# 第 一 章
CHAPTER 1

# 导论：人类历史上的海洋贸易网

海洋，占据了我们这座星球表面的大部分。它时而和颜悦色，风平浪静；时而冲冠一怒，海覆天翻。人类赖以生存的陆地，在海洋的环抱之中，也在海洋的包围之中。因此，人类与海洋的关系极深。从某种意义上讲，一部人类社会的发展史，就是人类认识海洋、征服海洋和向海洋索取的历史。

上古时期，世界各地濒海而居的人民对海洋的兴趣，最初主要集中在向海洋索取生活资料。在农业和狩猎业之外，海洋动植物的捕捞，也是当时人们生息、繁衍的一个重要补充手段。早期滨海人民生活遗址中简单舟楫残骸和各种鱼骨化石的发现，便是明证。当造船技术有所发展而人类的剩余劳动又有条件养活一批氏族贵族时，海洋又给人们提供了嬉戏与优游的场所。

伴随着各地古典文明的出现，人类和海洋的关系产生了

需要全本请访问 www.ertongbook.com

一次飞跃。

我们知道，古代人类文明的发祥地往往出现在大河流域。而大河则一般与海洋相通。步入文明初期的民族如果同海洋相近，就必然会产生一种通过海洋影响外界、了解外界的欲望。这样，就产生了海上交通的社会需求。限于当时人类社会的总体条件，这种社会需求只能在近海海域内得以实现。在这方面，封闭的地中海最占优势。古埃及人很早就同北方海上的克里特岛有着海上交通，也同地中海东岸地区有所联系。至少到新王朝时期，埃及同克里特岛、腓尼基地区已有着相当繁忙的海上交易。这种海上交易，促使腓尼基人发展成为蜚声古代地中海世界的航海民族，也使古埃及文明透过克里特—迈锡尼文化，影响了日后希腊古典文明的崛起。

奴隶制是原始公社瓦解后较早出现的剥削形态，也是比较适应这一特定历史阶段的生产力发展水平的社会制度。然而，当我们仔细观察，就可以发现这样一个有趣的历史现象：在那些比较单纯的农业社会和牧业社会里，奴隶制往往桎梏于原始公社制残存之中，难以获得充分的发展。在不少由原始公社瓦解而出现的古代阶级社会中，奴隶制虽然存在，但始终未能构成这一社会的主要内容，未能决定这一社会的发展走向。而在古代滨海民族那里，由于海上交通与交换的需求与刺激，商业、手工业乃至农业的商品化大大增强。原始公社制的瓦解就比较彻底，因而奴隶制也越容易从原始公社制残余中解脱出来，得到比较充分的发挥。

在古代地中海世界，希腊、罗马古典奴隶制文明之所以能获得极致的发挥，大放光华，在很大程度上正是得益于它们编织的古代地中海贸易网。由于这张海洋贸易网，希腊人和罗马人能从地中海南岸的非洲地区获得大量谷物、果类和其他

农产品以及奴隶，并将自己发达的手工业品输往海外文明层次较低的地区，影响那里的社会进步。不仅如此，伴随着罗马帝国的鼎盛，地中海贸易网更超越了地中海的范围，罗马船队继腓尼基人与希腊人之后，西出直布罗陀海峡，南下非洲西北海岸，北上不列颠群岛及西北欧滨海地区，东出尼罗河—红海运河，扬帆红海、印度洋海域，将更大范围内各民族的农、牧、狩猎业的产品纳入自己的海洋贸易体系。同时，还将自己的贸易触角伸向更遥远的陌生世界。

同西方希腊、罗马遥相对应的，是东方中国历史上的战国至秦汉帝国。战国以前，中华民族处在其形成的早期阶段。它的主体还在黄河中下游内陆地区活动。当时中国大陆东方与南方滨海居民，还处在被征服、被挤压对象的地位。有的被以各种形式纳入形成中的中华民族，成为这一民族日后发展成为伟大航海民族的重要基因，有的则泛海而逃，迁徙到太平洋各地。并在那里融入先来后到的居民之中，生息、繁衍，形成诸多航海民族。

