



海上丝绸之路研究书系（港口篇）

司徒尚纪 王元林 主编

# 汕尾港与 海上丝绸之路

广东省人民政府参事室 编  
广东省人民政府文史研究馆

汤苑芳 著



SPM

南方出版传媒

广东人民出版社

---

## 作者简介

---

**汤苑芳**，女，1978年生，广东增城人。历史地理学博士，广东技术师范学院研究人员，主要从事岭南历史地理、历史民族地理研究，已出版学术专著《分合与互动：清代广东墟市经济地理（1644—1911）》，此书荣获广东省第六届哲学社会科学优秀成果奖著作类三等奖。此外，学术论文代表作有《从元诗看元代酒文化》《自然环境与清代岭南少数民族头饰文化的演变及特色——以〈皇清职贡图〉为中心》《民国广州河涌治理对当今水环境整治的借鉴》《清代民国广州城市边缘区的演化（1644—1949）——以西关地区为典型》《清代大埔县墟市考略》《海洋生态文明示范区建设中的文化类指标刍议》《海韵弥馨：海洋历史民俗文化资源的开发研究——以广东为例》等。



海上丝绸之路研究书系（港口篇）

司徒尚纪 王元林 主编

# 汕尾港与 海上丝绸之路

广东省人民政府参事室 编  
广东省人民政府文史研究馆

汤苑芳 著

**SPM**

南方出版传媒

广东经济出版社

·广州·

## 图书在版编目 (CIP) 数据

汕尾港与海上丝绸之路 / 汤苑芳著. — 广州: 广东经济出版社, 2018. 1

ISBN 978 - 7 - 5454 - 6112 - 1

I. ①汕… II. ①汤… III. ①海上运输 - 丝绸之路 - 历史 - 汕尾  
IV. ①K296.53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 038515 号

出版人: 李 鹏

责任编辑: 刘 倩

责任技编: 许伟斌

汕尾港与海上丝绸之路

Shanweigang Yu Haishang Sichouzhilu

出版 发行	广东经济出版社 (广州市环市东路水荫路 11 号 11 ~ 12 楼)
经销	全国新华书店
印刷	广东省农垦总局印刷厂 (广州市天河区棠东路横岭三路 11 ~ 13 号)
开本	730 毫米 × 1020 毫米 1/16
印张	14.25
字数	200 000 字
版次	2018 年 1 月第 1 版
印次	2018 年 1 月第 1 次
书号	ISBN 978 - 7 - 5454 - 6112 - 1
定价	43.00 元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与承印厂联系调换。

发行部地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: (020) 37601950 邮政编码: 510075

邮购地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: (020) 37601980 营销网址: <http://www.gebook.com>

广东经济出版社新浪官方微博: <http://e.weibo.com/gebook>

广东经济出版社常年法律顾问: 何剑桥律师

· 版权所有 翻印必究 ·

# 《海上丝绸之路研究书系》

## 编撰组织成员名单

### 组委会

主任：徐少华

副主任：张爱军 张小兰 周 羲

### 编委会

主任：张小兰 周 羲

副主任：陈小敏 麦淑萍 黄 尤 彭 贇 庄福伍

编 委：（按姓氏笔画排序）

王培楠 古伟中 白 玲 刘胜利 苏泽群 胡浩民

洪三泰 索健元 黄淼章 蔡玉明 蔡高声

### 学术委员会

主任：黄伟宗

副主任：司徒尚纪 王元林

委 员：（按姓氏笔画排序）

叶春生 田 丰 朱 竑 刘正刚 李庆新 杨兴锋

吴松营 冷 东 张 磊 陈永正 陈海烈 郑楚宣

侯月祥 顾润清 徐远通 衷海燕 黄启臣 章文钦

韩 强 曾 骐 谭元亨

### 书系编辑部

总主编：黄伟宗

主 编：司徒尚纪 王元林

### 港口篇编辑部

主 编：司徒尚纪 王元林

编 委：（按姓氏笔画排序）

刘 强 许桂灵 汤苑芳 李 燕 李坚诚 李爱军

陈立新 孟昭锋 黄迎涛 熊雪如

广东省人民政府参事室  
广东省人民政府文史研究馆  
广东省海上丝绸之路研究开发项目组  
广东省珠江文化研究会  
组 编



# 总序



港口作为水陆运输转口基地，具有客货流吞吐功能；港口拥有陆向和海向腹地，深入广大城乡和海内外地区；港口附近还是临港产业区，可配置各种海洋产业，形成巨大的产业集聚区。故港口实际上是一个经济增长点或生长极，能产生巨大的经济辐射作用，带动周围地区的社会经济发展。举凡世界上临海的国家，无不对港口开发建设重视有加，并将其列入发展当地社会经济不可或缺的举措。特别是15世纪地理大发现以后，世界进入海洋时代，港口在航海和海洋经济发展中的地位日益凸显，因而出现不少新港口，直接影响到所在国家和地区的社会经济发展。我国伟大航海家郑和就说过，“财富取之于海”。港口作为扬帆航海的起点，也是财富聚集之地。在古代，广州是我国通往世界各地最大的一个港口，历有“天子南库”之称，广州港税收，为国家财政收入的一个主要来源。我国自西汉以降，即以合浦、徐闻港为起点，开辟了延续2000多年的海上丝绸之路，与世界各国进行和平、友好、平等的商业贸易往来，也借此进行文化交流活动，因此对人类文明进步做出了重大贡献，其中广州、泉州、宁波、海口、三亚等港口对此贡献匪浅。

广东濒临南海，海岸线曲折绵长、港湾众多，不少地区自古以来就被开辟为港口，从粤东樟林、柘林、潮州、汕头、南澳、汕尾、屯门、澳门、广州，到粤西阳江、电白、赤坎、雷州，到海南琼州、清澜、三亚，以及广西北海、钦州、防城等，都与海上丝绸之路发生了密切联系，有力地促进了当地社会经济的发展。对此，梁启超在《世界史上广东之位置》一文中指出：“今之广东，依然为世界交通第一等孔道。……虽利物浦、纽约、马赛不能过也。”基于广东交通的特殊地位，梁启超进一步指出：“广东非徒重于世界，抑且重于国中矣。”这里所说的“广东交通”，港口是一个最重要的组成部分。伟大的革命先行者孙中山先生在《建国方略·实业计划》中，就拟定了一个庞大的海洋开发战略，勾画了发展蓝图和布局方案。仅就海港建设而言，孙中山先生提出建设北方、东方、南方3个一等大港，营口、福州、海州、钦州4个二等港和辽宁至海南的15个三等港。其中在广东沿海的就有汕头、电白、海口港，以及汕尾、西江口、海安、榆林港4个渔业港，它们共同形成我国东部、南部海岸线分布的海港体系。同时，孙中山先生将这个海港建设与和它们相连的河流或腹地的整治、开发利用一体规划、设计，形成江海一体、海港和河港一体、海陆并举的建设观。例如建设南方大港（即广州港），其计划就包括了广州港本身的改良、西江河道整治、北江河道整治、东江河道整治、航线疏浚、运河开凿、新地填筑、水闸兴建、物资运输等，涉及多个部门和沿海城市与地区，实广及广州港陆向和海向腹地等问题，无疑是一份珠江流域和南海近岸海域开发规划方案。孙中山先生还将海港建设与海军基地建设相结合，认为开发海洋资源、加强外贸、发展海上航运与海军基地建设都是不可分割的。虽然由于孙中山先生过早逝世，这一计划未能完全实现，但它仍指引了以后我国港口的发展，为中华人民共和国成立后我国港口规划、布局、建设等提供了重要参考。

世界海洋是一个整体，不像陆地相互分割。孙中山先生深刻总结了长期海禁、忽视海权导致国土主权丧失、西方列强入侵的历史教训，指出：“自世界大势变迁，国力之盛衰强弱，常在海而不在陆，其海上权力优胜者，其国力常占优胜。”还特别指出，一个国家要掌握海权，必须要有控



制海洋的手段：建设一支强大的海军，这是国家的“富强之基”。而建设海军，必须发展造船业，使中国海军成为世界上最强大的海军之一，使中国成为一等强国。为此，在《建国方略·实业计划》中孙中山先生提出“创立造船厂”，“当有一航行海外之商船队，亦要多数沿岸及内地之浅水运船，并须有无数之渔船”。孙中山先生这一海权观和发展海洋经济的思想在中华人民共和国成立后逐步得到落实，特别是改革开放后，中国迅速崛起，中国海军活跃于世界海洋，成为全球重要的海军力量之一。

毋庸置疑，海陆国土开发、海洋产业发展、海洋权益维护，特别是我国“一带一路”倡议的实施等，都必须以海港为依托、为基地、为保障，所以，港口建设已成为我国沿海省区的一个重要任务。而广东作为我国最大、最强的一个海洋省，港口建设已被提上了重要议事日程，各项规划、建设方案源源而出，正形成向海洋进军、大力开发海洋的热潮。

在这种背景下，由广东省人民政府参事室、广东省人民政府文史研究馆指导，广东省珠江文化研究会组织，广东经济出版社出版的《海上丝绸之路研究书系（港口篇）》可谓正合其时，不仅可为广东海洋大省、海洋强省建设提供强有力的海洋文化软实力支持，而且可为实施“一带一路”建设提供决策参考，具有重要的经济、政治意义。

首先，该丛书总结了广东主要海港发生、发展、盛衰变化的历史过程、特点和规律，并提供了它们演变的一系列历史剖面。如千年不衰的广州港，其在历史上数易港址，从南海神庙附近扶胥港到今海珠区黄埔古港，到20世纪30年代黄埔港，再到现今大沙地黄埔新港等。虽历经多次变迁，但广州港仍没有衰败，一直发挥其功能，对广州城市商业贸易繁荣发挥了关键作用。又如潮州港，其古代在今潮州市原韩江出海口，后韩江淤积严重，港口南迁40多公里，港址也南迁，遂有汕头港兴起，对促进韩江三角洲经济开发起到了巨大的推动作用。故认识潮州港、汕头港的历史变迁和两者的关系，对潮汕地区发展战略、产业选择、布局、城市群建设等，有重要参考价值。对于新兴的珠海、深圳等港的历史，该丛书也备述其详，为当今港口的开发利用提供了参考资料。

其次，该丛书对各个港口的海陆腹地勾画了大致轮廓，这对认识港口地位、货流来源、结构和流向，甚有实际应用价值。如新兴的深圳港、珠海港，其现已成为珠江口两大巨港，吞吐量非常大，不仅事关两大特区的经济发展，而且与香港港、广州港、南沙港，以及当前正在发展的粤港澳大湾区建设关系甚大，该丛书对深圳港、珠海港的阐述，无疑可为环珠江口其他港口发展和协作提供借鉴。又如阳江港，虽原有一些渔港和小型商港，或渔商两港，但因港小、吨位不足，难以支持当地海洋经济振兴。近年来建设的吉树港，可泊万吨巨轮，又配备专用铁路，使其腹地远及华南和东南亚，这为阳江海洋产业发展提供了强大的动力和保障，是阳江以海兴市、以海旺市的强力支柱。类似这种港口腹地的交代和划分，及其区域关系的剖析，成为丛书的一大重要内容，增加了它们的应用价值。

