

中国海岸城市带形成与新世纪地缘政治研究

徐 勇

(北京大学 历史学系,北京 100871)

摘 要: 中国历史上的中心城市多分布于大陆内地,但自 19 世纪以来的两百年间,在海岸线上出现了众多的中、大及特大城市,构成为一条蔓延 1.8 万公里的海岸城市集合群。中国海岸城市带的形成,不仅带来了国内社会经济文化全方位的深刻变化,刷新了中华传统文明中的海洋篇章,也将对于 21 世纪的东亚地缘政治以及全球化国际关系诸方面,发挥出越来越巨大的影响,值得从多重角度加以研究。

关键词: 海岸城市; 地缘政治; 亚欧大陆; 亚太地域; 新世纪

中图分类号: K 901.4 文献标识码: A 文章编号: 1000-5919(2011)06-0073-08

中国历史上的中心城市,多分布于距海岸较远的大陆内地。但是,自 19 世纪以来的两百年间,由于国际与国内诸多因素的综合作用,在海岸线上出现了众多的居住有数十万乃至数百万人口的中、大及特大城市,构成为一条蔓延 1.8 万公里的海岸城市集合群。当今中国最大的城市不在于内地,而位于海岸线上。海岸城市带的形成,已经改变了中国的地缘关系,激活了海洋因素的动力作用,带来了国内社会政治经济文化全方位的深刻变化,同时也对 21 世纪的亚太地域与欧亚大陆腹地等多个方向以及全球化国际关系诸问题,发挥出越来越巨大的影响。这应该是一个引人注目的研究课题,其研究视角也应该是多方面的,本文试图以地缘政治与国际关系为中心,进行一些探讨。

一、中国海岸城市带的形成与发展态势

中国是一个兼具陆、海双重优越地理条件的国家,但海岸地带的开发,一直受制于前工业时代的大陆农业经济的束缚。历代国家政权推行重本抑末、重农抑商国策,致使社会政治中心聚于内

陆,濒海富源只是内地经济文化的补充。在前近代数千年的中国城市发展与文明史上,长达 1.8 万余公里的海岸线,所发挥的主要是边疆海防的区划与屏障作用,未能出现可以全面支配内地社会经济的临海都城,也未能产生地中海那样具有代表意义的海洋文化。

按 1982 年 2 月 8 日经国务院批准公布,首批国家历史文化名城共 24 个,其中滨海城市有杭州、泉州、广州三城,占 1/8 比例。其后至 2009 年增补历史文化名城共有 110 座,滨海城市有上述三市,另有上海、天津、宁波、福州、漳州、潮州、临海(台州)、青岛、雷州等共计 12 座,所占比例不足 11/100。作为国家政治经济中心的西安、洛阳、北京、成都等名都名城,以及主要都城间的交通路线,均位于内地。这一现象说明,中国历史上的海岸城市,无论数量、规模与影响作用,均远逊于内陆城市。

明清以来的锁海政策,严重地束缚了海岸地域的发展活力。不过其间亦曾有过与海外交往的发展。1567 年福建巡抚涂泽民上疏开海禁被采纳,其后“尽管海禁派的言论还是时有所闻,但肯

收稿日期: 2011-03-03

作者简介: 徐勇,男,四川自贡人,北京大学历史学系教授。

本文原系 2010 年 12 月日本中央大学“21 世纪亚欧之地缘政治学”会议论文,本次有修订。

定海贸的意见一直是官僚阶级的主要思潮”。^①康熙经台海一战收复台湾之后,清廷于1684年宣布开放广州、漳州、宁波、云台山(连云港)口岸,是为自主的口岸开放。但是乾隆二十二年(1757)发布上谕,将通商口岸四口收缩为一口,保留广州一口对外交往。开始了近百年“闭关锁国”时代,严重束缚了经济贸易交通,沿岸城市萎缩不展。当时正是西方工业化的突进时期,中国终于落伍于世界。

