

● 李 庆 主编

迎接海洋世纪

—— 海运沧桑

李 杰 著



北京科学技术出版社

迎接海洋世纪

——海运沧桑

李 庆 主编

李 杰 著

北京科学技术出版社

目 录

第一章 历经磨难的近代海运业.....	1
一、轮船带来的“福音”	1
二、招商局与外商航业的竞争.....	10
三、日寇铁蹄下的中国航运业.....	17
四、畸形发展与陷入困境.....	22
第二章 崛起，中国的海运.....	28
一、海面壮举.....	28
二、百废待兴的沿海运输.....	34
三、近代航海人才的摇篮.....	41
四、蓬勃发展的海运.....	45
五、乘风破浪志未酬.....	52
六、驶向大洋.....	58
七、陷入低谷.....	70
八、腾起海运振兴的双翅.....	77
第三章 船舶建造与港口发展.....	80
一、零的突破.....	80
二、跻身世界亿吨大港的行列.....	87

第一章 历经磨难的近代海运业

一、轮船带来的“福音”

1830年，一艘模样奇特，与木帆船外形截然不同的船只——英国“福士”号轮船从印度洋航行至我国广东省伶仃洋海面。它那较高的航速、不俗的外形，霎时使整个中国造船业震动了。大工业革命给包括英国在内的西方各国带来了巨大的变革，令中国一些有识之士羡慕不已。走工业革命的路，发展轮船事业，一时间成为人们争相谈论的时髦话题。但是由于轮船在构造和动力上尚不成熟，使用上还存在不少问题，因此多数国家的海上运输仍以帆船为主，轮船只处于“配角”的地位。

19世纪中叶以后，西方各资本主义国家的冶金工业和机器制造业有了很大的发展，造船技术得以全面改进：钢逐步代替铁的应用，钢制船壳重量轻、结构强，从而大大提高了船舶的载货量。钢的应用，还使得锅炉和发动机的制造出现了前所未有的变化，采用钢板制造的锅炉能够

承受强大的蒸汽压力。这就降低了每马力的用煤量，减少了燃料的消耗，同时轮船的航行速度也大幅度提高，使用轮船带来的好处大大超过使用帆船带来的好处。

如此一来，原先航行海上的轮船与帆船的比例来了个大折个。19世纪50年代，远洋运输中的帆船约占五分之四，轮船只占五分之一；到了70年代以后，轮船约占五分之四以上，帆船降到五分之一以下。

面对如此神速发展的轮船和木帆船的竞争，一些有识之士林则徐、魏源率先提出“师夷长技以制夷”的主张。也就是迅速借鉴、学习外国先进的造船技术，特别是轮船技术，改进动力装置，使用钢壳体 and 推进器，以使差距日益悬殊的造船业得到一定缓解。但是昏庸无能的清政府对新生事物麻木不仁，对林则徐、魏源等人的建议置若罔闻。因此，轮船这一新事物在中国被打入“冷宫”整整达十几年之久。

轮船和帆船无论在速度上、载重量上都形成明显的反差，加上各国经香港驶往各个通商口岸的轮船数量越来越多，清政府各地官员再也无法对这一现实视而不见，听而不闻，采取听之任之、我行我素的态度了。一些有识之士深刻认识到，轮船的发展，终将代替帆船。19世纪50年代，上海沙船商人率先集资购买了“天平”、“铁皮”两艘轮船，充当护航轮舰，交给捕盗局，用来捕捉海盗、保护商船。可是，好景不长，使用没几年，这两艘船就被军方看中，改为军用。

清政府各级官员购买轮船最初目的是用它来镇压人民。所以他们严格禁止民间购买和使用轮船，只许官方独家经营。以致于轮船诞生半个世纪，并在中国海面航行了四分之一世纪之后，民间商人仍不许问津。

尽管封建统治者百般刁难和阻挠国内商人使用、购买先进的轮船，但却无法阻挡西方各资本主义国家唯利是图的商人将轮船大批驶入中国的江海上经营航运。一些中国商人利用官府害怕洋人的心理，纷纷悬挂外国旗帜，以求得到西方政府的庇护。早在 40 年代的澳门、50 年代的香港，便有为数众多的船只悬挂葡萄牙和英国国旗，行走私鸦片和倒卖其它货物的活动。香港当局根本不把“大清帝国”放在眼里，两次明文颁布航运条例：凡是在香港租有英国国王土地的中国居民，都可以申请船舶登记，并享受英国国旗的保护。这实际上为中国商人在沿海进行非法贸易、航行提供可靠的“保护伞”。有了这个保护伞，不少地方的商人采取了诡寄经营的方式。

