

# “一带一路”的历史地理及其当代价值

王志远

**【内容提要】** 历史上,“丝绸之路”在演绎汉唐时代辉煌的同时,也带有时断时续的特点,而中国历朝历代在对待“海上丝绸之路”方面,则表现出被动和防范。从较为具体的历史地理视角分析“丝绸之路”与“海上丝绸之路”发展脉络,不仅有利于展示其中内涵,还具有逻辑分析的优势。当前,理解“一带一路”战略既需要深入了解历史经验和教训,也需要立足当代、着眼世界、谋求长远。

**【关键词】** “丝绸之路” “海上丝绸之路” 历史地理 “一带一路”

**【基金项目】** 国家社会科学基金项目《“丝绸之路经济带”建设中合作与竞争的战略解析》(项目编号:14CGJ008)。

**【作者简介】** 王志远,中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所副研究员、复旦大学俄罗斯中亚研究中心博士后。

历史上,陆上“丝绸之路”起源于今天的西安,“海上丝绸之路”起点则在今天的泉州。近年来,随着中国的“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”战略部署全面推开,陆地和海洋贸易受到学界密切关注。从当代视角回顾千百年来的“丝绸之路”和“海上丝绸之路”,梳理沿途城镇驻留的尘封过往,不仅有助于理解其历史上的辉煌和艰辛,还有助于从更深层次理解中国战略的基本特点和发展趋势。因此,本文在对部分城市进行实地考察的基础上,从历史地理视角出发,分析“丝绸之路”和“海上丝绸之路”的发展脉络及其当代价值。

## 一 “丝绸之路”:分易分、聚难聚

中国古代“丝绸之路”最早起源于西汉年间,张骞出使西域的最初动因并

非商贸往来,而是为汉武帝联络大约在今天阿富汗位置附近的大夏(大月氏)。第一次西出没有实现联合抗击匈奴之目标,但对于沟通中原与西域文化起了很大作用。第二次则完全以汉朝使节身份联络西域各国,属于国际交流而不是贸易,但这次中国与中亚地区的交流却为诸多商品走向世界打下基础,其中最有名气的就是丝绸,经过中亚、西亚、欧洲商人的贸易活动,中国的丝绸等商品被欧洲贵族奉为代表身份的奢侈品。因此,1877年德国历史地理学家李希霍芬将这条始于中国、经中亚和西亚通往欧洲的道路称为“丝绸之路”。然而,“丝绸之路”在欧洲声名鹊起之后,首先迎来的却是一波“掠夺性开发”,诸如吐鲁番东面的柏孜克里克千佛洞、库车西面的克孜尔千佛洞等地壁画,屡次被瑞典、俄国科考队“带回研究”。如今,“丝绸之路”上原有的很多保存完好的壁画仍然在遥远的欧洲,帮助世界了解千年丝路,却无人提及这些文物如何来到异国他乡。

应当说,张骞打通的“丝绸之路”,历史上早已存在相应的地形地貌结构,并不像鲁迅笔下“其实地上本没有路,走的人多了,也便成了路”那般(这句话对于人口密集地区的道路才更有解释力)。本来沿途人烟稀少的“丝绸之路”,应当是“人找到了翻越山岭和穿越沙漠的行进线路”,“路”不是依靠人多“踩”出来的,而是依靠人多“探”出来的。因此,“丝绸之路”仅仅是线路,而不是具体的道路,甚至就连特别精确的线路也没有,只有大概方向和几个固定地标。艰难之处在于,行路不仅要在沙漠中寻找水源,还要在山岳间寻找通途。对于“丝绸之路”,克服山川戈壁等艰险的自然条件仅仅是其畅通的一个必要条件,而非充分条件,群雄四起、战火纷飞、朝代更迭都会使其中断,因此仅仅作为通商之道来认识,很难反映其全貌。

中原王朝深知“丝绸之路”的战略意义所在,在击败匈奴、打通道路后,西汉时期曾经设立西域都护府,常设地点就在今天新疆焉耆回族自治县,从这里沿天山南麓向西经阿克苏到喀什,向南则可以沿着塔克拉玛干沙漠东沿抵达和田。显然,西汉王朝就是以扼住“丝绸之路”要冲的办法来实现对西域的管理,这也是新疆自古以来就是中国不可分割领土的最早历史依据。此后,随着中原王朝国力兴衰反复,“丝绸之路”表现出时断时续的状态,驼队往来也是时有时无。当然,总体线路受阻并不代表局部线路隔断,贸易往来停止也不代表文化传播割裂。西方学者在看待“丝绸之路”的商贸往来和文化传播两者上,虽然在字面上以丝绸称呼,但对于文化传播反而更加关注。在宗教方面,佛教从印度沿着“丝绸之路”传播到西域龟兹。此外,从西亚和中亚地区传入中国西域的还有摩尼教、祆教、景教以及后来影响更为深远的伊斯

