

话说中国海洋

HUASHUO ZHONGGUO HAIYANG



文化系列 司徒尚纪 主编

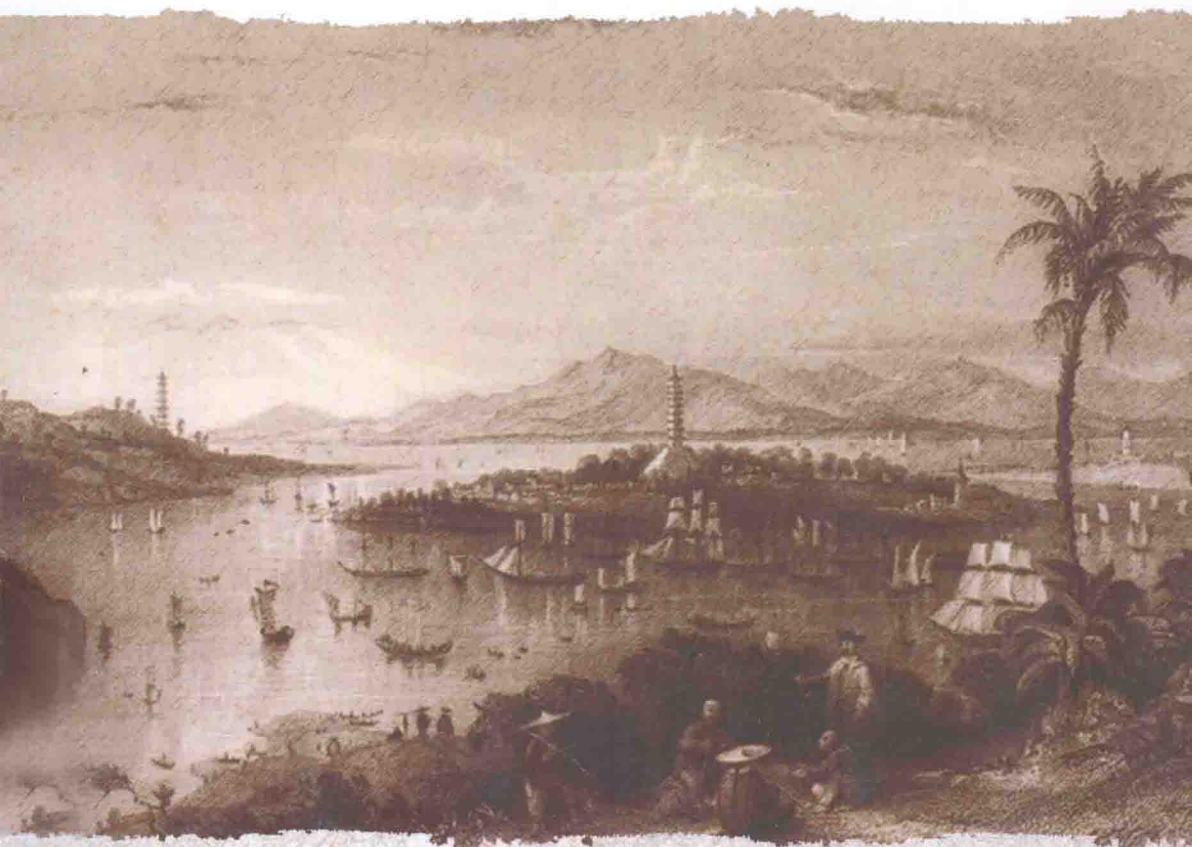
古代中国的港口

——经济、文化与空间嬗变

GUDAI ZHONGGUO DE GANGKOU

JINGJI WENHUA YU KONGJIAN SHANBIAN

李燕 著



SPM

南方出版传媒

广东经济出版社

古代中国的港口

——经济、文化与空间嬗变

李燕 著



SPM

南方出版传媒

广东人民出版社

· 广州 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

古代中国的港口—经济、文化与空间嬗变/ 李燕著. —广州:
广东经济出版社, 2014. 10

(话说中国海洋文化系列)

