

# 北海文史

## 第十五辑

### 第一章 古代港口的兴起和演变

合浦自秦汉始便是我国对外贸易口岸，是中国古老港口之一，从元鼎六年（公元前 111 年）设合浦县算起，至鸦片战争爆发（1840 年），由古代合浦港到近代北海港，约历二千年。古代合浦港口主要由廉州、乾体、大观港（大风江）、冠头岭内（今北海港）、北湾（今北海港）、白龙港、永安港（今铁山港）等处组成。随着当地经济的发展，航海技术的提高，抵港船舶吨位的增大，以及受海岸地势上升的影响。港口主要位置由南流江河口南移到水深的海岸，由乾体移至今北海港一带。

#### 第一节 宋代以前港口的形成和发展

古代合浦是岭南政治、经济和文化的重要地区，自秦代开凿灵渠和马援率师修凿桂门关后，商贾可以从中原溯湘江，过灵渠，沿桂江，经浔江、北流河，再过桂门关，沿南流江抵合浦出海，与东南亚各国进行上交通和贸易来往。这是古代中国一条沟通南北，利用南海，联系海外的天然水道。“合浦”的含义，就是江河汇集于入海口之处。先秦时期，合浦一带已有了航海活动。两汉时，合浦成为中国对外通商口岸。东汉初，合浦郡治从徐闻迁至合浦县，隶属交州刺史部。合浦县不但一度成为岭南的政治、经济重镇，而且是南海市舶要冲。宋朝以前，合浦县沿海的永安港（今铁山港）、海门（今乾体至冠头岭一带水域）和大观港（今大风江港），是船舶主要寄碇之所，曾成为中国对外通商的主要港口之一。

#### 一、原始港口的出现

从北海市地貌特征来看，为沉降海盆地质结构，属第四纪更新冲积层。远在寒武纪（五六亿年前），这里原是一片汪洋。在三叠纪末期（一亿八千万年前），我国西南和印支半岛发生一次强烈地壳活动。受喜马拉雅山构造运动影响，北部湾盆地北部边缘间歇性地回升，北海市一带上升为陆地。受地壳间歇性上升的影响，形成北海市口岸四至五级海蚀阶地及海蚀崖的海岸地貌观。其中，以北海港、铁山港和涠洲岛的海岸最为明显。

进入新生代(7000 万年前)以后,由于地球海平面上升,沿海低地有过海浸。铁山港口南部至营盘镇黄稍、白龙一带,西村至大冠沙、银滩一带,都沉积了滨海砂堤沙地。受近晚期的喜马拉雅山构造运动的影响,北海港及附近曾发生火山喷发活动,形成了涠洲岛、斜阳岛,岛上全是火山灰类堆积。在北海半岛东南和西南方海底各有一条深槽,属北东向的南流江区域大断裂带,分别由北海港和铁山港口直通北部湾。现代海岸地貌学认为,今北海市海岸地貌主要是一万二千年前,“地球最后一次冰期的冰水大规模消融所发生的海浸,在各种海岸动力因素(波浪、潮流、河流等)长期作用下形成的”。今北海市区的石子岭和冠头岭等处原是残丘,其余原是港汊,古人亦谓这里为“泽国”。二千年前的海域,比现在更深入内地。由于北海半岛间歇性地上升,以每 10 年上升 1 至 3 厘米计算,二千年来北海市海岸平均上升 2 米至 6 米,有的地方甚至 10 多米。加上南流江挟带大量泥沙送往大海,在河 E1 处沉积起来,日积月累,堆积成 550 平方公里的南流江三角洲,推进和石子岭、冠头岭一带连成一片。今北海市区的珠海路、海角大道、银滩大道、红坎村,以及营盘镇政府大院附近和党江、乾体一带的地面,都复盖着 10 多米厚的海积层,就是昔日为海底的明证。

市区的地角匙羹岭和铁山港区的北窖岭西沙坡遗址,也是古代港口从新石器时代开始逐步形成的历史见证。早在 4000 年前的新石器时代,当地越人就.在合浦境内依山傍海从事农耕和渔猎活动。1957 和 1978 年在合浦县境内出土的新石器,有石铤、石铲、砺石等十五件。石铤是我国百越文化的特征,而百越文化的创造者主要是越人。今市区的地角、铁山港区营盘镇黄稍村西面的北坡,白龙村委西北的红沙田村附近和沙田镇大坡岭山岗,以及地角匙羹岭遗址的新石器时代遗址,除了出土石铤、陶网坠,也出土了罐陶片。这些遗址一般都位于港湾出 VI 处,其附近为海岸冲积台地,对先民们从事渔猎生活十分有利。从这些出土的石器可以证实,最晚在新石器时代,史称百越族系之一的西瓯越人,在漫长的岁月中,用自己辛勤劳动开发了合浦沿海港口。当时,海域曾深入到今合浦县廉州镇一带。沿海港口是越人从事“半渔猎半农耕”生活的地方。先民在“剡木为舟,剡木为楫”的基础上,开创了航海活动。处于南流江下游的故城旧州至廉州镇的河口,以及今北海市沿海的港汊、泻湖,最早成为当地独木舟寄碇之所。

据《逸周书》记载，商汤(公元前17世纪)夺取天下后，下令广西境内的先民进贡珠玕、玳瑁、象齿等物。周成王十年(约公元前11世纪)交趾南面的越裳国(今越南中部)，向周朝进贡。与此同时，“四方贡献，南海贡鱼革、珍珠、大贝”。在当时的航海条件下，越裳等国由今马来半岛抵中原，合浦沿海是必经水道。春秋战国时期，越裳国改为“朝贡百越”，与今中国南方沿海的越人来往。此时合浦所产的明珠，已和南洋的象牙、翡翠等珍品一起流入中原。同时，中原的物产也经合浦郡销往南洋。当地的骆越人素善航海，很早就与南洋地区发生经济联系。《越绝书》谓当地越人“水行而山止，以舟为车，以楫为马，行若飘风，去则难从”。这些记载，正是先民航海活动的生动写照。港口的产生和发展，正是先民在沿海劳动生息，并利用船只航行与南洋各国不断来往中逐步形成的。

又据《淮南子·人间训》记载，秦始皇经略岭南，目的“又利越之犀角、象齿、翡翠，珠玕”，运入中原。这些宝物，大都是南洋的舶来品。可见在秦汉前，合浦沿海一带已有“朝贡”式的海外贸易，原始港口已在这里出现。

泻湖是原始港口变迁的历史见证。今海城区的外沙内港，银海区的侨港、咸田港、高德港，铁山港区的白龙、婆围港，合浦县的沙田港都属泻湖。泻湖由沙堤增长，围堵分割浅海而成，有缺口与外海连通，可作天然避风港。在今海城区，古泻湖的踪迹到处可见。从红坎村至爱生院、垌尾村菜园、红沙电影院、旧青少年宫和劳联大厦一带，是古泻湖的遗迹，也都是古海港所在地。据最早的地方通志《广东通志》(嘉靖)一百零九卷记载：“冠头岭在合浦城南八十里，穹隆如冠。西南临海，南北皆粤海船舫焉，潮长撼石如雷。相传交趾黎王葬此，交趾人每岁望海祭之”。冠头岭的南面，即为南漓港和引水锚地。明洪武八年(1375年)，当地商贾已在此建镇海庙。冠头岭的北面，即今外沙内港、地角避风塘、装卸锚地和红坎村一带。正如《廉州府志》(嘉靖)卷六记载：“冠头岭俯视六池，为廉门户”。从地方志记载和出土文物的考证，冠头岭、地角一带沿海，也是古海港所在地。《汉书》关于汉武帝遣吏从合浦出海贸易的记载，说明在长期的航海活动中，合浦沿海港口在秦汉之前已进入早期孕育发展阶段。古港位置，主要在产珍珠的永安港(今铁山港水域)、白龙港、乾体、冠头岭一带(今北海港水域)和大观港。

## 二、汉代“海上丝绸”之路的始发港——合浦

公元前 223 年，秦始皇为了开发岭南，“乃使尉屠睢发卒五十万为五军”“三年不解甲驰弩，使监禄无从转饷，又以卒凿渠，而运粮道，以与越人战”。据《淮南子·人闾训》记载，其中，秦第一路军即由湘江，经越城岭，沿桂江抵苍梧。第二路军由湖南经萌渚白芒岭，达广西之贺县，至苍梧与第一路军会合，再沿南流江抵合浦。公元前 214 年，秦始皇置南海郡、桂林郡、象郡。公元前 210 年，秦始皇死后，蜀王子乘乱取象郡，秦赵佗由合浦率兵征讨。据《方輿纪要》记载：“在廉州府西北四十里有糠头山，一名军头山，相传秦尉佗驻军于此”。赵佗以合浦为军事要地，兼并桂林、象郡后，自称南越王。今合浦县东门外的东山寺“相传为南越王赵佗行宫所改建”。可见，秦时由于军事需要，合浦已成为通往交趾要道，开发蛮夷之地的中心。秦征西瓯，开凿灵渠，将湘江与桂江相连接，沟通了中原与岭南的联系，加快了珠江流域的开发。当时，南流江与北流江的分水坳很低，由北流河经桂门关可进入南流江。秦征西瓯不但加快了合浦的开发，而且为中原开辟了出北部湾傍通交趾的水道。处于南流江下游的旧州(今浦北县境内)，一度成为合浦县的主要内河港。因来往船只较多，旧州的商业较为当地其他城镇兴旺，故成为汉代合浦县的政治、经济中心。

元鼎四年(公元前 113 年)，汉武帝派伏波将军路博德、楼船将军杨仆，征集“楼船十万人”，水陆并进，“会至合浦，征西瓯”。又据《水经注》卷三十七记载，路博德到合浦，“赵王令二使者，牛百头，酒千钟，及二郡民户口簿诣路将军，乃拜二使者为交趾、九真太守”。由于汉朝对当地百姓实行安抚政策，因而使西瓯的 40 余万人口归汉。元鼎六年(公元前 111 年)汉武帝置南海、苍梧、郁林、合浦(郡治徐闻县，后移郡治合浦县)、交趾、九真、日南等七郡。此七郡向皇朝的进贡，大都从海道。九真、日南、交趾是汉朝最南边的郡治，此三地的朝贡商船只能沿岸而驶，合浦沿海港口便成为其进入中原的必经之路。汉代合浦处于江海之交，水上交通甚为便利，县治附郭，以南流江为干流。城北的百诸山为分水坳，山北面的桐门、漆桐、狼丽诸江。“至九汉汛合流通舟楫，经上久墟北三百里至贵县境入郁江”，“西境乐民诸江流经灵山、奈何江经横县博白境入郁江”。百诸山以南，“古榄、张黄、武利、洪潮诸江皆西南会廉江入海”。合浦境内河流水网交织，舟楫可通。南流江全长 250 公里，流域 9545 平

