

北海石步岭新港建设由来（四）

作者：李志俭 来源：北海日报

1986年11月初，胡耀邦同志再次视察北海港，在市委领导陪同下，深入工地慰问工程技术人员。并为北海港题写港名。在中央领导的直接关怀下，建港工人情振奋，日夜加班苦干。同月25日，2号码头竣工。2个万吨码头工程，决算完成投资2497万元，尚节余603万元，用来增建综合楼、仓库等项目。经广西交通厅、建设厅组织人员检查验收，整个工程质量优良。北海市人民政府授予项目负责人陈大强、卞澄川为市“劳动模范”光荣称号，并给丁为民等工程技术人员记一等功。

码头建成后，港务局领导派人四处出动，寻找设备，让泊位早日投产。秦皇岛、上海港、黄埔港、湛江港等老大哥，十分关心小兄弟，低价转让一台16吨旧门机，两台27.5吨旧门机和2艘大拖轮。港务局将这批“破旧”修修补补，就这样开创新局面，使港口收入直线上升。1988年初，由于市场开放，加上当时北海港尚未通铁路，部分货源流向兄弟港，出现“吃不饱”的现象。在这种情况下，港务局与市政府签订为期3年的第一轮经济承包合同。他们要把承包的压力变动力，积极争取货源，把“跳脚”的货主请到北海来。

云南货主先到，拨着算盘：人家港口有铁路，运费是0.08元/吨公里。你们暂不通铁路，公路运费是0.17元/吨公里。北海至钦州这段路长100公里，要多付运费几万元。且慢，待我们也帮你算一笔账。第一，我们的灌包加工费比其他港口低。这一笔，你们可节省多少？第二，把节约下来的灌包费垫一点进这段公路，运费是不是还有节余？第三，港口小，是我们的短处，但提供优质服务是我们的长处。货物到港，快卸快装，资金周转快，赢钱亦多。货主一拨算盘，就把

原计划在某港卸货的一万吨纯碱，调来北海港。这趟生意，港口便增收 40 万元。

北京货主亦看重北海，安排一艘载重 5 万吨散装化肥的外轮“波利斯·哥迪耶夫”号抵港。船方提出的条件却毫不含糊：必须 18 天内卸完。该轮实装化肥 38000 吨，若提前一天，奖励速遣费 2500 美元；若推迟一天，罚滞船费 5000 美元。石步岭港区只拥有 1.5 万吨级的码头泊位，要靠泊 5 万吨级的船舶。万一出个三长两短，个人卷铺去坐牢尚属小事，国家遭受巨额损失是至关重要的大事。当时有人说：港口水浅，大船难进港。”局领导找来引航员研究，认真分析巨轮的长度和吃水深度，以及航道、潮汐，制定积极可靠的引航方案。这一天凌晨二时，是最高潮位。当人们还沉睡在甜梦中，北海港的领航员早已登上停泊在锚地的外轮，驾驶巨轮徐徐进港。刺眼的航灯像利剑劈开黑夜，把航道照得如同白昼。石步岭港区码头上灯火辉煌，这个庞然大物安全地靠上了 2 号泊位……拿下这艘船，港口又增收一百多万元。

企业承包后，北海港积极开展合理化建议和社会主义劳动竞赛，多次被交通部和广西评为优质运输先进单位。第一轮承包的任务，他们在艰难中完成。港口吞吐量、总收入、利润的实际完成数，比承包分别增长 14.2%、63.37%、和 126.68%。

在北海港的面前，有 85 条航线，通向 96 个国家和地区的 218 个港口。在身后，有钦北铁路、南防铁路、南昆铁路、湘桂铁路、黔桂铁路、枝柳铁路，连接滇、桂、黔、川整个大西南。一批轮船来了，又走了，又来了。迎来送往越频繁，港口越兴旺。两个万吨级泊位原设计能力为 75 万吨，1990 年便完成 82 万吨，1995 年便升为 201 万吨，增长速度极快。

从 1987 年至今 1995 年，港务局依靠该项目 2 个万吨级泊位，扩大港口再生产，共装卸轮船 4374 艘次，完成吞吐量 1038 万吨，收入 23303 万元，创利润 6923 万元。他们用 9 年的时间，赚回了超过一期工程投资的一倍利润，社会效益和企业经济效益十分理想。回头看看，在交通部和广西各部门的支持下，在市委、市

政府的领导下，依靠各方面的力量，千方百计把万吨级码头搞上去，让港口发展
添上腾飞的翅膀，这条路子，走对了。(完)