

# 北海文史

## 第十五辑

### 第五章 港口管理和经营

北海市港口历史悠久，自古为中国对外贸易的重要口岸。自公元1010年开始，宋朝便设廉州沿海巡检司专职管理港口，至今由市交通局、港务局管理，历时约1000余年。港口客、货运输的发展和规模，体现着历代社会生产力的水平。而港口管理和经营水平，又与历代经济状况和交通条件，以及海外贸易息息相关。港口城市都有一条发展规律：城以港兴，港以城荣，相互依存，相互促进。

#### 第一节 港口管理机构

港口管理历史沿革，体现了历代统治者对港口经济的重视程度。从汉唐至明初，开关则国家兴旺；明末至清朝中叶闭关，则国家穷贫落后挨打。建国以来，北海市交通局、港务局等单位认真执行国家交通法规和政策，加强行业管理，真抓实干，使全市港口面貌发生巨大变化。自从1990年港监与港务局分开后，港务局行政管理的职能削弱，由市交通局主管全市港口，并由市航务处负责水运行业具体管理。随着国家由计划经济转向市场经济，港务局加入北海新力股份公司并控股以后，以企业经营为主。港监部门行使水上安全管理职能，促进了，港口运输安全生产。50多年来，老一辈领导和专家带领广大交通战线干部职工艰苦奋斗，为交通事业的发展作出了可贵的奉献。

#### 一、港口管理沿革

北海港昔为合浦门户，自秦汉始便是对外贸易口岸。然而，宋朝以前合浦尚未设专司管理港口的机构。公元1010年，廉州辟为与安南(今越南)互市口岸后，宋朝始设广西转运使和廉州沿海巡检司管理港口，专门接待“番舶”(外国帆船)，收取“舶脚”(税)。元朝，又曾设廉州市舶提举司管理港口。明朝，今北海市沿海港口海运、漕盐和采珠业十分兴旺，曾先后设海北盐课提举司、市舶太监、采珠都提举司、税课大使，沿海巡检司等机构管理港口和南流江的航运。1685年，清廷设粤海关后，又设廉州口海关，港口业务开始隶属海关管理。1736年，廉州口海关在高德、西场、沙岗增设分关(卡)对抵港船舶进行管理。

1871年因北海埠商务日臻兴旺，清廷直接设北海常关，归粤海关兼理。1876年中英《烟台条约》正式辟北海为通商口岸后，次年设北海关隶属总税务处。1889年，清政府总理衙门总税务处划定北海港区域范围，由涠洲岛至今中越边界沿海。1913年设北海航政局。1914年北洋军政府批准《北海关理船厅章程》，规定北海港业务归北海关理船厅(港务司)兼理。1933年，国民党政府交通部又在此设“广州航政局北海办事处”，管理钦廉港口航政事务。同时，交通部再次划定北海港区域范围包括今广西沿海港口，即雷州半岛西侧至中越海界为止。此后，交通部广州航政局北海办事处和北海关理船厅(港务司)按此规定范围管理港口，一直至新中国成立。

1949年12月4日北海解放。同月8日，北海军政委员会派军代表接管港口。1950年元月10日成立港务处。同年8月，正式命名为“交通部广州区港务管理局北海办事处”。由交通部直接管理北海港。同年10月，从海关接管港口业务，并先后在东兴、茅岭、钦州、党江、石头埠等处建港务站(所)。1953年1月与北海航运处合并，1954年称为“交通部珠江航运管理局北海管理处”，管理范围仍包括今广西沿海港口，主要作业区则在今市区的地角至合浦县的党江长达30余公里的海岸线上。1955年10月港航分家，北海港归交通部管辖。1958年10月23日体制下放，由合浦专署领导，后改属广东省航运厅领导，1963年2月交通部又收回北海港管理。1970年10月19日下放给广西，隶属广西交通厅管理。1985年11月12日体制改革，下放给北海市人民政府管辖，行业归口市交通局领导。

## 二、管理机构

### 1、北海市交通局

成立于1949年12月8日，前身为北海市军政委员会交通科，后改为市人民政府交通科。1960年改称为交通局。下辖北海市民间运输管理站。1966年成立北海市地方道路管理站，归市交通局管辖。1970年，根据市革委指示，工业、交通、城建、农机等几个系统合并，成立北海市工交站。1971年与工业分开，改称交通城建局。1975年复设交通局。1979年成立北海市水上运输管理站，仍归交通局领导。1984年局内设职能科室，1989年3月成立局党委。1985年11月，北海港务局、海运总公司、汽车运输总站，由广西交通厅下放，归口市交

通局行业管理，局领导干部由市政府任命。目前，市交通局负责行业管理的国有企业和单位有：北海港务管理局、北海海运总公司、北海汽车运输总公司、市货运服务站、市水上运输管理站。

集体企业有：市汽车运输公司、市第二汽车运输公司、市第三运输公司。事业单位有：市公路管理局、市航务管理处、市公路运输管理处、市公路管理处、市地方道路管理所、市交通规费征收稽查办公室。此外，市交通局还代表市政府协调北海海事局，北海航道管理处，北海船检处、北海交通规费稽查处、北海民航站、北海火车站和交通部广州救捞局北海海上救助站的工作，并行业管理和指导合浦县交通局、铁山港区交通局。北海市交通局是市政府的职能部门，代表市政府执行国家的交通法规政策，制定交通发展规划，组织交通基础建设和维护，对全市交通运输实行行业管理，是交通系统的主管部门。1990年至1995年，局长兼党委书记为陈锦光，副局长邝国运，陈兰兴、徐相波。1996年至2001年10月，局长兼党委书记为文旭光，副书记郑富其。副局长为徐相波，段永浓、苏永文。总工程师为邝国运。2001年11月8日至今，市交通局局长为李东风，党委书记为王家忠，党委副书记兼纪委书记为刘芬，副局长为段永浓、苏永文。

## 2、北海港务管理局

成立于1950年元月10日，同年8月正式命名为“中央人民政府交通部广州港务管理局北海办事处”。1953年1月曾与航运处合并，1955年10月又分开，1956年9月改称为“交通部广州海运局北海港务办事处”。1958年10月体制下放给地方，由合浦专署领导，1960年改归广东航运厅领导，称为“北海航管处”。1963年2月8日，交通部收回北海港，复称“北海港务管理处”。1966年5月10日改称“北海港务管理局”至今。1970年10月19日下放给广西交通厅管理，行业归口广西航务管理局领导。1985年11月12日体制改革，下放给北海市人民政府管辖，行业归口市交通局管理。依据交通部“一城一港”的原则，北海港务局应和全国沿海的港务局一样，是代表市政府管理港口的职能部门，负责贯彻执行中央和地方有关港口的法规，对港区水域和陆域实行管理，行驶国家引水主权，对外轮强制引航，制定港口发展规划，实施港口基本建设，调度抵港船舶、车辆，组织发展港口运输生产。并代表国家收缴港口建设基金

和港务费给上级部门。港口建设所需的费用，由广西交通厅和交通部给予部分划拨或补助。1990年，中华人民共和国北海港务监督(监督长原来由港务局局长兼任)，从港务局划分出来，港务局的行政职能开始削弱。由于国家从计划经济转向市场经济，九十年代初，港务局以全部生产性资产加入北海新力实业股份有限公司并控股以后，其管理大部分是企业经营行为。由于下放后，港口管理体制尚未理顺，港务局不能管理全市港口，只负责管理北海港第一、二作业区。北海市其他港口，则由北海市航务处负责行业管理。1993年底，北海新力实业股份有限公司经国家体改委批准为规范化股份制试点企业。1995年11月2日，北海新力A种股票在深圳证券交易挂牌上市，成为北海第一家，广西第二家股票上市公司。1999年初，资产重组。中国华能集团公司一次性受让北海市国有资产局持有的北海新力的部分国家股股权，从而成为公司的第一大股东。由于港务局和新力公司尚未分开，暂实行两个牌子、一套人马。目前，港务局(新力公司)的机关设置为党政办公室、安建设备部、计划发展部、财务部、劳动人事部、证券部、纪检监察部、工会等部门，管理港务公司、货运公司、客运站、外轮代理公司、外轮理货公司等5个生产单位，以及北海港物业管理中心，港口医院和港口公安局等后勤单位。现任局长为王焕良，党委副书记彭定荣，副局长为许炳忠、刘兴家，总经济师为甘宏亮，新力公司总工程师为付鸿国。随着改革的深入，港口管理体制必须理顺。港务局将与新力公司分开，行使港口管理的职能。

### 3、北海市航务管理处

1990年5月，广西壮族自治区人民政府下文批准各地、市成立航务处，北海市交通局便设航务科。1995年3月，市政府下文批准正式成立“北海市航务管理处”，为副处级事业单位。该机构是代表北海市政府管理船舶和港口运输的职能部门，负责对全市水路运输行业实行管理。2000年有管理干部18人，负责管理全市水路运输企业35个。其中，港埠企业7个，海运企业16个，船舶修造业8个，水路运输服务企业4个，负责管理全市港口码头57处，泊位设计能力343万吨，运输船舶208艘，载重4万余吨。该机构受市交通局直接领导，业务上受广西航务管理局领导。现任航务处主任杨成连，副主任冯纯、陈祥华。

#### 4、中华人民共和国北海海事局

1951年6月成立，原称为“中华人民共和国北海港务监督”。2001年5月18日正式更改为今名。其主要职责有：负责贯彻和执行国家海洋管理、环境保护、水上交通安全、航海保障、船舶和水上设施检验的法律、法规和规范。按照授权，负责辖区内船舶登记、船员适任资格的培训、考试和发证管理工作；负责组织辖区内船舶防台、水上搜寻救助，以及水上交通事故、船舶污染事故、水上交通违章案件的调查处理工作。同时，负责船舶安全检查、国际航行船舶进出口岸查验、国内航行船舶进出港签证、强制引航监督、船舶装运危险货物和其他货物安全监督、靠泊安全监督、防止船舶污染水域监督等工作；负责辖区内通航环境管理与通航秩序维护工作，以及负责北部湾海区船舶遇险通讯、常规通信工作等等。

从1951年6月起，北海港监实行由北海港务处(局)和交通部港监局双重领导的管理体制，由港务处(局)局长兼任港务监督长。并实行以港监部门为主，包括海关、边防检查、检疫局等单位参加的联合检查制度。同时，负责北海港航标和灯塔的管理。1990年初，根据上级指示，为加强统一管理，将港监从港务局划出(引水权、航标设置管理权和岸线管理权仍留给港务局)，与航监督合并。加上，从港务局再划出口岸电台，组成独立的港监机构，成为北海市主管水上交通安全监督工作的行政管理机关。从1992年到1997年，共办理联检外贸船舶4734艘次，总计1467万吨。现机构设置办公室、计财科、海务科、电讯科等8个职能部门。2001年机构改革后，直属交通部广西海事局领导，负责人为徐永祯、张岗。

