

十九世紀以來英國遠洋定期 航線與政府補助的發展*

林志龍**

本文旨在介紹至今英國定期遠洋航運史的研究成果，並兼論官方補助政策的貢獻。除了傳統的研究途徑之外，本文介紹以人物傳記為中心的著作，以及應用社會科學理論在航運史學研究的初步成果。最後本文提示未來可行的研究方向。

關鍵字：航運史 英國史 傳記研究 新經濟史 企業史

* 本文承蒙匿名評審斧正，在此謹表謝忱。

** 英國曼徹斯特大學歷史學博士

前言

航運業是昔日英國傲人的產業，如同其他帝國的遺跡，英國航運史一直是史學研究的重要課題。過去數十年檔案的陸續開放，使得英國航運史研究有更紮實的立論基礎。一九八〇年代以來，航運史更與其他領域的研究結合，使學界對這個聯絡陸地與海洋的產業，有更多元化的認識。然而，更多的問題也隨之產生。無疑地，英國航運史仍有存在許多尚待討論的課題。

十九世紀初期，英國國會廢除諸多管制法令，英國國際貿易便有著驚人的成長。其中，遠洋航業是運輸之樞紐。正統史觀認為自由放任促成了大英帝國的經濟盛世，但英國政府補助遠洋航業的成因與效果卻長期被學界忽略。¹筆者已曾介紹近年來英國航運史的研究趨勢，²本文主要引介以英語寫作的英國遠洋定期航線史研究，除了強調官方補助政策對定期航線發展的貢獻，也試著提出英國航運史未來可行的研究方向。

定期航線興起前的英國海運

中古時代的遠洋航海無疑地是賣命的冒險，只有少數人能參與這種投機事業。此類活動高風險的本質使得貿易與掠奪之間的界限變得

¹除本文介紹的少數研究之外，這方面問題的討論見 Freda Harcourt, "British Oceanic Mail Contracts in the Age of Steam, 1838-1914," *Journal of Transport History*, 9:1 (1988).

²林志龍，〈英國航運史近著評述〉，《國立政治大學歷史學報》，23(臺北，2005.5)，頁 261-271。

相當模糊，而當時動輒以兵戎相見的西歐封建諸國也汲汲於整建海上戰鬥勢力。基於國防的考量，西歐各國早在中世紀便對海上活動加以資助，以期在戰時發揮作用。從語源學(etymology)考據，補助(subsidy)即指國會撥交的金援。³英國史上最早的航運補助，可追溯至 1449 年亨利六世(Henry VI, 1421-1471)的造船補助(shipbuilding bounty)，直到查理一世(Charles I, 1600-1649)才取消這項帶有軍事目的的補助。⁴

重商主義(mercantilism)是十七至十九世紀初西歐的主流治國思想，已有許多研究指出重商主義注重的是累積本國財富，採取保護關稅等不利自由貿易的政策。當時的遠洋航運業不僅受氣候等自然條件制約，連航路都常限於各殖民國與其屬地，航運業通常為母國利益服務，常空船前往殖民地，然後自殖民地帶回滿船的貨物。這種貿易模式使得船主必須確定每航次的單程利潤，而並不利於定期航線的確立。

英國航運業在十七世紀初與荷蘭等西歐國家相比較，並不先進。當時英國並沒有足夠的船舶支撐全國的國際貿易運輸，許多英國商人也沒有資金向國外購買船舶。自 1651 年起陸續施行的航海法(Navigation Laws)與其說是有系統的商業保護主義(protectionism)，不如說是利益團體與倫敦政權富國強兵政策多次相互影響的結果，不同時代頒布的眾多

³C. T. Onions ed., *The Oxford Dictionary of English Etymology*, with the assistance of G. W. S. Friedrichsen and R. W. Burchfield (Oxford: Clarendon Press, 1967).

⁴C. Ernest Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry* (London: George Allen & Unwin, 1933), pp. 144-147; J. W. Damer Powell, *Bristol Privateers and Ships of War* (Bristol: J. W. Arrowsmith Ltd., 1930), p. 341. 查理一世及其子在位的時代也正是英國海軍的中衰期：M. L. Baumber, "The Navy during the Civil War and the Commonwealth, 1642-1651" (Ph.D. thesis, University of Manchester, 1967).

