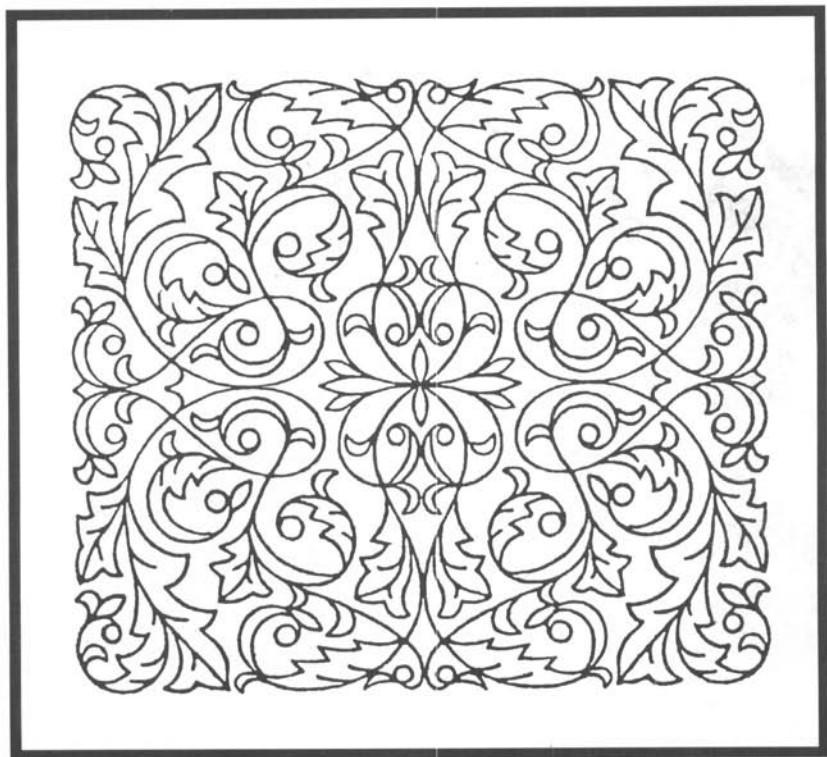


上海市专志系列丛刊

上海远洋运输志



主 编 金忠明
常务副主编 曹永群
副 主 编 齐频捷 张 晓 方石明
 丁杰元 陈 忠

《上海远洋运输志》编纂委员会编

上海社会科学院出版社

责任编辑 王继杰

封面设计 范一辛

彩页设计 胡 鹰

上海远洋运输志

《上海远洋运输志》编纂委员会编

上海社会科学院出版社出版发行

(上海淮海中路622弄7号)

上海市印刷七厂印刷

开本 787 × 1092 1/16 印张 27 插页 32 字数 670 千字

1999年10月第1版 1999年10月第1次印刷

印数 1-2000

ISBN 7-80618-637-9/K · 331

定价: 120 元

目 录

序一	(1)
序二	(3)
凡例	(1)
总述	(1)
大事记	(11)

第一章 船 舶

第一节 客货船	(43)
第二节 杂货船	(45)
一、国内建造	(45)
二、国外建造	(48)
三、买二手船	(49)
第三节 散装货船	(55)
一、买二手船	(55)
二、国内建造	(58)
三、国外建造	(59)
第四节 集装箱船	(59)
一、买二手船	(60)
二、国内建造	(62)
三、国外建造	(63)
第五节 滚装船	(65)
第六节 多用途船	(67)
第七节 油船	(68)
一、买二手船	(69)
二、国产远洋油船	(70)
第八节 液体化学品专用船	(71)

第二章 航 线

第一节 上海——东北亚	(75)
一、上海——日本航线	(75)

二、上海——朝鲜航线	(79)
三、上海——韩国航线	(80)
第二节 上海——东南亚	(80)
第三节 上海——大洋洲	(82)
一、散杂货运输航线	(82)
二、集装箱班轮运输航线	(84)
第四节 上海——海湾(波斯湾)	(85)
第五节 上海——非洲	(87)
第六节 上海——地中海	(88)
第七节 上海——西欧	(90)
一、上海——西北欧航线	(90)
二、上海——波兰航线	(92)
第八节 上海——美洲	(93)
一、上海——美国航线	(93)
二、上海——中、南美洲航线	(95)
三、上海——加拿大西岸航线	(96)
第九节 上海——香港、澳门、台湾	(97)
一、上海——香港航线	(97)
二、上海——澳门航线	(98)
三、上海——香港——台湾航线	(98)

