

一、泉州古港

泉州市位于福建东南沿海 西北为戴云山脉 濒临东海泉州湾畔。港湾岸线曲回 水深、海阔、风小 适宜建港船舶靠泊。早在六世纪的南朝时期 泉州就有了与国外 海外进行贸易友好往来的记载。而泉州做为海港城市，从海上进行贸易活动经隋、唐而逐渐发展。到唐末五代时期 泉州港已成为当时中国对外海上贸易的主要通商口岸。泉州港是我国对外交往的“海上丝绸之路”的重要起点 它与扬州、明州（杭州、宁波）、广州一起被称为我国当时南方的对外四大贸易大港。那时，泉州城内外商贾云集，车桥岸边海舶林立。来自阿拉伯、波斯、印度等国的海商、使臣、传教士络绎不绝地从泉州上岸，舟舶相接，连绵不断。他们带来海外异域的药材香料和奇珍异宝、鹿角象片 回航时则从泉州运出丝绸绢麻及其制品 还有铜、铁制品、茶叶、陶瓷。不少外国人为了长期贸易而在泉州定居 从事商业、外交和宗教活动。

从宋代开始，结束了数十年的军阀割据和混战局面，全国出现了统一。这样也给泉州的海上贸易发展带来了安定的环境和有利的条件。泉州港的外贸也达到兴盛时期。北宋元祐二年（公元 1087 年），朝廷批准在泉州设置市舶司，促进了泉州港的海运业务和对外贸易的发展。到南宋绍兴三十二年（公元 1162 年），泉州港的海上贸易已经与广州港并驾齐

驱，两地港口舶司收入几乎相等，成为南宋王朝重要的财政来源。当时与泉州港发生海上贸易的国家和地区与年俱增，不断扩大。据担任过南宋泉州市舶司提举官的赵汝适撰写的《诸蕃志》所载，在他任期内与泉州有贸易往来的国家和地区就有 60 多个。当时泉州的出口商品以陶瓷、纺织品、金属制品和农副产品为大宗，总数达 60 余类；而进口商品有宝货、象牙、珍珠、药物、香料、布帛、杂货等，品种超过 400 种以上。从此，泉州这座拥有 20 万人口的新兴港口城市，海上贸易和对外交流的重要地位蒸蒸日上，越来越受到各方面的重视，尤其是朝廷的重视。

元代 由于朝廷重视和锐意经营 在改朝换代的大局平定之后 立即在泉州恢复市舶司 并充分依仗泉州原市舶司的头面人物 积极开展对海外招商活动 与其同时采取比前朝更加优惠的政策广辟海外贸易渠道。这就促进了泉州港对外贸易空前繁荣 臻于极盛 曾一度超过广州 成为当时全国最大的对外贸易港口 并且获得‘东方第一大港’的美誉 与当时埃及的亚历山大港齐名。

曾经风靡西方世界的名著《马可·波罗游记》是这样记述泉州的：“（离开福州后）到第五天傍晚，抵达宏伟秀丽的刺桐城。在它的沿岸有一个港口，以船舶往来如梭而出名。船舶装载商品后，运到蛮子省各地销售，运到那里的胡椒就相形见绌，恐怕不过它的百分之一吧！刺桐港是世界上最大的港口之一，大批商人云集这里，货物堆积如山，的确难以想象。”据曾两次先后乘船往东西洋、历数十国的汪大渊《夷岛志略》载：元代与泉州发生海上贸易的国家和地区达 99 个，外销商品有 90 余种。进口商品数量更大，比南宋时期又有所增加。泉州港成为当时全国最大的进出口货物的集散口岸。从泉州湾上岸的商品销往福建各地和中南、西南地

