

汕头港口志

1860~2010

汕头开港150周年纪念丛书

汕头市港口管理局 编



人民交通出版社
China Communications Press

汕头港口志

1860~2010

汕头开港150周年纪念丛书

汕头市港口管理局 编



人民交通出版社
China Communications Press

汕头开港150周年纪念丛书编委会

顾 问：苏耀光 张钧雷 林小斌
编委会主任：蔡伟杰
编委会副主任：陈晓峰 曾仕娟 洪理智 周江泉
庄松均 黄华生
编委会委员：邱子芳 林伟生 许建生 张创新
连逸翔 林 璜 何志强 王少宏
雷继锋 许崇馥

《汕头港口志》编委会

主 编：陆集源

副主编：黄华生

编 辑：邱子芳 林伟生 许建生 吴志明
邱文广 张义英 杨 冰

目 录

总序言一.....	001
总序言二.....	003
《汕头港口志》序言.....	005
凡例.....	009
概述.....	011
正编.....	023
第一章 港口概况.....	023
第二章 港口设施.....	061
第三章 港口航运.....	114
第四章 港口生产.....	145
第五章 港口企业.....	162
第六章 港口职工.....	187
第七章 港口管理.....	205
副编.....	238
专记.....	274
《汕头港口志》参考文献资料.....	279
大事记.....	280
编后记.....	309



总序言一

港口作为交通运输的重要枢纽,是国家对外贸易的主要门户,也是沿江沿海城市和区域经济发展的重要依托。汕头港历史上是粤东、闽西、赣南物资的重要集散地,素有“岭东之门户,华南之要冲”之称。改革开放后,汕头港作为对外开放的沿海主要港口,成为泛珠三角经济圈和海西经济带的很重要交通枢纽。

自1860年开港以来,汕头港至今已有150年历史。20世纪30年代,汕头港进出港外洋船艘次及吨位数居全国第三位。建国以来特别是改革开放30多年来,汕头港抓住机遇加快发展,走出了一条港城互动的良性发展轨道。2005年以来,汕头港货物吞吐量和集装箱吞吐量年均增长15%和25%,连续5年保持较快增长的良好态势。目前,汕头港已与世界68个国家和地区的289个港口有客货运往来,正在着力打造多功能、综合性、对外开放的东南沿海深水大港。

为纪念汕头港走过的一个半世纪的风雨历程,弘扬港口文化,传承港口历史,汕头市港口管理局精心组织编辑出版了汕头开港150周年纪念丛书。丛书共分《汕头开港150年图像编年史》、《汕头港口志》和《汕头港引航史》三册,从不同角度展现了汕头港口与城市的变迁轨迹。其中,《汕头开港150年图像编年史》以400余幅珍贵的历史照片和图像,分晚清时期、民国时期、解放后至改革开放时期、改革开放时期和规划远景五个部分,展示汕头港的变迁和发展历程;《汕头港口志》,以大量翔实的资料,记述汕头港的悠久历史、地理优势、自然环境、港口建设和人文精神状况,展示了汕头港的发展前景;《汕头港引航史》则全面记录了汕头港引航的发展过程,从一个角度反映了港口城市



的演变历史。丛书的出版，为后人留下了宝贵的历史资料，也为今后港口的建设和发展提供了重要的借鉴意义。

希望汕头港以开港150周年为契机，加快实施“以港兴市”发展战略，加快构筑区域交通航运中心，为区域经济社会发展作出新的更大贡献！

二〇一〇年十月二十一日

（中华人民共和国交通运输部副部长）



总序言二

在纪念汕头港开埠150周年、迎来汕头经济特区建立30周年之际，汕头市港口管理局精心编纂的《汕头港口志》、《汕头港引航史》和《汕头开港150年图像编年史》，即汕头开港150周年纪念丛书出版，这是记述汕头港口建设、城市发展的重要文献，引人瞩目，令人喜悦。

