



招商局^① 中国港航业



CHINA MERCHANTS AND THE PORT
AND SHIPPING
INDUSTRY IN CHINA

胡 政[◎]主编 朱耀斌 朱玉华[◎]编著

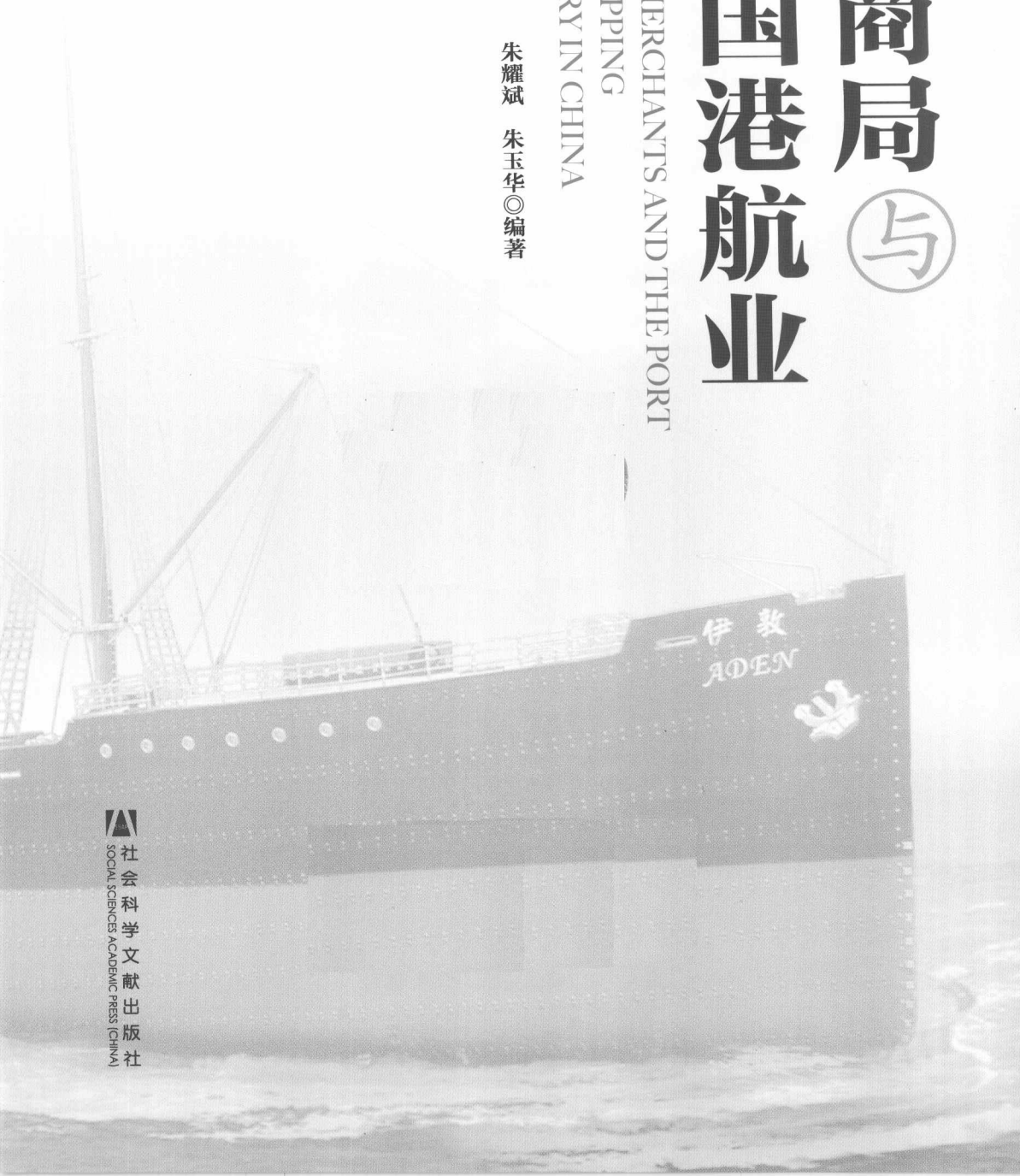


社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

招商局与 中国港航业

CHINA MERCHANTS AND THE PORT
AND SHIPPING
INDUSTRY IN CHINA

胡政◎主编 朱耀斌 朱玉华◎编著



 社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目 (CIP) 数据

招商局与中国港航业 / 胡政主编; 朱耀斌, 朱玉华编著.
—北京: 社会科学文献出版社, 2010. 11
ISBN 978 - 7 - 5097 - 1757 - 8