#### 5、北海航道管理处

成立于1965年8月，原称为“钦州航道工区”。1968年8月改名为“北海航道工区”，1989年8月正式命名为“北海航道管理处”、“北海航道工程处”。两块牌子，一套人马，隶属广西交通厅航务管理局领导。2001年5月1日成建制划归交通部广西海事局领导。下辖合浦、钦州、龙门、防城航道站。目前，主要职责是负责广西沿海的航海保障工作。管理广西沿海航标，无线电导航等工作。该处管理的沿海航道里程为506.3公里，设标里程为254公里，发光里程为217公里，管理座标82座。现机构设置政工科、办公室，航道科、机供

科等 8 个科室。在职职工 165 人，固定资产 1738 万元。现任处党委书记兼主任为唐上强，梁华生、唐承源为副主任，陈炎昌为总工程师。

## 6、北海船检处

成立于 1983 年，2001 年元月改为今名。由广西船检局领导。主要职责是贯彻执行国家有关法律、法规。对港口船舶和海上设施实施法定检查，签发船舶检验证书等。近 10 年，共检验船舶 3249 艘，45 万总吨，46 万千瓦。该处有职工干部 19 人，现任处主任林建东，副主任麦云龙。

## 7、铁山港区港口管理局

成立于 1995 年 4 月 18 日(与铁山港区交通局，实行两块牌子，一套人马合并办公)，由其代表铁山港区政府管理辖区港口。目前，主要负责对新龙燃气公司码头、合浦港务所石头埠港务站、北海海运总公司石头埠港务所、铁山港区水运服务站、石头埠搬运站等单位以及 12 艘个体机动运输船实行行业管理。同时，负责制定铁山区港口发展规划，组织业主建设码头，发展港口运输和搞好安全生产管理。现从事港口运输生产的职工租个体人员共 241 人。该机构行政上归港区政府领导，行业上由市交通局指导。现任局长为刘志明，副局长为李志俭、曾陆。

## 8、合浦港务管理所

1994 年 9 月，经合浦人民政府合政发(94)57 号文批准成立。其职责是代表合浦县政府管理港口，行政归县交通局领导。下辖公馆、闸口、沙田、石头埠港务站，办公地点设在沙田镇。1994 年初，沙田港新建码头投产。合浦港务所在沙田拥有港区陆域面积 3.65 万平方米，仓库 3240 平方米，500 吨级泊位 2 个，300 吨级泊位 8 个，1000 吨级滚装船泊位 1 个，吊机 2 台，固定资产 1200 万元，职工 45 人。现任合浦县交通局局长沈允河，副局长为阮永宁、徐家延、吴兰英。

此外，北海口岸设有代表我国政府对抵港外轮及其所载客货实行监督检查和保护的派出机构，除了港务局、港监以外，有市政府口岸办、北海海关、边防检查站、卫生检疫局、动植物检疫局、商检局等机构。其中，北海关从 1949 至 1996 年共监管进出口货物 1414 万吨。进出口船舶 2.97 万艘次。1984 至 1996 年办理各种减免关税共 19.63 亿元，有力地促进地方经济建设。1989 到 1996 年北海商检局检验出口商口达 8000 多批，货值 22 亿元，没有发生重大质量问题，

有效地维护了我国的利益和声誉。

### 三、历届港口管理主要领导

任职时期	姓名	职务
1950.1—1952.2	陈琪	港务处主任
1952.3—1952.7	李智	港务处代主任
1952.8—1952.12	王庆林	港务处代主任
1953.1—1956.6	田得雨	港务处(航管处)主任
1956.4—1958.5	戚道坤	港务处主任
1958.5—1959.10	赵天普	港务处(航管处)副主任
1957.10—1960	王文臣	港务处(航管处)党总支书记
1960—1963.2	范青玉	港务处(航管处)总支书记
1960—1963.2	孙绍崇	港务处(航管处)副主任
1959—1964.6	王强	港务处(航管处)主任
1963.2—1984.6	赵天普	港务处(局)副主任、副局长、局党委副书记、局长
1963.2—1968.7	李万仓	港务处(局)副主任、副局长
1965.11—1971.5	李清照	港务处主任、局革委主任、兼党委书记
1968.8—1975.5	刘玉卿	港务局革委副主任
1971.5—1978.2	王秀堂	港务局革委主任，兼局党委书记
1972.2—1973.7	毕朝章	港务局革委副主任
1973.8—1976	李殿英	港务局革委副主任、兼局党委书记
1975.2—1978.7	黄兆云	港务局革委副主任
1975.6—1979.8	黄东	港务局革委副主任、副局长、局长
1976.3—1979.8	黄茂桂	港务局革委副主任、副局长
1976.1—1984.6	杨勉之	港务局革委副主任、副局长
1978.7—1984.10	缪全	港务局党委书记
1980.8—1984.6	简启富	港务局副局长
1981.1—1993.12	顾裕瑞	港务局副局长
1984.6—1994.4	许炳忠	港务局局长
1984.6—1993.12	倪凤鸣	港务局副局长
1984.6—至今	刘兴家	港务局副局长
1984.6—1998.12	曾志	港务局总工程师
1984.10—1993.8	杨在光	港务局党委书记
1984.10—1987.5	黄龙	港务局党委副书记
1986.11—1996.5	李爱雄	港务局副局长
1987.5—1996.5	覃新光	港务局党委副书记、副局长
1993.8—1999.2	何大虎	港务局党委书记
1993.8—1996.5	苏侃辉	港务局党委副书记、兼纪委书记
1996.5—至今	彭定荣	港务局党委副书记、兼纪委书记
1994.4—1999.2	岳之巍	港务局局长
1994.4—至今	许炳忠	港务局副局长
1997—至今	甘宏亮	北海新力公司常务副总经理
1999.2—1999.11	纪道林	港务局局长兼党委书记
1999.2—至今	刘凤堂	北海新力公司董事长、法人代表
1999.2—至今	王焕良	北海新力公司副董事长、总经理
1999.11—至今	王焕良	港务局局长

上述领导干部中，参加革命比较早，资格比较老，对港口贡献比较大的同志有陈琪(广西合浦人，1940年参加革命，1941年6月入党，曾任北海军政委

员会交通科科长，港务处主任)，田得雨(河北滦县人，1937年6月参加革命，1938年12月入党，曾任港务处主任)、赵天普(山西陵川人，1937年2月参加革命，1942年2月入党，曾任市政府交通科科长、港务局党委副书记、副局长、局长)。李清照(山东人，1940年3月参加革命，同年8月入党，曾任港务处党委书记兼主任)。王秀堂(河南滑县人，1938年5月参加革命，1938年10月入党，曾任港务局党委书记、兼革委主任)。李殿英(山东省济阳人，1940年10月参加革命，1943年8月入党，曾任港务局党委书记、兼副主任)。上述6位主要领导干部都是土地革命和抗日战争时期参加革命的老共产党员、老干部。他们在建国初期和六、七十年代带领广大干部职工，用战争年代那么一股劲，那么一种革命精神，拼命工作，为今日北海港的发展奠定基础，作出了自己应有的贡献。其中，陈琪和田得雨分别是港务局和海运总公司的第一批创业带头人。老红军战士赵天普从事交通港E1领导工作达29年，不求官、不求名利，带头将青春和热血献给北海港建设。老干部宝贵的革命精神，为港口广大干部树立学习的好榜样。从事北海港建设，在港务局工作时间30年以上的领导干部，还有杨在光、顾裕瑞、许炳忠、刘兴家、倪凤鸣、曾志等同志，他(她)们把一辈子的青春都献给了北海港口事业。

## 第二节 港口经营机构

为适应社会主义市场经济发展的需要，港务局以全部生产性经营资产加入北海新力实业股份有限公司，并控股。此后，北海新力成为全市最大港埠企业。外理代理公司和外轮理货公司是北海口岸的涉外经济实体。主要水运单位有北海海运总公司、北海市航海运输公司、南方货运公司、北海鸿海船务公司等单位。当地海上运输的发展，大大促进了港口的兴旺。

### 一、北海新力成为全市最大港埠企业

九十年代初，北海港务管理局以全部生产经营性资产进入北海新力实业股份有限公司。1993年底，北海新力实业股份有限公司经国家体改委批准为规范化股份制试点企业。1995年11月2日，北海新力实业股份有限公司A种股票(0582北海新力)在深圳证券交易所上市，成为北海第一家、广西区第二家股票上市公司。1999年初，北海新力实业股份有限公司资产重组，中国华能集团一次性受让北海市国有资产管理局持有的北海新力实业股份有限公司部分国家股权，占

总股本的40%，从而成为公司第一大股东。1999年7月新力公司成功配股募集资金2.5亿元，投入港口建设。其中，石步岭港区航道、港池疏浚工程于2000年5月份完工。同月，吃水11.8米，载货近5万吨的挪威籍货轮“西奥贝利”，顺利靠泊石步岭港区3#泊位。石步岭港区4#、5#仓库建设，于2001年元月5日全面竣工投入使用，新增库场面积12000m<sup>2</sup>，堆场160000m<sup>2</sup>。石步岭港区3#泊位集装箱装卸工艺技改项目，为年设计吞吐能力5万标箱的集装箱码头，于2000年5月28日正式投产。集装箱码头的泊位岸线长232米，水深-10.8米，码头及堆场的占地面积为4万平方米，拥有一台岸壁集装箱装卸桥，二台轮胎式集装箱龙门起重机，二台集装箱叉车及集装箱专用运输车队。目前，北海港下属两个港区(即海角港区和石步岭港区)，共拥有生产性泊位9个(其中万吨级泊位2个，2万吨级1个，3.5万吨级综合泊位1个，万吨级以下泊位5个)。港区具有完善的生产配套设施，建有连接北海进港铁路的码头铁路专用线8条，铁路运输与全国联网，并直达码头库场。同时，拥有各类成套机械设备70多套，港作船舶10艘，仓库面积5.2万平方米，堆场面积达38万平方米。并建有食用油库16个，容量10万吨；沥青油库3个，容量6千吨。在建的磷酸储罐区总容量4万吨，另有硫酸罐区在筹建当中。港口设计吞吐能力为215万吨，2000年北海港实际完成吞吐量245万吨，占全市港口吞吐量的46.58%。

