

学校编码：10384

分类号_____密级_____

学 号：200119001

UDC_____

厦 门 大 学
硕 士 学 位 论 文

民国时期福建海洋航运业研究

On the Study of Fujian Marine Shipping Industry
During the Period of the Republic of China

高 斌

指导教师姓名：廖大珂 教授

专业名称：专 门 史

论文提交日期：2004 年 6 月

论文答辩日期：2004 年 7 月

学位授予日期：2004 年 月

答辩委员会主席：_____

评 阅 人：_____

2004 年 7 月

内容提要

鸦片战争后，西方列强依凭其武力打开了中国的大门，并利用其在华特权将中国变为它们的原料产地、商品销售市场和投资场所。地处东南沿海的福建，自然也被卷入这样一个漩涡之中，福州和厦门成为西方列强对福建进行政治、经济、文化渗透的桥头堡。航运业，尤其是海洋航运业成为西方资本主义对福建进行经济侵略的前哨站和工具。

民国建立之初，福建海洋航运业基本为外轮所控制。厦门港成为福建的航运与对外贸易中心，以英国为首的外国轮船企业占据了厦门港航运业的主导地位，特别是远洋航运业少有华商涉足。与厦门港相比，福州港的航运业发展一定程度上受到当地政局变化的影响，但华商轮业在福州港取得了较大发展。三都澳自建关之始就作为福州港的外部港口，且附属地位一直未能改变。

南京国民政府建立后，福建省政府加强了对航业的监督管理，福建海洋航运业呈现出良好发展势头，1929 - 1931 年成为福建航运业最为兴盛的时期。但是，由于受“九·一八事变”，以及台湾海峡猖獗的走私活动等因素影响，福建海洋航运业呈现下滑之势。抗战爆发前，外国航运企业在福建仍占据相当优势，且对福建海洋航运业的垄断进一步加强。厦门的外海航运基本操纵于英、日、荷三国航运企业之手，华商航业在内忧外患中艰难成长。福州、泉州一带外轮势力相对薄弱，成为华商航业发展较为集中的地区。但是它们多为中小航运企业，仅备置数百吨小轮，航线亦时兴时停。

抗战爆发，日本侵略者利用其对占领区的军事统治，封锁了扬子江及沿海各处，国轮经营被迫停顿，外轮进出福建各港也日渐减少。与此同时，日本航运企业逐步掌握了福建沿海交通的垄断权，并为其侵略扩张服务。为了维持战时物资供应，福建军政当局租用外轮，开辟战时海港，发展海上运输。由于日机屡在各港口扫射轰炸，租用外轮进行的海上贸易也时断

时续，处于勉强维持之下。及至 1941 年太平洋战争爆发，日本将中国海岸完全封锁，福建对外交通即被完全阻隔，仅有少量沿海木帆船和内港交通船维持了战时的福建海洋航运交通。

抗战结束，福建沿海交通得以短暂恢复。进出福建沿海的船舶集中停靠于厦门、福州两口岸，两港近海与外海航运也得以迅速恢复。但是战后福、厦两港航运业的发展形成了鲜明对比，福州港海洋航运业经营开始超过厦门港，并在全国沿海各港中地位日趋重要；相反，厦门港则失去了其昔日的辉煌，但仍不失为闽南地区的航运和贸易中心。继之而来的国内战争，使得国民经济崩溃，通货恶性膨胀，物价飞涨，币值暴跌，福建海洋航运业再度衰落。解放前夕，福州、厦门两港的航运业在国民党军事撤退的“畸形忙碌”中完全停顿。

关键词：海洋航运业；民国时期；福建

Abstract

Western countries opened the door of China by force after Opium War. They use their privilege to pillage raw material, dump goods and invest in china. Fujian, located in southeast coastland of China, was naturally involved. Fuzhou and Xiamen become bridge towers, by which western countries penetrated in Fujian's politics, economy and culture. Shipping industry, especially marine shipping industry became vanguard and means of West Country's economy invasion of Fujian.

