

第 18 日,第 19 日...沒有任何實質性的新信息披露出來,馬國方面繼續維持 24 日晚 10 點鐘宣佈的“原判”:MH370“終結”于南印度洋。

支持這個結論的根據,並不是因為發現了確鑿的物理證據,不過是又得到了一組數據信息。

如果這個宣佈是在 3 月 10 日,哪怕是 15 日,也就是在失蹤一周之內,所有人都不會接受;無論信息來源多麼權威、內容多麼說明問題,也不會接受。在殘骸碎片隨時可能被發現的時候,沒人敢說不見殘骸也可確認墜毀。

但是,在長達 17 天“史上最強”的多國聯合搜索之後,拒絕“空洞”結論的力度小了很多,相信的程度大了很多。導致了這個變化的決定性因素就是——時間。整整 17 天一無所獲,足以讓人們接受任何最壞的結果,包括不了了之的“無頭案”——這種比最壞結果還難以接受的糟糕結果。

失蹤 17 天後被確認“終結”于南印度洋。在 3 月 8 日上午的那個世界里,這是任何人都想象不到的,甚至屬於在所有可能性中最沒可能的一個結果。如果從 17 天前首次確認“失聯”開始,畫出一個在各種信息引導下改來改去的“判斷路線圖”,一直到昨天的最後確認“終結”,不難看出,由於這中間的整個過程都是人為信息,沒有任何物理調查作為支持,即使是雷達和衛星數據也都經過一道以上的人工處理,甚至還包括政治家們的最後一道處理,所以,性質上全部屬於非原始的“污染”信息。這就意味着:至少從理論上講,17 天來這一“引導-相信-判斷”過程,完全有可能是一個被人為操縱的、有特定目的的過程。

借用一下反向推斷法:如果有人事先就希望得到 24 日晚的這個結果,並操縱整個“判斷路線圖”一步一步走過來,也就是——借用 17

編者按:我在 2011 年 9 月在中國重慶參加世界華文媒體論壇大會時,認識了一位《新西蘭聯合報》社長兼總編文揚先生。他經常向本報提供他的好文章希望與伊利華報讀者分享。文揚 1957 年出生於北京市,系統工程專業研究生學歷。以往經歷包括:中國海軍軍官,諮詢公司總經理(北京),投資公司執行董事(新加坡、香港),華文報社主編(新西蘭)和自由寫作者,出版物包括四本文揚文集和一本專著《中國力》。浦瑛



作者:文揚

馬航事件:有人引導了現在這個結果

天以上這個足夠長的時間讓人們更容易接受“沒有殘骸的墜毀”這個不合常理的結論,再借用澳大利亞珀斯以西 2000 多公里的南印度洋這個不僅距離失聯地點最遠,而且“與任何可能降落的地點距離都很遙遠”、距離任何陸地雷達覆蓋範圍也很遙遠、甚至是世界上最深水域之一作為確認“終結”的地點,讓找到黑匣子並得到其中數據的可能性降到最低,讓整個事件越來越接近于不了了之的“無頭案”——那麼,至少從理論上講,這些人是可以達到目的的。

那麼,到底是什麼目的呢?儘可能拖延時間是什麼目的?儘可能往最偏遠的地方引是什麼目的?儘可能讓事件變成沒有答案的謎團又是什麼目的?這些疑惑給了人們一個最大的想象空間,十幾天來各種版本的“真相”和“大揭秘”此消彼長,由於嚴重缺乏被物理調查結果所劃定的剛性邊界,所以每一個版本似乎都能自圓其說,至少在邏輯上,都很像是真相。

筆者上周曾撰文《21 世紀的瞞天過海如何得逞?》,當時認為,判斷這個事件是不是一個從頭到尾、徹頭徹尾的大陰謀,的確沒有足夠的證據。但是,在整個 17 天的事件過程中有人一直在有意誤導並掩蓋關鍵信息,幾乎是可以確定的事,而這本身就意味着有陰謀,至少是一部分陰謀。幾個主要的信息發佈方——馬國、美國、英國,包括澳大利亞,如果它們自始至終沒有隱

瞞任何關鍵信息,無論是私人部門還是政府部門都沒有,那就不太可能是現在這樣一個事件發展過程。

馬國方面最明顯的誤導是:在最初階段掩蓋了關於機長劫機可能性的關鍵信息,暗示這起事件和一般的航空事故一樣,發現失聯的那個地點就是最可能的失事地點。這個誤導在拖延時間並轉移失事地點方面,起到了至關重要的作用。在最初的整整一個星期里,多國搜救力量都像傻子一樣在南中國海做着無用功,而這一星期,恰恰是最黃金的時間,此後的搜救和發現真相的努力,都難度倍增,希望倍增。

