

# 北海文史

## 第八辑

### 广西沿海港情考察录

刘兴家 李志俭

对外开放是我国的一项长期基本国策。九十年代至下世纪，随着新技术的迅猛发展商品经济的不断飞跃，资本流向的日趋国际化，国际贸易市场必然扩张。特别是亚太地区的经济发展，东南亚经济区域的崛起，这给我国扩大出口带来严峻的挑战。我国经济区域实行以东带西，东西联动的战略发展，预示云南、贵州、四川省和广西经济大规模开发时期的到来。西南经济发展所产生的货流，必然要求广西提供畅通的出海口，从而为广沿西海港口展示了巨大的发展机会。

机遇与挑战是经济发展的孪生物，客观上要求我们加紧研究广西沿海港口的合理分工及发展战略，制定正确的策略，使广西沿海港口建设尽快走出一条速度快、投资省、效益高的路子，以适应我国对外开放的需要。

笔者于1992年5月参加广西交协、广西科协组织的广西沿海港口考察活动。为此，本文抛砖引玉，供领导和专家们决策参考。

#### 一、广西沿海港口的战略地位

##### 1、优越的地理位置是港口发展的优势

广西地处祖国南疆，与越南民主共和国交界，东连粤地，南濒北部湾与琼岛相望，西靠云贵，北枕湘黔。陆地东西长700公里，南北宽910公里，面积23.7万平方公里，居全国第九位，是我国五个少数民族自治区唯一面临沿海的开发区。历史上，它就扼我国通向东南亚最便捷陆海要道，更是滇黔和川南最为便捷的出海口。

广西沿海岸线曲折，港湾众多。东起与广东交界的英罗港，西至中越边界的北仑河口，大陆海岸线总长1595公里(包括沿海岛屿岸线总长2119公里)。从东到西主要港口有铁山港、北海港、南湾港(涠洲岛)大风江港、钦州港、防城港、珍珠港、企沙港等。其中，具有扩建万吨级泊位条件的天然良港有铁山港、南湾港、北海港、钦州港、防城港，成为广西得天独厚的港口资源。

铁山港位于雷州半岛与北海半岛之间，是一个南北长 48.6 公里，东西宽 3 至 10 公里的长形港湾，拥有可建 80 个 5 至 10 万吨级泊位的天然深槽。中部石头埠现建有码头泊位 4 个，东面沙田已动工兴建 500 吨级码头 2 个。现有进港公路，与合浦至山口的二级公路相接。有关部门已规划在铁山港附近兴建大型火力发电厂和年产五百万吨的石油化工厂，它将建成广西重要的工业港。

北海港地处北海半岛的西端，水域面积 124 平方公里，位于广西沿海的中心位置，居于大西南与海南省、越南、东南亚的中枢地位。它以美丽的海滨城市为依托，是一个以商贸为主的综合性港口。目前，拥有各种专业运输泊位 17 个(其中，万吨级泊位 2 个)，长 1732 米。靠泊码头船舶最大为“迪科里”号，载重 6.4 万吨。石步岭港区尚可布置 20 多个 1 至 5 万吨级深水泊位，南漓深水岸线可布置 40 多个 5 至 10 万吨级的深水泊位。现北海市拥有 3 家海上运输公司，开辟国内外航线 85 条。公路距南宁 204 公里，有北海至南宁、柳州、梧州、湛江 4 条干线、尚有班机飞往贵阳、广州，深圳，并开辟至昆明、成都、北京线。每日亦有客货车轮渡定期往返海口，已恢复至海防、鸿基、西贡等航线。另外，钦北铁路已加紧修建，与南防线、南昆线相接，预计 94 年 7 月通车，并将修建合浦至河唇铁路，与黎湛线、广茂线相接，构成陆、海、空全方位的立体交通。北海港处于“一城系四南”的地理位置优势，使它必将成为桂滇黔川通往海外的便捷通道。

南湾港(涠洲岛)位于北部湾北部，距市区 36 哩，处于北海至海口、洋浦和越南海防之间。现建有 500 吨级码头 80 米，每天有客船往返。岛北面和南面拥有可建 40 多个 10 至 20 万吨超级油轮码头的岸线，可建石油中转码头，通过海底；输油管或栈桥与涠洲岛相接，接卸石油。

