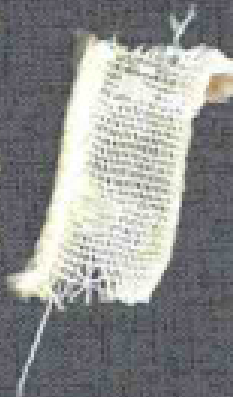


docriver 文川网
入驻商家 古籍书城
在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书

福建水运志

福建水运志



福建水运志

福建省轮船总公司史志办 编

人民交通出版社

ISBN 7-114-02506-8



9 787114 025068 >

内 容 提 要

本书是第一部全面反映福建省水运历史、现状的地方专业志书。作者广收博采,详尽地记述了福建航道、港口、水运工具、水运企业、河海运输、水运行业管理、教育科研及职工等各方面的情况。

本书可供广大交通部门干部、职工参阅,并能为地方史志工作者提供丰富的素材。

图书在版编目(CIP)数据

福建水运志/福建省轮船总公司史志办编.
—北京:人民交通出版社,1996
ISBN 7 114 02506 8

I. 福… II. 福… III. 水路运输-经济史-中国-福建 IV. F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(96)第
21555 号

责任校对:杨 杰
责任印制:张 凯

福建水运志

FUJIAN SHUIYUN ZHI

福建省轮船总公司史志办编

人民交通出版社出版

本社发行

(100013 北京和平里东街13号)

