



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



SPV

南方出版传媒
广东人民出版社

作者简介

孟昭锋，山东新泰人，1984年生。2013年毕业于暨南大学，获历史学博士学位，现为广州市国家档案馆工作人员。主要研究历史文化与社会地理、区域历史地理。合著或参编《自然灾害与历代中国政府应对研究》《岭南历史文化名人广州史迹大观》等著作4部，在《世界宗教研究》《陕西师范大学学报》《海南大学学报》等期刊发表论文10余篇，其中1篇被《人大复印资料》全文转载。参与国家、省部级课题多项。



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

广东经济出版社

·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

Zhuhai gang 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 義

编委会

主任：张小兰 周 義

副主任：陈小敏 麦淑萍 黄 尤 彭 贇 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 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



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、蠓镜、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、东部万山以及九州、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。

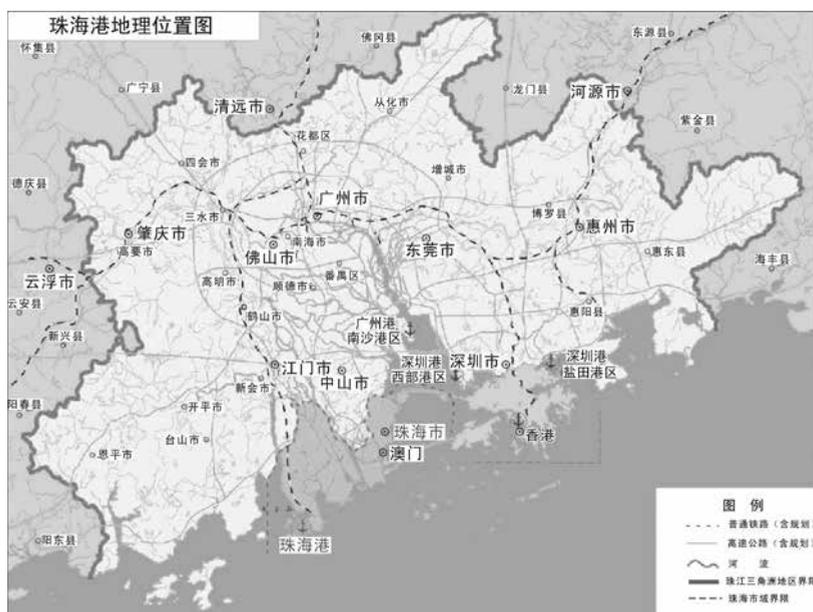


图1-1 珠海港地理位置图（引自《2008年珠海市港口公报》）

方公里和613.88平方公里。全市建设用地面积509.14平方公里。海洋面积6135平方公里，拥有大小岛屿217个，其中面积大于500平方米的147个，被誉为“百岛之市”^①（见图1-1）。

背靠珠江，面临大海，优越的自然条件使珠海港已形成以高栏港区为主，洪湾、万山港区为辅，九洲、斗门、香洲、唐家等港区为补充，大、中、小泊位相互配合，专业化泊位与通用泊位相互补充的“一港七区”共同发展的格局（见图1-2）。这七个港区中，高栏、万山、九洲、唐家、香洲五港为沿海港区，高栏和九洲是人工开挖的进港航道，万山、唐家和香洲是天然航道；洪湾和斗门港区为内河港区，布置在洪湾水道、磨刀门水道和鸡啼门水道。高栏主港区地理坐标为 $21^{\circ} 55' N$ 、 $113^{\circ} 11' E$ ，海路横渡珠江口可达深圳和香港，距香港仅36海里，北距上海928海里，南距湛江、海口，分别为217海里和255海里。

^① 珠海市统计局、国家统计局珠海调查队：《2016年珠海市国民经济和社会发展统计公报》。

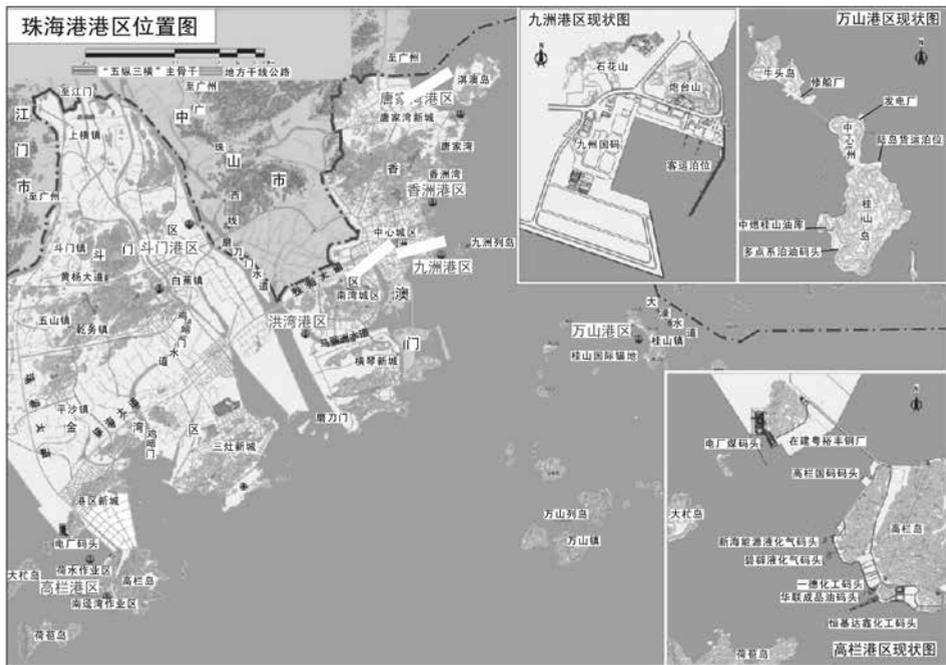


图1-2 珠海港港区位置图（引自《2008年珠海市港口公报》）

二、气候条件

港口的经济效益与其作业时间密切相关，只有港口的正常作业时间得到保证，港口的效益才能得到保证，港口的发展才能得到保障。而气候条件的好坏直接影响着港口的作业天数，无论是风、雨、雾、雪天气，都会影响港口的正常作业，进而影响港口的效益和港口经济的发展。因此，保证足够的作业时间，不仅是港口增加收益的重要保证，也是增强港口吸引力和港口经济健康向前发展的客观要求。在气候方面，珠海港有其独特的优势。

1. 气温

珠海市地处珠江口西岸，濒临广阔的南海，属典型的亚热带季风海洋性气候，终年气温较高。1979—2000年，珠海市年平均气温为22.5℃，气温的年际变化一般在21.6℃~23.3℃之间，年平均气温最高是1998年，为

23.3℃；最低是1984年，为21.6℃。日极端最高气温38.5℃，出现在1980年7月10日；日极端最低气温2.8℃，出现在1991年12月29日。^①

2. 降水

珠海市雨量充沛，1979—2000年，年平均降雨量为2061.9毫米，降雨量最多的1994年为2715.0毫米，最少的1991年为1312.6毫米。全年有两个明显的雨季：4~6月为前汛期雨季，平均总降雨量845.8毫米，占年降雨量的41%；7~9月为后汛期雨季，平均总降雨量953.0毫米，占年降雨量的46%。干季11月到次年的3月平均总降雨量为263.1毫米，占年降雨量的13%。

1979—2000年，年平均降雨日数为143天，最多的1997年为168天，最少的1980年为122天。1979—2000年22年间，12月滴雨未下的有3年（1980年、1987年、1996年）。历年最长连续降雨日数为21天，总降雨量162.6毫米，发生于1985年2月4~24日。年平均暴雨（日降雨量≥50毫米）为11次。历年中，日最大降雨量为620.3毫米，出现在2000年4月14日。^②

表1-1 珠海建市以来全年气温、降雨量和日照时数

年份	平均气温 (℃)	最高气温 (℃)	最低气温 (℃)	降雨量 (毫米)	日照时数 (小时)
1979	22.2	37.0	4.3	2108.7	1796.9
1980	22.4	38.5	3.2	1591.3	2022.1
1981	22.6	36.0	7.3	1721.6	1834.0
1982	22.3	37.5	6.3	2619.2	1843.0
1983	22.1	35.1	3.1	2462.6	1912.1
1984	21.6	35.0	4.6	1841.6	1836.7
1985	21.9	35.0	6.5	1828.7	1719.3
1986	22.3	35.5	2.9	1770.4	2071.5
1987	22.9	35.4	5.2	2331.3	1850.9

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86页。

② 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88页。

(续表)

年份	平均气温 (℃)	最高气温 (℃)	最低气温 (℃)	降雨量 (毫米)	日照时数 (小时)
1988	22.1	36.3	7.3	1952.3	1940.7
1989	22.3	36.6	5.4	1543.4	1957.7
1990	22.6	36.5	4.1	1334.8	1951.6
1991	23.0	35.7	2.8	1312.6	2011.8
1992	22.1	36.3	5.8	2226.3	1856.2
1993	22.4	35.2	3.2	2321.0	1823.2
1994	22.9	36.4	6.0	2715.0	1748.7
1995	22.1	35.5	7.2	2133.6	1862.5
1996	22.5	36.0	3.0	2270.3	1852.8
1997	22.6	35.7	6.5	2406.7	1673.0
1998	23.3	35.7	5.9	2547.4	1756.6
1999	23.1	35.6	3.4	1827.2	1995.5
2000	22.9	36.5	6.0	2498.5	1937.6
2001	23.0	36.4	6.7	2518.8	1902.0
2002	23.3	34.8	5.1	2190.0	2046.4
2003	23.2	36.9	6.0	1864.8	2181.8
2004	23.0	36.7	5.4	1605.8	2080.2
2005	22.8	38.7	3.9	2210.5	1672.8
2006	23.2	36.6	6.5	2134.4	1533.2
2007	23.4	35.9	9.1	1532.4	1946.0
2008	22.6	36.7	5.7	2894.6	1831.3
2009	23.1	37.3	7.5	1996.3	1937.8
2010	23.0	37.0	4.1	1804.7	1740.1
2011	22.5	37.0	4.4	1226.9	1989.8
2012	22.9	37.0	5.0	1759.7	1710.9
2013	23.0	36.2	7.0	2884.9	1910.8
2014	23.2	36.6	5.0	1891.3	2116.1
2015	23.9	38.4	9.2	1719.5	1987.3

资料来源：《珠海统计年鉴（2016）》，中国统计出版社，2016，第116页。

3. 潮汐

东部港区潮汐属不正规半日潮混合潮型，日潮不等现象明显。九洲港区港池内最高潮位4.06米，最低潮位 - 0.04米，平均高潮位2.26米，平均低潮位1.16米，潮高基准面为当地理论深度基准面。西部港区潮汐亦属不正规半日潮混合潮型，日潮不等现象明显。高栏深水港区最高潮位3.94米，最低潮位 - 0.31米，平均高潮位2.08米，平均低潮位0.81米，平均潮差1.07米，最大潮差2.84米。

4. 潮流

东部港区潮流在九洲港区港池内为往复流，涨潮流向内，落潮流向外，流速0.4~1节。港外航道内的流与航道成一夹角，并有一股与航道垂直的强分流，航道向海一端180°角的位置上落潮最大流速达3.2节，靠岸一端205°角的位置上最大流速为1.65节。西部港区潮流在高栏深水港区基本为旋转流，在高栏岛与荷包岛间基本为往复流，中部又为旋转流。港内最大流速1.5~2.5节，平均流速0.5~1.3节。宽河口涨潮为西北流，流速1.5节（洪水期五涨潮流），落潮为南流，流速2.5节。

5. 波浪

珠海港东、西部港区常波向均为东南，强波向均为东南，次强波向均为南。

6. 风

珠海港东、西部港区常风向均为东南及东南偏东和东北向，强风向为东风，最大风速25米/秒，其次为东南风和西北风，风速为24米/秒。受热带风暴、强热带风暴和台风影响在6~10月份。1949—1988年间，对港区有影响的共168次，平均每年4.2次，最多9次。台风时最大阵风风速可达43米/秒。

珠海港处在浩瀚的南海前沿，常受到台风侵袭，当台风过境时引起狂风巨浪，近岸极值波高均为台风造成，由于各港区地理位置不同，遮挡情况差别较大：东区九洲港区位于九洲洋北侧，外海东南向和西南向浪威胁较大，但由于万山群岛的掩护，珠江口内深槽浅滩交错，地形复杂，外海来浪已大大减弱，目前由于有防波堤做掩体，正常情况下本海区波浪不大，靠泊稳定

性较好，但台风侵袭时，港区不能抵御巨浪袭击。唐家港区位于金星门水道南侧，南侧外海来浪不能传入，北侧有淇澳岛阻挡，北风影响较小，西北部为大片浅滩，仅东向面临开阔的伶仃洋水域，台风过境时有波浪传入，但淇澳岛南侧的大片浅滩可阻挡部分波浪。香洲港区位于珠海香洲湾内，外海来浪受万山群岛、九洲列岛及大屿山的阻挡，只有东向波浪略强，港内已建成北向及东向防波堤，东南向又有野狸岛的掩护，波浪不大。

西区高栏港区波浪多为以涌浪和风浪为主的混合浪，常浪向为西南，频率为51%，其次是东北向和南向，频率分别为12%和10%。大波平均波高为6.42米，波向南。由于南泾湾1400米向西防波堤已建成，正常情况下港区波浪有很大改善，但强风侵袭时，尚不能抵御巨浪袭击。井岸、斗门、洪湾等港区分别位于坭湾门、磨刀门及马骝洲水道，波浪一般不大。

7. 雾

珠海港东、西港区能见度小于1000米的雾，年平均日数为8天，最多年份11天。全年雾日集中在春冬两季，2、3月份雾日最多，约占全年的87.7%。雾多起于凌晨4时，10时消散，对航行影响不大。^①根据近20年的气象数据显示，珠海港有其作为港口的天然条件。

三、水域条件

足够的水深条件是建设大型港口的先决条件。随着船舶的大型化，要求航道、港池以及码头前沿必须深水化，以满足船舶的正常航行与停泊。另外，港口水域内的波浪条件、水流条件等直接关系到港口工程的建设投资和运营期的泥沙淤积程度。当今世界港口面临着数量和质量的双重挑战，现在港口的发展水平不再单纯地以一般的货物吞吐为衡量标志，集装箱吞吐量将成为现代港口作用与地位的主要指标之一。一个港口发展集装箱运输，必须有深水航道、深水泊位，大型化、深水化是港口发展的新潮流，在水域条件

^① 中国人民解放军海军司令部航海保证部：《中国港口指南·南海海区》，中国航海图书出版社，2005，第127、136页。

方面，珠海港有其独特的优势。

广东省河流众多，主要有西江、北江、东江，三江汇流为珠江。珠江水系有八大出海口，从北至南依次为虎门、蕉门、洪奇门、横门、磨刀门、鸡啼门、虎跳门、崖门。珠海市地处西江下游滨海地带，境内河流众多，西江诸分流水道与当地河涌纵横交织，属典型的三角洲河网区。在珠海市斗门区北部，西江分为磨刀门水道、螺洲溪、荷麻溪、涝涝溪、涝涝西溪等5支分流入境，进而分汇为磨刀门、鸡啼门、虎跳门等3支干流，由北向南纵贯全境，分口注入南海。干流沿程与众多侧向分流、汇流河道衔接，既有自然分流汇水，亦有闸引闸排。西江诸分流水道沿岸均已筑堤联围，水流得到有效制导，河道基本形成稳定的平面形态。

河道众多，面朝大海，使珠海拥有成为珠江三角洲西部优良港口的先决条件，其作业区点多面广，可分为东部和西部港区，分布于珠海市东部和西部地区。东部港区北起淇澳大桥（淇澳大桥西：22° 22′ 45″ N、113° 34′ 13″ E，淇澳大桥东：22° 24′ 10″ N、113° 36′ 38″ E），淇澳东端的大王角（22° 26′ 08″ N、113° 39′ 33″ E），南至青州（22° 10′ 00″ N、113° 43′ 18″ E），西至拱北检查站（22° 13′ 00″ N、113° 32′ 56″ E），东至桂山岛以及万山群岛等岛屿以内水域。西部港区北起虎跳门，南至荷包岛，西起崖门外口，东至珠海前山，范围宽阔，水道纵横。^①

四、陆域条件

港口规模大型化不仅需要码头设施的大型化，也需要足够的堆场保证到港货物的存放。除此之外，还需要港口附近的陆域部分有装卸机械、仓库、对外运输线路等，尤其是与其陆域腹地之间要有良好的交通运输条件，这都是港口发展的基础条件。

今天的珠江三角洲，在古代特别是唐宋之前，只是一个由多个江河口环

^① 中国人民解放军海军司令部航海保证部：《中国港口指南·南海海区》，中国航海图书出版社，2005，第124、133页。

绕的海湾，三角洲成陆的进程一直没有中断。隋代以前，西江、北江三角洲前沿在今顺德的安敦、逢简、富裕，番禺的紫泥、沙泥、石楼、茭塘一线，平均每年推进约30米。东江三角洲前沿在今东莞洪涌至莞城一线，每年推进约14米。唐至宋初，西江、北江三角洲前沿已推移至顺德的南华、昌教、龙涌、桂州，番禺的石楼、庙头一线；东江三角洲前沿也推移至东莞以西、中堂以东。宋代西江、北江三角洲每年推移约38米。^①

珠海成陆主要在明清时期，据（嘉靖）《香山县志》记载，香山本是一个与大陆隔离的孤岛，自古以来水道纵横，它被西北部的磨刀门水道、东北部的洪奇沥水道（横门水道）及东南部的南海所包围，海河涌共存，水天一色景象随处可见。^②《广东新语》亦载：“古时五岭以南皆大海，故曰南海。其后渐为洲岛，民亦蕃焉。东莞、顺德、香山又为南海之南，洲岛日凝，与气俱积，流块所淤，往往沙潭渐高，植芦积土，数千百亩膏腴，可跼而待。”^③明清时期，随着水体运动，沙滩淤积，“西海十八沙”“东海十六沙”等相继成陆，香山岛逐渐形成广阔的冲积平原，并与番禺、顺德、新会等地相接，成为珠江三角洲的肥沃地域，这成为珠海港发展的陆域基础。可以说，珠海港乃至珠海的发展主要是在明清之后，故在后文的论述中，主要以明清之后乃至改革开放以来的数据来分析珠海港的发展情况。

