



高校社科文库
University Social Science Series

教育部高等学校
社会科学类发展研究中心

汇集高校哲学社会科学领域优秀学术成果
搭建国内国际哲学社会科学学术著作出版平台
展示当代中国哲学社会科学主要成果
扩大中国哲学社会科学国际影响力



航运与广州现代化

The Navigation and Modernization of Guangzhou

乔培华/主编

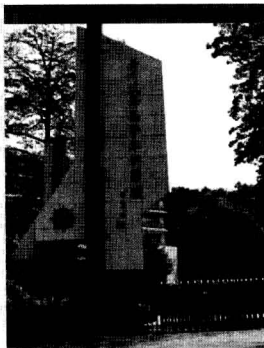
光明日报出版社



高校社科文库
University Social Science Series

教育部高等学校
社会发展研究中心

汇集高校哲学社会科学优秀原创学术成果
搭建高校哲学社会科学学术著作出版平台
探索高校哲学社会科学专著出版的新模式
扩大高校哲学社会科学科研成果的影响力



航运与广州现代化

The Navigation and Modernization of Guangzhou

乔培华/主编

光明日报出版社

图书在版编目(CIP)数据

航运与广州现代化/乔培华主编.

—北京:光明日报出版社, 2011. 6

(高校社科文库)

ISBN 978-7-5112-1209-2

I. ①航… II. ①乔… III. ①水路运输经济—经济发
展—研究—广州市 IV. ①F552.765.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 078623 号

航运与广州现代化

作 者: 乔培华 主编

出 版 人: 朱 庆

责任编辑: 田 苗 杜 星

责任校对: 李 勇 朱 珊

封面设计: 小宝工作室

责任印制: 曹 净

出版发行: 光明日报出版社

地 址: 北京市东城区(原崇文区)珠市口东大街 5 号, 100062

电 话: 010-67078251 (咨询), 67078945 (发行), 67078235 (邮购)

传 真: 010-67078227, 67078255

网 址: <http://book.gmw.cn>

E-mail: gmcbs@gmw.cn duxing@gmw.cn

法律顾问: 北京市华沛德律师事务所张永福律师

印 刷: 北京大运河印刷有限责任公司

装 订: 北京大运河印刷有限责任公司

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社发行部联系调换

开 本: 690 × 975 毫米 1/16

字 数: 342 千字

印 张: 19

版 次: 2011 年 7 月第 1 版

印 次: 2011 年 7 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5112-1209-2

定 价: 49.50 元



前 言

国外发达国家的现代化经验和我国在现代化进程中的实践证明，航运和现代化具有极为密切的关系，广州要继续向现代化迈进，必须处理好这个关系。我们以广州为切入点，以点带面，以小见大，全面阐释航运在现代化进程中的作用以及相应的战略和策略，为广州和中国的崛起出谋划策。尽管国内外不缺乏对航运的研究，也不缺乏对现代化的研究，但把航运和现代化结合起来的研究还不多见。我们在这方面进行了一定的探索，以求教于业内人士。

第一章叙述了大航海时代广州航运独领风骚的辉煌时期。广州是自秦汉以来持续两千多年的世界性贸易大港，在航运和对外贸易方面拥有其他城市无法比拟的独特历史地位。特别是在大航海时代，在西方海外冒险和殖民贸易浪潮驱使下，在国内政治环境整体封闭中，位于南海之滨的广州尚能利用自身优厚的自然生态环境与丰富的自然资源，凭借积淀深厚的航运传统与航海技术，在畸形的制度缝隙中果敢敞开胸怀，与西方强势殖民势力展开贸易，交流文化，吐故纳新，锐意开拓，成就了古代辉煌，亦为广州的现代发展积累了力量。

