

中国水运史丛书

广东航运史

(古代部分)

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是一部航运史专著。它上自先秦下至 1840 年,记述了广东地区古代早期的水运活动和航运兴起、发展的历史,对研究整个华南沿海经济的发展有一定的参考价值。

中国水运史丛书 广 东 航 运 史 (古代部分)

责任编辑: 齐易

人民交通出版社出版发行
(北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 9.75 插页: 1 字数: 239 千

1989 年 6 月 第 1 版

1989 年 6 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—1000 册 定价: 6.45 元

ISBN7-114-00725-6

F·00077

中国航海史研究会

主任委员 胡家明

副主任委员 贵义和 马志义 高镇都

顾问 (按姓氏笔划为序)

马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉
朱杰勤 庄为玘 何明德 陈嘉震
谢中峰 魏启宇

《广东航运史》编审委员会

主任委员 李 谷

副主任委员 孙民权 陈 学 袁明钊 何修治

委员 (按姓氏笔划为序)

卢敬燊 杜宇堂 钟志军 黄胜兰
蔡士其 谭玉琦

《广东航运史》(古代部分) 编写人员

主编 叶显恩

撰稿 叶显恩 谭棣华 罗一星

目 录

总序

出版说明

前言

绪论..... 1

第一章 先秦至宋元时期广东的航运活动19

第一节 上古早期广东境内越人的水上活动20

第二节 秦汉吴晋南朝广东航运的拓展24

一 海运的初期发展与合浦、徐闻、番禺等

港口的出现24

二 西江、湟水、浈水等的内河水运29

三 南海市舶首冲广州港34

四 用于军事的水运37

五 古代木帆船制造与驾驶技术的大发展41

第三节 隋唐在海外贸易推动下的广东水运44

一 海上丝绸之路的形成与广州市舶使的设置44

二 世界东方大港广州49

三 大庾岭道的开凿与广东河运的发展51

第四节 宋元广东航运的持续发展53

一 珠江水系的整治与内河商货运输53

二 韩江流域和高雷、海南岛的航运活动59

三 东南沿海以米粮为主的海运62

四 广州市舶司的设立与陶瓷为主的海上贩运64

五 广州港于元代的降格和中小港口的兴起69

第五节 唐宋元时期造船和航海技术的进步71

一	造船业的又一高峰	71
二	航海技术的进步和“缝合船”的引进	75
第二章	明代广东初具规模的水运体系	82
第一节	珠江三角洲的水运网络	83
一	珠江三角洲的水道及其治理	83
二	农业和手工业的商业化促进内河航运的发展	84
三	墟镇勃兴及墟镇、水埠两位一体的形成	88
第二节	省内各地区间水运沟通的加强	91
一	韩江水系的整治与水运	91
二	高、雷、廉州和海南地区水运的进一步发展	94
三	以广船为首的船舶种类的增多和船舶性能的提高	99
四	岭南水运枢纽广州及其与岭内外交通的主要航线	107
第三节	贡舶贸易、走私商船和澳门港市的兴起	113
一	广州市舶司与贡舶、市舶贸易	113
二	海禁与走私商船	115
三	西方殖民主义者的东来和澳门港市的兴起	117
第四节	航运的管理、设施和征榷	120
一	商渔船户、厝户和河泊所	120
二	内河码头、津渡、关卡和征榷	124
三	运用于驿递制度的舟楫	130
第三章	清代鸦片战争前广东水运臻于全盛	138
第一节	清初的禁海与水运的暂时受挫	139
一	“迁界”对水运的破坏	139
二	沈上达主持的海上贸易	141
三	冲破海禁的走私商船	143
四	“两藩”肆虐下的河运	144
第二节	开海贸易后广东水运体系的形成	146
一	粤海关的成立及其对外船的管理	146

二	十三行与独口通商下的海上航运	149
三	航线的增辟与河道的治理	155
第三节	内河沿海客货运输的繁盛	166
一	商品经济的繁荣带来丰富的货源	166
二	内河客货运输的繁盛	167
三	沿海运输的空前活跃	186
第四节	水运的管理机构及管理制度	195
一	水运的管理机构与职能	195
二	水运管理制度的确立	198
三	关榷机构与征税	206
四	官军、胥吏对商船的勒索	210
第五节	船户的运输活动及其经营管理	212
一	广东的船户及其运输业务	212
二	船户的内部分工和管理	219
三	船工遭受的苦难	221
第六节	港口、码头和津渡的勃兴	228
一	沿海港口和内河港口的增加	223
二	专业码头、专用码头和私人码头的出现	237
三	连接村落城镇的津渡	241
第七节	造船业与航海技术的发展	247
一	官、私营造船业的发展及其分布	247
二	船舶的种类、制造工艺及其性能	251
三	航行技术的进步	257
第八节	18 世纪末 19 世纪初外船在广东领水的活动	261
一	英美等国对广州的贸易及其水运	261
二	洋行的鸦片贸易与“飞剪船”等船队的 走私贩运	262
三	“福士号”“渣甸号”等外轮的出现及其活动	266
附录	广东航运史（古代部分）大事年表	289
编后记		295

