

中国水运史丛书

江苏航运史

(近代部分)

人民交通出版社

内 容 提 要

《江苏航运史》分为古代、近代、现代三册。本册为近代部分，叙述了从公元1840年鸦片战争到1949年中华人民共和国成立前的江苏航运发展历史。其主要内容有：外轮的侵入，外国轮运组织的设立，江苏轮运业的开创和近代港口的形成，轮木船客货运输的发展，近代水工和船舶修造技术的进步以及抗日、解放战争中人民的支前运输等，同时还适当阐述了江苏近代航运发展规律，为开拓、发展现代航运提供了有益的借鉴。该书可供史学工作者参考，亦可作为专业史教材使用。

封面题字 汪冰石

责任编辑 杨捷

封面设计 孙立宁

中国水运史丛书

江苏航运史

JIANGSU HANGYUN SHI

插图设计：赵耀华 正文设计：刘晓方 责任校对：张莹

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：8.375 插页：2 字数：201千

1990年10月 第1版

1990年10月 第1版 第1次印刷

印数：0001—1000册 定价：9.95元

ISBN7—114—01025—7

F·00110

中国航海史研究会

主任委员 胡家明
副主任委员 贵义和 马志义 高镇都
顾 问 (以姓氏笔划为序)
马希德 卢东阁 田汝康
丘克辉 朱杰勤 庄为玳
何明德 陈嘉震 谢中峰
魏启宇

江苏省交通史志编纂委员会

名誉主任委员 周赤民
主任委员 沈 沛
副主任委员 徐华强 施 因
委 员 陆维让 黄远威 吴浩良
金 勤 张纪成 朱连礼
谢长怀 钟文勤 张崇杰
王昌保 陈小桐 崔志仁
交通史主编 张纪成
航运史主编 束方昆
航运史副主编 刘沛安 慎志豪
本 册 主 编 郭孝义
本册编写人员 郭孝义 范金民 束方昆 刘沛安
慎志豪 缪永言 熊质彬

出版说明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等。

2. 内河航运史：包括各省、市、自治区的《内河航运史》和《长江航运史》。

3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限，统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者。具有中等文化程度的水运部门广大从业人员，也可供对祖国水运有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，由人民交通出版社公开出版，统一采用大32开印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本丛书的编写人员，主要是交通部所属的生产、科研、教学以及各省（市、自治区）内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的不少专家、学者，参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，这套丛书是集体劳动的结晶。

中国水运史丛书

总 序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已经有五千年的历史。中国的水运史，是中国文明史的重要组成部分，它对中国文明史的形成和发展，曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件，十分优越。大陆海岸线长一万八千多公里，河流五万多条，总长四十二万多公里，有大小湖泊九百多个。我们的祖先在很早以前，就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上，利用优良的自然条件发展水运。

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。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今七千多年前，我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期，水上运输已十分频繁。到了汉代，我国已有坚固的船舶。并已使用风帆和平衡舵，凭借季节风，远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海，这是我国古代航海技术上一项重大发明，它对人类文明的进步，有着重大影响。泉州出土的宋代海船，是我国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，组建了二百多艘海船，两万多人的庞大船队，历访了三十多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻、合浦港，已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。

元代曾来我国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港”。长江沿岸的扬州港，兼有海河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了。当时大食、波斯的航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是我国繁荣富庶之地。我国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达一千七百余公里的大运河。这条运河无论从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，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，内河航行权丧失殆尽。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。1873年1月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，

从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队，沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以及与港、航相配套的各种设施：集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过反复的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶。历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者，如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王浚、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜数。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。我国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟

业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史、各省航运史、长江航运史、运河史、招商局史、民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。中国水运史丛书的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，我国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会
人民交通出版社

绪 论

江苏省位于中国的东部，东临黄海，西连安徽，北接山东，南与上海、浙江毗邻，总面积 10.2 万平方公里。1985 年，全省有 11 个省辖市、64 个县(市)，总人口为 6000 多万人，工农业总产值居全国首位。