I. ①招… II. ①胡…②朱…③朱… III. ①轮船招商局 - 史料 - 中国 IV. ①F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 184860 号

招商局与中国港航业

主 编 / 胡 政

编 著 / 朱耀斌 朱玉华

出 版 人 / 谢寿光

总 编 辑 / 邹东涛

出 版 者 / 社会科学文献出版社

地 址 / 北京市西城区北三环中路甲 29 号院 3 号楼华龙大厦

邮政编码 / 100029

网 址 / <http://www.ssap.com.cn>

网站支持 / (010) 59367077

责任部门 / 人文科学图书事业部 (010) 59367215

电子信箱 / bianjibu@ssap.cn

项目经理 / 徐思彦

责任编辑 / 赵 薇

责任校对 / 黄 芬

责任印制 / 郭 妍 岳 阳 吴 波

总 经 销 / 社会科学文献出版社发行部

(010) 59367081 59367089

经 销 / 各地书店

读者服务 / 读者服务中心 (010) 59367028

排 版 / 北京宝蕾元科技发展有限公司

印 刷 / 北京盛通印刷股份有限公司

开 本 / 787mm × 1092mm 1/16

印 张 / 26.25 插图印张 / 0.5

字 数 / 394 千字

版 次 / 2010 年 11 月第 1 版

印 次 / 2010 年 11 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 1757 - 8

定 价 / 68.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误,
请与本社读者服务中心联系更换



版权所有 翻印必究

目 录

第一章 招商局与中国近代民族港航业的创立	1
第一节 招商局创立前的中国港航业	3
一 辉煌的中国古代航海史	4
二 外国资本对中国航运业的入侵	5
三 中国旧式航运业的衰落	10
四 中国新式轮运业的酝酿与挫折	13
第二节 第一家民族航运企业——轮船招商局	17
一 新式航运业经营模式的筹划	18
二 中国第一家民族航运企业诞生	22
三 招商局发行近代第一股	30
第三节 中国民族航运业的第一支现代商船队	35
一 “伊敦”轮与中国第一支商船队	36
二 开辟航线,扬帆起航	38
第四节 招商局为中国近代港口码头仓储业奠基	45
一 招商局在全国码头建港筑仓	47
二 招商局成立中国第一个保税关栈	48
第五节 民族航运与外资港航业的抗争	51
一 中国港航业首次外资并购——购并旗昌轮船公司	52
二 招商局与太古、怡和洋行的比拼——齐价合同	55
三 金利源码头业权纠纷案——民族港航业与外资的抗争	59
第六节 招商局对中国民族航运企业管理制度的贡献	63
一 招商局为中国港航业建章立制	64

二 招商局的官督商办体制与中国港航业	67
第七节 招商局在近代港航业相关业务上的发展	71
一 仁和保险公司——中国第一家民族船舶保险公司	72
二 上海同茂铁厂——中国近代第一家修船厂	76
三 揽载行——中国早期货运代理企业雏形	78
四 开平煤矿局——中国近代第一座现代化煤矿	79
五 汉冶萍煤铁厂矿公司——中国近代第一家钢铁煤炭 联合企业	81
第二章 招商局与民国时期的中国港航业	85
第一节 在烽火中举步维艰的招商局和中国港航业	87
一 辛亥革命前后中国港航业的艰难发展	88
二 中国民营轮船航运业逐步兴起	89
三 招商局完全商办的体制变革	95
四 欧战时期轮运业务昙花一现般的繁荣	100
五 招商局和中国民族航运业痛失发展航运的有利时机	107
第二节 1927~1937 年的招商局与中国港航业	111
一 中国港航业发展的一般趋势和经营特点	112
二 招商局的发展变革对中国港航业的影响	118
三 国内其他民营航运公司的发展	128
第三节 招商局与抗日战争时期的中国港航业	131
一 招商局在战火中风雨飘摇	132
二 招商局牺牲自我为抗日	135
三 招商局业务转至川江	139
第四节 抗战胜利后招商局的择机扩张	143
一 蓄势待发, 招商局历史上的第二次资产扩充	144
二 广开航线, 招商局拓展国内外市场	147
第三章 招商局与新中国成立初期的中国港航业	151
第一节 招商局撤台与香港招商局起义	153

