

蓝色国土·海洋文化

解剖海洋文明女神的身体是我们所不愿见的，
但却是我们所需要的……



海上交通和海上贸易

马 娇 编写



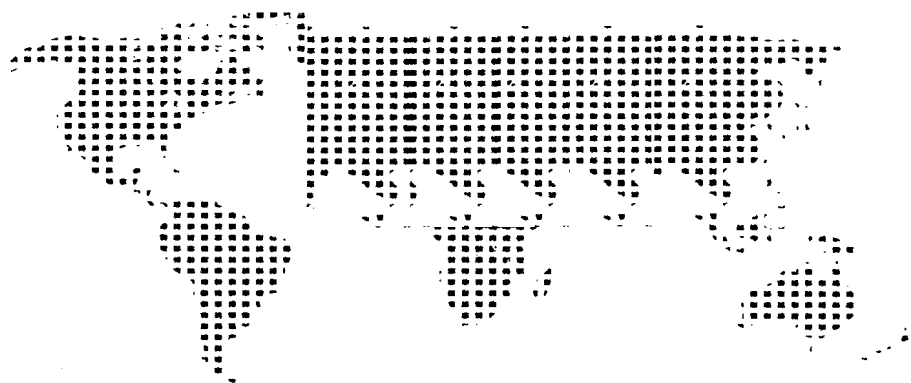
HAISHANGJIAOTONGHEHAISHANGMAOYI



吉林出版集团有限责任公司

海上交通和海上贸易

马娇 编写



吉林出版集团有限责任公司

图书在版编目(CIP)数据

海上交通和海上贸易 / 马娇编写. -- 长春 : 吉林出版集团有限责任公司, 2012.1

(蓝色国土)

ISBN 978-7-5463-8232-6

I. ①海… II. ①马… III. ①海上交通—交通运输史—中国—古代
②对外贸易—贸易史—中国—古代 IV. ①F552.9 ②F752.92

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第003981号

海上交通和海上贸易

编 写 马 娇

策 划 刘 野

责任编辑 祖 航

装帧设计 王贝尔

开 本 710mm×1000mm 1/16

印 张 9.5 字数 70千字

版 次 2012年10月第1版

印 次 2012年10月第1次印刷

印 刷 永清县晔盛亚胶印有限公司

出 版 吉林出版集团有限责任公司

发 行 吉林出版集团有限责任公司

地 址 吉林省长春市人民大街4646号

邮 编 130021

电 话 0431-85610780

传 真 0431-85618721

电子邮箱 SXWH00110@163.com

ISBN 978-7-5463-8232-6 定价: 15.80元

版权所有 侵权必究

本书编委会

主编：于永玉 金 强

编委：胡玉晶 刘思昭 孙 峰 李晓丹 张淑梅
李忠宇 史 军 陈余齐 李国芳 徐 杰
韩鹏磊 时利英 葛雅纯 米 泓 刘 婧
郭 鑫 马 娇 郁 昆 陈 超 汪 丽
黄寅清 闪晓宇

前言

中国拥有 960 万平方千米陆地领土，除广袤的大陆外，还有 6 500 多个岛屿，分布在渤海、黄海、东海、南海中，濒临太平洋有长达 18 000 千米绵长曲折的海岸线。

中国的领海包括渤海全部、黄海、东海、南海的一部分，台湾岛周边海域及国际法承认的周边海底区域的一部分，总面积约 300 万平方千米。

海洋国土，又被称为蓝色国土，是每一个沿海国家的内水、领海和管辖海域的统称。

中华民族是世界上最早开发利用海洋资源的民族之一。远古时期，就有“乘桴浮于海上”的记载，春秋时齐人得东海“渔盐之利”，后来又有以中国为起点的海上丝绸之路。

明朝前期，伟大的航海家郑和曾率领庞大的船队七下西洋，遍访亚洲、非洲 30 多个国家，最远到达过非洲东海岸和红海海岸，比欧洲的哥伦布还早 87 年。当时中国的造船技术和航海技术无疑位于世界前列。历史上，中国是名副其实的海洋大国。