兰教等。魏晋南北朝和唐代时期,不仅西域开凿石窟礼佛,还有敦煌莫高窟、洛阳龙门石窟等浩瀚的文化瑰宝,各种佛教寺庙纷纷涌现。“丝绸之路”所承载的商品、文化、地理等多重属性使得这条西汉以来打通的线路,虽有中断却从未终止,即使再大的冲击甚至是战乱,都至多使其带上一段历史的“省略号”,而不是“句号”。

“丝绸之路”上的艰难险阻,并不意味着西域对于中原缺乏意义。实际上,西域在商品贸易和文明传播之外还给中原内地提供了恒久的保护。来自中东和欧洲的很多军事力量都未曾逾越帕米尔高原,加之漫长的“丝绸之路”上有着近 200 万平方公里的戈壁、高山和沙漠,使长安、洛阳等地可以背靠屏障、面向中原,很多朝代都将其选为王朝国都。早在西汉年间,司马迁就已经看到西域的战略价值所在,并在六国年表中写道:“夫作事者必于东南,收功实者常于西北。故禹兴于西羌,汤起于亳,周之王也以丰镐伐殷,秦之帝用雍州兴,汉之兴自蜀汉”。这里的西羌在今天陕西和四川往西的塞外,亳即是今天河南商丘一带(其东南部与安徽省北部城市亳州比邻),丰镐位于今天西安市长安区的沣河两岸,雍州则是陕西中部以及甘肃、宁夏部分地区的总括,蜀汉相当于今天的四川盆地。这些地方当时称为西北,今天则将其定为中部或中西部地区。在历史上,这些“收功实者之地”大部分都背靠“丝绸之路”。既然西域充当了很多王朝的战略屏障,对于“丝绸之路”的基本思路自然不仅仅是商品贸易,而是涉及很多军事政治因素在其中。例如,在东汉初年,中原对西域的控制一再被匈奴打断,东汉初年班超平定西域,历经波折坎坷,平复叛乱重夺控制权,但此间“丝绸之路”却也变为军事部队机动路线,而不是商贸文化往来之路。此后,中原政权对西域的历次争夺,最先冲击到的都是“丝绸之路”。

王朝军事实力是维护“丝绸之路”的关键,唐代基本实现了对西域的掌控,“丝绸之路”也随之达到历史顶峰。然而,“丝绸之路”辉煌模式的启动,也是在筚路蓝缕中渐渐开始的。

历史上的“贞观之治”被誉为唐朝兴盛的开端,这也为此后“开元盛世”打下坚实基础。起源于隋朝的科举制对于从谏如流、选贤任能起着重要作用,唐太宗时期的丞相魏征是当时主要代表人物。在贞观初年,玄奘法师开始憧憬“丝绸之路”,却没有获得官方许可。当时,突厥人控制着“丝绸之路”,西去东来的客商都被认为有通敌可能,因此在长安施行禁令。历史上的玄奘,并非如《西游记》中描述受唐朝皇帝派遣并托以重任西行取经。事实上,真正接见玄奘的国王,是吐鲁番东面百余里的高昌国王鞠文泰,当时佛教

在西域仍然有很大影响力,只是玄奘经“丝绸之路”回来时,高昌国已不复存在。玄奘也不是像《西游记》中观音菩萨所示那样,去印度学习大乘佛法三藏真谛,因为此前的鸠摩罗什通晓经藏、律藏、论藏,是中原第一位三藏法师,并博通大乘、小乘教法。历史中玄奘西行的真实目的是消除当时中原佛教南北差异与争论和实现统一南北佛教思想之宏愿。这也可以说明,从“丝绸之路”传播而来的北方佛教与海洋上传播而来的南方佛教实际上存在对经文的不同理解。18年后,玄奘从印度那烂陀取经归来,唐朝也在今天的哈密打败了西突厥人,并且在今天的吐鲁番平定了高昌国,皇帝将其改名为“西州”。唐太宗为了经略西域,希望玄奘还俗为官,玄奘不为所动,数十年间译经讲法,并修建大雁塔贮藏经书。这座塔又名慈恩寺塔,最初为五层,后加盖为九层,数次修缮中又几次变化,现在为七层,多年来始终是古城西安最引人入胜的文物古迹。

从“贞观之治”到“开元盛世”,除了女皇武则天迁都洛阳并将其称为“神都”这段时间之外,长安都是名副其实的“丝绸之路”起点。盛极之时,人口规模超过罗马城位居世界第一,唐朝兴建的大明宫规模相当于北京故宫的四倍多。

