

北海文史

第十五辑

第二章 近代北海港是大西南的通道

19世纪中叶，西方殖民主义者寻求市场，用大炮轰开了中国紧闭的大门，北海港口状况和海上交通条件发生很大变化。咸丰年间，北海埠成为滇桂黔和粤西的货物集散地。第二次鸦片战争以后，英国强迫清廷签订辱国丧权的《烟台条约》，把北海正式辟为通商口岸。此后，北海港成为西南的通道，并沦为半封建半殖民地的典型港口。

第一节 中英《烟台条约》开放北海的原因及后果

为了瓜分中国，争夺在华势力范围，英国殖民主义者利用《烟台条约》，把北海作为政治上、经济上、军事上侵略我国西南的桥头堡。随着不平等条约的签订，港口主权丧失，北海对外贸易畸形发展。

一、北海埠成为滇桂黔粤的货物集散地

据清·梁鸿勋撰《北海杂录·港海》记载：“中国口岸，轮船进出，北海亦称便易，以海面深广，并无暗礁险故也。下碇处离海关仅三、四里，水涨抵岸甚易。”近代北海埠以外沙为间隔，将港口分为外港和内港。内港古代称“冠头岭内”，近代称“外沙内港”。原红坎村至地角水门一带，在清道光年间已由沧海变桑田，故内港缩成一条狭长带形的水域，从龙王庙码头一直至地角水门，约长3公里，以停泊本国商船和渔船为主。外港古代称为“北湾”，近代称为“锚地”。地形变化不大，利用一条长10余公里，水深-5至-10米的天然深槽停泊轮船。然而，锚地主要位置，随着航海技术的提高，以及港口海上交通的发展而变化。从道光年间至光绪二年(1821-1876年)，抵港船舶主要停在龙王庙码头至今海关沿岸一带北面的水域。抵港船只以红单大帆船为主，每船载重约200吨，吃水不深，水涨时靠岸边装卸货物甚为容易。1876年以后，随着抵港船舶吨位增大，停靠地点逐渐南移向地角嘴一带水域，形成今装卸锚地。在龙王庙至金鱼巷口一带沿岸，建有简单驳岸或步级码头，装卸货物全靠人力肩挑。

近代北海港木帆船运输由内河和沿海的航线组成。其中，帆船内河运输共有5条航线：(1)由龙王庙码头经乾体直抵廉城的老哥渡，或直达西场、党江；

(2)由港口溯南流江而上，渡船直达今玉林的船埠和福旺江的小江墟(今浦北县城)；(3)由北海经榕根港溯江而上，可达白沙圩河头，水涨时则直达博白；(4)由龙王庙码头抵大观港溯江而上，可达钦州的平银渡；(5)由北海经钦州龙门湾，溯钦江抵沙井和灵山陆屋等处。广西沿海的木帆船运输，由北海直驶防城、钦州、东兴。1840年至1876年北海港口的海上运输，主要由红单大帆船承担，当地称为“头艚”，型号有载重30万司斤(折合176吨)和50万司斤(折合295吨)2种。北海航商和澳门商家联营，共拥有40艘头艚，分别开辟了北海至琼州、广州、汕头、江门、澳门、香港、海防、新加坡等8条海上帆船运输的航线。其中，北海至琼州线最为繁忙，每年300至500艘次。

第一次鸦片战争以后，外商以澳门、香港为基地，加强对北海的商品倾销。1846年，北海开始了对澳门、香港的贸易，主要由大帆船运输。洋纱、棉花、鸦片、煤油等货物，开始充斥北海口岸及内地市场。1851年，广西爆发太平天国农民起义。清廷调集数省军队前往镇压，包围封锁，西江为之梗塞。北海由于远离起义地点，没有受到军事直接影响，海外贸易依然正常。但广西梧州一带却因战事而中断通商。所以，北海便成为云南、贵州、广西和粤西的主要货物集散地。正如清·梁鸿勋《北海杂录》记载：“凡广西之北流、郁林、南宁、百色、归顺州、龙州及云南、贵州之货物，均由澳门用头艚船载运来往，且无关税厘金，货物出入，各随其便，是时即有一卡，然入口货只抽棉花、洋药，出口货只抽纱纸、八角，因此大为兴旺”。

港口海上交通和海外贸易，促使北海市区成为粤西的商业中心，它吸引着广州、高州、潮州、琼州和广西的商人，以及越南、葡萄牙、英国、法国、德国、丹麦、日本等外国人到北海从事商业活动。当时，“北海店铺不下千间”，大中商号约四五十家。商行中，以广州人为大帮。同治元年(1862年)，广州商帮在北海设立会馆，名为“敬义堂”(今北海市第五小学校址)，作为广州商人召开会议之所和处理商务贸易的机构，后改名为“广州会馆”。同治七年(1868年)，高州商帮亦合资建造“高州会馆”(位于今北海市珠海西路)，作为会议之所。商馆的出现，反映出当时北海埠商业的繁荣。外地和本地商人在此开设商行和店铺，主要推销洋货，收购和转运土货。结果，北海商铺、货栈林立。经营长途贩运的内地客商，以及外省和香港、澳门、海防的推销商，都活跃在北

海的市场。其中，商务最繁华的大街分为数段，名为东泰街(今珠海东路)、东华街(今珠海中路)、东安街(今珠海西路中段即金鱼巷至民生路口)、升平街(今珠海西路西段)、大兴街、西靖街等，”凡殷商巨贾胥萃于此”。当时的东泰街、东华街和东安街以商业外贸为主，为便于海运装卸，临海一侧(下水铺)后的建筑物多架空伸至海滩；海滩上布满了竹木棚建成的房子，俗称“蛋家棚”，以居住驳艇、装卸工人为多。同时，后街、卖鱼街、兴华街、沙脊街、中华街、大西街(今中山西路西段)的商业亦很兴旺。北海、廉州主要商行有绸缎行、南北货行、药材、蓝靛行、牛皮鸭毛行、山货行等等。另外，还有生猪、蔗糖、花生油、元肉、黄麻、咸鱼等帮行。其中，因北海是鱼盐之地，故咸鱼行有十多间。这些商行的资本少者数千两，多者达十几万两关平银。正如《北海杂录·商务》记载，“本埠生意，则以同治年间为最旺。斯时载运货物，俱是头艚船。人口则花纱、匹头、羽呢、鸦片、药材。出口则麦油、靛青、食糖、纱纸、八角、八角油、桂通、云南锡板、牛皮。所以，新关一开，每年即有饷银数万两”。此时的北海已逐渐变成为舟车辐辏、冠履云集的商业城市，比合浦县城廉州镇更繁荣。尤其同治年间，广商云集，铺户栉比，更显示出北海早期商业的兴盛。

北海对外贸易的发展，也促进了腹地内经济的活跃和发展。当时，合浦、北海的民族资本主义手工业已发展到一定规模。小江生产的瓷器，质优价廉，每年有大量瓷器经北海运往海防、西贡、琼州及至新加坡等南洋地区。另外，运往越南的铁锅，每年约4万余口；运往澳门等地的铁锤，每年约五六万斤。当地生产烟花、爆竹在东南亚享有盛誉，数百年不衰，一直成为出口的传统产品。同时，本地土产以水靛、蔗糖为大宗。水靛，主要产地为寨墟、张黄、武利、北塞、那思、帕劳等处。其中，武利的白糖，钦州的赤糖最负盛名。主要由北海港销往香港或上海。由于粤西沿海，“地称渔盐，故捕鱼营生者，以北海为多”。同治年间，大小渔船约600余艘。所以，海味成为出口的大宗货物。品种主要为咸鱼、鱿鱼、墨鱼、虾米等。钦州、防城、东兴、安铺等地的海味，亦运抵北海埠集中出口，销往香港或广州。还有一部分，销往广西内地。生猪、生牛、鸡鸭均出于钦廉地区，主要销往香港、澳门。元肉，以廉州产量最高。烟叶，主要产地有高州、常乐、石康等处。另外，花生、花生油亦为钦廉大宗土产。有时由北海港出口，一年内达800万斤。众多的土产货物，为外贸出口

提供了充足的货源。

北海商业的发展，促进了附近地区的经济活跃。同治年间，廉州商业亦颇为可观，此地设有广府会馆。“其进出口货，俱籍北海为门户，生意以靛糖、火油、洋布为大宗”。因而，北海埠与廉州镇的陆路交通十分频繁。“昔时戴月披星，往来络绎不绝”。由龙王庙码头水程往廉州，可至老哥渡，再起岸抵廉不过四五里耳”。当时，水路用船运货物，比陆运节省运费。例如：运载 50 吨货物，若走水路，商人只雇请一艘帆船，数名船工就行了；若走陆路，一天则需请几百名挑夫，费用开支浩繁。所以，当时北海与廉州的运输，水路比陆路繁忙得多。另外，当时钦州的商务虽比不上北海，却多于廉州。北海与钦州的水路运输十分便捷，帆船如遇顺风，10 个小时可到。随着海外贸易的发展，钦州的商品经济亦发展很快。据《北海杂录》记载：“其进出口货，亦借北海为门户。出产则有糖、丝、牛皮、鸡鸭毛等物，陶器如泥花瓶、香炉、茶壶、茶杯碟等”。

