

中国当代水利事业发展概况(中)

王拥军 编著

目 录

新中国的远洋运输业	1
远洋运输业概述	1
中国远洋运输总公司及其直属公司	4
其他远洋运输企业的发展	14
大型涉外远企业的发展	17
新中国的港口建设	28
港口概述	28
渤海、黄海海区的大型港口	31
东海、南海海区的大型港口	39
沿海中小型港口	49
内河主要港口	54
其他专用港区和码头	62
新中国内河航道建设的兴旺	66
内河航道建设概述	66
内河航道的全面治理	69
船闸建设的兴起和发展	83
升船机建设的试验和探索	87
水运工业厂、站建设的兴建和发展	89
水运工业厂、站建设概述	89
船台滑道建设	91
新中国船坞建设	94
修船和舾装码头建设	97
海难救助和打捞工程业务	98
概述	98
典型打捞工程介绍	100
救助难船典型工程介绍	105

援助和承包国外水运工程建设	109
概述	109
主要援外水运工程介绍	110
主要承包和合作工程介绍	113
提高水运工程技术，开展技术情报活动	116
水运工程技术概述	116
港口总体布置和装卸工艺	118
第码头、仓库和堆场结构	123
船坞、船台滑道和过船建筑物建设技术	130
防波堤、护岸和灯塔工程技术	135
航道工程技术	137
地基和基础工程技术	141
水工建筑材料和钢筋混凝土技术	147
试验和勘测技术	151
水运工程规范和定额	154
水运工程科技情报网	156

新中国的远洋运输业

远洋运输业概述

新中国的远洋运输业，是在国民党的军事封锁和帝国主义的对华禁运以及国内经济极度困难的条件下创建的。为了尽快恢复经济和开展对外贸易，一九五〇年九月，交通部、贸易部联合在天津建立中国国外运输公司，租用外籍商船开展对外贸易运输。一九五二年八月，公司迁至北京，翌年更名为中国海外运输公司，不久改称中国外贸运输公司（又称中国租船公司），隶属对外贸易部（今对外经济贸易部）领导。同期，国家采取“争取、团结、扶助”的方针和一系列优惠政策，鼓励海外侨商投身祖国的海运事业。一九五〇年有 21 艘、13.04 万载重吨的商船参加外贸物资运输。一九五五年，“大南”、“义益行”、“振盛行”、“海洋航业”、“三一”、“五福”、“顺昌”、“南洋”和“捷顺”等 9 家船公司的商船约 263 艘次，完成外贸货运量 37.09 万吨。一九五七年，广东省华侨委员会、广州外轮代理公司和“五福”、“顺昌”、“捷顺”等船公司组成“华侨航商驻穗联络处”，以加强彼此间的联系和团结，互通情报并提供有关运价、费率、舱位等方面的资料，统一分配航线和货源。自一九五五年到一九五八年，“顺昌”、“捷顺”、“南洋”、“大南”、“万国”、“永宁”、“祺福”、“五福”等船公司共承运华南各港进出口物资 724036 吨。

一九五一年六月十五日，中国和波兰两国政府本着互利合作的原则，组建了中波轮船股份有限公司（时称中波海运公司）。公司股金双方各半，共拥有 10 艘、10 万载重吨远洋运输船舶。在长达 1.25 万海里的航线上，中、波两国船员，冲破美蒋集团的军事骚扰和劫持，坚持外贸物资运输，为发展两国远洋运输事业和增进友好合作，作出了贡献。一九七八年，公司股东会议决定，如一方不主动提出解散，公司将长期存在下去。

一九五三年六月十一日，中国和捷克签订了“中捷发展航运议定书”，并决定将中国所有的货船“尤利乌斯·伏契克”号、“利吉柴”号委托捷方代营。一九五九年，两国政府决定成立“捷克斯洛伐克国际海运股份公司”，船舶所有权仍归投船方，实行分船核算、自负盈亏。此时，中方已投船 7 艘、8 万载重吨。一九六七年，根据捷方的要求，公司解散。

一九六一年，中国远洋运输业已经有了十年的经营经验，培养了一批高、中级船员和企业管理人才，同时与许多国家和地区建立了贸易关系，特别是与第三世界国家的关系更为密切，国际威望与日俱增。此时，创建远洋运输企业和自营运输船队，不但迫切需要，而且已有可能。当年四月二十七日，中国远洋运输总公司及其广州分公司同时成立。它首先把年初购进的两艘客货船加以整修，易名为“光华”和“新华”，又改造了“中华”、“和平”和“友谊”3 艘货船，共有 5 艘远洋客、货船。

