

航运文化系列丛书

中国航运

史话

王学锋 陈 扬◎主编
孙光圻◎主审

The History of

CHINESE SHIPPING



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

内容提要

本书聚焦 1840 年以来近代中国航运业所经历的变迁过程,以时间序列上的关键事件为切入点,详细介绍了中国港口的兴起与演变,港口与国际航运中心的发展,海运航线的变迁,内河航运的筚路蓝缕,航运业发展的时代印记,航运企业制度的变迁,航运体制的变化以及航运政策的发展。全书内容编排旨在使读者能够通过“航运”这一面镜子了解国家从站起来到富起来、强起来的艰难险阻,身临其境地体会党领导中华民族走过的峥嵘岁月。

本书可用于高等院校人文类通识课程的课堂教学,也可以作为航运管理、交通运输、物流管理、港口管理等相关专业的教科书以及专业教师的教学参考书;同时,本书还可以为从事经济管理工作的专业群体学习航运知识之用。

图书在版编目(CIP)数据

中国航运史话 / 王学锋,陈扬主编. —上海:上海交通大学出版社, 2021. 12
ISBN 978 - 7 - 313 - 25302 - 6

I. ①中… II. ①王…②陈… III. ①航运—交通运输史—中国—近代 IV. ①F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2021)第 171539 号

中国航运史话

ZHONGGUO HANGYUN SHIHUA

主 编:王学锋 陈 扬

出版发行:上海交通大学出版社

邮政编码:200030

印 制:上海新艺印刷有限公司

开 本:710 mm×1000 mm 1/16

字 数:392 千字

版 次:2021 年 12 月第 1 版

书 号:ISBN 978 - 7 - 313 - 25302 - 6

定 价:78.00 元

地 址:上海市番禺路 951 号

电 话:021 - 64071208

经 销:全国新华书店

印 张:20.75

印 次:2021 年 12 月第 1 次印刷

版权所有 侵权必究

告读者:如发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系

联系电话:021 - 33854186



本书编委会

主 任	宋宝儒	陆 靖			
副 主 任	贺 莉				
秘 书 长	王学锋				
副 秘 书 长	朱耀斌	杨大刚			
委 员	肖英杰	曹红奋	冯晨曦	董金明	陈宇里
	陈 扬	谢 茜	朱玉华	章 强	陈 莉
	文建平	马义平	陈铭治	王德岭	周 锋
	白响恩	赵亚冰	曾向明	谭亲氏	张欣欣
	王晓中	赵大为	陈敦耀	周 蓉	姚 旭
	钟俊娟	张 晟	苏昊文		



序

航则通达,行稳致远,进而有为。海洋是一个互通互联的整体,是沟通世界的最便利通道之一。航海是一项始于原始社会兴于近现代社会的文明记忆。中国是兼具陆地和海洋地理特征的国家,海岸线漫长,海域辽阔。航海在中国的历史中扮演了重要的角色,是中国人认识、利用、开发海洋的基础和前提,古往今来为促进中国与世界的交流创造了有利条件。中国航海事业的历史,不仅是中国历史前进和发展的见证,也是中国与世界联结的见证。航运这个古老而又年轻的行业,通过一艘艘川流不息的船舶,一座座车水马龙的港口,跨越海洋,联通世界。从河姆渡的独木舟到徐闻港的远航,从鉴真六渡东洋到郑和七下西洋,从刺桐城的市舶司到广州的一口通商,从轮船招商局开业到国营轮船总公司成立,从“海辽”轮起义到“光华”轮首航,从天津塘沽新港的扩建到上海洋山四期全自动化码头的建成,航运见证了中华民族的兴衰荣辱。航运是宽广无垠海洋中的一艘巨轮,穿梭时空回望,我们能够体会到海的深沉与厚重,更能领略到海的雄伟与壮阔。