ISBN 978 - 7 - 5454 - 3525 - 2

I. ①古… II. ①李… III. ①港口经济—经济史—中国 IV.
①F552. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 162157 号

出版 发行	广东经济出版社(广州市环市东路水荫路 11 号 11~12 楼)
经销	全国新华书店
印刷	广州市岭美彩印有限公司 (广州市荔湾区芳村花地大道南,海南工商贸易区 A 幢)
开本	730 毫米×1020 毫米 1/16
印张	16 2 插页
字数	225 000 字
版次	2014 年 10 月第 1 版
印次	2014 年 10 月第 1 次
印数	1~5 000 册
书号	ISBN 978 - 7 - 5454 - 3525 - 2
定价	48.00 元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与承印厂联系调换。

发行部地址:广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话:(020) 38306055 38306107 邮政编码:510075

邮购地址:广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话:(020) 37601950 营销网址: <http://www.gebook.com>

广东经济出版社新浪官方微博: <http://e.weibo.com/gebook>

广东经济出版社常年法律顾问:何剑桥律师

• 版权所有 翻印必究 •

《话说中国海洋》丛书编委会

- 主 任：林 雄（中共广东省委常委、宣传部部长）
- 副 主 任：顾作义（中共广东省委宣传部副部长）
- 朱仲南（广东省新闻出版局局长）
- 王桂科（广东省出版集团董事长）
- 于志刚（中国海洋大学校长）
- 潘迎捷（上海海洋大学校长）
- 何 真（广东海洋大学校长）
- 徐根初（中国人民解放军军事科学院原副院长、中将）
- 张召忠（国防大学教授、博导，海军少将）
- 张 偲（中国科学院南海海洋研究所所长）

编 委

- 王殿昌（国家海洋局规划司司长）
- 吕彩霞（国家海洋局海岛管理司司长）
- 朱坚真（广东海洋大学副校长）
- 张海文（国家海洋局海洋发展战略所副所长）
- 郑伟仪（广东海洋与渔业局局长）
- 李立新（国家海洋局南海分局局长）
- 吴 壮（农业部南海渔政局局长）
- 杜传贵（南方出版传媒股份有限公司总经理）
- 倪 谦（中共广东省委宣传部出版处处长）
- 刘启宇（中共广东省委宣传部发改办主任）
- 何祖敏（南方出版传媒股份有限公司副总经理）
- 李华军（中国海洋大学副校长）

封金章（上海海洋大学副校长）
陈 勇（大连海洋大学副校长）
何建国（中山大学海洋学院院长）
金庆焕（广州海洋地质调查局高级工程师、中国工程院院士）
李 杰（海军军事学术研究所研究员）
沈文周（国家海洋局海洋战略研究所研究员）
黄伟宗（中山大学中文系教授）
司徒尚纪（中山大学地理科学与规划学院教授）
侍茂崇（中国海洋大学海洋环境学院教授）
向晓梅（广东省社会科学院产业研究所所长、研究员）
庄国土（厦门大学南洋学院院长、教授）
李金明（厦门大学南洋学院教授）
柳和勇（浙江海洋学院海洋文化研究所所长、教授）
齐雨藻（暨南大学水生物研究所所长、教授）
黄小平（中国科学院南海海洋研究所研究员）
陈清潮（中国科学院南海海洋研究所研究员）
何起祥（国土部青岛海洋地质研究所原所长）
莫 杰（国土部青岛海洋地质研究所研究员）
秦 颖（南方出版传媒股份有限公司出版部总监）
姚丹林（广东经济出版社社长）

总序

Zong Xu

林 雄

自古以来，在华夏文明的辞典中，就不乏“海国”一词。华夏民族，并不从一开始就是闭关锁国的，而是有着大海一般宽阔的胸怀。正是大海，一直激发着我们这个有着五千年历史的文明古国的想象力和创造力。一部中国海洋文化的历史是波澜壮阔的历史，让后人壮怀激烈，意气风发。