第二章说明了近代风雨中广州航运的负重前行。在中国漫长的航运和海外贸易史中，广州领尽风骚。乾隆年间广州更成为中西贸易的唯一口岸，一枝独秀，长期保持繁盛状态。1840年，当英帝国主义凭借坚船利炮，悍然发动鸦片战争，轰开我国国门之后，已渐露颓势的近代中国航运终于在内外双重压力之下，开启了步履蹒跚、让人扼腕唏嘘的艰难发展历程。近代广州的航运亦在这一历史大背景下艰难转型，经历了中国航权与贸易权的丧失，广州航运在夹缝中求生存，在艰辛坎坷中前行。

第三章论述了现代化进程中广州造船所起的举足轻重的作用。广州兼备河港与海港优势，天然的江海联运资源，使得广州自古以来就是全国重要的对外贸易口岸，成为南中国商品的集散中心，保持着南中国繁华商埠与水陆交通枢纽的地位。水上交通条件的便利，促进了水上交通工具的制造与革新，因而广



州是中国传统海船的主要生产基地。随着时间的推移,社会经济的飞速发展,广州已经发展成为国家规划建设的三大造船基地之一。造船行业是“综合产业之冠”。广州船舶工业的发展对于推动全国船舶工业的发展,对于珠江三角洲乃至全国装备制造业的转型升级与可持续发展,具有战略性意义。

第四章揭示了现代化进程中广州港口的优势拓展。广州港口一直是中国对外贸易的重要口岸和南北物资运输的重要枢纽,对华南地区经济社会的发展起到了重要的保障和推动作用。新中国成立后,广州港口肩负了振兴地区经济、扩大对外开放的历史使命,经过几十年的不断发展,广州港口由人挑肩扛的古老港口逐渐走向现代化港口的发展之路。改革开放以来,广州港口布局结构不断完善、港口生产稳步增长、服务水平明显提升,实现了由河口港向深水海港的发展,为广州市乃至全省社会经济发展作出了重要贡献,对城市空间拓展、功能提升和产业体系形成发挥了重要作用。纵观广州城市和港口的发展变迁,港口发展从区位上经历了一个大体由北而南、从西向东的迁移扩展过程;从形态上经历了一个由内河港到河口港,再到海港的跨越过程;这一过程同时也对城市形态发展产生了重要影响。建港兴城、港城互动、空间拓展、结构优化,是世界港口发展的普遍规律,也是广州城市与港口发展历史的一条主线。

第五章叙述了现代化进程中广州航运踏浪凌波的发展。广州坐拥岭南中心地带,以中国内陆为腹地,东接太平洋,西连印度洋,与世界各大洲紧密相连。因而广州既是古代海上丝绸之路的起点,又是今天中国改革开放的门户。新中国的成立,为广州航运事业的发展提供了良好的契机。人民政府制定和实施一系列扶持航运业发展的政策,大力发展船舶工业,建立和完善海洋工程、航道整治、海上安监、海上救助、船舶检验、通讯导航、水上供应及船员教育培训等支持系统。改革开放以来,按照社会主义市场经济原则,逐步放开航运市场,广开投资渠道,航运市场空前活跃,专业化、现代化程度越来越高,为广州航运事业的可持续发展奠定了坚实的基础。

第六章论述了现代化进程中广州航运依法而行的轨迹。航运的健康发展,航运关系的顺畅展开,不仅有赖于航运关系当事者以及参与者的履约意识和践约能力,而且还倚重于航运关系守望者适时适度包括事前、事中及事后的干预行为。因此,在法治理念逐渐确立和完善的现代化进程中,广州航运要依法而行、航运关系要以法而治,作为航运行为重要参与者、航运关系积极守望者的广州海事局、广州海事法院以及广州海关,须综览全局,积极进取,劈波斩浪,挺立潮头;作为现代航运服务业的高端产业、航运发展的重要保障、城市