After the foundation of the Republic of China, Fujian marine shipping industry was still under the control of foreign force. Xiamen became the center of Fujian shipping industry and foreign trade. Foreign steamer shipping industry, which was led by Britain, dominated Xiamen Port. Compared with Xiamen, Fuzhou's political signification exceeds its economic importance. However, Chinese folk shipping industry obtained better development. Santuao was Fuzhou's exterior port all the while, and this station still hadn't change.

Since Nanjing's Kuomintang government was founded, government of Fujian province strengthened supervision and management of the marine shipping industry, which showed favorable tendency of development, especially in the period of 1929 to 1931. However, because of the emergence of September 18th Incident and rampant smuggle in Taiwan Strait, Fujian shipping industry gradually declined. Prior to Sino-Japanese War, foreign shipping industry held predominance, moreover monopolization to Fujian marine shipping industry was further reinforced. While Xiamen marine shipping industry was under the control of England, Japan and Holand, Chinese shipping industry struggled in domestic trouble and foreign invasion. Nevertheless, due to the relatively small influence of foreign shipping industry in Fuzhou and Quanzhou, Chinese marine shipping industry developed well in these areas, which are mostly medium-small sized enterprise and only equipped with hundred-ton steamers. Moreover their management were also intermittent.

After Sino-Japanese War broke out, Japan blanked off Yangtse and coastland in China. Chinese steamer is held up and foreign steamer also

gradually declined. At the same time, Japanese shipping enterprise monopoly Fujian marine shipping industry inch by inch in order to serve their invasion. In order to maintain material provision, Fujian military government hired foreign steamers, opened war seaport and developed maritime transport. Following the breakout of Pacific War, Japan blanked off the whole seacoast, so Fujian external traffic was obstructed completely. Only a small quantity of sailing vessels and traffic steamer continued wartime Fujian marine shipping industry.

While Sino-Japanese War was over, Fujian coastal traffic gradually resumed. Vessels in and out of Fujian's ports tended to berth in Xiamen and Fuzhou, so two ports rapidly flourished. The marine shipping industry of Fuzhou port commences to exceed Xiamen port's, and its status become increasingly important in all coastal ports of China. However, civil economy collapsed in the wake of civil war, which resulted in the again decline of Fujian marine shipping industry. Until liberation eve, Xiamen and Fuzhou marine shipping industry perished due to freakish occupation of KMT government's retreat.

Keywords: Marine Shipping Industry; the Period of the Republic of China; Fujian.

目 录

导 论	1
第一章 北洋政府时期福建海洋航运业的崛起 (1912 - 1927) ...	6
第一节 福建航运管理体制的雏形	6
第二节 国外资本夹缝中发展起来的民族海洋航运业	8
第三节 闽海三口岸海洋航运业经营之比较	23
第四节 福建近代港航设施的建设	31
第五节 军阀割据下船舶修造业的停滞不前	34
第六节 华侨在福建海洋航运业中所扮演的重要角色	36
第二章 南京国民政府前期福建海洋航运业的发展 (1927 - 1937)	
.....	40
第一节 福建航运管理体制的发展与健全	40
第二节 国外资本加强对福建海洋航运业的垄断	44
第三节 闽海三大口岸海洋航运业的地位与特点	56
第四节 福建港航设施建设的大发展	64
第五节 船舶修造业的缓慢发展	68
第三章 抗日战争打击下的福建海洋航运业 (1937 - 1945)	71
第一节 战时航运管理机构的变迁	71
第二节 抗战中福建沿海各口岸海洋航运业的起落	73
第三节 战争给福建海洋航运业造成的破坏	83
第四章 解放战争前后福建海洋航运业的起落 (1945 - 1949) .	88
第一节 港口管理机构的重新建置与引水权的收回	88
第二节 抗战胜利后的海洋航运业短暂繁荣	89
第三节 港航设施的修复与船舶修造业的复兴	100

