



历史学研究丛书

LISHIXUE YANJIU CONGSHU

黄埔海关考

袁峰 著



中央编译出版社
Central Compilation & Translation Press

本书由人文在线出版基金资助出版

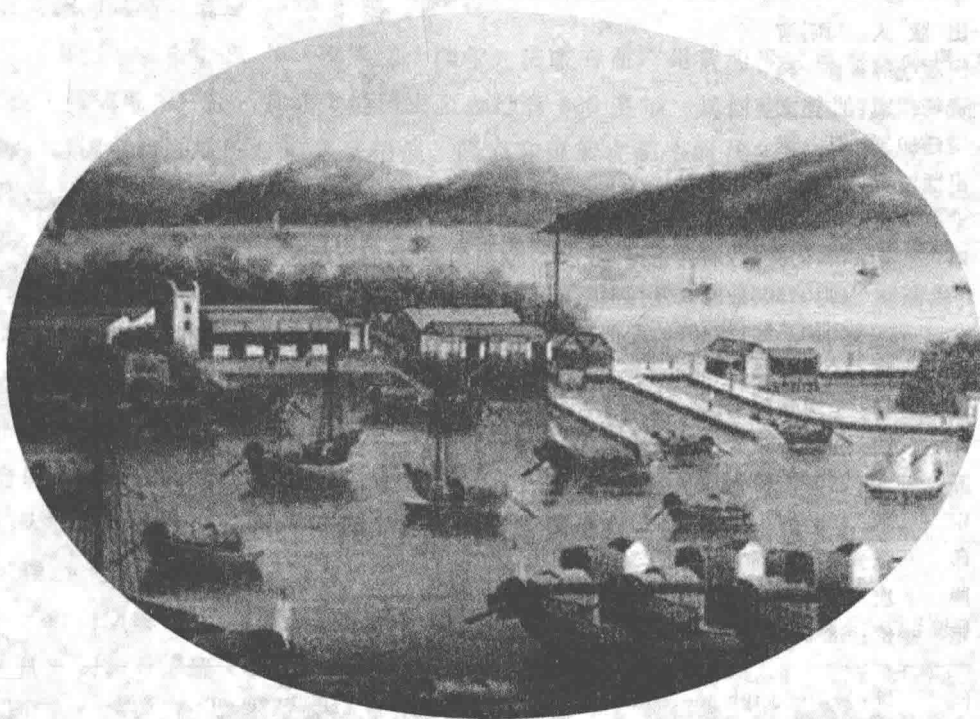


历史学研究丛书

LISHIXUE YANJIU CONGSHU

黄埔海关考

袁峰 著



中央编译出版社

Central Compilation & Translation Press

图书在版编目(CIP)数据

黄埔海关考 / 袁峰著. —北京: 中央编译出版社,
2016. 1

ISBN 978-7-5117-2883-8

I. ①黄… II. ①袁… III. ①海关—历史—研究—广
州市—1685~1980 IV. ①F752.59

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 293393 号

黄埔海关考

出 版 人: 刘明清

出版统筹: 董 巍

责任编辑: 曲建文

责任印制: 尹 珺

出版发行: 中央编译出版社

地 址: 北京西城区车公庄大街乙 5 号鸿儒大厦 B 座(100044)

电 话: (010)52612345(总编室) (010)52612341(编辑室)
(010)52612316(发行部) (010)52612317(网络销售)
(010)52612346(馆配部) (010)55626985(读者服务部)

传 真: (010)66515838

经 销: 全国新华书店

印 刷: 北京天正元印务有限公司

开 本: 710 毫米×1000 毫米 1/16

字 数: 453 千字

印 张: 24.5

版 次: 2016 年 1 月第 1 版第 1 次印刷

定 价: 68.00 元

网 址: www.cctphome.com 邮 箱: cctp@cctphome.com

新浪微博: @中央编译出版社 微 信: 中央编译出版社(ID: cctphome)

淘宝店铺: 中央编译出版社直销店(<http://shop108367160.taobao.com>) (010)52612349

本社常年法律顾问: 北京嘉润律师事务所律师 李敬伟 问小牛

凡有印装质量问题, 本社负责调换, 电话: (010)66509618



自序

当我打开广东省档案馆里尘封已久的粤海关档案和缩微胶片时，仿佛听到黄埔海关在历史长河中坚定沉稳的脚步声；当我参观广东革命历史博物馆、中国海关博物馆广州分馆、黄埔税馆时，仿佛看到黄埔关区内发生过的激荡曲折的历史事件；当我翻阅浩如烟海的中国近代史料时，仿佛触摸到黄埔海关克难奋进的历史脉搏。可是，纵然我尽力搜寻黄埔海关的档案资料，但却发现黄埔海关的发展史，始终隐藏在各类史料的琐碎片段里，没有专门的名目，没有详实的记录，没有清晰的脉络，也没有完整的情节。

