

第八章 广西古代海上丝绸之路兴衰的历史镜鉴

以史为鉴，可以知兴替。海上丝绸之路自兴起、发展、鼎盛至衰落，延绵达 2000 年。其间，海上丝绸之路因具有接近商品产地、运输安全便捷等优势，从唐代晚期起便逐渐取代陆上丝绸之路，成为海外贸易的主要方式。历代王朝经营海路政策的变化，以港口为枢纽的交通网络和产业腹地的变迁，直接影响沿海港口的兴衰。北部湾地区作为汉代海上丝绸之路的桥头堡，汉代以后重要地位逐渐下滑，至元明清时期多局限于与安南的区域贸易，其兴衰的历史轨迹，是北部湾地区如何抓住“一带一路”发展新机遇、写好新世纪海上丝绸之路新篇章的重要镜鉴。

一、国家经营海洋的策略与海上丝绸之路的兴衰

古代海上丝绸之路始于公元前 2 世纪的汉武帝年间，终于清道光二十年（1840 年）爆发的鸦片战争，历时近 2000 年。在这一段漫长的岁月里，海路贸易的兴起、繁荣和衰落，无不与历朝历代统治者经营海洋的诉求及“开海”“海禁”等海洋策略密切相关。

经实行“文景之治”的休养生息等一系列发展经济与民生的政策之后，西汉王朝的国力蒸蒸日上。雄才大略的汉武帝刘彻继位后，建立空前辽阔的疆域，迎来了汉王朝的极盛时期。汉武帝注重海洋经略，其在位 54 年，至少 10 次东巡海上。汉武帝通过东巡海上的实践，亲临海洋，了解海洋，感知海洋，并且可能亦因此生发了探求海洋及海外未知世界的欲望。当时渔业、盐业等诸种政策的形成，应当与其海上之行的经历有关。[1]待汉武帝平定此前割据岭南的南越国，全面控制了北部湾及南海沿岸后，便着手开通一条从合浦郡出发、与西方往来的海洋通道，使南洋航运事业得以飞速发展，北部湾地区也迎来了历史上最辉煌的时期，一跃成为汉朝对外开放的桥头堡，社会经济得到了长足的发展。合浦作为贸易大港，应运而生。此后的两汉时期，在维护国家统一和加强中央王朝对岭南边郡的统治过程中，特别是在平定交趾及海南岛儋耳、朱崖两郡的叛乱过程中，合浦逐渐成为岭南的政治中心和军事重镇。

三国时期，在孙吴政权的苦心经营下，南洋的海上交通还是有了较大的发展。扶南是当时南海的一大强国，控制中南半岛，扼东西海上交通的要冲，是我同向西方发展海上贸易必经的互市港口。黄武四年（225 年），扶南等国来献琉璃，东吴对扶南开始重视，于翌年派康泰、朱应出使了扶南，此二人在扶南还了解到西方航路的一些具体情况。黄武六年（227 年），有一个叫秦论的大秦商人来到交趾，交趾太守吴邈送他去见孙权，孙权亲自接见了。东吴立国仅五年时间，就已与罗马建立了联系，说明东吴对海路贸易十分重视。当时东吴已能建造万斛大船，掌握了棹橈驶风航行技术，航行的目的地不再局限于前朝的印度，而是西渡阿拉伯海到达东非和大秦。从广州等

