

千年芝罘湾 百年烟台港

冯元祥 文/图

烟台，古称芝罘，亦作之罘，地处胶东半岛东北部，濒临渤海与黄海，与辽东半岛大连隔海相望，扼守渤海湾咽喉要地，拥有一千余公里海岸线。这里自古便是我国南北海运必经之地，19世纪下半叶起，跻身北方航运中心行列。进入21世纪，烟台港依海向海、乘势而兴，成功跻身世界十大沿海港口行列。

千年水运要津 芝罘文脉悠长

早在春秋时期，芝罘湾已是舟楫辐辏之地，是连通辽东半岛与朝鲜半岛的天然海上通道。生活在胶东半岛及芝罘湾一带的东莱国人依海而居，依托沿海水运优势，驾原始舟楫往来近海，从事渔业、盐业生产，并与邻国齐国互通物产。

当时齐国国力强盛，鱼、盐等海产品却主要依赖东莱国供给。据《国语·齐语》记载：“通齐国之鱼盐于东莱。”其后齐国吞并东莱，沿海与内地经济交流愈发密切，进一步助推了区域水运发展。

彼时的芝罘湾，已是北洋航线关键节点。舟船满载鱼盐、青铜器物及各类土特产品，往返于齐、燕、鲁等诸侯国之间，海上贸易盛行。史料所载“齐景公游于海上而乐之，六月不归”，正是当时航海活动兴盛的生动写照。

至战国时期，从芝罘湾启航的舟船，可沿近海航线通达南北沿岸诸多埠口：向北直达天津、大连、秦皇岛；向南连通青岛、日照；再往南便可抵达江南吴越国港埠。芝罘在南北洋航线上的重要地位，为后世海运发展奠定了基础。

公元前221年，战国七雄争霸格局落幕，秦始皇一统天下，建立中国历史上第一个中央集权封建王朝。朝廷推行“书同文，车同轨”，令华夏水陆交通更为畅达。

秦始皇一生先后五次巡幸天下，据《史记·秦始皇本纪》记载，其中三次东巡皆到芝罘。

公元前219年，秦始皇首次东巡。“过黄、睡，穷成山，登之罘，立石颂秦德焉而去。”此次东巡，秦始皇途经黄县、睡县，巡阅成山后登临芝罘山观海，并立碑刻石。此后不久，秦始皇诏令方士徐福率领庞大船队自芝罘湾启航，东渡黄海寻访灵药，由此开启了秦朝与日本、朝鲜的海上交流史。日本江户时期史书《日本国史略》亦有记载：“孝灵天皇七十二年（公元前219年），秦人徐福来。”

公元前218年，秦始皇第二次东巡。“始皇东游……登之罘，刻石。其辞曰：维二十九年，时在春，阳和方起。皇帝东游，巡登之罘，临照于海。”当年，秦始皇再度登临芝罘山，留下《之罘刻石》《东观刻石》等碑文，宣示皇权、临海耀武。

公元前210年，秦始皇第三次东巡至芝罘，“至之罘，见巨鱼，射杀一鱼，遂并海西。”秦始皇抵达芝罘湾海域，见海中巨鱼出没，亲执连弩将其射杀，随后乘船沿海岸向西巡游。

汉朝立国后，据《汉书·武帝纪》记载，汉武帝亦多次东巡。太始三年（公元前94年），汉武帝驾临芝罘湾：“二月……幸琅琊，礼日成山。登之罘，浮大海，山称万岁。”汉武帝巡阅青岛，在成山举行祭日大典，登临芝罘山观海揽胜，随后泛舟海上，巡游盛况空前。

唐宋时期，登州、芝罘成为北方海上丝绸之路重要节点，海外诸国常派遣使节携商货船队抵达芝罘湾，开展朝贡觐见与商贸交流。中国南北各地物产亦自此东渡，远销日本、朝鲜，这里逐步发展为东北亚海上贸易枢纽。登州与广州、泉州、扬州并列为古代四大通商口岸，芝罘千年水运文脉自此源远流长。



烟台山灯塔。

古代南北近海航运，船舶多循海岸线航行，对近海岛屿与天然港湾依存度极高，以便于规避风浪、停泊补给。芝罘湾地处山东沿海东北部，位居南北海运要道；芝罘岛、崆峒岛等天然岛屿，自古便是航海者辨识方位的天然航标，也是远洋航行途中绝佳的泊船港湾，堪称海上驿站。

元代海运以吴淞口为起点，以天津大沽口为终点。漕运船队沿东海、黄海上驶入山东海域后，多在芝罘湾及周边海域择地停泊，主要有婆婆口、崆峒岛、夹岛三处泊点。三处水域皆为浅海良湾，水域平缓、条件优越，是漕船避风避浪、补给粮水的理想之所。

