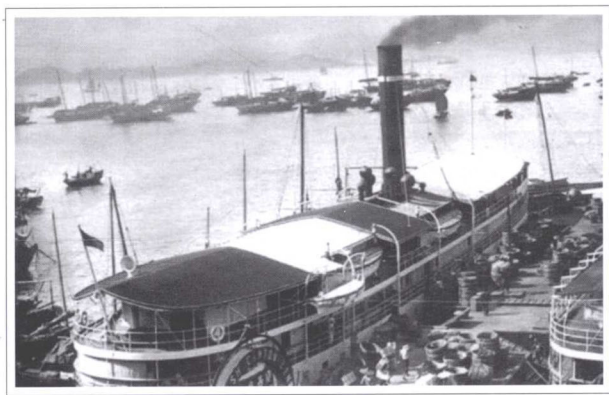


王元林 著

内联外接的商贸经济

岭南港口与腹地、
海外交通关系研究



中国社会科学出版社

内联外接的商贸经济

岭南港口与腹地、
海外交通关系研究

王元林 著

中国社会科学出版社

图书在版编目(CIP)数据

内联外接的商贸经济:岭南港口与腹地、海外交通关系研究/
王元林著. —北京:中国社会科学出版社, 2012. 7

ISBN 978 - 7 - 5161 - 1073 - 7

I. ①内… II. ①王… III. ①港口—国内贸易贸易—研究—
广东省②港口—对外贸易—研究—广东省 IV. ①F552. 765

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 144416 号

出 版 人 赵剑英

责任编辑 张 林

特约编辑 郑成花

责任校对 韩海超

责任印制 戴 宽

出 版 中国社会科学出版社

社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号 (邮编 100720)

网 址 <http://www.csspw.com.cn>

中文域名:中国社科网 010 - 64070619

发 行 部 010 - 84083685

门 市 部 010 - 84029450

经 销 新华书店及其他书店

印 装 三河市君旺印装厂

版 次 2012 年 7 月第 1 版

印 次 2012 年 7 月第 1 次印刷

开 本 710 × 1000 1/16

印 张 32

插 页 2

字 数 540 千字

定 价 68.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书,如有质量问题请与本社联系调换

电话:010 - 64009791

版权所有 侵权必究

目 录

绪论	(1)
第一章 隋以前岭南港口与内地、海上交通的关系	(7)
第一节 秦汉时期岭南港口与内地、海上交通的关系	(7)
第二节 魏晋南北朝时期岭南港口与内地、海外的交通	(30)
第二章 隋唐岭南港口与内地、海上交通的关系	(49)
第一节 隋唐广州等岭南港口与内地的关系	(49)
第二节 唐代广州等岭南港口与海上丝路的关系	(70)
第三章 宋元岭南港口与内地、海外交通的关系	(94)
第一节 宋元岭南港口与内地交通的进一步加强	(94)
第二节 宋元时期岭南港口与中外交通	(114)
第三节 广州港国内外贸易的繁荣与相关的港口文化景观	(127)
第四节 宋代广南西路的三大博易场与海南岛的对外贸易	(143)
第四章 明代的岭南港口、腹地与中外交通	(164)
第一节 明代岭南港口与广大腹地的交通联系	(164)
第二节 明代岭南港口与腹地的商业贸易	(185)
第三节 明代岭南港口的对外交通	(198)
第四节 广州、澳门成为中外商贸的汇聚地	(205)
第五节 潮州、琼州等其他岭南港口对外贸易的繁荣	(216)