不僅如此,馬國方面隨後又有多次重大的信息延遲,例如,最後一次接收到 MH370 雷達信息的英國衛星公司 Inmarsat 說,他們 3 月 11 號已經確定了飛機不在當時各國集中搜救的區域,12 日將包括兩條走廊地圖在內的信息交給了馬方和英國情報機構,但是馬方直至 15 日才對外公佈。

所有這些都強烈暗示馬國故意操縱了搜救的“判斷路線圖”。儘可能晚地發現、儘可能遠地發現,似乎是馬國從一開始就內定下來的總方針。

美國方面最明顯的誤導是:它很可能早早就掌握了該飛機失聯後飛行軌跡的關鍵信息,但卻遲遲沒有公開。一個頗為耐人尋味的情況

是:就在大家都圍着南中國海那片海域瞎轉悠的時候,CNN 播了一幅關於馬六甲海峽一帶洋流流向的示意圖,演播室的主持人和嘉賓煞有介事地討論了洋流對漂浮物的影響,強烈暗示蒐尋的焦點應該順着洋流向西轉移。

當時還只是蒐尋的頭幾天,可是到了十幾天後澳大利亞宣佈在印度洋“南向走廊”發現疑似漂移物時,包括 CNN 在內的各主要媒體卻都異口同聲地強調其發現位置與預測位置“高度吻合”,似乎那里是一個完全沒有洋流的死水湖。幾天時間的洋流影響很大,十幾天的洋流作用反而忽略不計,這很說不過去。其中明顯的引導痕迹,暗示了美國方面好像也很希望將“終結”的結論建立在印度洋南部的某遙遠海域。

英國方面和澳大利亞方面都各有嫌疑,如羅羅公司對於外界的重要詢問閉口不答,衛星公司所提供的數據明顯有所選擇,而澳大利亞的 IT 專家們竟然需要整整 4 天時間處理衛星圖像……

所有以上重大的誤導和隱瞞,至少是在客觀上推動了整個“判斷路線圖”導向了今天這個結果:沒有物理證據,僅憑現有的信息證據,“強行”判定該架飛機“終結”于南印度洋那個“最偏遠的地方”。

這裡,本文仍然堅持筆者上周以來的立場:整個事件中包括一部分陰謀的可能性極大。目前這個“終結”結論似乎很符合某種目的,使用反向推斷法,可以看出那些為了導向這個結論所使用的誤導手段。

面對自然障礙是一回事,面對人為圈套是另一回事,如果堅持要真相,下一步就應該是兩條戰線,兩個戰場。

新的形勢已經出現了嗎?——馬航北京的工作人員全部撤離,澳方的新聞發佈會拒絕中國記者參加……

文揚 2014 年 3 月 26 日

“中國夢”不是擴張主義噩夢



英國《衛報》網站近日刊登題為《從很多方面講,“中國夢”與“美國夢”沒有什麼不同》的署名文章,作者系澳大利亞悉尼大學中國研究中心主任克里·布朗。

文章說,當新任中國國家主席習近平談論起“中國夢”時,中國境外的大多數觀察人士一般都會開始緊張起來。他們想象中國在亞洲發揮着更大的作用,擠壓美國的戰略利益。該國還拿出足夠大的膽量告訴美國總統,“廣闊的太平洋容得下中美兩國共同發展”。

對很多西方人來說,“中國夢”看上去與擴張主義噩夢極為相似——這是個實實在在的跡象,表明富裕起來的中國也會“一意孤行”。但在中國國內,“中國夢”的意思似乎不過是享受倫敦人、紐約人或悉尼人現在的生活方式罷了。“中國夢”很務實,也很實際,即人人能擁有一輛小汽車,住上好房子,有美食,還可以到國外旅遊。就此而言,“中國夢”與“美國夢”就更接近了。

文章說,一般會被忽視的一點是,習近平提出的“中國夢”還影射出一層意思,即要讓中國重鑄昔日輝煌。他所說的是一種文化和身份特徵。這種文化和身份特徵很早便已確立,但西方國家經歷了百餘年的工業化和現代化進程,而中國只是在 1949 年革命後才全面參與上述進程,而在工業化和現代化的大潮下,中國的這種文化和身份特徵已逐漸被世人遺忘,受到蠶食或根本不予認可。就此而言,“中國夢”是在彌補損失的時間,目的是讓中國重新享受幾百年前的地位。

