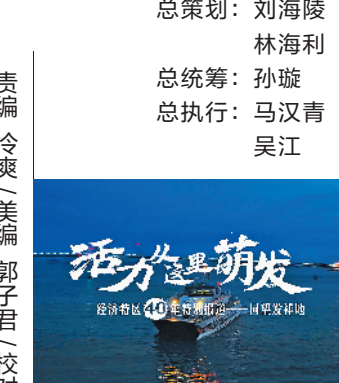


特区从这里起步

总策划：刘海陵
林海利
总统筹：孙璇
总执行：马汉青
吴江



本报同步推出微纪录片，敬请关注

A4

- 1980年，九洲港由珠海市政府投资兴建。
- 1982年9月，第一代九洲港口岸经国务院口岸办批准，九洲港成为对外籍船舶开放的一类口岸，九洲港至香港客运航线通航。
- 1982年12月至1984年，九洲港区按万吨级船舶进出标准进行港池和航道疏浚，长18千米，水深8米，宽100米。
- 1983年3月，珠海市政府建成九州客货码头。
- 1985年，九洲港区扩建，建设2个万吨级泊位。
- 1987年3月，九洲港货运码头建成投产，开始集装箱运营业务。
- 1992年9月，第二代九洲港口岸建成并正式投入使用。
- 1999年，客运码头验放量居全国港口出入境客流量之首，货运码头集装箱吞吐量跻身全国前十位。
- 2001年8月，货运码头吞吐量达到200万标箱。
- 2006年1月，开通了九洲港到香港屯门码头航线。
- 2007年7月，九洲港——香港机场航线正式开通。
- 2015年10月，九洲港货运码头正式停航。
- 2020年6月，第三代九洲港口岸（即九洲港临时口岸）启用，同年7月拆除旧口岸，筹建第四代九洲港口岸。

近四十年来，以开放姿态建设“黄金门户”，以改革引擎打造海陆立体交通枢纽——

珠海九洲港启航再出发

羊城晚报记者 林丹 吴国颂 钱瑜 郑达 何叶丹

机场航线正式开通，把国际机场带到了珠海门口。

一个港口仅有客运，显然难以达到规模。1987年3月，九洲港货运码头建成投产，开始了集装箱运营业务。1999年，九洲港客运码头验放量就已经居全国港口出入境客流量之首，货运码头集装箱吞吐量跻身全国前十位。得天独厚的地理位置，让九洲港成为珠海经济特区连接海内外的桥梁与枢纽。改革开放40年来，九洲港国际货运码头集装箱吞吐量累计达450万标箱，客运码头的旅客年验放量最高更是达到230万人次，一跃成为全国最大的水路客运口岸。在这里，旅客乘船直达香港，旅客乘船上游澳门，货物走向海外。

九洲港不仅是珠海对外交流的一个窗口，更是珠海经济特区发展的“启发者”。九洲港的发展让珠海看见了港口的价值，也让珠海懊悔在港口建设上的不足——珠海虽然是海滨城市，

却仅有小规模渔港和内河港，海港是一片空白。

得港口者得天下，珠海开始向海洋靠近。1988年，珠海提出“以港兴市、以市促港”的发展战略，迈向更广阔的海洋。“向西，向西。”珠海最终在西部的万山以及九洲、香洲、唐家、洪湾、斗门“一港七区”共同发展的格局，成为了中国华南沿海主枢纽港，正在加快向第三代、第四代港口迈进，深入拓展港口经济腹地，逐步成为辐射西江及西南地区的重要出海门户。

有了港口，才有了今天珠海工业的大发展。去年，珠海全年规模以上港口完成货物吞吐量13838万吨，港口集装箱吞吐量256万标准箱；客运及陆岛交通泊位39个，年吞吐能力旅客946万人次。

38年改革创新不止步 “黄金通道”悄然蝶变



第一代九洲港口岸(资料图,九洲边检供图)