北海不仅为钦廉货物集散地，而且广西、云南、贵州的一部分货物以此为输出口岸。因而，港口海上运输发展更快。当时，北海的造船业已具相当规模，主要在高德和外沙一带。这两处除了能制造“长六丈，广一丈五尺，载鱼十万斤，船上有三桅，中桅高四丈八尺”的头号密尾渔船外，还能造大海船。大海船一般用于货物运输，定期航行于北海与澳门、江门、广州、琼州以及海防、西贡、新加坡之间。与此同时，越南的船只亦纷纷驶抵北海港口。据粤海关在同治年间修定的《北海口仿照廉州税则》记载：“安南船进口收牌金，银三两六钱三厘”。由于征收船钞的数额甚低，故抵北海埠船舶渐多。港口航业的发展，促使北海商业更为兴旺。对此，外国殖民主义者都千方百计地插手北海市场。道光二十五年(1845 年)葡国总督阿麦腊氏为了进一步推销洋货，掠夺中国土产，决定将澳门界内原中国海关分卡强行撤销。分卡被裁撤，意味着外国商品可以不受关税的限制，任意输入北海等口岸。当时澳门地方，从咸丰元年(1851 年)起，葡国在澳门的经纪人先后共投资建造了近 20 艘头艏船(每艘价值约数万两白银)，定期航行澳门与北海之间，把大量的洋货通过北海销入滇、黔、桂和粤西。并通过代理人收购当地的土特产，运回澳门，再转运欧洲。英商对北海澳门之间的贸易来往多方插手，竭力打进我国大西南的市场。同治二年(1863 年)，清政府准许英轮暂时停泊北海，“用民船上下货物”。除洋货半税单照章查

验外，土货只准上船，“不准卸卖”。1872年，英商从香港通常运出鸦片、洋纱、棉花、洋布等商品，“配售给高州府的电白、水电、海南的海口、雷州半岛的各港口及廉州府的北海等各港”。北海常关的官员却对洋人卑躬屈膝，允许自由抵港，在《北海口仿照廉州口税则》中规定：“由香(港)、澳(门)搭运北海杂货、棉花、洋货、匹头到此起卸，其原船系寄港由行户报名，准照搭便船报关”。这样，英葡等国的商品可以任意运抵北海，并从这里销往中国西南市场。

同治年间，北海常关由粤海关管辖。1871年，粤海关监督公布了一项实际已秘密执行多年的规定：“所有为外国人装载货物的中国华南地区的舢板，如欲从中国的任何港口驶往香港，必须在去香港之前首先在北海或广州报关”。并且派船在香港附近水域巡逻，搜查来往于香港的每一艘帆船，捕捉那些未有在广州或北海领有执照的船主。“发现不在北海和广州装运货物去其他通商口岸的舢板，于途中曾在香港停靠，则征收双倍的税款”。“这种封锁不仅起了有效的稽查走私活动的作用，也是迫使这一殖民地的舢板贸易交付双倍税款的简单手段，他们不愿如此，就要通过华南地区的两个主要港口北海和广州进行经营活动”。(聂宝璋《中国近代航运史资料》第一辑)粤海关的封锁办法，使抵北海贸易的船只不断增多。据粤海关监督文恬呈慈禧太后《补报同治十二年收支常税数目由》的奏折中记载，广东的广州、潮州、琼州、北海常关的税收，从同治十一年(1872年)三月二十六日起至十二年三月二十五日止，计一年期内共征银14.7万两。其中，北海常关税收约占广东常关总收入的七分之一。奏折又称：查廉州府属北海关口，自同治十年九月十日到十一年九月十一日止，计一共征货税银2.1万两，又自十一年九月十二日起至十二年三月二十五日止，共计6个月零14日，共征货税银1.3万两。从税钞的官方数目来看，若按子口税2.5%计算，同治十年(1871年)北海港口进口货值达85万两关平银以上。这个数字还不包括无法统计的走私以及偷税漏税的数目。

从道光九年至光绪元年(1821年至1875年)的50余年间，由于外国资本和商品打进北海市场，加上本地区民族工商业的兴旺，促使港口海上交通和对外贸易迅速发展，亦使北海埠成为滇桂黔和粤西重要的货物集散地，为其对外开放创造了客观条件。

二、不平等条约的签订造成港口主权丧失

第二次鸦片战争后，西方殖民者进一步扩大对中国的侵略。法国企图以越南为跳板侵入我国西南。同时，英国加紧开展和法国争夺我国的西南市场，妄图从缅甸打通进入我国云南的道路。光绪元年(1875年)二月，发生了所谓“马嘉理事件”。英国翻译官马嘉理不经当地政府衙门同意，擅自带领一支探险队乱闯人中国境内，遭到当地官员和百姓的阻拦。在争执中，马嘉理被边民打死。英国便借故由缅甸出兵攻入云南。在侵略者的军事恐吓面前，腐败无能的清政府派李鸿章与英国使臣威妥玛谈判。威妥玛跑到烟台，并调一支英国海军舰进入渤海，进行军事讹诈，并以断交作威胁提出要清政府立即开放温州、宜昌和北海等八项极为贪婪苛刻的条件。谈判进行了1年，清政府步步退让，李鸿章终于和威妥玛在烟台达成协议。1876年9月13日，中英两国签订了《烟台条约》。

《烟台条约》第3款第1条规定：“所有现通商口岸，按前定各条约；有不应抽收洋货厘金之界，兹由威大臣议请本国，准以各口租界作为免收洋货厘金之处，俾免漫无限制；随由中国议准在湖北宜昌、安徽芜湖、浙江温州、广东北海4处添开通商口岸，作为领事官驻扎处所”。并且明确规定：新旧各口岸除已定租界应毋庸议。其未定租界各处，由英领事官会同各国领事与地方官商议划定为界。《烟台条约》实质上扩大了列强在中国商务特权，断送了中国港口的自主权，为殖民主义进一步入侵提供了便利，给国家招来无穷后患。此后，北海正式辟为对外通商口岸。英法德葡奥日美相继在此设立领事府、商行、教会、医院和学校，把北海作为冒险家的乐园。1877年3月18日，英国政府迫不及待地派官员抵北海设领事府。与此同时，总税务司赫德派英人李华达(译音)抵北海开设海关。4月1日，经过精心安排，一艘英轮抵北海港装货，由北海关首任税务司李华达向航运界宣布，北海正式开埠通商。外商认为：“北海的开港也许比其他重要些，因为它和海南岛的琼州、东京的海防相似。这3个港口合起来，足以给轮船以经营全面海运的良好机会”。因而，他们首先以轮船排斥北海的木帆船运输，以便垄断航业，进而操纵当地商务。烟台条约签订后，鸦片大量涌进北海，转销内地，严重地毒害了当地人民的健康，引起大量的白银外流。据海关资料统计，光绪六年(1880年)鸦片由北海进口达1346担。以每担估值450两关平银计算，则北海当年要流出白银61万两。为鸦片所作出的支出，已成为

国家财政一个有增无已的漏洞。国库空虚，人民愤怒的呼声和反抗，使清政府不得不考虑应付面临的危机。光绪七年(1882)十月，李鸿章与威妥玛商定鸦片加征税厘金问题。英国当局拟定了一条《烟台条约》续增专款，这个专款内容，英国没有放弃原定条约中取得的特权，反而将权益大大地扩大。这个专款还规定：鸦片进口“按照每百箱向海关完税正税三十两，并纳厘金不超过八十两”，便可在中国境内行销。按照这个专款，英国不但获得了在北海领事裁判权，而且完全强夺了海关的关税自主权。中英《烟台条约》签订，标志着北海开始沦为半封建半殖民地的商业性港口城市。按照不平等条约规定，港口隶属海关管辖。所以，港口大权实质操纵在英国手上。在不平等条约的条件下，北海成为滇、黔、桂和粤西的重要出海口，港口海上交通和对外贸易开始呈现畸形繁荣。

中英《烟台条约》辟北海为通商口岸后，我国的西南又被打开一个缺口。外国商家蜂拥而来，把滇黔桂变成他们倾销商品的市场，掠夺原料的基地，北海便成为殖民主义者相互染指角逐之所。英国进入北海，占领范围最宽，实力最大。英国领事府先租用民房办公，嗣后建成税务公馆。1885年，英国驻北海领事馆楼建成。接着，又建成海关大楼、普仁医院、英国义学堂、宣福音教堂。还设有永福公司、怡和分公司、美孚火油公司等洋行，并在外沙建立油库。英国领事府除了管理本国商务外，还“代理奥国、美国领事署员”，兼理奥、丹、美等国商务，还一度代理德国在北海商务。1887年，法国驻北海领事馆落成，接着又在此开设“孖子地洋行”，并在越南海防设立商船队。由于北海港离海防港较近，货物来往甚为便捷，故法国在北海的经济实力仅次于英国。外国在北海商务的经济实力，德国属第3位。开埠初，德国没有设置领事馆，其国事务先由英国代理。1886年德商建成森宝洋行，是为北海最早的洋行，“该行专办水火及代理招工等”。接着，德商又建成捷成洋行。德商在此经营资本虽不多，却善于钻营，商务发展很快。1901年，德国为了与英法争夺势力范围，便在北海设德国领事馆、长老会教堂、德华教堂。除了办理在北海的商务，还兼理德国在海口市的商务。这时，英法德的势力在北海形成三方鼎立的局面。

北海市区是一个风景优美的海滨城市，地势宽阔平坦。“可以建高楼，可以远眺望，可以适旅行，故西人皆喜居之”。英德法等国的外交官员和商贾视北海为“乐土”。他们利用掌握的海关大权、航运大权、港务大权，操纵了北海的经

济命脉。港口业务由海关税务司主管，港务监督长亦由外国人担任。为把港口牢牢控制在手中，在北海关内设理船厅(即港务司)机构，专管港督、引航、船只靠泊、货物装卸等港口业务。光绪年间，在北海常住的外籍官员 70 余名。