金轮乍涌三更日，宝气遥腾百粤山。

影聚帆樯通累译，祥开海国放欢颜。

古人寥寥几行诗，便把广东遍被海洋文明之华泽，充分地展现了出来。两千多年的海上丝绸之路，就是从广东起锚，不仅令广东无负“天之南库”之盛名，更留下千古传诵的“合浦珠还”等众多的神话传说。而指南针的发明，造船业的兴盛，尤其是航海牵星术，更令中国之为海国，赢得了全世界的声望。唐代广州的“通海夷道”、南汉的“笼海得法”、宋代的市舶司制度，充分显示了我们作为海洋大国的强势地位。明代郑和七下西洋，更创造了古代对外贸易、和平外交的出色典范。尽管自元代开始，有了禁海的反复，但明清“十三行”在推动开海贸易上功不可没，并带来了大航海时代先进的人文与科学思潮，也为中国近代革命作出长期的铺垫，成为两千多年海上丝绸之路上的华彩乐段。新中国的广交会，可以说是“十三行”的延续，为打破列强的海上封锁，更为今日走向全面的对外开放，功高至伟。改革开放之初，以粤商为主体的国际华商，成为中国来自海外投资最早的，也是最大的份额。这也证实了中国民主革命的先驱孙中山先生所说的，国力强弱在海不在陆。海权优胜，则国力优胜。他的

海洋实力计划，更在《建国方略》中一一加以了阐述。进入21世纪，中国制定了《全国海洋经济发展规划纲要》，提出了要把我国建设成为海洋强国的宏伟目标。海洋强则国家强，海业兴则民族兴。曾经有着辉煌的海洋文明的中国历史和现实充分印证了这一点。

正是在这个意义上，国家的强盛，历史之进步，无不与海洋相关。今日改革开放之所以取得如此巨大的成功，包含了当日海洋文化传统得以发扬光大的成果。在经济腾飞的今天，文化在综合竞争力中的地位已日益突出。而作为华夏文化的重要组成部分之一——海洋文化，更早早显示出其强劲的势头。当我们致力于提高文化的创新力、辐射力、影响力与形象力之际，更应当从海洋文化中吸取取之不竭、用之不尽的活力源泉。

为此，我们出版《话说中国海洋》丛书，给海洋文化建设添加一汪活水，为推动广东乃至全国的海洋经济建设，使我国在更高层次、更宽领域参与国际合作与竞争，发挥一份力量。丛书亦可进一步增强国民的海洋意识，让国民认识海洋，了解海洋，普及海洋知识，激发开发海洋、维护海权的热情。这在当前，是一件很有现实意义的事情。

历经千年不息的海上丝路，来往的何止是数不胜数的宝舶，奔腾而来的更是始终推动世界文明进步的海洋文化。灿烂的东方海洋文化走到今天，当有更辉煌的乐章，从展开部推向高潮部，愈加丰富多彩，愈加激动人心。《话说中国海洋》丛书的出版，当为这一高潮部增色，令高亢、激越的乐曲久久回荡在无边的大海之上，永不止歇！

是为序。

（作者系中共广东省委常委、宣传部部长）



第一章 先秦（公元前770—公元前221年）： 诸侯争霸与最早的海港 /1

东部沿海的政治地理 /2

早期海港的功能 /5

第二章 秦汉（公元前221—公元220年）： 统一时代的海上扩张 /8

始皇东巡 /8

徐福东渡 /10

与东夷诸国的海上交通 /12

南平百越 /17

汉代海上丝绸之路 /19

最早的始发港 /20

第三章 魏晋南北朝（公元220—581年）： 割据时代的南北分异 /25

东夷海上通道之山东半岛 /26

东吴：大规模航海的倡导者 /30

广州港的崛起 /32

交、广之富与南海交通 /34

第四章 隋唐五代（公元581—960年）： 大航海时代的到来 /39

大运河和隋代的航海 /39

大唐的海上贸易和文化交流 /42

大繁荣大发展的主因	/47
五代的割据小国及其海港	/51
唐代第一大贸易港	/54
第一个市舶使和第一个蕃坊	/56
春风十里扬州路	/60
扬州港的兴与衰	/64
南海贸易中的交州和泉州	/68
中日新航线之明州的初兴	/71
吴越国的杭州	/73
以登州为首的北方港口	/75