北海新力公司以经营港口为主，兼营商贸、运输、房地产、船舶和港口机械维修及旅业，实行工商并举，产、供、销一条龙的企业发展方针。在改革经营体制、模式，以及扩大生产规模方面都十分理想，深得股民的信任。从该公司完成的港口吞吐量、总收入、利润和全员劳动生产率来看：1989年完成吞吐量64.93万吨，收入1202.4万元，利润212.4万元，全员劳动生产率(元，人)为9263.4元。1999年完成的吞吐量235.4万吨，总收入7900万元，利润3681万元，全员劳动生产率53669元。两者相比，1999年比1989年的四项港口指标分别增长2.62倍、5.57倍、16.33倍和4.79倍。其中，利润增长16倍，速度是惊人的。从而说明，推行经济体制改革，实行现代企业制度，是国有企业发展的重要出路。

目前，北海新力实业股份有限公司的机关设置为党政办公室等8个部门。生产经营单位设置为港务公司等5个单位。后勤单位设置为物业管理中心等4

个单位。其中，北海港务公司的业务量最大，直接管理第一、二作业区生产性经营。几乎包括港务局原来经营港口生产的全部业务。该公司总理由北海新力公司一名副总经理(港务局副局长)兼任，其下辖总调度室，商务信息中心、机械大队、装卸大队、集装箱公司、铁路运输公司、劳动服务公司、引航公司、海角作业区、物资供应公司等 16 个单位和部门，直接从事港口和生产和经营活动。在上述 16 个单位中，以北海港集装箱公司的科技含量最大，专业化程度较高，技术力量雄厚。该公司拥有 1 个集装箱泊位，年设计装卸能力为 5 万个 TEU。码头及堆场面积 4 万平方米，仓库面积 6000 平方米，码头铁路与专用线与国内主要铁路干线相连，可实现海铁联运与门到门运输。公司注重投资引进先进设备，现拥有 1 台起重能力 40.5 万吨，外伸距 38 米的岸壁集装箱装卸桥，集装箱叉车等专用设备，具备接纳国际第三代集装箱船的能力。目前开通集装箱的航线主要有：北海到香港中转世界各地；北海至海口内贸航线。预计 2001 年，可完成 2 万个 TEU。另外，该公司在外地组建或参股宁波北华投资有限公司、浙江华能海运公司、上海北华发展有限公司、深圳华能智汇实业公司。其中，北海新力持有北华公司 96% 的股权。并作为在华东和深圳发展的立足点，打开外地市场，初步形成多元化的经营体系。

2000 年，北海新力实业股份有限公司拥有固定资产 8 亿多元，并拥有一支高素质的员工队伍。正式员工 1300 多人(不含临时聘用工人和退休职工)。其中，各类专业管理人员 430 人，具有高、中级技术职称的 120 人。担任中层领导的员工，一律具有大专以上文化或中级以上职称。担任机械类班组长的工人，一般具有高级技工或技师的资格。

从 1990 至 2000 年，北海新力实业股份有限公司成立以来，共完成港口吞吐量 1967 万吨，收入 5.7 亿元，利润 2.1 亿元。近期，该公司将在石步岭港区继续扩建第三期 4 个深水泊位，新增吞吐能力 230 万吨。该项目，2001 年 7 月国家计委已批准立项。届时，北海港口吞吐能力将达到 445 万吨以上。该公司将提供先进的设备、现代化的管理、周到精诚的服务，继续为当地和大西南的对外开放和经济发展做出更大的贡献。该公司现任董事长为刘凤堂，常务副董事长兼总经理为王焕良，副总经理为许炳忠、刘兴家、甘宏亮，总工程师为付鸿国。监事会主席为彭定荣，并任公司党委副书记兼纪委书记。公司工会主席

由刘兴家兼任。

## 二、外轮代理与外轮理货公司

### 1、中国外轮代理总公司北海分公司

该公司成立于1956年1月，是中国外轮代理总公司设在北海港的分支机构。受中国外轮代理总公司和港务局双重领导，以港务局为主，下设货运、船务等部门，以及驻南宁办事处。主要业务范围包括船舶代理；组织载货、洽订舱位；办理货物报关、接运、仓储及投保；代签提单及运输契约，代签船舶速滞期协议；代算运费，代收代付款项。办理船舶速遣费与滞期旨计数与结算；联系海上救助。洽办海事处理，同时承办航行国际航线和香港、澳门以及台湾地区的中外籍船舶在北海港水域的各项代理业务，亦可为客户安排货物装箱江海联运、陆海联运、海海联运，经北海、梧州、南宁、广州出口或经香港中转世界各地。

公司自1985至1989年代理业务的货运量达100万吨，代理船务1250艘次，营业收入300万元。从1992至1997年，代理货运量为451万吨，代理船务1336艘次。其中，1993年由于北海加大对外开放力度，抵港外轮甚多。该公司精竭为客户提供服务，共代理货运业务130.2万吨，代理船舶344艘次。从1998年至2000年，该公司积极开拓门路，争取货源，共代理货运业务为234万吨，代理船舶1031艘次，为发展当地经济和对外贸易作出了贡献。该公司在新力大厦办公，有正式职工22人，现任经理陈海。

### 2、中国外轮理货总公司北海分公司

该公司成立于1964年2月，是中国外轮理货总公司设在北海港务局的分支机构，受港务局和总公司双重领导，下设理货队，分驻外沙西港口和石步岭新港区。

公司是为航行国际航线船舶和进出口货物服务的理货机构。业务范围，包括统一经营国外航线船舶的理货业务；国内航线船舶的理货业务；国际集装箱装拆的理货业务等等。改革开放以来，公司理货完成情况良好。其中，1986年理货为470艘次，333万件货物，共19万吨。业务收入人民币25万元，外汇1.6万美元。1987年理货为545艘次，432万件货物，共38万吨，业务收入人民币34万元，外汇19万美元。1988年理货为464艘次，392万件货物，共39万吨。业务收入为人民币24万元，外汇1.8万美元。1989年理货458艘次，共

39.7万吨。1990年理货为艘次，633万件货物，32万吨。业务收入为人民币45万元，外汇22.5万美元。合计五年来，理货2327艘次，2108万件货物，166万吨，收入161万元，外汇28万美元。

由于公司加强全面质量管理工作，开展QC小组活动，理货质量不不断提高。据统计，1986、1988年货差率为0。1989年短卸率只有0.45%，数字准确率达99.11%。1990年货物短卸率为0.2%，数字准确率为98.1%，大大低于部颁标准。1987年被交通部广州海运局授予“理货质量步步高”称号。1990年分别被北海市和广西壮族自治区评为推广QC小组先进单位。进入90年代以后，该公司把货主当作皇帝，积极提供优质服务，完成业务越来越好。1991年完成理货428艘次，货物48万吨。1992年完成理货492艘次，货物52.7万吨。“八五”期间，该公司共完成理货2507艘次，货物327.4万吨。比“七五”期间分别增长7.7%和97.2%。“九五”期间，该公司完成理货1824艘次，共完成理货129万吨。该公司在新力大厦办公，拥有职工35人。现任经理朱令华，副经理苏一凡。

### 三、主要水运企业

#### 1、北海海运总公司

目前是广西最大的海上运输企业。该公司于1952年6月12日成立，前身为广西省轮船运输公司北海分公司。1953年1月曾与港务处、民船社合并。1955年分家，1958年又合并，1963年再次分家。1965年该公司随钦州地区划归广西，改称“广西交通厅航运管理局北海分局”。1974年改名为“广西交通厅航运公司北海分公司”。1985年再改为“国营广西北海海运总公司”。公司成立以来，一直是省(自治区)交通厅直属企业。1985年11月下放给北海市领导，级别仍按县级建制。

创建初期，由于船只残旧，被人称为“烂船公司”。然而，他们坚持艰苦奋斗，大力发展国营的海运生产。1955年完成货运量7.4万吨，货运周转量564万吨海里。1958年货运量比1957年增加3.2万多吨，周转量增加4倍多，达1900万吨海里，首次突破千万吨海里。利润从亏4.8万元转为盈利200.6万元(纯运输利润14.5万元)；固定资产从1955年51.7万元(原值)，增到156万元。1963年3月，港航再次分开(也是最后一次分家)。一部分船舶及设备拨归港务

处，运力相应减少，但公司运输生产比 1961、1962 年仍有增长，并扭转亏损的局面。1965 年北海划归广西后，北海口岸成为广西对外贸易海上运输主要通道。在广西区各级有关领导的重视和支持下，该公司积极购置船舶发展生产，固定资产增加了 31 倍，达 2946 万元。机动船功率也从 419 千瓦，增到 1144 千瓦。该公司生产发展较快，1980 年与 1961 年相比，一是运力增加 13 倍；二是人员增加 1 倍多；三是运输量增长 10 多倍，四是利润增长 6 倍。五是固定资产增加 17 倍。由此，确立了该公司在广西沿海航运的骨干地位。

1984 年以后，北海成为沿海开放港口城市。实行开放改革的国策，为企业注入一股强大的动力。同时企业也面临着一场严峻的考验。运输市场的空前开放，个体、私营及中外合资等各种经营形式竞相投入水路运输。公司在这前所未有的运输竞争中开拓发展，改革探索取得了初步成效。通过了船舶定员包干的试行，实行单船航次计酬法，再进入营运船舶的定员承包，使其逐步完善起来，收到较好的经济效益。1987 年，该公司与广州海运局联营成立“桂海运输公司”投入船舶 2 艘，即桂海 081 和 086 轮，航行北海与湛江、香港、广州、汕头及海口之间。据统计，1989 年该公司拥有运输船舶 35 艘，载重 14400 吨。其中，货轮 13 艘，载重 5050 吨；货驳 8 艘，载重 8600 吨，拖轮 6 艘，供油轮船 1 艘，最大货驳 1500 吨，全部货轮 400 吨级以上。全年完成客运量 2 万人次，客运周转 710.8 万人海里，完成货运量 37.1 万吨，货运周转量 13639 万吨海里，利润为 72.64 万元。

进入九十年代，该公司进入迅速发展，经济实力明显增长的时期。该公司领导班子敢于解放思想，大胆开拓，一方面争取市交通局、广西航务局和广西交通厅等上级主管部门的支持和补助；另一方面发动职工集资，于 1992 年在侨港附近动工建设国际客运站码头。2000 年建成一期工程 3 个泊位，实现简易投产，完成投资 3253 万元。接着又动工兴建水陆联运站，为我市海上客运业务的发展创造新的发展空间。该公司的客运站迁到国际客运码头后，将“金海”高速客轮和飞跃 169 轮投入营运，暨方便了过海往海南的旅客和车辆，缩短航程 10 多公里，也大大的缓解了外沙内港的压力，取得了较好的社会效益和经济效益。与此同时，该公司船厂投入 1800 万元，造出千吨级滚装船“北部湾 3”号，投入北海至海口航线，大大增加了企业的收入。“九五”期间，该公司增加固定

