

张后铨/主编

招商局史

近代部分



中国社会科学出版社

张后铨/主编

招商局史

近代部分



中国社会科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

招商局史·近代部分/张后铨主编. —北京: 中国社会科学出版社, 2007. 7

ISBN 978 - 7 - 5004 - 6263 - 7

I. 招… II. 张… III. 轮船招商局—史料—中国—近代
IV. F552. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 093542 号

责任编辑 张小颐
责任校对 林福国
封面设计 毛国宣
版式设计 木子

出版发行 中国社会科学出版社

社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号 邮 编 100720

电 话 010—84029450(邮购)

网 址 <http://www.csspw.cn>

经 销 新华书店

印刷装订 北京一二零一印刷厂

版 次 2007 年 7 月第 1 版 印 次 2007 年 7 月第 1 次印刷

开 本 787 × 1092 1/16

印 张 36.25

插 页 4

字 数 586 千字

定 价 62.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书,如有质量问题请与本社发行部联系调换
版权所有 侵权必究

重印说明

招商局的百年历史巨篇，不仅仅是一个企业的发展史，也是研究中国社会近现代经济、政治活动的鸿篇巨制，它不仅属于招商局自身，也属于全社会。

1988年，《招商局史》（近代部分）一书面世，深受广大读者喜爱，多年前已经告缺。目前，仍然有许多历史研究的专家、学者以及爱好者通过多种途径向招商局集团询索此书。进入21世纪，招商局集团的产业发展、经营规模以及经济效益又有了巨大的跃进，净利润迭创新高。2004年12月，为加强企业文化建设，挖掘招商局的历史文化，服务招商局的发展，并为全社会的相关历史研究服务，招商局集团成立了招商局史研究会，从此，招商局历史的研究进入了一个新的阶段。

为满足社会人士对此书的需求，招商局史研究会出资予以重印。在本次重印中，我们得到了本书主编张后铨先生及中国社会科学出版社的大力支持，借此表示衷心感谢！

招商局史研究会

2007年5月

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 (以姓氏笔画为序)
马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉 朱杰勤
庄为玘 何明德 陈嘉震 谢中峰 魏启宇

长江航运史编写委员会

主任委员 马志义
副主任委员 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰 荣作垣
委 员 (以姓氏笔画为序)
李冬青 陈宣丁 罗光琪 国都君 郭士光
钟幼鹏 高 鹏 黄振亚 黄耀荣
顾 问 刘惠农 陶 琪 贺崇陞 张 明 解莅民
主 编 马志义
副 主 编 黄振亚 张后铨 陈建国 许 可

序 言

1988年，中国航海学会组织编写出版了《招商局史》（近代部分）。作为一部有价值的经济史著作，该书受到了广大史学工作者、航运工作者及许多关注中国民族航运业发展的读者的欢迎。今天，招商局史研究会再组织力量进一步修订、重新出版此书，我认为是一件有意义的事情。我愿意为此作序。

招商局是中国近代创办最早的民族航运企业，对中国近现代民族航运业的发展作出特殊的贡献。

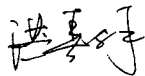
19世纪四五十年代的两次鸦片战争，中国国门洞开，外国新式轮船航运企业不断进入中国，并逐渐垄断了中国的江海航运。以旧式木帆船为主的中国传统航运业面临前所未有的危局。1872年，由清廷洋务派首领李鸿章创办的招商局冲破层层阻挠和战胜诸多困难，举起了打破外轮垄断、振兴中国民族航运业的旗帜。随着招商局中国第一支近代商船队的建立和各条航线的开辟，中国商轮活跃在内河、近海，出现在南亚、东亚、太平洋和大西洋，中国近代民族航运业由此而诞生。在开启中国航运业新时代的同时，招商局亦逐渐确立了自己在中国近现代航运业中“领导航业、万船云从”的航业巨擘地位。

新中国成立后，招商局沿江沿海各分支机构分别改组为各地的海运局、港务局，对新中国的港航事业起到了奠基性的作用。而在香港保留了原名的招商局，则作为交通部在港窗口，承担了国轮在港总代理及受托买船等重要任务，为当时受封锁的中国远洋船队发展贡献了力量。

今天的招商局已发展成为一个规模庞大、实力雄厚的综合性企业集团，航运业仍是其核心业务之一。招商局的港口分布于全国各主要枢纽港，是中国最大的码头运营商。同时，招商局拥有中国最大的超级油轮船队。在今天的中国港航运业中，招商局仍占据着重要地位。