一	临近解放时的招商局与撤台情况·····	154
二	招商局员工的护产和抵制迁台斗争·····	156
三	香港招商局起义和护产工作·····	157
四	香港招商局起义对中国港航业的历史意义·····	161
第二节	解放初期招商局各地分支机构情况·····	165
一	招商局沿海机构留给新中国的人员和资产·····	166
二	招商局沿长江机构留给新中国的人员和资产·····	171
第三节	招商局的演变与新中国港航业的建立·····	177
一	新中国成立后招商局的改组·····	178
二	招商局的演变与新中国航运体系的建立·····	180
三	招商局的资产、人员流向·····	189
第四章	香港招商局与中国港航业的发展·····	193
第一节	在香港恢复港航业·····	195
一	起义后的香港招商局·····	196
二	积极促进“南船北归”·····	198
三	香港招商局致力港航业的恢复·····	202
第二节	积极为内地买船·····	207
一	招商局发展买船造船业务的状况·····	208
二	为内地购买船舶的经过·····	211
三	贷款买船对于中国港航业发展的重大意义·····	214
第三节	在香港发展港航业·····	217
一	特殊背景下的香港招商局·····	218
二	航运业务的曲折发展·····	223
三	经营多元化,企业集团化·····	230
四	经济腾飞,跨国化发展·····	236
第五章	招商局与台湾港航业的发展·····	243
第一节	招商局带给台湾的港航资源·····	245
一	光复前后的招商局与台湾航运·····	246

二 迁台前后的招商局与台湾航运·····	255
第二节 台湾招商局与台湾港航业的发展·····	261
一 台湾招商局在台湾的业务开展·····	262
二 台湾招商局发展中的冲击与问题·····	270
三 台湾招商局的前世今生——阳明海运的发展·····	273
第三节 台湾招商局在台湾港航业中的消亡·····	279
一 台湾招商局消亡的原因·····	280
二 台湾招商局消亡的过程及标志·····	281
三 台湾招商局消亡的历史启示·····	283
第六章 招商局与改革开放后中国港航业的振兴·····	285
第一节 开发蛇口，拉开大规模建港序幕·····	287
一 招商局初建蛇口·····	290
二 蛇口集装箱码头·····	295
三 发展中的蛇口港·····	299
第二节 招商局在香港和赤湾的港航业务发展·····	301
一 招商局与香港现代货箱码头·····	302
二 招商局与深圳赤湾集装箱码头·····	304
第三节 开发厦门湾，建设对台三通口岸·····	307
一 招商局漳州开发区·····	308
二 厦门湾与“对台三通”·····	314
第七章 招商局与 21 世纪的中国港航业·····	319
第一节 21 世纪中国港航业快速发展及招商局重新布局·····	321
一 21 世纪中国港航业的快速发展·····	322
二 漳州会议，招商局重新布局·····	323
三 招商局国际——中国领先的公共码头运营商·····	325
四 招商轮船——中国领先的能源运输船队·····	329
五 国际一流的船舶及海洋工程修理基地·····	
——深圳孖洲岛修船基地·····	334

第二节 大举投资码头建设,成为中国领先的公共码头运营商·····	337
一 招商局在全国港口业布局·····	339
二 招商局探索“区港联动”,推动保税港建设·····	357
第三节 重点发展能源运输业,成为国家能源运输的重要力量·····	359
一 招商局油轮船队·····	362
二 招商局散货船队·····	365
三 招商局 LNG 船队·····	367
第四节 专业化经营,发展中国一流的港航工业·····	369
一 招商局与中集集团·····	370
二 招商局工业集团·····	372
尾声 蔚蓝色的旗帜永远飘扬·····	377
延伸阅读一 招商局与中国航运教育业·····	379
一 招商局捐办南洋公学·····	379
二 招商局资助中国近代第一所商船航海学校 ——上海吴淞商船学校·····	380
三 招商公学航海专修科·····	382
四 招商局航海专科学校·····	383
五 招商局公学·····	383
延伸阅读二 招商局与中国港航业的历史人物·····	385
参考文献·····	407
编后记·····	411
招商局历史系列丛书出版计划·····	412

招商局与 中国近代民族港航业的创立

风雨百年，一路披荆斩棘的突破；飘摇国事，一段辉煌传奇的铸就；扬帆远航，又一程创世之举。这是中国第一家民族航运企业——轮船招商局的创立史。它承载着一代仁人志士求富图强的梦想；演绎了一段中国近代港航业饱含痛苦、挣扎和奋斗的历史。今天的它如一枝娇艳的奇葩，摇曳着历史积淀下的光芒，和我们一起回首百年历史的沧桑……