区；泉州的出口商品，除福建本省产品外，还包括我国南方各省和内陆地区的产品。

明代，由于元末在泉州地区发生了一场长达 10 年之久的异族兵乱，地方受到严重破坏，国计民生元气大伤；加上明初在泉州地区出现了以排斥阿拉伯、波斯等地商人为主的“反色目”风潮，造成大批长期与泉州做生意的外国商人相继离去。之后，泉州沿海受倭寇侵犯，明王朝实行了“海禁”政策，致使泉州口岸的对外贸易发生了巨大的变化，昔日的繁荣和昌盛已基本上为战火所湮没。虽然，明代的泉州还设置市舶司，持续了百年之久，而且“海禁”之后仍然保持“勘合贸易”，但仅有附近的十几个国家和地区，范围大大缩小，而且泉州被局限只能与琉球小岛国贸易，所以，泉州的海上贸易大港的地位急骤下降。明代成化八年（公元 1472 年），市舶司从泉州迁住福州，泉州港的对外贸易地位被严重削弱。当时泉州一些海商不顾朝廷禁海令，而以“走私”形式悄然兴起外贸业务，并逐渐兴盛起来。隆庆元年（公元 1567 年），明王朝采纳开禁派建议，在漳州月港首先开放海禁，准许私商出海往返东西洋进行贸易活动。这样，福建对外贸易中心就由泉州转移漳州。明朝中后期，泉州的安平港继漳州月港之后异军突起。大批安平商人“冲风破浪，争利于海岛绝夷之圩”，这样，泉州的私商对外贸易又引起世人瞩目，但已难与宋、元时代相比。

清初，由于泉州是郑成功抗清活动的发祥地和活动中心之一，满清王朝对海上贸易控制极严。继顺治十三年（公元 1656 年）宣布禁海令之后，又于顺治十八年（公元 1661 年）实行“迁界”，规定滨海居民一律内迁，以切断郑成功抗清力量的后方供应。当时泉州出现了“老弱转死沟壑、壮者散居他乡”的惨状，根本谈不上在海上开展对外贸易。到清康

熙二十三年（公元 1684 年），由于郑成功抗清力量的消失，满清政府才开始开港贸易，但是泉州的海上贸易仍无大的起色。

二、泉州港的现状

泉州市海岸线 427 公里，规划可建港口岸线 41.5 公里，已开发利用近 10 公里 分布四个港区 16 个作业区 包括即将开发的秀涂、斗尾作业区）即泉州新港区（湄州湾南岸港区）的肖厝、鲤鱼尾、斗尾作业区；泉州湾港区的崇武、秀涂、后渚、石湖、内港、祥芝作业区；深沪湾港区的梅林、深沪作业区；围头湾港区的围头、东石、石井、安海、水头作业区。现已投产的 500 吨以上的生产性商用、工业码头 29 座，泊位 42 个。其中大型泊位 5 个，中小型泊位 37 个，油品码头 10 座，在建的大型泊位 3 个。自然泊岸式小型码头泊位 29 个。全港年设计吞吐能力 1600 万吨（其中集装箱 16 万标准箱）2000 年，全港完成货物吞吐量 1712 万吨，集装箱 15.89 万标准箱，港口吞吐量列全国沿海港口第 16 位，集装箱吞吐量位列全国港口第 12 位。港口航线已开辟有后渚、石湖至日本、香港、菲律宾等国际航线和国内沿海主要港口航线。

三、泉州港的依托城市——泉州市

泉州市是一座历史文化名城，在古代是一个颇具规模的大都市。宋徽宗宣和二年（公元 1120 年）泉州知州陆藻在外砖内石增筑城垣之后作《修城记》指出：“城内画坊八十 生齿无虑五十万。”也就是说 当时城内规划建筑的坊巷八十区、人口足有五十万。以当时州城比较评估 如果规划实现 当居全国大城市之首。泉州市周围有着诸多名胜古迹。为便于记