中国水运史丛书

总 序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已经有五千年的历史。中国的水运史，是中国文明史的重要组成部分，它对中国文明史的形成和发展，曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件，十分优越。大陆海岸线长一万八千多公里，河流五万多条，总长四十二万多公里，有大小湖泊九百多个。我们的祖先在很早以前，就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上，利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史，源远流长。早在新石器时代，已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今七千多年前，我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期，水上运输已十分频繁。到了汉代，我国已有坚固的船舶，并已使用风帆和平衡舵，凭借季节风，远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海，这是我国古代航海技术上一项重大发明，它对人类文明的进步，有着重大影响。泉州出土的宋代海船，是我国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，组建了二百多艘海船，两万多人庞大的船队，历访了三十多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章，早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇

岛港。汉代的广州港以及徐闻合浦港，已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。元代曾来我国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港。”长江沿岸的扬州港，兼有海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了，当时大食、波斯的航商侨居者有数千人众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州。”可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是我国繁荣富庶之地。我国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达一千七百余公里的大运河。这条运河无论从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873年1月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史上占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史

的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以及与港、航相配套的各种设施：集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过反复的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶，历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者。如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王濬、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜枚举。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好材料。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，

大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。我国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史、各省航运史，长江航运史，运河中，招商局史，民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。中国水运史丛书的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，我国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会
人民交通出版社

出版说明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等部。

2. 内河航运史：包括各省、市、自治区的内河航运史和《长江航运史》。

3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限，统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者，具有中等文化程度的商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，原则上由人民交通出版社公开出版。统一采用大32开印制精装本。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、科研、教学以及各省（市、自治区）内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的专家、学者参加了本丛书的编写、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的结晶。

前 言

《广东航运史》古、近代篇共两本书与读者见面了。要将上下几千年的广东航运编写成专业性史书，是极不容易的。由于有交通部、中国航海学会、中国航海史研究会的组织领导，特别是交通部彭德清、贺崇陞二位老部长对编写内河航运史书的关心，已故的中国航海史研究会副主任委员王大勇同志曾对广东航运史编写工作的具体帮助，还有各兄弟省的宝贵经验可资借鉴，因而能在三年左右的时间里把广东航运古、近代漫长、丰富的历史编纂成书。值得提出的是，这两本书是广东历史研究人员与航运工作人员密切合作编写而成的，是坚持理论与实践结合，专家与社会结合的科研成果。它凝结了广东历史研究人员与航运工作人员的心血，填补了源远流长的广东航运专史的空白。

广东濒临南海，岸线长，港湾多，江河纵横交错，有发展航运的优越自然条件。因而自古便有“番禺始作舟”之说；秦始皇经略岭南；隋、唐、五代、宋、元与南海诸国的水上交通和频繁的贸易交往；驰名于世的海上丝绸、陶瓷之路；明代港市的兴起及内河水运网络的形成；清代海、河运输的繁盛，都对广东经济文化的发展起到重要的作用。鸦片战争以后，1889年轮拖舢舨渡的出现，使广东内河有了公开合法经营的轮运业，并相继有了近代轮船、港口和造船业；民国成立后的十年间，广东出现的创办民营轮运业的热潮，大大增强了与外轮抗争的实力，形成了全省民营轮运网络；抗战初期，广东不仅担负起大后方对外贸易的重担，而且对抗战物资的运输起了非常重要的作用。但是，自从鸦片战争后，当政的腐败，航权的丧失，外轮的入侵，使广东近代航运的发展十分曲折，且始终是在反对帝国主义封建主义压迫的斗争

中求生存图发展。国民党在大陆的统治濒临崩溃的时候，更使广东民营航运陷入衰落的境地。中华人民共和国的成立，广东航运才迎来了新生。

纵观广东航运上下几千年的历史，头绪万千。感谢《广东航运史》古近代篇编写小组的辛勤努力，使这两本书不仅叙述了古近代广东航运漫长历史的兴衰演变，也叙述了有关的地理、考古、民俗及先辈的勤劳智慧和民族精神，并且联系中国和世界历史进行考察，探索其发展规律，总结历史的经验教训，对今后广东航运的现代化建设将起到一些启迪和借鉴作用，将有利于促进广东航运部门的物质文明建设和精神文明建设。

