

孙中山的“南方大港”与新时代的 粤港澳大湾区*

朱丹

(华南理工大学外国语学院, 广东 广州 510641)

[摘要] 自清代以降, 珠三角地区作为中国重要的对外门户, 不断吸收来自西方世界的新鲜事物, 逐渐发展出自身的海洋文化传统, 在旧时的中国独树一帜。在此背景下, 早已对海洋文化耳濡目染的孙中山在其执政后便把眼光投向了充满无限潜力的大洋之上, 首次在中国历史上对珠三角地区进行了整体性的战略规划, 提出了建设“南方大港”的宏伟目标。正如孙中山的其他诸多计划一样, 建设“南方大港”的核心思想是发展实业、振兴中华。围绕这一核心思想, 孙中山颇具超前眼光地阐明了“南方大港”与香港之间的区域协同发展理念; 建设性地提出了珠三角地区江河水运系统的改良计划; 大胆地设想了未来的广佛同城; 全局性地把握了沿海与内陆地区的关系。作为一项综合工程, “南方大港”不仅仅只是一座传统意义上的大型商业港口, 它系统性地涵盖了当时珠三角地区的海内外贸易、工业技术、交通规划、农业基础、乃至旅游潜力等多个方面, 与新时代《粤港澳大湾区发展规划纲要》颇有几分相似之处。尽管孙中山所处时代的局限性严重地阻碍了“南方大港”计划的实现, 但他的伟大尝试却不失为当时中国的一声呐喊, 也为新时代粤港澳大湾区发展留下了宝贵的精神财富和文化遗产。

[关键词] 孙中山 “南方大港” 粤港澳大湾区 区域协同发展 《建国方略》

[中图分类号] K25 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 2096-983X(2022)04-0018-09

“湾区”既是一个地理概念, 也是一个经济概念。世界上著名的纽约湾区、旧金山湾区、东京湾区, 都是驱动全球经济发展的重要引擎和促进技术创新的开路先锋。粤港澳大湾区由香港特别行政区、澳门特别行政区和广东省广州、深圳、珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门、肇庆这9个珠三角城市组成, 总面积达5.6万平方公里, 2019年粤港澳大湾区常住人口达到

7264.92万人。^①近年来, 伴随着珠江三角洲的产业升级和转型的加快, 高新技术、信息经济等新兴行业发展迅速, 粤港澳大湾区吸引了大量来自全国各地的就业人口。

粤港澳大湾区建立在一个国家、两种制度、三个关税区和三种货币的基础上, 国外尚无先例, 充分体现了中国共产党“一国两制”的制度优势。作为习近平总书记亲自谋划、亲自部

收稿日期: 2021-09-10; 修回日期: 2022-04-25

*基金项目: 教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目“英语创意写作与推动中国文化走出去研究”(17JZD039)

作者简介: 朱丹, 讲师, 博士, 主要从事国别与区域研究。

①数据来源: 《广东统计年鉴》《香港统计年鉴》《澳门统计年鉴》。

署、亲自推动的重大国家战略,中共中央、国务院在2019年2月18日正式印发了《粤港澳大湾区发展规划纲要》(以下简称《纲要》),标志着粤港澳大湾区已经步入了全面建设阶段,它从全局出发为粤港澳大湾区的发展擘画蓝图。

在世界范围内,粤港澳大湾区被公认为是继美国纽约湾区、旧金山湾区及日本东京湾区之后的第四大湾区。中国社会科学出版社的《四大湾区影响力报告(2018):纽约·旧金山·东京·粤港澳》对以上4个湾区做了深入的调查研究,认为粤港澳大湾区整体影响力排名第3,其中经济影响力居首,文旅影响力排名第3。^[1]傅承哲博士通过研究发现,由粤港澳大湾区特殊历史所带来的文化异质性对粤港澳大湾区文化共同体的构造成了一定的阻碍。^[2]蒋明智教授则认为粤港澳大湾区需要重点聚焦自身的文化品牌。^[3]可见,文化建设既是当前粤港澳大湾区发展的一个瓶颈,也是加强粤港澳大湾区民众凝聚力的一个关键手段,急待我们找到具体的抓手。

