

王洸 著

航業與航權

上海學術研究會印行

王洸
著

航業與航權

上海學術研究會印行

民國十九年十月付印
民國十九年十一月出版



航業與航權

郵費酌加

著者

王

洸

發行者

學術研究會

上海貝勒路同益里四號

印刷者

啓智印務公司

上海法界貝勒路潤安里十九號

代售處

全國各大書局

著者 王 洸

航 業 與 航 權

上海學術研究會印行

師範大學圖書館 惠存

著者謹贈

序一

吾國之有航運，垂數千年，至其關涉國政，影響主權，則近數十年事耳。往昔草創之世，剡木爲舟，浮水爲筏，進而有帆船舵櫂之設，咸所以利航行而便運輸。顧其爲用，或僅關於個人，或則以資軍事，間有鐵殼巨舶，浮海梯航，然其盛衰得失，固無與於國政主權也。海禁既開，中外交通，胥賴海運。外人挾其優先的物質文明，以馳騁於吾國，幢幢巨舶，由沿海以漸及於內地，寢假而奪我利權，吸我膏血，制我死命，於是國人乃如夢初覺，知非振吾航業不足以起衰危，而杜覬覦，遂步武歐美而輪船之創設，是爲吾國有新式航業之始。數十年來商辦航業接踵而興，徒以困於資本，限於人才，厄於環境，終未能有長足之發展。迄乎今日，國營航業尙未舉辦，商船總數不過五十萬噸，以視外輪，奚啻黃童之與皓叟。開念吾國航業凋敝之最大原因，厥爲不平等條約之束縛，內河及沿海航權，在此種外力束縛之下，喪失殆盡，航業亦遂一蹶

而不振，坐使外商乘機侵略，以戕賊吾航業一綫之生機，瞻念前途，殷憂何極！王君道之究心航政之學有年，近本其探研所得，撰爲是書；於吾國航業發達之史跡，航政設施之利弊，與夫航權收回之方策，莫不洞見竅要，而於外國航商及其政策之內容，尤能廣事搜查，如數家珍，所謂「知彼知己」，彌足爲他山之助。作者苦心，於茲可見一斑已。嘗惟吾國航業之發展當以廢除不平等條約爲先務，蓋內河及沿海航權一日不能收回，則航業亦一日不能得其保障，此實今後航政設施之前提，而政府與人民所宜併力共赴，期其實現者。方今訓政肇興，百端待舉，愚忝長交通，職責所在，方與僚案同志，共籌畫於航政之設施，其大者如籌備航政局及國營航業，以應航運發展之需要，制定各項法規，以策航業之改進與安全，擴充船廠計劃，以利造船之生產，培養航海人才，以植航業之基礎，凡此種種，咸賴乎航權之收回，方克有成，循是以往，庶幾吾幼稚之航業，他日能與世界各國爭衡，其有造於國運者實大，固不僅利便交通，增裕國計而已。讀王君此作，振感百端，爰濡筆而爲之序。王伯羣

序二

交通之途二，曰水陸空，而水爲大。負重致遠，胥賴梯航，故航業尤爲發展經濟之資源。並世各國，靡不以保護航業，舉爲重政，實於中，拓於外，各挾其航業之盛勢，以經濟侵略人國，而吾乃獨當其衝。自沿海航權，喪於中英南京條約，內港航權，喪於中日馬關條約，門戶洞開，惡賓羣至，若倒餽水，不可復遏，堂階肺腑，莫非外輪馳逐之鄉，國權盡喪，民財大亡矣。當招商局始創也，嘗東之美，西之英，豈不欲邁往競進，與人抗衡哉。六十年來接踵繼起，所在而有，然皆跼蹐豪強之下，無以自振，至今海外樓船，尙無樹中國幟者。雖有百噸以上輪五百餘艘，往來河海之濱，然同航外輪，艤艫巨艦，數倍於我，而噸量則不可道里計矣。凡所營業，率皆外商明囁之餘，人飲其膏脂，我掇其遺骸，安往而不萎黃顛額，奄奄待盡耶。王君道之，年少而力學，任職本國郵政司，編纂航業與航權一書，於既往之史實，現狀之窟枯，將來之

