

私营运输业的 社会主义改造

中国科学院经济研究所 资本主义经济改造研究室编写
中央工商行政管理局

生活·读书·新知三联书店



私营运输业的社会主义改造

(資料)

中国科学院經濟研究所 資本主义經濟改造研究室編写
中央工商行政管理局



生活·讀書·新知三聯書店

一九六〇年·北京

GDCS-7/44
前言

“私营运输业的社会主义改造”是我们所编辑的私营工商业社会主义改造综合资料的一种。我们准备分别编辑私营工业、商业、运输业的社会主义改造和过渡时期民族资产阶级的变化四种综合资料，并编辑若干私营重点行业和典型企业的历史与改造资料，陆续出版。

这是一本资料书，主要是根据各地交通运输管理部门的工作报告和专题报告，国家统计局的统计材料，以及一些报刊杂志的有关报道和文章，经过加工整理、综合编写的。在这本书里，我们没有把运输业中的全部私营行业都包括在内，只选择了三个重点行业，分为三篇编写：第一篇“私营轮船运输业的社会主义改造”，第二篇“私营汽车运输业的社会主义改造”，第三篇“私营木帆船运输业的社会主义改造”。本书的主要内容，是说明党和国家对私营运输业实行的和平改造的方针和利用、限制、改造的政策，并比较系统地叙述了私营运输业实现社会主义改造的过程。第一篇和第二篇的主要内容是，说明政府对私营轮船和汽车运输业的管理工作，和如何把它们纳入国家资本主义轨道逐步变革生产资料所有制，并进一步并入国营。第三篇的重点则在于说明在木帆船运输业中的民主改革的斗争，和在民主改革的基础上进行组织管理，把分散落后的个体经济组织起来，逐步走向合作化的道路。第一篇和第二篇都写到1956年轮船运输业和汽车运输业并入国营为止，第三篇则写到1958年木帆船运输合作社参加人民公社。

本书对于资产阶级的改造工作讲得较少，这是因为我们

准备在另一部資料中专讲这方面的問題。

由于我們所掌握的材料不够丰富,对运输业的业务不够熟悉,书中还可能有記述錯誤和不全面的地方;希望讀者和有关方面給予批評和指正,以便再版时修改。

我們在編写这项資料的时候,承交通部、各地交通运输管理部門和国家統計局大力協助,供給我們很多資料;特別是交通部的有关单位對我們的初稿还予以审閱,并提出寶貴意見;我們在此一并致謝。

編 者

1959年5月

目 次

第一篇 私营轮船运输业的社会主义改造

第一章 私营轮船运输业的概况	2
第一节 旧中国的私营轮船运输业	2
第二节 私营轮船运输业的特点	9
第三节 解放后私营轮船运输业的变化	16
第二章 对私营轮船运输业的管理	37
第一节 行政管理	37
第二节 三统管理	45
第三节 联营管理	49
第三章 私营轮船运输业的公私合营	61
第一节 轮船运输业公私合营的基本情况	61
第二节 轮船运输业公私合营后的几项主要工作	76
第四章 1956年资本主义工商业改造高潮时期对私营 轮船运输业的社会主义改造	99
第一节 轮船运输业公私合营的概况	99
第二节 社会主义改造高潮后轮船运输业改造中的几项 主要工作	100
第三节 并入国营统一经营	108

第二篇 私营汽车运输业的社会主义改造

第一章 解放后私营汽车运输业的基本情况及其变化	116
第一节 解放初期私营汽车运输业的基本情况	116
第二节 私营汽车运输业历年变化情况	119
第二章 对私营汽车运输业的管理	125

第一节 对私营汽车运输业实行组织管理的必要性.....	125
第二节 私营汽车运输业的组织形式.....	127
第三节 三统管理.....	133
第三章 社会主义改造高潮前私营汽车运输业的改造试点	138
第一节 公私合营的概况.....	139
第二节 汽车运输合作社的概况.....	146
第四章 私营汽车运输业的社会主义改造高潮	150
第一节 全行业公私合营.....	150
第二节 清产核资和定息.....	151
第三节 对私方人员的安排和教育.....	153
第四节 并入国营统一经营.....	154

