

編者贅言

二十世紀爲經濟競爭的世界，欲握世界經濟的實力，當注重於工商業。欲求工商業的振興，發展航業，卽其一道。英、美、日之所以成爲世界富強的國家，大都由於工商航業的發達而來。航業之發達與否，與貿易的盛衰，交通的便利，海外事業的進退，以及於一國的政治、軍事、外交、文化，莫不有重大的關係。統觀列強對其本國的航業，莫不先定一種航業政策，因爲施行航業政策，實爲保護航業與發展航業最好的手段。惟我國人一向沒有注意這個問題，所以航業衰敗得不堪。

帝國主義者對華經濟侵略，始於鴉片戰爭後所結的南京條約之五口通商，繼以馬關條約、天津條約、中英續約、中日通商條約及內河航行章程，甚至各國紛紛援例，要求利益均沾，於是中國航權，由沿岸以至內河完全喪失。目下中國無航業政策可言，所有的，乃一部不平等條約所編成的傷心史而已！

中日通商航海條約滿期已久，我國若不於此時收回航權，則此後中國與歐美各有約國改訂商約時，勢難有成功的希望。我們於此，應如何注意！應如何慎重！本書的要旨，在研究世界各國航業政策實況，帝國主義者在華對於航業積極進攻的情形，航權喪失與我國家的關係，而於改訂商約與收回航權應行注意之點，尤爲詳述。

最後殿以發展我國航業的具體計劃，希望國人對於這個重大的問題，奮然興起，以求收回我國航權與發展我國航業之澈底解決，這便是編者諄諄的微意了。

郭壽生識於海軍部編譯處

一九，一，一五。

各國航業政策實況與收回航權問題目錄

第一章	航業政策的研究	一
第一節	航業變遷的現象	一
第二節	定期與不定期的航業	三
第三節	定期航業的組織	四
第四節	航業大小規模組織的比較	五
第五節	萬國商船公司與德國二大公司	七
第六節	航業同盟	八
第七節	航業同盟弊害的矯正	一六
第二章	各國航業政策	一七

第一節 航業政策之時代的觀察	一七
----------------	----

第二節 英國航業政策	二〇
------------	----

第三節 美國航業政策	二五
------------	----

第四節 日本航業政策	三〇
------------	----

第五節 德國航業政策	三五
------------	----

第六節 法國航業政策	三七
------------	----

第七節 意國航業政策	四〇
------------	----

第八節 綜合的觀察	四三
-----------	----

第三章 各國航業實況及其競爭形勢	四五
------------------	----

第一節 各國航業競爭的原因	四六
---------------	----

第二節 英國航業	四六
----------	----

第三節 美國航業	四九
----------	----

第四節 日本航業	五二
----------	----

第五節	德國航業	五七
第六節	結論	五九
第四章	太平洋航業之爭霸	六一
第一節	太平洋已成世界經濟的中心	六一
第二節	日美航業爭霸的形勢	二六
第三節	上海與各國航業競爭	六七
第四節	中國在太平洋上航業之回顧	六九
第五章	世界航業比較與統計	七一
第一節	世界之船舶	七一
第二節	世界之造船	七九
第三節	各國速力別之船舶	八五

第四節 各主要海運國地位之比較	八七
-----------------	----

第五節 世界各國之海上交通	八九
---------------	----

第六節 世界之主要貿易港	九三
--------------	----

第七節 各國海運之補助	九五
-------------	----

第八節 各國海員俸給之比較	九六
---------------	----

第六章 中國航業狀況	一〇〇
------------	-----

第一節 中國航業史觀	一〇〇
------------	-----

第二節 中國航業概況	一〇三
------------	-----

第三節 中國對外的航業	一〇八
-------------	-----

第四節 內河及沿海的航業	一一〇
--------------	-----

第五節 上海的航業	一一五
-----------	-----

第六節 中國造船業	一一九
-----------	-----

第七節 中國航業之衰敗與商業的關係	一二一
-------------------	-----

第七章 中國航路……………一二五

第一節 外洋航路……………一二五

第二節 近海航……………一二八

第三節 內河航路……………一三〇

第八章 帝國主義之侵略我國航權……………一四九

第一節 帝國主義侵略我國航權的略史……………一四九

第二節 日本之侵略我國航權……………一五一

第三節 英國之侵略我國航權……………一六一

第四節 帝國主義在華之航業投資……………一六四

第五節 帝國主義在華航業擴充計劃……………一四八

第六節 各國在我國活動之輪船公司及航路……………一七〇

第九章 不平等條約與我國航權之關係……………一七六

第一節 締結條約基礎的錯誤……………一七六

第二節 條約範圍之廣泛……………一七八

第三節 條約時效之太長……………一七九

第四節 航業在經濟上之地位……………一八〇

第五節 國際法上河流之關係……………一八一

第六節 條約之影響於國內航業……………一八三

第七節 條約絕我直接貿易之機會……………一八四

第八節 條約之影響於社會經濟……………一八五

附不平等條約與航權關係表……………一八七

第十章 收回航權問題……………一九六

第一節 我國航業失敗之原因及航權之喪失……………一九六

第二節	收回航權應有之認識	一九七
第三節	修約問題及應注意之點	二〇〇
第四節	規定船舶國籍法	二〇二
第五節	收回引水權	二〇五
第六節	收回日本在華航行權	二〇九