江苏地处江淮下游，气候温和，雨量充沛，地势平坦，为中国东部沿海大平原的一部分。江苏的平原为江河湖海合力营造而成，地势低平，土层深厚，废黄河以北为淮北平原，江淮之间为里下河平原和滨海平原，长江以南为太湖平原。平原面积约占全省总面积的 68%，比例之大，在中国各省区中居第一位。平原地面高程，除黄淮平原西部最高可达海拔 45 米以外，大部分在海拔 10 米以下，其中里下河平原、滨海平原、太湖平原尤为低平，几乎全部在海拔 5 米以下。在辽阔坦荡的平原上分布着众多的河流和湖泊，经过疏凿治理，便形成四通八达的河渠网络。历史上江苏地区的内河航运事业之所以开拓得早，发展得快，在社会经济生活中占有重要的地位，是同这一优越的自然环境密切相关的。

江苏丘陵山地面积不大，仅占全省总面积的 5%，且多为邻省山脉的延伸部分，山势和缓低矮，分布零散，海拔高度多在二三百米之间，只有个别山峰突起在五六百米以上。因此，它对开拓内河航运来说，没有多大影响。春秋时吴国开凿的胥溪运河，三国时孙吴开凿的破冈渚，明洪武开凿的胭脂河，便是巧妙地利用低山矮岗的地形特点，打通山隘，引水通航的。

江苏位于北纬 $30^{\circ}35'$ 到 $35^{\circ}07'$ 之间，地处中国大陆东部沿海，海岸线长达 1000 多公里，气候具有明显的季风特征，温和湿润，四季分明。

气候对于水运关系比较密切的是雨量的多少和年分配状况。

江苏多年平均年降水总量为 850~1200 毫米。苏南为 1200 毫米左右，江淮间 950~1100 毫米，淮北 850~950 毫米。降水的季节分配是：夏季占年总量的 40%~60%，秋季占 20%~25%，春季占 15%~20%，冬季占 5%~15%。丰沛而相对均匀的降水对保证内河有足够的水量，满足船舶航行的需要，较为有利。但由于全省南北间降水量的差异，内河通航的条件不尽相同。一般说来，江淮地区和长江以南，降水量和地表径流比较丰富，河湖水量亦比较充足，大都可以常年通航。徐淮地区东部诸河虽也大都常年有水，但水量远不如上述地区丰裕，冬春季节，河道枯浅，航运不便；西部诸河在有些年份汛期有水、冬春干涸，形成季节性间歇河川。

气温对内河航运也有一定影响。江苏年平均气温从北向南为 13~16 摄氏度。总的说来，气候比较温暖，一般常年可以通航。只有个别年份，出现特大寒潮时，苏北地区有些河川、湖泊封冻，航道受阻，影响通航。

江苏，河川纵横，湖荡棋布，水运资源十分丰富，全省有大小河流 2100 多条，天然湖泊 290 多个，总计水面占全省总面积的 17%（包括陂塘在内），是中国水面比重最大的省区。按水道系统，全省主要的河流湖泊大致可分为沂、沭、泗水系，淮河水系，太湖水系和长江水系。

长江是中国第一条大河。它从安徽流入江苏，经上海市注入大海。江苏境内的长江总长约 440 公里，属长江下游河段，河宽、水深、流缓，大型船舶终年可以通航。大江南北支流众多，千支万脉，形成以长江为主干的水道网。长江水资源丰富，水量宏大，南京段多年平均流量为每秒 3.3 万多立方米，源源不断，取之不尽，是满足内河航运需要的宝贵资源。

太湖水系是长江下游的主要支流。太湖地区地势平衍，河湖密布，通江出海的重要河港 70 余条，大小湖泊 180 多个，水位稳定，水流平缓，组成一个密如蛛网的水道系统。纵横交错的人工河道是太湖地区水道系统的重要组成部分。京杭运河江南段北自

镇江，南至王江泾入浙江省，纵贯太湖平原，在江苏境内长达 211 公里，成为太湖水道系统中的主干。它与锡澄运河、丹金溧漕河、锡溧运河、苏常（熟）运河以及其他主要河道相互联系，形成太湖地区的水路交通网。

长江在江苏境内还有滁河和秦淮河两条支流。滁河在江北，源出安徽肥东县，由滁县东葛入江苏省江浦县，折而东北流，经六合县分道大河口、划子口流入长江。秦淮河在江南，其源有二：南源出溧水县东芦山，西流至浦塘附近，有胭脂河（一名天生桥河）来会。胭脂河系明初开凿的人工运河，上通石臼湖，沟通安徽青弋江水系与秦淮河的联系。东源出句容县茅山，名句容河。其上源支河，古代与破冈渎、上容渎相通（二渎均为人工运河，今废）。东、南二源于秣陵关以北的方山埭会合，经江宁县至南京入江。古代秦淮河曾是帆樯如织的水道，航运盛极一时。