管制法令有相互抵觸之處。而且在愛爾蘭及海外屬地，違法情事屢見不鮮。雖然航海法規定只能擁有英國製商船的英國商人可以從事英國海外屬地的貿易；銷往歐陸的英國海外屬地貨物，必須經由英國港口轉口。但實際上，英國商人還是會伺機使用較好的外國船隻。⁵航海法以及其他的保護法令，確實讓英國壟斷了在北美洲及西印度群島的屬地貿易，並進而改善了國際收支。但是在航運業，雖然英國商船及造船業在保護下逐步發展，保護主義造成進口船材及船價的上漲，使得許多英國商人轉向北美新英格蘭的造船業。新英格蘭地方的航運業，也立即在英屬地貿易中佔有一席之地。顯然保護主義並沒有提升英國本土航運業的競爭力。美國建國後，1786年英國政府修訂航海法禁用獨立後的美國船隻，英國商人的需求便轉向現稱加拿大的英屬北美。⁶同時期，在英國發生的產業革命全面提昇英國的技術優勢，拿破崙(Napoléon Bonaparte, 1769-1821)掀起的戰事扭曲了西方國際貿易的結構。

⁵Lawrence A. Harper, *The English Navigation Laws: A Seventeenth-Century Experiment in Social Engineering* (New York: Columbia University Press, 1939), p. 360; David Loades, *England's Maritime Empire: Seapower, Commerce and Policy 1490-1690* (London: Longman, 2000), pp. 216-217; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries* (Newton Abbot: David & Charles, 1972), p. 310.

⁶Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries*, pp. 291-292 & 372-375; Lawrence A. Harper, *The English Navigation Laws: A Seventeenth-Century Experiment in Social Engineering*, p. 361.

遠洋定期航線的形成與政府補助的貢獻

帆船是十九世紀以前西方船隻的主力。大自然的制約使得帆船的航行時間不見得十分精準；而且當時的船東常機動性地停靠不同港口，以求承載更多貨物來確保利潤極大化，這使得定期航線在實務上難以存在。⁷另一方面，當時航運業並不是一項專門產業，許多船隻其實是裝載船東自己的貨物，這樣一來，自然不需要刻意招攬貨物。⁸隨著英國自由貿易政策的興起，對於船隻輸送貨品、運有通無的需求益發增加。英美兩國頻繁的雙邊貿易促使美國航商黑球公司(Black Ball Line)於 1818 年在報上廣告自紐約至利物浦的定期航程表，航運史家多半以為這是定期航線的開始，之後這家美國公司在英國船隊興起前，稱霸北大西洋航運市場達二十年。⁹當時英美兩國也開始研發蒸汽船，蒸汽船在裝備及航速上也使得船東所設定的定期航班表更加可靠。英國挾其技術優勢，不久後在蒸汽船製造方面便擺脫美國，取得領先世界的地位。

但以十九世紀初期的造船技術來說，蒸汽船在遠洋航行時，絕大多數船腹必須用在儲存煤炭，而這意味著船舶必須在有限的剩餘空間

⁷但是至今學界對英國不定期船公司的研究仍然很有限：R. A. Cage 對 Burrell & Son 的個案研究 *A Tramp Shipping Dynasty* (London: Greenwood Press, 1997). 以及 Robin Craig 的論文集 *British Tramp Shipping 1750-1914* (Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2003) 是近年少數的成果。

⁸這種貿易商人的個案研究見 Simon P. Ville, *English Shipowning during the Industrial Revolution* (Manchester: Manchester University Press, 1987).

⁹對十九世紀初美國航運優勢的研究見 Robert Greenhalgh Albion, *Square-Riggers on Schedule* (Princeton: Princeton University Press, 1938).

