

中国水运史丛书

招商局史

(现代部分)

人民交通出版社

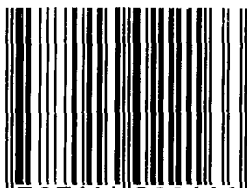
中国水运史丛书

招商局史

(现 代 部 分)

人民交通出版社

ISBN 7-114-02216-6



9 787114 022166 >

内 容 提 要

本书为《招商局史》现代部分，叙述了招商局这中国创办最早、历史最为悠久的工业交通企业自香港起义获得新生后，从恢复、发展到进入多元化、集团化，进而向跨国化发展的光辉历程。书中以丰富翔实的资料，全面介绍了近40年来招商局的经济活动、经营管理、建设成就，以及对探索建设有中国特色社会主义道路和为香港的回归与繁荣稳定作出的特殊贡献。

本书对招商局发展过程中的经验、教训作了客观的阐述，并从中得出了规律性的认识，是一部重要的经济史著作，具有较高的学术价值和资料价值。

责任编辑 马小奇 王建中

中国水运史丛书

招商局史

(现代部分)

ZHAOSHANGJU SHI

朱士秀 主编(代)

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

新世纪印刷厂印刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：16.5 插页：8 字数：450千

1995年11月 第1版

1995年11月 第1版 第1次印刷

印数：0001—5500册 定价：32.00元

ISBN 7-114-02216-6

F·00258

中国航海史研究会

主 任 胡家明
副 主 任 贵义和 马志义 高镇都
顾 问 (按姓氏笔画为序)
马希德 卢东阁 丘克辉 田汝康
庄为玑 朱杰勤 何明德 陈嘉震
谢中峰 魏启宇

《招商局史》(现代部分) 编审委员会

顾 问 袁 庚 江 波
主 任 李寅飞
委 员 王裁兴 郭洪勋 王世楨 袁 武
陆 楸 吴世荣 朱士秀 梁 宪
钦祥华

《招商局史》(现代部分) 编写组

主 编 王大勇
副 主 编 朱士秀
编写组成员 于静远 (组长) 左文渊 (副组长)
李致中 王志毅 凤 维 张后铨

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）海、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 5000 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 1.8 万多公里，河流 5 万多条，总长 42 万多公里，有大小湖泊 900 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 7000 多年前，中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，中国已有坚固的船舶。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，这是中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，是中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 200 多艘海船、2 万多人的庞大船队，历访了 30 多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使中国古代航海事业走上鼎盛时期。

中国港口的发展，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。元代曾来中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。

中国内河航运的发展，与中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，历来是中国繁荣富庶之地。中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1700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，更不胜枚举。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。中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，中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

、 前 言

《招商局史》是《中国水运史丛书》中的一部专题性史书，它是根据交通部、中国航海学会的部署编写的，共分近代部分和现代部分两册出版，本书为《招商局史》的现代部分。

招商局是中国最早的轮船公司，于清同治十一年十一月二十六日（1872年12月26日）获清廷批准成立，随后诞生在上海，定名为轮船招商公局，翌年改为轮船招商局；宣统元年（1909年）更名为招商局股份有限公司；民国21年（1932年）改称国营招商局；民国37年（1948年）又改组为招商局轮船股份有限公司，香港分局（分公司）于1949年2月10日亦以招商局轮船股份有限公司名义向港英政府办理了注册手续。招商局在旧社会历经坎坷，它反映了中国近代航运史的兴衰成败，为发展中国的航运事业立下了汗马功劳。

1949年5月27日，上海解放，招商局轮船股份有限公司为上海市军事管制委员会接管，从此回到人民手中。1950年1月15日，香港招商局响应中华人民共和国中央人民政府的号召，起义回归祖国，也获得了新生。1950年初，中央人民政府交通部设立航务总局。同年4月，招商局（上海总公司）改为国营轮船总公司，1951年2月易名中国人民轮船总公司，并迁至北京，与交通部航务总局合署办公，下设上海、天津、青岛、广州和汉口等5个区人民轮船公司。原设在沿海和长江的招商局各分支机构也随之分别归并入上述航运体系。

1951年8月1日，交通部水运管理体制实行海运与河运分立。交通部内设海运管理总局和河运管理总局，撤销东北航务总

局和中国人民轮船总公司及其分支机构的建制，并对全国海运、河运机构进行了改组和合并，对接收过来的旧航运企业进行了彻底的改造，使之走上了社会主义性质的人民航运企业的新的发展道路。

香港招商局原来是招商局的分公司，只承担招商局在香港地区的船务代理业务，业务量小，资产也少，在香港地区的地位微不足道。随着新中国外贸运输业务的迅速发展，特别是中国远洋运输事业的崛起，香港招商局的航运业务乃于 50 年代末期起大步迈进，成为中国航运机构在香港的总代理，其地位也日益提高。1978 年 10 月，交通部报中央批准，扩大了招商局的经营自主权，提出了“立足港澳，背靠内地，面向海外，多种经营，工商结合，买卖结合”的方针。招商局顺应时代潮流，乘着改革开放之风，认真贯彻了上述方针，并以其社会主义国有企业的优势，凭藉五光十色的香港舞台，勇敢开拓，取得了更加可喜的成绩，从而使这一家古老企业焕发了青春。

