

2012年上海海洋科技 与经济推进研讨会论文集

陈蓝荪 编著



复旦大学出版社



责任编辑 施胜今
封面设计 孙二曙

ISBN 978-7-309-09605-7



9 787309 096057 >

定价: 20.00元

www.fudanpress.com

民革论坛

2012 年上海海洋科技与经济推进研讨会

论 文 集

主办单位：民革上海市委员会

承办单位：民革浦东新区委员会

民革上海海洋大学支部

特别鸣谢：民革第 28 期青年骨干培训班

2012 年 12 月

图书在版编目(CIP)数据

2012 年上海海洋科技与经济推进研讨会论文集/陈蓝荪编著. —上海:复旦大学出版社,2013.5
ISBN 978-7-309-09605-7

I. 2… II. 陈… III. ①海洋开发-科学技术-上海市-文集②海洋经济-上海市-文集
IV. ①P74-53②F127.51-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 060102 号

2012 年上海海洋科技与经济推进研讨会论文集

陈蓝荪 编著

责任编辑/施胜今

复旦大学出版社有限公司出版发行

上海市国权路 579 号 邮编:200433

网址:fupnet@fudanpress.com <http://www.fudanpress.com>

门市零售:86-21-65642857 团体订购:86-21-65118853

外埠邮购:86-21-65109143

江苏省句容市排印厂

开本 787×1092 1/16 印张 11 字数 248 千

2013 年 5 月第 1 版第 1 次印刷

ISBN 978-7-309-09605-7/P·011

定价:20.00 元

如有印装质量问题,请向复旦大学出版社有限公司发行部调换。

版权所有 侵权必究



数据加载失败，请稍后重试！

前 言

21 世纪是海洋的世纪,地球的四分之三是海洋。海洋是人类生存系统的重要部分,是实现可持续发展的战略空间。海洋是人类共同的财产,浩瀚的大海是资源的宝库。放眼世界可见,发达国家和地区都濒临海洋并得益于海洋,都因海而起、因海而兴。

中国是一个海洋大国,正在向海洋强国迈进。上海经济发达,应该担当责任,推动国家海洋事业又好又快发展。

上海海洋产业发展起步早,港口区位优势,具备发展海洋经济的独特优势。目前上海已经完成了《上海海洋经济发展“十一五”规划》,实现了上海海洋经济持续快速发展。上海海洋经济结构不断优化调整,经济发展方式逐步转变,并取得了显著成绩。2010 年,上海市海洋生产总值 4 756 亿元,在上海国民经济总值中占有 27.7% 的较大比重。海洋经济对上海经济发展的贡献越来越大。上海具有自身的资源特点、产业强项、科技基础和区位优势,但也存在着海域面积小、海洋资源不足、环境容量有限、生态压力大、项目用海供需不平衡等问题。尤其在海洋管控方面仍存在基础薄弱、能力不足、法规体系不完善等问题,例如:上海市海洋产业总体上仍偏重于传统的海上运输业与城市旅游业;高科技、增值型的新兴海洋产业以及海洋文化与产业,还有待培育与发展。

在人类日益受资源与环境约束的今天,科技兴海已成为各国通用的竞争策略,资源缺乏的中国更需要高度重视海洋事业发展。上海有经济和科技的实力和基础,在发展高端海洋科技与经济方面理应走在全国的前列,应该充分发挥上海海洋科技的优势,不断提高我国海洋科技创新能力。

民革上海市委长期关注我国的海洋事业发展,在 2008 年、2009 年市政协十一届一次和二次全会上,分别作了题为“整合力量,打造上海海洋科技研发基地”的大会书面发言和“加快海洋开发,促进上海经济发展”的大会发言。2012 年,在民革上海市委的领导下,在民革上海海洋大学支部的积极倡议和认

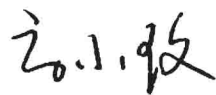
真筹备下,依托民革各高校组织,凝聚民革党员智慧和力量,对海洋问题进行集思广益与有关的研讨,针对海洋科技和海洋经济撰写出多篇相关专题论文,并出版了论文集。该论文集所涉及的研究专题包括:对上海海洋战略的思考,海洋法律与法规,海洋文化,海洋科技人才培养,海洋旅游,海洋资源与海洋环境保护,以及海洋工程等诸多领域。这些专论将为上海有关部门实施《上海海洋经济发展“十二五”规划》,制定海洋策略提供政策参考和分析依据,以进一步推动上海海洋科技和海洋经济的发展。

