

阿尤德吉·奥卢贡菊及其海洋史研究*

王 严

【提要】 阿尤德吉·奥卢贡菊是尼日利亚第三代历史学家的代表人物,是尼日利亚海洋史研究的重要学者。奥卢贡菊认为海洋史研究是对与海洋相关的一切人类活动的研究,主要围绕着港口、航运业和比较视野下的海洋史研究而展开。在海洋史研究方面,奥卢贡菊主张历史研究与社会发展需求之间的“相关性”;其海洋史研究是在经济民族主义思想的指导下进行的;在探究港口发展的原因时,他主张挖掘多种历史原因;奥卢贡菊借鉴了地理学家、经济学家的研究视角和概念,采用跨学科方法研究海洋史。

【关键词】 奥卢贡菊 尼日利亚海洋史研究 尼日利亚史学

莎伊·阿迪瑞通(Saheed Aderinto)与保罗·奥森弗杜润(Paul Osifodunrin)认为,奥卢贡菊是尼日利亚第三代史学研究浪潮中的代表人物,其学术成果无论是从数量上还是从质量上来看都是突出的。^① 他的研究成果有效地阐述了尼日利亚第三代史学的研究议程,并代表了20世纪90年代尼日利亚史学家研究成果中贯穿的各种新思想。^②

海洋史研究是奥卢贡菊早期的一个主要研究议题。分析奥卢贡菊的海洋史研究,有助于了解尼日利亚海洋史研究的主要内容,有助于窥探尼日利亚第三代历史学家在史学研究目的、研究内容与研究方法上的特点。近年来有关非洲史与史学理论的成果不断出现,但是对非洲国别史学史与史学理论的研究并不多,^③对尼日利亚第三代史学家的研究就更少了。本文意在评介奥卢贡菊的海洋史研究内容、研究理论与方法及其对尼日利亚经济史与社会史研究的影响。

一、阿尤德吉·奥卢贡菊及其主要学术活动

阿尤德吉·奥卢贡菊,1959年出生于尼日利亚西南部翁多州(Ondo State)的奥卡(Oka)地区。他本科毕业于尼日利亚大学(University of Nigeria),并于1980年获得该校历史与考古专业一级荣誉学位。

* maritime history,可翻译成海洋史或海事史。

① Saheed Aderinto, Paul Osifodunrin, eds., *The Third Wave of Historical Scholarship on Nigeria Essays in Honor of Ayodeji Olukoju*, Cambridge Scholars Publishing 2012, p. 22.

② Saheed Aderinto, Paul Osifodunrin, eds., *The Third Wave of Historical Scholarship on Nigeria Essays in Honor of Ayodeji Olukoju*, p. 8.

③ 目前研究尼日利亚史学的学术成果主要如下:张忠祥《20世纪非洲史学的复兴》,《史学理论研究》2012年第4期;李安山《论伊巴丹历史学派其形成、发展及批判》,《世界史研究动态》1990年第3期。研究非洲经济史的成果主要如下:舒运国《关于经济史的历史分期》,《上海师范大学学报》(哲学社会科学版)2018年第5期;刘伟才《19世纪英国人非洲行记中的经济史资料及其利用》,《上海师范大学学报》(哲学社会科学版)2018年第4期;张瑾《非洲经济史研究的历程和视角》,《学术探索》2015年第6期。非洲史学家研究的成果主要如下:刘鸿武、王严《非洲实现复兴必须重建自己的历史——论B. A. 奥戈特的非洲史学研究》,《史学理论研究》2015年第4期;李鹏涛《特伦斯·兰杰及其非洲史研究》,《史学理论研究》2016年第3期;刘伟才《范西纳的非洲史研究》,《世界历史》2016年第6期。

在尼日利亚大学求学期间,在奥乌卡·尼乌卡(Onwuka Njoku)老师的启发下,奥卢贡菊喜欢上了经济史研究并在历史学领域继续深造,分别于1982年和1991年获得以培养专业历史学家著称的伊巴丹大学历史系硕士和博士学位。^①1984—1987年,奥卢贡菊任教于奥贡州立大学(Ogun State University),1987年进入拉各斯大学历史系执教。1998年,年仅39岁的奥卢贡菊被聘为拉各斯大学历史系教授。^②2001—2004年,他担任拉各斯大学历史系主任,2005—2009年担任拉各斯大学文学院院长,2006—2009年,被评为拉各斯大学文学/社会科学“最佳研究员”。2010—2016年,他担任拉各斯州迦塔地区的卡莱布大学(Caleb University)校长。^③2017年,他又回到拉各斯大学历史与战略研究系工作。

二、奥卢贡菊的海洋史研究

奥卢贡菊与“海洋”的结缘得益于其博士生导师奥莫尼耶·阿德沃耶(Omoniyi Adewoye)教授。在博士论文选题上,阿德沃耶教授让奥卢贡菊选择一个“比较有挑战性的选题”,最终奥卢贡菊选择了拉各斯港口及其腹地作为其博士论文的研究对象。^④1990年,奥卢贡菊提交博士论文《1914—1950年拉各斯的海洋贸易:其本质与影响》(Maritime Trade in Lagos, 1914 - 1950: Its Nature and Impact)。1991年,奥卢贡菊获得了伊巴丹大学历史学博士学位。同时,这篇博士论文也奠定了奥卢贡菊在尼日利亚海洋史以及比较海洋史中的学术地位。^⑤2004年,奥卢贡菊以《西非的利物浦:拉各斯海洋贸易的动力及其影响,1900—1950》为名将其博士论文出版。^⑥奥卢贡菊通过全书向读者解释了拉各斯港口尽管是西非地区主导性的商业港口,但它并不是利物浦发展的“复制品”。^⑦值得一提的是,2006年,海洋史研究领域的国际一流期刊《国际海洋史研究杂志》(International Journal of Maritime History)的圆桌会议专栏专门讨论了奥卢贡菊的这本著作。^⑧它是该杂志圆桌会议讨论的第一本来自非洲大陆学者的著作。

1991—2004年,是奥卢贡菊海洋史研究成果集中问世的时期,先后发表在北美、欧洲与大洋洲的国际性专业期刊上。他曾在《国际海洋史研究杂志》发表论文五篇,^⑨在《路线图:欧洲海外史杂志》

① Vice Chancellor | Professor Ayodeji Olukoju, Caleb University, Lagos. https://www.cvcnigeria.org/view_univ.php?name=CALEB [2019-06-18]

② Saheed Aderinto, Paul Osifodunrin, eds., *The Third Wave of Historical Scholarship on Nigeria Essays in Honor of Ayodeji Olukoju*, p. 22.

③ Ayodeji Olukoju | University of Lagos, Nigeria-Academia. edu. <http://universityoflagos.academia.edu/AyodejiOlukoju> [2019-06-18]

④ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, Inaugural Lecture Delivered at the University of Lagos, June 21, 2006, University of Lagos Press, p. 1.

