

黄埔文史第十二辑

黄埔老企业

广州市黄埔区政协
文史资料研究委员会编



黃埔文史第十二輯

黃埔老企業

廣州市黃埔區政協文史資料研究委員會

二〇〇六年十二月

主 任：杨 勇

副主任：龙莆尧

主 编：原礼祥

印 刷：广州市新怡印务有限公司

准印证：[2006]粤印准字第0136号

开 本：32开

印 数：1000本

编者的话

黄埔是我国古代“海上丝绸之路”的发祥地，自古至今都是中国的对外贸易港口。据有关史料记载，围绕着来来往往的海舶，至迟在明代，长洲岛上便有以修船为业的“船栏”出现，这应是黄埔工业企业的雏形。及至公元1845年，苏格兰人约翰·柯拜在长洲岛创立了当时设备和管理都堪称世界一流的“柯拜船坞”，更是开了外国资本在中国境内创办企业的先河。柯拜之后，又有不少外国企业家在长洲岛开办修造船企业，长洲岛一度成了与港口息息相关的船业中心。随着港口的衰落，长洲岛上的修造船业也渐渐式微，清末的洋务运动中，清政府出资购买了岛上所有的外资企业的厂房和设备，并以这些修造船企业为基础，创办了广东的军工企业，辛亥革命后，这些军工企业也一直为国民政府广东省当局所沿用。

中华人民共和国成立后，随着国民经济的不断发展，黄埔的港口和修造船企业焕发了青春，在广州市政府的经济建设布局中，黄埔更成为广州一个举足轻重的工业区，一个又一个工业企业相继在黄埔落户。改革开放之后，黄埔区历届政府都把“招商引资”作为引领经济建设的“龙头”，黄埔的工业企业更如雨后春笋般涌现，工业企业已成为黄埔区经济的主要支撑。

黄埔区正在推进广州市东部新城区的建设。驻黄埔的企业，尤其是老企业，对奠定黄埔乃至广州的工业基础、对黄埔和广州的经济、社会发展所作出的巨大贡献是毋庸置疑的，在长期的发展过程中，在创造成绩和辉煌的同时，老企业也积淀了自身丰富的历史和文化，这些企业的历史和文化，与他们创造的经济业绩一样，都是黄埔大可承传的宝贵财富。

为记载和保存黄埔老企业的史料，发挥文史“存史、资政、团结、育人”的作用，我们以1978年中共十一届三中全会实施改革开放政策前在黄埔落户的企业为限，征集其中14家企业的发展变迁简史资料，编辑出版了这本《黄埔老企业》，是为《黄埔文史》第十二辑。

本书在史料征集、编辑出版过程中，得到有关企业的领导和撰稿员的大力支持和配合，对他们付出的辛勤劳动，在这里表示深深的谢意！

编 者

二〇〇六年十二月

目 录

百年老厂换新颜 中船黄埔竞风流

广州中船黄埔造船有限公司简史·····蒋亚军 1

曲折的道路 辉煌的历程

广州港集团有限公司（黄埔港）·····罗伟忠 8

广东省鱼珠林产集团有限公司的发展变迁·····黄展吉 36

自强奋发 持续发展

广州文冲船厂有限责任公司发展历程·····姜克义 宋文军 62

五十年磨一剑

广州冶炼厂发展简史·····张洪草 82

广州机械科学研究院发展历程·····刘 鹏 104

世界上最大的锌钡颜料产销基地

广州华立颜料化工有限公司·····蔡国祥 黄秋虹 116

东江明珠

广州溶剂厂简史·····吴枝发 134

中国华南地区规模最大的稀土生产和出口基地

广东珠江稀土有限公司·····林景云 140

冰片溢香樟脑尤

广州市黄埔化工厂·····蔡月产 162

直挂云帆济沧海

中海工业菠萝庙船厂发展简史·····傅焕贵 174

老国企 新篇章

广州市东风化工实业有限公司简史·····李仲民 186

与时俱进的广州石化·····林辉 王新忠 194

珠江河畔璀璨的明珠

广东粤华发电有限责任公司·····许建明 222

百年老厂换新颜 中船黄埔竞风流

—广州中船黄埔造船有限公司简史

蒋亚军

一个饱经沧桑的老人，当其讲述往事时，总能给人一点有益的启迪。一家横跨三个时代、阅历一个半世纪、从一个中型的石船坞发展而成的大型造船企业，给人的精神财富同物质财富同样珍贵。广州中船黄埔造船有限公司历史悠久，闻名遐迩，原是外国资本在中国境内经营的第一个工业企业，伴随与见证了中国船舶工业和中国船舶军事工业的发展历程。

