

寧波港史

史學清題



人 民 交 通 出 版 社

内 容 提 要

宁波港是中国最古老的港口之一，又是中国年轻的一个港口。早在 3000 年前，这里就出现了句章古港，而直到 20 世纪 70 年代末才有现代化的港区——北仑港区。

本书运用大量文献、档案资料，初步应用现代经济理论，从经济、技术两个方面探讨了宁波港的发展历程，总结了港口发展的规律，可以为现代港口建设提供借鉴。本书可供史学工作者、大专院校学生参考，也可供广大港口职工阅读。

中国航海史研究会

主任委员 胡家明
副主任委员 贵义和 马志义 高镇都
顾问 (按姓氏笔划为序)
马希德 卢东阁 丘克辉 田汝康
庄为玠 朱杰勤 何明德 陈嘉震
谢中峰 魏启宇

《宁波港史》编审委员会

名誉主任 邵尧定 叶信虎
主任 张凤鸣
副主任 吴海培 沈汉章 陆伯鸿 陆振邦
顾问 乔庭民 傅志评 毛雪亮
委员 (以姓氏笔划为序)
卢丛法 史国煌 冯春生 曲若灿
肖群 李志香 陈开清 陈贤盛
陈烈文 郑绍昌 赵河川 张仕钱
荣树林 徐奕山 蒋柏正 戴承统

《宁波港史》

主编 郑绍昌
编写人员 郑绍昌 姚克章 贺文彬 戴承统
姚孟进 陈德义 吴汉成

总 序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已经有五千年的历史。中国的水运史，是中国文明史的重要组成部分，它对文明史的形成和发展，曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件，十分优越。大陆海岸线长一万八千多公里，河流五万多条，总长四十二万多公里，有大小湖泊九百多个。我们的祖先在很早以前，就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上，利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史，源远流长。早在新石器时代，已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今七千多年前，我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期，水上运输已十分频繁。到了汉代，我国已有坚固的船舶，并已使用风帆和平衡舵，凭借季节风，远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海，这是我国古代航海技术上一项重大发明，它对人类文明的进步，有着重大影响。泉州出土的宋代海船，是我国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，组建了二百多艘海船，两万多人庞大的船队，历访了三十多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上了鼎盛时期。

我国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻、合浦港，已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。元代曾来我国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉

州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港”。长江沿岸的扬州港，兼有海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了，当时大食、波斯航商侨居者有数千人。之众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是我国繁荣富庶之地。我国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达一千七百余公里的大运河。这条运河无论从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者的天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873年1月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代海运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。

沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以及与港、航相配套的各种设施；集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系。并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过反复的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶，历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者。如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王濬、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄、明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜枚举。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。我国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周

恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史，各省航运史，长江航运史，运河史，招商局史，民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版，不是水运史研究工作的终结。而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，我国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会
人民交通出版社

出版说明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等部。

2. 内河航运史：包括各省、市、自治区的内河航运史和《长江航运史》。

3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限，统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者，具有中等文化程度的商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，原则上由人民交通出版社公开出版。统一采用大32开印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、科研、教学以及各省（市、自治区）内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的专家、学者参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的结晶。

前 言

宁波港是中国最古老的港口之一。它位于中国海岸线的中段，扼南北水路之要冲。有公路、铁路以及姚、奉、甬三条水系与腹地相沟通，距长江的入海处仅 70 海里，兼有内河及外海的双重水运资源的优势。

早在六、七千年前，余姚江畔的河姆渡人，已经能“以棹为马”，来往于江河湖海之上，从事水上的生产活动。在漫长的历史演进中，随着生产技术的进步和物物交换的兴起，与当时采集经济相适应的河姆渡原始寄泊点的规模和职能也在不断变化。这无疑是宁波古港形成和发展的源流。

宁波港于公元 738 年正式开港。而作为外贸港口，最早见之于史册，是在唐朝天宝十一年，即公元 752 年，有“日本孝谦朝遣唐使舶三艘在明州与越州登岸”。到宋元两朝，宁波港已经成为中国对外贸易的主要港口。以越窑青瓷和丝织品出口著称于世的宁波港，曾被誉为“海上瓷器之路”的开端。明朝以后，因屡兴海禁，清初袭之，使港口一度中衰。鸦片战争以后，宁波人民为振兴民族航业，同入侵势力进行了不懈的斗争，在艰难曲折中，使港口得以一定的发展。

