

北海文史

第八辑

闭则死 开则活

南海(合浦)地区口岸贸易小史(下)

黄家蕃

六、明、清时期南海外贸的兴衰

明、清之际，先后经历了明朝初中期的倭寇之患和清初台湾郑成功政权对东南沿海的威胁，东南沿海地区先后饱受闭港和迁界浩劫，历史上闭关锁国政策再度重申和强化。故在明清两朝政权更替之初，都因上述原因而使南海外贸一落千丈。但在事件平息以后，该地区外贸活动又有长足发展，此时，西方资本主义萌芽阶段商品经济的能量，对中国封建主义自然经济的冲击和分化，促使明朝政府锐意开拓海外市场——虽然尚带有浓厚的宣扬国威臣服四夷的称尊坐大法统思想——致有郑和七下西洋的壮举。清朝，交通工具技术进步和生产力的发展，自然经济渐向商品经济过渡，西方资本主义同时发展成熟，商品经济的触角已伸向中国市场，传统的朝贡番舶已渐被通商番舶所替代。东海口岸已让位于南海口岸，广东外贸机制已有不少接近现代化。合浦(北海)口岸到了清朝中晚期，随着与东南亚的捷径和港澳租借等区位优势，已成为粤西重要口岸，为现代商港开辟了先河。

1、明太祖的“利商”政策

朱元璋登极之初，颁布“利商”政令，商贾多受其惠。其一是减征关市之税，由原来十分之一的税率减为三十分之一；随时“命儒工编书”来普及商贾文化，成为我国最早的商业教科书。其二，禁止自宋元以来一直实行的“和雇”“和买”弊政——“和雇”起源于元朝，即生产者无偿地“输物于官”，是官府对小生产者合法的掠夺；“和买”是官府预付农民一定费用，夏秋收获时农民以贱价实物输纳官府抵偿。其三，是平抑物价，官府每月检查市场一次，“毋纵胥吏等作弊”，即特别禁止“官倒”弄权谋私所造成的哄抬物价扰乱市场。其四，是制定统一度量衡和严格的检查制度等等措施，大大促进商品经济的发展，从而为开拓海外市场具备了后劲的物质条件。

2、朝贡制度促进南海外贸发展

海外各国对明朝的朝贡，是明初洪武登极之后对外国特别是邻邦采取的绥靖怀柔的政策；继之又有明成祖遣郑和出使西洋，威服海外的结果。当时，东到日本、琉球、高丽，西到占城、暹罗等国都先后遣使来朝。洪武十六年(1383)，礼部制定“勘合”制度，是给予接受明朝敕封称臣纳贡国家的特惠贸易制度。“勘合”是这种关系的凭证。首先对纳贡船舶验明国籍，才接待贡使到京，安置于专门接待外使的“会同馆”居住，然后进行朝觐、赏赐等外交礼节性活动；还准许贡使在会同馆“开市交易”，相当予而今的进口商品展览交易会。除京师外，在市舶司驻在日岸，也准许“市舶互市”贸易活动，即外使可以在锚舶口岸将所附载除贡品以外的商品进行自由交易。

这种纳贡制度，有二年一次，三年一次和十年一次的，以三年一次的为多。由分设于宁波、泉州、广州等口岸市舶司分别管理，宁波市舶司专管日本，泉州市舶司专管琉球，广州市舶司专管占城、暹罗和西洋各国；此外，廉州也设有市舶司，由内臣掌管，与广州市舶司同归驻在广西梧州的总镇太监统管。

洪武后期至嘉靖初年(1398—1522)，日本倭寇扰乱东南沿海，故宁波市舶司专管日本纳贡通商期限由最初的十年一次而归于中止。泉州市舶业务也因海禁而停顿，只有广州、廉州市舶活动最为繁忙，可见南海口岸独得地利之便，与西洋各国联系持续未断。