第二节 珠海港形成的经济条件

城市是港口经济的载体，世界上绝大多数港口发展良好的城市最终都发展成为该地区或国家最重要的经济中心城市，即为以港兴市的港口城市，有

^① 曾昭璇、曾宪姍：《历史地貌学浅论》，科学出版社，1987，第103页。

^② （明）邓迁、黄佐：（嘉靖）《香山县志》卷1《风土志·形胜》，见《日本藏中国罕见地方志丛刊》，书目文献出版社，1991，第295页。

^③ （清）屈大均：《广东新语》卷2《地语·沙田》，中华书局，1985。

的还是具有世界影响力的国际贸易和金融中心。这样的城市由于具有雄厚的综合经济实力、发达的港口服务业和集疏运网络等基础设施、较高的市场化水平、外贸依存度、城市综合发展水平和现代化程度等特征，其城市功能为港口经济进一步发展提供了服务保障，港口城市成为港口经济发展的载体。

城市的商品市场发育程度越高，其越拥有较健全的商业设施和商业组织机构，并成为区域乃至国际性商业集散中心和资本集散中心。同时，与港口城市发达的工商业相适应，港口城市一般拥有国内或国际性的金融机构、科研实验中心、教育培训中心、信息咨询机构以及发达的通信网络等服务设施，这些都为港口经济的高效运作和发展奠定了良好的基础，为港口经济的不断延伸、扩张、辐射提供了必要的物质条件，为港口经济产业结构的不断优化创造了环境条件。特别是国际性港口大城市，人流、物流、信息流、资金流等经济能量的集中和扩散范围远远超过国界，达到前所未有的程度，将在客观上带动港口经济向纵深延伸，拥有世界跨国公司、大财团和国际金融组织的分支机构，成为港口城市迈向国际化、融入全球化的桥梁和纽带。^①

港口建设主要是为促进经济发展，故全国或区域的运输需求是港口建设的基本前提。另外，区域现有的经济发展水平也是港口建设能否顺利进行的经济保证。在影响港口发展的区域背景中，以腹地范围、腹地内资源的数量及组合特点、腹地的经济发展水平与结构和港口所依托的城镇规模最为重要。港口所在的城市是港口最直接的经济腹地，当地经济条件的好坏直接影响着港口的经营绩效，基本上每个港口的发展都与城市经济的发展息息相关。珠海港的发展亦不例外，其与珠海以及珠三角经济的发展密切相关。

一、珠海市的经济发展情况

港口的形成发展，在很大程度上取决于其所依托的城市的集聚功能和辐射功能，而城市集聚功能和辐射功能的产生则依赖于城市的优势环境和条

^① 张丽君、王玉芬：《改革开放30年中国港口经济发展》，中国经济出版社，2008，第28页。

件，主要包括城市区位、经济实力、交通和基础设施等。珠海的城市区位条件，在前面已有叙述，它的经济实力和交通设施情况，也为珠海港的发展奠定了强有力的基础。

1. 较好的经济发展

1980—2007年间，珠海市的地区生产总值由2.6亿元增长到886.8亿元，工业总产值从2.3亿元增长到2504.4亿元。财政一般预算收入从0.37亿元增长到75.8亿元，来源于珠海的财政总收入达到248.9亿元。1980—2007年间，珠海的地区生产总值、工业总产值、财政一般预算收入年均分别增长24.1%、29.6%和21.8%。珠海市作为一个以外向型经济为主的都市，经济的对外依存程度较高。2007年进出口总额398.7亿美元，全市规模以上外商投资企业工业总产值1772.6亿元，占全市工业总产值的70.8%。外商投资企业出口额154.3亿美元，占全市出口总额的83.5%。至2007年底，已有55个国家和地区的客商在珠海投资。英国的BP石油、日本的佳能和松下、美国的伟创力等30多家世界500强企业在珠海投资了近100个项目。^①

2007年以来的10年间，珠海经济仍以较高的速度发展。2015年，珠海全市地区生产总值首次突破2000亿元大关，达到2038亿元，同比增长10%，增速居广东省首位，也是广东省唯一一个地区生产总值增速达到两位数的城市。2016年，据初步核算，珠海全市实现地区生产总值2226.37亿元，同比增长8.5%。其中，第一产业增加值48.21亿元，增长1.4%，对地区生产总值增长的贡献率为0.4%；第二产业增加值1059.77亿元，增长5.8%，对地区生产总值增长的贡献率为33.6%；第三产业增加值1118.39亿元，增长11.7%，对地区生产总值增长的贡献率为66.0%。三次产业的比例为2.2：47.6：50.2，而一般公共预算收入则达到292.37亿元。^②（详见表1-2、图1-3）

^① 蔡新华：《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020年）·珠海篇》，广东经济出版社，2009，第4页。

^② 珠海市统计局、国家统计局珠海调查队：《2016年珠海市国民经济和社会发展统计公报》。

表1-2 珠海建市以来国民经济发展主要指标

年份	年末常住人口 (人)	年末户籍人口 (人)	地区生产总值(现价, 万元)	工农业总产值(现价, 万元)	农林牧副渔总产值 (万元)	工业总产值 (万元)
1979	360742	360742	20883	38130	19504	18626
1980	365324	365324	26128	45552	22374	23178
1981	371492	371492	31838	47196	23158	24038
1982	377784	377784	35325	51740	25010	26730
1983	385470	385470	40572	63205	26054	37151
1984	395172	395172	67828	85225	33923	51302
1985	411673	411673	98082	100508	36303	64205
1986	492708	425877	111008	121966	41319	80647
1987	526163	441711	159483	198668	56347	142321
1988	561862	466003	238261	388848	80411	308437
1989	600012	486253	308097	503471	83336	420135
1990	640731	502486	414277	645837	99039	546798
1991	684206	524633	623715	970026	101865	868161
1992	730626	549733	1031712	1310129	109289	1200840
1993	780237	574631	1332820	1926905	126468	1800437
1994	833219	606566	1554016	2570267	157148	2413119
1995	889743	632388	1826924	3346419	173597	3172822
1996	950121	653656	2061857	4108039	185338	3922701
1997	1014605	673386	2340404	4805431	195866	4609565
1998	1083512	694798	2628135	5184048	205607	4978441
1999	1157123	714043	2864414	5724732	219436	5505296
2000	1236532	739009	3323525	7231324	241549	6989775
2001	1284541	759317	3695289	7618172	277412	7340760
2002	1316141	786101	4118259	8690202	314904	8375298
2003	1348514	820228	4801238	11473863	337169	11136694
2004	1388625	861741	5544182	14396277	367728	14028549

(续表)

年份	年末常住人口 (人)	年末户籍人口 (人)	地区生产总值 (现价, 万元)	工农业总产值 (现价, 万元)	农林牧副渔总产值 (万元)	工业总产值 (万元)
2005	1415669	895994	6354514	16582062	402120	16179942
2006	1444862	926266	7464566	19999283	448586	19550697
2007	1474353	956874	8948148	24652468	465496	24186972
2008	1511150	994808	9971603	26007829	514273	25493556
2009	1541762	1026504	10387961	25188391	516243	24672148
2010	1561569	1047437	12107921	31012992	576168	30436824
2011	1567646	1060148	14103357	35686731	655221	35031510
2012	1582620	1065548	15092438	32836524	695721	32140803
2013	1590346	1085650	16789995	36816535	790506	36026029
2014	1614212	1102229	18672129	39414315	835555	38578760
2015	1634121	1124540	20254111	42106952	856234	41250718

资料来源:《珠海统计年鉴(2016)》,中国统计出版社,2016年,第98页。

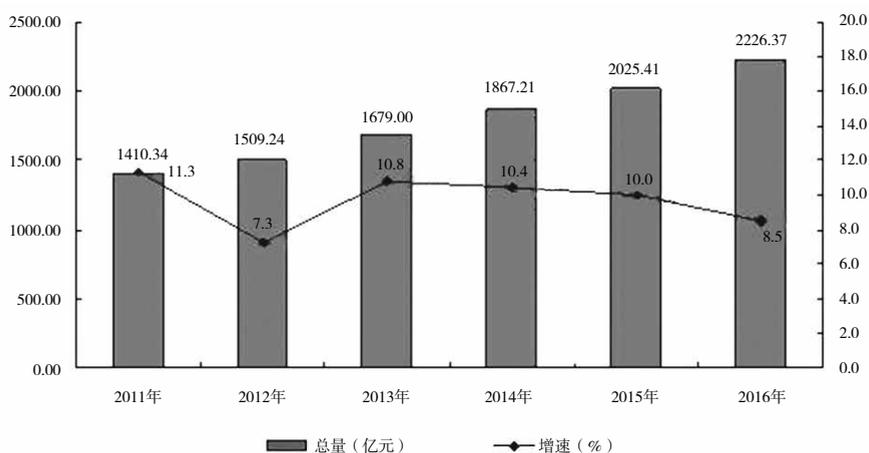


图1-3 2011—2016年珠海地区生产总值及其增长速度

2. 较高的产业发展

珠海是“全国科技进步先进市”和“广东省教育部产学研结合基地”示范市，早已形成以高新技术产业为先导、先进制造业为主体、基础产业为支撑、服务业全面发展的产业格局。高新技术和软件产业不断壮大，2007年底，经广东省认定的高新技术企业和软件企业分别增加到225家和194家，全市高新技术产品产值为950亿元，占工业总产值的38%，高新技术产品出口占全市出口总额的43.9%，软件产品产值达120亿元。同时，产业集群化发展趋势明显，珠海的优势产业和主导产业特点突出，形成了以高栏港石化基地为龙头的石化产业集群，以格力为龙头的家用电器产业集群，以伟创力为龙头的电子信息产业集群，以高栏港为依托的重型装备制造业产业集群，以发动机维修、国际航空展览、航空培训为基础及以航空产业园为载体的航空产业集群，以三灶生物医药专业镇为龙头的生物医药及医疗器械制造产业集群，以金山、炬力为代表的软件与集成电路产业集群，以天威飞马和纳思达为代表的打印耗材产业集群。2007年，珠海市电子信息、家用电器、石油化工、电力能源、生物医药、精密机械制造等六大产业快速发展，全年实现工业产值2041.9亿元，占全市规模以上工业总产值的83.6%。企业自主创新能力不断增强，名牌名标产品不断涌现。2007年，珠海已拥有国家和省级“名牌名标”85个。其中，“中国世界名牌产品”1个，“中国名牌产品”“中国驰名商标”9个，“广东省名牌产品”“广东省著名商标”75个。

产业园区特色明显。至2007年，珠海共有省和国家认定的产业园区6个，包括国家级的高新技术开发区、特殊功能的保税区、省内唯一的航空产业园区，还有国家留学生创业园、国家软件产业基地、高科技成果产业化示范基地、集成电路设计生产基地等一批承载能力较强的经济园区，这些园区均已发展成为珠海推动产业优化和产学研合作的重要载体。现代服务业初具规模。旅游休闲、会议展览、仓储物流、文化创意、软件设计等服务业日益发展，增加值逐年增长，占本地生产总值的比重稳定在40%以上，珠海国际航空展成为国内唯一享誉国际的知名高端会展品牌，赛车、温泉旅游等也已

成为具有国际影响力的知名品牌。^①

2016年，全市工业增加值比上年增长5.8%，规模以上工业增加值增长5.9%。其中，国有及国有控股企业增长2.2%，民营企业增长18.8%；港澳台及外商投资企业增长2.7%，股份制企业增长8.4%，集体企业增长30.9%。在规模以上工业增加值中，轻工业增长2.1%，重工业增长8.2%。分企业规模看，大中型企业增长3.6%。分地区看，香洲区、金湾区和斗门区规模以上工业增加值分别增长5.8%、8.7%和0.7%。六大工业支柱产业增加值比上年增长8.1%。其中，电子信息、生物医药、家电电气、电力能源、石油化工和精密机械制造分别同比增长-1.6%、2.9%、11.9%、9.1%、16.6%和22.5%。

2016年全年有14个项目获广东省科学技术奖，全年申请专利18059件，增长59.3%。其中，发明专利7642件，增长72.9%。专利授权量9287件，增长36.8%，其中发明专利授权量1796件，增长44.8%。年末发明专利拥有量5470件，增长49.2%。《专利合作条约》（PCT）国际专利申请量239件，增长59.3%。全年经各级科技行政部门登记技术合同512项；技术合同成交额14.73亿元。截至2016年底，全市经认定的高新技术企业787家，新增390家。全市共有省级新型研发机构12家，省级以上孵化器11家。拥有国家级工程研究中心4家、省级132家、市级74家；已建立国家级企业技术研究中心3个、省级企业技术中心50个、市级重点企业技术中心240个。拥有广东省战略新兴产业基地5家。截至2016年年底，全市拥有省级以上“名牌名标”178个，同比增加23个。其中，名牌产品74个，包括：中国世界名牌产品1个，广东省名牌产品73个；拥有中国驰名商标11件，广东省著名商标93件。^②较高的产业发展，对珠海经济的发展产生了较好的推动作用（详见表1-3）。

^① 蔡新华：《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020年）·珠海篇》，广东经济出版社，2009，第3、4页。

^② 珠海市统计局、国家统计局珠海调查队：《2016年珠海市国民经济和社会发展统计公报》。

表1-3 珠海建市以来三次产业对地区生产总值增长的拉动

单位：%

年份	地区 生产总值	第一产业	第二产业	第三产业
1979	—	—	—	—
1980	14.10	4.69	7.76	1.65
1981	21.84	5.41	6.61	9.81
1982	22.35	4.66	7.69	10.01
1983	21.76	4.55	5.75	11.45
1984	68.73	6.23	27.56	34.94
1985	30.82	3.35	19.27	8.20
1986	13.47	1.94	4.92	6.61
1987	25.70	3.94	11.56	10.20
1988	22.37	1.77	12.41	8.19
1989	20.21	0.82	9.60	9.79
1990	35.56	0.30	16.98	18.27
1991	56.74	0.31	40.75	15.68
1992	45.48	0.20	24.67	20.61
1993	17.90	-0.65	10.36	8.19
1994	16.89	0.81	4.65	11.43
1995	16.36	0.18	11.56	4.61
1996	9.05	0.21	4.32	4.52
1997	11.25	0.17	6.18	4.89
1998	11.96	0.19	6.54	5.23
1999	10.07	0.16	6.27	3.64
2000	12.05	0.26	7.99	3.80
2001	12.09	0.35	6.79	4.95
2002	12.37	0.34	6.03	5.99
2003	17.47	0.37	10.31	6.78
2004	14.21	0.21	8.27	5.73

(续表)

年份	地区 生产总值	第一产业	第二产业	第三产业
2005	13.05	0.19	8.97	3.90
2006	16.10	0.16	11.16	4.78
2007	17.00	-0.03	10.32	6.71
2008	9.22	0.04	4.84	4.34
2009	6.55	0.10	1.84	4.62
2010	12.89	0.13	9.66	3.10
2011	11.33	0.03	6.28	5.02
2012	7.27	0.12	1.72	5.43
2013	10.85	0.07	6.30	4.47
2014	10.41	0.07	6.39	3.96
2015	10.04	0.00	5.50	4.54

资料来源：《珠海统计年鉴（2016）》，中国统计出版社，2016年，第127页。

3. 合理的经济发展结构

珠海市经济结构相对较优，三次产业协调发展，产业结构日趋合理，工业结构高级化和适度重型化趋势明显。三次产业比例从1979年的38.6 : 30.6 : 30.8调整为2016年的2.2 : 47.6 : 50.2，第三产业所占比重超过50%（详见表1-4）。珠海的单位生产总值能耗值保持在较低水平，在全省处于前列，规模以上工业综合能源消费量567.53万吨标准煤，比上年下降1.6%，单位工业增加值能耗下降7.1%。珠海经济发展的人均水平较高，2016年人均生产总值达13.45万元，广东省人均生产总值为7.33万元，珠海居全省第三，比全省平均水平高6.12万元，全年珠海全体居民人均可支配收入40154.1元，比上年增长11.1%。此外，珠海人均旅游收入、实际利用外资、投资、消费、出口、城乡居民储蓄存款均位列全省前列（见表1-4）。

表1-4 建市以来珠海地区生产总值三次产业构成

单位：%

年份	生产总值 (按现价计算)	第一产业	第二产业	第三产业
1979	100	38.6	30.6	30.8
1980	100	36.4	31.8	31.8
1981	100	34.9	34.2	30.9
1982	100	32.7	34.6	32.7
1983	100	31.7	35.1	33.2
1984	100	26.4	38.4	35.2
1985	100	21.8	41.7	36.5
1986	100	23.4	39.9	36.7
1987	100	22.9	40.1	37.0
1988	100	19.6	40.9	39.5
1989	100	15.7	46.3	38.0
1990	100	14.4	43.6	42.0
1991	100	10.1	43.7	46.2
1992	100	6.4	49.1	44.5
1993	100	5.0	52.7	42.3
1994	100	6.0	51.0	43.0
1995	100	5.9	51.5	42.6
1996	100	5.7	50.0	44.3
1997	100	5.2	49.9	44.9
1998	100	4.9	49.7	45.4
1999	100	4.7	50.5	44.8
2000	100	4.6	52.0	43.4
2001	100	4.6	51.3	44.1
2002	100	4.7	50.5	44.8
2003	100	4.4	51.1	44.5
2004	100	3.8	51.4	44.8
2005	100	3.6	53.4	43.0
2006	100	3.4	55.4	41.2

(续表)

年份	生产总值 (按现价计算)	第一产业	第二产业	第三产业
2007	100	2.9	55.3	41.8
2008	100	2.9	54.6	42.5
2009	100	2.8	52.4	44.8
2010	100	2.7	54.7	42.6
2011	100	2.6	54.2	43.2
2012	100	2.6	51.4	46.0
2013	100	2.5	50.3	47.2
2014	100	2.3	50.3	47.4
2015	100	2.2	49.8	48.0
2016	100	2.2	47.6	50.2