忆 可叙述为 泉州是联合国教科文组织考察确定的古代“海上丝绸之路”的始发点 名胜古迹有“一馆、二江、三山、四南、五桥、六塔、七景、八宫庙、九禅寺”。

一馆 海上交通展览馆；

二江 晋江、洛阳江；

三山 清源山(含九日山)紫帽山、桃花山；

四南 南音、南戏、南少林、南建筑；

五桥 洛阳桥(万安桥)安平桥(五里桥)浮桥(通济桥)乌屿桥、顺济桥；

六塔 镇国塔、仁寿塔、姑嫂塔、安海白塔、六胜塔、城心塔；

七景：郑成功纪念馆、施郎将军史迹陈列馆、石狮黄金海岸、崇武古城、灵山圣墓、李贽故居、蔡氏古民居；

八宫庙 天后宫、富美宫、文庙、城隍庙、草庵、关帝庙、清水庙、仙公庙；

九禅寺 开元寺、承天寺、崇福寺、延福寺、海印寺、宿燕寺、朵莲寺、少林寺、清净寺。

泉州古称温陵，因城周围遍植刺桐树，所以亦称刺桐城或桐城。泉州地处亚热带，背山面海，晋江绕城而过东流经泉州湾出海处入海。泉州山川秀丽、风景优美、气候温暖、四季如春，海域辽阔、物产丰富、人文荟萃、交通便利。泉州的城市环境充满自然美：满山相思树、沿海凤凰林、桑莲花不断、古榕立街心。此外，泉州的服装鞋帽、陶瓷建材、食品糖果、雕刻工艺以及芦柑、龙眼、荔枝、香蕉等有名水果更畅销国内大江南北，出国远销欧美等国。正所谓：环城遍植刺桐树，苍松翠柏绿竹青。在这座美丽而又充满生机的古城中，港口的发展和海上贸易的兴盛，又迎来了“市井十

洲人”和“船到城添外国人”的繁荣景象。由于人口的增多，世界和国内各种信仰和流派也同时引进。尤其是在宋、元时期，世界各地的达官贵人、商贾船主、使节和教徒来往日益频繁，而各种宗教和寺庙庵堂也应运而生。当时泉州有道教、佛教、伊斯兰教、印度教、天主教、基督教、摩尼教等等。他们互不干扰，以礼相待，各持教规，和平共处。所以，古人称泉州为“诗礼传世，仁义之邦”有海滨邹鲁之美誉。宋代大理学家朱熹曾题有一联，称赞泉州为：“此地古称佛国、满街都是圣人”。此联原题悬挂在开元寺藏经阁上，开元寺山门内门两侧也悬有一幅。

泉州是中国最早的开放城市之一。目前分布在世界各地的泉州籍华侨、华人有 600 多万人，占福建省华侨总数的 76% 旅居香港同胞 64 万人，旅居澳门同胞 4.5 万人。泉州是台湾汉族同胞的主要祖籍地之一，台湾汉族同胞中 900 多万人祖籍泉州 占台湾 2300 万人口总数的 44.8% 海外经济界和科技文化界的许多知名人士祖籍泉州。

泉州有四区、四县、三市(县级市)现有常驻人口总数 728 万人。2000 年 GDP 达 1045 亿元，在全国地级市中位列第三名 占福建省 GDP 总量的 26.7% 全国的 1.3% 人均国内生产总值 15750 元。

四、泉州港口发展前景展望

泉州港未来发展要紧紧围绕“以港兴市”的发展战略 瞄准加入 WTO 之后的世界海运科技发展的最新方向，发展中心港区 建设深水泊位 加速形成集装箱疏运和物流中心 大力发展滨海工业及国际物流等外向型港口经济，把泉州港建设成为东南沿海的大型国际性开放港口。

1. 港口生产方面:(1)近期目标 实现港口年吞吐量 3800

万吨 集装箱 40~50 万标准箱，其中国际集装箱力争达到 15 万标准箱。(2)中期目标：实现港口年吞吐量 5000 万吨 集装箱 70~80 万标准箱，其中国际集装箱争取达到 40~50 万标准箱。(3)远期目标：实现港口年吞吐量超亿吨，集装箱 150~200 万标准箱，其中国际集装箱力争达到 120~150 万标准箱。

