

历史与现实的呼应： 21世纪海上丝绸之路的复兴

Echoes of History and Reality
The Revival of 21st Century Maritime Silk Road

黄茂兴 编著



经济科学出版社
Economic Science Press

中央财政支持地方高校发展专项项目“福建师范大学产业与区域经济综合竞争力研究创新团队”2014~2015年重大研究成果
中央组织部首批青年拔尖人才支持计划（组厅字〔2013〕33号文件）2014~2015年的阶段性研究成果
福建省特色重点学科和福建省重点学科福建师范大学理论经济学2014~2015年的阶段性研究成果
福建省高等学校科技创新团队培育计划（项目编号：闽教科〔2012〕03号）的阶段性研究成果
福建省社会科学研究基地——福建师范大学竞争力研究中心2015年重大项目研究成果
2014年福建省社科基地重大项目（项目编号：2014JDZ010）的阶段性研究成果
福建师范大学创新团队建设计划（项目编号：RTW1202）2014~2015年的阶段性研究成果
福建师范大学福建自贸区综合研究院2015年重点项目研究成果

历史与现实的呼应： 21世纪海上丝绸之路的复兴

Echoes of History and Reality

The Revival of 21st Century Maritime Silk Road

黄茂兴 编著



经济科学出版社
Economic Science Press

图书在版编目 (CIP) 数据

历史与现实的呼应：21 世纪海上丝绸之路的复兴/
黄茂兴编著. —北京：经济科学出版社，2015. 1
ISBN 978 - 7 - 5141 - 5426 - 9

I. ①历… II. ①黄… III. ①海上运输 - 丝绸之路 -
研究 - 21 世纪 IV. ①K203

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 013781 号

责任编辑：侯晓霞 张 力
责任校对：郑淑艳
责任印制：李 鹏

历史与现实的呼应：21 世纪海上丝绸之路的复兴

黄茂兴 编著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址：北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编：100142

教材分社电话：010 - 88191345 发行部电话：010 - 88191522

网址：www. esp. com. cn

电子邮件：houxiaoxia@ esp. com. cn

天猫网店：经济科学出版社旗舰店

网址：http://jjkxbs. tmall. com

北京盛源印刷有限公司印装

710 × 1000 16 开 18.25 印张 190000 字

2015 年 1 月第 1 版 2015 年 1 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 5426 - 9 定价：62.00 元

(图书出现印装问题，本社负责调换。电话：010 - 88191502)

(版权所有 侵权必究 举报电话：010 - 88191586)

电子邮箱：dbts@ esp. com. cn)

作者简介



黄茂兴，男，1976年生，福建莆田人。经济学博士，教授、博士生导师。现为福建师范大学经济学院副院长（主持工作）、全国经济综合竞争力研究中心福建师范大学分中心常务副主任、福建师范大学福建自贸区综合研究院院长、福建师范大学青年联合会副主席。同时兼任中国数量经济学会常务理事、中国区域经济学会常务理事、中国青年政治经济学学者年会执行委员会主席、中国环境科学学会环境经济学分会专家委员、中国工业经济学会理事、福建省中青年经济研究会副会长、清华大学技术创新研究中心学术委员会委员和兼职研究员等社会职务。主要从事技术经济、区域经济、竞争力问题研究，主持国家社科基金、教育部人文社科基金等

