

“海上丝绸之路”与“21 世纪海上丝绸之路”研究： 世界史视域下知识体系的建构*

张 瑾^{1,2}

(1. 中国社会科学院大学 历史学院, 北京 102488; 2. 中国社会科学院 世界历史研究所, 北京 100101)

摘 要:从世界史视域下研究“海上丝绸之路”和“21 世纪海上丝绸之路”,既是从人类文明进程的宏观角度考察千年“海上丝绸之路”发展历程的重要方式,又契合“21 世纪海上丝绸之路”建设的现实理论需求。“海上丝绸之路”构建了千余年的中外贸易和平发展史,为世界创造了极具吸引力的中华文明想象。“21 世纪海上丝绸之路”倡议是一个全新的理念,孕育着无限潜力和可能性。学术界在“海上丝绸之路”和“21 世纪海上丝绸之路”研究方面取得了丰硕成果。世界史视域下的“海上丝绸之路”与“21 世纪海上丝绸之路”研究的知识体系是将两者涉及的分散和孤立的知识点进行有机结合,在整合世界史上“海上丝绸之路”知识总和的基础上,形成具有中国特色的世界史“海上丝绸之路”话语的知识架构。世界史视域下古今“海上丝绸之路”研究应始终着眼于人类文明研究,以现实需求为导向,重点关注航线和港口,努力创建中国特色的“海上丝绸之路”话语体系。

关键词:“海上丝绸之路”;“21 世纪海上丝绸之路”;时代价值;知识体系;思考维度

中图分类号:D829 **文献标识码:**A **文章编号:**1672-335X(2025)04-0015-12

DOI:10.16497/j.cnki.1672-335X.202504002

2013 年 10 月 3 日,中国国家主席习近平在印度尼西亚国会的演讲中从历史层面强调,东南亚地区自古以来就是“海上丝绸之路”的重要枢纽,并提出共建“21 世纪海上丝绸之路”的宏大愿景。^[1]“21 世纪海上丝绸之路”建设是“一带一路”倡议的重要组成部分。“一带一路”提出后涌现了大量相关研究成果,也有专著对丝路学研究进行专门探讨,视角多为经济学、国际关系、区域国别学,还关注了各国“一带一路”学术动态。学界在“海上丝绸之路”和“21 世纪海上丝绸之路”方面有大量的研究成果,大多从中国史、中外关系、区域合作角度进行研究,概述了“海上丝绸之路”的千年发展史,强调“海上丝绸之路”在文明互动方面的历史贡献,指出 21 世纪以来我国“海上丝绸之路”研究的热点问题,提出应站在世界史全局的角度审视中外文化互动交流的历史等。学界虽然已经认识到从世界史视角来研究“海上丝绸之路”和“21 世纪海上丝绸之路”的重要性,但从学科建设角度进行深入探讨和思考的成果不多见,亟待更多的理论思索。

全球大部分货物贸易是通过海上运输实现的。“海上丝绸之路”搭建了古代中国同世界其他国家和地区进行贸易交流和友好往来的通道。“21 世纪海上丝绸之路”传承平等、互利、共赢的价值理念,并注入亲诚惠容的新时代内涵。从世界史视域研究“海上丝绸之路”和“21 世纪海上丝绸之路”,是从人类文明进程的广阔视野考察千年丝路伟大诗篇的极佳途径,有助于把握“海上丝绸之路”与“21 世纪海上丝

* 收稿日期:2024-10-31

基金项目:中国社会科学院学科建设“登峰战略”“一带一路”重点学科(DF2023ZD35)

作者简介:张瑾(1982-),女,湖南长沙人,中国社会科学院大学历史学院教授,硕士生导师,中国社会科学院世界历史研究所研究员,主要从事“一带一路”史研究。

绸之路”的内在联系,并深刻理解“21世纪海上丝绸之路”倡议深厚的历史逻辑,体现了共建“一带一路”的现实理论需求。

一、“海上丝绸之路”与“21世纪海上丝绸之路”的时代价值

海洋是人类生存的第二空间。在世界历史发展进程中,海洋是重要的纽带。“海上丝绸之路”的发展大致经历了秦汉的始发时期、唐宋的发展时期、元明的繁盛时期以及明中叶至清朝的转型时期。舳舻相继、帆樯林立、商贾云集、百川朝海、千帆竞发、波澜壮阔……再华丽的辞藻也无法穷极“海上丝绸之路”的历史盛况。历代中华先民用勤劳、智慧与汗水勾勒出古代中国的全球化梦想。

“海上丝绸之路”最早可追溯到秦汉时期,中国先民凭借智慧和胆识,冲破大洋阻隔,开辟了联结中外文明的海上航线。关于汉代“海上丝绸之路”的存在,当前公认最重要的材料是《汉书》卷二十八下《地理志第八下》的记载:“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月,有都元国;……黄支之南,有已程不国,汉之译使自此还矣。”^{[2](P1671)}唐中后期,陆上丝绸之路受战乱所阻,加之中国经济重心逐渐南移,海路便取代陆路成为中外贸易的主要通道。宋元时期,随着指南针的发明和水密封舱等航海技术的进阶以及航海知识的不断累积,又逢阿拉伯世界热衷海上贸易,“海上丝绸之路”得以空前繁盛。“海上丝绸之路”构建了一千多年的中外贸易和平发展史,为世界创造了极具吸引力的中华文明想象。19世纪清朝的腐败和西方列强的侵入打破了中国与世界和谐共生的格局。错综复杂的因素导致古代中国错过大航海时代,“海上丝绸之路”主导权旁落,中国被西方世界追上并赶超。

“海上丝绸之路”的核心是商贸互利。古代中国的商品在国际市场上一直颇受欢迎,“外国人来到中国,被丝绸、武器和香料所吸引”。^{[3](P556)}唐朝以后,广州等港口设置了市舶使(司),作为中国古代管理对外贸易的机关,对市舶贸易进行监督和管理。“海上丝绸之路”是东西方友好交往的重要通道,成为中国文明向世界传播的通途。中国的造纸、印刷、火药、指南针、制瓷、纺织等技术和工艺远播海外,对中国周边国家和地区甚至近代西方各国都产生了一定的经济和文化影响。此间,西方的医药、天文、宗教、科技、不同物种等也通过海路传入中国。“海上丝绸之路”构成了一个形态纷呈、井然有序的国际贸易体系,如中国和印度作为核心地区,有最大的国内市场并且出口产品,而东南亚地区有一定经济规模,但很少生产和出口产品,另一些地区经济上缺乏多样性,主要为其他市场提供原料产品,以此交换当地所需的日用品等商品。如布罗代尔指出的那样:“在欧洲人到来前,印度洋贸易早已存在,因为各地的产品互相补充,互相吸引,互相调剂;它们促使远东各海的贸易渠道保持畅通,如同欧洲各海的情形一样。”^{[4](P561-562)}

