

上交通 加基础 再腾飞

——1984—1992年中山市交通建设大发展实录

/黄春华

从1951年广中公路修筑到1983年12月撤县建市的30年间，中山的主干公路都基本维持着一个不变的格局：一条广珠公路，像一个空心的“中”字，由西北向东南斜斜地贯穿县境，岐关公路（中拱公路）东西两线就是“中”字突出的两道圆弧，从石岐城区分开，围合于三乡萧家村，然后一路直下珠海拱北。

公路主骨架30年不变，缘于中山地处珠江三角洲水网地带，千年沧海桑田的变迁，给公路建设带来了巨大的困难。除了广珠公路干线外，1983年年底全县还有两条省道、9条县道、30条乡道，全都不超过8米宽；而且，中山各地区的公路交通发展不均衡，民田地区发展稍快，但沙田地区则受河流密集、修桥成本较高等制约，至20世纪80年代末公路建设仍一直处于较薄弱状态。当地人归结为“三多一难”：即河流多、渡口多、危桥多、行车难。因此，当时寥寥几条省道如沙水公路（中山小榄沙口至开平县水口镇）、麻南公路（中山三乡麻斗到斗门县南水镇），以及大多数的县道，都是集中于民田地区，大沙田区的道路，即使开通了，途中也要过几道车船渡，如石岐中心城区到民众镇、三角镇，在今东河口水闸附近要过渡；三角镇到阜沙镇，在白鲤过渡；从石岐到黄圃镇，在今沙口大桥、细滘大桥、南头大桥位置都要摆渡。从黄圃到阜沙或三角，也要靠渡船过河。

1984年，中山已成为县级市，而且经过了5年的改革开放，经济基础得到了夯实，经济迅速发展与交通建设滞后的矛盾日渐尖锐。借着沙口大桥、细滘大桥、容奇大桥、三洪奇大桥这广珠大动脉“四大桥”建成通车的契机，中山吹响了交通建设大发展的号角。

一、以路养路，告别“等、靠、要”

发展交通建设首先要解决钱的问题。中山与珠三角其他县市一样，迫切需要一个方便、快捷、舒适的交通环境以充分利用海外的资金、信息、技术、市场来发展经济，开拓国内外市场；而境外的投资者、旅游者也迫切希望进来办厂经商、旅游畅行。但广东当时公路、铁路网都不发达，水运航道日趋枯浅，造桥修路耗资巨大，单凭一个县市的财政力量难以解决，坐等国家、省的拨款支持更不是办

法。

广珠公路“四大桥”的建成通车让大家豁然开朗。这是改革开放以来南粤大地上的第一批“商品桥”，在全国开创了贷款建桥、收费还贷的先河。它们的建成，其意义绝不仅仅是使广州至珠海的行车时间缩短了一半以上，而是在广东桥梁史上书写了新的一页。从此，中山与全省其他各市一样，开始了引入商品经济机制建设路桥的实践。

当时，广东曾对“路桥是不是商品”有过一番讨论，但很快，思想解放的广东人民形成了共识：路桥作为公路交通部门的特殊产品，来和社会其他部门进行交换，其他部门通过交纳车辆通行费来获得对路桥的使用权，这是符合发展商品经济和按价值规律办事的要求的。交通部门在国家投资严重不足而路桥建设又迫在眉睫的情况下，要想解决建设资金问题，只有利用公路的商品属性，广辟投资渠道，向境内外银行贷款，吸引外资以及向社会集资，建成后收费偿还本息，以桥养桥，以路养路，形成良性循环，这样才能使投资者获得投资效益，才能吸引外资和社会沉淀的闲散资金。

中山一批批的道路、桥梁就这样集资兴建起来了。如张家边区（今已并入火炬开发区），多渠道集资 1250 万元，建造了 9 公里二级标准的中山港大道和建成了全镇的公路网，总里程达 21.6 公里，在 1990 年就实现了区内乡乡通公路；阜沙镇以“取之于民用之于民”的指导思想发动群众集资 150 万元，将 15 公里的沙土路改建为水泥路，消灭了“断头路”。以 1986 年至 1990 年的第七个五年计划期间为例，中山市采取上下结合、内外结合的多角度、多元化措施集资发展交通基础设施，总计集资额达 3.8685 亿元，其中，省投资 1.27 亿元，市政府投资 1.63 亿元，市交通建设部门投资 1250 万元，各区镇集资 8400 多万元。在集资过程中，中山市建立了公路建设基金，市政府每年从地方财政收入中拨款 500 万元，每年按比例提取经营地产管理费约 1500 万元，共计 2000 万元组成每年的公路建设基金；向机动车的车属单位和个人定期定额借款，定期定额清还；此外，根据省有关规定，结合本市实际情况，中山制定建路征地、租地和拆迁补偿规定，得到了沿线村民的大力支持；部分镇区还根据本地实际实行村民建路义务工作日制度，如坦背镇（现已并入东升镇）规定，每人每年要承担 5 个义务劳务工作日，可以以资代劳。这个现在看来十分“土”的政策在当时的形势

