

# 切实加强北海海洋文化的历史研究

■ 李志俭

海洋文化的历史研究内涵极其丰富，包罗万象，包括航海、海港、海上捕捞、造船、海外贸易、海上旅游、海防，以及海洋石油勘探开采等方面的历史文化和科技知识。北海市海洋文化的历史地位和作用，主要取决于它对经济社会发展的价值。因此，我们要研究北海市海洋文化，对城市、港口、海运、渔业、外贸和临海工业的建设发展，在历史上产生过什么作用。要增强市民的海洋意识，首先要让市民了解北海海洋文化的历史。五千年以来，北海市（合浦）在形成、发展和繁荣过程中，留下了大量的海洋历史文化遗产。它们与古代海上丝绸之路和南珠文化相互融合，使北海成为中国历史名城。近代，清咸丰同治年间（1851-1874年）北海成为滇桂黔和粤西的货物集散地，华南西部的海运中心。1876年中英《烟台条约》签订，北海被迫对外开放，成为外国列强侵略中国西南的门户；现代，北海市成为中国14个沿海开放港口城市之一，成为广西北部湾经济开发区和中国沿海经济发展的“新一极”，不断振兴繁荣。我们加强对北海市海洋文化的历史研究，目的就是弘扬中华文化，增加国民海洋意识，并从中引出正确的认识和规律，为北海海洋事业的振兴而百倍努力，创造出海洋文化更加灿烂的篇章。

一、研究古代北海海洋的历史，要认识到它是中国历史文化名城的绚丽夺目的宝藏。研究北海（合浦）“海上丝绸之路”“南珠文化”与海洋文化的关系，对发扬祖先开拓海洋的精神，继承光辉的业绩，以及推动海洋事业的发展大有裨益

北海市的海洋历史文化源远流长。早在新石器时代，先辈们便在今北海市沿海生活，“以舟为车，以楫为马”，用独木舟和木筏从事海洋开发活动。春秋时期，当地所产的“明珠”已流入中原。到了秦汉时期，秦始皇开发岭南，汉武帝置南海、合浦、交趾、九真、日南等郡，中国便拥有南海和北部湾的管辖权。汉代，中国船舶利用风帆和季风，由合浦远航到东南亚和南亚各国，使北海（合浦）成为海上丝绸之路始发港之一。《汉书·地理志》的记载和合浦汉墓出土的外国舶来品便是见证。孟尝的“珠还合浦”和马援南征交趾的故事，流芳百世。先辈在北海沿海留下汉铜鼓，以及“海角亭”“天妃庙”等古迹，给后世树立下开发海洋的榜样。马援修凿大风江港，成为中国最早的海洋建港工程之一。隋唐五代，合浦的海洋开发便胜于前代。唐静海军节度使高骈驻军海门（今廉州镇至冠头岭一带），使合浦成为唐朝海军基地。高骈派兵修凿防城的“天威遥”运河和“通交趾航路”，使合浦至交趾的海运航线更加畅通。

宋元时期，合浦（廉州）的海洋开发成就，在古代中国海洋史上占据极重要的地位，体现在5个方面。第一，在航海和贸易方面，廉州成为中国对交趾的主要互市之地，也是东南亚和西方各国向中国“进贡”的海上转运之所，成为中国对外贸易的重要口岸。第二，在海产方面，廉州沿海发展了珍珠产业和海盐产业。其中，廉州漕盐成为宋元朝“中国七大盐场”之一，并成为朝廷的重要税源。第三，在海洋管理方面，宋朝设“廉州沿海巡检司”和水上驿站，元朝设“廉州市舶提举司”和“廉州采珠都提举司”，专职接待番舶，管理外贸和采珠活动，收取“海舶”税，是中国地方政府最早设立管理海洋的机构。第四，在造船技术方面，廉州造的大海舶可使用12张帆，“深涉海经数万里”，在当时中国处于航海领先水平。第五，在海洋文化方面，以曾在钦州任裁判