关于文化建设,《纲要》明确提出了“支持中山深度挖掘和弘扬孙中山文化资源”^[4],足见“孙中山文化”在粤港澳大湾区文化建设中的特殊地位。长期活动于广东和香港的孙中山无疑是粤港澳大湾区一张共同的文化名片,而孙中山与粤港澳大湾区的不解之缘其实早在《纲要》发布的一百年前就已结下。在社会思潮涌动的1919年,孙中山在《建国方略》中提出要建设“南方大港”。^{[5] (P130)}这个伟大的设想旨在建设一个以广州为核心向外辐射的超级工商业中心,它和新时代的粤港澳大湾区有着一定的相似之处,但同时也带有深深的时代烙印。今天我们重新挖掘孙中山的“南方大港”概念,有助于推动粤港澳大湾区的文化建设,从而增强粤港澳大湾区的文化向心力。

一、孙中山提出“南方大港”的时代背景

今日粤港澳大湾区的建设是在新时代国

力强盛、技术发达的条件下稳步实施的,这和一百年前孙中山提出建设“南方大港”时积贫积弱的中国国情相比有着天壤之别。尽管如此,一百年前的孙中山还是对他心中的“南方大港”进行了颇具浪漫主义色彩的设想。

任何一个伟大的历史人物在提出伟大的设想时都不是一蹴而就的,他们都离不开优秀民族文化的哺育,离不开从前代先哲精英那里的承继,更离不开特定的历史时空。孙中山关于“南方大港”的伟大设想与广州独特的海洋文化优势,中国严峻的南海形势,孙中山个人的成长经历以及20世纪初兴起的“太平洋时代”都是密不可分的。

(一) 广州独特的海洋文化优势

中国古代作为“瘴疠之地”的南粤大地似乎一直掩盖在中原文化的光环之下。沧海桑田,当中国传统城市还处在封闭的社会环境中,年复一年地重复着缓慢的生活节奏时,广州开始逐渐地发展起来。广州的崛起无不与清代前中期的对外通商政策相关。1684年,康熙皇帝宣布实施海禁,并设立了广州的粤海关、厦门的闽海关、宁波的浙海关、上海的江海关。到1757年,乾隆皇帝又封闭了这其中的三个海关仅留下广州的粤海关作为唯一通商之口岸。此后的一个多世纪里,广州对外贸易稳步发展,走上了发展的快车道,一跃成为全国风气最开放的城市。“但见负山含海,比屋连云,果然好一座城池,熙来攘往,商场辐辏,端的名不虚传!”^[6]正是当时广州城的真实写照。

广州与西方交流的悠久历史加之自身得天独厚的区位优势,使得漂洋过海的西方文明逐渐对广州产生了潜移默化的影响。到了晚清,广州在西方海洋文明的冲击下,普通民众的社会生活方式、思想观念都发生了一定的变化,形成了自身独特的海洋文化。

当时对外贸易的兴盛使得中国各地乃至世界各地的商人云集到广州进行进出口贸易,名曰“走广”,和今天的广交会如出一辙,广州已经成为一个名副其实的全球贸易中心。19世纪80

年代以后,由于洋布等洋货商品价格的下跌,洋货已经逐渐走进普通平民百姓的日常生活中,洋货消费则为广州市民注入了西方消费观。^[17]清代诗人罗天尺在《冬夜珠江舟中观火烧洋货十三行因成长歌》中描写了当时广州进出口贸易繁荣至极的场景:“广州城郭天下雄,岛夷鳞次居其中。香珠银钱堆满市,火布羽缎哆哪绒。碧眼蕃官占楼住,红毛鬼子经年寓。濠畔街连西角楼,洋货如山纷杂处。洋船争出是官商,十字门开向二洋。五丝八丝广缎好,银钱堆满十三行。”^[18]在这种文化下生活着的人们即便不是商人巨贾也早已对洋货司空见惯,“番珠犀象如山,花鸟如海,番夷辐辏,日费数十万金,饮食之盛,歌舞之多,过于秦淮数倍。”^[19]清朝末年,生活在广州的人们要比生活在北方的人们更多地使用洋货。^[10]

除了洋货,生活在晚清广州城及其周边的人们对洋船(当时亦称为“火轮船”)也都再熟悉不过了。也许是由于洋船更贴近广东人的日常生活,相比于大多数内陆地区的人们对洋船的恐惧,广东人很早就适应了这种新型的交通工具。晚清前期“粤东三子”之一的张维屏就曾对洋船表现出一种敬畏,他写道:“渡水偏无楫,非车却有轮。始燃惟用火,既济不劳人。圆转机何捷,熏蒸器乃神。圣朝恩似海,常许往来频。”^[11]张维屏对洋船的敬畏之情绝非崇洋媚外,而是代表了最早开眼看世界的中国人对先进科学技术的向往以及对外部世界勇敢探索。洋船的到来彻底改变了广东人传统的出行方式,正如高铁改变了当今中国人的出行方式一样。众所周知,古代岭南地区的人们要进京往往要翻越梅岭古道后绕道江西再北上,而乘坐洋船走海路北上则大大改善了广东人的出行条件,当时甚至有人直截了当地说道“广东进京,虽然路远,有火轮船倒也便当”。^[12]