2. 港口建设方面：(1)近期目标：规划建设码头泊位 16 个 增加年设计吞吐能力 2343 万吨，形成泉州湾港区的物流配送中心。(2)中期目标：要使泉州港口深水泊位达到 29 个，中小型泊位 30 个 年设计吞吐能力 4457 万吨。在泉州新港区（湄洲湾南岸港区）建设以大型国际集装箱船舶运输为主的物流配送中心 并实现泉、厦、福三港的联合物流配送链。(3)远期目标：要使泉州港口深水泊位达到 81 个 中小型泊位 116 个 年设计吞吐能力 16451 万吨，把泉州港建设成为东南沿海物流配送网络的枢纽港之一。

3. 港政管理方面：(1)近期目标：实现港政管理的法制化、标准化 建立港口系统的电脑网络及 EDI(电子数据交换网络)平台，引导企业建立现代的管理制度，严格按 ISO9000 质量管理标准进行规范管理。(2)中期目标 全面实现电脑化管理和服务。要促使企业调大调优，建立以股份制大型港口企业为主的港口企业体制。推动信息、销售网络及物流配送中心的形成。(3)远期目标 实现港政管理的国际化、港口企业的国际化、人才流动的国际化 建立起一个开放、有序、公平竞争的港口体系。

4. 港口经济方面 (1)近期目标 开发港口商贸、服务功能 扩大对外贸易 以港口的发展带动外向型企业的发展 为泉州企业经济结构的转变发挥‘龙头’作用。(2)中期目标 利用沿海区位优势 加快招商引资 以建设大型港口工业区拉动

下游企业的发展，以发展国际物流拉动外向型经济的全面启动。(3)远期目标 依托港口 拓展经济腹地 大力发展外向型经济。同时 通过外向型经济的发展带动商贸、房地产、金融、保险、电信、运输、餐饮、娱乐、旅游等服务业的全面发展。

5. 泉州港未来各港区、作业区发展规划 泉州新港区 湄洲湾南岸港区 肖厝作业区将作为综合作业区 主要承担集装箱运输及大型船舶运输的煤炭、粮食的装卸、仓储、加工、中转的任务 鲤鱼尾作业区将发展为临海工业区 以石化基地专用为主，洋屿岸线主要承担液体化工和危险品装卸与仓储加工任务 斗尾作业区将作为大型远洋船舶靠泊作业区 为后方工业服务为主 主要承担能源、矿物及其他大宗物质的接卸、仓储与中转任务。泉州湾港区后渚作业区(包括内港)将作为中型综合性作业区 以承担集装箱、件杂、散货装卸为主 兼有客运、旅游服务和成品油等油、汽产品储存、中转任务 秀涂作业区要在保证核电站站址规划预留需要的基础上最大限度地利用岸线 建设商业货物物流作业区 主要承担集装箱、件杂货装卸、仓储、加工任务 石湖作业区将作为集装箱中转、件杂货装卸为主的中型作业区。此外，深沪湾、围头湾港区的深沪、梅林、围头、石井、东石、安海、水头作业也将发展成为为当地经济服务的中、小型港区、作业区。

2001年8月

◇ 扬世纪新帆 振古港雄风

泉州港素有“海上丝绸之路的起点”之美誉，至今已有一千年多年的历史。南朝，泉州已有大船与南洋诸国通航。唐朝，泉州港已是与杭州、明州（宁波）、广州齐名的中国南方对外交通四大港口之一。宋元时期，泉州经济繁荣，海运事业发达，港口的运输出口货物以丝绸为主，当时的泉州古港吞吐量一度超过广州港，被誉为与埃及亚历山大港齐名的“梯航万国”的东方第一大港。“千帆竞发刺桐港，百舸争游丝绸路”是泉州古港繁荣景象的真实写照。“市井十洲人”；“涨海声中万国商”则反映了当时泉州商贾云集、贸易发达的景观。明末清初实行的“海禁”、“迁界”等闭关锁国政策，使泉州古港这颗“东方明珠”逐渐失去她的光彩，泉州的经济也随之衰退。至 1978 年，全港没有一座正规的码头，只有 500 吨级浮码头 1 座泊位 2 个，年吞吐量仅 40 余万吨。

