

# 平潭海运:从独木舟到远洋巨轮

□本报记者 张哲昊



万吨级货物滚装船“台北快轮”停靠在平潭全升港区。林映树 摄

## 听海

### 御风而行 踏浪而歌

□刘益清

从独木舟到远洋巨轮,从小舢舨到铁壳轮,从帆船到大型集装箱货船,自古及今,福建沿海开出的船只,御风而行,踏浪而歌,雄浑飘逸的笛声帆影,惊艳了世界。

在这样的历史演绎中,平潭无疑是一个典型中的典型。从空中鸟瞰,平潭岛极像台湾海峡中一艘永不沉没的巨轮。悠悠万年,百越族的独木舟漂来过,又从海坛出发,航行到更远的南太平洋,中国古人特别是闽越先人身影随船只所到之处,催生独特的南岛语族传奇,远播着古老的华夏文明。

平潭岛,正是先人携华夏文明向海外传播的一个重要海上中转站。

在远古海上交通工具极不发达的时期,面对波涛汹涌的浩瀚海洋,南岛语族的先民运用单边驾独木舟和双连体独木舟,通过星星辨别方向,运用季风作为动力进行航海。国际学术界把这条路称为“风之路”。

考古界对南岛语族的探源,勾勒出一条从南中国通往南太平洋及印度洋的远古航路:距今大约6000年前,居住在中国大陆东南沿海的先民开始驾舟出海,远渡而徙,先抵达平潭岛台湾岛等近海岛,其后扩散到菲律宾,之后继续向东向南迁徙,将文明的火种撒向广袤的太平洋和印度洋地区,形成现在世界上最庞大的分布于南太平洋及印度洋岛屿的南岛语族族群。数千年时光流逝,作为祖先出发地之一的平潭,终成南岛语族心灵的故乡,系着他们永恒的乡愁。

2010年7月,一场“寻根之旅”再次令平潭走入国际视野。6名来自法属波利尼西亚的南岛语族后人登上仿古独木舟,从南太平洋的大溪地启程,最终抵达平潭壳丘头文化遗址所在地,并在这里种树立碑纪念。此趟超奇的旅程,证明了乘独木舟漂洋过海的可行性。

平潭在航海和文明传播史上的地位,足以窥斑见豹,映射出福建在海洋文明演进中的重要性。

2200多年前,以福州为中心,由勾践后人无诸创建的闽越国,即已掌握高超的航海术。三国时,位于闽东今霞浦沙江古县村的温麻船屯,乃东吴重要造船基地。晋唐之后,甘棠港、泉州港、月港、福州港、三都港相继兴起,各领风骚数百年,使福建成为与中国与世界交往交流、文明互鉴的前沿阵地。明代郑和七下西洋,不是从福建沿海启航开洋,就是途经福建行香、补给、休息、整训,泊船修船购船或招聘水手。被列入世界非遗的闽越福船,更为郑和船队从东海到中东、东非一路劈波斩浪,立下汗马功劳。

据史载,郑和舰队的许多船船是在福建建造的。清道光《重纂福建通志》记载:“(明)永乐七年(1409年)春正月,太监郑和自福建航海通西南夷,造巨舰于长乐。”著名的郑和宝船就是采用福建沿海一带颇为常见的福船船型。福船尖底、阔面、水密,适于深海远洋航行,为当时中国航海木帆船的四大船型之一(另有沙船、广船和乌船),亦是海上丝绸之路的主力船型之一,明朝出国使臣(如册封琉球使)乘坐的官船均为福船型海船。

明清时期,福建人下南洋,在迁徙所在地耕耘开发,极大加快了所在(地)国的发展。据粗略统计,目前遍布全球的福建籍华侨华人达1500多万。

回眸中国乃至世界航海史,到处可见福建人不畏艰辛筚路蓝缕的足迹,到处都有福建人不远万里努力探索的身影,到处都有福建人开拓进取积极圆梦的壮举。

改革开放后,一批又一批从福建走出去的新华侨,足迹遍五洲,生意遍世界,他们为进一步加深中国与世界的联系,作出不可磨灭的新贡献。

潮闻天下,如颂如诉。站在新时代的海岸,眺望瀚海烟波,探觅诗和远方,有一股激情,油然而漾心胸;有一种使命,悄然叩启新的航程;有一个梦想,霍然如壮丽云锦,召唤你或奋楫舟,以“直挂云帆济沧海”的气势,击浪前行!