第五章 宋元（公元960—1368年）： 海上贸易的鼎盛时代 /81

两宋积极的海上贸易	/81
元代的“胡萝卜加大棒”政策	/85
宋元海外贸易繁荣的基础	/87
港口与市舶机构的设置	/91
宋元的市舶管理制度	/95
长盛不衰的广州港	/100
后来者居上的泉州	/107
元代第一大港	/113
宋元三大港之明州	/118
以城兴港的杭州	/124
北方唯一的市舶司——密州	/130
元代海运之刘家港与直沽港	/132
短暂出场的上海港	/135

第六章 明（1368—1644年）： 海禁与朝贡贸易 /138

明代的海禁	/138
明代的朝贡贸易	/145

明代的市舶司及其港口	/154
作为广州外港的澳门	/164
明代的私人海外贸易	/170
走私贸易港之浙江双屿	/176
从非法到合法的漳州月港	/181

第七章 清前期（1636—1840年）： 闭关还是开放 /187

清前期的海洋政策	/187
经略厦门与台湾：郑成功的海外贸易	/196
清前期的中日贸易	/200
清前期的南洋贸易	/207
一口通商的广州	/215
南北贸易的兴盛	/224
北方的港口	/229
南方的港口	/232
前奏曲：上海时代的来临	/236

参考文献 /243

第一章

先秦（公元前770—公元前221年）： 诸侯争霸与最早的海港

航海是一项十分古老的活动。据古史《竹书纪年》记载，早在夏朝，帝芒就曾经“东狩于海，获大鱼”。春秋时期，齐景公（公元前547—公元前490年）循海东游，巡游的路线是“欲观于转附、朝舞，遵海而南，至于琅玕”^[1]，相当于从今天的烟台到青岛南部附近，几乎环绕山东半岛一圈。而且，齐景公在海上过得很舒服，“游于海上而乐之，六月不归”^[2]。一国之主不会轻易涉险，可见，当时齐国的航海技术已经成熟到可以充分掌控国境以内的近海航行。公元前472年，越国从会稽（今浙江绍兴）迁都到琅玕（今山东青岛胶南市西南）^[3]，“使楼船卒二千八百人，伐松柏以为桴”，同时配备“死士八千人，戈船三百艘”^[4]，如此规模庞大的船队，可以想见在当时是一次多么惊心动魄的远距离海上大迁徙。这也再次证明，

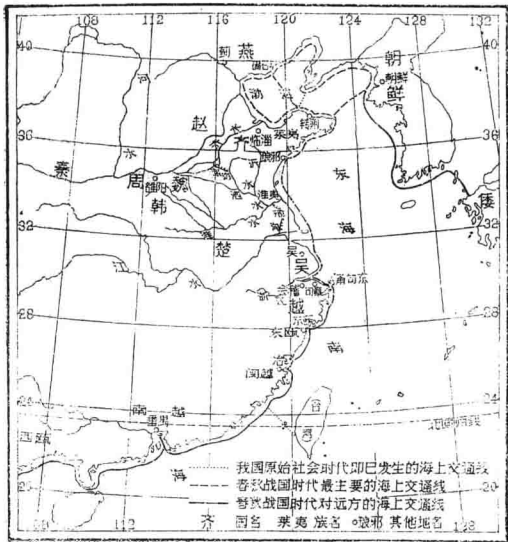


图1.1 战国时代的海港

[1] 《晏子春秋》卷4，《内篇·问第四》。

[2] 《说苑》卷9，《正谏篇》。

[3] 迁都琅玕说并未成定论，迄今在史学界仍然存在争议。

[4] 《越绝书》卷8。

远在春秋战国时期，古人的航海技术之强大，可能远超现代人之想象。

当航海成为一种惯性，海港就必然适时地发展起来。无论多么强大的船队，都需要一个可以停泊、整修、补给甚至躲避风浪的港湾。隔着茫茫的历史长河，我们无从探察最早的海港发轫于何时何地。不过，至少在春秋战国时代，海港的出现，已经得到不少史料记载的证实。按章巽所述，春秋战国时代的海港，多为一国的通海门户或都邑所在地。

