

厦 门 港 志

(初 稿)

第 三 集

厦门港史志编纂委员会

年四月十一日

第三集 目录

第四章 生产经营	4-01
第一节 生产组织	4-04
一、计划	4-04
二、调度	4-04
三、商务	4-05
四、装卸	4-06
五、交接	4-08
六、仓储	4-09
七、集疏运	4-12
八、驳运	4-16
第二节 生产单位	4-19
一、全民企业	4-19
1、东渡装卸公司	4-19
2、和平装卸公司	4-21
3、集装箱公司	4-24
4、拖驳公司	4-26
5、港口工程公司	4-27
6、厦门港客运站	4-29
7、港机修配厂	4-33
8、高崎船舶修理厂	4-35
9、中国外轮代理公司厦门分公司	4-36
10、中国外轮理货公司厦门分公司	4-36
二、集体企业	4-36
1、海滨装卸公司	4-36
2、高崎装卸公司	4-37
3、东渡装卸队	4-39

三、全民事业	4 — 3 9
1、修建工程公司	4 — 3 9
2、港务中心管理站	4 — 4 0
四、合资企业	4 — 4 1
1、厦门港荣仓储运输有限公司	4 — 4 1
2、厦门荣平海运装卸有限公司	4 — 4 1
3、厦门东铃码头装卸有限公司	4 — 4 2
4、厦门同益码头有限公司	4 — 4 2
五、内联企业	4 — 4 3
中国船舶燃料供应公司厦门分公司	4 — 4 3
六、劳动服务公司	4 — 4 4
1、厦门港务局劳务公司	4 — 4 4
2、和平装卸公司劳务公司	4 — 4 7
3、厦门港集装箱公司劳务公司	4 — 4 7
4、厦门中燃劳务公司	4 — 4 8
5、厦门港机厂劳务公司	4 — 4 8
6、厦门打捞劳务公司	4 — 4 8
7、海滨装卸公司劳务公司	4 — 4 9
8、厦门新港劳务公司	4 — 4 9
9、修建工程公司劳务公司	4 — 4 9
第三节 货运业务	4 — 5 0
一、外贸进出	4 — 5 0
二、内贸进出	4 — 6 5
三、台运	4 — 6 8
四、中转	4 — 7 2
五、集装箱运输	4 — 7 5
六、散货运输	4 — 7 7
七、特殊货物运输	4 — 8 2

第四节 客运业务	4-84
一、内海（河）	4-84
二、轮渡	4-87
三、沿海	4-88
1、招商局厦门分局	4-88
2、英商太古公司	4-89
3、英商德意利士火轮公司	4-89
4、日本大阪商船株式会社	4-89
5、厦门三联船务有限公司	4-90
6、上海、广州海运局	4-90
7、厦门鹭海船务有限公司	4-91
四、远洋	4-96
1、华侨进出	4-96
2、轮船航线	4-97
3、友好往来	4-99
4、劳工出口	4-102
第五节 港口费收	4-105
一、费收依据	4-105
二、费收主要项目	4-105
三、历年费收更改摘编	4-106

第四章 生产经营

厦门港历来是个对外贸易的港口，在明初由于政府实行海禁政策，故属于海上走私贸易的口岸。在郑成功时期，属官办经营，由郑军的海路“五大商行”控制，军队直接组织生产和经营。清代以后，港口生产经营一直控制在官僚资本和外国人的手中。尤其在鸦片战争之后的“五口通商”时期和被日本帝国主义侵略占领期间，帝国主义的领事馆、洋行、商行和轮船公司操纵着港口的命脉。厦门港的生产和建设随着军事形势的变化而起伏。建国初期，由于厦门处于海防前线，又一次以军港地位取代对外贸易口岸，港口的生产处于最低潮。1958年8月23日，英雄的中国人民解放军炮击金门，惩罚了美蒋军队对厦门港的军事封锁和对沿海的炮击和轰炸，1972年中美建交，军事形势趋于缓和，港口的生产才逐步有所发展。1976年，厦门港务管理局从省航运部门划出，独立建制，加强了港口的管理职能和统一了生产经营的领导，特别是1980年改革开放以来，厦门港的主要经济技术指标都以“两位数”和“三同步”的速度发展。1990年，全港货物吞吐量达530万吨，旅客吞吐量达200多万人次。