下确实发挥了一定的历史作用。

中山还广泛发动华侨、港澳同胞支持家乡的道路建设，大力表彰捐资建路作出贡献的海外乡亲。如为表彰沙溪镇的香港同胞林余文姬女士捐赠港币 600 万元建设道路，市政府同意将这条路以其原名字命名为“宝珠路”，并授予她荣誉市民称号。政府的这些举措，使广大海外侨胞、港澳乡亲大受鼓舞，改革开放前 6 年，他们捐资修建桥梁 14 座，修筑公路和乡村道路达 50 公里。“七五”期间，华侨港澳同胞共捐资 4030 万元港币支持家乡建路。在 1984 年 9 月召开的“爱国华侨、港澳同胞支持中山建设表彰大会”上，霍英东先生即席慷慨捐资 2000 万港元，作为广珠公路中山路段扩建工程的基金。市政府为表彰霍英东先生的热心善举，特在广珠公路中山段建造了英东亭，立碑纪念，还授予其荣誉市民称号。

进入 20 世纪 90 年代，公路建设对沿线项目开发的刺激作用更为显著，中山许多镇区，包括坦洲、神湾、东凤、港口、沙朗（现已并入到西区）、横栏等，纷纷使出了“以路引钱建路”的招式，把公路的修建与两旁工业区规划、新城镇建设结合起来：一方面以美好的规划前景吸引商家投入，另一方面又用商家的投入来令道路等规划变为现实。如神湾镇，这个昔日以“路弯弯”著称的偏远地区曾为麻南线的改造伤透了脑筋。如果等省里拨款，据分析这样的省道得排队等上若干年；若贷款建路，又因里程太短不能设点收费来还贷。后来，该镇把开发沿线工业区同步进行，一举收入了近亿元资金，建路款解决了，招商引资的目的也达到了。

于是，中山当时做到了市、镇、乡三管齐下，坚持“谁建路谁受益”的原则继续采取国家补、银行贷、地方拿一点、群众筹一点、华侨港澳同胞捐款解决一点等多层次、多渠道的建路措施，使全市的公路建设再上了一个新台阶。

二、广珠大动脉，不再“肠梗塞”

1984 年 8 月 23 日，沙口大桥建成通车，与同一年内先后建成的三洪奇大桥、细滘大桥、容奇大桥实现了广珠公路全线无渡口通车，终结了中山到省城需过四次车船渡的历史。

从此，以往习惯于乘搭“红星号”客轮往返于中山与广州的人们纷纷转乘陆路交通工具，于是，新情况又出现了：渡口问题虽然解决，但道路的狭窄、破烂、绕弯多等历史欠账问题仍未解决，拥堵、塞车等很快随之而来，让兴奋了没

多久的中山人民马上看到了现实的“骨感”。

首当其冲的是位于中山城区的中山大桥。该桥又名人民桥，建成于1973年3月，只有10米宽，扼广珠公路的咽喉。直至20世纪80年代初期，中山被冠以“大”字的桥梁只有它独享，因此，石岐人都把它直接简称为“大桥”。直到沙口大桥通车，中山才有了另一座“大桥”。当时还未有105国道石岐城区过境线，该桥便承载了绝大多数往返于中山、珠海和广州的滚滚洪流的巨大压力，此外，该桥还是中山城区连接岐江河东西两岸的主要桥梁，负担着市内交通的功能，因此，随着广珠公路车辆的与日俱增，中山大桥已到了不堪重负的境地。1984年12月，该桥扩建工程动工，一年后的12月竣工，共投资1910万元。建成后，桥面净宽20米，比旧桥宽阔了一倍，同时也开启了城区过桥收费的历史。