地出发的船舶开始能直接穿过南海，不必沿北部湾沿岸航行，因而绕开了合浦。所谓“涨海（南海）无崖岸，船舶未曾得经过也”的时代，正式宣告结束。

“安史之乱”后，唐朝势力退出了两域地区，陆上丝绸之路中断和阻塞，黄河流域一带因历经战乱，社会经济凋敝，而南方的长江流域中下游一带则与此相反，社会经济相对繁荣，国内经济重心逐渐由北向南转移。为了适应不断发展的瓷器出口和各类香药进口，对外贸易空前扩大，海上运输量也大大增加。随着南海贸易的不断兴盛，唐朝政府加强了对海路贸易的管理。开元二年（714年），唐朝政府首派周庆立为安南市舶使，历史性地开创了管理海上外贸活动的“市舶使”制度。这一制度的推行，不仅维持了当时的海路贸易秩序，增加了唐朝政府的财政收入，而且对推动唐代中后期至宋代以来海路贸易的繁荣发展起到了重要的作用。宋朝几乎无法经略陆上丝绸之路古道，更是促使贸易由陆上转向海上的一次巨大转折。宋朝政府开放国门，大力鼓励和发展民间海路贸易。据宋代李心传《建炎以来系年要录》载，绍兴七年（1137年），宋高宗对臣下说：“市舶之利最厚，若措置合宜，所得动以万计，岂不胜取之于民。”宋朝政府在中外关系上的实用主义，推动了海路贸易的发展。

元朝海路贸易非常发达，航运规模世界领先，其贸易规模之大，持续时间之长，形式之多样，均超越历代。对元朝统治者来说，海路贸易既是军国之所资，又能获得海外奇珍，于是他们极力加强对海路贸易的控制和垄断，大力推行各种形式的官商贸易。官商贸易虽然在一定程度上压制了私人海路贸易的发展，但是它以国家政权的力量组织海路贸易，投入了巨大的人力、物力和财力，客观上对元代海路贸易发展起到了推动作用。元朝在泉州、庆元（今宁波）等四地设立市舶司，后合为泉州、广州、庆元三处。泉州是当时东方第一大港，商船从泉州起航，可到达东非及地中海沿岸。元朝通过海上丝绸之路所联系的国家地区远比前朝广泛，海上航线除延续宋代以来的航线外，还发展出一些新航线。

明朝对外奉行睦邻友好关系，同时又实行海禁，禁止民间赴海贸易，海路贸易方式主要为具有政治交换色彩的朝贡贸易，即需持有官方特许的“勘合符”才能进行贸易。永乐至宣德年间，明朝政府主持了世界航海史上著名的“郑和下西洋”。郑和利用强大的国家力量作为后盾，七下西洋进行海路贸易，是外交、政治、军事、经济相结合的活动，极大地促进了中国与亚、非各国朝贡外交关系的发展。同时，明代前中期持续实施海禁，使得宁波港外的双屿岛及漳州等地的走私贸易盛行。隆庆元年（1567年）海禁开放后，漳州的走私贸易重新纳入政府监管，开“洋市”并设官收税，由此开辟了一条从漳州月港出发经马尼拉通向美洲的贸易路线，使中国海上丝绸之路贸易几乎遍及全球。此后，中国持续实行闭关锁国的海禁政策，海路贸易逐渐衰落，直至近代西方殖民者到来。

在北部湾地区，唐代廉州、钦州凭借自然和地理上的优势，依然是当时中国海上对外交通的港口，发挥着不小的作用。宋朝更在钦州地区设置了钦州博易场，由政府主导，与周边少数民族及小国互市贸易，使北部湾成为云南对外交往的门户，并辐射整个西南地区。至南宋时，钦州更是成为西南地区最大的香料集散地。不过，较之汉代海上丝绸之路的重要性和对中西贸易格局的影响，此时北部湾地区的互市贸易已难同日而语。具备良好交通条件的广州已成为中国南部对外贸易的中心港口，宋朝在广州设立提举市舶司，指令广州市舶司对广西进出口的物资严加控制，凡由广西进出口的物资都必须运到广州，由市舶司查验抽税并发给允许和外商贸易的凭证后，方可与外商贸易。宋神宗时，广西地方官员曾“乞令广西濒海郡县，土著商人载斗谷、牛酒、黄鱼及非舶司赋取之物，免至广州请引”（《宋史》卷八十六），但却一直未能得到宋朝政府的同意，广西及西南地区的对外贸易仍须经广州。此后的元明清时期，北部湾沿海的对外贸易主要是小宗的边民贸易，也多局限在与邻国安南的小范围区域内。

