

中国
系列丛书

大国航路

CHINA SEA ROUTE

董金明
——
主编

上海教育出版社



21世纪是海洋世纪，海洋运输、海洋资源、海洋科技等在国家的经济、社会和文化发展中占有越来越重要的地位。

图书在版编目(CIP)数据

大国航路/董金明主编. —上海: 上海教育出版社, 2019.5

(中国系列丛书)

ISBN 978-7-5444-9155-6

I. ①大… II. ①董… III. ①中国特色社会主义-社会主义建设模式-青年读物 IV. ①D616-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2019)第 090018 号



责任编辑 邹 楠

封面设计 郑 艺

大国航路

董金明 主编

出版发行 上海教育出版社有限公司

官 网 www.seph.com.cn

地 址 上海永福路 123 号

邮 编 200031

印 刷 启东市人民印刷有限公司

开 本 700×1000 1/16 印张 9.5 插页 2

字 数 165 千字

版 次 2019 年 5 月第 1 版

印 次 2019 年 5 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5444-9155-6/D·0115

定 价 58.00 元

如发现质量问题,读者可向本社调换 电话: 021-64377165

编委会成员

主编 董金明

编委 尹 兴 李秀芳 谢 茜 杨洪刚 董 慧
王达山 王 珊 魏青松 王伯承 漆 勇

前 言

习近平总书记在党的十九大报告中指出,要坚持陆海统筹,加快建设海洋强国。21 世纪是海洋世纪,海洋运输、海洋资源、海洋科技等在国家经济、社会和文化发展中占有越来越重要的地位。《大国航路》以习近平新时代中国特色社会主义思想,特别是海洋强国战略、“一带一路”倡议、“人类命运共同体”战略思维等治国理政新理念新思想新战略为指导,依托航运、物流、海洋等学科的专业知识,在世界历史的大背景下,以“中国航路的过去、现在和未来”为基本线索,重点讲述当代中国航路建设的理念和进程,经济、政治和文化内涵与特征,以此阐释“中国方案”的深刻内涵和世界意义。

我们知道,航海运输在自然地理条件、艰辛和风险、运输能力、国际影响等方面都具有重要特征。并且,对航海运输而言,在浩瀚的海洋上,航运道路的开拓和选择及与此相关的国际交往与利益维护等,具有突出的重要性。在此意义上,在本书中我们将“航路”定义为海上航运与(海上)贸易的发展之路。^①

从世界历史来看,自古以来,海上航路都是国际贸易的主要载体,历来是海洋大国争夺的重心,谁控制了国际航路,谁就控制了国际经济命脉,就能够从中获取巨大国家利益,由此引发了一系列国际海洋霸权的争夺,主要表现为航线的控制权争夺和重要港口、岛屿(其中一些港口和岛屿是殖民地)的争夺,并延伸到海外资源和国际分工产业链中高附加值环节的争夺。

在历史的进程中,古代的大国航路争夺,其商贸活动主要是建立在简单的国际分工基础上的,争夺的范围也不大,限于一定海域内;大航海时代以后,大国航路的争夺拓展到全球范围,其商贸活动建立在具有一定跨大洋特征的分工的基础之上,

① 从词义来看,航路在最狭义上是指海上航线,但是,在广义上,它不仅指海上航线,还包括海上航道、以船舶为运输工具、以港口为基地、以海洋为活动舞台、实现人和货物位移的运输方式,即海洋运输方式,并且,海洋运输与海上贸易是紧密相连的,是海上贸易发展中的派生性需求。本书旨在使青年学生结合航运、物流等专业学习,全面、系统地理解世界趋势、中国国情、行业前沿和责任担当,故取“航路”一词广义的含义,将“航路”定义为:海上航运与(海上)贸易的发展之路。

但是频率和规模还不是很高；工业革命之后，商贸活动和国际分工真正具有了全球化的特征，大国航路的争夺引发了以工业实力为支撑的海军军备竞赛；20 世纪 80 年代后，全球开始进入信息化时代，经济全球化的水平达到空前程度，越来越多国家依赖于进出口，其国计民生离不开国际航路，但是，全球化也拉大了国家间的发展差距以及大部分国家国内的贫富差距，还有很多国家、地区的人民因不符合资本盈利的逻辑仍未能融入全球经济圈，未能享受到全球化的成果。