秦汉帝国时期，中国第一次形成了统一的中央集权制古代帝国。作为一个亚洲农业圈的国家，它的主要目光集中于北方，面对着它的主要外来威胁，是游牧圈诸民族的威胁。为了对付北方之敌，汉帝国大力经营西域。张骞和班超的事业，既可从侧翼对匈奴造成反包围态势，又可打通并维持丝绸古道。两汉时期，这个大陆政策一直是帝国对外经略的基调。不过，既然帝国拥有极长的海岸线，又一统了沿海诸族，继承了那里的航海基因,因而海上事业亦成为一项‘ 副业 ”。

两汉的强盛与繁荣，自然吸引了远近域外诸族的注意。北方游牧民族的‘ 注意 ”,表现为弓盘马跃、入侵中原 而南方海洋民族的注意，则表现为帆张樯聚，来华贸易。从比较正规

的意义上讲，朝贡贸易的制度正是在这一时期形成的。以中国为中心的西太平洋半环贸易网，也开始形成。这个贸易网，东北亚方面有日本、朝鲜半岛加入，南及东南亚诸地区，自西南方向,接印度洋。

以海洋政策为基调的罗马帝国，刻意经营地中海贸易网。地中海贸易网的发展和繁荣，反转过来直接促进了罗马帝国的高度繁荣。汉帝国以大陆政策为基调，海上事业被置于次要地位，因而海洋贸易网的发展，只是帝国盛世的一个补充。

罗马帝国与汉帝国的繁荣、富庶,都招至北方‘蛮族’的入侵。罗马帝国的衰亡，导致地中海贸易网的式微。尽管地中海诸族仍是优秀的航海民族，但地中海贸易体系已是昨日辉煌了。相反，汉帝国的崩溃，游牧诸族长驱直入，中国北方出现了一个民族大融合期，中国经济重心向东南沿海转移，使海洋的分量急剧上升。西太平洋半环贸易网，反而获得了一个大发展的契机。

中华唐宋帝国，面对着北方游牧圈时弱时强的存在，其大陆政策仍然一以贯之。然而，对海上事业所倾注的力量却是大大增强了。这里出现了一个有趣的现象，即中华帝国在极强与极弱的时候，其面对海洋的色彩都十分浓重。盛唐时期，北边安靖，海上活动则十分频繁。不仅日本遣唐使络绎不绝，中西海上丝路也大大繁荣，唐代宗在位时，每年抵达广州的各国船只达 4 000 艘，帆樯云集，盛况空前。又如南宋时期，国势积弱,大量北方疆土的失陷,使‘海舶’更成依赖对象,借以谋财。同南宋通商的海外国家,竟达 50 余个。正是在唐宋时期，古代华夷秩序，特别是朝贡贸易制度更加完备。西太平洋贸易网，不仅使中华帝国在经济上受益，而且特别促进了周边诸国的发展与繁荣。其中，日本受中国影响，实行大化改新，

在向封建文明过渡中跨上了一个新的历史阶梯，更是明证。

在西方，继地中海贸易网衰落之后，印度洋贸易网应运而兴。原来，自公元 7 世纪以后，伊斯兰教勃兴，阿拉伯人建立了横跨欧、亚、非三洲的大帝国。伊斯兰文明以阿拉伯半岛为中心迅速向四处扩展。伊斯兰文明的流播，主要在欧洲基督教文明圈和东亚儒学文明圈之间的中间地带。这样，在公元 10 世纪前后，就形成了以阿拉伯半岛和波斯湾地区为北缘、以东非沿岸斯瓦希里诸城邦和印度次大陆直至马六甲以西为两翼的中古时期的印度洋文明圈。同东亚文明圈相比较，中古时期的印度洋文明圈在政治上关系甚为疏松，其中心区阿拉伯帝国因内部不断分裂与纷争，呈明显弱势，难以形成古代东亚华夷秩序那样的国际关系体系。其政治格局是分散的、多元的。经济联系比较紧密，是这个文明圈赖以存在的重要基础。自古以来，印度洋的海上贸易就相当繁荣。公元前 1 世纪，汉代的中国商人远去印度洋地区贸易，靠的就是“蛮夷贾船，转送致之”[①] 的办法。公元初年，当罗马人掌握了印度洋信风的秘密之后，打通东方航路的势头大大增强。每年从埃及驶往印度洋的商船总数，高达 120 艘[②]。1945 年以来，在南印度东海岸阿里卡梅杜发现的古代商埠，出土了大量罗马时期的钱币与文物，更是明证。进入中古时期以后，印度洋作为东西方海上通道意义倍增，性质却起了很大变化。从古代线型通道发展成网络型通道。由阿拉伯、波斯、印度各地与东非斯瓦希里诸城邦的商船穿梭往返，组成了一个完整的印度洋贸易网。当时，阿曼的商船出入于东非诸港；波斯湾常见印