可以讲，百年招商局自创立以来一直与中国民族航运业同行，并在其中发挥了重要的作用。一部招商局史也就是一部浓缩了的中国近现代民族航运业发展史。招商局的历史，不仅属于一个企业，也属于全社会。因此，我希望更多的人能关注、了解招商局的发展史，并由此而关注、支持中国航海事业的发展。

就我个人而言，我对招商局抱有一份特殊的感情。我曾于交通部任职期间，兼任过招商局集团副董事长。我也想借此机会，祝愿招商局更快更好地发展，创造出新的辉煌，为中国的航海事业作出更大的贡献。谨为序。



2007年5月

洪善祥：安徽绩溪人，1941年出生于上海，1974年加入中国共产党，1958年就读大连海运学院，1971年起在广州远洋运输公司担任船长，1983年起担任广州远洋运输公司副经理，1990年担任广州远洋运输公司党委书记，1992年担任广州远洋运输公司经理、党委委员，1995年3月起担任交通部副部长、党组成员，1995年10月至1999年8月兼任招商局集团有限公司副董事长。现任第十届全国政协委员、中国航海学会理事长。

前 言

招商局是我国近代设立最早、历时最久、规模最大的航运企业，它在旧中国走过了77年的坎坷历程。

招商局的创办，开中国民族航运业之先河，它一举打破外国航运业对中国江海航运的垄断，使中国航运业的面貌为之一变。飘扬着双鱼旗（后为红底圆月旗）和三角龙旗的中国商轮，第一次活跃在中国最大的内河长江与近海，出现在东亚、南亚，招商局的远洋轮船，横渡太平洋、大西洋，远航美英等国。中国的航运事业进入一个新的发展时期。招商局颁布了中国近代第一批航海章程、条例、箴规，造就了中国近代第一批航海专门人才，创办了中国第一家船舶保险公司。招商局始终在民族航运业中占有重要地位。

招商局将活动范围逐步扩大到许多经济领域，当一批中国近代企业相继创办时，招商局进行了数额不等的投资。这批企业包括中国近代第一家大型煤矿——开平矿务局，中国第一家大型纺织企业——上海机器织布局，中国第一家银行——中国通商银行，中国近代第一家钢铁煤炭联合企业——汉冶萍公司……招商局还把经济触角伸进其他领域，招商局与之保持投资关系或其他特殊经济关系的部门计有：对外贸易、内河航运、造船工业、关栈管理、船舶打捞、石油运输、电报通讯、机器制造、畜牧耕植、白银开采、铁路、油料加工、塑料加工乃至教育、出版、报纸等，在中国近代经济史上写下了令人瞩目的一页。

为了建立一套与轮运发展相适应的管理制度，招商局曾作过不懈的努力，近代许多著名政治活动家、实业家、经济理论家曾在招商局主持局务或参与活动，他们运筹帷幄，对招商局进行过若干次整顿、整理、改革，因囿于当时的历史条件而收效甚微或连遭挫折。招商局经营管理的一些经验与教训，在今天仍有值得借鉴之处。

招商局始终在错综复杂的矛盾运动中迂回发展。它是洋务派创办的第一家官督商办企业，辛亥革命后曾一度改为商办，后又被国民政府收归国营。招商局的性质虽然在商办时期发生过一定程度的变化，但就其基本性质而言，招商局是一家具有较典型的封建买办特征的官僚资本主义企业。招商局领导集团曾频繁更迭，并曾先后采用过官商合办、官督商办、商办隶部、商办、国营及股份有限公司等多种管理体制，但领导权基本上掌握在官僚资产阶级手中。招商局内外各种矛盾和纠葛——包括招商局与外国航运业之间、官督与商办之间、不同官僚集团之间、招商局与民营航运业之间、海员工人与资产阶级之间的各种矛盾相互交织、盘根错节。海员工人与资产阶级特别是与官僚资产阶级的矛盾曾多次激化乃至采取过公开对抗的形式。中外矛盾、官商矛盾则始终在招商局诸种矛盾中居支配地位。招商局一方面受到外商的排挤与官方的侵蚀，另一方面又利用官方权力并与外商相互勾串来压制中国民族资本主义航运业的兴起。招商局身上打上了较深的半殖民地、半封建的社会烙印。它长期受到外国入侵者的欺凌，在帝国主义发动的侵华战争中屡遭浩劫，损失惨重，又长期受到封建政权的束缚，直至变成国民政府推行内战政策的工具。招商局一部分主持者仰息官府，依仗洋员，经营管理腐败，贪污舞弊成风，严重阻碍了企业自身的发展。