汕头于1860年开埠，是近代中国最早对外开放的港口之一，曾被恩格斯誉为中国“唯一有一点商业意义的口岸”，有“百载商埠”的美誉，历来是粤东、赣东南、闽西南的商品集散地，素有“粤东门户，华南要冲”之称。曾有美、英、法、德、日、俄、荷、比等8个国家在汕设立领事馆。汕头港开埠150年，经历了发展—停滞—再发展的路程，既给汕头刻下了半封建半殖民地的印记，又使汕头从封闭走向开放，沟通了与全国各地乃至与世界各国之间的联系，促进近现代工商业发展，并在上个世纪30年代创造了辉煌，年往来外洋船舶艘次及吨位数均占全国港口第3位，仅次于上海、广州；商业之盛居全国第7位，仅次于上海、天津、大连、汉口、胶州、广州，呈现“海渡千帆，楼船万国”的繁荣景象。新中国成立后，汕头港在汕头历届党委、政府的重视下，在历代港口建设者的艰苦创业、顽强拼搏中，规模不断壮大，功能日趋完善，逐步发展成为多功能、综合性、现代化港口，跻身全国沿海25个主要港口行列，与世界68个国家和地区的289个港口有货物往来，并于2009年开通汕—台海上货运直航，成为广东省首个对台海上货运直航港口。改革开放30多年来，汕头得改革开放风气之先，成为全国五个经济特区、沿海开放城市之一，经济社会发展取得了令人瞩目的成就。不仅实现了从计划经济向社会主义市场经济转变，



从以农业经济为主向现代工业、服务业综合发展转变，从封闭半封闭状态向开放繁荣、充满活力的滨海城市转变；而且在中西文化的激荡交融中，传承了潮汕传统优秀历史文化，形成了“开放兼容、创新争先”的文化特质和“海纳百川、自强不息”的城市精神。

150年弹指一挥间。150年的历史，在时间长河里只不过是一瞬间，但对于汕头这样一座因开埠而开放，因港口而兴旺的城市来说，却几乎是全部的岁月。汕头开港150周年纪念丛书引领人们穿越时间隧道，探寻汕头城市文化的痕迹与意蕴，以严谨的学风、完备的体例、翔实的资料、朴实的文字、珍贵的图片，全面记述了一个半世纪来汕头城市发展潮起潮落的历史，客观反映了开埠150年汕头港兴衰起伏的轨迹。本丛书不仅直观诠释了城市与港口发展的密切关系，深刻揭示了“以港兴市、港航共荣”的港口城市发展的共同规律，向人们展示了改革开放才是强国兴市之路的普遍真理，而且为所有关心、热爱汕头的人们深入了解汕头市情和发展进程提供了可靠的历史借鉴。同时，也为汕头各级各部门创新发展思路，整合港口资源，引进战略投资者，加快建设东南沿海亿吨深水大港，不断增强区域中心城市辐射服务功能，提供了科学的决策依据和参考。总之，编辑出版汕头开港150周年纪念丛书，对于汕头广大干部群众以史为鉴，继续敢闯敢试、敢为人先，擦亮特区牌子，以改革创新精神增创港口城市新优势、续写科学发展新篇章，具有特殊的现实意义与重要的历史价值。

值此汕头开港150周年纪念丛书付梓刊印之际，谨向辛勤劳动且做出卓有成效工作的全体编纂人员，表示诚挚的问候！向所有为汕头城市和港口发展作出重大贡献的一代又一代建设者，表示崇高的敬意！祝愿汕头在建设亿吨大港、推动科学发展、加快打造区域中心城市的新征程中，迎来更加辉煌的明天！

二〇一〇年十一月八日
(中共汕头市委书记)



《汕头港口志》序言

江河悠远，碧海浩瀚；粤东门户，大路朝阳。

公元2010年，汕头市迎来了开港一百五十周年。一百五十年的时间，在人类发展进步的历史长河里，只是“弹指一挥间”。然而，对江海交汇的港口城市汕头来说，却有着非同寻常的意义。面对中国和平崛起的大趋势，汕头市以科学发展观为统领，为实现展翅高飞的新目标，提出了经济建设与文化建设并重的高要求，内涵丰富，影响深远。汕头港口管理局按照全市的部署，精心策划，组织力量，广集史料，经过细心梳理、辩证与归纳，前后历时数载，同步编纂了《汕头开港150年图像编年史》、《汕头港口志》和《汕头港引航史》，三书一套共同组成了汕头港的专业史丛书，硕果丰盈，不失为向汕头开港一百五十周年献上的一份厚礼。

汕头人杰地灵，物丰埠兴，素有“海滨邹鲁”之称。虽然潮汕地区有着悠久的历史，然而从地理演迁的角度来看，汕头乃是因河流孕育了港口，因港口孕育了城市，其诞生、成长、发展的历程，仅仅几个世纪。所以，汕头市既是一座年轻的、活力勃发的河口型城市，又是一座“因港而生”、“因港而兴”的滨海型城市。由于河流、海洋、港口与城市之间有着千丝万缕、“休戚与共”的联系，所以系统地、求实地、辩证地编纂一部完整的《汕头港口志》，就成为城市文化建设大工程中的一项基础性工程，其必要性和重要性十分显然，同样，其时代性和紧迫性也十分凸显。