方公里，发源于广西容县，经玉林、博白，然后汇张黄、武利诸水合为廉江。至府城之北，析之为四，其第一支称州江，流入县城，“水势至此萦洄环绕停蓄”，成为由廉入海要道。

据《汉书·地理志》记载，西汉合浦郡包括合浦、徐闻、高凉、临允、朱庐五县。当时，合浦县辖境包括今广西横县(南部)、容县、玉林(南部)，博白、北流、陆川、钦州、灵山、浦北、合浦，北海市区，面积约 33200 多平方公里。合浦地势北高南低，面海背山，川流回抱，海上交通甚为发达。由于冠头岭(今北海港锚地)一带水域，处于南流江入海口之南，扼船舶入廉州湾之口，故自古便成为合浦县的主要门户。汉朝使者和商船，大都由此启航出洋。外国使者，亦在此登陆，合浦便成为中外闻名的港口。

汉代中西交通，一是通过陆路，经甘肃出长城往西域，到达印度，即后世所称“陆上丝绸之路”。二是通过航海，由徐闻、合浦、日南，经南海诸国，到达印度半岛，被誉为“海上丝绸之路”。西汉桓宽《盐铁论》记载：蜀郡的货物运到南海交换珠玑、犀、象等珍品，中国的丝绸，亦由徐闻、合浦、日南等处出口，在海上卖给大夏、安息、天竺(今印度)的商人，然后转售给大秦(罗马)。中国与大秦之间的贸易，中间被波斯人操纵而博取厚利。所以罗马人便急于从海上打通与中国的通道。由于当时航海知识和造船技术的限制，船只规模不大。在航海中，载重五六十吨的船只在装载货物后，再装船员的生活资料就极其有限，商人需要沿途取得粮食和淡水。因而商船只能沿着大陆岸边行驶，合浦便成为通行东南亚和印度洋的必经之道。中国在南海的出航地点，主要有徐闻、合浦、日南等地。据《汉书》、《旧唐书》、《太平环宇记》等史籍记载，东吴以前，凡通西南海上西蕃诸国常称某国在徐闻、合浦、日南以南若千里。例如“黄支国，汉时通焉，去合浦、日南三万里”。但在两晋以后，则常说去广州若干里。从史料我们可以看出，晋代以前合浦沿海港 VI 是南海市舶要冲。正如梁嘉彬的《广东十三行》考证：“东吴以前，盖俱以徐闻、合浦、日南为南海市舶要冲路。晋以后，始以广州为交通海上诸番之主港也”。

合浦之所以成为汉代南海市舶要冲之路，是因其地理位置“控蛮夷之襟要”，扼西蕃抵中国之航路。并且以南流江为依托，可沿北流河北上，溯桂江、过灵渠，直抵中原。尤其是东汉前朝，匈奴占领河西走廊以西大部分地区，因此西

域陆路一度不通，以至南方海道显得格外重要。

合浦县与东南亚各国和西方国家的海上交通和贸易来往，在汉代十分频繁，最详细记载的是《汉书·地理志》卷二十八：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月有黄支国，又船行可四月有邑卢没国，又船行可二十余日有湛离国，步行可十余日有夫甘都卢国，自夫甘都卢国船行可二月余有黄支国。民俗略与珠崖相类，其州广大，户口多，多异物。自武帝以来，皆献见。有译长属黄门，与应募者俱入海，市明珠、璧琉璃、奇石、异物，斋黄金杂繒而往……。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遣黄支国，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月到皮宗，船行可二月到日南象林界云。黄支之南有已程不国，汉之译使自此还矣。”这是史籍中关于中国至印度洋之间海上航路最早的官方记载。都元国在今马来半岛，或在今苏门答腊岛。邑卢没国在今缅甸萨尔温江入海口西之直通。湛离国在缅甸蒲甘城附近悉利，或在缅甸南端之那悉林。夫甘都卢国在今缅甸旧蒲甘城即太公城附近。黄支国在今印度东南海滨之康契普拉姆。已程不国在今斯里兰卡。皮宗则在今马来半岛西南端的甘蔗岛。从史料中可以看出，汉武帝时，中国的商船和使者，曾由合浦港扬帆起航，带着黄金、丝绸和陶器，经今马来半岛之南端，循马六甲海峡西北行，出海峡后历安达曼海，经萨尔温江口和锡唐河口，而到达缅甸古代繁盛的伊洛瓦底江。使者一部分人再乘“蛮夷贾船”，溯江而上直至浦甘，或卑谬地方，然后步行到达缅甸海岸的夫甘都卢国，再登原船继续航行，越过孟加拉湾，到达印度半岛东南沿海的黄支国。回程由黄支国抵斯里兰卡，横越孟加拉湾，不必再绕海边沿岸而驶，经过安达曼群岛、马六甲海峡而到皮宗，然后沿海岸北航到今越南南方的象林。汉使航程的记录，反映出汉代合浦不仅是南海市舶冲路，而且是汉代我国主要对外通商E1岸。中国所产物品，已经由合浦运销至印度和地中海一带。

东汉建武(公元41年)，交趾徼侧反对汉朝，“攻没其郡，九真、日南、合浦蛮夷皆应之”。据《后汉书》卷八十八记载，汉光武帝“乃诏长沙、合浦、交趾具车船，修道桥……，遣伏波将军马援、楼船将军段志，发长沙、零陵、苍梧兵万余人讨之。”刘秀派马援南征交趾，封他为伏波将军。马援从苍梧率师抵博白，在此修凿桂门关，并立下石碑，然后再沿南流江抵合浦县。马援军至合浦，汇诸路兵，共率领“楼船大小二千余艘，士兵二万余人”。当时汉朝建造楼

船的技术已经很发达，船上建楼三层，可树幡帜。列女墙战格，开弩窗矛穴，外施毡草御火，并且在船上置炮车。马援以合浦港口为基地，沿海岸西征交趾。他不仅是一个军事家，而且对港口发展有建树。昔日，马援楼船水师曾驻泊在合浦县的大观港。他们从福建运粮抵此，在乌雷岭附近经常遭风浪打烂运粮船。马援“苦乌雷岭风涛之险”，于是命令水军凿“白布峰腰之地，以通粮艘”。这条渠道，可沟通大风江与龙门港的联系。“其凿掘处约长七、八里，阔五六丈，深三四尺，今两潮相通”。这是我国古代较早的人工建港工程之一。

交趾是汉朝最南边的沿海郡治，也是对外重要的贸易口岸。据《新唐书·地理志》载：“自武帝以来，皆朝贡，必由交趾之道”。由于匈奴的骚扰，外番经西域至中国陆路不通，从海上沟通中西交通和贸易显得极其重要。又据《后汉书·天竺传》记载“和帝时数遣使贡献，后西域反叛乃绝，至桓帝延熹二年，频从日南缴外来贡献”。在当时的航海条件下，外国使者和商贾抵中国，大都先经交趾再进入中原。然而，合浦郡与交趾郡为比邻，是两粤通交趾的咽喉。由合浦沿海而西入，扬帆一日至西南岸即交趾。

合浦港不仅是商港，而且以盛产珍珠而闻名。合浦珍珠又名南珠，它出产于乐民、乌泥、杨梅、青婴(今北海港区域)、平江、断网、白龙等七个天然殊地。据《后汉书·孟尝传》记载：“郡不产谷，而海出珠宝……，常通商贩，贸余粮食”。可见，汉代合浦县是商舶辐辏之地，多珍珠奇物。西汉初，派到合浦的官吏大都是肆意搜刮，再加上名目繁多的苛捐杂税，必然影响生产和商业，对海外贸易极为不利。东汉光武帝时，“合浦少产谷米，民赖采珠为活。往守多贪污，严珠禁，诛求无厌，珠渐徙，商旅费通”。统治者为了更快地发展生产，扩大海外贸易，委派“莅政清简”的费贻任合浦太守。汉桓帝时，又由“清行出俗，能干超群”的孟尝出任合浦太守。费、孟二人“访求民病，力革前弊，大弛珠禁，货物流通，百姓复业，人以为去珠复还”。当时，汉统治者为了开发边疆，将中原人口大规模地迁移到合浦一带。这次人口迁徙带来了中原先进的技术和文化，使合浦的渔业、农业、手工业和商业发展很快，呈现繁荣景象。当时，中原许多有识之士抵合浦，积极从事经商，“采珠致产数百万”。资产数字的扩大，反映出合浦汉代商业的繁盛。有的商人积极从事海外贸易，“浮海交趾，往来南海”，促使合浦“渐染文明文物之盛，媲美中朝”，成为岭南一大都会。

据《资治通鉴》卷四十六记载：公元前83年，旧交趾七郡贡献转运，因“风波艰阻，沉溺相系，弘奏开零陵、桂阳峽道，自是夷道，遂为常路”。由于当时航海技术十分落后，外国使者和商人抵合浦急于舍舟就岸登陆，沿南流江，经北流河，进入绣江，接浔江，溯桂江，过灵渠，进入湘江。再转洞庭湖入长江，直抵中原。这样，合浦成了汉代海上交通枢纽和主要贸易口岸。东汉初，精美的中国丝绸和陶瓷大量运销国外，东南亚及西方各国纷纷派使者从海道而来，与东汉进行以朝贡形式为主的官方贸易。据《后汉书》记载，公元84年、120年、131年，叶调国（今爪哇）和禅国（今缅甸）遣使都是经日南、合浦抵中原贡献。外国使者向中国进贡当地珍宝特产，汉皇帝回赠黄金、丝绸，这是一种朝贡形式的官方贸易。