资产投资 4378 万元。累计完成客运量 127.4 万人次，客运周转量 2.04 亿人公里，货运量 168.4 万吨，货运周转量 5.72 亿吨公里。其中，2000 年完成客运量 24.3 万人，客运周转量 4061 万人公里，分别比上年增长 15.7% 和 26.2%。完成货运量 31.63 万吨，货运周转量 9224 万吨公里，比上年减少 5.5% 和 8.4%。工业产值 649 万元，比上年增长 6%。营运收入 4943 万元，比上年增加 1 181 万元，减亏 394 万元，减幅达 51%。全年亏损额为 380 万元。上缴税金 227 万元。

该公司实行总经理负责制，下设政治处、办公室、劳资、商调、财务、计划、船舶大队、客运站、船厂以及供应、货运公司、客运公司和四海宾馆等部门和经济实体 18 个。并设石头埠、茅岭港务所。在广州、海南、湛江、防城、上海等地设业务办事处，在香港委托桂江船务有限公司代理进出口货运。

该公司经营海上客货运输，兼营码头、货物仓储、船舶修造、商贸、旅业和港口装卸业务等。主要运输航线有 120 条，通华东、华南港口。外贸运输航线主要有北海到湛江、海口、香港、澳门、上海等。该公司现拥有固定资产 12091 万元，净值 8293 万元。船舶 15 艘，载重 9382 吨，1715 客位，138 车位。2000 年在册职工 2124 人。其中，管理干部和技术人员 300 多人，获得高、中级技术职称 110 人。现任总经理兼党委书记张才儒，党委副书记刘武，副总经理戴良倬、韦宏、梁于锋，工会主席林仲海。

目前，国际水陆联运站正在抓紧建设，2002 年可望投入营运，将发挥北海客运站口岸和水陆联运的整体功能，为营造西南出海通道和改善北海的投资环境，他们将作出应有的贡献。近几年来，全体海员职工发扬“同舟共济、开拓奉献、安全优质、振兴海运”的企业精神，树立了企业的良好形象。该公司连年被评为自治区“重合同守信用企业”、全国地方水上交通安全先进单位、自治区航运节能一级企业、国家二级计量企业，获交通部、总后勤部“水陆军运基础建设合格证”，获国务院、中央军委颁发的“交通战备工作正规化建设证”，并评为自治区交通系统双文明单位等。建国以来，港航曾为一家，以后各自发展，这是生产力发展水平决定的。港口集疏运货物的能力提高，为海上船舶运输提供条件；海上货运量的增加，反过来促进港口吞吐量增长，两者相互促进。

## 2、北海航海运输公司

市航海运输公司成立于1954年，原称为“水运公社”、“水运公司”，它是北海市创建最早规模最大的集体水运企业，后成为国有企业。当时，北海港籍小型木帆运输船船民，响应政府号召，成立了木帆船运输合作社，受北海港务处领导。1956年8月，8个小社合并为4个社，组成一个联社，即“北海港木帆运输合作社联社”，改受北海航管处的管辖。1958年末，拥有木帆船211艘，载重4143总吨，从业人员880人。1960年1月改称“水陆运输人民公社”。下设水运、驳艇大队，当年完成货运量29.5万吨，利润45.3万元，隶属北海市交通局领导。1970年内部调整为2个船队及后勤队、机修厂、船舶修造厂、综合厂(家属组织)等6个独立核算单位。1973年4月，由“水运公社”改称为“北海市水上运输公司”，仍是集体所有制。1976年3月，2个船队合二为一，机修与玻璃钢车间合并为玻璃造船厂。航线主要是通往广西和广东沿海的企沙、防城、东兴、犀牛脚、龙门、钦州、八角湾、合浦、石头埠、公馆、乌石及广州、湛江、水东、海安、海口、三亚、八所、汕头等中、小港口。帆船由北海往广州，大约15天抵达。1976年拥有船舶102艘。载重4051吨位，999.5千瓦。其中拖轮增到10艘(999.5千瓦)，全部船舶依然木质。1975年至1979年该公司共完成货运量91.2万吨，货运周转量78502万吨海里，收入1021.2万元，利润38.2万元。

1980年至1984年是公司发展的低潮时期，每年货运量和周转量分别徘徊在9万吨和1400万吨海里左右。由于大部分木帆船进入淘汰期，没有资金改造更新船舶，货源流向变化大，短途运输多由车运代之，加上海上运输价格偏低，共亏损105万元。

1985年至1990年，随着改革开放发展，公司着力调整内部机制，进一步着落实经济责任制，采用各种方法更新、改造船舶，运输生产才有新的转机。1986年拥有船舶59艘，载重3952吨。其中拖轮11艘，载重1232千瓦，钢质船舶3艘，载重1040吨，驳船20艘，载重3020吨。木帆船28艘，载重932吨，并逐渐用机动船代替风帆船。据统计，从1985年至1989年该公司完成货运量35.8万吨，货运周转量87373万吨海里，收入1437万元，利润305.5万元。进入90年代后，该公司将“水运公司”更为今名。由于木帆船逐渐淘汰，没有资金更

新船舶，该公司经济效益不大好，企业连续亏损。1999年该公司拥有运输船舶5艘，载重3000吨。完成货运量6.2万吨，货运周转量3086万吨公里。现该公司下设办公室，计财股、产销服务部和船队，拥有固定资产520万元。在册职工580人(不含退休人员)人。其中，管理员和技术员26人。公司直接隶属交通局领导，现任经理为陈德平，党总支书记兼副经理陈宏廉。

### 3、其他船务公司

除了上述两个水运企业以外，北海市还有13家水路运输企业。分别为北海桂海船务公司(法人代表邓家庆)、北海鸿达运输有限责任公司(法人代表包声燕)、北海鸿海船务有限责任公司(法人代表陈妃京)、北海华富船务有限公司(法人代表黄华江)、北海卓越船务有限责任公司(法人代表卢成卓)、广西北海海洋渔业公司船队(法人代表张晨贤)、广西北海石油分公司船队(法人代表张国昌)、北海国际海洋运输公司(法人代表郑奇)、中国外运广西北海公司(法人代表欧思强)、北海寰岛国际船务有限公司、北海海微服务公司(法人代表陈友)。全市水运企业共拥有船舶315艘，载重67573吨。其中，货船194艘，载重46363吨。千吨级以上货船10艘，载重21173吨。

## 第三节 港口业务和管理

目前，港埠企业和水运单位在建立社会主义市场经济中，已由单一的运输客货产业型，转变为运、产、销售结合的运输、生产、商贸和服务型，并开展来料加工，灌包加工等业务，使港口具有运输、仓储、加工、商贸、旅游和商业服务等多种功能。并由国内港口市场发展发展到国际港口市场，更好地为当地经济和对外贸易服务。

### 一、港口客货运输

#### 1、解放前港口货运

西汉时期，中原出产的陶瓷，丝绸等商品，沿着湘江、灵渠、桂江、北流河、南流江这条水路，经合浦港，输往今东南亚和西亚地区。外国货物亦通过这一水路运入中原。三国至隋唐，合浦港仍为中国重要贸易口岸。宋神宗元丰年间(1078至1085年)，廉州港、乾体港、冠头岭一带是广西漕运海盐的集散地。海盐“经由武刀、冠头岭”，溯南流江运至石康盐仓，再顺河流分运“容、白、钦、化、蒙、龚、象、宜、柳、邕、浔、贵、宾、梧、横、南、仪、郁林州”，

销往广西全境。珍珠从今铁山港区白龙一带海域采得，贩运京城。宋代，从今东南亚运抵廉州港的货物主要为苏合油、光香、金银、朱砂、沉香、檀香、犀角、玳瑁、珍珠、象牙、绵、白磁等贡品、商品；合浦出产的土布和日用陶瓷器等亦由港口输往东南亚。

明朝改廉州路为府，乾体港、冠头岭等古港成为廉州门户。占城、暹罗、真腊、爪哇、满刺加、三佛齐、渤泥等国进口货种为沉香、胡椒、苏木、钻石、象牙、犀角。输出货种为盐、鱼干、牛皮、桂、铅、锡、桐油、五倍子、陶瓷器、铁锅、丝绸等。内河水路运输仍以南流江为干线，廉州沿海的永安、乾体、高德、冠头岭、龙潭、武刀、白沙、珠场、陇村、禄村等处有运盐船 300 艘，专由港口运海盐。

清初迁界和重申海禁，诏令沿海居民内迁，造成港口贸易中断。康熙二十四年(1685 年)，派钦差杜臻前来复界，招内迁乡民回乡安置，从而设关开放港口贸易，与潮洲、广州、澳门、琼州、安铺、钦州、东兴有不定期贸易来往。国外与安南、占城、暹罗、真腊有海上贸易往来，出口瓷器、铁锅、糖、茶、桐油、生牛皮、盐、海味、生锡之类，进口呢羽、香料等货，间或进口安南、暹罗大米。乾隆年间(1736 至 1795 年)，合浦以鱼盐出口为大宗。海盐大都经过武刀港、白龙、乌雷岭、冠头岭等处，官方大量雇请民船渔船运盐。贩米船从潮、穗、雷、琼云集北海港，前往安南运“夷米”进口。清朝中前期，广西靛青等土货和手工业品输往粤东，由北海港经琼州海峡，沿粤西海岸至广州。

咸丰元年(1851 年)，澳门商家已建造 20 多艘红单大帆船，定期航行北海与澳门之间，进行贸易来往。同治二年(1863 年)，英轮从香港运来鸦片、洋纱、煤油抵北海港销售。光绪五年(1879 年)，外轮进出北海港 286 艘次，定期航行北海与香港、海口、海防之间，以德、法、英轮为多。光绪十一年(1885 年)，中英《滇粤边界通商条约》签订后，外国商品可低税由北海港进口运销中国的西南，北海港几乎变成自由港。光绪十五年(1889 年)，外商由北海港进口的鸦片 10 万斤，布 19.8 万匹、棉纱 931 万斤，火柴 45 亿盒等，价值 300 万两关平银。同时，运走了价值 130 万两关平银的土货，其中，有八角 60 万斤、花生 397 万斤、花生油 145 万斤、糖 796 万斤、靛青 486 万斤。光绪十六年至二十五年(1890-1899 年)，德、法、英、日等外籍轮船开辟北海港至上海、香港、海口、

海防、新加坡、文岛(苏门答腊)等6条航线，外商在北海港推销了价值2940万两关平银的商品。其中，鸦片3919担、煤油953万加仑、棉纱75万大批量、火柴1225亿盒。同时，运走糖、花生油、桐油、桂皮等土货价值1222万两平银。