事实上，自 1685 年（康熙二十四年）清政府在广州黄埔设置粤海关挂号口（也称黄埔税馆）起，黄埔关的历史至今已有 300 多年。其创建之初的艰辛和曲折，与国家和民族的命运息息相关。国家和民族在那个时代所遭遇的痛苦、挣扎，都一一在黄埔关这个地方予以缩影。在这片狭小的关区内，有“海上丝绸之路”的繁荣，有虎门销烟的壮举，有“苦力”走私的悲剧，有近代船舶工业的萌芽。黄埔关区以一隅之地，见证着中国海关制度的萌芽、曲折和发展。黄埔海关的历史已经超越了一个直属海关的发展史，更是中外贸易的重要舞台和历史节点。这片土地上发生过许多重大的历史事件，比如：17 世纪西方殖民者叩关索市的尝试、1759 年英商洪任辉状告黄埔关口勒索事件、1829 年英国商船“延不进口”案、1878 年“秘鲁人”号中国劳工事件、1924 年挪威籍“哈佛”轮走私军火案等，这些事件在一定程度上影响了中国经济、政治、文化及社会的发展进程。

恩格斯说：“历史就是我们的一切。”黄埔海关的历史，可以说就是黄埔海关人的一切。对待这段历史，所有黄埔海关人都应该抱有敬畏心，主动去学习它、研究它。牢记历史，不仅要知道历史发生了什么，更要知道历史给了我们什么样的经验和教训。了解黄埔关发展的历程，将有助于我们深刻理解：这个地缘因素尴尬的海关是如何在弱小中一步一步壮大起来？这个关区面积在全国海关排名倒数第二，却是一个拥有 3600 多名关警员、年税收量超过千亿、关税全国排名第六的业务大关，依靠的是什么？如果说文化的作用不像政策那样明显，但凝聚民



心、让大家有归属感，这是任何政策都无法替代的。然而有时，我们薄弱的正是这一环节。黄埔海关正式建关 35 年，可是黄埔关孕育和发展的历史却有 300 多年。那些 300 多年间发生的事，还有多少能让人记起？有谁能够如数家珍地说出黄埔关发展史？要知道，黄埔关孕育之初，经历了四次趸船办公、四次岸上办公的曲折过程，这个过程本身就是一部励志的创业史。

300 年的黄埔关史是进行爱关和爱国主义教育的好素材。深入研究和发掘黄埔关随着国家、民族的命运变迁而变迁的历史，大力加以宣传。广大关警员知之愈深，对黄埔关就会爱之愈切，就会更加努力工作，更加坚定的维护黄埔关得来不易的荣誉，并为黄埔海关新的历史发展做出自己的贡献。

于是我决心编著这样一本书，尽可能忠实地记录下黄埔海关走过的路，帮助大家更好地理解黄埔海关的历史地位和现实价值。但在着手编写时往往深感史料阙如，无处落笔。毕竟黄埔关在 1980 年之前长期隶属广州海关（解放前称为“粤海关”），没有留下专门的档案材料，其历史记录不详而且零乱，史料断层较多。我只能在郁如邓林的文库中钩沉索隐，从字里行间慢慢还原历史。

由于海关业务门类划分较细，本书采取业务门类和专题相结合的方式，以业务门类为条、专题为块，串联成册；并以时间为经、事件为纬，以黄埔关历史变迁为主线，呈现黄埔关各个历史时期的经济发展过程。岁值乙未羊年，粤海关黄埔挂号口设立 330 周年，我国“一带一路”战略开始实施，全国海关和黄埔海关正在进行区域通关一体化、业务管理一体化等新一轮改革创新。广州黄埔港作为古代南海丝绸之路的起点，更加欣欣向荣，呈现出蓬勃生机。这个时候，这本承载着历史厚重的书籍完成，对凝聚人心、激发士气、促进改革都具有现实意义。

谨以此书，溯源赓续、存史资政、鉴往知来。



目 录

概 述	1
第一章 广州外港	2
第二章 海上丝绸之路	10
第三章 黄埔典故	14
第四章 海禁与开海通商	19
第五章 海关制度前身——市舶制	29
第六章 粤海关	33
第七章 黄埔海关机构	41
第八章 黄埔关址变迁	61
第九章 黄埔关管理体制	67
第十章 粤海关黄埔分关第一任最高领导人	77
第十一章 黄埔水域走私船	88
第十二章 黄埔水域助航设备	94
第十三章 广东对外贸易机构及从业人员	97
第十四章 远洋船舶	117
第十五章 小型船舶	139
第十六章 进口货物	146
第十七章 出口货物	158
第十八章 税费征收	174
第十九章 违法违规及冲突事件	209
第二十章 “苦力”贸易	223
第二十一章 毒品走私与查缉	232
第二十二章 经济走私与查缉	252
附 考	259
一、洪任辉状告黄埔等关口勒索事件	259
二、杆子手与钤子手	261