第三篇 私营木帆船运输业的社会主义改造

第一章 解放后私营木帆船运输业的基本情况	158
第一节 私营木帆船运输业的特点与作用.....	158
第二节 私营木帆船运输业的历年变化情况.....	161
第二章 对私营木帆船运输业的管理与民主改革	164
第一节 国民经济恢复时期的管理和改革.....	164
第二节 民主改革运动.....	167
第三章 合作化高潮前私营木帆船运输业的社会主义改造	177
第一节 合作化高潮前私营木帆船运输业改造的概况.....	177
第二节 编组编队和轮木结合.....	179
第三节 运输互助组.....	185
第四节 运输合作社.....	187
第四章 私营木帆船运输业的社会主义改造高潮	194
第一节 高潮期间私营木帆船运输业的改造概况.....	194
第二节 木帆船运输合作社的发展情况.....	196
第三节 其他改造形式与单干户.....	220
第五章 人民公社化运动中木帆船运输业的进一步社会主义改造	224

第一篇

私营輪船运输业的 社会主义改造

第一章 私营輪船运输业的概况

第一节 旧中国的私营輪船运输业

中国的輪船运输业是在旧中国淪为半封建半殖民地的过程中成长起来的，从清朝官僚資本創辦招商局算起，到现在已有 80 多年的历史。私营輪船运输业从 1890 年我国第一家輪船公司的产生到 1949 年解放时为止，也已有 58 年的发展史。在这 58 年的过程中，私营輪船运输业和一般民族資本同样地走着曲折的道路。帝国主义、封建主义和官僚資本窒息了它，不让它有順利发展的机会。

自从鴉片战争发生以后，1842 年的南京条約，断送了我国的領海航权，外国船只就任意在中国沿海航行了。1858 年的天津条約，丧失了我国的长江內河航权。嗣后，又有北京条約、烟台条約、馬关条約、馬凱条約等。通过这許多不平等条約，帝国主义不但控制了我国的航行权，而且使其成为帝国主义者对我国进行軍事侵略、政治侵略和經濟掠夺的重要武器之一。

美帝国主义是在中国設立輪船公司和就地造船的第一个国家。远在 1844 年我国还没有新式輪船之前，美輪“密达斯”号就在我国广州香港之間航行了；1853 年，美商罗塞尔公司調“孔子”号到上海，并在上海利用中国的原材料，造成一艘“开路先鋒”号輪船。到 1861 年，更进一步地在上海設立了旗昌輪船公司 (Shanghai Union Steam Navigation Company, 俗称紅烟囱)，这是帝国主义在中国設立輪船公司之始。其后，許多帝国主义国家便在中

國紛紛設立了輪船公司。1866年有德商美最時洋行 (Melchers & Co.), 1867年有英商太古洋行 (Butterfield, Swire & Co.), 1898年有日商大阪輪船公司等等都在我國設立起來。據1867年統計, 在我國航行的英籍船舶已有120艘, 48萬噸; 日本的輪船26艘, 10萬噸; 法国的輪船1,768噸; 意国的輪船1,243噸; 美、德、挪等國的輪船共56,000噸。中國最早的輪船公司——清朝官僚資本創辦的招商局, 設立於1873年, 比美商在中國設立的旗昌輪船公司晚了12年。由我國民族資本創辦的私營輪船公司則更晚, 我國最早的私營輪船公司 (資本在5萬元以上的)——鴻安輪船公司 (可能有外人股份) 和汕頭小輪公司到1890年才出現。自此以後, 特別是在第一次世界大戰期間, 中國私營輪船公司開始有了一些發展, 私營航商陸續在上海、汕頭、廣州、杭州等幾個大口岸創設了一些小型輪船公司。但是, 在帝國主義的壓迫和反動政府的統治下, 私營輪船運輸業, 要想獲得獨立自主的發展, 顯然是不可能的。它們的命運完全被帝國主義者所掌握, 只能在慘淡經營中掙扎生存。帝國主義為了壟斷我國航綫, 採取了許多毒辣手段, 摧毀我國的私營輪船運輸業。首先, 帝國主義凭借雄厚的經濟力量, 採用濫降運價的方法, 擠垮我國的私營航商。如英商怡和、太古兩公司在1931年將上海至重慶的棉紗運價由每件銀元25元降低到4元, 并給貨主及經辦運輸行二至三個九五扣的回佣; 由上海運重慶的海帶每件只收運費0.2元。日商日清公司在宜昌竟攬貨客時, 不但不收取費用, 還贈送洋傘一把。其次, 它們還採用包運制辦法來排擠我國私營輪船運輸業。例如從上海到重慶, 帝國主義倚仗船多, 負責在宜昌轉運, 并且不收上海、宜昌一段運費。再次, 是利用不平等條約, 對我國輪船施用驗貨驗船等種種刁難手段, 并通過它們所壟斷的貿易金融保險事業, 限制我國輪船運輸業。因此, 舊中國輪船運輸業在帝國主義百般摧殘下, 無法發展, 僅在1931年中的兩個月, 川江40余艘私營船舶, 被迫停業者竟達90%以上。

