



红光港机厂史

GAHIG
JI
CHUANIC
SHI II

长江航运史编写委员会

红光港机厂史

主编 段天昉

长江航运史编写委员会

责任编辑 胡博文 潘伦钊
封面设计 苏贻明

红 光 港 机 厂 史

主编 段天昉

长江航运史编写委员会

*

开本：850×1168 1/32 印张：6.25

印数：1000册 字数：140.4千字

能源部武汉高压研究所印刷厂印刷

1991年3月印装

• 内部发行 •

内 容 提 要

《红光港机厂史》较全面地记述了红光港机厂筹建、形成、发展的全过程，以及它对我国港口机械发展所作出的贡献。本书对企业生产能力的形成与发展、对生产力与生产关系的矛盾运动作了较深刻的分析，揭示了该厂生产力发展的概貌，阐明了红光港机厂在我国港机制造工业中所处的地位和功能。史料翔实，可资借鉴。

长江航运史编写委员会

主 任 马志义

副主任 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰 荣作垣

委 员 (以姓氏笔划为序)

王一定 王吉荪 田恒生 孙靖亚 李本可
李冬青 陈建国 陈宝丁 陈思本 邹恢庆
周 华 张先才 张后铨 张锡瑛 庞永元
罗光琪 国都君 钟幼鹏 贺理富 高 鹏
郭士光 袁英茂 袁爱萍 黄振亚 黄耀荣
鞠殿海

顾 问 刘惠农 陶 琦 贺崇升 张 明 解荏民
张绍震

总 编 马志义

副总编 黄振亚 张后铨 陈建国 许 可 江天凤
罗传栋

《红光港机厂史》编写委员会

主 任 黄良荣

副主任 魏 靖 叶千青 边宪仁

委 员 (以姓氏笔划为序)

王明启 王宗仁 尹义佩 卢乃淦 孙绍同

池振仁 朱光华 李则书 何英明 杨必智

杨宇武 喻大国 陶开敏 秦文禄 谢维新

主 编 段天昉

前 言

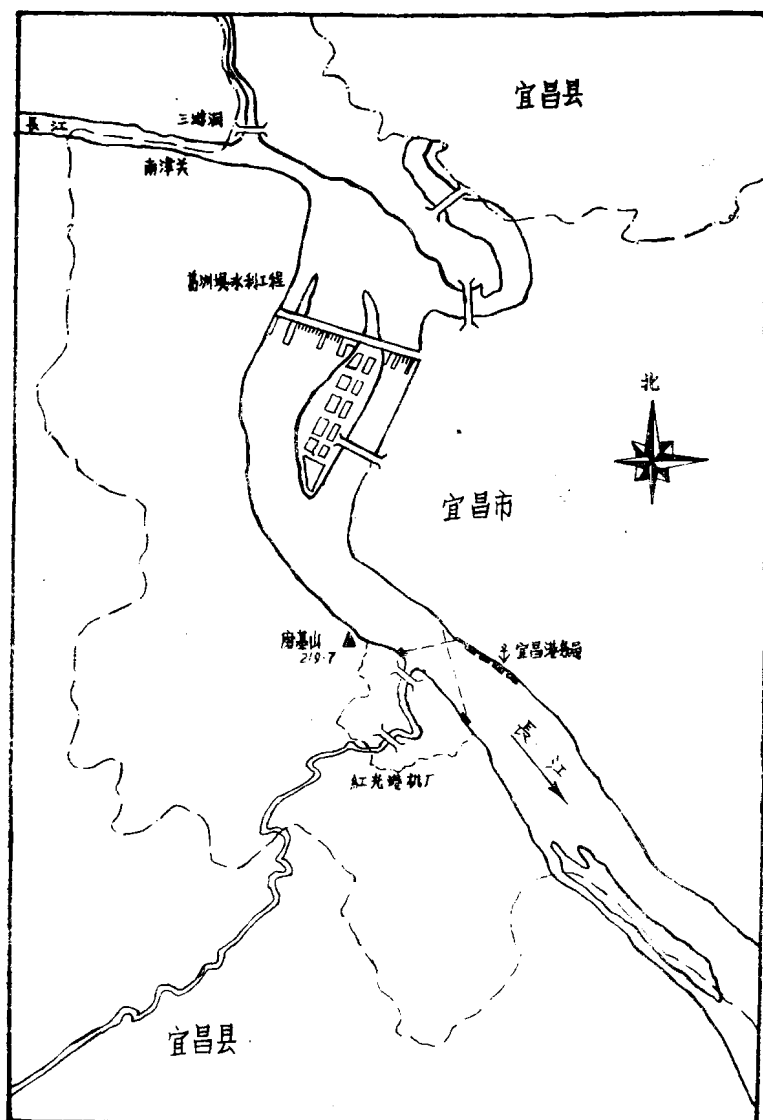
《红光港机厂史》是根据中国航海史研究会和长江航运史编写委员会的统一部署组织编写的，是长江航运史丛书的组成部分，本书以经济技术发展为主线，属于经济史专著。具体记述红光厂的诞生、演变和发展的全过程。试图以辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，反映企业的技术进步和管理水平的提高两大主要方面的作用，同工厂历史发展主要线索的联系及其相互影响。因此，本书着重地记述了企业各个时期的产品开发、生产技术、企业管理所达到的水平及经济效益。其中，突出地反映了企业对微观经济活动同宏观经济发展间，相互联系的规律性认识。对这一规律性认识的逐步深化，不断地转化为巨大的物质力量。从而达到“资治、教化、存史”的目的。