朝贡之制，本中国君主坐大称尊法统观念而著意追求“正朔”恩威为目的，故十分重视贡品等级价值和斤斤计较于外使朝觐仪式的繁文缛节；而对于商品交易的经济效益并不介意。如永乐初，西洋各国来朝，有附载商品要求互市的，有司请求征税，明成祖说：“夷人慕义远来，乃侵其利，所得几何？而亏辱大体多矣。”不批准对外货征税请求。但外国人的出发点则重在互利贸易，对于屈事称臣的国格贬损问题，亦乐于让步以交好明朝；加上政策的优惠，招徕各国贡使兼商人日益增多，东南沿海口岸十分繁荣。永乐三年(1405)分别在福建、浙江和广东设置市舶提举司；又在钦州边境设云屯市舶司专门“接西南诸国朝贡者。”廉州向有与安南边贸的传统，北海港又是“各国夷商”云集之地。故廉州市舶司设置应不晚于云屯。宣德朝(1426—1435)，宣宗一反过去外舶到日须俟奏报然后起运贡品(含商品)的做法，准许随报随运(贡货品)送京的便利措

施，促进了口岸外贸的进一步繁荣。

3、郑和下西洋促进海外贸易的发展

明成祖派遣郑和出使西洋，是元朝政府锐意海外扩张的继续和发展，也是国内物质条件和造船、航海技术达到相当水平的结果。郑和下西洋开始于永乐六年(1408)，明成祖下诏建造长44丈，宽18丈的大船62艘，命郑和率领士卒27800人，自苏州刘家河启碇南行，经福建，广东，首达占城(越南南部)。宣德五年(1430)郑和先后奉诏7次涉险往返南洋，经历南洋37国，最远达波斯湾沿岸的秩达。

郑和出使西洋，其后果以其说是宣扬明朝国威，毋宁说是开拓海外通商市场。中国船队所到之处，首先以物质结交当地酋长国君，用中国特产丝绸和金属制品“周给赐其君长”，但并非无条件的赏赠；而是要对方臣服明朝，实行进贡和互市，“不服，则以武力慑之”，软硬兼施，使群岛各国屈事明朝，终极目的就是开拓海外市场，倾销中国商品或换回当地香木、珠玑和宝石等特产。其交换方式，据《西洋朝贡典录》说：“(郑)和至古里，其王遣头目见使者，择日论价，将中国锦绮百货议定，乃书合同价数各存之……头目抬携珊瑚、珍珠、宝石来(议)价……照原打之货交易。”这种交易活动，相当于而今的合同贸易。

郑和七下西洋，扩大了中国文化在印度半岛和波斯湾沿岸地区的影响，进一步密切了中外政治、经济和文化的交流，被公认是世界航海、外交和贸易史上的壮举。

4、广东口岸西移与澳门租借

如上所述，广东口岸因有远离倭患的东南沿海和接近南亚东亚等区位优势，故与中国贸易的伙伴，以“南洋诸国”为多，宁波和泉州口岸，自洪武二十七年至嘉靖三十五年(1394—1556)期间，因倭乱而衰落，其间嘉靖元年(1522)浙闽两市舶司撤销，仅存广州市舶司。故造就了广东口岸的得天独厚。正德朝，广州口岸可能因上述原因曾一度西移于电白和高州，再移于澳门。廉州市舶司一直存在至嘉靖十年(1531)。广东互市口岸的西移与继续开放，使广东官民均大受其利，中央和地方财政收入大为增加；也惠及广西邻境。嘉靖十一年尚在任的两广总督林富奏疏说：“粤中公私诸费，多资商税，诸番常贡外稍取其余，足供御用。粤西素仰给(于)粤东，若番舶疏通，则上下交济。”而且外贸繁荣也

使百姓受惠不浅，“小民以贸迁为生，持一钱之费，即得展转贩易，衣食其中。”可见外贸口岸的繁荣，使广东的财政经济大受“上下交济，助国利民，两有所赖”的裨益。

广东互市之利，不但成为“南洋诸国”的利藪，也吸引了欧洲佛郎机和葡萄牙，使广东财政收入渠道，由原来互市商税和纳贡抽分，还增加了澳门租借向地方政府“岁输”五百十五缗租借费一项。