饱经沧桑的招商局的历史，是中国近代经济史的一个重要组成部分，是灾难深重的中国工交业发展史的一个缩影。

本书是编写招商局史（近代部分）的初步尝试，力求以辩证唯物主义和历史唯物主义为指导，以招商局创办70余年的客观史实为依据，全面地、系统地阐述招商局的发展过程，真实地揭示招商局的历史全貌。

在中国航海学会彭德清理事长、贺崇陞副理事长的关怀下，1983年11月成立了招商局史编写委员会（由王大勇、朱士秀、黄振亚等同志组成）及编写班子，后因客观情况的变化，中国航海史研究会将招商局史（近代部分）委托长江航运史编写委员会组织编写。航海史研究会原第一副主任王大勇同志生前十分关心本书的编写工作，他主持召开了招商局史三次编写工作会议，并亲自审阅了本书篇目及编写大纲，香港招商局有关领导同志，特别是袁庚、江波、周吉、朱士秀、梁宪等同志也对本书的编写给予了热情帮助。

本书在编写过程中，广泛吸收了海峡两岸学者的研究成果，特别是得

到尹进、彭雨新、卢其昌、代鲁、王规凯等同志的热情指导，美籍华人王德耀先生在海外为本书收集了部分珍贵资料，中国第二历史档案馆、中国第一历史档案馆、北京图书馆、中国科学院图书馆、中国社会科学院经济研究所、上海海运局、上海图书馆、大连图书馆、武汉市图书馆、武汉大学图书馆、湖北省图书馆、湖北省档案馆、湖北省社会科学院图书馆、重庆图书馆、重庆档案馆等单位及长江航务管理局与长江轮船总公司所属档案部门提供了大量文献资料，长江航运史编辑室各编写组，特别是韦云珊、江天凤、韩洪奎、徐家卿及摄影师苏贻明等同志给予了大力支持，中国航海史研究会办公室有关同志也为编写本书做了不少工作，谨此一并致谢。

由于编者水平所限，本书错误和不当之处在所难免，恳请专家和读者批评指正。

编 者

1987年11月

目 录

序言	(1)
前言	(1)
第一章 招商局的酝酿与创办	(1)
第一节 招商局创办的历史背景	(1)
一 外国资本对中国航运业的入侵	(1)
二 中国旧式航运业的衰落	(7)
三 中国新式轮运业的酝酿与挫折	(11)
第二节 招商局的筹议与创办	(21)
一 轮船招商的筹议	(22)
二 招商局的创办	(27)
第二章 开创时期的招商局 (1873—1884 年)	(39)
第一节 早期的机构组建和资本筹集	(39)
一 开创时期的机构组建	(39)
二 开创时期的资本筹集	(47)
三 名为商办, 实为官督商办	(53)
第二节 招商局早期的轮船营运	(55)
一 江、海、远洋航线的开辟	(55)
二 船舶、码头设施的添置	(63)
三 轮船营运活动的开展	(68)
第三节 招商局早期的附局企业与局外投资	(74)
一 早期的附局企业	(74)
二 早期的局外关系企业	(78)
第四节 招商局早期的经营和管理	(82)

一	早期的经营与管理概况	(82)
二	经营管理的日趋腐败	(89)
第五节	招商局同外资航运企业的抗衡与妥协	(92)
一	外国航运企业对招商局的排挤压制	(92)
二	招商局购并旗昌轮船公司产业	(96)
三	中外航运业齐价合同的签订	(106)
四	中法战争期间招商局售产换旗	(110)
第六节	招商局在矛盾斗争中迂回发展	(114)
一	洋务派与顽固派围绕招商局之争	(114)
二	官权与商股之争	(117)
第七节	招商局早期的社会作用	(119)
一	招商局早期的积极作用	(120)
二	招商局早期的局限性	(124)
第三章	官督商办前期的招商局（1885—1894年）	(141)
第一节	官督商办体制的正式确立	(141)
一	官督商办体制正式确立的背景与过程	(141)
二	洋务派减少对招商局的支持与扶助	(145)
第二节	轮运活动的缓慢发展	(147)
一	远洋运输的停顿与内河运输的发展	(147)
二	漕运、赈运与盐运	(151)
三	港航基本建设进展缓慢	(154)
第三节	附局企业的发展与局外投资的增长	(158)
一	附局企业的发展	(158)
二	局外投资的增长	(162)
第四节	官督商办前期招商局的经营与管理	(165)
一	营业基本稳定	(165)
二	管理依然紊乱	(170)
第五节	招商局内外基本矛盾的发展和变化	(174)
一	招商局与外商矛盾的发展	(174)
二	招商局内外官、商矛盾的激化	(181)
第四章	官督商办后期的招商局	(196)
第一节	官僚集团对招商局控制权的争夺	(196)

