



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

湛江港与 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

陈立新 张波扬 陈昶 编著



SPW

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

湛江港与 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

陈立新 张波扬 陈昶 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

湛江港与海上丝绸之路 / 广东省人民政府参事室, 广东省人民政府文史研究馆编; 陈立新, 张波扬, 陈昶编著. —广州: 广东经济出版社, 2019. 1

ISBN 978-7-5454-6588-4

I. ①湛… II. ①广… ②广… ③陈… ④张… ⑤节…
III. ①港口—交通运输史—湛江 IV. ①F552.9

中国版本图书馆CIP数据核字 (2018) 第289215号

出版人: 李 鹏

责任编辑: 周 晶

责任技编: 许伟斌

湛江港与海上丝绸之路

Zhanjiang Gang Yu Haishang Sichouzhilu

出版	广东经济出版社 (广州市环市东路水荫路11号11~12楼)
发行	
经销	全国新华书店
印刷	广州佳达彩印有限公司 (广州市黄埔区茅岗环村路238号)
开本	787毫米×1092毫米 1/16
印张	21.5
字数	250 000字
版次	2019年1月第1版
印次	2019年1月第1次
书号	ISBN 978-7-5454-6588-4
定价	60.00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) 38306055 38306107 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 黄淼章 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 袁海燕 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 汤苑芳 许桂灵 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、开发利用做了较为客观、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，该著作对此做了较详尽的介绍。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、茂名港等卷，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

序



古代海上丝路的丰碑

——湛江港与海上丝绸之路

陈立新同志编撰的《湛江港与海上丝绸之路》一书，是一部兼具学术价值与可读性的优秀著作。可以断言，本书是迄今为止最详尽、最全面地阐述湛江海上丝绸之路历史的专著，是见证湛江古代海上通道和湛江深厚的海洋文化底蕴的丰碑。形成于西汉的徐闻海上丝绸之路始发港，是世界上已知的有史书记载的，官方经营并以丝绸为主要交易产品的国际贸易港之一。因此，本书对于研究中国海上丝绸之路史有着不可或缺的重要作用。本书的出版填补了湛江海运历史和海洋文明史的空白，可喜可贺。是故，我不揣浅陋，竭诚介绍，使读者更多地了解作者与著述。

我和立新相识相知已逾40年。时光流逝，立新后来被调到湛江港务局工作。我知道他在繁忙的工作之余，仍勤奋地从事文史研究，几十年如一日，从不停步。他不时有史论及深具史识的历史文化方面的文章发表。他对湛江港的历史乃至我国港口的历史、海上丝绸之路史的研究，对湛江人之根的研究，尤其是对有极其庞大根系的陈姓家族的研究等，都下过苦功夫，并卓有成就。长期以来，立新在工作之余自费跑遍全国各大图书馆、博物

馆，收集有关湛江的史地尤其是历代湛江海上丝绸之路的资料。作为从湛江红土地上成长起来的历史学者，立新不但有丰富的史地资料积累，而且十分重视实地考察。他常跟随省、市的考古专家到雷州半岛各地进行海上丝绸之路遗址的考古挖掘，寻觅和研究有关出土文物，收集了极其丰富多彩的历史资料。

《湛江港与海上丝绸之路》本应由湛江市的学者阮应祺和陈立新编写，但阮应祺先生不幸因病突然去世，这项繁重的工作只好由立新承担。他经过长时间的思考和艰苦写作，终于完成这部专著。全书分为十六章，近30万字，涉及湛江海洋文化、海上通商和各个社会生活领域，涵盖了政治、军事、经济、文化、自然科学诸多方面。

本书的独特之处在于，第一，历史真实的生动再现，可读性强。作者遵循恩格斯所提倡的“严格的历史性”，通过丝路这根越洋蓝线牵出了各朝代发生在辽阔海域的历史事件和故事。多少悲喜剧上演于蔚蓝的大海之中！而中国的辽远海域最早以南海的巨大浪涛撞开世界各大海洋之门。19世纪德国伟大哲学家黑格尔在《历史哲学》中所发出的“中国……已进展到了此种耕地的地位。但是占有耕地的人民既然闭关自守，并没有分享到海洋所赋予的文明”的论断，早在2000多年前就被汉武帝乘风破浪西去的船队击破。在立新笔下，西汉的造船业、星象导航术、汉武帝楼船大军平复海南、古徐闻港兴起等，都充溢着丰富的信息，而且十分具体生动。

第二，本书最重要的就是通过历史科学，探究和揭示历史的规律。西汉开海，东汉新道，两晋楼船，隋唐市舶，宋代海运，元代扩张等，都是以开放海洋为宗旨的，因而赢得了顺畅的海上通道，海外贸易繁华，促使社会发展，民生兴旺；明代海禁，清代也海禁，使海上丝绸之路由盛极走向衰落，国力减弱，民不聊生。本书通过阐述海上丝绸之路开通和堵塞的真实历史，揭示了历史发展规律：海开则国兴，海塞则国衰。

