

朝晖映照北海港

——石步岭港区一、二期工程的兴建

李志俭

1984年，北海成为我国14个沿海开放城市，转眼30年过去。我们已退休的北海港人，沐着朝霞回到位于一湾碧水的石步岭港区。昔日一片幽静的荒滩，变身喧闹的十里港区，笛鸣人喧，机声隆隆。码头上，万吨级泊位靠泊着似山的巨轮，一排排门吊高扬吊臂腾空挥舞，一箱箱、一网网货物不断地飞入船舱；堆场上，是装不尽的堆叠成幢的集装箱，是卸不完的矿山货海。一列火车好像长龙载着货物驶入港区，一支船队满载货物正在拔锚起航，驶向五洲三大洋。一艘白色的“北部湾号”万吨级邮轮，宛如一座五星级酒店泊在母港码头，迎接一批批游客“贵宾”登轮，准备驶向异国的下龙湾……这片海，是北海人的“聚宝盆”，是发达之源，兴旺之泉。忆往昔，一片荒滩岁月艰难；看今朝，朝晖映照港口兴旺。沧桑巨变，真令人激动万分！

一、兴建万吨级泊位是北海市对外开放的迫切需要

拂去岁月灰尘，寻找历史真迹。我于1969年9月安排到港务局工作，先后在装卸连队、教育科、港史办、培训中心等部门任职。从1983至1994年，有幸在中国航海史研究会（挂靠交通部）指导下，曾参与编撰《北海港史》《广西航运史》《广西航运志》《广西对外开放港口》等著作。故对广西、北海市港、航史料较为熟识。据《广东通志》（嘉靖）记载：“广东海道自廉州冠头岭发舟。”北海港位于南流江出海口之南，由冠头岭跃出外海屈曲回环而抱成良港，古称“冠头岭内”，自古为“廉州门户”，是汉代合浦“海上丝绸之路”始发港之一。自宋代至明朝，廉州（合浦）是中国海外贸易、漕运海盐、采珠三大基地之一。清初“海禁”，冠头岭置炮台，北海港成为军事要塞。咸丰、同治年间，北海已成滇桂黔和粤西的货物集散地。1876年，中英《烟台条约》正式辟为对外通商口岸。抗战前，每年抵北海港外轮300至500艘次，开辟北海至海口、广州、汕头、基隆、上海、日本大阪、俄国海参崴、新加坡、越南海防、越南西贡以及马来西亚、印尼、缅甸等地的国内外定期轮船航线，北海成为华南西部沿海航运商业中心。因不平等条约，外人控制海关、港口，尽管北海商务繁盛，但港口设备十分落后。新中国成立前北海港没有一座像样的小码头，载重几十吨的小货船也要利用潮汐靠岸。轮船的货物全靠驳船、小艇接送至锚地。工人搬运货物，件件箱箱要肩抬。工人每天要脚踏海浪，在几十米甚至几百米的海滩上，肩扛货物搬上岸或抬下小船，在桥板上来回奔走，累得眼冒金星。旧社会，北海港流传着这样几句顺口溜：“有力做到无力，无力做到乞食，乞食做到硬直（死）。”这是当时港口工人悲惨生活的真实写照。直至1949年，北海港仍处于自然落后的状态，当年货物吞吐量仅4万吨。

20世纪60年代，北海港成为中国支援越南的重要前线阵地。我们一方面承担援越物资的疏运，另一方面抽调人力、物力参与建设防城港。1970年10月，北海港务局由交通部直属单位下放到广西，归广西航运公司管理。1972年，抵北海港万吨级货轮船仍无法靠岸，需在锚地过驳作业，生产环节多，工班效率低，年通过货物吞吐量只有52万吨，少得可怜。当时，我和所有北海港人的梦想一样，希望早日建深水码头。1973年越南战争停止，北海港恢复为国内外贸易重要港口。同