盛世修史,学史明志,明志笃行。习近平总书记说,“历史是最好的教科书”“重视历史、研究历史、借鉴历史,可以给人类带来很多了解昨天、把握今天、开创明天的智慧”。毋庸置疑,学习中国航海史、中国航运史,对于我们增进对中国海洋事业的理解与认识大有裨益。中国是一个海洋大国,航海历史悠久,中国航海历史就是中国国运兴衰强弱的历史。早在新石器时代晚期,中华民族的祖先已能用火与石斧“剡木为舟,剡木为楫”,揭开了利用原始舟筏在海上航行的序幕。从先秦到明清,中国航海人在航海科学技术上不断进步,在航行路途上不断开拓,推动着中国航海走向兴盛和繁荣。近代以来在西方入侵和国力贫弱的双重压力下,中国航海事业随着国运一度陷入风雨飘摇,长期停滞不前。中华人民共和国成立后,新中国的航海业重新出发,从新式造船到航海保障、从航海人才培养到国际海事参与,无一不呈现出海洋大国蓬勃新兴之象。学习中国航海史,有

助于厘清中国历史的航向,锚定中国海洋建设的未来。学习中国航运史,有助于知古鉴今,明确中国航运业的未来发展方向,更会促使我们愈加坚定建设航运强国信心与决心。从旧时的四大古港到如今的国际航运中心,历史告诉我们:以港兴城,港城融合是航运之于城市的重要意义。从明清的海禁政策到新时代的改革开放再出发,历史告诉我们:开放是航运的鲜明底色。从列强把持的海关到人民航政的建立,历史告诉我们:以人民为中心的中国共产党,才是真正能够领导中国航运独立自主发展的坚实力量。

航海兴则国家兴,航运强则国运强。对此,习近平总书记指出:“我国是一个海洋大国,海域面积十分辽阔。一定要向海洋进军,加快建设海洋强国”“海洋事业关系民族生存发展状态,关系国家兴衰安危”“经济强国必定是海洋强国、航运强国”“经济要发展,国家要强大,交通特别是海运首先要强起来”。这些简明而深刻的论断,直陈航海事业对于国家兴衰的要义,对于我们洞悉航运发展规律,把握航运发展方向提供了关键指引。纵观中国航海事业的历史,航海在中国的发展是一个从边缘到中心舞台的过程。作为一个传统陆权强国,中国历经了海上丝绸与财富的甜蜜,历经了海上战火与风浪的考验,才最终确立起海陆兼具的地缘形态,航海是推动中国从独立大国向全球性大国前进的关键。在面向未来的发展中,海洋是中华民族今后生存和发展的生命线。纵观中国航运业的发展历程,航运与国家经济,甚至国家命运都有着千丝万缕的密切联系。从古代的海上丝绸之路到21世纪海上丝绸之路,历史告诉我们:连接世界,畅通贸易是航运矢志不渝的使命。从历朝历代的漕运到新中国南北航线的开辟,历史告诉我们:航运即国运不是一句空洞的口号。从晚清民族航运企业的艰难发展到新时代全球最大的航运公司在我国的诞生,历史告诉我们:中国特色社会主义经济才是滋养中国航运企业发展壮大的肥沃土壤。

大学之道,在明明德。习近平总书记说,“高校立身之本在于立德树人”“大学是立德树人、培养人才的地方,是青年人学习知识、增长才干、放飞梦想的地方”“高校只有抓住培养社会主义建设者和接班人这个根本才能办好”。对于我国高等海事院校而言,抚古追今,从历史中汲取有益养分,并将其融入人才培养过程中,这无疑是落实立德树人根本任务的有益之举。从卢作孚指挥的宜昌大撤退到方枕流船长的海上起义,历史告诉我们:将国家利益置于个人利益之上,是一代代航运人不悔的忠贞选择。从“三年改变港口面貌”到智慧港口建设,历史告诉我们:没有中华民族翻越不过的高山,中国必定从航运大国迈向航运强国。从航权旁落到航权收回,历史告诉我们:唯有国家的独立自强,才会有航运业对外的平等自主。从海权沦丧到海上主权的维护,历史告诉我们:海权即国权,中国要强大必须面向世界,走向海洋。