再次，丛书以港口为核心，充分介绍了相关的海陆资源，从点扩展到面，涉及一个相当大的海陆区域，为海岸带、近岸海洋的开发利用，提供了丰富的资料。广东海洋资源非常丰富，单位面积海洋生产量比同样面积陆地生产量要高得多，效益也大得多，故临海地区比内陆富裕。语曰：“水深处民多富，水浅处民多贫；水聚处民多稠，水散处民多离。”丛书编著者深切了解港口与资源的关系，以相当的篇幅介绍了港口附近海产资源、海岛资源、滩涂资源、城镇资源、旅游资源、历史文化资源、人口资源（如疍民），涉及它们的数量、质量、分布、开发利用现状、存在问题和对策等，并做了较为全面、深入的阐述和评价，可供有关部门参考使用。如《阳江港与海上丝绸之路》一书，即对阳江市境内各大海河港的旅游资源赋存、开发利用作了较为客观、充分的介绍，特别是对海陵岛各景区的介绍，颇为翔实，读后如置身其中。这对认识这个国家级旅游景区、吸引游人，甚有裨益。其他诸作，也无不如此，故本丛书虽曰港口丛书，实无异于区域社会经济文化丛书。

此外，该丛书发端于海上丝绸之路，归结于“一带一路”，达到古为今用、为现实服务之目的，具有学术与现实相结合的时代特色，可供相关研究比照参考。广东沿海港口多有悠久历史，且其兴起和发展离不开海上丝绸

之路的兴衰。这其中涵盖了港口本身的历史、交通线、腹地、城镇群落、区域经济发展等，都直接或间接与港口所及港址、腹地、周边地区开发、海上贸易、海防安全、外交关系等相关，具有牵一发而动全身的利害。该丛书各卷，每介绍港口历史，多追溯其兴起的地理和历史基础，尤其后者，多与海上丝绸之路兴起相联系，从中可窥见海上丝绸之路对广东社会经济文化作用甚大，丝毫不让于其他省区。如湛江港卷，即从汉代徐闻、合浦港说起，经历代变迁，到清末广州湾崛起、现当代湛江港建设，大部分时间都离不开海上丝绸之路。又如阳江港，其在南朝时已为海上丝绸之路转口港，宋代海陵岛（时称溲洲）发展为海上丝绸之路补给站。南宋沉船“南海Ⅰ号”在附近海域沉没与此不无关系，该著作对此作了较详尽的介绍。其他各卷，也大抵如此。可知，丛书写作，从其伊始，即有与海上丝绸之路相联系的宗旨，故能有效地指导丛书之编著和出版，也可视为对开发广东海上丝绸之路资源、争报联合国人类文化遗产名录的一个响应。

2013年以来，我国实施“一带一路”倡议，广东很快作出了积极的反应，制定了相应的决策和要求，规定了各项具体任务，形成了响应中央这个重大决定的热烈气象和付诸实施的态势。各地也相应制定了相关的规划、对策与措施。在这种背景下，丛书各卷均设置了一定栏目，专述各港与“一带一路”建设的关系，提出相应的建议，供有关港口政府决策参考。这包括各港口的历史梳理，港口运作的经验启示，宜采取的政策、技术、措施等，不仅有助于港口建设，而且对它们所在区域的社会经济发展也大有裨益。白居易说，“文章合为时而著，歌诗合为事而作”，该丛书是实践了这一古训的。

再者，该丛书的很多内容是作者野外调查所得，明显地补充了历史文献、现代各类资料的不足，使之更具可靠性和真实性。如湛江港、潮州港、汕尾港、电白港等卷，作者就深入港区现场考察，走访当事人，实地观察港口历史、现状，拍摄大量照片、绘制相应的地图等。这也说明，即使当今科学昌明、GIS技术发达，但也不能取代野外考察，后者仍是涉及区域的科学研究所不可或缺的。

最后，本人作为该丛书的一位主编，以上所言，难免有偏爱之嫌，敬请有关部门、地区和读者批评指正，是所欣幸。

是为序。

司徒尚纪

2018年1月17日于中山大学望江斋

# 序

P r e f a c e

# 言

汕尾市旧称海陆丰。汕尾港是粤东地区的主要港口之一，其萌芽于明，成形于清，繁盛并衰落于近代，复兴于现代。其形成与发展，与海上丝绸之路的演变息息相关。历史上，汕尾港曾异常繁华，一度为粤东著名的渔业港口、军事重镇与商业中心。晚清，在遮浪灯塔的指引下，外国商船鱼贯而入，汕尾港成为各国进行海外贸易的重要商港之一，一片盛世景象。其时，潮汕商人不断注资汕尾港经济，使汕尾港商业日渐活跃。出口商品在中国香港中转，远销日本、挪威及东南亚诸国。民国时期，汕尾港商业发达，出现经营意识与经营方式先进的商号，它们的经营者在汕尾、汕头、香港、广州、泉州、上海等商埠设立电讯，实行联庄经营。进出口贸易畅旺，海盐与海产长期出口香港，部分产品还从香港中转，远销马来西亚、泰国、菲律宾等地。近代汕尾港曾经是广东著名的“出超”港之一。

然而，进入现代，特别是改革开放之后，汕尾港虽然也取得了令人瞩目的成绩，但是，也逐渐被周边的港口所赶超，其发展速度，逐渐与其连接珠江三角洲与韩江三角洲的重要地位不相匹配。这与历史上曾经辉煌的汕尾港反差较大，其背后之原因，实在令人深思。若以史为鉴，则可更加明了汕尾港发展的优势与短板，这有利于汕尾港乘势而上，取得更大的发展，从而不负上天所造就的地灵人杰，不辱时代所赋予的光荣使命。

汕尾港是汕尾地区港口的典型代表，除此之外，甲子港、乌坎港、金厢港、鲘门港等汕尾的主要港口，亦曾在历史长河中熠熠生辉，它们与汕尾港一道，组成了夺目耀眼的汕尾港群，共同推动了海陆丰地区的繁荣发展。因

此，本书以“汕尾港”为名，囊括甲子港、乌坎港、金厢港、汕尾港、鲗门港等汕尾主要港口，虽主述汕尾港，亦旁及其他诸港。

本书旨趣，力图反映汕尾港口的特色、历史地位和影响，总结其形成的发展规律，同时提供在其发展历史过程中具有代表性的历史剖面。并尝试从海上丝绸之路的视野来透视汕尾港口的兴衰隆替和经验启示，且与汕尾市今天的“一带一路”建设相联系，为在奋进中的汕尾港口提供历史方面的思考角度，为汕尾市的“一带一路”建设提供决策参考。亦希望读者通过阅读此书，获得对汕尾港口更为全面的了解与更加深刻的认识。

# 目 录

C O N T E N T S

## 第一章

### 汕尾港形成的条件

第一节 自然环境 / 002

第二节 人文环境 / 011

## 第二章

### 古代汕尾港与海上丝绸之路

第一节 古代汕尾港的兴起 / 022

第二节 古代汕尾港的发展 / 027

## 第三章

### 近代汕尾港

第一节 汕尾港第一次飞跃时期 / 040

第二节 近代汕尾港的全盛时期 / 042

第三节 近代汕尾港的衰落时期 / 048

第四章

## 现代汕尾港与“一带一路”

- 第一节 现代汕尾港的复苏阶段 / 054
- 第二节 现代汕尾港的重振阶段 / 058
- 第三节 现代汕尾港的下滑阶段 / 071
- 第四节 现代汕尾港的飙升阶段 / 075

第五章

## 现代汕尾港的港口功能

- 第一节 渔港功能 / 088
- 第二节 工业港功能 / 095
- 第三节 商港功能 / 111

第六章

## 汕尾港军事与文化

- 第一节 汕尾港与军事 / 132
- 第二节 汕尾港与妈祖 / 146



第七章

## 汕尾港的前景与“一带一路”

第一节 汕尾港口的发展现状 / 156

第二节 汕尾港口的发展前景 / 171

第三节 汕尾港口为“一带一路”建设服务 / 174

第八章

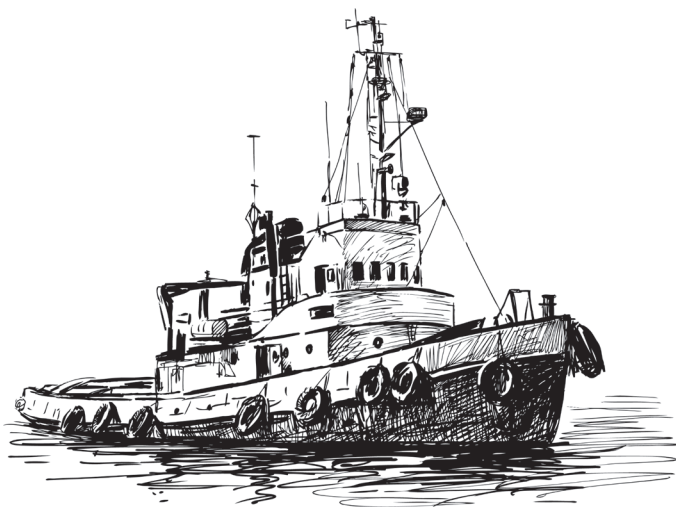
## 总 结

参考文献 / 204

后 记 / 209



· 第一章 ·



汕尾港形成的条件

汕尾港群所在的汕尾市，位于广东省东南部沿海，东临揭阳市，同惠来县交界；西连惠州市，与惠东县接壤；北接河源市，和紫金县相连；南濒南海，总面积5271平方千米。辖区内有1市2县3区：市城区、海丰县、陆丰市、陆河县、红海湾经济开发试验区、华侨管理区等，总人口330多万。

汕尾地区独特的自然资源条件及人文社会条件，造就了别具一格的汕尾港群。

# 第一节 自然环境

## 一、自然概况

汕尾市位于粤东基岩港湾式海岸区，山丘半岛（或岬角）与海湾（或平原）相间排列。山地、丘陵占陆地面积大，余为台地和平原。山地、丘陵主要由古生代变质岩和中生代花岗岩构成，台地主要由花岗岩和红色岩系构成。主要港湾有碣石湾、红海湾。大湾常套有小湾，湾内岛屿罗列。红海湾两侧有潟湖，东侧为品清湖，连岛沙坝（如海丰县的施公寮）和拦湾沙坝广布，并伴生一系列潟湖，如甲子港、碣石港、乌坎港等。海岸线曲折多湾，岛屿众多，有岛屿93个、海湖3个，汕尾全市沿海200米等深线内属本市所辖海洋国土面积2.38万平方千米，占全省海洋国土面积的14%。

汕尾市位于北回归线以南，太阳辐射年总量以海丰县为代表，平均为5144.4兆焦耳/平方米。常年日照时数为2000~2200小时。年平均气温等值线

界于21.5℃~22.5℃，最热月7月为28℃左右，最冷月1月为13.5℃~14.5℃。近岸几乎无霜。

汕尾市雨量较多，莲花山脉东南坡是我省降雨中心之一，海丰县年雨量达2380毫米（大眼洞，大于2400毫米）。4~10月为雨季，占年雨量的87.8%。年雨量曲线多数呈单峰型，极值出现在6月；部分呈双峰型，另一个极值对应台风影响频繁的部分。暴雨日（日雨量≥50毫米），一般为6~9天。

地表径流丰富，多年径流深的分布与年降水量基本相应，变化范围为700~1800毫米，由海岛向大陆山地增加。螺河、螺溪、赤石河、黄江、大液河等15条河流的集雨面积，皆达100平方千米以上。陆丰市与普宁县交界的峨眉嶂是径流高值区，达1800毫米，单位面积产水量36.6立方米/（平方千米·秒），居全省之冠。区内无大河，河流各自独流入海。

在优越的水热条件下，植物生长良好，覆盖度较高。地带性植被为季风常绿阔叶林和常绿季雨林，高程较大的山地，分布常绿阔叶林。沙坝上普遍植有木麻黄、台湾相思防护林带。海洋生物鱼、虾、贝、藻种类多。<sup>①</sup>

## 二、海洋水文

### （一）水温和盐度

汕尾沿岸年平均等温线走向与等深线分布一致。春夏季为升温期，秋冬季为降温期。沿岸水温的梯度变化明显。表层水温因受各种不同因子影响，各岸段水温的分布有所差异。碣石湾及其以东海域的沿岸水域，属外海水主要抬升地段。汕尾海岸带海水温度季节变化明显。<sup>②</sup>4~5月为沿