六十年代，国际航运合作进一步发展。应阿尔巴尼亚政府的要求，中、阿两国政府签订了合建中阿轮船股份公司的协定。一九六二年四月二日，公司正式宣告成立，双方投资各半（阿方投资额由中方贷款），有远洋运

输船 3 艘，至一九七七年底共完成货运量 170 万吨。一九七八年十二月，公司解散。

一九六七年六月二十二日，中国和坦桑尼亚为加强两国经济友好合作，成立了中坦联合海运公司，双方投资各半（坦方金额由中方的无息贷款支付），有船 5 艘、7.34 万载重吨，主要经营中国至东非、红海、地中海各条航线，多是承运两国间的贸易物资。

中国远洋运输总公司的成立，标志着远洋运输事业进入了以自主经营为主、合资经营为辅的时期。但是，由于基础薄弱、经验不足、资金短缺和国际形势错综复杂，远洋运输船舶数量的增长仍然十分缓慢。

六十年代，世界政治和经济形势动荡起伏，矿砂、粮食等散货和石油、天然气等液货运输量剧增。为了壮大远洋运输船队，扭转长期大量租用外轮的被动局面，在周恩来总理的正确决策和李先念副总理、彭真副委员长等中央领导人的具体指导下，外贸部、中国银行、国家计委积极支持交通部利用中国银行的海外积资，以贷款的方式购入大量的适合需要、船价也较适中的“二手船”。同时还以外贸的顺差继续在国外订造新船。从一九七二年到一九八〇年，累计购入运输船舶 529 艘、992 万载重吨，其中有 10 万载重吨级油船、新型大（重）件货运输船和集装箱运输船。除退役转入沿海运输和报废者外，中国远洋运输公司净增 432 艘、846 万载重吨的技术较为先进的远洋运输船队。一九七五年即实现了周恩来总理的夙愿：中国船舶承运的外贸货物量已占应承运份额的 70% 以上，取得了应有的自主权。交通部也以远洋运输所得盈利按期偿还了中国银行贷款本息。

随着远洋船队的壮大，一九六四年成立了上海远洋

运输分公司,一九七〇年至一九七八年先后成立了天津、青岛和大连远洋运输分公司。一九七九年,各分公司独立建制并开展各有侧重的远洋运输业务,中国远洋运输总公司还相继与其他航运国家和地区成立合营航务、航运公司。

八十年代,中国实行改革和开放,而国际航运市场萧条,船舶过剩,竞争激烈。为此,中国远洋运输总公司决定在“六五”期间订购 426 万载重吨各类新型船舶,使船队更好地适应货运需要。随着经济改革和地区外贸运输的发展,一些省、自治区、直辖市也纷纷成立各种形式的远洋运输企业。一九八五年,全国获准从事国际海运的公司(含中外合营公司)达 66 家,其中与中国远洋运输总公司合营的就有江苏、浙江、河北、安徽和江西等省远洋运输公司,基本形成了以中国远洋运输总公司系统为主导,有中国对外贸易运输公司和各地区国营、集体合营公司相协调的外贸海洋运输体系。这些企业在国家计划的指导下,既协作又开展有益的竞争,求得共同发展。同时,中国远洋运输总公司积极而稳妥地开拓国际航运市场,承揽第三国的货运业务。一九八五年,全国交通系统拥有各类远洋运输船舶 1063 艘、1379.5 万载重吨,完成货运量 6627 万吨,货物周转量 2877.3 亿吨海里(含与香港、澳门间的拖驳运输)。

中国远洋运输总公司及其直属公司

一、中国远洋运输总公司

中国远洋运输总公司正式成立于一九六一年四月二十七日,设于北京,是交通部的直属企业,中国远洋运

输的主要力量。总公司下设 5 个直属公司以及与地方交通部门合营的 5 个省的远洋运输公司。它在德、日、英、美等 16 个国家和香港设有航运代表处或代表。它与国外合营的企业已有中远北美有限公司、中日国际轮渡公司、中挪考斯科拉夫航运租船公司、香港远利船务有限公司、联邦德国考斯瑞克航运代理有限公司、斯诺塔考（肯尼亚）有限公司、荷兰海洋乐园，还有 6 家正在筹办。