以商贸交往和文化交流为主旋律、以官方礼尚往来为引导的“海上丝绸之路”极大地促进了不同地区文化与物质的交流和交换,给沿线国家带来亲仁善邻的交往氛围,与欧洲殖民主义国家利用其工业技术、经济与政治制度优势以及坚船利炮的掠夺性交往方式截然不同。以荷兰、英国等为首的西方殖民主义国家全面霸占海洋,改变了“海上丝绸之路”和谐的原貌。“在所有的欧洲殖民地中,当地占支配地位的集团被其外国统治者的文化习俗所影响,以致破坏了印度洋地区内的古老文化交流。在此过程中,商人间的联络、贸易与文化交流被打断了,为殖民者与被殖民者之间的关系所取代。”^{[5](P193)}鸦片战争宣告“海上丝绸之路”友好交往和平航线的结束。

改革开放以来,中国在造船、港口基建、外贸和投资等海洋经略方面取得巨大进步,形成了发展外向型经济的良好格局。“21世纪海上丝绸之路”秉承“海上丝绸之路”海纳百川、“和而不同”的文化理念,促进多元文明的交汇融合,在共商共建的过程中增强理解和信任,在和谐稳定的国际氛围中共筑利益共同体和命运共同体,反映了各国经济合作、政治互信、文化交融、文明互鉴等“多位一体”的时代内蕴。

“21世纪海上丝绸之路”倡议是一个全新理念,它孕育着无限潜力和可能性。它不是一个完全成形的规划,而是自发、有机地成长和叠加的过程,需要时间来见证其完善过程的新颖性、复杂性。“21世纪

海上丝绸之路”依托现代运输工具联结海上货物通道,与沿线国家和地区形成海洋经济合作关系,通过海上互联互通、港口及其城市合作机制等促进沿海经济带的建设,覆盖范围广,参与国家多,合作层次高,连通亚非欧等各大经济板块。中国是“21世纪海上丝绸之路”倡议的发起者,致力于打造参与国的利益共享平台,吸收所有愿意参与的国家,无论参与国的大小、强弱,都可成为该倡议中平等的建设者,共商、共建、共享,不排他、不限制、不封闭。

“海上丝绸之路”联结的国家和地区一直按照其固有的规律在演进和发展,并具有鲜明的时代特征。古代中外合作主要通过官方外交、商品贸易、文化交流等途径实现。“21世纪海上丝绸之路”倡议提出后,原有的交流活动得到强化,国际关系、经贸活动、科技文化交流进一步增强,并彰显出一些新特征。“海上丝绸之路”的开拓,无论是民间自发还是官方鼓励,其出发点都更关注自身获利。与此相比,“21世纪海上丝绸之路”建设着眼当下共同的发展需求,聚焦道路、港口、航线、车站及其物流集散和交易设施的建设,为各国经济的持续发展注入新的活力。同时,中国还通过运用资金、市场、产能等方面的独特优势协助其他国家弥补发展短板。所以,“21世纪海上丝绸之路”不是本着单纯实现中国自身利益目标,而是要与沿线国家一同寻求和分享经济发展机遇,最终构建人类命运共同体。

“21世纪海上丝绸之路”建设仍然面临许多复杂问题。一是沿线各国国情不同,社会制度和经济模式各异;二是国家间合作由于各种历史和现实问题存在联通不畅等问题;三是西方“海洋霸权主义”国家担心中国成为海洋大国损害其利益,利用各种机会挑衅滋事和造谣抹黑,企图让国际社会产生“中国争霸”的担心。如波兰某智库学者提到,21世纪以来,美国政府多次将亚太地区描述为美国政治、经济和军事利益的主要领域,美国认为中国作为一个地区大国的崛起将有可能影响美国的经济和安全。^[6]

无论是“海上丝绸之路”,还是“21世纪海上丝绸之路”,都是中国面向世界展示和平发展之路的生动实践。“海上丝绸之路”体现了和谐互惠、海纳百川的兼容并包意识,“21世纪海上丝绸之路”彰显了互惠共赢的商贸意愿和抢抓机遇的开放性眼光。

二、从“海上丝绸之路”到“21世纪海上丝绸之路”的研究历程

“海上丝绸之路”本质上是海上贸易和文化往来的通道,其形成和发展是商品经济和全球市场共同作用的结果。“海上丝绸之路”虽是晚近才出现的一个学术概念,但却有着深厚的学术基础。随着学术界对早期全球化贸易网络和世界贸易体系认识的逐步深入,“海上丝绸之路”研究成果日渐丰富,相关成果包括论文、文章、著作、译著和古籍整理等。

19世纪70年代,德国地质地理学家李希霍芬(Ferdinand von Richthofen)关注中西之间的古代贸易通道,首次提出“Seidenstrasse”(丝绸之路)一词。^①最早提出“海上丝绸之路”概念的是法国汉学家沙畹(Edouard Chavannes),他在1903年出版的《西突厥史料》中称:“中国之丝绢贸易,昔为亚洲之一重要商业,其商道有二,其一最古,为出康居之一道,其一为通印度诸港之海道,而以婆庐羯沘为要港,当时之顾客,要为罗马人与波斯人,而居间贩卖者,乃中亚之游牧与印度洋之舟航也。”^{[7](P208)}20世纪30年代,瑞典探险家斯文·安德斯·赫定(Sven Anders Hedin)在《丝绸之路》中指出,除陆上丝绸之路外,“在楼兰被废弃之前,大部分丝绸贸易已开始从海路运往印度、阿拉伯、埃及和地中海沿岸城镇”。^{[8](P204)}1963年,法国学者布尔努瓦夫人(Luce Boulnois)在《丝绸之路》中指出:“从中国广州湾的南海岸出发,绕过印度支那半岛,穿过马六甲海峡,再逆流而上,直至恒河河口……商品经陆路一直运输到西海岸的海港、

^①李希霍芬原著为 Ferdinand von Richthofen, *China: Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien*, 5 Vols., Berlin: Dietrich Reimer, 1877-1912. 研究“丝绸之路”概念的成果参见 Waugh D. C. "Richthofen's 'Silk Roads': Toward the Archaeology of a Concept", *The Silk Road*, Vol. 5, No. 1, 2007, pp. 1-10; 冯建勇:《海陆绵延通万国——海上丝绸之路的历史脉络与现实关照》,《人民日报》2014年8月3日第11版;唐晓峰:《李希霍芬的“丝绸之路”》,《读书》2018年第3期;鱼宏亮:《明清丝绸之路与世界贸易网络——重视明清时代的中国与世界》,《历史档案》2019年第1期。