三、阮元奏请摘去伍敦元三品顶戴	264
四、外商具结制度	267
五、鸦片战争前义律职责	271
六、不平等条约对船钞的协定	281
七、五口通商章程及海关税则	283
八、清末至民国间黄埔口岸海关名称	285
九、“科”与“课”	286
十、1924 年挪威籍“哈佛”轮走私军火案	289
十一、新中国第一个个人行邮物品征税办法颁布时间	292
十二、近代中国海关史研究刍议	293
附 表	302
一、英国东印度公司在黄埔口岸贸易表 (1637~1833 年)	302
二、其他国家和地区在黄埔口岸贸易表 (1698~1833 年)	359
三、美商从黄埔口岸出口货物统计表 (1819~1832 年)	384
后 记	386

概 述

中华人民共和国海关是国家进出境监督管理机关,实行海关总署——直属海关——隶属海关三级垂直管理体制。黄埔海关是广东省内七个直属海关之一,关区地处中国南大门,位于珠江三角洲北缘,西距广州市区 15 公里,东南毗邻香港、澳门,为西江、北江、东江三江的出海口。黄埔关区拥有优越的地理条件,对外有广阔的经济前沿,对内有深远的经济腹地,是中国通往东南亚、南亚、西亚、非洲和欧洲航线最短的关区之一。早在隋唐时期,黄埔一带已形成广州对外贸易的重要外港,时称扶胥港,是“海上丝绸之路”的重要起点之一。明清时期,广州外港由扶胥港逐渐移至黄埔洲和琵琶洲一带,始称黄埔港。发展至今,黄埔港已通航世界 100 多个国家和地区,是华南最大的对外贸易港口。

黄埔海关前身是清政府于 1685 年(康熙二十四年)在广州黄埔设置的粤海关挂号口(也称黄埔税馆)。其主要职责是监管进出广州外港的西方各国船只货物、查缉走私、征收除正税以外的海关税费等。在数百年的历史发展和时代变迁中,黄埔关历尽艰辛,几度兴衰。关址更是多次变迁,有时在趸船上设关,有时在陆地办公。新中国成立后,黄埔关迎来了全新的发展阶段。1950 年 10 月 15 日经海关总署批准设立中华人民共和国黄埔支关,隶属广州海关。1952 年 9 月黄埔支关升格为黄埔分关,仍隶属广州海关。1954 年 2 月黄埔分关从船上搬至黄埔中山路(港前路)新落成的办公楼,彻底结束了水上办公的历史。1980 年 7 月黄埔海关设立,直属海关总署。从此,黄埔海关结束了与广州(粤)海关 300 多年的隶属关系。1988 年 8 月黄埔海关升级为副厅级单位,2000 年 11 月升级为正厅级单位,目前设 20 个机关处室,1 个副厅级机构(缉私局),2 个直属事业单位,下辖 11 个处级隶属海关、办事处,全关现有关警员 4000 余人。

黄埔关区是华南地区重要的海上对外贸易口岸,也是我国加工贸易开展最早、密度最大的地区之一。现关区范围包括广州市天河区(一部分)、黄埔区、广州高新技术产业开发区、广州保税区、广州出口加工区以及增城市、东莞市,面积约 4440 平方公里。目前已开办了除国际邮包、国际航班监管业务外的所有海关业务,包括进出境货物、运输工具及转关运输车辆监管,进出境旅客行李物品监管,加工贸易及保税监管,以及征税、统计、稽查、缉私等。



黄埔关区图(2004 年)



第一章 广州外港

历史上,广州港分为内港和外港。内港即广州港,位于广州珠江内河道;外港位于珠江入海口黄埔港湾,随着珠江三角洲地质变迁,其名称和港址多次改变。

一、黄埔港湾的发展

黄埔港湾在古代是一个浅水古海湾。根据地理学家的研究,黄埔港湾的发展大致可分三个时期:即溺谷湾期、珠池期和狮子洋期。

溺谷湾期:是指距今 5000~7000 年前的中全新世时期。海水上溯至珠江河道下游,地面因海侵负重下沉,形成了一个半封闭型河口湾,称为“广州溺谷湾”。该溺谷湾地处珠江三角洲北部边缘,范围大致是北面以今广州新塘、庙头、鱼珠、东圃、猎德为限,东面以今东莞石龙、厚街、太平为界,西面为南海台地和市桥台地所阻。