一九八〇年以前，中国远洋运输总公司及其所属公司，主要根据国家计划承担外贸物资和援助发展中国家的物资运输，一九八〇年经营运输船舶 527 艘、963.1 万载重吨，完成货运量 4281 万吨、货物周转量 1906 亿吨海里。一九八一年至一九八五年，中国远洋运输总公司奋力改革和技术革新，以适应外贸物资运输的迅猛增长和开发国际航运市场的需要。五年间订购各类现代化运输船舶 426 万载重吨，淘汰老旧船舶 49 艘。一九八五年，总公司共经营运输船舶（含期租船）614 艘、1333 万载重吨，其中有集装箱运输船、散货船、滚装船、载驳船、冷藏船、多用途船、油船、木材运输船、杂货船和客货船。船舶总吨位比一九六一年增加 40 余倍。船队构成更为合理，集装箱运输船（含半集装箱运输船）和滚装船已占船队总吨位的 11.5%。船舶技术状态达到八十年代的世界水平，自动化机舱的船舶已占总艘数的 28%，各公司以电子通信和计算机系统与航行船舶和有关企业取得及时而准确的联系，极大地提高了工作效率和竞争能力。一九八五年完成货运量 5895 万吨，主要货种为矿石、粮食、钢铁和石油。中国远洋运输总公司已成为世界十大船公司之一，其船队航行于 150 多个国家和地区的 600 多个港口，主要班船航线有 94 条。其中，国

际集装箱班船航线 20 余条，每月有 49 个航班；杂货班船航线 37 条，每月有 44 个航班；上海与日本大阪、神户港之间的客货轮渡，每月有 4 个航班。

二十五年来，远洋运输船舶平均年吨位递增率 17.6%，货运量递增率 18.5%。与此同时，中国远洋运输总公司及其分公司，努力提高服务质量，改善经营管理。首先树立了为货主服务的思想，彻底改变官商作风，采取各种方式做好货运工作。其次，调整组织机构，设立各级货运部门，负责货源信息和组织工作。第三，提高各航线的经济性和合理性，增强运输能力，提高经济效益。第四，在船舶管理方面试行经济责任制，实行单船成本承包办法。八十年代以来，它在国内外航运市场上生机勃勃，以“安全、价廉、迅速、方便”的服务，赢得客户的信赖和好评，经济效益逐年提高。

二、广州远洋运输公司

广州远洋运输公司正式成立于一九六一年四月二十七日，其前身是一九五八年成立的交通部远洋运输局广州办事处。它是交通系统第一家国营远洋运输企业，为中国远洋运输的恢复和发展，为促进国际贸易和航运的友好合作，作出了有益的贡献。

一九五八年广州办事处的主要任务是：积极研究和组织开辟东南亚和中东地区的航线，团结和组织海外侨商参加海上运输，领导广州、黄埔、汕头、湛江、八所等港的外轮代理公司，督导中波轮船股份公司驻黄埔办事处和调配中国与友好合作国家合营船舶的船员。一九六一年四月二十八日，“光华”客货船首航印度尼西亚的雅加达港接运归国难侨。同年五月和六月，“和平”、“友谊”货船首航东南亚航线载运出口物资驶往新加坡、仰

光、科伦坡和雅加达各港并挂靠香港、海防港。一九六二年,“和平”货船开辟西非航线,满载中国援助几内亚建设的物资抵达科纳克里港;“光华”客货船等运送中国援建也门公路的工程技术人员和物资抵达荷台达港。一九六三年,“星火”、“新华”客货船相继驶抵阿尔巴尼亚的都拉斯港接送人员和物资,“光华”客货船又承担了接运印度难侨归国和运送中国、朝鲜、越南运动员参加首届“新兴力量运动会”的任务。一九六三年一月,陈毅副总理在参观“光华”客货船时对远洋运输取得的成绩给予了高度评价,热情赋词一首:

满江红

中国海轮,第一次,乘风破浪。守纪律,好榜样;走私绝,负时望。

所到处,人民喜欢,吾邦新创。真英雄风格,人间天上。

海运百年无我份,而今奋起多兴旺。载运友谊驰四海,亚非欧美波涛壮。

待明朝舰艇万千艘,更雄放。看东方日出满天红,高万丈。

广州远洋运输公司成立时仅有运输船舶4艘、2.26万载重吨,一九七六年增加到115艘、227万载重吨,但多为旧船,技术状态差。八十年代,公司志立于改革和船舶更新,一九八五年拥有集装箱运输船、滚装船、散货船、杂货船、载驳船和客船计151艘、万载重吨、800客位,主要经营天津、上海、大连、青岛、黄埔等港口至欧洲各主要港口的集装箱和各类件杂货物运输;华南地区至日本的集装箱和杂货班船运输,以及中国至波斯湾地区的集装箱和杂货运输。一九八五年完成货运