怀着对历史的敬畏和对立德树人职责的坚守,在“四史”学习教育的大背景

下,上海海事大学党委立足特色,决定由党委宣传部牵头,于2020年5月启动《中国航海史话》《中国航运史话》二书的前期准备工作,同年6月抽调相关专业的骨干教师,组建编撰小组,经过多次研讨会,最终敲定全书框架。与此同时,学校教务处及时调整通识选修课计划,秋季学期开设“中国航海史”“中国航运史”选修课。经过一个暑假的奋战,编撰小组于2020年8月底完成第一稿,为“中国航海史”“中国航运史”课程的顺利开课奠定了坚实基础。2021年的春节假期里,编撰小组对全书进行了一次系统性修改与完善,形成第二稿。2021年3月,根据出版社预审反馈的意见,对全书再次进行修改,形成了第三稿。纵观全书的成稿历程,责任、热爱与奉献是对每一位参与者最恰当的诠释。

以《中国航海史话》《中国航运史话》向党的生日献礼,是本书每一位参与者的由衷夙愿。这不单单是因为值此建党百年之际,大家希望能够为中国共产党走过的峥嵘岁月而庆祝,更是因为编写本书,大家深刻地体会到:没有共产党,就没有中国航海事业的开拓进取,也没有航运业如此生机勃勃的今天。

是为序。

上海海事大学党委书记: 宋宝儒

上海海事大学校长: 陆靖

2021年4月21日



前言

时代赋予航运生命,航运回馈社会富足。过去很多年大家没有认识到国际航运业的重要性,就像一个企业或者机构里那默默无闻的“关键小人物”,当其存在时人们不会感到它的重要性,而一旦其离去,才发觉其重要。2020年的新冠疫情让国际航运业的重要性显现在明理的世人面前,航运业的重要性如此明显:没有国际航运就没有全世界的合作基础,人类命运共同体就难以达成。2021年3月23日苏伊士运河“塞船”更让世界发现航运的不可或缺。历史的经验经常会被忘记,所以要学习历史。“四史”学习为我们正确认识航运业带来了辩证法,带来了指路灯。

航运在中华民族的辉煌历史和伟大复兴过程中都扮演着重要的角色。从1949年中华人民共和国诞生到1979年蛇口的一声春雷,再到2013年“一带一路”倡议的提出,历史充分印证了习近平总书记所提出的“经济要发展,国家要强大,交通特别是海运首先要强起来”这一重要论断。为配合上海海事大学“中国航运史”通识课程的教学,在学校党委的领导下,我们展开了《中国航运史话》的编写工作,旨在发挥上海海事大学的传统办学特色,从航运的视角,解读中华民族复兴道路上的高低起伏和波澜壮阔,帮助学生运用正确的历史观和科学的方法论理解和分析航运业在国家大战略中的地位和作用。

本书重点聚焦1840年以来近代中国航运业所经历的变迁过程,以时间序列上的关键事件为切入点,讲述了港口演变、港城融合、海运航线、内河航运、航运产业、航运企业、航运体制与航运政策。第一章和第二章以我国港口和航运中心发展的历史为背景,通过我国港口起源的阐述、古代及近代港口的兴衰历史、现代港口的蜕变、国际航运中心和自贸区自贸港的建设历程等,阐释了在港口发展演化过程中,政治、经济、地理和社会文化等因素的重要影响,并生动展示了新中国成立以后,特别是改革开放以来港口航运业取得的巨大成就。第三章从航线视角讲述中国海上运输的发展历程,与第四章阐述的内河航运发展互为补充,构