珠池期:是指溺谷湾期结束至唐朝末年,东江三角洲形成之前的时期。珠江经过数千年的泥沙淤积,溺谷湾的海岸线发生了较大变化。汉朝时,东莞中堂地区已形成陆地。唐朝时,黄埔庙头的扶胥一带也有淤浅,番禺市桥台地与东莞石碣之间已连成一片陆地,但市桥以南仍是汪洋大海。

狮子洋期:是指 1000 年前至今。宋代以后,东江泥沙不断淤积,形成东江三角洲并不断西进。西江、北江也各自形成三角洲并合力东进,黄埔至广州的内湖形态逐渐演变为河道形态。清代以后,由于珠江流域各三角洲发育扩展和虎门潮汐影响,狮子洋被沙洲分成多条水道。黄埔古海湾演变成今天这样由南向北逐渐狭窄的漏斗状河道形态。



黄埔海岸线变迁示意图①

① 吴家诗:《黄埔港史》(古近代部分),人民交通出版社 1989 年版。



二、港口位置的四度变迁

黄埔港湾的发展变化,直接引起广州外港的位置变迁和名称变化。

一、扶胥古港。隋唐时期,广州对外贸易发展迅速,在今黄埔老港下游约 6 公里处的庙头村西,就形成了相当繁荣的港口,即广州最早的外港,历史上称扶胥港。“扶胥”是古越语,即“人墟”的意思。扶胥港的兴起与地形有关。韩愈在《南海广利王庙碑》中称“扶胥之口、黄木之湾”,就是说扶胥港处于狮子洋大漏斗湾顶部。由于地理条件优越,扶胥港经历了隋、唐、宋、元四个朝代而一直保持繁荣不衰。

二、黄埔村上的黄埔古港。元代以后,珠江三角洲不断发育,狮子洋面积逐渐缩小。扶胥港前的海湾,因泥沙淤积变浅,扶胥港难以适应经济社会发展需要而逐渐衰落。明清时期,广州外港由东江口黄埔深水湾的东边内迁至黄埔深水湾的西边,即今广州海珠区黄埔村附近。当时的黄埔洲和琶琶洲还是两个独立的小沙洲,这一带水深海阔,并有长洲岛作屏障,风平浪静,是一个适宜中外船舶停泊的天然良港。明末清初至鸦片战争前夕,广州外港成为中国唯一合法对西方贸易的港口,黄埔港进入了空前繁盛的历史时期。

三、长洲岛上的黄埔港。鸦片战争后,广州对西方一口通商的局面被打破。随着上海开埠,我国对外贸易中心逐渐东移,黄埔村上的黄埔古港日渐衰落。同时由于码头淤积失修,黄埔洲与河南岛自然并连,影响船只停泊,黄埔港便于同治年间迁往一水之隔的长洲岛北岸。长洲岛位于广州市区东南 20 多公里处,四面环水,方圆 6 平方公里,是由海上和虎门进入广州的第二道门户。黄埔港搬迁至长洲岛后,港口名称继续沿用黄埔港旧称。



19 世纪初停泊黄埔锚地的外国商船



1936 年黄埔港

四、鱼珠附近的黄埔港。长洲岛四周虽然海阔水深,但它是江中小岛,与陆上交通不便,其发展受到严重影响。1918 年孙中山发表《实业计划》,提出在黄埔建设“南方大港”的构想,港址就选择在与长洲岛隔江相望的珠江北岸,即今天的鱼珠附近。1937 年至 1938 年,国民政府在鱼珠炮台、珠岗村、横沙乡、乌冲口一带兴建了深水码头,当时称为“黄埔新埠”,即今日黄埔老港。

从隋唐至新中国成立,历经 1400 多年的沧桑巨变,广州外港虽然四易港址,但每次迁址均没有超出黄埔深水湾的范围,由此可见黄埔深水湾具有十分优越的自



然地理条件。

三、扶胥古港的盛衰

扶胥古港位于广州市黄埔区庙头村,处于广州溺谷湾漏斗湾口,珠江前后航道在此汇聚。由此上溯,北往省城,河道狭窄,水急多礁;由此南下,入狮子洋,径出虎门,直抵南海。

扶胥古港既处于珠江水系的中心,又处于太平洋、印度洋之间海上航线的要冲,因此既是河口港又是海口港。扶胥港北面是将军山、大田山等丘陵山地,可以阻挡寒流南下;西面是河南、市桥台地,可以阻挡台风侵袭。珠江在此骤然转向南去,泥沙不易淤积,所以扶胥又是个天然的深水良港。

广东雨量充沛、珠江水流丰盈,江河含沙量少,为广州航运提供了优良条件。秦代开挖灵渠,沟通了长江水系与珠江水系。隋代以后,大运河贯穿南北,珠江、长江、黄河三大水系纵横交错,水运交通十分便捷。珠江三角洲气候温和、土地肥沃、河网密集,适于鱼虾及蚕桑等经济作物的生长。自秦末以来中原地区向南粤大地进行数次大规模移民,带来了先进的生产技术和灿烂文化。这些优越的自然及历史条件为广州成为外贸大港提供了先天优势。

