

# 回家的路

文 / 谭沛梧

1984年1月邓小平到南方视察。26日晚入住中山温泉宾馆。28日早上登罗三妹山，俯瞰中山珠海的变化；下山时陪同人员建议原路返回，他斩钉截铁地说：“我从来不走回头路。”这晚，邓小平会见港澳知名人士霍英东、马万祺时说：“办特区是我倡议的，看来路子走对了。”29日中午他为珠海特区题词：“珠海经济特区好”；下午在广州为深圳特区题词：“深圳的发展和经验证明，我们建立经济特区的政策是正确的。”<sup>①</sup>

回首30年，人们回家的路，越来越近，越来越现代化了。我们一起翻开“历史记忆”<sup>②</sup>吧！

## 一、在那有家难回的岁月——艰难起步

我家在南朗镇崖口村。我1984年从师范学校毕业分配到坦洲。从地图上看，坦洲崖口之间直线距离不到30公里，但在那个年代，回家一趟却不容易。如今说起来，就像讲故事。

坦洲是著名的大沙田水乡，1957年建成连接岐关公路<sup>①</sup>的南坦路后，

<sup>①</sup> 李岚清：《突围——国门初开的岁月》，中央文献出版社2008年版，第154-155页。

<sup>②</sup> 除注明外，资料来源于中山档案信息网、《中山市志（1990）》《中山市志（1979-2005）》《中山年鉴》各卷。

才有对外沟通的公路运输。公路为沙土路，路上多为自行车、农用车。我初到坦洲工作时，回家（崖口村）要靠自行车，经西路转东路，挨村过庄，要跑老半天，精疲力尽。而长途跋涉回家一趟，只能待一晚。如果遇上恶劣天气，路面泥泞一片，自行车根本无法前行。入夜时路面没照明，伸手不见五指，特别是在荒凉路段，上不靠村，下不抵寨，真可谓“叫天天不应，叫地地不灵”。

在坦洲，村与村之间受河涌阻隔，出行靠农艇。1974年，人民公社土法上马，建成永前路，再加上公洲涌（人工运河）通航，在新前进那边山区的人才得以走出大山，否则要翻山越岭到三乡，再经西路、南坦路进入坦洲圩镇。那时农村跟圩镇间交往，来回需两天一夜，若两天的工作，就得三天两夜。如果到石岐办事就更麻烦，须提前一天买到开往石岐的头班车票，当晚住坦洲圩镇，第二天到石岐时就已是中午了，需马上办理下一天回坦洲的回程票。第二天要在石岐过夜，第三天清早起来赶上头班车，回到坦洲时却又往往赶不上回家。如果买不到车票，还得等，就好像现在“春运”抢票的情形。农民求医问药，往往就在这样的折腾中失去救援机会。“入城上落三渡海，归家往返二更天”是当时情形的写照。

当时的珠三角地区大致都一样，茂密水网与崇峻山岭相接，公路建设地质条件差，经济落后，交通基础设施跟不上。公路上没有路灯，晚上不能行车。站点没有规划，以自然村口人们乘凉的大树或祠堂庙宇做站点，不能遮风挡雨。路面为沙土路，狭窄两车道，桥梁简易，岔路、坡路、渡口多，仅广珠公路就有四个公路渡口，汽车行驶速度慢，车内座位少，运力低下。

1984年，中山市公共汽车公司在全市开通9条公路客运线路，设坦洲、南朗、三乡、翠亨等售票站（见表一），开通石岐至广州、珠海等长

---

① 岐关公路：即今广珠公路石岐到珠海段，始建于民国16年（1927年）10月，改革开放前由民间发起集资改建。起点在中山石岐津渡（即天字码头），终点在珠海拱北口岸，分岐关东路和岐关西路。岐关东路，又叫东路，现为中拱公路；岐关西路，又叫西路，现为105国道中珠段。

途班线。但从坦洲到崖口没有直达班车，要么到珠海，要么到石岐去换乘，乘客的时间都花在候车、换乘上。若选择前者，还须备好“边防证”，因途经上冲、下栅两个边防检查站时要接受边防检查。

表一：1990年中山汽车站客运路线、里程、班次、票价表<sup>①</sup>

起点站	终点站	里程	每日班次	票价
		(公里)		(元)
石岐	广州	94	20	2.35
石岐	拱北	60	20	1.45
石岐	香洲	57	8	1.45
石岐	坦洲	54	6	1.35
石岐	九洲港	63	3	3.15(空调车)
石岐	九洲城	61	2	1.53
石岐	唐家	45	1	1.13
石岐	下栅	38	1	0.95
石岐	翠亨	29	7	0.73
石岐	南萌	22	1	0.55