北京市牛山世兴印刷厂印刷

开本:787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张:31 插页:7 字数:378千

1997年1月 第1版

1997年1月 第1版 第1次印刷

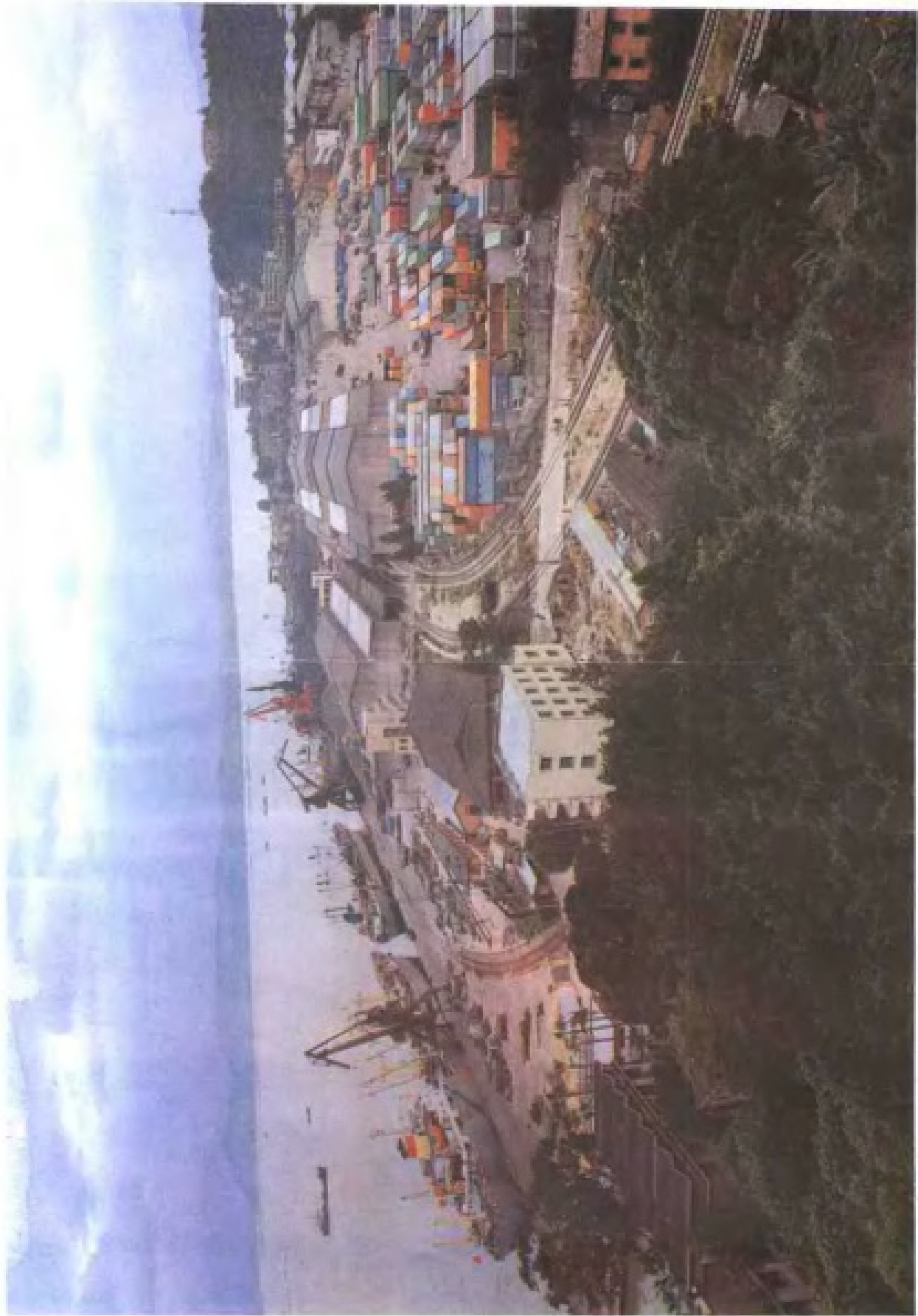
印数:0001—2000册 定价:80.00元

ISBN 7-114-02506-8

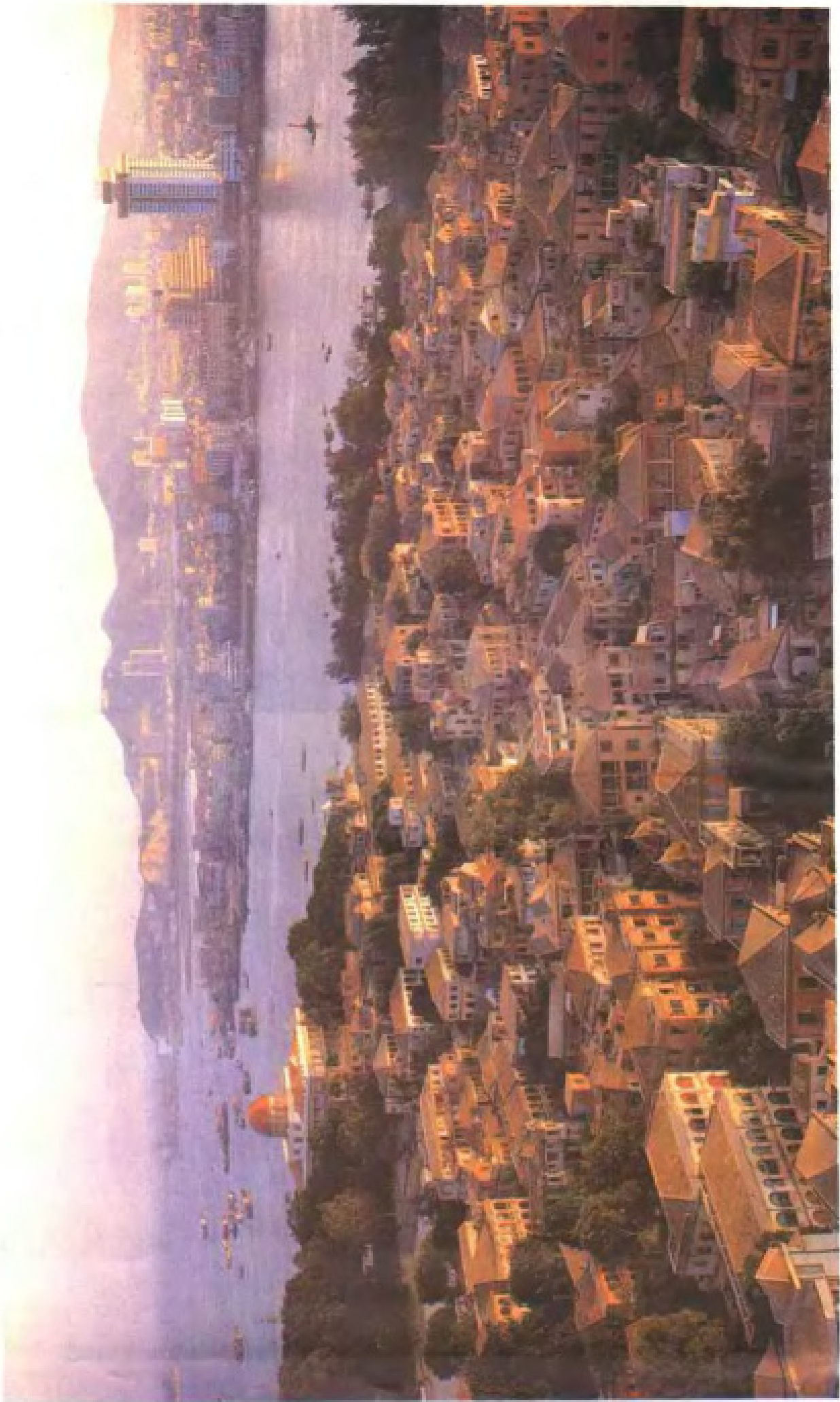
F·00284

docsriver 文川网
入驻商家 古籍书城

在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书



福州马尾港区



厦门港远眺



福州新港区(集装箱码头)夜景

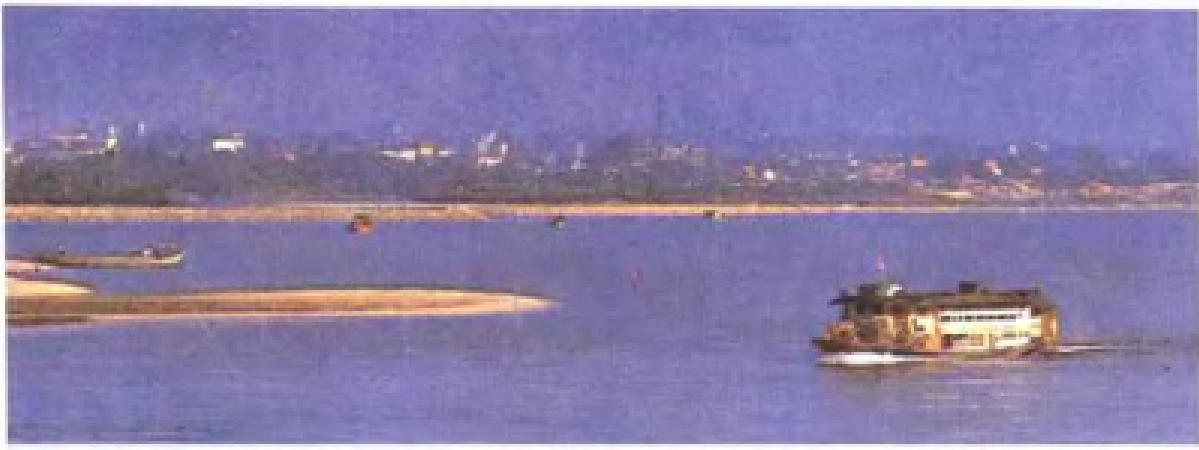


福州松门煤码头

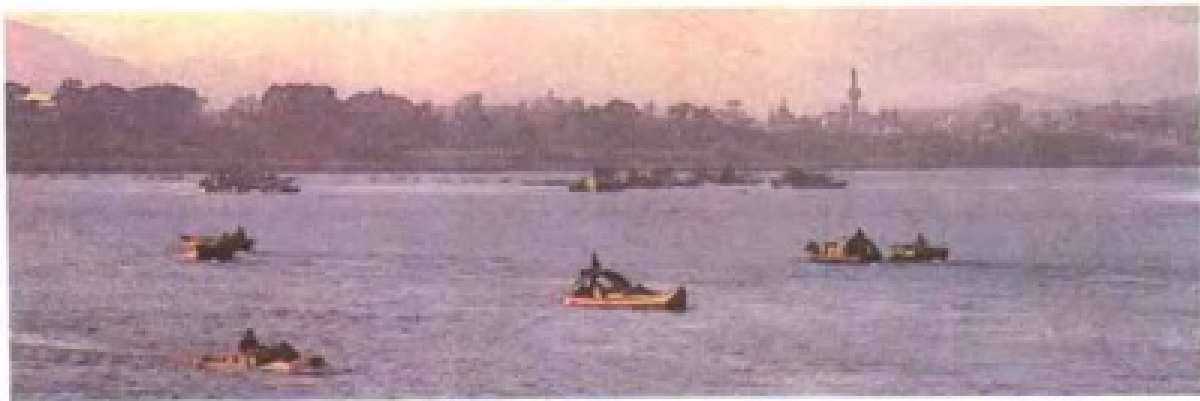


泉州后渚港

闽江河运



汀江河运



晋江河运

九龙江河运





福州港海岸电台——亭江洪塘村收信台



福州港海岸电台——快安发射台



福建第一座现代化
导航灯塔——平潭
乌牛山灯塔



闽江大型河工模型
试验场



闽江复航第一闸——顺昌洋口船闸



厦门内河客运站



3000吨级沿海快速摆渡
浮码头



福州新港区客运站

福建第一艘万吨级货船
“大屏山”号



马尾造船厂建造的第一艘
5000吨级钢质货船
“盖山”号下水



福建第一艘集装箱船
“北峰山”轮



福州上游造船厂建造的
1170kW 海上多用消防
拖船





福建省轮船总公司购
自国外的6万吨级油
船“安福”号

“金汇”号轮船靠泊福
州(筹东)华能电厂煤
码头



92 8 8

9万吨级“安达”油船

滚装船运输





7000 吨级杂货船“戴云山”号



5000 吨级一级油船“闽油 11”号

MAB-9/10

武夷山九曲溪旅游
竹筏



福建第一艘液化气
船“清源”号



2.8万吨级散货船
“金洞”号



闽江双体旅游客船“晏楼”号



“集美”客船进泊香港码头



省属骨干海运企业
——福建省轮船总公司
公司办公大楼

1982年4月邓小平
视察厦门港



江泽民总书记视察福州新港区(集装箱码头)