1985年4月25日，广珠公路中山段石岐至三乡古鹤段动工扩建，把三级标准的沥青路改建为二级标准的水泥路，全长40公里，工程总费用6074万元。

这在当年是一项巨额的投资，因为中山市1984年的全部财政支出才3619万元。省里非常重视，给予了大力支持，以每公里补助30元的定额，共投资了1212万元。加上霍英东捐赠的2000万港元，还有一半的资金需要中山自己解决。市委、市政府高度重视交通建设工作，即使是在当时国家实行宏观调控、收紧银根的情况下，也保证了建路资金的顺利筹集。沿线各镇区的干部、农民也十分明白“要致富，先修路”的道理，还说出了“决不能借建路征地、拆迁之机捞取国家油水”的豪言壮语，使征地、拆迁工作如期完成且不超费用。1987年6月20日，扩建工程高质量完成。

紧接着，从1987年10月开始，广珠公路小榄沙口至石岐路段改造工程动工了。之前石岐至古鹤段扩建时，车辆还可以绕道岐关公路东线，但沙口至石岐段是当时广州至珠海的唯一通道，不能封闭施工，只能边通车边建路。在工程进入高潮时，正好遭遇连绵天雨，原来的老路被不断增多的车辆压坏，满路坑槽，遍地泥泞，交通阻塞严重，往返广州中山往往需要5—8小时，许多市民出行广州又重新选回了“红星号”客轮。在这严峻的情况下，市委书记谢明仁组织市四套班子领导到现场开现场会，及时采取对策，增加施工队伍，定路段、定时间包死任务完成。汤炳权市长亲临现场指挥，实现指挥、人力、机械、物资、路警五落

实，并组织了4支队伍，对筑新路、修烂路、及时疏走路上故障车辆、维护交通安全四项工作各司其职又联合作战，终于较好地解决了“通车干扰施工，施工干扰通车”的矛盾。在每昼夜通过1万多辆车流的复杂路况下，在风雨交加、路烂车挤的恶劣环境中，实行24小时连续作战，终于在1988年12月底完成了工程。路通车畅，1986年，广珠公路中山路段的车流量为每昼夜不到8000台；到了1990年，达到14000多台，增加了近8成。

三、“七五”奋战，路网大升级

“七五”期间，除了改造广珠公路中山路段外，干线消灭沙土路，实现村村镇镇通水泥路，是中山公路交通建设的另一大成就。

改革开放前，中山的公路等级低，底子薄，基本上是低标准的三、四等级以外的公路，而且到“七五”规划开始之前也没有很大的改善。当时，全市只有5.3公里水泥路（干线占了1.4公里），沥青路只有40公里，而且全部是干线。因此，在“七五”期间，中山在大规模对公路进行建设和改造中，狠抓公路等级的提高，使公路面貌发生了根本性的变化。到“七五”期末，中山市的水泥公路总长达到266公里，其中地方公路占185公里，比改革开放前增加近50倍；当时136公里的干线公路已全面实现了水泥化或沥青化，其中，广珠公路中山段西线近69公里建成标准二级公路，东线靠近市区的7公里建成标准一级公路。全市公路里程由345公里增加到428公里，而且均达到三级标准以上。

区与镇之间，全部通行水泥路，虽然有的还要过一次车船渡，但在当时的历史条件下这已进了一大步。因为在“七五”之前，中山还有3个镇区处于相互间不能通车的状态，例如从阜沙镇开车往相接壤的三角镇，要途经8个镇区，辗转43公里的路程。1987年4月，石岐至古镇镇直通江门市的岐（石岐）江（江门）公路动工兴建，全长23.93公里，为中山的西部镇区如沙溪、横栏、古镇等开辟新的通道。

经过5年的奋战，中山不但建成了从市中心辐射到各镇区的公路网，而且在河涌交错的大沙田地区，完成了公路连网工程。改革开放10年，尤其集中于“七五”期的5年间，中山建桥70座，使全市桥梁达到了223座，总长5700多延米，比改革开放前增加了一倍。如1986年1月，板芙大桥竣工通车，让该镇的河西与河东两个片区连接了起来；2月，南头大桥通车，使南头、黄圃两个大

镇到石岐城区、小榄以及顺德、广州都实现了无渡化。1988年5月1日，从古镇镇跨江连接江门市的外海公路大桥竣工通车，该桥全长1769米，可通航5000吨级轮船，为当时广东省最大的公路桥。此桥一举提升了沙水公路和在建中的岐江公路的战略和经济价值，打开了中山的西北出口大门。而在西南面，珠海市投资兴建的两座大桥把中山的另一出口也打通了。1986年7月，横跨磨刀门水道西沥、从神湾镇竹排沙到斗门县白蕉镇新环的新环大桥动工兴建，1987年8月27日通车；次年1月19日，位于神湾镇磨刀门水道东沥的斗门大桥奠基，这座东起定溪山脚，西连竹排沙，全桥均在中山境内、全长1275米的大桥经过两年半的施工，于1990年6月25日通车，从此，其与新环大桥、井岸大桥连成一线结束了千百年来中山从神湾进出斗门需经两三次摆渡的历史。