江苏的西南隅还有石臼湖、丹阳湖和固城湖。这是仅次于太湖地区的另一个水乡泽国，颇有舟楫之利。其水西经安徽芜湖、当涂入江，亦属长江水系。固城湖东有人工开凿的胥溪运河，与太湖流域相通，构成太湖流域—青弋江流域—秦淮河流域的内河航运系统。

淮河是流经江苏的第二条大河。古代淮河横贯苏北中部，独流入海，河宽水深，水量丰富，是江苏地区联系中原的重要水道。宋代以后淮河长期受黄河改道的影响。明后期，入海尾间淤塞，由洪泽湖改道向南，辗转入江，实际上成为长江的一大支流。

古代淮河下游，湖泊众多。著名的湖泊有射阳湖、博支湖、津湖、白马湖、樊良湖、沙湖、武广湖、陆阳湖、白水塘、富陵湖等等。经过沧桑演变，这些湖泊后来变为洪泽湖、白马湖、宝应湖、高邮湖、邵伯湖、射阳湖和大纵湖等。这些星罗棋布的湖泊，历来是重要的水运资源。春秋时期开凿的邗沟以及后来改凿的山阳渎、淮扬运河、里运河，都是对湖泊水运资源的开发和利用。

属于淮河水系，位于江苏境内的主要河川，有苏北灌溉总渠、

里运河、通扬运河、串场河和通榆运河等。这些河渠都是人工开凿的，围绕里下河平原，西接高、宝及洪泽诸湖，南通长江，北连中运河，东出黄海，构成一个完整的四通八达的航道系统。

里运河在杨庄与中运河衔接，经淮阴、淮安、宝应、高邮、邵伯、扬州南入长江。这条运河的行经路线，古今有很大变化，但它始终是一条沟通江淮水运的重要运道。串场河北起阜宁，南经盐城、东台抵如皋，会通扬运河，至南通姚港入江。它贯串历史上的淮南各盐场，用以运盐。通榆河与串场河大致平行。通扬运河西起扬州，东经江都、泰州、泰县，达于海安与串场河交会，又南经如皋，止于南通。它初为运盐而凿，古称盐河。

里下河平原是淮河下游水运资源最丰裕的地区。它和长江水系的太湖平原一样，地势低平，河湖稠密，计有大小湖泊 30 多个，骨干河道 40 多条，河湖水面约占全区总面积的 22%。

沂、沭、泗水系位于古淮河北，其源出于山东沂蒙山区，流经山东、江苏两省。古代泗水是这个水系的最主要的河流，经鲁西南平原流入江苏，过徐州、宿迁、泗阳，到淮阴市以北注入淮河。沂、沭二水源属泗水水系，经鲁南低山丘陵区流入江苏，过新沂、宿迁汇入泗水。1194~1858 年期间，黄河南徙夺泗水徐州以下河道，经淮河下游出海。由于黄水泛滥，泥沙淤积，扰乱了淮北的自然水系，使泗、沂、沭诸河失去了入淮的线路。泗水经逐渐冲淤形成微山、昭阳、独山和南阳诸湖，沂河淤为骆马湖，并经常泛滥于淮北地区。中华人民共和国建国后，经过 30 多年来的治理，水系面貌发生巨大变化。现在沂水自山东流入江苏后，其水小部分流入中运河，大部分经新沂河入骆马湖，然后东流经沭阳、灌南出境，由灌河口入海。沭水也分二路南下江苏。一路循沭河旧道，由山东临沭县大官庄南流入江苏，经新沂，到沭阳入新沂河入海；一路由大官庄东流，经新沭河入江苏，注石梁河水库，然后经东海、赣榆二县界上，至连云港市的临洪口流入海州湾。

淮北最重要的人工运道是中运河。它是京杭大运河的重要一

段，由台儿庄进入江苏，经邳县、宿迁、泗阳至淮阴市与里运河衔接，总长 187 公里。中运河南半段河面较宽，河床较深，北半段河道浅涩，水量不足。1958 年北段改线，从微山湖西侧，经蔺家坝、徐州市北郊东行，至滩上会中运河旧道。中运河从西北至东南，贯串江苏淮北地区，沟通徐淮诸水系。随着京杭运河的整治，它将以崭新的面貌出现在淮北平原，使江苏境内达 686 公里的京杭运河一线贯通，在航运上发挥重大的作用。