马尾造船厂建造的
3000吨级水泥质货
船“古田”号下水



福建省地方交通史志编纂委员会

主任委员	唐汉清			
副主任委员	史子云	李功瑞		
委员	唐汉清	凌家喻	史子云	李功瑞
	谈华生	黄兆贤	张林森	黄和荣
	黄仕梁	郑元钦	郑仲苹	游芳
	翁连钦	李荣森	郑仲仁	吴景文
	吴庭鏊	池金光		
顾问	张金华	程永新	申学光	唐汉清
	凌家榆	江德顺	夏美仲	唐永明
	李澄泉	谢明	李惠春	刘荣喜
	于明	张莘民	卓超	祝君强
	卓湘			

福建水运史志编审委员会

主任委员	张林森			
副主任委员	黄仕梁	褚国良		
委员	官长春	何光庄	陈元	罗振标

《福建水运志》编写人员

主编	张林森			
副主编	张君旭	林立飞		
编务主任	褚国良			
编写人员	张君旭	林立飞	陈志钦	姚伟华
	林开明			

docsriver 文川网
入驻商家 古籍书城

在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书

凡 例

一、本书记述福建省自身河、海船舶的运输发展情况,外省、外国的船舶在福建的运输情况只在必要时述及。

二、本书内容以运输为中心,涉及的有关内容也以属于运输或与运输密切相关者为主。如船舶以运输船舶为主,企业以运输企业为主,航道主要记述通航情况及为通航服务的整治情况,港口主要记述码头、泊位、装卸和吞吐量等与运输密切相关的情况……其余以此类推。

三、本书记述的地理范围,以福建省当代疆域为限,历史上曾属但现已不属福建省的疆域不在记述之内。

四、本书记述的时间范围,上限不限,下限断至 1990 年,个别超过此限,以便完整表述某一事物。

五、本书横排门类,竖写史实,详今略古,重点记述中华人民共和国建立后的发展变化情况;采用记、述、志、传、图、表、照等形式,图表随文,大事记按编年纵写。

六、本书纪年,按各朝代年号纪年,并在括弧内加注公元纪年;中华人民共和国建立后用公元纪年。

七、本书记述的地名,称谓尽可能采用历史上的原名,并加注现名。

八、本书按生不立传原则简介历史人物,在正文中以事系人者除外。

九、本书资料主要来源于档案材料,相关史、志书籍,统计年鉴,以及有关单位、部门提供的材料等,除文中注明者外,一般不注出处。

目 录

凡例

概述	1
第一章 航道	8
第一节 江河航道	8
一、闽江航道	9
二、九龙江航道	30
三、晋江航道	35
四、汀江航道	37
五、福安溪航道	40
六、木兰溪航道	41
七、其他溪河航道	43
第二节 港湾航道	45
一、沙埕湾航道	46
二、三沙湾航道	46
三、福州(马尾)港航道	47
四、湄洲湾航道	48
五、泉州湾航道	48
六、厦门港航道	49
七、东山湾航道	49
第二章 港口	50
第一节 海港	51
一、福州港	52
二、厦门港	58
三、泉州港(古称刺桐港)	63
四、湄洲湾各港	66
五、三沙湾各港	69
六、赛岐港	70
七、沙埕湾各港	72
八、东山湾各港	73
九、三江口港(含涵江港)	75
十、其他海港	76
第二节 河港	80
一、南平港	82
二、苍霞港	83

三、闽江水系其他港口	84
四、海澄港、石码港（古代统称月港）	88
五、九龙江水系其他港口	89
六、汀江水系港口	90
七、木兰溪水系港口	91
八、鳌江（又称岱江）凤城港	91
第三章 通信、导航	92
第一节 通信	92
一、海岸电台	92
二、水运及有关部门岸上通信设施	97
三、船舶通信设备	100
第二节 导航	107
一、航标	107
二、船舶导航设备	122
第四章 水运工具	124
第一节 筏、独木舟	125
一、筏	125
二、独木舟	126
第二节 木帆船	126
一、海洋木帆船	126
二、内河木帆船	130
第三节 驳船	136
一、内河驳船	136
二、港口驳船	137
三、海洋驳船	141
第四节 机动船	141
一、内河机动船	141
二、海洋机动船	147
第五节 水运工具的建造与维修	156
一、水运工具的建造	156
二、水运工具维修	168
第五章 水运企业	173
第一节 私营、个体联户企业	174
一、太安轮船公司	176
二、泰利轮船公司	177
三、泉安轮船公司	177
四、共和轮船公司	177
五、“闽轮三公司”	177
六、闽江、平水、下游三公司海运联营处	179
七、锦祥轮船行	180

八、华侨建南轮船股份有限公司	180
九、平潭县东岸沿海运输社	180
十、连江县壶江航运公司	181
十一、莆田县湄洲联运公司	181
十二、福安市华兴轮船公司	181
第二节 国营企业	182
一、福建省轮船总公司	183
二、福建省闽江航运公司	196
三、厦门经济特区船务有限公司	198
四、漳州轮船公司	199
五、东山县航运公司	199
六、福建省水产海运公司	200
七、福建闽丰轮船公司	200
八、福建省石油公司马江油轮运输公司	201
第三节 集体企业	201
一、福州市水运公司	202
二、平潭县海运公司	202
三、琯头海运公司	209
四、厦门水上运输公司	209
五、石狮市船务公司	209
六、南安县轮船公司	210
七、南安县船务有限公司	210
八、东山县水运公司	211
九、福安市轮船公司	211
十、莆田县涵江海运公司	212
十一、建瓯县航运公司	212
十二、尤溪县航运公司	212
第四节 合资、联营企业	213
一、厦门三联船务企业有限公司	213
二、闽安航运企业有限公司	214
三、福州市海运联营公司	214
四、厦门鹭海船务企业有限公司	215
第六章 江河运输	216
第一节 闽江运输	220
一、漂运	222
二、筏运	222
三、木帆船运输	224
四、轮船运输	231
五、拖带(顶推)运输	238
第二节 九龙江运输	240