党的十一届三中全会以来，改革开放的浪潮冲击着沉寂多年的泉州港。1980 年作为泉州港口生产、建设、管理的主管部门——泉州港务管理局正式挂牌成立。20 年来泉州港

务管理局领导班子始终坚持党的十一届三中全会以来的路线、方针、政策，带领全体干部职工，以泉州人爱拼敢赢、敢为天下先的豪情斗志，弘扬“爱港、团结、服务、拼搏”的港务精神，积极投身港口的生产经营、建设、管理和体制创新，使泉州港的面貌发生巨大的变化。今日的泉州港已成为泉州对外开放的门户和经济发展的“出海口”，为侨乡泉州的经济发展插上腾飞的翅膀。

一、港口吞吐量逐年攀升，集装箱运输发展十分迅猛。

1980年，泉州港的货物吞吐量只有96.6万吨，是地方性小港口，在全国排序列后。1995年，吞吐量680.5万吨，首次进入全国沿海中型港口行列；1997年，吞吐量1006万吨，突破千万吨大关，首次跨入大型港口行列；1999年，吞吐量1521万吨，位居全省第二，在全国沿海港口排名第7位；2000年，吞吐量1712万吨，排名全国海港第16位。泉州港的货物吞吐量达到每两年上一个台阶。集装箱运输从1989年起步成立第一家港口集装箱公司，吞吐量仅几百标箱。近3年来，在泉州港口内外环境、软硬条件明显改变后，结束了集装箱年吞吐量1.5万标箱的徘徊状况，出现了快速上升的良好势头，2000年，达15.89万标箱，位列全国港口第13位。泉州国际集装箱航线至今已辟有泉州至日本、香港、菲律宾班轮航线，同时开辟了泉州至大连、营口、天津、青岛、上海、南京、武汉、宁波、广州等多条国内航线。

二、港口建设成就突出，现代化港口格局初具规模。

泉州港海岸线长427公里，有湄洲湾南岸港区、泉州湾港区、深沪湾港区和围头湾港区等4个港区和肖厝、崇武、石井等16个作业区。经过三个“五年计划”的建设，现拥有码头29座（包括在建2座），泊位42个（在建2个），简易驳岸式码头24座，泊位33个。其中万吨级以上大型泊位7个（2个在建），全港

已初步形成大中小码头功能齐全、设施配套、公共商业码头与货主专用码头并举 国有、合营、私营等多种经济成份并存的码头群体。80 年代后期以来 尤其是“九五”期间 依照泉州港“发展中心港区 建设大型泊位”的总体规划 着手进行“上规模 大型化”的码头建设 先后建设了上西(福建炼油厂)10 万吨级油品码头、惠安沙格万吨级件杂货码头、5 万吨级多用途码头(在建)建设了围头万吨级对台贸易码头、深沪二期万吨级件杂货码头和石湖万吨级码头。1997 年完工投产的后渚 2×5000 吨级集装箱专用码头是泉州市重点工程建设项目 填补了泉州港无集装箱专用码头的空白 被评为泉州市建设十大成就之一。“十五”期间 将在斗尾作业区建设 28 万吨级油品码头 可望 2 年左右建成投产 石湖作业区的 3 万吨级技改码头已动工兴建；秀涂作业区的万吨级集装箱专用码头已列入交通部“十五”规划建设项目 今年可动工兴建。