① 《汉书·地理志》。

② Strabo, Geography, xrn, P. 798

需要全本请访问 www.ertongbook.com

度泊来的帆樯；马六甲停泊着来自东非各城邦的船舶；阿拉伯世界的商人则乘船在印度洋各地奔波，仅仅法蒂玛时期的埃及，卡里米大商人集团就有数以百计的商船在印度洋游弋①。印度洋地区以一个完整的海洋贸易体系承担着东西方交流通道的任务。同时，这一海洋贸易网的繁荣又促进了印度洋地区众多中古文明的繁荣。

在中古时期，人类的海洋视野与航海活动大幅度地扩展。同罗马时代相比，西方人早把自己的活动从几乎封闭的地中海延伸到红海、印度洋，延伸到大西洋的北海海域。在东方，中国人不再靠“蛮夷贾船，转送致之”的办法完成远洋航程。中国商船不但络绎不绝地驶往西太平洋、印度洋各地，而且有了自己的‘海道针径’,熟知了这一广袤海域的航路,并且以声威煊赫的郑和远航，将这一事业推向巅峰。同时，印度洋贸易网的人们也渴望将自己的活动扩大到西太平洋地区。阿拉伯帝国第二代哈里发曼苏尔奠都巴格达时就宣称：“这里有底格里斯河，可以使我们接触像中国那样遥远的国度，并带给我们海洋所能提供的一切。’②印度洋和西太平洋事实上早已全面打通。到了中古时代晚期，西起欧洲大西洋沿岸，东到东亚太平洋沿岸，人们的航海活动，已经打通了半个地球。

中古时期人类海洋活动大幅度扩展，并不是偶然的。从表面上看，中世纪时代或封建制时代，是自然经济获得巨大发展的时代。而自然经济的大占优势，似乎非海洋贸易之福。实际上，这只是问题的一个方面。从生产力水平上看，无论古代世界（如罗马和秦汉帝国）时生产力有多么大的发展，在许

① R. Oliver, ed. The Cambridge History of Africa, vol. 3, 1977.

② al－Tabari, Annals, vol, 3, leiden, 1964/1965, P. 272.

多方面由于失传而难以达到昔日的辉煌,但从总体上讲,人类中古时期，生产力比起古典时代仍有了整体上的长足进步。伴随着各民族的经济发展,各类产品(剩余产品)日益增加,国与国、地区与地区之间经济交流的需要也日益增长。这是一个基本估计。而在大陆方面，游牧圈与农业诸民族之间始终处于矛盾、摩擦与各种冲突之中,甚至时有蒙古人西征、铁木耳称霸这样大规模的战祸,因此,陆路交通畅通时少,风险极大，这就更加刺激着国际经济交流的需求面向海洋。在中世纪的或封建的社会里，由于王公贵族的压制，商人的地位低下。但是，经济发展的客观规律是无情的。海上贸易的扩大与繁荣,增加了各国商人集团,特别是海商集团财富的积聚与势力的壮大。除了在那些中央集权制大帝国(如中华帝国、阿拉伯帝国、奥斯曼帝国）和那些中央王权比较强大的王国之外,在那些规模较小、国势较弱的国家,商人或海商集团的势力就成为该地区或国家的一个重要力量。甚至在日本江户时代,大商人的财富与势力早已突破‘重农抑商’的外壳,以至日本流传着‘大阪的商人发怒,大名为之震动’的民谚。在西方地中海地区，海上贸易带来了意大利半岛诸城市共和国的繁荣，也带来了这一地区在 14 世纪资本主义经济因素的稀疏出现。在西欧大西洋沿岸，海上贸易无疑带来最初的资本原始积累。总之,从总体上看,人类在中古时期的海洋活动,扩大了各地区、国家与民族的经济交流,刺激了各地区、国家与民族的经济发展和社会进步。这种发展与进步的最高成果，就是为日后资本主义的产生与发展准备了物质条件。