晚清广东的买办阶级也在一定程度上加速了广东对海洋文化的吸收。晚清广州海洋文化。《红楼梦》第五十六回对“买办”这一职业有着较为深入的描写,《红楼梦》里面的“买办”就

是那些专为宫廷或官宦贵族家庭服务的采购商。但是到了清代晚期,买办已经发展成专为外国商人服务的交易代理人了。根据聂宝璋先生的研究,当时在广东的买办主要有为停泊在黄埔、澳门的外国商船采购生活物资的商船买办以及专门代理外国商馆事物的商务买办。^[13]在晚清,买办的数量在广州是如此之多,以至于他们生成了新的买办阶级。广东在当时中国的买办势力之大,甚至直接影响到了上海和天津的口岸,上海的买办就“半皆粤人为之”,^[14]当时在上海和天津的著名广东籍买办就多达几十人。^[15]

(二)晚清时期严峻的南海形势

中国的南海有着极其丰富的海洋资源和重要的地理位置,是南部边疆的一道天然防线。它对粤港澳大湾区的经济开发、贸易往来、缉私和国土安全等方面都有着极其重要的战略地位。近年来,美国海空军频繁侵犯我国南海,其真实意图就是想挑战我国的南海主权。南海主权问题由来已久,早在晚清时期,南海的主权问题就已凸显出来。南海所蕴藏的丰富自然资源、重要的战略地理位置在那时起就已经引起了英法德日等列强的觊觎。

晚清的南海形势极其严峻,在所有侵略中国的国家中,英国首当其中。在孙中山出生的前后数年间,英国的舰船在南海的勘测就已经遍及中沙、西沙、南沙和东沙群岛,非法勘测的次数近30次。^[16]德国也对南海有过非法勘测史,不过在1883年两广总督查明情况并与德交涉后,德国被迫停止调查。^[16]1898年12月,法国欲在我国西沙群岛上为中、越渔民建立供应站,但在清政府的抗议下,这一企图未能实现。^[16]日本则直接对我南海的磷矿资源^[17]和渔业资源^[18]进行了窃取。

在与列强的斗争过程中,晚清政府也尽其最大努力来加强南海诸岛的开发建设,提出了“水界”、渔业区等海域概念。^[19]清政府的这一系列举措说明在19世纪末,中国的有识之士已经对国家海洋战略具备了一些懵懂的认识。

（三）孙中山的个人背景

1866年11月12日，孙中山出生在广东省香山县（即今天的广东省中山市）翠亨村一个贫农之家。该地濒临中国南海，又毗邻香港、澳门，长期以来受侨民文化的影响，比当时的内陆地区更为开放。早年的孙中山常游走于一些海洋国家，并深受西方近代海洋思想的影响。在孙中山一生中，曾6次横渡大西洋，4次横渡太平洋，4次横渡印度洋；多次往来于美国、英国、法国、日本、新加坡等国。有人统计过孙中山一生的航海距离约20万公里，约等于绕地球5圈。^[20]

可以肯定的是，在还没有飞机的时代，孙中山有很长一段时间是在茫茫大海上度过的。孙中山丰富的海外阅历加之和海洋的亲密关系，使得他比同时期的中国政治家更多了一份让中国走向大洋的向往，他颇有远见地提出：“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。”^[21]可以说，孙中山的海洋观真正做到了知行合一，具有极强的实践意义与革命性，这也是为什么孙中山能够提出“南方大港”的根本原因。

（四）太平洋时代的到来

早在19世纪中叶，马克思恩格斯就已经意识到太平洋在今后世界政治舞台上的重要性。恩格斯在《新莱茵报》的《民主的泛斯拉夫主义》一文中就曾预言太平洋将开辟世界贸易新的方向。^[22]后来马克思也在《国际述评》中预言“从查理斯和旧金山通往悉尼、广州和新加坡”的固定航线将成为“伟大的世界交通航线”；太平洋的两岸也会很快像美国东海岸一样变得人口密集、贸易繁荣、工业发达。^[23]