延嘉二年（159年），天竺（今印度）由海道来中国，“频从日南缴外来献”。延嘉九年（166年），合浦不仅与印度有密切来往，而且开始直接与古罗马帝国进行海上交通和贸易。大秦王安敦（罗马大帝）曾亲自遣使者，“自日南缴外献象牙、犀角、玳瑁”，经合浦北上，抵东汉都城洛阳，从而沟通了中国和古罗马的交通。

汉代的日南、合浦、徐闻三地都是外国使者和商人进贡转运的地方，也是中国对外贸易主要港口。《汉书》记载，外国使者和商人的贡品，由日南“转运”较多，其实包括合浦在内，只是因为日南是汉朝最南方的沿海郡治，外国商船沿岸而驶，抵日南就算入中国国境。由日南进入中原，不论水路还是陆路，皆经合浦。所以，合浦和日南都是汉代南海市舶要冲。

汉代合浦港口成为中国对外贸易主港，同时带动了广西海运和内河航运的发展。首先，是由于当时的生产力发展水平和社会环境造成的。由于航海技术水平不高，船舶吨位不大，必须解决船舶动力和供应，只能利用季风沿岸航行，取得淡水和食物。一般每年9月至翌年3月，利用北风由合浦往东南亚。每年4月至8月，利用西南风由东南亚抵合浦。其次，航线经济合理。冠头岭一带处于南流江的出海口，是中原经灵渠从合浦出北部湾，或从云贵沿牂羊牂可江至合浦下海的三角点，也是广州至交趾的必经之道，地理位置适中。中原货物，如以长江的沙市集散为起点，过洞庭转入湘江，经灵渠、桂江、浔江、北流河、南流江，由合浦出海，全程约2097公里。如由沙市沿长江出东海，经杭州湾转南海至合浦，全程约3980公里。不仅多航行1883公里，同时还要冒南海风浪



之险。从夜郎至合浦，经融江、柳江、黔江、北流河、南流江，由冠头岭一带出海，全程为 1170 公里，比经苍梧、广州至合浦全程 1805 公里，缩短 635 公里。再其次，民俗习惯和自然条件大致相同。合浦与交趾为比邻，与东南亚各国接壤，彼此语言、生活、习俗比较了解，民间贸易自古有来往。同时，海潮和季风大致相同。北风季节，由冠头岭一带扬帆出海，1 至 2 天可抵交趾，7 至 15 天可抵占城，30 天可到藩郎，60 天可到暹罗湾之富国岛，90 天可抵今新加坡一带，120 天到加里曼丹，140 天可至槟榔屿。合浦(JL 海)至今西贡、苏门答腊、新加坡的木帆船运输，从汉代一直维持到清末。二千年来，兴衰交替。

汉代的海外贸易分官方和民间两种，官方贸易一般有文献记载，而大量的却是没有文献记载的民间贸易。西汉以前，已经有民间商人从物产丰富的四川运蜀锦等商品，到合浦、交趾一带与外商交换玳瑁、琥珀、琉璃、珍珠等珍品。新中国成立后，在合浦县城东南近郊清理了 40 余座(处)汉墓，出土了青铜器、陶器、玛瑙、琥珀、水晶、铜凤灯、玉骊和黄金等一万多件。1999 年，广西文物考古队在合浦县凸鬼岭汉墓，又清理出一批水晶、玛瑙、滑石杯、金铂以及大量的陶器、铜器、铁器。此外，在银海区的孙东汉墓区亦出土大批汉陶、汉瓦。琥珀、玛瑙的产地主要在欧洲波罗的海沿岸国家。当时，一颗琥珀可以兑换 10 个奴隶，价值十分昂贵。有的汉墓出土的金饼，刻有“太史”字，说明当时已有商贾携带黄金作为支付手段，这些都是合浦经东南亚与古罗马进行贸易来往的物证。另外，在市区地角炮台附近，曾出土一批汉代陶片，是装水用的罐、钵等器。说明地角港口(即今北海港水域)在汉代已兴起。正如《广东通志》记载：“高、雷、廉，西洋货贡道之所”。高、雷、廉，即是徐闻，合浦一带。晋朝以前，凡是东南亚和西方各国的使者和商人，从海道而来，大都抵合浦。经冠头岭、地角一带上溯南流江，再沿北流河，溯桂江北上，直抵中原。汉朝派往交州的官员，亦经合浦从海道抵交趾。反映出汉代沟通长江流域、珠江流域和北部湾的主要通道是湘江、桂江、浔江、北流河和南流江。而处于南流江下游的合浦，便成了外国使者和进贡商人必经之所。由上可见，汉代合浦是南海市舶要冲，它对发展中西交通和贸易，增进中国与东南亚及西方国家的友好，起着重要的枢纽作用。

### 三、三国至南北朝的合浦港

三国至南北朝时期(公元220—589年),合浦先隶属交州,后改属越州。东汉末年,魏蜀吴三国鼎立,我国北方全面混战,社会生产遭到极大破坏。而处于南方的合浦、交趾等都独免兵祸,得到较稳定的发展。当时交趾郡太守士燮、合浦郡太守士壹,治理合浦、交趾“40余年,疆场无事,民不失业,羁旅咸蒙其福”。与此同时,中原百姓纷纷迁往合浦,他们带来先进技术和文化促进了当地经济的发展。公元210年,士壹归顺孙权。此后,东吴每年从合浦港得到大量的贡品。据《三国志·士燮传》载:“燮每遣使诣权,致杂香细葛,辄以千数,明珠、大贝、琉璃、翡翠、玳瑁、犀、象之珍,奇物异果,蕉、邪、龙果之属,无岁不至,壹时贡马凡数百匹”。在这些贡品中,不少为舶来品,说明合浦港在三国时仍然是我国重要的对外贸易港口。

三国时,我国商人开辟了经东南亚,穿过印度洋,从波斯湾或红海抵大秦(古罗马)的海上航线。与此同时,古罗马商人也加强了与中国南方商人的经济交流。据《南史》卷七十八记载:“其国人行贾,往往至扶南、日南、交趾”。然后经合浦港口,从南流江水道北上抵中原,或东过雷州海峡,达番禺,再抵中原。又据《三国志》卷六十记载,黄武年间,孙权委吕岱从番禺抵合浦,带兵从海道直攻交趾都城龙编,平定当地叛乱,并让从事康泰、朱应出访东南亚的扶南、林邑等国,扬声国威。此后,外国商贾来中国由合浦港登陆络驿于途。

泰始年间(265-274),孙皓继承父权,继续控制南海市舶冲路。由于大量运输兵员粮食,不仅促进了合浦港口与今广东、福建、浙江沿海港口的贸易往来,而且加强了当地商贾由港口上溯南流江、桂江,过灵渠,沿湘江抵荆州,与长江流域的商民进行经济交流。但是,孙皓将合浦县沿海,即今北海市海城区、银海区、铁山港区一带设为珠官县,实行严厉的“珠禁”,只准官方收购珍珠,不准民间贸易,使合浦老百姓生活受影响。东吴灭亡后,交州刺史陶璜为了使合浦地区更快地发展,向晋朝廷上疏言:“百姓唯以采珠为业,商贾来去,以珠贸米。而吴时珠禁甚严,虑百姓私散好珠。禁绝来去,人以饥困……。今请上珠三分输二,次者输一,粗者益除”。(《晋书·陶璜传》)太康二年(281年),晋武帝司马炎批准陶璜奏章,下诏“非采上珠之时,听商旅往来如旧”。这样,

客观上调动了合浦沿海百姓采珠和商人易珠的积极性。此后，中原和粤、闽、浙的商家纷纷抵合浦从事贩珠贸易，从而刺激了港口海上交通的发展。

东晋时，东南亚各国的朝贡，仍是从海上取道经合浦进入中原。咸康二年(336年)林邑国王范文“缴外诸国赏，齐宝物自海路来贸货”。林邑国(今越南中部)较穷，宝货不多，他们主要是向东南亚和西方国家的商人收购，再经合浦与东晋进行朝贡式的贸易。另外，林邑国西南的扶南国(今柬埔寨)，也从海道经日南、合浦，与东晋有着密切的朝贡贸易来往，“贡赋为金银珠香”。扶南国由泰国湾沿着今越南的海岸北上抵中国，合浦沿海则是必经之道。

自孝建二年(445年)以后，林邑国加强与中国恢复了友好来往，频频遣使者“奉表献金银器、香、布诸物”。皇帝亦厚赠使者，两国恢复了正常朝贡贸易。与此同时，朝廷还加强了对交州的统治，对当地少数民族实行安抚政策，使合浦沿海一带很少有人闹事，社会生产和商业运输都安定地发展。据《合浦县志》记载，元徽元年(473年)，宋朝廷“以越州刺史陈伯绍为交州刺史，城越州”。越州城，即合浦县治。合浦再度成为交州、越州的政治、经济中心和对外贸易主要口岸。梁武帝时(502-556)，林邑商人经交趾、合浦与我国进行贸易来往者，络绎不绝。林邑除了频向中国遣使“贡献”，还接受梁武帝的诏封，两国关系更友好，海外互相贸易更发展。与此同时，扶南等东南亚国家与中国往来也十分密切，常常“奉表贡献方物”。外国商舶有时一次来十几批，大都抵由合浦港口登陆，再抵中原。梁武帝把这些舶来品拿去与北魏互市，交换北方产品，满足统治阶级的生活享受。据《合浦县志》记载，公元547年梁武帝派陈霸先率水军以合浦港为基地，从海道“讨交州贼李贲，平之。”此后，陈霸先占据交州，进一步加强海外贸易。正如《南齐书》卷十四记载。“交州，镇交趾……，外接南夷，宝货所出，山海珍怪，莫与为比”。从三国至南北朝的300多年，正由于我国海外贸易和军事上的需要，合浦此时的海陆交通十分发达。使者和商贾港口上溯南流江，经北流江、桂江、过灵渠，沿湘江，通荆州，直达洛阳。东面陆路经今阳春一带可抵番禺，或水路经北流河，沿西江抵番禺。东南海道，经雷州海峡，历今广东、福建、浙江沿海，可达会稽。南面海道抵琼州，西达交趾、日南。西南出今北部湾，经东南亚抵印度半岛和波斯湾。水陆交通的发展，促进港口贸易更加兴旺。

