

XINSHIJIWENKU
新世纪文库

★★★★★ 洞悉“海上丝路”经济带的历史与未来

THE MEDITERRANEAN ASIAN

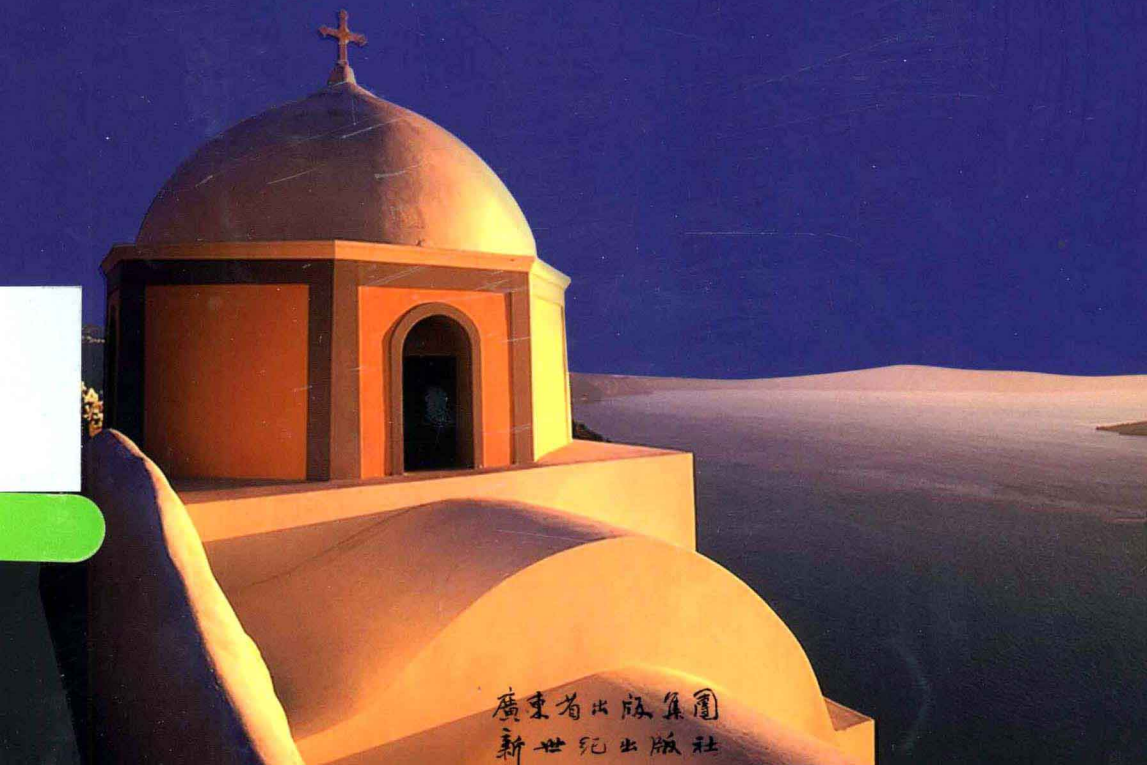
Port Cities and Trading Networks in China, Japan and Southeast Asia, 13th-21st Century



亚洲的地中海

13—21世纪中国、日本、东南亚商埠与贸易圈

[法] 弗朗索瓦·吉普鲁◎著 龚华燕 龙雪飞◎译
Francois Gipouloux 法国国家科学研究中心主任



广东省出版集团
新世纪出版社

THE ASIAN MEDITERRANEAN

Port Cities and Trading Networks in China, Japan and Southeast Asia,
13th-21st Century

亚洲的地中海

13—21 世纪中国、日本、东南亚商埠与贸易圈

[法] 弗朗索瓦·吉普鲁◎著 龚华燕 龙雪飞◎译

广东省出版集团
新世纪出版社
· 广州 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

亚洲的地中海 / (法) 吉普鲁著; 龚华燕 龙雪飞译. —广州: 新世纪出版社, 2012.8
ISBN 978-7-5405-6341-7

I. ①亚… II. ①吉… ②龚… ③龙… III. ①亚洲经济—研究 IV. ①F13

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 165982 号

THE ASIAN MEDITERRANEAN : Port Cities and Trading Networks in China, Japan and Southeast Asia, 13th-21st Century by Francois Gipouloux Copyright © 2011 by Francois Gipouloux

This edition arrange with EDWARD ELGAR PUBLISHING LIMITED (EE) through Big Apple Agency, Inc., Labuan, Malaysia.