波斯和阿拉伯地区,后来也运销于欧洲。……在1世纪末以前,地中海地区所进口的大部分丝绸似乎都是通过海路而运输的,并不经由穿过波斯的陆路。”^{[9](P45)}1968年,日本考古学者三杉隆敏出版了《探寻海上丝绸之路——东西陶瓷交流史》,最早正式使用“海上丝绸之路”一词。^[10]1988年,联合国教科文组织把“丝绸之路”的综合研究列入“世界文化发展十年计划”,由此掀起了研究“丝绸之路”的热潮。

早在鸦片战争前后,林则徐、姚莹、魏源、徐继畲等就已开始思索有关中国与世界的海上关系问题,力图从对历史的梳理中寻找未来的出路。新中国成立后,国内学者在“海上丝绸之路”研究上日益成熟。改革开放之后,中国大陆有关“海上丝绸之路”的研究与考察出现热潮,成果不断涌现。学者们对中国古代海外贸易制度演变、私人海上贸易、中国与东南亚海上交通路线、贸易商品和贸易范围等问题进行了更加深入的探讨。学者们以时间为轴,从不同时间段对“海上丝绸之路”进行了研究。

中外学者对“海上丝绸之路”的内涵和外延进行了热烈讨论。比如,有中国学者认为,“海上丝绸之路”是“以丝绸贸易为象征的、在中国古代曾长期存在的、中外之间的海上交通线及与之相伴随的经济贸易关系”。^[11]“2000多年前,一条以中国徐闻港、合浦港等港口为起点的海上丝绸之路成就了世界性的贸易网络”。^[12]唐代记载的“海上丝绸之路”始于广州,达于东非沿岸,途经90多个国家和地区,全程共约14000公里,是八、九世纪世界最长的远洋航线,也是东西方最重要的海上交通线。^{[13](P41)}“‘海上丝绸之路’是早于西方资本主义世界体系出现的海洋世界体系。”^[14]但有国外学者认为:“希腊—罗马商人航行到印度,中国汉朝使节向南推进发现新世界,在标志‘海上丝绸之路’开始的早期贸易周期上是存有争议的。”^{[15](P105)}有学者认为“海上丝绸之路”这一提法有自身的起源、内涵和应用,必须被理解为一个与中国现代史紧密相连的概念。^[16]还有学者认为,“海上丝绸之路”不应该被“泛化”,它指特定时期的特定航海路线。早在公元前,中国丝绸的输出便已有东海与南海两条航线。东海航线主要是面向日本、朝鲜等国家的海外贸易,而真正的远洋海外贸易主要是南海航线。^②应该说,“海上丝绸之路”既是一个历史概念,也是一个地理概念。

从航海家、航海事件、航海技术角度,学界对“海上丝绸之路”也进行了探究。意大利著名旅行家马可·波罗13世纪末曾游历泉州;“阿拉伯世界最伟大的旅行家”伊本·白图泰在14世纪中叶亦曾海航至刺桐港;元代平民探险家汪大渊,独自两次完成了西到直布罗陀、南到澳大利亚的远航;郑和远航非洲是人类历史上的空前壮举。国外学者认为郑和下西洋是值得一提的壮举,“他最后四次探险到达了波斯湾港口霍尔木兹,并带来了中国精美的锦缎、丝绸、纱织品、瓷器和其他珍贵物品”。^{[17](P6)}英国科学技术史专家李约瑟高度评价了郑和下西洋的壮举和明代海军:“实际上,中国船舶频繁地往来于这些海域,已有一千年的历史——令人感到新奇的是由大型帆船组织起来的海军船队的出现,而不只是些个别的小型商船的航行。鉴于这种情况,明代航海基本是和平的性质,就显得更为突出。”^{[18](P540-541)}很多成果介绍了为开辟“海上丝绸之路”和发展中外文化交流作出贡献的中外历史人物。还有不少学者从航海技术的角度介绍中国“海上丝绸之路”的概况,从远古到近代,尤其侧重古代造船和航海技术史及交通路线方面。甚至在“基督教时代”之前,“阿拉伯人、印度人、南太平洋群岛人、中国南方居民,以及后来的中国人(从汉朝开始)都在积极地交流知识和不断发展航海技法”。^{[3](P18)}

从区域学的角度,在近年出现了大量考察单个大洋或海域的著作,强调了海洋与人类的互动关系。朱明指出,进入21世纪以后,印度洋区域史的研究受到全球化的深刻影响,更加注重人的流动、物质文明的发展、思想和文化的传播以及对国家和帝国的重新思考。^[19]澳大利亚学者迈克尔·皮尔逊认为海洋的历史不只是贸易和战舰的历史,力图将物质的和精神的、地理的和心理的框架都描述出来。^[20]德国

②关于是否应该将中国到朝鲜、日本的航线归于海上丝绸之路,学术界一直存在争论。如,肖宪认为传统的“海上丝绸之路”并不包括中国到日本、朝鲜、琉球的航行路线,也不包括跨越太平洋前往美洲的航行路线;《“一带一路”手册》认为“海上丝绸之路”包括多条航线组成的网络,从位置上区分,主要是东方海上丝绸之路和南方海上丝绸之路。参见肖宪:《海上丝绸之路的千年兴衰》,北京:中国书籍出版社,2019年,第7页;蔡昉、[英]彼得·诺兰主编:《“一带一路”手册》,北京:中国社会科学出版社,2018年,第53页。

汉学家普塔克强调沿岸文明的发展与“海上丝绸之路”的相互作用,将一直以来缺乏关注的东南亚地区嵌入了“海上丝绸之路”所覆盖的广大领域。^[21]国内学界从国别区域学角度进行相关研究的成果近年来呈井喷趋势。

在“21世纪海上丝绸之路”倡议提出后砥砺前行的11年中,中国学术界积极跟进,从不同角度展开研究,取得了一系列重要研究成果,具有学理性的新观点和新论述不断涌现。“21世纪海上丝绸之路”应该被看作一个动态概念,随着国内外形势的变化,它所涉及的空间范围、合作领域等也将发生变化。“21世纪海上丝绸之路”内容精深广博,包括航线拓展、技术演进、港口基建、外贸管控、货运往来、侨民流动、文化交融、宗教传播等。国内学界对“21世纪海上丝绸之路”的研究,更多的是从经济、文化等方面来肯定其价值,或是在政治方面提供一些战略思考以及各省如何参与建设实践的意见。同时,国内学者出版了不少英文学术成果,从社会学、海洋学和经济学等领域阐述“21世纪海上丝绸之路”前进道路上的机遇和挑战。国外研究成果观点各异,从地缘政治和区域国际关系的角度来考察“21世纪海上丝绸之路”的研究成果居多,绝大部分提到存在的风险和挑战。

