

中国



海洋开放史

ZHONGGUO HAIYANG KAIFANGSHI

陈定樑 龚玉和 著



浙江工商大学出版社
ZHEJIANG GONGSHANG UNIVERSITY PRESS

中国 海洋开放史

ZHONGGUO HAIYANG KAIFANGSHI

陈定樑 龚玉和 著

 浙江工商大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国海洋开放史 / 陈定樑, 龚玉和著. — 杭州:
浙江工商大学出版社, 2011. 4
ISBN 978-7-81140-283-4

I. ①中… II. ①陈… ②龚… III. ①航海—交通运
输史—中国②海洋—文化史—中国 IV. ①F552.9 ②P7-092

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 031703 号

中国海洋开放史

陈定樑 龚玉和 著

责任编辑 何海峰 张婷婷
封面设计 刘 韵
责任印制 汪 俊
出版发行 浙江工商大学出版社
(杭州市教工路 198 号 邮政编码 310012)
(E-mail: zjgsupress@163. com)
(网址: <http://www.zjgsupress.com>)
电话: 0571-88904980, 88831806(传真)
排 版 杭州兴邦电子印务有限公司
印 刷 杭州广育多莉印刷有限公司
开 本 880mm×1230mm 1/32
印 张 12
字 数 334 千字
版 印 次 2011 年 4 月第 1 版 2011 年 4 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-81140-283-4
定 价 30.00 元

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江工商大学出版社营销部邮购电话 0571-88804227

序

《中国海洋开放史》的出版，可以说是我国史学界的一件大事，因为此书颠覆了历代以来人们心目中的一个基本概念，即中国是一个东方的内陆国家，农业立国时间久矣，儒家熏染过深，重农抑商观念根深蒂固，偏重“黄土文化”。自古以来，国人有“天下观”，即以“中央大国”自居，“唯我独尊”，“关起门来窝里斗”，对于辽阔的蔚蓝色大洋则关注不多，阻碍着它的发展与进步。

清代，英王首次遣使访华，初衷或许只是发展与清廷的商业关系，但由于中西传统文化有别，社会习俗互异，观念冲突尖锐，结果导致了数十年后鸦片战争的发生。康熙皇帝曾“开洋”，但不久又恢复海禁。帝王没有面向海洋发展工商的勇气，于是丧失了向海洋开拓的契机。直到 20 世纪 80 年代以后，“工商富国利民”、“科技振兴中华”的理念才真正深入人心。

本书旨在“通古今之变”，构历代“海禁”与“开洋”之貌，令读者从中获得启迪与警示，避免重走先人曾走过的曲折路途。无论是革命者、建设者或是改革者，都没有前人留下的现成方案，一切只靠今人在实践中摸索前进，此进程一直延续至今。

综观全书，历史的长河仿佛是一场从不间断的接力赛，后者总是以前者到达的位置为起点，随后又远远地将前者抛到后面。前人有过曲折，其实也是后来者的财富。毫无疑问，今日中国以崭新的面貌屹立于世，与面海的改革开放机制密不可分。

本书文字凝练,风格隽永,选材得当,不失为我国近代航海史界一部难得的优秀作品。

原交通部航海教育研究会副理事长
国际海事教师协会执行委员会委员

张以谟

2011年1月20日于上海寓所

前言

中国自古就是一个疆土辽阔的伟大民族，先民世代劳动、生息、繁衍在这块广袤的土地上，创造了无比辉煌的物质文明和精神文明，为人类的进步作出了重大贡献。当人们以胸怀坦荡的心态去对外部世界，接纳它、容纳它，扬长避短，并与之共舞、与之和谐相处时，民族就壮大、复兴、繁荣，人民就安居乐业；反之，就有可能自闭于历史潮流之外，而造成千古遗憾。从古至今，在中国漫长的历史进程中，先人走过的崎岖的道路，无一不在告诉我们这个颠扑不破的真理。

中国不仅是一个陆疆宽广的国家，而且还是一个有着辽阔海域的国家，渤海、黄海、东海、南海环绕在我国的东面与南面，它们与浩瀚无际的太平洋连成一片。北起鸭绿江江口，南到北仑河嘴，在长达18000公里的海岸线上，有着许许多多的港埠与海湾，为海上通航提供了优越的地理环境。先祖世代生活在这片辽阔的土地上，不仅创造了辉煌的陆上历史，更有着水上开拓的非凡历程。

