

The Transition from “Land Asia” to “Maritime Asia”: a Discussion on “Oceans and Asian Regional Circle”

Hamashita Takeshi & Shu Xiaoyun

Abstract: Concerning Asia, it can be perceived as a center; it can also be observed from the view of Europe, and can be considered from a global perspective. It can be defined by land and by oceans; it can be judged by history and constructed from reality. In the past, the geographical, economic and cultural concepts of Asia were widely adopted; at present, its maritime features need to be highlighted for the formation of a comprehensive concept of “maritime Asia”. From a geographical perspective, Asia is part of the Eurasian continent. For a very long period of time it was connected to land through the Steppes of Central Asia; and it had the vicinity connections with the continental coastal regions. What was recognized is its land connections. From a maritime perspective, for a long time Asia has not broken through the sphere of Pacific Ocean; China, India and the Ottoman Empire were on the edge of Asia, with their late developments lagging behind. From a regional perspective, after 19th century, study on history has been focused on “nation” as its subject. In Asian historical study, there are issues about time as well as about space; therefore the related discussions should be centered on the variable relationship of space, and be developed to the sphere of different regions accordingly. On the one hand this kind of spatial vision takes “region” as a research unit, as far as methodology is concerned; on the other hand it criticizes the way of taking “nation” as the only unit for discussion. From a comparative perspective, as a research methodology, comparison between the “Mediterranean” of Asia and the Mediterranean of Europe has been fashionable; this type of horizontal or spatial comparison aims at finding the commonality and difference between the two “Mediterraneans”.

Comparison between land and sea in a macroscopic sense demands discussion on their interrelationship. It is not feasible to understand regional characteristics by simply conducting maritime study; rivers should be taken into consideration in the circulation between land and seas. Diachronically vertical comparison helps to discover the functions of seas in history. Maritime structure incorporates three different layers, namely the cross-sea, the coastal-sea and the joint-sea, which underlines the innate importance of seas and the intrinsic connection between seas. In studying sea and ocean, we need to establishment an interdisciplinary maritime research methodology and possess a maritime vision.

Keywords: ocean; Asia; regional circle; region; comparison

Author: Hamashita Takeshi obtained his master’s degree from the Graduate School of Humanities and Sociology at the Tokyo University in 1974. During 1979-2006, Prof. Hamashita had been teaching at Tokyo University, Kyoto University and Ryukoku University. In 2006 he was recruited as a full professor at Sun Yat-sen University. From 2008 until now he is Dean of School of Asia-Pacific Studies at Sun Yat-sen University, and was appointed as a visiting professor at the Department of History of the university of Macau in 2010. His major research interests are economic history of East Asia and history of overseas Chinese in Southeast Asia, with representative works include *Studies in China’s Modern Economic History: Maritime Customs Finance and Treaty-Port Market Networks During Late Qing*; *Early Modern China’s International Moment: Tributary Trading Systems and East Asian Economies*; He is also the editor of *Marine Asia*.

Shu Xiaoyun earned his PhD from the Department of History at Nanjing University in 2001. Currently he is professor of the Collaborative Innovation Center of South China Sea Studies and the Department of History at Nanjing University. His major research interests are historical theory, maritime history and European history, with representative works include *Differentiation and Integration: The British Social Structure Analysis During 1688--1783*; *Dilemma of Contemporary People Writing Contemporary History*; *European History and Civilization*.

從“陸地亞洲”轉向“海洋亞洲”

——關於“海洋與亞洲地域圈”的討論

濱下武志 / 舒小昀



濱下武志（右）與舒小昀合影

[摘要]“亞洲”這個概念既可以以亞洲為中心來理解，也可以從歐洲出發來觀察，還可以從全球來思考；既可以從陸地去界定，也可以從海洋來定位；既可以從歷史去判斷，也可以從現實來建構。過去人們更多使用地理上的亞洲概念、經濟上的亞洲概念、文化上的亞洲概念，現在需要突出海洋亞洲的特性，形成一個總體性的“海洋亞洲”概念。從地理上說，亞洲是歐亞大陸的一部分，諸多國家在很長時間裏通過中亞草原產生陸地上的聯繫，在大陸沿海地帶發生近海聯繫，人們認同的是陸地上的聯

繫。而從海洋的角度看，亞洲很長時間並沒有突破太平洋的範圍；無論是中國、印度，還是奧斯曼帝國，都處於亞洲的邊緣地帶，後期發展滯後。從區域的角度來看，19世紀以後，學術界討論以國家為主體的歷史，亞洲歷史研究有時間上的問題，同時存在空間上的問題，需要從空間的變化關係來討論，應當在地域、區域等空間的範圍內展開。這種空間視野，一方面是以區域作為研究單位的歷史研究方法，另一方面是在批評以國家作為唯一單位來討論問題。從比較視野來看，以亞洲的“地中海”與歐洲的地中海比較頗為流行；這種橫向的或者空間上的比較是在海與海之間尋找它們的共同性和差異性。宏觀性的海洋與陸地之間的比較需要從相互關係來討論，單純的海洋研究並不能很好地瞭解區域性的特色，陸地與海洋的循環需要把河流結合進來。歷時性的縱向比較可以發現海洋在歷史上的作用。海域的結構有跨海、沿海、連海三個層次，強調海域的重要性和海域之間固有的聯繫。研究海洋，需要形成一種跨學科性海洋研究方法，具備一種海洋的視野。

[關鍵詞]海洋 亞洲 地域圈 區域 比較

[作者簡介]濱下武志，1974年畢業於東京大學學院人文科學研究科，獲碩士學位；1979—2006年，先後任教於一橋大學、東京大學、京都大學、龍谷大學；2006年受聘為中山大學全職教授；2008年至今擔任中山大學亞太研究院院長；2010年，受聘為澳門大學歷史系客座教授；主要從事東亞經濟史、東南亞華僑華人史的研究，代表性著作有《中國近代經濟史研究——清末海關財政與通商口岸市場圈》、《近代中國的國際契機——朝貢貿易體系與近代亞洲》，主編有《海洋亞洲》等。