国际竞争力的强力支持因素，以海事仲裁、海事律师、海事咨询、海事检验、保险公估等为主体内容的海事法律服务在广州航运法治进程中亦须尽心竭力。

第七章阐述了现代化进程中广州航运牵动全局的境况。在远古交通技术不发达的条件下，广州北依山地、南临海洋的区位优势，易于造成相对封闭而独立的地理单元，难以与繁华中原及海外之地交通往来，所以广州古时叫番禺就是这个原因。随着岭南先民艰苦卓越的开拓，生产力水平的提高，地区经济的日渐发展，使广州与中原的交往日渐繁忙。特别是由于古代造船业和航运技术的进步，使岭南人的祖先能在南海中驰骋，与海外的交往逐渐频繁。随着社会的进步和航运交通的发展畅通，广州因水而兴、因山而灵，不断克服自身的封闭性，逐渐加强其区域的开放性，成为世界著名的港口城市，是南中国的一颗璀璨的明珠。

总之，客观地阐释过去，准确地把握现在，科学地谋划未来，是我们的主旨。



CONTENTS 目 录

第一章 大航海时代广州航运独领风骚	/ 1
一、兴旺繁荣的华洋交流	/ 1
(一) 连通江海的口岸城市	/ 2
(二) 兴盛繁荣的华洋贸易	/ 4
二、得天独厚的生态环境	/ 6
(一) 优势明显的海陆区位	/ 7
(二) 周期规律的季风气候	/ 8
(三) 丰饶广阔的经济腹地	/ 8
三、源远流长的航运传统	/ 11
(一) 优越的自然条件与擅舟的历史传统	/ 11
(二) 传统时代独占鳌头的广州航运	/ 12
四、地理大发现的历史际遇	/ 15
(一) 热望东方的地理大发现	/ 15
(二) 西方豪强千帆竞逐中国海域	/ 18
(三) 环球航线连通广州	/ 21
五、泽被南国的外贸制度	/ 23
(一) 严厉海禁中的广州华洋贸易	/ 23
(二) 从多口岸通商到一口通商	/ 27
(三) 一口通商中的广州华洋贸易	/ 30
本章参考文献	/ 42



第二章 近代风雨中广州航运负重前行 / 43

一、鸦片战争前的广州航运 / 43

- (一) 明清王朝消极的航运政策 / 43
- (二) 非常态的民间海外航运贸易 / 46
- (三) 广州独特的国际贸易地位的形成 / 48
- (四) 欧洲各国殖民船队对我国航运的打压 / 50

二、广州航运业的艰难转型 / 52

- (一) 中国航权与贸易权的丧失 / 53
- (二) 强权下广州航运的嬗变 / 55
- (三) 夹缝中求生的广州航运业 / 61

三、广州民族航运业负重前行 / 70

- (一) 广州航运在坎坷中移步 / 70
- (二) 广州港口在艰辛中求存 / 73

本章参考文献 / 75

第三章 现代化进程中广州造船举足轻重 / 76

一、广州船舶工业的历史演进 / 76

- (一) 晚清及民国时期的广州船舶工业 / 76
- (二) 建国以来的广州船舶工业 / 78
- (三) 改革开放后的广州船舶工业 / 80
- (四) 当前的广州船舶工业 / 83

二、国家政策对广州船舶工业长远发展的支持 / 85

- (一) 国家重点建设的三大造船基地之一 / 85
- (二) 金融危机下国家对船舶工业的扶持 / 88

三、在危机中寻找机遇的广州船舶工业 / 96

- (一) 广州船舶工业面临的巨大压力 / 96
- (二) 广州船舶工业发展现代造船模式 / 99
- (三) 珠江口地区船舶工业的发展新蓝图 / 104

四、脱胎换骨的珠江口地区船舶工业 / 109

- (一) 在危机中完成产业布局 / 109
- (二) 民营造船企业的异军突起 / 113
- (三) 广州船舶工业的战略地位 / 116



本章参考文献 / 118

第四章 现代化进程中广州港口优势拓展 / 120

一、广州港口的历史演进 / 120

- (一) 广州港口历经沧桑 / 120
- (二) 曲折发展中改建重振 / 121
- (三) 改革开放以来勃然生机 / 125
- (四) 新世纪乘势而上创造辉煌 / 128