近年来，招商局顺应世界经济发展的需要，围绕航运，在积极扩充传统航运阵地的同时，致力于开拓业务的新领域，探索发展的新途径，已逐步建成一个多层次、多行业、多形式的横向联合的经济体系，由一家单一的航运企业发展成为一个庞大的、多功能的集团企业，并向跨国化进军。为了加强招商局所属企业的统一领导和宏观管理，为了更好地筹划和协调各项业务的进一步发展，1985 年 11 月 12 日，中华人民共和国国务院正式批准成立招商局集团。这是招商局发展为多元化大型企业的需要和成果，标志着招商局进入集团化历史的新阶段。作为中华人民共和国交通部直属的一级企业，交通部派驻香港的代表机构，它受交通部委托，统管部属在香港的企业，统一对外交往，起着内外交流的窗口作用和航运支柱的作用。

招商局集团拥有一支实力相当的远洋船队。1988 年底，其远洋船舶有 42 艘、215 万载重吨，已跻身于香港大船东之列；连同代管船舶，总数达 148 艘、617.5 万载重吨，占香港船舶总吨位的

10.4%，位列前茅；完成的货运量 2282.5 万吨。招商局集团所属之港口包括蛇口港、赤湾港、香港坚尼地城码头和青衣岛欧亚码头，货物吞吐量 760 万吨。经营的客运航线 7 条，客运量 249.6 万人次。招商局集团拥有港口、码头、仓库、船队、水陆客货运输机构及代理机构、修船厂、验船社、打捞救助和港务工程公司等，组成了一个完整的航运体系。下属的友联船厂和欧亚船厂企业有限公司，在青衣岛联成一片，规模庞大，修船能力及产值均居香港全行业之冠。这两家船厂与招商局坚尼地城深水散杂货码头、招商局蛇口工业区的蛇口港及赤湾港鼎足而立，布局合理，互为犄角，遥相呼应。下属的国际船舶贸易有限公司，十年来为中国内地各航运企业买入和订造了 423 艘、936 万载重吨的远洋轮船和各类船舶，为我国远洋船队的建设作出了贡献。海通公司实行工商结合和商贸结合，其生产、采购供应系统不仅为交通部、为中国远洋船队服务，而且建立了一个国内外服务网，地跨亚非地区。

1979 年，招商局独资开发蛇口工业区。这在中国及至世界的企业发展史上是前所未有的尝试。经过十年的艰苦创业，一个新型的海港工业区已在同香港一水之隔的南头半岛上拔地而起。工业区一面建设，一面探索中国的经济体制改革和政治体制改革，极力推行社会主义民主法制，提倡时间、效益、信用、平等竞争、职业道德等观念，为中国的开放和改革提供了一些经验。蛇口工业区的新成就，为招商局的发展锦上添花，更增风采。

此外，招商局集团还锐意开发、经营各类企业，已创建了蛇口和赤湾两个海洋石油后勤基地，积极参与石油开发的各项后勤服务。又先后独资创办和投资控股国内外两家银行，收购英国和香港 3 家保险公司，投资内地和香港 12 家酒店，涉足国际贸易、旅游和建筑业。

1988 年，招商局集团的全资直属企业 25 家，分布在海内外的附属企业 139 家、合资企业 219 家，共 383 家，职工总数 33473 人，资产总值超过 100 亿港元。招商局集团有限公司是招商局集团的领导机构，在中国注册，是一个具有法人地位的经济实体。

《招商局史》的现代部分，着重叙述了香港招商局起义前后至1988年12月止的39年发展历程，是一部比较全面系统地介绍招商局的建设成就和基本经验的历史著作。

本书根据招商局历史发展的实际情况，将39年划分为5个时期，即：1949年前后为起义时期；1950年到1956年为恢复时期；1957年到1978年为航运发展时期；中共十一届三中全会以后，招商局进入了多元化、集团化发展的新时期；1986年到1988年为经济起飞及向跨国化发展时期。全书以时期为经，事件为纬，客观地阐述5个时期招商局的经济活动、经营管理，以及发展过程中的经验和教训，从中得出规律性的认识。

《招商局史》是在中国航海学会理事长、原交通部部长、原招商局董事长彭德清和中国航海学会副理事长、原交通部副部长贺崇陞等领导人的关怀和支持下编写的。

《招商局史》（现代部分）是中国航海史研究会组织，在招商局领导下，由主编王大勇、副主编朱士秀主持编写工作。1986年1月，王大勇逝世后，则由朱士秀全面负责。本书以于静远、左文渊为编写小组正副组长；由凤维搜集、提供香港招商局1984年以前的有关档案；由李致中、左文渊撰写第一章；由于静远、王志毅撰写第二、三、四章；由张后铨撰写第五章；由朱士秀汇总，并在张后铨的协助下进行修改补充。在编写过程中，得到董华民、吴荻舟以及香港招商局起义后的历届领导人、特别是招商局集团负责人袁庚、江波、王裁兴和有关单位负责人张敬华、梁宪、时清、钦祥华等的关怀和支持；还得到：方枕流、王俊山、刘维英、黄经国、金振邦、费新安、邵良、陈国华、李村、滕兆仁、杨馨、张光宪、马骏、倪鸿林、夏爵一、李继春、陈昌本、窦光亚等的支持并提供了宝贵的意见和历史资料。在编写过程中，还参考了《中国航海史》（现代航海史）、上海海运局海员工会编撰的《海员起义》（铅印稿）、黄振超编撰的《蛇口工业区简史》（手稿）和《中国航海史》（现代部分）中由韩挺立编撰的有关远洋运输的章节（油印稿），并引用了部分研究成果，特此致谢。

我们希望这本书能够对内地的改革、开放工作，对振兴中国的远洋运输事业有所裨益。这本书也为国内外关心和研究招商局历史的机构和个人提供了比较全面的资料。

由于我们水平所限，讹误必多，恳请读者批评指正。

编 者

1991年4月



■ 明华船务公司拥有的大型油轮



■ 明华船务公司拥有的大型散装船



■ 位於香港堅尼地城的招商局碼頭和倉庫