在工人階級向帝國主義展開的鬥爭中，舊中國民族資本的輪船運輸業，也曾參加過這一鬥爭的行列。例如當 1931 年的川江航業界被帝國主義逼迫到無路可走時，在人民群眾和廣大的碼頭工人的支持之下，他們聯合碼頭工會向外商提出交涉，限即取消包運制，恢復由宜昌轉船，否則碼頭工人不為其裝卸，外商不得已，包運制才被迫取消。又如外商白理洋行的“川北輪”由重慶裝油運往叙府（宜賓），因當地工人拒絕裝卸，只得折往瀘縣，瀘縣工人亦不予裝卸，不得已只好運貨折回重慶。同時，我國愛國者還提出“中國人不坐外國船，中國貨不裝外國船”的口號，以反對帝國主義，支持民族輪船運輸業。當時我國人民的這種反帝鬥爭，雖然取得一定的勝利，但因壓在人民頭上的不平等條約沒有取消，國民黨反動統治沒有被推翻，這種勝利畢竟是不能徹底、不能長久的，民族輪船運輸業始終還是不能得到發展。直到抗日戰爭前夕，中國私營船舶噸位只有 475,000 噸，而外籍船舶噸位有 71 萬噸，即使把當時反動政府國營招商局的 85,000 噸也計算在內，外籍船舶噸位還大於中國輪船 15 萬噸。

抗日戰爭期間，國民黨反動政府採取消極抗日積極反共的政策，退到長江上游避戰，全國大部船舶都集中在川江。由於國民黨消極抗戰，私營船舶損失很大。從南京、上海淪陷到武漢撤退，行駛在長江內河和沿海的私營船舶，大部被日本帝國主義者劫奪破壞，或被國民黨軍隊雷沉。據不完全統計，1937—1945 年被國民黨征用沉塞港道的私營江海輪船達 123,801 噸，被敵炸毀和掠奪的 495,320 噸（包括官僚資本的一小部分）。因此，殘留下來駛入川江逃難的船舶，為數已經寥寥無幾了。根據 1939 年統計，在川江行駛的私營船舶只有 154 艘，46,507 噸，國民黨反動政府國營招商局的船舶 17 艘，23,894 噸。但是，長江上游水勢湍急，在川江行駛的輪船要有特別構造：馬力大，船底平，具有雙舵和雙推進器，船的噸位又不能超過 1,200 噸。當時，招商局的 6 艘大輪船，因缺乏上述

条件，不能行駛，只剩下极少的船舶吨数可以开航。同时，第二次世界大战爆发后，帝国主义船舶撤出川江。因此，这时以行駛川江为主的私营民生公司，在上述的特殊条件下，业务得到較大的发展。再加上它利用战争时机，乘人之危，采用大魚吃小魚的資本主义經營方式，吞并了逃难到川江的許多同业船舶，以壮大自己的力量。1939年，民生公司已成为具有船舶116艘，30,400吨的最大私营輪船公司了。

抗日战争結束以后，私营輪船运输业曾經有所发展，船舶数量增加很多，1948年6月全国已有船舶3,568艘，615,131吨，超过1936年抗战前夕的2%。战后私营船舶的突然增加是因为：（1）抗日战争刚刚結束时，国民党反动政府为了急欲自遙远的西南山区迅速占踞广大的沿海省市，搶夺人民胜利果实，这就需要大量交通运输工具。然而，当时铁路和公路不通，船舶又不够用，所以，輪船运价提得很高，其暴利有达每只海船每三个月賺购两只的情况。許多商人为了追求暴利，都热衷于这一行业。正在这个时候，美帝国主义趁机抛售大批报廢登陆艇，形成私商搶购破船的風潮。（2）战后国内金融物价动荡不定，地区差价很大，美帝国主义源源不断运进大量自己不要的剩余物资——香烟、罐頭、玻璃絲袜等，同时又劫夺运出我国大批宝贵物资，社会出現一片虛假繁荣景象，运输显得頻繁。在这样情况下，促使了私营輪船运输业的盲目发展。（3）战后走私販毒猖獗，并能取得暴利。而輪船运输具有极大流动性，从事这种不法勾当更为方便，許多投机商人看中这一点，紛紛投資經營。