澳门原称香山澳，早在正德十年(1515)，葡萄牙人即看中广东口岸，后来引发了中葡之战，葡方战败，与中国通商美梦落空。嘉靖三十年(1552)葡商船在粤境遇风借泊澳门，提出租借壕境作为抢晒水损货物的晒场，由最初的简易棚舍发展到永久性建筑，渐成“筑城聚海外杂番”的各国洋人立足点，是因为中国地方官有“利其货宝”的贪欲和受贿种切，故而睁一眼闭一眼地“佯禁而阴许之者。”这是澳门租借原始概略。且不说主权得失，从澳门租借本身和发展成为广东外贸港的事实，足以说明广东口岸互市贸易，在当时已具有多么深远的国际意义。

5、明朝财政内耗和闭关政策带来的恶果

综观明朝经济运作规律，不无与南海外贸的盛衰相同步。在明初洪武、永乐、洪熙、宣德四朝(1368——1435)，因朝廷重农之本过于重商之末，致有“农务垦辟，土无莱芜，人敦本业”而致国库充裕，社会安定，商品经济活跃，为外贸提供了充分的物质条件，故广东外贸甚为繁荣，成化(1465——1487)以后，经济政治日渐走下坡路。反映在廉州口岸的，已成为经济的“残破之区”，廉州府官的待遇，不及江南地区的州官。而且当地人民死亡率很高，而“死于官军”的竟占死亡总数的20%。嘉靖以后，世宗奢侈昏庸，豪强兼并土地，农村破产，加上朝廷“耗财之道广，府库匱竭，”乃加重对人民的征收，官吏乘机侵刻百姓以自肥；特别是主管市舶的中官百般舞弊和渎职招致倭寇外患，至此更严申洪武初年的海禁，东南沿海首当其冲，外舶已完全绝迹，西南沿海虽属缓冲地带，外贸接连不断，但亦不无受中国国内经济政治交窘的影响而走向低潮。万历(1573)以后，政治日益腐败，税榷繁多，以致“米盐鸡犬，皆令输税”；加上王室插手市场，与民争利，造成“民之贾日穷，官之贾日富”。民变屡兴，政局动荡。随着南海外贸的衰落，朝廷依赖的广东财政支柱的崩溃，“公私皆窘”的情

况日甚一日。

两广总督林富于嘉靖九年奏革合浦市舶太监，固然有中央与地方事权矛盾的原因，但亦不能无视口岸番舶少至的结果。此后，外国贡使和夷商到港的已不经常，只有四十一年(1562)有自称安南译者张克敬“舟泊(钦州)洋外”，要求奉献方物的一次。天启至崇祯两朝，先后经历了宦官乱政和李闯、张献忠起义的国内大动乱，继之有清兵入关，明朝覆亡的悲剧，南海外贸的衰落就不言而喻了。

6、清朝前期广东外贸的长足发展

清朝入关后，首任两广总督兼广东巡抚佟养甲就意识到广东外贸对国计民生的重要意义，上疏说：广东内外，货物流通，番舶巨贾争相贸易，民获资生，商获倍利。”当时因台湾郑成功武装在东南沿海用兵，清廷屡下“禁海”严令，因佟养甲的建议，特准广东澳门为“通商如故”的“商人出洋”的唯一开放口岸。