航标，是引导和辅助船舶航行的港口重要设施。北海港阔水深，却只有一条天然深槽直通北部湾，航标设施极为重要。1879 年，他们派出大量人员对港口进行勘探，由“纳彼”船船长麦彼(HMs)绘制出精确的北海港海图。1881 年 7 月伦敦皇家海军公布了图号为 2062 北海港海图。该海图曾 6 次再版，是当时国际航海界常用的权威海图。北海港得天独厚的自然条件，令侵略者垂涎不已。为了便于外国轮船航行，他们首先在地角村北面附近的网门水域(今装卸锚地)设立 3 个浮标。航标的位置，为帝国主义势力在经济军事上侵略北海提供了便利。英人设立北海关后，立即侵占税收大权。运输船舶抵港后，限船主将船牌、舱口单各件于一日内交领事馆，即于次日通知港务监督官，并将船及押载吨数，装货物之处，照会监督官以凭查验。如船主过期不报，每日罚银 50 两。北海关税务司接到领事官详细照会后，才批准发开舱单。倘船主未领开舱单，“擅行下货，即罚银 50 两，并将所下货物全部入官。”按照这个不平等条约，北海港务监督大权完全由外人所持，外国商船抵港，并不报告地方政府和北海常关，而是报知英、法、德驻北海领事府。由领事府和北海关派员登船检查，地方官员则无权“派员到洋船查验华商之货物”。由于殖民主义者控制了港口的关税大权，结果外商在北海进口货物，“只纳税，不纳厘”。华商进出口货物既纳税，又纳厘。“均须缴纳炮台经费，且比厘金尤重”。这样，北海埠华商由于税收负担甚重，无法与洋商竞争。加上海关由英帝控制，没有调整税率的自由。同时，北海常关又不能对洋商征税。因此，北海关便失去了保护本地农业生产和对外贸易的作用，成了殖民主义者推销洋货和掠夺原料的工具。

三、中法战争对港口的影响

北海港自古以来是我国通往越南的海上主要港口，地理位置十分重要。1883 年底，中法战争爆发后，法国便派军舰骚扰北海港。当地绅民要求清政府派重兵驻守。清政府亦认为该处是军事必争之地，便拨“兵轮一艘、拖船二艘驶北海驻防”。1885 年初，法军攻陷镇南关，广西边境告急。与此同时，法军舰在广东沿海继续进行骚扰，并碇泊北海港的南湾，“炮击北海岸”。3 月 7 日，法国正

式通知各国驻中国领事，宣布对北海港实施军事封锁。3月14日，法炮舰“开到港外地角的尖端，并在那里下碇”。该处是北海港航道的咽喉，法舰碇泊于此，擅自检查来往船只，实行“禁运”。清政府也在北海埠宣布戒严，“自冠头岭到乾体沿途筑土垒”。两广总督张之洞委派总兵梁正源率领清兵2000人，驻守北海市区，加强水陆警戒。同时，在冠头岭、地角、西靖街、海关附近等处置炮严阵以待。全城物资早已疏散，商店关门，市肆尽闭。据海关资料记载：“自3月1日最后一条轮船开出后，贸易可以说是停止了”。虽然外国轮因法国发出通牒，暂停抵北海港，但是我国帆船“仍能维持北海与钦州和安铺的交通”。北部湾内港汊众多，帆船行驶浅水航道，法军舰吃水深无法追击。所以，北海港的海上交通运输并未因法军舰的封锁而完全停顿。北海口岸一带的中国军民亦枕戈待旦，随时准备打击侵略者。法军探知实情，不敢在此贸然登陆，只派军舰在港口海面游弋，拦阻过往船只。4月4日清明节，当地居民祭扫祖墓，漫山遍野的人群修坟烧香，法军在舰上见状，以为北海军民出击，立刻开始对市区长距离的炮轰，却不敢上岸。

1885年6月9日，尽管中国在军事上胜利，但是李鸿章与法国政府代表巴德诺在天津签订了卖国丧权的《中法越南简明条约》。根据条约，法国在中国南疆取得了一系列特权。由于侵略目的已经实现，法国军舰便从北海港全部撤走，海上封镇正式解除。战争结束后，法国政府按照战后不平等的条约，迫不及待派大批人马抵北海建领事馆、商行和教堂。法国领事府正式建于光绪十三年（1887）年。“该领事兼理东兴理事，及北海法学堂医院理事，又代理在北海之葡国商务”。当时梧州尚未开埠，所有来往南宁、柳州、龙州、贵县、玉林以及云南、贵州的货物，皆由北海集散。据海关档案资料记载，战后北海的海上交通和对外贸易发展很快，“交易数量和规模，在短期内迅速增加”。当时，北海港的海外贸易路线主要有7条：（1）与英、葡、印度、奥国等国来往的一部分货物，主要由香港、澳门中转；（2）与英、美、俄等国贸易的一部分货物，经上海中转。（3）与法国来往的货物，主要由海防中转。（4）与新加坡、苏门答腊来往的货物，则由北海直达新加坡；（5）与德国来往的货物，由欧洲直来北海；（6）与日本来往的货物，由日本直接来往北海，或由台湾基隆中转；（7）与俄国来往的货物，主要由北海直达海参威，或由上海中转。随着海外贸易路线的发展，抵港船只

日渐增多，港口贸易亦得到大大发展。1879年进出口贸易总值仅为33万两关平银。1885年升为258万两，增长6倍多。法国势力侵入北海后，使当地对外贸易更加呈现畸形繁荣。

当时，每年由北海抵海防从事贸易的船舶亦有数百艘次。因此，法国便企图通过操纵商务来控制北海。于是，法国驻北海领事府便“籍口华船常到海防，谕船须向领事领照，无照即将船扣留”。腐败的清政府面对法国的无理要求，只好答应。凡中国商船由经北海抵海防，都要经其国领事批准，北海对越贸易大权旁落在法国手中。据载：“华商前赴越南贸易须到北海领事署领有人情纸，方得前往。或殷实铺店，具保到洋务局，查讯属实，即发给凭照，再携到法领事署，换给人情纸亦可”。许多有骨气的中国商人，不肯仰洋人的鼻息，便改往其他商埠转运，而不由北海乘船抵海防。1886年由北海抵越南的船只，由过去每年300至400艘次，下降到仅百余艘次。法国殖民者操纵了北海与越南的商务贸易大权后，并不以此为满足。接着，法领事又张贴布告，收取船钞，每船自数元至数十元不等。并且借口中国的渔船经常抵越南，在北海港征收渔船牌照费。“法人始收船牌费，然尤不拘大小，以为筹差，其多者费至五十元，少亦二十元”，法人无理侵夺了中国税收自主权。

中法战争以后，我国南疆的大门被打开了。法国殖民主义者在大西南进一步扩大政治、经济、军事和文化的侵略，北海埠半殖民地性质日趋深化。

第二节 帝国主义列强对北海港的争夺和控制

中法战争前后，帝国主义列强加紧瓜分中国，英法德日美商家加强了对港口商务的争夺和控制，逐步垄断了北海航业，在北海大发横财，港口海上交通和贸易畸形发展。

一、外商对北海航业的垄断

开埠初，虽然清政府宣布北海为对外开放通商口岸，但是由于英国政府暂未批准《烟台条约》，故北海并没有吸收到很多外商抵此投资。“经济商务发达情形，殊鲜今人注意，虽已次第开埠，然贸易状况，则属失望”。当时，英国虽然开辟了北海至香港的轮船航线，但由于“首二年，商家未悉洋船规则，其出口油麦、靛、八角、纱纸、锡等货，向系付回澳门本行”。北海的海上运输仍以三桅的红单大帆船为主，定期航行于北海与澳门、广州、江门、海口、海防、

新加坡之间。1878年，一艘商船由澳门载运货物来北海，“至澳州头，陡遇狂风，全船覆灭”。与此同时，北海航商的新祥顺船“载货至澳州行口，又被风打坏二船，破耗十余万两”。这两次严重的海损事故，使北海商人对与澳门的帆船运输失去信心，于是香港轮商乘隙而入。1879年初，英轮“海南号”由香港抵北海争揽生意，当地商人便将货物付轮船运输，开始与香港的直接海外贸易。此后，英、日、法、德等国的轮船亦经常抵港碇泊，装卸货物。由于西方资本主义势力的入侵，当地社会的阶级关系及经济结构经历着前所未有的剧烈变化，航运的发展不能不受半殖民地半封建经济发展的制约。于是，北海港的航业出现了新的转折点。

外国殖民主义者为了进一步打进北海及其内地市场，企图垄断航运，利用掌握北海关大权，派人测量北海港，绘制出海图，向世界公布。当时北海关税务司惠达通过中国海关的报刊，向航运界介绍，这里是一个自然条件优越的天然良港。有一条天然深槽作航道和锚地，“吃水不超过17英尺的船是容易进入北海港，并几乎在一切天气条件下能安全停泊，除向西一面外，其余都有陆地环抱”。另外，港区海底是砂质粘性土，大轮碰到台风也不容易“跑锚”，是一个优良的避风港。同时，进港航道直而短，“下碇处离海关仅三四里，水涨抵岸甚易”。每当外轮抵港时，上落货物，全部由本地帆船或渡船驳运。进口洋货从轮船卸下后，则由民船运至岸，或者直接疏运到廉州、钦州、安铺等处，再转销入内地。回程时，则将内地土货运抵北海集中装上轮船。虽然这种装卸货物的方法比较落后，但外国航商却几乎不需要花费任何投资，便可经营港口。加上，他们的经营具有侵略性和掠夺性，故根本不重视建筑码头，只顾在此推销商品和掠夺原料，获得高额垄断利润。

1879年是北海港轮船运输业与帆船运输业开始进行激烈竞争的一年，也是英、葡两国商家为争夺北海航业而勾心斗角的一年。轮船运输比帆船运输有很大的优越性，一艘轮船从香港往返北海三、四次，帆船只能走一趟。因而，轮船运输具有速度快、期准、安全、省费等优点，能使商品的运输时间大大缩短，加快资金的周转，这点对唯利是图的商人无疑是极大的吸引力。然而澳门和北海的航商为操纵北海与澳门的航业早已修造了40多艘价值昂贵的红单大帆船，他们自然反对增开北海与香港航线。“货物如在香港和北海之间直接用轮船运