① 自然概况部分资料来源：广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室。广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]。北京：海洋出版社，1988：322。

② 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室。广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]。北京：海洋出版社，1988：129。

岸最快的增温期，<sup>①</sup>11~12月为海岸最快的降温期，汕尾海域的降温率为4℃/月。<sup>②</sup>夏季，汕尾海岸表层水温达到最高值30.42℃。夏季沿岸水温分层现象较普遍，垂直梯度大，一般在0.4℃/米以上，尤其在较浅的河口港湾或外海低温高盐水上升的水域，水温垂直梯度值范围为0.5℃~1.4℃/米。冬季，汕尾海域表底层水温一般分布均匀，沿岸水温自西向东递减。汕尾海岸水温最低值约为13.38℃。在河口区和较浅海区表层水温日变化明显。汕尾沿岸，水温年变化过程呈单峰型，最高水温出现于7~9月，在27℃以上，最低水温值，出现在2月份，约16℃。年度幅值为11℃左右。<sup>③</sup>

盐度方面，汕尾海岸带海域盐度主要受大陆径流形成的低盐沿岸和外海高盐水两大水系的制约，它们的消长决定了表层盐度的地理分布和年变化。汕尾沿岸表层盐度等值线大致与海岸线平行，一般由近岸向外海递增。<sup>④</sup>

(1) 春季：沿岸盐度变化大。甲子港至海门湾底层平均盐度大于34.00，表明外海的高盐水在汕尾海岸的涌升现象春季已开始出现。(2) 夏季：夏季是汕尾海岸高盐水涌升较强的季节，沿岸表层普遍盐度高。碣石湾以西表层盐度为32.00；碣石湾以东，如甲子港至海门湾为33.00。<sup>⑤</sup> 汕尾海岸的水色范围为4~10号。透明度与水色号相反，汕尾海岸水域为0.5~9.5米。<sup>⑥</sup>

① 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京：海洋出版社，1988：129.

② 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京：海洋出版社，1988：130.

③ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京：海洋出版社，1988：131.

④ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京：海洋出版社，1988：131.

⑤ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京：海洋出版社，1988：133.

⑥ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京：海洋出版社，1988：137.

## (二) 潮汐和风暴潮

据相关资料表明,广东沿岸是发生台风风暴潮比较频繁的地区。<sup>①</sup>甲子港附近为正规全日潮,碣石湾至红海湾附近为不正规日潮。<sup>②</sup>汕尾海岸的平均涨潮历时长于平均落潮历时。<sup>③</sup>甲子港及其以西海岸的平均高潮间隙值为7.5~9.5小时。<sup>④</sup>汕尾海岸的潮流运动大都以顺时针旋转为主。在潮流历时方面,汕尾浅海区的涨潮历时一般大于落潮历时1~2小时,而落潮流速明显大于涨潮流速。<sup>⑤</sup>

汕尾海岸是我国遭受台风风暴潮影响的主要地区之一。<sup>⑥</sup>

## (三) 潮流和余流

在潮流性质方面,汕尾海岸主要为不正规的半日潮流,其中,红海湾内的潮性系数为 $F > 2.0$ ,属不正规日潮流。<sup>⑦</sup>汕尾沿岸流以北东向的风海流为主。汕尾海岸水域的表、底层余流主要呈偏西流动,流速为0.1~0.7节。<sup>⑧</sup>冬季,广东外海形成了较夏季更为稳定的南西向漂流,近岸海水也为其控制。此时,汕尾外海的流速在0.6节左右。甲子港的底层余流偏北,流速为0.1~0.3

① 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队,广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京:海洋出版社,1988:128.

② 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队,广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京:海洋出版社,1988:137.

③ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队,广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京:海洋出版社,1988:138.

④ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队,广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京:海洋出版社,1988:139.

⑤ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队,广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京:海洋出版社,1988:143.

⑥ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队,广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京:海洋出版社,1988:140.

⑦ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队,广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京:海洋出版社,1988:141.

⑧ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队,广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京:海洋出版社,1988:146.

节，甲子港以西各测流站的余流以偏西流动为主，但红海湾湾口测站的余流流向偏东，流速为0.1~0.4节。<sup>①</sup>

### （四）波浪

汕尾沿海的波浪主要是由台风和季风引起，台风风速一般大于季风风速，冬季的东北季风强于夏季的西南季风，且前者的持续时间也较长。因此，海岸的最大波浪由台风引起，最多波浪的来向则决定于季风（主要是东北季风）。<sup>②</sup>遮浪以南东东浪为主，年出现率31.8%。<sup>③</sup>汕尾海岸出现台风浪的时间为5~11月，尤其是7、8、9三个月居多。<sup>④</sup>

## 三、建港优势

以甲子港、乌坎港、金厢港、汕尾港、鲘门港为代表的汕尾港口，历来是粤东地区的重要外贸口岸和内陆物资的集散地。汕尾港口的存续与发展，有赖于一系列自然条件的支持。

### （一）区位条件良好

汕尾市所在地，区位条件良好，历来海陆交通汇聚。这是支撑汕尾港口形成与发展的重要条件之一。

区位条件良好。汕尾市东邻汕头，西近珠江三角洲，地处汕头港至珠江口的中部，西南与香港遥遥相望，区位条件良好。明代，海陆丰因处于福建泉州和台湾至广府的航道要冲，中外海洋船只频繁来往于海陆丰沿海渔港。

① 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京：海洋出版社，1988：148.

② 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京：海洋出版社，1988：148.

③ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京：海洋出版社，1988：150.

④ 广东省海岸带和海涂资源综合调查大队，广东省海岸带和海涂资源综合调查领导小组办公室. 广东省海岸带和海涂资源综合调查报告[M]. 北京：海洋出版社，1988：154.



乾隆年间，已有广东与福建的贩盐船舶聚集在这里，据载：“邑东南十里为和丰滘，二十五里为新滘，一望沃野，水道不通，宋舟师至，凿而通之，闽广贩盐诸舶往往聚此……”<sup>①</sup>又由于区位优势良好，汕尾海域，在历史上曾处于繁忙的远东西太平洋主要国际海运航线〔航运界称这条国际航线为JCJL（Java China Japan Line）〕上，这条国际航线贯通雅加达、新加坡、中国香港、汕头、厦门、宁波、上海、青岛、天津、大连、日本。在20世纪60年代以前，这条国际航线主要由英国太古公司与荷兰渣华公司经营。今天，汕尾港距离太平洋国际航线也只有12海里。

汕尾市交通条件便利，汕尾港、甲子港、乌坎港、金厢港、鲘门港等汕尾各大港口为广东省重要的海陆运输线路交汇点。其中，汕尾港水路距香港81海里，距台湾高雄港200海里，距太平洋国际航道12海里；汕尾港陆路距广州240公里、深圳150公里、汕头160公里。深汕高速贯通全境，紧贴海岸线而行。2011年厦深铁路开通后，汕尾港至深圳只需40分钟。待广州至汕尾高速铁路通车后，汕尾港至广州，只需50分钟；再加上已经建成通车的天（津）汕（尾）高速，以及即将陆续开建的玉（广西玉林）漳（福建漳州）高速、京九铁路龙川至汕尾支线，未来汕尾将形成“三铁路三高速一港口”水陆交通发达的格局，包括汕尾港、甲子港、乌坎港、金厢港、鲘门港在内的汕尾各大港口，被纳入环珠三角的内环之中，海陆交通愈加便捷。汕尾市每天有客运班车通往广州、惠州、深圳、汕头、揭阳、潮州等地，运载海鲜等货物的专车，可当天直达香港。由海路可通往国内外各港口。

## （二）建港条件优越

红海湾两侧有潟湖，东侧为位于汕尾市境内的品清湖，另外，连岛沙坝（如海丰县的施公寮）和拦湾沙坝广布，并伴生一系列潟湖，形成众多著名港口，如汕尾港、甲子港、碣石港、乌坎港等。

潟湖型港口汕尾港，位于红海湾东北角，口门向西北，水域宽阔，水

<sup>①</sup> 于卜熊，史本. [乾隆]海丰县志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：180.

位较深，港池在潟湖的咽喉部。汕尾港位于一个完整的潟湖体系之中，这一体系包括了：沙坝（汕尾沙舌）、潮汐通道（汕尾港）和潟湖（品清湖）。品清湖，在历史上曾经是一个海湾。冰后期海水侵入汕尾周边低洼地，形成溺谷湾，此为品清湾。沙坝的形成，将品清湾变成了品清湖。品清湖的沙坝，被称为汕尾“沙舌”，它形成于约120年前。来沙为捷胜东坑鹧鸪咀至汕尾新港村一线约15公里海岸的泥沙。这些泥沙经东南向波浪沿岸输移，越过原新港村后不断堆积，形成沙坝。在东南来沙以及南-西向波浪的共同作用下，形成的沙坝向陆域方向推移；而品清湖潮流向外流动，不断阻止沙舌向岸侧靠近。这两种动力势均力敌，使得沙舌以狭长状向北延伸了约1800米，在现海关码头对开水域达到延长极限，沙舌终端部形成，沙舌基本终止了延伸。汕尾沙舌，阻隔了品清湾与外海的直接联系，阻挡了浩瀚波浪直接冲击汕尾海岸，使汕尾城镇多了一道天然屏障。有了汕尾沙舌，才有汕尾港和品清湖。有了品清湖，汕尾沙舌的存在和汕尾港的生命力才得以保障。<sup>①</sup>沙坝（汕尾沙舌）、潮汐通道（汕尾港）和潟湖（品清湖）形成一个完整的潟湖体系，它们相互依存，息息相关，兴衰与共。汕尾市的建设与发展，得益于汕尾沙舌、汕尾港和品清湖这一潟湖体系形成与发展。

汕尾港港区由潟湖、港池、港门外3部分组成，海岸线12.6千米，面积37平方千米，其中潟湖22平方千米，港池3平方千米，港门外12平方千米。由于自20世纪60年代开始，汕尾潮汐通道已经定型，港口条件很好，所以在汕尾镇三马路前沿修建了不少码头。<sup>②</sup>

### （三）水产资源丰富<sup>③</sup>

汕尾地区水产资源丰富，品类繁多。汕尾地区的水产资源可以分为三类，分别为：淡水水产资源、海洋水产资源、海淡水水产资源。其中，淡水

<sup>①</sup> 魏贞伦. 保护我们美丽的品清湖[N]. 汕尾日报, 2016-02-18(2).

<sup>②</sup> 王鸿寿, 应秩甫, 陈志永. 粤东汕尾港潟湖-潮汐通道体系的演变及泥沙运动[J]. 海洋学报, 1990, 12(1): 54-63.

<sup>③</sup> 钟锦时. 水产沧桑录[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史: 第四辑. 汕尾: 汕尾市政协学习和文史委员会, 1994: 5-36.