第十一章 發展中國航業計劃 二一六

第一節	確立航政根本方針與劃分航政海政範圍	二二六
第二節	中國航業之整理計劃	二二九
第三節	中國航業之建設計劃	二三一

附錄 一二八

第一節	中國現行之海商法	二二八
第二節	世界主要海事年表	二五七

各國航業政策實況與收回航權問題

第一章 航業政策的研究

合社會經濟力與國民經濟力以與世界各國經濟力相往還的，是爲航業政策。航業政策可分爲內外兩方面的觀察：其屬於內的，稱爲社會經濟力；其對於外的，稱爲國民經濟力。航業政策的基礎，即建立於此二力之上。自世界交通發達以來，於是屬於內的社會經濟力與對外的國民經濟力，成爲不可分離的狀態。今不分內外專就航業政策而研究之。

第一節 航業變遷的現象

今日的航業，純然爲獨立的事業。在以前的商業與航業，殆皆混合爲一，不似今日商業與航業已成分業。推

究其故如左：

一 往時通商交通，非有連續不斷的盛勢。

二 因戰亂與海盜橫行，不能保航海的安全。

三 航運不能正確，是甚緩慢。

四 各種通信機關及各種商業機關，尚未普遍世界而獨立。於是貨物之確實安全而輸出入的，殆不可能。每當貨物輸送，必有商人的押船，或到目的地而為貨物的買賣人。

五 十八世紀末，各國之特許貿易公司，猶自把持獨占的勢力，因之傭船事業不能普遍。

十八世紀末以來，因機械工業的革新，蘇彝士運河的開通，北美的發達，海洋自由說的倡行，鐵路汽船的進步，於是在昔日的種種障礙，乃一掃而去。而世界交通日趨發達，航業遂劃然而獨立。試看下列各項，可以見航業的進步不是偶然的。

二 因航業之分立，航業者間遂生競爭，其結果在昔日的個人船主，不能敵大規模的公司，而航業的組織，其範圍愈廣。

二 因木質，鐵質，鋼質船身的進步，航海日增安全，於是通商交通移民及郵件日益發達。其結果使定期航業不得不與不定期航業，分道而馳；而定期航業的基礎，乃益增鞏固。

第二節 定期與不定期的航業

現世紀中的航業組織，最可注意的，即定期航業與不定期航業的分立。今舉二者的優劣，分述如次：

(一) 定期航業 定期航業，其航路及出發到達的時日，例皆一定。此等航業，其適宜之目的，在於郵件旅客及高價的工業品；若專以轉運貨物為目的，則極少數。因專以轉運貨物為目的，若非其貨物為多量，且能繼續足供船舶往返的裝載，則於定期航業殆為不可能的。

(二) 不定期航業 不定期航業，為個人之船主，或傭船者以一艘或數艘，不定時日，不擇處所，而經營航業的。此種航業，雖不如定期航業的迅速；然其運費的低廉，乃其特優之點。因此，其活動的方面，與定期航業截然不同。

一 其航路必在於通商航海不甚發達的地點。

二 其出發到達時日無一定的。

三 其轉運的目的物，因運費低廉之故，多係農產物，礦物，或其他原料品。

以上二種航業非較為劃一而專於其業的。有時定期航業，因旅客，郵件高價工業品，不足滿載時，亦侵奪不定期航業之目的物而運載之。因是二者之間，雖各有其特優之點，而經濟的競爭則不能免。其在航業上雖各分

立，然欲求貿易交通之發達，則必二者兼營而後可。

第三節 定期航業的組織

定期航業的組織，不適用於個人船主，及船舶共有的方法。因定期航業須具有安全、迅速、正確、繼續、數種要件，經濟上的關係，其運費勢必高增，其資本必須雄厚。故定期航業的組織，以股份有限公司為最合宜；但於此尚有應注意的要點：

(一) 定期航業與國家的關係 定期航業為國家交通的命脈，多有受國家的補助。其補助的形式，則多為權利義務對待的條件。簡單說：定期航業實有關於國與國政治的競爭與經濟的競爭。