二、港口集散区产业经济与海上丝绸之路的兴衰

港口和腹地是构成对外开放地域形态的基本要素，而港口发展很大程度上取决于以港口为枢纽的集疏运网辐射的腹地大小。汉代岭南的交通，多依赖水路。合浦水路的大动脉南流江，与北流河之间有分水岭，民间称“鬼门关”，货物转运，特别是大宗的货物转运，极其不便。再往北，沟通南北的灵渠自开凿以后，通航利用很有限，也并非畅通无阻，屡次修浚、屡次淤浅。这些因素制约了合浦港的辐射能力，故北部湾地区与中原间运送大宗货物，多从福州经江西取道长江，进入中原。这一东南沿海的海路，“讯海而至，风波艰阻，沈溺相系”（范曄《后汉书·郑弘传》卷三十三），也很艰险。于是，郑弘“奏开零陵、桂阳峽道”。零陵峽道从湖南道县出发，越过萌渚岭，进入广西贺州市，这一路线也称“潇贺古道”。“峽道”，即山路，其货物通过量极其有限。故在三国以后，随着经济中心的转移，跨海离岸航线的开辟，黄河、长江和珠江三大水系联通内陆腹地的模式逐渐固定，陶瓷作为主要出口商品，唐代晚期开始多是通过水路云集东部和华南沿海的港口。

北部湾地区在海上丝绸之路贸易中的地位，自汉代以后逐渐下滑，究其原因，除港口集疏运网辐射能力不强的情况外，更主要的是当地外向产业经济欠缺。不同时期的出口大宗商品丝绸和陶瓷的生产，便是明显的例子。

丝绸是汉唐时期最主要的出口商品。西汉时期，长安城内有国家经营的纺织工场，名为“东、西织室”，在纺织业发达的齐郡临淄、陈留郡襄邑县（今河南睢县）也设有官营工场，有专职人员管理。当时纺织业相对集中和发达的中心有三个：一是山东、河南及江苏、安徽两省的北部（徐淮地区），为黄河下游四省相连的大片地区；二是以

两湖即湖南、湖北为中心的楚地；三是四川平原及附近地区。汉代时，随着大量中原人口南迁含浦，带来了先进的牛耕农业和各种手工业生产技术，其中也包括先进的纺织业生产技术。但纺织业未能发展，可能与丝绸是奢侈消费品，且南流江沿河平原狭窄，种桑面积不多，难以形成生产规模有关。故汉代海上丝绸之路输出的杂缯，只能来自朝廷的赏赐，数量十分有限。盛唐时期，丝织品无论在产量还是种类上都处于历史的高位，从文献记载来看，其主要种类有绢、绫、绸、绵、丝布、纱、罗、锦、绮等，生产主要集中在黄河中下游地区（河北道、河南道）、西南地区（剑南道、山南道）和长江中下游地区（江南道）。丝织品外贸由官方垄断，民间贸易量很小，因此基本上是通过官方把控的朝贡贸易和互市贸易输出。盛唐时期丝织品外贸的商路主要依托陆上丝绸之路和海上丝绸之路，尤以陆上丝绸之路贸易为主。海上丝绸之路则以东海发至朝鲜半岛、日本的航线，南海发至西亚、北非及南亚的航线为主，同时还有其他辅助线路。有内河沟通这些丝绸产区的登州、扬州和广州等，是当时丝绸出口的主要港口。