钦州港位于北部湾的湾顶，处在钦州湾内，拟建新港区距市区 30 公里，距防城港 28 公里，距南宁约 130 公里。北海至南宁二级公路和南防铁路途经钦州市，目前正修建进港公路。果子山、樟木岭一带岸线可建 20 多个 1 至 10 万吨级泊位。由于各种原因，尚未进行开发，近几年才开始勘测，钦州港离南宁较近，铁路运距分别比防城港、北海港缩短 43 和 74 公里。果子山港区已动工兴建，它将成为广西西部陆路出海最便捷的通道。

防城港位于广西沿海岸线的西部，处在白龙半岛和企沙半岛之间，是我国

最靠近越南的港口。现拥有大小泊位 13 个，其中万吨级泊位 8 个(8 号泊位正在施工)。牛头和暗埠江一带尚可布置 20 多个万吨级深水泊位，很有发展前景。拥有公路 1 条，距南宁 189 公里。海路距香港 476 海里，已开通至得港的集装箱航线。港区拥有南防铁路与湘桂、桂黔和南昆线相接。目前，它已成为广西最大的海港，担负着我国大西南物资中转和国际贸易的繁重任务。

广西沿海港口位于“四南”(大西南，越南，东南亚和海南)的交汇点，是我国通向东南亚最便捷的通道。我们注意发挥这个优势，以港口建设为龙头，就能吸引内外两个扇面的资金、资源、人才，增强沿海地区的经济实力。并抓住东南亚紧张局势的缓和，中越关系的恢复和改善的机遇，提高经济水平，就能巩固和发展作为广西和大西南开放前哨的地位。

## 2、良好的自然环境是港口发展的条件

广西沿海港口冬无严寒，夏无酷暑，气候温和湿润。平均气温为 22.4℃至 23.4℃，历年极端最高气温 37.8℃，最低为-1℃。年均降雨为 1500 至 2000 毫米，最高年降雨量达 3512 毫米，主要集中在 6~8 月。冬季盛行东北风，夏季盛行西南风。

广西沿海地势呈西北高，东南低，向海倾斜的趋势。地貌上主要由低山丘、台地、海岸带和河流三角洲等处组成。大地构造主要为北东向及北西向北南断裂组的华夏构造体系。岸线褶皱断裂发育，造成溺谷海湾深入内陆，形成铁山、廉州、钦州、防城等天然港湾，为港口建设提供良好条件。尤其涠洲岛是一个旧火山，为北部湾-20 米以上的深水海域提供港口陆域依托。

广西沿海水文具有明显浅海类型的水文特征。太平洋潮波进入北部湾后由于海底地形等条件影响及反射，沿岸的驻波性质极为明显。年均波高为 0.3 至 0.6 米，最大波高 5 米，沿岸海区波浪不大。其中，防城港内波浪最小。潮流大部分为往复流，流向与海岸平行，涨潮历时长，落潮历时短，潮差较大。年均潮差 2.42 米，最高潮差达 6.25 米，极有利于大轮船乘潮进港。同时，落潮流速大于涨潮流速，易于形成湾内局部冲刷深槽，为港口航道和码头建设提供良好的深水条件。例如，铁山港航道深水岸线由两条深槽组成。在排墩至青龙沙段，长 10 公里，宽 750—1400 米，水深—6 至—18 米。从青龙沙开始，分东西水道。东水道长 8.5 公里，宽 800 米，水深-6 至-10 米，西水道长 10 公里，宽

800 至 1600 米，水深-8 至-20，为铁山港扩建 10 至 20 万吨级深水泊位提供了良好的条件。廉州湾内的天然深槽长 16 公里，宽 800 至 2500 米，水深-6 至-10.5 米。钦州港进港深槽航道长 23 公里，宽 130 米，水深-10 米以上，基本上具备建设大型深水港区的自然条件。

### 3、大西南货物运输对港口的客观要求

大西南地区处在我国的腹心，是我国矿产资源集中的地带，却远离港口。西南地区每年有大量的煤、磷、铝矾土、重晶石等物资运往全国各地及向国外出口。1990 年，贵州省外运物资 900 万吨(煤约占 750 万吨)。其中，走黔桂线 40%，经广西出口。云南省外运物资 900 万吨(磷矿约占 300 万吨)；沿贵昆、黔桂线到广西、广东占 55%。1988 年四川省由于铁路运力紧张，西南三省的运输需求远没有得到满足。最近，全国人大决定修建三峡电站。原四川取道长江出口的物资，将要改道贵州、广西出口。我国周边许多国家属于岛国，矿产资源比较贫乏，依赖进口，这就为广西和大西南发展有色金属提供了就近的市场，也为广西港口提供了货源。