⑤ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 1.

⑥ Ayodeji Olukoju, *The Liverpool of West Africa: The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900 - 1950*, Africa World Press, 2004.

⑦ Ralph Austen, “Reviews of Ayodeji Olukoju, *The Liverpool of West Africa: The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900 - 1950*, with a Response by Ayodeji Olukoju”, *International Journal of Maritime History*, Vol. 18, No. 2, 2006, p. 429.

⑧ Ayodeji Olukoju, “Reviews of Ayodeji Olukoju, *The Liverpool of West Africa: The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900 - 1950*”, *International Journal of Maritime History*, Vol. 18, No. 2, 2006, pp. 429 - 472.

⑨ Ayodeji Olukoju, “Background to the Establishment of the Nigerian Ports Authority: The Politics of Port Administration in Nigeria, c. 1920 - 1954”, *International Journal of Maritime History*, Vol. 4, No. 2, 1992, pp. 155 - 173; “The Making of an ‘Expensive Port’: Shipping Lines, Government and Port Tariffs in Lagos, 1917 - 1949”, *International Journal of Maritime History*, Vol. 6, No. 1, 1994, pp. 141 - 159; “Playing the Second Fiddle: The Development of Port Harcourt and Its Role in the Nigerian Economy, 1917 - 1950”, *International Journal of Maritime History*, Vol. 8, No. 1, 1996, pp. 105 - 131; “A ‘Truly Nigerian Project’: the Politics of the Establishment of the Nigerian National Shipping Line (NNSL), 1957 - 1959”, *International Journal of Maritime History*, Vol. 15, No. 1, 2003, pp. 69 - 90; “Ports as Growth Poles: The Japanese ‘Developer Port’ Concept in Comparative Perspective”, *International Journal of Maritime History*, Vol. 16, No. 1, 2004, pp. 43 - 58.

(*Itinerario: European Journal of Overseas History*) 发表论文三篇,^①在交通运输史专业期刊《交通运输史杂志》(*Journal of Transport History*) 上发表论文两篇。^②此外,他还在《大圆航线:澳大利亚海洋史协会杂志》(*The Great Circle: Journal of the Australian Association for Maritime History*) 以及《北方水手》(*The Northern Mariner*) 上发表过海洋史研究成果。同时,奥卢贡菊还先后在《非洲史杂志》(*Journal of African History*)、《国际非洲史研究杂志》(*International Journal of African Historical Studies*)、《非洲事务》(*African Affairs*)、《非洲史》(*History in Africa*)、《非洲研究评论》(*African Studies Review*)、《非洲经济史》(*African Economic History*)、《英帝国和联邦历史杂志》(*Journal of Imperial and Commonwealth History*) 以及《劳工史杂志》(*Journal of Labor History*) 等刊物上发表多篇论文。^③奥卢贡菊的研究成果在国际上得到了同行的认可,他是国际海洋经济史协会(International Maritime Economic History Association, 简称 IMEHA) 执行委员会中的首位非洲籍成员。^④

奥卢贡菊海洋史的主要研究内容包括港口研究、航运业研究与比较视野下的海洋史研究三个方面。

海洋活动都围绕着港口展开,因此港口研究是奥卢贡菊海洋史研究的重点。奥卢贡菊的海洋史研究开始于准备博士论文阶段,开启于对拉各斯港口及其腹地与前沿地带的研究。从1992年到1996年,奥卢贡菊发表了大量有关港口研究的成果,从这些成果可以看出,奥卢贡菊的港口研究主要集中在港口建设与发展、港口管理与港口财政三个方面。

在奥卢贡菊之前,尼日利亚著名地理学家巴巴菲米·奥贡达纳(Babafemi Ogundana) 已经从地理学的视角研究了尼日利亚港口的发展状况。奥卢贡菊主要从历史学的视角、以拉各斯港与哈科特港为案例研究尼日利亚港口的发展动力及其管理。通过这些研究,奥卢贡菊探索了港口发展与尼日利亚经济发展之间的关系,尤其是英国殖民统治时期,港口发展与尼日利亚经济发展之间的关系。^⑤

奥卢贡菊关于港口发展动力与港口管理研究的第一篇论文是1992年发表于《交通运输史杂志》上的《拉各斯港口的发展,1892—1946年》,^⑥这篇论文主要论述了拉各斯在港口工程规划与工程实施等方面所面临的局限性、政策的选择以及各种争议的解决等问题。这篇论文让奥卢贡菊走上国际学术舞台,他不是《交通运输史杂志》上发表论文的非洲人,却是在该期刊上发表研究成果的第一位研究港口工程(拉各斯、哈科特港以及日本的港口等)的尼日利亚历史学家。^⑦

奥卢贡菊之前,在有关尼日利亚港口和海洋贸易的文献中,哈科特港是被忽视的一个。为了弥补尼日利亚海洋史研究的这一缺陷,奥卢贡菊着手研究哈科特港,并发表了《充当副手:1919—1950

① Ayodeji Olukoju, "Rotgut and Revenue: Fiscal Aspects of the Liquor Trade in Southern Nigeria, 1890 - 1919", Vol. 21, No. 2, 1997, pp. 66 - 81; "Slamming the 'Open Door': British Protectionist Fiscal Policy in Inter-War Nigeria", Vol. 23, No. 2, 1999, pp. 13 - 28; "Fishing Migrations and Inter-Group Relations in the Gulf of Guinea (Atlantic Coast of West Africa) in the Nineteenth and Twentieth Centuries", Vol. 24, No. 2, 2000, pp. 69 - 85.

② Ayodeji Olukoju, "Helping Our Own Shipping: Official Passages to Nigeria, 1919 - 1945", Vol. 20, No. 1, 1999, pp. 30 - 45; "The Development of the Port of Lagos c. 1892 - 1946", Vol. 13, No. 1, 1992, pp. 59 - 78.

③ Ayodeji O. Olukoju, "Ports, Hinterland and Forelands", p. 17.

④ APN Advisory Board Members - Ayodeji Olukoji. <https://www.ssrec.org/programs/view/apn/apn-advisory-board-members/#ayodeji-olukoju> [2019 - 06 - 18]

⑤ Ayodeji O. Olukoju, "Ports, Hinterland and Forelands", p. 7.

⑥ Ayodeji Olukoju, "The Development of the Port of Lagos, c. 1892 - 1946", *The Journal of Transport History*, Vol. 13, No. 1, 1992, pp. 59 - 78.

⑦ Ayodeji O. Olukoju, "Ports, Hinterland and Forelands", p. 7.

