

中国近代

航运发展

晚清篇

史

■ 韩 庆 编著

■ 刘正江 主审

大连海事大学出版社

中国近代航运发展史

——
晚清篇

韩庆编著

刘正江主审

大连海事大学出版社

© 韩庆 2012

图书在版编目(CIP)数据

中国近代航运发展史. 晚清篇 / 韩庆编著. — 大连: 大连海事大学出版社, 2012. 6

ISBN 978-7-5632-2698-6

I. ①中… II. ①韩… III. ①航运—交通运输史—中国—清后期
IV. ①F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 115092 号

ZHONGGUO JINDAI HANGYUN FAZHANSHI

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路 1 号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连美跃彩色印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2012 年 6 月第 1 版 2012 年 6 月第 1 次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm 印张:18.75

字数:427 千 印数:1 ~ 1500 册

责任编辑:陈 亮 责任校对:李明阳

封面设计:王 艳 版式设计:星 树

ISBN 978-7-5632-2698-6 定价:35.00 元



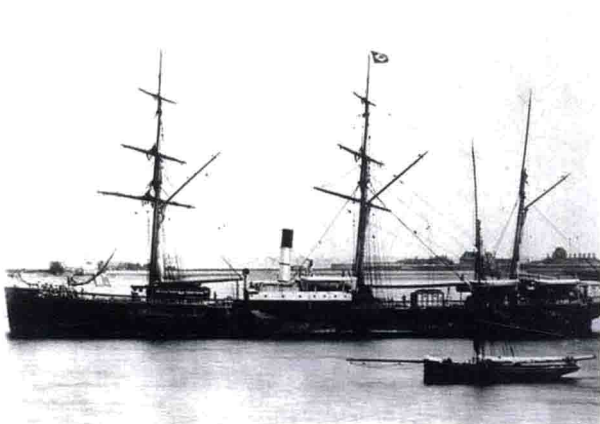
“舟山”号 (Chusan)，大英轮船公司最早的两艘铁质螺旋桨式轮船之一



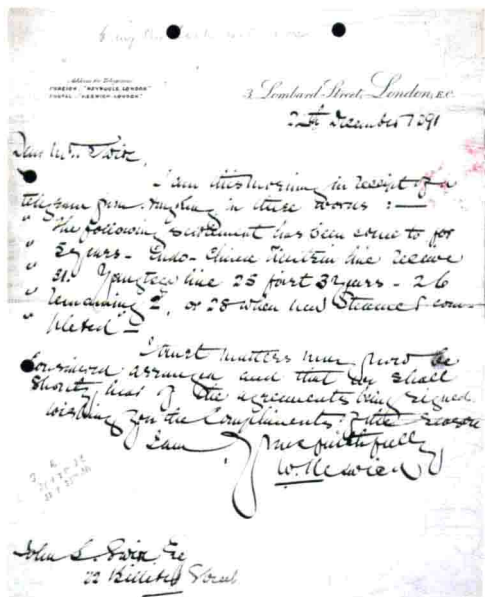
“中国皇后”号 (Empress of China)，第一艘来华的美国



“伊敦”号 (Aden)，轮船招商局第一艘轮船



海洋轮船公司的“阿伽门农”号 (Agamemnon)，第一艘经苏伊士运河完全依靠机械动力到达中国的船



1891年12月24日，约翰·萨姆尔·施怀雅 (John Samuel Swire) 写给威廉·哈德森·施怀雅 (William Hudson Swire) 的信，讨论长江航线和北洋航线运费的分配 (作者摄于伦敦大学图书馆太古洋行档案)

本书从2008年开始到完成用了4年多的时间,主要是讲述中国近代航运发展历史的第一阶段——晚清时期中国近代航运的发展。在晚清时期,航运包含的内容广泛,不仅涉及纯粹的航运市场、仓储、货栈、码头和保险等,还包含具有中国特色的漕运以及海关和港务业务。由于航运的专业性和特殊性,目前绝大部分研究集中在宋明时期,特别是对郑和下西洋的研究,而对于近代航运的研究却凤毛麟角。

