

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

泉州市交通志



QUAN ZHOU SHI

JIAO TONG ZHI



泉州市交通志

泉州市交通局编
学林出版社

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

书 名 泉州市交通志
编 者 泉州市交通局编
责任编辑 张洪怡 秦楚
封面设计 张苏予
出 版 学林出版社出版发行
上海市钦州南路 81 号
印 刷 上海市印刷七厂印刷
版 次 1998 年 4 月第 1 版第 1 次印刷
规 格 850×1168 1/32
印 张 12.75
字 数 33.5 万字
印 数 2000
国际书号 ISBN7-80616-501-0/K·25
定 价 40 元

《泉州市交通志》编纂机构和编纂人员名单

晋江地区交通史编写办公室

(1982年7月9日)

成 员 吴群芳 吴胜宗 罗 刚 蔡若水 柳钱助
王金叶

编史工作由林孙伟(地区交通局副局长)负责。

晋江地区交通史编纂委员会

(1982年10月10日)

主 任 林孙伟(地区交通局副局长)
副 主 任 舒 兴(泉州汽车运输分公司副经理)
林培基(晋江公路分局副局长)
成 员 林燕梅(泉州港务局副局长)
林水龙(晋江交通监理所副主任)
办 公 室 主 任: 吴群芳
副主任: 吴胜宗
编写人员 罗 刚 蔡若水 王金叶 江 潭
柳钱助 许宗音 林元荣

泉州市交通史志编纂委员会

(1988年8月31日)

主 任 黄钟荣(市交通局局长)
副 主 任 王宽良(市交通局副局长)
成 员 林孙伟(市交通局安全监督科科长)

胡小霖(泉州公路分局调研员)
张克界(泉州汽车运输公司副经理)
张子房(泉州港务局副局长)
林庆章(泉州交通警察支队)
叶根强(市交通局办公室副主任)
陈玉法(市交通局人事教育科副科长)
刘锡明(市交通局工程建设科科长)
李仲甫(市交通局计划财务科负责人)
王泉水(市交通局安全监督科)
刘金堂(市交通局运输管理科)
吴群芳(市交通史志编写办公室)

办公室主任 林孙伟(兼)

泉州市交通史志编纂委员会办公室编辑室

(1989年8月19日)

主 编 林孙伟(兼)
副 主 编 吴群芳
编 辑 林吟啸
特约编审 叶亚廉
摄 影 林孙伟 许显荣 成冬冬

序

编修社会主义新方志,是两个文明建设的组成部分,是社会主义文化建设的系统工程之一,是承上启下,继往开来,服务当代,有益后代的千秋大业。

《泉州市交通志》以邓小平理论为指导,坚持党的“一个中心,两个基本点”的基本路线,实事求是地反映泉州市交通专业的历史与现状。

志书由序、凡例、概述、大事记、志、传、图表、附录、附记和编后记组成。设置7章24节,全书共30余万字。记述泉州市自唐朝至1990年水路、陆路和民用航空交通运输兴衰起伏状况,使读者感受到交通运输事业发展的时代脉搏。

志书于1990年开始编撰,1994年11月完成初稿,同年12月进行评审。采取在搜集资料的基础上,先编撰《资料汇编》,后着手编撰初稿的方法。编撰过程中,编撰人员克服种种困难,埋头耕耘,历时7年,四易其稿,现在终于面世了!

《泉州市交通志》观点正确,资料翔实,内容丰富,体例科学、严谨,文字简洁,比较好地体现了时代特点和地方特色。

《泉州市交通志》是泉州市第一部交通专业志,她的出版,可供各级领导在编制交通建设、交通运输和交通管理规划,进行决策,对交通系统干部职工进行爱国主义和

社会主义教育等方面,将有所借鉴,有所作用。

编写交通志对我们来说是一个从未有过的新课题,值志书出版之际,特予为序。

泉州市交通局局长 吴群德

一九九六年十二月

凡 例

一、本志的编纂以邓小平理论为指导,遵循实事求是的原则,如实反映本专业的历史和现状。

二、本志采用记、志、图、表诸体表达和横排纵写,纵横结合,以事系人的方法记述。

三、本志记述时间上限不限制,下限断至 1990 年底。

四、大事记采用编年体与记事本末体结合。记述大事、要事,必要时以事系人。

五、遵循志书“生不入传”原则,本志不为生者写传记。入传对象排列以卒年先后为序。先进模范人物列表入志,收至地(市)级(含)以上。技术职称收至高级职称。入志领导人名单收至副科级(含)以上。