年哈科特港的发展及其在尼日利亚经济中的作用》一文。本文主要研究的是英国殖民统治时期,尼日利亚国家港口政策的制定及实施对哈科特港经济与政治发展的影响。^①他认为哈科特港主要是在1917年到1927年这段时间发展起来的,并在20世纪20年代后期成为现代化港口。哈科特港最初的自然条件与拉各斯港类似,都面临着入海口狭窄,大型远洋轮船没办法入港的不利因素。为了将其建设成港口,不得不实施包括疏浚入海口的淤泥在内的港口发展工程。哈科特港在码头建设的过程中,海关与铁路公司之间以及商会之间产生了各种利益纠纷,^②这些利益纠纷阻碍了哈科特港的发展,使得哈科特港在殖民政府港口政策的实施上以及贸易量方面都远不如拉各斯港,哈科特港并没有被建成像拉各斯那样的大型港口,而是屈居拉各斯港之后。^③正如这篇论文的标题所显示的那样,充当拉各斯港的“副手”。

世界贸易中的绝大部分都以海运为主要运输方式,港口对世界经济的贡献不可估量。因此,研究世界各个港口及其对外贸易的成果很多,尼日利亚学界也如此。在奥卢贡菊之前,研究尼日利亚港口的成果比较多,但是研究尼日利亚港口管理的成果相对来说比较少。^④奥卢贡菊认为,港口服务部门之间的协调是组织、实施海洋贸易的一个重要方面,因此,很有必要仔细研究英国殖民统治的全盛时期,即1920年到1954年的尼日利亚港口管理政治,以便了解1954年尼日利亚港口管理局(Nigerian Port Authority)成立的一系列背景事件。^⑤《尼日利亚港口管理局成立背景:尼日利亚港口管理政治,1920—1954年》^⑥一文是奥卢贡菊提交的第一篇有关于尼日利亚港口管理政治的咨询报告,也是研究尼日利亚港口管理的唯一一篇学术论文。^⑦这篇论文主要研究的是全球范围内港口管理的类型以及包括因私人 and 政府之间拉锯战而导致的港口控制上的二元性、港口管理的多部门性(铁路、海关、港口工程与海事)以及这些部门内部之间竞争等问题在内的英国殖民统治时期尼日利亚港口管理的细节性问题。

港口财政是港口日常管理与组织运行的一个重要方面。港口财政对尼日利亚港口与铁路的发展来说至关重要,是尼日利亚海洋贸易的支柱。英国殖民统治时期,在殖民政府快速发展的现代交通运输体系的推动下,巨额的地方财政资源与外国贷款都被用于港口建设。在这些基础设施项目完工后,殖民政府希望从外国贷款中,从他们的利息支出以及将要被偿还的其他费用中有所收益,殖民政府希望这笔收益能够维持日常的运营,并成为殖民政府创收的一项来源。^⑧殖民政府创收的重要

① Ayodeji Olukoju, "Playing the Second Fiddle: The Development of Port Harcourt and Its Role in the Nigerian Economy, 1917 - 1950", p. 105.

② Ayodeji Olukoju, "Playing the Second Fiddle: The Development of Port Harcourt and Its Role in the Nigerian Economy, 1917 - 1950", pp. 118 - 120.

③ Ayodeji Olukoju, "Playing the Second Fiddle: The Development of Port Harcourt and Its Role in the Nigerian Economy, 1917 - 1950", pp. 130 - 131.

④ B. Ogundana, "Seaport Development in Colonial Nigeria", in I. A. Akinjogbin, S. O. Osoba, eds., *Topics in Nigerian Economic and Social History*, Ile-Ife, 1980, pp. 171 - 172.

⑤ Ayodeji Olukoju, "Background to the Establishment of the Nigerian Ports Authority: The Politics of Port Administration in Nigeria c. 1920 - 1954" *International Journal of Maritime History*, Vol. 4, No. 2, 1992, p. 156.

⑥ Ayodeji Olukoju, "Background to the Establishment of the Nigerian Ports Authority: The Politics of Port Administration in Nigeria c. 1920 - 1954", pp. 155 - 173.

⑦ Ayodeji O. Olukoju, "Ports, Hinterland and Forelands", p. 8.

⑧ Ayodeji Olukoju, "Subsidizing the Merchants at the Expense of the Administration: Railway Tariffs and Nigerian Maritime Trade in the 1920s", *Indian Journal of African Studies*, Vol. 10, No. 1 - 2, 1999, pp. 61 - 77.

来源就是港口和铁路的税收以及其他服务类项目的收费。

奥卢贡菊研究港口财政的成果主要侧重于拉各斯港口财政的困境方面,主要体现在《“昂贵港口”的缔造:1917—1949年的航运公司 政府与拉各斯港关税》一文中。港口管理当局不得不收取一定的服务费用,但是这些收费并不是一直都能抵消服务支出。拉各斯港并不是天然的良港,而是通过人工疏浚才变成国际性港口的。尼日利亚政府为拉各斯港增加了航运业设施和货物装卸设备,为了偿还这些设备和设施费用,政府征收港务费”。^①港务费随着贸易类型的增多而不断调整,并且随着经营性支出的变化而不断调整。然而,在尼日利亚港口税收与费用的设立、调整与执行的过程中,遭受到尼日利亚本土商业集团与英国商业集团的对抗。这些商业集团不断地向殖民政府施压,希望能降低当时的收费,他们认为这些费用实在是太高了,并为拉各斯港冠上“昂贵港口”的名号。^②

与海洋贸易比起来,研究航运业的学术成果要少得多,这主要是因为航运业是一项相对来说具有隐秘性的活动,相关文献的记载比较少。^③然而,奥卢贡菊却在国际期刊上发表了一系列有关航运业的文章。奥卢贡菊的航运业研究主要涵盖了货运、客运、班轮运输与不定期运输四种方式的航运业。^④

《埃尔德·邓普斯特航运公司与第一次世界大战期间尼日利亚的航运业》一文是奥卢贡菊发表的第一篇航运业研究的论文。这篇论文主要研究一战期间,远洋轮船货运业仓位分配的复杂性问题。一战期间,尼日利亚航运业尤其是拉各斯港面临的最大问题是载重量不足的问题。为了解决这一问题,英国的老牌航运公司埃尔德·邓普斯特航运公司改变了航运费用的计算标准,其运费是按照“规模”(scale tones)或体积吨位计算,而不是按照总重量计算。这就意味着如果用轮船运输兽皮等北部尼日利亚地区的主要出口物,要比运输可与棕榈产品占据更大的空间,虽然其实际重量比不上后者,却要支付更多的运费。“体积”吨位,是埃尔德·邓普斯特航运公司利用其在西非地区的垄断优势,在一战期间为牟取暴利而臆造出来的一种收费标准,这种新收费标准在殖民政府、英帝国政府与商人团体中引起了不同的反响。^⑤

与同时期世界上其他地区的客运研究比起来,西非地区客运的研究相对来说比较少。^⑥为了弥补这一缺陷,奥卢贡菊研究两次世界大战期间尼日利亚航运中的客运业,并发表了《“扶持我们自己的航运业” 前往尼日利亚的官方通道(1914—1945年)》^⑦一文。该文主要研究的是两次世界大战期间,围绕着埃尔德·邓普斯特航运公司垄断前往尼日利亚的海上客运业而形成的争论。争论的起因是在与外国船运公司的激烈竞争中,尼日利亚殖民政府将前往尼日利亚的客运业务交给了在服务质量与前景方面都赶不上其他外国航运公司的埃尔德·邓普斯特航运公司。争议的关键性问题是,埃尔德·邓普斯特航运公司与其竞争者提出不同的票价,并提供不同的服务;尼日利亚殖民政府之

① Ayodeji Olukoju, “The Making of an ‘Expensive Port’: Shipping Lines, Government and Port Tariffs in Lagos, 1917 - 1949”, *International Journal of Maritime History*, Vol. 6, No. 1, 1994, pp. 142 - 143.