量 935 万吨，为一九六一年的 11 倍。

广州远洋运输公司根据管理经验，制定了各种规章和责任制度。一九八二年，对 44 艘船试行“定船包干”办法，修理费、航修费、备件费、修理期、物料费、电信设备修理费等项目以平均先进定额为基准，明确责任范围和质量标准，奖优罚劣，奖勤罚懒。结果，抽调 352 人作外派船员，净增收入 238.4 万元；修船费用节省 280 万元，修期缩短 50% 以上，营运率达到 95% 以上，实现“责、权、利”与“国家、企业、个人利益”相结合，船员普遍关心经济责任和安全、优质运输。当年完成货运量 712.4 万吨，增加了收入，节省了修船费用。

二十五年来，广州远洋运输公司的船员以英勇顽强的精神和娴熟的航海技术，乘风破浪航行于五洲四海，受到各国人民、政府和企业的称赞。一九六四年四月，“曙光”货船首次航抵荷兰鹿特丹港，有近百名华侨于六月十九日前来参加招待会，赠送了一块镶有“曙光四照，万国欢腾”的金牌，表达了海外赤子对祖国强烈的爱和由衷的祝愿。从一九六四年到一九七九年，广大船员及时而有效地完成了中国人民支援亚、非民族解放斗争和发展经济的光荣使命。一九七九年十二月二十一日，“广水”货船在马尔马拉海雾中航行时，被西班牙籍船撞破 3、4 号货舱，船身很快下沉，900 余吨电石遇海水产生大量乙炔气。在这危险关头，全体船员英勇无畏，奋战十昼夜，终于排除险情，自救成功，博得土耳其、希腊、英国等国政府和航运界的好评，交通部、中国海员工会和广州远洋运输公司分别通令嘉奖。一九八二年初春的一天，“银山海”货船返航驶达南沙群岛海域时接到香港美成航业公司“成功 2”货船的呼救信号，时值 7

级大风，船摇 20 多度，船员们不畏艰险，奋力营救，使遇险的 12 名船员获生。“明华”客船于一九七九年投入国际旅游营运，其安全、正点和良好的服务，以及拾金不昧的风尚，在旅游者中传为美谈。一九八二年四月该船驶抵天津港后，派服务员照料澳大利亚的一位 96 岁旅客哥德乐和一位双脚截肢靠轮椅移动的老姬畅游长城。歌德乐是位皮革匠，20 岁时就盼望来中国登长城，这次终于实现了夙愿。他说：“中国的长城太宏伟了，我能看到她，要感谢‘明华’号的船员。这次旅游毕生难忘。”“明华”客船的美誉早在一九八一年即传遍澳大利亚全国。那是九月中旬的一天，正当船舶航行于东部的大堡礁一带时，旅客哈扎德女士突然心肌梗塞，病情危急。船上医护人员立即全力抢救，使她病情稳定。然后通过卫星通信与堪培拉有关当局联系，得到海上救护中心的援助，哈扎德女士被顺利接送上岸，转危为安。当日下午，悉尼广播电台播送消息：“中国的旅游船‘明华’号出色地抢救了一位患心肌梗塞、心力衰竭的垂危旅客，这实在是一个奇迹，澳大利亚政府和人民向‘明华’号船员和中国医生致以诚挚的谢意！”

三、上海远洋运输公司

上海远洋运输公司是为了开展中国—朝鲜、中国—日本海上贸易运输，于一九六四年四月一日正式成立。同年六月十二日，“和平 60”货船由上海港启航驶往朝鲜南浦港，抵达后受到朝鲜贸易省副相和对外运输会社社长等 300 余人的热烈欢迎。翌日，朝鲜内阁副首相在平壤市接见了正在朝鲜访问的中国海运代表团和船长、政委、轮机长。六月十八日，“燎原”货船由青岛港启航驶往日本门司、东京和神户 3 港口，七月九日返回上海