六、历代政权机构、官职、党派、地名、名称,均记原称谓,古地名加注今地名,人物直书其姓名,专有名词第一次出现用全称,必要时加注释。

七、记述的地域范围以 1990 年泉州市的行政区划为准,历史上属晋江地区(今泉州市)管辖的县(包括统计数字),记述时涉及到的加注释。

八、本志的历史纪年,在每一小节中第一次出现时夹注公元纪年。中华人民共和国成立起用公元纪年。

九、本志统计数字以统计部门和专业部门的数据为准。资料均不注出处。引文和难懂的名词、词组,必要时加以注释。

十、计量名称、符号,按中华人民共和国国务院 1984 年颁布的《关于在我国统一实行法定计量单位的命令》执行。旧计量单位一律换算为现行法定计量单位。



1



2



3

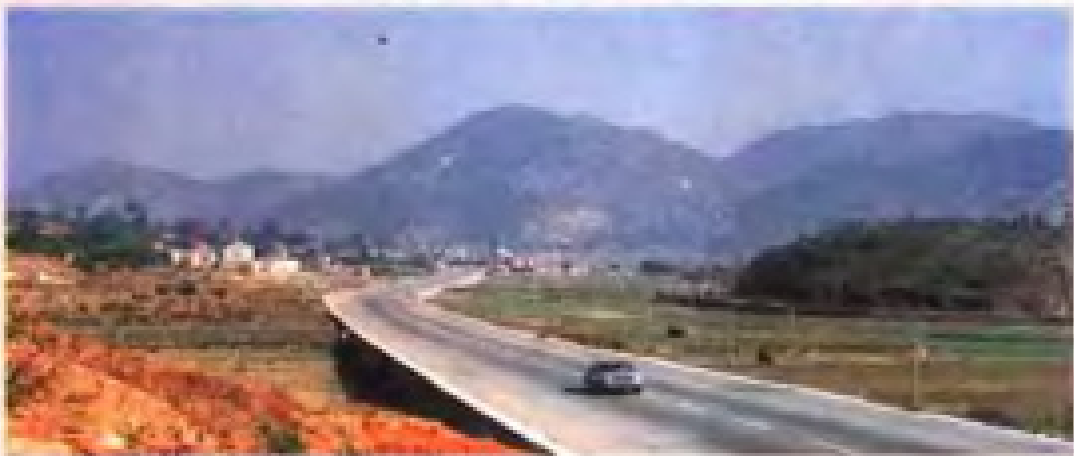
- 1 泉州港后渚港区码头
- 2 泉州市肖厝(浯洲湾南岸)10万吨级石油码头
- 3 泉州市肖厝港(沙格)万吨级杂货码头



1



2



3



4

- 1 泉州湾蚶江古港码头
- 2 泉州市惠安崇武灯塔
- 3 国道 324 线泉州市境内路段
- 4 泉州市安溪县城境内的乡村公路



5



6



7

- 宋代桥梁——安平桥(五里桥)
- 宋代桥梁——万安桥(洛阳桥)
- 宋代长廊屋盖梁式木桥
——通仙桥(东关桥)
- 钢筋混凝土城市公路桥
——泉州大桥



8



泉州汽车站、泉州旧汽车站



泉州火车站站台、漳泉肖铁路
天湖山支线永春下洋火车站



泉州内港渡口码头



改建后的晋江机场
飞机跑道



千吨级货轮“隆泉”号



客运汽车、货运汽车
客运摩托车、货运骡车



泉州市交通局办公楼、旧办公楼



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



1 福建(泉州)市舶司“水关”遗址



2 1974年发掘的泉州湾宋代沉船

3 南安丰州九日山记载宋代海船出海举行祈风典礼石刻

4 清乾隆年间南安石井澳渡船证件

——“照票”