从上述情况可以看出，私营輪船运输业战后的这种发展，并不是真正的兴盛，而是一种畸形状态。何况，当时的私营輪船运输业还要受到龐大官僚資本的排挤、美帝国主义的压迫，以及資本主义各企业間的互相傾軋。所以这种虛假的繁荣也不过曇花一現，到了解放前夕，全行业已陷于頹萎不振、奄奄一息的境地。

抗日戰爭結束以後，官僚資本對民族資本的壓迫更變本加厲。官僚資本壟斷中國輪船運輸業、排擠私營輪船運輸業的情況從下面幾個統計數字就可以看出來：1935年官僚資本輪船噸數為71,117噸，私營為604,056噸；到了1948年6月底，官僚資本輪船噸數發展到477,086噸，比1935年增加5倍多；私營噸數為615,131噸，僅保持住戰前的水平。在比重上，官僚資本從1935年占全國輪船總噸數的11%躍為1948年的44%，私營則從89%減為56%。

以官僚資本最大的招商局來說，在日本投降後，它借“接收”之名，獨吞了大量敵偽航運產業，到1948年時，擁有各型大小船舶420余艘，載重量30余萬噸，較抗戰前增大達六、七倍。它為了擴大壟斷範圍，下面還設有台灣航業公司及中國油輪公司兩個附屬機構，並在國內外先後設立18處分局、13個辦事處和7所代理處，壟斷了外洋、南洋、北洋、南北洋和長江等各條主要航綫，使私營輪船公司無法插手。

私營輪船運輸業不僅受到官僚資本的排擠，而且還受到國民黨反動政府苛捐雜稅的壓榨和時常被抓去供應軍差。例如解放前的上海港，國民黨反動政府為了搜刮勒索，中飽私囊，巧立名目地訂了138種航務費率，其中由偽海關征收的有21種，偽交通檢疫所16種，偽碼頭公司14種，偽航政局56種，其它單位31種。就其不同性質來說，大致可分為“規費”、“使用費”和“稅捐”三類。其中重複很多，費率很高；如輪船業登記費，按資本額征收千分之五，船舶又要另外登記，按船值千分之一至千分之四征收登記費，兩者合計，達資本額千分之六至千分之九。在抓差方面，據重慶市偽航政局的記載，從1945年9月至1946年11月止，重慶私營輪木船載運復員人數總計247,612人，其中軍運人員占61,529人；貨運總計117,048噸，其中軍火物資占17,096噸，其餘亦多為“機關公物”。又如在1948年出口貨運量218,244噸中，軍用品占12,683噸，軍糧占60,102噸，共占总運量40%。這種現象，到解放前夕更愈演愈烈，

甚至以官僚資本作后台的民生公司，1949年應差船舶也達137次之多（附帶搭乘的除外）。該公司的民安輪和強華公司的華康輪，都因此而為匪軍破壞或沉沒。雖然，當時反動政府對差運曾訂下一個辦法，規定供給差船官價煤油，軍隊運價按普通運價打六折，軍用品八折付給，但這只是一紙空文，國民黨政府經常拖欠運價，克扣不發，況且偽幣貶值甚快，收到運費時已不值錢，即使僥幸能夠按時收到運費，也要付給國民黨官僚大量回扣。

此外，由於當時國民黨的腐敗統治，許多江河特別是珠江河道，水道不靖，匪卡林立，土匪到處設“堂口”勒收“行水”，國民黨反動派四出征收“保護費”，兩者同流合污。當時從廣西的梧州到廣東的肇慶224公里航程內，收行水的“堂口”竟達29處之多，平均每7.7公里有一匪卡。又如國民黨偽廣東第一行政專署，在其轄區內征收來往船隻運價收入十八分之一的“保護費”；一般輪船從廣州到梧州，沿途受國民黨匪特騷擾檢查，經常要花去航程時間的五分之一。