早在远古，先民就开始打造独木舟作为水上交通工具。公元3世纪以前，中国就已经在航海实践中认识到季风的变化规律，并利用季风进行航海。汉代，开辟了南洋、印度洋航线，中国的船舶能够远航到印度洋沿岸和斯里兰卡等国。宋代，航海家已经掌握了在航海中利用指南针定向的技术。元代，牵星术已在航海中发挥了重要作用。到了明代，“郑和下西洋”则是人类航海史上的伟大壮举，郑和船队的航海历程显示出中国强大的国力，造船业的发达、工商业的繁荣、农牧业的富裕，以及地理、天文、航海技术的先进已达到了当时世

界航海的最高水平。

从创建独木舟到建造巨型现代化海船,从内河航行到穿越印度洋的航海创举,无不表明,中国海上活动历程具有自己的独立性和创造性。同时,也证明了中华民族乃是一个海纳百川的民族,它能够包容海内外一切先进事物为己所用,从而使自身发展壮大。

1100—1450年,我国的海上舰队是世界上最庞大、最精良的,发达的海上交通既为国内的繁荣昌盛作出了贡献,也对海上邻国及世界文明产生了深远影响。但是,从民族千年史册中也不难发现,华夏文明源于陆地,它是一种典型的“黄土文化”,而非“蓝色文明”。虽然先祖很早就走向了海洋,历史上出现过“郑和下西洋”、“鉴真东渡”等事件,也是最早有“市舶司”(海关)的国家,但他们多不具有海洋民族应有的海洋意识与海权意识,而总是将大海视作“天然屏障”,主体意识是“看家护院”、“守土卫国”,尤其是历代官府的“海禁”政策,对民间海洋经济行为一再加以禁止或限制,且传统儒家文化“重农抑商”、“重陆轻海”的思维方式,即使进入现代社会也没有完全消除。

因而,长期以来,由于轻视海洋经营,致使我国面向海洋、走向海洋的能力被弱化了。时至晚清,大清王朝的万里海疆不保,海权丧失殆尽。时至19世纪中后期,古老的帆船航运走向衰落,外轮航运业大举进入中国,对我国航运业产生重大影响,有识之士才意识到海洋、海运对于国计民生之重要,开始筹划本国航运业。

到了20世纪80年代,中国的海洋业和人们的海洋观得到突飞猛进的发展,令我国逐渐成为一个海洋大国、海洋强国。和平复兴的海洋建设中兴之路,正摆在每一个中国人面前。所谓“闭关锁国”、“片板不准下海”、“禁海令”、“天朝上国”的历史,已经一去不返了。

本书既可作为海洋、船舶大中专院校的海洋文化历史教程辅助材料,也可作为中国航海史的补充读物,对我国海洋历史文明进程有兴趣的大众读者皆适合阅读。

作者

2010.12

目 录

绪 论	1
第一章 早期的海洋开发	6
第一节 早期的海上航运	6
第二节 早期的海上军事活动	10
第三节 早期的航海科技	12
第二章 春秋战国时期的海洋	15
第一节 时代背景	15
第二节 春秋战国时期的海上航运	16
第三节 春秋战国时期的海上军事活动	19
第四节 春秋战国时期的航海科技	23
第三章 秦代的海洋	26
第一节 时代背景	26
第二节 秦代的海上航运	28
第三节 秦代的海上军事活动	32
第四节 秦代的航海科技	33
附 录 琅邪台	35
第四章 汉代的海洋	37
第一节 时代背景	37
第二节 汉代的海上航运	40
第三节 汉代的海上军事活动	47
第四节 汉代的航海科技	50