中裝載高利潤的商品，不然不敷成本，這說明了定期航線在當時是一個極難維持的產業活動。在同一個時期，在與拿破崙的戰事之後，十餘年內英國從重商主義國轉型為自由貿易國，拿破崙施行大陸封鎖使許多英國人體會到維持運有通無的國際貿易才是興國上策，這使得施行百年多的保護主義開始被挑戰。而產業革命以來的新興商人尋求海外投資機會，這些商人的干政導致英國政府的政策轉變：包括東印度公司在內的諸多特許公司特權狀(Royal Charters)撤銷改變了英國海外貿易的生態。¹⁰航海法、穀物法(Corn Laws)等管制法令撤廢，製造了許多商機，也帶動了更多對進出口運輸的需求。此外，為了要求資訊流通，出版品及書信的準時運送也益發重要。有許多文獻證實許多商人強烈要求英國政府應加強對本國定期航運的補助。¹¹這正是英國政府自一八三〇年代起每年編列大批預算，補貼特定商船公司的起源：當時英國政府以資付載運郵件及日後戰時動員徵用為名義補助遠東航線的大英輪船(Peninsular & Oriental Steam Navigation Company，一般簡稱 P&O)、北美航線的冠達(Cunard)以及加勒比海和南美航線的皇家郵輪(Royal Mail Steam Packet Company)。

換句話說，在英國國會 1823 年修改航海法之前，英國政府以保護政策為手段扶持整個國家的航運業，但是放棄航運業的全面保護政策不過數年，英國政府便開始保護幾家特定的商船公司。造船技術的

¹⁰D. Eyles, "The abolition of the East India Company's monopoly, 1833" (Ph. D. thesis, University of Edinburgh, 1951). 至今仍是對東印度公司個案最詳細的政策轉變研究。

¹¹當時最具代表性的言論應是 James MacQueen, *A General Plan for a Mail Communication by Steam between Great Britain and the Eastern and Western Parts of the World* (London: B. Fellowes, 1838). MacQueen 是國會議員，也是從事西印度群島貿易的商人，他也是皇家郵輪的創辦人之一，這種在國會為自己利益護航的商人，在十九世紀的英國十分常見。

發達與貿易條件使得定期航線得以維持，而英國政府以財政補助的方式加速定期航線的擴張。如果沒有政府巨額補貼，大規模的民間定期航運恐怕不會這麼早就穩定發展。定期航線成為英國商業擴張的戰略性產業，使得高價貨物以及信件等具有時效性的資訊得以有更保障的運送方法。這不僅是商機，也是英國商人在國際市場的競爭優勢。拜英國旺盛的國際貿易及政府支持之賜，前述三家公司亦成為十九世紀中期英國最大的定期船商，在國際市場上亦罕有對手。倫敦也成為海事資訊及船舶保險市場的國際中心，這更鞏固了英國航業的優勢。

英國三大定期遠洋航線的史學研究

對史學研究來說，檔案是相當重要的依據，但是以公司的立場來看，讓學者閱讀內部文件，即使是過去的資料仍是十分敏感的事情，許多公司都會擔心學者會發掘出公司不欲人所知的內幕。正是如此，通常是活動已經完全成為過去，公司的商業檔案才得以沒有保留地供人閱覽，航運史正是這樣的例子。現在仍然繼續營運的大英輪船，其存放在格林威治海洋博物館的開放檔案十分有限，幾乎不可能憑藉這些資料作出任何專題研究。¹²大英輪船在六十餘年前出版百年紀念史，仍是最具參考價值的全史，該書扼要地敘述公司如何面對不同時代的競爭及政府補貼的重要性。¹³其他的大英輪船全史可以視作介於

¹²2005年5月，丹麥貨櫃船公司 AP Moller-Maersk 併購大英輪船船隊；同年11月，大英輪船將其擁有的美國六大港灣經營權售予阿拉伯聯合大公國的 DP World 公司。這是否影響大英輪船的檔案管理政策，仍有待觀察。

¹³Boyd Cable, *A Hundred Year History of the P. & O. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 1837-1937* (London: I. Nicholson and Watson limited, 1937).

