



粵西戰略——陽江篇

連接珠三角核心城市與粵西陽江、茂名、湛江的第一條快速鐵路——深茂鐵路正在建設，與進島大堤平行的海陵島大橋月底動工，規劃中的航空小鎮已確定選址並進入報批程序，還有郵輪碼頭、遊艇基地正在建設……海陸空交通網絡逐步完善以後，陽江海陵島將真正實現快速接駁珠三角的目標，正式踏入珠三角一小時生活圈的領域，為打造中國一流、世界知名的國際旅遊島打下堅實基礎。屆時，海陵島每年將迎來遊客超過1500萬人次，比目前至少翻一番。

大公報記者 黃寶儀

「峰眉如黛翠如環，破鏡迷離煙霧間，昨夜雙魚何處所，賊船多在海陵山。」400多年前，明代著名戲曲作家湯顯祖遊海陵島時，曾揮毫寫下這樣的詩句，海陵島之美由此可以想像。海陵島位於廣東省陽江市西南沿海，島內擁有大角灣、十里銀灘、馬尾島等12處共22公里長的世界一流的天然海灘。這裏有國家5A級旅遊景區、首批國家級中心漁港、紅樹林國家濕地公園，這裏是中國最美十大海島、中國十大寶島。

獨特的地理環境和優越的資源優勢，使同樣擁有天然良港優勢的陽江在參與國家「一帶一路」戰略過程中，把重點放在加強與沿線國家的旅遊和文化交流上，通過旅遊文化的合作帶動經濟發展。海陵島區管委主任陳賢亮表示，海陵島是粵西與珠三角最近的一個重要旅遊點，近幾年發展很快，今年遊客將達到700萬人次，外國遊客不斷增加。

珠三角一小時生活圈

雖然聲名在外，但目前海陵島的交通並不便利，離珠三角或粵西城市都有兩三小時的車程。為了改善交通網絡，陽江從去年開始加大投入。眾多交通基礎設施建設中，深茂鐵路當是重中之重，這是連接珠三角核心城市與粵西的第一條快速鐵路，起自廣深港客運專線深圳北站，經東莞、廣州、中山、江門、陽江，終至廣茂鐵路茂名東站，線路長度約387公里，總投資高達593億元。

其中，陽江段目前已全線開工，計劃2017年通車，屆時粵西陽江與廣州、深圳等珠三角核心城市的行車距離將縮短至1小時，香港到茂名的距離也縮短至1.5小時，這對當地吸引外國遊客前來尤為關鍵。

此次深茂鐵路的開工建設，不僅對加強粵西地區與珠三角之間的緊密聯繫有重要幫助，更是為促進廣東區域經濟均衡發展。

▼海陵島漁業資源豐富，素有「廣東魚倉」之稱 網絡圖片



廣東地圖

話你知

「南海一號」之最

- 1 最大的宋代船隻：長30.4米，寬10米，高4.5米；
- 2 文物總量最多：整船文物估計6萬到8萬件；
- 3 保存最完整：整艘沉船沒有側翻，船體木質仍堅硬如新，敲起來鏗鏘作響；
- 4 「史上最貴打撈」：專門設計了造價近7億元的超大起重船「華天龍」進行打撈，打撈成本就達到1.5億元，還專門投資1.5億元建海上絲綢之路博物館安放。

興建快速鐵路航空港郵輪碼頭

展，特別是為項目沿線各地的加快發展打下了堅實基礎。隨着深茂鐵路的落成，海陵島將真正實現快速接駁珠三角重要城市的目標，也將正式踏入珠三角一小時生活圈的領域。交通網絡的升級，與重要經濟圈距離的縮短，將促進海陵島各方面的經濟發展。