在古淮河以北，还有许多地区性的小河川。它们或与沂、沭诸水相通，或与其关系密切。它们自北而南依次为绣针河、龙王河、兴庄河、青口河、朱稽河、鲁兰河、蔷薇河、烧香河、善后河、车轴河、五图河、柴米河、柴南河、北六塘河、一帆河和灌河等。它们均自西向东流注，具有水运之利。自东北向西南斜贯的则是盐河。这是一条人工开凿的运河，以转运淮北盐而得名。盐河上承中运河，东北行，贯南、北六塘河、灌河、新沂河、五图河等，至连云港市与临洪河会合，全长 153 公里。盐河一名下中河，又称外河，是徐淮地区东部水道网的骨干，并通过中运河、里运河与全省水道相联系。

沂、沭、泗诸河均以自然降水为唯一的补给来源，其水文变化与自然降水关系密切，具有汛期集中、年际变率大的特点。因此，河川的水量极不稳定，常常出现断流和干涸的情况。但是随着南水北调工程的实现，水源不稳不足的问题将得到改善，淮北诸河的航运条件可进一步好转。

江苏优越的自然条件和丰富的水运资源为发展江苏航运事业提供了有利环境。远在原始社会末期，生活在江苏地区的人们为了扩大渔猎活动的范围，就利用天然河湖，“剡木为舟，剡木为楫”，开发了早期的原始航运。几千年来，江苏人民为开拓航运，利用自然、改造自然，进行了艰苦卓绝的斗争，取得了辉煌的成就。

春秋至战国前半期，江苏地区大部属于吴国。吴以水军起家，水运是它与诸侯列强斗争的重要手段。为了南与越国抗衡、西与楚国争雄、北上问鼎中原，吴国“通渠三江五湖”，先后开凿了胥

溪、胥浦、邗沟等一系列人工运渠，开创了内河航运的新局面。与此同时，吴国的造船事业也有长足的发展，设有专门制造船舶的工场。吴国开发水运，虽主要服务于军事斗争，但为以后江苏内河运输事业的发展打下了基础。

秦汉结束了诸侯割据的局面，建立了中央集权制的封建国家。这一时期，江苏南部开凿了徒阳运河和苏杭水道，形成了江南运河的轮廓，初步沟通了长江和钱塘江的联系；苏北地区开凿了西起广陵茱萸湾，东通海陵及如皋礮溪的运盐河，沟通了淮南产盐区与邗沟系统的联系。

自汉末至隋统一全国前，江苏水运事业有了进一步发展。在这长达 360 多年间，除西晋的短暂统一以外，国家处于分裂状态。北方政局动荡，而南方则相对安定，北方人民大批南迁。东吴、东晋、宋、齐、梁、陈先后建都建康，江苏成为京畿地区。由于政治、军事斗争和经济发展的需要，不断推动着江苏内河航运事业的发展。其特点是：南北水道航运条件的改善，南京水运中心的形成。

隋、唐、宋时期，伴随着江苏地区社会经济的繁荣，内河航运事业进入蓬勃发展的阶段。隋在历代经营的基础上，全线浚深拓宽了江南运河，全面整治了山阳渚。中唐以后，“天下大计，仰于东南”，贯穿于江苏境内的南北大运河“运漕商旅，往来不绝”，承担着南北物资的主要运输任务，成为一条最繁忙的水运线。天宝以后，北运的漕粮不断增多。北宋中叶由江淮运河北运的漕粮多达 600 万石以上，其他物资运输也日益增多。

为了维护这条关系封建王朝存亡的生命线，提高其运输能力，唐宋两代不断采取种种措施，改善运输方法和航运条件，如“分段运输法”、建闸筑坝等等。尤其宋代在人工运河上修建的澳闸和复式船闸，具有重大的历史意义。它把我国的运河航道工程技术提高到当时世界最先进的水平。