## 二、充满生机活力的运输市场在城乡兴起 ——不断解放思想

从1978年到1992年，中山人实现三次思想大解放，三次交通基础设施大飞跃，市场环境不断夯实。

1978年实行对外开放，粤港澳交往频繁。1981年4月广东省人民政

<sup>①</sup> 中山市交通志编纂小组：《中山市交通志》第二章“公路客运·旅游客运”条，载于中山档案信息网，1991年6月1日。

府批准规划国道 105 号线，中山段长 67.7 公里，由广中线和岐关西线组成，是广州通往珠海、澳门的主要公路，也是海外游子思乡念亲首选之路。它为中山对外贸易运输、经济、文化和旅游的发展起着重要带动作用。解放思想，让求真务实的中山人赢得“第一桶金”。

1984 年以来，中山人民乘“不走回头路”的春风，思想不断解放，运输体制不断深化。这一年政府为缓解乘车难问题，实行“有路大家行车”政策，允许私人自购车进入公路客运市场。至 1990 年，全市城乡共有个体客运专业户 238 个，中小型客车 241 辆，个体客运专业户共完成客运量 16.2 万人次，周转量 25708 万人公里。

个体客运线路灵活、扬手即停，有力缓解了公路客运乘车难的问题，但因监管跟不上，加上层层转包，出现一些违规行为，如“卖猪仔”<sup>①</sup>等。1990 年交通部门着手调结构，化矛盾，鼓励客车向大、中型化发展，淘汰小巴（面包车）。

1992 年，邓小平同志第二次南方视察后，“左”的思想藩篱被冲破，人们不再争论姓“资”姓“社”问题。乡镇企业像雨后春笋，异军突起，促进运力结构和经营模式发生了显著变化。比如，坦洲镇鼓励水上运输业发展，允许个体投入“水上摩的”<sup>②</sup>经营，坦洲河道上顿时一派兴旺，有力促进了城乡交流。但因其动力不足，效率低下，安全隐患多，随着金斗大桥建设，城桂公路二期开通，人们的出行方式改变，“水上摩的”很快就远离了人们的视线。

1996 年坦洲公共汽车公司成立，镇内开通 4 条中巴线，首次有公共汽车开往农村，大大方便圩镇周边村庄居民生活。2004 年实施“村村通公交”计划，民营资本纷纷进入公交市场，到 2005 年全镇开通公交线路 11 条，其中，镇内 7 条线路覆盖 13 个行政村和主要居民小区，日发送旅客 2.53 万人次（见表二）；跨市镇线路 4 条：包括 22 路、11A 路、39 路以

① 卖猪仔：是民间对交通运输业务中出现甩客、卖客等违规经营行为的统称。

② 水上摩的：是一种用农艇加装动力和方向控制装置改装成的机动客货运输艇，外地游客觉得好奇，把它称为“水上摩的”。

及珠海 42 路，贯通中山城区、珠海市区，还有往拱北的私营中巴线路 4 条，以及出租车（“的士”）、摩托车、三轮车（“三脚鸡”），运输市场呈现投资主体多元化、运营结构多模式的立体格局。这时，人们的城乡交流十分方便，在广州、佛山、东莞等珠三角城市，基本可以实现一天往返。

靠“摸着石头过河”、“敢为天下先”的勇气，中山人杀出了一条“血路”。

表二：2005 年坦洲镇内公交车统计表

路线	起点站	终点站	车辆	日旅客发送量
1	南溪	绵绣大地	6	5500
2	坦洲市场	第三工业区	6	5000
3	坦洲市场	十四村	9	6500
4	坦洲市场	群胜村	1	200
5	坦洲市场	建新村	1	2000
6	南溪	定溪	9	6000
7	坦洲市场	南村	1	100

### 三、“公交优先”发展战略不断提质扩容 ——下好改革一盘棋

从 1992 年邓小平发表“南方谈话”，到 2014 年“不走回头路”发表 30 周年，中山发展“公交优先”战略，围绕“建设广东省公共交通示范城市”目标，不断提质扩容，掷地有声。从“上交通、加基础、再腾飞”到全市推广公路客运公司化经营，开展运输企业资质评定，高级客车、空调客车迅速增加，公路客运从“走得了”向“走得安全、走得便捷、走得舒适”转变；再到确立“公交优先”发展战略，一步一个脚印。20 多年来，

不囿于一隅、执于一端，“马走日，相走田，炮打一溜烟”，零敲碎打，单兵突进，坚持全面改革，让各项改革综合配套、协同推进，形成整体合力，良性互动，更加注重改革的系统性、整体性、协同性。比如：

### （一）“路桥一盘棋”

路通，财通。中山“七五”时期就开始“贷款修路，收费还贷”。

1991—1995年，市镇两级通过自筹资金、招商引资等途径筹集资金33亿元，改造、新建公路近600公里。但收费公路快速发展同时也引发一些问题，如收费站过多过密增加车主负担，造成交通堵塞等。1999年5月中山市交通局按国家有关精神向政府提交“路桥一盘棋”方案。2000年5月1日零时零分，坦洲等6个收费站停止收费。

