

北海文史

第六辑

石步岭新港区兴建始末

李智剑

1985年初，石步岭新港区投资了3100万元动工兴建。次年，12月第一期工程两个万吨级泊位正式交付使用。1987年共停泊大轮30多艘，创利超百万；1988年停泊52艘次（其中一艘最大的4万4千6百吨），吞吐量30多万吨，创利283万元。它投资小，见效快，为北海市的经济开发建设和对外贸易，发挥了重要作用。回顾石步岭新港区的兴建过程，说明对外开放政策赋予北海港发展极大的生命力。

一、白白耽误了十年的发展机会

七十年代初，北海港和全国兄弟港口一样，外贸任务不断增大，吞吐量比六十年代平均每年递增12%以上。然而，外沙西港口小轮码头原设计能力只有35万吨，1972年实际完成52.7万吨，比上年增加25.4%，属于超负荷运转，港口泊位显得严重不足，处于落后状态。为此，1973年3月，港务局向上级呈报了《关于北海港发展长远规划的请示报告》。同年8月，国务院向交通部传达了周总理关于“三年改变港口面貌”的号召，发出了关于“充分利用烟台、连云港、温州、福州、厦门、汕头、北海港等中小港口，分流大港运量”的指示。同月，交通部发出了《关于编制“四五”后两年建设计划的通知》，并且指出：“当前，交通运输的薄弱环节主要是沿海外贸港口和一、二线地区的铁路。”于是，北海港的扩建问题提到了重要议事日程。

当时，港口没有深水码头，二千吨级以上的船舶需要在锚地过驳作业，效率低，成本重，货主每年要多付一百万元以上的驳运费。港口处于落后状态，城市发展的规模亦同时受到限制。所以，航方、货主和北海市政府都迫切需要北海港扩建。然而，西港口港池狭窄，陆域面积小，无发展余地。为此，港务

局积极组织技术人员，并邀请上级和有关单位协作，对新区进行选择、勘探和测量，在此基础上编制发展规划。于是，交通部水规院、国家海洋局第二研究所、交通部第四航务工程局、广东航务工程局、广东省航运厅水规院、广西交通厅设计院，中山大学地理系、武汉测绘学院等单位，先后对北海港进行地质勘探、波浪要素分析、泥沙运动和回淤等问题进行研究。这些单位的科技人员，不顾“文革”的干扰，不怕日晒雨淋，深入现场进行调查和实验，掌握了确实的数据，先后写出了《广西壮族自治区北海港址调查概况》、《北海港扩建码头区设计波浪要素分析》、《北海港扩建港区防浪模型试验报告》、《工程地质勘探报告》、《北海港扩建码头地区探验报告》等科学论文和工作报告，从大量的原始数据进行分析，归纳出科学的结论：“一致认为，三年内改变北海港的落后面貌，必须在地角、匙羹岭扩建泊位。该处建港自然条件优越，航道、港池挖泥量小。三万吨货轮可乘潮停泊装卸。将来航道、港池稍为挖深，可乘潮靠泊五万吨级货轮”。在石步岭附近扩建的优点是：“投资少，见效快，港口总体布置紧凑、合理，主要是充分利用了北海港原有天然深槽、“航道”。港务局根据这些专家的意见，将建港方案呈给地方政府审批。市领导组织有关人员审查后，十分赞成，立即将石步岭附近深水岸线划出来供港口扩建使用。然而，1975年初在石步岭港区的扩建规划不但不能实现，而且外沙西港口的技术改造也遭到挫折。1974年2月，原定在西港口东驳岸投资三百多万元，改建能停泊五千吨级轮船泊位一个。此时，正值“文革”期间，上级有关领导却瞎指挥，强令修改设计，由五千吨码头降为二千吨级码头，只比原定方案减少投资17万元，造成北海港在1985年以前一个深水泊位也没有。尽管从1974年至1983年的十年期间，抵港大轮(五千吨以上)587艘，其中外轮258艘次，但有关部门一直没有再在此投资扩建泊位，与兄弟港口的差距更加拉大。由于各种原因，周总理关于三年改变港口面貌的号召，在此海港没有得到根本落实。由于“左”的影响，北海港耽误了整整十年的发展机会。