“粤东门户”汕头，从昔日海中的“小沙脊”变成为“小渔村”，再由“小渔村”发展为今日的国家级大港和国际性开放城市，不过短短数百个春夏



秋冬，这“天翻地覆”的巨大变化，充分展现了汕头市“沧海桑田”的历史变迁。在这伟大的历史变迁中，港口与城市的潮起潮落，兴衰互动，演绎得有声有色。

明永乐年间，现今的汕头市区还是天风海涛，一片汪洋。韩江、榕江和练江携带大量泥沙奔腾而来，汇合于南海，慢慢形成了冲积平原。到明末清初时在这片新生的陆地上，因船舶往来渐多形成了雏形港埠和早期的盐渔集市，时称“沙汕头”。由于通江达海，商贸兴起，“沙汕头”到清代嘉庆年间进一步发展为粤东地区的新兴港口和经贸重镇，进而被称为“沙汕头港”。当时“沙汕头港”已拥有樟林、凤岭、辟望、东陇、庵埠、浮浔、钱东和厦岭等众多子港，“舟楫停泊，若蜂屯蚁聚”，其规模可见一斑；红头八卦、大八桨、大乌底、大圆尾、大青头、大虎绘、白腹龟等各色船舶频繁进出港口，往来穿梭于江河沿海，其繁荣也可见一斑。这两个“可见一斑”，印证了港城互动的诞生与发展的过程。

1840年鸦片战争后，在西方列强坚船利炮的威逼下，中国处于被瓜剖豆分的危难境地，汕头亦不可避免地遭遇了同样的命运，于1860年被迫辟为通商口岸，沦为西方殖民者掠夺的跳板，开始称为“汕头埠”。由于汕头地处韩江和榕江之出海口，“扼商彝出入之冲”，依托富饶的潮汕平原，自然条件优越，英美法日俄等列强纷至沓来，设领馆，办洋行，筑码头，建仓库……航线通达欧洲、美洲、澳洲和东南亚地区，“从此举凡潮州出入口贸易者皆以汕头为吐纳”。据史料记载，经汕头进出货物的价值1860年为618万关平两，1880年为2128万关平两，1890年为4403万关平两，1910年为5401关平两。在殖民氛围里，汕头在开埠之后客观上促进了海运贸易的兴盛，地区经济也获得了畸形发展。

1911年进入民国时期，汕头的经济进一步繁荣，港口进一步发展。从1932年到1937年，“各年往来外洋船舶艘次及吨位数均占全国港口第三位”，“商业之盛居于全国第七位”。汕头更在1921年上升为广东省的直辖市，位列全省第二大城市，成为了粤东地区的经济、商贸和海运中心，此时的“汕头市”开始名扬海内外。抗日战争爆发，日寇入侵汕头，控制海关，禁止商贸，港口一落千丈；随着日寇失败命运的来临，更加对港口进行封锁和破坏，设施毁损严重，致使港口变成了一座死港。因遭日寇蹂躏，“汕头商民星散”，经贸商业一派凋敝衰败，汕头亦成为了一座了无生机的城市。抗日战争胜利后国家陷入了内战状态，汕头又无奈地处于动乱之中，港口吞吐量徘徊在30万吨的低水平。尤其在国民党军队败走台湾时，再次涂炭汕头，致使港口瘫痪，城市



萧条。

1949年中华人民共和国诞生后，港口恢复生产，经济走出低谷，汕头市生机盎然，奋发向上，景象崭新。始于1979年的改革开放大潮，更将汕头推上了风口浪尖，与珠海、厦门一起，在1981年被国家确定为率先进行试点的“经济特区”，由此迎来了发展经济的最佳历史机遇期。短短三十余年，港口“旧貌换新颜”，迅速崛起为一座现代化的国际性综合大港，跻身于全国沿海二十个主枢纽港之行列；城市“脱胎换骨”，迅速崛起成为东南沿海的一座拥有新兴产业的国际化商贸城市。