舒小昀，2001年畢業於南京大學歷史系，獲歷史學博士學位；現為南京大學南海協同創新中心/歷史學系教授，主要從事史學理論、海洋史、歐洲史研究，代表性著作有《分化與整合：1688—1783年英國社會結構分析》、《當代人寫當代史的困境》、《歐洲的歷史與文明》等。

一、地理視野中的“海洋亞洲”

舒小昀：濱下先生，您長期從經濟史角度關注亞洲，但我在閱讀了一些研究亞洲史的論著後發現，“亞洲”這個概念似乎可以從不同角度去理解：既可以以亞洲為中心來理解，也可以從歐洲出發來觀察，還可以從全球來思考；既可以從陸地去界定，也可以從海洋來定位；既可以從歷史去判斷，也可以從現實來建構，甚至政治、經濟、文化等方面也可以作為分析亞洲的角度。從地理上說，亞洲是歐亞大陸的一部分，在相當長的時間裏，中國與其他國家通過中亞草原產生陸地上的聯繫，在大陸沿海地帶也發生近海聯繫，但人們認同的是陸地上的聯繫。而從海洋的角度看，並沒有突破太平洋的範圍；無論是中國、印度，還是奧斯曼帝國，都處於亞洲的邊緣地帶，後期發展滯後。這樣看來，人們所說的“亞洲”概念的伸縮性就變得很大了。

濱下武志：舒先生這是從另外一個角度來思考亞洲人文地理空間的問題。是否有必要提出“亞洲”概念？即使在近現代，“亞洲”的知識分子在歷史空間認同問題上仍舊紛爭不已。但是，有一些人不是以“地域空間”而是從“文化意識形態”的角度來界定“亞洲”概念的。在我看來，還是需要保留“亞洲”概念的，因為這個概念並不是固定的地理空間或意識形態。

舒小昀：然而在日常生活中，人們對“亞洲”概念的使用更側重於地理區域的角度。除了您重視經濟上的“亞洲”概念外，在文化上也存在與歐洲相對的“亞洲”概念。這樣看來，亞洲就有多種定位了，但學者們往往祇抓住其中一種。

濱下武志：不一定非要說抓住什麼樣的“亞洲”概念，亞洲是按照自己的目的來表現的。有人說“亞洲”的提法很古老，並且與“東方”、“東洋”的概念聯繫起來。這些各種各樣的對比，祇是裏面的一個對象，我們還是不要忘記“亞洲”的概念。而在對“亞洲”概念的利用方面，知識分子是很少討論“亞洲”的。有人認為，孫中山（1866—1925）因為覺得在傳統“朝貢體系”中，中國是被朝貢的王朝，因而出於摧毀舊的“天下體系”的需要，應該使用“亞細亞（亞洲）”的概念。朝鮮半島也不熱衷於“亞洲”概念，因為那會與日本侵佔時代提出的“東亞—亞洲”概念聯繫在一起。雖然思想上的亞洲與地域上的亞洲的爭論還在繼續，但作為整體的“亞洲”卻越來越被各國知識分子的概念分隔開來。由於我們現在主要討論的是過去的“亞洲”概念，將來如果中國恢復歷史上的地緣區域性影響，還是需要利用“亞洲”概念來表現中國的全球化過程的。

舒小昀：您剛纔提到“東洋”，“東洋”和“西洋”的概念似乎也經歷了一個隨着歷史而發展變化的過程。

濱下武志：“東洋”和“西洋”指的是一個方向，不一定是指某一片海域。歷史上中日兩國關於“東洋”、“西洋”存在着不同看法：歷史上中國的“東洋”原指朝鮮、琉球和日本，後來具體指日本。但對日本來說，恰好相反，是將中國稱為“東洋”，“東洋”是對比“西洋”的。日本有些知識分子像福澤諭吉（1835—1901）想要“脫亞入歐”，獲得更先進的地位，明治維新後的知識分子就強調這一點。而歷史上中國的“西洋”，大概是從廣州南下路綫以西的南海一帶叫西洋。如“鄭和下西洋”，就是指這個西洋。然而，日本知識分子是將“西洋”與歐洲等同的，跟英語“the West”一致。

就朝鮮而言，儒教是朝鮮知識分子的主要意識形態。雖然朝鮮南部海洋活動非常活躍，16世紀後，儒教南下，開始控制管理地方社會，禁止人們移動外出，不管是去海洋還是去其他陸地。按儒教來說，四處移動的流民是不利於國家穩定的。根據我的理解，禁止出海的思想也是一種宗教性的思想，如佛教就有這樣一種觀念。海洋的視野不一定是一個自然發展的過程，而是一種歷史形態或者與宗教有關的事物，像媽祖崇拜。中國歷史上輕視海洋的意識很強，認為海洋是非常危險的，因此在觀念中不存在明顯的單一的“海”，而是以中國為中心的一個方向來劃分東洋、

西洋、南洋，不是指單獨的海域空間。

舒小昀：按照您的說法，日本所說的“東洋”是從中國東南沿海一直向印度延伸到埃及了，但中國所說的“東洋”很具體，從某種意義上就是指日本。真正的太平洋在相當長的時期裏並沒有進入到中國人的世界裏面來，人們主要是靠洋流來認識太平洋的。

濱下武志：日本也沒有“太平洋”的概念。歷史上的日本也是通過洋流進入太平洋。在江戶時代，通過洋流漂流太平洋大概需一個半月，可以直接到達美洲沿海一帶；江戶末期或者明治初期，已經有日本人到達墨西哥，但這不是真正的太平洋。明治維新以後，“倒幕”人士從日本去墨西哥，利用太平洋，這改變了“海洋”的概念。北海問題是俄羅斯南下引發的，時間在19世紀中期前後，俄羅斯沿着海洋南下來到朝鮮和日本。日本爲了應對俄羅斯，必須增加海防的力量，這一任務在19世紀中期或者江戶時代末就已經開始了。真正與太平洋相關的事件還是幕府時代或者江戶時代末期。最早是在1860年，爲了交換《日美和親條約》批准文本，有代表團第一次去美國訪問。