国家、部厅级课题 40 多项；出版专著、合著《技术选择与产业结构升级》、《论技术选择与经济增长》等著作 33 部，在《经济研究》、《管理世界》、《新华文摘》、《人民日报》、《光明日报》等权威报刊核心刊物发表论文 130 多篇，科研成果获得教育部第六届社科优秀成果二等奖 1 项（合作），国务院第一次全国经济普查优秀论文一等奖 1 项（合作），福建省第七届、第八届、第九届、第十届社会科学优秀成果一等奖 5 项（合作），福建省第八届、第九届、第十届社会科学优秀成果二等奖 3 项等 10 多项省部级奖励。入选“中组部首批‘万人计划’青年拔尖人才支持计划人选”、“教育部新世纪优秀人才支持计划人选”、“全国新世纪百千万人才工程”第三层次人选、“福建省高校领军人才”、“福建省首批哲学社会科学领军人才”。荣获 2014 年团中央、全国青联授予的第 18 届“中国青年五四奖章”提名奖、“福建省第六届优秀青年社会科学专家”、“福建省第七届‘五四’青年奖章”等荣誉称号。他所带领的科研团队先后入选财政部支持的国家创新团队、福建省高校科技创新团队和福建师范大学科技创新团队，该团队于 2014 年被人社部、教育部评为“全国教育系统先进集体”。

前 言

丝绸之路是连接亚欧非三大洲的古代文明之路。古代丝绸之路，从时间上看，跨越 2000 多年，历经中国的先秦、汉唐、宋元、明清四个时期。从地理类型来看，包括陆上丝绸之路和海上丝绸之路。

陆上丝绸之路是一条古老的陆地长途商业贸易路线，开始于西汉，繁荣于汉唐，衰落于 12 世纪。2000 多年前，西汉张骞“凿空”西域，正式开辟了古代丝绸之路。它东起我国古代都城长安（今西安）、洛阳，一直向西，经过甘肃与新疆两省，到达中亚、西亚，最终通向地中海各国。在丝绸之路全盛时期，“驰命走驿，不绝于时月；商胡贩客，日款于塞下”。这条道路上运输的货物以丝绸的影响力最大，因此，当德国地理学家 Ferdinand Freiherr von Richthofen 最早于 19 世纪 70 年代在《中国》一书中，把“从公元前 114 年至公元 127 年间，

中国与中亚、中国与印度间以丝绸贸易为媒介的西域交通道路”命名为“丝绸之路”，这一名词便很快被学术界和大众所接受，并正式广泛运用。

陆上丝绸之路的开辟不仅仅是出于贸易的目的，更是当时的汉王朝出于北部边防安全的考虑而建立起来的一座贯通欧亚大陆、促进东西方文明交流的桥梁。随着时代发展，丝绸之路成为古代中国与西方所有政治经济文化往来通道的统称：有北向蒙古高原，再西行天山北麓进入中亚的“草原丝绸之路”；有西安到成都再到印度的山道崎岖的“西南丝绸之路”等。随着海外贸易的不断拓展，陆上丝绸之路始终无法承载大规模的贸易运输任务，这主要是由当时陆路运输能力落后，西域道路的自然条件极其恶劣，又加上沿路诸国的政局复杂多变造成的。到了唐代中期，随着唐朝势力彻底退出中亚，陆上丝绸之路也迅速衰落下来。

海上丝绸之路在唐代中期逐渐取代陆上丝绸之路成为中外贸易的主要通道，官方贸易的性质由原来的朝贡贸易发展为市舶贸易，贸易商品的种类和规模逐渐扩大，从事海外贸易的民间海商人数也大大增加。正如范文澜先生所指出的：“自隋唐起，航海技术进步，海上贸易比陆上贸易更为有利，增加了中国与外国的交换关系。”这是“支持隋唐以来社会经济上升的主要条件之一。”在贸易往来的过程中，海运的优势逐渐显现，海上丝绸之路悄然兴起。我国东南沿海地区的海岸广阔，海岸线达 18000 多公里，而且众多沿海港口都是终年不冻，拥有天然的海运基础。东南沿海地区又历来盛产丝绸制品，源源

