

水路 客运管理

唐力帆 编著
真虹 主审



人民交通出版社

水路客运管理

Shuilu Keyun Guanli

唐力帆 编著

真虹 主审

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

水路客运管理/唐力帆编著. —北京:人民交通出版社,1997.6

ISBN 7-114-02738-9

I. 水… II. 唐… III. 水路运输:旅客运输-交通运输管理 IV. U695.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 15938 号

水路客运管理

唐力帆 编著 真虹主审

版式设计:崔风莲 责任校对:王静红 责任印制:张 凯

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京牛山世兴印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:8.5 字数:227 千

1997 年 8 月 第 1 版

1997 年 8 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—3500 册 定价:25.00 元

ISBN 7-114-02738-9

U · 01944

前 言

不久前,我听到这样一种观点:水路客运是正在走向消亡的事业。当时我既感到吃惊又觉得感慨。然而,我并不赞成这一结论。我国的水路客运事业,在社会主义现代化建设的进程中一直发挥着不可替代的作用,曾有过辉煌的业绩,虽然目前由于种种原因而面临压力和挑战,但是根据社会和人们需求的发展趋势来看,依然有着发展的潜力。在长江流域的某些区段以及诸多的峡湾,水路客运还将长期拥有独特的竞争优势。

如何提高服务质量是水路客运企业有待解决的重要问题。在以往运力供不应求的条件下,服务质量处于被忽视的地位,而现在,水路客运企业能否在激烈的客运市场竞争中赢得胜利,服务质量已成为决定因素之一。要提高服务质量,仅有良好的服务愿望是远远不够的,完善的服务项目、规范的服务标准以及严格有效的监督机制更是必不可少。

科学的经营管理方式能带给水路客运企业以活力,这就需要得到国家有关职能部门在政策上予以支持,作为企业自身则要尽快调整企业组织机构和经营策略,使之适应客运市场的变化和需求。

我们的国家正处于一个伟大的变革与发展的时代,与许多其他行业一样,水路客运业也由此同时面临机遇与挑战,我藉本书以表达自己的祝愿。

由于本人水平所限,书中难免有谬误和疏漏之处,敬请读者批评指教。

在本书的编著过程中,真虹教授给予了极大的支持,并对本书的内容和结构提出宝贵的意见,他的工作热情和敬业精神给我留下深刻印象,使我受到鼓舞和激励,在此我向真虹教授表示感谢和

由衷的敬意。另外,在书中也吸取了有关文献的观点和资料,在此一并深表谢意。

作 者

1997 年 6 月

目 录

第一章 绪论	(1)
第一节 中国水路客运发展史概述	(1)
第二节 水路客运特点	(12)
第三节 水路客运管理概述	(16)
第二章 水路客运设施	(19)
第一节 水路客运工具	(19)
第二节 客运站	(28)
第三节 航道与航标	(46)
第三章 水路客运市场	(59)
第一节 客源	(59)
第二节 影响水路客运市场的主要因素	(60)
第三节 客运市场调研与预测	(62)
第四节 水路客运供需平衡的调节	(71)
第五节 水路客运市场竞争	(75)
第四章 水路客运企业	(78)
第一节 水路客运企业概述	(78)
第二节 水路客运企业类型	(79)
第三节 水路客运企业组织结构	(80)
第四节 国外水路客运企业概况	(89)
第五章 水路客运企业经营管理	(96)
第一节 水路客运航线规划和调整	(96)
第二节 客船运行时刻表的编制	(98)
第三节 水路客运企业主要生产活动指标	(102)
第四节 客船经营决策	(110)

第五节 船票价格的制定	(122)
第六章 水路客运服务	(134)
第一节 水路客运服务的基本内容	(134)
第二节 前台服务	(136)
第三节 客房服务	(140)
第四节 餐饮服务	(146)
第五节 提高客船服务质量的途径	(158)
第七章 水路客运法规	(166)
第一节 概论	(166)
第二节 水运法规的分类	(168)
第三节 水运法规部分内容简介	(180)
第四节 内河交通安全管理条例	(191)
第五节 海上旅客运输合同	(200)
第六节 海上保险	(214)
第八章 水路客运的调整与发展	(218)
第一节 水路客运发展近况	(218)
第二节 水路客运发展战略	(225)
第三节 水路客运旅游发展战略	(235)
附录一 《国际海上人命安全公约》摘要	(245)
附录二 1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约	(249)
附录三 1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约的议定书	(258)
主要参考文献	(262)