《汕头港口志》是一部关于港口的专业志。该志主题鲜明、史料翔实、线条清晰，虽然立足于港口，却是在“港口与城市”的全景式视野下，客观记录了港口诞生、成长与发展的演变历史。其重要性有三点：第一，在中国社会发展的历史进程中，国人自古以来就重视“以史为鉴”，所以就有“盛世修志”的传统，各地认真编纂地方志就是这一优良传统的体现。《汕头港口志》的编纂出版，丰富了汕头市地方志这块园地，在市领导和有关单位关心支持下，由汕头港口界垦殖的这株“幼树”，一定会根深叶茂，传承下去。第二，《汕头港口志》记录了港城发端的缘由历程，也透视了港城跌宕起伏的历史进程。从明清，到民国，再到人民共和国，汕头港一路走来，由屈辱到傲立，由弱小到壮大，由落后到先进，云卷云舒，风雷激荡，充分彰显了汕头人百折不挠，开拓进取，自强不息的人文精神和海洋意识。第三，《汕头港口志》以港口为“舞台”，在一个独特的视角上全方位地铺陈了汕头市的发展历程。可以说，一部港口兴衰史，就是一部城市兴衰史，在港口领域为汕头市进行惠及后人的文化工程建设，一定会产生巨大的社会影响。

对港口城市汕头而言，港口兴旺，城市就兴旺；港口上升为国家层级的开放口岸，城市就上升为国家层级的开放国门；港口“走强港之路”迈向现代化，城市就能“因港而荣”走强市之路迈向现代化。二十一世纪是发展海洋经济的新世纪，今天，当全市纪念开港一百五十周年之际，编纂《汕头港口志》更赋予了新的历史意义。

二〇一〇年十一月八日

（汕头市副市长）



凡 例

一、《汕头港口志》，是潮汕地区有史以来第一部比较全面、系统、有代表性的专业志。

二、本志书所记述的内容时间上限至公元前118年（汉·元鼎五年），下限至公元2010年。

三、本志中所提及时间，新中国成立前，以年号对应公元纪年表述；新中国成立后，以公元纪年表述。

四、本志陆上距离沿袭以往称谓，以“公里”为单位名称；海上距离以“海里”为单位名称。

五、本志记述范围为潮汕地区4市（汕头、潮州、揭阳、汕尾）沿海及内河各港的人、事、物，记述内容以汕头港为重点。

六、本志所称的“汕头”，在潮汕地区4市分设前为整个潮汕地区。

七、本志除概述、大事记及专记和编后记之外，中间分为两大部分，第一部分为“正编”，主要是记述潮汕地区中心港口即汕头港；第二部分为“副编”，主要是记述潮汕地区沿海港口及内河港口。

八、本志涉及的沿海、内河港口（副编部分）资料不全，这是由于潮汕地区行政体制变动，资料没有及时收集，或收集后因保管不好移交时丢失，给编志造成困难。

九、本志“正编”部分的各章节，经常出现汕头港务分局、汕头港务管理局、汕头港务局、汕头市港口管理局、汕头港务集团有限公司等机构名称，这是自1949年新中国成立以来，不同时期的港口管理体制和机构发生变动时的实际称谓。1999年4月，原汕头港务局实施“政企分开”的改革，分别设立汕头港务集团有限公司和汕头港务局。前者负责港口的生产经营，后者负责港口的行政管理。2005年，汕头港务局改称为“汕头市港口管理局”，负责全市的港口的行政管理。



概 述

汕头港开港于1860年1月1日（清咸丰九年十一月十九日），是中国较早对外开放的贸易港口之一，也是粤东、闽西、赣南地区的物资集散地和海上门户，素有“岭东之门户，华南之要冲”之称誉。

由于地理位置重要，区位优势明显，20世纪30年代，汕头港已颇具规模，当时进出港的外洋船艘次及吨位数居全国第三位，仅次于上海港和广州港。

1949年，中华人民共和国成立后，在历次的港口布局规划，汕头港均被定位为国家层面的主枢纽港。改革开放30年以来，汕头港发生翻天覆地的变化，既是全国沿海25个主要港口之一，也是粤东唯一的国家沿海主要港口，规模、区位、资源、交通等方面优势明显。

汕头港位居福州至广州黄金海岸线的中点，是泛珠三角经济圈和海西经济带的重要节点，且濒临西太平洋国际主航线。近年来，在原有国内沿海及近洋航线的基础上，又陆续开通了中东、地中海等远洋航线。汕头港还是广东省距离台湾最近的港口，距高雄仅214海里，2009年1月18日，汕头港实现广东省首个对台海上货运直航，标志着中断半个多世纪的“汕—台海上直航”得以恢复。