航运在中国近代经济史上占有重要的地位。中国的对外贸易绝大部分是通过航运实现的,陆路转运只占极少量的部分;内贸方面,中国的水系众多,通过水运转运货物也是主要形式。但自第一次鸦片战争结束后,随着一系列不平等条约的签订,中国越来越多的沿海沿江口岸向外国开放,外国航运企业迅速占领和垄断了中国的远洋航线和主要的内贸航线。同时,外国航运企业的涌入,加速了中国航运近代化的进程,轮船逐渐淘汰了中国使用了上千年的帆船,轮船招商局成为中国第一家近代企业,并随之诞生了中国第一家保险企业,世界上最早的航线班轮公会起源于中国,并持续发挥作用100多年,直至20世纪末才逐渐被航运联盟取代。

根据不同时期中国航运发展的特点,本书分四个阶段来探讨晚清时期中国航运的发展,每个阶段涉及航运政策(条约),国内外航运发展形势,外国航运企业在中国航运市场的发展,轮船招商局、漕运以及中国传统木船业的发展状况等几个方面。

由于外国航运企业,特别是英国的航运企业在晚清时期占有绝对垄断地位,为了获得这方面的资料,本人有幸获得国家资助,留学英国一年,在这期间查阅了大量有关资料,包括剑桥大学图书馆的怡和洋行档案、伦敦大学图书馆的太古洋行档案、赫尔大学的航海历史图书

馆和卡迪夫大学图书馆,以及大英轮船公司、海洋轮船公司、夏尔轮船公司等一批经营中国航线的轮船企业资料。在编写过程中,得到了多位专家学者的帮助,本书一至三章,得到了大连海事大学航海学院王大鹏老师的热心帮助;关于法国邮轮公司的情况,得到了精通法语的牛津大学航海历史博士 Jennifer Craig 的翻译介绍;部分手写的英文档案受水平所限,难以辨认,又得到了伦敦大学皇家霍洛威学院 Clifford Joseph 教授的指点。关于日本近代的航运补贴政策的资料,得到了精通日语的任磊老师的帮忙翻译;部分德国航运资料的利用得到了大连海事大学孙培廷教授的指点。对以上专家学者的帮助和指教,本人在此一并表示感谢。

本书适合作为大中专及本科航海类院校航海专业及相关专业的教材使用。当然受水平所限,其中错误疏漏在所难免,恳请广大读者批评指正。

韩 庆

2012 年 4 月 18 日

第一章	近代中国和近代中国航运 / 1
第二章	鸦片战争以前中国航运的发展状况 / 9
	第一节 中国的海禁政策 / 10
	第二节 漕运 / 31
	第三节 中国木船运输业概况 / 39
	第四节 早期外国进入中国航运市场的情况 / 47
第三章	鸦片战争期间中国航运的发展状况 / 61
	第一节 不平等条约的签订与航权的丧失 / 62
	第二节 外国在华航运企业的建立和发展 / 87
	第三节 漕粮改行海运与改折 / 113
第四章	甲午战争前中国航运的发展状况 / 123
	第一节 中国航权的进一步丧失 / 124
	第二节 世界航运形势的变化及各国的航运扶持政策 / 132
	第三节 轮船招商局的创办 / 153
	第四节 各航线上的竞争 / 176
第五章	甲午战争后至清末中国航运的发展状况 / 217
	第一节 列强对中国航权的大规模破坏与侵夺 / 218
	第二节 轮船招商局的发展 / 232
	第三节 外国在华航运势力的扩张与航线的划分 / 240
	第四节 中国近代民族资本航运业的发展 / 270
附录	货币及度量衡(晚清时期) / 285
参考文献	/ 289

近代中国和近代中国航运

近代中国航运是伴随着近代中国一步步沦为半殖民地半封建社会而发展起来的,与以往封建社会的传统航运“权自我操”不同,是被动式的发展。随着一系列不平等条约的签订,外国航运公司涌入、霸占和垄断了中国的航运市场,晚清政府及部分洋务派封建官僚为了政治上、经济上挽回中国的“利权”的需要,而不得不发展自己本国的航运业。

一、近代中国的概念

“近代”这个词的英文翻译“modern times”,也可以理解为现代,但是从中文的角度上理解则是完全不同的概念。现代汉语字典中关于“近代”的解释是:“过去距离现代较近的时代。”

关于世界近代的划分与中国近代的划分,学术界存在几种不同的观点。

(一)关于世界近代的划分

一般说来,为了学习和研究的方便,许多国家的学者将世界历史划分为古代、中世纪、近代和现代几个部分。在世界近代史的基本内容上,人们通常有大体相同的认识,认为这是一段关于资本主义的历史;在世界近代史的下限上,一般也是有着相同的认识,认为1917年俄国社会主义革命的胜利开辟了整个欧洲和世界的革命运动,改变了世界历史的发展方向,世界进入了现代史阶段。