第三章 货 运

第一节 货种、运量	(102)
第二节 重点物资运输	(113)
一、钢铁	(113)
二、金属矿石	(116)
三、粮食	(117)
四、石油	(121)
五、煤炭	(124)

六、大件设备 (127)
第三节 货源组织..... (130)
一、自揽货载 (130)
二、计划货载 (134)
第四节 运价..... (136)

第四章 集装箱运输

第一节 引进经营管理技术..... (144)
第二节 网络..... (146)
一、网络设计 (146)
二、网络形成 (146)
第三节 运量..... (153)
第四节 集装箱管理..... (156)
一、种类 (156)
二、空箱调运 (157)
三、跟踪 (159)
四、租箱 (160)
五、建造与修理 (161)
第五节 运价..... (163)

第五章 客 运

第一节 客运量..... (168)
第二节 服务与管理..... (171)
一、客运服务 (171)
二、班期 (172)
三、岸上客运设施 (174)
四、客运管理 (175)
第三节 客票价..... (175)
一、上海——香港线 (176)
二、上海——日本线 (178)

第六章 企 业

第一节 中国公司..... (182)
一、轮船招商局 (182)
二、上海远洋运输公司 (187)

三、上海海兴轮船有限公司 (201)
四、上海市锦江航运有限公司 ... (202)
五、新海航业有限公司 (207)
六、上海海华轮船公司 (209)
七、其他轮船公司 (210)
第二节 合资公司..... (212)
一、中波轮船股份公司 (212)
二、中阿轮船股份公司 (220)
三、中日国际轮渡有限公司 (221)
第三节 外国公司..... (221)
一、旗昌轮船公司 (221)
二、太古轮船公司 (222)
三、怡和轮船公司 (223)
四、日本邮船会社 (224)
五、大来洋行 (225)
六、其他外国轮船公司 (225)

第七章 运输管理

第一节 船队管理..... (228)
一、船队体制 (228)
二、现场管理 (231)
三、船舶领导体制 (232)
第二节 生产管理..... (233)
一、船舶调度 (233)
二、质量管理 (238)
第三节 安全管理..... (243)
一、安全机构 (243)
二、安全活动 (245)
三、安全状况 (249)
第四节 计算机应用..... (254)
一、管理机构 (254)
二、计算机设备 (254)
三、应用 (255)

第八章 保 障

第一节 船舶代理..... (262)

第二节 船舶保险理赔····· (266)	第六节 生活待遇····· (326)
一、保险····· (266)	一、收入····· (326)
二、理赔····· (273)	二、福利····· (336)
第三节 船舶修理····· (275)	
一、厂修····· (275)	
二、船员自修····· (280)	
三、修理厂····· (282)	
第四节 船舶供应····· (284)	
一、物资供应····· (284)	
二、食品供应····· (286)	
三、备件供应····· (287)	
四、外汇物品供应····· (287)	
五、油漆、化学品供应····· (288)	
六、油水供应····· (289)	
七、供应机构····· (290)	
第五节 通信导航····· (292)	
一、船舶通信····· (292)	
二、船舶导航····· (297)	
三、海岸电台····· (298)	
四、陆上通信····· (299)	
第九章 船 员	第十章 党派、群团
第一节 来源····· (302)	第一节 共产党····· (346)
第二节 结构····· (306)	一、组织沿革····· (346)
一、技术结构····· (306)	二、党员代表大会····· (347)
二、文化结构····· (307)	三、党的基层组织建设····· (350)
第三节 调配····· (309)	四、党员教育····· (351)
一、机构····· (309)	五、纪律检查····· (352)
二、原则····· (310)	六、船舶党支部····· (354)
三、程序····· (312)	第二节 民主党派组织····· (355)
第四节 培训····· (313)	第三节 工会····· (356)
一、培训机构····· (313)	一、组织沿革····· (356)
二、培训形式····· (319)	二、工会会员代表大会····· (356)
第五节 劳务输出····· (324)	三、主要工作····· (358)
一、机构····· (324)	第四节 共青团····· (359)
二、外派····· (324)	一、组织沿革····· (359)
三、专业队伍····· (325)	二、团员代表大会····· (360)
	三、主要活动····· (360)
	第十一章 人 物
	第一节 人物传略····· (364)
	郑 和····· (364)
	李鸿章····· (364)
	唐廷枢····· (365)
	盛宣怀····· (365)
	陈干青····· (365)
	陈家祥····· (366)
	于 眉····· (366)
	徐嘉福····· (367)
	胡扶摇····· (367)
	沙惠麒····· (367)
	王玉琪····· (368)
	刘学勇····· (368)