争力、提供便捷的物流环境等方面发挥了巨大的作用，也为珠海的经济社会发展作出了不可磨灭的贡献。

时光回溯到1992年，彼时的九洲港货运码头进出口货物迅猛增长，各类问题开始浮现，改革势在必行。曾庆兆介绍，在报关报验工作方面，改变了过去分散办理手续的做法，实行海关、卫检、中行等单位集中办公，从过去的六道环节合并为两个环节，“减少了层次，方便了货主。”在进口货物查验方面，由过去多单位多次开箱改为在码头内的专用场一次开箱，统一检查。此外，在船舶查验方面，由港监（现海事部门）即时调动船舶，靠岸联检，节省了船舶在港停留时间，加速了货物周转。

查验工作一环扣一环，大大节省了时间。曾庆兆提供的一组数据更为直观：1994年，每个重箱和空箱在港口的堆存时间分别只有3.2天和4天，远低于国际通常的集装箱在港周转时间7天的标准，在全国同行业中处于领先水平。这直接让当年的港口

货物吞吐量创口岸开放以来的最高水平——集装箱进出量达26.8万箱，比1993年增长31%；散货达160万吨，比1993年增长22%，“这超过了当时港口的设计能力”。

从上世纪90年代初期就开始做外贸生意的老侯对此深有感触，改革后，由于通关便捷，他把大部分的精力都放在了工厂运营中，工厂的绩效突飞猛进。“之前的通关货班轮的出口手续要等到晚上10时以后才能办，1994年7月实施不登轮检查后，一般可以在下午5时即可办妥。”老侯说。

作为珠三角最早的对外开放一类口岸和珠海最早的专业集装箱码头，九洲港货运码头一直承担着全市集装箱进出口的主要运输任务，直到2015年10月，九洲港口岸货运功能整体搬迁到洪湾码头，但它留下了一系列引人瞩目的成绩：1999年，九州货运码头集装箱吞吐量跻身全国前十位；2001年8月，货运码头吞吐量达到200万标箱……

再出发

九洲港口岸原址将开始重建，打造全新城市会客厅

水上交通枢纽 + 观景居住社区 这里将成为珠海“代言人”

全国最大的水路客运口岸之一——珠海九洲港将迎来蝶变！近日，羊城晚报记者走访现场发现，九洲港临时客运站场正式全面启用，原到港旅客通道全部转场至临时客运站，自此，九洲客运港所有境内航线航班都已转场至位于原站场西侧的临时客运站场运营。而九洲港口岸原大楼已被围蔽，原口岸客运大楼全部设施停用，口岸大楼进入清拆准备阶段。一个新“城市门户交通枢纽”正呼之欲出。

目前，九洲港临时口岸客运站开设有九洲港至深圳蛇口、深圳机场、海上看珠海、九洲岛等水路客运航线，以及珠海机场、珠海海泉湾、横琴长隆、斗门等陆路直达班车。香港航线因受疫情影响暂未恢复营运。

珠海九洲港客运服务有限公司相关负责人称，所有航线均已转场至临时客运站场，九洲港口岸原址也将开始重建工作。目前，珠海到蛇口航线往返接近40个航班，客流恢复到疫情前五成左右，随着疫情逐步得到控制，未来将不断加开航班。新九洲港（口岸）客运站中心预计于2023年完工。这期间，旅客的出行并不会受到影响。

拥有近40年历史的九洲港，正迎来新一轮的蜕变。据了解，新九洲港口岸客运中心及九洲港片区的设计单位为美国SOM建筑设计事务所，该事务所是世界顶级设计事务所之一。新客运中心将秉承美观和谐的设计理念，完美融入九洲湾的自然与人文景观，充分发挥城市门户交通枢纽的作用，构建海陆立体交通网络，成为兼顾交通运输与旅游功能的新型口岸客运站场，为旅客出行提供完美的体验和出行便利。

此前，珠海市对九洲港地区控制性详细规划进行了修改，明确该片区定位为中心城区水上交通门户枢纽、滨海商业休闲景观区、滨海高档居住社区。九洲湾项目拟投资近130亿元，占地20万平方米，总建筑面积逾70万平方米，包含商业、办公、住宅、酒店、游艇码头、交通枢纽等功能。