所谓路桥一盘棋，指对在本市登记上牌的机动车辆路、桥、隧道车辆通行费采取年票制，一次性征收全年通行费的制度。对外地进入的机动车辆采取次票制，在保留的各入城路口收费站或委托高速路收费站按次征收通行费。征收的通行费用于偿还城市路、桥、隧道建设的贷款。“路桥一盘棋”有力改善了中山道路通行环境。

2014年6月10日，随着1992年12月3日由市路桥公司和4家外资企业合资建成的中山港大桥扩建工程展开以及收费期满，奉献中山经济发展22年的大桥收费站宣告退役，还路于民。2015年大桥扩建工程开通后，将解决目前的拥堵。

### （二）“公交一盘棋”

所谓“公交一盘棋”，就是坚持统筹兼顾，资源整合，集约发展原则，促进公交规模化、集约化、城乡一体化。

2005年实施《中山市域公共客运交通规划》《中山市公共汽车和出租汽车抽查监督制度》，设立服务质量排行榜，推动智能公交系统投入使用，开展打击非法营运行为。

2008年为解决中山市内11家客运企业区域垄断、恶性竞争问题，实施统一规划、统一管理、统一服务标准的公交一体化运营机制。7月，市十三届二十次市府常务会议审议通过《中山市公交行业体制改革方案》，确立公交为社会公益性事业，正式启动“公交一盘棋”。12

月国务院批复同意广东实施《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020年）》。珠三角九市“一体化”社会呼声越来越大，特别是珠中江交通一体化工作摆上议事日程后，人们对改善道路的通行环境提出新的要求和期盼。据有关部门统计，2010年中山全市汽车、本地号牌摩托车均30多万辆。发展公交是减轻中山道路交通压力的“救命稻草”成为共识。

2011年，市公交公司继2010年完成城区、南朗等6家民营客运企业收购、整编、优化后，再投入2100万元，完成坦洲、三乡客运企业收购整合，成立中部、北部、南部三大公交组团营运公司，全部实行城市公交化经营，标志“公交一盘棋”基本完成，并向规模化、集约化、城乡一体化方向发展。<sup>①</sup>

### （三）“交通先行再先行、公交优先再优先”

硬件的优先，没有软件的配合，是不完美的。“公交优先”，不仅重视基础设施建设，同时重视理念入民心，实惠到民手。

2006年10月28日，第21期城市论坛以“公共交通与运输市场秩序”为主题，深受公众关注。大家就公交现状与问题、发展思路、打击非法营运等各抒己见。“公交优先”理念深入人心。

2010年，政府围绕“交通先行再先行、公交优先再优先”战略，推出中山通IC卡（以下称“中山通”）乘车7.5折、90分钟内换乘7折的优惠政策，发放特定对象优惠乘车财政补贴2186.28万元、市外残疾人优惠乘车定额补贴3.33万元，鼓励公交出行。这一年全市公交车2125台，座位62618个，全年客运量18116.85万人次，公交分担率16%以上，市域公交车辆万人保有量11标台，班线准点率提高到99%。

2011年，为更好发挥公交公益性事业功能，在总结公交惠民政策对引

<sup>①</sup> 《坦洲三乡公交改姓“公”，中山市公交“一盘棋”完成》，原载于《南方都市报》2011年10月25日。

导出行的积极作用后，通过新增、优化、加密班次，延长服务时间等多种手段，新增夜班车线路共 47 条，使夜班车服务延伸到所有镇区。10 月 1 日起进一步扩大公交惠民力度，推出刷中山通由 7.5 折优惠调整到 5 折。11 月中山通刷卡量 781.6 万人次，占客流总量 46.3%。

2014 年 9 月 1 日起，政府将每年增加投入 1200 万元财政资金为全市 60 岁以上非中山户籍老年人享受免费中山公交服务买单，估计受益的外地老年人达 6 万人。7 月 15 日起，全市开放 33 个办理点对外地老年人免费乘车的中山通集中办理。<sup>①</sup>中山公交公益性事业功能将进一步体现。

通过政府采购形式，向社会提供公共产品，让发展成果更多更公平惠及全体人民，是中山人的又一尝试。

#### （四）建设“广东省公共交通示范城市”

建设“广东省公共交通示范城市”是中山人民的梦寐以求。据说，孙中山先生早年经五桂山驿道前往澳门学医时，就希望有良好的交通条件。民国 16 年（即 1927 年），他的儿子孙科回乡（翠亨村）时就大力支持岐关公路建设，但时至改革开放初期，岐关公路仍是狭窄的沙土路。改革开放后，岐关公路不断升级换代，向现代化目标迈进。2005 年 12 月，为破解五桂山阻隔和水网分割，长期以来山前山后和东西两岸居民往来困难问题，《中山市干线公路网规划（2004—2030 年）》完成编审，规划高速公路投资 130 亿元，一级干线公路投资 430 亿元，总投资 560 亿元，建设“四高速、五横、六纵、九加密”快速交通网。