所谓“诡寄经营”主要有两种办法。其中一种就是由中国船主付给某个洋人一定的费用，要他假装承认租赁了这艘船，这样该船就名正言顺地得到类似洋人船只的待遇。发给航行证的实际上是各国领事馆，他们坐享其成，不费丝毫之力，便收取大量注册费和船只费。中国商人也乐得免去官府的克扣和纠缠。这种各得其所、生财有方的“诡寄经营”方式很快便被各地海商广泛采用。广州、厦门、上海等地飘扬外国国旗的船只比比皆是，而悬挂中国

大清旗帜的船只却寥寥无几。由此不难看出，清政府对“洋大人”的奴颜卑膝，以及中国海运业在举步维艰中求生存、求发展的畸态。

轮船的兴起，性能的优越，自然而然使得中国木帆船的发展倍受压抑，几乎陷于停滞不前的境地。令人可气的是，就在木帆船发展最为困难之际，清政府依旧从中作梗，这无疑于釜底抽薪。早在1703年，清政府就严令只准建造梁头宽1丈8尺（合6米）以下的双桅商船，以后虽然默许可以使用三桅，但对“桅高篷大、利于走风”的商船，依旧采取严格禁止的态度。别人在飞速发展，而我们却在内耗、互相掣肘。这一长一消，使得原先存在的差距更加拉大了。

当时，沿海海盗恣意妄为、四处横行，木帆船又被清政府严格禁止携带武器，但却得不到清政府兵船的正常保护，因此常常是海盗劫掠的主要对象。外国轮船航速快，又有武器抵御海盗的能力，运输客货都比中国船安全、方便，这也是海商纷纷转向轮船的另一个重要原因。

中国木帆船在外国轮船的排挤和国内封建势力的双重摧残下，急剧衰落。不过，在中国沿海及内河航运事业中，木帆船仍占有一定的地位。它们之所以能赖以生存，继续使用，还在于它们在特定历史条件下有不少轮船无法比拟的优点：一是木帆船运费低廉、运送物品体积大，如铁、煤、药材，以及油类等。相反，轮船则更适宜运送一些日常消费品和贵重物品。二是木帆船可以随意出入不开

放的口岸和内江内港，轮船就相形见绌，受到诸多限制。三是木帆船承运货物的关税只有轮船的三分之一左右。四是木帆船到港，停泊时间可根据需要灵活掌握，以适应货主的要求。五是木帆船还是抑制轮船运价上涨的一个重要筹码；倘若没有木帆船的存在，轮船极有可能出现随意涨价的混乱局面。

1868年，中国轮船运输业出现了一件开天辟地的大事：一贯寄人篱下的中国商人，有了自己经营的小规模的轮船运输企业。烟台一位大商人李振玉雇了一个美国人花马太，采买了一艘“天龙”号轮船穿梭于上海、烟台、天津之间。这个美国人实际上并无股分，他只不过是分取一部分利润，由他向美国领事馆注册，取得洋商名义，只交纳很低的税金。这样做，李振玉等人不必看“洋人”的脸色行事，完全掌握了企业的经营管理权。有了自主权，自然获利颇丰，仅利润就占实际投资额的60%。各地中国商人见有利可图，群起仿效。这种由外国人出面办理手续的方式，很快就成为中国商人兴办轮船业的模式。

沿海各省中国商人，从19世纪40年代中期雇用、租赁西方商船运货，到60年代购置轮船悬挂外国旗帜，或者投资外商轮船公司，形式多样，并已成为公开的秘密。清政府见状焦虑万分，他们认识到，与其让洋人把持独吞，倒不如“肥水流入自家田”，让中国商人把赚得利税归入官府。1867年2月、3月、5月清朝总理衙门接连三次致函两江总督兼上海通商大臣曾国藩，明确指示他

设法变通，允许中国商人建造或购买轮船。从此，禁锢于中国海商头上多年的枷锁终于被解除。中国轮船建造业和航运业就此开始蓬勃发展。

为了摆脱贫困落后的局面，以挽救和维护岌岌可危的封建统治，清政府不得不提倡学习和利用西方先进的科学技术。洋务运动从 60 年代兴办军事工业，创建海军，巩固国防开始；70 年代则以兴办民用工业企业为主。轮船招商局就是在洋务派以发展近代航运业与外国相竞争的产物。