顺治九年(1562)荷兰第一艘商船进入虎门，受到广东巡海道全体官兵的隆重欢迎与接待。顺治十二年(1655—1662)和康熙元年(1655—1662)，东南沿海实施迁界，澳门成为全国唯一与西方国家通商港口的地位未变，此后又在两广总督李栖凤和平南王尚可喜建议下实施“展界”(放宽海禁限制)，广东外贸活动又赖以持续。康熙二十三年(1684)，台湾郑氏政权内附，海疆无事，乃撤销禁海令，实施“复界”(准许沿海居民回乡生产)，至此，从顺治十二年(1655)开始，持续了30年的闭关局面告一段落，东南口岸进行有限度的开放，广东外贸更有长足发展。二十八年(1763)，英国东印度公司先拔头筹，首先获得在广东设一商馆的权利。同时获准派商船来粤通商。乾隆二十年(1755—1792)至五十七年(1755—1792)，英国先后派商务代表来华请求正式通商，因所提要求太苛，清廷未予接受。但清廷却给他们以国家代表的礼遇。据有关统计资料，康熙二十四年(1685—1757)至乾隆二十二年的72年中，欧美各国到广州的商船为279艘，占来华商船总数的89%，国籍有英国、荷兰、丹麦、瑞典、普鲁士等。乾隆二十二年(1757)撤销江、浙、闽三省海关，仍保留广东的粤海关，来粤商船成倍增加。乾隆十四年(1749—1838)至道光十八年(1749—1838)的84年中，到广东贸易的外船共5622艘，国籍在原有基础上又增加了美国、法国、西班牙、意大利。出口商品种类以茶叶占首位，其次是生

丝、绸缎和土布。进口商品以毛织品占主要，其次是棉花、鸦片、白银。以雍正七年至乾隆二十一年(1729—1756)粤海关进出口贸易总额 2.275 亿两为指数，到道光八年至十七年(1828—1837)贸易总额 7.849 亿两，指数增加为 345。

廉州(北海港)口岸属粤海关管辖的 69 处小口之一，同时期来廉州贸易的商船以东南亚的暹罗和安南的为多。进口以大米为大宗，出口以本地特产的生丝、牛皮、海产品为主。上述粤海关的统计资料亦含廉州口的数字，可惜无法甄别。

7、广东外贸发展的产物——海关、公行与商行

康熙二十三年(1684)台湾郑氏政权内附，东南沿海解除：戒严，实施复界“开海贸易”。西方资本主义国家一眼觑定中国市场，巴不得来华通商，于是粤海之中“千舡往回”，广东人“借外来洋船以资生计者，约计数十万人。”外来的冲击波加上本国开明官吏的舆论压力，亦鉴于国力条件的许可，清廷不得不采取在固有的闭关锁国保守思想基础上的改良政策；即有限度的对外开放。但是，对开放贸易的禁商一经浅尝，甜头不小。开海贸易之初，清政府全部库银不过一千万两，20 年后增加到五千万两，所谓“康熙盛世”主要由开海贸易政策带来，于是欲罢不能，不得不因势利导进行下去，但终因根深蒂固保守政策的作用，仍死死抓住“国家要务，莫加贵粟重农“的治国之道”老皇历不放，以致把商人列为“四民”之末的重农抑商政策不时与“通商因以裕国，而通番之(华)商尤以充广省之饷”的实惠发生矛盾。

马克思说：“交换就其一切要素来说，或者是直接包在生产之中，或者是由于生产决定。”清朝初期，农业经济作物的发展和手工业的进步，以及鼓励农业生产的相应措施，社会生产力有所提高，为外贸出口商品增加了后劲；特别是广东口岸的区位优势(与欧美和东南亚航线的便捷、华南数省物资的总汇、外贸的悠久传统、外贸机制的相对完善等)，始终居全国外贸口岸的重点，故清政府不得不给予特别重视，在当时的保守政策中独得殊遇。表现在粤海关和十三行公行与商馆的设置方面。

粤海关与廉州口海关 粤海关与江苏、浙江、福建海关同时开设于康熙二十三年复界开海贸易之时。是继前朝市舶司专司对外贸易和征收关税的机构。粤海关设于广州，所属有广州一大关和澳门、庵埠、梅录、海安、马坎、海口等 6 总口；还有遍布全省沿海的小口 69 处。其中南路地区的有廉州关、山口关