但是漫长的农耕社会传统束缚了国人的思想，中国长期以来把活动重心局限在陆地，在资本主义兴起的时代中国人



海洋意识落后了。明清时期又施行闭关锁国政策，终于招致了1864年鸦片战争的惨败。从中英“南京条约”开始，中国陷入半殖民地半封建社会的深渊，开始了百年之久的丧权辱国的噩梦。

改革开放以后，中国人民的思想有了极大的飞跃，海洋意识空前高涨，中国人的目光开始关注海洋。

海洋是地球生物的发源地，是地球上最后一座生物宝库。开发海洋，可以解决由于人口增加而伴生的粮食问题。

海洋是地球上最后的资源供应地，开发海洋，可以满足人类生活、生产对矿产的需求。

海洋是世界上最后的能源基地，开发海底油气田和可燃冰，以及风能、潮汐能可以长久地满足人类对能源的需要。

海洋是世界各大洲交通的最经济的通道，海洋运输成本仅为公路运输的五分之一，是铁路运输的10倍以上。世界上贸易运输的80%，是靠海运完成的。

海洋又是地球上最大的淡水资源生成地和储存地，海洋影响着大陆的风雨，海洋有巨大的冰山，在世界性缺水的今天，人们把对淡水需求的目光投向了海洋。

21世纪是海洋的世纪。中国人再也不会对自己的蓝色国土漠然处之。

保护蓝色国土的生态环境，发展海洋经济，维护国家的海洋权益，坚决捍卫蓝色国土的主权，是每一个中国人的权利和义务。

编者

2012年3月





目录 Contents

中国古代的航海

中国的航海历史/002

徐市东渡/014

鉴真东渡/017

郑和下西洋/021

禁海/030

海上的经书

水路的指南/038

《水路簿》的传奇/040

水路交通

水路航线/046

运输安全/053

海上贸易

古代的海上贸易/058

古代贸易的发展历程/064

海上丝绸之路/071

重启海洋之门/077





港口与海峡

港口/080

名港/089

港口的发展与挑战/109

中国的三大海峡

台湾海峡/112

琼州海峡/118

渤海海峡/121

船

海船的历史/126

海船一览/137

中国古代航海技术/142



中国古代的航海

中国有漫长的海岸线和众多的岛屿，加之沿海气候宜人、资源丰富，十分利于海上活动。中国有着十分悠久的航海历史，至少在15世纪中叶以前，中华民族的航海事业与技术一直是居于世界前列。在世界航海史的殿堂里，中国领先了15个世纪。然而“王法”压制，“夜郎自大”、“闭关锁国”，中国海洋文明在西方资本主义文明冉冉升起时轰然退潮！明清海禁成为我们永远的悲哀！



中国的航海历史

中国有绵延1.8万千米的海岸线，300多万平方千米的广阔海洋国土面积和众多的岛屿，沿海地区的气候与资源条件又十分有利于海上活动，中国是最早进行海上航行活动的国家之一，有着悠久的航海历史。