1842年8月29日在下关江面的英军皋华丽号军舰之中,清廷被迫签订定的中英《江宁条约》(《南京条约》),向英国赔款,割让香港,开放“大清沿海之广州、福州、厦门、宁波、上海等五处港口,贸易通商无碍”。^②1858年《中英条约》、《中法条约》又规定增开牛庄、登州、台南、淡水、潮州、琼州等沿海口岸,以及长江的汉口等城镇为通商口岸。晚清中国终于被迫结束锁国状态,按不平等条约方式揭开了开国序幕,从而出现了海岸线上的首批口岸城市。

19世纪与20世纪的中国,充满了连续不断的动乱与战争,内地居民向海岸等边陲地区的迁移加速,为海岸地区输送了源源不绝的劳动力与各类资源,加之海外资金技术的传输,促使海岸城市迅速发展。辛亥革命推翻帝制、建立民国之后,海岸线与海岸城市的规划建设提到了新的议事日程。孙中山的《实业计划》规划了3个世界级大港、4个二等港、9个三等港、15个渔业港共计31个港口城市。^③但民国时期连绵四十年战乱,其计划无法实施。

至1949年中华人民共和国建立,国内的战乱得以结束,并一度在内陆方向获得和苏欧国家交往的显著成就。但由于总体格局受限于冷战环境,导致共和国前三十年的开发战略,颠沛于“一边倒”以及“大三线”建设等政策制定及其调整过程,终以居守内陆为政策主干,无力开发海岸地域。更有甚者,这一海岸地带,自北而南先后处于

朝鲜战争、两岸对峙以及援越作战的战时或临战态势,一直是非安全的区隔界限而非建设性的开发地带。

真正的深刻而健康的转折和发展,出现在20世纪80年代改革开放之后。邓小平判断不会有大的战争,4个特区及14个沿海城市相继开放,促成一条别具特色的城市带,沿海岸线迅速崛起。20世纪末香港、澳门相继回归,消除了大陆海岸线与海岸城市的主权分割的政治障碍,标志着以环渤海城市群,及长江三角洲、珠江三角洲城市群为支撑的海岸城市带正式形成,从而拉开了传统中国全面跨入海洋时代的序幕。

归纳上述历史进程,可以清晰看出中国城市发展史的演变轨迹,即传统的中心城市及其所代表的核心区域,不断从中原地区向东、向南转移。从黄河流域养育出来的大陆农业文明及其中心城市,过去是受惠于大陆的自然条件,包括该地区的土地、降雨、交通诸多地缘条件。有如黄仁宇所说“因为黄土之纤细,可以供原始的工具耕耘,如木制的犁及锄”;一条15英寸等雨线,使“中原农业茂盛,人口繁殖”;再加上能够运输货物、润泽土地的黄河,是为决定前近代中原城市发展的决定性因素。^④

但黄河流域过度的开发,改朝换代的兵荒战祸,加上周期性的寒冻等自然灾害,使中原的人力和技术源源不绝转向东南,促成了大陆文化与海洋环境的深度结合,也包括了对于从海上传输而至的西方工业技术力量的吸收。换言之,19世纪以来的两百年间,是近代西方工业文化的东渐,在海岸线上与中华文明的交汇作用,终于改变了原有的小城、渔村或滩涂面貌,出现一座座海岸城市。这些海岸城市转而拉动内陆城镇,形成链动式发展效应,并“在整个近代,无论在经济上、文化上都处于中国近代化的先行地位”。^⑤

近两百年间来崛起的“海岸城市带”,是分布

① 张彬村《十六——十八世纪中国海贸思想的演进》,台北《中国海洋发展史论文集》(二),第46页。

② 王铁崖编《中外旧约章汇编》第一册,北京:三联书店1957年版,第31页。

③ 孙中山《孙中山全集》第六卷,北京:中华书局1985年版,第254—335页。

④ 参考黄仁宇《中国大历史》,北京:三联书店1997年版,第21—22页。

⑤ 张仲礼《沿海城市与中国近代化》,上海:上海人民出版社1996年版,第18页。

于海岸线上的城市集合体,它们既有别于内陆腹地、也不同于近海的大陆型城市。它们是海洋与大陆交汇的产儿。其性格特点在“双核城市”现象之中也有表现。如北京距海仅两百余公里,贵为首善之区,拥有作为首都的政治经济交通等优越条件,但北京不能不依靠天津的海口功能,于是天津从19世纪开始迅速崛起,发展为北方海岸线上的特大城市。再者,南京作为历史悠久的千年古都、水陆经济与交通俱为便利,亦可沿长江下游的黄金水道入海,但万事皆备唯缺直接靠海,终由上海取而代之。上海凭借包括南京在内的广阔腹地,在两百年间崛起为长江三角洲都市龙头,并为中国最大沿海城市。类似的还有沈阳与大连、济南与青岛的“双核城市”现象。

