



“一带一路”上的中国边疆历史文化
大河黑龙江卷

于逢春 田恃玮 平 林 主编

雅克萨 城下炮声急

——中俄《尼布楚条约》签订始末

郝庆云 编著



“一带一路”上的中国边疆历史文化·大河黑龙江卷

雅克萨城下炮声急

——中俄《尼布楚条约》签订始末

郝庆云 编著

黑龙江教育出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

雅克萨城下炮声急 : 中俄《尼布楚条约》签订始末 / 郝庆云编著. — 哈尔滨 : 黑龙江教育出版社, 2016. 10
(“一带一路”上的中国边疆历史文化·大河黑龙江卷 / 于逢春, 田恃玮, 平林主编)
ISBN 978-7-5316-9002-3

I. ①雅… II. ①郝… III. ①尼布楚条约(1689) — 介绍 IV. ①D829.512

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第273784号

丛 书 名 “一带一路”上的中国边疆历史文化
丛书主编 于逢春
本 卷 名 大河黑龙江
本卷主编 于逢春 田恃玮 平 林
本卷作者 郝庆云
本卷书目 雅克萨城下炮声急——中俄《尼布楚条约》签订始末

丛书策划 丁一平 赵 力
责任编辑 商 亮 赵 頔
封面设计 文思天纵
责任校对 张若平
出版发行 黑龙江教育出版社
(哈尔滨市南岗区花园街 158 号)

印 刷 哈尔滨市石桥印务有限公司
开 本 889 毫米×1194 毫米 1/32
印 张 5.75
字 数 100 千
版 次 2017 年 4 月第 1 版
印 次 2017 年 4 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5316-9002-3 定 价 31.00 元

黑龙江教育出版社网址: www.hljep.com.cn

序

“十三五”国家重点图书出版规划立项丛书——《“一带一路”上的中国边疆历史文化》（12卷）（以下简称《丝路上边疆历史文化》）就要陆续出版并和广大读者见面了。本丛书是将基础性研究成果以通俗化和大众化的方式呈现给读者的尝试之作，希冀把以往藏在深闺、主要供业内专业人士查阅的深奥之作，予以简化和再创作，用大众读者容易接受的形式表现出来。这或许是一个阶段性的试错作品，即便如此，这也是各位作者长时间辛勤积累、积极努力的结晶，也是中国边疆学界众多专家学者通力协作的共同成果。

一、编写缘起

中国实施改革开放政策已近40年，凭借着国人较长时段的艰苦奋斗，借助于国际产业分工调整大势，中国人的聪明才智得到了充分释放，国家也一步一步地恢复了强国地

位。与此同时，中国经济社会在相当长的时期内实施的出口导向型增长、传统成本优势、拼资源与环境、土地财政等发展模式，虽然是经济发展初期难以逾越的阶段，并在短时期内显示了骄人成效，但伴随着经济社会向高层级发展，其隐含的资产泡沫化、环境污染、高库存与超产能、低收入群体较大、阶层趋向固化等问题也愈益凸现。中国的快速复兴不期而然地引起了国际政治态势的变化，也催生了中国周边情势的变动。

上述国际及周边形势的变化，国内特别是边疆地区经济社会发展过程中显露出的问题，除了需要我们通过自身努力寻求破解之道外，还要求中国“走出去”，向世界寻求解决之法。同时，在国际舞台上追求国家利益。这是因为在经济全球化大背景下，“走出去”既是时代的要求，也是大国担当的表现，更是中国回报国际社会较长时段多方支持的契机。当然，要顺利地“走出去”，自然应在搞好边疆治理议题的同时，理顺周边关系，承担作为大国的国际责任。应该说，能推动中国“走出去”的着力点固然很多，但就其深远影响力和可预期效力而言，莫过于“一带一路”建设战略构想。该战略构想旨在加强亚欧非大陆及附近海洋的相互依存关系，推动沿线各国之间的互联互通，进而助推沿线各国间实现文化多元、政治自主、经济互补、社会可持续发展的战略目标。

那么，中国作为“一带一路”建设战略构想的发起者，除了对该构想提供经济支持、倡导政治互信之外，在历史经验与精神文明方面能够提供哪些支撑呢？念及此，我们将目光投射到“海陆丝绸之路”本身，希冀从中寻求各种历史文化资源。经过初步探究，我们发现古老而又年轻的“海陆丝绸之路”上曾孕育了丰厚的物质文明与精神文明，而丝路中国段的历史文化更是堪称丰富多彩、底蕴深厚。这些历史经验与文化资源，对解决中国“走出去”所衍生的问题，对冲淡经济全球化所引发的地方保护主义及民族主义，对化解中国边疆及周边问题，对沿线各国在新时期实现友好合作，均具有不可替代的理论价值与现实意义。