架出中国航运业从古代历经辉煌到近代曲折前行,再到新时期跨越式发展的历史主脉络,突出呈现了不同时代背景下中国航运业与世界、中国经济互为发展的逻辑关系。第五章与第六章以历史上航运企业与其外部的社会经济环境之间的深层次联系为主线,通过聚焦轮船招商局、民生轮船、中波轮船股份公司以及中国远洋运输总公司等代表性企业,突出呈现了其内部运营组织的时代烙印及其逻辑。第七章和第八章分别聚焦中国航运管理体制的变迁以及主要航运政策的发展,通过梳理古代、近代和现代航运管理机构及其职能的变化,展现中国航运管理日益完善的发展历程;通过论述不同时期的主要航运政策,彰显中国航运治理能力的显著提升。

本书由上海海事大学国际航运系主任王学锋教授起草编写大纲,编委会修改审定。其中第一章主要由朱玉华编写,第二章主要由钟俊娟、苏昊文和陈扬编写,第三章、第四章主要由陈莉编写,第五章主要由陈扬、王学锋编写,第六章主要由陈扬编写,第七章、第八章主要由章强编写。全书由王学锋教授、陈扬教授统稿。

本书作为本科通识课程参考书,希望能够在历史事件及其代表性方面采选得当。对于疏漏之处,恳请读者指出,便于后期修改。

王学锋 陈扬
于上海海事大学智慧湖畔

目 录

第一章 中国港口的兴起与演变	001
第一节 古代港口的溯源	004
一、先秦时期初露端倪	005
二、秦汉时期初具规模	008
三、隋唐时期港口兴盛	011
四、宋元时期古港雄风	014
第二节 近代港口的兴衰	016
一、明清时期闭关锁国	018
二、晚清时期千疮百痍	021
三、民国时期艰难发展	024
第三节 现代港口的蜕变	026
一、新中国初期自力更生	028
二、20世纪70年代励精图治	032
三、改革开放时期高歌猛进	034
四、21世纪生机盎然	036
参考文献	048
第二章 中国港口与国际航运中心的发展	049
第一节 古代国际航运枢纽港	051
一、帆樯如林的四大古港	051
二、屈辱中进步的条约口岸	060
第二节 从东方大港到国际航运中心	066
一、东方大港的梦想成真	066
二、国际航运中心建设历程	067

三、上海迈向国际航运中心·····	079
第三节 从自由贸易区到自由贸易港·····	085
一、中国自由贸易试验区建设·····	085
二、进一步开放的自由贸易港·····	086
三、自贸区 and 自贸港的发展特征·····	090
参考文献·····	091
第三章 中国海运航线的变迁·····	093
第一节 古代“海上丝路”的千年兴衰·····	095
一、从江河文明走向海洋文明·····	096
二、郑和七下西洋开辟新航路·····	099
三、闭关锁国下航运逐步衰弱·····	100
第二节 近代“远洋航线”的首航先锋·····	101
一、古代“海上丝路”的近代演变·····	101
二、近代民族航运业第一艘商船·····	103
第三节 新中国“南北航线”的蜕变·····	105
一、对外贸易环境恶劣·····	106
二、海运事业发展缓慢·····	107
三、打通中国南北航路·····	108
第四节 “海上新丝路”的中国航迹·····	110
一、海运航线连接全球·····	111
二、在世界舞台讲述中国故事·····	117
参考文献·····	121
第四章 中国内河航运的筚路蓝缕·····	125
第一节 古代内河航运走向鼎盛·····	128
一、千年漕运促物资调运·····	128
二、内河网络兴舟楫之利·····	130
第二节 近代内河航运曲折前行·····	136
一、长江航权丧失与轮船招商局开办·····	137
二、民营航运兴起与民族资本崛起·····	139
三、国营与民营同心收回长江航权·····	142
第三节 现代内河航运重铸辉煌·····	145
一、内河大动脉支撑经济建设·····	145
二、内河航道建设获丰硕成果·····	146