一	盛宣怀对招商局控制的加强	(196)
二	袁世凯对招商局控制权的争夺	(200)
第二节	官督商办后期的轮运与营业	(202)
一	轮运活动的曲折发展	(202)
二	经济状况的严重恶化	(211)
第三节	经营管理的进一步封建化、买办化	(219)
一	经营管理的封建化	(219)
二	经营管理的买办化	(223)
第四节	庞大的局内外连锁投资及其后果	(229)
一	庞大的局内外连锁投资	(229)
二	局内外投资的后果	(236)
第五节	股东大会的召开与商办隶部	(239)
一	普通股商同官委督办的公开对抗	(239)
二	第一次股东大会的召开与商办隶部	(241)
第五章	商办时期的招商局 (1912—1927 年)	(254)
第一节	招商局实现完全商办	(254)
一	招商局同临时政府关系的变化	(254)
二	第二次股东大会的召开与完全商办	(260)
三	招商局股商维护完全商办的斗争	(262)
第二节	商办时期的机构改革	(268)
一	仿效日本航运企业, 改组管理机构	(269)
二	成立积余产业公司, 实行航产分管	(271)
第三节	商办时期的轮运活动	(273)
一	欧战时期轮运业务的短暂繁荣	(273)
二	欧战以后轮运业务的长期萧条	(280)
三	频繁发生的海损事件	(285)
第四节	商办时期的营业状况	(290)
一	船栈营业状况与资本变动	(290)
二	附局企业的经营状况	(297)
第五节	商办时期的腐败管理	(303)
一	陈腐的管理制度与多起贪污大案	(303)
二	对外国势力的抗衡与依赖	(309)

三	三大家族的角逐争斗与局轮全部停航	(318)
第六章	官督整理与国营初期的招商局（1927—1937年）	(334)
第一节	国民政府对招商局的官督整理	(334)
一	清查整理招商局委员会的设立	(334)
二	交通部监督处的设置与招商局体制的变动	(336)
三	轮运业务的逐步恢复与再度衰敝	(347)
第二节	招商局正式由国民政府收归国营	(359)
一	招商局收归国营的过程	(359)
二	刘鸿生主持下的改革	(362)
三	国营初期轮运业务的发展	(367)
四	经济状况的恶化	(379)
第三节	招商局在中国航运业中的重要地位	(385)
一	国民政府对招商局控制的加强	(385)
二	招商局在中国航运界的中枢地位	(388)
第四节	招商局海员的成长与斗争	(391)
一	招商局海员的逐步觉醒	(391)
二	招商局海员的英勇斗争	(396)
第七章	抗日战争时期的招商局（1937—1945年）	(411)
第一节	招商局在抗战时期的作用与贡献	(411)
一	招商局在抗战初期的重大贡献	(411)
二	招商局在抗战时期的惨重损失	(425)
第二节	抗战时期招商局的轮船运输	(433)
一	轮运活动的开展	(433)
二	业务经营的萎缩	(439)
第三节	抗战时期招商局的经营管理	(442)
一	重新组建管理机构	(442)
二	审理蔡增基侵吞公款案	(443)
三	收回卫利韩代管局产	(444)
四	大力进行复员准备	(445)
第八章	国营后期的招商局（1945年8月至1949年5月）	(450)
第一节	官僚资本在招商局的急剧膨胀	(450)
一	管理机构的充实加强	(450)

二	接收敌伪船舶	(454)
三	购买外国剩余船舶	(460)
四	运力和资产的急剧增加	(469)
第二节	招商局轮运业务的畸形繁荣	(476)
一	轮运活动的迅速发展	(477)
二	营业收支的非正常增长	(486)
第三节	招商局在内战中承担军运任务	(491)
一	军运成为招商局主要运输业务	(492)
二	招商局参与有关的军事活动	(498)
第四节	招商局对全国航运业的垄断	(498)
一	招商局向各地航运业的渗透	(499)
二	招商局轮船股份有限公司的成立	(503)
三	招商局垄断地位的加强	(508)
第五节	招商局海员的生活与斗争	(511)
一	海员队伍的壮大与生活状况的进一步贫困化	(511)
二	海员迎接解放的英勇斗争	(518)
第六节	官僚资本统治在招商局的彻底崩溃	(520)
一	管理与营运全面瘫痪	(520)
二	招商局总公司迁往台湾	(525)
附表一	招商局大事年表	(536)
附表二	招商局历年主管人员表	(554)
后记	(560)