整合海絲旅遊資源

以「南海一號」為代表的海上絲綢之路文化，是陽江海陵島區別於其他濱海旅遊景區的標誌與文化魅力所在，是陽江的核心競爭力。有專家曾提出以「南海一號」為載體，發揮廣東海岸線長、港灣多、風景優美等優勢，內聯外通，開闢聯結寧波、泉州、廣州、香港、澳門、海南、東南亞乃至歐美各國的海上郵輪航線，並通過對海上絲綢之路沿線各港口、各國的風土人情、歷史人文等旅遊資源的整合利用，全方位開展廣東東盟乃至廣東—東盟—歐美跨國旅遊合作。

要通過旅遊串聯起沿線景點，僅僅依靠鐵路接駁遠遠不夠。目前，海陵島與外界相連的唯一陸上通道，僅有一條雙向四車道的海陵大堤，每逢旅遊旺季都會出現交通堵塞的情況，遇到颱風甚至會交通中斷。本月底開工建設的海陵島大橋建成後，海陵島可有兩條道路與外界連通，更可降低惡劣天氣的影響。

此外，航空方面，離海陵島30分鐘的陽江合山機場正在進行擴建，將於2018年前投入運營；同時，海陵島還計劃打造一個可快速接駁港澳的航空小鎮，項目總投資10個億，功能定位為快速交通網、緊急救援、飛行培訓、航空社區、觀光度假等。

同時在建的還有郵輪碼頭、遊艇基地，以及規劃了一個10平方公里的遊艇產業園。陳賢亮表示，這些海陸空等項目都打造好以後，海陵島將形成一個立體交通網絡，對海陵島進一步發展起很好的作用。

海絲申遺「南海一號」佐證

據史料記載，著名的古代「海上絲綢之路」和西北大陸的古絲綢之路一起，共同成為連接東西方兩大文明的橋樑，但因為古代遠洋貿易的高風險，很長時間海上絲綢之路都「養在深閨」。宋代沉船「南海一號」的發現和打撈，給這段歷史的研究提供了最可信、最典型的標本。目前發現「南海一號」的陽江已經作為節點進入國家海上絲綢之路的預備名單，正在等待批覆。

逢年過節陽江海陵島都會格外熱鬧，廣東海上絲綢之路博物館裏人來人往，四面八方的遊客們都不約而同的奔向「水晶宮」，興致勃勃看着那個被玻璃籠罩的發掘區，哪怕眼前不過是一個巨大的集裝箱和包裹着寶藏的淤泥。

有人說，「一帶一路」就是把中國故事變成世界的故事，那麼「南海一號」無疑是一個很好的腳本，將過去與現在、中國和世界完美串聯起來。截至今年10月，陽江海陵島共接待遊客達684.7萬人次，同比增長11.6%；實現了旅遊收入46.7億元，同比增長11.7%，成為廣東省首屈一指的濱海旅遊龍頭，當中「南海一號」的魅力吸引至關重要。

廣東海上絲綢之路博物館館長黃鐵堅接受記者採訪時表示，海上絲綢之路存在2000多年，社會各界都一直想尋找這條線

路存在的有利實證，直到「南海一號」的出水。今年3月27日，國家文物局在南京市召開了全國海上絲綢之路保護和申遺工作會議，陽江首次參加並就陽江參加海上絲綢之路申遺提出申請。

一旦「海上絲綢之路」申遺成功，擁有實物證據「南海一號」的陽江國際知名度必然大大增加，國外遊客也隨之大幅增長。為此，對於「南海一號」的保護、考古與展示，參與海上絲綢之路申遺工作，國家文物局提出很高要求，強調「必須在考古、文物保護與展示三個方面都體現當今我國最高水平，並符合世界遺產保護管理的要求，使其成為海上絲綢之路申遺項目的典範」。

為推動「南海一號」參加海上絲綢之路申遺世界文化遺產，陽江官方批准了《「南海一號」申報世界文化遺產（預備名單）工作方案》，並成立了申遺工作領導小組。廣東海絲館組織專家團隊，完成編製了《南海一號「保護展示工程立項報告」》，現已經獲得國家文物局批准同意立項。

陽江還積極推進各種旅遊設施的配套建設，建造「南海一號」仿古船，創造條件重走中國古代海上絲綢之路，以「南海一號」為媒，進一步加強與中國古代海上絲綢之路港口城市的文化交流和合作。