② Saheed Aderinto, Paul Osifodunrin, “The Third Wave of Historical Scholarship on Nigeria”, in Saheed Aderinto, Paul Osifodunrin, eds., *The Third Wave of Historical Scholarship on Nigeria Essays in Honor of Ayodeji Olukoju*, p. 58.

③ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 14.

④ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 6.

⑤ Ayodeji Olukoju, “Elder Dempster and the Shipping Trade of Nigeria during the First World War”, *Journal of African History*, Vol. 33, No. 2, 1992, pp. 255 - 271.

⑥ Ayodeji Olukoju, “‘Helping Our Own Shipping’ Official Passages to Nigeria, 1914 - 1945”, *The Journal of Transport History*, Vol. 20, No. 1, 1999, p. 30.

⑦ Ayodeji Olukoju, “‘Helping Our Own Shipping’ Official Passages to Nigeria, 1914 - 1945”, pp. 30 - 45.

所以这么做是为了防止殖民官员从外国航运公司受贿。

西非沿海岸的港口中,除了塞拉利昂的弗里敦港是天然良港外,包括拉各斯港在内的其他港口都需要高昂的港口工程建设费用。在这些西非沿岸较浅的入海口中,需要使用冲浪船或者驳船来为停泊在港口中的船只提供食物。因此,驳运服务在西非的船运中,尤其是在1914年之前的拉各斯港的船运中,以及第二次世界大战之前的黄金海岸(加纳)的船运中发挥了重要的作用。但是研究西非驳运服务的成果并不多。奥卢贡菊在《抓的太紧:20世纪30年代的欧洲轮船公司与英国西非驳运服务》一文中主要研究的是被称为西非航运业“必不可少环节”的驳运服务业的政治经济因素,并说明了不定期运输的艰难,殖民政府以及宗主国政府在面对航运业卡塔尔集团英属西非航海业贸易公司严格把控方面的困境。^①

在研究了殖民时期尼日利亚海洋业后,奥卢贡菊对尼日利亚海洋业的管理感到失望,同时不满于尼日利亚糟糕的海运业现状。因此,他决定研究世界上其他国家的海洋业发展历史及其管理经验。他研究的方法是将这些国家的海洋业发展及其管理与尼日利亚的进行比较,并从中汲取有益的经验,以期改革尼日利亚海事部门,实现尼日利亚海洋业的发展。因此,奥卢贡菊在比较视野下研究海洋史,主要比较的是日本与尼日利亚的海洋贸易、港口发展与管理以及两国的海洋政策对国家经济发展的影响等。主要研究成果有:《海洋贸易、港口发展与管理:日本的经验及其对尼日利亚的启示》^②、《海洋政策与经济发展:第二次世界大战以来尼日利亚与日本的比较研究》^③、《作为增长极的港口:比较视野下的日本“发展型港口”概念》^④等文章。奥卢贡菊认为尼日利亚与日本两国海洋业发展状况悬殊,是由以下几点原因造成的。(1)从自然条件上来看,日本拥有天然良港,有着相对较长的、丰富的海岸线,尼日利亚不但缺乏天然良港而且海岸线比较短。更重要的是,日本政府一直都重视海事业的发展,有着明确的海洋发展规划、海洋政策的协调与实施能力,尼日利亚在这些方面的表现却比较糟糕。(2)综合国力或者说国家经济发展水平是港口投资与运营的保障。日本雄厚的国力和较高的经济发展水平为港口发展提供了强大的人力与物力保障,即便是在20世纪60年代到20世纪80年代的“泡沫经济”时期,日本都有雄厚的资金用于港口、城市与相关产业的基础设施建设。资金投入对于港口的发展来说至关重要,尼日利亚受到其综合国力与经济发展水平的限制,没有雄厚的资金投资于港口建设。即便是在20世纪70年代的石油繁荣时期,尼日利亚也没有将资金投资于港口的发展上。(3)两国在港口工程技术、造船业及其附属产业相关技术的掌握上的不同。日本通过学习,将西方的港口工程技术本土化,而尼日利亚的港口项目向来都是由外国公司承担建设的。(4)日本政府一直都在港口发展与海洋贸易中扮演着重要角色,同时,日本还允许私有部门参与到港口发展与海洋贸易业,有着较长历史的公私部门合作伙伴关系传统,而尼日利亚直到2006年才对港口进行私有化改革,才允许私有部门参与尼日利亚港口发展建设。^⑤

① Ayodeji Olukoju, “Getting Too Great a Grip: European Shipping Lines and British West African Lighterage Services in the 1930s”, *Afrika Zamani: Journal of the Association of African Historians*, No. 9-10, 2001-2002, p. 21.

② Ayodeji Olukoju, *Maritime Trade, Port Development and Administration: The Japanese Experience and Lessons for Nigeria*, Institute of Developing Economies, 1996.

③ Ayodeji Olukoju, “Maritime Policy and Economic Development: A Comparison of Nigerian and Japanese Experiences since the Second World War”, *Afrika Zamani: Journal of the Association of African Historians*, No. 11-12, 2003-2004, pp. 160-182.

④ Ayodeji Olukoju, “Ports as Growth Poles: The Japanese ‘Developer Port’ Concept in Comparative Perspective”.

⑤ Ayodeji Olukoju, “Maritime Policy and Economic Development: A Comparison of Nigerian and Japanese Experiences since the Second World War”, pp. 178-179.