由于坚持上规模、大型化的建港思路和“综合配套、科技兴港”的奋斗目标，泉州港现代化的港口发展格局已初具雏形 在综合配套、增进港口装卸现代化、管理电脑化方面迈出新步伐。在综合配套上：港区生产实现专业分工、分区运作，互为补充 在科技兴港上 从扩建码头、增加吞吐能力的粗放型发展模式向装卸现代化、科技含量高的集约型转变。

三、体制改革扎实推进 港口管理职能不断强化。泉州港务管理体制历经变迁 从解放初期的单一的航政、港政管理部门 到 1998 年 已发展成一个拥有十几个港口企业公司、近两千人的“政企合一”的港口事业单位。

为使港口体制适应泉州经济发展的需要，提高国际国内港口市场的竞争力，泉州港务管理局在全国沿海各港口中率先实行“政企分开”原泉州港务局下属的 6 个港务公司、5 个合营码头企业以及外理、外代、港口疏浚工程公司组建“泉州

港务集团有限公司”，实行自主经营、自负盈亏、自行发展。1999年10月31日根据市政府与交通部签署的协议，泉州港监从港务局划转，归交通部垂直管理。泉州港务管理局受市政府授权和委托，负责全市港口、港务、港政管理。政企分开，不但使国有港口企业快步走进市场，参与市场竞争，促进国有企业向集团化发展。同时，也使港务管理局的职能进一步明确和强化，泉州港务管理局对全市的港口、港政、港务管理职能更为集中；“依法治港”力度也明显加大。

泉州港务管理局十分注重规范港口企业经营行为，促进企业生产经营的良性发展，健全各项规章制度，建立安全生产管理网络，使港口安全管理逐步上规范化、制度化轨道，严格按照国家法律法规组织港口的事业费、港航建设基金的征收。同时，对违反《中华人民共和国水路运输管理条例》及其相关的交通法规和规章规定的企业及个人，依照《交通行政法规》实行行政处罚。通过发挥港口行业主管部门的重要职能，创造了公平、公正、公开的港口市场竞争环境。

四、全港员工士气高昂，港口发展前景辉煌。泉州港人都有一个信念：“一定要重振古港雄风”。为此，广大职工为宏伟目标辛勤劳作、奋力拼搏。根据泉州港“十五”发展基本规划，泉州港2005年货物吞吐量将达3800万吨、集装箱45~50万标箱，2010年吞吐量为5000万吨、集装箱为70~80万标箱。港口发展方向重点是发展泉州湾中心港区和泉州新港区（湄洲湾南岸港区）建设大型泊位，加快建立集装箱疏运中心和物流中心。建设的重点是：（湄洲湾南岸港区）是福建省重要的大型工业、商业港，石化产品中转、疏运的枢纽港，泉州湾港区是泉州重要的中心商业港区，其背靠泉州市政治、经济、文化中心区域，也是市委、市政府确定的重点发展集装箱的主要港区。“十五”期间，泉州港规划建设总投资额为20亿元，建

设码头泊位 12 个 增加年设计吞吐能力 2343 万吨。目前 ,全港干部、职工认真学习贯彻江总书记‘三个代表’的重要思想 ,按照市委、市政府实施的‘以港兴市 建设现代化工贸旅游港口城市’的战略部署 充分利用现有港口资源 大力发展港口经济 工业园区、港口仓储业、培植大型集装箱运输船队以及拓展船舶、货物代理、物流配送业务 不断完善港口功能 强化港口管理职能 提高港口竞争能力 为促进泉州经济的新一轮腾飞而奋力拼搏。