第四节 福建海洋航运业在内战中衰落.....	104
结 语	108
参考文献	110
后 记	115

厦门大学博硕士论文摘要库

Contents

Introduction	1
Chapter 1 The Sprout of Fujian Marine Shipping Industry During the Period of Northern Warlord Government	6
Section 1 The embryo of Fujian shipping manage system.....	6
Section 2 The development of folk marine shipping industry among the crevice of foreign capital	8
Section 3 The comparison of marine shipping industry at three ports of Fujian	23
Section 4 The construction of Fujian latter-day port establishment	31
Section 5 The stagnancy of shipping build and repair during the period of northern warlord government	34
Section 6 Overseas Chinese exerting great fuction in Fujian marine shipping industry	36
Chapter 2 The Development of Fujian Marine Shipping Industry During the Period the KMT Government Prior to 1937	40
Section 1 The development and healthiness of Fujian shipping manage system	40
Section 2 Foreign capital strengthening the monopoly of Fujian marine shipping industry	43
Section 3 The station and character of marine shipping industry at three ports of Fujian	56
Section 4 The boom of the construction of Fujian port establishment	64
Section 5 The tardo development of Fujian shipping build and repair...	68
Chapter 3 Fujian Marine Shipping Industry During the Period of Sino-Japanese War	71
Section 1 The change of Fujian shipping manage organization during the war.....	71
Section 2 The rise and fall of marine shipping industry of Fujian each	

port	73
Section 3 The destruction of Fujian marine shipping industry	83
Chapter 4 The Management of Fujian Marine Shipping Industry During the Period of War of Liberation	88
Section 1 The rebuild of Fujian shipping manage organization and the retractation of pilotage dominion	88
Section 2 The boom of Fujian marine shipping industry after Sino-Japanese War	89
Section 3 The restoration of port establishment and the renewal of shipping build and repair	100
Section 4 The decline of Fujian marine shipping industry during the domestic war	104
Conclusion	108
References	110
Postscript	115

厦门大学博硕士学位论文摘要

厦门大学博硕士学位论文摘要库

导 论

中国自古就有着发达的水运系统。宋代以降，由于海外贸易的拓展，海外交通迅速发展。地处东南一隅的福建，背山负海，陆路交通极为不便，航海便成为古代福建人民对外交往的重要手段。宋元时期，泉州成为福建，乃至全国最为重要的对外贸易商港。意大利旅行家马可·波罗称赞泉州“是世界上两大港之一”，摩洛哥旅行家伊本·白图泰亦称“该城的港口是世界大港之一，甚至是最大的港口，我看到港内停有大艘克约百艘，小船多得无数”，福建的海洋航运业在海外贸易的带动下，达到了前所未有的繁荣。但是由于明清两朝施行海禁政策，福建海洋航运业日渐衰落。

及至鸦片战争，西方列强依凭其武力打开了中国的大门，并利用其在华特权大肆进行经济侵略。中国变为它们的原料产地、商品销售市场和投资场所。地处东南沿海的福建，自然也被卷入这样一个漩涡之中。福州、厦门和三都澳先后被辟为对外通商口岸，西方列强通过不平等条约不仅控制了福建海关，而且在通商口岸设立租界和外国人居留区，把福州和厦门变成其对福建进行政治、经济、文化渗透的桥头堡。在外国资本侵略之下，福建经济和对外贸易都被纳入世界资本主义经济体系。航运业，尤其是海洋航运业成为西方资本主义对福建进行经济侵略的前哨站和工具，外海航运几乎为外轮所垄断。从这个意义上说，福建的海洋航运业情况更为复杂，具有半殖民地半封建的双重特性。

民国时期，福建海洋航运业基本仍为外轮所控制。以厦门港为典型，其外海航运基本操纵于英、日、荷三国航运企业之手，华商航业在内忧外患中艰难发展。福州、泉州一带，外轮势力相对薄弱，成为华商航业发展最为集中的地区。第一次世界大战前后，省内外航业公司如雨后春笋般出现，他们竞相经营福建沿海航线业务。省外，北方各轮船公司将航线向福