第五章 清代(鸦片战争前)岭南港口与腹地、中外交通关系	(245)
第一节 清代岭南港口与腹地的交通	(245)
第二节 清代岭南港口的对外贸易路线	(257)
第三节 广州港成为全球商贸的汇聚地	(261)
第四节 清代潮州、琼州的对外贸易	(272)
第五节 清代岭南港口与丝绸的外销	(321)
第六节 清代岭南港口与茶叶的外销	(368)
 第六章 近代岭南港口、腹地与中外交通	(423)
第一节 近代岭南港口、腹地与中外交通的新变化	(423)
第二节 近代广州港茶叶出口贸易与其腹地范围变迁	(429)
第三节 近代广州港生丝出口贸易与其腹地范围变迁	(447)
第四节 近代广州港其他出口商品贸易与腹地范围变迁	(456)
第五节 近代岭南港贸易兴衰与腹地范围变迁之成因、 特点和影响	(467)
 参考文献	(475)
 后记	(501)

图目录

图 1	唐代岭南港口与腹地交通图	(56)
图 2	唐代岭南港口对外交通图	(93)
图 3	宋代岭南港口对内交通路线图	(100)
图 4	元代岭南港口与腹地交通路线图	(114)
图 5	宋代岭南港口对外交通路线图	(117)
图 6	元代岭南港口对外交通路线图	(125)
图 7	宋代广州城及相关伊斯兰文化景观图	(143)
图 8	明代岭南港口对内交通图	(179)
图 9	明代岭南港口对外交通图	(205)
图 10	清代岭南港口对内交通路线图	(257)
图 11	清代岭南港口对外交通路线图	(261)
图 12	清代潮州外贸港口分布图	(279)

表目录

表 2-1-1	唐代岭南地区各州土贡物产	(60)
表 2-1-2	《地志残卷》记录五岭地区六十八州公廨本钱	(68)
表 3-1-1	宋元丰元年岭南各州铜、锡、铅、铁、银数量	(105)
表 3-1-2	北宋岭南各州军商税比较	(107)
表 4-4-1	明代广州与国外交流货物	(205)
表 4-4-2	万历二十八年(1600 年)广州、澳门出口印度、 欧洲、长崎货物	(210)
表 4-5-1	明初途经海南的番贡情况	(237)
表 5-4-1	明清两朝海南港口数量比较	(305)
表 5-4-2	《粤海关志》中琼属各口主要进出口商税、 船税税则	(307)
表 5-4-3	粤海关琼属各口税收情况	(310)
表 5-4-4	《华夷变态》所载康熙二十六—四十六年间中日 贸易情况	(313)
表 5-4-5	19 世纪前期海南与越南各港口贸易的情况	(316)
表 5-5-1	1750 年华丝输往欧洲国别比较	(326)
表 5-5-2	18 世纪前期华丝输英统计	(326)
表 5-5-3	外销丝货的种类	(333)
表 5-5-4	西方国家对华贸易额之比重(1764—1833 年 每年平均数)	(346)
表 5-5-5	自广州运出生丝的商船国别(1800—1833 年 每年平均数)	(347)

表 5-5-6	1750—1833 年西方国家进口生丝一览	(347)
表 5-5-7	1717—1833 年西方国家进口丝织品一览	(350)
表 5-5-8	东印度公司自中国输出的主要商品(1760—1833 年 每年平均数)	(355)
表 5-5-9	1817—1833 年广州外销丝货值及其在出口 总值中所占比例	(357)
表 5-5-10	1700—1832 年外销生丝价格	(360)
表 5-6-1	1784—1794 年中荷茶叶贸易	(394)
表 5-6-2	1760—1833 年英国东印度公司由华输入茶叶情况	(396)
表 5-6-3	1784—1832 年茶叶从广州出口美国数量统计	(397)
表 5-6-4	1734—1833 年西方国家从广州出口茶叶数量统计	(399)
表 5-6-5	1776—1788 年荷印公司运往广州的白银	(400)
表 5-6-6	18 世纪初英国东印度公司对华贸易中输入 白银的比重	(402)
表 5-6-7	1760—1823 年英国东印度公司对华白银输出	(402)
表 5-6-8	1805—1833 年美船输入中国货值与白银数量	(404)
表 5-6-9	1764—1833 年英美在对华海上贸易的西方国家中 所占比重(向中国输入)(1764—1833 年每年 平均数)	(406)
表 5-6-10	1764—1833 年英美在对华海上贸易西方国家中 所占比重(自中国输出)(1764—1833 年每年 平均数)	(407)
表 5-6-11	1775—1833 年英商输入中国商品的来源地 (1775—1833 年每年的平均值)	(409)
表 5-6-12	1819—1832 年美国船只从广州出口茶叶分配	(410)
表 5-6-13	1784—1812 年美国商船输入广州的人参、 皮毛数量	(411)
表 5-6-14	1759—1830 年英国东印度公司购进武夷、 工夫两种红茶情况	(412)
表 5-6-15	武夷、工夫两种主要外销茶价格统计	(414)
表 5-6-16	1817—1833 年广州茶叶出口年平均值占 出口总值的百分比	(419)

