

北海文史

第十五辑

研究北海港口历史 加快北海港口建设

——《前景广阔的北海市港口》序

宁 铿

北海市港口地处祖国南疆，北部湾东北侧，是由北海港、铁山港、沙田港、涠洲岛港、大风江港等港区组成的天然良港，是大西南重要的出海通道。早在秦汉时期，合浦港便成为中国海上“丝绸之路”的启航点。西汉时我国商贾曾由此扬帆，经马来半岛和缅甸沿岸抵黄支国(今印度)和已不程国(今斯里兰卡)。自秦汉迄明代，在交趾(今越南)沿海登陆的外国使者和商人，要前往我国中原地区，一般先经合浦(廉州)上溯南流江，过桂门关，沿北流河，再溯桂江，过灵渠，然后沿湘江直抵中原。我国的出口商品，也沿这条水路销往东南亚各国和西方。隋唐五代时期，廉州港兴起。宋元时期，廉州成为南方一大都会，是中国与交趾互市口岸。明初，由于航海技术进步，抵港船只增大，加上三汉港因围垦而范围缩小和南流江航道的淤浅，港口主要位置逐渐南迁，由冠头岭一带(今北海港)成为合浦主要进出港口。清康熙廿四年(1685年)以后，清廷先后设廉州口海关、北海常关管理港口。光绪二年(1876年)，中英《烟台条约》正式辟北海为对外通商口岸。次年，设北海关。此后，英、法、德、日、美等国势力纷纷进入，在市区设领事馆、教会、医院、学校和洋行。近代北海成为大西南和粤西对外贸易的货物集散地，曾开辟至日本大阪、越南海防、西贡，俄国海参威，缅甸仰光 and 我国台湾基隆等 11 条国内外定期客货轮航线。然而，建国前，北海港一无深水位码头，二无铁路，三无大型仓库，一直处于自然港口的落后状态。新中国成立后，在中国共产党的领导下，北海市先后兴建了外沙西港口、石步岭港区、涠洲岛港口码头、沙田港和铁山港码头。配备了桥吊、门机、装载机等机械，修通了进港铁路，建造了各种货物仓库，完善了涉外和服务机构，逐步发展成较大规模的现代港口。

北海市港口，在我国西部开发中具有重要的战略地位和作用。自 1984 年 4 月以来，国务院把北海市列为全国 14 个沿海开放城市之一，全市人民大力加强基础设施建设，以深水码头、铁路、机场、高速公路和微波通讯为龙头的八大

基础设施全部建成投入使用。北海至海口、越南下龙湾的海上客运班线早已开通。空中航线每周70多航次，直飞北京、广州、上海、成都和深圳等大城市，火车直达南宁、成都等地，班车每天成百辆发往深圳、珠海、广州、桂林、昆明等地，北海市已建成海、陆、空的立体交通体系。香格里拉、甲天下、富丽华、海珠宾馆等一批高、中档旅游宾馆、饭店拔地而起，北海银滩成为国家级旅游区，把一个富有亚热带风情的港口城市点缀得更美丽。同时，逐步形成了良好的投资环境。在现有300多个企业的基础上，北海市依靠科技创新，发挥资源优势，走资源开发型、产品外向型道路的方针，通过外引内联，建立了石油加工，水产品、烟花炮竹、机电产品和五金矿产等出口创汇基地，使北海市港口能更好地按照“两头在外，大进大出”的沿海战略方针，发挥积极的作用。随着当地经济的发展和对外贸易的增长，港口货、客运量不断增长，使港口进入一个新时期。北海市港口成为大西南的主要通道，已引起无数中外企业家、航海家的注意，目前已与世界上96个国家和地区的218个港口有贸易来往。江泽民总书记曾寄言北海，“后起之秀，前途无量”。可以预料，随着中国西部的大开发，这颗北部湾的明珠将日益放射出夺目的光彩。

《前景广阔的北海市港口》一书，在北海市政协、铁山港区政协组织下，由政协委员李志俭同志在多年搜集、积累和研究资料的基础上，执笔编撰而成。该书以时间为线索，叙述了港口形成、发展、繁荣、中衰和振兴的历史过程。同时，对港口现状，包括管理机构、自然环境、港口设施、货运业务、经济腹地以及港口有关的交通贸易状况都有较为系统的反映，对港口的发展前景及规划建设也有具体介绍。该书资料丰富，观点新颖，有力地宣传了北海市港口的历史、地位和作用，对海内外各界人士了解北海市港口，发展与北海经济贸易合作，促进港口建设有所裨益。同时，该书总结和探讨了港口自身的发展规律。对研究港口经济技术，加快当地港口建设具有重要参考价值。在纪念古代“海上丝绸之路”开通二千一百年之际，我们将它奉献给读者，希望从中得到有益的启发。“以史为镜，可以知兴衰”。我们一定要高举邓小平的理论旗帜，按照江总书记“三个代表”的要求，加快交通基础设施建设，把北海市港口建设成为大西南的重要出海通道，更好地为中国西部大开发服务。

二〇〇一年十一月十八日