

010638

大连市志

口岸查验志



大连市史志办公室 编

大连市志

口岸查验志

海
关

商
检

海
监

船
检

动
植
检

卫
检

大连市史志办公室 编

2001.12

图书在版编目 (CIP) 数据

大连市志/大连市史志办公室 编—北京: 中央文
献出版社, 2001.12

ISBN 7-5073-0983-5

I. 大… II. 大… III. 大连市—地方志
IV. K293.13

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2001) 第 12607 号

大连市志·口岸查验志

编 者/大连市史志办公室

责任编辑/张文和

封面设计/维 斌

版式设计/湾 涛

出版发行/中央文献出版社

地 址/北京西四北大街前毛家湾 1 号

邮 编/100017

经 销/新华书店

印 刷/鞍山太平洋印务有限公司

开本: 787×1092mm 1/16 开

印张: 45

印数: 1—2000 册

字数: 111.2 千字

2001 年 12 月第 1 版

2001 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 7-5073-0983-5/K·455

定价: ¥198.00 元

大连市地方志编纂委员会

主 任	薄熙来				
副 主 任	怀忠民	贺 旻	董长海	陈立新	单文俊
委 员	王有台	王义奎	林久平	楚国丰	冷相发
	李 耀	唐广庆	韩世福	王国库	李泊洲
	张 彤	王一良	贾聚林	汪集刚	盖增圣
	王艺波	吕佩德	杨学军	姜继增	刘丕基
	李学勤	吕启明	陈学珠	王永林	吴厚福
	张宏林	田广蜜	李尚华	王万涛	刘镇伟

《大连市志》编辑人员

主 审	怀忠民 贺 旻	
主 编	单文俊	
副 主 编	李尚华	王万涛
编 辑	王万涛	邹素勤 杜 宏 丁晨曦 孙 玉

大连市地方志编纂委员会

主 任	薄熙来				
副 主 任	怀忠民	贺 旻	董长海	陈立新	单文俊
委 员	王有台	王义奎	林久平	楚国丰	冷相发
	李 耀	唐广庆	韩世福	王国库	李泊洲
	张 彤	王一良	贾聚林	汪集刚	盖增圣
	王艺波	吕佩德	杨学军	姜继增	刘丕基
	李学勤	吕启明	陈学珠	王永林	吴厚福
	张宏林	田广蜜	李尚华	王万涛	刘镇伟

《大连市志》编辑人员

主 审	怀忠民 贺 旻		
主 编	单文俊		
副 主 编	李尚华 王万涛		
编 辑	王万涛 邹素勤 杜 宏 丁晨曦 孙 玉		

《大连市志·口岸查验志》编辑人员

主 审 怀忠民

贺 旻

总 纂 单文俊

李尚华

主 编 邹素勤

王万涛

序

盛世修志。编史修志是中华民族优良的文化传统，也是藉古鉴今惠及子孙的千秋大业。

编纂社会主义新方志，是建设社会主义物质文明和精神文明的需要。编纂《大连市志》，准确记述大连地区自然与社会的历史及现状，总结历史经验与教训，弘扬民族文化，为爱国主义教育提供乡土教材，为各级领导决策提供依据，为建设社会主义现代化国际城市提供历史借鉴，其意义是十分深远的。

大连市是一座美丽的海滨城市，也是一个综合性的港口、工业、贸易、旅游城市，是东北地区的门户，对外开放的窗口。在旧中国，大连曾经遭受长期的苦难。自从鸦片战争帝国主义列强以炮舰敲开中国的大门之后，大连便成为沙俄帝国主义和日本军国主义觊觎的目标。经过中日甲午战争和日俄甲辰战争，大连先后沦为沙俄和日本殖民统治长达47年。这期间，大连人民在中国共产党秘密组织领导下，面对残酷的政治压迫、经济掠夺和文化奴役，进行了不屈不挠的斗争，谱写出壮丽的历史篇章。1945年8月，随着反法西斯战争取得历史性胜利，大连重新回到祖国怀抱。在解放战争中，大连地区作为特殊解放区，恢复和发展生产，支援前线，为赢得解放战争的最后胜利做出了重大贡献。