#### 四、隋唐五代廉州港口的兴旺

隋唐五代时期(公元590至959年),合浦郡曾先后更名越州、禄州、合州和廉州。南流江这条水路仍是中原出北部湾傍通印度支那半岛的天然水道。此时,由于航海技术的发展,船舶吨位的增大,加上海岸上升和南流江下泥沙的淤积,港口船舶停泊主要埠地由旧州(今浦北境内)逐渐移向海门(今廉州镇至北海港一带)。隋朝统一中国后,经济恢复繁荣,南方港口的海上交通亦随着发展。由于合浦“扼塞海北,远镇交南”,隋统治者便把它作为经略海外的基地。大业元年(605年),隋炀帝因林邑侵占日南郡象林县,派遣刘方和宁长真率兵击林邑。其中一路在合浦“以舟师出北景浪至海口”,从海道直取今越南中部登陆,大败林邑。此后,林邑国王遣使谢罪,“朝贡不绝”。其主要贡品为驯象、玳瑁、珠玢、沉香等物。大业三年(607年),隋炀帝为扬国威,派屯田主事常骏和王君政从南海郡乘舟,带着大批黄金和丝织品,出使赤土(位于马来西亚半岛),受到赤土国盛大接待。归国时,赤土国王派随同常骏回访中国。“循海北岸,达于交趾”。“骏以六年春与那邪加于弘农谒,帝大悦”。海北岸,即今北部湾沿岸,赤土使者随同常骏经交趾,取道合浦南流江北上,抵中原谒见隋炀帝。此后,两国以“朝贡”和“赐赠”形式进行海上贸易。这样,隋朝通过征讨和遣使访问,大大加强了合浦与东南亚国家的海上交通和贸易往来。如《广东通志》记载“贡于隋者颇多,大抵皆南海中小国。其贡金宝、檀香等物,亦有献象牙、舍利者”。

唐朝前期,社会转安定,呈现出太平盛世的景象。此时,合浦郡更名廉州,管辖合浦、封山、蔡龙、大廉四县。由于合浦是中原通安南的要道,因此,唐朝开辟了由长安一直至合浦的南路干线。自长安至荆(湖北江陵县)、襄(湖北襄樊市襄阳城)、再入长沙,溯湘江、过灵渠,沿桂江,入浔江,溯北流河,沿南流江抵合浦,再从海道直抵安南。

唐时,经安南、廉州同唐朝进行朝贡贸易较为频繁的仍是东南亚国家。据《新唐书》记载,林邑在交州南,武德中(618—626年)频遣使贡方物。贞观时(627—649年),其国王范头黎遣使“献驯象、漆锁、五色带、朝霞布、火珠,与婆利、罗刹二国使者偕来”。林邑等东南亚国家向唐朝进贡,主要“泛交趾海”。交趾海,即今北部湾。各国使者大都由合浦登岸,溯南流江北上抵长安。据《太平环宇记》卷一百六十七记载,南流江与北流河之间的分水坳,叫桂门关。“其

间阔三十步，俗号鬼门关”。中原官员往交趾，必经此关，这反映出桂门关是中原出北部湾傍通东南亚和西方的要道。当时，中国经交趾与印度半岛和波斯湾商人贸易来往也十分频繁。据《新唐书》记载，天竺国，“有金刚、海檀、郁金与大秦、扶南、交趾相贸易”。唐朝皇帝则为显示大国风度，“以其地远，礼之甚厚”。所以，各国使者和商人十分乐意到中国。正如《旧唐书·地理志》记载，“交州郡护制诸蛮，其海南诸国大抵在交州南，自汉武以来，朝贡必由交趾之道”。“贞观、开元之盛，贡朝者多”。外国商贾由交趾进中原必经合浦，故港口发展较快，曾出现了“舟船继路，商使交属”的繁忙景象。

唐时，合浦不仅是对外贸易的重要商港，而且是主要出产明珠之地。《旧唐书》卷四十一记载，廉州治（今浦北县旧州）“西南一百六十里，有珠母海，郡人采珠之所”。珠母海，即在今北海港区域内及其附近地区。开元二年（714年），唐玄宗由合浦大量抽解珍珠，并派宦官抵合浦霸占珠池，禁止珠民私自采珠。结果，珍珠产量锐减。广德二年（764年），唐皇李豫吸取安史之乱的教训，采取一些减轻徭役发展生产的措施，下诏给廉州府，谓：“廉州珠池，与民共利，近闻本道禁，遂绝通商，宜今本州任百姓采”。此后珠禁大弛，广大珠民又得以恢复旧业。珍珠是货物交流中最贵重的商品之一，当地百姓靠采珠以养活家小。商人由产地廉州贩珠到京城长安，可获利10多倍。因而，中原商贾纷纷抵合浦，一方面贩珠，另一方面由此到安南与外商交易。正如《海关通志》记载：通商港以扬州、广州、交州、合浦为主。凡外舶至唐者，必报知市舶使，分市舶、商舶搭载之物，而抽税。名曰舶脚，几分博买。

咸通年间（公元868-874年）南诏占据交趾。为此，唐朝三次从今山东、湖南等地调集军队由高骈率领，驻廉州一带，以收复交趾。高骈率领诸道兵进军交趾，仍以南流江和北流河为交通要道。南流江上游的屯谷堡附近，距博白70里处，有一个险滩，名为“马门滩”，滩多峭石，水势湍急，汉伏波将军马援征交趾时，曾在此凿石疏通，以便行舟。然而，唐代战舰比汉代楼船体大，吃水深，于是“唐节度使高骈复凿之”。结果，“行舟益利，至今赖之”。这是古代第二次大规模治理南流江的工程。南流江上游航道的畅通，促使港口的交通更加发达。据《合浦县志》记载，当时，诸道兵驻扎廉州，“州县馈运劳费，润州人陈菌石上书，请诸海舟自福建漕米接济”。通过漕运粮食，廉洲港口与福建沿海

港口的海上交通来往更加密切。高骈除了注意疏通南流江航道，还注意开辟海上航道，当时，“骈视其水路自交至广，多有巨石梗途，乃招募工徒使法去之。由是舟楫无滞，安南储备不乏，至今赖之。”（《旧唐书·高骈传》），为了保证唐军海上运输安全，高骈又在今防城横嵩和潭蓬之间开凿“天威遥”运河。往来船舶不再绕过江山半岛，而直驶安南。此后，钦廉航道更通畅，后来宋朝设太平军和移郡治到海门镇（今廉州镇），使南流江出海口附近的海门成为粤西的重要政治、经济、军事中心。

公元962年，南汉后主刘𦨭长，大修宫殿“悉以珍珠璫为饰”，便在合浦县“置媚川都，定珠课”。媚川源自“山蕴玉而含辉；水生珠而川媚”，意指今北海市沿海是珠宝之乡。媚川都是管理合浦珠民采珠，以及专门向商贾和番舶抽解珍珠的官方机构，兼有市舶使的性质。媚川都，设置在海门镇（今廉州镇）。海门镇位于廉州湾顶，处于南流江入海口附近，是唐代廉州主要货物集散地，也是岭南地区的一个水陆交通枢纽。为了控制此地，刘𦨭长从各地调来军队，“置兵八千，专以采珠为事”。南汉统治者调军队在铁山港至北海港一带，监督和强迫几百艘采珠船，数以万计的珠民采珠，大大促进了港口的海上交通发展。可是，媚川都的官兵横征暴敛，威逼珠民按期如数缴纳珍珠。否则，就被捉住用石缚足投入海中，“溺而死者相继也”。然而，广大珠民用辛酸血泪换来的珍珠，满足不了南汉统治者无穷的贪欲。刘𦨭长除了用珍珠装饰宫殿，还以珠结鞍。他们用合浦的明珠结成精巧而今人耀眼的马鞍，夸耀自己的富贵。

## 第二节 宋元时期廉州的海上交通和贸易

宋朝（960—1270年），廉州辟为对交趾互市之地，又成为漕运海盐的集散地，从而促进了南流江和港口运输的发展。元朝（1271—1368年），设廉州市舶提举司和采珠都提举司管理港口，对外贸易一度十分兴旺。

### 一、宋代廉州辟为与交趾互市口岸

宋初，首先抵廉州与宋朝进行海上贸易的是占城国（今越南中部），曾多次派遣使者前来，进行官方贸易。然而，交趾（安南）于968年立国后，统治者常派兵在钦廉沿海港口骚扰，抢掠人口财物，洗劫商船，使两广沿海百姓蒙受了极大的灾难。太平兴国五年（980）七月，宋太宗为了维持边境的安定和平，保护廉州的海外贸易，控制南海交通要道，出兵讨伐黎桓。宋军“由邕廉两道并进”，

在藤江口重创交趾水军。黎恒兵败请罪投降。战争结束后，宋朝统治者于太平兴国八年(983年)“废廉州，移就海门三十里，建太平军”。廉州旧治(今浦北县旧州)，虽位于南流江下游，但地理位置不及海门镇优势。故宋朝将州治移往海门镇(今廉州镇)。咸平元年(998年)，宋朝因边境已安定，便撤消太平军，在海门镇复设廉州。自此，海门镇便成为廉州府和合浦县的驻地。宋太宗为了扬国威，扩大对海外贸易，“遣内侍八赉敕书金帛分四纲，各往海南蕃国，均匀招进奉，博买香药、犀牙、珍珠、龙脑。每纲空名诏书之道，于所至各处购之”。宋使带着诏书抵占城、真腊、三佛齐、渤泥等国，宣扬宋朝的国威和富饶。中国精美的丝织品，吸引着东南亚和西方各国的商人抵中国进行贸易。由于地理原因，廉州与东南亚国家的海上交通来往最为密切。据宋·周去非《岭外代札》卷二记载，“钦廉皆号极边，去安南境不远，异时安南舟楫多至廉。自其境永安州，朝发暮至”。为了加强对海外贸易的管理，北宋政府在“州南十里中外和坊”设置沿海巡检司，专职接待商舶。巡检司除了收取船头规外，还对商品抽取1d0的税。贵重商品，则由巡检司专收专卖，名曰“收市”。这样，廉州官府获得大量的赋税收入。

