



海上丝绸之路研究书系（港口篇）

司徒尚纪 王元林 主编

“十三五”国家重点出版物出版规划项目

# 广州港与 海上丝绸之路

广东省人民政府参事室 编  
广东省人民政府文史研究馆

李燕 著



SPM

南方出版传媒  
广东新华书店

---

## 作者简介

---

**李燕**，广州市社会科学院历史研究所副研究员，人文地理学博士，研究方向为历史地理、文化地理。2007—2008年为美国加州大学洛杉矶分校地理系访问学者、哈佛大学燕京学社访问学者。已发表论文30余篇，出版专著2部，参与合著3部。



海上丝绸之路研究书系（港口篇）

司徒尚纪 王元林 主编

# 广州港与 海上丝绸之路

广东省人民政府参事室 编  
广东省人民政府文史研究馆 编

李 燕 著

SPM

南方出版传媒  
广东经济出版社

·广州·

## 图书在版编目 (CIP) 数据

广州港与海上丝绸之路 / 广东省人民政府参事室, 广东省人民政府文史研究馆编; 李燕著. — 广州: 广东经济出版社, 2019. 5

(海上丝绸之路研究书系. 港口篇)

ISBN 978 - 7 - 5454 - 6429 - 0

I. ①广… II. ①广…②广… ③李… III. ①港口 - 研究 - 广州  
②海上运输 - 丝绸之路 - 研究 - 广东 IV. ①F552.765.1②K296.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 030015 号

出版人: 李 鹏

责任编辑: 刘 倩

责任技编: 许伟斌

广州港与海上丝绸之路

Guangzhougang Yu Haishang Sichouzhibu

|      |                                     |
|------|-------------------------------------|
| 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   | 广州佳达彩印有限公司<br>(广州市黄埔区茅岗环村路 238 号)   |
| 开本   | 730 毫米 × 1020 毫米 1/16               |
| 印张   | 19                                  |
| 字数   | 280 000 字                           |
| 版次   | 2019 年 5 月第 1 版                     |
| 印次   | 2019 年 5 月第 1 次                     |
| 书号   | ISBN 978 - 7 - 5454 - 6429 - 0      |
| 定价   | 58.00 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) 37601950 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) 37601980 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: 胡志海律师

· 版权所有 翻印必究 ·

# 《海上丝绸之路研究书系》

## 编撰组织成员名单

### 组委会

主任：徐少华

副主任：张爱军 张小兰 周 羲

### 编委会

主任：张小兰 周 羲

副主任：陈小敏 麦淑萍 黄 尤 彭 贇 庄福伍

编委：（按姓氏笔画排序）

王培楠 古伟中 白 玲 刘胜利 苏泽群 胡浩民

洪三泰 索健元 黄淼章 蔡玉明 蔡高声

### 学术委员会

主任：黄伟宗

副主任：司徒尚纪 王元林

委员：（按姓氏笔画排序）

叶春生 田 丰 朱 竑 刘正刚 李庆新 杨兴锋

吴松营 冷 东 张 磊 陈永正 陈海烈 郑楚宣

侯月祥 顾润清 徐远通 衷海燕 黄启臣 章文钦

韩 强 曾 骐 谭元亨

### 书系编辑部

总主编：黄伟宗

主 编：司徒尚纪 王元林

### 港口篇编辑部

主 编：司徒尚纪 王元林

编 委：（按姓氏笔画排序）

刘 强 汤苑芳 许桂灵 李 燕 李坚诚 李爱军

陈立新 孟昭锋 黄迎涛 熊雪如

广东省人民政府参事室

广东省人民政府文史研究馆

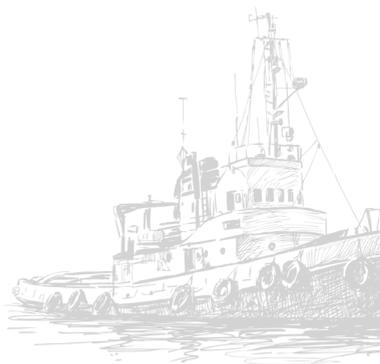
广东省海上丝绸之路研究开发项目组

广东省珠江文化研究会

组 编



# 总序



港口作为水陆运输转口基地，具有客货流吞吐功能；港口拥有陆向和海向腹地，深入广大城乡和海内外地区；港口附近还是临港产业区，可配置各种海洋产业，形成巨大的产业集聚区。故港口实际上是一个经济增长点或生长极，能产生巨大的经济辐射作用，带动周围地区的社会经济发展。举凡世界上临海的国家，无不对港口开发建设重视有加，并将其列入发展当地社会经济不可或缺的举措。特别是15世纪地理大发现以后，世界进入海洋时代，港口在航海和海洋经济发展中的地位日益凸显，因而出现不少新港口，直接影响到所在国家和地区的社会经济发展。我国伟大航海家郑和就说过，“财富取之于海”。港口作为扬帆航海的起点，也是财富聚集之地。在古代，广州是我国通往世界各地最大的一个港口，历有“天子南库”之称，广州港税收，为国家财政收入的一个主要来源。我国自西汉以降，即以合浦、徐闻港为起点，开辟了延续2000多年的海上丝绸之路，与世界各国进行和平、友好、平等的商业贸易往来，也借此进行文化交流活动，因此对人类文明进步做出了重大贡献，其中广州、泉州、宁波、海口、三亚等港口对此贡献匪浅。

广东濒临南海，海岸线曲折绵长，港湾众多，不少地区自古以来就被开辟为港口，从粤东樟林、柘林、潮州、汕头、南澳、汕尾、屯门、澳门、广州，到粤西阳江、电白、赤坎、雷州，到海南琼州、清澜、三亚，以及广西北海、钦州、防城等，都与海上丝绸之路发生了密切联系，有力地促进了当地社会经济的发展。对此，梁启超在《世界史上广东之位置》一文中指出：

“今之广东，依然为世界交通第一等孔道。……虽利物浦、纽约、马赛不能过也。”基于广东交通的特殊地位，梁启超进一步指出：“广东非徒重于世界，抑且重于国中矣。”这里所说的“广东交通”，港口是一个最重要的组成部分。伟大的革命先行者孙中山先生在《建国方略·实业计划》中，就拟定了一个庞大的海洋开发战略，勾画了发展蓝图和布局方案。仅就海港建设而言，孙中山先生提出建设北方、东方、南方3个一等大港，营口、福州、海州、钦州4个二等港和辽宁至海南的15个三等港。其中在广东沿海的就有汕头、电白、海口港，以及汕尾、西江口、海安、榆林港4个渔业港，它们共同形成我国东部、南部海岸线分布的海港体系。同时，孙中山先生将这个海港建设与和它们相连的河流或腹地的整治、开发利用一体规划、设计，形成江海一体、海港和河港一体、海陆并举的建设观。例如建设南方大港（即广州港），其计划就包括了广州港本身的改良、西江河道整治、北江河道整治、东江河道整治、航线疏浚、运河开凿、新地填筑、水闸兴建、物资运输等，涉及多个部门和沿海城市与地区，实广及广州港陆向和海向腹地等问题，无疑是一份珠江流域和南海近岸海域开发规划方案。孙中山先生还将海港建设与海军基地建设相结合，认为开发海洋资源、加强外贸、发展海上航运与海军基地建设都是不可分割的。虽然由于孙中山先生过早逝世，这一计划未能完全实现，但它仍指引了以后我国港口的发展，为中华人民共和国成立后我国港口规划、布局、建设等提供了重要参考。

世界海洋是一个整体，不像陆地相互分割。孙中山先生深刻总结了我国长期海禁、忽视海权导致国土主权丧失、西方列强入侵的历史教训，指出：“自世界大势变迁，国力之盛衰强弱，常在海而不在陆，其海上权力优胜者，其国力常占优胜。”还特别指出，一个国家要掌握海权，必须要有控

制海洋的手段：建设一支强大的海军，这是国家的“富强之基”。而建设海军，必须发展造船业，使中国海军成为世界上最强大的海军之一，使中国成为一等强国。为此，在《建国方略·实业计划》中孙中山先生提出“创立造船厂”，“当有一航行海外之商船队，亦要多数沿岸及内地之浅水运船，并须有无数之渔船”。孙中山先生这一海权观和发展海洋经济的思想在中华人民共和国成立后逐步得到落实，特别是改革开放后，中国迅速崛起，中国海军活跃于世界海洋，成为全球重要的海军力量之一。

毋庸置疑，海陆国土开发、海洋产业发展、海洋权益维护，特别是我国“一带一路”倡议的实施等，都必须以海港为依托、为基地、为保障，所以，港口建设已成为我国沿海省区的一个重要任务。而广东作为我国最大、最强的一个海洋省，港口建设已被提上了重要议事日程，各项规划、建设方案源源而出，正形成向海洋进军、大力开发海洋的热潮。

在这种背景下，由广东省人民政府参事室、广东省人民政府文史研究馆指导，广东省珠江文化研究会组织，广东经济出版社出版的《海上丝绸之路研究书系（港口篇）》可谓正合其时，不仅可为广东海洋大省、海洋强省建设提供强有力的海洋文化软实力支持，而且可为实施“一带一路”建设提供决策参考，具有重要的经济、政治意义。

首先，该丛书总结了广东主要海港发生、发展、盛衰变化的历史过程、特点和规律，并提供了它们演变的一系列历史剖面。如千年不衰的广州港，其在历史上数易港址，从南海神庙附近扶胥港到今海珠区黄埔古港，到20世纪30年代黄埔港，再到现今大沙地黄埔新港等。虽历经多次变迁，但广州港仍没有衰败，一直发挥其功能，对广州城市商业贸易繁荣发挥了关键作用。又如潮州港，其古代在今潮州市原韩江出海口，后韩江淤积严重，港口南迁40多公里，港址也南迁，遂有汕头港兴起，对促进韩江三角洲经济开发起到了巨大的推动作用。故认识潮州港、汕头港的历史变迁和两者的关系，对潮汕地区发展战略、产业选择、布局、城市群建设等，有重要参考价值。对于新兴的珠海、深圳等港的历史，该丛书也备述其详，为当今港口的开发利用提供了参考资料。

其次，该丛书对各个港口的海陆腹地勾画了大致轮廓，这对认识港口地位、货流来源、结构和流向，甚有实际应用价值。如新兴的深圳港、珠海港，其现已成为珠江口两大巨港，吞吐量非常大，不仅事关两大特区的经济发展，而且与香港港、广州港、南沙港，以及当前正在发展的粤港澳大湾区建设关系甚大，该丛书对深圳港、珠海港的阐述，无疑可为环珠江口其他港口发展和协作提供借鉴。又如阳江港，虽原有一些渔港和小型商港，或渔商两港，但因港小、吨位不足，难以支持当地海洋经济振兴。近年来建设的吉树港，可泊万吨巨轮，又配备专用铁路，使其腹地远及华南和东南亚，这为阳江海洋产业发展提供了强大的动力和保障，是阳江以海兴市、以海旺市的强力支柱。类似这种港口腹地的交代和划分，及其区域关系的剖析，成为丛书的一大重要内容，增加了它们的应用价值。

再次，丛书以港口为核心，充分介绍了相关的海陆资源，从点扩展到面，涉及一个相当大的海陆区域，为海岸带、近岸海洋的开发利用，提供了丰富的资料。广东海洋资源非常丰富，单位面积海洋生产量比同样面积陆地生产量要高得多，效益也大得多，故临海地区比内陆富裕。语曰：“水深处民多富，水浅处民多贫；水聚处民多稠，水散处民多离。”丛书编著者深切了解港口与资源的关系，以相当的篇幅介绍了港口附近海产资源、海岛资源、滩涂资源、城镇资源、旅游资源、历史文化资源、人口资源（如疍民），涉及它们的数量、质量、分布、开发利用现状、存在问题和对策等，并做了较为全面、深入的阐述和评价，可供有关部门参考使用。如《阳江港与海上丝绸之路》一书，即对阳江市境内各大海河港的旅游资源赋存、开发利用做了较为客观、充分的介绍，特别是对海陵岛各景区的介绍，颇为翔实，读后如置身其中。这对认识这个国家级旅游景区、吸引游人，甚有裨益。其他诸作，也无不如此，故本丛书虽曰港口丛书，实无异于区域社会经济文化丛书。

此外，该丛书发端于海上丝绸之路，归结于“一带一路”，达到古为今用、为现实服务之目的，具有学术与现实相结合的时代特色，可供相关研究比照参考。广东沿海港口多有悠久历史，且其兴起和发展离不开海上丝绸

之路的兴衰。这其中涵盖了港口本身的历史、交通线、腹地、城镇群落、区域经济发展等，都直接或间接与港口所及港址、腹地、周边地区开发、海上贸易、海防安全、外交关系等相关，具有牵一发而动全身的利害。该丛书各卷，每介绍港口历史，多追溯其兴起的地理和历史基础，尤其后者，多与海上丝绸之路兴起相联系，从中可窥见海上丝绸之路对广东社会经济文化作用甚大，丝毫不让于其他省区。如湛江港卷，即从汉代徐闻、合浦港说起，经历代变迁，到清末广州湾崛起、现当代湛江港建设，大部分时间都离不开海上丝绸之路。又如阳江港，其在南朝时已为海上丝绸之路转口港，宋代海陵岛（时称溲洲）发展为海上丝绸之路补给站。南宋沉船“南海Ⅰ号”在附近海域沉没与此不无关系，该著作对此做了较详尽的介绍。其他各卷，也大抵如此。可知，丛书写作，从其伊始，即有与海上丝绸之路相联系的宗旨，故能有效地指导丛书之编著和出版，也可视为对开发广东海上丝绸之路资源、争报联合国人类文化遗产名录的一个响应。

2013年以来，我国实施“一带一路”倡议，广东很快作出了积极的反应，制定了相应的决策和要求，规定了各项具体任务，形成了响应中央这个重大决定的热烈气象和付诸实施的态势。各地也相应制定了相关的规划、对策与措施。在这种背景下，丛书各卷均设置了一定栏目，专述各港与“一带一路”建设的关系，提出相应的建议，供有关港口政府决策参考。这包括各港口的历史梳理，港口运作的经验启示，宜采取的政策、技术、措施等，不仅有助于港口建设，而且对它们所在区域的社会经济发展也大有裨益。白居易说，“文章合为时而著，歌诗合为事而作”，该丛书是实践了这一古训的。

再者，该丛书的很多内容是作者野外调查所得，明显地补充了历史文献、现代各类资料的不足，使之更具可靠性和真实性。如湛江港、潮州港、汕尾港、茂名港等卷，作者就深入港区现场考察，走访当事人，实地观察港口历史、现状，拍摄大量照片、绘制相应的地图等。这也说明，即使当今科学昌明、GIS技术发达，但也不能取代野外考察，后者仍是涉及区域的科学研究所不可或缺的。

最后，本人作为该丛书的一位主编，以上所言，难免有偏爱之嫌，敬请有关部门、地区和读者批评指正，是所欣幸。

是为序。

司徒尚纪

2018年1月17日于中山大学望江斋

# 前言



两千多年的外贸港口和对外开放，对广州的影响至深。作为古代海上丝绸之路的主港，历史上广州长期与东南亚、南亚、西亚、北非、东欧等一百多个国家有密切的经贸往来，明清时期广州也是欧美等现代西方国家地理想象中最古老的东方贸易口岸。以港口为核心的商业和贸易，是历史上广州最主要的城市经济活动，也是城市不断向前发展的核心驱动力。千年古港与商贸之都共同构成广州两千多年城市发展史的一条主轴线，对广州城市发展具有本质性的建构意义。近现代以来，尽管城市经济活动不断地推陈出新，全球化和现代化不断地冲击和改变着城市传统的生活方式，但广州历经千年的商贸文化传统和精神内核依然在延续，并保持着坚韧的生命力。商贸优势和市场的基因深深根植于城市两千多年的历史进程之中，构成广州城市文化的本质和基底。对于广州来说，这是最宝贵的历史财富，也是在现代城市竞争中最显著的独特性和差异性，是许多新兴的现代城市所不具备也无法弥补的竞争优势。具体表现如下。

持续时间长：两千多年商贸传承从未间断。广州是典型的因港而兴，因商而立。作为港口，广州的历史可以上溯到先秦。秦汉时期广州（番禺）就是全国九大经济都会之一，以“珠玑、犀、玳瑁、果、布之凑”而闻名。三国以后，南海新航路的开辟使广州名副其实地成为海上丝绸之路的主港。隋唐时期广州是全国第一大贸易港，具有“雄蕃商之宝货，冠吴越之繁华”的经济实力。宋元时期尽管有泉州后来者居上，但广州仍然保持兴盛，是“蕃舶凑集之所，宝货丛聚”。明清时期航海政策由开放转向保守，全国大部分港口都被关闭或禁止对外贸易，唯有广州长期保持“一口通商”的垄断地位，商贸与城市繁荣达到顶峰。1850年在世界城市经济十强中，广州名列第四。近现代以来广州作为对外贸易港的地位虽有所下降，但仍然是全国排名前几位的重要港口之一。凭借古代海上丝路贸易主港的优势，广州历史上商贸文化的传承几乎从未间断。从公元前的秦汉时期开始，广州两千多年对外贸易港口与城市商贸活动的延续，持久而稳定的繁荣，这是中国甚至世界城市发展史上少有的案例。

影响力深远：古代中国向世界开放的海上门户。作为古代海上丝绸之路的主港，广州也是早期全球经济文化大流动的枢纽节点。从广州出发的印度洋航线可通达亚、非、欧三大洲，19世纪后的太平洋航线直抵美洲。来自世界各地的进口商品和来自全国各地的出口商品都在广州集散，广州参与的是世界市场网络中的商业流通和贸易循环。在唐宋以来的外国人游记中，广州是世界大城市之一，最大的商业中心，全世界的商人都在此汇集。明清以来广州的对外贸易对象转为欧美国家，因此，作为西方人地理想象中最古老的东方贸易口岸，明清时期的广州的英译名“Canton”，至今仍然在英语国家中具有很高的认知度。作为世界性的贸易大城市，历史上的广州曾经具有世界级的知名度和影响力，与东南亚、南亚、东非、欧洲、美洲等地区的许多海洋国家都有深厚的历史渊源和联系。这是广州在21世纪“一带一路”建设中的历史和地缘优势。

始终保持开放：一直处于与外界的互动之中。两千多年来广州的城市发展几乎一直保持着对外开放和与世界的交流互动，开放与包容是广州最显著的城市特征。不同于古代中国大部分地区经济文化的自给自足，广州虽偏处生产力水平低下的岭南地区，但负山带海、三江交汇的地理优势赋予广州内通外达、面向更广阔世界的发展机遇。有史记载以来，广州一直都是面向海外异域开放的，主动（如唐宋）或被动（如明清）地接受外来文化的融入。广州的商贸文化因此具有高度的外生性和开放性。这也是广州作为千年商都与其他大部分商业城市有所不同之处。纵观广州两千多年城市发展史，远离中原政权中心，地处中原正统文化的边缘，以及面向广阔的海洋，承当外来文化进入的首站，广州的历史进程几乎一直迥异于全国大部分地区。这种独特不仅表现在城市经济活动常常成为一个特例，而且表现在城市文化的多元、开放和自成一统。近代，广州是中国睁眼看世界的窗口；当代，广州是中国改革开放的先行者和试验区。每一次的历史变迁和社会转型，广州都因为开放和勇于创新，走在时代的潮流前端。从两千多年的城市发展史来看，正是与外界的交流与互动，奠定了广州的城市发展和进步，也造就了广州商贸文化的特殊属性：它不仅是一种世俗文化、市井文化，还是一种与全球化进程紧密相连的外生型文化。由此形成的多元、开放、包容，也是广州最被认可的城市品质。

历史上高度的国际化：“外国衣装盛，中原气象非”。与高度的外生性和开放性相对应，广州历史上也是高度国际化的城市。早在唐代，广州就建立了历史上第一个规模巨大的外国人居留地“蕃坊”；宋元以来还增加了为外国居留者专门设立的法规、制度以及蕃市、蕃学等附属设施。广州历史上高度的国际化，还充分体现在蕃汉杂居的城市人口分布和空间利用方面。唐代的广州城规模较小，蕃坊设于城外的“海滨湾泊之地”；宋代广州三城的建设，已将蕃坊区包裹在西城之内。西城的蕃坊区和码头区也是广州最繁华的商业区，有“百货之肆，五都之市，天下商贾聚焉”的说法。明清以来尽管政策趋于保守，奉行“化外人，

法不当城居”的规定，但广州“一口通商”的特殊性质仍然带动了城墙之外、以十三行和各国夷馆为核心的整个西关地区的崛起，并在清末民初发展成为广州的人口、经济和文化重心。

翻开广州两千多年的城市发展史，那些曾经的光荣与骄傲，不应只是被尘封在故纸堆里，希望它们能够成为今时今日广州人的共同记忆，展现美丽广州多姿多彩的历史魅力。

# 目 录

C O N T E N T S

## 第一章

### 区位、航路与港址的变迁

- 一、区位与自然地理 / 002
- 二、广州的内港和外港 / 013
- 三、“广州通海夷道”及历代航路变化 / 037

## 第二章

### 古代广州：历史、政治与贸易的兴衰

- 一、先秦最早的商港 / 056
- 二、秦汉时期的舶来品集散中心 / 059
- 三、六朝时期南海主港地位的确立和海外贸易的拓展 / 065
- 四、隋唐时期全国第一大贸易港和航海贸易的繁荣 / 072
- 五、宋元主要的贸易港：广州海外贸易的持续稳定发展 / 083
- 六、明代朝贡贸易体制下广州的开放 / 102
- 七、清代“一口通商”制度下广州的垄断地位 / 115

第三章

古代广州：经济、交通与腹地的关系

- 一、港口与城市 / 130
- 二、广州与珠江三角洲 / 140
- 三、广州与中原内地 / 149

第四章

古代广州：物种、商旅与文化的传播

- 一、贸易进出口商品的集散与经济生活的改变 / 176
- 二、国际商旅的流动与文化融合 / 201
- 三、宗教文化的流入与传播 / 214

第五章

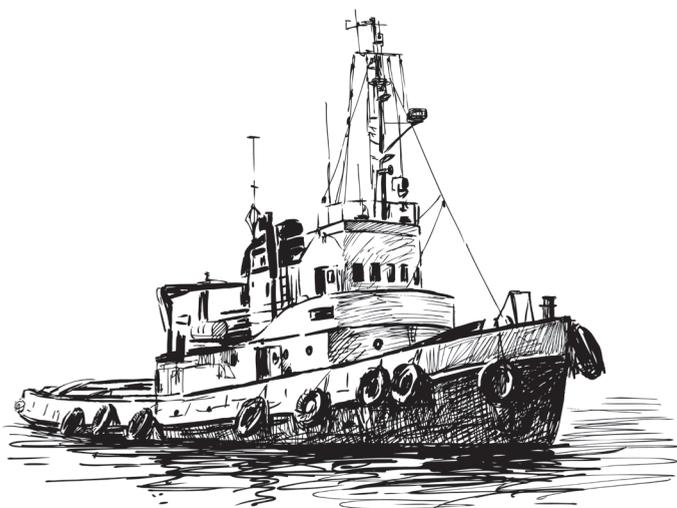
近代广州：转型、再生与身份的重构

- 一、近现代广州地缘优势的转变 / 226
- 二、广州港在近代史上的地位 / 240
- 三、西关：近现代广州城市发展的缩影 / 250

结语：“海丝”广州与“一带一路” / 275

参考文献 / 279

· 第一章 ·



区位、航路与港址的变迁

在古代海上丝绸之路史上，广州港是一个特别的存在。与全国其他的沿海港口相比，广州港不仅地位重要，经常扮演某朝某代“最大的港口”“最重要的港口”这样的角色，而且时间跨度长，从先秦到近代史的开端，持续而稳定地保持着欣欣向荣、生生不息的良好状态。在历史的长河中，有些海港或者由于海岸线的东移，或者因为河道变迁或淤塞，到后世逐渐衰亡或者转型；有些海港或者由于海上交通性质的改变，或者由于政治外交政策的限制，或者因为邻近港口的竞争，到后世港口功能和地位不再重要。唯有广州港如同定海神针，历经千年而不衰，这是广州港在历史上的光荣和骄傲，时至今日，也仍然深深地影响着广州这座城市的经济和文化。广州港在历史上的这种得天独厚的“长盛不衰”，从外部因素来看，显然深受历代国家海洋政策及世界贸易格局的影响；从内部因素来分析，广州港地处南海航路要冲，内外交通便捷，港口条件优越，区位优势明显，自身综合实力客观上也起到了基础性和稳定性的作用。

### 一、区位与自然地理

广州，地处中国大陆的南端。古代有南岭山脉的阻隔，包括广州在内的整个岭南地区与中原地区的交流都存在路途遥远、交通相对不便的问题。如果没有海上丝绸之路的兴盛，广州或许只是偏处遥远南方的一个普通港口。以文化要素而论，自先秦时期中原文化从北向南扩散，以广州为核心的岭南文化几乎一直都处于中原正统文化的边缘。屈大均在《广东新语》中说，“粤处炎荒，去古帝王都会最远，固声教所不能先及者也”。以政治要素而论，广州的地理区位也是不利条件多。距离以国都为标志的历代政治权力中心都太过遥远，即便是南宋时期，也在天时地利人和方面都被泉州抢得了先机。加上古代的岭南地区，气候炎热，山地丘陵广布，地形起伏崎岖，森林翳密，瘴气逼人，这些自然条件的缺陷也都是古代岭南地区被视为“蛮荒之地”的重要因素。正如梁启超所言，“广东一地，在中国史上可谓无丝毫之价值者也。自百年以前，未尝出一非常之人物，可以为一国之轻重；未尝有

人焉，以其地为主动，使全国生出绝大之影响。崎岖岭表，朝廷以羁縻视之，而广东亦若自外于国中。故就国史上观察广东，则鸡肋而已”。

然而广州港在南海贸易航路上具有天然优势。“观世界史之方面，考各民族竞争交通之大势，则全地球最重要之地点仅十数，而广东与居一焉，斯亦奇也”<sup>①</sup>。梁启超早在1905年发表的《世界史上广东之位置》一文中指出，广东在中国史上的地位虽然可有可无，但是由于南海贸易的兴盛，广东在世界史上却占据重要的地位。作为南海贸易之要冲，广州港的历史地位，除了元代的泉州可与其争锋，在其他历史阶段几乎一直位居全国最大最重要的贸易港口，甚至在明清时期长期处于垄断性的局面。不可否认的是，这种优势地位的形成首先取决于广州在海上丝绸之路上的先天区位优势。

### （一）对外，广州是南海贸易航路的主要起点

#### 1. 地位重要：大名鼎鼎的“广州通海夷道”

古代海上丝绸之路可分为南海航路和东海航路，又以南海航路为主。按唐代贾耽的记载，东海航路为北方联系朝鲜半岛和日本列岛的“登州入高丽渤海道”，南海航路就是大名鼎鼎的“广州通海夷道”。仅此命名，似乎已经可以充分证明广州在南海贸易航路中的主导地位。这条南海贸易航线是从广州起航，经越南东海岸，通过新加坡海峡至苏门答腊岛；由此东南往爪哇，西北出马六甲海峡，横越印度洋抵斯里兰卡和印度半岛西端；再沿印度西海岸至波斯湾的奥波拉港和巴士拉港；换乘小船，沿幼发拉底河溯流而上，抵达今巴格达，或者也可以沿阿拉伯半岛南岸西航，经红海抵东非海岸。全程历经30多个国家和地区，直到16世纪之前，这都是世界上最长的一条远洋航线。笼统地说，历代的南海贸易航线只是在此基础上有所增减。因此，广州作为南海贸易的主港地位是毋庸置疑的。即便是在宋元时期，泉州港鼎盛一时，广州也仍然保持着主港地位。周去非在《岭外代答》说，东南亚、印度、阿拉伯等国家和地区的商船来中国，“其欲至广者，入自屯门；欲

<sup>①</sup> 梁启超：《饮冰室合集》十九，中华书局，1989。

至泉州者，入自甲午门”。这可证明其时广州与泉州的地位大致是平等的。

### 2. 时间跨度长：三国东吴以后就成为南海贸易主港

尽管根据《汉书·地理志》的记载，最早的海上丝绸之路始发港是“日南障塞、徐闻、合浦”，但是这些港口都不像广州一样具备优良的港口条件，而是当时只能在近岸航行的技术条件下所能做出的合理选择。自三国东吴以后，造船和航海技术日益进步，海船可以直入大洋，而不必沿岸补给、躲避风浪，从广州出海，经海南岛东面到东南亚的新航线得以开辟，而《汉书·地理志》所记载的原北部湾航线的重要性则迅速下降，这也从侧面证明海上丝绸之路最早的几个始发港在港口条件上远远不及广州。两晋南北朝以后，在谈及与海外西南诸国的交通距离时，都是以广州为参照物，采用“去广州数千里”或“数千里达广州”等表述。广州作为南海贸易第一大港的地位，在隋唐时期已经颇为稳固。宋元时期虽有泉州港与之争锋，但广州仍是“世界大城市之一，市场优美，为世界其他各大城市所不能及”<sup>①</sup>。明清时期，广州在海禁和闭关的大环境下，长期保持“一口通商”的垄断地位，在全国对外贸易体系中举足轻重。总的来说，以广州为起点的南海航路，自开辟以来近乎延续了整个古代史，只能说明，这条“广州通海夷道”在各个方面都是当时最理想的选择。

### 3. 战略意义重大：早期全球经济与文化流动的枢纽节点

海上丝绸之路的兴盛，也为广州打开了迈向国际化、全球化的大门。从全球的战略意义上审视，广州是古代中国联系世界的最重要海上门户。海上丝绸之路是古代中国与世界其他地区进行经济文化交流的海上通道。与现代全球化的概念相比较，海上丝路或可被视为是类似于早期古典全球化的一种表达形式。古代广州港的地缘优势，在于它不仅是中国历代重要的对外贸易口岸，而且是早期全球经济与文化大循环中的一个重要的枢纽节点，因而很早它就具备了全球性的战略意义。以港口为核心的商业和贸易，千百年来都是广州城市发展的核心驱动力，这也造就了广州作为千年商都与其他商业城

<sup>①</sup> 张星娘：《中西交通史料汇编》（第二册），中华书局，1977。

市最明显的区别：高度的外生性，高度的开放性，高度的国际化。这是广州最为核心的城市特质，直到今天，在谈及广州的独特性与差异性时，千年古港对广州城市文化的影响仍然留存着鲜明而深刻的印记（见图1-1）。

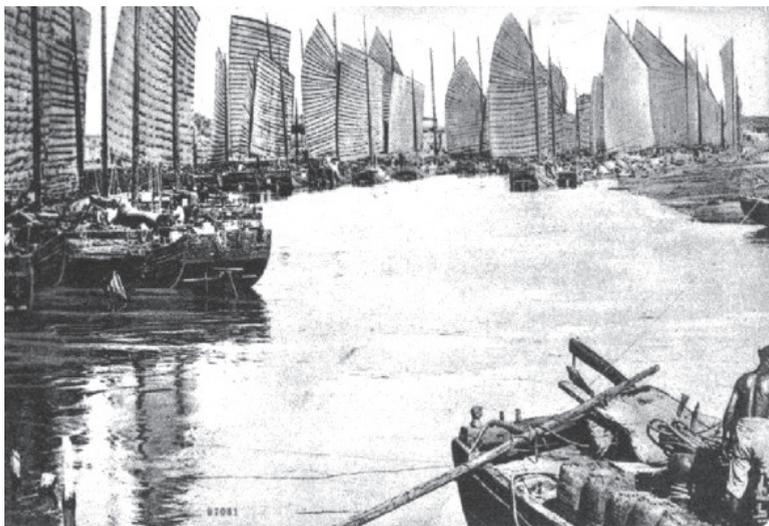


图1-1 千帆竞渡的广州港

## （二）对内，广州位居三江总汇，兼有海港和河港之利

广州作为南海贸易之要冲，之所以能够取代早期的北部湾诸港，历经千年而始终保持海上丝路主港的优势地位，除了南海航道上的地理优势，还在于广州自身的港口条件优越，以及联系中原内地的交通畅达。《羊城古钞》形容广州的山川形胜为“包山带海，连山隔其阴，巨海敌其阳，五岭峙其北，大海环其东，众水汇于前，群峰拥于后”。广州对中原内地的交通优势就在于“众水汇于前”。这是古代岭南地区诸港口中唯有广州才具备的地形特点。

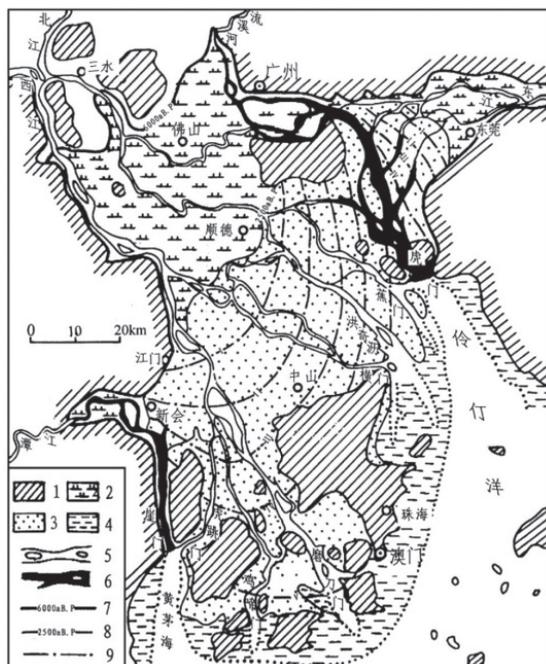
### 1. 三江交汇，水运便捷

在古代交通不发达的情况下，水路运输因为最经济，所以发展最早，也成为最主流的运输方式。正如全汉昇所言，最早的商业都会都是沿着内地的

河流旁边发展，因为这时贸易的路线以河流为主（自然货物也有陆运的，但陆路运费贵，体积大而价值小的货物往往因为负担不起高昂的运费而不能贩往其他地方）<sup>①</sup>。古代的广州位于东江、西江和北江的三江交汇之处，有多条水路可与中原内地相联系。这使广州兼具了海港与河港之利。

古代广州被称为“三江口”，是因为西江、北江和东江水都可以通过支流或主干汇集至广州，但需要说明的是，古代西江、北江都是河道众多，其主航道也不完全是流入广州经虎门出海。除了东江一直是从虎门入海，明清时期西江主干流已从马口峡直出磨刀门入海，北江由西南直出洪奇沥入海。不过，历史上西江的主航道曾经流向番禺（广州）经虎门入海。根据曾昭璇《思贤滘河道历史时代变迁》的研究，汉代西江自出高要县羚羊峡后分为多支，一支在思贤滘与北江相会，另外两支经马口峡和西南潭南下出海。西江、北江相会的这条水道“直通广州，并分为二支入海”，即《水经》所记载，“又东至高要县为大水，又东至南海番禺县西，分为二，其一南入于海。其一又东，过县东南入于海”。其中“南入于海”的一支指的是今天北江下游出海的主干道——东平水道，“过县东南入于海”指的则是经广州珠江河道至狮子洋入海的水道。时至今日，随着珠江三角洲的发育，历经多次河道淤断、改道等变迁之后，古代西江、北江、东江的水道、水量、流向等都已经发生很大的变化，珠江各水道汇入南海的口门也增加至八个：虎门、蕉门、洪奇门、横门、磨刀门、鸡啼门、虎跳门和崖门。从“三江总汇”到“八门入海”，历史上珠江下游水道的变迁是一个十分复杂的过程。从现在的水文地貌似乎很难看出广州在内河航运中的枢纽作用，但古代广州作为“三江总汇”，除了海港的功能关联至为重要，也是因为在古代的珠江水道系统中，有多条支流天然地向广州溺谷湾集中，将西江、北江和东江的内河航运与广州的南海贸易紧密联系在一起（见图1-2）。

<sup>①</sup> 全汉昇：《宋代广州的国内外贸易（下）》，《中国经济史研究》，稻乡出版社，1991，第478页。



1 丘陵 2 早期三角洲 3 晚期三角洲 4 水下三角洲（浅滩） 5 河道 6 潮道  
7 6000a.B.P.海侵边界线 8 2500a.B.P.古海岸线 9 等淤积线

图1-2 现代珠江三角洲发展过程

资料来源：李春初，雷亚平，何为，戴志军：《珠江河口演变规律及治理利用问题》，《泥沙研究》2002年第3期。

古代西江东通广州的记载有不少，如《史记·南越尉佗列传》中称，“使驰义侯因巴蜀罪人，发夜郎兵，下牂牁江，咸会番禺”。牂牁江即今西江。《汉书·西南夷列传》也有记载称，“南粤食蒙蜀枸酱。蒙问所何来，曰道西北牂牁江。江广数里，出番禺城下”。而古代北江流入广州的支流亦有很多。从北向南排列，有白坭河、芦苞涌，西江、北江汇流后有西南涌、佛山涌、平洲水道等。历史上这些支流在全盛时，水量和流速都曾经出现过“强支夺干”之势，但由于泥沙淤积、河床升高、筑堤围垦等诸多因素的影响，这些强支航道由北向南，相继淤浅甚至断航。如白坭河在秦汉时期是中



珠江水道在历史上不断发生变迁，广州三江交汇的地理特征实际上在明清以后已经不太确切。西江干流转向南流，经马口峡由磨刀门入海。北江干流由于缺少西江来水的汇入，也不再向东流至广州，而是沿东平水道、顺德水道、容桂水道在洪奇沥、蕉门等地出海。“明清以降，广州城南的珠江河道水量补给来源主要为上述北江各汊道及流溪河，河水流量较之前的一个历史时期大为减少”<sup>①</sup>。尽管此时广州三江交汇的特征已经不太明显，但习惯上广州的地理格局仍然被认为是三江交汇的延续。清代《羊城古钞》（卷二）仍称，“唯西江、北江水绕城东流，抵扶胥与东江合出虎门以入海”。另一方面，由于西北江的主干都不是在广州入海，东江入海与广州也保持了一定的距离，因此从三江输送到广州附近的泥沙量相对较少，泥沙淤积也相对缓慢得多，广州附近的珠江前后航道才得以长期保持下来，数千年来仍有深水道直通外海，这也是广州港历千年而不衰的基础。