输，则原在澳门民船贸易的经纪人将不能存在 990 设在香港的英国轮船经纪人，派“海南号”轮船从香港首航北海获得成功，凭借技术上的优越，便力图挤垮澳门至北海的民船运输。根据《中国海关北海关十年报告(1882-1891)》记载：“以轮船代替民船的运动，自 1879 年最后两个月开始，一直继续下去，至 1880 年已有 105 次进口，共 87836 吨，和同样次数的出口。下一年度的船舶进出口统计是：进出口各减少了 1897 吨，税收仅减少关平银 3245 两。这时轮船和帆船的竞争已很尖锐，轮船慢慢地占了上风……，竞争的结局是没有疑问的，因为每年都可以看见旧的没落，而新的快步前进”。轮船运输业在竞争中，由于技术上占优势，便逐渐排斥帆船运输业，垄断了北海的航运。正如清代梁鸿勋《北海杂录》记载：“光绪五年，即付轮船，洋关之旺收从此始，即常关之短收亦从此始。又值西江莅符不靖，厘厂林立，所有来往广西之南宁、龙州、柳州、贵县、郁林进出口货物，皆舍彼就此。税务逐见涨旺”。1883 年，中英两国签订了《烟台条约》续增专款后，北海引起外商的注意，抵此经商者日渐增多。1880 年，北海进出口贸易总额只有 175 万两关平银。1890 年则上升为 460 万余两，增长 1.6 倍。当时，北海关税务司认为：“嗣后北海一隅将成为繁庶之区”。对外贸易的增加，促进了航海的发展。

1889 年前后，英法德日丹俄美等国商家纷纷在北海立足，兴建商行，操纵当地经济命脉。由于谁控制港口航业，谁就能主宰北海贸易。为此，他们先后以北海港为中途站或中转站，开辟了 9 条定期或不定期的轮船航线。

其 1，上海至海防线，途经福州、厦门、汕头、广州、海口、北海。

其 2，香港至海防线，途经海口、北海。

其 3，香港至北海线，途经海口。

其 4，广州至北海线，途经香港、海口。

其 5，香港至仰光线，途经海口、北海、海防、新加坡、威泗水、仰光。

其 6，大阪至海防线，途经台北、基隆、香港、海口、北海。

其 7，海参崴至海防线，途经上海、香港、海口、北海。

其 8，广州湾(湛江)至海防线，途经海口、北海。

其 9，北海至文岛(苏门答腊)线。

第 1、2、5 条航线，主要由英国、丹麦和德国的船只来往。第 3、4 条航线，

主要由中国招商局和香港的船只来往。第6条航线，主要由日本大阪轮船公司的船只来往。第7条航线，则由俄国船来往。第8条航线，即由法国轮船来往。第9条航线，主要由荷兰的船只来往。当时，英国、法国、德国、日本、美国、印度、新加坡等30多个国家和地区的货物输入北海，经上海、香港或新加坡中转。由于外商在此大量倾销商品，北海口岸亦出现极大的对外贸易逆差。从1887年至1891年的5年期间，洋货进口估值关平银为1605万两，土货出口总值却只有454万两，外流白银1151万两。

1890年以后，外轮在运输竞争中，取代头艏船，垄断了北海航业。然而，广西沿海港汊众多，南流江、钦州河道又曲折，比较适合帆船运输。轮船因吨位大，吃水深，无法与之竞争。所以，北海与钦州、玉林船埠、安铺之间的民船运输，仍能艰难地发展，每年进出港口达2000余艘次。内地的货物，主要靠这种帆船运抵北海港集中出口。

据北海关税务司义理尔记载，由北海出口的土货，“昔由本埠商人载华船出口居多”。后来，由于外商操纵了航业，本地商人便将土货“附载轮船，以图快捷”。从1890年至1899年的10年时间，抵港外轮共2323艘次，载重量116.1434万吨。以德、法、丹麦三国为多。例如1896年，德国占39%，丹麦占30%，法国占29%。丹麦的商务主要由英国领事府代理，其载运的货物亦大部分是英国货。所以，北海商务主要由英、法、德三国角逐。1897年，抵北海港的外轮，德国84艘次，法国78艘次，丹麦52艘次，三者实力不相上下。1899年，法轮逐渐排斥德轮和丹麦轮，垄断了北海港的运输。当年，外轮进港共196艘次，吨位11.3万多吨。其中，挂法国旗占63%。当时，尽管梧州已开埠，广西南宁地区的货物仍取道于北海输入。据海关档案记载：“广西进口货物，由香港水路至北海可以保险，即自北海陆运货至南宁，亦颇相宜，俱无意外之患，且较捷于西江，故皆假道于北海”。所以1890至1899年外轮进出港口平均每年有230艘次，最高年份282艘次（1893年）。

1901年，英美商加紧在北海渗透势力，派轮船与法商进行竞争。其中，英轮32艘次，美轮6艘次。另外，还有挪威、日本、荷兰和中国招商局的轮船来北海。为了共同获得高额利润，他们之间订立提高运价的契约。结果，“各占生意，脚价平均，闻皆有益”。1904年，抵港外轮为431艘次，比上年增加40%。

造成这种情况的原因，主要是英商怡和、太古洋行和招商局的船只，以北海港为中转港，走香港海防线绕道北海。英轮由上海经福州、厦门、汕头、香港、琼州抵北海卸下洋货后，然后再往越南海防。返航时，其公司船只因北海港出口货甚多，也愿意绕道一停，在此装土货，运往香港或上海，再转销运欧美。1905年，由于受中日战争的影响，抵北海港的外轮减少为238艘次。到1907年才回升为327艘次。1911年，法商孖地洋行加强与德商捷成洋行竞争。该洋行的船只，“常由北海直驶香港，不泊海口一埠”。本地商人则因捷成洋行的轮船常抵海口，耽误时日，唯恐出口生猪、家禽等活货易遭受损失，所以将大部分土货交给法商的船只托运直达香港。抵港外轮，法轮居首位，英轮其次（主要装运食盐运抵广州），荷兰轮船亦继续来往北海与文岛（苏门答腊）、新加坡之间。外商洋行完全垄断了北海航业，使港口运输出现表面的繁荣。从1901至1911年，抵北海港的轮船共3243艘次，吨位221.8万吨。

北海的帆船运输虽然在与轮船的竞争中失败，但它并没有退出当地航运历史舞台，帆船具有体积小，靠岸容易，便于走私的特点。因此，帆船仍维持北海与廉州、钦州、东兴、安铺等处的运输，甚至有时抵海口、江门、广州、汕头、新加坡等处，形成了轮船与帆船运输在北海并存的局面。光绪年间，钦州商业颇为繁盛。又据海关档案记载：“钦埠与北海、省佛商货交通，成一航行极大路线，帆船可将货物运抵小董和陆屋等处销入内地”。尤其南宁与小董之间的陆路运输较为通畅，“常有夫千数百，肩挑货物，不绝如缕”。从中亦可反映出由北海经钦州抵南宁这条贸易路线的兴旺。因而，外国货物源源从北海输入我国西南地区。当时西江尚未有小轮船运输，“从广州乘民船到南宁需时一个月，自香港经北海到南宁现在最快的路途十六天即可到达”。由于香港经北海抵南宁的贸易路线，比香港经广州、梧州、南宁航线时间既短，费用也低，故云南、贵州、广西的商人与香港进行贸易来往，几乎全由北海港集散货物。因而，光绪年间，“经过北海往来南宁及滇东地区的商业，每年约有三百万银元的贸易”。

北海口岸及内地的资源十分丰富，为帆船运输提供充足的货源。清末，由北海出口的土产主要有花生、花生油、糖、水靛、生丝、茶叶、烟草、元肉、牛皮、桐油、桂皮、八角、生猪等，“单花生油一宗就约值437500两关平很”。其中，糖和牛皮价值50万两。生猪由北海运往香港，经清总理衙门批准，商人

按值百抽五交纳厘金，即由北海关免税放行。因此，生猪出口每年平均4万头。又据《钦县志》记载，广西南宁等处的土货，亦由钦州用帆船源源运出北海。其中花生、花生油，“由北海转运香港，每年价值数十万元至百万元”。除钦州外，合浦、博白等地的土货，亦均由北海出口。

北海木帆船除了溯南流江、钦江而上，将进口货物销往广西的玉林地区和今钦州地区，还定期抵安铺，集散广东高州、雷州的货物。另外，北海商船“约有二十艘做新加坡贸易”，每年将大批铁器、瓷器、丝绸等土货运往新加坡，“供居住在南洋的华侨使用”。回程则载洋货，经海南的榆林、海口等港返回北海。由上说明，外商虽然垄断北海港的航业，但木帆船运输仍然长期得以维持。轮船和木帆船运输在北海港并存，当时大大提高了港口的货物集散能力。

二、英法德日美俄商家在北海大发横财

十九世末，西方资本主义逐渐进入帝国主义阶段。为了扩大商品和资本输出，他们加紧瓜分中国，划分势力范围，并从经济上强化对中国沿海港埠的渗透。北海港便成为他们在大西南倾销商品，掠夺原料的“漏斗”。据不完全统计，从1890年至1899年的10年期间，外商在北海港推销了价值2940万两关平银的洋货。其中，布180万匹，棉纱75万担，主要由英商垄断，太古、怡和洋行从中做生意，获得巨额利润。棉布除了销往广西内地，其余多运销云贵两省。本地手工业生产的土布，坚实耐用。然而，外国采用机器生产的棉纱和布，价廉物美，比土布更为畅销。城乡手工织布作坊经不起冲击，纷纷倒闭。结果，当地所需棉纱和布逐渐依赖进口。