三、奥卢贡菊海洋史研究的理论与方法

作为尼日利亚第三代历史学家的代表性人物,奥卢贡菊主张历史研究与社会发展需求之间的“相关性”;其海洋史研究是在经济民族主义思想的指导下进行的;在探究港口发展的原因时,奥卢贡菊反对历史解释的单一论,主张历史解释的多因论;奥卢贡菊借鉴了地理学家、经济学家的研究视角和概念,采用跨学科方法研究海洋史。

首先,他主张历史研究与社会发展需求之间的“相关性”。奥卢贡菊的海洋史研究开始于20世纪90年代初。从尼日利亚史学发展阶段上看,20世纪90年代初是尼日利亚史学危机全面爆发的时期。^①对于尼日利亚史学危机的成因,尼日利亚史学家们给出了不同的解释。阿菲博(Afigbo)认为原因主要有:尼日利亚史学分析不够深入;缺乏对过去意义的整体性建构;似乎对于当今尼日利亚根本性问题与社会动态的解决缺乏直接的贡献意义。^②E. 奥耶德莱(E. Oyedele)认为尼日利亚历史学家面临的主要问题是他们在相关性(relevance)方面比较失败,也就是他们不能通过他们所写的历史类型将他们所从事的事业与社会需求联系起来。^③

阿菲博与奥耶德莱在分析尼日利亚史学危机的成因时,都提到了历史研究对于尼日利亚根本性问题解决、社会工程问题、社会需求之间的作用与联系,即历史研究和“相关性”问题。历史研究的“相关性”解释的是历史研究的功能及其定位问题。尼日利亚史学家阿贾伊认为,“历史研究不是过去,而是对于过去的研究,历史研究是一种为了当前利益而试图理解、解释过去的研究”。^④历史学家在收集文献的、口头传说的、考古学的、社会学的以及经济学的资料时,会甄选出对于“当前”来说最有意义、最重要的历史数据。这些意义、重要性体现在与“当前”的“相关性”上。^⑤

J. I. 迪布阿(J. I. Dibua)认为非洲历史或者是“民族主义”史学的主导性史学传统是基于经验主义的西方传统,并全盘接受作为发展战略的现代化,强调的是非洲的首创性、非洲的适应性以及非洲制度的连续性,这是尼日利亚史学相关性危机形成并存在的原因。^⑥传统非洲史学的经验主义与“民族主义”导向,使其不能学会面对尼日利亚的欠发展与社会经济转向等当代问题的困境。只有关注欠发达这个普遍存在的问题,对于历史研究来说才是“相关的”、“有用的”,历史研究必须学会分析欠发展、贫穷、愚昧与疾病等问题。这样历史学才能满足绝大多数人的利益,而绝大多数人的利益正是发展的目标与发展的实质。^⑦他认为历史学家们应该将历史看成一种政治的、社会的以及经济转变的工具。但是尼日利亚史学家们倾向于成为“古董学者”。历史学家们应该是热爱当前生活的“公民”,尼日利亚需要的是一种承担社会义务的、相关性的历史,这种历史将有助于应对各种欠发展

① A. O. Adeoye, “Understanding the Crisis in Modern Nigerian Historiography”, *History in Africa*, Vol. 19, 1992, pp. 1-11; J. I. Dibua, “The Idol, Its Worshippers and the Crisis of Relevance of Historical Scholarship in Nigeria”, *History in Africa*, Vol. 24, 1997, pp. 117-137.

② J. I. Dibua, “The Idol, Its Worshippers and the Crisis of Relevance of Historical Scholarship in Nigeria”, p. 122.

③ 转引自 J. I. Dibua, “The Idol, Its Worshippers and the Crisis of Relevance of Historical Scholarship in Nigeria”, p. 122。

④ J. F. Ade Ajayi, “The Search for Relevance in the Humanities in Africa”, in Toyin Falola, ed., *Tradition and Change in Africa: The Essays of J. F. Ade Ajayi*, Africa World Press, 2000, p. 452.

⑤ J. F. Ade Ajayi, “The Search for Relevance in the Humanities in Africa”, p. 453.

⑥ J. I. Dibua, “The Idol, Its Worshippers and the Crisis of Relevance of Historical Scholarship in Nigeria”, p. 132.

⑦ J. I. Dibua, “The Idol, Its Worshippers and the Crisis of Relevance of Historical Scholarship in Nigeria”, p. 126.

问题的后果。换句话说,历史研究应该为尼日利亚从当前的欠发展状况转变成一种巨大的发展而贡献力量,这种巨大发展将代表的是绝大多数人的利益。尼日利亚史学如果继续无视这种维度的话,将面临着相关性危机。^①

奥卢贡菊认为,21世纪历史学家面临的巨大挑战是“使自己与其所生活的社会的当前需求联系起来”。^②为了化解尼日利亚史学研究所面临的挑战,奥卢贡菊重新定位历史研究,他认为,历史学家应该寻求的是与社会发展相关的研究,或者是利用信息技术的优势将其主要研究应用于社会发展中。^③尼日利亚港口管理局的一位官员在1993年沾沾自喜地问奥卢贡菊,历史与港口有什么关系。奥卢贡菊通过其研究成果向包括这位官员在内的尼日利亚民众证明了历史研究与公共政策制定之间的“相关性”。

通过研究,奥卢贡菊发现尼日利亚海洋部门的政策制定者们,因不了解尼日利亚海洋业发展的历史而导致历史上许多海洋政策以失败而告终。针对这一现象,奥卢贡菊主张,尼日利亚国家发展规划的政策制定者在制定政策的时候请求相关领域历史学家的帮助,因为专业历史学家有能力运用其严谨的历史逻辑思维为国家政策的制定出谋划策。至少,历史学家在处理“长时段”历史方面,具有无可比拟的优势,这种优势有助于国家发展政策的长期性与持续性,有利于国家发展政策的落实与执行。^④政策制定者的出发点是通过阅读该领域原创性研究的学术出版物来拓展其视野,而不是仅仅了解二手文献与自私自利的“政策文件”。这样做的好处是,将为海洋政策的制定与实施带来比较性的观点。^⑤在尼日利亚与喀麦隆关于巴卡西半岛所有权归属的争议中,尼日利亚联邦政府因为不重视尼日利亚著名边界研究学家、历史学家安东尼·阿瑟瓦菊(Anthony Asiwaju)教授的研究成果,导致在巴卡西半岛争议中失败。^⑥

相应地,史学家在研究内容上应选择与社会发展需求相关的研究。作为尼日利亚第三代历史学家的代表人物,奥卢贡菊之所以从事海洋史研究是希望通过历史研究,追溯尼日利亚海洋业发展的历程,窥探尼日利亚海洋业发展滞后的原因,并通过与世界上海洋业发达国家的比较研究,从中找到能够帮助今日尼日利亚海洋部门改革的有益经验。^⑦从奥卢贡菊海洋史研究的时间划分上,可以看出奥卢贡菊主要研究的是殖民时期尼日利亚的海洋史,对尼日利亚独立后的海洋史研究的不多。这主要是因为他认为尼日利亚殖民时期的经济史研究有益于当今尼日利亚的经济发展,殖民时期的尼日利亚经济是其独立后经济发展缓慢和欠发达的根源。^⑧

史学家要利用信息技术的优势,将其研究成果应用于社会发展中,这主要包括两个方面的途径。(1)为政府建言献策。奥卢贡菊这方面的报告主要有:《尼日利亚港口:激进改革的必要性》。他提出了如下建议:在重新组织海洋业后,尼日利亚港口实行私有化;将尼日利亚建成地区性航运枢纽;综合审视尼日利亚港口的费用;港口发展战略的再聚焦;充分、有效利用港口能力;采用日本通过规

① J. I. Dibua, “The Idol, Its Worshipers and the Crisis of Relevance of Historical Scholarship in Nigeria”, p. 132.