但是,在世界近代史开端的具体时间上,却众说纷纭,主要有以下几种观点。

1. 开始于1640年英国资产阶级革命

这是我们常见的一种观点。持这一观点的学者强调以17世纪英国资产阶级革命作为世界近代史的开端是因为它沉重地打击了封建主义,加速了资本主义制度在英国的形成,第一次在欧洲宣告新社会政治制度的诞生,推动了欧洲其他国家的革命运动,资本主义时代由此开始。

2. 开始于1492年地理大发现

哥伦布发现美洲新大陆,使欧洲人对世界的认识发生了惊天动地的变化,原来割裂的世界开始连接在一起,并且从此使欧洲国家从美洲那里榨取了巨大的财富,促进了欧洲经济的发展,加速了资本主义的诞生。美国历史学家福斯特在《美洲政治史纲》一书中曾有此一说,认为哥伦布发现新大陆可作为世界近代史的开端。

3. 开始于宗教改革和德国农民战争

发生于1524—1526年的德国农民战争是德国历史上规模最大的武装起义,全德国几乎三分之二的农民以不同方式参与了斗争,这次战争在德国乃至在欧洲历史上都是极为罕见的。它发生在封建制度开始瓦解和资本主义生产方式逐渐确立的时期,也是在资本主义精神的重要来源的宗教改革的直接影响下发生的第一场重大事件。恩格斯在《社会主义从空想到科学的发展》一书中将宗教改革和德国农民战争称为资产阶级反对封建制度的第一次大起义。

4. 开始于意大利文艺复兴时期

文艺复兴是指13世纪末在意大利各城市兴起,以后扩展到西欧各国,于16世纪在欧洲盛行的一场思想文化运动。它带来了一段科学与艺术革命时期,揭开了近代欧洲历史的序幕,被认为是中古时代和近代的分界。恩格斯在1883年意大利版《共产党宣言》序言中指出:意大利文艺复兴时期的诗人但丁“是中世纪的最后一位诗人,同时又是新时代的最初一位诗人”。

5. 开始于16世纪尼德兰革命

尼德兰是个地名,泛指欧洲莱茵河、缪斯河、斯海尔德河下游及北海沿岸一带地区,相当于今天的荷兰、比利时、卢森堡和法国东北地区。16世纪初,这里是西班牙哈布斯堡王朝的领地。1566年,尼德兰爆发了反对西班牙统治的人民起义,历史上称作尼德兰革命。尼德兰革命是一次资产阶级革命,是以资产阶级的胜利而告结束的革命,而且,马克思在《资本论》中称这场革命后建立的荷兰共和国是“17世纪资本主义标本国家”。

6. 开始于18世纪末法国大革命

法国大革命是1789年7月14日在巴士底监狱爆发的一场革命。法国的君主专制政体被推翻。列宁在《打着别人的旗号》一文中曾明确地把1789年法国大革命作为世界近代史的开端。

从20世纪80年代以来,随着社会的发展和政治的演进,特别是战后世界资本主义的发展,人们对资本主义的认识得以深入,以往认为资本主义正走向死亡的看法逐步被修正。学者们在对现有的分期法进行扬弃的基础上提出了一系列新观点。其中最具代表性的观点是在由王觉非等主编的,作为“面向21世纪课程教材”的《世界史·近代史编》(高等教育出版社,1992年版)里,著者们提出的世界近代史的分期法:以1500年为起点,^①以1900年为终点。它基于以下几个理由。

^① 以1500年为起点的分期较早是由美国学者斯塔夫里阿诺斯在他的著作《全球通史》中提出。

(1)世界近代史是一部资本主义在西方上升发展,向全世界扩张并由之在全世界产生巨大影响和反响的历史,而资本主义在西方上升发展的一系列变化和事件的开始几乎都与地理大发现有关,特别是地理大发现直接诱发欧洲商业革命的西欧国家的对外扩张,这又对西欧的工业化产生了最有力的催化作用。因此,以1500年为世界近代史的开端是合乎历史发展的客观实际的。

(2)资本主义的发展历史是从地区隔绝向世界形成统一整体过渡的历史。而地理大发现后出现的西方国家殖民扩张和世界市场的形成则是打破世界上各国、各地区及各民族之间的相对隔绝和促成世界一体化的最初活动,因此,在这种意义上,以1500年为世界近代史的起点也是适合的。

