

中国水运史丛书



邓端本编著

廣州港史

(古代部分)

海洋出版社

中国水运史丛书

广州港史

(古代部分)

邓端本 编著



海洋出版社

1983年·北京

欲知
船史
PDG

内 容 提 要

本书是一部经济技术史。它系统地论述了广州港的形成、发展以及历史上各个时期它在海上交通、对外贸易、文化交流、反殖斗争等方面的重要作用。本书史料丰富，可供外贸工作人员、海外交通工作人员、海港工作人员及从事历史研究及有关院校历史系的师生阅读参考。

中国水运史丛书

广州港史

(古代部分)

邓端本 编著

海洋出版社出版 (北京市复兴门外大街1号)

新华书店北京发行所发行 交通部公路一局印刷所印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 7 3/4 插页: 1 字数: 175千字

1986年3月第一版

1986年3月第一次印刷

印数: 15400

统一书号: 11193·0471 定价: 1.50元

版权所有 不得翻印

《广州港史》（古代部分）

中国航海史研究会

主任委员： 贺崇升

副主任委员： 王大勇 陈嘉震 魏启宇 丘克辉

何明德 丛永竹

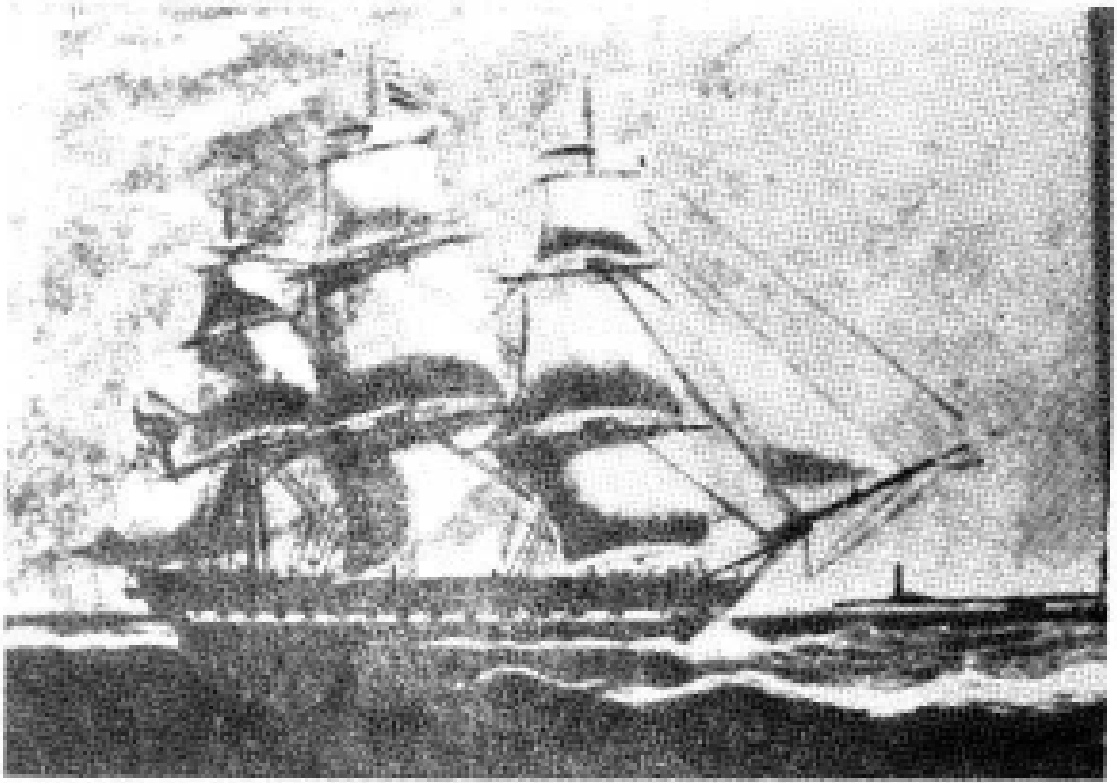
顾问： 朱杰勤 庄为玘 卢东阁

《广州港史》编辑领导小组

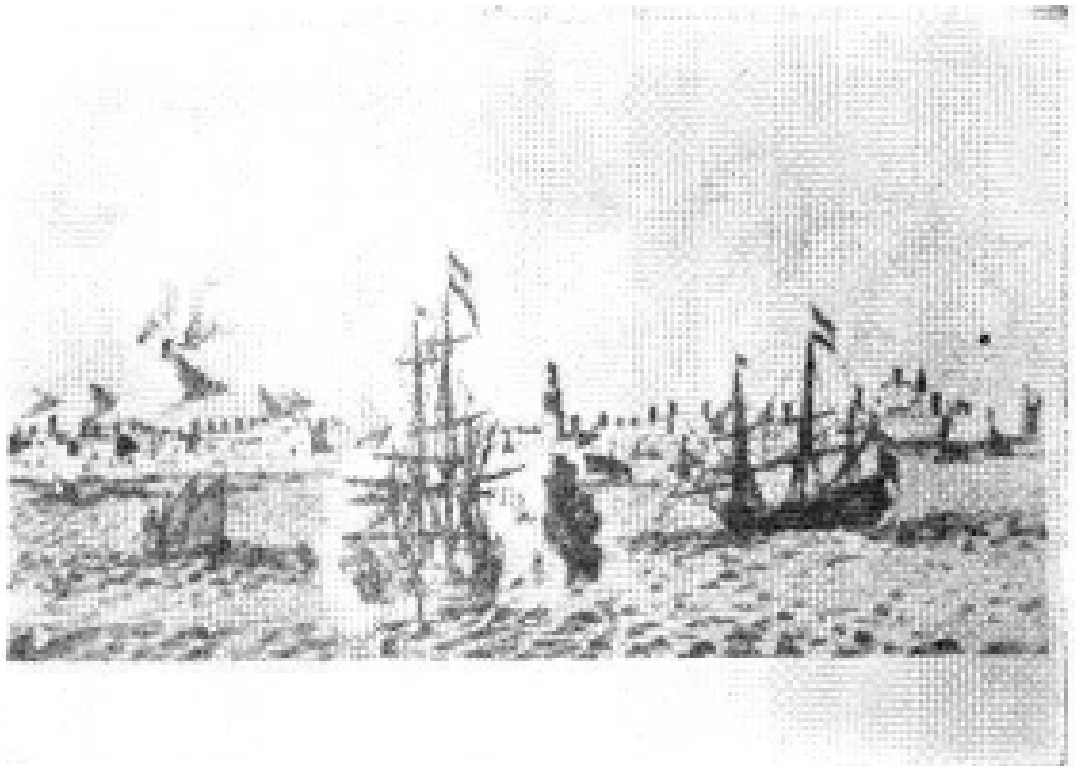
组长： 陈学

副组长： 李明 乔仕德

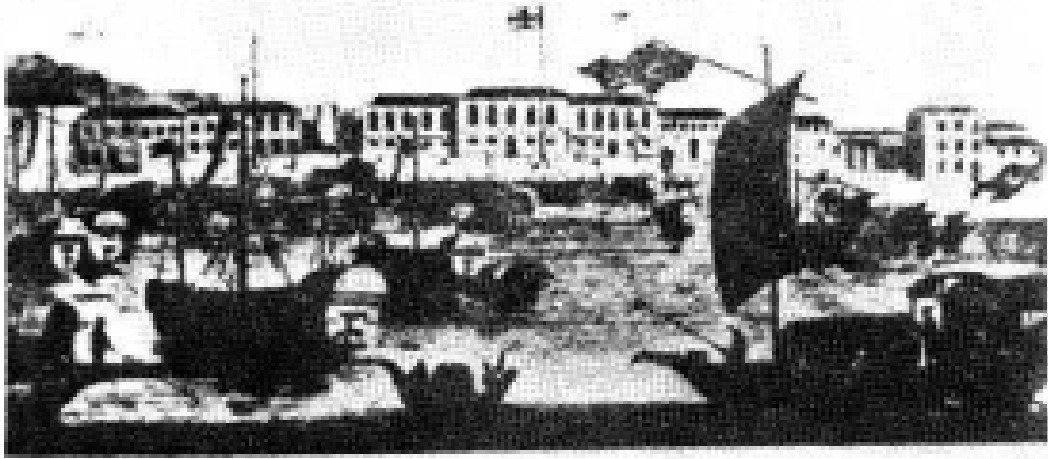
成员： 苏义铭 邓端本 程浩



鴉片戰爭以前澳門的外國商船



英國東印度公司商船



1780年时的广州商馆



鸦片战争以前的广州港

中国水运史丛书

总 序

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

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

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

我国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇岛。

岛港。汉代的广州港以及徐闻合浦港，已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。元代曾来我国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港。”长江沿岸的扬州港，兼有海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了，当时大食、波斯的航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州。”可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

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

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，沿海海关和港口完全由外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者们的天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873年一月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，海员的大罢工，在中国新民主主义革命史中占有光辉的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领

导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋船队从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型，名列世界前十位的、拥有一千五百多万载重吨的远洋运输船队，航行到一百五十多个国家和地区的六百多个港口。与解放初期相比，内河轮驳船增加十倍以上，内河客、货物运输量增长都在十八倍以上，沿海客运量增长二十三倍，货物运输量增长十八倍；沿海主要港口货物吞吐量增加二十多倍。并相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，与港、航相配套的各种设施如：集疏运系统、修造船工业，以及航务工程，通讯导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、海运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系。党的十一届三中全会以后，我国水运事业，在党中央正确方针指引下，在探索建设具有中国特色的社会主义道路上，有了许多新的创造，取得了重大的成就，在国际航运界中，已成为一支不可忽视和具有影响的力量，并正以比较高的速度向现代化迈进。

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

人民，只有人民，才是创造历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海

以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，实为旷世之伟业，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶，“隋氏作之虽劳，后代实受其利”。在几千年的实践中，出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者。如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王濬、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等，建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜数。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。我国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

历史，主要是指人类社会的发展过程，是人类社会各项事业的继承、连续和发展。我们把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去历史，从中吸取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括海港史，各省的航运史，长江航运史，中国运河史，招商局史，民生公司史等。丛书的编写，将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，重视史料的收集、整理和考订，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难

问题，一时也难以得出正确结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。中国水运自古无专史，有史从本书始。但本书的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书将在历史的检验中，不断修改完善和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

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

中国航海史研究会

前 言

《广州港史》系一部经济技术史书。它是在中国航海学会暨中国航海史研究会发起和组织下进行编写的。

《广州港史》共分古、近、现三部分。本书为《广州港史》的古代部分。《广州港史》整个编写工作，是在原广东省航运厅和广州港务管理局的领导下进行的。以陈学同志为组长，以李明、乔仕德同志为副组长，以苏义铭、邓端本、程浩同志为成员的编辑领导小组，具体负责编写工作的组织事宜。在搜集资料与草拟编写大纲的过程中，得到暨南大学朱杰勤教授、广东省社会科学院金应熙教授、中山大学徐俊鸣教授、华南师范大学曾昭璇教授、吴壮达教授等专家，及中山大学东南亚史研究所、暨南大学历史系、广东省文史馆、广东省社会科学院历史研究所、广州市社会科学研究所以等单位的关心和指导。书成之后，徐俊鸣、曾昭璇、吴壮达三位教授，还作了仔细的审阅。对于以上单位和前辈们的热情支持，特在此表示衷心的感谢。

广州港位于祖国的南大门，是一个历史悠久的对外贸易港口。自两晋南北朝至唐宋时期，一直是我国对外贸易的中心。明清期间，曾长时期是我国唯一的通商口岸。由于殖民主义最早派遣舰队前来“叩关索市”，因此，这里又是帝国主义最早入侵的港口。鸦片战争使广州港在近代史上处于特殊重要的位置。解放后，它仍然是我国的一个重要贸易港，所以，在我国海外交通、

对外贸易和反帝反侵略史中，广州港都占有非常重要的地位。

今天，我们编写广州港史，对国家的开放政策和“四化”建设，以及开展爱国主义教育等方面，都有重要的意义。作者限于水平，在承担这一任务时，实在有力不从心之感。由于作者学识浅陋，错漏在所难免，敬请读者和史学界前辈批评指正。

邓端本

一九八四年七月二十三日

目 录

第一章	广州港的地理概况	(1)
第二章	秦汉时的番禺港	(19)
第三章	三国至隋时的广州港	(33)
第四章	唐代全国的第一大港	(45)
第五章	宋代继续发展的广州港	(73)
第六章	元代的广州港	(117)
第七章	明代广州港的特殊位置	(132)
第八章	清代(鸦片战争前)唯一的通商口岸	(174)
附录	羊城古景	(224)

第一章 广州港的地理概况

一、地理位置和自然概况

广州港位于北纬 $23^{\circ}06'$ ，东经 $113^{\circ}14'$ ，地处珠江三角洲北部的边缘。东与粤东广大地区接壤，西连广东重镇佛山；北有白云、越秀二山；南濒浩浩荡荡的珠江，并与珠江三角洲平原联成一片。珠江口外岛屿众多，水道纵横，航线交织，有虎门、横门、磨刀门、崖门等水道出海，是祖国的南大门。

广州港属亚热带气候，在北回归线的南缘，年平均气温为 21.9°C ，温暖多雨，年平均降雨量约1720毫米，终年无雪。由于海洋性气候的调剂，每年十月至次年二月吹北风，其余月份刮东南风及南风，这为古代帆船航行提供了重要的条件。夏秋间偶有台风袭击，但抵达本港的风力一般在6至8级左右。

航道受潮汐影响，大潮升2.3米，小潮升1.89米，涨落潮流速为2—3节，流向与河道一致。

广州港地当东、西、北江汇合点，东、西、北三江构成珠江水系，流域面积约44万平方公里。

西江是珠江水系中的主干，它源于云南沾益县马雄山，流至贵州册亨县会合北盘江后称红水河，向东南流至广西石龙与柳江汇合称黔江，到桂平汇合郁江后又称浔江，直到梧州会合桂江后

始称西江。它继续东流，到三水进入珠江三角洲，主流在磨刀门出海。全长2055公里，流域面积约占珠江流域面积的百分之七十七点八左右。

北江发源于江西广东之间的大庾岭南，至韶关市附近与武水会合后称北江，并接纳翁江、连江等支流，与西江沟通，主流由洪奇沥入海，全长582公里。

东江发源于江西安远县南岭山脉，自龙川以下始称东江。自惠阳以下进入平原，并与北江沟通，最后自虎门入海，全长523公里。

珠江是我国优良航道之一，河川径流量特别丰盈。多年平均流量为9735秒立方米，年径流总量达3069亿立方米，仅次于长江，居我国第二位。河流的含沙量也比较少，全年总输沙量约一亿吨左右，是我国三大河流中输沙量最少的一条河流。

广州港为一东西走向的溺谷湾，在远古时代属溺谷湾的湾头河口区。一九三七年，吴尚时教授于广州市郊七星岗，发现海蚀崖和海蚀平台，证明广州溺谷湾形成，至少距今六千年前。当时，海潮由伶仃洋汹涌而来，海浪可直拍越秀山南麓。

珠江三角洲由东、西、北三江输沙在海湾上淤浅而成。从地质钻孔的情况来看，现在的省政府、科学馆、石溪、芳村、瑤头、文化公园、天成路、大德路、宝源路、南方大厦、跃进路、光塔路、杨基等地的地层下面，都发现有蚝壳；中山五路秦汉船台下，大南路、大德路发现有泥蚶。宝源路地层中海贝的年代，经鉴定为二千一百年以前，说明汉代这一带还是海域。直到唐、宋时期，黄埔附近的水域仍被称为“大海”，海珠桥附近被称为“小海”。⁽¹⁾现在，海岸线已南移一百多公里，但由于广州的地理位置距三江的主要出口稍远，输送到此地的泥沙较少，所以能在长时期内维持一定的水深，使数千年来，广州能成为河港而兼海港屹立于祖国的南方。

二、交通和物产

(一) 交通

广州港拥有广大腹地，珠江流域为其主要腹地，并有四通八达的内河运输网，往东可抵粤东潮汕、福建等地；往西溯流珠江，能深入广西、贵州、云南等省；北部有北江直通南雄的大庾岭下，越岭即抵江西南昌一带；南部是珠江的出海口，与东南亚国家遥遥相对，是南中国的门户。我国史书很早便记载有古人利用珠江通航、作战和传播技术文化的情况。珠江是广东沟通中原与西南各地的一条主要运输线。

广州港很早便与我国东南沿海各港有海运交通。古人也曾多次利用海道对岭南地区进行军事活动和辎重运输。至于民间贸易和物资交流，自秦汉以来，便络绎不绝。

关于海外交通，自秦汉以来，便开辟有东南亚和印度洋沿岸的航线。对此外国文献也有记载：中西海上交通，要以广州为终点。古代所称的东、西洋航线，大抵皆以广州为始发港：往东可至吕宋，即现在的菲律宾；往西则经东南亚、印度洋、波斯湾达东非等国。广州港作为对外贸易港，历久不衰，尤以唐、宋二代最盛。

在陆路交通方面，古人多数通过五岭山隘与中原取得连系。五岭即大庾岭、骑田岭、都庞岭、萌渚岭、越城岭。秦时在这些岭口建有横浦、湟溪、阳山、湓口等关。历代以来，大概有三条道路最为重要：一是通过韶关、南雄、越大庾岭至江西南安的道路；二是通过阳山、连县，越骑田岭至湖南郴州的道路；三是溯西江至漓水，通过广西兴安县灵渠，越过越城岭至湖南零陵的道路。从解放后在岭南地区对战国墓的发掘情况来看，这些交通要道在春秋战

国时已经使用了，而上面所提到的灵渠，则是秦始皇统一岭南时所建设的。

（二）物 产

古代的岭南地区，虽然比中原开发得迟，但由于气候温和，土地肥沃，所以物产丰富。主要产品有：

蚕丝 珠江三角洲现在是我国三大蚕丝产地之一。早在东汉末年，广州附近便开始养蚕种桑。北魏郦道元《水经·泷水篇注》云：“建安中，吴遣步骖为交州（刺史），骖到南海，见土地形势，观尉佗旧治处，负山带海，博敞渺目，高则桑土，下则沃衍。”说明珠江三角洲较高处，已有桑园出现。阿拉伯商人苏莱曼的《东游记》第二卷（实为阿布赛德哈散所续）亦提到：唐末，黄巢起义军攻占广州时，“把桑树和别种树一起砍去……桑树既已砍去，中国对外的尤其是对阿拉伯的丝绸出口事业，就跟着完了。”外国人如此注意广州的养蚕和种桑业，证明它在对外贸易中已有一定的影响。事实上在唐朝咸通年间（公元八六〇年至八七三年），与蚕桑业密切结合在一起的池塘养鱼业，也已出现，经过宋代的发展，到明景泰年间，顺德县更是广植桑树了。明末清初，珠江三角洲的南海、顺德等县完成了“果基鱼塘”往“桑基鱼塘”的过渡，已经“以桑鱼为业”了。广州成为唯一的通商口岸后，洋商为了贪图方便，就近收购蚕丝，于是更进一步刺激珠江三角洲桑蚕业的发展，使其成为我国著名蚕丝产地之一。与此同时，广州、佛山的丝织业也有很大的发展，手工业作坊大量兴起，生产出来的“粤缎”和“广纱”，“皆为岭外京华、东西二洋所贵。”（见《广东新语》卷十五）屈大均有诗曰：“洋船争出是官商，十字门开向二洋，五丝八丝广缎好，银钱堆满十三行。”

木材 广东为我国古代木材主要产区之一，在远古时代，广

东的土地覆盖着热带雨林。“越人善舟”，说明木材生产的发达，广东才能成为全国主要的造船基地之一。东汉杨孚在《异物志》中曾有广东出产“梓椽大十围，材贞劲，非利刚截不能克，堪作船。”的记载。公元一八九〇年，在西樵山附近出土了一付大象的头盖骨，据考古学家考证，是汉代大象的头骨。一九七三年，又在顺德勒流出土了宋代的鳄鱼骨骼。这些东西证明这一带曾有大象、鳄鱼。所以古代的广东属于热带雨林区应是没有疑问的。东晋末年，卢循所领导的农民起义军，曾在广州、始兴（今韶关）一带休养生息，以广东作为据点。当其出师北伐时，便在粤北的始兴一带建造战舰千艘，有的叫八橹舰，“起四层，高十二丈。”规模相当巨大，可见木材产量之丰富。唐岭南节度使杜佑曾在广东督造大量的战船，其中建造的楼船，有楼三重，高如城堡，其工程之浩大，亦说明广东木材蕴藏量是丰富的。此后，历宋元明清各代，广东都是一个重要的造船基地。

棉花 广东是我国最早引植棉花的地区之一。棉花的原产地是印度，古代由南北两道传入我国。北道由中亚首先传至新疆，然后传布于华北。南道又分二线：其一由缅甸传入我国云南；另一由越南传入我国闽、广等地（参见徐俊鸣、郭培忠《古代广州及其附近地区的手工业》载《历史地理》一九八二年第一期）。周去非的《岭外代答》、王象之的《舆地纪胜》、赵汝适的《诸蕃志》、方勺的《泊宅篇》都有岭南地区产木棉的记载。陶宗仪的《辍耕录》则写得更为清楚：“闽广多种木棉、纺绩为布，名曰吉贝”。这种木棉就是今日的棉花，过去常把古人记载的木棉认为是木棉树的木棉，实在是一种错误，因木棉树所产的木棉并不能织布。所以很多专家都确认广东是古代产棉区之一，而且在宋元之际，还向岭北传播，先后在江西、浙江、江苏等地种植和织作（参见漆侠《求实集》和傅筑夫《中国古代经济史概论》）。《求实集》还引了王明清《玉照新志》卷一的记载：宋

神宗元丰年间，陈绎在知广州时，因“其子陈彦辅役使广州军人织造木棉生活”而获罪，说明在北宋时期，广州便有纺织棉花的工场。再据《元典章》卷二六，至元二十九年（公元一二九二年），中书省命江西行省“于课程地税内折收木棉白布，已后年例必须收纳。”的记载，也说明广东省是当时的棉花产区之一，因元时的广东是受江西行省管辖的。

广东的纺织业大规模兴起是在明、清以后。《南海县志》记载，明嘉靖年间，南海县便能生产斜纹布、绵布、象眼布、熏纱花布、雪被等多种棉布。明末清初，广州、佛山、兴宁成了岭南棉织业的三个主要基地。但由于后来的各种原因，岭南的棉花受到了淘汰，所以到了明清两代，广东已经产棉很少，棉织业所需要的原料，大部转而仰给于长江流域一带。故褚华的《木棉谱》说：“闽粤人于二三月载糖霜来卖，秋则不买布而买花衣（棉花）以归，楼船千百皆装布囊累累，盖彼中自能纺织也。”

稻米 广东过去也是全国主要稻米产区之一。宋代，广州曾是一大米市。阮元《广东通志·宦绩录》大量地记载了粤东、粤西、珠江三角洲等地兴修水利的情况。如宋理宗嘉熙四年（公元一二四〇年），东莞县令赵善耶“修旧堤一万五千九百丈。”绍兴、乾道年间（公元一一三一年至一一七三年）知雷州的何庚、戴之邵亦屡兴陂塘水利。特别是绍兴二十六年（公元一一五六年），何庚知雷州时“常以兴利除害为事。……北导特吕塘之水使南下，西导西湖之水使之东注，合二水灌田数千顷，公私获利。”由于水利的兴修和土地的开垦，粮食生产有了很大的发展，所以广州有余粮运销闽、浙等地。真德秀也在《真文忠公文集》卷一五记载说“福、兴、漳、泉四郡全靠广米以给民食。”又说：“贼船在海，米船不至，军民便已乏食。”可见广东的粮食出口，对福建军民的供应，是何等的重要。广东的粮食生产在元朝又有发展，由于屯田的开发，粮食运输成为海上运输的主要商品。只是到了明清

两代，因经济作物的发展，商品性农业增加，广东才逐渐由余粮省变为缺粮省。

矿产 广东产铜、银、铅、铁等矿，多数分布在粤北一带，而且有悠久的开采历史。《汉书·地理志》指出，集散于番禺的货物中有铜有银。铜的产地，据北宋乐史《太平寰宇记》的记载为铜陵县（今阳春县北）。南越王赵佗曾在此地炼铜。晋末，卢循起义军还在广州开采过银矿。(2)另据《方輿纪要》广东东莞条下说：“（县）东十里为宝山，昔尝置场煎银于此。”《宋书》也有如下记载：南朝宋元嘉初，始兴郡有银民三百多户，专门开采银矿。银矿是南朝时期广东最重要的矿产，《通典》说，梁朝初年，全国各地均以铜钱或谷帛交易，而岭南一带则以金银为货币。这种情况一直延续到唐、宋以后。

唐代广州采矿业经营的矿产有十种，产地分布于三十多个州县。宋朝又有进一步发展，广东南路一共有五十九个县，其中二十九个县有铜、铁、银、铅等矿场三十多个，采矿的种类增至二十余种，番禺有银和铁。

广东在东晋时代便有冶铁业。南汉时，广州已能铸铁塔、铁柱。有两座铁塔现仍存在光塔寺。宋宣和年间，广东冶铁在全国冶铁行业中占有重要地位。明洪武七年（公元一三七四年），明太祖朱元璋下令在全国设置十三个铁冶所，岁炼铁额为八百零五万二千九百八十七斤。其中广东省阳山县冶所为七十万斤，年产量占全国总产量的十分之一弱，在全国的冶铁生产中占有重要的位置。明代全国铁矿产地有二百三十二个州县，广东就占了二十三个，清代，广东铁矿石开采和铁炉冶铁在四十个县内，共有一百九十三处之多，广东佛山是当时全国冶铁基地之一。《广东新语》称：“佛山之冶遍天下”“铁莫良于广铁”。古代广东的矿冶业是有相当基础的。

陶瓷 广东从唐代起便开始有陶瓷生产。一九五七年在广

州西村皇帝岗发现了宋代大型瓷窑遗址，堆存极其丰富多采，它证明古代的广州是一个陶瓷产地。此外，南海县的镇龙圩，灵洲山的官窑，以及佛山市的石湾所发掘出来的窑址，均属大型窑址，据估计，产量相当可观。中世纪的著名游历家、摩洛哥人依宾拔都他在他的《游记》中曾指出，广州的磁业甚盛，并说：“其间最大者，莫过于陶器场。由此，商人转运磁器至中国各省及印度、夜门（即也门）。”

古代广东的陶瓷业，主要以佛山石湾为基地，无论从生产规模、生产技术到市场等方面，都占优势，基本上代表了“广窑”。所以屈大均在《广东新语》上说：“石湾之陶遍两广”。石湾的陶瓷远销海外，是广东主要的出口商品之一。在明清时期广州口岸的陶瓷贸易中，石湾陶瓷出口仅次于江西景德镇而居全国的第二位。

蔗糖 广东在第五、六世纪已能制砂糖。宋代广东所制的糖曾列为贡品。明清两代广东的蔗糖有了巨大的发展，甘蔗种植遍布全省，其中番禺、东莞、增城、阳春的蔗田面积就相当大，甘蔗之多，“连冈接阜，一望若芦苇”，出现了“蔗田几与禾田等”的现象。（见《南越笔记》卷十四）据《中国近代对外贸易史资料》第三册统计，鸦片战争前后，广东年产糖量已达四千万至四千五百万斤。所以“粤东蔗糖行四方”，通过海运，远销至苏州、天津等地，甚至还出口东南亚各国。

水果 岭南所产的荔枝、龙眼、香蕉、菠萝，全国闻名，行销海外，《后汉书·和帝纪》载：“和帝元兴元年（公元一〇五年）旧南海献龙眼、荔枝，十里一置、五里一候，奔腾险阻，死者继路。”说明荔枝、龙眼很早便作为贡品，向皇帝进贡。玄宗时，杨贵妃“欲得生荔枝，岁命岭南驰驿致之，比至长安，色味不变。”（阮元《广东通志·前事略》）故杜牧的诗句中，有“一骑红尘妃子笑，无人知是荔枝来”之语。苏东坡贬谪岭南时，亦

有诗咏荔枝曰：“日啖荔枝三百颗，不辞长作岭南人。”到了明清两代，荔枝、龙眼有了更大的发展。《广东新语》卷二载：“顺德有水乡曰陈村，周回四十余里，……居人多以种龙眼为业，弥望无际，约有数十万株，荔枝、柑、橙诸果，居其三四，比屋皆焙取荔枝、龙眼为货”，该书又提到增城的沙贝，“所产多荔枝异种，与香柚、甘蔗之美，实野人乐志之胜区也。”《广东新语》卷二十五又说：“广州凡基围堤岸，皆种荔枝、龙眼，或有弃田以种者。”荔枝、龙眼加工制成干果后，“载以栲箱，束以黄白藤，与诸瑰货向台关（梅关）而北腊岭（骑田岭）而西北者，舟船弗绝也。”当时专门以制箱打包为生者，在广州就有好几百家。这种果干不但远销省外，而且还是广东的主要出口物资之一，远销至朝鲜、日本、东南亚和阿拉伯等国。

三、沿革建制的变迁

春秋战国以前，岭南一带称为“百越”，又叫南越。属楚国的势力范围。

秦始皇三十三年（公元前214年），秦统一岭南，设南海、桂林、象郡。广州属南海郡，郡治设在番禺。

秦末汉初，岭南为赵佗及其后代割据达九十余年，叫南越国，首都设在番禺。

汉武帝元鼎六年（公元前一一一年），汉平南越，将南越国的土地划分为九郡，即南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南、珠崖、儋耳九郡，设立交趾刺史部，统率九郡，治所在交趾龙编（今越南河内附近）。南海郡治仍设在番禺。汉元帝时罢珠崖、儋耳二郡，九郡裁减为七郡。东汉末，交趾刺史部改称交州刺史部，并迁治广信。建安二十二年（公元二一七年）再迁治番禺。

三国时，岭南一带属吴。孙权黄武五年（公元二二六年），分交州东部，置广州，以番禺为州治，不久又合并，仍属交州。吴永安七年（公元二六四年），复分交州，置广州，州治仍设番禺。当时广州管辖的土地，除广东外，还有广西的大部，并一直沿袭至晋和南北朝时期。

隋开皇十年（公元五九〇年），析番禺、南海二县，不久，又把番禺并入南海，撤销了番禺县。

唐长安三年（公元七〇三年），恢复番禺县，为广东道南海郡的属县。唐朝初期的道，为监察性质的区划，后演变为行政区划，成为道、州、县的三级制。在天宝元年至乾元六年（公元七四二年至七五八年）间，曾一度改州为郡，其时则为道、郡、县三级制。后来又在形势重要的地方设置府。在内地称为都督府，在边疆称为都护府，道治广州为中都督府（“广府”即广州都督府的简称）。

宋朝改道为“路”。广州属广东南路管辖，并为路治。

元代将宋的路降至与府州同级，在路之上设省一级行政机构，广州属江西省广东道广州路管辖，道治设在广州。

明、清两代，广州属广东省（明代又称布政使司）广州府管辖。省治和府治均在广州。

四、水陆变迁

（一）水道的变迁

古代广州市区的河道，除珠江之外，尚有三条河流：

1. 文溪

文溪又名甘溪、越溪、东溪、薛薛水等。发源于白云山东麓菖蒲涧的滴水岩，经上、下垌，至越秀山下小北门外，然后分两路流入市区：一路经大石街入古西湖，从沙澳出口；一路沿今登

峰路南下长圻街，注入清水濠流出珠江。全长约八公里。

文溪是古代广州的重要河流，它不但在交通上曾起过一定的作用，而且又是供应淡水和农田灌溉的水道。按照历史记载，古时珠江水苦咸，不能食用。后来三国吴的刺史陆允，利用文溪的水，在越秀山脚建成甘泉池，把淡水引进城内，因其水甘冽，故又名甘溪。唐会昌间（公元八四一年至八四六年），节度使卢钧又疏导了文溪，并“筑堤百余丈，蓄水给田”，既方便了通航，又灌溉了附近的农田。宋代，这条水路成了城内运盐的主要航道。因当时的盐仓设于现在的仓边路一带，盐船由东澳（今清水濠一带）出发，上溯至仓边路运盐，往来不断，故宋代亦常疏浚。南宋开庆己未（公元一二五九年）时，经略谢子强又在越秀山脚筑堤蓄水灌田。元代，东澳码头淤塞，此河在航运上逐渐失去作用。目前，文溪的走向与从前大不相同，其上源已改道长腰岭以西，循白云山脉的走向；西南流至小北门外再折向东南，注入东濠涌入珠江。其变迁主要有如下两点原因：

（1）在宋以前，文溪上游出现“抢水”现象。因沙河支流沿大钵孟的西侧，不断向北延伸，接通了长腰岭以东的文溪支流和文溪的上源菖蒲涧，而沙河流入珠江的流程比较短，坡度也较大，使菖蒲涧等水改从这条捷径注入沙河，遂使长腰岭以南的一段水源被夺而逐渐干涸。

（2）在宋代建筑东城时，把文溪南北两端截断了，水流受到一定的破坏。明代筑城（成化年间），太监陈瑄强调白云山地脉关系闾省，不宜鋤断，故凿东濠二百六十五丈，引文溪水斜入东濠，从此小北门以南的文溪下游河道因水源枯竭，逐渐淤塞，终至全部湮没。

2. 流花水

流花水又名洗马冲或驷马冲。发源于越秀山西侧，经现在的越秀公园、流花桥、采虹桥，曲折西南流，至澳口入流溪河的汉

道。全长六至七公里。

流花水是汉、唐时期入城的交通要道，当时广州西北郊的石门是南北水路交通的要冲。由石门或佛山的方向入城，大多数通过澳口，经荔枝湾直航兰湖上岸。据古籍记载，南北朝时期，采虹桥的河面仍相当辽阔，到了明代，该桥仍被称为长桥。

流花水中段实为古代的兰湖，兰湖又名芝兰湖。据《广东新语》记载，在双井街，“其地亦犹曰兰湖里云”。湖区范围东起双井街象岗脚，西至洗马桥（司马桥）南止于西山，北到唐代回教先贤墓，面积二点六平方公里，积水面积近一平方公里。隋、唐、宋诸代都是船舶的避风港。南汉时，曾经进行过疏浚，故到宋代，交通仍很兴旺。南海县署从隋朝开始就设在这里，前后历七百余年，到了元代才迁走。明代，流花水逐渐淤塞。入清，兰湖水即涸，成了一片沼泽地。这条河现在虽然还存在，但已失去交通运输作用。至于过去的澳口，现今已离江边二百五十米，采虹桥也仅宽十五米了。

3. 西关冲

西关冲又分上西关冲和下西关冲。上西关冲源出今中山七路陈家祠附近，与流经十八甫的大观河相会后。西北流至多宝路（今新风路）与上西关冲合流入荔湾冲出珠江。另有一支在未与上西关冲相会之前，即由柳波冲南入珠江白鹅潭。上下西关冲均不长，约二三百公里左右。

这里需要讲一讲大观河，大观河是下西关冲的一部分，原是河滩。明嘉靖五年（公元一五二六年）由人工开浚而成。当时西濠口一带风浪较大，遇强风则航行困难。为了保证航行的安全，所以开浚了太平桥至西濠一段的河道。使西濠、南濠（今濠畔街一带）都能由西关冲出珠江，接官窑、佛山水道。公元一六〇一年，西濠与大观河相通的地方被截断了。自大观河经人工堵截后，河道日益淤平，已失去其作用。而且整个西关冲的淤积也在加

速。公元一五二七年，西关冲的河道还宽达7丈，到了一八一二年后，只余1.6丈了。大观桥三孔也淤塞了二孔。清代又再淤断200米，下西关冲也因宝华路住宅区的开辟，在一八七二年淤断了100多米，形成今天西关冲的形态。大观河的开浚，曾促进了西关经济的繁荣，河两岸建立了一间又一间的商店，广州从第一津至十八甫的商业区，就是在开浚大观河这个时代逐渐形成的。

西关过去曾是一个水网地带，河渠纵横交错，地势低平，湖沼星罗。在清代有八桥之盛。这八桥就是：大观、汇源、蓬莱、三圣、永兴、永济、义兴、德兴八桥。诗人蔡士尧还作过《八桥竹枝词》，有“百种梨园献技纷”“醍醐日日傍桥珍”，和“衣香人影上蓬莱”之句。可见其商业的繁盛，风光的旖旎，歌台酒榭，纸醉金迷的景况。

在通往广州的东、西、北江水道中，亦出现了历史时期的地理变迁。

秦、汉时期，东江下游靠海岸一带为制盐区，盐田集中在今宝安南头附近。晋代设立东莞郡，反映东江下游土地已向前发展，东莞茶山亦在陈朝形成集市。南北朝时期，茶山为东江的交通要道。到了唐朝，下游的河口部分已有平原发育，东江、石马河形成了河网区。宋代，由于建堤屯田，不少河道被截断，东江被固定在苏礼龙围之南，把唐宋以来，东江呈放射形状的河道，改变为单一正干水道，并使正干水道由直道向弯道变化。明代，三角洲边缘在麻涌、大步、道滘一线，东江在石龙分成两大汉道入大海，河道仍向曲流演化。到了清代，河道继续作曲流发育，再加上在曲流突岸的地段处不断出现新河滩，江水洲也随之并岸，东江正干逐渐南移，而三角洲的土地亦由清初在苏沙附近，发展到清末南移至猎沙、浔洲、泥洲一带，形成东江正干今天的形态。

西江在战国时期，有四条古河道：一为大沙古河道；一为东门坳古河道；一为白土古河道；一为羚羊旱峡古河道。四条古河道又都由三榕峡口呈放射状入海分散流动。在西汉和东汉时期，均在三水以下分两汉入海。晋代，由于屯垦关系，旱峡古河道断流。唐代，旱峡和东门坳古河道均淤。宋代由于不断的屯垦，白土古河道亦被截断，大沙古河道亦淤，绥江三角洲向南发展，思贤濬区日见浅出，西江和北江汇流区变狭。明代，由于绥江的冲积，西江正干在青岐镇以东，已成五沙纷立状态，形成多股分流，和北江相汇。清代以后，思贤濬水流转向，大量北江水入西江。西江主流向南出马口峡，以磨刀门为正干出口，五沙也合并成围。

北江在秦汉时代，是一条深水河道，其干流是当时西江的一条支流。东汉时，由清远至广州，沿石角的白泥河顺水下行，一天可达。晋代，白泥河淤塞，由北江到广州改以芦苞冲为主道，官窑的江心洲灵洲成为交通要地。当时官窑处水道分成多支南下广州，北江正干南伸到葛岸。唐代，北江河口已伸至顺德南部简岸以南。宋代，思贤濬淤狭，再加上屯垦的原因，使西南以下的北江干流变狭三分之一。明代，北江各汉河多被截断，思贤濬变狭至200米，芦苞冲由一千余米变狭为500米，北江三水河道也只宽250米，北江正干缩狭了二分之一，北江主航道下移到西南冲。随着北面支河道的继续淤塞，佛山涌取代官窑涌，成为西北江在三水汇合经沙口后通往广州的主要航道。清代河岸平原的堤围修建迅速向滨海地区扩展，河道的水面随之变窄，沙坦相继浮露并岸。北江水过濬注入西江，形成北水西流，并且由于水量减少，淤积更甚，西南冲和佛山冲也逐渐淤涸，形成现在的水流之势。

（二）陆地变迁

广州的地势，大致是东北高而西南低，整个市区形成向东南和

西南倾斜的状态。它的地形可分低山、阶地和平原三大类。山区多在东北，平地多在西南，而阶地则散布在山地的边缘与平原当中。其平原多是由流溪河和西、北江的汉道带来的泥沙冲积而成的。

西汉前，广州市区大部为水所掩。东汉末期，孙吴交州刺史步骞曾盛赞广州“负山带海，博敞渺目……睹巨海之浩茫，观原藪之殷阜，乃曰：‘斯诚海岛膏腴之地，宜为都邑’”（3）晋以前，坡山（在惠福路）下面是江边。晋以后，广州市的岸线平均每年以零点六米向珠江推移。晋代，珠江阔1500米。唐代阔1400米，宋代阔900米，明代阔700米，清代阔500米，现在最狭处只有180米了，前后相差九倍。（4）据有关学者研究，广州岸线变迁的大致情况如下：

晋代 江边渡口在坡山，称坡山古渡，今距岸约1100米。

南北朝 江岸在华林寺前的西来初地，今距江面900米。

隋代 江岸南移至杨仁里一线。今距江面800米。

唐代 江岸在西关的泮坑上、下九路（今秀丽二路）、大德路（秀丽三路）、文明路（今延安二路）一线以南。今距江岸700米左右。

宋代 前期岸线在西关冲和玉带濠一线。第十甫曾建有南海神庙（今广州酒家）便是佐证。宋末，因西江的地理变化，大量西江水南出磨刀门，河道冲刷力减少，沙泥迅速淤积，广州岸线又南移至今一德路、万福路一带。距今江岸350—500米。此时期是珠江淤积较速的时期。

元明 城东江岸南延至今延安三路、四路以南；城西江岸移至和平路一带，城东江岸在元运里、前鉴街、启明街以南。河南沿岸有少量沙洲和边滩形成。如鳌洲便是这个时期形成的。

清代 江岸继续南伸至十三行、西濠二马路一带。公元一九三一年，江心的海珠石并入北岸，珠江的江岸也就基本上固定下来。（5）

古代广州原有“三石”：位于城东的称海印石，城西的叫浮邱石，城南叫海珠石。都是屹立在江中的礁石。

海印石位置在今广九马路以南，三马路以北的地段，因其形状如印而得名。文溪改道后，其出口就在附近，所以在江面上逐渐形成一长方形的沙洲，叫筑横沙。海印石刚好在筑横沙的西南，它加速了附近一带的冲积。公元一七七二年，海印石是江中的小岛，到了一九〇三年后，便与筑横沙相连起来，成为沙南东西向伸展的小半岛，现在已深埋在地底之下了。

浮邱石位置在今中山七路，在宋代已与陆地连成一片。据《广东新语》记载，宋初有一个一百二十多岁的老人陈崇义，小时候他曾见浮邱石下泊有舟船数千。屈大均是明末清初的人，他在书上说，当时的浮邱石已离江边四里多路程。可见其成陆之早。现在，此石已深埋于地层的底下了。

海珠石又名走珠石，在今省总工会大厦一带。在宋以前，还是一个靠近南岸的小岛，即海珠石以北的江面要比以南的江面要广阔。后来珠江淤狭，才与北岸逐渐接近。至一九二八年与北岸相距就只有30米了。一九三一年并入北岸。现在也已埋于地层之下了。

古代黄埔一带称为大海，市区的江面称为“小海”。韩愈的《南海神庙碑》称波罗庙的江面为“海”。并说：“海常多大风，将往皆忧戚。既进，观顾怖悸。”该庙门口的浴日亭是古代观日出的地方，“能东瞰扶桑，俯眺幽阻。”《元和郡县志》也记载说：“广州东八十里有村号曰古斗。自此出海，浩淼无际。”可见古人把这里视为出海之处。北宋诗人苏东坡来游波罗庙时，曾赋诗一首，其中有“剑气峥嵘夜插天，瑞光明灭到黄湾，坐看暘谷浮金晕，遥想钱塘涌雪山”之句。南宋诗人杨万里也有诗称：“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。”说明广州市区岸线经历了沧桑之变。

五、结 语

(1) 广州港的形成与发展,与地理条件有密切的关系。广州地处珠江的下游,又有密布的水道网,故内河交通十分发达。自两汉以来,广州便是全国的一个重要都会,广东内河运输的中心。随着粤江流域经济不断的开发,商品交换市场也日益扩大,广州也就成了我国南方最大的港市。在对外贸易方面,广州也具有比其他港口更为优越的条件。因我国古代对外贸易国家,以东南亚、阿拉伯和印度等国为主。作为南方港市的广州,与这些国家相隔最近,在当时主要依靠木帆船运输的条件下,距离远近是至关重要的,因此,广州便自然而然地成了当时市舶的要冲。

(2) 自唐以来,南方开凿了大庾岭道,中部一带,又经隋炀帝时代开发了南北大运河,广州与中原的交通得到了加强,因此,也进一步扩大了广州港的腹地。长江中下游以及闽浙等地的物产,均可通过五岭山口转运到广州出口,而由广州进口的物资亦可运至全国各地。全汉升教授在其《宋代广州的国内外贸易》一文中云:“广州在中国历代对外(尤其对南洋各国)贸易上所以都占重要地位,据作者的意见,是由于它与腹地(一方面消费由海港输入的外国商品;其他方面生产由海港输往外国的商品)的连络比较密切、便利的缘故。在沿海各港中,广州与腹地(尤其当时政治中心)的连络,大半有便利的河流可供运输(以前运输以河流为主,因运输费贱而安全。至于海运,则尚未发达;陆路则难运而贵),在广州方面,有北江可一直由广州至北境。其中走陆路的只是大庾岭一段。过岭后,江西又有水道入长江、运河,以至各生产及消费地,所以由唐代起对于大庾岭道路的开凿,我们可得知当时广州与腹地关系密切的消息。”故广州实际上是一个具有全国意义的大港。

(8) 珠江三角洲的形成和开发,加速了广州的繁荣。在生产发展的基础上,不但广州成了农产品交换的市场,而且也是手工业生产发达的城市。商业和手工业的繁荣,也就进一步促进了港口的发展。广州的全部历史,与港口的繁荣有极大的关系。

注 释

- (1) 据复旦大学历史地理研究室周源和考证,汉晋之交,西江河口大致不会超越九江之南,最北岸线走向可能沿黄埔—广州—佛山—九江一线伸展。此线以南基本上属海湾状态,五桂山孤立于珠江溯谷湾上。唐宋时期,三角洲已完成大面积的水下堆积,辽阔的海湾已为岛屿洲潭所分割,点出了三角洲海浩无涯与岛屿洲潭的地理特征,宋末之际,北部岸线大致南移至黄埔—市桥—顺德—九江一线。南部五桂山与黄杨山已不象汉晋时期那样孤悬海外,而是洲岛绿野,人烟渐盛,开发渐多。中部则处在洲潭岛屿的漫流状况,到了明清时期,香山县已和南海、新会相连,三角洲上平畴沃野,城镇星布,现代水网形成。
- (2) 见《太平寰宇记》卷二百六十三。
- (3) 见《水经注》泷水条。
- (4) 见曾昭璇、黄少敏:《珠江水系下游河道变迁》,载《华南师范学院学报》(自然科学版)1977年第一期。
- (5) 见吴郁文《广州地理》。

第二章 秦汉时的番禺港

一、港口形成前的历史概况

秦汉之前，整个岭南地区，都是我国少数民族越人聚居的地方，号称“百越”，又叫南越。

据考古学家发现，在广州东郊飞鹅岭有三千年前新石器时期的文化遗址。不但发掘出石器、石砭、石斧、石镞等工具，而且还有大批仿商周青铜器的陶片，刻有精致的夔纹和雷纹。与岭南的其他地区相比，颇为精致，器形变化也比较多，证明当时广州不但有居民点，而且还有相当高度的物质和文化生活。

据地方志（《广东通志》和《广州府志》）记载：西周期间，番禺属楚国的势力范围，故周夷王八年（公元前八八七年）有“楚庭”之建。楚庭者，城郭也（《广东新语》认为是宫室）；周显王时（公元前三三九年），南海人高固为楚威王相，建“五羊城”，并有五仙骑羊降临之传说；周赧王时（公元前三一四年至前二五六年），粤人公师隅筑城，号曰“南武”。仇池石的《羊城古钞》还说：“越王与魏通好，使（公师）隅往南海求犀象珠玑以修献。”但以上这些记述均无确凿文献可征，不能作为历史依据。

另据《史记·越王勾践世家》记载：周显王十四年（公元前

三五五年)楚灭越,“而越以此散,诸族子争立,或为王或为君,滨于江南海上,朝服于楚。”其在东瓯一带(今温州市附近)的,叫“东越”;其在治(即今福州一带)的为“闽越”;其在番禺一带的称南越;其在广西一带的叫“西瓯”;其在今越南北部的叫“骆越”。

《史记·孙子吴起列传》也有记载:楚悼王元年(公元前四〇一年),曾派吴起“南平百越”。楚军可能越过五岭,但由于历史文献极少,所以秦以前有关越人的社会和经济状况,我们至今还难于稽考。

秦并六国以后,在中国建立了统一的王朝,并继续向岭南进军,派屠睢为帅,发卒五十万,分为五军:“一军塞镡城之岭,一军守九嶷之塞,一军处番禺之都,一军守南野之界,一军结余干之水。”⁽¹⁾但受到越人激烈的反抗,“越人皆入丛薄中,与禽兽处,莫肯为秦虏”。⁽²⁾因此,进军三年,仍无法征服南越,连统帅屠睢也给越人杀死。后来,令史禄在今广西兴安县城附近开凿灵渠,解决了进军的道路和粮草辎重的供应问题,又派任嚣、赵佗作第二次进军,才统一了岭南。

秦始皇三十三年(公元前二一四年),秦在岭南推行郡县制,设南海、桂林、象郡。南海郡就是现在的广东。南海郡的郡治设在番禺。秦始皇三十四年(公元前二一三年),秦统一岭南后,便有组织地向这一带的地方移民,与越人杂处,从事岭南的开发。南海郡尉任嚣并在广州建“任嚣城”,又叫番禺城。城址在今仓边路附近,是一座规模很小的城。也是在历史上比较可信的一次早期建城活动。大批中原移民南下,给这个地区带来了先进的中原文化和生产技术,对促进汉、越人民的融合,加速岭南的开发,有着重大的意义。

秦末,天下大乱,当时的南海郡尉任嚣病危,急召龙川令赵佗付以后事云:“番禺负山险,阻南海,东西数千里,颇有国人

相辅，……可以立国。”⁽³⁾于是，赵佗建立南越国，管辖原来三郡之地，其首都亦设在番禺，并扩建番禺城。赵佗是岭南最早的开拓者之一。在秦未统一岭南以前，岭南基本上是处于部落割据的状态。由于赵佗“甚有文理”，对越人中的各部落一视同仁，注重教化，再加上他注重发挥中原移民的作用，因此岭南地区社会历史的发展进入了一个划时代的新阶段。

二、秦汉之际——港市的形成

港市的形成，必须具备两个条件：一是水上交通不断的发展；二是对外贸易的出现。既然番禺是岭南较早开发的一个地区，那么进入秦汉之际，经过中原人士与越人杂处的一段经营，广州作为一个港市的条件也就逐渐地成熟了，以下的史料可以作为依据。

(1) 《淮南子》卷十八（成书早于《史记》三十年）载：秦之经略岭南，有着眼于“越之犀角、象齿、翡翠、珠玕”的成分在内。当然，秦始皇统一岭南，还有其更重要的政治目的，但从这一则记载中，我们亦可以看出，在秦之前，番禺已因犀角、象齿、翡翠、珠玕等珍物的集散扬名于全国了。而这些东西在后来都是海外输入的商品，故可以想象，在秦汉之前，岭南与海外已有贸易接触。也就是说，在这期间，广州已有港市的萌芽成分出现了。

(2) 公元前一九六年（汉高祖十一年），汉大夫陆贾出使岭南，说服南越王赵佗归汉，后来陆贾在其著作《南越行记》一书中写道：“南越之境，五谷无味，百花不香。此二花（即素馨与茉莉花特芳香者，缘自胡国移至，不随水土而变。”⁽⁴⁾据日本研究中西交通史专家藤田丰八的考证：素馨又名耶悉茗，是波斯移植至广东的。另外，在南越王赵佗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……，生翠四十双，孔雀二双”等珍品。王士鹤在《东南亚古代国际贸易港》一文中认为：“犀角、紫贝、玳瑁等物都是东南亚地区的珍贵土产，显然是从东南亚地区输入的。”《汉书·平帝记》也曾记载：“元始二年，黄支国献犀牛。”同书《王莽传》也有：“黄支自三万里贡生犀”之说，按黄支国即印度。广州出土的文物中有西汉早期的犀角模型，则犀角自汉初输入番禺，似无疑义了。事实上，象珠玕、象齿这类珍品，即使在当时的广东有出产，但产量也是极少的，既然番禺成了珠玕、象齿、犀角、玳瑁的集散地，那么这些珍品大部分应是从海外输入的了。

(3) 《史记·货殖列传》在列举汉初全国十九个大城市时，特别突出了九个城市，称为“都会”。番禺是九个“都会”中的一个，同时还特别指出是“珠玕、犀、玳瑁、果布之凑。”《汉书·地理志》也说：“处近海，多犀、象、毒冒、珠玕、银、铜、果、布之凑，中国往商贾者多取富焉。番禺，其一都会也。”因此，我们完全可以说：秦汉之际的番禺，已是我国南方集散“珠玕、犀、玳瑁、果布”的城市了。关于“果布”，最近有新的解释，认为是马来语呼龙脑香“果布婆律”的音译。联系到广州汉墓出土的薰炉（共一百一十二件），表明那时已有用薰炉燃薰香料了，故“果布”解释为“果布婆律”，亦不是毫无根据的。(5)

(4) 从解放后广州在西汉墓地出土的文物中，有一种玻璃珠和琥珀雕饰品，据化验，玻璃珠所含铅和钡的成分低微或者没有，与古代国产铅钡玻璃系统截然不同，而与西方玻璃相类似。另琥珀产自大泰国（即罗马）和缅甸，我国当时云南也有生产，但云南石寨山和李家山两处汉墓群都不见有琥珀出土，所以，广州出土的琥珀不会来自云南，应从当时的海外贸易角度加以考虑。此外，在苏门答腊、爪哇、加里曼丹等岛的汉代出土文物中，有

底部刻有汉元帝初元四年年号的陶鼎（苏岛出土），和印圆圈纹的陶甗（加里曼丹出土），都和广州西汉墓出土的同类器形极为相似。（6）

（5）在与全国各地和港口腹地的交通贸易方面，近年来考古工作者在广东曲江、始兴、清远、增城、肇庆、德庆等地，对战国墓发掘的遗物中发现与中原古文化有很多类似之处，显示出在战国以前，岭南地区与中原有经济、文化的交流。《史记》最早记载了汉朝与南越通关市的情况，该书《南越尉佗列传》云：“汉高帝十一年，遣陆贾立赵佗为南越王，与剖符通使和集百越……高后时有司请禁南越关市铁器。佗曰：‘高帝立我通使物，今高后听谗臣，别异蛮夷，隔绝器物，此必长沙王计也。’”《宋史》卷一八六《互市舶法》亦言：“自汉初与南越通关市，而互市之制行焉。”当时南越的农业生产远比中原落后，铁器为岭南农业生产所必须，故赵佗曾三次上书请开关市，在吕后不准所请的情况下，还派兵攻占长沙王国的边界。

又据《史记》、《汉书》称：早在汉初，番禺与夜郎（今贵州）便有水路交通和贸易。汉武帝建元六年（公元前一三五年），东越反，武帝命令王恢伐东越，王恢平定叛乱后，为了显耀军威，特派番禺令唐蒙出使南越，南越人招待唐蒙的食物中，有枸酱一种，蒙问从何来？答曰：“道西北牂牁江（即西江的上游北盘江）。”后来唐蒙归长安，问四川商人，商人曰：“独蜀出枸酱，多窃出市夜郎，夜郎者临牂牁江，江广百余步，足以行船。”从这一段记叙中，我们可以知道，早在汉初，广州的水运便比较发达，与广大腹地已有贸易往来，而且蜀郡商人通过夜郎前来通商。据范文澜在《中国通史简编》中的记载，蜀郡商人对外贸易路线有三路，其中“一路经夜郎通到南越；一路顺长江经灵渠直达岭南。”桓宽的《盐铁论》亦曾说到中国商人运蜀郡的货物到南海交换珠玑、犀、象等珍品。