据了解，九洲湾片区（含九洲港口岸）作为九洲控股集团统筹开发的蓝海经济产业园区项目主要陆域区域，将承载九洲港口岸的历史底蕴，打造成为粤港澳大湾区的综合交通枢纽样板、世界级的湾区城市门户样板、海洋特色休闲旅游经济样板、粤港澳大湾区“一程多站”的滨海国际旅游休闲目的地及国家全域旅游示范区的标杆项目，是未来珠海城市的形象代言、城市会客厅、观光打卡胜地。

亲历者

在九洲港工作35年，余永德见证港口发展和特区腾飞

从偏僻小港口到“黄金门户”

21岁的时候，余永德从海南来到了珠海，进入九洲港工作，一干就是35年。他是一名普通的员工成长为珠海市九洲港客运服务有限公司的客运服务总监。35年时间里，他见证了九洲港的发展，也见证了九洲港在珠海经济特区发展中所发挥的重要作用。

进入九洲港的小路没路灯

说起从海南到珠海工作的原因，余永德说，他是一个有特区情怀的人。“珠海经济特区建立后发展迅速，我对珠海特区十分向往”。1983年之前，余永德曾经来过一次珠海。一来到珠海，他就感受到这是一个自然环境特别优美的城市。“虽然当时城市建设刚起步，但珠海有天生的秀美，加上有特区的政策，应该很有前途”。

余永德告诉羊城晚报记者，他1985年刚到珠海时九洲港处于起步阶段。当时九洲港的位置在珠海还算比较偏僻，进入九洲港的小路甚至连路灯都没有安装。“到了晚上没有了航班，就没有照明了”。

“一开始我们员工不到20人，是利用原来比较简陋的货运站场来提供服务的。”余永德从基层工作干起，现场售票、验票、卫生保洁，他都做过。当时从九洲港到香港的航线并没有并入余永德所在的公司，他们公司负责的航线只有两条：一条从九洲港到深圳蛇口，另外一条是水上澳门游航线。“这两条航线班次少，客运量也少。早上、中午、晚上各几班”。

连接香港的主要交通通道

随着改革开放的力度不断加大、珠海经济特区建设的不断推进，珠海市九洲港客运服务有限公司抓住机会不断增加航班，成为珠海对外交流的重要交通枢纽。“尤其是在香港、澳门回归祖国后，加上港澳自由行的启动，珠海与港澳的交往越来越密切，九洲港对外的客流运输快速增加。我们现在从8时到21时，几乎每小时就有一个从九洲港到香港的航班”。

在港珠澳大桥没有正式通车之前，九洲港是游客从珠海前往香港的主要交通渠道，在对外交流尤其是对香港交流中，九洲港扮演了很重要的角色。香港机场是全世界重要的航空枢纽。之前游客从珠海到香港乘坐飞机需要换乘交通工具，并不便捷。2007年，九洲港在开通直达香港航班的基础上，开通了前往香港机场的航线。值得一提的是，九洲港客运站设置了登机服务，游客在九洲港客运站办理登机手续，抵达香港机场后可以直接登机。

开启第三个建设发展阶段

珠海九洲港客运码头依托得天独厚的地理位置，成为珠海经济特区的重要对外窗口，珠三角水路客运的“黄金门户”和连接珠三角地区的重要交通枢纽。它是国家一类对外开放口岸，在全国率先实现“海陆空”一站式服务的港口。

如今，已经使用了20多年的九洲港综合大楼已难以满足发展需求，九洲港开启了自己第三个建设发展阶段。据介绍，下一步九洲港的基础设施会有更高的规模，能为旅客提供更好的服务交流。例如按照全新的规划，今后九洲港的服务会更加科技化、人性化，进出港会更加便捷，出入境采用立交分离。

余永德也意识到，随着珠海对外立体交通的建立，水运面临新的竞争，这成为九洲港今后发展面临的新课题。“公司针对变化谋划了新的发展，不仅站场将全方位的提升，为旅客提供综合性服务，在航线方面也会扩展海上旅游业务”。余永德感慨，35年的港口服务工作是他人人生宝贵的经历。他认为，九洲港的发展是珠海经济特区发展、中国对外发展的见证，自己35年的九洲港工作经历也体现了自己的人生价值。

九洲港在珠海对外交流中发挥了重要作用（资料图,九洲集团供图）