附 录 登州港	55
第五章 三国、两晋、南北朝时期的海洋	57
第一节 时代背景	57
第二节 三国、两晋、南北朝时期的海上航运	58
第三节 三国、两晋、南北朝时期的海上军事活动	65
第四节 三国、两晋、南北朝时期的航海科技	66
附 录 句章港	68
第六章 隋代的海洋	69
第一节 时代背景	69
第二节 隋代的海上航运	70
第三节 隋代的海上军事活动	71
第四节 隋代的航海科技	75
附 录 杭州港	77
第七章 唐代的海洋	78
第一节 时代背景	78
第二节 唐代的海上航运	79
第三节 唐代的海上军事活动	88
第四节 唐代的航海科技	90
附 录 广州港、扬州港、泉州港、明州港、交州港、 温州港、杭州港	94
第八章 宋代的海洋	100
第一节 北宋时代背景	100
第二节 北宋的海上航运	104
第三节 南宋时代背景	112
第四节 南宋的海上航运	113
第五节 宋代的海上军事活动	118
第六节 宋代的航海科技	129

附 录 杭州港、明州港、泉州港、登州港、密州港、 福州港、温州港	137
第九章 元代的海洋	142
第一节 时代背景	142
第二节 元代的海上航运	144
第三节 元代的海上军事活动	151
第四节 元代的航海科技	156
附 录 杭州港、泉州港、直沽港、密州港、登州港、 刘家港、温州港、太仓	162
第十章 明代的海洋	167
第一节 时代背景	167
第二节 明代的海上航运	173
第三节 明代的海上军事活动	187
第四节 明代的航海科技	192
附 录 宁波港、登州港	200
第十一章 清代的海洋	203
第一节 时代背景	203
第二节 清代的海上航运	208
第三节 清代的海上军事活动	219
第四节 洋务新政	235
第五节 清代的航海科技	238
第六节 清代的航海教育	247
附 录 登州港、宁波港、温州港	254
第十二章 民国时期的海洋	257
第一节 时代背景	257
第二节 民国时期的海上航运	260
第三节 民国时期的航海教育	272

第四节	民国时期的造船业	284
第五节	民国时期的海上军事活动	287
附 录	温州港、三门港、乍浦港	294
第十三章	新中国成立后的海洋	298
第一部分：	新中国成立初期的海洋	298
第一节	时代背景	298
第二节	新中国成立初期的海上活动	300
第三节	新中国成立初期的航海科技	307
第四节	新中国成立初期的航海教育	309
第二部分：	改革开放后的海洋	314
第一节	时代背景	314
第二节	20 世纪 80 年代后的海上航运	323
第三节	20 世纪 80 年代后的航海科技	332
第四节	20 世纪 80 年代后的航海教育	343
第三部分：	我国的海上军事力量	350
附 录	香港港、上海港、深圳港、大连港、青岛港、 温州港、宁波—舟山港	356
尾 声		360
参考文献		370
后 记		372

绪 论

中华民族自古就是一个海域宽广的泱泱大国，我们的民族是世界上历史最悠久的民族之一，她的儿女世世代代繁衍生息在广袤的欧亚大陆东部、浩瀚的太平洋西岸。宽广辽阔的中国版图不仅有着 960 万平方公里的陆地国土，还有 18000 公里的海岸线、7600 个岛屿与 14000 公里的岛岸线，有渤海、黄海、东海、南海四大海区。

自古至今，我们的民族就与世界各国人民友好相处，互通商贸，取长补短，互惠双赢。在漫长的历史进程中，宽腹面海的地理环境，既创造了华夏民族辉煌的陆地文明，同时也孕育了其深厚的海洋文化，中国海洋大国的历史是世界海洋文明史的重要组成部分。尽管由于历代的“海禁”、“闭关锁国”政策，以及各种天灾人祸、内忧外患，中华民族近代以来落伍了，但是，20 世纪 80 年代以后的改革开放，面向大海，急起猛追，令国家迅速恢复生机、复兴崛起，并自立于世界强国之林。

一、成为海上强国，才能成为世界强国

我们不清楚，为什么先祖、先民将民族的图腾定格为“龙”而加以顶礼膜拜，为什么将自己称为“龙的传人”，但是，从“龙”的形象中，人们不难窥测到，华夏民族自古就是一个与大洋、大海、大江、大湖、大河、大水有着不解之缘的群体。

从杭州萧山境内的跨湖桥文化遗址，从余姚河姆渡文化遗址，从余杭良渚文化的挖掘，从先民用古老的航运工具逐岛漂流直至东非海岸、美洲西岸留下的足迹，从大禹治水、古老的徐福东渡传说，到