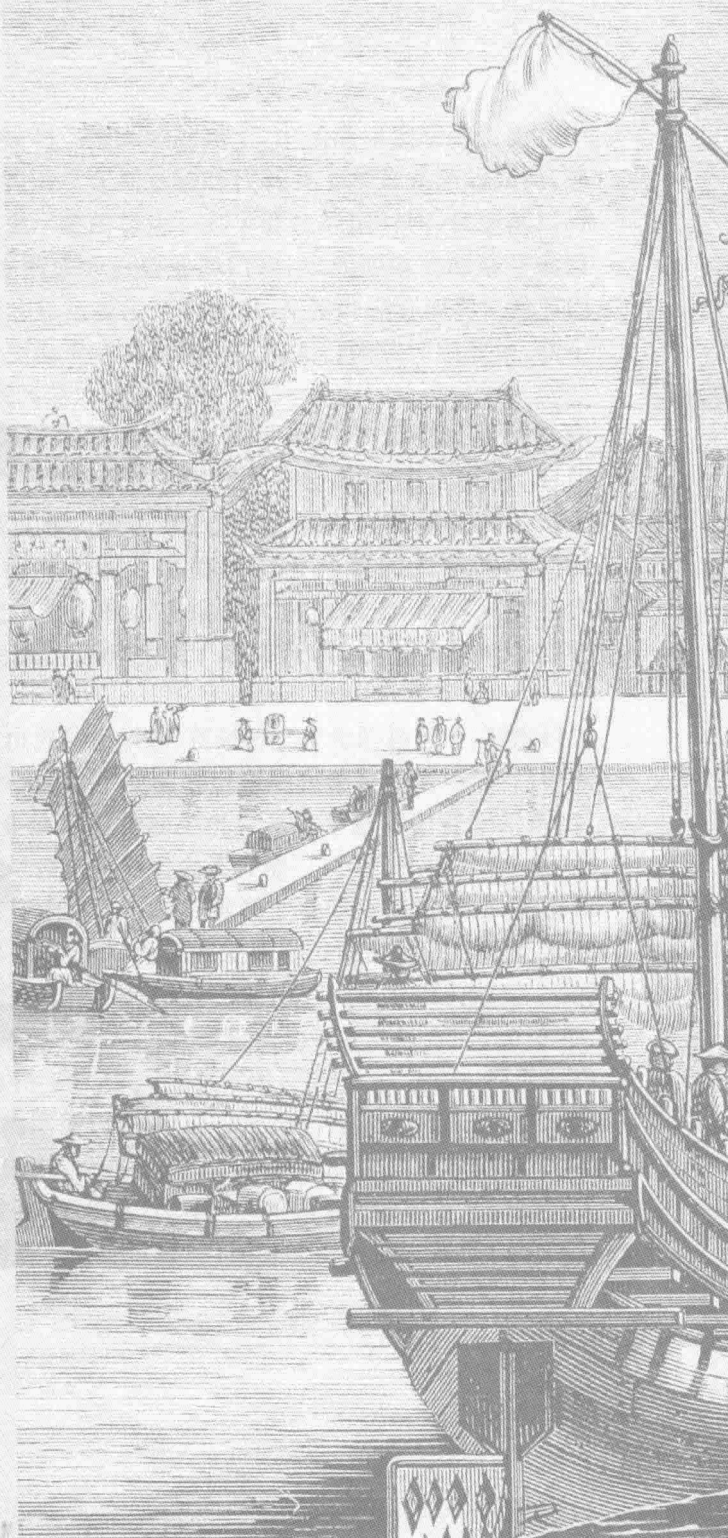
三、内河航运推动开放新格局·····	151
四、内河游轮开启发展新征程·····	158
参考文献·····	160
第五章 中国航运业发展的时代印记·····	165
第一节 晚清航运业的萌芽·····	167
一、清末帆船航运业·····	167
二、“火轮”初到华夏·····	168
三、晚清航权的丧失·····	169
四、轮船招商局初创·····	171
第二节 战时航运业的抗争·····	174
一、国民政府航运政策·····	174
二、轮船招商局的苦撑·····	174
三、民生公司创造奇迹·····	177
第三节 新中国航运业的重生·····	182
一、“海辽”归来·····	183
二、“一五”计划·····	186
三、“光华”撤侨·····	187
四、“东风”起航·····	189
第四节 新时代航运产业的强盛·····	192
一、集装箱运输的发展·····	192
二、多式联运与中欧班列·····	196
参考文献·····	202
第六章 中国航运企业制度的变迁·····	205
第一节 晚清时期的官督商办·····	207
一、官督商办的背景·····	207
二、官督商办的样板·····	210
三、招商局的管理制度·····	213
第二节 新中国成立初期的“洋为中用”·····	217
一、举步维艰的民族航运业·····	217
二、中波轮船股份公司诞生·····	219
第三节 新中国建设期的集团化运营·····	225
一、中国远洋运输公司的创建·····	225
二、中国远洋运输总公司重组·····	227