年8月31日，交通部传达了周恩来总理关于“三年改变港口面貌”指示，要求加快建设沿海城市外贸港口，北海港列入计划之内。根据通知要求，北海港务局积极做好建设万吨级泊位的编报工作，我有幸参加项目编报前期工作，被抽调参与选择新港址的水文测量。武汉测绘大学、中山大学亦派出教授、专家，义务帮助测量测绘北海港新港（石步岭港区）。我有幸跟随专家在由驳船改装的测量船“1号点”上（大约在今石步岭港区4号泊位的海面上）参与测量工作，连续五天五夜不间断，两小时一次，每次约一小时，周而复始共60次，测量该处海潮流速、流向、波高、海水含沙量、水深等水文情况。经专家们审定，石步岭港区具有扩建万吨级泊位的有利条件。为此，北海港务局分别向市政府和广西航运公司呈报了《关于北海港“四五”后两年扩建规划的报告》。市政府对此批复认为“北海港通过能力太小，根本不能适应形势发展的需要，必须进行扩建”。事后，计划科顾裕瑞带资料和图纸上北京，参加全国港口规划会议。副总理谷牧听取汇报后，在会上说：“北海港规划资料相当齐全，扩建深水泊位选址的条件亦比较优越。如果那里建一条铁路，北海港就会活起来。你们是万事俱备，只欠东风。”然而，当时正值“文革”期间，极“左”思想泛滥，有人认为北海港建万吨级码头是“为外轮服务，即为资本家服务”。1974年2月，广西有关部门仅批准在海角作业区建两千吨级小轮泊位，仍是杯水车薪，无济于事，港口落后面貌没有根本改变。可见，当时北海港没有搭上“全国沿海港口大建设”快车。1979年，北海港仍一无深水泊位，二无铁路，仅完成货物吞吐量65万吨，在全国沿海港中排倒数第一位。

1980年，北海港是国务院批准的广西唯一沿海外贸港口。当年10月30日晚上约9时，中共中央总书记胡耀邦在时任广西区党委书记乔晓光、市委书记梁国乐的陪同下，乘车来到位于今海角作业区的旧港务大楼一楼会议室，专程听取港务局党委书记缪全关于港口工作的汇报。总书记的提问专业性很强，他经贵州、广西百色来到北海，是想了解西南地区出海的运输通道。见面入座后，总书记微笑地问：从北海到辽宁大连有多少海里？每吨运费是多少？缪全汇报：北海至大连1636海里，去年由北海出口的糖和锰矿，全由轮船海上直运上海和大连。海上运输量大、价低，每年可为货主节省运费几百万元。由于各种原因，北海港尚没有深水泊位，轮船需过驳作业，多了一个运输环节。广西木薯干已由此出口运往西欧，目前港口吞吐能力小，不适应对外贸易发展需要。总书记听取汇报后，明白了北海至大连海运情况，也了解北海落后的港口现状与对外开放不适应。他和蔼地说，千海万海，很多城市不女口北海，北海港会进一步发展起来。

1984年3月18日，北海港人终于迎来“东风”。中共中央总书记胡耀邦宣布：中共中央决定在沿海一线，北自辽宁大连，南到广西北海，选择若干城市采取某些特殊政策实行开放。4月8日，市委书记梁国乐参加中共中央书记处和国务院召开全国沿海部分城市领导座谈会后，马上将中央确定进一步开放14个沿海城市的精神传达到港务局。按照领导的布置，港口建设必须适应北海市对外开放，我与副局长顾裕瑞合作，以论文的形式，在《中国港口》（1984年4期）杂志上发表《关于今后北海港发展的探讨》。同时，将该文发到交通部水规院以及中国航海学会水运经济专业委员会，引起交通部门领导的重视。5月下旬，交通部水规院邀请广西航务工程处一位领导和我到秦皇岛参加全国港口水运经济研讨会。会后，我按局领导指示，将北海港务局委托交通部水规院对石步岭港区建设万吨级泊位进行可行性研究的文件，亲手交给该院领导。