到了20世纪初，太平洋地区的经济活动得到了翻天覆地的变化。日本经济高速发展，中国和印度等亚洲国家的工业也由于欧洲陷入第一次世界大战的泥潭而得到了喘息的机会。此时大洋彼岸的美国西海岸早已从一片蛮荒之地渐渐发展成工商业发达的地区；通过美西战争，美国甚至将自己的势力扩张到了菲律宾。在此背景下，美国总统西奥多·罗斯福提出“太平洋

时代”这一政治概念。^[24]

就在美国总统西奥多·罗斯福提出“太平洋时代”这一政治概念之时，大洋彼岸的孙中山敏锐地觉察到了世界海洋局势的变化。他在为《战后太平洋问题》一书作序指出，“今后之太平洋问题，则实关于我中华民族之生存，中华国家之命运者也”，“海权之竞争，由地中海而移至大西洋，今后则由大西洋移至太平洋。……盖太平洋之重心，即中国也。争太平洋之海权，则争中国之门户耳。谁握有此门户，则有此堂奥，有此宝藏也。人方以我为争，我岂能付之不知不问乎？”^[25]正是在这种背景下，孙中山更加明确了未来的中国应当把战略目光投向广大的太平洋世界。

二、孙中山开发“南方大港”的中心思想

作为一名生长在广东且长期活动在中国广东的革命家，孙中山对广东的山河湖海自然了如指掌，这一点我们从他的《建国方略》中便可见一斑。孙中山提出中国要建立“北方大港”（在天津大沽口与秦皇岛两地中途，唐山清河与滦河两河口之间。）“东方大港”（上海）以及“南方大港”（广州）这三座世界级大港，这其中关于“南方大港”的描述最为详细，孙中山甚至把珠江入海口每一段的水文勘测数据都标识了出来。在孙中山对“南方大港”缜密的计划中，最为重要的中心思想乃是发展实业，以振兴中华。

对于当时的中国人来说，精通生财之道的人并非凤毛麟角。德国人李希霍芬在19世纪末中国的旅行中就发现中国人非常善于与贸易打交道，当他在1869年游历汉口的时候不禁感叹，除了上海以外，外国人的贸易利润都逐渐被中国人赚走了。可见晚清中国人的商业头脑也一点不比外国人差。但同时，李希霍芬也一针见血地指出“开放口岸对于外国人来说从总体上是有益的，如此他们才能将欧洲工业产业的利润延伸到中国。”^[26]李希霍芬的言外之意是说一个仅有

商业而无实业的中国是无论如何也竞争不过欧洲工业国家的,根据马克思·韦伯的理论,这正是传统国家与发达的资本主义国家最本质的区别:前者仅仅只是追求利益的最大化,而后者则更加注重依靠持续的、理性的手段去追求不断再生的利润。^[27]

据统计,1910年广州入会的商会就达28884户,而到了1928年,广州商业店铺就达到了34000间,商业区的人口占总人口的30%,20世纪20年代广州是一座典型“商强工弱、城乡协作、消费至上”的城市。^[7]历史证明,一个国家或一座城市如果只懂得如何经营商业是无法持续强盛下去的,古代活跃在印度洋上的一些城邦小国就曾通过海上贸易雄极一时,但后来几乎无一例外地被历史所遗忘。^[28]

甲午战争的战败以及庚子事变的屈辱萌生了最初的实业救国思潮;在民国建立以后,实业救国思潮达到高潮并席卷全国上下,^[29]涌现出刘鸿生、荣德生、荣宗敬、项松茂等一批实业救国企业家。此时孙中山准确地把握了“夫国之贫富,不在钱之多少,而在货之多少,并货之流通尔。”^[51(P19)]他认识到中国人和洋人相比并不是输在了商业上,而是输在了工业上,“故开港通商之后,我商业则立见失败者,非洋商之金钱胜于我也,实外洋入口之货物。”^[51(P20)]正如今天的国际竞争总是强调要掌握核心技术一样,一个国家若想真正发达富强起来,光靠商业领域中的小聪明是无济于事的,关键还要有能拿得上台面的硬实力。孙中山认为“建设为革命之唯一目的”,如果不去积极建设这个国家,那还不如不革命。^①

因此,孙中山开发“南方大港”的本质目的并非进一步扩大广州地区的商业规模,而是借此大港刺激广州地区的制造业并最终向世界大量输出其工业产品。那么,广州要成为中国南方的制造业中心——“南方大港”又具备哪些具体的条件和资格呢?这正是我们下面所要讨论的主要内容。