一、 漂运	241
二、 筏运	241
三、 木帆船运输	242
四、 轮船运输	246
第三节 晋江运输	250
一、 筏运	251
二、 木帆船运输	251
三、 轮船(机动船)运输	253
第四节 木兰溪运输	253
一、 溪船运输	254
二、 沟船运输	255
三、 汽船(小轮船)运输	255
第五节 其他江河运输	256
一、 汀江运输	256
二、 福安溪运输	257
三、 霍童溪运输	258
四、 鳌江运输	258
五、 鹿溪运输	258
六、 漳江运输	258
七、 东溪运输	259
第七章 海洋运输	260
第一节 沿海运输	264
一、 货运	264
二、 客运	289
第二节 近、远洋运输	295
一、 货运	296
附:福建省轮船总公司 1978~1990 年外贸货运量表和货物流向、流量表	308
二、 客运	311
第八章 联合运输	314
第一节 水陆联运	314
第二节 水水联运	322
第三节 “一条龙”运输	324
第九章 特殊运输	327
第一节 支前运输	327
第二节 武装护航运输	329
附:1950~1957 年福建沿海轮、木船遭国民党袭扰、截劫重要事件	332
第三节 军事运输	332
第四节 租船运输	334
第五节 对台运输	337
第十章 管理	339

第一节 管理机构	339
一、福建省航务局	343
二、福建省航运管理局	344
三、福建省港航管理局	349
四、福建省交通厅运输管理局	351
附：福建省地方水上运输管理机构	351
五、港务（港航）监督	352
六、福建省船舶检验处	353
第二节 运政管理	354
一、水运计划管理	354
二、运价管理	359
三、税费管理	363
四、票证管理	369
第三节 航政管理	370
一、航道管理	370
二、船舶管理	376
三、船员管理	379
四、航行安全管理	383
五、海事管理	389
附：船舶事故举要	392
第四节 海港管理	396
一、联合检查（联检）	397
二、引航管理	398
三、泊船与装卸	400
四、外轮代理与理货	400
五、海港服务	401
第十一章 教育科研	403
第一节 水运教育	403
一、水运学校	403
二、职工教育	412
第二节 水运科研	418
一、科研设计部门	418
二、科研成果	421
第三节 水运社会学术团体和机构	424
一、福建省航海学会	424
二、福建省造船工程学会	425
三、福建省港口协会	426
四、泉州海外交通史博物馆	426
五、集美航海学院航海史研究室	427
第十二章 职工	428

第一节 队伍·····	428
第二节 工资·····	432
一、基本工资·····	432
二、奖金·····	438
三、津贴·····	440
第三节 劳保福利·····	443
一、各类带薪假期·····	444
二、医疗保险·····	445
三、疗休养·····	446
四、退（离）休、退职·····	446
五、死亡、抚恤·····	447
六、低租分配住房·····	448
七、其他劳保福利·····	449
附：海员劳务输出·····	449
第十三章 人物·····	451
第一节 历史人物简介·····	451
第二节 中华人民共和国建立后历年省、部级以上的福建水运先进人物名单·····	458
附：中华人民共和国建立后历年相当省、部级以上的先进集体名录·····	463
大事记·····	466

概 述

一

福建位于中国东南沿海,东隔台湾海峡与台湾岛相望,东北连浙江,西北接江西,西南邻广东。地势背山面海,西北高东南低,境内高山峻岭,峰峦绵亘,有“东南山国”之称;山地和丘陵约占全省面积90%,使福建与邻省和境内许多地方处于自然隔绝状态,陆路交通自古不便。但全省溪河众多,有大小水系37条,主流多与山脉走向垂直,支流多与山脉走向平行,互不贯通,出高山峡谷,过险滩急流,独流入海,富舟楫之利。闽江、九龙江、晋江、汀江、福安溪、木兰溪等水系是福建社会经济的重要命脉,流域总面积占全省90%以上,全省平均每平方公里土地有0.11公里河流。其中,闽江流域面积约占全省面积一半,是福建开发最早和最重要的水系。沿海北起福鼎沙埕,南迄诏安宫口,历24个县市,越1400多个岛屿,岸线长度占全国总长度18.3%;有大小自然港湾125个,其中沙埕、三都、罗源、福州、湄洲、泉州、厦门、东山等八大天然港湾,水深域阔,不冻不淤,是福建海洋运输船舶的主要依托。福州、泉州、漳州(月港)、厦门4港,分别代表福建海运历史的不同繁盛时期,名垂史册。福建地处亚热带,气候温和,日照充足,雨量丰沛,农作物生长快,物产众多,是中国森林、水果、鱼盐的重要产地,传统土特产有竹、木、茶、糖、纸、笋、菇等,瓷器、漆器、木雕等自古闻名中外。中华人民共和国建立后,福建工农业不断发展,农、林、牧、副、渔等加工产品不断丰富,轻工、机电产品迅速增多,尤其改革开放后商品经济蓬勃发展,为福建河、海运输拓展了新的广阔前程。

二

早在新石器时代,福建先民就能使用舟筏,江河两岸部族之间已有频繁水上交通往来。春秋时期,闽越人以船为车,以楫为马,驾驭舟船的能力有了很大提高。吴王夫差兴兵乘船略地至吴航头(今闽江口长乐),福州便以海港面目呈现于世。战国末,闽越国与中原先进地区有了交往,社会生产力提高,许多先民逐渐成为以船为家的早期船民,闽北地区由刳木为舟进入制造木板船的年代,善造舟、善用舟的闽越人为福建早期水运奠定了基础。秦、汉王朝把福建纳入中原版图,福建与浙江、江西、广东等地通过闽江干支流和沿海的往来渐趋频繁,东冶(今福州)成为交趾七郡(今越南一带)贡物的海上转运枢纽港。三国、两晋、南北朝时期,中原汉族人民大量入闽,促进了福建社会经济和河、海运输的发展。孙吴在福州设典船都尉,在闽东沿海设“温麻船屯”,并遣兵将浮海求夷洲(今台湾),海上航线北达辽东、朝鲜,南至东南亚诸国,“篙工楫师,选自闽禺”,造船、航海的技术和规模均有长足进步。两晋时,闽江、晋江流域的经济和水上运输得到进一步开发,官民造船业均趋发达,“八槽舰”的水密舱技术领先于世。南朝又开辟东西洋航线,共达15个国家(地区),泉州港成为往来船舶的主要集散港,与海外的文化、宗教交流也趋频繁。