## 2. 贯通南北，腹地广阔

东江、西江和北江都隶属于珠江水系。其中，西江是珠江的干流，古称都江，又称泷水、牂柯江，其主流发源于云南，流经贵州、广西，在广西、广东交界处的梧州，与桂江汇合后称西江。北江古称湓水，发源于南岭山地，有两个源头：其东源为浈水，源于江西（大庾岭地区）；西源为武水，源于湖南（骑田岭地区）。浈水和武水在广东曲江汇合后始称北江。《水经·湓水注》：“湓水（今北江）又南，注于郁（西江），而入于海。”说的就是西江和北江在今广东三水思贤滘（滘是沟通两水的小河，粤音称呼）相交汇。亦有解释根据长沙马王堆汉墓出土的西汉初《地形图》认为汉代北江和西江是支主流关系<sup>②</sup>。古代东江即古龙川水，又名循江，发源于江西，其东源为寻邬水，西源为定南水，二水在龙川老隆相会后称东江。东江自东北向西南流，与珠江主航道在狮子洋相交汇，然后出虎门入南海。顾祖禹《读史方輿纪要》中说，“又有东江，源出江西安远县界，流入惠州府龙川县

① 曾新：《明清广州城及方志的城图研究》，广东人民出版社，2013。

② 曾昭璇：《思贤滘河道历史时代变迁》，《历史时期珠江三角洲河道变迁研究》，华南师范学院地理系，1979，第80页。

境，至县南为龙江。又西南流，经河源县南为槎江，南流至府城东北，折而西，过博罗县南。又西南流入广州府东莞县境，经县北，又经增城县南，而至府之南境，会西江以入海，亦谓之三江口，以东、西、北三江为名也”。

组成珠江水系的东江、北江和西江，不仅将广州的经济腹地扩展到珠江流域的广大地区，还可以通过三江上游及其支流连接广西、贵州、云南、湖南、江西等区域。譬如溯流西江，可深入广西、贵州、云南和四川等地，经灵渠连接湘江可进入湖南和长江流域；通过北江及其各条支流，越大庾岭、骑田岭可进入江淮、两京；从东江和韩江可抵粤东、福建等地。从珠江水系沟通长江水系，再通过贯穿南北的大运河进入黄淮流域，从而使南海贸易的舶来品可以流通到全国各地，出口的货物也可以从全国各地集中到广州。从对外贸易的视角来看，江海交会的地理优势使历史上的广州港可以充分发挥海港和河港的双重功能，“通过三江可同岭外各地相交通，浮海而出可抵南海沿岸各地”<sup>①</sup>。借助于三江交汇的交通优势，广州港的经济腹地可以辐射大半个中国。因此，早在秦汉时期，地处蛮荒之地的广州（番禺）就成为全国九大经济都会之一，而且是全国唯一的以舶来品贸易为主要经济特征的商业都会。唐宋以来，随着大庾岭通道的多次整治和大运河的开通，广州联系中原内地的交通更为畅达和便捷。苏过《斜川集》称，广州“犀、象、珠、玉，走于四方”，可见广州不仅与海外诸国有深入的贸易往来，与国内大部分地区也有密切的经贸联系。“反观其他海港，便没有这种与腹地连络的便利交通线。例如福建的泉州、福州，它们不但没有可航的河流与腹地（各省的生产地及消费地）连络，就是与本省内地的交通，也因河流（如闽江）之湍急，以及斜度太大，而感不便。故南宋以前，福泉等州在海外贸易上的地位，不如广州港重要。至于自南宋起，泉州所以日形重要，是因为当时政治中心南移杭州，与之较为接近，而当时除河流外，沿海岸线的运输也较前发达的原故。”<sup>②</sup>

<sup>①</sup> 叶显恩主编：《广东航运史（古代部分）》，人民交通出版社，1989，第29页。

<sup>②</sup> 全汉昇：《宋代广州的国内外贸易（下）》，《中国经济史研究》，稻乡出版社，1991，第482页。

### （三）千年不淤，港口自然条件优越

#### 1. 位于狭长海湾的顶点，区位条件优越

广州之所以能够历千年而不衰，与其自身优越的港口条件不无关系。广州虽然地理位置上“地际南海”，实际上却位于一个南宽北狭的漏斗状海湾的顶端。这个海湾最早是一个溺谷湾的形态，经历了溺谷湾时期、珠池时期和狮子洋时期，在大约一千年前形成南宽北狭的漏斗状河道形态（见图1-4）。



图1-4 全新世中期（距今6000—2000年）珠江三角洲古地理图

资料来源：中国科学院南海海洋研究所地质室水卜调查组：《珠江三角洲全新世沉积概述》，《南海海岸地貌学论文集（第一集）》，中国科学院出版社，1975。

从广州向南出海，在水道的最狭窄处有一个重要的地标，即虎门。虎门又叫虎头门，“门在广州南，大小虎两山相束，一石峰当中，下有一长石为门限。潮汐之所出入，东西二洋之所往来，以此为咽喉焉”<sup>①</sup>。虎门以南

① 屈大均：《广东新语·地语》。

的水域，称伶仃洋；虎门以北的水域，称狮子洋。顾祖禹《读史方輿纪要》记载，“广州船舶往诸番，出虎头门，始入大洋，分东西二路”<sup>①</sup>。明崇祯《东莞县志》也说，“二山对列，束隘如门，轩昂头，隐若虎距，潮汐出入，势甚雄激，南控零丁，为省城门户”。狮子洋水面宽阔，又有虎门为屏障，在抵御风浪、防范海盗、保护船舶安全等方面都具有天然优势，因此成为历代广州外港码头分布之地。由于狮子洋淤积和围垦的加速，以及海船吨位的增大，广州外港的港址并非一直保持不变，从史上最早有明确记载的晋代的扶胥港到宋元时期的琶洲港、明清时期的黄埔港再到今日的南沙港，广州外港码头的位置不断南移，但作为一个整体的广州港一直未曾衰落，始终保持着良好的运转能力。从先秦时代直到今天，珠江三角洲从无到有，广州附近的海岸线以及西江、北江等干支流交汇广州的路线等不断变迁，但三江汇流在广州东面（今黄埔一带）入海的总体格局保持不变，这是广州港能够千年不衰的地理基础（见图1-5）。



图1-5 广州黄埔海岸线变迁示意图

资料来源：《黄埔港史》，人民交通出版社，1989，第4页。

① 顾祖禹：《读史方輿纪要》卷一百。

## 2. 沿珠江航道分布，带动商贸活动的集聚

西江、北江流经广州，通过珠江前后航道汇流入海。这种江海交汇的优势也使历史上的广州在珠江航道上自然形成多个内港码头，这些内港与前述狮子洋海面上的外港码头功能各异，共同组成了历史上著名的广州港。从秦汉以来的兰湖码头、泥城（增埗）码头、坡山码头、绣衣坊码头，到唐代的光塔码头、戙船澳码头，以及宋元明清的西澳、东澳、蚬子埠（怀远驿）码头、天字码头、十三行码头等，由于广州城区的珠江北岸线不断南移、城南不断淤积成陆，以及内湖填平、河道迁移或淤塞等水陆变迁的原因，历代广州港的内港码头分布也各不相同。这些内港码头沿着珠江航道或内湖分布，与城区联系紧密，蕃商云集，自然形成繁荣的商贸区。如宋代的西澳（今南潦街一带），《羊城古钞》记载其盛况为“此潦畔当盛平时，香珠犀象如山，花鸟如海，番夷辐辏，日费数千金，仕食之盛，歌舞之多，过于秦淮”。广州作为千年商都主要依靠港口与海外贸易的繁荣，而内港码头的分布与变迁则进一步影响了广州传统商圈的格局、形态与发展史。最典型的案例是西关的崛起。清乾隆年间开始的“一口通商”制度和广州十三行一带港市的繁荣，带动了整个西关地区的发展，促使西关从以农田和池塘为主的郊区农村，一跃成为广州经济、文化和人口分布的重心。受商贸传统影响至深，西关文化从发轫开始就刻下了商业文化的本质特征，时至今日也仍然是广州作为千年商都的一个具有典型意义的文化表征。

## 二、广州的内港和外港

因为广州港兼具了河港和海港的双重功能，所以广州港实际上也是一个复合的概念，它既包括内港，也包括外港。由于历史上广州城的水陆变迁比较大，所以历代内港和外港的港址也有所变化。

今日的珠江三角洲在6000年前还是一个宽广的古海湾，广州则位于这个古海湾的湾头河口段。滔滔海浪可以直达今越秀山南麓。经过几千年的泥沙淤积，随着东江三角洲的西进和西江、北江三角洲的东进，以及虎门涨潮

和退潮的影响，广州溺谷湾逐渐演变为狮子洋漏斗湾形态。从广州市区到黄埔一带，呈东宽西狭状。黄埔外是“溟渺无际”的狮子洋，广州以西则有西江、北江及其支流汇入广州河口地区。穿城而过的珠江在古代是一条潮汐河道，古时称“珠海”或“小海”，可见其广阔。朱彧《萍洲可谈》称，“广州市舶亭枕水，在海山楼，正对五洲，其下谓之‘小海’”。小海（珠江）是与广州城东古扶胥镇处的“大海”（即狮子洋）相对应。宋杨万里有诗云，“大海更在小海东，西庙不如东庙雄”，指的就是广州城外的狮子洋和城内的珠江。数千年来，由于西江、北江以及流溪河、甘溪等河流带来的泥沙沉积以及人为填筑等原因，珠江北岸线不断南移。秦汉时期珠江宽达2000米；晋代时期宽约1700米；唐代时期宽约1400米；北宋时期宽约1100米，南宋时期宽约900米，仍有“小海”之称。元、明、清时期江岸继续南移，江面继续缩窄，清代中期，珠江河道宽约500米。珠江已经从“小海”改称为“省河”。清宣统三年（1911年），长堤全部建成才定下今天岸线。民国二十年（1931年），长堤一带江边被填为陆地；直至1958年，大沙头经过人工填筑与陆地相连，河南修建滨江路，南、北岸线基本固定下来。至今珠江最宽处为400米，最窄处约180米，仅为汉代的十分之一。

最早的广州城区成陆范围很小，秦汉以前以一个大湖（兰湖）、两个半岛（坡山半岛和番禺半岛）和三个（河）海湾（浮丘湾、海珠湾、海印湾）为主要地形特征，秦汉以后随着泥沙淤积逐渐形成一个整体。今珠江南岸地区，在秦汉以前还是一系列的海岛。由于珠江北岸线不断南移、城南不断淤积成陆，以及内湖填平、河道迁移或淤塞等水陆变迁的原因，历代广州港的码头分布都有所不同。在唐代，还出现了内港和外港的区别。按曾昭璇《广州历史地理》的分析，最早海船可直接由狮子洋顺潮驶入广州，而后“由于西、北江及其支流不断流入，大量沙泥淤积在珠江中，心滩、边滩不断产生，把漏斗湾顶填狭，成为河道，把河口移到黄埔以东，于是广州就产生了‘外港’问题。即到唐代以后，即有外港的兴起了”。实际上自然条件的改变只是原因之一，内港和外港在功能上也有很大的分异。内港涵盖了珠江航道以及内湖分布的多个码头，有些是接受海船停靠、货物集散、进行对外贸易

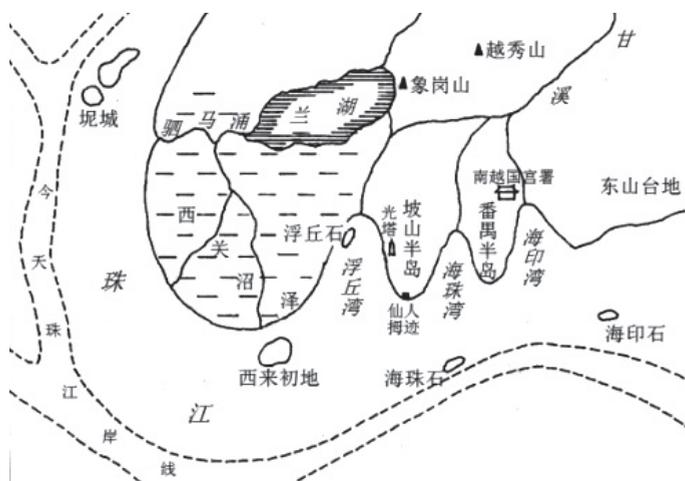


图1-6 古广州水陆分布示意图

资料来源：梁国昭：《广州港：从石门到虎门——历史时期广州港口地理变化及其对城市空间拓展的影响》，《热带地理》2008年第3期。

易活动的主要场所，有些则是用来停靠西江、北江而来的内河船只；外港通常离广州城较远，是海舶暂时停靠和接受市舶检查之所。外港的产生，或许与市舶贸易的繁荣也不无关系（见图1-6）。

### （一）早期广州的港口

早期广州的港口码头有兰湖码头、泥城（增埗）码头、坡山码头以及绣衣坊码头等。广州最早的港口码头可能是秦汉时期的兰湖码头<sup>①</sup>。兰湖位于城西北的象岗山下，又叫芝兰湖，是广州唯一的天然湖泊。唐《初学记》辑录南朝宋沈怀远《南越志》佚文称，“番禺北有芝兰湖，并注西海”。兰湖形成较早，而且兰湖与珠江连通的水道即驷马涌（又叫司马涌、洗马涌、流水水，下游叫澳口涌），是从西部进入广州城的一条重要水道。从西江、

<sup>①</sup> 梁国昭：《广州港：从石门到虎门——历史时期广州港口地理变化及其对城市空间拓展的影响》，《热带地理》2008年第3期。

北江及其各支流而来的船只，可能多经驷马涌进入兰湖，并在兰湖边泊岸登陆。因为兰湖的避风条件较好，北部为桂花岗、蛇拦岗、陈岗，南为西山，东为象岗，三面环岗，所以据推测兰湖可能很早就是一处船舶的避风港。史料记载最早是在唐代，广州刺史李毗在兰湖旁边的象岗山上建余莫亭，为了“凡使舟楫避风雨者皆泊此”<sup>①</sup>，证明其时兰湖码头是重要的内河水陆码头。清檀萃《楚庭稗珠录》称，“芝兰湖在双井，今已堙矣。昔周某治圃，得断石诗云，‘芝兰生深林，无人常自芳。君子处阶前，明德惟馨香。游鱼物置罗，好鸟名鸳鸯。微风动林岸，此心共回翔’，非魏晋人不能道”。据推测魏晋时期兰湖可能还是一片风景名胜，这或许是商旅船只选择在兰湖停泊的另一个原因。清阮元《广东通志》记载“南海县署隋时建，在郡西北兰湖里，唐、宋因之，元迁于子城内”，元《大德南海志》亦称“旧社稷坛在兰湖上”，说明官署衙门和社稷坛都在其附近，直至宋代兰湖还是重要的地标。唐代兰湖作为水陆码头的功能已有史料可证，南汉时期兰湖则是宫苑所在。钟启韶《听钟楼诗钞》自注里说，“双井街之西古芝兰湖，南汉时宫苑”。清刘应麟所撰《南汉春秋》称，“凿山城以通舟楫，开兰湖，辟药洲”，为使船只驶入和停泊，兰湖在南汉时应进行过疏浚。明代兰湖一带已经淤浅。明黄佐《广东通志》称，“今为田、沼、庐居所湮，不复通海”。清代兰湖水干涸，成了一片沼泽地。清屈大均《广东新语》称，“《广州志》‘兰湖在双井街，其水常滞’，今亦亡”。高士釗《北游草》自注亦称，“今兰湖已废，惟放生池存”。但按曾昭璇《广州历史地理》，兰湖虽然已经由湖成沼，“但洗马涌仍通过湖心，并成为几条山坑水集中地，故建大码头在湖边，即观音山区去佛山船渡码头，称‘佛山高码头’”。清张琳《玉峰诗钞》自注也说，“粤秀山关帝庙，为前明高马头故址”。关帝庙前的水道，即驷马涌入兰湖的水道。由此可推，兰湖一带在明清仍然是佛山至广州的一处码头。

泥城码头源自汉大夫陆贾出使南越国登陆之处。位置在今南源街西场

<sup>①</sup> 仇巨川：《羊城古钞》卷七。

东风西路西端。《元和郡县志》称，“陆贾故城，在县西一十四里。贾之来也，佗不即前，贾故为城以待之”。陆贾城又称泥城，因其以泥土筑成，今日此地仍保存有“泥城”之名。附近一带有多处秦汉古墓葬，证明陆贾城在增埗河东岸近泥城一带是有可能的。从地理位置上来说，泥城恰好在西江、北江水自石门、官窑向南入广州的必经之处，故泥城码头之说有一定根据。但自陆贾城之后，泥城码头未见于记载。或许因为泥城一带距广州城区（古番禺城）仍有一定距离，城区内亦有适宜船只停泊之处，如处于同一条水道的戩船澳、兰湖等，泥城码头的建立没有太大的必要性。明清以后，西关地区由沼变田，城区西扩，由于西关的兴起，泥城码头的重要性也显现出来。樊封《夷难始末》描述道光二十一年（1841年）英船从泥城进攻广州时，称其为“佛山镇之要路、北门之管寄焉”。可见泥城在清末是一处重要的水运管治之地。

坡山码头相传为晋时渡口，其位置在今惠福西路坡山巷五仙观一带，是古坡山所在。清屈大均《广东新语·山语》提到，“南海县治西南，有坡山高五六丈，俯临大市，亦皆三山之支云”。晋时，今惠福路一带是珠江北岸线所在，所以“坡山向在江干，称‘坡山古渡头’”。《图书集成·职方典》也引《广州府志》（明）称，“坡山在府城西南，高三四丈余，相传晋时渡头也”。晋代广州已经成为南海贸易要冲，坡山古渡应是海舶停靠之处。不过，由于珠江岸线南移，河岸淤积成陆很快，坡山古渡很快就成为历史。但这一带在唐代是商业繁华之地，著名的蕃坊就位于坡山以北。

绣衣坊码头，位于今下九路西来正街口。史料记载，绣衣坊码头出现在南朝梁年间，比坡山码头略晚。广州刺史萧励在梁中大通元年（529年）记曰，“承达摩祖师、奚王优婆塞坐镇之西来庵福荫庇护，普通年间，外舶靠泊西庙，常年两三艘，转元前，已达十艘，禅商两旺，众口皆碑”<sup>①</sup>。文中的西庙联系上下文疑指纪念达摩西来的西来庵。宋元以来的古籍如《輿地纪胜》《波罗外纪》《岭海名胜》等都有记载说，佛教禅宗的始祖菩提达摩从

<sup>①</sup> 《萧氏族谱·广州绣衣坊纪事》（常州兰陵世家脉系），《竺氏家谱·开篇：广州南天竺一乘族》（泉州版）。

海路来华，是在西来初地登陆。西来初地即后来的西来庵所在之地，位于绣衣坊一带。可见南朝梁时期，绣衣坊码头已经是海舶停靠的重要码头，而且“禅商两旺”，是佛教集中地也是商业比较兴旺的地区。《萧氏族谱·广州绣衣坊纪事》也有称，“普通五年甲辰，余以轻车将军出为广州刺史以来，首次到绣衣坊码头，迎候波斯使船。附近杂居藩国商贾，达十国之多”。说明绣衣坊是蕃商聚集的地方，“十国之多”也能反映南北朝时期广州的海外贸易已有相当的规模。

### （二）唐代广州的内港和外港

唐代是海上贸易大繁荣大发展的第一个高峰期。作为海上丝绸之路的第一大港，广州港海外贸易的规模和范围都有明显的扩展，往来进出的船舶数量和种类大为增加。唐代曾经旅居广州的大食商人苏莱曼说，广州是当时中外商人云集之地，是“船舶的商埠，是阿拉伯货物和中国货物的集散地”<sup>①</sup>。《唐大和上东征传》中对此有更为详尽的叙述，书中说“（天宝九年）广州……江中有婆罗门、波斯、昆仑等舶，不知其数，兼载香药、珍宝，积载如山。其舶深六七丈，师子国、大食国、骨唐国、白蛮、赤蛮等往来居住，种类极多”。海上贸易的繁荣也带动了港口码头的发展。唐代的广州港已经有了内港和外港之分。内港主要是光塔码头和戩船澳码头（或兰湖码头），外港是扶胥港和屯门港。

#### 1. 内港：光塔码头和戩船澳码头

光塔码头的前身应是坡山古渡。两者位置相近。坡山古渡位于广州古城区的坡山半岛最南端，今惠福西路五仙观一带；光塔码头位于坡山半岛西侧的浮丘湾畔，今光塔路一带。坡山半岛北侧位于怀圣寺内的光塔，高109尺（36.3米），塔顶有导航明灯，亦有说是起到海上灯塔之功用（见图1-7）。怀圣寺和光塔都是伊斯兰教的建筑，其主要服务对象是海外的蕃商。宋方信孺《南海百咏》记载，“番塔始于唐时，曰怀圣塔。轮囷直上，凡六百五十

<sup>①</sup> 《中国印度见闻录》，穆根来等译，中华书局，1983，第7页。

丈，绝无等级，其颖标一金鸡，随风南北，每岁五六月，夷人率以五鼓登绝顶，叫佛号，以祈风信，下有礼拜堂”。古代海外蕃舶大多集中在五六月，乘西南季风来广州贸易，“以祈风信”是为了航海贸易的顺利。顾炎武《天下郡国利病书》记曰，“自唐设结好使（市舶使）于广州，自是商人立户，迄宋不绝，诡服殊音，多流寓海滨湾泊之地，筑室联城，以长子孙”<sup>①</sup>。这里的“海滨湾泊之地”指的应是光塔码头。今光塔路一带即光塔码头附近经考证为唐代的蕃坊所在地之一<sup>②</sup>。由蕃坊之所在，也可看出光塔码头的重要性。从唐天宝到大历年间（742—779年），每年往来广州居住的各国商人，至少有近万人的规模<sup>③</sup>。蕃商聚集证明唐代的光塔码头应是海舶停靠的主要码头，而蕃商的数量之多也可见光塔码头的规模和繁荣程度。

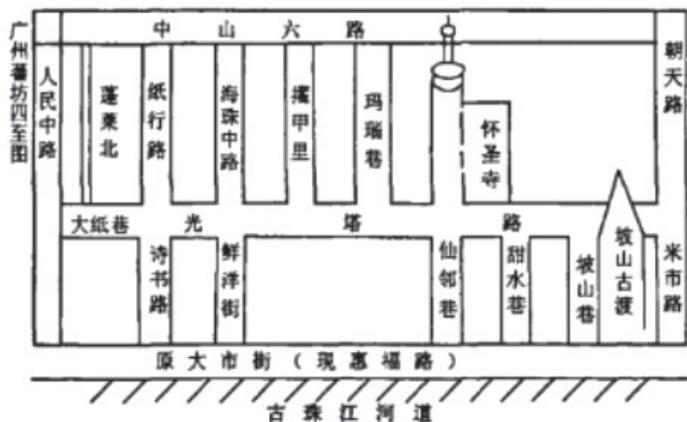


图1-7 《广州蕃坊考》根据街巷名称确定的蕃坊范围

资料来源：何韶颖：《广州怀圣清真寺及其周边街区城市形态解读》，《四川建筑科学研究》2009年第4期。

戩船澳码头与兰湖码头位置相近。兰湖码头在唐代是一个船舶的避风港，已有史料可证。戩船澳的位置则是在直通兰湖的驷马涌水道上，据考证

① 顾炎武：《天下郡国利病书》，第29册，《广东下》，第104页。

② 马逢达：《广州蕃坊考》，《越秀文史》第7辑，1997，第31页。

③ 范邦瑾：《唐代蕃坊考略》，《历史研究》1990年第4期。

在今彩虹桥附近。从西江、北江而来的船只进入广州，先至泥城，再继续沿着驷马涌前行就到戙船澳，或者继续东行就进入兰湖。也就是说，泥城、戙船澳和兰湖码头，其实位于同一条路线上，都是从西江、北江来的内河船只可选择的停泊地点。戙船澳旁有越华馆，清金光祖《广东通志》称，“越华馆在府治西七里戙船澳”。越华馆是一处迎送官员之所。清仇巨川《羊城古钞》称，“一名越华馆。佗筑之以送陆贾。因迓朝台，称朝亭，唐改曰津亭。明成化中，都御史韩雍匾曰‘华节亭’”。《嘉庆重修一统志》也有记载，“朝亭在南海县西十里戙船澳，后为西候津亭，明时为送迎之所。成化中都御史韩雍扁曰华节”。越华馆的别称包括越华楼、朝亭、津亭、华节亭。唐代张九龄的诗中提到，“薄暮津亭下，余花满客船”。证明津亭（越华馆）所在的戙船澳也是一处可供内河船只停泊的码头。在唐代，戙船澳码头与兰湖码头或是同时使用。明代兰湖淤浅，但驷马涌水道仍然通畅。明代的越华馆又称华节亭，是官员“送迎之所”，可见戙船澳码头在明代仍然延续使用。

### 2. 外港：扶胥港和屯门港

唐代广州的外港，一般认为有两处：扶胥港和屯门港。外港距广州城较远。其中，扶胥港位于广州今黄埔庙头村西，是珠江水道东西向漏斗湾向南北向狮子洋大漏斗湾的转折处，在水路上是广州出海放洋的起点；屯门港位于珠江口外东南角，今香港新界青山湾一带，其地理位置恰好扼守珠江口外交通要冲，是唐代“广州通海夷道”所标注的进出广州的必经之地。

扶胥港的出现，最早或可追溯到晋代。裴渊《广州记》云，“广州东百里有村，号曰‘古斗’，自此出海，溟渺无际”。这个作为广州出海口的“古斗”村，据考证与扶胥镇位置相差不大<sup>①</sup>。南朝梁时期也有记载。《萧氏族谱·广州绣衣坊纪事》中提到，“大通二年（530年）戊申，新任抵此……据番坊长老痛陈，坊舶官吏背着昂公大人舞弊，敲诈勒索，巧取豪夺无所不为，致去年秋尚有外舶靠岸，今畏之不敢来。余下令整治，凡

<sup>①</sup> 曾昭璇：《从扶胥港看黄埔港的发展》，《珠江三角洲环境与空间发展》，《华南师范大学学报专辑》，1988。

贪赃枉法者，皆严惩不贷，奚王公沟通中西，扶胥码头、绣衣坊集市再度兴旺耳”<sup>①</sup>。如记载属实的话，扶胥港在南北朝时期已经是一个比较兴旺的码头。

隋唐年间，扶胥港的存在基本可以确认。唐代李吉甫《元和郡县志》卷三十五《岭南道》指出，“南海，在县南，水路百里。自州东八十里有村，号曰古斗，自此出海，浩淼无际”。唐代韩愈在元和十五年（820年）所撰的《南海神广利王庙碑》中也提到，南海神庙地处“广州治之东南海道八十里，扶胥之口，黄木之湾”。这里的“扶胥之口”就是扶胥港的位置，也就是“自州东八十里”的古斗村。从地形条件上看，扶胥港正好位于广州溺谷湾北缘漏斗湾口，珠江前后航道在此汇合后形成宽阔的狮子洋顶港湾区。广州东西向的珠江水道的江面阔约1500米，称为“小海”；到了扶胥口，江面宽达2500米，称为“大海”。也就是宋代杨万里诗中所说，“大海更在小海东，西庙不如东庙雄”。宋代西庙在广州城西南隅，东庙即扶胥港附近的南海神庙。南海神庙创建于隋文帝开皇十四年（594年），唐代扩建重修，是古代中外客商祈愿、答谢南海神的祭祀场所。1973年在南海神庙西侧发现的枕木，经考古推断为唐时扶胥港遗物，也可证实唐代扶胥港的存在。

唐代扶胥港作为广州外港，水深港宽，同时正属凹岸不易淤塞，地理条件优越。清崔弼《波罗外纪》记载，“扶胥之口，所谓波罗江也”，又说“自珠江下流至波罗，三江之水会于黄木湾以入大洋，琵琶、赤岗双塔并峙，而狮子洋屹立中流，虎门蹲踞海口，为夷舶之所，尤邑之险隘也”。一方面，从地理位置上看，扶胥港正处于中外船舶出海或归来的必经之地，因此南海神庙修建于此；另一方面，为了参拜神庙，扶胥港也成为理想的抛锚之地。宋曾噩《转运司修南海庙记》提及，“来往祠下者，微若一苇，大逾万斛，必祇谒忱祷，乃敢扬帆鼓棹，涉重溟而不惧。人之所以恃神者亦重矣”。按《黄埔港史》，唐代扶胥港还有防卫和检查的功能。所有进出口船舶都需要在扶胥外港检查阅实，防止进口船舶进入内河后走私漏税、出口

<sup>①</sup> 《萧氏族谱·广州绣衣坊纪事》（常州兰陵世家脉系），《竺氏家谱·开篇：广州南天竺一乘族》（泉州版）。

船舶携带违禁物品如武器、钱币及紧缺物资的输出<sup>①</sup>。唐代朝廷已经在广州设立了唯一的“市舶使”，也是中国历史上最早设立的、管理对外贸易的官职。“市舶使”的主要职责包括：①对来华船舶征收关税；②代表朝廷收购珍异的专卖品；③管理外商；④保管舶货；⑤监督贸易；⑥代表朝廷管理海外各国朝贡事务。由此推之，扶胥外港的设置应是当时广州市舶管理的一部分。

屯门港在今香港新界青山湾，距离广州尚有一段距离。屯门之所以被列为广州外港，更多的是因为它的地理区位所形成的天然的防卫和前哨性质。古代外国商船进入广州都是在5~8月乘西南季风而来，10月以后趁东北季风之便返回。屯门位于珠江口从伶仃洋进入宽阔大洋的要冲，正是唐代“广州通海夷道”的必经之处。商船从广州出海，屯门是“广州通海夷道”的第一站；商船进入广州，屯门也是从宽广的大洋转折进入珠江口的首要之处。从地形上来看，屯门港三面环山，东有九迳山，西有屯门山，南有大屿山为屏障，是一个天然的避风良港。因此，来华蕃舶在进入广州贸易之前和贸易之后，都会在屯门停泊。鉴于屯门在南海航路上的交通重要性，唐玄宗时已经在屯门设置军队驻防，称“屯门镇”。唐玄宗天宝三载（744年），南海太守刘巨鳞曾调动屯门镇兵泛海北上，平叛浙江永嘉及明台等州的海贼作乱，可见屯门当时已经是一个海防重镇。唐代韩愈所写《赠别元十八协律六首》分别描述了扶胥港和屯门港的形势和景象，称其为“乘潮簸扶胥，近岸指一发”和“屯门虽云高，亦映波浪没”；刘禹锡写的《踏潮歌》也有“屯门积日无回飙，沧波不归成踏潮”之句，说明唐代屯门港作为广州外港，已广为人知。

### （三）宋元时期广州港址的变化

宋元时期是航海贸易的鼎盛年代。广州港对外贸易的规模和范围都有较大的发展，相应来说，外港和内港码头的分布也都有所变化。外港除了扶胥港继续保持兴盛之外，琶洲港也逐渐得到开发利用。内港码头随着珠江北岸

<sup>①</sup> 《黄埔港史》，人民交通出版社，1989，第17页。

线的南移以及商船海舶数量的增多而不断扩张。宋代广州的内港主要有西澳和东澳等。

### 1. 扶胥港继续繁荣

扶胥港在宋元时期仍是广州主要的外港，因此广州航海贸易的兴盛基本代表了扶胥港的繁荣。由于南海神庙就建在扶胥港附近，历史上关于南海神庙的记载也反映了不少扶胥港当时的盛况。宋代杨万里在《题南海东庙》一诗中说：“大海更在小海东，西庙不如东庙雄。南来若不到东庙，西京未睹建章宫。”东庙指的就是扶胥港旁边的南海神庙。宋代刘克庄《即事四首》中也有关于南海神庙波罗诞及广州商贸繁荣的描述，如“香火万家市，烟花二月时。居人空巷出，去赛海神祠。东庙小儿队，南风大贾舟。不知今广市，何似古扬州”。南宋乾道元年（1165年）刻立的《南海广利洪圣昭顺威显王记碑》记载扶胥港的盛况，称“夷舶往来，百货丰盈。顺流而际，波伏不起，自唐迄今，务极徽称”，说明扶胥港自唐代开始一直保持正常运转而且贸易繁荣。南宋乾道三年（1167年）刻立的《重修南海庙记碑》描述扶胥港商贸繁荣的景象，称“胡商越贾具万斛之舟，张起云之帆，转如山之柁，乘长风破巨浪，往来迅速，如履平地……西南诸蕃三十余国，各输珍贄，辐辏五羊。珍贵之货，不可缕数。闽浙舳舻，亦皆载重而至。岁补何啻千万缗，麇肆贸易，繁夥富盛，公私优裕，王之力焉”。南宋宝庆元年（1225年）刻立的《重修南海神庙碑》也提及，“南海最大，外通蛮夷何啻百十国”，证明当时广州通商往来的贸易对象有一百多个国家。

扶胥港及南海神庙所在，也是宋元时期广州的一处风景名胜。宋祝穆《方輿胜览》称，“浴日亭，在扶胥镇南海庙之右，小丘屹立，亭冠其巅，前鉴大海，茫然无际”。扶胥港旁边的章丘山上有小亭（浴日亭），在此看海上日出，是宋元时期的羊城八景之一，称为“扶胥浴日”（见图1-8）。

宋代扶胥港所在区域，由于人烟稠密贸易繁荣，在行政区划上被列为扶胥镇，与瑞石、平石、猎德、大水、石门、白田并列为番禺七大镇<sup>①</sup>。章望

<sup>①</sup> 王存：《元丰九域志》卷九。



图1-8 宋元羊城八景之一“扶胥浴日”（莫各伯画）

之《重修南海神庙碑》云：“南海神祠旧隶广州之域，今在扶胥镇之西，曰东南道，水陆之行，里约八十，号其神曰洪圣广利昭顺王……先时此民与海中蕃夷、四方之商贾杂居焉。”由于扶胥港有海舶停靠，扶胥镇也是蕃汉杂处、四方商贾杂居之地。元大德八年(1304年)陈大震撰写的《大德南海志》记载，扶胥镇年收市务税钱4467贯，与此比较的是，增城全县为4661贯，新会全县为4088贯，清远全县为3623贯，东莞全县为2282贯，怀集全县为644贯。扶胥一个镇的税收仅次于增城一个县，而高于新会、清远、东莞、怀集等县。尽管市务税钱主要指的是盐、酒、商税，并不涉及市舶收入，但商税收入如此之高，也可推知扶胥港作为广州外港带来的商贸活动的繁荣。

由于海上贸易的重要，扶胥港设有兵防。元《大德南海志》载，“扶胥都监额管澄海第四指挥四百人，又管澄海第二十四指挥四百人。屯门巡检额管一百五十人”。扶胥和屯门自唐代开始已经是广州外港，元代还设有巡检寨兵驻防，主要是为了外贸活动的管理，同时也具有一定的军事防卫性质。

## 2. 琶洲港开始得到使用

琶洲在宋代是一个小岛，位置在“郡东三十里，以形似名”<sup>①</sup>。琶洲在宋代扶胥港西面，也属于扶胥港所在的黄木之湾的范围。琶洲岛“上有三阜，形如琵琶”<sup>②</sup>，称琵琶山，高20~40米，可为海外商舶作导航标志。《宋史》记载，“又行十八昼夜，度蛮山水口，历天竺山，至宾头狼山，望东西王母冢，距舟所将百里。又行二十昼夜，度羊山、九星山至广州之琵琶洲。离本国凡千一百五十日至广州焉”<sup>③</sup>。宋方信孺《南海百咏》也称，“俗传洲在水中，与水升降，盖海舶所集之地也”。又有诗云，“琵琶海上舟，年年常与水沉浮。客船昨夜西风起，应有江头商妇愁”。可见琶洲当时已是海舶停靠之地。琶洲东南，有黄埔村，建于北宋年间，明清时是黄埔港（今称黄埔古港）所在地。琶洲以北，隔着珠江与猎德、大水两镇相望。可知琶洲虽是岛屿，周围却有人烟聚落，海舶在此停靠交通食宿等都较为便利。琶洲海舶的聚集也促进了周围村落城镇的兴起。

## 3. 内港码头继续南移

宋代珠江北岸线继续南移。唐代江边在坡山，宋代由于不断淤积成陆，岸线已经被南移到今万福路、一德路一线。由于陆地的增加、人口的增长以及商业活动的需要，宋代广州城池建设也有较大的变化。在唐代子城（旧城）的基础上加建东城和西城，演化为宋代三城的形态。唐代最主要的内港码头——光塔码头已经被包裹在西城之内。宋代广州也开始疏浚环城濠池，完成六脉渠的建构，《羊城古钞》说：“古渠有六，贯串内城，可通舟楫。使渠通于濠，濠通于江海，城中可无水患，实会垣之水利。”六脉渠既是当时广州城市运输和市民生活的联系体，同时濠水和江水沟通的城市结构，也方便船只的运输和装卸货物，避风躲灾。元《大德南海志》记载，“三城南临海，旧无内濠，海飓风至，则害舟楫。大中祥符间，邵旷知广州，始凿内濠，以通舟楫，州人便之”。城市水系结构的改良，进一步推动了广州商业

① 方信孺：《南海百咏》。

② 顾祖禹：《读史方輿纪要》卷一百一。

③ 《宋史》卷二百四十八。

和贸易活动的发展。

宋代的六脉渠主要在西城内，以南濠为排水总汇。元《大德南海志》记载，“古渠有六脉：草行头至大市，通大古渠，水出南濠为一脉；净慧寺街至观巷、擢甲巷、大古渠、新店街、合同场、番巷，通大古渠，水出南濠为一脉；光孝寺街至诗书行，通仁王寺前大古渠，水出南濠为一脉；大钩市至盐仓街，及小市至盐步门，通大渠为一脉；廉访司至春风桥，水出桥下为一脉；子城内，水出路学前泮水为一脉”。南濠在今海珠中路东面的南濠街一带。《南海志》记载，（南濠）“在越楼下，限以闸门，与潮上下，古西澳也。景德间，经略高绅所辟，纳城中诸渠水，以达于海。维舟于是者，无风涛恐，且以备火灾”。宋元期间，为了保证水路畅通，南濠分别在淳熙二年、嘉定二年、绍定三年、宝祐元年、德祐元年、至元二十八年等不断进行疏浚。

南濠水出城外自流入海，因其可以江海交接，有潮入，所以也是当时广州最重要的内港码头和对外商贸中心。作为码头，南濠又称西澳。《南海百咏》称，“南濠在共乐楼下，限以闸门，与潮上下，盖古西澳也”。可知南濠一带在共乐楼下，是古西澳所在。共乐楼是一座宏伟的建筑。《羊城古钞》称其为“旧名粤楼，在大市闾阗中，高五丈余，背倚诸峰，面临巨海，气象雄伟，为南州冠”。宋绍兴中，改匾为“共乐”。元大德中，又改名为“远华”。宋代主持修筑西城的程师孟有一首《题共乐亭》诗，描述的是共乐楼下西澳码头一带商贸繁荣的景象，诗云“千门日照珍珠市，万心烟生碧玉城。山海是为中国藏，梯航尤见外夷情”。《羊城古钞》也有关于濠畔朱楼的记载，称“此濠畔当盛平时，香珠犀象如山，花鸟如海，番夷辐辏，日费数千万金，饮食之盛，歌舞之多，过于秦淮数倍”，而且“隔岸有百货之肆，五都之市，天下商贾聚焉”。西澳码头北面，就是原光塔码头以及蕃坊所在地，“蕃汉大贾巨室”聚集。商贸业带动了饮食娱乐等各种服务业的繁荣，使西澳码头一带不仅是舶货云集的对外贸易区，而且也成为歌舞升平、繁华一时的闹市区。至今南濠附近仍保留了大市街、麻行街、玛瑙巷、象牙巷、米市街等商业中心行业名称及街名，连西城的南濠附近的城门，也称为