② Ayodeji Olukoju, “Challenges before the Twenty-first Century Nigerian Historian”, in O. O. Olubomohin, ed., *Issues in Historiography*, College Press 2001, p. 129.

③ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 28.

④ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 21.

⑤ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 23.

⑥ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 21.

⑦ Saheed Aderinto, Paul Osifodunrin, eds., *The Third Wave of Historical Scholarship on Nigeria Essays in Honor of Ayodeji Olukoju*, p. 67.

⑧ Saheed Aderinto, Paul Osifodunrin, eds., *The Third Wave of Historical Scholarship on Nigeria Essays in Honor of Ayodeji Olukoju*, p. 28.

模与战略重要性划分港口的政策以实现其发展;根除尼日利亚港口及其相关部门的腐败;尼日利亚铁路与道路系统的再组织与现代化,建立包括海运业在内的联合运输网络。^①该文是由尼日利亚经济峰会集团(Nigerian Economic Summit Group)出版的一份意见书。正是因为这篇意见书,奥卢贡菊与 NESG 联系密切,因为自 2001 年开始,他一直是基础设施政策委员会(Infrastructure Policy Commission)的成员。^②(2)建构起学术研究与产业发展之间的桥梁。奥卢贡菊所推崇的是设立海洋联合研究课题组(Maritime Studies Research Group),正如加拿大纽芬兰与拉布拉多圣约翰纪念大学(Memorial University St. John's, NL Canada)的海洋研究小组(Maritime Studies Research Unit)一样。该研究小组设立的目的在于寻求联合研究与问题的解决。^③奥卢贡菊的海洋史研究成果曾经被作为重要的证词而用于由沿海州所提出的地标式资源管控的诉讼中,最高法院的主要判决依据的是奥卢贡菊作为专家证人(代表拉各斯州)的宣誓证词,并特别点名要求奥卢贡菊担任专家证人。^④

其次,他主张经济民族主义思想主导下的海洋史研究。作为一种政治经济概念,经济民族主义的历史可以追溯到 19 世纪。奥卢贡菊认为,经济民族主义是对经济不满的一种政治化表现。^⑤自从 20 世纪 30 年代开始,经济民族主义一直是西非地区反对殖民统治的一种主要议程。西非地区的经济民族主义与欧洲、美国地区的经济民族主义有所不同。欧美地区的经济民族主义主要表现为不同时期的重商主义或保护主义,而西非地区的经济民族主义在很大程度上通过“政治企业”实现其反对殖民统治的诉求。政治企业,是指已经与“组织了的政治民族主义”建立联系的非洲商人,开展的“运用政治观点建立商业公司并推动其商业发展的活动,反之亦然”。^⑥殖民时期,尼日利亚乃至西非地区的本土企业属于政治企业。本土企业及其遭遇是奥卢贡菊港口、船运、殖民经济史以及相关学科的一个研究主题。通过研究,奥卢贡菊发现了殖民统治时期和独立之后,尼日利亚本土企业所面临的结构性劣势,同时,通过对比同一时期日本、新加坡海洋业快速发展的原因,并结合经济民族主义的特点,奥卢贡菊认为尼日利亚海洋业的发展需要在经济民族主义的驱动下重新制定新的发展方向。

奥卢贡菊认为经济民族主义具有如下特点。(1)经济民族主义并不是一种新现象,而是植根于古代的一种现象,或许其起源于人类历史的早期国家间关系。至少,17 世纪欧洲国家的重商主义就是经济民族主义的一种表现。(2)经济民族主义是对不平衡的或者不对等的国家间经济关系的一种反映,通常实施经济民族主义的都是国家间经济关系中处于弱势或不利地位的一方。(3)经济民族主义在其实行中具有对抗性。通常,在由国家给予支持的本土行为体征收外国资产中可以看到这种对抗性。(4)经济民族主义并没有统一设置的政策,但却是对受影响国自身特点的一种反映。这也就解释了经济民族主义在不同地理上的、空间设置上的多样性。(5)在经济危机或者灾难时期,经济民族主义的呼声最高,正如 20 世纪的两次世界大战期间以及二战后那样。(6)经济民族主义通过国家

① Saheed Aderinto, Paul Osifodunrin, eds., *The Third Wave of Historical Scholarship on Nigeria: Essays in Honor of Ayodeji Olukoju*, pp. 68 – 69.

② Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 20.

③ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 23.

④ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, pp. 20 – 21.

⑤ Ayodeji Olukoju, “Economic Nationalism and Decolonization: West Africa in Comparative Perspective”, *Hagar*, Vol. 9, No. 2, 2010, p. 139.

⑥ Harneit-Sievers, “African Business, ‘Economic Nationalism’, and British Colonial Policy: Southern Nigeria, 1935 – 1954”, *African Economic History*, Vol. 24, 1996, p. 31.

的、非国家的行为体实施,这主要取决于关键问题,也取决于不同的层次。^①

奥卢贡菊认为,尼日利亚海洋业发展之所以需要经济民族主义则在于如下原因。(1)海洋业的发展遵守“达尔文原则”,达尔文原则支持的是弱肉强食,需要国家的扶持。不管是殖民时期还是独立后,尼日利亚海洋业中的船运业,不管是客运业还是商品船运业,尼日利亚本土企业要么被完全排挤出市场,要么被边缘化。^②在国际航运业中,尼日利亚航运业处于劣势,这符合经济民族主义的上述第二个特点。为了扭转这种劣势地位,国家行为体有必要采取某些措施。(2)人的能动性在海洋业发展中发挥着巨大的作用,而政府是人的能动性的最大体现。在当今的科技时代,海洋及其相关产业的发展可以看成技术、政治、经济实力、自然因素与其他因素综合作用的结果。在这些因素中,除了自然因素以外,其他因素都与人的能动性密切相关,即便是自然因素,也可以在现代技术的支持下,改善或者转变港口、港口腹地以及沿海地区在自然条件上的不足。政府是人的能动性的最大体现,因为政府有进行大规模海洋作业的投资资本,有能力化解海洋业投资大、回报率低、成本回收周期长的缺陷,有能力运用技术优势,变自然条件方面的劣势为优势。^③