表 6-2-1	19 世纪前期英美茶叶贸易(各年平均数)	(431)
表 6-2-2	近代早期上海和广州进出口贸易额	(433)
表 6-2-3	中国茶叶出口量(1843—1860 年)	(436)
表 6-2-4	1860—1872 年广州出口红茶和绿茶数量、 价值变化	(439)
表 6-2-5	清末四大港茶叶输出量一览	(440)
表 6-2-6	1866 年、1871 年、1876 年及 1881 年运到英国的 茶叶数量	(444)
表 6-2-7	世界主要产茶国茶叶输出统计(1873—1910 年)	(445)
表 6-3-1	清嘉庆二十二年至道光十三年(1817—1833 年) 广州生丝及丝织品出口数量统计	(448)
表 6-3-2	1843—1853 年广州、上海生丝出口统计比较	(450)
表 6-3-3	光绪八年至光绪二十年(1882—1894 年)广州 生丝出口量	(452)
表 6-3-4	1894—1911 年广州与全国对外贸易出入超比较	(453)
表 6-4-1	1864—1911 年广州口岸食糖出口量	(460)
表 6-5-1	进出口名称结构示意	(471)

绪 论

一 国内外研究现状评述、选题意义和价值

以往岭南港口的研究主要集中在：①广州、澳门等港口史：《广州港史》（1985），《黄埔港史》（1989），《澳门港史资料汇编（1553—1986）》（1991）等；②近代口岸开放与经济社会资料研究：金应熙等《试论香港经济发展的历史过程》（1985），余绳武等《十九世纪的香港》（1994），《近代广州口岸经济社会概况——粤海关报告汇集》（1995），邓开颂《粤港澳近代关系史》（1996），《近代拱北海关报告汇编》（1998），张晓辉《香港与近代中国对外贸易》（2000）等。

以往岭南海外交通史的论著，举凡中外交通史的著作都有所涉及。陈高华《宋元时期的海外贸易》（1981）和《海上丝绸之路》（1991）、《中国海外交通史》（1997）；李金明《明代海外贸易》（1990）和《中国古代海外贸易史》（1995）等。而岭南海外交通与贸易史的著作有：梁家彬《广东十三行》（1937），关履权《宋代广州的海外贸易》（1994），徐德志等《广东对外经济贸易史》（1994），蔡鸿生《广州与海洋文明》（1997），黄启臣等《广东海上丝绸之路史》（2003），台湾师大范毅军《对外贸易与韩江流域手工业的变迁》（1981）等。港澳学者成果多以香港史、澳门史为内容加以研究，[日]桑原鹭藏、藤田丰八等对古代中国的海外贸易也有研究；[法]路易·德尔米尼《中国与西方：18世纪广州的对外贸易》（1964）对18世纪广州对外贸易有深入研究。

以上研究主要从港口史、近代口岸等方面研究岭南港口，而海外交通也多从中外商贸往来探讨中外关系。有关岭南中小港口的研究，以及与中

外商贸联系纽带的研究比较缺乏;国内商贸与国外商贸联系比较薄弱;对岭南港口与腹地关系少有问题;国内商贸路线与海上交通线之间的关系研究较少;腹地—港口—海外交通国家之间的关系难以提及;特别是岭南港口从古代商贸港口向近代商贸港口转型过程中,与中国自然经济、世界市场经济的关系研究薄弱。本研究希冀对以上薄弱环节加以补充,把原来割裂的国内商贸网络与国外海上商业网络联系起来加以考察,注重港口在中外商贸交流中职能的变化,注重传统腹地与岭南开放口岸之间互动关系的研究。