建国以后，特别是近十几年来，随着镇海、北仑两个大吨位、深水港区的开发，使宁波港从一个区域性的吐纳港，一跃而成为超区域的多功能、多层次的综合性港口。1987 年与之通航的世界各大港口，计有 172 个，遍布五大洲。港口的年吞吐量也由解放初的 4 万吨，发展到 1987 年的 1940 万吨。

我们编写这部《宁波港史》，就是沿着这一历史轨迹，力求从经济和技术的角度，用辩证唯物主义的观点，以港口为中心，来

透视并阐述宁波港的形成、兴衰和发展的全过程，从而起到“鉴古明今”、“古为今用”的作用。

《宁波港史》是在中国航海学会理事长、原交通部部长彭德清，原交通部副部长贺崇陞以及原航海史研究会副主任、原水规院院长王大勇同志的亲切关怀和支持下；在中国航海史研究会及人民交通出版社的具体组织指导下；在宁波港务局港史编审委员会的直接领导下，经港史编写组全体同志的辛勤劳动，历时八年、四易其稿，编纂而成。

本书在编写过程中，曾得到浙江省社会科学院、省档案馆、省第五地质大队，宁波市历史学会、市文物考古研究所、宁波天一阁、宁波市政协、市计委、市统计局、市对外经济贸易委员会等单位，以及兄弟港编史办同志的热情支持和帮助，特别是杭州大学历史系徐规教授、杭州大学地理系陈桥驿教授和浙江省社会科学院历史研究所董楚平副研究员为本书提出了许多学术性、指导性的宝贵意见；中国书法家协会副主席、西泠印社社长、著名书法家沙孟海老先生为本书题写了书名，在此谨表示衷心的感谢。

《宁波港史》分古代、近代、现代三篇，共十六章，并附有大事记和宁波港港章，约五十万言，合订成一册。本书古代篇由姚克章主笔，近代篇由郑绍昌主笔，现代篇由贺文彬主笔。全书由郑绍昌主编。已故的何国涛先生曾为本书的古代篇搜集并抄写过部份资料，局属有关部门和同志也为本书的成稿，提供、抄扎和翻译了大量的资料。

编写港史是一件开创性的工作，加之我们水平有限。因此，必然会有不少遗漏，甚至错误之处，我们恳切地希望读者批评指正。

编者

一九八八年六月

导 论

今天的宁波港是中国华东地区的重要海港。它包括北仑、镇海、宁波三个港区，拥有现代化的 10 万吨级矿石中转泊位和大中小配套、多层次、多功能的泊位群。按照宁波港的自然条件、地理位置、航运潜力以及国际、国内的经济、社会、技术的发展趋势，宁波港极可能是中国少数几个在本世纪内发展成为洲际大港的港口之一。这样，宁波港的弹性经济空间将有可能覆盖全球，其对中国的现代化建设以及世界经济发展也将产生越来越大的影响。对这样一个重要的港口，弄清其产生、演变的客观过程，从而探讨其在不同的社会经济条件，不同的历史阶段上的独特的发展规律，吸取宝贵的历史经验和教训，以利于宁波港未来的建设与发展，无疑是一件有重大现实意义的开创性事业。

从原始时代的河姆渡到现代化的北仑码头，宁波港已经有了 7000 年的人文史，它是中国最古老的港口，同时又是最年轻的港口。宁波港史时间跨度、空间跨度、文化跨度和科学跨度非常大，撰写这样一部容量大、范围广的港史，给人们提供的经验教训必然是十分丰富、广泛、深刻、全面的。那么，宁波港是怎样产生、变化和发展起来的呢？其发展演变又有一些什么样的规律呢？它究竟为未来港口的发展提供了哪些值得借鉴的历史经验？

宁波港的产生是与原始人类的经济活动分不开的。原始人类选择了余姚江边的河姆渡作为他们向江海索取生活资料和扩大生存空间的水上交通基点，并由之孕育出后来宁波港各个港点的最初雏型。

