



海上丝绸之路研究书系（港口篇）

司徒尚纪 王元林 主编

“十三五”国家重点出版物出版规划项目

珠海港与 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

孟昭锋 编著



SPM

南方出版传媒

广东人民出版社



海上丝绸之路研究书系（港口篇）

司徒尚纪 王元林 主编

珠海港与 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

孟昭锋 编著

SPM

南方出版传媒

广东人民出版社

·广州·

图书在版编目 (CIP) 数据

珠海港与海上丝绸之路 / 孟昭锋编著. — 广州: 广东经济出版社, 2018. 1

ISBN 978 - 7 - 5454 - 6220 - 3

I. ①珠… II. ①孟… III. ①港口经济 - 经济发展 - 研究 - 珠海
IV. ①F552.765.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 070207 号

出版人: 李 鹏

责任编辑: 毛一飞

责任技编: 许伟斌

珠海港与海上丝绸之路

Zhuhaigang 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	13.75
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 - 6220 - 3
定价	45.00 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 义

编委会

主 任：张小兰 周 义

副主任：陈小敏 麦淑萍 黄 尤 彭 赞 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 黄森章 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中国长期海禁、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（时称潯洲）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

前言



珠海位于广东省珠江口西南部，因地处珠江注入南海之处而得名。其海洋资源丰富，环境优美，海岛众多，海域辽阔，北起珠江口，东、南至万山群岛海域，西到黄茅海，是珠江三角城市中海洋面积最大、岛屿最多、海岸线最长的城市，被誉为“百岛之市”。漫长的海岸线，星罗棋布的岛屿，为船舶航行与湾泊提供了良好条件，使珠海成为历史时期“海上丝绸之路”的重要节点城市，也为珠海港的形成发展奠定了基础。

在悠悠历史长河的发展过程中，珠海港曾有过几次发展的机遇期和黄金期。新中国成立以来，陆续出土的汉、唐、宋等时代的陶器、瓷器，都是珠海参与古代“海上丝绸之路”繁荣发展的历史见证。至明代，珠海已出现供外国商船停泊和贸易的港口。黄佐《广东通志》载“布政司案：查得递年暹罗国并该国管下甘蒲柘、六坤州与蛮刺加、顺塔、占城各国夷船，或泊新宁广海、望峒，或新会奇潭，香山浪白、蠔镜、十字门，或东莞鸡栖、屯门、虎头门等处海澳，湾泊不一”，其中浪白、十字门均在今珠海管辖范围之内。1909年4月22日，在临近澳门的沙滩环（今香洲香埠路一带）兴建商埠，该埠是清末陆续开放的

36个通商口岸之一，并且自1911年5月1日起香洲埠“所有出入口税概行豁免”，成为无税口岸，取得了极为优惠的政策支持。1930年5月，南京国民政府又“指定广东中山县唐家环开辟为无税口岸，以六十年为期，定名为中山港，由中山县训政实施委员会负责经营办理”。新中国成立前，这些港口建设的实践虽都以失败而告终，但亦为后来珠海地区社会经济的发展奠定了基础。

新中国成立后，尤其是1979年珠海建市以来，随着改革开放政策的继续推进与实施以及经济全球化、贸易自由化、国际运输一体化和国际航运市场的发展变化，珠海港在“以港养港”“以港兴市”“以大港口带动大工业，以大工业带动大经济，以大经济带动大繁荣”“以港立市”等战略决策的指引下迎来了长足发展，现已形成以西部高栏港区为主体、东部万山以及九洲、香洲、唐家、洪湾、斗门“一港七区”共同发展的格局，并于2013年成功跨入亿吨大港行列，成为国家定位的沿海主要港口和全国综合运输体系的重要枢纽。

