

20世纪初日本政府对日清汽船株式会社的经济扶持

王争

山东师范大学历史文化学院，山东济南，250358；

摘要：日清汽船株式会社是20世纪初日本在长江流域经营航运的代表性公司。长江流域不仅拥有丰富的物产资源，还是重要的交通要道，控制长江流域是日本在华侵略扩张的关键一步。但20世纪初的日本在长江流域航运经营受阻，日本政府迫切希望摆脱当前形式，受日本政府重点扶持的日清汽船株式会社成立。研究扶持政策，更有助于探究以日清汽船株式会社为例的二十世纪上半期在华日企的本质。本文将尝试以20世纪初日清汽船株式会社为研究对象，以日本政府发布补助津贴作为直接的经济支持，资助人才培养与造船业为间接的经济支持，从直接和间接两方面出发，研究当时日本政府对其进行的经济扶持。

关键词：日清汽船株式会社；补助金；命令书；经济；政府

DOI：10.69979/3041-0673.24.8.025

引言

《马关条约》签订，使得日本的航运势力深入内地，掠夺长江流域的丰富资源。在这个过程中，日本政府充当幕后的支持者这一角色。日清汽船株式会社这家航运公司，在日本于长江流域扩张受阻状况下建立，受到日本政府大力扶持。

目前关于日清汽船株式会社已有的研究，更偏向于公司的航运发展脉络与经营范围，较少涉及背后政府的政策扶持。但郑忠、仇松杏的《“国策会社”日清公司论析（1907-1939）》一文中便从日本的国家政策角度出发，研究日本政府颁布给日清汽船株式会社的命令书和分发的补助金额，论证日清汽船株式会社是国策会社这一根本性质。从特定企业研究具体的政府政策，将相关企业与政府具体政策结合研究，才能深挖该企业崛起的重要原因，从而论证政府在其中扮演的何种角色。

1 日清汽船株式会社的成立与扩张初期困境

长江流域是我国内河航运的主干道，优越的地理位置和丰富的物产资源使得长江流域的航运价值极高。日本对中国长江流域的觊觎早已有之，该流域的权力之争，一直被日本认为是“最大而未决之清国问题”^[1]。

1.1 日清汽船株式会社的成立

20世纪初的中国长江流域，西方列强的商船早已在此扎根，并在日本势力进入长江范围时一齐抵制。由于此时的日本政府尚且缺乏统一规划，日本在华航运主力大东汽船、日本邮船、湖南汽船、大阪商船四家公司的运营航线部分重叠，公司之间彼此竞争激烈，政府在长江流域航运的预期规划受阻。面对外部环境压力、内部航运各自为战的现状，日本在长江流域的航运策略改变

迫在眉睫。

1905年，日本政友会总裁西园寺公望探查长江流域现状，向政府提出革新建议。日本民间也对此事极为重视，呼吁停止兄弟阅墙、全力对抗外国。日本政府方面也派遣官员对长江航运现状进行调查制定了公司航路补助金额，同年2月，委托政府要员成立新公司筹备委员会。之后举行两次筹备会议，确认创立委员会成员、新公司资本金、公司名称等。

1907年3月25日，在东京市日本邮船会社本部大楼上，日清汽船株式会社成立大会召开，四家航运主公司合并。自此，日清汽船株式会社步入长江流域角逐战场。

1.2 日清汽船株式会社初期扩张困境

日清汽船株式会社初期，实际并未开始盈利，反而一直处于亏损状态。新公司的成立依旧面临长江流域的排挤现状，此时的长江流域有中、英、日、德、法五国为主的多国公司混战。英方曾联合中方轮船招商局向日清汽船株式会社施压降低客货运费，以及增加自身运输福利夺取货源货主等。

中国人民抵制日货运动的开展也是日清汽船株式会社亏损的原因之一。据1915年6月日清汽船株式会社上海分店店长木幡恭三、近藤廉平记载：

目前的排日状况，一些留学生曾参与抵制日货运动并且发表演说，……北京政府方面表面迫于压力打击抵制日货运动，但也同样举办救国储蓄国耻纪念会提倡国货等，鼓励国民的排日运动，因而抵制日货之声势愈发激烈。商会方面亦有行动……公会组织起来共同抵制日货，检查各家各户有无日货，并且严格禁止买卖日货。

[2]

在日清汽船株式会社社史中也曾多次提及“排日运动”所造成的损失。由此可看出日清汽船株式会社运营的情况好坏与民众情绪有关联,航线与收益的减少也与抵制日货运动兴衰密不可分。