广州中船黄埔造船有限公司位于东经 $113^{\circ} 25'$ ，北纬 $23^{\circ} 04'$ ，地处广州市东南方珠江下游长洲岛的西北端，座落在鱼珠水道和铁桩水道的交叉口处，距广州天字码头约8海里，距下游虎门约15海里，距香港68海里，距澳门71海里。属地原属番禺县管辖，1953年划归广州市黄埔区，曾两次划归广州市郊区管理。长洲地处珠江出海的咽喉，旧称省河之口。长洲北面河道水深6至10米，为前清和民国初年的黄埔港；长洲北岸有良好的岸线，水深5至9米；属西部地层，经多次钻探，都是很厚的石层，适宜建造船坞。

第一次鸦片战争结束以后，英国侵略者打开了中国的大门，中国开始逐步沦为半殖民地半封建社会。《南京条约》

实际上已使鸦片贸易成为“合法化”。随着鸦片和工业产品的汹涌侵入，外国来华的商船急剧增长，1845年到黄埔的洋船已达到302艘。在此期间，大英轮船公司（Paninsular and orientai Shipping Company）开辟了中英航线。该公司派驻黄埔的监修苏格兰人约翰·柯拜（John Couper）在广州租了几个泥船坞进行修船业务。1851年3月，他在长洲坪岗开工建造远东第一座花岗石干船坞用于修理船舶，称作柯拜船坞（Couper Dock）。该船坞于1854年完工，是广州出现的第一个近代船舶工业企业。

从1851年柯拜建石坞，到1949年广州解放，经历了98年。其中，1851年～1876年，柯拜船坞公司和香港黄埔船坞公司（Hong Kong and whampoa Dock Co·）共经营了25年。在此期间，英、美商人先后又在黄埔开办了10家船厂，主要业务都是修理外国来华经商的货船，后来这些船厂大部分被香港黄埔船坞公司所吞并，华南修造船业也为该公司所垄断。在黄埔原有的中国船舶修造业，因受到垄断打击而迅速萧条下去。

1876年～1911年，广东地方政府购买香港黄埔船坞公司在黄埔的坞厂设备用于船舶建造，到辛亥革命，共历35年。在这期间，洋务运动曾一度推动黄埔船坞的建设和发展，创建了中国官办的第二家专业船厂—广东黄埔船局。黄埔成为当时华南重要的军事工业基地，黄埔船坞也成为清末海军的四大船坞之一，建造和装配了40多艘舰船，包括铁甲炮舰。但是由于清朝各级机构腐败，中国多次被列强侵略，签订了

许多不平等条约，割地赔款，国力衰竭，黄埔船坞的发展，受到很大限制。

1912年~1949年，民国期间，共历38年。船厂除在民国初年建造2艘钢质浅水炮舰外，只能时开时歇，勉强从事修理引进的水雷快艇。1938年11月，日本侵略者进攻广州，占领了船厂并设立了“第八野战船舶修理所”。到1945年日本无条件投降才由国民政府接管设立“黄埔军造船所”，主要从事修理海军船只和运输船只。这一段时间，先是军阀割据，继而内战外侮，政权腐败，以致船坞废弃，机器拆迁，到了解放前夕，船厂已经破败不堪。

1949年10月，广州解放，至今已历经57年。船厂广大职工在中国共产党的正确领导下当家作主，社会主义制度的优越性使船厂发生了根本的变化，生产能力开始迅速提升，为中国船舶工业的发展开创了一个崭新的历史时期。船厂完成的工业总产值也从1950年的20万元逐步增加到1985年的7000万元、1990年的9500万元、1995年的1.65亿元、2000年的5.3亿元，2006年完成了工业总产值22亿元。