1900至1911年，法籍轮船专营北海至海防、广州湾(湛江)至海口的航线，英商怡和洋行和中国招商局轮船，开辟从香港到海防航线，北海为中途站；英太古公司增辟广州经海口至北海航线。同时，太古公司轮船，由上海经福州、厦门、汕头、香港、海口抵北海卸货，再往海防，回程停北海港揽货转运香港、上海，转销欧美。日本轮船由大阪经台湾基隆、汕头、海口抵北海，每年运来火柴、五金等货物，运走锰矿、桐油、牛皮等原材料，并来往于北海、文岛、新加坡之间；美、英、俄轮分别从苏门答腊、缅甸、巴库运来煤油。进港外轮以法籍为多，吨位较大。光绪二十六年到宣统三年外轮进出北海港为3243艘次，船舶吨位222万吨。1912至1919年北海仍保持每年船舶进出335艘次、吨位18.8万吨。其中1919年进出口轮船408艘次，帆船3250艘次。1920至1936年英太古、怡和等十几家外国洋行和中国招商局的船舶，常行驶上海、香港、海口、北海、海防港口之间，北海港货运发展一度较有起色。广东的钦廉地区和广西的郁林地区，经北海港出口的产品有猪、牛、三鸟、八角、玉桂、花生、花生油、糖、海味以及锰矿、陶瓷、爆竹等。其中，出口生猪一项每年达5万头以上。1929至1936年，北海土货出口(包括出口通商口岸)，总值为3035万银元。其中，1933年为628万银元(洋银)，北海土货出口曾居全国沿海商埠第10位。同时国产货进口为2085万银元，洋货进口为1496万银元，进出口总值达6553万银元。1929年，进出北海港的轮船达538艘次，创开埠以来最高记录。

1937至1939年，尽管抗日战争爆发，北海港口海上交通和贸易仍维持原状，成为当时西南后方的重要通道。1937年，进出港口轮船为289艘次，吨位37万吨，货运贸易总值为725万银元。其中，出口、转口土货为401万银元。1939年1至4月，因日军封锁西江，广西进出口货运全部集中北海港，进出口贸易总值为3170万银元，比上年增加3.12倍。其中，土货出口总值1858万银元。增加3.6倍。1939年至1945年，日军占据涠洲岛，封锁港口，海上贸易基本停顿。抗战胜利后，北海港首先恢复与海防的货运。1946年抵港的200吨级以下

的小轮 364 艘，吨位 32 万吨，货运贸易总值为 28.5 亿元(国币)。1947 年 1 月，国民党南京政府对世界宣布，北海港重新开放。5 月抵港轮船为 8 艘，民船 576 艘，全年货运贸易总值为 320.3 亿元(国币)，其中，从海防运抵北海港的货值为 98 亿元(国币)。1948 年，南宁和北海出口土货价值 5156 万美元。1949 年北海港土货出口主要运往香港、海防。其中，出口猪 13049 头，价值 25.6 万美元。港口主要运输货种为药材、桂皮、棉花、煤油、砂仁、豆、黑胡椒、自行车、面粉等，货运量约 4.5 万吨。

## 2、解放后货运

五十年代，北海帆船航行北部湾、雷州半岛、海南岛及南流江、钦江沿岸数十个小港，进出北海港每月 500 艘次左右。内河线运输粮食、黄麻、八角等，北海通船埠、武利、小江、八角湾等，载重 70 吨的船舶可直抵玉林船埠。沿海线国营运输船主要往钦州、东兴、防城、涠洲、总江口、西场、党江、安铺、湛江、海口、广州等 11 处。并曾到越南北方各港(海防、鸿基等)和南洋群岛运输。由港务处接收、代管或租用的“瑞化”、“峨眉”、“永福”、“信基”、“华龙”、“同丰”、“泰宁”等私营轮船，以北海至香港、广州为主航点，1955 年北海港船舶货运量、货运周转量分别为 43.5 万吨和 4882.8 万吨海里(含沿海内河)。从 1951 至 1960 年，北海港完成水上货运量为 267 万吨。

六十年代，当地木帆船周转于北海港至博白、灵山、钦州、防城、东兴、龙门、石头埠、安铺、锰矿区八角湾、新奶湾、石膏矿区平吉、陆屋、煤矿区稔子坪、那彭、林区十万大山，以及产盐区榄子根、大冠沙、犀牛脚、企沙、江坪等内河和广西沿海港。1966 年后，由于拦河筑坝，内河航线(北海港至合浦、党江、石俑、船埠等)都已歇业。七十年代以后，北海海运公司以北海港至汕头、广州、赤湾、深圳蛇口、香港、水东、海口、防城为重点航线，陆续增辟北海到镇江、江阴、南通、福州、厦门、珠海、番禺梅山、恩平横板、江门等货运航线。最长航线近 2000 海里，由北海直达上海、大连、秦皇岛。外贸船队海翔 702 轮，曾载冰鲜水产品、鸭嘴梨等货从北海港往日本东京。北海至广州线去程发运矿石、农副产品、盐、杂货，回程装载百货、杂货、日用工业品、化学原料，是北海港船舶运输干线。从 1961 年至 1970 年，北海港水上货运量为 384 万吨。

1980年以前，国内调来钦州地区的部分百货、杂货，通过北海至广州航线接运。港务局、航运分局曾与广州市储运公司、北海百货站等港、航、货单位，在该运输线开设“五定”（定线、定船、定泊位、定装卸时间、定运量）和“四优先”（备货配载、靠泊、装卸、提付办理优先）的百货杂货“一条龙”协作运输。北海至香港线，是外贸运输要道。每年由北海出发约300航次，装运地方和西南各省的农副土特产如三鸟、牲畜、罐头、烟花、炮竹、茴香、桂皮、松香、食品、鲜活水产品、淀粉、黄红麻、土纸、芒竹制品、矿产品、工艺品等，每年运量约10万吨。从1971年至1980年，北海港水上货运量为553万吨，比六十年代增长44%。

八十年代，北海港开辟远洋航线，通日本、新加坡、泰国、英国、波兰、古巴、几内亚、摩洛哥等，沿海线与桂、粤、闽、浙和长江以北数十个海港相接，远至上海、天津、大连、秦皇岛。北海港运输船舶辟有总里程3900多海里的营运航线120条。抵港船舶除地方船舶外，还有朝鲜、日本等20个国家的外轮和中国远洋运输公司、广州海运局的轮船。1980年以前，由北海港装运外货物前往香港的轮船有香港籍和国内航运公司的轮船20余艘，广州海运局的船舶常由北海港载运货物往广州、湛江、香港等港。北海港运输货种，主要为矿石（锰、钛、重晶石、石膏、硫、磷）、化肥、煤炭、海盐、食糖、大米、木材及其他农副产品、海产品、工艺品、土特产（桂皮、八角等）。从1981年至1990年，全市港口货物水上运输量为852万吨（其中，北海港货物吞吐量为594万吨），比七十年代增长54%。

进入九十年代，北海港货种发生较大变化，以石油、化肥、磷矿、高岭土、植物油、木片、糖、粮食，以及烟花炮竹、水产品等土特产为大宗。其中，居第一位为石油。2000年，由涠洲岛港口运往湛江、水东，以及铁山港的石油和天然气的货运量为200万吨以上。其次，为外贸货物。1994年由北海运往香港和国外的货物为138万吨。港口货运量增加的原因：一是北部湾油田的开发；二是大西南的货主在北海市建立出口加工基地；三是中国农资公司在北海市建立散装化肥灌包加工基地；四是由东南亚进口货增加；五是北海出口贸易（烟花炮竹、水产品 and 土特产等），保持增长。从1991至2000年，全市港口货运量为2792万吨（其中：北海港口货运量为2001万吨），比八十年代增长2.28倍。

解放后，北海港吞吐量波浪式发展，呈上升趋势。1950年港务处(局)完成港口吞吐量为4万吨。1960年为73.8万吨。1970年下降为37.1吨，1980年升为52.7万吨。1990年全市港口吞量升为113万吨，1994年突破200万吨。2000年全市港口吞吐量突破500万吨。详见附表：

1950—1980年北海港吞吐量完成情况表(1)

单位：万吨

年 份	吞吐量(万吨)	年 份	吞吐量(万吨)
1950	4.0	1966	32.6
1951	4.68	1967	33.8
1952	4.97	1968	27.4
1953	13.97	1969	35.2
1954	18.47	1970	37.11
1955	20.47	1971	41.68
1956	17.80	1972	52.65
1957	23.45	1973	54.10
1958	34.17	1974	58.90
1959	54.99	1975	59.51
1960	73.84	1976	56.54
1961	55.69	1977	57.20
1962	52.00	1978	58.57
1963	19.00	1979	65.76
1964	24.00	1980	52.72
1965	29.80		

1981—2000年北海市港口吞吐量完成情况表(2)

单位：万吨

年 份	北海港区	其他港区(含合浦县)	合 计
1981	67.50	20.86	88.36
1982	63.34	17.56	81.04
1983	72.85	17.51	90.36
1984	48.30	10.41	58.71
1985	55.00	3.04	58.04
1986	71.00	7.20	78.20
1987	73.00	13.68	86.68
1988	64.00	18.00	82.00
1989	75.83	39.72	115.55
1990	82.00	31	113
1991	121.00	30	151
1992	131.06	32.94	164
1993	189.45	44.28	233.74
1994	214.59	47.73	262.32
1995	201.34	45.39	246.73
1996	199.01	34.76	233.77
1997	234.13	22.97	266.09

1998	231	72	303
1999	235	170	405.00
2000	244	282	526.00

### 3. 海上客运

港口客运，据《水经注》记载，汉元鼎四年(公元前 113 年)，路博德征集“楼船十万人，水陆并进”，“会至合浦，征西瓯”。随着兵员运输，古代合浦港的海上客运便发展起来。建武十七年(公元 41 年)，马援率领“楼船大小二千艘，士兵 2 万人”抵合浦港取海道交征交趾。此后，促进了两地的海上交通。宋祥符三年(1010 年)，廉州辟为与交趾互市口岸后，便开通了往安南永安州的客运航线。官吏或商贾往南安，多在廉州海角亭附近候潮搭乘海舶，“自廉航海一日之程即交趾”。宋元符三年(1100 年)，苏轼由琼州渡海抵廉州任太守，亦开辟至梧州的内河客运航线。据《廉州府志》记载，苏轼调任静州节度使，亦溯南流江北上，“至北流河作木筏下水，历容、藤至梧”。然后，雇舟溯桂江而上，过灵渠、沿湘江抵静州。另外，中原官吏、商贾前往交趾，亦经今桂江、西江、北流河。“自郁林水路至廉州”。宋代，廉州漕运海盐运抵今桂林。宋重和元年(1118 年)，宋朝廷在廉州设驿站，方便水路客运。

