

## 专题|资讯

◀ (上接 11 版)

名词委和黑龙江大学共建,那么术语学和名词审定之间有什么关系?术语学在国家发展和社会建设中能够扮演什么样的角色?

**郑述谱:** 名词审定属于术语活动,或者说术语建设的实践性工作。我没有做过任何学科的名词审定,但是参加了一些关于审定原则的讨论,也提出了一些建议。字面上看起来是同一个词,但在不同的学科,所指不一样,理论的指导作用在这种情况下就凸显出来了。任何一个受过教育的人,无论

掌握知识还是建树理论,都离不开术语。特别是某个学科要提出一个新概念或修正一个旧概念,都是重大突破,那么用什么来表达呢?

名词审定,审定的是“名词”,而理论研究上叫“术语”,我跟名词委写文章谈过这个问题。“术语”就是专业领域的一个名词解释,国际上习惯这么叫,但我们国家发布之初就用了“名词”两个字,所以也不改了。当然,汉语的特点与西方语言不同,完全照搬也未必合乎情理,更不用为了消除差异而削足适履。国外术语学侧重于科学与技术的标准化,我们根

据实际需要,加以拓展,渐渐延伸到人文社会科学领域,中国社科院就做了很多工作。站在传统术语学理论的角度,你会发现选用的部分名词更接近百科性质,实践中可能会让人产生困惑。怎么看待这个问题?我宁愿将其视作术语学中国化的特点,在很大程度上打破了严格的逻辑束缚,这门学科在中国的发展是否能取得突破,也许可以在这里找到线索。

从理论研究到实践活动,自然科学与社会、人文科学的处理方式肯定有所区别,尤其后面两类更强调人的因素。我们和俄罗斯联合办过几次会,

曾把这个问题作为讨论的议题。中国自然科学的一些成就取得了国际领先,那么社会、人文科学要想走出去,术语体系该如何构建?这又回到了我们一直在关注的问题,即术语建设与现实脱节,或者说落后于实际需要。我们要抓紧创立具有中国特色的话语体系,因为目前的工作难以满足这个时代对我们这个学科的要求。名词委的工作重心是组织名词审定,让他们腾出更多精力去推动理论研究并不现实,而我们在前期也仅仅译介了一批国外术语学理论书籍,做了一些学科创建的基础性工作。我曾多

次呼吁,我只是一个铺路者,我希望中国学界有人站出来扛旗,把术语学好好地建立起来。国家现在特别强调构建具有中国特色的话语体系,这其实就是要打造中国思想与中国理论的术语。现代术语学是以印欧语言为依托建立,所以思想源头是别人的,长期以来我们只能借用概念,无论表达还是传播,效果并不是最佳。大家都说要讲好中国故事,这就需要从国家层面重视术语学,不光是我们自己,将来也要让别人认可和使用的中国的术语体系,但这不是一朝一夕就能做到的事情。

## 北欧国家的“搭便车”战略

编译/邱迪玉

**说** 到欧洲近代史,殖民主义是一个绕不开的词。不过,人们熟知一些“老牌殖民帝国”,却不知道17—18世纪斯堪的纳维亚地区的北欧王朝,也曾有一段显赫的殖民历史——他们曾试图建立可与荷兰乃至英国相媲美的帝国。然而到了19世纪,他们纷纷变卖海外的殖民地,不再表现出任何扩张野心,由此也基本摆脱了此后“新帝国主义时代”(High Imperialism)殖民扩张的管理职责和道德谴责。然而,这些斯堪的纳维亚小国仍从欧洲殖民主义的浪潮中受益匪浅,其主要的战略是“搭便车”(Hitchhiking)——尾随着强大的殖民帝国如英、法、德国等,穿梭于他们的殖民领地,通过开展贸易往来等方式获取利益。来自普林斯顿大学的历史学学者米尔斯·麦卡利斯特(Miles Macallister)为我们细数了北欧从殖民扩张转向“搭便车”战略的这段历史。

**欧** 洲殖民主义始于大航海时代,在17世纪和18世纪迅速扩张。政府拥有或政府背景的贸易公司在世界各地建立贸易港口和殖民据点。斯堪的纳维亚国家中,丹麦一度就在非洲西海岸建立了近30个各式城堡、据点和贸易站。在1626年至1825年间,丹麦的船只通过这些贸易站从非洲运送了近十多万名奴隶。成立于1616年的丹麦东印度公司,逐渐向亚洲扩展其势力,先是在印度南部建立了特兰奎巴殖民地,又逐渐获得了塞兰坡以及印度洋上的尼科巴群岛等地。此外,适合种植利润极高的蔗