王公望..... (368)
贝汉廷..... (369)
周士栋..... (369)
姚森周..... (369)
鲍浩贤..... (370)
刘贵彦..... (370)
蔡如生..... (371)
第二节 人物简介..... (371)
张燕铎..... (371)
孔钦祥..... (371)
刘经昌..... (371)
林万骅..... (372)
陈阿昌..... (372)
夏玉书..... (372)
冯瑞云..... (372)
黄渭臣..... (372)
林祖乙..... (372)
钱永昌..... (373)
徐以杰..... (373)
杨德华..... (373)
褚一骅..... (373)
何慧琴..... (373)
顾富生..... (373)
李恩民..... (374)
朱长和..... (374)
吴建中..... (374)
王德祥..... (374)
方嘉德..... (374)
李克麟..... (374)
焦金铎..... (375)
蔡正荣..... (375)
张良保..... (375)
施祖康..... (375)
史美思..... (375)
黄凤德..... (375)
彭建年..... (375)
许立荣..... (376)
第三节 技术骨干名录..... (376)

一、享受政府特殊津贴人员 (376)
二、成绩优异的高级职称获得者
..... (376)
三、有突出贡献的中青年专家 ... (376)
四、高级职称获得者 (376)

第十二章 专 记

一、中波公司两艘远洋船被台湾
当局军舰劫持 (382)
二、“跃进”轮沉没事故 (383)
三、南北航线 (386)
四、“风庆”轮首次远航纪实 (388)
五、“风涛”轮女船员 (391)

附 录

一、中国远洋运输公司上海分公司
船舶在国外港口代理条款 ... (396)
二、中国远洋运输公司上海分公司
与中国外轮代理公司上海分公
司代理协议 (398)
三、中华人民共和国海上国际集装
箱运输管理规定 (401)
四、集装箱运输有关国际公约与
国内法规索引 (404)
五、1973年中国远洋运价本
(1号本)说明及有关规定 ... (407)
六、上海远洋运输公司调拨、退役
船一览表 (411)

编后记..... (414)

鸣 谢..... (416)

《上海远洋运输志》编纂审定验收人员
..... (418)

序 一

《上海远洋运输志》是第一部记录上海地区从古到今远洋运输业发展的专业志书，由上海远洋运输公司为主，会同“中波”、“海兴”、“锦江”等公司共同完成编纂任务。她凝聚了上海远洋运输界各方人士的心血，记载了远洋战线几代人的昭昭业绩。这部志书既为当代服务，也为后人留下了一部宝贵的专业历史文献。对此我感到非常欣慰。

古人云：治天下者以史为鉴，治郡国者以志为鉴，盖“史志所以资治也”。盛世修志，鉴古察今，彰往昭来，历来如此。在建设有中国特色社会主义的大好形势下，《上海远洋运输志》编写人员本着认真、求实的精神，科学、严谨的态度，广泛采集资料，精心整理编纂，力求使这部志书的思想性、资料性、科学性紧密结合，具有鲜明的专业特点和地方特色，令今者为之振奋，后人为之骄傲。

《上海远洋运输志》对上海远洋运输活动上溯到唐宋年代。唐朝时日本遣唐使多次进出上海吴淞江，到苏州府，从陆路入首都长安。宋朝时上海对外贸易和远洋运输已粗具规模，中国帆船经常航行东亚各国，航海技术处于领先地位。明代，上海港已成为中国东南沿海一大商港，商船远航日本、新罗和南洋各国，增进了中国人民与东亚各国人民的交流和友谊。鸦片战争之后，西方海运大国利用与中国清朝政府签订的一系列不平等条约所攫取的各种特权，以及海运方面的先进技术，霸占了上海的远洋运输事业。清末中国人虽然也创办了轮船招商局等航运企业，并派船远航欧美及东南亚各国，但在英美等国家强大海运船队的排挤下，中国船队无法在国际航线上立足，一直到1949年中华人民共和国成立，上海始终未建立一支中国人自己的远洋运输船队。