轮船招商局正式成立于 1873 年。在此之前，我国传统的帆船行业日趋凋敝、衰落，不但一般商人抛弃帆船运输，改换轮船，就连许多官员、士绅来往于沿海各地和长江各个港口，也都乐于乘坐轮船。轮船显示出的强大的生命力，以及早晚将取代木帆船的趋势，不仅为有识之士所认清，而且一般商人和群众也已看得明了。在大势所趋的潮流下，李鸿章等洋务派人物当机立断开办了轮船招商局。这位中堂大人说得明白：“欲自强必先裕饷，欲浚饷源，莫如振兴商务。”可见他们的目的十分明确，即自办轮船，夺回若干外商航业在中国赚得的大量利润，以积累本国财富。

招商局开张后，招收中国商贾巨富入股，但收效不大，绝大多数不愿参加。一些买办商人在外国洋行的煽惑下，表现得十分冷淡，甚至阻挠入股。尽管如此，他们还是硬着头皮，从国外购买了 4 艘轮船：“伊顿”号、“永

清”号、“利运”号和“福星”号，进行了上海至汕头、上海至天津货运贸易和漕米运输。仅1873年1—5月，这4艘轮船就把江苏、浙江调拨往北方的漕米，全部运往天津。如此突出的运量对于木帆船来说，是难以想象的。这一下当初抱残守缺的木帆船坚持者也不得不承认，木帆船难以与轮船抗衡。

招商局作为新生事物，创办之初自然会遇到各种各样的难题，并遭到西方商行的忌恨和破坏。资金不足，利息负担过重是遇到的第一个难题，其中原因是多方面的，但决策者外行，购买轮船时上当受骗却是主要的。原来招商局总办朱其昂在向外国人购买轮船时，由于经验不足被对方诓骗。如购买的第一艘轮船“伊顿”号，直到事后好长时间才发现，多付给对方2万两白银；购买第二艘“永清”号也碰上受骗多付银两情况。加上其它方面的亏空损失，先后搭进白银4.2万两。而漕运粮食虽然有盈无亏，但存在这么巨大的亏空，只能是人不敷出，难以为继。

改组后的招商局对各项规章制度做了明文规定，采取股份，设立了董事、广辟航线，很快招商局的亏损现象出现了转机；1877年，又收购了美国商人的旗昌轮船公司全部的江海轮船、码头、仓库。不久，就发展成为拥有33艘轮船的大公司，其轮船总吨位一举超过英国的怡和、太古轮船公司，跃居全国第一。从1873至1884年的11年间，招商局与怡和、太古进行剧烈的压价竞争，即使如此仍逐年有巨额利润获得。1878年利润增至44

万余两。在这期间，招商局商船队的规模也十分可观，它无疑对中国近代航运事业的发展作出了积极贡献。

长期以来，清朝政府一直把运漕特权让给招商局，运价比外国轮船高出约一倍左右。这项稳定的收入来源，给招商局带来可观的经济收入。从1873年至1884年，招商局运漕的运费净收入总数达260万两，若以各年平均计算，漕运收入约占招商局总收入的18%，其中1874年漕运收入达15.5万两，约占全年总收入的三分之一。运漕专利权成为招商局同外国航业抗衡与竞争的有力武器，可以说没有这种变相补贴的运漕收入，招商局非亏本不可。

从80年代中期开始，招商局逐渐把发展轮船活动的重点转为向长江内河腹地延伸。与此同时，招商局还积极开辟远洋航线。1873年8月初，“伊顿”号轮船首次驶抵日本神户、长崎，揭开了招商局开辟国外航线的序幕。

除了日本航线外，招商局还经常派船开航到华侨聚居比较多的越南、吕宋、暹罗、新加坡、印度等地。

招商局史上最值得庆贺的恐怕要数远洋航线的开辟。1879年，招商局“和众”号轮船首次航行万余里，抵达檀香山。檀香山当地的华侨见到来自祖国大陆的轮船激动得热泪盈眶、争相传告。翌年，“和众”号轮船再度远涉重洋，驶往美国另一处华侨集聚的地方——旧金山。驻地一位老华侨激动地对“和众”号轮船船员说：“过去只看见外国船舶南来北往，今天第一次见到来自大洋彼岸故乡

的船只，实在令人太激动了！”这年10月，招商局又派“美富”号轮船辗转航行，运载96万多磅茶叶前往英国伦敦。从而再次证明，中国人有能力独立驾驶船舶远涉重洋。

一次次远航佳绩对西方殖民主义者来说如同针芒在背，忌恨万分。他们开始不择手段进行阻挠和破坏，制订了一些无理的规定，对中国的远洋轮船征收重税，甚至蛮横地宣布，不许侨居旧金山的中国人搭乘招商局的轮船回国，如果违反，便不准再来该港市。对于如此无理的行径，当地侨民自然万分愤慨，立即联名上书表示抗议。