(3)1500年前后的一系列重大事件,如地理大发现、文艺复兴、宗教改革等等,导致了西方资本主义的发展,从而引起了遍及世界各地的社会经济的重大变化。可见,以1500年为世界近代史的上限是以具有世界意义的重大经济形态变化为主要依据,对中世纪史与近代史进行的分期断限。这是符合历史唯物主义原理的。

(4)逐步在全世界取得支配地位的各发达国家资本主义从自由向垄断的过渡,约当19世纪末20世纪初之际。因此,1900年可以视为资本主义经济形态发生巨大变化的年份。以此为世界近代史的下限显然是适宜的。

持这种观点的学者们以马克思主义为指导理论,从宏观考察在世界近代史期间世界是如何由隔绝状态演进为互相依附和互相影响的整体,力图在体制、结构及内容等方面有所创新和改进。王觉非先生在“面向21世纪课程教材”《欧洲五百年史》(高等教育出版社,2000年版)中进一步对此进行了探讨和阐述。这种观点被越来越多的学者所关注和接受,我国现行高级中学课本《世界近代现代史》(上、下)即采用了这种观点。

(二)关于中国近代的划分

中国近代的划分,不像世界近代的划分,把进入资本主义社会时期作为“近代”的开始。中国情况不同,在中国历史上,没有像欧美国家那样独立的资本主义社会时期。因此,关于中国近代历史的划分也有多种不同的观点。

1. 关于中国近代的上限

关于中国近代的上限,主要有两种不同的观点。

第一种观点:把1840年作为中国近代历史的发端。

这种说法并不是由于这个时期中国社会内部的资本主义生产关系成熟到了要求取代封建生产关系的程度,因而导致爆发了资产阶级革命,就像英国资产阶级革命那样;而主要是由于外来的侵略引起中国社会内部的变化,把中国推到一个与过去不同的历史时期,也就是半殖民地半封建社会时期。这一观点目前为大多数学者所认同。

第二种观点:把明末清初作为中国近代的起点。

西方史学研究者持此观点的比较多,原因就在于中国在1840年后的许多事件都与清朝建立时的制度有很大的联系,而清政府的制度大多数是沿袭明朝的,另外明末中国经济已经

出现了资本主义的萌芽。很多华人史学家也赞成这种观点。著名的哈佛大学中国近代史权威学者徐中约的《中国近代史》就是以 1600 年前后为中国近代的起点。

此外还有观点将 1864 年太平天国的灭亡作为中国近代的起点,依据主要是清政府开始了“洋务运动”,出现了一批近代企业,但支持此种观点的人不多。

2. 关于中国近代的下限

关于中国近代的下限,也有两种不同的观点。

第一种观点:中国近代结束于 1919 年五四运动。在 20 世纪 50 年代,由于历史和现实的原因,多数学者主张以 1919 年五四运动为下限,并且以 1840—1919 年作为中国近代史学科的研究对象和时间范围,而把五四运动作为中国现代史的起点。

第二种观点:以 1949 年新中国成立作为中国近代的下限。此种观点目前为大多数学者所接受,理由是自 1840 年鸦片战争至 1949 年 9 月底,中国半殖民地半封建社会的性质没有改变。

综合来看,目前绝大多数的学者赞成将 1840—1949 年作为中国近代的时间范围。2007 年《中国近现代史纲要》由高等教育出版社出版。该书是中央马克思主义理论研究和建设工程的重点教材,是全国高等学校本科生必修的思想政治理论课教材,由该书编写组集体编写,首席专家是沙健孙、马敏、张建国、龚书铎、李捷。该书开篇的第一句就是:“中国的近现代史,是指 1840 年以来中国的历史。其中从 1840 年鸦片战争爆发到 1949 年中华人民共和国成立前夕的历史,是中国的近代史;1949 年中华人民共和国成立以来的历史,是中国的现代史。”这句话非常重要,它标志着中国近代史和中国现代史的分期已经写进了大学教材,成为学术界的共识。