双核城市和其余海岸城市自北而南、绵延布列,固然深刻显示了海岸城市和内地城市的绵密关系,同时也从外观上生动表现了海岸城市的线性及其实际包含的近海一二百公里幅宽的带状态势。

综合当代“海岸城市带”人文地理诸多特征,其经济及人口诸比重所占的分量日益增加。按笔者初步统计,1994年全国建制市已达622个,^①而同期海岸中等城市近60余座。主要有丹东、瓦房店、大连、营口、盘锦、锦州、葫芦岛、秦皇岛、唐山、天津、黄骅、东营、潍坊、滨州、龙口、威海、烟台、荣城、青岛、日照、连云港、盐城、启东、南通、张家港、上海、宁波、海门、台州、瑞安、温州、福州、莆田、石狮、晋江、泉州、厦门、漳州、东山、汕头、汕尾、惠州、深圳、广州、中山、东莞、珠海、新会、阳江、湛江、北海、防城等。进入21世纪之后,还不断有新的建制市与经济特区,例如渤海湾的曹妃甸以及珠江口的南沙等相继在海岸线上矗立起来,蓬莱也在今年由国务院被宣布为历史文化名城。

中国海岸城市与沿海地区人口,伴随全球的城市化现象与日俱增。1992年联合国环境与发

展大会估计,全世界距海岸线10公里的沿海地区,居住着60%的人口;1993年世界海岸大会估计,21世纪发展中国家将有75%的人居住在沿海地区。而中国改革开放以来,人口从中西部内地向沿海集中移民的表现尤为明显,其中进入海岸城市的迁移率又高于通常意义的朝向东部沿海的迁移率。据统计上世纪末的1997年全国沿海地区净迁移率为7.89‰,而进入(以大连、上海、广州等最大的14座计)海岸城市的净迁移率为10.66‰。^②

中国人口今后还将持续地向沿海迁移,沿海中又主要是向海岸城市迁移。海岸线上大中城市人口比重将进一步扩大。目前包括海岸城市在内的沿海地区人口比重约为40%,专家估计“中国达到中等发达国家水平时,将有8亿至10亿人居住在沿海地区”。^③而且,海岸城市的人口文化素质,高科技技术人员比例远高于内地和临边城市。据多年统计,内地考生大学毕业后返回内地工作仅占三分之一左右,大部分去了东南沿海城市,形成为20世纪80年代以来持续不断的“孔雀东南飞”现象。

近年来国家政府大力推进西部开发政策,对于大专毕业生以及新生代农村劳动力的就业取向,发挥了不可低估的调节作用,但并未根本改变上述新生代人口的多数流向沿海大中城市的趋势,由此将继续汇聚马太效应,强化沿海及海岸城市的人口素质与智力水准的重心地位。

中国海岸新城的发展,尚有极大空间。与发达国家相比,美国21600公里海岸线,约180公里有较大城市公里一座;日本约30000公里海岸线,约30公里就有5万人口的海岸城市一座,^④而目前中国的海岸城市按前述数据,平均间距在300公里以上。这样的数字差异,显示了在中国海岸线上城市设置的空间十分广阔。已经过去的两百