有鉴于此，我们开始策划、编纂并出版这套《丝路上边疆历史文化》丛书，希冀从先人那里汲取历史经验，从学术层面解读一些紧要的边疆及周边问题。

二、丝绸之路蕴含的精神文明

一般认为陆上丝绸之路的开通始于前汉张骞“凿空西域”之际，但不可否认的是，张骞通西域的主要目的是基于军事战略考量，并非着眼于物质贸易与文化传播。张骞“发现”的西域之路是以今中国新疆—中亚诸国为中心、由多条路线构成的向欧亚大陆乃至北非辐射的贸易之路，从西汉至

19 世纪中期，该丝路的核心地带，汉籍多称之为“西域道”“沙渍道”“葱山道”等。该路被冠以“丝绸之路”之名并加以再建构，进而被广泛采用，始于德国地理学家李希霍芬（F. von Richthofen）于 1877 年出版的《中国》（第一卷）一书。李氏在该书中首次将公元前 114 年至公元 127 年间中国与中亚两河（阿姆河与锡尔河）地区，以及中国与印度之间，以丝绸贸易为主要媒介的这条西域交通路线命名为“丝绸之路”，并且在地图上进行了标注。30 多年后，德国历史学家赫尔曼（A. Hermann）在其 1910 年出版的《中国和叙利亚之间的古代丝绸之路》一书中，将“丝绸之路”的路线与区域予以进一步界定：古代中国经由中亚驶向南亚、西亚，以及欧洲、北非的陆上贸易通道。该界定甫一问世，便得到了国际学术界的认同。

现代考古学与历史研究证明，早在张骞开通“丝绸之路”之前，早在作为纺织品与衣物原料的“丝绸”还没有被创造出来的远古时代，联结古代中国与中西亚及欧非两洲的东西方商路就已经被开通。其中，比较有名的有“草原之路”“青金之路”“玉石之路”与“蜀布之路”等，此诸路便是张骞所开通的“丝绸之路”的前身或有机构成部分。

关于“草原之路”，早在张骞之前 6000 年就已经初步开通。譬如，今辽宁西北部与内蒙古东南部的兴隆洼文化时代的石雕女神像与欧洲旧石器时代晚期同类作品有相通之处与

亲缘关系；距今 4000 年的欧亚大陆北部草原地带分布着一条东西绵延万余里的细石器文化带；公元前 20 世纪，形成于叶尼塞河上游与中游流域的青铜文化，沿着草原之路向东西延伸；公元前 9 世纪前后，掌握了骑马技术的辛梅里安人（Cimmerians）和斯基泰人（Scythians）先后成为游牧民族的前驱，他们沿着欧亚草原东西驰骋，以黄金饰品与器皿制作及使用为显著标志的黄金文明得以东西传播。至此，作为大“丝绸之路”有机构成部分的“草原之路”臻于完备。同时，经过数千年不间断地交流，到了匈奴兴起之前，从大兴安岭山脉西麓到黑海北岸、伏尔加河流域的广袤草原地带拥有了共同的文化因素。

至于以青金石为大宗贸易货物的“青金之路”，实际上就是后来的中亚—西亚丝路西段，该路早在张骞之前 4000 年就已经开通。青金石，又称天青石，是一种不透明的蓝色半宝石，虽然产地不少，但产自今阿富汗的最受青睐。大约从公元前 4000 年开始，产自今阿富汗东北角巴达赫尚省的青金石便被分路向外输送。其中，主要的一路为西路，由今巴达赫尚省一路向西，经伊朗高原到达两河流域北部地区；另一路为南路，由今巴达赫尚省向南翻越兴都库什山，沿印度河南下至阿拉伯海，由此沿海岸西上进入波斯湾，然后借助于海路北上两河流域南部地区。由水、陆两路运来的青金石在此被消费一部分后，余下则由此继续向西，或销往