中华人民共和国成立后，在中国共产党和人民政府领导下，大连人民充分发挥聪明才智，以主人翁的姿态，医治殖民创伤，经过50余年的艰苦努力，将大连建设成为具有相当规模和基础、门类比较齐全的工业基地。特别是中国共产党十一届三中全会以来，大连市加快了改革开放步伐，工业、农业、对外经济贸易、交通运输、教育、科技、文化、卫生、体育及旅游事业蓬勃发展，城乡建设日新月异，社会主义民主与法制建设日趋完善，人民物质文化生活日益得到改善。在前进的道路上，我们取得了巨大成就，但也有过失误和教训。编纂地方志的目的便在于以史为鉴，服务当代。只有认真地总结过去，才能更好地建设未来。根据国家的统一要求，在中共大连市委、市政府的领导下，大连

市自 1985 年开始进行市志的编纂工作，至今已历十余度寒暑。经市有关部门、单位通力合作，众多修志工作者辛勤努力，《大连市志》各分志的编纂工作将陆续完成，并组卷相继出版，与全市人民见面。

《大连市志》是大连历史上第一次按照新观点、新方法、新材料编纂的地方志书，是一项巨大的文化建设工程，卷帙浩大，内容翔实。《大连市志》坚持思想性、资料性和科学性相统一的原则，全面记述大连地区自鸦片战争至 1990 年一个半世纪的历史变迁，《大连市志》的付梓问世，将为国内外各界人士了解和研究大连提供参考，为把大连建设成为现代化国际城市做出贡献。

受编纂水平和历史资料的限制，《大连市志》难免有纰漏和谬误之处，欢迎专家学者和广大读者教正。

大连市地方志编纂委员会

2001 年 12 月

凡 例

一、本志以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，真实地记述大连地区自然、社会的历史与现状，力求思想性、资料性和科学性的统一。

二、本志采用语体文，记述体。以志为主，志、记、述、传、图、表、录、照片诸体并用。

三、本志由近 60 部分志组成。分志之下设章、节、目、子目 4 个层次。根据分志内容，组卷出版。

四、本志记述内容上限起自 1840 年，下限截止 1990 年。为追本溯源，综述始末，部分分志以记、述的形式适当上溯。本志本着详今略古、经世致用的原则，努力反映地方特点和时代特点。

五、本志所用数字、计量单位等，均按国家语言文字工作委员会等七个部门联合制定的《关于出版物上数字用法的试行规定》和《中华人民共和国计量单位名称和符号方案》的要求书写。所用纪年，中华人民共和国成立前的采用中国历史纪年，夹注公元纪年，其中民国纪年视语言环境灵活处理；中华人民共和国成立后一律采用公元纪年。文中所记数字以各级统计部门核定数据为准。

六、本志涉及的历史各时期政权、职官名称，沿袭历史习惯称谓；地理名称，视具体情况在旧称后夹注新称或在新称后夹注旧称；机关、团体、部门名称，首次出现时用全称并夹注简称，再次出现时采用简称；人物名称直书其名，不加褒贬之词。

七、本志遵循不为生人立传的原则。人物志不以职务高低为选录标准，入志人物以本籍为主，兼收对大连有重要贡献和影响的客籍人士；其他分志以事系人不受此限。

八、本志收录的资料一般不注明出处。

九、文中如无其他注释，所及“解放前”指 1945 年 8 月 22 日以前，之后为“解放后”，“建国后”指 1949 年 10 月 1 日之后。

十、本志卷帙浩繁，内容涉及百科，采用统一凡例难以概全。故在部分分志增设编辑说明，以晓事理。

编辑说明

一、《大连市志·口岸查验志》由《海关》、《商检》、《海监》、《船检》、《动植物检》、《卫检》6部专业志组成，均独成一体，以隔页相别，合卷出版。

二、本志6部专业志在体例上基本保持一致。由于机构变动等原因，各专业志在记述的下限及体例上略有差异。

三、《口岸查验志》应包括《边防检查》专业志，因种种原因，边防检查的相关内容转至《大连市志·公安志》中记述。

四、为了弥补《大连市志》中无系统记述大连口岸各项事业专业志之缺憾，在本志的综述中，扼要记述了边检及外代、外供、海员俱乐部等口岸服务部门的工作情况。

五、为方便使用，本志设总目录。总目录按6部专业志的装帧顺序排列。6部专业志均单独设页码序号。

六、本志载录的照片，采取集中排列方法，均按类编入6部专业志正文之前。

七、本志收录的资料、照片一般不注明出处。

目 录

序

凡 例

编辑说明

综 述	(1~10)
口岸查验志·海关	(1~115)
口岸查验志·商检	(1~129)
口岸查验志·海监	(1~136)
口岸查验志·船检	(1~108)
口岸查验志·动植检	(1~119)
口岸查验志·卫检	(1~104)