当时合浦沿海能造一种大海船，称“木兰舟”，船容数百人，“舟如巨室，帆若垂天之云”。钦州盛产的紫荆木和乌榄木，“用以为大船之桅，极天下之妙也。蕃舶大如广厦，深涉海经数万里，直寄于一桅”。用钦州产的紫荆木造大海船的桅，能顶得住海洋中的狂风恶浪。紫荆木，色如燕脂，坚如铁石，是造船船的材料。紫荆木除供廉州造商船、渔船以外，还由港口远销广东、福建、浙江一带。北宋时，停靠在廉州沿海的船舶均利用潮汐靠岸卸货。据《岭外代札》卷六记载：“钦廉则朔望大潮。谓之先水，日上一潮，二弦小潮，谓之子水，顷刻竟落，未曾再长”。廉州沿海港口的自然条件优越，海岸以沙碛为主，潮差达一丈五尺。船舶利用大潮靠岸，潮水退时就可以在沙滩上或浅水中卸货。当时廉州的船舶多抵安南，由冠头岭一带扬帆出海，“西南舟行一日，至其永安州，由玉山大盘寨，过永泰万春，即至其国都，不过五日”，海上交通极其方便。另外，廉州海舶又可自安南通东南亚和西方各国。当时，与我国进行海上贸易的国家，以大食(阿拉伯)为最远，其次为故临(今印度奎隆)，再次为三佛齐(今印尼苏门答腊)。三佛齐扼“诸国海道往来之要冲也”。外国商舶自“三佛齐之来

也，正北行，舟历上下竺与交洋，乃至中国之境”。上下竺，即竺屿(今马来半岛东南方小岛)。交洋，是今北部湾一带海面。当时西方商贾抵三佛齐后，除一部分往广州，一部分往泉州，余下者则抵安南和廉州。据《廉州府志》(乾隆版)记载，廉州面海背山，川流回抱，号称“泽国”，“冠头岭拱其南，州城拥其北，巨海环于西南，”海道通占城(今越南归化)、暹逻(泰国)、真腊(柬埔寨)、爪哇、满刺加、渤泥(今印尼婆罗洲加里曼丹)等国，成为宋朝对外贸易重要口岸。

1010年，交趾黎王遣使至中国，要求互市。于是，宋真宗辟廉州和钦州如洪砦为与交趾互市口岸。安南每两三年一次向宋朝进贡，主要取道于廉州。据《钦州志》(嘉靖)卷九(历年志)记载，宋时：“安南人贡，所过州县差夫众多，自静江水路以至容州，又自北流转陆一百二十里至郁林。自郁林水路可至廉州……。自廉航海一日之程即交趾，则从静江而回二千余里可不役一夫，而办诏遂路”。可见安南使者抵京城朝贡后，亦溯湘江，过灵渠，沿桂江抵浔江，再溯北流河抵容州，而后从北流河沿陆路至郁林，再沿南流江抵廉州，由今北海港扬帆从海道返回交趾。当时广西内河航运已十分发达，随着这种朝贡式的贸易发展，中国商人经廉州与交趾的民间贸易更为兴旺。中国抵交趾的商人，“多为贩锦易香”，大都从中原和江南带来丝织品，和外番交换香料。沉香和麝香，是外番向中国输入的主要商品之一。据宋朝范成大《桂海虞衡志·志番》记载，中原人士“用广州舶上占城、真腊等香，近年又贵”。然而，由廉州进口的沉香，不但“质量实多大块，气尤酷烈，不复风味，惟可入药”，而且价格较低廉。《廉州府志》有一首《送人入安南》古诗写道：“万里波涛几日程，海门飞去片帆轻。鱼龙宫阙浮空上，犀象人家绕树行。宝货运通银豆市，艾花春满竹棚城。日南本是南交地，况复彝王识姓名”。从这首诗中可以看出，中国商人由今北海一带启程扬帆，顺北风只需几天就可抵安南贸易。

北宋商贾一方面由中原沿着湘、桂抵廉州经港口出北部湾，向交趾和东南亚各国输出黄金、白银、丝绸、陶器、铁器和手工商品。另一方面从东南亚和西方各国输入外番舶来品。据《粤西丛载》卷十六记载，主要输入商品有金银器皿、熏衣香、降真香、沉香、速香、木香、黑线香、白绢、犀角、象牙、纸扇。当时，交趾仍是一个重要的贸易地区。“故商贾至者，多取富焉”。廉州与交趾海道相通，抵交趾的外国商人来中国，大都经过廉州。宋朝在廉州设有“还



珠驿”，商贾多在此停留。由于来往商舶甚多，北宋在广西设转运使，在廉州设沿海巡检司，具有市舶司的职责。“掌番货海舶经榷贸易之事，以徕远人，通远物”。对商人的货物，按规定抽解为十征其一。当时这种税率并不高，商贾从事贸易活动，大都认为有利可图。因而，廉州与交趾两地的海上贸易十分兴旺。据《宋史》卷一百八十六载：重和元年(1198年)，广西转运副使燕英上奏朝廷，“言交人服顺久，毋令阻其贸易”。接着，广西地方官请求朝廷在“钦廉各地创驿，令交人就驿博买”。驿所变成了外贸商品的交流市场。今广西沿海是当时安南人获得生活资料的重要来源之地，民间舟楫往来不绝。一般百姓以鱼虾换取斗米布匹、陶瓷。那些富商大贾则带来“名香、犀象、金、银与吾商易绫、锦、罗、布而去”。内地商家亦“自蜀贩锦至钦，自钦易至蜀，岁一往返，每博易动数千缗”。廉州对外贸易的发展，大大地促进了港口与内地的商品交流。

自从1010年廉州辟为与安南互市口岸，至1279年南宋灭亡，共200余年。其中，安南国王派使者经钦廉登岸朝贡40余次。宋王朝亦派使者回访，册封王号，厚赠各种礼品，两国关系十分友好。今北海港一带由于所处的地理位置优越，海陆交通方便，加上设沿海巡检司等港口管理机构，故对发展和维持宋朝与东南亚各国的海上交通和对外贸易起了很大作用。

## 二、海门港成为广西漕盐要道

廉州、乾体至冠头岭一带水域，包括今整个廉州湾，古称海门港。宋代廉州府治设海门镇(今廉州镇)。南流江的一条支流(州江)穿城而过，由乾体入海。当时，海舶可趁潮溯江而上，经乾体、九头庙直抵州城碇泊。因而，海门镇成为主要商埠。廉州海岸大部分是砂质阶地，从今北海市的冠头岭以东，至大冠沙、竹林、北暮和榄子根一带，是延绵数百里的滩涂，岸线平直，发展盐业十分有利。因此，从宋朝开始，廉州沿海便建有大规模的盐场。官府设白石、石康2个盐仓。元丰三年(1080年)，每年产熟盐150万斤以上。广西内陆所需海盐，全仰廉州供给。因而，海门港成为当时广西漕盐的集散地。据《岭外代札》卷五记载，宋代“广右漕计盐而已，盐场滨海以舟运于廉州石康仓。客贩西盐者，自廉州陆运至郁林，而复可以舟运”。石康仓位于南流江下游，离人海口不远。廉州沿海的食盐，“向用局漕挽运，经由武刀港、冠头岭”等处，由港口上溯南流江运抵石康。然后，以南流江为干线，“遮一水可散于诸州”，输往

今广西全境。据《宋史》卷一百八十三记载，廉州漕盐负责供应容、白、钦、化、蒙、龚、象、宜、柳、邕、浔、贵、宾、横、南仪、郁林州。这样大规模地漕运海盐，全由漕司官办。为了促进港口漕盐的畅通，广西转运使在南流江上游的玉林“置十万仓”，自石康运往该处贮存。当时广西陆路运输远比不上航运发达，故漕盐全靠水运。“南流江上通郁林，下通廉州，舟楫通行，上至州界之船埠，下达于海”。海盐经海门港运抵石康，又由石康转运玉林。再又，玉林经北流河通西江，溯桂江、左江、右江，畅运广西全省。从宋代开始，海盐成为廉州传统的输出商品。宋末，湘南地区的食盐也依赖廉州港盐。“长、宝、衡、永四郡，郴、道二州，皆附桂林行盐”。然而，桂林行盐是由廉州取道玉林，沿西江，溯桂江运至。正如《岭外代扎》卷五记载，由于“杨么扰洞庭，淮盐不通于湖湘，故广西盐得以越界”。每年由廉州经今玉林运8万箩盐抵桂林，转卖给湖南。这样，广西便得额外赋税收入40万缗。

宋朝把海门港用为漕盐要道，促进了廉州城市的发展。元符三年(1100年)，苏东坡被贬抵廉州，在清乐轩、长春亭(今合浦师范学校内的东坡亭)结庐。他写下了《廉州龙眼质味殊绝可敌荔枝》等名篇，诗中反映出当时海门镇(今廉州镇)已成为繁华都市。宋朝时，古海湾尚深入到廉州镇九头庙一带。大海船趁潮从州江河口，行驶至海角亭(旧址)附近停泊。古人谓这里“亭南江流怒走人海，海潮汐至，潮声轰然”。官吏和商贾要搭乘海舶，多在此停留候潮。苏东坡在海角亭大书“万里瞻天”，谓这里极目沧海，天水相连，百舸竞逐。后来，他调任永州节度使，回程路线亦雇舟溯南流江北上湖南。可以看出南流江、北流江、桂江和湘江这条水路在宋代仍是重要的南北交通航线。另外，官府还在港口向珠民抽解大批珍珠、玳瑁上贡朝廷。绍兴二十六年(1156年)，宋高宗“罢廉州贡珠”，任由百姓自由采珠。珍珠是合浦与中原交流的重要商品，但当地珠民不善于经商，奸商在港口，以1升酒、1斗粟就可换取数两珍珠，可见当时产珠数量之高。随着民间采珠业的恢复，自然招来更多的商贾抵此贩珠，当地出产的珍珠和海盐源源输入内地，从而促进了廉州海陆交通和港口的发展。