① 《中国城市统计年鉴(1995)》,北京:中国统计出版社1996年版,第3页。

② 依据国家统计局人口与就业统计司编《中国人口统计年鉴1998》,北京:中国统计出版社1998年版,第387页数据计算。

③ 刘容子、张海峰《海洋与中国21世纪可持续发展战略(之二)》,《海洋开发与管理》1997年2月。

④ 转见董鉴泓《中国东部沿海城市的发展规律及经济技术开发区的规划》,上海:同济大学出版社1991年版,第15页。

年的崛起,是超越历史记录的人类社会城市化成就,但中国的海岸城市这篇大文章,仍然是大有可为,正等待着人们包括中国人以及有兴趣关注该方向的东、西方各界人士,从事新的学理研究,并付诸新的规划与建设实践。

二、海岸城市对于内地与欧亚大陆 地缘政治的影响

在19世纪西力东渐之际,晚清政治家曾提出过“塞防”与“海防”诸多战略构想,以应对巨大的外来压力。所谓“塞防”,简言之是为应对内地北方与大陆西北方向的压力;所谓“海防”,是为应对海岸线上或海洋方向的压力。当时对于“塞防”与“海防”的选择与实践,无论是“并重”的主张或是选择其中一个方向,都是基于安全因素判断而做出的战略选择。而这样的判断与选择,迄今不仅继续存在,且以更多样方式、更深刻程度,影响着人们的思考理论以及国家的政策实践。并由各时期认识与实践的特殊性,表现有很大的差异性。

中华人民共和国建国之初,出自当时的政治外交因素,提出并实践了“一边倒”政策。而从地缘战略角度加以观察,“一边倒”就是依托大陆腹地以获得安全保障,而以海洋为非安全方向,并以海岸线作为区隔与边缘的政策。其后由于中苏关系交恶,大陆腹地安全因素缺失,“一边倒”政策终止。迫于北方环境恶化,中央政府转向于西南方向,在60、70年代实施诸如“大三线”建设等开发政策,继续在内地方向寻求安全支撑,海岸方向仍处于备战态势。以海岸线为“率土之滨”、即边缘界限的国策,显然还在继续推行。

新中国成立以来,中央政府对于包括海岸带在内的国土规划建设,其指导理论或实践,有多方面的经验教训。50年代曾沿袭战争年代根据地政权的建立态势,划出了六大行政区。80年代中期改革开放步履加快,制定新的国家发展规划,将全国划分为东部、中部、西部三大地带,这一区划显著突出了东部沿海的地域特色。不过到90年代,1996年3月人大“八·四”会议提出在全国建

立七个大经济区,即①长江三角洲及沿江地区,②环渤海地区,③东南,④西南和华南部分省区,⑤东北地区,⑥中部五省地区,⑦西北地区。其指导原则是“按照市场规律和经济内在联系以及地理自然特点,突破行政区域界限,在已有经济布局的基础上,以中心城市和交通要道为依托。”^①似乎又回到了建国初期的六大区格局。

90年代调整了国家政府机构,新建国土资源部,既设国家海洋局归属其下。虽然是强调发挥理论规划的指导作用,关照既有经济区域的相互系连与互动,也特别强调了中心城市和交通要道的地位意义;但问题在于,东部的沿海特色未能得到直接表现,有关沿海地区特别是海岸城市的管理与开发问题,被纳入各大区或各省市范围,至今未能得到通盘整合,管理海洋事务的机构其行政地位低下,严重滞后于海岸城市及海洋大业的发展形势。

显然,上述数十年间,在中国先后出现的各大区或东、西部区划等国策背面,透射出了中国人对于包括海岸城市在内的海洋认识与政策制定,尚处于探索过程之中,海洋开发大业尚未真正开启。相关方面的规划与统筹,无论行政结构抑或理论指导,均需要在持续而深入关注的基础上,规划长远国策并付诸可靠运作。

但是从根本上说,无论人们的认识与理论是否跟上,重大的局势转换是客观存在的。在80年代改革开放之后,中国的建设与发展中心,已经从内陆转移到了海岸线上。深圳等4个特区及14个沿海城市相继开放,并取得飞速的建设成就,带动了整条的海岸地带欣欣向荣蓬勃发展。如前所述,新的飞跃性发展是20世纪末香港、澳门相继回归,中国海岸线主权获得统一,为中央政府推进海岸与海洋开发政策提供了又一道坚实的政治阶梯。于是,海岸城市在中国乃至整个亚太地区城市体系中的地位与作用,得到了真正的提升,从而大幅度迈开了从传统的大陆经济文化跨入海洋时代的步伐。近期的世博会与亚运会,相继在上海与广州召开,也雄辩地说明海岸城市在当今中