《元史·食货志》系统记载了元代47年间海运规模：其中13年漕运量超100万石，8年突破300万石，其余年份亦常年维持在百万石上下。若按每艘漕船载粮1000石估算，每年至少有数千艘漕船往来穿梭于芝罘湾内外，呈现“岁漕米百万石，舳舻相接，昼夜不绝”的繁盛景象。彼时登州、芝罘、龙口等沿岸港埠，商船云集，樯桅如林，昼夜通航不息。古人笔下“日出千杆旗，日落万盏灯”，正是古港水运繁盛景象的真实写照。

明代初年，倭寇频繁侵扰我国沿海海域，朝廷厉行海禁政策，并在芝罘设立奇山守御千户所，筑城驻防、戍守海疆。当地军民于北山修筑狼烟墩台，简称“烟台”，一旦发现海上敌情，白天升旗、夜间举火，快速传递警报、联防御敌，烟台山及烟台市之名便由此而来。

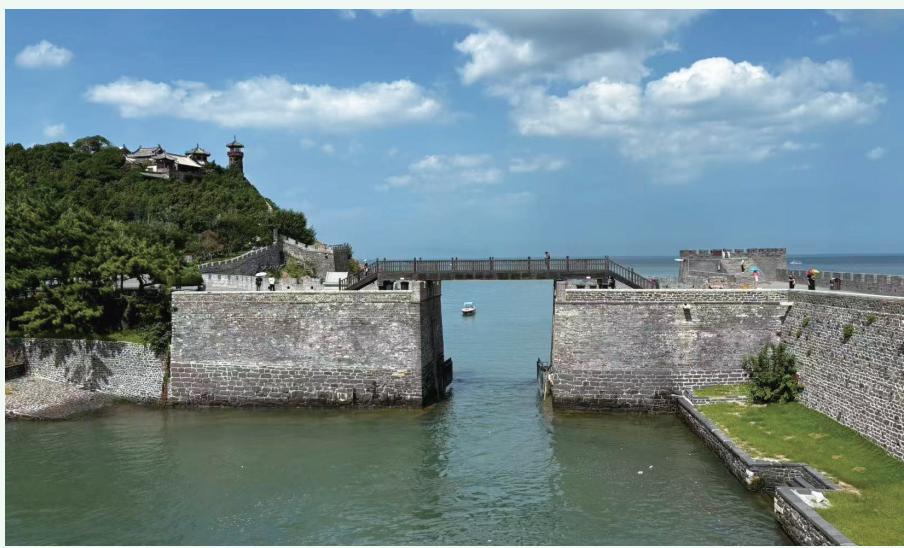
抗倭名将戚继光常年驻守登州、芝罘一带，编练水师、镇守海疆，筑牢海防屏障，保障近海航运安全。明嘉靖三十三年（公元1554年）春，戚继光巡察海防时写下《过文登营》：“冉冉双幡度海涯，晓烟低护野人家。谁将春色来残堞，独有天风送短笳。水落尚存秦代石，潮来不见汉时槎。遥知

1861年，烟台正式开埠通商，成为山东最早对外开放的港口城市。朝廷于此设立东海关，登莱青道治所迁驻烟台，行政地位大幅提升，管辖山东沿海府州口岸二十余处。

开埠之初，烟台港尚无固定码头与助航灯塔，远洋商船只能在近海抛锚，再以舢板往返驳运货物。1866年，东海关主持修建烟台首座公用码头——海关码头。码头全长250余米，通体以规整石条垒砌，配置吊杆设备装卸货物，彻底终结了原始驳运的历史。1867年，崆峒岛制高点建成烟台首座灯塔，采用反射定光装置，烛光当量达1000支，有效射程可达20海里，大幅保障了船舶夜间通航安全。

此后数十年间，烟台港持续改扩建，相继建成东、西防波堤与人工港

海漕驿站枢纽 古港漕运繁盛



烟台古港遗址。

百国微茫外，未敢忘危负岁华。”

明代的登州、芝罘兼具军港与商港双重属性，朝廷督办的海漕运输从未间断，芝罘湾始终是南北漕运船队的必经停泊港湾。明洪武五年（公元1372年），“靖海侯吴楨总师数万，由登莱转饷辽”；永乐元年（公元1403年），朝廷“督海运粮四十九万石饷北京、辽东，后增至七十万石”。

除官办漕运外，登州、芝罘民间海外商贸亦颇具规模。万历二十四年（公元1596年），“拨旧日行海水手船只，淮

安运南米一十万石，山东运登、莱米石一十万石，俱至平壤交卸接济”。明代诗人段展登临芝罘山，有感漕运盛况写下《芝罘山》：“北望波涛浸远天，弦筇庚癸正堪怜。风微日暮帆樯集，不是当年采药船。”诗句生动描绘了大批运粮船只齐聚芝罘湾的繁忙景象。

清道光初年，京杭大运河通航受阻，清廷遂大力振兴海漕运输，并于道光六年（公元1826年）诏令漕粮改由海路北运。为鼓励民间商船参与漕运，朝廷明确规定，漕船可“八成装米，二成搭货，免其纳粮以恤商”。自此，海运漕船可顺带搭载南北土特产，沿途停靠交易，商贸活力大幅提升。