本书在编写过程中，得到了长江航运史编写委员会的极大关怀、支持和具体指导；宜昌市地方志编纂委员会办公室给予了热情帮助；交通部档案局、交通部水运规划设计院工厂室、交通部内河局港口处、长航档案处、宜昌市档案馆、北海船厂提供了宝贵资料；曾在红光厂工作过的历届老领导和离退休的老同志给予了热情支持；红光厂各有关部门和人员在搜集、整理资料过程中，给予了积极的合作；王明启、邹克雄，周新等同志先后直接参与了资料的搜集，整理工作。邹克雄同志还撰写了部分大事记初稿。在此，一并致以诚挚

的谢意。

由于编者水平所限，书中错漏、悖谬之处实所难免，敬请读者教正。

编 者



红光厂在宜昌市的位置

目 录

概 述	(1)
-----	-------

第一章 筹建时期 (1966~1970年)

第一节 红光厂的筹建	(9)
------------	-------

一 关于建厂的酝酿	(9)
-----------	-------

二 青岛厂内迁的准备	(12)
------------	--------

三 改内迁为新建	(14)
----------	--------

第二节 艰苦创业	(16)
----------	--------

一 在困难中建厂	(16)
----------	--------

二 自力更生组建职工队伍	(19)
--------------	--------

第三节 试制轮胎起重机	(20)
-------------	--------

一 初期的机构设置	(20)
-----------	--------

二 生产纲领的变更	(21)
-----------	--------

三 试制的技术和生产准备	(24)
--------------	--------

四 第一台轮胎起重机试制成功	(27)
----------------	--------

第二章 形成批量生产能力时期 (1971~1975年)

第一节 生产管理体制的建立	(30)
---------------	--------

一 实行党对企业的领导	(30)
-------------	--------

二 加强企业管理	(32)
----------	--------

三 首次“职代会”的召开	(34)
--------------	--------

四 建立新的管理系统	(35)
------------	--------

五 管理职能的发挥	(39)
-----------	--------

六 企业进行全面整顿·····	(41)
第二节 增建铸钢车间·····	(42)
一 增建铸钢车间的原因·····	(42)
二 两种建设方案的比较·····	(43)
三 组织铸钢车间大会战·····	(45)
四 1.5 吨无芯工频电炉的先进性能·····	(46)
五 铸钢车间会战推动了生产全面发展·····	(47)
第三节 开展技术革新和技术革命活动·····	(48)
一 开展“双革”活动是组织批量生产的要求·····	(48)
二 “双革”活动蓬勃发展·····	(50)
第四节 16吨轮胎起重机的生产与改进·····	(52)
一 产品的统一分配·····	(52)
二 产品的第一次技术改进原因·····	(53)
三 产品的第一次技术改进·····	(54)
四 坚持为用户服务·····	(57)
第五节 厂区建设的基本完成·····	(59)
第三章 生产发展上升时期 (1976~1979年)	
第一节 挖掘企业潜力·····	(62)
一 克服供电紧张的困难·····	(62)
二 设备管理工作的认真补课·····	(64)
三 质量管理工作的整顿·····	(67)
第二节 增加产品品种·····	(70)
一 生产集装箱·····	(70)
二 协作生产“海港吊”·····	(73)
三 一期建设工程的竣工验收·····	(78)
第三节 开展“工业学大庆”活动·····	(81)