奥卢贡菊根据经济民族主义的特点,结合世界上其他国家海洋业发展中经济民族主义思想驱动下所产生的积极影响,提出了尼日利亚海洋业改革的若干建议。(1)发挥尼日利亚联邦政府在促进本土海洋企业发展中的作用。为了扭转尼日利亚海洋业在国际竞争中的劣势地位,尼日利亚联邦政府有必要采取某些措施。尼日利亚有必要效仿明治维新时期日本政府对于船运公司强制合并的做法。尼日利亚也需要为船运舰队的发展提供资金支持,培育商业舰队的资本,合并目前小规模经济、独资经营的舰队,以扩大商业舰队的经营范围。^④(2)发挥各级政府在海洋业发展中的能动性。奥卢贡菊进一步主张发挥尼日利亚各级政府的能动性,以促进尼日利亚港口建设、海洋贸易、造船业与船运业的发展。(3)借鉴世界上海洋业发展较好国家的经验,促进尼日利亚海洋业的发展。如借鉴新加坡和韩国在商业舰队发展中资本培育的方法。(4)打击海洋业发展中的腐败。奥卢贡菊认为人为因素是尼日利亚海洋业发展的最大阻碍。尼日利亚港口工程的设计与实施是出于狭隘的政治和个人原因;尼日利亚海洋业发展中购买陈旧的设备的投票容易被通过;尼日利亚港口中的安全机构是和平时期世界上同规模港口中安全机构最多的国家,但是如此多的安全机构并没有简化港口的海关、缉毒与港口卫生管理进程,在安全机构大量存在的情况下,尼日利亚港口因为人为破坏/盗窃货物而臭名昭著,这些人被称为“码头老鼠”。^⑤尼日利亚海洋业中腐败主义的盛行,使得没有人关注科托努港口贸易流失严重的残酷现实,使得没有人关注尼日利亚的国家影响,也没有人努力将拉各斯港综合体建成西非地区的区域性航运枢纽。尼日利亚的海洋业已经变成了既得利益集团主导下的卡特尔垄断利益集团,这些集团将海洋部门划分成封地与族群飞地,导致了肆无忌惮的制度化腐败,破坏了国家的安全。^⑥

再次,他反对历史解释的单一论,主张历史解释的多因论。奥卢贡菊认为,因果关系与年表对于

① Ayodeji Olukoju, “Economic Nationalism and Decolonization: West Africa in Comparative Perspective”, p. 140.

② Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 21.

③ Ayodeji Olukoju, “Maritime Policy and Economic Development: A Comparison of Nigerian and Japanese Experiences since the Second World War”, p. 163.

④ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, pp. 21 - 22.

⑤ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 22.

⑥ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 23.

专业历史学家来说至关重要。在寻求历史事件发展的解释中,历史学家们通常关注的是因果关系——特定事件发生的间接原因与直接原因。奥卢贡菊认为,历史学家在寻求历史解释的时候,倾向于历史解释的多因论。这主要是因为:(1)因为人脑/自然的复杂性,历史学家在历史解释中倾向于多因论而不是单一论。在解释单一事件或现象过程中,其影响因素或行为者具有多样性。(2)历史学家们也意识到原因重要程度的排序与主导性原因,这就需要将原因划分成间接原因与直接原因,这样才能在历史方程式中为每一个变量(原因)找到适宜的位置。因此,尽管很多历史学家不赞同历史解释的单一论,却都赞成历史解释中的主要原因。^①

奥卢贡菊认为在当今的科技时代,海洋及其相关产业的发展可以看成技术因素、政治因素、经济实力、自然因素与其他因素综合作用的结果。^②在研究港口城市拉各斯出现原因的时候,他认为作为西非主要的海洋、商业和工业城市,拉各斯城的出现是官方的政策、政治、政府间关系、生态、零售业、海洋贸易以及技术等地方性因素和全球因素相互影响的结果。^③

最后,奥卢贡菊认为,当代历史学家必须具有多种能力,具有从事跨学科研究的能力。^④具体到海洋史研究领域,他认为史学家不应该局限于港口或是海洋史研究的某一主要方面,而应该以某一学科为基础,又具有胜任其他学科的能力。^⑤基于这样的理念,奥卢贡菊的研究领域不仅包括海洋史,还包括与海洋业相关的城市史、交通运输史、农业史、货币/金融史以及商业史尤其是政府与商人之间的关系史等相关领域。奥卢贡菊有关海洋史研究的成果是历史学与相邻学科,尤其是港口地理学和经济学相结合的跨学科研究的成果。奥卢贡菊的研究成果使用了空间分析、港口通用模型(Anyport)等概念。^⑥

港口的空间分析,即研究港口发展的主要决定要素是什么,是港口腹地还是港口沿海地区呢?^⑦通过研究北尼日利亚内陆的商路交通与可能成为大西洋海岸出海口港口之间的竞争,奥卢贡菊发现港口之间的内部竞争是一个动态过程,在这一过程中,某些因素对于港口竞争的优势与劣势来说至关重要,但是根据其地理位置的不同,这些因素在不同的港口中,其重要性各不相同。^⑧因此,他得出结论,“在研究港口内部竞争性的时候,应该加入空间的、非空间的以及比较的视角。然而,在进行一般性概括的时候,应该考虑到地方特色。……空间视角的分析提供了一种可以澄清研究对象、提出新问题或提供其他某些解释的说明”。^⑨

“港口通用”模型是英国著名地理学家詹姆斯·伯德(James Bird)在1963年提出的理论,该理论

① Ayodeji Olukoju, “Leadership, Economic Nationalism and Development: Nigeria and the Challenge from the Global South”. <http://www.calebuniversity.edu.ng/ckfinder/userfiles/files/FUNAAB%20CONVOCAATION%20LECTURE.pdf> [2019-06-18]

② Ayodeji Olukoju, “Maritime Policy and Economic Development: A Comparison of Nigerian and Japanese Experiences since the Second World War”, p. 163.

③ Ayodeji Olukoju, “Local and Global Dynamics in the Transformation of the Port-City of Lagos since the Nineteenth Century”, *Papers on the Waterfront: Culture, Heritage and Regeneration of Port Cities*, 19-21, November, 2008, p. 6.

④ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 28.

⑤ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 6.

⑥ Ayodeji O. Olukoju, “Ports, Hinterland and Forelands”, p. 18.

⑦ Ayodeji Olukoju, “Spatial Analysis and Interport Competition: Lagos, the Niger and the ‘Capture’ of the Kano-Tripoli Trade, 1890-1914”, *The Great Circle: Journal of the Australian Association for Maritime History (Melbourne)*, Vol. 18, No. 1, 1996, pp. 30-47.

⑧ Ayodeji Olukoju, “Spatial Analysis and Interport Competition: Lagos, the Niger and the ‘Capture’ of the Kano-Tripoli Trade, 1890-1914”, p. 42.