以河姆渡为起点，随着自然的、经济的、社会的和科技文化的变化和发展，宁波港逐渐向下游、向海岸线推进，一直发展到

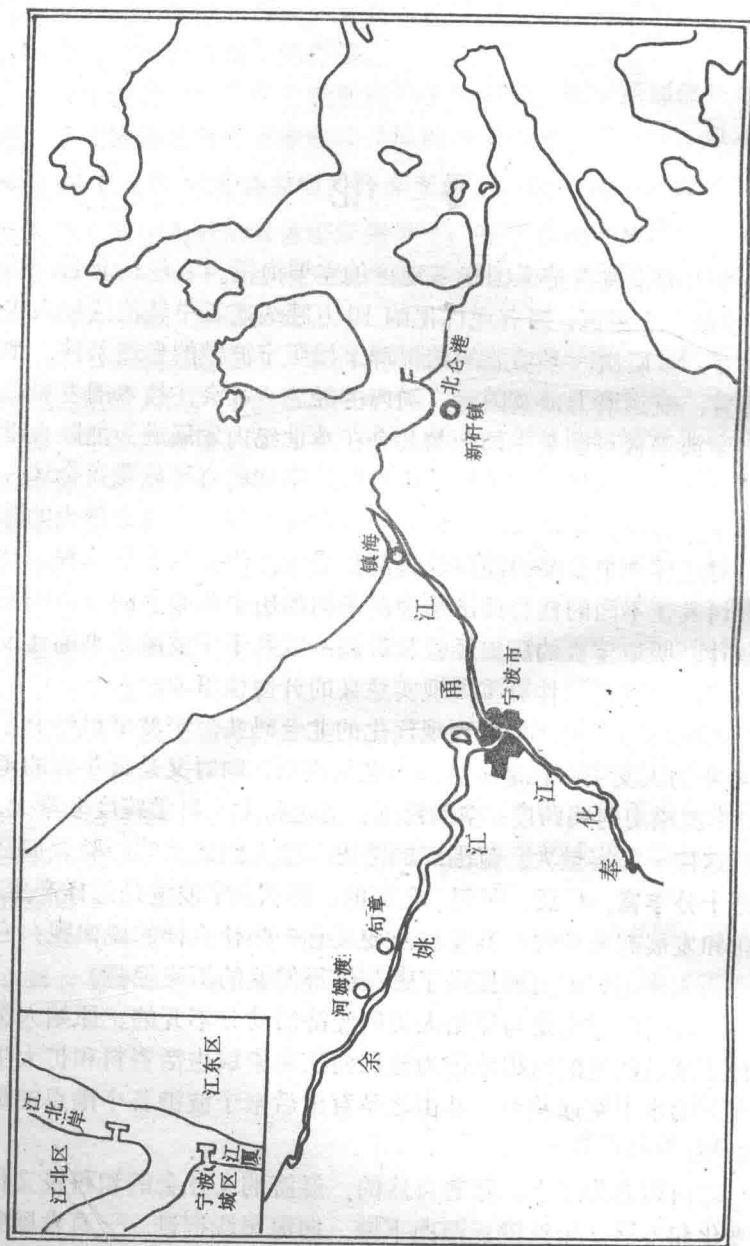


图 0-1 宁波港址变迁示意图

今天的北仑港。

宁波港曾经有过五次大变迁，每次变迁，对宁波港来说都具有划时代的意义。让我们从空间位置的变动与时间间隔的关系上来进行考察。句章港的出现，距离河姆渡的时代已经有了4500多年。从句章港到三江口江厦一带，花了约1200年时间，港址东进了19公里。从三江口的江厦到江北仅仅前进了0.5公里，却花了约1100年的时间，是一个相对缓慢的发展时期。从江北岸到镇海新港区，只用了不到110年的时间，却前进了19公里，是一个突飞猛进的时期。最后从镇海口到北仑港区，仅仅5年时间又推前了14公里，是空前高速的发展时期。从宁波港发展的时空序列来看，总的趋势是越到后来发展越快。尤其是建国以来，仅仅30多年时间的发展就超过了以前近7000年发展的总和。

现在要问，在港口重心的地理位置变动中，有没有规律可寻，抑或是随机任意的推移呢？应当说是有规律的。首先，不仅是宁波港而且世界上的许多大港口都是从河流的上游向下游不断推进的。按照詹森(Jan Owen Jansson)和斯尼尔森(Dan Shneerson)的说法，沿河岸布置的港区，由于某些自然条件的制约，随着通过量的增加而越来越不适应，从而运输成本变的越来越高，这样就迫使港区向下游和河口移动，以便有足够的水深和陆域，容纳更大的通过量，降低运费。但是新港区迟早又会不适应不断增长的通过量的要求，于是又要另找出路，甚至建造伸向大海的突地。象美国的旧金山港延伸到奥克兰大(Oakland)，纽约港延伸到新泽西的伊丽莎白(Elizabeth)以及英国伦敦港的外移，都是最明显的例子。由此可见，推动港口前进的根本力量是生产力的发展和经济规律的客观要求；同时，自然条件的可能性又决定着港址变迁的具体位置。

