

## 现代海上丝路

我们研究“古代海上丝绸之路”课题绝不能陷入史学家们因某一观点不同而博引广证的无休止论争之中，也不应只局限于它的历史作用及文化作用的讨论，而应该在基本弄清它的历史状况及历史作用以后就要着重研讨它的开发价值。而在它的开发价值的研讨中也不能被进一步考证、结集、出书和纯历史学术研讨会以及浅薄简单的旅游观光或旅游节开发等内容过多地纠缠着手脚。还应跳过观光旅游阶段及时下正盛行的观光与度假相结合阶段组成的纯旅游时代，从而着重研讨正在世界各地孕育和开展的旅游与经济运作相结合的综合型旅游时代的需要，着眼于这个课题在现代旅游与商贸综合效应的研讨，从而高水准的开拓出一条新路子来。这应该是北海目前能采取的新招，只要北海采取这个新招，可以预想，正在故纸堆中争论不休的各方就要停下论争而迅速向北海靠拢，使北海坐收后发制人、后来居上之功效。可以预想，只要我们能研讨出一条高水准的新路子，现代的“海上丝绸之路”就会如雨后春笋般布满这条航线的各个航段。基于这一点，我在此先抛出一块砖，以期引出国内外高手们的无数玉，用玉铺就出一条高水准新路来。

从中国的泉州市到意大利的罗马市全长约 28000 公里(15500 海里，有专家说广州通海夷道全长 14000 海里)的“古代海上丝绸之路”航线途经亚欧两大洲的 23 个国家和地区 198 个以上的港口城市。要在这条早已消失的无形的古代航线上重新布下最少 15 个庞大的跨国连锁公司分成 32 个分航段使用 32 艘以上的豪华型全新五星级邮轮(仿古商船)进行综合经营，必须引起有很大实力的跨国财团的兴趣并出资进行大量的前期规划设计论证发动，组成惊人的跨国集团总公司进行洽谈签约才能投资造船及局部试航到全面开航，并成为欧

亚现代旅游的热门主线路，而且，最少也得十年到几十年乃至上百年的时间。因此，我们必须在研讨这个课题的开发价值的同时，还要研讨现代旅游的发展需求及形式，以便从中找出我们进行这个项目研讨及设计的旅游基点并从这个基点起进行工作。

不管几十年以后的现代旅游发展到了什么程度，进入哪个时代，我们目前可以预见的有两条：其一，绝不能以纯旅游的方法和形式去启动和发展这个项目，虽然目前的经济和旅游都面向海洋，各种类型的海洋博览会应运而生，但是，一条特殊的功能齐全的五星级豪华邮轮仿古商船的价值起码是几千万美元到上亿美元，以这么高的投资跑纯旅游航线是赚不了大钱的，这就会从一开始就失去了投资家的兴趣。其二，商贸与旅游的关系是商贸给旅游插上翅膀，旅游使商贸更上层楼。研究商贸与旅游的综合效应并从中走通一条启动这个项目的路子里可行的，应该坚定不移地走下去，因为商贸是长存的行业。商贸的运作赚了钱就会刺激和推动旅游事业的发展，旅游事业的发展尤其是有预谋的商、旅综合型旅游事业的发展，使大量的商贾特别是同一行当的巨商富贾走到一起，就会带来无限的商机，使商贸经营活动就在旅游活动的过程中运作成功，促使商贸在特殊的环境中走特殊的路子并向更高的层面飞速发展。试想花小钱去旅游又在享受之中赚了大钱，哪个商贾不干？！赚取旅游的基本收入和船上专题交易会的巨额会费以及赚了大钱的商贾们在船上的各种高消费利润，把邮轮变成“海上高尔夫球场”，又有哪个投资家不心动？！因此，研讨旅游与商贸的综合效应并从中找出启动这个项目的办法是值得花大力气去进行的工作，而这种课题的研讨也符合历史发展的必然需求。

设计这个世界级的大项目，我建议用同一种外形，具备贸易城、展销

中心、会议中心、休闲文化、博彩娱乐、高科技娱乐，健身旅游、商务运输等全方位经营功能的，以商家和旅行家为牵头对象的流水作业型仿古商船（五星级邮轮），分成 32 个分航段进行经营。每个分航段的航期不要超过十天。每个分航段又都与上、下分航段有机联系，流水作业，以方便各类乘客的定时介入和撤出以及追踪、连续运作的需要。每个分航段都要有明确的、有利可图的、常年可进行的商贸专项，又有若干个内容不同的旅游目的地以造就各分航段的特殊功能。让 32 个分航段能同时地、独立地、各有奇效地动起来。

以这条航线的东方首航段为例，这段从中国的泉州市到越南的岘港市航段全长约 1500 多海里，串接中越两国 18 个港口城市，可以建议分为“泉州至广州七日游”、“广州至北海八日游”和“北海至岘港八日游”三个分航段进行经营。

#### （一）泉州至广州七日游：

该航段的主要旅游目的地是厦门和香港，辅以东山岛和南澳岛。国际贸易活动以厦门交易会 and 香港博览会为主体。交易会因机遇、节庆及时间不同而规模、行当、形式不同，而且组织型及松散型也任君选择。但每一班期都有计划安排各一项并辅以展销会及货运等一条龙服务项目（以后的各分航段的商贾活动也应如此有组织又灵活地进行）。每个班期的七天安排如下：