這一期間，美帝國主義對中國航運業企圖進一步加以壟斷。第二次世界大戰以後，美帝國主義取代了英、日兩國壟斷我國的沿海和內河航權，其侵略性與危害性較英、日兩國有過之而無不及。儘管美帝國主義曾在1943年1月11日的“中美新約”上冠冕堂皇地訂着“願意”放棄在中國沿海貿易權和內河航行權；可是，在實際行動上，則在“善後救濟”的招牌下，把數以百計的海洋巨輪浩浩蕩蕩地駛向中國沿海和內地。它為了掩蓋自己的侵略行為，於1946年11月4日與國民黨反動政府簽訂了所謂“中美友好通商航海條約”。條約中作了這樣的規定：“締約雙方領土間，應有通商航海之自由”，“締約此方之船舶，應與任何第三國之船舶，同樣享有裝載貨物前往締約彼方現在或將來對外國商務及航業開放之一切口岸、地方及領水之自由”，“本約中所稱船舶，應解釋為包括締約任何一方之一切船舶”。盡人皆知，舊中國根本就沒有遠洋輪船，不可

能到美国去享受这种自由的。这条約完全断送了中國沿海及內河的航行权，美帝国主义的軍艦、輪船可肆无忌惮地在中国橫冲直撞，通行无阻。这样，原来已饱受官僚資本压迫而喘不过气的我国私营輪船运输业，几乎陷入全部崩溃的局面。

旧中国的私营輪船运输业，一方面受到了帝国主义、封建主义和官僚資本主义的重重压迫，一方面又与它們在經濟上和政治上有千絲万縷的联系。民生公司就是一个典型的例子。民生公司自創办起一直是依靠封建势力的軍閥和勾結国民党官僚資本起家的。1926年在它开始創办时，官僚地主的股权即占到全部股权的53.3%，它依靠軍閥刘湘、陈书农等势力壟断了重庆到合川的航綫（民生公司創办人卢作孚也因此得以充任北碚峡防局长），获得了高利，打下以后发展的基础。1935年和1944年，它为了取得利率低的資本来收买和建造船舶，勾結伪中国銀行總裁張嘉璈，并利用和伪财政部的关系发行了两次公司債券，第一次发行伪法币100万元，第二次8,000万元，并拉攏了四大家族之一宋子文入股，取得許多特殊权利。在抗战时期及抗战胜利的初期，国民党軍事物資运输頻繁，民生公司就以仅及外商公司十分之一的运价替国民党承运，討好伪政府，取得了外汇和補貼。象民生公司这么一个大企业，为什么还没有完全被官僚資本所吞并呢？这是由于民生公司的負責人勾結官僚資本得法，善于利用四大家族之間的矛盾，有时利用宋子文对付孔祥熙，有时又利用孔祥熙对付宋子文，有时則利用政学系对付孔、宋，这样才能把公司保持下来。最后，它为了找到更加有力的靠山，就利用帝国主义資本作护身符。在1945年，它尽量在美国活动，企图勾結美国造船大王凱撒到中国来合办船厂；并通过伪中国銀行担保，向加拿大借款加币1,200多万元，在加拿大建造一批新船，来壮大自己的力量。

以上情况，說明了旧中国的私营輪船运输业一方面遭受到帝国主义、封建主义、官僚資本主义的重重压迫，始終得不到独立的

发展；另方面又和三大敌人有着千絲万縷的联系，成为它們的附庸。

第二节 私营輪船运输业的特点

在我国的历史条件下，私营輪船运输业也同資本主义工商业一样，是具有两重性的。在我国向社会主义过渡的初期，它們有有利于国計民生的积极作用，也有不利于国計民生的消极作用。我国的水上运输事业，原来十分落后，据 1950 年統計，现代化运输工具只占水上货运总量的四分之一。在旧中国，大部分新式船舶掌握在帝国主义手里。中国人民革命胜利以后，帝国主义侵略势力被赶出我国的領海和內河，国家沒收了官僚资产阶级的輪船。国民党反动派不甘心他們的失敗，在解放前夕，劫走了大量船舶，逃窜台湾，使人民财产遭受到很大損失。建国初期，国家一时还不能大量制造新式輪船和发展国营輪船运输事业，因而私营輪船企业在輪船运输中还占有相当大的比重。据 1950 年統計，在全国輪船运输中，私营船駁艘数占公私总数的 77.68%，载重量占 57.4%，载客量占 81.37%，馬力占 65.84%，货运量占 51.98%，客运量占 85.31%。这些私营輪船运输业，在解放以后，由于旧社会障碍它們发展的因素消除了，并得到人民政府的領导和大力支援，因而使它們获得了新生。在国民經济的恢复和发展中，它們无疑是一个不可忽视的水上运输力量，担负着一定的运输任务，对支援国家經济建設、沟通城乡物资交流、促进工农业生产，都能够起一定积极作用。同时，发展现代化水上运输事业，还需要具有一定水平的技术人員。私营輪船运输业的从业人員有五万余人，他們一般都具有一定航运經驗，其中有些熟习航道，有些掌握駕駛技术，有些还有专门科学知識；通过他們，还可以培养出更多的技术人員，这对国家发展现代化水上运输事业也是有利的。

