

# 中华民族海洋观念的形成与发展

李 德 潮

存在决定意识，观念来源于实践。中华民族的海洋观念与中华民族的海洋实践密切相关，两者是交相促进、互为因果的。

## 1 渔盐之利，舟楫之便——中华民族传统的海洋观

中国沿海从北至南广泛分布的贝壳堆，是新石器时期先民留下的生活堆积，这说明约一万年前的中国沿海原始人群是以采集海贝为食的。考古发掘研究证明，至迟在新石器后期，距今约7000年前，中国先民已经使用渔网，渔钓、渔叉捕鱼。到夏、商、周奴隶制时代，中国海洋渔业已经形成相当规模。春秋末期成书的《管子》上说：“渔人入海，海洋万仞，就波逆流，乘危百里，宿夜不出者，利在水也。”说明此时的渔业已是一项重要的商品生产。战国时成书的《荀子》中写道：“东海则有……鱼、盐焉，然中国得而衣食之。”在今河南郑州市和安阳市商代遗址中出土有各种海洋鱼类、贝类、巨鲸，大龟的遗骨，说明中原地区已能享用千里之外的海洋水产品。当时的齐国，借助海洋渔盐之利，以致富强，称雄于战国之世，被誉为“海王之国”。海洋水产品是人类营养的高级蛋白食品，盐更是人类汤羹不可缺少的营养调料。至今，中国原盐供应的70%以上，仍然依赖于海洋，“渔盐之利”，自然成为中华民族传统海洋观念的一个重要组成部分。

在漫长的历史上，人类对于海洋的开发利用，除渔盐之外，最重要的是“舟楫之便”。海洋交通在人类社会发展的各个阶段，都曾作出过极其辉煌的贡献。考古证明，至迟在7000年前的新石器中后期，中国先民便已制造了木舟，并发明使用了风帆和木桨。3000年前成书

的《周易》上说：“伏羲氏剡木为舟，剡木为楫，以济不通，致远以利天下”，可与上述考古发掘的实物相印证。中国先民借助这种现在看来十分简陋的航海工具，在漫长的历史时期内，进行了幅员广大的物质、文化传播。考古证明，中国先民曾经借助海流和季风把中国文明传播到朝鲜半岛、日本列岛、西伯利亚东海岸，以至北美沿岸。《晋书》记载中国人曾经漂航到达“扶桑”。中国人早于哥伦布1000多年到达过美洲是可信的，我们不应低估古人航海的能力。当然，当时的航海是以极大的牺牲为代价的。

到秦汉时期，中国已经有了坚固的船舶，并已经使用风帆和船尾平衡舵，可以比较安全可靠地远航到日本列岛、朝鲜半岛和东南亚各地。此时便发生了秦皇、汉武“东巡海上”、徐福率众东渡的历史事件。到宋代，我国发明指南针并用于航海。指南针的应用，可以使航海更加安全可靠，并可以使航线更加合理，是航海趋向成熟的关键性技术。因此，指南针的发明是对人类社会进步的重大贡献。两汉、魏、晋、南、北朝、隋、唐以至于宋、元、明时期的近两千年间，从碭石、冀州、广州、泉州、杭州、扬州、明州（今宁波）、合浦等港口扬帆出航的中国海船，在日本、东南亚、印度、波斯湾各港口之间，建立起延续千年、沟通中外的海上丝瓷之路，到明朝永乐、宣德年间，1405年至1433年，三宝太监郑和率领200余艘海船，20000余人的庞大队伍，七下西洋，历访30余国，直达非洲西岸。郑和航海标志着中国航海达到鼎盛时期。郑和远航比之1492年哥伦布的远航美洲早了80余年。在此之前的2000年间，中国在建港、造船和航海

技术方面一直处于世界领先地位。此时的航海，受定位技术的限制，主要是沿着海岸的航行。横渡大洋的航行属于偶尔发生的冒险行为。沿海岸航行的“舟楫之便”，自然也成为中国人的传统海洋观念的重要内容之一。

