

北海港

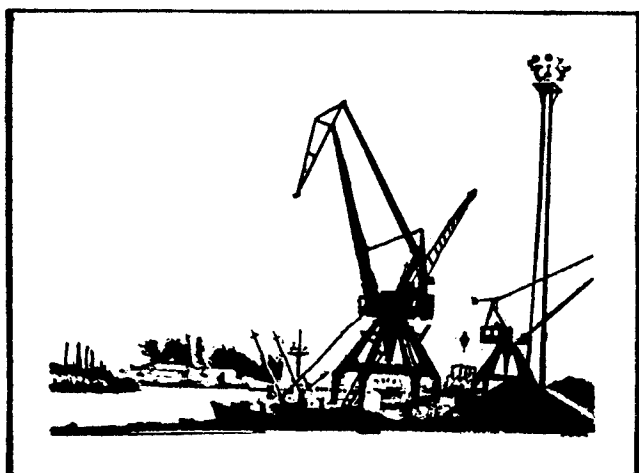
E552.9

16

3

历史 · 现状 · 前景

编著 李志俭
顾裕瑞



广西人民出版社

B

547906

《北海港历史·现状·前景》编辑委员会

顾 问 黄 铮 吴国强

主 任 委 员 许炳忠

副主任委员 顾裕瑞

委 员 李志俭 叶玉昌 黄业伟

主 编 顾裕瑞 李志俭

前 言

北海地处祖国南疆，是我国14个沿海开放港口城市之一。北海港是由犀角形的北海半岛屈曲回环而抱成的天然良港，航道通畅，港阔水深，自然条件优越，犹如镶嵌在北部湾畔的一颗灿烂的明珠，是广西对外交通的重要门户。早在秦汉时期，合浦港便成为我国对外贸易的重要港口，是古代海上“丝绸之路”的启航点。据《汉书·地理志》载，我国商船曾由此扬帆，经马来半岛和缅甸沿岸抵黄支国（今印度）和已不程国（今斯里兰卡）。自秦汉迄明代，在今越南沿海登陆的外国使者和商人，要前往我国中原地区，一般先经合浦（廉州港）上溯南流江，过桂门关，沿北流河，再溯桂江，过灵渠，然后沿湘江至中原。我国的出口商品，也沿这条水路销往东南亚各国和西方。明初，由于航海技术的进步，抵港船舶吨位增大，加上南流江航道的淤浅，港口主要位置从原廉州镇一带逐步南移，为今北海口岸所取代。明嘉靖中叶，在今北海市冠头岭已开辟了与越南沿海港口的不定期航线，清康熙二十四年（1685年），清廷设北海常关管理港口，光绪二年（1876年），中英《烟台条约》正式辟北海为对外通商口岸，次年，设北海关。此后，英、法、德、日、美等国势力纷纷进入，在此设领事馆和洋行。北海成为大西南的货物集散地。北海港曾开辟至海参威等11条国内外定期客货轮航线。然而，长期以来，停靠北海的轮船，要装卸货物，全靠过驳作业，北海港一直处于自然港口的落后状态。

新中国成立后，在中国共产党的领导下，北海港先后兴建了外沙西港口和27处专用码头，配备了门机、装载机等装卸机械，建造了各种货物仓库，完善了涉外和服务机构，逐步发展成

为一个初具规模的现代化港口。

港口，在沿海城市经济发展中具有重要的战略地位和作用。1984年4月，国务院将北海市列为全国14个沿海开放城市之一。北海市大力加强基础建设，以深水码头、机场为龙头的8大设施已经投产使用，北海至海口的车客渡轮定期航线也已开辟，一批高中级旅游设施拔地而起，把一个富有亚热带情调的港口城市点缀得更加美丽，同时逐步形成了良好的投资环境。在现有的300多个企业的基础上，北海市确立了以港口为中心，发挥当地资源优势，走资源开发型，产品外向型道路的方针。通过外引内联，建立了水产品，纺织品，工艺品，烟花爆竹，机电产品等6个出口创汇基地，使北海港能更好地为实现“两头在外，大进大出”的沿海战略方针发挥积极的作用。随着当地经济的发展和对外贸易的增长，货运量不断增加，使港口进入一个新的发展时期。北海港背靠大西南，面向东南亚，已引起了无数中外实业家和航海家的注意，目前已与世界上87个国家和地区的173个港口有贸易来往。可以预期，随着北海经济开发区的起飞，这颗北部湾畔的明珠将日益放射出夺目的光彩。