2000 年

◇ 泉州港口建设、管理的几点思考

“以港兴市 以市促港”是沿海城市发展的共同经验。市委、市政府提出的建设现代化工贸旅游港口城市的宏伟目标 ,也是基于这一认识。地改市 10 年来 泉州港口建设有长足的发展 目前有港务公司 12 个 港务站 13 个 职工 1600 人 固定资产近 3 亿元 年营收 5000 万元 吞吐量已突破 600 万吨 ,已跨入了全国中型港口的行列。泉州港口已成为泉州经济腾飞的重要组成部分 ,也是泉州实现新一轮跨越的重要出路和潜力所在。如何以大港口为依托 促进大泉州经济的发展 这里从八个方面谈点初浅看法 :

一、港口建设要规模化

世界经济交流高速发展的现实决定了港口必须走规模经营之路 规模经营态势的形成取决于港口对货源、运力的吸引

力，取决于港口共有经济腹地的占有率。

泉州的海岸线有 427 公里之长。到 1998 年初已建设码头 19 座 泊位 28 个 泊位岸线 2537 米 设计吞吐能力近 1300 万吨。其中万吨级泊位 2 个，其余均是万吨级以下的泊位。从港口吞吐量看 因起步较迟 货源不足 年吞吐量只占设计能力的一半 从各港口码头的现状看 数量不少 但缺乏“重量级”、“大个子”没有形成上规模、上档次、叫得响、国内外有一定知名度的“港区、作业点”。我市最大的“后渚港区”仅有 7 个泊位 年吞吐量 140 万吨左右。“后渚港区”码头前沿水深 5~8 米 加之洛阳海堤“五一”围垦影响 港区泥沙淤积严重，航道狭小，建国际性的大型港口，天然条件欠缺。在秀涂建港 实际上它的地理位置、自然条件制约性强 只能发展 1~3 万吨的码头泊位。因此，我认为从现在到 2010 年 在重视发展泉州湾中心港区的同时，应当把投资的重点放在“湄州湾南岸港区”。

“湄州湾南岸港区”水域开阔 港内风浪小 前沿水深平均在 10~20 米 不淤不冻。该港目前已建 5 个泊位 水、电、路、港区、库区初具规模 加上铁路即将通达 经济腹地将延伸 海上客、货运输必将有大的发展。该港区可建码头泊位的潜力大，其中鲤鱼尾作业区可建万吨级以上的泊位 18~25 个 万吨级以下泊位 12~24 个 斗尾作业区可建 20~30 万吨级泊位 4~6 个 1~20 万吨泊位 10~20 个。如果我们沿海各县市抛弃一城一地的得失 从建“大泉州”、“大港口”的大局出发，全力支持“湄州湾南岸港区”建设 这样做 既可以变“分散”为“集中” 变“小型”为“大中型” 形成规模 在省内外增强竞争力、知名度 又可以避免每建一港点要通水、通电、通路、建配套设施以及各点都要有一套管理班子的人力、物力、财力浪费。

我们应当组织一些专家、技术人员对“湄州湾南岸港区”的建设进行可行性研究和论证，把“湄州湾南岸港区”建设成为石化工业服务为主，集装箱、油、煤、粮、杂货等各种专用码头齐全的功能完善、布局合理的大规模码头群。在全市海岸线上，形成以泉州湾港区为“中心港”、以湄州湾南岸港区为枢纽港，功能完备的“码头链”。港、市一体，增大泉州的知名度，重振古刺桐港的雄风，促进“大泉州”经济繁荣。

二、港口营运要集团化

我市港口设立不少生产性公司，有港务局所属的市属国有港务公司，有与地方县市合资的港口企业，也有企业独资兴建的粮、油专业码头。为数不少的码头、港点处在“各自为阵”的分散营运状态，经不起“大风浪”的冲击。如后渚作业区有 2 个合资集装箱公司，其中的一个公司很不景气；港务局下属的公司中，有 3 个公司是亏损单位。这些单位之所以还能“过日子”主要是算社会效益帐，并且着眼于未来。其它沿海县市目前建港成风，近期内同样会面临竞争激烈、货源不足的问题。