当时长安城内有东市、西市,顾名思义,东市主要经营中原商品,西市则可以说是中国最早的国际贸易中心,主要经营来自“丝绸之路”上的西方商品。繁荣的东市和西市创造出一个新的名词——“东西”。此前,一般用“商品”称呼用于出售的物品,相传在夏朝时期商部落中一个叫作“振”的人,以牛车为工具,以陶罐为物品,往来兜售叫卖。这种方式不仅使商部落日益强大,最终创造王朝,更在商朝灭亡之后被世人沿袭下来,无论什么物品,只要为了售卖而生产的,都叫“商品”,而从事这种活动的人,则称为“商人”。而在长安,人们对于商品的理解,忽而东市、忽而西市,实际上已经到了“非东即西”的状态,民间更加习惯于使用“东西”来称呼一些物品,尤其是“买东西”一词更是使用甚广(历史上对于“东西”一词的理解,还有朱熹演绎的另外一种“五行”说)。而登不上东市、西市铺子的物品,则被人们认为是劣等或是异端,因此有了“不是东西”这个流传至今的贬义词。这种状态,足以说明当时东市、西市所贩商品之种类繁多、琳琅满目,商人们在“丝绸之路”上西去东来,使长安发展为当时中国兼具政治、经济、贸易等多方面功能的都城。

当然,唐朝对于西域的掌控与西罗马帝国灭亡有很大关系。欧洲人撤出后,中亚地区存在巨大真空,同时阿拉伯人向东扩张,唐朝军队在讨伐吐蕃的

同时还要面临来自“黑衣大食”(唐代对阿拔斯王朝的称谓)的威胁<sup>①</sup>。唐朝与阿拔斯王朝在争夺西域中互有胜负,最终是自然地理更具决定性,即以帕米尔高原(古时称葱岭)为界,形成了“丝绸之路”的中国线路和中亚线路。随着唐朝疆域的扩张和收缩,对于“丝绸之路”的管理时紧时松。唐代,安西都护府设在吐鲁番交河故城(今吐鲁番以西),设立安西四镇——龟兹、焉耆、于阗、疏勒,贞观以后军镇多次调整,扩张时曾经包括龟兹、于阗、疏勒和碎叶(今吉尔吉斯斯坦首都比什凯克东部的托克马克),开元年间又恢复为原安西四镇。唐朝时期,还在葱岭修建石头城(今塔什库尔干塔吉克自治县,维吾尔语“石头城”之意),用来专门管理“丝绸之路”南线西进东出的山口要道。唐代“安史之乱”后,中原政权对于西域的掌控越来越差,“丝绸之路”从此开始与辉煌渐行渐远,安西四镇也随着自然、朝代、社会、人文变迁而逐渐走向衰落。五代十国时期的诸侯割据,加上宋代中国人口大规模南迁,经中原向西北通商的“丝绸之路”变得不再重要。随着经济重心南移和阿拉伯人海洋贸易兴起,陆地“丝绸之路”已经逐渐被“海上丝绸之路”替代。此后,元朝军事扩张基本实现了“丝绸之路”沿途统一在中原政权手中,但连年战争加上朝政腐化,沿途生产力已经遭到破坏,加上陆地贸易成本高昂,航海技术却不断提高,“丝绸之路”再没有恢复到汉唐时期的盛况。明朝时期对于“丝绸之路”掌控更差,甚至需要在大漠戈壁边缘修建长城,抵御外来入侵,如果说山海关是守卫北京的门户,那么比东面山海关早建九年的西面嘉峪关就是守卫河西走廊中部的门户,实际上也是中原政权对“丝绸之路”掌控的最西端了。

历史上,“丝绸之路”沿途经历了几次民族迁移,先是吐蕃人扩张占领西域,之后又退回青藏高原,形成今天的几个藏族聚集区。而蒙古高原回鹘人向西迁移进入葱岭以西、吐鲁番地区(西州回鹘)以及河西走廊,西州回鹘建立高昌回鹘王朝,之后迁移至“丝绸之路”南线的塔里木河流域,后来形成今天的维吾尔族。南宋末年,成吉思汗沿着“丝绸之路”天山北麓征服了中亚大草原,蒙古铁蹄一度逼近欧洲大陆。元朝时期,“丝绸之路”对于中国西北地区的民族融合起到重要作用,葱岭以西的多个民族大量东迁,在河西走廊一带与汉族、蒙古族、维吾尔族融合,实现了中国历史上最大规模的民族融合,形成了今天的回族。应当说,对于民族融合来说,“丝绸之路”沿线发挥了重要作用,尤其是河西走廊一带。从今天的西安出发,经过陇西、兰州、张掖、酒