经济水产品有7类13科41种，海洋经济水产品种有14类107科173种，海淡水水产品有石斑鱼、海马、对虾、龙虾、锯缘青蟹、鲍鱼等。

汕尾地区水产资源丰富的原因，主要有：

(1) 汕尾水热条件适宜。汕尾处于北回归线南缘，属亚热带海洋性气候，太阳辐射强烈，热量丰富，雨量充沛。温暖的气候，充沛的水源，适宜多种水生物的繁殖和生长。

(2) 汕尾沿海滩涂广布且咸淡水交汇区较多。汕尾沿岸海域，绵亘碣石湾和紅海湾，东起陆丰市犁壁沟东侧，西至海丰县小漠乌山，海岸绵延，海湾众多，形成了甲子港、湖东港、碣石港、乌坎港、高螺湾、白沙湖、田寮湖、品清湖、长沙湾、九龙湾和后澳湾等内海湾，这些海湾水域辽阔，水流畅通，滩涂遍布，可供海水养殖的滩涂面积大。另外，汕尾地区，有螺河、乌坎河、鰲江、黄江、赤石河、瀛江、水东河、八方河、龙潭河、流冲河、大液河等河流直流入海，因此，在汕尾沿海形成了多个咸淡水交汇区，水产资源极为丰富。

(3) 汕尾沿岸岛屿众多。汕尾沿海，点缀着龟龄、莱屿、金屿、遮浪岩、江牡、芒屿等岛屿，另有明礁、干出礁、暗礁200多个。这些岛屿和礁石的边缘地带，水产资源丰富，品种繁多，主要有海参、海胆、鲍鱼、蝶螺、高峰藤壶、龙虾、石斑、紫菜等。这里既是鱼虾贝藻天然的栖息繁殖



图1-1 品清湖的渔船 (陈招辉摄)

之处，又是自然增值、人工养殖和杂海作业的重要场所，也是主要海珍品产地。

(4) 渔场广阔。汕尾有全国闻名的汕尾渔场，它是我国四大渔场之一的南部沿海渔场的主要组成部分。渔场区域可以分为4个作业区：沿岸水产资源保护区、浅海刺围作业区、中海拖围作业区、深海拖钓作业区。浅海渔场（俗称内脚虾场、包帆渔场）与中海渔场（俗称外脚虾场），同属粤东近海区域。深海渔场面积较大，分布在粤东近海、粤东外海、珠江口近海等区域，包括了大星针——担杆渔场、泥口侧渔场、泥口头——沙尾底渔场、垠口顶——钢线沙渔场、鲈门闸底渔场、盖苏文渔场。

外海渔场有东沙渔场、沱泞横渔场等，20世纪80年代以来，已被深海渔民所开发，20世纪90年代已成为汕尾市主要的拖网<sup>①</sup>和刺钓<sup>②</sup>作业的渔场。

其中，外海渔场中的东沙渔场，位于东沙群岛附近的海域，范围大致为：19° 30′ ~ 22° 00′ N，114° 00′ ~ 118° 00′ E，水深30~1650米。渔场所在海区，水温年平均表层为23.8℃ ~ 26.8℃，盐度年平均表层为30.6 ~ 34.3。东沙渔场主要的捕捞对象为：深水金线鱼、脂眼双鳍鲳、瓦氏软鱼、竹荚鱼、拟须对虾、长肢近对虾等。东沙渔场适于围、刺、钓作业。东沙群岛，是我国南海诸岛中位置最北、离大陆最近、岛礁最少的一组群岛。东沙群岛处于国际航海重要的交通枢纽，属中国的领土，名义上归广东省汕尾市管辖，目前隶属于台湾当局高雄市旗津区。东沙岛古称“落滌”“南澳气”“大东沙”等。因位于万山群岛之东，故称为“东沙”，是南海诸岛历史中最早被开发的，早在1000多年前的晋代即已为中国人所认识。自明朝起，中国人开始开发和经营东沙群岛。清雍正十一年（1733年）时，东沙群岛已被正式纳入中国版图，属广东省惠州府陆丰县管辖。而中国南部的渔民更是经年往来

① 拖网又称拖斗。拖网是利用船舶的运动，拖曳渔具在海底或海水中前进，将其经过水域之鱼、虾、蟹、贝或软体动物强行拖捕入网，以达到捕捞生产的目的。拖网作业机动灵活，适应性强，生产效率较高。但是，拖网作业的能耗很高。另外，拖网作业尤其是底拖网，对鱼类资源及鱼类赖以生存的海洋生态环境都会造成巨大的破坏。

② 刺钓：在一条系着众多鱼钩的钢质渔绳上，搭下鱼诱饵，然后将其坠于海底，以等待鱼类上钩。汕尾市区的昼人渔民和香港的钓艇都比较常用这种刺钓作业方法。

捕鱼作业不辍。其中，汕尾渔民也为东沙群岛的开发做出了自己的贡献。

## 第二节 人文环境

汕尾港所在的汕尾市，旧称海陆丰，其历史悠久，源远流长。新石器时代，已有先民在此渔猎种植，生息繁衍。其地属九州中的扬州南境，在秦至汉初时属南海郡博罗县地域。汉元鼎六年（公元前111年）汉平南越，置海丰县<sup>①</sup>。元代，汕尾地区属江西行中书省广东道惠州路。明、清皆属惠州府。清雍正九年（1731年），析海丰县东部之石帆、坊廓、吉康三都置陆丰县。县治在东海（今陆丰市东海镇），海丰、陆丰两县同归惠州府管辖。民国初年，海丰与陆丰皆隶属广东省潮循道。

1959年3月，海丰与陆丰划归汕头地区专员公署；1983年9月，海丰与陆丰归属惠阳地区专署管辖。1988年1月，合海丰与陆丰两县为汕尾市，并析原海丰县南部沿海的汕尾、红草、马宫、东涌、田乾、捷胜、遮浪7镇建置市城区；析原陆丰县北部山区的河田、河口、新田、螺溪、水唇、上护、南万、东坑等8镇设置陆河县。汕尾市市政府驻市城区。1992年底，市城区的田乾镇与遮浪镇设立红海湾经济开发试验区。1995年，在陆丰所辖的华侨农场设立华侨管理区。1995年，陆丰成为县级市，由省政府直辖，委托汕尾市人民政府代管。截至2014年，汕尾市管辖市城区、海丰县和陆河县，代管陆丰市、设立广东红海湾经济开发试验区和汕尾华侨管理区两个经济功能区，受委托共管深汕特别合作区。

汕尾港口的形成与发展，具有一定的人文社会基础，主要包括：

<sup>①</sup> 一说为东晋咸和六年（331年）从博罗县析置海丰县。

## 一、卫所保障安全

卫所制度又称卫所制，为明代最主要的军事制度，创立于明洪武年间。一府设所，几府设卫。卫设指挥使，统兵士5600人。卫下有千户所（1120士兵），千户所下设百户所（112士兵）。卫和所大多设在军事要冲，区内的人民称为军户，受卫和所管辖，有服兵役的义务，平时农耕与练武，有战事时，则由朝廷遣调出兵。

明代卫所，对于保护地方安全起到一定的作用。如黄淑敬《台海使槎录》载：“于本汛乡庄、市镇、山口、港隘，分地划界，巡哨侦探，有事则飞报本营，酌量调遣追捕，无事则远者一月一换，近者半月一换，歇班之兵归营操练；更番戍守，人无偏劳，声息可以时通，庶卖汛旧弊，自此绝矣。巡哨海口，责之水师。远近岛屿，必明港澳险易丛杂交错之区；上下风涛，

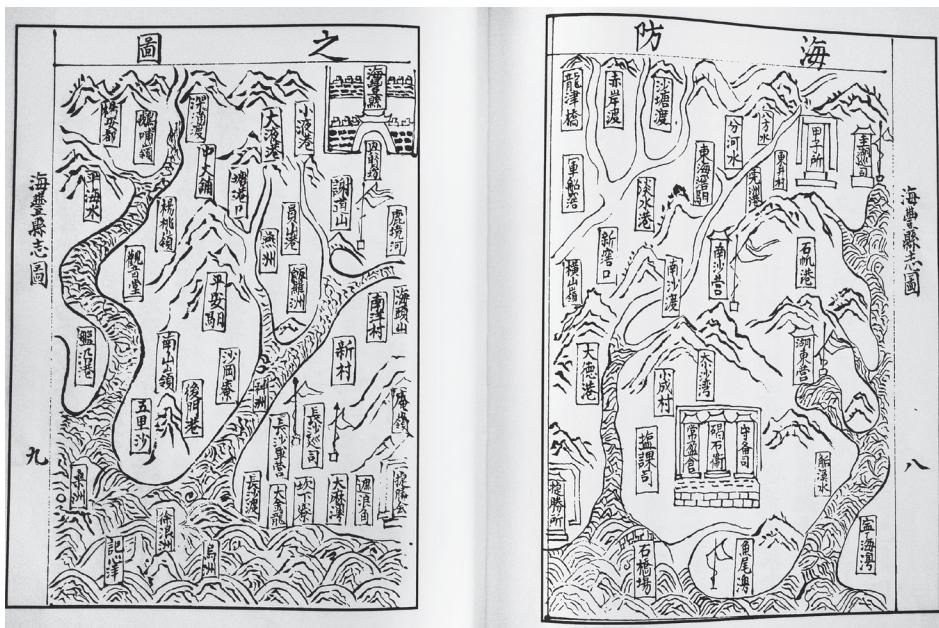


图1-2 明代海丰县海防图<sup>①</sup>

<sup>①</sup> 张炎道，李日巽. [嘉靖]海丰县志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：36-37.

必察湾泊向背取水风候之所。善其舟楫械器，习其行阵击刺，定其游巡往来，毋潜伏内港，空文申报；驾驶既熟，乘风自易，则整练平时，可资备御，出师剿捕，可成劲旅。宁有兵虚将惰之患哉？”<sup>①</sup>可见，卫所之官兵，有在辖区内的乡庄、市镇、山口、港隘巡哨侦探的职责。特别是沿海地区卫所的水师，更要担负巡哨海口的责任，他们要对远近岛屿、港澳、风候、潮流等情况非常熟悉，并且要勤于操练水上作战技能，以备抵御敌人的不时之需。因此，卫所制度在维护地方安全、为地方经济发展提供良好的社会环境方面，起到了一定的作用。清代就有捷胜所市<sup>②</sup>，这是清代海丰县沿海经济依托卫所发展的一个缩影。

卫所也是古代汕尾地区沿海港口形成的基础。明洪武二十七年至二十八年（1394—1395年），为抗击倭寇入侵，明廷在海丰地区设置了碣石卫城、捷胜所城与甲子所城。据明嘉靖《海丰县志》载，碣石卫城建于洪武二十七年（1394年）：“碣石卫城在县东坊廓都，去县治一百二十里。洪武二十七年，倭寇乱，都指挥花茂奏立，指挥丘陵赍印翔建，内列左、右、中、前、后五千户所。周一千一百五十丈，崇一丈，厚一丈有八，敌楼四，雉堞二千二百六十有二，外环以池，深一丈，广一丈。有二市：一曰西门市，一曰四牌楼市。演武亭在城东一里。”<sup>③</sup>据以上材料记载，碣石卫城内有两个墟市，分别是西门市和四牌楼市，这两个墟市：一方面是因碣石卫城内军民的生活需要而发展形成的；另一方面，这两个墟市又是在碣石卫城的保护之下继续发展壮大。可见卫城有刺激与保护地方经济的作用。复有谓，甲子所城，建于洪武二十七年（1394年）：“甲子所城在石帆都，去县二百五十里。洪武二十七年，千户盛玉翔建。周五百九十丈，崇一丈八尺有半，厚二丈五尺，池深一丈，广八尺。雉堞一千八百八十，敌楼四，楼下辟门。城东为教场。”<sup>④</sup>又有云，建于洪武二十八年（1395年）捷胜所城：“捷胜所

① 黄淑敬. 台海使槎录[M]. 台北：成文出版社，1983：98-99.

② 于卜熊，史本. [乾隆]海丰县志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：188.

③ 张炎道，李日巽. [嘉靖]海丰县志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：83.

④ 张炎道，李日巽. [嘉靖]海丰县志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：83-84.