二、中国近代航运发展历史的阶段划分

(一) 中国近代航运的时限

《中国近现代史纲要》已经认定从 1840 年鸦片战争爆发到 1949 年中华人民共和国成立前夕的历史是中国的近代史。作为中国近代的航运发展史也遵循这个时间阶段,即中国近代航运发展历史是 1840—1949 年这一阶段的发展历史。鸦片战争的爆发,使长期关闭着的中国的大门被英国侵略者的坚船利炮冲破。西方殖民者打开中国大门的主要目的是向中国推销商品和把中国变为商品的原料产地。随着海上贸易的发展,作为海上贸易的重要组成部分——中国的航运业也走向了近代的发展。

(二) 中国近代航运发展历史的分期

首先看中国近代史的分期。近年来史学界关于中国近代史的划分的争论颇为激烈,主要有以下几种说法。

(1) 革命性质说。从 1840 年到 1919 年五四运动称旧民主主义阶段,从 1919 年到 1949 年中华人民共和国成立称新民主主义阶段。

(2) 社会性质说。以辛亥革命为分界,前期为晚清时期,后期为中华民国时期。

(3)三次革命高潮说。有新、旧两个说法。旧的三次革命高潮说以胡绳为代表,是基本上用阶级斗争来做划分时期的标志,即太平天国、戊戌变法/义和团和辛亥革命。近年来随着中国近代史下限延至1949年,陈旭麓提出了新的三次革命高潮说:1911年的辛亥革命,推翻了清朝政府;1927年结束的大革命,打倒了北洋军阀政府;1949年,中国共产党领导的解放战争,推翻了国民党的统治,夺取了全国胜利。

(4)四个阶段说。以中国近代史专家李时岳为代表,用太平天国、洋务运动、维新运动和资产阶级革命四个阶段来划分中国近代史。

根据中国近代航运发展历史的内容和特点,本书采用第二种说法,即总体上把中国近代航运发展史分为晚清部分和中华民国部分,主要是根据两种社会性质的不同,其关于中国近代航运发展的基本政策也有本质的区别。1912年南京临时政府成立之初就颁布了一系列的法律法规,支持和保护资本主义工商业的发展,南京临时政府所建立的中央政府经济管理机构主要有财政、实业、交通三部。据1912年1月3日公布的《中华民国临时政府中央行政各部及其权限》规定,其中交通部的职责和机构建制是:以管理道路、铁路、航路、邮政、电报、船舶、运输、造船、船员为职责;下设邮政、航政、路政、电政四个司。其制定政策的目的之一是促进中国航运业的发展。而晚清政府则是在西方殖民者的炮舰威胁下被迫打开中国的大门,其航运发展的思想是保守的、被动的,除官方色彩浓厚的轮船招商局外,对民族资本航运业一直是压制和限制的。

三、发展中国近代航运业的重要性

(一)近代中国航运市场的规模庞大

过去对中国近代经济史的研究,很少涉及航运这一方面,主要集中在外国资本主义国家对中国生产资料的掠夺和本国工业产品的倾销而获取巨额经济利益方面。实际这些产品的进出绝大部分是依靠海运,随着中外贸易量的不断加大,近代中国的航运市场规模也日益庞大。

近代中国航运市场的规模到底多大,先看一则史料记载。光绪三十二年九月二十五日(1906年11月11日),《商务官报》刊登了日本对1905年各国在中国航运市场的运费收入进行的估算:远洋航线,英国的运费收入三亿九千余万海关两,其次为德国,八千八百余万海关两,再次则数中国,七千七百余万海关两,日本有一千三百余万海关两;内贸航线,英国的运费收入四亿三千七百余万海关两,中国三亿三千二百余万海关两,德国次之,日本再次之。^①