第一章 绪 论

第一节 中国水路客运发展史概述

我们的祖国历史悠久,幅员辽阔,拥有丰富的资源,其中包括18000多公里长的海岸线与众多的岛屿,有5000多条河流,总长超过42万公里,还有大小湖泊900多个。

我们的祖先早就懂得利用良好的自然条件和浮运工具进行水上客运活动,以达到探索自然、旅游和文化交往或经济交流等各种目的。然而,同样是为求得“以舟代步”的效果,其手段却早已今非昔比。在这漫长的发展过程中,我们中华民族的智慧 and 自强不息的精神也得到了充分的体现。

一、古 代

中国水运发展的历史,源远流长。早在新石器时代,已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。浙江省河姆渡出土的木桨,证明在距今7000多年前,中国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具。

中国各朝代都有关于把船作为载“人”工具的记录。《诗经》中歌颂周文王说,“淠彼泾舟,燕徒楫之,文王于迈,六师及之”。《诗经》又颂文王结婚时,“亲迎于渭,造舟为梁,丕显其光”。舟船的享用,在周代是区别贵族与庶民等级的重要礼仪器具之一,所谓“天子造舟,诸侯维舟,大夫方舟,士特舟,庶人乘 ”即为明证。周武王时,还特设了专门管理舟船的官吏,称为“舟牧”或“苍兕”。由此可见,西周时的水上航行活动相当频繁。

西汉《说苑·正谏篇》还说齐景公曾“游于海上而乐之,六月不

归”。这至少说明齐国海船相当安全和舒适。

春秋时，吴国地处今长江下游的沿海地区，是一个“不能一日而废舟楫之用”的海上强国。

另有越人自古习于航海，他们“水行而山处，以船为车，为楫为马，往若飘风，去则难从”。

这一时期，由于社会制度的大变化，生产力的大发展，促进了水运技术的进步，人们已掌握地理、气象、水文、天文等有关方面的基础常识，并开始出现木帆船。到秦时期，由于海船趋向大型化以及帆舵配合的打偏与掉钺驶风技术，中国航海事业蓬勃发展，出现了徐福率童男童女数千人随船队东渡日本之举。

历史上著名的与佛教活动相关的远洋航行事件是东晋的法显和尚去印度取经后取道海路归国，以及大唐高僧鉴真大师东渡日本授戒讲经。他们在航行途中历尽艰辛，多次险遭不测，终以顽强的信念和毅力获得成功，并给后人留下珍贵的历史资料。据《法显传》中记载，他从斯里兰卡回国所乘之商船载客达 200 多人。

在船的舒适度等方面，历代均十分重视区别等级差异，汉代的船只还出现了四层上层建筑，登峰造极者则莫过于隋王朝统治者之一隋炀帝的龙舟。这艘龙舟高 45 尺，长 200 尺，船楼 4 层，上层设有正殿、内殿、东西朝堂，周围轩廊，中间两层有 120 个豪华房间，下层为宦官、水手住处，该船由几百人手挽 6 条大丝绳在南北大运河中缓慢行进。另外，隋朝还曾制造“五牙舰”，有楼 5 层，高百余尺，可容载 800 人。隋代造船技术与规模，由此可见一斑。

由唐至元，中国的水运事业一直处于盛期，在货运的同时，船舶也运载着不同身份的人经过海洋或河流来往于不同的口岸之间，他们中有使者、有官员、有客商、还有文人墨客等，港口一片繁荣景象。

明朝中叶以后，中国封建主义渐趋僵化与没落，不仅在外交上采取闭关锁国政策，还对民间水路运输严加限制，海禁尤其严格，故使水上客运也陷入停滞衰退的状态。

二、近 代

1、外国航业争霸中国江海

就在中国水运事业由盛转衰的同时，欧洲诸国却在封建制度瓦解和资本原始积累的刺激下，沿着探险家开避的海上新航路，经由印度洋和太平洋开始其不断向亚洲东侵的侵略行动。他们以罪恶的鸦片贸易为前奏，不断对中国沿海进行军事性窥探航行，直到以坚船利炮打开了清政府闭关锁国的大门。1840年鸦片战争之后，中国逐步沦为半殖民地半封建国家，《南京条约》、《天津条约》、《北京条约》和《马关条约》、《辛丑条约》等一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，国人航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者们的天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。