隋唐两代,九龙江、汀江等流域也相继得到开发,福建河运进入全面推进时期,并在驿运交通中起重要作用;海运也有更大的发展。隋朝加强了与台湾、琉球等地的海上交往,航海船队远达印支半岛东岸。唐代经济繁荣,国力雄厚,对外实行优抚政策,福建沿海和远洋运输突飞猛进,海外贸易、友好往来空前发展。航线北抵山东,南达广东,东通台湾,并在前代基础上开辟了对日的南路航线,对日本、新罗、高丽等国交往增多。福建沿海成了外贸货物和国内粮食运输的海上重要通道。福州港进一步发展,泉州港逐渐兴起。唐中叶起,西域陆路受阻,泉州与西亚地区的海上交通日臻频繁,并由此逐渐形成“海上丝绸之路”。泉州港成为与广州、扬州并列的中国南方三大贸易港之一;唐代福建造船业也相当发达,福州、泉州两地尤为兴盛,所造泛海大帆船具有五层甲板;河船制造则遍布全省各水系。钉榫接合技术普遍使用,海、河船舶的强度和抗风、抗沉能力大大提高。五代闽国,利涉益远,施德政,浚城河,开新港,招徕海外商贾,又推动了福建海、河运输的发展,福州出现过“万国来朝”、“万人成佛会”的盛况。

宋元两代是福建古代水运的鼎盛时期。宋代,“漕引江南,利尽南海”,福建的河、海运输更加兴旺。内河沿闽江北上,越仙霞岭,通江南各地;沿汀江南下,过广东入海。航海已使用指南针、航海图和优越的风帆技术。以“福船”为代表的造船技术超越前代,领先于世,泉州成为全国造船中心。海运航线不断扩大,南宋时泉州港海外航线通达 60 余国(地区)。宋元祐二年(1087 年),政府在泉州设“市舶司”,泉州港因此成为正式的外贸港口,名闻海内外,出现了“州南有海浩无穷,每岁造舟通异域”,“苍穹影里三洲路,涨海声中万国商”的繁荣景象。元承宋制,继续扩大海外交通,尤其加强了与波斯湾、亚丁湾一带伊斯兰国家(地区)的通商友好往来,泉州港空前繁荣,一度超过广州,居全国首位。海外航线通达 99 国(地区)之多,遍及东北亚、东南亚、西亚和东非。至元二十一年(1292 年),意大利人马可·波罗奉元帝之命送公主远嫁波斯,其船队就是由泉州港出航,随从人员达 600 余人。后来,马氏在其著名的《马可波罗游记》中盛赞泉州为东方第一大港。

明清两代是福建水运转型期,机遇与危机并存。商品经济的发展,使水运呈现大有可为之势,各水系河运更趋繁忙,一大批内河港口以墟市面目相继出现。但明初实行“禁海”,福建的海外贸易被严格限制在与琉球一国的朝贡范围内,导致福建海运业逐渐萎缩。明永乐元年至宣德六年(1403~1431 年),郑和七次下西洋,遍访东南亚、印度洋的孟加拉湾、阿拉伯湾、红海,直至非洲东部,历 30 余国(地区),每次都在长乐太平港驻泊,修造船舶,招募火长、舵工等,对福建航海和造船有一定促进。但因限于官方性质,时间短暂,影响有限。然而,富有冒险精神的福建海商冲禁走番络绎不绝,使官方朝贡贸易相形见绌。于是,官方控制的福州港、泉州港越来越不景气,漳州之月港、晋江之安海港等官方控制薄弱的港口却相继崛起。特别是月港,自明成化年间泉州市舶司移置福州之后,逐渐成为私商海外贸易的中心港,至弘治年间竟“人烟辐辏,商贾咸聚”,有“小苏杭”之称。隆庆元年(1567 年),明政府取消“海禁”,在月港设“洋市”,准贩东西洋,月港的海外交通和贸易活动进入全盛时期,与 47 个国家(地区)有海上往来,其活跃程度超过福州、广州,成为中国最繁盛的外贸港口之一。当时的海商势力,也以漳、泉为大,福、兴次之。以郑芝龙为首的海商集团最为强大,拥有的海船号称万艘(实有 3000 艘),雄据闽台,富甲全省,驰骋东南沿海,为官方所不容。同期,西方殖民者及其航海势力东进,骚扰闽台沿海及港口,控制航线,焚烧、劫掠海商船舶,以致月港海商“内不敢出,外不敢归”,港口趋于衰落,福建海运业又陷入生存危机之中。明天启四年(1624 年),荷兰殖民者霸占台湾。清初,郑成功号召反清复明,实行“通洋裕国、以商养军”政策,以厦门、金门为基地,亟力拓展海运活动,航线又扩至日本和东南亚。厦门港兴起,并成为福建对东南亚航海贸易的中心港。清顺治十八年(1662

年),郑成功从荷兰殖民者手中收复台湾后,其航海力量又有发展。为此,清政府实行“禁海”、“迁界”,距海30里内均被划为界外,村庄、船舶一律烧毁,“片板不许下海”,在更大范围内扼杀了福建的海运业。清统一台湾后,停止禁海,废除迁界令,福建海运又趋复苏,特别是闽台运输日渐频繁。康熙二十三年(1684年),厦门港设海关,成为“通洋”正口,先后开辟厦门与台湾鹿耳门、蚶江与台湾鹿耳门、五虎门与台湾淡水的八里坌等对渡航线,台粮运闽航线成为固定航线,厦门港兴盛起来。

西方先进航海势力继续入侵,福建海运业受到更为严重的挤压,竞争乏力。1840年鸦片战争爆发后,厦门、福州等港相继开放,航权丧失,殖民势力长驱直入,福建传统航海木帆船失去主导地位,外国轮船不仅控制了福建沿海运输,还曾违禁闯入闽江中上游,使福建水运陷入殖民地、半殖民地的困境之中。抗争从未中断。清同治五年(1866年),福州马尾船政局成立,标志着福建(也是中国)近代造船业和航海人才培养事业的兴起,并作出了贡献。上海轮船招商局在闽航线的开辟与扩大,带动了福建海、河轮船运输业的兴起。清末至抗日战争前,特别是第一次世界大战期间,西方列强无暇东顾,福建国内海、河轮船运输均有较大发展。在沿海,除福州、厦门、泉州、涵江等港外,闽东、闽南的其他港口也有入置办轮船,经营水上运输;在内河,闽江、九龙江、木兰溪、福安溪相继出现轮汽船运输,与木帆船运输共同发展。闽江轮船运输出现最早,也最多。这一时期,福建水运管理体制产生了新的变革,港航基础设施略有改善。抗日战争期间,福建河海船舶、港航设施遭到很大破坏,厦门、福州先后沦陷,其他海口也被封锁,海运几乎停顿。与此同时,河运却相对繁忙,轮、木船和排筏都充分发挥了作用,在战时水陆驿运中作出了应有贡献。闽江轮船运输从分散经营发展为3个官商结合的垄断公司。抗战胜利后,航权收复,台湾回归祖国,福建海、河运输全面迅速恢复,还一度出现短期的繁荣。海运以福州、厦门两港为中心,有省内航线5条:三都、赛岐、沙埕、泉州、涵江;省外3个方向:北向至温州、宁波、上海及其他北方各港,南向至潮汕、广州及香港、澳门等地,东向至台湾的基隆、高雄和澎湖列岛;国外航线由招商局轮船和外国轮船行驶新加坡、爪哇、菲律宾和东南亚各国。内河,闽江全线恢复营运,参加运输轮船的吨位数很快就超过战时,客、货运输量接近战前水平,修造船业也迅速恢复发展。但好景不长,内战爆发,社会经济崩溃,国民党败军溃逃,许多河、海船舶被征用、破坏、劫掠,福建水运又遭致命打击,海运濒临破产边缘。