—

潮汕地区（包括汕头、潮州、揭阳、汕尾4市）位于粤东南部，东南濒临南海，地理位置座标为北纬22°53'18"至24°14'10"，东经115°36'至117°19'之间。地域面积15617平方公里。境内江河密布，有韩江、榕江、练江、黄冈河和龙江5大水系64条支流；沿海港湾众多，全境有大陆岸线567.5公里，岛屿岸线167.37公里，水路交通四通八达。这种得天独厚的地理位置和自然环境，成为发展港口和航运的巨大优势，并在经济发展和社会进步中发挥着重大作用。

据本地历代地方志书记载，潮汕地区自古至今，拥有大小港口50多处，按类型划分，列明如下：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。沿海小港口5处：柘林港、海山港、靖海



港、神泉港、资深港。内河主要港口6处：韩堤港、潮州港、榕城港、棉城港、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。废弃港19处（至20世纪末之前废弃）：凤岭港、辟望港、东陇港、庵埠港、浮浮港、南港（南关港）、厦岭港、樟林港、钱东港、浮山港、汫洲港、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。

二

潮汕地区的港口源远流长。

早在西汉时期就有了海上交通的记载。据《史记·东越传》载：“汉武帝元鼎五年（公元前112年），南越丞相吕嘉发动叛乱，汉武帝命令江淮以南楼船十万师征讨之。”当时，“东越王余善上书，请以卒八千人从楼船将军击吕嘉。兵至揭阳，以海风波为解，不行，持两端，阴使南越。”当时的揭阳县地域远大于现在的潮汕地区，而以海岸线论，则基本上是一致的。东越的兵船队停泊地点，虽现在还难以确切考证，但可以推测不可能远离韩江、榕江两江的出海口，因为若不泊于两江口，就难以解决8000大军的用水问题。从韩江东溪下游龟山西汉遗址的发现，可与文献相印证。

《隋书·陈棱传》载：隋炀帝大业六年（610年），陈棱“朝请大夫张镇周发东阳兵万余人，自义安泛海击流求国”（隋时的“义安郡”为现潮州的前称，其地域包括现在的粤东与闽南部分地方）。对于这次军事行动的出发港口，潮汕地方志与福建漳泉地方志有不同的推测。假设陈棱是从粤东出发的，则上引记载是对本区海上交通活动的第二次记录。《陈棱传》又载：“流求人见船舰，以为商旅，往往诣军中贸易”（注：台湾岛古称流求），据此可推测为彼时常有发自义安的商船前往流求贸易。而陈棱发东阳兵（今之浙江金华），不自就近的温州或福州、泉州港口出，必抵义安后方击流求，或许是由于义安人有航海技术经验的缘故。然则前此本区必已有对外贸易的商港，惟其位置仍未能确指。

中唐时期，海潮涨满，潮水还能沿韩江河道到达城下，贾岛的《寄韩潮州愈》诗有句“海浸城根老树秋”，又《寄韩湘》诗有句“潮州涨满川”应有所据。



宋代以前，本区主要商港是古潮州港。有关古潮州港的最早文献记录是《宋史·外国传·三佛齐传》：“太平兴国五年……是年潮州言，三佛齐国蕃商李甫海，乘舶载香药、犀角、象牙，至海口，会风势不便，飘船六十日，至潮州。”当时潮州没有设置市舶司（相当海关职能）的建制，地方官不敢接受外国商船货物，经劝说后，该船才驶往广州港，事后地方官员将此事报告朝廷。当时，潮州以南还是一片汪洋大海，距离海岸线已有40多公里。今日潮州市东平路一带，为昔日韩江堤，且有海船停泊于此。潮州城南池湖村，相传有通航安南（即今越南）的码头，曾建过“安南庙”。庙已废，但其地至今尚有“安南渡口”之称。其时潮州港出海主要通道有韩江的支流古潮州溪和古彩塘溪。古潮州溪分汊于潮州竹竿山南，向南偏西流，汇入牛田洋（汕头港内湾）。这道溪形成于汉晋时期，废弃于北宋。从潮州的位置看，这道溪入海距离远远短于其他支流，而牛田洋又是风浪较小的内海，随榕江溯源，北通揭阳，南通潮阳，正是理想的航道。古彩塘溪分汊于西溪龙湖上游，自南偏西方向流入牛田洋。这道溪形成于唐代，它“上达潮州，下通大海，具舟楫之便，而无大洪水之虞”，也是理想的航道。