## 2 海洋是联系世界各地的交通大道——海洋观念的一次重大变革

封建时代中国在海洋渔盐开发和航海方面长期处于领先地位，到17世纪以后，被率先进入资本主义社会的西方国家超越了。

1492年，受西班牙国王派遣，哥伦布率领船队横渡大西洋发现美洲新大陆，从而开创了西方历史上“地理大发现”的时代，也被称为世界大航海时代。1498年，迦马开辟了绕过非洲好望角到达印度、中国的东方航线。1522年，麦哲伦船队完成了环球航行。

寻求市场、积累财富、开拓殖民地以发展资本主义经济是世界大航海的原动力。正如恩格斯所说，“资金”一词是驱动当时西方国家航海的“咒语”。航运的发展又成为资本主义经济发展的保证条件和推动力量。海洋交通对国家、地区经济社会发展的重大影响，早已被产业革命前后欧洲、北美各国数百年发展的历史所证明。出海口、不冻港几乎成为国家、地区经济发展不可少的条件。工业化时期，国家在海洋上的利益以交通运输最为重要。商品经济大发展，需要运输数量巨大的原料和产品到遥远的世界各地。在航空发展以前，人口的迁徙、流动也要漂洋过海。覆盖地球表面积71%的海洋，是一个连续的整体，把世界上绝大多数国家和地区连接起来。海上航路是天赐之物。洲际运输、环球航行，由任意的此港到达任意的彼港，无须耗费巨资建设和维修道路。船舶运输量大，运费低廉；可以运输各种状态和形状的商品。因此，直至今天，海运这种对海洋空间的传统利用，仍然是人类对海洋最重要的开发利用。19世纪美国海军战略家马汉把海洋称为“国家通往海外财富的伟大通道”，活灵活现地道出了一个资产阶级代表人物的海洋观。

中国的工业化过程是在半封建半殖民地极为不利的条件下开始的。经过100年的艰难历程，终于迎来了新民主主义革命的胜利。中国人再度经略海洋是以民主革命先驱孙中山先生为代表，他描绘出“南方大港”、“东方大港”和“北方大港”的宏伟蓝图，大有振兴中国海业之势。可惜，由于历史原因，伟人宏愿只好成为遗愿，中国人经略海洋的舰船再度搁浅。1949年新中国成立后，即开始大规模经济建设。建国初期，由于帝国主义的海上封锁，给新中国的经济发展造成一定影响，但中国的海上航运业还是得到了长足的发展。1978年党中央决定把工作重点移到经济建设上来，实行改革开放，到1988年又提出沿海地带外向型经济发展战略。1992年党的十四大决定国民经济向社会主义市场经济接轨。应该说，中国对外开放是以沿海地区为重点逐步推进的。形成了经济特区、经济开发区、对外开放港口城市按部署依次发展态势，充分利用沿海地带靠近世界贸易主航线的区位优势 and 原有基础较好的条件，积极参与国际经济合作，加快发展沿海地带的经济。通过沿海地带的内向型经济的起步发展，梯次带动内陆地区，加快实现中国经济发展的三步战略目标。

随着中国革命和工业化的发展，中华民族海洋观念也在不断地更新，特别是中国经济改革开放政策的制定和实施，充分反映了中华民族的海洋观念，已经完成了从“渔盐之利”和近岸交通的“舟楫之便”向“海洋是通往世界各地的交通大道”这一新观念的转变。

## 3 跨世纪的现代海洋观——海洋是人类社会可持续发展的资源宝库和生存空间

本世纪中期以后，随着科学技术的日新月异和社会发展需求的不断增长，人类海洋观念又发生了划时代的转变。海洋现在已经不仅是通往世界各地的交通大道，而且是人类社会可持续发展的后备资源宝库和生存战略空间。

海洋观念的转变，引起国际海洋法律制度的重大变革。1982年《联合国海洋法公约》，就是这一变革的深刻反映。该公约的主要特点是

扩大沿海国管辖海域到 200 海里, 因此被称为具有 200 海里时代特征的国际海洋法律新制度。此外, 公约还确立了国际海底用于和平和公海资源人类共享的原则。该公约制定过程中所体现的国际海洋权益斗争与历史上以国防和交通为主有所不同, 具有极浓厚的资源色彩。