公司公關及商業出版之間的書籍，這些僅片面宣揚公司輝煌成就的精美出版品，雖略有參考價值但不足以稱之為學術研究。¹⁴有些學者便轉向其他較完整的開放檔案，在其他同時代的公司資料中試著拼湊出大英輪船活動的真相：Freda Harcourt 使用《怡和洋行檔》發現，和同時期的怡和洋行(Jardine, Matheson & Co.)一樣，十九世紀的大英輪船靠著買賣鴉片獲得巨額利潤。¹⁵

和其他許多產業一樣，英國航運業在十九世紀末經歷了合併風潮。挾其雄厚的金融資本，許多倫敦銀行家相繼入主商船公司，Edwin Green 和 Michael Moss 的研究集中在 1902 年皇家郵輪落入 Lord Kysant 後的擴張，以及這個極盛時期佔全英國 15%商船隊的企業王國在 1930 年破產後，倫敦金融界如何救援重組皇家郵輪旗下的子公司。¹⁶Lord Kysant 因為投機虧空公司資產，進而偽造文書欺瞞股東公司惡化的財務，這個遭法院判刑定讞的罪名讓他在史上留下惡名，但是 Peter N. Davies 的研究強調 Lord Kysant 早年擴張版圖的經營手腕是一位非凡的現代企業家。¹⁷Robert G. Greenhill 在 1971 年完成的博士學位論文是至今唯一詳盡的皇家郵輪全史。這本論文的長處在成功地刻劃出十九世紀皇家郵輪興起的背景、政府補助的作用以及它的經營組織和擴張戰略。相當可惜的是這本論文尚未正式出版，所以非常

¹⁴David Divine, *These Splendid Ships* (London: Frederick Muller, 1960); Stephen Rabson & Kevin O'Donoghue, *P&O: A Fleet History* (Kendal: World Ship Society, 1988).

¹⁵Freda Harcourt, "Black Gold: P&O and the Opium Trade, 1847-1914," *International Journal of Maritime History*, 6:1 (1994), pp. 1-83.

¹⁶Edwin Green & Michael Moss, *A Business of National Importance: The Royal Mail Shipping Group 1902-1937* (London: Methuen, 1982).

¹⁷Peter N. Davies, "Business Success and the Role of Chance: The Extraordinary Philipps Brothers," *Business History*, 23 (1981).

難以取得。¹⁸

另一家老牌定期航商冠達則在北大西洋稱霸百年之後，如同許多英國公司一樣，無法和外國的後起之秀一較長短而在一九七〇年代初期改而經營觀光遊輪。改變經營型態的冠達完全不重視過去的檔案：1971 年冠達決定將總公司搬離利物浦而開始銷毀一百四十年來的資料，利物浦大學經濟史講座 Francis E. Hyde 得到消息後將倖存檔案運回大學圖書館進而寫出至今唯一的《冠達全史》。¹⁹Hyde 的《冠達全史》延續他多年的風格：強調公司經營策略的成功以及船東的遠見。在三十多年後的今天，已經有許多新的研究挑戰 Hyde 的觀點：Gordon Boyce 已經證實了冠達船東對商業航空市場需求成長的低估是其總體營收在二次大戰後急速下滑的原因之一；筆者使用存放於倫敦的皇家郵政檔案，發現冠達早期靠私相授受的政府補貼，並在一八八〇年代經營困難時，藉長期培養的人脈對英國政府施壓以取得更多補貼。²⁰一九三〇年代初期對冠達的特別造船優惠貸款更是英國政府擴大市場干預著名的例子。²¹在此強調這些新發現並不是要抹煞 Hyde 的貢獻：

¹⁸Robert G. Greenhill, "British shipping and Latin America, 1840-1930: The Royal Mail Steam Packet Company" (Ph.D. thesis, University of Exeter, 1971).

¹⁹*The Times*, 29 February 1972; 筆者並在 2003 年 8 月面訪利物浦大學檔案室主管 Maureen Watry 確認此事原委。Francis E. Hyde, *Cunard and the North Atlantic, 1840-1973: A History of Shipping and Financial Management* (London: Macmillan, 1975).

²⁰Gordon Boyce, "Transferring Capabilities across Sectoral Frontiers: Shipowners entering the Airline Business, 1920-70," *International Journal of Maritime History*, 13:1 (2001), pp. 1-43; Chih-lung Lin, "The North Atlantic Triangle and the Rise of Cunard Line, 1838-1858" (未刊稿); "British Shipping Competition on the North Atlantic, 1860-1900" (將於 2006 年 8 月在芬蘭舉行的世界經濟史年會中宣讀)。

²¹英國國家檔案(The National Archives, Kew) T161/834/S39611.