因此，从现代企业集团运作的要求出发，应当统一全市港口企业的生产管理，组成“港务集团”。“集团”可有三种类型组合：港务局所属的后渚、肖厝、东石、石井、内港、崇武等港务公司为核心型；祥芝、围头、深沪等县市控股的港务公司为紧密型；港丰、荣泉等外商合资的公司为松散型。三种类型互为促进，互为补充。“集团”可以聚集各港区、各公司的财力、运力、人力、物力，协调统一“大兵团作战”，“船大好抗风”，“亏盈互补，社会效益、经济效益互补”。

集团公司组成后，全港各公司的生产能力、经济实力必将

有一个大发展 既有一定实力与其它港口竞争 又避免本港各公司之间的竞争 形成一致‘对外’的局面 为大泉州的经济发展发挥‘龙头’作用。

三、港口编制体制要合理化

泉州港务局的体制编制是作为福州港务局下属单位沿革至今的。港口的管理权、干部的任免权、生产的经营权、港口的建设权都有一定的局限性。

港务局是一个专业性强、技术性强的行政管理、业务指导、生产建设部门。国内的各港务局编制级别都比较高 有的重要港口城市港务局长由市委副书记、副市长兼任 交通部在深圳已经试行港务局列入政府系列试点。因此，我们应当从编制、体制上确保港口城市港务局的地位和作用 赋予它的管理、生产、建设职能 促使港口的生产、建设、管理三者的协调发展。

从全国各港口交流的经验及我市港口发展实践看，吸取全国沿海城市港口经济发展的成功经验，调整、加强港务局的编制、体制，理顺港务局的内外领导关系，其益处有六：一是有益于应用行政手段对全市各港区、岸线的规划使用、管理开发，避免短期行为、盲目生产和出现地方保护主义；二是有益于全市港口管理、生产、建设三方面协调发展、有机结合，以生产效益促港口建设、管理，以港口建设、管理成果推动港口的生产，实现社会效益、经济效益的统一；三是有益于发挥港务局现有专家、技术管理人才的作用；四是有益于全市各港区船舶调度指泊和引航；五是有益于全市交通运输船舶的管理和开征岸线使用费、船舶港务费、货物港务费和筹集港口建设基金；六是有益于战备运输的特殊需要，港务局作为行政职能机构，平时即常设军运办，战时必

须无条件地服从作战运输需要。

因此 以市委、市府提出的建设“工贸旅游港口城市”的目标和“港口发展是重中之重”的要求为依据 大力加强港务局这一“指挥部”建设 理顺编制、体制 势在必行 应当认真、科学地论证并尽快付之实施。

四、港口管理要正规化

许多同志到泉州各港区、码头走走，都说有“农民港口”的感受：不少基层干部管理水平低，还是用过去管理“手提肩扛”搬运工的那套管理办法；装卸队伍基本上是附近农民或外地“打工者”为主，不少人比较散漫，服从意识淡薄；缺乏一套正规的、行之有效的、与 ISO9000 质量管理体系衔接的制度，管理的随意性大。因此，加强港口的制度建设显得十分重要。

在加强制度建设上 当前应当从五个方面努力 首先是要根据本市各港口的实际情况，参照国际港口管理标准和兄弟港口的作法 制订港口各项管理制度和措施 确保整个运作过程有章可循；其次是组织干部到国内外大中型港口参观见习，学习先进港口的正规管理经验 扩大视野 取人之长 补己之短 第三是建立监督机制 如奖惩机制、考评机制、抽查分析机制等 监督各种规定、制度、措施落到实处 第四是加强干部的管理业务、知识培训 提高干部的管理能力、水平 建立一支“想管、敢管、会管”的干部队伍 第五是要培养干部、职工的服从管理意识，学习科学管理知识，养成良好的按规章制度办事、工作的习惯。

只要我们下功夫抓管理，“农民港口”的旧况一定会迅速得以改变 为泉州港口走向国际管理标准化、与国际港口接轨打下坚实的基础。