

# 历史与现实： 海洋空间视域下的“海上丝绸之路”<sup>\*</sup>

杨国桢 陈辰立

**【摘要】**“海上丝绸之路”作为新时期海洋史研究的重要领域，其概念在当下学界的讨论中缺乏明晰的理论梳理，出现泛滥和误用在所难免。海洋空间的理论架构注重对海洋史概念的时空定位，从海洋空间视域出发，对“海上丝绸之路”概念的历史与现实进行归纳和总结，明确该概念所指向的空间包纳与性质特点，将会为今后的把握和研究提供有效学理支撑。

**【关键词】**海洋空间 “海上丝绸之路” 历史 现实

**【中图分类号】**K203.4 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1000-114X(2018)02-0110-07

“海洋空间”，是指广义上的人文物质与自然共同存在体，所包含的不仅有客观的自然主体——海洋，也容纳了生活在海洋世界中作为建构主体的人类的行为范畴——人文活动，亦即海洋空间包括自然海洋空间与人文海洋空间两个不可分割的组成部分。与此同时，海洋空间也是人类生存发展的第二空间，是人类基于自然的海洋空间而开展生产方式、行为模式以及互相交往的场域，是人类构建海洋文化并且践行海洋活动的场所，也是一个与由游牧世界、农耕世界构成的大陆文明空间相并存的空间。在当下“海上丝绸之路”使用泛滥的情状下，将其历史与现实置于“海洋空间”的视角下梳理和解析，可为相关的学术课题提供清晰的基础认识与完备的理论支持，同时也能更好地把握海洋史研究领域一些非相关性的文本和材料，以避免研究过程中学理误区出现的可能性，并于今后之研究有所助益。

## 一、历史上“海上丝绸之路”的概念与内涵

2013年，国家主席习近平分别在出访哈萨克斯坦和印度尼西亚之际提出了共同建设“丝绸之路经济带”与21世纪“海上丝绸之路”的倡议，一经提出，不仅得到了沿线国家及地区的响

<sup>\*</sup> 本文系教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目“中国海洋文明史研究”（项目号09JZD0015）的阶段性成果。

应，我国沿海各级政府也纷纷出台相应的战略方针，以期应对即将到来的全新开放时代。

自建设 21 世纪“海上丝绸之路”这一重要战略于国家层面上开展并不断实践，随之而来的是其在学界的使用频率也不断攀升。在“知网”中以“海上丝绸之路”为检索词的结果显示，20 世纪 80 年代至 2013 年相关研究成果 3377 篇，2014 年高达 4188 篇，2015 年更达 8280 篇，2016 年稍稍有所缓和，为 4907 篇，近三年的数量是过去三十余年的 5 倍左右，其中历史研究约占 9.8%。目前来看，众多的成果反映出“海上丝绸之路”研究的若干问题分歧较大，依旧处于比较混乱的状况。在这样的前提下，对历史上“海上丝绸之路”的概念内涵进行有效地梳理与归纳就显得尤为重要。

“海上丝绸之路”作为学术研究课题，大约形成于 20 世纪初，于 80~90 年代逐渐开始进入繁荣时期，至今已有百余年历程。最早出现也是目前被最为广泛认知的“海上丝绸之路”这一概念是有所扩大的“丝绸之路”概念，指的是“中国古代由沿海城镇经海路通往今东南亚，南亚以及北非、欧洲的海上贸易通道”<sup>①</sup>，亦是“中国古代由海上通往东西方各国商路的别称”<sup>②</sup>。