后 记

5

综 述

大连是中国北方重要的港口、工业、商贸、旅游、金融中心城市，是东北地区对外开放的窗口。大连口岸以大连港和周水子国际机场为主体，具有海运、空运、铁路、公路、管道五种现代交通运输方式，形成现代立体交通运输网络，并配备具有国际先进水平的邮政电信手段，是中国北方最大的外贸口岸，在国家经济建设中居于重要地位。特别是改革开放以来，大连口岸为大连和东北腹地经济发展所显示出的作用越来越明显。1994年，大连港货物吞吐量首次突破6000万吨，其中外贸吞吐量3412万吨，分别为中国沿海港口的第四位和第二位；1998年货物吞吐量达7515万吨。至1998年，全市航空港有国际和地区航线9条，国内航线59条，年客运量突破212万人次。全市城乡电话全部实现程控化，可直拨世界200多个国家和地区，城市每百人拥有电话46.1部；年货邮吞吐量3.2万吨，经大连口岸进出口商品总值达122.3亿美元。大连外贸货物吞吐量一直居于中国沿海港口的前列。

随着口岸外贸事业的发展，口岸管理与服务工作不断加强。1951年1月，苏联将大连港的管理权移交给中国政府以后，大连港翻开了新的一页。1960年6月1日，经国务院批准，大连港正式对外开港，可直接同资本主义国家和地区进行贸易和航运往

来。大连逐渐按国际惯例建立并完善口岸管理与服务配套机构，并积极地发挥各自的职能作用，使大连口岸有序地运行。1984年，根据国务院指示精神，大连成立口岸管理委员会。大连创立的口岸管理工作制度得到国家的肯定，以口岸委员会形式管理口岸的做法在全国推广。根据中共大连市委确定的“立足港口，背靠东北，港贸兴市”的战略思想，从1984年以后，大连市大力发展开放型的外向型经济。1990年，市委又提出把大连建设成为以经济为中心功能为主，开放度高、吸引力大、辐射力强、功能齐全的社会主义现代化国际性城市的战略目标。中共十四大以后，大连市制定了《大连经济上新台阶规划纲要》，提出把大连建设成为重要的国际交通枢纽、技术先进的工业基地和东北亚商贸、金融、旅游、信息中心之一的“北方香港”。1995年，中共大连市第八次党代会把实施“外向牵动、口岸经济、科技兴市和区域共同发展”做为大连跨世纪四大发展战略。根据国务院的部署和宏伟战略目标，大连的口岸查验国家工作部门和职能部门，围绕发展社会主义市场经济，树立大连为腹地服务的宗旨，着眼服务大外贸，立足走向大市场，不断地探讨并确保大连口岸安全、畅通、高效、文明的新路子，不断地加强管理，改进服务，加快口岸查验工作与国

际惯例接轨的步伐。大连海关、商检、港监、船检、动植物检、卫检与边检等机构，共同行使大连口岸管理职能，为改善大连及东北地区投资环境，塑造大连口岸的新形象做出了重大贡献。

在沙俄和日本统治时期，中国大连海关主权被这两个帝国主义国家攫取。大连口岸成为帝国主义掠夺中国物产和对东北地区实施侵略的桥头堡。1906年6月，日本大藏省制定《关于辽东半岛租借地实施关税政策》，规定实行自由港制度，对大连港进出口货物一律免税，在大连设置中国海关。海关上至税务司下至一般职员全部由日本人充任。大连海关自1907年7月10日正式开关。1932年伪满州国成立后，强制接收大连海关，废海关之名，改称“税关”。实际上直至1942年，日本是大连口岸唯一贸易国。其间，日本帝国主义以武力为后盾的走私活动十分猖獗，严重地冲击了中国内地经济，加剧了中国社会经济危机。1944年5月，又宣布免除“日满贸易”关税，使中国蒙受无法统计的巨大损失，大连税关成了日本帝国主义对华经济掠夺的工具。日本投降后，在苏军的协助下，于1945年11月成立海口管理处，履行人民海关的职能。在解放战争中，大连口岸向各解放区运送了大批武器弹药等军用物资，有力地支援了解放战争。并开辟大连至香港、朝鲜的航线，沟通了解放区与香港间的经济联系。