內聯外通建國際旅遊島

►「南海一號」模型船 網絡圖片

出水文物重現「海上敦煌」

840多年前，它的姓名已經無從考證；近30年來，它的名字叫「南海一號」。

1987年前，「南海一號」還不為人所知。當時英國人萬里迢迢來到中國和交通部廣州救撈局合作，打撈荷蘭古籍中記載的「林斯堡」號，上裝有6箱白銀、385.5噸錫錠等貨物。儘管英方人員畫出了細緻的沉船地點，但這條東印度公司沉船並未找到，反而意外找到了「南海一號」的蹤跡。

由於資金和技術的限制，探索「南海一號」的工作被擱置了10多年，直到2001年中國水下考古隊獲得香港水下考古協會120萬港元贊助，香港贊助方還找到了1987年發現「南海一號」的英國船員，從他手中買下當年的定位海圖。

2002年，裝備一新的中國水下考古隊再次駛向陽江海域。從2001年至今，考古隊員深入到海面下20米深與「南海一號」進行了8次「親密接觸」；從2002年起，一共有6000多件文物被清理出來，其中絕大多數是瓷器。

從「南海一號」已經被打撈起來的文

物，可以看到當時中國在世界海上貿易中的地位；一些「喇叭口」大瓷碗，其式樣在國內從未發現過，卻與阿拉伯人常用的「手抓飯」飯碗很類似。還有一些陶器首飾盒上出現中國文化少有的圖案，顯然其是專門為國外客戶製作的。

「南海一號」還發現了數以萬計的銅錢。其中，年代最老的是漢代的五銖錢，還有建炎元寶（南宋初年）。這麼多的貨幣表明當時中國的國力之盛，中國貨幣可以成為「海上絲路」的硬通貨。

自2007年底整體打撈出水以後，2009年和2011年廣東省水下考古隊員對「南海一號」進行了兩次室內試發掘，並得到國家文物局批准，於2013年11月28日正式啓動「南海一號」全面發掘與保護工作，「南海一號」逐漸向世人揭開神秘面紗，重現宋代海上絲綢之路的盛世景象。

如同敦煌的發現對於陸上絲綢之路的意義一樣，「南海一號」以其承載的豐富歷史文化信息，成為中國古代海上絲綢之路標誌性發現，因此，被譽為「海上敦煌」。

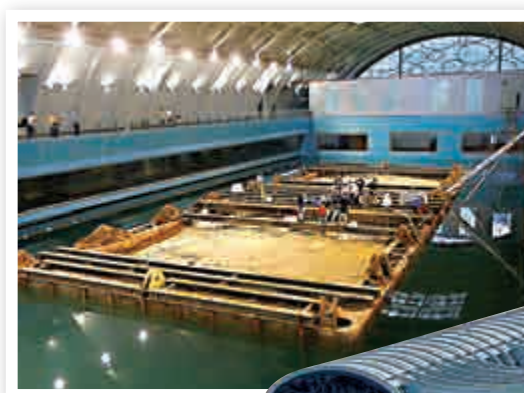


▲從「南海一號」出水的各種金飾 大公報記者黃寶儀攝



▲從「南海一號」出水的浙江龍泉窰系青釉菊瓣紋碗 大公報記者黃寶儀攝

▼「南海一號」打撈後，一直浸在水中，以防毀損 資料圖片



►海上絲綢之路博物館，「南海一號」在此展出 網絡圖片

唐代海絲三主要航線

- A 黃渤海航線：從琅琊港出發，經過黃海、渤海，到達朝鮮半島、日本
- B 東海航線：從明州港（今寧波港）出發，經過東海，到達朝鮮半島、日本
- C 南海航線：以泉州為中心，從福州（古代東冶）、泉州（古代刺桐）、廣州（古代番禺）出發，經過南海，到達東南亞、孟加拉沿岸、阿拉伯海沿岸，東非沿岸，為當時世界上最長的遠洋航線