在此基础上,召开“民革—2012 年上海海洋科技与经济推进研讨会”。研讨会由民革上海市委主办,民革浦东新区区委与民革上海海洋大学支部承办,邀请上海海洋方面专家领导参加,包括民革党员与党外专家。通过论坛倾注的热情积极履行民革职能,发挥党员智力密集优势,探讨世界海洋经济与海洋高新技术发展现状与趋势,在海洋科技与经济创新发展以及国家海洋法律体系等领域,提供研究视角和政策支持,在加强上海海洋科技对经济的支撑等方面,建言献策,探索行之有效的对策和措施。

我们希望通过这次论坛,探索建立民革高校组织参政议政合作平台机制,发挥上海民革高校组织的党员参政议政重要作用,在上海“创新驱动、转型发展”中努力实践。同时,希望广大上海民革党员认真贯彻落实中共十八大的精神,在推进我国建设海洋强国等方面作出应有的贡献。

上海市政协副主席

民革上海市委主委



2012 年 12 月 25 日

目 录

海洋与上海

.....	复旦大学	葛剑雄	1
-------	------	-----	---

烟波浩渺信难求——古代中国与海洋

.....	复旦大学	葛剑雄	9
-------	------	-----	---

上海海洋科技与经济创新—跨越—高端发展的机制与政策

.....	上海海洋大学经管学院	陈蓝荪	12
-------	------------	-----	----

我国颁布的主要海洋法规一览(报告附录1)

.....	上海海洋大学经管学院	陈蓝荪	29
-------	------------	-----	----

国内外海洋科技与经济发展概述(报告附录2)

.....	上海海洋大学经管学院	陈蓝荪	32
-------	------------	-----	----

上海滩涂湿地的保护与利用策略

.....	复旦大学生命科学学院	吴纪华	49
-------	------------	-----	----

论我国海洋权益的维护

.....	上海政法学院国际法学院	王祥修	55
-------	-------------	-----	----

上海海洋旅游发展现状、存在问题及对策探究

.....	华东师范大学资源与环境科学学院	刘 玲	65
-------	-----------------	-----	----

海洋食品经济发展与食品安全

.....	华东理工大学	刘少伟	71
-------	--------	-----	----

打造海洋科技研发高地,加快上海海洋经济发展

.....	东华大学管理学院经济系,东华大学外语学院	王立新 陈 敏	80
-------	----------------------	---------	----

船舶压载水管理公约及载卸监控的思考与建议

.....	上海海洋大学水产种质资源发掘与利用教育部重点实验室,上海海洋大学 经济管理学院	吴惠仙 刘 亮 王 琼 薛俊增 袁 林 陈蓝荪	83
-------	--	-------------------------	----

浅析我国海洋产业与海洋文化产业发展

..... 上海海洋大学图书馆 范 清 91

上海高校对海洋科技人才培养的思考

..... 上海海洋大学海洋科学学院 郭新丽 唐 议 97

长三角地区海洋资源对海洋产业发展的支撑作用分析

..... 上海海洋大学经管学院 周 剑 103

印度洋长鳍金枪鱼渔业状况研究

..... 上海海洋大学海洋科学学院 张福祥 陈锦洵 112

港区集装箱起重机的力学问题

..... 上海海事大学物流工程学院 吴姜玮 沈永明 罗铭俊 120

海洋生物的药用研究现状与进展

..... 上海海洋大学 王 雪 126

深化两岸海洋合作、实现海洋经济整合——理论、路径与实践的探索

..... 上海国际问题研究院台港澳研究所研究员 周忠菲 131

崇明三岛发展滨海旅游产业的若干建议

..... 民革上海市委直属仪电系统支部 吴方颖 刘少伟 朱怡 杨积广 王海燕 137

论我国海洋环境污染索赔主体的法律制度

..... 民革虹口区区委法律支部 林子瑾 156

海洋生态安全与海权观念

..... 民革虹口区区委 吴 海 161

海洋与上海

葛剑雄

复旦大学 上海市邯郸路 220 号 邮编: 200433

各位下午好,我今天要讲的题目是《海洋与上海》。此举可能是班门弄斧,因为我讲的只是一般常识,并没有特别高深的见解。要指出的是,我注意到现今研究海洋或关心海洋的人,往往不大注意综合性地考虑问题。比如,懂科学技术的人往往专注于航海科学技术层面的剖析,而从事文化研究的人则侧重海洋文化方面的探究。其实,无论是自然、科学、技术,还是人文、社会,都是一个整体,所以我今天试图从整体上为大家认识海洋、认识上海与海洋的关系,提供一点个人见解。