^① 李鹏《关于国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要的报告》,北京:人民出版社1996年。

国所处的前所未有的中心地位,及其所发挥的牵头作用。

面对事实的存在,需要对其表述概念再作考察。中国数千年大陆农业文化所产生的意识思想,对于海洋与城市问题不能不发生惯性的影响作用。而19、20世纪的租界、租借地等殖民势力,曾分割了中国海岸线与海岸城市的主权,也一直影响着人们对其进行思考与阐释。迄今人们较多使用“环渤海”、“华南经济圈”等表示圆环、圆方状的“圈”、“区”概念,而不太使用“带”的概念。日本学者滨下武志描述中国等东亚国家近代化过程中的经济关系,也使用“地域圈”,即圆环状的“环渤海圈”、“环日本海圈”、“环黄海圈”。^①不过在近年的发展策略研究中,也有了视角问题的新探讨。皮明麻指出“由地缘、经济、文化等因素构成了城市群、城市带、区域城市体系,如沿海城市、沿江城市、西部城市、边疆城市等,可以进行整体研究。”^②

对于海岸城市带的描述,诸如“圈”、“块”等大区规划表述,与“带”状描述的比较与分析,关系到地缘战略规划的认识与决策问题。笔者认为,“海岸城市带”的说法,首在其形象为“带”状而非“圈”、“环”状,可以更好地表象海岸线上的城市集合体,有助于认识与考察当今中国与东亚国际关系,对于香港、澳门回归之后所凸显的完整的带状形象,自然是更为切合实际的研究视角。

值得借鉴的是,战后日本的“国土规划”,先后经过四次国土综合整治,形成了由东京、名古屋、大阪、神户等临岸城市构成的“太平洋海岸城市带”,是为战后日本经济开展重大成就。1960年制定《国民所得倍增计划》,亦有“太平洋ベルト地带构想”的基本术语,其关键词ベルト即belt(带)。^③可见“太平洋海岸带”这样的关键词,在战后日本国土开发过程中发挥的战略指导作用,应该给予我们以深刻启示。

认识“城市带”概念所包含的实际意义,是客

观的必然需求。海岸城市带的规划建设与实际成就,正促动着中国内地与海岸地带的巨大发展,同时带来了欧亚大陆腹地与亚太海域两大对外方向的诸多变化。其中特别需要看到,海岸城市带绝不只是关联海洋方向,而是正在深刻促动海岸线与大陆腹地的交流与合作,带来欧亚大陆自身的地缘整合。

例如,以连云港、日照为起点的连同欧亚大陆的铁路大动脉开通之后,1992年正式启动国际集装箱运输业务。又新开辟了数十条与中亚地区的空中航线。伴随着诸多交往活动所产生的又一重大事项,则是上海合作组织的形成。1996年4月26日,中国、俄罗斯联邦、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦五国元首为商谈反恐等事项,在上海举行首次会晤。

2001年6月14—15日在上海第六次会晤,同时乌兹别克斯坦以完全平等的身份加入“上海五国”。次日,6国元首会晤并签署《上海合作组织成立宣言》以及《打击恐怖主义、分裂主义和极端主义上海公约》等文件,上海合作组织正式成立。

中亚五国中除了土库曼斯坦外,均加入了上海合作组织。上海合作组织成员国总面积近3018.9万平方公里,占亚欧大陆面积的3/5;人口15亿,占世界总人口的1/4。其成立宣言指出:“确信在21世纪政治多极化、经济和信息全球化进程迅速发展的背景下,将‘上海五国’机制提升到更高的合作层次,有利于各成员国更有效地共同利用机遇和应对新的挑战与威胁”,又强调:“‘上海合作组织’各成员国将加强在地区和国际事务中的磋商与协调行动,在重大国际和地区问题上相互支持和密切合作,共同促进和巩固本地区及世界的和平与稳定。在当前国际形势下,维护全球战略平衡与稳定具有特别重要的意义”。^④