一 开展社会主义劳动竞赛·····	(81)
二 学习大庆经验整顿企业·····	(83)
三 召开第二届职工代表大会·····	(85)

第四章 转轨变型，振兴企业（1980～1989年）

第一节 转轨变型的开端·····	(90)
一 企业应变准备不足·····	(90)
二 企业走出困境的决策·····	(93)
三 增强企业的经营活力·····	(93)
四 港厂携手 密切合作·····	(96)
第二节 建立信誉 沟通产销渠道·····	(100)
一 召开轮胎起重机质量评议会·····	(100)
二 “评议会”对生产的促进·····	(101)
第三节 企业的全面整顿·····	(103)
一 企业整顿的基本步骤·····	(103)
二 改善企业管理机制·····	(105)
三 推行全面质量管理·····	(107)
四 完善经济责任制·····	(111)
五 实行全面计划管理·····	(115)
六 发展职工教育提高职工业务素质·····	(117)
第四节 企业在改革中振兴·····	(120)
一 改革是系统工程·····	(120)
二 增强企业活力·····	(123)
三 为推行厂长负责制创造条件·····	(127)
四 改善职工生活福利·····	(128)
第五节 企业在改革中发展·····	(131)

一	深化企业改革·····	(131)
二	企业的“四大体系”和“五种承包经济责任制”的形成·····	(134)
三	巩固成果 深化改革·····	(139)
	结束语 ·····	(142)

附 录

一	红光港机厂大事记·····	(144)
二	红光港机厂历届负责人·····	(166)
三	红光港机厂主要产品经济指标完成情况统计表·····	(168)
四	红光港机厂获上级授予的荣誉称号·····	(169)
五	红光港机厂产品目录·····	(172)

概 述

红光港机厂，是隶属交通部长江航务管理局的全民所有制企业，是交通部最早兴建的港口机械制造厂之一。经过23年的艰苦奋斗，已发展成为长江上规模较大、能自行设计、生产5~16吨级轮胎起重机的专业生产厂家。产品分布20个省、市、自治区的沿海和内河港口，以及有关厂、站的货场。为发展我国港口装卸机械作出了应有的贡献。

(一)

红光厂位于湖北省宜昌市的五龙，险峻秀逸的西陵峡口外。宜昌市“上控巴蜀，下引荆襄”，素有“川鄂咽喉”之称，是发展区域性经济的枢纽。宜昌市是我国经济体制改革时期中新兴的明星城市，发达的区域经济，良好的交通条件，先进的港湾设施，齐全的工业门类，为红光厂的港机生产提供了优越的环境。

厂址所在地的五龙，在宜昌市的江南。与城区滨江公园隔江相望，与举世瞩目的葛洲坝水利枢纽毗邻。其地形地理特点是以侵蚀为主的基岩组成的丘陵，为武陵山脉石门支脉之余绪，临江处多为悬崖陡壁。唯厂区一带是一高河漫滩。厂区枕青峰，面长江，环山带水，地形如圈椅状，西北面有磨基山青峰耸峙，东南和西南有五龙山五岭屏障。

厂区地形构造属黄陵山地，为一单斜结构。基岩几成水

平状层理，为第三纪东湖沙岩，间夹有泥质砂岩易于风化；但厂区内未发现较大的滑坡现象。

经钻探，厂前沿码头区基岩上复盖有7~10米的粘性土层，以砂质粘土，粘质砂土为主。表层有较薄的粉砂层，一般不足1米，横贯厂区的五龙溪近出口处，西岸基岩均已显露；东岸生产区为一高河漫滩，基岩埋藏很深，在36~37米以下，上面复盖土层除表面有一粉砂层外，全部为近代沉积的砂质粘土。

五龙溪属于山溪性河流，在正常情况下，其高水位主要是受长江洪水倒灌的影响，对工厂生产无碍。厂前水域为长江回流区，水流较为缓慢，岸坡稳定。岸线前伸约50米即达枯水线。根据长江内水位资料，确定厂区车间标高不低于56米。

