

## 中山港 百年夙愿终实现

首批国家级火炬高技术产业开发区之所以能在中山设立，一个因素是当地有对外开放的港口——中山港。2016年，中山火炬开发区全区生产总值达506亿元，既得益于外商投资的带动及外向型经济的确立，也离不开中山港所发挥的作用：中山港港口集装箱吞吐量已于10多年前成为世界百强，居世界第79位，2006年跻身内地十强。

中山港是中山火炬开发区兴旺发展的基础与保障。

### 孙中山的港口计划

孙中山在他的鸿篇巨著《实业计划》中，系统地提出了中国港口经济规划，建设以北方、东方、南方三大港口为核心的陆地—海洋交通网络系统。其规划具有国际比较性、系统关联性、科学性、和谐性等特征，对当今中国的交通建设、区域经济建设、区域经济的制度建设以及国家海洋战略都具有十分重要的意义。孙中山之所以能提出如此全面而具体的实业经济计划，与他“天下为公”的胸怀和视野分不开，也与他为“振兴中华”辛劳奔波的人生阅历分不开。孙中山常年为民主革命、民族复兴奔走海内外，经常乘船跨越大洋，往返世界各大港口之间，在欧美、日本以及东南亚各国留下了足迹。孙中山的旅行多靠轮船，据不完全统计，他短暂的一生竟有超过30次的远航，总航程相当于围绕地球5周。

正是由于孙中山有了面向世界的眼光和面对海洋的开阔视野，才能从全球维度考虑中国建设当从何处着手。《实业计划》可视为孙中山的“实业投资图”或者“投资说明书”，其中港口经济规划就是为中国实业建设找到“港口”这一载体，在全国除开辟3个具有世界水平的大海港外，还有4个一等港、9个二等港及15个渔业港，组成海运体系，“平均每海岸线百英里，而得一港”；并有与之配套的陆路、内河交通规划，建设中央，扩张西北、东北、东南、西南、高原等六大铁路系统。这些交通线路将全国沿海港口与内地工业区、农业区、重要原料产地、工业城市、边疆地区和国家政治、经济、文化中心连接起来，使沿海港口成为中国与世界经济合作和交流的枢纽。

### 中山港之梦

从1929年2月开始，时任中山县县长的唐绍仪就多次向南京政府报告，以孙中山提到在中山县唐家湾建设军港的5个理由，阐述了建中山港的重要性和必要性。唐绍仪当时的设想是在唐家湾的沿海地区，建设一座可泊5000吨至2万吨位船只的“南方巨大良港”，使巨轮不必停泊香港，直达国外，以维护中国的利益。与此同时，唐绍仪又提请南京政府在中山设立无税国际口岸，以抗衡香港的进出口和转口贸易垄断地位。

1930年5月，国民政府批准了兴建中山港计划，并拨出10万元筹建经费。同年7月，广东海关批准中山港为无税港，期限60年。在香山地区，连同清朝宣统元年(1909年)设立的“广东香洲商埠”无税区，由中国人两次开辟无税口岸，这在中国经济史上是前所未有的。这是香山人锐意改革、敢为天下先的一大创举。纵然以失败告终，仍不失为某种具有改革开放意义的尝试。

唐绍仪为了便于中山港建设，将中山县政府各机关全部移驻唐家乡，同时，为了节约资金用于实际建设，他还将在唐家众多的祠堂作为政府机构的办公地方。

中山县政府聘请了荷兰一家港口建设专业公司协助测量设计，当时的规划主要是筑前环、后环两个大型深水码头，修筑一条唐家湾至广州、佛山的铁路，同粤汉铁路连成一线，还计划在唐家湾附近设置飞机场，用作客货运输。

唐家湾“中山港”新市区划分为工业区、商业区、渔业区和住宅区，兴建岐关东路及其他支线，区内还规划了一条5公里长、16米宽的环中大道，取名为“皓东路”，此外还有中山公园路等。