港口是中外商贸联系的桥梁,历来岭南港口对内外贸易发达,各港口腹地经济的发展与港口息息相关,而广州、澳门、香港等岭南港口是中国古代乃至近现代对外贸易的枢纽,研究中外商贸交流不仅仅停留在中外贸易往来的数量和种类,而应更深入去考察进出口物资的流向和影响,腹地与港口以及海上交通国家之间的关系;古代腹地、海上交通国家的远近与亲疏,分析探讨两者之间与岭南港口间不同的关系;以港兴商,港口如何在中国近代化过程中,辐射和传播到腹地;腹地在近代化过程中,如何与港口之间互动;随着世界贸易市场扩展,英法美等代替东南亚、东亚成为主要贸易的国家,而随着铁路、公路等修筑,腹地进一步扩大,近现代腹地、海外贸易国家都已扩大,这种格局一直持续到现在。其间传统经济与朝贡体制下的对外贸易如何在近代转型中变化,港口如何继续发挥其内联外接的作用,都值得探讨。因此,本书的研究不仅揭示中外商贸的联系与港口的作用,而且论述从封建传统经济向近代经济的转型中,岭南港口如何完成向近代化的过渡。在一定程度上,为今天泛珠江三角洲(9+2)区域联系与广东外贸发展提供参考,因此,选题有一定的学术价值和现实意义。

二 相关概念阐释

港口—腹地相关理论较为复杂,本书在基本概念的界定上,依据目前学术界的普遍标准,并根据研究内容有所限定。岭南港口,主要指广州港,兼及澳门、香港、潮州、海口、雷州、合浦、钦州、佛山等岭南所有港口。

“腹地”一词既是一个地理学上的概念,也是一个经济学上的概念。

《辞海》给予了较为全面的解释：“腹地是指与某一城市或港口保持有密切经济联系的内地或背后地。港口或城市腹地的大小，通常受背后地的山脉位置、走向和高度，以及河流的长度、流域面积等条件的影响，并随着铁路、公路、运河的修建，天然河流航运的改善，工农业生产的发展，产销区域的移动所引起的经济联系的变化而改变。”^①《中国大百科全书·地理卷》的解释是：“位于城市背后，为港口提供出口货物和销售进口商品的内陆地区。”^②《不列颠百科全书》解释道，奇肖卡姆在1988年版《商业地理手册》中，将德语 hinterland 解释为“腹地”，指港口或沿海居民点背后的地区。其后“腹地”的范畴不断扩大，“也称‘郊地’（um-land），指经济上与附近城镇或城市有密切联系的附属地区，既有乡村，也有城镇，或两者皆有。至20世纪初，一个港口的背后或附属地区通常被称为其腹地。”^③

目前国内学术界对“腹地”的划分标准，进行了很多有益的探讨，观点趋于一致。吴松弟将其界定为“位于港口城市背后的港口吞吐货物和旅客集散所及的地区范围。在通常情况下，这一范围内的客货经由该港进出在运输上比较经济和便捷”^④。王文认为，港口在地理上都有运输能够辐射和覆盖的相对稳定区域，就线路、便利性来看，如果涉及这个区域的贸易货物运输基本由该港直接或间接完成，那么该区域即为“港口经济腹地”。^⑤樊如森在其博士论文《天津港口贸易与腹地外向型经济发展：1860—1937》一文中则将“经济腹地”作了比较全面的界定。^⑥

对腹地类型的划分，主要有以下几种方式：（1）出口腹地和进口腹地。出口腹地指经港口运出货物出产的内地区，进口腹地指到港货物被运往的内地区。出口腹地与进口腹地皆有与之互补的前沿地，位于港口的面