三

中华人民共和国建立,福建水运进入了历史发展新时期。

1950~1961年是福建江河运输大发展和海运艰难发展的时期。中华人民共和国建立,推翻了“三座大山”的压迫统治,紧接着又进行了民主改革和社会主义改造等工作,极大地解放了社会生产力,国民经济迅速恢复,福建工农业总产值年均递增9.35%,社会运输量骤增。但福建是国防前线,在台湾海峡军事对峙的形势下,港口建设几乎停顿,沿海以泉州为界南北基本断航,货运主要靠木帆船或机帆船,且都须靠岸、绕弯、夜间航行,武装护航,向南过泉州还须换装小船由专门船舶引护,客运仅限于省内局部沿海或内海。即使如此,客、货运输船舶仍常遭海、空袭扰,甚至被劫持。广大海员一手掌舵、一手拿枪,冒生命危险,为福建人民海运的艰难发展作出历史性贡献。1950年初,登记并能参加营运的轮(机帆)船,福州港仅9艘881.99吨位,厦门港仅6艘387.35吨位。为了恢复生产和满足国防需要,省直机关、部队先后自置船舶参加营运,并设立船务行,积极引导私营船舶参加处于军事威胁下的沿海运输。1952年,福州港接收上述各船务行船舶,成立福建第一个国营海运船队——福州利民运输分公司,所属船舶均为

木壳轮船或机帆船。不久,因军事形势紧张,不得不将较大吨位的船舶调交上海海运局经营。至1955年,福州港公、私营轮(机动)船仅有11艘1235吨位。1950~1955年,全省交通部门海运轮船仅增加9艘。1955年以后,中国人民解放军的制海权、制空权逐渐增强,福建海运规模略有发展。“大跃进”时期,福建河、海运输高速发展。1958年初福州外海轮船大队成立时,只有木壳轮船5艘1150吨位,同年8月接收上海海运局拨给的10艘3600吨位轮船。从此,福建海运的运力和客、货运量增长加快。1950年,全省海洋轮、木船货运量、货物周转量仅4.9万吨、1710.55万吨公里,1960年增至329万吨、80504万吨公里,分别增长66倍和46倍。同期,江河运输形势相对比较稳定,加之海运不畅,铁路未建成,公路未普及,承担了全省国防和经济建设的大部分运输任务。特别是闽江,客、货运输空前繁忙。因此,河道的整治、船舶的技改和建造、运输的组织管理等都特别受到重视。全省江河通航里程和其中的通轮汽船里程,由中华人民共和国建立初的2636公里和599公里,增至1961年的5141公里和1007公里,分别增长95%和68.1%,通航里程创历史最高纪录。机动船从1950年136艘1461吨位8978客位,增至1961年223艘2997吨位11669客位,分别增63.9%、105.1%、29.9%。在运输组织上,先后推广了轮木结合、“一列式”拖带和闽江夜航等先进经验。“大跃进”时期,又大力推行风动化、机械化、拖带化,进行船型、船用器具和操作方法的革新和改良。由此,全省江河货运量、货物周转量从1950年的69.26万吨、5932.99万吨公里,增至1960年的1299万吨、45398万吨公里,分别增长17.8倍和6.7倍,年均递增35.8%和23.3%;客运量、旅客周转量从1950年的89.93万人次、4572.58万人公里,增至1961年的1099.73万人次、29595.81万人公里,分别增长11.2倍和5.5倍,年均递增27.5%和21.2%。江河旅客、货物运量和周转量在全省水陆客、货总运输量、总周转量中的比重,1950年分别占72.5%、72%(客运)和65%、69.5%(货运)。1956年以后,虽然公路、铁路运输发展,河运比重有所下降,但1961年仍分别占39.9%、17.1%(客运)和29.5%、12.3%(货运)。江河运输为福建的社会经济发展作出了重大贡献。这一时期,江河轮船运输的发展超过江河木帆船运输的发展,轮、木船在货物运量和周转量中的比重,分别由1:8.9和1:5.3变为1:1.4和1.5:1;在旅客运量和周转量中的比重,分别由3.7:1和4.3:1变为9.1:1和19.7:1。

1962~1971年是福建江河运输急剧衰落和海洋运输波浪式下降的时期。由于前阶段后期“大跃进”在某些方面违背了客观规律,留下许多后遗症,加上自然灾害,全省工农业总产值在1961年和1962年出现负增长(年均达21.9%),社会运输量从1962年起明显下降。1956年以后,鹰厦、外福铁路先后通车,全省公路逐渐联网,客、货源大量弃水就陆,而且铁、公路大多沿江河修建,河运竞争不过陆运。此外,“大跃进”时在水利、水电建设中拦河截坝未尽顾及航运的需要,使许多河段断航、停航,导致通航里程缩短。1971年,全省江河通航里程数接近历史最低点,为3726公里,比1961年下降27.5%,仅及1950年的90.5%。因此,客、货运输量急剧下降,1961年的货运量和货物周转量比1960年分别下降42%和35.4%,1963年的客运量和旅客周转量也比1962年下降29.4%和35.4%。1963~1965年,是国民经济调整时期,工农业总产值恢复增长,江河货运量也恢复增长。旋因“文化大革命”动乱影响,江河运输又呈下降趋势。动乱期间,全省各级水运机构受到冲击,管理涣散,港航基础设施失修,灯标失窃并遭严重破坏。1967年8月,闽江竟出现全线停航9天的人为事故。1968年,全省江河货运量、货物周转量跌入低谷,比1960年分别下降72.1%和68.8%。此后3年,在“抓革命、促生产”政策的推动下,虽又有所恢复,但至1971年全省江河货运量和货物周转量仍比1960年分别低64.9%和57.7%。客运则自1963年起直线下滑,1971年的客运量和旅客周转量分别比1961年低