二、广州港口的现代化进程 / 130

- (一) 空间布局优化功能分区清晰 / 130
- (二) 港口集疏运系统完善 / 134
- (三) 港口体制改革及创新 / 136
- (四) 临港产业体系业已形成 / 137
- (五) 港口吞吐量持续增长 / 141
- (六) 港为城用而城因港兴 / 145

三、广州港口的优势拓展 / 151

- (一) 广州港口发展的新观念 / 151
- (二) 广州港口发展的大蓝图 / 157

本章参考文献 / 160

第五章 现代化进程中广州航运踏浪凌波 / 161

一、广州航运体系的初步建立 / 161

- (一) 建国初期广州航运的恢复与发展 / 161
- (二) 建国后广州不断加强航运基础设施建设 / 166
- (三) “文革”时期广州航运业曲折发展 / 172

二、改革开放后广州航运奋勇前行 / 176

- (一) 沿海、远近洋、外贸运输大发展 / 176
- (二) 逐步加强水上交通的管理和法制建设 / 180
- (三) 航运业的蓬勃大发展 / 182
- (四) 以广州为“龙头”之枢纽港口群的崛起 / 183
- (五) 内河航运的发展凸显江海联运优势 / 185
- (六) 广州阔步迈向国际著名港口城市 / 188



三、广州航运业步入现代化 / 191

(一) 广州航运业与国际接轨 / 191

(二) 广州航运的现代形态 / 195

本章参考文献 / 198

第六章 现代化进程中广州航运依法而行 / 200

一、海事执法牢固广州航运法治根基 / 200

(一) 明确管辖范围 清晰基本职能 / 201

(二) 完善航运法制 规整航运行为 / 203

(三) 积极依法履职 妥善航区安全 / 207

二、海事司法保障广州航运法治完善 / 208

(一) 依法管辖案件 从容解决纠纷 / 209

(二) 打造精英队伍 致力精品案件 / 210

三、海关监管牢固广州航运法治屏障 / 217

(一) 旧时代粤海关风雨飘摇 / 218

(二) 新世纪穗海关欣欣向荣 / 219

(三) 守国门联合缉私促航运 / 222

四、海事法律服务助力广州航运法治进程 / 223

(一) 航运法治须倚重法律服务 / 224

(二) 广州海事法律服务茧缚重重 / 227

(三) 广州海事法律服务破茧羽化 / 234

本章参考文献 / 240

第七章 现代化进程中广州航运牵动全局 / 241

一、航运对广州经济发展的影响 / 241

(一) 因水而兴的国之重镇 / 241

(二) 孙中山设想中的南方大港 / 250

(三) 广州城市发展的定位 / 255

(四) 广州城市的重新定位 / 259

(四) 航运撑起广州的发展 / 266

二、航运对广州教育发展的影响 / 275

(一) 广州教育创新的生力军——华侨 / 275



(二) 航运教育的发展	/ 278
三、航运对广州文化发展的影响	/ 280
(一) 航运造就岭南文化的包容	/ 280
(二) 航运促成水乡语言的丰富	/ 283
四、广州航运对社会发展的影响	/ 284
(一) 航运与人口流动	/ 284
(二) 航运对滨海城市的推动	/ 286
本章参考文献	/ 286
 主要参考书目	/ 288
 后 记	/ 290



第一章

大航海时代广州航运独领风骚

岭南是中国海上贸易出现最早的地方，自秦汉时期起持续两千多年，广州更是世界性的贸易大港，也因奢侈品贸易而赢得都市型经济的空前繁荣。在中国各大历史文化名城中，广州作为对外贸易的口岸城市拥有其他城市无法比拟的独特历史地位。比较而言，一些古代曾经烜赫一时的贸易港如明州、泉州，时至近代却一蹶不振；反之，一些近代崛起的名城如上海，于古代则默默无闻。而南海之滨的广州，自汉、唐、明、清延续到现代，上下两千年，历久不衰。这独一无二的历史壮景，不仅在中国历史上，就是在世界历史上，也是非常罕见的。特别是在大航海时代，在西方殖民贸易浪潮驱使下，在国内政治环境整体封闭中，位于南海之滨的广州尚能利用自身优厚的自然生态环境与丰富的自然资源，凭借积淀深厚的航运传统与航海技术，在畸形的制度缝隙中果敢敞开胸怀，与西方强势殖民势力展开贸易，交流文化，吐故纳新，锐意开拓，成就了古代辉煌，亦为广州现代的发展积累了力量。