另一个出口大宗商品为陶瓷，其易碎，更依赖水路的运输。唐代时，中国陶瓷由海上陶瓷之路远销世界各国，外销瓷主要以长沙窑青釉彩绘瓷或青瓷和越窑青瓷为主。当时对海外商人来中国贸易实行保护和奖励政策，从而促进了随后的瓷器贸易的繁荣与发展。宋元时期，随着航海业的发展，对外贸易进一步加强，中国陶瓷的外销呈现空前繁荣的局面。宋元时期的外销瓷以龙泉窑系青瓷为主，次之为景德镇窑系青白瓷，元代景德镇窑的青花瓷也大量用于外销。另外，还有磁州窑系、耀州窑系、建窑系瓷器及福建、广东沿海专烧外销瓷的瓷窑产品，明代尽管一度实行海禁，“寸板不许下海”，但中国陶瓷的输出并不曾停止。明永乐至宣德年间，郑和七下西洋，进一步促进了海上对外贸易的发展，外销瓷不但大量输出到亚洲、非洲各国，而且自明代晚期开始倾销欧洲诸国。明代中叶以后直至清代，很多外同商人到中国收购或订购瓷器，数量之大难以想象。明清时期的外销瓷主要是景德镇的青花瓷和釉上彩瓷。许多瓷器的装饰图案是由中国画工按照外商从欧洲带来的样品精心摹绘的，题材大致包括纹章、人物故事、船舶及码头风景、动物花卉等。清康熙时期开始的一种以景德镇生产的素白瓷为胎，在广州加以彩绘的“广彩”即属于这一类。

考古发现表明，生产外销瓷的主要窑口包括长沙窑青釉彩绘瓷、越窑青瓷、邢窑白瓷和白釉绿彩瓷、定窑白瓷、龙泉窑青瓷、景德镇窑青白瓷、巩义窑青花瓷、耀州窑青瓷、吉州窑玳瑁瓷、泉州窑青瓷、海康窑彩绘瓷、安溪窑青花瓷、石湾窑青釉瓷和酱黄釉瓷、德化窑白瓷和青花瓷、磁州窑黑釉瓷、福建诸窑口白瓷和黑瓷等。中国陶瓷所输出国家和地区达 50 多个，在今朝鲜、日本、菲律宾、印度尼西亚、马来西亚、泰国、斯里兰卡、印度、巴基斯坦、伊朗、伊拉克、巴林、约旦、叙利亚、苏丹、埃

及、坦桑尼亚等国都出土了中国的陶瓷标本。据统计，输出外销瓷的港口，唐代有交州、广州、泉州、扬州等；北宋有广州、杭州、明州等，南宋有广州、杭州、明州、泉州等；元代有广州、泉州、漳州、温州、庆元、杭州、澈浦、上海等；明清以来，陶瓷外销的港口更多了，有广州、福州、漳州、厦门、温州、汕头等。上述不同时期，港口的集散区内陶瓷业发达，或附近有具备大规模生产瓷器能力的窑口，或沿江通达内陆腹地的著名窑口。

合浦当地的陶瓷原料虽然丰富，但汉代时的陶瓷手工业并不发达，因此汉墓出土器物多为釉陶，到东汉晚期，也仅出现部分高温釉陶。高温釉陶是一种高温烧成、器表施釉的陶制品，由于其质地介于陶和瓷之间，故有“原始瓷”的称谓。合浦当地还没有制作精美瓷器的能力，秦至西汉中期双坟墩土墩墓所见的瓷器来自陶瓷业发达的吴越地区；三国时期的岭脚村4号墓出土一批包括无耳罐、四系罐、广口罐、盂、钵、碗、杯等的青瓷器，研究者也认为“明显具有三国时期东吴的江苏、浙江一带吴地产品特征，应是从吴地传入合浦的”。唐代合浦的英罗窑，从前期调查和试掘的情况来看，也多为六系罐等质地一般的高温釉陶，其使用流通也局限在附近区域。宋代时，北流河流域的容县岭垌窑、藤县中和窑已经能烧制质量上乘的青白瓷器，但这些产品只是顺河北上，进入西江，到达广州出海贸易。

唐代海外交通贸易航线由广州出发，行经东南亚各国，绕马来半岛到波斯湾、地中海沿线各国和埃及、叙利亚等地，还有广州至东非、北非航线，以及扬州、明州至朝鲜、日本航线；国外出土的宋元时期中国瓷器的地点几乎都是沿海地区，其航线基本与唐代相同。由于扬州城受到战争的破坏，明州港取代了扬州港，史书对明代瓷器输出航线虽无明确记载，但可以肯定是自唐宋元时期以来的中外主要航线和郑和下西洋的主要航线。上述航线，无一不是绕过北部湾的。造成这一局面，固然有官方的海路贸易政策对北部湾地区的严格限制的因素，但无法回避的一个事实是北部湾沿岸地区无法形成丝绸、陶瓷等出口产品规模化的生产能力，以满足海外市场的需求。因此，从北部湾出海的远洋贸易逐渐萎缩，走向衰落，应该说是不可避免的。