十九世紀的北大西洋航線上，相互競爭的英法美德等國航業都有接受本國政府補助，而冠達是少數維持多年獲利的公司，Hyde 所強調的公司經營策略便是一個重要的原因，現在更多的成果是代表著對一家百年老店的研究並不是短時間內可以完成的。

英國東亞航運研究

不只前述的三條航線，十九世紀英國商人的行跡可以說是遍及全世界。在他們眼中，中國是另一個極具吸引力的市場。相對於許多地區，英國並沒有直接將統治中國的政權消滅。英國是經由國際條約將中國納入次於西歐國家的世界體系中。雖然沒有得到本國政府的直接補助，英國商人憑藉當時睥睨世人的生產技術，同時受惠於不平等商約，成為中國市場上最有力的競爭者。然而華人商業仍有其實力，在某些區域，例如西非及南美，英國商人幾乎支配了當地的對外貿易，但在許多海外華人居住的地方，例如南洋，英國殖民政府統治下的商業活動是以英國及當地華人合資經營的形態出現，航運業就是最好的例子。²²

怡和洋行本是英國在東方最有勢力的商社，1858 年在中國開放內河航行權後，怡和開始進入中國內河航運市場。在同時，英國的造船技術也有大幅進展；1864 年，利物浦的工程師 Alfred Holt 改良當時

²²Peter N. Davies, *The Trade Makers: Elder Dempster in West Africa, 1852-1972, 1973-1989* (Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2000); Robert G. Albion, "Capital Movement and Transportation: British Shipping and Latin America, 1806-1914," *Journal of Economic History*, 11:4 (1951), pp. 361-374; 在南洋的英國資本與當地華商的合資航運見 K. G. Tregonning, *Home Port Singapore: A History of Straits Steamship Company Limited, 1890-1965* (Singapore: Oxford University Press, 1967).

的蒸氣船引擎，進而開始他的航運生意。1869 年蘇伊士運河開通後，Holt 已擁有當時西方前往東亞最快速的商船。另一個利物浦商人施懷雅(John Samuel Swire)成立的太古洋行(Butterfield & Swire Co.)則擔任 Holt 成立的 Alfred Holt & Co.(俗稱 Blue Funnel Line-藍煙囪公司)的遠東代理，同時太古使用同樣設計的船隻在中國從事航運業。在一八七〇年代擊敗美商旗昌洋行(Russell & Co.)之後，太古及怡和兩家英國航運公司成為在中國勢力最大的西方航商。施懷雅更接著在 1879 年斡旋從歐洲至加爾各答航線上往返的定期船商建立遠東國際海運同盟(Far Eastern International Shipping Conference)，用來穩定此航線各國船東的收入，減少因景氣波動帶來的損失。²³

位於劍橋大學圖書館的《怡和洋行檔》已經開放多年，但是在目前開放的資料中，航運的部分相當有限，所以多年來少有以怡和航運經營為主題的研究。²⁴在藍煙囪及太古的研究方面，Francis E. Hyde 在 1956 年便得到公司授權得以閱覽內部資料寫成第一部一次大戰前的藍煙囪經營史研究。²⁵1967 年，Hyde 更和其同僚 Sheila Marriner 合

²³有關航運同盟的歷史研究見 Daniel Marx Jr., *International Shipping Cartels* (Princeton: Princeton University Press, 1953). 但這裡必須提醒讀者，航運同盟組織是否為卡特爾(cartel)，學界及實務界仍未有定論。最近的文獻回顧與討論請參閱 William Sjostrom, "The Stability of Ocean Shipping Cartels," in Peter Z. Grossman ed., *How Cartels Endure and How They Fail* (Cheltenham: Edward Elgar, 2004), pp. 82-110.

²⁴劉廣京的著作仍是對怡和輪船全盛時期的重要研究：Kwang-ching Liu, *Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1962).