“海上丝绸之路”、“郑和七下西洋”等，先人创造了世界海洋史上前所未有的壮举，种种事迹无一不说明，我们的民族是一个有能力搏风击浪，驰骋于大江、大河、大湖，乃至大海、大洋的伟大民族。

纵观我国千年史册，其实就是一部与大江、大海搏斗的历史。中华民族的发展壮大，国家的繁荣昌盛，也是随着航海事业的发展、对外交流的发展而发展的。无可讳言的是，在近代史的演进中，我们的民族曾经落后于世界发展的潮流，究其原因，有各种各样内忧外患、天灾人祸的因素，但更与各代王朝“闭关锁国”的海禁政策密不可分。显而易见，国家的盛衰、民族的兴亡与航海事业紧密相连。

郑和下西洋后，随之而兴盛的海上贸易使得明王朝迅速达到了鼎盛时期。“哥伦布发现新大陆”使得西班牙一时成为欧洲至高无上的霸主。大英帝国随着海域的拓展，终于成就了“日不落王国”的宏伟大业。第二次世界大战以后，海上第一大国地位的易主，宣告了英帝国的衰落。20世纪40年代后，美利坚合众国称雄于全球，除了它的国力强盛、领土辽阔以外，很大程度上得益于其海上霸主的地位。我国历史上著名的“三大治世”，即盛汉、盛唐与“康乾盛世”，也与当年我国海上力量的强大息息相关。

人类历史进程告诉我们，“只有先成为海上强国，才能成为世界强国”，这是一个发展规律。改革开放30多年来，我国的航海事业突飞猛进，特别是远洋事业的开拓，令我国率先成为世界航运大国之一：今日之中国正在走向世界强国之路。

二、中华民族，爱好和平的民族

中国是一个历史悠久的文明古国，我们的先祖创造了独特的中华文明，其中“和”的思想博大精深。“和”的本意是指声音谐调一致，后来，又引申出和谐、和睦、和平、和善、祥和等含义，进而赋予以和处众、政通人和、和衷共济、内外和顺等哲学理念。

我国历史上的诸子百家对“和”的思想作过深刻论述，儒家创始人孔子提出“和为贵”，主张治国处世、对外交往、礼仪制度都应以“和”为准则，在处理人际关系方面，强调“君子和而不同”，提出“求同

存异、谋求共识”的理念；道家创始人老子主张“万物负阴而抱阳，冲气以为和”，认为阴、阳相互作用构成“和”，“和”则是宇宙万物的本质，强调“天人合一”，“人类与大自然和谐相处”。

孟子曰：“天时不如地利，地利不如人和。”佛教传入中国 2000 余年，在与中华文化融合的过程中，创立了“因缘和合”的佛教理论。历史上，儒、道、佛相互吸收、相互融合，共同促进中国文化的持续发展。在漫长的历史长河中，“和”的思想作为中华优秀传统文化的精髓，始终贯穿于中国海洋文化发展的各个时代。

今日，两岸三地百姓以中华民族的大智慧、大谋略，消除歧见，相互提携，和平共处，创造了和谐社会“多赢共荣”的局面。

三、相容并包的中华文化

从华夏文化的发展来看，中华文明融合了境内各民族的文化，构成了博大精深的东方文化。我们的先祖对于他族的文化任其自由发展，不加干涉，但他族因为关系日深、浸润熏陶，也就逐渐同化于大中华的文化之中，成为它的一个分支、一个组成部分，这是一个无可辩驳的史实。至于对外来文化，先祖则撷取其精华，使之融合于大中华文化之内，如印度之佛教盛行于中国，且传播于东亚；西方之现代文明与理念，在中国得到发扬光大，又成为中华文明对世界的伟大贡献之一。

四、民族的强毅精神

中华民族的历史生生不息，充分表现出其文化的顽强生命力，充分显示出旺盛炽热的新生机能。因而，华夏文化可以经千年而不朽，历万世而常新，遇危难而复安，逢衰弱而复盛。无论外力如何压迫，无论内因如何复杂，我们的先民、先辈都能屈能伸，忍辱负重，以柔克刚。中华民族每次在时代的暴风骤雨里都能勇猛奋进，克服重重困难，排除种种艰险，以强毅不息之魄力战胜危难，浴火重生，昂立于世。