厦门港1949~1975年港口货物吞吐量

单位:吨

日期	年份	货物吞吐量(吨)		
		总计	进口	出口
恢复时期	1949	26923	15976	10947
	1950	32643	19319	13324
	1951	38228	23567	14661
	1952	57611	36655	20956
第一个五年计划	1953	84295	44229	40066
	1954	110651	66424	44227
	1955	131956	73616	58340
	1956	342425	246150	96275
	1957	548696	343717	204979
第二个五年计划	1958	908294	441898	466396
	1959	1382015	622457	759558
	1960	1957966	725326	1232640
	1961	8 61168	460543	400625
	1962	486811	311024	175787
调整时期	1963	407745	189532	218213
	1964	1030524	476832	553692
	1965	1345423	689253	656170
第三个五年计划	1966	1260532	528875	731657
	1967	1005406	498372	507034
	1968	630324	311155	319169
	1969	901441	433710	467731
	1970	1029413	468956	560457
第四个五年计划	1971	1004145	502431	501714
	1972	1105356	523287	582069
	1973	936167	395803	540364
	1974	922031	449680	472351
	1975	1042695	562523	480172

厦门港1976~1990年主要经济指标

年 份	港口货物 吞吐量(万吨)	客 运 量 (万人次)	营 业 总 收 入 (万 元)	实 现 利 税 (万元)
1976	95.1791	57.36	232.7066	58.6427
1977	131.5303	60.30	344.7232	117.9334
1978	150.0118	65.25	435.0694	118.5673
1979	177.1583	77.69	631.6646	224.3468
1980	190.0785	85.59	714.6359	274.3813
1981	187.1525	95.53	818.2230	363.8225
1982	250.1177	106.47	1004.1366	493.0926
1983	263.4485	111.63	1150.3337	452.9790
1984	300.5990	116.70	1649.6655	612.4815
1985	335.3381	131.16	2485.8937	1156.1781
1986	319.6224	166.59	2610.1063	1015.8843
1987	430.7309	195.17	3344.0253	1346.5707
1988	468.6882	200.93	4305.5	1621.9
1989	512.5951	205.35	5274.5	1857.2
1990	520.87	201.10	5570.0	2234.6

表 4 - 0 - 2

第一节 生产组织

一、计划

建国后至1976年，由于厦门港口管理体制和机构不断变更，港航合并，而港口装卸隶属市交通局，驳运又由外运公司承担，灌包由粮食局承担，故无法实施计划管理。1976年厦门港务局独立组建之后，计划工作合并于财务，称“计划财务科”。计划管理仅分解交通部、交通厅的计划，实际只起到统计汇总的作用。

1979年，厦门港建立了八项经济技术指标考核统计工作制度，并首次编报1980年计划。港务局计财科根据部、厅的运输计划，逐月分解下达。局和装卸作业区两级业调室设昼夜计划员和快速统计员，编排和统计每日生产计划和实施情况。1984年，贯彻实施了交通部关于“外贸运输计划实行‘两级平衡，集中管理’的办法”。计划部分从计财科划出，独立成立计划科。1988年开始，实行全面计划管理。首次召开全局计划工作会议，认真贯彻党的经济政策，按照交通运输现代化的要求，在国民经济计划的统一指导下，通过计划的编制、实施、检查、控制和平衡，把港口的一切经营活动和建设都纳入计划管理的轨道。

二、调度

厦门港的生产组织分两级调度，局调度室根据国家交通部和省交通厅月度平衡会议和上级有关指令以及船舶在港情况，指定船舶泊位，决定船舶离靠和移位，每天召开一次生产调度会，下达24小时昼夜作业计划，统计上一昼夜各船只、泊位、车辆和库场的作业情况。公司调度室根据局调度会的计划和指令，具体组

织实施，把生产任务直接安排到小队(班组)、舱口、单机。公司调度室设值班副主任，昼夜指挥生产。公司值班调度员协助值班副主任工作和完成各项调度具体工作，工班指导员负责作业中的单船指挥。

近代的厦门港，船舶由各洋行、商行和轮船公司各自指挥；装卸生产归各码头工头指挥。建国后至1975年，船舶调度归福建省航管局厦门分局海运站指挥，港口生产由市交通局指挥。1976年以后，厦门港的港口装卸生产才由港务局的调度室(1984年前业调室)统一指挥和管理。