## 驰骋海峡风生水起

5月15日,在平潭金井港区,随着悠扬的汽笛声响起,集装箱货船“华航3”轮满载货物缓缓驶离码头,直航台北港。

在平潭港口岸,这样的场景已是常态。事实上,岚海上贸易往来热络,早已有迹可循。翻开地图,平潭距离台湾新竹仅68海里,是祖国大陆距离台湾本岛最近之处。这里处在两岸融合发展的最前沿,具有发展闽台海运的先天优势。

在平潭民间,上了岁数的老人大都记得这样一句俗语:“第一好去番,第二好过台湾”。“去番”是平潭较古老的方言,指到东南亚一带贸易经商,而“过台湾”指的就是去台湾做生意。

何来此说?当地文史专家李遵云告诉记者,自古以来,平潭人就是借航运之便,以台湾为中转站,然后到达更远的南洋地区进行贸易,再将海上贸易通道拓展至太平洋东海岸线的各大港口。

清咸丰年间,平潭升级为福建对台贸易主要港口之一,闽江上游出产的茶叶、竹笋、香菇、茶油等,从平潭装艘渡海,远销台湾。而台湾糖、大米等货,也由平潭进入大陆市场。

改革开放初期,平潭更是凭借地缘之利,成为全国最早被批准设立台轮停泊点、台轮接待站和对台小额贸易县之一。位于平潭主岛以东的牛山岛,至今仍矗立着一座灰白相间的灯塔——牛山岛灯塔,这是台湾海峡北部的主要助航标志,亦是船舶的“守护神”。

近年来,作为大陆唯一对台综合实验区的平潭不断推进与台湾的经济全面对接、文化深度交流、社会融合发展,加快打造两岸共同家园,成为闽台合作的窗口。由此,对台海运跨境电商高歌猛进。

立足于对台区位优势,自2015年起,平潭在全省率先建设跨境电商公共服务平台,并试点开展跨境电商保税进口、一般出口、直购进口等业务,推进跨境电商产业园区建设,创造高效通关环境。

同时,超常规、高标准建成平潭金井、澳前口岸,并依托“海峡号”“丽娜轮”“台北快轮”等,率先实现与台湾北、中、南部港口客货直航全覆盖,加快打造“全球—台湾—平潭”海空联运国际物流通道。

据统计,2022年,平潭对台贸易额突破180亿元,对台跨境电商出口箱量居全国首位。据实验区船东协会统计,截至目前,平潭籍船东注册在全国各地的船舶运力超1900万载重吨,带动了3万多名平潭籍船员、船务公司工作人员的直接就业和10多万人在产业链上下游间接就业。

乘风破浪,从独木舟到远洋巨轮,平潭正着力于和全世界做生意,让更多“中国制造”越洋出海,续写海丝传奇。

特别是越发兴盛的航运业,令平潭一跃成为驰名全国的“海运大县”。“苏澳、流水一带的沿海乡村,基本上家家户户都依靠航运讨生计,航线几乎遍布全国沿海各大港口。”郑振华说。

## 开拓国际海运市场

日前,在我国南海海域,一艘满载7万吨煤炭的巴拿马型散货船“LINGBAI”轮正开足马力全速航行。这是平潭综合实验区国际海运船东协会旗下的远洋货轮,从印尼起锚驶往广西钦州港。

今年2月,全国首个国际方便旗船东协会——实验区国际海运船东协会成立,会员涵盖平潭周边城市经营国际运输业务的方便旗船东。

“通过搭建政府与方便旗船东之间的沟通桥梁,协助政府制定和实施行业发展规划、行政法规等,助力打造国际海运金融机构、国际物流中心、船舶供应和维修体系等,提升平潭国际海运话语权。”协会会长、集美华船务有限公司董事长高扬松表示,目前协会旗下船舶已超200艘。