一、兴旺繁荣的华洋交流

广州，古名番禺。番禺一名最早在《淮南子·人间训》和《史记·南越列传》见载。详细的记载则到了后来的《汉书·地理志》：“南海郡秦置。秦败，尉佗王此地”，“（南海郡辖）县六，番禺，尉佗都”。透过这些典籍记载的文字，我们可知古番禺秦汉时曾是南海郡治所在地，又曾经是南越国的都城。三国孙吴黄武五年（公元226年）交、广分治，两三年后复合。及至孙吴景帝永安七年（公元264年）始为定制，置广州，州治设在番禺城。四个世纪以后，隋文帝仁寿元年（公元601年）改广州为番州。唐高祖武德四年（公元621年）又改广州为南海郡置，并于武德九年（公元626年）建立“广



州中都督府”。五代时期，南汉建都于广州。宋代以降，广州就一直成为南方华洋贸易与交流的重要港口。

（一）连通江海的口岸城市

之所以成为口岸城市，作为南方华洋贸易与交流的重要港口，是因为广州与江海的联系久远深厚。唐时，诗人高适有诗云“海对羊城阔”，而清代著名文人魏源也有“门前潮汐家家海，檐际榕棉寺寺云”这样描写羊城水气的诗句，这些优美的诗句展示着海洋与广州口岸关系的密切。广州地处珠江水系西江、北江、东江三江汇合点，为广东水陆交通中枢，并以此连通各地水陆商路，经由西江、北江、东江及与此相通的交通关隘，将广东各地以及省外诸埠清晰相连。

西路以西江为主要航道。西江古称泐水或牂牁江，全长 2055 公里。其主流南盘江发源于云南沾益县马雄山，流经贵州蔗香会合北盘江后称红水河，向东南流至广西石龙与北来的柳江汇合后称黔江。黔江东流至桂平与南来的郁江会合后称浔江。浔江流至广西、广东交界处的梧州，与桂江会合后始称西江。西江流至三水思贤滘，与北江相会，进入珠江三角洲平原，主流由磨刀门注入南海。由广州出发的西路航线，溯西江抵封川县贺江江口埠之后，沿贺江北上，越萌诸岭可入湘江的别源潇水而进湖南；沿桂江西北行，通过灵渠可达湘江水系，从而与长江相通；沿浔江继续西行，可通往云贵，乃至巴蜀。至少在西汉初年，西江已是通往云贵高原和巴蜀的一条水运要道，也是历代封建朝廷控制岭南的重要通道，具有极其重要的政治、军事意义。

北路的主要航道为北江。北江发源于南岭山地，东源为湏水，湏水发源于江西省信丰县的大石山（大庾岭地区）；西源为武水，武水发源于湖南省临武县的麻石砦（骑田岭地区）。湏水和武水在广东曲江汇合后，始称北江。北江沿途与支流湟水（连江）、绥江汇合，至三水思贤滘又与西江相会，进入珠江三角洲平原，主流从洪奇沥出海，全长 582 公里。北路航线由广州出发，经佛山涌，沿北江而上抵韶关，再沿湏水直达南雄的大庾岭下，越岭即抵江西，入赣江而下鄱阳湖，入长江往江浙，再经运河到北京。唐时人称此为大庾岭虔州路。唐代开元年间，张九龄主持开辟的大庾岭驿道，使之成为岭南与长江流域及中原地区进行南北贸易的交通要道。张九龄在其《曲江集·开凿大庾岭路·序》中说：“初岭东废路，人苦峻极……故以载则曾不容轨，以运则负之以背。而海外诸国，日以通商，齿革羽毛之殷，鱼盐蜃蛤之利，上足以备府库之