① 《辞海》，上海辞书出版社1979年版，第3479页。

② 《中国大百科全书》（简明版），中国大百科全书出版社1998年版，第1452页。

③ 《不列颠百科全书》（国际中文版）第8卷，中国大百科全书出版社1999年版，第86页。

④ 吴松弟主编：《中国百年经济拼图：港口城市及其腹地与中国现代化》，山东画报出版社2006年版，第2页。

⑤ 王文：《港口经济腹地及其分析方法探讨》，载《港口经济》2006年第1期，第24页。

⑥ 樊如森：《天津港口贸易与腹地外向型经济发展：1860—1937》，复旦大学博士论文，2005年，第9页。

海一侧。^① (2) 核心腹地、过渡腹地、边缘腹地。核心腹地是指在进出口贸易中对于本中心城市具有决定意义的区域,边缘腹地是指对进出口贸易影响很小的区域,核心腹地与边缘腹地之间称之为过渡腹地。^② (3) 单纯腹地和其他条件下的腹地划分(重叠腹地)。直接腹地指一港独有的腹地,该区域内所需水运的货物都经由本港;混合腹地指两个或两个以上的港口共同拥有的腹地,即数港吸引范围相互重叠的部分。按照不同的划分标准,同一港口的腹地划分范围会有较大差异。在实际研究过程中,一个港口的腹地会有很多种类型,并不具有严格的界限。本书在写作过程中依据前人的研究成果,主要研究广州港的出口腹地,即货物经广州港运出最为便捷、路程较近、出口规模较大的地区。简言之,即广州港等岭南港口出口物品的主要货源地。

三 研究的主要内容和重点、难点

本书主要对岭南港口与腹地,海外交通进行全面的探讨和总结,把三者关系放在中外商贸活动与市场体系中去考察,揭示三者点、面、线之间相互依存的关系,应用历史经济地理学的方法,研究港口与腹地双向经济联系、互动作用及动力机制;研究港口与海外诸国双向交通、经济互动的关系,以岭南港口为联结国际、国内两个扇面的枢纽,全面系统地把握从古代到近代岭南中外商贸网络变化的过程和特征,凸显岭南港口在中外商贸中的作用。

研究的主要内容包括:(1) 岭南各港口发展的环境与内外交通路线的变迁;(2) 历史时期各港口腹地输出的农副产品种类与港口间运输渠道;(3) 岭南港口的出口货物与海上交通国家的类型;(4) 岭南港口进口物品、消费及运输渠道;(5) 历史时期岭南港口地区、腹地与海外交通国家关系演变特征;(6) 腹地、港口、外贸与中国传统市场的关系;(7) 近代腹地与港口双向交通的特征;(8) 近代港口与域外国家、商贸

^① 《不列颠百科全书》(国际中文版)第8卷,中国大百科全书出版社1999年版,第86页。

^② 吴松弟主编:《中国百年经济拼图:港口城市及其腹地与中国现代化》,山东画报出版社2006年版,第85页注释部分。

交通的特征；(9) 中外经济发展模式对腹地—港口—海外交通的影响；(10) 腹地—港口—海外交通的商人网络与架构。

观点：(1) 中国传统经济体制下的港口—腹地关系主要取决于农副产品的流通路线；(2) 朝贡体制下的岭南港口的海外交通（进出口种类、数量等）受政策影响较大，东南亚、东亚为中国主要的贸易地区；(3) 古代港口与腹地及海外交通受传统经济与朝贡体制的影响，近代受世界市场影响，海外交通范围扩大，腹地随铁路、公路而扩展延伸更远；(4) 近代港口与腹地流通渠道是双向的，即进口工业品经港口向内陆渗透与矿产、农副产品从内陆腹地经港口输出海外；(5) 近代港口—腹地形成港口、道路、市镇、商业远销为基本内容的交通与商业体系；(6) 澳门、香港的腹地、海外交通与岭南各港口腹地、海外交通有着密切甚或重叠的关系；(7) 交通运输工具与港口、内外交通路线、贸易物品有密切的关系。

