

7914

湛江港口

(《湛江文史资料》第十辑)



中国人民政治协商会议湛江市委员会
文史资料研究委员会编

湛江港口

湛江文史资料 · 第十四辑

中国人民政治协商会议湛江市委员会
文史资料研究委员会编

一九九五年 二月

EA78/05

湛江港口

湛江文史资料·第十四辑

中国人民政治协商会议广东省湛江市委员会
文史资料研究委员会编

*

中国人民解放军第四二三二工厂印刷
(湛江海军印刷厂)

850×1168毫米 1/32

印:8.6 字数:15.5万

1995年2月印刷

發揮港口優勢
振興湛江經濟

江澤民

一九九二年九月廿四日

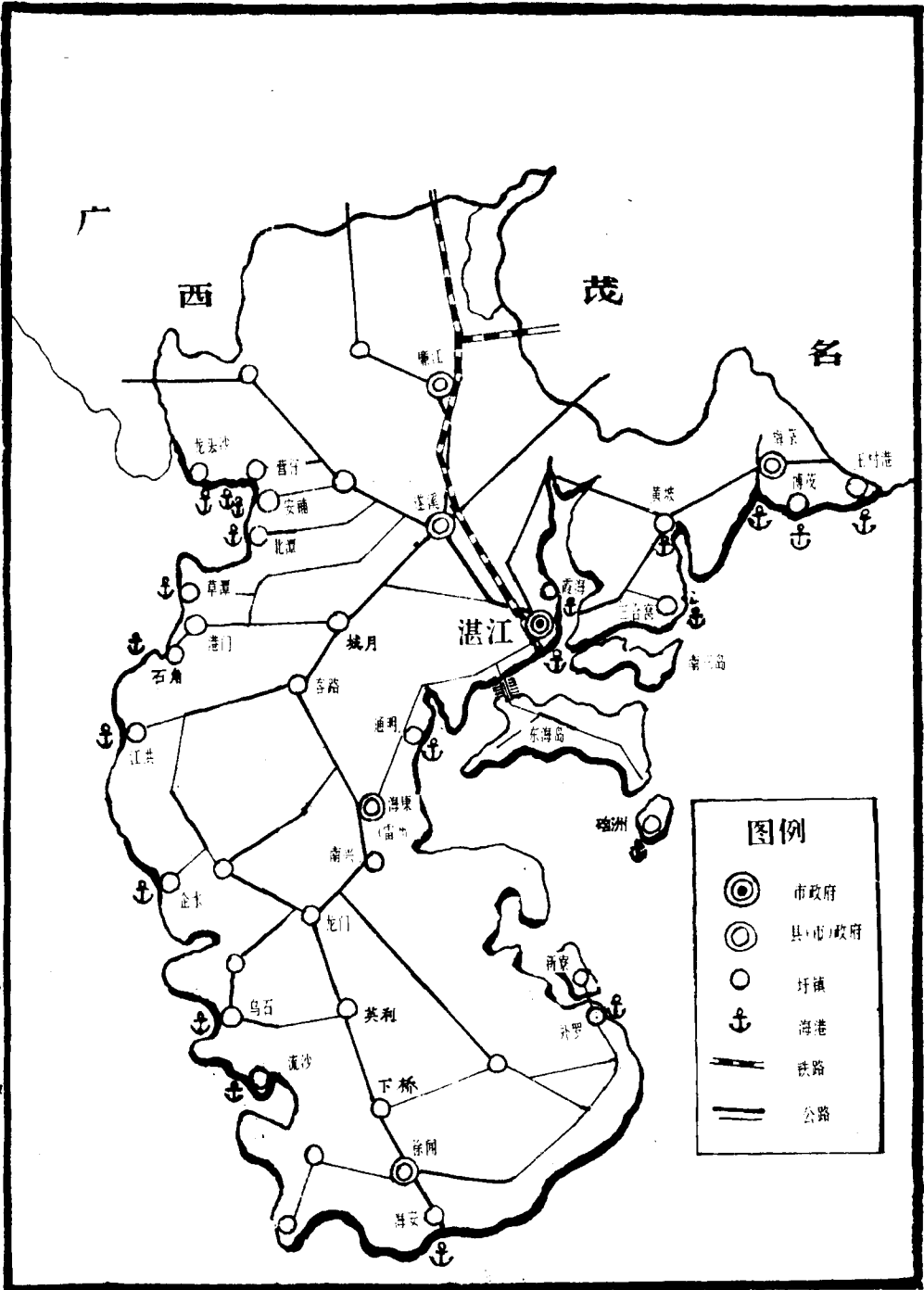
中共中央总书记、国家主席
江泽民为湛江市的题词

建設南方大港
發展湛江經濟

江澤民

一九九三年九月廿四日于湛江港

中共中央总书记、国家主席
江泽民为湛江港的题词



湛江市主要港口分布示意图

政协湛江市第八届委员会 文史资料委员会

主任： 陈光中

副主任： 彭景堂

黄振强

邱炳权(专职)。

委员： (以姓氏笔划为序)

伍 通

刘俊聪

刘惠英

许和达

董小华

谢帝元

本辑执行主编： 邱炳权

目 录

(港口史料专辑)

综 述

发挥地缘优势 加速港口建设

——湛江港口群发展概略…………… 邱炳权(1)

依托港口 百业兴旺

——湛江几个主港口的历史简况…………… 阮应祺(18)

富饶多姿的徐闻沿海港湾…………… 袁肇芹(27)

商 港 (一)

湛江港发展回顾…………… 沈荣嵩(34)

海峡明珠海安港发展简史…………… 吴 均 梁明华(51)

建国前后的流沙港…………… 林宗彦 蒋大舜(71)

新兴的霞海港…………… 王 绚 李在洲(77)

营仔港概述…………… 郭志达(82)

前景宏伟的东海岛蔚律港…………… 白荣南(84)

商 港 (二)

鉴江水系运输枢纽梅菪港…………… 凌世祥(86)

安铺港今昔谈…………… 蔡一溪(91)