外商在北海港倾销煤油，亦获得了巨额的利润。1890年进口30万加仑，1893年便增加了137万加仑。1890年至1899年共进口953万加仑。1892年，美商运来82万加仑，俄商亦从海参崴运来20万加仑。俄美两国商人勾心斗角，俄商采取降低价格的办法，与美商暗斗。1895年，美国煤油每10加仑卖洋银2.21元，俄国煤油每10加仑卖洋银2.11元，英国煤油每10加仑卖洋银2.08元。这一年俄商在北海销了43万加仑，英商也销了22万加仑，美商只销6万加仑。次年，美商只得减少对北海港的煤油输入量。俄商垄断了北海煤油市场，便趁机囤积居奇，每加仑提价40%。若以当年进口煤油87.5万加仑计算，俄商便从北海口岸及内地百姓的身上攫取额外利润44万银元。1899年，北海港进口煤油

118万加仑。俄、美、英三国商人共同制定了垄断价格，每10加仑售价3银元。比原来提价46%，又额外榨取54.2万银元。北海进口火柴一项，几乎全由日本商人操纵和垄断。十年期间，北海共进口火柴(称为自来火)共310万各罗斯。以每各罗斯为144盒计算，共约进口4.5亿盒，几乎全是日本货。“此货行销广东属之钦廉、高州等处。内地者较多远销广西属之玉林州、南宁府”。中日战争结束后，日本取得了在中国经商的各种特权。《马关条约》规定：“日本臣民得在中国通商口岸城邑，从事任何各项工艺制造，又得将各项机器任便装运进口”。日本早已图谋占领南洋，因而十分注意插手北海市场，他们除了在北海推销火柴，还推销五金、百货和药材。对此，北海关资料记载：“日本所造各货，大有蒸蒸日上之势”。当时，北海口岸及其内地仅有的一点工业和手工业，经不起日本货的冲击而陷于破产，社会经济遭到更大的破坏。

据北海关资料记载，由英国东印度公司运来的鸦片，在十年期间共进口3900多担(不包括走私进口的数字)。根据这个缩小的报关数字，以每担价格470两关平银计，东印度公司从北海掠走了白银180多万两。当时，北海虽然税厂厘卡林立，但是在帝国主义控制的北海关包庇下，关税人员对鸦片走私视而不见。因而，每年向海关报税及缉私缴获不到总数十分之一。香港是鸦片主要集散地，从印度运来的鸦片在香港集中，然后用趸船走私到各港口。这些趸船抵北海口岸附近，在“沿海偏僻之处。过拢小船，散入内地”。在这种非法贸易中，美国的旗昌洋行是仅次于东印度公司的巨大贩毒组织。据曾任北海关税务司的马士记载：“美国公民在中国从事于这种勾当的程度并不减于英国臣民。……英国商行和美国商行同样地都尽其最大的力量在中国经营这种毒品”。随着大量的鸦片涌入北海市场，吸食的人不断增加。北海关税务司义理尔在向总税务司赫德的报告中供认：“在北海口岸的成年男子中百分之二、三吸食鸦片，在官僚地主和地痞中有百分之五十吸食鸦片。吸食鸦片者，每日要消费一至二钱鸦片。雷州、高州、廉州三府每年需要经北海输入鸦片四千至五千担”。由上说明这十年期间，由北海进口鸦片的实际数量并非如海关记载的那样少，而是几倍以上。随着大量的鸦片流入北海市场，吸食人员不断增加。一方面，严重地毒害和摧残本地群众的身心，加重劳动人民的负担，生活更加贫困。正如马克思在《英人在华的残暴行为》一文揭露：“非法的鸦片贸易，年年靠摧残人命和败坏道德来充实

英国国库。”另一方面，大量白银外流，银价随之上涨，造成金融恐慌，物价上涨，使本地经济深深地陷入半殖民地的泥潭。

据海关资料记载，当时列强急欲把北海作为倾销商品和掠夺原料的“通道”，除了北海港具有特殊的地理位置外，还有两个重要原因。其一，云南蒙自开埠后，本来赴云南的一部分货物，可以经海防溯红河而抵蒙自。可是，越南的关税重，比北海税收率高5至10倍。因而，中外客商“则不愿由海防转红河至云南”，其货物几乎全由北海港进口。其二，贵州省和广西的一部分货物，本来可以由香港、广州溯西江运抵南宁。然而，商人“复因西江厘费浩繁，亦不愿由西江转运。故皆自本埠而来则本埠因而最旺”。由于外商争夺北海市场，和上述两个原因，外商把北海作为掠夺我国西南物资的“通道”。从1890至1899年的十年期间，据不完全统计，外商在此运走水靛6500万斤，糖5100万斤，花生油1700万斤，牛皮1600万斤，八角600万斤，还有烟叶、茶叶、生锡、桂皮、农副产品以及海味等，出口总值达1200万两关平银。其中，桂皮、八角等土货，由北海港出口后，转运美国销售。牛皮、桐油则输往日本，海味、生猪、鸡鸭主要输往香港。1898年北海港出口的水产品价值10万两关平银。1899年，海味出口升为价值关平银21万两，约占土货出口总值的八分之一。

1890至1899年北海港进口的洋货价值为2939.5737万两关平银，出口的土货价值仅为1222.0656万两关平银，贸易逆差为1717.5081万两关平银。据海关统计，当时北海港平均每年要运出价值50万两关平银的黄金或大银出口，以便抵销贸易逆差。其中，1891年出口的金银，价值82万两关平银。这十年期间，北海商家共付轮船运出价值548万两关平银的黄金和白银，余下1200万两关平银的贸易差额，则由中外商人在本地“北海银号”通过汇款的方式，汇去香港的汇丰银行。1891年，据北海关档案记载：“金银由香港进121者，计四万二千余两，由琼州进口者，计二万三千余两。出口往香港者，计八十一万六千余两；往琼州者七百两”。外商仅由香港汇来很少的银元购买北海的廉价土货，本地商人却汇出大量的金银购买昂贵的洋货。英、法、德、日、美、俄等国商家正是通过不平等贸易，从中牟取暴利，大发横财。

三、北海对外贸易的下降

北海自正式开埠通商后，商务日臻繁荣，中外商家纷纷抵此投资。为创造

便利的环境，英国多次派人测量北海港，还提出“修一条从这里通往富饶的内陆县份的铁路，肯定会使出口增加，并随之也会增加进口，使进出口相平衡”。1889年，北海关税务司马士便直接向清政府总理衙门提出修建北海至南宁铁路。马士的建议，引起法国资本家耳第的重视，曾派人抵北海详细察勘地势，提出了修建邕北铁路的具体计划。然而，随着中法《广州湾租界条约》的签订，法国获得了广州湾的租借权后，便将其投资重点移向该处。北海至南宁的铁路的修建计划也就搁置下来了。当时，由北海入口之货物，在轮船卸下后，用帆船由水道分别运往钦州、廉州、安铺、小董、玉林等地。而经小董运抵南宁的货物，全靠手推车和人力肩挑运输。加上当时港口只有一些简单的驳岸和步级码头，大轮不能靠岸装卸货物，“须屡换船艇起卸困难，费用亦重，且冬季天时无定，往往耽误日期，以至损坏货物”。这种落后的转运方式和港口设施，严重妨碍了北海对外贸易的发展。

法国租借广州湾(今湛江)后，广东高雷地区的物资改由广州湾出口。与此同时，英国又强迫清政府开放梧州为通商口岸。桂中、桂北的货物，大部分改由梧州进出口。此后，贵州、云南、广西和广东省西部的货物主要分别从北海、梧州、广州湾3个商埠出口。1898年，梧州进出口贸易总值421万两关平银。北海进出口贸易总值为417万两关平银，两地大致相等。次年，梧州上升为612万两关平银，北海保持为414万两关平银。广州湾与北海的贸易竞争，其优惠是可以免征进口税。由北海进出口货物，经海关征税后又需纳厘金。广州湾实行“无税主义”，商人唯利是图，往往舍近求远。原运北海的货物，后则改由广州湾输入，造成北海贸易下降。1901年，北海港进口洋货价值209万两关平银，1907年便降为146万两关平银。土货出口亦由价值210万两关平银，降为105万两关平银，下降150%。此后，北海商人积极争揽货源，才使对外贸易有所回升。从1900年至1911年，北海进出口贸易总值为3698万两关平银。其中，洋货进口为2149万两，出口土货为1497万两，入超652万两。这10年间，北海入口白银51万两，出口白银748万两。北海不是产银区，然而大量的白银由此源源不断出口，去平衡贸易逆差，连外国资本家也感到惊奇：“这些不断地补充的白银来自何处？”这种情况，造成北海白银奇缺。原来一枚一银值840个铜钱，后来升值为1090个铜钱，从而出现货币贬值。金融危机，使劳动人民蒙受巨大

的经济损失。

1905年，中国发生了以抵制美货为主要内容的反帝运动。北海人民行动起来，抵制美国面粉进口。次年，北海港进口美国粉面由8万担降为3000余担。北海港进口洋货价值，1906年为183万两关平银，1910年降为167万两，1911年又降为146万两。

从1887年至1901年，北海港进出口贸易价值每年都超过400万两关平银。其中最高是1896年，达468.5万两。从1901年起至1911年，北海港口对外贸易总值平均每年为246万两，与1901年的422万两相比，下降了42%。北海港对外贸易下降的原因：一是邕北铁路中辍，影响了港口通过能力的扩大；一是港口设备简陋，装卸货物条件差，效率低。三是广州湾租与法国，货物往来不须完税。“所以前由北海转运之货，则由广州湾转运”。除了上述客观因素，还有一个重要的社会因素。当时全国各地的反清斗争此起彼伏，当地爆发了反清的钦廉起义，局势动荡。所以，清末北海港对外贸易一段时间走下坡路。