但是，我国私营輪船运输业是在半封建、半殖民地的社会条件下生长发展起来的，它除了具有资本主义经济的本质，和社会主义经济有着不可调和的矛盾以外，还带有严重的封建落后的特点。具体表现在下列几个方面：

1. 经营分散，资产薄弱

私营輪船运输业除少数较大的公司为一户多輪外，其余多为一家一輪的小戶，規模小、经营分散。例如1954年，在广东省的474戶中，一户兩船以上者为88戶，仅占总戶数的18.6%，一户一船者为386戶，则占总戶数的81.4%。从资产情况来看，在438戶中，资产总额在10万元（1955年的新币，下同）以上的，有22戶，占总戶数的5.02%；5—10万元的，有43戶，占总戶数的9.82%；1—5万元的，有156戶，占总戶数的35.61%；1万元以下的217戶，占总戶数的49.55%。由于私营輪船运输业戶多分散、規模狭小、资产薄弱，往往經不起挫折，一旦发生沉船海損事故或因特殊原因营业受到影响，即有倒閉之虞。

私营輪船运输业的資金一般都很薄弱，除购置固定設備外，自有流动資金較少，固定资产与流动资产比例相差十分悬殊，一般負債都很大。例如上海市私营內河輪船运输业，在1950年资产总值为2,625,000元，其中有1,050,000元是負債，占资产总值的40%；淨值为1,575,000元，占资产总值的60%。广州市私营內河輪船运输业，1954年負債占资产总值的68.25%。江苏省1952年私营輪船运输业負債占资产总值的37.59%。未負債的私营輪船运输业船戶很少，根据广东省1954年对417家私营船戶的調查，90%以上的船戶都有負債，負債总额約达556万元，其中沒有負債的只有41家，占总戶数9.83%；負債占资产60%以下的280戶，占总戶数67.15%；負債占资产60%以上的56戶，占总戶数13.43%；負債超过资产的40戶，占总戶数9.59%。

私营輪船运输业負債大的原因，主要是由于輪船运输本身，不

需要多大的現金流轉，有的还可預收部分運費，而且錢一到資本家之手，即任意揮霍，从不提出折旧和积蓄。这样一来，大多数私营企业都缺乏現金，临到需要修理船舶、购买燃料和开发工資时，就东挪西凑，向外借貸或在同業間挪用，因之企业負債很大，甚至流动負債大于流动资产。因为这样，企业需款流轉时，一旦向外借貸不到(这是經常有的事)，立刻就会发生資金周轉不灵，影响船舶开航。

2. 船只破旧，运输网分布不平衡

私营輪船运输业的生产設備非常落后，小船多、大船少，载重量不大，机动力不强。例如1954年广东省私营輪船运输业有客貨輪400艘，其中载重量在100吨以上的87艘，占总数的21.75%，100吨以下的313艘，占总数的78.25%；客輪294艘，其中载客200人以上的21艘，占总数的7.14%，100人至200人的46艘，占总数的15.65%，100人以下的227艘，占总数的77.21%；拖輪219艘，其中馬力在100匹以上的45艘(最大的为450匹)，占总数的20.55%，100匹以下的174艘，占总数的79.45%。其次，私营船舶失修現象相当严重，多数船舶破旧超齡，好船少坏船多。例如1952年武汉港共有私营船舶137艘，其中需要大修者38只，中小修者28只，合計66只，占船舶总数的48.2%，修理費需要464,000元，占全行业資金的20%。又如上海航行长江的33家私营輪船公司，从1953年10月至1954年6月，修复船舶70艘，占全部船舶的45.16%，修复吨位占总载重量的50.06%，修复拖輪馬力占拖輪馬力总数的69.94%，修复客位占客位总数的54.08%。修理的項目，主要是船壳、鍋炉、机器等重要部分。

私营輪船运输业船只分布极不平衡，主要集中在几个較大的港口和几条干綫上，中小城市和支流很少。例如1952年全国通航輪船內河航道30,508公里，其中长江、珠江共8,725公里，占总数的28.6%，其它各地航道21,783公里，占总数的71.4%。但船舶的分