受亚洲季风和大陆气候影响,广州每年3月至8月盛行南风、东南风和西南风,9月至次年2月盛行北风和西北风。往来广州的中外木帆船可利用季风,一年往返一次。1777年(乾隆四十二年)行商向广东巡抚兼粤海关监督李湖^①禀告:“外洋各国夷船到广贸易,每于夏末秋初进口,至冬季即扬帆回国,为期不过四五月之久。”^②

战国时期,广州已与周边沿海口岸有航运往来。秦末,广州已与海外进行了贸易。汉代初年实行休养生息,手工业、农业和商业都得到发展,广州成为繁华都市之一。此时广州已开通了连接东南亚、印度、埃及、罗马的海上交通路线。

魏晋南北朝时期,中原地区战事频繁,广州地区却保持着相对稳定。大批中原移民纷纷南下,进一步推动了广州地区的开发和发展,当时民谣就传“中原荒,广州康”。社会经济的发展促进了对外贸易的繁荣,也促进了扶胥港的形成和发展。扶胥港成为放洋启航的地点,也是外国船只到达广州的第一个停靠站。

隋唐社会安定,水陆交通发达,商业空前繁荣,中国经济重心开始南移。广州对外贸易也迅速发展,成为全国最大的对外贸易港口,是国内重要的交通枢纽和国际海运中心。当时广州有内港和外港。内港即广州港,主要从事对外贸易;外港即扶胥港,仅有少量贸易活动,其主要职能是:1、作为进出广州的船舶停泊地,为远航的中外船舶提供充足的物资保障。2、保护广州城的水路军事安全,护卫中外商贸交通,保证海上丝路畅通。扶胥港设站监视进出口船只,中外船舶必须在扶胥港停

① 李湖:?, ~1781年,字又川,一字又徐,号恕斋,江西南昌人,清朝大臣。

② 许地山:《达衷集》卷下,上海商务印书馆1931年版。



靠接受检查后才能前往广州或扬帆出海。史载公元404年(东晋安帝元兴三年),卢循领导的农民起义军就是从晋安^①率领海船驶经扶胥港攻占了广州城。随后各朝代均加强了广州外港的军事安全管理。3、扶胥外港检查核实货物,减轻内港压力,防止商船进入广州内河后走私漏税。

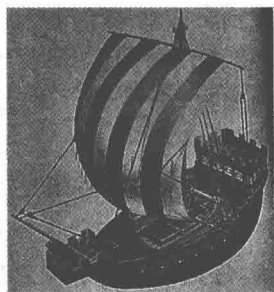
唐朝最盛时期,每年到达扶胥港的海船有40余艘。公元713年(开元元年)“海外诸国,日以通商,齿革羽毛之殷,鱼盐蜃蛤之利,上足以备府库之用,下足以贍江淮之求”。^②

北宋时海水退缩,扶胥港变得空前繁盛,通商国家和地区达130多个。公元982年广州开通至菲律宾民都洛岛新航线。1080年(北宋元丰三年)《广州市舶条》颁布并向全国推行,内容涉及海舶出入港管理、抽解(征税)、专买专卖和官市、禁止官吏私营海外贸易、禁止违禁品出口、奖惩等。1094年(北宋绍圣元年)苏轼被贬往惠州途中,游览扶胥港,曾题诗《南海浴日亭》抒发观看海上日出时的豪情。

1112年(南宋政和二年)时任广州佾判的邬大昕发现东洲与黄木湾之间交通不便,便组织修筑了一条扶胥运河。^③运河起于东州驿(南岗瓦窑附近,东江与珠江交汇处),往西经沙涌、下元、南湾、庙头、扶胥港,转入南海神庙以西的西门坦,经沙浦、双岗,从黄埔文冲进入乌涌河,全长约8公里。这条运河能够航行100吨以下的船只,使船只避开狮子洋的风浪。自此船舶可以全天候往来扶胥港和东江,并节省了三分之一的航程。

元代到广州扶胥港贸易的国家多达147个。13世纪初,从扶胥港出发的远洋商船已经普遍使用指南针,当时广州商船可以直航横渡印度洋。世界各地的商船也不远万里踏浪而来,使得广州成为“番舶凑集之所,宝货丛聚”^④。

明朝以后,由于海禁政策和海岸淤浅,商船很难再在扶胥港靠岸。据记载:“宋时扶胥尚有浴日之奇……波罗庙去海不过百步,向来风涛万顷,岸临不测之渊。”^⑤说明在宋元时期,扶胥港仍是优质良港。但到了明清时期,“淤积既久,咸卤继至,沧海为田。潮当涨,就岸犹易,水稍退,则平沙十里,挽舟难行,进退两难”^⑥。所以广州外港逐渐由扶胥迁移至黄埔洲、琵琶洲(又称琶洲)一带水域,始称黄



