

航業政策

道之王

洸著

航

業

政

策

交通雜誌社印行

航業政策

定價大洋一元

交通雜誌叢書



版權所有

著者 王 洸

發行者 交通雜誌社

印刷者 京華印書館

總發行所 交通雜誌社

南京大石橋新民坊五號
電話 三一八七八

代售處 全國各大書局

(交通雜誌代售處均代售)

民國二十三年十二月一日印刷
民國二十三年十二月一日發行

著者 其他航政著作

中國航業論

民國二十三年十二月出版
南京交通雜誌社發行
定價一元

航業與航權

民國十九年十一月出版
上海啓智書局發行
定價五角

中國航業

民國十八年出版
上海商務印書館發行
定價四角五分



者 著

航業政策序

東西各國，莫不重視航政。海外航線則日謀展拓，國內航權則力保完整，人民戮力經營，政府積極獎勵，舉國上下，惟恐不遑。良以航政之隆替，不僅影響交通之暢阻，且與一國政治經濟之消長，實有重大密切之關係也。

我國因受不平等條約之束縛，內河沿海航權，喪失殆盡。本國航業，奄奄不振，日呻吟於外輪壓迫之下，以前政府又漠視航政，既乏維繫保護之方，且從而摧殘之。國民政府成立，雖力謀革興，航政法規，次第公布，航政機關，逐漸設置；惟以限於經濟，格於情勢，對本國航業，尙乏積極之保護獎勵。以視先進各國，奚可以道里計。方今國際交通，日趨頻繁，經濟外交，關係益密；我國海岸綿長，良港衆多，人文物資，薈萃東南。國際交通，海外貿易，水運尤重於陸路。欲謀經濟之發展，航權之收回，則航業之待振興，實爲刻不容緩。惟航業興衰，繫乎航政。其政策之利弊，措施之當否，直接影響於航業之前途。興利除弊，因時制宜，研究航政者，詎可忽乎。

是書所述，於先進各國航政之設施，加以闡明，藉供國人他山之助。於我國航政，則略貢一得之愚，以與國人商討。倘蒙海內明達，進而教之，幸甚！幸甚！

王洸序於民國二十三年十一月一日

航業政策目次

王 洸 著

第一章 總論

第一節 間接航業政策

(一) 沿岸貿易之保留

(二) 經濟之協助

(三) 賦稅之免除

(四) 造船材料進口稅之免除

(五) 鐵路運費之減低

(六) 運河通航費之補助

(七) 其他間接保護方法

第二節 直接航業政策

(一) 獎勵金之給與

(二) 補助金之給與

(三) 受獎勵補助金之限制

第二章 各國航業政策……………二一

第一節 英國航業政策……………二一

(一) 歐戰前之航業政策

(二) 歐戰時之航業政策

(三) 歐戰後之航業政策

(四) 近年之航業政策

第二節 美國航業政策……………二九

(一) 歐戰前之航業政策

(二) 歐戰時之航業政策

(三) 歐戰後之航業政策

(四) 近年之航業政策

第三節 德國航業政策……………三六

(一) 歐戰前之航業政策

(二) 歐戰時之航業政策

(三) 歐戰後之航業政策

(四)近年之航業政策

第四節 法國航業政策……………四一

(一)歐戰前之航業政策

(二)歐戰時及歐戰後之航業政策

(三)近年之航業政策

第五節 意大利航業政策……………四六

(一)歐戰前及歐戰時之航業政策

(二)歐戰後之航業政策

(三)近年之航業政策

第六節 日本航業政策……………五一

(一)歐戰前之航業政策

(二)歐戰時之航業政策

(三)歐戰後之航業政策

(四)近年之航業政策

第七節 其他各國航業政策……………五七

(一) 荷蘭

(二) 那威

(三) 瑞典

(四) 西班牙

(五) 智利

(六) 巴西

第三章 中國航業政策論 六一

第一節 收回主權 六一

(一) 收回內河沿海航行權

(二) 收回引水權

(三) 促進外輪遵行船舶各法

第二節 保護航業 七六

(一) 獎勵民營航業

(二) 獎勵造船業

(三) 調劑航業金融

第三節 發展航業…………… 七九

(一)改進招商局

(二)提倡航業合併及合作

(三)改進業務

(四)獎勵新船

第四節 改進航業行政…………… 八二

(一)國營民營航業政策之運用

(二)統一航政職權

(三)充實航政局組織

(四)切實執行航業監督權

(五)賡續制定航政法規

第五節 培養人才…………… 八五

(一)造就航海人才

(二)考核海員及引水人

(三)訓練航政人才

附中國航政制度…………… 八七

- (一) 中央航政主管機關
- (二) 海關兼管航政機關
- (三) 各地航政機關

航業政策

王光浣著

第一章 總論

自實業革命以後，生產激增，人口日繁，各國爲謀得海外市場，及便於移民起見，莫不利用航業，以達其目的。競爭既烈，國家之保護政策，乃應運而生，蓋亦時勢所趨然也。其政策之精神，可別爲二種：

(一) 消極主義，即排外主義；

(二) 積極主義，即平等主義。

前係對於外國船舶，予以種種限制，使難與本國船競爭，而以消極的期本國航業之發達者也。後係根據近代國際平等主義之理論，對內外船舶，不分畛域，惟就本國船直接間接加以保護獎勵，而期日趨發達者也。前者之消極主義，在十六至十九世紀中，各國頗爲盛行。及至近代，各國以時代不同，及外交關係，昔日種種排外的消極主義，漸趨緩和，而均致力於積極主義。然其保護之方法，則日臻周密，益著成效。歸納研究，可大別爲間接航業政策，與直接航業政策兩種。