三、书写新世纪海上丝绸之路新篇章

（一）“一带一路”建设给广西发展带来新机遇

2013年9月和10月，习近平主席在出访中亚和东南亚国家期间，先后提出建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的战略构想，得到国际社会的广泛响应。国务院总理李克强参加2013年中国-东盟博览会时强调，要铺就面向东盟的海上丝绸之路，打造带动腹地发展的战略支点。

2015年3月29日，国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸

之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。文件指出，加快“一带一路”建设，致力亚欧非大陆及附近海洋的互联互通，建立和加强沿线各国互联互通伙伴关系，有利于促进沿线各国经济繁荣与区域合作，加强不同文明交流互鉴，促进世界和平发展，是一项造福世界各国人民的伟大事业。文件中强调，要积极发挥广西与东盟国家陆海相邻的独特优势，加快北部湾经济区和珠江—西江经济带开放发展，构建面向东盟的国际大通道，打造西南中南地区开放发展新的战略支点，形成 21 世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户，即中央赋予广西的“三大定位”。广西要制定发展战略，倾力做大做强北部湾经济区、珠江—西江经济带，在这两个区域打造经济社会发展的动力核，从而“双核驱动”广西全局的发展。

1. 北部湾经济区

北部湾经济区是泛北部湾经济合作区的重要组成部分，南广西南宁和南部沿海的北海、钦州、防城港四市行政辖区组成，同时根据实际纳入了近海沿边的玉林、崇左两市的交通和物流。

北部湾经济区是中国与东盟之间唯一既有陆地接壤又有海上通道的经济区，在泛北部湾经济合作区中具有独特的区位优势，是我国沿海地区规划布局新的现代化港口群、产业群和建设高质量宜居城市的重要区域。北部湾经济区拥有 1600 多千米的海岸线、蕴藏丰富的油气储量、28 种稀有矿藏、500 多种鱼类、200 多种虾类，是名副其实的资源宝库。北部湾经济区同时享受西部大开发政策、沿海开放政策、少数民族自治政策、边境地区开放政策等，具有国家和自治区优惠政策全覆盖的优势，为加速吸引集聚发展资源创造了优越条件。

北部湾港是目前北部湾经济区内最主要的港口，下一步要继续推动基础设施特别是沿海港口群建设，加快“海上东盟”通道的形成。以南宁、北海、钦州、防城港城市群为依托，推动港口经济及腹地经济的互动与提升，按照“港口与工业互动、海陆经济联动”的思路，大力推进临海工业的发展，加快沿海石化、林浆纸、能源、铝加工、钢铁、船舶修造等重大工业项目建设，促进临海重化工业发展。把海洋资源开发与沿海陆地资源开发紧密结合起来，实现海陆经济互动和一体化。通过开发建设，使北部湾经济区成为中国西南中南地区最具影响力的城市群、产业带，成为中国—东盟自由贸易区区域性加工制造中心、物流中心、商贸中心、信息中心和文化交流中心。

2. 珠江—西江经济带

广西有北部湾，还有西江黄金水道，是我国西部唯一拥有超级内河航运与海港群的省区，这些条件使得江海联动的“双核驱动”成为可能。2014 年国务院正式批准《珠江—西江经济带发展规划》，珠江—西江经济带发展上升为国家战略。对广西而言，珠江—西江经济带在全广西经济规模中的分量和影响不可小觑。实施“双核驱动”发展

战略，在北部湾经济区发展提速的同时推进珠江—西江经济带建设，刺激这两个区域同步跨越式发展，制造驱动全广西经济社会发展的动力核，使这两个区域及其重点城市为全广西经济总量增长做出更多的贡献，是实现“两个建成”目标的必然之举。