南昆线通车后，昆明、攀枝花等地至最近港口的距离一下子缩短 700 公里。例如，昆明至广州 2216 公里，至湛江(经黔桂线、黎湛线)1702 公里，昆明至防城(经南昆、南防线)1036 公里，至北海(经南昆、南防线)1060 公里。攀枝花至湛江 2053 公里，至防城 1387 公里，至北海 1411 公里。大西南的大量物资通过南昆线这条捷径直通大海，不但缓解宝成、黔桂、湘桂、黎湛线的压力，而且改变了广西沿海港口与湛江港共同拥有大西南腹地的格局。南昆线吸引范围的货物，走防城、北海出海往东南亚比走湛江、广州的明显的优势。因此，它成为广西沿海港口腾飞的契机。

## 二、广西沿海港口现状及存在问题

### 1、港口的布局及存在问题

广西沿海有优良的港湾，已开发建设的港口有廿余个。除防城、北海港属大、中港口，其它均为小型渔商兼用或渔港。

北海市海岸线长 468.2 公里，约占广西海岸线三分之一。市辖境内有英罗、沙础、石头埠(铁山)、公馆、闸口、营盘、自龙、南万、电白寮、北海、高德、南湾(涠洲岛)、木案、党江、总江、水儿、叉陇、大风江等大小 19 个港口。主

要商港为北海港，铁山港，南湾港，现拥有各种专业运输码头 27 个泊位，年通过能力 230 万吨。其中，港务局拥有泊位 9 位(万吨级泊位 2 个)，吞吐能力 119 万吨，配有装卸机械 61 台(门机 6 台)，仓库堆场面积 6.8 万平方米，平整场地 10 万平方米。1991 年全港完成货物吞吐量 150 万吨。其中。港务局完成 105 万吨。

钦州市现主要港口有沙井、龙门、茅岭。龙门港每年吞吐量约 18 万吨，沙井港设计能力约 30 万吨，90 年完成 10 万吨。茅岭港 90 年只完成 1.3 万吨，均属小型港口。钦州市规划在果子山一带兴建万吨级新港区，尚未开发。

防城港现拥有大小泊位 13 个。其中，万吨级泊位 7 个，年吞吐能力 365 万吨。第 8 泊位正在施工，设计能力 98 万吨。拥有装卸机械 96 台(门机 14 台)，仓库堆场 20.5 万平方米。1991 年港务局完成货物吞吐量 268 万吨。

## 2、港口主要存在问题

与广东沿海港口相比，广西沿海港口显得十分落后。第一，港口设施简陋，工艺落后，装卸效率低。即使是初具规模的防城港和北海港，港区集疏运条件差，设备也不配套。防城港进港的公路等级差，南防铁路又实行地方管理，车皮计划不足，运价偏高，常造成货物压港。北海港尚未建好进港铁路，装卸机械又残旧，竞争能力较差。第二，缺少深水泊位，吞吐能力低。防城港只有 7 个万吨级泊位，第 8 个正在修建，吞吐能力只有 400 余万吨，北海港又仅有 2 个万吨级泊位，吞吐能力只有 109 万吨，少得可怜。北海港石步岭第二期前期工程计划修建 2 个 2 万吨级泊位。假设今年尚未动工，1994 年 7 月钦北铁路通车，港口就会“卡脖子”，影响钦北铁路效益的发挥，妨碍发挥交通的作用。目前，防城、北海港都没有 5 万吨级以上的深水泊位，最大靠泊能力仅 2.5 至 3.5 万吨，极不适应当前国际船舶日益大型发展的需要。另外，防城港缺少城市依托，北海港缺少深水泊位，铁山港设施太简陋，钦州港尚未开发，大大影响了广西沿海港口的通过能力。第三，开放意识不强，港口工业区和海上运输发展缓慢。广西沿海地区经济不发达，缺少直接为沿海港口生成充沛货源的能力。防城港区港口工业几乎空白，1991 年北海市工业产值只有 17 亿元，和珠江三角洲相比，差距很大。广西海上运输亦十分落后，船舶吨位小。广西轮船公司只有一艘万吨级船舶，北海海运公司、防城海运公司均没有万吨级以上船舶，广