新中国成立后，大连海关列为中国海关总署直属机关，并根据中国人民海关统一职能要求，逐步对海关业务进行了调整。自1956年开始，大连海关设立专职查私人员，严厉打击走私违法活动。1960年6月，经国务院批准，大连口岸正式对外开港。“文化大革命”中，大连海关遭到新中国成立以

来最严重的挫折和损失。粉碎“四人帮”后，海关业务工作开始走向全面恢复的轨道。1976年4月，中国当时最大的油港——大连新港（鲇鱼湾）竣工投产后，大庆的原油通过大连新港出口，大连海关监管货运量跃居全国海关之首。其监管的运输方式也在海运、陆运、邮运的基础上增加了航空运输，初步形成了海、陆、空立体监管的海关管理模式。中共十一届三中全会以后，大连海关按照建设有中国特色社会主义海关的思路，使海关工作由抓阶级斗争为纲的“防范为主”，转移到保护和促进社会主义现代化建设的“促进为主”方针上来。

1980年2月，根据国务院《关于改革海关管理体制的决定》，大连海关成为海关总署直属厅局级海关，监管对象发生了巨大变化。进出口货物由建国初期只监管的钢材、煤炭、矿石等几种，发展为监管几百种多规格品种；监管货物的贸易方式也由新中国建立之初的一般贸易，发展为包括一般贸易、来料加工、来样加工、来件加工装配、进料加工、补偿贸易等多种贸易形式；运动方式也发展为海运、陆运、空运、邮运、地下管道运输等多种形式。大连已与140多个国家和地区建立贸易往来。在货运监管方面，遵循“坚持制度、依法监管、简化手续、加速验放”的方针，依据国家政策法令和规定，履行职能，加强对加工贸易的监管，逐步建立起从接受申报到核销的一整套管理制度。在征税方面采取“一抓住二实行三坚持”做法，全面完成关税征收任务。加大查稽走私的工作力度，采取一系列切实可行的措施，坚决打击走私违法活动，保护和促进社会主义现代化建设。1990年，大连海关共监督进出口货物3261万吨，进出境运输工具5885艘（架）次，进出境人员19.8万人次，进出境邮寄物品13475件，

征收关税 4.9 亿元，查获走私案件 151 起。

进入 90 年代，大连地区改革开放的步伐加快，大连口岸采取各种措施加强综合管理，深入开展打击走私专项斗争，切实发挥海关监管、稽查、调查 3 条线的作用，全面把握工作主动权，收到明显成效。至 1998 年，大连海关监管进出口货物 4018 万吨，进出口运输工具 53.1 万艘（架、辆、箱）次，进出境邮递物品 280 万件，出入境人员 82.6 万人次，征收关税 16.7 亿元，查获走私案件 89 起，私货总值 1.46 亿元。

商品检验机构是伴随着国际贸易而产生并发展起来的。在沙俄和日本统治时期，殖民统治当局疯狂掠夺我国东北的农、林、矿产资源，操纵了进出口商品的检验权。1945 年旅大解放后，大连港由苏军实行军事管制，商检事务亦由苏军监管。中华人民共和国成立后，人民政府接管了旧中国的商检机构，停止了外国的或中外合办的检验所和公证行的业务活动，收回了商检主权。

1950 年 10 月，东北商检局在旅大市斯大林路 100 号正式宣告成立。其前身为东北人民政府贸易部对外贸易局商品检定科。东北商检局自成立之日起，就将大连口岸的进出口商品检验作为重点，陆续在松江、黑龙江、吉林、辽西、辽东、热河六省以及各对外贸易口岸和进出口商品集散地设立分支机构。其后，随着东北行政区的撤销和并省，1956 年，在分离出哈尔滨商检局后，东北商检局改称大连商检局，负责辽宁、吉林工商进出口商品检验任务。1961 年起，在分离出长春商检局后，大连商检局的管辖范围基本限于辽宁省境内。1984 年 1 月，大连商检局改称辽宁商检局，驻地仍在大连。