进入汉以来，番禺与东南沿海各港口的海上交通在我国史料中有了更多的反映。《史记》卷一一四《东越传》载：汉武帝元鼎五年（公元前一一二年），南越在其丞相吕嘉的策动下叛乱，当时东越王余善曾出兵八千，由福州浮海至广东揭阳，以碰到大风为借口，逗留于中途，没有到达番禺。从这一则史料中可以看出，早在余善发兵之前，从福州到番禺的航路已经开辟，否则，余善是不可能选择从海路进军的。在同一时期，齐相卜式也向汉武帝上书：“臣闻主忧臣辱，南越反，臣愿父子与齐习船者，往死之。”⁽⁷⁾虽然，卜式只是上书请求，未曾行动，但可看出从山东到广东，亦有海上有航路可通，否则卜式不可能请求从海路进攻南越。

一九七四年十月，在广州市文化局院内发掘出古代三个平行排列的造船台，测定为秦初的产物。其中一号船台滑道间距宽一点八米，长八十八米。据测算，可建造宽六至八米，长三十米，载重五十至六十吨的木船。在当时能造如此规模的船舶，说明番禺是一个造船基地，而且还拥有比较先进的造船技术。广州市文物管理处撰写的《广州秦汉造船工场遗址试掘》一文称：该工场的两组滑道不作固定处理，可以随时调节，根据不同需要，灵活运用。“两个船台可以分别造大小不同的船，也可以造同一规格的船。”（见《文物》一九七七年第四期）。在汉墓出土的文物中，也有船模十二件。从出土的木船模型看来，当时航行于珠江内河的船舶已有多种类型。这也反映出广州造船业和航运业的发达。

（6）《汉书·地理志》载：“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，有谶离国，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……黄支之南，有已程不国，汉之译使自此还矣。”这是我国早期史书对海外交通最明确也是较详尽的记载。这里记的国家都是远古时代的名称，目前仍无绝对准确

的考证⁽⁸⁾。但多数人认为：黄支国就是现在印度东南部，已程不国即今斯里兰卡。这则史料至少可以帮助我们对外交通和贸易提供下列的分析：（1）它记载的是官方海外贸易，时间为汉武帝年代（公元前一四〇年至前八七年）；（2）它出航点在番禺附近的口岸，与番禺有密切的关系；（3）它不包括当时的民间贸易活动。因此，可以肯定地说：我国对外贸易要比《汉书》的记载要早，因为只有民间的海外贸易大量出现之后，朝廷才会派出译使万里远航，去冒这个风险。沈福伟在《壁流离和印度宝石贸易》⁽⁹⁾一文中也提到普林尼的《博物志》曾记载汉代中国商人在斯里兰卡活动的情况。说这些商人拥有商栈，并与来自埃及的希腊船只交换货物等等。夏德也认为：“中国与罗马等西方国家之海上贸易，要以广州为终止点：盖自纪元三世纪以前，广州即已成为海上贸易之要冲矣。”⁽¹⁰⁾由此，我们可以作出这样的判断：番禺是我国最早的对外贸易港。

（7）泥城（今东风一路西端的西场），是番禺见诸史书记载最早的码头。据考证，陆贾第一次出使南越时，是循水路而来的。古代西北两江到番禺的航线，大都经官窑、石门而南，抵泥城登陆，所以泥城也就成为番禺城外西侧的一个重要水陆码头。陆贾当时就是由这条航线在泥城上岸的，因此，《元和郡县志》称：“贾之来也，佗不即前，贾故为城以待之。”“贾”即汉大夫陆贾。当时赵佗对汉高祖的和平政策不理解，陆贾便在这里“筑城以待佗”。“泥城”的名称就是这样来的。为了纪念陆贾来南越执行这一重要的使命，后人也称泥城为“陆贾城”，并建有陆贾祠。清人李微蔚还有诗凭吊：“英雄到此尽观场，归老仍余越使装。文藻自然过绛灌，逍遥差觉胜平良；阴谋未肯贻家祸，新语犹堪抵谏章。宦迹千年魂魄在，定应游戏跨仙羊。”泥城码头曾经一直沿用至清朝末年。第一次鸦片战争期间，英国军舰曾在此登陆，并从这里进攻四方炮台，可见其在交通和军事上的

重要性。

当然，根据藤田丰八的考证，我国最早的海港是胶州湾的琅琊（山东胶南县南）。琅琊是春秋时期极重要的一个港口，越王勾践曾迁都琅琊，随行的有“死士八千，戈船三百”。后来又陆续有碣石（今河北乐亭县南）、转附（在今芝罘半岛）、吴（今苏州市）、会稽和句章（今浙江宁波市西）等港口见诸史册。但这些港口大都是作为军港而兴起的，未见有关对外贸易的记载，故不能称为对外贸易港。而最早有史料记载，并且能取得考古材料证明的对外贸易港，在目前来说，仍然是广州港。

三、两汉时番禺与日南、交趾的关系

番禺在南越国割据的期间，属于港市的开创时期，而且有较大的发展，成为当时我国史书记载中唯一的港市。⁽¹¹⁾

汉武帝元鼎五年，南越丞相吕嘉反，杀南越王赵兴、王太后和汉使，立术阳侯建德为王。于是，汉武帝乃于元鼎五年秋“令粤人及江淮以南楼船十万师往讨之”。以“卫尉路博德为伏波将军，出桂阳，下湟水；主爵都尉杨仆为楼船将军，出豫章，下横浦，故归义粤侯二人为戈船，下濠将军，出零陵，或下离水，或抵苍梧；使弛又侯因巴蜀罪人，发夜郎兵，下牂牁江；咸会番禺。”⁽¹²⁾

元鼎六年（公元前一一一年）冬，楼船将军杨仆统率的一路军首先攻破石门，然后会合伏波将军路博德的军队，纵火攻城，“城中皆降伏波。”至此，南越国的赵氏政权经历五代九十三年时间，终于为汉武帝所灭。

战乱造成了重大的破坏，番禺城估计已被夷为平地，故“汉筑番禺城于郡南六十里，为南海郡治，会龙湾、古霸之间是也。”⁽¹³⁾就是说，汉平南越后，不得不筑新城以作为南海郡的治

所。当然，新城的遗址到现在仍未找到，但根据当时的情况分析，文献记载也许是可信的。另外，南海郡的管辖范围也比从前缩小，原来的阳山、曲江、含涯、浚阳等县，改属桂阳郡管辖，又设交趾刺史部，治所在龙编。因此，岭南的政治中心暂时移向交趾，交趾的发展也就日益超过番禺了。这一点，《后汉书》和《旧唐书》均有记载。⁽¹⁴⁾《汉书·地理志》关于西汉末年的户口调查记录，亦可说明这一问题。⁽¹⁵⁾汉武帝平南越后，海外贸易有了一定的发展，但其经营的重点似乎集中在日南和交趾。因在这期间史料极少反映番禺的情况，而日南郡的西卷港和交趾郡的龙编港却有不少的记载。

日南郡是武帝灭南越后建立起来的一个郡，郡治在西卷，港口也在这里。据法人鄂卢梭的考证，西卷就是现在越南顺化。关于西卷的兴起和繁荣，中国的古书有如下的记载：

《晋书》卷九十七《林邑传》：“徼外诸国贡斋宝物，自海路来贸货。”指东南亚国家通过西卷，前来中国贸易。

任昉《述异记》：“日南有香市，商人交易诸香处。”

《后汉书·南蛮传》：“元始二年（公元二年）日南之南，黄支国来献犀牛。”

《南史·夷貊传》：“汉桓帝延熹九年（公元一六六年），大秦王（即罗马）安敦遣使日南徼外来献。汉世唯一通焉。其国人行贾，往往至扶南、日南、交趾。”

汉武帝时期开辟的印度洋航线，出航的港口也有“日南障塞”。可见从汉武帝的后期开始，日南的西卷港已成为我国中西交通的主要孔道和重要对外贸易港。其航线还远至南海诸国，市场繁荣和对外贸易的重要性，可以说已赶上或超过番禺了。

交趾郡也是汉武帝平南越后设立的，郡治与港口均在龙编，《后汉书·贾琮传》说：“旧交趾土多珍产：明珠、翠羽、犀、象、玳瑁、异香美木之属，莫不自出。”说明交趾龙编当时已是明

玃、翠羽等奇珍异宝的市场。也是大秦和东南亚商人前来贸易的港口。特别是到了东汉末年，因中原的战乱很少波及到这里，中原人士前来避难的日益增多。交趾太守叫士燮《三国志·士燮传》言：“中国人士往避难者以百数。”又说“燮兄弟……威尊无上，出入鸣钟磬，各具威仪，笳箫鼓吹，车骑满道，胡人夹毂焚烧香者，常有数十。”这里所指的“胡人”，是在这里经商的外国人。《士燮传》又说士燮每年大量地赠送奇珍异宝给孙权。说明此地是当时南中国的一个重要贸易港，有大量的奇珍异物进口。

但是，番禺仍然是南中国的一个重要对外贸易港口，广州汉墓出土文物属于西汉中期的出土文物中，有较多的串珠，这些串珠包括玛瑙、鸡血石、柘榴石、煤精、水晶、硬玉、琥珀和玻璃等不同的质料，还有迭嵌眼圈式玻璃珠，蓝色玻璃碗、绿色玻璃带钩和璧（还有黄白色的），其中带钩、璧是我国传统的礼用器物，其他的则与中国传统的工艺品相异，应与海外贸易有关。（参见《广州汉墓》）另外，在西汉中期以后，西汉墓出土的熏炉亦逐渐增加，至东汉尤为普遍，它反映统治阶级燃熏香料习惯的普及。也说明香料进口的增加。同时，在西汉中期到东汉后期的墓地中，还发掘出一种托灯的陶塑俑和侍俑。“这种俑的形象有异于汉人，亦不同一般侍俑。托灯俑有男性也有女性；侍俑均女性，站立作捧物状。这两种俑的形象都是头较短，深目高鼻，两颧高，宽鼻厚唇，下颌较为突出，身材不太高，从刻划的胡子与胸毛来看，再生毛发达，有谓这与印度尼西亚的土著居民——‘原始马来族’接近。这些俑的服饰特点是缠头，绾髻、上身裸露或披纱，侍俑下体着长裙如纱笼，亦与印度尼西亚一些岛上土著民族风习相似。但从深目高鼻这一体形特征来看，他们似乎更有可能来自西亚或非洲的东岸。”（见《广州汉墓》第八卷《结语》）这与对外贸易也有关，即通过对外贸易，进行奴隶贩卖，而且这些奴隶还是来自西亚或非洲东岸的。

《后汉书》卷三三《郑弘传》说，后汉章帝建初八年（公元八三年），大司农（管运输的官吏）郑弘奏开零陵及桂阳峽道（即过岭山路）。运输贡献的物资。桂阳峽道就是通过番禺北运，逾骑田岭而达湖南郴州的。这条峽道的开辟，亦与当时对外贸易有关，因贡献的物产就有一部分是进口的东西。

东汉末年桓帝时期（公元一四八年至一六七年），桂阳太守周昕开凿六洄。后人为他立了功勋碑。碑的铭文指出：“郡又与南海接北，商旅所经，自瀑亭至于曲江（今韶关市），一由此水。……故其败也（指船沉舟覆之意），非徒丧宝玩，潜珠贝，流象犀也……（开凿之后），小溪乃平直，大道克通。抱布贸丝，交易而至。”⁽¹⁶⁾六洄属武水上游，开凿前，经常舟覆货沉，损失很大。在这些货物中，铭文特别说明有珠贝和象犀，而开凿之后，“大道克通”，北方丝绸等物，由此南输。明显地是一条对外贸易的运输线。清郝玉麟《广东通志》卷五八也说：“桓帝时，扶南之西，天竺、大秦等国，皆自南海重泽贡献，而贾蕃自此充斥于杨、粤矣。”由此可知，番禺作为一个对外贸易港仍然在发挥作用。而且进入东汉后期更为繁荣。

四、结 语

(1) 秦始皇统一岭南，结束了南越部落割据的局面，开创了岭南地区的一个新时代。由于中原地区向岭南不断的移民，带来了先进的文化和耕作技术，岭南地区的生产有了很大的发展，故广州港能在秦汉之际开创和形成。

(2) 广州是我国沿海城市中，最早形成的港市。它很早便有海外交通和对外贸易。汉武帝平南越后，进一步发展了我国的海外贸易，除番禺外又出现了新兴的西卷和龙编，而且曾经一度超过了番禺港。

(3) 两汉是我国对外贸易启蒙阶段，也是世界闻名的丝绸贸易的开始。贸易主要是为了满足统治阶级穷奢极欲的生活需要，进口的多是珠玑、犀、象和奇珍异宝，出口为黄金和丝织品等物。罗马帝国就是中国丝绸的主要市场，为了和中国贸易，大秦王安敦曾于东汉期间派遣使节前来。从广州、徐闻、合浦起航至印度的南海航线，是我国海上的重要“丝绸之路”。它对于沟通东西方的文明起了重大作用。

注 释

- (1) 见《淮南子·人间训》，番禺名字从这个时期起，开始见诸史册。
- (2) 同上。有人认为处番禺之都的一军，没有遭遇到什么抵抗，很快就进入广州，并且在这场战争的初期，便在这里驻扎下来。
- (3) 见《史记·南越尉佗列传》。
- (4) 陆贾《南越行纪》已佚，引文出自嵇含《南方草木状》，对《南方草木状》一书的史料真实性，目前学术界仍有争论。
- (5) 见《广州汉墓》第八章《结论》。
- (6) 同上。
- (7) 见《史记·平准书》。
- (8) 关于《汉书·地理志》所载汉使行程问题，各家所说不一。书中所说的黄支国与已程不国，藤田丰八与费瑯考证为唐时的建志补罗，即印度半岛南部。已程不国，藤田丰八考证为印度半岛之科脱伦或基哈尔，后经苏继贻考证为师子国，即今之斯里兰卡。但张星娘氏却理解为今之非洲的埃塞俄比亚。周连宽氏认为黄支国在苏门答腊岛西北部，已程不国在Sipora群岛，但大多数人意见比较倾向于黄支国即印度，已程不国即斯里兰卡。关于第一站的都元国，藤田、岑仲勉、周连宽主张在马来半岛，章巽主张在苏门答腊岛。韩振华、朱杰勤主张在越南南部。第二站邑卢没国有四说，一是章巽同意藤田的考证为缅甸的萨尔温江入海口西之直通；二是许云樵、韩振华、朱杰勤力主为湄南河入海口之华富里或今之叻丕，三是岑仲勉主张苏门答腊北端之蓝无里，周连宽主张爪哇北之

Krabang 岬；四是张星烺氏认为邑卢没为色卢之误，因考今印度 malabr 沿岸古之 Salapatana。第三站诃离国，藤田、章巽都主张为唐代之悉利，今缅甸蒲甘附近之 Sillah 地方，许云樵和朱杰勤却主张梁代称之顿逊，今缅甸南端之地那悉林；此外，尚有在仰光附近的沙康、暹罗湾头之佛统，印度西南岸之夏离耶威，以及爪哇之三宝瓏等说。第四站夫甘都卢国，藤田、章巽、韩振华等均认为是缅甸之旧蒲甘，今之卑谬地区，而岑仲勉则认为是缅甸的蒲甘城，周连宽认为在爪哇岛 Kediri 地区，至于皮宗的地点，亦有三说：藤田、韩振华认为是苏门答腊香蕉岛；许云樵、章巽认为是马来半岛西部的柔佛或甘蔗岛；朱杰勤、周连宽均主是越南南部的平山或小岛 Panjang。

(9) 见《中华文史论丛》一九八一年第四期。

(10) 见武培干，《中国国际贸易史》第二章。

(11) 据《西京杂记》载：南越王赵佗曾向汉宫献烽火树，高一丈二尺，一本三柯，上有四百六十三条。学者考证为珊瑚，这样大株的珊瑚，肯定是从东南亚海域采集进口的，从这条史料记载中，亦可证明当时广州对外贸易是在不断的发展。

(12) 见《汉书》卷九十五《西南夷两粤朝鲜传》。

(13) 见《读史方輿纪要》卷一百一。关于龙湾、古霸之间的城址，至今仍无发现。

(14) 《后汉书·郑宏传》：“郑宏为大司农，旧交趾七郡贡献转运，皆从东冶汎海而至，风波艰阻，沉溺相系。宏奏开零陵、桂阳峽道，于是夷通，至今遂为常路。”

《旧唐书·地理志》：“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。”

(15) 《汉书·地理志》载西汉末年户口调查情况，其中交趾七郡户口数是：“南海郡：户万九千六百一十三，口九万四千二百五十三；苍梧郡：户二万四千三百七十九，口十四万六千一百六十；郁林郡：户万二千四百一十五，口七万一千一百六十二；交趾郡：户九万二千四百四十，口七十四万六千二百三十七；合浦郡：户万五千三百九十八，口七万八千九百八十；九真郡：户三万五千七

百四十三，口十六万六千一十三；日南郡：户万五千四百六十，口六万九千四百八十五。”当时南海郡的人口还没有九真郡，苍梧郡多，而交趾郡的人口却几乎比南海郡高出八倍。

（16）见《韶州府志》卷二十七《周昕传》。

第三章 三国至隋时的广州港

一、孙权分交、广两州对广州港的影响

东汉末年，岭南一带属士燮的势力范围，士燮在交趾任职四十余年。建安八年（公元二〇三年）“朝廷赐燮玺书，以燮为绥南中郎将，董督七郡、领交趾太守如故。”⁽¹⁾但自孙权兼并了刘表领地之后，东吴的势力范围便逐渐向岭南地区扩张。东汉建安十五年（公元二一〇年），孙权派鄱阳太守步骘为交州刺史，率兵南下，先诱斩了刘表委派的苍梧太守吴巨，威声大震。士燮在这样的形势下，不得不屈从孙权，“权加燮左将军，燮遣子人质。由是岭南始服属于权。”⁽²⁾步骘集中了船兵二万，直取番禺，曾与吴巨部下在高要峡剧战三日。当骘抵番禺时，曾登高远望，“睹巨海之浩茫，观原薮之殷阜，乃曰：‘斯诚海岛膏腴之地，宜为都邑也。’”⁽³⁾建安二十二年（公元二一七年）乃把州治从广信迁至番禺。并修筑了原南越都城的旧址，岭南的政治中心又逐渐回到了番禺。

吴黄武五年（公元二二六年），孙权考虑到岭南地区过于辽阔，不易管辖，乃分合浦以北为广州，吕岱为刺史；交趾以南为交州，戴良为刺史。广州治所仍在番禺。此后，虽然有一个短时期的合并，但岭南地区的政治经济中心仍然向着广州方向转移。

孙权分交、广两州实际上就是加强对岭南的控制和开发，以广州为中心，实施对广东、广西和交趾的行政管理。

三国孙吴政权，“以舟楫为舆马，以大海为夷庚。”（意即：乘船好象坐轿、车，汪洋大海如同平坦大道）拥有船舶五千多艘，是一个水运十分发达的国家。孙权本人还十分重视航海，公元二三〇年，他特派将军卫温、诸葛直率领海军万人，航海求亶洲和夷洲，到达了现在的台湾岛（夷洲），他又多次派遣船队前往辽东与割据该地的公孙氏政权联络，并且于公元二三二年至二三三年间，两次派出大批商船与公孙氏通商，随行兵士多至万人，派将军聂友、校尉陆凯以兵三万讨珠崖、儋耳（即海南岛）。因此，孙权很注意东南沿海的建设，特别是造船业的发展。建安的侯官（今福建福州市）、临海的横莫船屯（今浙江平阳县）、广州的番禺都是重要的造船基地。左思的《吴都赋》就说：“篙工楫师，选自闽、禺。”黄武五年（公元二二六年）交州刺史吕岱奉令征讨交趾太守士徽，“督兵三千人晨夜浮海”（《三国志·吕岱传》）。三千人的军队从海道进军，要有大批的船只运送。可见广州造船业实力雄厚。另清道光《南雄直隶州志》卷三十杂志条下有陆凯过梅岭寄友人诗，该诗正是作于陆凯讨珠崖、儋耳的时期，因此，很有可能孙权的海军是由广州出发的，广州当时已成为吴国的一个重要出海港。

孙权对江东和岭南的开发，推动了江南和东南沿海以及海南的经济发展。公元二二六年孙权又派中郎康泰、宣化从事朱应，统率船队出访南海诸国，加强与这些国家的友好往来，因而“频年奉贡”，“国无南忧之顾”。在同一年间，大秦商人秦论从海道来中国，在龙编港登陆，并到建业晋见孙权。凡此种种，都说明当时的岭南，虽然是处于三国分立的割据形势之下，但海外交通和对外贸易还是有一定的发展。

二、两晋南北朝时期广州港的繁荣

自三国至魏晋南北朝期间，国际的航运业有了进一步的发展。公元一世纪，罗马水手希帕努斯在印度洋上发现信风，从此欧洲商人打通了印度洋的航路，使印度洋上的交通发生了很大的变化，改变了过去大秦或埃及要依靠阿拉伯人才能与印度往来的局面。外国商船往返于中国、南洋群岛和印度之间，逐渐的增加。《梁书·南海诸国传》说：“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……航海岁至逾于前代矣。”成书于三世纪中叶的《魏略》（为鱼豢所著），已知有“乌迟散城”了（即埃及的亚历山大港）。《魏略·西戎传》还注明大秦有海道通中国，即经印度支那半岛海岸而至广东。其时罗马所需要的丝绸，完全依靠中国进口。戴维逊在《古老非洲的再发现》一书说：“中国货早在公元初的确运到了红海和地中海，……还有中国、罗马的交易。不过，这些交易同大多数贸易一样，其货物要经过多次的驳运。”（参见张铁生《中非交通史初探》）。当时航行在南海的除中国船外，尚有波斯船、天竺船和扶南船。这些船“大者长二十余丈（四十六至五十米）、高出水三二丈，望之如阁道，载六七百人，物出万斛。”⁽⁴⁾不少的“外徼人（即外国人）随舟大小，式作四帆，前后沓载之。有芦头木，叶如牖，形长丈余，织以为帆。其四帆不正前向，皆使邪移相聚，以取风吹，风后者，激而相射，亦并得风力，若急则随宜增减之，邪张相取风气，而无高危之虑，故行不避迅风激波，所以能疾。”⁽⁵⁾至于扶南国，在范蔓为王时，早已“治作大船，穷涨海（即南海）。”《梁书·中天竺传》亦记载其后王“范旃遣亲人苏物使其国（即中天竺国），……历湾边数国，……可一年余到天竺江口，……”据《太平御览》卷七百七十一引康泰《吴时外国传》称：“扶南

国伐木为船，长者十二寻（二十二至二十四米），广六尺，头尾似鱼，皆以铁镊露装，大者载百人。人有长短橈及篙各一，从头至尾，约有五十人至四十余人，随船大小，行则用长橈，坐则用短橈，水浅乃用篙，皆撑上应声如一。”可见当时国际上无论是造船技术或航海技术方面，都有很大的进步。船舶抵御风浪的能力大大加强。因此，船舶可以选择较为快捷的线路直航广州，广州港的国际贸易也因此获得了很大的发展。

西晋泰康二年（公元二八一年）大秦王遣使至中国，到达京城洛阳，是循海道由广州登陆的。《艺文类聚》卷八五《布部》晋殷巨《奇布赋及序》对此有记载：“惟泰康二年，安南将军广州牧腾候作镇南方……大秦国奉献琛，来经于州，众宝既丽，火布尤奇。”这里记载的“来经于州”，即广州，说明随着东南沿海的经济开发，广州又成为当时的市舶要冲了。

但是，西晋是一个极其短促的王朝，公元二八〇年从晋武帝灭吴，重新统一中国开始，至公元三〇〇年八王之乱止，中间只经历了还不到二十年的短暂统一，又出现了十六国之乱和南北朝对峙的局面。

公元三一六年，西晋灭亡。三一七年，晋宗室司马睿被推戴为晋皇帝，在长江以南建立起东晋政权，以后又经历宋、齐、梁、陈四朝的更迭，史家称为南北朝时代。前后共二百七十二年。

在这二百多年的战乱中，黄河流域在少数民族的统治下，经济遭到很大的破坏，但长江以南却加快了开发的步伐，而广州港也在这一时期中，再次兴起，成为当时全国最大的对外贸易中心。分析它的原因，主要有如下几点：

（1）南方自东晋政权建立以来，与北方连年战乱对比，其局势还是比较安定的。同时又是由汉人建立的政权，所以北方汉族大批南逃，带来了先进的文化、技术，这就加速了江南的经济

开发，使南方经济在两汉和东吴的原有基础上，发展起来，为广州港的经济繁荣带来了极为有利的条件。

(2) 北方连年的战乱、东南经济的开发，世族大家的南渡和东晋、宋、齐、梁、陈定都南京，都引起了全国外贸市场的转移，即进口商品较多或大部在江南一带推销。就是北方所需要的舶来品，亦多数从南方进口。

(3) 广州曾经是对外贸易的都会，汉武帝平南越后至东汉末年这一期间，为日南、交趾所超过，但随着外贸市场的转移，交趾的地理条件便远远不如广州优越了。也就是说进口的物资，如由交趾登陆，其内运路线比从广州登陆要长得多，所以，外商很自然地便以广州为碇泊地点了。

东晋僧人法显于晋安帝隆安三年（公元三九九年），自长安出发，路经西域进入北天竺再由中天竺到师子国（即斯里兰卡），在该岛居留二年，闻知师子国至广州有海道可回，便于公元四一二年乘商人海舶抵耶婆提（即爪哇），再由耶婆提转船返国。原计划在广州登陆，后因遇飓风，被吹至青州（在山东半岛）上岸。据法显的《佛国记》记载：当时的师子国与中国的贸易往来已很频繁，法显是看到一柄来自晋地的绢扇，引起乡思，才决心回国的。从师子国至耶婆提共行九十余日，然后在耶婆提停留五个月，等候信风，再直航广州。按照商人所说，在一般正常的情况下五十日便可到广州。可见当时广州与耶婆提之间，已有频繁的商舶往来。该书还说，从耶婆提至广州的海舶，可载二百余人，并可贮存五十天的粮食和给养，其所航行的路线亦是当时最快捷的航线。

另外，随法显之后，往来南海之间的佛教徒，据冯承钧《中国南洋交通史》考证，约有十人。其中：

昙无竭于宋永初元年（公元四二〇年）招集同志二十五人远适天竺，后于南天竺随舶放海达广州。

印度僧人求那跋摩，于宋文帝（公元四二四年至四五三年）期间，应邀来我国传教，从诸薄港（即爪哇岛）乘搭印度商人竺难的商船直达广州。

印度僧人求那跋陀罗，由师子国随舶汎海，于宋元嘉十二年（公元四三五年）至广州。

印度僧人拘那罗陀，经狼牙修（今马来半岛）、扶南，于梁大同十二年（公元五四六年）至广州。

还有罽宾国僧人昙摩耶舍、印度僧人菩提达摩也是这个时期航海从广州登陆的，其中菩提达摩的登陆地点——西来初地，至今古迹犹存。昙摩耶舍建王国寺，即现在的光孝寺。

据《宋书·夷蛮传》记载，广州当时“舟舶继路，商（商人）使（使官）交属（往来）。”《南齐书·东南夷传》也说：“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。”同书《州郡志》又称：交、广一带“外接南夷，宝货所出，山海珍怪，莫与为比。”因此，凡当广州刺史，无不暴富。俗话有“广州刺史经城门一过，便得三千万钱”的说法。《晋书·吴隐之传》也说了这么一个故事：公元四〇二年，东晋安帝元兴元年，吴隐之任龙骧将军、广州刺史，当时广州官吏贪污之风极盛，皆说饮了市郊石门的贪泉水所致。吴隐之特地到石门喝了一勺贪泉的水，并题诗一首曰：“古人云此泉，一歃怀千金，试使齐夷饮，终当不易心。”驳斥了贪官污吏的谬论。当然，“饮之辄使人贪”，这是无稽之谈，但这个故事亦说明当时广州对外贸易之繁荣，官吏藉此而贪污。故《晋书·吴隐之传》又云：“广州包山带海，珍异所出，一篋之宝，可资数世。”据王仲荦《魏晋南北朝史》引阿拉伯人古行记的记载说：“中国的商舶，从公元三世纪中叶，开始向西，从广州到达檳榔屿，四世纪到锡兰，五世纪到亚丁，终于在波斯及美索不达米亚独占商权。”马斯欧迪的《黄金原和宝石矿》一书

（成书于公元九四七年）也有记载，谓五世纪上半叶，在幼发拉底河的古巴比伦西南希拉，常有人看见印度和中国船在此停泊。

（参见桑原骥藏《波斯湾之东洋贸易港》一文，载《唐宋贸易港研究》一书中）。当时的外国船“每岁数至”。⁽⁶⁾并且有十余艘之多。（参见《南史》卷五一《肖励传》）现将前来广州通商贸易的国家列表，如下：

国名	今名	地理位置
大秦	意大利之罗马	欧洲
天竺	印度	亚洲
师子国	斯里兰卡	印度以南
罽宾	克什米尔	克什米尔的斯利加附近
占婆	越南南方	越南南部
扶南	柬埔寨	东南亚
金邻	泰国	暹罗湾上
顿逊	泰国	泰国西南部
狼牙修	泰国	泰国南部
盘皇	马来西亚	马来半岛的彭亨
丹丹	马来西亚	马来半岛南部
盘盘	马来西亚	加里曼丹北部
诃罗单	印度尼西亚	爪哇岛
干陀利	印度尼西亚	苏门答腊巨港
婆利	印度尼西亚	巴厘岛(也有人认为在婆罗洲)

清郝玉麟的《广东通志》记载外国商人前来广州贸易时，亦列有师子、毗加梨、干陀利、闍婆、狼牙修、盘盘、顿逊等十国余。其中交往最密切的有占婆、扶南、诃罗单和干陀利等国。

占婆在西晋、东晋、宋、齐、梁、陈等朝代中，先后派出二十

多次使节来洛阳和南京访问朝贡。⁽⁷⁾ 外国的朝贡就包含有通商的成分在内。

扶南是雄霸东南亚数世纪的强国，从西晋武帝泰始四年（公元二六八年）起，至陈后主祯明二年（公元五八八年）止，扶南王国曾先后派遣二十多次使节来南京访问朝贡。⁽⁸⁾ 也是当时和我国通商的主要贸易国。

诃罗单和干陀利虽然前来朝贡的次数⁽⁹⁾ 不如以上的两个国家多，但由于地处东南亚各国通商贸易的要冲，再联系到法显《佛国记》的有关记载，这两个国家与广州的通商据推测也会非常频繁。德人夏德氏也认为：那个时期外国商人开辟了广州这一重要市场。但由于文献记载非常简略，所以还无法对当时的贸易情况作出详细叙述。

在这期间，输入我国的主要物品有：

象牙、犀角、珠玑、玳瑁、琉璃器、螺杯、吉贝（棉布）、郁金、苏合（香料）、沉檀、兜鍪等等。⁽¹⁰⁾ 输出的商品以綾、绢、丝、锦为大宗。此外，还有奴隶交易，据《梁书·王僧孺传》称，广州每年都有从高凉郡（今阳江高州一带）运来的“生口”（即奴隶），卖给外国商人。

三、隋时广州的海外交通

公元五八一年，隋文帝统一了全国，结束了数百年的分裂割据局面。隋王朝虽然存在的时间极为短促，但到隋炀帝大业年间，和中国通商往来的国家便有十多国了，其中最重要的有林邑（越南南部）、赤土（马来半岛吉打）、真腊（柬埔寨）和婆利（北婆罗洲）。

隋炀帝十分重视对外贸易。“时西域诸蕃多至张掖与中国交市。帝令（裴）矩掌其事。”（见《隋书·裴矩传》）。国内边

疆少数民族和外国商人请入丰都市（当时洛阳的东市）交易，炀帝即大事铺张。《资治通鉴》卷一八一说：“诸蕃请入丰都市交易，帝许之。先命整饬店肆，檐宇如一，盛设帷帐，珍货充积，人物货盛，卖菜者亦籍以龙须席。胡客或过酒食店，悉令邀延就坐，醉饱而散，不取其直给之曰：‘中国丰饶，酒食例不取直。’胡客皆惊叹。”隋炀帝还令云骑尉李昱出使波斯，波斯也遣使和李昱同来，并与隋朝进行通商贸易。炀帝又派侍御史韦节、司隶从事杜行满出使罽宾、印度等地，从而带动了阿富汗与隋朝的贸易。

当时国内最重要的贸易港仍然是广州。公元六〇七年（大业三年），隋炀帝召募能通使绝域的人员至赤土国。屯田主事常骏、虞部主事王君政等，应募前往。带着丝织物五千段，从广州出航，沿安南海岸航行，入暹罗湾，再通过真腊海岸，至马来半岛北部东岸，望见狼牙须国之山，南行过马来半岛东岸之鸡笼岛，然后抵于赤土国界。（见冯承钧《中国南洋交通史》，冯认为赤土应在马来半岛之中）。当时国王“遣婆罗门鸠摩罗，以舶三十艘来迎，吹蠹击鼓，以乐隋使。”⁽¹¹⁾国王还派遣儿子那邪迦随常骏等来中国，于大业六年（公元六一〇年）在弘农（今河南灵宝县南）朝见炀帝。据陈序经在《猛族诸国初考》一书称：“赤土的位置应该是在现在的暹罗属的六坤及其附近一些地方……其北境是与狼牙修接壤，很可能还占领了狼牙修的一部分土地，至于其南境可能伸张到马来半岛的波璃市，吉打或是吉打之南，以及马来半岛的东岸，这就是现在的北大年以至吉兰丹一带。”广州港不仅是进出东南亚各国的大港口，也是航行印度、波斯湾的主要海港。

四、两晋至隋广州的主要码头区

按照史料的反映，这一时期广州又出现坡山与西来初地两个码头。

(一) 坡山

坡山又称坡山古渡，在今惠福西路的坡山，山脚下仍有白垩纪红层上发育的洪水蚀成甌穴地形（即仙人脚印）可作证明。故惠福路以南的地面，是晋代以后才冲积而成的。

(二) 西来初地

西来初地在今秀丽二路北侧，是西关南部较早见于历史记载的码头区。南朝梁普通七年（公元五二六年），印度僧人达摩坐船来中国，就是在这里登陆的，并在此建西来庵（后改华林寺）可见这一带是古代远洋航线停泊之地。

五、结 语

(1) 三国时孙吴重视东南沿海的开发，迁交州治至番禺之后，岭南政治、经济中心又逐渐转移番禺。后来交、广两州分治和南北朝局面的形成，进一步促进广州的繁荣，因南朝的首都均设在南京，从地理位置来说，广州距离南京要比交趾近，所以对外贸易中心便逐渐地向广州转移。出现“舟舶继路，商使交属”的盛况。

(2) 从三国至隋这一期间，在国际航运业中是一个发展时期，外国商船往返于中国和南洋群岛的逐渐增多，造船和航海技术有了很大的发展。如东晋僧人法显往天竺取经，去时循陆道，

回国时已能乘坐远洋大舶了。大秦使者也是乘海舶前来，而且是在广州登陆的。在这期间中国也加强了对南洋方面的航海活动。如朱应、康泰出使扶南；隋在公元六〇四年至六〇五年，自海上进兵林邑；两年后又派常骏、王君政等出使赤土国等。当时从海路前来与中国通商的国家有十余国。如真腊、婆利、盘盘、丹丹等。广州是当时全国的外贸中心。

(3) 隋炀帝派使者出使赤土国，一方面说明隋对海外贸易的重视，另一方面也说明赤土是当时中西海上交通之要冲、东南亚贸易的中心。估计赤土与中国有不少的贸易往来，而这些贸易往来大都通过广州港，显示出广州港与东南亚国家之间的贸易关系越来越加密切了。

注 释

(1) 见《三国志·士燮传》。

(2) 《资治通鉴·吴书》。

(3) 见《水经注》泅水条。

(4) 见《太平御览》卷七百六十九引万震《南州异物志》。

(5) 《太平御览》卷七七一。

(6) 见《梁书·王僧勰传》。

(7) 据王仲犛《魏晋南北朝史》下册所辑，占婆从西晋至陈这一时期，前来中国朝贡的次数有：西晋武帝泰始四年、大康五年（公元二八四年）、东晋成帝咸康七年（公元三四一年）、简文帝咸安二年（公元三七二年）、孝武帝太元七年（公元三八二年）、安帝义熙十年（公元四一四年）、义熙十三年（公元四一七年）、南朝的宋武帝永初二年（公元四二一年）、宋文帝元嘉七年（公元四三〇年）、元嘉十年（公元四三三年）、元嘉十一年（公元四三四年）、元嘉十五年（公元四三八年）、元嘉十六年（公元四三九年）、元嘉十八年（公元四四一年）、孝武帝孝建二年（公元四五五年）、大明二年（公元四五八年）、明帝泰豫元年

(公元四七二年)、南齐武帝永明中(公元四八三年至四九三年)、梁武帝天监九年(公元五一〇年)、天监十一年(公元五一二年)、天监十三年(公元五一四年)、普通七年(公元五二六年)、大通元年(公元五二七年)、中大通二年(公元五三〇年)、中大通六年(公元五三四年)、陈废帝光大二年(公元五六八年)、宣帝太建四年(公元五七二年)。

(8) 同上书,扶南国进贡次数有:西晋武帝泰始四年、太康六年(公元二八五年)、太康七年(公元二八六年)、东晋穆帝升平元年(公元三五七年)、孝武帝太元十四年(公元三八九年)、南朝宋文帝元嘉十一年(公元四三四年)、元嘉十二年(公元四三五年)、元嘉十五年、南齐武帝永明二年(公元四八四年)、梁武帝天监二年(公元五〇三年)、天监十一年、天监十三年、天监十六年(公元五一七年)、天监十八年(公元五一九年)、普通元年(公元五二〇年)、中大通二年(公元五三〇年)、大同元年(公元五三五年)、大同五年(公元五三九年)、陈武帝永定三年(公元五五九年)、宣帝太建四年(公元五七二年)、后主祯明二年(公元五八八年)。

(9) 同上书,河罗单向中国进贡次数有:南朝宋文帝元嘉七年、元嘉十年、元嘉十一年、元嘉十四年(公元四三七年)、元嘉二十九年(公元四五二年)。于阗利国进贡次数有:南朝宋孝武帝孝建二年(公元四五五年)、梁武帝天监元年(公元五〇二年)、天监十七年(公元五一八年)、普通元年、陈文帝天嘉四年(公元五六三年)。

(10) 见《梁书·南夷诸国传》。

(11) 见《隋书》卷八二《赤土传》。

第四章 唐代全国的第一大港

中国农民大起义，推翻了隋朝的统治，在历史上，隋朝统治的时间虽然很短，但却是一个承前启后的阶段，为唐朝的崛起作了军事上、政治上、经济上的准备。

唐朝的文治武功，在历代封建王朝中，都是有名的。“贞观之治”和开元时期的“太平盛世”，促进了封建经济向前发展和对外交往的空前高涨。

当时在西亚有穆罕默德所建的大食国（即阿拉伯国家）兴起。大食国疆土辽阔，航海进步，急需与中国贸易，再之印度洋沿岸和东南亚国家与中国的传统贸易关系，这些因素使唐帝国境内形成了四大国际贸易港。九世纪中，阿拉伯地理家伊本考尔大贝在《道程及郡国志》一书中，曾从南向北顺序记述了这四大港：“由桑甫（Sand，即占婆）至中国第一港口阿尔瓦京（al-Wakin），或航海，或陆程，皆一百法尔桑（Farsangs）。阿尔瓦京有中国锻炼之精铁、磁器及米，此为大埠。由阿尔瓦京航海四日，可至康府（Khanfn）。陆行则须二十日始能达。康府产各类水果、菜蔬、小麦、大麦、米及甘蔗。由康府行八日至蒋府（Janfu），出产与康府相同。由蒋府行六日（应为二十日）至康图（Kantu），出产亦同前。中国各港皆有一大河，可以航船。河受潮汐影响。康图有鹅、鸭及他种野禽。”⁽¹⁾ 根据桑原鹭藏的考证，阿尔瓦京为交州的龙编，康府就是广州，蒋府即泉州，康图即江都（扬

州)。也就是说唐朝的交州、广州、泉州、扬州四大港是世界闻名的，其中又以广州最为繁盛。

一、广州是全国最大的贸易港

广州成为世界性的大港，早在南北朝时期已经形成。唐代，在原有的基础上，更加发展并超过了以往任何一个朝代。

（一）远洋航线的发展

我们在上面已经叙述了汉代从广州徐闻、合浦通往黄支国的远洋航线，当时因受航海技术和造船技术的限制，航行于这条航线的船舶，多数要通过克拉地峡，弃船登陆，横越马来半岛北部，再从西岸的一些港口换船至孟加拉湾或印度洋沿岸各地。但是进入唐代以后，即从公元七世纪开始，由于造船和航海技术的进步，船只能够横越大洋大海，因而航线也就起了变化。往日热闹一时的克拉地峡，为马六甲海峡航线所代替，航行于南海的远洋航线，不用再横越克拉地峡，而可直接坐船进马六甲海峡。贞元宰相贾耽，记录了这条航线，名为《广州通海夷道》，现全文照录如下：

“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，至古笮国。又半日行，至奔陀浪洲。又两日行，到军突弄山。又五日行，至海峡，……北岸则罗越国，南岸则佛逝国。佛逝国东北行四五日，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……。其北岸则箇罗国。箇罗西则哥谷罗国。又从葛葛僧祇四五日行，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，至拔颯国。又十日行，经天竺西境小国五，至提颯国。其国有弥兰大河，一曰新头河，自北渤昆国来，西流至提颯国北入于海。又自提颯国西二十日行，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。小舟折流，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。至西岸之西，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，至殒巽国。又西北十日行，经小国十余，至拔离譟磨难国。又一日行，至乌刺国，与东岸路合。”

以上所记的三十多个地名，据考证：屯门山在今九龙西南部，即屯门；九州石在今海南岛东北角附近；象山为今独珠山，在海南岛东南岸；环王国即林邑，在今越南南部；占不劳山为今越南占婆岛；陵山为今越南燕子岬；门毒国为今越南归仁；古笪国在今越南芽庄；奔陀浪洲为今越南藩朗；军突弄山即今昆仑岛；海峽为现在的新加坡海峡；罗越国在今马来半岛南端；佛逝国即室利佛逝国，在今苏门答腊东南部；诃陵国为今爪哇；葛葛僧祇国为马六甲海峡南部不罗华尔群岛中的一岛；箇罗国为今吉打，在马来半岛西岸；哥谷罗国在今克拉地峡西南；胜邓洲在今苏门答腊岛北部东海岸棉兰之北日里附近；婆露国即婆鲁师洲，在今苏门答腊岛北部西海岸大鹿洞附近；伽蓝洲为今尼古巴群岛；师子国即今斯里兰卡；南天竺为今南印度；没来国在印度西南部阔伦地方，即宋代的故临；婆罗门即印度；拔颯国为今不罗区；新头河即今印度河；提颯国在前巴基斯坦首都卡拉奇略东；提罗

卢和国在今波斯湾头亚巴丹的附近；刺乌国为今奥布兰，在巴士拉的东方；弗利刺河为今幼发拉底河；大食国即今阿拉伯回教（伊斯兰）国；末罗国即今巴士拉；缚达城即今巴格达。⁽²⁾

如上所述，这条航线的走向是：从广州起航，向南行至珠江口的屯门港，然后折往西南方，过海南岛东北角附近的七洲洋，到达越南东南部的海面，再南下越马来半岛湄公河口，通过新加坡海峡到苏门答腊岛。由此东南往爪哇，西北出马六甲海峡，横越印度洋抵达斯里兰卡和印度半岛南端。再沿印度西海岸至波斯湾的奥波拉港和巴士拉港，如果换乘小船，沿幼发拉底河溯流而上，还可以到达现在的巴格达。按照张铁生的《中非交通史初探》一书引斯坦因的考证：当时这条航线不但可以由波斯湾而达美索不达米亚，而且可以经红海到埃及而达亚历山大。以这条航线和汉代徐闻、合浦通黄支国航线相比，则航行时间减少了四分之三。⁽³⁾

伊本考尔大贝在其所著《道程及郡国志》一书中，关于从阿拉伯至广州的航线，也有与贾耽类似的记载。该航线从波斯湾之西拉夫出发，经马斯卡特岬角（今阿拉伯半岛东南角）出大海向东至印度河口，再沿印度半岛西岸航行至南端的故临、斯里兰卡。再沿印度、缅甸沿海航行而至勃固，然后沿马来半岛西海岸南下，经苏门答腊而出暹罗湾，再经林邑而达广州；布罗姆哈尔在《中国的伊斯兰教》一书上的记载中则附有航行时间。该书说：从波斯湾北岸的西拉夫出发，经阿曼湾南岸马斯卡特港入海，在刮信风的时候，航行一个月后可到南印度。然后经斯里兰卡的南海岸到尼科巴群岛，再过马六甲海峡经马来半岛的南海岸北上，十日可到暹罗湾。又十日或二十日后可到昆仑岛，再一日则到南海，最后达广州（参见张铁生《中非交通史初探》）。这条航线与贾耽所记《通海夷道》不同之点是：阿拉伯人的商船从印度半岛南端至马六甲海峡的一段，是沿印度、缅甸的海岸航

行，而中国商船则是从马六甲海峡横越大洋直航斯里兰卡等地。这也说明当时中国商船和航海技术比其他国家先进。

另外，从广州往印度的航线中，还有一条路线，这条路线在马六甲海峡以东一段和上述路线相同，而在马六甲海峡以西，则是经由羯荼、尼科巴岛，然后向西北航行至耽摩立底国（今恒河三角洲一带）。从耽摩立底至我国也是经由羯荼然后穿过马六甲海峡，再东北航至我国。（4）

按日本人高楠顺次郎的考证，当时从广州至海外各地的航线，经常性的定期航行有六条：

(1) 广州、南海（即东南亚）、锡兰（斯里兰卡）、阿拉伯、波斯之间（此线经阿拉伯海岸入波斯湾）；

(2) 广州、南海、锡兰、美索不达米亚（即伊拉克）之间（此线经阿拉伯之南复经亚丁峡、红海）；

(3) 波斯、锡兰、南海、广州之间；

(4) 阿拉伯、锡兰、南海、广州之间；

(5) 锡兰、阇婆（爪哇）、林邑（越南中部）、广州之间；

(6) 广州、南海之间。（5）

当时往返这条航线的除中国人外，尚有阿拉伯人、波斯人、印度人、欧洲人、东南亚诸国的使节和商人。船舶有南海舶、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。以师子国舶为最大；还有一种外国商船“不用铁钉、只使桃榔鬣系缚，以橄榄糖泥之，糖干甚坚，入水如漆也。”（6）

（二）沿海航线的发展

自秦汉以来，广州与全国沿海各口岸的航线，可以说是畅通的。进入唐代，与交趾及东南沿海的交通似乎又有了加强。唐代著名文学家王勃于上元二年（公元六七五年）往交趾省父，路过

南昌，写了《滕王阁序》之后，便是从广州“渡南海，堕水而卒”的。又据《全唐文》卷八〇五《天威径新凿海派碑》称：在高骊未到交趾前（咸通五年前）唐代已有三位安南都护开凿交州至广州的海道，因工程浩大，均未获成功。原来交趾以北（即现在北部湾一带）的海路，有一段海域密布礁石，船舶经常在这里触礁沉没。咸通八年（公元八六七年）高骊亲自前往视察，“乃有横石隐隐然在水中，因奏请开凿，以通南海之利。……乃召工者啖以厚利，竞削其石，交广之利，民至今赖以济焉。”（见《北梦琐言》卷二），也就是说，经过一番整治后，海道比以前畅通了。所以刘恂的《岭表录异》（成书于唐昭宗年间公元八八九年至九〇四年）说：“每岁，广州常发铜船过安南货易。”可见广州与交趾沿海交通之频繁。

另据《唐会要》卷八十七所记：咸通三年（公元八六二年）五月，交趾发生战乱，朝廷征集诸道的军队赴岭南，计划由湖南、江西两地越五岭转内河水道运送军粮，因河运缓慢，缓不济急。润州人陈磻石诣阙上书曰：“臣弟听思昔曾任雷州刺史，家人随海船至福建往来，大船一只，可致千石，自福建不一月至广州。得船数十艘，便可致三五万石。”皇帝乃命陈磻石为盐铁巡官，驻扬子县专督海运，“于是军不阙（缺）供”。从这一史料，可知东南沿海一带的海运是比较发达的。在陈磻石奏请利用海路运送军粮之前，扬州—福建—广州—交趾之间必有众多的商船往来。同时也进一步显示了海运量大、迅速的优点。

（三）陆路与河运交通的发展

唐代由广州至中原内地的交通主要路线有两条：

（1）取道骑田岭之路线：从广州至韶州、过骑田岭至湖南的郴州，再至衡州（衡阳）、潭州（长沙）、达岳州（岳阳），过长江抵江陵（湖北江陵）、襄州（襄樊）、邓州（河南邓县），

过蓝关至长安。

(2) 取道大庾岭之路线：从广州至韶州，过大庾岭至虔州（江西赣州）、吉州（吉安）、洪州（南昌）、江州（九江），然后沿长江顺流至池州（安徽贵池）、宣州（安徽宣城）、润州（江苏镇江），过长江至扬州，溯大运河至汴州（开封），再由汴州至洛阳出潼关达长安。

这两条交通线都可利用广东的内河北江，故北江是当时的一条十分重要的运输线。韶州是广州通往内地的重要交通枢纽。皇甫湜《韶阳楼记》说：“岭南之属州以百数，韶州为大，贡朝之所途。”在这两条路线中，魏晋南北朝以前，由于大运河未开凿，多通过武水至郴州一线而达中原；自隋代大运河开凿之后，古人为了充分利用水运，所以取道大庾岭一线显得特别重要。盖此线只是在越岭时需要陆运外，余均有水路可通。

唐开元四年（公元七一六年），朝廷派出高级官员张九龄整治大庾岭道。张九龄在《开凿大庾岭路序》中说：“初岭东废路，人苦峻极，……故以载则不容轨，以运则负之以背。”可以说当时的山道是十分难走的。但“海外诸国，日以通商”，⁽⁷⁾茵苳羽毛等进口物资源源而来，所以“相其山谷之宜，革其坂险之故”⁽⁸⁾经过整治之后，“则已坦坦而方五轨，阗阗而走四通，转输以之化劳，高深为之失险。于是乎僦耳穿胸之类，殊琛绝貲之人，有宿有息，如京如坻。”⁽⁹⁾就是说：把一条险峻的山路，改造成为了荡荡坦途，大大方便了往来的交通，使各国前来贸易的商人畅通无阻，进一步促进了对外贸易。中外史学家对修筑这条道路，曾给予高度的评价，认为大庾岭道路的修建，具有加强国际间的经济、文化、科学、技术交流的重大意义。

唐代对内河航运十分重视，造船业由工部属下的水部郎中和都水监属下的舟楫署令管理。唐贞观十八年（公元六四四年），曾命“将作大匠阎立德等，诣洪、饶、江三州，造船四百艘。”⁽¹⁰⁾

以后，唐太宗又曾“发江南十二州工人，造大船数百艘。”⁽¹¹⁾并在四川“伐木造船舰，大者或长百尺，其广半之。”⁽¹²⁾大体江南各地，如扬州、常州、杭州、越州、洪州、广州等地都是造船基地。安史之乱后，大运河更是唐帝国的经济命脉，关系到政权的生死存亡，因此朝廷更加重视内河运输。

(四) 对外贸易的繁荣

唐朝的统治者对海外贸易非常重视，采取了开放和鼓励的政策。外国商人可以在中国自由贸易，允许他们把商品自由运进口岸，而且可以往来各地市易或开铺经营。当时的长安与广州，南北对峙，都是中外通商的要地，而广州海外贸易，更是进入鼎盛时期。

当时南海诸国与唐朝通好的约有二十多个，其中关系最为密切的有：林邑、真腊、丹丹、盘盘、堕和罗、赤土、骠国(缅甸)、室利佛逝、堕婆登(在今苏门答腊)、诃陵(爪哇)、波斯、大食、婆利、印度、罽宾、师子国、大秦等国。这些国家与广州都有贸易往来。关于这方面的情况，史书作了大量的记载：

《旧唐书·王方庆传》：“广州地际南海，每岁有昆仑乘舶，与以珍物中国交市。”

《唐大和尚东征传》：“(天宝九年)广州……江中有婆罗门、波斯、昆仑等舶，不知其数。并载有香药、珍宝，积载如山……师子国、大石国、骨唐国、白蛮(可能指欧洲人)、赤蛮(非洲人和阿拉伯人)等往来居住，种类极多。”该书还记叙了万安州(今海南岛万宁、陵水县)海盗冯若芳的事情：“每年常劫取波斯舶二、三艘，取物为己货，掠人为奴婢。其奴婢居处，南北三日行，东西五日行，村村相次，总是若芳奴婢之(住)处也。若芳会客，常用乳头香为灯烛，一烧一百余斤。其宅后，苏芳木露积如山，其余财物，亦称此焉。”

李肇《唐国史补》：“南海舶，外国船也。每岁至安南、广州。师子国舶最大，梯而上下数丈，皆积宝货。至则本道奏报，郡邑为之喧阗。”

韩愈《送郑尚书序》：“其海外杂国若耽浮罗流求毛人夷窟之州，林邑扶南真腊干陀利之属，东南际天地以万数，或时候风潮朝贡，蛮胡贾人舶交海中。”“外国之货日至，珠香、象犀、玳瑁、奇物溢于中国，不可胜用，故选帅向重于他镇。”

柳宗元《岭南节度使飨军堂记》：“唐制岭南五府，……其外大海多蛮夷，由流求河陵西抵大夏康居，环海而国以百数，则统于押番使焉。”

广州对外贸易范围已大大超过以往任何一个朝代，欧洲、非洲的商人都来贸易。故《广东通志》卷一九八说：“旧时所未通者，重译而至，又多于梁隋焉。”

至于广州港当时的对外贸易情况，可以说是“环宝山积”、“珍货辐辏”。《旧唐书》卷一三一《李勉传》记载，大历五年（公元七七〇年），李勉任岭南节度使后的一年，海舶岁至四千余艘。⁽¹⁴⁾按张星烺的考证，广州港一年有八十万人进出，参加贸易活动。⁽¹⁴⁾当然，这个数字有可能夸大其词，但唐代曾经到过广州的阿拉伯商人苏莱曼却证实：广州是中外船靠泊之处，世界商人群集的港口。《全唐文》卷五一五王虔休《进岭南王馆使院图表》亦有：“……大舰飞轩……陆海珍藏……蕃商列肆而市，交通夷夏，富庶于人”等句，据岑仲勉考证，这是描写广州对外贸易的情况⁽¹⁵⁾。所以，《唐大和尚东征传》在谈到广州的市容时说：