三、商务

港口商务包括客货源调查、组织、货物收发，仓储、交接、保管、换装、配载、交付、质量、计量、理赔费收和客运管理等工作。负责部颁货损率、货差率和赔偿率等三项质量指标的考核。

明末的16世纪至17世纪初，厦门港曾以闽南沿海的走私港而闻名。1650~1661年，在清政府严厉“海禁”的不利情况下，郑成功为解决军队军响，大力发展海外贸易。他建立了严密的商务机构，在杭州设“山”字五商，即金、木、水、火、土；在厦门设“海”字五商，即仁、义、礼、智、信，由户官洪旭统一管理，统一组织对外对内的航运和贸易。这一时期是古代厦门港国内外航运贸易最鼎盛的时期，也是郑氏集团官办商务机构最健全的时期。至今厦门市区的“洪本部”就是洪旭旧日的官邸。

清康熙年间的1684年，厦门港成为“通洋正口”正式对外开放，又逐渐繁荣起来，厦门有洋行和商行数十家，港口货运、客运业务主要由商行、洋行和船东操纵。1842年《南京条约》之后，

厦门港在帝国主义的军舰、大炮的侵占下，被迫辟为“五口通商口岸”之一，港口的一切生产经营都掌握在外国侵略者手中。

1938年至1945年，厦门沦陷期间，又被日本军商所控制。

建国后至1975年，由于厦门港生产受到台湾海峡形势的影响而不景气，加上没有一个专一的港口管理机构。港口费收由航管分局代理，装卸费收由第一作业区（市搬运公司）办理。1976年，港务局设业务调度室，只是由2位同志作些货源调查、组织和一般的费收管理。1984年，商务部分从业调室划出，成立商务科，整个港口的商务管理才比较系统、全面地开展，逐步建立一整套货运管理、货源调查组织，货物装卸仓储交接和费规费收、商务理赔、客运业务等制度。1988年9月，商务科更名为商务处。1989年2月20日，商务处设立货运部，加强了小码头、小轮船和木帆船的运输及重点物资疏运的管理。目前，各装卸公司都设有商务管理部门，包括厦门港务中心管理站所属港务站，形成了一个比较健全的商务管理网络，建立了一整套商务管理制度。厦门港的商务工作除了贯彻实施各级政府和部门的规费、费收和物价法规外，制定本港（上级规定外）的费收标准，并负责与客户签订各项货运业务合同。

四、装卸

自1942年厦门辟为通商口岸后，闽南地区大量进出口货物都依赖厦门港装卸。厦门市（包括鼓浪屿）有“路头”37处，其中有厦数在三大姓（陈、吴、纪）控制下。他们各自成派，成立“家族自治会”作为总的机构，建立“大八仙”、“小八仙”、“海外散仙”、“三十六天罡”、“七十二地煞”等帮会。民国时期，

依仗国民党军、中统及“总工会”理事长龚金水、封建帮会“草仔安”派的势力，雇用一批流氓打手在码头上敲诈勒索，争卸抢运货物，不时引起械斗。码头装卸全靠人拉肩扛，有一包100公斤的货物要驮1公里左右的路程，被洋人叫做“臭苦力”。

建国初期，大批船工、小贩、店员、农民和部分国民党散兵，因失业涌向各码头寻找工作，使厦门港的码头工人增至3000多人。

1949年11月，市军管会派厦门码头工作组接管各码头，帮助各码头建立工会组织和工作委员会，组织码头装卸工人恢复生产和参加支前运输。码头工人的收入以粮食换工计酬。

1952年8月，市人民政府批准成立“厦门市搬运公司” 清除了帮会等首恶分子，将全市码头按区域划分成7个搬运站，1077名装卸工统一按大、中、小队编制，归各站管理。工人的报酬也改粮食为现金，以站为单位，平均分配，初期月均60元左右。

1958年，和平码头工人自力更生，革新改造一批升降机、链板机和少先吊，码头装卸工人的劳动条件才逐渐得于改善。

1976年，厦门港务管理局所属的港口、高崎两个装卸作业区共有职工600余人，除了一些简陋的起重机械外，舱内和库场还是靠人力操作，平面运输用人力板车，劳动条件仍然十分艰苦。为了适应港口生产发展的需要，加快车船周转，码头工人改两班制为三班制，实行24小时不停的装卸作业制度。