水上运输方面，中山市在推进公路网建设的同时，大力抓好港口建设。继1985年1月中山港客运口岸码头建成启用后，1990年2月18日，中山港外贸运输码头投入使用。“七五”期间，中山建有货运码头5000吨级泊位一个，3000吨级泊位5个，1000吨级泊位3个。与港口配套的中山港大道直通石岐城区，路宽44-47米，于1989年9月全面完工。在广东省的支持下，中山改造了前山水道中山境内的石角嘴船闸，1986年11月还动工建造坦洲联围联石湾船闸，使这条通往澳门的航道确保通过500吨级船舶。中山港的建成，联结石岐、小榄、黄圃等内河港口，充分发挥横门水道和前山水道的作用，中山逐步建立了水上运输内外结合、水陆联运的格局。1989年，单是中山航运公司的货物吞吐量就达到52万吨，超过了码头年吞吐量40万吨的设计标准；1990年，中山港客运量超过500万人次。

四、“八五”启动，修桥建路起高潮

进入“八五”计划期，面对高速飞奔的经济车轮，交通建设的速度相对而言还是未能跟上节奏，主要存在着两方面的问题：一是公路密度不足，到1990年8月，中山的公路密度为229米/平方公里，低于广东省的平均水平；二是主干线公路薄弱，贯穿全市的广珠公路是唯一的主干线，承受着巨大的运输压力。1990年8月17日，中山市政府决定成立交通建设指挥部，由其代表市政府协调各部门、镇区对全市的公路及桥梁建设、航道疏浚负责全面规划、筹措资金、统筹

施工以及建成后的管理等工作，吴泽球副市长任总指挥。在同年10月16日召开的中共中山市委七届四次全体（扩大）会议上，汤炳权市长就尖锐地指出：“要实现市委、市政府提出的‘八五’计划和2000年规划，原有的基础设施已逐渐不适应新形势的需要，矛盾尤为突出的是交通设施。”市委书记谢明仁提出要“上交通，加基础，再腾飞”。他指出，要想在市场竞争中取得优势，就必须大力改善投资环境，而交通道路建设则是改善硬环境的核心问题。

针对当时公路“网大眼疏”的存在问题，中山订出了“建改结合”的措施，新建和改造各3条干线。新建的3条干线中，第一条从中山港到洪奇沥，与番禺新建的二级公路对接，这就是今天的番中公路；第二条自沙朗经长洲穿过富华大道，跨越岐江河到环城区（今名南区），也就是后来的105国道石岐城区过境线；第三条从黄圃到三角镇，接通番中公路，到后来还向南头镇延伸，成为了南三公路。改造的3条干线包括：把三级标准的岐关东路（中拱线）改造成二级公路；把沙水公路小榄沙口到外海大桥的路段进行改造；将三级标准的麻斗公路改造成二级公路，路面由5—6米扩建至15米。此外，中山继续发展地方公路，扩大公路网的覆盖面，包括加快岐江公路的建设；改造石岐至三角镇的岐三线民众渡口至三角镇的路段，扩宽路面，改建大中小桥11座；改建张家边至茂生、榄边至横门两条公路，新建横门至茂生公路，3项工程共投资近1500万元，以完善张家边、南朗两区镇的滨海地带路网，扩大中山港区域的辐射力。当时中山还规划建设一条从新会大鳌镇至中山大涌镇的过境公路，经过大涌码头、全禄水厂、石井、安堂接岐涌公路，但后来由于规划的变化，该路的走向设计最后成就了今天的古神公路和大涌镇的环镇路。2009年12月，江门市复建已停工多年的新（会）中（山）一级公路，规划将通过陆泉沙特大桥跨过西江从大鳌岛接入中山的古神公路，让人们仿佛又看到了20年前“新会—中山过境线”的影子。

于是，进入20世纪90年代，中山的公路建设以前所未有的速度向前推进，特别是1992年，邓小平南方谈话激发起新一轮的发展热潮，追赶亚洲“四小龙”的呐喊声四起，人们更加意识到公路网络的重要性。当年6月，汤炳权市长率领中山党政考察团赴山东、大连考察后，表示要好好学习别人的长处，一定要以战略的眼光来进行规划，要脚踏实地搞基础建设。当年，在中山的四面八方，