40 余年来，辽宁商检局随着国民经济建设的发展，不断壮大。至 1990 年末，辽

宁商检局大连本部设有农副土特产品、石油化工橡胶塑料产品、轻工纺织服装玩具产品、金属材料机械设备家用电器产品、水产肉食罐头产品、矿产品检验等 7 个业务处室和检务处、科技处等 10 个管理部门，并在大连新港、大连经济技术开发区、沈阳、丹东、锦州、营口、鞍山、鲅鱼圈、抚顺、辽阳等地设有 10 个分支机构。全局共有技术行政人员 980 人。设有各类实验室 23 个，配备各类检测仪器 2200 多台（件），价值 4000 余万元。检验手段由过去的瓶瓶罐罐发展到使用先进的精密仪器设备。对进出口商品可进行化学、物理、微生物、农药残留、机电产品性能等项目检验以及容器、衡器、水尺计重、船舶验舱、残损、集装箱、包装等检验鉴定。

辽宁商检局做为口岸商检局，自建局以来，为大连口岸、辽宁地区乃至整个东北和内蒙古东部的经济发展做出了重大贡献。建局以来，辽宁商检局共受理进出口商品报验 263 万批。经认真检验，严格把关，查出一大批不合格商品，避免给国家造成巨大经济损失。仅粮谷一项，1961~1990 年 30 年间，大连口岸共进口小麦、玉米、大豆等粮谷 1956 船批、5700 万吨，从其中查出批次不清、货证不符、包装不良、污染霉变等有问题质量粮谷 2100 万吨，索赔 600 余万元。

1990 年，辽宁商检局检验大连口岸进出口商品 59504 批，商品总价值 2469615 万元。其中：出口商品 53986 批，总值 1585673 万元；进口商品 5518 批，总值 883942 万元。经检验，出口商品不合格率为 3.9%，进口商品不合格率为 30.9%。通过开展新增法检商品检验，保证重点进出口商品质量，并按国家商检局的要求，开展出口商品包装检验，把好口岸检查最后一道关口，为国家、企业挽回了巨大损失。

在“八五”和“九五”计划期间,大连市经济不断跃上新台阶,东北地区各省市进出口贸易额也大幅度增长,辽宁商检局不断地改革常规检验程序,努力提高为外经贸服务的水平。1998年,辽宁商检局检验进出口商品7.3万批,商品总值54.9亿美元。其中,出口商品6.5万吨,货值33.7亿美元;检出不合格商品430批,货值1205万美元;检验进口商品6902批,货值21.2亿美元;检验出不合格商品450批,货值1.1亿美元。完成衡器鉴重934.8万吨,水尺计重319船/709.2万吨,容量计重499船/2397.1万吨。检舱400船(舱),残损鉴定81批,提赔金额64.7万美元。集装箱鉴定4.9万标箱,一般包装检验1.8万批、5371.4万(桶、箱、袋)。外商投资财产价值鉴定198批。对外签发普惠制证书4万份,受惠商品金额12.8亿美元;签发一般原产地证书7669份,商品金额12.6亿美元。

大连海上安全监督局(大连港务监督)是国家设在大连口岸的管理机构,隶属交通部。早在1840年,清政府即成立海关海务科,办理港口船舶及航行设施。1880年以后,清政府将旅顺口辟为北洋水师基地,并将对大连口岸商船管理业务交旅顺水师提督统理。明令奉天洋面商船必须到旅顺水师营挂号,无旅顺水师营验过之印花,各海口不准入口。沙俄和日本侵占旅大后,大连港口主权被侵夺。沙俄统治当局在大连设港务局,置港务次长和监视官。日本侵占旅大后,为加紧经济掠夺和政治统治,于1907年11月在大连设立关东州海务局,制订和实施港政、航政管理法规,行使对船舶、船员、助航标志、检疫、海难、海事等港政、航政管理办法。在日本统治的40年中,殖