中华民族走向海洋的道路悠久灿烂，但也是曲折和不平坦的。从海洋因素在中华文明发展中的作用来看，我国古代发达的航海活动、海洋贸易、海洋科技和文化的发展都充分说明中华民族拥有海洋文明。古代的海上丝绸之路更是名闻天下、影响深远。与此同时，我们也应该看到，中华海洋文明的发展又具有很大的特殊性和局限性：与传统农耕文明相比，它一直处于从属地位。重陆轻海的地缘观念深深地影响了中国的政治经济和文化发展的历史进程。忽视海洋的作用和机会，给我们的民族留下了沉痛的历史教训。与近代以来借助海洋而走向世界强国的西方民族相比，中华民族在近代百余年的发展之路异常艰难曲折，在西方资本主义的坚船利炮下被迫打开国门，丧权辱国、割地赔款。但是，中华民族不甘沉沦，自强不息，浴血奋斗，终于在共产党的领导下，以马克思列宁主义为指导，建立了新中国，实现了国家独立和民族解放。

新中国成立后，我国在独立自主、和平共处、互惠互利等基本原则的基础上，发展对外经济关系和航运事业，取得了重要成就。当代，我国在习近平新时代中国特色社会主义思想指导下推进航运与贸易的发展。当代中国的航路建设，是“中国方案”的重要方面。“一带一路”不是为了一国的利益和发展，而是为了各国的利益和发展；我们要建设的海洋强国，不是要争夺海洋霸权，而是要提高海洋资源开发能力，坚决维护国家海洋权益。我们的“大国航路”不是为了争夺航路霸权，建立自己的后花园，只服务于本国的利益和发展，而是为了“共商、共建、共享”，使更多的国家、地区和人民参与到全球化的链条中，并更多享受到全球化的发展成果。

本书根据历史唯物主义的根本原理，通过对中国航路的古代辉煌、近代曲折和当代成就与前景，中西方航路发展不同特征的比较等问题的深入分析，使青年大学生深刻认识中国特色社会主义道路是人间正道，正确把握体现了“人类命运共同体”思想的“一带一路”倡议是顺应历史潮流、最有前景、最有可持续性并最符合全人类利益的大国航路，同时又能有效维护中国的核心利益；积极回应青年大学生的思想疑虑和现实关切，对“建设 21 世纪海上丝绸之路，意味着中国要推行海上扩张之路

吗?”“建设 21 世纪海上丝绸之路,我们准备好了吗?”“建设 21 世纪海上丝绸之路,怎样有所作为?”等问题力求讲实、讲透,为大学生解疑释惑,引导他们深入、系统地理解全球态势与中国道路,理性认识新时代中国的对外开放新战略,进一步增强道路自信、制度自信、理论自信和文化自信,增强责任担当。

简而言之,本书将通过对中国航路的“故事叙述”与理论分析,以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引,深入阐发新时代中国特色社会主义对外开放的新理念新思想新战略,阐发“中国道路”“中国方案”的思想内涵、历史底蕴和时代意义。

目 录

前 言	1
第一章 航路、国家与世界	1
一、航路与国家	1
二、航路与世界	5
三、航运业与“21 世纪海上丝绸之路”	9
四、建设海洋强国与中国梦的实现	14
第二章 中华古代海洋文明的辉煌与航路	19
一、中国海洋文明的发展与航路演进	19
二、中国古代的海上丝绸之路	23
三、中华古代海洋文明的基本特征	26
第三章 西方海洋文明的起源与航路开拓	31
一、西方海洋文明的起源与发展	31
二、西方海洋文明的扩张与航路开拓	34
三、古代西方航路的总体发展、基本特征和历史影响	39
第四章 近代以来西方国家海洋竞争与世界航路	45
一、新航路与资本主义的兴起与发展	45
二、西方国家的海洋竞争与航路变迁：大西洋海上力量更迭	47
三、西方国家的海洋竞争与航路变迁：太平洋的海上较量	51
四、国际格局的变化与世界航运中心转移	55