近代中国水运如同一个历史大舞台，百年时间里有过许许多多的洋行、公司在这个大舞台上演出了一幕幕商战话剧，按其民族性、阶级性，企业属性来分析归纳，有三大类，也即外国资本所有制的侵华航业，中国国家垄断资本所有制的官僚资本航业，私人资本所有制的民族资本航业。侵略与反侵略、压制与反压制、垄断与反垄断的斗争，主要就是以这三大类航业的势力消长，组成斗争阵线，影响着中国水运业的兴衰起伏。在这三大类外，还有一种以木船运输业为代表的劳动者，或小生产者个体所有制。当外轮入侵初期，这些木船上的船工、船民也曾自发掀起过一些抵制抗争，但在新的运输方式兴起和运输市场激烈竞争面前，已经不能成为独立的斗争力量。可是他们的数量多、分布广，作为水运业中一种松散而庞大的经济成分，仍是不可忽视的。外国轮船公司易客为主，反而成为中国航运业的主角，并一度垄断客货运输市场。先后侵入长江的外国航业公司共计 77 家，其中英国 22 家，美国 16 家，日本 8 家，德国 5 家，法国 5 家，意大利 11 家，瑞典 5 家，俄国、挪威、芬兰、丹麦、智利各 1 家。帝国主义各国在华争夺势力范围，纷纷获得长江内河航行权和大江南北投资设厂权，除原有英、美两国外，日、

德、法等国都争相派轮侵入长江，其中尤以日本来势迅猛，长江轮运遂由早期的英、美两国角逐争雄，演变为群强并起、英日争霸的局面。

美旗昌洋行所办旗昌轮船公司在早期的外商轮船公司的激烈竞争中曾获得胜利，其重要手段主要有两方面：一是依靠中国买办拢络人心伪装自己，二为仗经济实力控制客运价格挤垮对手，仅1861到1864年间，沪汉线客位曾高达每位白银100两，也降到过每位白银75两。1872年底，旗昌已拥有江轮9艘，1.6万多吨，并在沿江主要口岸设有栈房码头。旗昌在长江上已拥有雄厚势力，使其他外国航运企业望而却步。

不仅如此，一些外轮公司竟然还在中国的南方口岸进行贩运人口的罪恶活动。如：英、美、法、德、荷兰、西班牙、葡萄牙等国商船就在广东沿海大肆进行这项谋取暴利的活动。据史料记载，咸丰四年（1854年），广州有475人“被客头骗下夷船佣工，押在舱底”，运往海外。咸丰七年（1857年）英法联军占领广州，“此风更盛”，“约计先后被拐者不下万计。”咸丰九年（1859年），英、美等国商人还在省城“太平门外之迪隆里设馆三所，名曰招工公所（猪仔馆）”。当时广州装运“苦力”出洋的地点，一是省城，一是黄埔。据统计，咸丰九年到周治五年（1859～1866年），从省城和黄埔开往古巴的苦力船即达15艘；从咸丰十一年到同治五年（1861～1866年），从广州开往英属圭来那的苦力船也约有15艘。苦力船一般每船要装400多人，仅以上两项的统计，在8年内，从广州运到美洲的即达12000人以上。

因澳门主权的丧失，澳门便成为西方殖民主义者倾销鸦片的集散地和掳掠华工的输出口。根据葡萄牙官方的公布，从咸丰六年到同治十二年（1856～1873年）的17年间，从澳门港运往古巴、秘鲁的“苦力”（人口）就有18万人。

当时被掳掠、诱骗的华工从澳门出口，受到惨无人道的待遇，从咸丰四年到同治十二年（1854～1873年）的19年中，有12个年头苦力船由澳门开出，每年平均华工出洋的死亡率高达49.99%，

最高的一次是同治九年(1870年)开往秘鲁的“多·乌加特”号和同治十年(1871年)开往秘鲁的“唐璜”号。两船都装运华工650人,途中死亡600人,死亡率高达92.46%。从澳门出洋的苦力以运往古巴、秘鲁占多数,而在澳门运载苦力的船数、装载人数则以美国为最多。这段历史给这些外国公司在中国的活动记录又增添了极不光彩的一页。