官的周去非的《岭外代答》著作为代表，传播和介绍了北海（廉州）的海洋知识，哺育了宋代至清朝北海（合浦）的航海者，推动广西海洋事业的发展。

明、清（鸦片战争前）北海市的海洋历史文化分为繁荣和中衰两个时期。明初，统治者对海洋实行的是开发政策。其中，明永乐三年（1405年）郑和7次下西洋，组建200多艘海船，两万人的庞大船队，历访30多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，标志着中国古代海洋事业走上鼎盛时期，并成为海洋大国。郑和下西洋的第一站是占城（今越南中部），因当时交趾曾回归中国版图，占城便成为中国出使东南亚的第一个外国。廉州与占城接近，郑和多次以占城作为船舶补给基地，客观上亦促进了廉州与占城海上交通和贸易的发展。明初，廉州开发海洋的规模，更胜于前代。第一，从洪武二十九年（1396年）至万历四十一年（1613年）的200多年间，明朝皇帝曾18次下诏廉州沿海采珠，推动了南珠产业和南珠文化的发展。其中，以弘治十二年（1499年）规模最大，出动海船1000多艘，人员12000多人，获取珍珠28000两。第二，明朝在廉州沿海大规模的漕盐，促进了廉州海产的发展。其中，廉州府共建立15个盐场和盐仓，并设立“海北盐课提举司”管理，将廉州海盐销往广西全境和贵州、湖南、湖北等地，促进廉州沿海成为明朝中国的主要盐场之一。第三，明朝重视廉州的海外贸易。明初曾设“云屯市舶司”和廉州市舶太监大使，管理廉州、交趾的海外贸易，是中国三大市舶司之一。第四，明朝加强廉州的海外交通。明朝中期曾增开“广东海道”，即在“廉州冠头岭发舟”，加强中国与东南亚各国的海上交通来往。由上可知，明朝在采珠、漕盐、外贸、海上交通4个方面的举措，客观上促进了北海（合浦）海洋事业的发展。然而，明朝后期和清朝前期（1840年以前），统治者“重农抑商”的思想作怪，闭关自守，多次实行“海禁”政策，使中国的海洋事业走向下坡路。其中，康熙元年（1662年）的“迁海令”，对廉州海洋事业破坏最大，造成“地方凋零”“四乡无墟市”“老弱转死沟壑，少壮流离四方”的悲惨景象，不但给北海的海洋经济造成极大的恶果，而且对海洋文化造成了极大破坏。

二、研究近代北海海洋文化的历史，要认识到它是一部侵略与反侵略的历史，也是北海市的海洋经济在外国列强的压迫下，当地人民求生存、求发展的历史，要教育下一代清醒地认识海洋主权的重要性

鸦片战争后签订的一系列不平等条约，使北海海关和港口主权受到外国人控制，海上航行权和海外商务亦操纵在外国人之手。加上北海曾遭受法军军舰的封锁以及日军的侵略，北海的海洋事业严重受阻，北海的民族资本主义和木船运输业艰难发展。近代，北海船商在外轮的排斥下，曾参与北海与香港、澳门、广州、海口、海防和新加坡之间的木船运输和贸易，在逆境中为北海海洋运输做出贡献。研究近代北海海洋文化的历史，其中有不少课题值得我们深入研究，从中找出原因、规律和教训，可作为建设现代化海洋事业的借鉴。例如：①1842年“五口通商”后，粤海关为何设廉州口海关和北海常关？②1876年，中英《烟台条约》为何开放北海及其开放后果？③1881年，清政府总理衙门为何将北海关区域划定为“中越大界至涠洲岛止”？④1885年中法战争期间，法军舰为何能封锁北海港？⑤中法战争结束后，法国为何在北海控制商务？这样做对当地海外贸易有何影响？⑥光绪年间（1875-1909年），北海渔民的主要渔场在哪里？海产品为何成为北海土货出口的主要商品？⑦民国期间（1912-1949年），南京政府规定北海港海域为“中越边界至雷州半岛西侧”的原因。⑧20世纪20年代末，北海为何成为全国海上走私的重灾区？⑨陈济棠