²⁵Francis E. Hyde, with the assistance of J. R. Harris, *Blue Funnel: A History of Alfred Holt and Company of Liverpool from 1865 to 1914* (Liverpool: Liverpool University Press, 1956).

作出版《施懷雅傳》。²⁶這兩個研究都有一個共通特色，那就是強調第一代經營者對決策的支配力，無形中領導者的傳記便是公司的經營史。這類研究背後隱藏著一種「英雄史觀」：Holt 在造船技術上的才能和對航運市場的洞見；施懷雅開拓市場的勇氣和建立海運同盟的卡力司馬式(Charisma)人格。

持續擴張的公司不會是一代開創、二代守成，尤其在面臨一次世界大戰後激烈的國際市場競爭，對後強人時代的經營者是更艱苦的挑戰。1990 年出版的《藍煙囪全史》(*The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865-1973*)便是著重二十世紀經營史的研究，Malcolm Falkus 解析公司管理階層在一次大戰後的不景氣時代仍謹慎地開拓新市場，但是在一九六〇年代新興的貨櫃船革命中苦於摸索市場的改變，藍煙囪沒有辦法跟上急遽轉變的環境，最後在一九七〇年代結束營業。²⁷二十世紀太古的研究可能需要參考在中國的檔案，中國學者撰寫的簡史是一個入門。²⁸筆者已就太古在一九二〇年代的經營策略，尤其是與日本航業的競爭有所研究。²⁹以太古的經營結構來看，二十世紀前半在 Warren Swire 的支配下，以及二次大戰後 John Kidston Swire 買下國泰航空的遠見，整個太古的企業史可以說是籠罩在「英

²⁶Sheila Marriner and Francis E. Hyde, *The Senior John Samuel Swire 1825-1898: Management in Far Eastern Shipping Trade* (Liverpool: Liverpool University Press, 1967).

²⁷Malcolm Falkus, *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865-1973* (Basingstoke: Macmillan, 1990).

²⁸張仲禮、陳曾年、姚欣榮著，《太古集團在舊中國》(上海：上海人民出版社，1991)。

²⁹林志龍，〈日清汽船與長江滬漢航運同盟防禦策研究，1921-1927〉(未定稿)。但對於太古在南京政府時代和當時國民政府的對應，以及對日戰爭和國共內戰時代的市場操作，仍然需要更多的研究。

雄史觀」之下。至今這類「英雄史觀」航運史最佳研究，是 Sir William Mackinnon 的傳記，即 1893 年之前英印輪船(British India Steamship Navigation Co.)的企業史。³⁰Mackinnon 去世後，James Mackay(後來受封為 Lord Inchcape)是這家經營航線遍及東南亞、印度、阿拉伯及東非的第二代經理人。他進一步在 1914 年併購大英輪船，而成為二十世紀英國最具影響力的船東之一。1936 年出版的傳記仍是目前對 Lord Inchcape 生平的主要參考依據，1989 年出版的新傳記其實並無新意。³¹非常可惜的是由於許多資料仍然沒有開放，除了兩次世界大戰之間英國航業在澳洲的活動之外，二十世紀英國船隻在太平洋、東亞海域的研究仍然有太多的空白。³²

英國航運補助政策研究

一九三〇年代的全球大蕭條是近代英國政府干預經濟活動的開始，英國人放棄了他們自豪的自由放任政策，開始採行保護主義。航運補助也不再只是隱藏在郵遞合約之下，而是由國會立法加以確立。筆者也在目前進行的研究中發現，一向以不接受政府補助自居的怡和及太古船隊，也在一九三〇年代中期改變態度，嘗試向英國政府申請

³⁰J. Forbes Munro, *Maritime Enterprise and Empire: Sir William Mackinnon and His Business Network, 1823-93* (Woodbridge: Boydell Press, 2003); 林志龍，〈做為商業史的企業家傳記研究〉，《臺大歷史學報》，35(臺北，2005.6)，頁 321-325。

³¹Henry Hector Bolitho, *James Mackay* (London: John Murray, 1936); Stephanie Jones, *Trade and Shipping: Lord Inchcape* (Manchester: Manchester University Press, 1989).