1

2



3



4

目 录

序	
图片	
凡例	
概述	1
大事记	11
第一章 水路	38
第一节 航道	39
一、通海航道	39
二、内河航道	42
第二节 助航设施	48
一、塔	48
二、灯标	49
三、浮标	50
第三节 港口码头	50
一、泉州港	50
二、肖厝港	55
三、崇武港	58
四、洛阳港	59
五、深沪港	60
六、福全港	61
七、金井港	61
八、围头港	62
九、东石港	62
十、安海港	63
十一、蚶江港(含石湖港)	64

2 目 录

十二、祥芝港	65
十三、永宁港	66
十四、水头港	67
十五、石井港	67
第二章 陆路	69
第一节 道路	73
一、古道	73
二、公路	74
三、桥梁	91
四、渡口	138
第二节 铁路	141
一、线路	141
二、隧道	145
第三节 站点	147
一、汽车站	147
二、火车站	149
第三章 水运	151
第一节 航线	153
一、海洋航线	153
二、江河航线	157
第二节 帆船运输	158
一、海洋运输	158
二、江河运输	162
第三节 机动船运输	166
第四节 企业	169
一、沿海航运企业	169
二、内河航运企业	189
第四章 陆运	193
第一节 人力运输	194

一、肩挑	194
二、轿子	194
三、人力车	195
四、独轮车	195
五、板车	195
六、自行车	195
七、三轮脚踏车	196
第二节 畜力运输	196
一、骡马驮运	196
二、牛车	196
三、骡、马车	197
第三节 机动车运输	197
一、机动板车	197
二、拖拉机	198
三、摩托车	198
四、汽车	199
第四节 火车运输	204
第五节 运输企业	205
一、私营	205
二、公私合营	212
三、集体	213
四、国营	215
五、中外合资	225
六、个体(联户)	226
第六节 搬运装卸	226
一、工具	226
二、劳动报酬	227
三、企业	227
第五章 民用航空	235
第六章 管理	237

第一节 机构	237
一、行政机构	237
二、业务机构	259
三、口岸管理机构	272
四、口岸检查检验机构	273
五、口岸服务机构	274
第二节 运政管理	275
一、运输市场管理	275
二、运价管理	277
第三节 航政管理	286
一、船舶	286
二、船员	291
三、安全	293
四、航标	296
第四节 路政管理	297
一、路规	297
二、路产	299
三、路标	300
第五节 车辆监理	301
一、机动车辆管理	301
二、机动车驾驶员管理	305
三、交通事故调查处理	310
第六节 规费征收	313
一、港务费	313
二、港口交通建设基金	314
三、沿海木帆船货运管理费	315
四、内河航道养护费	315
五、公路养路费	316
六、公路交通建设基金	318
七、公路运输管理费	319

八、车辆购置附加费·····	319
九、泉州大桥过桥费·····	320
第七章 人物 ·····	321
第一节 人物传略 ·····	321
第二节 人物表 ·····	327
一、劳动模范·····	327
二、劳动奖章·····	331
三、标兵·····	332
四、先进生产(工作)者·····	334
五、高级职称·····	368
附录 ·····	369
一、先进单位·····	369
二、渡船“照票”·····	379
三、诗词·····	380
四、碑刻·····	384
附记 ·····	396
后记 ·····	399

概 述

泉州市位于福建省东南部,东经 $117^{\circ}31'30'' \sim 119^{\circ}05'$,北纬 $20^{\circ}31' \sim 25^{\circ}56'10''$ 。面积 11015 平方公里,人口 600 万人。境内地形复杂,山地丘陵占总面积的五分之四,地势由西北向东南倾斜。晋江自西北向东南流经全境。西北部的戴云山脉主峰海拔 1856 米,有“闽中屋脊”之称。东濒东海,海岸线长 421 公里。岩岸蜿蜒曲折,半岛突出,水深浪平,形成许多海湾良港。

气候温暖湿润,属亚热带季风性湿润气候。全年平均气温 15.5°C ,7 月最热,平均气温 $26^{\circ}\text{C} \sim 29^{\circ}\text{C}$,1 月最冷,平均气温 $9^{\circ}\text{C} \sim 12^{\circ}\text{C}$ 。降水量由东南向西北逐渐增多,全市年降水量在 1000 ~ 2100 毫米之间。