三、“海上丝绸之路”与“21世纪海上丝绸之路”研究的知识体系

“海上丝绸之路”的历史是中华民族辉煌与苦难的见证。开放交流彰显强大中国的实力,闭关自守终使泱泱大国沦为半殖民地半封建社会。“海上丝绸之路”曾经昭示了中国经济文化的世界领先地位,文明多元、和谐共赢的“海上丝绸之路”文化曾经成为世界发展的思想共识。回望历史,对当今中华民族重返海洋、建设“21世纪海上丝绸之路”具有十分深刻的启迪作用和极其重要的当代意义。“21世纪海上丝绸之路”倡议既具原创性,又富强大历史内涵,其规模、潜力和前景一直处于迅速发展之中。11年来,“21世纪海上丝绸之路”建设在世界各地蓬勃发展,中国与沿线国家之间的务实合作有目共睹,受到越来越多共建国家的认同和赞誉。“21世纪海上丝绸之路”合作项目的推动和落地与中外关系史密切相关,中国与沿线国家友好交往的历史渊源对筑牢合作基础发挥了重要作用。总体来看,“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”的相关研究将成为庞大的知识体系,涵盖从历史到现实层面的中外交通、区域经贸、人文交往、港城发展、航海科技等众多领域。“海上丝绸之路”标识了过去,而“21世纪海上丝绸之路”将标示未来。

目前国内学界已从不同学科和多种角度对“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”进行多元阐释,成果涉及贸易、投资、金融、外交、能源、旅游、宗教、法律、文化等多个层面。国外学者和智库对“21世纪海上丝绸之路”的分析主要围绕“21世纪海上丝绸之路”倡议对地缘政治的影响,以及在“21世纪海上丝绸之路”框架下区域经济发展的成果和出现的问题展开。不少国外学者仍基于惯有的“西方中心论”心态和视角看待“21世纪海上丝绸之路”倡议,透露出西方对中国崛起的不安和敌对。从推动人类命运共同体的历史使命来看,不能单纯以经济和贸易指标来评判“21世纪海上丝绸之路”项目,而应着眼于是否能加强世界不同地域、不同民族之间的联系和能否促进世界的共同发展。

从目前的研究概况可以看到,国内相关学术研究从不同角度、不同学科进行多元阐释,但多以现实研究为主,对历史的追溯和思索不深,需有针对性地对“海上丝绸之路”发展中与现实结合紧密的历史问题予以更全面深入的探讨。世界史学者要公正地记录世界历史中的“海上丝绸之路”全貌,在着力挖掘“海上丝绸之路”历史中的中国元素的同时还需关注沿线国家的贡献和发展。“海上丝绸之路”研究不能局限于中国主导,也不能等同于中国外贸体系和海上交通之和,所有历史现象都应该放到更为广阔的范围内进行比较和考察。

世界史视域下的“海上丝绸之路”与“21世纪海上丝绸之路”研究的知识体系是将两者涉及的分散和孤立的知识点进行有机结合,在整合世界史上“海上丝绸之路”知识总和的基础上,形成具有中国特色的世界史“海上丝绸之路”话语的知识架构。“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”无疑存在紧密

的逻辑关系和内在联系。世界史学者应主动对接和服务国家需要,从世界史和中外关系史角度筑牢“海上丝绸之路”研究的知识体系框架,夯实“21世纪海上丝绸之路”建设的历史文化基础,围绕共建“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”进行长时段、全局性、基础性问题开展研究,深入挖掘古今“海上丝绸之路”对沿线国家经贸、文化、城镇化和工业化等方面产生的历史推动作用。

“海上丝绸之路”研究的知识体系体现出历史研究在关注现实、服务大局方面的作用,特别要重视历史基础研究和对策研究的融合,更好地实现历史学的社会功能。学者需要从世界史的宏大视野,梳理“海上丝绸之路”的形成、发展、繁盛到近代衰落的历史,阐述新中国成立后相关研究的复兴和再次繁荣,解读中国与“21世纪海上丝绸之路”沿线国家的历史交往进程。学者还需通过对现有考古实物和历史文献资料的考察,结合现实需要,探讨“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”的基本情况、发展历程、影响范围等,这对研究古今中国对外交往以及地区经济、文化发展规律等有重要意义。对“21世纪海上丝绸之路”沿线国家的地理位置、经济实力、政治生态、对外交往、基础设施、资源禀赋、贸易往来、宗教文化、风土人情等的历史演变和相关影响进行资料搜集和分析研判,可以洞察古今丝绸之路为各国带来的发展变化。具体来看,在世界史的“海上丝绸之路”研究知识体系中,从古代史的角度,可以分析中华文明在全球的早期传播、中外贸易的形成与发展过程、“海上丝绸之路”贸易对古代中外经济文化交流的影响等;从近现代史的角度,可以关注“21世纪海上丝绸之路”沿线国家和地区的文明发展轨迹、“海上丝绸之路”的发展变化、中国与世界的关系等;从当代史的角度可以分析“21世纪海上丝绸之路”倡议提出的历史背景、基本概念、时代内涵,以及中国与沿线国家在贸易、投资、产能、科技等领域合作的历程等。

“观今宜鉴古,无古不成今。”世界史是综合性的整体判断,是长时段的分析研究,是认知当代世界的重要视角,其视野的广度是其他学科无法取代的。在中国积极开放、稳步走向世界、深度参与世界发展的当下,世界史作为一级学科的重要性越发凸显。“21世纪海上丝绸之路”倡议的提出使中国站在了新的历史起点,对学术研究提出了更高要求,特别需要世界史研究做好基础性理论支撑。

四、“海上丝绸之路”与“21世纪海上丝绸之路”研究的思考维度

持续千年的“海上丝绸之路”无疑是历史的瑰宝,“21世纪海上丝绸之路”是对“海上丝绸之路”的继承和发展,并日益成为人类的共同财富。在世界历史发展进程中解读和阐释“21世纪海上丝绸之路”对“海上丝绸之路”的传承和发展并对其前景提出展望,是世界史学者义不容辞的责任和使命。在世界史视域下对“海上丝绸之路”与“21世纪海上丝绸之路”进行研究并建构知识体系,需要长期的积累和在实践中完善,需要具备以下四个思考维度,即建构该知识体系的四大支点。

(一)始终着眼于人类文明研究

2023年3月,习近平总书记在中国共产党与世界政党高层对话会上,首次提出“全球文明倡议”,为推动文明交流互鉴、促进人类文明进步提供中国方案。历史证明,不同文明的交流碰撞是推进社会发展的动力。“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”就是用海上航线串联起来的人类文明史。中华文明是世界上唯一没有中断的文明,在世界史视域下研究“海上丝绸之路”是对中华文明的一种礼敬。