黄坡港发展史 李文廉(98)

渔 港

蓬勃发展的外罗渔港 叶 舟 杨周养(104)

雷州西海岸渔业基地——乌石港

..... 林宗彦 莫 均(112)

北部湾畔的企水港 林宗彦 黄桂楦(119)

江洪港的建设与发展 王永玉 符安民(126)

遂溪县港门镇石角港 王永玉 庞佑仔(136)

北部湾畔一明珠——草潭渔港

..... 邹子强 莫 星(145)

北潭港的崛起 邹子强 邓理生 罗锦屏(151)

发展中的龙头沙渔港 杨 仟(159)

通明渔港展新容 卢德森 卢德鑫(162)

硇洲渔港概况略 湛方文(166)

三合窝渔港发展史概 陈琼宗(172)

王村港渔港 唐立美(177)

古 港

湛江古港埠 方志强(180)

古代芷寮港 吴凌文(204)

海 关

湛江海关发展简史…………… 仪季寿(208)

口 岸

湛江口岸设置演变史略…………… 谢丹东(220)

南油基地码头

海洋石油天然气勘探开发的门户

——南油基地码头简介 …………… 翁湖坚(241)

发挥地缘优势 加速港口建设

——湛江港口群发展概略

邱炳权

湛江(含所辖县、市)地处祖国大陆南端、广东省西南部,三面环海,海岸线长 1537.7 公里,岸线曲折,港湾众多,其中在湛江港湾内适宜建深水港的岸线有 97 公里,有的可建几十万吨级码头。地缘条件十分优越。自古至今,湛江境内已形成功能不同、规模不等的港口几十个。有些已成为历史上著名的古港,如汉代的徐闻港,唐代的雷州港、芷寮港,宋代的乐民港,清代的双溪港、锦囊港等。各种类型的港口,对于促进当地的经济的发展,在历史上起了一定的作用。中华人民共和国成立后,特别是改革开放以来,港口更显雄风。近几年,中共湛江市委、市政府根据省委、省政府的部署并从湛江地缘优势出发,于 1992 年底至 1993 年初确定了“依托大港口,发展大工业,开拓大市场,促进大发展”的港口经济发展战略,并积极贯彻江泽民总书记 1993 年 9 月下旬视察湛江时提出的“发挥港口优势,振兴湛江经济”等重要指示,使港口的建设跨入新阶段。