西海上运输船舶总吨位只有四万余吨，不利于港口中转货物。

### 三、经济腹地的划分及合理分工

#### 1. 港口的腹地范围

货物和旅客流量与港口息息相关。腹地发展状况及与之相适应的集疏运方式，呈示着港口的发展前景，广西沿海港口均在北部湾内，主要港口经度相距不超过 70 公里，实质上是一个港口群，腹地是共同的。因此，研究它们的腹地及合理分工十分重要。

广西沿海港口的经济腹地范围分为三个层次。首先，港口依托腹地是北海市和钦州地区；直接腹地为广西全境；其次，间接腹地是大西南的云、贵二省，四川的西南部和湖南的枝柳沿线地区。从铁路运输来看，将来货物沿着南防线而下，经钦州市至防城港 76 公里，至钦州港(果子山)30 公里，至北海 104 公里，三港相差仅 24 至 74 公里。从远距离大宗货物运输来看，三个港的港距离不分上下。陆路出海口，防城港虽比北海港缩短 28 公里，但海路方面，至我国沿海港口或经琼州海峡抵外国港口，则北海港比防城港缩短 50 余海里。例如，由北海至海口 124 海里，至香港 420 海里，由防城港至海口 174 海里，至香港 476 海里。可见，海路方面，由北海出口往上述地区比防城港缩短 90 至 100 公里。至于货主愿意走哪个港口，是许多因素共同决定的。港口装备先进，并为货主提供优质服务，就能吸引更多的货源。因此，广西沿海港口的腹地是共同的，防城港与北海港已成为广西和大西南货物出海最便捷的左右通道。

广西沿海港口腹地与湛江、连运港分别有两个交界点。其一，成都取道铁路至连云港 1925 公里，至广西沿海港口 2146 公里，相差不多。成都地区货物运往华东、华北港口或出口朝鲜、日本，则以走连云港为省；若出口运往东南亚、南亚、非洲、欧洲，则以走广西沿海港口为佳；其二，由贵州六枝经南昆线至广西沿海港口约 1190 公里，经黔桂线至湛江 1211 公里，距离几乎相等。贵州的货物若运往福建、浙江，以走湛江为省，若运往海南或东南亚，则以走广西沿海港口为佳。

广西境内南昆线，红水河以南地区则为广西沿海港口的直接腹地。境内枝柳线、黔桂线、湘桂沿线的地区则为广西沿海港口与湛江港的共同腹地。黎湛沿线地区，则为贵港、湛江港和北海港的直接腹地。桂东南地区的部分货物，

现已取道北海港进出口。将来合浦至河唇铁路修通，连接广茂铁路，桂东南和粤西往越南的货物，由北海港出口则更为便捷。随着西南交通运输的进一步发展，广西沿海港口吸引货源的范围会更加扩大。

## 2、主要港口的性质，功能与分工

广两沿海主要港口防城港、钦州港、北海港、铁山港实质是一个港口群，其腹地基本相同。为避免重复建设和盲目竞争，以便取得良好的投资效益，应该确定每个港口的性质、功能，进行分工协作，更好地发挥通道作用。

防城港现有 13 个泊位(其中万吨级 8 个)，已成为我国南方沿海中转港。广西和大西南的煤、磷、金属和非金属矿石以及水泥、化肥，粮食等，主要由防城港作进出口通道。尤以散装水泥装卸工艺，居全国领先水平。南昆线通车后，预测运货量 2000 年为 800—1400 万吨，2020 年前后达 2500—3500 万吨。近期规划优先兴建 5 万吨级散货专用码头，并完成港口和南防铁路配套设施，修建进港二级公路，将形成高效的散货中转综合通过能力。因此，防城港的性质功能应作为外贸中转港来发展。

钦州港自然条件优越，拟建新港区在果子山一带，距钦州市区约 28 公里，尚未开发。目前，虽开始修建进港公路，但基础条件差，又缺少城市依托并与防城港仅相距 20 多公里。因此，不必要重复将钦州港建成第二个防城港，应作为大型工业项目的优良选址。因此，钦州港应以能源工业起步，成为临海工业基地，吞吐大宗原料和成品的工业港。同时，为南宁地区和钦州市开发外向型经济服务。

北海港现拥有 17 个泊位(其中万吨级 2 个)，已具有一定规模，成为广西主要商港。它最大的优势是拥有城市依托，离海南省和港澳较近，海陆空交通方便，商贸兴旺，并且与经济发达的广东接壤，又有较好的旅游资源，很有发展前景。94 年钦北铁路通车，预测二〇〇〇年前后货运量为 500 至 800 万吨，二〇二〇年为 1200 至 1800 万吨。因此，北海港应作为客货兼备的商港发展，重点发展集装箱多用途码头，货种以对城市污染较少的件、杂货为主。完善港口客运配套设施，成为广西临海客运中心和集装箱转运中心。