<sup>①</sup> 张文木:《“丝绸之路”与中国西域安全——兼论中亚地区力量崛起的历史条件、规律及其因应战略》,《世界经济与政治》2014年第3期。



泉、敦煌直至西出阳关,就已经出了中原范围进入西域。唐代诗人王维所写“劝君更尽一杯酒,西出阳关无故人”,可以说就是当时最真实的写照。而在“丝绸之路”通行便利的年代,也有将阳关大道比作宽阔的大道和光明的前途之意,“你走你的阳关道,我走我的独木桥”就是从此而来。这两句话中的阳关都坐落在玉门关以南,因此称为阳关,但词义上截然相反,实际上恰恰反映出不同年代“丝绸之路”的巨大差异。当然,无论“丝绸之路”是断是通,都促进了河西走廊沿线居民逐渐增多,形成一座座城市。从这个意义看,“丝绸之路”在从兴盛走向衰落、从通途走向断裂的时代中,局部路线仍然在发挥文明传播、人口迁移、贸易往来等方面的作用。只是如果再以衔接欧亚大陆的国际大通道来衡量,却早已名不符实。“分易分、聚难聚”的“丝绸之路”,也只能依靠悦耳如初的风中驼铃和悠悠依旧的千年古歌,悄声诉说那曾经的繁华和辉煌。

## 二 “海上丝绸之路”:来易来、去难去

“海上丝绸之路”开始于唐代,阿拉伯人通过当时先进的航海技术,经印度洋挺进太平洋。此时距离伊斯兰复兴运动仅仅过了200年,阿拉伯人就已经从陆地向海洋挺进了。虽然海洋贸易的商品早已不仅仅是丝绸,还包括瓷器、药材、香料、珍宝等贵重物品,但在当时无论是阿拉伯人还是欧洲人,都认为中国是一个丝绸之国,加上唐代丝绸贸易延续兴盛多年,“海上丝绸之路”也因此得名。当时的航海技术,在动力方面主要靠季风,方向上主要依靠太阳和星辰来辨别。航海技术之所以在阿拉伯世界率先发展起来,核心在于造船,他们找到了一种可以让木板连接得非常牢固并且可以防渗水的天然树脂,因此,船体结构不再依赖于树木的大小,一艘艘大船开始在海洋中乘风破浪。

阿拉伯人最先找到的航线是绕过印度洋抵达马六甲海峡,之后开始逐渐与东南亚国家和中国开展贸易往来。由于当时航海所需要的淡水和食物需要持续补充,阿拉伯人航海基本沿着陆地边缘的海洋行进,因此到达中国的第一站就是今天的广州,并开始通商往来。频繁的海洋贸易逐渐使阿拉伯人在广州有了聚集区,当时称为“番坊”,然而文化、民族等方面的摩擦和冲突不断。公元758年,大食和波斯抢夺市井商铺,武力攻击广州都督府,然后又从海上逃离,这种“海盗”行为严重影响了广州海洋贸易发展,也使当时的政府产生了对海洋贸易的担心和防备。此时,尽管唐朝的陆上“丝绸之路”已经开

始走上兴盛,然而却对来自海洋的威胁手足无措。此外,在唐朝和宋朝时期,不仅是广州,今天的泉州、宁波、扬州也是“海上丝绸之路”的重要港口。到了元代,海洋贸易基本聚集在泉州。这个曾经的东方第一大港口,直至今日仍然被认为是“海上丝绸之路”的起点。当前,了解“海上丝绸之路”,深入分析其历史地理之间的关系,需要从泉州开始展开。

泉州因种植刺桐树而闻名,又称刺桐城,也有过鲤城之名,现在泉州市老城区就叫鲤城区。对于“州”的概念,实际上从“川”字而来,后者代表山,前者则代表山之间的生活空间。当然,还有一个“洲”字,意为深入水中的陆地,中国地名中也有以“洲”的称谓。例如株洲,由于湘江环绕了南、北、西三个方向,仿佛是水中的陆地,因而称之为“洲”。此外,除了长江三角洲、珠江三角洲等地区之外,基本上地名常用“州”,而不是“洲”。从这个角度看,泉州恰恰与名称相反,这座城市实际上更像“洲”,而不是“州”。泉州三面环水,一面环山。西面是绕城而过的晋江,东面是洛阳江(这条江近海处极宽,被称为洛阳江内海),南面临泉州湾,巨大的清源山挡在泉州北面。丰沛的水系加上泉州所处地理位置,使其东面可以衔接日本贸易,西面可以连接阿拉伯商船,可以说是海洋贸易的理想场所。然而,以中国漫长的海岸线,历史上在沿海地区并非只有泉州具有这些优势,为何到了元朝仅仅保留泉州作为海上贸易的最大港口,这需要在历史和地理方面寻找原因。