城在金锡都，去县八十里。洪武二十八年，千户侯良翔。周四百七十二丈，崇一丈，广一丈有五，池深一丈，广二尺，敌楼四，楼下为辟门。城东为教场。”<sup>①</sup>至嘉靖四十年（1561年），汕尾渔民首领陈聪，受明朝招抚后，被授以捷胜所把总职衔。他奉命带兵建成停泊战船的水寨——坎下水寨。至崇祯九年（1636年），礼科都给事叶高标在水寨四周建造起城墙，形成坎下寨城。军队的驻防，维护沿海地区的社会稳定，驻军眷属聚集于坎下城北门外寨仔逐渐形成一个小村庄。汕尾岛内凤山至后澳码头高埠地带开始出现居民区，渔港雏形逐渐形成。<sup>②</sup>可见，汕尾沿海卫所制度的实施，以及卫城与所城的建立，是汕尾地区沿海港口形成的基础。

## 二、潮商注入资金

清中后期，潮籍商人不断注资汕尾市场。嘉庆到咸丰时期，汕尾的商业地位日益重要，潮汕商人陆续投资于汕尾港的市场，给当地带来了充足的资本，使汕尾商业经济逐渐活跃。据载，曾丰盛是最早到达汕尾的潮商，他在汕尾经营的是布业。他充分利用汕尾航运发达的条件，进口洋布再销往省内外城市，生意非常兴隆。随后，“徐送合”“桂记”“东家”等10多家资本较雄厚的潮商店铺相继落户汕尾，经营范围包括造船、渔具、水产品、百货、洋杂布等，并经营原盐、水产品和渔具等的进出口贸易，运销路线是由香港中转至东南亚、日本与挪威。<sup>③</sup>

民国初期，潮商推动了近代汕尾港的全面繁荣。据载：“民国十二年，即陈炯明治粤时期，为汕尾港商业全盛时期，资本雄厚的潮商达100多户，大多为从事批发业务的‘上盘行’，潮资左右整个汕尾港的商界，并几乎垄断了海陆丰城乡商品的流通市场。经营的项目和规模也比清末更为扩大。其

① 张炎道，李日巽. [嘉靖]海丰县志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：84.

② 叶良方. 汕尾港史话[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第一辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1991：102-111.

③ 叶良方. 汕尾港史话[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第一辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1991：102-111.



中较大的商号，在汕尾、汕头、香港、广州、泉州、上海等商埠设立电讯局，实行联庄经营，以加强商业信息交流和业务联系。一些经营进出口业务潮商如‘泰记’‘裕兴’等商号，将海陆丰、紫金、惠阳、揭西、普宁、惠来等县生产的花生油、菜脯、荷兰豆、莲藕、慈姑等土特产和沿海各港加工的玻璃鱿、蚝豉、鲍鱼、鱼鳔等海珍品，集中到汕尾港转运出口香港、日本诸商埠。轮船欲开往香港之时，蛋行日夜装运不息，数蛋歌日夜不绝于耳；雨伞则远销至马来亚、暹罗、菲律宾、港澳等地。输入的货物以煤油、洋布等为主，还有白糖、火柴等日常用品，年进口额约1000万元，使汕尾港成为当时全省最著名的‘出超’港之一。因此，孙中山先生在《建国方略》中把汕尾港列为省内计划重点建设的重要商港和渔港之一。”<sup>①</sup>上述材料反映了民国初期潮资在汕尾商界的地位，其时，潮资在汕尾市场所占的份额大，以至于能够左右整个汕尾港的商界，并几乎垄断了海陆丰城乡商品的流通市场；也反映了潮商经营手段的先进，已经懂得利用电讯技术，加强汕尾与各大城市的商业信息交流与业务联系。再者，这则材料还反映出，民国初期的汕尾港地区，外贸兴盛，是当时全广东省最著名的“出超”港之一。正是潮商的雄厚资金与先进经营管理理念的注入，推动了汕尾港地区商业的迅速发展，带动了汕尾港地区其他行业的发展，使得汕尾港有机会入选孙中山先生《建国方略》指定的省内计划重点建设的商港与渔港。潮商是历史上汕尾港发展的重要人文因素之一。

### 三、传统工艺精良

汕尾水产品加工历史悠久，沿海渔民积累了丰富的加工技术和经验。历史上，这些传统的加工技艺，制造出驰名中外、深受海内外市场青睐的汕尾名优特色水产品，如有：汕尾玻璃鱿鱼、陆丰金厢鱿鱼、金钩虾米、酶香黄

<sup>①</sup> 叶良方. 汕尾港史话[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第一辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1991：107-108.

花（金龙鱼）、遮浪紫菜、甲东紫菜、高螺明蚝、水墘蚝脯等。还有，墨脯（干墨鱼）、鳗脯、鲑脯（干河豚）、咸钓鲤等曾在民国时期成为粤东海产加工品的大宗，据民国《潮州志》载：“自潮汕渔业区言，除汕尾、碣石、湖东、甲子之墨脯（干制墨鱼）、鳗脯、鲑脯（即干河豚）、汕尾之咸钓鲤称大宗外（年产量大洋七八十万元），潮州所产以脯料为多。”<sup>①</sup>可见，民国时期，汕尾优质的海产资源经过精良的工艺加工后，成为品质上乘的畅销产品。

20世纪60年代，汕尾的水产品传统加工技术，还被中央食品出口总公司推广至全国各大口岸。据载：20世纪50年代至60年代初期，由于国际原因，我国口岸各项水产品出口曾一度直线下滑，但活海鲜的出口仍保持稳定。经营活海鲜出口工作，有一定的技术要求，汕尾口岸经过几年的努力，初步从生产、收购、保养、出运各个环节摸索到一些要领，也积累了很多宝贵经验，因此，受到中央食品出口总公司的重视，20世纪60年代初，在汕尾召开了新中国成立后第一次全国水产出口会议，当时参加会议的有山东、江苏、浙江、福建等省代表，以及省内湛江、北海（当时属广东省）、阳江、江门、石岐、广州、惠阳、汕头等地区口岸公司的代表，会议的具体地点设在陆丰县甲东镇。会议期间，主办方组织了现场参观和经验交流，汕尾代表向全国各地的代表介绍了汕尾“金钩虾米”的加工要领。该次会议，对促进全国各大口岸特别是本省各兄弟口岸水产品出口的效果甚好。在此之后，汕尾市口岸食出公司技工卓楫同志应邀到山东青岛指导虾米加工。汕尾经验的推广，迅速改变某些地区虾米加工的方法，即改“水煮”为“干煮”。“干煮”是汕尾历史悠久的传统加工方法，即晒干后用手剥壳，如此能保持原虾色泽及味道，用这种方法制作的虾米，深受国外市场欢迎。<sup>②</sup>可见，虾米“干煮”技艺，是汕尾传统水产品加工技术的一个代表之作，它反映了汕尾传统水产品加工技艺，确实有其独到之处。

① 饶宗颐，等. [民国]潮州志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：1531.

② 钟锦时. 水产沧桑录[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第四辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1994：45-46.

到了20世纪70年代，广东省水产供销公司帮助汕尾在继承传统加工技术和群众经验的基础上，总结出“一鲜、二干、三熟、四咸”的水产品加工处理原则。在这样的原则指导下，汕尾的水产加工业得到了较大的发展，当时，“汕尾拥有水产品加工厂（场）148间，年加工水产品1.4万吨，年产值4000万元以上，加工能力和质量都有明显提高。加工品种又有创新，除传统的晒、煮、腌外，还开发了‘三美味’系列海鲜调味品、金枪鱼罐头、蟹肉和蟹松小包装制品、冰鲜海胆和冰鲜河豚等产品”。<sup>①</sup>汕尾传统水产品加工技艺的继承与发展，推动了汕尾地区水产品加工业的发展。而传统水产品加工技艺与水产品加工业的发展，支持了汕尾港口的稳定发展。因此，传统水产品加工技艺也是汕尾港发展的不可忽略的人文因素之一。

## 小 结

汕尾港是汕尾地区港口的典型代表。汕尾港是广东重要的地方性港口，历来是粤东地区的重要外贸口岸和内陆物资的集散地。历史上的汕尾港，是一座以渔业为主，集渔业、商业、军事于一体的综合性港口。除此之外，甲子港、乌坎港、金厢港、鲘门港等汕尾的主要港口，与汕尾港一道组成了耀眼夺目的汕尾港群。其形成与发展，有赖于一系列的自然条件与人文社会条件的支持，这些条件主要包括：

### （一）自然资源基础条件

#### 1. 区位条件良好

汕尾港口历来是海陆交通汇聚之地，区位条件良好。汕尾港群东邻汕头，西近珠江三角洲，地处汕头港至珠江口的中部，西南与香港遥遥相望，区位条件优越。明代，海陆丰因处于福建泉州和台湾至广府的航道要冲，中

<sup>①</sup> 钟锦时. 水产沧桑录[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第四辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1994：35.

外海洋船只频繁来往于海陆丰沿海渔港。乾隆年间，广东与福建的贩盐船舶聚集于此。又由于区位条件良好，汕尾港一带海域，在历史上曾处于繁忙的远东西太平洋主要国际海运航线〔航运界称这条国际航线为JCJL（Java China Japan Line）〕上，这条国际航线贯通雅加达、新加坡、中国香港、汕头、厦门、宁波、上海、青岛、天津、大连、日本。今日汕尾港的交通条件依然便利，其为广东省重要的海陆运输线路交汇点。汕尾港口与珠江三角洲地区、汕头地区的交通畅顺，与香港的联系紧密。其中，汕尾港距离太平洋国际航线也只有12海里，由海路可通往国内外各大港口。

### 2. 建港条件优越

红海湾两侧有瀉湖，东侧为品清湖，连岛沙坝（如海丰县的施公寮）和拦湾沙坝广布，并伴生一系列瀉湖，如汕尾港、甲子港、碣石港、乌坎港等。其中，汕尾港位于红海湾东北角，口门向西北，水域宽阔，水位较深，建港条件良好。此外，最为重要的是，汕尾港所在的瀉湖体系，为汕尾港的形成与发展，提供了重要的地理条件。今日之汕尾港，位于一个完整的瀉湖体系之中，这一体系包括：沙坝（汕尾沙舌）、潮汐通道（汕尾港）和瀉湖（品清湖）。它们相互依存，息息相关，兴衰与共，甚至汕尾市的建设与发展，都是得益于汕尾沙舌、汕尾港和品清湖这一瀉湖体系的形成与发展。

### 3. 水产资源丰富

汕尾水热条件适宜，岛屿众多，沿海滩涂广布且咸淡水交汇区较多，且有全国闻名的汕尾渔场，因此，汕尾水产资源丰富，淡水水产资源、海洋水产资源与海淡水水产资源等三类水产资源齐全，品种繁多。玻璃鱿、墨鱼、红三、红线、南鲳、鳗鱼、马鲛、丁鱼、海参、海胆、鲍鱼、蝶螺、高峰藤壶、龙虾、石斑、紫菜、海马、对虾、龙虾、锯缘青蟹等久负盛名。