Simplified Chinese edition copyright: 2013 Beijing Guangban New Culture & Mediacoo., Ltd
All rights reserved.

出版人: 孙泽军

策 划: 李江南

责任编辑: 耿 谦

排版设计: 大有图文

新世纪文库·历史系列

亚洲的地中海: 13—21 世纪中国、日本、东南亚商埠与贸易圈

[法] 弗朗索瓦·吉普鲁 著

龚华燕 龙雪飞 译

出版发行: 新世纪出版社

经 销: 全国新华书店

印 刷: 中煤涿州制图印刷厂北京分厂

规 格: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 21.75

字 数: 306 千字

版 次: 2014 年 1 月第 1 版第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5405-6341-7

定 价: 38.00 元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请联系调换: 北京广版新世纪文化传媒有限公司
销售热线: 010-65542969

传 真: 010-65545428

本书图片由广州集成图像有限公司 (www.fotoe.com) 提供并配插

分享文明的力量



《新世纪文库》编辑委员会

主任

林 雄

副主任

顾作义 王桂科

编 委

杜传贵 何祖敏 秦 颖 孙泽军 李江南
刘北成 陈其泰 刘 浩 潘 屹 刚健华

执行编委

何祖敏 孙泽军 李江南

前 言

本书是我在中国和日本耗费近 20 年对亚洲主要港口城市进行长期研究的成果，这些城市包括：东京、横滨、神户、新泻、新加坡、香港、高雄、上海和天津。这些年的实地研究使我相信，有必要从职能而非地理或政治的角度来定义东亚。也就是说，有必要将东亚定义为面向各个市场的生产区域，这些市场并不相邻，通过对法律的共同尊重联系在一起，如同中世纪的地中海一带。

将 21 世纪伟大的中国与文艺复兴时期的欧洲海上城邦相提并论，也许有些矛盾。然而，11—15 世纪中国便是主要的海上强国，而今天，这个高度中央主导的国家经济领域发生的巨变，正导致它逐渐从大陆的视角重新向海洋禀性转移。

本书的结构就像一艘船。它的龙骨，即全书的主要支撑观点，是这个国家沿海城市之间的联系，这些城市不需要国家的保护，甚至还与国家对立。这艘船的船肋构架了船身的形状，即对过去与现在海洋经济和大陆经济的适当案例研究。

感谢众多的前辈先哲：费尔南德·布劳代尔（Fernand Braudel）、路易斯·德尔米尼（Louis Dermigny）、丹尼斯·隆巴德（Denys Lombard）和奥利维尔·多福斯（Olivier Dollfuss）。在我常驻亚洲期间，许多人士值得感谢。我尤其感谢老朋友滨下武志，他曾与我多次讨论，其贡献对本书的

付梓起到了决定性的作用。我同样感谢羽田正、莫里斯·埃玛尔 (Maurice Aymard)、渡边利夫、李京文、袁志刚、李兆熙、Jun Il-soo (韩国仁川大学教授)、孟建军以及我在法国社会科学高等研究院中日韩中心的同事，尤其是帕特里克·贝尔瓦尔 (Patrick Beillevaire)、阿兰·德里森 (Alain Delissen) 和克里斯蒂安·拉穆鲁 (Christian Lamouroux)。我还要感谢中国、日本和欧洲的多位工业和金融分析家、商界人士和政府官员，感谢他们友好地与我分享自己的知识与经验。在撰写本书的终稿期间，许多人给了我宝贵而富有启发性的建议，我对此表示最深切的感谢，他们是皮埃尔-伊夫·贝利 (Pierre-Yves Bely)、萨丽·贝利 (Sally Bely)、彼得·丹尼尔斯 (Peter Daniels)、艾丽斯·艾克曼 (Alice Ekman)、郭若云、彼得·莱特 (Peter Lighte)、马芝安 (Meg Maggio)、荷夫·珀兹 (Herve Pauze)、帕特里克·普岩 (Patrick Pouyanne)、丽莎·罗宾斯 (Lisa Robins)、马克·塞尔登 (Mark Selden)、克里斯·斯纳格斯 (Chris Snuggs) 和米娅·特纳 (Mia Turner)。清华大学、人民大学及中国社会科学院的邓建 (Deng Jian 音译——译注)、沈星 (shen xing 音译——译注) 和吴丽萍 (Wu Liping 音译——译注) 等我的助手不知疲倦地帮助我提供了研究材料。最后，非常感谢戴安娜·马丁 (Dianna Martin) 和乔纳森·霍尔 (Jonathan Hall) 的翻译，以及汉娜·艾 (Hanna Ai) 和塞巴丝汀·古拉尔 (Sebastien Goulard) 的索引汇集。