另外,从日清汽船株式会社初期经营收支数据看,第一次世界大战前,公司几乎一直处于亏损状态,前五年的累计超支亏损额约三百五十多万日元^[3]。可以说,日清汽船株式会社成立初期处境艰难。面临困境还未倒闭,政府在其中扮演者重要角色。

2 20 世纪初日本政府对日清汽船株式会社的直接经济扶持

要研究日本政府对日清汽船株式会社的经济扶持,最直观就是看政府对其花费的资金,研究补助津贴更有助于我们了解日本政府的助推作用。20 世纪初,大多数日本在华投资企业都会受到政府的补助金支持,日清汽船株式会社同样自成立起便接受日本政府的巨额补助。

2.1 日本政府对长江航运情况的调查

前文提到,在公司成立之前,日本政府就派官员对长江流域与四家公司情况进行细致调查,并根据调查报告决定成立细则和补贴金额。

在日清汽船株式会社成立之时政府便颁布第一命令书,我们也可以从命令书中看到政府对时局的掌控:

日清汽船株式会社每航行一次,便要将船只名称、开航日期、载运客货数量等整理成报告单送至日本领事馆……每一年度结算时,除向日本政府税务署缴纳营业税外,还可以向递信省领取与营业税大致相等的津贴费,每年约数十万日元。^[4]

政府通过报告了解经营情报,及时掌握日清汽船株式会社及长江流域的航运状态。同时,命令书中还要求递信大臣定期进行航线经营情况调查。政府通过递信大臣调查情况与日清汽船株式会社提交的报告单调整航线增减与补助情况。

1908 年 6 月 18 日至 9 月 18 日驻长沙领事高洲太助与外务大臣伯爵林董殿一同在常德地区调查常德在湖南省的地理位置及其价值^[5],并乘坐日清汽船船只调查其往返水路状况、线路等。

日本政府派遣各界及各级政府官员,在新公司、行航线开设之前具体收集该地区的航运现状,并根据调查情况提前决定航线、货运、运营金额及运输客货类型等,根据变更状况适当调整,同时掌握大量中国相关情报,为进一步扩大长江流域势力打下基础,为后续侵略扩张做了周密的准备。

2.2 日本政府对日清汽船株式会社发布补助津贴

日本政府通过各种渠道了解长江流域航运现状及日清汽船株式会社经营状况,以此来进行和调整资金补贴。自日清汽船株式会社成立起日本政府的补助金额便从未中断。

依据命令书中计划,日本政府的补贴会根据航线及收益变动进行增减。补助金额最初为八十万日元;一战期间公司飞速发展,补助金相应减少,1918、1919 年金额仅四十万日元;但之后随着新航线增设,补助相应增加。据日清汽船株式会社社史统计,日本政府三十年的补助金额合计总额为两千零六十二万两千零六十九日元,占公司总收入比例为 11.9%,占公司三十年利润金比例为 83.5%,总计两千四百七十万六千余日元。总之,日清汽船株式会社经营越困难日本政府补助越多,盈利年份则相应减少补贴。多年的巨额补助,是日清汽船株式会社才能在长期亏损依旧能在长江流域建立霸主地位的关键。

可见,日清汽船株式会社的经营成功背后,依靠的是政府的资金补助与投资;日清汽船株式会社能击败他国航运公司称霸长江流域,是由日本政府全力扶持的结果。

3 20 世纪初日本政府对日清汽船株式会社的间接经济扶持

飞速发展的经济需以相应人才基数支撑。为配合明治维新起加速的工业化进程,技术人才等实业人才的培养愈发受到政府重视。因而政府的经济扶持还体现在资助人才培养与造船业等多方面。

3.1 日本政府资助人才培养

从 20 世纪初日本文部省的历年年报及各商船学校校史中我们可知,国立或私立的商船学校,只要在成立时接受日本政府的命令书及遵循相关学校条例活动,都会获得国库补助金用以学校建设。这些商船学校为日本培养大批海员和技术人才,兼顾培养海军的航海技术,毕业生是各汽船公司招聘船员的主要来源。

以东京高等商船学校为例。1875 年三菱商船学校设立,此为东京高等商船学校前身,自建立起每年接受国库补助金一万五千元^[6]。根据《東京高等商船学校一覽昭和 6 至 7 年》记载,该校 1931 至 1932 年毕业生在日清汽船株式会社就职情况如下:航海科船员在职 11 人,一等转运士 14 人,二等转运士 12 人,三等与预备役未在日清公司入职。机械科机械长 13 人,一等机械士 7 人,二等机械士 1 人,三等与预备役同样未入职。由此可见,本商船学校在日清汽船株式会社就职的毕业生,大多担任较为高级的船员和技术人员。