在中国传统文化中,海洋基本被理解为边界,曾经认为陆地周围有四海,因此也常以“四海之内”称呼中国,“天涯海角”更是将海洋描述为陆地尽头,这里的“涯”实际上就具有水的意思,而不是山崖的意思。在这种观念中,也有“海内存知己,天涯若比邻”的美好比喻。然而,在历史现实中,中国对待海洋上航行而来的“西洋人”,自古以来就具有天然的担忧和防范心理。“海上丝绸之路”上的商人,本身也具有一定的武装实力,曾经与沿海官府和居民爆发很多冲突。既要依赖于“海上丝绸之路”,又能够克服潜在风险,这个看似矛盾的问题,必然需要得到解决,这实际上决定了泉州更加适合作为“海上丝绸之路”的港口。

虽然现在经常统称东南沿海,但实际上广东、福建和浙江在地形地貌上存在根本区别。浙江地处长江下游,长江冲击而形成的绿洲自然条件优越,自宋代人口南迁之后,始终是中国南方的经济中心,并且临近海洋有丰沛的水系和肥沃的土壤,无论是从事农耕,或是商品生产,都具有天然的地理优势。广东在沿海地带有东西向宽阔的陆地,南北方向的平原纵深也较为充分,粤北地区经济也较为活跃,在港口条件优越的情况下,有利于就地开展生

产和贸易。福建则不同,高山与海洋之间的平原规模很小,虽然沿海岸东西向有一个狭长的平原地带,但南北向纵深不够,人口主要聚集在沿海一带,因此“闽南”一词耳熟能详,而“闽北”却很少有人提及,实际上福建北部主要是崇山峻岭,一直绵延至江西境内,很少有大块的平原地带。因此,福建主要城市都集中在沿海一线,福州、泉州、厦门都是如此。这其中,厦门属于典型的岛屿,郑成功当年就是在其海岸边上操练水军,最终收复台湾。这不仅是因为厦门向海洋延伸更多等缘故,也有一个原因是厦门相对独立,有利于武装力量机动发展。然而若论通商来说,厦门在当时却极为不利,因为其缺乏与陆地相连的通道,更为重要的是,岛屿的特点决定了在面临来自海洋方向的攻击时,这里容易被外来势力占领。与之相比,泉州的地理位置和地形条件特别适合作为“海上丝绸之路”的港口。这里既有巨大的泉州湾可供船舶停靠,也有晋江水系衔接海洋。当然,这并非泉州的独特优势,这种地貌在福建沿海地带并不少见,福州、莆田等地也具有这些条件,甚至港口和河流条件要好于泉州。与之相比,泉州最为优越的地方在于既属于陆地,同时又具有较好的防御性,当然这种防御性并非是针海洋的防御,而是在泉州特殊的地形条件下,北部的山、东面的内海、西面的晋江、南面的台湾海峡所形成的合围,实际上可以将外来文化和宗教控制在中原王朝所能接受的尽量小范围内。这样就可以解释为何唐宋时期“海上丝绸之路”是多港口模式,而到元代则只保留泉州作为“海上丝绸之路”起点,实际上其中具有防御理念。这样做,一是由于中国缺少强大的海军力量来保卫沿海一带;二是自古以来的海洋边界观念,对海洋有天然的防范之心,并且形成了浓厚的“海防”思维模式。这些因素汇集到一起,就显现泉州的特殊之处,是一个可以同时实现“商”与“防”的港口城市。

然而,无论是将海港收缩到仅有泉州的小范围,还是明清时期所实行的“海禁”,最终封建王朝还是没有躲过来自海洋的侵略。两次鸦片战争都源起于沿海一带,只不过侵略者不再是常年防范的阿拉伯人,而是通过海上霸权控制世界的欧洲人。1869年苏伊士运河开通后立即被英国控制,使得其对中国、印度、东南亚的侵略变得更加频繁和直接。一条条“海上丝绸之路”商船最终被一艘艘敌国舰队所代替,这其中的教训发人深省。

“海上丝绸之路”在泉州留下了足够多的历史印记,也使泉州拥有很多外来宗教古迹。北面的清源山上,既有道教的老君像,也有佛像,还有伊斯兰圣墓,城市中更是汇集了佛教开元寺、基督教泉南堂、伊斯兰清净寺等古迹。如此多的宗教能够在这里绵延,得益于较为浓厚的民间信仰氛围。古时候的人