二、开放政策促使港口重新发展

1983年，港务局完成港口吞吐量73万吨，创利236万元，达到历史最好水平。生产的发展，客观上要求结束港口没有深水泊位的落后状态。当年10月，交通部在上海召开当代中国水运事业编写工作会议。会议期间，北海港的代表结合港史现代部分如何编写，反映了北海港深水泊位的建设问题。彭德清部长听取汇报后，指示他们结合编史，总结历史经验教训，写出学术论文，向部里反映情况。同年12月，中国航海学会(挂靠交通部)发出了征集经济论文的通知。据此，港务局组织干部撰写了论文《关于今后北海港发展的探讨》。呈报后很快便被学会采用。论文的发表，再次引起交通部有关部门对北海港扩建问题的重视。

1984年4月，国务院宣布北海是我国进一步对外开放的十四个沿海港口城之一。政策不是收而是继续要放。随着北海经济开发区的起飞，港口建设问题已迫切地摆上议事日程。同年5月10日，中国航海学会水运技术经济专业委员会在秦皇岛召开学术讨论会，邀请北海港派论文作者参加。北海港的代表宣读了论文后，向大会提出了对北海港扩建深水泊位的可行性进行咨询的要求。大会经过讨论，决定接受北海港务管理局的委托，列入工作计划。同年7月18日，交通部水规院副院长陈大强和卞澄川等工程师抵北海港，开始对石步岭新港区扩建深水泊位进行可行性研究。北海市党政主要领导利用星期天听取他们的意见后，决定以扩建万吨级泊位作为北海开发建设的“龙头”。同月21日，交通部水规院与北海港务管理局正式签订对石步岭新区扩建深水泊位进行可行性研究的合同。10月，港务局邀请交通部第四航务工程局对石步岭港区进行地质勘探。12月，交通部水规院向交通部和广西壮族自治区人民政府呈报了《关于北海港新港区扩建工程初步可行性研究报告》。项目负责人卞澄川还回到北京，向交通部副部长子刚作了专题汇报。

1985年元月中旬，全国交通基建会议安排在南宁召开。会议期间，北海市领导又专门向子刚作了汇报。同月19日，子刚带领22名高级工程师和港口建

设专家抵北海港视察了新、老港区。晚上，广西壮族自治区人民政府主席韦纯束与子刚在迎宾馆联合召开特别会议。子刚在会议上指出：“北海港建设新港是很迫切的，很必要的。在防城港装卸货物再运到这里不现实，除非这个城市不开放，否则非建新港不可。”谈到港址问题，他说：“我看到了新港港址以后，觉得那个地方建港是可行的，我个人意见倾向第二个方案。由第二个方案起步从长元来说更主动一些。”会议决定，马上在石步岭港区兴建两个万吨级泊位。关于如何加快工期问题，子刚最后指出：“在这里办事方法可改一下，应该特事特办。”“在建港过程中，一切阻力都要排除，两个万吨级泊要按期交付使用。”会议指定，交通部水规院进行设计、施工总承包的“交钥匙”工程改革试点。这次会议对北海港来说具有重要的历史意义，它按照我党实事求是的思想路线，纠正了在化海港建设问题上的偏差和失误，为北海市进一步对外开放创造了良好的投资环境，促进北海经济开发区更快地起飞，亦使港口进入一个新的发展时期。

三、第一期工程投资省，工效快、效益好。

第一期工程，由交通部投资 2100 万元，广西投资 1000 万元。两个万吨级泊位长 340 米，后方陆域面积 1.3 平方公里。整个工程由交通部水规院实行总承包，其中，上海航道局东方港湾开发公司承包水下挖方疏浚工程；交通部广州救捞局承挖基槽，安放沉箱的主体工程；冶金部第十九冶金建设公司承包预制大型钢筋混凝土沉箱；广西航务工程处承包引堤工程；交通部二航局承包码头空墙及堆场铺砌任务；铁道部岭南公司承包陆域回填和平整场地。此外，广西水电联营公司、广东湛江第三建筑公司等单位亦承包各种辅助设施，参加施工的队伍达八百多人。

第一期工程于 1985 年 5 月 7 日隆重举行开工典礼，并开始港池航道挖泥和陆上施工。由于采用了公开招标，使工程造价得以大幅度降低。两个万吨级码头主体工程分三部分——水下抛石基础，码头主体沉箱和胸墙上部结构部分。整个码头前沿由五十个大型预制沉箱顺岸排列而成。每个沉箱高 11.5 米，宽 7.5

