

 中国社会科学院创新工程学术出版资助项目

 国家社科基金重大特别委托项目

 西南边疆历史与现状综合研究项目·研究系列


广西对外交通史

覃主元 等 / 著



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

 中国社会科学院创新工程学术出版资助项目

 国家社科基金重大特别委托项目
西南边疆历史与现状综合研究项目·研究系列

广西对外交通史

覃主元 等 / 著



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

广西对外交通史/覃主元等著. —北京: 社会科学文献出版社,
2015. 5

(西南边疆历史与现状综合研究项目·研究系列)

ISBN 978 - 7 - 5097 - 7143 - 3

I. ①广… II. ①覃… III. ①对外贸易 - 交通运输史 - 广西
IV. ①F512.767

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 032375 号

西南边疆历史与现状综合研究项目·研究系列
广西对外交通史

著 者 / 覃主元等

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 宋月华 范 迎

责任编辑 / 周志宽

出 版 / 社会科学文献出版社·人文分社 (010) 59367215

地址: 北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编: 100029

网址: www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367090

读者服务中心 (010) 59367028

印 装 / 三河市尚艺印装有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 23.5 字 数: 357 千字

版 次 / 2015 年 5 月第 1 版 2015 年 5 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 7143 - 3

定 价 / 69.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社读者服务中心联系更换

▲ 版权所有 翻印必究

本课题得到：

国家民委人文社会科学重点研究基地广西民族大学中国南方与东南亚跨境民族研究基地资助

广西高等学校人文社会科学重点研究基地广西民族大学中国南方与东南亚民族研究创新基地资助

“西南边疆历史与现状综合
研究项目·研究系列”
编 委 会

名誉主任 江蓝生

主 任 马大正

副 主 任 晋保平

成 员 (按姓氏笔画排序):

马大正	方 铁	方素梅	吕余生
刘晖春	刘楠来	江蓝生	孙宏开
李世愉	李国强	李斌城	杨 群
宋月华	张振鷗	周建新	贺圣达
晋保平			

总序

“西南边疆历史与现状综合研究项目”（以下简称“西南边疆项目”）为国家社科基金重大特别委托项目，由全国哲学社会科学规划办公室委托中国社会科学院科研局组织管理。“西南边疆项目”分为基础研究和应用研究两个研究方向，其中基础研究类课题成果结集出版，定名为“西南边疆历史与现状综合研究项目·研究系列”（以下简称“西南边疆研究系列”）。

西南边疆研究课题涵盖面很广，其中包括西南区域地方史与民族史等内容，也包括西南边疆地区与内地、与境外区域的政治、经济、文化关系史研究，还涉及古代中国疆域理论、中国边疆学等研究领域，以及当代西南边疆面临的理论和实践问题等。上述方向的研究课题在“西南边疆项目”进程中正在陆续完成。

“西南边疆研究系列”的宗旨是及时向学术界推介高质量的最新研究成果，入选作品必须是学术研究性质的专著，通史类专著，或者是学术综述、评议，尤其强调作品的原创性、科学性和学术价值，“质量第一”是我们遵循的原则。需要说明的是，边疆地区的历史与现状研究必然涉及一些敏感问题，在不给学术研究人为地设置禁区的同时，仍然有必要强调“文责自负”：“西南边疆研究系列”所有作品仅代表著作者本人的学术观点，对这些观点的认同或反对都应纳入正常的学术研究范畴，切不可将学者在研究过程中发表的学术论点当成某种政见而给予过度的评价或过分的责难。只有各界人士把学者论点作为一家之言，宽厚待之，学者才能在边疆研究这个颇带敏感性的研究领域解放思想、开拓创新，