第三，对宏观的把握全面、准确、严谨，是本书的又一重要特色。历史的大背景和湛江的历史交错道来；历史的源与流，线条清晰可鉴；全国史料与地域史料及出土文物达到高度吻合；历史呈现的时间与空间、承接与发展，总是有机地联系着；历史的根系，朝代的枝叶，层次分明。如第一章

“海上丝绸之路的起源”中，作者引用诸多典籍，充分地证明了秦汉时期中国的造船和航海技术已相当发达。这就为海上丝绸之路的发展，打下了坚实的基础。

第四，本书传递了丰富的史识、信息量和古代海洋科学知识。这本《湛江港与海上丝绸之路》是一部关于海洋文化、海上活动和海内外关系的历史教科书。立新运用了自己所积累的关于海上丝绸之路史的知识，并吸收前人的经验，扩展了湛江古代海上丝绸之路的科学内涵。立新长期在湛江这个大港口工作，参与了港口规划、港口建设、全国港口的工作学术交流和港史、港志写作等方面的活动，研究项目很多，知识积累丰富。加上他勤于广泛阅读和研究中国古代有关典籍，使他的知识积累十分厚实。写作这本书时，他旁征博引，信手拈来。如对“南人善水”的描述、对广东近岸海流分布的剖析、对广东沿海海潮流速的比较等，都有科学的依据，尤其是对南海季风与海上丝绸之路的关系的分析，更是生动传神。因受季风影响，南海海面风海流的方向有变；湛江港近海全年有反时针环流的同时，沿近岸有西南向海流。因而结论为：雷州半岛东海岸沿岸冬半年适于船舶南下，夏半年南下船舶会遭遇逆流。西汉船队沿途加水和补充给养，完全据海潮流速而定。在当时航海技术条件下，西汉船队不可能从广州番禺直接开到北部湾沿海。在汉徐闻港等候季风启航，是最明智的选择。因此，汉徐闻成为海上丝绸之路最重要的始发港之一，是毫无疑问的。在漫长的海上丝绸之路上，作者传递了很大的信息量和多方面的海运、海外贸易的知识，如造船、季风、丝绸、陶瓷、海流、气象、考古、经济、政治、文化、外交、宗教、贸易、人物、方物等方面的知识和信息，在全书中都得到生动的介绍。

第五，进入以1840年鸦片战争为发端的中国近代民主革命阶段，湛江谱写出了一部反侵略斗争的壮丽诗篇。本书记载了这段历史的人和事，彰显了伟大的民族抗争精神。关于近代以后湛江的海上交通、海港变迁、海港建设等方面，本书也有较详细、生动的记述。它告诉读者，历史和现实是紧密地联系在一起的。在漫长的历史进程中，发生在湛江乃至南海海面上的海运故事、海面战事、海湾风云，使人们认识到海洋文明和海洋野蛮会同时存在，

海洋的悲喜剧会交错上演。而海洋文明之光，总会战胜黑暗，给人类带来希望。这是本书存在的现实意义。

培根说：“读史使人明智。”陈立新的《湛江港与海上丝绸之路》重史实，重考古成果，重切实分析，是一本充满求实精神和心灵智慧的书。它把遥远变成亲近，把朦胧变为清晰，把繁杂梳成简洁。这样，读者会受它的引导，透过湛江海洋史的无数复杂的历史现象看到本质；翻动历史的叠垒海浪寻得真正的历史规律；在众说纷纭中明辨是非，消解歧见，以求兼容共存；在南海海上时空的生动记述和描写中，站在历史和美学的高度远眺，会更加聪慧，更加清醒，会为海洋文化的博大精深而自豪。

明智由读史而来，胆略自观史而生。细心的读者可以看到立新科学、严谨的治史态度。如“西汉徐闻县城遗址到底在哪里”一段，作者详细地引用元、明、清县志的记述，寻找出共同的结论，并根据共同的结论，实地“丈量”。作者还运用近年来的多次考古的成果，进一步展现海上丝绸之路始发港的古村落和古遗址的逼真风貌，突显出作者的求实精神。类似章节段落还有很多，此处不一一赘述。

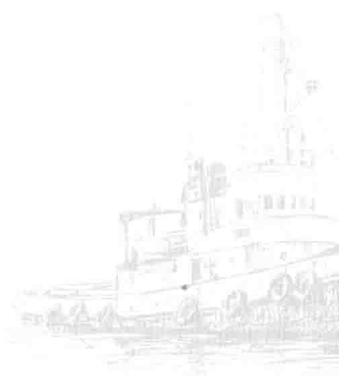
读这本著作，你会觉得在2000多年漫长的海上丝绸之路发展史上，中西海外贸易、文化交往、宗教传播、方物转移、海洋规律、航海知识等，形成了知识明珠，把中西文化联结起来，文化之光，璀璨无比。读之，茅塞顿开，眼前一亮。综观湛江2000多年的历史，开海与海禁的经验教训，依海与望海的情结理想，无不冲击着今人的心灵。人们会在历史科学的殿堂里寻找关于海上丝绸之路这座灯塔，在仰望中，会悟到它所兼具的学术、理论价值和现实社会功能。由此而拓展胸怀，真正做到海纳百川。祝愿中华民族能如巍巍巨舰，在浩瀚奇丽的海洋里，乘风破浪，驶向光辉灿烂的彼岸。