第五章	大航海时代以来中国航路的曲折历程	60
一、	大航海时代背景下中国的海禁政策	60
二、	近代中国航权的丧失和航运业的曲折发展	64
三、	近代中国海权意识的觉醒和维护航权航路的斗争	68
第六章	新中国航路建设与发展	72
一、	新中国航路建设的起步	72
二、	新中国成立后前三十年的航路建设和成就	75
三、	中国改革开放以来航路建设和发展	79
第七章	中国航路与国家发展	86
一、	中国航路的成就和挑战	86
二、	中国航路的继承和超越	92
三、	中国航路的突破和国家发展的共赢	96
第八章	中国航路与国家主权和安全	102
一、	中国航路的主权风险与挑战	103
二、	中国航路的安全风险与挑战	110
三、	中国航路应对国家主权和安全挑战的战略选择	116
第九章	人类命运共同体思想与当代中国航路建设	123
一、	人类命运共同体思想与“一带一路”倡议	123
二、	当代中国航路建设是“中国方案”的重要体现	130
三、	新时代中国航路发展与人才培养	135
	参考文献	140
	后 记	142

第一章 航路、国家与世界

新世纪以来,人类进入了大规模开发利用海洋的时期。中国共产党人顺应历史潮流,提出了建设海洋强国的战略目标。习近平总书记指出,建设海洋强国是中国特色社会主义事业的重要组成部分。海洋强国建设,航运必须先行。鉴于此,2014年9月,国务院发布了《关于促进海运业健康发展的若干意见》;10月,交通运输部发布了《贯彻落实〈国务院关于促进海运业健康发展的若干意见〉的实施方案》。这两份文件的发布,意味着我国将全面推进海运强国战略。学习和研究海洋强国战略和海运强国战略,首先要从一般意义上厘清航路与国家、航路与世界的关系;其次,要从国家视角出发,审视航运业在建设“21世纪海上丝绸之路”中的先行者地位,以及海洋强国战略、海运强国战略与实现中华民族伟大复兴的“中国梦”之间的内在联系。

本章问题

1. 航路对于民族国家发展的价值何在?
2. 航路对于世界发展和进步产生怎样的影响?
3. 航路对于中国推进“一带一路”建设的重要意义。
4. 建设海洋强国与实现中华民族伟大复兴的“中国梦”之间有何内在联系?

一、航路与国家

众所周知,地球表面71%的面积是海洋。在人类社会发展的早期,海洋头戴神秘莫测的面纱,成为横亘在人们面前的鸿沟。然而,在长期的生产和生活实践中,人类认识海洋、利用海洋的能力逐渐提高,在古老的中国,便有了《易经》中记载的“剡木为舟,剡木为楫,舟楫之利,以济不通,致远以利天下”^①。公元前3200

^① 于春海译评:《易经·系辞下》,长春:吉林文史出版社,2010年,第201页。

年,古埃及开始使用帆船。因为舟楫,遥望而不可及的彼岸近在咫尺。海洋的神秘面纱一经拂开,人类对它的认知和利用就变得一发而不可收。自地理大发现以来,人们对全球海洋问题及航运问题的关注日益升温,海洋成为世界大国角逐、争霸的主战场。海洋强国和航运强国的历史无数次地证明:航运兴,则国家兴;航运弱,则国家弱。

海洋运输是“利用海上航道、以船舶为运输工具、以港口为基地、以海洋为活动舞台、实现人和货物位移的运输方式”^①,是经济和贸易发展过程中产生的派生性需求。航运具有自己独特的空间属性和客观的地理属性,经历长期的历史发展,航运的属性和价值越来越复杂,越来越多样,对国家和世界的影响越来越具有全局性。对民族国家而言,航运对于国民经济发展和国家安全十分重要。一定程度上,我们可以说,国运兴衰,系于航运。

1. 航路是世界财富的融通和输入之路

在海洋运输活动中,船舶是运输工具和货物载体,航线、港口是运输通道和节点,货物是运输对象。航运业与造船工业、钢铁工业和石化工业等制造业形成关联产业,同时带动物流、金融、保险等航运服务业的发展,从而实现国家工业化。因此,航运业是传统基础产业与现代服务业的结合体,如果将经济贸易活动视为一个肌体,航运业就是这一肌体的血液循环系统。在这一肌体中,民族国家通过航运业积极参与世界产业分工和经济全球化进程,增加劳动力就业机会,同时,增加国家服务贸易出口、改善外汇收支平衡,实现资本和财富的增值。据统计,英国的外汇收入中,航运收入约占12%;希腊的外汇收入中,航运收入占第二位;日本的外汇收入中,造船与航运收入居第四位。^②