一、海洋的地理属性

海洋意味着什么呢?我想它首先是地球表层的一部分,因而从这个角度讲,我们要关注的是海陆变迁。

海洋在地球上究竟占多大面积?比率是多少?其实,这并非固定不变的数字,并且即便今天也还在随时发生海陆的变迁。例如,上海附近原为海洋的区域现在正有部分变成陆地。从浦东坐飞机起飞时可以看到,沿海外围有些地区刚成陆,其成陆淤积仍在海平面 1 米线以下,而浦东机场的 1 号、2 号跑道等很多地方都是围垦的结果,并且这个过程仍在持续;另一方面,虽然现在已采取人工控制,但上海亦在不断发生海侵、海蚀,这就造成已经形成的陆地重新沦为海洋。比如,现今距上海陆地十余公里的大、小金山,现在都是海上岛屿,而在宋代的时候它们还与陆地相连,那时上面有庙有泉,相关的诗篇亦留存于世。世界上诸多沿海地区都在发生海陆变迁,我们今天讲海洋占地球表面的百分之几,并不意味着之前之后都是如此。除此之外,海平面也不断发生变化。比如,上海附近舟山群岛一带,在最近的地质年代里海平面大概有 100 多米的变化;而现在的台湾海峡,在地质年代曾为陆地。除陆地沉降和海床本身沉降的影响外,海陆变迁还受海平面升降及海侵、海蚀的影响。

除海岸变化外,海洋内部也在不断发生变化。地质运动如海底火山爆发、地震、海啸,还有珊瑚虫类生物运动所形成的礁盘等,都是地球表层尤其是海洋变化的一部分。所以,有些岛屿在消失的同时,一些新的岛屿又形成了。比如,日本处心积虑使之成为岛的冲之鸟礁,本身就是火山爆发所形成。如今日本致力于人为使其扩大,希望它由礁变岛,那么岛周围就可以成为其领海和大陆架,总共可有 40 多万平方公里。其实除去人为作用,冲之鸟本身也会自然发生变化,只是速度会相当慢。如果我们长期观察地球表层的卫星遥感照片,就可以精确测量出海陆变迁和海上的变迁,因于此,我首先表达的是海洋作为地

作者简介:葛剑雄,民革上海市委员会前副主委,复旦大学特聘教授,复旦大学图书馆馆长

球表层一部分的这样一个概念。

二、海洋的资源功用

对于人类而言,海洋意味着资源。

海洋的资源体现在哪里?首先就是海水。海水是陆地河流汇聚、冰雪融化流入、大气层降水以及地质变化过程中形成。海水资源当中,古人最早知道的是盐。以中国为例,尽管有内陆盐存在,如山西运城盐池的盐、四川的岩盐等,但被大量采用的还是海盐。近代的徽商、晋商之所以能够致富,其根本的致富手段就是盐的垄断,如淮盐(苏北一带的盐)和长芦盐(渤海湾一带的盐)。中国古人讲到海,就想到鱼盐之利,可见盐的重要价值。

但是,盐只是较为外显的海洋资源,随着科学技术的发展,海水所含有大量金属、非金属等各种物质被发现。虽然从密度而言含量不高,提取的成本也不低,但分布广泛,目前部分海水金属及非金属物质已经从海水里分离出来并且物化。另外,还有可燃气体包含在海水里,比如,现在大家感兴趣的可燃冰,中国南海数处地方都有,有人认为将来其或许会成为可替代使用的新能源。科学家预言,随着我们对海洋了解的深入,我们会发现海水本身可能包含了所有人类已知的各种物质;而陆地上的物质已经被人类大量消耗,所以海水里面含有的可利用的元素可能更多。

另外,还有海水里的生物,即山珍海味里的“海味”,包括一些如今在大陆已经鲜见的海生物、动物及各种藻类。海洋包含各种从高等到低等的物种,比如大家所熟知的最庞大的鲸,还有各种藻类及习性各异的各种鱼类,其中有些我们尚不了解,故而至今尚未利用。海洋生物或许是人类未来获得动植物蛋白最重要的来源。我到南极的时候就了解到,南太平洋也就是南极周围的海洋里面富有磷虾。磷虾的量非常的大,科学家通过计算认为,即使每年捕捞磷虾一亿吨,也不会影响它正常的繁衍更替,而一亿吨磷虾所含有的蛋白质基本可以满足现有的人类对动物蛋白的需要。当然,现在仍有很多问题未能解决,比如磷虾出水即腐败,外面的鳞甲亦很难去除,后续加工仍存在问题。