重点：古代到近代岭南各港口腹地、海外交通演变的过程和规律，以及制约三者发展的因素是研究的重点。

难点：(1) 港口腹地的范围、判断标准；(2) 传统农业经济下港口—腹地商品流通与近代世界市场经济下港口—腹地商品流通的模式；(3) 古代朝贡贸易体制下的海外交通与近代世界市场体制下的贸易国家商贸交流的性质；(4) 香港和澳门腹地、海外交通对岭南各港口的影响。

四 研究方法、创新、价值

研究方法的突出特色：本书主要利用历史地理学的研究方法，以岭南港口为考察的切入点，研究岭南对内、对外港口在中外商贸交流中的作用；自始至终运用历史比较研究的方法对各港口的不同时期和同一时期的不同港口以及与之相关的对外贸易进行比较研究；尽可能利用经济学、社会学、法学和社会心理学等多学科的视角对海外贸易对岭南社会问题的影响进行一定的分析。在参考今人相关研究成果的基础上，主要利用地方志、岭南人的文集、考古资料、今人有关海上交通的著述以及一定的外文资料，以期补缺拾遗。由于地方志多转引传抄、隐恶扬善，并加入编写者的主观意愿及色彩，因此本人在利用地方志时尽可能地实事求是、前后比较，以期所引资料能相对适当。

主要建树及创新:把腹地—港口—海外交通三者联系起来,放在中国古代传统经济与近代世界市场经济背景下,全面考察岭南的国内外贸易发展的历程,避免以往单纯国内贸易或海外贸易、港口史研究的弊端,有利于把握岭南各港口在中外商贸中的地位 and 作用。主要创新有以下几点:(1)在古代朝贡贸易体制下,把岭南港口与内外的交通联系作了较全面的梳理,克服了以往的研究割裂对内、对外交通的弊端;(2)克服了以往研究只注重广州、澳门、香港等岭南大港口的弊端,在突出大港口的同时,对潮州、雷州、钦州、廉州、合浦、琼州等中小港口也有论及,兼顾粤西、粤东以及海南等港口;(3)对岭南港口所延伸与有交流的腹地第一次作了较全面的论述,厘清了腹地与港口交流的物品、路线、贸易的类型;(4)对丝货、茶叶在传统朝贡体制与近代世界市场格局体制的出口作了较全面的对比,从中发现丝货、茶叶出口变迁的本质原因;(5)对潮州、琼州的华侨商人集团作了一定的分析,对他们从事所谓的“国内”,实质上从事国外贸易作了探讨;(6)对广州等外贸港口的中外文化景观作了一定的阐述,揭示了港口作为中外交流的载体的本质;(7)对丝货、茶叶的成本与十三行的关系作了一定的揭示,使本书的研究更具力度。

学术价值和应用价值:本研究不仅揭示中外商贸的联系与港口的作用,而且论述在从封建传统经济向近代经济的转型中,岭南港口如何完成向近代化的过渡。在一定程度上,为今天泛珠江三角洲(9+2)区域联系与广东外贸发展提供参考,因此,选题有一定的学术价值和现实意义。同时,为申报联合国教科文组织的世界文化遗产“海上丝绸之路遗迹(中国境内)”的广州、潮州、澳门、海口、北海等丝路古港作了一定的诠释,有一定的学术价值和应用价值。