《商务官报》记载1905年英国在中国航运市场的运费收入为3.9亿多海关两,根据当

^① 杨志洵,《各国在中国之海运事业》,转引自聂宝璋,《中国近代航运史资料》第2辑,中国社会科学出版社,2002年,第504-505页。

年英国进出中国口岸的远洋航线的船舶吨位约占 45.78%,^①可以推算出中国远洋航运市场的运费总额大约为 8 亿海关两。

这个数字并不准确。海关统计 1905 年中国进出口总额为 6.74 亿海关两,运费不可能超过货物价值。根据对 1905 年 *The London and China Telegraph* 上关于英国本土到中国港口(不含香港)航线上四个主要远洋公司^②的航班统计,共 137 个航次,注册总吨大约 77.4 万吨,注册净吨大约 50 万吨。这里的吨位是按照 1854 年莫尔斯姆测量体系(Moorsom System Measurement)登记的,规定每 100 立方英尺为一吨,分为注册总吨和注册净吨,海关统计的船舶吨位是按照注册净吨计算(总吨中去除机器、锅炉、煤仓、生活区等不用于装货的部分),而实际船舶的载重吨远远大于登记吨,一般计算运费时船方都以 40 立方英尺作为一吨计算。^③英国—中国货运量大约为 125 万吨,当年英国—中国航线的运费去程平均为 30 先令,回程运费平均为 50 先令,则这四个远洋公司收取的运费大约为 3 333 万海关两,^④这四个公司运送的货物占英国船舶的 80% 左右,考虑不可能全部满载,加上运送邮件和客运收入,则英国—中国航线的货运费用在 3 500 万~4 000 万海关两。除此之外,英国船舶还经营其他中国航线,英国—中国香港—中国内地,澳大利亚—中国,南北美—中国,菲律宾—中国等,而当年中英直接贸易额占总贸易额度的 15%,加上美洲大陆和欧洲大陆的贸易额度,占当年贸易额度的 60% 以上,则 1905 年中国远洋航运市场的规模为 1.5 亿~2 亿海关两,日本的估计数字过高。

内贸航线的运费规模估算比较复杂,因为海关统计的船舶不包括中国木船,而中国的水系众多,内贸除货运外,客运收入占据很大比例,粗略估计,总体上内贸航线运费规模为远洋航线的 3 倍左右,则中国整个航运市场的规模为 6 亿~8 亿海关两,规模是十分庞大的。“庶使我内江外海之利,不致为洋人占尽”^⑤是发展中国近代航运业的主要目的。

(二) 中国近代航运所包含的内容广泛

1. 航权

这里单指水上航海运输业务的相关权利范畴,与现代概念多指航空有所不同。近代中国航权涵盖的范围比较广泛,主要有沿海航行权、口岸航行权、江河航行权、船税、引航权、护航权等。

① 数据根据 Hsiao Liang-lin, *China's Foreign Trade Statistics, 1864 - 1949*, Harvard University Press, 1974, pp. 240 - 251 编制。

② 分别是大英轮船公司、海洋轮船公司、格伦轮船公司和夏尔轮船公司。

③ Frances E. Hyde, *Blue Funnel, A History of Alfred Holt and Company of Liverpool from 1865 to 1914*, 1956, Liverpool University Press, p. 87.

④ 1905 年,1 海关两 = 3 先令 0.1 便士。Hsiao Liang-lin, *China's Foreign Trade Statistics, 1864 - 1949*, Harvard University Press, 1974, p. 191.

⑤ 李鸿章,《试办招商轮船折》,同治十一年十一月二十三日,《李鸿章全集》,时代文艺出版社,1998 年。

2. 航运管理机构

近代的航运管理机构在清末主要由海关担当。海关在清末的管理范围要比现在的广泛得多,包括现在海关的职能、港口管理职能、引航职能、税务职能(指常关归海关管理)、邮政职能以及其他辅助职能(如建设和维护灯塔及其他助航设施)等。这个部门在中国近代长期为外国人所把持,因此还具有部分的外交职能和资政职能,具有典型的半殖民地半封建色彩。民国后其他职能逐渐分离,形成现代意义上的海关。

3. 漕运

这是典型的具有中国特色的水上运输体制,由政府设有专门的机构——漕运总督衙门管理,拥有一套规模庞大的管理人员和漕帮运输人员,除中国外,当时中国的藩属国朝鲜、越南以及受中国文化影响的日本也有漕运体制,除此之外,其他国家不存在漕运体制。清朝灭亡后,漕运制度被取消。

4. 外国在华航运企业

外国在华航运企业,包括往来中国的在外国注册的远洋航运企业,以及大部分在香港注册的从事中国内贸运输的航运企业,包括洋行和轮船公司。这些航运企业凭借各个国家通过不平等条约索取的特权,在中国近代的航运发展中始终占有垄断地位。

5. 中国近代的航运企业

中国近代的航运企业,包括具有“国有”性质的轮船招商局以及清政府解除华民购买轮船和开办轮船公司的禁令后开办的民族资本航运企业,在外国航运势力的挤压下经历了一个艰难的发展过程。