海洋资源还包括海洋本身所蕴含的能量,比如可以发电的海上潮汐波浪。由于地球引力作用,海洋不同地点都有潮汐现象。潮汐累积的能量巨大,当这种运动出现异常的时候,就会出现海啸、风暴潮等海洋灾害。海水的温度本身也是一种能量,这种能量的释放往往通过跟大气相互作用,正常情况下形成季风,异常情况下则形成台风。我国中东部大部分地区都受太平洋气压变化的影响,所以我们称中国这一带为季风气候。这种季风气候的特点往往是不稳定。或涝或旱:若每年梅雨季节冷热空气在江淮一带正常交汇,则这一带形成梅雨;但有时则会反常,像今年业已在广东形成暴雨,那么一般情况下,北方就可能发生旱情;但若冷热空气交汇于北方,则南方大旱。陆地旱涝之因并不在本地,而在于太平洋上气压的变化;太平洋气压的变化,其实就是空气跟其下的海水温度变化相互作用所产生的结果。这几年我们经常提及的厄尔尼诺现象、拉尼娜现象,实际上都是海水温度的差异跟空气相互作用所造成的。

海温能量还表现为海流本身的暖流和寒流之分。由于海流周围温度不同,这就形成了很多鱼类和水生物集中,如墨西哥暖流一带,就是极好的渔场。鱼类都向此靠拢,并随洋流而运动,所以好的渔场都是跟洋流有关。中国没有很好的渔场,也跟海流有关,所以只能进行深海捕捞和远海捕捞。

气候亦如此,中国受季风气候的影响,中国所有的大城市气候与世界同纬度城市相比,往往冬天愈冷,而夏天愈热。如哈尔滨冬天极冷,而相似纬度的英国(实际上英国还要靠北)冬天有 0° 左右,最多在 -5° 左右,英国之所以没有严寒,就是因为洋流的影响。再比如俄罗斯的摩尔曼斯克,让人难以置信的是,这个在北极圈内的港口冬季竟然不冻,这也是受暖流的影响。所以,俄国的北方舰队就以其为母港,驻扎此地。

洋流还跟航运有关,特别是在古代没有机械动力及导航设备的情况下,船往往只能跟着洋流走。所以之前有些人不理解,认为中国很早就可以海路至日本,那一峡之隔的台湾岛无法抵达吗?其实这恰恰跟风和洋流有关。明清时期到日本,往往不是自中国北方出发,而是自宁波、后来是自福建福州地区出发,其原因就是可以自此借助洋流和风的作用抵达琉球和日本。鉴真和尚当初从扬州使日,东渡数次未能成功,原因就在于没利用好风和洋流,有一次还被吹到过海南岛。而台湾海峡则恰恰不易过去,如果自厦门或福州出发,船上风帆顺着洋流行进会被完全漂移错方向。今天我们虽然有轮船动力及科学技术克服洋流逆作用,但如果了解顺用洋流,则可以节省能源和时间。当然,现在还有些洋流我们还没有办法改变影响它,比如厄尔尼诺现象和拉尼娜现象等,作用小时可能不会引起注意,而作用大时则影响整个北半球。

海洋还必然包括海底、海床和大陆架及其资源,其中大家最感兴趣的就是天然气、石油还有其他金属矿藏,现在有些国家的近海铁矿已经在开发。中国的大陆架,基本上都是黄河、长江冲积物堆积起来的。现在争夺海洋主权时,其中重要的一点即是大陆架的归属权。东海大陆架主要的物质是来自中国大陆,因此,从资源而言中国是有优先权的。中国现在跟日本对海洋经济专属区存在争端,因为中国和日本之间最窄的地方不足 400 海里,也就不可能各自都享有 200 海里的经济专属区。日本强调中心线原则,而中国认为东海大陆架既然主要是来自中国的堆积,加上中国的大陆架外面跟日本之间有一条冲绳深槽,这就意味着天然界限的存在,所以应该首先确保中国享有的 200 海里经济专属区,剩余的才能划归日本。这就是双方的分歧。我个人认为,如何确切地了解、解释大陆架的形成过程,是将来争夺海底资源的重要依据。

近海海底还有地下淡水,将来这也是一个很重要的资源。另外,还有海水淡化问题。现在很多地方海水淡化的成本已经低于从其他地方输水的成本,像中国的渤海湾周围现在也在发展海水淡化,甚至有人提出利用内蒙古丰富的煤炭资源引渤海湾的海水淡化,从而解决当地缺水的问题。当然,这个方案很大胆,棘手问题也很多,但是从发展的趋势讲也不是不可能的。再比如,90% 冰层都为淡水冰的南极,有人设想用巨轮将南极的冰山拖至海湾,即使沿途中融化,还是比用海水淡化节约。也有人进一步设想,每年海上的结冰都少盐或者无盐,那么这些冰可不可以加以利用?这些都是未来发展的可能。