洪三泰

2018年8月

（洪三泰系广东省人民政府文史研究馆馆员，文学院院长，国家一级作家，获国务院特殊津贴专家。）

前言



湛江港位于中国大陆最南端的广东省雷州半岛，东临南海，南望海南岛，西靠北部湾，北倚大西南，是中国大陆通往东南亚、非洲、欧洲和大洋洲航程最短的港口。

古徐闻县含雷州半岛全境，包括今湛江市大部分区域。汉武帝元鼎四年（公元前113年），南越王相吕嘉在番禺（今广州）发动叛乱。元鼎五年（公元前112年）秋，汉武帝命伏波将军路博德、楼船将军杨仆等率军前往平乱。翌年冬，南越平，以南越地划为儋耳、珠崖、南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南九郡。不久，汉武帝派出隶属黄门的译使，与应募者组成船队，携带黄金、杂缯（丝织物）等物，从徐闻、合浦出发，沿北部湾和越南海岸南行，环暹罗湾沿岸及沿马来半岛进入马六甲海峡，航行约5个月到达都元国。此后，船队沿马来半岛西岸北上航行约4个月到达邑卢没国（今缅甸境内），又向西北行20多天就到了谶离国（在缅甸西海岸），并从这里登岸步行10多天到夫甘都卢国（今缅甸太公城），再沿岸航行2个月抵达黄支国（今印度半岛东南岸马德拉斯附近）。最后，船队向南抵至“汉之使自此还矣”的已程不国（今斯里兰卡）。这是《汉书·地理志》所记述的，也是世界上最早、最详细有文字记载的中国通往印度洋的海上交通航线。2000多年以来，这条海上丝绸之路对于促进

中西方各国的友谊及经济、文化交流发挥了重要的作用。作为海上丝绸之路始发港的徐闻，也因此为世人所瞩目。

湛江港是中华人民共和国成立后第一个我国自行设计建造的现代化海港。1955年7月4日，国务院全体会议第十四次会议通过《中华人民共和国国务院关于建设湛江港的决定》（以下简称《决定》），其中指出，为了适应我国对外贸易、国内物资交流和巩固国防的需要，决定在广东省湛江市建设一个新的商港。《决定》将湛江建港工程列为国家“一五”计划的重点项目。1956年5月1日，湛江港建成2个万吨级泊位及相应设施，宣布提前投产使用。

2016年是湛江港开港60周年。湛江港在改革中发展，在挑战中奋进，从1956年至1979年货物吞吐量突破1000万吨，用了23年；至1993年货物吞吐量突破2000万吨，用了14年；至2002年货物吞吐量突破3000万吨，用了9年。此后港口发展一路高歌，从2003年至2008年货物吞吐量突破1亿吨，用了6年，成为西南沿海港口群首个亿吨大港；2014年，湛江港实现货物吞吐量突破2亿吨，同比增长12.4%，是年增幅为全国主要沿海港口的第一位。中国第一座最大的5万吨级原油码头，中国第一个最大的30万吨级原油泊位，中国第一个最大的40万吨级散货泊位，先后在湛江港建成投产。2016年，湛江全市港口货物完成吞吐量2.56亿吨，同比增长16.2%，货物吞吐量居全国沿海港口第11位，增幅连年居全国主要沿海港口前列，超越广西北部湾港、深圳港，成为西南沿海第一、广东省第二大港口。

湛江港的发展已进入新时代，正站在新的起跑线上，向着更高的目标阔步前进。经过60多年的艰苦奋斗和改革发展，尤其是伴随改革开放的不断深入推进，湛江港顺应时代潮流，紧随国家发展趋势，发展成为中国“一带一路”重要支点港口、西南沿海港口群的主体港，是中西部地区和华南地区货物进出口的主通道和中国南方能源、原材料等大宗散货的主要集散中心。站在新的历史关口，湛江港挺在祖国对外开放的南大门的前列，砥砺前行，力争为国家推动“一带一路”建设作出新的更大贡献！

目 录

C O N T E N T S

第一章

海上丝绸之路的起源

- 第一节 汉武帝平南越 / 002
- 第二节 徐闻港的兴起 / 004
- 第三节 徐闻汉遗址的发现及出土文物 / 010
- 第四节 汉武帝开辟海上丝路的背景 / 026
- 第五节 西汉南海丝绸之路航程与交易对象 / 031
- 第六节 西汉海上丝路在东西方文化交流史上的地位和影响 / 038

第二章

东汉三国时期

- 第一节 风帆的出现与南海新航路的开通 / 042
- 第二节 大秦道的开通 / 044
- 第三节 交州刺史部的改置 / 051
- 第四节 交州刺史部的迁徙与广州的再度兴盛 / 053
- 第五节 珠崖郡治移置徐闻 / 057