珠江—西江经济带以西江为发展主轴，横贯广东、广西，上联云南、贵州，下通香港、澳门，直接连接我国东部发达地区与西部欠发达地区，是珠三角地区转型发展的战略腹地和西南地区重要的出海大通道，是面向香港、澳门地区和东盟开放合作的前沿地带，在全国区域内协调发展和面向东盟开放合作格局中占有重要战略地位。规划范围为广东省广州、佛山、肇庆、云浮四市和广西壮族自治区南宁、柳州、梧州、贵港、百色、来宾、崇左七市，区域面积 16.5 万平方千米。同时将贵州、云南两省沿江部分地区作为延伸区统筹考虑。珠江—西江经济带区位优势独特，自然禀赋优良，航运条件优越，产业基础扎实，合作前景广阔，具备成为新的增长极的条件，将对广西乃至我国西南中南地区产生巨大的影响，能为广西成为我国西南中南地区开放发展新的战略支点、深化与东盟国家的合作、推进海上丝绸之路建设提供新的助力。

此外，在我国三大经济带区域划分中，广西属于东部经济带西南部的一个省区，但广西的东北部与中部经济带南部的湖南省相接，广西的西北部又与西部经济带东南部的云南、贵州两省相连，这样广西便处于三大经济带的偏南部位，成为三大经济带的交会点。这种区位特点加上交通的便利，给广西带来了区域合作、互通有无、发展多边关系，获得多方面投资和帮助，增强经济实力，加快发展步伐的良好机遇。

（二）写好新世纪海上丝绸之路新篇章

西汉时期正式开通的海上丝绸之路，交通工具单一，几乎是依靠船只远涉重洋，航程漫长，充满变数，严重制约了海路贸易的规模和发展。出口的商品种类也十分有限，大宗的器物仅限于丝绸和陶瓷。这些与今天的海陆空全面交通、外向型经济蓬勃发展相比，其贸易层次和贸易规模无法同日而语。从历史传承和文化提升的角度审视，广西正在书写的无疑是新世纪海上丝绸之路新篇章。

根据中央赋予广西的“三大定位”，广西壮族自治区人民政府制定了《广西参与建设丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的思路与行动》（以下简称《思路与行动》），提出广西要服务中国—东盟自贸区升级版，在继续深化与东盟国家合作的同时，拓展与丝绸之路沿线其他国家的合作，重点打造“一廊两港两会四基地”。其中，“一廊”指中国—中南半岛经济走廊，“两港”指中国—东盟港口城市合作网络和中国—东盟信息港，“两会”指中国—东盟博览会和中国—东盟商务与投资峰会，“四基地”指跨境产能合作示范基地、要素资源配置基地、人文交流基地和北部湾自由贸易试验基地。在构建海陆空交通发展格局和积极发展外向型经济方面，《思路与行动》中制定了宏伟的蓝图和清晰的目标。

1. 构建海陆空交通发展格局

建设北部湾区域性国际航运中心、南宁区域性国际综合交通枢纽，打通海上东盟、打通陆路东盟、衔接“一带一路”、连接西南中南、对接粤港澳“五大通道”，形成江海联动、海铁联运、水陆并进、空港衔接“四位一体”的现代立体交通格局。

陆路方面，推进南北陆路国际新通道建设。以南宁区域性国际综合交通枢纽为核心，向南推进南宁—新加坡通道联通中南半岛，向北推进南宁—兰州通道衔接亚欧大陆桥，打造衔接“一带一路”的南北陆路国际新通道。倡议共同加快建设南宁—凭祥—河内—沙湾拿吉—金边—曼谷高速公路、铁路大通道。合作推进凭祥—凉山—河内、东兴—下龙—河内、龙邦—高平—河内高速公路建设，南宁—凭祥—河内铁路扩能、东兴—下龙—海防铁路建设，北仑河二桥、水口二桥、横模大桥建设，优化提升中国西南中南地区、粤港澳地区经广西联通东盟的通道。