“州城三重，都督执六纛，一纛一军，威严不异天子。”又《旧唐书》卷一五一《王锬传》载：贞元十一年（公元七九五年）王锬出任岭南节度使，“广人与夷人杂处，地征薄，而丛求于川市。锬能计居人之业，而榷其利，所得与两税相埒。”就是说，王锬通过专卖的方法，收购了一部分舶货，其所得的利润，竟与两税

《即地税和户税，是唐朝的主要税收）的收入相等。这说明当日广州对外贸易在整个经济中所占的重要地位。在这期间，广州的人口也有很大的增加，隋时广州的户口数三万七千四百八十二户，到唐开元时增至六万四千二百五十户，元和时又增至七万四千零九十九户，与隋时相比增加了二倍。因此，当唐朝末年，黄巢起义军在进军广州途中，义军都统黄巢要求任命他为岭南节度使时，右仆射于琮便立即反对说：“南海市舶利不资，贼得益富，而国用屈。”可见广州在全国中的地位又是何等重要。

另外，从广州地方官贪污枉法特别严重，也可以从一个侧面反映出唐代广州海外贸易的繁盛。《旧唐书》卷一七七《卢钧传》载：“凡为南海者，靡不捆载而还。”唐玄宗时，节度使刘巨鳞、彭果皆因“坐赃巨万而死”（即贪污巨款败露后被处死）。《新唐书》卷一二六《卢奂传》说：“自开元后四十年，治广有清节者宋璟、李朝隐、奂三人而已。”可见当时在广州的高级官吏中，清官是凤毛麟角。武则天光宅元年，广州都督路元睿纵容僚属敲诈勒索，侵吞外商运来的珍品。商人到元睿面前控告，元睿不但不予主持公道，反而要把这些外国商人投入监狱。群商大怒，抽剑杀了元睿和他左右的十余人。又如公元七七三年（唐大历八年），广州的一个将官哥舒晃反，朝廷命路嗣恭为节度使，带兵平反。路嗣恭攻入广州后，没收豪商大贾的资产归他个人所有，家财一下子增加到数百万贯，连当时皇帝也看不过眼，要跟他算帐。另外，上面提到的那个王锬节度使，便经常收买南海珍宝，用船送往北方贩卖，成了巨富。“日发十余艇，重以犀象珠贝，称商货而出诸境。周以岁时，循环不绝。凡八年。京师权门，多富锬之财。”⁽¹⁶⁾由于侵吞舶商的利益十分严重，唐德宗贞元八年（公元七九二年），曾经一度出现船舶不来广州而往安南市易的情况。所谓“舍近而趋远，弃中而就偏”。有人主张禁止安南的港口开放，后来陆贄出来制止，这个主张才没有实现。唐

文宗太和八年(公元八三四年),曾颁发了一道保护外商的谕旨,要求地方官吏对航海而来的外国商人,“接以仁恩,使其感悦”,并规定:“岭南福建及扬州蕃客,宜委节度观察使常加存问,除纳舶脚(即关税)、收市(由官市使收购部分商品)、进奉(进贡)外,任其来往通流,自为交易,不得加重率税。”⁽¹⁷⁾说明当时舶政之腐败,政府不得不保护外商,以繁荣市舶。事实上贪官污吏过份侵占外商利益所引起的后果也是严重的。《资治通鉴》卷二百二十《唐纪》称:乾元元年(公元七五八年)九月,广州发生大食、波斯商人武装抢掠仓库、焚毁房舍后,泛海而去的事件。刺史韦利见逾城而走。可见外商在忍无可忍的情况下,亦作激烈之反抗。

唐时,聚集在广州的外商,据说有十多万人,他们侨居的地方叫“蕃坊”。“蕃坊”的出现亦是广州对外贸易繁荣的一种标志。最早反映广州“蕃坊”的书籍为房千里的《投荒杂录》,该书写道:“顷年在广州蕃坊,献食多用糖蜜、脑麝、有鱼俎,虽甘香而腥臭自若也。”房千里字鹤举,唐文宗太和初年进士,太和中(公元八三二年左右)任高州刺史,《投荒杂录》是他离任北归时所著,描写山川物产,人民风俗习惯。可惜此书已佚。有关“蕃坊”的引文是从顾炎武《天下郡国利病书》卷一百零四中转引而来的。

外国文献亦有描写“蕃坊”之事,阿拉伯商人苏莱曼在《东游记》一书称:“中国商埠为阿拉伯商人群集者,曰康府(即广州),其处有回教牧师一人,回教教堂一所……各地回教商贾既多聚康府,中国皇帝因任命回教判官一人,依回教风俗,治理回民。判官每星期必有数日专与回民共同祈祷,朗读先圣戒训。终讲时辄与祈祷者共为回教苏丹祝福。判官为人正直,听讼公平,一切皆能依《可兰经》圣训及回教习惯行事。故伊拉克商人来此者,皆颂声载道也。”⁽¹⁸⁾刘恂的《岭表录异》(成书于唐昭宗时公元八八九年至九〇四年)亦记载:“恂曾于番酋家食本国将来

者(波斯枣)，色类沙糖，皮肉软烂，铄之乃火烁水蒸之味也。”番酋即蕃长。可见广州“蕃坊”的出现，不会迟于第九世纪三十年代初。苏莱曼所指出的回教教堂是现在的怀圣寺。古时珠江仍很辽阔，怀圣寺以南尚未成陆，是一个码头区。外国人因是“化外人”，不得在城内居住，只能“流寓海滨湾泊之地，筑石联城，以长子孙。”⁽¹⁹⁾所以“蕃坊”地点在今光塔街一带。又据《旧唐书·卢钧传》载：开成元年(公元八三六年)冬，卢钧为广州刺史、御史大夫、岭南节度使，“先是土人与蛮獠杂居，婚娶相通。……钧至立法，俾华蛮异处。”说明卢钧进一步严格“化外人”不得与华人杂处的规定，把所有的外国商人，都集中到“蕃坊”一带居住。唐朝末年，黄巢起义军攻陷广州，大批外商在战乱中离开广州，“蕃坊”一度萧条了下来。

“蕃坊”设蕃长进行管理，其办事机构为蕃坊司。蕃长的主要职责有两条：一是对“蕃坊”进行管理；二是招邀蕃商来华贸易。蕃长在实施“蕃坊”的行政管理时，应根据侨居国的法令和本国的惯例行事。按照《唐律疏议》规定：“诸化外人，同类自相犯者，各依本俗法，异类相犯者，以法律论。”就是说同国籍侨民犯法，可按本国的惯例处理；不同国籍的侨民互相斗殴或串同作案，触及刑法时，则按侨居国法律处理。

关于外侨财产的保护，地方官亦有简单的规定。按《新唐书·孔巢父传》所说：凡来中国贸易的外国商人，如不幸死去，其财产在三个月内家属不来认领者，则全部入官。元和十二年(公元八一七年)，岭南节度使孔戣考虑到海舶受季候风的影响，一年才能往返一次，因此规定不受三个月为期的限制。这也是保护外侨利益的一种措施。另外，外侨可以同华人通婚，但华人不能跟随外侨回国。当时有许多外侨在中国娶妻生子。

唐代输入广州的物资有珠贝、象牙、犀角、紫檀木等。另外，香药和植物也是大宗进口商品，香药、植物中又以下列品种为

主：

乳香或薰陆香：由天竺国和波斯等国输入。

苏方木：由爪哇输入。

龙脑香：由婆利国输入。

安息香：由波斯国输入。

青木香：由昆仑(今缅甸南部萨尔温江口一带)输入。

苏合香：由爪哇输入。

无石子：由波斯国输入。

胡椒：波斯国输入。

荜拔：由波斯国输入。

白豆蔻：由爪哇、柬埔寨、暹罗等地输入。

阿日浑：由波斯或大食输入。

无漏子：由波斯输入。

麒麟竭：由爪哇、苏门答腊输入。

紫骝：由真腊输入。

河黎勒：由波斯国输入。

没药：由波斯国输入。

波棱菜：由尼泊尔输入。

无花果：由波斯国输入。

耶悉茗、茉莉：由波斯国输入。

由广州输出的商品，则以瓷器，丝织物，纸、铜钱、铁器、金银为大宗。

另外，在唐人著作中，亦有关于奴隶输入之记载，此等奴隶即所谓昆仑奴。其肤黑身高、孔武有力，在富人家中从事笨重的体力劳动。如开元中王昌龄的诗便有“青骢一匹昆仑牵”之句。张籍关于昆仑儿的诗句，描写得就更为具体了：“昆仑家住海中州，蛮客将来汉地游，言语解教秦吉鸟，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，行时半脱木棉

裘。”当时广州亦有奴隶买卖。《旧唐书》卷一五四《孔戣传》对此事略有所记，言京师有权有势之家，多托人至广州购买奴隶，孔戣到职后，严加禁止，曾一度取缔奴隶的买卖云。

以上是史料记载有关唐代广州对外贸易的大概情况。广州的海外贸易为什么在唐代会出现如此繁荣的景象，考其原因，大致有如下几点：

(1) 工农业生产的发展。唐初，政治局势稳定。封建统治阶级推行均田制和租庸调法，在一定程度上刺激了农民的生产积极性，因而生产工具有了改进。水利工程的修建也有显著的增加。特别是曲辕犁的发明，大大地提高了耕地翻土效率，把农业生产往前推进了一步。再加上耕地面积扩大，粮食产量大为增加。出现了“马牛布野，外户不闭。又频至丰稔，米斗三、四钱”的繁荣景象。⁽²⁰⁾农业的繁荣，推动了手工业生产的发展。当时的江南和四川是纺织业的中心，除家庭手工业之外还出现规模相当大的工厂(作坊)，如定州的何明远，便“资财巨万，家有绫机五百张”(见《朝野僉载》卷三)。在产量大幅度提高的同时，质量也有很大的提高。⁽²¹⁾丝织品织造精巧，提花绚丽，染色鲜艳，光彩夺目。另外，在瓷器业方面，唐朝也是一个辉煌发展的时代，瓷窑的窑址遍布河北、河南、陕西、安徽、湖南、四川、浙江、福建、广东各省，而且技艺精湛，色彩美丽，受到全世界人民的喜爱。各国都希望从中国进口丝绸、瓷器，而中国在工农业生产发展的基础上，亦需要进一步扩大商品的交流，在这样的情况下，对外贸易便蓬勃地发展起来。

(2) 封建统治阶级对海外贸易的重视。唐朝政府十分重视对外贸易，早在高祖武德八年(公元六二五年)便诏许突厥，吐谷浑互市，执行开放政策。对西北陆路交通，想方设法保证畅通。唐太宗、高宗时，波斯和大食商人流寓于长安者，据说达四千余家之多。对东南沿海各港，亦制定了一系列保护外商和鼓励贸易的

政策，还设立专门机构加强管理。高宗显庆时，就曾下令说：

“南中有诸国舶，宜令所司，每年四月以前，予支应须市物，委本道长史，舶到十日内，依数交付价值市了，任百姓交易。”⁽²²⁾唐玄宗时，韦坚任水陆转运使，引泮水到望春楼下，积成广运潭，大开水上物资展览会，挑选各地有特色的物资，用船载来，供皇帝观览：“其船皆署牌表之：若广陵郡(扬州船)，即于袱背上堆积广陵所出锦、镜、铜器、海味；丹阳郡(镇江船)，即京口绫、衫、绢；晋陵郡(常州船)，即折造官端绫绣；会稽郡(绍兴船)，即铜器、罗、吴绫、绛纱；南海郡(广州船)，即玳瑁、真珠、象牙、沉香；豫章郡(南昌船)，即名磁、酒器、茶釜、茶铛、茶碗；宣城郡(安徽宣城船)，即空青石、纸、笔、黄连；始安郡(桂林船)，即蕉、葛、蚺蛇胆、翡翠。船中皆有米，吴郡(苏州船)即三破糯米、方丈绫。凡数十郡。”⁽²³⁾这种展览会虽然有供皇帝玩乐的性质，但在客观上却促进了南北物资交流。在这些物资中，有相当部分是对外贸易商品，因此亦促进了对外贸易商品的交流，为繁荣对外贸易打下基础。唐玄宗还对岭南吏治作了整顿。如对节度使刘巨麟、彭杲贪污案的处理，选派卢奂为岭南节度使等。因此，在卢奂担任岭南节度使这一时期“遐方之地，贪吏敛迹。……中使市舶，亦不干法。”(见《旧唐书》卷九十八《卢奂传》)说明玄宗整顿吏治起了一定的效果，促进了市舶的繁荣。

(3) 造船业的发展和航海技术的提高。按照唐朝僧人玄奘《一切经音义》卷一所载：当时中国已能造一种长二十丈，载六、七百人的“苍舶”，而且船体坚固，经受得起大风大浪。波斯湾风浪险恶，只有中国船能够通行无阻(参见苏莱曼《东游记》)。莱诸所译的《印度中国航海故事》一书也说：中国商船常常停泊在西拉夫港中，由于中国商船体积大，它将东方所产的如芦荟、龙涎香、竹材、檀木、樟脑、象牙、胡椒等先载至西拉夫港，然后

再由西拉夫港用小船改装，运至巴士拉（参见张铁生《中非交通史初探》）。唐代的造船业有了很大的发展。苏继巖在《岛夷志略校释》的《叙论》中引李珣《海药本草》“波斯家以广南山谷所产之柯树为舡舫”一语之后说：“波斯在东方之商贾实力渐充，乃向中国舶商租赁或逕向中国造船厂定造泛海巨舶。”这个造船厂就在广州的附近，可见广州造船业闻名于世，所以能够为海外贸易提供强大的物质基础。

(4) 国际形势的变化。中国的对外贸易有陆路和海路，也就是说有陆上的“丝绸之路”和海上的“丝绸之路”。但是到了唐朝中期，即唐玄宗天宝以后，形势起了很大的变化，陇右河西，相继沦陷于吐蕃之手，中西陆路交通被切断了。安史之乱后，唐朝国力逐渐下降，陆路更是经常不通，再加上大食阿拔斯王朝，于公元七四八年（天宝八年）迁都缚达，大力提倡海外贸易，所以，越来越多的中外商人利用海道来发展相互之间的对外贸易。于是海上“丝绸之路”超过了陆上“丝绸之路”。而广州正好是中国的南大门，是外国商船理想的碇泊地点。这种形势促进了广州对外贸易的发展。

二、市舶使的设立

市舶使是管理海外交通和海外贸易的专门机构，早在隋朝便有互市监的设立。按《唐六典》二十二《互市监》的记载，这些互市监都设在中外贸易比较繁盛的地方。互市监设监一人，丞一人，掌诸蕃交易之事。考证家认为此种互市监仅设于西北边缘的地方，大致上是属于管辖马匹，骆驼贸易的事务。在滨海城市设市舶使则始于唐代。

唐代究竟何时设市舶使？设市舶使的城市又是哪几个？据顾炎武《天下郡国利病书》卷二二〇，关于唐代市舶法略言如下：

“唐始置市舶使，以岭南帅臣监领之。设市区，令蛮夷来贡者为市，稍收利入官。……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。”按此说法，贞观时，已有三路舶司之设。但日人桑原鹭藏在其著作《蒲寿庚考》中，却驳斥了这一说法。该书指出唐代的地方行政机构称道不称路。“三路舶司之称，北宋末期以后始有之。遑论贞观哉。《粤海关志》、《广东通志》均引顾炎武此说。希尔德亦据此以论唐代广东之贸易，均不可信也。”⁽²⁴⁾多数人同意桑原此说，基本上澄清了顾炎武所造成的混乱。考市舶使之成立，史书没有明确的记载。《新唐书》和《册府元龟》有市舶使名称之初见。尤其是《册府元龟》卷五四六记载得尤为具体，文曰：“柳泽开元二年（公元七一四年）为殿中侍御史、岭南监选使。会市舶使右卫威中郎将周庆立与波斯僧及烈等广造奇器异巧，以进。”说明了开元二年以前，广州已有市舶使之设。李肇《唐国史补》也有记载市舶使之事，说：“市舶使藉其名物，纳舶脚，禁珍异，蕃商有以欺诈入牢狱者。”更明显地证实当时的广州有市舶管理机构之设。

终唐一代，市舶使之设立仅广州一地，故广州是我国最早设立市舶管理机构的城市。市舶使的职责，史书没有明文记载，根据一些零星史料分析，大概可以归纳为：

- (1) 加强海外交通的管理；
- (2) 征收关税；
- (3) 处理对外贸易事务。

船舶进口时，要履行“纳舶脚”、“收市”和“进奉”等手续。“纳舶脚”即征收船舶的进口税，据苏莱曼《东游记》所说：

“外国商船之抵埠（广州），官吏取其货而藏之，一季之船既全入口，官吏征百分之三十关税后，乃将货交还原主发卖。”苏莱曼是到过广州的，他的记载应有一定的真实性。然据张星烺氏的考证，认为不可能抽那么高的税率，“或为地方官吏所暴敛也”。⁽²⁵⁾

在市舶管理方面“宋承唐制”。宋朝在太宗太平兴国年间（公元九七六年至九八三年），市舶税率为百分之十。武培于《中国国际贸易史》谓有抽至原价十分之一以至十分之三者。多数人认为唐朝市舶的税率不会高于百分之十。

市舶给政府带来大笔的财政收入，“上足以备府库之用，下足以贍江淮之求”。⁽²⁶⁾苏莱曼的《东游记》说：“以吾度之，每届舶期，则广府（广州）金库，当日进五万典拿。”典拿是当时阿拉伯货币名称，按《新民丛报》一九〇五年第十五号《世界史上广东之位置》一文注释，一典拿相当于清末的白银三两。五万典拿合银十五万两。当然，这种折算也不一定完全可靠，但可以说明市舶高峰期的收入是巨大的。因此，唐朝皇帝非常重视市舶的收入，唐代重使轻官，市舶设使亦显示朝廷对此机构之重视。皇帝往往派出心腹太监充当广州市舶使，以便直接控制这笔巨款。《资治通鉴》卷二百二十三《吕太一》条注云：“唐置市舶使于广州，以收商舶之利，时以宦者为之。”这些太监的权力，有一个时期还超出了地方行政长官——节度使，他们拥有军权可以调动军队。如代宗广德元年（公元七六三年），宦官、广州市舶使吕太一居然发兵作乱，把节度使张休赶出广州。

三、唐代广州的码头

唐代的广州已有内港和外港，现将这一时期的主要码头分述如下：

（一）外港

唐代广州的外港主要有屯门和波萝庙两地。

1. 屯门

屯门在今香港新界青山湾。扼珠江口外交通要冲。港口坐北

朝南，九迳山与青山为其东西翼，大屿山为其屏障，是一个天然避风良港。古代凡外国船舶来广州贸易，必先集屯门，然后驶进广州。这些外国船回航返国时，亦经屯门出海，扬帆南驶。贾耽《广州通海夷道》也把屯门列入航线之中。当时的屯门有军队驻防，保护交通，称为“屯门镇”。⁽²⁷⁾唐玄宗时，节度使刘巨鳞曾以屯门镇兵泛海北上，讨平骚扰永嘉（今温州附近）的海盗。可见屯门又是沿海的重要军镇。

2. 菠萝庙

菠萝庙在今黄埔南岗庙头村。古称扶胥镇。即韩愈所称的“扶胥之口，黄木之湾”。李吉甫《元和郡县志》称：“自州东八十里有村，号曰古斗，自此出海，浩淼无际。”古斗村也就是扶胥镇。庙头村之西有一小山，建有南海神庙，供奉南海之神。南海神庙建于隋代，但扶胥镇作为广州外港，则始于唐代。古代航海因生产工具落后，带有很大的冒险性，所以船员水手均极迷信。菠萝庙刚好是一个出海口，船舶出海或回航都要在这里停靠，以便船员们参拜海神，祈求保佑。唐代海外交通有了很大的发展，船舶经过此地的数量增加了，因此，逐渐地形成一个船舶聚泊之地。从地形来说，镇前的江面是广州漏斗湾的转折点，东江水可以直接流经庙前与珠江汇合入海，所以也是海舶进出广州优越的停泊之处。据一些文献记载，古代的菠萝庙“去海不过百步，向来风涛万顷，岸临不测之渊。”江面非常辽阔，交通堪称方便。宋、元两代，此处仍是广州外港。

（二）内 港

1. 光塔码头

光塔码头在今光塔街一带，是唐代对外贸易的中心，也是主要的码头区，因蕃坊就在附近，所以非常热闹。且建有光塔引航。清初乾隆时，座落在今海珠北路（即光塔街以南）的元妙观

道士黄某，在观西侧挖掘出一艘深埋在地下的洋舶，证明这一带是古代洋舶往来的航道。

2. 兰湖码头

兰湖在今流花湖公园附近一带，宋以前，流花水还是交通要道，由佛山、北江、西江来广州的旅客，有很多在此登陆。因其离城较近，故是广州西侧一个重要的水陆码头。南海县署从隋代至宋代，都设在这里，到了元代才搬走，可见其地位之重要。另外这里因靠近象冈，又是船舶避风之地。唐刺史李玘建“余慕亭”，“使客舟楫避风雨者皆泊此”。这里是唐宋两代广州的水上要地。

四、广州海外贸易的重要意义

唐代广州海外贸易，不但促进了国内的经济繁荣，而且推动了国际经济的发展，对中古时期宗教的发展和传播，亦起了一定的作用，其重要意义，大致有如下几点：

（一）促进国内城市经济的繁荣

唐代城市经济是比较繁荣的，商品生产有一定程度的发展，首都长安有东市和西市。东市“市内货财二百二十行，四面立邸，四方珍奇、皆所积集。”⁽²⁸⁾“西市店肆如东市之制，市署前有大衣行，杂糅货卖之所。”⁽²⁹⁾两市商业极盛。交通的发达，海外贸易进一步的发展，使之又出现了一批新兴商业城市，这些城市都在交通要道上，其中尤以扬州、洪州、泉州发展最快。

扬州，扬州是唐代的重要商业城市，其发展甚至超过了传统的商业都会成都，“谚称扬一益二”。“扬州大郡，天下通衢”

（见杜牧《上宰相求湖州启》）扬州在秦彦、毕师铎作乱前，一直是“江、淮之间……富甲天下”的地方。唐代诗人张祜《游淮南》诗中，便有“十里长街市井通，月明桥上看神仙。人生只合

扬州死，禅智山光好墓田”之句。诗人把扬州比作神仙居住的洞天福地，其繁华程度可想而知。扬州又是一个手工业城市，尤以铜器和青铜镜为最著名，造船业也很发达。扬州的繁华，当然与地处长江与运河的交叉点，为南北交通枢纽有关。江淮地区的海盐要在这里集散，荆、湖的物资要通过这里转运。但广州的对外贸易，亦是促进它繁荣的重要因素。当时从广州进口的物资，如果运销内地，大都取道大庾岭，经江西南昌，抵达扬州转卖，因此，扬州成了广州进口商品内销的最大市场。从广州前来扬州逐利的商人十分拥跃，其中包括不少外国商人。《旧唐书·邓景山传》记载至德初（公元七五七年），刘展反，田神功助邓景山征讨，攻入扬州，大掠居民资产，当时的“商胡、大食、波斯等商旅死者数千人。”可见外商在这里人数众多。《太平广记》也述及外商在扬州经营珠宝生意的情况。杜甫的《解闷》诗中，有“商胡离别下扬州”之句。又据《唐大和上东征传》所记，鉴真东渡日本时，曾在扬州购买麝香二十剂，沉香、甲香、甘松香、龙脑、香胆、安息香、栈香、青木香、薰陆香六百余斤；草拨、诃黎勒、胡椒、阿魏等五百余斤。而这些香药都是从东南亚和阿拉伯国家进口的商品，很可能是通过广州口岸进口运来的。所以，扬州的经济繁荣与广州的海外交通和贸易，实在是不可分割的关系。

洪州，即现在南昌市，地处广州与扬州之间的交通线上，它的兴起与广州海外贸易也有很大的关系。上面已经说过，从东南亚和阿拉伯国家输入的物资，在运销长安、洛阳等地时，都要经江西这一条路线，而洪州正好在赣江的旁边，有水路通长江，交通十分方便，再加上运河的开发，这一条交通线就更加显得热闹繁忙了。洪州的人口隋时才有户口一万二千零二十一户，唐开元时，增至五万五千四百零五户，元和时再增至九万一千一百二十九户，与隋时比较，增加了七倍多。所以进入中唐以后，这个城

市有了很大的发展，被称为中唐时期介于江、淮之间的一大都会。洪州盛产瓷器，江西景德镇是中国最优良瓷器的产地。瓷器是当时主要的出口商品，广州的瓷器出口仰给于洪州，所以这两个地方的经济有着密切的关系。

泉州，泉州在唐以前，还是一个默默无闻的地方，进入中唐以后，由于海外贸易的发展，泉州才逐渐繁荣起来。开元六年（公元七一八年）它成了州治。天宝年间（公元七四二年至七五五年），它的居民总户数已达二万三千八百零六户，比东晋时的晋安郡户数增加了近六倍。元和六年（公元八一一年），又从中州升为上州。唐天祐元年（公元九〇四年），更出现了“市井十洲人”的繁荣景象。（见《唐诗别裁》卷一一）并且与广州同列为当时中国四大贸易港之一。

此外，江南的苏州、杭州，也是中唐以后出现的新兴商业都市，因这些都市既是丝绸的产地，也是制瓷业和造船业的基地，所以它们的经济发展，也与海外贸易有密切的关系。总之，唐代的海外贸易，带动了全国的经济繁荣。

（二）促进了国际贸易的发展

唐代的广州，不但是中国的第一大港，也是世界有数的几个大港之一。广州港的兴衰，直接影响着世界经济状况。

（1）当时与中国直接通商的有三大地区，即以室利佛誓为首的东南亚地区；以印度为首的南亚地区；以大食为首的阿拉伯地区。《广州通海夷道》就是通过丝绸、香药的贸易，进而把中国与这三大地区的经济连接起来的一条航道。当时中国是一个经济大国，科学技术和文化水平都居于世界最先进的行列，所以中国的影响最大。在这些地方，不但行销中国的商品，传播中国的先进科学技术和文化，而且还通行中国的货币。有些港口就是因为与中国通商而繁荣起来的。如位于现在苏门答腊岛东岸的末

罗瑜，便是在这个时期，作为东西方贸易的中转港而发展起来的，中国、阿拉伯、印度及其他东南亚国家商船均辐辏此地，使它成了这个地区最重要的转口贸易港。（参见王士鹤《东南亚古代国际贸易港》一文，载一九五九年《地理集刊》第二号）。又据桑原骝藏的《波斯湾之东洋贸易港》（载《唐宋贸易港研究》）一文记载：自阿拉伯王国莫都缚达以来，阿拉伯人的航海事业更为发展，其中与广东贸易最为频繁，在西历九世纪中叶，约有几万阿拉伯商人，不绝来往于阿拉伯与广东之间。波斯湾头的西拉夫港就是在这个时期繁荣起来的，当时在西拉夫商人中，藉海外贸易而发了财的，屡见不鲜，甚至拥有资产达六千万direm（约合二千万元）的人，也有不少。“彼等复用由海外运来之良材，择一展望出入商船舒适之处，构筑几层之高楼。有某富豪仅于住宅，费去三万dinar（约合十五万元）云。”可见历史上著名的西拉夫港，也是通过与广州的贸易而繁华起来的。当时的埃及，成了亚洲同欧洲、东方同西方贸易的枢纽，而最能吸引顾客的就是中国商品，特别是丝织品。这些商品又进一步转销至罗马和东非的索马里、摩加迪沙、桑给巴尔等地。埃及的亚历山大港也成了东西交通和贸易的一大中转港，我们从外国文献记载和考古发掘出来的中国铜钱和瓷器碎片，都可以证明这点。我国的瓷器，最迟在九世纪下半期起，已向国外输出。唐代东西洋航路所及之处，均有唐瓷碎片发现，特别是波斯湾的西拉夫港，出土了大量的陶瓷碎片，说明这些地方与广州经济关系密切。

(2) 公元八七八年，当黄巢起义军攻占广州后，对阿拉伯和欧洲、非洲的贸易，都产生了很大的影响，除居住在广州的外商成群结队回国外，“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甫（即西拉夫）港及瓮蛮（即阿曼）省两地之人。前此待营商中国为生，至此破产者，所见皆是也。”（见张星烺

《中西交通史料汇编》第二册，该书转引苏莱曼《东游记》）。由于战争的影响，外国船不能航往广州贸易，中西贸易中心，曾一度转移至马来半岛的羯荼（吉打）。马素提的《黄金牧地》一书称：“喀拉城（即羯荼）今成为西拉甫、瓮蛮两地回教商人船舶集汇之地。中国之船，亦来此相会，惟以前则不然也。中国之船直航至瓮蛮、波斯湾畔之西拉甫港、八哈刺因（在波斯湾南岸）、俄波拉（在幼发拉底河口）、巴斯拉等港。而以上诸地之船舶，亦直接航至中国也。自中国有上方所述大乱后，地方长官无法律公道可言，其善意全不可恃，商人乃裹足不前。船舶皆于此中间港埠相会，交易货物也。”（《中西交通史料汇编》第二册）由此可见，广州海外贸易对世界经济影响之大。

（三）对宗教传播的影响

佛教自汉代传入中国以来，经魏、晋、南北朝时期，传播日广。周武帝时虽然禁佛教，但隋、唐的统治者都崇尚佛学，因此佛教又再度兴起。唐代中西海上交通的发展，为僧侣的活动提供了条件，他们可以通过海道往返于中国、印度之间，进行宗教活动。据唐朝僧人义净所著的《大唐求法高僧传》所载：西行求法高僧凡六十人，其中过半数是由广州、交州、合浦或雷州乘船去印度的，估计远远不止此数。义净本人也是在高宗咸亨二年（公元六七一年），由广州乘商人海舶至印度的。其航程详载《大唐西域高僧传》卷下：“咸亨三年（冯承钧《中国南洋交通史》考证为二年）……果之佛逝。……王赠支持，送往末罗瑜国，复停两月，转向羯荼。……从羯荼北行十余日至裸人国。……从兹更半月许，望西北行，遂渐达耽摩立底国。”据冯承钧《中国南洋交通史》考证：义净于公元六七一年于广州出发，先抵室利佛逝，然后转至羯荼，并于次年十二月乘佛逝王舶由羯荼取道尼科巴岛（裸人国）向耽摩立底进发，于公元六七三年春初达耽摩立

底，求经十载，重还毗摩立底登舟，于公元六八二年或六八三年夏秋间抵佛逝。在佛逝停留了六年，然后于公元六八九年还广州一次，同年冬又偕贞固同至佛逝，直至公元六九五年仲夏还至洛阳。合计其往来南海的时间共有十多年，是唐代传播佛教最典型的一个僧人。此外，印度僧侣航海东来在广州登陆的也有不少，其中最著名的有跋日罗菩提（开元七年至广州）、不空金刚（天宝元年至广州）、殷刺若（建中元年至广州）等。

在这期间，伊斯兰教也由阿拉伯国家传入中国。据张星烺氏考证，最先由海道经广州前来传教的有依宾哈姆撒（即《明史》所称的斡葛思），斡葛思在广州传教时建有怀圣寺和光塔。今广州市区北面兰圃以西还有斡葛思墓。但关于斡葛思来广州传教和建怀圣寺、光塔这一事，历来都有不同的看法和争论：

南宋方信孺在其著作《南海百咏》一书中认为：光塔始于唐时，为怀圣将军所建，方氏引《广东历代沿革》为证。

桑原鹭藏在《蒲寿庚考》一书中，对怀圣寺创建于唐代，持完全否定的态度。他把泉州的清净寺列为中国最早清真寺，而清净寺建于北宋大中祥符二、三年，所以他说：“不能尽凭《南海百咏》，遽断为唐代所立。”至于斡葛思其人，桑原亦认为“事出于附会，其不可信，学者均知之。”

陈垣在《回教传入中国史略》一文中，则认为，大食与中国正式通使，“确自唐永徽二年（六五一年）始。广州北门外有斡葛思墓，回教人认为始至中国之人……墓当亦为永徽三年所建。”

但斡葛思创怀圣寺说，大多数学者均认为不可靠，因历史记载他的确未曾离开过阿拉伯半岛到东方来。（参见杨永昌《早期伊斯兰教学术在中国传播情况的探讨》，载《伊斯兰教在中国》）同时，此说主要的根据是西安化觉巷清真寺王拱所撰的《创建清真寺碑记》，此碑文经中外学者鉴定为伪托，实为明代产物，绝非唐碑。因此斡葛思建怀圣寺的历史依据是不充分的。

为此，韩振华在《唐代广州怀圣寺塔考》（载《广东文物特辑》）一文中认为：怀圣寺番塔建于开元二十九年（公元七四一年），为大食首领和萨所建。因《册府元龟》卷九七五说：“丙申，大食首领和萨来朝，授左金吾卫将军，赐紫袍金钿带，放还蕃。”回教徒之大食人，在唐代仅有此次受封为将军。按方信孺所引的史料，该寺塔应为和萨所建。“怀圣”二字乃缅怀至圣穆罕默德之谓。怀圣将军即“昔日创建怀圣寺塔之将军”的意思，并非封号。

罗香林在《唐宋时代广州之回教》一文中同意怀圣寺为开元二十九年创建，即八世纪上半期。但他认为在怀圣寺内创建光塔，应是十二世纪三十年代至八十年代（即南宋时期），为侨居广州的阿拉伯商人蒲氏所建。

以上所列举的种种不同意见，目前虽仍未能取得一致的认识，但唐代武德时，穆罕默德用武力建立回教国后，确实曾经景仰中国这个东方大国，并劝其弟子来中国学习科学，而当时大食与唐代中国之间的关系也确实十分密切。再参考苏莱曼的《东游记》，怀圣寺建于唐代应是没有疑问的。因此伊斯兰教的传入亦应该是在唐初。而且最早传播的地方，大都在沿海的一些城市，因此它的传播与海外贸易实在有十分密切的关系。

五、结 语

唐代的广州港是全国最大的贸易港，也是世界性的贸易大港，航线四通八达，对外贸易的繁荣超过以往任何一个朝代。

广州港的对外贸易之所以获得如此的发展，除了唐代是当时的世界经济大国之外，其主要的因素是封建统治阶级在对外经济关系方面执行了开放政策，鼓励外商和本国商人开展海外贸易。再加上阿拉伯商人航海的兴起和唐朝与世界各国的友好关系，造

成了国际形势有利于这一政策的执行，所以能够取得辉煌的成果。

为了加强对外贸易的管理，促进海外交通和海外贸易的进一步发展，唐朝政府最先在广州设立市舶使，负责市舶的管理和关税征收等工作。市舶使的设立，标志着对外贸易以市舶为主的时期开始了。

唐代广州有内港和外港以及蕃坊的出现，说明海外贸易的繁荣。特别是蕃坊的建立，证明了大批外国商人前来广州经商。广州是岭南一大商埠。

广州经济发展，在全国的经济发展中，具有重要的意义。进入中唐以后，商品性的生产出现了一个上升的阶段，商业城市不断的发展，说明海外贸易在整个商业经济中起了积极的作用。

同样地，广州的经济，对世界的影响也是巨大的，《广州通海夷道》不但给世界人民带去了美丽的丝绸，精致的瓷器，而且大规模地交流了东西方之间的物质文明。它把当时世界四大地区（中国、东南亚、印度、阿拉伯）的经济连接起来，互相促进，共同发展。

总之，唐代广州的海外交通和贸易，对古代中国经济的发展和世界文明的贡献，都有重要的意义，它对世界历史的影响是深远的。

注 释

(1) 见张星娘《中西交通史料汇编》第二册。

(2) 见《郑和下西洋资料汇编》上册。

(3) 汉代徐闻、合浦至黄支国航线，需时约一年，而唐代无行禅师从交州出发往印度东海岸的那伽钵壹那，在海上航行时间还不到三个月。义净《大唐求法高僧传》载：无行禅师者，荆州江陵人也，梵名般若提婆，与智弘为伴，东风泛舶，一月到室利佛逝国……后乘王舶，经十五日达末

罗瑜洲，又十五日到羯荼国，至冬末转船西行，经三十日到那伽钵亶那。

- (4) 见王士鹤《东南亚古代国际贸易港》，载一九五九年《地理集刊》第二号。
- (5) 见《新民丛报》一九〇五年第十五号《世界史上广东之位置》。
- (6) 见刘恂《岭表录异》，有人认为这是中国南方所造的船。
- (7) 见张九龄《开凿大庾岭路序》。
- (8) 同上。
- (9) 同上。
- (10) 见《资治通鉴》卷一九七《太宗皇帝》。
- (11) 见上书卷一九八。
- (12) 同上书卷一九九。
- (13) 据岑仲勉考证“海舶岁至四千余艘”应是四十余艘。
- (14) 见张星烺《中西交通史料汇编》第二册，岑仲勉先生认为不可能有八十万人前来贸易。
- (15) 见岑仲勉《隋唐史》下册。
- (16) 见《旧唐书》卷一五一《王锬传》。
- (17) 见《全唐文》卷七五。
- (18) 见张星烺《中西交通史料汇编》第二册。
- (19) 顾炎武《天下郡国利病书》卷一〇四。
- (20) 见《贞观政要》卷一《论政体》。
- (21) 据杜佑《通典》卷六载，天宝时，仅庸调一项，每年总收入绢布约二千一百余万匹，可见纺织业之发展。
- (22) 《唐会要》卷六六。
- (23) 《旧唐书》卷一〇五《韦坚传》。
- (24) 见桑原鹭藏《蒲寿庚考》。
- (25) 见张星烺《中西交通史料汇编》第二册。
- (26) 见张九龄《开凿大庾岭路序》。
- (27) 见罗香林《一八四二年以前之香港及其对外交通》第二章《屯门与其地自唐至明之海上交通》。
- (28) 《长安志》卷八。
- (29) 韦述《两京新记》卷三。

第五章 宋代继续发展的广州港

宋代的国力虽不如唐代的强大，但由于科学技术的进步，宋代生产力却有了较大的提高，出现了工农业生产不断增长的局面。

在农业方面，耕作面积不断的扩大，创造了山田（梯田）、围田（圩田）、沙田等多种垦田方式。真宗天禧五年（公元一〇二一年），垦田数曾达五百二十四万七千五百多顷。特别是水利工程的大量兴修，加上先进农业技术和先进农具的推广，（如优良稻种的传入和脚踏龙骨水车的普遍使用。）粮食亩产有了很大的提高。江南的土地，一般都能亩产二石至三石，最高竟达六石、七石⁽¹⁾。在这期间，珠江三角洲也得到了进一步的开发，北宋太宗至道二年（公元九九六年），珠江三角洲修筑了很多堤围以开垦沙田，因而广南的粮食生产有了显著的增加。到了南宋时期，生产又有所发展，如绍兴十九年（公元一一四九），东莞县令“下令围堤筑堤护田，水利大兴，民蒙其利。”又如孝宗淳熙年间（公元一一七四年至一一八九年），循州邵煜“令民垦耕……六年，遂成沃壤”。在宋朝三百多年中，仅珠江三角洲一带，便筑堤二十八条（见《珠江三角洲农业志》第三册），因此，广州成了一大米市“唯有广东船米，可到泉福。”⁽²⁾其他的经济作物如种

桑和种茶也有很大的发展。珠江三角洲和潮汕平原一带，蚕桑的种植相当可观，王象之的《輿地纪胜》说“蚕亦五收”。茶叶生产，在唐代经营的基础上，淮南、四川、广南、两浙、江东、江西等地发展了不少茶园。北宋元丰七年（公元一〇八四年），仅福建的建州（今建瓯）、南剑州（今南平）等地，年产量便达五百余万斤。从而进一步促进了商品交换市场的扩大。

在工业方面，陶瓷业、纺织业、矿冶业、金属制造业，都有发展。当时的制瓷中心江西景德镇，就有民窑二、三百座，工匠数十万人。瓷器品种也多式多样，有青瓷、白瓷、影青瓷、青白瓷、黑瓷等等，瓷面还饰以花纹，所上之釉，“历千年而莹泽如新”。⁽³⁾故中国的瓷器“效著海内”，“天下咸称”。纺织业的规模也更加扩大，如成都的蜀锦院，有机一百多台，雇工五百余人。“蜀江之锦”，闻名全国，行销海外各地。矿冶业中，举凡金、银、铜、铁、铅、锡等金属都广为开采，开采地区分布南北各地。北宋初，共有二百零一处，中期增加至二百七十一处。有些规模还是相当可观的。如主要冶铁中心的徐州利国监，共有三十六冶，每冶一百余人，合计便有三四千人。产铜中心韶州（今韶关），“慕利而至者，不下十万”⁽⁴⁾，铁矿的产量在宋太宗至道年间（公元九九五年至九九七年）为五百七十余万斤，到仁宗皇祐年间（公元一〇四九年至一〇五三年），更增为七百二十余万斤了。铜的产量在仁宗皇祐年间，每年产量竟增至一千四百多万斤。铁、铜等金属及金属制品，在这一时期的出口商品中也占有重要的地位，尤其受到东南亚国家人民的欢迎。此外，宋代的造船业发展也很快，不少地区设立了造船务、造船场或造船坊。造船的基地除浙江的杭、明、温三州外，还有江淮的扬州，福建的泉州，广东的广州。据吴自牧《梦梁录》的记载，远洋海船大者五千料，可载五、六百人；中者二千料至一千料，亦可载二、三百人。按一料等于一石计算，载重五千料的就等于五

千石,即三百吨左右,二千料即一百二十吨左右。这种二千料的船,长十余丈,深三丈,阔二丈五尺。篙师水手共有六十人。还有水密隔舱设施,每船一般分隔成十余舱,“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。”⁽⁵⁾在利用季候风航行方面,风帆也日臻完善。“大檣高十丈,头檣高八丈,风正则张布帆五十幅,稍偏则用利篷,左右翼张,以便风势。大檣之巔,更加小帆十幅,谓之野狐帆,风息则用之。”⁽⁶⁾根据不同的风向,使用不同风帆,在于船舶能迎风疾驶,加快航速。故宋代船舶航行速度又比唐代进了一步。据《岭外代答》所记,从广州到南印度的故临国航行时间仅二个月又十天。这些海舶还有重数百斤的四爪铁锚和碇石设施。船尾除了安装正舵之外,有副舵三个,根据水的深浅和离岸远近分别使用,对于掌握航向也有很大的作用。特别值得指出的是宋代的海船,已能利用指南针导航。据朱彧《萍洲可谈》所载:“舟师识地理,夜则观星,昼则观日,阴晦观指南针。”徐竟的《宣和奉使高丽图经》一书也指出:“(行船)若晦冥则用指南针以揆南北”。广州港的船舶,在十一世纪末至十二世纪初,便普遍使用罗盘针导航了。我国的海员还能“仰观天象,以卜明晦”,根据日月星辰的变化,以判断潮汐和阴晴。在航海天文方面,掌握了“牵星术”。在水深探测方面,用绳垂铅锤测量水深,而且还能够“以十丈绳钩取海底泥嗅之,便知所至”,也就是说可以通过泥质鉴定船位。在船舶通讯方面,用鸽作通信的工具。“携至外数千里,纵之辄能还家。”⁽⁷⁾所以宋代的海舶“不忧巨浪而忧浅水”。中外商人由中国至大食,或由大食至中国,都要在印度的魁郎(即故临国)换船。《岭外代答·航海外夷》条上说:“大食国之来也,以小舟运而南行,至故临国,易大舟而东行。”同书《故临国》条又说:“中国舶商欲往大食,必自故临易小舟而往。”可见中国船舶体积之大,无法在水浅的海湾中航行。

在国际形势方向，这时阿拉伯帝国虽然分裂为好几个国家，但以巴格达为中心的阿斯拔王朝仍然是一个强盛的帝国，阿拉伯商人仍然活跃于世界各地。特别值得指出的是，在十至十三世纪期间，在南印度兴起了注犂国，这个国家的商人也积极参加东南亚和中国的贸易，并曾一度与室利佛逝（宋称三佛齐）帝国争夺海上霸权。在东南亚国家中，东爪哇的兴起，加速了这一地区的开发和对外贸易的繁荣。中国、锡兰、印度、真腊等国的商人都来这里贸易。此外，在菲律宾群岛中，麻逸港出现了，并开始与中国贸易，这时期的国际政治形势对中国的海外交通和对外贸易，仍然是非常有利的。

在工、农业生产的发展和航海技术不断提高，及有利的国际形势下，宋代的海外交通和对外贸易大大地发展起来。再加上宋朝的政权是在五代混乱的局面中建立起来的，建立之后，北方仍然战乱频繁，外患甚为严重，（北宋时华北为契丹所占，南宋时，金兵入主中原，政权偏安江南一隅）。故三百年中，两宋对西亚的陆路交通几乎陷于停顿，中西交通和对外贸易只好完全依靠海舶。因而广州也就成为当时对外交通的主要门户。

一、全国海外贸易和海外交通的中心 ——广州港

（一）贸易的国家和地区

宋代的广州仍然是全国最大的对外贸易港。前来贸易的国家也超过了唐代，据宋人赵汝适的《诸蕃志》记载，有五十多国。现将主要国家和地区分述如下：

(1)大食诸国：即阿拉伯半岛以东的波斯湾和以西的红海沿岸国家：

国名或地名	今名
麻嘉	沙特阿拉伯麦加
木兰皮	摩洛哥及西班牙南部一带
勿斯里	埃及开罗
弼斯罗	伊拉克巴士拉
层拔	坦桑尼亚桑给巴尔
弼琶罗	柏培拉

(2)西天诸国：即今印度半岛及巴基斯坦

麻离拔	印度西南部沿海一带
故临	印度西南奎隆
注犂	印度东南部科罗曼德海岸
胡荼辣	印度西部古吉拉特地区
鴈茄罗	孟加拉
绀兰	斯里兰卡

(3)印度尼西亚诸岛：

三佛齐	印尼苏门答腊岛东部占碑一带
濠婁	印尼爪哇岛中部北岸一带
蓝无里	印尼苏门答腊岛西北的亚齐
凌牙门	印尼苏门答腊岛以东林加岛
渤泥	印尼加里曼丹

(4)印度支那半岛及马来半岛诸国

交趾	越南北部
占城	越南南部
真腊	柬埔寨
真里富	马来半岛境内
暹罗	泰国北部
罗斛	泰国南部
蒲甘	缅甸中部
吉兰丹	马来亚吉兰丹
蓬丰	马来亚彭亨

另按马端临的《文献通考》卷三三二云：“摩逸国太平兴国七年（公元九八二年）载宝货至广州海岸。”考摩逸国在菲律宾群岛。可见北宋年间广州与菲律宾亦开始有航线相通了。按上表所列，贸易范围大大地扩大了，即东部扩大了麻逸航线，西部远达非洲的桑给巴尔岛和欧洲的西班牙等地。

在各国来华的航线方面，《岭外代答》卷三有记载说：“三佛齐之来也，正北行，舟历上下竺（即竺屿，今马来半岛东南方的小岛）与交洋（即交趾湾），乃至中国之境。其欲至广者，入自屯门，欲至泉者，入自甲子门（今陆丰甲子）。阁婆之来也，稍西北行，舟过十二子石（加里曼丹岛以西的卡利马塔群岛），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。”另《岭外代答》卷二《大食诸国条》中，亦记载有由广州至麻离拔国的航线，即“广州自中冬以后发船，乘北风行，约四十日，到地名蓝里，博买苏木、白锡、长白藤，住至次冬，再乘东北风，六十日顺风方到此国。”航线大体和唐代相同，但却有所延伸，即从波斯湾一带延伸到了东非。至于各国往来我国所需的时间，《岭外代答》复指出：“诸蕃之入中国，一岁可以往返，惟大食必二年而后。……若夫默加国（即麦加）、勿斯里等国，其远也不知其几万里矣。”《宋史》卷四八九《注辇传》载大中祥符八年（公元一〇一五年），注辇国使臣娑里三文，从其国来广州却经历了一千一百五十日。这可能是一种特殊的情况。

总之，在宋这一代中，无论是海外贸易和海外交通都远远地超过了唐代。

另外，在宋朝的对外贸易方式中，如果把“朝贡”和“交聘”也算作是一种方式的话，那么，广州也是“贡使”进出最多的一个港口。宋人庞文英在其所著的《文昌杂录》中，曾列举了这些朝贡国的名称，除东方高丽、日本等四国，西方夏国、董

毡、于阗，回鹘等九国不通过广州外，其余如交趾、渤泥、拂菻、大秦、注辇、真腊、大食、占城、三佛齐、阇婆、丹流眉、陀罗离、大理、层檀、勿巡、俞卢和等南方十五国，都要通过广州。在这十五国中，有些远在印度西岸，波斯湾或红海沿岸甚至非洲东岸，只要他们从海道前来朝贡，宋朝就规定他们必须在广州登陆。关于这点，《续资治通鉴长编》卷八七有如下的记载：大中祥符九年（公元一〇一六年）秋七月庚戌条“知广州陈世卿言，海外蕃国贡方物至广州者，自今犀象、珠贝、楝香、异宝听贡赴阙，其余辇载重物，望令悉纳州帑估直闻奏，非贡奉物，悉收税等，……并来往给券料，广州蕃客有冒代者，罪之。”可见这些国家规定是要从广州出入的。

按照当时与宋朝关系最为密切的占城、三佛齐、大食三国“朝贡”次数统计，都大大超过了唐代。宋代占城“朝贡”为四十九次，而唐代才二十七次，几乎增加一倍。三佛齐“朝贡”三十次，而唐代的室利佛逝只有两次。大食“朝贡”三十次，而唐代只二十二次。还有东非的层檀国，也曾在公元一〇七一年和公元一〇八三年两次前来“入贡”。《宋史·层檀传》上记载“海道使风行百六十日，经勿巡、古林、三佛齐国，乃至广州。”可以说，在宋朝这一代，广州又是“万国衣冠，络绎不绝”的一个港口了。

（二）进出口商品的情况

1. 进口商品

宋朝的进口商品种类，据《宋会要辑稿》记载：北宋时期有七八十种之多；南宋时期总数有三百三十多种，现将其主要品种分类叙述如下：

（1）“宝货”类：有珍珠、象牙、犀角、猫儿睛、翠毛

(翡翠的羽毛)、珊瑚、玛瑙、琉璃(玻璃)、琥珀、鳖皮等。

(2) 香药类：有乳香、沉香、檀香、丁香、丁香皮桂、龙脑香、龙涎香、木香、降真香、安息香、黄熟香、蔷薇露、蕃梔子、没药、阿魏、茵萝、草澄茄、诃子、豆蔻花、白豆蔻、胡芦芭、芦会、葶拔、益智子、草豆蔻、海桐皮、血竭、苏合香油等。

(3) 金属及其制品类：有金、银、镔铁、镔皮、金银制品等。

(4) 纺织品：有白氍、越诺布、绢绸布、哥纒、驼毛段、织金软棉、前绒单、木棉纱等等。

(5) 食品类：有椰子、槟榔、菠萝蜜、白沙糖、万岁枣、扁桃等。

(6) 器用品，有藤席、椰心簟、冷瓶等。

(7) 工业原料类：有水晶、火油、硫黄、紫矿、苏木、乌楠木、翰石等。

另外还有奴隶买卖、即昆仑奴的进口。

在这些输入的商品中，尤以香药为大宗，占进口商品总量三分之一以上，而这些香药在北宋年间，又几乎都是通过广州这一口岸进口的。《续资治通鉴长编》卷三一〇载有元丰三年朱初平的话：

“广州，外国香货及海南客旅所在。”戴埴在《鼠璞》中也说：

“广通舶出香药。”梁廷楠在《粤海关志》中转引了毕仲衍《中书备对》的一段记录：宋神宗熙宁十年（公元一〇七七年），广州、杭州、明州三市舶司收购到乳香一共三十五万四千四百四十九斤，其中明州收惟四千七百三十九斤，杭州所收惟六百三十七斤，而广州所收则有三十四万八千六百七十三斤，“是虽三处置司，实只广州最盛也。”⁽⁸⁾所以说广州在当时的对外贸易中占有极其重要的地位。

当时进口的香药，主要来自大食、天竺、渤泥、交趾、占城、真腊、三佛齐、阇婆等国。《诸蕃志》对这些国家的物产均有记载：

大食：“土地所出，真珠、象牙、犀角、乳香、龙涎、木香、丁香、肉豆蔻、安息香、芦荟、没药、血竭、阿魏、膾肭脐、……梔子花、蔷薇水。”

天竺：“其国出狮子……犀象、玳瑁……又有旃檀等香。”

渤泥：“土地所出，梅花脑、速脑、金脚脑、米脑、黄腊、降真香、玳瑁。”

交趾：“土产沉香、蓬莱香、生金、银、铁、朱砂、珠贝、犀象……”

占城：“土地所出，象牙、笈香、沉香、速香、黄蜡、乌樛木。”

真腊：“土产象牙、暂速细香、粗熟香、黄腊、翠毛、……金颜香、苏木、生丝、棉布等物。”

三佛齐：“土地所产，玳瑁、脑子、沉香、速香、暂香、粗熟香、降真香、丁香、檀香、豆蔻。”

阇婆：“出象牙、犀角、真珠、龙脑、玳瑁、檀香、茴香、丁香、豆蔻、萆澄茄、降真香。”

张铁生在《中非交通史初探》一书中指出，宋时输入广州的香药和象牙，主要产自东非，阿拉伯商人先把乳香运到大食，然后由大食运到三佛齐，最后由三佛齐运到中国。至于象牙，也是大食商人从东非运到麻离拔，然后再从麻离拔转到三佛齐输入中国的。由此可见，有相当数量的进口商品是从东非通过阿拉伯人转运而来的。

宋代进口的商品的用途，十分广泛。象牙、犀角“解笏造带”，用来制作大臣们上朝时的朝笏和朝服中的玉带。紫矿、苏木为当时的重要染料。硫黄和牛皮筋用来制作火药和军器。沥青

和黄蜡是涂敷火器外层所必须的原料。没药可以活血、散淤、消肿、定痛；苜蓿能健脾开胃；苏合油可以开郁、辟秽；葶苈茄主治脘腹胀痛、呕吐反胃等症；阿魏用作杀虫，解毒；安息香开窍行血；草拔治疗胃寒、腹痛、泄泻等等，都是当时中医所需用的药品。至于进口最多的香料除了有些品种亦可入药外，有一部分作为饮食方面的重要调料，有一部分供宗教迷信活动的应用。大部分却为满足封建统治阶级穷奢极欲的需要。陆游《老学庵笔记》卷一载：“京师承平时，宗室戚里岁时入禁中，妇女上犊车，皆用二小鬟持香球在旁，而袖中又自持两小香球。车驶过，香烟如云，数里不绝，尘土皆香。”庄季裕《鸡肋编》卷下记载了北宋末年的权臣蔡京，在一次接见下属时的事情，“京谕女童使焚香，久之不至，坐客皆窃怪之，已而报云香满，蔡使卷帘，则见香气自他室而出，霭若云雾，濛濛满座，几不相睹，而无烟火之烈。既归，衣冠芳馥，数日不散。计非数十两，不能如是之浓也。其奢侈大抵如此。”宋人笔记《高斋漫录》还有一则记叙，云蔡京一次焚烧的白笃耨香，就值五六万缗之巨，还用香料来制作蜡烛，点燃时“异香满座”。