本书的汉语专有名词采用拼音，但北京、天津、广州和南京等历史上约定俗成的少数名称除外。本书遵从中国人和日本人将姓置于前面的习惯。

2011 年 1 月 15 日于北京
弗朗索瓦·吉普鲁

目录 Contents »»

前言.....	I
导言：欧洲与亚洲的“地中海”.....	001
第一部分 两种无边界的扩张模式：欧洲的地中海.....	007
第 1 章 地中海与全球扩张.....	008
第 2 章 远程贸易与城市主权： 海上共和国时期地中海的竞争模式.....	026
第 3 章 汉莎同盟：波罗的海的合作模式.....	050
第二部分 亚洲地中海的早期概貌：朝贡贸易占主导地位.....	059
第 4 章 亚洲贸易王国与独立城市实体：7 世纪至 17 世纪.....	060
第 5 章 亚洲贸易的组织：政府垄断的重要性.....	077
第 6 章 朝贡贸易与非官方贸易.....	087
第 7 章 日本在亚洲内部贸易的地位：抵制中国的主导权.....	097

第 8 章 亚洲海洋体系	107
第三部分 西方贸易网络与亚洲贸易网络的交叠	117
第 9 章 欧洲扩张还是亚洲的吸引力	118
第 10 章 被迫开放与通商口岸	153
第 11 章 亚洲贸易网络的国际化	168
第四部分 再全球化时代：亚洲地中海的重生	183
第 12 章 中国沿海城市面临全球化挑战	184
第 13 章 东亚制造带	196
第 14 章 香港与上海：中间商之间的竞争	207
第 15 章 亚洲各物流中心之间的竞争	231
第 16 章 香港、上海或北京： 何处将成为中国的国际金融中心	247
第五部分 亚洲地中海和国家主权的挑战	271
第 17 章 跨国区域和东亚经济走廊：亚洲地中海	272
第 18 章 亚洲地中海和中国经济空间重塑	281
第 19 章 地方保护主义和贸易战：中国的市场分割	299
第 20 章 中国的影响力基础转回海洋	310
结论	333

导言

欧洲与亚洲的“地中海”

作为财富的熔炉与贸易的焦点，伦敦、纽约、东京、新加坡以及香港和上海等大型港口城市纷纷崛起，导致经济学家将注意力从国家转向跨国区域与全球化城市。

一个新的经济区域正在东亚诞生。它既不以中国、日本或韩国等的国界线为边界，也不以东南亚等地区组织来划分。相反，这是一条海上走廊。它北起海参崴，南达新加坡，包含多个国家的一部分。在法律体系与商业实践日益趋同的基础上，这些国家纷纷受到这条海上走廊生机活力的影响。

这是否是新现象？实际上，这种经济领域与地理空间的特殊配置，历史上并非没有先例。14世纪，意大利的热那亚、威尼斯及西班牙的巴塞罗那便是全球性的市场，它们掌控着海洋的中心地中海，世界各地的商品源源不断地进进出出。后来在环波罗的海，汉莎同盟的吕贝克、汉堡和里加等城市，也置身于有组织的海上贸易中心，同样掌控着全球商品的流通。18世纪，波尔多不仅仅被视作法国城市，同样还属于更加广阔的大西洋网络。最后，得益于阿拉伯、印度、葡萄牙和中国贸易网络的交会，中国南海可以被视作整个18世纪欧亚贸易的重要焦点。几个世纪以来，环地中海、波罗的海和中国南海的经济结构一直保持稳定，既促进了贸易，又催生了独创的政治形式，并为大都市文化奠定了基础。