唯其如此，才能保证学术研究的科学、公正和客观，也才能促进学术研究的进一步深入和不断繁荣。

自 2008 年正式启动以来，中国社会科学院党组高度重视“西南边疆项目”组织工作，中国社会科学院原副院长、“西南边疆项目”领导小组组长江蓝生同志对项目的有序开展一直给予悉心指导。项目实施过程中，还得到中共中央宣传部、全国哲学社会科学规划办公室、云南省委宣传部、广西壮族自治区党委宣传部、云南省哲学社会科学规划办公室、广西壮族自治区哲学社会科学规划办公室以及云南、广西两省区高校和科研机构领导、专家学者的大力支持和参与，在此一并深表谢意。“西南边疆研究系列”由社会科学文献出版社出版，社会科学文献出版社领导对社会科学研究事业的大力支持，编辑人员严谨求实的工作作风一贯为人称道，值此丛书出版之际，表达由衷的谢意。

“西南边疆研究系列”编委会

2012 年 10 月

目 录

导 论	1
第一章 先秦时期广西对外交通的开启	15
第一节 广西地理环境与对外交通的关系	15
第二节 岭南越人的早期航海活动	21
第三节 岭南越人与东南亚及南太平洋岛屿的海上交通	26
第四节 岭南越人与中原王朝的交往	33
第二章 秦汉魏晋时期广西对外交通的发展	37
第一节 秦汉以来广西经济的开发	37
第二节 开“新道”，凿灵渠	48
第三节 广西通安南及出海的水陆通道	51
第四节 经广西出海的红水河水道和文象与郁水道	55
第五节 南海丝路与合浦徐闻海道	57
第六节 魏晋时期的对外交通	74
第七节 交通对社会经济的影响——都会与沿边 港埠的出现与繁荣	80
第三章 隋唐时期广西对外交通的扩展	86
第一节 隋唐以来广西经济的开发	86
第二节 隋唐时期广西经济发展对交通的影响	93



第三节	隋唐时期广西对外交通概说	100
第四节	隋唐时期广西陆路对外交通	106
第五节	隋唐时期广西海路对外交通的繁盛	116
第六节	隋唐时期广西对外交通兴盛原因与道路建设	128
第七节	隋唐时期广西对外交通对广西经济和社会的影响	134
第八节	五代十国时期广西的商业贸易与交通	144
第四章	宋元时期广西对外交通的扩展	148
第一节	宋代广西社会经济的发展及对交通的影响	148
第二节	宋代广西交通与统治方略的关系	163
第三节	宋代广西的海港与海上交通路线	166
第四节	宋代广西海上交通路线的特殊形式——海陆联合	172
第五节	宋代广西陆路交通的驿道建设	181
第六节	宋代广西陆路人越交通路线	184
第七节	宋代广西陆路交通路线之买马路线	197
第八节	宋代广西对外交通发展的特点及其影响	211
第九节	元代广西站赤与对外交通	222
第五章	明清时期广西对外交通的扩大	245
第一节	明清时期广西经济的发展及对交通的影响	245
第二节	明清广西形势与交通的关系	248
第三节	明代广西至边境要塞的驿道	258
第四节	清代广西至边境要塞的驿道	264
第五节	明清时期广西陆路边关入越道路	270
第六节	明清时期道路的疏通	273
第七节	明清时期广西海路对外交通的主要形式——海陆联合	277
第八节	明清时期广西对外交通的新形式——公路、铁路	280
第九节	明清时期广西对外交通发展的特点及其影响	286

第六章 近现代广西对外交通的兴盛	303
第一节 龙州、梧州、北海、南宁的开埠通商与对外交通	304
第二节 帝国主义列强对广西航权、路权的掠夺	314
第三节 广西对外水路交通的振兴	318
第四节 广西对外公路交通的开拓	323
第五节 广西对外铁路的修筑	330
主要参考文献	342
后 记	360