经济推动力和其他条件综合作用的结果，使宁波港址按如下方式推移(见模式图)：第一阶段处在单水道位，也就是处在单独一条江河的一侧。第二阶段移至交叉水道位，即处在两条河道的T型交叉点(或在某些情况是十字型交叉点)。第三阶段又发展

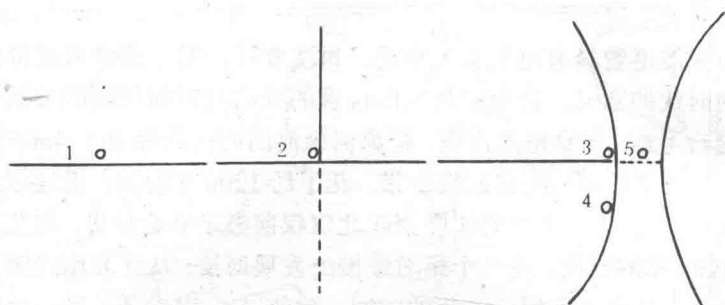


图 0-2 宁波港港址变迁模式图

- 1-单水道位； 2-交叉水道位； 3-海岸线切点位；
4-海岸线切点延伸位； 5-海间位

到位于河口的海岸线切点位；第四阶段再发展到海岸线切点延伸位。将来，宁波港还可能发展到海间位。当然，并非所有的港口都有如此完整的时空发展序列。不同的港口会有各自的发展起点和变迁特点，但总的趋势同上述模式不会有很大差别。

就港口而言，直接的经济动力来自它的腹地 (Hinterland) 和前地 (Foreland)。腹地的推力和前地的拉力，共同把港口推向前进。在远古，前地的拉力是极为微弱的，所以发展也就十分缓慢。随着时代的进步，前地的拉力日益加强，最终变得象腹地的推力同样强大，这就迅速地使港口发展起来并向海岸线推进。

事实上，宁波港（包括所有港口）的发展变化不可能是一种简单的模式演化。它同时受到各种特定的经济、社会、科技条件等多方面的影响。下面略述各种因素对宁波港的发展演变的基本过程所起的积极或消极的作用，以及港口发展对其他方面的相互联系和相互影响。

一、港口随商品经济的发展而发展

自然经济的桎梏和商品经济的促进是社会经济对宁波港发展演变的最基本的影响。商品交换必然伴随着商品位移。如果分工

和交换带来的利益不能抵补运费而有余，那末分工和交换也就不可能发生和发展。所以，一方面商品经济促使了宁波港的发展，另一方面宁波港便利的运输条件又反过来推动商品经济的发展和成长。

在自然经济的大框架里，宁波港的发展是比较艰难的。封建统治者致力于宁波自然经济的基础建设，在港口所在地鄞县为满足粮食自给大兴水利工程。据初步统计表明，这种工程从唐代到清代前期（公元618~1820年）共进行了368次（新建310次，重修58次），对港口的建设则微乎其微。可是，这样做的结果并没有根本改变宁波所食用的米粮“向赖外江贩运以资接济……往往市价一昂，居奇数倍，穷黎升斗几至告余无门”的状况。按宁波的自然条件而言，发展经济作物远比发展粮食生产有利。在物质利益的推动下，宁波的转运业不可遏止地发展起来了。到鸦片战争前夕，粮食输入，以渔、盐、棉花为代表的农副产品的输出，已经成为宁波港货物吞吐的基本格局。在整个封建时代，宁波港之所以能发展成为全国重要的农贸帆船港，就是因为局部地区商品经济的发展冲破了整个自然经济框架的缘故。当然，在这种条件下港口的发展必然是有限的。

到了近代，商品经济有了新的发展，港口运输的经济内涵更新，宁波港吞吐货物的结构突破了鱼、盐、粮食、棉花等农副产品的框架，工业和手工业制品逐渐成为宁波港吞吐的主要货物。这些新出现的商品为宁波轮船港的形成和发展提供了必要的经济运量和建港的投资来源。同时，在港口吞吐功能的牵引下，腹地经济的专业分工日益发展，商品化程度不断提高，产业结构也按国内外市场的需求而调整。但是在半殖民地的特定历史条件的制约下，宁波港并没有在近代获得它本来应有的发展速度和程度。