资料来源：《珠海统计年鉴（2016）》，中国统计出版社，2016年，第125页；《2016年珠海市国民经济和社会发展统计公报》。

二、珠江西岸的经济发展

腹地是港口经济发展的依托，没有腹地，港口经济的发展就失去根基和源泉，成为无本之木、无源之水，就无法产生承载港口经济的港口城市。港口是港口城市发展的基础，港口的腹地其实就是城市的腹地。同样，一块腹地，不仅决定了港口的规模，也决定了港口城市的规模。所有港口城市的兴衰历史表明，港口的竞争实际上就是腹地的争夺，谁拥有更多的腹地，谁就能赢得更多的发展空间。

考量港口的腹地状况，取决于腹地的空间范围、人口数量和商品经济三项内容。没有一定的空间范围，区域内的人口数量和经济能力就只能保持在较低水平；而没有一定规模的商品生产能力和消费能力，也难以给港口提供大量的出口物资和消费足够数量的进口物资。港口城市因港而兴，而港口的繁荣取决于在此输出输入的客货量的多少，客货量的多少又取决于港口的腹

地状况。如果腹地的地域比较辽阔，人口较多，经济发达，并且与港口城市之间有着比较方便的交通道路，腹地就能够为港口提供较多的出口资源，消费比较多的进口物资，这一港口就可能由于有较大的货物吞吐量而跻身于大港行列，否则就不太可能成为大港，港口所在城市的港口经济就不大可能得到大的发展。因此，腹地是港口赖以生存和发展的基础，是决定港口兴衰的关键。

实际上，港口经济的发展依托了港口城市所背靠的陆域腹地的状况，还依靠港口城市所面对的海域腹地。港口经济是一种以港口为中转媒介的对内对外交流的外向型经济，有了陆域腹地，更要有海域腹地，才能达到内外之间的良好交流。海域腹地的扩张取决于港口所能达到的区域，这就需要依靠发展水路运输来连通。在现代化的港口发展体系中，拓展港口的海域腹地，要以集装箱运输为主要目标，要支持航运企业多开辟国际航线，增加航班，要大力扶持内贸集装箱运输业务，要进一步发展海铁联运，建立多式联运网络，等等。^①珠海港作为珠江三角洲西部地区理想的出海口，珠江三角洲西部地区也理所当然地成了珠海港的直接经济腹地，它的经济发展情况也对珠海港的发展产生着重要影响。

1. 经济发展迅速

珠江西岸是指位于珠江西岸的佛山、珠海、中山、江门、肇庆5市。改革开放30多年来，珠江西岸以其毗邻广州，接近港澳的区位优势和本地良好的创业精神，创造了长期高速的经济增长率，工业化、城市化水平迅速提升，基础设施大幅改善。2001年，珠三角西岸5市的地区生产总值总计为2797.04亿元，占整个广东省地区生产总值的23%，而2010年5市的地区生产总值达11345.63亿元，占整个广东省地区生产总值的1/4，近5年则稳定在24%（见表1-5）。

^① 张丽君、王玉芬：《改革开放30年中国港口经济发展》，中国经济出版社，2008，第30页。

表1-5 2001—2015年珠三角西岸城市地区生产总值

单位：亿元

年份	地区							
	中山	佛山	珠海	江门	肇庆	合计	广东省	比重
2001	404.38	1078.52	368.34	534.60	411.20	2797.04	12039.25	0.23
2002	469.73	1168.66	409.04	565.99	450.22	3063.64	13502.43	0.23
2003	572.05	1381.60	476.71	617.81	328.41	3376.58	15845.00	0.21
2004	704.30	1653.77	551.68	695.64	390.56	3995.95	18864.62	0.21
2005	880.20	2379.80	634.95	805.37	450.57	5150.89	22366.54	0.23
2006	1036.32	2926.72	751.89	941.88	516.09	6172.90	26204.47	0.24
2007	1238.05	3588.50	895.90	1107.07	693.10	7522.62	30673.70	0.25
2008	1457.01	4378.30	997.16	1270.88	760.50	8863.85	36796.71	0.24
2009	1566.41	4820.90	1038.66	1340.88	862.00	9628.85	39482.56	0.24
2010	1853.4	5622.63	1210.79	1570.42	1088.39	11345.63	46036.25	0.25
2011	2194.7	6179.68	1410.34	1830.64	1328.83	12944.19	53246.18	0.24
2012	2446.3	6579.18	1509.24	1880.39	1467.68	13882.79	57147.75	0.24
2013	2651.9	7010.68	1678.99	2000.18	1673.37	15015.12	62474.79	0.24
2014	2823	7441.60	1867.21	2082.76	1845.06	16059.63	67809.85	0.24
2015	3010	8003.92	2025.41	2240.02	1970.01	17249.36	72812.55	0.24

资料来源：《广东统计年鉴（2002—2016）》。

经济总量的增加带来了人均收入水平的提高，1978—2000年，5市的人均生产总值都经历了长期稳步的增长。2001—2015年，5市的人均生产总值增长迅速，如2001年中山、佛山、珠海、江门、肇庆的人均生产总值分别为17035元、32276元、29222元、13275元、10573元，而2010年这5市的人均生产总值分别为60888.48元、79902.12元、78030.04元、35621.72元、28051.64元，2015年5市的人均生产总值分别为94029.73元、108298.63元、124706元、49608元、48669.86元（见表1-6）。

表1-6 珠江西岸城市人均地区生产总值

单位：元

年份	地区				
	中山	佛山	珠海	江门	肇庆
2005	36435.09	42065.72	45319.79	19546.04	11890.26
2010	60888.48	79902.12	78030.04	35621.72	28051.64
2011	70063	85650	90140	41063	33754
2012	77693.62	90792.45	95818.92	42028.43	36998.61
2013	83803.91	96317.12	105833.75	44545.87	41811.31
2014	88681.77	101617.47	116536.93	46237.4	45795.18
2015	94029.73	108298.63	124706	49608	48669.86

资料来源：《广东统计年鉴（2016）》。

2. 较快的就业增长

2000年以来，珠江西岸5市的三次产业的就业结构发生了重要变化，2000—2015年期间，5市的第一产业的就业比例显著下降，而第二产业的就业比例都呈上升趋势，但第三产业的就业比例变化不一（见表1-7）。

表1-7 珠江西岸三次产业人员就业比例表

城市	第一产业				第二产业				第三产业				
	2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015	
就业人数 (万人)	中山	23	17	14.62	9.8	54	129	146.46	140	45	43	56.75	60.71
	佛山	41	30	26.99	21.63	85	195	204.34	253.23	67	124	149.78	163.55
	珠海	11	10	10.06	7.33	29	41	44.96	54.73	39	43	50.34	46.87
	江门	86	85	81.44	79.04	58	79	101.69	98.86	64	50	65.16	68.02
	肇庆	—	34	106.31	112.16	—	32	67.01	54.81	—	27	63.19	51.47

(续表)

城市		第一产业				第二产业				第三产业			
		2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015
就业比例 (%)	中山	19	9	7	4.7	44	68	67	66.5	37	23	26	28.8
	佛山	21	9	7	5	44	56	54	58	35	36	39	37
	珠海	14	11	10	7	37	44	43	50	49	46	47	43
	江门	41	40	33	33	28	37	41	39	31	23	26	28
	肇庆	—	37	45	51	—	34	28	25	—	29	27	24

资料来源：《广东统计年鉴（2000—2016）》。

就业的增长也带来了工资的增长，2015年珠江西岸佛山、中山、江门、珠海、肇庆5市的在岗职工平均工资分别为61810元、58776元、54106元、67958元、54469元，在广东省的21个地级市中，均位列前10名，处于珠三角城市的中上等水平。就业的增长和高工资既是产业集聚的结果，同时又进一步促进产业向这些地区集聚，在这种积累循环效应的作用下，西岸地区的制造业份额不断上升，各城市之间的专业化水平进一步加深，同时进一步加深了与广州、深圳等大城市的分工联系。

3. 运输条件大幅度改善

运输条件的改善是产业集聚的需求、运输成本和报酬递增相互作用的结果，而集聚的产业又反过来对地区的需求运输条件产生影响。30年来，随着制造业迅速在珠江西岸集聚，西岸的交通运输条件有很大改善，目前西岸5市形成了以京珠高速为核心的高速公路网，成为连接广州与各市的动脉，在海运方面，建造了珠海、肇庆等多个深港码头，这些都为制造业进一步向西岸城市集聚提供了条件。^①

^① 王珺、丘海雄等：《珠三角产业集群发展模式与转型升级》，社会科学文献出版社，2013，第104页。

三、珠三角经济的发展

随着珠海港港口规模逐步扩大及功能拓展，广珠铁路的建设和三角洲内河航道的完善，港口服务范围将延伸至广东省、京广铁路沿线和西江中、上游沿岸地区。珠三角经济的发展状况，也将成为影响珠海港发展的一个重要因素。

珠三角作为一个区域概念，它的地理边界有着不同的版本与解读。“小珠三角”是广东人惯称的珠三角，它是指珠江入海口地区城市聚集区域，包括珠江东岸的广州、东莞、深圳，珠江西岸的佛山、中山、珠海，这6市是广东乃至全国经济最发达的核心区域之一。在此6市的基础上，外加惠州、肇庆、江门3市，所形成的9个城市聚集区域，称为“珠三角”（见图1-4）。这9市因同属广东省，在行政上有显著的比较优势，成为最易协调、

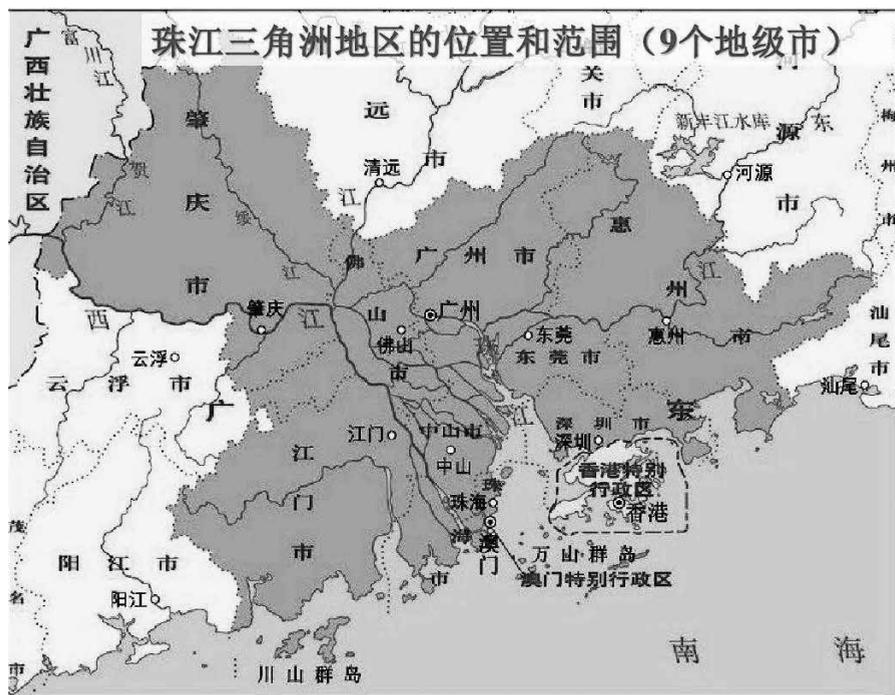


图1-4 珠三角位置和范围图

统筹的城市聚集区域。在这9市的基础上，外加香港、澳门所构成的11个城市被称为“大珠三角”，是全球著名的特大城市群和经济高速发展地区。而广东、福建、江西、湖南、广西、海南6省区则被称为“环珠三角”。环珠三角另加云南、贵州、四川及香港、澳门，则称为“9+2”，即“泛珠三角”，成为中国幅员广阔的区域。大珠三角都市群从地理角度来看，系围绕珠江入海口形成的城市集聚区域。珠江充沛的水量、密集的河网为该城市群提供了航运之便利，同时大量临河近海的码头使得该地区成为世界进出口吞吐量最繁忙的港口。发达的珠江水系，加之铁路、高铁、高速公路、国道、航空运输等现代海、陆、空立体运网的建立，大珠三角都市区的腹地迅速扩展到环珠三角、泛珠三角地区，成为我国横跨华东、华中、西南、华南几大区域的最为重要的增长源。^①

珠三角土地面积为54733平方公里，占全省总面积的30.4%。从经济发展情况来看，该地区作为我国改革开放的先行地，是我国最重要的经济中心区域之一。1998年，其地区生产总值超过新加坡，2003年超过中国香港，2007年超过中国台湾。1980—1996年，珠三角实现地区生产总值年均递增17.8%，不仅高于全省14.5%、全国9.7%的同期平均增长速度，而且高于亚洲“四小龙”经济起飞阶段的平均增长速度。珠三角地区生产总值由2000年的8422亿元，占广东全省比重75.2%，上升到2010年的37673亿元，占全省比重79%，占全国份额达9.47%。10年间实现了地区生产总值年均增长16.2%，高于全省15.6%的平均增幅，也高于全国14.9%的水平。^②2015年珠三角地区生产总值达到62267.78亿元，占广东省72812.55亿元的85.5%，比上年增长8.6%，增速比全省、全国分别高出0.6个和1.7个百分点；人均地区生产总值107011元，增长7.1%。

此外，至2015年，珠江三角洲成为以电子、电气为主导，汽车、石化等重化工业为依托的世界制造业中心之一。工业化的高速发展加快了城市化

^① 武一：《珠江三角洲地区经济发展研究报告（2010）》，中国时代经济出版社，2010，第4页。

^② 王珺、丘海雄等：《珠三角产业集群发展模式与转型升级》，社会科学文献出版社，2013，第17页。

进程。鲜明的政府主导与地区自发增长相结合，珠江三角洲涌现出“以下促上，遍地开花”“以上带下、一镇一品”的中山模式、“中间突破，带动两头”的顺德模式、“六轮齐转，各显神通”的南海模式等城市化发展模式。珠江三角洲地区逐渐成为我国参与全球化竞争的前沿阵地和战略空间，努力建设成为世界先进制造业和现代服务业基地、“21世纪海上丝绸之路”的重要增长极、战略枢纽、社会文化交流中心和海陆统筹发展试验区，正朝着亚太地区最具活力和国际竞争力的“世界级城市群”的目标迈进。^①

四、临港产业的发展

港口与地区经济发展是互动促进的。港口发展依赖于其经济腹地，其经济腹地的繁荣必然为港口提供更多的货源，同时良好的港口发展又可为地区经济发展注入新的活力，使物流更加顺畅，社会资源更加合理配置；相反则阻碍经济发展，造成港口资源浪费。港口是区域经济发展的重要基础设施，港口群，特别是港口的城市群，在区域经济发展中具有十分重要的战略地位，它有助于这个区域参与国际分工和经济全球化，有助于这个区域提高国际竞争力，加快对外开放，发展外向型经济，加快产业结构调整和经济增长方式的转变。从中国改革开放的城市布局来看，先以沿海港口城市为主，从沿海经济特区到沿海开放城市，再到沿海经济开发区。而先行开放的经济区和沿海开放城市都是中国近代史上重要的通商口岸，其港口设施比较齐备，有发展外向型港口经济的历史，有比较开放的社会文化环境，有一定的工业经济基础，有比较便利的陆地和空中交通运输基础设施。这些区域港口经济的迅速发展促进了该区域经济的迅速繁荣。

现代港口在港口城市的发展中起着重要的作用。一是区域中心的作用，即港口区域应作为港口城市发展多元产业的首选空间，是城市经济振兴发展的重要支撑点，是建立新产业、带动城市产业结构调整的关键。二是国际大

^① 珠江三角洲城市群年鉴编纂委员会：《珠江三角洲城市群年鉴》，方志出版社，2016。

流通枢纽的作用，港口不再是传统意义上的水陆交通枢纽，而是世界经济、贸易的中心环节，是促进与国际、国内交流，增加城市辐射功能的重要条件。三是商业服务扩展和增值效应，港口在港口城市中发挥着商业服务扩展和增值效应，扩大了城市的服务范围，提高了服务质量和效益，提升了港口城市的国际化水准。四是未来海洋经济发展的龙头作用，港口区域是海洋经济网络和港口经济网络的中心结点，是发展海洋经济和港口经济的大舞台、大基地。利用港口作为基地，开发海洋，是未来港口城市进一步发展的选择。

港口可以促进地区经济的发展，同时港口的发展也需要特定港口产业的支撑。多数港口均为海、陆、空三位一体运输方式的交汇点，在此，商品从原材料开采到生产加工、配送营销直至废物处理可形成一条完整的物流供应链。在临海和港口附近建立加工贸易区，对进口的货物进行加工后再出口，或对中转货物进行再增值服务等，已成为世界主要港口的发展趋势。可以说，港口是城市和区域经济发展的重要资源优势，是在地区范围内甚至是世界范围内吸纳人流、物流、资金流、技术流、商流和信息流等各种生产力要素的重要平台，是一个地区孕育和发展港口经济的资源基础，它在港口经济中居于中心位置并发挥基础性作用。因此，在港口产业的建设中，要注重突出港口的物流地位，促进临港产业的发展，特别要以建设临港工业基地为重点，吸引企业依海建厂、依厂建港，加快发展以工业园区为依托的临港产业集群。在珠海港建设发展过程中，于1993年4月，成立了珠海港管理区，加快港口和工业区基础设施建设，不断发展临港产业，形成了临港工业区。其主要产业有：

物流业方面，珠海港自建设以来，随着其不断发展壮大，一批油、气、化学品码头相继建成，主要有：①华南联合石油公司的8万吨级成品油码头和12万立方米库区。华南联合石油有限公司由中国石油、香港富地、新加坡维多公司于1994年合资设立，首期投资3000万美元建设一个8万吨级和一个5000吨级成品油码头以及12万立方米库区。②九丰阿科能源有限公司的5万吨级LPG码头和库区，九丰阿科能源有限公司由美国阿科公司和珠海市九丰集