纪》载，“波罗庙去海不过百步，向来风涛万顷，岸临不测之渊……今时淤积既久，咸卤继至，沧海为田。潮当涨，就岸犹易；水稍退，则平沙十里，挽舟难行，进退两难”。明清时，南海庙前已形成诸多沙洲，特别是庙东南的大缆口沙洲，珠江主航道已南迁，南海庙前仅为汉流所经<sup>①</sup>。扶胥港海岸淤浅，涨沙数十里，作为优良深水港口的条件已经不复存在。这种情况的出现，一方面是明清时期珠江三角洲发展迅速，各地筑堤护田，加速江岸成滩涂，岸线外移；另一方面，明清时期，北江流入广州的支流白泥河、芦苞、西南涌等都已淤浅，西江由于思贤滘的形成，主干不再东流入北江，因此从西江、北江流经广州在狮子洋入海的水量大减，导致“咸卤继至”。自然条件的变化造成扶胥港的消亡，因扶胥港而兴的扶胥镇也逐渐衰落，从商贸市镇转为农耕村落。扶胥镇名在明清已经消失，现今只有庙头村可寻觅一些踪迹。

### 2. 广州诸泊口，最是澳门雄

明代长期实行海禁和朝贡贸易制度，参与官方贸易的国家和船只数量等都较前代大为减少。广州主要负责“占城、暹罗、西洋诸国”的朝贡贸易，但朝贡贸易规模较小。弘治元年至弘治六年（1488—1493年），从广东入贡的海外蕃舶，只有占城和暹罗各一次。唐宋时由于实行开放政策，航海贸易兴旺，故有外港和内港的设置。外港主要用于检查阅实以及防止携带违禁品等，明代实行朝贡贸易，禁止民间贸易，来华船只的数量和规模都无法跟前代相提并论，是故关于明代前期广州港口的记载不多。《明史》记载，“暹罗、占城、爪哇、琉球、浣泥诸国互市，俱在广州，设市舶司领之。正德时，移于高州之电白县。嘉靖十四年，指挥黄庆纳贿，请于上官，移之壕镜”<sup>②</sup>。明正德年间，由于海防需要，广州外港和互市场所已经移到高州电白县。陈澧《香山县志》引用张甄陶的《澳门图说》谈及此事，“先是海舶皆直泊广州城下，至前明备倭，迁于高州府电白县”。明嘉靖年间，互市场所已经转移到“壕镜”（即澳门），这是澳门成为广州外港之始。明正德年

① 王元林：《宋南海神东、西庙与广州海上丝路》，《海交史研究》2006年第1期。

② 《明史》卷三百二十五，《列传》二百一十三，外国文。

间，朝贡贸易逐渐衰微，广州开始对蕃舶（包括贡舶和商舶）实行抽分制，“不问来年，来即取货”“岁可得银数万两”。外国商船接踵而来，广州对外贸易重新开始活跃。胡宗宪《筹海图编》记载，“商舶乃西洋原贡，诸夷载货舶（泊）广东之私澳，官税而贸易之”。明中后期，大量外国商船赴广州贸易，但都停靠在“广东之私澳”，除了澳门之外，还有新宁（台山）之广海、望峒、奇潭，香山之浪白、十字门，东莞之虎头门、屯门、鸡栖诸澳。明万历《广东通志》记载，“夷船停泊，皆择海滨地之湾环者为澳。先年率无定居，若新宁，则广海、望峒；香山，则浪白、濠镜澳、十字门；东莞，则虎头门、屯门、鸡栖”。明嘉靖后期葡萄牙人入居澳门后，“自是诸澳尽废，濠镜（即澳门）为泊藪矣”<sup>①</sup>。明中后期，澳门承担了大部分广州外港职能，所谓“广州诸泊口，最是澳门雄”<sup>②</sup>。外国商船来广州贸易，但是需要在澳执行港口停泊、查验及上税等，所以“诸夷相继通商于粤，皆倚澳夷为东道主”<sup>③</sup>。明后期澳门的进出口贸易，都需要在广州进行。明万历年间订立的《海道禁约》明确规定，“禁接买私货。凡夷趁贸货物，俱赴省城公卖输饷”。明代特有的严格的朝贡贸易，给了澳门兴起的机会，对海防抗倭的特别重视，也导致广州的港口不再像前代一样对外国商船开放。

在有限的记载中，广州曾经的外港或者衰落（如扶胥），或者改作他用，主要停靠国内商船。明代扶胥港的淤浅，既有自然条件的不可抗力因素，也与港口利用率不高导致的荒废不无关系。宋元时期开始利用的琶洲港，明代主要停靠的是国内其他地区往来的商船。顾祖禹《读史方舆纪要》提到，“闽、浙舟楫入广者多泊于此”即说明琶洲在明代具有重要地位。另一个主要负责国内交通联系的港口大通港，位于今花地附近，是西江、北江入城的必经水道。宋元时期或已经开始使用。清李调元《粤东笔记》记有《八景全图》，描绘的是元代的羊城八景，其中“大通烟雨”一条，提及大通港为“直抵南雄、庾岭、韶州、肇庆、高州、雷州、廉州、琼州、罗定、

① 明万历《广东通志》卷六十九。

② 印光任、张汝霖：《澳门记略》上卷。

③ 民国《香山县志》卷六，《海防》。

廉州西，粤东通惠州、潮州、福建、虎门”，可见大通港主要营运的是粤东、粤西、粤北等地的交通路线。清宋湘《舟泊潮音街口》云，“空江无月雾凄凄，一树人家柳尚齐，独引渔灯翻楚些，潮声已过大通西”，清代仍有潮声，说明大通港应该还存在。

还有一个值得一提的是游鱼洲，它是明代广州走私贸易集结的地点。《霍勉斋集》记载，“近日，番夷市易皆趋广州。广州隔海不五里而近乡，名游鱼洲。其民专驾橹船只接济番货。每番船一到，则通同濠畔街外省富商搬磁器、丝棉、私钱、火药违禁等物。满载而去，满载而返。追星趁月，习以为常，官兵无敢谁何。比抽分官到，则番舶中之课无几矣”<sup>①</sup>。这个记载的时间是在明嘉靖年间，描述的是广州的走私贸易。蕃舶停靠的地点在游鱼洲。游鱼洲即鳌洲。黄佛颐《广州城坊志》引杭世骏《道古堂诗集》说，“鳌洲，旧名石鳌村……又名游鱼洲”<sup>②</sup>。鳌洲在古代是靠近珠江南岸的一个小岛，位置在今南华西街一带，现今该地段仍有六条街道以鳌洲命名，如鳌洲正街、鳌洲大街等。清光绪年间，鳌洲仍然与河南之间隔着一条水道。杨永衍（1814—1893年）《辛未重九过永清堡登高》诗云，“石跨鳌洲二度桥，芙蓉秋柳两飘萧。题糕佳节仍乡国，日泝珠江早晚潮”。民国初由于泥沙淤积、填筑马路等因素，鳌洲与河南陆地连成一片。

### 3. 清代黄埔港的兴盛

清代广州外港是比较明确的。清康熙二十三年（1684年）开放海禁，清政府先后在福建、广东、江南、浙江沿海四地设置闽海关、粤海关、江海关和浙海关。粤海关总口设在广州，又称大关，并在酱园码头设立黄埔挂号口（见图1-10）。酱园码头又称黄埔古港，是清政府规定的来华商船停泊之所。《管理十三行商条例》中明文规定，“凡载洋货入口之外国商船，不得沿江湾泊，必须下锚黄埔，并不得在别地秘密将商品贩卖”。黄埔港位于琶洲东南的黄埔村，旧属番禺县管辖。《英使访华录》称，“黄埔使各种船只停泊之所，但沿江上溯则一概被禁止。这是一个甚为美丽、人口众多的村

① 霍与瑕：《霍勉斋集》卷之十二。

② 黄佛颐：《广州城坊志》，暨南大学出版社，1994，第375页。

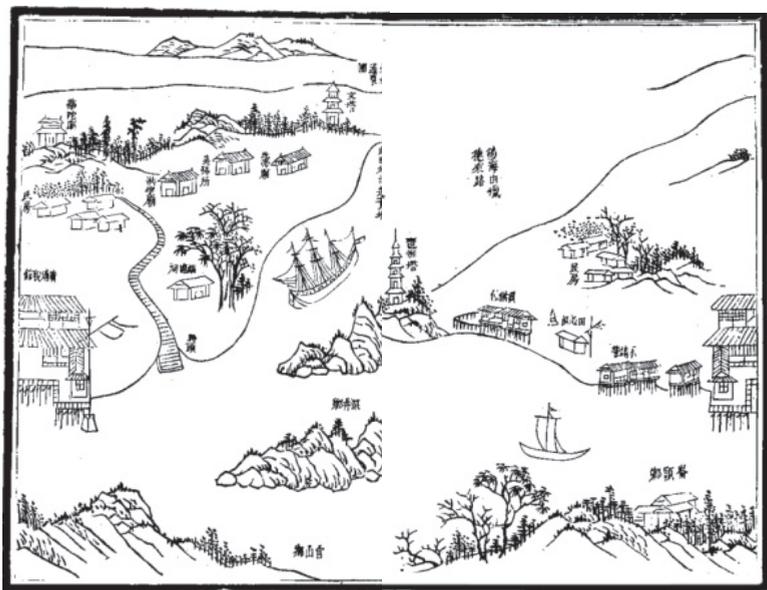


图1-10 《粤海关志》卷五中的黄埔口图

庄，离广州约十八哩”<sup>①</sup>。《广东輿地图说》也提到，“清康熙廿四年南洋开禁，夷商来粤省者，洋楼虽栖于省岸，市舶皆聚于黄埔；至道光二十二年江宁立约，渐由黄埔移泊省河；咸丰八年天津立约，始填筑城西，沙面是为租界”<sup>②</sup>。马士《中华帝国对外关系史》记载，清“一口通商”时期，来华商船首先要停靠澳门，缴纳引水费，聘请引水、通事、买办及其他；然后船只只被允许进入虎门，在那里经过丈量 and 缴费，才被允许进入黄埔。

黄埔挂号口设有黄埔税馆、夷务所、买办馆和永靖营等机构管理对外贸易（见图1-11），如黄埔税馆主要负责征收外国商人的船钞、规礼、挂号银、引水费及其他杂费。外国商船停靠黄埔港之后，即由保商负责办理手续，并“把进口货由船上用享有专利权的驳船护送到仓库（十三行码头）”<sup>③</sup>。从1758年到1837年，即广州“一口通商”的80年间，停泊在黄埔

① 爱尼斯·安德逊：《英使访华录》，商务印书馆，1963，第218页。

② 廖廷臣等：《广东輿地图说》卷一，宣统元年十月重印本，（中国台湾）成文出版社，1967，第41页。

③ 马士：《中华帝国对外关系史（第一卷）》，商务印书馆，1963，第85页。



图1-11 清代黄埔港示意图

资料来源：杨宏烈：《广州“十三行”地名文化的考究与利用》，《热带地理》2013年第6期。

古港的外国商船计有5107艘。<sup>①</sup>仅1789年，停泊在黄埔的有“六十一艘英国船（二十一艘公司船和四十艘散船），十五艘美国船，五艘荷兰船，一艘法国船，一艘丹麦船和三艘葡萄牙船，总数八十六艘”<sup>②</sup>。清嘉庆二十二年（1817年），广东外贸进口总值为23488440元，其中黄埔进口总值为19711440元<sup>③</sup>，占83.9%。可见1842年“五口通商”之前，黄埔是来华商船停靠的主要港口，与作为内港使用的十三行码头共同承担广州港的对外贸易。近代以后，外国商船可以直接进入珠江（省河），黄埔港不再是必须的碇泊之所。

清同治年间（1862—1874年），粤海关的黄埔挂号口迁至东面一水之隔的长洲岛北岸，但仍沿用“黄埔”之名。黄埔古港的废弃，一方面源于近代以后造船技术的发展，船舶变大，吃水更深，黄埔水道较浅，大的船只停靠

① 吴家诗主编：《黄埔港史》，人民交通出版社，1989，第82页。

② 马士：《中华帝国对外关系史（第一卷）》，商务印书馆，1963，第93页。

③ 武埏干：《中国国际贸易史》，商务印书馆，1928，第77页。

较为困难；另一方面“港口码头淤塞，黄埔洲连接河南岛，严重影响着海船停泊”<sup>①</sup>。长洲岛虽然水深，但因为是江中孤岛，水陆交通不便，因此1937年，民国政府开始在波罗庙上游6000米鱼珠附近兴建深水码头，称“黄埔新埠”，即今之黄埔老港。1973年在老港区下游东江口西南的墩头基开辟新港区，称为黄埔新港。随着时代的变迁，广州外港从扶胥港、琶洲港到黄埔古港、黄埔老港、黄埔新港，港址不断地发生变化，但是从大的范围来看，都还在“扶胥之口，黄木之湾”。直到21世纪兴建的南沙港，才南出虎门，以适应广州建设现代国际航运中心的时代新要求。

#### 4. 从怀远驿到十三行

明清时期广州内港移至城外西关一带。“洪武初，令番商止集（广州）舶所，不许入城”<sup>②</sup>。明清时期都奉行闭关政策，规定“化外人，法不当城居”，因此，唐宋以来蕃汉杂居的情况不复存在。明代实行朝贡贸易制度，“（永乐）三年，以诸番贡使益多，乃置驿于福建、浙江、广东三市舶司以馆之。福建曰来远，浙江曰安远，广东曰怀远”<sup>③</sup>。由于唐宋以来的“蕃坊”都已经包裹在广州西城以内，明成祖永乐四年（1406年），广东市舶司建怀远驿于广州蚬子步（今杨巷路怀远驿一带），专供招待前来进行朝贡贸易的外国来使及商团，由市舶司统一管理。清雍正《广东通志》记载，“永乐四年，置怀远驿于广州城蚬子步，建屋一百二十间以居蕃人，隶市舶提举司”。怀远驿旁的蚬子步码头是明代广州内港，是官方贸易的主要地点。明后期，朝贡贸易已经衰微。怀远驿至少在清顺治之前已废。清道光《广东通志》记载，“怀远废驿，在府城西”。《壬申南海续县志》引《恭岩札记》也称，“怀远驿，在西关十八甫。顺治十年，暹罗国有番舶至广州，表请入贡。是年复有荷兰国番舶至澳门，恳求进贡。时盐课提举司白万举、藩府参将沈上达以互市之利说尚王，遂咨部允行。乃修明市舶司馆地，而后给其廩饩，招纳远人焉”。

① 吴家诗主编：《黄埔港史》，人民交通出版社，1989，第5页。

② 严如煜：《洋防辑要》卷十五。

③ 《明史》卷八十一。





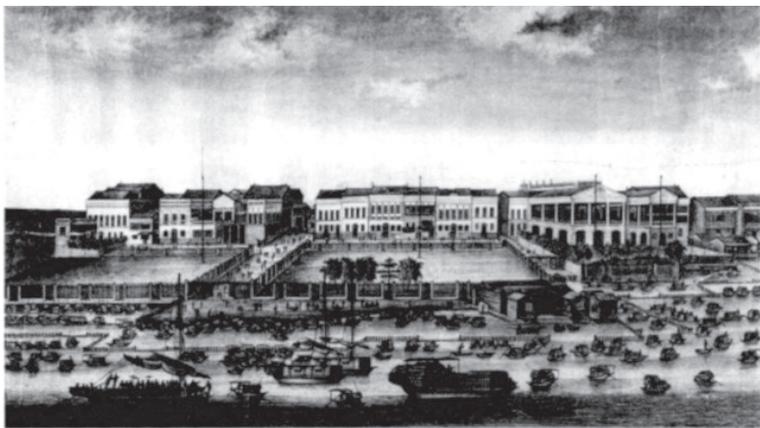


图1-14 1839年的十三行码头

器商店，据说，我也肯定相信，在规模、外貌和货量方面都超过世界其他各国的这类商号。茶商的栈房也充塞着大量成箱的茶叶。这商品在我国几乎成为日常生活的必需品了，在欧洲其他部分的需要也在日益增长之中”<sup>①</sup>。第二次鸦片战争后，十三行商馆区遭炮毁，直到清光绪初年仍为一片废墟。部分原因是1854年沙面成为英法租界，取代了十三行的地位。沙面先后设有9家外国银行、40多家洋行和公司、代理处、办事处，几乎完全控制广州的进出口贸易。十三行商馆废址直至清光绪末年，才开街成市，向南沿江岸兴建长堤。

“一口通商”时期十三行对外贸易的繁荣，也带动了整个西关地区的兴起。近代西关已发展成为广州经济、人口和文化的重心。十三行街以南至河边地，是清代西关的主要商业兴盛区，各地轮渡码头集中这里，各地洋行代理、庄口、金银业、洋行都集中在这里，如申庄、东北庄、南北行、药行、参茸行、绸缎行等。民国时期这里仍为主要货物批发和转运行口所在。民国时期省港澳轮船码头、旧乡轮渡码头、广三铁路码头也还设于此。西壕口与上下九甫、财厅前成为广州市三大市中心。<sup>②</sup>

① 爱尼斯·安德逊：《英使访华录》，商务印书馆，1963，第216页。

② 曾昭璇、曾新、曾宪珊：《广州十三行商馆区的历史地理——我国租界的萌芽》，《岭南文史》1999年第1期。

### 三、“广州通海夷道”及历代航路变化

凭借优越的地理区位，广州自古以来就是中国向世界开放的重要门户和联系东西方经济文化往来的重要通道。从广州出发的印度洋航线可通达亚、非、欧三大洲，19世纪后的太平洋航线直抵美洲。在不同的历史时期，广州通过不同的远洋航线与世界各地不同的国家和地区进行商贸往来，既有经济上的互通有无，也有人员的交流、文化的扩散、信息的传播，这是广州特有的高度开放和外生文化的根源所在。在早期海运是国际运输主要方式的历史背景下，广州在全球经济和贸易体系中的重要性也不言而喻。历史上广州与东南亚、南亚、东非、欧洲以及南北美洲等诸多地区的国家和港口城市的紧密联系，也为当代广州参与21世纪“一带一路”建设奠定了优势和基础。

#### （一）历史悠久，早在先秦时期已有远洋航线和对外贸易

先秦时期没有确切的史料记载，但是，从各种线索来推断，广州通往中南半岛和南洋群岛各地的航线或已经存在。广东古称南越，越人都有“文身断发”的习俗。后汉人应劭解释，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”<sup>①</sup>。秦始皇南平百越，据《淮南子·人间训》的记载，原因之一是“利越之犀角、象齿、翡翠、珠玑，乃使尉屠睢发卒五十万，为五军，一军塞镡城之岭，一军守九疑之塞，一军处番禺之都，一军守南野之界，一军结余干之水”。秦军分五路南下，平了西瓯、东瓯、闽越和南越，并在岭南地区设置了南海、桂林、象郡三郡。“越之犀角、象齿、翡翠、珠玑”，大部分都不是本地特产，而是来自海外的舶来品，或可证明先秦时期岭南地区与海外各国已有贸易往来。《中国海外移民史》引《南洋年鉴》称，据菲律宾某大学教授的考证，“约在周秦时代，菲律宾的统治者履朝中土，而中国商人亦常运绸米于

<sup>①</sup> 裴骃：《史记集解》，卷三十一《吴太伯世家》。

菲岛贸易，经三月而返”<sup>①</sup>。番禺（广州）是先秦时期最古老的海港之一<sup>②</sup>。如果南越地区与东南亚诸国有贸易往来，那么番禺显然应该是一个商船停靠的主要地点。

### （二）从汉代海上丝绸之路到三国以后广州新航路的开辟

#### 1. 汉代海上丝绸之路

《汉书·地理志》记载的海上丝绸之路，在我国海外交通史或贸易史上具有里程碑式的意义。这段记载所描述的印度洋航线，不仅是我国航海史上有官方记载的第一次远洋航行，而且是当时世界上两条最远的远洋航线之一。其航程之远，在世界航海史上也具有划时代的意义。

自日南障塞，徐闻合浦，船行可五月，有都元国，又船行可四月，有邑卢没国，又船行可二十余日，有谿离国，步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠崖相类。其州广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见。有译长，属黄门，与应募者俱入海，市明珠、壁琉璃、奇石异物，赍黄金杂缯而往。所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送致之，亦利交易。剽杀人，又苦逢风波溺死；不者，数年来还。大珠至围二寸以下。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遣黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月到皮宗，船行可二月到日南象林界云。黄支之南有已程不国，汉之译使自此还矣。

这条远洋航线，是从原南越属地的日南障塞、徐闻或合浦出发，经东南亚入印度洋，沿印度支那半岛海岸线航行，渡过暹罗湾后，再南下至马来半岛东岸登陆，步行越过克拉地峡，到西岸今缅甸的一个港口登陆，然后绕孟加拉湾海岸线航行，抵达印度半岛东南隅，南下至斯里兰卡一带。文中所记载的古地名，至今仍无权威的定论，但多数人的意见认为，黄支国就是现在

<sup>①</sup> 陈里特：《中国海外移民史》，山西人民出版社，2014，第1页。

<sup>②</sup> 章巽：《我国古代的海上交通》，商务印书馆，1986，第11页。

的印度东南部，已程不国即今斯里兰卡。汉武帝时张骞出使西域所开拓的横贯亚洲大陆的商贸通道被西方称作“丝绸之路”，而这条海上航线主要也是“赍黄金杂缯而往（杂缯，指各种丝绸作物）”，故而被后世的研究者称为“海上丝绸之路”。

尽管官方记载的汉代海上丝绸之路并不是以广州为起点，但是秦汉时期，番禺（广州）却是《史记·货殖列传》和《汉书·地理志》所记载的全国九大都会之一，而且是唯一以舶来品“珠玑、犀、玳瑁、果、布之凑”为主要经济特征的商业都会，也是长江以南的全国性经济都会之一（另一个是位于长江口的“吴”，主要经济特征是“海盐之饶，章山之铜，三江、五湖之利”）。从历史发展来说，汉武帝遣使远航印度洋，是建立在南越国的基础之上的。番禺是南越国都，也是一个优良的港口。南越国献给西汉皇帝的贡品中有“白璧一双，翠鸟千，犀角十，紫贝五百，桂蠹一器，生翠四十双”等不少海外舶来品，足证南越国时期番禺已经与海外诸国有经济贸易往来。鉴于秦汉时期整个岭南地区的生产力水平低下，以及史料记载中的“中国往商贾者多取富焉”，海外舶来品贸易必然与相对富饶和先进的中原地区有一定的联系。南越立国93年，近百年的历史传统足以令这种舶来品贸易的集散市场网络具备一定的稳定性和持续性。从当时番禺的经济地位、南岭的交通条件以及整个岭南地区的经济发展水平等考虑，汉代海上丝绸之路所带来的商品贸易，最大的可能是在番禺集散。因此，汉代海上丝绸之路尽管是以日南障塞、合浦、徐闻为始发港，但最终的商品贸易流向可能是番禺，这就使广州与汉代海上丝绸之路发生了重要的联系。

## 2. 三国以后广州新航路的开辟

三国以后，由于造船技术的进步，其时的海船趋向大型化。据《南州异物志》所载，“大者长二十余丈，高去水二三丈，望之若阁道，载六七百人，物出万斛”。大的海船可以载六七百人，以及近万斛的货物。按《宋会要辑稿》和《大明会典》的解释，一斛相当于一石，约120斤。航海技术也较汉代有明显提高。三国时期航行于南海的商船已经掌握了风帆驶风技术，速度更快，而且船只载重量加大，使得抗击风浪的能力大大增强。《南州异

物志》亦有详细记述，“外徼人随舟大小，或作四帆，前后沓载之。有卢头木，叶如牖形，长丈馀，织以为帆。其四帆不正向前，皆使邪移，相聚以取风。风吹后者，激而相射，亦并得风力。若急，则随宜减灭之也。邪张相取风气，而无高危之虑，故行不避迅风激波，安而能疾”。另据东晋法显《佛国记》所载，从耶婆提（爪哇）到广州的海舶，可贮存50天的粮食和给养。所以，三国以后的商船可以不必为躲避风浪和补给粮食去走汉代的沿岸航路，而是可以选择更为合理的路线。

由于造船业的发展和航海技术的提高，三国孙吴时期已经新开辟了一条从广州起航，经海南岛东北角的七洲洋，进入西沙群岛海面，最终到达东南亚的航线。这条航线大大缩短了广州到东南亚诸国的航程，也导致了徐闻、合浦等北部湾一带汉代海上丝绸之路始发港的衰落。史料记载和考古发现都印证了这条航线的存在。孙吴时期，宣化从事朱应、中郎将康泰奉命出使南洋，主要任务是“南宣国化”，但实质上是在汉代印度洋航线基础上进行的一次远洋航路的探索。根据相关史料，出航时间在公元226—231年。具体航程已不可确证，大抵是沿今天的越南、柬埔寨、泰国、缅甸，自东向西，直达印度的恒河口附近，“所经及传闻，则有百数十国”<sup>①</sup>。回国后，康泰著有《扶南传》，其中提到“涨海中倒珊瑚洲，洲底有盘石，珊瑚生其上”<sup>②</sup>。与康泰同时代的万震所著《南州异物志》也记有，“东北行，极大崎头（意为岛屿），出涨海，中浅而多磁石”<sup>③</sup>。涨海即南海，最早见于东汉杨孚《异物志》，后为历代所袭用。两书所提到的都是广州新航路所必经的西沙群岛的暗礁情况。1957年广东省博物馆在西沙群岛的考古调查中，也采集到南朝的六耳罐、陶环，证实了这条航线的存在。三国东吴以前，史籍记载中谈及“南蛮”（南海诸国）史事时，经常是以徐闻、合浦、日南等为参照物，如《太平寰宇记》记载，“黄支国，汉时通焉，去合浦日南三万里”；两晋南北朝以后，在谈及南海诸国的交通距离时，除了还会以大陆最

① 《三国志·吴书·孙权传》。

② 康泰：《扶南传》。

③ 万震：《南州异物志》，清曾钊辑《岭南遗书》本。

南端的日南（或交趾）为参照外，经常改以广州为参照物。如《梁书》记载，“狼牙修国，在南海中，其界东西三十日行，南北二十日行，去广州二万四千里”<sup>①</sup>；《太平寰宇记》记载，“婆利国，梁时通焉……去广州二月日行”“投和国，隋时通焉……自广州西南水行百日至其国”<sup>②</sup>；《旧唐书》也有记载，“堕和罗国，南与盘盘、北与迦罗舍佛、东与真腊接，西邻大海。去广州五月日行”<sup>③</sup>。可见三国以后，广州新航路的开辟使南海航路的中心发生转移，广州成为名副其实的南海贸易主港，即“东吴以前，盖俱以徐闻、合浦、日南为南海市舶要冲路，晋以后，始以广州海上诸番之主港也”<sup>④</sup>。

### 3. 南北朝时期的广州至波斯湾航线

南朝时，不仅参加贸易往来的国家有所增加，南海至印度洋的海上航路也有所拓展。中国的商船越过了南亚的印度半岛，直抵阿拉伯海和波斯湾，从而直接沟通了东、西亚之间的海上联系。

两晋南北朝时期，从广州出发，经耶婆提（今爪哇）、狮子国（今斯里兰卡）到印度恒河口多摩利帝国，已有一条经常往来的航线。从广州出发的船，还可在印尼或中南半岛的一个港口直航波斯湾，到达幼发拉底河及底格里斯河的港口和阿拉伯半岛西南的亚丁。这条重要的深水远洋航线的开辟，让东南亚、南亚、西亚、东非等国家的商船能直接抵达广州，使广州在海外交通和对外贸易的地位变得更加重要。

《宋书·夷蛮传》记载，大秦和天竺，与南朝通商贸易，带来翠羽、蛇珠、火布等奇珍异宝，而且往来的商船海舶甚多，既有官方的使节，也有民间的商人。“若夫大秦、天竺、迥出西溟，二汉衔役，特艰斯路，而商货所资，或出交部，汎海陵波，因风远至。又重峻参差，氏众非一，殊名诡号，种别类殊，山琛水宝，由兹自出，通犀翠羽之珍，蛇珠火布之异，千名万

① 《梁书》卷五十四，《列传》四十八，《诸夷》。

② 《太平寰宇记》卷一百七十六、一百七十七。

③ 《旧唐书》卷一百九十七，《列传》一百四十七。

④ 梁嘉彬：《广东十三行考》，广东人民出版社，1999，第26页。

品，并世主之所虚心，故舟舶继路，商使交属”。古代阿拉伯旅行家和历史学家马苏第在其著作《黄金草原与宝石矿》（成书于公元947年）中说，5世纪上半叶，在幼发拉底河的古巴比伦西南的希拉城（阿拉伯古国希拉国的首都），有人看见印度和中国的船只在此停泊<sup>①</sup>。王仲荦《魏晋南北朝史》也说，“据阿拉伯人古行记的记载，中国的商舶，从公元三世纪中叶，开始西向，从广州到达槟榔屿，四世纪到锡兰，五世纪到亚丁，终至在波斯及美索不达米亚独占商权。到了七世纪之末，阿拉伯人才代之而兴。三世纪中叶正当三国之末，七世纪之末当唐武则天大帝之世，这四百五十年的中间，中国人东西洋之间的航行是比较活跃的”<sup>②</sup>。这些记载都进一步证实了从广州到波斯湾远洋航线的存在，以及广州自三国以后就成为南海航路要冲的事实。

#### 4. 隋代记载的赤土航线

隋代对于南海航路的丰富主要是开拓了赤土航线。南海航路的大方向是不断向印度洋延伸，贸易范围不断扩大，参与南海贸易的国家历代也都有所变化。特别是东南亚一带小国林立，此起彼伏，更迭变化较多。赤土国应是六朝以后马来半岛崛起的一个海上贸易中心。《梁书》记载，赤土“其市东西交会，日有万余人，珍物宝货无所不有”<sup>③</sup>。大业三年（607年），隋炀帝遣屯田主事常骏等出使赤土。《隋书》记载，“赤土国，扶南之别种也。在南海中，水行百余日而达所都。土色多赤，因以为号……其年十月，骏等自南海郡乘舟，昼夜二旬，每值便风。至焦石山而过，东南泊令泊陵伽钵拔多洲，西与林邑相对，上有神祠焉。又南行，至师子石，自是岛屿连接。又行二三日，西望见狼牙须国之山，于是南达鸡笼岛，至于赤土之界”<sup>④</sup>。这条航线是从广州出发，沿安南沿海航行，经焦石山和陵伽钵拔多洲，再南下至师子石，进入暹罗湾后，沿真腊海岸航行，到马来半岛北部东岸，望狼牙须国之山，南达鸡笼岛，最后抵达赤土国。

① 转引自桑原鹭藏：《波斯湾头之东洋贸易港》，《史林》1916年7月，第6-12页。

② 王仲荦：《魏晋南北朝史》上册，上海人民出版社，1979，第490页。

③ 《梁书》卷五四，《列传》四十八，《诸夷》。

④ 《隋书》卷八十二。

### （三）世界上最长的远洋航线：唐代“广州通海夷道”

唐代，在原有的南海航道“海上丝绸之路”的基础上，开辟了当时世界上最长的远洋航线，从广州出发，经南海、印度洋沿岸，抵达波斯湾诸国，即历史上著名的“广州通海夷道”。“广州通海夷道”最早出自贾耽的记载。贾耽是唐贞元时期（785—804年）的宰相，也是一位著名的地理学家。他绘有《海内华夷图》等地图多种，又著有《古今郡国县道四夷述》《皇华四达记》等地理书，可惜原本均已失传。《新唐书·地理志》附载了贾耽所记述的唐代交通四邻的七条主要通道，是今人研究唐代对外交通的主要参考依据。这七条通道包括五条陆上通道和两条海上通道。其中，海上通道之一就是大名鼎鼎的“广州通海夷道”，另一条则是北方联系朝鲜半岛和日本列岛的“登州入高丽渤海道”。根据贾耽的记载，“广州通海夷道”的行程如下：从广州出发，经海南岛东面，循中南半岛东南海岸南行，至马六甲海峡，再沿马来半岛东岸南下，可抵苏门答腊岛东南部的佛逝国，向东行可到今印度尼西亚的爪哇岛；从马六甲海峡西行，经过尼科巴群岛，可抵达斯里兰卡和印度等南亚诸国；接着从印度的奎隆出发，沿印度半岛西岸东北行，通过霍尔木兹海峡，可进入波斯湾；如果换乘小船，溯流而上可至末罗国（今伊拉克巴士拉），又西北陆行千里，可到所都缚达城（巴格达）；从波斯湾的巴士拉、奥波拉东行，出霍尔木兹海峡，沿阿拉伯半岛南岸西航，至红海口，越过曼德海峡南下可到东非海岸。贾耽所记“广州通海夷道”全文如下：

广州东南海行，二百里至屯门山，乃帆风西行，二日至九州石。又南二日至象石。又西南三日行，至占不劳山，山在环王国东二百里海中。又南二日行至陵山。又一日行，至门毒国。又一日行，至古笏国。又半日行，至奔陀浪洲。又两日行，到军突弄山。又五日行至海碇，蕃人谓之“质”，南北百里，北岸则罗越国，南岸则佛逝国。佛逝国东水行四五日，至诃陵国，南中洲之最大者。又西出碇，三日至葛葛僧祇国，在佛逝西北隅之别岛，国人多钞暴，乘舶者畏惮之。其北岸则个罗国。个罗西则哥谷罗国。又从葛葛

僧只四五日行，至胜邓洲。又西五日行，至婆露国。又六日行，至婆国伽蓝洲。又北四日行，至师子国，其北海岸距南天竺大岸百里。又西四日行，经没来国，南天竺之最南境。又西北经十余小国，至婆罗门西境。又西北二日行，至拔狄国。又十日行，经天竺西境小国五，至提狄国，其国有弥兰大河，一曰新头河，自北渤昆国来，西流至提狄国北，入于海。又自提狄国西二十日行，经小国二十余，至提罗卢和国，一曰罗和异国，国人于海中立华表，夜则置炬其上，使舶人夜行不迷。又西一日行，至乌刺国，乃大食国之弗利刺河，南入于海。小舟溯流二日至末罗国，大食重镇也。又西北陆行千里，至茂门王所都缚达城。自婆罗门南境，从没来国至乌刺国，皆缘海东岸行；其西岸之西，皆大食国，其西最南谓之三兰国。自三兰国正北二十日行，经小国十余，至设国。又十日行，经小国六七，至萨伊瞿和竭国，当海西岸。又西六七日行，经小国六七，至没巽国。又西北十日行，经小国十余，至拔离歌磨难国。又一日行，至乌刺国，与东岸路合<sup>①</sup>。

这条“广州通海夷道”也可在阿拉伯人所著的《中国印度见闻录》中得到印证。《中国印度见闻录》是曾旅居中国的阿拉伯商人以其所见所闻写成，书中详细记载了从波斯湾前往中国广州的国际航程。书中提到，中国商船其时已经可以抵达波斯湾的尸罗夫（Siraf）港（遗址在今塔昔里港），大部分货物是从巴士拉（Bassorah）、阿曼及其他地方运到尸罗夫，并在此装运到商船上。商船从尸罗夫出发，经阿曼北部的马斯喀特，至印度的故临（Koulam-Malaya，即今印度北部的奎隆），再进入孟加拉湾，经斯里兰卡和尼科巴群岛后抵达箇罗（Kalah-Vara），商船从这里向马来半岛的潮满岛（Tiyouman）前进，经奔陀浪山（Pan-do-uranga）到达占婆，再通过占不牢山（Tchams），最终抵达广州。阿布·赛义德·哈赛在《中国印度见闻录》卷二中继续补充了从波斯湾的阿曼继续向西，经红海海岸北上到苏伊士（埃及港市）的航线<sup>②</sup>。此外，阿拉伯人伊本·胡尔达兹比赫《道里邦国志》，

① 《新唐书》卷四十三下，《志》三十三下。

② 《中国印度见闻录》，穆根来等译，中华书局，1983，第130—131页。

以及马苏第《黄金草原与宝石矿》，也都谈及阿拉伯人与中国的海上交通，其记述与贾耽所记“广州通海夷道”可互为参照和印证。

梁启超《世界史上广东之位置》一文，引用高楠顺次郎所统计的唐代广州与南海、波斯湾地区的定期国际航线，共计有6条：①中国商船，往返于广州、南海、锡兰、阿拉伯、波斯之间（此线经阿拉伯海岸入波斯湾）；②中国商船，往返于广州、南海、锡兰、米梭必达迷亚（指米索不达米亚）之间（此线经阿拉伯海之南复经亚丁峡、红海）；③波斯商船，往返于波斯、锡兰、南海、广州之间；④大食商船，往返于阿拉伯、锡兰、南海、广州之间；⑤锡兰婆罗门船，往返于锡兰、阁婆、林邑、广州之间；⑥唐使船，往返于广州、南海之间。这里的南海专指马来群岛，阁婆即今爪哇岛，林邑指安南海岸<sup>①</sup>。六朝以来南海航路的兴盛在隋唐得到进一步强化，特别是唐代政策的开放、社会的稳定、经济文化的繁荣，使航海贸易迎来了波澜壮阔的大发展时代。唐武则天时期，海上丝路已经超越西域的陆上丝路，成为中西贸易和交流的主要通道<sup>②</sup>。根据《大唐西域高僧求法传》记载，在唐武则天时期西行求法的约50位僧人中，有39位是沿海路往返的。僧人求法或弘法，通常都是搭乘民间商船而行，因此求法或弘法的路线，往往也反映了商业贸易的情况。

唐代“广州通海夷道”的意义，不仅在于它是当时世界上最长的一条航线，充分体现了唐代航海业的技术和水平，更在于这条远洋航线将东亚、东南亚、南亚、波斯湾、西亚、阿拉伯半岛和东非沿岸的重要海港都紧密连接在一起，对于当时全球经济贸易与文化的交流互动具有特别重要的意义。