太平洋還是與美國發展關係的一個結果，幕府時代的知識分子因爲美國的活動而去注意太平洋。雖然日本很早就可以通過洋流一直到美洲，但日本現在還是需要從大阪去東京，如果直接進入太平洋則是比較困難的。美國在將夏威夷變成殖民地以後，開始派駐幹事。此前夏威夷的國王也來過日本，邀請勞動力移民，日本也派人去過，但那裏的生活非常辛苦。這是政府移民。美國在1898年發動美西戰爭，並在勝利後把菲律賓變成殖民地，美國的外交官李仙得（C. W. Le Gendre, 1830—1899，或譯“李善得”）於1860年代來到臺灣，1870年代來到琉球、日本，1890年代來到朝鮮。這樣，美國的太平洋戰略裏面也就有了琉球和日本。但是，當時日本的知識分子對此並未有什麼特別的感受。

舒小昀：在19世紀中期以前，中國、日本、美國，在相當長的時間內對太平洋本身沒有多少認知。儘管麥哲倫（F. d. Magallanes, 1480—1521）已經完成了環球航行，歐洲人通過西班牙的馬尼拉大航綫亦做了很好的經營，但太平洋周邊國家並沒有大規模利用太平洋，也缺乏戰略性的考量。第一次世界大戰結束後，華盛頓會議確定了太平洋地區的一個軍事性安排，美國獲得了特殊地位。在之後的歷史發展進程中，日本興起並提出了自身的太平洋戰略。到20世紀70年代，日本首相纔提出了環太平洋構想。

濱下武志：我瞭解兩三個大的航運公司跨太平洋航運的問題。航運公司充分利用了美國、日本之間的經濟關係，或者美國與東亞之間的聯繫。亞洲航運很重要，是經濟史專門研究的一個方面，部分日本學者和臺灣學者已根據航運公司的檔案對航運計量與國際競爭進行了深入討論。從國際關係來看，英、美、日三國的航運公司的活動似乎可以被視爲是一個跨太平洋互相關聯的活動。

舒小昀：在民衆的觀念中，有人把海洋作爲自己直接活動的場所，有人把海洋作爲背景，還有人把海洋當做可有可無的場所。在這樣的三種心態下面，有人與海洋鬥爭，有人利用海洋，有人親近海洋，有人探索海洋。在不同文化之間的交流過程中，海洋本身發展有許多方面，政治事件、經濟事件有看得見的資料可查，但還有人們過去沒有充分認識和研究的大量內容需要引起重視。我也注意到另外一類材料，如朝鮮使者記述前往中國的《燕行錄》，更多是一種陸路遠行的記載。燕行使者有固定的時間和路綫，在中國有固定的居住場所。

濱下武志：是的。因爲“朝貢體系”有着嚴格的行程管理。根據朝貢規定，朝鮮是不能取道海洋進行朝貢的，他們祇能通過陸地的義州，大概花費數月時間進行往來。不過實際上，渤海沿海小規模的來往很多，民間很願意開展這種貿易。它雖然危險，但一旦成功就會獲得很大利益。這在青島、煙臺的海關報告裏面有記載。但是，從官方來說，他們都是走私，不由官方管理。朝鮮半島南部與日本九州北部之間也有很多以走私形式開展的來往，官方對這種行爲很難管理。

舒小昫：我在哥廷根的檔案館裏面看過歐洲早期的地圖，也在哈佛燕京圖書館看到過中國清朝的地圖，這些地圖在今天看來更像是藝術品。無論是從它的印刷還是編排來看，呈現出來的是另外一種知識體系。在亞洲的海洋地圖中，《大明混一圖》近來受到學者們的重視，其他一些海洋地圖其實也有自己的特色。

濱下武志：這使我想到了謝爾敦·麥克保存的地圖。謝爾敦是東印度公司的顧問，他來中國後得到了一幅福建泉州繪製的地圖，這張地圖現在保存在牛津大學圖書館。其重要性在於，普通的地圖展示的是東西海洋的關係，這張地圖描繪的卻是南北海洋的關係。南北就是朝鮮半島與福建廣東、東南亞之間的貿易關係，包括去菲律賓的航綫。在這幅南北地圖中，以東海、南海為主，航綫朝下，用具體的漢字寫出來，人們從朝鮮半島、日本、福建、廣東、浙江、江蘇，一直到東南亞菲律賓，而一般地圖沒有航綫。此外，作為來往交換的禮品，為了宣揚佛教世界觀，佛教寺廟裏也保存了包括日本、朝鮮在內的普通地圖。地圖表明，東亞歷史活動與“西洋”的關係很密切。

舒小昫：您曾主編過一套《海洋亞洲》^①叢書，它討論的海洋亞洲似乎不祇是歷史變遷中的海洋亞洲，而是一個更全面的海洋亞洲。在對海洋亞洲、海域網絡的考察中，您更強調海洋亞洲中心城市的作用，並對香港、新加坡做過重點研究。