总之，在进口的物资中，既有其利于国计民生，促进经济、科学技术发展的积极方面，也有助长奢侈之风，加剧统治阶级压榨民脂民膏的一面，对当时的社会生活有着广泛的影响。

2. 出口商品

宋朝是当时封建社会生产和科学技术最发达的国家，因此，出口的货物也多数以工业品为主，现将其主要品种分类如下：

(1) 纺织品：中国的纺织品最受外国欢迎，丝织品中有锦缎、绸、绢、帛等品种。

(2) 瓷器、陶器类：主要品种有青白花碗、水坛、大瓮、水罐、盆钵、水埕等。朱彥《萍洲可谈》卷二记载了当时广州海舶的情况：“舶船深阔各数十丈，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，无少隙处。”

(3) 金属和金属制品：主要品种有铁锅、铁条、铁块、铁鼎、铁碗和金银器皿，铜器、锡器等。

(4) 各种日常生活用品类：主要是漆器，雨伞、草席、针、帘子、木梳、绢扇等。

(5) 农产品和副食品：主要是粮食、茶叶、糖、酒等。当时的商船把这些物品运销至三佛齐，单马令（今马来亚境内），真腊等国出售。

在出口物品中，宋代的铜钱外泄曾经造成经济上的严重问题。铜钱是宋朝的主要货币，当时宋朝政府是禁止使用铜钱作为对外贸易支付手段的。历代都严禁铜钱出口，从宋太祖开始，便有指令“铜钱阑出江南、塞外及南蕃诸国。”同时“差定其法，至二贯者徒一年，五贯以上弃市，募告者赏之。”⁽⁹⁾《续资治通鉴长编》卷一三二亦载庆历元年（公元一〇四一年）五月。“乙卯，诏：以铜钱出外界，一贯以上，为首者处死。其为从若不及一贯，……广南、两浙、福建人配陕西。其居亭资给者，与同罪。如捕到蕃人，亦决配荆湖、江南编管。”元丰八年（公元一〇八五年），哲宗嗣位，“复申钱币阑出之禁”。到了南宋时，禁令更严，“自临安出门下江海，皆有禁。”⁽¹⁰⁾宋孝宗淳熙九年（公元一一八二年）更进一步下诏宣布：“广、泉、明、秀漏泄铜钱，坐其守臣。”⁽¹¹⁾连地方官也要连坐治罪。但铜钱外泄不但禁止不了，反而越来越加严重，“金、银、铜、铁海舶飞运，所失良多，而铜钱之泄尤甚。法禁虽严，奸巧愈密。商人贪利而贸迁，跼吏受賕而纵释，其弊卒不可禁。”⁽¹²⁾宋朝所铸的铜钱，其总数虽比唐朝增加十倍到三十倍。⁽¹³⁾（元丰中竟高达五百六万贯）但钱荒却十分严重，出现商业凋弊，“百货不通”，“市井萧条”的现象。按北宋官吏张方平的话来说：“钱不可得，谷帛益贱”。⁽¹⁴⁾影响了国家的经济发展。到了南宋，统治阶级通过滥

发纸币来缓和“钱荒”，纸币滥发的结果，势必引起通货膨胀，所以南宋理宗时监察御史陈求鲁说：“夫钱贵则物宜贱，今物与钱俱重，此一世之所共忧也。”（《宋史》卷一八〇）

铜钱大量外泄，对于人民的经济生活造成了恶劣的影响。当时有人认为（如陈求鲁）提倡海外贸易，得不偿失：“贩于中国者皆浮靡无用之异物，而泄于外夷者乃国家富贵之操柄。所得几何，所失者不可胜计矣。”⁽¹⁵⁾王居安也说：“番船多得香犀象翠，崇侈俗，泄铜镗，有损无益，宜遏绝禁止。”⁽¹⁶⁾但是，终宋一代，提倡对外贸易却始终是统治阶级一贯的国策，如果是对外贸易于本国不利，则当时宋朝政府大可以闭关自守，禁止对外贸易。为什么还要奖励对外贸易呢？“可见有利的贸易差额是在我而不在彼。”⁽¹⁷⁾因为当时进口的商品大都是原料，而从中国输出的商品又多半为工业制造品。所以全汉升在《宋代广州的国内外贸易》一文中分析说：“就当时进口商品的性质而论，广州的海外贸易没有入超的理由。一般的说，工业发达的国家与工业落后的国家贸易，总是前者出超，后者入超的。前者的出口货多半为加工制造过的工业品，入口货多半为原料，后者则正正相反。结果前者除向后者收回其出口工业品所用的原料的价钱外，同时又得到一大笔加工制造的费用，所以前者往往出超，后者则入超。……就此论点来观察当时的海外贸易，广州实没有入超的理由。”宋朝在对外贸易中，在财政方面还获得巨大的收入，所以当时的海外贸易实在是利大于弊。

事实上当时铜钱外流不仅仅是海道，在北方的陆道方面，也有大批的铜钱外泄。如北方的辽、夏等国，行使的通货就完全是宋朝的铜钱，它们不断用特产，甚至仿铸铁钱，易铜钱出塞。当然，广州是全国最大的贸易港，通过广州港这条渠道而外泄的铜钱，自然就最多了。

(三) 蕃 坊

广州当时既是最大的海外贸易中心，因此外国人前来经商的也就比其他地方要多。前面已经说过，广州在唐代有蕃坊之设，因黄巢陷广州受到影响，到了宋代又空前地热闹起来。宋代的蕃坊仍继承唐制，设蕃长。“广州蕃坊……置蕃长一人，管勾蕃坊公事，专切招邀蕃商人。”⁽¹⁸⁾有文献可查的蕃长，有大食国人辛押陀罗。北宋神宗期间，居广州数十年，家财巨万，朝廷封他为“归德将军”，“巾袍履笏如华人”。

宋代居住在广州蕃坊的外国商人究竟有多少，因无文献可考证，故无从稽考，但长期居住在蕃坊不归，甚至成了大富翁的，人数恐怕不少。如上面所举的辛押陀罗，“家资数百万缗”。还有蒲姓商人，“富盛甲一时”。岳飞孙子岳珂所著的《程史》，曾较为详细地介绍了他们，该书卷十一《海獠》条说他们本占城之贵人，因航海遇风波，脱险后，惮于波涛之苦，乃请于其主人，愿留中国，处理其国的对外贸易事宜。经营了一段时间之后，商业有很大的发展，因此“屋宇侈靡，富盛甲一时”。岳珂曾随他的父亲往蒲家赴宴，见其家“楼上雕镂金碧，莫可名状。有池亭……曲房便榭不论也。”并且见其“挥金如粪土，與皂无遗，珠玑香贝，狼藉坐上，以示侈。”

据罗香林对甘蔗《蒲氏家谱》的考证，有海达（又名海哒唵）者，朝廷闻其贤，于南宋初叶任广东常平茶盐司提举，并有政绩。该《家谱》写道：“时粤中茶盐两政，流弊滋多，公下车悉心整顿，官山府海，赋税骤增。贡舶商帆，鹅湖云集，阗阗之盛，溢郭填城，府库充盈，闾阎无怨。……爱珠海之澄清，因就穗城玳瑁巷而家焉。”玳瑁巷就是现在接连怀圣寺的玛瑙巷，可见两宋时的蕃坊仍在光塔街一带。该《家谱》还记载海达的兄弟等人“倡筑羊城光塔，俾书则悬旗，夜则举火，以便市舶之往来

也。”罗香林认为光塔筑于这一时期。当然，只凭一本《家谱》便作断定，似乎依据欠足，但从《家谱》的记载中，也可以窥见宋时广州外商对市舶影响之大。

此外，外商对公益事业和宗教事业的赞助亦有记载，如辛押陀罗要求宋朝皇帝准许他集资修建广州城墙，三佛齐重修天庆观等。天庆观原址在今海珠北路祝寿巷（现观址已毁）。据出土文物《广州重修天庆观记》碑文所载，宋仁宗皇祐四年（公元一〇五二年），广源州少数民族首领侏智高来犯，天庆观被焚毁。宋英宗治平年间（公元一〇六四年至一〇六七年），三佛齐大首领地华迦罗派遣至罗罗押舶来广州经商，见被焚毁的天庆观，颓垣败瓦，满目荒凉。回国后即将此情况向地华迦罗报告，地华迦罗表示愿出资重建天庆观。到治平四年（公元一〇六七年），派思离沙文来主持天庆观修复工作，至元丰二年（公元一〇七九年）全部完工。地华迦罗还捐资为天庆观购置了许多地产，作为庙宇的经费。三佛齐大首领重修天庆观，当然不是偶然地心血来潮，而是三佛齐与广州贸易往来频繁的结果，其目的是加强与中国的友好关系，以达到进一步扩大彼此之间的贸易。

据《续资治通鉴长编》卷二三七所载，熙宁五年（公元一〇七二年），广州城外蕃汉杂居已有数万家之多，而且有携带妻女来华侨居的。《宋会要辑稿·刑法》二云：“广州每年多有蕃客带妻儿过广州居住。”《萍洲可谈》卷二称：“乐府有菩萨蛮，不知何物，在广中见呼蕃妇为菩萨蛮，因识之。”在《鸡肋编》亦云：“广州波斯妇，绕耳皆穿穴带环，有二十余枚者。”又说：“家家以蔑为门，人食槟榔，唾地如血。北人嘲之曰：人人皆吐血，家家尽蔑门。”有些大商还与华人通婚，如大商蒲亚里娶右武大夫曾纳的妹妹为妻，“亚里因留不归”。还有娶宗女（即王室血统的女子）为妻的。《萍洲可谈》卷二载：“元祐间（一〇八六年至一〇九四年），广州蕃坊刘姓人娶宗女，官至左班殿直。”后

来为朝廷所知，“因禁止，三代须一代有官，乃得取宗女。”

蕃坊有蕃市，《续资治通鉴长篇》卷一二八记载，康定元年（公元一〇四〇年），广州知州段少连在上元灯节中宴客，忽报蕃市失火，“少连作乐如故，须臾火息，民不丧一簪，众服其持重”可见在侨民日益增加的情况下，自然而然地便有蕃市的形成。

蕃坊还有“蕃学”。桑原鹭藏的《蒲寿庚考》引蔡絛《铁围山丛谈》（知不足斋丛书本）卷二云：“大观（公元一一〇七年至一一一〇年）、政和（公元一一一一年至一一一七年）之间，天下大治，四夷响风，广州泉州请建蕃学。”南宋龚明之《中吴纪闻》（学海类编本）卷三记有北宋程师孟熙宁间（公元一〇六八年至一〇七七年）任广州知州时的政绩：“程师孟……大修学校，日引诸生讲解，负笈而来者相踵，诸蕃子弟皆愿入学。”可见蕃坊建有学校。

在对外商的管理方面，有的外国学者说当时已有治外法权，这纯粹是出于别有用心解释。据《萍洲可谈》卷二称：“蕃人有罪，诣广州鞫实，送蕃坊行遣，……徒以上罪，则广州决断。”《宋史·王涣之传》载：“（王涣之）知福州，未至，复徙广州。蕃客杀奴，市舶使据旧比，止送其长杖苔，涣之不可，论如法。”《宋史·汪大猷传》也说：“蕃商与人争斗，非伤折罪，皆以牛赎。大猷曰：安有中国用岛夷俗者，苟在吾境，当在吾法。”这些记载都说明，中国政府虽然尊重蕃长行使一定的权力，但外国侨民仍要尊重中国的主权，遵守中国的法令，最终裁决之权仍归地方最高行政长官掌握。如处理杀人等重大案件，则规定必须按中国法律处理。此外市舶使还有参与蕃人判罪之权，也有受理蕃商申诉的义务，甚至蕃长的任命亦出于中国政府方面。这与帝国主义强加给中国政府的治外法权，实在是本质上的不同。

（四）市舶在财政收入中的重要位置

广州市舶的收入，在整个宋朝的财政收入中占了重要位置，

为国家财政的主要来源之一。《宋会要辑稿·职官》记录南宋高宗时，提举市舶的话说：“广州自祖宗以来兴置市舶，收课入倍于他路。”现将林家劲《两宋时期中国与东南亚的贸易》（载《中山大学学报》一九六四年第四期）一文中，有关几个年度财政总收入与市舶入息对比的列表转引如下：

年 度	总收入 缗钱	市舶收入 缗钱	比率
宋初年 (960年)	16,000,000	300,000	1.87
皇祐中(1049—1054年)	39,000,000	530,000	1.36
治平中(1064—1067年)	44,000,000	630,000	1.43
元祐初(1086年)	48,000,000	417,000	0.82
渡江初(1128年)	10,000,000	2,000,000	20.00
绍兴二十九年(1159年)	45,000,000	2,000,000 (两浙、闽、广)	5.00
绍兴末年(1162年)	60,000,000	2,000,000 (闽、广两处)	3.33

上表所列的市舶收入，北宋初年为三十至五十万缗，占国家财政总收入的百分之二左右；而南宋初，全国岁收不满一千万缗，市舶收入就达二百万缗，占国家财政收入的百分之二十。这对弥补经济开支的困难，肯定起了很大的作用。特别是宋室南渡后，国家财政陷入极度的困难，而且连年用兵，军费支出庞大，更是“一切依办海舶”。南宋政权之所以能支持一百多年，与市舶经济收入有很大的关系。北宋时，神宗曾在诏令中指出：“东南之利，舶商居其一。”南宋时，高宗就说得更清楚了，他在绍兴七年（公元一一三七年）的诏令中写道：“市舶之利最厚，若措

置合宜，所得动以百万计，岂不胜取之于民？”

当然，上述市舶的收入，是指全国而言，但广州是当时最大的贸易港，因此，市舶的收入，也应该是占重要比例的。从乳香收购的比例来推算，广州的收入，不会低于总数的百分之七十，故北宋时期，广州每年的收入可达四十万缗至七十万缗左右。南宋初，广州每年收入当不会低于一百二十万缗以下，只是到了南宋后期，泉、广两地的收入才基本相等。

二、宋朝对市舶的管理

（一）设置专门管理机构——市舶司

宋太祖开宝四年二月灭南汉后，即于同年六月在广州设市舶司。“以知州为使，通判为判官，及转运使司掌其事；又遣京朝官三班内侍三人专领之。”⁽¹⁹⁾就是说市舶司设置的初期，市舶使和判官都是由地方行政长官兼任，“京朝官三班内侍三人”是专职负责官员，由中央派遣至市舶司负责实际市舶职务。这就是开始置司时主要官员的情况。后来市舶判官改名为市舶监官，仍由通判兼任。元丰三年（公元一〇八〇年），修定官制，市舶司改以路为设立单位，故罢知州兼使之制，改由掌管一路的财赋之责的转运使兼任，市舶使的名称亦改为“提举市舶”。徽宗崇宁元年（公元一一〇二年），又罢转运使兼领之制，开始设置专职提举，后屡置屡废。在其罢废期间，则由知州、通判、转运使或提点刑狱、提举常平、提举茶盐等官兼领。

市舶司除市舶使，市舶监官等主要负责人外，尚有勾当公事（干办公事）和吏员若干人。这些都属于具体的办事人员，故吏员中又按分工的不同叫专库、手分、孔目、主管文字、都吏、前行、后行、贴司、书表、客司等名称。其职掌大致可以分为：主管文字和负责检点帐状两大类：“孔目”、“分手”、“贴司”

及“书表”负责文书档案；“都吏”负责巡检；“专库”负责仓库内舶货的保管，“客司”负责贡使与外商的接待事务；“前后行”负责警卫。

市舶司下辖市舶务、市舶库和来远驿。宋初以州为单位设司时，本是有司无务，后来改以路设司后，每路设一司，而于各州设务或坊，但也仅是两浙路有这样的设置，而广南东路及福建路并未设务。务之主官为监官，具体办事人员称吏员，市舶库即存放舶货的仓库，负责官员称监门官。至于来远驿，则系接待外国使臣之所，即现在所称的宾馆，其主要官员由市舶司派员兼任。

北宋时，除在广州设市舶司外，还先后在杭州、明州（宁波）设司（杭州设司时间为公元九八九年，明州设司时间为公元九九九年）。后来又在泉州（设司时间为公元一〇八七年）、密州（设司时间为公元一〇八八年）、秀州（设司时间为公元一一一三年）设司，并在温州、青龙镇、江阴军、海盐四地设市舶务。

广州是设司最早的一个港口，广州市舶司不但管理广南沿海的市舶业务，而且当时归广西管辖的雷州、化州等地也要受其节制。甚至远在福建的泉州在未设司之前，也属广州市舶司管辖，出港和回航都要到广州办理手续，“否则没其货”。从宋代设司的情况来看，亦可窥见广州是一个举足轻重的港口。

市舶司的职掌，按《宋史·职官志》记载是：“提举市舶司，掌蕃货、海舶、征榷、贸易之事，以来远人，通远物。”

桑原鹭藏在《蒲寿庚考》一书中，归纳为如下几点：

1. 关于外舶及外商者

外船入港时，检查其有无禁品；

保管进口货；

征收关税；

买进政府专卖品（如香药）；

保护外商；

外舶出港时，检查其有否禁品。

2. 关于华船往外及本国商人者

起程及回国时，检查其货；

征收关税。

总之，按照文献记载，市舶司职掌大概可以归纳为如下几条：

(1) 负责船舶出入港的管理，为海舶出入港和舶货贩卖签发证明文件；

(2) 防止偷税、漏税和违禁品进口、出口，履行检查手续；

(3) 征收关税；

(4) 负责一切对外贸易事宜，承担专卖权利，对禁榷物资负管理和博买、保管、解送之责；

(5) 负责外事活动，接待各国使节和商人。

(二) 鼓励外商来华贸易

宋朝建国初期，便很重视海外贸易，派出专使到海外各国“招诱”外商来中国贸易。宋太宗雍熙四年（公元九八七年）五月，特派内侍八人，分为四路，各带敕书金帛，往诸国“勾招进奉”，“每纲资空名诏书三道，于所至处赐之。”⁽²⁰⁾即发给准许通商的证明书，以主动争取各国与中国贸易。宋太宗以后的历朝皇帝，继续执行这一方针。仁宗天圣六年（公元一〇二六年），广州番舶到得比较少，七月，“诏令本州与转运司招诱安存之”。⁽²¹⁾南宋对市舶的重视尤甚于北宋。当绍兴七年，广州知州连南夫奏外商蒲亚里因与曾纳之妹结婚而准备长留不归时，宋高宗诏令“劝诱亚里归国，往来干运香货。”

另外，政府还规定：“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。”（《宋史·食货志》）“纲首”是

当时对船长的称呼，由大商人充任）蔡景芳在三年内招诱贩来的货物收得净利九十八万贯，成绩卓著被授予“承信郎”的官职。另有阿拉伯商人罗辛，贩乳香值三十万缗，亦授“承信郎”之官爵。在广州长期居住的阿拉伯商人蒲晋，绍兴年间授予承信郎之职，绍兴二十六年又补授忠训郎官爵。（见《宋会要辑稿·蕃夷》七）

还有，对外商利益的保护，南宋政府也十分重视，建炎元年（公元一一二七年），宋高宗下达了“有亏蕃商者，皆重置其罪”的诏令。绍兴十六年（公元一一四六年），三佛齐国王来信提出：“近年商贩乳香，颇有亏损。”宋高宗便说：“市舶之利，颇助国用，宜循旧法以招徕远人，阜通货贿。”（《宋会要辑稿·职官》）并把前任市舶司袁复降职处理，因其在任时亏损蕃商也。对于市舶官员强行征收和收买蕃货者，番商有上诉权；遇风险后飘流而至的蕃商给予援救，船主如不在或失踪，由官员清点其货，代为保管，以待亲属前来认领。

番船抵港后，有阅货之宴，临行又有犒设之宴，“每年于十月内，依例支破官钱三百贯文，排办筵宴。”⁽²²⁾番汉纲首、作头、梢工等皆应邀参加，“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。”⁽²³⁾以上这些措施，对繁荣市舶，的确起了不小的作用。

（三）制订市舶条例

宋代的市舶管理，因为有唐代的一段实践基础，所以较为完善。早在神宗时便有“删立抽解条约”的指令，到了元丰三年（公元一〇八〇年），宋朝政府正式修定了“广州市舶条（法）”，并“委官推行”，这一市舶条例，不仅行于广州，而且全国的市舶司都要遵守执行。换句话说就是全国的市舶法。这个市舶法在执行中虽然经过多次酝酿要求修改，但始终下不了决心，一直不了了之，至宋亡为止。该条例全文已佚，其散落在各文献资料中

的一些条文，综合起来，大致有如下几方面的内容：

1. 海舶出入港的管理

宋代虽然执行对外开放政策，但海外贸易必须在国家控制之下，不得自行其是，尤其是出入港方面，要履行一定的手续。

(1) 出港手续

舶商出海，首先要向市舶司申请，并找殷实户三名担保。然后呈报船名、所载货物的名称、数量、船员名单和所去的地方，同时保证不夹带军器及其他违禁品，经市舶司批准后，发给“公凭”，也就是出海贸易许可证书。公凭载船长、船员姓名、人数、发船港口、前往地点、货物品种、数量、保人姓名及航海规令等。现将日本古代典籍中保存下来的宋代公凭转抄如下：⁽²⁴⁾

公 凭

提举两浙路市舶司：

据泉州客人李充状，今将自己船壹只，请集水手，欲往日本国，转买回货。经赴明州市舶务抽解，乞出给公凭前去者。

一、人船货物

自己船壹只

纲首 李充 稍工林养 杂事庄权

部领 吴弟

第一甲 梁留 蔡依 唐祐 陈富 林和郡(?) 滕
阮祐 杨元 陈从 住(?) 珠 顾冉 王进 郭宜 阮
昌 林旺 黄生 强宰 关从 送(?) 满 陈裕

第二甲 左直 吴湊 陈贵 李成 翁生 陈珠
陈德 陈新 蔡原 陈志 顾章 张太 吴太 何来
朱有 陈光 林弟 李湊 杨小 彭事 陈钦 张五
小陈珠 陈海 小林弟

第三甲 唐才 林太 阳光 陈养 林太 陈荣

林定 林进 张泰 萨有 张武 林泰 小陈贵 王有
林念 生荣 王德 唐兴 王春

物货

象眼肆拾匹，生绢拾匹 白凌贰拾匹

瓷垞贰佰床 瓷堞一佰床

一、防船家事 锣一面 鼓一面 旗五口

一、右刺本州物力户 郑裕 郑敦仁 陈祐三人委
保

一、本州令 给杖一条 印一颗

一、今检坐 教条下项：

诸商贾于海道兴贩，经州投状，州为验实，条送愿发船州，置簿抄上，仍给公据，方听行。四日，公据纳住船州市船司。即不请公据而擅行，或乘船自海道入界河，及往登，策州界者徒二年（不给公据而未来行者减贡（？）算），往大辽国者徒叁年，仍奏裁。并许人告捕，给船物半价充赏（内不请公据未行者，减擅行之半。其已行者给赏外船物仍给官）。其余在船人虽非船物主，各杖捌拾已上，保人并减犯人叁等。

勘会：旧市舶法，商客前虽许至三佛齐等处，至于高丽、日本、大食诸蕃，皆有法禁不许。缘诸蕃国远隔大海，岂能窥伺中国，虽有法禁，亦不能断绝，不免冒法私去。今欲除此北界、交趾外，其余诸蕃国未尝为中国害者，并许前去，惟不许兴贩兵甲器械，及将带女口、奸细并逃亡军人，如违，应一行所有之物并没官，仍检所出引内外明声说。

勘会：诸蕃舶州商客，愿往诸国者，官为检校所去之物及一行人口之数，所诣诸国，给与引牒，付次捺印。其随船防盗之具，兵器之数，并置历抄上，俟回日照点，不

得少欠。如有损坏散失，亦须具有照验一船人保明文状，方得免罪，勘会：商贩人前去诸国，并不得妄称作奉使名目，及妄作表章，妄有称呼，并共以商贩为名。如合行移文字，只依陈诉州具体例，具状陈述。如蕃商有愿随船来宋国者，听随便。诸商贾贩诸蕃间（贩海南州人及海南州贩人贩到同）应抽买辄隐避者（谓曲避作匿，托故易名，前期传送，私自贸易之类），纲首、杂事、部领、稍工（令亲戚管押同）各徒貳年，配本城。即雇募人管押，而所雇募人倩人避免，及所倩人，准比邻州编管。若引领停藏、负载交易，并贩客减壹等，余人又减貳等，蕃国人不坐。即在船人私自犯，准纲法坐之，纲首、部领、稍工，同保人不觉者，杖壹佰以上，船物（不分纲首、余人及蕃国人，壹人有犯，同住人虽不知情及余人知情并准此）给赏外，并没官（不知情者以己物叁分没官）。诸海商舶货避抽买舶物应没官而已贸易转卖者，计直于犯人名下追理。不足，同保人备偿。即应以船物给赏，而同于令转买者，转买如法。诸商贾由海道贩诸蕃者，海南州县曲于非元发舶州（住）舶者，抽买讫报元发州，验实销藉。诸海商冒越至所禁国者，徒三年，配千里。即冒至所禁州者，徒貳年，配伍佰里。若不清公验物藉者，行者徒壹年，邻州编管。即买卖物货而辄不注藉者，杖壹佰，同保人减壹等。

钱帛案手分供 在判 注 在判 押案宜
在判 房 在判 勾抽所供 在判
孔目所验 在判
叔都勾当 在判 都孔目所在判

右出给公凭，副纲首李充收执，禀前项救牒指挥，前去日本国，经他（？）回（国），赴本州市舶务抽

解，不得隐匿透越。如违即当依法根治施行。

崇宁四年六月日给

朝奉郎通判明州军州管

勾学事兼市舶谢 在判

宣德郎权发遣明州军州

管勾学事提举市舶彭

在判

宣德郎权发遣提举市易

等事兼提举市舶徐

承汉郎权提举市舶郎

商人出海贸易，必须持此种公凭，方可成行，否则以违犯条例论处，船货全部没收。元丰八年以前，规定明州为往日本、高丽的发船港，广州为往南海诸国的发船港，所以泉州的商船往东南亚等国贸易，亦需往广州市舶司申请。元丰八年后，取消了这一限制，凡是有市舶司设立的港口，都可向海外任何一个国家发船。

海舶离港出发时，除了由市舶司官员会同转运司官员共同检查外，还要有转运司委派与市舶司业务无关的官员复核及监督，才得生效。以防止舶商营私舞弊，夹带违禁品出口。船舶解缆后，还要派员送船舶离港，以防其秘密贸易，可见对出港船舶的检查是非常严格的。

(2) 进港的检查

上面已经说过，宋代的海外贸易需要持有政府颁发的“公凭”，此种“公凭”的颁发，属华商者，由中国市舶司发给，属外商由发航国政府发给。

船商持“公凭”进入中国领海后，即由负责海上安全的巡检司派遣兵船护送入港。按《萍州可谈》卷二记载，离广州七百里有一个叫潯州⁽²⁵⁾的地方，有望舶巡检司在这里驻守。“商船去时，至潯州少需以诀，然后解去，谓之放洋。还至潯州，则相

庆贺，寨兵有酒肉之饷，并防护赴广州。”到达广州后，“泊船市舶停下，五洲巡检司差兵监视，谓之编栏。”“编栏”后，船货皆不许再行更动，等待中国政府的官员检查。检查时先验“公凭”，然后根据公凭上所列之货物种类、数量逐项检验“阅实”，以为征收关税的依据。

缙钱、铜器、熟铁、战马、书籍禁止出口，金、银等物禁止输入。还有奸细人等亦在被检查之列。

另外，番客及土生番客（即侨居中国的番商），要往住舶州（即领取公凭或申请进入的港口）以外的港口贸易时，亦须申领公凭。方准放行。

至于从事本国沿海贸易的商人，亦同样要向市舶司申请公凭，方能于所在港口发舶，否则没收其货。因宋朝政府严禁与北方的辽、金贸易，山东半岛登、莱两州被列入禁止贸易区，以免军器及军事资料泄敌。属经济封锁的性质。

本国商人往国外贸易完毕时，按照规定，其回航地点，亦应该是原来发舶的地点，不得随意进入其他口岸。如发现有任意进入其他口岸者，则由当地市舶司派员押解出境，送回原发舶港听候处理。

对于本国船舶出海贸易的回航时间，市舶司亦有规定，一般发往南洋的船舶，期限为一年，提早五个月归航者，可给予征收关税方面的优待。超过一年以上者，则予责罚。

2. 抽解

抽解即征税的意思，按照《文献通考》卷二〇《市舶司》条载，宋初，市舶设司时“不以为利。淳化二年（公元九九一年），始立抽解二分，”但《宋会要辑稿》却说太平兴国初“大抵海舶至，十先征其一。”《文献通考》卷二十又说仁宗时“海舶至者，视所载，十算一而市其三。”到了南宋绍兴十四年（公元一一四四年）时，则“一时措置，抽解四分”⁽²⁰⁾。后来蕃商陈诉

抽解过重，绍兴十七年（公元一一四七年）又改为“依旧抽解一分”。可见其税率没有一定，经常变更。变更的原因大都与国家财政情况有关，当国家财政稍为宽裕时，税率较低，而当国家财政情况恶化时，税率也就较高。绍兴十四年税率高达百分之四十，其原因也就是正值渡江初期，国库空虚，财政困难，故加重舶货的征税，以补国用之不足。在一般正常的情况下，税率都维持在百分之十左右。

此外，到了北宋末年，舶货的抽解又分粗色和细色两种，细色为容量轻价值贵之货物，如真珠、龙脑等；粗色为容量大价钱便宜的货物，如玳瑁、苏木等。分细色和粗色征税后，税率也同样上下浮动，《萍洲可谈》卷二曾载：“真珠、龙脑，凡细色抽一分；玳瑁、苏木，凡粗色抽三分。”但《宝庆四明志》卷六却记载宝庆三年（公元一二二七年）“细色五分抽一分，粗色物货七分半抽一分。”比原来的抽分比例提高了一倍。抽分中也反映了政府对粗细货物需求的情况。

至于蕃舶出港时是否征收出口税，《羊城古钞》卷六认为：“蕃舶装发，皆征税。”即出入港都需要征税。税率多少，因无文献可查，无法稽考。

根据阮元《广东通志》卷二三八载：“蕃舶抵郡，犀香象珠之属，悉选以充献，曰呈样。”此种“呈样”，实际上是地方官强制蕃商赠送礼品的一种行为，不属征税之列。

3. 禁榷和博买

禁榷就是专卖的意思，博买亦曰和买，也称官市，即政府收购的意思。

按照宋朝政府规定，在进口的舶货中，有一部分是属于禁榷物资，只能由政府专买专卖，不许民间经营。宋太宗太平兴国初，京师设榷易院时，所有运来的舶货，都由政府收购。后来因民间缺少药物，对禁榷物品始行放宽，规定为八种，即：玳

玳瑁、象牙、镔铁、犀、鳖皮、珊瑚、玛瑙、乳香。太平兴国七年，又增加紫矿一种。真宗大中祥符二年（公元一〇〇九年），再增加铨石一种，一共为十种。到了南宋时，牛皮筋角（造兵器用）也列入禁榷之内，尽行收购。

除了禁榷之物品外，还有一种获利较大之物品，亦行收购，叫博买或官市。这是太宗淳化二年所规定的。除“禁榷物品外，他货择良者止市其半。”也就是说，这些有利可图的物资可以按需要收购一半。这种博买虽然是“如时价给之”，但一般都压低价格。《萍洲可谈》卷二称：“凡官市价微，又准他货与之，多折阅，故商人病之。”并说：“商人有象牙稍大者，必截为三十斤以下，规免官市。”

货物博买多少，因时而异。上面所说淳化二年“止市其半”；但咸平中，则“十算其一，市其三四”；仁宗时，“市其三”；建炎元年，“……细色，十分抽一，后又博买四分，粗色十分抽二，又博买四分”；孝宗隆兴二年（公元一一六四年）“择其良者，谓如犀象、十分抽二分，又博买四分，真珠十分抽一，又博买六分”。可见博买率最高曾达十分之六，最低为十分之三，在一般情况下则为十分之五。南宋又比北宋高，这与南宋经济困难，提高舶货博买率，以增加财政收入有很大关系。

宋代市舶司博买舶货所用的本钱，叫市舶本钱，或博易本钱，折博本钱。官方投入了大批的资金进行经营，据《宋会要辑稿·职官》四四部分不完整的记载，就有：

宣和七年（公元一一二五年），广南、福建市舶司各十万缗，两浙路市舶司六万缗。

建炎二年（公元一一二八年），福建市舶司十万贯，两浙路市舶司十万贯。

绍兴二年（公元一一三二年），广南市舶司十万贯。

乾道三年（公元一一六七年），福建市舶司二十五万缗。

乳香是众多舶货中贸易额最大的一项。据《粤海关志》转引宋人毕仲衍的《中书备对》云：“三司（即明、杭、广）三年出卖（乳香）计八十九万四千七百一十九贯三百五文。（其中）熙宁九年三十二万七千六百六贯一百四十七文；熙宁十年三十一万三千三百七十四贯二百四文；元丰元年二十五万三千七百三十八贯九百五十四文。”以上数字仅乳香一项，就足以说明官方博买的营业额之巨。拿熙宁十年的乳香营业额与广州当时全城的商税额三万七千余贯相比，则远远超过商税的收入。再按北宋公布商税税则规定，一般税率为百分之三推算，则广州全城一年的商业营业额约为一百二十万贯左右，乳香一项的营业额就相当于它的四分之一。⁽²⁷⁾

4. 禁止官吏私营海外贸易

市舶收入为国家的重要财政来源，因此，宋朝政府三令五申禁止官吏经营海外贸易。宋太宗至道元年（公元九九五年）便规定：“朝廷绥抚远俗，禁止末游，比来食禄之家，不许与民争利。”⁽²⁸⁾政和三年（公元一一一三年），又重申至道之法，“凡知州、通判官吏并舶司使臣等，毋得市蕃商香药禁物。”⁽²⁹⁾乾道七年又“诏见任官以钱附纲首、商旅过蕃买物者有罚。”⁽³⁰⁾

但这种禁令几乎没有什么效果，官吏私营海外贸易者仍比比皆是，南宋的张俊便是最大的一个海外贸易经营者。

按照罗大经《鹤林玉露》一书所说：张俊有一天游后花园，见一老兵在那里睡觉，张俊用脚踢他说：“你为什么在这里睡懒觉？”老兵忙起来答道：“因无事可做，只好睡懒觉。”张问：“你会做什么？”答：“会做生意。”张：“你会做生意，我给你一万缗本钱如何？”答：“不足为也。”张给他五万，他还说不够。张问他要多少？他说最少也要五十万。张给了他五十万。此人便拿了这笔钱去造巨舰、买美女、丝绸、奇玩、珍羞、佳果

等，航海而去。一年以后归来时，满载珠、犀、香药、骏马等物，获利数十倍。张俊岁收租六十四万斛。以公侯之尊而私营海外贸易，可见禁止官吏私营海外贸易的诏令，只不过是一纸空文！张俊之外，还有丞相郑清之，也是一个私营海外贸易的著名人物。至于宋末的阿拉伯人蒲寿庚，在他任泉州市舶提举时，更是“擅利三十年”几乎垄断了东南亚和印度洋的对外贸易。

5. 奖惩

宋朝政府为了鼓励商人海外贸易，对繁荣市舶，招诱有功者授予官爵。对于市舶官员，条例中亦有规定，工作积极，成绩卓著者，可以升官晋级。《宋史》卷一八五《食货志》载：“闽、广舶务监官抽买乳香，每及百万两转一官。”另外，也鼓励对违法者的检举，条例规定在没收违法者的舶货时，将没收价值的一半奖励给检举人。

宋朝在市舶管理中所规定的刑罚，亦非常严格。

(1) 在进出港管理方面：

非市舶司“而辄发海商舶舡者，以违制论。”

“诸非广州市舶司辄发过南蕃纲舶舡，非明州市舶司而发过日本、高丽者，以违制论。”

出海要持市舶司发给的“公凭”，凡是不经申请而自行出海者，“徒二年，五百里编管。”“不请公据而未行者，徒一年，邻州编管”。

“乘船自海道入界河，及往高丽、新罗、登、莱州界者，徒二年，五百里编管。往北界者，加二等配一千里。并许人告捕，给船舶半价充赏。其余在船人，虽非船舶主，并杖八十。”

到了南宋时，对沿海的船户制控更严，以五家为一保，使其互相监视，并规定：“海商假托风潮，辄往北界者，依军法。”

在回航时，除了按规定必须回到原来的始发港外，还要求一定要把公据纳还于市舶司。并进行抽解，如有走私漏税行为者，

“虽一毫，皆没其余货，科罚有差。”

对于超过期限回来的船舶（期限为一年），“许从本司根究，责罚施行。若有透漏，元保物力户，并当坐罪。”⁽³¹⁾

(2) 关于违犯舶货“禁榷”、“博买”的条例方面：

早在太平兴国元年（公元九七六年）便诏“敢于蕃客货易，计其直，满一百文以上，量科其罪。过十五千以上，黥面配海岛。过此数者，押送赴阙。妇人犯者，配充针工。”“黥面配海岛”即流放充军，就是说违犯“禁榷”条例者，重犯是要充军的。

淳化五年（公元九九四年），又“申其禁，四贯以上，徒一年，递加二十贯以上，黥面配本地充役兵。”

至道元年（公元九九五年）诏：“市舶司监官及知州通判等，今后不得收买蕃商杂货及违禁物色。如违当重置之法……。”

元丰三年所定之条例除重申以上原则外，对于蕃国馈赠市舶官员礼物，亦规定不能私行收受。

(3) 关于违犯铜钱、铜出口的禁令方面：

宋代大部分时间都禁止铜和铜钱出口，并且刑罚很重。早在太祖开宝五年（公元九七二年）便规定：“五贯以下者，抵罪有差，五贯以上者死罪。”

仁宗庆历元年又规定：“一贯以上，为首者处死。其为从者不及一贯，河东、河北、京西、陕西人决配广南远恶州军牢城。广南、两浙、福建人配陕西。其居停资给者，与同罪。如捕到番人，亦决配荆湖江南编管。仍许诸色人告捉给以所告之物，其经地分不觉察官吏，减二等坐之。”

嘉祐年间（公元一〇五六至一〇六三年）更规定：“河北、陕西、河东不满一百文杖一百，一百文徒一年，每百文加一等，至徒三年，决讫刺配远恶军牢城。一贯文以上，为首者处死，从者决刺配远恶州军牢城。其余路分：二百文杖一百，每二百加一

等，至徒三年，决讫刺配远州牢城。二十贯以上，依河北等路一贯以上刑名定断，随行之物，并没官。……蕃人有犯，除河北外，并禁奏取旨。”

南宋因钱荒严重，禁令更加频仍。

高宗绍兴三年（公元一一三三年），禁铜自两广边郡外泄。

绍兴六年（公元一一三六年），禁私铸镕缙钱私制铜器及从事买卖者。

绍兴十一年（公元一一四一年），蕃舶出港，派官检查，并护送出洋，以防铜钱外泄。

绍兴二十六年（公元一一五六年），严申福建、广东沿海铜钱出界之禁，“犯者尽数没收，以给赏捕告者，枯视官除名，守倅巡尉抵罪。”

绍兴二十八年（公元一一五八年），立铜钱出界界赏法，“以铜钱与蕃商博易者，徒二年，千里编管，二贯流二千里，二十贯配广南，出中国界者递加一等，三十贯配远恶州，许人捕。”

嘉定十年（公元一二一七年）又重申：庆元、泉、广诸郡舶船离岸时，必差官检视，如有透漏，重治其罪。

嘉定十五年（公元一二二二年）再重申：“官员犯者，追官勒停，永不叙用。民间犯者，藉没家财，重行决配。”

宋朝对违犯铜钱出口禁令的刑罚，大致有如下几点：

(1) 私带铜钱五贯以上出境者（后来规定为一贯以上），主犯处死刑；从犯不及一贯者充军。

(2) 私带铜钱二百文以上（后规定为一百文）出境的，处一年徒刑，每增加一百文者，罪加一等，判刑三年。

(3) 毁钱私铸铜器者，一两以上判徒刑二年。

(4) 不得与蕃商作铜钱交易，凡违反者，处二年徒刑；满二贯者，流放二千里，满三十贯者，发配远恶军州。

(5) 官员有失职者，按情节大小，量刑治罪。

(6) 奖励告发检举者，重立赏格，每获下海铜钱三千缗者，官吏进秩一等，其余的人赏钱五百缗。

但是，正如顾炎武在《天下郡国利病书》中所说的：“法禁虽严，奸巧愈密。其弊卒不可言。”

(四) 舶货的运送

宋朝政府对海外进口的舶货管理和运送，都非常的重视，除了在首都开封设立榷易局、榷货务（真宗大中祥符二年，榷易局并入榷货务）等机构外，还设立香药库以贮藏皇室自用之香药，在广州市舶司刚成立不久时，宋朝中央政府便特地派出官员前往规划舶货的运送路线。《宋史》卷二六三《刘熙古传》云：“岭南陆运香药入京，诏（刘）蒙正往规画。蒙正请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。”由刘蒙正规划的路线，大部分是利用内河运输，即从广州水运至南雄，然后由南雄步运越过大庾岭至江西的南安军，复由赣江水运至长江、淮河、汴河，以达开封。因此，宋朝政府对大庾岭道的开发维护十分重视。嘉祐八年（公元一〇六三年），广东转运使蔡抗和江西的官员蔡挺，共同修治大庾岭道，使“南北三十余里，若行堂宇间，每数里置亭以憩客。左右通渠，流泉涓涓不绝，红白梅夹道，行者忘劳。”⁽⁵²⁾除此之外，还在粤北境内大修栈道，以改善广州至韶关之间的陆路交通。《宋史·荣湮传》便记有广东转运使荣湮于嘉祐四年（公元一〇五九年）在英德的浈阳峡（俗称盲仔峡）修筑栈道之事。此栈道由浈阳峡至洸口抵清远，趋广州，是为了配合舶货的转运。宋室南渡后，舶货改运杭州，其路线无太多改变，只不过到达江西后，折而向东，沿今天浙赣铁路前进而已。另广州是否使用海路运输，北宋时不得而知，南宋时虽有海运记载，但舶货主要运输路线仍取道大庾岭一线。还有一路是从粤北经湖南、湖北转长江至汴京的，沿途也设驿铺，配备兵士

运输。据记载，北宋太宗淳化年间，全国担负香药运送的兵士有万人之多。

由市舶司抽解和收购的进口物资，在宋初按规定是完全运送至京师处置的，并由中央派遣使臣直接管押运送。后来，改由转运司负责，但仍申请中央派遣军大将押送。⁽³⁴⁾宋徽宗崇宁以后，市舶司置专任提举官，即移归市舶司掌管，并由其派员负责押送。

押运物资分粗色纲及细色纲两类；每纲重量因货物的性质不同而不同，最初，每一细色纲为五千两，粗色纲为一万斤。⁽³⁴⁾乾道七年（公元一一七一年），改粗色纲为二万斤；淳熙二年（公元一一七五年），又改为不分粗细色纲，所有押运舶货合五万斤为一全纲。⁽³⁵⁾可见对粗细色纲的划分，亦不是一成不变的。

真宗时，京师香药库共有二十八库，真宗皇帝还赐御诗二十八字，以为库牌。诗曰：“每岁沈檀来远裔，累朝珠玉实皇居，今辰内府初开处，充牣尤宜史笔书。”⁽³⁶⁾可见宋朝皇帝对舶货经营之重视。

三、市舶对商业和手工业的促进

（一）商业

由于对外贸易促进了工农业生产进一步发展，宋代的广州成了全国重要商业城市之一。现将其经营的主要商品分述如下：

1. 外贸物资

《萍洲可谈》称：“崇宁初，三路各置提举市舶司，三方唯广最盛。”市舶司所收购的舶货，除上面所提到的一部分押运上京外，大概在下列三种情况下，在广州就地拍卖：

（1）粗重而价廉的物品。如《宋会要辑稿·刑法》二所说的：粗色“虽海运以达中都，然水脚之费，亦自不贲。”因不能

负担运费，只好就地拍卖。

(2) 舶货太多，运往京师形成滞销之物品，如《宋会要辑稿·蕃夷》四言：“契勘大食人使蒲亚里进贡大象牙二百九株，大犀三十五株，见收管广州市舶库。象牙各系五十七斤以上，依例每斤估钱二贯六百文，约用本钱五万余贯。数目稍多，难以出卖，……乞起发一半，将一半就便搭息给还。”因收购到的象牙、犀角太多了，只好一半运往京师，一半在广州拍卖。

(3) 不为京师人所喜爱，在市场上销不出去的物品。

这些就地拍卖的商品，再加上商人可以自由买卖的那部分商品，便构成了广州的外贸市场，所以苏过的《斜川集》说：广州的“犀、象、珠、玉，走于四方。”由于北宋时最大的消费中心在开封，南宋时最大的消费中心在杭州，因此，舶货首先运销这两大消费中心。为了节约运输成本，商人都采用海道北运。正如朱长文在《吴郡图经续记》中所说的：“闽粤之货，乘风航海，不以为险，故珍货远物，毕集于吴（今苏州市）。”并运销明州、镇江、江宁及密州板桥镇等沿海城市。此外，也通过陆路北至长沙、鄂州（武汉）等地。更有溯长江而上到成都的，甚至还有通过汴梁转运到辽、夏等国去贩卖的。

2. 粮 食

如前所述，宋代珠江三角洲的粮食生产曾经有过很大的发展。广西又是商品粮生产的基地，特别是南宋，两广进一步开发，粮食产量更增多了。这些粮食几乎都集中到广州，以求卖到更好的价格：《岭外代答》卷四在谈到广西商人贩卖粮食至广州时，记载曰：“广西斗米五十钱，谷贱莫甚焉。”为此，“富商以下价余之，而舳舻衔尾，运之番禺，以罔市利。”

广州既是两广粮食集中的都会，因而成为当时东南沿海最大的粮食市场，福建、浙江两省的粮食都要仰给于广州，其远销路线大致如下：

(1) 通过海道远销福州、兴化、漳州、泉州一带。正如《真文忠公文集》卷一五所说：“福兴漳泉四郡，全靠广米以给民食。”因此，“常岁商贾转贩，舶交海中。”⁽⁸⁷⁾

(2) 通过海道运销浙江、杭州、明州、温州一带，主要是杭州。杭州是南来的首都，人烟稠密，“城内外不下数十万户，百十万口。每日街市食米……所赖苏、湖、常、秀、淮、广等处客米到来。”⁽⁸⁸⁾至于广米向明州和温州等处倾销，则多在当地农业受灾时期。如《宝庆四明志》卷四所记：“明之谷……一岁之久，非不足以贍一邦之民也。而大家多闭籴。小民率多仰米浙东、浙西，歉则上下皇皇。劝分之令，不行州郡。至取米于广州以救荒。”

(3) 在灾情严重的情况下，广州的米也贩运至江苏一带。

3. 食 盐

广东沿海是宋代食盐生产的主要基地之一，广南东西两路所产的海盐常占全国总产量十分之一左右。广东盐税的收入，据南宋绍兴年间的统计：广州每年课利三十万贯以上；潮州每年课利十万贯以上；惠州每年课利五万贯以上；南恩州三万贯以上。所以广州又是一食盐大市场。沿海地区的盐，大部分都集中广州，然后运销各地：

(1) 粤北南雄、英、韶一带；

(2) 广西的桂州一带；

(3) 江西南部的虔州及南安军一带；

(4) 湖南南部的郴州、全州、道州一带，

在宋代，食盐是统制物资，由国家统一调拨、专卖，但私自盗贩的也不少，如《续资治通鉴长编》卷一九六便有“虔盐不善，……民多盗贩广南盐以射利”的记载。

(二) 手工业

宋代手工业，由于受海外贸易的影响，发展比较快，而广州

既是当时最大的港市，所以手工业也比较发达，种类亦比较多，现将其主要部分分述如下：

1. 陶瓷业

宋代的制瓷业生产地区的布局明显南移，如福建和浙江的瓷窑场都是在这个时期兴起。在广州也有较大规模的西村瓷窑出现，从一九五六年窑址出土的情况看，西村窑是为了适应广州当时外销的需要而发展起来的。其产品主要是供外销，所以它是一个专门仿造国内各地名窑产品的工场。它与当时在广州附近的佛山石湾窑、奇石窑、南海县的官窑、三水县的洞口窑，番禺县的沙边窑组成广州地区制瓷业生产网，产品远销东南亚各地。《萍洲可谈》卷二指出，从广州启航海外的船舶：“货多陶器，大小相套，无少隙地。”

2. 造船业

宋代在不少地区都设立了造船务、造船场或造船坊，两浙的杭、明、温三州，江淮的扬州，福建的泉州，广东的广州都是制造海船的基地。广州的造船能力历史极少记载，我们仅能够从《萍洲可谈》中，知道广州的“海舶大者数百人，小者百余人……船舶深阔各数十丈。”《岭外代答》卷六亦记载有一种名叫木兰舟的海船，“舟如巨室，帆若垂天之云，舵长数丈，一舟数百人，中积一年粮，豢豕酿酒其中。”书中虽然没有提到木兰舟造于何地，据徐俊鸣在《宋代的广州》（载一九六四年第二期《中山大学学报》）一文中认为：“钦州（现在广西）沿海生产一种优良的木材（乌婪木），可以制造海船的巨舵，这种木材运到广州可以获利十倍，是则隐示广州有制造大海船的能力。”

3. 金属器物制造业

广州制造金属器物的手工业也比较发达，宋代已有金属器物出口。早在南汉时，广州的铜铁匠便能用铜铸造南汉主的肖像和用铁铸造铁塔。宋代由广州出口的铜器有铜钟和铜瓦，《宋会

要辑稿·蕃夷》四便记载有大食国王在广州购买铜钟的事。宋人楼钥在其所著的《玫瑰集》卷八六亦有：“三佛齐请就郡铸铜瓦三万斤，舶司得旨，令泉广二州守臣监造付之。”的记载，可见当时广州的铜铁铸造业在全国居于先进地位。

4. 食品加工工业

据杨孚《南州异物志》载，我国南方在东汉时期已能制糖，到了唐代，由印度传入新的制糖方法，制糖业更加获得进一步的发展。广州很早便是产糖区之一。在宋代的广州糖霜，被列入贡品之一。另据北宋中期蔡襄的《荔枝谱》记载，“民间以盐梅卤浸佛”桑花为红浆，投荔枝渍之，暴乾，色红味甘酸，可三四年不虫。这种加工方法，称为红盐法。这样加工出来的荔枝深受海外诸国的欢迎，“新罗（朝鲜）、日本、琉球，大食之属，莫不爱好，重利以酬之。故商人贩益广，而乡人种益多。一岁之出不知几千万亿”。⁽³⁹⁾由于荔枝红盐法的出现，食品加工工业获得很大的发展。

四、城市建设状况

（一）城垣建设⁽⁴⁰⁾

广州的城垣自东汉末年步骘迁治于此开始，至唐末七百年间，几乎没有什么变化。南汉时称广州为兴王府，凿平禺山，曾把城垣向南扩展，称为新南城。但城区范围并不大，到了宋代，因岭南经济有很大的发展，广南东路的人户比唐代同一地区的户数增加了二倍左右。而广州的地位日益重要，城市的发展和人口的增长，要求城区要有相应的扩大，因此，在两宋三百多年间，广州的城垣扩建和修缮达十余次之多，其中最为重要的有如下三次：

（1）北宋庆历四年（公元一〇四四年）加筑子城。子城又称中城，是在原南汉兴王府的城址基础上修筑起来的，其范围与

原来的城址相同。即东至文溪下游（今仓边路一带），西止西湖（教育路西湖路等），南达今延安路、北抵今越华路，周长五里。为经略魏瓘所筑，主要起保护官衙的作用。其四门：南有镇南、冲霄二门；西有年门；东有行春门。

(2) 北宋熙宁三年（公元一〇七〇年）修筑东城。东城是在古越城东部的基础上修筑起来的，“广袤四里”（见陈大震《南海志》）。西接子城，与子城合一，东到今农民运动讲习所以西，北在豪贤路（古称濠弦街）以南，南抵延安路，与子城成一直线。共有三门：南曰迎薰；北曰拱辰；东曰震东。西与行春门合一。为当时的转运使王靖主持修建。

(3) 北宋熙宁四年（公元一〇七一年）增筑西城，周十三余里，规模最大，其东与中城隔一西湖，西抵今人民路，北起百灵路（附近有小巷叫北城根，稍北有天濠街），南抵今南濠街。其作用主要是保护商业区，为经略使程师孟主持增建。共有九门，西南曰阜财、善利；南门曰朝宗；东南曰航海；西门为金肃、和丰；北门曰朝天、威远。还有素波门在今素波巷处。增筑西城时，居住在广州的外商曾经表示愿意捐款资助，因朝廷制止而未实现。

此外，在南宋嘉定三年（公元一二一〇年），又在城南筑东西雁翅城直至海边，东翅长九十丈，西翅长五十丈。

（二）城濠的建设和疏浚

根据陈大震《南海志》的记载，宋代三城南临于海，原来没有城濠，每当飓风来临时，就损坏许多船只，故宋代时城濠的建设亦非常重视。

(1) 大中祥符七年（公元一〇一四年）七月，邵旷知广州，“凿内濠，州人便之”。邵旷即《宋史》中的邵晔，他开凿内濠，对船舶的避风和进一步繁荣海外贸易，都起了很大的作用。

《玉壶清话》说：“邵晔知广州，凿内濠以舶舟楫，不为飓风所害。相次陈世卿代之……广人歌曰：邵父陈母，除我三苦。”可见开凿内濠在当时是一项十分重要的工程。

(2) 熙宁三年，王靖建成东城之后，复濠其外，形成了横贯东西的玉带河。

(3) 南宋嘉定二年（公元一二〇九年）经略陈岷对城濠全面疏通，“长一千六百丈。东西置闸。”

(4) 开庆己未（公元一二五九年），经略谢子强又“大兴工役，广斥至二十丈，深三丈余。”而且“复自蒲涧景泰山导泉水西入于薛薛水，又西至悟性寺（即三元宫）之左，筑堤淤之，深二丈许，以浚浸州后之平地……南开小窰，溢则泄之于濠。”谢子强还把疏浚城濠与农田水利结合起来，开垦了一批官田。

（三）海山楼的建设

宋朝对前来经商的海舶慰劳送别之宴，谓之“犒设”。《萍洲可谈》卷二称：“余在广州，尝因犒设，蕃人大集府中。”《岭外代答》亦说：“岁十月，提举市舶司大犒设蕃商而遣之。”《宋会要辑稿》也有“每年于十月内，依例支破官钱三百贯文，排办筵宴……犒设诸国蕃商等”的记载。

据《蒲寿庚考》一书的考证：“犒设时，除蕃商外，蕃舶之重要船员，亦列席尽欢。”该书还引洪适《盘州集》卷六十六《设蕃致语》云：“昔焉阅货之宴，私彼珠玑，今及束装之时，宠之樽俎。……卉服氍衣，已睢盱就列，夷歌胡伎，盖兰阁以同欢。”可见宋朝政府把犒设列为一种制度，而且十分重视，规定市舶司官员必须出席参加，在宴会的过程中，还有歌舞以助兴。

为了招待的需要，北宋嘉祐年间（公元一〇五六年至一〇六三年），经略魏炎建此楼。关于海山楼的地址，《萍洲可谈》说：“广州市舶亭，枕水有海山楼，正对五洲，其下谓之小海。”王