³²Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939* (Cambridge: Cambridge University Press, 1968).

有限度的補助。³³已有學者質疑一九三〇年代的政策是扭曲市場經濟的補貼濫用。³⁴這種有爭議的補助政策在英國航運史並不是第一次：1842年，以布里斯托(Bristol)為母港的大西方輪船(Great Western Steamship Company)便聲稱他們的失敗是因為競爭對手冠達得到政府補助。³⁵1877年，Alfred Holt 批評英國政府以郵政補助幫助藍煙囪的對手大英輪船。³⁶兩年後，1879年的補助政策更是政策大逆轉：內閣駁回郵政總局補助藍煙囪公司的建議，繼續以更多預算補助大英輪船。³⁷

張伯倫(Joseph Chamberlain, 1836-1914)是一八九〇年代英國最有影響力的政治人物之一，在他的帝國貿易政策中，英國政府用保護關稅及加強英國與領地的交通來對抗新興的美國和德國商業競爭。在政府補貼下，十九世紀末的橫越太平洋海運經營便是一個惡名昭彰的例子：英國先投資加拿大境內的太平洋鐵路(Canadian Pacific Railway)構築，接著為了減少對紐約港的依賴而轉向扶持在冬季有航行困難的英國——加拿大航線。同時並補助數家公司發展，在當時不具經濟效益的快捷太平洋航線，來連結南太平洋及紐澳領地。這個有關帝國貿易補助的研究需要參閱英國及其他各地的檔案，也許因為工程過於浩大，自

³³ Chih-lung Lin, "British Shipping in the Orient 1935-1939: A Missed Opportunity to Compete with Japanese Shipping?" (paper read in the Asia Pacific Economic and Business History Conference in Brisbane, 2006).

³⁴ Julian Greaves, "The Political Economy of British Shipping between the Two World Wars" (paper read in the T2M Conference, Dearborn, 2004).

³⁵ J. R. Stevens, "An Examination of the Factors which Link Bristol Dock Policy with the Development of the Tramp Shipping of the Port, 1840-1890" (M.A. thesis, University of Bristol, 1940), p. 33.

³⁶ Alfred Holt, "Review of the Progress of Steam Shipping during the Last Quarter of a Century," *Institute of Civil Engineers, Minutes of Proceedings*, 51 (1877), pp. 9-10.

³⁷ 皇家郵政檔 POST29/272-4; *The Economist*, 28 June 1879, pp. 734-735.

1956 年之後，至今沒有全面性的研究出現。³⁸

南非航線的英國船隻多年來有著運送黃金的任務，因此英國政府對船隻經營的介入自是顯著。Andrew Porter 對 Donald Currie 南非航線經營及其政商關係的研究則是在公司早期資料散失的情形下，廣徵引當代文獻的成果。³⁹南非航線同時也是二次大戰後英國商船優勢維持較久的特例：施行種族隔離政策多年的南非政府，其海運政策也充滿高度的政治色彩，已經有研究指出南非政府常使用海運同盟作為一種政治性的權宜手段。⁴⁰

綜觀之，早期英國政府的鉅額補助縱使圖利特定航商，對英國航運業的整體發展仍有貢獻，但航商經營心態轉為保守，或運作政商關係，加上英國政府過度期待遠洋航運振興貿易的功用，使補助政策流弊叢生。

未來可行的研究方向

除了期待更多的檔案公開之外，新制度論及交易成本等理論應用至經濟史學研究已超過三十年：在英國航運史的研究方面，這種整合研究也行之有年。Gordon Boyce 的商業網絡研究便是至今最好的成果。經由對 Furness 公司自一八七〇年代的成長，Boyce 使用新制度

³⁸ J. H. Hamilton, "The 'All-Red Route,' 1893-1953 A History of the Trans-Pacific Mail Service between British Columbia, Australia and New Zealand," *British Columbia Historical Quarterly*, XX (1956).

³⁹ Andrew Porter, *Victorian Shipping, Business and Imperial Policy* (London: Royal Historical Society; Woodbridge, Suffolk: Boydell Press, 1986).