们面对气势宏大的山岭容易产生敬畏之心,所以经常有“山里面住着神仙”的故事。与之相比,面对海洋的居民更容易产生宗教思想,既由于蒙昧,也源自于恐惧。当人们没有认识到海洋的实质时,常将海洋看作陆地尽头,自然会依赖于可以解释各种现象的宗教。“海上丝绸之路”使人们认识到“海的那头还有陆地”这个基本常识之后,宗教也没有失去活力。这源自人们对海洋的恐惧,无论是近海捕捞,还是扬帆远航,无时无刻不考验着人的意志和勇气,出于对大风大浪和极端天气等的恐惧,宗教在沿海得以常年存续也就不难理解了。阿拉伯人通过“海上丝绸之路”给泉州带来了伊斯兰教。1009 年修建的清净寺如今依然保存完好,寺中壁龛经文仍然清晰可见,其中一块石壁上这样写着:“难道你不知道吗? 船舶在海中带着真主的恩惠而航行,以便使他指示你们他的一部分迹象,对于每个坚忍的、感谢的人,此中确有许多迹象。”这是《古兰经》中鲁格曼先贤教育后人的话语,恰恰也是通过“海上丝绸之路”传到泉州最为经典的语句。千百年来,清净寺恰如其名地保持着原来的面貌,伊斯兰教在泉州却已经不再兴盛,反而是不远处一座关岳庙香火缭绕、信众云集。这座原本祀关公的庙堂,在 20 世纪初开始祀岳武穆,想必是当西方侵略者从海上来到中国时,人们更加强烈地意识到抗击外敌的重要性了。

最后,需要考究一下“海上丝绸之路”“起点”一词,如今在泉州已经世人皆知,实际上应当称之为“终点”或是“端点”更加恰当。这是因为,历代封建王朝除了明永乐年间朱棣派郑和七下西洋外,其余朝代很少委派船队出海。郑和也没有进行贸易,而是进行国际馈赠和礼仪往来。历史上,中国对待“海上丝绸之路”的态度,大多是被动接受,其中还有防范之心。因此,既然不是船队出发的港口,那么无论是早些时候的广州、宁波等港口,还是元代的泉州,都不应称之为“起点”。否则,不仅容易产生错觉和误读,“海上丝绸之路”“来易来、去难去”的真实状态和历史教训也很容易被忽略和漠视。

### 三 当代价值和启示

历史上,中国先有陆上“丝绸之路”,再有“海上丝绸之路”,前者相对主动,但时断时续,后者相对被动,却影响极为深远。20 世纪 60 年代,中国北面中苏交恶,南面美国又在海上部署攻势,基于对帝国主义再次发动侵略战争的判断,中国工业基地曾经一度远离海洋和陆地,向西南四川盆地、云贵高原方向发展,甚至秉持“能上山的要上山,能进洞的要进洞”的理念,即所谓“三线建设”。此时,无论是陆上“丝绸之路”沿途,还是“海上丝绸之路”沿线,实

际上都是战略防御的重点,对外贸易无从提起。当认识到“和平与发展”将是世界主题之后,中国作为一个陆海国家,地理优势对经济发展的作用才开始逐渐体现。改革开放以来,在陆地和海洋两个选项中,对于发展外向型经济,中国首先选择的是海洋,而且相对主动,陆上对外开放则有些迟缓,也相对被动。有趣的是,当代这些特点与历史上的特点截然相反。因此,在讨论当代价值和启示时,应首先从海洋贸易开始。

恩格斯曾经说过:“对历史事件不应当埋怨,相反地,应当努力去理解它们的原因,以及他们的还远远没有完全显示出来的后果”<sup>①</sup>。这里提到的“历史事件”,实际上就是俾斯麦为建立“小德意志”所策动的“德奥战争”。在当时看来这是一场“德意志内战”,但客观上也有利于德意志排斥奥地利而走向统一。当然,恩格斯所指的“原因”和“后果”,主要批判当时德国的封建君主制度被再次巩固,而不是单纯指这场战争的历史意义。同样的道理,在中国封建王朝屡次遭遇阿拉伯人的海上侵略,又手足无措、无力反击时,自然会想到“努力去理解它们的原因”。理解“原因”之后的办法就是尽量将“海上丝绸之路”与中国大陆的联系控制在一定范围之内:元朝将港口限制在泉州,明清则直接选择了“海禁”,其实就是“闭关自守”。但是,对于历史“还远远没有完全显示出来的后果”,历代封建王朝都没有预料到,今天这个后果已经被世人熟知,就是鸦片战争之后,中国沦为半封建、半殖民地社会。回首清朝往事,自康熙(1661~1721年)经雍正(1722~1734年)至乾隆(1735~1796年)的130多年,是中国最后一个封建王朝的鼎盛时期,史称康乾盛世,然而也正是这一时期中国在世界格局中的地位迅速下降,从一个洋洋得意的天朝大国急剧坠入落后挨打的境地而一蹶不振<sup>②</sup>。毫无疑问,重提这段历史,是在世纪之交中国对外开放已经取得明显效果、面对全球化浪潮的机遇和挑战时,着重强调忧患意识。