在实现国家工业化过程中,各国大都依据区位优势,选择沿江、沿海进行工业布局,形成了发达的经济走廊和冶金、电力、炼油、化工等沿海、沿江工业区和开放地带,并促进了港口城市的崛起。这些港口城市是带领所在地区加入经济贸易全球化和国际分工的代表。而港口城市的持续发展,对航运业有着强烈的依赖。航运业犹如一条管道,将港口城市与世界各地联系在一起,实现人力、物力、财力的流通和转移,是港口城市融入区域经济一体化和全球化的重要载体。不仅如此,在当前的世界海洋运输网络格局中,“港口集装箱吞吐量排名越靠前,港口在国际海运网络中的

① 范斐:《世界海洋运输格局时空演化》,武汉:中国地质大学出版社,2016年,第1页。

② 陈月英、王永兴:《世界海运经济地理》,北京:科学出版社,2011年,第2页。

作用越大,等级地位也越高;港口的等级地位越高,其腹地的加工工业越发达”^①。可见,航运业的发展不仅带动沿江、沿海城市产业的发展与升级,也可以将经济腹地吸纳进经济全球化进程中,实现财富的增长。

2. 航路是国家硬实力的体现和象征

克拉克森统计数据显示,近年来,“世界海运贸易量权重基本稳居 84%,海运贸易依然是全球经济和贸易的支柱”^②。每个国家、每个航运企业都想在该领域占有一席之地,甚至占有优势地位。因此,国际航运领域的竞争程度异常残酷。而这种竞争是全方位的,某个国家的航运生产要素、国内航运需求、航运相关及辅助产业的状况、航运业的战略结构和竞争状况、政府在资本市场、生产标准、补贴、竞争条例等方面的政策,^③均会对竞争的结果产生重要影响。上述诸因素的背后,则是国家的综合实力和影响力。因此,航运是发挥国家综合实力、在激烈竞争的航运市场中逐步展现国家实力的窗口,也是国家硬实力输出的平台。由于国家政治、经济和技术条件的变化,昔日的海运强国可能衰落,新的海运强国可能崛起。

国际航运领域的较量,主要表现为对海洋运输航线的掌控。海洋运输战略通道作为海洋运输流通区域的中间联系,在海洋空间中具有极为重要的战略地位。理论上,哪里有海洋,哪里就可以成为海洋运输航线,因此,全球海洋运输系统具有潜在的无限数量的海运路线。但是,受历史、地理、经济、政治、安全等诸因素的影响,实际海运线路配置却相对简单。核心战略通道是全球最重要的战略通道,全球共有 8 个,分别是巴拿马运河、直布罗陀海峡、苏伊士运河、波斯普鲁斯海峡、曼德海峡、霍尔木兹海峡、好望角、马六甲海峡,这些战略通道几乎是不可替代的,没有这些战略通道,将会极大地增加全球海洋运输的成本并将严重损害全球贸易。^④

海洋运输航线与海上通道特定的地缘位置具有天赋性和固有性,成为某个国家或经济体获取世界经济资源便捷程度的重要因素,因此,它不仅在很大程度上影响了各国内部的发展,而且也影响到了它们与外部世界的关系。例如,美国利用海洋的联结和海上通道的咽喉作用,扩大势力范围,施加政治影响,捍卫海外利益。美国在寻求海外贸易时,海洋成为其奉行扩张的海外政策、拓展海外市场、追求利益最大化的载体。从太平洋到加勒比海,从美洲到亚洲,都有其极为重要的关键利益线,目

① 范斐:《世界海洋运输格局时空演化》,上海:华东师范大学,2014 年,第 87 页。

② 石兰芬:《世界海运贸易格局出现趋势性新变化》,载《航运交易公报》,2017 年 7 月 25 日。

③ 叶佳:《我国航运业的国际竞争力分析》,载《综合运输》,2005 年第 11 期。

④ 范斐:《世界海洋运输格局时空演化》,上海:华东师范大学,2014 年,第 40 页。

的是要保障美国能够取得中东和亚洲的资源。^① 由此可以看出,海洋运输航线是实施国家利益的一个重要途径,不掌控海洋运输航线就无法掌控国家的命运。历史的客观规律一再证明,海洋运输航线对国家特别是海洋大国的命运具有重大的战略意义,要保护国家利益、促进国家发展,就必须有效控制和运用海洋运输航线。通过有效地维护海洋运输安全可以间接提升国家的军事、经济实力和综合国力,最终提升国家的综合实力,增强参与全球竞争的能力。