1962年中波轮船股份公司从天津迁来上海，经营中国与波兰之间的外贸运输业。1964年上海远洋运输公司成立之后，上海远洋运输业在中共中央、国务院和中共上海市委、市政府的领导下，获得了长足发展和进步。上海远洋运输公司采取买二手船和造新船相结合的方法发展远洋船队，1978年公司船队已由刚成立时的8艘中型杂货船，6.2万载重吨增加到115艘、187万载重吨，建成一支综合性远洋船队，全年运输产量也由1964年的28.6万吨猛增至867.5万吨。经营的航线开始只有中国——朝鲜、中国——日本，以后逐步发展到中国至欧洲、美洲、东南亚、大洋洲、非洲及海湾地区，上海的远洋运输船舶航行至世界上82个

国家和地区的273个港口,成为中国第一大远洋运输企业。中共十一届三中全会之后,上海远洋运输业呈现百花争妍的局面,1979年上海海兴轮船有限公司成立,1983年上海锦江航运有限公司建立,1985年上海中日国际轮渡有限公司创建,至1992年上海已有近20家从事远洋运输的企业,远洋船300多艘、500多万载重吨,航行于世界五大洲、三大洋150多个国家和地区的700多个港口。上海远洋船队的发展速度,开辟航线的规模,船队的管理水平,让世界瞩目。

《上海远洋运输志》真实地记载了上海远洋运输业发展的历史,使我们和我们的子孙永远记住国家强盛、百业兴旺的道理,永远珍惜我们的先辈创建的这份产业,努力建设更加强大的上海远洋运输船队,为上海建成国际航运中心出一份力。

汪道涵

一九九七年十二月

序 二

中华民族自古以来即家有谱，国有志。古人云：家无谱孰知世系之辨，国无志难考废兴。江泽民同志指出：“编纂社会主义新方志是两个文明建设的组成部分，是社会主义文化建设的系统工程，是承上启下、继往开来，服务当代、有益后世的千秋大业。”《上海远洋运输志》的编纂工作历经五个春秋，现在出版问世了。这是记载远洋船舶运输的专业志书，是上海地区有史以来第一部，也是中国交通系统的新篇章，值得庆贺。

上海是位于太平洋西岸中部的港口城市，它濒江临海，河川交织，有着得天独厚的地理环境和海运条件。早在唐、宋时期，上海以华亭港、青龙港开始接纳外国远洋船，为开辟“海上丝绸之路”，木帆船队就远涉重洋赴日本和印度洋诸国。故《唐·语林》记载：“天下货利，舟楫居多。”元代，上海为中国通海八大港口之一，其船队南渡南亚和东非各国。明永乐三年（1405年）起，伟大的航海家郑和，率200余艘船舶的庞大船队，从刘家港（今浏河）出发，七下西洋，到达红海和非洲东岸，遍访了30多个国家和地区。明中叶之后多年的闭关自守和清政府的腐败无能，使上海远洋运输业日渐衰败。民国期间战争频仍，远洋运输惨遭蹂躏。中国人自己的轮船招商局虽也经营一些远洋航线，但远洋运输基本上被英、美、日等国所霸占。

中华人民共和国成立后，中共中央、国务院十分重视中国远洋运输船队的建设。50年代初，中共中央主席毛泽东就提出发展中国远洋运输船队的设想。1951年在天津成立“中波海运公司”（1962年迁至上海），1961年组建中国远洋运输公司。为发挥上海港的优势，以港兴市，以航运促贸易，1964年成立上海远洋运输公司。在中共中央、国务院的关怀和交通部、上海市及各有关部门的领导和积极支持下，远洋船队有了很大的发展，至1978年上海远洋运输公司已拥有各类船舶115艘、187万载重吨。加上中波轮船股份公司船舶21艘、28.5万载重吨，上海已有一支粗具规模的远洋运输船队。中共十一届三中全会后，随着改革、开放的深入发展，上海远洋运输船队不断壮大，先后组建成立上海海兴轮船有限公司、上海市锦江航运有限公司、中日国际轮渡有限公司。至1992年底，上海拥有杂货船、散装船、集装箱船、滚装船、冷藏船、油船、化学品专用船等各类远洋运输船舶300多艘、500万载重吨，船队航行于世界150多个国家和地区，700多个港口，年货运量达到3259万多吨，在国际航运市场上产生极大的影响，