第一节

招商局创立前的中国港航业

这是一段从盛世的巅峰到衰亡的谷底的历史。中国古代航运业给五千年的中华文明留下了太多不可磨灭的辉煌印记。它有着秦代徐福船队东渡日本以及西汉海船远航印度洋的壮举，有着郑和七下西洋的豪情。殊不知那段引人遐思的过去渐渐成为一部掺杂着喜悦与忧伤的序曲。鸦片战争后随着外国侵略者的步步紧逼，中国旧式航运节节衰落，新式轮运业在困难重重中孕育而生。

>>>

一 辉煌的中国古代航海史

中国有着源远流长的航海历史，是世界航海文明的主要发祥地之一。早在新石器时代晚期，中华民族的祖先已经能用原始舟筏进行海上航行。到夏商周与春秋战国时期，中国的航海事业开始形成。到了秦汉时期，海船进一步完善与改进，中国的航海事业也蓬勃发展，出现了秦代徐福船队东渡日本以及西汉海船远航印度洋的壮举。三国、两晋、南北朝时期，虽然因政局经常动荡，军事纷争，航海事业的发展相对徘徊，但是仍呈现了许多重要的航海盛事，如东吴船队通航台湾与巡游南洋、中日北路航线的开辟以及中国船队远航波斯湾等。

到了隋朝与五代时期，中国航海事业全面繁荣，海上丝绸之路远至红海与东非之滨，国内兴起一批重要海港，航海贸易得到了政府的高度重视。一直到宋元时期，中国航海事业长期保持全盛状态。由于积极的航海贸易政策，以及以罗盘导航为标志的航海技术的重大突破，中国的航海事业先于西方率先进入“定量航海”时代，中国的帆船几乎到达过西太平洋与北印度洋全部海岸。当时，中国远洋船队与亚非 120 多个国家与地区建立了航海贸易关系，相应的管理机构与条例也日臻完备，著名的刺桐港（今福建省泉州港）成为当时世界上最大的港口。

到明代前期的永乐与宣德年间，伟大的航海家郑和率领 15 世纪世界上最庞大的远洋船队，先后七次下西洋，遍访亚非各国。郑和七下西洋，最多时率船 200 多艘，人员达 27000 多人，主要航线多达 40 多条，总计航程 16 万海里，是世界古代航海史上人数最多、行动范围最广的远洋航行活动。郑和 1405 年首下西洋，比哥伦布发现美洲新大陆早 87 年，比达·伽马经过好望角早 92 年，比麦哲伦环球航行早 114 年，无疑在人类文明史及世界航海史上写下了辉煌的一页。郑和船队航行规模之大，船舶之巨，航迹之广，

航技之高，在当时是无与伦比的。这一航海盛举，不仅将中国古代航海事业推向顶峰，而且在整个人类航海史上，也树起了一座永放光芒的丰碑。

但是郑和下西洋之后，中国封建社会晚期渐趋保守与僵化，明清王朝对外闭关锁国，对内实行海禁，使中国航海事业的发展受到严重的打击，航海技术发展停滞、抑商政策更趋严厉，使得中国航海逐渐失去在世界上的先进地位，也丧失了港航业发展的技术支持与经济土壤，从而陷入了长期停滞不前的境地。就这样，拥有广阔海域与绵长海岸的古老中国，与以海洋贸易与扩张为基础的世界近代经济发展的黄金时期擦肩而过，尽管辉煌灿烂的“康乾盛世”为当时国人所乐道，但重农抑商的经济理念与其相应的政策导向显然已经注定了古老中国将会为此付出沉重的代价，而中国港航业的发展也必定要经历一段艰辛而曲折的历史进程。

二 外国资本对中国航运业的入侵

（一）航权步步丧失，民族航运岌岌可危

如果近代中国的国门可以正常地对外开启，清王朝能够顺应世界经济发展的潮流，改良落后的经济理念，中国港航业的发展将完全可能表现为在落后中苏醒，而不是在屈辱中抗争。事实上，中国当时的港航业并不能被称为一穷二白，中国至少还拥有大量的沙船活跃在中国的诸多港口码头之间，国内水运贸易还比较繁荣，漕粮等重要物资的运输也可以为航运业带来巨大的利润，而且丰富的海洋与航路资源尚可以为中国港航事业的发展提供些许的庇护。