和钦州关，均属“三等小口”海关。廉州关下设高德、西场、沙岗3分所，管辖区相当于今北海港范围。乾隆二十二年(1757)十一月，撤销江、浙、闽三海关，独保留粤海关，规定“夷船只许在广东收泊贸易”，粤海关存在到道光二十年(1840)，长达156年之久。可见广东口岸独得“圣眷”了。

廉州府属的山口关撤销于乾隆二十一年(1756)，廉州关继续保留至同治八年(1869)，才为北海常关所替代，粤海关成立以来，东南亚地区的安南、占城、暹罗和真腊等国商船皆就近来廉州贸易，故廉州关之设势在必行，从廉州进口的主要是大米、香木，出口的主要是四川蜀锦、云南锡板、广西牛皮、钦廉生丝等。同治十年(1871)，设北海口常关，定《北海口仿照廉州口税则》。廉州关与北海关的职责，除课征中外商船“船钞”(相当今之吨位税)，还征关税。据海关资料，廉州关在乾隆以后时期，对外商曾实行进口大米的优惠税收；也曾实行保护华商关税壁垒，因此出现“外国商贾多以华人居问(雇用华船进口)，不但所费较廉，且可免各埠每日之勒索。”可见外商对廉州口贸易的浓厚兴趣了。

北海常关 同治十年(1871)九月(一说同治八年)继廉州关之后，北海口有常关之设，下辖高德分卡。长官称常关委员，由廉州府知府兼任，光绪廿七年(1901)“归(洋关)税务司兼办，”中国关税主权完全丧失，直至1930年裁撤。常关对进口洋货征收率仅5%，子口税2.5%。但自开办的1871年至1872年的一年中，共征税达到21432.7两。光绪以后，年税额一直徘徊于7—8千两之间，可见北海口岸贸易在当时的繁荣景象。

北海“洋关”是光绪二年(1871)中英签订的《烟台条约》开放后的产物。三年(1877)设立，关税权柄全操诸英人之手，国人因称之为“洋关”。这是中国近代史上的一个怪胎，它一直存在至1949年。

《烟台条约》议开北海商埠，有如下前因和近因：前因是北海港为合浦大动脉南流江出海口，汉武帝时期，与徐闻港同是“海上丝绸之路”的起点，南流江内可通珠江水系而接长江流域，亦是西南三省最近的出海口；外则近接安南，暹罗等国，故成为最早与南亚海上贸易的古港，历朝与“外夷”交通的孔道。近因是因为咸丰年间大成国起义影响梧州口岸的阻塞，西南各省及两广腹地货物改道北海外流；加上港阔水深无礁不冻等优越条件，由此写下了近百年对外开放的历史沧桑。

从清季北海洋关统计资料看，北海口外贸自光绪十一年至廿七年(1885—1901)为全盛期，年贸易总额由250余万两(关平银下同)至460万余两不等。其中以光绪廿二年(1896)的468.51万两为最高峰。但其中未有一年出现顺差，这本是殖民性质的中国港口所必然。不过从出口额由最初的13万余两逐年跃升至210万两；几乎与进口额拉平的趋势看。北海口腹地可供出口商品在数量和种类日益增加的事实已不容否定，对于促进西南三省和两广地区的经济繁荣是有成效的。

广州十三行与北海代理行 也称公行。广州十三行成立于康熙五十九年(1720)，是粤商的民间组织，专为中外进出口商贸易的经纪人。经介绍成交的商品先作统一的市价报经政府承认并取得经纪的专利权。当时只有广州口岸外贸最盛，故十三行组织只广州仅有。十三行还起到代表政府监督外商遵守法规、进行外事活动和代纳关税等作用。公行制度还培养造就了本国的外事人才和外贸人才。