### 三、元朝置市舶提举司管理港口

1280年，元朝改廉州为廉州路，设总管府，由海北海南道宣慰司管辖。至元二十二年(1285年)，安南国王陈日炬，自持军力渐强，出兵侵略占城，又派

兵骚扰中国边境。于是，忽必烈派水军由廉州大规模出征安南，“陈日炬领兵船千艘以拒”。据《廉州府志》（乾隆）卷十四记载：“广东海道自廉州冠头岭发舟……。经熟社有石堤，陈氏所筑，以遏元兵者”。安南在北部湾海面布置战船与元朝对抗。结果，陈日炬率兵败退，元水军攻入咸子关，在富良江（今红河）入海口附近登陆。陈日炬军归缩富良江南面的山地顽抗。至元二十三年（1286年）二月，元世祖为了加快征服交趾，下诏“命湖广行省造征交趾海船三百，期以八月会钦廉”。元世祖不断把战船调来集中在钦廉沿海，使今北海港一带成为元朝重要军港。次年一月，元世祖派阿八赤在港口附近作好海上大规模进攻交趾的准备后，又命“海道运粮”，配合各军，“分道并进”。元朝水军主力由镇南王阿八赤率领，由廉州沿海出发，从海道直攻交趾。与陈日炬派来阻击的400艘战舰相遇，双方展开激烈的海战，交趾水军抵挡不住，纷纷败退。阿八赤“经老鼠、陷沙、茨行三关，几十战，皆胜”，安南国王陈日炬见兵败如山倒，大势已去，便只好伏罪遣书投降。据《合浦县志》记载，陈日炬病死后，其子日尊继位，“遣陪臣陶子奇等来贡”，与元朝重新和好，廉州和交趾的海上交通和贸易又逐渐恢复正常。

元初，各国使者和商人仰慕中华，来中国络绎于途。同时，元世祖宣布：“诚来朝者，将宠礼之，其往来互市各从所欲”。由于廉州控制通交趾海道，连接诸蕃，车船辐辏，民物富庶，元朝便置市舶提举司对港口进行管理。

宋朝在廉州设沿海巡检司，元朝改设市舶提举司，旧署在“州南十里中和坊”。主要任务是迎送接待来往使者和商舶，对进出口商品进行征税。凡邻海诸郡与蕃国抵港互易舶货者，“其货十分取一，粗者十五分取一”。并派出役丁在港口巡检商舶，“蒂其所至之地，验其所易之物”，防止偷税漏税。同时，设市舶商行对抽解取的货物进行拍卖。随着元朝招抚海外，东南亚和西洋番舶纷纷前来进行贸易。其中，安南经常遣使抵北京向统治者贡方物，元世祖厚赐安南国王，并下诏安南“每三年一贡”，并规定贡品为：苏合油、光香、金银、朱砂、沉香、檀香、犀角、玳瑁、珍珠、象牙、绵、白磁盏等。这些贡品同样是安南与廉州进行海上贸易的主要商品，大都由港口集散，销往内地。

元朝在廉州设市舶提举司接待各国使者和商人，也吸引了大批中原商人抵此贸易。这样，不仅促进港口的发展，而且刺激了廉州手工业和商业的发展，

使廉州成为“海疆一大都会”。当时，合浦的陶瓷业已初具规模。据考古发现，元朝古陶瓷窑址，大都在沿海地带。在今铁山港区营盘镇的东窑村、西窑村和福成土窑村附近的古窑中，“出土有瓷、罐、壶、盒、甄、拨火罐、擂钵、烟斗等品物”。这些器物绘着海鸟衔“寿”字，釉色主要有青黄、灰黄两种。古陶瓷窑址及其遗物的发现，充分证明此时合浦已大批生产较为优质的陶瓷器，并通过港口输送到东南亚各国。

廉州沿海不仅是鱼米之乡，而且是商舶云集之地。田赋、贡赋、舶脚和盐税等项官府收入，比邻近州县高得多。1285年，元世祖下诏“定廉州盐法”，仍按宋朝旧制，“一引四百斤，价银十两，折钱二十贯”。当时，廉州每年增盐额35665引，余盐15000引。官府派差役在港口，“查明引盐相符，注明到场日期，将水程表截角放行，运埠销售”。廉州官府既发展海外贸易，又加强漕运海盐。一方面使市舶提举司获得各种税收，另一方面大大促使合浦沿海港口交通的发展。

廉州市舶提举司是独立于廉州总管府的税收机构，专门管理商舶，这对促进港口海外贸易起了很大作用。然而，市舶提举司官员，大都是贪婪之徒。苛捐杂税繁多，商人往往折亏本钱。廉州总管府和市舶提举司之间，经常为税收发生矛盾。至元三十一年(1294)十一月，为了加强地方统一管理，元朝下诏“罢廉州市舶提举司”，由廉州总管府复设沿海巡检司，加强对市舶进行管理。延佑四年(1317年)十二月，元仁宗下诏：“复置廉州采珠都提举司”。这个机构，专门向合浦珠民征集珍珠，亦兼有市舶使性质，同时向番舶收购抽解珍珠。当时，廉州采珠提举司派差役征调廉州的“蛋户”数千条船艇，在北海港至铁山港一带的天然珠地，进行大规模的开采。珍珠从廉州贩运至北京，价格尤贵。除了官办，私商从事贩珠，可一本万利。大官商贾便积极派人抵廉州从事贩珠活动。至正九年(1349年)元朝国势衰弱，外夷趁机入侵。二月，“海寇自交趾乘风犯合浦”，在港口商埠抢劫财物和人口，造成廉州沿海百姓人心惶惶。尽管海北海南道巡抚司“移檄廉、琼、高、化四路讨之”，派水军在海面巡逻、追捕，交趾海寇仍然常常在海道上拦路抢劫。结果，港口的海上交通大受影响，对外贸易日趋衰落。

### 第三节 明清时期北海港成为廉州门户

从洪武元年(1368年)至鸦片战争爆发(1840年),明清两朝历时472年。廉州设为府,属海北道,管辖范围包括今北海市、钦州市以及浦北、灵山等县。明初,随着海上交通的发展,港口主要位置南迁,冠头岭一带(今北海港)成为廉州门户。明朝中期大规模的漕盐和采珠活动,促进港口一度兴旺。明末清初的海禁政策,严重妨碍当地经济和港口发展,加上市舶太监和廉州口海关的苛政,造成廉州海外贸易消沉。

#### 一、港口主要位置的南迁

洪武元年(1368年)五月,明太祖朱元璋派遣征南将军廖永忠等人率兵占领廉州。诏减官田税额,改廉州路为府。由于廉州地理位置优越。“扼塞海北,远镇交南,视岭外诸郡为拒筦,凿山为城,践海为池”,因而成为明朝在岭南的重镇。当时冠头岭下的南漓(今北海港水域),已成贾舶渔船云集之地。洪武八年(1375年),此地建成“镇海庙”,为商贾渔民出海前求神保佑之所。明初的南漓已成为合浦县的主要港口。

洪武年间,廉州府在今北海市的海城区、银海区和铁山港区,设川江寨(今婆围)、调埠寨(今营盘),陇江寨(今牛屎港)、珠场寨(今白龙)、白沙寨(今竹林)、武刀寨(今西村)、龙潭寨(今北海市郊的龙潭村)、古里寨(今北海市区至南沥港东侧一带)作屯戍防守之处。古里寨,是北海(包括高德、地角、冠头岭)的古名,因其时有古里村而得名。市区最早的港埠,一在今南漓港附近,一在今龙潭村的古城;一在高德港。据《广东通志》(嘉靖)卷六十六记载,明初巡检郭成驻军冠头岭,建“廉阳古洞”(王龙岩)和镇海庙。古洞门槛联为“王恩周海角,龙气起冠头”。往昔香火极盛,先民祈福,春秋不绝。随着经济的复苏和繁荣,明朝十分重视海外贸易。开国初,明太祖“遣使颁科举,诏于安南占城,以其通中国文字也。诸番莫不畏威怀德,自是朝贡不绝”。当时安南、占城、真腊、暹罗、满刺加、三佛齐等东南亚国家的使者和商人,由海道来中国,常进贡方物。例如,洪武四年(1371年),占城朝贡,“使者皆带行商”。明朝既加意招徕,下令“钦州设卫,廉州增驿。”驿站分陆路、水路,陆路用马、牛车,水路用船。海外各国商人自然乐于与中国通商。廉州自宋朝辟为与交趾互市之地,一直是中国对东南亚贸易的重要口岸。正如《广东通志》((嘉靖)卷六十六

记载：“高雷廉海面，惟廉州接近安南、占城为重地焉……”。由此说明当时廉州因地理位置重要，而成为明朝与安南、占城两国经济文化来往的主要通道。同时，经廉州与明朝通商还有暹罗(泰国)等国。洪武初，暹罗国王遣使朝贡。“北直廉州，循海北岸”。海北岸，即今北海市沿岸一带。反映出明朝泰国等东南亚国家来中国，亦取道廉州登陆。随着官方贸易的发展，廉州与东南亚各国的民间贸易来更密切。“民用所资，转仰于外至商”。由于“冠头岭俯视六池，为廉门户”。今北海埠逐渐成为廉州主要进出口岸。

明初，南流江水运畅达繁忙。其主流称廉江(西门江)穿城而过，曾是水运交通要道。明成化17年(1481年)，建西门桥(惠爱桥)。桥下曾是舟船来往的古渡口，也建有古内河码头。据《文献通考》卷三百三十记载：“安南入贡所过州县，差夫众多，自静江水路可至容州”，又经北流至郁林，“自郁林水路可至廉州，皆有回程盐船、运盐牛车可雇，自廉航海一日之程即交趾”。明太祖朱元璋很重视广西内河航运和廉州对外贸易，曾主张在汉朝马援修凿的桂门关，开凿南流江、北流河之间的运河。又据《国榷》记述：“洪武二十七年十二月辛未，凿广西玉林北流河与南流江”。两江相隔仅十余公里，如通运河。可以联结北流河与南流江。商贾乘船溯江而上，便可通向广西各水道。这是明代广西发展内河航运和海外交通的极重要措施。嘉靖年间，冠头岭附近的北湾(今北海港锚地)、南湾的海面上，经常停泊广东海舶。据《廉州府志》(嘉靖)卷四记载，廉州海上通占城、暹罗、真腊、爪哇、满刺加、三佛齐、渤泥、天方西洋等国，并建立不定期航线，畅通无阻。永乐年间，郑和七下西洋，大大提高了明王朝在国外的威望。安南、占城、暹罗、真腊等国家的商人纷纷抵廉州，与我国进行交易。明朝大批商人亦从廉州抵东南亚进行贸易。永乐14年(1416年)五月，由于来往廉州的外国使者和商贾甚多，加上本国大官巨贾亦抵廉州从事海外贸易，明朝廷便再下诏增设廉属驿站。“所置驿站，以便往来，开中积盐，使商贾输粟，以广军储。”在廉州所属区域增置水路驿站，进一步加强了廉州海陆交通的发展。