象之的《輿地记胜》也说：“海山楼在城南，极目千里，为登览之胜。”《明一统志》卷七九云：“在府城镇南门外，极目千里，百越之伟观也。”就是说，海山楼在当时的镇南门外，与市舶亭在一起，正对“五洲”。根据曾昭璇教授的考证，“五洲”即现在的太平沙一带。当时，因此处有沙洲五堆露出水面而得名。古时这一带江面开阔，有“小海”之称。按徐俊鸣教授的考证，其地理位置在今天的北京南路与东横街相交处。

海山楼是宋代的羊城八景之一，宋人陈去非有诗云：“百尺栏杆横海立，一生襟抱与天开，岸边天影随潮入，楼上春客带雨来。”

五、宋代广州的码头分布

（一）外港

据《元丰九域志》记载：宋代在广州附近，曾经形成过许多市镇。在南海县境内的有大通镇。在番禺县境内的有瑞石、平石、猎德、大水、石门、白田、扶胥七镇。其中有一些镇本身就是广州的外港。

1. 大通港

大通港在今花地附近，与广州隔江相对，是当时从西北江航抵广州的一个必经之地，然后经此入澳口、兰湖登陆。宋时珠江三角洲经济的开发，促进了此地的繁荣。陈大震《南海志》载，北宋仁宗皇祐四年，侬志高“寇”广州，曾在大通港停留五十三天，“不得逞而去”。清李调元《南越笔记》亦记叙大通港东可通惠州、虎门，出海可达潮州，福建等地；西可抵雷州、廉州、琼州；北可达南雄、庾岭、韶州等地。可见此港不但是内河船舶靠泊之处，而且也是海舶碇泊之所。清宋湘《泊潮音街口》诗云：“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。”大通即大通港，证明清代，此港犹存。

2. 琶洲码头

琶洲在广州城东南三十余里，位于珠江南岸。琶洲过去是一个小岛，形似琵琶，所以叫琶洲。现在，早已与南岸相连了，属广州南郊琶洲村。琶洲山高二十至四十米，为番舶作导航标志，《宋史》卷四八九《注辇传》称：“贡使行至三佛齐国，又行十八昼夜，度峦口水口，历天竺，至宾头狼山，望东西王母坟，距舟将百里，又行二十昼夜，度羊山，九星山至广州之琵琶山。”可见宋时，这里又是广州的外港，为海舶停靠之地。《读史方輿纪要》卷一〇一《广州府》亦记载：闽浙舟楫入广者多泊于此。明万历二十六年（公元一五九八年）在这里修建海鳌塔，至今犹存。

3. 扶胥镇

（见第四章）

（二）内港

1. 西澳

西澳又名南濠，在今南濠街一带，是宋代广州最重要的内港码头，为北宋景德中（公元一一〇六年）经略高绅所开辟，“纳城中诸渠水以达于海，维舟于是者，无风涛恐，且以备火灾。”⁽⁴¹⁾淳熙二年间略周自强疏浚了一次，嘉定二年至元代末年止，亦屡有疏浚。西澳为当时闹市区之一，有共乐楼，“高五丈余，背依诸峰，面临巨海，气象雄伟，为南州冠。”⁽⁴²⁾宋人程师孟有诗云：“千门日照珍珠市，万户烟生碧玉城，山海是为中国藏，梯航尤见外夷情。”《羊城古钞》卷七濠畔朱楼条更云：“此濠畔当盛平时，香珠犀象如山，花鸟如海，番夷辐辏，日费数千金，饮食之盛，歌舞之多，过于秦淮。”同时，这里还有百货之肆，五都之市，天下商贾聚集，外国商人也聚居附近。元末明初人孙蕡所

作的《广州歌》指出：“嵒峨大舶映云日，贾客千家万家室。”可见其泊船之多，码头区之繁盛。明代淤塞，用铁柱封大水关断流。

2. 东 澳

东澳又名东濠。在今清水濠街一带，古文溪曾从这里出口。《南海志》称：“清水濠在行春门外，穴城而达诸海，古东澳也。濠长二百又四丈，阔十丈。”是盐船集中的运盐码头。宋代的盐仓在今旧仓巷、仓边路一带，文溪未淤塞前，盐船由此溯溪北上，往来运盐，故是广州东部的重要码头。

六、结 语

宋代广州的海外交通和贸易，比唐时又有发展，不但贸易的地区和范围扩大了，而且海上航线也扩展至东非和菲律宾等国，这与我国经济、技术的进步有很大关系。中国当时既有先进的农业，也有先进的工业，所以全国的商业能够大规模的发展起来。再加先进航海技术的运用和造船业的进步，使航行速度加快，因而海外交通和贸易取得了空前的发展。

海外贸易的发展，要求管理跟上去，除了健全市舶司的管理机构外，市舶管理方法也要进一步完善，于是便有元丰年间广州市舶条例的制订。这个市舶条例，为后来的市舶管理提供了经验。

宋朝海外贸易虽然使铜钱外泄，加剧了通货膨胀，给社会经济带来不利的影响。但从其主流来看，却是利多弊少。外贸对当时的经济发展起了很大作用，它不但全面促进了农工商业的发展，而且增加了国家财政收入。

宋代是古代广州都市发展过程中的一个重要阶段。广州不但是华南的政治、经济中心，而且还是世界最大的港口之一。中外

商贾汇集，大批出口物资由此集散，手工业发达，市场繁荣，物产丰富，经济发展速度较快。城市建设有了进一步的发展，城垣一再扩建，城市面积扩大。

注 释

- (1) 《范文正公集·奏议》。
- (2) 《朱文公文集》卷二九。
- (3) 许之衡《钦流斋说瓷》。
- (4) 陆耀遹纂《金石续编》卷十四《韶州永通监记》。
- (5) 《马可波罗游记》。
- (6) 《宣和奉使高丽图经》卷三十四《客舟》。
- (7) 刘攽《刘贡文诗话》。
- (8) 朱彧《萍洲可谈》卷二。
- (9) 《宋史》卷一八〇《食货》下二《钱币》。
- (10) 同上。
- (11) 同上。
- (12) 《宋史·食货》下八《互市舶法》。
- (13) 彭信威《中国货币史》，转引自陈高华、吴泰《宋元时期的海外贸易》。
- (14) 《续通鉴长编》卷二七七。
- (15) 《宋史》卷一八〇《食货志》。
- (16) 《宋史》卷四〇五《王居安传》。
- (17) 全汉升，《宋代广州的国内外贸易》。
- (18) 朱彧《萍洲可谈》卷二。
- (19) 《宋会要辑稿·职官》四四。
- (20) 同上。
- (21) 同上。
- (22) 同上。
- (23) 同上。

- (24) 此公文转引自陈高华、吴泰《宋元时期的海外贸易》。
- (25) 《方輿纪要》卷一〇一《广海卫》条称：“在新会县南一百五十里，旧有褥洲巡枯司，洪武二十七年，改建卫为城。”同书又说：“望高巡司在县南，旧为褥洲巡司，洪武二十七年以其地立广海卫，移司于望村，因改今褥洲名。”学者考证褥洲在今台山县广海。但罗香林考证在今宝安县属之担竿洲或其附近之老万山水域内，见《一八二四年以前之香港及其对外交通——香港前代史》第二章。
- (26) 《宋会要辑稿·职官》四四。
- (27) 参见蒙文通《从宋代的商税和城市看中国封建社会的自然经济》一文，载一九六一年《历史研究》第四期。
- (28) 《宋会要辑稿·职官》四四。
- (29) 《宋史》卷一八六《食货志》。
- (30) 同上。
- (31) 上述进出港管理方面的资料引自《宋会要辑稿·职官》四四及《东坡奏议》卷八。
- (32) 王巩《闻见近录》。
- (33) 《宋会要辑稿·职官》四四。
- (34) 同上。
- (35) 同上。
- (36) 宋庞文英《文昌杂录》卷三。
- (37) 《朱文公集》卷二五。
- (38) 吴自牧《梦梁录》卷一六。
- (39) 蔡襄《荔枝谱》。
- (40) 本节资料来源为徐俊鸣《历史时期广州市区的水陆变迁初探》一文，原载《中山大学学报》（自然科学版）一九七八年第一期。
- (41) 陈大震《南海志》。
- (42) 仇池石《羊城古钞》。

第六章 元代的广州港

一、港口的地位变化

宋亡元兴，元世祖忽必烈统一了全中国。元代的广州港已经不再是全国第一大港了，代替它而兴起的是福建的泉州港。

泉州港的兴起和广州港的衰落，并不是突然的，而是宋室南渡之后，中国政治、经济形势变化的结果。早在南宋开禧年间（公元一二〇五至一二〇七年），泉州便有取代广州之势，当时前往贸易的国家和地区有三十多个。宋理宗宝庆元年（公元一二二五年）后，赵汝适任泉州提举市舶编著《诸蕃志》时，前往贸易的国家又增至五十几个。而且在财政收入方面，也逐渐追上了广州，长期与广州处于相等的地位。南宋朝廷更是加强了对泉州市舶的扶植，除了每年犒设蕃商与广州规格相等外，还进一步加强泉州市舶司的职权，规定福建沿海的商船，都须由泉州市舶司领取“官券”才能出海。宋孝宗乾通三年（公元一一六七年）还专门拨出二十五万缗给泉州市舶司，作为“抽买乳香等本钱”，以扩大当时的海外贸易。最后，又起用阿拉伯人后裔蒲寿庚为提举市舶，主持舶政达三十年之久，利用蒲寿庚在海外的声望，吸引外商来泉州贸易。所以在南宋中期至末期这一段时间内，泉州海外贸易发展的速度大大地超过了广州。最终取代广州而成为全国

第一大港。

分析当时的情况，泉州之所以能超过广州，是有如下的几种因素：

第一，宋室南渡，杭州成了当时南宋的首都。京城是政治和经济的中心，又是全国最大消费中心，尤其是香药犀象珠宝之类的消费品，京师的消费能力最强。随着舶货消费中心的转移，形势对泉州起了有利的变化，因为从地理距离来说，泉州离都城要比广州近。按南宋的规定，泉州市舶司运舶货到杭州期限为三个月，而广州到杭州的期限却要六个月（参见《宋会要辑稿·职官》四四之三〇），路程相差一倍以上。当时的舶货运输成本是巨大的，既有“道涂劳费之役”，又有“舟行侵盗倾覆之弊。因此，缩短运输路程，节约运输时间，就是减少货物损耗，降低运输成本的最好办法。既然泉州的运输时间要比广州节约一半，那么，从经济效果来说，广州当然竞争不过泉州，所以，在南宋期间泉州港的发展速度要比广州快，进而导致对外贸易重心的逐步转移。

第二，由于宋金战争，大批士大夫和宋廷宗室贵族逃往福建避难，引起了舶货市场的变化，当时连管理宗室贵族的机关西外宗正司和南外宗正司也都分别迁到福州和泉州两地。舶货在这批上层人物中享有广泛的市场。因此，当时的泉州要比广州拥有更多的舶货消费者，形成泉州市场的繁荣，广州市场的衰落。岳珂的《程史》中提到，当时广州最显赫的蒲姓商人，在南宋的中后期，“富已不如曩日”了。桑原鹭藏在《蒲寿庚考》一书中，考证蒲寿庚之身世时，亦谓“寿庚父蒲开宗自广移泉，其与蒲姓之衰有关欤。”⁽¹⁾可见有大批阿拉伯商人从广州迁往泉州经商，泉州市场比广州更具有吸引力。

第三，广州是南宋政权灭亡前最后的一个据点，在宋元交替之际，宋军与元军在这一带经过了多次拉锯，反复争夺，崖山之役，浮水之尸十万，损失船舰无数。在这残酷的战乱之中，社会

经济遭到很大的破坏，不少汉族人民因不愿受蒙古贵族的统治，纷纷逃亡海外。如陈宜中率部流亡占城便是一例。有些地方的人口也明显地减少。减少百分之二十五以下者有韶州路、南恩路、南雄路、广州路和封州；减少百分之二十五至百分之五十者，有肇庆和德庆二路；减少百分之五十以上者有惠州路、廉州路、梅州和循州。⁽²⁾因而海外贸易受到很大的影响。而泉州，则未罹锋镝。由于蒲寿庚的投降，元军在占领了南宋都城杭州后，即兵不刃血地平定了泉州，所以泉州没有受到什么战火的破坏。而且蒲寿庚投降后，也受到重用，并通过他迅速地恢复了泉州的市舶，同时还以泉州为中心，组织了海外贸易。所以泉州的海外贸易不但未因宋元交替而停顿，反而得到了更进一步的发展。

第四，全国经济重心向江南转移。元初，政治中心虽然北移，但食粮、财用还要仰给东南，南北交通仍以海道为主。以海道而论，泉州距北京亦较广州为近。北京与大食南洋诸国的连系通过泉州港进出，其条件也比广州为优（参见王天良、郑宝恒《历史上的泉州港》，载《复旦学报》一九八〇年《历史地理专辑》）元朝政府也有意识地对泉州加以扶植，使泉州市舶一直处于特殊重要的位置。如元政府最早在泉州设市舶司，在税收制度上，以泉州的方法为规范，下令各市舶司“悉依泉州例”。同时，在至元十八年（公元一二八一年）又规定海外贸易从泉州进口的优待办法，“商贾市舶物货，已经泉州抽分者，诸处贸易，止令输税”⁽³⁾至元二十六年（公元一二八九年），元朝政府还建立自泉州到杭州的海道水站，做到“自泉州发船，上下接递”⁽⁴⁾，大大方便从该港进口的人员和物资运送至全国各地。此外，全国的重要军事行动和使节的出航，都以泉州港为始发港。如至元二十九年（公元一二九二年）二月，元世祖忽必烈征爪哇，以史弼总军事，亦黑迷失总海道事，“会福建、江西、湖广三行省兵凡二万……会泉州，十二月自后渚启行。”⁽⁵⁾又元世祖至元间，多

次派遣杨庭璧出使马八儿、俱兰等国，亦自泉州入海（参见冯承钧《中国南洋交通史》）。公元一二九二年马可波罗护送元公主嫁波斯伊儿汗国，也是从泉州乘大海舶出洋的。总之，泉州在当时具有特殊的重要位置，广州是无法与之抗衡的。

二、元朝政府对市舶的重视

元朝疆土辽阔，曾经加强了陆路的对外贸易，对海外贸易也非常重视。元世祖忽必烈很早便注意到海外贸易收益巨大，所以千方百计招降富有市舶经验的蒲寿庚。至元十三年（公元一二七六年）二月辛酉，伯颜遣不伯、周青招泉州蒲寿庚、寿晟兄弟。”⁽⁶⁾元将董文炳在受降时还将自己佩的金虎符赠寿庚。金虎符是万户才能佩带的一种权力象征，非轻易可得，说明蒲寿庚的投降，是何等受元朝的欢迎。

当元朝政府取得浙、闽等地之后，便立即着手组织海外贸易，至元十四年（公元一二七七年），首先在泉州、庆元（今宁波）、上海、澈浦四地设市舶司，并委任高级地方官充任，如泉州由福建行省最高长官忙古角棘领之。庆元、上海、澈浦，由“福建安抚使杨发督之。”⁽⁷⁾后来又陆续增添了广州、温州、杭州市舶司，进一步扩大海外交通和海外贸易。

此外，元代也一再鼓励海外商人前来中国贸易，至元十五年（公元一二七八年）八月，“诏行中书省唆都，蒲寿庚等曰：诸蕃国列居东南岛寨者，皆有慕义之心，可因蕃舶人宣布朕意，诚能来朝，朕将宠礼之，其往来互市，各从所欲。”⁽⁸⁾同时，还提升唆都和蒲寿庚为中书左丞，“奉玺书十通，诏谕诸蕃。”⁽⁹⁾同年，又“诏谕沿海官司通日本国人市舶。”⁽¹⁰⁾

至元十六年（公元一二七九年），“遣广东招讨使杨廷璧招俱兰”。⁽¹¹⁾杨廷璧凡两次出使俱兰，招谕印度半岛和东南亚

国家前来通商朝贡。

日本国首先于至元十六年派出商船四艘，商人及水手二千余人来庆元贸易。然后占城和马八儿两国来朝。至元二十三年（公元一二八六年），因杨廷璧的出使，又有须门那，僧急里、南无力、马兰丹、那旺、丁呵儿、来来、急兰亦带、苏木都刺等国来朝，“上表来献，仍贡方物。”按桑原鹭藏考证，须门那、僧急里、来来均在印度半岛，那旺、南无力，马兰丹、苏木都刺在苏门答腊岛，丁呵儿、急兰亦带在马来半岛。据此，南海道国家，在至元二十三年前，大部分均与元朝有了贸易关系。依宾拔都他的《游记》载“当时所有印度中国间之交通，皆操之于中国人之手。中国船舶共分三等，大者曰‘镇克’，中者曰‘曹’，第三等者曰‘喀克姆’。大船有三帆以至十二帆。……一只可载一千人。另有小艇三只附属之。……此类商船，皆造于刺桐及兴克兰二埠……船皆有三面，用大钉钉连之。每钉长三腕尺，每船皆有四层，公私房间极多，以备商客之用。厕所秘方，无不设备周到。水手在船上植花、草姜等于木桶中。船长职权甚大，位级甚高。”拔都他又说：“大镇克上之橹，其长几与桅相埒，每橹需用十人以至三十人始得摇动之。橹甚粗大，不能执持，故系绳于端末，行走时，牵绳可也。牵夫分两行，面相对而立。每用力牵摇时，则齐声高唱曰啦，啦，啦，啦！”⁽¹²⁾书中所提到的造船地方，即泉州（刺桐）和广州（兴克兰）。

三、广州港的海外交通和贸易

广东人陈大震的《南海志》，记录了元代与中国有海道交通、贸易的国家和地区一共有一百四十多个。该书《诸番国》条，把这些国家划分为“小西洋”，“小东洋”，“大东洋”等范围。并说：“广为蕃舶凑集之所，宝货丛聚，实为外府，岛夷诸

国名不可殫。”可见这些国家与广州大都有交通和贸易往来。所以《南海志》又说：“圣朝奄有四海，尽日月出入之地，无不奉珍效贡，稽颡称臣，故海人山兽之奇，龙珍犀贝之异，莫不充储于内府，畜玩于上林，其来者视昔有加焉，而珍货之盛，亦倍于前志之所书者。”

清徐继畲的《瀛环志略》卷二在谈到当时真腊的对外贸易时，说该国赋税繁重，船商入境，稽防甚严，惟对中国商船特别优待，故“闽广商船，每岁往来贸易”。这些商船运去金、银、丝绸、锡、漆器、磁器、水银、纸、硫黄、雨伞、铁锅等物，几乎大部分都是日常生活用品。

元人汪大渊的《岛夷志略》亦记有通商国家和地区九十多处，其中所列举的文老古（今摩鹿加群岛）、文诞（班达群岛）、蒲奔（加里曼丹岛东南部）等地，都是前所未见的。书中还记有层摇罗国即层拔国，也就是桑给巴尔。汪大渊是附舶历其境的，可见当时中国同非洲的交通又比宋代前进了一步。虽然汪大渊旅游这些国家和地区是由泉州出海，但亦不排斥此等国家与地区同广州有交通往来。而且该书在《沙里八丹》条中（沙里八丹在印度南部，即注犍王国之要港），谈到该地产珍珠时说：“舶至，求售于唐人。”这里所指的唐人，即中国之海商。当然也包括有广东商人在内。

元人周致中的《异域志》著录了二百一十个国家和民族，与元代有交往，其地域范围东起朝鲜、日本，西抵西亚、非洲，南至东南亚、南亚诸国。同时特别记载了三条与广州有关的航线：一条是广州至占城（今越南南部）航线，“顺风八日可到。”⁽¹³⁾二是广州至三佛齐航线，“自广州发舶，取正南半月可到。”⁽¹⁴⁾三是广州至莆家龙（在爪哇北岸）航线，“顺风一月可到。”⁽¹⁵⁾周致中如此重视这三条航线的记载，说明这些地方在当时海外贸易的重要性及广州与这些港口交往的频繁。

外国也有不少文献反映元代广州海外贸易的情况。如《马可波罗游记》中便不止一次地提到“蛮子”（中国南部的居民）商船往世界各地贸易的情况。其中特别指出麻罗拔（印度南部港口）的贸易：“尤以蛮子国来者为最多，土产粗香料运出口至蛮子及西方各地，其商人运至亚丁港者，更转运至亚历山大港，惟向西往之船数，尚不及往东者十之一也”（见《中西交通史料汇编》第六册）。而“蛮子大州”，亦当包括广东在内。

元代从欧洲来华的旅行家鄂多立克，也是从南海道抵达中国的，他先由陆路至波斯湾的霍木兹，然后乘船至西印度海岸，再转船达斯里兰卡。从斯里兰卡航行到苏门答腊，并经爪哇、加里曼丹，越南而抵中国的广州。他在其所著的《东游录》中，称广州为辛迦兰大城，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，以致有人视为不足信。确实，整个意大利都没有这一个城的船只多。”（见何高济译《鄂多立克东游录》第六十四页）。鄂多立克约在公元一三二二年至一三二八年在中国旅行，当时正是元朝中叶。

中世纪西方四大游历家之一，摩洛哥人依宾拔都他于公元一三二五年（元泰定帝二年），由摩洛哥出发，于一三四七年抵泉州，历访广州、杭州、北京等地。在他的《游记》中称广州为“兴阿兴”和“秦克兰”城，并说：“秦克兰城久已慕名，故必须亲历其境，方足饱吾所望。……余由河道乘船而往，船之外观，大似吾国战舰，……秦克兰城者，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，商人转运磁器至中国各省及印度、夜门。……城中有地一段，回教徒所居也。其处有回教总寺及分寺，有养育院、有市场。有审判一人，及牧师一人。”⁽¹⁶⁾ 依宾拔都他继续说：“有长者代表教徒利益，审判者代表教徒清理诉讼，判断曲直。”⁽¹⁷⁾

元朝于至元二十三年在广州设市舶司，至元三十年（公元一

二九三年），在海南岛设海北海南博易提举司。广州的海外贸易还推动了海南岛对外贸易的发展。

据《南海志》舶货条载：当时进口的物资分宝物、布匹、香货、药物、木材、皮货、牛蹄角、杂物等七大类。

宝物有象牙、犀角、鹤顶、真珠、珊瑚、翠毛、龟筒、玳瑁等。

布匹有白蕃布、花香布、草布、剪绒单、剪毛单等。

香货有沉香、速香、黄熟香、打柏香、腊八香、乌香、奇楠香、降香、檀香、戎香、蔷薇水、乳香、金颜香等。

药物有脑子、阿魏、没药、胡椒、丁香、肉子豆蔻、白豆蔻、豆蔻花、乌爹泥、茴香、硫黄、血竭、木香、草拔、木兰皮、番白芷、雄黄、苏合油、草澄茄。

木材有苏木、射木、乌木、红柴等。

皮货有沙鱼皮、皮席、皮枕头、七麟皮。

牛蹄角有白牛蹄、白牛角。

杂物有黄蜡、风油子、紫梗、磨末、草珠、花白纸、藤席、藤棒、孔雀毛、大青、鸚鵡、螺壳、巴淡子等。

至于出口物资仍以丝绸、瓷器、铜钱、铁器、铜器为大宗。

元代广州的码头分布，因无明确的资料可查，故情况不清。查陈大震的《南海志》，广州在大德期间（公元一二九七年至一三〇七年）有水路和水铺的组织。水站十一处，船九十只；水铺十铺。水站是国家运送物资和人员的水上交通站，水铺可能是通过水路传递消息和邮件的机构，与海外贸易关系不大。惟市舶亭据记载却在“朝宗门外，至元十九年创建。”朝宗门在西城之南，正对海珠岛。而《南海志》亦记载：至元二十八年，广东宣慰使阿里疏浚西澳。元代广州最大的内港估计仍在西澳。孙贵的《广州歌》便有“嵒峨大舶映云日，贾客千家万家室”之句。孙贵是元末明初人，此诗便是反映元代西澳盛况的。至于外港，仍在扶胥

镇。《南海志》在记载它的税收情况时，说它的税收每年达四千四百六十贯，比清远、东莞、新会等县还多，此项税额亦足以反映当日扶胥镇作为广州外港之盛。

四、元朝的市舶管理

元朝的市舶管理，要比宋朝严密得多。至元二十八年（公元一二九一年）出现了一个叫忙兀台沙丁等的官吏，强取外商贵重物品，为此，外国商船不来了，海外贸易受到破坏。为了扭转这种被动的局面，制止官吏贪污之风的继续滋长，元朝政府遂任命熟悉市舶事务的李晞颜，拟定整治市舶司则法二十二条，于至元三十年八月颁行。仁宗延祐元年（公元一三一四年），又修订颁布了新的市舶法则二十二条，这两个市舶法则，基本上是参考宋代市舶条例制订而成的，其主要内容大致如下：

（一）税率

舶货的征税仍按宋朝的制度，分粗货和细货两种，粗货十五分征一，细货十分征一。另外，泉州市舶司在抽分之外，还征收三十分之一的舶税，形成了正常抽解之外再加征舶税的制度，也就是巧立名目，加征税收。这种办法后来为统治者肯定，指示全国推行，都要按“泉州的体例”行事。这是元朝初年的情况。到了延祐元年重新制订法则时，税率又进一步增加，“粗货拾伍分中抽贰分，细货拾分中抽贰分”，舶税三十分抽一。这种税率一直维持到元朝末年。

（二）禁止官吏在海外贸易活动中营私舞弊

从至元三十年的市舶法则来看，元朝的官吏、权豪、势要、僧道、传教士等人，均允许经营海外贸易，其所以禁止的，只是

下面三种情形：

(1) 偷税、漏税；

(2) 利用权势，拘占商舶或勒令舶商捎带钱物下番买卖；

(3) 出国使臣以进呈宝物为名，逃避抽解。

为此，一切官吏、权贵、僧道、也里可温（基督教士）、答失蛮（伊斯兰教教士）等，凡是经营海外贸易者，一律按规定抽解，不得隐匿，如违，以漏舶论（即私自将舶船货物买卖、藏匿和转移），财物没官。发现有拘占商舶或勒令舶商捎带钱物下番买卖者，从重治罪，没收钱物。并将没收的钱物三分之一赏给告发者。

关于出国使臣经营海外贸易问题，到了元贞二年（公元一二九六年）便明令禁止，“诸使海外国者不得为商”。⁽¹⁸⁾

（三）严格出人港手续

舶商出海，要到所在的舶司请领公据、公凭，规定每艘大船可带柴水小船一只。大船领公据，小船领公凭。公据、公凭均要填明所往何处，不许超过他国；回航时，亦只能返回原来的市舶司抽分，不得越投他处。如在航行中发生意外，因“风水打往别国”不能按原来计划航往指定的番国者，可以就地贸易，回航时依例抽分，但不得虚报，否则，船物尽行没官。

舶商请领公据、公凭时，除与宋代一样，需有“物力户”作保外，另外还要通过“保舶牙人保明”（牙人即商业活动中的经纪），开具本船财主、纲首、直库、梢工、杂事、都领、人伴等人姓名人数，及船之长阔深各若干，桅高若干，所往之地及所拟买之货。违者即是私贩，许人告捕，给赏断罪。

舶商不请凭验，擅自发舶者，许人告捕治罪，船物没官。

(四) 禁止违禁品进出港口

至元三十年法则规定、金、银、铜、铁货、男子妇女人口，不许出口。后来，又增加了弓箭、军器、马匹等为违禁品。

延祐元年法则更进一步规定：“金、银、铜钱、铁货、男子妇女人口、丝绵、缎匹、销金绫罗、米粮、军器”不准出口。

船舶开航时，由市舶司派遣官员一名，上船查验有无违禁之物，如无夹带，才准放行。

(五) 对舶商和船员的优待

元朝政府因重视海外贸易，对从事这项工作的舶商、船员及其家属，可以在所属州县中，免除差役，以示优待。至元三十年则法规定：“舶商梢水人等，皆是赶办课程之人，落后家小，合示优恤。所在州县，并与除免杂役。”

(六) 对抽解和征收舶税所得的货物运送及处理之规定

元朝通过海外贸易抽解和征收舶税所得来的货物，其运送办法与前代基本相同，即价值较高而运输又比较容易的贵重物资，通过沿途的驿站解赴首都大都，由泉府司（中央管理市舶事务机关）的官库保管。那些不便起运的粗色货物，则在当地的港口拍卖，在拍卖前由监临官监督有关部门估价，再请与市舶没有关系的机构官员“复估”，然后才准拍卖，所得的货款全数缴交中央。

另外，元朝市舶管理机构的设置和称呼，也是比较混乱的。上面已经说过，至元十四年后，陆续在泉州、庆元、上海、澈浦、广州、温州、杭州等地建市舶司，然到了至元三十年后又陆续将温州市舶司并入庆元市舶司，杭州市舶司并入当地的税务机关。大德元年（公元一二九七年）又将澈浦、上海两地市舶司并入庆元

市舶司；最后与南宋时一样，设市舶司的港口就只剩下庆元、泉州、广州三个地方了。又据《粤海关志》引《元史·世祖纪》载，至元三十年立海南博易提举司，但到了至元三十一年（公元一二九四年）又“罢海北海南市舶提举司”。市舶机构名称也是五花八门，如市舶都转运司，转运市舶提举司、盐课市舶提举司，提举市舶司等等，后来才统一叫市舶提举司。

元朝曾多次海禁和撤销市舶机构，第一次是至元三十年至三十一年之间；第二次是大德七年（公元一三〇三年），并同时撤销市舶机构；第三次是至大四年（公元一三一一年）同样撤销市舶机构。延祐元年弛禁，复置市舶提举司，但延祐七年（公元一三二〇年）又出现第四次“罢市舶司提举司，禁贾人下番货”。⁽¹⁹⁾这些临时性的海禁可能与每一时期的政治形势有关，但元朝大部分时间还是执行对外开放政策的。

元朝初期，政府还推行“官自具船给本，选人入蕃贸易诸货”之法，“其息以十分为率，官取其七，民得其三。”⁽²⁰⁾大概在延祐元年，仍推行这种做法。《元史·食货志》载：“延祐元年，……仍禁人下番，官自发船贸易，回帆之日，细物十分抽二，粗物十五分抽二”，但是，这种方法未能持续下去，因为当时海外贸易主要还是依靠商人进行，政府是无法完全垄断的。所以官本船之法，最终还是取消了。

元朝的市舶管理方法与宋朝相比，仍有许多不同之处，宋朝对舶货实行“禁榷”和“博买”，而元朝却取消了这点；宋朝除禁止铜钱输出外，金、银、粮食和男妇人口，并无禁止的明文，而元朝却三令五申把以上人员和东西列入了违禁品。还有元朝不许沿海地方官差占商舶和优免梢水人家小差役，宋代亦未见此法令，也可能宋时尚未发现此类违法的行为。从这里亦可见元朝对海外贸易的重视。

五、市舶对地方经济的影响

(一) 对农业的影响

海外贸易的进一步发展，为商品粮提供了国际市场，从元朝禁止广州往占城和东南亚国家输出大米这件事来看，就可以知道广州的大米当时已进入国际粮食市场。粮食销路的扩大，又进一步促进了广东农业生产的发展。在这期间，广东沿海修堤筑围，扩大耕植面积的速度显然大大地加快了，如高要县筑陈鸭塘围，高明鹤山县筑陶筑围、大沙围、三洲围、南岸四围、罗郁围（即罗秀围）、秀丽围，南海县筑平田堤，博罗县筑隋龙苏村堤，雷州半岛。“浚故湖、筑大堤……得良田数万顷”等等。⁽²¹⁾总计元代统治中国的九十二年中，在广东的水利建设多达三十五宗，比宋代四十四宗仅少九宗，而元代的统治时间仅及宋代的三分之一。此外，元代还在广东各地进行军屯，据《元史》卷一百《兵志》所载，在琼州、雷州、高州、化州、廉州五路中，兴屯田五百六十三顷，后来这些军屯也都改为民屯。因此，也可以说，海外贸易刺激了广东农田水利建设的发展。

(二) 对矿冶业的影响

《岛夷志略》记载，东西洋地区有五十余国从中国进口金属和金属器皿。《真腊风土记》更具体地说明，真腊需要由中国进口铁锅和铜盘，所以金属和金属制品销路很广。广东矿冶业在海外贸易的影响下，亦有所发展，如韶州路的岑水铜场，已经成为当时重要的铜场之一。至元二十三年，韶州路曲江县银场，“每年输银三千两”。⁽²²⁾此外，桂阳的铁、锡、铅等矿的开采，规模也是比较大的。

（三）对造船业的影响

广州究竟有多大的造船能力，史无明文记载。只是从元代对占城和爪哇的用兵中，可以看出广州是一个重要的造船基地。因元朝征调的水军大都是江西和湖广两省的，而这两省靠海的地区多在今广东境内，故这些水军乘坐的海船部分当是广东所造的。《阮通志》卷二百四十一记载了塔拉海哈任广东宣慰使时曾督造征占城的海船，其后又制造征爪哇的海船五百艘。广州是华南的经济重心，可以想象，广州也会拥有大的造船能力。

六、结 语

元代的广州，由于受战争和其他原因的影响，海外贸易为泉州所超过，由原来的第一位退居为第二位，但对外贸易仍在发展，外国商人依旧称广州为世界最大的城市之一。对外贸易的发展，促进了地方工农业生产的发展，元代广东农田水利建设的数量最多，速度也最快。

元朝疆土辽阔，武功卓著，再加上统治者又十分重视海外贸易，所以前来贸易的国家比前代又有所增加，中国的商舶也能远航至非洲桑给巴尔岛一带，造船业和航海技术均有很大的进步。

元代的市舶管理方法，在总结前代经验的基础上，比唐、宋时期都更为完善，并且先后制订了供全国遵守的两个市舶法规，这对繁荣市舶，加强管理，都起了一定的作用。

元代市舶繁荣，推动了广东工农业生产的发展，农业和手工业产品进入了国际市场，并为各国人民所喜爱。这种情况，在元朝统治这一段历史时期中，对广州港发展的影响，有着深远的意义，所以，进入明、清时期，广州便又成了全国第一大港。

注 释

- (1) 桑原鹭藏《蒲寿庚考》第二章。
- (2) 见徐俊鸣《元代广东经济地理初探》，载一九六四年《中山大学学报》第二期。
- (3) 《元史》卷一一《世祖纪八》。
- (4) 《经世大典·站赤》，见《永乐大典》卷一九四一八、一九四一九。
- (5) 《元史》卷二一〇《爪哇传》。
- (6) 《元史》卷九《世祖纪》。
- (7) 《元史》卷九十四《食货志》。
- (8) 《元史》卷十《世祖纪》。
- (9) 《元史》卷二百十《马八儿》条。
- (10) 《元史》卷十《世祖纪》。
- (11) 《元史》卷二百十《马八儿》条。
- (12) 张星烺《中西交通史料汇编》第二册。
- (13) 周致中《异域志》占城条。
- (14) 周致中《异域志》三佛齐条。
- (15) 周致中《异域志》莆家龙条。
- (16) 张星烺《中西交通史料汇编》第二册。
- (17) 同上。
- (18) 《元史》卷一九《成宗纪》。
- (19) 《续文献通考》，转引《粤海关志》卷四。
- (20) 同上。
- (21) 《元史》卷一六三《乌古孙泽传》。
- (22) 《元史·食货志》。

第七章 明代广州港的特殊位置

一、明朝的海禁

明太祖朱元璋推翻元朝的蒙古贵族政权之后，一改前朝的对对外开放政策，实行严格的海禁，“中禁人民，无得擅出海与外国互市”。⁽¹⁾并在法律上明确规定：“军民人等擅造二桅以上违式大船，将带违禁货物下海，前往番国买卖，潜通海贼，同谋结聚及为向导劫掠良民者，正犯……处斩……，全家发边卫充军。”⁽²⁾同时还订出“首告”制度，保证检举人权益，凡对下海通番者进行检举的，给予一定的“赏赐”。至于地方官吏，不论在何种情况下，都不准出海贸易，否则悉治以罪。⁽³⁾为此，除了再三强调海禁之外⁽⁴⁾又采用釜底抽薪的办法“禁民间用番香番货”。洪武二十七年（公元一三九四年）命礼部严禁绝之，对“敢有私下诸番互市者，必置之重法。凡番香番货，皆不许贩鬻，其见（现）有者，限以三月销尽。民间祷祀，止用松柏枫桃诸香，违者罪之。其两广所产香木，听土人自用，亦不许越岭货卖。盖虑其杂市番香，故并及之。”⁽⁵⁾企图通过禁止番货在市场流通的办法以达到禁绝民间海外贸易的目的。为了做到“片板不准下海”又禁止造双桅大海船，“原有海船者，悉改为平头船，所在有司防其出入。”⁽⁶⁾本来，在洪武初年，曾于太仓黄渡设市舶司，后来又改在宁波、泉州、广

州设司。但为了严格海禁，这三个市舶司也在洪武七年撤销了。由此可见，明朝初年的海禁，已不是一般性的措施，而是一项十分重要的政策了。

明太祖之所以这样地严格海禁，主要是出于政治的需要，也就是为了巩固其新建立起来的政权。当时中国的海疆有倭寇为患，从山东至广东一带濒海之地常有倭寇骚扰。所谓倭寇，即日本无业之游民。这种游民与商人勾结组成武装集团，不断地到中国各地进行掠夺。这些武装集团后来又与方国珍、张士诚的余党结合起来，更加如虎添翼，威胁着朱明政权的安全。“洪武二年四月倭寇出没海岛中数侵掠苏州崇明，杀略居民，劫夺财货，沿海之地皆患之。”（见《明史纪事本末》）。不久，倭寇又寇温州台州并福建沿海。四年又寇温州，五年寇海盐、澈浦、福建，七年寇胶州（见李剑农《宋元明经济史》）。明太祖一方面加强山东、江苏、浙江、福建、广东等地的海防建设，一方面实行海禁，断绝内地与海外的连系，以抑制反对势力对朱明政权的颠覆和反抗。后来又发生了胡惟庸案件，据说这个案件与日本，三佛齐有关，所以更进一步促使明太祖固执地执行海禁政策。

执行海禁政策还有“重农抑商”和“羁縻”海外诸国的意图在内。按明太祖的眼光看来，为了迅速恢复被战争破坏的经济创伤，就必须限制商业的发展，特别是利润最高、最富有吸引力的海外贸易的发展，以巩固农村封建地主所有制的经济。至于“羁縻”海外诸国，也就是通过海禁限制海外的对华贸易，以节制这些通商国家，尤其是一些十分需要与中国通商的国家。换句话说，就是通过海禁这一手段，达到朝廷控制对外贸易的目的。

明朝的海禁是一项长期的政策，根据形势的发展，有紧有弛，归纳起来大致上可以分为四个时期。

第一，洪武建文时期，即公元一三六八年至一四〇二年之间，这期间是海禁政策严格实施的时期。其大体情况，在上面已

提过了，这里就不再多说了。

第二，永乐至宣德时期，即公元一四〇三年至一四三五年之间。在这期间，海禁尺度有所放宽，这是由于工农业生产的发展，要求商业要进一步的相适应，再加上统治者为了获得奢侈品的享受，亦有发展海外贸易的要求，因此，促成了明成祖在对外政策上，采取了比较开明的态度。在法律上虽然禁止私人海外贸易，但已恢复了市舶司的机构，而且还派出了声势浩大的郑和船队七下西洋，从事规模巨大的海外贸易。海禁已大大地松弛了下来。

第三，正统初年至正德年间，即公元一四三六年至一五二一年。在这期间，轰轰烈烈的郑和下西洋时代已经过去了。政权又掌握在一群保守派手中，他们不想再向海外发展，也没有能力去经营象郑和下西洋那样规模巨大的海外贸易。再加统治阶级腐败，政治黑暗，北方蒙古族军队又入侵，使明王朝在对外关系上，又回到闭关锁国的路线中去了。如《英宗正统实录》卷一七九所载，正统十四年六月，“福建巡海按察司金事董应珍言，旧例濒海居民，私通外国，货易番货，漏泄军情，及引海贼劫掠边地者，正犯极刑，家人戍边，知情故纵者罪同。比年民往往嗜利忘禁，上命刑部申明禁之。”说明海禁又严格起来。以后各朝都有出海的禁令，如代宗景泰三年（公元一四五二年）六月，又命刑部出榜禁止福建沿海居民，不得收贩中国货物，置造军器，驾海船交接琉球国，招引为寇。⁽⁷⁾明武宗正德年间，葡萄牙对广东侵略和骚扰，沿海局势恶化，正德十六年（公元一五二一年），爆发了屯门战争。虽然葡萄牙人被逐了出去，但明廷对海禁却更为严格了，对广州也进行了严密的封锁。

第四，嘉靖时期。即公元一五二二年至公元一五六六年。这是明朝海禁最严厉的时期。产生这个情况的主要原因，除葡萄牙人继续骚扰广东沿海，于嘉靖二年（公元一五二三年）引起新会

西草湾战事之外，同年，在浙江宁波又发生日本两贡使争夺合法地位的事件。当时日本国是一个封建割据的国家，贡使宋素卿和宗设代表两个不同的藩侯，两人同时都到了宁波进贡，欲与中国贸易。宋素卿因贿赂市舶太监取得合法地位，而宗设则因得不到合法地位，而不能参加贸易。宗设怀恨在心，遂率众劫掠，攻城屠城，造成宁波一场大灾难。虽然宗设等人终于被逐出境，但明廷却认为是没有严格执行海禁的结果。因此自嘉靖三年（公元一五二四年）至嘉靖中期，明廷更进一步严申海禁，又三令五申地禁止“下海通番”。在浙江、福建两省，连下海捕鱼和海上航行都受禁止。“海舡但双桅者，即捕之。所载即非番物，以番物论，俱发戍边卫。官吏军民，知而故纵者，俱调发烟瘴。”⁽⁸⁾又令“兵部其亟檄浙、福、两广各官，督兵防剿，一切违禁大船，尽数毁之。自后沿海军民，私与贼市，其邻舍不举者连坐。”⁽⁹⁾最后，竟规定：“海澳舟居之民，所有见丁，皆令报官，推立澳长一人，小甲二人，藉记澳民姓名，……仍禁制澳民不得下海通番。”⁽¹⁰⁾

然而，由于长期海禁造成海外贸易不景气和地方经济萧条，因此国内要求开放海禁的呼声越来越高。而且国外又有西方殖民主义者东来，破坏了传统的朝贡贸易，使得明朝的闭关锁国政策再也无法执行下去了，隆庆改元之后便不得不开放海禁。

二、明朝的两种海外贸易形式

（一）朝贡贸易

朝贡贸易是随明朝海禁而来的一种对外贸易形式，明以前的朝代，虽然也有朝贡，但因推行对外开放政策，所以并未形成一种主要的对外贸易形式。明太祖海禁，才把它作为一种主要对外

贸易形式。

朝贡贸易就是以朝贡为名，行贸易之实，作为朝贡国来说，表面上承认自己是“附属国”，实际上是想通过朝贡这一形式与中国贸易，从中攫取经济利益。所以当朝贡贸易全盛时期，明朝政府也往往利用“停贡”作为惩戒朝贡国的一种方法。

根据记载，明代初年与中国有朝贡关系的国家有朝鲜、日本、琉球、安南、真腊（今柬埔寨）、暹罗（今泰国）、占城（今越南南部）、苏门答腊（即苏门答腊岛）、爪哇（今爪哇岛）、锡兰山（今斯里兰卡）、浮泥（今加里曼丹岛）、古里（今印度半岛南端）、苏禄国东王、苏禄国西王、苏禄国峒王（均在菲律宾西南的苏禄群岛）、古麻刺（今菲律宾棉兰老岛）、柯支（今印度半岛南端西部滨海地区）、满刺加（即马六甲）等国。

对朝贡国规定有朝贡年限，不同的国家有不同的年限。如琉球国二年一贡，安南、占城、朝鲜等国三年一贡，日本十年一贡。一般的国家都三年一贡。允许入贡国有一定的船舶随贡使同来，并“许附载方物，与中国贸易。”⁽¹¹⁾这些船舶称为“贡舶”。贡使进贡的路线亦有严格的限制，由政府指定入境的港口和进京道路，不得随便选择。如泉州规定为琉球入境的口岸；宁波规定为日本入境口岸；广州为占城、暹罗、爪哇、满刺加、真腊、苏禄国东王、苏禄国西王，苏禄国峒王、柯支、浮泥、锡兰山、古里、苏门答腊、古麻刺等国的人境口岸。到了嘉靖元年后，浙、闽两地的市舶司都撤销了，只剩下广州为唯一的贡使进出口岸。贡使由广州进京，必先乘舟至南雄，然后舍舟登陆，越过梅岭经南昌等地而抵南京或北京。

为了辨别贡使的真假，洪武十六年（公元一三八三年），颁布了勘合制度，发给暹罗、占城等国勘合文册，每国给勘合二百道，另号簿四册。以暹罗国为例，在二百道勘合中，以一百道为

暹字，一百道为罗字。四册号簿中，两册为暹字号，两册为罗字号。先把暹字号勘合一百道，暹字、罗字号簿各一册，存放首都内府保管；然后把罗字勘合一百道，暹字号簿一册，颁发给暹罗国；另罗字号簿一册交广东布政司收存。当暹罗国贡使到达广州后，布政司便拿出罗字号簿和贡使所持的暹字号簿对比，验明无误，才予以款待。同时即行奏闻北京，领取勘合。并检验贡品，加以封识，以待起运进京。当朝廷的勘合到达广州后，市舶司便派员陪同贡使进京。

贡使按指定路线，携带贡物抵达北京后，安置在会同馆住宿。会同馆分南北两馆，北馆六所，南馆三所，设大使一员，副使二员；另馆夫四百名，负责招待。贡使在中国执行任务期间，一切食宿、交通、医药全部由政府负责。贡使住进会同馆后，将携来的表文交礼部呈报皇帝，安排朝见日期。朝见时，贡使着礼服，行跪拜礼，皇帝穿常服受礼；贡使将贡品呈上，皇帝回赐金银贵重物品。

朝贡完毕后，准许贡使将携来的货物在会同馆开市三至五天。事前由礼部于馆门出告示，不许人民携带军器、铁器、史书，以及玄黄紫皂、大花蕃莲缎匹等违禁品与贡使交易。此外，贡使等所受的赐品，亦不能在开市时出售。会同馆在开市时，还必须遵守下列事项：

(1) 会同馆内外四邻，军民人等，不得代夷人收买违禁品，违者，问罪；

(2) 前往会同馆贸易的（商人）必须将货物携入馆内，做到公平交易。如因除帐或布绢染色，故意拖延日期，使夷人不能按时起程者，问罪。

(3) 各夷人若故意潜入民宅，私相交易者，没收货物入官。⁽¹²⁾

北京会同馆贸易完毕后，贡使由礼部差鸿胪寺官员伴送至广州回国。贡使抵达广州后，由当地布政司再宴请一次。

必须指出，能随贡使至北京的人员，只是极少数的一部分，携带的货物也是有限的，其余人员和货物，就只能留在广州贸易。贸易的货物先要经过“抽分”，再由“官家”收购，最后私人才得购买。在整个交易过程中，都要在地方官吏监督之下进行，否则，便是违犯法令。贡使人等欲向私人购入物品，亦同样要在地方官吏监督下进行。总之，所有“朝贡贸易”中的商业活动，都要由政府加以控制。

朝贡贸易最盛的时期是永乐至宣德年间，当时郑和船队七下西洋。除了船队直接与海外诸国贸易，“所取无名宝物，不可胜计”⁽¹³⁾外，前来朝贡的国家也大大地增加了。《明史》卷七《成祖本纪》记载，永乐二十一年，前来朝贡的国家有锡兰山、占城、古里、忽鲁谟斯、阿丹、祖法儿、刺撒、不刺哇、木骨都束、柯枝、加异勒、溜山、南淳利、苏门答刺、阿鲁、满刺加、榜葛刺、琉球等十八国，而郑和下西洋所经历的三十几国，几乎都来中国朝贡。因此，“无名宝物，不可胜计”，《殊域周咨录》卷九也说：“自永乐改元，遣使四出，招谕海蕃，贡献毕至，奇货重宝，前代所希，充溢库市，贫民承令博买，或多致富。”甚至在宣德年间，因库藏的舶货太多，连文武官员的薪俸，也以胡椒、苏木来折算。

但是，这种鼎盛的时期，只维持了三十多年。到了正统年间，随着闭关锁国政策的再次执行，朝贡贸易便衰落了下來。孝宗弘治年间，入贡国已减至极少数。正如史书所载，“自弘治元年（公元一四八八年）以来，番舶自广东入贡者，惟占城暹罗各一次。”⁽¹⁴⁾到了嘉靖三十四年（公元一五五五年），皇帝所需要的龙涎香，竟然十余年来求而不可得。故《世宗实录》卷四三八载：“壬子，上谕户部，龙涎香十余年不进，臣下欺怠甚矣。其备查所产之处，具奏取用。户部覆请差官驰至福建广东，会同原委官于沿海番舶可通之地，多方寻访，勿惜高价。”可见朝贡贸

易已名存而实亡。因为没有朝贡，所以连过去最简单的贡品——龙涎香，十多年来也无法采购到手。

在这之前，围绕“禁”与“放”这个问题，曾经展开过激烈的争论，在统治阶级内部也分成了两派。一派极力主张海禁，朱纨是杰出的代表，据《东西洋考》卷七记载嘉靖二十六年（公元一五四七年），“有佛朗机船，载货泊浯屿，漳泉贾人往贸易焉。巡海使者柯乔发兵攻夷船，而贩者不止。都御史朱纨获通贩九十余人，斩之通都，海禁渐肃。”在广东人中也有一个王希文，他在上《重边防以苏民命疏》中，力陈放宽海禁之害，认为“番舶一绝，则备倭可以不设，而民以聊生，盐课可通，而琼儋之利皆集矣。”（见《澳门纪略》卷上）。明武宗采纳他的意见后，“番舶几绝”。另一派主张有限制的开放海禁，他们从自身的利益出发，特别是广东的地方官，他们的月薪“多以番货代”。番货不来，月薪也受到影响，所以，借地方财政收入下降为理由，主张开放海禁。如正德四年（公元一五〇九年）三月，“暹罗国船有为风飘泊至广东境者，镇巡官会议，税其货以备军需。”⁽¹⁵⁾正德五年（公元一五一〇年）九月，朝廷也对此事认可。《武宗实录》卷六七载：“户部议覆两广镇巡官奏：谓盗贼连年为乱，军饷不支，乞将正德三年四年抽过番货，除贵重若象牙、犀角、鹤顶之类解京，其余粗重如苏木等物，估价该银一万一千二百有奇，留变卖以充军饷。报可。”嘉靖八年（公元一五二九年）广东巡抚林富所上的奏疏，便是主张开放海禁的代表作，该奏疏说：“以臣知中国之利，盐铁为大，山川水陆，仡仡终岁，仅充常额，一有水旱，劝民纳粟，犹惧不继，旧规番舶朝贡之外，抽解俱有则例，足供御用，此其利之大者一也。除抽解外，节充军饷。今两广用兵连年，库藏日耗，藉此可以充羨而备不虞，此其利之大者二也。广西一省，全仰给于广东，今小有征发，即措办不前，虽折俸折米，久已缺乏，科扰于民，计所不免。查得旧番舶通时，

公私饶给，在库番货，旬月可得银数万两，此其为利之大者三也。贸易旧例，有司择其良者，加价给之，其次贫民买卖。故小民持一钱之货，即得握持，辗转交易，于以自肥，广东旧称富庶，良以此耳。此其为利之大者四也。”

至于江浙、福建一带的官僚地主，为了保护自身在海外贸易中既得的利益，其反对海禁则更为激烈了。最后反对海禁的一派取得了胜利。

（二）私人贸易

明朝海外贸易另一形式叫“私人贸易”。因海禁不允许私人经营对外贸易，因此，沿海居民中有势力的集团，便通过“走私”的方法，搞海外贸易，这在明代是一种非常重要的对外贸易方式，它对于促进明代经济的资本主义萌芽，具有重要的作用。

明朝政府虽然长期坚持海禁政策，但私人贸易从未间断，如《太祖实录》卷八四就记载了洪武六年占城国王入贡时，于途中碰见“海寇”张汝原、林福等人，“国王败之……获其舟二十艘，苏木七万斤。”这是以“海寇”形式出现的大规模海外贸易活动。所以，当洪武二十七年下禁海令时，也说：“缘海之人，往往私下诸蕃，贸易香货。”《据闽粤巡视纪略》卷二记载，洪武二十六年广东沿海也有“香山县三灶岛居民吴进添通番”。永乐、宣德间，海禁有所松弛，私人贸易亦获得进一步的发展。《明会要》记载苏门答刺“四方商贾辐辏，华人往者，以地远价高，获利倍他国。”可见广东与当时的南洋关系十分密切。到了成化弘治年间（公元一四六五年至一五〇五年），私人海外贸易更为活跃，《东西洋考·饷税考》云：“成、弘之际，豪门巨室间有乘巨舰贸易海外者。奸人阴开其利窦，而官人不得显收其利权。”说明“豪门巨室”也已参加私人海外贸易活动。十五世纪至十六世纪初，满刺加是世界最大的转口贸易港之一，中国、东南亚各国的货物集中到这里，然后转运到西方贩往印度、欧洲及阿拉伯

国家。当时经营海外贸易的商人大都来自广东和福建，并有自己的村落。据十六世纪初曾到满刺加的葡萄牙人所述，该港设有四个港务官，管理进出口贸易事务，所有来自马六甲海峡以西各国的船只都要缴交税款及高级官员的礼物，而来自中国、爪哇等东方国家的商船则只送礼物，不须付税（参见王士鹤《东南亚古代国际贸易港》）。中国人不仅经营自己的商业，而且还代满刺加政府从事海上贸易，如该国的那弗答（即买办）均由中国人担任。到了明朝的后期，私人海外贸易更趋高潮，广东成了冒险家活动的据点。《筹海图编》卷十二说：“浙人多诈，窃贾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，而巧立名曰：走广。”《广福浙兵船会哨论》也说：“在福建者，则于广东之高潮等处造船，浙之宁绍等处置货，纠党入番。在浙江广东者，则于福建之漳泉等处，造船置货，纠党入番。”所以顾炎武《天下郡国利病书》卷九十六说：“滨海之民，惟利是视，走死地如鹜，往往至岛外瓠脱之地。”在这期间，除了香山濠镜澳（即澳门）是一个海外贸易的据点外，还有粤东的南澳岛。“南澳在漳潮二州海岛中，四面阻水，可三百里，潮则通柘林，漳则通玄钟，历代居民率致巨富。”⁽¹⁷⁾岛上居民，还充当“私货”的窝主，接应走私的海商。隆庆海禁开放之后，私人海外贸易更加发达。当时广东海外贸易的主要地点仍然是南洋一带，南洋分东洋和西洋，东洋以吕宋为主要据点。《东西洋考》卷五载：“华人既多诣吕宋，往往久住不归，名为压冬。聚居涧内为生活，渐至数万，间有削发长子孙者”。这里所指的华人，以福建广东两省人居多。那时明廷仍禁止中国与日本通商，日本商人乃利用吕宋作为中介贸易地点，转贩生丝，涧内一辞按日本人箭内健次的研究，为生丝市场的意思。所以茅瑞征的《皇明象胥录》卷五说：“中国通倭者，率阑入吕宋以为常。”在西洋则以满刺加、暹罗、交趾、爪哇、苏门答刺、柬埔寨等地为据点。其中暹