⁴⁰ Vivian Edgar Solomon, *The South African Shipping Question, 1886-1914* (Cape Town: Historical Publication Society, 1982); G. R. Berridge, *The Politics of the South Africa Run: European Shipping and Pretoria* (Oxford: Clarendon, 1987).

論為十九世紀末西歐及北美的產業併購風潮找到理論基礎。在 Boyce 眼中，併購及多角化經營是 Furness 集團面對交易成本(transaction cost)問題及不均衡訊息(asymmetric information)所採行的商業策略。⁴¹在對貝爾發斯特造船業的研究中，也有學者指出十九世紀的大型造船廠和重要船公司之間，在長期合作下有著互助式的財務往來。⁴²這樣的模式在十九世紀末的英國可能非常廣泛。⁴³

此外，雖然有政府補助支持，定期航運業仍然是一個需要投入大量資本的產業，資本形成在經濟史學界是對產業革命以來英國經濟發展的研究重點之一。⁴⁴航運業對這方面的討論也有初步的結果：蘇格蘭及英屬北美(1867 年後稱加拿大)的資本對冠達的建立貢獻頗大；⁴⁵此外，大英輪船早期的資本有部分來自愛爾蘭；⁴⁶James MacQueen、

⁴¹Gordon H. Boyce, *Information, Mediation and Institutional Development: The Rise of Large-Scale Enterprise in British Shipping, 1870-1919* (Manchester: Manchester University Press, 1995). Boyce 稍後將這種觀點應用在許多不同產業的研究，見其論文集 *Co-operative Structures in Global Business* (London: Routledge, 2001).

⁴²Michael S. Moss & John R. Hume, *Shipbuilders to the World: 125 Years of Harland and Wolff, Belfast, 1861-1986* (Belfast: Blackstaff, 1986), p. 104.

⁴³參見 <http://www.jmr.nmm.ac.uk/server/show/conJmrBookReview.4>，對 Ian Johnson, *Ships for a Nation, 1847-1971: John Brown & Company, Clydebank* (Dumbarton: West Dunbartonshire Libraries & Museum, 2000)的書評討論會。

⁴⁴F. Crouzet ed., *Capital Formation in the Industrial Revolution* (London: Mathuen, 1972); A. G. Kenwood, *Capital Formation in North East England, 1800-1913* (New York: Garland, 1982).

⁴⁵Michael Moss, "The Interest of the Shipowner and Shipbuilder Must Clash?" Leo M. Akveld, Frits R. Loomeijer & Morten Hahn-Pedersen eds., *Financing the Maritime Sector: Proceedings From the Fifth North Sea History Conference in 1997* (Fiskeri- og Søfartsmuseet studieserie, nr. 13).

⁴⁶Freda Harcourt, "Ownership and Finance 1820-1850: The Case of Ireland," in J.

Donald Currie、William Mackinnon、Lord Inchcape 及怡和洋行早期成員均出身蘇格蘭；在太古集團工作超過百年的 Scott 家族即出身蘇格蘭的知名船廠 Scotts' Shipbuilding & Engineering Co Ltd；在十九世紀末稱霸西非的 Alfred Jones 是威爾斯人。由此看來，重要的英國定期航線創辦人幾乎都不是英格蘭人。或許當越來越多的研究指出蘇格蘭、愛爾蘭及威爾斯的地方資本對建立英國航運業的貢獻之後，結合時間和空間，以地理學的角度，討論資本移動與英國航運業資本形成的研究是個可行的潛在研究方向；產業革命以來，各地積累的資本投資在可望擴張商機的遠洋航業，隨著政府補助使定期航線得以更穩定發展，事實證明遠洋定期航業最終成為英國全盛時代推動自由貿易的工具。

(本文於 2006 年 5 月 31 日通過刊登)

British Liner Shipping and Government Subsidies since the Nineteenth Century

Chih-lung Lin

Ph.D., University of Manchester, UK

This article addresses the current state of research on British liner shipping history and the contribution of the official policy of subsidies to this industry. In addition to traditional research approaches, this essay also introduces biographical research and applies social science theories to the topic of the history of shipping. In its last section, this article suggests further research topics that hold promise.

Keywords: shipping history, British history, biographical research, new economic history, business history