北海在晚清时期也有类似的公行，都是“广府”人所经营。光绪年间著名的有怡兴隆、合和兴等多家。民国以后，以本地人的合益著名。此外还有专门为外商代理煤油、汽油的代理行和外国轮船公司代理行多家。这种经纪行和代理行的传统直到新中国成立初期还存在。这是北海作为南路唯一外贸口岸的象征。

外国商馆和商务代办 起源于广州，与公行同时成立，是外商在中国口岸租地设立的商务机构，它必须在中国政府监督下进行允许范围内的商务活动。中国对之限制颇严，例加不得与中国政府直接打交道、买卖不得绕过公行直接找对象；商船停泊点、外商居留期限和行动等都有严格规定等。光绪以后北海商馆先后有德商森宝洋行、捷成洋行和法商孖地洋行、美商美孚洋行等。但都没有如广州商馆的受诸多限制。商馆之外，还有由各国驻北海领事代办的商务代办。光绪三年起先后委托驻在北海英国领事和驻香港领事代办的商务代办有奥匈、美国、意大利、比利士；委托驻北海法国领事馆代办的商务代办有葡萄牙。这种机构随着各国领事馆的撤销而停罢。

8、交通、邮电、金融、外事等外贸机制的完善

交通事业 是经济的动脉，随着科技的进步，同治四年(1856)，已有英

国人在古老的华夏土地上建造了第一条铁路。但到光绪二年(1876)在建成仅1.32公里的淞沪铁路上才有机车运行。终因中国特产的保守势力作俑，铁路建设进展缓慢。但清廷官僚阶层中亦不乏开明远见之士；特别经过光绪十一年中法战争的教训，开明派占了上风。张之洞说：“铁路之用，以开通土货为急。进口洋货岁逾出口土货二千万两，若听其耗露，以后万不可支，惟有设法多出土货，多销土货以济之。有铁路则山乡边郡之产可致诸江岸海壖，流于九州四瀛之外矣。”这段话从外贸出口发挥优势，争取顺差的总目标来考虑，非铁路运输不行，具有相当远见。在雄辩事实面前，保守反对派已消声匿迹。清朝末年，官办铁路已有11条通车。其中南海地区的有广九铁路178公里，潮汕铁路28公里。

特别要说的是北海—南宁铁路。北海关历任外籍税务司都将“从(北海)这里通往富饶内陆县份的铁路”看成是北海口岸振兴的先决条件。1890年(光绪十六年)北宁铁路建设方案首先由后于英国人而至的法国人一手搞了出来。法国企图独占筑路权的意向受到国内外的压力而被迫放弃，北宁铁路流产。1917年合浦北海商人有筹建铁路的计划，终未有成。此是后话。不过，到宣统末年止，廉州—北海公路已先后由“钦廉道”王秉恩和郭人漳草创，汽车运输虽未普及，但多少比原来畜力人力运输的落后状况有所改良，对口岸贸易不无促进。

航运是北海的先天优势。清朝中期，南海航船以广东陈村建造的头艏为主。清朝末年，在外国轮船技术优势排挤下，华船头艏已退出历史舞台，北海成为各国轮船公司的角逐场。从进出本口轮船艘次和吨位数，可推知当年贸易的盛衰；1890年(光绪十六年)，轮船进出245艘次，累计吨位12.20万吨。1892年(光绪十八年)203艘次，累计吨位89.30万吨，为清代本口岸的最高纪录。其中法国船占首位，德国次之，其次是葡、日、奥、丹麦；中国招商局轮船也参加营运，但只是一现昙花。外轮航线有北海至上海、广州、香港、海口、海防、新加坡和苏门答腊(文岛)等6条。北海至内陆及省内沿海小口岸的是小帆船。法国小轮船也插进一手，但未及中国小帆船的优势。海陆营运网络在清季时期已基本形成。