宜昌市全年平均气温为16.8℃。月平均气温，最低的1月份为4.7℃，最高的7月份为28.7℃。全年阴雨天为140天，占全年的38.36%。年均降雨量为1164.1毫米。夏季降雨量占年降雨量的47.3%，为雨水集中季节。常年风向为东南风。这种气候条件，温和宜人，对工厂生产极为有利。

五龙属宜昌市点军区管辖。在五龙溪与长江汇流的河口处设有客运轮渡码头及汽车渡驳码头各一座。1985年，宜昌电力局在红光厂西南的五龙山后，建成江南变电站一座，架专线供应红光厂生产、生活的用电，社会配套服务设施逐步完善，为红光厂的生产发展创造了有利条件。

(二)

红光厂筹建伊始，即受到“文化大革命”的干扰，为工厂筹建、组织生产增加了困难。但是，红光厂职工自力更生，

艰苦奋斗，排除干扰，在荒山秃岭上，建成了年产16吨级以下各型轮胎起重机75台的批量生产能力的专业工厂。

红光厂自1966年11月筹建到1989年的23年间，经历了筹建（1966～1970年）、批量生产（1971～1975年），生产稳步上升（1976～1979年）和调整改革（1980～1989年）等4个时期。1966年至1979年间经历的3个时期，其主要特点是生产执行指令性计划、产品统一分配。1980年以后，则由单纯生产型向自主生产经营型转变，即正在经历着的调整改革时期。其主要特点是企业由执行指令性计划，向自主、生产经营、自觉适应客观经济形势过渡。企业面向市场，注入了先进技术、提高经济效益的活力。

23年来，企业虽然最初受到“文化大革命”的严重干扰，由迁建改为新建以及在建设过程中生产纲领的多变，但是，建设工程在动工3年后即收到了投资效果，于1970年7月1日试制出第一台轮胎起重机。

1971年到1975年，红光厂逐渐形成了批量生产能力，共生产16吨级以下轮胎式起重机92台，共上缴税利136.83万元，上缴折旧费224.73万元。1975年完成工业产值553.57万元，超额完成了生产大纲所提出的年产值500万元的要求。

1976年，红光厂一期工程基本完成，并于1977年10月通过了长江航运管理局组织的竣工验收。包括后续增加的建设项目，全部工程总决算投资额为1467.30万元。此时，生产发展，红光厂历史上第一个发展高峰期正在形成。1979年，完成轮胎起重机40台，实现产值795.20万元，其他经济技术指标均创历史最好水平。这期间，生产轮胎起重机235台，另外，还生产了3～10吨平板车、5吨什货集装箱、柴油机配

件等产品。3年共上缴利税296.58万元，折旧费256.59万元。

1981年，红光厂开始由单纯生产型企业向生产经营型企业转变。企业尚无面对市场调节的适应能力，当生产指令性计划为零时，生产出现了低潮。上级机关批准的财务计划政策性亏损为60万元。红光厂及时提出“以港口需要为目标，以质量整顿为重点，全力以赴，更新换代开发新产品”的发展方针，得到了大连港、天津港的支持，经过厂、港密切合作，开发出换代新产品QL16B型和JLQ16A型轮胎式起重机。当年即减少亏损20万元。1981年12月，交通部和长江航运管理局在红光厂召开轮胎起重机质量评议会，对港、厂合作开发新产品的经验和产品的结构、性能、质量等给予了充分肯定。“海港”用户纷至沓来，要求订货。红光厂仅用1年的时间就走出生产低谷，扭亏为盈。1982年实现工业产值471万元，实现利润8.8万元。从此，工厂经营出现了回升的好形势。

红光厂通过对企业进行3年的整顿，按自主生产经营的需要，加强企业管理，重新制定厂规，注意产品质量，不断开发新产品，开拓“海港”市场，搞活了经济，成为长航工业企业中第一个一次验收合格的单位，1984年跃居全国交通系统经济效益显著的52个先进单位之一。

从1983年起至1985年，3年中连续实现产值、收入、利润三同步增长。生产以年平均递增率33.37%的速度发展。1985年主要产品达75台。

1986年到1989年，企业持续、稳定发展。经过1985年、1986年两年的准备，1987年在长航工业企业中率先实行厂