1984年6月，国务院副总理谷牧、国家经委主任张劲夫、广西壮族自治区主席韦纯束，以及

交通部、铁道部的领导先后亲临北海港口实地考察，提出了许多建设性指导意见。1984年7月某天，按领导批示，我抵湛江飞机场将交通部水规院副院长陈大强和项目负责人卞澄川等港口专家接来北海。当晚，市计委、港务局领导跟市领导一起，向他们反映港口建设问题的迫切性。当月，北海港发生了一件震惊交通部和广西壮族自治区政府的事：散装化肥船在北海无法接卸。一艘外轮满载2万吨散装化肥按计划抵北海港，停泊在装卸锚地。当工人们登上外轮，准备过驳作业时，却发现该轮是散装专船，船上没有舱吊。当时，广西沿海的所有驳船，没一艘有船吊，根本无法进行接卸作业。该轮只好电告船东和货主，离开北海。该轮不能在北海港卸货，不但给广西造成经济损失，给船东和货主造成损失，而且告诉了世界航海界一个事实：新中国成立35年后的北海港仍是一个非常落后的小港。外轮不能卸货，不但丢了北海的脸，也丢了国家的脸。“散化船”事件，给北海人一个深刻的教训：北海市作为一个沿海开放城市，不能没有万吨级码头泊位！陈副院长等人来北海，由我和港建科等部门的工程人员陪同实地考察。他们看到海角作业区又小又窄，大轮不能停泊码头，说想不到北海港这么落后。当考察到新港址，是建造深水泊位的天然地带，又令他们十分高兴，连忙从交通部四航局调来钻探船对该址进行地质勘探，并从各港抽调专家陆续抵北海，对新港扩建码头工程进行可行性研究。9月，市委、市政府坚持从实际出发，邀请中外专家做好北海市的发展规划。许多专家实地考察了港口，对港口提出了许多建设性的意见。时任中国社会科学院副院长、著名经济学家于光远教授在与市领导谈话中指出：“北海这个港口不论从它的腹地和它与国内外港口的距离来看，都有重要意义。它的腹地广阔，广西的一部分，云南全省，贵州全省，四川省的一部分都是它的腹地。而这块腹地又正是21世纪就要开始进行大规模开发的一个地区……在这个地区进行开发，可以期待收到较好的经济效益。而开发的结果，必然会有大量货物要到北海这个港口吞吐。”“因此，北海作为一个港口，很有发展前景。”专家的意见，大大鼓舞了北海人建港的积极性。与此同时，全国各港口的专家一百余人先后来到北海，帮助制订开发建设石步岭港区的规划。交通部水运规划设计院对新港进行地质勘查、波浪要素分析、防浪模型试验、泥沙回淤问题等研究后，充分肯定了石步岭港区具有建深水码头的优越条件：(1)该址有一条天然深槽，有优良的航道与锚地。(2)陆域宽阔。地势平坦，地质条件好，平面布置完全能满足港口需要和铁路引进，管理方便。(3)回淤少。把实测后得到的新海图同1879年英国人所测的老海图对照，经历100余年，水深基本保持稳定。(4)风浪小。该处三面陆地环抱，西面虽向北部湾敞开，但西风强度和频率都很弱，故风浪生成受限制。(5)有城市依托，涉外机构齐全，具有投资省、见效快的特点。1984年12月，项目负责人陈大强、卞澄川，向交通部和广西壮族自治区政府呈报了《关于北海港扩建深水码头的初步可行性研究报告》。1985年1月8日上午，交通部子刚副部长带领22名高级工程师和港建专家，与广西壮族自治区人民政府主席韦纯束等领导巡视了北海港新老港区，审查了《可行性研究报告》。晚上在迎宾馆召开特别会议，听取了有关港建工作的汇报。子刚在会议上语气坚定地指出：“北海港建设新港（石步岭港区）是很迫切的，很必要的。”“除非这个城市不开放，否则非建新港不可！”这次会议决定，由交通部投资2100万元，地方投资1000万元，马上在石步岭港区建两个万吨级深水泊位。子刚最后在会上强调：“在建港过程中，一切阻力都要排除，两个万吨级泊位要按期交付使用！”。