我刚刚讲的还仅是个大概,仅提及目前我们能够看到的海洋资源,以此作为海洋乃人类重要资源的表述。

三、海洋是人类交往的载体

海洋既是生物洄游的路线,也是人类文明交往的载体,同时也是有害的物质、包括敌人入侵的路线。所以,海洋只是起到载体的作用,而载体本身是没有性质可言的。鱼类可以通过这个载体游过,病菌、传染病也可以藉海传播。从海上来的人可以是友好的,也可

以是敌对的,它只是起到载体的作用,那么界定其作用的因素并非海洋本身,而是利用海洋的人,或者利用这个载体的自然界。而这一点,则是现在研究海洋、研究海洋文化的人,有意或者无意忽略甚至误解的。

有些观点认为,海洋之滨的人往往心胸开阔、思想开放,但实情果真如此吗?勿论远古,当下海边之人,是否有这样的特点?答案并不是肯定的。实际上在中国如此悠长的海岸线边生活的人,很多思想相当保守。那么,沿海城市和文化是不是本身就具有开放特征呢?世界上任何一个国家和地区是不是都是依靠海洋来开放的呢?答案并非如此!那为何很多人会持有这个错误概念呢?之前有个在中国影响甚广的电视纪录片《河殇》,当中谈及海洋是蓝色文明,中国是黄色文明,而未来一定是蓝色文明,那么中国之所以落后就是因为历史上的黄色文明太发达。当然,这个纪录片有隐喻和政论性质。那么,避其政治成分,仅就其学术部分而论,此观点到底对不对?显然是不对的,因为它把以海洋为载体所造就的某些特殊历史和特殊文化进行了普遍化。

西方学者所讲的海洋,往往指的是地中海,而地中海是海洋作为载体的一个特例。地中海之所以在区域发展中发挥了巨大作用,是由其特殊的地理环境所决定的。地中海基本为内海,除直布罗陀海峡、博斯普鲁斯海峡、达达尼尔海峡等海峡外,其周围皆为陆地。如果封锁几个出口,地中海就成为一个大的内湖,部分海岸到对面的距离极近,大的风暴也被阻挡在外面,所以地中海上的航行相对比较安全。更重要的是,地中海周围是人类文明的重要发源地:两河流域文明,古巴比伦文明,以及更早的小亚细亚文明及希腊文明,文明如群星般璀璨。文明的经商、交流很容易,不文明的侵略、海盗活动也很容易。对地中海沿岸的人来说,异族的文明就在周围,海洋就意味着开放、财富、胜利,当然也催生防范和战争。在埃及的神庙里,既可以看到古埃及的神像,也能看到罗马和希腊的神像。这些不同的文明主要是通过海上而来。

在电影中常有这样的情节:一座城市的物资消耗殆尽,居民已经绝望,这时一艘满载物资的船舶驶到,满城欢呼。为什么?因为财富和希望已至。当此地的人生活窘迫之时,他们往往会坐船出去冒险或贸易。所以,地中海周围不是哪个国家单独具有航海技能和航海人物,而是普遍存在。

我曾到利比亚的昔兰尼,昔兰尼有个阿波罗泉,其记载讲到海的对面是希腊,希腊人因为居住地之北都是山,于是在神的指引下往南寻找出路,自南面渡海。第一次到昔兰尼时未能找到水源,只好折回。后来随着当地人口越来越密集,生活愈发困难,于是在神的指引下希腊人再度来到昔兰尼,并找到阿波罗泉,随之在此建立了昔兰尼城。建城之后,大批的希腊移民迁徙至此,以至于在此地建立了全世界第二大的宙斯神庙。对希腊人而言,海洋就意味着新的生存之地和新的希望。希腊人那里生存,建了很多墓地。此后希腊衰落,罗马人随之而来,在可用的地域条件下,罗马人搬掉希腊人墓中的尸体,将墓穴占为己有。直到二战时期,这些墓穴还作为飞机轰炸时的避难所使用。在大莱布提斯海边,我看到一块还未来得及劈开使用的巨大大理石胚料,这些石料自罗马运来,依靠的是海运交通的便利;而北非沿岸大量的斗兽场、露天剧场和神庙等古罗马建筑,其石料也基本都是从海对面运来。