三、孙中山开发“南方大港”所具备的必要条件

在那个连温饱都成问题的时代,要想建设开发“南方大港”绝非一件容易的事情。《建国方略》的开篇就是“以饮食为证”,可见孙中山将粮食生产视作建设中的重中之重。孙中山认为广州在粮食生产方面具有得天独厚的优势,广州及其周边地区具有当时全中国最肥沃的冲积土壤,每年可耕种两次水稻、一次马铃薯或甜菜等杂粮,水果种类也极为丰富。^[51(P131)]在物流不发达的100年前,新鲜的蔬菜和水果还无法被人们快速便捷地运输,珠三角的农业优势可以缓解广州的粮食压力,成为当时发展珠三角工业的必要条件之一。

其次,孙中山认为在西方工业革命之前,广州作为“东亚实业中心”已经享誉海内外达数百年,现在应当是吸收西方先进工业技术来助力广州复兴的时候了。^[51(P131)]广州重新成为制造业之中心乃名至实归,这无不透露了孙中山先生心中压抑已久的“中国梦”,也是一位伟大的爱国领袖在那个满目疮痍的年代中的一次呐喊。孙中山的“中国梦”在本质上是实现国家的强大、民族的振兴。习近平总书记说“实现中华民族伟大复兴,就是中华民族近代以来最伟大的梦想。这个梦想,凝聚了几代中国人的夙愿,体现了中华民族和中国人民的整体利益,是每一个中华儿女的共同期盼。”^[30]发展以广州为中心的珠三角地区,无疑在当时承载着南粤大地上无数爱国民族资本家的赤子之心,对他们来说,广州就是梦开始的地方。

第三,孙中山认为广州具有建设世界海港的得天独厚的地理优势。^[51(P131)]在交通尚不发达的一百年前,内河运输在中国仍扮演着举足轻重的角色。民国时期著名的海关基本都设在水系极其丰富的城市中:江海关的所在地上海拥有黄浦江、苏州河和长江;江汉关的所在地汉口拥有长江和汉江;津海关的所在地天津拥有

① 蒋永敬. 胡汉民先生年谱. 台北: 国民党中央委员会党史委员会(台北), 1978: 239-240.

海河和京杭大运河；而粤海关的所在地的广州则有东江、北江、西江和珠江等水系。广州作为东江、北江、西江的会流点，可直接辐射至东、北、西三个不同的方向，几乎囊括了整广东，而广州的珠江又恰好为海洋航运之起点。

最后，孙中山也不忘提及广州的“生态文明”，他认为广州宜人的自然环境足以吸引大量外来人口前来定居。孙中山还把广州看作是“建一花园都市，加以悦目之林圃”的理想地点。今天，“花城”正是广州市的一个别称，城市道路边的花木似乎在无形地向孙中山的“花园城市”致敬。孙中山甚至还构想要把广州北部的山谷经营成理想的度假胜地。^{[5] (P137)} 孙中山提出来的这些设想，新时代的广州一点也没让他失望，从化的山谷早已成为了广州热门的温泉度假胜地，而《纲要》也明确将“建设宜居宜业宜游的优质生活圈”^[4]纳入了其发展目标中。

四、孙中山“南方大港”的区域协同发展观

孙中山的“南方大港”绝非仅仅只是一套孤立的港口系统，它更接近于我们今天流行的“粤港澳大湾区发展”这一区域协同发展概念。孙中山因地制宜，设想将广州、香港、佛山等地联成一片进行统筹发展，这在中国历史上也是史无前例的。

（一）“南方大港”与香港的关系

要开发“南方大港”，就不得不考虑香港这个毗邻广州的世界级港口城市，孙中山清醒地认识到当时香港作为世界级港口所具备的优势：拥有深水港口，技术成熟且具备英国的先进管理经验。当孙中山提议要在广州建设世界一流的大港时，港英政府便突然警觉了起来，因为他们害怕崛起的广州影响到他们作为中国南方唯一世界级港口的地位^{[5] (P130)}，正如19世纪70年代前后的汉口商人取代外国人在当地经商的地位一样。^[27]

对此，孙中山提出广州和香港应当互利共赢，只有当广州乃至整个中国南方都发展好了，香港才会变得更加繁荣昌盛。因为仅凭一个单独的海港是很难发展壮大的，只有当来自广州和中国南方的人口和商品都增多了，香港才能获得更多的机遇，同时也更能发挥其世界港口的优势。