三

北宋时期，韩江三角洲不断向东南拓展，古潮州溪逐渐淤积湮没，古彩塘溪也湮塞废弃，潮州港口只能向韩江支流另觅出海通道。由于此时韩江东西溪之间江心洲的江东（地名）已基本定型，江东西两旁的河段开始淤高，韩江三角洲上的中部平原已经形成，这个区域以现庵埠至程洋岗至东陇一线为分界，这一分界就是当时潮州地区沿海岸线。随着韩江三角洲的拓展，海岸线不断向东南延伸，韩江下游西溪、东溪和北溪的港口相继出现。

凤岭港，位于韩江支流东溪与南溪交界处，其遗址在今澄海程洋岗乡外的韩江边，是继潮州港之后，潮汕地区古代中心港口。据地方史志载，凤岭港创立于“兴国丁丑年”，即宋太宗太平兴国二年（977年）。当时经过开发建设，港埠拥有永兴街、新兴街、下市、店铺头、源兴街、沙尾营盘市等建筑物和建成区，形成“之”字形的街头网络。

凤岭港作为潮汕古老的对外贸易口岸，当时出口外销主要是陶瓷产品。宋代，潮州的陶瓷工业已经相当发达，潮州笔架山上有百窑村生产的大量陶瓷产品，用小船经过韩江运抵凤岭港集中，然后用大船或远洋船运往上海、广州以

及东南亚等地销售。凤岭港在宋代一直保持着本区主要商贸港的地位。只是到南宋后，由于横陇洲的成陆，南北堤逐渐向海滨修筑，东溪成为韩江排洪干道，凤岭港因此失去优势，逐渐被庵埠港、东陇港、辟望港（南关港）、樟林港和柘林港所取代。

庵埠港位于韩江西溪下游的河道分汊梅溪河西侧。南宋徽宗（赵佶）大观四年（公元1110年），开始有郭姓来此定居，创立郭陇乡，随后杨、陈、王等诸姓也来此定居。淳熙年间，已创立不少乡寨，也有海船在此停泊。现在的金平区湖头至水吼桥一带，那时均为泊船的处所，至今还有咸鱼踏头、盐踏头等古代码头旧迹。据《潮州府志》记载：“庵埠集百货之舟，如蜂屯蚁聚”。到宋末，庵埠以南的海滩也已成陆，成为鲩浦盐场。南宋宁宗（赵扩）嘉定十四年（公元1220年），潮州水军移驻鲩浦场“以扼海道”，就是控制进出庵埠的海船航道。到了明代，庵埠湖头乡（今属汕头市金平区）附近有造船厂，为府宪建造兵船。大约在明代后期，庵埠的海上贸易，已有一定基础。

清康熙二十二年（公元1683年）统一了台湾。康熙二十四年（公元1685年），清廷宣布广东的广州、江苏的松江、浙江的宁波、福建的泉州为对外贸易港口，同时设粤、江、浙、闽等四个海关。粤海关成立后，在广东沿海设了6个总口，潮州府属的海关总口设在庵埠。

清乾隆十四年（1749年），“以吴越八闽之舶，时挟资来游，丛聚日众，移通判以驻其地”。此时庵埠港已发展为具有相当规模的商贸港。其出海口溪东港（属澄海县鲩江都）景象繁荣，“舟楫停泊，若蜂屯蚁聚”，庵埠东面梅溪码头“商贾舟楫辐辏”。当时，潮州、樟林、东陇等处货物纷纷“来在梅溪”，别埠货物米谷也“兼时来庵”。道光末年始，庵埠所处的韩江下游双溪口一带，淤积日渐严重。庵埠的地理优势逐渐丧失。位于20余里外的沙汕头（今汕头）便代之而起。

东陇港地处韩江北溪下游，西北达潮州郡城，南通澄海城南门。早在唐宋年代，北溪就是韩江支流的出海通道，东陇港在北溪出海口，前面是南澳岛和柘林湾。《潮州府志》载：“东陇在樟林之西，北达郡城，商船停泊之处，为海船出入要隘，木筏、盐船货物总汇之地。其出海处称旂岭港，水自韩江发源而来，往来客舟多泊于此。”到宋代，东陇建有白塔寺，附近的南砂寨在南宋乾道四年（1168年），潮州在此设置水军，为海防重地。至清代，东陇港征税的进口商货船有：江南货船、高州薯苓船、福州杉木寿枋船、福州竹船、福建荔枝船、樟林小贩货船。出口商货船有：往福建单桅船，往惠来商船，往江南