利用优越的地缘 加快商港建设

从宋代赤坎港到现代化的湛江港

湛江港湾位于雷州半岛东北部,濒临南海,北连大陆,南与

海南岛相望，背靠大西南。周围有南三岛、东海岛、硃洲岛等岛屿环卫，成天然屏障。气候温和，夏无酷暑，冬无严寒。港湾内水域宽广，面积约 270 平方公里，水深浪静，泥沙淤积少，航道水深一般 15 米，最深处达 40 米，是我国南方得天独厚的深水港湾。

湛江港湾具有极佳的区位，是我国西南以及中南、华南部分地区物资集散的主要口岸之一，也是我国大陆特别是大西南地区通往东南亚、欧洲、大洋洲、非洲航程最短，地理条件最好的出海口岸。优越的地缘条件，自古已被利用。据有关史志记载，宋代，在湛江港湾内的赤坎港埠已经形成。明代至清顺治年间因实行海禁，海上运输贸易停顿，致使港、埠萧条。清康熙二十三年（公元 1684 年）解除海禁，此后，赤坎港埠一度繁荣兴旺，清道光年间已是“商船蚁集”、“舟车辐辏”。

清光绪二十五年（1899 年），法国殖民主义者强租广州湾（湛江市旧称）后，实行自由贸易港口政策，赤坎港为自由贸易港，以致“商人趋之若鹜”。尤其是中日战争爆发后，南京、上海、广州、香港相继沦陷，广州湾成为我国当时唯一可以自由对外通商的口岸，“商贾云集，极盛一时”。据有关资料记载，1940 年广州湾出口物资额 1000 多万美元，约为 1936 年出口物资额 51 万美元的 20 倍。

1943 年 3 月日本武装占领广州湾，加强控制港口，实行封锁禁运政策，致使港、市衰退。抗战胜利后，国民党政府也企图利用湛江地缘优势，在美国专家的帮助下，曾规划在湛江港湾兴建湛江新港，后来由于国民党反动派发动全面内战，只留下一份“湘黔铁路来湛段粤境工程处”所制订的《湛江建港计划》。

新中国成立后,为了打破帝国主义的经济封锁,适应我国对外贸易、国内物资交流和巩固国防的需要,1953年12月,中央人民政府政务院根据湛江地缘优势决定在湛江港湾建设现代化港口。1954年冬开始动工兴建,1956年5月第一作业区码头竣工投产。同年6月15日第一艘万吨级外轮——“利吉柴号”(捷克籍)驶入湛江新港,开始了湛江港的新纪元。近四十年来,在中央、省、市的重视下,湛江港不断建设扩大,投资10多亿元。现在,湛江港已发展为拥有4个运输功能和特点不同的装卸作业区(还有第五、第六作业区在建设中),生产性泊位29个,其中万吨级以上泊位23个,5万吨级船舶可直接靠泊作业。装卸设备先进,仓库堆场充裕,一次性仓储能力达150万吨。可承担集装箱、件杂货、散货、重大件、危险品、石油、液体化工品等100多种货类的装卸、储存和转运业务,以及旅客运输和汽车滚装运输。年吞吐量超过1800万吨。同时还开展货物代理、船舶代理、船舶运输、保税仓储、出口监管仓等业务。