水路方面，推进海上互联互通。以北部湾港口为依托，推进北部湾区域性国际航运中心、中国与东盟的港口城市合作网络建设，积极参与沿海港口合作建设，开通海上客货运“穿梭巴士”，加密航线航班，建设面向东盟的航运交易所、港口物流公共信息平台，加快建成千万标准箱港口，形成中国内陆腹地的出海大通道。此外，推进江海联运，加快畅通珠江—西江黄金水道，以之为主轴，以沿江重点城市为节点，形成中南半岛与粤港澳地区先进生产力有机衔接的大通道。

航空方面，推进中国与东盟的重要航空中转枢纽建设。提升南宁、桂林两大干线机场能力，加快相关支线机场、通用机场建设，加密空中航线，培育航空货运，形成与“一带一路”沿线国家高效对接的航空网络，打造中国与东盟的重要航空中转枢纽。

2. 积极发展外向型经济

在经济全球化背景下，发展外向型经济是大势所趋。广西要把区位优势变为发展优势，就必须大力发展更高水平、更高层次的外向型经济，这是广西对外开放的核心要义。

《思路与行动》对于发展外向型经济目标清晰，即以中马“两国双园”、中越跨境经济合作区、境外经贸合作区等为载体，加快承接东部产业转移，拓展国际产能合作，将广西建成中国企业走向东盟的总部基地、跨境产能合作示范基地。外向型经济涉及的优势产业在建设产能合作的重点基地中都有罗列，如石化产业、船舶修造、造纸、电子信息、粮油精深加工、冶金有色、汽车和现代化机械装备制造等。

发展外向型经济，除上述产业外，在条件允许的范围内，还应着重考虑与古代海上丝绸之路关系紧密的珍珠养殖、丝绸纺织和陶瓷制造等产业。

合浦素有“南珠之乡”的美誉，“合浦海中，有珠池七所”，“合浦珠名曰南珠，其出西洋者曰西珠，出东洋者曰东珠。东珠豆青白色，其光润不如西珠，西珠又不如

南珠”（屈大均《广东新语》卷十五）。合浦采珠业是由海上丝绸之路带动而兴起的产业，在当地设郡县后出现，西汉晚期形成一定的规模，东汉中期达到顶峰，除颗粒大的和稀少的品种仍需通过交趾一带进口外，合浦珍珠主要是服务国内市场，满足国内的大部分需求。[2]成语“珠还合浦”或“合浦珠还”，就是出自合浦这一时期的典故。

丝绸和陶瓷是海上丝绸之路两个具有代表性的符号。丝绸即《汉书·地理志》中提到的“杂缯”，从汉代到唐代中期一直是海上丝绸之路出口的最主要的中国商品。合浦常乐镇素有“蚕乡”之美誉，目前拥有全广西最大的茧丝行业龙头企业——合浦县常乐丝绸工业园（《合浦县志》，1994），不但创造了一定的产值和利税，而且通过种桑养蚕和就业安置，直接带动周边农民致富奔小康。高岭土是制造瓷器的主要原料，而合浦是我国五大高岭土矿产地之一，分布于县城以西19千米处的石康镇十字路一带，探明储量达1898.28万吨，而且品级上乘，部分矿段高岭土平均白度达79%。然而合浦现有陶瓷厂不多，且规模小、产量低。

上述三个产业在合浦都具有悠久的历史和良好的产业基础，通过政府引导和适当扶持，便可形成规模。如此一来，不但可在制造工业产品和结合周边历史文化景观开展旅游等方面创造经济价值，而且还能证明，提名地已经完整地传承和延续了遗产的文化影响力，这在申报世界文化遗产时是个加分项目，值得有关部门认真筹划。

[1]王子今：《汉武帝时代的海洋探索与海洋开发》，《中国高校社会科学》2013年第4期，第57-70页。

[2] Peter W. Francis, Jr, *Asia's Maritime Bead Trade: 300B. C. to the Present* (Honolulu: University of Hawai'i Press, 2002), pp. 159-163.