中古时期海洋贸易网的发展与扩大，其意义已经开始超出了经济领域。例如,从中华帝国方面讲,帝国的统治集团支持海洋贸易，固然有其经济上的考虑，如搜求海外奇珍异物、

珠宝特产，以满足皇室权贵的穷奢极欲，但更重要的，则是政治上的考虑。作为当时整个亚太地区最先进、最发达的封建国家,中华帝国所追求的,乃是‘帝王居中驭’抚驭万国’和‘四夷慕圣德而率来”这样一种国际政治格局，乃是中国封建皇权对其威权和德化,即所谓‘皇威’与‘皇德’两个方面的无限膨胀。简言之，就是所谓的华夷世界秩序。在这一秩序下，以中华帝国为中心，在中国封建皇权的约束和保护下，建立国际和平局面；在中华封建文明的影响和推动下，促进各国的进步与繁荣。这种华夷世界秩序的国际关系体系,既是儒家学说为中国封建统治者所规定的理想，也是封建的中国国情给一代又一代统治者留下的历史遗产。只要国力能及，中华帝国的统治者就总是不倦追求这种世界秩序。自秦汉以降，在中国大一统的封建王朝兴衰往替的历史上，曾多次出现过这类追求。

从原则上讲，这种对华夷秩序的追求，应该是面向中华帝国所有周边国家、民族和地区的。然而，在绝大多数情况下，帝国面向游牧圈被迫采取守势，即令是在其国势强盛之时，也只能打几场漂亮的“自卫反击”战而已。于是，华夷秩序的建立，便主要面向了通过海洋交通与贸易来打交道的那些大大小小、远远近近的周边国家。郑和远航，便是这方面的典范。永乐七年，明成祖朱棣下令郑和出航，“敕谕四方海外诸番王及头目人等……祗顺天道,恪守朕言,循理安分,勿得违越,不可欺寡,不可凌弱,庶几共享太平之福。’① 还有一次,他明白表示自己遣使远航的目的是为了“宣教化于海外诸番国，导以

①（明成祖实录》。

礼仪,变其夷习'①。果然，郑和每次出使、出航，常常不是礼送十几个国家使者回国，就是带着十几个国家使者来华。中华帝国经略西太平洋贸易网、参与印度洋贸易圈,给上述海洋贸易体系打上了深深的政治印记。

中古时期人类的海洋贸易网，还开始成为规模性国际文化交流的载体。在东亚文明圈,儒学突破国界,在日本、朝鲜、越南等周边国家的社会生活中占有日益重要的地位，发挥着广泛的影响。以日本的大化改新为例，这次日本全面向中国学习，将日本文明提高到一个崭新的层面。而中国大唐王朝高度发展的封建文明之精粹,正是由一批又一批的遣唐使,经由海上交通、贸易网而带回日本去的。在印度洋文明圈,情况更为突出。东非斯瓦希里文明，正是阿拉伯半岛与波斯湾的商舶将伊斯兰文明运进那里，同当地班图文明交融的结果。同样,伊斯兰教在南亚乃至东南亚广大地区的传播,也是经由海洋贸易网而进行的。至于佛教文化的流播，海洋贸易网也功不可没。法显取经、鉴真东渡,自印度而至日本,已经有赖印度洋和西太平洋两洋贸易网之力了。

自16世纪以来，人类进入了资本主义时代。而我们可以毫不夸张地说，这一资本主义历史时代的曙光，正是从哥伦布、达·伽马和麦哲伦等远航船队的桅杆上闪现的。

资本主义天生需要海洋。

欧洲诸侯林立的中世纪格局，便于城市在封建王公领地的缝隙中成长，因而也便于工商业的发展与商品经济的发展。这种发展的结果，是封建社会内部新经济因素的萌生。在欧

① 《明成祖实录》。

洲中世纪贫瘠的土壤上萌生的这种新经济因素萌芽，得到了来自海洋的财富之水的营养。威尼斯、热那亚和佛罗伦萨等地的资本主义最初萌芽，正是由意大利半岛诸城市共和国繁荣的海上对东方贸易所获利润而浇灌的。当这一海上营生因奥斯曼帝国的梗阻而萎顿时，意大利半岛上那些稀疏的资本主义萌芽自然也因为缺乏营养而萎消了。