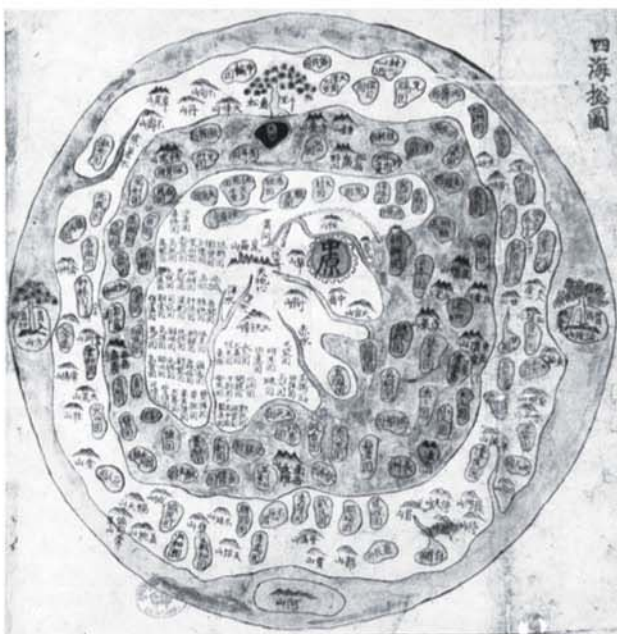
濱下武志：香港、新加坡在近代都是英國的殖民地裏面的自由貿易港。然而，它們雖然表面上擁有貿易自由，實質還是英國為了獲得最大利益而推動貿易的結果。從歷史來看，香港吸收了廣州的歷史資源，新加坡吸收了馬六甲的歷史資源，資源的利用還體現在此前的貿易體系當中，可以說是城市之間的功能的替代和轉移。在亞洲“朝貢貿易體系”中，廣州的地位，馬六甲的地位，加上西歐國家擠進來以後的資源，共同促成了香港、新加坡的發展。它們並不完全是由西歐國家促成的，而主要是利用亞洲原有的“朝貢貿易體系”，擴大了世界性的貿易、金融、移民港口城市。

二、區域視野中不一樣的“海洋亞洲”

舒小昫：中國人在認識亞洲的時候，本身存在非常奇怪的現象：首先認可“中國”概念，然後是“世界”概念，“亞洲”則是一個中介性概念，似乎祇是在中國與世界之間起到不算特別重要的橋樑作用，從過去的中央之國、四海直接談到世界（參見圖一）。包括梁啟超（1873—1929）、孫中山在內，他們所談的“亞洲”概念從某種意義上來說是借用日本的，或者說是受他們的影響而提出來的。

濱下武志：中國古代經常是用“天圓地方”、“九州”來界定世界，這已經包括了“世界”的概念，似乎不再需要用外面空間的概念了。所以，“亞洲”概念出來後，就變成中介性的而非實體性的概念了。用“中國”這一概念似乎也可以涵蓋到歐亞大陸很多地方。將“中國”概念擴大，即是孫中山

圖一 《四海揜圖》（1500年）



註：中間是中國地圖，周圍是天下各國。

^① [日]尾本惠市、濱下武志、村井吉敬、家島彥一主編：《海のアジア》（東京：岩波書店，2000—2001），第1—6卷。

提出的“大亞洲”，因此，不需要使用“亞洲”概念。清末民初，許多雜誌討論過民國初期新國名的問題。這種歷史討論不能得出固定的結論，但知識分子的歷史觀、地域觀就此得以展示。總的來說，討論對象不一定祇是一個自然地理概念，也是從地緣文化角度來討論亞洲，更豐富的內容也許會涉及亞洲的活躍性，再將人口問題與市場流動加進來討論亞洲。這將成為亞洲知識分子之間新的討論平臺，也許會出現一些有用的詞彙。

舒小昀：朝鮮半島對亞洲的直接感受是來自於兩個鄰居——中國與日本，正是這兩個鄰居給了它自身的定位。它的亞洲觀，在很大程度上也受到兩個鄰居的影響。朝鮮的知識分子對海洋的認識可以從一些文獻中尋找線索。

濱下武志：朝鮮歷史上有關天文的知識很多，他們有一種超越自身的世界觀，試圖關注更大的範圍。但是，與鄰國交流交往有一種偏向性，這與朝鮮半島所處的位置有關。朝鮮半島有四千多個小島，有的島嶼沒有人居住。16世紀後，朝鮮建立了以農業為主的社會，推行儒教。統治者重視農業與陸地利用，人口流動受到嚴格的控制，外出的人比較少，居住比日本分散。它與日本的歷史條件並不一樣。

舒小昀：我在伊豆半島旅行的時候，看到房屋建在小塊的土地上，彼此分散，人們充分利用有限的資源來生活。作為旅行者看來，這是比較精緻的生活，但作為這裏的居民，卻是因海與山的擠壓不得不作出的選擇。這讓我想起20世紀出現的關於日本定位問題的討論，談論日本究竟是一個海洋國家還是一個島國。

濱下武志：日本既有島國的性格，又有海洋國家的性格。從歷史和自然條件來說，日本有着狹窄的沿海地帶與航道，太平洋洋流的存在亦不利於外出航行，對日本的海洋發展有限制。雖然日本看起來是海洋國家，但長期以來祇是利用淺海，沒有利用遠洋。日本歷史上也受到閉關鎖國的影響，幕府禁止商人的出入，祇允許有限的交流。其實，日本也是山國，60%都是山，祇有40%的土地可供人居住；海洋與山地中間的平原部分可以發展小規模的農業，人們也利用山裏的木材和近海的漁業。日本人通常有三種身份：漁民，山民，農民。人們按照氣候的變化，夏天在沿海地區打魚，春天到秋天從事農業活動，冬天砍伐木材。那些適合做生意的地方比較富裕，但這樣的地方並不多。

研究日本經濟史的人有兩種討論方式：一個是亞洲內部貿易，一個是與歐美的貿易。日本行政機構關注的角度也不一樣，通產省強調亞洲貿易，外務省等強調歐美貿易。在日本的領事報告裏面，他們提出，一定要重視亞洲內部的貿易，還要注意與歐美發展關係的重要性。但是，強調亞洲貿易的人批評他們：我們在亞洲附近，有這麼好的市場，為什麼要去歐美這麼遠的地方？