除了两河流域外,阿拉伯人的聚居之地平原甚少。环地中海部分地方的沙漠已经接近海岸,在无处发展的情况下,他们只有面向海洋。阿拉伯人的航海技术发达,可以航行

至中国。在阿拉伯人兴起的时候,欧洲很多地方已经发达起来了,阿拉伯人就只能往东非发展。我在东非肯尼亚的拉木岛上,看到的全是讲阿拉伯语的阿拉伯人。阿拉伯人往东航海即绕到中国,唐宋之时,泉州、广州已有很多阿拉伯人航海来此经商贸乃至定居,并在广州形成所谓的“番坊”,作为外国人的社区;在泉州,现在还能看到很多写着阿拉伯文的墓地。海洋对他们而言就是一个载体。

那么,这是否具有普遍意义呢?以中国而言,秦时已经统治了全部海岸线。汉武帝时,北面的海岸线一直可囊括朝鲜半岛上今首尔南面沿海,南面则包括今天越南的胡志明市一带,然而那时沿海一带并未表现出开放特点。中国沿海较为接近地中海地理环境的只有环渤海地带,当年山东半岛居民到朝鲜和日本都较为容易。但令人惋惜的是,其时朝鲜半岛和日本的文明还不如中国大陆先进,所以对环渤海地带的人们吸引不大,至多只是作为避难场所和流放地,或者是寻找未知的蓬莱仙岛、不老药地等神仙场所,出现了徐福东渡之事。当然,徐福本人不一定真的到达了日本,当时有大陆居民移居到日本是不争的事实,以至于徐福墓地在日本不止一处。毫无疑问的是,它绝不可能像地中海附近那么富有吸引力,孔子说“吾道不行,乘槎浮于海”,对孔子而言这是不得已而为之的行为,与如今为了发财等主动出海的行为截然不同。

除环渤海地带以外,中国沿海其他地方并不能赋予人开放探险的勇气和精神。江浙沿海在唐宋时已很发达,但并没有促成更多的海外活动。相对而言,福建跟希腊较相似:多山少地,农业规模不大;内河交通不发达,平原盆地之间也往往有高山阻隔,因此来往最方便的方式便是航海。且福建多海湾、海岛,近邻浙江、江西等地多商人,这都促发了福建人较为外向的性格。可惜,福建周边没有希腊环地中海那样发达的文明。福建对面的台湾岛在清初还盛传有吃人肉的“生番”,清朝在开发台湾岛西部之后,严禁老百姓进番人区。海外并没有能吸引人的异质文明或更先进的文明,中国沿海的人并不能天然具有开放的思想,海洋也不能成为文明的来源。

那么,中国的外来文明从哪里来?以传统时代而论,基本上不是海洋舶来。比如佛教,其主流是从印度、尼泊尔,然后经青藏高原传入中原腹地,或者经缅甸传入云南等地,或者自印度、巴基斯坦,过天山,经河西走廊传入我国。海路传入也有可能,但并非持续。比如上海龙华寺,据说有从海上漂浮过来的一尊佛像,胡道静先生考证可能是用一种火山岩雕塑而成,但这只是偶然现象,佛教主流还是从内陆印度传来。中国今天很多的乐器、音乐和舞蹈都是从西域传来,唐朝内陆是主要的开放地区。汉唐之时,中国最开放的地方并不是东部沿海。在这种情况下,东部沿海的人不可能具有思想开放、善于接受新事物的特点,从这种角度而言,海洋本身只是一个载体。

以上海为例,上海一直面向广阔的海洋,为什么直到改革开放之时海洋才发挥作用?其主要原因就是人和环境发生了变化。所谓载体,不一定载来的都是好的,例如海盗;当世界各地的人类交往逐渐频繁,很多疾病也是随着海洋上的船只而传播开来的,现在海外进口的物资在港口海关都要进行检验检疫。海洋本身就是一个载体,至于如何利用载体,通过这个载体要传播什么,那是人类的事情。

四、海洋文化与上海

什么是海洋文化?不是有海就有海洋文化,离开了人类活动,文化就无从谈起。现在

往往将很多东西都被称为文化,但是文化不是物,人跟物发生关系才会产生文化。比如喝茶,茶叶长在深山里并不是文化;简单的制茶、制茶具也不叫文化。人去喝茶,人利用茶作为交际的工具,人把茶具作为欣赏的物品,这才是文化。我对海洋文化的理解就是人类利用海洋的生产方式和生活方式。