湛江港是我国自行设计和建造的、多功能的综合性现代化港口。港口铁路经黎湛线、三茂线与全国路网相连,公路四通八达。湛江民航机场已开辟了广州、北京、上海、香港、深圳、武汉、海口、三亚、贵阳、长沙、成都、重庆、昆明、汕头等十多条航线。目前,湛江港已与世界100多个国家和地区通航,是全国十大枢纽港口之一,排列于第八位。1993年全港货物吞吐量1736.9万吨,1994年1821.8万吨。

随着湛江港的建设和生产发展,湛江市区人口已从几万发展到三十多万,各行各业也有了很大发展。“以港兴城”、“以港兴

市”，这是古今中外实践证明的经验之谈。然而，城市是港口的依托，城市与港口是互相依赖、互相促进的。因此，近年来，市委、市政府在重视湛江港建设的同时，认真抓紧城市建设，特别是着重抓了基础设施建设。1993年投资1亿元改造和扩建了市区道路之后，1994年又实现了全市城乡电话“一体化”，电话号码升至7位，电话可直拨通世界200多个国家、地区和国内所有大小城市。同时，开通了中南四省(区)移动电话自由漫游。120万千瓦的湛江发电厂30万千瓦的一号机组已经启动。广湛高速公路(湛江段)工程，火车站扩建工程，扩大机场工程，于1994年11月动工兴(扩)建。黎湛铁路复线正在加紧修建，湛江至东海岛、湛江至茂名的铁路线正在筹建。这些基础设备的建设，将有效地促进湛江港的发展。到本世纪末，湛江港将增建深水泊位16个，港口吞吐能力达5000万吨，初具国际一流深水大港规模。

此外，湛江港湾内的**霞海港**，是国家一类口岸和对外贸易口岸之一。1983年竣工投产的桩基梁板式顺岸码头1000吨级泊位3个，总长230米，是湛江经济技术开发区的专用码头，年吞吐能力40万吨。现年吞吐量已达26万多吨。配套设备逐步发展。目前，该港正在筹建两个万吨级码头，其中一个为集装箱码头，前景是十分宏伟的。

从杳磊驿(站)到交通枢纽海安港

海安港地处雷州半岛最南端，东濒南海，西临北部湾，南与海南岛相望，相隔一道18海里的琼州海峡，北上可贯通祖国大陆，东西岸各有小丘陵为左右屏障，地缘优越，位置十分重要。“在琼雷之间，连二者以为一，乃雷州之咽喉，琼州之枢纽”，是大

陆通往海南岛的水陆必经之道，是得天独厚的交通运输港口。

海安港历史悠久，早在西汉时期已形成雏形——杳磊驿（站），距今二千多年。（有人说海安港原址就是汉代海上丝绸之路的始发港——徐闻港，但缺乏证据，尚待考证）当时，官府在交通要道设置水陆驿站，主要是为往来者提供交通工具及食宿方便。唐宋时期，杳磊驿已发展为贸易运输港口了。“东通闽浙，南出琼崖”。元代，海安港已成为南海诸路运输的枢纽，交通运输发达。明代因实行海禁，致使海上交通运输停顿，港口一度冷落。清康熙二十三年（1684年）解除海禁，海安港又发达起来。次年，清政府在海安设海关总口，当时是广东全省海关七大总口之一。

民国初期，海安港曾被列入《总理计划之渔业港》，作为广东重点渔港之一，拟以建设，惜未实施。二十世纪的二十至三十年代，由于匪患，徐闻县经济受到严重破坏，海安港也因此衰落。抗日战争期间，海安被日本先以飞机狂轰滥炸，日军登陆后实行“三光”政策，以致海安港、埠几乎沦为废圩。运输业、渔业均告萧条，至全国大陆解放前，只有寥寥无几的小帆船载运客人往来。

建国后，人民政府特别重视海安港的建设。1953年前，首先以土办法填平场地 15000 多平方米，建成 8 个简易码头，供交通运输用。至 1954 年，建有防波堤 1 条、码头 4 个，并建有配套用的房屋及仓库。后经四十年的建设扩大，特别是党的十一届三中全会后的不断建设，创造条件发展，现已成为颇具规模的现代中型港口，具有长 5000 米，宽 500 米的港区，分别为旅客、汽车、货物运输及堆储的三个作业区。建起了一座高八层 6000 平方米的