二、开放促改革走出一条建港新路子

1985年1月29日，交通部和广西区政府共同批准在石步岭港区修建两个万吨级泊位。4月3日，广西区计委批准了工程计划任务书。4月24日，广西区建委审批了初步设计。整个码头自零米海岸线向海凸出350米左右，顺岸布置。征地和海域共1.32平方公里，设计用地21公顷。1985年5月7日早上，石步岭海滩红旗招展，锣鼓喧天，人山人海。市委、市政府在此举行万吨级泊位第一期工程动工典礼，广西、交通部和北海市的有关领导和群众共数千人参加。该项目总投资3100万元，这点钱对其他港口来说，别说建两个万吨级泊位，就是建一个也不够。按旧管理体制，养一个施工队，每年都要花几百万元。必须用开放促改革，打破基建体制的“大锅饭”，港口建设才能加快。为此，局领导聘请交通部水规院负责设计并总承包，上海航道局东方港湾开发公司、广州救捞局、冶金部第十九冶金建设公司、广西航务工程处等单位，分别承包各项工程。由于采用了公开招标，使工程造价得以大幅度降低。资料显示，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50个大型预制沉箱排列而成。每个沉箱重量480吨，为当时国内同类型船运沉箱之最。设计人员打破常规，大胆采取了新的施工工艺。一是将新建的两个泊位布置在港湾凹处的中央部位，顺岸东北—西南方向布置，减少建设防波堤的一大笔费用，节约资金600万元以上。二是将50个码头沉箱预制在远离北海的广东顺德的冶金部容奇预制场进行。其优点是不占用港口码头场地预制，不妨碍港口生产。同时，码头主体制作，成本由2040万元，降为1268万元，节省资金772万元，减少投资38%。三是大型沉箱在海上长距离驳运在国内尚属首创。每个沉箱高11.5米，宽7.5米，长11.7米，共2.3万吨，用五千吨级半潜水驳分5次运来，航程460海里。沉箱用起重500吨级的浮吊起卸，吊放下水，定位准确。四是沉箱填砂采取翻斗车自陆上取砂，抢低潮位直接驶上沉箱顶倾倒的新工艺，效率高、速度快。五是采用自航耙式挖泥船和链斗式挖泥船相结合施工，开挖深水港池和航道调头区的新工艺，挖泥沙143万立方米，比常规施工，减少资金开支47%。上述五项新工艺取得成功，从而使整个工程能降低造价，并在短期完成。同年11月7日，广西壮族自治区人民政府决定加快沿海港口管理体制改革的决定，将北海港务局下放给北海市人民政府管理。在市政府有关部门的大力支持下，该工程进度大大加快。

1986年2月15日，中共中央总书记胡耀邦检查14个沿海城市的基础建设，在广西壮族自治区主席韦纯束陪同下，视察了石步岭新港区万吨级码头工程。在施工现场，胡耀邦总书记亲切地慰问工程技术人员，与卞澄川等项目负责人一一握手。在市委工作汇报上，胡耀邦总书记指示说，北海市的工作要首先考虑怎样为港口服务好，要围绕着港口的需要，建设运输、仓储、贸易、包装加工和其他第三产业方面的设施，这是涉及广西和我国西南地区经济发展、社会效益的一个课题。这项工作做好了，将会刺激我国西南地区经济的发展。市委领导将胡耀邦总书记讲话精神传达到港务局全体干部，大大地鼓舞了我们建港的积极性。4月份，沉箱全部顺利安装完毕。6月底，石步岭港区1号泊位成功试靠3.8万吨级的“琥珀海”号货船。7月1日，在纪念中国共产党成立65周年的日子里，石步岭港区码头、轮船、吊车披红挂彩，北海市委、市人民政府在石步岭新港区举行盛大庆典，庆祝万吨级码头一号泊位靠泊轮船成功。北海市各界群众代表数千人参加。自治区党委书记陈辉光参加了剪彩庆典，交通部部长黄镇东在大会上讲话中，充分肯定新港区万吨

