

國民外交小叢書

中國交通與外國侵略

1927

上海中華書局出版

中國交通與外國侵略

目錄

一、交通之種類與效果

二、外人之壟斷我國交通

甲、航業

乙、鐵路

丙、郵政

丁、電政

中國交通與外國侵略

一、交通之種類與效果

交通種類，大別可分爲水上陸上空中三種；空中交通現方在萌芽時代，各國雖漸有進步，而我國則瞠乎其後，若以嚴格言之，謂吾國無空中交通亦可。故近來占交通之位置者，厥惟水上陸上二種，水上交通，以航業爲主體，陸上則鐵道汽車郵政電信等屬之。凡水陸交通機關發達者，常能使一國之工商業發達，國力富強，徵之世界各國，莫不皆然，蓋交通發達，有種種利益在焉。

(1) 使工業易於發達 交通便利，則生產費節省；蓋原料之收

集易，而出賣品之運輸，亦可迅速，且易得低廉之勞動力，及便宜之原料品，而生產費遂因以大減。生產費既廉，則生產組織必進步，大規模之生產機關——工廠公司等——必應運而生，生產率必隨之增速，而貨物可遍運全球，足與他國作商業之戰矣。吾人徵之於歐洲近世經濟發達史，其事實固在也。當歐洲工業未發達之時，人民之生產組織，範圍甚狹小，及交通機關發達以後，生產機關日臻完美，從前之家庭工業，一變而爲工場工業，旋又變而爲規模極大之組織，因此之故，生產率遂比以前高數十倍；由此觀之，交通之於工業，實有至密切之關係也。

(2) 商業上之利益 交通發達之結果，工業因之以興，工業既

興，則商業亦必隨之而興，此自然之理也。在交通未發達時，商業中之中間商人，其地位甚屬重要，及交通發達後，生產者與消費者所隔之時間與空間，均甚接近，直接交易之組織，日益進步，中間商人失其地位，而壟斷之患乃可以防止，此即交通發達之功也。至於投機事業，又非賴交通發達不爲功，以前之商人，因交通不便，不易知貨價之漲落，故不敢行投機事業，蓋投機事業之要素，在乎迅知世界大市場之貨價，以作買賣之標準——價低時買進，待價高時賣出——如各種交易所，即投機事業之著者也。是以交通之有造於投機事業者實不淺，如投機發達，則經濟易於流通，商業實受其莫大之利益。

(3) 使政治上易於統一 一國政治之良否，視其政府是否有統一權及保持秩序權，蓋二者爲一國家統治權力之表示也。然欲保持統一保持秩序，非交通發達不爲功；古時國家，類皆以交通不良，遂成割據之形勢，徵之歷史爲例甚多，卽中國連年之變亂，實亦交通不發達爲之主因也。故欲使中央政府之權力，對於全國之行政機關或自治團體，得能指揮如意者，必有賴於交通發達。法蘭西鐵路四達，交通極便，故其政治之統一，較他國有過之而無不及，我國領土較法爲大，而交通之便利遠不及之，欲求全國統一之效，其可得乎？

(4) 軍事上之便利 軍事貴迅速，此爲普通軍事家所稔知者；

然軍事迅速之要素何在？曰在交通便利耳。如交通便利，則凡軍實之運輸，兵員之集中，均可朝發夕至。故凡交通發達之國家，其兵隊之運動易，其禦外患平內亂也亦極敏捷；歐戰時，德意志以運輸便利故，開戰之初，即能西敗英法，東破俄羅斯，且能運兵巴爾幹，席卷諸小國，以達於地中海之路，其成效固由交通發達使然也。由是言之，交通之於軍事，關係亦極為密切也。

(5) 使文化易於普及 交通為普及文化之媒介，凡一國之智識教化以及新聞等之文字宣傳，莫不賴交通機關代為傳佈；且土地廣大之國，其人民之風俗習慣，往往殊異，若不使之融化為一，則其立國之根本，決難穩固。但欲使之融化，必須施以普遍之

教育；而教育之普及，則又非賴交通發達不可；故一國文化之盛衰與普遍或否，亦視其交通之發達與否而定。

依上列數點而言，交通機關之盛衰，實與一國之運命有密切關係，交通其可不講求乎？國人對於交通，素鮮注意，近來雖略見萌芽，然以受外人侵略故，交通之大權，多旁落於他人之手，欲謀自由發達，而不可得，今後若不排除外人之勢力我國交通事業，恐無振興之望也。

二、外人之壟斷我國交通

交通之重要既如前述，則其權不宜爲外人所侵奪也明矣；蓋交通權被剝奪，不啻國脈操於他人之手，斷難望其國家之富强。

乃一觀我國現時之交通狀況，正受列強之層層侵略，而不能自主，既往之事，雖不及追，而補牢之責，國人固不宜辭也。茲分我國交通爲四種，析論如左：

（甲）航業

我國向來對於航業，不甚注意，故領海及海峽，在清末，卽喪失殆盡。夫英吉利之能稱霸於全球者，以其握有地中海及中國之南海故也。是領海之占領，與國勢之隆盛，有極大之關係。吾人何得輕視之？夫我國之領海，在有清隆盛之時，其面積亦不得謂不廣，清廷如能注意經營之，何難統制太平洋與印度洋之海權，而與列強爭雄哉。乃自庫頁島失，而鄂霍次克海之領海權喪，自吉