航运业的蓬勃发展与造船业、造船技术的进步是相辅相成的。这一时期，江苏的造船业又有长足的发展。唐代于扬州设置 10 个

造船工场，大规模地制造船舶，并出现了车船。民间私营造船业也相当发达。平江（今苏州）、建康（今南京）、楚州（今淮安）和扬州是当时著名的造船基地。

发达的内河航运与市镇经济的繁荣是相互促进的关系。唐宋时期江苏地区的市镇得到普遍发展，特别是位于南北运河与长江交会处的扬州，成了南北物资集散中心和外贸大港，商贾云集，番舶如织。

元、明、清时期，江苏的航运业又有了新的发展。

元代，政府为解决南粮北运的问题，开通了京杭大运河，开辟了南北海运。航海技术和造船技术都达到了新的水平。

明初定都应天（今南京），“四方贡赋由江以达京师”。为方便两浙漕粮的转运，深浚胥溪古河，开凿胭脂运河，使两浙漕船航太湖，经胥溪、胭脂河，下秦淮河，直达南京，一度形成以南京为中心的漕运网。明成祖迁都北京后，南粮北运的局面与明代相始终，给江苏的内河航运以很大的影响。

成祖永乐时，郑和七下西洋的伟大壮举，标志着中国古代的航海业出现了新的高潮，对江苏的海港建设、造船技术进步、航海人才培养都有极大的推动作用。

明中叶以后，随着商品经济的发展，苏南一些地方出现资本主义萌芽。内河航运对这一社会经济新因素的产生起了一定的促进作用，这一时期，形成了以长江、京杭运河为主干，以太湖及里下河地区南北两大水网为侧枝的江苏内河航运网络。两淮盐运盛极一时，以运输丝织、棉织等手工业品为主的商运空前发达。以水运为业的船户大量涌现；出现了如清江浦、南通、上海、太仓等港埠兴起和镇江、扬州、苏州等市镇的进一步繁荣的新局面。南京、淮安、清江、太仓、苏州等地还发展成为江苏地区的造船中心。

清初，江苏惨遭破坏，人口大减，商品经济受到很大摧残。随着清朝政权的稳定，国力逐渐强盛，江苏的航运业进入了持续发展的阶段。这一时期，河工、漕运、盐运和商运等方面，均有

很大进展。但由于黄河夺淮的长期影响，加上管理不善，京杭运河的苏北河段时有阻塞现象。造船业虽有发展，但民间造船受封建官府控制甚严。总之，封建社会的没落也给江苏航运业的发展带来了极大的局限性。

1840年鸦片战争后，外国资本主义势力入侵，中国沦为半殖民地半封建社会。作为近代社会经济一个部门的江苏航运业和其他行业一样，出现了一些新的特点。

就江苏近代轮运业的发展来看，最早出现的是外国的轮运势力。他们通过一系列不平等条约，攫取中国的内河航权。早在19世纪60年代初，外国轮运业就纷纷闯入长江，开辟由上海经镇江、南京等地以至汉口的航线，在江苏设立轮运组织，迅速发展自己的势力。美商旗昌轮船公司是这一时期的垄断势力。19世纪70年代至19世纪末，英商太古、怡和等轮船公司取代“旗昌”垄断了长江航运。19世纪90年代中期，外商轮运业又伸向了江苏的内港河道。20世纪初，外国轮运业在长江的垄断地位已趋牢固，而其内港小轮航运业则在江苏的一些主要河道开辟航线，行驶班船，进一步扩张势力，并与华商小轮航运业展开了激烈的竞争。其中日商轮运业，由于第一次世界大战，西方帝国主义国家无暇东顾，尤其发展迅速。

江苏的中国近代轮运业是在19世纪60年代至1894年中日甲午战争前这一阶段出现的。这个时期轮运业是“官办商禁”。清廷内洋务派创办的轮船招商局于1873年正式成立，并开辟了长江航线和一些沿海航线。它是中国的第一家轮船公司。从此，江苏的航运业开始进入了以机器为动力的新时期。与此同时，由于外国轮运业的垄断，特别是清王朝和招商局限制华商购买船舶、创办公司和内港航行，独立的华商轮船业难以发展。有些华商只好或购置轮船，托附挂名洋商经营；或将资本附股于外国轮船公司。

1895年清王朝与日本签订了《马关条约》，被迫开放内港，不得不解除对华商行驶轮船的禁令。同时中国民族资本主义有了初步的发展，华商纷纷创办轮船公司在长江及内港河道行轮。1904