三、中国海运集团的组建运营·····	229
第四节 新时代的产业链运作·····	233
一、中远海运集团成立·····	235
二、产业链纵向整合·····	236
三、产业集群的发展·····	239
参考文献·····	240
第七章 中国航运体制的变迁 ·····	241
第一节 古代的航政管理·····	243
一、秦汉航政逐步建立·····	243
二、隋唐航政初成体系·····	244
三、宋元航政长足发展·····	246
四、明清航政渐趋衰落·····	248
第二节 近代晚清时期的航政管理·····	252
一、沿海航政管理权的丧失·····	252
二、内河航政管理权的沦丧·····	255
三、内港航政管理权的旁落·····	257
四、列强假手海关兼管航政·····	259
第三节 近代民国时期的航政管理·····	260
一、北洋政府艰难回收航政管理权·····	260
二、国民政府收回部分航政管理权·····	261
三、国民政府出卖航政管理权·····	264
四、人民航政管理建立雏形·····	265
第四节 现代以来的航政管理·····	266
一、新中国成立初期的航政管理体制·····	266
二、计划经济时期航政管理探索·····	268
三、改革开放时期航政管理发展·····	271
四、新时代的航政管理改革实践·····	274
参考文献·····	276
第八章 中国航运政策的发展 ·····	279
第一节 古代主要的航运政策·····	281
一、宋朝的饶税政策·····	281
二、元朝的官本船政策·····	282
三、明清的海禁政策·····	284

第二节 近代主要的航运政策·····	286
一、殖民色彩浓厚的港口引水政策·····	286
二、晚清允许华商兴办航运·····	289
三、抗战时期鼓励民间造船·····	291
第三节 现代主要的航运政策·····	294
一、鼓励外商投资港航产业·····	294
二、促进港航产业的绿色发展·····	300
三、深化港航国有企业改革·····	306
四、迈向航运强国的综合政策体系·····	311
参考文献·····	314

第一章

中国港口的兴起与演变



中国是一个具有漫长海岸线和辽阔海域的国家,中国港口发展的历史与中华文明的历史一样悠久绵长。我国早在新石器时代就有了乘舟弄潮的先民,独木舟的出现是揭开中国水运历史序幕的标志。到了春秋战国时期,我国港口得到进一步发展,汉代南方港口逐渐成为重要通海门户,唐代河港和海港空前繁荣,至宋明两朝,我国古代港口和航运发展达到高峰,在促进经济和文化发展以及对外交流中发挥了重要作用。由于明末和清代长期实行闭关锁国政策,新中国成立前又遭连年战乱,近代我国港口发展缓慢。

新中国的成立迎来了港口发展的春天,一大批港口和万吨级泊位得到了修复、改造和新建。1973年,周恩来总理发出“三年改变港口面貌”的伟大号召,我国港口得到了快速发展。改革开放后,我国港口发展进入了一个新的历史时期。作为支撑沿海城市和经济特区对外开放的关键性基础设施,港口的建设被放在了优先位置。我国持续加大港口投入,港口发展实现历史性飞跃,到20世纪末,我国已初步形成了布局合理、层次清晰和功能明确的港口体系。