舒小昀：在行政部門之外，日本民間對亞洲是什麼樣的定位？

濱下武志：民間用“東洋”來做公司名字的越來越多。討論亞洲與東洋的時候不一定祇關注知識分子的意識形態，也要看民間社會的認同。從民間公司的名字或者報紙上對“東洋”和“東亞”一詞的使用就會發現，這與知識分子的東洋亞洲觀念並不一樣。經濟活動裏面也反映公司的定位，特別是大阪一帶的公司非常強調“亞洲”的概念和意識，那裏中小規模的公司比較多，華商也比較多。由於東亞貿易比較重要，“東洋工業公司”、“東亞橡膠公司”這樣的名字越來越多。

舒小昀：日本的亞洲定位一直在發生變化。對日本而言，如果他們認同的是一個大陸的亞洲，他們面對的將是朝鮮半島與中國構築的亞洲大陸。在這樣的情況下，日本究竟是超越於亞洲之外，還是本身是亞洲中的一員？

濱下武志：一直到第二次世界大戰前，亞洲很多地方都是歐美國家的殖民地，比如馬來亞、緬甸、越南、印尼等分別是英國、法國、荷蘭的殖民地，那時所說的亞洲往往是包括這些殖民地在內的亞洲。日本外務省將亞洲分為殖民地與非殖民地兩部分，可以說是從西洋殖民問題來看待亞洲和以中國、暹羅為主的獨立的亞洲。外務省裏面一直有“亞細亞課”，但也有包括蒙古在

內的“東北亞”這樣的說法。因此，民間的、政府的、知識分子的“亞洲”概念都不一樣。有可能日本歷史研究過分強調亞洲問題，而在中國知識分子、朝鮮知識分子看來，不一定很需要“亞洲”這個概念。結果是，兩者之間的分歧越來越大。

舒小昀：在東南亞國家的認知中，“亞洲”似乎是另外一個概念。第二次世界大戰結束後，東亞、東南亞、南亞國家完成了非殖民化過程，從歐洲的控制和殖民中獲得了獨立。獨立後，這些國家開始考慮自己是佛教文化圈還是其他文化圈；在東亞、東南亞非殖民化後，海洋的位置開始發生變化。

濱下武志：“東南亞”的概念是戰後美國建立的，是爲了“冷戰”對抗而強化出來的，通過聯合菲律賓一起來擴大對東南亞的影響，建立東南亞的方式，反映出東南亞地區沒有政策以外的一體的實體。歷史上中國稱東南亞爲“南洋”，現在所謂的東南亞在歷史上並沒有自我認同。泰國、緬甸是非常典型的佛教世界觀，馬來西亞、印度尼西亞則是伊斯蘭世界觀，歷史上越南與中國的儒教、道教性的觀念相近。目前“東盟”還是一個功能性組織，而非政治性概念。因此，無論從宗教概念還是從海洋位置來看，東南亞不一定有自己的單一世界觀與自我認同。

此外，我還注意到“馬來亞世界”概念的回歸。“馬來亞世界”是一個很大的海洋世界，從非洲的馬達加斯加一直到南海，這裏面有一個與伊斯蘭商人有關的活動範圍，也表示亞洲海洋的特色。政治事件很容易看到，經濟活動也很容易看到，但是文化裏面不一定有明顯的因果關係，因爲文化層面的來往與宗教和日常生活混在一起。海洋研究裏面的文化問題很多，如到底有多少種“南海”概念。人們對海的認知是一個與自然災害相關聯的對象；同時，海洋帶給島嶼人的性格一方面非常開放，一方面非常封閉。人們常常認爲“島國心態”值得認真研究，就是從海洋文化中生發出來的社會生活的形態的問題。

舒小昀：但是在第二次世界大戰前，歐洲人到達東南亞後，那裏的活動一度非常活躍，致使有些學者提出，要重視巴達維亞（今雅加達）在歷史上的重要地位，那裏的商業活動被認爲是影響了世界。

濱下武志：這恐怕是從荷蘭的角度來看的，他們還可以說巴達維亞是貿易方面的中心。但如果從歷史上傳統的亞洲貿易關係來看，爲什麼荷蘭把他們的中心放在巴達維亞？他們是通過東西方的貿易來獲利，還是從亞洲內部的貿易來獲利？這種中心是亞洲內部貿易形成的，亞洲內部貿易結算的終點是巴達維亞。如果將巴達維亞稱爲世界貿易的中心，其也不過是亞洲傳統性貿易的重點。歐美研究東印度公司的學者也說東印度公司在全球歷史中很重要，但實際上祇是利用亞洲原來的區域性的貿易活動來做生意。

舒小昀：印度也一度被認爲是遙遠的亞洲，自身又成了東西方交流的中轉站。從陸地來說，它是大陸延伸出來的半島；從海洋來說，它的位置十分獨特。它對自己的大陸性或者海洋性有認知上的變化：歷史上的印度是一個半島，現代印度則將自己當做印度洋周邊的一個核心國家。

濱下武志：從印度洋貿易來看，印度大陸是阿拉伯世界、伊斯蘭世界、中東與東南亞、東亞的中介，印度南部與印度北部在歷史上發揮着不一樣的功能。蒙古帝國興起以後，印度開始發揮一種綜合性的功能。印度的運作具有多樣性，一方面是統一的印度世界，另一方面也有伊斯蘭—印度區分的問題。討論亞洲的時候應該將印度放在亞洲裏面。歷史上泰戈爾（R. Tagore, 1861—1941）這樣的知識分子也提出印度與亞洲關係的問題，並且基於從亞洲方面來批評英國。這與印度有很長的英國殖民地的歷史有關，引進西洋文化的同時批評西洋可謂是印度的特色。從印度僑民來說，我感覺印僑的凝聚力比華僑的凝聚力更強，關係更加密切，雖然裏面有不少的分歧，但印度僑民更重視世界性的作用與活動。

此外，印度半島的東部有大港口城市加爾各答，西部有孟買，葡萄牙殖民時期的果阿也很重要。從自然條件來看，從那裏一出去就是大海，小噸位船隻無法遠行，雖然周邊海洋遼闊，但