但外国侵略者入侵，一下子打开了中国的国门，这种侵略破坏了中国社会发展的自然道路，使之沦为半殖民地，也扭折了中国帆船航运业的发展进程，使之遭到了衰落和破产的命运，把中国的航运事业置于外国侵略势力的控制和操纵之下。

航权的丧失使得中国港航业丧失了在接受世界经济潮流时的最后的缓冲地带，使得中国港航业的崛起与发展失去了最后的本应由自己所独享的

资本，一场几乎没有任何准备的不平等竞争自此拉开了序幕。所谓航权，包括沿海贸易权及内河、内港航行权和海关管理权、港务及海事管理权、引水权等。简单的理解就是一国对于本国水域、河道、港口的开放与经营的最终决定、管理权，其关乎是否开放港口以及港口的经营活动，是否允许外国船只在本国水域航行、开展经济活动等。航权是一个国家领水主权的一部分，是不可分割的国家主权。如果遭到侵犯，不仅直接阻碍航海事业的发展，而且对国家经济、军事都将产生严重的影响。

中国晚清航权的丧失对于中国既有港航业的影响不仅表现为在中国平静的港湾中涌进了诸多的外轮，更为严重的后果则是导致晚清时期脆弱的中国民族港航业几乎是赤手空拳地和西方资本展开一场实力过于悬殊的搏斗。中国的港航业在与西方资本主义航运业相遇时，首先是远洋航运的衰落，进而是随着外国大量轮船的侵入，中国帆船航运业面临破产。自此，中国港航业在接下来的半个世纪的历史命运即已经被决定，民族资本将在与外国资本的不断抗争与长期依附共存的环境中迈开自己艰难的步伐。

中国航权的逐步丧失大致经历了三个阶段。第一阶段从1842年《南京条约》签订到19世纪50年代末期。在此阶段，中国南洋沿海贸易权丧失，沿海航运与贸易被迫对列强开放，丧失了国家航权保护的民族港航业在西方列强先进技术、资金的重压下，受到了沉重的打击而一蹶不振。第二阶段自1858年签订《天津条约》始，中国先后又丧失了北洋沿海贸易权和长江航权，内河完全对外开放，内河航运资源也成为西方列强的攫取对象。第三阶段始自1895年签订中日《马关条约》，中国内港航权相继丧失。加之1898年《修改长江通商章程》、《内港行船章程》，1902年《中英通商行船条约》和1903年《中日通商行船续约》，就这样，从1842年到1903年的60年间，列强逐步把中国航权几乎全部劫夺到手。从此，北至牛庄，南及广州，东到台湾，西至长江流域，并深入到内河支流小港，形成一个侵略性的航运网。外商在此纷纷设立轮船公司，大肆倾销商品，掠夺资源。

1. 沿海航权丧失

为了在封建没落的清帝国攫取更大的利益，英国侵略者以罪恶的鸦片贸易为前奏，于1840年悍然发动了第一次鸦片战争。战争以清政府失败、签订不平等的《南京条约》而告终。在之后的几年内，清政府同英、法、



图 1-1 1842 年《中英南京条约》签订

美等国签订了《五口通商章程》、《五口贸易章程》等许多不平等条约，除了规定中国割地、赔款、开埠、减税外，几乎都有一些条款牵涉中国的航权问题。外国侵略者夺取中国航权的野心已暴露无遗。

外国侵略者不仅想夺取中国航权，更想夺取沿海运输权。沿海运输权一般应只限本国船享受，外国船不许在本国沿海各港之间运输货物，这是对本国航运业的保护，也是为世界所公认的国家主权。

通过在第一次鸦片战争后几年内签订的一系列不平等条约，外商船只以“护航”和“华侨经营”为借口，纷纷在沿海港口之间抢运货物，并到非通商口岸骚扰。到第二次鸦片战争后签订《天津条约》时，所有物品种类与运输港口的限制也一并取消，外国船只俨然开始了对我国沿海贸易运输权明目张胆的侵犯，中国的沿海航权和贸易权开始受到严重威胁，主权的独立危在旦夕。

2. 内河航行权丧失

内河航行权是一个国家的独立主权之一。一个主权国家的江河一般是不对外开放的，航行在江河上的船舶只能是本国船，不允许外国船驶进本国江河。

外国侵略者对我国的内河航行权觊觎已久。英、美国等多次叫嚣和鼓吹对其开放我国的内河航道，并屡次要求清政府修改条约或做出相关规定，以扩大他们的在华航行权。

第二次鸦片战争后，长江沿岸尚无对外通商口岸，虽然中英《天津条

约》中有条款明确表明长江沿岸没有开放通商，但侵略者根本不顾条约规定，仍然沿长江长驱直入。对他们的侵权行径，软弱无能的清政府竟承认外国轮船可以在上海及长江各口之间运输货物，中国内河航行权受到直接侵犯。