关于战国时代我国沿海交通线上的重要港口，见于史籍的，渤海西北有碣石（在今河北昌黎县境），是燕国通海的门户；山东半岛北面有转附（即今山东烟台芝罘半岛，自春秋时代就是海上港口），南面有琅琊；长江口附近有吴（即今苏州市，古代长江口在今崇明岛以西入海，吴很近海）；更南有会稽和句章（今浙江宁波市西），是越国的海港。再往南，东瓯、冶、番禺等各族越人的都邑也都是比较重要的港口^[1]。

这些海港的出现，自然是融合了天时地利，而且必然有其特定的功能和服务对象。这就有必要了解当时的天下大势，譬如各诸侯国之间的关系，人口的分布和构成，以及各国社会经济和文化发展的基本情况等。

东部沿海的政治地理

众所周知，春秋战国是一个逐鹿中原、群雄争霸的时代。即便远在东海之滨，也不可能置身事外。其时，东部沿海一带的诸侯国主要有四个，自北向南分别是：燕国、齐国、吴国和越国。齐国、吴国和越国都是历史上比较有名的海上强国。

齐国占据着富饶的山东半岛，是三个海上强国中海岸线最长的国家，以富有“鱼盐之利”而著称。但最早周武王封吕尚（姜太公）于齐，是在今山东省淄博市临淄一带方圆百里的地盘。《孟子·告子》记载，“太公之封于齐也，亦为方百里也”。也就是说，齐国初建时，并没有通达山东半岛东部沿海。其时，真正控制山东半岛沿海地区的是莱夷人所建的莱国。莱夷人是古东夷族的一支，西周时并未臣服于周王朝的统治。在早期以富饶的关中地区为中心的天下观中，东夷和北狄、西戎、南蛮并称四夷。除了莱夷，最早生活和繁衍在东部沿海地区的，还有其他各族夷人和南方的百越人（百越被认为是南蛮族系的一支）。

[1] 章巽：《我国古代的海上交通》，商务印书馆，1986年版，第8页。

中华文明历来以中原文明为正统，内河文明较为发达，从北方向南方延伸，由中央向四周扩展。东部沿海地区的发展，就其地位相对而言，在历史早期就显得十分“边缘”。生活在东部沿海一带的夷人和百越人通常被视为不知礼节、未开化的土著。如齐国最早曾与莱夷“通商工之业，便鱼盐之利”^[1]，但是在“因其俗，简其礼”的基础上进行的。各族夷人和越人的分布各有其势力

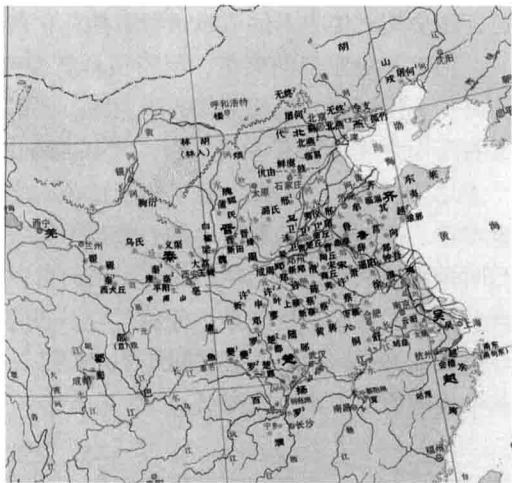


图1.2 春秋时期全图

范围。自北向南，山东半岛东部的叫莱夷，淮水下游一带的叫徐夷和淮夷。领有相当于今江苏省南部太湖以东一带的吴国，虽然统治者出自中原的周族，但其居民是当地的荆蛮。越国的主要活动范围在今浙江会稽一带，其百姓是百越人的一支。越人似乎很早就善于航海，视行汪洋如走平地。《越绝书》形容越人，“水行山处，以舟为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”，似乎颇有武林高手的意境。