不断地提供了海外贸易中最重要的商品。此外，海运最大的优点就是运载量远大于陆路，而且可以自由通航。

海上丝绸之路的历史地位随着时代变迁不断发生变化。海上丝绸之路起于秦汉，兴于隋唐，盛于宋元，明初达到顶峰，明中叶因海禁而衰落。在隋唐之前，海上丝绸之路的地位并不重要，只作为陆上丝绸之路的一种补充形式。但到隋唐时期，海上丝绸之路地位开始慢慢超越陆上丝绸之路。到唐后期及宋朝，伴随着中国造船、航海技术的发展，中国通往东南亚、马六甲海峡、印度洋、红海及至非洲大陆的航路纷纷被开通与延伸，海上丝绸之路代替了陆上丝绸之路，成为我国对外交往的主要通道。

海上丝绸之路在历史延伸中不断拓展为交通贸易的“黄金路线”。这条“海上贸易通道”自中国东南沿海，穿过南中国海，进入印度洋、波斯湾，远及东非、欧洲，构成四通八达的交通网络，“舶交海中，不知其数”，蔚成中国与外国商业贸易的大动脉。隋唐时期运送的大宗货物多是丝绸，人们把这条连接东西方的水道称作“海上丝绸之路”。宋元时期瓷器渐成主要出口货物，这条路被叫作“陶瓷之路”。明代涌向欧洲的茶叶成为最大数量的出口商品，它亦被唤作“茶叶之路”。明初郑和率庞大舰队七下西洋，开创了和平外交和通商经贸的航海模式。海上丝绸之路绵延数千年，跨越亚欧非，在世界文明交流的史册上，谱写了一曲曲利益互惠、人文交融、民族团结、友好往来的瑰丽诗篇，留下中国走向世界、经略海洋的光荣与梦想。

由于明末清初政府闭关锁国，采取禁海政策，“不许片帆入口”，繁荣昌盛的海上贸易急剧衰落，光芒闪耀的海上丝绸之路日渐式微，并随着鸦片战争走到了历史的尽头。昔日“文明交流之路”竟沦为“丧权辱国之路”，古老的东方文明遭到西方列强的无情与肆意践踏，天朝上国的千年旧梦被彻底惊醒。

海上丝绸之路的沧桑巨变，见证了东西消长、文明兴衰，为中华民族留下了深沉的时空启迪。斗转星移，今日丝路，高远依旧，大道依然。今日中国，巍然屹立，昂首奋进。海上丝绸之路之重日益彰显。

2013 年 9~10 月，以习近平为总书记的党中央站在历史高度，着眼世界大局，高瞻远瞩，审时度势，把握机遇，创造性地提出建设“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”（以下简称“一带一路”）的战略决策；强调相关各国要打造互利共赢的“利益共同体”和共同发展繁荣的“命运共同体”。在全球经济一体化、亚欧走廊崛起的世界新格局背景下，重振丝路辉煌，成为沿线国家、民族的共同心声！

“一带一路”这条世界上跨度最长的经济大走廊，发端于中国，贯通中亚、东南亚、南亚、西亚乃至欧洲部分区域，东牵亚太经济圈，西系欧洲经济圈。它是世界上最具发展潜力的经济带，无论是从发展经济、改善民生，还是从应对金融危机、加快转型升级的角度看，沿线各国的前途命运，从未像今天这样紧密相连、休戚与共。

“一带一路”不仅是“古丝绸之路”的传承之路，更是 21

世纪的创新之路与复兴之路。中国提出“一带一路”的战略，具有丰厚的历史积淀性和延续性，而这种历史积淀性和延续性又进一步证明了中国提出建设“21 世纪海上丝绸之路”战略的历史逻辑性。这一跨越时空的宏伟构想，从历史深处走来，融通古今、连接中外，顺应和平、发展、合作、共赢的时代潮流，承载着丝绸之路沿线各国发展繁荣的梦想，赋予古老丝绸之路以崭新的时代内涵。

“一带一路”犹如中国对外开放的一体两翼，必将有力助推中华民族早日实现伟大复兴的中国梦，而且将惠及亚洲、欧洲、非洲乃至世界，对提升世界经济繁荣发展与和平进步具有深远意义。