马克思讲得很清楚,人类在满足了衣食住行的需求之后才可能发展文化。我们说的海洋文化,是指人跟海洋发生关系后形成的生产方式和生活方式。在此基础上再形成的一些习惯、规范、意识、思想、理论和信仰,可以称之为海洋文化。我们对海洋的利用或者与海洋打交道的方式不同,才产生了不同的海洋文化。我刚才讲到地中海沿岸的海洋文化极为发达,海洋是其生产和生活的重要方面,也是其政治活动的重要方面,比如海盗和海战。北欧部分地区受极夜影响,无法从事其他的生产方式,所以促生了发达的海盗文化。

除海洋的常规交往载体功能所产生的文化外,与军事有关的航海、舰艇文化也是海洋文化的一部分。有些国家对海洋非常重视,将其作为希望和未来所在;而中国则在相当长的历史时期内忽视海洋,将其视为陆地的尽头。苏东坡到了三亚,谓之至“天涯”。如今我们不会再有这样的看法,沿海地区已成为开放的前沿,这是与以往截然不同的文化认知。这种认知的不同,正中导源于对海洋利用方式的不同。即便如此,我们与真正的海洋性国家还有差距:我在新西兰的奥克兰看到,周末大批居民扬帆出海,或驾舟阖家而出,成群结队,上海和中国的海滨城市中有这样的景象吗?

从地理上讲,现今的上海地区包含一片古老的陆地,在青浦、松江一带有一道略高于周边陆地的岗身,其西是古老的陆地(如广富林、福泉山等都在其中),其东的陆地则新形成,今天的上海即由这两部分构成,而海陆变迁对上海的形成起到很大的作用。时至今日,上海依然有涨有塌,如果加以合理利用,那么都可以转化为优势:淤涨有利于陆地的扩张,而冲刷则有利于优良深水港的形成和保持。长江沿岸港口的变迁与淤积冲刷不无关系:解放后镇江港不停淤积,人工除淤也无济于事,镇江港口不断迁移;而南通港受冲刷影响,港区愈深愈阔。上海之所以建港外高桥等地,跟冲刷条件不无关系。

就上海的发展轨迹而言,其最初是河港城市,而非真正意义上的海港城市。上海最早的现代码头在十六铺,解放后因为万吨海轮进出的困难,集装箱码头移建至吴淞口一带,上海则依靠黄浦江深长及便利的河港优势逐渐发展起来。所以,并非有海洋就有海洋文化,也并非有海洋就必定有发达的海洋文明。我们研究海洋文化时要将其跟当地人的生产、生活联系起来。总而言之,我对海洋的认识概括起来讲:第一海洋是地球表层的一部分;第二海洋意味着资源;第三海洋本身是载体;第四海洋是形成海洋文化的地理基础。海洋与上海的关系以及个人对上海的认识也可以从这几个方面来理解。

上海的名称是怎样来的呢?据谭其骧教授和一些学者考证,上海的得名是因为该地最早的聚落产生在上海浦,故而得名于这条称为浦的河。当时这一带有两条河,一条为上海浦,另一条是下海浦。取名字总要图吉利,当然用上海,不会用下海。上海沿海区域有一个由海变陆的过程,它是最近两三千年从海上由冲积平原逐步形成的,但是不是指如今的上海市区。1958 年之前的上海市只包括浦东及吴淞口等很小的区域,连如今的外环线都没有包括全;我们今天讲的 6 000 多平方公里的上海,是包括崇明岛在内的大上海。1958 年,中央将江苏省松江专区所属的 10 个县统统划入上海。上海的发展经历了由河

港发展成海港,内贸转为外贸,从相对开放到真正开放。

很多人认为上海海关是鸦片战争的结果、是帝国主义侵略的产物,其实不然。清朝就有江海关的存在,主管从浙江乍浦到江苏赣榆沿岸,设在上海。由于清朝尤其是中前期主要发展内贸,限制外贸,沙船主如沙船世家上海郁家主要跑沿海,不跑远洋,这也符合沙船本身适于航行近海的特点。上海本为松江府的属县,那么为何江海关设上海而不设松江?甚至在清朝时期上海开埠之前,苏松太道这一监察主管也选择设于上海?其实,决定因素是黄浦江、苏州河水系的形成。