“学术界对海上丝绸之路的界定没有定论,认为丝绸之路是一条有形的路线,又不是一条固定的有形道路。但有一个基本共识,它代表的更是一种精神和文化。”^{[22](P13)}“海上丝绸之路”文化正是在沿线各族群文化的繁衍和交流的过程中不断形成和发展的。“海上丝绸之路”又被称为“陶瓷之路”“香料之路”“茶叶之路”等,千余年来中国销往世界的陶瓷、茶叶等货品不计其数,极大地影响甚至改变了世界许多国家的社会生产和生活方式。比如,中国精美的瓷器出口刺激了世界各国制瓷工业的发展,在一定程度上说,推动了周边国家和地区的饮食文化走向文明,使欧洲餐饮文化迈向高雅。中国茶叶的影响更是无远弗届,许多国家语言中从此有了茶的相似读音,对世界茶叶的品种和种植方式等也产生了很大影响。

海洋赋予“海上丝绸之路”兼收并蓄、活力四射的文明基调。“海上丝绸之路”的时代价值彰显着和平、友谊、合作、发展、共赢的要义,被世界众多国家和地区认同。历史见证了中外各方参与开拓“海上丝绸之路”文化的艰辛历程和多元文化包容共生的有序发展。“海上丝绸之路”文化是一股吹向全球的东方文明季风,需要历史学者提炼和阐释,使之被更好地传承和弘扬。两千多年前,中国开启的“海上丝绸之路”推动了各民族文化的交融和人类文明的进步。如,“商人从中国运到印度的第一批产品当然是丝绸,其中一部分再出口,但也被次大陆的贵族和佛教仪式所采用。交流导致了印度图案在中国丝绸上的使用”。^{[3](P555)}公元前第一个千年末,随着“海上丝绸之路”的发展,海洋盆地网络的相互联系导致了重大的文化转移。^[23]大量考古研究提供了通过“海上丝绸之路”进行跨文化互动的证据,如大量植物遗迹说明公元前一千年后期在南亚和东南亚的各种影响和接触网络。^[24]“海上丝绸之路”航线的开辟与扩展留下了丰富的历史遗产,使沿线各地联系不断加强,在政治、经贸、宗教、科技、文化上的交融不断加深,可以说是早期全球化的开端。人类文明是一个宏观概念,应该从物质和精神两个方面入手,对“海上丝绸之路”的人员往来、商品交换、物种传播、港口兴衰、宗教交流、文化互动等诸多方面开展研究,由此总结“海上丝绸之路”给沿线国家和地区带来的影响。

“中国今天的全球化建立在19世纪初开始的全球化世纪之上,而全球化世纪相应地又始于中国从明朝开始的东亚和东南亚贸易网络。”^{[25](P7)}中华文明革故鼎新、创新创造的精神,在18世纪之前一直是全球进步的旗帜,“郑和远航非洲对世界的深远影响,其为人类进步事业所提供的有益的精神财富,得到党和国家领导人的高度重视,并给予很高的评价”。^{[26](P66)}“海上丝绸之路”是历史上中国与世界文化融合的象征。“21世纪海上丝绸之路”也将延续中外科技、文化交流的历史传统,传承各国先进文明。“海上丝绸之路”研究有助于挖掘历史文化资源,延续中外文化交融的历史关系。

在全球视野中不断深化“海上丝绸之路”文化的内涵、价值和功能,重新认识和焕发“海上丝绸之路”文化的当代价值和文化软实力,应强调去中心化和互动的观念。在向世人充分展示“海上丝绸之路”丰富的历史面貌时,除了应关注中国在其中重要角色和作用,还应对当时沿线国家的社会政治经济形态、贸易文化交往内容、参与人群及其生活方式、海洋贸易及其管理制度状况等进行进一步考察,从而使“海上丝绸之路”真正呈现其多元特征。

“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”的文化理念都体现了“和羹之美,在于合异”,向世界展示了中华“和”的文化传统。美国国家情报委员会顾问帕拉格·康纳认为:“中国在历史上不曾是殖民国家,与美国不同,中国十分注重外部因素,它需要的是国外的资源 and 市场,而非国外的殖民地。”^{[27](引言P13)}而西方人所谓的“大航海时代”,就是根据他们自己的利益需求,不择手段地将沿海地区瓜分豆剖,用其所谓民主和自由书写一部野蛮血腥的历史。西方国家的殖民活动给“海上丝绸之路”沿线很多国家和地区留下了深刻的伤痛记忆。一些西方文本记录了早期太平洋地区的西方传教士如何经历、理解和描述他们被派去改造的本土文化。传教士们试图用其所谓文明的宗教来“奴化”当地居民。^{[28](P149)}从世界范围来看,许多“海上丝绸之路”沿线国家是近代史上长期被殖民并遭受严重经济掠夺的国家。共建“21世纪海上丝绸之路”,承载和延续了各国人民对文明交流的渴望、对和平安宁的期盼、对共同发展的追求、对美好生活的向往。当下,特别需要把“共赢共利、协同发展、和谐文明”的“海上丝绸之路”文化形象、充分地展示给世界,传承和弘扬“海上丝绸之路”文化正能量,澄清“中国争霸”的谣言,减少周边国家的顾忌。

(二) 重点关注航线和港口

海洋是可以有机地认识世界史的有效空间背景。“海上丝绸之路”是世界性的贸易往来和文化交流的海上通道,是中国古代长期存在的、以丝绸贸易及与之相伴随的经贸与文化关系为依托的、亚欧非三洲之间的海上交通线。法国学者米歇尔认为,马来半岛是“海上丝绸之路”的十字路口,“在某个时候,亚洲世界所有的商人都不可避免地会沿着连接亚洲两端的‘海上丝绸贸易之路’(Maritime Silk Trade

Route)的不同路线经过这个半岛”。^{[29](P2)}有学者认为,与印度洋海上贸易周期同步的,还有“阿拉伯和波斯商人推动建立印度—伊斯兰贸易世界的另一个周期”。^{[15](P105)}还有学者提到,“在陆上丝路贸易的循环圈之外,还有一个更大的海陆相因的贸易循环圈,历史上被称为厄立特里亚环海贸易”。^{[30](P108)}《厄立特里亚海航海记》对“海上丝绸之路”航线的开拓可作出一定程度的印证。^[31]研究者对不同航路和贸易圈要注意区分和辨析。可喜的是,世界史学者已经关注16—17世纪中拉“海上丝绸之路”,并对“太平洋丝绸之路”档案文献进行了整理。

《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》指出:“21世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋,延伸至欧洲;从中国沿海港口过南海到南太平洋。”^{[32](P266)}“中国南海位于太平洋和印度洋之间,是商业航运和石油运输的主要渠道。”^{[33](P3)}东盟地处“海上丝绸之路”的十字路口,是“21世纪海上丝绸之路”的必经之地。中国已同东盟携手推进全面战略合作伙伴关系,但合作伙伴并不仅限于东盟,而是要发展面向各大洋的合作经济带,促成实现全球经济贸易一体化的长远目标。

