

秦港杂货公司发展简史



1902-2004

秦港杂货公司 编

秦港杂货公司发展简史

(1902年—2004年)

秦港杂货公司 编

序

秦皇岛港是中国重要的对外开放港口之一，历史源远流长。在已经跨越百年的秦皇岛港发展历程中，杂货运输不可或缺，一直占有举足轻重的地位。

《杂货公司发展简史》在编撰过程中，坚持实事求是、详今略古的原则，以港口杂货基础设施建设和杂货运输生产为主线，比较全面系统、真实地记述了杂货公司百余年的发展历程及其不同时期的历史沿革，特别是详述了中华人民共和国成立以来和改革开放带给杂货公司的勃勃生机。

《杂货公司发展简史》的编撰，目的在于记述杂货公司在秦皇岛港发展史上的重要地位和国民经济、对外贸易事业中的作用，反映杂货公司基础设施建设、生产运输、服务、管理的整体水平以及多功能、全方位、现代化的发展方向，更好的宣传杂货人与时俱进、敢于拼搏、勇于进取的精神，从而使这种优良传统在今后的生产、建设和发展中继续发扬光大。

2004年，杂货公司抓住市场机遇，乘势而上，创造了杂货公司发展史上年度吞吐量最高纪录，为秦皇岛港生产再攀新高峰做出了重要贡献。谨以此书奉献给为秦皇岛港杂货生产、建设和发展做出贡献的人们，以此激励杂货人总结过去，放眼未来，以特有的工作热情向新的目标奋进。

目 录

前 言

第一章 早期杂货运输的发展…………… (1)

第二章 奋发向上的四公司…………… (7)

第一节 在改革中对生产经营的探索…………… (10)

第二节 设备设施管理、工艺技术革新…………… (20)

第三节 精神文明建设促发展…………… (23)

第三章 朝气蓬勃的五公司…………… (27)

第一节 生产经营管理…………… (30)

第二节 技术设备管理…………… (38)

第三节 精神文明建设做保证…………… (40)

第四章 改革中崛起的杂货公司…………… (43)

第一节	综合改革·····	(45)
第二节	生产经营的发展·····	(49)
第三节	安全质量的跨越·····	(53)
第四节	技术革新显新貌·····	(55)
第五节	三个文明同发展·····	(57)
大事记	·····	(63)

杂货公司历届党政领导班子成员名录

荣誉职工名录

历年吞吐量完成情况

编后记

前 言

秦皇岛港自 1898 年建港至今已有百余年的历史，经过百余年的发展变化，秦皇岛港已由过去的小商埠发展成为世界最大的能源输出港和我国对外贸易的北方大港。

秦皇岛港地处河北东部，渤海湾西岸，居京、津、唐经济区之东，扼东北、华北咽喉，港阔水深，风平浪小，四季不冻不淤，是我国北方唯一冬季无冰冻期的天然良港。

走过百年的秦皇岛港是中国重要的对外开放港口之一，是我国北方重要的水陆运输枢纽。自 1948 年秦皇岛解放，港口的新时代便随之开始了，在中国共产党领导下的短短几十年间，特别是改革开放后，港口生产和建设出现了前所未有的重大突破。今天的秦皇岛港，已是一个多功能综合性的贸易大港。

自 1902 年第一次运输杂货开始，秦皇岛港就开始了它的杂货运输历程，时至今日，已有百年的历史。秦皇岛港杂货运输以东北、华北和西北为腹地，京山、沈山、京秦、大秦四条铁路干线与港内铁路连接，102、205 两条国道以及京沈高速公路经东疏港路高架桥可直达港口，与十几个省、市、自治区和世界上百个国家和地区发生着贸易往来。