在英美等侵略者步步紧逼长江航权时，俄国也对我国的黑龙江、松花江、乌苏里江等内河野心勃勃。最终通过两次《中俄璦琿条约》，俄国取得了在这些河流的航运权。

长江航权和松、黑两江航权相继丧失之后，珠江航权也于1902年丧失。

3. 内港航行权丧失

外国侵略者在劫夺了沿海贸易权和内河航运权之后，为了把洋货推销到非通商口岸，一直觊觎着内港航行的权利。一国内港是绝对不许外国船自由进出的，然而日本却从中攫取了许多新的特权。1895年中日《马关条约》的签订，是我国内港航权丧失之始。条约除规定增开沙市、重庆、苏州、杭州为通商口岸外，还规定日本船舶可以进入运河至苏州和杭州。这些条款大大放宽了外国劫夺长江航权的范围，更打破了外国船舶不得驶入长江以外内河的限制，开创了外国轮船得在内港航行的先例。西方各国借口“利益均沾”，共同享有日本取得的航行特权，之后中国的内港航行权逐步被夺取。

4. 引水权丧失

外国船进出一国领水航道和港口，必须由所在国引水员引领，以保障航行安全和保守海防机密。外国船舶没有所在国引水员的引导，不许自由进出，这是国际上普遍采用的制度，称为“强制引水”制度。

但是鸦片战争后外国侵略者不顾国际准则，蓄意破坏我国的引水主权。在1843年《五口通商章程》签订之后的20多年间，各国逐步强取了我国各口岸引水权。在不平等条约的庇护下，外国领事擅自滥发引水执照，造成多起严重的海损事故。外国列强还制定了控制中国引水权80年的《中国引水总章》，夺取了我国的引水权。

5. 海关管理权丧失

如果把港口作为一个国家的门户，那么海关就是门户上的钥匙。掌握国门的钥匙乃是一国的主权，这项主权不仅关系执行国家有关进出境法

令，制定各类货物进出口税率，保证财政收入，维护本国经济利益，而且对于保护本国航运事业，抵制外国航业的非法活动等起着重要作用。

在当时，海事行政、港务、引水等航权方面的事务均归海关管理，因此海关与航海事业有着密切关系，这是旧中国的特有现象。外国侵略者在入侵我国以后，为了扩大在中国的商品市场，处心积虑地阴谋攫取中国海关主权。《南京条约》中就有关于中英共同商议中国海关税收的规定，这就为外国领事干涉海关主权开了方便之门。

1854年，上海道台与英法美领事议定诸如在海关机构任用外籍人员，雇佣外籍人员管理海关事务以及海关事务由道台与有约国领事共同处理等条例，从此上海的海关主权逐步落入外国人之手。

1858年，中英又签订《通商章程善后条约》，其中第十款规定：通商各口的税收事宜，“各口划一办理……任凭总理大臣邀请英人帮办税务……等事”。从此，外国人管理海关的制度由上海推广到全国各通商口岸，从1859年到1864年的5年多时间里，北起牛庄，南至广州，先后建立海关14处。这些海关名义上仍由清政府领导，实际上完全由外国人操纵，成为侵略者在中国实行殖民统治的总机构。它不仅统管着中国税收事宜，控制中国的财政收入，而且直接操纵中国航运、航政、港口、引水、海事行政以及航道疏浚等。

至此，中国在几乎毫无准备的情况下被强行卷入了与技术、理念均已相对成熟的列强之间的不平等竞争之中，清政府在政策扶持与保护方面实际上已经处于完全无能为力的状态，中国民族港航业的自觉发展与正常壮大的可能性已经变得十分渺茫。

（二）外资不断扩张，民族航运业受阻

当西方资本主义航运业得到发展之后，曾经给中国造成极大危害的美国飞剪帆船逐渐被淘汰，代之而起的是新式轮船。早期出现在中国海面的轮船都只是作为辅助运输工具使用，船只数量少。19世纪50年代起，西方到中国来的轮船逐渐增多。一些在华的较大洋行，也纷纷经营轮船业务。到1860年，西方各国已有10家洋行和轮船公司，用二三十艘轮船在中国水域经营轮船业务。