今年3月底,福建海通公司正式在上海证券交易所主板鸣钟上市,成为平潭首家自主培育的上市企业。作为国内民营干散货航运领域“领头雁”之一,海通公司船舶合计运力已超120万载重吨,航线网络遍布30余个国家和地区200余个港口,推动平潭打造综合化、现代化的航运生态圈。

将目光投向更为广阔的国际海运市场,是平潭近年来大力发展航运业的一个缩影。面对广阔的产业蓝海,平潭综合实验区围绕行政许可服务提速、船舶证书办理、产业政策修订等,推出一系列创新举措,着力破解融资难、人才缺等诸多难点,培育壮大航运物流、海洋渔业等特色产业。

“我们对拥有安全管理体系的航运企业,注册船舶590艘,运力达608万载重吨,船舶数量、运力均居全省各地市首位。

作为首批回归平潭的航运企业,明辉海运有限公司自2014年底落地平潭以来,从“零”起步,发展到如今船舶运力超过30万载重吨。负责人施小明直言,实验区支持航运业发展的决心和力度,令他有信心留在平潭发展。

寒来暑往,航海早已成为平潭人的“文化图腾”。筑梦深蓝,扬帆起航,依托远洋航运业,平潭正积极参与国际竞争与合作。

在距今大约300多年前的清康熙年间,一艘满载景德镇民窑瓷器精品的货船,在航行至平潭屿头北侧五洲群礁附近海域时,不幸触礁沉没。寒来暑往,它委身于海底,历经海水侵蚀、砂石掩埋,直到2005年6月才重见天日。根据考古发现和文献资料,这艘沉船所载的景德镇瓷器中包含雏菊纹瓷盘、微缩瓷器、高足盖杯等极富西方元素的外销瓷器,从中可以一窥清代海丝风华。

除了“碗礁一号”,考古专家在海坛海峡还相继发现了“碗礁二号”古沉船、五代沉船遗址、西南屿宋代沉船遗址、九梁明代沉船遗址等。“这些遗址埋藏着众多陶瓷器,如果将它们可能的产地、出发港和同一时代在海外发现的沉船遗址联系比对,便可大体勾勒出当时海上丝绸之路的贸易网络。”羊泽林说。

## 闽海弄潮永不止息

因海而生,大海给予平潭经略蔚蓝的底气与信心。受到海洋文化的滋养,平潭人孕育出刚毅执着、勇敢豪放的性格。

平潭岛四面环海,在很长一段时间内非舟楫不能往来。面对波涛汹涌的大海,平潭人闯暗礁、跨险滩,行船千万里,大力发展海上运输业。世代相传的闽海故事,是其生动注脚。

平潭有史记载的船渡,可溯至唐朝。当时,国家经济重心南移,平潭成了牧马地,一些地势平缓的澳口开始承担运输马匹出入、传送给养物品等功能。元、明时期因海禁政策,平潭一度“沉沦”。明成化后,海禁松弛,开始陆续恢复小规模的海上运输,特别是戚继光荡平倭患,使海坛水道逐渐成为南北运输的黄金水道,平潭海上运输业空前发展。

海上往来,离不开码头。平潭最早的码头是苏澳钟门下的澳底码头,对岸便是福清海口和长乐松下。清雍正五年,海禁解除,平潭渡口数量剧增。史载,潭城、苏澳、屿头、大练、流水、娘官、观音澳等口岸均有渡船往来。

改革开放后,海运业由国营、集体企业经营的局面被打破。当地出现以自愿组合、合伙投资、风险共担、利益共享为主要模式的海运联合体,带动不少人发家致富。

“上世纪80年代,半机械化的木帆船逐渐退出运输市场,大家换上了水泥船,到了90年代末又换成铁壳船。”作为当代最早一批投身航运业的渔民,平潭综合实验区船东协会秘书长郑振华对此记忆犹新。

迈入21世纪,近海渔业资源逐渐衰竭。与之形成鲜明对比的是,随着贸易全球化,航运运价逐步高涨,航运业迎来爆发式增长。越来越多以捕捞业起家的平潭人将“跑船”视为出路,纷纷涌入航运业,一些渔村也因此发迹,转变为“海运村”,并带动船舶修造业等上下游产业发展。