事实上，传统的“丝绸之路”有沙漠、草原和海洋三种不同环境的贸易通道，而“海上丝绸之路”便是其中之一，系“新大陆”发现以前传统的地域性海路，即所谓“旧大陆”的海路。大体来说有两条，其一是从中国东部沿海港口出发直达朝鲜、日本的东海航路，其二是由中国东南及南部港口启航，经过东南亚、南亚的各沿海国家抵达西亚、北非和印度洋西岸的沿海国家的南海航路。需要特别指出的是，还有一部分学者认为，曾独立存在着一条与“陆上丝绸之路”并行的“南海路”，两者共同存续、互不干涉，但此观点并不为主流学界所认同。20 世纪 80 年代以来，“海上丝绸之路”这一概念早已由所谓“木帆船时代”的海上通道扩大为环球性的海上通道，包含新旧大陆间的海上通道，即主要从福建漳州月港出发，经由“小吕宋”（即今菲律宾马尼拉）抵达美洲大陆的太平洋航线，内涵也逐渐从贸易路径扩大为人类文明交流的通道。

厘清“中国”与“海上丝绸之路”两个概念的相互关系，首先必须对“海上丝绸之路”的历史定位要有所把握。近来，有学者出于各种的目的，将此两者合而述之，提出所谓“中国海上丝绸之路”这个具有浓厚中国中心论的概念，以替代“海上丝绸之路”的研究表述。<sup>③</sup>然而，我们必须清醒认识到的是，“海上丝绸之路”是东西方的互相往来的海洋交通道路，由此之故，所谓的“中国海上丝绸之路”的说法是否精准便有待商榷。就字面上看，“中国海上丝绸之路”至少可以解析出两个层次的含义，其一，是指“海上丝绸之路”的中国段；其二，则可理解作“海上丝绸之路”是由中国所营运或主导的。从历史研究的角度审视，这两种含义实际上全都不够精准，均带有很强的片面性。从某种程度上来说，用“中国海上丝绸之路”替代“海上丝绸之路”的表述，是一种自我宣传、自我欣赏的做法，似乎在刻意彰显“中国”对于“海上丝绸之路”的历史贡献，结果很可能是削弱其他“海上丝绸之路”沿线国家的历史作用，是对史实的错误认知。

除此以外，目前仍有很大一部分研究人员热衷于佐证“海上丝绸之路”中国的平台、起点、枢纽和门户等相关问题，在延续以往广州、泉州、明州（宁波）争夺始发港及相关问题的讨论之后，一批东部的沿海城市努力将各自发展战略与传统的“海上丝绸之路”进行对接，挖掘可能存在的历史内涵，以谋求更多政策上的倾斜。目前来看，已有青岛、日照、连云港、福州、汕头等城市明确提出要在未来建成“21 世纪海上丝绸之路”的战略枢纽城市，<sup>④</sup>而希冀成为重要节点或者支点城市为发展目标的还包括烟台、舟山、温州、莆田、厦门、漳州、海口。<sup>⑤</sup>此外，一

些晚近以来才崛起的现代化港口城市如深圳、上海、天津、大连等<sup>⑥</sup>，也全都以历史延伸发展地区的身份，加入到这个行列里来，而蓬莱<sup>⑦</sup>、北海<sup>⑧</sup>也还依然在为起航地的认同地位而努力不懈。

在沿海一线持续推进开发海洋的同时，也出现了曲解、滥用“海上丝绸之路”与“海上丝绸之路城市”概念的现象，有人把中国国内沿海港口之间、陆岛之间的航运、贸易、移民、物质以及人文层面上的交流，混淆为“海上丝绸之路”。具体而言：有的论著将“海上丝绸之路”拟于标题，正文却难以寻觅任何相关内容；<sup>⑨</sup>还有一些文章则打着主旨讨论“海上丝绸之路”旗号，事实上只是对本地沿海的历史情况做了叙述，读后让人摸不着头脑；<sup>⑩</sup>更有甚者，在一些标榜“海上丝绸之路”研究的论文集中，<sup>⑪</sup>仅收录涉海史或者海外交通史方面的相关文章，严重实名不符。此外，供应外销产品的内陆城镇，如湖南长沙、江西景德镇、江西赣州、粤东梅州、闽西连城<sup>⑫</sup>，甚至仅仅系海上朝贡贡品到达的都市，如河南开封<sup>⑬</sup>以及洛阳，也变成了“海上丝绸之路”的起点、支点。可知，把“海上丝绸之路”中国段分解为区域性的历史课题，至少在实际研究效果上看，并不利于加深对“海上丝绸之路”内涵的精准理解。