45.1%和52.6%。这一阶段,江河木帆船被轮(机动)船取代的进程加快。1971年,全省交通部门内河木帆船仅4572艘35260吨位,比1960年分别下降62.4%和41.5%,其中客运木帆船趋向消亡。同期,海运虽也受政治、经济形势影响,但未象河运那样受到陆运的巨大挑战,船舶的数量、质量和航线等却在海峡军事形势相对平稳的情况下得到延续和发展,基础设施建设也逐渐有所加强。1962年起,福州、厦门、三都、泉州等港先后被批准设立航运海岸电台;1965年,福州外海轮船大队的“和平”轮开辟了上海—泉州的货运航线;1966年,马尾造船厂初次建成沿海500吨级钢质货轮;1970年,全省第一个万吨级码头泊位在马尾港动工兴建;等等。这一时期福建海运是在起伏变化中略有下降,1971年的货运量和货物周转量比1960年分别下降26.1%和4%,客运量仅经一次起伏,降幅约为20%。

1972~1978年是福建海运客观条件逐渐成熟和海、河运输恢复发展的时期。从“文化大革命”后期开始,全省社会运输量随着工农业总产值的恢复增长而增长。特别是1972年中美两国《联合公报》的发表,台湾海峡局势明显趋缓,福建海运呈现生机,基础设施的建设在前期的基础上明显加快。1972年以前进出福州港最大船舶仅为2000吨级,而此后各类船舶可自由进出。1973年,周恩来总理号召“三年改变港口面貌”,福建省开始大抓海港建设,并确定厦门港建设方向为“以商港为主,商、军、渔并存”。1974年,马尾港万吨级码头泊位建成。1975年,全省港航机构分开建制,进一步加强对港口建设的领导。1976年,厦门东渡被辟为新港区,动工兴建万吨级码头泊位及其配套设施。其他海港和内河港口、码头的修建也都增加了项目,加快了进度。全省港口建设投资逐年递增25%,至1978年新增大中小泊位18个。1973年,马尾造船厂在建成1500吨级钢质海轮之后,又成功地使全国第一艘3000吨级水泥质海轮下水。省内其他大吨位海船的建造或购置也在积极进行之中。1971年,闽江解放大桥改建工程完成,闽江上下游运输贯通。但是,这一时期,福建海、河运输的发展,大部分还是靠原有基础设施获取的,因此发展仍较平缓,只略有上升,海运又比河运发展快些。1973~1978年,海洋货运量、货物周转量从236万吨、78949万吨公里增至360万吨、127554万吨公里,分别增长52.5%和61.6%;江河货运量、货物周转量从527万吨、22628万吨公里增至579万吨、26719万吨公里,分别增长9.9%和18.1%;海洋客运量、旅客周转量从1972年的46.47万人次、696.09万人公里增至1980年168万人次、7777万人公里,分别增长2.6倍和10.2倍;江河客运量、旅客周转量从1972年的696万人次、15350万人公里增至1978年的924万人次、19566万人公里,分别增长32.7%和27.4%。

1978年底,中国共产党十一届三中全会决定将全国工作重点转向经济建设,并实行改革开放,极大增强了这一阶段的发展后劲。

1979~1990年是福建海洋运输大发展和江河运输奋起发展的新时期。中共十一届三中全会后,国家给予福建省“特殊政策,灵活措施”,省政府也大力扶持省属骨干海运企业发展,并形成了“以船养船,自借自还,税前还贷”的优惠政策,以致运力迅速增长。1979年元旦,全国人大常委会发表《告台湾同胞书》,提出了实现祖国和平统一的大政方针,希望两岸恢复“三通”,从而引起了两岸关系的互动,并逐渐朝着进一步缓和的方向发展,为福建海运发展创造了有利的客观条件。1979年5月,福州海运公司“闽海105”轮从马尾港经泉州白天过金门东海域,直航厦门,结束了福建沿海以泉州为界南北断航30年的历史。7月,省航管局称省轮船公司,标志着福建海运向外发展的开始。10月,省轮船公司“鼓山”轮从马尾直航香港,结束了30年来福建外贸运输主要靠租用外轮的历史。12月,省轮船公司大型客轮“鼓浪屿”试航厦门—香港成功,翌年元旦正式通航,又结束了30年来福建无省际海上客运的历史。1979年12月,省政府