团于1997年合资设立，首期投资3000万美元，建设两个5万吨LPG码头和10万立方米库区。^③此外，还有岩谷5万吨级LPG码头和库区、电厂5万吨级煤炭码头等。

工业方面，珠海临港工业区主要的国内外投资企业有英国石油（BP）公司、美国阿科、香港长江实业、香港和记黄埔、中国石油、中化供销、日本岩谷、印尼金光油脂、新加坡维多、新加坡金钱集团等。如碧阳化工有限公司由BP公司和珠海市富华集团合资成立，规划用地40万平方米，首期投资3.6亿美元，2000年11月正式开工建设。长兴化工（广东）有限公司由亚洲最大的合成树脂生产商——台湾长兴化工集团投资设立，首期投资2500万美元，建设年产5万吨合成树脂，项目一期于2000年开工建设。2000年3月，由香港长江基建公司和广东省粤电集团投资99.8亿元，兴建珠海电厂共140万千瓦的两台机组正式投产并投入商业运行。

珠海港区自1993年建立以来，经济得到了飞速发展。2000年，全区完成工业产值42.4亿元，同比增长96%，是1993年的700倍；地区生产总值8.92亿元，同比增长244%；税收收入完成1.82亿元，同比增长74%；财政收入5776万元，同比增长8.8%，是1993年的9倍多。^①珠海港临港产业物流园区已具雏形。目前，正以推动申报高栏港综合保税区为重点，推进煤炭、钢材及加工、液体化工品和建筑材料等临港物流园和珠海南方能源化工品（现货）交易市场建设工作，加快构建全港“5+1”现代临港物流体系。此外，广珠铁路西站物流园和斗门物流园也正在加紧规划建设，22万平方米的珠海港汇通物流园，一期1.5万平方米已于2011年11月投入使用，二期2.5万平方米已于2014年4月建成。这些临港产业园的建设与发展，将对珠海港的繁荣发展产生重大的推动作用。

^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241页。

第三节 珠海港形成的社会基础

一、悠久的海洋生产活动

古代珠海地区属百越之地，距今6000多年前^①，已经有人类劳动、生息、繁衍，现已发掘的后沙湾遗址一期遗存、草堂湾遗址一期遗存、宝镜湾遗址一期部分文化遗物、平沙棠下环遗址早期遗存等都是当时人类在此活动的有力证据。珠海地区的先民们自那时起已经开始认识海洋、利用海洋、依靠海洋，参与了中国早期海洋文化的创造。

用渔网捕鱼，可以说是一个划时代的进步。渔网在珠海等南海沿岸使用的时间当在距今5000年前，大量使用为距今4500年左右。当时珠海先民使用的渔网一般比内陆地区的要较大一些。^②此外，南海沿岸渔网坠也相对较大，数量较多。珠海宝镜湾遗址中出土的1096件常规网坠中，重量在51~330克之间的中型网坠数量达1022件，占总数的93%。在中型网坠中，又以70~250克之间的网坠居多，有861件，占中型网坠的84%。重量在25~50克之间的小型网坠有12件，占总数的1.09%；重量在331~500克之间的大型网坠有62件，占总数的5.7%。在考古发掘中，还发现24件网坠一堆或38件网坠一堆的情况，可能反映当时一张渔网上有24或38个网坠。网坠的发现不仅证明了渔网的存在，也表明当时的捕鱼手段已比较发达。^③

在宝镜湾遗址出土的用于海上捕捞的渔网坠和该遗址范围内大幅石刻岩画上的海船图案，说明当时居于海边的渔民已经能制造和使用渔船。^④尤

① 朱非素：《从考古发现看先秦时期的珠海社会概况》，见《珠海文化遗产图集》，珠海出版社，2008，第3页。

② 肖一亭：《南海北岸史前渔业文化》，中国评论学术出版社，2009，第257页。

③ 黄晓东：《珠海简史》，社会科学文献出版社，2011，第22页。

④ 黄晓东：《历史的足迹：珠海历史文化图集》，珠海出版社，2010，第8页。

其是在宝镜湾遗址中出土的一件重达18.5千克的石锚，说明在4000多年前，珠海先民已经解决了海上停船的技术难题。该石锚由花岗岩质的椭圆形砾石加工而成，长径33厘米，短径27厘米，厚13厘米，沿着短轴外凿出一周深深的用于系绳的凹槽，这是迄今为止所发现的南海地区先秦时期最大的一件石锚。泊船技术的掌握，为珠海先民认识海洋，从事海洋生产活动提供了有力保障，也对后来水上交通的发展产生了重要影响。

渔船的制作和使用以及海上航海技术的日渐成熟，促进了珠海地区早期渔业的发展。考古发现，西汉时期，珠海地区已经形成渔村。南宋绍兴二年（1132）建县后，渔业更加迅速兴旺起来。以深海为渔场的有淇澳渔村、三灶渔村、濠潭渔村、濠镜澳渔村、神湾渔村、石岐渔村和东海渔村等。同时，该时期制盐业也在珠海地区迅速发展起来。海洋生产活动的发展，为珠海海上交通贸易的发展提供了良好的前提。明洪武三年（1370），明政府在广州设置市舶司，与外国进行贡舶贸易，划定香山南部的浪白澳（今珠海市南水镇）为外国商船停泊和贸易的港口。宣统三年（1911）四月，清政府宣布香洲为自由港。民国九年（1920），湾仔划为免税口岸。民国十九年（1930）五月，唐家湾辟为中山港，为无税口岸。孙中山先生曾经设想在唐家建设东方第一大港。

几千年来的渔业生产活动以及明代以来珠海的几次开埠经历，都为现在珠海港的发展奠定了一定的基础。然后，由于受当时时代的局限和社会经济发展的限制，直到1979年珠海建市，珠海港都未形成规模，仅仅在香洲形成一个小渔港。

二、完善的港口集疏运系统

综合运输体系是港口发展的动脉，所谓综合运输体系，就是各种运输方式在社会化的运输范围内和统一的运输过程中，按照各自技术经济特征，形成分工合作、有机结合、联结贯通的交通运输综合体，它是由铁路、公路、水路、航空和管道五种主要运输方式组成的。港口的发展其实就是拥有港口

这一战略资源的港口城市经济的发展，以及这一外向型经济的发展需要依托运输来加强内外交联沟通。现代港口是水路运输、铁路运输、公路运输、管道运输以及航空运输的枢纽，是各种运输方式的汇合点。它的生产活动主要包括：实现各种运输方式之间的衔接，货物、旅客的集散及其在不同运输方式之间的换装、转乘，货物的临时存储以及为车、船、客、货等提供技术服务活动。

在整个综合运输体系中，港口作为一个点，是心脏，各种运输方式是负责将其功能传输到港口所涉及陆域、海域的血管。综合运输体系就是港口功能向外辐射、向外延伸的路，是港口经济发展的动脉。综合运输体系中的一个环节建设比较薄弱、运作不连贯都会影响到港口功能的顺畅发挥，进而影响到港口所在城市的港口经济发展。可以说，综合运输体系的建设就是港口发展、繁荣的保障。^①珠海地区道路交通设施的逐步完善，也为珠海港的发展奠定了基础。

1. 珠海市公路运输系统

早在1927年动工，1936年全线通车的从澳门关闸到中山石岐的岐关公路，是中国第二条符合国际标准的沙土公路。

道路、桥梁、机场、铁路等交通基础设施建设是珠海经济和社会发展的“命运工程”，也是影响珠海港发展的重要因素。创办珠海经济特区初期，当时珠海至广州100多公里长的省养公路绝大部分都是沙路、泥路，晴天一路风尘，雨天一路泥泞，对外交往几乎被重重河流水网阻隔。为了让珠海能与全国乃至世界的连接畅通起来，珠海开始了旷日持久的“畅通工程”“改渡工程”“命运工程”建设，努力争取国家兴建的京珠高速、沿海高速公路穿越珠海，使珠海更好地直接连接国家交通大动脉，以江珠高速、珠海大道、105国道以及其他省道，架构全市“五纵四横两跨海十一个出口”的路、海干线公路交通网和“六纵四横”干线公路。这些道路、桥梁工程将交通闭塞的珠海建设成为华南地区的交通枢纽城市，打通了珠海与国内外交

^① 张丽君、王玉芬：《改革开放30年中国港口经济发展》，中国经济出版社，2008，第30页。

往、对接的快速通道。

高速公路五纵线是：高栏港高速、机场高速、江珠高速、广珠西线高速（太澳高速）、京港澳高速（京珠高速）—金琴高速公路。

高速公路四横线是：粤西沿海、香海路—珠峰大道、港珠澳大桥西延线、金海高速公路。

干线公路六纵线是：高栏港二通道（通港路、珠港二通道）、机场北路、省道272、白蕉北大道—规划胜利路、国道105—明珠路、省道111（港湾大道—情侣路）。

干线公路四横线是：横山至西滘公路（衔接中山规划五横线）、省道365（黄杨大道）、县道583（平华大道）、省道366（珠海大道）。

对外联系道路为——“五纵三横”：

“五纵”是：高栏港二通道（通港路）、机场高速、江珠高速、广珠西线高速、京港澳（京珠）高速。“三横”是：粤西沿海高速、港珠澳大桥西延线、金海高速公路。主要道路情况如下：

（1）京珠高速公路及延伸线：国道主干线及国家高速公路，为澳门及珠海主城区南北向出口重要通道之一。京珠高速公路广珠段，番禺坦尾至珠海金鼎，全长53.8公里，已于1999年12月6日建成通车。

（2）广珠西线高速公路（即太澳高速）：为澳门及珠海主城区南北向出口重要通道之一。广珠西线高速公路起于广州荔湾海南村至坦洲月环互连接粤西沿海高速，全长98公里，分三期建设，已于2013年1月25日全线通车。

（3）江珠高速公路：是珠海中部地区南北向主要出口公路，也是珠海机场最为主要的集疏公路。江珠高速公路，起于江门市四村，止于珠海市鹤洲北，全长53.3公里，已于2007年5月16日胜利建成通车。

（4）机场高速公路：南起珠海机场西侧，北至西部沿海高速公路，分三个标段建设，2009年12月19日率先开工的眼浪山隧道是A1标段的控制性工程。珠海机场高速公路一期路线全长约30.44公里，起于珠海机场，终于S365互连接粤西沿海高速，按高速公路标准建设，设计速度100公里/时，已于2013年12月全线通车。

(5) 高栏港高速公路：全长61.5公里，从黄杨大道至高栏港区，是高栏港主要疏港公路，同时也是珠海西部地区南北向主要出口公路和西部经济发展带的公路主骨架。高栏港高速公路一期工程于2009年11月动工，起于高栏港至粤西沿海高速公路路线全长约31.6公里，已于2013年6月12日通车。

(6) 西部沿海高速公路：为珠海东西向对外交通的主通道，兼顾珠海市外环线高速公路功能，西部沿海高速公路东起于唐家下栅，西至阳江阳东县东城镇，全长201.19公里，已于2005年12月28日全线通车。

(7) 港珠澳大桥及连接线：包括跨海大桥、海底隧道、人工岛、联建口岸、连接高速公路等，是珠江西岸地区与香港、深圳等珠江东岸地区联系的最便捷通道。珠港澳大桥2009年12月15日开工；2016年6月29日，主体桥梁成功合龙；2016年9月27日，港珠澳大桥主体桥梁正式贯通；2017年4月10日，港珠澳大桥珠海连接线最后一项控制性工程，拱北隧道全隧贯通，标志着港珠澳大桥珠海连接线主体工程实现全线贯通。港珠澳大桥西延线，其



图1-5 西部沿海高速公路磨刀门特大桥（选自《历史的足迹：珠海历史文化图集》）



图1-6 港珠澳大桥示意图

中珠海连接线项目起点连接珠澳口岸人工岛，向西止于珠海洪湾，全长约13.432公里，已经开工。

(8) 金琴高速公路：2013年12月25日，一期工程正式动工。起于唐家的金鼎，与京珠东线高速公路对接，终点位于珠海市南屏的珠海大道交叉口，金鼎至南屏段，全长20.39公里，同时通过造贝立交与香海高速公路对接。项目的二期工程为南屏至横琴段，采用双向四车道，该段全长12.16公里。香海高速公路，起于南屏造贝立交，终于斗门S272（湖心路），与珠峰大道相接，全长41.468公里，正在进行前期工作。

干线公路：

(1) 珠海市东部沿海城镇群短途交通，为省道S111。从金鼎经唐家、神前至拱北。

(2) 东部轴线交通替代、补充功能，兼珠海、中山沿线城镇短途交通

功能，即国道105，进入界冲后，经南溪、前山至拱北。

(3) 服务组团、镇间交通联系，兼珠海机场疏港公路功能，即省道272。进入莲溪后，经虾山、望山、十六顷村、刘家环、茂生围、白蕉、白藤湖、金湾至珠海机场。

(4) 服务组团、镇间交通联系，兼珠海机场疏港公路功能，为机场北线。从围头经上横、莲洲、斗门区、坭湾、红旗、三灶至机场北。

(5) 服务组团、镇间交通联系，兼高栏港疏港公路功能，为高栏港第二通道。

(6) 服务组团、镇间交通联系，中山横五线—莲洲—江门南。

(7) 服务组团、镇间交通联系，即现有的黄杨大道。

(8) 服务组团、镇间交通联系，为规划的平华线。从梅华路经东五围、西五围、金湾北、红旗北、联合村至平沙。

(9) 珠海市东西向交通主轴，即珠海大道。从前山立交、南屏、珠海大桥、泥湾门桥、红旗镇、南水，规划将经黄茅海大桥至台山。

六加密线：

(1) 加密线一：旅游与经济开发线，淇澳岛连接线。

(2) 加密线二：高速公路连接线，从唐家经黄宁堂、会同至那州。

(3) 加密线三：经济开发线，从鹅竹洲经禾丰、平螺、四围、新沙至鹤洲北。

(4) 加密线四：经济开发线，即珠峰大道。

(5) 加密线五：高速公路连接线，兼服务组团、镇间交通联系；从港珠澳大桥连接线向西至机场高速。

(6) 加密线六：服务组团、镇间交通联系；从横琴经鹤洲南围垦区至南水高栏港第二通道。

2. 广珠铁路

广珠铁路全长189公里，其中珠海段35.1公里，自广州江村编组站南端引出，纵贯广州、佛山、江门、珠海四市，终点为珠海高栏港。全线设大田、官窑、丹灶、鹤山、江门南、古井、斗门、珠海西、高栏港9个车站。其中



图1-7 珠海市公路集疏运图（选自《2013珠海市港口公报》）

江村编组站至江门南站为双线，江门南站至高栏港为单线，按国铁I级标准建造的电气化铁路。广珠铁路2008年4月28日开工建设，2012年12月29日正式剪彩通车。

广珠铁路的建成，结束了珠海市无货运铁路的历史，同时，广珠铁路也是珠三角第一条直通码头的电气化专线铁路，将进一步完善港区的中转服务功能，提高码头的疏运效率，增强港口综合竞争力。珠海港可通过与广铁集团合作，沿京广线、贵广线，将经济腹地扩展到粤北以及湖南、江西、广西、贵州等内陆省份，大宗干散货、集装箱可直达湘、赣及云贵地区，珠海港参与我国中部崛起、西部大开发战略正在成为现实。

3. 江海联运

泛珠江三角洲地区内河航道体系以“一网一干三线”为核心，以珠江水系其他支流、国际和独立入海河流等其他航道为补充，为泛珠江三角洲区域集装箱、大宗散货运输及西南地区物资出海服务。

(1) 一网：珠江三角洲高等级航道网，由“三纵三横三线”16条三级及以上航道组成，规划里程939公里。①三纵：西江下游出海航道；白泥水道—陈村水道—洪奇沥水道；广州港出海航道。②三横：东平水道；潭江—劳龙虎水道—莲沙容水道—东江北干流；小榄水道—横门出海航道。③三线：崖门水道—崖门出海航道；虎跳门水道；顺德水道。

(2) 一干：西江航运干线，从南宁至广州，由三级及以上航道组成，规划里程851千米。

(3) 三线：西南地区内河水运出海南（右江）、中（北盘江、红水河）、北（柳江、黔江）三线通道。

经过多年建设，三角洲已基本建成以三级及以上航道组成的高等级航道网：

(1) 广州港航道（后航道：白鹅潭—黄埔目前是3000吨级海轮航道，规划扩建为5000吨级海轮航道。前航道：白鹅潭—黄埔为1000吨级航道。虎门航道：黄埔—虎门目前是3.5万吨级海轮航道，规划扩建为5万吨级海轮航道）。

(2) 西江下游肇庆—虎跳门水道已完成3000吨级海轮航道建设。

(3) 陈村水道（濠滘口—三山口）、潭江水道（三埠—熊海口）、劳龙虎水道、莲沙容水道（南华—莲花山、八塘尾—大沙尾、莺歌嘴—大南尾）、小榄水道（大南尾—横门口）等6条水道已完成1000吨级航道建设。

(4) 顺德水道、白泥水道已扩建为500~1000吨级航道。

(5) 东平水道已成为1000吨级航道，扩建为2000吨级航道。

(6) 洪奇沥水道（板尾沙—洪奇门）扩建为1000吨级航道。

(7) 崖门/崖门口—荷包岛5000吨级海轮出海航道、横门/中山港—淇澳3000吨级海轮出海航道建设已经完成。

(8) 磨刀门出海航道——南支挂定角—横洲目前是1000吨级，东支挂定角—九澳目前是500吨级，西江下游百顷头—灯笼沙目前是1000吨级航道，洪湾水道（灯笼沙—湾仔）目前是500吨级航道，按照规划今后都要扩建为3000吨级海轮航道。珠海港将通过虎跳门、鸡啼门和磨刀门水道与三角洲水网相通，并通过西江与桂、黔、滇广大腹地相连。^①

1985年珠海经济特区拉开改渡为桥的建设序幕，首先改造南屏渡口。1987年，南屏大桥通车，将香洲与南屏、湾仔连为一体。同年，井岸大桥通车。随后西沥大桥、斗门大桥、尖峰大桥、黄镜门大桥、南门大桥、前山河大桥等相继建成通车，基本结束了珠海出门靠摆渡的历史。1993年，3.1公里长的珠海大桥全线建成通车，珠海东、西第一次连成一体（见图1-8）。1997年12月30日，国务院批准伶仃洋大桥立项。1998年横琴大桥建成通车，1999年横琴莲花大桥胜利合龙，在珠海与澳门之间设立了第二条陆路通关口岸（见图1-9）。这些跨海、跨江大桥的修建，也为珠海港的货物运输带来了极大的便利。