西方人一般都對中國的抱負存有誤解,因為總的來講,西方人對中國的歷史、願望和夢想知之甚少。中國人大多有

強烈的歷史感:根據歷史事件改編的電視節目以及歷史題材的電影和書籍比比皆是。中國領導人一般都會提到“五千年文明”。如果說有一點是中華民族的核心標誌的話,那就是這種延綿不斷且十分厚重的文化傳承感。

文章稱,對西方人來說,要想一下子領悟中國歷史中出現的各種複雜的潮流和逆流通常會以失敗告終,指望學生們成為漢、唐、宋、明、清各朝的專家也不現實。讓人們去瞭解如此浩瀚的歷史實屬冒失之舉,但有一條路可走。我們可以學學中國人,試着給中國歷史賦予人性化的一面,並通過容易理解的故事來表述歷史。英國歷史通常都是這樣教的——即講述各個國王和女王的故事,這些故事在他們所生活的時代具有象徵意義,這樣一來,長長的年表也就更好掌握了。

為此,作者在過去 6 年里與全世界 100 多位專家合作編纂了一部字典。這是過去百年來首次嘗試通過領袖人物講述中國複雜且漫長的歷史。字典囊括了孔子、毛澤東和中國首位帝王等人物,還有知名度較低的人物,如畢昇這樣的發明家、曹雪芹等作家,還有歷朝歷代的帝王,如中國歷史上唯一的女性帝王武則天。實際上,這一歷史不僅屬於中國,也屬於世界。對該國歷史的許許多多瞭解都會對審視當前面對的這個中國大有裨益。

文章還指出,當代中國人和外國人基本上都沒有分析過該國的歷史,或者說對該國歷史很不重視。不瞭解該國歷史不僅是一件憾事,更重要的是會因此受到嚴重束縛。如果你真想理解“中國夢”的話,那麼回顧歷史——而非展望未來——才是上策。

中國正在大力推動中國版的“新世紀絲綢之路”,簡稱“新絲路”,也稱為“一帶一路”。“一帶”是古代內陸絲綢之路的復興,從中國中西部地區經中亞、西亞一路向西伸展到歐洲;“一路”是古代海上絲綢之路的復興,從中國東南沿海經東南亞、南亞穿越阿拉伯海到達北非和東非,並通過紅海和波斯灣進入地中海後連接到歐洲。

這是到目前為止圍繞“絲綢之路”概念所提出的最為宏大的設想:藉助現有的技術條件,將兩條“古絲路”重新打造成“新絲路”,使西歐和東亞這兩大經濟中心通過“新絲路”連接起來,並共同帶動中間欠發達的“凹陷帶”。中國這一構想一旦實現,除了中國本國的利益,給歐亞各國帶來的好處,對世界貿易帶來的促進,也都是顯而易見的。

習近平主席於去年 9 月在哈薩克斯坦納扎爾巴耶夫大學演講時首倡“絲綢之路經濟帶”的構想,一個月後在印尼國會演講時又勾畫了“21 世紀海上絲綢之路”的藍圖,力邀“新絲路”沿途各國合作共建。

幾個月來,雖然已經得到了多個國家不同程度的積極響應,但能不能像其他區域合作那樣順利推進,形勢尚未明朗,中國仍在努力爭取各國的合作。

現實是,除了各不相同的利益盤算,各國在面對這個宏大倡議時,還面對一些共同的困難:“新絲路”倡議雖然也是實現各國間交通、貿易、投資、金融的互聯互通,繪製新的經濟版圖,主要內容與通常的區域合作並無很大不同,但其中畢竟帶有超出常規經貿合作的含義,有些重大含義直逼歷史深處,非同一般。

歷史含義之一:絲綢之路的世界恰恰就是西方崛起之前的古代世界。

中國絲綢生產的歷史至少七千年,絲綢貿易的歷史至少兩千年。在古希臘人的眼中,絲綢之路的起點“賽里斯”就是大海的東方盡頭,在古秦漢人的眼中,絲綢之路的終點“泰西”就是世界的西方地極。在很長的歷史時期里,古絲路所到之處就是整個世界,之外再無他國。