“海上丝绸之路”要将联系沿岸港口城市作为抓手,因为港口与其经济“腹地”是紧密依存的。“腹地”政治稳定、经济增长和交通便利,才使港口的商品通达地流通于海内外。“在港口城市中,来自各个地方的种族、文化、思想和商品互相竞争、混合,并且使彼此和城市的生活都变得丰富。”^{[34](P225)}有学者指出,新加坡早期港口的兴衰与“海上丝绸之路”息息相关。^[35]泉州、福州、漳州、广州等港口在“海上丝绸之路”建设中扮演着重要角色,为促进中外海外交往作出了重要贡献,有重要的历史文化研究价值。这些港口对服务“21世纪海上丝绸之路”建设仍发挥巨大作用。全球参与“21世纪海上丝绸之路”共建的海外港口数量急剧增多。这些海外港口是“海上丝绸之路”的重要节点,可从世界史角度对其“前世今生”进行更为深入的研判。

“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”研究应聚焦航线开拓和港口建设。历史上“海上丝绸之路”主要以帆船作为交通工具,以季风为主要动力,容易受自然条件的影响,因此航线长度、到达港口有限,但现代船舶可摆脱自然条件的束缚,通达世界各个港口。“21世纪海上丝绸之路”的基础设施建设作为未来经济增长的“发动机”,可促进沿海国家之间、港口和腹地之间的经济连通,而不仅是简单地将沿海国家各港口“串”起来。“21世纪海上丝绸之路”所涉区域依托港口基础设施、现代运输工具和信息技术进行互联互通建设,有望促成具备开放性、多元性、多样性、包容性的巨大现代经济网络体系。

“海上丝绸之路”沿线港口所在国家的地理地貌、风俗人情、经济发展、投资环境各不相同,有必要对其进行系统研究和分析。世界史学者可以立足本专业,以沿线国家港口与中国的历史和现实联系为研究对象,从世界史角度为海外港口建设提供史学背景支撑,夯实港口建设的历史文化基础,助力因港施策,因港制宜,将港口优势用足用好。深入分析“21世纪海上丝绸之路”为海外港口带来的发展变化,能够更充分地印证“海上丝绸之路”建设的共赢作用以及多国多港参与构建全方位互联互通的美好前景。

(三)以现实需求为导向

“海上丝绸之路”是中国经略海洋、提升国力的重要投影,其研究应以国家发展的现实需求为导向。“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”研究是中华海洋文明新发展历程的时代所需。立足“21世纪海上丝绸之路”沿线国家发展史、中外交往史及地区关系史,有助于公约化中国与相关国家在共建“21世纪海上丝绸之路”过程中的共同努力,探讨和总结国际性基础设施建设的历史机遇、困难挑战和经验教训。

天下为公,正道致远。人类未来的兴衰取决于世界各国能否找到合适的合作方式,“海上丝绸之路”的发展与古代中国同沿线各国各地区的友好关系发展成正比,而“21世纪海上丝绸之路”更是全球发展格局大变革下互助共荣的成功合作范例。中外共建项目的实施和落地给“21世纪海上丝绸之路”沿线国家带来了实实在在的发展和希望。希腊比雷埃夫斯港是中国与希腊两国历史友好的见证和携手建设

“发展港”的典范。重新焕发活力的比雷埃夫斯港近年在世界集装箱港口排名中飙升,成为中欧经贸的重要门户。哈萨克斯坦是世界上最大的内陆国家,没有海港。在连云港建设的中哈物流合作基地作为陆海交汇的枢纽,为哈萨克斯坦的海上运输开辟了通道,为其带来了新的发展机遇。

“21 世纪海上丝绸之路”建设涉及众多沿线国家以及第三方市场合作,包含大量在建和预期实施的项目,需要克服诸如经济体制、政策理念、文化传统、要素禀赋等诸多问题造成的难点和堵点。在“海上丝绸之路”和“21 世纪海上丝绸之路”研究中,沿线国家和民族的历史、中国与沿线国家关系的历史、国际热点区域的历史、人类生存环境的历史变迁、外国社会治理的经验教训等,都是世界史研究需要重点关注的主题。世界史学者要注重现实关怀,关注国内国际的重要动向,充分发挥历史学的经世功能。“真正的历史研究从来不是冰冷的学术活动,而是充满情怀、抱负、灵感的科学探索”。^[36]“21 世纪海上丝绸之路”建设符合周边国家对基础设施建设的迫切需求。“海上丝绸之路”研究能够很好地体现史学工作者对社会现实的关怀,从学术角度向国际社会传递中国实实在在推进制度型开放的明确信号。“中国发起‘一带一路’倡议不是为了统治亚洲,而是提醒世人中国的过去和未来都深深地根植于亚洲。西方质疑中国发起的‘一带一路’倡议,但‘一带一路’倡议事实上加速了周边国家的现代化和经济增长”,^{[27](引言P13)}志远容天下,只要站在历史正确的一边,就能拥有强大的学术定力。

英国剑桥大学马丁·雅克认为,“一带一路”倡议雄心勃勃,极具原创性,有着历史性的意义。它的既定目标是改造欧亚大陆的基础设施,从而为其所包含的众多经济体开辟全新的前景。它惠及的欧亚大陆,人口占世界的一半以上,其中绝大多数生活在发展中国家。^{[37](序二P1)}开放性合作、包容性增长和多元性参与是古今“海上丝绸之路”精神一脉相承的共同点。由于科技进步、经济发展、观念升级等多种客观因素,“21 世纪海上丝绸之路”覆盖范围更广,开辟了许多新领域,如与沿线国家共同打击跨国犯罪、维护网络安全、防范金融风险、保护海洋环境等。世界史研究可以及时向世界传递中国人的全球化视野和大国情怀,弘扬中国长期坚持的“睦邻友好、合作共赢”的外交传统,促使世界各国在这幅千丝万缕的历史织锦中融汇交织。

(四)建立中国特色的“海上丝绸之路”话语体系

“21 世纪海上丝绸之路”构想反映出国家对海洋的重视,体现了陆海统筹、陆海和谐的“一带一路”倡议的实质特征。“21 世纪海上丝绸之路”是在理论准备并不充分的情况下提出的,是对理论研究工作者的重大挑战。“用中国理论阐释中国实践,用中国实践升华中国理论,是新时代理论研究的必然要求,需要坚实的历史文化支撑。”^[38]