泉州市历史悠久,西周时期(公元前 770 年以上)属七闽辖地。春秋战国时期(前 769 ~ 前 220)属闽越辖地。秦王政二十六年(前 221)秦始皇统一全国后设置闽中郡,属闽中郡辖地。西汉汉高祖五年(前 202)封无诸为闽越王,属闽越王国辖地。汉元封元年至六年(前 110 ~ 前 105)改闽越国为冶县,属冶县辖地;不久改属会稽郡南部都尉辖地。东汉汉建武元年(25)属侯官都尉辖地。汉建安元年(196)属侯官县辖地。三国吴永安三年(260)析吴国南部设置建安郡,属建安郡东安县辖地。西晋太康三年(282)析建安郡南部设置晋安郡(今福州),改东安县为晋安县,属晋安郡晋安县辖地。南朝宋泰始四年(468)改晋安郡为晋平郡,属晋平郡辖地。齐属晋安郡辖地。梁天监二年(503)析晋安郡设置南安郡(辖今莆田、泉州、漳州 3 市地域,郡治设在今南安县丰州镇),属南安郡辖地。陈初升晋安郡为闽州,辖南安郡,属南安郡辖地。陈光大元年(567)改闽州为丰州,仍属丰州南安郡辖地。隋开皇九年(589)改

2 概 述

丰州为泉州(州治设在今福州),改南安郡为南安县(属泉州管辖),属南安县辖地。隋大业初,泉州又改为闽州,三年(607)改闽州为建安郡;属闽州、建安郡南安县辖地。唐武德元年(618)改建安郡为建州,属建州南安县辖地。后改建州为泉州(今福州);分置武荣州(州治设在今南安县丰州镇)辖南安县,属南安县辖地。唐武德五年(622)析武荣州南安县设置丰州(辖南安、莆田二县),属丰州南安县辖地。唐景云二年(711)改武荣州为泉州(隶属闽州都督府),属泉州辖地。五代开运三年(946)南唐升泉州为清源军,属清源军辖地。宋建隆初改清源军为平海军,属平海军辖地。元至元十五年(1278)泉州升为泉州路总管府,属泉州路总管府辖地。元大德元年(1297)建立福建平海行中书省(治所设在今泉州)管辖各州,属平海行中书省泉州辖地。元大德二年(1298)改泉州为泉宁府,属泉宁府辖地。三年改行中书省为宣慰使元帅府,属宣慰使元帅府辖地。明洪武二年(1369)改泉州为府,属泉州府辖地。清代沿袭明建制,仍属泉州府辖地。民国22年(1933)11月至23年1月,先后属中华共和国人民革命政府泉海省、兴泉省辖地。民国24年泉州改为第四行政区,辖10个县。

新中国成立后,设置晋江专员公署,管辖晋江、惠安、南安、同安、安溪、永春、莆田、仙游和金门(待回归)等9个县。1950年10月,辖区扩大,增加德化县。1951年,从晋江县划出城区和近郊建立泉州市(今鲤城区)。1956年5月,辖区再次扩大,增加福清、平潭、永泰、大田4个县。共辖1个市14个县,是辖县最多时期。1958年7月,同安县划归厦门市管辖。1959年8月,福清、平潭、永泰3县划归闽侯地区管辖。1963年5月,大田县划归三明地区管辖。1970年6月,莆田、仙游2县划归莆田地区管辖;同安县又回归晋江地区(今泉州市)管辖。1973年7月,同安县再次划归厦门市管辖。晋江地区行政公署实际管辖的县(市)有8个。1986年1月,实行地改市,晋江地区行政公署改为泉州市人民政府。至