开滦时期，秦皇岛港是以煤炭运输为主的专用港

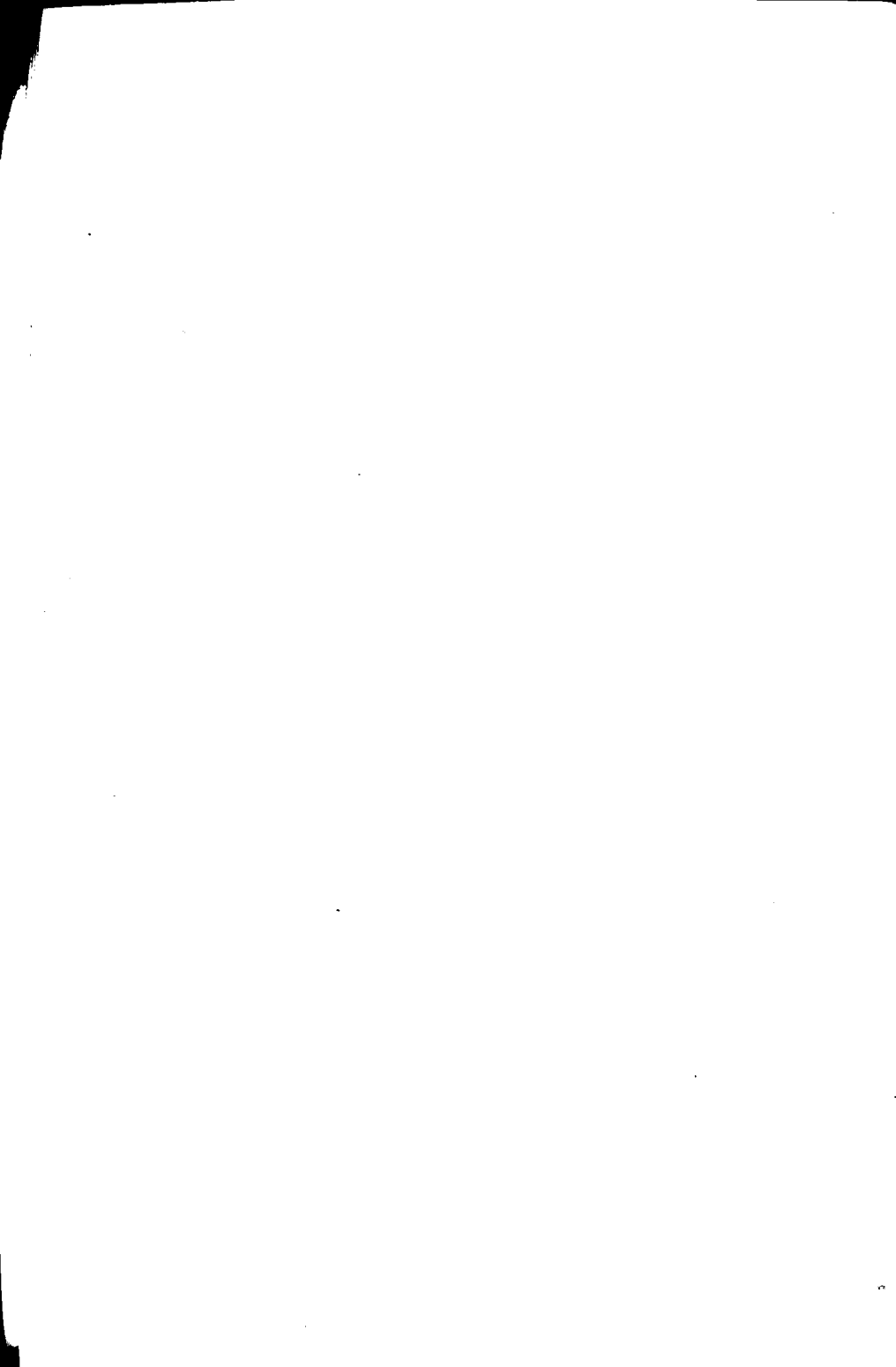
口，杂货吞吐量相对较低。然而随着时间的推移，杂货运输逐渐跨上了属于自己历史的台阶。从 1912 年开滦联合之前每年几万吨的吞吐量，到 1940 年已占全港总吞吐量的 12.44%，到 1965 年，杂货比重占全港的 55.2%，改变了秦皇岛港的传统形象。此时的杂货码头称为开滦经理处四区库场队，又称南栈房。1975 年底，港口深水杂货泊位——甲码头投产使用，掀开了杂货运输新篇章。同年 12 月，“杂货煤炭分家”，码头装卸大队与货场管理作业区合并，正式成立杂货作业区，1982 年更名为第四作业区，1987 年 4 月实行经济独立核算制后，改称第四装卸公司，1993 年 4 月改称第四港务公司。

针对杂货运输市场不断扩大的趋势，1986 年 8 月第五装卸公司开始筹建，同年 12 月简易投产，1987 年 8 月正式成立，1993 年 4 月改称为第五港务公司。第五港务公司码头建有当时亚洲最大的钢筋混凝土散粮筒仓、散水泥出口线，以及国际一流的散粮、散化肥灌包设备，构成了五公司独特的装卸优势。

2000 年 3 月，为了整合资源，更好的开展杂货运输生产，港务局将第四、第五港务公司合并成立杂货公司。目前，公司拥有散粮筒仓 2 座，仓容 13 万吨，年设计通过能力 200 万吨；散水泥筒仓 1 座，仓容 3.6 万吨，年设计出口能力 98 万吨；散化肥大库 1 座，可堆存货物 12 万吨，年设计周转货物 100 万吨；库场面积 44.6 万平方米，其中万米大库 7 座。公司不仅能装卸粮食、

化肥、矿石、水泥、钢材、木材、饲料等大宗货物，而且能够承接玻璃、液体沥青、生铁、活羊、食品油、水果等特种货物，形成了集散(件)杂货、散粮、散水泥运输、散化肥灌包、仓储为一体的大型综合性港务公司。公司以优质的服务创出接卸香蕉名牌，成为全国最大的进口香蕉集散地，享誉海内外。合并后的杂货公司在市场竞争中更具有主动性，公司抢抓机遇，开拓进取，在不断改革中实现着跨越式发展。