中国的世界史学科起步较晚,在其发展过程中受西方学术思潮、理论思潮影响较深。曾经兴盛的“西方中心论”“冲击—反应”范式限制了世界史学者的视野,^③而新的史学思潮越来越关注亚洲本身的历史发展。“千年来,连接着欧洲和太平洋,坐落在东西方之间的那块区域,才是地球运转的轴心”,^{[39](前言P2)}彼得·弗兰科潘的这种历史视角,几乎是提出了一种“东方中心论”。日本学者滨下武志认为,“亚洲区域内的各种关系,是在以中国为中心的朝贡关系、朝贡贸易关系中形成的,这种关系是历史上形成的联结亚洲各国各地区的内在的纽带”。^{[40](中文版前言P5)}韩国学者姜凤龙提出,“近代欧洲世界成就的文明与文化变得普遍化并具有支配性,而其他世界的文化与文明只能处于劣势或与受支配的地位,这太过于宿命化”。^[41]破除“西方中心论”已成为东西方有识学者的共识,提出了全新的研究亚洲史的基本理论和思路。世界史学者要转换研究视角,对过去主客颠倒的状况勇于进行批判,从新的角度理解历

③自 20 世纪 50 年代始,“冲击—反应”作为美国学者费正清哈佛学派学术研究的主要史观长期占据着美国和中国近代史研究的主流。这一理论把东亚社会尤其是中国社会看成一个基本处于停滞状态、缺乏内部动力突破传统框架的社会,19 世纪中叶西方资本主义的冲击下才打破这种停滞不前的状态,使中国社会发生巨大变化并迈向近代社会。“冲击—反应”理论是“西方中心论”在学术领域中的某种反映。参见 John King Fairbank, *Trade and Diplomacy on the China Coast: The Opening of the Treaty Ports 1842-1854*, Vol. 1, Cambridge: Harvard University Press, 1953.

史上的中国以及亚洲与欧洲的关系。聚焦“海上丝绸之路”研究,重新挖掘这一将亚洲与世界其他地区联结在一起的内在纽带和发展原动力,奏响其新的时代回音。

“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”研究要着眼于历史是人民创造的人民史观,从人民的角度讲述历史会比领袖史和英雄史呈现更多的视角。“海上丝绸之路”体现了中国和沿线国家人民对全新地理疆域的勇敢探索。历史上,中国经历了“海上丝绸之路”的繁盛,也承受了海权丧失的阵痛。二战后,全球殖民体系全面崩溃,西方国家垄断和控制世界海洋、独霸国际海上航路的时代一去不复返。古老的“海上丝绸之路”获得了新生,回归到它真正的主人——沿线各国人民手中。各国民众为“海上丝绸之路”的发展作出了不可磨灭的贡献。有学者认为,古代罗马人曾为开辟到达中国的通道付出巨大努力。首次有文字记载的来华西方人是由海路而来的古罗马使者。^[42]“商人、使节、宗教传教士完全是自愿旅行的。那些发动远征的将军们也如此。但我们必须承认,在史料向我们证明的那种历史中,最多的则是不情愿而勉强旅行的人。他们强有力地促进了技术知识和宗教信仰的传播,同时也促进了各民族之间的融合。”^{[43](P116)} 华商是促进“海上丝绸之路”沿线各国人际交流与合作的桥梁。在一定程度上,“海上丝绸之路”的历史也是“中国人出国从事商业和贸易的历史”。^{[44](P115)} 大部分华侨华人虽然不直接服务于“海上丝绸之路”,但他们通过“海上丝绸之路”给居住国带去了多种多样的商品以及博大精深的中华文明,包括中国的儒、道、释文化、中国民间节日、民俗、中餐、中医、家乡曲艺、武术等等。^{[45](P495)} 这些充分展现了民心相通的实质和内涵。共建“21世纪海上丝绸之路”发展十余年来,其内涵不断丰富,活力不断释放,越来越多的共建国家人民从中受益,靠自己的双手改变自己和家人的命运。在“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”的发展进程中,人民始终是历史和时代发展的主角。正如习近平总书记指出的,“一带一路”建设“不是中国一家的独奏,而是沿线国家的合唱”。^[46]

“21世纪海上丝绸之路”研究还需正视风险和挑战。目前面临的挑战包括:周边国家的猜忌和不信任;“美国因素”带来的战略困境;“印度因素”带来的影响;相关制度与具体措施推出滞后。比如,港口基础设施建设往往建设周期长、资金投入大、政治敏感度高,更容易受到“环境污染”“人权问题”等因素的困扰。还有不少国外学者推测,“一带一路”倡议将改善此地带的基础设施、物理连接,并有可能通过重塑全球贸易来改变游戏规则。^[47]

“海上丝绸之路”和“21世纪海上丝绸之路”研究凸显了世界史研究的重要作用,使古代史、近现代史和当代史之间的联系更加密切。世界史学人要充分发挥史学优长,坚持唯物史观为理论指导,摒弃“西方中心论”,重视中国国家主体性,立足人民史观,从全球宏观视野出发,客观梳理从“海上丝绸之路”到“21世纪海上丝绸之路”的发展历程,诠释其重大历史意义,从而构建中国特色的“海上丝绸之路”话语体系。

参考文献:

- [1] 习近平. 携手建设中国—东盟命运共同体——在印度尼西亚国会的演讲(二〇一三年十月三日,雅加达)[N]. 人民日报,2013-10-04(02).
- [2] 班固. 汉书[M]. 北京:中华书局,1962.
- [3] Beaujard P. The worlds of the Indian Ocean:a global history[M]. New York:Columbia University Press,2019.
- [4] 布罗代尔. 十五至十八世纪的物质文明、经济和资本主义:第三卷[M]. 施康强,顾良,译. 北京:生活·读书·新知三联书店,2002.
- [5] 麦克弗森. 印度洋史[M]. 耿引曾,施诚,李隆国,译. 北京:商务印书馆,2015.
- [6] PISM Policy Paper no. 41:China's Response to the United States' Asia - Pacific Strategy[EB/OL]. https://www.pism.pl/publikacje/PISM_Policy_Paper_no_41_China_s_Response_to_the_United_States_Asia_Pacific_Strategy,2012-10-31/2023-11-15.
- [7] 沙畹. 西突厥史料[M]. 冯承钧,译. 北京:中华书局,2004.
- [8] 斯文·赫定. 丝绸之路[M]. 江红,李佩娟,译. 乌鲁木齐:新疆人民出版社,2013.
- [9] 布尔努瓦. 丝绸之路[M]. 耿昇,译. 济南:山东画报出版社,2001.