马金鹏译：《伊本·白图泰游记》，宁夏人民出版社2000年版，第545页。

建沿海延伸，甚至远达南洋群岛，方便了福建华侨往来国内国外；同时，福建本地兴起许多中小航运企业，它们仅备置数百吨小轮，且多为分散的个体经营，航线时兴时停。但这些本地航运企业为数众多，常川走于福建近海及内港，外轮难与之竞争。

抗战爆发，日本侵略者利用其对占领区的军事统治，封锁了扬子江及沿海各处，国轮经营被迫停顿，外轮进出福建各港也日渐减少。与此同时，日本航运企业逐步掌握了福建沿海交通的垄断权，并为其侵略扩展所服务。为了维持战时物资供应，福建军政当局租用外轮，开辟战时海港，发展海上运输。由于日机屡在各港口扫射轰炸，租用外轮进行的海上贸易也时断时续，处于勉强维持之下。及至 1941 年太平洋战争爆发，日本将中国海岸完全封锁，福建对外交通即被完全阻隔，仅有少量沿海木帆船和内港交通船维持了战时的福建海洋航运交通。

抗战结束，福建沿海交通得以短暂恢复。但继之而来的国内战争，使得国民经济崩溃，通货恶性膨胀，物价飞涨，币值暴跌，福建海洋航运业再度衰落。解放前夕，福州、厦门两港的航运在国民党军事撤退的“畸形忙碌”中完全停滞。

一、概念界定

航，原义为船。《集韵》中解释为，“航，方舟也”。航运，即水上运输事业的统称。根据活动的水域范围，航运又可分为海洋航运与内河航运，前者即为本文研究的对象，泛指海域内所有水上船舶交通。

本文将海洋航运业分为三个部分：

(一) 外海航运：主要包括远洋航运，以及川行于福建与省外各地之间的沿海运输。如 1937 年出版的《福建省概况》介绍了福州的外海航线有 3 条：(1) 南班，自福州而厦门、汕头、香港；(2) 北班，自福州而宁波、上海、杭州、长江各口、烟台、大连、牛庄；(3) 台班，自福州至台湾之基隆、淡水。

(二) 近海航运：主要指航行于福建省内沿海各口岸之间的水上交通，但也包括少部分与闽北联系较为密切的浙南地区。《福建省概况》介绍了当时福州的 5 条近海航线，即福州至兴化线、福州至福宁线、福州至泉州线、福州至温州线以及本口线（即福州至福清、平潭、罗源、连江、长乐等地）。

(三) 内港航运：指仅限于福建沿海各港湾内的水上运输，如川走于福建沿海的沙埕湾、福宁湾、三沙湾、罗源湾、福清湾、兴化湾、湄洲湾、浮头湾、东山湾等港湾内，以及行驶于厦门、金门与漳泉之间的水上交通事业。

将海洋航运业划分为以上三个部分，将更加有利于本文对三类航运事业作分类研究，进一步了解其各自特点，同时也能让我们更清晰的看到中外航运企业在各条航线上的相互竞争，及它们各自所处的地位。

二、学术史回顾

关于福建航运业方面的研究，目前仍以通史为主。其中《福建航运史(古近代部分)》一书，介绍了自上古时代到中华人民共和国建立之前的福建航运业概况，无疑为我们研究福建的航运业发展提供了最基本的史料。书中将民国时期划分为民国前期、抗日战争时期、解放战争时期 3 个时期，其内容涵盖面相当广泛，涉及到了航务管理体制、河海航运经营、口岸贸易、船舶修造等多方面的内容。

在港口史研究方面，同样是《中国水运史丛书》系列的《福州港史》和《厦门港史》两书，从远古直至中华人民共和国建立以后，给我们全面地描绘了福州、厦门两港口的发展全貌，资料丰富，涉及内容广泛，凡举港口经济、建设方面均收入其中，是两部较好的经济技术史著作，具有一定的学术价值和资料价值。

就福建地方交通志而言，各地研究亦较为全面。现有的专著有《福建省交通志》、《厦门交通志》以及福建其他诸县交通志，研究成果颇丰。这类史志多把福建海洋交通放于整个福建水、陆、空交通的大体系中加以阐