2011 年，在辛亥革命 100 周年纪念之际，市城乡规划局按“抓转型、促发展、优布局、强交通、惠民生”思路，着力打造以主城区为核心，东部、西北部与南部片区为副中心，专业镇为节点“一主三副多节点”城市

<sup>①</sup> 秦松：《中山讯：中山 60 岁以上外地老人 9 月起免费乘公交》，原载于《广州日报》2014 年 7 月 5 日。

格局，规划“翠亨新区”<sup>①</sup>新平台，“构建现代综合交通运输体系”。2013年，中山中环路等一批重大交通基础设施尘埃落定，公路密度每百平方公里128公里，比2005年每百平方公里85公里增长50.59%，实现“公交一盘棋”再优化。

2014年2月18日，中山市市长陈良贤在《中山市政府工作报告》中指出：“将统筹安排35亿元用于交通建设。加快‘改造一环、建设二环、规划三环’……全面打通重点断头路。进一步推动‘公交优先’发展，实施道路交通精细化管理，建设‘广东省公共交通示范城市’。”<sup>②</sup>

2014年被中山人定为“交通建设年”，将有力推进交通治理体系和治理能力现代化。

#### 四、没有改革开放，就没有今天的回家路

2012年12月31日，中共十八届中央政治局围绕坚定不移推进改革开放主题进行第二次集体学习，中共中央总书记习近平主持学习时强调：“改革开放是一项长期的、艰巨的、繁重的事业，必须一代又一代人接力干下去”，“改革开放只有进行时没有完成时。没有改革开放，就没有中国的今天，也就没有中国的明天。”<sup>③</sup>

中山一直是改革开放前沿，30年来创下几十项“全国第一”。从1984年春邓小平在孙中山先生故乡留下“不走回头路”警世伟言，到1994年充满生机活力的运输市场在城乡兴起，到2004年“村村通公交”，再到2011年“和谐号”闯入中山人视野，圆了小平同志1978年考察日本时在

① 翠亨新区：位于中山东部沿海，规划范围包括南朗镇、横门岛及东部沿海区域，面积共230平方公里。

② 摘自陈良贤2014年2月18日在中山市十四届人大四次会议上所作的《中山市政府工作报告》。

③ 摘自《习近平：改革开放没有“完成时”》，原载于《北京青年报》，2013年1月2日。

新干线高铁上发出的“中国需要这样高速”<sup>①</sup>的梦。30年来中山人民坚持按客观规律办事，加强“顶层设计”和“摸着石头过河”相结合，整体推进和重点突破相促进。

2014年1月18日，“改革不停顿，开放不止步——学习贯彻党的十八届三中全会精神暨纪念邓小平‘不走回头路’发表30周年座谈会”在中山温泉宾馆举行，市委领导在介绍中山发展成就时表示：“中山发展成绩是‘不走回头路’的具体实践，也是改革开放的具体实践。”邓小平胞妹邓先群将军说：“大哥的愿望就是让人们过上富裕的生活。”座谈会上大家也认为：从“小平”到“近平”，从“不走回头路”到“改革不停顿”，时间跨越30年，但改革精神却一脉相承，只有坚持深化改革，才是实现中华民族伟大复兴的重要途径。<sup>②</sup>

30年来，改革开放成果，摸得着，看得见。

6月3日农历五月初六龙王诞，是崖口村飘色节，那些从村里走出去的人，都会在这天乡梓归宁，共享改革开放的发展成果，我也不例外。出行前登陆市公交网络平台“中山公交查询”，了解212路公交车实时行驶情况。约1小时车程就到家，路上一路灯火通明，车厢内音乐、空调、多媒体广播、视频监控、GPS卫星导航一应俱全，票价4元，我刷中山通享5折优惠，实际2元一程。这种效率和幸福感，以前从不敢想象。212路公交开通，结束岐关公路东、西两线没有连接线的局面。

我相信，今后回家的路，将更近、更方便、更安全、更舒适。规划中的中山，是我们未来共同的家园，是一座智慧城市，公交、轻轨、高速、绿道、水上快线等应有尽有，穿深中通道到深圳，或跨港珠澳大桥到香港，只需30分钟。

家，更近了！

<sup>①</sup> 中共中央文献研究室/中共上海市委宣传部：六集文献纪录片《突围》，上海广播电视台，2012。

<sup>②</sup> 向才志：《邓小平：不走回头路》，载于《中山日报》，2014年1月19日。