1949年~1960年，在党中央和军委的关怀和支持下，船厂完成了第一次扩建（1951~1955年），成为了海军在华南的修船基地，并且逐步发展造船。这一时期主要业务先是修理各类船用机器，继而修理炮艇，与大连配合建造猎潜艇，改装铝质快艇，进而发展成为建造高速炮艇及基地扫雷舰。这一时期，船厂由海军的一个供给制单位逐步转变为企业化，受海军和广州市委的双重领导，并在苏联专家和广州市

工业部的指导下，开展了生产改革，建立了一套与之相适应的生产管理体系。

1960年，船厂由海军移交第一机械工业部管理以后，进行了第二次大规模扩建及改造。改造后的船厂逐步由以修船为主转向以造船为主，开始建造潜艇、军辅船、高速护卫艇、反潜护卫艇等产品。此后船厂又先后由第三机械工业部、第六机械工业部、中国船舶工业总公司管理，并历经多次更名。

1979年党的十一届三中全会以后，党和国家的工作重点转移到经济建设上来。此时，船厂百废待兴，开始从整顿和加强企业管理入手逐步使企业管理现代化。

1979年10月，国务院同意船厂对有关外商局部开放，以便承接出口业务为国家创造外汇，船厂开始进入了崭新的改革开放发展时期。1998年，国家外贸经济合作部同意船厂经营进出口业务，并对进出口商品目录进行了核准。从1979年对外局部开放作为工厂历史发展的转折，那么19年之后工厂经营进出口业务便是翻开了历史新的一页。从此，船厂通过承接境外工程参加国际竞争，开始走向广阔的国际舞台。在开放中学习，在改革中提高，从各方面逐步与国际造船业接轨，同时发扬老军工企业优良传统，全心全意为国防工业服务，船厂实现了从造艇到造舰的飞跃，在新的形势下为国民经济和国防建设作出了新的贡献。

1999年船厂划归中国船舶工业集团公司管理，这一时期前后，国家进一步加大了对船厂发展的支持，扶持力度远大

于第一、二次扩建，船厂先后进行了多项军工技术改造和生产能力调整，国家从政策和资金上对船厂的发展与建设给予了大力援助。2005年船厂改制为国有独资有限责任公司，更名为“广州中船黄埔造船有限公司”。公司已发展成为华南地区军用舰船、特种工程船和海洋工程的主要建造基地，生产能力得到了大幅提高。

截至2006年，公司占地面积约97万平方米，拥有华南地区最大的室内船台和造船车间，全长504米，码头岸线3000余米，水深6~9米，船舶下水能力12000吨，钢材加工能力月均3000吨，管子年生产能力3万根，日涂装喷涂量300平方米，主要常规设备及专用工装设备5000多台套，具有完成船舶建造及维修的良好设施。公司拥有员工2500多人，中高级技术人员230多人，三维设计工作站300多台套。

长期的船舶建造过程中，广州中船黄埔造船有限公司形成了“团结、奋发、求实、争先”的黄船精神和“团结、开拓、拼搏、奉献”军工精神，坚持“用匠心、出精品、创名牌”质量理念，船舶建造质量“一艘比一艘造得更好”，建造进度“一艘比一艘造得更快”。在长期的技术保障过程中，公司建立了“随时、随地、随航”的“三随”售后服务保障体系，赢得了社会各界的广泛赞誉。