当前亚洲海上走廊与地中海、波罗的海和中国南海一度盛行的商业秩序之间的相似性尤其引人注目。当时和现在一样，港口城市是区域经济的动力之源，内陆不如沿海重视商业。当时和现在一样，这些城市都是凭借自行确定的条件开展合作，而非遵循各自国家的规则。当时和现在一样，这些城市都控制着巨额的全球贸易。

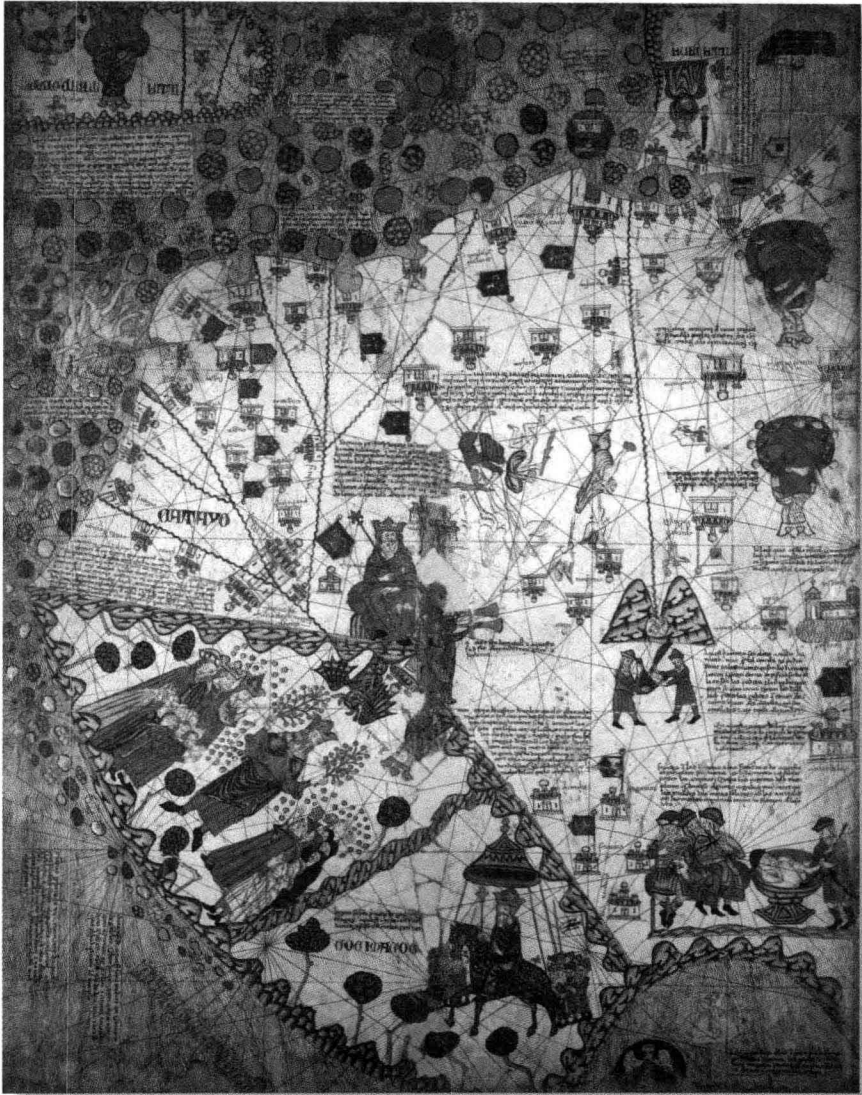
这导致我们详细考察，一度支配地中海和其他两处海域的形势，如何有助于我们更好地理解今天的东亚海上走廊？这条走廊连接日本海、黄海、南海、苏禄海和西里伯斯海，下文将被称做“亚洲的地中海”。我们将探讨 16 世纪末和 20 世纪末这两个时期的经济全球化，以此检验这一模型的有效性。