述，突出了当地交通之特色，使我们对某一地区的交通状况了解更为全面与透彻。

上述诸方面的学术成果成为我研究本课题之基础，但由于上述著作写作角度各有不一，且受到篇幅的限制，未能对民国时期的福建海洋航运业作全面深入的探讨。如《福建航运史(古近代部分)》描述民国时期的航运业篇幅不大，其中关于福建内河航运又占据相当部分，对于海洋航运业的研究甚为缺乏。而各港口史与地方交通志，则以本地区为研究范围，缺乏对福建全省海洋交通的相关比较，各自特点不甚鲜明。此外，上述诸书中存在不少史实上的疏漏，且部分观点有所偏差。因此，本文的写作也就更显其意义所在。

三、本文的研究方法与创新之处

本文以历史唯物主义与辩证唯物主义为指导思想，运用计量分析方法与历史的比较研究等手段，对民国时期的福建海洋航运业进行深入的微观剖析。并在此基础上，将福建海洋航运业放于民国历史这个大环境中，运用系统动态分析方法与环境分析方法，来突显福建海洋航运业在不同时期所呈现的不同特点，从而更深入地探讨其原因，力图把握民国时期福建海洋航运业的发展规律。

具体来说 本文回顾了民国建立以来 38 年间的福建海洋航运业的嬗变，描述了以福州、厦门和三都澳为代表的福建沿海口岸，在整个民国时期海洋航运业的发展经营状况、航运管理体制和港口的建设，以及船舶修造业的发展，并涉及到航权的收回与福建港口贸易发展等诸方面的问题。在理清史实的基础上，把福建海洋航运业放在全国航业这个大环境中加以探讨，并将福建外国轮业与民族轮业，以及福建沿海各港口的航运业经营状况进行比较，使其呈现出不同时期的各自特点。在此基础上，本文力争再作一定深度的分析探讨，挖掘其现象背后所存在的深刻的政治、经济、文化背景，使我们进一步了解民国时期的福建海洋航运业所具有的承前启后的作

用，这无疑具有历史意义和现实价值。同时，这亦为本文的创新之处。

厦门大学博硕士论文摘要库

第一章 北洋政府时期福建海洋航运业的崛起 (1912 - 1927)

第一节 福建航运管理体制的雏形

一、中央航运管理体制的初创

清光绪三十二年 (1905 年), 清政府设立邮传部, 管辖轮、路、电、邮 4 政。次年 5 月, 邮传部分设船政司以管理全国航运事宜。但事实上, 邮传部船政司有管理之名而无管理之实, 全国航政管理权仍主要操纵于海关理船厅之手。民国元年 (1912 年), 中央各官署制度进行改革, 原清政府邮传部改设为交通部。是年 4 月, “交通部接收前邮传部, 暂分总务、路政、邮电三股, 航政事暂附于邮电股, 嗣设航政司, 分总务、航务、航业、港务四科”。自此, 交通部航政管理机构初步建成。

交通部成立后便开始着手展开对全国航业的整顿管理工作。民国 3 年 (1914 年), 交通部修改了原邮传部关于《各省大小轮船公司注册给照暂行章程》的规定, 重新颁布了《轮船注册给照暂行章程》, 其主要目的是与工商部协调责任分工, 对于轮船公司之注册由工商部负责公司事项, 由交通部负责航行事项。该章程规定, 凡注册给照之轮船应向交通部呈报轮船名称、容量、吨位、航行图说、起迄与经过港口、轮船购置或租赁价格等数据资料。该章程的出台, 为交通部管理全国轮船业提供了依据, 使全国轮船航运管理趋于规范统一。由于国内军阀割据, 交通部对于福建航政业务的管理相当有限, 福建地方航运管理体制在这一时期的本省航运事业中发挥了重要作用。

交通部交通史编纂委员会:《交通史航政编》,第 1 册, 1931 年, 第 17 页。

交通部交通史编纂委员会:《交通史航政编》,第 2 册, 1931 年, 第 526 - 527 页。

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库