4. 管道运输

管道运输是珠海综合运输体系的重要组成部分，对于落实国家能源发展战略、服务珠海市及其他腹地经济社会发展、提升港口集疏运便捷程度均有

^① 珠海市港口管理局：《2008年珠海市港口公报》。



图1-8 1993年的珠海大桥（选自《珠海市志（1979—2000）》）



图1-9 1999年建成通车的横琴莲花大桥（选自《珠海市志（1979—2000）》）

着重要的支撑作用。珠海市已经建成和正在建设的输送管道有：

（1）由中海广东天然气有限责任公司投资建设的珠海—中山首条天然气管道项目一期工程建成投产，二期工程也于2009年6月建成投产，总长111公里，年设计输气能力为15亿立方米，总投资10余亿元。该项目主要为珠海、中山及澳门供气。目前，在珠海主要用户为洪湾电厂和东化天然气有限公司，下一步将向珠海西区和临港工业区供气。

在从崖13-1输送到香港的海底管线接口上建设珠海横琴岛支线，支线全长约18公里，管径711毫米，设计压力15.5兆帕，为珠海横琴天然气终端处理厂供气。

（2）珠海LNG（液化天然气）项目管道工程。为满足珠江三角洲西岸地区天然气市场日益增长的需求，结合珠海LNG项目，续建连接广州、珠海、

中山、江门和佛山等5个城市的珠江口西岸天然气管网。管线包括主干线1条、东干线1条、西干线1条、支线2条，总长约290公里，设计压力9.2兆帕，设输气站11座、线路截断阀室20座。

(3) 珠海高栏港—江门成品油管道工程。配合规划建设的高栏岛储备油库项目，建设管道长度约100公里，始于珠海高栏岛，沿疏港大道至南水镇，向北经过中国石化珠江三角洲成品油管道斗门末站进入江门市，与当前成品油管道连通。

(4) 南海天然气陆上终端项目。荔湾3-1气田群还包括流花34-2和流花29-1气田，属于深水气田，水深1300~1500米，通过深水管道汇集到浅水平台。经浅水段海管上岸到达珠海高栏的南海天然气处理厂。处理后的天然气通过广东省天然网外输，处理后的气田产品由外输码头运输，一期工程已在2013年完成。^①

5. 海空联运

1992年12月珠海机场在三灶开始建设，1995年5月底正式建成通航营运（见图1-10）。2006年10月1日，珠港机场管理有限公司正式托管珠海机场。2007年，珠海机场年客运量首次突破100万大关。2012年，珠海机场完成旅客吞吐量209万人次、航班起降18666架次，同比增长都为16%。珠海机场客运量首次突破200万人次大关，标志着珠海机场正式加入中型机场的行列。2013年1月11日，经中国民用航空局批准，原珠海三灶机场正式更名为珠海金湾机场（简称“珠海机场”）。2013年珠海机场年旅客吞吐量290万人次，同比增长38.7%；货邮吞吐量22160吨，同比增长36.2%；运输起降25920架次，同比增长38.8%。珠海机场逐步为香港机场货运分流服务，随着港口和机场货运量的不断发展为海空联运创造有利条件。

总之，自1979年珠海建市以来，珠海的高速公路、干线公路、铁路、桥梁、机场、管道等基础设施的建设，为珠海港的货物运输奠定了良好的基础，珠海港综合运输体系逐步形成。

^① 珠海市港口管理局：《2013年珠海市港口公报》。



图1-10 1995年5月30日，位于三灶的珠海机场建成通航
(选自《珠海市志(1979—2000)》)

三、国家政策的大力支持

港口的发展不仅受自然条件、经济条件等硬环境的影响，还要受到国家政策和各个地区港口发展策略等因素的影响。政策依赖条件是港口发展的政治环境，是港口城市吸引物流的政策环境，体现为港口城市争夺经济腹地的竞争力，每个发展港口经济的城市都为港口经济的发展创造各种便于内外流通的环境。从宏观方面来看，中央或地方政府制定的各项政策都会影响港口经济系统的发展，尤其是各项优惠政策或者产业扶持政策，更会对当地临港工业的发展和港口的发展产生直接或间接的影响。此外，从微观方面来看，随着经济全球化形势的到来，港口发展所面临的内外环境以及竞争也在逐步增大。现代港口的竞争已不仅重视装卸量的多少，而且更注重效率、成本和

管理、服务上的现代化。^①先进的企业管理模式不但能够强化员工职责，减少各部门之间的协作障碍，还可以达到规范作业流程，提高企业生产效率的效果。珠海港在其历史发展过程中，也因国家政策的影响而获得了几次较好的发展机遇，从而为今天珠海港的繁荣景象提供了前提条件。

明洪武三年（1370），明政府在广州设置市舶司，与外国进行贡舶贸易，划定香山南部的浪白澳（今珠海市南水镇）为外国商船停泊和贸易的港口；宣统三年（1911）四月，清政府宣布香洲为自由港；民国九年（1920），湾仔划为免税口岸；民国十九年（1930）五月，唐家湾辟为中山港，为无税口岸。这些政策的实施，促进了珠海港在建市之前的发展，具体详见第二章。

珠海建市以前仅仅是一个小渔港，1979年1月23日，省委决定将珠海县改为珠海市，由广东省和佛山地区实行双重领导，同时成立中共珠海市委。建市初期，珠海港的规模较小，港口吞吐量仅几百万吨。为促进珠海港的繁荣发展，中央、省、市先后出台了一系列促进珠海港发展的政策：

（1）1980年8月26日，正式宣布成立珠海经济特区，特区成立以后，重点建设九洲港区，开辟香港和蛇口客运航线，并进行集装箱运输。

（2）1988年6月11日，为了搞活九洲港，实行“以港养港”“以港兴市”方针，市政府决定成立九洲港务企业集团有限公司，与珠海市港口管理委员会实行两个牌子一套班子，同时归属市经委领导。

（3）1988年9月，珠海市委、市政府做出开发西区“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”的战略决策。随即打响兴建“双港”战役，通过兴建“双港”提高珠海在珠三角城市群中的地位和作用。

（4）1993年7月，交通部和广东省政府审查通过的《广东沿海及珠江三角洲地区港口总体布局规划》将珠海港列为广东沿海五个主枢纽港之一。

（5）1997年11月2日，经国家审查，确定珠海港为“全国沿海主要枢纽

^① 李灏：《为中国港口业参与国际竞争提供制度保障》，《港口经济》，2005年第2期。

港”，“将逐步成为中国华南地区的综合性港口”。同意将珠海港划分为高栏、九洲、香洲、唐家、洪湾、桂山、井岸、斗门等港区。

（6）2004年10月26日，交通部公布全国沿海25个主要港口名单，珠海港被确定为全国沿海主要港口之一。

2008年3月26日，珠海市政府工作报告中首次提出了“以港立市”的战略决策，确定了在3~5年内，把珠海港建设成为亿吨大港的目标。为此，对市港口管理机构进行了调整，将加挂在市交通局的市港务管理局的牌子分离出来，更名为珠海市港口管理局，并单独设立。同时组建了珠海港控股集团有限公司，与高栏港经济区管委会一起形成合力，共同承担起将珠海港建设成为真正的国家沿海主枢纽港的光荣使命，由此吹响了珠海港新一轮跨越式发展的号角。

（7）2008年4月1日，广东省政府常务会议原则通过了《广东省沿海港口布局规划》，明确广州港、深圳港、湛江港、珠海港、汕头港等5个港口为广东省沿海主枢纽港口。

（8）2012年3月13日，经国务院批准，珠海高栏港经济开发区正式升级为国家级经济技术开发区，定名为“珠海经济技术开发区”，成为继广州、湛江、南沙、惠州大亚湾、增城之后第6个国家级经济技术开发区，也是珠江口西岸首个国家级经济技术开发区。

以上诸多政策的实施都对当时珠海港的发展产生了重大影响。

· 第二章 ·



兴衰隆替：珠海港的发展历程

珠海是“海上丝绸之路”的重要通道。汉唐以来，中国的丝织品、陶瓷、茶叶等物品通过沿海各贸易口岸经海路出口东南亚、印度、中东和欧洲等地。珠海，则是以广州为起点的“海上丝绸之路”的必经之地，也是对外贸易航线上的重要坐标。20世纪80年代以来，珠海海域出土的大量外销物品，则是珠海这一“海上丝绸之路”重要节点的历史见证。海上贸易的发展，也促进了珠海早期港口的形成，明代的浪白澳，清代的香洲自由港，民国的湾仔免税口岸、唐家湾无税口岸，等等，都是珠海港历史时期繁盛的见证。

第一节 民国以前的珠海港

一、明代以前的珠海与海外贸易

1. 唐代以前珠海的海丝遗迹

珠海地处海上交通要冲，秦汉以降，一直是对外贸易之路上的重要节点。汉唐以后，珠海成为广州与中东、非洲、欧洲国家海上贸易的必由之路。今天在珠海陆地及其海域所发现的海上丝绸之路遗存、沉船遗物，都充分证明了珠海在海外贸易与中西交往史上的重要地位。

秦汉时期，以番禺（今广州）为中心的沿海交通和海上贸易非常发达，是中国“海上丝绸之路”的发祥地。史载，南越国，至汉“武帝时，尽灭以为郡云。处近海，多犀、象、毒冒、珠玑、银、铜、果、布之凑，中国往

商贾者多取富焉。番禺，其一都会也”^①。另外，徐闻、合浦也是汉代南方的两个重要港口。从番禺出发，经徐闻、合浦两港出海，再到东南亚一带，形成一条重要的“海上丝绸之路”。汉代海外商路的开辟，使岭南边荒的珠海成为航海船只补给的要地。在珠海的海岛沙湾处，发现了许多汉代陶器残片，尤其是在外伶仃岛石涌发现的一件肩部竖刻隶书“朱师所治”四字的陶罐，足以表明当时珠海社会经济和文化有了较大的进步，也很自然地成为研究“海上丝绸之路”的物证。^②

2. 唐宋时期珠海的海丝遗迹

唐代遗物有两批，均为陶器。一批是1977年珠海县渔民在珠江口外伶仃岛附近海域作业时打捞到的，共14件，有四耳罐、碗两种类型。另一批是1984年5月，珠海市香洲渔民在荷包岛以南海域作业时打捞到的，共21件，有四耳罐、三系带流壶、碗等三种类型。两批瓷器基本相同。陶器青灰色厚胎，施不甚均匀的青色釉，釉不到底，罐作敞口，鼓腹，平底；碗作敞口，弧壁，圆饼形实足，内底有长条形垫烧痕迹。^③这些出土文物均有着明显的唐代作风，与广东新会官冲、高明大岗唐代窑址产品相同。^④在广东唐代墓葬中也常有出土，如广东英德浚洸镇中唐



图2-1 1984年荷包岛海域打捞出的唐代青釉瓷碗（选自《历史的足迹：珠海历史文化图集》）

① （汉）班固：《汉书》卷二十八下《地理八下》，中华书局，1962。

② 黄晓东：《珠海简史》，社会科学文献出版社，2011，第50页。

③ 杨少祥：《珠海历史有关几个问题的探讨》，见《珠海考古发现与研究》，广东人民出版社，1991，第299页。

④ 《广东新会官冲古代窑址》，《考古》，1963年第3期。

墓^①，曲江县张九龄墓^②以及始兴、封开等唐墓中均有发现，这表明这些陶器都是广东的产品。

广州早在秦汉时期已是我国对外贸易的重要都会，随着贸易的不断发展，唐代广州港日趋繁荣，“江中有婆罗门、波斯、昆仑等舶不知其数，并载有香药、珍宝，积载如山”^③。为了加强对外贸易的管理，唐政府在广州设立市舶使，掌管检查至广州贸易的番舶、收购番货、征收关税等事宜。当时商舶的航线，据贞元年间宰相贾耽的《广州通海夷道》记载：“广州东南海行二百里至屯门山，乃帆风西行，二日至九洲石，又南行二日至象石，又西南三日行，至占不劳山……”^④这里所说的屯门山，即九龙半岛西南部的屯门；九洲石为今海南岛东北角的七洲列岛；象石即今海南岛东南岸的独猪山；占不劳山是今越南岷港东南的占婆岛。由此可知，当时商舶是从广州放洋，东南行出珠江口，然后西南行，经海南岛东南部海面，过西沙群岛海域前往东南亚和西方诸国。这些陶器沉没在珠江口海域，正是广州商舶出洋的必经之道，应是广州对外贸易输出的外销商品。其中，外伶仃岛附近海域打捞出的陶器，捞出时大小相套，小四耳罐和碗均套在大四耳罐内，与宋代朱彧在《萍洲可谈》中记载我国商舶在广州装载陶瓷器南航时“下以贮货，夜卧其上，货多瓷器，大小相套，无小隙地”的情况相符。^⑤此外，1949年以来，考古工作者还在珠海及其附近地区发掘到大批宋代铜钱，从宋太祖到宋度宗，时间跨度300多年，或是宋朝与海外贸易关系所遗留。

3. 元代珠海的海丝遗迹

1969年，珠海南水公社渔业大队民兵在蚊洲岛北面沙滩第三层淡黄色细沙中发现212件瓷器，有碗、碟两种类型，距现表土约40厘米，为元代遗

① 徐恒彬：《广东英德浚洸镇南朝隋唐墓发掘》，《考古》，1963年第3期。

② 杨豪：《唐代张九龄墓发掘简报》，《文物》，1961年第6期。

③ （日）真人元开、汪向荣：《唐大和上东征传》，中华书局，1979。

④ （宋）欧阳修等：《新唐书》卷四十三《地理志七下·岭南道》，中华书局，1975。

⑤ 杨少祥：《珠海历史有关几个问题的探讨》，见《珠海考古发现与研究》，广东人民出版社，1991，第299页。

物。器物出土时，碗、碟均分类层叠侧放，排列成六行，并发现有腐朽的草木灰痕迹，说明这些瓷器是用草包装的商品。这批瓷器胎质厚重，釉色为青、黄、灰三种，内壁多模印一周不甚明显的折枝花卉，似浙江窑场产品。蚊洲岛位于出海口鸡啼门外，面积仅2.2平方公里，是一个无人居住的小岛，瓷器埋藏地点未发现其他遗物和遗迹，不属于古代居住遗址、古墓葬、古窑址等遗存，应该是我国商船在途中因故遗留下来的对外贸易商品。^①

二、明代珠海浪白、十字门的开港贸易

明清时期是岭南对外发展的重要时期，广州成为中国对外贸易最重要的口岸。明代对外贸易多为朝贡贸易，暹罗、占城等东南亚诸国入贡，道出广州，贡船湾泊有定所，抽分有则例。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、濠镜、十字门，或东莞鸡栖、屯门、虎头门等处海澳，湾泊不一。”^②在上述9个外国船舶停靠的港口中，现在归珠海管辖的有浪白和十字门两处。

十字门在今珠海市湾仔镇东南面，有内十字门和外十字门之分。据《香山县志》载：“澳（澳门）南有四山，曰蚝田、曰马骝、曰上濠、曰芒洲，为内十字门。又二十里有四山，曰鸵尾、曰鸡颈、曰横琴、曰九澳，为外十字门。夷商出入必由之。”文献中没有记载番舶泊于十字门哪一个岛屿，但在这些岛屿中，以横琴岛为最大，海湾最多，九澳岛次之，其余岛屿面积均很小，从当时看，横琴和九澳岛应是十字门中番舶的主要停泊点。浪白澳的位置，均认为在今珠海市南水镇南水村。

浪白和十字门作为广州外港始于何时，史籍中记载不一。“香山县之浪

^① 杨少祥：《珠海历史有关几个问题的探讨》，见《珠海考古发现与研究》，广东人民出版社，1991，第300页。

^② （明）黄佐：嘉靖《广东通志》卷六十六《外志·夷情·番情》，岭南美术出版社，2009。

白澳”之名，最初见于黄佐《广东通志》卷三十一“海道江道哨兵”条。至清初，屈大均谓：“香山故有澳，名曰浪白。广百余里，诸番互市其中。嘉靖间，诸番以浪白辽远，重贿当事，求濠镜为澳。”^①而道光《香山县志》卷一《舆地上·文湾山条》记载：“文湾山在土城之南六十二里，大海中峰峦秀卓，与连湾山对峙，中界浪白溲海，自成一港，湾拱如门，有鸡心洲收束其势，横列如城垣，广三十余里，内有村落。明正统间，佛朗叭夷泊居浪白之南水村，欲成澳埠，后为有司所逐。”《澳门纪略》却说：“外有岛广百余里，是为浪白澳，明初诸番互市于此，嘉靖中始移濠镜。”^②杨少祥根据明早期外国商船到广州贸易，并不在浪白和十字门等澳停泊，而是直接到广州，浪白、十字门诸澳停泊番舶实行的抽分制度所反映的浪白等澳的开港时间，广东“洋澳”的出现所反映的浪白、十字门诸澳的开港时间等各方面推测，浪白和十字门的开港时间，应始于明正德后期。^③

至于浪白等外港出现的原因，则与当时广州城的安全受到威胁有密切的关系。正德九年后，对外贸易发生了很大变化，因缺乏上供香物，广东右布政使吴廷举立法，番舶到来时“不问何年，来即取货，致番舶不绝于海溲，蛮人杂还于州城，禁防既疏，水道益熟”^④。特别是西方殖民主义者东来中国叩关问市，使明代的朝贡贸易受到破坏，不但使沿海人民受到极大的危害，而且造成了对广州省城的威胁。为确保广州的安全，当时广东将广州互市贸易的番舶移泊浪白等外洋，是可以理解的。外国商船在浪白等外港活动的时间主要是在嘉靖时期。据记载，1550年浪白有500~600个外国人在岸上居住，1555年在浪白澳度冬的外国人差不多有400人。这些停泊在浪白澳的番舶，由于限隔海洋，水土甚恶，难于久驻，当时守澳官允许他们暂时在岸上搭棚栖息，待船出洋时拆去。^⑤由于浪白澳的停泊环境较差，嘉靖三十二年