都能看到修桥筑路的火热景象：东部，有番中公路中山路段和中拱公路陵（岗）平（顶村）路段在日以继夜施工；西北部，沙水公路中山段第二期工程如火如荼，第一期的小榄段已于1990年12月30日完工通车；北部，南（头）三（角）公路、东（凤）阜（沙）公路齐头并进；南部和西南部，麻南公路神湾路段以及坦（洲）神（湾）公路在不断延伸；中部，105国道石岐城区过境线、城桂（城区到五桂山）公路、沙（朗）港（口）公路在推进中，前者为一级标准后两条为二级标准。一批大桥如巨龙般飞架，让一处处水道天堑变为通途。如番中公路就有中山港特大桥、洪奇沥特大桥、十顷沥大桥和三宝沥大桥，105国道过境线有跨越石岐河的中山三桥，南三公路有黄沙沥大桥。此时，正在勘测中的还有连通阜沙到黄圃镇的阜沙特大桥，以及神湾镇连通磨刀岛的神湾大桥。这些大桥中，中山港大桥主桥长1867米，加上两侧翼桥总长2023延米，比1916米的洛溪大桥还要长。该桥还创出了广东省建桥史上月架大梁28条的最高纪录，不到19个月时间，就完成合龙，比原计划提前了1个月。1992年12月3日，随着该桥建成通车，番中公路全线接通广州、珠海、中山，三地公路网融为一体，大大减轻了广珠公路不断膨胀的车流压力，也让中山往深圳的路程缩短了65公里。联接上1991年已开通的岐江公路，粤西地区车辆前往深圳也缩短行程15公里。而最为兴奋的是，长期被横门水道阻隔的“民三联围”民众、浪网（后并入民众镇）、三角3个镇20多万百姓，终于盼来了无需摆渡的通途。

五、交通发展，经济腾飞

20世纪八九十年代有一句流行语为“路通财通”，指的是交通发展不但改善了民生，还改善了投资环境，推动了生产，繁荣了经济。

以“七五”计划期间为例，此前，中山市有10多个需要扶贫的区镇，建成了公路网后，这些区镇大办乡镇企业，发展经济，摘掉了穷帽子。如张家边区，1984年的工农业总产值只有7852万元，自从市里建设了中山港，该区借助港区的辐射作用，积极集资建好区内道路，促进水陆运输，吸引了大批外商投资办厂，取得了显著的经济效益。到1990年年底，该区工农业总产值达2.88亿元，比之前增长近4倍。

进入“八五”计划期，这种带动作用更加明显。

如借助番中公路开通，三角镇搞起新镇址、笃岗、白鲤口3个开发区，1992

年便签订了 25 个项目，相当于过去历年总数的 1/3；港口镇获得了上级支持和同意，在中山港大桥两旁架设两翼引桥，使长期饱受交通闭塞之苦的大丰片区融入了番中公路新兴经济带中；浪网镇在公路通车之时，已吸引了多个高科技项目投下重资；民众镇在 1992 年上半年，就引进了 20 多个项目，引进外资达 10.8 亿港元。

五桂山镇在建设城桂路的同时，沿路规划了文化住宅区、石鼓新兴科技工业区，其中，两个袜厂、两家丝厂，托起一个产值超亿的丝袜城。

坦洲镇借势坦神公路，兴建“大金斗湾”“小金斗湾”工业区，外商纷至沓来，外向型经济格局已初步形成：原来以“三来一补”为主体的经营方式逐步转向“三资”企业。从 1991 年到 1992 年上半年，坦洲镇发展的 48 家企业中，“三资”企业就占了一半，日本、美国等西方国家的厂商开始涉足坦洲。劳动密集型为主体的企业格局逐步向资金密集型和科技型企业转变，如 1992 年新引进的企业中，有总投资达 380 多万美元的，有生产液晶显示板的，显示出坦洲镇产品的较高起点。

横栏人投资 7300 万元建设的岐江公路像一条巨大的生命纽带，紧紧地把该镇与中山市区、江门市连接在一起，以 1991 年 9 月公路开通为起点，横栏镇在当年还开通了 2000 门程控电话系统，马上又筹备上马万门程控系统、11 万伏变电站和日供水 9 万吨的自来水厂。硬件设施的不断完善让横栏镇经济腾飞插上了翅膀，1985 至 1991 年，该镇镇办工业产值以每年翻一番的速度递增，“三高”农业方兴未艾。1991 年，全镇工农业总产值达到了 4.2 亿元。

交通建设与经济发展是一对相生相促的因子：经济高速前行，倒逼着交通建设快步跟上甚至先行一步；而当交通网络构建成熟了，又能促进经济飞跃发展。中山的实践就是这种关系的生动体现。