1982年东渡新港试投产，1984年正式投产。厦门港的主要货物装卸由和平港区转移到东渡港区。新港配套了大量装卸机械和设备，发展了海上过驳运输，成组运输、散装货物运输和集装箱运输，大大减轻了装卸工人的劳动强度，改善了劳动条件，提高了工班效率。全港有集装箱公司、东渡装卸公司、和平装卸公司、高崎装卸公司、海滨装卸公司、东渡装卸队等装卸企业，有合资

企业同益码头有限公司、港荣仓储运输有限公司、荣平海运装卸有限公司、东铃码头装卸有限公司等。东渡、和平两公司下设装卸大队，各公司都以小队(班组)为作业单位，作业中服从工班指导员的指挥。东渡装卸公司实行专业化管理，装卸一大队为船舶作业专业队、各小队还根据作业特点分成重大件特殊困难作业、散粮、散化肥和件杂货等专业小队。装卸二大队为火车装卸专业队，保证24小时火车到港有人作业、及时送车。

1985年以来，随着厦门经济特区的高速发展，人们的生活水平不断提高，劳动就业机会相对较多，所以港口装卸队伍发生了根本变化，承担装卸作业的大都是农民临时工。这些工人来自省内外的贫困地区，人员流动性大，素质低，给管理带来一定的困难，也常发生各种事故。1988年开始，各公司都实行了装卸临时工合同制度，并试行了定点招工，相对稳定了队伍，加强培训教育，想方设法改善他们的生活条件和劳动条件，提高经济收入，与固定工享受同等待遇等措施，使这支农民工队伍成了码头生产不可缺少的一支生力军，为港口的生产和建设发挥了积极地作用。

1990年，全港共有装卸工人 名，月均收入 元。

五、交接

厦门港货物交接执行交通部《水路货物运输管理规则》、《货物交接责任制》和《过驳作业货物交接实施细则(试行)》的补充规定等规章。外贸进出口货物由外轮理货公司代表船公司或货主负责理货与港方交接，各公司库场队和拖驳公司的驳船船员，承担内外贸进出口货物收发、储存、发运、过驳的交接责任。

六、仓储

仓储堆存是港口装卸运输的重要环节之一。历史上，厦门港由于对外航运贸易和“台运”的发展，进出口中转货物的增多，仓库、货栈也随之建设和扩充。

明洪武二十年(1387年)，在同安县的高埔(现杏林区)、嘉禾(即厦门)、金门三地设“常平仓”。郑成功据金、厦两岛时，军粮囤于邻县海澄，其他进出口贸易货物储存于厦门。

清代厦门港“常平仓”有3处：

“恒裕仓”，建于清康熙四十二年(1703年)，地址在碧山岩前石浔司署左侧，属厦防同知管理，可存谷213472石。雍正年间(1723~1735年)，建仓库81间；乾隆二十五年(1760年)，同知刘嘉令又建45间。道光十年(1830年)，部分仓库倒塌，仅存89间。恒裕仓的米谷主要来自台湾嘉义县，由厦防同知派商船运到厦门，然后碾供运往各兵营。

“泉防厅仓”地址在鸿山寺东侧海防署附近。雍正年间存谷82075石，乾隆十三年(1748年)存数增至130368石。

“惠济仓”地址在厦门城北门外六官边海岸上，贮存提标五营兵谷。

除以上三处属“常平仓”外，另还有“社仓”和“义仓”。

“社仓”建于清乾隆十九年(1754年)，岛内共有7处，道光十年(1830年)存谷4384石；“义仓”位于魁星河前，建于清道光六年(1826年)，厦门巡道倪秀带头捐款，伸商仕庶黄登苑等共捐银23901元兴建。

清光绪六年(1880年)，英商太古洋行于海后滩岛美路头(今东海大厦)修建太古浮桥和趸船码头，置于浮桥前的太古栈房船，长约48米，宽约6.7米。后方陆地建太古货栈，共6间，总仓