糖等热带作物的加勒比海地区,也一直是列强们垂涎的目标。丹麦曾获得加勒比海地区的三个岛,史称丹麦属西印度群岛。瑞典也曾占据了加勒比海地区的圣巴勒泰米岛。

在18世纪的重商主义帝国秩序之下,贸易垄断和坚船利炮,是帝国主义从“新世界”(即非洲和亚洲)掠夺财富的唯一合法方式。例如,英国在1651年通过《航海法案》(The Navigation Acts),限制原材料和资金只可在英国本国和其殖民地之间流通,从而排除其他国家的竞争,保护了英国的利益。在贸易垄断背景下,很多小国家也被排除在外,无法从富饶地区,如圣多明哥和巴巴多斯,赚取经济利益。因此,麦卡利斯特认为,在重商主义时代,像丹麦和瑞典这样的北欧小国,确实需要通过建立自己的殖民地来与诸强抗衡——通常是在被挑剩的或者很边缘的地区。

然而到了19世纪,北欧国家开始逐渐售卖自己的殖民地。这个变化在麦卡利斯特看来,并非出自道德上的觉醒,而是出于经济利益的考量。首先,殖民地的管理需要大量的人力资源和经济成本,对于很多小国来说显得非常昂贵。其次,欧洲格局在19世纪发生了巨大变化。拿破仑战争造成的破坏致使法国失去了其在欧陆的领导地位,率先完成工业革命、不断扩张殖民活动的英国,取而代之成为军事和工业上的最强大国。英国更首倡“自由贸易”,打造了一种新型的帝国主义。其用坚船利炮打开国际(尤其是东亚和美洲)市场,这些地区也



前丹麦属西印度群岛(今美属维尔京群岛)上的种植园

同时被开放给其他欧洲国家。运河、铁路、大轮船和电报,这些都有助于全球经济的联结,并以此形成了国际分工:美国南部、印度和埃及等地致力于经济作物棉花的生产;美国加州、德兰士瓦和澳大利亚墨尔本则掀起了淘金热。

麦卡利斯特认为,此时北欧的贸易公司已不再需要自己的专属领地,因为他们已经可以进入更大更广阔的由大英帝国开拓的全球市场。于是,他们逐渐开始卖出自己的领地,转而以“搭便车”的方式来获取更多的利益。从1845年到1869年,丹麦逐渐向英国卖出了特兰奎巴、塞兰坡、西印度堡垒和尼科巴群岛,1917年又将丹麦属西印度群岛卖给了美国(今美属维尔京群岛)。瑞典在1878年将圣巴勒泰米岛卖给了法国。在麦卡利斯特看来,这些领地的出售,并不表明北欧国家不再追求海外利益,而是在自由贸易的背景下合乎逻辑的行为。与其辛苦维系对国家风险最大、经济成本最高的殖民活动,还不如将这项任务“外包”

给更强大的其他欧洲国家。

在2014年出版的《在殖民地穿梭》(Navigating Colonial Orders, Kirsten Alsaker Kjerland 和 Björn Enge Bertelsen 合编)一书,精彩地描绘了挪威在非洲和大洋洲的欧洲殖民地的“搭便车”行为。挪威人到肯尼亚经营农场,到南非捕鲸——利用他们在航运、捕鲸、木材等领域的专业知识,到这些被欧洲殖民的地区寻求发展。到1878年,挪威在运输吨位上列全球第三,仅次于英国和美国。挪威之外,芬兰也在19世纪后期与非洲开展贸易,大量的木材运往南非。一战前,大约1000名芬兰人也远渡重洋,来到非洲西南部的矿区工作。

**实** 际上,“搭便车帝国主义”(Hitchhiking Imperialism)这个词很早就有,第一次出现在1944年,是著名的亚洲研究专家拉铁摩尔夫妇用以形容美国在中国的行为。1840年第一次鸦片战争打响,英国在1842年同清政府签订

了中国近代史上第一个不平等条约《南京条约》,以此获得了贸易特权。之后,美国通过《望厦条约》(1844)以及19世纪末海约翰提出的“门户开放政策”,也加入到了这个贸易体系中。尾随着英国皇家海军,美国在几乎不怎么需要动用军事力量的情况下,在中国建设了铁路,传教士和商人纷纷进入中国。

帝国主义者在19世纪,有许多张脸。麦卡利斯特指出,斯堪的纳维亚国家和美国给我们提供了一种理解帝国的更复杂的方式。有些帝国负责管理属地、打开市场,有些帝国则提供资金建造铁路、连接起全球经济,还有一些则提供流动的劳动力、运载商品。管理属地看起来是最“有声望”的,但不是帝国主义的唯一存在方式,利益和权力也可以通过“搭便车”的方式赢得。

麦卡利斯特表示,如今,在卖掉殖民地一个多世纪之后,北欧国家还在使用“搭便车”战略,且看来还是很有成效的。例如,丹麦A.P. Moller-Maersk公司是全球最大的航运公司,每年在全球运送超过1200万个集装箱。挪威的主权财富基金如今已经达到了1万亿美元。这个世界上最大的主权财富基金的管理模式是利用石油和天然气的利润,通过海外投资来积蓄财富。从前他们搭大英帝国的便车,如今,他们搭上了美国的便车。地缘政治使得像瑞典、丹麦和挪威这样的欧洲小国,在世界格局中也总能找到自己的发挥空间,获得一席之地。