在历史的进程中，我们民族曾经历过无数次天灾人祸、暴虐酷

政,我们的人民最终都能渡过危难而新生,民族史册上有过无数具有牺牲精神的人物,诸如大禹、孔子、屈原、玄奘、鉴真、郑和、朱熹、虞允文、文天祥、陆秀夫、史可法、梁漱溟等,造就了民族精神刚直不阿的脊梁。因此,中华民族的历史文化并不因其古老而衰退,乃是历万劫而更新,虽古老犹旺盛,犹如日月之中天,光明之永照,江河之奔腾,源源不断,芳泽长存。

回首华夏文明的千年进程,外患虽频,内祸不断,灾难迭起,但是,民族文化并未因之而失色。每当内忧外患交集之时,不论其势力是如何凶残无情,声势是如何铺天盖地,中华民族仍然会发挥其大无畏的精神,不屈不挠的意志,有毅力、有韧性、有智慧地和狂风暴雨搏斗,从忧患中化险为夷而自立于世。

纵观我国历代的海洋开放史,秦始皇为求仙丹而派船出海寻找“仙岛”,实际上是另一种寻找新陆地的举动;郑和下西洋则是明朝永乐皇帝向西洋各国展示天朝威仪,进行物质交换的外交商业活动。至于鉴真东渡、“海上丝绸之路”则是中国与隔海相望的周边各国进行的经济与文化交流。

近代以来,航海活动开始逐渐向全面的国与国之间的合作、交流、交往转变。因此,国际性成为现代航海文化的主要特征之一。

五、21 世纪,中国人的世纪

建设航海强国是中华民族实现伟大复兴的重要一环。我国东南直面太平洋,南部与南洋各国隔海相望,近抵太平洋与印度洋的接合部,直逼两大洋的交通咽喉,扼制战略水道,居于有利的地区战略地理位置。

亚太地区是世界的三大经济区之一,也是当今世界经济发展最为迅速的地区。它与北美、欧洲经济区各有异同,亚太地区多数国家被海洋分隔,需以水上交通相互联系,并以海为路进行经济交往。因此,海洋对于亚太各国有着无法替代的重要作用,如此独特的地理形势为我国发展航运业带来了难得的机遇,中国要实现民族的伟大复兴,就必须着力建设航海强国。

航海强国的建设,离不开航海文化。航海文化是航海强国的内在精神与素质,也是任何一个国家成为航海强国的内在动力和外在表现。任何一个航海国家无一不以拥有自己厚泽的航海文化而骄傲,现代史上,英、美、日等国之所以能在世界航运界发挥广泛影响,与其凝重的航运历史积淀而成的厚重航海文化分不开。

可见,挖掘与发展航海文化,弘扬航海文化,通过航海文化建设提高航海人的价值观,宣传我国航海事业的思想,获得了社会的广泛认同与支持,与此同时,又促进了我国航海业的发展。它既是落实航海强国战略的必要之举,也是实现民族伟大复兴不可或缺的一环。

第一章

早期的海洋开发

中华民族拥有 5000 多年文明史,既是一个大陆国家,也是一个海洋国家。我国有着 960 万平方公里的辽阔陆上疆土,根据我国中央人民政府网站公布的数据,我国还拥有内海和边海约 470 万平方公里的水域面积、18000 多公里的海岸线和 7600 个大小岛屿。从远古开始,先民就从事各种各样的海上活动,孕育了多种多样海洋民族所特有的文化。从各种出土文物来看,祖先早在远古时期就与大海结下了不解之缘。北京周口店山顶洞人遗址中已经发现不少磨有小孔的海蚶壳,估计当时的人类曾用绳索串系这些贝壳来装扮自己,证明了山顶洞人可能与渤海海滨地区有过交往。

第一节 早期的海上航运

由于地质变化的原因,上古大陆经历了海浸,先民傍河面海而居,主要依靠渔猎为生。为了获取食物,他们在劳动生息过程中,创造了带有海上活动特色的龙山文化、百越文化。这些文化以舟筏水上运载工具为条件,以漂航为特征,开展了先民的海上活动。

一、独木舟、浮筏

人类早期主要聚集在江、河、湖、海沿岸地区,以采集和渔猎方式生存。从杭州萧山跨湖桥遗址出土的独木舟、杭州余杭的良渚文化