



南沙港区

千年广州古港 筑梦国际航运

本报记者 高 炳

作为中国古代“海上丝绸之路”的起点之一，千年广州港的历史变迁书写着一部波澜壮阔的航海史。穿越时空，当下的“国际航运枢纽建设”承接千年传奇与使命，为活力与热情的港城添入几分厚重的韵味。

展开双臂，拥抱世界。广州航运中心，向历史致敬，与梦想为伴，促世界相连。



19世纪初的黄埔古港（象牙油画）



珠江鸟瞰 摄于1919年



黄埔港区 摄于20世纪70年代



西堤码头 摄于20世纪70年代



英国女王游轮停靠广州港（黄埔集装箱码头）
摄于1986年



西堤客运站 摄于1994年



台湾—广州直航班轮首航南沙港区 摄于2008年



港湾广场新貌 摄于2011年

千年古港见证时代变迁

1988年，刚从大连海事大学毕业的汪伟南下广州，成为一名引航员。这位来自安徽桐城的青年人一做决定，便让自己的人生路径定位在南海海港，一转眼就近30年。

坐在记者面前，当年的毕业生已不再年轻。谈起这份职业，身为广州港引航站站长的汪伟幽默风趣。“现在，我国的大熊猫超过1800只，而全国的引航员也仅2200多人。”

几十年来最让他感到光荣的，是以引航员的独特身份与视角，参与广州千年古港的历史，触摸中国改革开放的脉搏。

2000多年前的秦汉时期，从广州、徐闻、合浦起航至印度的南海航线，便是我国海上重要的“丝绸之路”。唐宋时期，广州成为中国第一大港，是世界著名的东方港市；由广州经南海、印度洋，到达波斯湾各国的航线，是当时世界上最长的远洋航线，为世界人民带去了美丽的丝绸、精致的瓷器。

明初、清初海禁，广州长时间处于“一口通商”局面，以广州为起点的海上丝绸之路已经有3条航线。在2000多年的漫漫历史中，相对其他海港，广州被称为唯一长期不衰的港口。

“引航是一个集专业和风险于一身的神秘行业，是水上国门形象第一人。”谈起老本行，汪伟表示，广州港引航的历史萌发于清初，在百年发展历程中，有着许多鲜为人知的故事。

鸦片战争前，广州就有“带水”这个行业。清朝“一口通商”时期，许多到中国做生意的外轮不熟悉珠江航道，必须请人引航，俗称“带水”。“带水佬”需要多年经验，且“只传子侄，不传女，不传外人”，后来李、邓、黄、张4个姓氏便垄断了广州地区的带水行业。据介绍，“带水佬”有家族式的“职盛引水工会”，其公章分成4瓣，四大家族各持一瓣，同时盖章方才有效。抗日战争爆发后，广州于1938年10月沦陷，往来广州的轮船全部停航，“带水佬”全部失业。

引航百年运，与国共荣辱。新中国成立后，中国政府收回引航权，取消了自由引水制度。广州的引水业务由广州港政部门统一管理，解放前留下的20多名“带水佬”成为新中国第一代引航员。

“引航是国家主权的一种宣示。”汪伟告诉记者，进入广州的外国船只须挂起申请引航的“G”字旗；同意引航后，又须挂起红白双色的引水旗和五星红旗。“那些饱历沧桑的新中国第一代领航员，身着制服登上外国轮船，代表祖国行使领航权，心中自豪感肯定油然而生。”

上世纪80年代，汪伟加入了引航队伍。“这个职业的专业性和风险性都很强，在珠江繁忙的航运中，引航员需肩扛担当与责任。”汪伟说，30年间，能亲眼见证改革开放后蓬勃成长的广州港，特别有意义，“现在航运发展的盛景，30年前根本无法想象。”

航运枢纽建设如火如荼

“就在咱们现在坐的地方，上世纪七八十年代还是旧码头、大排档。”在沿江东路港口中心会议室里，广州港务局副局长袁越向记者描述改革开放初期的情景。顺着窗户望去，珠江之畔高楼林立，映照出广州过去几十年峥嵘岁月里拼搏的痕迹。

去年底，广州“十三五”规划纲要正式对外发布。在这一战略布局中，建设国际航运枢纽、国际航空枢纽、国际科技创新枢纽“三大战略枢纽”，明确了广州优化城市发展的空间布局。在三大枢纽建设中，依托广州港、南沙新区的航运枢纽建设，成为这座千年港城的新动力。