邮电事业 中国邮电事业，始于光绪四年(1878)，均由总税务司英人赫德主办。嗣后，凡与中国通商的国家，均在中国沿海口岸设有邮政局。英国设

邮政局 9 处，其中在广东的广州、汕头各 1 处；德国有 14 处，其中在广东的有广州、汕头各 1 处；法国有 14 处，其中在广东的有广州、琼州、北海各 1 处，广西有龙州 1 处；日本有 16 处，其中广东的广州、汕头各 1 处。北海邮政事业，最早是光绪三年(1877)民办的邮店，五年(1879)北海关兼办邮政，由税务司兼管。光绪廿五年(1899)，又有“法国信馆”在北海开办，廿六年(1900)，南宁、钦州、廉州邮局相继开办。宣统三年(1911)，北海邮政年处理邮件达 55 万件，邮路总长 888.5 公里。光绪三十二年(1906)，清政府设邮传部，接管税务司邮政。北海邮政于 1912 年才由北海海关税务司移交北海地方政府接管。

北海电报通讯始于光绪十一年(1885)二月，只与广州联系，在当年的中法战争，法舰封锁北海港的关键时刻起了极大作用。宣统三年(1911)，北海电报电话通讯线路已扩展至东兴、梧州、高州和海口等地。

金融机构 北海的金融机构，最初以银号形式与洋关同步出现，为“专收关税锻两”而设，与民间贸易关系不大。最早的银号可稽者有高广恒。继之有永安号，最后改组为兆康号、陈有合、海记，再由慎裕号继承。光绪三十一年(1905)，完全由“海关官银号”所替代。民国以后，北海金融机构由银号向银行过渡。这是后话。

外事机构 是与北海口岸对外开放同步出现的产物，名为“北海洋务局”。光绪七年(1881)前，只设洋务委员一员处理口岸涉外事务。光绪七年七月，广东督抚才正式委任北海厘务委员兼理北海洋务，同时设洋务局。二十年(1894)裁撤。二十六年(1900)，奉两广总督李鸿章命复设。洋务局直到民国以后仍保留。

洋务局任务除了与各国驻北海领事打交道，还监督港口出境华工和办理赴越南出境证事务。可见北海洋务局的存在与本口开放外贸活动息息相关。

9、鸦片输入与白银输出的负作用

与广东口岸开放所带来社会经济的积极作用的同时，也带来了负作用。主要是鸦片的输入与白银的输出。以广州为例，康熙朝，在广州进口的货单中就以鸦片占首位。乾隆三十九年(1774)以后，原由葡萄牙独占的中国鸦片贸易已让位英国从印度加尔各答运进。乾隆后期，输入广州口的鸦片年达 4045 箱。嘉庆朝，虽有重申雍正八年的禁令；广东吸毒之风稍衰，但外商私运进口鸦片屡

禁不止。到了咸丰朝，进口广州鸦片狂潮抑发不可遏制，它就象一条吸血管道，吸尽了中国人的精血；也耗尽了中国通货支柱的白银，以致两广总督林则徐惊叹：如果不严厉禁止吸毒与鸦片进口，不要多久，中国“不但无可征之兵，而且无可筹之饷。”从此诱发了著称史册的第二次鸦片战争。从而为中国近代史写下了重新“闭关锁国”的一页。

北海口鸦片进口虽处广东口岸末位，但自光绪七年(1881)开始到宣统三年(1911)的30年中，进口总数已达11969担。销区包括合钦灵防玉博诸县。据北海海关 Materna 先生调查报告，每10名中国人中有3名吸毒，如果每人每天消费烟土6.6克，按每担烟土时价为港币480元，以当时各县人口最低总数400万的30%计算，每年由北海口岸流出的膏血就是4亿港币了！这个数目意味着什么？旧中国关税壁垒并不是维护中国经济利益的屏障而是相反。而今，重新对外开放，难免夹杂着精神“鸦片”的输入，但是，新中国海关的权柄已非他属，决不能因噎废食，妨碍改革开放的进行。