1990年年底,泉州市下辖惠安县、晋江县、南安县、安溪县、永春县、德化县、金门县(待回归)、鲤城区和石狮市等9个县(区、市)。

泉州市是著名侨乡,历史文化名城,“海上丝绸之路”的起点。人口稠密,土地肥沃,农业发达,水陆交通方便。

南朝,泉州港与南海诸国已有交通往来。

唐代,疆域辽阔,国家强盛,经济繁荣,唐政府采取了一些有利于发展海外贸易的措施,对外贸易发达。这个时期,很多外国人到泉州贸易。有不少阿拉伯人、波斯人侨居在泉州,出现了“船到城添外国人”和“市井十洲人”的繁华景况。唐政府很重视泉州港的对外贸易地位,特设立“参军事”4人,以“掌出使导赞”,管理海外往来使节和商人。泉州港成为中国南方海上交通贸易的四大港口之一。进口的货物主要有象牙、犀牛角、明珠、乳香、玳瑁和樟脑。出口的主要货物有瓷器、丝绸、蔗糖、干果和铜铁。

由于海外交通贸易繁荣,造船业发达,泉州造的船多且大,有的一艘可载货数千石。

除海上交通外,陆路有2条经福州至京城驿道和1条通邻省广东的大道。驿道上设置驿站,负责管理驿运事务。

五代,福建是“五代十国”的闽国。泉州是闽国的重镇,海外交通贸易继续发展,成为闽国的三大重要港口之一。

宋代,中国北方宋与辽、宋与金之间战争不断,生产力遭受严重破坏。迁都临安(今杭州)后,重视对外贸易,实行比较开放的对外政策,鼓励海外交通贸易。泉州地处东南,社会安定,生产力得到发展,经济繁荣,海外交通贸易发达,泉州港(刺桐港)与亚洲广大地区及东非海岸许多国家都有贸易关系。出口货物主要的有陶瓷器、丝绸织品、金属、漆器、茶叶、糖、酒和药材等。进口货物有330多种,以乳香等香料最多。南宋政府为了增加国库收入,加强管理海外交通贸易,于元祐二年(1087)在泉州设福建市舶司。泉州港成为设置市舶司的港口后,海外交通贸易进一步繁荣。南宋

吴自牧在《梦粱录》中称：“若欲船泛外国买卖，则是（自）泉州便可出洋”。

晋江内河航运自开宝三年（970）泉州至永春的东溪航线开通以后，泉州沿海与内陆县的物资交流十分频繁，晋江航运进入繁荣时期。

这个时期陆路交通也比较发达，除 2 条经福州至京城驿道外，通邻省广东的大道正式辟为驿道。并对 3 条驿道进行整修、改线、拓宽，铺石路面。沿途设置驿、亭、铺、站。此外，通县的驿道有 4 条，通港口的大道有 2 条，通“卫、所”的大道有 1 条。县与县、县与乡都有大道相通，交通方便。

为了适应海外交通贸易和水陆运输繁荣的需要，同时兴起建桥热潮，建造许多饮誉海内外的桥梁。具有代表性的有南宋泉州四大名桥之一的万安桥（洛阳桥）和安平桥（五里桥）。万安桥首先采用“筏型基础”和“殖蛎固基”的建桥技术；安平桥是一座“长桥浅基”的跨海梁架式石桥，采用“睡木沉基”建造技术，是海湾桥梁建造史上的创举。泉州的古代桥梁在中国桥梁史上占有重要的位置，赢得“闽中桥梁甲天下”的赞誉。

元代，元政府沿袭宋朝旧制，于至元十四年在泉州恢复设置市舶提举司，实行比南宋更加开放的对外政策，鼓励海外交通贸易，泉州港海外贸易更加繁荣，进入鼎盛时期，与东南亚、东北亚、西亚和东非 100 多个国家和地区有贸易往来，成为“梯航万国”的世界东方大港，与埃及亚历山大港并驾齐驱，蜚声世界。进口的主要货物有香料、棉花、棉制品等。出口的主要货物有丝绸纺织品、瓷器、金属品、食品、医药品等。

由于海外交通贸易的繁荣，促进泉州造船业进一步发展。泉州造的“福船”有四层，可载 1000 人。至元十六年，元政府“敕扬州、湖南、赣州、泉州四省，造战船六百艘”。至元十九年“敕平滦……扬州、隆兴、泉州共造大小船三千艘”。宋元时期泉州著名的