我们还将通过分析考察沿海地区的两种方式，来研究亚洲海洋历史的连续性与间断性，这两种方式分别是：(1) 视为区域进行考察，其特性与国家内部的精确边界有待确定；(2) 视为嵌入城市区域群岛的城市进行考察，这些城市试图脱离国家的统治。在后一种解释中，中国被分成两大区域：沿海地区和内陆地区。其中，沿海与国际贸易网络充分融合，而内陆地区则按另一种经济逻辑运转，更具大陆特色，不如沿海以市场为导向。

最后，通过研究 15 世纪以来的上述海域，我们将试图辨别全球化的不同形式。尽管亚洲的地中海这种比喻存在局限性，但它仍然非常具有启迪性，有助于揭示经济、地理和国际关系之间隐含的联系。

本书分为五个部分。第一部分介绍我们的研究方法，该方法利用了所有传统学科：政治经济学、地理及国际关系学（第 1 章）。接下来介绍一体化海洋空间历史上的先例：地中海及海上共和国（第 2 章）、波罗的海和汉莎同盟（第 3 章）以及中国南海与周边注重商业的王国和（相对）独立的城邦（第 4 章）。

第二部分考察朝贡贸易在亚洲的地中海的重要性。我们将研究亚洲的地中海的贸易组织，重点是垄断（第 5 章）、朝贡贸易和非官方贸易的作用（第 6 章）以及日本采纳中国的国际关系体制并为我所用的具体实例（第 7 章）。第二部分的最后一章将阐述亚洲的海洋关系体系如何凭借



《加泰罗尼亚地图集》是一份多页的古世界地图，它展现了以地中海为中心的欧洲文化。

有限的大型商业中心，与中国、日本和西方商业网络之间如何错综复杂地相互交织（第 8 章）。

在第三部分，葡萄牙人、西班牙人和荷兰人以及后来的英国人等外国商人走上舞台（第 9 章），他们的到来导致了 19 世纪通商口岸的强制开放（第 10 章），同时，由于中外商人之间长期的交往，也导致了新加坡、中国香港和上海贸易文化的发展（第 11 章）。鉴于这种新的方式，我们在示意图 17.1 中总结了自己对亚洲及其地理、经济和国际关系的理解。这幅地图并非以国家为中心，而是以跨国区域（日本海、黄海和南海经济区）为中心；它强调界定某个海洋区域的商品与人员流动，强调构成其边界并提供持久的结构的一系列港口城市。将亚洲标示成这样一幅地图，就提出了 2 个问题：

1. 亚洲的地中海的形成，增强了港口城市的政治影响：这是否意味着它们对目前主宰全球经济的经济网络的形成的影响，与跨国公司不相上下甚至有所超越？
2. 中国在被迫加入东亚海上走廊的蓬勃发展之际，其经济领域是否正在经历重组和断裂？而这个经济领域的架构受到国际贸易的影响，围绕几个大型城市中心呈多极分化。