| 导 | 论 |

交通在人类历史发展中起着重要作用，对国家的经济发展、政治管理、文化交流、民族往来、对外交往等，有着紧密的联系。严耕望先生在《唐代交通图考》序言中开宗明义道：“交通为空间发展之首要条件，盖无论政令推行，政情沟通，军事进退，经济开发，物资流通，与夫文化宗教之传播，民族感情之融和，国际关系之亲睦，皆受交通畅阻之影响，故交通发展为一切政治经济文化发展之基础，交通建设亦居诸般建设之首位。”^①这深刻说明了交通发展对整个社会发展的重要作用。方铁教授也认为：“交通在西南地区历史发展中有极其重要的作用。交通线的兴衰，可能影响到各地政治经济中心的形成与转移，影响各地经济文化的发展和兴衰，影响中国与西南邻国的交往，甚至影响到封建统治者的治边方略与治策。另一方面，交通线的兴衰也受到诸多相关因素的影响，两者间存在密切的互动关系。”^②受区位偏僻、地形地貌复杂等因素影响，广西又是联系内地与安南等东南亚国家的纽带，交通在广西历史发展中有极其重要的作用。交通线的兴衰，影响到广西政治经济中心形成与转移、区域经济文化发展和兴衰、中国与越南等邻国的交往。广西山地多，河流多，自古以来，先人们不畏艰险，逢山开路，遇水搭桥，开辟了广西一条条对外的交通道路。

^① 严耕望：《唐代交通图考》（第1卷），台北中研院历史语言研究所，1985，“序言”第1页。

^② 方铁：《论西南古代区域史的特点以及研究的内容与方法》，《西南民族大学学报》2007年第9期。

一 广西对外出海通道

先秦时期，岭南各部落就与当时中央王朝有了往来。成汤灭夏建商，统治疆域进一步扩大，历史上第一次出现了“四夷来朝”的盛况。正如《诗·商颂·殷武》的记载：“昔有成汤，自彼氐羌，莫敢不来享，莫敢不来王。”四夷之国都要来献来见。商王命伊尹拟定四方进献的法令，伊尹接受了命令，于是就作了《四方献令》说：“臣请……正南，瓯邓、桂国……请令以珠玕、玳瑁、象齿、文犀、翠羽、菌鹤、短狗为献。”^①文中“瓯邓”“桂国”即指生活在今广西或岭南的瓯骆人民，他们已经向中原王朝进贡，说明先秦时期，广西与中原王朝之间已经形成了一些交通通道。

秦始皇统一六国后，为拓展疆土，“利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕”，^②派尉屠睢率兵50万，分五路进军，开辟了五条入岭南通道，经越城岭入桂林和经萌渚岭入贺州两条驿道，后来便成为中原入广西的主要途径。^③这也是中国古代通往南邻各国陆上对外交通的两条进入广西地区的干道。^④为了转运粮饷，秦始皇令士卒开凿灵渠，沟通湘漓二水，沟通长江水系和珠江水系，自湖南零陵溯湘江而上，经灵渠，入漓江，下郁江（今西江），顺江而下可至番禺（今广州市）出南海；溯郁江而上，可至布山（今广西贵港市）等地，中原至广西有了便利的交通。同时，秦击败西瓯、骆越人后，在岭南设置桂林、南海、象三郡，广西开始纳入中央王朝的版图，秦帝国版图延伸到广西沿海。

秦亡汉兴，汉武帝平定岭南后开始经略岭南、东南亚及南亚等地。汉朝将南越国辖地划为儋耳、朱崖、南海、合浦、苍梧、郁林、交趾、九真、日南九郡，今广西大部分区域属合浦、苍梧、郁林三郡，合浦郡