永乐、宣德年间，明朝复设福建、广东、浙江三处市舶司，并增设“交趾、云屯市舶提举司，接西南诸国朝贡”。据《廉州府志》(乾隆)卷十四记载：“云屯镇在交趾新安府云屯县之云屯岩内，海中番贾舟船多聚于此，永乐中设市舶

提举司”。从冠头岭下的港口出发，自海面西行三百里人云屯镇。“入贡海舶至”，由地方官查验后，奏报朝廷，才能启运。乘海船抵云屯的外国使者向明皇朝贡，仍经今北海港。明成祖以后，安南又改名交趾，与中国一直保持友好关系。宣德五年(1428年)至成化元年(1456年)，交趾频频遣使取海道经廉州进贡。廉州既是交趾进贡之所，又是与交趾互市之地。当时，进口的外国货物主要为沉香、胡椒、荔枝、钻石、象牙、犀角等，而由港口输出的则以盐、鱼干、牛皮、桐油、桂、铝、陶瓷器和丝织为大宗。今铁山港区营盘镇东窑村、西窑村，在明代盛产陶器，并开始销往南洋。总之，明朝下诏“廉州增驿”，促进了港口海上交通和对外贸易的发展。

廉州依山临海，自古有渔盐之利。宋时，漕盐已远销广西全境和湖南南部。洪武二年(1369年)，明朝在廉州设海北盐课提举司，置局设官，令商人贩运，二十取一。“额发大引盐七万三千八百九十五”。按每引300斤计算，则每年漕盐载量达2000余万斤，税收课银一万余两。海北盐课提举司，属于明朝七十二个盐举司之一。因而，明廉州漕盐比宋元时期的规模更大。1398年，明朝为了进一步调动商人的积极性，便在廉州“定运盐例”。当时，海北盐课提举司管辖廉州盐场15处，其范围主要在今北海市沿海的永安、白沙、石头埠、揽子根、武刀港、竹林和大冠沙一带，盐仓仍设在今合浦县石康。海北盐举司以南流江这条水道为干线，由南向北调运。从石康沿南流江而下海，至永安，“则历乾体、高德港、冠头岭、龙潭、武刀、白沙、珠场、陇树、禄树等寨”。沿海村寨都是廉州主要产盐之地，所产海盐调运往石康集中，今铁山港、北海港一带，便成为明代漕盐的主要集散港口。明代，廉州漕盐仍主要销往湖南南部和广西全境。

明洪武七年(1374年)，明朝在今铁山港区营盘白龙村修建白龙珍珠城。该城南北长320.5米，东西宽233米，城高6米，城基宽76米。设东、南、西三个城门，城门可瞭望海面。城内设有采珠公馆、珠场巡检署、盐场大使衙门。从洪武二十九年(1396—1613年)，明朝以白龙城为基地，曾在北海港和铁山港进行18次大规模的采珠活动。其中，弘治十二年的规模最大。明孝宗下诏调集600艘船，民夫万名，在港口及其附近海面进行大规模采珠，“费银万余两，获珠二万八千两”。万历二十八年(1600年)，明神宗派太监李凤驻今铁山港区白龙采珠，“调民船四百有奇，供役千人，押船守港兵二千六百。”大

规模的采珠活动，加速了今北海港至铁山港一带海上交通的发展。

廉州是一座文化古城，保存着历代遗留的名胜。近郊修有“海角亭”，旧址原来座落在九头庙附近的大海边，商客宦官多在此停留候潮登舟。这里风景优美，有诗云“秋净长天深一色，帆樯高出碧云头”。“南溟折角连交趾，宏敞亭中好候潮”。而今旧址周围却是一望无际的稻田。在稻田深三尺以下的地方，经常发现海螺贝壳等海底沉积物。由于北海市地势上升，加上南流江从六万大山带来大量的泥沙，入海口处逐渐淤积，使廉州镇至党江、乾体一带由沧海变为绿洲。据载：正德年间(1508—1521年)，南流江下游屡疏屡淤。嘉靖时在下流修筑堤坝，终因人海处航道淤浅严重，大海船由北海港上溯南流江抵廉州镇碇泊逐渐困难，只好停碇在高德、地角和冠头岭一带，并改由渡船维持内河运输。于是，港口主要位置逐渐向南伸延。廉州镇至乾体口岸自明朝中期开始衰落，让位给北海埠。

今北海港由冠头岭跃出海面，屈曲回环而抱成良港，自古是合浦的主要门户，据《广东通志》(嘉靖)卷六十七详细地记载：“广东海道自廉州冠头岭发舟，北风刮，二、三日可抵安南海东府”。若沿海岸西行，一天可抵钦州乌雷岭，第2天可抵白龙尾，第3天可抵玉山门，第5天抵万宁州。接着可“南至安阳海口，又南至多渔海口，各有支港以入交洲……。溯洪江快州，经咸子关，由富良江以入，此海道之大略也。”说明北海港在明朝以前已经和今越南沿海港口开辟了不定期的交通航线，进行频繁的贸易来往。冠头岭距廉州镇20多公里，“自廉州之冠头岭而东，至白龙、调埠、川江、永安……”，“自冠头岭而西至防城……”，水道皆通。此时，中国航海已将导航仪器罗盘、计程时更、海图与牵星图综合运用，可以保证船舶安全准确抵达目的港。嘉靖中，明朝的大海船已在港口的冠头岭发舟，开辟往安南海东府、海阳府、太平府、新兴府的不定期直达航线。由港口向东出发，“日半至雷州，三日到琼州，正北十日至广州”。向南出发，可直达交趾永安州。“舟飘七昼八夜至交趾青州府界，如舟不能挽，经南则入占城”。从地方志的记载，可以看出明朝初冠头岭(今北海港水域)已成为廉州的主要对外门户。

## 二、明末清初海禁政策对港口的影响

明朝中期以后，由于倭寇和安南海盗的骚扰，统治者惧怕“海疆不靖”，令



廉州府“诏禁钦廉商贩毋得与安南夷人交通”。这种闭关自守的海禁，使廉州与安南的海上交通和贸易一度中断。1509年，安南海盗再次侵犯中国边境地区，为保卫海疆，明朝对安南“再申洋禁”。“自是安南、满刺加诸番，有司尽行阻绝”。安南、满刺加等商贾不能在廉州等广东商埠互市，皆往福建漳州海面地方私自行商，于是“利归于闽而广之市井皆萧然也”。

十六世纪，西欧一部分国家进入资本主义原始积累时期，纷纷向东方扩张，进行海外掠夺，首先破坏了中国传统的“朝贡贸易”制度。外国殖民主义者飘忽于中国南海，拦船劫货，干着赤裸裸的海盗罪恶勾当。日本武士、浪人勾结国内的“强盗”，骚扰我国沿海口岸。今北海埠一带作为北部湾的主要贸易集散地，自然成为这些倭寇洗劫的目标。从嘉靖二十七年至崇祯九年(1548-1636年)，海寇大规模在北海港抢劫商船共11次，洗劫沿海村庄，使港口贸易遭到极大破坏。涠洲岛在冠头岭南面，素为港口天然屏障，却沦为寇穴。他们以此为据点，骚扰港口，使廉州的海上交通大受影响。据《粤西笔记》记载：“万历四年倭贼寇古里龙潭，沿海渔村百姓涂炭”，“万历六年倭贼寇古里、白龙，劫蛋民渔舟…”。明朝为了保证港口的安全，派水师在古里(今北海市区)和龙潭寨古城(今属北海市区)大败倭寇。《粤海杂录》称“龙潭古城抗倭至要，且港汊曲折、隐蔽，又易补给”。可见，今北海港在明代曾为抗倭要地。万历六年以后，明前派水师驱逐涠洲岛的海寇，并移民耕地，派游击一员镇守。另外，在冠头岭设巡检增兵屯戍。还在乾体驻水师，置战舰24艘。这些军事措施，对保卫港口的安全起了一定的作用。崇祯九年(1607年)，明统治者再次下令：“涉海商贩不许潜与安南夷人交通”，并宣布“禁通番”。这种闭关政策，虽然保护沿海人民的生命安全，但却妨碍了港15的发展。清初的海禁政策更为严厉，几乎断绝了北海港的对外贸易。清兵入关后，南逃的明朝宗室和廉州官兵坚持反抗，直到兵败城陷。清军大举南下，李定国由廉州败退云南。由于久经兵困，廉州田地荒芜，城乡凋敝，商业萎缩，社会生产遭到严重破坏。又因廉州沿海有抗清力量，北海港成为“海禁”重点区域。顺治十二年(1655年)，廉州府宣布“严洋禁”，不准百姓私造2桅以上帆船，私自到外洋贸易，抓住一律斩首。清廷这种政策，使港15的海上运输大受影响。不但沿海百姓生计艰拙，而廉州府赋税收入大受影响，造成“盐路窒塞，埠商逃散，盐引不行，无从征饷”。可见此时商业运输一落千