第三节 民国时期北海港口的畸形发展

民国期间(1912-1949年)，港口和航运主权仍操在外人之手，不平等的海外贸易，加上猖獗的走私，北海便成为冒险家的乐园。1929至1936年陈济棠主粤时期，实行某些发展地方经济措施，北海外贸出口曾跃居全国沿海商埠第十位。抗战期间，日军铁蹄蹂躏北海，封锁航线，交通遭到极大破坏。建国前夕，物价飞升，造成北海贸易停滞不前，港口成为一个烂摊子。

一、北海成为冒险家的乐园

辛亥革命推翻了清王朝，但中国仍是贫困落后的半封建半殖民地。1912至1943年，北海港口事务仍由外人控制的海关兼办。北海关下设港务司，即理船厅。其职权是指定泊位，建筑码头驳岸，稽查出入船只，查验船舶证明，勘量轮船吨位，检查浮标，指示航路，管理仓库、防疫站、守望台等事项。港口业务几乎全由海关包揽。1913年，中华民国临时政府便设北海航政局，并在钦州、防城设分卡，统辖钦廉各属航政及船舶。北海航政局成立后，英、法、德三国驻北海领事在北海关召开了紧急会议，精心炮制了《北海关理船厅章程》，架空北海航政局，使其变成单纯收取船钞的税收机关，而由他们继续控制港口。

《北海关理船厅章程》共26条，主要分为四项内容。其一，北海关所有应

记载之事。其二，北海关通商试办章程。其三，北海关理船厅章程。其四，北海关的有关报告。这个章程的第一项内容规定，“本口引水班者，尚可由香港及澳洲雇引水华人”。一个主权国家的港口，对往来的外国船舶都订有法规，强制引水。所谓强制引水，就是外国船舶进出港口，必须有本国派出的引水员方能引航。但这个章程规定外轮进出北海港，准自带引水员，这无形中为外国侵略者控制港口引水权大开了方便之门。章程的第二条规定：“凡洋船进北海口岸之后，限二日内，该船主将船票呈缴其国领事衙门”。如果该船所在国无领事驻北海，则将船票呈缴英、法、德驻北海领事或北海关税务司。“如有未遵此章者，按约议罚”。按照这个条文，轮船入港，要听从外国领事的安排。其核心内容，就是控制港口大权。章程的第十二条又规定：“凡未报经理船厅批准，不准兴建各式码头暨驳岸或设浮码头并趸船浮标，以及填筑海岸于滩或兴修别项一切海岸之工程等事”。这项规定实际上是排斥北海航政局对港口建设的管理。正是由于这条规定，才束缚、限制了北海港的发展。此后，北海虽商务繁盛，航业兴旺，但港口设施却非常落后。章程的第二十六条还规定：“凡船只如违反以上各条，在该船尚未遵照此章以前，海关即不准报关，装卸货物并不发红单，或交该国领事官办理”。按该章程规定，港口引水、商务、港建、港监等业务，完全操纵在外人手中。1914年北洋军政府批准了该《章程》，北海港主权全部丧失，亦为外商提供了发财机会。此后，广东军政府派兵抵北海港驻防，并注意保护商贾，使北海埠“商业实见复兴”。大量洋货又涌进当地市场，北海便成为冒险家的乐园。从1912年至1922年，洋货进口逐年增加。例如，1912年洋货进口价值仅为144万两关平银，1922年上升为380万两，增加1.6倍。当时北海港洋货输入，主要来自德国、法国、英国、香港、印度、美国、新加坡、安南、澳洲、加拿大、捷克斯洛伐克、波兰、日本、泰国、俄国等35个国家。货种以棉布、煤油、五金、面粉、自来火(火柴)为大宗。其中煤油1项，由美、英垄断。棉布、自来火、五金进口分别来自英、日、法、德四国。面粉进口，主要来自美国。

大量洋货涌进北海，严重打击了本地工商业和农业的发展。水靛(一种染料)是北海港传统的输出产品，由于德国生产的化学染料大量输入，结果使廉州、博白、玉林、灵山种植水靛的农民几乎家家破产。外商操纵市场，洋货价格飞

升，土货价格低落。1912年，进口洋货总值为144万两关平银。1913年进口同等数量的同类货，价值为185万两关平银。又以煤油为例，每箱由5.76(银元)涨到7.34元，升价28%。从1912年至1921年的10年期间，北海洋货进口总值为1760万两关平银，土货出口为1416万两关平银，入超350万两。据海关公布的数子，从1912年至1921年由北海港运出的金银，价值关平银571万两。至于走私进口的数目，数额更大。

1914年6月，英国太古轮船公司，为了与法、德两国争夺北海市场，决计派其轮船按期行驶来往上海与北海之间。此外，怡和洋行、大丰公司、源昌利公司、丹麦捷成有限公司、华侨船务公司、日本大阪商船公司、俄国运输轮船公司和中国招商局的船只，亦抵北海港争揽生意。至抗战前，货客运航线增至14条。即北海至上海、汕头、广州、香港、广州湾(湛江)、海口、海防、西贡、新加坡、文岛(苏门答腊)、仰光、海参崴、基隆和大阪。英国船一般由香港来，法国船则经海防来，把洋货运抵北海港口，交给法商哥地洋行，然后在此运走土货。由于北海土货出口贸易极为兴旺，外国船只便定期抵港。太古洋行的“广东”轮“常川”轮，“往来上海与海防，中间经过汕头、香港、海口、北海，均靠停焉”。法国孖地洋行的“廉州”轮(载重1416吨)、“开平”轮、“华登”轮主要来往北海与海防、西贡、新加坡之间；日本大阪轮船公司的“南洋丸”、“中华丸”，主要来往北海与基隆、大阪之间；招商局的“亚利近”，“南登”轮；德国森宝洋行的“芝班那”等轮船，“循序往来，班期准确”，“终岁行驶香港、海口、北海，并无间断”。尽管铁路一直没有建成，外商仍注重在北海经营。1922年公路局先后修筑了北海至灵山、玉林、赤坎、南宁等地的公路。同时，本地商家亦兴办“珠靖汽车公司”、“普益汽车公司”，从事客运和货运。公路干线的修通，港口与内地交通的改善，大大提高了港口的货物集散能力，便利了外商在此推销洋货。对此，北海关税局司巴博在海关档案中曾记载：“所有粤省南方各处，以及桂省东北边界一带，居民所需物品，均仰本口为接济，而北海遂成运输货物总枢矣。概而言之，北海商业日臻繁盛。”

北海木帆船运输业能在外轮的排斥打击下艰难地发展，另一个原因是当地民族工业和海外贸易对航业的促进。民国初，钦州捻子坪煤矿的煤和八角湾区的锰矿，由民船源源运往北海港集中。于是“本口因积锰矿甚多，预备装运出

口”。此时港口进出口货物，有一半要靠木帆船运输集散。正如 1919 年的北海关资料记载：“查本年各渡船，报经本口常关来往货物，共值关平银 1653701 两”，约占北海港进出口货物总值的 43%。对外贸易的发展，使北海变成一个重要的港口商业城市。当时的北海关代理税务司洛根·勒赛尔曾预言：“从地理上看，本口岸比起西江通道更应该是广西很多产品的天然输出口，对于广东的这个无疑地受到忽视的海港，就其地理位置来看，它似乎应成为重要的商业中心”。随着商业的发展，北海运输十分繁忙。1919 年进出口轮船达 408 艘次，帆船达 3250 艘次。其中，木帆船运输由北海至海口 261 艘次，至广州 160 艘次，至安南 41 艘次，至钦州、防城、东兴共 2891 次。轮船与木帆船共同运输，仍满足不了商务的需要。由于当地造船技术的进步，北海航商便购买外国机器在高德造船工场自己制造机动船，并且购置小轮和汽艇，“行驶北海与安铺、东兴及钦州各内地口岸”。机动木船和汽车发展起来，大大提高运输速度，保证了生猪、牛、家禽等活货，由玉林、博白、安铺、钦州、东兴等地及时调运来北海，以便集中港口装上轮船运往香港。对此，北海关资料记载：“大宗出口之货，格外增加者，系落花生、花生油、水靛、赤白糖等类。生猪为北海出产的著名之物，本年运香港计 38048 头。海产品，营业亦称稳固”。由于香港国际市场对这些土货需求量甚大，并且货物能及时运到，因而使商人获利甚丰。

当时，外商发横财的重要途径是不法走私。私货主要由法国租借的广州湾和法属越南的海防运来。北海关税务司曾向上司呈报：“北海一埠，与广州湾自由港及缅越边境，壤地相接，经营走私事业者，恒以各该处为根据地”。进口货物以走私方式输入口岸，造成私货充斥于市，广州湾方面走私进口的货物种类，主要为煤油、布匹、火柴、糖、杂货等，由海防走私进口的货种，主要为煤油、五金等物。每一次大规模的走私活动，几乎都是在外国不法奸商的操纵和指挥下进行的。因灯塔尚未建立，凡夜间抵港的轮船“须在距港六里之海面停泊，以俟天晓始能入口”。所以，奸商常利用这一时机，派人将大批货物用帆船私送上岸，逃避海关检查。走私的方法，以民船运输为主。据海关资料记载：“民船运私货，往往在沿海之安铺、石头埠、山口、钦州、廉州等处卸下，分销内地”。每年走私进入北海的洋货，比经报北海海关进口的洋货数量高得多。不法外商和走私集团从中大发横财，从而更刺激了他们进行走私活动。