① 黄怀信译注《逸周书校补注译》第五十九《王会解》引《商书·伊尹朝献》，西北大学出版社，1996，第360页。

② 赵宗乙、孟庆祥等译注《淮南子译注》卷18《人间训》，黑龙江人民出版社，2002，第977页。

③ 岑仲勉：《评〈秦代初平南越考〉》，《中外史地考证》（上册），中华书局，1962，第50~51页。

④ 徐亦亭：《古代广西对外交通》，《广西民族研究》1991年第3期。



治汉建武十九年（43）从徐闻迁至合浦县（今浦北县境内）、苍梧郡治在广信县（今梧州市）、郁林郡治在布山（今桂平市西南）。合浦是当时重要的出海远航的起点站，是汉代“海上丝绸之路”的重要始发港。自合浦港入南流江，转陆行人北流江，经郁江至苍梧郡治，溯桂江而上，经漓江，过灵渠，进入湘江，可直抵中原。合浦港成了联系中原与东南亚、南亚等地的重要中转站和交通枢纽。从合浦发船，自南海向北部湾西行，经印度东岸之建志补罗，可到达终点斯里兰卡，形成一条穿过马六甲海峡而贯通两大洋的航线。汉武帝曾派黄门使者出使南海等地，其行程路线为：“自日南障塞、徐闻（今广东徐闻县）、合浦（今广西合浦东北）船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国；又船行可二十余日，有谶离国；步行可十余日，有夫甘都卢国；自夫甘都卢国可行船二月余，有黄支国，民俗亦与珠崖相类；其州广大，户口多，多异物，自武帝以来多献见。……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。”^①这是有关中国汉代“丝路”最早最详细最权威的记载，是中国官方与西方进行海上贸易的最早记录，它详实地记载了当时海船从中国港口出发，历经数国到达东南亚地区进行海上贸易的情形，这也是被学术界认定为海上丝绸之路正式形成的标志；合浦被列入三个始发港之一，并且是与中国内地交通最为方便的港口，可见其在这条商路上的地位非同一般。^②

东汉以后，“这条海上丝绸之路更往西延伸到地跨欧亚非三大洲的罗马帝国”，“环北部沿海的对外贸易，也使中华文明和印度文明、阿拉伯文明、罗马文明第一次实现了沟通和交流”。^③今广西贺州、梧州、贵港、合浦等地汉墓出土的水晶、玻璃、玛瑙、琥珀等质料的珠饰和碗、犀角、象牙等器物，以及头部硕大、胡须满颊、鼻梁勾如鹰嘴的陶俑，证明文献记载是可信的。^④考古和文献资料证明，广西已成为中原出海的重要通

①（汉）班固：《汉书》卷28下《地理志第八下》，中华书局，1975，第1671页。

② 覃主元：《汉代合浦在南海丝绸之路中的特殊地位和作用》，《社会科学战线》2006年第1期。

③ 廖国一：《中国最早开展远洋贸易的地区——环北部湾沿岸》，《广西民族研究》1998年第3期。

④ 李富强：《西南——岭南出海通道的历史考察》，《广西民族研究》1997年第4期。

道，经合浦等港口可通达远洋海外。

三国魏晋南北朝时期，中原政权更迭频繁，战乱不已。广西对外水路交通，没有大的发展。但“越人便于舟”“以船为车，以楫为马”的传统，此时发挥得更加淋漓尽致，水路交通得到更大的发展。合浦自汉时就是南海丝绸之路的重要出海港之一，是广西海外远洋交通的枢纽，到三国魏晋南北朝时期，其造船和驾驶技术比汉代有所提高。其船“大者二十余丈，高出水面二三丈，望之如阁道，载六七百人，物出万斛”^①，行船时“乘大海舶，张七帆”^②，改进了张驾风帆的技术，提高了航行的速度。远洋航线也较汉代更远，东吴黄武五年（226），大秦（今罗马）商人秦论来到了中国，见到了孙权，说明东吴已与红海西岸的北非地区发生了直接的联系。广西当时在东吴的统治之下，史籍虽无合浦至红海西岸的北非地区之间的航行的确凿记载，但合浦乃是当时重要的贸易港口，其与红海西岸的北非之间有直接往来也是有可能的。

隋唐时期，随着中国海上对外交通的发展，广西的合浦（后改为廉州）、钦州凭借着历史及自然地理的优势仍是中原经广西出海交通往来的重要港口。如唐代洛阳高僧智弘，曾“济湘川，跨衡岭，入桂……至合浦升舶……复向交州，住经一夏。既至冬末，复往海滨神湾，随舶南游，到室利佛逝国”。^③即经湖南，跨衡岭进入桂林，经广西合浦泛海往交州，到东南亚和南亚、印度等地。另外，以钦州为出海口的广西对外交通也在运行。唐代益州僧人义郎、智岸及义玄，曾从长安南下，过五岭，到钦州乌雷，然后跟着商船“挂百丈，陵万波，越舸扶南（今柬埔寨一带），缀缆郎迦戎……智岸遇疾于此亡。郎公怀死别之恨，与弟附舶向狮子洲（今斯里兰卡），披求异典，顶礼佛牙，渐之西国”。^④从这个史料