## 二、关于“海上丝绸之路”时限讨论的梳理与辨析

就所存续的时间问题，国内学界在“海上丝绸之路”扩大解释后，便有出现了多种看法，有的上推到丝绸出现之时，下至今日，长达25个世纪，相当于整部世界史。也有部分看法认为在中国古代史范围内考量更为妥当，即始于周代止于鸦片战争；亦有将下限定至1949年的说法，把整部中国近代历史也包纳其中。当下，各种说法都有人支持和沿用，只有从汉武帝时代到“郑和下西洋”这个时间段，即“海上丝绸之路”的经典时段、黄金时段，被包含在各种说法之内，得到广泛的认可。

将“海上丝绸之路”的上限推及至远古时期，有一种声音认为，这是对当前“海上丝绸之路”研究对象的补充与发展，属于学术创新。远古百越—南岛语族的海上漂流与文化传播，可以丰富“海上丝绸之路”的研究内涵。另一种意见认为，这不过是概念的偷换，把“海上丝绸之路”研究与涉海研究混为一谈。事实上，发生于文明社会出现以前的“贸易”和“移民”，与进入文明时代后的“东西方文明对话”并无关联，不应将其归于“海上丝绸之路”的讨论范畴。

至于“海上丝绸之路”的下限时段问题，学界争议依旧不小，分歧的根本在于，以时代性质为核心的评判标准。

一种意见认为，自15世纪晚期的大航海时代以来，西方世界的殖民者闯入到了海洋亚洲，通过暴力攫取、战争手段兴风作浪，极大地冲击了传统亚洲的海洋体系，使其被迫成为海洋强国进一步攫取霸权的战场。客观上，此时“海上丝绸之路”被融入到世界范围内的海洋商贸市场中去，成为资本主义海洋世界的一个组成部分。这一时期的“海上丝绸之路”，就基本属性来看，已经不再是传统文明交融的道路，而成为了西方殖民者屠戮和扩张的通途，和平友好的商业贸易被商品倾销和暴力掠夺所取代，“海上丝绸之路”已然难觅往昔荣光。由此可见，从历史研究的角度看，将下限定位于明代“郑和下西洋”事件的终结似乎更能体现“海上丝绸之路”的本源精神。

另一种见解提出，“海上丝绸之路”的式微与被西方殖民商业活动所替代的过程也应该包括在内，即从明中叶一直延续至清前期（1840年以前），传统性质“海上丝绸之路”依旧存续且与西方殖民者利用航海和贸易活动拓展中国市场的功用同时存在。1840年鸦片战争爆发以后，

西方侵略者通过签订不平等条约的手段，攫取了原本自主的海关管理权，并且还将航海权掠夺，控制了沿线的远洋航行，海上航线的性质发生了根本性改变。如果说，鸦片战争前，从海外输入中国的还主要系昂贵的奢侈品，那么，鸦片战争后，西方的工业制品大规模输入中国，让国人们的日常生活发生的巨大的转变；如果说，鸦片战争前，中国向海外移民的主体往往是商人，一般在迁入地都享有很高的地位，那么，鸦片战争后，绝大多数像奴隶那样作为苦力，被贩卖到海外。<sup>④</sup>由此可以得出，即使将“海上丝绸之路”的概念予以扩大，其下限仍然不能突破鸦片战争爆发（1840年）之前，其时间外延无法再做拓展。如若强行将近代以来因西方列强侵略行径导致的社会变迁，视作两种文明上的交流与融合，将其纳入“海上丝绸之路”的研究范畴中去，是极不合理的做法。