二十年代，北海口岸及其内地制糖、制靛业、爆竹、陶瓷、纺织、造船、面粉加工等工业发展较快。然而，为时未久，洋货和私货再次大量涌进北海市场。1922 年洋货进口估值 383 万两关平银，比 1919 年的 180 万两增加 1 倍以上。由于受洋货冲击，不少工厂、商行经营不振，连年亏损。如糖业，本地“颇称发达，嗣因洋糖竞争。所产赤糖，未能输出。靛浆工业，自十四年，因外洋安泥林染料角逐甚烈，变趋衰落”。由于海关和港口大权操在外人之手，外商进出口货物，“则借子口税单得以往来内地而享不再重征之待遇。所有同内陆路贸易以及内地沿海之中国帆船运输事业，则逐渐转入洋船之手。外商与洋船之地位，则得条约与领事之保障而愈趋优越”。因此，外商大发横财，北海华商却备受排斥打击。由于货源大部分由外商操纵，每年来往北海与琼州、江门、陈村、澳门、广州、海防、新加坡之间的头艙船，因无货可运，艘次大为减少。1925 年洋货进口价值为 300 万两关平银，土货出口只有 118 万两。工厂、商行倒闭，造成大批工人失业，人民生活困苦不堪，阶级矛盾和民族矛盾更为尖锐。因而，北海人民积极配合全国“五卅”运动和省港大罢工，掀起大规模的抵制英、日货运动，把斗争矛头指向帝国主义。1926 年，由于反帝运动的高涨，洋货被抵制，北海洋货进口总值降为 54 万关平银，比上年下降 82%。洋货进口减少，城乡消费的增长，客观上刺激了国内工业的发展。国产货崛起后，与洋货抗衡。1928 年进口洋货价值为 152 万两关平银，土货出口价值为 199 万两，北海港对外贸易开始由入超变为出超。北海人民抵制洋货和反帝斗争胜利，不但打碎了外国冒险家继续把北海作为“乐园”的美梦，而且促进了当地经济的发展，为发展正常的海外贸易打下基础。

二、陈济棠主粤时期北海贸易一度繁荣

1926 年 5 月，防城人陈济棠率领国民军第十一师接管北海。1930 年，任广东省主席。主政后，他为了称霸南粤，采取一系列措施，努力发展当地经济。交通方面，他把整顿港口作为重点项目，成立了广东全省港务管理局，统一管辖沿海港口，利用广东毗邻港澳，水上运费低廉的条件，发展对外贸易。同时，他组织修建了广州经江门、阳江、赤坎通廉州、北海、钦州的公路。并在北海修建了高德至南康公路。该路经亚叉岭、吉车、平阳、三合口、福成，全长 43 公里，加强了北海沿海乡村的交通建设。1930 年，他委任廖国器任合浦县长兼

任公路局长，共建成公路 263 公里，大力发展公路运输。当时普益公司已拥有客、货车 22 辆，定期来往北海、石康之间。他还设立西南航空公司，建立北海飞机场，重开广州至北海航线，每周对开一班。陈济棠还把蒋系控制的中央银行广东分行改组为广东省立银行，并在北海设支行，以控制金融市场。

为了把大批国产货投入港澳市场，他采取措施发展地方工商业和农业。他大搞实业救国，在北海兴办三合口农场。同时还施行一种保护地方工业的法规，并且用关税壁垒保障广东的地方产品经济的发展。糖是北海出口传统大宗货物之一。然而，当时糖在香港国际市场价格低廉。每年大批洋糖进口，冲击了国内市场，加上商家从中盘剥，农民种植甘蔗收入甚低，因此大大挫伤了蔗农的积极性。所以，每年北海港出口糖只有 2 至 5 万担。针对这种情况，陈济棠一方面制定《取缔贬价竞卖越境推销蔗糖暂行办法》等法规限制洋糖进口，另一方面通过对进口货增加关税和纳捐，保障国产货在国内市场的地位。例如：进口洋糖每担课税 16 元(毫洋)，另加纳捐 7 至 8 元，使其成本每担高达 25 元。结果，北海港进口的洋糖锐减。1931 年进口 4589 担，次年降为 142 担。与此相反，北海港出口糖运往上海，每担价格只有 16 元左右，进口糖无法与之竞争。据北海关档案资料记载：1933 年“输出通商各口岸之赤糖，共有七万三千担。本埠转口贸易，因而放一异彩焉”。其次，海产品当年出口，“共计估值十八万三千九百五十八两”。还有生猪一项，亦是传统出口贸易产品，外商亦谓北海生猪“久所驰名，向居出口货物重要部分。因豢养较廉，而香港常取给于此”。1919 年北海输出生猪往香港为 3.4 万头，1929 年便升为 5 万多头。从 1927 年至 1929 年，北海港出口生猪共 15.21 万头，价值关平银 195 万两，约占全国生猪出口总数 72.5 万头的 21%。

抗战前，北海土货价格十分低贱。每担活鸡，仅值港币 40 元。每担鱿鱼价值港币 65 元，每担白糖价值港币 15 元，每头猪只有 20 元左右。如此价廉物美，自然吸引外商在此选购进货。此外，桐油、锑、钛、锰矿等工业原料，也打入了国际市场。钦州裕钦公司所开采的锰矿价廉物美，日商不惜远道抵北海采购。当时，锰矿由民船从钦州茅岭附近运抵港口集中，然后装上轮船外运。

同时，陈济棠致力于发展实业，扩大出口贸易，以开辟财源。首先，他颁布新的税收法令，对洋货进口课以重税，对土货出口则实行优惠税，以保护地

方经济的发展。结果，北海埠“商务状况，一时顿为活跃”。1930年，北海洋货进口由去年的149万元升为210万元，只增加40%；国产货进口，由上年的111万元，升为246万元，却增加120%。国产货在北海市场开始比洋货占优势。北海港的土货出口则由上年162万元升为231万元，增加42%。在北海港的对外贸易货种中，以锰矿增长速度最快。日商在北海港一方面推销火柴等洋货。另一方面则加紧抢购锰矿，以满足其国工业的需要。由于出口税率低，结果大批廉价的锰矿经港口源源不断用轮船输往日本。1930年，北海关的税收由去年的18万银元，升为32万元，增长了72%。

1931年5月，陈济棠宣布粤省独立，与南京政府对峙。他在广东采取加重关税，取消厘金的做法，以便抵制洋货，确保国货占领市场。据海关资料统计，1931年北海港进出口贸易总值只有629万元(洋银)，1932年便升为771万元，比上年增长15%。其中，国货入口为320万元，洋货入口为251万元，土货出口为201万元，土货转口为60万元。北海关的税收却由上年的32万元，升为59万元，增长84%。1933年，北海港进出口贸易总值升为1264万银元。其中，洋货入口336万元，国货入口320万元，土货出口628万元。关税为84万元，比上年增长64%。

北海土货主要输往香港和越南海防，亦有一小部分输往广州、上海、天津等处。从1932年至1936年短短的五年时间，外商通过由北海出口或转口，共获得了当时价值共2051万元(洋银)的土货。北海土货出口以桂南和粤西地区为主要经济腹地，从1927至1935年，北海出口贸易平均每年已达307万元。北海土货出口平均比南宁几乎多1倍，比龙州多5倍。从1931年起，由于陈济棠实行高关税壁垒的策略，故洋货进口减少。与此相反，出口货物受到优惠税的鼓励，保障了地方产品在国内外市场的地位，使北海港对外贸易由入超变成出超。例如：1934年北海土货出口为1114万银元。洋货进口只有160万(洋银)，土货估值比洋货多7倍。

1933年，陈济棠设广州航政局北海办事处，管辖钦廉沿海船务，促使当地航业和贸易发展。尽管这段时间，广州湾的安铺税卡归北海关管辖，致使北海贸易额反映的虚数增大。然而，走私集团在北海活动仍十分猖獗，影响了统计的准确性。所以，北海关统计的贸易数字应该比实际情况少得多。1929至1936

年期间，北海港进出口贸易总值为 6553 万元(洋银)。其中，国产货进口总值为 2085 万元(洋银)(包括转口)，为洋货进口总值一倍以上。据《广东经济年鉴(1940)》记载，1933 年北海土货出口总值为 628 万元(洋银)，曾居全国沿海商埠第 10 位。陈济棠主粤时期北海对外贸易已由入超变为出超，出现了相对国民党统治的其他时期所没有的短暂繁荣。

正如邓小平评价陈济棠，“治粤八年，确有建树”。另外，此时广东省政府在北海港获得关税 366 万银元。而 1921 年至 1928 年的关税收入只有 97 万银元，后 8 年比前 8 年增加 2.8 倍。对外贸易的增长，以及税收的增加，从侧面说明了经济的“繁荣”。然而，好景不长。“出口贸易理应受其鼓励而趋蓬勃，无如内地捐税繁重。连年战争频繁，遂使生产受阻”。因而，北海贸易从 1936 年又开始下降。1936 年 7 月，陈济棠倒蒋失败下野后，他制定的“宏图大略”的经济改革规划，很快成了泡影。稍有喜色的北海港对外贸易又停滞不前。不久，日本侵华，北海埠惨遭日军蹂躏。

三、抗战时期北海的特殊通道地位

1937 年“七·七”事变以后，日军发动侵华战争。同年 9 月，日本飞机开始轰炸北海，炮击沿海船舶，骚扰抵港的英轮。然而，截止 1939 年 11 月日军在钦州湾登陆以前，由于战争集中在华北、华中及华东地区，北方和华东各港的航路为日军封锁。出于战略需要，中国经济和对外贸易的重心不得不向西南转移。而原先即为大西南“通道”的北海港，当年进出港口轮船仍保持 289 艘次，吨位 37 万吨，进出口总值为 725 万元(洋银)。对外贸易能维持原状，北海港处于西南通道的特殊地位。