民统治当局出于政治和经济利益的需要,先后公布了50多个法规,严密控制了大连口岸。1945年8月22日大连解放。翌日,苏军进驻大连港并接管了一切港政、航政事务。直至1951年1月,大连港一直由苏军代管。在解放战争期间,进出港运输船舶主要为战争服务。在苏联代管时期,基本上维持了苏方和中方分设机构、分工管理的原则和局面。1951年2月,随着大连港移交中国,港务监督事务亦移交中国。中国接管后,在港务局内设港务监督处,分管港政、航政业务,大连港实行政企合一体制。此后,根据中央有关法规和大连港口水域特点,陆续制定实施大连港港政、航政管理的法规、规定、制度、办法,全面开展船舶联检、船舶签证、船舶登记、海事处理、海难救助工作。组建考试委员会,开展对船员技术鉴定考试、发证工作。建立大连港区、海域良好的管理秩序,保证了港口、船舶安全。“文化大革命”中,除外轮联检、船舶引航、信号指挥工作外,船舶登记、签证、船员考试等各项正常监管工作被迫停止。粉碎“四人帮”以后,各项管理法规、管理制度、管理秩序重新建立和完善起来。中共十一届三中全会以后,为适应改革开放的新形势,大连港务监督根据交通部规定,进一步健全各项管理法规,并具体实施。1986年,以大连港口局机关和大连港务监督业务机构为主体,在全国第一个组建大连海上安全监督局,对外仍保留“中华人民共和国大连港务监督”名称。其主要职责是代表国家对所辖区的港口海域和中外籍船舶及船员,按国家有关海上交通安全法规和大连海区特别法规,实行海上交通安全监督管理。1989年,交通部确定大连海上安全监督管辖海区为北纬38°30′以北、39°30′以南、东经120°30′以东联线内中国海域。80年代后期,随着国

家港口、航运事业的发展,国际海事组织各项公约在中国生效,海上交通安全管理宏观政策向国际对等、国内统一的方向发展,管理工作逐步同国际接轨。大连海上安全监督局新开展了船员专业培训,危险品运输咨询,进口废钢船防污监管、船舶集装箱危险货物监管等业务。安装了国际先进的海上交通管理设施,提高了大连海监工作的水平。1990年,大连海上安全监督局组织实施船舶联检6503艘次,其中外籍船舶4395艘次;船舶进出港签证26479艘次;指挥船舶进出港16189艘次;移泊10689艘次;办理船舶进口审批3098份;完成专用岸线和码头竣工5项;审批危险货物633艘次,134.6万吨;培训和组织船员考试6783人次,签发各类船员技术证书28267份。

进入90年代,随着近20种国际公约、法规、条例生效,大连海上安全监督局加大工作力度,在人员培训、法规配套、单证制作等方面逐项进行落实,坚持依法行政,保证了各项法规的实施。1998年,大连海上安全监督局办理船舶进港审批3038份,国际航行船舶进出港手续7726份,船舶进出港签证10.2万艘次;审批包装危险货物2323艘次,计35.6万吨;组织7647名船员进行各类证书考试,签发各类证书1.8万本;船舶安全检查452艘次;组织指挥海难救助10起。

大连船舶检验局是中华人民共和国船舶检验局驻大连的船舶技术监督机构,也是中国船级社大连分社。大连地区与外地航运往来历史悠久,但清末以前,一直没有设立船舶检验机构。日本侵占旅大地区后,为了适应其殖民统治的需要,于1907年11月公布了《关东州船舶检查规则》并于1908年11月正式设置关东都督府海务局,为日本统治

当局航政事务管理机构,掌管大连地区船舶丈量、船舶检查、海事裁判、海港检疫等业务。1919年4月,关东都督府海务局改称关东厅海务局,1934年12月又改称关东海务局,管理大连地区航政事务直到1945年日本投降。其间,统治当局曾先后颁行《关东州船舶安全令》、《关东州小型汽船管理规则》、《关东州船舶安全令施行规则》等。日本统治当局还于1913年成立了大连海务协会,承担船级检验业务,同时也进行船价鉴定、船舶货物堆装检查、货损检查、货物重量计测等公证检验。

旅大解放后,大连市政府于1946年4月成立船舶管理处。市政府与苏军大连警备司令部议定,大连中苏自由港的苏联船舶和苏军人员由苏方管理;中国和其他国家的船舶及人员由中方管理。此间到达大连的外国船舶,除接运日侨的日本船舶外,多为苏联船舶。1954年9月,为适应中日两国商贸需要,国务院决定大连港对日本船舶开放,随之增加了外国船舶检验业务。1958年10月,全国第一次验船工作会议进一步确定了各大港口船舶检验机构体制、分工及检验业务范围。1963年10月,国家颁布了《中华人民共和国船舶检验局章程》,明确规定了船检机构体制、性质、任务、职权范围,使国内外船舶检验工作步入有法可依的轨道。“文化大革命”开始后,船舶检验行之有效的技术监督检验制度被斥之为“管、卡、压”,机构裁并,人员下放,工作瘫痪。1970年后,陆续恢复船检工作。