应当说,除了教训之外,“海上丝绸之路”也给中国带来很多宝贵经验。

① 恩格斯:《“卡尔·马克思在科伦陪审法庭面前”一书序言》,《马克思恩格斯全集》第21卷,人民出版社1962年版,第236页。1849年在对《新莱茵报》(1848年6月1日~1849年5月19日)“莫名”审判中,总编辑马克思、编辑恩格斯和发行人科尔夫被控煽动叛乱,其中马克思在辩护词中所谈观点,后被汇集为一本小册子,此文就是恩格斯为该书所做序言。

② 《学习时报》编辑部:《落日的辉煌——17、18世纪全球变局中的“康乾盛世”》,《学习时报》2000年6月19日。此文在当时引起政府、学界和社会的强烈反响,当时《人民日报》、《光明日报》等主流媒体纷纷报道。

这不仅体现在航海技术以及海洋文化的传播上,还体现在逐渐培养出面对海洋的拼搏精神和勇气。例如,泉州如今虽然不再以港口而辉煌,但历史上“海上丝绸之路”的繁荣敦促人们向海洋发展和挺进,现如今泉州已经是享誉国内外的“侨乡”,像“华侨大学”、“华侨大厦”这些名字,无不昭示着当年华侨曾经的艰辛和奋斗以及与这座城市不可分割的联系和情谊。此外,中国在对外开放之初选择深圳、珠海、厦门、汕头等作为特区,这些城市都曾经在“海上丝绸之路”中积累了丰富经验。当然,在 20 世纪 80 年代试点开放时,选择广东、福建省内较小城市进行试点,本身也说明中国在对外开放中的小心和谨慎。而有着“东方巴黎”美誉、如今已经是中国第一大港口城市的上海,内有黄浦江沿岸码头,又连接长江入海口,却并没有被列入首批开放城市,这其中所体现出来的仍然是开放初期的谨慎。邓小平在 1992 年年初曾经说过:“回过头看,我的一大失误就是搞四个经济特区时没有加上上海。要不然,现在长江三角洲,整个长江流域,乃至全国改革开放的局面,都会不一样”<sup>①</sup>。当然,这样坚定而坦率的态度,加快了上海浦东对外开放。稍晚的开放窗口并没有耽误上海的发展,反而使上海在选择和定位方面更加游刃有余,并逐渐发展为国际金融中心,而不仅仅是国际贸易中心。

当前,中国已经是世界第二大经济体,“21 世纪海上丝绸之路”战略实际上是对过去 30 多年沿海开放的深化和提高,这种状态与历史上的“海上丝绸之路”完全不同,“来易来、去难去”则表现为另外一种深层次含义。具体说在投资方面,中国改革开放初期以优惠政策施行招商引资,对中国填补“储蓄、外汇两缺口”起着积极作用,然而在中国积累了足够多的外汇储备之后,国内企业“走出去”却屡屡碰壁,实际上有些国家对于来自中国的投资存在担忧;而在对外贸易方面,也面临着来自国外的误解,如美国提出的人民币低估、欧洲提出的市场机制不规范、东南亚等国家担心中国对其施行贸易倾销等。似乎中国无论历史上生产力羸弱,还是现在经济实力强大,在海外投资和贸易中都会遭遇困难。其实,这也很容易理解,如同历史上中国对“海上丝绸之路”的防范态度一样,世界其他国家也会对中国这样一个崛起的大国存在担忧和顾虑。现在海洋贸易已经不再由军事实力所左右,而是更多地依靠经济实力。而中国所处的地位,实际上就是从过去的被动一方走到了今天的主动一方。

如果说“21 世纪海上丝绸之路”是多年对外开放的升级版战略,那么在

---

<sup>①</sup> 邓小平:《在武汉、深圳、珠海、上海等地的谈话要点》,《邓小平文选》第 3 卷,人民出版社 1993 年版,第 376 页。

陆地贸易方面,“丝绸之路经济带”则更具有突破性特点,因为改革开放 30 多年来,中国在陆地贸易方面的规模和质量尚未发挥出一个陆海复合国家所应有的优势。在中国启动对外开放时,西北和东北地区的陆地贸易已经初现端倪。与历史上“丝绸之路”不同的是,当时繁荣的南部线路已经不再重要,那时中亚地区繁荣地带主要在锡尔河与阿姆河的两河流域之间,也就是以今天乌兹别克斯坦撒马尔汗为中心的中亚腹地,因此无论是张骞通西域,还是玄奘西行,走的都是“丝绸之路”南线。而近现代以来,俄国建设西伯利亚大铁路,加上第二亚欧大陆桥贯通,丝路南线早已变得相对冷清。