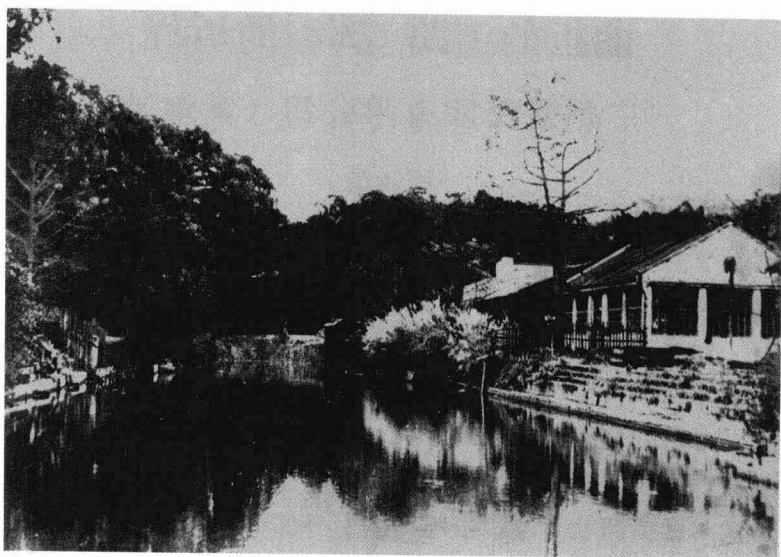
随着船舶工业的迅速发展，广州中船黄埔造船有限公司的生产能力迅速提升，逐步建立现代企业制度。在新的历史条件下，广州中船黄埔造船有限公司正不断强化管理，不断提升船舶建造能力和质量，为中国船舶工业的发展做出新的

更大贡献。

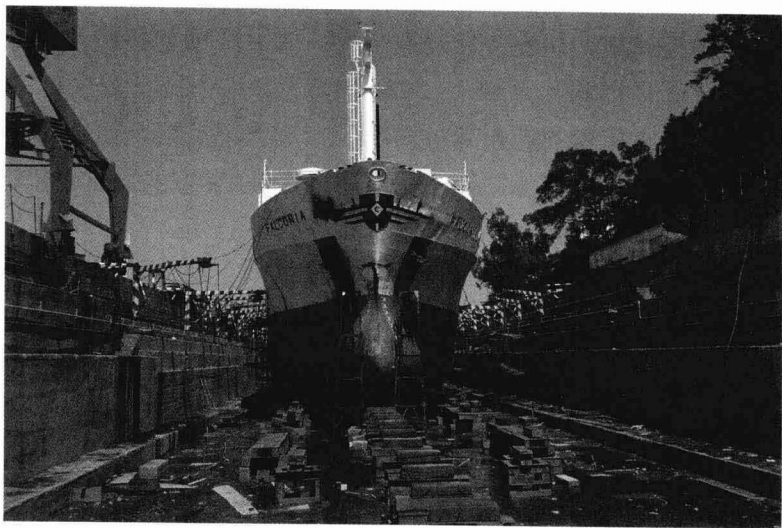
2003年8月，中国船舶工业集团公司与广州市政府签订合作协议，在广州市南沙投资45亿元建设一座腹地纵深1.3公里、岸线长4.5公里、年造船能力200~300万吨的世界级的造船基地龙穴造船基地。2004年9月，广州龙穴造船基地正式开工建设，至2006年已初具规模。该造船基地规划建设军工与海洋工程区，广州中船黄埔造船有限公司已于2006年正式介入进行筹备建设工作。龙穴造船基地的建设是国家实施建设世界第一造船大国战略目标的重要工程，也为广州中船黄埔造船有限公司的发展提供了更加宽广的空间。

155年在历史的长河中是非常短暂的，但在广州中船黄埔造船有限公司的发展史上却经过脱胎换骨的嬗变过程。不论是从欧洲资本开办的修船坞到清政府的黄埔船局，还是从日本陆军运输队的第八野战船舶修理所到国民政府的黄埔军造船所，铁的事实一再证明，没有中国共产党就没有广州中船黄埔造船有限公司的今天，也没有真正的中国民族工业。目前还静静地躺在那里的柯拜船坞就是有力的历史见证。