中国南方一带正常的远洋客运也被外轮垄断,据统计同治八年(1869年)从汕头出洋到曼谷、西贡(今越南胡志明市)、新加坡者为20824人;同治九年(1870年)为22282人;同治十年(1871年)为21142(23)。每年大量移往南洋的人口,再加上一部分从侨居地还乡的人数,构成了基本上由外船独占、往来于南洋、汕头间的大宗远洋客运。

19世纪70年代以后,随着远洋外轮往来的日益频繁和广东半殖民地化的加深,广东人因种种原因出国的也多了起来。其中有到外国做工、经商(宦游、求学的人以及清末的革命流亡者。特别以继续出洋的“契约华工”为多。这些旅客往来外洋,依然成为由外轮独占的远洋客运。

当时广东的出洋人数多于回归,也就是说,远洋客运的发展过程,同时也是广东移居外国的华侨的增长过程。华侨移居之所,多在南洋诸国及美洲各地,赴南洋者以潮汕、琼州人为多,至美洲者以新宁、开平、恩平、新会等地的人居多。

广东与国内沿海各地往来的客运,也随沿海船运输的发展而扩大。但沿海客运比不上远洋,因为往来沿海各地的旅客中没有“契约华工”,从海上到国内其它地方谋生的人也少于出洋。各类旅客往来外洋及沿海的起迄点,主要是广州、汕头、琼州、北海几个通商口岸。

汕头的客运量,在同治十一年(1872年)达3.7万余人,此后虽有升有降,但总的趋势是与年俱增。当时外轮在汕头揽客的竞争也异常激烈,例如汕头至新加坡载客票价通常在5元左右,光绪十八年(1892年),因“互争招徕,其最低者每人2元”。客运票价的大

跌或大涨,也会影响乘客的数量。

2、中国航业发展步履艰难

在重重阻碍下,中国自己的航运事业依然在步履艰难地发展着。在 1865 年(同治四年)制成了我国自行设计、自行制造的第一艘轮船,后命名为“黄鹄”号。“黄鹄”号轮船重 25t,长 55ft;高压引擎,单汽缸。船舱位于水平轮轴之后,机舱位于船的前部。这艘轮船在长江试航 127.5km,逆水行驶不足 14h,时速约 8km;顺水行驶仅需 8h,时速约 14km。平均航速每小时约 11km。遗憾的是“黄鹄”号造成后被曾国藩及其家庭所占用,成为曾国藩本人及其眷属频繁往返长江及湖河的座船。由于滥用缺修,不过 3 年时间已是百孔千疮,破败不堪了。

随着“洋务运动”的向前发展,1873 年初,轮船招商局作为外国侵华航业的对立面问世。同年 7 月,招商局附局轮船“永宁”号从上海开往镇江、九江、汉口,这是中国轮船首次开行长江干流。招商局轮船胜利启航,打破了西方航运企业对中国航运的垄断。飘扬着双鱼龙旗(后为红底圆月旗)的中国商轮活跃在中国内河、近海,出现于南亚、东亚,招商局的远洋轮船,横渡太平洋、大西洋,首航美英等国。中国江海航运业的面貌,发生了重大变化。

1912 年上半年,招商局向江南造船厂订造“江华号”客货船,价白银 37 万余两,该轮毛吨位 3693t,全长 103.6m,实长 100.6m,时速 12~13nmile,拥有货舱 5 间,各种客舱共 76 间,可载客 998 人,船身轻而灵活,吃水浅(满载吃水 3.8m,空载吃水 2.2m),载重量大,耗煤省,行驶稳捷。轮船交付使用后航行长江线,被中外航运界公认为是当时长江各船中最大最好的一艘轮船。然而,在帝国主义与封建主义的双重钳制下,轮船招商局“先天不足,后天多难”,发展极其缓慢。至于民营轮船业更是处境艰难,进退维谷,只能在夹缝中勉求生存。

檀香山、旧金山等地是华侨集居的地方,当地侨胞盼望中国船只开往该埠,为往来贸易和回国探亲提供便利。1879 年 10 月 19 日,招商局派“和众”轮试航檀香山,载客 400 余人,客运收入约 2

万元，回程时搭客四五十人，收入 3000 余元，虽无大利，但较为合算。但当地官员强行规定：侨居旧金山的华工如果搭乘招商局轮船回国，便不准再来该埠。在中国航业中，招商局虽然位居中枢，并经几次改制整顿，但在内忧外患的牵制下，迟迟未能扭转经营落后、连年亏损的处境。