在苏联时期,中亚的交通线路基本被定位于南北方向,即苏联经阿富汗、巴基斯坦向印度洋挺进的交通走廊,而东西走向的“丝绸之路”实际上已经被扼住,中苏关系破裂后更是竖起了一道“绝对有形的”贸易壁垒,因此,中国对外开放并没有真正给西北地区带来太多机遇。20 世纪 80 年代初期中国对外开放时,东北和西北两端实际上都是苏联领土,开展的也仅仅是边境贸易,而不能算是大规模国际贸易。1987 年,国务院决定从 1988 年开始在新疆乌鲁木齐、石河子、伊犁等 9 个城市推行对外开放优惠政策,修复北疆乌苏—阿拉山口铁路,1990 年兰新铁路延伸至阿拉山口。苏联解体后,中国与中亚国家建立外交关系,其中与哈萨克斯坦双边经贸合作发展较快,但当时主要依靠人员流动带动贸易往来。由于当时商贸活动主要依靠旅游签证,因此,哈萨克斯坦学者形象地称之为“旅游购物推动商贸关系”<sup>①</sup>。1999 年,西部大开发为中国西部地区带来了新的机遇,然而由于市场空间有限、技术基础薄弱、交通运输瓶颈等因素,西部地区发展速度仍然明显落后于东南沿海。例如,尽管新疆与甘肃边界相交,从今天甘肃与新疆交界处的星星峡(也叫“口子”,因此现在新疆也常以“口里”泛指内地,就像东北以“关里”称呼山海关以南地区一样)向东到达兰州直线距离大约 1 200 公里,向西到达乌鲁木齐将近 750 公里,其间偶有小城市,大多是戈壁滩,产业聚集和空间经济很难在这里形成。因此,以对外开放带动西部地区发展,以交通基础设施建设促进西部地区经济联系更加紧密,是一项刻不容缓的艰巨任务。中国提出“丝绸之路经济带”战略,对于国内沿途省份的意义恰在于此。

历史上“丝绸之路”“分易分、聚难聚”,其中原因在于落后的交通技术以

<sup>①</sup> К. Л. Сыроежкин. Казахстан—Китай: от приграничной торговли к стратегическому партнёрству. Алматы: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте РК. 2010. С. 42.

及持续的武装争斗,这些客观制约因素如今在国内线路中早已不复存在。但在“丝绸之路经济带”境外线路中,却仍然会面临一些难题。这是因为,古代“丝绸之路”虽然路途艰辛,但商贸往来的商品具有刚性,实际上是互通有无,而不存在竞争关系。例如,丝绸只有中国能生产,因此不仅可以卖到高价格,而且不会遭到欧洲和中亚市场的排斥。而现代“丝绸之路经济带”上的经贸往来,是在绝对优势、比较优势和资源禀赋等条件下所开展的国际贸易,这其中存在着出口商品对进口国市场和产业的影响。“丝绸之路经济带”沿途要经过很多主权国家,这些国家经济特点、产业结构、地理位置又千差万别,中国战略在推行中必然面临诸多困难。就以最接近中国西北地区的中亚国家来说,尽管中国与其已经建立了双边合作伙伴关系,但“原材料附庸论”、“中国威胁论”、“中国扩张论”等观点仍时有发声。并且,即使在铁路运输效率不断提高的今天,陆地运输成本仍然明显高于海洋运输。这意味着在“丝绸之路经济带”建设中,必须尽快提高基础设施水平,以降低运输成本,中国提倡建立亚洲基础设施开发银行的目的就在于此。

从经济视角分析,“丝绸之路”无论在历史上,还是在当代,都与“海上丝绸之路”具有替代关系,即哪种运输方式更便捷、更安全、更有效,直接决定了海洋与陆地之间的选择。但在中国战略层面,未来“丝绸之路经济带”与“21 世纪海上丝绸之路”应当相互支撑,在波罗的海、地中海、阿拉伯海、波斯湾、孟加拉湾等重要海域交汇,陆地运输通道打通后,至少可以显著缓解“马六甲困局”对中国的战略制约<sup>①</sup>。显然,当前的“一带一路”战略已经远远超越了“丝绸之路”和“海上丝绸之路”的贸易往来和文化传播等意义,并且被赋予了全新历史条件下的重要战略内涵,既是中国多年改革开放与和平发展道路的应然选择,也是迎接全球化和地区化双重挑战的必由之路。

历史上,“丝绸之路”和“海上丝绸之路”搭建了中国与世界的桥梁和纽带,也给中华文明带来了丰富多彩的文化沉淀,更给当代积累了深厚的宝贵经验。现如今,满怀雄心壮志的“一带一路”战略已经取得了初步经济效果,而作为国家一项重要发展战略,未来既需要世界的理解和支持,也需要沿途国家务实合作、通力配合、寻求共赢,否则只能是“本应属于你的心,它依然护紧我胸口”。

(责任编辑:农雪梅)

---

<sup>①</sup> 王志远:《“丝绸之路经济带”的国际背景、空间延伸与战略内涵》,《东北亚论坛》2015 年第 5 期。