中共十一届三中全会以后,船舶检验部门在改革开放的新形势下,遵循“加强基础,健全体系,适应发展,面向全国,走向世界”的方针,积极推进船检改革和建设。从1982年1月起,交通部直属船舶检验部门实行由中国船检局直接领导的管理体制,

颁行了《船舶与船用产品监督检验条例》、《船用产品检验规则》、《船舶建造检验规程》等四部法规和 11 部规范,使船检工作有法可依,依法检验,严格管理。为适应中国航运事业和造船业的发展需要,成立了中国船级社,自 1986 年起开始办理船舶入级检验业务。1988 年 5 月,中国船级社加入国际船级社协会(IACS),成为世界 11 个知名船级社成员之一。

50 年来,大连船检机构从检查丈量木帆船,到检验十几万吨的现代化大型船舶,从单一的船舶检验到集审图、船用产品、集装箱、各类船舶、海上设施及质量认证等检验业务于一身。50 年代后期,曾对中国自行设计制造的第一艘 4500 吨油船和 5000 吨远洋货轮进行制造检验。60 年代,完成了新中国第一艘万吨级远洋货轮“跃进”号的制造检验任务。70 年代,先后承担了 1.5 万吨、2.4 万吨、5 万吨油船和 1.3 万吨大舱口远洋货船及中国第一座海上石油钻井平台“渤海一号”的制造检验任务。80 年代以来,先后检验了 2.7 万吨散装货船、1.23 万吨集装箱运输船和 7000 吨滚装船、6 万吨双壳体油船、15 万吨散装货船等具有当代先进水平的新型船舶。

1990 年,中华人民共和国船舶检验局大连分局共检验营运船舶 718 艘次,检验船用产品 28 类(其中钢材 18103 吨、机电设备 9223 台、部件 13934 个)。对东北地区 3 家船用产品制造厂和 11 种船用产品进行了工厂认可和型式认可。在“七五”期间,大连船检局共检验营运船舶 3945 艘次。

从 1991 年下半年起,中国船级社大连分社经过两年多努力,建立起一整套符合 ISO9000 系列国际标准和国际船级社协会认证计划要求的质量体系,使船检工作与国际接轨,获得国际船级社协会颁发的《质量体

系合格证书》。1998 年,大连船检局完成营运船舶检验 593 艘,207.35 万总吨;建造船舶检验 3 艘,25.39 万吨;船用产品检验完成船用材料检验 2.3 万吨,机电产品 1.3 万台(套、件),集装箱检验 600TEU。对 27 家船产品厂家进行认可;船舶审图 17 艘,船用产品审图 38 套;救生筏检验 735 只,开展 ISO9000 质量体系咨询 11 家;派出 ISO9000 审核员,完成中国船级社质量认证公司指派企业初次审核 21 家;开展船公司《符合证明》咨询 7 家,完成船舶《安全管理证书》初次认证审核 35 艘。

大连动植检局是国家设在辽宁口岸的动植物检疫机构,代表国家依法对经由辽宁沿海及空口岸进出境的动植物、动植物产品和其它检疫物、装载容器、包装物、运输工具实施检疫。

在沙俄和日本殖民统治时期,殖民统治当局操纵中国东北地区的动植物检疫主权。新中国成立后,成立于 1950 年的东北商检局增设了动植物检疫业务,办公地址设在旅大市斯大林路(今人民路)100 号。1951 年 2 月中国从苏军手中接管了大连港管理权后,东北商检局正式受理进出口商品检验和动植物检疫。1965 年 2 月,在大连商检局农验室基础上,成立大连动植物检疫所,并于同年 10 月以中华人民共和国大连动植物检疫所名义正式挂牌办公。大连口岸进出口动植物检疫工作开始有了独立的管理机关。“文化大革命”时期,动植物检疫所的隶属关系几经变化,检疫工作也受到严重冲击。1977 年 5 月,大连动植物检疫所开始全面恢复工作,并迁入斯大林路 67 号新办公楼。1980 年 2 月,大连动植物检疫所改制为农业部直属单位,实行以农业部与地方双层领导,以农业部领导为主的体制。为了适应大