级泊位的建设，“走出一条投资少、工期短、质量好的路子”“是高速高质量完成基本建设项目的典范”。同月13日，广西区主席韦纯束受邀为北海港题词：“发挥通道作用，为振兴广西经济服务”。这是对北海港建设极大的支持和鼓舞。

1986年11月初，总书记第三次视察北海港石步岭港区，深入工地亲切慰问工程技术人员。当晚在自治区、市领导的邀请下为北海港题写港名。我们将喜讯传达下去，建港工人群情振奋，日夜加班苦干，促使工程早日完工。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，节余603万元，遂增建仓库等项目。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。12月，北海市人民政府授予项目负责人陈太强、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。码头建设期间，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、黄埔港等老大哥，支援一台16吨门机，2台27.5吨门机和2艘大拖轮，总价值1000多万元。1987年1月，石步岭新港区正式投产。1985年，北海港完成的货物吞吐量为55万吨，1994年跃升为215万吨。从1987年至1995年，北海港务局依靠2个万吨级泊位，扩大港口再生产，大搞多种经营，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。新港区用9年的时间，赚回一期工程投资的一倍。

三、改革促开放把北海建成大西南的通道

“城以港兴，港以城荣”这是世界沿海港口城市自身发展的历史规律。1990年12月21日，中共中央总书记江泽民来到北海市视察。江总书记在石步岭港区码头接见港务局领导和部分职工代表，与大家亲切握手。临别时，江总书记挥动双手，深情地说：“祝北海港兴旺发达！”现场全体职工激动地报以热烈的掌声。12月13日，市政府将《北海市人民政府关于北海港二期工程项目建议书的报告》呈报自治区政府。1991年2月21日、3月23日，广西交通厅和广西计委分别批复，同意立项。6月13日，北海港务局再委托交通部水规院对北海港二期扩建工程进行可行性研究。7月，有30多艘万吨级钢材船抵港。然而，石步岭港区2个万吨级泊位只能靠泊2艘轮船，余下只能停泊在锚地排队等候卸货。其中，有10余艘轮船将在1个月后才能安排卸货。时间就是金钱，假如一个月后市场每吨钢材降价100元，则每艘船的货主就会损失100万元以上，因此货主急得像热锅上的蚂蚁。局领导决定由职工学校加快培训轮船卷扬机手，适应将外轮分流到锚地、冠头岭外海和铁山港石头埠装卸“边贸钢材”的需要，以解燃眉之急；另外，积极争取二期工程尽快上马。该方案本地货主暂时“满意”，但西南货主又出“难题”：因石步岭港区尚不能靠泊5万吨级货轮，又没有铁路运输，不得不临时将货物改在湛江、黄埔上岸，绕道广东，再去西南，既增加成本，运输又不合理。1991年，北海港仅完成货物吞吐量121万吨，不能适应北海市对外开放新突破的需要。

1992年春，传来了邓小平南方谈话的精神，北海港职工迎来了一轮思想解放和改革的热潮。同年3月，北海港务局委托广西国际工程咨询公司，组织有关专家抵北海，对二期工程项目进行工程可行性研究评估。其中，有一位60多岁、国内“顶尖”港口水工专家，已被海南省海口港聘请。此时，刘兴家副局长布置我去海口上门邀请。我与他见面的第一句话就说：“罗工，北海港轮船‘压港’，不解决问题就会每天被外轮罚款几万美金。”他听说港口要被外轮罚滞遣金，认为最丢中国的脸，了解我的来意后，二话不说，当夜跟我搭船来北海，第二天早上便参加评审会。经