是利用海洋的可能性小，祇有南方的斯里蘭卡對海洋有所利用。印度半島的左右邊都是平平的海邊，這與非洲、南北美洲類似。與東亞、東南亞相比，南北美洲中間的加勒比海、歐洲的地中海和北海擁有複雜的海邊、半島、島嶼和多樣海域，更小規模和簡單的海域構造。

舒小昀：在西亞，古代的底格里斯河、幼發拉底河流域曾出現了人類的早期文明，奧斯曼帝國也發揮過重要作用，尤其是將東西方的貿易分隔開來。在發展過程中，他們借鑒歐洲的經驗，發展與北非、西南歐等地中海地區的聯繫。他們自身的定位究竟是在亞洲西部，還是歐亞世界，又或者是歐亞非世界的一部分？這成爲人們關注的問題。

濱下武志：理解西洋歷史脈絡中的西亞問題非常重要，如阿拉伯人的歷史作用。現在歐洲強調自己的脈絡是從希臘直接到近代歐洲，其實這中間有很重要的西亞作用。比如，科學技術的問題、天文知識、化學實驗、海運問題等，都有西亞的貢獻，或者說是歐洲利用了西亞的文明成果。但是，討論歐洲歷史的人將這個部分過濾掉了；給人的印象是，歐洲文明衍生於希臘，西亞是他們的敵人。在西亞，不僅波斯文化有獨特之處，阿拉伯人的經濟活動也很有特色。現在已經發現，希臘文化本身接受了埃及文化和波斯文化的影響。從歐洲歷史來說，可以將西亞放在歐洲的對面理解西亞的歷史；如果具體來看西亞，由於其內部民族宗教文化各不相同、派別林立，也有不一樣的特色。歐洲中心主義一直在抹殺西亞的作用，其實西亞一方面推動歐洲，一方面促進亞洲，兩方面的因素比印度要更加兩極化。

舒小昀：在很長一段時間裏，西伯利亞惡劣的自然條件限制了它的發展，但西伯利亞本身地域遼闊，在氣候變化等因素的作用下開始發揮重要影響。隨着未來北極地區的發展，這一地域越來越重要，以後世界交通、通信網絡可能都會發生變化。

濱下武志：歷史上，北方的堪察加半島與鄂克茨克海交往密切。北極方面，東印度公司主要通過南方的海洋向東開拓，但歷史上也有開闢西北通道的嘗試。那裏有豐富的地下資源，如果有新的全球性合作開發項目出來，這一帶會出現新的資源開發運作。對此，南極方面已經有歷史經驗。而對北極地區的行爲可能改變全球氣候，將生發出世界性的大課題。北極冰川融化後，也許會出現新的航道，那麼世界的交通格局也會發生很大變化。

舒小昀：從學術界多年來的研究成果看，“亞洲”概念的形成一方面是歐洲人認識的結果，同時也是歐洲人在亞洲的活動所帶來的結果。但在貿易這個層次上，您提出了“亞洲經濟圈”的概念，它與“海洋亞洲”是一種什麼關係？

濱下武志：從近代來看，歐美因素是一種將亞洲特色表現出來的外在刺激因素，也可以說亞洲經濟的特色通過與歐美的關係得以呈現。但亞洲可以利用自身的歷史性的因素來開展活動。從這樣的角度來看，亞洲經濟明顯存在亞洲內諸國競爭的格局，特別是中國、印度、日本之間的競爭。最早是圍繞中國的生絲、茶葉出口壟斷世界市場，後來印度、日本加入到出口競爭中。19世紀後半葉，諸國競爭的過程形成亞洲經濟圈，推動了亞洲經濟的展開。這種亞洲內部的經濟因素反過來也可以瞭解競爭中的經濟變化就在中國、印度、日本之間的棉布貿易和茶葉、生絲出口等的問題裏面。這種亞洲經濟圈的思路也可以放在世界經濟或者國際經濟史研究方面。這種以區域作爲研究單位的歷史研究方法，也是在轉換以國家作爲唯一單位來討論近代問題。

19世紀以後，大家都在討論以國家爲主體的歷史，其實同時也存在不一樣的空間上的問題。這樣的角與從國家角度看歷史不同，像南方、南海、東海的貿易來往就顯得比較重要。例如，日本最早使用的中文手冊是用廣東話編寫的，廣東話是南方民間交往的重要方式，如果以國家爲前提，就會忽略南方或者地方性的特色。至於更早期，16—17世紀亞洲大範圍裏的活動，可以以奧斯曼帝國、莫臥兒帝國、大清帝國作爲討論對象。它們的活動也許是內陸的，也許是海洋的，研究者可以尋找內陸海洋的循環問題，不一定要分開來討論。但是，對大規模的活動則可以採取一種伸縮性的做法。如果來做更具體的討論的話，還需要有以印度洋爲主體的研究結果，

太監”的稱謂；而稱謂上的真正變化發生在1904年，梁啟超在《新民叢報》發表文章《中國偉大的航海家——鄭和》，直接提及他的名字，更重要的是給予他“航海家”的稱號。相比之下，舊式“三寶太監”的稱謂既未突出他的伊斯蘭身份，亦未表現其航海的經歷。梁啟超之後，人們就從鄭和活動本身而非其官方身份來對其進行認識。這樣一個變化，需要引起研究者的注意。第二，在梁啟超之後，鄭和的航海活動與西方的新航路開闢時期的航海活動被越來越頻繁地拿來進行比較。鄭和的活動被放到“大西洋世界”這樣一個更大的地域範圍內進行討論，亦即梁啟超所言：“為何鄭和之後再無鄭和，而哥倫布、麥哲倫之流則後繼有人？”