为了说明区域协同发展的重要性，孙中山还拿北美西海岸的港口发展历史进行了说明。在北美西海岸还未发展的时候，加拿大的维多利亚港虽然独占了周边地区的海上进出口贸易，但依然不算繁荣。而当周边地区的温哥华、西雅图、塔科马等港口城市纷纷崛起的时候，维多利亚港反而发展得更好了，这就是区域性工商业协同发展的最好佐证。因此，广州和香港的发展完全可以参考北美西海岸的发展模式，港英政府不但不用顾虑广州发展所带来的竞争，还应当全力支持广州及其周边地区的建设。^{[5] (P131)}

实际上，广州与香港的合作往来由来已久。早在1848年，英国人创办的省港小轮船公司就已经开通了广州和香港之间的定期航线，成为外资在中国开办的第一家经营定期航班的轮船公司。^[31]位于今天广州市海珠区革新路124号的太古仓码头曾在20世纪初经营着广州-香港的航运，是两地间交往的真实历史写照。广州-香港便利的航运是两地合作交流的基础，一些广州的民族资本家最早就是从香港引进技术和设备发展起来的。比如1876年在广州十八甫创办的陈联泰机器厂的机械设备和1887年在广州创办的平安轮渡公司中的小轮船就都是从香港购置的。^[32]

新时代粤港澳大湾区的发展同样也离不开各区域间的交流与合作。当代香港繁荣稳定可以为珠三角提供大量资金并促进全球贸易。2019年，广东省出口的商品中经过香港地区的就达到了10787.1亿元，远超第二位美国的6964.5亿元。^①另一方面，香港的高端服务业、教育、科技、人才也大大促进了珠三角地区制造

①数据来源：广东省统计局。

业尤其是高端技术产业的发展。^[33]

(二) 改良水运系统

要在广州建造世界级的港口必然离不开对江河的治理,孙中山把江河治理大致分成了珠江入海口、西江、北江、东江、广州市河汊这五个部分进行整治。为了获得一条从广州通往大洋的深水水道,孙中山计划加深广州出海口(主要是零丁以北)的水道以通行巨轮。为了使航道更加经济便捷,他还提议填塞某些对于航运没有实际作用的小河汊以充实主航道的水流。^{[51](P137)}

孙中山希望通过改良西江航道以带动整个西南地区的发展,大一点的航船可直接开入南宁,当地丰富的矿产资源便可得到更好的开发和利用。而改良北江航道则可打通海洋到韶州这个粤北最重要的商业中心的航线,粤北的煤矿、铁矿便可输送到广州以发展工业。而东江航道的改良则可直接加强广州与东莞、惠州的联系。^{[51](P139-143)}晚清以来,武汉素有“九省通衢”之美誉,正是因为武汉的水系四通八达且得到了良好的开发利用。广州是西江、北江、东江这三江的会流点,如果改良好这三条江的通行状况,则广州至少可以在广东本省之内像武汉那样四通八达。

进入新时代,上述这些航道的开发和整治已完全步入正轨。2014年7月10日,南宁港中心城港区牛湾作业区正式开港运营,使得广州到南宁集约化、现代化的航运成为现实;国务院在2014年批复了《珠江—西江经济带发展规划》,广东广西两省可以在西江航道的基础上整合各区域的优势资源。广东省政府从2015年开始了《北江航道扩能升级项目》,使得252公里长的北江河段通航一千吨级船舶成为可能。广东省交通运输厅的《广东省航道发展规划(2020—2030年)》则把东江河源龙川到东莞石龙的292公里河段规划为一千吨级的航道。

(三) 广佛同城的雏形

孙中山的“南方大港”绝非只是广州这一座城市的建设计划,孙中山更希望能通过“南方大港”以点带面,刺激整个珠三角地区的经济

发展。他主张把工业基地修建在从芳村到佛山的岸边,以便让这些工业基地获得廉价的水运运输服务。^{[51](P137)}虽然孙中山对广州和佛山之间的开发只有寥寥数语,却不失为广佛同城概念的最早雏形,体现了孙中山的区域协同发展观。

(四) 建设西南铁路系统

孙中山“南方大港”的最后一项重大规划是建设一整套西南铁路网,这些铁路的终点都是广州。自明清以来,广西就是广东最方便通达的省份,广东向广西输入了资金和技术,激发了广西的区域经济分工。^[34]孙中山的西南铁路网计划正是想借“南方大港”的经贸优势带动西南内陆地区的发展;同时,这些铁路也可以将西南地区丰富的矿产资源输送至广州及其周边地区用于工业开发。^{[51](P145-151)}虽然相隔了一百年,但孙中山关于西南铁路网的空间布局与《纲要》中关于泛珠三角区域发展的空间布局却不谋而合。《纲要》中明确提出了要依托沿海铁路、高等级公路和重要港口来实现粤港澳大湾区与北部湾城市群的联动发展。^[4]孙中山的空间布局和他的协同发展观足以证明中国人在很早以前就已经开始大胆尝试建立一个类似今天粤港澳大湾区的区域共同体。