这是中国人民的骄傲。

当我为《上海远洋运输志》写序的时候，心潮澎湃，感慨万千。这部 70 余万言的志书图文并茂，资料翔实，思想性、逻辑性、科学性和资料准确完整性有机结合，系上乘之作。更为可喜的是，在短短三十余载，上海远洋运输发展之快，经营管理之好，令国人兴奋，世人瞩目。借此机会请让我以一个老海员的名义，感谢为上海远洋运输业做出过贡献的各级领导和全体船员、职工；感谢辛勤编纂审校这部志书的各位专家和从事此项工作的人员。愿上海地区有志于远洋运输的同志们，借鉴历史经验，乘改革东风，充分利用上海建设国际航运中心的种种优势，开拓进取，再创辉煌。

当前正处在新旧世纪之交，中国远洋运输船队任重道远，挑战严峻，我们必须认真学习贯彻中国共产党十五大精神，学习马列主义、毛泽东思想，高举邓小平理论的伟大旗帜，迈向新世纪，为建设有中国特色的社会主义作出更大的贡献。

彭德清

一九九八年六月

凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论为指针，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义观点，坚持实事求是原则，客观地记述上海远洋运输业的历史和现状。

二、本志记述内容范围，1949年5月27日上海解放前，仅限于以上海为起迄港的远洋运输业务。解放后，记述范围扩大到由上海远洋运输企业经营上海及沿海港口为起运港至国外港口和不回中国港口的第三国和地区间的远洋运输业务。

三、本志采取章、节、目的结构层次，部分章节列出子目。以生产力为主线，侧重记述船公司、船舶、航线、客、货、集装箱运输和后勤保障及船员队伍等内容。前设总述、大事记为全志之纲和经，各章有概述性短文，以示梗概。

四、本志记述各类事物，上限追溯于事物发端。下限1992年，个别部分下限略有延伸。总述和大事记延至1997年。

五、历史纪年：上海解放以前，用朝代和民国年号后括注公元纪年，解放后采用公元纪年的写法。统计表均采用公元纪年。

六、本志资料，以档案、公开出版发行的书籍、报刊、杂志为主，口碑材料为辅。

大事记

(2011)年十二月大事记

中国工业报 2011年12月1日 星期一

(2011)年十一月大事记

中国工业报 2011年11月1日 星期一

(2011)年十月大事记



(一)

上海位居中国南北海岸线的中点,倚江傍海,扼长江入海咽喉。面对太平洋,背靠长江流域广阔的腹地,是中国最大的进出口贸易基地和远洋口岸。早在唐末宋初就以华亭港(今松江县城)和青龙港(今青浦县城东北旧青浦)为中心接纳远洋船,进行海外贸易。日本的遣唐使也多次从青龙港进出,经苏州到长安。唐代高僧鉴真和尚在天宝十二年(753年)十一月从扬州港出发,经长江口至阿尔奈波岛(冲绳岛),东渡日本成功。长庆元年(821年),青龙港的报德寺内建了一座高塔,用以引导远洋商船进出。宋代,华亭港和青龙港在与海外贸易上有新发展,中国木帆船远航至日本、新罗(今朝鲜)等地。随着海外贸易的发展,北宋政和三年(1113年)在华亭县治设立市舶务,为上海第一个管理海外贸易的机构。

至迟在南宋咸淳三年(1267年)上海设镇,由于河道淤浅,远洋运输逐渐萎缩。元代船舶的建造能力和航海技术均有新的发展,但连年对外用兵,贸易难以发展。元后期对外交往和远洋运输开始恢复,上海镇正式设立市舶司。元末明初,吴淞江下游淤塞,航运贸易渐渐衰落。上海地区的水上贸易一度从刘家港(今江苏太仓浏河)出海。明永乐元年(1403年),户部尚书夏原吉奉旨开挖范家浜,形成黄浦江,使原由吴淞江入海的太湖水,改由黄浦江排泄,江面变深变阔,大船可直抵上海县境,促进了上海与国际间的水上贸易联系。永乐三年到明宣德八年(1433年)的二十八年间,郑和七次率船队下西洋,就从刘家港扬帆出长江口。明嘉靖年间(1522~1566年)倭寇侵犯上海地区,明朝政府采取锁海政策,抑制了上海与海外的贸易和航运往来。