主粤时期（1929—1936年），北海对外贸易为何入超变出超？⑩抗战期间，日军为何侵占涠洲岛？在北部湾海面留下多少血债？⑪近代北海港商务兴旺，为何不建深水泊位？⑫近代北海海洋运输如何孕育北海最早的船商和产业工人之一的海员？上述课题或内容，就是研究近代北海海洋文化的重要历史，让下一代知道外国列强如何在海洋上对北海进行军事、经济和文化的侵略，认识到“落后就要挨打”，树立他们捍卫海洋主权的意识。

三、研究现代北海海洋文化的历史，要善于总结我们在建设社会主义海洋事业中的成就、经验和教训，要让下一代牢牢树立海洋意识，认识到改革开放和提高科学文化技术水平的重要性，在港口、海运、捕捞、造船、石油勘探等方面加快建设北海海洋事业

现代的北海海洋历史文化，是最辉煌的篇章：在中国共产党领导下，北海口岸已恢复和勃发着青春的活力。尤其1984年北海成为中国沿海14个开放港口城市之一后，2008年又列为广西北部湾经济开发区之一，上升为国家发展战略，北海的海洋事业取得了过去任何时间不可比拟的伟大成就。航海运输和海洋捕捞船队从小到大，不断发展：1950年，北海市约有海洋运输船和渔船600艘，2013年已发展到8000余艘。其中，大小渔船7000余艘，船舶的艘数增加10倍以上，船舶的载重量增加几百倍以上。60多年来，北海市先后兴建外沙内港、地角、南万、侨港、营盘、铁山、沙田、大风江、涠洲岛等处的商港和渔港，相继建成一批现代化专业码头。新中国成立初期，北海市港口货物吞吐量只有数万吨。直到20世纪六七十年代，港口货物吞吐量只有几十万吨，十分落后。改革开放后，北海的海洋面貌发生了翻天覆地的变化。截至2015年12月，全市海洋拥有商业性码头泊位50多个。其中，万吨级泊位11个，15万吨级泊位5个，尚未投产的4个。2015年，全市完成港口货物吞吐量2400多万吨，与1950年相比，增长500多倍，同时，北海市已开辟至涠洲岛、海口、越南下龙湾，以及近海的海上客运旅游航线，2011年游客达1100万人次。北海这片“黄金海岸”，又开始复兴，发出耀人的夺目光彩；与此相配套，北海市海洋工程、航务工程、造船工业、通信导航、船舶检验、救助打捞、海水养殖、环境保护等方面的设施，日趋完善。北海市早已形成由海洋、水产、港务、海事、船检、渔监、卫监、航标、救助等单位组成的一个比较完整的海洋行政体系，并以较高速度向海洋现代化管理迈进。

我们研究现代北海海洋文化历史（期限从1950年至2015年），应注意从海洋经济技术方面围绕下列大事和重大项目进行探讨：①1954年，市政府决定扩建外沙西港口的经过及作用。②1966年为何建设地角·渔港？③1973年，涠洲岛附近海洋油气的勘探开发，及涠洲岛客运码头的扩建。④1974年，市政府如何确定“以港兴市”的方针，兴建水产、捕捞、航务、港务和石油专业码头？⑤1978年，中央为何决定兴建南满渔港，以及随后兴建营盘、沙田等港？⑥1980年至1982年，为何兴建侨港？⑦1985年，国家交通部和广西壮族自治区政府为何决定兴建石步岭港区万吨级泊位？⑧20世纪90年代初，为何在侨港兴建国际客运码头？⑨1992年，市政府为何扩建石步岭港区二期工程？⑩1993年，市政府为何动工建设铁山港电厂码头？⑪新中国成立后北海珍珠产业的发展，以及举办“北海国际珍珠节”的作用及效果。⑫新中国成立后，北海渔民对开发北部湾渔场、西沙渔场和南沙渔场的贡献。⑬北海开通至涠洲岛、海口、越南下龙湾海上客运航线，对发展广西旅游业的作用。⑭2007年至2015年，铁山港15万吨级公共码头及临海工业项目（石油化工、电厂、天然气码头等）的兴建及其作用。⑮2010年，石步岭港区三期工程和万吨级客运码头