意大利城市共和国对东方海上贸易的阻塞，刺激了新航路的开辟和地理大发现的到来。以伊比利亚半岛上的葡萄牙、西班牙人为前驱，以及接踵而至的荷兰、英、法等欧洲国家一拥而上，掀起了近代史上西方殖民主义海上大扩张的时代。在这个历史时代，西方资产者以地球为舞台“到处落户，到处创业，到处建立联系”。他们的帆踪，航遍了世界每一片海域；他们创建的，是世界市场，是全球性的海洋贸易网。

从 16 世纪到 20 世纪的 400 余年间，西方殖民主义、资本主义编织海洋贸易网大致可以划分为三个时期。

16 世纪是第一时期，或可称为海上资本原始积累的时期。这一时期的主角是葡萄牙和西班牙。当时，由于整个大西洋两翼之间和整个太平洋两翼之间的航行尚付阙如，因此这一时期海洋贸易网的编织处于草创时期，在许多情况下是伴随着处女航行而展开的。所以，西班牙人、葡萄牙人以及所有在这一时期参与航海事业的西方人的活动，都打上了浓厚的海上探查的色彩。由于在陌生的海域与无垠的大洋上探查风险极大，因而海洋贸易网的初期编织者，在人类认知全球海洋方面确实立下了不朽的功绩。然而，资本原始积累所决定的殖民主义暴力劫掠的特征，以及这种野蛮特征对人性的扭曲，又给此时西方航海事业打上了浓重的恶的印记。本来，古代人类的海上商贸活动与海上盗掠活动就常常界限不清。在

初编海洋贸易网的西方殖民者那里，暴力劫掠的特征又常常压倒正常的商贸活动,以致今天的人们在回顾这段历史时,往往容易干脆忽略了后者。不过，西方人总是通过这一草创初编的海洋贸易网，将他们通过掠夺和通过贸易而获得的贵金属和大量其他财富,从美洲和亚洲各地运回西欧,将那里的资本主义萌芽浇灌成参天之树。在这一历史时期草创世界海洋贸易体系的两个主角中，西班牙人主要经营大西洋欧美航线与太平洋亚美航线。这些航线皆为新开辟之航路，故西人开辟之功大焉。但其暴力劫掠恶行如山，故而这些航线的正常贸易性质较弱,特别是欧美航线,运回母国的美洲金银、货物、多靠掠夺与征敛而来。其贸易网职能尚待以后发挥。葡萄牙人则多利用古代印度洋与西太平洋贸易网,将其加以改造,为近代殖民主义、资本主义服务。又因葡人东来,主要在印度洋与东亚古代文明圈核心区活动,遇到如中国、日本这类封建文明高度发展、国力甚强的国家,被迫对其暴力劫掠方面有所收敛。故葡人在草创海洋贸易网中开辟之功不及西人，而其贸易之色彩与成果则可傲视西人。

继 16 世纪之后，17、18 两世纪为第二时期，或可称为海上商业资本活动时期。这一时期的主角，是荷兰人。欧洲其他国家则亦踵接其后。由于大量海外殖民掠夺的财富源源流回欧洲,在那里转化为资本,西欧资本主义因素得到长足的进步。此时,在工业领域中,资本主义的存在已超过家庭手工业阶段，主要表现为手工业工场形态。这种形态下生产力发展的水平，决定了当时产业资本尚无能力成为支配社会的力量。它仍要商业资本为自己提供营养,并开辟道路。因此,商业资产阶级集团是这一时期的主角。重商主义大行其道。这样，赤裸裸的暴力劫掠虽然依旧盛行,在非洲,黑人奴隶'贸易'得