为了深入探索“21 世纪海上丝绸之路”的历史演进、空间范围、理论和现实基础、战略路径，并试图对这条世界上跨度最长的经济大走廊的发展趋势作出我们的粗浅判断和思考。我和我所指导的研究生们一道思索，并历经近一年的时间，完成了这部小册子，抛砖引玉，希望能尽我们的绵薄之力为深化认识和加快推进我国建设“21 世纪海上丝绸之路”提供智力支持。我们也由衷地希望这一探索能对有关部门的科学决策和学术研讨有所借鉴，如然，足以慰藉我们所付出的汗水与时间！

黄茂兴

2014 年 12 月于福建师范大学

目 录

第一章 “21 世纪海上丝绸之路”的历史演化	1
一、“海上丝绸之路”的历史演进	1
二、“海上丝绸之路”的重要特征	31
三、“21 世纪海上丝绸之路”的复兴	39
第二章 “21 世纪海上丝绸之路”的主要内容与战略	
目标	45
一、“21 世纪海上丝绸之路”的主要内容与基本	
特征	45
二、“21 世纪海上丝绸之路”的战略目标	72

第三章 建设“21 世纪海上丝绸之路”的理论基础与 现实必然	79
一、建设“21 世纪海上丝绸之路”的理论基础	79
二、建设“21 世纪海上丝绸之路”的现实必然	100
第四章 建设“21 世纪海上丝绸之路”的路径设想	141
一、第一阶段：聚焦国内，链接海外，在“海上丝绸之路”新起点上扬帆起航	141
二、第二阶段：深化合作，不断突破，以中国—东盟 自贸区为支点，打造“21 世纪海上丝绸之路” 经济大走廊	149
第五章 建设“21 世纪海上丝绸之路”的政策保障	173
一、重视顶层设计，创造制度保障	173
二、依托自贸区平台，提升贸易新水平	177
三、深化沿线开放合作，建设丝路新载体	178
四、求同存异，开展能源合作	180
五、保障航道安全，扩大辐射范围	183
六、加快金融创新，提供融资支持	184
七、推动国际合作，实现互利共赢	186
八、加强文化交流，传承丝路文化	189

第六章 建设“21 世纪海上丝绸之路”的发展愿景	192
一、建设“21 世纪海上丝绸之路”的前景预测	192
二、建设“21 世纪海上丝绸之路”的发展趋势	219
附录	232
福建积极融入“21 世纪海上丝绸之路”建设的现实 基础与战略方向	232
“海上丝绸之路”背景下闽台海洋经济融合发展 研究	254
参考文献	268
后记	274

| 第一章 |

“21 世纪海上丝绸之路”的历史演化

一、“海上丝绸之路”的历史演进

（一）探索与开辟时期：先秦—秦汉

1. 先秦时期：海上丝绸之路的探路阶段

（1）殷商时代。

中国的航海活动，最早可以追溯到殷商时代。那时的造船技术已经可以打造具有近海行驶能力的木板船了。据《竹书纪年》记载，出海捕鱼一直是统治者的重要活动。周边海岛的小部落也会乘独木舟来中原进贡鱼骨、贝壳之类的饰品。周武王伐纣后，分封箕子于朝鲜。一直以来，西周一直同朝鲜关

系密切。

（2）春秋战国时期。

春秋战国时期，为了躲避战乱，部分中国人迁到了朝鲜，其中有些甚至渡海到日本。迁徙的路线一般是从登州乘船出发，北上鸭绿江口，经朝鲜半岛往西，最后穿越对马海峡抵达日本本土，这也是当时中国通向朝鲜、日本最早的路线。