開展，多所探討。方今政府人民，咸努力於不平等條約之廢除，而謀新中國之建設。收回航權，開拓航業，固吾人力勤之一端。此書之作，適於其時，吾知披覽終篇，必有投袂奮起者矣。嗟乎！翹首於空，飛鳴而過者，吾猶未能韻頰也，彌望於陸，遵道而馳者，吾猶未能步趨也，俯瞰於水，幢幢如織，滿載而出入者，秦半皆非吾物也。管子曰，天下皆理已獨亂，國非其國也，鄰國皆險已獨易，國非其國也，航業之不競，又豈特經濟崩摧而已哉。王君索余一言，率書此以歸之。韋以勳

航業與航權目錄

第一篇 中國航業現狀

第一章 本國經營之航業

第一節 輪船招商局

第二節 三北輪埠公司

第三節 鴻安輪船公司

第四節 政記輪船公司

第五節 東北航務局

第六節 甯紹商輪公司

第七節 肇興輪船公司

第八節 其他輪船公司

第一章 外國在華經營之航業……………三二

第一節 太古洋行

第二節 怡和洋行

第三節 日清汽船會社

第四節 大阪商船會社

第五節 日本郵船會社

第六節 其他輪船公司

第三章 中外航業之比較……………八〇

第一篇 航業政策……………九三

第一章 間接保護政策……………九八

第一節 沿海貿易之限制

第二節 資金之協助

第三節 租稅之免除

第四節 造船材料輸入稅之免除

第五節 鐵路運價之減低

第六節 運河通航費之退還

第七節 其他間接保護方法

第二章 直接保護政策…………… 一一七

第一節 獎勵金之給與

第二節 補助金之給與

第三章 各國航業政策…………… 一二二

第一節 英國

第二節 美國

第三節 日本

第四節 德國

第五節 法國

第六節 意國

第四章 中國應採之航業政策……………

第一節 統一航政

第二節 制定航政法規

第三節 培養航海人才

第四節 獎勵航業

第五節 獎勵造船業

第六節 籌辦國營航業

第七節 設立航業金融機關

第八節 實行水陸空聯運

第九節 收回外人引水權

第三篇 收回航權之實施方策……………一五七

第一章 航權意義及國際慣例……………一五一

第二章 中國航權喪失之史略……………一六四

第三章 收回航權之必要及範圍……………一七六

第四章 航權收回後補充外輪辦法……………一八二

第一篇 中國航業現狀

第一章 本國經營之航業

我國昔日水運，全恃帆船。自同治十一年招商局開辦，我國始有經營航行之輪船公司。迄今六十年，航業大體雖不無進步，然與各海運國較，則遲緩落後，固不能同日語也。惟於歐戰期間，我國航業因得自然之機運，一時頗現蓬勃之象；輪船激增，南洋航線亦漸多增闢。惜航商未能善運時機，積極振興。迨戰事終結，各國又均注力發展太平洋航業。我國航商資本基礎原屬薄弱，不堪角逐，仍回復昔日國際勢力侵略下之狀態。近年以內受軍事影響，外被洋商之競爭，業務益復不振；若不力圖革興，前途未許樂觀。茲將本國經營之航業，分節述其概要如次：

第一節 輪船招商局

我國輪船合資公司之創辦，以招商局爲嚆矢，該局開辦於同治十一年，設總局於上海。創議之人實爲李鴻章，奏准試辦。當時命道員朱其昂經理其事。最初額定資本一百萬兩，旋增加至二百萬兩。光緒二十四年改爲四百萬兩。民國三年股東會以上海及各埠陸續置買局產，價值增長，經連同碼頭輪臺，估價值一千七百餘兩；決議將無關航業房屋地基等項，估計銀三百八十餘萬兩，另設產業公司；其餘有關航業船產價值，酌留五百萬兩以作公積，不填股票，故現在該局資本定爲規銀八百四十萬兩。該局設立之初，係官商合辦，隸屬北洋大臣。宣統二年頒招商局股份有限公司商辦隸部章程，由郵傳部監督。鼎革後，由交通部監察。民國十六年十一月國民政府以據清查整理招商局委員會報告該局積弊情形，特派交通部長爲監督，實施整理。此該局歷年資本改訂及內部組織變更之大概情形也。該局成立最早，局產宏大，營業理應突飛猛進，惟以