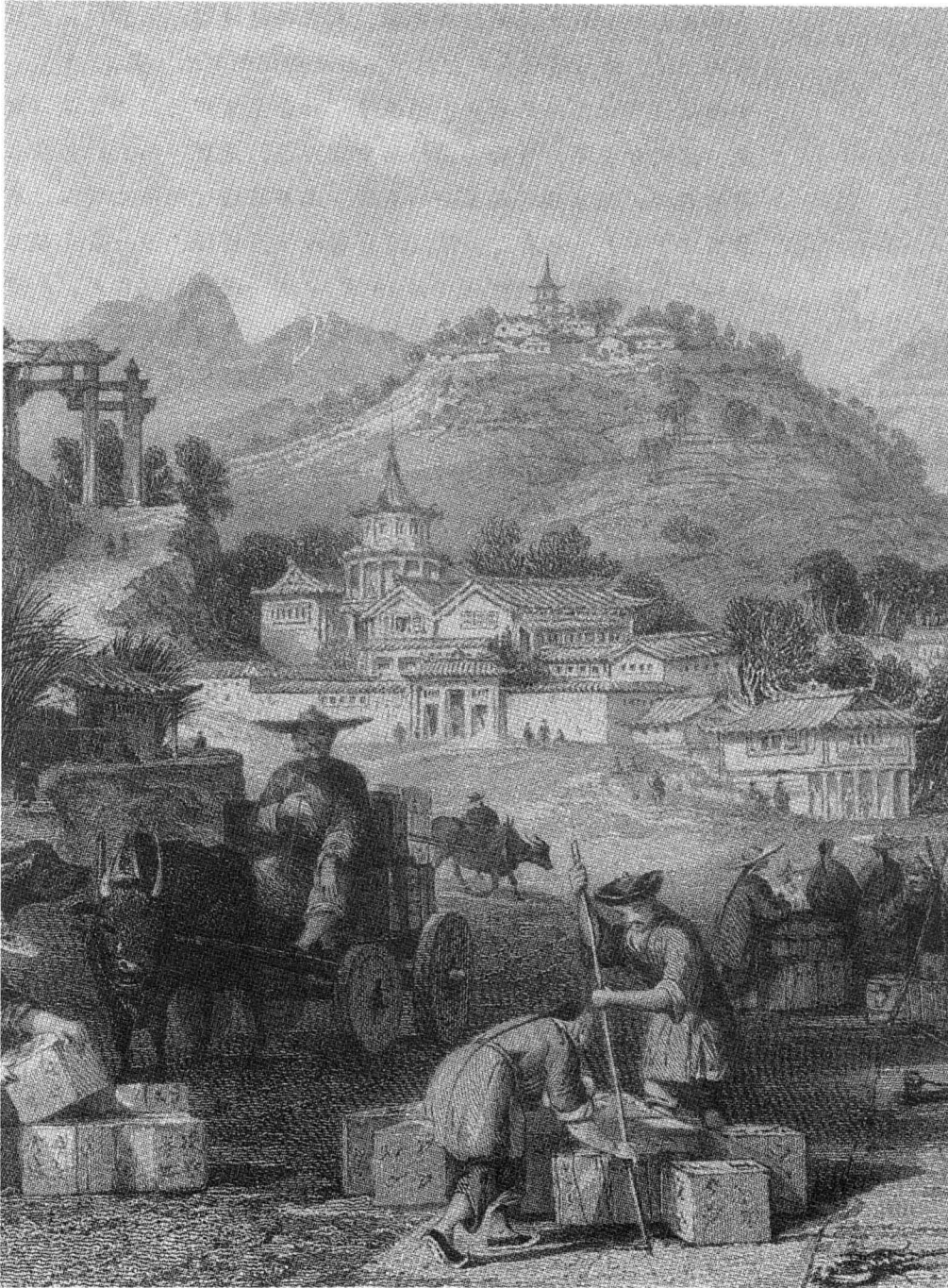
我们将在第四部分回答这些问题。首先，我们将考察自中国共产党掌权以来与全球经济体系相隔绝时期中国城市发展的各个方面（第 12 章）；接下来，我们将考察中国沿海地区如何迅速进入全球制造业（第 13 章），以及中国香港和上海在贸易中转（第 14 章）、物流（15 章）和金融（第 16 章）方面的激烈竞争。