明永乐十四年(1416 年)，朝廷下令廉州府增设属驿站。又据《广东通志》记载，嘉靖中(1521 年)，已有自冠头岭发舟至安南府的不定期客运航线。崇祯九年(1633 年)，因安南海寇在港口劫杀商贩，廉州官府下令“涉海商贩不许潜与安南夷人交通”、“禁通蕃”。这种政策，妨碍了两地海上客运的发展。清康熙十三年(1674 年)，安南国王黎维定派大臣从海道抵廉州向清廷进贡，恢复两地之间客运。乾隆年间，因客商贩运进口大米，廉州与安南、暹罗客商来往较为频繁。清朝中期，还有一条往粤、闽的海上客运航线，由北海经琼州、沿粤西海岸至番禺或潮州，或经台湾海峡抵福州。

咸丰初(1851 年)，北海与澳门、香港不定期有旅客乘船来往。光绪十六至二十五年(1890 至 1899 年)，北海开辟至新加坡和文岛(苏门答腊)的客运航线，出境旅客为 46294 人次。光绪二十六年至宣统三年(1900 至 1911 年)，每年都有 4000 多名旅客由北海乘轮船下南洋。1912 至 1919 年，由北海乘轮般出境的旅客为 31230 人。1920 至 1938 年，北海与上海、北海与仰光之间已增开轮船航班，加快了两地之间的旅客来往。1939 至 1945 年因日军封锁北海港，海上客运亦告

停顿。1946年至1949年，北海至海口、湛江、海防、香港的客运恢复。其中，1947年由北海港出境的旅客共68722人，1949年，国民党军队数万人从北海港乘船逃往海南岛。

1950至1958年，北海帆船客运航线通海口、昌化、乌石、安铺、总江口、沙岗、西场、老哥渡、平银渡、钦州(那丽)、江洪、东兴、防城、企沙等港，由“红星”、“新民生”、“永兴利”、“复兴”、“新海六”、“新西安”、“新民利”等船往返载搭客。北海、广州间也有客流。1954年沿海内河帆船运客共65301人次，其中中国营系统轮驳运旅客11242人次。北海与海口、湛江、广州、东兴、安铺及涠洲间的客流较正常。北海至海口线建立定期客运班轮。“南海183号”，每月逢6、13、21、28日由北开琼，3、11、18、26日由琼开北。1955年此线延伸为北海—海口—湛江—海口—北海线。1958年以后北琼运线停航，其他各线也陆续停止载客，仅余北海至涠洲线。

1962年，恢复北海至那丽、沙岗、西场、党江、乾江、老哥渡、企沙等短途水上客运，1965年又停止。北海至涠洲线客运量，1980年为26000人次，1995年升为137376人次。北海海巡大队、79分队(驻军运输队)的舰艇“海公”号等，也参与客运，开设“涠洲一日游”。1988年交通部门在涠洲建客货码头，大大方便北涠线客货运输。1988年底，中国信托投资公司、北海港务局、海口港务局三方联合成立中海船务公司，恢复北海到海口客运。北琼客运线于1989年3月20日复航，以车客轮渡“中海一号”“中海二号”每天对开北琼。1994年，北海海运总公司又投入“北部湾1号”“北部湾2号”营运北海至海口线。从1989至2000年，北海港至海口的客运量达367万人次。1986至2000年，北海港至涠洲岛的客运量变达110.5万人次。1993至1995年曾开通北海至白马井客运航线，客运量15.2万人次。详见下表：

粘 份	航 线		
	北海—涠洲	北海—海口	北海—白马井
1986	36793		
1987	39068		
1988	26104		
1989	19949	114690	
1990	25401	188293	
1991	29136	219300	
1992	41246	262500	

1993	90851	325723	24891
1994	118301	327803	102575
1995	137376	320822	24045
1996	109236	360826	
1997	114863	395874	
1998	108581	394615	
1999	103764	386429	
2000	105477	379191	

(单位：人次)

## 二、港口商务、调度、客运和库场管理

### 1、商务管理

港口货源的运输组织工作，原由港务局商务处及下属第一、二港务公司的商调部办理，今改为由北海港务公司商务信息中心办理。其职责：一是受理托运计划，编制月、旬度货源计划，加强与货主联系，按计划组织货物交运，协调货、港、船的配合衔接，加速货物运转，努力完成港口生产任务。1971年至1990年组织货物运输1048万吨。1991年至2000年，组织货物运输2001万吨。二是组织合理运输，简化货运手续，积极为货主筹划经济线路，节约运输费用，办理水陆联运及中转业务。例如：过去桂南地区调往东北地区的白糖，是由汽车运往遂溪等站转铁路运往上海，商务人员摸清情况后，向广西烟糖公司建议，改由北海港用船转运上海，结果该项每年可为货主节约运费近百万元。三是承办托运业务，签发进出口运单、提单和准单，并负责办理一切货物进出库场的批准手续，安排进出口货物的交运和提取、组织集运和疏运，加速库场周转。例如烟花炮竹是北海港的传统出口商品。从1959年至1990年组织出口536万箱，创汇1.26亿美元。1994年至1996年出口56万箱，创汇1309万美元。四是按照《费规》及上级规定，核算港口收费和水运运费，并督促检查，防止错漏。

北海港务公司商务中心设有货源组织员、出口货运、业务员、计费员和货运质量管理员，专职负责各项具体的商务工作。为加强商务工作，港务局领导和商务人员一起，多次走访广西、云南、贵州、广东、湖南、辽宁、江苏、浙江的货主，调查了解货源，摸清货物流向流量和地方运力，赢得货主的信赖和支持。结果，争取到不少货源在北海港出口。出口货种以糖、木茹片、木片、高岭土或金属矿石、烟花炮竹，以及牲畜、三鸟、海鲜和土特产。1989年北海

港组织出口货为 32.8 万吨。1994 年便升为 138 万吨。其中，以出口香港为主，达到 41.63 万吨。进口货以化肥、石油、钢材、粮食为大宗。从 1995 年开始，北海港每年组织进口货物 100 万吨以上。其中，化肥 50 万吨以上。近几年，港务局对货源组织采取部门承包、风险抵押、总额提成的办法，激励商务人员积极开展业务，坚持“大宗、零星货物不放过，高、中、低档货源一起抓”的原则，千方百计组织新货源。同时，内部建立商务组货信息网，做好货源调查、信息跟踪及货物疏运后的信息反馈工作，以赢得货源。从 1994 年至 2000 年全市港口商务部门共组货 1695 万吨。北海港务局曾被交通部评为“全国交通系统优质运输先进单位”。北海港务局现拥有专职商务人员 20 人。

## 2、港口调度

港口生产的指挥和安排工作，主要由港务公司调度室办理，其主要职责是负责编制港口昼夜作业计划和单船作业计划，并安排下达会同船方制作轮船(或驳船)积载图，负责装卸作业轮、驳的指泊工作。据统计，1981 年至 1990 年，共负责安排 4310 艘次的装卸作业。1990 年至 1995 年，安排 2507 艘次作业。1996 年到 2000 年，又安排近 3000 艘次作业，货轮靠泊码头没有任何事故发生。同时，负责合理调度和安排港口装卸(包括港区外指定作业)的人力、车辆、船舶，组织合理运输和作业线，采用先进装卸工艺并负责装卸现场指导，积极领导和开展成组和集装箱运输，不断提高装卸效率，缩短船舶在港停时，实现港口生产安全、优质、高产、低消耗。抵港船舶除北海港籍地方船外，有朝鲜、日本、菲律宾、新加坡、斯里兰卡、英国、希腊、塞浦路斯、索马里、古巴、波兰、越南、巴拿马、挪威、利比里亚、阿尔巴尼亚、洪都拉斯、美国、苏联、泰国等国籍轮船和中国远洋运输公司、广州海运局的轮船。吨位较大者有“志达”号(巴拿马籍香港货轮，1988 年 3 月从苏联尤日内港载来尿素 41720 吨)，“波力斯·哥迪椰夫”号(苏联籍，52000 吨级，1989 年 10 月 20 日载化肥 4 万吨来港)，沙图号(马来西亚籍，73000 吨级，1999 年 6 月 24 日抵港)。从 1970 年至今，港务局调度部门安排上万艘船舶安全靠泊码头，做到万无一失。目前，港务公司的调度中心，内设有作业计划员、值班调度员、配工员、装卸指导员，专职办理各项调度业务，深受货主和船方的欢迎，北海港现有调度管理人员 20 余人。现任调度室主任为姚昆。

### 3、港口客运服务

目前，北海港水上客运共有三处。一是北海港客运站，位于外沙西港口(老港区)，由北海新力公司经营；二是水陆联运站，位于侨港附近的国际客运码头，由北海海运总公司经营；三是北海至越南下龙湾旅游航线，由“上海轮”停泊在石步岭新港区，由北海寰岛国际船务有限公司经营。

北海港口客运站正式成立于1989年3月20日。当时，北海港务局与海口港务公司、中国信托投资公司三方联合成立“中海国际航务公司”，从日本合资购买千吨级的滚装船“中海1号”。“中海2号”投入营运，每艘可载客300至400人，货车40台。车渡轮停泊地点，分别设在北海港外沙西港口，和海口港秀英码头，每天对开1班，参加合营三方共负盈亏，从盈利中偿还本金，分配红利，该公司采取所有权和经营权分离的办法，第1期由海口港务公司中标经营。

北海港开辟琼北(海口至北海)航线后，取得较好的经济效益作社会效益。过去，云南、贵州汽车货物抵南宁后，由南宁经海安至海口，每辆货车(按5吨计)运费为817.2元。1989年改由南宁经北海至海口，运费为534.4元，每辆车可节省运费282.8元，其运费最低。另外，由湖南陵零经北海至海口的水陆联运线路，比湖南陵零经海安至海口，每吨货物节省运费148元。因此，北海至海口航线轮渡是汽车从云南、贵州、四川、湖南与海南往返最经济的理想航线。自1989年3月至1990年9月，该航线共运送车辆21310辆，约为货主节省运费400万元。与此同时，运送旅客14.7万人，货物13.7万吨，营运收入达899.3万元，社会效益和经济效益十分理想。最重要的是，沟通广西与大西南和海南省的经济交流，促进对外开放。

从1989年至1996年港口客运站经营北海至海口航线，客运量达到143.9万人次，“中海”号滚装船旅客几乎天天满载。为此，1994年，北海海运总公司又投入“北部湾”1号、2号营运北海至海口线。1995年、1996年、1997年和1998年，北海港至海口的旅客分别为32万、36万、39万和39万人次。其中，1998年比1995年增长21.9%。1995年至2000年北海至涠洲岛的客运量达到67.9万人次。其中，1995年达到13.7万人次。1993年至1995年，港口客运站曾开辟北海到白马井航线，1994年达102575人次。后因其他原因，该线暂停。

近几的，北海港客运站加强管理，礼貌待客，树立文明窗口听形象，被评为广西航务系统文明站。站该站拥有客船、滚装船 5 艘，以及占地 4000 平方米的客运大楼，职工 30 余人。现任站长赵飞。