除此以外，还有一种见地则表示，随着“大航海”以降，欧洲人不再一味坚持传统的印度洋海道，而更多的取道大西洋经太平洋再进入亚洲，并且向还处在前工业时期的国家，传入不同以往的商品，使得“海上丝绸之路”得到前所未有的延伸，并因此深远影响着整个世界文明。<sup>⑤</sup>基于此，“海上丝绸之路”的研究不应只限于古代，而是应该包括近代、甚至当代。当然，这种说法似乎在表面上能够自圆其说，事实上经不起仔细推敲，其基本论断也过于片面，本质与当代研究相脱节，因此也就没能为研究者们所普遍接受，更不应作为当下我们所借用的历史符号。

### 三、21 世纪“海上丝绸之路” 包纳的区位与空间

顾名思义“一带一路”包括两个方面的内容，即建设“丝绸之路经济带”与“21 世纪海上丝绸之路”，两者虽联系紧密但却有很大的差异。具体而言，“一带”是陆地发展的简称，“一路”则是海洋发展的缩略，组合成为一个词，其内涵是要突出陆海统筹、陆海之间密不可分，两者互为依托，相互支持，从而构建成为一个完整而不可分割的统一体，体现和平发展、合作共赢的发展模式与核心思想。据当代研究者的整理，“一带一路”包括中国在内的沿线国家到目前为止一共有 65 个，在这其中属于 21 世纪“海上丝绸之路”范畴的包括东南亚 10 国、南亚 5 国以及西亚北非的 16 国。<sup>⑥</sup>

东南亚诸国，是未来实践 21 世纪“海上丝绸之路”战略的首要之重，同时也是在空间区位上与中国距离最近、联系最为紧密的部分。<sup>⑦</sup>这些国家均具有发展空间巨大、前景优渥、经济增长态势迅猛等优势，同时还拥有如新加坡、马尼拉、雅加达等数量颇多的海港城市；另一方面不可忽视的是，在这其中的大部分成员，几乎都是中低收入国家，他们往往拥有经济总量巨大与人口负担较重的双重压力，在一定程度上可说既是机遇也是挑战。在“一带一路”倡议提出并且实施的三年多时间以来，中国与东南亚诸国在围绕共建 21 世纪“海上丝绸之路”合作上，取得了积极的发展，可以说是成果卓著。

据相关数据显示，近些年以来全球三分之一的散运、三分之二的石油运输、以及将近二分之一的集装箱货运几乎都要取道印度洋，就地理区位而言，它是东亚与东南亚连接中东、非洲、西欧甚至美洲大陆必由之径，同时也是联结和开展世界水上商贸的黄金要道。位于 21 世纪“海上丝绸之路”中段面向印度洋的南亚诸国因此也就有着天然的优势。然而不得不提的是，南亚各国在基础设置的建设上可谓严重不足，而这很可能也是困扰 21 世纪“海上丝绸之路”沿线各个发展中国家的普遍问题。因此，完善沿线与周边各国的基础设施建设，成为相互之间发展的基础。而亚洲基础设施投资银行、中巴经济走廊、孟中缅印经济走廊等地区合作倡议的实现，

将为解决相互合作的要点、难点问题提供有力的推助与牢固的基础。

位于 21 世纪“海上丝绸之路”的最西端地带的主要由阿拉伯国家联盟诸国所构成的西亚及北非诸国是中国实践“一带一路”战略建设重要的合作伙伴，习近平主席曾于 2014 年 6 月提出，中国要与西亚及北非诸国构建以能源合作为主轴，以基础设施建设、贸易和投资便利化为两翼，以航天卫星、新能源、核能三大高新领域为突破口的“123”合作格局<sup>⑧</sup>，至今已颇有成效。下一步，两者还将在“顶层设计日臻成熟、务实合作显露活力、人文交流丰富多彩”的基础上再接再厉，为深化中阿合作而不断努力。