由于民族、民主革命浪潮的推动，第一次世界大战期间外轮势力的减退，一批批民营轮运业得以乘时兴起，遍布长江上下，其中尤以虞洽卿独资经营的三北航业集团、卢作孚主持兴办的民生实业公司影响较大，堪称民族资本航业中的巨擘。民生实业公司，于 1926 年 6 月 10 日正式成立，由于经营得法，事业得到迅速发展，以 10 年的时间收并了许多中外轮船公司而称雄川江，继而向长江中下游发展，成为长江上的大型民族航业，被誉为中国航运业的后起之秀。民生公司先以客运为主，后客货并营。该公司在经营管理和服务质量上为我国航业公司之翘楚。卢作孚提出“航业应作新的试探和试验”，“应以客运为主，实行定期航行”，避开以货运为主和船舶拥挤的航线的主张，得到了与他志同道合的一些师友的赞赏。

民生公司在极为艰苦的条件下，同众多的中外航业公司进行竞争，能够立于不败之地并不断发展壮大，靠的就是优质服务，匠心经营。当时众多的航运业公司，只顾追逐高额利润，不顾顾客利益，以致运输质量低劣。民生公司则注意在提高运输质量上下功夫。在这方面，他们提出“运费持平，限制盈利，工商航业，均等发展”；“船舶优秀，设备完善，服务周密，福利人群”；“客货船舶，两有裨助”的口号。并采取实际措施努力实现，因而赢得了顾主和社会的信誉，形成了与国内同业以及那些经济实力十分雄厚的外国轮船公司竞争的巨大优势。

在 20 世纪初，在南方广东一带的内河区域华商轮船的客运有了较大的发展，还形成一些班期稳定的客运航线，华商小轮在与外商的竞争中最终赢得胜利。据有关记载，当时每年用“足力小轮”拖带的轮拖，往来省城、新昌（属新宁）、肇庆、佛山等处，经过江门的旅客，“大约在一百万人以内”。汕头的汕潮揭轮船公司商益公司，

有多艘专载乘客的单行轮船，每年的客运量亦以数十万计。总之，此时期内河客运发展甚快，许多通行轮船的内河，乘轮船的旅客已不仅是为出门做生意和因公出差、探亲访友，而且由于“客脚自廉，乡民乘其利便，可出入游观”。搭乘轮船的人，已相当普及。

中国的木船运输业由于生产方式落后，又无力自求更新，在海河干线受到冲击后，退入支流，维持营运，但在内港内河仍有发展，对轮船运输起到辅助、补充作用。其中值得一提的是航行在珠江下游的一种木质客货驳船——花尾渡。花尾渡综合了中国传统画舫与西式客货轮的特点，外部色彩鲜艳，尤其在船尾饰以艳丽的奇花异兽，寓意、吉祥富贵，而其内部设置又别有一番景致：除客货分舱外，还仿照洋式客轮的形式，在客舱两侧均设有卧铺，并设有厢房，是为高级客卧。中间留有通道，以供旅客来往或进餐之用。此外，在客舱之内，还设有浴室、卫生间等近代生活设施。花尾渡的外表具有浓郁的民族色彩而内层又揉合了外轮的铺设，加以船舱通风良好，使旅客感到雅致舒适，生活方便，是当时珠江下游较为理想的轮拖渡船，广受欢迎。

3、战后再遇波折

抗日战争和战后一段期间，因欧美各国航业大部分退出日本航业解体，丧失百年之久的航权宣告收回，中国航业经历战时萎缩、战后复兴、再度衰落的阶段。

抗战期间，中国航运界积极投入反侵略战争，商船损失巨大。抗日战争胜利后，国民党政府通过接收敌伪船舶与购买美国的剩余船舶，增加了商船吨位，民营轮船业也一度得到转机，发展了江海船队。各轮船公司纷纷恢复并开设新的江海、内河和远洋客货运航线，曾一度业务繁忙。

抗战的胜利为民族资本航业的发展带来了良机，但是，国民党政府不思重建家园，却挑起内战，使中国航运业的发展势头成为昙花一现，转瞬即止。内战需要集运大量的军队、军火与给养，而平汉、津浦、陇海铁路均遭战争破坏，轮船就成为最重要的军运交通工具，繁忙的军事运输，把商业运输排挤到非常次要的位置。船舶