对中国招商局开辟远洋航线，西方殖民者不仅公开刁难抵制，更暗中采取恶毒手段。1881年3月19日，招商局“和众”号正在福建海域的洋面上款款而行，突然英国战舰“腊混”号违反驾驶规定，向“和众”高速撞来，“和众”号因毫无准备，来不及躲避被严重撞坏，海水哗哗朝船内直涌。不久，该船就葬身鱼腹。“和众”号轮船的沉没标志着招商局的远洋运输走下坡路。在各国殖民者互相勾结，排挤打击下，到1882年，招商局的国外航线只剩下越南一处，其它各线已荡然无存。1884年中法战争爆发，法国兵舰在中国沿海横冲直撞，肆意骚扰，越南航线也被迫中断，至此招商局包括南洋航线在内的所有外洋航线全部被切断，中国的外洋航运事业再次遭受重大挫折。

二、招商局与外商航业的竞争

“大鱼吃小鱼，小鱼吃虾米，虾米啃泥巴。”这是形容半殖民地半封建的旧中国，外国资本家与官僚资本家，以及官僚资本家之间尔虞我诈、互相倾轧的真实写照。航运业在当时又何尝不是如此。

招商局开创起步之初就面临艰难险恶的困境，几乎是在各国大轮船公司的夹缝中求取生存的。招商局一成立，英、美两国航运业立刻感到在长江和南北洋航线的垄断地位受到动摇和挑战。美国的旗昌公司和英国的太古公司暂时停止了暗中争斗，决定团结一致，共同对付和打击招商局。采用的主要手段就是压低航运价格。

美国旗昌公司首先发难，率先降低上海至汉口、九江，上海至镇江的货运价格。降低的价格常常只是原先运价的一半，有时甚至还要低；上海至烟台的运价先从7两跌至3两，后又减为1两。以致后来，每逢招商局当天有轮船载货或客运，旗昌、太古、怡和这几家外轮便联合行动，将行驶这一航线的外轮减价一半。招商局在外商如此重大的打击和压抑下，出现了严重的亏蚀，幸亏有漕运专利得以弥补，才使财政赤字没出现过大亏空。这个时期，中国民族资产阶级已得到相当的发展，他们纷纷解囊相助，终于使濒临破产的招商局得以维持。抗住了外商联合挤跨我国第一个轮船运输企业的浪头。

害人者，终究要害己！外商联合挤垮或削弱招商局的阴谋没有得逞，反面使自身蒙受了巨大的经济损失。营业额居第一位的旗昌轮船公司，从 1873 年起航运收入大减，1874 年更是直线下降。1874 年的净收入从 1871 年最高年分的 94 万两跌到 18.8 万两，股票市值从最高时的每股（面值 100 两）188 两降到 80 两。以后逐年，旗昌盈利都只在 20 万两以下，已难以支付股息，中外股东已忍无可忍，矛盾日益加深。1876 年初，美国旗昌轮船公司已经认识到，如果再旷日持久地竞争下去，不但难于挤垮招商局，甚至有可能被拥有新型铁制轮船的英国太古公司吞并。这时美国南北战争已经结束，国内经济出现全面复苏，吸引商人投资，旗昌公司开始将资金转移到美国本土去，急欲把轮船公司出售出去。招商局会办徐润审时度势，分析了美国各轮船公司的情况及趋势后提议：购并旗昌。一则可以减少竞争对手，增强本国的航运实力；同时可以顺应本国航运业的发展。经过多方努力奔走，筹措资金，终于把位居第一位的美国旗昌公司购买兼并过来。这一下子，招商局船队便从原来的 16 艘增至 33 艘，它的船数和总吨位数超过了英国的怡和、太古两个轮船公司。尤其是运费收入相应增加，由原来每年约 70 万两骤增至 200 多万两。而且船舶数量增多后，自办保险，这样每年的巨额保险费不致归于洋行，既为自己开辟了财源，也挽回了国家权利。