地中海地区，或销往今北非地区。

就“玉石之路”而言，以和田石为大宗贸易商品的“西玉东输”之路早在张骞之前 2000 多年就已经开通，此路乃后来的丝路东段。中国玉文化至少肇始于 8000 年前，经过数千年的漫长浸润，大约距今 4000 年时，玉文化已覆盖今日中国地域内的中部与东部。在此之前，各地所使用的玉石大都为本地玉；兹后，因和田玉的发现，西玉开始东输，“玉石之路”开通，各地有权有势者便不再使用本地玉，只用和田玉。根据叶舒宪先生等人的研究，4000 多年前的“玉石之路”共有 3 条，以今日南疆与昆仑山为中心，分别是北线——玉石之路草原道、中线——玉石之路河西走廊道、南线——玉石之路青海道。

另外，沟通今川—滇—缅与印度等南亚地区的商路开拓也很早，远远早于张骞“凿空西域”之际。当时从巴蜀之地将邛竹杖、蜀布等输往南亚早已为人们所熟知，故笔者称之为“蜀布之路”，也是后来的“西南丝绸之路”。

与上面谈及的“陆上丝绸之路”相照应的，还有一条从中国东部沿海出发，分别向东到达日本、向东南到达今菲律宾群岛乃至澳洲北部、向南到达今马来半岛及印尼群岛、向西南经过今南海并穿过马六甲海峡或巽他海峡到达南印度和西亚乃至北非的海上贸易之路，今人称为“海上丝绸之路”。后来因该路所输出的瓷器为最大宗商品，故又名“瓷器之

路”或“陶瓷之路”。“海上丝绸之路”肇始时间也很久远，有学者通过基因检测技术与体质人类学研究后认为，大约在6000~12000年前迁徙到美洲大陆的蒙古人种移民是通过一种有三角帆的船，顺太平洋特定的海流东漂，经过漫长的海上生活，横渡太平洋，最终到达北美大陆。虽然“海上丝绸之路”在纪元前的影响力可能不及“陆上丝绸之路”，但自秦汉时代以降，伴随着造船与导航技术进步、帆船运力增强、海船运量增大，以及由此带来的海运风险较低的影响，“海上丝绸之路”渐渐取代了“陆上丝绸之路”的贸易龙头老大地位。

说到古代中国先民的航海事业，堪称辉煌。濒海的百越人、东夷人早在距今8000年就开始以原始的舟筏、古老的航海知识，展开了贴近海岸或借助海流的航海事业。至迟到五六千年前，他们创造了横渡世界第一大洋——太平洋的壮举。迨至殷商时代，中国已经出现木帆船。迨至西周时期，周武王更是特设了“舟牧”或称“苍兕”等专门管理舟楫及航运的官吏。到了前汉时代，汉武帝在先秦已有航海事业基础上，开辟了其帝国境内北起今韩国之汉江入海口，南至今越南之巴江入海口的南北沿海大航线。与此同时，从南海到北印度洋、从黄海到日本海的“海上丝绸之路”也被开辟了出来。经过魏晋南北朝时期的快速发展，到了公元7世纪，唐朝远洋船队不但能轻松地穿越阿拉伯海与波斯湾，而且能

够从广州直航红海与东非海岸。其航程之绵长，航区之广阔，已远远凌驾于擅长航海的波斯人、阿拉伯人、印度人等。同时，唐代黑水靺鞨人、渤海人分别开辟了多条横渡鄂霍次克海、日本海的航线。唐朝还开辟了横渡黄海、东海抵达日本的海上航线。迨至南宋，特别是元朝，不但开辟了北洋漕运航线，而且开辟了离岸远航、横断印度洋直抵西亚与非洲的航线。元世祖忽必烈动辄以舰船数百艘乃至数千艘，载军数万或十数万跨海远征，彰显了元帝国巨大的远洋航行能力与高超的编队航行技术。

耐人寻味的是，4000 多年前，今日中国域内还没出现被称为阶级对立产物、暴力机器且能被考古学证明了的国家，更无政府存在，各种文字也没有被创造出来。也就是说，“海陆丝绸之路”前身的“玉石之路”“草原之路”“青金之路”，以及诸条跨海越洋航线是在没有国家，更没有政府出现的情形下被人类自发地创造了出来。这便是“丝绸之路”的魅力所在。这说明人类具有与生俱来的合作与协同精神、互联互通能力、互通有无意愿、彼此学习需求、相互理解能力，此乃该路贡献给人类的精神文明。