客运大楼和码头 10 座,其中:货运码头 3 座,可停泊 1000 吨级以下的船舶作业;客运码头 2 座,可停泊 2 艘汽车轮渡作业。港内有客轮、汽车轮渡共 35 艘,客位共有 9000 多个,车位近 500 个。八十年代中期,特别是海南建省后,客、货、车的流量大增。1993 年,全港吞吐量为 300 多万吨,汽车流量为 48 万辆,客流量为 400 多万人次。

为了实施湛江港口发展战略,最近海安已作出了发展规划。他们根据当地实际,计划分三个组团区建设:东部组团区,以旅游、渡假、商务为主;西部组团区,以港口、工业、仓储为主;中部组团区,以文教科研为主。近期,海安港要继续建设汽车轮渡码头 4 座,客运码头 3 座,货运码头 2 座,使全港年吞吐能力达到 1000 万吨以上。到 2010 年,海安将建设成为祖国大陆最南端的交通贸易重要港口、水陆联运的交通枢纽、具有热带风光的现代化外向型的滨海旅游城市。

从天然港埠到现代规模的流沙港

流沙港,位于雷州半岛西南端,雷州市西南部海岸,南与海南岛相望,西北部靠北部湾;海岸线曲长,港湾是一条长通道,水深处达 28 米,可泊万吨巨轮;港湾底质为砂石,地形稳定,淤积较少,地缘条件十分优越,是一个天然的避风深水良港。从港口往南行直通海口、三亚;西通达越南鸿基;西北至广西北海,是粤西地区通往东南亚各国航程较短的港口之一。

建国前,流沙仍然是天然港埠,没有码头。常住的民户很少,周围是产盐区,当地群众除捕鱼和务农之外,还有些从事搬运,以谋生计。

建国后，国家和省、市都很重视流沙港的开发建设。六十年代，航运部门建了一座长 140 米的 50 吨级“盐坨码头”（当时装卸盐为主）。七十年代，省又拨款建了一座长 700 米的渔用码头，并陆续建有油库、冷藏设备、水塔等，随之建立相应的贸易网点和基层有关机构，形成了渔业港埠。后来，北部湾公海形势异常，且渔场拖曳拥挤，流沙的渔业并没有形成很大的发展。

流沙群众从 1966 年开始养殖珍珠，从事养殖珍珠者有 600 多户，1200 多人。目前珍珠养殖场达 270 多个，贝苗孵化场 17 个。1993 年，全港珍珠产量近 3000 公斤，居全国之首。

1986 年国家批准把流沙列入全国的开发港口；1988 年，广东省正式批准在流沙建立二级口岸；1990 年，广东省把流沙列入“八五”计划，立项批准建设 5000 吨级货运码头。在海康县（今为雷州市）委、县政府的直接领导下，1992 年 4 月正式成立流沙建港指挥部，统一指挥流沙港的规划与建设，已编制了《流沙港发展总体规划》，并正在实施。1994 年，新建的三个 5000 吨级货运、盐坨、客运码头已初具规模。海滨、珠港、环港三条主干道，宽 40—50 米，共长 11.8 公里，正在建设中，珠港大道铺盖水泥已进入最后阶段。七层高的邮电大楼拔地而起。100 幢的海珠花园别墅式住宅区已陆续兴建。还平整和填海造地近 400 亩，为建仓库、楼房之用。到 2010 年，昔日为荒山野岭的流沙，将成为一个面积 31 平方公里，楼房林立，人口 10 万的新兴小城市。

发展中的营仔港

位于廉江市西南海岸的营仔港，1985 年建码头总长 250 米，配套有仓库、堆场及有关设备、机构。该港现拥有大小运输船