由此可见，到目前为止，建设 21 世纪“海上丝绸之路”所包纳的区位和空间，基本上是参照和借用宋元明初“海上丝绸之路”繁盛期的历史符号。而在今后的建设实践中，21 世纪“海上丝绸之路”的空间势必向全球海洋不断延伸和扩展，要让来自中国的“一带一路”倡议惠及世界，共同繁荣。

#### 四、海洋史学的“海上丝绸之路”

通过以上的讨论，我们对“海上丝绸之路”的前世与今生有了一个大致把握，厘清了历史发展的来龙去脉，能够让我们更好理解 21 世纪“海上丝绸之路”的基本概念，同时这也是打开相关海洋史学争议的钥匙。

置身于更为广阔的视域关怀与深远的历史维度来做出客观分析，便不难看出提出并践行“一带一路”的内涵，其更深刻意义在于对古代“陆上丝绸之路”与“海上丝绸之路”基本精神的续写和发扬。可以说，“它基于历史，又高于历史，凝聚了当代中国的智慧与创新”<sup>⑨</sup>，同时又让全世界距离最长的两条文化大长廊、经济大动脉，从历史的深处走出，展现在全世界人民的眼前。

实现“一带一路”发展模式，并非只中国一家之大事，于沿线各个国家及地区均大有裨益，坚持各国各地区间共同协商、共同建设、共享成果是实践“一带一路”的有益保障。不仅如此，“把中国梦同沿线各国人民的梦想结合起来”，实现相互战略上的互通对接，正是该战略的根本核心理念。基于历史的渊源，更出于对现实的关怀，强调文化纽带作用，把上层间的隔阂拉近，进而使其民间交往更为顺畅和谐。

21 世纪“海上丝绸之路”所涉及国家地区数量颇多，同时彼此间各方面也差异巨大，要让民众突破地域、民族、政治、经济因素的限制，在文化层面上产生共鸣需要一个艰难漫长的过程，而使历史学家置身其中，或许能够为之提供一剂催化良方。而我们当下以及今后很长一段时间里所致力，也并非系重建历史阶段的国际贸易路线，而是通过细致的学术研究，对历时性的史实梳理以及将阶段性的成果进行总结，以期达到理论升华、现实服务的目的。然而，目前困境是，作为中国历史学的短板的沿线国家的国别史研究，由于缺乏足够研究资料和研究人才，急需补充，这也是为今后的主要努力重要方向之一。

把握“一带一路”的内涵，要摒弃海洋—陆地两极对立的思维模式，树立“海陆一体”的整体观，改变“中国是大陆国家”的刻板印象，树立“中国是一个大陆国家，又是一个海洋国家”的历史定位。“海陆对立”观所产生的海权论与陆权论，是 19、20 世纪西方扩张的话语构造。<sup>⑩</sup>说当今中国“重建陆权”或者“追求海洋霸权”，都是对“一带一路”的误读与误判。然而，一些带有海洋附属陆地旧思维的个人抑或是组织机构，往往不明事理地将“一带一路”战

略混淆为一个战略，更有甚者竟然将其曲解为“陆主海从”的战略，呼吁“陆权回归”、“重建大陆”，完全无视海洋发展的重要性，这样的看法彻底背离了决策者的初衷，是有失偏颇的，也是值得商榷的。

基于海洋史学视角研究“海上丝绸之路”，要特别重视树立自我话语体系。在过去的研究中，在“海上丝绸之路”的基础上，衍生出“陶瓷之路”、“茶叶之路”等等不同的提法，这些历史的公案，究竟是学术的创新，还是学术的干扰，曾经困扰着不仅是一代的学人。而这种同一时空概念的多种不同表述，正是由于在过往的科研过程中，过分拘泥历史文本，而缺乏现实关怀的写照，从而改变了把握实际状况这一根本目的。如果脱离了这一点，而一味地搜寻典籍中的相关话语来进行阐释，虽然看似能够自圆其说，但却失去了概念提及者们原本的意味，其结果将是与研究的初衷背道而驰。放眼未来，“海上丝绸之路”作为一项创举，其概念可以成为时间记载工具，帮助人们从中展望其未来趋势，所以从这个角度来说，它已经不仅流于海洋空间范畴，还是海洋时间维度中的构想，并为未来发展提供参考。