① （清）屈大均：《广东新语》上册，中华书局，1985，第36页。

② （清）印光任、张汝霖：《澳门纪略》上卷《形势篇》，成文出版社，1968，第87页。

③ 杨少祥：《珠海历史有关几个问题的探讨》，见《珠海考古发现与研究》，广东人民出版社，1991，第302页。

④ （清）张廷玉等：《明史》卷三百二十五《佛郎机传》，中华书局，1974。

⑤ （明）庞尚鹏：《百可亭摘稿》卷一《广州大典》（427册），广州出版社，2015。

(1553)，在澳门的番舶借口船触风涛缝裂，需借晾晒湿水贡物，贿赂海道副使江柏，得在澳门岸上搭篷居住，渐至砖瓦木石为屋，“自是诸澳俱废，濠镜为舶藪矣”^①。

清初顾祖禹《读史方輿纪要》载：“浪白澳在香山澳之南，为番舶等候接济之所。”^②乾隆《广州府志》沿其说。然道光《香山县志》称：“浪白澳在澳门西迤南九十里，在黄梁都西南六十余里，鸡心洲当其南口，北为连湾，东为文湾，又东与三灶、大林山对峙，为鸡啼门。昔番舶藪也，今已淤浅不能停泊。”^③《岭南杂记》亦载：“离澳门十余里名十字门，乃海中山也，形如攒指，中多支港，通洋往来之舟皆聚于此，彼此交易，故有时不必澳门。”^④可见，从葡人入据澳门以后，沿至清代初浪白仍为番舶等候接济之所，直至道光初年始淤浅不能停泊。

此外，当时在珠海地区还有一些中外商舶往来寄泊的处所。嘉靖《香山县志》载：“九星洲山，九峰分峙，多石岩、石屋、灵草，石上溜水甘美，番舶往来所汲，曰天塘水。”又载“乌沙海在三灶东，成化中，番舶侵扰，岁令官军千人防之”。《澳门纪略》亦载“其东南百里间为老万山，孤岛具营垒。山东北注虎门，属番舶入中国道”，又载“澳西不十里有北山……其与秋风角对峙者，曰南野角，旁为挂碇山，船可寄碇……又西为大托山、小托山、大磨刀、小磨刀。……又有泥湾门、鸡啼门，两门之间有桅夹石、蕃鬼岩。然惟大小托、大小磨刀有港可泊船云。”^⑤乾隆《香山县志》载：“黄梁都地接新会，又南曰三灶，又南为高澜，连接大洋，番船往来，帆樯相望。”^⑥至清末道光年间，由于鸦片泛滥，统治者严申禁令，封锁了澳门和黄埔两大关口，这些港口的对外贸易逐渐衰落，有些仅成为外国船舶囤积鸦片趸船的停泊点。

① (清)郭棐：《万历《广东通志》卷六十九《外志·澳门》，岭南美术出版社，2009。

② (清)顾祖禹：《读史方輿纪要》，中华书局，2005。

③ (清)祝淮修、黄培芳：道光《香山县志》卷四《海防》，岭南美术出版社，2007。

④ (清)吴震方：《岭南杂记》，中华书局，1985。

⑤ (清)印光任、张汝霖：《澳门纪略》上卷《形势篇》，成文出版社，1968，第87页。

⑥ 暴煜：乾隆《香山县志》卷一《疆域》，学生书局，1965。

三、晚清香洲港开埠

1895年甲午战败后，民族危机加重，清政府也不得不承认“现当海禁洞开，强邻环伺，欲图商务流通，隐杜觊觎，惟有广开口岸之一法”^①。1898年的维新变法后，清政府宣布实施自开商埠政策，改革政治，振兴实业，成为当时社会的潮流。

与港澳接壤相邻的香山县，早年受西方商品倾销的冲击最惨烈，因此与洋人商战的意识亦最浓烈，自办商埠则与“商战挽利权”之呼声并起。1908年底，已有香洲开埠之议：“垦荒殖民，振兴商务，实行公益。”^②1908年12月，澳门绅商王洗、归国侨商伍于政等，联名向广东劝业道提出在临近澳门的沙滩环（今香洲香埠路一带）兴建商埠的计划，后经清政府批准，拉开香洲开埠序幕。

香洲商埠选择在山场、吉大两乡交界处的沙滩环，该处具有优越的地理条件，香山县知府銜附贡生王洗等稟请劝业道略谓：“探得香山县属山场、吉大两乡交界处有民荒一段，土名沙滩环，纵横约七百亩，地高沙绕，屡遇飓风未尝为灾，兼以渔船不时出入，可以振兴渔利。背后山石高耸，可以凿石填堤，讲求种植，诚可为兴商殖民之一助。……该处距澳门三十余里，省港往来甚为便捷。惟至香山各内地稍有周折，如将来广前铁路造成，只须添造支路十余里，则水陆皆交通便利。”^③创办人之所以选择香洲，如其奏折所称有三利：其一，天然良港：“外滨大洋，内接腹地，平原一片，土质坚凝；陆地则近接澳门，水路则直达省港，而且港湾辽阔，可以停泊渔船，河道流通，可以聚集商艇。”^④其二，侨商故里，可做吸引华侨资本的集散地：“粤省侨商称盛，每挟巨资，倾心内向，习于外洋风土，不耐居住城厢乡镇。闻开埠之议，多喜色相告。若成，来归必众，实可为地方培元

① （清）朱寿明：《光绪朝东华录（四）》，中华书局，1984，第4185页。

② 《劝业道为沙滩环开埠事具督院稟稿》，《香山旬报》，1909年第16期，第35页。

③ 《商人开辟香洲商埠》，《申报》（上海版），宣统元年二月十五日（1909年3月6日），第12960号，第11版。

④ 尧孙：《香洲商埠之将来》，《香山旬报》，1909年第15期。

气。”^①可“以期振兴商业、利便侨民”^②。其三，商战前沿，便于与外商争利权。自葡萄牙租据澳门、英国强占香港以来，清政府“递年漏卮外溢，言之涕零，即以华侨往返费而言，每年溢出之款，不下数百巨万。查粤民侨居海外经商者，以数百万计，一往一归，无非取道香港，年以十之一出入计之，已数十万人，人以十元消费计之，已失数百万之巨款”，民众热切“振香洲以制港澳”。^③开埠贸易初期，“日起有功”，效果一度立竿见影，曾致澳门拱北关全年贸易“颇形退步”^④。香洲开埠，可谓尽享天时地利人和。

王诤等人通过广东劝业道向两广总督报告了开埠的详细计划，包括择地租用、认股集资、开地建造、认地营业、权利规则等，确立“垦荒殖民，振兴商务，实行公益”的宗旨。同时制定了一个内容达40章之多的《开辟香洲商埠章程》，勾画出打造一个完整的现代化港口城市的蓝图，不仅有发展实业所必需的交通，而且还有学校、邮局、书报阅览社、博物馆、公园、公共坟场等社会公益设施，甚至提出星期日和和其他重大节日放假休息的设想。^⑤商埠实行民主管理制度，“以公所为议所，每月首开议一次，如有要事特别开议。以正副理为主席，在所办事员为议员，每街每行公举代表员到所会议。每议一事，必得议员人数过半方得开议，否则改期。议妥各事，必须议员多数认可，乃由主席签押，与议各员亦须签押，以昭公允，然后宣布施行”^⑥。可见，该规划周详细密，具有开风气之先的意义。

绅商的申请很快得到政府方面的回应。1909年2月，前山同知庄允懿会同香山知县凌以坛，实地考察香洲埠的位置后，甚为满意，表示极力支持，

① 中山市档案局、中国第一历史档案馆：《香山明清档案辑录》，上海古籍出版社，2006，第912页。

② 中山市档案局、中国第一历史档案馆：《香山明清档案辑录》，上海古籍出版社，2006，第913页。

③ 《条陈广香铁路事宜》，《香山旬报》，1909，第46期。

④ 莫世祥等编译：《近代拱北海关报告汇编（1887—1946）》，澳门基金会，1998，第257页。

⑤ 黄晓东：《珠海简史》，社会科学文献出版社，2011，第170页。

⑥ 黄鸿钊：《香洲开埠考略》，《文化杂志》，2009年第70期，第193页。



图2-2 1909年香洲开埠地图（选自《香山设县850年》）

“称说吉大确系天然商港，在广东当推为第一，并勉励创办人实行组织以达其目的，地方官无不力任保护”^①。接到劝业道的报告会，两广总督立即批示：“集资开辟商埠，此实兴商殖民之善策。所呈核正该厅县议定章程，尚属妥协。仰即转饬遵照开办，并命名香洲商埠。”^②

1909年4月22日，香洲举行盛大开埠典礼，“该埠形势依山傍水，天然绝好。商埠一点钟雨霁，张督率员弁登岸行开埠礼，随宣布张督训词……兹将张督训词节录如下：宣统元年二月三日（1909年2月22日）为香山县香洲商埠开埠之期，本部堂亲临观礼……俾他日香洲一埠日新月异，蔚然为吾粤生

① 《邑属将开商埠》，《香山旬报》，第13期，1909年2月1日。

② 《劝业道为沙滩环开埠事具督院禀稿》，《香山旬报》，第16期，1909年3月2日。

色，则在事者之责也，亦在事者之荣也，诸君其勉之哉”^①！开埠当天，两广总督张人骏、广东水师提督李准、广东劝业道委员陈庆桂及香山的地方官员悉数到场。来自广州、香港、香山本地绅商学各界以及当地群众万余人参加开埠典礼，规模盛大，整个港湾旌旗遍布，人声鼎沸，场面热闹非凡。香洲埠成为清末陆续开放的36个通商口岸之一。

开埠仪式结束后，建设工程随即大规模展开。建设规划包括五个方面：一是疏通内河外海水道；二是修建各类商铺、住房与街道；三是修筑公路，连接商埠与附近吉大、北岭、前山、翠微、山场等乡，以及石岐之间的交通；四是在野狸山左右建设轮船大码头；五是市政建设，建造巡警局、学堂、善堂、操场、休息园、戏院、公家花园等。工程进展迅速，两个月后，“所有工程皆已次第兴建”，其中“七丈二阔之三马路及三丈六阔之二马路，业经修筑工竣”，其余“四马路及中心点九丈阔公所前之直马路”，也即将开工；“其水面之石镇、岸边之石堤、办事之公所，各工程皆经有人承办”，很快开工；“其优先建铺原四十间，任由业主于两月内择地建铺”，挂号认建者络绎不绝；“盖搭篷厂，暂营商业者共有二百五十余间”，全埠工商从业者已达2000余名。^②

香洲开埠，吸引着不少中外人士的注意，居留港澳的欧美人士，不时驾着小轮到埠参观。不少海外侨商和地方殷富接踵而来，协昌、合昌、康正、兴发等公司和长安社、永利源、永安隆、万顺荣、永和隆、均益、同益、仁和公司、黄义记石场、普安轮船公司、开明书局、安吉昌杉木栏、岭南印务局、国事报、仁安药房、广荣源银号等，先后进驻香洲埠。地方殷富从香港和四邑招募了大批工人，开拓荒土，香洲开埠后，四邑、惠州、东莞、顺德、南海等地的人纷纷迁入，人口骤增。码头建成后，开始有了与广州、三水、港澳通航的洋轮。其中，东昌、恒昌、泉州等5条载运客货的轮船，常

① 《香洲商埠开幕详情》，《申报》（上海版），宣统元年三月十二日（1909年5月1日），第13016号，第12版。

② 《香洲埠工程述要》，《香山旬报》，第28期，1909年6月28日。



图2-3 香洲埠奠基周年纪念图（选自《香山设县850年》）

来往香洲。^①

1909年8月14日，香洲商埠正式营业。前来游埠者络绎不绝，人山人海，新开的日升酒楼、泉香酒楼、合栈茶居等天天宾客盈门。南北环与公所直街是中心商业区，聚集油糖酒米、食品药材、陶瓷山货、金银首饰、皮鞋棉布、五金家具、文具纸料等，前后40余间商店，夜晚也是灯光如昼，呈现一派繁荣兴旺景象。渔业与手工业也在香洲商埠迅速发展起来。常有台山、阳江、宝安和港澳等地的渔船集中停泊于野狸岛附近的海面。渔船修理业和制造业应运而生，1910年香洲开设了“顺发”“发记”“池记”等3间造船厂和1间“佑顺”绳缆厂。香洲沿海出现了20多个鱼塘，香洲湾仔沙旱坑口开设了1间“中兴”纺织公司，拥有130多名来自港澳的纺织工人。其他如打铁铺、木材铺、石厂、灯具铺、鞋厂、丝袜厂等纷纷出现。^②

香洲开埠后，政府继续给予大力支持，在香洲埠商王洗等的请求下，广东水师提督派出兵轮随时在海面巡逻，前山同知也调拨勇队驻扎，“是水路均有防卫”。^③不仅如此，香洲商埠自行招募团勇，向政府请领枪械40余

① 黄晓东：《珠海简史》，社会科学文献出版社，2011，第172页。

② 黄鸿钊：《香洲开埠考略》，《文化杂志》（第70期），2009，第200页。

③ 《劝业道批》，《香山旬报》，1909年第29期。

支，也得到官府的批准。^①此外，从1910年开始，就申请将香洲埠开辟为无税口岸：“香洲埠开为无税口岸一事，九龙关夏税司议覆，督院颇不谓然，惟劝业道则力持是议。现关务处又具详督院谓：本处查香港、澳门均系无税口岸，而与新辟香洲商埠一苇可杭，彼能一切自由，此则动形束缚，相形见绌。……应否仍照张前督宪电部原案作为免税口岸，飭令税务司另订免税章程并先据情咨复大部，以期早日蒞事，理合具说，呈候大宪核示，只遵再行，详请咨达，以祈妥协。”^②

1911年，香洲港辟为无税口岸一事再次被提上日程，“前护粤督增将军祺曾有密奏一件，闻系议覆陈侍御庆桂条陈香洲免税事宜，语气间颇为赞成，略云香州商埠咫尺澳门，此盛彼衰，无烦借箸，原折谓经理咸宜成聚成都可收澳门外溢之利，归为我有。若将该埠货税暂时宽免，以示招徕，自是实在情形且亦一定之理”^③。1911年3月8日，税务处议奏香洲暂准作为无税口岸，“去年广州将军增留守以香洲开埠未久，请将往来税厘概行豁免，以示招徕，奉旨著税务处议奏。旋闻该处会议此事，尚属可行，准其暂时免税业，于前日具奏，请将香洲尚埠作为无税通商口岸，奉旨依议”^④。1911年，朝廷谕令香洲商埠辟为无税口岸，自5月1日起，“所有出入口税概行豁免”^⑤，给予了香洲商埠一种极为优惠的政策，绅商一片喜色。

然而，香洲商埠好景不长，究其原因亦仁者见仁，智者见智。商埠衰落之因由众说纷纭，最早见诸九龙新关税务司夏立士，把结症归咎于“地势”。他在香山县绅奏请无税口岸时就预言：“香洲只可作为中国自开之通商口岸，若作为无税商埠非特于各处定章不符，兼与国家大局并无进

① 《劝业道批》，《香山旬报》，1909年第26期。

② 《关务处请将香埠作为免税口岸》，《申报》（上海版），宣统元年十二月初八（1910年1月18日），第13277号，第10版。

③ 《增将军力陈香洲免税之利》，《申报》（上海版），宣统二年十二月二十五日（1911年1月25日），第13640号，第4版。

④ 《京师近事》，《申报》（上海版），宣统三年二月十六日（1911年3月16日），第13684号，第6版。

⑤ 《香洲实行无税之定期》，《香港华字日报》，1911年5月3日。

益。”^①商埠港口自身存在诸多不利因素，非天然良港，且与港澳商埠相比，缺乏完善的配套基础设施。有人认为失于“天灾”：1910年8月，香洲遭遇一场大火灾，“八百多间寮屋付之一炬，顿成一片废墟”^②。有人强调祸于“内耗”：“吉大、前山当地势力一直试图介入新崛起的香洲商埠利益分割中，不间断的内部争斗与诉讼，抑制了商埠的发展。”^③有论者论证香洲商埠衰落于“大背景”：“三座大山的压迫下，是很难发展的。”还有不少学者指出，商埠败于“缺乏政府强有力的支持”^④。而王杰则认为：朝廷官员无暇旁顾、各部间权限牵制、地方官员心猿意马、资本之源缺少官助等因素是香洲港衰败的主要原因。^⑤到1911年初，香洲商埠的经济已“甚形蹶蹶”^⑥，市面显得格外冷清，“火船渡船，多已停摆，铺户只有数间开张，各项工程，亦未能接续办理，以致歇业工人，时有偷窃附近园圃植物及鸡犬情事”^⑦，与刚开埠时的热闹非凡场面形成鲜明对比。辛亥革命后，形势大变，香洲埠务，更一落千丈，热闹一时的香洲开埠前功尽弃。

第二节 民国时期的中山港

中山港本名唐家环、唐家湾，位于珠江下游与西江支流的终点，是珠江

① 中山市档案局、中国第一历史档案馆：《香山明清档案辑录》，上海古籍出版社，2006，第923、924页。

② 珠海市档案馆：《解密珠海》，珠海出版社，2008，第6页。

③ 广东省政协文史资料研究委员会：《广东文史资料·孙中山史料专辑》（第28辑），广东人民出版社，1980。

④ 珠海市档案馆：《解密珠海》，珠海出版社，2008，第8页。

⑤ 王杰、韩明章：《官督之殇与商办之伤——论清末香洲商埠衰落之因由》，《学术研究》，2010年第10期。

⑥ 《若然则香洲埠微矣》，《香山旬报》，1911年第83期。

⑦ 《香洲埠务之冷淡》，《香山旬报》，1911年第92期。

三角洲近海地带的要隘，为广东第二重门户。它对面的金星门洋面，海道辽阔，水度深浚，可通巨舶，具有成为良港的独特条件，地理位置十分重要。清末著名洋务派买办唐廷枢曾在此开辟唐家至广州、香港的航线，后因业务亏损而停办。护法战争期间，孙中山曾与同为香山人的海军总长程璧光计划在唐家湾建设军港，后派程璧光到唐家湾住了十天，与唐绍仪研究唐家湾形势，决定辟为军港。^①1920年，孙中山又与唐绍仪商议在唐家湾建设商港，后因战乱未果。孙中山在《建国方略》中设想将珠江口至金星门附近水道全面疏浚，以增强航运能力。^②1925年，为纪念孙中山逝世，广州国民政府将香山县改为中山县。1929年2月，南京政府第十九次国务会议通过决定，将中山县定为全国模范县，并成立一个训政实施委员会付之实行，由前任内阁总理唐绍仪出任该会主席。