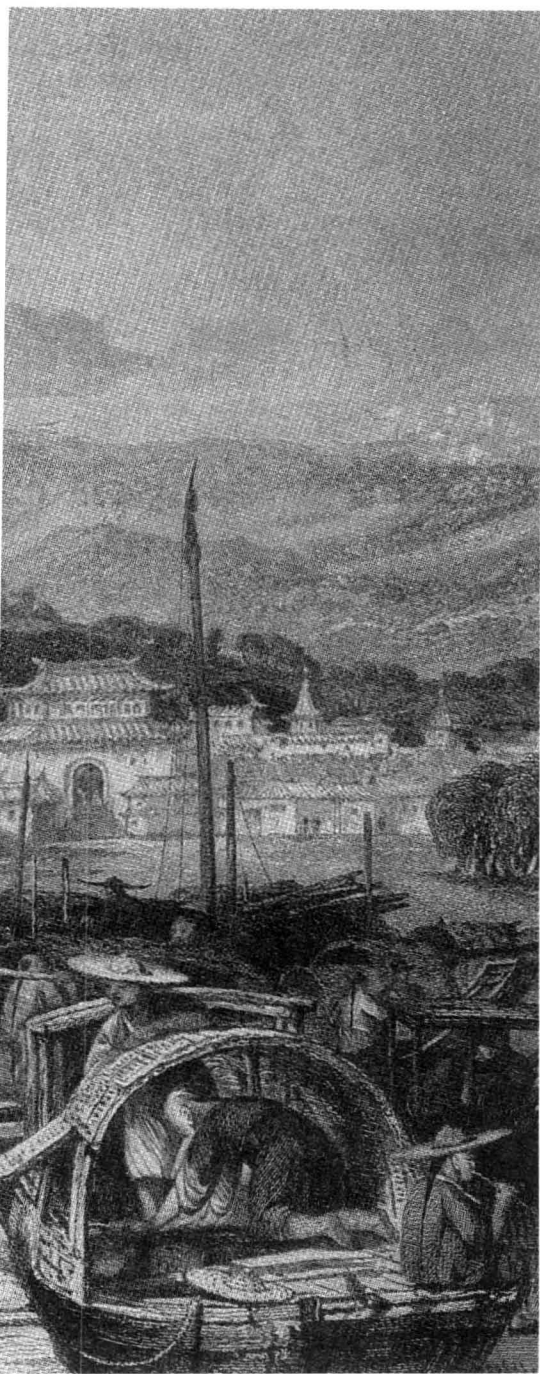
第五部分涉及亚洲的地中海对国家主权的挑战，体现在以下 3 个问题上：

1. 导致中国经济空间分割及重组的外部动力，正在向限制中国开放的方向发展。这些动力主要是以强大的吸引力的形式出现，来自

海参崴与新加坡之间的经济走廊。本书将通过对外国直接投资效果的分析，评估这种吸引力对中国经济组织的影响（第17章）。

2. 中国通过意识形态的创新，创造了“社会主义市场经济”这一概念，这充分表明，市场力量推动中国经济，是自下而上的势在必行的趋势，而非领导层主导的表现。本书将通过两条主线探讨这种经济重组：一条是工业部门国有制被缓慢侵蚀，另一条是日益多样化条件下市场的扩张（第18章）。这一进程的副作用，表现在有害的地方保护主义及频繁的贸易冲突。两者都正促成中国经济空间分裂成多块微型市场，由于强大的地方保护主义壁垒，每个市场彼此孤立（第19章）。
3. 中国正缓慢地偏离其内陆特色的、集体主义的管制的基础，走向另一个海洋的、开放的、商业的和大都市的亚洲。这样做，它正与郑和下西洋时期伟大的海上探索中所看到的传统重新对接。15世纪，郑和的船队一度远涉东非。这种转变还开创了一种可能性：中国也许将最终成为一个真正的市场体制国家，重建成一个开放而充满活力的超级大国，完成适应全球化的需要（第20章）。





亚洲的地中海

13—21 世纪中国、日本、东南亚商埠与贸易圈

第一部分

I

两种无边界的扩张
模式：欧洲的地中海

第 1 章

地中海与全球扩张

早在 20 世纪 30 年代，便有人通过与地中海进行对比来考察亚洲的海洋地区。荷兰历史学家雅各布·范洛伊尔（Jacob van Leur）就设想有这样的联系，虽然有些不确定。1944 年，乔治斯·科岱斯（Georges Coedes）在关于印度教对印度支那各国及印度尼西亚的渗透的著作中，首次明确提出了这种联系：

在马来半岛及附近岛屿所形成的天然屏障的另一边，中国海、暹罗湾和爪哇海构成了名副其实的“地中海”。尽管台风频频，峭壁林立，这块封闭的海域仍始终连接而非阻碍了海岸定居的各民族。远在欧洲航海家到来之前，这些民族便有自己的船队，尽管他们的远古祖先可能各不相同，得益于持续的贸易往来，他们已经形成了一种特定的文化。

皮埃尔-伊夫·曼贾恩（Pierre-Yves Manguin）和安东尼·雷德（Anthony Reid）也在不同程度上依赖亚洲的地中海这一比喻。这种试探性的工具是否适用于亚洲研究？在 *Carrefour javanais*（法语，意为“爪哇十字路口”——译注）一书中，丹尼斯·隆巴德（Denys Lombard）娴熟地为我