海洋史学是“基于海洋的视野，对与海洋相关的自然、人文、社会所进行的历史研究，就内涵来看，应该包括海洋自然变迁的历史与人类开发利用海洋的历史，以及海洋社会人文发展的历史三个方面。此外，海洋史研究的学术目标在于海洋世界的世界历史体系和结构中的地位，不仅仅是单纯的航海史、海域史、海洋地缘关系史的研究，因此可以说是历史多元化、多样性不可缺席的研究视界。”<sup>②</sup>因此，“海上丝绸之路”无论是从空间范畴还是时间的角度上来评定，都应该隶属于海洋史研究领域内的一个重要组成部分。“海上丝绸之路”是一个观察历史的维度，由于“海上丝绸之路”在时空上的特殊性，因此它所关注的角度也必然需要结合历史与现实。

由此之故，如果将海洋史学作为研究的主体，以“海上丝绸之路”为其研究视域的话，那么海洋史学的研究方向也应该在基于史料整理和理论支持的基础上，更加注重现实层面上的关怀。只有这样，海洋史学的发展才能够真正走好属于它的“海上丝绸之路”。

① 周伟州 《丝绸之路大辞典》，西安：陕西人民出版社，2006年，第719页。

② 天津市国际贸易学会 《国际经济贸易百科全书》，天津：天津科技翻译出版公司，1991年，第297页。

③ 陈支平 《包容与创新是学术的永恒生命力》，开封《史学月刊》，2016年第3期，第6页。

④ 李辉 《青岛市打造“海上丝绸之路”枢纽型城市的战略定位分析》，青岛《中共青岛市委党校 青岛行政学院学报》，2014年第4期，第32~37页；安伯平 《山东暨日照参与“一带一路”建设研究》，济南《山东行政学院学报》，2015年第1期，第87~91页；李平 《连云港：打造“一带一路”战略枢纽》，北京《中国报道》，2015年第3期，第78~81页；海西周刊 《福州“21世纪海上丝绸之路”战略枢纽城市》，北京《人民日报·海外版》，2014年11月

28日，第3版；杨玉民 《打造21世纪海上丝绸之路重要枢纽城市——基于发挥汕头特区优势的思考》，银川《中共银川市委党校学报》，2016年第1期，第83~87页。

⑤ 夏红尧 《“一带一路”烟台成重要节点城市》，济南《走向世界》，2015年第18期，第32~41页；耿相魁 《舟山群岛新区建设21世纪海上丝绸之路重要节点的优势与路径》，舟山《浙江海洋学院学报》，2014年第5期，18~24页；郭建东 《从福建看温州如何融入“海上丝绸之路”》，杭州《浙江经济》，2015年第17期，第52~53页；金文亨 《莆田“海上丝绸之路”的一颗明珠》，莆田《湄洲日报》，2015年7月14日，第3版；张胜哲 《厦门：21世纪海上丝绸之路战略支点》，北京《中国经济导报》，2016年5月24日，第4版；李金明 《月港开禁与中

国古代海上丝绸之路的发展》，漳州 《闽台文化交流》，2011年第4期，第45~50页；叶红玲 《海口将打造“21世纪海上丝绸之路”重要支点城市》，武汉 《中国水运》，2015年第2期，第80页。

⑥ 刘国斌 《东北亚海上丝绸之路经济带建设研究》，哈尔滨 《学习与探索》，2015年第6期，第101~104页；王双 《沿海地区借助“一带一路”战略推动海洋经济发展的路径分析——以天津为例》，石家庄：《经济论坛》，2014年第11期，第35~40页；张晓东 《明清时期的上海地区与海上丝绸之路贸易活动——兼论丝路贸易和殖民贸易的兴替》，上海 《史林》，2016年第2期，第106~113页；王元林 《历史上深圳地区与海上丝绸之路渊源初探》，深圳 《深圳大学学报》，2016年第3期，第20~24页。