罗“有奶街，为华人流寓者之居。”⁽¹⁸⁾海禁开放后，万历十七年（公元一五八九年）规定往暹罗贸易的船舶为四只，与下港、旧港、交趾同居西洋第一位。所产的鹤顶鸟“剥其顶，售于舶估，比至闽广，价等金玉”⁽¹⁹⁾当时隶属于暹罗的大泥（浮泥），“华人流寓甚多，趾相踵也。”⁽²⁰⁾交趾也是广东海商前往交易之所，冯承钧在《海录》卷上的注释中说：“自十六世纪初年开始，广州几垄断西南海之航线，西洋海舶常舶广州。”交趾当时亦是中国商人与日本商人贸易的中介港。何乔远《镜山全集》卷二四说：“日本国法所禁，无人敢通，然悉奸阍出物，私往交趾诸处，日本转手贩鬻，实则与中国贸易矣。”至于爪哇的下港，本来就是广东海商传统贸易的地点，黄省曾《西洋朝贡典录》说：“其国人惟三等：回回人、唐人、土人。……唐人皆广、漳、泉人窜居者。还有苏门答刺的旧港，永乐初年即为广东南海县人梁道明、施进卿称雄之地，“闽广流移从者数千人”。亦是广东海商活跃之地，广东饶平人张璉，曾在此地列肆为番舶长，主持港务管理和对外贸易。

明朝的私人海外贸易，当其演变至十五世纪末十六世纪初期，实质上已经是对外贸易的主要形式。由海商经营的贸易额大大超过了朝贡贸易额。广州是一个大商埠，往来的商船更是络绎不绝。屈大均在《广东新语》卷十五说：“在昔州全盛时，番舶衔尾而至……，豪商大贾，各以其土所宜相贸，得利不资。”至于广人往海外贸易的，屈大均亦有记载：“广州望县，人多务贾与时逐，以香、糖、果、箱、铁器、藤、蜡、番椒、苏木、蒲葵诸货，北走豫章、吴、浙，西北走长沙、汉口，其黠者南走澳门，至于红毛、日本、琉球、暹罗斛、吕宋，帆踔二洋，倏忽数千万里，以中国珍丽之物相贸易，获大赢利。”⁽²¹⁾当时广州西城有一条濠畔街，十分繁盛，“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。”⁽²²⁾

这里所指的“盛平时”是明朝的年代。因此，广东的海商实际上是中国海商队伍中一支骨干的力量，现将他们的成份和经营方式略述如下：

第一、官僚地主、大商人即豪富之家的商业资本。他们是统治阶级的一部分，为攫取巨额利润而经营海外贸易，这些人私造大船，雇用大量人员，从事海外贸易，资本雄厚，影响也很大。《澄海县志》卷七说：“豪民造巨舰向外洋交易。”王恽《漫游纪略》卷一也说：“闽中巨室，皆擅海舶之利，西至欧罗巴，东至日本之吕宋长岐，每一舶至，则钱货充牣。”这些豪室巨家，与朝廷命官勾结在一起，形成了一股强大的政治力量。上面所提到的维护海禁最坚决的都御史朱纨，便是在他们群起而攻之的情况下，被迫自杀而死的。《西山日记》云：“自公得罪后，其官亦罢不设，中外摇手不敢言海禁事。”此后自嘉靖三十二年至三十九年，出任闽浙巡抚者十人，“无一不得罪去者”。可见这些海商集团权势之大。在广东也是这样的情况，因为当时能私造双桅大船下海，经营对外贸易的，非有雄厚的资金不可，因此，不是“豪门大姓”，“湖海大姓”很难有如此充足的资本，如海瑞之孙海述祖就曾经出资造大船，运货往西洋买卖，获得巨额利润（参见钮琇《觚剩续编》卷三《海天行》）。

第二，由一群“散商”组织起来的商业资本。他们合伙造船，推举一人为船主。周玄暉的《泾林续记》说：“闽广奸商惯习通番，每一舶推一豪富者为主，中载重货，余各以己资市物往贸，牟利恒百余倍。”张燮《东西洋考》卷七也有记载：“民间醴金发艘，与诸夷相贸易。以我之绮纨磁珥，易彼之象玳香椒，射利甚捷，是以人争趋之。”这种商船“装土产，径望东西洋而去，与海岛诸夷相贸易，其出有时，其归有候。”⁽²³⁾他们以自由商人的形式出现，其组织形式是：“每船舶主为政，诸商人附之，如蚁封卫长，合并徙巢，亚此则财副一人，爰司掌记。又总管一

人，统理舟中事，代舶主传呼。其司战具者，为直库。上樯桅者，为阿班。司碇者，有头碇二碇。司缭者，有大缭二缭。司舵者，为舵工，亦二人更代。其司针者，名火长。”⁽²⁴⁾根据这则引文，可以看出组织严密。这种由“散商”组织起来的海外贸易船舶，在海禁开放之后，人数不少。

第三，私人造船，雇用船员，然后招来商贩出海贸易，从中分成。这一种类型的船舶在王在晋《越镌》卷二十一中，记载得颇为详细：“又一起为福清人林清与长乐船户王厚商造钓槽大船，倩郑松，王一为把舵，郑七、林成等为水手，金士山、黄承灿为银匠，李明习海道者也，为之乡（响）导；陈华谕倭语者也，为之通事。于是招来各贩，满载登舟，有买纱罗绸绢布匹者，有买白糖磁器果品者，有买香扇梳篦毡袜针纸等货者。所得倭银在船溶化，有炉冶焉，有风箱器具焉。六月初二日开洋至五岛，而投倭牙六官、五官，听其发卖。……林清、王厚抽取商银，除舵工、水手分用外，清与厚共得银二百七十九两有奇。”这种经商方式，已经初具航运企业主的性质。船主与船员有明显的雇佣关系，而其他商贩以乘客身份出现，至于船主所抽取的商银，亦可理解为运输费用。当然，这则史料说的是福建海商的情况，相信广东也是这样。

第四，与封建朝廷对抗的“海寇”。这种“海寇”带有经营海外贸易性质。明人谢杰曾经说过：“寇与商同是人，市通则寇转为商，市禁则商转为寇。”⁽²⁵⁾他们反抗封建统治的海禁，采取武装“走私”的方式，从事海上贸易活动。当然，他们也有劫掠行为，而且与内地的农民起义又往往结合在一起，所以，这是一支特殊的海外贸易队伍。如浙江的许栋、李七等人；福建的洪迪珍、严山老、许西池、谢老、王清溪、郑芝龙等人；广东的曾一本、吴平、林道乾、林凤等人。他们都拥有大批船只，人数有几千或几万之多，内部也有一定的部署和组织，他们往来海

上，飘忽不定，以强大武装力量为后盾，进行海上贸易活动。他们的势力很大，如郑芝龙有成百艘海船，到日本、琉球、吕宋、印度支那半岛进行贸易，“田园遍闽广”，实际上就是一个经营海外贸易的大商人。另外还有安徽海商王直，当时被称为最大的“倭寇”。据木宫泰彦《中日交通史》的记载，他在日本平户时，营造唐式房屋居住，纠合数千日本人和中国人，自号徽王，往来日本、东南亚一带，武装“走私”。还在广东造巨舰，抵日本，夷人呼为“五峰船主”。此人后来为胡宗宪诱擒，但其余党一直在浙、闽、粤沿海一带继续“走私”。

私人贸易孕育着资本主义经济的萌芽，这是由于明代工农业生产发展的必然趋向。按照马克思主义的观点，生产力必定会冲破生产关系的束缚。明代的商业资本以“走私”的形式，冲破了封建统治者闭关锁国政策的束缚，隆庆初年海禁开放，就是商业资本长期斗争的结果。

三、殖民主义者东来和澳门被占

（一）国际形势的变化

十五世纪后期，欧洲的社会发生了巨大的变化，历时千年的封建制度已经瓦解，资本主义的生产关系逐渐地成熟和发展起来，为了扩大商品的再生产，必须要扩大商品的交换市场，因此当时代表资本主义利益的葡萄牙和西班牙等国，都热衷向海外扩充自己的势力，推行殖民主义政策。中国早就是他们向往的国家，所以十六世纪以后，殖民主义者便接二连三地前来“叩关索市”了。

1. 葡萄牙人东来和澳门的被占

公元一四八七年，葡萄牙的迪亚士发现了好望角。公元一四

九二年，哥伦布为西班牙发现了美洲的新大陆。公元一四九八年，葡萄牙人达·伽马绕过好望角到达印度，发现了欧洲通往东方的新航路。达·伽马的成功，促使葡萄牙人迅速地把魔爪伸进了印度，强占了印度的领土果阿，很快地在印度洋上建立起霸权。公元一五一一年，葡萄牙殖民主义者又侵占了满刺加，中国海外贸易基地丢掉了。接着葡萄牙人又于公元一五一二年占领了摩鹿加群岛，并向爪哇、婆罗洲发展它的势力。

葡萄牙人势力的东来，首先破坏了中国传统的“朝贡贸易”制度。满刺加国王妈末被逐出国土，其他国家也屈服在殖民主义的势力之下，无法前来“进贡”。再加上葡萄牙人利用舰队的优势，封锁了印度洋航线，经常劫掠杀人，从事海外贸易的中国商船也受到了威胁，海外贸易受到很大的打击。正如《明史·满刺加传》所记载的，满刺加“自为佛郎机所破，其风顿殊，商船稀至，多直诣苏门答刺，然必取道其国，率被邀劫，海路几断。”《东西洋考》卷四也说：“既为佛郎机所据，残破之，后售货渐少。而佛郎机与华人酬酢，屡肆辘张，故贾船希往者。直诣苏门答刺必道经彼国。佛郎机见华人不肯驻，辄迎击于海门，掠其货以归。数年以来，波路断绝。”

葡萄牙殖民主义者占领满刺加之后，便积极向中国发展它的侵略势力，开始作通航中国的试探：

正德九年（公元一五一四年），有一批葡萄牙商人航海到了中国，至广州之外港屯门，并在此建立石碑，以为发现之纪念。

正德十一年（公元一五一六年），葡萄牙马六甲总督派遣裴来斯特罗来中国，“售出货物，获大利而归”。⁽²⁶⁾

正德十二年（公元一五一七年）六月，葡萄牙以国王名义派皮来资为使节，偕安拉德等人率军舰八艘，抵达屯门，要求通商。经贿赂港口守军和官员，获得允许后，同年九月，舰队驶进广州。《东西洋考》卷五引《广东通志》曰：“佛郎机素不通中

国，正德十二年，驾大舶突至广州澳口，铙声如雷，以进贡为名。”当时的“铙声”，据葡人解释是鸣礼炮的声音。时总督陈金曾接见了皮来资，经请示朝廷后，只准其使者及随从进入广州怀远驿安置，仍不准通商，只许给葡人贡物代价，让其回国。安拉德只好率领舰队退泊屯门。后来，皮来资等人由于贿赂了当时显要的官员江彬，获得进京的允许，于正德十五年（公元一五二〇年）偕翻译火者亚三由广州起程。这时正碰上明武宗因“宸濠之乱”，到了南京，所以他们也赶去南京，由江彬将火者亚三以使臣的名义引见于武宗。火者亚三乃得“侍帝左右”，由武宗把他从南京带至北京，皮来资也随同前往，但是很快武宗死掉，江彬也失势被杀，世宗即位杀了火者亚三，皮来资也被押回广州。就在这个时候，驻守在屯门的葡萄牙舰队，勾引中国商人，掠卖中国人口，侵犯中国主权，肆行不法，引起当地人民的痛恨，于是明廷乃令广东海道副使汪铤率兵驱逐，发生屯门之战，将葡萄牙人驱逐了出去。不久，又发生了新会的西草湾之战，葡人仍以失败告终。明朝政府封锁了广州，而葡萄牙人仍盘踞在东南沿海一带。以后又乘海禁重开之际，于嘉靖十四年（公元一五三五年）乘机混入浪白和澳门，并勾结福建、浙江沿海一带的奸商，继续运载禁物，掠卖人口。又先后在宁波、漳州等地受到朱纨的驱赶。后来，他们变换手法，于嘉靖三十二年“托言舟触风涛缝裂水湿贡物，愿借地晒晾。海道使汪柏，徇贿许之。初仅蓬累数十间，后工商牟奸利者，始渐运砖瓦木石为屋，若聚落然，自是诸澳俱废，濠镜为舶筵矣。”⁽²¹⁾《澳门纪略》亦云：“三十二年，番船托言舟触风涛，愿借濠镜地曝诸水渍贡物，海道副使汪柏许之。初仅芟舍，商人牟奸利者，渐运瓴甃椳栴为屋，佛郎机遂得混入。高栋飞甍，栉比相望，久之遂为所据。”当时澳门领土主权仍属明朝政府，每年向葡萄牙人征收地租五百两，这就是澳门被占的过程。

2. 西班牙、荷兰、英国殖民主义者东来及其势力的扩张

十六世纪末至十七世纪初，继葡萄牙人东来之后，又有西班牙、荷兰、英国侵入东南亚海上诸国。公元一五七〇年（明隆庆四年）菲律宾群岛的大小岛屿全部为西班牙侵略者所占领。

此外，荷兰也紧跟着西班牙的脚印，于一五九五年抵达爪哇，一五九八年在爪哇建立商馆，并占领了整个爪哇岛，以雅加达为中心建立了殖民政府。至此，南洋群岛的国家已陷于被瓜分的状态。即葡萄牙在西，以印度半岛沿岸各地，苏门答腊岛及印度支那半岛为主；西班牙在东，以菲律宾群岛为主；荷兰在南，以爪哇岛为主。

西、荷两国与葡萄牙一样，亦想在中国沿海找一个新的通商据点。斐理伯《西班牙与漳州通商之初期》称：明万历五年（公元一五七七年），西班牙吕宋总督曾派出使者四人，抵达厦门、漳州、福州等地，欲在福建沿海找一据点与中国通商，结果为地方官所拒绝。⁽²⁸⁾后来在天启年间（公元一六二一年至一六二七年），偷偷地进入中国领土台湾，又侵占了台湾北部的基隆、淡水等地。而荷兰则更为嚣张，据《东西洋考·红毛番》所记载：“以中国险远，垂涎近地，尝抵吕宋，吕宋拒不纳，又之香山，为澳夷所阻，归而狼卜累年矣。”就是说它为排斥西班牙和葡萄牙人势力，欲想独霸东方海上霸权，曾进攻吕宋，在未有达到目的情况下，又想夺取被葡人占据的澳门，在遭到葡萄牙人还击后，又复于万历三十二年（公元一六〇四年）侵占了我国领土澎湖，并于天启四年（公元一六二四年）占领我国领土台湾。

英国侵略势力进入东方，比西班牙和荷兰均要迟一点。一六〇〇年东印度公司成立后，即欲与中国通商，但第一次来华（一六三五年）便遭澳门的葡人所拒。明崇祯十年（公元一六三七年）英人又派遣军舰四艘作第二次来华航行，抵澳门后，仍然不得其门而入。于是英舰直驶广州，亦为地方当局所拒，但其置之不理，继

续前进，并炮击虎门炮台，登岸焚烧官署，把炮台上的中国炮搬到船上。地方当局“虑启边衅”，而英人目的亦只为通商贸易，于是双方作了让步，再加上广东总兵陈谦接受英人的贿赂，乃让他们进入广州贸易后退走。《明史》卷三二五《和兰传》载：“十年，（英）驾四舶，由虎跳门薄广州，声言求市，其首招摇市上，奸民视之若金穴，盖大姓有为之主者。当道鉴濠镜事，议驱斥，或从中挠之。会总督张镜心初至，力持不可，乃遁去。已为奸民李叶荣所诱，交通总兵陈谦为居停出入。事露，叶荣下吏，谦自调用以避祸。为兵科凌义渠等所劾，坐逮讯。自是奸民知事终不成，不复敢勾引。”到明朝灭亡为止，英国人也就没有再来了。

综上所述，在欧洲资本主义日益发展的形势下，中国由于长期执行闭关锁国政策，已经落在欧洲的后面了。殖民主义者的侵略政策，促使明朝的朝贡贸易彻底破产，代之而起的，只能是与西欧的资本主义贸易了。这是历史的一个巨大转折点。

（二）澳门被占后对广州海外贸易的影响

澳门又叫濠镜，在广东香山（今中山）县南的一个半岛上。位于北纬二十二度十一分，东经一一三度二分。按照《广东新语·澳门篇》记载：“濠镜在虎跳门外，去香山东南百二十里。有南北二湾，海水环之。番人于二湾中，聚众筑城，自是新宁之广海、望峒、奇潭，香山之浪白、十字门，东莞之虎头门、屯门、鸡栖诸澳悉废，而濠镜独为舶藪。”由此可见，澳门原来是一个外国商船来华贸易时湾泊和贸易的场所。自从为葡萄牙殖民主义者占领后，原来分布在珠江口一带的贸易地点都冷落了下来，澳门便成了商船主要停泊之所。由于它是“海舶出入噤喉”，所以很快便繁荣起来，“每一舶至，常持万金，并海外珍异诸物，多有至数万者”。⁽²⁹⁾ 关于葡人占据澳门早期的发展情况，庞尚鹏

《抚处濠镜澳夷疏》描写得最为详细：“往年……夏秋间，夷舶乘风而至者，往止二三艘而止，近增至二十余艘，或倍增焉。往年俱泊浪白等澳……守澳官权令搭篷栖息，待舶出洋即撤去。近数年来，始入濠镜澳筑室，以便交易，不逾年多至数百区，今殆千区以上。日与华人相接济，岁规厚利，所获不资，故举国而来，负老携幼，更相接踵，今筑室又不知其几许，而夷众殆万人矣。”庞尚鹏的奏疏写于嘉靖四十三年（公元一五六四年），船舶前来贸易数已由过去每年二、三艘增至二十余艘，人数达万人。每年的税收可达二万两。⁽³⁰⁾当时的澳门成了冒险家的乐园。

“葡萄牙国商人到中国作上两次买卖，就能发财致富”⁽³¹⁾有一个居住在澳门叫吕武胜的外国商人“营责（债）取息，获利累巨万。”⁽³²⁾王临亨的《粤剑篇》也说：“西洋之人往来中国者，向以香山澳为舫舟之所……夷人金钱甚夥，一往而利数倍。”由于在澳门经商能获得巨额利润，所以，“闽粤商人，趋之若鹜。”⁽³³⁾澳门实际上成了各国贸易的中心。因此，它对广州港口的海外贸易所产生的影响，是十分重大的。

1、由于澳门事实上已成了广州的外港，所以广州的对外贸易，基本上已为葡人所垄断。

葡人占据澳门后，即开辟欧洲、印度果亚、爱琴、马六甲、澳门、日本航线。据儒塞斯《史的澳门》一书记叙：“欧洲与东洋的贸易，全归我国独占。我们每年以大帆船与圆形船结成舰队而航行至里斯本，满载上毛织物、绯衣、玻璃精制品、英国及富朗德儿出的钟表以及葡萄牙的葡萄酒而到各地的海港上换取其他的物品。船从哥亚（果亚）航行至爱琴得到香料与宝石，又从爱琴至嘛喇甲（马六甲）更得香料与宋大岛的白檀。其次，再把此等物品，在澳门换取绢加入为船货。最后，又把以上的货物到日本换取金银块，可得到投下资本的二三倍利润。然后，再在澳门滞留数日，则又可满载金、绢、麝香、珍珠、象牙精制品，细工

木器、漆器以及陶器而返回欧洲。”⁽³⁴⁾也就是说，葡人把欧洲工业品运至南洋群岛，换取香料、白檀、宝石等物品，然后通过澳门这个贸易港，取得中国的丝织品，转运到日本，换取金银，再以金银换取中国的麝香、珍珠、象牙精制品，细木器以及陶器，运回欧洲，获取暴利。成书于十七世纪由苏三所著的《葡萄牙的亚细亚》一书也认为：“这个是中国帝国的最繁盛的海港。就仅葡萄牙人也每年要收得五万三千箱的绢织物，每个约重十二盎斯的棒金块三千二百个，以及七担的麝香、珍珠、砂糖与陶器。”⁽³⁵⁾为了换取更多的中国货物，他们从墨西哥进口白银，运来中国，作为商品交换时支付的硬通货。据一六〇七年（万历三十五年），墨西哥官员的统计，每年输入中国的白银有百万以上。⁽³⁶⁾他们每年在贩卖中国丝织品给日本的贸易中，“获得的银年额达到二百三十万两。”⁽³⁷⁾

万历以后，广州每年夏冬两季举行定期的市集贸易，每次开市数星期至数月不等。葡萄牙商人“每年两次到广州（那边每年举行两次盛大的市集）去买货。他们的确从这种通商中获得了比马尼拉商人或我们更多的利润。”⁽³⁸⁾由于广州市场商品丰富，以致葡萄牙商人带来的资金明显的不足。

在这期间，广州的对外贸易有了一定的发展，表现在外省商人前来广州贸易的，不断增加。如“颜理学晋江安平人，贾于粤。……尝领官府贸易舶，有齟齬之者，旁一贾胡挺身出护，得无害归。”⁽³⁹⁾这个颜理学显然是与澳门的葡萄牙商人有关。他在广州贸易，得到葡萄牙商人的保护。另外清代著名十三行行商中的潘同文、伍怡和、叶成义、潘丽泉、谢东裕、黎资元等人的祖先，都是在这个时期入粤经商的，亦与葡萄牙人有关，发展到后来广州的许多买办资产阶级都是闽、徽等地的商人。林希元在《与翁见愚别驾书》中亦提到：“佛朗机之来，皆以其地胡椒、苏木、象牙、苏油、沉、束、檀、乳诸香，与边民交易，其价尤平，其日用

饮食之资于吾民者，如米面猪鸡之数，其价皆倍于常，故边民乐与为市。”虽然林希元为其自身利益出发，要求开放海禁，思想上是倾向于葡萄牙人的，但从这段文字中，亦反映了当时广州与澳门间贸易活跃的情况。另外，在广东巡抚林富于嘉靖初年请求通市的奏疏中，曾谈到“旧番舶通时，公私饶给，在库香货，旬月可得银数万两。”但万历二十九年，王之甫来广州阅狱办理案件时，却提到：“西洋古里，其国乃西洋诸番之会，三四月间入中国市杂物，转市日本诸国以觅利，满载皆阿賂物也。余驻省时，见有三舟至，舟各赍白金三十万投税司纳税，听其入城与百姓交易。”⁽⁴⁰⁾从这则史料中，可以看到广州海外贸易的发展，过去广州抽分所得的番货，每月价值只有“数万金”，而万历后，葡萄牙人前来贸易，一次就交纳船税三十万金，可见其贸易额已不知增长多少倍了。

葡人在澳门，更进一步勾引中国商人进行“走私”活动。本来沿海的商人早就在海外贸易活动中有“走私”的传统，有了葡人为助，这种活动当然更为活跃了，广州城外的“游鱼洲快艇多掠小口往卖之。所在恶少与市。”⁽⁴¹⁾他们窝藏夷货，接引夷人“夷货之至，各有接引之家，先将重价者，私相交易，或去一半，或去六七，而后牙人以货报官，……则其所存以为官市者，又几何哉？”⁽⁴²⁾《广东新语》卷三《澳门条》中亦说，葡人“每舶载白金巨万，闽人为之揽头者分领之。散于百工，作为服食器用诸淫巧以易瑰货，岁得饶益。”可见葡萄牙人与“走私”商人关系的密切。郑成功的父亲郑芝龙未发迹时，曾与其弟弟芝虎、芝豹来广东，投靠他在澳门经商的母舅黄程。天启三年（公元一六二三年），郑芝龙代他舅父押货至日本，乘搭的是李旦的船。李旦是当时有名的“走私”海商，这说明郑芝龙和他的舅父在这一时期亦在广东海外贸易中进行“走私”活动。万历中，明朝政府虽然屡申通澳之禁，“然夷人金钱甚伙，一往而利数十倍，法虽严不能禁也。

今聚澳中者，闻可万家，已十余万众矣。”⁽⁴³⁾

此外，葡人为了垄断广州的对外贸易，还坚决反对其他国家与中国通商。据外国文献记载，万历二十六年（公元一五九八年）广东官吏准备同意西班牙商人来广东通商，但葡人坚决反对。凡自吕宋至中国的商船，概行阻绝。并派出官员从果亚至广东，请求中国官吏将西班牙商人逐出，或由葡人自行逐出。（参见张维华《明史欧洲四国传注释》）。外国文献也说荷兰于一六〇一年、一六〇四年、一六〇七年、一六二二年、一六二七年共五次至澳门要求通商，均为葡人所拒。我国古籍《野获篇》也记载荷人侵犯澳门共两次，一次是万历二十九年冬，即外国文献所说的一六〇一年。一次为万历三十三年，即外国文献所说的一六〇五年。葡人还使用了武装力量。崇禎十一年（公元一六三八年），英国人的武装舰队想以武力威胁葡人，与澳门互市，亦遭同样命运，可见葡人是不能允许其他国家插手广州海外贸易的。（参见上书）。

2、由于牙商不断的发展，出现了依附殖民主义者之买办经济的萌芽。

明朝很早便有牙行之设，但由于海禁森严，牙商经济一直没有什么发展。据高岐《福建市舶提举司志》的记载，福建市舶司原属有牙行二十四名，后改为十九名。嘉靖末，则仅有五名。但是自葡人占领澳门后，由于广州的对外贸易有所发展，这些牙商又活跃起来。据郑舜功《日本一鉴》所载，嘉靖三十三年（公元一五五四年），葡萄牙人就是通过商人周鸾居间作介，贿赂海道副使汪柏，而获得允许通市这一特权的。后来这个周鸾还“每以小舟诱引番夷，同装番货，市于广东城下，亦尝入城贸易。”（同上书）嘉靖三十五年（公元一五五六年），为了加强对外贸易中与外商的联系，“海道副使汪柏乃立客纲客纪，以广人及徽泉等商为之。”⁽⁴⁴⁾这种“客纲”，便是专门为外商服务，承销外国商船

进出口商品的团体。《广东新语》中，亦述及澳门有“揽头”这一职业，并说：“每舶载白金巨万，闽人为之揽头者分领之。”⁽⁴⁵⁾这种“揽头”就是牙商。据《明史》卷三二五记载，崇祯十年（公元一六三七年），英国人至澳门求市，在一“奸民”李叶荣引诱下，贿赂交通总兵陈谦，因而得以在广州互市。这个李叶荣就属牙商一类人物。张轶东在《中英两国最早的接触》（载《历史研究》一九五八年第五期）一文中的考证认为，李叶荣可能是懂得葡萄牙文的中国翻译奴隶。这些牙行商人至万历以后，发展为“三十六行”。其性质与后来著名的十三行商相似。梁嘉彬在《广东十三行考》一书中说：“广东有所谓三十六行者出，代市舶提举盘验纳税，是为十三行之权舆。”这些牙商的活动，我们曾不断地散见于明朝末年的文献记载，如蒋棹的《磁州志》称：“……粤地滨海，番舶奸商，时勾海外诸番为患。”凌义渠于崇祯十年十二月二十七日的《奸镇通夷事露疏》中亦说：“第念从来外夷之祸，未有不始于内地勾引之人，而边海之防，亦未有不坏于二三垄断之手。”他列举了揽头骗银、贿赂官吏、勾结外商之事实。到了明朝末年，这种“揽头”或“三十六行”商人，已由我国传统的牙行商人转化而为专门代理外商的买办商人了。这就是在澳门被占之后，广州与葡萄牙对外贸易中滋生出来的买办资产阶级萌芽，也是清朝时垄断广州对外贸易的十三行商前身。

（三）殖民主义者东来后出现的白银贸易

殖民主义者东来之后，中国的朝贡贸易受到了破坏，私人贸易也碰到了一些困难，但中国当时仍是一个地大物博、物产丰富的国家，中国的对外贸易仍处于出超的地位。外国文献林斯号登的旅行记叙述过一五八二年葡萄牙贸易船从里斯本出发的情况：“当他们出发的时候，携带的货物甚少，除了葡萄酒及油等的商品之

外，则只有下装货与船员的食粮了。因为船上向印度输送的物品中之最重要而且占了大部分的，则为八哩亚儿银货（即银元），……可以博得百分之五十的利益。”“葡萄牙人输入于中国的商品中之最有利的东西，就是八哩亚儿银货。”⁽⁴⁶⁾根据已故史学家梁方仲先生估计，“自万历元年（公元一五七三年）至崇祯十七年（公元一六四四年），葡萄牙、西班牙、日本诸国由于贸易关系而输入中国的银元至少在一亿以上。”⁽⁴⁷⁾当时银元的输入路线主要是从墨西哥经菲律宾而至中国，葡萄牙人与中国进行的银元贸易，亦是从小西哥输入的，所以明末的白银输入，其主要贸易国还是西班牙。

西班牙自公元一五七〇年占领菲律宾后，菲律宾还是一个落后的地区，“其生产仍未足以应付西班牙之殖民地经营所需要之消费。于是远离本国之西人，不得不将所需物资之供应仰赖于菲岛近邻之地。”⁽⁴⁸⁾菲律宾与我国的福建省，仅一衣带水，双方又有传统的贸易关系，因此，菲律宾大批的生活必需品和建设物资要靠中国输入。而菲岛又没有什么重要产品可以和中国交换，因此，只好由当时西班牙的殖民地墨西哥运进白银，换取中国的物产。

从事菲律宾与中国之间白银贸易的，主要是福建和广东两地的商人，故郑德藩说：“吕宋者，南海之外国也。……闽、广人数贸易其地，……惟有大小银钱，亦佛郎机首从其祖家干系腊（即西班牙）裁以来用也。”又说：“吕宋初无重宝，故不炫于外国，自干系腊舶银至，而后贸贩富饶甲于诸国。”⁽⁴⁹⁾《广东新语》卷一五亦说：“闽、粤银多从番船而来。番有吕宋者，在闽海南，产银，其行银如中国行钱。西洋诸番银多转输其中，以通商。故闽、粤人多贾吕宋银至广州。”

据全汉升在《明清间美洲白银的输入中国》一文中统计：万历十四年（公元一五八六年）以前，为三十万西元；万历十四年为五

十万西元；万历二十六年为八十至一百万西元；万历三十年（一六〇二年）为二百万西元；万历三十二年为二百五十万西元；崇祯六年（一六三三年）为二百万西元。总计为八千六百一十万西元。这些银元分别从福建及广东的口岸输入，广州是当时全国最大的通商口岸，其进口数量不会少于福建。这些白银进入广州后，“揽头者就舶取之，分散于百工之肆；百工各为服、食、器物偿其值。承平时，商贾所得银皆以易货，度梅岭者，不以银捆载而北也；故东粤之银，出梅岭者十而三四。”⁽⁵⁰⁾也就是说，进口的银元除了一部分留在广州，作为资金流通外，约百分之三四十流入全国各地，作为货币在全国流通。在中国银矿开采非常有限，求过于供的情况下，白银贸易对明末甚至是清代的社会经济和货币流通都曾经起过重要作用。

白银贸易对当时的财政收入也起了很大的作用。以福建漳州府海澄县为例，隆庆年间（公元一五六七年至一五七二年），每年饷税收入才三千两；到了万历二十二年（公元一五九四年），却增至二万九千两。前后对比，饷税的收入增加了十倍。在广东按万历三十年所刊行的《广东通志》记载，广东市舶提举司收入的舶税，每年平均亦达到四万余两，当然，以上统计的舶税数字，不一定都与白银贸易有关，但既然闽、粤商人有很多从事这一贸易，所以它的课税在整个关税的收入中当占相当大的比例。

中国与菲律宾之间的白银贸易，从一五六五年起至一八一五年止，延续了两个半世纪之久，这不但对当时与中国通商的西班牙、葡萄牙等国的经济有重大的影响，而且对世界经济的发展也有重大影响。

四、广东市舶司与市舶管理

由于明代的对外贸易，采取了与唐、宋、元历代不同的管理

方法，因此市舶司的设置、职责范围、税收制度以及其他的 management 方法，均与唐、宋、元代有所不同，现将明代市舶司和市舶管理方法略述如下：

（一）市舶司设置概况

明代市舶司早在洪武初年便已设立，最初是设在太仓（今江苏太仓）黄渡，后来因为这地方离京城太近，洪武三年（公元一三七〇年）便改在广东的广州、福建的泉州、浙江的宁波，各设一司。洪武七年（公元一三七四年）由于进一步严格海禁，三司同时废止。直到明成祖永乐元年（公元一四〇三年），才重新恢复三市舶司的设置，隶布政司直接管辖。后来因前来朝贡的贡使和蕃商日益增多，又在广州、泉州、宁波三地设“驿”，在广州者名怀远驿。怀远驿在今十八甫路，有房舍一百二十间，为招待贡使和蕃商之用。嘉靖元年（公元一五二二年），因倭寇猖獗，再加上葡萄牙人在沿海的骚扰，为了严申海禁，罢浙、闽两市舶司，只留广东市舶司。也就是说除广东仍留广州为通商口岸外，其余的口岸统统封闭。但按《明史·外国传》所载：“先是暹罗、占城、爪哇、琉球、淳泥诸国互市，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，移之濠镜。”据此，广东市舶司曾一度由广州迁至高州的电白县。后来，又因指挥黄庆纳贿，通过上级的批准，才又将市舶司移至澳门。明熹宗天启元年六月的《实录》中，也有与这一条史料相同的记载，但《广东通志·职官表》查无黄庆其人。因此，这一条史料有不少学者提出质疑。查葡人占澳门为据点，是因贿赂海道副使汪柏获得许可，才得以在澳居住的，未见提到黄庆纳贿之事。明季论濠镜之事，以庞尚鹏之《抚处濠镜澳夷疏》和郭尚宾的奏疏为最详细，这两个奏疏，均未提到市舶司由广州迁往电白，再由电白迁至澳门一事。因此，这一条史料值得怀疑。此后，终明之

世，市舶司的机构设置就再没有什么变动了。

按照永乐元年市舶司官制的规定，市舶司设提举一人，副提举二人。提举为从五品，副提举为从六品。吏目一人，为从九品。市舶司的品级虽然不高，但却是一个肥缺。皇帝也很重视，“永乐元年八月命内臣齐喜提督广东市舶”。⁽⁵¹⁾ 太监提督市舶从此开始。以后，广东、福建、浙江三市舶司设太监提举，作为一个制度固定下来，市舶大权也就落在了宦官手上。到了嘉靖元年，有人提议取消太监提督市舶的制度。嘉靖九年（公元一五三〇年），广东巡抚林富上疏“乞革珠池、市舶内臣”改为“巡视海道副使带管，待有番船至澳，即同提举等官督率各该管官军严加巡逻”。嘉靖十一年（公元一五三二年）五月，广东“巡按林有孚疏言镇守内臣之害，兵部尚书李承勋复议，大学士张孚敬力持之，遂革镇守，并市舶守珠池内臣皆革之，一时称快。”（参见梁廷楠《粤海关志》卷四《前代事实三》）由此可见，在明嘉靖十一年，曾经一度裁革了市舶太监。然而到了万历二十七年（公元一五九九年）二月，又恢复了市舶太监制度。《明通鉴》卷二七载：“二月，壬子，分遣中官刘成榷税浙江，李凤采珠广州。时百户张宗仁，千户陈保等请复浙江、广东并福建市舶司，诏成、凤兼领浙江、广东市舶司税课。”皇帝还是不肯随便放弃直接掌握这个肥缺。万历中，市舶大权又重操宦官之手。

（二）市舶司的职责范围

按《明史·职官志》记载：市舶司掌管“海外诸蕃朝贡，市易之事”，“禁通蕃，征私货，平交易。”其职责范围大致是：

- （1）负责海外诸国来华的朝贡事务；
- （2）掌管贡舶互市和抽分；
- （3）执行海禁政策、禁止军民人等通蕃；
- （4）隆庆以后，负责市舶的管理。

关于贡舶抽分一事，《粤海关志》引《明实录》有关番货抽分记载之后，在按语中说：“谨按邱浚《大学衍义补》，言明虽沿前代市舶司之名，而无抽分之法。今考《实录》，则明初即定抽分，其后又有抽十分之五，有抽十二者，邱浚考之未审也。”⁽⁵²⁾查《明实录》的记载，洪武二年（公元一三六九年）九月规定，随同朝贡而来的番货，欲与中国贸易者，“官抽六分，给价偿之，仍免其税”。顾炎武《天下郡国利病书》载，“国王王妃陪臣等附至货物，抽其十分之五，其余官给之直（值）”。至于抽分十分之二实物的制度，是正德间的成例。不过，正德前的抽分，实际上是一纸空文，自洪武至弘治年间，均未执行。据《明实录》记载，明太祖和明成祖从“怀远人”这个观点出发，曾多次指示要优待前来朝贡的贡使，对其所携带的货物“悉蠲其税”。故据日人内田直作的考证：从明洪武年间开始，经过永乐，正统至弘治时止，皆无市舶抽分之事。

明正德以后，抽分制度才正式建立起来，但征收舶税的执行机关却属地方政府。明武宗正德四年（公元一六〇二年），市舶太监毕真要求市舶抽分的管辖权，报到中央政府后，礼部不准他的请求。当时最有权势的太监刘瑾竟起来干预，后刘瑾事发，下狱处死，毕真失去支持，这个要求才没有实现。因此舶税的征收权便一直掌握在地方政府的镇巡官及三司官的手中。

如上所述，明朝市舶司的建立主要是为朝贡贸易服务。由于这种朝贡贸易手续十分繁琐，所以要设有专门的机构来主持这项工作。隆庆以后，海禁开放，市舶随之兴起，市舶司的主要任务起了变化，即从过去掌管朝贡贸易的事务转而负责市舶的管理事宜了。

（三）明朝的舶税征收制度

上面已经说过，明朝的舶税征收制度，在正德初年才建立起来，开始时仍以征收实物为主，即按百分之二十五至百分之三十

的税率进行征收。到隆庆年间，海禁开放之后，因夷商报货不实，改用丈抽的方法。万历三年（公元一五七五年）又制定了征税则例。按《东西洋考》卷七《饷税考》所记，当时征收的舶税有下列四种：

（1）引税：明朝海禁开放之后，前往东西洋等地经商的船舶，制度规定有一定的限额，如规定往暹罗发船四只，被批准往暹罗这四只船舶的舶商，要到市舶司去领取“引票”，领引票时，要纳税，这种税便叫“引税”。最初航行东西洋的船舶，每引税银三两，后来增至六两。本来规定航行东西洋的船只每年为八十八艘，但最多时却达一百一十引。

（2）水饷：水饷就是按船只的大小征收船舶税。凡航行西洋的船舶经过丈量后，面阔一丈六尺以上者，每尺征饷银五两；面阔一丈七尺以上的，每尺征饷银五两五钱；船舶面积每增加一尺者，加征银五钱。航行东洋的船，因体积较小则“每船照西洋船丈尺税则。量抽十分之七。”即减少税额百分之三十。

（3）陆饷：陆饷就是向货主征收的货物进口税。如胡椒、苏木等物，计值一两者，征税银二分，其余诸物依此类推。

（4）加增饷：加增饷是专门为白银贸易而设的。因航行东洋吕宋的船舶，除载白银归航以外，“无他携来，即有货亦无几。故商人回澳，征水陆二饷外，属吕宋船者，每船更追银百五十两，谓之加征。”⁽⁵³⁾后来，商人对这项加征饷反映很大，万历十八年（公元一五九〇年）才减至一百二十两。

（四）市舶司与牙行的关系

在明朝初期洪武年间，牙行原是被禁止的，“天下府州镇县店去处，不许有官牙、私牙。一切客商应有货物，照例投契之后，听从发卖。敢有称系官牙、私牙、许邻里坊厢拿获赴京。”⁽⁵⁴⁾这项禁令到永乐年间，才予取消，并在市舶司之下，官设牙行。

按《续文献通考》卷三一记载：“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。”因此，牙行实际是当时海外贸易的重要机构。随贡使而来的蕃货，都要通过牙行，才能互市。凡蕃舶抵港后，要通过牙行将货物尽数报官，然后再由官方抽分。待抽分完毕，才准贸易。贸易亦要通过牙行进行，牙行之职掌是评估货价，介绍买卖，在买卖中充当中介人，所以牙行的人，需要有殷实户作保。在明律上还制订了有关牙行人员的惩戒条例，可见牙行不但重要，而且人数也不少。《殊域周咨录》卷九有一则记载：“夷货之至，各有接引之家。先将重价者私相交易，或去一半或去六七，而后牙人，以货报官。……则其所存以为官市者，又几何哉！”由此可见，牙行在明代的对外贸易中，无论是明是暗，都起了相当重要的垄断作用。

隆庆、万历年间，随着沿海对外贸易不断的发展，牙行的组织也不断扩大，在福建出现了铺商，凡商船进港后，须由铺商负责一切贸易事宜。在广东有三十六行的组织。据万历年间周玄暉的《泾林续记》所载：“广属香山为海舶出入噤喉，每一舶至，常持万金，并海外珍异诸物，多有至数万者，先报本县，申达藩司，令舶提举同县官盘验，各有长例。而额外隐漏，所得不资，其报官纳税者，不过十之二、三而已。继而三十六行领银，（市舶司）提举悉十而取一，盖安坐而得，无簿书刑杖之劳。”可见这三十六行已经垄断了对外贸易行业。市舶司虽然仍是对外贸易的主持机构，但具体的业务已分工给牙行负责了。从这一则史料中，我们也可以看见自海禁开放后，牙行在对外贸易中所起的作用，越来越大了。

明代禁止外国人进广州城，故对外贸易的地点均设在城外。清人严如煜《洋防辑要》载：“洪武初，令番商止集（广州）舶所，不许入城。”另据《天下郡国利病书》卷一二〇载，永乐年间

“置怀远驿于广州城蚬子步”，广人称“步”为码头，怀远驿也就是建在码头的旁边。怀远驿当是贡舶停泊和贸易之所。葡萄牙人初来时，其舶亦抵怀远驿旁靠泊，使节皮来资则招待至怀远驿留宿。

明朝正德、嘉靖年间海禁极严，广州曾一度被封锁，大概就是这个时候，禁止外国商船进入广州。陈澧《香山县志》引张甄陶《澳门图说》云：“……先是海舶皆直泊广州城下，至前明备倭迁于高州府电白县。”嘉靖四十三年庞尚鹏的《抚处濠镜澳夷疏》说：“每年夏秋间，夷舶乘风而至，……往年俱泊浪白等澳，限隔海浪，水土甚恶，难于久驻，守澳官权令搭篷栖息，待舶出洋即撤去。”《读史方輿纪要》卷一百亦云：“浪白澳在香山之南，为番舶等候接济之所。”《天下郡国利病书》更进一步指出：“各国夷舰、或湾泊新宁广海望峒，或勒金奇潭、香山浪白、濠镜十字门，或屯门虎头等海澳，湾泊不一，抽分有则例。”⁽⁵⁵⁾据此，除浪白澳外，在珠江口一带，外商贸易的地点还有新宁之广海等地。在这些海澳中，浪白当最为繁盛。后来又移至濠镜澳。宋应星在《天工开物》卷中说：“闽由海澄（漳州）开洋，广由香山澳。”至此，澳门作为广州的外港，也就成了当时对外贸易最主要的地点了。

五、海外交通与贸易对地方经济和城市建设的影响

（一）对地方经济发展的影响

明代是广东商品经济大发展的时期，随着国内和国际贸易的进一步发展，农业的商品化程度日益提高。特别是珠江三角洲一带，从过去以粮食生产为主的农业经济，逐步发展为多种作物成份的经济，进入明代中期，经济作物的比例更进一步提高，如桑基鱼塘的发展，甘蔗种植面积的扩大，果木业的发展等，引起了农

业经济结构的变化，加强了农作物的商品化过程。广东从过去有粮食出口的省份，变成缺粮省份；农业经济与手工业和对外贸易更紧密地结合在一起，形成“计天下所有之食货，东粤几尽有之，东粤之所有食货，天下未必尽有之也”的局面。⁽⁵⁶⁾

1. 冶铁业的发展

广东冶铁业虽然在明初已有一定的基础，但大规模的发展，还是在明朝的中期。正德末年，广东铁的年产量为一千八百万斤，但到了嘉靖十年，却一下子猛增至二千七百万斤，在短短十年左右的时间内，增长的幅度达到了百分之五十。⁽⁵⁷⁾铁的增长幅度所以这么大，与海外贸易的需求有很大的关系。当时中国的走私商人，从国内贩至外国的商品，除丝织品、瓷器外，还有铁、铅、硝石、火药等违禁品。这类物品在明代的出口商品中，增加得最多。因这类商品获利最大“焰硝铁金皆二十倍于土价，而他锦绮器物不过数倍。”⁽⁵⁸⁾当时日本还不会造大铁锅，“大者至为难得，每一锅价银一两。”“针，……每一针价银七分。”⁽⁵⁹⁾东南亚各国同样也需要中国供应铁器、铁锅。商人至沙瑤、呐哔堪贸易，“所携仅磁器铁锅釜之类”⁽⁵⁹⁾。至于西班牙人占领下的菲律宾，也需要从中国进口包括铁器在内的军需物品。如顾炎武《天下郡国利病书》卷九六载：“一夥豪右奸民，依藉势官，结纳游总官兵，或假给东粤高州、闽省福州及苏、杭买卖文引，载货出海，径往……吕宋等夷买卖觅利，中以硝、磺、器械违禁接济更多，不但米粮饮食也。”说的便是当时商人走私运违禁品至菲律宾的情况。

在这期间，广东的冶铁工业也发明了独具一格的“红模铸造”工艺，这种新工艺对促进产品质量的提高，起了很大的作用，所以张心泰说：“盖天下产铁之区，莫良于粤；而冶铁之工，莫良于佛山。”⁽⁶¹⁾广东所产的铁货，“七省需焉。每岁浙直湖湘客人腰缠过梅岭者数十万，皆置铁货而北。”⁽⁶²⁾可见广东

的冶铁制品在国内也有广阔的市场。《广东新语》记载了当时炉场的规模：“环而居者三百家，司炉者二百余人，掘铁矿者三百余人，汲者、烧炭者二百有余人，驮者牛二百头，载者舟五十艘，计一铁场之费，不止万金。”正德十四年（公元一五一九年）在广州成立了铁冶的管理机构——广州铁厂，统一管理广东各冶铁矿场的产品。“诸炉之铁冶既成，皆输佛山之埗。”⁽⁶³⁾故佛山是那个时期的全国冶铁中心，天启二年（公元一六二二年），佛山有“炒铸七行”，即锅行、铁灶行、炒铁行、铁线行、铁锁行、农具杂品行、钉行。”计炒铁之肆有数十、人有数千。”⁽⁶⁴⁾

2. 丝织业的发展

广东的蚕桑业到了明代，商品化的程度已日益增长。到了明代中后期，珠江三角洲地区出产的蚕丝，已“行于省佛，贩出外洋”了。当时日本、葡萄牙、西班牙等国都要通过澳门进口生丝。在日本，“若番船不通，则无丝可织。每百斤值银五六十两，取去者其价十倍。”⁽⁶⁵⁾葡萄牙与西班牙每年也要从中国贩运大量的生丝至印度果亚和南美洲等地。崇祯十二年（公元一六三九年）给事中傅元初《请开洋禁疏》中，便说：“盖海外之夷，有大西洋、有东洋。……是两夷者，皆好中国绫缎杂纒。其土不蚕，惟藉中国之丝到彼能织精好缎匹，服之以为华好。是以中国湖丝百觔，价值百两者，至彼得价二倍。”据全汉升《明代中叶后澳门的海外贸易》一文统计：万历八年（公元一五八〇年）到万历十八年十年间，每年由澳门输往印度、果阿的生丝三千七百多万担；万历二十七年前后，运往日本长崎一地的生丝仍保持三千多担，价值一百万两。到了明末，佛山丝织业发展为十八行，即八丝纒行，什色纒行、元青纒行、花局纒行、绉纒行、蟒服行、牛郎纱行、绸纒行、帽纒行、花纒行、金彩行、扁金行、对边行、栏杆行、机纱行、斗纱行、洋纒纒行。广州、佛山等地出产的“粤纒”、“广纱”在国内外市场享有很高的声誉。嘉靖年间刊行的《广

州府志》曾指出：“粤缎之质密而匀，其色鲜华，光辉滑泽。”这种粤缎是用吴丝织成的，因为用本地丝，“黯无色光，色亦不显”，如用吴丝“方得光华不褪色”。《广东新语》卷十五亦说：“广之线纱与牛郎绸、五丝、八丝、云缎、光缎。皆为岭外京华东西二洋所贵。”据古籍记载，十六世纪末，墨西哥的丝织制造有一万四千多人，而其原料则靠广州的海商供应。（参见李龙潜《明代广东对外贸易及其对社会经济的影响》一文）。可见广东丝织业的兴起，实际上是受对外贸易的约制和影响的。

3. 陶瓷业的发展

广东陶瓷业在宋、元时代已有基础，是我国主要产瓷区之一。从考古发掘的情况来看，广东的磁器在国内较少发现，而在东南亚、南亚等国家却屡有发现，而且比国内发现的要多，说明广东的陶瓷主要是为外销服务的。

广东的陶瓷属于龙泉瓷系，主要产瓷区分布在广州、潮州和珠江三角洲等地。尤其是佛山的石湾制瓷业，发展至明代中期时，对龙窑进行了改革，实现了一系列技术突破，提高了装窑的技术和煅烧水平，成功地控制了窑温。并能根据不同坯胎、釉料，在同一窑中烧成各种温度，使产品收到预期效果。而且还能仿制各大名窑的产品，制作工艺日臻成熟。陶业生产也渐趋繁荣，明天启年间已发展为八大行，在国内外享有盛誉。用屈大均的话来说，就是“佛山之陶遍天下”，“石湾之陶遍两广”，“旁及海外之国。谚曰：石湾缸瓦，胜于天下。”⁽⁸⁰⁾嘉靖七年（公元一五二八年）新建了宽敞的陶师庙，以代替宋代矮小的陶师庙，从这个侧面也可看出石湾陶瓷业的进一步发展。

4. 造船业的发展

明代的造船业虽然受到海禁的影响，但由于海外交通和海外贸易的活跃和繁荣，造船生产也有了显著的进步。郑和船队七下西洋所乘坐的“宝船”，便是当时世界造船业最先进的明证。

明代的造船工业分布很广，造船基地在东南海岸集中，广州是造船基地之一。据《天工开物》记载：广东能造“黑楼舡”、“洋舡”和“盐舡”。“黑楼舡为官贵所乘”，是行驶内河的一种高级客船。“盐船”为运盐和载运货物的一种货船。“舟制两傍可行走风帆，编蒲为之，不挂独竿桅，双柱悬帆。”⁽⁸⁷⁾“洋舡”的制造，则独具一格，为了抵御风浪，“截竹两破排栅，树于两傍。”⁽⁸⁸⁾以增强船舶的稳性。这是现代远洋轮船防浪板之雏形。由广东所造的船舶统称为“广船”。“广船”的船型和特点：一般说是“首尖体长，吃水较深，梁拱小，甲板脊弧不高，有较好的适航性能和较大的续航力。船体结构的横向是密距肋骨与隔舱板构成；纵强度依靠龙骨和大樯维持。……广船的侧前方装有能垂直升降，伸出船底之下的插板。舵板上开有成排的菱形小孔。这种舵操纵时比较省力，也不会影响舵的功效。大型的广船，中桅和前桅均向前倾，上悬布质硬帆，篷杆较疏而粗，篷边用铁索、铁链加固，也有一部分用席篷。在一般中小型船上都备有橹和桨。”（见上海交通大学、上海市造船工业局合编的《造船史话》，一九七九年上海科技出版社出版）

“广船”也是我国历史上有名的战船。到了明末，其吨位之大，船舶性能之坚固良好，更为全国之冠。“广之蒙冲战舰胜于闽艚，其巨者曰横江大哨。”⁽⁸⁹⁾这种在新会制造的“横江”战船，连同东莞制造的“乌艚”战船，是明朝名将戚继光率领的水师中的一种主力舰。

按照《明会典》卷一百八十九记载：大规模的造船厂，拥有工匠数百人，分工很细，有船木工、舵工、箬篷工、橹工等工种。由于海船的体积大，构造也比较复杂，必须有相当规模的船坞和作坊，每只船的造价自一千余两至二千五百两不等。广州、东莞、新会一带能造如此规模巨大的海船，说明这些造船工场设备都比较完善，劳动过程的本身，也具有一定程度的社会性质。因此，

没有发达的海外交通和海外贸易是不太可能达到这一规模的。

5. 制糖业的发展

明代广东的制糖业有巨大的发展。早在宋代，广东便是产糖区之一。宋王灼的《糖霜谱》说：“糖霜一名糖冰，福康（今福建福清）、四明（今浙江宁波一带）、番禺、广汉（今四川广汉）遂宁（今四川遂宁）有之。”《宋史·地理志》中所举的广州土贡中，也有糖霜一项。白糖是嘉靖年间发明的，由于“种蔗煮糖利较田倍”。因此，甘蔗种植面积迅速扩大。《广东新语》卷二十七指出：番禺、东莞、增城、阳春等县制糖业特别发达，“蔗田几与禾田等矣”。又说：“上农一人一寮，中农五之，下农八之十之。”也就是说，“上农”资本比较雄厚，可以独家经营；“中农”为五家，“下农”为八家或十家联合经营，“糖户家家晒糖，以漏滴去水，仓囤贮之。”可见经营蔗糖很普遍。制出的糖有黑片糖、黄片糖、赤砂糖、白沙糖、冰糖等。“最白者以日曝之，细若粉雪，售于东西二洋，曰洋糖。”

6. 果品加工业的发展

种植荔枝、龙眼在广东有悠久的历史。广东种植的荔枝，屈大均认为“凡百种”，“凡矾围堤岸多种荔枝、龙眼，或有弃稻田种者。”⁽⁷¹⁾可见荔枝、龙眼的种植到了明朝中叶以后又有发展。“顺德有水乡曰陈村，周围四十余里。……居人多以种龙眼为业。弥望无际，约有数十万株。荔枝柑橙诸果居其三四，比屋皆焙取荔枝、龙眼为货，以致末富。”⁽⁷²⁾“舟自南海之平浪三山而东，一带多龙眼树。又东为番禺之李村、大石一带，多荔枝树。……蔽云百里，无一杂树参其中，地土所宜，争以为业，称曰龙荔之民。”⁽⁷³⁾此时已有经济作物专业农户出现了。

随着荔枝、龙眼等果木种植的发展，从事果木业的商业资本也有所加强，出现了一种预付资本的包买商。每当荔枝开花时，这些商人便来到产地进行商业活动，“视其花以知其实多少，则

判之，是曰买焙，其人曰焙家，龙眼亦然。”⁽⁷⁴⁾

由于荔枝“红盐”处理法的发明，商人得以把荔枝、龙眼远销各地。这些果品加工行业，把荔枝、龙眼等果品，加工成果干、果脯，“载以栲箱，束以黄白藤，与诸瑰货向台关（梅关）而北，腊岭（骑田岭）而西北者。舟船弗绝也。”⁽⁷⁵⁾也有运销至海外诸国的，“一岁之出不知千万亿，水浮陆转，贩鬻南北，外而西夏、新罗、日本、琉球、大食之属，莫不爱好，重利以酬之。”⁽⁷⁶⁾这说明经过加工的果品，运至外国，销路很大，赢利可致千万。