三、选题范畴与编写宗旨

上述可见，“海陆丝绸之路”也好，“海陆丝绸之路”所

承继的“草原之路”“玉石之路”“青金之路”“蜀布之路”以及早期航海之路也罢，生成于其上的中国边疆历史文化，不消说，都应在《丝路上边疆历史文化》丛书的书写范畴之内。由于“海陆丝绸之路”几乎覆盖了中国海陆边疆地区，所以，大凡与古今中国边疆乃至周边有关的边疆历史与地理、边疆政治与经济、边疆族群与民族、边疆政权与国家、边疆社会与文化、边疆事件与人物等，自然也应在本丛书收罗之列。

基于以上定位，《丝路上边疆历史文化》丛书内分陆上边疆与海上边疆两大部分，共计12卷，兹说明如下。

陆上边疆按今日边疆省份来划分，从东到西、由北而南分别为“奉天辽宁卷”“长白吉林卷”“大河黑龙江卷”“大漠内蒙古卷”“陇上甘肃卷”“苍茫新疆卷”“雪域西藏卷”“彩云之南卷”“八桂广西卷”，计9卷。

海上边疆按“环中国海”海域来划分，分别为“东北部海域卷”“东部海域卷”“南部海域卷”，计3卷。其中，“东北部海域卷”主要以鄂霍次克海与日本海为中心来书写。因为鄂霍次克海直至1860年中俄《北京条约》签订之前，其西部海域及库页岛等仍属于中国，本着历史主义精神，将该海域历史文化作为历史叙事来写，不牵涉现实疆域，不谈归属问题。至于日本海，与鄂霍次克海一样，直至1860年中俄《北京条约》签订之前，其西部海域仍属于中国。另外，

即使按照现行国际法，中国直至今日仍拥有图们江出海权，仍是日本海沿岸国之一。所以，日本海自然也是本卷考察与描写对象之一；“东部海域卷”主要以黄海与东海为中心来撰述，偶尔也会涉及历史上的日本与朝鲜半岛。至于渤海，因系中国内海，不属于边疆海域，故不作为书写对象；“南部海域卷”主要以南海，以及与古代海上丝绸之路密切相关的爪哇海、苏拉威西海、班达海、阿拉弗拉海等若干海域为主要著述对象。

需要格外强调的是，根据事先拟定的编写宗旨，《丝路上边疆历史文化》丛书所描述或所书写的对象是“中国边疆”的“历史文化”。也就是说，本丛书将遵循既定宗旨，只就历史文化谈历史文化，既不牵涉也不影射周边国家的既定或现实领土主权问题，更不对该诸问题诉诸任何有倾向性、立场性与主观性的评断。当然，自公元前 221 年秦朝统一六国、公元前 200 年前后匈奴首度统一大漠南北以降，直至 1820 年中国疆域最终奠定为止，古代中国疆域始终处于变动状态。到了近代，中国疆域的变动更加剧烈，至今尚未最终确定。中越两国于 2000 年、2009 年分别签订的海域和陆地边界勘界议定书，是中国与邻国最近时期两次划分海域与陆地边界之举。即便如此，中国与印度、不丹两国尚未签订陆上边界条约，中国与日本、韩国、菲律宾、越南、马来西亚、印度尼西亚、文莱诸国尚未最终划定彼此都认同的海

域。这使得本丛书内容不可避免地会涉及古代，特别是近代乃至现当代中国疆域的经常盈缩伸退问题。但需要说明的是，基于本丛书设定的书写对象与撰写视角，有关中国疆域变动、中国与邻国边界或海域划分等问题，本丛书概不予探讨，即便涉及也不设定任何主观性立场。所以，本丛书的书写对象即使超出了今日中国疆域，本丛书也只是将这些对象作为历史文化来书写，就历史文化史实来讨论历史文化本身，既不与现当代国家领土主权归属问题挂钩，也不与历史文化的首发权或所属问题相牵涉。简言之，本丛书尊重中国历届政府与所有国家签署且有效的双边或多边条约，尊重现行国际法或边界条约对周边国家赋予的现有陆路疆界及其对相关海域的领有权，不介入至今尚有争议领土与海域所属问题的讨论。