自今浙江省以南，直至福建、广东沿海一带的广大地区泛称百越。百越人各族之间的联系，多依靠海上交通。其中，在东瓯（今温州市）一带的称为瓯越，在冶（今福州市）一带的叫闽越。《山海经·海内南经》说，“瓯，居海中。闽，在海中”。可见，这两个名字是多么生动地反映了越人的生活习俗。东瓯和闽越两族还可合称为东越。继续往南，在番禺（今广州市）及广东沿海的是南越，也称扬越；在今广西南部及越南北部沿海一带的为西瓯，也叫骆越。吴人和越人都有一种特别的外貌特征，即“文身断发”。据后汉人应劭的解释，这种特别现象与海洋文明密切相关，因为他们“常在水中，故断其发。文其身，以象龙子，故不见伤害”。

北方和江浙一带的夷人和越人后来逐渐为中原文明所同化，先后成为齐、吴、越、楚国的属民。南方的百越人，则是在整个春秋战国时期，始终保持了神秘的原生态色彩，尽管也有零星记载称其属于楚的势力范围，但也仅此而

[1] 《史记·齐太公世家》。

已，历史记载中先秦的百越所留下的几乎就是大段的空白。

山东半岛东部的莱夷，尽管很早就拥有发达的渔业和盐业，但公元前567年终为齐国所灭，正式并入齐国版图。齐国自此成为“东有琅玕、即墨之饶，南有泰山之固，西有浊河之限，北有渤海之利，地方二千里，持戟百万”^[1]的“海之王国”。这种强大除了体现在鱼盐之富以外，齐国的海上军事力量也不遑多让。齐国以南的吴国，是一个“不能一日而废舟楫之用”的国家，拥有在当时领先的造船技术。吴国的水军因而可以配备各种类型的船只，如大翼、小翼、突冒、楼舡、桥舡等，分别对应不同的阵法训练。然而，这样强大的水军在公元前485年从海上进攻齐国时，仍然未入其境就大败而归。这也是文字记载中我国历史上第一次海战。

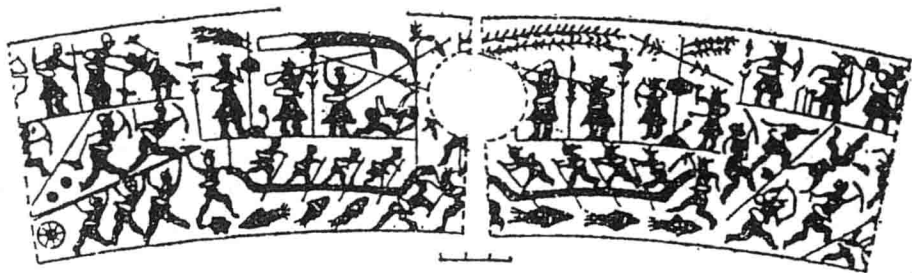


图1.3 水陆攻战铜釜纹饰

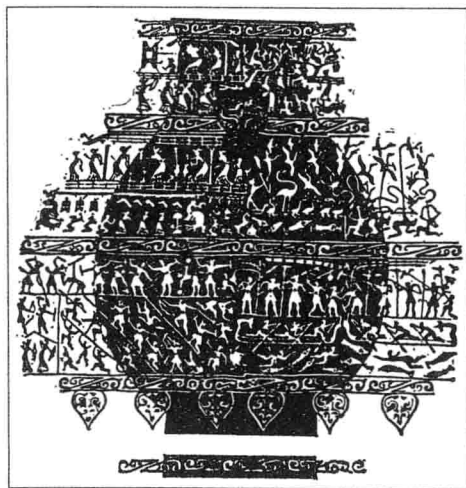


图1.4 宴乐渔猎攻战铜壶纹饰



图1.5 嵌错金铜壶水陆攻战纹饰

[1] 《汉书·高帝纪下》。

齐国南面，有一对生死冤家——吴国和越国。吴越为了争霸，多年征战不休。直到公元前473年，在经历了历史上著名的“卧薪尝胆”之后，越王勾践最终伐吴成功，成为春秋最后一位霸主。然而，到了战国时，强大的越国又为楚国所灭（公元前323年）。山东半岛以南乃至浙江北部的沿海区域就在这几个诸侯国之间的混战中不断更替归属权。

