



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

潮州港与 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

李坚诚 著



SPV

南方出版传媒

广东人民出版社

潮州市委宣传部“2016潮州市文化研究资金”项目（项目编号：Z16107）



海上丝绸之路研究书系（港口篇）

司徒尚纪 王元林 主编

潮州港与 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

李坚诚 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

潮州港与海上丝绸之路 / 李坚诚著. — 广州: 广东经济出版社, 2018. 1

ISBN 978 - 7 - 5454 - 6145 - 9

I. ①潮… II. ①李… III. ①港口 - 交通运输史 - 潮州②海上运输 - 丝绸之路 - 历史 - 潮州 IV. ①F552. 9②K296. 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 054529 号

出版人: 李 鹏

责任编辑: 刘 倩

责任技编: 许伟斌

潮州港与海上丝绸之路

Chaozhougang 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	12
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 - 6145 - 9
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 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我国长期海禁、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

前言



《海上丝绸之路研究书系港口篇》中的一册《潮州港与海上丝绸之路》，书名虽然对应于以现今城市而命名潮州港，然而，不论从自然地域还是从历史人文社会联系，书中所述内容并非仅仅包括现行行政区潮州市域内的港口。潮州之名始于隋朝开皇十一年（591年），以“潮水往复为名”。此时的潮州所辖范围为原来的义安郡。至清末民初，潮州辖9个县，即潮安(原称海阳)县、潮阳县、揭阳县、惠来县、普宁县、澄海县、饶平县、丰顺县、大埔县，其时南澳为饶平县辖地，揭西为揭阳县辖地。这个范围为现今的潮州、揭阳、汕头三个地级市和梅州市的大埔县、丰顺县。故这片地域长久以来被人们称为潮州，今天很多地方文化事物也以潮州命名，例如潮州话、潮州音乐、潮州大锣鼓、潮剧、潮绣、潮菜等。近代由于汕头开埠崛起，汕头的影响力逐渐扩大，才有了“潮汕”这个地域的概念，例如今天位于潮州市潮安区沙溪镇的高铁站称为“潮汕站”，位于揭阳市的民用机场称为“潮汕机场”。可见，在书写潮州港口的时候不可能将今天潮州市的港口独立讨论，尤其是海上丝绸之路不仅仅是经济的，更是文化的。为了对这个区域的港口与丝绸之路的关系叙

述完整，也因为现今人们对地域的称呼习惯，在本书中，潮州和潮汕时常混用是可以理解的。

从大陆的区位来看潮州、揭阳、汕头这片区域，它偏于广东省一隅，北有莲花山脉阻隔，东连福建省；然而从海洋的区位来看这片区域，却是另一番景象，居闽粤交界，台湾海峡西岸南段，沿海与岛屿岸线曲折绵长、面朝大海。海洋是潮汕人驰骋谋生的天地，帆船时代凭借季风南下可往南洋群岛、中南半岛，北上可达浙江、上海、江苏、山东和天津沿海各港口。潮汕地区河海相通，历史上人与货物的流通大多通过水运，水运中的主要节点便是港口。港口的形成条件一方面受到自然因素的制约，另一方面又与人类的需要与应变相联系。

这本书写的便是这样的思路，看看自然提供了什么条件，有什么限制因素，看看生活在这里的人是如何适应和改造自然条件的，从而产生了什么样的经济-文化活动与景观。一些港口已经湮灭了，但是却留下了痕迹，从这些看似零零散散的痕迹中，寻找海上丝绸之路的步履，思索人类文明的进步和地方文化的积淀。展望未来，港口仍然是潮汕地区经济发展的重要支点。