同一时期，在中国的南方，则开辟了一条最早的带有贸易性质的“海上丝绸之路”。楚国的贵族渴望得到云南、缅甸、印度的象牙、犀角、玛瑙、孔雀、珠玕等中原地区稀有的宝货，遂派遣大将吴起“南平蛮越”，设置黔中郡，地辖鄂、湘、川、黔、桂五地边区的一大片土地^①。沅陵县位于源于川鄂的西水和源于贵州的沅水的交汇处，上通滇黔，下达江海，交通便利，是管理当时“海上丝绸之路”的绝佳地点。这条丝路西边的起点最远可以到达斯里兰卡附近，来自西域的货物可以从那里出发，沿着孟加拉湾，走海路进入缅甸出，再通过云南、贵州的山路到达贵州的镇远，经沅水船运到沅陵，随后发往楚国各地，送到贵族们的手中。巴蜀的商人也利用这条道路，将四川的丝绸贩运至海外。虽然这条道路仅仅是为了楚国贵族的玩乐而开辟的，限于当时的运输能力，贸易量也并不大，楚人的活动范围也仅止于黔中郡，但却是先秦时代楚人对沟通东、西方的第一次大胆的尝试。

^① 赵炳清，楚、秦黔中郡略论——兼论屈原之卒年 [J]，中国历史地理论丛，2006（3）。

2. 秦汉时期：“海上丝绸之路”的开辟时期

秦汉时期是我国“海上丝绸之路”的开辟时期。我国的对外交通从汉代开始有了确切的文字记载。但囿于造船技术与航海知识的限制（此时的造船技术，仅限于制造近海作战的战舰，并且仍未掌握季风规律、应用风力之类的航海知识），缺乏出海远航的能力，因此，这段时期的海外贸易规模小、次数少。这段时期的海外贸易主要是官方贸易（官方使者也是乘坐外国海船中转海外各国），其目的旨在满足统治者对奢侈品的需求，而不是增加国家收入。

（1）南海航路的开辟。

① 开辟的历史条件。

秦汉时期，尤其是到了汉代，农业和以纺织为主的手工业得到了较大的发展，位于岭南地区的南越国，主要出产丝绸类纺织品，为开展贸易奠定了坚实的物质基础。

南越国由于特殊的地理位置，经历长久的发展创造，拥有了先进的造船技术，为出海贸易创造了前提。

“海上丝绸之路”的开辟与巴蜀商人的活动密切相关。早在秦末汉初，巴蜀商人集团就是一个能量巨大的团体。这些商人不仅活跃在以长安为中心的中原地区，其走私贸易的活动范围更是远达西汉还未完全控制的西南地区 and 岭南地区，甚至能够将蜀地的商品贩卖至中亚、印度、东南亚、东北亚等地，是

开辟海上贸易航路的主力军^①。

南海航路的开辟与割据岭南的南越国积极支持是分不开的。而促使南越国推动海外贸易、支持巴蜀商人的根本原因是为了通过贸易获取铁这一重要的军需资源。为了抵御北方的中原政权，南越国对铁资源的需求非常大。另外，南越国宫廷对海外宝货、工艺品的需求也进一步促进了这一贸易活动。海外贸易造就了巴蜀殷富，闻名天下，同样也充实了南越国的国力，使之能够雄踞南方将近百年之久。

汉朝中期，汉武帝发兵十万征服了岭南地区南越国^②，不久又削弱了西南地区哀牢国的实力，沉重打击了巴蜀商人的走私活动。失去了西南、岭南两大贸易中转站的巴蜀商人集团迅速败落。在获得了南越的造船技术和海上通道之后，汉廷开始派遣皇家使者出使海外，开始直接与南海诸国贸易。南海航路由此正式开辟！

② 路线。

据《汉书·地理志》卷二八记载，最早的“海上丝绸之路”南海航路是从两广地区的雷州半岛徐闻港、合浦港出发，途中经过越南、泰国、马来西亚、缅甸，沿着孟加拉湾海航到印度半岛南部，最后从斯里兰卡返航。

③ 贸易货物。

南海航路开辟之后，汉朝皇室开始派遣皇家使者出使海

① 《史记·西南夷列传》。

② 《史记·南越列传》。