铁山港拥有优良的建港条件，石头埠、沙田已建有码头，并有进港公路，有一定基础，然而，它与北海港仅相距 70 公里，又缺少城市依托，不必再重复

建设为“第二个北海港”。按照北海市政府具有远见卓识的规划，将大型火力发电厂和年加工 500 万吨的石油化工厂在此兴建，因此，铁山港今后发挥天然良港的优势，兴建 5 至 10 万吨煤码头和油码头，主要作为一个工业港来发展。

#### 四、广西沿海港口发展战略及对策

##### 1、主要港口的发展战略

防城港是广西海岸线西部的新建的深水良港，一九八四年宣布对外开放，现有 13 个泊位，年吞吐能力为 461 万吨。1991 年实际只完成 268 万吨吞吐量，具有极大的发展潜力。因而，其战略目标是将防城港建成广西最大的枢纽港。第一步，首先充分挖拙老港区的潜力，加强技术改造和管理，引进先进设备，提高装卸效率，以求取得较好的港口经济效益。同时，配合南防铁路的改造和南昆铁路的修建，完善铁路疏运系统。另外，加快修建进港二级公路，提高公路疏运能力。第二步，利用老港区的设施，向外延伸 1500 米规划二期工程，抓紧兴建万吨级煤、磷矿专用码头。第三步，配合南昆铁路通车，在暗埠江规划深水岸线 5500 米，兴建第三期码头工程，使防城港逐渐成为华南最大的枢纽港之一。

北海港历史悠久，自然条件优越。1876 年便正式辟为对外通商口岸。1984 年列为我国进一步对外开放的 14 个沿海港口，现拥有 17 个泊位，吞吐能力为 150 万吨。1991 年实际完成 151 万吨，已趋于饱和。因此，北海港必须加快建设。其发展目标是建成广西客货兼备的主要商港。第一步，必须与钦北铁路建设同步，抓紧石步岭港区第二期工程的兴建，包括建集装箱码头，港区引进铁路。否则，将会妨碍南防、钦北铁路发挥效益。同时，加强企业管理和技术改造，抓好石步岭港区的机械和仓库配套，并修建港口客运站，提高港口竞争能力使它成为广西海上客运和集装箱运输中心。第二步，配合钦北铁路的通车，充分利用廉州湾内的天然深槽，完善石步岭港区第二期工程和建设第三期工程（共 17 至 18 个万吨级泊位）。第三步，配合合（浦）河（唇）铁路的修建通车，港区向廉州湾外的深槽底部发展，在南万附近兴建新的作业区。展望未来，北海港必将成为广西最繁华的主要商港。

钦州港自然条件优越，但由于各种原因尚未开发，新港址基础甚差。第一步，应做好钦州湾岸线的统一规划工作。同时，抓好进港公路、供电、供水等



项基础工作，并注意发挥沙井、龙门、茅岭等小港的作用。第二步，与南防铁路沿线工业和能源基地建设相配套，兴建果子山散货作业区和勒沟件杂作业区。第三步，配合南昆线的通车和工业区的开发建设，兴建樟木岭作业区，修建5万吨级的码头，尽快建成广西重要的工业港。

铁山港自然条件得天独厚，拥有20多公里-8至-20米的深水岸线，可建5至10万吨级泊位100个，十分理想。然而，目前开发利用不够。因此，第一步应做好岸线的统一规划工作和第一期工程的地质勘探工作。同时，抓好石头埠和沙田小轮码头的建设和配套，第二步，配合火力发电厂和年加工500万吨石油的大型化工厂上马，在石头埠附近兴建第一期工程的深水码头。并修建港区二级公路与合浦至公馆二级公路相接。第三步，配合合河铁路修建，将港区引进铁路，并建设第二、第三期工程的深水码头作业区，使铁山港成为广西主要的工业港。

## 2、抓好开发前期的工作

港口建设周期长，投资大，回收慢。因此，要面向国内外市场，做好前期规划工作。搞好技术和经济上可行的论证。这样，才能避免决策失误，取得良好的投资效益。

防城港今后开发暗埠江，均需在暗埠江处的边滩进行大量的围垦吹填，来形成港区的陆域。这样，将波及到天然深槽的维护。同时，考虑到5万吨级船舶进港，必须加宽至双向航道，将口门处拦门沙由标高-8米挖深到-11.2米以上。因而，必须对暗埠江做大量的地形测量，地质钻探等前期工作。