(二) 定期航業與經濟的關係 定期航業的組織與經濟上的關係，就最近的趨勢而言，以資本集中為其基礎。英國開始以股份組織定期航業公司，於一八八四年，有總噸數在十萬噸以上的公司，不過五個。至一九零六年，公司競立，總噸數在十萬噸的，竟達三十餘個公司，結果因經濟的競爭同歸於失敗，而併於萬國商船公司。若德國則不然，彼合全國之力，為定期航業的組織，除三數小公司外，對立的不過漢堡與北德魯意二大公司。彼以資本集中，財力雄厚，雖對立而相提携，故萬國商船公司終不能壓倒其勢力。

第四節 航業大小規模組織的比較

航業以分立競爭而失敗，如英國就是一個例。但在經濟關係上，若不推究其所以然，或有使人懷疑的。故就大規模航業與小規模航業比較，說明如次：

(一)大規模航業公司，其航路遍布於各處，就於各航路的損益，得為平均的補充。小規模公司，若遇不測，即立陷於窮境。故大規模公司比小規模公司，在財政上得措置裕如，是較有利益的。

(二)大規模航業公司，在船舶經濟上，極有利益。大公司航路遍布各地，於其競爭較多之處，則用以最新式的船舶；而以舊式的船舶，用於競爭薄弱的方面。於此，支配伸縮極為自由，更有下列的利益：

一 當造同型船舶時，以訂造多艘，其造船費可以折扣而低廉。

二 應於航運時節的緩急，各航路間的船舶，過剩與不足，得以互為調劑。

三 船舶保險，在小公司不過數艘，勢必仰鼻息於他人。在大公司有多數的船舶，可依保險的制度，而自儲積其保險費。設有一二遇險，亦容易補其損失。

(三)大規模航業公司，經濟能統一，其營業費較為節減，又能利用船舶積載力，易於調劑，故碇泊稅及航海費亦能節減。

更進一步說，陸上的交通，如鐵路等，可擅獨占的地位。海上的交通則不然，本於海洋交通自由的原則，無論何人都可以經營航業的，即數隻的船舶亦可為航業，故航業有先天的競爭之性質。在此競爭可能的場中，有大規模的公司，則可以制止彼羣小分立無益的競爭，又可以促進航業的進步與改良。因此，今日的航業，遂日趨於大規模的經營。

今再根據日本在歐戰前的調查，作為左列比較表，藉觀世界中航業組織的趨勢。

各國航業公司數目表

國別	數別	
	別	數
英 國	五萬噸以上的	四〇
美 國	十萬噸以上的	一七
德 國	廿萬噸以上的	二一
法 國		
挪 威		
日 本		
意 大 利		
荷 蘭		

奧國	西班牙	丹麥
二	一	一

綜觀上表，純噸數在五萬噸以上的，英之航業公司的數目占世界中之第一位。純噸數在十萬噸以上的，亦英居第一。至純噸數在三十萬噸以上的公司，僅德美二國有之。

第五節 萬國商船公司與德國二大公司

大規模的航業，於歐戰之前，在世界中對立稱雄的，為萬國商船公司與德國二大公司。茲分述如次：

(一) 萬國商船公司 萬國商船公司，當時為世界航業界中的托辣斯，以美國大金融家摩爾幹氏為其中心，其資本金為一億二千萬美金。此公司之成立，以買收英國白星線赤星線及加拿大奈因等數汽船公司而組織成立的。當時英政府以政治解決這個問題的，有下列的辦法：

- 一 加入組織的英船，仍維持其英籍。
- 二 凡新造的船舶，必以半數登記為英國船。
- 三 公司的理事，應半數為英國人。

四 船員水手之一部，須經英政府的指定。

五 英政府對於此等的船舶，舊例託其運送郵件的，仍照舊。其向有補助巡洋艦之送信船，依舊給予補助金。以上為英國與該公司在一九〇三年所成立的契約。

(二)德國二大公司 世界第一大航業公司即德之漢堡公司，其資本金合公積金約一億四百七十餘萬圓。在德國中與此公司相伯仲的，即北德魯意航業公司，故與漢堡公司並稱為德國二大公司。

我們討論航業政策中，為什麼要把萬國商船公司及德國二大公司列入呢？因為欲證明航業須有大規模的組織，是為論旨的所在。若小規模的組織，如英國之數公司，遂為托辣斯所併吞。而大規模的組織，如德國二大公司，彼托辣斯雖欲併之而不可能。今得此有力的論據，則從事於航業的，當有所警悟！

第六節 航業同盟

航業政策中，以航業合同與航業同盟為航業問題的重心。萬國商船公司既不能併吞德國二大公司，且須與之訂結航業同盟，其關係於航業之重大，尤有討論的必要。

航業同盟，即大規模的航業，欲避免相互間利害的衝突而成立的。因大規模的航業，多帶國家的性質，或受國家的補助獎勵，其經濟勢力之強固，自不必說。但於此而各別分立競爭，即所謂經濟競爭，今欲避免此種競爭，