#### 4、货运库场管理

港口的货运库场管理，主要由第一、二作业区商调部门管辖下的仓库办理。其职责是做好货物收、管、发工作，保证货物安全，对货物努力做到安全、迅速、整洁、畅通，以提高库场工作能力，保质、保量地完成货运任务。其中，仓库员要树立“质量安全第一”和“为货主服务”的思想，认真执行货物交接制，坚持凭单出入货，严格执行货物进出验收手续，查件货、查标志、查包装，做到单货相符，如发现货损、货差，必须当班查清。(原残或工残)分清责任，编制港内部记录或现场事故报告。北海港现有仓库面积 4 万平方米，堆场面积 20 万平方米。

近几年，新力公司狠抓库场工作。一是库场的计划控制管理，分货种、堆存期，转运方式进行合理堆存，以保证快速疏运；二是帆布、货架的标准化理；三是狠抓“三标六清”，保证堆存质量；四是加强仓库员的培训教育，杜绝遥控理货现象；五是开拓思路，摸索出一种易于操作，防风防湿性强的货物标准堆型，保证港容港貌整洁，使库场管理向现代标准化迈出可喜的一步。据统计，港务局仓库理货和保管货物，1971 年至 2000 年为 2843.3 万吨。货损率为 0.02%，货差率为 0.14%，大大低于部颁的标准。

港口仓库内部分工十分明确，设有库场管理员(仓库员)、调配员、业务员、统计员、核算员、勤杂员。目前，一区仓库为 20 人，二区仓库为 43 人，负责码头货运管理工作。

### 三、引航、电讯、船舶维修、救助和供应

#### 1、引航和航标管理

北海港口的引航业务，始于 1879 年。1905 年前只在海关北面沙滩上竖一旗杆作为船舶入港信号旗。1905 年海关大楼建成后，在楼顶设一讯号台。并悬挂各种风球，指示船舶出入。清末引水主权外丧，引航实行自由引进。由外轮船主从香港等地雇用引水员。1914 年，北海关经海关总税务司批准，制定《北海关理船厅章程》。规定引水班者，雇佣时，须向海关理船厅(港务司)申请。1914

年至 1943 年间规定船舶进出港必须有领航人，领航费由海关按照每吨货收费白银一分五厘。抗日战争后，领航业务仍由海关管理。1950 年 10 月，改由港务监督接管引航权。1990 年港监从港务局分出后，由港务局引水科负责引水业务。现设有引航公司，有专职人员引航，拥有拖轮、供水船和交通船 9 艘，总马力 6058 匹。

为维护国家主权和尊严，凡外轮抵港一律需停在引水锚地等候检验和引航。引水锚地位于冠头岭西南海域 1 号浮标(北纬 21° 23' 14"，东经 109° 02' 15")为中心，以 800 米为半径的圆周范围。外轮抵港前，必须在此等候边防检查站、卫生检疫站、海关、港监、港务局派员登轮检查，方可由引航员将轮船安全地引进港内，并根据生产需要，系泊指定的码头泊位，以便装卸货物。码头水手根据调度室的通知，提前负责检查码头靠泊码头的系解缆工作。1971 年至 2000 年港口共安全引航外轮 1600 多艘次。

航标，是引航和辅助船航行的港口重要设施。北海港只有一条深槽直通北部湾，因而航标设置极为重要。1879 年，英国人对北海港进行勘探并绘出海图。1881 年 7 月 15 日英国皇家海军公布了《北海港海图》。1879 年，北海关在地角村北面附近的网门水域(今装卸锚地)，设立红、黑两个浮标，并在海关北面水域一里多的海中设立一个浮标作为轮船定泊的界线。1914 年海关在冠头岭北面海中增加转向浮标，“籍以指示船只航行及碇泊”。1933 年冠头岭修建灯塔，但至 1949 年均未投入使用。抗日战争前的港口浮标不能发光，轮船夜晚进出，理船厅即雇员到网门、冠头岭等处悬挂汽灯或举起火把，并雇用水性好的男子摇艇，和持汽灯或火把导航。

建国初期，港务局修复了冠头岭灯塔并投入使用。同时逐步在港内安装 7 座浮标。1986 年石步岭区港投产后，增加到 10 座浮标。其中 6、8 号标是装卸锚地范围标。浮标使用蓄电池发光，港口信号台和风情信号杆设于北海港监楼顶，灯塔仍设在冠头岭山颠(高 120 米)，为白色方形砖塔。港务局负责航标和灯塔的管理与维修保养工作。

## 2、电讯、船舶维修及救助打捞

北海港拥有无线收报台、无线发射台、有线电话台，保证港口安全生产调度指挥。外轮抵港前，可按国际通讯办法与北海港无线电台联系；外轮抵港后，

无线台一律由边检站封存，但可使用步话机与调度、海事局、外轮代理进行业务联系。

国内外航船抵港后需修理或出现故障，港务局港口机修厂和海运公司船厂可提供临时小修、航修及故障修理，中国船舶检验局湛江分局北海验船处可为中外轮船提供船舶检验。中国广州海难救助打捞局在北海设有救助站，拥有较先进和齐全的救助设备，如有救助需要，可向外轮代理公司联系，及时向北海救助站申请救助。

港口机修厂，成立于1958年，前身为港务局机修车间。1972年更名为港务局机修厂，拥有职工100余人。下设行政股、生产股和三个车间。拥有车床、刨床、镗床、磨床等一批机械加工设备，以及三百吨液压机床，能对门机、电吊、铲车、轮胎吊、叉车、拖车、汽车、抓斗、船舶柴油机等以及甲板、船舱等进行大装修和二保。同时，能制造散化肥、散纯碱、散粮的漏斗灌包设备。自1982年至今，已生产出九十套投入生产，使用效果良好。该厂多次参与抢修外轮柴油机和船电设备，交通部评为推广QC小组先进单位。

北海海运公司船厂，正式成立于1958年，在外沙岛西(今址)建厂，前身为北海航管处修船车间。1963年港航分家，划给海运总公司管理。经过40年的发展，该厂占地面积5.15万平方米，厂房面积23平方米，24个技术工种，固定资产近千万元，职工300多人，可承接各类船舶的修造。以修为主，造船辅之。1998年该厂已成功造出载重1000多吨的“北部湾3号”滚装船投入营运。

北海救助站，全称为“交通部广州海难打捞局北海救助站”成立于1977年4月5日，负责救助北海航区的遇难船只，救生为主，打捞为辅。1982年增设潜水分队。1998年，曾在南漓建有5000吨级救助码头，拥有职工150余人，船只分别为拖八号(300匹马力)、拖2号(600匹马力)、拖205号(2600匹马力)。该站多次为出航抢救遇难船舶，救起遇难者。

### 3、船舶供应和海员接待

船舶抵港后需要淡水，可由一、二区码头供应，或由北海港务公司派供水船至所在锚地。北海外沙西港口水塔日供水量1400吨以上，石步岭港区水塔日供水量1000吨以上，符合国家饮用水标准，是港口船舶用水的良好水源。港口每年大约向船舶供水20万吨左右。

港口一般不供应外轮汽油、柴油等燃料，必须时由北海港务公司或北海石油分公司派油船供应。外轮抵港所需食品、船用物资，一律由北海港供应公司提供，外籍船员所需各种消费品，可由外轮代理公司派翻译陪同前往商店购买。香格里拉大酒店、甲天下大酒店、中玉大酒店以及北海国际海员俱乐部和中外职工科技活动中心设乒乓球台、康乐球台、阅览室、舞厅、旅馆等，北海外轮代理分公司有翻译人员协助接待，可组织各国海员登岸进行文娱体育以及参加游览活动，还可负责遣送船员等其他有关服务。

#### 四、与北海港有贸易来往的主要国家、地区及港口

从1965年交通部颁布第一部《北海港港章》开始，至2000年，三十五年来，北海港与世界上98个国家和地区的218个港口有贸易往来。其中，从1981年到1990年期间，与北海港有贸易来往的国家和地区共72个，国内港口59个。1991年到2000年，与北海港有贸易来往的国家、地区和港口，共有128个。具体如下：

##### (一)1981至1990年与北海港有贸易来往的主要国家和地区

- 1、美国 2、英国 3、加拿大 4、俄罗斯 5、法国 6、科威特
- 7、菲律宾 8、巴拿马 9、日本 10、马来西亚 11、新加坡 12、马耳他
- 13、西班牙 14、克罗地亚 15、瑞典 16、希腊 17、乌克兰 18、孟加拉
- 19、拉脱维亚 20、洪都拉斯 21、斯里兰卡 22、罗马尼亚 23、波兰
- 24、利比利亚 25、塞浦路斯 26、巴基斯坦 27、伯利兹 28、智利
- 29、古巴 30、挪威 31、意大利 32、利比亚 33、保加利亚
- 34、委内瑞拉 35、秘鲁 36、土耳其 37、新西兰 38、黎巴嫩
- 39、圣文森特 40、阿尔及利亚 41、安提瓜 42、埃及 43、丹麦
- 44、巴西 45、荷兰 46、西德 47、伊朗 48、巴拿 49、伊拉克
- 50、几内亚 51、澳大利亚 52、沙特阿拉伯 53、瑞士 54、泰国
- 55、缅甸 56、柬埔寨 57、越南 58、印尼 59、印度 60、朝鲜
- 61、南韩 62、新几内亚 63、比利时 64、台湾 65、香港 66、南非
- 67、肯尼亚 68、澳门 69、南斯拉夫 70、匈牙利 71、阿根廷 72、芬兰

据统计，1985年至1996年，北海外贸口岸办事处和市外贸局由北海港出口的外贸货值为119707万美元(不变价)。其中，1994年为15378万美元。出口货

以烟花炮竹、桂皮、兔毛、竹制品、锡锭、白糖、罐头、芒编、瓦棱、纸、陶瓷以及生猪、海鲜等为大宗，主要销往香港、澳门、新加坡、马来西亚、泰国、印尼、美国、中东、北非、西欧、日本、加拿大、澳大利亚等上述 90 多个国家。

## (二) 1985 年至 2000 年与北海港有货物业务来往的主要国内港口

- 1、丹东 2、天津 3、烟台 4、上海 5、镇江 6、南京 7、宁波
- 8、海门 9、福州 10、厦门 11、汕头 12、汕尾 13、蛇口 14、赤湾
- 15、广州 16、黄浦 17、连云港 18、海口 19、湛江 20、防城
- 21、大连 22、秦皇岛 23、温州 24、青岛 25、营口 26、南通
- 27、泉州 28、舟山 29、张家港 30、三亚 31、八所 32、水东
- 33、江门 34、珠海 35、澳门 36、海安 37、海康 38、茂名 39、安铺
- 40、深圳 41、佛山 42、南宁 43、梧州 44、贵港 45、桂平 46、钦州
- 47、企沙 48、龙门 49、茅岭 50、洋埔 51、白马井 52、阳江
- 53、杭州 54、盐田 55、三水 56、肇庆 57、柳州 58、香港 59、日照