64位港口专家反复论证，项目被审定通过。4月19日至20日，副总理邹家华代表国务院在北海市召开大西南和华南部分省区区域规划会议。邹副总理在会上指出，北海对于西南、华南部分省区的经济发展，位置很重要，北海要充分发挥大西南出海口的作用。港务局领导闻讯，马上召开中层以上干部会议，传达邹家华讲话精神，要求各部门全力配合二期工程项目。7月，又组织专家对《石步岭港区二期工程环境影响评估书》进行评审，获得通过。9月4日，北海市委、市政府向全市人民发出《关于力争实现今明两年经济跨越式大发展的决定》。明确提出动工兴建石步岭二期工程两个万吨级泊位，新建北海至铁山港一级公路，加快建设钦北铁路。局领导组织我们学习讨论市委、市政府的决定后，马上请广西交通厅组织有关专家，召开北海港新港区二期工程初步设计审查会。码头平面布置与一期工程相协调，垂直向偏北向伸出一个突堤，总长423米，宽200米，码头前沿水深-12.5米，可乘潮靠泊3万吨级船舶。设计吞吐能力为109万吨，项目预算为2.5亿元。经过专家审查，二期工程项目设计获一致通过。

1992年9月27日，石步岭港区再次张灯结彩。市委、市政府在此举行二期工程暨北铁一级公路动工典礼，掀起了北海市大开放热潮的序幕。此后，党和国家领导人李鹏、乔石、李瑞环、朱镕基、尉健行、邹家华、李岚清、李铁映、钱伟长等，中央国家机关共60多个部委负责人先后视察了北海港。1993年1月5日，时任中共中央政治局常委、国务院副总理朱镕基在视察中指出：“你们是西南的出海通道，这就是你们的优势呀！城以港兴，你这个城市将来以这个港口而兴盛起来。”4月9日，时任中共中央政治局常委、全国政协主席李瑞环亲临北海港巡视。他指出，北海离开了为大西南服务，就没有多大意义。希望北海市充分发挥地理位置和自然条件的优势，加速成为西南地区出海的便捷通道。当时，中央领导对北海的讲话精神由局领导传达到基层干部，使大家更加认识到建设港口的重要性，千方百计把石步岭二期工程搞上去。

四、在市场经济中勇于创新建设二期工程

“以港兴市”是北海市“九五”期间的重要发展战略。改革开放后，1985年兴建石步岭港区一期工程，是奠定基础；1992年继续兴建二期工程和进港铁路，是再创辉煌。1993年1月，北海港务局成立“北海港新港二期工程指挥部”，由局长许炳忠任指挥长，副局长刘兴家任副指挥长，下设建港办公室，抽调干部在现场协助施工。当时，建设二期工程最大的困难是缺乏资金。二期工程没法纳入国家计划的“笼子”，只能靠地方和企业自筹资金解决。该项目首先得到市政府的大力支持，市长帅立国拨款6100万元（企业改股份制后转成为地方国家股）。同时，交通部、广西交通厅补助1800万元。工程预算余下1.73亿元资金，必须靠企业自己解决。这个千斤重担，毫无疑问地压在港务局全体职工身上。为了建设北海大西南通道，港务局工会召开职工代表大会，决议将二期工程建设列入头等大事，通过筹资方案。其中，向建设银行北海分行贷款9590万元（其中7700万元用于码头工程项目，1890万元用于进港铁路项目），分期本息归还。尽管每年需向银行支付本息1000多万元，全局职工仍毫无怨言。面对市场经济，我们大胆进行企业改革，根据中共北海市委六届七次会议决定：“对现在基础及经济效益、发展前景都较好的国有企业继续进行股份制改造”，将港务局企业部分（生产性资产）改制成为“北海新力股份有限公司”（后更名为“北海港股份有限公司”）。当时，局领导叫我兼任《北海港报》主编。于是，我用大量版面向职工介绍股份制知识，发表职工对股份制认识和体会的文章，积极宣传“企业转制”的优越性。与此同