⑦ 朱永志 《蓬莱：海上丝绸之路起航地》，北京：《中国海洋报》，2014年12月3日，第4版。

⑧ 赵明龙 《从中国合浦到斯里兰卡——论合浦（北海）为中国最早最大的海上丝绸之路始发港》，南宁：《东南亚纵横》，2002年第4期，第38~42页。

⑨ 袁晓春 《海上丝绸之路上的明清福建商人》，福州 《福建文博》，2015年第1期，第24~27页；牟艳旗 《清代的东北妈祖信仰与东北亚海上丝绸之路》，莆田 《莆田学院学报》，2016年第1期，第13~17页。

⑩ 何静彦 《海丝门户——福州海上丝绸之路论文集》，福州：海峡文艺出版社，2014年。

⑪ 陈支平主编 《海上丝绸之路与泉港海国文明》，厦门：厦门大学出版社，2015年。

⑫ 张海军 《海上丝绸之路上的璀璨明珠——长沙窑中外文化交流略谈》，北京 《收藏家》，2016年第3期，第17~24页；中国陶瓷文化研究所 《景德镇陶瓷与“一带一路”战略国际学术研讨会及展览》，景德镇 《陶瓷学报》，2015年第10期，第563页；李晓平 《海上丝绸之路与客家民俗体育文化交流》，赣州 《赣南师范学院学报》，2016年第2期，第3~5页；刘向明 《广东梅州是海上丝绸之路的重要起点——以唐代梅县水车窑为中心的论述》，梅州 《嘉应学院学报》，2016年第6期，第12~6页；钟巨藩：

《海上丝绸之路促进客家民系的播迁》，北京 《炎黄春秋》，2015年第12期，第46~47页；陈支平 《福建客家的从商性格与连城海丝之路》，天津 《历史教学》，2016年第4期，第15页；周雪香 《闽西客家与海上丝绸之路——以四堡雾阁邹氏为例》，福州：《福建论坛》，2016年第5期，第161页。

⑬ 龚绍方 《宋代海上丝绸之路源头新探》，郑州：《中州学刊》，2008年第5期，第219页。

⑭ 龚纛晏 《关于古代“海上丝绸之路”的几个问题》，泉州 《海交史研究》，2014年第2期，第4页；司徒尚纪 《海上丝绸之路概念、内涵、性质和时限之我见》，海口 《新东方》，2015年第3期，第52页。

⑮ 【日】松浦章 《轮船时代的海上丝绸之路》，北京 《北京论坛·文明的和谐与共同繁荣——不同的道路和共同的责任：缔造和平之路的历史责任与多元记忆专场》，2015年，第10页。

⑯ 参见：北京大学“一带一路”数据分析平台 <http://scie.pku.edu.cn/ydyl/>

⑰ 黄茂兴等 《“21世纪海上丝绸之路”的空间范围、战略特征与发展愿景》，福州 《东南学术》，2015年第4期，第74页。

⑱ 高祖贵 《大变局新变化与中国——中东关系新进展》，北京 《和平与发展》，2015年第1期，第14页。

⑲ 朱勤滨 《海洋史学与“一带一路”》，北京 《中国史研究动态》，2017年第3期，第48页。

⑳ 杨国桢 《重新认识西方的“海洋国家论”》，长春 《社会科学战线》，2012年第2期，第227页。

㉑ 杨国桢 《海洋世纪与海洋史学》，福州 《东南学术》，2004年增刊，第291页。

作者简介：杨国桢，厦门大学荣誉教授，厦门大学历史系博士生导师；陈辰立，厦门大学历史系博士研究生。福建厦门 361026

[责任编辑 李振武]