丈，港口漕盐已处于停顿状态。

顺治十七年(1662年)，清廷为了进一步扼杀闽粤沿海的反清斗争，实行更加严厉的闭关禁海政策。廉州府“诏逋赋，招民开垦，再申洋禁”。并且立界设防，海船尽行烧毁，寸板不许下海。据清《经世文编》记载，凡私自出海者，一律处斩，船货没收。凡不执行海禁命令的军政官员，革职严办；保甲人员处以斩刑。康熙元年(1662年)，清廷颁布“迁海”的命令，并派遣大臣监督。于是，廉州官府派兵强迫沿海百姓，“徙内地五十里，设排栅，严出入，以杜接济台湾之患”。所谓“迁海”就是强迫当地沿海居民一律内迁，把沿海的村庄、城廓、庐舍，一律拆毁，制造沿海五十里内无人区。所谓“设排栅”，就是设集中营式的营寨，将沿海居民赶入内中居住，不准自由出入。清廷在今北海港口岸，设“北海镇标”驻之，加强对百姓的镇压。在“迁海”过程中，“老弱转死沟壑，少壮流离四方”。商人无法从事买卖，渔民无法出海营生，大批居民流离失所。涠洲岛是商船渔船寄碇和补给的中转站，此时岛上的居民被迫三次内迁，屋舍全被拆毁。“迁海”造成“地方凋零”、“四乡无墟市”的悲惨情景，严重妨碍了北海市的港口发展”。

实行“海禁”和“迁海”，引起了廉州人民的强烈反抗。1668年，为了缓和阶级矛盾，廉州府放松海禁，“尽撤排栅，改设讯台”。同时，在今北海港沿岸设了6个墩台(了望哨)，名为望子(在冠头岭下)、高德、草头、崩沙、石子、白虎墩，并在乾体置水师营，派出快马船在港15巡弋。次年，清政权逐渐巩固，廉州府宣布取消迁海令，“复沿海居民旧业，”允许商人持号票从事近海贸易。康熙二十二年(1683年)，台湾的抗清力量被扑灭后，廉州沿海的海盗也基本肃清。清王朝虽暂时松弛海禁。但对国外商舶抵廉州十分注意，防范极严。1717年，廉州府又重申“洋禁”，并在冠头岭、八字山、大观港建炮台。岸上有炮台和重兵居高临下把守，海面有兵船游弋，北海港俨然一度成了军港。同时，清统治者不许商船私往南洋贸易，凡偷往外洋，“令解回正法”。对早已出洋的商贾，“俱不准回籍”。这样严厉的海禁政策，严重地限制了港口的海上交通和对外贸易的发展，也造成地方经济开始落后。

### 三、市舶司和廉州海关对港口的管理

隆庆元年(1567年)，明朝一度开始“易公贩而变私贩”。“朝贡”形式的官

方贸易完全让位给民间贸易，标志着我国进入新的贸易时期。当时，明朝以为交趾、占城等东南亚各国，“皆我羈縻外臣”，允许来往通商，唯“特严禁贩倭奴者”。除了对日本禁止通商外，与其他国家均来往未断。抵廉州的外国商人，亦主动向市舶司报税。由于抵港商船甚多，地方官员打主意，订立一种税则，叫“水抽”或“船头规”。因按照梁头的尺寸长短向船主征税，所以又叫丈抽。例如，番船船阔一丈七尺，“每尺扣税银为五两五钱”“照例科征正耗银三钱六分”。这种丈抽方法，廉州府从明朝万历年起一直沿用到清朝乾隆时期。其主要原因则是：“夷人报货多奸欺，查验困难，故改为丈抽”，以保证官府的财赋收入。后来，因廉州与安南占城等诸番接近，来往船只日趋增多，市舶司一职便成肥缺。明皇帝为控制此地，派心腹太监抵廉州，在此设市舶太监和珠场太监，包括差役、护兵共 80 名。据《合浦县志》记载，市舶司的职责，主管“海上诸番朝贡、市易之事”。当宦官掌握港口市舶大权后，他们便凌驾于廉州府太守之上，到处胡作非为，对外番商人任意敲诈勒索，“迨番船船既至，则多方以攘其，提举衙门不敢过问”。由于赋税苛重，外国商人不愿抵此，海外贸易大受影响。

清初，廉州知府“招民垦荒”，对散兵游勇和流民实行安抚，“令其各归故土”，积极采取一些发展生产的措施，使合浦农渔牧产品逐渐丰富起来。鱼、盐、桐油、桂皮、八角、花生、水牛皮、锡等成为港口的传统出口商品。此时，廉州府亦注意“招商贾懋迁”，利用当地资源，发展商业。结果“来归者众”，为当地海外贸易的恢复创造了一定条件。随着国内政治的逐步稳定，生产的恢复，商业兴旺起来。安南、暹罗等东南亚各国仰慕中华。纷纷以朝贡形式主动和清朝开展海外贸易。据《合浦县志纪事》记载，康熙十三年(1674 年)“安南国王黎维定遣陪臣入贡”。经清廷允许，安南使者取道廉州，前往北京。这样，双方一度贸易来往十分密切。康熙二十二年(1683 年)，康熙皇帝同意开关，认为对市舶抽税“既可充闽粤兵饷，以免各省份转输之劳”，又对“闽粤边海生民有益”。于是，廉州府允许商民扩大与安南等国的海外贸易。康熙二十四年(1685 年)清廷下诏分别于广东澳门、福建漳州、浙江宁波、江南台山四处设海关，并且宣布对暹罗、荷兰等国商船免税，其他来华国家也减税，以示“怀远”。清初。南流江仍是中原出北部湾傍通安南的天然水道，外国商贾由北海港登陆取道中原的甚多。为此，粤海关设廉州口海关管理港口。

康熙五十六年(1717年),请廷下诏沿海地方官在港口要塞建炮台,廉州官府分别在冠头岭和地角建炮台。其中,冠头岭置1000斤炮台1座,500斤炮台3座,兵房5座,防止海盗骚扰港口。雍正年间,清朝对外贸易始终保持出超的地位。当时,北海港主要与安南、暹罗等东南亚各国直接海上贸易来往,西方各国贸易则由澳门中转。出口以瓷器、铁锅、糖、茶叶、桂皮、桐油、牛皮、盐、海味和生锡为大宗。进口货种主要是呢羽、香料,有时亦进口安南、暹罗大米。北海埠的范围包括从三汊港至冠头岭,口岸线长达20余公里。清朝为加强对北海埠的管理,廉州口海关又在今北海市区高德等处设分关。海关通过对市舶商贾抽税,“预贮币银,以备军需”,每年除了上缴,还有余银6000余两。同时,廉州府对抵港商船十分注意保护,“诏沿海守口兵弁救护遭风商船,严禁乘机抢夺”。雍正十二年(1734年),西洋货船,船上男女老少共34人,满载货物,经北海港前往暹罗贸易,在海面遭风击破。廉州府闻讯立即派水军前往抢救,使其脱险。嘉庆四年(1799年)和嘉庆六年,安南的商船先后共达63艘,遭风打坏,漂至北海港及附近海面。当地官府在港口全力组织抢救落水人员达2000余人,照份抚恤给口粮,由廉州经江坪一带陆路转送回国。

清初,廉州漕盐在广西仍占重要地位。合浦沿海有盐场15处,年产熟盐达930万斤以上,一向用局漕船运,大都经过武刀港、白龙、冠头岭等处。以上除了官办漕盐,还有大量的民间私盐运销,无法统计。据《廉州府志》(乾隆)载:合浦“所产鱼盐又以转资博白”,由港口上溯南流江可运抵。但是,当时博白属广西,合浦属广东,“唯地隔两省以致私盐充斥”。反映出当时港口除了大规模漕运官盐,还有商人在大量运输私盐。乾隆年间,由廉州沿海港口运海盐主要有三条路线:其一,运往广西太平府(今崇左县一带);其二运往博白;其三运往武缘、隆安、新宁州、百色、西隆、西林、凌云、横州等九个州县。当时,廉州官府漕盐规模很大,“原有商造旅船,专运熟盐,不装别货”。此外,还大量雇请民船和渔船。若遇渔汛旺季时,捕鱼收入大,渔民“争往采捕,不愿装盐,更需多加水脚”,每包要增加运费。廉州府甚为重视盐税之利,注意调动运盐商民的积极性,不但提高运价,而且“候配、稽延及阻风耽搁,另须补贴”,每年需要开支费白银17000余两。由于官府重视,乾隆年间,廉州漕盐仍十分兴旺。

乾隆二十一年(1756年),廉州府“定夷米进口税则”,按照乾隆皇帝的谕令,为鼓励“商民自有资本,领照赴安南等国运米回粤,崇济民食。”于是,船商到安南贩夷米,“云集廉属内地。”廉州口海关,相当于宋朝的沿海巡检司和元朝市舶提举司。主要职责是监督抵港船只,收取船钞;检丈来港船只梁头,按分载科之例收税;开舱检验货物,准许放行船只。安南船运货进口,每艘收取船头规3两2钱,澳门船运货进每艘收取船舶头规3两6钱。对从事北海和安南之间贩米的客商,廉州海关实行轻赋薄税的政策。当时,海关布告规定:凡由安南进口大米,“每石只准收银三、四厘”。由于关税极低,粤省商人纷纷从安南米由北海港进口。

开舱检验货物,是廉州口海关的职责范围。每艘商船抵埠,海关便派人上船检查。有的关役人员十分贪婪,从中敲诈勒索。据《廉州府志》(乾隆)卷二十三记载:“查本港洋船开舱,例派村官关役各一名。守押关役向在船上看守,而材官独坐蛋艇,依傍守押”。船主每日要送5钱银子供材官关役酒饭杂用。除此之外,又勒取大花边(银)一圆。有的还“外复另索柴、米、茶、烛、槟、烟、鸡、酒等物”。如果船上商贾不顺从其勒索,关役人员便借查私为名,搜查货物,刁难商人。当地海关官员狼狈为奸,暗中增加各种附税,巧取豪夺,朋比分肥。后来,由于商民怨恨太深,廉州官府者不得不惩办一些劣迹昭著的关员。之后,桂、滇、黔等省的商人积极贩运土货抵北海埠销售,并与外商交易。然后将当地出产的海味和舶来品运回内地销售。与此同时,“外洋各国夷商无不梯山航海源源而来”。一时商贾云集,北海埠成为粤桂的重要货物集散地。

清初,北海港口海上交通和对外贸易的发展,是随着清廷海禁政策的暂时松弛而获得的。后来,由于英国等西方殖民主义在中国沿海的侵扰,以及海寇洗劫,从乾隆末年开始,廉州海对外贸易逐渐萎缩。直至鸦片战争爆发,侵略者用武力打开中国关闭的大门后,北海港口性质才开始发生根本变化。