美国的旗昌被购并后，英国的太古和怡和公司更加忌

恨万分，他们把仇恨和恼怒全集中到招商局身上，企图以更激烈的竞争、更低的跌价倾轧，挤垮招商局。此时的招商局由于收购旗昌，需要每年支付官款利息 20 万两，陷入了经济极为窘迫的境地。为了生存，英中双方展开了一场你死我活的较量。跌价、跌价，一个劲地跌价；竞争、竞争，无休止的竞争。一年后招商局因入不敷出，亏空严重，而渐渐感到难以支撑和维持下去。怡和、太古也并没有占到多少便宜，由于跌价太多，盈利太少，损失十分严重。

在两败俱伤的情况下，双方感到如果继续争斗较量下去，只能招致更严重的损失，甚至出现双方倾家荡产。于是，双方暂时坐到谈判桌前，商讨合作问题，这就是中英双方的齐价合同。所谓齐价合同，就是招商局和英国太古、怡和公司按同一运价标准收取运费而订立的合同。齐价合同的签订，是招商局和怡和、太古公司之间，在削价竞争感到难以为继时相互妥协的结果。

从 19 世纪末到 20 世纪初，中英双方轮船公司之间的齐价合同共签订了 3 次。每次签订齐价合同之后，开始双方还能按合同分配运费获取收入。没过多久，太古、怡和公司便露出侵略者的本性，单方面撕毁和约，暗中舞弊，千方百计压迫招商局降低份额。招商局自恃有清政府支持撑腰，当仁不让，三次与英国轮船公司竞争。

签订齐价合同，是招商局与外国航商暂时的互相妥协、互相让步的结果。作为中国近代航业创始的轮船招商

局，在实力并不雄厚及不平等条约的束缚下，面临外商的倾轧和削价竞争，不能不采取这种既联合又斗争的形式，合同的签订使招商局获得了喘息的机会，得以积蓄力量，以求发展。

在激烈的竞争中，招商局之所以能坚持下来，度过各式各样的难关，主要和清政府扶持和高额补贴分不开。清政府一开始即给予招商局以高价承运漕粮的专利，每年有较稳定的运漕收入约 20 万余两，同时给予运漕回空税二成的优待。所运茶货还免除过境税额。有了这些特权，才使招商局在竞争亏损中屡屡度过难关。三次齐价合同，使招商局运费收入明显增加，摆脱了被外商挤垮的危机，增强了和他们竞争的力量。

但是，齐价合同的签订，也使太古、怡和两家公司的航运实力迅速扩张起来。从 1877 到 1894 年的 17 年间，太古公司所经营的轮船数量，从最初的 8 艘增至 29 艘，吨位从 6893 吨增至 34543 吨；怡和公司的轮船数量也从 9 艘增至 22 艘，吨位由 5191 吨增至 23953 吨。

招商局在竞争中有所发展，摆脱困难，可是对中国其它民族航运业起到严重的阻滞和压制作用。

中国的民族航运业称得上是在夹缝中求生存、求发展。它们不仅遭受来自国内封建主义势力的束缚和压迫，而且还面临着外国航运业的排挤和打击。到了 20 世纪，资本主义已发展到了帝国主义阶段，对殖民地进行更疯狂的掠夺。清政府早已日落西山、昏庸腐朽，根本无法抵御

西方帝国主义的入侵，面临民族危亡及进一步被瓜分的局面。为了维持生存，苟延残喘，并慑于广大人民救亡图存、收回权利的要求的清政府才不得不向国内新兴资产阶级作出一些让步，减少一定程度的阻挠，民族航运业才同其它工业相继出现，逐步成长。

在中国近代轮船航运史上有一种很奇特的现象，即各国的航运势力随着各国在华政治、军事和经济势力的消长而消长。中日甲午战争之前，英国在华势力最强，因此它在中国轮船航运中，占有绝对优势。1895年，中国通商口岸进出口船只中，英国占70.73%，第二位的是德国，占11.53%；日本只占1.22%，美国只占0.85%。

甲午战争后，日本势力日益扩张，各国在华航运比例发生明显变化。1896年，进出中国口岸的船只，英国占67.14%，德国占10.82%，日本占4.39%，美国占1.57%。到1913年世界大战前夕，英国下降最多，仅占35.73%；日本呈明显上升趋势，达到26.49%，德国占9.9%，美国仍然只占1.77%。

日本利用其与中国邻近的优势条件，以本国和新侵占的台湾岛为基地，以大阪商船会社和日本邮船会社为主力，积极向中国长江和南北沿海扩张。进入20世纪之后，日本加紧扩张，并采取一系列措施。首先，日本政府为了支持本国轮船竞争，制订了各项奖励和补助办法：有以发展航海业为目的的航海奖励金，有以发展造船业为目的的造船奖励金。补助金方面又分为“邮政补助金”。