2013年10月，习近平总书记在出访东南亚国家期间，提出共建“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议，其后《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》明确提出“充分发挥深圳前海、广州南沙、珠海横琴、福建平潭等开放合作区作用，深化与港澳台合作，打造粤港澳大湾区”，加强沿海城市港口建设，使珠江三角洲地区成为“一带一路”特别是21世纪海上丝绸之路建设的排头兵和主力军。在“一带一路”建设和粤港澳大湾区建设的指引下，珠海港先后与巴基斯坦瓜达尔港、巴西维多利亚港展开战略合作关系，同时深化“西江战略”、构建“川贵广—南亚物流大通道”，珠海港的腹地纵深和对外贸易格局得到了极大扩展。即将建成通车的港珠澳大桥，将使珠海成为内地唯一与香港、澳门同时陆路相连的城市。历史性地站在粤港澳大湾区重要节点上的珠海，将在粤港澳大湾区中承担着重要的桥头堡角色，珠海港也将迎来新的发展契机。

无论是作为无税口岸的香洲埠还是中山港，均得到当时政府的政策支持，都可视为珠海港发展史上的一大契机，但结果却都以失败而告终。以史

为鉴，可以知兴替，了解珠海港兴衰隆替的历史发展过程，认清珠海港的现状和所存在问题，以期开创珠海港美好的未来，是历史和时代交给我们的光荣使命，也是我们写作本书的目的所在。知古鉴今，我们坚信，站在新时代的历史起点上，在习近平新时代中国特色社会主义思想的指引下，承载中华民族伟大复兴中国梦的珠海港巨轮将再次扬帆起航，驶向辉煌。

目 录

C O N T E N T S

第一章

地利人和：珠海港的形成条件

第一节 珠海港形成的自然条件 / 002

第二节 珠海港形成的经济条件 / 010

第三节 珠海港形成的社会基础 / 030

第二章

兴衰隆替：珠海港的发展历程

第一节 民国以前的珠海港 / 046

第二节 民国时期的中山港 / 058

第三节 1949年以来的珠海港 / 066

第三章

方兴未艾：珠海港吞吐量的变化

第一节 珠海港吞吐量的变化特点 / 080

第二节 珠海港主要货种分析 / 091

第三节 珠海港货物吞吐量进出港情况 / 098

第四章

内联外接：珠海港腹地变迁研究

- 第一节 港口与腹地之间的关系 / 106
- 第二节 珠海港直接腹地的变迁 / 112
- 第三节 提升珠海港腹地影响力的建议 / 124

第五章

源头活水：珠海港的现状与出路

- 第一节 珠海港发展现状 / 128
- 第二节 珠海港发展目标和存在的问题 / 141
- 第三节 珠海港发展的机遇与出路 / 157

第六章

继往开来：珠海港的发展前景与“一带一路”倡议

- 第一节 珠海港与“一带一路”倡议 / 166
- 第二节 珠海港与横琴自贸区建设 / 177
- 第三节 珠海港与“粤港澳大湾区”建设 / 188

参考文献 / 199

后记 / 204

第一章



地利人和：珠海港的形成条件

纵观国际航运发展史，一个港口的成功，需要具备雄厚的经济依托、充足的进出口和集装箱货源、发达健全的航运市场、优越的地理位置、适应国际远洋运输船舶停靠的深水码头和完善的码头设施、优越的综合服务系统等基本条件。珠海港作为国家综合运输体系的重要枢纽和沿海主要港口之一，它的形成也与其优越的自然条件、发达的腹地经济、良好的社会基础有着密切的联系。珠海港规模的不断扩大，辐射能力的不断提高，对其腹地尤其是珠三角西部地区的经济发展发挥着越来越强的促进作用。

第一节 ■ 珠海港形成的自然条件

一、优越的地理位置

珠海市位于广东省南部，珠江口西岸，“五门”（金星门、磨刀门、鸡啼门、虎跳门、崖门）之水汇流入海处，地处北纬 $21^{\circ}48' \sim 22^{\circ}27'$ ，东经 $113^{\circ}03' \sim 114^{\circ}19'$ 之间。东与香港、深圳隔海相望，南与澳门陆地相连，西邻新会、台山，北与中山接壤，距广州140千米。南北最长77.3千米（从平洲岛最南端到淇澳岛最北端），东西最宽123.4千米（从担杆岛最东端到荷包岛最西端），海岸线长691千米。^①2016年，全市土地面积为1732.33平方公里，其中香洲区、金湾区和斗门区陆地面积分别为553.31平方公里、565.14平

^① 珠海市地方志编纂委员会：《珠海市志（1979—2000）》，广东人民出版社，2013，第79页。