上合组织成立十年来,促动了多方位的交流与合作关系,建立了国家元首、总理、总检察长、安

① 滨下武志《近代中国的国际契机》,北京:中国社会科学出版社1999年版,第6页。

② 皮明麻《城市史研究略论》,《历史研究》1992年第3期。

③ 见(日本)“新国土轴研究会”东西交流会议,《新国土轴をつくる—21世纪的国土设计》,1996年9月,第8页。

④ 参见 <http://baike.baidu.com/view/24316.htm?fromenter=%C9%CF%BA%CF%D7%E9%D6%AF>

全会议秘书、外交部长、国防部长、经贸部长、文化部长、交通部长、紧急救灾等部门的领导人、国家协调员的会议机制。成员国国防部还于2007年6月签署了上合军演协定,规定联合军演的目的,是要打击恐怖主义、分裂主义和极端主义等“三股势力”,维护地区的和平、安全及稳定。2010年9月在哈萨克斯坦成功举办了“和平使命—2010”军演。

中国对于“上合组织”方面的主动参与和实际运作,无疑是继承了建国之初“一边倒”政策的、以欧亚腹地为依托的战略遗产,将西部地区开发及民生改善诸领域建设推进到了崭新阶段。同时,“上合组织”的运作成就,也配合了东部沿海方向的社会经济与安全战略的全面改善。换言之,运用腹地方面的安全保障与建设成果,可以直接促进东部建设,提升沿海方向应对动荡局势的能力。

“上合组织”的巩固及其多方位的深入发展,是以中国最大的海岸城市上海为基地、并以上海命名的。上合组织的成立与发展,是在改革开放后的中国海岸经济的拉动之下完成的。该组织的形成使得欧亚大陆自身的机制得到整合,同时也循环拉动了中国海岸城市带的建设与繁荣。显然,东西部之间的深切关系及其函数效益需要加以更充分的关注。

由海岸城市带的形成发展,所联动的中国内地以及欧亚腹地的深刻变化。至少有如下方面值得重视:

第一,中国海岸城市带的发展,实质性地改善了中国内地或西部的对外关系,结束了共和国此前的“一边倒”以及“广交会”贸易的半锁国形态,也全方位地改变了传统中国的地缘战略态势。

第二,与传统中国的内地城市相比较,丰富的海洋资源,以及运量大、成本低的海上交通等优势条件,带来了历史上中心城市所不具备的发展速度。该类城市在通过海洋方面与海外交往的同时,依托相应的腹地或内地城市,在互动关系中,深入内地拉动了西向发展。

第三,海岸城市也是海洋经济发展的保证和

依据,两方面具有因应互动的函数效益。包括海水养殖、海底矿产、海上旅游等在内的海洋农、工、服务诸业,技术含量高,集约性强,产销环节关系密切,对市场依赖性大,没有一定规模的临岸城市难于促动。海洋经济愈加发展,则海岸城市愈快发展,愈能发挥辐射作用,惠及内地与欧亚大陆腹地。

第四,海岸城市带的发展将继续加快中国人口的城市化速度。规划海岸城市,坚持可持续发展方针以指导人口迁移,保护内地生态环境,是为国家社会发展与国土规划的战略课题。

基于上述判断,笔者一直强调,如果中国的海岸城市建设的数量、质量接近美、日发达国家水平,则将为“现代化城市与工业布局带来极大改善,数千年传统的农业性质亦将产生根本性的巨大飞跃”。^①换言之,中国海岸地带与海岸城市的形成、建设与发展问题,绝非单是海洋方向的问题,而是能够极大改善内地建设、发展在欧亚大陆腹地方向的对外交往,并在人文、政治及经济地理诸领域,更加优化海洋的动力因素,刷新中华传统文明的世纪性重大课题。