濱下武志：從第二個問題來說，哥倫布（C. Columbus, 1450—1506）也好，麥哲倫也好，他們能夠進入海洋，是推定從“甲”地點到“乙”地點有一個一個的點與點之間的路綫；實際上，他們是利用了一個一個本地商人的地方性海域圈的活動範圍。但後來的歷史學者只描寫點和綫，而沒有注意海域圈的作用。正是因為那裏的海域圈有本地商人的貿易活動，這些商人又熟悉東方世界，哥倫布、麥哲倫纔把本地商人帶到船上，利用本地商人的知識與航海經驗，讓他們在一個一個海域間來指導方向。人們現在所說的“海上絲綢之路”，看起來像是一條連續的綫，其實它是由一個個不同的海域組成的。所以，人們不需要關注那些所謂大航海家，而需要注意各個海域圈的歷史特色和歷史作用。

舒小昀：西方人航海的過程像是一場接力賽，最早完成的是在非洲西海岸的航行，繼而是非洲南部；等到達非洲東部的時候，就開始利用阿拉伯—伊斯蘭世界的航海知識。這與教科書中所說的西方人的航路拓展活動是完全獨立的活動不太一樣。新航路開闢者的知識體系中一方面有自己獨創的部分，另一方面也將其他國家與地區的知識體系納入到自己的經驗中。

濱下武志：當時，歐洲諸國尚未打敗奧斯曼帝國，西方人不得不從非洲南部繞道。在這之後，地中海纔被重新打通。那時候，對於西方人來說，中國是很遙遠的地方；鑒於阿拉伯商人的力量強大，能夠駕駛利用季風的“單桅三角帆船”（Arab Dhows）到達印度洋和南海一帶從事貿易活動，因此，他們便依靠阿拉伯人的天文知識和航海經驗向中國進發。

舒小昀：從東西方航海的比較來看，鄭和船隊的數量、規模、體積與西方相比佔有明顯的優勢；但是從探險與貿易本身的效果來看，您認為它祇是恢復和鞏固了“朝貢貿易體系”。當然，對鄭和的遠航也有其他解釋，如尋找建文帝下落、發展貿易、顯示國威等等。不管從哪種解釋來看，鄭和都將中國海洋活動的範圍擴大了，直接溝通了兩大洋——太平洋與印度洋，而西方的新航路開闢僅僅是在大西洋內活動。但是，在西方歷史著作裏面，對鄭和遠航的評價遠沒有對他們跨越大西洋的舉動那麼高。雖然其船隊規模小，船隻體積也小，但對此的評價往往從經濟角度出發，認為航行的性質是探險，符合經濟規律，甚至認為它發現了新大陸，使新舊世界匯合。其實，這兩個活動都有政府參與，哥倫布亦有國王的資助與特許，並且約定利益分成。從大航海時代的視野來比較這兩次活動，伊斯蘭在印度洋的活動應該得到歷史學家的再認識。

濱下武志：哥倫布艦隊到達美洲後，誤將美洲東海岸群島當作西印度群島，表明他們當時是以尋找亞洲航綫為目標，也想到達亞洲或者印度的。那個時代，西方人剛剛開始認為地球是圓的，祇要從西到東一直航行就可以通過日本到達亞洲諸國，結果卻達到了美洲。但是，哥倫布艦隊依然認為這是印度，是一個富饒之地。他們便將印度看做東印度，將美洲看做西印度，並保持了西印度的說法。當時人的認識跟後來歷史家宣揚的不一樣。按照海域規模的大小，利用海洋的“綫”和“面”就是距離遠近的差異，人們發現了不一樣的記錄和歷史提法。

從伊斯蘭國家出版的地圖看，他們是將海洋的顏色一直到東海塗為綠色，而綠色在伊斯蘭文化中是一種表示安全的重要顏色。人們在討論海洋時大多是將“東洋”與“西洋”作對比，但有些研究伊斯蘭的學者卻將“中洋”放在了“東洋”與“西洋”之間，藉以強調伊斯蘭的歷史作用。我覺得，這個提法是有道理的。

還有一個說法認為，因為印度洋包括阿拉伯海、孟加拉灣等，印度洋很難說是一個文化圈。人們早期利用沿海的小片海域，後來荷蘭東印度公司開始避開沿海路綫，從非洲南部到達澳大利亞西部，然後從90度北上來到印尼。雖然這個路綫海浪很高，航海條件不算好，但是東印度公司發現速度很快。澳大利亞西部的珀斯，就是在開闢了這條航綫之後，作為船隻中轉站發展起來的。此前一直是通過阿拉伯海、孟加拉灣、南海這種印度洋北部路綫。

舒小昀：在大航海時代，不僅有官方支持的中國鄭和與西方新航路的開闢，也有多種多樣的民間海洋活動。就中國東南海域來說，人們常常提到“倭寇”，他們以海為生。大約在同一個時期，在歐洲出現了純粹因為宗教上的原因而航海的人，比如“五月花號”的遠航。他們從英國出發去荷蘭，再回到英國，橫渡大西洋去美洲，到普利茅斯登陸。我想，東方的“倭寇”也好，西方的這種逃避宗教迫害的民間活動也好，從實際效果來看，也有很多值得學術界關注的地方。

濱下武志：從希臘時代開始，愛琴海周圍的城邦就開始利用海洋來運送軍隊和奴隸。海洋活動部分是民間的移民、貿易往來。後來，官方看到海洋活動獲利很大，可以作為積累財富的根基，可以用於財政運作的目的，便開始參與和幹預，以獲得利潤。這是一般意義上官方干預海洋活動的歷史。在“朝貢體系”裏面，朝貢國的首要目的是利用貿易來得到和擴大財政資源。比如，琉球首先利用朝貢活動來獲得貿易收益，並開始對民間海洋貿易活動課稅，這與之前自己做朝貢貿易的時代不一樣了。“朝貢體系”的說法是官方的做法，而民間的海洋活動另有一種機制。官方看到民間的活動有很大利益，開始參與管理和課稅，而提供安全保障。朝貢制度是官方的重商主義。後來，在東印度公司時代，這種行為更加明顯。官方與民間的貿易活動不一定是明顯區分的兩個活動，而是相互聯繫溝通的一個流程。對於造船、航海技術、人的流動、移民問題等，學界還需要更深的研究。