1938 年北海港海上运输仍维持原有航线，新增太古、怡和洋行的轮船开辟上海至海防线，中途定抵北海港停泊。全年共抵港船舶 368 艘次，吨位 51 万吨。因此，当地出口贸易获利甚多。出口货种以生猪、家禽、花生油、桐油、石膏、海产品为主。其中，家禽出口比上年增长 4 倍。石膏出口亦为数甚巨。土货出口增加，货物进口本应随之增加，却因法币汇价提高，进口货物受到很大的影响。据海关贸易统计资料：1938 年，北海港进口贸易价值，由上年的 115 万元降为 77 万元。入口国产货，由上年的 292 万元降为 286 万元。转口土货，则由上年的 157 万元降 146 万元。直接出口的土货，则由上年的 175 万元，升为 255

万元，当时港口进口货物减少的原因，主要是汇价和运费上涨，引起物价上升，群众无力购置，故进口滞阻。另一个原因则是港口设备太落后，没有深水码头，轮船不能靠岸装卸，“起卸货物，久感不便，乃至战争爆发，困难甚巨。进出口货物颇受阻挠，尤以进口货物，影响最剧”。

1938年9月11日，日军占领涠洲岛以后，派军舰在北部湾海面处游弋。除了英轮以外，本国许多商船和渔船遭其炮击，或被抢劫后遭焚毁，使港口的海上运输大受影响。对外贸易亦颇受阻挠，进口货物和转口货物的数量，也因广州等华南沿海商埠亦被日军封锁，急剧下降。为了抢运战争所需要物资，英国轮船仍坚持航行北海与香港之间。

为了抢运抗战物资，北海港发挥了通道的作用。1939年北海转口货物价值由上一年的286万元，增为1090万元，增长2.8倍。当时，北海港进出口的货物，经海道运输的，十之八九都是跟香港往来。这时，北海轮船航线减为2条。其一，从1939年7月起，太古轮船公司的航线，改为由香港开行，经广州湾、海口达北海。回程由北海港启航，沿途在海口、广州湾停泊后，便直抵香港。因太古轮船公司缺少上海直达北海港船舶，因此由北海往上海之货物，往往在香港转船。其二，渣甸轮船公司的船舶航线，自上海经香港直达海防，回程有时停泊北海装载客货。据北海关档案资料记载：随着战争的扩大，民用工业多已转入军工生产，故运到北海之货物，以战争物资为多。而由北海运出之土货，则尽其运输能力之所及，悉载而去。1939年，土货出口由上年的401万元，上升为1858万元，增长3.6倍。北海的进口贸易总值，却从上一年的764万元，升为3170万元，增长3.12倍。由于北海港暂时所处的“特殊”通道地位，故1938年和1939年北海对外贸易非正常地出超共563万元(洋银)。

1939年10月11日，日军以涠洲岛为基地，已作入侵广西的准备。国民党当局“为未雨绸缪计，对于本埠与内地联络之公路桥梁等予以破坏，货运剧受阻挠”。昔日北海与合浦、灵山、玉林、钦州、东兴、南宁等处往来的货物，全仗汽车或者帆船运输。公路自被破坏后，不能行驶车辆。北海港“藉以维持运输者，大多用人力肩挑，或以小船转驳而已”。1939年11月14日，日机袭击北海埠，居民死伤惨重。造成市肆尽闭，物资迁徙一空。此后，北海港既没有船舶进出，又乏车辆来往，商务完全停顿。

1939年11月15日以后，因钦廉战事爆发，日军以涠洲岛作为侵略广西的跳板，对港口实行军事封锁。土货出口因沿岸封锁日益严密，已无法由海道输出，北海对外贸易几乎陷于绝境。1940年对外贸易总值只有10万元，只有上年的千分之三，下降得十分可怜。

1941年3月3日，日军悍然派出航空母舰1艘，驱逐舰5艘，登陆艇20艘，1000多名士兵入侵北海埠，大肆烧、杀、抢、奸，并且实行残酷的“三光政策”，把价值1000多万银元的物资用船劫走。3天内，烧毁船只300余艘，杀害百姓100多人。美丽的北海半岛变成人间地狱，繁荣的商场变成一隅死角。当年港口对外贸易大为萎缩，1至2月份洋货进口价值只有85万元，土货出口价值只有46万元。转口土货和入口土货为零。从1941年3月至1945年9月，因日军对港口封锁，北海各项对外贸易，全告停顿。

四、建国前夕港口物价飞升

日本投降后，国民党政府接收了北海关。但因战争期间损坏的公路大多尚未修复，严重影响了港口与内地的货物来往。又因日寇击沉、击毁了不少船舶，因而海上运输只依赖二百吨以下之少数小船，往来北海和海防之间。抗战前，仅有的4个航标，又被日军破坏，使海上事故不断增多。加上内战期间国民党当局征用船颇多，几乎全是小汽轮。1946年抵港帆船也只有364艘次，载重3.02万吨，大不如从前。

1946年，因海陆交通尚未恢复战前水平，当地对外贸易自然大受影响。据南宁关统计，进出口贸易总值为28.5亿元。（国币，下同）。其中，北海土货出口为5.9亿元，进口洋货为1.5亿元。数字如此之大，反映出当时物价飞涨之高。1947年，北海港海上交通虽逐渐恢复，由北海港往海防、香港、海口的旅客共6.9万人次。其中，往海口2.56万人次。然而，地方工商业难以恢复抗战前水平，北海经钦州到南宁路上，土匪猖獗。内地运输受阻，影响货物来往。南宁、北海进出口贸易总值从上年的28.5亿元，升为320.2亿元，增长10.3倍。其中，土货出口由上年的5.98亿元，升为199.3亿元，增长32.4倍。然而，这些数字并非全部真实地反映当时北海的贸易情况，其主要原因是通货极度恶性膨胀。例如：1936年花生油每担为15元。1947年上升为19万元。桐油每担由36元，升为126万元，每头生猪由22元，升为78万元。物价比抗战前

上升1至3万倍。1947年的上半年，纸币发行增加了3倍，但米价却上升7倍。北海市场上物价上涨的速度，比纸币的印刷还要快。由于国穷民困，物价飞升，虽然北海港土货出口贸易额达179亿元国币，但数量却比抗战前大大下降。其出口额减少最厉害的主要货种为糖和生猪。抗战前，北海出口糖最高年份为7至8万担。而1947年只有40担。生猪出口则由最高年份的6万头，下降为3000头。当年，除了美援物资不计算在内，北海进口洋货的主要来源则为越南、英国和香港。与1946年进口洋货的价值相比，越南货值由11.5亿元，升为98亿元。英国货值由0.8亿元，升为13亿元。香港货值由0.5亿元，升为16.7亿。1947年的物价比1946年的物价上涨5至10倍。因此，1947年进口洋货总值虽然达120亿元(国币)，比1946年高7.5倍，但北海港洋货进口的数量并没有增加。

由于物价飞升，对外贸易产品的价格亦跟着上涨。结果，出口货物的价格在世界市场中无竞争力，造成土货在国际市场销路停滞，进口逐渐超过出口。但从北海关统计的数字看，北海口岸对外贸易的出口货物价值高于进口货物价值。例如：1947年北海出口土货价值比进口洋货价值高80亿元(国币)，1948年出口仅比进口货多54万美元。造成这种假象的原因有几个方面：其一，大批美国货以“援助”的名义涌入北海，没有计入进口洋货总值。其二，外国商人以“外交人员”的名义把大批免税洋货带进北海。这部分货物没有计入进口洋货总值。其三，国民党政府为了打内战，实行贸易管制法，从北海大量收购和没收战备物资，亦没有列入进口洋货贸易统计数字。其四，当地私运猖獗，北海关无法进行统计。据当时海关人员估计，走私货物价值起码占进口总值的一半以上。当时北海对外贸易表面出超，实际出入超。1946至1948年，北海变成海南岛敌遗物资的集散地。不法商人把日军遗留下来的价值国币几十亿元的车辆、电线、钢管等由八所、榆林等私运来销售，从中发国难财。

北海港又是华南的中转港。抗战后，不少商人从事转口买卖，从中赚取外汇，转口值约占28%。1946年，由北海港进口的大量洋货，国民党政府曾规定不准转运它埠。1947年1月，国民党政府宣布北海港重新开放。5月抵港轮船5艘次，木帆运输船为576艘次。从7月开始，准许洋货又由北海转运。1948年8月北海关税务司发出廉字第291号通令所有报运进口货物，除了享受最惠国待

遇豁免征外，一律按进口额强行征收 40% 附加税。这种做法，实际上使商品价格进一步飞升，受害者还是老百姓。1948 年，北海进出口贸易总值只有 5156 万美元。

1949 年初，人民解放战争节节胜利，国民党政权濒临崩溃。由于北海地处粤西一隅，海陆运输通畅，国民党几个军的残部集结于此。北海便成了钦廉地区反动的政治、经济中心。作为战时物资，进口货以煤油、橡皮、面粉和脚踏车为大宗，总值为 13.8 万美元。其中煤油进口，美国占第一位，由上一年的 26 万公升，下降为 17 万公升。面粉进口，美国、加拿大、澳洲三国来源比例为 4：2：1，数量超过前两年。另外，进口脚踏车共计 1195 辆，价值 27864 美元，几乎全是英国货。香港资本家除了在此推销洋货，还在此收购生猪、桂皮、桐油等土货，价值达 66.7901 万美元。因而，1949 年北海进出口贸易总值为 81 万美元。据《一九四九年中国对外贸易报告书》记载：“依广东省钦廉地区海岸的形势及越南交界的关系来看，独立的北海关正具有相当的重要性，却因输出入管制法限制了贸易的发展”。加上，“钦县海面，盗匪披猖，行旅戒途，商业因而受阻”。因此，北海港对外贸易跟抗战前相比，呈现衰落状态。