## （二）人文社会基础条件

### 1. 卫所保障安全

明洪武二十七年至二十八年（1394—1395年），为抗击倭寇入侵，明廷在海丰地区设置了碣石卫城、捷胜所城与甲子所城。卫所制度在维护地方安

全、为地方经济发展提供良好的社会环境方面，具有积极的意义。这对汕尾港口的形成与发展，起到一定的推动作用。

### 2. 潮商注入资金

以潮州籍商人为代表的外来商人，不断注资汕尾市场，引领汕尾地区经济的发展，推动了汕尾港口的发展与繁荣。

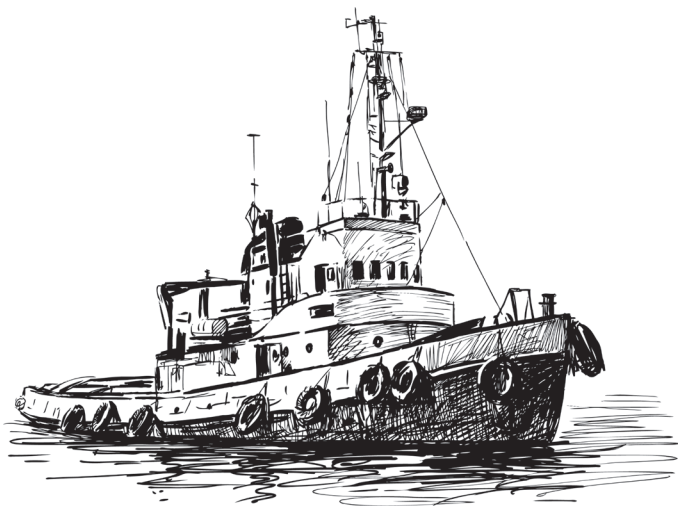
### 3. 传统工艺精良

汕尾水产品加工历史悠久，沿海渔民积累了丰富的加工技术和经验。汕尾传统水产品加工技艺的继承与发展，推动了汕尾地区水产品加工业的发展，支持了汕尾港口的稳定发展。

正是由于具备良好的区位条件、优越的建港条件、丰富的水产资源等自然基础条件，以及具有卫所机构的安全保障作用、以潮商为代表的外来商人所带来的资金、精良的传统工艺等人文社会基础条件，所以，甲子港、乌坎港、金厢港、汕尾港、鲘门港等海陆丰港口横空出世，并且一直延续发展，直至今日。



· 第二章 ·



古代汕尾港与海上丝绸之路

早在新石器时代，汕尾地区已有先民生息繁衍于此。1938年，海丰地区已有21个重要遗址被发现，它们分属于沙坑（SOW/SON）、沙坑南（SOS）、菽子园（PAT）、三角尾（SAK）及径尾（KEB）等5个文化类型，海丰成为“韩珠区域”<sup>①</sup>最重要的新石器时代遗址分布区。在海丰的遗址中，出土了双面石斧、呈指甲状的铈、长方形铈、人字纹夹砂粗陶残片、网纹陶器、带釉硬陶、石英手镯、三叶式发针铸模等一系列生产、生活用品。<sup>②</sup>如此表明，早在新石器时代，海丰东南沿海已有先民渔猎生活。

汕尾地区，海岸线曲折绵延，良港众多。甲子港、碣石港、鲒门（南山）港、大德港、捷胜（茅埔）港、鹅埠港等千年海港，犹如颗颗明珠，镶嵌在汕尾的海岸线上。除此之外，在汕尾的海岸线上，还有一个汕尾港，它宛若初升之新星，耀眼夺目，后来居上，成为汕尾地区清代以来繁荣兴旺、首屈一指的著名港口，赢得“小香港”之美誉。汕尾港在古代已有一定的发展。

## 第一节 古代汕尾港的兴起

宋代，汕尾地区的甲子港已经成为连通中外的港口。据南宋周去非《岭

① 据麦兆良神父所著《粤东考古发现》载，“韩珠区域”是指东以韩江流域为界，西至珠江流域，北及梅江流域，南至沿海，包括香港与海丰部分。（麦兆良. 粤东考古发现[M]. 刘丽君，译. 汕头：汕头大学出版社，1996：229.）

② 麦兆良. 粤东考古发现[M]. 刘丽君，译. 汕头：汕头大学出版社，1996：138、162、227、229.



外代答》载：“三佛齐之来也，正北行，舟历上下竺与交洋，乃至中国之境。其欲至广者，入自屯。欲至泉州者，入自甲子门。”<sup>①</sup>

宋末元初，在龟山河上游的新寮村已驻有戍守海防的官军，随着社会环境的安定，居民日增。后来，新寮村民渡过龟山河，将汕尾岛凤山一带高埠开垦成耕地，并拥有其世袭的继承权。随着经济的发展，附近的后径圩，因水路交通便利而成为附近各村商业中心，商民们在这里从事鱼盐产品及农渔生产工具的贸易活动。随着品清湖鱼盐业生产的发达和后径圩商业的逐日繁荣，各地移民迁徙此地，后向汕尾岛迁移。<sup>②</sup>

明代广东的海上丝绸之路高度发展，这与明政府对广东实行开放的贸易政策息息相关。据黄启臣先生研究表明，由于明政府在朝贡贸易的实行过程中出现了问题，因此，其对朝贡的贡期、贡道、贡船、贡品和人数等进行了调整和限制，其中一个重要环节就是对广东实行特殊的优惠政策。第一，准许非朝贡国家船舶进入广东贸易。第二，惟存广东市舶司对外贸易。于是广东省城广州遂成为全国海上丝绸之路的唯一港口。其他内地的商人也只好将商品长途贩运来广州出口，名曰“走广”。<sup>③</sup>

货物从我国北方地区通过海路贩运至广州，海陆丰地区是必经之地，这直接或间接地促进了海陆丰地区港口的发展。直接影响方面，海陆丰地区港口在为“走广”船舶提供停靠、补给的过程中，拉动了港口的发展；间接影响方面，受明代广东唯一的开放贸易区政策的影响，广东经济整体增长。在这样的背景之下，明代海丰县经济受到拉动而发展。明代的海丰县，由于拥有广阔的海域，因而得鱼盐之利，富甲一方。据嘉靖《海丰县志》载：“海丰僻在海滨，粟米鱼盐，捲握之资，铸山煮海之利，甲于他邑。”<sup>④</sup>海丰县当时的盐品制作已达到一定的水平，根据不同的制作工艺，盐制品已可

① 周去非. 岭外代答[M]. 北京: 中华书局, 1999: 126.

② 叶良方. 汕尾港史话[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史: 第一辑. 汕尾: 汕尾市政协学习和文史委员会, 1991: 103-104.

③ 黄启臣. 广东丝绸之路史[M]. 广州: 广东经济出版社, 2003: 362-364.

④ 张炎道, 李日巽. [嘉靖]海丰县志[M]. 广州: 岭南美术出版社, 2009: 120.

分为煎盐与晒盐两个品种。<sup>①</sup>在生产技术与社会经济刺激之下，明代海丰县城已有一定的规模，据载：“城之中外为坊者七，为街者七，为市者二，为墟者七。曰县前街，其废坊曰宣化；曰学前街，其废坊曰兴贤，曰育秀；东曰东门街，其坊曰鸚荐（为举人吴可因立）；曰东门外街，其废坊曰世科（为举人彭祚立）；曰龙津街；曰寺前街；曰径口街（通长乐及东海濠驿）；南曰南门街（通谢道山）；西曰西门外街（通归善），其废坊曰冲霄（为举人廖观海立）；北二里曰表忠坊（为五坡祠立，今废）。曰县前市、东门市。”<sup>②</sup>附近乡村的商品经济也有一定的发展，已经形成一定数量的墟市，据载：“坊廓之墟一，曰东海濠墟；金錫都之墟一，曰金錫墟；杨安都之墟三；曰王化墟，曰赤石墟，曰鹅哺岭墟；石塘都之墟一，曰太平墟。”<sup>③</sup>与经济同步发展的还有交通。明代海丰县的沿岸海路交通网络初具规模。据万历《广东通志》载，海丰县津渡数在惠州府各县中位列第2。其时海丰县的津渡数为13，分别是：“赤圻渡，路通东海濠，正德十二年建；沙塘渡，县东七十里；鹿洲渡，在县东七十五里……南沙渡，在县东，通碣石；石帆渡，通惠来县；揽表渡，在县东二百二十里，通甲子门；和丰渡，在县东南五里，通捷胜所；鹿境渡，在县东南十里，路通捷胜所；大德渡，在县东南八十里，通碣石、捷胜；丽江渡，在县东南六十里，通长沙巡司；大坑渡，在县东北六十里，通长乐；新田渡，在县东北六十里；河田渡，在县东北九十里，通长乐。”<sup>④</sup>明代汕尾地区经济的发展，为当地港口的发展提供了更多的出口货物，同时对港口提供了更多的进口货物的需求。交通的发展，为港口物资的集散，提供了良好的基础条件。

纵观世界航海史，明代中国的航海处于世界航海史的领先地位，而广东成为当时海上丝绸之路的主角，从广东起航或经过广东放洋出海的远洋航线已扩展至全球。<sup>⑤</sup>而明代的远洋海上交通贸易十分便利，白沙湖港已有外国

① 张炎道，李日巽. [嘉靖]海丰志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：118-119.

② 张炎道，李日巽. [嘉靖]海丰志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：82.

③ 张炎道，李日巽. [嘉靖]海丰志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：82-83.

④ 郭棻纂. [万历]广东通志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：840.

⑤ 黄启臣. 广东丝绸之路史[M]. 广州：广东经济出版社，2003：367.

船只靠泊，据载：“曰白沙湖，距邑东一百五十里，多番舶居之。”<sup>①</sup>

作为新增的海防力量，坎下寨城为汕尾港的兴起增添了保障。明崇祯九年（1636年），鉴于汕尾地区为闽粤海道要隘，乃中外商船队必经之路，加上品清湖渔盐国课为财政收入的重要税源，因此，明崇祯任礼科都给事的邑人叶标高向崇祯帝上奏疏，经准奏，由县知事李炫亲督，建筑坎下寨城，于翌年冬农历十月完工。<sup>②</sup>坎下寨城的筑成以及军队的驻防，保障了沿海百姓的安全与地方经济发展。受其影响，汕尾岛内的凤山至后澳码头高埠地带开始出现居民区，外来资本也进入岛内，主要是投向渔盐业与日常用品销售业。<sup>③</sup>由此可见，坎下寨城的筑成，不仅填补了长沙港至捷胜所的海防空白，而且推动了汕尾港的兴起。

作为重要的通商口岸，坎下寨城与龟山港推动了汕尾港的形成。坎下寨城区位良好，地处龟山河出海口，航道四通八达，外出南海可北至漳夷江浙，南至广州琼崖，以及东南亚诸国，内溯品清湖可直抵捷胜城外的军船头（民群），或入长沙湾过丽江到达海丰县城。货运咸称便利。商人们将品清湖出产的原盐、蚶苗通过海运，销往广州、漳州等地，返航时又载回外地的布匹、百货等在坎下寨城、后径等处出售，获利颇丰。而其时龟山港港阔水深，是渔船和盐船的优良避风之地，人口汇聚，货物集散。可见，坎下寨城与龟山港不断地推动地方经济发展，地方经济的发展又不断地推动汕尾港的形成。<sup>④</sup>

除了上述龟山港外，古代海陆丰地区还有一部分港口先于汕尾港取得发展，如甲子港、碣石港、大德港、金厢港等。据周波的《远古海洋渔业略述》研究表明，甲子港、碣石港、大德港在明初已经形成浅海渔港，这在

① 张炎道，李日巽. [嘉靖]海丰县志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：64.

② 叶良方. 汕尾港史话[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第一辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1991：102.

③ 叶良方. 汕尾港史话[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第一辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1991：102.

④ 叶良方. 汕尾港史话[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第一辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1991：104.