造船场有新门外黄甲街的“申公亭”。泉州造船业当时在中国造船史上占有重要地位。

元末泉州发生 10 年战乱,破坏了社会经济的发展和泉州港与亚非国家的交通贸易关系,直接导致了泉州港的衰落。

明代,明政府为了孤立沿海岛屿的元朝残余势力,颁布海禁令禁止私造大船和出海通商贸易;只允许“朝贡”贸易。泉州港被限定只可与琉球(今台湾省)通商贸易。至明中叶官方贸易趋向没落。但是郑芝龙等的私商海上贸易却十分活跃,从泉州港运往国内港口的货物有蔗糖、果品、纺织品和蓝靛等。有的海商不顾禁令私造双桅帆船到东南亚与东北亚等国进行贸易。运往国外的主要货物有生丝、丝织品、陶瓷器和鹿皮、糖等。

明成化八年(1472)设在泉州的福建市舶司从泉州迁往福州后,官方贸易走向衰落;泉州港的海外交通贸易从此一落千丈。

清代,清政府为了对付郑成功的抗清活动,实行残酷的“禁海”和“迁界”政策,严禁商民出海,官方的海外交通贸易也陷于停顿。泉州港从宋元时期的世界最大贸易港之一的地位,下降为国内地区性的一般港口。然而以郑芝龙为首的私商海上贸易却非常活跃。活动地区南至东南亚,北至日本海附近等国。交易的主要货物有生丝、丝绸、陶瓷、铁器、水银、白蜡、鹿皮、麝香和苏枋木。清康熙二十二年(1683)郑成功的抗清活动被扑灭后,清政府取消海禁,海外交通贸易逐渐恢复。康熙二十三年清政府在厦门设置海关,泉州港作为对外通商港口的地位遂被厦门取代。乾隆四十九年(1784)清政府开放泉州湾的蚶江港(今属石狮市)与台湾鹿港及八里岔为对渡贸易港。泉州的海商利用台湾作为转口贸易的港口,与东南亚、东北亚国家进行贸易。从泉州运往台湾的主要货物有罗布、土布、竹器、草席、木梳、陶瓷、茶叶、而线、米粉、中草药和通书日历。从台湾运抵泉州港的主要货物有大米、白糖、海产品、水果、楠木和苧麻。清道光二十一年(1842)鸦片战争后,清政府根

据不平等的《南京条约》，被迫开放“五口”通商，中国开始沦为半殖民地半封建社会。远、近洋运输被英国等西方殖民主义国家的轮船公司垄断，泉州的海洋运输船舶被迫航行于国内沿海南北航线。

同时，机动船舶运输诞生了。清光绪二十四年（1898）泉州出现木质机动船经营沿海客运。光绪三十三年，泉州和厦门的商人联合创办第一家轮船公司——泰和轮船公司，购置木质机动船（100吨位）经营南安石井至厦门的短途货运业务。

民国初期，沿海运输有所发展，主要轮船公司有12家，主要航线有泉州至厦门、兴化、温州、宁波、上海等。汽车运输始于民国10年，主要汽车运输公司有33家，业务兴隆。抗日战争中日军在惠安崇武和獭窟登陆，木帆船被焚毁，损失惨重。也由于厦门和上海沦陷，沿海航线被日军封锁，沿海运输处于半停顿状态，与台湾的航运往来也完全停止。为防止日军入侵，公路奉命破坏，汽车运输企业迁往内地经营，汽车运输陷于停顿状态；晋江遂成为重要的内河运输线，航运繁荣。抗日战争后期由于物资匮乏，航运萧条。

抗日战争结束后，水陆运输逐渐恢复。泉安汽车轮船公司等航运公司，先后购置、租用轮船，经营泉州至台湾、东石、安海、厦门、金门、广州、香港、海南岛、兴化、福州、温州、沈家门、宁波、上海和南京的客货运输。

经过抗日战争，能勉强通车的公路只剩下218公里，而且标准低，路况差。迁往内地的汽车运输公司返回原地后，先后修复原有的公路或承租公路继续经营客货运输，但是已经没有抗日战争前那样繁荣。