《北海港历史·现状·前景》一书，是在本局编委会的领导下，由顾裕瑞、李志俭任主编，并由李志俭同志执笔编写的。在北海市进一步对外开放5周年之际，我们将它奉献给广大读者。在该书编写过程中，得到广西社科院黄铎、通志馆吴国强等教授专家的许多具体帮助和指导。在此，我代表编委会谨致衷心的感谢！

由于时间仓促，加上编者水平有限，书中难免有不对之处，敬请读者批评指正。

许炳忠

1989年5月7日于

广西北海港务管理局

目 录

第一章 古代港口的兴起和演变	5
第一节 宋代以前港口的形成和发展	5
一、原始港口的出现	5
二、汉代的合浦港	5
三、三国至五代的合浦港	7
第二节 宋元时期的廉州贸易	12
一、宋代廉州成为与交趾互市口岸	12
二、海门港——广西漕盐要道	14
三、元朝对港口的管理	16
第三节 明清时期港口的发展和中衰	17
一、港口主要位置的南迁	17
二、海禁政策对港口的影响	19
三、廉州口海关对港口的管理	22
第二章 近代北海港是大西南的门户	24
第一节 中英《烟台条约》开放北海的原因及后果	24
一、北海埠成为滇桂黔粤的货物集散地	24
二、不平等条约的签订	28
三、港口自主权的丧失及半殖民地化	30
四、中法战争对港口的影响	32
第二节 帝国主义列强对北海港的争夺和控制	35

一、外商对北海航业的垄断	35
二、英法德日俄商家在北海大发横财	38
三、北海对外贸易的下降	40
第三节 民国时期北海港的畸形发展	43
一、北海成为冒险家的乐园	43
二、陈济棠主粤时期北海贸易的短暂繁荣	46
三、抗战时期北海对外贸易的消沉	49
四、建国前夕港口停滞不前	52
五、理船厅和航政局对港口的管理	54
第三章 现代北海港的建设和发展	57
第一节 外沙西港口的兴建	57
一、对旧港口的接管和改造	57
二、西港口的兴建及其作用	62
三、港口的全面恢复发展	64
第二节 港口曲折发展的十年	67
一、艰苦奋斗建设西港口	67
二、“大跃进”中的港口生产	69
三、调整后港口的恢复和发展	73
第三节 十年动乱期间的北海港	78
一、“文革”给港口带来的灾难	78
二、外沙西港口的扩建	81
第四节 新时期港口的振兴	85
一、企业整顿后港口面貌的变化	85
二、在改革中开拓生产门路	91
三、北海的开放促进了港口建设	96
第四章 北海港现状	105
第一节 港口自然条件	105
一、地貌和地质	105

二、气象	108
三、水文	110
第二节 港口设施	112
一、港区范围	112
二、航道和航行标志	113
三、锚地和作业区	115
四、管理和经营机构	117
五、外国箱船舶来港业务	118
第三节 经济腹地和货运方式	121
一、腹地的经济概况	121
二、港口货物的集疏方式	123
第五章 北海港的发展前景	125
第一节 港口在北海和大西南开发建设中 的地位和作用	125
第二节 北海港发展的总体规划	128
一、港口发展的客观需要	128
二、港口建设的初步规划	131
三、港口发展的远景规划	133

目 录

第一章 古代港口的兴起和演变	5
第一节 宋代以前港口的形成和发展	5
一、原始港口的出现	5
二、汉代的合浦港	5
三、三国至五代的合浦港	7
第二节 宋元时期的廉州贸易	12
一、宋代廉州成为与交趾互市口岸	12
二、海门港——广西漕盐要道	14
三、元朝对港口的管理	16
第三节 明清时期港口的发展和中衰	17
一、港口主要位置的南迁	17
二、海禁政策对港口的影响	19
三、廉州口海关对港口的管理	22
第二章 近代北海港是大西南的门户	24
第一节 中英《烟台条约》开放北海的原因及后果	24
一、北海埠成为滇桂黔粤的货物集散地	24
二、不平等条约的签订	28
三、港口自主权的丧失及半殖民地化	30
四、中法战争对港口的影响	32
第二节 帝国主义列强对北海港的争夺和控制	35