清朝初期,为镇压东海沿岸一带的反清斗争,清政府又颁布禁海令,致使航运贸易受阻,“四五千金所造之洋艘(指远洋帆船),系维朽蠹于断港荒岸之间”。直到康熙二十三年(1684年)解除海禁,航运贸易渐有起色。翌年在上海地区设立海关。上海与国外的远洋航线主要有两条,一条是上海至日本、朝鲜;另一条是上海至东南亚的新加坡、菲律宾、马来亚、暹罗(泰国)等国家。黄浦江面船舶云集、帆樯林立,有“江海之通津,东南之都会”之称。

清道光二十年(1840年)爆发第一次鸦片战争,使上海成为最早被迫开放的五个港口之一。随着港口主权的丧失,道光二十三年九月二十六日(1843年11月17日)上海港对外开放。英美等国在上海开辟租界,霸占海关,倾销毒品、洋货,掠夺中国资源。外国商船大量开进上海港,开始时为夹板船,后来发展为以蒸汽机为动力的轮船。上海的远洋运输业主要由英、美等国航运势力把持。道光二十四年有44艘次外国商船进入上海港,道光二十九年,进入上海港的外国商船达133艘次,中国的木帆船遭受排挤,不久即退出了远洋航运。道光三十年,英国大英轮船公司的“玛丽伍德”轮率先开辟上海——香港的定期班轮航线,主要承运邮件、珍宝、鸦片和丝绸。同年,美国的罗素轮船公司开辟美国纽约至上海的航线。清咸丰五年(1855年),英国的宝顺洋行和怡和洋行的轮船加入上海至纽约及上海至香港、加尔各答、欧洲的远洋航线。另外,还有部分外商轮船来往于上海与澳洲及南洋各埠之间。清同治元年(1862年)美商在上海设立旗昌轮船公司。同治六年以后,英国的太古洋行和怡和洋行先后在上海经营轮船运输业务,继而成立太古轮船公司和怡和轮船公司。19世纪60年代前,上

海至欧洲的航线绕道非洲南端的好望角，航线长，风浪大，沉船失事时有发生，行驶于上海至欧洲之间的远洋船舶较少。同治八年，苏伊士运河通航，欧亚之间的航距缩短三分之一。同治十年，亚洲至欧洲的海底电缆接通，上海与伦敦的电讯可直达，促进了上海与欧洲的贸易和远洋运输。法国、德国等国的航运公司也纷纷开设欧洲至上海的航线。一切外国商船，不论其到中国的目的港在那里，都要开到上海，上海已成为具有国际意义的航运基地。出口货物以蚕丝、茶叶、陶瓷、豆类及工艺品为主，进口大都为鸦片、呢绒、火油、米粮及铁制品等。

中国近代的远洋航运业始于清同治十一年。是年十二月十九日(1873年1月17日)，清政府官督商办的轮船招商总局(简称招商局)在上海南永安街挂牌开业。招商局成立后，于八月初即派“伊敦”轮商船远航日本神户、长崎，打破了外国商船对中国远洋运输的垄断。中国商船出现在南亚、东亚，横渡太平洋、大西洋，远航至美国、英国。招商局经营远洋运输业务，引起了外国航商的公开抵制及刁难。美国海关对招商局船舶重征船钞，加收重税，处以罚款。英国兵舰“腊混号”在中国海面上撞沉招商局“和众”轮。在外国航商及政府的排挤打击下，招商局的远洋航运业务处境艰难。光绪九年(1883年)中法战争爆发后，法国兵舰对招商局船舶恐吓骚扰，遂使其所有远洋航线中断。

19世纪末至20世纪初，帝国主义国家对中国的投资和经济掠夺不断扩大，英国在上海远洋运输业中长期保持垄断地位，美、日、俄、德等国家都在不断扩大，其中尤以日本为最。第一次世界大战期间，英法等西方国家轮船多数撤回本国，中国轮运业有所发展，上海有些小轮船公司也派船出国远航，比较大的是三北轮埠公司。这些船公司规模比较小，运力不足以与外国航运势力抗衡，上海远洋运输仍由外国航运势力操纵。

民国26年(1937年)八一三事变后，日本军队侵占上海，中国轮船公司经营的远洋船除少数改挂外国旗留在上海和香港外，大多被炸毁或撤入长江。日本政府为了保护日商航运业在上海的垄断地位，专门给其在华船公司以补贴，日军在上海对非日本籍航运活动加以限制、排挤、打击。民国30年12月，太平洋战争爆发后，日军进占上海公共租界，上海远洋航运业全部落入日本人手中。