在国际航运中心港口建设中，以黄埔港区为代表的老港区以“转型升级”为发展思路；以南沙港区为代表的新港区则擘画蓝图，壮志满怀。据介绍，在黄埔老港，洪圣沙码头已停止煤炭储运，转为木材运输；“保利鱼珠港”以及“华南国际港航服务中心”等项目也吸引航运物流、海事服务、航运咨询等服务机构落户黄埔，为航运综合服务区添砖加瓦。

与此同时，新港区的“南沙速度”令人啧啧赞叹。跨洋货轮泊入南沙新港，集装箱装卸发出阵阵轰鸣，卡车满载货物驶向保税仓……日前，记者来到南沙新区集装箱码头、龙穴岛口岸，透过眼前的繁忙景象，便能真切感受到广州南沙航运发展跳动的脉搏。

如今，南沙港区拥有万吨级泊位59个，10万吨级以上泊位30个，可靠泊世界最大、最先进的集装箱船舶；进出港主航道水深至-17米，满足15万吨级船舶通航能力。在塔吊林立的火热建设中，南沙港航基础设施达到国际先进水平。与此同时，在南沙注册的企业数量大幅上升，截至2015年底，南沙区新增航运相关物流企业1066家，是自自贸试验区获批前总数的3倍。



繁忙的广州港

今年以来，广州邮轮经济“井喷式增长”令人眼前一亮。依靠华南地区国际综合交通枢纽和国际航运港口中心的巨大优势，国内外邮轮巨头纷纷以南沙港区作为母港抢滩进驻。今年1至7月，广州港的邮轮旅客吞吐量达20.5万人次，位居全国前列。据了解，皇家加勒比

友好港口遍邀五洲宾客

从毕业来到广州加入引航队伍，10年前的那次引航令汪伟终生铭记。

2006年7月18日，瑞典仿古帆船“哥德堡”号抵达广州，瑞典国王夫妇随行来访。当天中午，当“哥德堡”号成功停靠南沙港区时，汽笛吹响，礼炮轰鸣。“作为引航员登上‘哥德堡’号，我心里非常激动。”汪伟表示，自己很高兴能见证这一历史时刻。

18世纪中叶，在刮起“中国风”的欧洲，充满传奇色彩的“哥德堡”号开始驶向遥远的中国，先后完成两次远洋航行，带回瓷器、丝绸和茶叶等大量中国货物。第三次航行时，“哥德堡”号在抵达哥德堡港口时船身倾斜，沉入海底。

时隔260多年，瑞典人花费10年时间精心打造的仿古船，途经西班牙、巴西、南非、印度尼西亚及新加坡，再次访问广州。这份时隔数百年的问候，映照出广州千年古港对外交流的历史荣光。

在“21世纪海上丝绸之路”重新呼唤合作的时代，广州港的海外“朋友圈”越来越大。7月7日，广州港与德国汉堡港正式签署友好协议书，东西两大古港历史性牵手。至此，广州友好港已增至33个，遍布全球五大洲。

“南沙港区的先进设施以及广州港的国际化水平让我们十分震撼。”德国汉堡港大中华区代表田安妮表示，希望与广州港共享“智慧港口”经验，进一步打造汉堡港“海上丝绸之路”枢纽港的地位。

记者从广州港务局了解到，广州港目前已与各友好港建立了适宜的合作模式，包括互设办事机构、开辟港口间航线、为双方港口相关企业搭建平台、把双边合作从港口扩散至所在城市和地区等。除此之外，广州港与比利时安特卫普港合作建立的广州安特卫普港口教育咨询有限公司，也为“一带一路”上的港口提供技术、人才、培训等多方面服务。

链接▶▶▶

广州港的友好港（33个）

美国巴尔的摩港，美国洛杉矶港，澳大利亚悉尼港，加拿大温哥华港，美国圣地亚哥港，意大利那不勒斯港，南非德班港，菲律宾马尼拉达沃港，新西兰奥克兰港，日本福冈博多港，瑞典哥德堡港，韩国仁川港，巴西苏阿普港，智利瓦尔帕莱索港，爱沙尼亚塔林港，中国台湾高雄港，意大利奥古斯塔港，印尼泗水丹戎佩拉港，西班牙巴塞罗那港，西班牙塔拉戈纳港，科威特港，土耳其伊兹密尔港，印度蒙德拉港，英国布里斯托港，塞内加尔达喀尔港，法国波尔多港，马来西亚巴生港，泰国林查班港，俄罗斯圣彼得堡港，比利时安特卫普港，美国萨凡纳港，美国纽约新泽西港，德国汉堡港。