3. 航路是国家软实力的投射与较量

自 20 世纪 80 年代末以来,哈佛大学著名学者约瑟夫·奈提出的“软实力”这一概念便迅速在全球流行起来,并为各国学者所接受。所谓“软实力”,是指“一种通过让他人想要你意欲其所要来获得你所期待的结果的能力。这是一种通过吸引而非来实现预期目标的能力”^②。简言之,软实力就是一种吸引力。世界海事大学副校长马硕教授将这一概念引入航运领域的研究中,指出“世界航运中心的标志是其软实力而非硬实力”^③。所谓“航运软实力”,是指“在航运领域,某一国家依靠航运制度、航运服务、航运环境等条件来吸引别国航运主体向其靠拢,并实现其在航运领域诉求的能力”^④。航运软实力对航运业自身的持久生存和持续健康发展比硬实力更有影响力和持久性,它主要表现为优越的航运制度、完善的法规和服务体系、在国际海事规则制定中的话语权、航运从业人员的形象和社会地位。^⑤ 以伦敦为例,这里聚集着国际海事组织、国际海运联合会等诸多国际航运组织,其航运融资放贷总额约占世界市场的 20%;世界上 50% 的油船租赁业务、40% 的散货船业务、18% 的船舶融资业务和 20% 的航运保险业务都在伦敦进行。坐落在这里的波罗的海航运交易所发布的国际波罗的海综合运费指数更成为代表国际干散货运输市场走势的晴雨表。这里提供的完善的金融、信息、保险、中介、咨询、培训、代理等航运辅助服务体系代表着英国航运服务业的发展水平。^⑥ 对于航运企业而言,伦敦所具有的航运软实力,是无与伦比的,因而具有莫大的吸引力。

4. 航路是国家的“第四只臂膀”

2015 年 9 月 3 日,习近平总书记在纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争

① 梁芳:《海上战略通道论》,北京:时事出版社,2011 年,第 162 页。

② Joseph S. Nye, Jr. and Robert O. Keohane, *Power and Interdependence* (3rd Edition), New York: Longman, 2001: 220.

③ 马硕:《软实力是建设上海国际航运中心的关键》,载《水运管理》,2007 年第 5 期。

④ 王心明、王华锋、孙光圻:《航运软实力的深层解读》,载《大连海事大学学报》(社会科学版),2010 年第 4 期。

⑤ 王心明、王华锋、孙光圻:《航运软实力的深层解读》,载《大连海事大学学报》(社会科学版),2010 年第 4 期。

⑥ 马硕:《软实力是建设上海国际航运中心的关键》,载《水运管理》,2007 年第 5 期。

胜利 70 周年大会上指出：“今天，和平与发展已经成为时代主题，但世界仍很不太平，战争的达摩克利斯之剑依然悬在人类头上。”^①当前，国际政治、经济、军事竞争日趋激烈，局部冲突和突发事件时有发生。面对这种危局时，航运企业可以通过遍布世界的船只、码头和网点发挥作用，迅速对重要物资和人员进行运输，提高战略投放能力，保障国家安全利益，尽可能减少国家损失，提高该国的国际威望。美国把运输船队看作战时武装力量的一个组成部分，即仅次于海陆空军的“第四只臂膀”，并制定营运补贴政策，保护海运船队发展。因此，美国商船队的建设和发展不仅要考虑经济因素，还要考虑战时必须担负的纯军事任务的需要，比如不间断地运输战略原料和成品，为设在外国领土上的军事基地提供供给和保障，甚至通过海洋运输军队。^②世界许多国家在其航运法中明确规定，本国商船队除为其经济发展服务外，要在紧急时刻为保证或保障国家安全服务。当然，中国也不例外。2011 年，利比亚内战爆发，局势失控，中国在利比亚的 3 万多名公民的生命安全受到严重威胁。按照党中央、国务院统一部署，我国海运企业数艘船只第一时间驶抵接侨点，接应空军、海军，执行运送中方人员回国的任务。2 月 27 日，“天福河”轮载着 559 名中国公民，由利比亚米苏拉塔港起航，3 月 1 日，安全顺利抵达希腊克里特岛的伊拉克里翁港，顺利完成了撤侨任务。