14世纪中叶的欧洲一桅商船(长100英尺、宽25英尺),配有130平方码的方形巨帆和舵。

① 今福建省南安市。

② (唐)张九龄:《开大庾岭路记》,见(清)董诰等著《全唐文》卷二九一,中华书局1983年版。

③ 又称“鹿步濠”、“横濠河”。

④ (元)陈大震:《大德南海志》卷七,见《宋元方志丛刊》,中华书局1990年版。

⑤ (清)崔弼:《波罗外记》卷二“庙境”,见麦英豪等编纂《广州市文物志》,岭南美术出版社1990年版。

⑥ 同上。



埔港。扶胥港由此逐渐衰落,黄埔港开始兴起。

四、黄埔港的兴替

黄埔古港南码头(原称酱园码头),位于广州市海珠区,北临新港东路,南隔黄埔涌与仑头村相邻,西临广州环城高速东环段,东隔珠江与长洲岛深井古村落相望。

明代以前,扶胥港是外贸口岸,黄埔古港只是个锚泊地。随着珠江三角洲不断发育,广州外港由扶胥港迁至黄埔港。清初至鸦片战争前夕广州对西方一口通商,使得黄埔港成为当时中外贸易商船唯一停泊地和贸易港口,黄埔港进入了鼎盛时期。其经济腹地几乎涵盖全国,几乎全部对西方贸易的物资都经过黄埔港集散。南方及东部等省的茶叶、瓷器、丝绸、土布,以及北方的水果、药材、皮货、烟酒等土特产,都经过黄埔港出口;西方物资也经黄埔港进口云集广州,销往京城及全国各地。

1598年(明万历二十六年)琶洲岛上建“九级浮图,屹峙海中,壮广形胜,名曰海鳌”。“海鳌塔”也称“琶洲塔”,作为黄埔古港的“海望标志”,起到了为中外船只导航的作用。

从1758年(清乾隆二十三年)至1837年(清道光十七年)的80年间,停泊在黄埔古港南码头的外国商船共计约为5107艘(包括美国“中国皇后”号、俄罗斯“希望”号和“涅瓦”号和澳洲“哈斯丁”号等),黄埔港“夷舟蚁泊”,异常繁忙。1731年至1813年,瑞典东印度公司^①派船队进行了130多次远洋航行,除3次外其余都抵达黄埔,其中“腓特烈国王”号于1732年首航黄埔,标志中瑞贸易的开始;“哥德堡”号作为瑞典东印度公司的大型商船之一,于1739年、1741年、1743年三次远航抵达黄埔,对中瑞早期贸易起到了重大作用。



瑞典商船“哥德堡”号

鸦片战争后,广州对外贸易的首要地位被上海取代,黄埔古港也由于淤积严重,逐渐失去昔日的繁盛。此时正是海上轮船更换木帆船的时期,吃水较深的海轮难以在黄埔古港停靠。于是同治初年广州外港移到长洲岛,仍然沿用“黄埔港”的名称。黄埔古港原港址已毁,2006年广州市政府为迎接瑞典“哥德堡”号仿古商船来访而重建。黄埔古港现已失去港口功能,被开辟为旅游景点,供游人凭吊古今。

1884年9月8日至1891年7月11日,珠江后航道因中法战争而关闭,外国商

① 东印度是西方殖民者对东方世界的总称。16至19世纪,葡萄牙、英国、荷兰、丹麦、法国等欧洲殖民主义国家为了加强对印度和东南亚各国经营贸易垄断和殖民掠夺,专门设立了各自的东印度公司。这些国家的东印度公司不仅享有贸易独立权,还有权代表政府订立条约、组建军队,甚至有权发动战争。其中最为著名的是成立于1600年的英国东印度公司,不仅占领和统治着孟加拉、印度、缅甸(部分地区)等国,还长期垄断着英国对中国的贸易。自18世纪60年代始,“东印度公司由一个商业强权变成了一个军事的和拥有领土的强权”(《马克思恩格斯全集》第9卷,人民出版社1961年版)。



船不得驶入内港。^①长洲岛上的黄埔港出现了短暂的兴盛局面,但维持时间较短。由于运往香港的费用低于运往黄埔,因此华南大部分货物经过水陆两路运输直接到香港转口。香港逐渐取代黄埔港成为远洋运输的转运站。长洲岛上的黄埔港长期处于自然港口状态,航道淤浅、设备简陋,无法与设备先进的自由港香港进行竞争,最终被废弃。