docsriver 文川网
入驻商家 古籍书城

在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书

批准北起福鼎的沙埕港、南迄诏安的宫口港等 20 个沿海港口(或码头)为国轮出口港、澳外贸物资的起运点或装卸点。1980 年 2 月,国务院、中央军委批准台湾海峡自由通航。福建海运大发展的新时期到来了。同期,全省贯彻“三中全会”精神,拨乱反正,工作重点迅速转到经济建设,先后在厦门开办经济特区,在马尾开办经济技术开发区,并逐年在全省范围深化改革、扩大开放,水运体制也随之产生了历史性的变革。1981 年,省交通厅陆续批准市、县交通和外贸、水产、粮食、盐业、石油等行业的船舶,可以参加外贸运输和社会运输;1983 年 3 月全国交通工作会议上提出“有水大家走船”后,福建省各种经济成份纷纷介入河、海运输,国营、集体、个体、联户一起上,出现了“千帆竞发”的大好局面。1985 年 7 月,国营水运单位政企分开,实行地(市)县分级综合平衡和市场调节相结合的方针。国营水运企业在保证完成计划任务的前提下,可在批准的范围内自行组织运输;国家对企业实行“以税代利”改革,继续对水运的重点项目、薄弱环节实行倾斜政策,甚至给予财政补贴。种种新政策的实施,进一步搞活了水运业,并带动了水运基础设施的建设,特别是海港、通海航道和海运船队等建设明显地加快了步伐,并获得了可喜的成绩。福州港和厦门港在万吨级深水泊位建成后,继续使其设施、设备配套和现代化,集装箱运输从无到有,煤、粮等专用码头泊位和各种专用装卸设备不断增加,吞吐量逐年上升。1980 年,中国少有、世界不多的天然良港——湄州湾的开发揭开了序幕,秀屿港、肖厝港和泉州后渚港等也逐步形成规模。1986~1990 年,福建省海港建设投资年均增长 29%,从 3805 万元增至 14059 万元,五年合计达 40837 万元。此外,还出现了中外合资、农渔民集资建码头泊位的空前创举。1990 年,全省共有沿海港口泊位 378 座,其中深水泊位 21 座(内有万吨级以上 10 座),综合年通过能力 2800 万吨、869 万入次,实际完成货物吞吐量 1496.49 万吨,比 1985 年增长 59.2%。在海港建设的同时,通海航道的整治也提到重要的议事日程上来。马尾港万吨级码头港池进行过 3 次清淤之后,1980 年开始了通海航道的整治,至 1987 年共投资 3100 余万元,通航能力由 5000~6000 吨提高到万吨。泉州(后渚)港的通海航道也于同年修通,万吨轮可过小坠门在锚地系泊,6000 吨客轮可直泊后渚码头。加上内河港口、航道的建设,1981~1990 年,国家用于福建港航建设的投资达 3.23 亿元,是 1980 年以前 30 多年总和的 5.55 倍。1979 年起,省轮船公司率先引进外资,从国外购船,至 1990 年共使用国内、外贷款购置了海洋运输轮船 33 艘 189990 净载货吨位 3235 客位,使其海洋运输总运力从 1978 年的 3.59 万吨位增至 1990 年的 23.39 万吨位 634 客位 356 拖轮马力,形成了一支以大吨位散货轮为主,兼有杂货轮、集装箱轮、油轮、液化气轮和大型豪华客轮等船种比较齐全,大中小吨位配套,设备比较现代化的海运船队,并把航线从国内沿海伸展到长江中下游和京杭运河,且冲出亚洲,扩展到欧、非、美洲的 12 个国家和地区的 76 个港口以及港、澳、台地区,闯出了一条高速高效发展海运的新路。同期,全省各行业、各市县也竞相兴办海运。至 1990 年,福州、厦门、莆田、泉州、宁德、漳州等市,福安、连江、长乐、平潭、福清、同安、龙海、东山等县,都建立了海运船队;全省共有各类海运企业 284 家,有船 2232 艘 413.06 万吨位 1414 客位,形成了全方位、多层次的海洋运输新格局。1990 年,全省海洋货运量、货物周转量达 992 万吨、473189 万吨公里,比 1978 年分别增长 1.76 倍和 4.83 倍;客运量、旅客周转量达 653 万人次、22210 万人公里,比 1980 年分别增长 2.9 倍和 1.8 倍。这一阶段,在改革开放政策推动下,江河运输重要性及其发展的可能性得到有关方面的重视,综合开发江河,振兴江河运输,已在各有关部门的奋力探索和实践之中。1981 年,省政府发出开发闽江的号召后,三明、建阳等地相继成立河流开发委员会,并对重点河流和河段进行了综合调查和整治。1986 年 3 月,沙县—沙溪口恢复通航,从三明乘船可直下福州。1987 年,对闽江、九龙江、汀江等的主要干支流进行了总体开发规划。同年 3 月,国家重点建设

项目之一的水口水电站动工,发电与水运兼顾,一次开发,保证蓄水形成后坝以上 100 公里成为深水航道,水口船闸可通 500 吨级船队。1987 年,富屯溪碍航闸坝的改造设计方案在顺昌通过了审查。1989 年 8 月,洋口水电站的复航工程完工,可通 50~100 吨船舶,拉开全省 139 座碍航闸坝复航工程的序幕,水利部长亲自为该工程题词:“闽江复航第一闸”。同年 9 月,结合沙溪口水电站、水口水电站建设,进行了三明—沙溪口—福州航道梯级渠化开发工程可行性研究。1989 年 9 月,水口水电站大坝截流成功,过往船舶开始从明渠通过。1988 年 11 月,九龙江西溪漳州—石码航道的复航设计也通过了审查,计划使漳州—厦门转出海直通江海轮船。这一时期,内河运输船舶在 70 年代初步钢质化、机械化的基础上继续发展,钢质率又从 1980 年的 20.8% 增至 1986 年的 32.8%。内河货运木帆船也继 70 年代之后,基本上全被轮(机动)驳船所代替。1984 年,全省交通部门内河机动船曾达 1558 艘 18080 吨位 14971 客位,艘数和吨位数都是历史上最多的。江河旅客运量和货物周转量也于 1981 年和 1986 年分别接近历史最高水平。但影响江河运输的不利因素尚未基本消除,河运总体滑坡的趋势也未根本改变。1988 年,闽江、九龙江、汀江的营运里程合计 695 公里,仅占通航里程的 24.6%,其中闽江仅占 23%。1990 年,全省交通部门内河机动船的艘数、吨位数、客位数又比 1984 年分别下降 45.9%、9.2% 和 5%。运输量也起落不定,1990 年的客运量、旅客周转量比 1978 年低 1.1% 和 8.2%;货运量、货物周转量虽高于 1978 年,但比历史最高纪录仍低 44.9% 和 29.9%。1990 年,闽江沙溪口航道、水口库区新港站,九龙江西溪航道复航工程等,仍在进行之中,福建江河运输可望于不久的将来有新的发展。

福建水运的历史经验是非常丰富的。中华人民共和国建立后 40 多年的实践,给人们的主要启示有:第一,自然条件固然是水运事业发展的重要基础,但人为因素对水运也有重大影响和制约作用。本世纪 50 年代,福建地处海防前线,海运随大陆方面对海域有效控制的加强而不断扩展。山区性河流虽不利于现代河运的发展,但在海运不畅、陆运不发达的情况下,却一度得到了充分展现。陆运不断发展之后,山区性河流的不利因素便显现出来,日趋衰微。而当海峡形势日趋缓和以后,海运又生机焕发,发展势头迅猛,正在面向世界,开拓进取,再创辉煌。第二,现代水运基础设施建设是非常艰巨、复杂和费时的系统工程,诸如船舶、航道、港口、码头泊位、装卸机械等的发展都不是一蹴而就、轻而易举的事情,必须着眼于未来经济发展提前建设,否则将严重制约水运的发展,影响社会经济。福建在这方而有深刻的经验教训。第三,从 50 年代“三统”管理到 80 年代放宽搞活“有水大家走船”等,各项水运政策方针都是各时期政治、经济形势的客观需要,对福建水运的进步均起过巨大的促进作用。在社会主义市场经济条件下,自由竞争固然重要,法律规范、政策方针的指导也不可或缺。特别是一些具有重大社会效益而经济效益不高的水运项目,更需要政府在政策上给予扶持。否则,水运发展必然受到制约,社会效益也不复存在。第四,政府对水运企业的管理,应有利于增强企业活力。福建水运企业在改革开放后的 1985 年,才正式成为经济实体。此前 30 多年,水运企业与港航事业机构合分反复,与各级政府交通行政职能部门交相混同,机构重叠,权力收放频繁,相当程度上束缚了企业活力。这一教训应当为我们所记取。

40 多年来,福建水运积累了丰富的正反两方面的经验教训。只要我们做到“经济发展,交通先行,设施是基础,政策指方向,发挥海、河优势,不断改革开放,面向世界”,就必将会大大促进福建水运的发展。