①（宋）李昉等纂《太平御览》卷769《舟部二·叙舟中》，中华书局，1960，第4册，第3412页。

②（宋）李昉等纂《太平御览》卷771《舟部四·帆》，中华书局，1960，第4册，第3419页。

③（唐）义净著，王邦维校注《大唐西域求法高僧传校注》，中华书局，1988，第174～175页。

④（唐）义净著，王邦维校注《大唐西域求法高僧传校注》，中华书局，1988，第72～73页。

的记载来看，当时从钦州港出发，可经东南亚到南亚一带。

宋元时期廉州远离政治中心，江口泥沙淤积，其作为广西对外交通贸易港口的地位已经衰落，“安南舟楫多至廉，后为溺舟，乃更来钦”。^①“今安南国……由钦州渡海，一日至”。^②钦州是当时广西出海和对外贸易的重要港口。“凡交趾生生之具，悉仰于钦，舟楫往来不绝。其以鱼蚌来易斗米尺布者，谓之交趾蚕。其国富商来博易者，必自其边永安州移牒于钦，谓之小纲。其国遣使来钦，因以博易，谓之大纲。所齐乃金银、铜钱、沉香、光香、熟香、生香、真珠、象齿、犀角。吾之小商近贩纸笔、米布之属，日与交人少少博易，亦无足言。唯富商自蜀贩锦至钦，自钦易香至蜀，岁一往返，每博易动数千缗，各以其货互絨，逾时而价始定”。^③可见，当时钦州港与交趾的贸易中，有大宗贸易也有小宗贸易，贸易物品有日常用品，也有一些奢侈品，西南内陆的货物也经过钦州港而远销海外。

虽然宋元时期，钦州继廉州之后，初步显示它在广西对外交通贸易中出海口的地位和作用，但其发展又受到自然条件及政府政策的限制。“自广州而东，其海易行；自广州而西，其海难行；自钦廉而西则尤为难行”。^④宋朝在广州设立市舶司，凡广西进出口的货物必须到广州抽验，由广州市舶司发给允许和外商贸易的凭证后方可与外商贸易。除安南外，广西外贸货物必须经过广州。至正年间黄圣许叛乱，“攻掠州城及灵山、安远二县，时罗、贴浪七峒人民亡散殆尽。大兵征讨，贼渠窜入深峒，饷道绝险，仅获其妻子。钦之生意，由是凋敝”。^⑤这一叛乱给钦州致命一击，钦州由此衰落。

①（宋）周去非著，杨武泉校注《岭外代答校注》卷1《边帅门》，中华书局，1999，第53页。

②（宋）范成大著，齐治平校补《桂海虞衡志校补》，广西民族出版社，1984，第5页。

③（宋）周去非著，杨武泉校注《岭外代答校注》卷5《财计门》，中华书局，1999，第196~197页。

④（宋）周去非著，杨武泉校注《岭外代答校注》卷1《地理门》，中华书局，1999，第37页。

⑤（嘉靖）《钦州志》卷9《历年志》，嘉靖十八年（1539）刻本，《天一阁藏明代方志选刊》，上海古籍书店影印，1961，第19页b面。

由于明清政府实施海禁、闭关等政策，导致了广西海路对外交通的落后，甚至停滞，广西海路对外交通发展的势头受到限制，以钦州港、廉州港为出海口的海上对外交通受到限制，海上交流主要是以与安南的近海贸易往来为主。

近现代以来，广西以西江为主干，以梧州为枢纽，从梧州溯桂江而上，可达湖南；由梧州经浔江溯黔江、柳江、红水河可抵贵州；溯郁江，经右江可至云南，经左江可到越南。由梧州东下西江，可通广州及香港。到光绪至民国期间，左江、平而河、水口河成为广西通往越南的水运要道。