### 北海港至国内沿海主要港口里程(海里)

北海——黄埔	467	北海——汕头	601
北海——广州	480	北海——八所	152
北海——湛江	255	北海——厦门	714
北海——海口	124	北海——青岛	1493
北海——香港	425	北海——秦皇岛	1741
北海——澳门	400	北海——上海	1200
北海——阳江	304	北海——天津	1796
北海——海安	121	北海——大连	1636
北海——三亚	264	北海——宁波	1112
北海——江门	396	北海——南京	1398
北海——陆城	62	北海——汕尾	503

## (三) 1990 年至 2000 年与北海港有货物来往的主要国家和地区港口

- 1、新加坡
- 2、台中
- 3、横滨旧本
- 4、俄罗斯
- 5、博多旧本
- 6、卡拉奇
- 7、那填
- 8、吉大港
- 9、曼谷糜国
- 10、香港
- 11、马来西亚
- 12、康斯坦萨

- 13、尤兹尔 14、孟加拉 15、鹿特丹 16、纳霍得卡  
 17、温哥华 18、澳大利亚 19、印尼 20、吴丹  
 21、锡昌岛 22、利比利亚 23、基隆/台湾 24、宋卡  
 25、高雄/台湾 26、丽水 27、汉堡德国 28、菊间/日本  
 29、西贡/越南 30、蔚山/韩国 31、仁川/韩国 32、岷港/越南  
 33、三打根 34、孟加拉港 35、泗水 36、保加利亚  
 37、大阪/日本 38、马尼拉 39、海参威 40、海防  
 41、尼古拉斯依夫 42、鸿基/越南 43、CHIBA/日本 44、秘鲁  
 45、乌克兰 46、坤甸 47、马山 48、帕西古当  
 49、巴山 50、沙捞越 51、列宁格勒 52、ANAGASAKI  
 53、菲律宾 54、仰光 55、SKUASTOPOL UKRIANE 56、伊朗  
 57、PORTOITALY 58、仰光 59、肯尼亚 60、法国  
 61、保加利亚 62、斧山 63、神户 64、爱沙尼亚  
 65、名古屋 66、波兰 67、斯里兰卡 68、比利士  
 69、群山 70、阿尔汉格尔斯克 71、希里拉查 72、苏伊士  
 73、川崎 74、伊利乔规期克 75、希腊 76、独联体  
 77、刻赤 78、彼德堡 79、VAUINL CIS PORT 80、克来彼达  
 81、安特卫普 82、库斯坦萨 83、布勒伊拉  
 84、PORTOITALY 85、土耳其 86、奥德沙 87、魔不斯克  
 88、宾图鲁 89、民古拉那夫 90、瓦尔诺 91、雅加达  
 92、门司 93、浦项 94、哥斯达黎加 95、足拉差  
 96、迪拜 97、加蓬 98、YUZHNY 99、新西兰  
 100、科卡图港 101、科威特 102、金连 103、沙特  
 104、卡塔尔 105、智利 106、伊斯坦布尔 107、花莲/台湾  
 108、妈湾 109、德山 110、THEODOSSI 111、芬兰  
 112、苏奥 113、KUNSAN 114、下龙 115、UNSAN  
 116、拉托维亚 117、长滩/美国 118、新威斯敏斯特/加拿大  
 119、PARAKIB/印度 120、佐贺关 121、门司 122、KINUURA  
 123、TONGDA/日本 124、奥沙瓦/加拿大

125、罗萨里奥/根迁 126、里约热内/巴西 127、阿巴斯伊朗 128、芒街/越南

## 五、港口职工文化技术教育与工会福利

### 1、职工文化教育和技术培训

建国后，港务局为提高职工文化技术素质和改善职工福利，进行智力投资，实行多层次、多渠道、多形式的职工培训，调动了职工学习生产(工作)积极性，深入开展社会主义劳动竞赛，企业经济效益不断提高，有力地促进港口物质文明和精神文明建设。

港口的职教工作始于 1951 年底，当时举办了职工夜校。后于 1956 年更名为职工业余学校，一直至 1966 年。“文革”期间，除办了一期“七·二十一工人大学”外，职工教育全部停顿。1981 年 3 月，按照中共中央、国务院《关于加强职工教育的决定》精神，港务局设教育科，并成立职工学校，经过全体专、兼职教师的共同努力，建立培训基地，健全培训制度，较好地完成各项培训任务。

北海港务局职工学校成立于 1981 年 5 月 5 日。中共北海港务局党校成立于 1990 年 7 月 1 日，现拥有专职教师 6 人，兼职教师 21 人，共占职工总数 18.4%，其中负责授课的有高级工程师 3 人(高级讲师)，工程师、经济师、讲师 8 人。助理工程师、助理经济师 14 人，校舍建筑面积为 1200 平方米，拥有办公室 1 个(图书 2 万册)，教室 2 个，会场兼大教室 1 个，可同时培训 200 人，配备电脑、电视机、录放机、收录机、电脑投影机等电化教学设备，可举办电视中专和电大、还拥有机械模具和挂图，并以局机修厂、第一、二机械队修理车间和电工房共 5 处作为实习场地。

“六五”期间，共举办文化补习和技术培训班 22 期，866 人次。“七五”期间，举办班组长培训班、安全员培训班、港口司机培训班、船员轮机与驾驶班、理货员培训班、港机修理中级工培训班、仓库员培训班、电工班、TQC 培训班、现代管理十八法培训班、党员“三基”教育培训班等共 67 期，2988 人次。职工年均培训率为 45.6%，完满地完成培训任务。同时，认真抓好学历教育和继续教育，举办电视中专水运管理班，与武汉水运工程学院联办《交通运输管理》大专岗位证书班，并组织职工参加读函授大、中专和脱产进修共 91 人，已取得

大、中专毕业证书者 59 人，大大提高职工队伍的素质。另外，又与市职业高中合办港机、电气、水管班 108 人，已安排 89 人到港口生产第一线。1994 年职工学校，更名为“北海港培训中心”。“九五”期间，港务局利用党校、培训中心作阵地，把精神文明教育贯穿技术培训的全过程，同时制定奖励政策，鼓舞职工参加业余学习，提高学历或技术等级。1996 年至 2000 年共举办各类培训班 229 期，培训员工 7069 人次。其中 76 名技术工人经培训考核，获高级技工证书。2000 年，有 81 人就读武汉理工大学函授站在北海港举办的《交通运输管理》大专班。通过培训，提高了员工的思想和技术水平，亦为企业的改革发展提供了人员素质的保证。

## 2、工会和福利

港口的码头工人工会最早成立于 1926 年，成为大革命时期北海市工人运动的骨干力量。在历次反帝反封建的斗争中，港口工人都表现了无产阶级具有高度爱国热情和坚定彻底的革命精神。建国初期，港口成立了海员工会、装卸工会、搬运工会、驳艇工会、黄包车工会、竹木工会等工人组织，1956 年 2 月，港务处将上述工会组织的工人大部分接收为国家职工，并成立统一的港务工会。1986 年以前，港务局(处)工会下设装卸大队、机修厂、机械队、船队、仓库、机关工会。另外，成立离退休人员管理委员会。1987 年局基层工会调整为一、二区，机修厂等 5 个工会，均设专职工会主席。目前基层工会调整为港务公司、后勤和机关三个工会，拥有会员 1312 人。另外，有退休职工 340 人。在执行劳动保护的的工作中，港口认真做好安全防护、卫生保健、防暑降温、防毒、防尘、防污染、防爆、防火等工作，按期发放劳动保护和保健用品。1989 年人均劳保用品为 62 元，1999 年为 200 多元。另外，工会每年安排一批符合条件的职工到外地疗养。1980 年以来，港口随着港口生产的发展，利润的增长，职工的工资亦增加。1980 年人均均为 1412 元，1990 年人均均为 2884 元，2000 年人均均为 8800 元以上。港口实行三项制度改革后，职工年收入因职务和贡献，差距拉大，员工最高年收入为 7 万元，最低员工收入 8400 元(以上不包括奖金)。

工会是党联系群众的桥梁。该局工会十分注意抓好工人主人翁的思想教育，积极开展社会主义劳动竞赛，先后树立了全国劳动模范、“码头铁人——林善添”；全国“五一”劳动奖章获得者、“码头老黄牛——黄礼丰”。以及林汉生、

林达志、冯惠、王修章等 6 名省级以上模范。梁伟珍、陈有伟还获中国海员“金锚奖”。同时，局工会经常举行文艺演出、晚会、舞会、演讲、诗歌朗诵以及篮球、足球、乒乓球、羽毛球比赛和游园活动，活跃职工身体健康。港务局工会曾被广西区总工会、区体委评为“广西职工体育工作先进集体”。被广西总工会、全国总工会评为“先进职工之家”、“广西职工合理化建议和发明创造活动先进单位”。

### 3、福利设施

#### (1)职工宿舍

港务局现拥有西港口、北云小区、大安、中山东路、珠海东路、珠海西路、外事大楼、石步岭港区宿舍区，建筑面积 4 万平方米，人均面积 20 平方米(扣除住私房的职工)。此外，建有私房的职工有 200 多户。

#### (2)港口医院

港口医院成立于 1984 年 10 月，由原港务局医疗室(所)的基础上建立起来。1995 年，将原港务局办公大楼改建成港口医院，使用面积 2000 平方米，配备医务人员 30 多名。医疗设备主要有生化检验设备、理疗设备、临床检验设备、心电检验设备、B 超设备、牙科设备等，设有留医部，拥有病床 40 位。此外，还在二区设有医务室。医院的服务范围主要为港务局职工、家属及附近单位、农村的船员、渔民医疗服务，每天平均门诊量 170 人次。1990 年局医疗费用开支为 44.7 万元，年平均在职职工每人 266 元，退休职工年平均每人开支 510 元，若包括医务人员工资及其他开支，每年约需 60 多万元。

近几年，该公司已经实行医疗改革，对外开放，年收入 100 多万元。现任院长为李成华副主任医师。

#### (3)、港务局幼儿园

成立于 1958 年，原址在大安宿舍区。1963 年 2 月港航分家后，迁往西港口，院址现设在海角路宿舍区内，占地面积 1150 平方米，建筑面积 533 平方米，课外活动场地 613 平方米，教室 5 间，配备幼儿教师和保姆 8 名。入院幼儿分大、中、小班和托儿班。重点照顾港口职工子弟，解决职工后顾之忧。