当时，江浙漕粮船队自上海启航沿海北上，途经江苏、山东海域驶向天津，烟台正是这条海运航线的必经节点与重要中转港。据《增修登州府志》记载：“登州口岸甚多，如荣成之石岛、俚岛，文登之威海，福山之烟台，蓬莱之庙岛，为粮船必经之路。每年均由知府派员稽查，躬赴各处巡视，总镇亦派弁兵驻扎防守。”

漕船所载物资，除粮食运往天津外，南方丝绸、茶叶、瓷器与北方人参、大豆、皮草等商品，多在烟台集散交易、中转分销，极大促进了南北经济互通与文化交融。烟台凭借北海运中转枢纽优势，依托漕运带动海上贸易蓬勃兴起，开启了由古代自然港埠向近代商业港口转型的关键历程。

近代开埠通商 港城相伴崛起

池，可常年停靠千吨级远洋轮船。

随着港口基础设施日趋完善，驶入烟台港的外籍商船逐年增多，洋货与国货在此集散中转，进出口贸易规模快速攀升。1863年，进出口贸易额为382万两；1865年增至705万两；1868年达854万两，较1863年增长2.23倍。开埠短短数年间，烟台港便与牛庄、天津形成北方沿海三大通商港口鼎足之势，航线覆盖国内南北沿海及日本、朝鲜、东南亚、欧美等地。

1873年，招商局“伊敦”轮首航抵烟，成为首艘驶入烟台港的中国自营商船。随后招商局烟台分局正式设立，1877年招商局收购美商旗昌公司十余艘船舶。当年，招商局船舶进出烟台港达466艘次，货运量34.65万吨，约占全港货运总量三成，成为抗衡外国航运势力、振兴民族航运的重要力量。至19世纪末，烟台港年货物吞吐量达30万吨，内外贸易总额超3000万两，稳固确立我国北方航运枢纽港地位。

城以港兴，港城共荣。烟台开埠后，彻底重塑了区域航运格局与城市经济版图：船舶由传统木帆船迭代为近代轮船，港口由区域性小港跃升为北方枢纽商港，城市由边防海防聚落转型为对外开放商埠。烟台山多国领事馆林立，朝阳街洋行、货栈鳞次栉比，正所谓“各路巨商云集，顿添行铺数百家”，近代商贸业态与中西地域文化在此交融共生。至19世纪80年代，烟台中外商号、商铺逾千家，洋行、钱庄、货栈、客栈林立四方，南北百货云集流转，尽显商贸繁华盛景。

“天下熙熙，皆为利来；天下攘攘，皆为利往。”各地商贾不仅经营进出

要力量。至19世纪末，烟台港年货物吞吐量达30万吨，内外贸易总额超3000万两，稳固确立我国北方航运枢纽港地位。

城以港兴，港城共荣。烟台开埠后，彻底重塑了区域航运格局与城市经济版图：船舶由传统木帆船迭代为近代轮船，港口由区域性小港跃升为北方枢纽商港，城市由边防海防聚落转型为对外开放商埠。烟台山多国领事馆林立，朝阳街洋行、货栈鳞次栉比，正所谓“各路巨商云集，顿添行铺数百家”，近代商贸业态与中西地域文化在此交融共生。至19世纪80年代，烟台中外商号、商铺逾千家，洋行、钱庄、货栈、客栈林立四方，南北百货云集流转，尽显商贸繁华盛景。

“天下熙熙，皆为利来；天下攘攘，皆为利往。”各地商贾不仅经营进出

向海乘风破浪 雄港续写新篇

改革开放以来，烟台水运事业迎来历史性发展机遇，完成了从传统内河近海港口到现代化综合枢纽港的华丽蜕变。

1989年，“烟台—大连”滚装航线正式开通，打通渤海湾南北陆海联动便捷通道。此后，烟台港陆续开通至中国香港、日本、韩国等航线，成为环渤海地区重要国际枢纽港。

进入21世纪，烟台港高标准建成集装箱、矿石、原油等专业化港区，40万吨级矿石泊位、30万吨级原油泊位均达到全球最高靠泊等级。现已形成芝罘湾、西港、龙口、蓬莱、莱州五大

港区协同发展的现代化港口集群，拥有万吨级以上泊位87个，航线覆盖全球150多个港口。

烟台港深度融入“一带一路”建设、海洋强国战略，以航运贸易带动临港石化、汽车制造、海洋工程装备等高端产业集聚发展，成长为全国重要汽车出口中转港之一，实现港口规模、枢纽能级、产业特色、绿色智慧全方位跃升。港口货物吞吐量、集装箱吞吐量连年稳步增长，进入世界十大沿海港口行列。千年芝罘积淀的水运文脉，在新时代赓续传承、焕发光彩。



俯瞰烟台港。