时，局领导决定在职工中发行 1000 万股，筹集建港资金。每股内部价 2.2 元，每人限购 2000 股。对股票这东西，当时职工们感到很陌生，只是想响应领导号召，解决港口建设资金，便纷纷购买。1995 年 11 月 2 日，经中国证监会批准，“北海新力” A 股票上市。这是广西第二家、北海第一家上市公司。为此，市政府在深圳举行“北海新力”股票上市新闻发布会，由副市长蒋天辰做介绍宣传。港口企业上市，不但提高了北海港的知名度，而且扩大了港口建设融资渠道，提高港口企业的经济效益。在此基础上，港全局职工把建设二期工程暨进港铁路的重担，大胆地挑起来。

港区铁路专用线是北海港二期工程的一部分，将已于 1995 年 7 月 1 日通车的钦北铁路延伸至石步岭港区。7 月 28 日，港口铁路专用线正式动工。为发挥进港铁路的作用，港务局利用发行股票筹集资金 2110 万元，在石步岭港区共铺设铁轨 6 股，从石步岭港区南面围墙外 200 米接入，分别将铁轨铺到码头前沿、仓库、堆场，线路共长 5411 米，并赶在 9 月 20 日前全部完工。

“资金”和“人才”是港口企业发展的两个“轮子”。二期工程投产后，马上急需大批港口管理和机械方面人才。资金解决了，“人才”培养问题又摆上局领导议事日程。1994 年初，局领导将我调整为“北海港培训中心”主任。于是，我和全体专、兼职老师一起举办班组长（车间主任、仓库长）、港口机械修理高级工以及现代企业管理十八法等培训班。“九五”期间，共办班 67 期，2980 人次。其中，经广西劳动厅考核，有 76 人获高级技工职称。另外，与武汉水运工程学院联办交通运输管理大专岗位证书班；与港监（海事局）、劳动局联办船员轮机、港口司机培训班，为二期工程项目投产提供了人力资源的保证。1996 年 7 月 1 日，市委、市政府在石步岭港区举行二期工程投产和进港铁路通车典礼。火车首次驶进港区，职工们十分激动，当天发一列车货往云南。进港铁路的通车，结束了北海港没有铁路的历史。1992 年北海港完成吞吐量 131 万吨出口，1997 年便升为 234 万吨，几乎增长一倍。2011 年又升为 630 万吨。其中，石步岭港区铁路货运量完成 375 万吨。北海港务局所欠北海建行的贷款和利息 1.6 亿元，在 2001 年前全部还清。从 2001 年至 2011 年，北海港股份公司依靠一、二期工程，企业总收入 29.69 亿元，利润总额 1.46 亿元，上缴地方税金共 1.5 亿元。

五、结束语

改革开放 30 年来，北海港发生了翻天覆地的变化。2003 年，港口管理体制改革的，成功地实行政企分开。市港务局与北海港股份有限公司实行人、财、权、物、责“五分开”，负责全市港口行业管理，组织投资近百亿，疏浚北海港、铁山港航道，建设铁山港西区、石步岭港区、石头埠、沙田港码头，使北海市港口吞吐能力向亿吨大港迈进。在企业改革中，北海港股份有限公司在市场经济的海洋中展翅高飞。2007 年，广西北部湾国际港务集团成功地将北海、防城、钦州三港国有资产整合，近年在北海市投资近百亿元，已建成铁山港 10 万吨级泊位 4 个和兴建 15 万吨级泊位 2 个，并合资兴建诚德镍钢、大豆加工、天然气项目，成功地走出一条“港工结合”路子，成为区域性国际合作新高地。同时，在石步岭港区将一、二期工程 4 个码头进行技术改造，由 1 万至 3 万吨级泊位升级为 5 万至 7 万吨级泊位。并且，建成三期工程和万吨级邮轮泊位共 3 个。2013 年，全市港口共完成货物吞吐量 2077.78 万吨，比 1984 年的 58.71 万吨，增长 34.39 倍。随着中国改革开放的深化，北海港口企业愈做愈强，由“小船”变成“超级巨轮”，成为广西北部湾的“新型航母”，它将沿着中国特色社会主义道路的航向，继续奋勇前进！