新中国建立后，广西充分利用防城、钦州、北海等港口得天独厚的区位优势，加快广西水运建设，加大水路交通基础设施建设力度，以沿海的防城、钦州、北海三个主要港口为链接点，以出海出边国际大通道建设为着力点，大力推动连接东盟国家的海运，加速构建发达的现代化的海路交通网络。

广西北部湾各海港距港澳地区和东南亚诸国的港口都较近，是中国大西南的最佳出海处，北部湾港既是广西的海上通道，也是云南、贵州、四川、重庆、湖南等省市的海上通道。长期以来，西南出海三大水路通道，以及广西沿海诸港为西南地区与珠三角乃至世界各地的物资交流提供了便捷的水路运输保障，我国外贸货物运量的 85% 通过海运实现。

进入 21 世纪以来，随着中国—东盟自由贸易区的建立，广西北部湾港已成为中国内地与东盟地区合作的重要窗口和前沿阵地，是中国内地与东盟地区合作的连接纽带，是国家综合运输体系的重要枢纽，是大西南通往国际市场的主要出海通道，是我国西南内陆地区通往国际市场的主要通道。习近平总书记在 2013 年 9 月和 10 月分别提出了建设“新丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的战略构想。2014 年 11 月 8 日，在北京钓鱼台国宾馆举行的加强互通伙伴关系对话会议上，习近平总书记宣布中国将出资 400 亿美元成立丝路基金。丝路基金的设立充分显示中国将以资金实力直接支持“一带一路”的建设，古丝绸之路将在重金护航下重启。广西作为 21 世纪海上丝绸之路战略构想的重要一环，规划力争到 2020 年，把沿海各港口建设成我国面向东盟，并经由马六甲海

峡通达印度洋、地中海、大西洋沿岸各大港口的最便捷出海港和泛北部湾地区重要的国际航运枢纽。

二 广西对外陆上通道

秦始皇统一六国后，分五路进军岭南，开辟了五条入岭南通道，经越城岭入桂林和经萌渚岭入贺州两条驿道，后来便成为中原入广西的主要途径。^①这也是中国古代通往南邻各国陆上对外交通的两条进入广西地区的主要干道。^②秦始皇令士卒开凿灵渠，沟通长江水系和珠江水系，中原入广西交通更加便利。秦始皇采取的这些措施，改善了广西对外陆路交通。此外，秦始皇置象郡，其范围包括今越南中部、北部及广西西南部。^③当时广西西南部与越南北部、中部地区已有路可通，广西通往越南的陆路交通已见端倪。

汉置九郡中交趾郡治龙编（今越南河内），九真郡治胥浦（今越南清华），日南郡治西卷（今越南顺化附近），三郡范围大抵相当于今越南北部及中北部地区。^④交趾既成为汉王朝的一部分，则与中原的联系必不可少，而广西则是其交流的一个重要的中转站。汉武帝元狩二年（前121），南越从交州经广西“献驯象，能言鸟”。^⑤

唐代从广西邕州（今南宁市）通往交趾（即安南）的陆路通道上已设有驿站，邕州与安南之间道路的方向开始明朗，其道路的里数已有较详细的记载。“交趾，自（邕州）州西南陆行取马援路，至灊州二百七十里，又二百四十里至禄州（今越南凉山一带），又二百里至交州，天宝以陆行凡二十驿”。^⑥又据《新唐书》卷48《志第三十三下·地理七下》记载经广西，过安南，可到环国、文单、陆真腊、水真腊、罗越国等国的

① 岑仲勉：《评〈秦代初平南越考〉》，《中外史地考证》（上册），中华书局，1962，第50~51页。

② 徐亦亭：《古代广西对外交通》，《广西民族研究》1991年第3期。

③ 钱宗范：《秦汉象郡位置新释》，《广西社会科学》1999年第2期。

④ 谭其骧主编《中国历史地图集》第2册，地图出版社，1982，第35~36页。

⑤ （汉）班固：《汉书》卷6《武帝纪第六》，中华书局，1975，第176页。

⑥ （宋）曾公亮编《武经总要前集》卷21《广南西路》，中华书局，1959，第8册，第90页。