⑨ Ayodeji Olukoju, “Spatial Analysis and Interport Competition: Lagos, the Niger and the ‘Capture’ of the Kano-Tripoli Trade, 1890-1914”, p. 42.

主要用来描述港口基础设施在空间与时间维度下的发展。伯德在考察了英国一系列主要河口港口,依据港口物质设施的添加与变化,将港口发展划分为六个阶段:原始、边际码头扩张、边际码头细部变化、船坞细部变化、港池式码头和专业化,刻画了港口拓展的空间规律,揭示了港口设施建设、功能拓展和技术演进及与城市的关系。^① 奥卢贡菊使用伯德提出的“港口通用”模型研究哈科特港。

结 语

综上所述,奥卢贡菊在海洋史研究方面的贡献主要如下。第一,他发表了许多有关客运、不定期运输、班轮、货运、港口工程与港口发展、港口行政与管理、港口财政、港口内部竞争、港口经济、海洋业与经济民族主义方面的研究成果。第二,他扩展了尼日利亚、西非海洋史研究的广度和深度,尤其是对哈科特港、港口管理、港口驳运业等方面的研究,弥补了尼日利亚港口研究的空白。第三,他完善了尼日利亚经济史与社会史研究的内容与方法。奥卢贡菊海洋史研究的资料主要来源于过去的经济史,因此,可以说,奥卢贡菊既是海洋史学家也是经济史学家,尤其是尼日利亚乃至西非的经济史学家。他的海洋史研究不但扩展了尼日利亚、西非经济史的领域,也完善了经济史研究的方法和理论。奥卢贡菊使用非洲、欧洲以及亚洲的经济档案资料,并抽丝剥茧地从这些资料中梳理出殖民政府各个制度制定过程的细节。奥卢贡菊不仅发表了包括海洋贸易、港口发展在内的海洋史论文,他还发表了港口发展中的劳工关系、政商关系、阶级关系、港口城市发展中的关税、财政、货币、住房、基础设施、工资与生活成本等社会史研究论文。^②

正如奥卢贡菊所认为的那样,21世纪历史学家面临的巨大挑战是“让他们自己与其所生活的社会的现实需求联系起来”。^③ 他的这一主张对当前我国的非洲史学研究尤其是非洲的社会史、经济史研究具有一定的启迪作用。基础设施发展不足是当今非洲国家面临的主要问题,正如奥卢贡菊在研究尼日利亚港口管理时所发现的那样,非洲国家基础设施发展中的有些问题自殖民时期起就已经存在,甚至在当今的尼日利亚港口管理中,还存在着管理效率低下、多个管理部门协调能力不足等问题。在非洲国家制定基础设施发展规划的过程中,无疑需要加入历史学的视角,需要社会史、经济史方面的相关研究成果,尤其需要史学家们研究非洲国家的铁路发展史、港口发展史、公路发展史等领域。

(作者王严,浙江师范大学非洲研究院助理研究员;邮编:321004)

(责任编辑:董欣洁)

(责任校对:李桂芝)

① 曹小曙、彭灵灵:《珠江三角洲港口物流与城市发展》,商务印书馆2011年版,第3—4页。

② Saheed Aderinto, Paul Osifodunrin, eds., *The Third Wave of Historical Scholarship on Nigeria Essays in Honor of Ayodeji Olukoju*, p. 69.

③ Ayodeji Olukoju, “Challenges before the Twenty-first Century Nigerian Historian”, p. 12.

“historiographical theory”. This paper argues that the theory of historiography is the generalization and summary of historical works. It is not the objective study of historical reality. It is important to clarify the nuanced differences and similarities between the theory of historiography and the theory of history. The movement to further define the theory of historiography, for example, paved the way for the rise of historical epistemology in the 1980s. Yet we need to prevent the total separation between the theory of historiography and the theory of history, as some Western schools of historiographical studies do, for such misconception would cause the negation of historical theory. In the contemporary world, the reliable results of research in the history of historiography should form the basis for research in the theory of historiography. The legacy of the history of historiography in China is extremely copious, and the study on the subject is profound. Both are favorable conditions for research in the theory of historiography. As we believe that the common task for the history of historiography and the theory of historiography is to reveal the law of historical development, the effort to combine both approaches has great prospects for academic development and theoretical innovation.

Henri Pirenne and the Study of Mediterranean History // Wu Haiyan

Henri Pirenne was a Belgian historian. As his major achievement, he proposed the Mediterranean as a holistic research framework for understanding the origins and development of Europe through the perspective of the wide-ranging interactions between different civilizations. It has opened up a new field of vision and provided a new paradigm for historical research. With the further development of globalization, the Mediterranean, as one of the main research objects of new regional history, has become an academic hotspot. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* by Fernand Braudel is, for example, a landmark work of studies of Mediterranean history. Through a comparative analysis of Pirenne with Braudel and other Mediterranean historians, we can conclude that Pirenne has clearly influenced Braudel's view on Mediterranean history in the following aspects: the emphasis on social and economic history, the shift away from nationalist historiography, and the focus on the long term and structural analysis of historical development in a wide range of space. Driven by the antagonism between Islam and Christianity in the early Middle Ages, Pirenne separated the Mediterranean. This assertion has further influenced new studies on Mediterranean history.

Ayodeji Olukoju and His Research on Maritime History // Wang Yan

Ayodeji Olukoju is one of the major figures in the third wave of historical scholarship in Nigeria. He is also one of the pioneers of Nigerian maritime history. According to him, maritime history studies all human activities associated with the sea. In his research, he works on topics such as Nigerian ports, shipping industry, and comparison of maritime history. Olukoju believes in the relevance of historical studies to social development, and he adopts long-term perspectives to examine policy decisions. For example, by comparing Nigerian and Japanese maritime policies and economic developments, he advocates maritime nationalism. He argues that Nigerian government should strengthen the state power to facilitate maritime development. As to study the development of ports, he prefers multiple causations to a single explanation. In his research, Olukoju adopts concepts from a diverse group of geographers and economists, and employs an interdisciplinary method.

New Developments in Historical Animal Geographies in the West and Lessons for China: A Survey of the Papers Published by the British *Journal of Historical Geography* // Zhang Bo

The different characteristics and developmental trajectories of history and geography in the East and the West have led their studies of historical animal geographies to divergent paths. Through analyzing relevant articles on historical animal geographies published in the British *Journal of Historical Geography* from 2000 to 2018, we can identify three research trends in this discipline in recent years: the diversification of topics and methods, the focus on common animals in close contact with human beings, and the attention to animals in specific small and medium-scale space. The recent development not only fills in the gap of the existing scholarship but also proposes new ideas to tackle some problems in traditional historiography. In pushing the development of historiography, it also promotes new ideas to challenge the narrow view of anthropocentrism in the field. The strength of these studies in the West deserves our attention. As we need to adhere to our unique characteristics in the study of historical animal geographies in China, we also need to learn from them.