#### （四）宋元时期广州国际航线的改进和规模范围的扩大

宋代，造船工艺和航海技术都有突出进步。船舶载重量增加，抗风性能提高，指南针被广泛使用于航海。从广州通往海外的国际航线不仅在距离上

① 梁启超：《饮冰室合集》十九，中华书局，第1989页。

② 刘永连：《唐代中西交通海路超越陆路问题新论》，《陕西师范大学学报（哲学社会科学版）》2013年第1期。

延伸得更远，而且交通路线更为便捷，新航线也得以开辟。

南宋周去非《岭外代答》卷三《外国门·航海外夷》记载了宋代南海航路的主要国家及其航海路线，即“诸蕃国之富盛多宝货者，莫如大食国，其次阇婆国，其次三佛齐国，其次乃诸国耳。三佛齐者，诸国海道往来之要冲也。三佛齐之来也，正北行，舟历上下竺与交洋，乃至中国之境。其欲至广者，入自屯门。欲至泉州者，入自甲子门。阇婆之来也，稍西北行，舟过十二子石而与三佛齐海道合于竺屿之下。大食国之来也，以小舟运而南行，至故临国易大舟而东行，至三佛齐国乃复如三佛齐之入中国。其他占城、真腊之属，皆近在交址洋之南，远不及三佛齐国、阇婆之半，而三佛齐、阇婆又不及大食国之半也。诸蕃国之入中国，一岁可以往返，唯大食必二年而后可”。《岭外代答》所记载的航路体系，主要是从大食（今阿拉伯半岛以东的波斯湾和以西的红海沿岸国家），“以小舟运而南行”，至印度半岛西南端的故临，“易大舟而东行”，至苏门答腊岛的三佛齐，再“正北行”，经上下竺（今奥尔岛）和交洋（今暹罗湾、越南东海岸一带），“乃至中国之境”。这条路线如果从大食继续向西和西南伸展，就到了北非和东非等地区。“从近几十年非洲东海岸一带考古发掘出的大量宋代瓷器、钱币来看，装载有中国货物和非洲香料的船只，在这一带已经相当频繁地出没了。”<sup>①</sup>

从汉代海上丝绸之路开辟以来，南海航路也在不断地修正和变更。从最初的循海岸而行，到三国以后离开北部湾沿岸，经海南岛东部海面和西沙群岛海域进入印度洋，再到唐代“广州通海夷道”，已经可以取直线通过北部湾、暹罗湾和孟加拉湾。“航海的发达使得航路不断延伸，贸易范围扩大，南海和印度洋直接来往增多，地峡的作用下降，航路的变换改变了经济地理，进而改变了政治地理，原来政治地理的重心从地峡南迁到马来半岛，进而转移到马六甲海峡，这种格局一直保持到南宋时代，持续了六百多年”<sup>②</sup>。

① 黄启臣：《广东海上丝绸之路史》，广东经济出版社，2014，第213页。

② 周运中：《中国南洋古代交通史》，厦门大学出版社，2015，第214页。

宋代南海航路一个重要的变化，是从广州到东南亚诸国的航线更加丰富，可分为到苏门答腊岛的航线、到爪哇岛航线、到加里曼丹岛的航线、到菲律宾群岛南部的航线等。其中某些航线进行了优化，避开一些需要曲折航行才能到达的中转站，取直线航行。比较重要的支线有两条：一是阁婆（今印尼中部爪哇地区）来华航线。按《岭外代答》记载，“舟过十二子石而与三佛齐海道合于竺屿之下”，即从阁婆港口莆家龙（今北加浪岸）启程，航向“十二子石”（今卡里马塔海峡附近的塞鲁士岛），再到达竺屿（今奥尔岛），与三佛齐航线汇合。这条航线不仅走了直线，而且巧妙地利用了西南季风时节的从爪哇海北上进入南海的爪哇流<sup>①</sup>。赵汝适《诸蕃志》则记载了另一条从阁婆到广州的航线，即“西北泛海十五日，至渤泥国；又十日，至三佛齐国；又七日至古逻国；又七日至柴历亭，抵交趾，达广州”。可见宋代广州与东南亚各国之间可以根据需求选择不同的航路。第二条比较重要的支线是渤泥（今马来西亚婆罗洲）来华航线。《太平寰宇记》记载太平兴国二年（977年），渤泥使节来华，是“因蕃人蒲卢歇船到，今得引路进奉”，也就是说使节正式来华入贡之前，民间商船早已在两地之间往来。书中也说，从渤泥到“占城与摩逸同帆之”，由此今人考证从渤泥来华，应是先向菲律宾方向走一段路（今加里曼丹岛东北角），再斜穿南海，跟着沿中西航线便可到广州。这比此前横渡至马来半岛再北上占城的航线便捷了不少。一般说来，宋代东南亚地区与中国有直接往来的地方为中南半岛、马来半岛、苏门答腊岛、爪哇岛、加里曼丹岛及菲律宾群岛，且多半是在沿海地区。努沙登加拉群岛、班达海地区还多限于间接往来，中国商人很少到达这一带<sup>②</sup>。

元代也是航海贸易的大发展时期。与广州进行交通贸易的国家东起菲律宾，西至西班牙、摩洛哥，南达帝汶岛，不仅囊括了传统的东南亚、南亚，也涵盖了西亚、东北非和南欧的部分国家。元《大德南海志》所记载的与广州有贸易关系的国家有140多个，规模和盛况都超越了唐宋时期。根据《大

① 高伟浓：《唐宋时期中国东南亚之间的航路综考》，《海交史研究》1987年第1期。

② 同上。

《德南海志》《真腊风土记》《岛夷志略》《异域志》等元代史书的记载，从广州通往世界各国的主要航线可分为：

### 1. 广州至交趾、占城、真腊航线

元周致中《异域志》记载，广州至占城“顺风八日可到”。《元史》卷二百一十《外夷三》也记曰，“占城近琼州，顺风舟行一日可抵其国”。至元十八年（1281年）元军南征占城、至元二十一年（1284年）元军南征安南，都是从广州、廉州发兵，经海路到达。交趾、占城距离中国较近，也是参与中国南海贸易的传统国家，这条航线自汉代以来已经历过数百甚至近千年的发展。真腊邻近交趾、占城，“其国北抵占城半月路，西南距暹罗半月程，南距番禺十日程，其东则大海也，旧为通商来往之国”<sup>①</sup>。元成宗元贞元年（1295年）周达观奉命出使真腊，著有《真腊风土记》一书。书中记载，“自温州开洋，行丁未针，历闽、广海外诸州港口，过七洲洋，经交趾洋到占城，又自占城顺风可半月到真蒲，乃其境也”。又元《大德南海志》所列诸藩国，在占城、交趾之下即为真腊，称“真腊国管真里富、登流眉、蒲甘、茸里”。真腊兴起于隋唐之际，继承的是扶南疆土，在宋代最为兴盛，在元代也是一个主要的海外通商贸易国。从交趾、占城到真腊航线，是比较顺理成章的。

### 2. 广州至马来半岛的航线

元《大德南海志》将海外诸藩国分为交趾国管、占城国管、真腊国管、罗斛国、暹国管、单马令国管小西洋、三佛齐国管小西洋、东洋佛坭国管小东洋、单重布啰国管大东洋、阁婆国管大东洋、南毗马八儿国11个地区。其中，交趾国管、占城国管、真腊国管、罗斛国、暹国管是今越南、老挝、柬埔寨、泰国一带，大致可属于同一条航线。另外，单马令国管小西洋，所列12个国家，经考证主要在今马来半岛一带，特别是马来半岛东岸的国家较西岸更多，证明宋元时期中国与东南亚诸国之间的贸易不仅依靠印度洋航路的连通，两地之间的直接贸易也变得更加密切。

<sup>①</sup> 《真腊风土记校注》总叙。

### 3. 广州至苏门答腊岛的航线

元《大德南海志》所记的三佛齐国管小西洋，列有18个国家，主要在今苏门答腊岛一带。宋朱彧《萍州可谈》记载，“海南诸国，各有酋长，三佛齐最号大国……是国正在海南，西至大食尚远，华人诣大食，至三佛齐修船，转易货物，远贾辐辏，故号最盛”。元周致中《异域志》记载，三佛齐是“诸番水道之要冲”，“其国在南海之中，自广州发舶，取正南半月可到”。三佛齐在宋代的兴盛，主要是因为控制了从中国到阿拉伯各国以及爪哇的航路。南宋以后，从中国到阿拉伯半岛的航路取直线，可以不经三佛齐；从中国到爪哇的航路也可以取直，不必经三佛齐。因此，宋代三佛齐极盛时期所控制的地区包括马来半岛、苏门答腊、锡兰、爪哇，到了元代只局限于苏门答腊一带。

### 4. 广州至爪哇岛的航线

元《大德南海志》记载，阁婆国管大东洋，列有17个小国。阁婆即爪哇。《异域志》记载，爪哇是“古阁婆国也，自泉州舶一月可到”，而莆家龙（在爪哇北岸）在“南海之东，广州发舶，顺风一月可到”。《元史》卷一六二《史弼传》记载元军南征爪哇，称元军“过七洲洋、万里石塘，历交趾、占城界。明年正月，至东董、西董山、牛崎屿，入混沌大洋橄榄屿，假里马答、勾阑等山，驻兵伐木，造小舟以入”。这条海路也是南宋吴自牧《梦粱录》所记载的“经昆仑、沙漠、蛇龙、乌猪等洋”，即从占城直行到加里曼丹岛西部再到爪哇，不需经过三佛齐，这是自南宋以后开辟的新航路。

### 5. 广州至加里曼丹岛的航线

元《大德南海志》记载单重布啰国管大东洋25个小国，主要分布于加里曼丹岛一带。这些小国不见于宋代之前的史书，单重布啰国位于这些国家的西部，最靠近中国航路，说明这条新航路的兴盛可能主要取决于与中国的通商贸易。

### 6. 广州至菲律宾的航线

元《大德南海志》记载东洋佛坭国管小东洋9个小国，主要分布于今菲

律宾地区。佛坭即渤泥。这一地区与中国的通商贸易，源自宋末元初开辟了闽南经澎湖、台湾到菲律宾的新航路。宋元时期南洋航路最重要的变化是经过加里曼丹岛西部到爪哇以及经过台湾到菲律宾两条新航路的开辟，使得印尼东部与菲律宾群岛诸国的地位提升，三佛齐衰落，于是宋代的东南、正南、西南三分体系变成了元代的东洋、西洋两分体系，东洋分为三区，原来三佛齐之地分为小西洋两区，出现了元《大德南海志》记载的格局<sup>①</sup>。

### 7. 广州至印度半岛、波斯湾、红海航线

元《大德南海志》中所列的马八儿诸国，主要是指印度半岛及继续西行所达的波斯湾、红海等地。这条航线也是早已有之，在元代外国旅行者的游记中也多有体现。如伊本·白图泰在其游记中说，印度半岛“麻里拔各港，中国船舶常至者，为俱蓝、喀里克托、黑里三港。其欲候印度之季候风者，则多往梵答刺亦纳”。游记中也提到中国瓷器可经印度诸国运往摩洛哥，“仅产于刺桐（泉州）、兴克兰（广州）二城……中国人将磁转运出口至印度诸国，以达吾故乡摩洛哥”<sup>②</sup>。意大利传教士鄂多立克（Odoric）前往中国，是从君士坦丁堡出发，“由是而至脱莱必松德（Trebizond）、爱才罗姆（Erzerum）、塔伯利资（Tabriz）、孙丹尼牙（Soltania）、柯伤（Kashan）、八吉打（Bagdad）、忽里模子（Hormuz），更由忽里模子乘船泛洋，抵印度西岸塔纳港（Tana），更至俱蓝（Kulam）、锡兰岛及圣多默墓地，由是而再东，至苏门答腊、爪哇、婆罗洲、占婆，终乃于广州登陆”<sup>③</sup>。

### （五）明清广州国际贸易航线的拓展及太平洋航路的开辟

明代主要实行的是海禁和朝贡贸易制度。明隆庆开关之后，民间出海贸易也只限于福建月港。广州虽然在明代的消极贸易政策下仍然保持了对外开放，但只限于接待海外的贡舶。明正德以后虽然实行了抽分制，不再区分贡

① 周运中：《中国南洋古代交通史》，厦门大学出版社，2015，第348页。

② 张星娘：《中西交通史料汇编》第二册，中华书局，1977，第56页、第69页。

③ 张星娘：《中西交通史料汇编》第一册，中华书局，1977，第235页。

舶和商舶，但本国商船仍然不能在此出洋。纵观明代的航海活动，最值得一提的大概就是明永乐至宣德八年（1405—1433年）郑和七下西洋，远航西太平洋和印度洋30多个国家和地区，但是这一壮举都是从长江口附近的刘家港起航，跟广州关系不大。明代广州的远洋航线，最重要的应是明代后期以澳门为外港联结的东西方贸易网络。从明隆庆四年（1570年）开始，葡人每年向明朝交纳五百两地租银，获得在澳门的居留权和贸易权。葡人占据澳门之后，建立了沟通四大洲（亚洲、非洲、欧洲、美洲）和三大洋（大西洋、印度洋、太平洋）的四条国际贸易航线（见图1-15）。

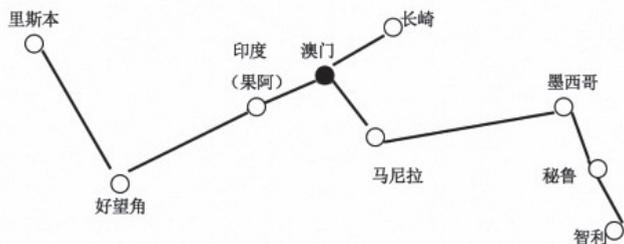


图1-15 澳门主要贸易航线

### 1. 广州—澳门—果阿—里斯本航线

1510年葡萄牙人占领印度果阿，并以此为基地，开辟了澳门—果阿—里斯本的贸易航线。这条航线可分为两段：第一段，从广州起航，经澳门出海，西行至印度西海岸的果阿，可沿着唐宋以来的传统航路前往欧洲。第二段，由果阿起航后，可经印度洋的官屿留，西航木骨都束和莫桑比克海峡，绕好望角，沿大西洋非洲海岸北航到摩洛哥，抵里斯本；或者是从克亚丁渡海，绕葛得儿风（今亚丁海东南面索马里的瓜达富伊角）和哈甫泥（今索马里东岸的哈丰角），沿东非海岸下木骨都束、不刺哇（今索马里东岸布腊瓦）、麻林地（今肯尼亚东岸的马林迪）和慢八撒（今肯尼亚南岸的蒙巴萨），南至坦桑尼亚、莫桑比克海岸到南非，绕过好望角，沿大西洋非洲海岸北行到摩洛哥巴特港，抵里斯本，转至欧洲各国。这条中欧航线长达

11890海里<sup>①</sup>。《历史上的澳门》记载，“澳门与欧洲的贸易由王家垄断。每年由galleons和大船组成的王家船队由里斯本启航，载着毛织品、红布、水晶、玻璃制品、英国时钟、佛兰德尔工业品、葡国酒，在沿途各港交换其他产品。船队从果阿出发前往科歆，交换那里的香料和贵金属，然后前往马六甲，交换其他香料和来自巽他的檀香木。在澳门，这些货物被换成丝，与剩下的货物一起运往日本，前去交换银块”<sup>②</sup>。在这条航线上，葡人使用的“大帆船”每艘载重为六百至一千六百万吨，可容纳五百至六百人。明崇祯四年(1631年)，由于荷兰人占据了马六甲，把持了南洋海面的航路，果阿与澳门的交通被切断，这条航线逐渐衰落。

### 2. 广州—澳门—日本长崎航线

这条航线与果阿—澳门的航线是紧密相连的。每年6~8月间，从里斯本来的商船经印度果阿，穿越马六甲海峡，到达澳门，并在来年1月和6月的广州交易会上采购货物。6月末或8月初，商船满载货物驶往日本长崎，完成交易后于10月末或11月初乘东北季风返回澳门，重新装运广州采购的货物，于次年年初开始澳门至欧洲的航程。果阿—澳门—长崎贸易是葡萄牙东方贸易中获利最为丰厚的一块，澳门船队司令阿尔梅达（Dom Joao de Alimeida）在1582年写给马尼拉总督的一封信中指出，“这个城市（澳门）目前比较大而繁荣，原因是中日贸易的巨额利润吸引大量商人从中国、日本、葡属亚洲聚集到澳门”<sup>③</sup>。

### 3. 广州—澳门—马尼拉—墨西哥航线

这条航线是16—17世纪世界上最长的大三角贸易航线，由葡萄牙人和西班牙人共同完成。需要说明的是，福建从月港放洋的商船，在澳门—马尼拉通航之前，早就与西班牙人占领的马尼拉有通商贸易。在西班牙占领菲律宾的最初10年，每年有20~30艘中国商船开往马尼拉。从澳门往马尼拉航线

① 黄启臣：《广东海上丝绸之路史》，广东经济出版社，2014，第310页。

② C. A. Montalto de Jesus: *Historic Macao*, Hong Kong Oxford University Press, 1984, p.65.

③ C. R. Boxer: *Fidagos in the Far East, 1550-1770, Fact and Fancy in the History of Macao*, The Hague Marinus Nijhoff, 1948, p.40.

的开通，是在1580年西葡两国合并之后。葡人的商船从澳门出海，经万山向东南行，航至东沙群岛附近，再折向东南，循吕宋岛西岸南下，航至西属菲律宾马尼拉港。在进行货物交接之后，西班牙的商船从马尼拉出发，出太平洋，先航至关岛，再折向南航，至西属美洲墨西哥西海岸的天然良港阿卡普尔科（Acapulco），以及秘鲁的利马（Lima）港。以马尼拉为连接点，澳门葡人商船、来自福建沿海的中国商船、西班牙人的马尼拉大帆船共同构成沟通中国与美洲的太平洋航线的主要船只。由于这条航线以中国的丝货贸易为主，所以被称为太平洋上的“丝绸之路”；又由于行驶于这条航线的多是西班牙的“大帆船”，所以也被称为太平洋丝路上的“大帆船贸易”。按全汉昇的统计，1580—1642年澳门到马尼拉的商船共有64艘<sup>①</sup>。尽管这一时期，福建商船与马尼拉的通商贸易在数量上占据主导地位，但澳门至马尼拉航线也是重要的一支。1616—1620年澳门商船对马尼拉进口市场的占有率是13.2%，1626—1630年是27.65%<sup>②</sup>。

#### 4. 广州—澳门—望加锡—帝汶航线

澳门与东南亚国家之间的通商贸易，最早是澳门与帝汶岛之间的檀香木贸易。1605—1607年间，葡萄牙人与望加锡统治者的关系得到加强。由于望加锡地理位置方便，葡人将其作为澳门与帝汶岛之间的货物集散地，形成澳门—望加锡—帝汶的固定航线。每年秋冬间，澳门商船乘东北季风，载着中国丝货和瓷器等，抵达望加锡；来年春夏间，乘西南季风，将檀香木、丁香、钻石等运回澳门。1625年，一位从望加锡前往巴达维亚的英国商人所作的描述是：“每年有10~22艘葡萄牙单桅帆船（galliot）自澳门、马六甲和科罗曼德尔海岸（Coromandel Coast）的港口来到望加锡停泊，有时上岸的葡人多达400人。这里的穆斯林苏丹允许他们自由奉行其宗教。他们在11—12月抵达，次年5月离开，把望加锡作为销售中国丝货和印度棉纺织品的转运港。他们用这些货物交换帝汶的檀香木、摩鹿加群岛的丁香和婆罗洲（Borneo）的钻石……他们的贸易值每年达50万元西班牙古银币，仅澳门几艘单桅帆船

① 全汉昇：《中国经济史论丛》，香港中文大学新亚书院，1972，第430页。

② Pierre Chaunu: *Les Philippines et le Pacifique de Iberiques*, Paris, 1960, p.200-205.

载运的货物就值6万元……葡萄牙人把望加锡视为第二个马六甲……”<sup>①</sup>。

总的来说，明代后期航路变化，主要是往欧洲、美洲航线的拓展，改变了传统的印度洋航路格局，扩展了中外商贸交流的范围和对象，为清代的海上贸易路线奠定了基础。

清代广州“一口通商”时期，主要的贸易对象已经转向英、美、法等西方资本主义国家，这一时期国际航线的开拓，在传统的印度洋航路以及明代后期开辟的欧洲、南美航线之外，又开辟了北美洲航线、大洋洲航线等。

1784年，美国第一艘商船“中国皇后”号从纽约起航，绕过南非的好望角，跨越印度洋，到达广州黄埔港，开启了中美贸易。1789年，为满足“北皮南运”的需要，美国商人又开辟了美国至广州的太平洋航线，即从纽约港起航，沿南美海岸最南端的合恩角，取道太平洋直达广州。由于航线迂回而且受季风影响，完成这条航线的循环三角贸易至少需历时三年。但由于利润丰厚，北美航线的利用率很高，1784—1841年，美国来华商船总计为1271艘<sup>②</sup>。美国的对华贸易仅次于英国，居第二位。

1819年，满载茶叶的“哈斯丁侯爵”号从广州驶向新南威尔士的杰克逊港，标志着广州至大洋洲贸易航线的开启。1830年，“奥斯丁”号也满载着中国茶叶、生丝等从广州驶向贺巴特城（Hobart Town）和悉尼，“广州行号在这些口岸就有了经常的代理人，他们每一个季度都要派出几条船到那里去”<sup>③</sup>。从记载中可以看出，广州至大洋洲航线虽然规模不大，但也是一个定期的航线。

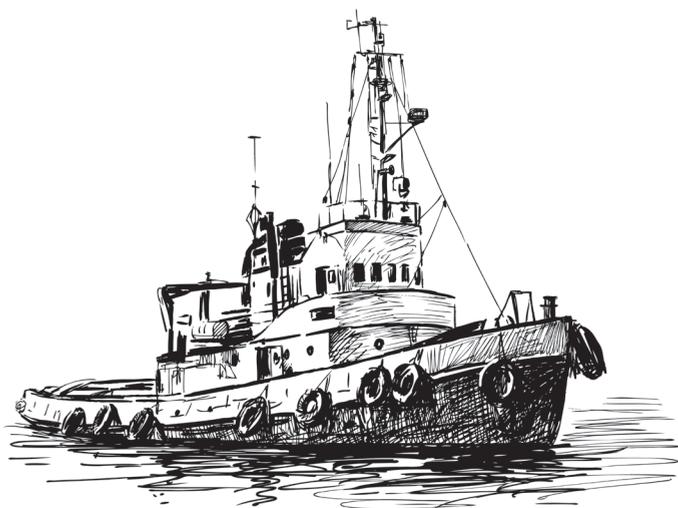
清代广州对外贸易空前繁荣，因此清代广州通往世界各地的航线可连接欧洲、美洲、东亚、东南亚、南亚、中亚和大洋洲等国家和地区，成为当时全球经济贸易体系中的重要枢纽。

① C. R. Boxer: *Fidagos in the Far East, 1550-1770, Fact and Fancy in the History of Macao*, The Hague Marinus Nijhoff, 1948, p.177.

② 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》，中华书局，1962，第287—288页。

③ 格林堡：《鸦片战争前中英贸易通商史》，商务印书馆，1961，第87页。

· 第二章 ·



古代广州：历史、政治与贸易的兴衰

一方面，由于南岭山脉的阻隔，以及与中原政治、经济、文化中心的距离太过遥远，古代岭南地区一向被视为“蛮荒之地”；然而另一方面，以古代番禺（今广州）为核心的岭南地区，也是古代中国对外经贸文化交流的重要通道——海上丝绸之路的主要起点。作为古代海上丝绸之路的主港，广州的历史地位不仅体现在时间跨度上的持续性和稳定性，还体现在地理空间上与其他沿海贸易港口的比较优势。得益于地理区位和内外交通的优越性，广州在古代海上交通和贸易史上具有特殊意义：①地位重要，自三国以后，在历朝历代广州都是海上丝绸之路最重要的港口（除了元代的泉州）；②历时长久，广州是古代中国唯一历经千年而长盛不衰的对外贸易港。在我国古代海上丝绸之路史上，曾经出现过许多名噪一时的贸易大港，比如唐代的扬州，元代的泉州等，均可领一时之风骚，但是像广州这样稳定、持续地在历朝历代都长盛不衰的港口，在古代中国航海贸易史上堪称唯一。

### 一、先秦最早的商港

早在春秋战国时期，番禺（今广州）就与山东半岛的转附（今芝罘）、琅琊，长江口的吴（今苏州）、会稽（今绍兴）、句章（今宁波），以及福建的冶（今福州）等并列为我国最早的港口。《淮南子·人间训》记载，秦始皇南平百越的目的之一是“利越之犀角、象齿、翡翠、珠玑”，这些物品多来自海外，以此推论，岭南地区在先秦时期可能就与南海诸国有了贸易往来。另外，先秦时期山东半岛以及长江口的港口多是服务于诸侯国之间政治、军事和外交，远处南疆的番禺可能是历史上最早的商港。

#### （一）先秦时期的东部沿海

历史上我国最早的海港，向上可追溯至春秋战国时期。按照章巽（1986年）的考证，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，自春秋时期开始就是海上港口），南面有琅

玦；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<sup>①</sup>。这些先秦最早的海港，大多是一国的通海门户或都邑所在地，其主要功能是服务于诸侯国之间的军事和外交。先秦时期是中华文明的肇始时期，政治、经济和文化的重心都在北方的中原地带。其时，东部沿海主要分布着燕、齐、吴、越四个诸侯国，最南区域也只到今江浙一带。其所属海港包括碣石、转附、琅玕（邪）、吴、会稽和句章，其中吴和会稽除了海港的身份，还分别是吴国和越国的都城，琅玕在越国灭吴国后也曾作为越国的都城。碣石与转附之间的海上交通主要服务于燕国和齐国，提供海防军事和物资运输等功能。琅玕最早属于齐国，史书中谈及齐国之强盛，必言其南有泰山、东有琅玕，可见其地位重要，故也成为兵家必争之地。公元前468年，越国都城从会稽迁至琅玕，据说随行的有“死士八千人，戈船三百艘”<sup>②</sup>。吴国与越国都城会稽的主要通道，也以海上路线为主，两国争霸时越王勾践就曾从海路大举入侵，直捣吴都，“焚其姑苏，徙其大舟”<sup>③</sup>。句章与会稽共用一个出海口，但句章位置相对靠外，实为会稽的海上门户。公元前473年，吴国为越国所灭；公元前306年，越为楚国所灭，“尽取故吴地至浙江，北破齐于徐州”<sup>④</sup>，自此从今江苏南部至浙江东岸的海上交通尽为楚人所控制。

春秋战国时期，世人的目光多聚焦于北方，从山东半岛至江浙一带的港口，因各诸侯国之间的征伐而受到瞩目，在历史舞台上表现相对活跃。至于地处南方的东瓯（今浙江温州附近）、冶（今福建福州）、番禺（今广东广州），都是百越人的港口。由于中原文明的扩张是自北向南的延伸，先秦时期这里还属于未开化的蛮荒之地，是以绝少见诸史册。在后世大放光芒的番禺港，此时亦面目模糊，或者可能是某个南越古国的都邑所在地。《吕氏春

① 章巽：《我国古代的海上交通》，商务印书馆，1986，第8页。

② 《吴越春秋》及《越绝书》。

③ 《国语·吴语》。

④ 《史记·越世家》。

秋·恃君》提及，“扬、汉之南，百越之际，敝凯诸、夫风、馀靡之地，缚娄、阳禺、驩兜之国”；《山海经·海外南经》则称“驩头国在其南，其为人人面有翼，鸟喙，方捕鱼。一曰在毕方东。或曰驩朱国”。按曾昭璇《岭南先秦诸小国考（一）》的考证，“驩朱”“驩头”“驩兜”都是番禺的异译，即番禺是国名也是都城的名字，为战国时国际贸易商港。<sup>①</sup>

### （二）番禺作为贸易港口的可能性

事实上此时番禺作为一个贸易港口，主要是基于史料进行的推测。晋裴渊《广州记》说，“云昔高固有楚相，五羊衔谷，萃于楚庭，故图其像为瑞。六国时广州属楚”。这个“广州”指的虽然不是现在的广州，但也证明先秦时期番禺所在区域“臣服于楚”，属于楚国的势力范围。因此，在《战国策·楚三》的记载中，楚怀王可以说，“黄金、珠、玕、犀、象出于楚，寡人无求于晋国”。“珠、玕、犀、象”这些物品，一般认为最大可能是南越人给楚国的进贡。《淮南子·人间训》记载，秦始皇南平百越的目的之一是“利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕”。日本学者藤田丰八认为，“秦始皇之经略南越，其目的固然不像淮南子所说的那样细小，然南越之都会番禺，即广州，当时已为犀角、象齿、翡翠、珠玕集散之中心市场，似无疑义”。由此也可推论岭南地区在先秦时期已经与南海诸国有了贸易往来<sup>②</sup>。郭裴《广东通志·卷三》称，“粤服楚，有楚庭，即今郡城”；黄佐《广东通志》亦称，“楚庭郢在番禺”。可见，番禺在先秦时期就是一个重要的地标。根据地质地貌学的考证，在两千多年前，番禺所在区域是一个东西走向的溺谷湾，今日广州市区大部分地方在当时还是海域。广州现存的考古遗址也显示，秦汉在番禺设有专门的造船工场。《史记·南越尉佗列传》记载，秦末时的南海郡尉任嚣对龙川令赵佗托付后事，描述番禺的山川形胜为“负山险，阻南海”。因此，番禺既是先秦某个小国的都城同时兼具海港的功能是合情合理的。史学家吕思勉也认为，“贸迁往来，水便于陆，故南琛之至

① 陈桥驿主编：《中国都城辞典》，江西教育出版社，1999，第109页。

② 藤田丰八：《宋代之市舶司与市舶条例》，商务印书馆，1936，第1页。

尤早。《史记·货殖列传》言番禺珠玑、犀、玳瑁、果布之凑，此语必非言汉时，可见陆梁之地未开，蛮夷贾船，已有来至交、广者矣”。<sup>①</sup>与当时东部沿海其他以军事海防为主的港口相比，番禺港或许是我国最早的贸易港。

## 二、秦汉时期的舶来品集散中心

《史记·货殖列传》列出西汉初年全国主要的经济区和具有代表性的20多个商业城市，其中被称为“都会”的有9个，分别是邯郸、燕、临淄、陶、睢阳、吴、寿春、番禺和宛。这9个商业都会大多分布于开发较早的黄河流域，长江以南的只有吴（今苏州）和番禺。作为西汉初年全国九大商业都会之一，番禺的主要经济功能在于海外舶来品的集散，这也说明南海贸易的腹地范围不仅在于岭南地区，而且存在全国范围商品流通的可能性。因此，秦汉时期的广州（古称番禺）尽管偏处岭南一隅，但其商业价值和经济影响力已经越过南岭，在全国经济地理格局中占有重要地位。

### （一）秦汉时期番禺的经济地位

春秋战国时期，番禺只是遥远的南方蛮荒之地的一个不起眼的存在。到了秦汉时期，番禺不仅正式载入史册，而且具备了全国意义上的知名度。秦平百越后，在岭南地区置南海、桂林、象三郡，其中南海郡治在番禺。秦灭亡后，赵佗统一岭南地区，于公元前204年建南越国，都城在番禺。公元前111年，汉武帝平定南越，在当地重置南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南、朱崖、儋耳九郡，番禺为南海郡治。这是番禺作为一国割据政权或地方性的行政中枢所在地的存在史。

番禺的经济中心地位也得以确立。《史记·货殖列传》记载，“汉兴，海内为一，开关梁，驰山泽之禁，是以富商大贾，周流天下，交易之物莫不通，得其所欲”。在汉王朝的统治下，全国的商品流通和贸易都得到了极

<sup>①</sup> 吕思勉：《吕思勉读史札记》（上），上海古籍出版社，1982，第525页。

大发展。《史记·货殖列传》也列出了西汉初年全国主要的经济区和具有代表性的20多个商业城市，其中被称为“都会”的有9个，分别为邯郸、燕、临淄、陶、睢阳、吴、寿春、番禺和宛。番禺作为商业都会的主要经济特点是“珠玑、犀、玳瑁、果、布之凑”，也就是海外舶来品贸易。《汉书·地理志》也说，粤地“处近海，多犀角、象、毒冒（玳瑁）、珠玑、银、铜、果、布之凑，中国往商贾者多取富焉。番禺，其一都会也”。《史记》的记述是到西汉武帝太初四年（前101年）为止，《汉书》的记述是到王莽地皇四年（23年）为止。也就是说，从汉武帝平定百越直到西汉末年，番禺的经济地位基本没什么变化。从两书的描述可证，番禺能成为当时全国9个商业都会之一，主要依靠的是港口贸易和商品集散功能。另一个曾经的海港城市和商业都会，位于长江口的吴（今苏州），主要的经济特征是“东有海盐之饶，章山之铜，三江、五湖之利”，突出的是内河航运的枢纽功能，与番禺的舶来品贸易完全不同。因此，番禺是当时全国九大商业都会之中唯一与海外贸易密切相关的。这一史实，一方面体现了广州的商贸文化从源头上的独特性和差异性，另一方面也证明，尽管番禺不是《汉书·地理志》中所记载的海上丝绸之路的始发港，但却是当时南海贸易最重要的商品集散地。秦汉在广州均建有造船工场。从广州南越王墓以及其他汉墓出土的珍贵文物包含大量来自东南亚、西亚、北非的名贵舶来品，比当时的海上丝绸之路始发港徐闻、合浦等地汉墓中出土的文物更加丰富多样。这些考古发现也证实广州在秦汉时期就已经深度参与了南海贸易，并且可能是舶来品贸易最主要的集散中心。

### （二）番禺与汉代海上丝绸之路始发港的比较

与番禺的南海贸易相对应的是汉代的海上丝绸之路。《汉书·地理志》记载的这条远洋航线，是“自日南障塞，徐闻合浦”出发，直至今印度半岛的斯里兰卡一带。后世多以此为据，认为海上丝绸之路最早的始发港是日南障塞、合浦和徐闻三个港口。因日南在今越南顺化西北，徐闻在今广东徐闻县，合浦即今广西北海合浦县。日南地处汉代国境的最南端，一路向北，必

经合浦，折而向东，必经徐闻。《汉书·地理志》之所以记载这三个港口，或许是因为它们分别有不同的货源和作用。日南的货物源自红河三角洲，徐闻源自海南岛和粤东、粤西，合浦则源自中原、长江流域和西南地区<sup>①</sup>。

古代的中国，水路运输是最便捷的交通方式。日南地处边境，与中原的路途最为遥远而且没有大的河流可供交通。徐闻位于雷州半岛南端，北上同样没有水路可通中原。三个港口中只有合浦的内河航运比较便捷，可沿南流江北上，过北流江，溯漓水，过灵渠，入湘江，经长江水系转运中原。以此推论下去，既然从合浦就可以顺利地与中原地区交通往来，那么番禺在汉代的南海贸易中又处于什么位置？番禺作为全国九大商业都会之一的大量舶来品从何而来？有不少学者认为，番禺港才是汉代海上丝绸之路的起点和终点。理由如下：第一，《史记》所记述的全国九大商业都会大部分在黄河流域，长江以南的只有吴（今苏州）和番禺，可见番禺在当时全国经济地位中的重要性。第二，日南障塞、徐闻和合浦在当时都是海防要地，“从番禺航行，至三个港口，仍然是汉王朝的国境，船离开这三个口岸之后，才是离开国境而远航至东南亚各地，为了计算航程，所以《汉书·地理志》只言日南障塞、徐闻、合浦而不言番禺”<sup>②</sup>。第三，广州南越王墓以及其他汉墓出土的珍贵文物包含大量来自东南亚、西亚、北非的名贵舶来品，比其他沿海港口如徐闻、合浦的汉墓中出土的文物更加丰富多样。广州、三水和顺德等地汉墓出土黑人与马来人陶俑，也说明当时番禺地区的生活与南洋关系密切。第四，根据汉墓的发掘和整理推测，合浦的繁荣大致在西汉中叶以后，但番禺在此之前已经是“珠玑、犀、玳瑁、果、布之凑”。第五，汉代的合浦、徐闻物产不丰，作为对外贸易港口的条件都不甚理想。第六，琼州海峡并非不可穿越的天险，汉时官私船舶自此西去东来已有不少史料记载。可参见其

① 韩湖初、杨士弘：《关于中国古代“海上丝绸之路”最早始发港研究述评》，《地理科学》2004年第6期，第738—745页。

② 周连宽、张荣芳：《汉代我国与东南亚国家的海上交通和贸易关系》，《秦汉史论集》（外三篇），中山大学出版社，1995，第120页。

他学者的记述。<sup>①</sup>

以秦汉当时的造船和航海技术，海船的航行多是依靠“循海岸水行”的方式。因此，如果以番禺为始发港，必须要近海岸西行，通过琼州海峡到达北部湾，再向南经日南离开国境进入印度洋。这条航线行驶的距离比合浦、徐闻要远得多，而且琼州海峡属强潮区，风波险恶，又有鲨鱼出没。仅从路线设计而言，番禺作为汉代海上丝绸之路始发港是不合理的。《汉书·地理志》所记载的三个始发港：日南障塞、合浦和徐闻在区位上各有所长优势互补，尤其是合浦，通过水路可直接北上中原。唯一的障碍是南流江与北流江之间有一分水坳，需要走旱路16千米，但比起绕道番禺仍然要便捷得多。但不能否认的是，番禺作为海外舶来品的集散地，在汉代已经具有相当大的规模，《史记》和《汉书》都将其列为著名的全国性商业都会就是最好的明证。为什么这个集散中心会选择在偏于东南一隅的番禺港而不是海上丝路联系中原看起来最方便的合浦港或者是三江交汇、处于联系中原必经之地的交州刺史部所在地广信？或许这只能从历史成因上考虑。

海上丝绸之路最早的官方记载是在汉代，但实际上通过其他历史文献的记述可知，早在南越国时期，其都城番禺就应与南洋诸国有了一定的贸易往来。秦末赵佗建立的南越国涵盖了整个岭南地域，但都城设在了番禺。赵佗献给西汉皇帝的贡品中，包含了“白璧一双，翠鸟千，犀角十，紫贝五百，桂蠹一器，生翠四十双，孔雀二双”<sup>②</sup>等珍品，这些物品大部分都是从海外输入的。南越王墓出土的文物如非洲象牙、西亚或红海的乳香，以及具有典型西方特色的银盒、焊珠金花泡和玻璃珠饰等，也都具有明显的舶来品特征。这些都证明南越国已经与海外有了一定规模的贸易往来。考虑当时海船必须近海岸航行，南越国与南洋诸国的联系也必然要经过北部湾诸港口。只是在南越国的统治下，海外大量的舶来品应是要运送至都

<sup>①</sup> 赵焕庭：《番禺是华南海上丝路最早的始发港》，《地理科学》2006年第1期，第118—127页；袁钟仁：《广州海上丝绸之路》，广东人民出版社，2016，第32—42页；章深：《广州：汉代中国海上丝绸之路第一大港》，《学术研究》2015年第10期，第111—117页。