进入21世纪后,中国加入世界贸易组织,在经济全球化的趋势下,对港口发展提出了更高要求。交通运输部制订了全国港口布局和建设规划,对港口体制实行了重大改革,港口建设事业焕发出勃勃生机。习近平总书记曾深刻指出:“经济强国必定是海洋强国、航运强国。”航运离不开港口,2020年3月29日,习近平总书记在浙江宁波舟山港穿山港区考察时强调:“要坚持一流标准,把港口建设好、管理好,努力打造世界一流强港,为国家发展做出更大贡献。”截至2020年底,全国港口已拥有生产用码头泊位22142个,其中万吨级及以上泊位2592个,万吨级及以上泊位占比提升至11.7%。在港口货物吞吐总量方面,2019年,全国港口完成货物吞吐量为145.50亿吨,比上年增长4.3%。其中,沿海港口完成94.80亿吨,增长3.2%;内河港口完成50.70亿吨,增长6.4%。2020年,全球前20大货物吞吐量的港口中,我国占15个;全球前十大集装箱港口中,我国占7个。我国在港口机械装备、筑港能力、管理水平和生产效率方面跻身世界先进行列。中国港口的发展创造了世界奇迹,为促进经济社会发展发挥了巨大作用。

第一节 古代港口的溯源

中国是历史悠久的文明古国,也是富含水运资源的航运大国。在中国这片广阔的国土上拥有 18 400 多千米大陆海岸线,7 600 多个大小岛屿,14 000 多千米岛屿海岸线,水陆资源十分丰富,为建设港口和发展航运提供了坚实的物质基础。历史考证表明,中国是世界海洋文明的发源地之一。古代港口的形成是一个渐变的过程,一般都经历了自然状态、半自然半社会人文状态和社会人文状态三个阶段。在自然状态下,港口只具备了其形成所必需的先决条件——自然港湾或自然航道。这个时期,还没有完整的港口概念,它只是一个非常简单的、用于拴系独木舟的靠船场。在半自然半社会人文状态下,港口开始具备了其形成所必需的另外两项重要条件——航运和贸易活动,只是这种活动最初是偶然的,或少量的,或间断性的。一旦发展成为经常性的、具有一定数量以及在一定时期内有相对固定的几种货物输出或输入,港口也就正式形成,并成为社会人文状态下的港口。

上古的水上运载工具

上古的水上运载工具,是随着先民们劳动生息的需要而出现的,又随着生产实践和生产力的变化,由低级的浮具逐步发展成为筏和舟。

《事物纪原》上的“燧人氏以匏济水,伏羲氏始乘桴”^①这句话,确切地反映出从葫芦浮具向造筏渡水的发展顺序和过程。《诗经·邶风》上说“匏有苦叶,济有深涉。深则厉,浅则揭”^②,是指明抱着葫芦渡水时,胸部以下的大半身仍在水里,可见这时的葫芦还不能算是水上运载工具。只有创造了筏以后,人类才走进了有能力建造水上运载工具的新时代。

筏是在舟船出现以前人类最早发明的一种水上运载工具[见图 1-1(a)]。它由简单的浮具演变而来。一根树干就可作为一件浮具,但树干体圆,在水中易于翻滚,为求其平稳,人们便将两根、三四根,乃至若干根树干或大竹编扎在一起,由此而演变成了筏。经近代学者考证,筏是

① 匏,读作匏(páo),是中国古代对一个球体的葫芦的称呼,匏最广泛的用途就是从中间剖成两半做水瓢,民间将匏俗称瓢葫芦;桴,读作桴(fú),指小竹筏或小木筏。

② 深厉(lì)浅揭(qì),意思是渡浅水时可以提起衣服,渡深水时提起衣服也没有用,只得连衣服下水,拴葫芦在腰渡水。