抗日战争胜利后，招商局等中国航运企业大量从国外买船，民国37年上海已有江海轮船100多艘，31万余吨，部分船航行日本、东南亚和美国等航线。但上海远洋运输业还是被美、英等国的轮船公司所垄断，实力较大的是美国的总统轮船公司、英国的大英轮船公司、怡和轮船公司等10余家。招商局等中国航运企业运输的远洋货物在中国进出口货物中所占比例很小。上海解放前夕，招商局的大部分船舶被国民政府撤往台湾、香港，留在上海的部分被炸沉或破坏，只有很小一部分小船舶回到了人民手中。

(二)

1949年5月上海解放后，外国航运企业撤离上海。国家积极发展海上运输业，恢复江海航线。台湾国民党的飞机经常骚扰和轰炸上海，并对来往船只进行炮击、截扣，阻挠外轮进靠上海港。1951年5月18日，第五届联合国大会在美国操纵下，通过了对中国禁运的决议，英法等西方国家限制本国轮船到中国港口，使上海的远洋运输几乎断航。在这种十分困难的条

件下,中国政府领导人民奋发图强,逐步冲破封锁。1951年6月15日,波兰政府和中国政府合资组建了中波轮船股份公司,首先打开中国通往欧洲的航路,迈开了新中国远洋运输的第一步。

1952~1957年,中国正处在第一个五年计划建设时期,外贸进出口总额由64.6亿元上升到104.5亿元。进出口货快速增长,主要依靠租用外国商船承运。1958年7月成立交通部远洋运输局,开始筹建中国远洋运输船队。1961年,中国远洋运输公司正式成立。

1962年2月24日,中波轮船股份公司从天津搬迁到上海。上海出现了第一家中外合资的远洋运输企业。是年该公司有船20艘,22.4万载重吨,年运量62.44万吨,周转量64.7亿吨海里。

1963年,国际租船市场租费上涨。为维护中国海运利益,降低进口粮食、化肥等物资的运输费用,交通部决定在上海发展远洋运输船队,并将在大连船厂建造的万吨远洋货船“跃进”轮作为首航日本的中国船。4月30日该船从青岛载货出航,于5月1日下午在济州岛西南80海里处触礁沉没。此后,交通部报请国务院批准成立中国远洋运输公司上海分公司。责成上海海运局筹建。先开辟中日、中朝航线。1964年4月1日,中国远洋运输公司上海分公司正式成立(1979年改名为上海远洋运输公司,以下均称上海远洋运输公司)。有8艘杂货船,6.2万载重吨,488名船岸职工(其中船员410人)。6月12日“和平60号”轮首航上海——朝鲜航线。6月18日“燎原”轮首航上海——日本航线,从此,上海有了中国国营的远洋运输船队。

上海远洋运输公司成立不久即遇到“文化大革命”,船队发展一度受阻。但由于中共中央、国务院十分关心远洋运输业的发展,广大职工同林彪、江青反革命集团的倒行逆施进行了坚决地斗争,使上海的远洋运输事业在“文化大革命”的混乱状态中有所发展,船舶有所增加,远洋运输航线有所扩大。

上海远洋运输公司成立后的开始几年,只经营中日,中朝航线。1968年10月11日,该公司的“红旗”轮从上海港起航,装载杂货8353吨,按预定航线远航欧洲,并于翌年2月20日装载13138吨回程货物返抵上海港,首次远航取得成功。年底该“公司拥有远洋运输船12艘,10.04万载重吨;职工1014人,其中远洋船员836人。全年完成货运量98.95万吨,周转量9.26亿吨海里。是年,连同中波轮船股份公司,上海有远洋运输船29艘,30.14万载重吨,全年完成货运量146.9万吨,周转量72.2亿吨海里。进口货物主要为钢铁、粮食、机械,出口主要有农副产品、非金属矿石。