至1949年晋江专区（今泉州市）解放前夕，水陆运输处于半停顿状态。

民国时期晋江专区的交通事务由晋江专员公署建设科兼管，没有设置独立的职能机构。

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

新中国成立后,中央人民政府在集中力量恢复与发展国民经济的同时,大力发展水陆交通。

泉州地区的海上运输由于台湾海峡的军事对峙形势,南北不能正常通航,需要的重要物资由外国籍船舶承运;沿海的短途货物运输由小吨位船舶承担。后来海峡局势紧张,后渚港关闭,停止接待外轮。海上运输处于半停顿状态。因资金不足及原材料紧缺,航运企业发展缓慢。

晋江航运 50 年代末进入繁荣时期。1960 年年货运量达到 46.6 万吨,周转量 558.7 万吨公里。后来由于上游修建水库、水闸和拦河坝,航道淤浅,泉州至永春(东溪)与泉州至安溪(西溪)的航运,于 1972 年与 1978 年先后中断(只能在区段内短距离通航),结束了晋江航运全线畅通的历史。

70 年代后期,港口码头建设引起各级政府和各部门的重视。

1974 年,晋江地区石油部门在后渚港建设 1 座 3000 吨级石油专用码头。1975 年,港务部门开始在后渚港建设 1 座 500 吨级浮动码头,拉开了后渚港建设商业码头的序幕。1978 年党的十一届三中全会后,推行改革开放政策,台湾海峡局势也趋于缓和,港口建设步伐加快。1981 年起先后在泉州港的后渚港区、泉州内港区、肖厝港、崇武港、东石港、祥芝港、梅林港和石井港建设 200 吨级至 10 万吨级码头。

至 1990 年底,全市共建设钢筋混凝土码头 15 座,23 个泊位,设计年吞吐量货物 855 万吨、旅客 5 万人次;此外还在安海港和水头港建设石结构驳岸码头 3 座。共有仓库 18031 平方米,堆场 63849 平方米。

配合码头建设,港池、航道也进行疏浚。并在泉州湾和湄洲湾设置助航标志 58 座(个)。为开辟泉州至香港客运航线,迎接联合国“海上丝绸之路”考察船来泉州考察和发展泉州市的海运事业奠定了基础。

1983年后渚港恢复对外轮开放后,先后接待了巴拿马、苏联和新加坡等国船舶;开辟了泉州至香港、日本客货航线和闽(泉州)皖(芜湖)江海直通货运航线。至1990年,全市港口吞吐量突破百万吨大关,重振古港雄风!

航运业1978年以后在改革开放政策推动下,摆脱了资金不足、原材料紧缺和运输萧条的困境,逐步发展,运输船舶由小吨位木帆船向钢质大吨位机动船发展。1980年机动货轮先后开辟了后渚港、东石港、辋川港至香港货运航线。至1990年,国营、集体和个体联户的航运企业共有57家,拥有营运船舶539艘,载重吨位77178吨,其中钢质机动船370艘,载重70583吨位;木帆船169艘,载重6595吨位。年货运量达到63.35万吨,周转量74412万吨海里。航线南至广东、香港、海南岛,北至长江中下游、山东青岛等沿海(江)港口。

新中国成立后,修复和建设公路列入各级政府和交通主管部门的工作计划,分期实施。1950年至1955年首先修复国道福州至厦门段的泉州境内路段,改建省道、县道主要公路。1956年起开始逐步建设以泉州为中心,辐射至乡镇、港口、矿山、林场、气象站、部队营房、军事设施和战备设施的公路。1958年“大跃进”时期,贯彻“地、群、普”和“全党全民办交通”方针,掀起建设公路热潮。1966年至1976年“文化大革命”期间,生产秩序遭受严重干扰,公路建设转入低潮。1978年党的十一届三中全会后,公路建设步伐加快,采取“民办公助、民工建勤”的方式修建公路,公路建设进入一个新阶段。至1990年全市共有国道、省道、县道公路和乡村公路875条,6470.52公里,平均每百平方公里国土有公路58.74公里,实现了每个乡镇政府所在地都通了公路。

随着公路的发展,永久性桥梁建造了几百座,其中50延米以上的有161座,14854延米。有代表性的泉州大桥长848.53延米,是一座具有民族风格和地方特色的钢筋混凝土城市公路桥。