<sup>②</sup> 《汉书·西南夷两粤朝鲜传》。

城番禺，或者说在南越国时期这条远洋航线的终点可能是在番禺。南越立国93年，近百年的历史传统足以令这条航线的发展具备一定的稳定性和持续性，番禺作为海外舶来品的集散地，商贾和货物从四方向番禺的流动都可以在历史惯性下形成传统。这些传统在汉平南越之后仍然传承和延续下来，番禺才有可能成为《史记》《汉书》中所记载的全国商业都会之一。从交通条件上来说，番禺位于西、北、东江交汇之处，水路交通较为便利，特别是与西南巴蜀地区的交通往来畅通，而巴蜀是秦汉三大丝绸产地之一。综上所述，番禺在汉代未必是海上丝绸之路的始发港（事实上从番禺出发的路线既不经济也不合理），但很可能是海上丝绸之路舶来品的一个集散中心，而且是当时最重要的集散中心。

合浦作为商品集散中心的优势在于：一方面，秦汉时期，岭南地区开发的重心在西部，而且西部的开发（人口、经济水平、城镇数量及规模等指标）也好于东部；合浦与当时作为中原政权中心的关东平原等距离更为便捷，有灵渠沟通漓、湘二江，连接珠江与长江流域。但是，另一方面，从合浦转运中原，这条路线在汉代是否真的畅通以及货物运输的数量和规模等是否真的足够重要，这一点在史料上并没有明确的记载。从相关的一些记述来进行推论，仍有以下几点疑问：

第一，汉代的合浦以出产珍珠闻名，如《后汉书·孟尝传》提及，“郡不产谷实，而海出珠宝，与交趾比境，常通商贩，贸籴粮食”。合浦本地土地贫瘠，物产不丰，需要靠采珠换取粮食。尽管合浦当时是海上丝绸之路的始发港，但史书里对南海贸易只字不提，可见在合浦进行的海外贸易对当地经济的影响十分有限。这种情况或许一直延续到晋代。《晋书·陶璜传》说，合浦郡土地硗确，无有田农。百姓唯以采珠为业，商贾去来，以珠货米。采珠业是合浦当地居民的主要经济来源，南海贸易在史书中仍未有被提及。事实上南海贸易在晋代已有较大发展，虽然中心移至番禺，但合浦作为南海贸易港口的存在一直延续到唐宋时期。因此，即使合浦在汉代是海上丝绸之路的始发港，但其港口的贸易规模和影响力似乎都十分有限。

第二，从北部湾往番禺再到东冶（今福建福州）的航线，尽管“风波

艰阻，沉溺相系”，但在汉代仍然是交趾七郡向中原贡献转运的主要路线。《后汉书》记载，“旧交趾七郡贡献转运，皆从东冶泛海而至”，这种情况直至东汉建初八年（83年），郑弘奏开“零陵、桂阳峽道”，“于是夷通，至今遂为常路”<sup>①</sup>。零陵、桂阳峽道开通后，即成为沟通五岭南北交通的重要干线，成为岭南郡会番禺与中原联系最便捷的通道<sup>②</sup>。交趾七郡贡献之物，不再走海运，转而取道番禺溯北江、浈水至骑田岭，改由陆路走零陵、桂阳峽道直至湘江，进入中原。海运风波险阻，但在零陵、桂阳峽道开通之前，海运仍是交趾七郡贡献转运中原的主要路线。如果合浦沿南流江北上、过漓水、经灵渠进入湘江的路线真的存在而且畅通的话，那么交趾七郡的贡献之物何以要舍近求远走风波险阻的海运？这似乎难以解释。两汉时期，交趾刺史部的治所先是在交趾郡的赢娄，然后西汉元封五年（前106年）迁至苍梧郡的广信，东汉建安十五年（210年）再移至番禺。合浦位于交趾郡和苍梧郡的中间，也是交趾七郡的中部地带，无论是西面的交趾郡、九真郡和日南郡还是东面的苍梧郡、南海郡，距离都不算太远。而苍梧郡的广信作为两汉历时最久的刺史部治所，地处三江（西江、郁水、漓水）交汇之处，从地图上看从广信北上中原明显更具地理区位优势。不管是从合浦起运，还是从广信起运，走漓水、经灵渠入湘江看起来都是相对便捷的路线。然而海运的存在说明这条经过内河转运的路线或许并不像地图上显示的那么容易。据后人的考证，秦代史禄和东汉马援修筑灵渠，“都是在战争环境中为军需给养而紧急修建的”，维持通航的时间都很短；根据唐莫休符《桂林风土记·灵渠》记载，“后汉郑弘奏交趾七郡贡钱从东泛海，多没溺，请开桂岭灵渠”，可见其时灵渠已不能使用。东汉马援修灵渠是在公元41年，郑弘奏开零陵桂阳峽道是在公元78年，可见灵渠的通航只持续了几十年。长江水系与珠江水系的沟通，正式始于唐中叶灵渠的大修；而灵渠的稳定通航，则靠以后频频的维修。漓水有三百六十滩之险，不是一条理想的航道，明中叶疏

① 范曄：《后汉书》卷三十三。

② 余天炽：《秦汉时期岭南与岭北的交通举要》，《历史教学问题》1984年第3期，第62—64页。

通以后，才有较为安全的航道。灵渠的兴旺主要在明清两代<sup>①</sup>。

一方面，两汉时期从岭南地区北上中原，沿西江而上有灵渠道、临贺道、夜郎道，沿北江而上有桂阳道、六泷道和横浦关道，这六条古道基本都需要穿越将岭南地区与中原分隔开来的南岭山脉。在零陵、桂阳峽道开通之前，贡献转运都走“风波险阻”的海运，也说明海运即便险阻，较之陆路运输仍更合理。另一方面，从汉代丝绸之路的发展来看，张骞出使西域所开通的陆上丝绸之路，无论是重要性和影响力，还是路途的远近、畅通性及便捷程度，都远远胜过海上丝绸之路，合浦的舶来品北上中原的数量或需求或许都是有限的。以此推论，从合浦出发的南海贸易，最终货物的集散和转运地并不一定是北上，而有很大可能是向东汇聚于番禺。因为民间舶来品的交易在番禺已经形成历史惯性。由此推之，秦汉时期的番禺，不论是否是海上丝绸之路的始发港，都应是当时南海贸易货物转运与集散最重要的港口。

不过，从全国的经济地理格局来看，海上丝绸之路在秦汉时期毕竟只是初始阶段，当时的航海技术和造船技术也都具有时代局限性。因此，尽管番禺可能是当时最重要的南海贸易的集散地，但它在全国意义上的影响力仍是不足道的。从历史记载来看，番禺载入史册的次数可能还不如北方的几个传统港口如山东半岛的转附、琅玕等。除了秦汉与朝鲜半岛、日本群岛的海上交通（包括军事、外交等），秦皇汉武的海上求仙活动也是这几个北方港口引人注目的重要原因。先秦时期的海港，还有位于长江口的吴。但是在《史记》中，吴的经济特征是“东有海盐之饶，章山之铜，三江、五湖之利，亦江东一都会也”。与番禺的“珠玕、犀、玳瑁、果、布之凑”不同，吴作为商业都会的主要经济功能已经跟海上贸易没什么关系了。

### 三、六朝时期南海主港地位的确立和海外贸易的拓展

汉代开辟的海上丝绸之路，是从原南越属地的日南障塞、徐闻或合浦出

<sup>①</sup> 陈乃良：《潇贺沟通，跨越五岭：论秦汉往返岭南的最佳途径》，《历史地理》第16辑。

发，经东南亚入印度洋，直至印度半岛的斯里兰卡一带。海上丝路的三个最早的始发港日南障塞、徐闻和合浦，都在汉代南部边境附近。《汉书》《旧唐书》《太平寰宇记》等史籍记载，三国东吴以前，凡通西南海上西蕃诸国，多以徐闻、合浦、日南为参照物，判断其实际距离。如“黄支国，汉时通焉，去合浦、日南三万里”。三国以后，交广分治，广州（番禺）在成为岭南行政中心的同时，借助于造船、航海技术的进步和南海新航路的开辟，也取代了汉代最早的海上丝路始发港合浦、徐闻以及日南障塞，成为南海航路要冲。两晋南北朝时，在谈及西南诸国的交通距离时，多采用“去广州若干里”或“若干里达广州”等表述，证明广州已是当时海上丝路最主要的贸易港。德国历史学家夏德（Friedrich Hirth）认为，“中国与罗马等西方国家的海上贸易，要以广州为终止点。盖自纪元三世纪以前，广州即以成为海上贸易之要冲矣”<sup>①</sup>。纪元3世纪以前，即西晋惠帝元康九年（299年）以前，也就是说大约在三国以后广州就成为南海航路的主港。随着广州航路的兴盛，后世南海贸易的中心逐渐转移到东南沿海。广州航路的兴盛，一方面是因为对外海上丝绸之路的规模和范围都有所拓展，表现在以广州为起点的印度洋航线较之前代进一步延伸，参与贸易往来的国家数量也有所增加；另一方面是因为六朝（吴、东晋、宋、齐、梁、陈）均偏安江南并将都城设在建康（今南京），陆上丝路不便，海上丝路的重要性大为提升，而且从广州联系长江流域的建康，较之前代的关中平原距离缩短，交通也更为便利，因此广州作为南海贸易主港的优势更加突出，地位更加稳固。

### （一）新航路的开辟和南海贸易主港地位的确立

#### 1. 广州新航路及与邻近港口的比较优势

一方面，广州的兴盛与南海航路的变更有关。在汉代开辟的海上丝绸之路中，贸易商船从日南入境，沿海岸线北上至合浦、徐闻。三国以后，从广州经海南岛东面到中南半岛的航程，比之前的合浦、徐闻路线大为缩短。海

<sup>①</sup> 武埏干：《中国国际贸易史》，商务印书馆，1928，第15页。

船在冬季乘偏北风南下，在夏季乘偏南风北上，十分便捷。这是广州取代合浦等港成为南海贸易要冲的主要原因。三国以后，史书上多记载中外商船到达广州。《南齐书》记载，“宋末，扶南王姓侨陈如，名闍耶跋摩，遣商货至广州”<sup>①</sup>；《梁书》记载，“郡常有高凉生口及海舶每岁数至，外国贾人以通贸易”<sup>②</sup>。由于广州“藏山隐海，环宝溢目，商舶远届，委输南州”<sup>③</sup>，才有“武帝叹曰，朝廷便是更有广州”<sup>④</sup>。六朝时期，是佛教传入我国的一个高峰期。从海路来华弘法的高僧以及出国求法的僧人大多会选择广州作为航程的终点或起点，这也可证明广州在南海航路上的枢纽地位。如《法显传》记载，东晋法显和尚从陆路到印度求法，自海路归国，目的地是广州，“法显于船上安居，东北行，趣广州……商人议言：常行时正，可五十日便到广州”<sup>⑤</sup>。外国来华的高僧，如昙摩耶舍“以晋隆安中，初达广州，住白沙寺”<sup>⑥</sup>；智药三藏“梁武帝天监元年自其国持菩提树航海而来，植于王园寺（今广州光孝寺前身）戒坛之前”<sup>⑦</sup>；菩提达摩“梁普通中，泛海至于广州”<sup>⑧</sup>。

另一方面，日南障塞、合浦、徐闻三个海上丝绸之路始发港，在港口条件上都与番禺有一定差距。日南障塞虽然出现于《汉书·地理志》的记载当中，但除此之外并无其他的史料可供参考，学界更多地认为它可能只是处于边境线上的一个具有边界标志意义和防卫性质的哨所或简易的小港口。从地理位置上看，日南障塞位于汉代国境的最南端，除了与内地交通不便的不利因素外，日南郡、九真郡的叛乱也是不稳定因素。徐闻位于雷州半岛南端，临琼州海峡，风浪大而港湾条件差，缺少内河交通与中原广大地区的往来。合浦港最大的问题是海面狭窄，而且附近港口海面暗礁、浅滩众多，加

① 《南齐书》卷五十八，《列传》三十九。

② 《梁书》卷三十三，《列传》二十七。

③ 《南齐书》卷五十八，《列传》三十九。

④ 《南史》卷五十一。

⑤ 章巽：《法显传校注》，复旦大学出版社，2015，第136页。

⑥ 《高僧传》卷一。

⑦ 嘉靖《广东通志》卷六十四。

⑧ 《续高僧传》卷十六。

之环涠洲岛一带地域珊瑚密布，所以大船航行不便。宋代时北部湾沿海的海域仍然如此。周去非《岭外代答》卷一云：“钦廉海中有沙，长数百里，在钦境乌雷庙前，直入大海，形若象鼻，故以得名。是沙也，隐在波中，深不数尺，海舶遇之辄碎，去岸数里，其乃阔数丈，以通风帆。不然，钦吹不得而水运矣。尝闻之舶商曰：自广州而东，其海易行；自广州而西，其海难行。自钦、廉而西则尤为难行。盖福建、两浙滨海多港，忽遇恶风，则急投近港。若广西海岸皆沙土，无多港澳，暴风卒起，无所逃匿。至于钦、廉之西南，海多巨石，尤为难行。”秦汉时期，由于航海知识及造船技术的限制，船只体积不大，只能沿海岸行船，而且合浦港是通往东南亚和印度洋的最近通道，外来商人急于舍舟就陆，因此，合浦港是汉代海上丝绸之路重要的港口之一。三国以后，广州新航路的开辟，使商船既可以无须沿岸停泊节省时间，而且可以避开广西沿海的危险地带，从而合浦港的优势不再明显。史书记载的人口数量变化也可证明番禺所在的南海郡的日渐兴盛，以及合浦郡的日渐衰落。西汉时期合浦郡“口七万八千九百八十”，南海郡“口九万四千二百五十三”，差距不大<sup>①</sup>；东汉时期，合浦郡“口八万六千六百一十七”，南海郡“口二十五万二千八十二”<sup>②</sup>，差距明显增加；两晋时期，合浦郡“户二千”，南海郡则是“户九千五百”<sup>③</sup>，差距继续拉大。

### 2. 广州新航路对内联系的交通和腹地优势

秦汉的都城设在长安，后汉虽迁至洛阳，但中原王朝的政治和经济中心总的来说仍然偏西，以富饶的关中平原为中心。因此，汉代的南海航路选择合浦、徐闻为贸易港，从直线距离上与中原内地的交通往来似乎更为方便。魏晋以来，长江流域得到开发，经济文化水平渐渐可以与黄河流域相抗衡。世家大族有不少南渡到了江南，六朝（吴、东晋、宋、齐、梁、陈）都将都城设在了建康（今南京），建康因而成为当时最大最繁荣的都会，吸引

① 《汉书》卷二十八下。

② 《后汉书》卷三十三。

③ 《晋书》卷十五。

来自海外各地的客商前来贸易。《宋书·五行志》称其“贡使商旅，方舟万计”。由于偏安江南，与外域通商的西北陆路交通彻底断绝，所以六朝对海上通商贸易的需求也更加迫切。从地理方位上来说，南海诸国入朝进贡或进行商业贸易，从广州通过珠江水系内运江南，经灵渠道、萌渚岭道、桂阳道、武水道、大庾岭道及海上通道与内地进行商贸活动，比从交趾内运要便捷许多。这是广州崛起为南海贸易要冲的另一个重要原因。

### 3. 广州新航路的政治中心优势

三国时，番禺回归岭南政治中心的位置。公元210年，孙权派步骥为交州刺史。当步骥来到番禺（广州）时，登高远眺，发现这个原南越都城“负山带海”，地理形势绝佳，而且番禺“斯诚海岛膏腴之地，宜为郡邑也”<sup>①</sup>。公元217年，交州州治从苍梧广信迁到了番禺，并重新修筑了尉佗旧治，番禺城又重新回到原南越都城的旧址。



图2-1 三国吴交、广州分治图

资料来源：《广州历史文化图册》，广东人民出版社，1996，第52页。

公元226年，孙权因岭南之地过于辽阔，管理不便，于是将原交州一分

<sup>①</sup> 《水经注·浪水注》。

为二：割南海、苍梧、郁林、高凉四郡立广州，交趾、日南、九真、合浦四郡则为新的交州（见图2-1）。广州的命名源自汉代的交州州治，苍梧郡广信：“以其徙自广信，因改交州为广州。此广州之始也”<sup>①</sup>。不过，这时的广州指代的是一个大行政区的范围，而非具体的城市名。番禺作为岭南地区的行政中枢和权力中心，在港口发展上必然会具备更多的便利和优势。

### （二）六朝时期广州海外贸易的拓展

三国东吴时期，广州（番禺）在成为岭南行政中心的同时，也逐渐取代日南障塞、合浦、徐闻等早期港口，成为航海贸易的中心。其时，前来广州通商贸易的国家有十多个，包括大秦（罗马）、天竺（印度）、师子国（斯里兰卡）、罽宾（克什米尔）、占婆（越南南部）、扶南（柬埔寨）、金邻（泰国）、顿逊（泰国）、狼牙修（泰国）、盘皇（马来西亚）、丹丹（马来西亚）、盘盘（马来西亚）、诃罗单（印度尼西亚）、干陀利（印度尼西亚）、婆利（印度尼西亚）等。输入的商品主要有香料、象牙、犀角、珠玑、玳瑁、琉璃、苏合、郁金、吉贝等，输出的则以绶、绢、丝、锦为大宗。其中，既有官方的遣使朝贡，顺便“赍杂物行广州货易”<sup>②</sup>，也有民间商人自发的“久停广州，往来求利”<sup>③</sup>。为此，孙吴政权曾经在岭南采取以奇珍特产代替田户租赋的赋税征收办法，“田户之租赋，裁取供办，贵致远珍名珠、香药、象牙、犀角、玳瑁、珊瑚、琉璃、鸚鵡、翡翠、孔雀奇物，充备宝玩，不必仰其赋入，以益中国”<sup>④</sup>。

六朝时，广州的海外贸易已经颇具规模。据不完全统计，仅六朝时通过广州口岸来向中国贡赋的国家就有大秦1次，天竺4次，占婆27次，扶南21次，师子国5次，狼牙修3次，盘皇7次，丹丹6次，盘盘9次，诃罗单6次，干陀利5次，婆利3次，合计12个国家共97次<sup>⑤</sup>。南朝梁萧励为广州刺史时，

① 王范：《交广春秋》。

② 《南齐书·东南夷传》。

③ 《高僧传》。

④ 《三国志·薛综传》。

⑤ 王仲荦：《魏晋南北朝史》，上海人民出版社，1979，第715—734页。

“岁中数献，军国所需，相继不绝”，以至于梁武帝感叹：“朝廷便是更有广州”<sup>①</sup>。南朝陈欧阳 就任广州时，也曾经“奉献珍异，前后委积，颇有助于军国焉”<sup>②</sup>。因为广州的对外贸易十分繁荣，奇珍异宝令人垂涎，所以当时的官吏贪污之风甚盛。《晋书·吴隐之传》记载，“广州包山带海，珍异所出，一篋之宝，可资数世，前后刺史多黻货”。《南齐书·王琨传》也说，“世云‘广州刺史但经城门一过，便得三千万’也”。《晋书·吴隐之传》记载，当时都说官吏贪污是因为喝了市郊石门的贪泉水所致，所以吴隐之接任广州刺史，特意去喝了贪泉水，并赋诗一首以表嘲讽，“古人云此水，一歃怀千金，试使夷齐饮，终当不易心”。

南朝梁时，南海贸易最为兴旺，海外诸国几乎年年都来朝贡，其繁盛远胜于前代。遣使朝贡的实质就是一种官方的贸易形式。马端临在《文献通考》中指出：“岛夷朝贡，不过利于互市赐予，岂真慕义而来？”经济利益的驱动是海外诸国陆续来贡的主要原因。其时的南海贸易，《梁书·诸夷传》有一段系统的记述：

海南诸国，大抵在交州南及西南大海洲上，相去近者三五千里，远者二二万里，其西与西域诸国接。汉元鼎中，遣伏波将军路博德开百越，置日南郡。其徼外诸国，自武帝以来皆朝贡。后汉桓帝世，大秦、天竺皆由此道遣使贡献。及吴孙权时，遣宣化从事朱应、中郎康泰通焉。其所经及传闻，则有百数十国，因立记传。晋代通中国者盖鲜，故不载史官。及宋、齐，至者有十余国，始为之传。自梁革运，其奉正朔，修贡职，航海岁至，逾于前代矣。

广州是南海航路上最繁荣的贸易港，但不是唯一的目的地。交州地处南海与印度洋航线的必经之地，也是海外商船进入中国的第一个口岸，所以交州的首邑龙编是仅次于广州的对外贸易商港。《旧唐书·地理志》记载，

① 《南史·吴平侯景传》。

② 《陈书·欧阳颢传》。

“交州都护制诸蛮，其海南诸国大抵在交州南，自汉武以来，朝贡必由交趾之道”。史书记载中论及南海贸易至盛，往往以交、广二州并称，如《南齐书·东南夷传》称，“四方珍怪，莫此为先，藏山隐水，环宝溢目，商舶远届，委输南州，故交、广富实，物积王府”。《南齐书·州郡志》又说，交、广一带“外接南夷，宝货所出，山海珍怪，莫与为此”。可见交、广二州在南北朝期间都比较繁荣。南朝梁武帝时，由于广州官吏贪污之风甚盛，“外国舶至，多为刺史所侵”，所以广州的对外贸易曾一度十分冷淡，海商视广州为畏途，便转而在交趾登陆交易。后来梁武帝派遣廉吏萧励坐镇广州，因他作风廉洁，管理日善，广州港又重新开始兴旺起来，前来贸易的商船从“每年舶至不过三数”发展到“岁十余至”，“禅商两旺，众口皆碑”<sup>①</sup>。后来的唐贞元年间，广州港也曾有过一次中落。因广州官府征税过重等原因，即大臣陆贽所言“若非侵刻过深，则必招携失所”，海外贸易商人无法承受重负，于是“舍近而趋远，弃中而就偏”，转移到交州港进行贸易。但由于广州港的条件胜过交州港许多，所以吏治整肃后，南海贸易的重心即回到广州。可见，虽然交、广并称，但在南海贸易中，交州的地位略在广州之下。

#### 四、隋唐时期全国第一大贸易港和航海贸易的繁荣

隋唐是古代中国海外贸易发展的高峰。范文澜先生总结说，“自隋唐时起，航海技术进步，海上贸易比陆上贸易更加有利，增加了中国与外国的交换关系”，这是“支持隋唐以来社会经济上升”的主要条件之一<sup>②</sup>。唐代海上丝绸之路的兴盛，一来是有唐朝的开放国策和高度繁荣的经济文化为依托，二来是古阿拉伯帝国（大食）的崛起和阿拉伯人对印度洋、红海、地中

<sup>①</sup> 《萧氏族谱·广州绣衣坊纪事》（常州兰陵世家脉系），《竺氏家谱·开篇：广州南天竺一乘族》（泉州版）。

<sup>②</sup> 范文澜：《中国历史上的一些问题》，《中国科学院历史研究所第三所集刊》第1辑，1954，第10页。

海的海上霸权的控制，造就了东西方远洋贸易的第一个鼎盛时代。尤其是唐中叶以后，由于安史之乱和吐蕃的崛起，陆上丝路受阻，海上丝绸之路的重要性进一步提升。隋代大运河的开通以及大庾岭道的整治，使广州与中原内地的交通联系更为便捷，进一步加固了广州作为南海贸易主港的地位。作为唐代全国第一大贸易港，广州号称“雄蕃商之宝货，冠吴越之繁华”。南海贸易航路以“广州通海夷道”命名，仅此已经可以充分证明广州在海上丝路贸易中的主导地位。

### （一）隋唐时期的社会经济背景

唐代海外贸易之盛，对外文化传播之深远，都在历史上创造了一个前所未有的甚至在某些方面绝无仅有的高度。究其原因，首先自然是与国力的强盛有关。尤其是前期的贞观之治和开元盛世，为唐朝打下一个坚实的基础。政治昌明，经济繁荣，社会安定，文化昌盛，这些因素加诸一起就构成了唐朝强大的实力和后盾。

#### 1. 经济繁荣

经济繁荣是国力强盛的基础和根本。唐开元盛世时，“河清海晏，物殷俗阜”<sup>①</sup>，人口增长是隋代的两倍。杜甫有一首诗描述了唐代的盛世景象，“忆昔开元全盛日，小邑犹藏万家室。稻米流脂粟米白，公私仓廩俱丰实”。在“仓廩丰实”的基础上，唐代的手工艺水平也有明显提高。其中，丝绸和瓷器的生产工艺尤为高超。唐代的丝织品号称“天上取样人间织”，当时的江南和四川都是纺织业的中心。唐代也是制瓷业的一个繁荣发展时期。全国分布有7大瓷器产地，包括北方的邢州和寿州，南方的越州、鼎州、婺州、岳州和洪州。其技艺之精湛，堪称巧夺天工，譬如著名的唐三彩。李肇在《唐国史补》中形容说，唐代的瓷器“青如天，明如镜，薄如纸，音如磬”。苏莱曼在《中国印度见闻录》（成书于公元851年，又名《苏莱曼东游记》）中也赞美唐代的瓷器“晶莹得如同玻璃杯一样，尽管是

<sup>①</sup> 郑肇：《开天传信记》。

瓷碗，但隔着碗可以看见碗里的水”。

### 2. 造船业发达

唐代的造船业已经相当发达。山东的登州、莱州，江苏的扬州、苏州，浙江的杭州、绍兴，福建的福州、泉州，以及广州、交州等，都以造船业著称。唐太宗征伐高丽时，一次就发动江南十二州的工匠造大海船数百艘。《旧唐书》描述唐代舟船之盛，称“且如天下诸津，舟航所聚，旁通巴汉，前指闽越，七泽十藪，三江五湖，控引河洛，兼包淮海。弘舸巨舰，千舳万艘，交贸往还，昧旦永日”。我国古代主要使用的船只类型，如沙船、福船、广船等，在唐代都已成形。当时的造船工艺也达到相当高的水准，如广州造船基地能够制造长二十丈、载六七百人的“苍舶”。唐代海船船身高大、结构坚固、抵御风浪能力强。中国的船员也以擅长驾驶和善于利用信风而驰名。《中国印度见闻录》记载，中国船特别大，能抵御波斯湾的惊涛骇浪。不过，正是由于船身庞大，吃水深，所以中国船在波斯湾内只能航行到尸罗夫（Siraf）港，再往西只能用阿拉伯的小船转运货物。又说，在印度的故临（Kulam）国，有一军事哨所向过往商船提供淡水并征收关税。其他船仅交纳10~20个迪纳尔，中国船则需交1000个迪尔汗。据考证，1000个迪尔汗相当于50个迪纳尔。这条轶闻证实，中国海船较他国海船的载重量要大上数倍。因为中国的海船高大，安全度高，所以“唐末五代间，阿剌伯（阿拉伯）商人东航者，皆乘中国船”<sup>①</sup>。《中国印度见闻录》的法文译者索瓦杰也充分肯定唐舶在印度洋航业的称雄地位。他在绪言中指出，“应该承认，中国人在开导阿拉伯人远东航行的贡献。波斯湾的商人乘坐中国的大船才能完成他们头几次越过中国南海的航行”。苏继庠在《岛夷志略校释》中也说，“波斯在东方之商贾实力渐充，乃向中国舶商租赁或迳向中国造船厂定造泛海巨舶”。

### 3. 交通较前代更为便利

大运河的开通极大地推动了海外贸易的发展。隋代开凿的南北大运河，

<sup>①</sup> 桑原鹭藏：《蒲寿庚考》，中华书局，1929，第92页。

连通了海河、黄河、淮河、长江和钱塘江五大水系，改变了传统以来的水运格局，并将黄河流域和长江流域两大文明联结为一个整体，“自是天下利于转输”，“其交、广、荆、益、扬、越等州，运漕商旅，往来不绝”<sup>①</sup>。全汉昇在《唐宋帝国与运河》中评价大运河，“在此后的六百年间变成唐宋帝国的大动脉，这一条动脉的畅通与停滞，足以决定唐宋帝国的盛衰隆替，其关系的密切简直有如真正的动脉之于身体那样”。唐代诗人皮日休在其《汴河怀古》中也表示，“尽道隋亡为此河，至今千里赖通波。若无水殿龙舟事，共禹论功不较多”。大运河的开通，对于唐代繁荣的海外贸易亦有重要影响。水运是古代最主要也是最便捷的交通运输方式。中国的丝绸、瓷器等需要源源不断地从各个出产地运到临海的对外贸易港口，再远销海外；同样，海外的舶来品也需要方便快捷的交通手段，从登陆的海港转运到可以通商贸易的全国各个地区。考虑到古代运力的低下，这一切都离不开内河航运的支持。隋代开凿的大运河沟通并联结了南北地区，对于集中于大陆南端的南海贸易来说，无疑是提升商品流通便捷性以及与中原内地交通往来的最佳方式。

#### 4. 国家政策开放

唐代海外贸易的繁荣，也与开放的国策有关。开放，似乎是唐朝留给世人印象最深刻的一种特质。历史上任何一个朝代，或许都不具备像唐朝这样广纳百川的胸怀和气魄。唐代政府对于前来通商贸易的外国商人，采取宽容和开放的政策，允许外国商人在大唐境内自由地经商贸易，“任蕃商列肆而市，交通夷夏”<sup>②</sup>。“外国商人可以毫无限制地深入中国内地，他们经常出现在通都大邑，也经常出现在穷乡僻壤，他们足迹遍天下，不管在内地多么偏僻的山村野店，也可以遇到有通行的商胡”<sup>③</sup>。即使唐都长安，都有大量的蕃商、胡商前往开店并长期居留。唐太宗、高宗时，粟特、波斯和大食商人在长安者，“浮寄流寓，不可胜数”<sup>④</sup>，由此可见唐代的开放和商业

① 杜佑：《通典》卷十，卷一百七十七。

② 《全唐文》卷五百十五。

③ 傅筑夫：《中国封建社会经济史》第四卷，人民出版社，1986，第460页。

④ 《长安志》卷十。

贸易之盛。唐太宗《正日临朝》诗云：“百蛮奉遐赆，万国朝未央。”《新唐书》也说，“蛮琛夷宝，踵相逮于廷”。王国维有《咏史二十首》之一描绘了当时的盛况：“南海商船来大食，西京袄寺建波斯。远人尽有如归乐，知是唐家全盛时。”尽管为了防范境外的突厥、吐蕃等族的入侵，唐代对西北地区的物资外流严加控制，但对不存在安全问题的南海贸易，则是大加鼓励。如唐文宗大和八年（834年），针对市舶课税问题，皇帝专门颁布上谕，称“南海蕃舶，本以慕化而来，故在结以仁恩，使其感悦”，但因为地方官吏的征索无度，导致蕃商一片“怨嗟之声”，唐文宗“深虑远人未安，率税犹重”，所以指示在岭南、福建、扬州等蕃商比较集中的地方，当地的节度使、观察使应常加存问，“除舶脚、收市、进奉（官方规定的进港手续）外，任其往来通流，自为交易，不得重加率税”<sup>①</sup>。因为南海贸易中最大的港口广州，贪索之风屡禁不止，严重打击海外贸易的积极性，唐玄宗时期还对岭南吏治进行严厉的整肃，在短时期内出现了“遐方之地，贪吏敛迹……中使市舶，亦不干法”<sup>②</sup>的良好局面。

### （二）唐代全国最大的贸易港与航海贸易的繁荣

唐朝的海外交通，以南海贸易为主线。王洸在《中国航运史》中说，“唐代的航海及互市，以南海方面最有意义，盛况空前……往来南海的商船，由波斯湾发航，经印度、锡兰、马来半岛、苏门答腊、海南岛，而至中国各港口，如交州、广州、明州、扬州、密州等处，而以交州、广州、扬州为最繁荣，番商胡贾麇（同麇）集”。<sup>③</sup>据统计，当时行驶在南海上的形形色色的船舶就有南海舶、番舶、西南夷舶、波斯舶、师子国舶、昆仑舶、昆仑乘舶、西域舶、蛮舶、海道舶、南海番舶、婆罗门舶等十二种<sup>④</sup>。从唐代起，南海贸易的税收已经是国家财政的重要一环。当时，向唐朝朝贡或与唐

① 《唐大诏令集》卷十。

② 《旧唐书》卷九十八。

③ 王洸：《中国航运史》，台湾商务印书馆，1971，第18页。

④ 邓端本：《广州港史·古代部分》，海洋出版社，1986，第49页。

朝有贸易往来的国家约有20个，包括林邑、真腊、丹丹、盘盘、堕和罗、赤土、骠国、室利佛逝、堕婆登、诃陵、波斯、大食、婆利、印度、罽宾、师子国、大秦等国，涵盖了东南亚、南亚、阿拉伯等地区。唐代的“广州通海夷道”，全程历经30多个国家和地区，直到16世纪之前，都是世界上最长的一条远洋航线，足见当时唐朝的航海实力十分强盛。沿着这条象征着财富的航线，无数的外国商船接踵而来，与唐朝进行各种通商贸易。

### 1. 广州是唐代全国第一大贸易港口

南海贸易航路以“广州通海夷道”命名，仅此似乎已经可以充分证明广州在南海贸易中的主导地位。南海贸易获利丰厚，是唐代对外贸易的重中之重。广州号称全国第一大贸易港，当之无愧。唐朝末年，黄巢起义军在进军广州途中要求唐政府任命黄巢为岭南节度使，右仆射于琮当即表示反对，认为南海市舶获利丰厚，贼（黄巢）得之会如虎添翼，而国家财政则会大为减损。后黄巢攻占了广州，于琮又说，“南海有市舶之利，岁贡珠玑，如今妖贼所有，国藏渐当废竭”<sup>①</sup>。废竭之说自然有夸张的成分，但至少证明，广州的海外贸易所得，对于唐代的国家财政来说，应当是一笔非常重要的收入来源。

作为第一大港，广州号称“雄蕃商之宝货，冠吴越之繁华”<sup>②</sup>。唐代曾经旅居广州的大食商人苏莱曼说，广州是当时中外商人云集之地，是“船舶的商埠，是阿拉伯货物和中国货物的集散地”<sup>③</sup>。《唐大和上东征传》中对此有更为详尽的叙述，书中说“（天宝九年）广州……江中有婆罗门、波斯、昆仑等舶，不知其数，兼载香药、珍宝，积载如山。其舶深六七丈，师子国、大石国、骨唐国、白蛮、赤蛮等往来居住，种类极多”。具体往来于广州与海外的商船数量，有记载可查的是唐大历五年（770年），李勉出任广州刺史和岭南节度使（唐代的节度使往往兼任所在地的刺史一职）之

① 《旧唐书·郑畋传》。

② 《全唐文》卷八百二十七。

③ 《中国印度见闻录》，穆根来等译，中华书局，1983，第7页。

后，每年抵广州通商交易的海舶有四千余艘<sup>①</sup>。又据张星烺《中西交通史料汇编》中的考证，广州每年大约有八十万人次进出，进行各种商贸活动<sup>②</sup>。这个数字委实惊人。元代马端林《文献通考》描述广州港在唐代“舟行所聚，洪舸巨舰，千舳万艘，交货往还”。帆樯林立、商船云集，再加上“环宝山积”<sup>③</sup>“珍货辐辏”<sup>④</sup>，可以想象广州在唐代的繁荣和兴旺。

唐代广州贸易进出的商品种类很多。输出的以丝绸、瓷器、纸、铜钱、铁器、金银为大宗；进口的有珠贝、象牙、犀角、紫檀等，多为奢侈品，香药和海外的植物也是大宗进口商品。《旧唐书·王方庆传》说，“广州地际南海，每岁有昆仑乘船，以珍货与中国交市”；韩愈《昌黎先生集》记载，广州“外国之货日至，珠、香、象、犀、玳瑁，稀世之珍，溢于中国”。唐代对进口香料十分喜爱，当时的王宫贵族、豪绅富族大多使用熏香。从广州进口的香料就有乳香、龙脑香、安息香、青木香、苏合香等多种，分别来自爪哇、天竺、波斯、婆利等国。另外，唐代广州还有一种特殊的进口商品——昆仑奴。《旧唐书·孔戣传》记载，京师权贵之家，经常有人到广州购买昆仑奴。唐代诗人张籍有一首诗专门描述昆仑奴，“昆仑家住海中州，蛮客将来汉地游。言语解教秦吉了，波涛初过郁林洲。金环欲落曾穿耳，螺髻长卷不裹头。自爱肌肤黑如漆，行时半脱木绵裘”。在唐人的私家著述如《太平广记》《古今说海》等书中也多有昆仑奴的记载，“大抵皆言其体黑也”。据张星烺的考证，昆仑奴即非洲黑人，由阿拉伯人贩入中国<sup>⑤</sup>。

广州之所以能成为全国第一大贸易港，除了“地当会要”，对外交通十分优越之外，与内地中原地区的联系相对便捷，也是优势条件之一。唐代的广州与内地的交通线主要有两条：骑田岭道和大庾岭道。隋唐之前，骑田岭道的利用率较高。大运河开通以后，大庾岭道表现出更多的优越性。从广州经大庾岭至中原内地，在大庾岭的南北都可通过水运交通，只有穿越大庾

① 《旧唐书·李勉传》。

② 张星烺：《中西交通史料汇编》第二册，中华书局，1977，第204页。

③ 《旧唐书·卢奂传》。

④ 《旧唐书·卢钧传》。

⑤ 张星烺：《中西交通史料汇编》第二册，中华书局，1977，第16—24页。

岭的一段需要陆运。由于广州海外贸易对唐政府十分重要，所以唐开元四年（716年），张九龄奉命整治大庾岭的陆道，将原本“以载则不容轨，以运则负之以背”的山间小径改造成“坦坦而方五轨，阗阗而走四通”<sup>①</sup>的平坦大道。自此以后，广州通往中原内地的运道畅通无阻，其便捷性和通达性都较前代大为改善。

另一方面，由于海外贸易之盛，广州的贪腐之风自开港以来就没断过。据《新唐书·卢奂传》所载，唐开元以来，治理广州还能保持清廉的唯有宋璟、李朝隐、卢奂三人。《旧唐书·卢钧传》也说，“南海有蛮舶之利，珍货辐辏。旧帅作法兴利以致富。凡为南海者，靡不捆载而还”。到广州为官的人，基本上都会中饱私囊，这似乎已经成为岭南吏治的一大特色。唐玄宗时曾大力整肃，刘巨鳞、彭杲相替为太守、五府节度，皆“坐赃巨万而死”<sup>②</sup>。唐玄宗时专门颁布上谕，禁止对海外蕃商征税过滥过重。然则终唐一朝，广州的贪污和征索过度问题，一直存在。唐中后期，为加强对南海贸易的控制，朝廷派内廷太监赴广州专理市舶事务，然而这些宦官到任之后，大部分很快就与地方官吏沆瀣一气，巧取豪夺，导致广州贸易出现两次中落。其一是唐代宗广德元年（763年），广州市舶使宦官吕太一发兵作乱，纵部下大行掠夺，节度使张休弃城而逃。叛乱持续了千余日，致使广州对外贸易受到严重破坏，一度“西域舶泛海而至者，岁才四五”<sup>③</sup>。唐代诗人杜甫有一首诗描述了当时的情景：