用，下足以贍江淮之求。而越人绵力薄财，夫负妻载，劳亦久矣，不虞一朝而见恤者也。不有圣政，其何以臻兹乎？开元四载冬十有一月，俾使臣左拾遗内供奉张九龄，饮冰载怀，执艺是度，缘蹬道，披灌丛，相其山谷之宜，革其坂险之故。岁已农隙，人斯子来，役匪逾时，成者不日，则已坦坦而方五轨，阡阡而走四道，转输以之化劳，高深为之失险。”^① 他已明确认识到与海外通商的岭南之地，“其齿革毛别之殷，鱼盐蜃蛤之利”的海洋经济优势和“上足以备府库之用，下足以贍江淮之求”的国内外通商贸易所带来的无可估计的经济效益。这一航线以广州——清远——浈阳（今广东英德）——韶州——南雄——大庾，下贡水（今江西章水）而进入长江水系一路为主干。它是通过长江水系连接大运河而贯通南北的水运要道。另外，它还有支线通往湖南，主要有两条：一是溯北江而上，至浈阳峡附近进浈水、湟水（今广东连江），经阳山、连州，越骑田岭山道，经郴州进入长江水系的支流湘江；二是溯北江而上至韶关，溯武水北上，经乐昌抵湖南的临武，亦越骑田岭山道，经郴州进入湘江。唐人称此为骑田岭郴州路。这也是一条运输大动脉，清代“湘潭及广州间，商务异常繁荣，劳动工人肩货来往于南岭者下十万人”。由于大庾岭道的开凿，北江航线作岭南交通中原、江南地区的主要干线的地位得到确立，更加速了广州水陆交通的发展，为广州对外贸易的发展奠定了坚实的基础。

东路的主要航道是东江。东江即古龙川水，又称循江。东源寻乌水，发源于江西省寻乌县；西源定南水，发源于江西省安远县姊妹岗。二水在龙川老隆相会后称东江，自此折向西南流，经珠江三角洲平原，与北江沟通，进狮子洋出虎门入南海，全长 523 里。东路航线从广州出发，溯东江，经河源、龙川县，翻过越岐岭（又称蓝关）到长乐县、兴宁县与梅溪、韩江、潭河三支流相接，再经大埔县的石上埠，与福建上杭、长汀的鄞江、汀江相接。周去非《岭外代答》卷一“五岭”条有云：“自秦世有五岭之说，皆指山名之，考之乃入岭之途五耳，非必山也。自福建之汀（州）入广东之循梅一也。”这里所指，即自汀江入韩江上游梅溪，溯梅溪之上源抵长乐（今广东五华县）的东江航线，这是广州通往闽浙之要道。“潮、惠仕商贾，赴京入闽及江浙者，舟止此处转输，络绎不绝。”

南路是一条水陆相接，河流单行出海，又通过大海与高、雷、廉、琼等地相接的航路。出虎门后，沿着东海岸可抵闽浙；沿着西海岸可达高、雷、海南

^① 参见张晓宁：《天子南库——清前期制度下的中西贸易》，江西高校出版社，1999.2~5。



岛，或至南海诸国。

俗称“三山六水一分田”的岭南泽国水乡，沃野千里，河道纵横，“出门无船路不通”，内河水运几乎是商旅来往互通有无的唯一方式，而内河水运交通所具有的得天独厚的便利条件，使国内外、省内外的中外商货通过广州港口而得以交流，更使中原文明、岭南文化和西洋文明经由羊城而得以会际。长期以来，中国古代史书中就把广州城形容成一艘“大舶”，充分而绝妙地体现了广州城的特征。清代文人屈大均在其所写的《广东新语》中这样描绘了广州的地形地物：“花塔、光塔为一城之标，形胜家谓会城如大舶，二塔其墙，五层楼其航楼云。”言下之意，就是广州像一艘整装待发的航船，停泊在海岸线上，随时准备远航。“会城如大舶”一句，说明了广州口岸与海岸线是连成一整体的，尽管话语出自风水先生之口，但仍然明显地透露出一个事实：以广州为首府的岭南与江海有着不可分割的关系，广州城市的发展进化与江海航运的兴盛繁荣息息相关。