北海港石步岭港区第二期工程已做了大量的前期工作。尤其，交通部天津水运科学研究所对航道勘探的结果，为港口建设提供了科学的决策依据。第二期工程必须挖深内航道，并对外航道稍为疏浚。外航道水深-6至-10米，无暗礁，无拦门沙，但建5万吨级泊位，要挖深航道至-11.2米以上，航道底质为泥沙，易于开挖。为此，港务局已购置挖泥船，提前疏浚和维护航道。不但节省投资，而且为二期工程上马创造条件。铁山港和涠洲岛深水区的前期工作，亦应抓紧做好。

钦州港拟建的新港区在果子山、樟木岭一带，港区陆域破碎，大部分处在边滩上，建港必须大量地炸山填海造陆来形成港区的陆域，其工程量较大。同

时，港口设施、港外配套和疏运均需新建。另外，港区内外航道均有点礁，尚需处理。因此，必须做好港址内的前期工作。

建港规划是否可行，必须具备实施的条件和基础。港口生产是为了满足消费，也就是满足市场货运的需要。因此，规划必须建立在市场需求的基础上。如果没有对市场货运量的充分研究，不考虑货运量，片面强调资源优势，头脑发热，盲目地进行开发，很可能事与愿违。假如修建码头“晒太阳”，不但不能促进地区经济发展，而且会造成新的重复建设和浪费。

### 3、协调路港航发展，理顺管理体制

港口要发展，眼睛必须着眼国内外市场。抓住机遇，大胆开拓。一方面要争取中央和自治区各部门的支持，向2个扇面开发，利用两种资源，两利资金，推动港口发展。另一方面，要协调路、港、航关系，反过来促进自身的发展。

为了保证陆上运输条件的优势，南防铁路公司应尽快实行国家铁路统一运价给予相应的优惠。同时，应加紧南防铁路的改造工作，南昆线设计能力2000万吨，远期3000万吨。而南防线设计能力才600万吨。由于配套没跟上，目前能力只有380万吨。一旦钦北铁路通车，南防铁路就不能满足防城港、北海港货运吞吐量增长的需求。所以，应着手南防线的配套和改造。

广西海上运输能力，目前居全国沿海省市倒数第一位。广西轮船公司，北海海运总公司、防城海运公司等国营企业，均很少拥有万吨级以上船舶。广西和大西南要打进国际市场，必须尽快建立远洋船队。否则，就不能满足港口对船舶运力的要求。同时，要积极开辟广西沿海港口至东南亚和西欧的定期航线。东南亚地区是广西和大西南的主要贸易伙伴，以往广西和大西南出口物资多通过香港中转。开辟远洋航线，不但可节省运费，增加当地港口货运量，而且会增强广西的大西南的贸易竞争能力。

另外，广西沿海地区工业还不发达，应充分利用港口优势，发展来料加工的物资初加工后出口的工业，发展高科技工业，逐渐形成港口工业区。例如，北海市以石油化工、纺织、建材、烟花炮竹和水产品加工作工业支柱，使港口腹地内货运量增加，从而促进港口发展。

为了提高竞争能力，港口必须加强自身建设。一是要依靠科学进步，加快引进先进技术的设备，二是要依靠现代化管理，提高港口的服务质量。为此，

必须加强人才资源的开发，搞好职工教育，将科技转化为生产力，促进企业经济的提高。

目前，广西沿海港口管理体制，处于多头领导状态。港口下放后，关系尚未理顺，“婆婆”又多。按照国务院下放港口的文件规定，港务局应该是代表市府管理港口的职能部门，负责全市海岸线的统一规划建设的使用，下辖装卸公司、船务公司等企业，财务上实行“以港养港”。为了发挥地方建港的积极性，建议象湛江港那样实行一城一港的管理体制，由当地市人民政府副市长兼任港务局局长，或港务局局长兼任副市长。同时，为了发挥广西沿海港口和内河港口整体优势，便于统一规划和协调发展，改变落后状态，应该象海南省那样，成立广西港务管理局，作为全区港口管理机构。港口部门实行受当地政府和广西港务局双重领导，以地方为主的管理体制。

(本文作者：北海港务局副局长 刘兴家

北海港务局科协秘书长李志俭)