同样,根据《東京高等商船学校六十年一覽》记载:1931-1936年该校毕业生在日清汽船株式会社就职人数总数为224人,毕业生总数9826人。由此我们也可以看出,日清汽船株式会社招聘商船学校的人数虽会随着经营情况变动,但始终在当年学校毕业生里占有一定的比例。1932年3月末,日清汽船株式会社在职职员中,船长19人、转运士55人。^[7]结合表格数据,仅一所商船学校占比就如此之高,这也能看出商船学校始终为日清汽船会社发展提供人才保障。

日本政府资助人才培养,使得本国每年可提供大批航运相关的船员、技术人员、管理人员等,为日清汽船株式会社的经营发展提供助力。

3.2 日本政府资助造船业

航运业要想发展离不开同其他企业的合作,因而除去资助人才培养外,日本政府还注意到与航运业发展相关造船企业。

自明治维新起,日本政府便一直鼓励保护各类造船行业。一战期间,日本政府补助保险业,保护制铁业并禁止造船原料出口,对输入本国的造船原料采取免税政策。一战结束后,虽废除造船补助,但随即颁布新的间接补助法,豁免船舶材料进口税以及补助全国制铁业等。以大阪铁工所和浦贺船渠株式会社等为代表的造船企业,在日本政府的支持下,成为日本本土造船企业中的翘楚。1907至1927年间,日清汽船株式会社共新增13艘大型船只,其中2艘为浦贺船渠株式会社所造、3艘^[8]由大阪铁工建造。日清汽船株式会社受益于日本政府对造船业的扶持,自身拥有的船只多数为日本本国造船企业建造。

日本政府通过资助人才培养,为日清汽船株式会社输送了大量的优质船员和技术人才;通过资助扶持造船业等与航运业息息相关的企业机构,为日清汽船株式会社等航运业经营及发展提供便利与保障。因此,日清汽船株式会社的经营与发展,和日本政府的经济扶持密不可分。

4 结语

日本政府为日清汽船株式会社采取多方面的经济

补贴,使日清汽船株式会在长江流域占据优势的同时,也加深自己对该公司的掌控。日清汽船株式会社这个自建立便带有“命令书”的公司,每一步航线增减都按政府命令书活动,每一次运营背后都有日本政府各类经济支持。在这强力的扶持之下,日清汽船株式会社迅速扩充自身实力,也成为日本在华扩张势力范围、发动侵略战争的有力武器。通过对20世纪初期日本政府对日清汽船株式会社的经济扶持研究,总结出日本政府经济助力对日清汽船株式会社及本国航运业的发展所起到的关键作用。

参考文献

- [1] (日)水野幸吉,北嚶求学社译. 汉口[M]. 上海昌明公司,1908.
- [2] 外務省外交史料館. 支那人日本品「ボイコット」一件(日支交渉前後)/日支交渉前後第七卷[DB/OL]. 日本国立国会図書館アジア歴史資料センター,1915[2024-12-26]. <https://www.jacar.archives.go.jp/aj/meta/listPhoto?LANG=default&BID=F2011100415071538410&ID=M2011100415071638413&REFCODE=B11090252600>.
- [3] 浅居诚一. 日清汽船株式會社三十年史及追補[M]. 日清汽船會社,1941:373.
- [4] 中国人民政治协商会议全国委员会文史资料研究委员会编. 文史资料选辑(第17卷):第二十五辑[M]. 北京:中国文史出版社,2019:23.
- [5] 外務省外交史料館. 帝国官吏出張及巡廻雜件/在外公館之部/領事館第五卷[DB/OL]. 日本国立国会図書館アジア歴史資料センター,1908[2024-12-26]. <https://www.jacar.archives.go.jp/aj/meta/listPhoto?LANG=default&BID=F2016112113593420430&ID=M2016112113593820449&REFCODE=B16080608200>.
- [6] 東京高等商船学校編. 東京高等商船学校六十年一覽[M]. 東京高等商船学校,1931.
- [7] 浅居诚一. 日清汽船株式會社三十年史及追補[M]. 日清汽船會社,1941:342-343.
- [8] 浅居诚一. 日清汽船株式會社三十年史及追補[M]. 日清汽船會社,1941:226-227.