第一章

招商局的酝酿与创办

第一节 招商局创办的历史背景

招商局^①是中国自办的最早的轮船航运企业，它是在中国的社会性质和经济条件发生了一系列重大变化，特别是在外国航运势力垄断了中国江海航运的背景下产生的。

从19世纪40年代到50年代，西方殖民主义者先后对中国发动两次鸦片战争，强迫清政府在我国沿海与长江开放多处通商口岸，中国的江海航权开始丧失。西方资本主义势力入侵后，中国原有的经济结构发生了剧烈变动，传统的生产方式逐渐衰落和解体，新的生产方式则由于客观上受到一定刺激而得以产生和缓慢发展。

正是在这种社会背景和经济条件下，中国近代轮运业在19世纪60年代至70年代初逐步酝酿和产生。为了深入探讨招商局产生的历史必然性，有必要对外国资本主义入侵后中国航运界所发生的变化进行较为详细的叙述。

一 外国资本对中国航运业的入侵

（一）殖民主义者攫取中国航权

鸦片战争是中国从封建社会沦为半殖民地半封建社会的转折点，也是中国江海航权逐步丧失的起点。

鸦片战争前夕，外国轮船已开始出现在中国海域。1835年9月（清道光十五年七月），英国轮船“渣甸号”（Jardine）首次抵达广州海面。1840

^① 招商局自创办至新中国成立前夕，曾多次变更名称，但始终未离“招商局”三字，且较长时间内称“轮船招商局”，详见本书各章及所附大事年表。

年，英国对中国发动了第一次鸦片战争，在每一次重大战役中，侵华英军无不以轮船为前驱^[1]，殖民主义者终于用炮舰轰开了中国大门，1842年8月，强迫清政府签订《南京条约》。《南京条约》规定开放广州、福州、厦门、宁波、上海五处通商口岸，“凡有英商等赴各该口岸贸易者，勿论与何商交易，均听其便”。英国船只可以在五口及五口之间自由出入，往返贩运。这就实际上承认了外国侵略者享有在我国沿海通商口岸自由航行的特权，中国作为一个主权国家所拥有的沿海航行专有权开始丧失。《南京条约》还规定，英国货物在某口纳税后，其余各关“不得加重税例”，即不得超过常关规定的一般税率。条约又规定，英国进出口货物纳税，“均宜秉公议定则例”^[2]，从而开了协定关税的恶例，使中国丧失了确定海关税率的自主权。1843年10月，中英双方又在虎门签订了《五口通商章程》与《五口通商附粘善后条款》（合称《虎门条约》），作为《南京条约》的补充。《虎门条约》在关税税则，特别在关税税率及船舶吨税等方面进一步作出了有利于外国入侵者的规定^①，从而剥夺了中国政府采取差别税率以保护本国航运业与发展对外贸易的权利。同时，根据《虎门条约》以及1844年签订的中美《望厦条约》中有关“一体均沾”的规定，侵华列强均可享受上述特权。

英法两国为扩大在华侵略权益，1856年发动了第二次鸦片战争，1858年6月胁迫清政府签订《天津条约》及《通商章程善后条约》。《天津条约》不仅“打开了上海以北一千五百英里的沿海贸易”，同时把中国最大的内河长江变成了外国商船航行的“黄金水道”。该条约对江海航权等问题作出了下述规定：

1. 增辟沿海口岸。续开牛庄（后改为营口）、登州（后改为烟台）、台湾（后选定台南）、淡水、潮州（后改为汕头）、琼州（今海口市）等沿海港埠。

2. 开放长江水道。该条约第十款规定：“长江一带各口，英商船只俱可通商，惟现在江上下游均有贼匪（按指太平军），除镇江一年后立口通商外，其余俟地方平靖……准将自汉口溯流至海各地，选择不逾三口，准

^① 王铁崖编：《中外旧约章汇编》，第1册，三联书店1957年版，第34—51页。《虎门条约》规定：1. 进口货物的关税率为5%，即所谓“值百抽五”；2. 船舶吨税规定为：“所载货物在一百五十吨以上者，每吨纳钞银五钱，不及一百五十吨者，每吨纳钞银一钱。”1858年《天津条约》将150吨以上船只的吨税又降为每吨纳银4钱。