中山港建设开港典礼于1932年7月举行。中山县训政委员会邀请了广东省政府主席和国民政府委员前来主礼开幕仪式，并邀请了外国和港澳来宾及各界知名人士前来观礼。中国

空军创始人张惠长、陈庆云等率战机 13 架从广州飞至唐家湾，为开幕典礼作别开生面的起飞、降落、编队、花式表演。人们欢欣若狂，热闹非凡。

为开发中山港，中山县训政委员会向国内外通商口岸的同乡会、商会发出《中山港建设大纲》，以筹集庞大的资金用于开发建设。同时，组织一个中山民众实业公司，旨在集合中山县全民财力合股经营，由县长兼任总经理。

除此之外，中山县还计划在留狮山兴建大型的“中山公园”，开设“中山港公立医院”，及筹办“总理故乡纪念中学”等。这种宏大的建设规划，其目标是让中山县朝着国际都市化方向迈进。

但是，中山港建设的美景只是昙花一现。从开埠伊始，国内外就流传很多谣言，对在这里开港存在疑问。面对资金筹集、税收影响、港英当局干预、内政分裂、流沙沉积等诸多困扰因素，1934 年 10 月，唐绍仪被迫下台，县政府也迁回石岐，中山港建设事项再无人问津，宏伟的建设蓝图变成了泡影。

### 宏愿终成

时光流逝，转眼又过了半个世纪，中山人仍然念念不忘港口之梦。

历史上，中山一直肩负着港澳的肉类、蔬菜、副食品以及建筑用沙石、红砖等材料供应的主要任务。主要方式是水运，石岐、小榄是仅有的两个货运码头；东风、神湾等镇区小码头仅能用于装运建筑材料。1979 年开始，以“三来一补”为主要特征的外向型经济呈爆发式增长，中山仅有的两个货运码头已不胜负荷。

随着对外开放形势发展的需要，1981 年中山向广东省有关部门申请，在张家边横门水道中部增设石岐港横门口作业区，获得批准并开征建港用地。港口建设从 1981 年 8 月动工至 1990 年年底，完成第一、第二期工程，建成设备较完善、具有一定规模的港口码头及行政、业务、生产、生活设施，建筑总面积达 29 万平方米。总投资近 5 亿元，其中用于口岸建设 1.5 亿元。

当港口规划初步展现时，中山人并没有忘记孙中山的遗愿。

1983 年，为纪念孙中山及经济建设的需要，经广东省人民政府批准，“横门作业区”改名为“中山港”。

1984 年，改革开放的国策已为中国带来了天翻地覆的变化，但“姓社还是姓资”的争论仍持续不断，面对种种疑问，改革开放总设计师邓小平在中山的罗三妹山上留下了“不走回头路”的铿锵话语，给走在改革开放前沿的广东“吃了一颗定心丸”。受惠于进一步开放的决策，1984 年 4 月 20 日，中华人民共和国拱北海关中山分关在中山港成立，翌年 2 月改称中华人民共和国中山海关。1984 年 5 月 7 日，国务院批准中山港为对外开放口岸，港口建设转入全面施工。1984 年 8 月 18 日，中华人民共和国中山边防检查站在中山港成立。

1984 年 10 月 4 日，中山港货运区货运码头开放使用。

仅用了 8 个月时间，克服了地基下沉等难题，中山港客运联检大楼在一片淤泥当中如期建成。

1985 年 2 月 9 日，中山港开通客运航班通航香港。通航庆典前一连几天，春雨绵绵，人们担心仪式会受影响。可是到了这一天，雨突然停了。风和日丽，阳光普照。天公作美，一时传为佳话。连专程从美国赶回来出席开航仪式的孙中山孙女孙穗芳亦感慨地说：“阿爷在天有灵啊！”

在《建国方略》中，孙中山曾提出拟在中山唐家湾附近水域建设唐家大港的设想。半个世纪后，中山港的通航让孙中山的“港口梦”在家乡实现。

由中港客运联营有限公司负责经营的中山—香港客运航线，初期有“秀丽湖”号和“逸仙湖”号两艘高速双体客轮，合共拥有 582 个客位，营运头年客运量就超过 21 万人次。