自平官中吕太一，收珠南海千馀日。  
近供生犀翡翠稀，复恐征戎干戈密。  
蛮溪豪族小动摇，世封刺史非时朝。  
蓬莱殿前诸主将，才如伏波不得骄。

① 张九龄：《开凿大庾岭序》。

② 《旧唐书·卢奂传》。

③ 《旧唐书·李勉传》。

另一次是8世纪末的唐贞元年间，因广州官府征税过重等原因，即大臣陆贽所言“若非侵刻过深，则必招携失所”，海外贸易商人无法承受重负，于是“舍近而趋远，弃中而就偏”，转移到交州港进行贸易，以至于朝廷差点派“判官就安南收市”<sup>①</sup>。不过，由于唐代广州港的条件胜过交州许多，所以一旦吏治整肃后，南海贸易的重心即回到广州。直到唐末乾符六年（879年），黄巢领导的农民起义军攻克广州，大肆滥杀无辜，对广州的海外贸易才造成严重破坏。来自西拉甫港的阿拉伯商人阿萨德说，“据熟悉中国事情之人云，除杀中国人外，回教徒、犹太人、基督教徒、拜火教徒，亦被杀甚多。死于此役者达十二万人……外国之商船主，皆遭虐待侮辱及掠夺，国内商品制造厂皆被摧毁，对外贸易，全为停阻。中国之事变波及于海外万里之西拉夫港及翁蛮（阿曼）省两地之人，前此恃营商中国为生，至今破产者，所见皆是也”<sup>②</sup>。黄巢之乱祸延唐朝半壁江山，促使唐朝迅速崩溃，随之而来的是五代十国的混乱局面。因中国政局不稳，南海贸易多在马来半岛的羯荼进行，广州海外贸易的再次复苏，要等到大统一的宋代以后。

### 2. 唐代广州设置了历史上第一个市舶使和第一个蕃坊

作为全国第一大贸易港，广州是历史上第一个设立市舶管理机构的港口，也是第一个设置外商管理区域的城市。广州设置市舶使的时间不详，但最晚是在唐开元二年（714年）。据《册府元龟》卷546的记载，开元二年（714年），岭南监选使柳泽，与市舶使周庆立、波斯僧及烈等“广造奇器异巧以进”。《新唐书·柳泽传》和《唐会要》中也都有类似记载，证实至晚在唐开元年间，广州已经设有市舶使一职。终唐一朝，能够有明确和可靠的史料证明曾设置市舶使的，也只有广州一地。其他如扬州、泉州、福州等，皆语焉不详，难以考证。明末清初的学者顾炎武在其《天下郡国利病书》中记载，“贞观十七年，诏三路舶司，番商贩到龙脑、沉香、丁香、白豆蔻四色，并抽解一分”<sup>③</sup>，即认为唐贞观年间，已有三路市舶司之设。然

① 《陆宣公集》卷十八。

② 张星娘：《中西交通史料汇编》第二册，中华书局，1977，第207—208页。

③ 顾炎武：《天下郡国利病书》卷120。

则日本学者桑原鹭藏在其《蒲寿庚考》中反驳这一说法。他认为唐代的地方行政机构只有“道”没有“路”，“三路舶司之称，北宋末期以后始有之，遑论贞观哉”<sup>①</sup>。

早期，广州的市舶使是由岭南的地方官兼任，即“唐始置市舶使，以岭南帅臣监领之”<sup>②</sup>。唐代广州的市舶收入已经是一笔庞大的资金，“上足以备府库之用，下足以赡江淮之求”<sup>③</sup>，而广州地方官吏贪污之风历来都很严重。为了加强对市舶收入的控制，唐朝皇帝在中后期改派内廷宦官太监担任广州市舶使。《资治通鉴》卷223《吕太一》条注云：“唐置市舶使于广州，以收商舶之利，时以宦官为之。”为使宦官不致侵吞过烈，唐代仍将市舶使置于岭南节度使的管辖之下。但日本学者藤田丰八认为，当时市舶宦官之权势，几乎堪与岭南节度使相抗衡，所以才会有吕太一发兵叛乱，以及广州南海贸易因征税过苛而几度衰退的状况出现<sup>④</sup>。

唐代市舶使的主要职责是在外国商舶入港时，对其货物进行检查，保管，征收关税以及收购官府的专卖品。一般分为纳舶脚、收市、进奉等几个步骤。纳舶脚，即征收船舶进口税；收市，代表政府收购珍异的专卖品；进奉，接受船商进贡给中央朝廷或地方衙门的礼品。李肇《唐国史补》记载“市舶使籍其名物，纳舶脚，禁珍异”。《中国印度见闻录》记载，“海船从海上来到他们的国土，中国便把商品存入货栈，保管六个月，直到本季最后一船海商到达时为止（其时海船都是根据季风往返），他们提取十分之三的货物，把其他的十分之七交还商人”。这样就相当于官府征收十分之三的税。顾炎武《天下郡国利病书》则认为是“抽解一分”，即交纳十分之一的税。张星烺认为，阿拉伯商人所记载的十分之三的市舶税，“税法太高，或为地方官吏所暴敛也”<sup>⑤</sup>。唐代的市舶管理制度虽然只是草创，具体条例还不够明确，但却为后世宋元的市舶条例勾勒出一个大要。“宋承唐制”，市

① 桑原鹭藏：《蒲寿庚考》，中华书局，1954，第7页。

② 顾炎武：《天下郡国利病书》卷120。

③ 张九龄：《开凿大庾岭路序》。

④ 藤田丰八：《宋代之市舶司与市舶条例》，商务印书馆，1936，第12页。

⑤ 张星烺：《中西交通史料汇编》第二册，中华书局，1977，第205页。

舶管理的形式和职能是一脉相承的。

唐代广州海外贸易繁盛，故也是阿拉伯人、波斯人等蕃客汇集之地。顾炎武《天下郡国利病书》记曰，“自唐设结好使（市舶使）于广州，自是商人立户，迄宋不绝，诡服殊音，多流寓海滨湾泊之地，筑石联城，以长子孙”<sup>①</sup>。古代的远洋航行多依赖季风，南海诸国的海船通常在阴历五六月乘西南信风直达广州，十一、十二月借东北信风南下回国。所以一般情况下，各国的海商、船员等都要在广州居留半年左右的时间。从天宝到大历年间（742—779年），每年往来广州居住的各国商人，至少有近万人的规模<sup>②</sup>。尤其是唐天宝十四年（755年）安史之乱爆发后，吐蕃阻断了中国通往西域的陆上通道，以广州为中心的南海贸易因而更为兴盛。在广州居留的外商众多，自然会形成一定的聚居区。这就是蕃坊。广州的蕃坊在几时形成，至今还没有明确的结论。在历史文献中最早提到蕃坊的，是唐人房千里的《投荒录》。顾炎武《天下郡国利病书》卷104引《投荒录》云，“顷年在广州番坊，献食多用糖蜜、脑麝，有鱼俎，虽甘香而腥臭自若也”。今人以此考据，认为至迟在太和末年（835年），即房千里北归撰书之年，广州的蕃坊已经出现<sup>③</sup>。

美国的汉学家在其《唐代的外来文明》一书中，对广州的蕃坊也有所论及：

“在广州的外来游客中，有许多居住在城内专门为外国人划定的居住区内。根据唐朝的法令，外国人居住区设置在河的南岸，以便许许多多选定在广州逗留的，各种不同种族和国籍的商人从事贸易活动，或者是等待返回故乡的顺风。外国人由一位特别指定的长者管理，而且享有某种治外法权。来自文明国家的公民（例如大食人、僧伽罗人）与文化教养较低的商贾们（例如白蛮、乌蛮等）都居住在这里，而且他们之间的交往都很密切。在这里，你会发现信奉正统宗教的外国人与信仰异教的外国人之间的关系相处得也很融

① 顾炎武：《天下郡国利病书》卷104。

② 范邦瑾：《唐代蕃坊考略》，《历史研究》1990年第4期。

③ 范邦瑾：《唐代蕃坊考略》，《历史研究》1990年第4期。

洽，例如印度的佛教僧侣和什叶派穆斯林之间的关系就是如此……每当午时的鼓声敲响时，居住在广州的各种肤色的外国人以及来自唐朝境内的汉人，都被召唤到了大市场上，他们或在店邸中密谋策划，或在商船上讨价还价，进行紧张的贸易活动；而每当日落时分的鼓声敲响时，他们又都各自散去，返回自己的居住区。有时在晚间，他们偶尔也到夜市去，操着异国腔调大声地讲价钱。”<sup>①</sup>

## 五、宋元主要的贸易港：广州海外贸易的持续稳定发展

历史上的宋元，或许不是中国最强盛的时期，但却是中国历史上海外贸易发展的鼎盛时代。出于各种原因，宋元两代都对航海贸易表现出极大的热情和重视，也都采取了比唐代更为积极主动的航海政策。这一时期的造船和航海技术也有显著进步，指南针开始用于航海，具有划时代的意义。泉州港和广州港，各领百年风骚。正如马可·波罗及其他同时代的外国旅行家所惊叹的那样，宋元的大航海时代展现的，是世界上最坚固的海船，最强大的海商，以及最繁华的港口。广州是宋代最重要的对外贸易港。在南宋末年前后，泉州超越广州，成为全国第一大港。元代的广州虽然略逊于泉州，但仍然是一个“蕃舶凑集、宝货丛聚”的对外贸易大港。在总的发展趋势上，尽管泉州刺桐港的声名远扬海外，但广州港并没有就此衰落，而是历经宋元两代并一直保持长盛不衰。

### （一）宋元时期的社会经济背景

#### 1. 宋元持续的对外开放政策

两宋对航海贸易的认识，达到了高度的统一。北宋神宗早在吴越国贸易致富的历史经验中得出结论：“东南利国之大，舶商亦居其一。”南宋高宗也从最初的“市舶司多以无用之物，枉费国用，取悦权近”<sup>②</sup>，很快认识到

<sup>①</sup> 谢弗：《唐代的外来文明》，中国社会科学出版社，1995，第26—27页。

<sup>②</sup> 《宋会要辑稿》职官四四。

“市舶之利最厚，若措置合宜，所得以百万计，岂不胜取之于民。朕所以留意于此，庶几可以宽民力尔”<sup>①</sup>。南宋绍兴十六年（1146年），宋高宗进一步表示，“市舶之利颇助国用，宜循旧法，以招徕远人，阜通货贿”<sup>②</sup>。北宋时，西北的陆上丝绸之路虽有西夏阻断，但经吐蕃的青海道仍可与西域进行贸易往来，所以对东南的海上贸易虽极为重视，但毕竟不属于国家命脉所在。南宋偏安江南，国土缩小了一半，一方面要继续维持国家机器的运转，另一方面还要北御强敌，兼应付每年庞大的岁贡支出，军事和经济上都是极大的负担。缺钱的地方实在太多，所以南宋朝廷对海上贸易的态度，较之北宋就显得更为热衷，而且也更为用心经营。顾炎武在《天下郡国利病书》中说，“南渡后，经费困乏，一切倚办海舶，岁入故不少”。北宋的市舶收入，在40万~60万缗（“缗”同“贯”）之间，南宋的市舶收入，则稳定在200万缗以上。尤其南宋初年，全国总收入才不过1000万缗，东南海上贸易就占了五分之一强<sup>③</sup>。以经济利益为上的务实开放，是贯穿两宋对外海上交往的一条主轴。

宋代制定了一系列积极主动的鼓励航海贸易的奖励、优恤和推广政策。早在北宋开国不久，雍熙四年（987年）五月，宋太宗就“遣内侍八人赍敕书、金帛，分四纲，各往海南诸蕃国，勾召进奉，博买香药、犀牙、真珠、龙脑；每纲赍空白诏书三道，于所至处赐之”<sup>④</sup>。空白诏书即空白的进口特许证，其潜台词是鼓励海南诸蕃国前来通商贸易。南宋时，朝廷又制定了一系列调动海商积极性的奖惩措施。如朝廷规定，“诸市舶纲首能招诱舶舟，抽解货物，累价及五万贯、十万贯者，补官有差”，纲首就是船长，意即能缴进口关税五万贯、十万贯以上者，可以补不同级别的官职。

对本国出海贸易的商船，南宋推出了优惠减免政策，即“若在五月内回舶，与优饶抽税之，如满一年，不在饶税之限；满一年以上，许从本司追

① 《宋会要辑稿》职官四四。

② 《宋会要辑稿》职官四四。

③ 林家劲：《两宋时期中国与东南亚的贸易》，《中山大学学报》1964年第4期。

④ 《宋会要辑稿》职官四四。

究”<sup>①</sup>。意即回来得早，抽的税就少；回来得晚，不仅没优惠，还要视情节严重程度决定是否需要受罚。

对蕃商的优恤和保护，两宋比唐代有过之而无不及。建炎元年（1127年），宋高宗下诏令，“有亏蕃商者，皆重置其罪”。这条规定主要是针对市舶司官员克扣勒索蕃商的行为而言。宋代不少市舶官员，以“和买”为名，要挟外国舶商，“择其精者，售以低价”<sup>②</sup>，以从中渔利。所以，宋朝廷规定，“违法抑买者，许蕃商越诉”<sup>③</sup>，也就是说，如果有发生市舶官员侵吞舶商利益的事情，外国舶商可以直接向官府申诉。朝廷法令规定，“市舶务监管，并见任官，诡名买市舶司及强买客旅舶货者，以违制论”，一旦违制，惩罚亦很严重，“其知（州）通（判）诸色官员，并市舶司官并除名。使臣决配，所犯人亦决配”<sup>④</sup>。对于廉洁奉公的市舶官员，宋仁宗天圣八年（1030年）规定，在任三年“委实廉慎，别无公私过犯者”<sup>⑤</sup>，可得到皇帝的特别嘉赏。

两宋时期，对于来华贸易的外国海商，市舶司还有一项专职，就是尽地主之谊行招待之事。海外的商船抵港时，市舶司必派官员前往迎接，备轿马送蕃商们到馆驿休息，然后举行盛大的宴会欢迎他们到来。每年十月，蕃商归国时，市舶司还要组织规模更为盛大的慰劳送别宴，称“燕犒”或“犒设”。《岭外代答》介绍，“岁十月，提举市舶司大犒设蕃商而遣之”。《宋会要辑稿》记载，“每年于十月内，依例支破官钱三百贯文，排办筵宴……犒设诸国蕃商”，蕃船上的重要船员也都参加，“各令与坐，无不得其欢心，非特营办课利，盖欲招徕外夷，以致柔远之意”。宋高宗建炎二年（1128年），提举两浙市舶司吴说上疏奏请罢废“犒设”，理由是“每年犒宴，诸州所费不下三千余贯，委是枉费”，于是朝廷以“减省冗费”的名义，“罢每年燕犒”，但蕃舶抵港，“依旧例支送酒食”。四年以后，即宋绍兴二

① 《宋会要辑稿》职官四四。

② 《宋会要辑稿》职官四四。

③ 《宋史·食货志》。

④ 《宋会要辑稿》职官四四。

⑤ 《宋会要辑稿》职官四四。

年（1132年），广州市舶司首先请求恢复“犒设”，理由是“窃虑无以招邀远人，有违祖宗故事”。后来泉州也援例请求，于是“燕犒”之设复行。

元朝秉承了两宋的开放贸易政策。与两宋一样，在开国之初就设置海外诸蕃宣慰使和市舶使。元至元十五年（1278年），元世祖派大臣唆都、蒲寿庚奉玺书“诏谕南夷诸国”<sup>①</sup>，表示“诸蕃国列居东南岛屿，皆有慕义之心，可因蕃舶诸人宣布朕意，诚能来朝者，将宠礼之，其往来互市，各自所欲”<sup>②</sup>。其后，又陆续遣派使节赴南亚及印度洋诸国，进行招诱贸易活动。比较著名的有亦黑迷失四下南亚，杨廷璧三使俱兰，周达观出使真腊并撰《真腊风土记》，以及孛罗和杨枢出使波斯湾的伊利汗国（蒙古四大汗国之一，成吉思汗四子拖雷之子旭烈兀所建）。在元政府的频频招诱下，“占城、马八儿二国首来通商，其他诸国次第效之，元代互市遂臻于盛”<sup>③</sup>。元代的海上贸易，在两宋的基础上更加繁荣。按宋人赵汝适《诸蕃志》的记载，与宋朝进行海上贸易往来的国家有50多个；按元人陈大震《大德南海志》的记载，与元朝有海外贸易关系的国家和地区达140多个，遍及亚、非、欧三洲。

元代的对外贸易政策多循宋制。为防止侵犯外商利益，元代制定的市舶管理条例明确规定，必须选择“谙练钱谷”的廉干官员负责外国商舶的货物发卖；现任官员与权豪势要之人不得诡名、串通购买蕃商的货物，若有违令者，“许令诸人首告，得实，将见（现）获物价尽数没官断罪”，同时，对举报人实行奖励，即“于没官价内一半付告人充赏”<sup>④</sup>。

对海商和所有从事海外贸易的人员实施优恤制度。元代实行免役制度，官府对本国的海商，不可以随意支差，以防影响航行贩运经纪；船商、船员及其家属，可在所属州县免除差役，以示优待。官府可为海商提供低息贷款，规定贷款利率为8厘，与其他相比，其利率要低3/4<sup>⑤</sup>。

① 《元史·唆都传》。

② 《元史·世祖纪》。

③ 桑原鹭藏：《蒲寿庚考》，中华书局，1929，第186页。

④ 至元三十年《市舶抽分则例》二十二条。

⑤ 杨万秀主编，邓本瑞、章深：《广州外贸史》（上册），第199—201页。

为商人经商提供方便，保护商旅安全。元代规定平民身份的商人可以持有“玺书”、佩戴虎符、乘坐驿马，还给流动商贩提供饮食，并设立巡防弓手和海站，保护商旅财产；为了防止官吏对商人的侵害，还颁布了不准拘雇商船、商车的禁令。如果商人财物被盗，地方官府破不了案的，则以官产补偿。贫困的商人，官府还负责救济。

总的来说，宋元两代对于航海贸易都是采取开放的态度，以经济利益至上，通过各种奖惩和激励措施，积极招诱外国蕃商和本国海商，开展贸易活动。出于政治、国家财力等因素的考虑，宋元时期的航海政策也比唐代的更为积极主动。如果说唐朝表现出的是海纳百川的气度和胸怀的话，那么宋元时期更看重的是航海贸易带来的经济利益，因而执行更为务实、积极的对外政策。

## 2. 贸易商品的种类更加丰富

宋元的对外贸易输出商品较前代更加丰富而且广受欢迎。如农业方面，水利工程的兴建以及占城稻的引进，使农业产量得到大幅提高，粮食成为大宗的贸易货物。广东、福建、两浙一带的沿海粮食贸易就十分兴旺，有些还被贩卖出口到南洋诸国。如南宋时，两浙一带沿海州县就有“奸民豪户，广收米斛，贩入诸蕃，每一海舟，所容不下一二千斛”<sup>①</sup>。

北宋时茶叶也开始出口。据蔡襄《茶录》所记，从北宋皇祐二年（1050年）起，福建就有茶叶出口。《宋会要辑稿》记载，南宋嘉定十五年（1222年），有官员进

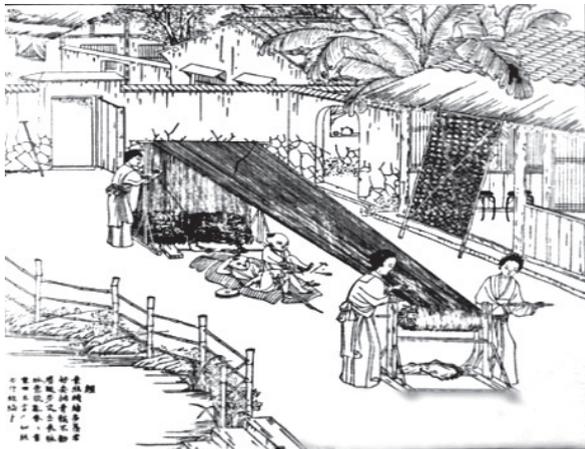


图2-2 南宋《耕织图》之一

<sup>①</sup> 《宋会要辑稿》三八。

言，“国家置舶司于泉广，招徕岛夷，阜通货贿，彼之所阙（缺）者，如瓷器、茗（茶）、醴（酒）之属，皆所愿得”。可见，两宋时，茶叶已有一定的海外市场。宋代的江南、福建等地都是茶叶盛产地。如北宋元丰七年（1084年），福建仅建州一地出产的茶叶就有三百万斤<sup>①</sup>。

传统的丝织业和瓷器业在宋元时期得到进一步发扬光大。丝织业以江南地区最为兴盛，自宋以后，“天下丝缕之供，皆在东南，而吴丝之盛，唯此一区（两浙）”。两浙的丝绸产量彼时已超过四川。所产的丝织物与蜀锦齐名，并列为全国之首，都是海外贸易的畅销品。宋代，全国经济中心已经南移，如《宋史·范祖禹传》所言，“国家根本，实仰给东南”。南宋初年，“东南诸路每岁起绸三十九万匹，绢二百六十六万匹，绫罗缣缎二万余匹”<sup>②</sup>（见图2-2）。与此同时，全国重要的对外贸易港口也都分布在东南沿海一带，货物的供应更加丰富而且便捷，对海外贸易的发展无疑是一种促进。

宋元时期的瓷器，也较唐代的花色、品种、制作工艺等，都有所丰富和提高。唐代的瓷器号称“南青北白”，宋元的瓷器品种更多，除了青瓷、白瓷，还有影青瓷、青白瓷、黑瓷、釉下彩等，以北方的定窑、磁州窑、钧窑、耀窑和南方的景德窑、越窑、龙泉窑、建窑这八大名窑为代表，其中又以景德窑和龙泉窑的制品最为著名。宋蒋祈《陶记》称，当时的制瓷中心景德镇，有窑三百余座，清唐英《陶冶图说》也说明清时景德镇有“民窑二三百座，工匠人夫不下数十余万”。根据宋人笔记小说的记载，瓷器在宋代民间日常生活中的使用已经十分普遍，如酒楼一般都用耀州青瓷碗，饮食担子也是用定州的白瓷瓶等。在海外，中国瓷器业风靡世界各地，如12世纪时，埃及著名的抵抗十字军的英雄人物萨拉丁（Saladin）就曾用40件中国瓷器作礼物，送给大马士革国王努尔艾丁（Nar Eddin）。伊本·白图泰（Ibn Battutah）在其游记中也写道，“中国人将瓷转运出口至印度诸国，以达吾故乡摩洛哥。此种陶（瓷）器，真世界最佳也”。元人汪大渊根据其游历海

① 《宋史·食货·茶下》。

② 马端临：《文献通考》。

外的见闻，在其《岛夷志略》中记述元代中国的青白瓷器、青瓷器、青白花碗、青花碗等产品，已经远销51个国家和地区。《萍洲可谈》也记载瓷器外销诸国时，为了多运一点，已经采用了套装的方式，即“海舶深阔各数十丈，商人分占贮货，人得数尺许，下以贮物，夜卧其上，货多陶器，大小相套，无少隙地”。

### 3. 造船技术的进步

宋元时期的造船业也发展到了一个高峰。全国各内河、沿海地区均有造船基地。宋元三大港广州、泉州、明州所造的海船都极负盛名。如元代在中国旅行的摩洛哥旅行家伊本·白图泰在其游记中所言，印度和中国之间的交通，都使用中国的大船。大船有四层，设备齐全，可载一千人，“此类商船，皆造于刺桐（Zaitun，即泉州）和兴克兰（Sinkalnan，即广州）二

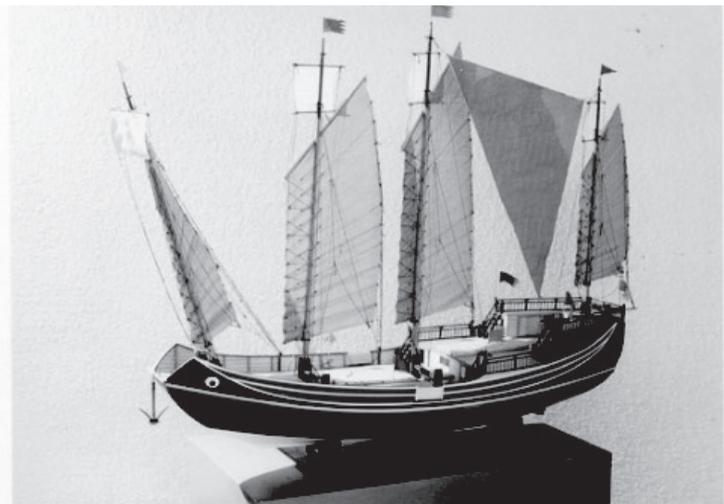


图2-3 元代刺桐（泉州）海船模型

埠”。<sup>①</sup>明州和温州也是宋代主要的造船基地，如宋哲宗元祐五年（1090年），诏“明州、温州每年造船以六百为额”<sup>②</sup>，约占全国造船总数的20%以上。宋元丰元年（1078年），宋神宗命安焘、陈睦出使高丽，用的就是明

① 张星娘：《中西交通史料汇编》第2册，中华书局，1977，第55页。

② 《宋会要辑稿》食货50。

州所造的“万斛船”，一艘名曰“凌虚致远安济神舟”，另一艘名曰“灵飞顺济神舟”<sup>①</sup>。宋宣和七年（1125年），宋徽宗遣徐兢等出使高丽，也是在明州制造了两艘更大的神舟，一曰“鼎新利涉怀远康济神舟”，一曰“循流安逸通济神舟”，都是取其平安到达之意（见图2-3）。神舟之大，据称在海面上可以“巍然如山，浮动波上，锦帆鹳首，屈服蛟龙”，到达高丽时，“倾国耸观，欢呼嘉叹”<sup>②</sup>。明州的民间造船业也很发达。宋理宗宝祐五年（1257年），为征用民船做沿海警备之用，朝廷曾对明州六县的民船做过一次统计，除了小而不能充军需者外，共计有7916艘，其中船幅一丈以上者1928艘<sup>③</sup>，从中也可见两宋民间航海之盛。

宋元制造的海船大小不等。按伊本·白图泰的记载，大者叫幢克，中者叫艘，小者叫舸舸姆。大船可载一千人，内有水手六百人，兵士四百人，一般装“三帆以至十二帆”，航行之时，“帆若垂天之云”<sup>④</sup>，场面十分壮观。宋元海船在坚固度和安全性上也有较大发展，如水密隔舱技术的使用。每艘船一般分隔为十几个小舱，即使其中的一两个舱破损，也不致全船沉没。马可·波罗在其游记中记载了水密隔舱的好处，“设偶触礁，或与巨鲸相撞，致船底洞穿海水溃入者，因各部紧固隔离之故，海水不致淹没全船”。为适应远航的需要，宋元的海船在舒适度上也有所改进。伊本·白图泰在其游记中说，海船上各类房间极多，有房舱，官舱，商人舱，以备商客之用，厕所私房，无不设备周到。马可·波罗也提到，“船商有舱房五六十所，商人皆处其中，颇宽适”。在他的游记中，还对中国和阿拉伯的海船进行过对比，他认为相比中国海船，阿拉伯的海船十分简陋。造船的木材过于干脆，铁钉打不进去，而且容易震裂。船板只用椰索缝合。船底也不涂沥青，只用鱼脂油再加絮捻缝。船体也很小，仅一桅、一舵、一舱，连铁锚都没有。中国的海船“用枞木（sapin）制造”，“各有一舵，而具四桅，偶

① 《宋史·神宗纪》。

② 《宋史·高丽传》。

③ 《开庆四明续志》。

④ 《岭外代答》。

亦别具二桅，可以竖倒随意。船用好铁钉结合，有二厚板叠加于上，不用松香，盖不知有其物也，然用麻及树油掺合涂壁，使之绝不透水。每船舶上，至少应有水手二百人，盖船甚广大，足载胡椒五六千担。无风之时，行船用橹，橹甚大，每具需用橹手四人操之。每大船各曳二小船于后，每小船各有船夫四五十人，操棹而行，以助大船。别有小船十数助理大船事务，若抛锚、捕鱼等事而已。大船张帆之时，诸小船相连，系于大舟之后而行。然具帆之二小舟，单行自动与大舶同”<sup>①</sup>。

#### 4. 航海技术的进步

宋代在航海上最大的贡献无疑是指南针的发明。早在春秋战国时期，古人已经发明了“司南”，即指南针的前身。但这种天然磁石简单加工而成的测向器在海面上却无法使用，定向不准。北宋年间，利用人工磁化技术，用于航海导航的指南针终于问世。沈括在《梦溪笔谈》中详细介绍了四种指南装置，其中以水浮针最为简单实用。北宋朱彧《萍洲可谈》记曰，“舟师识地理，夜则观星，昼则观日，阴晦观指南针”。南宋赵汝

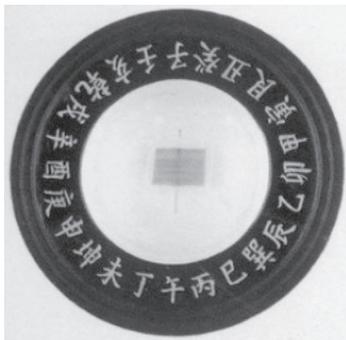


图2-4 水罗盘

资料来源：孙光圻：

《中国古代航海史》，海洋出版社，2005，扉页。

适也在其《诸蕃志》中说，“舟船来往，惟以指南针为则，昼夜守视惟谨，毫厘之差，生死系矣”。不难看出，两宋时期，指南针用于海上导航，已经相当普及，而且随着它在航海中所表现出的优越性，指南针很快成为主要的导航用具。南宋后期，指南针技术继续演进，水浮针被水浮式针罗盘——“针盘”所取代。随着针盘的广泛应用，元代的航海渐渐形成了以针盘定位为基础的针位航路，即针路。14世纪的元代官修政书《经世大典》中，已经注明当时航海“惟凭针路，定位行船；仰观天象，以卜明晦”。罗盘定位成为日常使用的导航手段（见图2-4）。这一发明，在航海史上具有划时代的

<sup>①</sup> 《马可波罗行纪》，冯承钧译，上海书店出版社，2001，第385页。

意义。在西方历史文献中，即使是最擅长航海的阿拉伯人，使用指南针导航的记载，也在12世纪末13世纪初，比宋人晚了整整一个世纪。

此外，宋元时期，在天文观星、地文测深、季风和潮汐知识、气象预测，以及驾驶帆船的操舵、使帆、定锚技术等方面，古人的航海术都发展到一定的高度。比如观星术，李约瑟在《中国科学技术史》中评论古阿拉伯海员擅长天文导航术时说，“真实的情况是，唯一的观星鼻祖——更北方的中国人，就已经这么做了。不过他们的记述，被包含在表意的语言之中，直到近代才被西方人了解和重视”。航海图最早也是出现在宋元时期。北宋咸平六年（1003年），广州地方官曾向朝廷进呈《海外诸蕃图》<sup>①</sup>；北宋宣和五年（1123年），徐兢奉使高丽，“在神州所经岛洲苦屿而为之图”<sup>②</sup>；南宋时，赵汝适也曾“阅诸蕃图”<sup>③</sup>。可惜，这些海图至今早已流失，难识其貌。现今流传下来的最早的航海图始于元代。

### （二）宋元时期广州港的长盛不衰

#### 1. 两宋时期广州是最重要的对外贸易港

广州是北宋设置的全国第一个市舶司。宋开宝四年（971年）2月，宋太祖赵匡胤平定南汉，6月就在广州设立了全国第一个市舶司。其时，吴越和闽的割据政权仍然存在，所以广州也是北宋唯一的对外贸易港口。《宋史》记载了广州舶货北运京城的路线，“自广、韶、江，溯流至南雄，由大庾岭步运至南安军，凡三铺，铺给卒三十人，复由水路输送”<sup>④</sup>。之后，两浙和福建地区相继收复。《宋史》记载：“开宝四年（971年）置市舶司于广州。后又于杭州、明州置司。凡大食、暹罗（今泰国）、阇婆、占城、渤泥、麻逸（今菲律宾）、三佛齐……并通贸易。以金、银、缙线、铅、锡、杂色锦、瓷器市香药、犀象、珊瑚……等物。”可知杭州、明州

① 《续资治通鉴长编》卷五十四。

② 徐兢：《宣和奉使高丽图经》卷三十四。

③ 赵汝适：《诸蕃志》。

④ 《宋史》卷二百六十三。

市舶司是在广州市舶司之后设立。《宋会要辑稿》记载，宋端拱二年（989年）诏令“自今商旅出海外蕃国贩易者，须于两浙市舶司陈牒，请官给券以行，违者没入其宝货”<sup>①</sup>，一般认为可证明两浙市舶司在此前后设立，地点先是在杭州，淳化三年（992年）移至明州定海县，第二年又“复置于杭”<sup>②</sup>，宋咸平二年（999年）“诏杭州、明州各置市舶司，仍取蕃客稳便”<sup>③</sup>。北宋时期，广州港在南海贸易中处于绝对优势。以两宋最大宗的进口物品香药为例，据毕仲衍《中书备对》的记录，宋神宗熙宁十年（1077年），明州、杭州、广州市舶司共收购乳香三十五万四千四十九斤，其中明州所收为四千七百三十九斤，杭州所收为六百三十七斤，而广州所收则有三十四万八千六百七十三斤，约占全国总额的百分之九十八。鉴于广州在南海贸易中的绝对优势太过明显，宋熙宁九年（1076年），集贤殿修撰程师孟曾经“请罢杭、明州市舶，诸舶皆隶广州一司”<sup>④</sup>。两宋时期，两浙市舶司屡有罢废，广州市舶司则基本保持稳定，这也说明了广州在“东南市舶”中的地位稳固。

泉州市舶司设立于北宋元祐二年（1087年），此时已近北宋末年，也比广州晚了整整116年。宋崇宁初（1102年），广南、福建、两浙三路市舶司仍以广州为首要。《萍洲可谈》记载，“崇宁初，三路各置提举市舶司，三方唯广最盛”<sup>⑤</sup>。总的来说，在北宋时期，广州、杭州、明州虽然并称三司，但广州才是南海贸易最主要的港口，杭州、明州与广州的实力差距较大。泉州市舶司设立较晚，在北宋时期广南、福建、两浙三路市舶司一直是“三方唯广最盛”的格局。

宋室南渡之后，国家财政困难，南海贸易的意义就格外重要。顾炎武在《天下郡国利病书》中说，“南渡后，经费困乏，一切倚办海舶”<sup>⑥</sup>。南宋

① 《宋会要辑稿》职官四四。

② 王应麟：《玉海》卷一百八十六。

③ 《宋会要辑稿》职官四四。

④ 《宋史》卷186，《食货》。

⑤ 朱彧：《萍洲可谈》卷二。

⑥ 顾炎武：《天下郡国利病书》卷120。

初，国家财政总收入不到一千万缗，“渡江之初，东南岁入不满千万”<sup>①</sup>；南海市舶贸易收入约二百万缗<sup>②</sup>，占总收入的百分之二十。南宋初年，广州市舶收入仍居全国首位。《宋会要辑稿》记载，南宋高宗绍兴二年（1132年），广南东路经略安抚提举市舶司奏曰，“广州自祖宗以来，兴置市舶，收课入倍于他路”<sup>③</sup>。南宋前期，广州的“大贾自占城、真腊、三佛齐、闍婆涉海而至，岁数十柁。凡西南群夷之珍，犀、象、珠、香、流离之属，禹不能名，禹不能计”<sup>④</sup>。因为广州的繁荣建立在海外贸易基础上，即“大商贾胡赖以富者，其根乃在异国”，所以朝廷在对西夏用兵军费紧张的情况下仍未加税于广州<sup>⑤</sup>。苏辙《龙川略志》记载，“番商辛押陀罗者，居广州数十年矣。家资数百万缗”<sup>⑥</sup>。海外蕃商留居广州、家资豪富，也可证明广州海外贸易之兴盛。宋代诗人程师孟有一首诗描述了当时广州港的盛况，“千门日照珍珠市，万心烟生碧玉城。山海是为中国藏，梯航尤见外夷情”。

客观地说，两宋时期的南海市舶对于国家财政的重要性并不是很大，只有在南宋初的变革过渡时期起到了支柱作用（在国家财政收入中占到了20%的比例），在社会安定经济稳步发展的时期，南海市舶在国家财政中所占的比例是比较小的（北宋在1%左右，南宋也在个位数徘徊）。但是，政府对海外贸易的态度是积极开放的，因此南海市舶在两宋时期基本保持了不断壮大和发展的趋势。王应麟《玉海》记载，“海舶岁入象犀珠宝香药之类，皇祐中（1049—1053年）五十三万有余，治平中（1064—1067年）增十万，中兴（高宗）岁入二百万缗”<sup>⑦</sup>。李心传《建炎以来朝野杂记》也记载，“至绍兴末，三舶司抽分及和买，岁得息钱二百万缗”<sup>⑧</sup>。从史籍记载

① 李心传：《建炎以来朝野杂记》甲集卷十四，《财赋一》。

② 王应麟：《玉海》卷186。

③ 《宋会要辑稿》职官四四。

④ 洪适：《师吴堂记》，《盘洲文集》卷三十一。

⑤ 沈括：《长兴集》卷十三。

⑥ 苏辙：《龙川略志》卷五。

⑦ 林天蔚：《宋代香药贸易史稿》，中国文化大学出版社，1986，第11页。

⑧ 李心传：《建炎以来朝野杂记》，甲集卷十五，《市舶》。

的数字来看，两宋时期南海市舶的规模和收益虽有起落，但总体上是不断上升的趋势（见表2-1）。桑原鹭藏认为，“广州所征居全税十之九以上，故唐与北宋之互市，均以广州为第一”<sup>①</sup>。根据乳香收购的比例来推算，在北宋年间，广州市舶收入每年可达四十万缗至七十万缗左右；南宋初，广州市舶收入当不会低于一百二十万缗，只是到了南宋后期，泉、广两地的收入才基本相等<sup>②</sup>。南宋绍兴三十一年（1161年），广东上供银30822两，占全国12.76%<sup>③</sup>。这个数字跟前面根据乳香收购比例的推算相差不多。