本书一共五章：第一章潮州港口发展的基础条件，第二章潮州港口的兴起与发展，第三章潮州港口的发展特点，第四章潮州港文化景观，第五章“一带一路”上的潮汕港口群。

本书也是潮州市委宣传部“2016潮州市文化研究资金”项目的研究成果。

目 录

C O N T E N T S

第一章

潮州港口发展的基础条件

第一节 自然地理基础 / 003

第二节 人文社会条件 / 012

第二章

潮州港口的兴起与发展

第一节 明代以前的潮州港口 / 020

第二节 明清时期的潮州港口 / 027

第三节 开埠之后的潮州港 / 043

第四节 潮州港腹地 / 045

第三章

潮州港口的发展特点

第一节 潮盐之路 / 048

第二节 陶瓷之路 / 053

- 第三节 潮糖之路 / 065
- 第四节 红头船时代 / 076
- 第五节 移民之路 / 087
- 第六节 开埠的港口 / 090

第四章

潮州港文化景观

- 第一节 柘林、南澳海防文化景观 / 100
- 第二节 潮州水路文化景观 / 106
- 第三节 程洋冈古村落 / 113
- 第四节 红头船文化景观 / 116
- 第五节 开埠文化景观 / 126
- 第六节 世界记忆遗产——侨批 / 135

第五章

“一带一路”上的潮汕港口群

第一节 潮汕港口群 / 140

第二节 潮汕港的地位与贡献 / 145

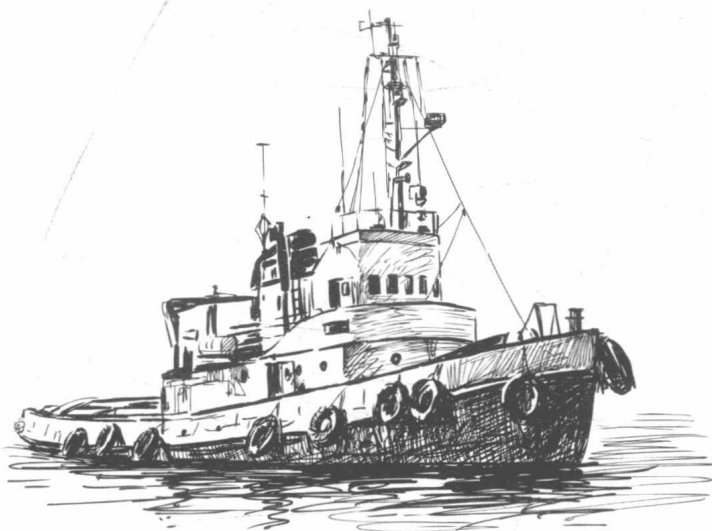
第三节 潮汕港的现状与前景 / 152

第四节 “一带一路”与潮汕港口 / 165

参考文献 / 168

后记 / 175

· 第一章 ·



潮州港口发展的基础条件

潮汕地区包括汕头、潮州、揭阳三个地级市管辖的区域，位于粤东南部，东南濒临南海，其范围为北纬 $22^{\circ}53'$ 至 $24^{\circ}14'$ 、东经 $115^{\circ}36'$ 至 $117^{\circ}20'$ 之间。陆地面积 10585.2 km^2 ，海域面积 18722 km^2 ，沿海海岸线 and 海岛海岸线共长 603.07 km ^①。拥有海岛80多个，其中南澳岛是广东省第三大岛、潮汕第一大岛，面积 109 km^2 。^②

根据本地历代地方志记载，潮汕地区自古至今，拥有大小港口50多处。按类型划分，沿海主要港口8处：汕头港、西堤港、广澳港、海门港、莱芜港、南澳港、三百门港、汕尾港；沿海小港5处：柘林港、海山港、靖海港、神泉港、资深港；内河主要港口5处：韩堤港、潮州港、榕城港、东里港、关埠港。内河小港口16处：曲溪港、炮台港、渔湖港、地都港、棉湖港、塔脚港、石马港、长美港、凤岗港、钟堂港、流沙港、洋尾山港、贵屿港、黄岗港、赤凤港、达濠港。此外还有至20世纪末之前废弃的港口19处：凤岭港、辟望港、东陇港、庵埠港、浮浚港、南港（南关港）、厦岭港、樟林港、钱东港、浮山港、洪洲港、龙须港、澳角港仔、羊角林港、里湖港、桥柱港、隆津港、后溪港、河婆港。^③

① 数据根据三市人民政府门户网站统计（2016年7月23日）。

② 南澳县地方志编纂委员会：《南澳县志（1979—2000）》，广东人民出版社，2011：总述1。

③ 汕头港口管理局，汕头港口志：人民交通出版社，2010：11—12。