6. 中国传统木船业

中国传统木船业,包括能够从事远洋和沿海运输的四大船型以及各个地方水域船民发明创造的几百种类型的小船,这些木船在近代经历了从辉煌到衰落的过程。

7. 其他与中国近代航运发展相关的行业

其他与中国近代航运发展相关的行业,像中国保险业,最初是由于中国航运业的发展而带动发展起来的,还有码头仓储行业、港口拖驳行业、煤矿开采业等。

(三) 轮船是战争的辅助工具

近代外国与中国的军事冲突中,轮船发挥了重要作用。第一次鸦片战争,英国共出动了48艘船舶用于战争,其中兵船16艘、武装汽船4艘、运输船28艘,运输船大部分是征用东印度公司的船舶。1894年中日甲午战争,日本政府征用日本三菱汽船株式会社(OSK)和日本邮船株式会社(NYK)的所有1000吨以上的船只用于军事运输,战争期间日本邮船株式会社(NYK)就运送了83%的兵员和75%的战马。^①1900年义和团运动期间,法国政府征用了法国邮轮公司(MM)的8艘船用于军事运输,这8艘船包括4艘货轮和4艘邮轮,共向中

^① William D. Wray, *Mitsubishi and the N. Y. K. 1870 - 1914*, Harvard University Press, 1984, p. 361.

国运送了8 000名士兵,1 000匹骡马以及12 000吨的补给和装备。^①1904—1905年日俄战争期间,日本政府征用了超过50万吨的轮船用于战争,其中包括日本邮船株式会社(NYK)的66艘,23万余吨,而当时日本邮船株式会社(NYK)共有75艘轮船,24.4万吨。同样,在中日甲午战争期间,中国的轮船招商局(CMSNC)也先后派遣了9艘船用于军事运输。

(四) 船舶运费是调节工业产品价格和原材料价格的重要手段

在近代外国向中国倾销商品的过程中,各个国家间的竞争也很激烈,而运费价格就成了调节本国商品价格的手段。例如,1893年以前,日本还没有真正的远洋航运,轮船只是在中国近海往来,当时日本的棉纺织业原材料原棉是从印度进口的,日本制成棉纱后销往中国;而这条航线当时是由以英国的大英轮船公司(P&O)为首的三家公司组成的班轮公会控制的,棉纱也是英国从印度输往中国的重要产品,为了防止日本棉纱在中国市场上对英国棉纱造成威胁,大英轮船公司(P&O)首先将运往日本的原棉运费调高,使其棉纱成本增高,在价格上处于不利地位。日本为了改变这种状况,1893年11月,日本邮船株式会社(NYK)开辟神户—孟买航线,而大英轮船公司(P&O)为了排挤日本,将运往日本棉纱的运费由以往的17卢比/吨下降到2卢比/吨,比日本本国生产出的棉纱还便宜,从而打击日本的棉纺织业。

(五) 世界最早的班轮公会起源于近代中国航运

现在国际上普遍认为班轮公会1875年诞生于英印航线。中国航线的班轮公会是1879年成立的。但早在1864年12月10日,美国旗昌轮船公司(SSNC)和英国怡和、宝顺洋行在长江航线上签订了一个运价协定合同,合同中已经包含了班轮公会的基本特征。1868年旗昌轮船公司(SSNC)和德国德裕洋行签订的共同垄断上海—天津航线的运费协议,规定货物不低于每吨10两,而当时上海—伦敦12 000多海里的运费,茶叶每吨是70~95先令(根据季节变化有涨落),^②而1868年的10两大约相当于64.2先令,上海—天津航线距离大约为750海里,可见两家轮船公司在北洋航线上的高额利润。在整个清末期间,各航运公司针对中国航线(包括远洋和内贸航线)先后成立了近10个航线班轮公会,其目的就是共同维护该航线的垄断,共同谋取巨额利润。

① Philippe Ramona, *Steamships to Orient*, Paris: Editions Alan Sutton, 2001, p. 39.

② Frances E. Hyde, *Blue Funnel, A History of Alfred Holt and Company of Liverpool from 1865 to 1914*, Liverpool University Press, 1956, p. 58.