中山县训政委员会成立后，依循孙中山的构想，决定开辟中山港，推动模范县政建设。1929年5月3日召开的第一届大会上，名誉委员容星桥提出《开辟唐家湾为商埠案》，得到了主席唐绍仪的赞同，并获得一致通过。1930年1月，中山县成立了以训政实施委员会主席唐绍仪为首的建港筹备委员会。1930年3月17日，唐绍仪正式向南京国民政府提交开辟唐家湾为商埠并设海关分关的报告。1个月后，他又提请南京国民政府将开埠后的唐家湾改名为中山无税口岸，以60年为期，“六十年内由县政府经营发展，期满归省管理”^③。唐绍仪代表筹备委员会在给南京国民政府的报告中，将中山港定位于“无税商港”，意义在于“对外开移香港之商业而置澳门于死地；对内以与滇黔桂各省沟通，为西南诸省出海之要道，亦即我粤自有之门户”，并详列了建设中山港的五大理由：①国防战略的考虑。“唐家环于国防颇关重要也。查粤省第一重门户为香港，第二重门户即属该环”；“现香港尚在外人掌握之中，故为国防计，应以该环为要

① 中山县政府第二科：《建设新中山言论集·附录》，中山县政府，1930，第13页。

② 孙中山、林家有：《建国方略》，中华书局，2011，第153页。

③ 中山县训政实施委员会：《中山县训政实施委员会会务汇刊》，民生印刷公司，1932，第346页。

塞，以为广州三角洲之屏障。虽现今政尚大同，约签非战，要塞之举，暂可缓图，而商战前途未容漠视，允应自辟门户，自固藩篱”；“南中国门户是虎门，虎门实不适于为门户要塞，因为离省城太近，敌人放四十米大炮可以轰到”，所以，第一重防线，“应推到唐家湾来，唐家湾具有天然优势，淇澳岛横列海中，更有南山和凤凰山，山势险要，唐家环实一天然军港”。②广东对外交通的需要。“粤省对外交通向持香港必经途径，但香港固在外人掌握之中，平时已感不便，一旦有事，粤省对外交通即告断绝，前次罢工风潮其先例也。该环在伶仃洋之左岸，与香港、澳门相望成三角形，水道既深，二万吨以上之邮船可驶进金星门内，如筑成无税商港，实为粤省对外交通之要径，自操商业之枢机。”③有利于西南地区的经济发展。“粤东向为西南屏障，实操滇、黔、桂三省经济发达之权，顾现在吾粤商战所需，厥为可泊大邮船之通商口岸，盖黄埔形势虽优，但珠江浅隘，五千吨以上船舶即不能驶进省河，所有往来中国沿岸轮船，其重量虽全不及七千吨仍不能直行驶进，迫得在香港停泊，将货起卸转输，因之国权航权损失莫大焉。”④发展商业的需要。“近世商业战争既谋运输之便利，又求成本之减轻，现在我粤因无可泊五千吨以上轮船之自有商港，故不得不赖香港为交通轨道，因之内地操奇计赢，辄为香港所垄断，且香港系属无税口岸，凡由该埠转入内地货物，均须报缴关税。而中国沿岸货物于出口时，习本已报缴关税，进口时只需销号无须再缴税款。如在香港起卸后复入内地，则仍须照入口缴纳税，是中国沿岸货物达到广州，本可纳一重税而反为两重税矣。因之广州物价比别省高，而商人亦因苦于两重税，商业不能如轨发达。最近香港各南北行均希望自辟新埠，以推广贸易，职是之由，而唐家环实为一最适合之商港焉。”⑤发展工业的需要。“工业战争最重向外发展，发展之法，总以减轻成本为第一要义，我粤向多运输外洋之工业，与酸枝、象牙、器具等，不能胜数，顾制之内地而输售外洋，其负担较重，成本为多，因之相率远徙香港，以谋减轻赋税，便利运输，如唐家环开为无税商港，则内地工业行，见其日趋发达。而中（山）顺（德）每年八九千万之蚕丝与乎运销外洋之农工产品，均可



图2-4 唐家中山港海关（选自《历史的足迹：珠海历史文化图集》）

直接输送，挽回漏卮，诚非鲜少。”^①

中山港的设想，有出于与香港商战的目的。鉴于香港和澳门都是自由港，实行无税政策，那么唐家湾欲在与它们的商战中获胜，“一定也要定为无税口岸，才得畅旺”^②。通过建立“无税口岸”，与作为自由港的香港和澳门展开商战，挽回利权，从而促进华南地区社会经济的发展。当时，广东舆论对中山港的商战意义也大唱高调，《广州民国日报》宣称，中山港无税口岸建立后，香港多数工厂“为其利益，减轻赋税计”将迁往中山港，势必引起华南商贸格局的重大变化，“香港之衰落为意中事”^③。中山港建设消息传出后，一度引起港英当局的警觉和敌视，香港有报纸指称中山港为“敌港”。澳门与唐家湾地理相近，对于“中山港筹设无税区一事，此间人士颇为注意”^④。

① 《珠海文史》第5辑，1987，第28—30页。

② 中山县政府第二科：《建设新中山言论集·演说词》，中山县政府，1930，第60页。

③ 《中山港建设之现况》，《广州民国日报》，1930年6月25日。

④ 莫世祥等：《近代拱北海关报告汇编（1887—1946）》，澳门基金会，1998，第372页。

中山县训政实施委员会开辟唐家湾为商埠并改名为中山无税口岸的要求得到了南京国民政府的批准。1930年5月，南京国民政府行政院发布训令：“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。”^①此外，南京政府拨出12万元的专项资金。外交部也通告各国，拱北海关在唐家湾设立分关。中山港无税口岸以唐家湾为中心，以当时中山县第六区（今珠海唐家、金鼎）辖境为范围，后进一步扩大到包括淇澳岛和孙中山故乡翠亨村在内，面积辽阔。

执政者希望以中山港建设带动中山县的新发展，描绘出了一幅美好的蓝图：将唐家与中山港连成一片，打造华南第一良港，“大船可以往来，系天然大商港，大可发展工商业”，而且通过陆路交通，“将来建成铁路，直达广州，接粤汉铁路，直通中国北部及东北部，可以联络西伯利亚到达欧洲”，甚至机场，“将来亦有地点可以筑”^②。唐绍仪更是不遗余力地宣传推介中山港建设，大量印发《中山港建设大纲》，奔走于广州、上海、香港之间，发表演讲，召开记者招待会，呼吁港澳同胞和海外侨胞支持，并邀请国内政要和专家前来参观，取得良好效果，筹措了部分资金。为促进中山港建设，加强管理，中山县训政实施委员会于1930年召开特别会议，决定将县政府由传统的县治地石岐迁往唐家湾。

筹备工作基本就绪后，中山港建设很快进入具体实施阶段。中山县政府与荷兰冶港公司初步达成协议，由后者设计和建设中山港。1930年9月，中山县训政实施委员会决议成立“中山县民众实业公司”，由蔡昌任董事长，县长黄居素任总经理，下设交通、农业、工业、矿业和渔业5个业务部，具体实施中山港建设及全县社会经济发展的计划。

1931年12月，已担任县长的唐绍仪代表中山县政府与荷兰冶港公司在广州签订了建设中山港的第一期工程合约。工程包括：建筑唐家湾前环、后环两个大型深水码头；在前环“急流仔”经槟榔石至蛇洲尾一带建造一避风

^① 《中山港免税裁厘之明令》，《渡溪月报》，1930年第17期。

^② 珠海市政协、暨南大学历史系：《唐绍仪研究文集》，广东人民出版社，1989，第298页。

港和一条防浪堤；开辟从唐家至前环、后环的道路；在前环制高处的“炮楼仔”修建一座50平方米的信号台。该期工程完成后，即可以开辟唐家至石岐、省城广州、香港、澳门、西江沿海各港口和南洋各埠的航运线。如开港成功，巨轮可以进出中山港，直达外洋，则可以部分取代港澳的贸易地位。对此各界充满期待，唐绍仪经多方筹措，花费了大量心血，几经努力，最终建成了简易码头、信号台和交通设施，开辟了石岐至港澳的不定期航运线。但由于开港耗资巨大，中山一县财力有限，南京国民政府和广东省政府的支持极为微薄，加之流沙沉积等技术难题不能解决，直到1934年唐绍仪离职，中山港建设计划最终未能如愿以偿。^①

中山港建设推动了以唐家湾为中心的珠海地区的发展，围绕中山港，唐绍仪领导下的中山县政府还制定了港区工业、交通业、文化教育卫生事业等方面的发展计划。唐家地区社会面貌焕然一新：

“唐家一隅，街衢雅洁，气候温和，人口有万余。自十九年五月十五日中山县政府由石岐迁治于此，地方日形繁盛，建筑事业亦趋蓬勃；而机器米坊、缫丝工业，已见萌芽；石岩炼油厂（自广州湾运输石岩炼制成陈油及烟油等）业已设置。凡此诸端，实开新兴工业之先河。自来水厂虽尚缺（如居民饮料仰给井水），而银行、学校（可容学生八百人）、新式市场及行政机关等（中山县训政实施委员会及唐家环商埠筹备委员会等）亦均略具规模。歧关路局复自该路分站之下栅，修筑支路一条，直达此间，以利交通，而便运输。不但此也，该村密迩总理故乡，钟灵毓秀，桑梓敬恭，观光遗迹，浏览新港者，当不乏人，商市繁荣，与有利焉。”^②

正当中山港计划大张旗鼓紧张进行之际，1934年10月，中山县县兵索饷“兵变”，唐绍仪被迫辞职。新任模范县县长梁鸿洸以石岐是旧县治所在地，乃一邑政治、文化、商业中心为由，将中山县政府迁回石岐，中山港建设工程也随之夭折，轰轰烈烈的无税港口岸计划难以为继，逐渐淡出

^① 黄晓东：《珠海简史》，社会科学文献出版社，2011，第197页。

^② 莫世祥等：《近代拱北海关报告汇编（1887—1946）》，澳门基金会，1998，第124页。

人们的视野。

中山港建设半途而废，既有主观因素，也有客观困难。中山港无税口岸计划很大程度上是中山县训政实施委员会的主观意愿，实践中面临的重重困难，仅靠一县之力而无法克服。

首先，唐家湾的地理条件对港口建设不利。尽管唐家湾前环为深水道，可行驶2万吨轮船，但海底礁石暗布，海湾之内水道较浅，低潮时“距岸一二里地方，船只犹难碇泊，纵使勉强得停，而客货上下，必赖驳船运送，殊感不便”“且自东北以迄东南一带，屏蔽毫无，一遇台风，危险实甚”^①。而且，唐家湾地处珠江口西侧，流沙沉积较快，易于淤塞，是当时技术条件下尚不能解决之难题。复杂的地理环境不仅给工程施工带来难度，而且也造成经费开支增大。经费短缺严重制约着中山港的建设，简易码头建成后，前环深水码头、避风塘、防浪长堤等高港必备设施却因经费困难而停工。中佛铁路基本完成了勘测工作，亦因耗费过于庞大而一直不能兴工修建，最后不了了之。中山港建设摊子铺得太大，远非中山一县财力所能承担，经费短缺影响了建设速度又制约着成效。

其次，筹划准备工作并不充分，无税口岸建设费尽周折。尤其是在海关业务方面，既定为无税口岸，必须预先筹划，妥定章程，划清界限，在免税区界限外设关收税，防范走私。虽然拱北关于1930年3月在唐家环设立了中山港分关，但由于无税口岸区域广阔，而分关偏处唐家环一隅，海关监管势单力薄，致使走私盛行，“商人借名无税，由该港私运火水，转售内地，时有所闻，其他油炭、布匹、火柴、百货，也为数不少”，关税大受影响，“国税每月损失，有数十万之巨”^②。收回关税自主权后，关税是南京国民政府收入的主要来源，中山港建设引发的严重走私漏税现象，让国民政府深为忧虑。1930年10月，粤海关在歧关车路的萧家村和竹头围两处增设了关卡，以杜偷税漏税，但国民政府“仍恐防范难周，损及国库”，特地召开国

^① 莫世祥等：《近代拱北海关报告汇编（1887—1946）》，澳门基金会，1998，第122页。

^② 连心豪：《唐绍仪与中山港无税口岸》，《历史教学》，1994年第6期，第17页。

务会议，根据宋子文的建议，在未有良好的防私管理办法和详细的港区范围勘测之前，“凡由该港进出口货物，暂按关章办理”，征收关税，暂行缓办无税区的有关规定。^①1930年11月，国民党三届四中会议通过测量中山港案，决定由国家拨款，由广东省政府和训政实施委员会会同海关勘定中山港区域。1931年春，港区勘界工作初步完成，但没有免税港区范围的详细附图说明，无税政策仍不能执行。1931年冬，唐绍仪呈请西南政务委员会和广东省政府派大员“屡勘港界”，广东省建设厅厅长程天固和西南政务委员会委员罗翼群作为代表，经过一周的勘测和绘制图表，最终勘定中山港无税区域界限，将淇澳岛划出无税区之外，进一步缩小无税区范围。经过唐绍仪等人的不懈努力，南京国民政府终于同意重开中山港无税口岸，从1932年1月15日起，中山港无税口岸得以恢复。^②

再次，民国初期的动荡政治局面也严重破坏了中山港的建设。当时，陈济棠凭借军事实力逐步掌控广东实权，但深受孙科影响的广东海军和空军并不听命于陈济棠。1932年夏，陈济棠用武力强行收编广东海军和空军，与海军在唐家湾附近海面一带“剧战”，中山港遭受严重破坏，民众异常恐慌，纷纷迁逃。陈济棠控制唐家湾海面后，计划将商港改为军港，在唐绍仪的坚决反对下，未能实现，但唐家湾从此一蹶不振。而港区各项配套设施始终没有完成，无税口岸“宣传已有数年，但未实现”^③。陈济棠与唐绍仪在地方利益争夺上产生的矛盾，最终迫使唐绍仪下台，直接断送了中山港建设的前程。

总之，中山港建设好景不长，从开埠伊始，国内外就散布谣言，对在此开港产生疑问。加之开辟无税口岸之后，走私日甚，关税大受影响，国税每月损失数十万元之多，引起了国民政府的忧虑。此外，该地流沙沉积较快，

① 莫世祥等：《近代拱北海关报告汇编（1887—1946）》，澳门基金会，1998，第124页。

② 黄珍德：《与港澳商战的幻灭——中山港无税口岸的筹建和夭折》，《中山大学学报》，2007年第5期，第62页。

③ 黄珍德：《与港澳商战的幻灭——中山港无税口岸的筹建和夭折》，《中山大学学报》，2007年第5期，第62页。

产生许多当时不能解决的疏浚等技术问题，每年赤字十多万元的财政收支无法负担起建港的巨大耗资。自1934年，广东省政府主席陈济棠在唐家湾发动兵变，逼迫唐绍仪下台，将县府迁回石岐，中山港建设事项再无人问津，重蹈香洲开埠失败之辙。^①中山港的筹建是民国时期珠海的地方社会经济发展难得的一次机遇，其计划实施的夭折，在一定程度上反映了民国珠海地区社会转型的艰难性。^②

第三节 1949年以来的珠海港

一、珠海建市前的珠海港

中华人民共和国成立后，中山县隶属珠江专区，1952年隶属粤中行政区。1952年12月31日，《中央人民政府政务院1952年12月31日（52）政政齐字第一〇八号》批复中南军政委员会，批准成立渔民县，宝安、东莞、中山3县所属海岛为渔民县的行政区域，由粤中行政区领导。随后，《中央人民政府政务院1953年4月7日（53）政政孙字第（59）号》文件批复中南行政委员会，同意将渔民县定名为珠海县，且提高一级按丙等县编制。^③虽然珠海建县之后便进行了大规模的地方基础设施建设，直至20世纪80年代，珠海港的发展都较为缓慢，这也与中华人民共和国成立初期我国港口建设发展的整体环境有着一定的关联性。

1949年获得解放的新中国，赢回了民族的独立和国家的主权，但无可否认的是，当时的新中国是建立在一个被战争摧残的满目疮痍、千疮百孔的

① 何志毅：《珠海风物录》，广东旅游出版社，1992，第92页。

② 黄晓东：《珠海简史》，社会科学文献出版社，2011，第199、200页。

③ 沈锦锋：《珠海建县的历程》，见《历史的足迹》，中国文联出版社，2002，第166页。

废墟之上。新中国成立之初，关于中国国计民生的各项事业，在经历帝国主义和封建官僚主义长期的控制和国内多年战火的摧残下，都几乎处于一种瘫痪的状态。港口经济自然也不例外，自鸦片战争以来，中国的各大港口都处在帝国主义的控制之下，成为他们掠夺财富的工具，而并没有得到任何的发展。新中国成立后，我们夺回了港口的控制权，然而在解放初期，由于西方列强潜在的军事威胁的存在和帝国主义的海上封锁，以及新中国一穷二白的内在国情，第一代领导人也没有把更多的精力用在港口经济的发展上。再加之经济发展以内地为主，交通运输主要依靠铁路，海运事业发展缓慢。这一阶段港口的发展主要是以技术改造、恢复利用为主。可以说，直至20世纪70年代，中国的港口经济仍然停留在新中国成立前的状况上，并没有很明显的发展。