《陆丰县志》《重建碣石署碑记》中有所记载：“……碣石故称雄镇，负山阻海，实惠湖两郡门户，又其地有鱼虾之利……”又有明代竹枝词可以证明金厢港在明代已经形成：“金厢石外水拖蓝，一叶渔舟坐两三，最是今年风信好，每逢早北宴东南。”<sup>①</sup>

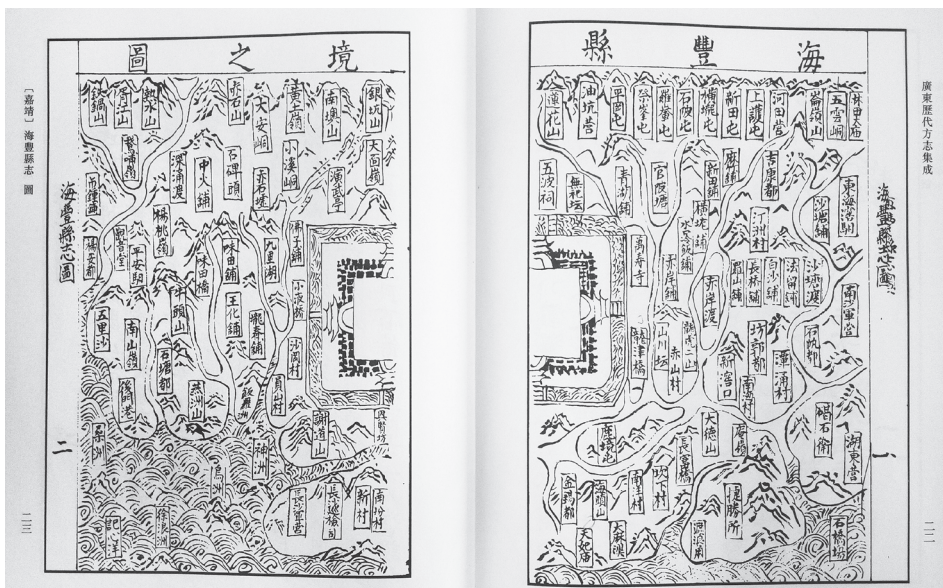


图2-1 明代海丰县境图<sup>②</sup>

① 周波. 远古海洋渔业略述[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史: 第四辑. 汕尾: 汕尾市政协学习和文史委员会, 1994: 2.

② 张炎道, 李日巽. [嘉靖]海丰县志[M]. 广州: 岭南美术出版社, 2009: 23-24.

## 第二节 古代汕尾港的发展

### 一、起步阶段

清康熙年间，汕尾港进入初始的发展阶段。从明末至清初，由于海禁，汕尾港被封锁了40多年。清康熙二十年（1681年），清廷颁布与民生息的赋税政策，准许渔民出海捕鱼。在这样的政策影响之下，不仅原籍汕尾地区的民众重返家园，就连原家居福建、潮汕、甲子、碣石一带的渔民也接踵而至。据研究表明：“后来者纷纷在凤山、牛头港及盐町头相隔的空地搭寮居住。”于是，凤山、牛头港、盐町头等小村落开始连成一片，商业、渔业及盐业比明末更趋旺盛。这时候，大规模的商船队频繁地出入于汕尾等沿海海面，也带动了汕尾进出口贸易业的兴起，程船、蚶苗船、商船络绎不绝（往来）于广州、漳州；沿海经济极为活跃，成为国家税课的重要征收地。<sup>①</sup>康熙二十四年（1685年），清廷宣布广东的广州、江苏的松江、浙江的宁波、福建的厦门为对外贸易港口，并设立粤海关、江海关、浙海关和闽海关等4个海关，负责管理对外贸易和征收关税等事务。……至此，清初海禁宣告结束，中国海外贸易进入设关管理时期，广东海上丝绸之路得以持续发展。<sup>②</sup>在这样的背景之下，清廷在汕尾地区设立乌坎总口、汕尾正税口、甲子正税口、碣石挂号小口等海关口，<sup>③</sup>对进出汕尾港的货船进行课税。汕尾港随着清代海上丝绸之路的发展已有所发展。其时，现汕尾城区的海边路、大马路尚在海中，二马路面前是一片潮间带海滩，屿仔、凤山及对面海新港一带成

① 叶良方. 汕尾港史话[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第一辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1991：105.

② 黄启臣. 广东丝绸之路史[M]. 广州：广东经济出版社，2003：486.

③ 梁廷枏，袁钟仁. 粤海关志[M]. 广州：广东人民出版社，2014：78、80-82.

为各种帆船泊碇的优良港湾。<sup>①</sup>清康熙年间，依托坎下城及逐步发展的海洋经济，汕尾墟出现，人员及物资的汇聚集散逐渐频繁，汕尾港处于发展的起步阶段。

## 二、壮大阶段

乾隆初年至第一次鸦片战争前，是古代汕尾港取得较快发展并不断壮大的阶段。

### （一）汕尾港的发展壮大

海上航运与贸易的发展，带动汕尾港的发展。在清代前中期，内河客货运输繁盛的同时，广东沿海运输亦以空前活跃之势迅速发展。<sup>②</sup>清代前期广东经营海运的船户除了潮澄商船以外，还有广府（广州府属各县）商船、惠府（惠州府属各县）商船和钦廉雷琼（钦州、廉州、雷州、琼州府属各县）商船等。<sup>③</sup>惠府商船也是广东海运船户的重要组成部分，史籍中常有“潮惠商船”之称，载米运货，作用不小。乾隆年间，海丰县就出了一个拥有“海船十余”的大船主毛奇，他“贸易海上”，家财巨富。<sup>④</sup>海运及海上贸易的发展，带动了汕尾港的快速发展。清初已在汕尾港设巡检一员、吏一人管理，可见汕尾港的重要性。据《粤海关志》记载：清代汕尾港有省城、闽、浙、潮、惠等地的商船进出，也有本县内河区域公平、大安、长沙、小漠各乡的船只往来。所装卸的货物主要是虾干、螺干、咸肉、木材、豆、麦、糖水、杂货、煤炭、渔网等物。<sup>⑤</sup>

粤海关一口通商，对汕尾诸港的发展具有积极影响。清廷在乾隆二十二

① 叶良方. 汕尾港史话[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第一辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1991：105.

② 叶显恩. 广东航运史：古代部分[M]. 北京：人民交通出版社，1989：186.

③ 叶显恩. 广东航运史：古代部分[M]. 北京：人民交通出版社，1989：215.

④ 叶显恩. 广东航运史：古代部分[M]. 北京：人民交通出版社，1989：216.

⑤ 梁廷枏，袁钟仁. 粤海关志[M]. 广州：广东人民出版社，2014：239-241.

年（1757年）十一月宣布封闭闽、浙、江3个海关，规定“番商将来只许在广东收泊贸易”，并对丝绸、茶叶等传统产品的出口量严格控制。粤海关成为清政府批准的全国对外通商的唯一口岸。全国海上的进出口商品交易全由广州一口经营，使广东海上丝绸之路获得得天独厚的机遇而继续稳定发展。从此，中国一直实行广东一口通商，直到鸦片战争结束。限令广东一口贸易是清代对外贸易史上的重要转折点，对广东海上丝绸之路的持续发展起到了促进作用。因为全国的对外贸易都集中在广东进行，使广东商业贸易出现了繁荣景象。<sup>①</sup>例如，乾隆年间，闽广贩盐诸舶往往聚于海丰。据乾隆《海丰县志》载：“邑东南十里为和丰滘，二十五里为新滘，一望沃野，水道不通，宋舟师至，凿而通之，闽广贩盐诸舶往往聚……”<sup>②</sup>又有云：乾隆时期海丰县主要海港包括：石帆港、湖东港、石桥港、乌坎港、白砂湖、大德港、长沙港<sup>③</sup>等。在汕尾地区海运交通与贸易经济不断发展的影响之下，汕尾经过30多年的发展，亦声名鹊起，见诸文字记载。如乾隆《海丰县志》卷一舆图中，有“汕尾墟”的注记。如图2-2所示，在坎下城的南面，分布着汕尾墟，在坎下城的西面，分布着汕尾汛，而在坎下城的北面，则分布着著名的青草墟。

雍正与乾隆年间汕尾港的发展，引发了清廷在此地实施一系列的政治措施。据载：“清乾隆二十一年（1756年），清廷鉴于汕尾港为国课重地，且各种船只出入庞杂，人口流动性大，又是强悍滋事之地，社会治安较乱，为此，建汕尾县丞（或曰左堂）堂署，由海丰县丞（即知县副手、秩<sup>④</sup>正八品）坐镇汕尾，征收港内赋税，而汕尾巡检司（或称寨司官、秩从九品）则沿途查缉各种刑事犯罪活动，汕尾粤海关税铺（至同治三年升级为汕尾海关）为负责征收出入港口船只海关税的机关。坎白场署为负责向盐船征收盐

① 黄启臣. 广东丝绸之路史[M]. 广州：广东经济出版社，2003：489-491.

② 于卜熊，史本. [乾隆]海丰县志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：180.

③ 于卜熊，史本. [乾隆]海丰县志[M]. 广州：岭南美术出版社，2009：178.

④ “秩”应为“秩”之误。



图2-2 乾隆《海丰县志》  
卷一舆图的汕尾墟（根据  
原图改绘）

税的机构，社会秩序比较稳定。”<sup>①</sup>建汕尾县丞（或曰左堂）堂署，由县丞坐镇，征收港内赋税；汕尾巡检司，查缉罪犯，维护社会治安；汕尾粤海关税铺，征收出入港口船只海关税。这些措施，一方面说明汕尾港的经济地位日益重要，另一方面则说明了清廷重视维护汕尾地区的社会稳定，重视维护汕尾地区社会经济的良性运转。

## （二）从《粤海关志》看古代汕尾港的发展

康熙二十四年（1685年），清廷于江南云台山、浙江宁波、福建漳州、广东广州设立江、浙、闽、粤四个海关。后又于乾隆二十二年（1757年）撤销江、浙、闽三个海关，独存粤海关。粤海关成为当时全国唯一的海关，

<sup>①</sup> 叶良方. 汕尾港史话[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第一辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1991：105-106.



这种局面一直持续至道光二十二年（1842年）第一次鸦片战争结束后才有所改变。据《粤海关志》的卷十“税则三”记载：“乾隆十四年大关各口共征银约四十七万两，乾隆十五年大关各口共征银约四十六万两，乾隆十六年大关各口共征银约五十万两，乾隆十七年大关各口共征银约五十一万两，乾隆十八年大关各口共征银约五十二万两，乾隆十九年大关各口共征银约四十九万两，乾隆二十年大关各口共征银约四十万两，乾隆二十一年大关各口共征银约三十二万两，乾隆二十二年大关各口共征银约三十七万两，乾隆二十三年大关各口共征银约三十五万两。”根据上述材料可知，乾隆十四年至乾隆二十二年（1749—1757年），全国四大海关的总税额在32万两至52万两之间，那么，平均每一个海关的税额在8万两至13万两之间。

据《粤海关志》前言载：“《税则》6卷：记载康熙二十三年至道光十三年（1684—1833年）有关税务的奏议、上谕和当时征税的原则，并开列粤海关辖下港口征收各种货物的税额。”<sup>①</sup>所开列的税额如下：

#### “广属各口

总巡挂号口：每年约征银九千三百两零。

东炮台挂号口：每年约征银一千二百两零。

西炮台挂号口：每年额征银一千三百两零。

佛山挂号口：每年约征银一千六百两零。

黄埔挂号口：每年约征银一千四百两零。

虎门挂号口：每年约征银三百两零。

紫泥挂号口：每年约征银四百两零。

市桥挂号口：每年约征银二百两零。

镇口挂号口：每年约征银三百两零。

江门正税口：每年额征银一万四千三百两零。

澳门正税口：每年约征银二万九千六百两零。

<sup>①</sup> 梁廷枏，袁钟仁. 粤海关志[M]. 广州：广东人民出版社，2014：7.