日前,满载着151个标箱的“台北快轮”从台北港顺利停靠平潭金井港区3号泊位。

“台北快轮”船长167米、总吨位1.8万吨,是目前入境平潭港最大吨位的高速货物滚装船,从平潭往返台北港单程仅需5.5小时,极大推动两岸货物贸易往来,助力平潭打造对台海上贸易“黄金通道”。

一条408公里长的海岸线蜿蜒曲折,勾勒出四面环海的平潭岛。它坐拥6064平方公里海域面积,126座岛屿星罗棋布,蕴含丰富的海洋资源,自古以来商船舟楫往来不绝。

向海而歌,世世代代岚岛儿女凭借“一柄橹桨下大洋”的勇气,一路劈波斩浪,让肇始于此的海上运输业,鼎盛时运力几乎遍及全国各大港口,远洋船队航迹遍布全球各大通商口岸。

乘着开放开发的春风,如今的平潭正矢志向海图强,大力发展海洋经济,迎接航运新时代,书写又一个更加波澜壮阔的海洋故事。

## 见证海洋文明嬗变

距今6000多年前,百越族群从平潭出发,乘坐独木舟横渡海峡抵达台湾,并向外扩散至当时杳无人烟的太平洋岛屿定居,“南岛语族”由此产生。

1985年考古挖掘的新石器时代文化遗址——平潭壳丘头文化遗址出土的陶片和石器可以佐证。当时发掘出土的众多磨制石器中,有段石铈引人注目。所谓“有段”,就是在铈的背部偏上处有横脊、凹槽或台阶,故称有段石铈。

这是平潭史前人类创造海洋文明的有力证据。目前,考古学界普遍认为,出土有段石铈的岛屿,极有可能就是百越人海上活动的范围。

参与发掘的福建博物院原副院长林恭泰解释,石铈是一种木工工具,可以用来砍木头,制作鱼叉、鱼竿以及独木舟。以独木舟为凭,先民们便可跨越水域,逐岛漂航,在大洋彼岸播撒文明。

斗转星移,沧海桑田。千百年后,地理大发现催生海上贸易,一条绵亘万里的海上航路将平潭与世界紧紧相连。

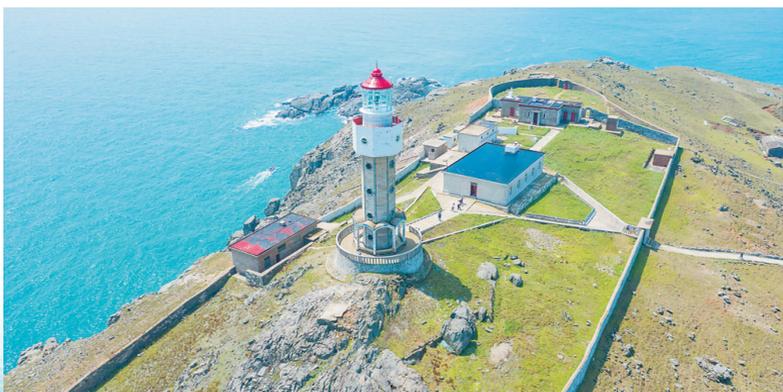
福建是古代海上丝绸之路的重要起点,作为福建第一大岛,平潭一直扼守着“海上走廊”——台湾海峡和闽江口的咽喉部位,是太平洋西岸航线南北通衢的必经之地。

海丝之路,风险与荣光并存。“位于平潭西部的海坛海峡遍布暗礁,这里常年大风天气,海况复杂,使其成为我国沿海沉船遗址分布最密集、种类最多、年代序列最完整的海域,堪称‘水下遗址博物馆’。”福建省考古研究院水下考古所所长羊泽林说。

沉睡的多条古船中就包括“碗礁一号”。



在平潭国际南岛语族考古研究基地,停放着一艘由巴布亚新几内亚依里安岛原住民使用的独木舟。陈澜清 摄



航拍牛山岛灯塔 林映树 摄