- [10] 周长山. 日本学界的南方海上丝绸之路研究[J]. 海交史研究, 2012, (2): 92-99.
- [11] 赵春晨. 关于“海上丝绸之路”概念及其历史下限的思考[J]. 学术研究, 2002, (7): 88-91.
- [12] 林华东. “海上丝路”的影响与启示[N]. 人民日报, 2014-10-19(08).
- [13] 沈济时. 丝绸之路[M]. 北京: 中华书局, 2010.
- [14] 杨国桢. 海洋丝绸之路与海洋文化研究[J]. 学术研究, 2015, (2): 92-95.
- [15] Sakhuja V, Chan J eds. China's Maritime Silk Road and Asia[M]. New Delhi: Vij Books India Pvt Ltd, 2016.
- [16] Sen T. Inventing the 'Maritime Silk Road' [J]. Modern Asian Studies, 2023, 57(4): 1059-1104.
- [17] Kauz R. ed. Aspects of the Maritime Silk Road: from the Persian Gulf to the East China Sea[M]. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2010.
- [18] 李约瑟. 中国科学技术史: 第 4 卷[M]. 汪受琪, 等, 译. 北京: 科学出版社, 2008.
- [19] 朱明. 印度洋区域史研究的学术谱系及其全球转向[J]. 中国社会科学评价, 2023, (3): 105-114.
- [20] 迈克尔·皮尔逊. 印度洋史[M]. 朱明, 译. 上海: 东方出版中心, 2018.
- [21] 罗德里希·普塔克. 海上丝绸之路[M]. 史敏岳, 译. 北京: 中国友谊出版公司, 2019.
- [22] 陈万灵, 等. 海上通道: 21 世纪海上丝绸之路[M]. 重庆: 重庆大学出版社, 2018.
- [23] Bellina B. Maritime Silk Roads' ornament industries: socio-political practices and cultural transfers in the South China Sea[J]. Cambridge Archaeological Journal, 2014, 24(3): 345-377.
- [24] Castillo C C, Bellina B, Fuller D Q, et al. Rice, beans and trade crops on the early Maritime Silk Route in Southeast Asia[J]. Antiquity, 2016, 90(353): 1255-1269.
- [25] Van de Ven H. Breaking with the past: the maritime customs service and the global origins of modernity in China[M]. New York: Columbia University Press, 2014.
- [26] 李新烽, 郑一钧. 郑和远航非洲与 21 世纪海上丝绸之路[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2018.
- [27] 帕拉格·康纳. 亚洲世纪: 世界即将亚洲化[M]. 丁喜慧, 高嘉旋, 译. 北京: 中信出版社, 2019.
- [28] Margarette Lincoln M. ed. Science and exploration in the pacific: European voyages to the southern oceans in the eighteenth century [M]. Suffolk: The Boydell Press in association with the National Maritime Museum, 1998.
- [29] Jacq-Hergoualc'h M. The Malay Peninsula Crossroads of the Maritime Silk Road (100BC-1300AD) [M]. Hobson V. trans. Boston: Brill, 2002.
- [30] 冯并. 丝路文明札记[M]. 济南: 济南出版社, 2018.
- [31] unknown author. Huntingford G W B. ed. The periplus of the Erythraean Sea[M]. London: Ashgate Publishing, 2010.
- [32] 秦玉才, 周谷平, 罗卫东. “一带一路”读本[M]. 杭州: 浙江大学出版社, 2015.
- [33] Zheng C W, Xiao Z N, Zhou W, et al. 21st century Maritime Silk Road: a peaceful way forward[M]. Singapore: Springer, 2018.
- [34] Broeze F. ed. Brides of the sea: port cities of Asia from the 16th-20th centuries[M]. Sydney: New South Wales University Press, 1989.
- [35] 胡德坤, 王丹桂. 古代海上丝绸之路与新加坡早期港口的兴衰[J]. 史林, 2020, (4): 186-195.
- [36] 高翔. 从历史中汲取走向未来的智慧[N]. 人民日报, 2021-10-13(09).
- [37] 蔡昉, 马丁·雅克, 王灵桂. “一带一路”手册: 2020 版[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2021.
- [38] 高翔. 深化中国文明历史研究的科学指南和根本遵循[J]. 旗帜, 2022, (8): 22-24.
- [39] 彼得·弗兰科潘. 丝绸之路: 一部全新的世界史[M]. 邵旭东, 孙芳, 译. 杭州: 浙江大学出版社, 2016.
- [40] 滨下武志. 近代中国的国际契机: 朝贡贸易体系与近代亚洲经济圈[M]. 朱荫贵, 欧阳菲, 译. 北京: 中国社会科学出版社, 1999.
- [41] 姜凤龙. 海洋史与世界史认知体系[J]. 海交史研究, 2010, (2): 25-33.
- [42] 陈潮. 重新审视海上丝路的开拓[J]. 复旦学报(社会科学版), 2003, (1): 76-80.
- [43] L. 布尔努娃. 丝绸之路: 神祇、军士与商贾[M]. 耿昇, 译. 昆明: 云南人民出版社, 2015.
- [44] Liu F. The Maritime Silk Road and business people[M]. Ni W S. trans. Beijing: Foreign Languages Press, 2017.
- [45] 高伟浓. 海上丝绸之路: 航线、华商与华工[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2023.
- [46] 习近平出席博鳌亚洲论坛 2015 年年会开幕式并发表主旨演讲 [EB/OL]. <http://news.cntv.cn/2015/03/29/AR-TI1427564464844465.shtml>, 2015-03-29/2023-03-11.
- [47] Sarwar L. The old Silk Road and the new Silk Road: an analysis of the changed discourse[J]. The Journal of Central Asian Studies, 2017, 24(1): 13-22.

The Knowledge System Construction of the "Maritime Silk Road" and the "21st Century Maritime Silk Road" Research from the Perspective of World History

Zhang Jin

(Institute of World History, Chinese Academy of Social Sciences, Beijing 100101, China)

Abstract: The study of the "Maritime Silk Road" and the "21st Century Maritime Silk Road" from the perspective of world history is an excellent way to examine the great poems of the millennium "Maritime Silk Road" from the broad perspective of human civilization, and reflects the practical theoretical needs of the construction of the "21st Century Maritime Silk Road". The "Maritime Silk Road" has built a peaceful trade history of more than one thousand years and created an attractive imagination of Chinese civilization for the world. The "21st Century Maritime Silk Road" initiative is a brand-new concept with infinite potential and possibilities. The academic community has achieved fruitful results in the "Maritime Silk Road" and the "21st Century Maritime Silk Road". The knowledge system of the "Maritime Silk Road" and the "21st Century Maritime Silk Road" from the perspective of world history is to organically combine the scattered and isolated knowledge involved in the two. Based on integrating the sum of "Maritime Silk Road" knowledge in world history, the knowledge structure of the discourse of world history on "Maritime Silk Road" with Chinese characteristics can be formed. From the perspective of world history, the study of ancient and modern "Maritime Silk Road" should always focus on the study of human civilization, take the realistic needs as the guidance, pay attention to shipping routes and ports, and strive to create a "Maritime Silk Road" discourse system with Chinese characteristics.

Key words: "Maritime Silk Road"; "21st Century Maritime Silk Road"; value of the times; knowledge system; thinking dimension

责任编辑：高 雪