三、中国海岸城市带与亚太地缘政治新格局

近代以来的美、欧地缘政治学家,对于欧亚大陆与东亚海岸线的地缘关系与战略意义,一直十分重视并存在不同的分析论述。英国的麦金德曾提出陆权与海权的观念,指出欧亚大陆的“心脏地带”将成为最重要的战略地区,提出著名的麦氏三段论:谁统治了东欧,谁就能控制大陆心脏地带;谁控制大陆心脏地带,谁就能控制世界岛(欧亚大陆);谁控制了世界岛,谁就能控制整个世界。美国的斯皮克曼在20世纪40年代对麦氏三段论提出质疑,做出相反的论断:“谁统治边缘地带,谁就能统治欧亚大陆;谁统治欧亚大陆,谁就能控制世界的命运。”

本文无意评判上述两种论断的各自优长,需要关注的要点在于,斯皮克曼具体地强调了中国

^① 请参考拙文《中国人的海洋时代:太平洋热与边缘海经略》,《战略与管理》1997年第1期。

海岸地带的重要性“在亚洲对势力均衡的威胁,过去是来自控制大陆沿海地区海道的国家。日本在这次大战中战败后,大陆沿海地区海道的控制权将不再掌握在它的手里了,中国将成为这个地区最强大的国家。”^①斯氏的理论研究,服务于美国的全球战略的论证需要,为其提供理论指导与思想信念,其服务目标很明确“美国的民族利益在于保证决不让任何一个单独的强国来统一边缘地带。”^②

20世纪战略家们的多种论证,均从内陆与海洋两个方向,肯定了东亚海岸线的、特别是中国海岸线所具有的重大地缘战略意义。由此,即可充分理解中国海岸城市带崛起的必然性,及其在东亚和东、西方世界将要产生的相互交往等多方面的特殊作用。

我们需要对于历史上的东亚交流关系再作回顾。迄今多学科的研究成果,业已证明了东方文明其发展与传输方向,虽然不乏大陆海岸线和东亚岛屿之间,甚至大洋彼岸的多种多样的直接往来,但主要的线路,是从北边经由朝鲜半岛进入日本列岛,南面是顺着东海黑潮线路,经由台湾、琉球连结日本列岛。这北、南两条线型路径,是存在于东亚国家之间上千年的基本路径,并由此而构成一个依傍于大陆岸线的、以汉字文化为特征的环状组合格局。

历史的回顾揭示,传统的东亚文明的线型交流,维持了上千年的和平与繁荣共存关系。上述北、南路径的通畅,即为东亚和平的保障,其断裂即意味着矛盾与冲突。故疏通东亚交流线路,使之重新成长为睦邻关系的连接线,当是东亚国家的共同任务。

具有几千年和平交流与文明发展的东亚地区,在经历了19、20世纪两百年创痛之后,终于出现了从未有过的大陆海岸城市带。它刷新了历史上的交流路径,重新构建了东亚地区的关系格局。举世共睹其最重要的贡献,是推进了海峡两岸的缓和与交流,实现了中韩两国建交及其关系的稳定发展,中日经济贸易获得巨大促动。大陆海岸

城市带经由韩国南方口岸,联结了由东京、阪神、北九州等城市群构成的日本海岸经济带,重新展现了东亚新经济共同体的基本格局及其繁盛态势,开辟了全球化新通道。

可以判断,中国大陆海岸城市带正在持续、并加速发挥其前所未见的多层次的深刻而重大的动力作用,刷新以欧美为中心的由工业化成就发展过来的世界格局,推出太平洋时代的人类文明新篇章。

毋庸讳言,东亚地区存在潜在与公开的冲突危机,这是一个严峻的现实问题。其中一些是历史遗留问题,再一些是部分国家现行政治军事政策造成的危机现象。正是中国海岸地带经济发展与和平交流政策,不断地遏制该地域冲突,以保障和平。

这一保障功能,植根其本身所蕴涵的和平性质。中国海岸城市带的形成与发展,是在继承传统和平文化的基础上,以内在开发为主体,主动地利用外资,从而实现内外平衡的现代化的发展模式。这与18世纪以来西方工业文明的,即以实力为后盾扩张海外空间、以之积累原始资本的强制型模式相比较,具有完全不同的发展取向。