港。当时，中国和日本尚未建立正式外交关系，只有民间贸易和友好往来。日本进步团体、政党和友好人士以及旅日华侨总会等开展积极活动，为迎接“燎原”号做了大量的工作。“燎原”号在日本期间不仅受到 800 余人的集会欢迎，日中贸易促进委员会还指派工作组协助工作，日本社会党和平同志会访华代表团还随船来到中国。当年底，上海远洋运输公司的 4 艘远洋货船已完成 14 个航次，往返于上海、青岛、天津、大连各港与朝鲜的南浦、日本的东京等 7 个港口之间。此外，“团结”、“红旗”、“建设”、“真理”等 4 艘远洋货船也在当年内编入上海远洋运输公司船队。

一九七〇年，上海远洋运输公司开辟了非洲、欧洲和北美洲航线。但因“文化大革命”干扰和企业管理不善、船员技术水平低，货运质量差。一九七五年，公司进行企业整顿，初显成效。当年已有船舶 69 艘、92.6 万载重吨，完成货运量 410 万吨，实现利润 8826 万元。

一九七七年，上海远洋运输公司增加了 12 艘船舶，其中有 4 艘多用途船、1 艘集装箱运输船，正式开展集装箱运输和试开上海至欧洲、上海至日本的货运班船航线。一九七八年，开始现代化改造，一批专业化、自动化的船舶编入船队，蒸汽机船于年底全部淘汰。九月，“平乡城”集装箱船首航中国—澳大利亚集装箱航线；十月，正式开辟上海至日本的货运班船业务。当年，上海远洋运输公司的船舶已航行于 82 个国家和地区的 265 个港口，完成货运量 662.8 万吨。一九七九年三月二十五日，“柳林海”货船从上海港出发，经日本神户港，于四月十八日晨抵达西雅图港，悬挂五星红旗的中华人民共和国远洋货船首次驶入美国港口。以交通部副部长彭

德清为首的中国海运代表团出席了有美国运输部部长、国家海运总署署长莅场的各界知名人士和华侨代表等 300 余人的欢迎大会，共祝两国友好交往不断发展。

一九七九年，公司还开展多种方式的经营活动，跻身于国际航运市场，积极揽运第三国家货物，年底累计达 30 余万吨。当年十月，又将 10 万载重吨级的散货船“金田海”号出租。上海远洋运输公司由于经营有方和以全国交通系统劳动模范贝汉廷船长为代表的广大职工的辛勤努力，面目一新，成为中国远洋运输总公司的后起之秀。

八十年代，公司锐意改革，在扩大航区的同时，注意调整和增开班船航线，并添置新的集装箱运输船和滚装船以及电子自动化设备，完善管理，以适应航运市场的需要，提高经济效益。一九八五年，公司拥有船舶 143 艘、262 万载重吨，营运规模不断扩大，定期班船航线已开辟 18 条，其中集装箱定期班船航线 12 条，杂货定期班船航线 6 条。航线所及，包括美国东、西海岸，欧洲的伦敦、安特卫普、鹿特丹、汉堡，大洋洲的悉尼，日本的横滨、神户、大阪，以及香港地区和东南亚各国；不定期航线则遍布 100 多个国家和地区的 600 多个港口。同年完成货运量 1321 万吨，货物周转量 464 亿吨海里。

四、天津远洋运输公司

天津远洋运输公司成立于一九七〇年十月一日，由广州远洋运输公司调拨成建制的船员和 10 艘杂货船，边筹建边开展运输业务，以适应中国外贸的迅猛发展。一九七三年，公司购置 1 艘 5 万载重吨级油船，开始了中、日航线的原油出口运输。此后，随着石油、散粮、钢铁制品运量的不断增多，组建了油船队、散货船队和重型

钢铁制品运输船队，一九七六年又开始组建以多用途船为主的集装箱运输船队。一九七九年，公司拥有船舶 83 艘、145.6 万载重吨，其中杂货船 71 艘、87.5 万载重吨，油船 6 艘、29.8 万载重吨，散货船 6 艘、28.3 万载重吨；完成货运量 638.39 万吨、货物周转量 263.75 亿吨海里。八十年代，经过调整和改革，天津远洋运输公司主要经营以天津港为主的北方沿海港口至地中海、西非沿岸港口货运航线，以及天津至日本的集装箱和杂货班船航线。一九八五年，公司拥有船舶 109 艘、184 万载重吨，完成货运量 677 万吨、货物周转量 287 亿吨海里。