独木舟

早在距今7000年前的新石器时代晚期，中华民族的祖先已经能用火与石斧“剡木为舟，剡木为楫”。到春秋战国时期，随着木帆船的逐步诞生，出现了较大规模的海上运输与海上战争。到秦汉时代，出现了秦代徐市船队东渡日本和西汉海船远航印度洋的壮举。在三国两晋南北朝时期，东吴船队巡航台湾和南洋，法显从印度航海归国，中国船队远航到了波斯湾。从隋唐五代到宋元时期，中国航海业全面繁荣、海上丝绸之路远到红海与东非之滨。由于以罗盘导航为标志的航海技术取得重大突破，中国领先西方进入“定量航海”时期。明代永乐至宣德年间，中国伟大的航海家郑和率领远洋船队，先后七次下西洋，遍访亚非各国。这一航海盛举，不但将中国古代航海业推向顶峰，而且在整个人类航海史上，竖起了一座丰碑。但是，中国晚期封建主义逐渐保守与僵化，这严重阻碍了中国航海业的进一步发展和航海科学技术的不断进步，中国航海业从而进入由盛转衰的时期。虽然晚清大力实行洋务运动，于1865年创设江南制造局以发展民族造船业，于1873年成立轮船招商局以发展民族航运业，于1909年在高等实业学堂设立船政科以培养民族高级航海人才，但大势已去，终难再现往昔辉煌。

航海史学家根据古人航海活动的能力与航海条件的演变态势，把中国古代航海史具体分为九个时期，即蒙昧时期、起步时期、形成时期、发展时期、徘徊时期、繁荣时期、全盛时期、顶峰时期、中衰时期。这九个航海历史时期的形成与变化，充分反映了中国古代航海事业在整个社会上层建筑与经济基础辩证关系中的地位。

● 航海的蒙昧时期

航海的蒙昧时期也就是旧石器晚期至新石器时期（前

200世纪一前21世纪)这段历史时期。

当时生产力十分低下,人类为了维持和繁衍生命、寻找食物,开始了艰难的海上航行与探险。因为这些原始的航海活动基本上都是盲目与被动的,是非预期的,航行成功率微乎其微,所以我们就称这一时期为航海的蒙昧时期。

为什么航海史学家会认为中国最初的原始航海活动最早发生在旧石器晚期呢?原来在北京的周口店龙骨山山顶洞遗址中,考古学家发现了一系列海洋生物骨骼与贝壳的物证,经检验,证明了这些物证来自万年之前的原始社会。由此来看,距今一万多年之前的以渔猎为生的原始祖先,不仅已经开始与海洋发生接触,也许还能用植物蔓茎来捆扎树干或竹子,以进行短距离的海上漂浮了。

到了新石器时代,当时的中国先民已懂得了“木浮于水上”的道理,并随着火与石斧技术的改进,开始制作最早的船舶——独木舟,进行早期的海上航行,并且中国人的航行踪迹,不但涉及江河与沿海一带,而且有可能已经开始借助海洋自然动能,漂到台湾、东南亚等远方水域。

这是中华民族迈向海洋的第一步,并且也构成了人类海洋文明史的基础性一页。从此中华民族逐渐开启智慧之门,向海洋进军了。

● 航海的起步时期

夏、商、周时代(前2100—前770)为中国航海的起步期。

谈起夏商周时期,我们总会想起当时先进的青铜器制造技术和大批的蜚声国内外的青铜器。正是因为青铜技术的出现与成熟,木板船与风帆产生了。从此,有目的、有计划、有组织的较大规模的航海事业活动开始了。以物资运

输、人员迁徙、文化传播、外交往来为主要内容的航海行为与日俱增，不但中国沿海区域或区域之间的航行已开始活跃起来，而且古代中国与日本列岛、朝鲜半岛、中南半岛的海上交往也已见诸史籍，甚至据近人研究，已部分证明了殷人或越人远渡重洋，航达美洲海岸的传说。



古代青铜器

● 航海的形成时期

春秋战国时代（前770—前221）为中国航海的形成时期。

春秋乱世，战国争雄。群雄逐鹿不仅仅限于陆地了。大

规模的运输、海上作战和对远方水域进行海洋探险都离不开航海。随着生产力与生产技术的进一步发展，船只的结构渐趋复杂，吨位也日益加重。与此同时，远古时代的航海技术经过长期的实践与积累，在天文定向、地理定位、海洋气象、海上导航等诸方面的技术粗具雏形。人们在海上航行已经能获得基本物质技术条件支持，中国航海事业至此已告形成。