第一章

隋以前岭南港口与内地、海上交通的关系

第一节 秦汉时期岭南港口与内地、海上交通的关系

秦始皇三十三年（公元前 214 年）岭南设南海、桂林、象郡三郡，标志着岭南已正式纳入中央版图。秦末乱起，赵佗于此建南越国，汉元鼎六年（公元前 111 年），武帝灭之，在岭南设置南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、日南、九真、珠崖、儋耳九郡。海南岛上的儋耳、珠崖先后罢弃。其他七郡中南海郡治所番禺（治今广州），一直是秦汉时期主要的国内贸易和外来货物中转站。而合浦郡（治今广东徐闻、雷州境，一说今广西合浦境）所辖的徐闻、合浦两县，据《汉书·地理志》所载，却是汉代南海丝路重要的始发港。日南郡最南的障塞也成为对外贸易的始发地。从两汉始，徐闻、合浦、日南障塞一直在中外贸易中起着重要作用，而番禺的确一直是国内贸易的都会。秦汉时期岭南港口不但与内地有一定的商品往来，而且与海外商品互通有无，以岭南港口为点，对内、对外交通为线，组成了中外贸易联系的纽带。

一 番禺、合浦、徐闻以及日南障塞形成内外贸易港口的条件

番禺为秦南海郡所，汉初为南越国的都城，后来为汉南海郡所。从先秦至秦汉为岭南的经济繁荣地所在。这里居珠江三江之汇的三角洲地带，地势低平，土壤肥美，加上北江、西江、东江水运交通方便（越过南岭即与内地相连），向东海路也可达江左，向南为南海连接海南岛以及

东南亚。除良好的地理条件外,“广州包带山海,珍异所出,一篋之宝,可资数世。然多瘴疫,人情惮焉。”^①虽然有瘴气袭人,但商人、贫贱官吏却热衷于此地。“惟贫窳不能自立者,求补长史,故前后刺史皆多黠货。”^②究其原因,应与这里丰富的物产有很大的关系。

而徐闻、合浦成为两汉外贸始发港,地理条件十分重要,合浦位于中国大陆西南海北部湾的北岸,徐闻则在大陆最南端,隔琼州海峡与海南岛相望;合浦所临北部湾沿岸,是中国南部洋流、季风、海上航线都十分理想的地区;徐闻三面临海,陆海位置优越,可以相互连通;特别是两者距海南岛及域外有陆海较近之便。从历史自然地理来看,合浦所在的合浦盆地地质断陷带。合浦断裂带位于六万大山、大容山与云开大山之间,即南流江谷地。这一谷地受燕山和喜马拉雅构造运动影响,形成了一系列断陷盆地,合浦郡即是其中之一。受断块运动与差异性上升影响,合浦盆地周围、河流流向、海岸线和海湾呈折线展布。盆地东高西低,南流江下游主要河道不断由东南向西北迁移。而距今六千年左右冰后期海侵时,海岸线比现在还深入内地,南流江河口退缩到现在三角洲平原边缘的山口,合浦附近为岩岛罗列的浅海湾。随着海陆泥沙不断淤积,南流江三角洲不断向外推移,许多浅海变成泻湖^③。在距今两千年的西汉时,合浦沿海一带已形成港口,沿海一带人类活动频繁,汉墓累累,今合浦县城廉州镇有一千多座封土即可证明。徐闻县位于雷州半岛南端,雷州半岛在中更新世及以后成陆,其后受火山喷发、地壳升降和海平面共同作用,在距今五六千年前冰后期海侵时确定下来今天的海岸地貌^④,沿海亦有港口分布。至于位于今越南中部的汉日南郡的障塞,就是因为其在汉政府最南的海疆,才成为域外来中国的港口之一,其地位与作用不能代替。

第一,从交通路线来看,番禺、合浦、徐闻为陆海交通路线枢纽,是汉代南海丝路的内外交通港口。秦汉时,今西江有三道与中原相通。其一,灵渠道。因灵渠连接漓、湘两江,又分别是珠、长江支流,故从秦时起,这一交通孔道成为岭南通往中原的最重要道路之一。汉武帝元鼎五年

① 《晋书》卷九〇《吴隐之传》,中华书局1974年版,第2341页。

② 同上。

③ 莫永杰等:《海平面上升对广西沿海的影响与对策》,科学出版社1996年版,第68—70页。

④ 曾昭璇等:《广东自然地理》,广东人民出版社2001年版,第62页。