容1155.3万斤。

1935年，太古公司建成新太古码头(现和平码头)，码头内建有3464平方米的仓库，容量1.53万立方米。

1945年，厦门港除太古仓库和旧太古栈房外，还有角尾路8号库共3间，1166平方米；人和路122号库，仓容36万斤。

民国时期，厦门港各码头附近相继设置商业堆栈，作为临时港口中转仓库，其中综合性货栈有“豫丰栈”、“中南栈”、“和记栈”、“国华栈”、“茂记栈”、“新华栈”、“长谦栈”等。

1970年，高崎港区建成堆场32271平方米，有效面积22590平方米，容量45180吨煤炭等。

1975年，虎头山码头建造仓库2座，总面积2400平方米，由于基础下陷，没能使用。

1984年竣工投产的东渡新港，共有仓库4座，简易货棚1座和堆场共30多万平方米。

1989年，厦门港库场平均容量111005吨，堆存货物1423917吨，货物堆存23462025吨/天，平均堆存期16.5天，平均每天堆存货物64261吨，容量周转12.8次。

厦门港1989年分类进、出存库情况

货物分类	期 初 结 存			本 期 进 库		
	合 计	外 贸	内 贸	合 计	外 贸	内 贸
总 计	16276	13592	2684	130048	112361	17687
矿建材料	3253	3253		12564	12564	
非金属矿石	2887	2887		18409	18270	139
化肥及农药	4900	4900		41028	41028	
粮 食				19773	19773	
其 他	5236	2552	2684	38274	20726	17550

货物分类	本 期 出 库			期 末 结 存		
	合 计	外 贸	内 贸	合 计	外 贸	内 贸
总 计	91636	72663	18973	54633	53290	1398
矿建材料	14353	14353		1464	1464	
非金属矿石	2639	2500	139	18657	18657	
化肥及农药	21053	21053		24875	24875	
粮 食	13667	13667		6166	6166	
其 他	39984	21150	18834	3524	2126	1398

表 4 - 1 - 1

七、集疏运

1956年以前，厦门港的疏运主要靠水路运输，1957年以后，随着厦门海堤的建成，鹰厦铁路和福厦公路相继通车，厦门港才具备了水路、铁路、公路的集疏运条件。1975年，和平码头通过能力为55~60万吨，高崎港区通过能力为35~40万吨，全港通过能力为100万吨左右。基本上是进口量大于出口量。吞吐物资以盐、粮食、化肥等为大宗货。福建省盐产丰富，晋江、龙溪等沿海地区集运到厦门港的盐，大部分由火车运往本省山区及江西、湖南、广西等省区；外贸出口大米和外贸进口化肥等物资，江西省和广东省的部分地区的物资，通过厦门港中转。福建公路运输发达，九龙江、晋江和龙溪、晋江、汕头沿海可以通小轮和木帆船，货物集散比较方便，为厦门港的发展提供了良好的条件。

1975年全港完成吞吐量104.3万吨。其中铁路集疏运量达61.7万吨，占全港吞吐量的59.2%，各种运输方式集疏量及比重见下表。

1975年港口吞吐量集疏情况

全港 吞吐量 (万吨)	运 量 (万 吨)			比 重 (%)			全港 吞吐量 万吨	集 运 量 (万 吨)			比 重 (%)		
	铁 路	公 路	水 路	铁 路	公 路	水 路		铁 路	公 路	水 路	铁 路	公 路	水 路
56.2	35.9	9.8	10.5	64	17.4	18.6	48.1	25.8	15.6	6.7	53.6	32.5	13.9

表 4 — 1 — 2

(1) 铁路疏运出港的物资分别到全国11个铁路局55条铁路干、支线和216车站；铁路集运到港的物资分别由全国14个铁路局33条铁路干、支线的121个车站发送。

(2) 公路集疏运主要由福建省运输公司厦门分公司、外运公司、厦门市运输公司、厦门市第一、二搬运公司共同完成。市内短途搬运和港区用人力车搬运出港占的比重很大。

(3) 水路集疏运量除了福建省航运管理局厦门分局和本省相当多的各地、县、乡、村集体所有制运力来完成。

1980年以后，随着改革开放政策的贯彻实施，厦门经济特区的建设和发展，厦门港东渡新港建成投产，1989年港口货物吞吐量达512万吨，货源、货种、流向、流量和集疏运条件都发生了很大变化。

1989年分货类分运输方式集运情况

1989年分货类分运输方式疏运情况