泉州（早 8：00 开，约 64 海里，4 小时半）→厦门（中午起游览鼓浪屿和南普陀寺，夜游市容或万石山。住。第二天，早 8：00 开船，船上举办厦门交易会及展销。约 80 海里、5 小时半）→绍安（东山港。游东山岛。

住。第三天，早餐联谊会。10:00 开船，约 35 海里，2 小时半) → 汕头 (中午游南澳岛。下午品茶听茶经，观市容。住船上，约 110 海里、7 小时半) → 汕尾 (游。住船上。约 75 海里、5 小时) → 香港 (第五天，一早浏览浅水湾和海洋公园后购物。住。第六天，出席香港博览会，下午与香港客商船上洽谈、签约、晚宴、联欢。住船上。约 90 海里、6 小时) → 广州。

## (二)、广州至北海八日游。

该航段的主要旅游目的地是澳门和湛江、海口三地。国际贸易活动以广州交易会 and 澳门洽谈会为主体，辅以湛江海洋博览会。每个班期的八天安排如下：

广州 (早 8:00 开船，船上举办广交会展览和洽谈会。约 60 海里、4 小时) → 澳门 (先游览葡京娱乐城后夜游市容。住。第二天，上午游览市容及购物。下午出席澳门洽谈会上船签约、晚宴、联欢。住船上。约 110 海里、7 小时) → 阳江 (游览。住船上。约 120 海里、8 小时) → 湛江 (第四天，上午游览湖光岩。下午游览市容。住。第五天，上午出席湛江海博会后上船洽谈。午餐后开航。约 30 海里、2 小时) → 海康 (下午游览小西湖和三元塔公园后上船，约 55 海里、4 小时半) → 徐闻 (住。第六天，上午游览古港后上船，约 20 海里、1 小时半) → 海口 (下午游览五公祠及海瑞墓。住。第七天，上午游览海口市容及购物，下午自由活动及洽谈。住船上，约 125 海里、8 小时半) → 北海。

## (三) 北海至岷港八日游：

该航段的主要旅游目的地是下龙湾、河内和三亚。国际贸易活动以

北海南珠展销会及中越边境贸易为主体。每个班期的八天安排如下：北海（早餐后出席北海南珠展销会后上船洽谈。上午9：00开航，约42海里，3小时）→钦州港（下午游钦州市三仙堂等名胜古迹后晚餐，晚开航，约30海里，2小时）→防城港市（住金湾。第二天，游金湾及防城名胜、东兴、芒街后开航，约80海里，5小时）→下龙湾（第三天，上午游览下龙湾后驱车到河内，夜游河内法国街后观看水上木偶戏。住。第四天，上午游览巴亭广场后驱车回下龙湾。住船上。约140海里、9小时）→东方（第五天，游览琼东后住船上。约135海里、9小时）→三亚（第六天，游览三亚天涯海角及亚龙湾。住。第七天，上午举办中越边境贸易洽谈会。下午自由活动及购物。住船上，约166海里、11小时）→岷港。

“古代海上丝绸之路”曾经在发展欧亚两大洲的古代国际贸易和古代洲际交通的史册上写下了浓墨重彩的光辉篇章，也使北海的合浦港作为最早的始发港之一而得以曾经辉煌。“现代海上丝绸之路”一旦形成，也将在今后的世界旅游与世界贸易的结合和发展中起着无以估量的推动作用，当然也会使这条新线的中国三大始发港之一的北海港再度步入辉煌。

但是，北海不能坐等，坐等则逐步消失得无影无踪。一般努力也将确定不了新的始发港地位。剩下的路只有一条：以别人十倍或百倍的努力赶上去，争得自己应得的地位。因此，北海市必须与广东、海南和福建的广州、湛江（徐闻）、海口和泉州联手发起和进行四省区五市“海上丝绸之路”项目的研讨和开发，从而取得国家旅游局、国家文物局和外经贸部的重视和认可，进而争取联合国科教文组织、世界旅游组织以及

世界贸易组织的重视和支持，逐步形成国际性的开发思潮；北海市又必须组织中外有实力的有识之士参与“现代海上丝绸之路”中国泉州至越南岷港航段的相关分航段的规划、设计、投资、筹办并先全线各航段而试航成功，开世界旅游与商贸综合效应之先河，从而使中国得以世界海上丝绸之路集团公司的发起国（公司）的身份和率先开通首航段的行动而带动各航段的开发热潮；北海还必须通过最终开通这条“现代海上丝绸之路”作基础而倡导和开发以特殊功能火车为主要运输工具的从北海到西安，再从西安到意大利罗马的“现代陆上丝绸之路”，从而形成新的欧亚现代陆海旅游、交通、商贸的综合经营循环圈。北海将因是这条现代综合循环圈中的重要环节城市而在上述的“三个必须”中完成以商贸和旅游为支柱产业的历史重任。也将在这“三个必须”的行动中逐步兑现江泽民总书记关于“千里之行，始于足下”的“始发港”要求和“后起之秀，前途无量”的再度步入辉煌的期望。

通过对“海上丝绸之路”项目的研讨和开发，将使北海成为受益极大的港口城市并再度成为“现代海上丝绸之路”的始发港，并因之而得以一步步走进世界著名港口旅游名城的行列。这是我们研讨和开发海上丝路项目的目的。也是实现北海再度辉煌的必由之路。