吴淞江又称淞江、松江,是上海地区一条古老的河道,也是太湖水入海的主要通道,近代称为苏州河的。上海地区地势平缓,水流过后容易泥沙淤积,导致河道变窄。唐朝曾记载河宽 21 里,而后则渐缩至 9 里、7 里,甚至到最窄之处的 3 里,以致水流滞而不泄,故而吴淞江需不时疏浚,著名清官海瑞就曾疏浚过吴淞江。明时对黄浦和苏州河整治过后,黄浦下游成为吴淞江新的出海口,而吴淞江下游逐渐湮没,黄浦江变得又深又阔,适宜海轮通航,成为上海河港的基础,十六铺也因之发展起来,而苏州河和黄浦江上游就成为连接上海广大腹地长江三角洲的优良水道。待形成规模水系后,上海水运优势凸现出来,以致并非府城的上海可以有胜于松江的条件,遂使江海关、苏松太道得以设在上海。自黄浦江、苏州河而上,可顺利抵达江苏省的苏州府、松江府、常州府等地,以及浙江的嘉兴府、湖州府、杭州府都可藉此联系起来。上海的腹地是近千年来中国经济、文化最发达的地方。

1843 年上海开埠,外贸日益兴盛,逐渐取代内贸。江南的蚕丝等物身价大为提高。浙江南浔在近代出了大量的富人,主要就是靠外贸丝绸致富。另外,如猪鬃、桐油的大量出口,带动了长江三角洲乃至整个长江流域的经济发展,而这些都是依靠长江流域和黄浦江、苏州河水系的水运得以实现。这是中国沿海其他地区所没有的优良港口和广阔腹地的强劲互动优势。

这也带动了上海成为人才交往的中心,一方面大批外来移民定居上海,另一方面腹地的大批人员通过上海走向世界,或从世界各国迁入或回归。四川的青年留学日本,邓小平等去法国都是从上海走的。更早的清朝江浙一带和全国的大部分留学生也都是从上海出发,留学到日本、英国、美国及其他地方。尽管鸦片战争前广州是唯一的合法的对外开放港口,但大量外国人进入中国,多取道上海。正因为上海有位于中国南北之中、江海之汇的有利地位,其作用才能充分发挥,内贸、外贸可以同时得到很好的发展。即便今天欧亚大陆桥已打开,新疆的很多物资还是自上海出口。

五、海洋与上海的未来

大家可能会问,既然上海有如此优越的海洋条件,那为何历史时期长久得不到开发?其实归根到底,海洋只是个载体,需要人对其加以利用。如今沿长江口如南通等地,甚至中国的台湾高雄、韩国仁川等地都在竞争航运中心的地位。从技术方面而言,如今的上海洋山港完全可以建成国际上最好的深水港,可以容纳更大的船,得到更充分的发展。但是,洋山港的建设成本比较高,中间需要经过 27 公里的桥,而六车道的桥也未必够用。所以,此桥的通运能量一定程度决定了港口的吞吐量。洋山港现属浙江省,当中还有管理及利益分配的问题,这是值得注意的。而从商人的角度讲,吸引其走洋山港一线的诱因是相对更低的运输成本。

提及如今的上海和上海海洋文化,要注意在开放与否的问题上,海洋的载体作用已经不再是决定性的。特别是物资以外的开放——人员开放、文化开放,这些已经不再主要依靠海洋为载体,而是通过其他新的媒体,如互联网等进行开放交流。如果说,当初地中海沿岸的人主要获得外来信息的是通过海洋,如今即便海岛之人对信息的获得其主要途径已不再是海洋,而是互联网,人员的往来则多靠航空,所以不能夸大海洋在当今的作用。

对于物资尤其是大型物资的输送而言,海洋运输依然是主体,比如一般的大宗物资不需要很急,可用海运。要注意运输物资的类型,以更好地发挥上海的优势。贵一点的海鲜都会用空运,所以即使对物资的输送,海洋作为载体的作用也在减少。同时要注意,就国情而言,政策、法规对经济的发展会起很大作用,所以沿海并不具有天然的开放优势。

所以,不要忘记沿海只是提供了相对有利的环境条件;而真正要使其在今后的开放和发展里发挥作用,除了我们传统所讲的港口和腹地关系,当地人的素质及其经济运作的环境是非常重要的,在我们国家而言,就是要有支持性政策。我觉得这样来认识上海就会看到,今天的沿海跟历史时期沿海城市、沿海地区相比,一部分海洋因素还在起作用,但有些在今天已不再起作用。所以我一再劝沿海的城市沿海的人不要以为本身本地具有天然优势,这些优势现在并不一定都存在了。相反,如果守着海岸线而不主动积极利用的话,绝不要指望沿海的居民具有心胸宽广的开放意识,沿海居民也就不可能成为世界高素质的公民。希望我们能全面理解海洋,全面认识海洋对上海未来发展的有利因素和不利因素。