五、小结

今天,当我们重读一百年前《建国方略》中的“南方大港”计划时,不禁佩服孙中山的远见卓识。孙中山的“南方大港”计划是中国近代史上对珠三角地区第一次较为全面、系统、准确的经济发展规划,这其中的一些思想和一百年后的“粤港澳大湾区建设”竟不谋而合。

令人惋惜的是,在那个满目疮痍的旧中国,军阀混战,列强欺压,封建保守势力仍未完全根除,孙中山的一切建设发展计划似乎都只是民国的终极幻想。在新中国成立前,国民党政府在广州修建的黄埔港也只不过是一个400米钢板桩堤岸的简易码头,仅能停靠3000-4000

吨位的轮船3-4艘。^[35]这不禁让人感慨孙中山在提出“南方港口”这一宏伟计划时所面临的巨大阻力。透过这个计划,我们似乎可以看到孙中山那忧郁的目光穿透了近代中国幽暗的长夜,梦想着中国的未来能够更加美好,并把希望寄托在了我们后人身上。

进入新时代,粤港澳大湾区的广州港和深圳港、香港港一道,常年跻身于世界集装箱年吞吐量前10的位置。^①当代的广州港无论是在规模上,还是在现代化程度上都远远超出了孙中山提出“南方大港”的最初构想。孙中山还有很多在当时看起来是天方夜谭的梦想,在今日也都已成为了现实。现在湖北省的长江三峡工程、上海的洋山深水港、长江上一座座跨江大桥和隧道、横贯全国的高铁系统和粤港澳大湾区建设,几乎都可以在孙中山的《建国方略》中找到它们的影子。正如习近平总书记《在纪念孙中山先生诞辰150周年大会上的讲话》中提到的那样,“在中国共产党领导下,在全国各族人民顽强奋斗下,孙中山先生当年描绘的这个蓝图早已实现,中国人民创造的许多成就远远超出了孙中山先生的设想。”^[36]

孙中山先生是一位怀揣远大“中国梦”的爱国领袖,只可惜他所处的时代条件难以实现他的“中国梦”。一百年过去了,很多事物已改变,然而孙中山的“中国梦”和我们今天的“中国梦”,在实现中华民族伟大复兴的理想上是相通的。只不过,今天的我们比一百年前的先辈们更多了一份道路自信、理论自信、制度自信和文化自信,相信粤港澳大湾区的明天一定会更加美好。

参考文献:

- [1]刘彦平. 四大湾区影响力报告: 纽约、旧金山、东京、粤港澳[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2019: 34-37.
- [2]博承哲, 徐劲飞. 粤港澳大湾区社会融合建构及其测度探析[J]. 广西社会科学, 2021(1): 1-9.

[3]蒋明智, 樊小玲. 粤港澳大湾区非物质文化遗产的协同保护[J]. 文化遗产, 2021(3): 1-9.

[4]粤港澳大湾区发展规划纲要[M]. 北京: 人民出版社, 2019: 39, 35, 14.

[5]孙中山. 建国方略[M]. 北京: 中国长安出版社, 2011.

[6]黄小配. 廿载繁华梦[M]// 林健毓. 晚清小说大系. 台北: 台湾广雅出版有限公司, 1984: 2.

[7]王美怡. 近代广州研究: 第三辑[M]. 广州: 广东人民出版社, 2016: 306-307, 131.

[8]印光任. 澳门记略[M]. 广州: 广东高等教育出版社, 1988:43.

[9]屈大均. 广东新语[M]. 北京: 中华书局, 1985: 475.

[10]孙燕京. 晚清社会风尚研究[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2002: 167.

[11]管林, 程永标, 汪松涛. 岭南晚清文学研究[M]. 广州: 广东人民出版社, 2000: 126.

[12]彭养鸥. 黑籍冤魂[M]// 林健毓. 晚清小说大系. 台北: 台湾广雅出版有限公司, 1984: 38.

[13]聂宝璋. 中国买办资产阶级的发生[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 1979: 3.

[14]王韬. 瀛寰杂志[M]. 上海: 上海古籍出版社, 1989: 8.