鸦片战争以前中国航运的发展状况

鸦片战争以前,中国是一个主权完整的封建国家,政治上皇权空前集中,达到了中国历史的顶峰,经济上实行自给自足的自然经济政策。在航运方面,清政府沿袭了自明代以来的海禁政策,形成了独具特色的航运体系。在清中叶以后至鸦片战争以前这一阶段,中国航运的发展状况呈现三个基本特点:一是在对外远洋航运贸易中,长期以禁海闭关为主要政策,对外贸易限制在广州一口;二是内河航运是以封建政府主导的漕运体系为代表;三是民间木船航运业的蓬勃发展。

此时中国的航运业面临的基本形势是:远洋航运方面,西方殖民主义国家自地理大发现以后,航线逐渐东移,已将目光集中到中国这个古老的封建国家,它们要求开放贸易,而清王朝以限制乃至停止贸易作为防范外国侵略的手段。在防范外国商人的非法活动方面,制定了严格的管理制度;在商品的进出口方面,制定了许多的限制措施。最初由于中国自给自足的自然经济结构还很牢固,西方产业也不够发达,中外贸易虽然有一定的增长,但中国长期处于出超的优势地位。为了改变这种状况,19世纪20年代以后,由于走私鸦片的利润巨大,外国殖民者把鸦片作为主要的对华输入商品进行运输。

内河航运中漕运体系虽然日趋完备,但是却积弊丛生:一方面日益成为国家沉重的财政负担;另一方面由于层层官吏的贪污腐败,从事漕运的船帮入不敷出,生活日益窘迫;再者由于黄河淤积的情况越来越严重,漕运河道不通畅,部分有识之士提出了漕粮海运的主张,几经讨论,终于开始了漕粮海运的初次尝试。

而民间的航运贸易,特别是中国帆船一直经营的南洋诸岛航线和东南亚航线,清王朝对其也制定了很多措施加以限制。尽管如此,它在鸦片战争爆发前二百年中,仍然有所发展。从事这些贸易航线的航运者对中外关系的增进,对中国航运业的发展,作出了不朽的贡献。内贸航线上,在长江、珠江、南北洋沿海航线以及中国众多的内港内河水系中,中国木船在这一阶段也有了较快的发展。

所谓“海禁”，又称为“禁海”，就是禁止海外贸易，主要是禁止民间海外贸易，官方贸易也受到严格限制。禁海最早开始于元代，但只是临时性政策，时禁时开。元代共四次禁海，时间只有11年，禁海政策不具有连续性。但到了明清两朝，禁海政策被继承和强化，形成了比较完整的禁海政策体系，阻碍了中国对外贸易的发展。

一、明清两朝实行海禁的原因

因清袭明制，清代继承和发展了明代的海禁政策，形成了比较完备的禁海体系，但明清两朝实行禁海的原因和目的又各有不同。

（一）明代实行海禁的原因

1. “海疆不靖”是明朝实行海禁的政治上的原因

（1）明初洪武永乐年间的倭患。倭寇在元末已经出现。时值日本南北朝（1336—1392年）时期，南北双方互相攻伐，大批破产的武士、溃兵、败将流亡海上，劫掠商船，当时得到国内部分封建主的支持，气焰比较嚣张，加上元朝两次伐日的失败，也使他们小觑明政府，倭患逐渐延至中国沿海。

查阅《明实录》，从洪武元年（1368年）起朱元璋在位的三十一年期间，几乎每年都有倭寇的记载，所以元末明初倭寇活动实际上是相当多的。明代的倭患有两个阶段比较厉害：第一阶段是从明朝建立到永乐十七年（1419年）；第二个阶段是嘉靖年间。嘉靖年间的倭患和明初的不同，把它作为单独的因素放在后面考虑。

1419年倭寇遭受重大打击，是中朝两国合力的结果（1392年，高丽将军李成桂推翻高丽王国，建立朝鲜王国）。明朝取得了“望海埭大捷”，朝鲜则攻击倭寇盘踞的对马岛，朝鲜称此战为“己亥东征”。“望海埭大捷”和“己亥东征”之后，倭寇受到严重打击，大部分被歼灭，永乐以后的宣德、正统、景泰、天顺、成化、弘治、正德年间，倭寇侵扰大减。百余年间，小股倭寇虽不时有闻，但未见大批倭寇来犯。

（2）防张士诚、方国珍余党势力。朱元璋在消灭诸路义军建立了明王朝后，张士诚和方国珍的余部逃亡海岛，继续与朱元璋为敌，不肯降明，勾结倭寇，抢掠沿海，扰乱边境。《玄览堂丛书》续集第十五册（日本志）记载：“及张士诚、方国珍分据东南海上，而遗孽窜岛中，两浙、淮阳骚矣。”《明太祖实录》记载，吴元年（1367年）四月，上海人钱鹤皋“遂结张士诚故元帅府副使韩复春、施仁济，聚众至三万人，攻府治，剽掠财物”。朱元璋极为震恐，立即