1970年2月全国计划会议期间,国务院总理周恩来指示,要大力发展远洋船队,力争在1975年(第四个五年计划期末)改变在外贸运输方面主要依靠租用外轮的局面。此后,上海远洋运输公司在国家支持下,抓住国际市场船价低的有利时机,利用贷款方式,采用造新船与买“二手船”相结合的办法,积极发展远洋船队。是年,国产船“向阳”轮和新购买的二手船“南汇”、“康定”等轮远航地中海沿岸埃及、阿尔及利亚、意大利、法国、南斯拉夫的数十个港口,特别是“南汇”轮装载万吨小麦去叙利亚拉塔基亚港,支援中东国家人民,受到亚非国家的称赞;江南船厂建造的“东风”轮首次穿越太平洋到加拿大温哥华港装运小麦回国。全年增添远洋船6艘,8.1万载重吨。年底该公司船舶数已达19艘,19.6万载重吨,年运量102.86万吨,周转量17.88亿吨海里。1971~1973年,又增添远洋运输船25艘(退役4艘),其中

1973年首次购买专用散装干货船5艘,新造船4艘。这期间,“红旗”轮于1971年1月装载中国援建坦赞铁路(坦桑尼亚——赞比亚)物资首次挂靠坦桑尼亚达累斯萨拉姆港;7月又从大连开出,首航南美洲智利,运去1万余吨大米。1973年12月,“静海”轮首航澳大利亚弗里曼特尔港装运小麦回国。年底,上海远洋运输公司船舶数增加到40艘,53.67万载重吨,分别比1968年增长2.3倍和4.3倍。连同中波轮船股份公司,上海已有远洋运输船55艘,73.04万载重吨。全年运输进出口货物246.13万吨,周转量163.78亿吨海里,比1968年分别增长367.50%和128.10%。所运货种,进口主要有钢材、化肥农药、粮食、金属矿石和机械设备,出口以农副产品为主,其次是粮食、非金属矿。

1974年以后,国家外贸发展,援外任务很重,上海远洋运输公司继续大力发展远洋船队。到1976年的三年间,在国内建造17艘万吨级远洋船,在国外建造3艘小型杂货船,还从国外买进二手船23艘。其中,1974年5月,江南船厂建造的“风庆”轮远航地中海罗马尼亚、保加利亚和意大利港口,来回共装运2.1万余吨大米、钢材和化肥等货物。江青反革命集团利用“风庆”轮远航成功,制造“风庆”轮事件。1975年5月,“风光”轮第一次开往柬埔寨的西哈努克港,运去中国援助物资枕木、棉布、黄麻以及食品等。是年,上海远洋运输公司的船已航行世界五大洲三大洋的82个国家265个港口。到1976年底,上海远洋运输公司已有远洋运输船82艘,116.93万载重吨,其中专用散装粮矿船13艘。全年运量上升到494.53万吨,周转量178.17亿吨海里。中波轮船股份公司的船主要航靠中国、波兰港口,也挂靠欧洲、地中海沿岸一些国家的港口。年末,该公司有船18艘,23.9万载重吨,全年运货64.8万吨,周转量74.6亿吨海里。

随着船队的逐步扩大,航线的不断伸展,船员、职工队伍也在相应壮大。除按国家计划分配接收大、中专院校毕业生和通过招工充实远洋船员队伍外,主要从东海舰队接收退伍士兵和复员转业干部。上海远洋运输公司1970~1976年新增职工8305人,其中远洋船员5490人,包括经上级批准从上海海运局及长江航运管理局选调的100名船舶技术干部。至1976年底,该公司共有职工9318人,其中远洋船员6325人。这期间,为适应远洋船员生产和生活的需要,该公司先后组建了承担远洋船修理任务的上海远洋船舶航修站,承办远洋船舶物资、备件、食品供应工作的上海远洋船舶物资供应站,承办远洋船舶通信导航设备安装、维修工作的上海远洋船舶通信站和上海远洋医院。

1977~1978年,上海远洋运输公司继续快速发展。两年内共买造船43艘。至1978年底该公司远洋运输船已增加到115艘,187.2万载重吨。加上中波轮船股份公司,上海远洋运输船已有136艘,215.7万载重吨,分别比1968年增长3.69倍和6.16倍。货运量和周转量也有很大增长。据统计,国家远洋船队承运的货物运量已占国家进出口货本国派船份额的75%,实现了周恩来总理的夙愿。突出的是,这两年上海远洋运输公司买进“平乡城”轮等8艘半集装箱船,从日本购进“南口”轮等3艘滚装船,承运汽车、铲车、推土机等滚装货和集装箱货。1978年9月26日“平乡城”轮第一次开辟上海至澳大利亚的集装箱运输班轮航线,从而开创了我国海上国际间集装箱运输的新篇章。