（二）兴盛繁荣的华洋贸易

由于广州具有海河港市的优越条件，使其海外航行也十分便利，是中国通往欧美以及南洋诸国最近的航线起点，因此，广州逐渐形成了通往世界各主要都市、港口的四通八达的海运航线，也由此将广州融入世界历史风云际会的历程。《史记》中说当时的广州（番禺）是“珠玢、犀、玳瑁、果、布之凑”。《汉书》中也有同样记载：番禺（广州）“处近海，多犀、象、玳瑁、珠玢、银、铜、果、布之凑。中国往商贾者，多取富焉。番禺，其一都会也”。由此可见，早在秦汉时期广州已经是华洋贸易的重要窗口。可以说广州城与市是由华洋贸易而兴起，也由于华洋贸易的持续发展才能历久不衰，成为非常重要的港口都会，积淀了深厚的蓝色历史文化。

早在隋唐时期，广州口岸的商业功能已经得到统治者的肯定。隋文帝开皇十四年（公元594年），广州口岸修建了南海神庙，供奉南海神。唐天宝十年（公元751年），玄宗皇帝便册封南海神为“广利王”，宣其以“利”为先，以凸显其浓郁的商业气息。于是，这位驻扎在广州口岸的南海神，旋即被人们赋予非同寻常的神话功能，以至廖喁在其《重修南海庙记》中就这样描述了南海神：“胡商越贾，且万斛之舟，张起云之帆，转如山之柁，乘长风，破巨浪，往来迅速，如履平地。非恃王之阴佑，曷克尔耶？西南诸蕃三十余国，各输珠宝，辐辏五羊，珍异之货，不可缕数。闽浙艫舶，亦皆载而至，岁补何啻



千万缗！麇肆贸易，繁颗富盛，公私优裕，系王之力焉。”可见，这篇《重修南海庙记》与其说是庙记，倒不如说是一份说明书，一份告诉人们“南海神”其实就是“财神”的说明书。正因如此，在南海神祝融的“阴佑”下，辐辏于广州口岸被称为“舶来品”的“珍异之货”，包括各种珠宝、香料等奢侈品，种类异常繁多，结构十分复杂，使国库收入、外国商贾和沿海人民都受益匪浅，其商业功能十分突出，其“广利”之能确系实至名归。