兴建的作用等。总之，围绕上述重大海洋事件和项目进行资料搜集和研究，我们基本上可以弄清现代北海海洋文化的历史线索和纲目，从而开发和利用北海海洋文化。

#### 四、加强北海市海洋文化的历史研究，目的就是发挥海洋文化的社会功能。要让北海人了解北海开发海洋的历史，从中找出海洋发展的规律，发挥人的主观能动性，加快推进北海海洋事业的发展

几千年的北海海洋文化，是众多的先驱者和劳动人民在开发海洋中创造出来的历史文化，是无数先辈的血汗和智慧的结晶。从古至今，一代又一代的航商、海员、渔民和征战将士，在海洋上顶风斗浪，历尽艰辛，航行在北部湾、南海以及通往印度洋的航线上，为中外的海上交通、经济发展和文化交流做出重大的贡献。由于外贸和军事行动，古代每次在北海发生的大规模的航海运动，参加者都有几万人，死者不计其数，出现了赵佗、路博德、马援、吕岱、陶璜、高骈等许多名垂青史的航海家和北海海洋事业的开拓者，近代和现代为北海海洋事业献身并做出杰出贡献的人物，更是不胜枚举。前人艰苦创业留下来的遗产和精神财富，值得我们崇敬和发扬光大。

我们搞改革开放，必须重视海洋文化建设的社会功能。要让北海人了解北海的海洋文化，掌握海洋知识，在建设中发挥主观能动性，推动海洋事业的发展。首先，海洋历史文化具有认知和启迪的功能。例如，古代先辈在开发海洋的实践中，掌握了占星导航和季风的海洋文化知识，以及造船使用风帆和尾舵的技术，为大规模的航海活动提供了先决条件。所以，汉武帝时中国的船队，能够由合浦起航往东南亚和西亚（印度等地），以及明代郑和船队能够七个西洋。中国航海技术之先进，航程之长，影响之巨，在当时世界上是无与伦比的。研究海上丝绸之路这一伟大业绩，可以让后人得到启示：必须开发和利用海洋文化。通过学习海洋文化，学习前辈改造社会、征服海洋的精神、气魄和方法，可以启迪我们的智慧，增长才干，创造新的业绩。目前，北海市有关部门和中国其他沿海六城市一起联合向联合国教科文组织申请“海上丝绸之路”作为世界历史文化遗产，目的就是采取对外开放政策，发展海洋经济和文化，加强与各国人民的友好来往，同时，发挥海洋文化的社会功能为中国社会经济发展服务。

其次，海洋历史文化具有教育功能。一是海洋知识的教育，二是结合进行爱国、爱家乡的教育。北海海洋发展史上有许多建设上的奇迹，例如，20世纪50年代全市人民艰苦奋斗兴建外沙西港口事迹。一支由港口工人、船员、渔民和居民组成的共3800人的劳动大军，以及一支由机关干部、部队官兵和群众组成共出动几十万人次的义务劳动大军，利用退潮，完全以人力挖沙肩挑，用14个月的时间，挖出了外沙西港口，民间称“担港”。该工程奠定了北海市以港兴市的基础，并表现了全市人民自力更生的精神和艰苦奋斗的美德。利用这些历史事实对企业职工进行教育，可以培养他们热爱祖国、爱岗敬业的品质，同时，增强企业的凝聚力，培养出一支“有理想、有文化、有道德、有纪律”的职工队伍。发达国家的政府和企业的高层管理人员，不但具有专业特长，而且具有广博的历史文化知识，才能称之为“通才”，才能被重用。因此，加强对员工的海洋历史文化教育，既是精神文明和企业文化的需要，也是培养海洋职工干部队伍的一个途径。