中国始终参加了《联合国海洋法公约》的起草工作, 并与发展中国家一起, 为反对海洋霸权主义、维护发展中国家的海洋权益做出了重大贡献。但是, 第三次联合国海洋法会议召开的六七十年代, 正值我国 10 年动乱时期。由于对当时复杂、激烈的海洋权益斗争研究不够, 使我们在维持本国的海洋权益方面, 失去了许多机会。1996 年 5 月 15 日, 我国决定批准《联合国海洋法公约》。使中国进入了一个充满机会与挑战的国际海洋政治、经济和环境外交活动的大舞台, 它标志着中华民族现代海洋观念的逐步确立。

#### 4 海洋国土观——现代海洋观念派生的新观念

现代海洋观念的确立派生出一系列新的海洋观念, 其中“海洋国土”观最为重要。

海洋国土观认为,《联合国海洋法公约》规定的国家管辖海域, 包括内水、领海、专属经济区及大陆架, 均可视为沿岸国的“海洋国土”。因为按照《公约》规定, 沿海国对于这些海域的资源享有“主权权利”。根据我国有关专家测算, 按照《公约》规定, 我国可以提出主张的管辖海域约为 300 万平方公里, 其面积相当于我国陆地国土面积的三分之一。

“海洋国土”观是海洋资源宝库和生存空间观念的具体化, 也是“大国土观”的一种自然延伸。不容否认, 确立海洋国土观念具有十分现实的积极意义。确立海洋国土观念可以强化国家和人民的海洋意识; 扩大我国海洋方向积极防御战略的地域范围, 加大防御纵深, 形成新的海防前线。既有利于在国际海洋权益斗争中自觉地维护国家海洋利益, 又有利于实施海疆开拓, 推进国家海洋事业的发展。 □

## OCEAN DEVELOPMENT AND MANAGEMENT

Vol. 14 No. 2 April 1997

### CONTENTS

- 1 From "Consolidation of National Defense" to Opening of the Ocean Front Chen Zeqing & Deng Yuwen
- 2 To Do a Solid Job in Oceanic Undertakings by On-Going Reforming and Pinoneering Zhang Dengyi
- 3 Five Points on Ocean Development by Governor Wan Xueyuan Editorial Board
- 4 The Dialectics of the Sea Lu Zhihong
- 5 The Sea and the Sustainable Development Strategy of China in the 21 Century, Part II Liu Rongzi and Zhang Haifeng
- 6 A Review on Major Marine Political, Economic and Environmental Issues, Part I Yang Jinsen
- 7 Some Problems Concerning Capacity Building of Ocean Surveillance Force in China Wang Tiemin
- 8 Hepu Pearls—the Gem of the Nation He Huaixi
- 9 To Develop Coastal Industries for Realizing the Synthetic Development on Both Land and Sea in Liaoning Province Luan Weixin
- 10 Ocean Technology Industries Need "Go-Between" Sun Jiting
- 11 On the Superiority of Hainan Province Zhang Ben and Pan Jiangang
- 12 The Historical and Jurisprudence Evidences of China's Sovereign Rights over the Xisha Islands and the Nansha Islands (Part I) Liu Wenzong
- 13 Issues and Methods of Coastal Zone Management in Malaysia Zhang Congyi
- 14 To Convert Oceanic Super-techniques into Super-industries. Xu Zhibing
- 15 Toward the Great Port in North China by Joint Efforts Chen Zeqing
- 16 Toward the Balance Among Population, Resource and Environment by Adopting a Gloabl View Luo Yuru
- 17 A Study on the Pan-Pacific Economics Li Xueshan and Zhang Haifeng
- 18 Facts about British Army's Withdraw from Zhoushan and its Subsequent Occupation of Hong Kong during the Opium War Wang Hepung
- 19 The Formation and Development of Chinese Concept of the Ocean Li Dechao