齐国的北面是燕国。春秋时燕国比较弱小，常常遭受来自北方游牧民族的攻击，齐国则经常从海上和陆上给予军事援助。战国时，燕国渐渐开始由弱变强，齐、燕之间的关系就变得复杂起来。同盟时联合抗秦，冲突时互相攻伐。特别是燕昭王时期，乐毅伐齐，曾一举攻占齐国七十余城，连都城临淄都被占领，齐国只剩下即墨和莒两座城池以及宣布中立的孟尝君封地薛城。幸而楚国出兵援齐，并从长江口出发，通过海路运送物资到即墨城，齐国才能坚持抗战六年并一举复国。这个故事也证明，当时的远距离海上运输似乎已经不是问题。

由上所述，春秋战国时期，诸侯国之间的海上军事活动，俨然是我国东部海洋上的一条主旋律。其时，商贸业并不发达，又有诸侯国之间的阻断，民间的海上贸易即使有，也不可能规模很大，与海外的交通往来就更加寥寥。在此基础上发展起来的海港，尽管因年代久远史料不足难以考证，但可以推想，其主要功能应当是服务于诸侯国之间的军事和外交。

早期海港的功能

渤海西北的碣石，是燕国通海的门户。其时，与燕国有海上联系的只有齐国。从碣石往南到对面齐国的港口转附的海上交通线已经建立。碣石以北的区域，在后世就是秦长城和明长城的所在，著名的山海关就其附近。由于碣石以北的地域经常在历史上处于分裂状态，所以碣石古港及其衰落后代之而起的码头庄港、秦皇岛港，在历史上的大部分时间内，就一直是为北部驻防提供服务，作为军事运输性质的海港而存在。秦始皇、汉武帝以及魏武帝等都曾巡游到此。三国时，曹操登临碣石古港附近的碣石山，写下了著名的《观沧海》：

东临碣石，以观沧海。水何澹澹，山岛竦峙。树木丛生，百草丰茂。秋风萧瑟，洪波涌起。日月之行，若出其中。星汉灿烂，若出其里。幸甚至哉，歌以咏志。

与碣石隔渤海湾相望，山东半岛北部的转附，是齐国重要的出海口。齐桓公涉海援燕，齐宣王遣五都之兵攻燕，甚至燕国乐毅伐齐，转附都是海上用兵最可能的起点或终点。由于山东半岛北部沿海，在交通运输和海防军事上都处

于战略要冲的位置，所以转附以及后来兴起的古登州港、古莱州港，历史上也都是著名的军港，贸易性质相对次要。

山东半岛的南部的琅玕（琅邪），扼南北海道之要冲，地理位置也很优越，春秋时就是齐国重要的海港。按日本学者的考证，琅玕似乎也是史书记载中我国最早的海港（“为海港而载于史乘者，以琅玕为始”^[1]）。史书中每谈及齐之强盛，必言其南有泰山，东有琅玕，琅玕对齐国的重要性可见一斑。齐桓公和齐景公都曾东巡至此。不过，正是因为琅玕地位重要，所以它也是各诸侯国必争之地。勾践二十五年（公元前472年），吴越北上争雄，琅玕成为越国的都城（此琅玕是否齐之琅玕，至今仍存有争议）。至公元前379年，越国迁都于吴，琅玕作为越的都城也有93年的历史。

由山东半岛往南，长江口的吴，东濒大海，西通太湖，吴王阖闾在此建都城。据称“城厚而崇，地广以深，水陆八门，舟车并便”^[2]。除了直通海路之外，吴还有以太湖为中心兼众多人工运河共同组成的内河水道网，水路四通八达。其时，无论是内河航运，还是海运，都是以军事运输为主。当时的军运航线就是以吴为中心沿着纵横交错的水网向四方辐射。所以，除了海港的定位，吴更重要的功能是作为吴国的国都和水运交通枢纽。不过，吴国与北方的交通，当时并不是通过内河水道进行，而是取道于海上。《尚书·禹贡》有记载，“沿于江海，达于淮泗”，即浮江而下，从苏北沿海北上，进入淮河，溯淮而上，转入泗水，然后抵达黄河流域。即使后来吴王夫差开凿邗沟，沟通了江淮，但据清代学者的考证^[3]，吴国对北方的主要水路交通，仍然取道于海上。吴与越国都城会稽之间的主要通道，也是从东路古松江（今吴淞江）出海，横渡杭州湾，然后直抵会稽。公元前482年，越王勾践趁吴王北上与晋会盟之际，大举入侵，就是从这条路线发兵直捣吴都，“焚其姑苏，徙其大舟”^[4]，大胜而归。秦汉之后，吴继续发展成为江南地区的经济中心和水运中心，如司马迁所说，“吴，东有海盐之饶，章山之铜，三江五湖之利，亦江东一都会也”^[5]。