对广东省社会科学院历史研究所的大力支持及中山大学、暨南大学、华南师范大学及广州市社会科学研究所有关教授、专家对本书出版给予的指导和帮助，在此一并致谢。

李 谷

1988年3月

绪 论

一 优越的自然条件和源远流长的水运传统

广东背倚五岭，面临南海，有珠江水系纵横其间。地势北高南低，河道南流，河海互相沟通。中南部的珠江三角洲，河涌密布，湖沼星罗。东南西三面濒海，海岸线曲折，其长度居全国各省之首位，且湾澳众多，可充良港。广东沿海岛屿星列，其数目仅次于浙江、福建。它所濒临的南海，东与太平洋相接，西与印度洋相通。其地理形势，正如顾祖禹的《读史方輿纪要》所描述：

“广东之地介于岭海之间。北负雄韶，足以临吴楚；东肩惠潮，可以制瓯闽；西固高廉，扼交邕之襟吭；南环琼岛，控黎夷之门户。而广州一郡，屹为中枢，山川绵邈，环拱千里，足为都会。”

西江、北江、东江和流溪河诸水构成珠江水系。西江为珠江水系的主流，发源于云南省东部，自云贵高原而下，贯穿两广，流入南海，总长 2167 公里。北江发源于江西省倍丰县大石山，流经广东的南雄、始兴、仁化、至曲江，这一段称为浚水。浚水在曲江与发源于湖南临武县麻石砭的武水交会。自曲江以下，始称北江，流经英德、清远而达三水，这一段水道共长 445 公里。北江和西江在三水思贤滘相汇，然后分汊入海。东江发源于江西省安远县姐妹岗，流经广东的和平、龙川、河源、紫金、惠阳、博罗、增城、东莞等县，注入狮子洋，共长 522 公里。还有流溪河发源于广东从化七星岭，南流至南海县和顺附近与官窑水相会，经广州入狮子洋，长 160 公里。珠江水系之外，粤东地区主要河流为韩江（包括榕江、练江），较小的溪流有南溪、北溪、黄岗溪、练水、龙江、赤岸水等。粤西地区，有鉴江、漠阳江、廉江、九

洲江等。原属广东省的海南岛，有南渡江、昌江和万泉河等，这些河流均流汇南海，海河沟通。加之粤中地区湖泊星罗，交织成一派水乡泽国的地理环境。

广东处于低纬度的位置，最北的疆土（乐昌县）处于北纬 $25^{\circ}31'$ ，大陆区最南端（雷州半岛）处于北纬 $20^{\circ}15'$ 。海南岛的最南端为 $18^{\circ}9'$ ，海岛最南的疆域为南沙群岛的曾母暗沙以南，约在北纬 4° 左右，南距赤道仅四百余公里了。北回归线横穿广东省大陆区中央。地跨热带，面向热带性的海洋，形成热带亚热带季风气候。雨季长，河流的洪水期也较长，约4月间涨水，9月间下落，内河具有水量丰盈、经冬不冻的特点。南海因受季风的影响，进入南海的海流有暖流和寒流两种。夏季由于西南季风的吹送，有一股称为季风海流的暖流从爪哇前来，循东北方向，经南海流向台湾海峡。冬季由于东北季风的吹送，菲律宾以东暖流的一支由巴士海峡流入南海，沿反时针方向，流向越南海岸；另一股寒流（中国海流），也同时乘东北风沿海南下，经台湾海峡而进入南海，流向海南岛东岸。这种东北/西南流向的季风海流，恰同广东省海岸线走向相同，有利于沿海水运的发展。

暖热多雨潮湿的气候，适合水域和陆地生物的繁殖。广东陆地到处是一片林菁茂密，飞禽猛兽出没其间。海河水域水产丰富，尤以牡蛎、文蛤、魁蛤、海蛭、蚬（淡水贝类）等为最。广东的海河储蓄着为广东古代先民取之不尽的食物。

得天独厚的自然条件，使广东的越族先民自古以来就与水上活动结下不解之缘。他们择水滨而居，始以采拾贝类为业，继而以舟楫捕捞鱼类。因此越人以擅长“涉游刺舟”著称。这一遗风在广东的所谓疍民、龙户、卢亭一类的渔民中，依然保留，世代承袭不衰。他们以“舟楫为食”，长年累月地生活在烟波浩渺的河海之上。水上世家，专业易精，有利于航运和造船技术的提高。广船与福船并称，享誉于世，历久而未衰，绝非偶然。