1904年10月清政府开始实施移拆珠江各栅和加宽河道工程。该工程由海务巡工司负责,粤海关“飞虎”号(Fei Hoo)巡船管驾夏立师署理。1906年9月竣工后,长洲木栅全部拆除,鱼珠栅的南边河道由300英尺加宽至440英尺。鱼珠栅疏浚效果明显,在春季退潮时水深仍有16英尺。



广东省城图(绘于1888年)

辛亥革命后,根据孙中山《建国方略》中建设“南方大港”的设想,国民政府拟在黄埔鱼珠附近开辟深水新埠,但由于英帝国担心黄埔开埠会影响香港的航运业而从中阻挠,再加上国内政局动荡,黄埔开埠终未成行。

1925年6月省港大罢工期间,广州航运萧条,珠江淤积更加严重。大型轮船无法驶过大石、大尾两处浅滩,而在黄埔候潮和过驳的船只日益增多。为了争取交通自由,抵御帝国主义经济掠夺,修建黄埔新埠的构想再次列入议程。

1925年底,为使广州成为香港之外的货物转运新中心点,广东省政府计划开辟黄埔深水港,广州市政局开始修建由黄埔至广州的公路和桥梁。1928年黄埔至广州市的公路建成通车。

1926年2月1日广东国民政府成立“黄埔开埠计划委员会”。6月30日“中华各界开辟黄埔商埠促进会”和“黄埔开港计划委员会”,组成“黄埔商埠股份有限公司执行委员会”,负责制订港口建设计划与筹集建港资金。7月20日国民政府为开辟黄埔商港发布《财政部第二次有奖公债条例》,规定8月1日起发行该项公债,债额为1000万元。

1927年4月12日蒋介石发动“四·一二”反革命政变,黄埔港筹建工作停止。

1929年10月8日广东治河委员会办理筹建黄埔港事宜,经过详细研究和考查,确定鱼珠为黄埔港埠址,由工程师李文邦制定整个计划。由于种种原因和政局多变,计划最终无一实现。

1935年11月西南政务委员会任命罗文干为广东治河委员会兼筹建商埠主

^① 《近代广州口岸经济社会概况——粤海关报告汇集》(暨南大学出版社1996年版,广州市地方志编纂委员会办公室、广州海关志编纂委员会编译)在《粤海关十年报告(一)(1882~1891)》篇中记载:“通往广州的深水道——后航道——在9月8日通知发出4小时后封闭了,因此,黄埔成了吃水较深船舶的唯一抛锚地。”



任。罗文干初步规划：黄埔商埠由广州东北方起，东南至番禺县界，北至莲潭圩前大路口，西至马鞍岗，全埠面积 67.1 平方公里。1936 年 7 月陈济棠归政中央，罗文干筹建黄埔商埠的计划落空。10 月南京国民政府成立黄埔开埠督办公署。广州市长曾养甫奉派督办黄埔开埠事宜，采取逐次推进，将黄埔开辟为一个完整的深水港。除将“广东治河委员会”及以前各机构完成的工作与开埠计划接收外，开始测量土地，疏浚第一、二沙航道，建筑第一码头等。

1937 年 4 月黄埔建筑深水港工程开工，黄埔水道按计划进行浚深，以便载重 7000 至 8000 吨的船只，可以直驶黄埔商埠。

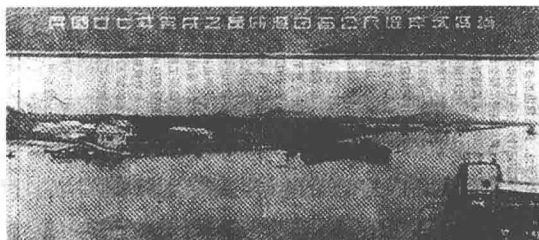
1938 年 6 月黄埔港在鱼珠附近建成 400 米钢板桩堤岸式码头，被称为“黄埔新埠”。

8 月 25 日日军开始封锁黄埔港出海口，空袭黄埔地区。10 月日军占领黄埔，黄埔港沦为日本侵略者的军港。日军在黄埔港建立“南支那派遣军后勤补给中心基地”，为其侵华战争服务。

1942 年广埔铁路建成通车，但黄埔贸易量极少。

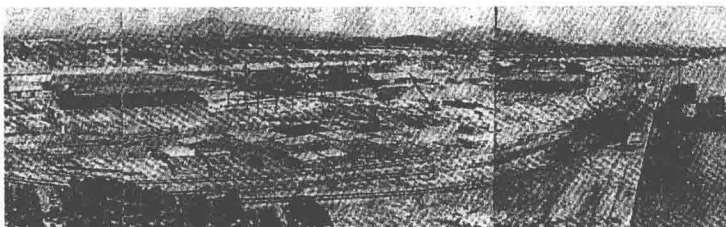
1945 年 9 月 7 日国民党新一军到达广州，对黄埔港进行军事接管。黄埔港成为国民党发动内战的华南军事运输基地。1946 年上半年，蒋介石亲自指挥华南国民党军队从黄埔、虎门、九龙调往内战前线。