鉴于多个世纪以来存在的、欧洲工业化时期所发生的原始资本野蛮对外掠夺,美国建国后的西部武力扩张,以及近代日本军国主义的对外掠夺战争诸多史实,思想学术各界始终关注发展模式的研究,涌现过许多有影响力的反战和平性质的呼吁。

近代,日本思想家中江兆民,通过笔下的南海先生等三醉人问答,还有两次世界大战期间,石桥湛山提出的小日本主义,都曾倡导使用和平手段、实践经济贸易立国的模式。但只有在中国,近数十年的海岸城市带的崛起,真正实现了这样的模式。不使用流血的掠夺与强力的欺压,大力推进完全而彻底的、和平条件下的政治与经济交往,这应该是人类文明的发展方向。

近期东亚国际关系之中,尚存诸多矛盾因素,有的试图遏制中国海岸城市带的发展势头,这必

① 斯皮克曼《和平的地理学》,北京:商务印书馆1964年版,第108页。

② 杰弗里·帕克《二十世纪的西方地理政治思想》,北京:解放军出版社1992年版,第133页。

然要妨碍东亚和平。其障碍因素之一,来自美国的战略企图,犹如斯皮克曼的论述,“美国的民族利益在于保证决不让任何一个单独的强国来统一边缘地带。”^①这种边缘地带控制论沿袭至今,被作为美国在东亚的战略理论基础。战后美军驻日司令麦克阿瑟与当今美国战略安全部门都强调,美国战略边界不在北美洲的西海岸,而是在亚洲大陆的东海岸。90年代布什与克林顿政府先后制定“东亚战略新构想”或“新太平洋共同体”,要求最大限度确保美国在东亚的利益,由海军方面制定“前沿存在……从海到陆”的前进式新战略^②。而今是奥巴马、希拉里政府,再唱前朝曲,强调美国军事力量在东亚海域的控制与领导权,并辅之以单方面的贸易保护主义,试图继续遏制中国的海洋大业。其实质仍然是日本政治家石桥湛山所反对过的,也是中江兆民笔下南海先生所批评的“豪杰君”式霸道政策。

有比较才能有真知,从无对外征服掠夺的和平崛起,这着实地传承了中华文明以“和”为贵的传统光彩。中国海岸城市带的形成发展,决非单一的内力或外力所能左右,它是中国社会与城市现代化与世界进步交汇的必然进程。可以肯定,和平合作推进中国海岸城市带的建设,能够化解东亚的危机因素,促成太平洋时代的新兴格局。

中国海岸城市带之崛起,可谓神速,然殊属不易。由清中叶的自主开港尝试,经过19世纪被迫的口岸割让,再到20世纪的整合与规划,最后是80年代的全面开放,香港、澳门相继回归,为它锦上添花。傍附于大陆的海岸边缘,焕然为亚太地域的黄金发展线,和平而健康地推进着人类文明。于斯时纵目,大洋两岸,强国比邻。再读梁任公之太平洋放歌:酒罢诗罢,但见寥天一鸟鸣朝阳。这确是一部流血的、曲折的、又是涅槃的壮阔史诗。

A Study on the Formation of the Belt of China's Coastal Cities and the Development of the Geopolitics in the New Age

Xu Yong

(Department of History, Peking University, Beijing 100871, China)

Abstract: In Chinese history, the central cities were mostly distributed in the interior, but during the two hundred years since the 19th century, a large number of medium, large and super-large cities appeared along the coastline, constituting a conglomeration of coastal cities which extended as far as 18,000 kilometers. The formation of the belt of coastal cities in China, not only has brought about a full range of profound changes in society, economy and culture at home, refreshing the chapter of maritime in traditional Chinese civilization, but also will play an increasingly important role in East-Asian geopolitics during the 21st century and in international relations in the era of globalization, which is worthy of study from multiple perspectives.

Key words: coastal city, geopolitics, Eurasian continent, Asia-Pacific region, new age

(责任编辑 郑园)

^① 杰弗里·帕克《二十世纪的西方地理政治思想》,第133页。

^② 多尔顿《“前沿存在……从海到陆”战略》,转见《当代国外军事名著精选》上卷,北京:军事谊文出版社1996年版,第678、680页。