1988 年 3 月 18 日，经国务院批准，中山港货运口岸开通。该口岸拥有 5000 吨级码头

1 个、3000 吨级码头 2 个、供发电的原油码头 1 个、1000 吨码头 3 个以及综合服务大楼、仓库、堆场等设施。在这一天，中山市隆重举行中山港货运码头等 28 项建设工程落成庆典。

由于未能满足不断扩充的使用需求及地基下沉，2002 年 7 月，中山市政府决定对客运口岸联检大楼进行扩建改造。2005 年 2 月 1 日，新联检大楼正式启用。新联检大楼由原来的一层扩为两层，使用面积由 7522 平方米扩至 1.25 万平方米，旅客通道由 16 条增至 20 条，设计年通过能力由 30 万人次提高至 300 万人次。

### 创建出口加工区

中山港经营货运的部分全称为“中山港国际货柜码头”，地处珠江三角洲中心偏南，距离香港 55 海里、澳门 38 海里、深圳盐田 110 海里、深圳蛇口 45 海里，横门出海航道水深 6 米，航道宽 120 米，按双向通航 3000 吨级海轮航道设计，内接珠江水系，外连伶仃水道，可通往沿海各港口及国际航线。中山港已开辟至广州、香港、澳门、江门等港口的货运航线。

中山港水陆交通便利，区位优势明显，腹地纵深广阔。中山港陆路距市中心 13 公里，30 米宽的中山港大道与通往广州、珠海的广珠公路及番禺的番中公路相连。公路运输以广（州）拱（北）、（石）岐湾（仔）为骨干线，形成四通八达的公路网，汽车通往全省各县市。从 1988 年开始，货物就可在当天报关出口，2005 年开始实施全天 24 小时预约通关服务，对大型、重点企业开通“快速通道”，转关运输效率由 5 小时缩短到 30 分钟，压缩 46 项加工贸易审批程序，提供电子报关、电子报检（验）、电子签证等服务。确保运输、验关的时效性，中山港成为珠江三角洲最快捷的货物进出口通道之一。

为了充分发挥中山港的地理优势，早在 1986 年，中山市依据总体规划，在张家边区西部建设出口工业加工区。1987 年 11 月 12 日，中共中山市委批准成立中山港工业开发建设指挥部，成员由市委副书记吴泽球、市有关部委办领导共 14 人组成。同时，中山市委、市政府决定成立中山港工业开发总公司。该总公司为经济实体，受指挥部领导，承担开发建设具体工作。

1988 年 3 月 2 日，中山市委、市政府同意成立中山港出口加工区管理委员会，代表市政府全权管理加工区有关出口加工及行政管理事务。

在此期间，以中山市山海实业有限公司、张家边印刷实业公司、友利玩具厂等为代表的一批国有、合资、外资企业相继在区内成立，并迅速跃升为龙头骨干企业，受到国家、省、市各级表彰，其中不少产品成为国家、部委、省、市“优质产品”。

1988 年，多位国家领导人到中山港出口加工区视察，为加工区留下了不少重要题词。全国人大副委员长朱学范题写了“龙年腾飞”，全国政协副主席叶选平题写了“一定办好中山港出口加工区”，国务院副总理田纪云题写了“发展乡镇企业，为国家多创外汇”，国务院副总理谷牧题写了“大进大出，繁荣中山经济”。

在“工业强区、科技强区、经济强区”的战略思想指导下，几年间，中山港区工业建设迅速崛起，并开始形成规模。

为了进一步促进中山港的发展，中山市政府决定并报经广东省人民政府批准，从原张家边区划出 5 平方公里土地，人口 10420 人，成立中山港区办事处，驻中山港。1990 年 7 月 8 日，中共中山港区委员会、中山港区办事处正式挂牌成立。