建国以后，情况发生了很大的变化，从港建投资的角度来看，有了空前的增长和发展。但因主观上残存自然经济思想以及一定客观上的原因，宁波港作为贸易港的发展一度出现曲折。在近代，宁波港是小（规模）生产、大流通、小建港、大航运。可是建国

以后在“小而全”、“大而全”、“一大二公”等自然经济思想的错误影响下，宁波港是大（规模）生产、少流通、大建港、小航运，港口营运的经济效益和自身积累能力显著下降，在很长的一段时间里，客、货运吞吐量一直徘徊在较低的水平。例如，1932年宁波港的年货物吞吐量估计为195万吨，1977年只172万吨，到1978年达到214万吨，才超过了1932年的记录；客运人次，1913年为1649142人次，1982年为158万人次，直到1983年才超过1913年的纪录，达到175万人次。毫无疑问，这是取消商品经济所造成的后果。

1978年党的十一届三中全会以后，改革开放的方针和社会主义商品经济的发展给宁波港注入了强大的生命力，为港口的发展开拓了广阔的前景。可以说1978年以后，是宁波港有史以来发展最快的时期。港建、港航、港贸、港管都随着社会主义商品经济发展的需要突飞猛进。短短的几年时间里，宁波港的综合通过能力、吞吐能力和货物吞吐量、客运人次，都迅速地上升，1985年客运人次接近300万，吞吐量突破1000万吨，到1987年达到了1900余万吨。所有这一切都雄辩地证实了这样一点：对于港口本身来说，它所赖以生存和发展的经济环境是自然经济还是商品经济，乃是起决定作用的最重要、最根本的影响因素。

二、经济政策对港口发展演变的影响

在宁波港的发展演变过程中，政府的经济政策起着加速或延缓其进程的作用。凡是实行鼓励商品交换、开放海禁、薄征商税的政策时期，宁波港的发展就快些、好些；反之，就缓慢、停滞甚至于逆转。

在古代，自然经济结构和经济思想，固然是整个封建经济的主流。但是，随着生产力的发展，分工和交换带来的更大物质利益也影响和推动一部分统治者采取了有利宁波港发展的经济政策。一般说来，越到后来自然经济的社会母体中孕育的商品货币关系越是壮大，从而对经济政策的影响也越大。在东汉时期，封

建统治者把宁波沿海居民的交易活动视作一种不安定的因素，因而采取“镇之以静”的经济政策，对商品交换采取不承认、不允许的态度。隋唐至两宋，这种情况逐渐改变。特别是南宋，由于生产力的发展，由于财政上的需要，使当局采取了对商品交换较为宽容，对海外贸易较为开放的政策，以涵养税源，增加财政收入。与北宋，尤其是隋唐不同，宁波港的海外贸易从依附于政治、外交、文化学术交流等的从属地位，一变而为追求经济利益为主导的地位。宁波港地位提高，发展加快。到了明代，宁波港的海外贸易重新纳入附属于政治、外交活动的旧轨道。明代从一开国就未能处理好与日本的关系，而宁波港又一向是对日交通的主要港口，所以明廷采取的限制政策使宁波港出现了全面萎缩，不仅海外贸易被限制在极小的范围，而且港口、船舶都得不到任何明显的发展。1523年的“争贡”事件，终于导致了合法外贸的完全停顿。接着，更出现了宁波双屿港的大规模走私贸易活动，结果导致一场杀戮。严禁和杀戮暂时抑制了宁波港的经济活动。然而，已经发展起来的商品生产终究要寻求自己的发展机会。到隆庆改元以后，当局又重开海禁，宁波港又开始复苏。按照明代的造船、航海技术和商品交换关系的发展程度，宁波港本来应有极大的发展，但是有明一代的封建专制较之两宋更为严厉，遂使宁波港丧失了200多年的发展时机。明代所处的国际环境正是自然经济向商品经济、封建主义向资本主义转化的初期，所以明代对港口海外贸易的高压政策，不仅阻滞了宁波港口的发展，而且也使整个中国在世界历史的进程中落伍。清初，因台湾问题曾实行更加严厉的“海禁”和“迁界”。不久，随台湾问题的解决而开放了海禁，宁波港遂成为对日本贸易的重心，同时也发展着对东南亚的贸易。但是清代的开海禁是有限的。它同时实行口岸限制政策和商品限制政策，也就是对港口贸易的商品种类、数量以及起锚、收泊的地点作了许多苛细的限制。在整个封建时代，宁波港在农业经济、帆船技术和有限开放这三个条件的共同制约下，只能发展到农贸帆船港的水平。