林沿海地割與俄羅斯，及朝鮮改隸日本，而日本海之領海權喪；自緬甸屬英，而孟加拉之領海權喪；自旅順大連租與俄，繼租與日，威海衛租借與英而渤海之領海權即不完全；膠州灣首租與德，繼租於日，近雖向日本收回，而權仍不我屬；故黃海沿岸之領海權亦不完全。各國商船得自由航行長江，因之東海沿岸之領海權不完全；台灣澎湖隸於日本，澳門半島隸於葡，九龍香港隸於英，廣州灣租於法越南爲法國屬，而中國南海之領海權亦不完全矣。

我國領海既被列國侵奪殆盡，而內河又許他國航行，其航業之不振興宜矣。吾人觀左表，即可知我國之航行事業，遠不及列

強之發達。

國名	船舶隻數	噸數
英吉利	九・七七九	二〇・一四二・八八〇
美利堅	四・一一〇	一四・五七四・三七五
法蘭西	一・四〇〇	二・九六三・三二九
日本	一・九四〇	二・九九五・八五八
德意志	九〇一	四一九・四三八
中國	一〇二	一四二・八四三

自右表而言，我國之航業實不堪與他國相競爭，其在國際地位之低落當亦不可不言而喻，且在外人嚴厲壓迫之下，將來之發

達，亦難逆料。然吾人之責，須研究外人侵略之由來，及我國所以失敗之原因，而後施以救濟之方，試分析論之。

(1) 外人侵略我國航業之略史 外人之首先航行至我國者，爲葡人拉佛兒氏，Raphael Perestrells (註1) 然此不過一種舊式帆船之航行而已，未足開航行之新紀元也。及一八二五年，英船嘉廷號，The Jardine 航行至廣東，是爲汽船航行我國之始。後美人亦於一八四四年，駛密特斯號 Midas 至我國廣東，并定期航行於廣州香港之間。翌年，又有英人之彼阿輪船公司，Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 預備由倫敦經意大利而至我國之航行，然其航線僅及我國之香港，尙未至上海。初至上海之

英輪，則爲墨特沙號 *Medisa*。自是以後，外國船之航行至我國者，日見增多。一八六五年，英商有廣東香港澳門輪船公司之設立，而開香廣澳及西江間之航行路線。其後於一八六七年，中國航業公司 *China Navigation Company* 及一八七七年，中印航業公司 *Indo-China Navigation Company* 等，相繼成立；前者後稱太古公司，後者稱爲怡和公司，此皆爲外人在華所經營之航業，我國雖有招商局設立，（在一八六七年）與外人競爭，以資本不足，微弱堪憐，至今尙無振興之望焉。外洋航業，我國既無力經營，內地航行，亦多被外人壟斷。各國皆與我國訂有通商行船章程，許外人在長江大河，經營航業。夫交通爲商務之保障，謀商業競爭者，必爭

運輸上之勢力。吾國現時之對外貿易，皆仰外國裝運，非徒耗費運資，亦且時感呼應不靈之苦；如歐戰時，各國航行船舶減少，往來中歐中美間之船，無不提高運費，限制噸位，以示居奇；吾國貿易因之大受影響。不然，以各國當時需要物品之急，吾國出口，寧有不猛進之理，而卒未能有所增加者，以吾國航業不發達故也。歐戰停止以來，各國航行事業，逐漸恢復原狀，對華之航業競爭復起。茲將歐戰前後各國在華出入船舶，按百分數比較列表如左，以覘各國在華航業勢力之一斑。

國籍

一九一三年

一九一七年

一九二四年

日本

二五・一〇

二八・二八

二四・五八

英吉利	四〇・八四	三八・六四	三九・三九
美利堅	〇・九六	一・六〇	四・五〇
法蘭西	一・三二	〇・六七	一・五五
德意志	六・七七	〇・二〇	一・四七
中國	二一・三二	二七・六四	二三・五四
其他	三・六九	二・八七	四・九七
合計	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇

故我國航業，以外船爲中心，英國占百分之四十，日本占百分之二十五以至二十八分以上，吾國船隻僅得百分之二十一，至多亦不過得百分之二十八耳。

(2)我國航業之衰敗與商業之關係 我國航業之不發達，既如上述矣。然則其對於貿易上之影響爲如何乎？此亦爲吾人所當研究者也。今就貿易額一項考察之，則可見各國商業上之勢力，亦決非吾國所可抗衡也。茲以直接對外商業，與沿岸貿易二者，就各國船舶運數額，按百分數列表比較如下：

國籍	對外貿易	沿岸貿易	合計
英吉利	三四・四二	四二・三八	三八・七
日本	三三・六四	一七・一二	二四・七五
中國	九・五九	三四・六一	二三・〇六
美利堅	七・八八	二・四三	四・九五

法蘭西	三・四二	一・六三	二・四六
德意志	三・〇九	〇・〇一	一・四三
其他	七・九六	一・八二	四・六四
合計	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇

依貿易額言之，英國船居第一，占總額約百分之四十，日本船次之約百分之二十五，吾國船隻居第三，占總額百分之二十三，美法德以次遞減焉。我國對沿岸貿易，雖漸有起色，而對外貿易，則衰落不堪言矣。試按表以求英國沿岸貿易居第一，占總額百分之四十二，吾國佔百分之三十四，日本佔百分之十七，若對外貿易，英國以百分之三十四，居第一，日本以百分之三十三次之，