当时，因果品加工业的兴起而从事此业的人员，不计其数。屈大均说：“广人多衣食荔枝、龙眼。其为栲箱者打包者各数百家，舟子车夫，皆以荔枝、龙眼贍口……每当荔枝熟时，舟自扶胥历东西二洲至于沙贝，一路龙丸凤卵，若丘阜堆积。”⁽⁷⁷⁾显示出明代中后期，果品加工工业的兴旺。

（二）对城市建设的影响

明代，广州的城墙进行了两次较大规模的扩建。

第一次扩建的时间为明洪武十一年（公元一三七八年）左右。⁽⁷⁸⁾把宋朝的三城联合为一，并把城区向东面和北面扩展。东面扩展到今越秀路，西面扩展到越秀山的后面，周长二十一里余。还凿象山，开了正东、正西、正南、小北、大北、定海、归德七个城门。越秀山的镇海楼也是在这一次扩建中建立起来的。

第二次扩建是在明嘉靖四十四年（公元一五六五年）左右，⁽⁷⁹⁾主要是向南扩展。在城南加筑外城。据《阮通志》记载，“自西南角楼以及五羊驿，环绕东南角楼，以固防御，长一千一百二十四丈，高二丈八尺，周三千七百八十六丈。为门八：其东曰永安、西曰太平，南曰水南、曰永清，曰五仙，曰靖海、曰油栏、曰竹栏。”也就是说，利用宋南城雁翅角楼为起点，临江兴建至永安门一

带，没有城濠，叫新城。过去的城区称为老城。新城的南界在今一德路和万福路。老城的范围大概东到越秀路，西到丰宁路，南到大德路和文明路一带。（参见徐俊鸣《广州史话》）。

明代建筑新城，是为了保护新发展起来的商业区，即濠畔街一带。而这些商业区正好又是由于海外贸易的发展而发展起来的。所以新城的建设与广州海外交通和海外贸易有很大的关系。

六、结 语

明代由于执行闭关锁国政策，在海外交通和对外贸易方面，出现了两种对外贸易形式：由政府主持的对外贸易，叫朝贡贸易，随同贡使前来贸易的船叫贡舶。由私人主持的，不为政府所允许的对外贸易，叫私人贸易。这些由私人经营的船舶，叫商舶。

明代的海禁，是封建统治者为了巩固其本身政权，所制定的一项重要政策。它给当时的海外交通和贸易，甚至整个国家的经济发展，带来了严重的后果。我国封建主义经济长期停滞不前，与这些政策的执行有关。但随着工农业生产的发展，商品经济越来越要求扩大产品的交换市场，因此，海外贸易亦要求有较大的发展。由政府主持的朝贡贸易已经不适应经济发展的需要，中国商人便采取“走私”的方法，经营对外贸易，继续不断地“下海通蕃”。在统治阶级内部，也围绕海外贸易的“禁”与“放”问题，展开了激烈的斗争。终于，在隆庆之后，封建统治者不得不下令取消海禁。以“走私”为主的私人海外贸易其规模和对社会经济的影响作用，都是贡舶贸易所不能与之比拟的。

明代海外交通是世界有名的，而且也是最先进的，郑和船队七下西洋，显示了中国在航海技术和造船技术方面的进步。郑和下西洋出航地点虽然在江苏、浙江、福建等地，但对广东的海外交通和贸易也有一定的影响。表现在广东商舶贸易的进一步开

展，出国华侨的日益增多，广东与南洋的关系更加密切，造船业也获得更大的发展，广东制造的“广船”，在全国造船业中占有重要的位置。

正当中国执行闭关锁国政策的时候，国际形势出现了重要的变化。西方资本主义势力的发展，造成殖民主义者航海东来。葡萄牙、西班牙、荷兰、英国，相继入侵印度和东南亚国家。明朝朝贡贸易的基础受到了破坏，殖民主义者还进一步借通商为名，强占我国领土和抢掠我国的资源。在这期间，我国对外贸易的对象起了很大的变化，来和我国进行贸易的，不再是西亚和东南亚国家的人民，而是欧洲的殖民主义者。朝贡贸易也因此完全瓦解。

广州在明太祖时期便已设立市舶司，而且是朝廷指定贡使登岸最多的一个口岸。永乐三年，为了做好招待贡使的工作，又在广州设置怀远驿。因此，广州的海外交通和贸易一直处于非常繁荣的状态。嘉靖年间，朝廷在全国撤销了浙江、福建两个口岸，独留广州一个，因此，广州在全国的对外贸易中，长时期处于垄断的地位。广州又是与欧洲殖民主义者最早接触的地方，葡萄牙人的舰队最早抵达广州“叩关索市”。葡人的“叩关索市”导致澳门被占。作为广州的外港，澳门还出现了一个时期的商业繁荣。

广州的对外贸易，促进了广东农业和手工业的发展。对外贸易改变了广州附近地区农业生产的结构。特别是珠江三角洲一带，由过去以生产粮食为主，转变为多种作物同时经营。桑基鱼塘便是这种情况下出现的。此外甘蔗种植和果木、花卉种植面积的增加，都为海外贸易提供了丰富的出口商品。手工业也有很大的发展，特别是冶铁业、纺织业、陶瓷业、造船业和食品加工业的繁荣，使广州及其附近的市镇，成了全国主要手工业产地之一。

总之，明代广东的海外交通和贸易，给广东社会经济带来的影响是巨大的，它对广州港在后来的发展道路上，产生的影响，

意义也是十分深远的。

注 释

- (1) 《明太祖实录》卷二五二。
- (2) 同上卷一三九。
- (3) 《明太祖实录》卷二〇五。
- (4) 为了严格海禁政策，明太祖曾于洪武四年、十四年、二十三年、三十年多次发出诏书，申明海禁。
- (5) 《明太祖实录》卷二三一。
- (6) 《明成祖实录》卷二十七。
- (7) 李剑农《宋元明经济史》。
- (8) 《明世宗实录》卷五四。
- (9) 同上书卷一五四。
- (10) 同上书卷一八九。
- (11) 《明史·食货志》。
- (12) 参见《明会典》卷一四八。
- (13) 《明史·郑和传》。
- (14) 《明孝宗实录》卷七三。
- (15) 《武宗实录》卷四八。
- (16) 转引自李龙潜《明代广东对外贸易及其对社会经济的影响》。
- (17) 《闽书》卷四十。
- (18) 黄衷《海语》。
- (19) 《东西洋考》卷二。
- (20) 同上卷三。
- (21) 屈大均《广东新语》卷十四。
- (22) 同上书卷十七。
- (23) 顾炎武《天下郡国利病书》卷九六。
- (24) 张燮《东西洋考》卷九。

- (25) 谢杰《虔台倭纂》上卷。
- (26) 张星烺《中西交通史料汇编》第一册。
- (27) 郭棐《万历广东通志》卷六十九《澳门》。
- (28) 参见张维华《明史欧洲四国传注释》。
- (29) 周玄暉《泾林续记》。
- (30) 《明史》卷三二五。
- (31) 斐化行《天主教十六世纪在华传教志》，转引自胡代聪《葡萄牙殖民者侵占澳门前在中国的侵略活动》，载《历史研究》一九五九年第三期。
- (32) 《澳门纪略》下卷。
- (33) 《明史》卷三二五《佛郎机传》。
- (34) (35) (36) (37) 转引自百濂弘《明代中国之外国贸易》载《食货》半月刊四卷一期。
- (38) 此话是当时荷兰驻台湾第三任长官讷茨在一份报告中所说的。见《郑成功收复台湾史料选编》一〇六至一〇九页。
- (39) 转引自傅衣凌《明清时代商人及商业资本》。
- (40) 王之甫《粤剑篇》卷三。
- (41) (42) 严从简《殊域周咨录》卷九。
- (43) 王临亨《粤剑篇》卷三。
- (44) 《洋防辑要》卷十五。
- (45) 屈大均《广东新语》卷二。
- (46) 同注释(37)。
- (47) 梁方仲《明代粮长制度》，上海人民出版社一九五七年版。
- (48) 陈荆和《十六世纪之菲律宾华侨》。
- (49) 江日升《台湾外纪》第三册，卷一〇。
- (50) 屈大均《广东新语》卷一五。
- (51) 《皇明从信录》卷十三。
- (52) 梁廷楠《粤海关志》卷四《前代事实三》。
- (53) 《东西洋考》卷七。
- (54) 《图书集成·食货典》卷二百二十三。

- (55) 顾炎武《天下郡国利病书》卷一百三十。
- (56) 屈大均《广东新语》卷九。
- (57) 据徐俊鸣《广东古代几种手工业的分布和发展》一文的统计。
- (58) 《神宗实录》卷四百七十六。
- (59) 李言恭、郝杰《日本考·倭好》。
- (60) 《明史·外国传》。
- (61) 张心泰《粤游小识》卷四。
- (62) 霍与瑕《霍勉斋集》卷十二。
- (63) (64) 屈大钧《广东新语》卷十五。
- (65) 李言恭、郝杰《日本考·倭好》。
- (66) 屈大均《广东新语》卷十六。
- (67) (68) 宋应星《天工开物》(中)第九卷。
- (69) 屈大均《广东新语》卷十八。
- (70) 同上书卷十四。
- (71) 屈大均《广东新语》卷二十五。
- (72) 同上书卷二。
- (73) 同上书卷二十五。
- (74) 吴应遄《岭南荔枝谱》卷三。
- (75) 屈大均《广东新语》卷二十五。
- (76) 徐光启《农政全书》卷三十。
- (77) 屈大均《广东新语》卷二十五。
- (78) 见中国对外文化协会广州分会编辑的《广州》一书。
- (79) 见曾昭璇《广州城址的历史地理研究》，徐俊鸣《历史时期广州水陆变迁》。

第八章 清代（鸦片战争前）

唯一的通商口岸

一、清初严厉的海禁

满清入关，在对外关系方面，继续执行明朝政府的海禁政策，大清律例二百二十五章明确规定：“一切官员及军民人等，如有私自出洋经商，或移住外洋海岛者，应照交通反叛律，处斩立决。府县官员，通同舞弊，或知情不举者，皆斩立决；仅属失察者，免死，革职，永不叙用。道员或同品官员失察者，降三级调用。督抚大员失察者，降二级留任。如能于事后拿获正犯，明正典刑者，皆得免议。”⁽¹⁾清初统治阶级执行海禁政策，除了受明朝闭关锁国思想的影响之外，还有如下几个方面的原因：

第一，民族矛盾。海禁是顺治十三年（公元一六五六年）宣布的。当时郑成功仍占据东南沿海，聚众抗清，民族矛盾十分尖锐。为了切断海外势力对郑成功的援助，故有此禁令。顺治十八年（公元一六六一年），郑成功逐步退出东南沿海，以台湾为根据地。为了切断大陆与台湾之间的联系，清政府更进一步实行海禁。这次禁令完全封锁了沿海的交通，严禁下海捕鱼及贸易，并实行规模巨大的迁界。派出大臣奔赴江苏、浙江、福建、广东等沿海省份，划地为界，令沿海居民，按照规定时间迁徙。“初立界去海二十里，已犹以为近也，再缩二十里，犹以为近也，又再

缩十里，凡三迁而界始定。”⁽²⁾广东最早迁界的地方是潮州和惠州。康熙元年（公元一六六二年），又令虎门以西，崖门以东的沿海居民迁徙。迁徙的地区涉及番禺、顺德、新会、东莞、香山五县。凡是划入迁界的地方，“堕县卫城郭以数十计”，“尽燔庐舍，民间积聚器物，重不能致者，悉纵火焚之。乃著为令，凡出界者，罪至死。”⁽³⁾违反迁界令的，军法从事。迁徙之后，有敢越界者，亦立即斩首。制定这种政策的目的是为了孤立和抵制郑成功的抵抗力量。

第二，对殖民主义者的戒备。由于殖民主义者对我国沿海地区的侵略和骚扰，再加上他们之间的激烈竞争，使统治者产生了戒备思想。也就是说，尽量的闭关自守，少与外人接触，以谋国内的安全。再加上在清朝的统治之下，长时期的民族矛盾，使得清朝政府害怕中国人与外国人接触，害怕人民接受新鲜事物，吸取改革思想而威胁清朝政权的巩固，因此，为了防微杜渐，而闭关自守。

第三，中国的自然经济所决定。在封建制度的影响下，中国长期以来都是自然经济占主导地位。也就是说“天朝物产丰盈，无所不有，原不借外夷货物，以通有无。”⁽⁴⁾中国不需要外国商品的输入。这种唯我独尊、夜郎自大的思想，当然是一种落后的意识。满清在夺取全国政权前才刚从农奴制进入封建制，对当时已经出现的资本主义经济萌芽，不可能给予支持和鼓励，相反，还千方百计加以压抑。再加上统治者的阶级局限性，对国际形势采取错误的看法，正如马克思评论所说：“……不顾时势，……竭力以天朝尽善尽美的幻想来欺骗自己……”因此，导致闭关锁国政策在中国长时期的执行。

在海禁十分严厉的情况下，清初四十年间，对外交通和海外贸易几乎停顿，除郑成功以台湾为据点，大规模经营海外贸易外，在广州港则只剩下数量极少的朝贡贸易和与澳门的陆路贸易

以及走私貿易了。

(一) 朝貢貿易

清初最早到中國進貢的國家是暹羅。《南海縣志》引《恭岩札記》云：“懷遠驛在西關十八甫。順治十年（公元一六五三年），暹羅國有番舶至廣州，表請入貢。是年復有荷蘭國番舶至澳門，懇求進貢。時鹽課提舉司白萬舉、藩府參將沈上達，以互市之利說尚王（即平南王尚可喜），遂咨部允行。乃修明市舶司故館以居貢使，而厚給其糜餼以招納遠人焉。”隨暹羅而來的是荷蘭，當時都以貢舶的面目出現，由藩王尚可喜接待至懷遠驛貿易。順治十二年（公元一六五五年），荷蘭又遣使前來交涉，要求貿易。但遭到清廷的拒絕，只同意其朝貢，“部議五年一貢，貢道由廣東入。詔改八年一貢，以示柔遠。”到了康熙二年（公元一六六三年），又來“朝貢請貿易，奉旨二年貿易一次。”但是到了康熙五年（公元一六六六年），又取消了二年貿易的制度，認為“荷蘭國既八年一貢，其二年貿易，永遠停止。”在這同時，暹羅也爭取到三年一貢。規定貢道經廣東，貢船三只，每船不許超過百人。貢使可以至北京，在會同館開市，也可以在廣東由地方官監督貿易。總之，貿易額都是非常有限的。此外，康熙三年（公元一六六四年），有蘇祿國王森列柏派使節三人來廣州，請受藩封，亦招待在懷遠驛貿易互市。《恭岩札記》記載了這一則史實之後說：“侏儻白老群趨乎粵，此互市于西關十三行之所由昉歟。”

英國在順治十五年（公元一六五八年）和康熙三年一共派遣過三只商船來廣東。都因為受到葡萄牙人的排擠，再加上清廷的海禁，無法貿易。因此，只好北上台灣、廈門，設立商館，改與鄭氏政權通商貿易。

清初的朝貢貿易基本上沿用明朝的制度。按乾隆年編纂的

《广州府志》卷八记载：“凡入贡者，番邦先给符簿，及至三司与合符，验视表文方物无伪，乃津送入京。”招待贡使的地方仍然是明代怀远驿的旧址。贡舶所携带的货物，由蕃商在明代旧有的“市舶馆地”临时“招商发卖”，不得在海上交易。因此，船舶一进虎跳门，便要具报放行，进入内河后，又必须把货物入店封锁，候部文到达时，方准贸易。可见手续繁琐，时间冗长。

（参见《粤海关志》卷二一）而且要在贡期之内才能进行，贡舶一般又不许超过三只，故其贸易量是很小的。

在这期间，主持贡舶贸易的是广东的地方长官，“国朝（清代）不设市舶提举，兼领于盐课提举司。”⁽⁵⁾具体的贸易事务和关税的征收工作，由盐课提举司兼管。

（二）与澳门的陆路贸易

明朝崇祯十年（公元一六三七年），广州每年两次的中葡交易废止后，葡人已经不能公开来广州贸易了。顺治四年（公元一六四七年）两广总督佟养甲请求恢复在广州的互市，但清廷不准。迁界令下达后，因考虑到澳门是“化外”之地，葡萄牙人也不是华人，不能向内地迁移，因此，“奉命免迁”。但葡人处境十分困难。“粮米计口而授，每几日放一关；其一切用物皆藉奉禁稽查留难。”⁽⁶⁾没有什么贸易可言。后来，葡萄牙派出使节至北京交涉，康熙十八年（公元一六七九年）十二月，才准广州与澳门开放陆路贸易。“其水路贸易，俟灭海贼（即台湾郑氏政权）之日，着该督抚题请”。（参见《抚粤政略》卷三二）于是，广东地方官吏乃决定康熙十九年（公元一六八〇年）开放广州与澳门的陆路贸易。双方的货物，俱由商人从陆路运至关卡界口，进行贸易，“令番舶驻前山寨，陆运货物至，香山令藩幕一员监之。”⁽⁷⁾按照《抚粤政略》卷十的统计，开放陆路贸易以来，历年的税银数为：

康熙十九年二十四两四钱，

康熙二十年（公元一六八一年）一万二千二百两，

康熙二十一年（公元一六八二年）一万八千零七十六两，

康熙二十二年（公元一六八三年）二万零二百五十两，

粤海开关后，此项税款征收也就停止了。所得税款与明末在澳门征税的数额相差无几，可见其贸易额也是不大的。

（三）走私贸易

走私贸易又可分为民间走私与藩商走私两种：

藩商走私，主要是当时盘踞在广州的平南王尚可喜、尚之信集团。依附这个集团的藩商很多，由尚可喜王府的参将沈上达主持，进行海上走私活动。据李士桢《议覆粤东增豁税饷疏》报告：“自康熙元年奉文禁海，外番舡只不至，即有沈上达等勾结党棍，打造海舡，私通外洋，一次可得利银四、五万两，一年之中，千舡往回，可得利银四、五十万两，其获利甚大也。”他们包揽广东的盐饷，利用合法的身份，垄断水陆之利，假公济私。当然，我们现在还未能找到关于沈上达等人海上走私的具体文献记载，但从康熙二十年广东官府查抄其家产的报告看来，沈上达拥有现款房地产货物船只等，价值达九十七万五千九百三十六两。可见获利之巨，走私规模之大。

民间走私在沿海一带的商民中，是有其历史传统的。海禁虽严，仍然“访有不法奸徒，乘驾大船，潜往十字门海洋，与夷人私相交易。有由虎门东莞而偷运入省者，有由上濶头秋风口朗头以抵新会等处，而偷运回栅下佛山者。”⁽⁸⁾这是康熙二十一年的文献记载，说明珠江口一带的民间走私仍然十分活跃。因此，在同一年，广东官府曾发出制止走私的禁令和布告，该布告规定来往客商和经纪店牙等人，俱要验明税票，方许运走或转卖。“其无税票者，即系漏税私货，或货多而票数少开，票数与货物不符，亦

是漏税情弊，俱应即刻密报地方官，或赴院（巡抚衙门）禀首，以凭严拿审究。”⁽⁹⁾

据韩振华在《一六五〇年——一六六二年郑成功时代的海外贸易和海外贸易商的性质》（载一九八二年福建人民出版社出版《郑成功研究论文选》）一文所说，当时东、西洋贸易的利润率，达百分一百至二百。一艘贸易额为八万两银与十万两银的海舶，平均每年可获利四至五万两白银。因此从事走私活动的商人很多，例如一六六一年（顺治十八年），在一艘私自渡海前往日本的商船中，载有走私商人三十二人，其中就有三人是广东籍的，一人叫高参，广州府顺德县人，走私绉纱五十匹，价值银一百七十两；一人叫周太，雷州府人，走私细毛毡四十五条，价值银八十一两；一人叫卢五秀，广州府新会县人，商品价值五百一十两。（参见上书）康熙二十三年七月十一日在上谕中说：“向虽严海禁，其私自贸易者，何尝断绝？”⁽¹⁰⁾

另外，清初对郑成功的封锁，亦未能达到目的，事实上仍有不少商人下海与郑氏政权通贩。正如顺治十三年六月廷谕所说的，“郑成功窜伏海隅，至今未剿灭，必有奸人暗通线索，食图厚利，贸易往来，资以粮饷，……”海禁的结果反使郑氏独得海外贸易之利。

二、广州港——清朝唯一的通商口岸

（一）从多口岸通商到一口通商

清朝的海禁和迁界，对全国的经济影响极大，连清朝的高级官吏在奏疏中也承认：“弃膏腴而为荒土，捐楼阁而就茅檐，赤子苍头，啼饥在道，玉容粉面，丐食沿街。”“流离数十万之民，每年抛弃地丁银三十余万两。……未迁之民，日苦于科派，

流离之民，各无栖止，死丧频仍，欲民生不困，其可得乎？”⁽¹¹⁾因此，康熙二十二年，当台湾平定之后，康熙帝便令朝廷大臣议论开放海禁，并于二十三年（公元一六八四年）九月，下令开放海禁，其诏曰：“向令开海贸易，谓于闽粤边海民生有益。若此二省，民用充阜，财货流通，各省俱有裨益。……故令开海贸易。”

康熙二十四年（公元一六八五年）正式公布开放广东、福建、浙江、江苏四省沿海为通商贸易地点，并在广东的广州、福建的漳州、浙江的宁波、江苏的云台山（今镇江附近）设立四个海关，以主持对外贸易和征收关税等事宜。荷兰国因企图重占台湾曾帮助清政府进攻郑氏政权，因而优先准许通市。“自荷兰得请，则明以前之未通中国者皆争趋之。”（见《中西纪事》）英国的贸易也从台湾、厦门移至广州，并在广州取得建立商馆的权利。法国商人阔尔伯特亦组织中国贸易公司。不久丹麦（当时称哇国）瑞典（当时称嘴国）也闻风而来。（参见张星娘《欧化东渐史》）现将当时在广州设商馆的国家和设馆时间列表如下：

（材料来源：马士、宓亨利《远东国际关系史》和张德昌《清代鸦片战争前之中西沿海通商》，载《清华学报》一九三五年十卷一期）

国家	时 间	备 注
英 国	一七一五年(康熙五十四年)	
法 国	一七二八年(雍正六年)	张德昌之文为一六八九年
荷 兰	一七六二年(乾隆二十七年)	张文为一七二九年(雍正七年)
丹 麦	一七三一年(雍正九年)	
瑞 典	一七三二年(雍正十年)	

其他在广州进行贸易的还有“普鲁士人”、汉堡人、不来梅人、奥地利人（即比利时人）、意大利人、秘鲁人、墨西哥人和智利人。但是“他们的贸易始终是无足轻重的，并且在早期也没有发生过任何值得论述的事件。”（见《远东国际关系史》）

这时葡萄牙在东方的势力已完全衰落，荷兰也开始走下坡路，代之而起的是英国。英国来广州的船只之多、贸易活动之频繁，居各国之冠。以乾隆元年（公元一七三六年）和乾隆十八年（公元一七五三年）为例，乾隆元年来广州的贸易船只共十二艘，其中英国五艘，荷兰二艘，丹麦及瑞典各一艘。乾隆十八年广州来船共二十七艘，其中英国十艘，荷兰六艘，法国五艘，瑞典三艘，丹麦二艘，普鲁士一艘。（参见《欧化东渐史》）因此，主要贸易国还是英国。现将一六九九年（康熙三十八年）至一七五七年（乾隆二十二年）英国东印度公司来船情况列下

一六九九年(康熙三十八年)	一艘
一七〇〇年(康熙三十九年)	一艘
一七〇一年(康熙四十年)	二艘
一七〇二年(康熙四十一年)	一艘
一七〇三年(康熙四十二年)	一艘
一七〇四年(康熙四十三年)	一艘
一七〇五年至一七〇六年(康熙四十四年至四十五年)	缺
一七〇七年(康熙四十六年)	一艘
一七〇八年(康熙四十七年)	一艘
一七〇九年(康熙四十八年)	一艘
一七一〇年(康熙四十九年)	缺
一七一一年(康熙五十年)	二艘
一七一二年(康熙五十一年)	二艘
一七一三年(康熙五十二年)	一艘
一七一四年(康熙五十三年)	一艘
一七一五年(康熙五十四年)	一艘
一七一六年(康熙五十五年)	三艘

一七一七年(康熙五十六年)	二艘
一七一八年(康熙五十七年)	二艘
一七一九年(康熙五十八年)	二艘
一七二〇年(康熙五十九年)	四艘
一七二一年(康熙六十年)	四艘
一七二二年(康熙六十一年)	二艘
一七二三年(雍正元年)	五艘
一七二四年(雍正二年)	一艘
一七二五年(雍正三年)	三艘
一七二六年(雍正四年)	一艘
一七二七年(雍正五年)	一艘
一七二八年(雍正六年)	四艘
一七二九年(雍正七年)	四艘
一七三〇年(雍正八年)	五艘
一七三一年(雍正九年)	四艘
一七三二年(雍正十年)	六艘
一七三三年(雍正十一年)	五艘
一七三四年(雍正十二年)	二艘
一七三五年(雍正十三年)	二艘
一七三六年(乾隆元年)	五艘
一七三七年(乾隆二年)	五艘
一七三八年(乾隆三年)	五艘
一七三九年(乾隆四年)	七艘
一七四〇年(乾隆五年)	二艘
一七四一年(乾隆六年)	五艘
一七四二年(乾隆七年)	四艘
一七四三年(乾隆八年)	二艘
一七四四年(乾隆九年)	三艘
一七四五年(乾隆十年)	三艘
一七四六年(乾隆十一年)	六艘
一七四七年(乾隆十二年)	八艘
一七四八年(乾隆十三年)	五艘
一七四九年(乾隆十四年)	四艘

一七五〇年(乾隆十五年)	七艘
一七五一年(乾隆十六年)	十艘
一七五二年(乾隆十七年)	六艘
一七五三年(乾隆十八年)	九艘
一七五四年(乾隆十九年)	八艘
一七五五年(乾隆二十年)	四艘
一七五六年(乾隆二十一年)	五艘
一七五七年(乾隆二十二年)	六艘

注，资料来源：吴杰《中国近代国民经济史》

当时海禁虽然开放，但对外贸易的限制仍然极严，本国船只出洋限制在五百石以下。康熙四十二年又限制出洋船舶只准用双桅，梁头不得超过一丈八尺。康熙五十六年又颁布禁止本国船只往南洋贸易的命令。直到雍正七年才撤销了这项禁令。外国人来中国贸易，必须通过牙行、牙商，不得直接与中国商人接触。从上表也可以反映出来，开放贸易的初期，来船的数量并不多，康熙三十三年曾来过一艘英国船，“备受海关苛税及强征船丈量费贡物诸苦，贸易无多而去。”⁽¹²⁾直到一六八九年才又再派船来。⁽¹³⁾为了扩大贸易，东印度公司曾派遣商船打进宁波、定海等港，发现那里的税率比广州要低，对外贸易也受欢迎，地方官还加以保护。因此广州的进口船只从乾隆二十年的二十二只，减至乾隆二十二年的七只。乾隆二十四年（公元一七五九年）广东巡抚托恩多《奏复乾隆二十二年粤海关税收短少摺》中说：“臣复细加查核，粤海关乾隆二十二年分所到洋船，比乾隆二十一年少到八只，计少收船钞规项银一万三千五百一十一两零。又洋船进口出口货物，比较乾隆二十一年分，如檀香、番锡、湖丝、磁器、土夷茶、土松茶、各色绸缎，零星杂货等项，共少收银八万五千五百四两六钱零；惟胡椒，黑船哆啰绒、羽纱、羽缎等项多收银四千七百五十九两八钱零；以盈补绌，仍实少收银八万七百四十四两八钱

零。合计船钞、规项及洋船货物，二共少收银九万四千二百五十五两零。”（见《史料旬刊》第三期，转引自《十三行考》）。广东官吏怕影响粤海关的收入，便会同福建的官吏，于乾隆二十二年奏请提高浙海关的税率，正税照粤海关则例酌加一倍，以限制外国商船往宁波等港贸易。清廷不但同意了这一建议，而且乾隆皇帝还亲笔作了批示。说明清廷名义上开放海禁，提倡多口通商，实际上不愿意外国人北上贸易，希望能把贸易地点限制在广州一口。此事引起了外商很大的意见，于是便出现了洪任辉案件。

洪任辉是英国东印度公司中文翻译，通晓华语，对“汉文字义，亦能明晰。”公司曾于乾隆元年，派他在广州学习华语。乾隆十九年又派他来中国工作，开辟了宁波、定海等港的贸易。乾隆二十二年（公元一七五七年）清朝政府对浙贸易加以限制后，二十四年东印度公司又指令他往宁波贸易，如不得要领时可直赴天津。当时洪任辉由广州出发，当他的船抵达定海后，果然受阻不能进入宁波。于是洪任辉便按照计划，直航天津。经向地方官贿赂后，通过直隶总督方观承向乾隆皇帝告御状，列举粤海关的种种陋规杂费、敲诈勒索，保商制度的弊端以及行商黎光华拖欠、侵吞外商货银等等。乾隆皇帝收到这张状纸后，表面上委派新柱、朝铨为钦差大臣，赴广东会同总督李侍尧对粤海关进行查办，革去海关监督李永标的职务，并假惺惺地废除陋规（只将陋规的各种名目取消，合并为一个）。但实质上却更严格地限制与外国人通商，李侍尧在同年十月制订了五条防夷规条，他在奏摺中说：“英吉利夷商洪任辉等屡次抗违禁令，必欲前往宁波开港。旋因不遂所欲，坐驾洋艘直达天津，虽呈控海关陋弊，实则假公济私，妄冀邀恩格外，臣细察根源，总由于内地奸民教唆，行商通事不加管束稽查所致。”洪任辉也由天津解回广东，监禁于澳门的前山寨，后来死于狱中。为洪任辉写状纸的福建人林怀亦被处予极刑。乾隆二十二年，又封闭了江苏、浙江、福建三个通商口岸，

而以广州为唯一的通商口岸。

清朝政府为什么要进一步限制对外贸易，由多口通商变为独口通商呢？除了贯彻其抑商政策之外，主要是从政治需要出发。

第一，从国防的观点来看，广州远隔北京，即使发生了意外，对北京也不构成严重的威胁，而且广州有虎门等炮台，设防也比其他港完备，外国舰船攻打不易。乾隆在上谕中曾说：“虎门、黄埔在在设有官兵，较之宁波可以扬帆直达者，形势亦异。”

（参见《国朝柔远记》）

第二，从防夷的角度出发，清政府认为多开口岸会造成对清朝政权的威胁。清政府的防夷措施是十分严格的。外国人来中国贸易，不但没有贸易的自由，而且日常生活也受到限制。在处理对外关系方面，清廷总是把政治摆在首位，而把经济利益摆在次要的地位。乾隆在要求提高浙海关税率奏摺批语中说：“此摺内所称若不更定章程，必致私扣暗加，课额有亏，与商无补等语，尚未深悉更定税额本意。向来洋船俱由广东收口，经粤海关稽察征税，其浙省之宁波不过偶然一至，近年奸牙勾串渔利，洋船至宁波者甚多，将来蕃船云集，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，是以更定章程，视粤稍重，则洋船无所利而不来，以示限制，并不在增税也。”⁽¹⁴⁾因此，洪任辉事件发生后，清廷即马上采取措施。

第三，从税收角度来看，开放的港口多，走私也就随着增多，营私舞弊更多，税收不一定能增加多少，反过来说集中一口，加强管理，与多口通商比较起来，税收也不一定会减少。

梁嘉彬《广东十三行考》概括乾隆提倡一口贸易理由凡四：第一，粤省地窄人稠，沿海居民俱藉洋船为生，不独行商受益；第二，虎门、黄埔在在设有官兵，较宁波可以扬帆直达者，形势亦异；第三，闽、浙向非洋船聚集之所，海防即宜肃清；第四，外船专限广州通商，不独粤民有益，且赣、韶等关均有裨益。这就

是当时封建统治者认为最合理的考虑。

(二) 一口通商中广州的海外贸易情况

一口通商后，广州成了全国唯一的通商口岸，在对外贸易中处于垄断地位。因此，从一七五九年起至鸦片战争爆发为止，是清代广州海外贸易的繁盛时期。现根据《粤海关志》卷二十四的记载，把这一时期外国商船进口的统计数字表列如下：

年 度	外国商船进口数
一七四九年至一七五〇年(乾隆十四年至十五年)	十八艘
一七五一年(乾隆十六年)	十九艘
一七五二年(乾隆十七年)	二十五艘
一七五三年(乾隆十八年)	二十六艘
一七五四年(乾隆十九年)	二十七艘
一七五五年(乾隆二十年)	二十二艘
一七五六年(乾隆二十一年)	十五艘
一七五七年(乾隆二十二年)	七艘
一七五八年(乾隆二十三年)	十二艘
一七五九年(乾隆二十四年)	二十三艘
一七六〇年(乾隆二十五年)	十三艘
一七六一年(乾隆二十六年)	十三艘
一七六二年(乾隆二十七年)	十艘
一七六三年(乾隆二十八年)	十七艘
一七六四年(乾隆二十九年)	二十四艘
一七六五年(乾隆三十年)	三十一艘
一七六六年(乾隆三十一年)	三十艘
一七六七年(乾隆三十二年)	二十艘
一七六八年(乾隆三十三年)	二十三艘
一七六九年(乾隆三十四年)	二十三艘
一七七〇年(乾隆三十五年)	二十九艘
一七七一年(乾隆三十六年)	二十六艘

年 度	外国商船进口数
一七七二年(乾隆三十七年)	三十艘
一七七三年(乾隆三十八年)	二十八艘
一七七四年(乾隆三十九年)	三十一艘
一七七五年(乾隆四十年)	三十四艘
一七七六年(乾隆四十一年)	二十六艘
一七七七年(乾隆四十二年)	三十九艘
一七七八年(乾隆四十三年)	三十三艘
一七七九年(乾隆四十四年)	二十八艘
一七八〇年(乾隆四十五年)	二十五艘
一七八一年(乾隆四十六年)	三十五又二十四艘
一七八二年(乾隆四十七年)	十四艘
一七八三年(乾隆四十八年)	三十六艘
一七八四年(乾隆四十九年)	三十五艘
一七八五年(乾隆五十年)	四十六艘
一七八六年(乾隆五十一年)	六十八艘
一七八七年(乾隆五十二年)	七十三艘
一七八八年(乾隆五十三年)	六十五艘
一七八九年(乾隆五十四年)	八十三艘
一七九〇年(乾隆五十五年)	五十九艘
一七九一年(乾隆五十六年)	三十八艘
一七九二年(乾隆五十七年)	五十五艘
一七九三年(乾隆五十八年)	四十四艘
一七九四年(乾隆五十九年)	四十三艘
一七九五年(乾隆六十年)	五十九艘
一七九六年(嘉庆元年)	五十三艘
一七九七年(嘉庆二年)	五十一艘
一七九八年(嘉庆三年)	六十三艘
一七九九年(嘉庆四年)	五十艘
一八〇〇年(嘉庆五年)	五十九艘
一八〇一年(嘉庆六年)	六十四艘
一八〇二年(嘉庆七年)	七十艘

年 度	外国商船进口数
一八〇三年(嘉庆八年)	八十四艘
一八〇四年(嘉庆九年)	七十七艘
一八〇五年(嘉庆十年)	八十五艘
一八〇六年(嘉庆十一年)	九十七艘
一八〇七年(嘉庆十二年)	九十六艘
一八〇八年(嘉庆十三年)	八十七艘
一八〇九年(嘉庆十四年)	六十六艘
一八一〇年(嘉庆十五年)	七十七艘
一八一一年(嘉庆十六年)	五十一艘
一八一二年(嘉庆十七年)	七十三艘
一八一三年(嘉庆十八年)	五十一艘
一八一四年(嘉庆十九年)	四十七又五十二艘
一八一五年(嘉庆二十年)	七十三艘
一八一六年(嘉庆二十一年)	一〇四艘
一八一七年(嘉庆二十二年)	一〇一艘
一八一八年(嘉庆二十三年)	八十八艘
一八一九年(嘉庆二十四年)	九十艘
一八二〇年(嘉庆二十五年)	九十六艘
一八二一年(道光元年)	九十四艘
一八二二年(道光二年)	八十四艘
一八二三年(道光三年)	六十五艘
一八二四年(道光四年)	七十一艘
一八二五年(道光五年)	一一二艘
一八二六年(道光六年)	八十九艘
一八二七年(道光七年)	一〇三艘
一八二八年(道光八年)	八十六艘
一八二九年(道光九年)	七十六艘
一八三〇年(道光十年)	九十九艘
一八三一年(道光十一年)	七十七艘
一八三二年(道光十二年)	八十七艘
一八三三年(道光十三年)	一〇五艘

年	度	外国商船进口数
一八三四年	(道光十四年)	一四三艘
一八三五年	(道光十五年)	一四九艘
一八三六年	(道光十六年)	一九九艘
一八三七年	(道光十七年)	一一三艘
一八三八年	(道光十八年)	一二九艘

从上表分析，船舶进口数是逐年增加的，其中最高的一年是一八三六年，达一九九艘。最少的一年是一七五七年也有七艘。这与“国朝设关之初，番船入市者，仅二十余桅”⁽¹⁵⁾比较起来，相差不知多少倍。而船舶的吨位数亦由每年的四万吨增加到七万吨。（参见李洵《明清史》）

关于进口船舶的规模，按《广东新语》卷十八所载：“洋船之大者，曰独樯舶，能载一千婆兰，一婆兰三百斤，番语也。次牛头舶，于独樯得三之一；次三木舶，于牛头得三之二；次料河舶，于三木得三之一。底二重，皆以铁力木厚三四尺者为之，糊以沥青、石脑油、泥油。……桅凡三，……桅长者十四五丈或二三接。……凡上舶容人千余，中者数百。”有一种贺兰舶，“崇如山岳，有楼橹百十重”，还配备有大炮等武器。船舱里面有甃水井，菜畦等。清人赵翼所撰的《檐曝杂记》亦提到西洋船，谓此种船“桅高数十丈，大十余抱，一桅之费数千金。……西洋帆则上阔下窄，如摺扇展开之状，远而望之几如垂天之云，盖阔处几及百丈云。”该书还说：“红毛番舶，每一船数十帆，更能使横风、逆风皆作顺风云。”

美国也加入了各国的贸易行列，公元一七八四年美国在取得独立后的第二年，便派遣美国商船“中国皇后”号到达广州。这只船在黄埔停留了四个月，在它停留期间，又有一艘“潘拉斯”号来到。这两艘船共运走茶叶八十八万磅，取得了很大的利

润。从一七八六年起至一八三三年止，四十八年间，美国到达广州的船只有一千一百零四艘，仅次于英国，其发展速度比其他国家都快。

至于通过广州出口的本国船舶，也有蓬勃的发展，而且多往来于越南、暹罗、爪哇、苏门答腊、新加坡、吕宋等地，仅新加坡一地，每年便有九十余艘中国船往来贸易。《海国闻见录》记当时葛喇巴（即雅加达）盛况说：“葛喇巴盛甲诸岛，洋舶云集，中国大小西洋白头乌鬼无来由各番珍宝物食，无所不有……中国人口浩盛，住此地何啻十余万。”因此，康熙年间广东道监察御史李清芳在上皇帝的奏摺中也说：“商人往东洋者十之一，往南洋者十之九。”（见《皇清通考·四裔门》）田汝康在《十七世纪至十九世纪中中国帆船在东南亚航运和商业上的地位》（载《历史研究》一九五六年第八期）一文中也说，十九世纪二十年代，每年行驶暹罗、中国，由华侨集资经营的船舶有八十二艘，由中国驶往越南西贡的有三十艘，吨位六千五百吨，驶往福发的有十六艘，三千吨，驶往顺化的十二艘，二千五百吨，加上驶往越南其他港口的船舶，总计有一百十六只，约两万多吨。该文还引克劳佛特《印度半岛史》第三卷的资料说，当时“行驶马来海面的中国船有加里曼丹十只，五千六百吨，爪哇七只，五千三百吨，望加锡二只，五百吨或一千吨的一只，安汶一只，五百吨，马六甲一只，一千吨，林牙群岛以及附近岛屿三只，二千一百吨，丁加奴一只，八百吨，吉连丹一只，八百吨，总计二十六只，一万七千一百吨。”当然这些船也有从福建出发的，但从广东和广州出发的，当不会少于一半。此外，广州至日本也有航线。据日本史料记载，一七一五年曾有规定，广东每年可以派出两艘海船往日本贸易，每船贸易额为银二万七千两。并记有广州港至长崎的里程为八百七十日里，航行天数为十六至二十五天。（参见冯佐哲、王晓秋《从吾妻镜补谈到清代中日贸易》载《文史》第十五辑）

根据史料记载，一七九二年，中国对英、法、美、荷兰、西班牙、丹麦、瑞典等国进出口贸易是：进口总额五百零六万九千六百五十三两，出口总额五百四十九万零五百二十四两，合计进出口总额为二千二百五十六万零一百七十七两。(16)

一八一二年进口总额一千二百七万余两，出口总额一千五百十万余两，合计进出口总额二千七百万余两。

一八一三年，进口总额一千二百六十三万余两，出口总额一千二百九十三万余两，合计进出口总额二千五百五十六万余两。(17)

一八三七年，进口总额二千零一十四万余元，出口总额三千五百零九万余元，合计进出口总额五千五百二十三万余元。（见《海国图志》卷二）

如果按嘉庆十七年的贸易额与道光十七年相比，则在短短的二十六年中，贸易额已增至一倍以上。

当时欧洲的资本主义国家，尤其是英国，正处在经济上升时期，急需扩大商品的交换市场。中国当时是一个富庶的国家，是西欧国家的主要贸易对象，因此这些国家的商人都希望通过政府的关系，打开中国这扇紧闭的门户。

公元一七八七年，英国政府派加茨喀特为使节，出使中国，但他在航行途中死亡。一七九二年，又派马戛尔尼为使节，继续东来。一七九三年，马戛尔尼抵达中国，由天津河口的大沽进入北京，在热河觐见了乾隆皇帝，提出开放舟山、宁波、天津诸港，并要求通商特权，受到清朝政府的拒绝。为此，乾隆皇帝还特地下谕说明：“天朝物产丰盈，无所不有，原不借外夷货物以通有无。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，并霑余润。今尔国使臣于定例之外，多有陈乞，大乖仰体天朝加惠远人、抚育四夷之道！”（见《粤海关志》卷二三）马戛尔

尼的外交完全失败。公元一八一六年英国政府又派阿美士德出使中国，因觐见礼节问题未能达成协议，被中国政府驱逐回国。一七九五年荷兰也曾派德胜和范罢览为使节，作进一步通商的要求，同样也没有达到目的。

当时中国输出的主要商品是茶叶、丝绸、棉布、铜、黄金等。

茶叶是十八世纪最主要的出口物资，为英、法、荷、葡、西班牙等国商人所抢购。每年约有四十五万担茶叶从广州输出。在英国，清朝初年，茶已是一种名贵饮料。一六八四年东印度公司通知在印度的英商说：“现在茶叶已渐通行，公司要把茶赠送友朋，望每年购买上好的新茶五六箱运来。”在该公司的宣传下，茶逐渐成为英国流行的嗜好品。从一七〇一年起，至一七六一年止，从广州输入英国的茶叶逐年增加。据吴杰《中国近代国民经济史》引密尔蓬恩的资料：一七〇一年，通过东印度公司从广州输入英国的茶叶为六万六千七百三十八磅，一七一一年为一十五万六千二百三十六磅，一七二一年为二十八万二千八百六十一磅，一七三一年为九十七万一千一百二十八磅，一七四一年为一百三十万九千二百九十四磅，一七五一年为二百七十一万零八百一十九磅，一七六一年为二百八十六万二千七百七十二磅。平均每十年增加一倍以上。由于英、法、葡、西、荷等国，都要通过广州进口茶叶，因此茶叶的价格一直在上涨。例如武夷茶雍正十年每担价才十三至十四两，到了乾隆十九年，却上涨至十九两一担。虽然英国政府对茶叶课以重税，但销路仍然日益增多。从一七八一年至一七九三年的十二年间，中国对英国输入茶叶的价值便达九千六百二十六万七千八百三十三元（银元）。

丝绸在广州的商品出口额中占第二位。外国从广州进口的丝绸中，有生丝和绸缎两种。虽然中国方面对丝绸的输出经常加以限制，“每船准其配买土丝五千斤，二蚕湖丝三千斤，以示加惠外洋之意，其蚕头湖丝及绸绫缎匹仍如旧禁止，不得影射取

良。”⁽¹⁸⁾但英商为了垄断广州的丝茶市场，仍然与法、荷等国竞相争购。故每担丝价亦由康熙三十八年的一百三十七两上涨至康熙六十一年的一百四十二两。到了乾隆十九年时，则再涨至一百五十两至二百二十二两之间。乾隆年间，平均每年出口湖丝并绸缎等商品，有二十余万斤至三十二、三万斤不等。（见李侍尧《奏准将本年洋商已买丝货不准其出口疏》）

在这期间棉布也有大量的输出，一七四一年一万五千六百九十九匹，一七九四年增至五十九万八千匹，一七九六年（嘉庆元年）再增至八十二万匹，一七九八年（嘉庆三年）突破了二百一十二万五千匹。自嘉庆五年至九年，每年平均出口一百三十五万三千四百匹。当时中国的棉布从质量和配色都胜过英国，并且价钱比较低廉，故英商特别想在广州获得这种商品。东印度公司也特许当时的港脚船输入这些商品。

铜的出口也曾盛极一时，主要是铜制品。当时中国的工艺技术比较先进，欧洲还不能仿造。由广州出口的铜多为滇铜。后来因铜价过贵，出口量逐渐减少了下来。

黄金的输出主要是与欧洲的差价较大，外商有利可图。康熙年间，中国的黄金比当时欧洲的价格要低三分之二，所以外国人都做黄金买卖。一七三六年东印度公司到舟山、宁波来的船便运走黄金约二万六千多两。雍正十一年起，中国金价上涨，金子也就停止了出口。

铁锅的出口量也很大，雍正年间，外国船只来广州贸易的百分之八、九十都要购买铁锅，“少者一百至三、二百连不等，多者买至五百连并有一千连者。”（参见《南海县志》卷一）按每连约重二十斤计，一千连重则二万斤，故每船购买铁锅少者二千至四千斤，多则达二万斤以上。在这期间，外国向中国输入的商品主要有白银、棉花、铅、毛织品、香料等。

白银是充当购买中国商品的支付手段而输入的。各国商人为

了到广州市场抢购丝、茶等商品，只好用白银支付。而中国在当时正好缺少白银，欢迎白银输入。各国商人带来的银子除纹银外，还有英国的双烛洋，墨西哥的鹰洋，威尼斯的杜加通币等。进口银与货物比例，在康熙年间英国船，平均是银五万镑对商品五千镑，而在乾隆年间，平均是银七万三千镑对商品五万八千镑。

输入的棉花主要是印度棉花，它质量好，大受欢迎。当时中国生产的棉花供不应求。康熙四十三年由英国运进棉花一一一六担后，又在雍正十三年运进六〇五担。到了乾隆五十年已增至四万八千余担，次年更增至九万三千余担，再次年则在十八万七千担以上了。据彭泽益在《鸦片战争前广州新兴的轻纺工业》（载一九八三年《历史研究》第三期）一文称，嘉庆十九年至二十年的贸易数字表明，从广州进口的商货值银约三百二十五万二千四百八十两，其中棉花约值银一百零五万一千七百零八两，占进口货值百分之三十二。

铅由英船从欧洲直航中国，每次进口四十至六十吨。

香料是从东南亚国家和印度运来的，本是传统的进口商品，此时改由欧洲商人代替东南亚和印度等国的商人运来中国。

至于欧洲制造的毛织品，在中国市场却找不到销路，但英国国会硬性规定本国商船东航，至少要在输出的商品总额中携带十分之一的土产或制造品，东印度公司为了完成任务，不得不削价向中国推销毛呢制品。

总之，这一时期广州港的海外贸易，仍然处于出超的地位，外国商人处于入超的地位。在这样的情况下，狡猾的外国商人，特别是英国商人，便转而向中国输出鸦片以弥补他们对华贸易的差额，这样就出现了罪恶的鸦片贸易。

英国东印度公司从乾隆三十七年获得鸦片的专卖权后，便向中国大量输出鸦片。一七七八年至一八〇〇年共输入鸦片四千一

百三十三箱。一八三三年后，竟增至二万一千九百八十五箱。至鸦片战争前夕已达四万余箱。英国在鸦片贸易中获利三亿元以上。美国也获利数百万元之多。清朝大臣黄爵滋奏摺谓：“道光三年至十一年广东海口，共漏银一千七八百万两。十一至十四年，共漏银二千余万两。十四年至十六年共漏银三千万两。”（见范文澜《中国近代史》上册）出现银根枯竭的现象。从道光六年起，中国在对外贸易中，便从出超的地位变为入超的地位，而英、美、法等国通过鸦片贸易由入超变为出超，摆脱了在对外贸易中的被动地位。鸦片贸易最终导致了一八四〇年的鸦片战争，腐败的满清政权，不堪一击，割地求和，丧权辱国，中国从此陷入了半封建半殖民地的地位。

（三）广州的外港——黄埔港

广州的外港波罗庙，历唐、宋、元、明以来，因地理的变迁，码头的淤浅，已不能再担负外港的任务。因此，进入清初，位于波罗庙上游的黄埔港，便逐渐地兴起，成为清朝政府指定的外船碇泊之所。

清朝政府在颁发管理十三行外商条例中，明文规定：“凡载洋货入口之外商船，不得沿江湾舫，必须下锚于黄埔，并不得在别地秘密将商品贩卖。”（见黄善生《清代广东贸易及其在中国经济史上之意义》，载岭南学报第三卷第四期）。当时外国商船携带铜炮前来贸易者，亦明令规定“于黄埔地方起其所带炮位，然后交易。”按照武育干《中国国际贸易史》统计：一八一七年广东对外贸易的进口总值中，通过黄埔进口的达一千九百七十一万一千四百四十四元，而当时全省的进口总额才达二千三百四十八万八千四百四十元。可见大部分物资都是通过黄埔进口的。

另据马士、宓亨利所著的《远东国际关系史》一书称：外国船来中国贸易，都先驶澳门，在澳门聘用一名引水，再雇请一名通

事（翻译）和买办，领到粤海关颁发的红牌后，才准驶往虎门。在那里经过丈量并缴清各项费用后，再开到黄埔，不得进入省河。该书还列举一七八九年，“停泊在黄埔的有英国船六十一艘（其中东印度公司船二十一艘，港脚船四十艘），美国船十五艘，荷兰船五艘，法国船一艘，丹麦船一艘，葡萄牙船三艘，共计八十六艘。”⁽¹⁹⁾

丁则良在《俄国人第一次环球航行与中国》一文中，记述俄船“希望”号和“瓦涅”号于一八〇三年八月七日，由克隆斯达启行，横越大西洋，进入太平洋，取道夏威夷群岛，经过日本抵达中国时，也是先到澳门，然后进入黄埔碇泊的。（见《历史研究》一九五四年合订本）

当时粤海关设总口七处，黄埔属驻在广州的省城大关管辖。所以，当时外国商船碇泊地点虽在黄埔，但一切的对外贸易活动仍在广州进行。

三、粤海关的设立及其管理

粤海关是清朝政府设于广州，主持对外贸易和征收关税的机构。由于广州的对外贸易在全国居于首位，因此与其他的海关对比起来，它显得特别重要。特别是到了乾隆二十二年之后，只准广州一口贸易，在一个长的时期里，粤海关几乎成了唯一的对外贸易机构。现将粤海关的组织机构、税收制度、管理情况分述如下：

（一）粤海关的组织机构

粤海关设监督一人，由于其地位重要，早在康熙二十四年设关初期，便设专职监督，其他海关都不设专职监督。闽海关由福建将军兼任，浙海关、江海关由浙江巡抚、苏江巡抚兼任。而且粤海

关还规定要由满族旗人担任,与宫廷有密切的关系。雍正元年曾经撤销监督,把税务交给地方官监收,以便调剂地方钱粮等财政问题。但雍正七年以后,又恢复了监督的设置,并且命令地方官协助管理。乾隆十五年,再次明确关税由监督征收,但必须会同两广总督题报。

粤海关下辖各总口,总口辖各口。根据《粤海关志》卷九记载,其组织情况是:

(1) 省城大关。下辖:总巡口、行后口、东炮台口、西炮台口、佛山口、黄埔口、虎门口、紫泥口、市桥口、镇口口、江门口。设旗人防御一员。

(2) 澳门总口。下辖:大马头口、南湾口、关闸口、娘妈阁口。设旗人防御一员。

(3) 乌坎总口。下辖:神泉口、甲子口、碣石口、汕尾口、长沙口、鲘门口、平海口、稔山口、湖东口、墩头口、靖海口。由惠州府同知兼。

(4) 庵埠总口。下辖:双溪口、溪东口、汕头口、潮阳口、后溪口、海门口、达濠口、澄海口、卡路口、南洋口、府馆口、东陇口、障林口、黄冈口、乌塘口、北炮台口。由潮州府海防同知兼。

(5) 梅篆总口。下辖:水东口、碓洲口、芷芎口、暗辅口、两家滩口、阳江口。由高州府通判兼。

(6) 海安总口。下辖:东西乡口、白沙小口、博赊小口、南樵小口、对楼小口、田头小口、锦囊小口、雷州口、赤坎口、乐民口、廉州口、山口小口、钦州口。由雷州府同知兼。

(7) 海口总口。下辖:铺前口、清澜口、沙老口、乐会口、万州口、儋州口、北黎口、陵水口、崖州口。由琼州府同知兼。

(二) 关税税则和收入情况

粤海关征税,分船钞和货税两个部分。

船钞亦称“船料”、“船税”。其税率按船的大小分等级征收。详细情况如下表：

船 别	长	阔	餉 銀	备 注	
东洋夹板船	一等船	七丈四五尺	二丈三四尺	一千四百两	俱征收 照額減二
	二等船	七丈有零	二丈一二尺	一千一百两	
	三等船	六丈有零	二丈有零	六百两	
	四等船	五丈有零	一丈五六尺	四百两	
西洋夹板船	一等船	七丈四五尺	二丈三四尺	一千四百两	
	二等船	七丈二尺	二丈二尺	一千一百两	
	三等船	六丈五六尺	二丈	六百两	
乌白膳船	与东洋二等船同				

货税分进口和出口税，根据商品的价格和性质决定，现将鸦片战争前重要进出口货品税则列表如下：(20)

进出口	货 名	单 位	规定税则 (两)	实征税则 (两)	实征額为法定額 的倍数
进 口	棉 花	一 担	0.298	1.740	6.0
	洋 布	一 匹	0.069	0.373	5.4
	漂白棉布	一 匹	0.285	0.702	2.4
	棉 纱	一 担	0.483	2.406	5.0
	大 呢	一 丈	0.711	1.242	1.7
出 口	湖 丝	一 担	15.276	23.733	1.6
	广东綢	一 担	8.576	10.570	1.2
	砂 糖	一 担	0.269	0.475	1.8
	棉 布	一 担	1.843	2.651	1.4
	茶 叶	一 担	1.279	6.000	4.7