### 新港扬帆

中山的发展与“对外开放”有着不可分割的联系，在构建全方位开放型经济新体制中，口岸建设成为最重要的工作之一。港口曾带动中山外贸快速腾飞，也改变了中山的城市气质。借助中山港的便利，中山从珠江西岸一个普通农业县一跃成为以外向型经济为导向的现代化中等城市。

从 1997 年起，中山市集装箱生成量中的 90% 以上通过港口运输。借助中山港，中山市对外经贸持续占据全市经济半壁江山。

至 2005 年，中山港客运口岸共有 5 艘高速双体豪华客轮投入运营，客位 1784 个，客运量 113.8 万人次，比 1985 年增长 5.4 倍。中山港客运量 20 多年来一直雄踞中国内河跨境客运之首；货运口岸拥有 5000 吨级码头 3 个、3000 吨级码头 5 个、1000—2000 吨级码头 11 个，年吞吐能力 500 万吨。2004 年集装箱运输量突破 100 万标准箱，全国排名第 9 位，成为唯一入围前十的内河港口，并成为广东第三个、全国第十个集装箱吞吐量突破 100 万标箱的港口。2005 年，中山港在世界港口集装箱吞吐量 100 强排名中，居世界第 79 位。

在中山港客运码头，耸立着一座颇富现代感的大型雕塑，远看像一座火箭发射塔，它正承载着中山人对未来的美好祝愿庄严起飞。那是中山港的标志，近看浪花和海鸥簇拥着一支高耸入云的船桅，上书“中山港”3 个大字，像是一大片桅樯之林中的主桅，正率领一个庞大的船队破浪远航。

中山港，被誉为“新港扬帆”，曾被评中山新十景之一。“扬帆”两字的涵义更是港口与中山社会发展最生动贴切的体现。

### 迈向海洋时代

2014 年，经国务院批准，中山港扩大开放，国际船舶可以直接停靠中山港。

从 1984 年中山港经国务院批准对国轮开放，到 2014 年对外轮开放，30 年间，中山外贸正是依托港口的一“吐”一“纳”取得了快速发展。早在 2000 年，中山的外经贸进出口货运量已连续 3 年保持 350 万吨以上，水上进出口集装箱运输为 54 万标箱，居全国沿海城市排行榜第 8 位。但由于中山港区缺乏深水泊位，横门水道只能维持 1000 吨级船舶全年通航，3000 吨级船舶需候潮通航，航道和泊位等级低，限制了船舶大型化的发展，致使一些货物到达之前，只能由内河小型船舶中转，影响了企业的货物运输时效，制约了港口集装箱吞吐量的增长。

中山港目前已启动关于中山港区东移到马鞍港区规划的论证。由于马鞍岛条件优越，马鞍港区是中山市唯一具备建设深水码头泊位条件的港区，开放外轮后，大吨位的远洋海轮基本都能驶入。东移后距港澳更近，与外界联系更紧密，在逐步实现与香港机场、深圳机场、澳门机场的渡轮公交化后，还可以开通近洋航线，如到东南亚、中国台湾高雄的航线，实现港口产业由临河经济向海洋经济的升级。

在关于马鞍港区的规划展望中，中山港区客运码头搬至马鞍岛，前往香港等地的水路运输距离可减少约 20km。以香港为目的地的航线将从 1 小时 45 分钟缩短至 1 小时 10 分钟，将大幅提升中山港客运航线的吸引力。随着东部干线路网的完善以及翠亨新区公共交通设施的建设，尽管前往马鞍港区的公路运距增加了 10—20km，但由于这部分道路以高速或快速路为主，与中山港区现有客运码头的普通市政道路相比，公路运输时间并未显著增加，而新港址客运码头将会获得更大的发展空间。

中山港对外轮开放后，再配合深水新港区的启用，意味着中山从江河时代迈向海洋时代。

2017 年，中山港已逐步形成“一港（中山港）、五区（中山港区、马鞍港区、小榄港区、黄圃港区、神湾港区）”的港口布局。预计到 2020 年，中山港将成为各港区分工明确、功能互补、大中小泊位有机结合的现代化港口，并逐步发展成为广东省重要港口。