米，长 11.7 米，重量 480 吨，为目前国内同类型船运沉箱之最。设计人员考虑到北海市经济发展对港口建设的迫切需要，打破常规，不采用传统的就地浇制空心方块的做法，大胆采取了新的施工工艺。大型沉箱由交通部广州救捞局南洋工程公司承制，利用冶金部第十九冶金建筑公司在广东顺德的预制场进行沉箱的浇制。然后，由交通部广州救捞局利用五百吨级大型浮吊（海上起重船）进行吊装，并分别用五千吨级和一万五千吨级的大型半潜驳远距离运输。12 月 15 日，沉箱由珠江口运抵北海，行程约 460 浬。19 日，第一口沉箱抢低潮位准确地吊入预定位置安装。箱底在一 9.5 米，箱顶在十 2 米，吊装就位便捷，标志工程进展顺利。

1986 年 2 月 13 日上午 9 时，胡耀邦同志在广西壮族自治区领导韦纯束，以及北海市党政领导的陪同下视察了石步岭新港区。听取了交通部水规院驻北海建港办公室和港务局负责同志的汇报。视察期间，他曾明确指示：北海市的工作要首先考虑怎样为港口服务得好，要围绕着港口的需要建立运输、仓储、贸易、包装加工和其它第三产业等方面的设施。这是涉及广西和我国西南地区经济效益，社会效益的一个大课题。这项工作做好了，将会刺激我国西南地区经济的发展。他还在百忙中抽空，题写了“北海港”三个苍劲的大字。中央领导同志对港口的关怀，极大地鼓舞了北海开发建设者们。他们大胆采用新技术和新工艺，在设计上果断地采取在近代海相沉积的砂质海岸滩地上开挖深水港地、调头区和航道，并经施工期间按季度定期观测的结果证实回淤甚微，从而收到了工程上马快、投资省，并且港口生产管理方便的良好效果。4 月底，沉箱全部顺利安装完毕。箱内填砂采用翻斗车自陆上取沙抢低潮位直接驶上沉箱倾倒的施工新工艺。其优点，能充分利用新港区陆域砂场的有利条件，降低了造价，加快了施工进度。同时，他们采用混凝土泵车、中流态混凝土分层浇筑施工新工艺，在解决同北海地区潮差大、胸墙高，模板易受风浪袭击受潮位影响的施工困难条件中，获得了显著的成效，使 1 号泊位提前完工。6 月 26 日，装有一万二千吨化肥的“琥珀海”号（38,000 吨级）轮试靠 1 号泊位成功后，石步岭新

港区正式靠船作业。

7月1日，正值中国共产党诞生65周年纪念日，石步岭新港区一片喜气洋洋。北海市人民政府在这里举行盛大庆典，广西区党委书记陈辉光，交通部副部长黄镇东等领导参加了这一盛大的庆典活动，并发表了讲话。黄镇东同志说：“北海市的新港区是北部湾一颗明珠。对北海市的开发，必将起积极作用。”陈辉光同志在发言中说：“繁荣北海，振兴广西，是全区人民的共同愿望。”并在会上表扬交通部水规院“从工程设计到施工、质检，采取“一条龙”的管理办法，走出了一条投资省，工期短、质量好的路子，这是我区高速度高质量完成基本建设项目的典范。”来自北京、上海、云南、贵州、广东等省市的领导同志和兄弟港口的代表，以及北海带各界群众数千人参加了庆典活动。

在全市人民的关怀下，施工队伍又在11月25日完成了2号泊位的工程。至此，整个港区生建工程、填砂工程、照等明工程、给排水工程、通讯导航工程、挖泥工程道路工程项目，均按设计要求完成。工程决算约2,500万元，节余600万元，增建了综合楼、仓库等项目。经交通部、广西有关部门组成验收组检查，整个工程质量优良。1986年12月11日，交通部水规院以交“锁匙”的形式，正式将两个万吨级码头交给港务局使用。从此，结束了北海港没有深水码头的历史。

两个万吨级泊位投产以来的实践已证明，交通部水规院编制的《北海港新港区扩建工程初步可行性研究》中，关于港口自然条件的论证是正确的。新港区的地质、水文、地貌等自然条件，完全适合建设万吨级泊位。根据专家的意见，它的远景规划是建成三港池四突堤韵开放式港口，可合理布置17至18个万吨级泊位。可以预见：随着钦北铁路的上马，以及北部湾油田的开发，北海港将建成大西南的主要对外通道之一。在本世纪末，北海港必将发展成为中型以上港口，出现一个“城港共兴”的新局面。展望未来，北部湾这颗明珠将大放异彩！