至明代，从广州或澳门出发，东行可到国内的厦门、宁波、上海、天津、大连等港口，直达日本长崎，即广州—长崎航线；南行可达马尼拉、爪哇、苏门答腊、暹罗、马来西亚半岛、婆罗洲等东南亚诸国，这是中国传统的南洋贸易航线；欧洲航线：广州—（果阿、过印度洋）—欧洲。此航线又可分为广州—印度段（这是中国古代与南洋、印度洋至北海的旧航线）和印度（果阿）—好望角—欧洲段（这是新航路开辟的直接产物）。据清代徐继畲《瀛环志略》说：“欧罗巴诸国来粤东者，皆从大西洋海开行，沿亚非利加之西岸，南行至尽头之岌阿稳朴（一作好望，俗名大浪山），乃转而东北。……浮印度海东行，入苏门答腊、噶罗巴之巽他海峡，又东北而至粤东。计程约七万余里，俗称来三去五，盖由大西洋来中国约三月程，回国则需五月程。”由此可知，这条航线的走向是：从欧洲西部的里斯本、塞维利亚或伦敦出航，沿非洲西海岸南下，绕过非洲的好望角，横渡印度洋，经过苏门答腊岛西南部海面，再北上通过巽他海峡，然后直航广州。这是当时广州通往欧洲的主要航线。但也有绕道马六甲海峡，出新加坡海域，通过越南洋面至广州的。魏源《海国图志》谓英国船来中国的航程是：自王城（伦敦）东南陆行半月许，即登海舟南行十五昼夜至弼爹喇（圣赫勒拿岛），更南行五十昼夜至急卜碌（好望角），转东北行五十昼夜至望迈（印度孟买），再自望迈东行二十五昼夜至新地坡（新加坡），其地东北部即安南（越南），更东行七昼夜，即至广州。拉丁美洲航线：广州——马尼拉——拉丁美洲，这条航线的走向一般分为两段：第一段从广州启航，“出万山后，向东南行，经东沙至马尼拉（菲律宾，当时人称菲律宾为小吕宋）。第二段是从马尼拉启航，经圣贝纳迪诺海峡进入太平洋，乘西南季候风北行，到北纬37度和39度的水域后，借西北风横渡太平洋，再顺北美西岸海域乘西北风和北风南行，到达墨西哥的阿卡普尔科港”。其航行约需五个月。此航线开辟于16世纪60年代，当时占领菲律宾的西班牙殖民主义者利用马尼拉作为中转港，在原来中菲贸易的基础上，把那些最能获利的中国丝绸、布匹等商品转手贩卖给墨西哥，从而把已经进行的中菲贸易迅



速扩展到拉丁美洲各地。因此，没有中国的商船和运去的中国商品物资，也就不可能有菲律宾至墨西哥阿卡普尔科航线的开辟。至 1815 年（清嘉庆二十年），航行在这一航线上的商船仍然络绎不绝。北美航线：1784 年（乾隆四十九年），也就是英国承认美国独立后的第二年，为美国商人所开辟。当时主要有两条：一是从广州—太平洋—合恩角—沿南美洲海岸北上一纽约。二是从广州—巽他海峡—好望角—大西洋—纽约。此外还有俄罗斯航线：中国与俄罗斯的主要贸易地点是北方边界的恰克图，俄人因感不足，遂于 1803 年（嘉庆八年）派遣商船“希望号”和“涅瓦号”作环球旅行。这两艘商船从克隆斯达启航，横越大西洋，绕南美洲的南端，穿过合恩角，进入太平洋，循西北方向航行，抵达夏威夷群岛，再横渡太平洋，于 1805 年（嘉庆十年）抵达广州。俄船由北欧航海至广州的目的，主要是开辟中俄海路贸易，加强与英、美两国的世界贸易之竞争。

可见，作为江海与商业的交集点，广州所广接的海内外交通路线四通八达，特别是沟通世界的南海航线，由近海到深海，再到大洋的发展过程，经历了漫长的历史过程。广州作为漫长的南海航线的东方起点，其兴起与繁荣，是与南中国海上航线的开通、海上交通的发展和延伸联系在一起的。世界历史的风云变幻也通过这条航线影响广州，从而通过广州向内地渗透，影响到中国历史发展，成为中华文明感观世界文明进程的南风窗。总之，得天独厚的生态环境加之丰富的自然资源，为古老而经久不衰的广州的海外贸易提供了物质条件。大航海时代的广州，更是商贾云集、舟车辐辏、墟市林立、百货山集。特别是在一口通商的特殊历史背景之下的广州航运，更是独领风骚。

二、得天独厚的生态环境

如前文所言，作为漫长的南海航线的东方起点，广州城市的兴起与繁荣，与南中国海上航线的开通、海上交通的发展和延伸紧紧相连，正是通过这条航线，世界历史的风云变幻影响广州，进而经由广州向内地渗透，直至影响到中国历史发展。广州历经两千年而不衰，延续汉、唐、明、清直至现代而不竭，这种独特的历史际遇举世罕见，其生成的根由十分复杂深邃，但生态环境的得天独厚不能不说是基础之一，正是优势明显的海陆区位、丰饶广阔的经济腹地成就了广州航运与城市历史的辉煌。