注：本文主要史实来源于《广州黄埔造船厂简史》一书，各类经济数据来源于公司相关职能部门年报数据。



位于厂内的柯拜船坞



仍在使用的禄顺船坞

曲折的道路 辉煌的历程

—广州港集团有限公司（黄埔港）

罗伟忠

概 述

自古以来，黄埔港即为广州的外港，港区包括现老港区和
新港港区，是中国对外贸易的重要港口之一。隋、唐、
宋、元时期被称为扶胥港，明、清以后始称黄埔港。从隋唐
至今，四易其址，代代繁盛，为中国古代海上丝绸之路的始
发港，曾为清朝时期中国唯一的对外通商口岸。解放后，较
长时期是交通部直属港口，管理机构是政企合一的单位，沿
海港口管理体制变革，经过长期的沿革和演变，1987年12月
黄埔港务局与广州港务管理局合并，成立广州港务局，实行
双重管理后彻底“下放”；2004年2月，广州港务局实行政
企分开，成立新的广州港务局和广州港集团有限公司，集团
公司是由原广州港务局依法按照现代企业制度的要求改制而
成立的具有法人资格的国有独资有限责任公司。由于历史变
革及地域原因，我们将黄埔港的编写范围只限于黄埔区域之
内。现港口已发展成为华南地区最大的对外贸易综合性主枢
纽港，为经济腹地和广东省、广州市的经济建设作出了重大
贡献。同时，使孙中山在黄埔建设“南方大港”的遗愿得到
实现。

1450多年来，黄埔港对外贸易长盛不衰，这是与它具有优越的地理位置，得天独厚的自然条件，以及广阔的经济腹地分不开的。由于黄埔港有其自身发展的特点，为此，我们试图以时间为径，事件为纬，以港口交通运输、经济发展以及建设成就为主线，概述黄埔港在各个历史时期的发展历程。

一、地理位置

黄埔港是河口港，在广州市东南侧，地处于珠江主流北岸三角洲的北缘，广州前后航道及东江汇合处，有铁路和公路与内地联系，东南毗邻港澳，向有祖国南大门之称，是一个良好的天然港湾。

二、自然条件

黄埔港区在北回归线以南，属热带季风气候。全年气温较高，年平均气温 21.9°C 。黄埔属多雨区，多年平均降水量为1720毫米。同时，黄埔受季候风的影响明显，特别是夏秋两季常有台风袭击，但由于东、西、北有丘陵山地作为屏障，因此港内比较平静，浪高较小，船舶靠泊甚为安全。此外，狮子洋是受河水径流和海洋潮流作用的潮汐汉道，受洪水及潮汐的双重影响。潮差自外而内逐渐增加，黄埔潮差平均为1.64米，最大可达3.38米，属不规则半日潮。落潮为东南流向，涨潮为西北流向。

古代，中外船只在黄埔港进出口航道上航行顺畅。到近代以后，由于船只载重量越来越大，1949年前，航道尚未浚深，5000吨以下的船舶能自由航行；5000～8000吨的船舶需要候潮进出；8000吨以上的船舶，则需在虎门口内外减载部分货物后，才能乘潮进入。新中国成立后，随着航道的不断浚深，现在3.5万吨级的大型船舶可自由进入黄埔港区。

三、历史沿革

黄埔港湾是在距今7000～5000年前的中全新世，因长期被海水所浸地面负重下沉而形成的，古时称广州溺谷湾。黄埔处在海湾北限的中点，前有深水湾，东、西、北有丘陵山地和台地围绕，是一个优良的港口所在。隋唐时期，广州外港已经形成。其地点在今广州港集团的黄埔老港区与新港区之间的庙头村西，古称扶胥港。元代以后，由于扶胥港前海滩淤积增长，狮子洋面积缩小，这里已不适应港口进一步发展的需要，遂逐渐衰落。到清代，广州外港已由扶胥迁到黄埔洲与琵琶洲一带水域，始称黄埔港。鸦片战争前，清代“海禁”后，广州外港黄埔港为全国唯一对外通商口岸，是黄埔港历史上空前繁荣的时期。但在1794年英帝国主义派船运鸦片侵入黄埔港（马克思、恩格斯选集Ⅱ，P25页），鸦片战争以后，随着对外贸易中心向上海转移，加上广州外港黄埔仍处于自然港口的落后状态，航道淤浅，设备简陋，无法与具有先进技术设备的自由港香港展开竞争，黄埔港因此而日趋衰落。