表2-1 两宋财政总收入与市舶收入的比较

| 年度              | 总收入 / 缗  | 市舶收入 / 缗        | 比率 / % |
|-----------------|----------|-----------------|--------|
| 宋初年（960年）       | 16000000 | 300000          | 1.88   |
| 皇祐中（1049—1053年） | 39000000 | 530000          | 1.36   |
| 治平中（1064—1067年） | 44000000 | 630000          | 1.43   |
| 元祐初（1086年）      | 48000000 | 417000          | 0.87   |
| 渡江初（1128年）      | 10000000 | 2000000         | 20.00  |
| 绍兴二十九年（1159年）   | 45000000 | 2000000（两浙、闽、广） | 4.44   |
| 绍兴末年（1162年）     | 60000000 | 2000000（闽、广两处）  | 3.33   |

资料来源：林家劲：《两宋时期中国与东南亚的贸易》，《中山大学学报》1964年第4期。原文南宋市舶收入记为二十万缗，应为笔误。

## 2. 南宋后期泉州港的后来居上

宋室南渡后，由于时势、政策、人事、港口腹地等诸多因素的变化，泉

① 桑原鹭藏：《蒲守庚考》，中华书局，1954，第4页。

② 邓端本：《广州港史（古代部分）》，海洋出版社，1989，第89页。

③ 梁方仲：《中国历代户口、田地、田赋统计》，上海人民出版社，1980，第299页。

州港获得更好的发展机会，也表现出更多的竞争优势。南宋后期泉州与广州并列为海南诸国来华贸易的主要港口。南宋孝宗乾道元年（1165年）有奏者曰，“福建（泉州）广南（广州）皆有市舶，物货浩瀚，置官提举实宜。惟两浙冗蠹可罢”<sup>①</sup>。周去非《岭外代答》说，东南亚、印度、阿拉伯等国家的商船来中国，“其欲至广者，入自屯门；欲至泉州者，入自甲午门”。南宋后期，广州与泉州并称泉广，但泉在广之前，多少也说明泉州相比广州更受到重视。泉州后来者居上的原因主要有以下几个方面。

距离和交通因素。南宋的都城定在了杭州，市舶司征收的海外舶货也从解送到开封改为解送到杭州。这一路线的改变对泉州更为有利，因为从地理距离上来看，泉州至杭州，远比广州至杭州更为方便快捷。按《宋会要辑稿》的记载，南宋朝廷规定，泉州市舶司运送舶货到杭州的期限为3个月，而广州到杭州的期限为6个月。也就是说，泉州的运输时间可以比广州的节约一半。南宋舶货运往都城临安（杭州），主要以海运为主，泉州比广州在距离上更具有竞争优势。因此，南宋的贸易政策等也渐渐向泉州倾斜，如：提高每年犒设蕃商的规格，与广州相等；福建沿海的商船，需要从泉州市舶司领取“官券”才能出海等。宋孝宗乾道三年（1167年），朝廷专门从福建的上供银中拨出二十五万缗给泉州市舶司，作为“抽买乳香等本钱”<sup>②</sup>，以促进泉州的对外贸易。元代的都城虽定在大都（今北京），舶货的运送主要依赖于京杭大运河，因此杭州仍然是南方各港的舶货集中和转运的中心。元世祖至元二十六年（1289年），元朝廷自泉州至杭州沿途建立15处海道水站，每站配备船只五艘，水军二百，“专运番夷贡物及商贩杂货，且防御海道为便”<sup>③</sup>。这15处海道水站（驿站）是专为输送泉州抽解的舶货所设，“自泉州发舶，上下递接”，这样优厚的待遇唯有泉州一地得享，进而推动泉州港在元代臻于极盛。

时势变化的影响。宋高宗建炎二年（1128年），金兵南下，明州和

① 《宋史》卷一百六十七。

② 《宋会要辑稿》四四。

③ 《元史》卷十五。

杭州都受到战火的波及和破坏，商船不敢停泊，而泉州距两浙较广州更近，又未受战乱影响，所以两浙的海商纷纷聚集泉州。宋建炎四年（1130年），两浙路诸港均遭劫掠，泉州市舶司安然如故，“抽买乳香一十三等八万六千七百八十斤”<sup>①</sup>。另外，宋室南渡后，管理皇室宗族的两大宗支——南外宗正司和西外宗正司分别迁到了泉州和福州。1128年金兵南下劫掠，宋高宗仓皇出逃，乘海船从杭州逃到明州，金兵一路追击，于是又逃到定海、温州一带的海上。宋绍兴四年（1134年），因福建未受战乱波及，宋高宗命“六宫自温州泛海向泉州退避”，大批随驾逃难的皇室贵族避难泉州，仅隶属南外宗正司的皇室人员就达二千三百余人<sup>②</sup>。这些皇室贵族及其管理服务机构自此移居泉州。一方面，带来了先进的生产技术，如南外宗正司附属的织染坊，出产的丝织品十分精美，无形中也带动了泉州地区丝织业的发展；另外，这些贵族们一旦安居下来，仍然要享受旧时的优裕和奢华生活，这笔生活费需要地方政府承担，每岁支付给他们的俸米，即达二十万五千六百贯<sup>③</sup>。按南宋泉州太守真德秀所言，“惟泉为州，所恃以足公私之用者，番舶也”<sup>④</sup>。另一方面，这些皇室贵族对于“金银犀象香药百货”等海外舶来品的消费需求，也促使泉州本地形成一个大的舶来品消费市场，从积极的意义上说，也促进了泉州港进出口贸易的繁荣。

港口条件与直接经济腹地的优势突出。泉州港的异军突起，与其自身优良的港口条件和直接经济腹地的发展也有莫大关系。广州港自身的条件十分优越，但宋元时期的泉州港也是一个优良港口，港区深阔，可停泊各种中外船只。《隆庆府志》描述泉州“居八闽之南，山势蜿蜒，不见刻削；海港逶迤，不至波扬”。另外，宋元时期的珠江三角洲还只是得到初步开发，地广人稀，水稻可一年两熟，粮食可输出到福建、浙东地区，但用于出口的手工业发展相对落后，制瓷业水平也不及国内先进地区，如广州西村的瓷窑虽然

① 《宋史》卷一百八十六，《食货》。

② 《建炎以来系年要录》“绍兴五年九月”条。

③ 《西山先生真文忠公文集》卷十五。

④ 《西山先生真文忠公文集》卷五十。

历史比较久，但只能生产出平价瓷，缺少精湛工艺和名品，因此广州港的对外贸易，非常依赖国内其他经济区域的产品支持；但泉州港的经济腹地——整个大泉州地区在宋元时期的发展却很突出。元丰年间（1078—1085年），泉州与潭州、吉州、洪州、开封府、京兆府、福州、杭州并列为全国八个人口在二十万户以上的府州<sup>①</sup>。大观元年（1107年），泉州由上郡升为望郡<sup>②</sup>。人口增加，说明社会安定，经济形势发展良好。泉州本地的丝织业和瓷器业因此也都得到较快发展。泉州本地的丝织品被誉为“绮罗不减蜀吴春”<sup>③</sup>。泉缎远销南洋、印度、西亚、东北非等地。赵汝适《诸蕃志》记载，宋时泉州有绢、锦绫、缣绢、丝帛等多种丝织品销售到占城、真腊、三佛齐、阁婆、故临、层拔、三屿、新罗等13个国家和地区。汪大渊《岛夷志略》也说，元代泉州的丝织品，远销68个国家和地区。泉州本地出产的木棉布，织染成各种花纹和颜色，也很受国外市场的欢迎。伊本·白图泰说，“刺桐城（泉州）出产的绸缎，较汉沙（杭州）及汗八里（北京）二城所产者为优”。这里面自然有主观和夸张的成分。张星烺在《中西交通史料汇编》中对此加以注释，认为实际上“刺桐城在中国宋时，为丝业中心者，与杭州并称一时之盛”。宋代泉州地区也兴建了大量的瓷窑。目前所发现的宋元窑址就达110多处，比宋代以前的窑址增加了6倍以上。泉州窑址的密度堪与浙江龙泉、江西景德镇等名窑相提并论。其中，以德化、安溪、南安、晋江的窑址最多，以德化出产的青白瓷最负盛名。晋江《安平志》说，“白瓷出德化，元时上供”。德化出产的军持（宗教徒装净水的用具，又称净瓶），主要以外销为目的，在印尼、菲律宾以及日本等地，都有大量出土。马可·波罗在其游记中记载，“迪云州（德化）制造碗及瓷器，既多且美”。与泉州同属福建的闽北地区的建阳，出产一种黑釉瓷，历史上称其为“建盏”，专为配合斗茶文化，在宋代被列为宫廷用品。其中，尤以兔毫盏最为名贵。对于建盏，宋徽宗赵佶说：“盏以青绿为上，兔毫为上。”蔡襄的《茶录》载，

① 王存：《元丰九域志》卷九。

② 《宋史·地理志》。

③ 苏颂：《送黄从政宰晋江》。

“茶色白，宜黑盏，建安所造者紺黑纹如兔毫，其坯微厚，糯之久，热难冷，最为妥用，出他处者皆不及也”。清代朱琰《陶说》则说，“宋代茶尚瓷器，以建安兔毫盏为上品，传到后代，与龙泉、均州诸窑一样名贵”。瓷器和丝织品向来都是中国出口外销的最大宗物品。泉州本地及其周边地区瓷器和丝织业的发达，无疑为泉州港的对外贸易提供了充足的货源保障。另外，福建还盛产茶叶。福建建溪流域出产的建宁腊茶，简称“建茶”，在宋代享有最高声誉。北宋周绛《补茶经》说，“天下之茶建为最，建之北苑又为最”。宋徽宗赵佶《大观茶论》也说，“本朝之兴，岁修建溪之贡，龙团凤饼，名冠天下”。福建的冶铁冶铜业也相当发达。熙宁年间（1068—1177年），全国共有17监铸铜钱，每年共铸500万贯，其中20万贯铸于福建丰国监<sup>①</sup>。由于有地利之便，宋代大量铜钱外流，有不少是从福建本地经由泉州出海，舶运海外。《诸蕃志》和《岛夷志略》对此都有记述。泉州的铁鼎、铁针、生铁、铜鼎、银等物品，都由“海舶飞运”，远销南洋各国。茶叶、酒、糖、荔枝干等农副产品，也是“泛海售商”的外销名品。综合而言，泉州港的后来居上，除了良好的发展机遇之外，优良的港口条件和直接经济腹地所能提供的丰富的外贸资源，亦是其中的关键因素。

### 3. 元代广州港仍然保持兴盛态势

元代尽管有泉州港异军突起，但广州港也依然保持兴盛的态势，航海贸易更加开放和繁荣。按宋人赵汝适《诸蕃志》记载，宋代与广州有贸易往来的南海国家和地区共计50多个。元人陈大震《大德南海志》记录了与广州有贸易往来的国家和地区共140多个。书中称赞广州为“蕃舶凑集之所，宝货丛聚，实为外府，岛夷诸国名不可殫”，说明元代的海外贸易较之宋代更加繁荣，贸易范围也更为广大，同时也证实广州在元代依然是一个繁忙的对外贸易大港。元代史籍中还有很多类似记载可证广州的贸易兴盛，如“岁时蕃舶金、珠、犀象、香药、杂产之富，充溢耳目，抽赋帑藏，盖不下巨万计”<sup>②</sup>，“服岭以南一大都会，临治海岛。近岁以来，贡赋货殖充斥，

<sup>①</sup> 《文献通考》卷9。

<sup>②</sup> 吴莱：《南海山水人物古迹记》，《渊颖集》卷1。

瑰异比于中州”<sup>①</sup>，“广海在南服万里，为天子外府。联属岛夷，聚落作大藩镇。贾舶所辏，象犀珍珠，翡翠玳瑁，委积如山”<sup>②</sup>等。阿拉伯旅行家伊本·白图泰在其游记中称赞广州，是“世界大城中之一也。市场优美，为世界各大城所不能及，其间最大者，莫过于陶器场，由此，商人转运磁器（瓷器）至中国各省及印度、也门”。与马可·波罗齐名的意大利旅行家鄂多立克（Odoric）也在其著作《东游录》中写道，广州是一个比威尼斯大三倍的城市，“该城有数量极其庞大的船舶，以至有人视为不足信，确实，整个意大利都没有这一个城的船只多”。

尽管元代泉州刺桐港的声名远扬海外，但广州并没有就此衰落。在总的发展趋势上，广州港历经宋元两代并保持了长盛不衰。当然，在这个过程中，广州港也有过几次中落。宋人朱彧在其《萍洲可谈》中提到“三方唯广最盛”时，也说“官吏或侵渔，则商人就易处，故三方亦迭盛衰”。广州在北宋期间的几次中落，主要都是由“官吏侵渔”造成。因为官吏巧取豪夺，导致“海舶久不至”，所以广州的市舶收入锐减。不过，吏治清明之后，很快就恢复一派“外国香货及海南客旅所聚”的繁荣景象。其次，战乱对广州的海外贸易也造成一定影响。比较大的事件有两次。一次是仁宗年间，中越边境的广源州蛮族首领侬智高攻打广州，历时57天，虽然城未被攻破，但城外的港口、商业区、住宅区（多为外国海商所居）等都遭到严重破坏，海外贸易一片萧条。直到宋神宗熙宁年间（1068—1077年），官府采取一系列扩建和加固措施保障外国海商的安全，广州港才再次恢复如初。另一次则发生于宋元交替之际。广州作为南宋最后一个堡垒，几经拉锯战，城池遭受严重破坏，城中居民“或罹锋镝，或被驱掠，或死于寇盗，或转徙于他所，不可胜计”<sup>③</sup>。中外商旅纷纷避祸远徙，广州海外贸易遭受沉重打击。与广州的命运相反，宋末元初泉州安然无恙地实现了政权交接，这也是泉州迅速超越广州的原因之一。不过，公元1279年，元军攻占广州后，元太祖即派广东招

① 虞集：《道园类稿》卷23，《广州路文成庙记》。

② 刘仁本：《送吴明仲赴广东帅阃经历序》，《羽庭集》卷5。

③ 《永乐大典·南海志》。

讨使出使俱兰（宋代称其为故临），诏谕印度半岛和东南亚国家前来通商朝贡，1286年又在广州恢复市舶司的设置。虽经战乱破坏，但广州的海外贸易在元代仍然很快得到恢复，“珍宝之盛，亦倍于前志所书者”<sup>①</sup>。元仁宗时，宫廷专门派人来广州榷买蕃货证明广州的对外贸易仍占有重要地位。

#### 4. 国内交通贸易的参与

除了海外贸易，国内南北地区的交通贸易，广州也参与其中。海外输入的舶货，一部分由官府收购解送京城，而官方征榷之后留下来的那一部分则可由舶商自由贩卖，再加上官府就地拍卖的部分，这些货物的流动就构成了广州的舶来品集散市场。这些自由出卖的舶来品，以广州为原点，转运到全国各地。苏过《斜川集》补遗卷二《志隐》说，广州的犀、象、珠、玉，走于四方。“这些外货的分配，有一显著的特点，即分配于当时大消费中心的汴梁与杭州，以及沿着各重要交通线而分配于其两旁的都会”<sup>②</sup>。宋元时期，两广地区经过多年的开发，已经成为重要的粮食产区。苏过《斜川集》补遗卷二《志隐》描述北宋时两广的农产情形，“天地之气，冬夏一律。物不凋瘵，生意靡息。冬絺夏葛，稻岁再熟。富者寡求，贫者易足”。当时的福建地区（尤其是滨海地带），因山地多，平原少，地狭人稠，粮食供给需要借助于外省的接济。因此广州与福建之间，一直都有大宗的粮食海运贸易。《西山先生真文忠公文集》记曰，“福兴漳泉四郡，全靠广米以给民食”，即福州、兴化、漳州、泉州一带的粮食供应，常年依靠“商贾转贩，舶交海中”<sup>③</sup>。广州是两广粮食汇集和中转的主要港口。《岭外代答》记载，“广西斗米五十钱，谷贱莫甚焉”。有精明的广西商人“以下价余之，而舳舻衔尾，运之番禺，以罔市利”。刘克庄在咏广州城南诗中也说，“濒江多海物，比屋尽闽人”，意即福建海商在广州从事国内贸易者很多。南宋时期，福建与广州之间的粮食海运，除了满足福建本地需求，还负责为

① 元《大德南海志》卷七。

② 全汉昇：《宋代广州的国内外贸易》，《中国经济史研究》下，稻香出版社，1991，第529页。

③ 《朱文公文集》卷25。

南宋首都杭州储备粮食。如宋绍兴五年（1135年），宋高宗赵构命“广东漕臣市米到闽中，复募官舟赴行在”<sup>①</sup>，即从广东运送粮食到福建，再水运到杭州。灾荒之年，广州的粮食也直接运销到江浙一带，如《宝庆四明志》所载，“明（州）之谷……不足以赡一邦之民也……至取米于广州以救荒”。朱熹《朱文公文集》卷二十一《乞禁止遏籴状》也记曰，“缘本路（浙东）两年荐遭水旱，无处收籴……印榜遣人散于浙西、福建、广东沿海去处，招邀客贩”。这些由广州贩往浙东的米，多由温州及明州等海港输入，然后分配于浙东各地。

## 六、明朝朝贡贸易体制下广州的开放

明代由于海洋政策和国际海洋环境的改变，全国沿海各大港口的发展都受到抑制，海上丝路的航线也发生重大变化。泉州港在明代以后逐渐衰落，后被厦门港所取代；而广州即使在明代全国性的海禁和贸易萧条之时，仍然是全国唯一能长期保持对外开放的贸易大港。作为管理者和供需市场的提供者，广州也参与了明代后期以澳门为枢纽的东西方国际贸易大循环。广东省舶司的兴盛得益于澳门的繁荣，而澳门的繁荣同样依赖于广州。

### （一）明代海禁与朝贡贸易制度

#### 1. 明代的海禁

从对外开放转向封闭保守，明代的海洋政策较之前代，发生了明显的转折。从立国之初的洪武四年（1371年）开始实行海禁，到明后期隆庆元年（1567年）有限度的开放，明代的海禁政策持续了大约两百年的时间。长期的海禁与闭关自守的朝贡贸易，无疑是中国航海贸易史上的一次大倒退。唐宋以来一直在世界远洋贸易中处于领先地位的中国船队，在郑和下西洋之后就彻底消失了踪影。航海业和造船业都停滞不前。即使是在邻近的东南亚地

<sup>①</sup> 李心传：《建炎以来朝野杂记》卷12。

区，随着西方殖民主义者的陆续到来，中国也将这些地区的贸易主导权拱手相让。从经济的角度而言，海禁导致长期的闭关自守，令中国游离于世界市场之外。尤其是在西方的航海业快速发展起来，殖民主义者强力对外扩张之时，整个世界都在发生天翻地覆的变化，中国因为闭关自守而错失发展良机，着实令人扼腕。既然如此，为什么要实行海禁？后人给出很多答案，譬如南倭北虏的威胁，重农抑商政策的制约，中央集权和君主专制的需要，以及配套天朝以礼治天下为核心的朝贡贸易体系的建立等。需要特别注意的是，明代是我国历史上第一个遭遇海上外来势力侵扰的王朝，从岛寇倭夷到后来的西方殖民主义者，明代一直面临着前所未有的海上全面防御的问题。鉴于海禁与海防密不可分，明代海禁政策的实施，有其特殊的时代背景，不能一概否定。历史上的明朝并不是一个积弱的政权，然而海疆不靖也是事实。倭乱和海禁这一对关键词，共同构成明代海防的显著特征。

明立国之初，海禁的实行无疑首要是为了巩固海防建设，维护新生的大明政权。其时，退出中原的北元政权是明朝的心腹大患，应该说北疆的安全问题是明朝的海洋政策趋向保守的重要砝码。在东南沿海，倭寇侵扰也一直不断。为了维护政权的稳定，同时防止国内外反对势力相互勾结，洪武四年（1371年），明太祖朱元璋开始颁布诏令实行海禁，“禁濒海民不得私出海”<sup>①</sup>。其后又数度发布诏令重申“严交通外番之禁”。除了海防安全的因素外，明太祖对民间下海通蕃所持的否定态度也在一定程度上强化了海禁政策的实施。“朕以海道可通外邦，故尝禁其往来……苟不禁戒，则人皆惑利而陷于刑宪矣。”<sup>②</sup> 洪武二十七年（1394年），明太祖明令禁止民间使用及买卖舶来的蕃香、蕃货等，意图以禁止蕃货流通的方式彻底禁绝民间海外贸易。不过，海禁虽然关闭了民间的对外贸易通道，但官方贸易仍然存在，而且是与朝贡体系紧密结合在一起，形成明代特殊的朝贡贸易体系。由此，明初海禁政策的实施，也被认为与朝贡贸易政策相配套，是官方调控重要物资的流通，垄断对外贸易并使之专营化的需要。明洪武三十年（1397年），禁

① 《明太祖实录》卷70。

② 《明太祖实录》卷70。

海令被明文列入《大明律》，包括禁止官民二桅以上远洋船出海，禁止私运货物出海及私贩洋货等，违者将视情节严重分别被处以斩、绞、充军、杖刑等。开国之初就以立法的形式存在，这也是明代海禁政策可以长时间被执行下去的原因之一。

“从内容上分析，海禁政策包含有海防意义。明初遭遇来自海上外来势力侵扰是客观事实。明初海禁政策出台，遍设卫所于海岛，建起了万里海防，成为保卫国土的海上长城，是积极的海上防御……从实质上分析，明朝初年出于全面集权的需要及对海外贸易利权在上的考虑，惟留朝贡贸易为对外贸易惟一孔道，积极推行朝贡贸易这一官方海外贸易，海禁主要是与之配套出台的政策。郑和下西洋便是推行官方海外贸易开放政策的突出实例。因此，明朝初年的海外政策是开放的，而不是封闭的。明初的海禁，也不是完全意义上的海禁”<sup>①</sup>。

表2-2 明代海禁年表

| 明代海禁年表 |         | 明代海禁年表 |     |
|--------|---------|--------|-----|
| 年份（公元） | 事件      | 年份（公元） | 事件  |
| 1371年  | 海禁令     | 1433年  | 海禁令 |
| 1381年  | 海禁令     | 1449年  | 海禁令 |
| 1390年  | 海禁令     | 1452年  | 海禁令 |
| 1394年  | 禁用蕃香及蕃货 | 1459年  | 海禁令 |
| 1397年  | 海禁令     | 1524年  | 海禁令 |
| 1402年  | 海禁令     | 1525年  | 海禁令 |
| 1404年  | 海禁令     | 1529年  | 海禁令 |
| 1431年  | 海禁令     | 1533年  | 海禁令 |

明太祖之后，海禁政策作为一项基本国策一直延续到了明隆庆年间。尽

<sup>①</sup> 万明：《中国融入世界的步履——明与清前期海外政策比较研究》，社会科学文献出版社，2000，第380—381页。

管海疆不靖的问题在明代几乎一直存在，但海禁政策能够长期地执行下去，更多的是与其后代不敢违反祖训有关。明洪武之后的永乐元年至宣德八年（1403—1433年），正是规模庞大的郑和船队七下西洋的时间。朝廷对海外贸易的态度是积极开放的，官方朝贡贸易处于繁荣发展的高峰期，但法律上仍然禁止民间下海通商。明成祖朱棣的即位诏书宣告“缘海军民人等，近年以来往往私自下番，交通外国今后不许。所司一遵洪武事例禁治”<sup>①</sup>。明永乐二年（1404年），又诏令“禁民间海船，原有海船者悉改为平头船。所在有司防其出入”<sup>②</sup>。由于平头船无法进行远洋航行，这是以釜底抽薪之法，意图从根本上杜绝民间船只远洋航行的可能性。

明弘治年间（1488—1505年），规定对贡舶实行抽分制（真正开始抽分是在明正德年间）。朝贡贸易日渐衰落。史书所载，“自弘治元年（1488年）以来，番舶自广东入贡者，惟占城暹罗各一次”<sup>③</sup>。与此相反，违禁出海的民间海商活动日趋频繁。“成、弘（成化、弘治年间）之际，豪门巨室间有乘巨舰贸易海外者”<sup>④</sup>。15世纪后期，朝廷内部出现开放海禁的呼声。明正德年间（1506—1521年），海禁愈加松弛，朝廷默许海外各国的商船入广东贸易，“不拘年份，至即抽货”。此举亦大为助长了广东的私人通番贸易。正德九年（1514年），广东布政司参议惊呼“近许官府抽分，公为贸易，遂使奸民数千，驾造巨舶，私置兵器，纵横海上”<sup>⑤</sup>。

明嘉靖年间（1522—1566年），为防止倭寇作乱，再次厉行海禁，“从禁止私人海上贸易，进一步发展到禁止制造和使用航海大船，从由海商自行承担发展到邻里连坐”<sup>⑥</sup>。在浙江、福建两省，一度连下海捕鱼都被禁止。明嘉靖年间执行海禁的力度和广度都远超之前。然而，一方面国家三令五申严格海禁，迫使“非往来海中则不得食”的沿海渔民“民贫而盗愈

① 《明太宗实录》卷10。

② 《明太宗实录》卷27。

③ 《明孝宗实录》卷73。

④ 张燮：《东西洋考》卷七。

⑤ 《明武宗实录》卷113。

⑥ 金普森主编：《浙江通史（明代卷）》，浙江人民出版社，2005，第466页。

起”<sup>①</sup>，市不通则转为寇；另一方面，地方官员大开绿灯，放任走私贸易，置海盗的骚扰于不顾<sup>②</sup>。与此同时，葡萄牙人北上闽浙，与倭寇相勾结，大规模的民间走私贸易和武装海商集团在明嘉靖中后期逐渐形成。倭寇之祸越演越烈，“嘉靖二十年后，海禁愈严，贼使愈盛”<sup>③</sup>。海禁政策宣告失败。

大势所趋之下，公元1567年，明穆宗隆庆帝宣布停止海禁，开放福建漳州月港，允许民间私人海外贸易船申请文引，缴纳饷税，出洋远贩东西两洋<sup>④</sup>，唯日本不在通商范围之内（去日贸易仍被视为“通倭”），史称“隆庆开关”。

“隆庆改元，福建巡抚都御史涂泽民请开海禁，准贩东西二洋。盖东洋若吕宋、苏禄诸国，西洋若交趾、占城、暹罗诸国，皆我羁外臣，无侵叛，而特严禁倭奴者，比于通番接济之列”<sup>⑤</sup>。

尽管这次开禁有重重限制，如港口的限定，地域的限定，出海手续、货物种类和船只数量的限定等。“凡走东西二洋者，制其船之多寡，严其往来之程限，定其贸易之货物，峻其夹带之典刑，重官兵之督责，行保甲之连坐，慎出海之盘诘，禁番夷之留止”<sup>⑥</sup>。然而，在经历了近两百年的海禁之后，隆庆开禁无疑有其积极意义。隆庆之后，万历、天启和崇祯年间又有数次短时间的海禁，但总的来说，晚明的七十多年是以开放为主调的。海外贸易迅速复兴，中国开始融入世界发展的步伐。国内的丝织品和瓷器远销世界各国，美洲、日本的白银大量流入中国。据统计，自1571年马尼拉大帆船贸易兴起之时，到1644年明朝灭亡，仅通过马尼拉一线输入中国的白银总计

① 《明世宗实录》卷五百三十八。

② 牟复礼、崔瑞德：《剑桥中国明代史（上卷）》，中国社会科学出版社，1992，第536页。

③ 《明经世文编》卷270。

④ 张燮《东西洋考》所记，“文莱，即婆罗国，东洋尽处，西洋所自起也”。东西洋以加里曼丹岛北段的文莱为界，东洋主要指吕宋、苏禄等国（即今菲律宾群岛），西洋主要指占城、交趾、暹罗等国。

⑤ 张莹：《西国闻见录》卷七。

⑥ 许孚远：《疏通海禁疏》，《明经世文编》卷400。

就有约 7620吨<sup>①</sup>。明代后期的海外贸易直接推动了晚明白银货币化的进程，伴随着海外市场对中国各种手工艺品的强烈需求，国内商品经济也快速发展起来。

## 2. 明代的朝贡贸易制度

在明代大部分时间内，朝贡贸易是海外贸易唯一合法存在的形式。正如明人王圻所言，“贡舶者王法之所许，市舶之所司，乃贸易之公也，海商者王法所不许，市舶之所不经，乃贸易之私也”<sup>②</sup>。前朝的海外政策基本都是积极开放的，本国海民，外国蕃舶，都可以在市舶司的管理下自由贸易。像宋元时期是海外贸易发展的巅峰期，朝廷充分认识到东南贸易对国家财赋的重要性，经常会主动招揽外商来华贸易或采取奖励措施鼓励本国海商出海通蕃。到了明代，海外政策发生了巨大的转折。私人下海贩易被视为违法，海外商船来华贸易也受到严格的控制。全面的海禁等于关上了中国通向海外的大门，朝贡贸易则是唯一留下的贸易孔道。这条孔道由官府垄断专营，充分体现了明代高度强化的中央集权和专制主义统治的特征。

所谓“朝贡贸易”，即先“朝贡”后“贸易”，由官方垄断专营海外贸易，并与朝贡制度严密挂钩，从而形成朝贡与贸易合二为一的“贡市一体化”格局。所谓“贡市”，即先朝贡才能互市，有朝贡才允许互市。也就是说，贸易与朝贡紧紧捆绑为一体。按明人王圻在《续文献通考》中的记述：

“凡外夷贡者，我朝皆设市舶司以领之……其来也，许带方物，官设牙行与民贸易，谓之互市。是有贡舶即有互市，非入贡即不许其互市明矣。”一方面，朝贡贸易包含了贡物和回赐，在名义上仍然代表了“宗主”和“藩属”的从属关系，因而“它自始至终处于官方的严格控制之下，是中国政治活动的一部分”<sup>③</sup>。另一方面，朝贡贸易可以与海外诸国在经济上互通有无，友好交往，创造安定的国际环境，从而减少不必要的军费开支。在国内，朝贡

① 万明：《明代白银货币化：中国与世界连接的新视角》，《河北学刊》2004年第3期。

② 王圻：《续文献通考》卷六。

③ 费正清：《中国的世界秩序——传统中国的对外关系》，中国社会科学出版社，2010，第68页。

贸易与海禁政策相辅相成，既可以打击所谓“奸商”的私自通蕃贩易，又可以垄断海外贸易的物资并从中得利（如进口的大量胡椒、苏木在明代前至中期一直用于抑制大明宝钞的通货膨胀，形成特殊的折俸制度）。

由于明朝（特别是洪武和永乐年间）的朝贡贸易实行“厚往薄来”的原则，“诸番贪中国财帛，且利市易”，致使“四方蛮夷朝贡之使相望于道，实罢（疲）中国”。为此，朝廷不得不严格规定海外诸国的贡期（朝贡期限）、贡道（入贡的路线）、入贡的船只和人数等。然而，诸蕃国贪图厚利，“慕贡犹农望岁”，虽规定了朝贡期限，但大多不愿遵守。同样，因为利厚，经常有海外的私商冒充贡使前来朝贡贸易。明代的朝贡贸易规定，从厚往薄来的给赐制度，到规定贡期人数、交验表文勘合等限制措施，都清楚地表明了明朝对于朝贡贸易的态度，根本不是为了从中获利，更绝非为了发展海外贸易。李剑农在《宋元明经济史稿》中批评明初的海上贸易，谓之曰“明初海上之商业关系，已呈变态”。这种“变态”表现在“以市舶附于贡舶，优于贡直而免市税；有贡则许市，非贡则否；凡定期入贡，皆预给勘合，勘合不符者不受；宋元舶商之公凭公据，至明变为贡使勘合；由于倭寇海盗剧烈，明初严禁人民下海贩易，市舶司时置时废，很不正常，等等”。正因为朝贡贸易无视经济法则，几乎全靠国力的强盛来维持，所以在明初两位强势的皇帝明太祖和明成祖之后，由于国力渐衰以及时势发生变化，朝贡贸易也走向衰微。

正德年间，明朝的海外政策发生了质的变化。朝廷默认在广东对海外来华船只实行抽分，即征收实物税。尽管《明会典》记载，明弘治时已有抽分十分之五的规定，但考察浙江、福建、广东三市舶司，弘治年间并没有抽分事例。明人郑晓说，抽分之法最先行于广东市舶司<sup>①</sup>。然则据黄佐《广东通志》所考，“查得正统以迄弘治，节年俱无抽分”。最早的抽分记录是在明正德三年（1508年）或正德四年（1509年）。据《明武宗实录》记载，广东市舶司在“正德三、四年抽过番货”。黄佐《广东通志》记载，“正德四

<sup>①</sup> 胡宗宪：《筹海图编》卷十二。

年，该镇巡等官都御史陈金等题将暹罗、蒲刺加国并吉阑国夷船货物俱以十分抽三”<sup>①</sup>。正德十二年（1517年），明朝廷正式核准，将税率改为十分之二，即征收百分之二十的实物税。需要特别注意的是，抽分制的实施对象不仅是官方的贡舶，也可以是民间的商舶，即“不论是期非期，是贡非贡，则分贡与互市为二，不必俟贡而常可以来互市矣”<sup>②</sup>。此举表明官方政策的重心已经转移到更为务实的经济层面。朝贡贸易自然因此更加冷落，然而民间前来贸易的外国商船却十分活跃，以至于“番舶不绝于海澳，蛮夷杂沓于州城”。<sup>③</sup>至明隆庆开海以后，民间海外贸易迅速繁荣起来，朝贡贸易遂名存实亡。

## （二）广州：明代唯一自始至终保持开放的官方外贸口岸

### 1. 明代三大市舶司比较

明代实行长期的海禁政策。在禁绝民间海外贸易的同时，实行特殊的朝贡贸易制度，即由官方垄断专营海外贸易，并与朝贡制度严密挂钩，从而形成朝贡与贸易合二为一的“贡市一体化”格局。在明代大部分时间内，朝贡贸易是海外贸易唯一合法存在的形式，传统的对外贸易港口大部分处于关闭状态、新兴的港口则以走私贸易的形式存在，唯有市舶司所在的广州、泉州和宁波三大港口，仍然保持正常的对外开放。明初三大市舶司分管不同的区域，所谓“宁波通日本，泉州通琉球，广州通占城、暹罗、西洋诸国”。胡宗宪《筹海图编》也提到，“凡外夷朝贡者，我朝皆设市舶司以领之。在广东者专为占城、暹罗诸番而设；在福建者专为琉球而设；在浙江者专为日本而设；其来也许带方物，官设牙行，与民贸易，谓之互市，明矣”<sup>④</sup>。由于明代的市舶司“专管进贡方物，柔待远人”，朝贡贸易鼎盛时，市舶司相对也繁忙，朝贡贸易衰落后，市舶司就成了清闲机构，明中期以后作为左迁之地，接待了不少遭贬谪的官吏。

① 黄佐：《广东通志》卷六十六外志三。

② 王圻：《续文献通考》卷六。

③ 王圻：《续文献通考》卷六。

④ 胡宗宪：《筹海图编》卷十二。

明代三大市舶司，以广东为最盛，存在的时间长，管理的国家多，正德以后又打破朝贡贸易的禁制，面向所有海外蕃舶实行抽分制，独占外贸之利，可以说是明代前后期市舶司制度演变的一个缩影。浙江和福建两大市舶司相对冷清，明嘉靖以后基本上就处于闲置甚至废坏的状态。明隆庆元年（1567年）浙江省市舶司被罢废，万历八年（1580年）福建省市舶司被裁革，晚明时期对外国商船开放的正式口岸唯有广州。纵观明代三大市舶司，浙江省市舶司和宁波港的沉寂，对应的是双屿港（走私）的兴起；福建省市舶司和泉州港的没落，对应了月港（走私，明隆庆后正式成为唯一出洋口岸）的繁盛；广东省市舶司比较特殊，首先，它在明代后期不仅没有衰落反而更加兴盛，其次，广东省市舶司的兴盛得益于澳门的繁荣，而澳门的繁荣同样依赖于广州。（见图2-5）



图2-5 万历年间广州城及省河洋船图

资料来源：郭棐：《岭海名胜记》，万历二十四年。

## 2. 明代后期广东省市舶司的兴盛

与宋元时期兴盛的南海贸易不同，明代的朝贡贸易由于只进不出，所

以与之发生较多联系的都是近邻的东南亚诸国。与浙江、福建两司在明代后期无所事事的状态相反，广东省舶司在正德以后反而更加活跃。到了晚明，甚至与盐课提举司并称雄富，所谓“天下如此衙门，亦不一二见”<sup>①</sup>。整个明代，广东省舶司最低迷的时期大约是在弘治年间。由于朝贡贸易的衰落，弘治元年至弘治六年（1488—1493年），从广东入贡的海外蕃舶，只有占城和暹罗各一次。明正德四年（1509年），有暹罗船只遇风漂到广东，“镇巡官会议，税其货以备军需”<sup>②</sup>。这是广东对外来蕃舶实行抽分之始。自此广东的朝贡贸易名存实亡。广东省舶司的管理对象从以前的贡舶扩展到包括贡舶和商舶在内的所有海外蕃舶，尽管对于抽分的商舶，采用的名义是“因风泛至”。明正德九年（1514年），广东右布政使吴延举以“缺上贡香物”为名，订立蕃舶交易之法，“不问来年，来即取货”，于是外国商船接踵而来。胡宗宪《筹海图编》记载，“商舶乃西洋原贡诸夷载货舶（泊）广东之私澳，官税而贸易之”。说明明代后期广东省舶司的功能已经发生了质的变化。这种变化表现在：其一，市舶司不再仅仅为朝贡贸易服务，而是扩展到了整个海外贸易；其二，市舶司存在的目的也不再是政治上的“怀柔远人”，而是经济上的增加财政收入，即“岁可得银数万两，以充军国之用”。

明嘉靖初，中葡首次正式外交接触失败，明朝廷在广东驱逐葡使，诏“佛郎机人（葡人）不得进贡”，同时“并禁各国海商亦不许通市”<sup>③</sup>。广州因此闭港，抽分仅限于“自今海外诸夷及期入贡者”“由是番舶几绝”<sup>④</sup>，安南、满刺加的商舶“皆往漳州府海面地方，私自驻扎，于是利归于闽，而广之市萧然也”<sup>⑤</sup>。广州闭港，促使福建、浙江两地的走私贸易蓬

① 颜俊彦：《盟水斋存牍》，转引自李庆新：《从颜俊彦〈盟水斋存牍〉看明末广州、澳门贸易制度若干变动》，《学术月刊》2001年第1期。

② 《明武宗实录》卷六十七。

③ 严从简：《殊域周咨录》卷九。

④ 《明史》卷三百二十五《佛郎机传》。

⑤ 黄佐：《黄泰泉先生全集》卷20。

勃发展。然而，“番船皆不至”，导致“两广公私匮乏”<sup>①</sup>。《明史·佛郎机传》记载，“初广东文武官员月俸多以番货代”，蕃船不来，官员的折俸也成了问题。明嘉靖八年（1529年），广东巡抚林富上书，极言蕃船之利，认为对蕃船实行抽分有“足供御用”“节充军饷”“公私饶给”“小民于以自肥”四大好处，请求重开广东省舶贸易，得到朝廷批准，“广东察番船例许通市者，毋得禁绝”<sup>②</sup>。广州港重新对外国商船开放。至嘉靖三十六年（1557年）葡萄牙人入居澳门，而澳门也迅速发展为国际贸易中心，广州和澳门遂成为晚明时期仅有的两个对外开放的港口。