综上所述，作为基础性产业的航运业，是国家经济发展、政治安全、社会进步的重要引擎，为民族国家参与经济全球化和区域经济一体化提供了渠道和舞台。同时，航运业是国家硬实力和软实力的一面镜子，通过横向和纵向对比，民族国家可以据此不断调整本国航运政策，以在全球化进程中立于不败之地。

二、航路与世界

航运业在表现出强烈的内向性，即民族性的同时，其所具有的外向性，即国际性也是显而易见的，从这个角度看，“航运实际上是在全球营运的一个国际性行业”^③。由于其具有通过能力强、运载量大、运费低、对货物适应性强等特点，航路将割裂的世界连接成一张网，它以国际航运市场为活动场所，与世界经济环境密切相关。因

① 习近平：《习近平在纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利 70 周年大会上的讲话》，北京：人民出版社，2015 年，第 4 页。

② 魏书杰：《中国海上贸易发展战略研究》，博士学位论文，北京：中共中央党校，2009 年，第 20 页。

③ 约翰·拉莱斯：《欧洲人看航运全球化》，载《上海造船》，1995 年第 4 期。

此,从根本上说,“世界贸易首先是海洋贸易”^①。

1. 航路是经济全球化的驱动力量

1500年前后的地理大发现,拉开了不同国家相互对话和相互竞争的历史序幕,割裂的世界开始连接在一起,近代世界历史的大幕随之在海洋上徐徐拉开,而整体世界的联结者,便是轮船和航路。19世纪70年代,西方资本主义国家相继完成工业革命,蒸汽机、内燃机的出现,促进了生产方式的更新换代和生产力的发展,也刺激了资本主义国家对外扩张的欲望。他们驾着船舰,在世界范围内掀起了殖民掠夺的惊涛骇浪。主动也好,被动也罢,殖民地和半殖民地国家被卷入了资本主义的漩涡,整个世界的经济联系愈来愈紧密。第二次世界大战以后,各国纷纷把战时的科技成果应用于生产领域,航运开始向大型化、专业化方向发展,集装箱运输由陆运向海运扩散。在这种背景下,“各国经济的相互依赖程度加深,国际贸易增长速度明显高于世界国民生产总值的增长速度。20世纪50年代初,国际贸易额占世界国民生产总值的比重在10%左右,到70年代初已超过20%”^②。20世纪70年代以来,科技发展日新月异,电子信息技术被广泛运用于各行各业。现代科学技术在交通运输业中的广泛运用,扩展了高速公路网,扩大了国际间高速火车运营范围,提升了港口设施的现代化,“使得集装箱运输水路、铁路、公路连为一体,成为全球跨国制造业的动脉”,“集装箱多式联运系统的出现,又使国际航运业除了具有港到港的运输功能以外,还拥有了驾驭综合物流系统的功能,统辖从发货人到收货人的全过程货物流动”^③,促进了贸易的全球自由化以及全球资源市场配置的合理化。在此过程中,跨国集团公司的生产经营活动成为全球经济活动的主导力量,而跨国集团公司贸易的全球自由化、生产组织的全球化以及全球范围资源市场化的合理配置,都要靠海洋运输来实现,日新月异的现代海洋运输已经成为经济全球化的基础和驱动力量。

综上所述,世界经济通过国际贸易形成,国际贸易依靠国际航运实现,因此,世界经济从形成之初就与国际航运业密切相关。此后,由于航运业的发展和通信技术的发展,世界经济的贸易往来日益密切,经济全球化的发展趋势越来越强烈。可以说,没有海洋运输就没有地理大发现,就没有今天的经济全球化。

2. 航路是国际格局变迁的重要引擎

17世纪英国政治家雷莱爵士有句名言:“谁控制了海洋,谁就控制了世界贸易;

① 陈月英、王永兴:《世界海运经济地理》,科学出版社,2011年,第1页。

② 袁锋:《论经济全球化下的国际航运业》,载《世界经济与政治论坛》,1999年第5期。

③ 袁锋:《论经济全球化下的国际航运业》,载《世界经济与政治论坛》,1999年第5期。

谁控制了世界贸易,谁就控制了世界的财富,因而就控制了全世界。”^①马汉的海权论更是把全球海运及海洋控制问题提高到地缘政治学理论架构中海权至上的战略地位,至今仍发挥着重要影响。他说:“海权包括凭借海洋或通过海洋能够使一个民族成为伟大民族的一切东西。”^②这里的海权,不仅包括海上军事力量,还应包括和平时期的商业贸易、航运和坚实的海港基地。其潜台词在于,除军事力量外,控制重要航路和港口,经略海上战略通道才能发展海上商业贸易,获得海外资源,从而实现国家的崛起与发展。