一、外商对北海航业的垄断	35
二、英法德日俄商家在北海大发横财	38
三、北海对外贸易的下降	40
第三节 民国时期北海港的畸形发展	43
一、北海成为冒险家的乐园	43
二、陈济棠主粤时期北海贸易的短暂繁荣	46
三、抗战时期北海对外贸易的消沉	49
四、建国前夕港口停滞不前	52
五、理船厅和航政局对港口的管理	54
第三章 现代北海港的建设和发展	57
第一节 外沙西港口的兴建	57
一、对旧港口的接管和改造	57
二、西港口的兴建及其作用	62
三、港口的全面恢复发展	64
第二节 港口曲折发展的十年	67
一、艰苦奋斗建设西港口	67
二、“大跃进”中的港口生产	69
三、调整后港口的恢复和发展	73
第三节 十年动乱期间的北海港	78
一、“文革”给港口带来的灾难	78
二、外沙西港口的扩建	81
第四节 新时期港口的振兴	85
一、企业整顿后港口面貌的变化	85
二、在改革中开拓生产门路	91
三、北海的开放促进了港口建设	96
第四章 北海港现状	105
第一节 港口自然条件	105
一、地貌和地质	105

二、气象	108
三、水文	110
第二节 港口设施	112
一、港区范围	112
二、航道和航行标志	113
三、锚地和作业区	115
四、管理和经营机构	117
五、外国籍船舶来港业务	118
第三节 经济腹地和货运方式	121
一、腹地的经济概况	121
二、港口货物的集疏方式	123
第五章 北海港的发展前景	125
第一节 港口在北海和大西南开发建设中 的地位和作用	125
第二节 北海港发展的总体规划	128
一、港口发展的客观需要	128
二、港口建设的初步规划	131
三、港口发展的远景规划	133

第一章 古代港口的兴起 和演变

第一节 宋朝以前港口的形成和发展

一、原始港口的出现

早在新石器时代（约一万年——四千年前），越人就在合浦境内依山傍海，从事渔农业生产和狩猎活动。1957年和1978年在合浦县环城乡一带，出土了石铤、石铲、砺石和石戈等新石器时代的石器。与此相邻的湛江沿海地区出土了新石器晚期的独木舟。从这些出土的石器可以证实，最晚在石器时代，史称“百越”族系之一的西瓯越人，已生活在合浦沿海地区。《越绝书》谓越人“水行而山处，以舟为车，以楫为马，行若飘行，去则难从”，这是越人航海活动的生动写照。周成王十年（约公元前十二世纪），今越南中部的“越棠国”向周朝“进贡”，在当时的航海条件下，由“越棠国”抵中原，合浦沿海是必经的水道。又据《淮南子·人间训》载：秦始皇经略岭南，“又利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕”，这些东西，大都是舶来品，可见在秦汉前，合浦沿海一带已有海外贸易，原始港口已在这里出现。

二、汉代的合浦港

公元前223年，秦始皇为统一岭南，派监禄修凿灵渠，将湘江与桂江相连，沟通了长江水系与珠江水系的交通，大批秦军源源南下，当时，北流河与南流江的分水坳很低，其中，一路秦军沿桂江抵苍梧后，溯北流河，过桂门关，沿南流江抵合浦征服西瓯，为中原开辟出了今北部湾傍通交趾的天然水道，从而促进了合浦沿海港口的发展。西汉初年，汉武帝又派路博德、杨仆，率领“楼船十万人”，沿秦进军故道，水陆并进，“会至合浦，征西瓯”^①。

汉代，合浦港口与东南亚各国和西方国家的海上交通和贸易来往十分频繁，据《汉书·地理志》卷28载：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月有都元国，又船行四月有邑卢没国，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，户口人多，多异物。自武帝以来，皆献见。有泽长属黄门，与应募者俱入海，市明珠、壁流离、奇石、异物、贡黄金杂繒而往……。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”。这是我国史籍中最早关于中国至印度之间海上航线的实录。说明汉武帝时，我国的商船和使者，曾由合浦港扬帆启碇，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，经萨尔温口和锡唐河口，而到达缅甸古代繁盛的伊洛瓦底江口。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”，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”抵今斯里兰卡，横越孟加拉湾，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

①《前汉书》卷7

南方的“象林”。早在西汉时，我国已开辟以合浦港为起点，航行到东南亚和印度半岛的海外交通航线，这条航线，也是我国海上丝绸之路的主要干线。

东汉建武十七年（公元41年），汉光武帝派马援南征交趾。马援从苍梧率师抵博白后，曾修凿桂门关，并立下石碑，然后沿南流江抵合浦，以这里港口为基地，沿海岸西进。马援不仅是一个军事家，而且对港口发展有建树。当时，马援楼船水师曾驻泊在合浦县的大观港一带，从福建、广东运粮抵此，输往前方，运粮船在乌雷岭附近海面，经常遭风打沉，马援“苦乌雷岭风涛之险”，于是命令水军“逐以皆夜凿白布蜂腰之地，以通粮艘”。这条渠道，沟通了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”，“实钦廉舟楫之利”。^①这是我国古代较早的人工建港工程之一。