10、闭关锁国缘起与延续及其恶果

清朝闭关锁国政策并非滥觞于道光中期，原有深远的渊源。顺治年间(1644—1611)，明朝降臣洪承畴曾经把外国通商视同洪水猛兽。他对清世祖福临说，外国人通商，胃口甚大，“假令姑允通商海口，则数十年后又议通商中夏矣；假令姑允通商中夏，则数十年后又议通商朝市矣。”这意见被顺治皇帝采纳，严禁外商进入腹地。这便是清朝闭关锁国的缘起。向属封建皇朝重农抑商的“立国之本”；加上坐大自尊保守顽固的传统思想，对于开放贸易；始终坚持实用主义，在某种时期内，由于外来压力，不得不采取妥协的权宜之策，故对此一贯持消极被动态度。有时还干出自扼咽喉和因噎废食的蠢事来，清皇朝尤其加此。

上述“迁界”事件，应该说是清政府在历史舞台上演出的除“扬州十日”“嘉定三屠”之外的又一出丑剧了。

迁界令下于顺治十二年(1655)，实行于康熙元年(1662)，结束于廿三年(1684)，但到雍正、乾隆、嘉庆三朝仍不时下“禁海”令。造成东南沿海人民的空前浩劫和对农渔业生产的极度破坏，这种最彻底的闭关锁国，虽出于防“寇”防“盗”，实亦含有拒绝“通夷”的意向。这种“铁幕低垂”的做法，对于志在中国开拓商品市场的西方“夷商”来说，由最初的不可理解的期待发展到后

来的迫不及待的炮舰政策。在本国，向来靠外贸资生的沿海人民和靠关税作为主要财政收入的沿海省份也遭受了巨大影响，致使国库空虚；还因此造成“山寇海盜”不时窃发和内外勾结进行走私等严重的社会问题。

北海(合浦)沿海与钦州防城沿海五十华里内也因迁界浩劫造成连续“真空”三十多年。特别是涠洲岛斜阳岛“真空”近一个世纪。清初，岛民被“迁”至雷州、合浦内地，岛被“封禁”。“复界”后亦未许民居，雍正9年(1731)，海康民颜福初请求开垦涠洲田地，不许。乾隆七年(1742)广东巡抚王安国派人丈量，有重开岛禁意向，又因种种理由而“开垦之议复寝”。但有非法居留的人民。嘉庆十二年(1807)因“海贼张(保仔)。郑(一嫂)二寇及乌鸦二、乌石二、阿婆带等恶氛正炽，洋匪与岸匪通踞涠洲为巢”，两广总督百龄再“飭洲内居民分徙雷廉，庐舍尽毁”，“遂勒碑永远封禁”。直到同治八年，因内地动乱，官府才默许涠洲解禁，允许移民岛上。

在清初至清末的二百多年中，广东沿海居民吃透了“迁界”和“洋禁”的苦果。政府立下“寸板入海者死不赦”和“漂流异域者不准回籍”的严刑峻法。致使沿海人民不得安生，铤而走险，结伙树旗为“寇”者，终有清一代而未止。田园荒芜，乡里残破，邑有流亡，造成社会的恶性循环，结果种下“清社屋矣”的前因。

西方资本主义到十八世纪初期已发展成熟，从经济利益角度，决定它向中国寻找市场欲望的日益高涨，因而与中国闭关锁国的保守政策形成了尖锐的矛盾，结果诱发了以英国人为主的志在打开中尉“铁幕”的炮舰政策，以鸦片战争“为列国通商开道之前锋。”从道光二十二年(1842)第一个不平等条约《南京条约》开始，中国便“由闭关保守时代，进入开港通商时代”，“欧美各国，相继效尤。每因一事之微，各网辄借端要挟，迫令缔约。”从而沦为半封建半殖地的历史时期。(古近代史部分完)

1992年9月初稿

参考书目：

《清史稿》

《明史·食货志》、《广东通志》

王孝通《中国商业史》

白寿彝《中国交通史》

陈柏坚主编《广州外贸两千年》

北海海关各时期《十年报告》

《合浦县志》