舒小昀：在海洋史的研究中，現在討論比較多的是亞洲的“地中海”與歐洲的地中海比較。法國學者吉普魯（Francois Gipouloux）寫過《亞洲的地中海：13—21世紀中國、日本、東南亞商埠與貿易圈》^①，那不勒斯大學的意大利學者也做過類似的比較研究。這種比較實際上是一個橫向的或者空間上的比較。如果按照這個比較思路來看的話，還可以拿南海與東海來比較，拿東海與北海、波羅的海做比較，拿太平洋與印度洋、大西洋來做比較。所有這些比較，實際上是在海與海之間尋找它們的共同性和差異性。

濱下武志：“亞洲的地中海”的提法帶有故事化的成分，是利用“地中海”這個概念來適配自己要運作的對象，所以，不一定祇有一個固定的亞洲的地中海，而是存在不同的類型。如果要利用地中海的意識形態來談論亞洲，應該從亞洲的歷史作用來表現亞洲的海域特色。拿歐洲的地中海與亞洲的“地中海”比較，聽上去很有趣，做起來是有難度的。它們祇是名字類似，並沒有直接的關係。在實際的研究中，人們需要關注的是地中海與紅海的關係在哪裏？地中海與大西洋的關係在哪裏？還有一個地中海的歷史過程，這也是比較。至於拿南海與歐洲的地中海作比較是可以的，歐洲地中海比較封閉，南海比較開放，對外聯繫具有多樣性。其他類似的港口城市或者半島島嶼之間的關係也可以用這樣一個分析方法來進行比較。如果我們要做真正的比較，就需要明確比較的東西中間有沒有互相共有的基礎和歷史溝通的脈絡。

舒小昀：另外一種比較就是宏觀性的海洋與陸地之間的比較。人們在研究海洋心態的時候總會提到海洋與陸地的差別，這樣的比較有沒有可能？海實在是太大了，如果人們不去尋找它的共同性和差異性的話，按照現在的能力，祇能將海洋中的一些因素拿來作比較。

濱下武志：陸地與海洋比較，的確是一個很重要的題目，但從目前的研究重點來說，不是比

^① [法] 弗朗索瓦·吉普魯：《亞洲的地中海：13—21世紀中國、日本、東南亞商埠與貿易圈》（北京：新世紀出版社，2014）。

較研究陸地與海洋，也不是研究陸地與海洋之間的循環問題，而是需要從互相關係來討論海洋。不然的話，海洋研究祇是海洋研究，不能很好瞭解一種區域性的特色。陸地與海洋的循環還需要把河流結合進來。例如，越南半島有很多外流河，從特定的海門流入海洋和進入內河；中國古代對河流、水源的觀察比較集中的有類似《水經注》的著作。河與海的分界還有一種聯絡的概念，因而也需要更多理解海洋的運作；還有，海的功能，海與人之間的相互作用等。利用河與海不一樣的結合關係，人們也可以理解歷史上陸地與海洋之間的關係。現在的“東南亞”概念是戰後美國構建出來的，但也有學者認為是蒙古時代之後出現的區域與海域的關係，蒙古南下時代陸與海的關係直接影響了現在的亞洲或世界。這些越來越多地反映了蒙古時代海洋與陸地之間的互相關係。這其中，對於元代的長途貿易有着一定的影響。

舒小昀：海域的結構有跨海、沿海、連海三個層次。在這三個層次中，“漢薩同盟”和波羅的海沿海城市聯盟作為歐洲的現象，與亞洲的現象並不一樣。我關注過北海的研究。1978年，由斯塔凡博物館發起召開了第一次北海研究大會，題目是“跨越海域經濟文化交流通道”，集中了北海周邊國家的很多歷史學家一起來討論。到1989年，這種研究交流已經制度化了，每兩年召開一次，將社會學家、人類學家以及其他學科的學者吸收進來，圍繞一些主題展開討論。他們在對北海進行研究時，考察了北海跨海域交流，研究了人的活動。它的另外一個重要特色是對海洋生物與魚類的研究，後來又擴展到對海岸帶進行復原研究。他們強調北海通過河流向內陸進行延伸，這與布羅代爾（F. Braudel, 1902—1985）的地中海研究不一樣；他更多的是強調陸地，而這裏強調的則是水陸的變化，因而考察對象不僅僅是北海周邊國家。“漢薩同盟”作為城市與商人的聯盟，其重要特點是在某些時段行使了國家的外交戰爭權力，而作為對比，東印度公司也曾行使過國家的部分權力。

濱下武志：東印度公司曾經行使國家的部分權力，是因為東印度公司代表了國家的利益；而“漢薩同盟”則是一個城市同盟。相比較而言，東亞歷史上沒有或者很少這樣的自治城市。考慮到將民間與官方對立看待，我們也可以說東亞民間是不斷的利用海洋來進行交流的。比如，朝鮮半島南部東萊與日本九州北部博多之間的貿易，中國寧波與日本長崎之間，琉球那霸與福州之間，等等。當然，這與“漢薩同盟”以自治城市為主的網絡不一樣，但我們可以討論進行這種比較的可能性。波羅的海沿海城市聯盟是一種歷史經驗，是海邊城市的運作，按照不一樣的歷史條件有各種不一樣的類型。東亞城市之間，包括“朝貢貿易”，這種關係更加具有長期性。明治維新之後，日本切斷了南方的路綫，政治經濟中心向北偏移至東京。相對比而言，中國自唐宋以後，在採取開海政策上一直重視南方海洋的作用。現在，人們看到，南方海洋的歷史作用開始恢復了。

[編者註：2014年11—12月，濱下武志教授利用講學和開會的機會與舒小昀教授進行了多次討論，涉及海洋史、經濟史及全球化等主題，相關材料由褚書達、鍾毅、陶慶婉整理；該文也屬於舒小昀教授主持的中國社科基金課題“基於知識圖譜的國家重點學科成長實證研究”（BIA20130075）的階段性成果。]