从20世纪70年代到改革开放前夕，新中国国内环境基本稳定下来，西方帝国主义的潜在威胁虽然仍然存在，然而已经不是主要矛盾。当时中国面临的首要问题是迅速发展经济，解决全国人民的温饱问题。另外，通过国家领导人和世界各国的交流和沟通，极大地改善了国际关系，也加大了国与国之间的经济贸易往来。随着中国对外关系的发展，对外贸易迅速扩大，外贸海运量猛增，沿海港口货物通过能力不足，船舶压港、压货、压车情况日趋严重。于是，周恩来总理于1973年初发出了“三年改变中国港口面貌”的号召，港口经济开始了自己的发展之路，我们迎来了第一次港口建设的高潮。后来经过“六五”和“七五”港口的建设发展，中国的港口经济已经从新中国成立之初的废墟中完全走了出来，并达到了相当高的水平，为以后港口发展奠定了较好的基础。

此种情况下，珠海港也经历了较为缓慢的发展过程。珠海建县后，人民政府重视地方建设，认为香洲湾是一个很好的天然渔港。为发展渔业，保障渔船安全，报请广东省人民政府投资160万元兴建香洲渔港。经批准，于1958年开始动工，1959年完成。当时筑造了一条600米长的防浪堤和一个长达150米的渔用码头。香洲渔港可供避风面积1000万平方米，可停泊渔船2000余艘。另外疏浚两条1000米长的航道，供200吨的船只自由出入。渔港建成后，

当地渔船纷纷到香洲渔港靠泊，交售渔货或补给生产、生活物资。在1959—1960两年间，流动渔民向国家交售渔货就达261037担。一般渔船多是农历初二、十二、十四、十六集中一次。汇集这天，大小渔船遍布港湾，街道上人声鼎沸，热闹非凡。随着渔业生产的发展，县政府又在香洲沿岸兴建冰厂、造船厂、船排厂、网具厂、机械修配厂、鱼粉厂等，从而成为南中国有名的渔业港口。

二、建市后珠海港的发展

20世纪80年代，在经济全球化浪潮的推动下，中国经济发展进入一个新的历史时期。资本和劳动力等生产要素在全球范围内的流动，使得全球这个大市场更加紧密地联系在一起，全球贸易的发展使得中国更多地投入到港口建设和港口经济的发展中。中国政府在“六五”（1981—1985年）计划中将港口列为国民经济建设的战略重点，港口建设进入第二次建设高潮，步入了高速发展阶段。“六五”期间，共建成54个深水泊位，新增吞吐能力1亿吨。至20世纪90年代，随着改革开放政策的继续推进与实施，以及国际航运市场的发展变化，中国开始注重泊位深水化、专业化建设。特别是“八五”计划纲要，明确了交通运输是基础产业。为适应社会主义市场经济发展的进一步深化，出现了第三次建港高潮。其航线、吞吐量、港口专业服务均给了世界各国满意的答卷。港口生产全面大幅度增长，港口建设力度加大、港口相关行业得到迅猛发展。

伴随着经济的全球化、贸易自由化和国际运输一体化以及现代信息技术、网络技术的高速发展，现代物流业已在全球范围内迅速成长为一个充满生机活力并具有无限潜力和发展空间的新兴产业。现代化的港口将不再是一个简单的货物交换场所，而是国际物流链上的一个重要环节。特别是进入21世纪以后，经济全球化进程加快，科技革命迅猛发展、产业结构不断优化升级、综合国力竞争日益加剧。为适应国际形势变化和国民经济快速发展的需要，在激烈的竞争中立于不败之地，全国各大港口都在积极开展港口发展战



图2-5 1986年九洲港集装箱码头建成（选自《见证——珠海经济特区创业史摄影画卷》）

略研究，开发建设港口信息系统，并投入大量资金进行大型深水化、专业化泊位建设，掀起了新一轮港口建设高潮。^①此种背景下，珠海市于1979年1月23日正式成立，也从此拉开了珠海港建设的序幕。

1. 九洲港区的建设

1980年8月26日，正式宣布成立珠海经济特区，特区成立以后，重点建设九洲港区，开辟香港和蛇口客运航线。九洲港位于珠江口西南岸，珠海市东南端的炮台山下，与深圳市的蛇口港、赤湾港隔海相望，毗邻澳门，东距香港36海里。1980年由市政府投资兴建。1981年9月24日，经国务院批准对外籍船舶开放。

货运作业区于1984年5月建成投产，同年12月18日九洲港至香港航线通航。1987年3月1日，珠海九洲港深水码头正式启用。九洲港自1987年正式开办集装箱运输业务，集装箱吞吐量增长较快。1987年集装箱吞吐量为5000标准箱，至1994年已增长到26.1万标准箱。1992—1994年在全国十大集装箱港口中排第5位，在广东省排第一位。

九洲港客运作业区于1980年10月由市政府投资2300多万元兴建，1982年竣工。当时建有码头岸线240.8米，防波堤580米，有广场、联检楼、客运站、商场、餐厅等全套简易服务设施。1983年7月18日，珠海九洲港与深圳蛇

^① 张丽君、王玉芬：《改革开放30年中国港口经济发展》，中国经济出版社，2008，第99-101页。



图2-6 至20世纪90年代初，九洲港集装箱码头吞吐量跻身全国前十位（选自《见证——珠海经济特区创业史摄影画卷》）



图2-7 九洲港区平面图（选自《2013年珠海港口公报》）

口两市客运正式通航。1984年7月1日，九洲港环澳门水域航线通航，开始澳门环岛游业务。1990年，市政府和九洲港务局投资1.5亿元，兴建13543平方米、设备先进的客运联检大楼，以及10米×86米突堤码头。^①

至2015年，九洲港建成泊位总长达679米，沿海1000吨级、内河300吨级以下泊位14个（具体作业区见图2-7），设计年通过旅客700万人。2015年完成货物吞吐量924541吨，集装箱吞吐量151435标准箱，旅客吞吐量5146320人次。

2. 高栏港区的建设

1988年9月，市政府决定建设高栏深水港。1990年5月，前期工程——南水半岛到高栏岛的连岛大堤开工，1991年5月合龙通车，全长6000米，堤底基宽为100米。1992年4月18日，高栏港举行奠基典礼。1993年2月25日，珠海市高栏港煤炭中转码头经国家计委批准兴建。1996年7月28日，高栏港口岸正式对外开放。2009年9月28日，总投资14.8亿元的高栏港10万吨级煤炭码头工程举行开工典礼。



图2-8 高栏南水作业区平面图（选自《2013年珠海港口公报》）

^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433页。

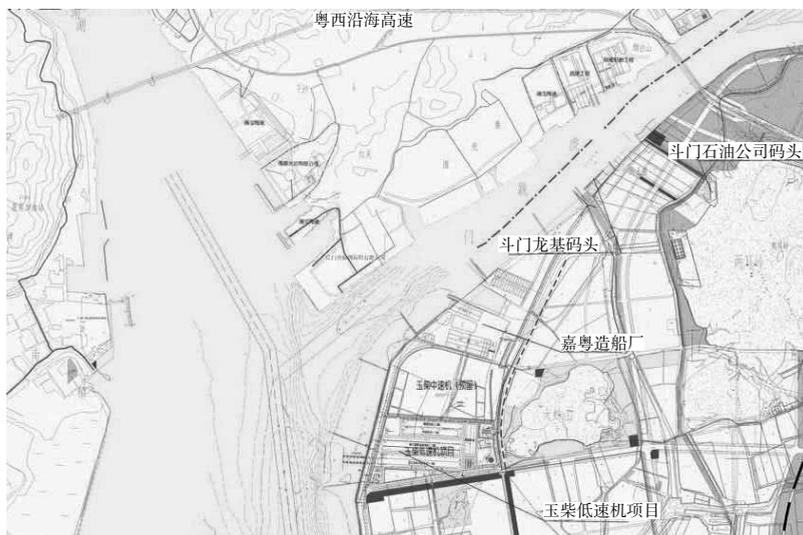


图2-9 高栏蜘蛛作业区平面图 (选自《2013年珠海港口公报》)

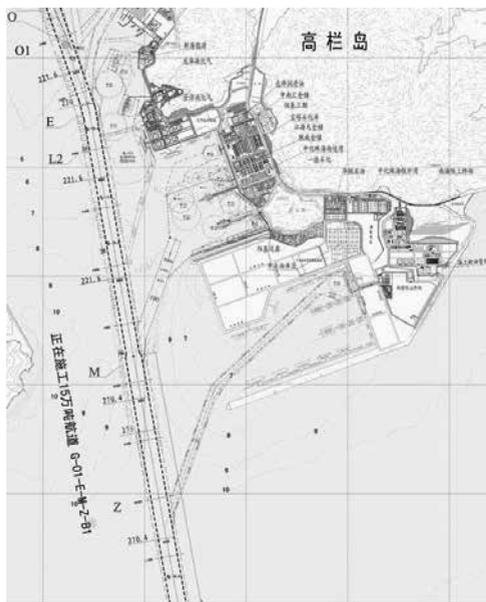


图2-10 高栏南迳湾作业区平面图
(选自《2013年珠海港口公报》)



图2-11 高栏黄茅海作业区平面图
(选自《2013年珠海港口公报》)

高栏港区分为南水、蠕蛛、南迳湾、黄茅海、荷包5个作业区（具体港口作业区见图2-8至图2-11），港区规划陆域面积114平方千米，水域面积300平方千米，规划岸线50.5千米。至2015年，泊位总长12198米，泊位61个。其中10万~15万吨级以上泊位6个；5万~10万吨级泊位13个；1万~5万吨级泊位7个；1万吨级以下，沿海1000吨级、内河300吨级以上泊位33个，沿海1000吨级、内河300吨级以下泊位2个。设计年总通过能力13716万吨，其中干散件杂货12764万吨，集装箱952万吨。2015年完成货物吞吐量70622451吨，集装箱吞吐量863276标准箱。

3. 香洲港区的建设

香洲港区位于香洲湾，地处市中心地区，北距广州市区水流86海里，陆路140千米；东距深圳蛇口港28海里，距香港36海里，水陆交通方便，地理位置重要。1979年，珠海市水产供销公司和珠海市外运公司在码头两侧分别建造专用码头。由市水产供销公司承担渔船生活补给、水产品中转和小额贸易货物装卸、陆岛交通运输，开通往来深圳蛇口客运航线；市外运公司开辟珠海市第一条往来港澳国际集装箱货运航线。香洲港区渔港功能向商渔并举的混合型港区发展。1994年、1995年分别减少T形码头和北堤码头。T形码头为商渔共用码头。1996年，码头分为货作业区和渔产品作业区。1997年，万山海洋开发试验区在北堤延伸加建客运码头，1991年9月1日建成投产，主要承担市区与万山、担杆、桂山等岛水路交通运输和香洲、澳门海域游。至此，香洲港完全实现客、货、渔码头的分离。^①

至2015年，香洲港已建成泊位总长140米，沿海1000吨级、内河300吨级以下泊位3个（具体作业区见图2-12），设计年总通过能力2万吨，旅客60万人。2015年，实现货物吞吐量104483吨，集装箱吞吐量10552标准箱，旅客吞吐量1464471人次。

4. 唐家港区的建设

唐家港区位于唐家湾的前环和淇澳之间的金星门南岸，原为军用港口，

^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434页。



图2-12 香洲港区平面图（选自《2013年珠海港口公报》）

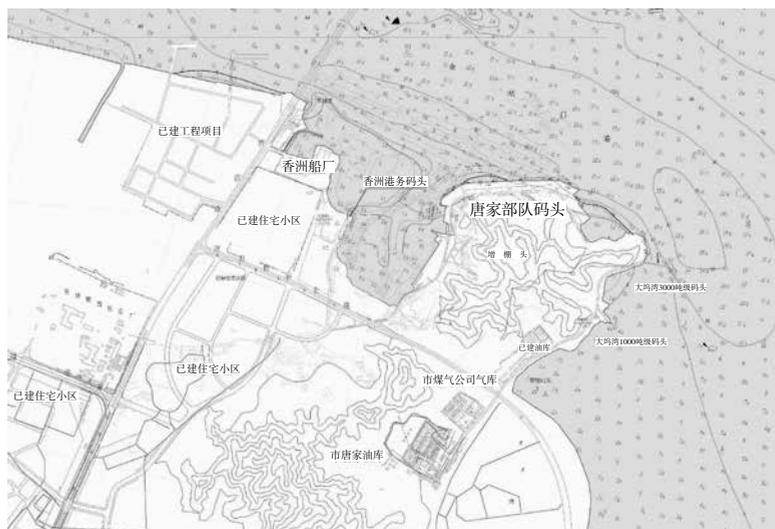


图2-13 唐家湾港区平面图（选自《2013年珠海港口公报》）

1988年1月开始建设民用油气码头。码头由珠海市石油公司和珠海市煤气公司合资建设，并成立唐家大湾码头管理所。1988年10月10日，1000吨级码头泊位竣工。1990年2月28日，动工兴建3000吨级码头泊位，1991年5月8日竣

工，同年11月投入使用。1991年11月9日，经国务院批准对外籍船舶开放。至2015年，唐家港区建成泊位总长344米，泊位5个。其中1万吨级以下，沿海1000吨级、内河300吨级以上泊位3个，沿海1000吨级、内河300吨级以下泊位2个（具体作业区见图2-13）。设计年总通过能力95万吨，该年度实现货物吞吐量25950吨。

5. 万山港区的建设

至2015年，万山港区泊位总长1053米，泊位15个。其中10万~15万吨级以上泊位1个；1万吨级以下，沿海1000吨级、内河300吨级以上泊位2个，沿海1000吨级、内河300吨级以下泊位12个（具体作业区见图2-14）。设计年

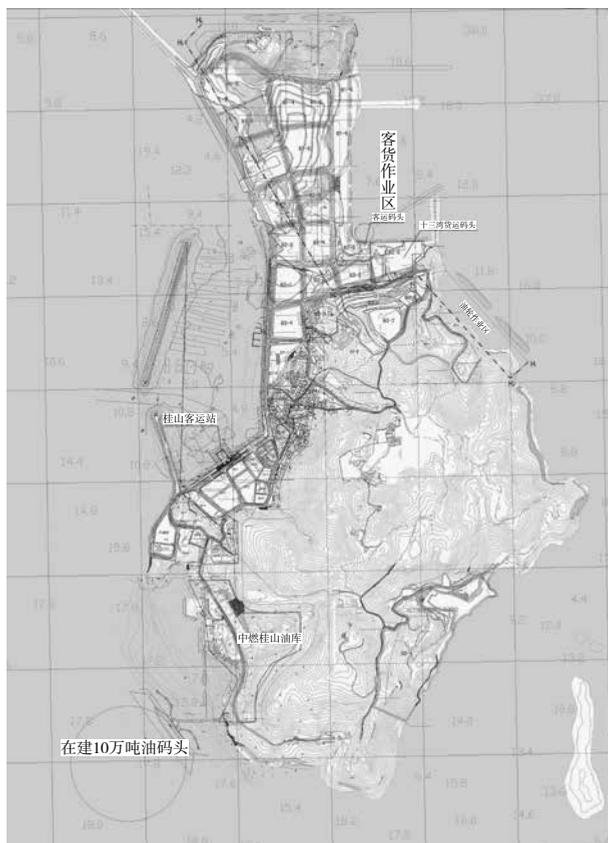


图2-14 万山桂山作业区平面图（选自《2013年珠海港口公报》）



图2-15 斗门港区平面图（选自《2013年珠海港口公报》）

总通过能力285万吨，其中干散件杂货物277万吨，集装箱8万吨，旅客86万人，该年度实现货物吞吐量6237644吨。其中，桂山港区位于桂山岛二湾、三湾之间，主要有珠海中燃阿吉普石油有限公司码头及油库。1992年10月15日开工，1995年10月建成试投产，1996年4月正式投产。

6. 斗门港区的建设

斗门港区位于磨刀门西岸的白蕉镇新环村，水路距澳门17海里，距香港54海里，分客运和货运两个作业区，均由斗门口岸开发总公司和香港珠江船



图2-16 洪湾港区平面图（选自《2013年珠海港口公报》）

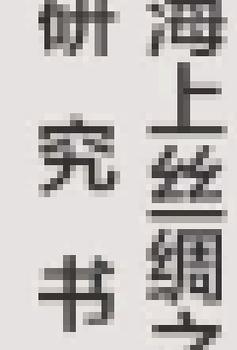
务有限公司合资建设经营。1987年10月31日，国务院同意开放斗门港和开辟斗门至香港客运直通航线。1988年6月18日，客运作业区动工，1991年1月18日启用。1992年，货运作业区筹建，1994年3月28日，货运码头竣工。至2015年，斗门港已建成泊位总长1038米，泊位19个。其中1万吨级以下，沿海1000吨级、内河300吨级以上泊位8个，沿海1000吨级、内河300吨级以下泊位11个（具体作业区见图2-15）。设计年总通过能力470万吨，其中干散件杂货物302万吨，集装箱168万吨，旅客10万人。2015年完成货物吞吐量18791523吨，集装箱吞吐量67897标准箱，旅客吞吐量21542人次。

7. 洪湾港区的建设

至2015年，洪湾港区泊位总长1814米，泊位30个。其中1万吨级以下，沿海1000吨级、内河300吨级以上泊位13个，沿海1000吨级、内河300吨级以下泊位17个（具体作业区见图2-16）。设计年总通过能力710万吨，其中干散件杂货物334.6万吨，集装箱376万吨，旅客90万人，该年度完成货物吞吐

量15381246吨，集装箱吞吐量244519标准箱，旅客吞吐量1026653人次。

总之，无论是明代珠海浪白澳、十字门的开港贸易，还是晚清香洲港开埠、民国时期的中山港，这都是珠海港发展进程中的重要历史节点，但由于种种原因，上述各个时期，珠海港的发展历程都是较为短暂的。直至新中国成立，乃至珠海建市以来，珠海港才迎来了长足的发展。珠海港发展的历程也从侧面反映出，只有在独立自主的新中国，只有在中国共产党的领导下，才能真正迎来港口的长足发展和地区经济的持续繁荣。



海上丝绸之路
研究书系
港口篇

珠海港 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

孟昭锋 编著

SPIN

珠海港与海上丝绸之路

责任编辑：毛一飞

责任技编：许伟斌

装帧设计：WONDERLAND Book design
仙霞 QQ:344581934



ISBN 978-7-5454-6220-3



9 787545 462203 >

定价：45.00元