再次，海洋历史文化有致用职能。认识海洋，目的是改造海洋。开展海洋知识教育，最终是为了致用。宋代司马光编《资治通鉴》，目的是“以鉴往来，有资于治道”。我们研究海洋历史文化的致用有两个层次。一个层次是为海洋经济管理、制度、方法以及工程技术等方面提供借鉴。

例如，广西有关部门领导，研究海港企业史，分析北海港务公司实行股份制的成功与挫折，认识到政府必须控制港口门户，坚持国有企业在国家发展中的重要地位，必须实行北海、防城、钦州三港组合，采取国有控股整体上市决策。其中，北海港务公司重组后，企业面貌发生了巨大变化。2006年，北海港务公司收入为1.3亿元，亏损为0.7亿元。重组后，2011年北海港务公司收入为9.9亿元，创利为0.5亿元。北海市港口完成货物吞吐量2006年仅有804万吨，2015年上升为2400多万吨，增长1.9倍。真是经营管理不同，效益不同。另一个层次是在政策、方针及至战略决策上，制定港口企业发展规划。例如，广西北部湾港务集团的领导按照世界海洋文化中的先进经营理念，将海港与海运和临海工业相结合，投入资金50多亿元，在北海市铁山港兴建4个10万吨级深水泊位，并合资兴建诚德新材料厂，打造千亿元临海工业园。该工厂原料从马来西亚、印尼等处每年进口近千万吨的镍矿，生产不锈钢合金材料。这既符合国家的政策要求，又解决了海上运输、港口装卸、工厂生产原料问题，真是一举三得。海上大货运量，必然带来大港口和临海工业建设。可见，这是该集团领导层的一个可行远见的科学决策。近年来，北部湾港口建设突飞猛进，2015年货物吞吐量2亿多吨，集装箱超过40万标箱，分别比2006年增长了3.1倍和5.8倍，并与世界100多个国家和地区、200多个港口通航，每周25班外贸航线实现东盟主要港口全覆盖，一个辐射我国西南、中南的出海通关网络已经完成。

研究北海海洋文化历史，必须重点研究“海上丝绸之路”。历史上，北海（合浦）“海上丝绸之路”就是我国同东南亚、中亚、西亚、东非、欧洲经贸和文化交流的重要通道，最近，中央提出加快“21世纪海上丝绸之路”建设的战略决策。习近平总书记指出：“丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路倡议顺应了时代要求和各国发展的愿望，提供了一个包容性巨大的发展平台，具有深厚历史渊源和人文基础，能够把快速发展的中国经济同沿线国家的利益结合起来。要集中国力办好这件大事，秉持亲、诚、惠、容的周边外交理念，近睦远交，使沿线国家对我们更认同、更亲近、更支持。”目前，北海市建设“21世纪海上丝绸之路”，除了拥有海洋历史文化悠久的传统，还拥有五大优势：一是海外贸易基础；二是产业基础和临港工业基地；三是海洋渔业和海洋运输；四是港口物流和海上旅游；五是人脉优势，文化认同和企业家队伍。所以，我们加强北海海洋文化的历史研究，从中找出海洋发展规律，一定能挖掘潜力，加快步伐，搭乘“21世纪海上丝绸之路”的快车。

综上所述，加强对北海海洋文化的历史研究，是海洋文化与当前建设海洋事业相结合，深入到改革开放的一种表征。因此，我们对北海海洋文化的历史进行研究和挖掘，加大宣传力度，不但能提高人们的民族自尊，而且能够提高海洋文化水平；同时，能够充分发挥海洋历史文化的社会功能作用，更好地为两个文明建设服务，开创北海新的海洋事业。

（作者系北海港培训中心原主任、高级讲师，北海中华文化促进会文史研究部部长、常务理事）