第一節 間接航業政策

一 沿岸貿易之保留

沿岸貿易之意義，各國解釋頗不一致，歸納言之，可分爲狹義與廣義兩種：

(一) 狹義之解釋——本國沿海兩口岸間，或兩口岸以上間之往來運送事業，又行經本國沿海數口岸時，在此數口岸之間，附帶從事於往來運輸者，謂之沿岸貿易。凡從事沿岸貿易之船舶，均以本國籍爲限，（即懸有本國旗者，）若外國船舶，除有條約或法律上別有規定者外，咸在禁止之列，此制各國較爲普遍。

(二) 廣義之解釋——本國與所屬領土或植民地間往來運輸，亦解爲沿岸貿易。其範圍甚廣，美俄葡西均採此制。美國除本國以內之沿岸貿易禁止外船外，即本國與菲律賓諸島之聯絡，亦不許外船經營。俄國於一八九七年亦曾以法令頒佈，將歐俄與極東俄領聯絡之航海，視爲沿岸貿易。葡萄牙則以本國與本國附近島嶼間，及本國與葡領西阿非利加間之航海，視爲沿岸貿易，亦僅准本國船從事於航業。西班牙對於本國各口岸間之航海，及自本國以往非洲北部西北部之西班牙屬地。又自西班牙口岸以往巴雷爾恩與摩洛哥葡萄牙各口岸之設有西班牙領事館者之航海，亦認爲沿岸貿易。

世界各國，大都以本國之沿岸貿易保留於本國船舶，於歐戰以前，固已如此，而於戰後各國厲行航業保護政策，此制趨勢，更見增益。其理由爲沿岸貿易之保留，所以促進本國口岸間貿易之發展；蓋水道運輸，其費較廉，保留沿岸貿易，大宗貨物，可由船隻運輸。因之國人得享廉費之利，又或遇鐵路運

輸，乏其聯絡時，保留沿岸貿易，則本國船舶，可以代其運輸，此係各國保留沿岸貿易之最大理由。又本國航業界對於本國地方情形，自較熟悉，保留沿岸貿易權於本國，亦所以便於船腹供給關係上有以適合當地需要，此亦為保留沿岸貿易權之一理由也。

各國對於沿岸貿易權之政策約可分（一）保留，（二）有例外之保留，（三）不保留三種。茲將最近調查情形，分列如左：

（一）保留者——完全保留沿岸貿易權於本國者，為法國，芬蘭，土耳其，葡萄牙，愛沙尼亞，猶哥斯拉夫，巴拿馬，委內瑞拉（僅限對於貨運）哥斯太利亞 *Costa Rica* 諸國。

（二）有例外保留者——原則上保留；但條約上互相交換或法律別有規定，仍行准許外船者，為日本，意大利，西班牙，丹麥，瑞典，希臘，羅馬尼亞，布加利亞，阿爾巴尼亞 *Albania*，拉脫維亞，立陶宛，蘇聯，巴西，智利，墨西哥，烏拉圭，荷屬印度，坎拿大，澳大利亞諸國。

（三）不保留者——沿岸貿易完全開放者，為英國，那威，比利時，荷蘭，印度，暹羅，海地諸國。

二 經濟之協助

航業較他種商業所需之資金為大，其主要資產之船舶與土地房屋不同，而常浮動於水上，故不能確實為其所占有，雖有保險之制，然或遭遇海難，致減其價格；或完全消滅，殊難逆料。是以信用基礎略

爲薄弱者，則調撥資金，擴充營業，遂感困難，政府因之施行種種方法，使經濟方面予以援助，其辦法如左：

(一) 政府加入官股——政府對於本國航業公司加入股本，而輕取其利息，或担保商股股息，均爲補助航業之一法。日人於明治十五年，受政府勸導，設立共同運輸會社，其資本三百萬元，內計官股一百三十萬，其後資本復增至六百萬元，官股亦加至二百六十萬，僅取二厘股息，歐戰中日政府對於經營遠洋航業之日本郵船會社，額定資本一萬萬元中，担任官股六千萬。

(二) 政府假以資金——航業公司於初創，或擴充航線時，往往缺乏資金，常足影響其業務之進行，政府爲救濟補助計，對於公司假以低利，或免息之資金。例如，我國招商局於同治十一年開辦時，由戶部准借制錢二十萬串，以作設局經費，其後續撥官款一百九十萬餘兩，較商股減息二厘。奧國於一八九一年七月借羅伊德公司五十萬佛羅令，以爲製造新船之基金，全免利息，自一九〇二年起分五年攤還。翌年七月後與特那航業公司締結相似之契約，以免息貸予資金。英國亦有同類之例，一九〇三年政府借與球納德汽船公司二百六十萬鎊，作爲建造二大船之經費，年息二厘七毫五，限二十年歸還。瑞典亦於一九〇三年對經營航業者，頒布法律准貸予低利之資金。俄國會以法律規定對於國內船廠建造者之船東，以週年三厘八毫之利息，貸予資金；但其金額不得超過國有材料價格三分之二；並須在二十年內歸還。一九一一年，俄政府與該國義勇艦隊之極東航路，訂有補助金之約，貸以三百萬盧布免息之資金，供該公司建造新輪六艘之用，准其自一九一四年起，二十年間攤還，比利時亦於一九〇一年八月公布法令