由于航路对民族国家的经济、政治等影响至深,航路的转移和历史变迁,则会带来民族国家的崛起或衰落,从而引起国际格局发生深刻变化。新航路开辟前的传统商路上,地中海是“欧洲通往其他地区和连接东西方的主要通道”,意大利是贸易中心,控制着东西方之间的商路。新航路开辟后,好望角以其地理位置的优势,成为连接东西方的要道,从而取代了地中海在东西方贸易中的战略地位。这一转变,造成了地中海沿岸国家和城市的衰落,却成就了强大的殖民帝国葡萄牙和西班牙,使二者成为欧洲大陆上最发达的国家。1869年,苏伊士运河修筑通航,成为亚非欧三大洲间最直接和最主要的海运通道。它连接红海与地中海,使大西洋、地中海与印度洋联结起来,大大缩短了东西方航程。在此背景下,作为战略要地的好望角的地缘政治和地缘经济价值骤然下降,也导致西班牙和葡萄牙这两个曾经牢牢控制东方贸易的殖民大帝国,将海上贸易领导权不得不让给了英法等国,给这些殖民强国注入了生机和活力。1914年,被誉为世界七大工程奇迹之一的“世界桥梁”——巴拿马运河建成通航。该运河通航后,“需要绕道南美洲合恩角的大型散货海船,改道巴拿马运河,可缩短航程约1.5万公里;由北美洲一侧海岸至另一侧的南美洲港口,也可节省航程达6500公里左右。而在欧洲与东亚或澳大利亚之间的船只,也可借助巴拿马运河减少航程3700公里左右”。^③巴拿马运河由美国建成,自1914年通航至1979年间一直由美国独自掌控。它“使美国的疆界在事实上被推进了数千公里,并使美洲国家的政治体系更为紧密,美国的战略地位就此大大改善”^④。

总体来看,自地理大发现至今,世界范围内共涌现出了约十个海洋强国和航运强国,出现了三次权力的转移和国际格局的变迁。这些转移和变迁,无一例外地与对航路路线的有效控制和利用有关。因此,航路是国际格局变迁的重要引擎。

① 吴纯光:《太平洋上的较量:当代中国的海洋战略问题》,北京:今日中国出版社,1998年,第6页。

② 马汉:《海权论》(欧阳瑾译),北京:中国言实出版社,1997年,第3页。

③ 陈红霞:《巴拿马运河通航 缩短我国到美东航程》,21世纪经济报道 http://jt.hebnews.cn/2016-07/01/content_5818853.htm。

④ 李义虎:《地缘政治学:二分论及其超越》,北京:北京大学出版社,2007年,第44页。

3. 航路是文明交流与融合的纽带

航路在促进商品交换、商品流通的同时,也以商品为载体,把不同的制度、文化、思想带到了其所到之处。其中,航路起到了无法取代的纽带作用。一定程度上,我们可以说,航路发展的历史,是世界各国文化、科技交流与融合的历史,也是不同文明不断冲击与碰撞的历史。世界航运业的进步与发展,带来了不同文明冲击碰撞下的交流与融合。

在古代,中国的科技和人文思想通过海上丝绸之路传播到了欧洲,并产生了深远影响。就科技而言,正如马克思所言:“火药把骑士阶层炸得粉碎,指南针打开了世界市场并建立了殖民地,而印刷术则变成新教的工具。”^①中国古代科技对欧洲的社会影响可见一斑。与此同时,古代中国的人文思想为欧洲文艺复兴的人文思潮奠定了一定的基础并起到了推动与促进的作用。而其他国家的天文、算数、医药等科技知识,音乐、舞蹈、雕塑、绘画、建筑等艺术手法,伊斯兰教、基督教等宗教文化也通过航运传入我国,并对我国的文化发展起到了积极的促进作用。