时光荏苒，白驹过隙。杂货运输在不知不觉中已经度过百年华诞。透过百年的沧桑，我们可以清晰地触摸到杂货运输与秦皇岛港息息相关的生命脉搏；审视百年的沧桑，我们在沉淀中书写杂货运输为秦皇岛港所创造的辉煌。



第一章 早期杂货运输的发展

(1902 年—1975 年)

杂货运输作为秦皇岛港装卸生产的重要组成部分与秦皇岛港的发展有着相辅相成的关系,回顾杂货运输的发展历程就必须回首往昔,让时光隧道轮回到秦皇岛港建港时期。

1895年(光绪二十一年),清政府着手筹划秦皇岛开埠事宜,同年12月,委托津海关税务司贺璧理和开平矿物局雇员鲍尔温(均英人),来秦勘察秦皇岛港湾形式。秦皇岛港的港址,初选有北戴河的金山咀和秦皇岛两处,经比较,1898年春确定在秦皇岛岬角西侧。同年,英国白利工程公司工程师休兹针对秦皇岛海湾特点,制定两个建港方案,并“绘图贴说”。第一方案:先行建设运煤及客杂码头,投资估银百万余元;第二方案:全面动工建设军、商兼用港口,约估银600万元。北洋大臣裕禄责成开平矿物局按照休兹所提第一方案运筹试办秦皇岛运煤码头。休兹的“绘图贴说”的第一方案,是秦皇岛港第一个规划,其内容是在秦皇岛岬角西侧建设大、小码头。开平和开滦时期,大、小码头的建设和大的维修,基本上由承包商承担,一些专业性的工程如港池航道疏浚、铁道、水、电等则自行组织施工。

据《秦皇岛港口志》记载,秦皇岛港的杂货运输可以追溯到清代。

早在1902年(清光绪二十八年),秦皇岛港就有轮船运活牲畜及活禽的历史。1903年,秦皇岛港开

始为俄国运转货物。1904年,开平公司决定开放港口,在秦皇岛设立营业部,经办港口内外贸易运输业务。当年,日俄战争爆发以后,其货运量急剧增加,该年的军事物资输送量约二、三千吨,约占港口航收入“总增加量的一半”。

1906年,秦皇岛港货物外运的主要流向,除上海、香港、烟台和长江各口岸外,还抵达日本、菲律宾、新加坡、海参崴等地。出口货物多为冀东地区和东北地区邻近山海关的狭长地带的特产,洋货与土货贸易与年俱增。在进口货物中,中国货物(即“土货”)大部分来自上海;外国货物(即“洋货”)大多来自英美等国;而铁路、码头、矿山设备和器材,则大部分为比利时所提供,其价值在进口总值中几乎占到一半。1910年以后,本地货物的出口量呈上升趋势。出口杂货以花生、水泥为大宗。1923—1925年,花生输出量剧增。

1929年后,因资本主义世界工业生产普遍下降,世界贸易额减少 $2/3$,特别是日本侵华战争对本港进口贸易影响最大,致使港口贸易大幅度下降。1931年9月18日,日本帝国主义发动侵华战争后,为配合其政治和军事侵略的目的,怂恿和支持日本浪人参与对中国进行大规模的武装走私,致使秦皇岛地区成了日本对华走私的主要基地。

自 1932 年开始,日本浪人在冀东秦皇岛地区走私活动长达 6 年之久。1932 年—1933 年走私规模主要在秦皇岛沿岸、长城各口、山海关。1934 年走私规模扩大,数量增多,日本军方参与走私日益显著。走私进口货物主要有人造丝、白糖、卷烟纸、毛织品、炼乳、电灯泡、布匹、啤酒、煤油、胶鞋、药品、颜料、车船等,出口主要是白银和银元。1933 年以后,日本对华贸易凌驾于英美之上而居首位。

1941 年 12 月,太平洋战争爆发后,港口对外贸易一落千丈,由于中国民族工商业和农业凋敝,从秦皇岛港向国外出口货物总和不足以以往的 4%。

新中国成立后,秦皇岛港在充分扩大港口贸易出口的同时兼顾发展贸易进口,有力地促进了港口贸易进出口的平衡发展。1951 年,港口杂货进出口占港口进出口总计的 28%,是建国后港口恢复时期的最佳水平。进入“一五”计划时期以后,煤杂对外出口出现大幅度增长的趋势,而外贸进口减少很多,杂货平均占 22.4%。“一五”计划末期,对外杂货出口量相对增加,外籍船舶在港情况日渐增多,促进了港口对外贸易的迅速发展。“大跃进”时期,由于国内各种物资需求量和运量迅猛增长,反而挤掉了国外进口贸易。“六五”期间,随着港口杂货泊位的增加和外部集疏条件的改善,杂货贸易绝对值逐年增加,在此期间,经港口进出口的杂货已达 400

余种,海上航线逐渐增加,国内通航港口已有 25 个,国际上同 80 多个国家和地区建立了贸易往来。“六五”计划期间,杂货进出口以每年平均 12.6% 的速度增长,高于全港吞吐量 10.8% 的递增速度。

第二章 奋发向上的四公司

(1975 年—1999 年)