合浦港口不仅是商港，而且以盛产珍珠驰名天下。合浦珍珠，产于玳瑁池、珠母池、青婴、杨梅、平江、断望、白龙等7个天然珠池，其中前4个珠池均在今北海港区域内，当时，不少中原人抵此经商，亦有一部分商人从事海外贸易。新中国成立后，合浦县城附近清理了40余座（处）汉墓，出土了陶器、玛瑙、琥珀、水晶、玉块和黄金首饰等1000多件。琥珀、玛瑙的产地主要在波罗的海沿岸国家，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出海作为支付手段，这些都是合浦经东南亚与古罗马进行贸易来往的重要物证。汉代合浦港包括今安铺港、铁山港、北海港至龙门港一带地方。

三、三国至五代的合浦港

三国至南北朝（公元220——589年），合浦先隶属交

^①《合浦县志》（民国版）卷1《河流》

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、交趾等郡独免兵祸，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”^①，与此同时，中原人民纷纷迁住合浦，他们带来中原的先进技术和文化，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。黄武年间，孙权委吕岱从番禺抵合浦港，从海道平定交趾，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的络绎于途。

泰始年间（265——274），孙皓继承父权，继续控制南海市舶冲路。由于大量运输兵员和粮食，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，经北流河、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（即今北海市区和福成、南康、营盘一带）设为珠官县，实行严厉的“珠禁”，这种局面一直维持到晋武帝下诏“定珠禁”条例

^①《合浦县志》（民国版）卷4《政绩》

时才有所改变。晋武帝允许老百姓除了按额上贡好珠外，尚可留一部分珍珠从事贸易。于是，中外商贾纷抵当地从事贩珠买卖，促进了港口海上交通的发展。南朝齐武帝时（公元479—501年），林邑商人经交趾、合浦与我国中原进行贸易来往，络绎不绝，其国王为了增进与中国的友好，经常派遣使者前来朝贡。梁武帝时（公元502—556年），林邑商舶一年来10多批，大都由合浦港登陆再抵中原。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。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，由港口上溯南流江，经北流河、桂江，过灵渠，沿湘江，通荆州，直达洛阳。东西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。东面海道，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。

隋唐五代时期，合浦郡曾更名越州、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，加上南流江下游泥沙的冲积，港口主要埠地由旧州（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。由于合浦县“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（公元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”^①。主要贡品为驯象、玳瑁、珠玕、沉香等

^①《隋书》卷82

物，不断由合浦港口销往中原。为了发展东南亚各国的海上贸易，隋朝委派宁长真为宁越安抚大使，坐镇合浦，控制南海市舶冲路。大业三年，隋炀帝为了扬威国声，又派屯田主事常骏和王君政从南海郡乘舟出使赤土（位于马来西亚半岛），归国时，赤土国王亦派使者随同回访中国。赤土使者随同常骏经今北部湾，由合浦港口登陆，溯南流江北上，取道桂江，过灵渠再沿湘江北上抵中原，至今河南宝县去谒见隋炀帝。此后，两国以朝贡和厚赠形式进行贸易来往。公元310年，隋炀帝采纳裴矩在洛阳举行变相的商品交易会的建议，用“厚赠”招外番来中国互市，扬威海外，“贡于隋者颇多，大抵皆南海中小国，其贡金宝、檀香等物，亦有献佛牙舍利者”^①。当时，东南亚主要有林邑、赤土、真腊和婆利等国，上列国家，大都经今北部湾，抵合浦溯南流江北上抵中原，这样大大加强了合浦港口与东南亚各国的海上交通。

唐朝前期社会较安定，出现了太平盛世的景象，此时，合浦更名廉州，先后隶属容州都督府和安南都护府。由于廉州是中原通安南（交趾）的要道，唐朝开辟了由长安经荆、襄、长沙，溯湘江，过灵渠，沿桂江，入西江，再溯北流河，过桂门关，沿南流江抵廉州，再从港口乘船从海道抵安南的干线。据《太平寰宇记》卷167载：南流江与北流河之间的分水坳位于容州叫桂门关，“其间阔三十步”，俗号“鬼门关”，为中原通交趾故道，唐设容州都督府控制这条南北航线，因而具有重要的政治经济意义。

林邑等东南亚国家向唐朝进贡，主要“汎交趾海”^②。交趾海，即今北部湾，外国商贾由交趾进入中原，必经廉州，当时，

^①《广东通志》（雍正）卷58

^②《新唐书》卷222