会稽和句章都是越国的海港。相传，夏少康五十二年，封庶子无余于会稽，建越国^[6]。也就是说，会稽的开发是与越建国同时开始的，很早以前会稽就是越的都城。公元前494年，吴越在会稽进行了一场大战，吴国打败了越

[1] 藤田丰八：《中国南海古代交通从考》，商务印书馆，1936年版，第524页。

[2] 《吴越春秋·阖闾内传》。

[3] 《禹贡锥指》卷6。

[4] 《国语·吴语》。

[5] 《史记》卷129，《货殖列传》。

[6] 《史记·夏本纪》，罗浚《宝庆四明志》卷1，《沿革》。

国，越王勾践被俘，从此开始“卧薪尝胆”的艰苦历程。句章的出现相对较晚。公元前473年，勾践灭吴后，为发展水师，增辟通海门户，于是在句余之地开拓建城，称名句章，是为句章古港之始^[1]。所以，句章的开辟，主要是为了政治和军事上的考量。其时，会稽和句章共用一个出海口，但会稽位于狭长出海口的最里端，在它东面靠外的句章，出海相对要便捷许多，所以句章实为会稽的海上门户。越灭吴后，越国就占据了从山东半岛南部一直到浙江北部的大片狭长区域。由于海岸线变长，对海上力量的要求势必进一步强化。不论是军事上的机动性，还是南北物资的调配，海上运输的作用都显得愈发关键。在这样的情势下，句章古港的建立，其必要性和重要性不言自明。

至于南方百越人的港口，如东瓯、冶、番禺等，因为在先秦时期历来被视为蛮荒之地，所以留下的记载甚少。值得一提的是，据《淮南子·人间训》的记载，秦始皇经略岭南，部分原因是为了“利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕”，而这些物品，在后世的记载中几乎都是来自南洋的舶来品。所以，早在春秋战国时期，南方的百越人是否已经与海外有了贸易接触，也许这是一个永远的谜题。

战国时期的这些海港，分布于渤海湾、长江口、闽浙和广东沿海一带，基本构成后世港口分布格局的雏形。只是这一时期，北方文明发展较快，南方相对蛮荒，所以北方的港口，尤其是渤海湾的港口似乎表现最为突出。从动态的发展眼光来看，有些港口如番禺，可以历千年而不衰，在后世焕发更明亮的光彩；有些港口如碣石、句章、会稽、琅玕等，或者由于海岸线的东移，或者因为河道变迁或淤塞，在后世逐渐衰亡或者转型。但在其附近，也就是前述的大区域内部，必然有新的海港取而代之，此起彼伏，你消我长，“万变不离其宗”。这也因应和遵循了海港发展变迁的一个重要特点，即在一定时期内，海港在地理上是一个点的概念；在历史的长河中，又是在某一个地区变迁移动的概念^[2]。

图片来源：

[1]章巽：《我国古代的海上交通》，商务印书馆，1986年版，第11页。

[2]<http://a.hiphotos.baidu.com/zhidao/pic/item/b7003af33a87e950edc9400f10385343faf2b4f3.jpg>, 2013年6月2日访问。

[3]孙光圻：《中国古代航海史》，海洋出版社，2005年版，第68页。

[4]孙光圻：《中国古代航海史》，海洋出版社，2005年版，第69页。

[5]孙光圻：《中国古代航海史》，海洋出版社，2005年版，第70页。

[1] [清]董沛《明州系年录》载：“周元王三年，越王勾践城句余。”《光绪鄞县志》援引《十三州志》云：“勾践以南疆句余之地，旷而称为句章。”

[2] 《青岛海港史·古代部分》，人民交通出版社，1989年版，第48页。