应征,班期无定,商旅裹足,货运阻滞,航业不能自主经营,正常的运输秩序全被打乱,经济一片混乱。仅招商局在1945年9月到1948年9月间就为国民党运输士兵二百五十多万人。而征运收费低廉,国民党政府又欠款久拖不还,使得运输市场凋零,战后一度复苏的水上客货运又陷入到异常艰难的时期。到解放前夕,国民党政府在撤离大陆时,破坏了许多航运设施,并带走了大部分轮船,留在大陆的是一个破旧不堪的航运摊子,其可航的中小型破旧海轮,仅有6万余载重吨。

三、解 放 后

1949年10月1日,中华人民共和国成立。从此,中国现代航海事业走上了全面恢复与重新振兴的康庄大道。在中国共产党与中央人民政府的领导下,中国人民取消了帝国主义在华的航运特权,没收了官僚买办的航运资本,废除了航运界的封建把持制度,创建了人民的航运机构,将祖国的航运事业牢牢地把握在自己的手中。

“一五”期间全国私营航运企业的社会主义改造胜利完成,并基本确定水运系统的组织机构和领导关系,成立上海(区)海运管理局和广州(区)海运管理局分别管理并经营华北和华南的沿海客货运输任务,成立长江航务管理局管理并经营长江沿线客货运输。“一五”期间我国首次启用国产新型客货海轮,开设数条沿海直达客运航线,上海海运局共运送旅客519万人。1951年到1957年间南方航区的广湛、广陈两客运航线完成客运量也达35.2万人次。在长江上也出现了自己建造的大型客货轮,如“民众”轮,“江峡”轮和“江”字头客货轮,这些新的客货轮安全、高效,增进旅客在旅途中的舒适感。1957年上海港首次建客运码头十六铺码头,该客运码头有1600平方米的候船室,可同时容纳旅客2000人,还有430平方米的售票处。当年上海港的旅客发送量为193.4万人次,为1951年的2.63倍,并开有12条航线的客运业务。

“二五”期间,在“大跃进”这一特殊背景下,各航线的客运量均

有大幅度增加,但客船运力则并未及时得到调整,如上海港在 62 年旅客运送量达 307.7 万人,故港口拥塞现象时有发生,船舶损坏亦难及时维修,生产秩序较混乱,管理上存在矛盾重重。

历经调整阶段后,航运管理状况得到改善,客运事业又开始新的发展阶段。随着客运量的平稳上升,客运服务队伍也不断扩大。客运管理部门有针对性地开设服务人员轮训班,提高他们的业务素质,在客船和其它有关部门广泛开展客运质量竞赛活动,使客船服务质量明显提高。在这些活动中涌现出一批批优秀服务员,他们能急顾客所急,想顾客所想,真正做到全心全意为人民服务,成为那个时代的典范。

1961 年我国向希腊和挪威购买的客轮修理完毕,分别易名为“光华”号和“新华”号。同时,我国自己改建的“中华”号、“和平”号和“友谊”号也装修完毕。由这 5 艘远洋客货船组成的船队承担了部分接运印尼华侨归国的任务,这也是我国的第一批远洋客货船。

1964 年交通部向中国人民银行贷款购置远洋轮,我国的远洋船队从此进入新的发展阶段,到 1966 年,已开避多条国际航线,到达过 24 个国家和地区的港口。

四、文革期间

1966 年秋,全国性的学生大串联,给交通运输部门带来巨大压力和冲击,港口秩序被打乱,船舶超载行驶,旅客安全受到威胁。各航线船舶根据《革命师生免费乘船的规定》,开始免费运输学生。这一年,因受学生串连的影响,仅武汉分公司客运量就升到 523 万人。比 1965 年增长 15%,由于实行学生免费乘船,结果是运量增加而收入减少,经济损失严重。

在此期间客运量的不断上升,主要原因先是“文化大革命”初期的红卫兵“大串连”,北上、南下、东征、西进的人流,给全国的交通网络运输增加了超负荷的运输量。继之是“清理阶级队伍”,全国上上下下、大大小小的单位设立专案机构,派出大批人员外调,再加上机关人员下“五七”干校,知识青年上山下乡,还有这部分人员