這就意味着,在古絲路所覆蓋的世界里,西方並沒有出現。這種遲至公元一千多年前才成型於北歐地區的新文明,在絲綢之路繁榮鼎盛的大部分時間里,完全沒有任何影響。

1493 年,當時的羅馬教皇宣佈,以佛德角群島以西 100 里格的子午線為分界線將世界海洋劃分給了西班牙和葡萄牙。此後的歷史,就是一部西方世界顛覆古代世界的歷史,“大航海”顛覆絲綢之路的歷史、新大陸顛覆舊大陸的歷史。三百年後,康熙大帝頒行南洋禁海令,口諭大臣曰:“海外如西洋等國,千百年後中國恐受其累,此朕逆料之言”。此時的世界,已是古絲路世界的末日,中華帝國盛極而衰,西方世界開始一統天下。

星移斗轉天翻地覆,曾經處在絲綢之路主導的世界歷史局外的西方,又將絲綢之路推出了西方主導的新世界歷史的局外。

歷史含義之二:絲綢之路的世界也正是古代中華影響所及的世界,是和平友好、互惠互利的世界。

古代絲綢之路也是陶瓷之路、香料之路、五金之路、茶葉之路。在公元六世紀之前,中國一直是唯一能

夠生產絲綢的國家,在十八世紀之前,歐洲和阿拉伯都未能掌握中國的陶瓷生產技術。正是由於中國的先進文化、優良技術和豐富物產,刺激了世界貿易的流通和發展,也吸引了世界的萬邦來朝。

宋代與中國通商的國家已達 58 個,元代多達 200 多個,明代《明會典》記錄了 130 個朝貢國,其中海上東南夷有 62 國,在當時的古絲路世界里,以圍繞中國的貿易軸心就是世界貿易的主要部分。

回看古絲路繁榮昌盛的公元十一世紀到十三世紀,東西兩個世界涇渭分明:一個是從東方中國一路向西的古絲路貿易世界,一個是從西方歐洲一路向東的十字軍戰爭世界。前者貫穿着和平友好、互惠互利、光明進步,後者體現着暴力血腥、你死我活、黑暗野蠻。兩百年時間,西方從十字軍戰爭的血與火中誕生出來,世界從此再無太平。

歷史含義之三:絲綢之路的世界是沒有地緣戰略謀劃和控制世界企圖的世界。

近代以來西方的崛起,埋葬了以絲綢之路為軸心的古代世界。隨着霸權的建立,各種地緣戰略思想隨之出現,控制整個世界也成為了可能。“誰控制了中亞誰就控制了歐亞世界,誰控制了世界島誰就控制了整個世界”,“誰控制了海洋,誰就控制了世界”...再也沒有什麼單純的貿易之路、友誼之橋,所有的重要地帶都具有了地緣戰略意義。

在地緣戰略家眼中,如果世界上竟然還有一條貫穿整個世界島、從東到西實現了各國之間互聯互通的“新絲路”,那麼毫無疑問,必會出現“誰控制了新絲路,誰就控制了世界”之說。

2011 年 7 月,時任美國國務卿的希拉里·克林頓在印度金奈正式提出美國版的“新絲綢之路”計劃,即建設一個以阿富汗為核心、連接南亞與中亞的經濟一體化和跨地區貿易網絡。“美國處在這個行動的中心”,她說。

美國先於中國提出它的“新絲路”計劃,作為一個與“古絲路”最沒有關係的國家、一個一直抱有控制世界企圖的國家提出這一計劃,正好說明瞭當今世界的一個規律:由世界大國提出的任何一個區域一體化設想,背後必有其地緣戰略的謀劃。

但絲綢之路又有所不同,歷史作證,受古中華“和而不同”信仰和禮儀文化影響,持續長達兩千多年的“古絲路”,始終貫穿着友好往來的主旨,從未被利用來服務於大國的稱霸。“上荷聖君寵命之隆,下致遠夷敬信之厚”,唯一最具有政治含義的“鄭和下西洋”,也僅限於“宣懷邦蠻,衣禮番外”的目的。

綜合上述,中國版的“新絲路”,由於與“古絲路”之間密不可分、歷史聯繫、不可避免地連帶着諸多深刻的歷史含義。這是與美國版或聯合國版“新絲路”計劃最大的不同之處。中國既然已經正式提出了自己的計劃,就要與所涉及到的歐亞各國共同面對並解讀這幾個重大的歷史含義。

一旦其中的意義為各國所接受,成為了共識,合作的前景就會明朗多了。

文揚 2014 年 03 月 02 日

中國版「新絲路」的歷史含義