从秦汉起，中国海上贸易的主要对象是南海诸国。因此，海上贸易发端于南方，交趾徐闻、合浦、番禺（今广东广州）等港

市随之兴起。到了孙吴时期，因交州刺史部所管辖的岭南地区内部，已形成红河水系和珠江水系这两个各具特色的经济区，所以孙权决定以合浦为界，一分为二，其南划为交州，其北划为广州。广州之名自此始，并且一直保持至今。交广分治，加强了广州港市的地位，又因造船业和航运技术的进步，海上交通进入“近洋航运”阶段，所以，自晋代起，广州取代交趾、徐闻等港市的地位，跃升为南海交通的首要港口。唐宋元时期，海贸空前发展，航运进入了“远洋航运”阶段。自晋代至鸦片战争前，广州除元代由于政治原因而降格为仅次于泉州外，一直保持中国主要港口的地位。鸦片战争之后，广州的主要港口的地位，逐步为上海所取代。历史上主要港市的嬗递依次为：交趾、徐闻、合浦、广州、上海。

优越的自然条件和越人“善用舟”、海贸发达的历史传统，使广东的水运业特别发达。从水运兴起之早、航海与造船技术之精、海河航运范围之广，客货运输量之大等方面考察，不难看出古代广东航运在全国处于独占鳌头地位。

二 广东古代航运史的分期及各个时期的特点

广东航运史的发展，大致经历如下的四个时期：战国及其之前，处于早期的水运活动阶段；秦、汉、吴、晋、南朝，有了开拓性的进展；隋、唐、宋、元，则取得了空前的发展；明、清，进入了繁盛与危机期。

战国之前，蛰居岭南的越族先民，滨水而居，取食、生息于这片泽国中。各部落之间互不相属，交换甚寡，尚未出现统一的君长。其水上活动的主要内容是采拾、捕捞海河中的贝类和鱼类等水中生物。他们通过内河，已与岭北有交通往来；沿着海岸也已同邻近的东南亚地区有偶发性的联系。但当时的船只粗糙、原始，航行技术落后，水上航运还处于早期阶段。

秦、汉帝国建立之后，由于军事的航运需要，有力地推动了岭南水运的发展。秦始皇派遣五路大军南征，主要经由民间早已

存在的水道商路。为了转输军饷，曾对一些河道作了疏浚，尤其是灵渠的开凿，沟通了长江水系和珠江水系之间的联系。西、北两江是岭外并可通向中原的水道。西江的地位尤为重要，经桂江、过灵渠，进湘江，而与中原相交通；循西江溯源而行可抵云贵，乃至四川。水路的开通和改善，对秦汉在岭南推行郡县制，实行直接的统治，起了重大的作用。海运于河运之后兴起。秦汉时，已可以沿着海岸作长距离的航行了。南海区域内已“无远弗届”，与东南亚各地发生了贸易往来。秦汉的船舶，发展到了比较成熟的木帆船阶段，出现了历史上第一次造船业的高潮。航海技术也大有进步，普遍采用借助星宿定位的方法。据《汉书》记载，已有一系列总结航海技术的著作行世。吴、晋、南朝的历代统治者，都倚重水运。尽管北方处于战乱，但岭南的偏安局面，使广东的航运在汉代基础上，得到了初步的发展。秦汉时，与印度沿岸的交通还需要转运；晋代之后，不仅可直通印度洋沿岸、阿拉伯海，而且还可通往红海、波斯湾了。从海上航线的不断扩展、交通地区的逐步扩大，内河航道的改善，造船和航海技术的发展，都说明秦、汉、吴、晋、南朝是广东航运的拓展期。

隋唐宋元，是广东航运的发展期，就全国而言，唐之前，对外交通贸易是以陆路为主的。跋涉山川、横越沙漠，兼以途中盗贼作祟，商客往来，至为艰险。贯通中西的“丝绸之路”，在交通运输和中外交往中极一时之盛。海上的交通贸易，则处于次要的地位。约于3世纪以后，由于海上航线的开拓，《唐书》上记载的“广州通海夷道”的开通当在唐之前，至唐代，海路日显重要。唐代奠基的对外贸易自由的开放政策，在宋元两代又得到了推进。对外贸易自由的开放政策，直接推动了海上帆船贸易的发展。8世纪，由于阿拉伯商人在海上兴起，形成了以东方的唐帝国和西方的阿拉伯帝国为轴心的国际海洋贸易圈。原为南海交通首冲的广州，也跃升为世界东方的大港。广州繁荣一时，被视作“金山珠海”之地，为海内外所艳羡。应当指出，当时广州之繁荣，是水运交通之发达和对外贸易繁盛之结果。正因为广州港市