需要全本请访问 www.ertongbook.com

到了特殊的发挥，但对外贸易的旋律毕竟越奏越强。以“海上马车夫”著称的荷兰人，以及英国人、法国人等现在有了比较雄强的经济力量，他们取代了西班牙人和葡萄牙人，在全世界大海大洋奔驰、贸易，并将贸易所获的利润直接以新增商业资本的形式，推动母国资本主义发展。如前所述，资本主义原始积累阶段暴力劫掠的特征，在重商主义盛行的时代并未消失，并且在西欧各国商贸活动中显露狰狞。世界各大洋的航线现在虽然已经几乎全部打通，但海上商战的炮火常常成为这些贸易航线通航的庆祝礼花。商战的战利品则是比殖民暴力劫夺与贸易来得更加容易的利润。在这一时期中，东方各国旧日的海上贸易，有的因西方殖民者的直接排挤而告断绝；有的被西方殖民者纳入其新编织的海洋贸易网而改变了性质；有的则在惯性驱使下继续运行。不过，它们都从昔日印度洋和西太平洋贸易体系的中心被挤出，开始走上了外缘化的道路。

由于西欧产业革命的进行和完成，欧洲产业资产阶级集团踏入世界历史舞台的中心，从而使西方资产者编织海洋贸易网的活动进入第三时期。正是在 19 世纪中叶,世界市场的建立工作伴随着美洲加利福尼亚和澳大利亚金矿的发现和中国、日本大门的被打开而宣告完成。以英国为首的欧美列强成为海洋的主人。这一时期，在自由主义的旗帜下，海洋贸易伴随着工业资本获得空前的繁荣。海洋对人类的重要性被提到前所未有的高度[①]。进入 20 世纪以后，海洋贸易网的主角有所更迭，其内涵有进一步的丰富，但基本性质依然如故。

第二次世界大战，是人类历史上一次空前惨烈的战争。

① 即马汉于 19 世纪末抛出并长期被西方人奉为圭臬的“海上实力论”。

战后，世界面貌发生了巨变。一方面，民族独立的大潮，使人口占世界多数的亚洲、非洲和拉丁美洲的众多民族摆脱了殖民地、附属国的地位，重新赢得了自己的民族尊严。大批新独立的国家，在积极发展自己的经济中，以主权国姿态参加世界贸易。这就使世界海洋贸易体系获得空前的活力。另一方面，战后出现的冷战格局，使当时的社会主义国家与资本主义国家之间关系紧张,贸易锐减。如美国对中国的‘禁运”,迫使中国在被封锁的状态下自谋出路。此时的世界海洋贸易网，可以说一分为二，呈分裂状态。其中，社会主义国家间海洋贸易，受到种种条件的限制。西方国家，特别是美国为主角的海洋贸易网，对于许多国家如日本、韩国、新加坡和我国台湾及香港地区，起了某种推动作用，促进了那里的经济发展，为高科技与信息时代的世界一体化作了积极的准备。然而，由于承袭了历史的遗产，也由于以美国为代表的西方国家的根本性质，在这个海洋大贸易网中，不平等的基因仍在起重要作用，带来很大消极影响。南北矛盾固然十分严重，南南合作也遇到很大阻力，甚至发达国家如日、美之间的摩擦也成为“永恒的主题’[①]。

冷战结束后，世界迎来了一个无序化与多元化的新时期。

今天，也就是新时期开始的时候，世界海洋贸易网的作用如何？走向如何？

当今世界有两大潮流。一个是和平、合作、发展，世界一体化的潮流。这个潮流的物质基础是本世纪世界经济的巨大发展，特别是高科技与信息的发展使各国经济交流、合作日益密切，这个世界越变越小。其精神基础则是经济、文化发展与

① 日本《东洋经济》1984 年 7月 31 日。

交流巨大高涨下现代社会人类的宽广视野与胸怀。无疑，这是历史发展的主流。另一个是暴力、封闭、倒退，极端与狭隘民族主义的潮流。由于殖民主义、资本主义的历史遗产的作用，今天在世界不少地区，不发达所带来的一切问题都继续存在。其中，最突出的就是经济的落后所带来的民族心理的闭塞。这种闭塞的结果，使极端或狭隘民族主义占上风，使那种认为走出贫困、落后的唯一出路，是用极端的手段解决旧日留下的民族矛盾的思想，支配了民族的心理与行为。显然，这是一股逆时代的乱流。

在这种情况下，世界海洋贸易网的稳定与发展的积极意义，自是不言而喻的。尽管科技、信息空前发达了，尽管航空在客运即人的交流方面已经取代了铁路和海运。但世界各国和地区之间空前规模的物的交流，即各国（地区）的对外贸易，海洋贸易体系仍是、并在相当长的历史时期内仍将是人类经济交流的主要载体。发展海洋贸易体系，促进各国经济交流，乃是世界和平、合作、发展与一体化的最重要的物质保证之一。