● 航海的发展时期

秦汉时代（前221—公元220）为中国航海的发展时期。

中国中央集权的封建主义国家在秦汉时代得以形成和发展，社会生产力有了长足的进步。造船和航海技术相应得到很大的提高，尾舵应运而生，为远洋航行船只解决了控制航向的难题。随着人们对航行海域季风规律的认识以及掉舵驶风技术的掌握，中国古代航海进入了蓬勃向上的发展时期。秦汉时代，不但中国沿海全线畅通无阻，而且出现了秦人徐市船队远航日本以及西汉远洋船队驶出马六甲海峡，到达印度半岛南端的航海壮举，并在此基础上形成了中国历史上第一条印度洋远洋航线——“海上丝绸之路”。

● 航海的徘徊时期

三国、两晋、南北朝时期（220—589）为中国航海的徘徊时期。

经济与政治密不可分，乱世，经济必然会受到影响。到三国、两晋、南北朝时期，由于政局动荡，军事纷争，经济发展受到影响，因此没了强大的经济后盾，该时期的航海事业处于一个相对徘徊的状态，缺乏秦汉时代大幅度上升的势

头。但是，在这一时期的某些地区，仍有若干活跃之举和重要突破。例如，在三国时代的东吴那里，孙权与辽东半岛公孙氏的海上交往，其航海规模之庞大，航海范围之广阔颇具有代表性。又例如，在东晋时代，著名的法显和尚从印度洋航海归国。再有，在南朝时代，新航路的开辟，中国远洋海船越过印度半岛，抵达波斯湾。等等。



古战船

● 航海的繁荣时期

隋唐、五代时期（581—960）为中国航海的繁荣时期。

到隋唐时代，封建社会进入盛期。特别是在唐代，社会生产力大大发展，科技文化全面繁荣，国际交往十分频繁，这一切推动着中国古代航海事业进入繁荣时期。当时，中国船舶工艺技术先进，结构坚固精良，载重吨位



唐三彩

大，无论在近海与远洋航行方面，均独步于世界航运界。在北方航路上，与朝鲜半岛、日本列岛的交往非常频繁，并开辟了西太平洋上堪察加与库页岛航线以及横越东海的中日南路快速航线；在南洋与印度洋航路上，“海上丝绸之路”全面兴旺，航迹不但遍及东南亚、南亚、阿拉伯湾与波斯湾沿岸，而且已伸展至红海与东非海岸，开辟了直接沟通亚非两洲的一万多海里的世界性远洋航线。在国内外航海活动的大力推动下，从唐代中后期开始航海政策发生了重大改革，航海活动的经济价值得到了重视，出现了专门管理海外航运贸易的官吏和机构，国内的交州、广州、泉州、扬州、登州等地也成为当时名噪中外的航海贸易大港。

唐朝之后，中国曾经历了半个世纪的五代十国动乱。虽然在此短暂的时期内，中原地区军阀混战，生产力遭到很大破坏，但是偏隅东南沿海的一些地方政权如南汉、闽、吴越等较为平稳，生产继续发展，航海活动继续开展，沿海以及与南洋、日本方面的海上交往也有增无减。

● 航海的全盛时期

宋元时期（960—1368）为中国航海的全盛时期。

到宋元时期，中国传统的航海事业很快就恢复全面上升的势头，进入长期活跃的全盛时期。在这一时期，宋元历届中央政府，力主积极的航海贸易政策，将航海事业与整个国民经济密切联系在一起。与此同时，航海工具，特别是航海技术取得了具有世界意义的重大突破，以罗盘导航、天文定位与航迹推算为标志，中国航海技术比西方领先2~3个世纪，进入“定量航海”阶段。中国古代航海业突飞猛进，活动范围空前扩大，舟帆所及几达西太平洋以北印度洋全部海岸，与朝鲜、日本、东南亚、南亚、西亚、东非、北非等广