### 惠属各口

乌坎正税总口：每年额征银一千一百两零。

神泉正税口：每年额征银六百两零。

甲子正税口：每年额征银一千两零。

碣石挂号口：每年约征银三百两零。

汕尾正税口：每年额征银二千八百两零。

平海正税口：每年额征银九百两零。

湖东挂号口：每年约征银一百两零。

墩头挂号口：每年约征银二百两零。

靖海正税口：每年额征银一百两零。

### 潮属各口

庵埠正税总口：每年额征银四千二百两零。

双溪挂号口：每年约征银三十两零。

溪东挂号口：每年约征银六百两零。

汕头挂号口：每年约征银八两零。

潮阳正税口：每年额征银五千四百两零。

后溪挂号口：每年约征银三百两零。

海门挂号口：每年约征银四十两零。

达濠挂号口：每年约征银一百两零。

澄海正税口：每年额征银四千八百两零。

卡路挂号口：每年约征银三十两零。

南洋挂号口：每年约征银二两零。

府馆正税口：每年额征银四百两零。

东陇正税口：每年额征银六千六百两零。

樟林挂号口：每年约征银六十两零。

黄冈正税口：每年额征银三千两零。

乌塘挂号口：每年约征银九两零。

北炮台正税口：每年额征银三千两零。

### 高属各口

梅藪正税总口：每年额征银二千三百两零。

芷寮挂号口：每年约征银三百两零。

暗铺挂号口：每年约征银一百两零。

两家滩正税口：每年额征银三百两零。

阳江正税口：每年额征银一千两零。

### 雷廉属各口

海安正税总口：每年额征银三千二百两零。

雷州正税口：每年额征银三千两。

廉州正税口：每年额征银五百两零。

钦州正税口：每年额征银二百两零。

### 琼属各口

海口正税总口：每年额征银一万二千七百两零。

铺前正税口：每年额征银六百两零。<sup>①</sup>

清澜正税口：每年约征银五百两零。

沙荖正税口：每年额征银三百两零。

乐会正税口：每年额征银二千二百两零。

万州正税口：每年额征银三百两零。

儋州正税口：每年额征银一千两零。

北黎正税口：每年额征银三百两零。

陵水正税口：每年额征银三千二百两零。

崖州正税口：每年额征银二千七百两零。

右历年征数”<sup>②</sup>

经过计算，上述广属各口税额的合计为一十三万两百七十九两零。又据前文研究表明，乾隆十四年至乾隆二十二年（1749—1757年），全国四大海

① 梁廷枏，袁钟仁. 粤海关志[M]. 广州：广东人民出版社，2014：213.

② 梁廷枏，袁钟仁. 粤海关志[M]. 广州：广东人民出版社，2014：211—214.

关的总税额在32万两至52万两之间，平均每个海关的税额在8万两至13万两之间。那么可以推断，上述广属各口税额是乾隆二十二年（1757年）之前的税额，由于《粤海关志》没有记载乾隆十四年（1749年）以前的税额，所以，上述广属各口税额是乾隆二十二年（1757年）之前的税额，且包含乾隆十四年至乾隆二十二年（1749—1757年）这一时段的税额。那么，将这一时段的广属各口税额进行排序，则得表2-1“清代广东口岸年税额排序（乾隆十四年至乾隆二十二年）”：

表2-1 清代广东口岸年税额排序（乾隆十四年至乾隆二十二年）<sup>①</sup>

排名	口岸	税额
1	广属-澳门正税口	每年约征银二万九千六百两零
2	广属-江门正税口	每年额征银一万四千三百两零
3	琼属-海口正税总口	每年额征银一万二千七百两零
4	广属-总巡挂号口	每年约征银九千三百两零
5	潮属-东陇正税口	每年额征银六千六百两零
6	潮属-潮阳正税口	每年额征银五千四百两零
7	潮属-澄海正税口	每年额征银四千八百两零
8	潮属-庵埠正税总口	每年额征银四千二百两零
9	雷廉属-海安正税总口	每年额征银三千二百两零
10	琼属-陵水正税口	每年额征银三千二百两零
11	潮属-黄冈正税口	每年额征银三千两零
12	潮属-北炮台正税口	每年额征银三千两零
13	雷廉属-雷州正税口	每年额征银三千两
14	惠属-汕尾正税口	每年额征银二千八百两零
15	琼属-崖州正税口	每年额征银二千七百两零
16	高属-梅菪正税总口	每年额征银二千三百两零
17	琼属-乐会正税口	每年额征银二千二百两零
18	广属-佛山挂号口	每年约征银一千六百两零

<sup>①</sup> 梁廷枏，袁钟仁. 粤海关志[M]. 广州：广东人民出版社，2014：211-214. [据该书前言所云，表中数据为康熙二十三年至道光十三年（1684—1833年）各口岸的税额。]

(续表)

排名	口岸	税额
19	广属-黄埔挂号口	每年约征银一千四百两零
20	广属-西炮台挂号口	每年额征银一千三百两零
21	广属-东炮台挂号口	每年约征银一千二百两零
22	惠属-乌坎正税总口	每年额征银一千一百两零
23	惠属-甲子正税口	每年额征银一千两零
24	高属-阳江正税口	每年额征银一千两零
25	琼属-儋州正税口	每年额征银一千两零
26	惠属-平海正税口	每年额征银九百两零
27	惠属-神泉正税口	每年额征银六百两零
28	潮属-溪东挂号口	每年约征银六百两零
29	琼属-铺前正税口	每年额征银六百两零
30	雷廉属-廉州正税口	每年额征银五百两零
31	琼属-清澜正税口	每年约征银五百两零
32	广属-紫泥挂号口	每年约征银四百两零
33	潮属-府馆正税口	每年额征银四百两零
34	广属-虎门挂号口	每年约征银三百两零
35	广属-镇口挂号口	每年约征银三百两零
36	惠属-碣石挂号口	每年约征银三百两零
37	潮属-后溪挂号口	每年约征银三百两零
38	高属-芷寮挂号口	每年约征银三百两零
39	高属-两家滩正税口	每年额征银三百两零
40	琼属-沙芜正税口	每年额征银三百两零
41	琼属-万州正税口	每年额征银三百两零
42	琼属-北黎正税口	每年额征银三百两零
43	广属-市桥挂号口	每年约征银二百两零
44	惠属-墩头挂号口	每年约征银二百两零
45	雷廉属-钦州正税口	每年额征银二百两零
46	惠属-湖东挂号口 <sup>①</sup>	每年约征银一百两零

① 湖东系挂号小口，在惠州府归善县，为甲子口所辖。（梁廷枏，袁钟仁. 粤海关志 [M]. 广州：广东人民出版社，2014：80.）

(续表)

排名	口岸	税额
47	惠属-靖海正税口	每年额征银一百两零
48	潮属-达濠挂号口	每年约征银一百两零
49	高属-暗铺挂号口	每年约征银一百两零
50	潮属-樟林挂号口	每年约征银六十两零
51	潮属-海门挂号口	每年约征银四十两零
52	潮属-双溪挂号口	每年约征银三十两零
53	潮属-卡路挂号口	每年约征银三十两零
54	潮属-乌塘挂号口	每年约征银九两零
55	潮属-汕头挂号口	每年约征银八两零
56	潮属-南洋挂号口	每年约征银二两零
合计		一十三万两百七十九两零

若将这一时期海陆丰地区的口岸税额提取出来，则可列出表2-2“清代海陆丰地区口岸年税额（乾隆十四年至乾隆二十二年）”。

表2-2 清代海陆丰地区口岸年税额（乾隆十四年至乾隆二十二年）<sup>①</sup>

排名	口岸	税额
14	惠属-汕尾正税口	每年额征银二千八百两零
22	惠属-乌坎正税总口	每年额征银一千一百两零
23	惠属-甲子正税口	每年额征银一千两零
36	惠属-碣石挂号口	每年约征银三百两零
46	惠属-湖东挂号口	每年约征银一百两零
合计		五千三百两零

根据表2-2“清代海陆丰地区口岸年税额（乾隆十四年至乾隆二十二年）”与表2-1“清代广东口岸年税额排序（乾隆十四年至乾隆二十二年）”的数据，乾隆十四年至乾隆二十二年（1749—1757年）之间，清代

<sup>①</sup> 梁廷枏，袁钟仁. 粤海关志[M]. 广州：广东人民出版社，2014：212. [据该书前言所云，表中数据为康熙二十三年至道光十三年（1684—1833年）各口岸的税额。]

海陆丰地区口岸年税额占广东口岸年税额的比例为：5300（两）/130279（两）=4.06%。

又根据表2-2“清代海陆丰地区口岸年税额（乾隆十四年至乾隆二十二年）”可知，乾隆十四年至乾隆二十二年（1749—1757年），位于汕尾港附近的汕尾正税口是海陆丰地区年税额最高的口岸，据此可以推断，乾隆十四年至乾隆二十二年（1749—1757年），汕尾港是海陆丰地区最为发达的港口，其附近汕尾正税口的年税额约占海陆丰口岸年税额总和的53%。

伴随着汕尾港的发展壮大，海陆丰地区的其他港口也取得了一定的发展，这得益于外海拖风船技术的推广与海洋捕捞业由浅海向中深海发展。据周波《远古海洋渔业略述》研究表明：清代，海陆丰地区的渔民开始使用外海拖风船。据载，乾隆十年（1745年），“碣石镇内河船十一只，外海船十六只，雍正六年（1728年）将内河船十六只改为外海拖风”。渔业的发展推动了海陆丰港口的发展，港口防务亦变得越来越重要。如乾隆四十年（1775年）十月二十五日竖于鲘门埠大街的《抚部院功德碑》禁示碑文：“鲘门港埠，山海交错，鱼虾土产，商贾贸易杂处，地方最为险要，宜加紧防范……”到了清代中后期，海陆丰海洋捕捞业已经由浅海向中深海发展，汕尾、马宫、鲘门、捷胜、碣石、甲子、湖东、金厢、乌坎等渔港都已经拥有几十艘航行外海的拖风渔船，汕尾沿海各渔港的商业日渐发达。<sup>①</sup>

## 小 结

清代以前，汕尾地方经济的发展，不断地推动汕尾港口的形成。

清代，随着海上丝绸之路的发展，与中国发生贸易关系的国家和地区明显增多，世界各个国家和地区的商人纷纷来广东进行贸易。<sup>②</sup>汕尾港迎来了发展新阶段。

<sup>①</sup> 周波. 远古海洋渔业略述[A]//中国人民政治协商会议汕尾市委员会文史资料工作委员会. 汕尾文史：第四辑. 汕尾：汕尾市政协学习和文史委员会，1994：3.

<sup>②</sup> 黄启臣. 广东丝绸之路史[M]. 广州：广东经济出版社，2003：500.

(1) 清康熙年间，依托坎下城及逐步发展的海洋经济，汕尾墟出现，人员及物资的汇聚集散逐渐频繁，汕尾港处于发展的起步阶段。

(2) 乾隆初年至第一次鸦片战争前，是古代汕尾港不断壮大、取得较快发展的阶段。清代前中期，内河客货运输繁盛的同时，广东沿海运输亦以空前活跃之势迅速发展。海运及海上贸易的发展，又带动了汕尾港的快速发展。鉴于汕尾港的重要性，清初在该地设巡检一员、吏一人进行管理。在海运交通与贸易经济不断发展的影响之下，汕尾经过30多年的发展，声名鹊起。汕尾港在雍正与乾隆年间的发展，引发了清廷在此地实施一系列的政治措施：建汕尾县丞（或曰左堂）堂署，由县丞坐镇，征收港内赋税；置汕尾巡检司，查缉罪犯，维护社会治安；设汕尾粤海关税铺，征收出入港口船只海关税。这些措施，说明了清廷重视维护经济地位日益重要的汕尾港所在的汕尾地区的社会稳定。

伴随着汕尾港的发展壮大，马宫、鲘门、捷胜、碣石、甲子、湖东、金厢、乌坎等海陆丰其他渔港也取得了一定的发展，这得益于外海拖风船技术的推广与海洋捕捞业由浅海向中深海的发展。





海上丝绸之路  
研究书系  
港口篇

# 汕尾港与海上丝绸之路

广东省人民政府参事室  
广东省人民政府文史研究馆

◎ 编

汤苑芳

◎ 著

SPM

南方出版传媒  
广东人民出版社

责任编辑：刘 倩

责任技编：许伟斌

装帧设计：WONDERLAND Book design  
仙逸 QQ:344581934

ISBN 978-7-5454-6112-1



9 787545 461121 >

定价：43.00元