世界近代史开启后,“由于地理上的发现而在商业上发生的并迅速促进了商人资本发展的大革命,是促使封建生产方式向资本主义生产方式过渡的一个主要因素。世界市场的突然扩大,流通商品种类的增多,欧洲各国竭力想占有亚洲产品和美洲资源的竞争热,殖民制度——所有这一切对打破生产的封建束缚起了重大作用”^②。也就是说,新航路的开辟,航运业的进一步发展,促进了资本主义的发展和资本主义文明的形成,因而“航运业一开始就带上了反封建的色彩”^③,这就不可避免地导致了新兴资本主义文明与封建文明的交锋。当西方资本主义国家在亚洲从事殖民贸易时,航路不仅带来了东西方物质文明的交流,也带来了精神文明的融合。西方的三权分立、人民主权、进化论等思想,穿越海洋的屏障,来到古老而神秘的东方,并在客观上对东方社会的发展和进步产生了极大的促进作用。例如,洋务运动时期,中国人开始学习西方的企业管理精神、教育、外交等制度;甲午战争失败后,中国的有识之士相继开始学习西方的君主立宪制、民主共和制。而中国的科举制度,也随着中国的瓷器、丝绸、茶叶等物资一起,被带到欧洲,成为“西方国家文官制度的典范”^④。在航运发展水平越来越发达的今天,国家间的物资和人员交流变得前所未有的频繁,文化交流、文明融合越来越成为不可阻挡的历史潮流。而航运则成为连接

① 《马克思恩格斯文集》第8卷,北京:人民出版社,2009年,第338页。

② 《马克思恩格斯文集》第7卷,北京:人民出版社,2009年,第371页。

③ 张峰:《马克思的航运与经济全球化思想及其现代启示》,载《大连海事大学学报》(社会科学版),2012年第5期。

④ Britannica Online Traditional Chinese Edition (Taiwan),2007.转引自李永强:《论中国科举制度对西方文官制度的影响》,《中国人民大学学报》,2008年第1期。

这些载体的纽带,成为东西方经济和文化交流的代名词。正是在这种文化的交流中,文明不断融合,人类社会不断进步。

总之,无论从历史还是从现实的角度看,航路将整个世界联结为一个有机整体,促进了全球化的发展和升级。航路所及之处,在进行物质交流的同时,还带动了精神文明的交流和沟通,从而实现了文明的融合。各文明取长补短,共同推动了世界的发展和进步。同时,各国竞相发掘和控制核心战略通道,推动了国际格局的变迁。因此,航路是经济全球化、国际格局变迁和文明交流与融合的推动力和重要引擎。

三、航运业与“21 世纪海上丝绸之路”

东汉王充在《论衡》中提到:“越赏献雉,倭人贡畅”,表明西周时期已出现了航海活动。秦朝统一六国后,命徐福海上寻仙,海上活动越来越频繁。唐宋时期,我国与世界各国的海上交往达到了全面繁荣的阶段,航海事业空前发达,中国与西亚、非洲沿岸国家间的海洋航运有了很大发展。唐朝时由中国航海前往阿拉伯乃至非洲沿岸国家,已由过去的分段航行实现了全程直航,不再需要经印度洋沿岸国家换乘阿拉伯商船中转。宋代人开辟了横越印度洋的航线,尤有重要意义。宋代航海家从广州、泉州起航,横越北印度洋,直航至西亚和非洲东海岸。到明代,郑和率领远洋船队,先后七次下西洋,遍访亚非各国,其船队规模之大、船舶之巨、航路之广、航技之高,在当时无与伦比。总之,古代中国是航海事业的积极实践者。在长期的历史发展中,形成了我国与世界其他地区进行经济文化交流的海上通道,即“海上丝绸之路”。但是,明代以后,中国闭关锁国,实行海禁,从而导致了中国航运业由盛转衰,在和西方航运业的竞争中败下阵来。

由于历史的惯性,近代航运业的衰落对当今中国航运业的发展产生了一定的影响——今天的中国是一个海运大国,但仍算不上一个海运强国。然而,航运在对外贸易中发挥着不可替代的作用,海运系统有效保证了经济社会发展对资源、能源的需求以及大量制成品的进出口。面对建设“21 世纪海上丝绸之路”的新机遇,航运业应该如何继承和发扬“丝路精神”,提升航运水平和航运能力?在“21 世纪海上丝绸之路”建设中,航运业将发挥怎样的作用?

1. “21 世纪海上丝绸之路”及其提出

(1) “21 世纪海上丝绸之路”的提出

21 世纪是海洋世纪。面对日新月异的生产力发展和日渐频繁的商贸文化往