另一个需要明确的是，到 1820 年中国疆域最终底定之际，清朝已成为具有 1300 多万平方公里陆疆本土，领有鄂霍次克海、日本海、渤海、黄海、东海、南海等辽阔海域，另有众多陆上或海上属国或属部，拥有数十个民族的庞大帝国。19 世纪 40 年代以降，伴随着西方列强东渐、沙皇俄国南下与东进、日本西来，清帝国直辖领土不但被沙皇俄国及西方列强直接瓜分了 200 多万平方公里，而且原属中国直辖领土、面积多达 150 多万平方公里的外蒙古也被苏联强制“独立”。与此同时，清朝数量众多的属国和属部，或自主脱

离清廷，或被俄、英、法、日等列强攫取。伴随二战胜利与20世纪60年代亚非拉独立运动兴起，以及20世纪90年代苏联解体，这些国家大都相继独立。这些国家独立后，在用近代民族主义理论编纂本国历史、建构本民族谱系过程中，都或多或少、或轻或重地与中国在历史文化问题上或疆域所属问题上有所瓜葛。毋庸置疑，这些问题如何解决不是本丛书的着眼点之所在，也不是本丛书撰写宗旨之所在。即便如此，相关问题也是难以躲避的。为此，我们议定，如果本丛书涉及中国与周边国家共有或共通历史问题时，均本着历史文化共享、历史疆域所属问题搁置争议的态度来对待，同时，对既有边界现状、相关国家实际控制区域等问题，则依循国际法与现有国际秩序，不采取单方面表述方式，而是本着尊重各自表述、双方表述均予以同时罗列的原则加以解决。

如上所述，“海陆丝绸之路”所承继的“草原之路”“玉石之路”“青金之路”“蜀布之路”及早期航海之路等，是在国家还没有诞生、政府远未登场的时代，由人类自发地开拓出来的物质互通有无、文明相互传播之路。凡此种种，充分说明这是一条和平之路，表明人类天生具有自我管理、自我设计能力，人类天然具有命运共同体意识。实际上，直至16世纪，整个世界的国家疆界意识还不是很强烈，当时的“海陆丝绸之路”也是不用护照就可以相互通达、互相交

流的。应该说，和平共处、文化互通、物质交流、自我管理、命运共同体意识，是“海陆丝绸之路”的精神与精髓所在，而再发现与再诠释这些精神与精髓，则是本丛书的编纂宗旨。

四、本丛书应进一步修正和提高之处

如前所述，中国的疆域自公元前 221 年由秦朝初步统一到 1820 年由清朝最终奠定，始终是一个渐进的过程，即使经过近代乃至现当代的急遽变更，直至今日仍没有尘埃落定，仍处于没有最终且彻底划定的状态。正因为如此，“一带一路”本身与中国疆域的盈缩衍变息息相关，并使得“一带一路”上的历史文化还有许多疑难点，个别领域还鲜有人涉足。另外，撰写《丝路上边疆历史文化》丛书需要受过历史学与地理学，或民族学、宗教学及文化学等学科训练，这些都是内容较为丰富的学科，非下苦功夫难以掌握。而本丛书的撰写，既要求作者学养精深，又要求作者知识博广。应该说，这些要求是一个人一生不断努力追求的目标，一时间很难达到。所以，在项目确立之际，我们就深切地意识到完成该丛书所要面临的巨大困难，但“一带一路”建设战略的实施是不可能让我们无限期地等待下去的。在此情形下，知其不可为而为之是我们唯一的选择，别无他途。现在，虽然这

项任务已经逐次推进，丛书也分批次付梓，但我们仍感到还有很多问题有待进一步深化和不间断地解决，我们也知晓已纳入出版计划的成果依旧存在着这样或者那样的不足乃至谬误。即便如此，因囿于学力不足，我们也依然无力避免。所以，我们寄希望于广大读者，真诚地期待着能借助广大读者，特别是专家读者的力量来指出我们的不足与错误，我们一定会虚心受教，以便于再版时进一步修正和提高。

在本丛书即将付梓之际，我们衷心感谢国家新闻出版广电总局对这项出版工程的高度重视，特别是在丛书立项方面给予我们的大力支持；感谢浙江师范大学环东海与边疆研究院、黑龙江东北数字化出版传媒公司、黑龙江教育出版社为本书的撰写、编辑、出版所提供的便利、帮助；感谢各位作者坚持不懈地努力和责任担当。最后，值得一提的是本丛书策划者丁一平编审，如果没有丁编审的坚定信心、积极谋划撰写体例与内容、多方搜集相关文献，本丛书的编写与出版不会这么顺利，还有可能会夭折。在此，特别表示感谢。

于逢春

2016年11月7日北京寓所