明隆庆开禁后，广东和福建两地都实行开放对外贸易的政策。广东的广州和福建的月港成为中外海上通商贸易的两大口岸。不过，两者的贸易功能有明显不同。正如明万历四十一年（1613年）总督两广兵部右侍郎张鸣岗在奏言中所列举的“浙未尝与夷市，闽市有往无来……粤则与诸夷互市”<sup>③</sup>，浙江没有对外贸易，福建只允许中国海商出国贸易，广东则允许外国商人前来贸易。万历三十四年（1606年），荷兰海军上将麦特利夫(C. Matelieff)的解说更加清楚：“假如我们要寻求贸易机会，就只能前往广州。因为中国皇帝颁令，漳州可发舶前往各国，但不准外国人前去。与此相反，外国人可到广州，但不许华船从广州前往外国，违者处以重刑。”<sup>④</sup>

广东省舶司自实行抽分以后，其税率最先为十分抽三，明正德十二年（1517年）改为十分抽二。明隆庆五年（1571年），“以夷人报货奸欺难于查验，改定丈抽之例”<sup>⑤</sup>。所谓“丈抽”，就是根据外商船只大小来征收进口税。嘉靖九年（1530年），明朝开始推行一条鞭法，以白银代替实物赋税。于是原来的抽分（征收实物税）也改成了货币税，即征收白银。按张天泽《中葡早期通商史》记载，“中国商业中的一项重大改革乃是在1582年后

① 严从简：《殊域周咨录》卷九。

② 《明世宗实录》卷一百六。

③ 《明神宗实录》卷五百九十。

④ 包乐史(Leonard Blussé)：《中荷交往史(1601—1999)》修订版，路口店出版社，1999，第40页。

⑤ 《粤海关志》卷二十二《贡舶》。

白银成为中国与葡萄牙人通商的媒介。物物交换不再继续，从此以后连商税也以银两缴纳”，说明在广东的对外贸易中征收白银是在1582年前后。明万历六年（1578年），葡萄牙人的商船被允许自行到广州购买中国货物，于是就需缴纳货物出口税。龙思泰《早期澳门史》也提到，“据一份古老的文献说，从1579年开始，葡萄牙人必须在广州缴纳出口税”。与此同时，在澳门市舶司只征收进口税和泊税。从免税到收税，从抽分到丈抽，从实物税到货币税，从进口税到进出口税，在明代后期的这段时间内，广东市舶司逐渐建立起正式的关税制度，尽管只是一个雏形，但也为近代的海关制度奠定了基础。

### 3. 明代后期广州与澳门的互补

明代后期，澳门是当时最重要的东西方国际贸易中转港。葡萄牙人开辟的澳门—果阿—里斯本、澳门—长崎、澳门—马尼拉—墨西哥，这三条主要的国际贸易航线沟通了四大洲（亚洲、非洲、欧洲、美洲）和三大洋（大西洋、印度洋、太平洋），构筑了当时最大和最重要的东西方贸易网络。但葡萄牙人以澳门为枢纽的东西方贸易，乃建立在对广州的高度依赖之上。澳门贸易的供求市场都在广州，同时归属广东市舶司征税和管理。一开始的二十年，葡人只被允许在澳门与中国商人买卖，经营中介贸易。同时明朝政府严格限制中国商人运销澳门的货物种类和数量。每年春夏间蕃舶抵港，“初只二、三舵，或后增至二十余舵，或又倍之”。隶属于牙行组织的中国商人“群自广州赴澳门承买番货，获利甚丰”<sup>①</sup>。当然也有走私贸易，“闽、粤商人，趋之若鹜”。龙思泰《早期澳门史》称，“从1555年到1578年，中国商人在澳门进行易货贸易，主要以丝绸换取外国货物，承担进口货和中国出口货的货税”。张天泽《中葡早期通商史》也说，“1578年以前中国商贾虽被禁止出洋，但其进出口货物仍需缴税。因此，葡萄牙人仅被视为他们的对外贸易代理商，替他们把中国商品销往国外，并为他们购回外国货物”。1578年开始，葡萄牙人的商船获准可以像朝贡国一样到广州直接贸易，从而

<sup>①</sup> 梁嘉彬：《广东十三行考》，广东人民出版社，1999，第61页。

使澳门的对外贸易拥有充足的货源和市场。明代后期，广州每年举办一次交易会，会期延续两三个月，有时可达四个月。从1580年以后，根据两次不同的季候风，每年开放两次。“从1月份起，澳门的外国商人即开始为马尼拉、印度和欧洲购置商品，而6月份则为日本，以便在西南和东北季候风到来时，分别把货物运出去。”<sup>①</sup>明万历十九年（1591年），在广州的王临亨目睹了葡萄牙商船入广州城交易的状况，称“余驻省时，见有三舟至，各赍白金三十万授税司纳税，听其入城与百姓交易”<sup>②</sup>。

明代的广州，仍然是全国第一大港，也是唯一对外国蕃舶开放贸易的口岸。所以，全国各地的特产和手工艺品几乎都在此集散。胡宗宪《筹海图编》记载，“浙人多诈，窃买丝绵、水银、生铜、药材一切通番之货，抵广变卖，复易广货归浙，本谓交通，而巧立名目，曰‘走广’”。葡萄牙人在广州显然可以得到更多更好的中国商品，而且“他们也有机会按照他们的特殊需要订制货品，规定出丝绸的宽度、长度、花样、重量，以适合日本、东印度和葡萄牙市场的需要”<sup>③</sup>。广州的交易会也是葡人的销售市场。《利玛窦中国札记》记述说，“葡萄牙商人已经奠定了一年举行两次集市的习惯，一次是在一月，展销从印度来的船只所携带的货物，另一次是在六月末，销售从日本运来的商品。这些市集不再像从前那样在澳门港或在岛上举行，而是在省城（广州）本身之内举行”。

澳门实际上执行的是广州外港功能。作为中转港，澳门的进出口货物，主要通过广州向各地集散，所以澳门贸易在很大程度上就是广州贸易。“广州诸泊口，最是澳门雄”<sup>④</sup>。一方面，外国商船来广州贸易，需要在澳门执行港口停泊、查验及上税等职能，所以“诸夷相继通商于粤，皆倚澳门夷为东道主”<sup>⑤</sup>。另一方面，澳门对内联系需要通过广州进行。从澳门转销印

① 张天泽：《中葡早期通商史》，中华书局香港分局，第102页。

② 王临亨：《粤剑篇》卷三。

③ 甘为霖：《荷兰人侵占下的台湾》，转引自《郑成功收复台湾史料选编》，福建人民出版社，1982，第115页。

④ 印光任、张汝霖：《澳门记略》上卷。

⑤ 民国《香山县志》卷六，《海防》。

度、日本、欧洲、美洲的中国商品，几乎都是来自广州的供应，而广州又以全中国为经济腹地。从世界各国运来澳门的蕃货，大部分也都是通过广州的集散流向全国各地。明万历年间订立的《海道禁约》明确规定，“凡夷趁贸货物，俱赴省城公卖输饷，如有奸徒潜运到澳与夷，执送提调司报道，将所获之货尽行给赏首报者，船器没官。敢有违禁接买，一并究治”。此外，由于澳门的特殊性，不受明朝禁令的限制，在明代后期对民间海商出国政策放宽的背景下，澳门还承担了广东出洋贸易的中转功能。明人宋应星指出，“闽由海澄（漳州）开洋，广由香山澳”<sup>①</sup>。明隆庆开放以后，规定只能由漳州月港出洋，但很多粤商往往先去澳门，再转道其他国家。屈大均《广东新语》记载，“广州望县人多务贾……南走澳门，至于红毛、日本、琉球、暹罗斛、吕宋、帆蹕二洋，疏忽数千万里。以中国珍丽之物相贸易，获大赢利”。

澳门在明代后期的兴盛有其特殊的时代背景。对外，借助于葡萄牙人的海上霸权，可以打通东西方贸易的航路；对内，在明朝闭关政策下广州成为唯一对外贸易口岸，澳门作为广州外港等于以全中国为经济腹地并垄断对外贸易。从经济功能上看，澳门是广州对外贸易的前哨和中继点。

## 七、清代“一口通商”制度下广州的垄断地位

广州作为港口和商贸城市的繁荣，虽然在历史上几乎从未间断，但直到清代才借助于对外贸易的垄断，发展到巅峰。1850年，在世界城市经济十强中，广州名列第四，是当时世界级的大城市之一，这是当代的广州至今还未实现的目标。比当代广州的英文名“Guangzhou”更具有国际认知度的“Canton”，最早源自指代清代“一口通商”时期的广州。尽管历史上广州自唐宋以来已经是繁荣兴盛的东方大港，但由于当时的主要贸易对象是阿拉伯人，而不是来自欧美的现代资本主义国家，因此明清时期的广州

<sup>①</sup> 宋应星：《天工开物》卷中，《舟车》。

(Canton) 才是西方人认知中东方最古老的贸易口岸。

## (一) 清代的航海政策

### 1. 政策变化：海禁—“多口通商”—“一口通商”

清初海禁四十年，是为了防范郑成功抗清力量的威胁。清康熙二十二年（1683年），施琅收复台湾。同年，清廷就开始实行“展界”，即安排因为迁海令而流离失所的百姓回归故土，恢复沿海地区“耕种采捕”的正常生活秩序。清康熙二十三年（1684年），清廷着手开放海禁，“各省先定海禁处分之例，应尽行停止”。康熙皇帝发布谕令，宣告正式开海贸易，“向令开海贸易，谓于闽、粤边海民生有益，若此二者民用充阜，财货流通，各省俱有裨益。且出海贸易，非贫民所能，富商大贾，懋迁有无，薄征其税，不致累民，可充闽粤兵饷，以免腹里省分转输协济之劳。腹里省分钱粮有余，小民又获安养，故令开海贸易”<sup>①</sup>。康熙二十三年至康熙二十五年（1684—1686年），先后在福建、广东、江南、浙江沿海四地设置闽海关、粤海关、江海关和浙海关，负责“海上出入船载贸易货物征税”<sup>②</sup>之事，从此清代进入海关管理的多口贸易时代。

清乾隆二十二年（1757年），改“多口通商”为“一口通商”，限定广州为唯一对外通商口岸。缘起是英国东印度公司的商船在清乾隆二十年（1755年）至乾隆二十二年（1757年）多次舍广州而去宁波通商贸易，导致“向来洋船至广东者甚多，今岁特为稀少”<sup>③</sup>。乾隆帝为此发布谕令，要求浙海关增加关税，令英商无利可图而回广州贸易，然而，这一措施并没有奏效，因为江浙本是丝货、茶叶和瓷器等大宗出口货的主要产地，从宁波进货较广东要便宜许多，而且粤海关的稽查较浙海关更加严密，两相比较，英商认为还是去宁波更划算。在这种情况下，清廷唯有强制英商返回广东。1757年乾隆帝颁布上谕，“晓谕番商，将来只许在广东收泊交易，不得再赴

① 《清圣祖实录》卷116。

② 《清圣祖实录》卷116。

③ 王先谦，朱寿朋：《东华续录》。

宁波”<sup>①</sup>。清廷作出“一口通商”的决定，是综合考虑了多方面的因素。其一，宁波为海防重地，可是洋面宽深，又无险隘，蕃船可以扬帆直至；反之，粤东贸易则自虎门至黄埔均有官兵稽查押护，虎门有炮台可依，沿途有水浅沙淤之处需内地船只引带，蕃船进出未能自由。其二，洋船赴宁波者众，“留住日久，将又成一粤省之澳门矣，于海疆重地，民风土俗，均有关系”<sup>②</sup>。其三，“粤省地窄人稠，沿海居民大半籍洋舶谋生，不独洋行二十六家而已”。因此，“不许入浙江海口，于粤民生计并赣韶等关均有裨益，而浙省海防亦得肃清”<sup>③</sup>。

## 2. 清代航海政策保守的原因

清代除了最初40年的海禁之外，一直实行的都是开放政策，只是从开始的“多口通商”收缩到后来的“一口通商”。然而，实际上即使是“多口通商”时代，西方国家的商船在清康熙五十年（1711年）以后就几乎是完全自发地集中到广州贸易。所谓的“四口通商”早已有名无实。不过，如果从政策的本质倾向来分析是积极主动地鼓励和促进对外贸易还是消极保守地控制或限制对外贸易的话，那么，清代的对外政策显然在大方向上是属于后者。尽管清代没有明代那么长时间的海禁，但是从康熙帝1684年的开禁谕令就可以看出，清廷之所以开放本国商民的对外贸易，主要是出于民生的考虑，附带可以薄征其税以充军饷，而不是像宋元那样直白地追求经济效益，当然更遑论主动参与世界经济竞争。清乾隆五十八年（1793年），乾隆帝在答复英使马戛尔尼的要求时说，“天朝物产丰盈，无所不有，原不藉外夷货物以通有无。特因天朝所产茶叶、瓷器、丝斤为西洋各国及尔国必需之物，是以加恩体恤，在澳门开设洋行，俾得日用有资，并沾余润”<sup>④</sup>。可见清廷将开放外商对华贸易，视为一种高高在上的恩赐，而不需要互通有无。代表了先进科学技术的西方物品在清朝统治者看来不过是“奇巧之物”罢了。清代之所

① 中国第一历史档案馆：《朱批奏折·外交类》035号。

② 《谕宁波征税须稍重于粤海关以防洋船云集宁波》，载于《明清时期澳门问题档案文献汇编（一）》，人民出版社，1999，第198页。

③ 《清高宗实录》卷550。

④ 《清高宗实录》卷1435。

以会产生这样的对外政策，自然有其特定的原因。

首先，以天朝自居的中心思想，并非是明清独创，而是历代传承和不断强化的结果。只是天朝稳定地传承了下来，外部环境却在发生历史性的改变。从全球史观来看，西方在经历了文艺复兴和航海大发现之后，开始步入现代工业文明；与此同时，明清仍处于农耕文明的高度繁荣阶段，社会发展已经滞后。这个差距也许是偶然，也许是必然，总之历史就是这样发生了。其次，从中国的地理环境特点来看，天然的封闭独立和自成一体，很容易就形成一种向心性，《清朝文献通考》曰：“中土居大地之中，瀛海四环，其缘边滨海而居者，是谓之裔，海外诸国亦谓之裔。”所以除了蒙古人统治的元代，中国历来都不是一个喜欢对外扩张的国家。清乾隆时，苏禄曾自请编入中国籍，但却被礼貌地回绝，由此也可见一斑。再者，从当时国民经济的特性来说，高度的自给自足，全国各地区之间的商品流通也很活跃。清乾隆十八年（1753年）至乾隆二十二年（1757年），全国包括4个海关和18个内地关在内的24个户部关，年均总税收为460万银两左右，四大海关的税收仅占18.92%，不足五分之一<sup>①</sup>。而且，四大海关中唯一以对外贸易为主的粤海关，其时也以中国商品的输出为主，正如乾隆所说，茶叶、生丝等是欧洲市场急需的商品，而从外国进口的都是“些微不急之货”，可见清前期社会经济对海外贸易的依赖十分有限，从客观上来说也不具备大力发展对外贸易的动力和环境。西方人也承认：“众所周知，中国物产富饶，所以中国人既不需求所迫使，也不为好奇所引诱，他们不需要跋山涉水远渡重洋，因为在他们自己安定繁荣的国度里就能得到一切。”<sup>②</sup>

正因如此，清代的对外政策尽管是以开放贸易为主方向，但同时也设置了诸多的限制性条款。比如出海船只的大小，携带米粮和武器的数量，以及对出口商品的限制（特别是历来为出口大宗的生丝、丝织品和茶叶）等。奖励措施也是有的，比如为了解决闽粤沿海的缺粮问题，鼓励大米进口，清

<sup>①</sup> 廖声丰：《乾隆实施“一口通商”政策的原因——以清代前期海关税收的考察为中心》，《江西财经大学学报》2007年第3期。

<sup>②</sup> Peter. Auber: 《China》，London: Parbury, Allen and Company, 1834, p. 62.

乾隆年间曾经制定了一系列免税和奖励政策，也确实取得很好的成效。不过，积极的激励措施可以繁荣对外贸易，而消极的限制措施不仅损害了对外贸易，而且在长远意义上也造成了中国整个航海业的滞后。比如本国商民出海，最初只能用单桅、五百石以下的船只，康熙四十二年（1703年）才改为双桅，但对梁头尺寸和船员人数仍有限制。乾隆十二年（1747年），因福建造的海船“桅高篷大，利于走风”，所以“永行禁止，以重海防”<sup>①</sup>。这些消极防御措施造成中国的造船业停滞不前，而与此同时西方的造船技术却在日新月异地进步。在木帆船时代，欧洲的夹板船和飞箭船都比中国海船要先进许多。所以，五口通商以后，中国的帆船数量急速减少。19世纪中期以后，以蒸汽机为动力的轮船的普及，更具有划时代的意义。曾经领先于世界的中国帆船，从此变成了“极为落后”的过时货色。

清朝开禁之初，出海船只也不允许携带武器。清雍正六年（1728年）有所放宽，“鸟枪不得过八杆，腰刀不得过十把，弓箭不得过十副，火药不得过二十斤”<sup>②</sup>，雍正八年（1730年），再次放宽到每船带炮不得超过两门，火药不得过三十斤。然而当时西方的海盗船队劫掠海上，仅靠这些武器根本无法抵挡，正如《沙烈船长日志》中的这位海盗船长所供认，“连一只帆船上的小艇都可以毫无困难地对它（中国海船）进行抢劫”。遥想明代郑和下西洋时强大的武力配备，英国的李约瑟博士评价说，“明代海军在历史上可能比任何亚洲国家都出色，甚至同时代的任何欧洲国家，以致所有欧洲国家联合起来，可以说都无法与明代海军匹敌”。三百年过去，中国商船在海上变成被劫掠的对象，这确实有点讽刺和悲哀。

除了对本国商民的限制以外，清代对于外商的管理也较前代更为防范。外商来华贸易，清代规定必须通过特定的洋行体制进行，不能直接与中国各地的商人进行交易。清乾隆二十二年后将对外通商口岸限定为广州一地。同时，为了加强对外商的约束和管理，清廷先后制定了《防范外夷规条》（乾隆二十四年，即1759年）、《民夷交易章程》（嘉庆十四年，即1809年）、

① 周凯：《厦门志》卷五。

② 《光绪大清会典事例》卷六百二十九。

《防范夷人八项规条》（道光十一年，即1831年）和《酌增防夷新规八条》（道光十五年，即1835年）等一系列防范和限制条款。不过，这些条款只是在文字上看起来很严厉，实际上执行不力，经常被当作一纸空文。例如，外国商船进入广州黄埔港时，需要将火药、炮位以及各项武器交给海关，英法荷的外商通过贿赂海关官员，使之变为有名无实<sup>①</sup>。又比如关于走私以及外商在广州的人身活动的种种禁令，几乎不为外商所遵守，他们“满不在乎地按照自己的方式行事”<sup>②</sup>。所以，尽管清廷不断地重申禁令，可是鸦片走私还是在道光年间大肆泛滥，与晚明时期白银大量内流的现象相反，清代中期以后大量白银开始外流。据统计，从雍正七年（1729年）葡萄牙人首次将鸦片贩运澳门，至道光十九年（1839年）鸦片战争之前，西方各国输入中国鸦片数量为648246箱<sup>③</sup>。从嘉庆五年（1800年）开始，中国白银由内流变为外流。据统计，嘉庆五年至道光十四年（1800—1834年）外流的白银达6亿两<sup>④</sup>。

## （二）“四口通商”时期的广州

“四口通商”时期广州已经是主要的对外贸易港口。清康熙开海之后，全国成立粤、闽、浙、江四大海关，但唯有广州所在的粤海关才以对外贸易为主。从乾隆元年至乾隆二十一年（1736—1756年），粤海关年均税入449000余两银，占四大海关年收入总量的51.57%，超过其他三大海关之和<sup>⑤</sup>。（见表2-3）梁廷楠《粤海关志》记载，“天下海关，在福建省辖以将军，在浙江、江苏省辖以巡抚。唯广东粤海关专设监督，诚重其任也”。

① 马士（H. B. Morse）：《东印度公司对华贸易编年史》，中山大学出版社，1991，第248—250页。

② 亨特（W. C. Hunter）：《广州番鬼录·旧中国杂记》，广东人民出版社，2009，第193—194页。

③ 黄启臣：《清代前期海外贸易的发展》，《历史研究》1986年第4期。

④ 刘鉴唐：《鸦片战争前四十年间鸦片输入与白银外流数字的考察》，《南开史学》1984年第1期。

⑤ 《朱批奏折》（关税），中国第一历史档案馆藏。转引自廖声丰、符刚：《试论“一口通商”时期闽海关的商品流通》，《江西财经大学学报》2001年第2期。

实际上这里说的是清乾隆以后的事情。康熙时四省都设有海关监督，雍正时全都改由巡抚兼管，乾隆以后才有所区别，唯粤海关专设监督一职，主管榷税，因为粤海关的关税收入是四大海关中最高的一个。乾隆十七年（1752年）、乾隆十八年（1753年）、乾隆十九年（1754年）连续三年，粤海关的税收都在50万银两以上，其中省城大关以外各口岸所征的国内贸易税仅12万~13万银两，唯广州大关税银40多万，“全藉洋船出入，按则征收”<sup>①</sup>。所以粤海关每年征收税额，“向视洋船多寡以定盈细”<sup>②</sup>，而广州港所占份额，也充分证明“四口通商”时期，广州已经是最重要的对外贸易港口。

表2-3 乾隆元年至乾隆二十一年（1736—1756年）四海关年均税收表（单位：银两）

| 关期  | 1736—1756年 |
|-----|------------|
| 粤海关 | 449048.33  |
| 闽海关 | 269454.47  |
| 浙海关 | 89790.235  |
| 江海关 | 62483.6    |

另一方面，早在清康熙五十年（1711年）前后，外国商船就自发地集中于广州，“四口通商”已经有名无实。以鸦片战争前对华贸易最盛的英国为例，从康熙二十三年（1684年）开海禁至乾隆二十二年（1757年）“一口通商”以前，英国东印度公司来华贸易的商船共有232艘，其中前往广州的194艘，前往厦门的19艘，前往舟山（宁波）的18艘，还有1艘是去澳门<sup>③</sup>。自1684年开海以后，英国商船首先选择了厦门作为贸易地点，是因为在郑成功时期英国东印度公司就曾经在厦门设过商馆，开辟了贸易航线。康熙三十八年（1699年），英国东印度公司的商船“麦士里菲德尔”号首次来到广州，

① 和坤等折，乾隆十六年八月二十五日折，中国第一历史档案馆藏。

② 李侍尧；乾隆二十五年三月初九日折，中国第一历史档案馆藏。

③ 马士（H. B. Morse）：《东印度公司对华贸易编年史》第一、二、四、五卷，中山大学出版社，1991，第309—321、628—632页。

获得减免关税的优惠，然后英国人就在厦门、舟山（定海）和广州三地轮流通商，并逐步将贸易的重心转移到广州。清康熙五十年（1711年）以后，英国商船开始固定赴广州一地进行通商贸易。其间，只有1735年和1736年各有1艘英船入泊厦门和舟山，1744年英船“哈德威克”号去过厦门，1755年、1756年和1757年因为粤海关大肆索取陋规银，各有1艘英船北上宁波，试图寻找新的贸易机会，结果反而是促成了“一口通商”政策的实施。然而，事实上的“一口通商”早在1711年左右就自发形成。1757年的禁令只不过是将其制度化而已。据关税档案记载，从清康熙五十四年（1715年）至康熙五十九年（1720年），英国、法国、葡萄牙等国家驶入广州贸易的船只仅为68艘，运来的是西欧地区的毛布纺织物、自鸣钟、仪器、玻璃等工业品以及南洋各国的香料、药材、硬木、棉花、黑铅、鱼翅等，运走的是茶叶、生丝、绸缎、瓷器等物<sup>①</sup>。外国商船自发地选择了广东，这是一个明显不过的事实。正如西方人所说，“十七世纪时，小规模的通商是在许多地点进行的，但是却有集中广州的倾向，这一则是因为该城的官吏、商人富有敏锐的商业本能，二则是因为外商发现，其他城市的官吏和商人们只希望在可能的最短期间内得到最多的金鸡蛋。故自十八世纪初叶起，广州自然而然地成为一个主要的商港”<sup>②</sup>。

### （三）“一口通商”时期的广州

清乾隆二十二年（1757年）正式实行“一口通商”之后，“外洋商贩，悉聚于广州一口”，广州名正言顺地垄断全国对外贸易长达八十多年。与“一口通商”相对应的是广州的十三行（见图2-6）。《广东通志》记载：“康熙二十四年开南洋之禁，番舶来粤者，岁以二十余桅为率，至则劳以牛酒，牙行主之，所谓十三行是也。”康熙二十四年（1685年），清政府在十八甫的南面，即今文化公园一带设立十三行。招募十三家较有实力的牙行

<sup>①</sup> 吕坚：《谈康熙时期与西欧的贸易》，《历史档案》1981年第4期。

<sup>②</sup> H. B. Morse: *The Gilds of China: With an account of the gild merchant or Co-hong of Canton*, Longmans, Green and Company, 1909, pp. 65-66.

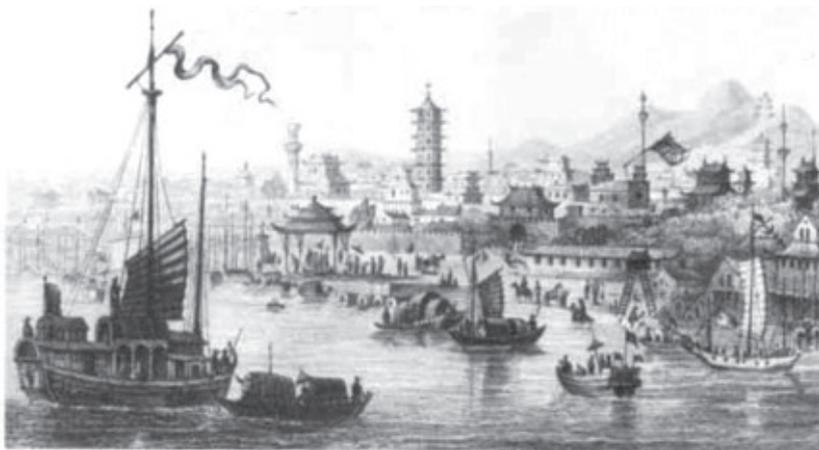


图2-6 17世纪广州珠江和十三行的景色

资料来源：中国第一历史档案馆：《清宫广州十三行档案精选》，广东经济出版社，2002，第36页。

经纪人，指定他们与到达黄埔港的外国商船做生意并代海关征缴关税，并改设粤海关监督，一切对外贸易，由牙行当主之，命名为十三行。十三行是清政府指定专营对外贸易的垄断机构，在十三行设立的“洋货行”，被认为是外贸组织建立的标志。十三行的行商，划出行地一部分，租给外国人居住，名曰夷馆。十三行是清廷指定专营广州对外贸易的半官半商性质的洋行组织，由于受命于官，主管洋务，所以十三行的行商又被称为“官商”“洋商”。

历史上的十三行，只是一个统称。缘于生意有盛有衰，负债倒闭者亦常有，故并未能始终保持十三行之数。清乾隆年间，有潘同文、颜泰和、陈广顺、邱义丰、蔡聚丰、陈源泉、蔡逢源、张裕源、陈远来、叶广源十行。清道光年间，则有怡和、广利、同孚、东兴、天宝、兴泰、中和、顺泰、仁和、同顺、孚泰、东昌、安昌等十三行。在十三行独揽对外贸易的85年间，十三行也有“四大家族”：潘家、伍家、卢家、叶家。广州“一口通商”的85年历史中，总商的位置潘家做了39年，伍家做了28年。据记载，1834年，伍秉鉴资产约有2600万两白银，几乎相当于清政府一年的财政收入，被当时

的西方称为“天下第一富翁”。十三行独揽对外贸易达八十多年，成为当时全国对外贸易的垄断场所（见图2-7）。从世界商贸的角度看，“一口通商”是贸易上的一种束缚，但客观上却造就了一个时期里著名的中西贸易中心和广州历史上令世人瞩目的经济文化的辉煌时代。

开海之初，每年前来广东通商贸易的外国商船大约有20艘。这些外国商船主要来自东南亚各地。除了暹罗来往频密之外，所谓“凡南洋之广南港口、柬埔寨，及西南之埧仔、六坤、吉兰丹、单咀、彭亨诸国咸来通市”<sup>①</sup>。梁嘉彬在《广东十三行考》中说道，“论十三行之事业范围，始则偏于‘以夷货与民贸易’，继乃转重于‘与夷互市’；论其交易之对象，始则重在南洋诸国，继乃转而之西洋诸国；论其性质，始则纯属评定货价承揽货税之商业团体，继乃兼及外交行政”。18世纪以后西方的商船接踵而来，而且船只数量、吨位以及贸易总量都在不断地以倍数增长，广州的对外贸易遂转向西洋诸国。专营洋务的十三行“独操利权，丰享豫大，尤天下所艳称”<sup>②</sup>。清康熙五十四年（1715年），英国在广州十三行开设第一家外国商馆<sup>③</sup>。随后，荷兰、法国、丹麦、比利时、奥地利、西班牙、普鲁士、美国等也纷纷在广州设立商馆（见图2-8）。巧合的是，广州的外国商馆也刚好是十三家。1833年澳门出版的《中国丛报》（*Chinese Repository*）记载，葡萄牙、西班牙、法国、荷兰、瑞典、丹麦、英国和美国，都在广州做生意。英国议会于1830年（道光十年）对广州贸易的英国商人进行调查后得出结论，说：“那么，外国商人对于这整个广州制度（它在实践中经过种种修正）是怎样看待呢？1830年英国下议院关于对华贸易的极为重要的审查委员会会议中，几乎所有出席的证人都承认，在广州做生意比在世界上任何其他地方都更加方便和容易。”<sup>④</sup>

广州最为世人所瞩目的，是这里聚集了来自西方各国的贸易商船，“一

① 《国朝柔远记》卷四。

② 《彭刚直公奏稿》第四，《会奏广东团练捐输事宜》。

③ 马士（H. B. Morse）：《中华帝国对外关系史》第一卷，商务印书馆，1963，第59页

④ 格林堡：《鸦片战争前中英通商史》，商务印书馆，1961年，第55页。



图2-7 十三行附近的街市

资料来源：《清代十三行记略》，广东人民出版社，2006，第85页。

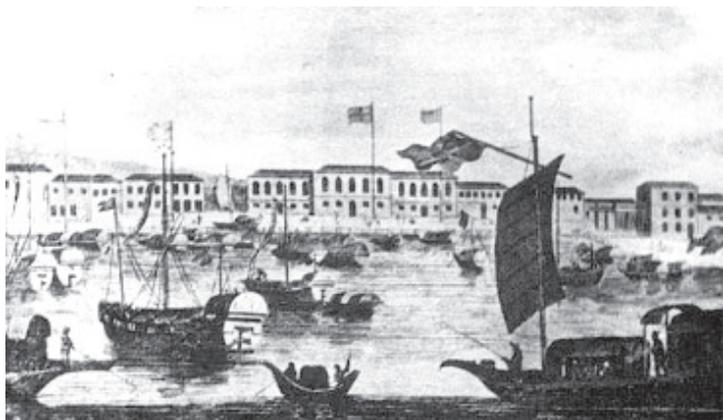


图2-8 广州商馆早期风貌（约1730年）

口通商”以后更是名正言顺地成为唯一的通商口岸。根据《粤海关志》卷二十四的记录，自清乾隆十四年（1749年）至道光十八年（1838年）的90年间，来广州贸易的西方商船总计为5266艘<sup>①</sup>。1749—1758年，来广州的西方商船为194艘；1779—1788年，增加到504艘；1809—1818年，增加到807艘；

<sup>①</sup> 《粤海关志》卷二十四。



图2-9 珠江繁忙的景色

资料来源：香港艺术馆：《珠江风貌——澳门，广州及香港》，香港市政局，1996年，第167页。

1829—1838年，增加到1101艘。其中，1756—1757年，是最少的一次，只有7艘；1836—1837年，是最多的一次，达到创纪录的213艘。从贸易规模上来看，1764年，广州进出口贸易总值为5545847银两<sup>①</sup>；1792年，进出口贸易总值增加为12560177银两<sup>②</sup>；1830—1833年，进出口贸易总值达到22636249银两<sup>③</sup>。短短70年间，贸易总值增加了大约3倍。18世纪以后，以英美为主体的西方国家的对华贸易，在清前期的外贸体系中占据了主导地位，而且其绝对数值还在以令人震惊的速度不断地攀升。这种对华贸易，在“一口通商”之前大多发生在广州，在“一口通商”之后只能发生在广州，因而具有垄断性质。正因如此，尽管自秦汉以来广州就是全国数一数二的贸易大港，而且是唯一的经久不衰的贸易大港，但清中叶（1757—1840年）的“一口通商”，才使广州登上城市发展史上最辉煌的巅峰。清乾隆年间的诗人李调元有《南海竹枝词》赞曰：“自是繁华地不同，鱼鳞万户海城中。人家尽蓄珊瑚鸟，

① 严中平：《中国近代经济史统计资料选辑》，科学出版社，1955，第4—5页。

② 马士（H. B. Morse）：《东印度公司对华贸易编年史》第一、二卷，中山大学出版社，1991，第518页。

③ 严中平：《中国近代经济史统计资料选辑》，科学出版社，1955，第4—5页。

高挂栏杆碧玉笼。奇珍大半出西洋，番舶归时亦置装。新出牛郎印光缎，花边钱满十三行。”清乾隆三十四年（1769年），英国人威廉·希克（William Hickey）在其回忆录中描述了对广州的城市观感，“这个城市令人惊讶的豪华壮丽而且风景如画。宏伟而新颖的建筑，经常使外来人士感到惊奇。珠江上船舶穿梭如织的忙碌情景，就像伦敦桥下的泰晤士河”<sup>①</sup>（见图2-9）。1833年的*Chinese repository* 也描述了广州当时的贸易盛况，“广州的地理形势和中国政府的政策，再加上其他各种原因，使得广州成为对内对外贸易极盛之地。除了俄国商队跨越中国北方边疆，葡萄牙和西班牙的商船往来澳门而外，中华帝国与西方列国的全部贸易都聚会于广州。中国各地物产都运来此地，各省的商贾货栈在此经营着，很赚钱的买卖。东京、交趾支那、柬埔寨、缅甸、麻（马）六甲或马来半岛、东印度群岛、印度各口岸、欧洲各国、南北美各国和太平洋诸岛的商货，也都汇集到此城”<sup>②</sup>。

广州对外贸易之盛，还可从粤海关的税收增长略窥一二。“一口通商”之前，粤海关的洋税银就占总数的五分之四。“一口通商”以后，国内贸易的部分基本可以忽略不计，因为对外贸易的规模在以惊人的速度增长。根据《粤海关志》的记录，1757年粤海关的税收为320531银两，此后逐年递增，1788年突破100万银两，1802年以后基本保持在140万~150万银两的水平，其中最高的是1836—1837年，粤海关的税收达到1789424银两。1799年以后，粤海关每年的税收都在100万银两以上，然而沿海贸易的税收还是10多万银两。与此同时，“一口通商”以后，其他三大海关的年均税收都在稳定发展的基础上有小幅提升，可见“一口通商”对其影响不大。只是在19世纪初叶，闽海关和浙海关都出现明显的下降，其后分别保持在近20万银两和近8万银两的水平，江海关则一直平稳保持在7万银两左右的水平。粤海关与其他三大海关的税收差距，已经不在同一个重量级上（见表2-4）。

① William Hickey: *Memoirs of William Hickey*, Routledge, 1975, p.125.

② *Chinese repository*, Vol II, 1833, p. 289. 转引自姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》，中华书局，1962，第305页。

表2-4 乾隆元年至道光二十年（1736—1840年）四大海关年均税收表  
（单位：银两）

| 关期（年份）    | 粤海关        | 闽海关       | 浙海关       | 江海关      |
|-----------|------------|-----------|-----------|----------|
| 1736—1756 | 449048.33  | 269454.47 | 89790.235 | 62483.6  |
| 1757—1766 | 426345.7   | 342512.2  | 89414.39  | 71452.6  |
| 1767—1776 | 558662.5   | 362114.8  | 89658.28  | 72055.14 |
| 1777—1786 | 635924     | 385193.4  | 90075.88  | 72542.6  |
| 1787—1796 | 1023935.3  | 306912.6  | 90275.31  | 72867.95 |
| 1797—1806 | 1250706.3  | 205232    | 72731.48  | 73111.88 |
| 1807—1816 | 1425864.8  | 193360.43 | 79701.2   | 73600.31 |
| 1817—1826 | 1406489.6  | 195187.17 | 79691.94  | 73651.15 |
| 1827—1836 | 1547295.1  | 180000.67 | 79385.98  | 73313.17 |
| 1837—1840 | 1365685.33 | 176910    | 79178.69  | 70355    |
| 平均        | 1071212.11 | 260824.78 | 83345.91  | 72550    |

18世纪下半叶开始，粤海关在全国所有榷关中高居榜首的位置。清嘉庆十六年（1811年）粤海关的税收（1165262银两）占全国24户关税收总额（4276564银两）的27.2%，超过四分之一；嘉庆十七年（1812年）粤海关的税收（1347937银两）占总数（4479208银两）的30.1%<sup>①</sup>，将近三分之一。由此可知，广州的对外贸易在清前期整个商品流通和贸易体系中都举足轻重，因此屈大均《广东新语》称其为“金山珠海，天子南库”。总的来说，“一口通商”带给广州特殊的发展机遇，这种绝对优势直到近代以后才被上海所打破。

① 汇核嘉庆十七年各省钱粮出入清单，《史料旬刊》28—30期。



海上丝绸之路  
研究书系  
港口篇

# 广州港与海上丝绸之路

广东省人民政府参事室  
广东省人民政府文史研究馆

◎ 编

李燕◎ 著

SPM

南方出版传媒  
广东人民出版社

责任编辑：刘 倩

责任技编：许伟斌

装帧设计：**WONDERLAND** Book design  
仙德 QQ:344581934

ISBN 978-7-5454-6429-0



9 787545 464290 >

定价：58.00元