上表所列规定税则与实征税则竟然有相差六倍的，说明粤海

关陋规杂费，敲诈勒索是相当严重的。事实上这些陋规杂费亦为清廷所认可。如雍正四年，皇帝下令把陋规杂费一体奏报归公，因此，外商在按税则缴纳应征的船钞之外，又额外征收规银，不分等次，每船一次交纳进口和出口规银一千九百五十两。按马士在《中华帝国国际关系史》一书的计算，这一千九百五十两的规银是：

放关入口银：一〇八九点六四两

放关出口银：五一六点五六一两

普济堂公用：一三二两

签押人员规银：一五〇两

各项规礼银（共九项）：五二点四四〇两

“解京补平”（广州与北京库平差数）：九点三五九两。

除规银外，又抽取“分头银”和“缴送”等杂费。⁽²¹⁾为此外国商人强烈不满，曾经向总督孔毓琦请愿，但毫无结果，直至乾隆登基，“嘉惠远人”，才将“缴送”这一项杂费裁撤，然分头银仍照旧征收。

据乾隆二十四年李侍尧等人的调查，陋规和勒索共有六十八条。该调查报告曰：“外洋番船进口，自官礼银起，至书吏、家人、通事、头役止，其规礼：火足、开舱、押船、丈量、贴写、小包等名色共三十条；又放关、出口、书吏、家人等共验舱、放关、领牌、押船、贴写、小包等共名色三十八条；头绪纷如，实属冗杂。”⁽²²⁾总计进口规礼每船应缴一千两有奇，出口规银四百两有奇。⁽²³⁾另据马士的计算，在一八四〇年以前，一只载重九百吨的商船，要纳船钞及规费六千两；载重四百吨的商船，也要纳船钞及规费三千三百多两。⁽²⁴⁾

按照规定，清朝政府对海关的税收是采取包干的办法。每年向中央政府上缴税款九万一千七百四十四两五钱，叫“正额”，也就是必须保证的数字。除此之外，还力争“盈余”。但设关初期，由于关吏的中饱侵吞，在上缴的税款中，不但没有盈余，而

且还经常缺额。经过雍正的整顿后，大有好转。到了乾隆末年，盈余已达“八十五万五千五百两”。（见《大清会典事例》卷一百八十八，《户部·关税》）现根据《粤海关志》卷十的资料，将乾隆十四年至道光十七年广东海关的税收情况表列于下：

年 度	收入（以两计）
一七四九(乾隆十四年)	四六六九四〇点七二九
一七五〇(乾隆十五年)	四五九八〇四点二八四
一七五一(乾隆十六年)	五〇二七六九点〇六五
一七五二(乾隆十七年)	五一四八一〇点〇〇八
一七五三(乾隆十八年)	五一五三一八点〇三九
一七五四(乾隆十九年)	四八六二六七点七九四
一七五五(乾隆二十年)	四〇四九五七点〇四八
一七五六(乾隆二十一年)	三二〇五三〇点六七八
一七五七(乾隆二十二年)	三七〇〇三七点二九五
一七五八(乾隆二十三年)	三五四六六八点〇二九
一七五九(乾隆二十四年)	三五六二〇八点九七二
一七六〇(乾隆二十五年)	三八二六一〇点〇四九
一七六一(乾隆二十六年)	三八二六三〇点六一五
一七六二(乾隆二十七年)	四一一六二三点〇七二
一七六三(乾隆二十八年)	四七四三三六点六六五
一七六四(乾隆二十九年)	五〇五〇三一点六八五
一七六五(乾隆三十年)	五九九九六四点九五九
一七六六(乾隆三十一年)	五四六七三六点一四二
一七六七(乾隆三十二年)	五四七一〇二点四九一
一七六八(乾隆三十三年)	五四八三〇六点一五六
一七六九(乾隆三十四年)	五九〇〇六三点二〇七
一七七〇(乾隆三十五年)	五七八〇六六点五九〇
一七七一(乾隆三十六年)	五九一九九七点五二一
一七七二(乾隆三十七年)	五五三八二六点一〇七
一七七三(乾隆三十八年)	五四一五五三点一八五

年 度	收入(以两计)
一七七四(乾隆三十九年)	五四八六三点七〇三
一七七五(乾隆四十年)	五三三一七八点四一二
一七七六(乾隆四十一年)	五八八四〇七点九六五
一七七七(乾隆四十二年)	五八八四五三点九七〇
一七七八(乾隆四十三年)	五五六一八五点一〇〇
一七七九(乾隆四十四年)	五五六二三三点九三七
一七八〇(乾隆四十五年)	五八一八〇二点一九一
一七八一(乾隆四十六年)	五四八八八三点三一六
一七八二(乾隆四十七年)	七九七八六一点五七一
一七八三(乾隆四十八年)	七四八一二五点七一九
一七八四(乾隆四十九年)	八七二一五〇点九〇八
一七八五(乾隆五十年)	九五三九六〇点六六三
一七八六(乾隆五十一年)	九八一六八六点三一二
一七八七(乾隆五十二年)	一〇三六九九九点三二一
一七八八(乾隆五十三年)	一一〇一三六一点九六三
一七八九(乾隆五十四年)	一一二七五六二点八八三
一七九〇(乾隆五十五年)	九九五八八二点五二三
一七九一(乾隆五十六年)	一〇一一四二六点二八三
一七九二(乾隆五十七年)	八八五六一二点七九九
一七九三(乾隆五十八年)	九七二九四八点五〇一
一七九四(乾隆五十九年)	一一七一九一点二六〇
一七九五(乾隆六十年)	九八一八六六点六九〇
一七九六(嘉庆元年)	九七三一七二点九七五
一七九七(嘉庆二年)	一〇三五七五七点四七七
一七九八(嘉庆三年)	九三七〇七三点二六〇
一七九九(嘉庆四年)	一二〇一二四六点五三七
一八〇〇(嘉庆五年)	一三三六一七一点八三一
一八〇一(嘉庆六年)	一五四〇七七三点九〇二
一八〇二(嘉庆七年)	一六九五三八九点〇三〇
一八〇三(嘉庆八年)	一五五五五八六点四〇五
一八〇四(嘉庆九年)	一六四一九七一点七六八
一八〇五(嘉庆十年)	一六三一三七五点九九八

年 度	收入(以两计)
一八〇六(嘉庆十一年)	一六六三八三〇点〇四八
一八〇七(嘉庆十二年)	一四七〇四六〇点二二六
一八〇八(嘉庆十三年)	一四五七二〇一点七七七
一八〇九(嘉庆十四年)	一四〇八六四一点八六四
一八一〇(嘉庆十五年)	一一六五二六三点一二六
一八一—(嘉庆十六年)	一三四七九三六点八九一
一八一二(嘉庆十七年)	一二四六七〇八点一六〇
一八一三(嘉庆十八年)	一一八五四六一点八二六
一八一四(嘉庆十九年)	一三三一二三九点八六〇
一八一五(嘉庆二十年)	一四四六九七九点九六五
一八一六(嘉庆二十一年)	一四二—三〇三点七九九
一八一七(嘉庆二十二年)	一四三二九—〇点九九九
一八一八(嘉庆二十三年)	一三八〇〇九七点〇八八
一八一九(嘉庆二十四年)	一四七九八二〇点—〇二
一八二〇(嘉庆二十五年)	一四九七〇二二点四九二
一八二—(道光元年)	一四八五一四六点八三〇
一八二二(道光二年)	一四〇四九—三点一六〇
一八二三(道光三年)	一四四四三二二点六一六
一八二四(道光四年)	一二九八八二八点九六二
一八二五(道光五年)	一五七六六三七点一六二
一八二六(道光六年)	一八五〇〇四五点九九二
一八二七(道光七年)	一四四—九二四点五九六
一八二八(道光八年)	一四九九五八〇点七四三
一八二九(道光九年)	一六六三六三四点九七八
一八三〇(道光十年)	一四六一八〇六点一六三
一八三一(道光十一年)	一五三二九三三点二四九
一八三二(道光十二年)	一四七七八四六点二六五
一八三三(道光十三年)	一六六九七一—二点六四—
一八三四(道光十四年)	一四二四九四四—点一六九
一八三五(道光十五年)	一六七四八五—点七二八
一八三六(道光十六年)	一七八九四二—四点三二三
一八三七(道光十七年)	一二四二〇—四—点二一五

上表所列，粤海关税收由乾隆十四年起至道光十七年止，相距八十九年，其收入增加数倍。可见这一时期的广州对外贸易亦有相当的发展。

(三) 粤海关的管理

粤海关的职责除征收关税之外，还负责执行对外贸易中有关的禁令，以及对外关系的管理等。

1. 执行对外贸易禁令

清朝政府在对外贸易方面的禁令，主要是限制和禁止有关商品、人员及货币出口。

在限制出口商品方面，主要是：

(1) 茶叶。每年出口不许超过五十万担。并且规定商人贩运武夷、松罗茶叶至广州，必须由内河过岭行走，不得由海道贩运。以免“洋面辽阔，漫无稽查，难保不夹带违禁货物，私行售卖。”⁽²⁵⁾

(2) 生丝。每船准买土丝五千斤，二蚕湖丝三千斤。头蚕湖丝及绸绫缎匹禁止出口。

(3) 大黄。每年每国贩买不得超过五百斤。并“飭令省城洋行及澳门商人将售买大黄数目及卖与何国人，分晰列册呈缴南海、香山二县。”（见《粤海关志》卷十八）大黄之所以限制出口，主要是封建统治者认为这是“羈縻”夷人的一种药品，掌握在手上可以“制夷”。

至于列为违禁品禁止出口的，有米、谷、麦、豆、杂粮、金、银、铜、铁、铅、锡、硝磺、书籍等。金和铜虽属违禁之列，但商人因有利可图，仍然私运出口。此外，还禁止夹带人口出国。“如出口夹带违禁货物并将中国之人偷载出洋，守口官并徇情疏纵者革职。”⁽²⁶⁾

在进行贸易时，一律不准使用银两货币，“广东洋商与夷人

交易只用货物，收买转贸不准用银。”（见《粤海关志》卷十七）

2. 执行对外关系中的防夷政策

康熙时，海禁初开，外船出入还比较自由，检查亦不算严格。公元一七一五年英国东印度公司曾与粤海关监督议定了一种通商条约，其内容是：

- (1)自由通商；
- (2)自由雇用奴仆；
- (3)自由采办食用及所需物品；
- (4)非卖品等免税；
- (5)得在海岸设幕屋修理船桅等；
- (6)船舶所属之小艇，经悬旗不受检查；
- (7)管理货运人之写字桌及箱，不受检查；

(8)依章纳税外，不得再行赋课；如有留难情事，税关应加保护。⁽²⁷⁾

乾隆二十四年，洪任辉事件后，由多口通商改为一口通商，两广总督李侍尧为了防范外国人在广州生事，遂制定了“防范外夷规条”五项。这就是有名的“防夷五事”其主要内容是：

(1)“夷商在省住冬，应请永行禁止。”外国商人在他的船舶于九、十月扬帆回国后，如有未了的商务，需要留下来继续处理时，应往澳门居住，不得留在广州过冬。

(2)“夷人到粤，宜令寓往行商管束稽查也。”外国商人到达广州后，可以在“夷馆”住宿，其随行人员不得超过五人，并不准携带一切凶械火器赴省。外商住进“夷馆”后，“责成行商通事……勤加管束，毋许汉奸出入夷馆，结交引诱。……其前后行门，务拨诚实行丁，加紧把守，遇晚锁锢，毋得令番厮人等出外闲行，如夷商有买卖货物等事，必须出行，该通事行商必亲身随行。”

(3)“借领外夷资本及雇请汉人役使，并应查禁也。”中国商

人不得向外国商人借款经商，以免互相勾结，滋事生端。同时外商已允许“带番厮人等，尽足供其役使”，所以不得再雇请汉人，为其服务。以杜绝“无赖民人”，“为伊等奔走驱驰”。

(4)“外夷雇人传递信息之积弊，宜请永除也。”外商不得雇人传递消息，特别是不能允许利用官方所设立的驿站，传递信息，探听市场的行情，物价的涨落等。

(5)“夷船收泊处所，应请酌拨营员弹压稽查也。”在外国商船碇泊的地方，要加派兵丁，严加防范，经常巡逻，以防止外国船员、水手滋事生端。

以上规定，亦不能完全遵照执行。一八三一年英国大班盼师携带家眷歇宿于“夷馆”，并乘坐肩舆入馆，引起轩然大波。于是当时的两广总督李鸿宾又制定“防夷人章程”八条。道光十五年，发生英国人要求“与天朝疆吏书信平行”一事，又由总督卢坤颁布更严厉的防范章程八条。马士、宓亨利在《远东国际关系史》一书中，把全部防夷的措施归纳为九条，现将全文抄录如下：

(1)兵船必须停泊省河口外，不得进入虎门。——这条规定从不放松。

(2)洋妇不许带进商馆；枪炮和其他武器也不许携入。——这条规定过去是严厉执行的。迟至一八三〇年，有几名妇女从澳门来参观商馆，中国人为迫使她们立即离省，还两度以停止通商相威胁。

(3)行商不得向外国人拖欠。——这条规定是不能实行的。诱惑太大了，外国人既不肯停止放帐，中国人又不肯停止借债，而且大家又都不记来往帐。

(4)外商不得雇用华籍仆役。——这一条照例很马虎，但是常常被用来作恫吓的武器，如一八一四年、一八三四和一八三九年的情形那样。

(5)外国商人不得坐轿。——步行是唯一合乎外商

这类人身分的行动方法，可是步行也不能太多。

(6) 外国人不得在省河内划船游乐。——每月有三天准他们在通事陪同下结伴到花地那个对江的花园游散，通事无论就文字或就个人来说，都要对他们的一切越轨行动直接负完全责任。——这一条通常是马虎的，但也不时加强限制的举动。可是，对于街上散步，即使是在商馆附近，也毫不通融。

(7) 外国人不得呈递禀帖；如有陈诉，必须交由行商转呈。——这无异是要他们通过经手非法事情的人控诉一切非法行为。这条规定是公行管理权的基础，从不放松。一八三一年，章程稍有变通，如果行商扣留文件，不予转呈，准两三个外国人携带禀帖卑躬屈膝地前往城门口（但不能进城），递交守城门的官员收转。这项变通方法通常是具文。

(8) “至夷商寓歇行商馆内，向系责成行商管束。其置买货物，必令行商经手；原以防范奸民引诱教唆。嗣后夷商居住行商馆内，不准夷商擅自出入，致与奸民交易营私。”⁽¹⁸⁾

(9) 外国人不得在广州逗留过冬，一俟货物销出，船舶装妥之后，应即回国或前往澳门。——在广州，买通有关人物之后，可以借故请准在每一个商馆留下两三人逾期逗留不去。虽然每年的离境是强制性的，但是离境也同入境一样，必须花钱。通常离境许可证的费用是三百两银子。

四、十三行商

前一章已经说过，在明朝的后期，当欧洲资产阶级纷纷东来中

国贸易时，便产生了为外国资本服务的买办资产阶级的萌芽。发展至清代，这个买办资产阶级便以十三行商的面目出现。十三行商是闭关锁国政策的产物，是由牙行演变而成的半官半商性质的商人。

（一）十三行商的起源

康熙二十四年，当粤海关成立的时候，外国商船开始来中国贸易。按照清朝政府的规定，外国商人不得与中国商人发生任何直接的买卖关系，外商到中国贸易，必须自行投牙，通过牙行开展商务活动。十三行商就是由官方指定管理外商贸易业务的牙商。因此又叫“官商”或“洋行”。据《粤海关志》卷二十五载：“国朝设关之初，令牙行主之，沿明之习，命曰十三行。”《澳门纪略》上卷《官守篇》亦说：“国朝康熙二十四年设粤海关监督，以内务府员外郎中出领其事。……岁以二十余柁为率，至则劳以牛酒，牙行主之，曰十三行。……即明于怀远驿旁建屋一百二十间以居番人之遗制也。”就是说，它是沿袭明代官设牙行的旧习，为主持番船贸易业务而设的。

至于十三行这一名称的由来，目前仍有争论。有的认为洋行成立数刚好是十三家，故叫十三行（日本根岸信持此说）。有的认为这个名称在明朝已有，十三行只是“沿明之习”，（见《粤海关志》）但也有人认为不是“沿明之习”的称呼，“其命名的含义也并无另有所指，乃是随着洋货行产生的当时而出现的一个因习俗特有的命名，用以区别其他行口并作为一个洋行商人行帮的统称。”（见彭泽益《清代广东洋行制度的起源》，载《历史研究》一九五七年第六期）以上这些论点看来仍未能把问题说清。就拿根岸信的论点来说，据广东布政使官达在雍正五年的调查报告中说：“查广东旧有洋货行，名曰十三行。其实有四、五十家。”而且据统计，自康熙至道光以来，只有嘉庆十八年及道光十七年

两年洋行数恰好为十三家，其他各年一般在十三家以下，乾隆二十二年却多至二十六家。“沿明之习”这一说，也找不到确凿有力的证据。因明代广东经营商业的行商只有“三十六行”之称，并无“十三行”之名。梁方仲先生在《关于广州十三行》（载《广州文史资料》第一期）一文中，提到吴晗的论点，认为吴晗在《广东十三行考书评》所提出的广东洋货行“也许恰好是前明所留三十六行之中十三个行，因即称之为十三行。”近来吴安仁在《明代广东三十六行初探》（载《中国史研究》一九八二年第三期）一文中，充实了这一观点，认为“明朝广东三十六行行商的数目，在十三家左右，在明代，它出现后之所以被称作‘三十六行’，是由于沿用了明代民间的习俗称谓，但因为它在实际上长时期以来只有十三家左右的行商，所以，到了明末时期人们干脆把它称为‘十三行’了；而到了清代粤海设关前后，人们因为‘沿明之习’的缘故，也把经营对外贸易的洋行统称为十三行。”这一论点是比较客观的。

如上所述，十三行商与粤海设关同时成立，行商在“承商”时，都要在户部中领取“部帖”，办理立案手续。领取“部帖”所需的费用，少则三四万两，多则二十余万两。而当时广东地方政府亦大力鼓励“身家殷实”之人承充洋商。并通过颁发布告的方法，在广州佛山等地的牙行中，进行公开的挑选。但行商的人数并不多，据《广东通志》的记载：“设关之初，船只无多，税饷亦少”，故只有“行口数家，……听其自行投牙。”⁽²³⁾这就是十三行商起源的情况。

（二）十三行商的作用

十三行商在对外贸易中，起经纪人即牙行的作用，外国商人投牙时，按营业额收取百分之三的“行费”。但由于它是闭关锁国政策的产物，又属半官半商性质，所以它的职权范围又大大超

出一般牙行。行商既是外商的全权代表，又是外商的监督人（有些行商还起“保商”作用），十三行是清代对外贸易的垄断组织，行商又是最早的买办资产阶级。

行商的主要作用是：

- (1)包销外商运来的所有商品；
- (2)代缴关税和各种规银；
- (3)代替外商购买各种出口物资；
- (4)对外国商人的一切行动负监督之责；
- (5)代替政府向外国商人传达政令，办理一切交涉事宜。

上面已提到过行商中有一种叫“保商”的，这是中国封建王朝以商制夷政策的产物，也就是把保甲制度施行于中外商人之中。即以行商保外商，外商生事“保商”负连带责任。而外商抵达广州经商时，亦必需找保商一人担保。这个制度创设于乾隆十年，当时有行商二十家，而获得“保商”资格的才五家，故“保商”也是由政府指定的。

关于行商的作用和经商情况，中外史书多有记载，如《远东国际关系史》在谈到外国商船抵达黄埔之后说：“船通常在码头要停泊三个月。来船的广州收货人于是将开列载货详情的舱单取去，转交给他的保商。这样外商对于这批进口货就可以不必再操心了；除去照缴行用的义务外，他既不用缴税，也受不到官吏的直接需索。现在他唯一挂念的就是出售自己的货物。在这一方面他并不受什么强制，他有将运来的货物原船带回的自由，不过，如果他要出售，那就只能售给他的保商。保商是根据他所能卖的价钱，扣除本人利息和开支，政府额定的各项捐税……再加上一笔起码的利润，而任便给价的。……出口货也只能从保商那里购买或者由保商经手买进。……任何一只来船的全部贸易都操在一个中间人手中，实际上除了现金购货以外，贸易已陷于物物交换状态了；倘使用拒绝采购的方法来压低茶价，那么保商尽可降低进

口货价来保持原来的平衡。”⁽³⁰⁾

武育干的《中国国际贸易史》亦有类似的记载：“船抵黄埔，即由商馆之运货人（俗称大班），以船上装货清单交于公行行商，由其支付一切码头费用后，运货于商馆内；外国商人自此关于输入货物之事，置之不问，悉听公行所为，彼惟坐守商馆以静待货价之支付而已。（参考《广东通志》经改略二十三）盖彼等以货交付公行行商后，即视行商为唯一‘靠山’故当时行商至有‘保商’之称焉。船舶由下碇至解缆一切事务，以及完纳税项，亦皆由‘保商’代为处理。”

（三）十三行商的演变

广州十三行商是一个庞大的对外贸易商业机构，它实际上是由下列三种商业机构组成：

- （1）外洋行：专门办理各国商人来粤的贸易业务；
- （2）本港行：专管暹罗贡使及商人贸易事务；
- （3）福潮行：专门办理本省潮州商人和福建商人的对外贸易事宜。

还有一种洋货铺商，只是供给外商水梢等所需的零星杂物。同时可以由行商的手中批发进口商品，但不能与外商直接往来。这些商人虽然也从事对外贸易，但并不属行商之列。

行商在粤海设关初期，人数比较少。随着广州对外贸易的发展，行商的人数才逐渐增加。据彭泽益《清代广东洋行制度的起源》一文称：

康熙五十九年（一七〇二年）：十六人

雍正五年（一七二七年）：十六或十七人

雍正七至十年（一七二九年至一七三二年）：十九人

乾隆十六年（一七五一年）：二十人

乾隆二十五年（一七六〇年）：十或九人

乾隆三十年(一七六五年): 十人
乾隆四十一年(一七七六年): 八人
乾隆四十四年(一七七九年): 八人
乾隆四十六年(一七八一年): 四人
乾隆四十七年(一七八二年): 九人
乾隆五十一年(一七八六年): 七或二十人
乾隆五十五年(一七九〇年): 五人
乾隆五十六年(一七九一年): 六人
乾隆五十七年(一七九二年): 十二人
乾隆五十九年(一七九四年): 十人
乾隆六十年(一七九五年): 十人
嘉庆元年(一七九六年): 十人
嘉庆五年(一八〇〇年): 八人
嘉庆六年(一八〇一年): 八人
嘉庆十二年(一八〇七年): 十二人
嘉庆十三年(一八〇八年): 十一人
嘉庆十五年(一八一〇年): 十人
嘉庆十六年(一八一一年): 十人
嘉庆十八年(一八一三年): 十三人
嘉庆二十年(一八一五年): 十人
道光二年(一八二二年): 十一人
道光三年(一八二三年): 十一人
道光四年(一八二四年): 六人或十人
道光七年(一八二七年): 九人
道光八年(一八二八年): 七人
道光九年(一八二九年): 七人
道光十年(一八三〇年): 十人
道光十五年(一八三五年): 十人

道光十六年(一八三六年):十一人

道光十七年(一八三七年):十三人

道光十八年(一八三八年):十一人

道光十九年(一八三九年):十人

为了保护自身的利益,康熙五十九年,行商中有公行的组织。由头面商人在神前宰鸡啜血盟誓,举行隆重的仪式,规定行规十三条,共同规定进出口货价和加强对外商的约束。这引起了外商的反对,以不开仓贸易为要挟,结果成立后的第二年便解散了。以后,又经过多次的反复,屡设屡废。最后才于乾隆四十年重新组织,并以专揽茶、丝等项大宗贸易为主。

公行在乾隆年间至鸦片战争前的一百多年中,为全盛时期。特别是乾隆二十二年以后,广州成了唯一的通商口岸,十三行商便垄断了全国所有的对外贸易,成为世界闻名的中国对外贸易垄断集团。最高峰的时候有“四、五十家”(包括洋货铺)。现将道光十七年的十三家列表如下:

官名	行名	原名	官名	行名	原名
浩官	怡和行	伍绍荣	秀官	顺泰行	马佐良
茂官	广利行	卢继光	海官	仁和行	潘文海
正官(潘正炜)	同孚行	潘绍光	爽官	同顺行	吴天垣
葵官	同兴行	谢有仁	昆官	孚泰行	易元昌
经官	天宝行	梁承禧	?	东昌行	罗福泰
?	兴泰行	严启祥	?	安昌行	容有光
明官	中和行	潘文涛			

在这十三家行商中,最富有的是伍浩官,据他自己的统计,道光十四年财产总值为二千六百万银元(参见亨德《广东番禺录》),在武夷山拥有茶山。又如潘正炜(同孚行)的财产亦超过

二千万银元，而且还捐官买衔，由附贡生而即用郎中，由即用郎中而钦加道衔，并赐花翎。其余每一行商不是候补道，便是郎中，甚至捐有盐运使或布政司的头衔。

行商财政实力之雄厚还表现在向皇帝进贡和捐款等方面。从乾隆五十一年起，每年要照例贡银五万五千两。嘉庆六年增加九万五千两，共十五万两。此外，临时性摊派也非常多，如嘉庆皇帝五十大寿，行商进献十二万两；乾隆五十二年为镇压台湾林爽文之变，行商捐款三十万两；乾隆五十七年用兵廓尔喀，又捐款三十万两；嘉庆四年镇压湘黔苗民，行商捐款十二万两；翌年用兵川陕，镇压“教匪”，捐款五十万两，第二年又捐十五万两。还有，历次河工亦多令行商捐款，如嘉庆六年永定河工，令各洋行捐款二十五万两；嘉庆九年黄河大工又令捐款二十万两；十六年又捐河南河工款六十万两；二十五年再捐六十万两。（参见傅筑夫《中国古代经济史概论》第五章）

十三行商虽然有巨额的利益，但在官吏勒索、外商高利贷贷款和经营不善，应付不了竞争局势的情况下，行商欠款的情况也很严重，并时有倒闭的现象。据东印度公司文件所载⁽¹⁾：一七七四年行商欠外债二十六万六千六百七十二元；一七七九年，本息增至四百二十九万六千六百五十元；一八一三年行商五人积欠款三百九十六万四千一百九十七元。兴泰行因积欠二百七十三万八千六百十八元的巨款而倒闭。《粤海关志》卷二十五载：“十余年来（道光年间），止有闭歇之行，并无一行添设。”说明竞争之激烈。鸦片战争之后，中国门户开放，十三行商垄断对外贸易的制度亦自行取消。咸丰六年十三行街一场大火，十三行商命运遂告终结。

（四）十三行商与商馆

商馆又称夷馆，为外商居停之所，相当于现在的贸易办事

处。因外国商人不能与华人杂处，所以十三行商在承接对外贸易业务时，需设馆以接待外商。“馆”是隶属于“行”的，“馆”是“行”接待外商的场所。因其设在十三行街，恰好又是十三家，故又称“十三夷馆”。一家行商同时可以经营好几个馆，如《十三行考》载：同文行向置夷馆三所。同一个国籍的外商也可以租用一个以上的商馆，如英国就有二个馆，但也有几国商人合租一个馆的。租金各个时期有所不同，如雍正六年时为四百两，乾隆二十五年时为六百两、六百五十两至七百九十四两不等。⁽³²⁾商馆由如下人员组成：

总管

商人(一等)

商人(二等)

驻理(四等)

驻理(五等)

书记(四人)

船匠长

船木作

铁匠长

铁匠

此外，还雇用中国人充任下列职务：

买办

通事

银师⁽³³⁾

买办的主要职务是为商馆的外国商人采购日用品和副食品，与后来的买办有不同之性质；买办还有权雇用商馆所有的工人。

通事即翻译，其主要的责任是：

- (1) 跟随官吏检验上下船货物，把税单报告关署；
- (2) 外国商人到澳门须由通事代向官方领取执照；

- (3) 转译朝廷谕旨于外人；
- (4) 代外国商人查看货物，雇用船只；
- (5) 跟随外国人出外，如散步或购买物品等。

银师的职责主要是辨别银子的“成色”。因当时进口的银币种类甚多，“成色”份量不足的要“贴水”，所以贸易时，要银师对货币作鉴定。(34)

中国政府的防夷政策规定商馆的华人职员亦需联保，即买办要通事保证，通事要洋行商人保证，工人又要买办保证。“令其逐层担保，……给牌承允。”所以，他们都需上报关署领取执照，才能受雇。

《远东国际关系史》一书，对商馆的情况有如下的记载：

“留在广州过冬的外商是住在商馆——即国外经理人或代理商的住所兼办公室，商馆是行商的产业，而以全部或部分房屋租赁给外国人的。……每一个商馆都有横列的几排房屋，从纵穿底层的一条长廊通入。底层一般都是作库房、华籍雇员办公室、仆役室、厨房和仓库等等之用。二楼则有帐房间、客厅和餐厅，再上面一层就是卧室。各商馆所占空地都有限，包括花园和运动场在内，长约一千一百英尺，一般宽约七百英尺，但是每个商馆的房屋都很宽敞，一个商馆普通进深是四百多英尺。房屋正面平均约长八十五英尺。一家商号的库房里往往藏有一百万以上的银元。在一八三二年元旦英国商馆宽敞的餐厅里举行的一次宴会中，席面上坐的来宾有一百人。这些商馆给外国旅客、帝国贵宾都布置了华丽的房舍，但是这些房舍实际上却是一个镀金的鸟笼。能供较多的人运动的唯一场所，就是六家商馆前面正中长宽约五百英尺和三百英尺的一片场地。”

清沈复《浮生六记》亦提到十三行曰：“十三行在幽兰门之

西，结构与洋画同。”

五、海外贸易对地方经济的影响

本时期的海外贸易对地方经济发展的影响十分重要，主要表现在：

(一) 商品性的农业成分增加

广东商品性农业迅速发展，与广州作为一个国际贸易港口有很大的关系，也就是说对外贸易的需求，促使农业向商品化的方向发展。清代茶叶的出口在出口商品的总额中占首位，自十八世纪六十年代起，每年约有四、五万担茶叶出口，虽然货源主要是来自安徽、福建等省，但大量的茶叶出口，亦刺激广州附近的农民种茶。如鹤山县“自海口至附城，毋论土著客家，多以茶为业。”⁽³⁵⁾《广东新语》卷十四《食语》亦载：“珠江之南有三十三村，谓之河南……其土沃而人勤，多业艺茶。每晨茶估涉江以鬻于城，是曰河南茶。”南海县的西樵山号称茶山，“山中人率种茶”。又据乾隆《河源县志》卷十一载，河源县上管、康禾诸村，居民生计半赖于茶，他们生产的“霜茶”，远近驰名，每年“春夏之交，贾人丛集”，进行收购。可见进入十八世纪以来，广东的茶叶生产有很大的发展，尤其是珠江三角洲一带。

广东的养蚕种桑始于东汉末年，但属于家庭副业性质，发展不快，到了明末清初，珠江三角洲的果基鱼塘才被桑基鱼塘所取代。南海县池塘面积约占全县土地的十分之九，农民们在池中养鱼，在塘基植桑树以养蚕。张鉴《雷圻庵主弟子记》卷五说：“周围百余里，居民数十万，田地一千数百余顷，种植桑树以饲春蚕。”特别是该县的九江乡，出现了“塘下，几无隙地，女红本务于斯业为盛”⁽³⁶⁾的情况。到了道光年间，更是

出现了“境内无稻田，仰采于外”的专门种桑基地。顺德县的大良、陈村一带也是“民半树桑”。珠江三角洲的蚕桑业已成了我国主要蚕桑生产基地之一。这与当时生丝大量出口，而广州又是唯一通商口岸是有很大关系的。

另外，糖与果干、果脯的出口，也使甘蔗和果木的种植面积进一步扩大，农业专业化的分工日益加强。

以上所举虽仅是几项主要农产品的商品化情况，但也足以证明它对繁荣地方经济所起的作用。

（二）手工业有很大的发展

广州和广州附近的手工业的发展，与海外贸易有直接关系，下面仅谈谈冶铁、陶瓷和纺织三大手工业的发展情况。

1. 冶铁业

冶铁业主要以佛山为主，佛山生产的铁锅、铁线，不仅畅销中南各省，而且还大量出口。上面已指出，雍正年间，外国船只大量贩运佛山铁锅，每船少者二千至四千斤，多者达一、二万斤。当时的佛山是全国主要的冶铁基地之一。清雍正、乾隆年间，是佛山冶铁业最鼎盛的时期。雍正十二年，广东的生铁产量曾高达五千四百万斤，为康雍乾时期的最高峰。炒铁和铸铁业也从七行发展为十五行。乾隆间有炒铁炉四十余座，铸铁炉百余座。估计炒铁工人有八至九千人，铸铁工人有二至三万人。⁽¹¹⁾乾隆年间锅行还分大镬头庄行，大镬车下行，大锅搭炭行，炼链钳手行。

2. 陶瓷业

陶瓷业亦以佛山石湾为主。在明清广州口岸的陶瓷贸易中，石湾陶瓷出口仅次于景德镇而居全国第二位。其所产的瓷器号称“广彩”，远销东南亚和阿拉伯国家。据道光《南海县志》卷七记载：嘉庆年间，石湾有居民六、七千户，“业陶者居五、

六”。“共有缸瓦窑四十余处。”从这些史料来看，石湾陶瓷业最繁荣的时期，是在清朝的康雍乾嘉之间，这与当时广州垄断全国的对外贸易有很大的关系。

3. 纺织业

明末清初，广州和佛山的丝织业已有很大的发展。“粤缎”、“广纱”在国内外市场都享有很高的声誉。据尚钺《中国历史纲要》一书所载：当时广州附近的纺织工场已有二千五百余家，每家工场有工人二十人左右。由于丝绸和棉布的大量出口，一八三三年在澳门出版的《中国丛报》报道说：“佛山……每年有一万七千名男女童工从事织绸工作，他们的织机很简单，但出品一般都很精致。”该报又说：“从事织造各种布匹的工人共约五万人，产品需求紧迫的时候，工人就大量增加。工人们分别在大约二千五百家织布工场工作，平时每一工场平均有二十个工人。”

丝、棉纺业又带动了印染、晒、礅、浆缎、机具及制衣、制帽、鞋、袜、线等行业的发展。据《佛山忠义乡志》卷六统计，这些行业也有二十多行。可见当时广州的对外贸易大大地推动了广东纺织行业的发展。

至于其他的手工业如食品加工业和手工艺品等，亦有发展，如北京故宫博物馆中展出的许多自鸣钟，除一部分为外国人所赠送外，大部分是由广州仿造的，说明广州的手工艺品在全国也是名列前茅的。这里就不再予赘述了。

（三）交通运输业的繁荣

由于广州是唯一的通商口岸，而清廷对许多出口物资的输出，亦硬性规定要通过内陆交通运进广州，所以广州这一时期的水陆交通均呈现出繁荣景象。其交通要道有如下三条：

第一条是从广州出发，经佛山涌循北江水路至韶关。东北往江西；西北至湖南、湖北。另外，还有经北江的支流连江至阳山、连州

等地，进入湖广的一条偏僻小路，“无经商大贾通行”，所以，从韶关通往外省的大路还是东北和西北两条。凡是从广州进口的物资，必须经韶关进入湖南或江西；而中国的丝、茶等出口物资，亦需通过这两条道路进入广东。“湘潭及广州间，商务异常繁盛，劳动工人肩货来往于南风岭者不下十万人。”⁽³⁹⁾可见，这一条交通要道是当时的运输大动脉。

另一条是从广州经惠州、潮州，然后通过东江水系的韩江进入大埔县的石上埠，而与福建省上杭县的鄞江、汀江接通。“凡潮、惠仕宦商贾，赴京入闽及江浙者，舟止此处转输，络绎不绝。”⁽⁴⁰⁾当时的石上埠被称为“东关”，是粤、闽要隘，粤东的重要孔道。

再一条是西路，即从广州循西江经三水、高要、德庆至封川县贺江口，进入广西等地。贺江口埠是云南、贵州、四川、广西进入广东的交通要道。“凡广西省梧州、平乐各处盐货，泊辏本埠。棹楫丛聚、铺舍稠密，生意繁伙。……客艘直趋省(广州)。而西粤盐船……米谷油豆，粟余经由此地。”⁽⁴¹⁾

以上三路均需通过水路，并且以水路为主。运载工具主要是船舶，所以广东的造船工业在清代仍很发达。徐俊鸣、郭培忠在《古代广州及其附近地区的手工业》一文（载《历史地理》一九八一年第一期）中指出：“清代，广东官营造船厂有四处：一在广州河南，规模最大；其他三处为潮州的庵埠，高州的芷苧，琼州的海口。”该文又说：“《广东新语》中曾有：‘粤人善操舟，故有铁船纸人，纸船铁人之语。’所谓铁船纸人，是指当时巨大的海船，多用铁力木制造，非常坚牢，可借风力，驾驶起来不大费劲。故谓之铁船纸人。至于航行内河的船只，因内河水浅而多滩险，船只必须轻便，通常以樟木做成，底薄而平，但必须有坚强的篙工才能穿滩越险，故谓之纸船铁人。”可见广东造船业和航海技术都是第一流的。此外，广东还生产大海船，海船中有乌

艚和白艚两种，都用铁力木制造，说明广东造船质量也是上乘的。

六、结 语

清朝在继续执行闭关锁国政策的同时，为了防止台湾郑成功反清复明政权的威胁，颁布了残酷的“迁海”令，因此，在清朝立国初期，中外交通与对外贸易，几乎陷于停顿状态。广州港当时也在被封锁之列，后来虽然有暹罗和荷兰的商船，打着朝贡的招牌贸易，以及有澳门的陆上贸易，但贸易额非常有限。

康熙二十四年，清廷虽然正式宣布撤销海禁，开放广东、福建、浙江、江苏四省沿海为通商贸易之地，并设粤、闽、江、浙四海关，主持对外贸易工作。但因限制极严，前来贸易的国家不多。

当时西欧资本主义正处于上升时期，特别是英国，已经完成了资产阶级革命，走遍世界寻求殖民地，它看中了中国这块肥肉，千方百计在中国扩张势力。它先从贸易入手。自海禁撤销至鸦片战争爆发前这一百多年时间内，中国对外贸易的主要对手就是英国。中国与英国贸易，总是居于出超的有利地位，而英国当时能够拿出来与中国交换的东西不多，英国棉织品与毛织品不受中国市场欢迎。为了扭转入超这种不利局面，英国进而对中国进行肮脏的鸦片输入。

为了“防夷”，清朝政府进一步执行闭关锁国政策。洪任辉事件后，中国政府结束了多口贸易，推行一口贸易，关闭了江、浙、闽三海关，只留粤海关，以广州为全国唯一的通商口岸。清政府还颁布了“防夷五事”及一系列防范措施，加紧对外贸易的限制。而英、美等国也加紧了对华的经济侵略，输入鸦片，大量毒害中国人民。清政府虽然多次下达禁令，但越禁输入越多，终

于爆发了鸦片战争。

由于广州是全国唯一的通商口岸，因此对外贸易仍然处于不断增长的地位。以鸦片战争前夕和设关初期对比，无论是贸易额或关税收入都有数倍以上的增长。在这期间，中国输出的商品中，以茶为大宗，其次是丝绸、棉布、黄金、铜、铁锅等商品。输入仍以白银为主，其次是棉花、香料、毛织品等。

十三行商是清朝政府的对外贸易制度的产物，是一种半官半商性质的商业集团。它协助粤海关管理广州的对外贸易，垄断了广州甚至全国的对外贸易。行商既是外商的代理人，又是他们的监督者。行商既然在对外贸易中与外商最为接近，因此，逐渐成了他们推行对中国经济侵略的工具，成了新兴的买办资产阶级。

广州的对外贸易进一步推动地方经济的发展，增加了商品性农业的比重，经济作物得到很大的发展。农业商品性的成分增加，必然促进手工业和商业的发展。因此，从明末清初开始，邻近广州的佛山，手工业经济有了很大的发展，冶铁、纺织、陶瓷行业蓬勃兴起，成为当时全国有名的手工业城市。手工业的发达又带动了商业资本的活跃，使我国古代经济中资本主义萌芽的成分更为明显了。

注 释

(1) 转引自宓亨利《华侨志》。

(2) 《清代通史》三四七页，转引自王仁忱《明清的海禁与闭关》，载一九五四年《历史教学》十二月号。

(3) 王昶《粤游纪略》。

(4) 梁廷柟《粤海关志》卷二十三。

(5) 杜臻《粤闽巡视纪略》。

(6) 江日升《台湾外纪》卷之六。

(7) 杜臻《粤闽巡视纪略》。

- (8) 《抚粤政略》卷六。
- (9) 同上书。
- (10) 《圣祖仁皇帝实录》卷一一六。
- (11) 钮琇《粤觚》；李率泰、王来任奏疏。
- (12) 梁嘉彬《十三行考》。
- (13) 马士、宓亨利《远东国际关系史》第三章。
- (14) 《粤海关志》卷八。
- (15) 《粤海关志》卷二十五。
- (16) 李洵《明清史》。
- (17) 见《粤海关志》卷十七。
- (18) 《粤海关志》卷十八。
- (19) 马士、宓亨利《远东国际关系史》第四章。
- (20) 马士《中华帝国国际关系史》卷一，转引自《清代关税制度》。
- (21) “分头银”即在征收船钞外于商船载来的番银中规定每银一两抽“分头银”三分九厘。雍正四年，广东巡抚兼海关监督杨文乾，又于分头银外将外商所携番银一律抽取十分之一，名曰“缴送”。
- (22) 《粤海关志》卷八。
- (23) 见傅筑夫《中国古代经济史概论》第五章。
- (24) 见马士《中华帝国国际关系史》卷一。
- (25) 《粤海关志》卷十八。
- (26) 《粤海关志》卷十七。
- (27) 见陆丹林《广州十三行》，载《逸经》一九三六年第六期。武育干《中国国际贸易史》第四章。
- (28) 见《粤海关志》第二十九卷。
- (29) 阮元《广东通志》卷一八〇。
- (30) 马士、宓亨利《远东国际关系史》第四章。
- (31) 转引自黄善生《清代广东贸易及其在中国经济史上之意义》，载《岭南学报》第三卷第四期。
- (32) 见张德昌《清代鸦片战争前之中西沿海通商》，载《清华学报》一九三五年十卷一期。

- (33) 同上。
- (34) 买办、通事、银师职责参见上文。
- (35) 道光《鹤山县志》卷二下。
- (36) 《九江乡志》卷二。
- (37) 根据《南海金鱼塘陈氏族谱》第二册推算。
- (38) 顾炎武《天下郡国利病书》所载崇禎十二年付元初《请开洋禁疏》。
- (39) 容闳《西学东渐记》。
- (40) 嘉庆《大埔县志》卷三。
- (41) 康熙《封川县志》卷六。

又据《广东新语》载：宋经略陈岷曾疏浚西湖，“多植白莲，因易名白莲池。”每当百花争妍，白莲盛开之际，不少游人到此赏莲，故当时湖畔有一街，名为观莲街。白莲池上奉真观，亦一名胜之地，南宋绍兴年间，辟为驿馆，“招徕诸国贡使”，名为来远驿。是宋代招待贡使的宾馆，附近还有航海门，为对外贸易地点之一。

此外，湖滨还有黄鹂港，据说黄鹂甚多，且杨柳夹岸，鹂鸣绿翠，花香荷影，景色宜人。所以列为“羊城八景”之一。宋人郭祥正有诗赞曰：“驱车欲何适？独往观药洲，大亭插层城，玉虹跨深沟，常年一百五，载酒倾城游。”可以想像，当时士大夫身居闹市之中，犹借此湖区一景，赏心悦目，寻幽探胜，以洗涤尘市之疲劳也。可惜该湖在明末已经完全湮没了，今仅余南方戏院旁一泓清水矣。

珠江晴澜

古代广州城南的珠江，是一条大河，江面辽阔，白浪滔滔，风吹橹动，沙鸥乱飞。江面有一小岛，长约六十丈，阔十多丈，嵌镶在碧绿的江水之中，犹如一颗光彩夺目的明珠，故名曰海珠岛。

海珠岛有许许多多的美丽神话。相传有一个外国商人，盗窃了他国家的一颗价值连城的珍珠，逃来广州，准备拿到市场上去拍买。由于这颗珍珠是无价国宝，所以其国人民知道后，便立即携巨款来广州，坚决把珠赎了下来。然而，当他们带着这颗珍珠坐船回国，路过海珠岛的旁边时，珠突飞起，坠入江中，钻进岩石不见了。从此，这块礁石经常熠熠生光，人们便称它为海珠石。美丽的神话与广州的对外贸易亦紧密地联系在一起。

海珠岛宋时为侍郎李昉英读书之处，并建有慈度寺一所。周

围种植着十多株巨大的古榕，榕荫蔽日，暮鼓晨钟，令人有超尘绝世之感。游船过此，亦往往停舟树下，纳凉片刻，方肯离去。隔岸有海幢寺，映阶篁竹，耀眼红棉，殿宇层楼，绿树掩映，使人如置身画图之中。为“羊城八景”之一。

沈复在《浮生六记》一书中，就曾提到海珠岛。当时游人如织，并说“海珠寺规模极大，山门内植榕树大五十余抱。”阴浓如盖，十分清幽。

广州每逢端午，必赛龙舟，不少游人到此游泳戏水，观看龙舟比赛，热闹异常。富豪之家，以翠毛鹤毳孔雀尾巴装饰船篷，金碧辉煌，互相夸耀。诗人王士禛有诗咏曰：“海珠石上柳阴浓，队队龙舟出浪中，一抹斜阳照金碧，齐将孔雀作船篷。”

海珠岛曾于一九二八年辟为公园，当时离江岸已很近了，有桥三十米可通。一九三一年建新堤时，与陆地连成一片，今天已成为热闹的市区了。

象山樵歌

象山樵歌指的是广州北郊象冈一带的景色，其中最著名的是兰湖。

兰湖又名芝兰湖，是古代天然湖泊之一。它东起今天的双井街，西至洗马桥，南达西山，北到桂花冈下，面积为二点六平方公里，与广州市区河流洗马冲相通。汉、唐时代，洗马冲是一条重要的河流，从西江或佛山乘船至广州城，都要通过洗马冲在兰湖上岸。因象冈就在其旁边，故又是一个理想的避风塘，唐刺史李瑒特地在这里建筑了余慕亭，“使客舟楫避风雨皆泊此”。

兰湖的旁边有许多名胜古迹，南越王赵佗的朝汉台就建在象冈顶上，据说赵佗归顺了汉朝之后，每年都要到台上朝汉一次，以表臣服之意。所以张九龄有“海郡雄蛮落，津亭壮越台”的诗

句。此外，还有唐代回教的先贤墓地，也是伊斯兰教胜地之一。

古兰湖旁至象冈一带，古木森森，松柏绕道，风景优美，每当夕阳西下，牧笛阵阵，樵歌声声，湖光山色，景致宜人。《楚庭稗珠录》曰：“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。游鱼初置罗，好鸟名鸳鸯。微风动林岸，此心共回翔。”可见其美景，历来受人称赞。

此湖泊在明代已经湮没，景致亦不存在。现在的象冈只见高楼林立，车水马龙，广州对外贸易中心就在这里。

孤兀禺山

广州古称番禺，据说是因城内有番山，禺山而得名。禺山究竟在哪里？至今为止，仍然是考古学家寻觅的所在。

据地方志记载，南汉的刘龔曾凿平番山和禺山为宫阙，“而番禺遂平”。因此后来的方志和地理志都记载紊乱，对它的方位前后矛盾，不知所云。如《元和郡县志》称：“番山在南海县东南三里，禺山在县西南一里。”而《太平寰宇记》则说：“番山在南海县东二百五十步，禺山在南海北一里。”南宋方信孺的《南海百咏》则认为：“禺山漫不可考。”《广州府志》甚至否认：“是番禺本无二山之名，其分二名者，后人指城中二小阜以名之耳。”但是，清初学者屈大均在其所著的《广东新语》一书中，又清楚地加以肯定：“会城（广州）中故有三山，其在番禺治东南一里者曰番山，迤邐而北一里曰禺山，其北曰粤秀。”历代相传的古诗中也有：“欲问禺山何处是？路旁童子说高坡”之句。此“高坡”即现在的旧仓巷西侧城隍庙之后，地势陡高，与《广东新语》记载相符。目前，关于番、禺二山的争论虽然仍未取得一致的结论。但“羊城八景”之一的“孤兀禺山”，却就是在这高坡一带。

黄佐的《广东通志》和清代编纂的《番禺县志》都说这一带林木茂盛，松柏葱茏，是著名的风景区。再加上禺山书院又设在这里，还有香火旺盛的关帝庙和城隍庙，所以游人如织，盛极一时。再往西北走一点点，便是古代藩台衙门。据说，广州除夕的花市还是发源于此地哩！

海山霁晓

海山霁晓指的是海山楼一带的景色。海山楼建于北宋嘉祐年间，即公元一〇五六年至一〇六二年之间，为经略魏炎所建。宋时，广州对外贸易特别繁盛，常有数十个国家的船舶来这里贸易，据《宋会要》和《岭外代答》所记，海舶初来，要有阅货之宴（即货物检查完毕，设宴招待），临别又有饯行之宴，故建此楼，以作招待之用。

洪适在他的著作《盘州集》中对宴会有过描写，说外商和船员“卉服鲜衣”前来，在宴会上“睢盱而就列”，然后“夷歌胡伎”，宾主飞觞，尽兴方散。

关于海山楼的故址，北宋朱彧《萍洲可谈》说：“广州市舶亭，枕水有海山楼，正对五洲，其下谓之小海。”南宋王象之《舆地记胜》也说：“海山楼在城南，极目千里，为登览之胜。”清朝仇池石的《羊城古钞》却说：“海山楼在城南门外，楼下即市舶亭。”据今人考证：“五洲”即现在的太平沙一带，当时因此处有沙洲五堆露出水面而得名，临江修建的海山楼与市舶亭正对“五洲”，其地理位置当在今天的北京南路与东横街相交处。

海山楼景致，以“霁晓”为其特色，称“海山霁晓”。宋人陈去非有诗云：“百尺栏杆横海立，一生襟抱与天开。岸边天影随潮入，楼上春容带雨来。”每当雨过天晴，曙色欲明之际，太阳浴波而出，朝霞四射，美不胜收，茫茫江水，风吹橹动，烟波

浩渺，沙鸥乱飞，异常壮观。可惜此楼在元代已遭焚毁了。

琪林苏井

琪林苏井，即宋代的天庆观，在今海珠路与光孝路之间的祝寿巷，观址早毁。琪林意即玉石之门，苏井是苏东坡寓居此观时主持开凿之井。因观前有琪林门，观内有苏井，故此景名为琪林苏井。

据《广州府志》载，天庆观前身为唐时的开元寺。宋真宗太中祥符二年（公元一〇〇九年），改为天庆观。元成宗元贞二年（公元一二九六年），改名元妙观，至明、清一直沿袭此名。

天庆观之所以成为名胜，是因为保留下来的文物古迹较多，除洪迈《天庆观记》和苏东坡《众妙堂记》的碑刻外，还有南汉末代皇帝刘鋹及其诸子的铜像，这些铜像都经过三次冶铸才成。据梁廷楠《南汉书》载：“冶工为像未肖，即杀之。”可见第一次和第二次铸像的铸工都给刘鋹杀了。东坡井在天庆观的东庑，因井水清冽闻名，所以慕名来饮者，络绎不绝。

天庆观还有一段有趣的历史。据《广州旧志》所载，宋仁宗皇祐四年（公元一〇五二年），广州遭侬智高（少数民族首领）进犯，天庆观被焚毁。宋英宗治平年间（公元一〇六四年至一〇六七年），三佛齐国（今苏门答腊岛）大首领地华迦罗派遣至罗罗押船到广州贸易，途遇大风，“船几覆”，至罗罗向天祷告，求神庇佑，“有老翁见云端，风浪息”，至罗罗得以平安抵达广州。当他往游天庆观时，在瓦砾中见到遗弃在一旁的老君像，“即向所见者也”，于是，他回国后便向地华迦罗回报了这个情况，地华迦罗立即捐资重修天庆观，并于公元一〇六七年（宋治平四年），派思离文来华主持这个工作，前后二十年，才完成天庆观重修工作，可见工程之浩大。当然，说老翁见于云端，这

完全是迷信之谈，妄诞不经。但地华迦罗出资重修天庆观，却有碑记可证，五十年代末期，在广州发现的《重修天庆观记》碑刻，便是记载此事的。

菊湖云影

“菊湖云影”也是古羊城八景之一。菊湖在哪里？现在是不可能找到了，但在一些文献中，却有明确的记载。《广东新语》卷三第八十条谓白云山中有菖蒲涧，“沿涧而南为文溪，为上下二塘，至粤秀山麓则分流为二，左曰菊湖，右曰越溪。”上塘村和下塘村今天尚存，可见菊湖就在靠近小北的越秀山脚一带。

菊湖怎么会成为一个风景区呢？据《广东新语》和《读史方輿记要》记载：菊湖水来自甘溪，甘溪亦名越溪、东溪、文溪。因其甘冷，故又名甘溪，是古代广州甘泉的来源。三国时，广州刺史陆允为了解决广州城居民吃水困难，利用菊湖这个天然的蓄水库，把甘溪的水蓄了起来，“民得甘食”。后来，唐节度使卢钧又在这一带筑堤百丈，引水灌田，并建了许多亭台楼阁，在堤的两旁还种上木棉和刺桐，每当春天到来，木棉花开，十里相望，如火如荼，于是，这里便成了个游览胜地。后来南汉小朝廷也在这里筑甘泉苑，供宫庭游乐饮宴。

菊湖以湖中云影为其风景特色，想当年，白云朵朵，映入湖中，湖水泱泱，波光潋滟，实在令人陶醉。可惜这个美丽的湖泊在元代便干涸了。

浮邱丹井

广州古代的江面有三块大礁石，位于城西的叫浮邱石，石下有一个水井，名珊瑚井。据说葛洪曾在此炼丹。古羊城八景之一

——“浮邱井丹”便在这里。

浮邱石从宋朝开始，便是名胜之地。宋经略蒋之奇在丘上建有朱明观和挹袖轩，供人游览。明万历年间，翰林赵志皋在此建吹笙亭、大雅堂、紫烟楼、晚沐轩，种植了一大片荔枝林，间中点缀着梅和竹。每当梅花盛开，便有文人雅士到此弄墨吟诗，流连忘返。赵志皋又在此组织浮邱诗社，更添风雅。岭南著名诗人区海目曾有诗吟此地云：“此丘往时在海中，三山烟雾晴濛濛，今日丘林带城廓，惟余海月挂长松。”

屈大均在《广东新语》中曾记载说，宋初有一个一百二十岁的老人陈崇义，他在小时候曾见浮邱石下，泊有船只数千，石上篙痕宛然。屈大均的《广东新语》成书于康熙年间，书中说，当时的浮邱石早已与陆地联成一片了。现在，这个小丘则完全埋在中山七路的地底下了。