1945 年 9 月 14 日国民党行政院珠江水利局和国民党第 2 方面军接收黄埔筑港工程。至 1948 年建成黄埔区连接市区的中山公路（现称中山大道）、钢板桩码头、铁路专用线（黄埔铁路支线）及仓库、宿舍、办公楼等辅助设施。



黄埔港 400 米堤岸式码头完工（摄于 1938 年）

1948 年 11 月 28 日黄埔码头正式开放使用，码头长度已筑成 420 米，拥有 800 吨容量的仓库 2 座，5000 吨容量的仓库 1 座。但由于内战等原因，黄埔港仍属于军港性质，贸易量较少。



黄埔港码头（摄于 1948 年）



1949年5月25日国民党广东省政府成立“迁府委员会”，将大批国民党军政人员和物资经黄埔港疏运到海口、台湾等地。

1949年10月黄埔解放，人民政府即开始维修黄埔码头，疏浚珠江航道。在400米堤岸式码头的基础上，先后续建了中码头和黄埔大码头等几个万吨级泊位。原有5米出海航道浚深至7米，万吨货轮可以直达港区，通航能力极大提高。

1950年10月15日黄埔港重新开港。此后，港口规模不断扩大、设施不断完善，逐渐发展成华南地区最大的贸易港口，货物吞吐量从1954年的98万吨上升至1973年的642万吨。

1960年2月29日我国自行设计施工的黄埔港深水码头第一个万吨级泊位开始使用。

1973年黄埔港在珠江口内狮子洋畔的墩头基建设新港区（即黄埔新港）。1975年12月26日墩头基码头简易投产，黄埔新港开港。



第二章 海上丝绸之路

广州是中国古代海上丝绸之路的始发港、发祥地和世界海上交通史上唯一两千年长久不衰的贸易大港。唐朝中期以后,中国失去了对中亚地区的控制力,以京城为中心,通往波斯、地中海和北印度的“陆上丝绸之路”逐渐衰落。中国的对外贸易逐渐由陆路转向以海路为主。广州在唐宋时走向兴盛,于是有“金山珠海,天子南库”的美誉。

一、南海丝绸之路

汉代时,中国与马来半岛通过广州外港已经有海路交往。隋唐时期航海往来更加密切,广州外港更是“海舶所集之地”。此时广州已经成为中国的第一大港、世界著名的东方港市。

《新唐书·地理志》记载,唐时我国东南沿海从广州外港通往东南亚、印度洋北部、红海沿岸,到达东北非和波斯湾等国的海上航路,称为“广州通海夷道”,是当时至16世纪欧人东渐之前,世界上最长的定期远洋航线,到达的国家和地区有100多个。这条航线上来往贸易的外国商人主要是大食人、波斯人、印度人和南洋人。鉴真和尚东渡日本时,途经广州,就曾见到珠江上“婆罗门、波斯、昆仑等舶,不知其数,并载香药、珍宝,积载如山”^①。

隋唐时经广州外港向外输出的货物主要是丝绸。宋元时出口货物主要是瓷器和茶叶;进口货物主要是香料,还包括珠宝、象牙、犀角、玳瑁、药物、诸木、皮货、杂物等,品种达70多个。所以广州外港既是“海上丝绸之路”、“海上陶瓷之路”的发祥地,同时也是“海上香料之路”的重要港口。同时,由于这条海上交通大动脉主要以南海为中心,所以又称为“南海丝绸之路”。中西贸易也利用此航道作交易通道,除此之外,中朝、中日少量贸易也通过广州外港与朝鲜和日本之间的航线进行。

广州外港的迅速发展,又对经济腹地,尤其是广东及华南地区的经济社会发展和对外经济文化交流,起到了积极的促进作用。广州外港的经济腹地范围广阔,包括粤、桂、湘、滇、贵等省份以及鄂、赣、川的部分地区。以广州外港为起点的丝绸之路,不仅带动了广州社会经济发展,还极大促进了内地丝织业、陶瓷业和制茶业的蓬勃发展。丝绸被西方市场视为高级奢侈品,经广州外港出口数量巨大。丝绸主要来源于太湖流域、四川盆地和珠江三角洲三大蚕桑产区。广州出口的瓷器宋代以前主要产于岭北。宋代开始,全国各地名窑产品纷纷取道广州出口,广东佛山等地制瓷业也迅速发展。茶叶出口也迅速激增,闽、赣、苏、浙等地的茶叶,在广州精

^① [日]真人元开:《唐大和尚东征传》,中华书局2000年版。