146)
千古郑和 精神永存·····	位云洋(148)
以狼的誓言追随郑和脚步·····	唐 伟(150)
听海,览历史波涛! 读您,看中华澎湃! ·····	沈中祥(152)
航海者,英雄 ·····	李世刚(153)
长乐——郑和七次下西洋的烙印·····	赵 怡(156)
后记·····	(159)

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）王国送去犁耙，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，如浡泥国（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）人“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适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新时期，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霸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1.8万公里的海岸线和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古、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与合作推向新水平。”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,哥伦布还以为他来到的地方是中国。

(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