五、青岛远洋运输公司

青岛远洋运输公司正式成立于一九七六年七月一日，主要经营中国至加拿大、美国、澳大利亚和欧洲各国的海上散货运输。公司一方面注意提高企业管理和船员驾驶技术水平，一方面加速船舶的更新和改造。从一九七七年至一九八五年，船队运载能力平均每年增长 17% 以上，平均船龄已降至十三年以下，每艘船舶均安装有卫星定位仪和雷达，部分船舶还装备了自动雷达标绘装置或 M3000 型收报机，不仅保证了船舶航行安全，营运率也由一九七七年的 84% 上升到 94% 以上，经济效益明显提高。如中国至北美洲航线采用卫星气象导航后，一般可缩短航期四至七天；实行航贴包干办法，商务、船舶保险、理货等方面均有改善，船舶自修保养率提高，备件消耗金额逐年减少，航运成本下降。船舶营运服务受到各方面的赞扬。

一九八〇年五月十三日，货船“明海”号驶抵美国加尔沃斯顿港，受到美方热情接待。五月十七日，一位曾经访问过中国的老年妇女为答谢中国对她的盛情接

待,特在加尔沃斯顿市最豪华的饭店设宴款待船员代表。五月十九日上午,市长、港长秘书等官员和新闻记者,还有那位热情的老年妇女登船访问。市长赠送给沙明宗船长一把金钥匙和荣誉市民证书,授予全体船员以荣誉市民称号;港长秘书代表市长和港长任命沙明宗船长为该港荣誉港长,并把任命状、港口布置图交给船长,宣布“以后每到加尔沃斯顿港,可不用引水,直接开船进港”。“明海”货船抵美,顿时成为重大新闻,报纸、电视、广播均以显要地位予以报道。中国船员也以极大的热情款待了美国友好人士 137 人次。六月一日,“明海”货船满载美国人民的情谊胜利返航。

一九八五年,青岛远洋运输公司拥有船舶 52 艘、203 万载重吨,完成货运量 727 万吨,货物周转量 446 亿吨海里。

六、大连远洋运输公司

大连远洋运输公司于一九七八年一月一日正式成立,主要经营中国至日本和罗马尼亚的石油运输,以及中国至美国东、西海岸和泰国、新加坡、菲律宾等国港口的成品油运输,兼营杂货运输。八十年代,世界石油运量减少,船舶过剩,运输成本增加,船公司削价竞争激烈。大连远洋运输公司为适应航运市场的变化,及时制定经营策略,使经济效益逐年提高,特别是利用本身优越的地理位置,以大庆、辽河和渤海油田为依托,货源丰足。渤海和黄海沿岸的 2.4、5、10 万吨级油码头也为运输提供了良好的设施。一九八五年,公司拥有船舶 26 艘、47 万载重吨,完成货运量 612 万吨、货物周转量 128 亿吨海里。

其他远洋运输企业的发展

一九七九年中国实行“对内搞活经济，对外实行开放”的方针后，各省、自治区和直辖市以及部门和企业纷纷开展直接对外贸易。国家为了加强对外贸易管理，协调各地、各部门的商品对外成交和出口，于一九八〇年六月三日公布实施《出口许可制度的暂行办法》。交通部也采取积极有效的办法，扶植其他远洋运输企业成长。

一、交通部与地方交通部门合营远洋运输企业

一九八〇年以来，中国远洋运输总公司相继与江苏、浙江、安徽、江西和河北等省交通部门合营组建了各省的远洋运输公司。为了迅速打开局面和提高经济效益，中国远洋运输总公司尊重其意愿，在经营管理、物资供应、船务代理、招揽货源和调剂航线等方面都给予照顾；对实力较弱的公司，则联合经营，统一调度，年终分红。近年来，各公司经营效果不一，各有消长，外贸货源较为雄厚和经营管理有方的，发展较为迅速。

江苏省远洋运输公司成立于一九八〇年二月。当月十七日，“雨花”货船满载水泥首航香港仪式在南京港举行，揭开了江苏省外贸运输的新篇章。六年来，公司建立了较为健全的管理机构和技术素质良好的职工队伍，运力和运量稳步增长，经营范围包括外贸货物海上直达和中转运输，以及租船和国际航运业务。主要航线是通往日本、朝鲜、东南亚和西欧各国不定期航线，以及张家港—香港、南京—香港、南通—香港和张家港—日本的定期班船航线。此外，为了积累发展基金，公司还与国内外同行业合作，合资经办其他业务。如与香港友联