当然，在发展海洋贸易网的时候，我们要注意努力消除千百年来历史上不平等基因给这个贸易体系打下的烙印，带来的消极影响。这种努力，绝不可放弃，却也不可不切实际。发展海洋贸易网和消除这一贸易网中不平等因素这二者之间的关系应该是：首先积极致力于发展，海洋贸易网越发展，就越为消除不平等创造各种条件。不谈发展而谈平等，是一种奢谈。但发展本身并不会自然带来平等，平等仍是靠人在发展中去争取。

经历了世世代代的努力，今天我们人类终于可以说比较认识和熟悉了海洋，使天险变通途，建立了密切的海上交通网

与贸易网。在科技与信息时代，人类有条件将这一交通和贸易网的积极作用发挥到极致；在认识到各国最佳利益之上还有一个超越国家民族共同的大利益的基础上，人类也有条件逐步消除这一海洋贸易网的消极的历史存留。

海洋贸易网是人类历史发展的产物，同时又可以反转过来全面影响人类历史发展。我们要认真研究它、把握它，努力兴利除弊，在新的历史时期充分发挥其积极作用。

# 第 二章
CHAPTER 2

# 古代太平洋地区的海上交通与贸易

太平洋，由于它的浩翰无际，使人类对它的认识，长期停留在盲人摸象的阶段。从古代沿用下来的地名，如中国的渤海、黄海、东海、南海，韩国(朝鲜)的西海、东海，都是太平洋的小小一隅之水。甚至直到16世纪初，西班牙殖民征服者到达中美洲地峡的太平洋沿岸时，仍将他们面对的那片陌生的大洋，称之为“南海”。在古代太平洋地区文明最为领先的中华民族，对太平洋也仅有一个模糊的认识，称它和中国沿海以外的所有未知的海洋为“大瀛海”。

在古代社会生产力低下的条件下，在这样浩翰无际、风涛无限的大洋上编织海上交通网和贸易网，其难度不问可知。然而，古代太平洋地区各民族，中国、韩国(朝鲜)、日本、东南亚各族，直至大洋洲乃至美洲太平洋沿岸各族人民，却克服了重重困难，历尽艰辛，从滨海到外洋，从幼弱到茁壮，逐渐建立

起古代形态的海上交通线与海洋贸易网。

古代中国，由于其地理位置和文明领先的地位，自然成为太平洋地区（具体讲是西太平洋地区）海上交通和贸易活动的中心。古代东亚各民族人民，也以独立的、活跃的姿态投身到海上交通与贸易的活动中，发挥了十分积极的作用。

上古时代中国沿海地区的居民,是被称为‘夷’和‘越’的滨海民族。大致而言，长江以北称之为夷，长江以南则称之为越。夷、越一家，都是航海民族。中国古代传下来的最早的有关海洋的知识，许多正是拜他们所赐。

“燧人以匏济,伏羲始乘桴,轩辕作舟”。中国古典文献中的这个记载，清晰地排列了中国远古时期造船技术改进的链条。其中的伏羲氏，又名太昊，就是神化的航海家。显然，他就是最早“乘桴浮于海”的夷、越航海民族的化身。

考古和文献资料都给我们提供了有力的证据。

在北方,1984年在山东荣城发现的远古时代莱夷人制作的独木舟,长 3.9 米,中宽 0.7 米,两端宽 0.6 米;舟舱有原木刻成的两道隔梁,形成三个小舱,深 0.3 米至 0.4 米。经模拟试验证明，该舟的木质浮水量大于舱室盛水量，即使舱中灌满了水，也仍可浮于水面，堪称不沉之舟。此外，舟中还发现一根已残成三节的长木棍。据学者判断，它可能是用来支撑原始风帆的。此舟沉没年代，应在距今 5 000 年以前。

距今 4 500 年前后，山东海岱地区进入龙山文化时代。胶东半岛成为当时东北亚地区的文明领先区。这里的莱夷人民，就凭借其文明优势与航海优势，从海上向四外进行幅射活动。

需要全本请访问 www.ertongbook.com