[15]黄逸峰. 旧中国的买办阶级[M]. 上海: 上海人民出版社, 1982: 53.

[16]韩振华. 我国南海诸岛史料汇编[M]. 北京: 东方出版社, 1988: 692-694, 143, 637.

[17]李金明. 中国南海疆域研究[M]. 福州: 福建人民出版社, 1999: 185.

[18]陈鸿瑜. 南海诸岛主权与国际冲突[M]. 台北: 幼师文化事业公司, 1987: 57.

[19]郭渊. 晚清政府的海洋主张与对南海权益的维护[J]. 中国边疆史地研究, 2007(3): 130-138, 150.

[20]盖广生. 孙中山的海洋思想(一)[N]. 中国海洋报, 2011-10-18(008).

[21]孙中山全集: 第二卷[M]. 北京: 中华书局, 1982: 564.

[22]马克思恩格斯全集: 第六卷[M]. 北京: 人民出版社, 1961: 326.

[23]马克思恩格斯全集: 第七卷[M]. 北京: 人民出版社, 1958: 262-264.

[24]武桂馥等. 太平洋的崛起[M]. 北京: 人民日报出版社, 1991: 1-2.

[25]孙中山全集: 第五卷[M]. 北京: 中华书局, 1986: 119.

[26]费迪南德·冯·李希霍芬. 李希霍芬中国旅行日记: 上册[M]. 李岩, 王彦会, 译. 北京: 商务印书馆,

①数据来源:《广东统计年鉴》。

- 2018: 191.
- [27] 马克斯·韦伯. 新教伦理与资本主义精神[M]. 闫克文, 译. 上海: 上海人民出版社, 2018: 70-71.
- [28] Burkhard Schnepel, Edward A. Alpers. Connectivity in Motion: Island Hubs in the Indian Ocean World[M]. Kam: Palgrave Macmillan, 2018: 421-442.
- [29] 李旻. 清末民初实业救国思潮研究[D]. 西安: 陕西师范大学, 2010.
- [30] 习近平谈治国理政: 第一卷[M]. 北京: 外文出版社, 2014: 36.
- [31] 聂宝璋. 中国近代航运史资料: 上册[M]. 上海: 上海人民出版社, 1988: 239.
- [32] 蒋祖缘. 简明广东史[M]. 广州: 广东人民出版社, 1987: 502-503.
- [33] 张思平. 粤港澳大湾区: 中国改革开放的新篇章[M]. 北京: 中信出版集团, 2019: 20-22.
- [34] 黄滨. 明清民国时期广东商品经济辐射与广西社会经济的发展[J]. 广东社会科学, 1993(2): 68-73.
- [35] 吴家诗. 黄埔港史: 古、近代部分[M]. 北京: 海洋出版社, 1985: 221.
- [36] 习近平. 在纪念孙中山先生诞辰150周年大会上的讲话[N]. 人民日报, 2016-11-12(002).

【责任编辑 刘红娟】

Sun Yatsen's "The Great Southern Port" and The Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area in the New Era

ZHU Dan

Abstract: As an important gateway to China, the Pearl River Delta has continuously absorbed novel things from the western world and gradually developed its own marine cultural tradition since the Qing Dynasty. Sun Yatsen, who has long been influenced by such marine culture, kept an eye on the potential ocean development after he took his office. His grand plan of building "The Great Southern Port" has become the first overall strategic development for the Pearl River Delta in Chinese history. Just like his other plans, the core idea of Sun Yatsen's "The Great Southern Port" grand plan is to develop national industry and revitalize China. Based on this core idea, Sun Yatsen expounded the concept of regional synergy between "The Great Southern Port" and Hong Kong with a rather advanced vision; put forward the improvement plan of water transportation in the Pearl River Delta constructively; envisioned the future of Guangfo city; and evaluated relationship between coastal and inland areas comprehensively. As an integrated project, "The Great Southern Port" is not just a large commercial port in the traditional sense. It systematically covers the domestic and foreign trade, industrial technology, transportation planning, agricultural foundation and even tourism potential of the Pearl River Delta at that time. It is somewhat similar to the outline of the development planning of The Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area. Although the limitations of his time seriously hindered the realization of "The Great Southern Port" grand plan, Sun Yatsen's spirit has never faded away. As a valuable cultural heritage, "The Great Southern Port" is deeply embedded in The Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area today.

Keywords: Sun Yatsen; "The Great Southern Port"; The Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area; regional synergy; The International Development of China