

招商局与台湾研究

The Research of China Merchants and Taiwan

博士后姓名	王玉国
流动站（一级学科）名称	历史学
专业（二级学科）名称	中国近现代史
研究工作起始时间	2006年9月
研究工作期满时间	2008年8月

招商局集团有限公司博士后科研工作站

厦门大学博士后流动站

二〇〇八年八月

厦门大学博士后研究工作报告著作权 使用声明

本人完全了解厦门大学有关保留、使用博士后研究工作报告的规定。厦门大学有权保留并向国家主管部门或其指定机构送交该报告的纸质版和电子版，有权将该报告用于非赢利目的的少量复制并允许该报告进入学校图书馆被查阅，有权将该报告的内容编入有关数据库进行检索，有权将博士后研究工作报告的标题和摘要汇编出版。保密的博士后研究工作报告在解密后适用本规定。

本研究报告属于： 1、保密（）， 2、不保密（）

纸本在 年解密后适用本授权书；

电子版在 年解密后适用本授权书。

（请在以上相应括号内打“√”）

作者签名：王玉国

日期：2008年12月1日

导师签名：黄顺力

日期：2008年12月1日

摘 要

招商局从创立之初，就不是一个区域性企业，分支机构遍布全国，目光放眼世界，“招天下商，通五洲航”是招商局的宏伟志向。在百余年的时空转换过程中，招商局作为一个企业，在晚清、民国、新中国都留下了深深的历史足迹，在台湾也留下了深深的历史足迹。

在近代，台湾也受到日本和法国的侵略，招商局积极运兵赴台反抗侵略，对台防给予有力的支持。台湾建省后，招商局与台湾商务局从冲突到合作，促进台湾交通运输业的发展，进而促进台湾经济的发展。

抗日战争胜利，徐学禹的《中央训练团台湾行政干部训练班航政讲义》，不但让台湾行政干部训练班的学员对台湾航运有了基本了解，提出接收台湾应注意的问题，还为台湾接收及重建做了展望。台湾光复后，招商局又积极参与日伪船舶及敌产的接收，建立台北分局及高雄、基隆办事处，开展对台运营，开辟对台航线，运送人员物资，促进了台湾航运业的复兴与发展，加强了两岸的交流与沟通，在一定程度上为招商局 1949 年的迁台工作奠定了基础。

抗战胜利后，招商局陆续恢复长江沿海各埠分局及办事处，航线遍及南北洋沿海及东南亚各地，拥有大小船舶 490 艘，达到招商局成立以来船舶拥有量的最高点。1949 年，招商局随同国民党当局迁往台湾，迁台船舶为 92 艘，并承担了国民党当局机关、人员及物资的迁台工作。迁台后，随着形势的变化，船舶数量、分支机构、码头、员工以及航线缩减，台湾招商局实力骤减。

在大陆，招商局原设在沿海和长江的分支机构就分别归并于各地的海运局和长江航运局，形成了新中国港航业的基础。而香港招商局宣布起义，承载了继续招商局历史的重任，保留招商局的老招牌。1950 年 6 月，朝鲜战争爆发，美国第七舰队进驻台湾海峡，台湾与大陆陷入完全隔绝状态，两岸之间的一切经贸关系随之中断，台湾经济也暂时脱离大陆经济圈，走上各自发展的道路。招商局也天海各一，走上各自的发展道路。

台湾招商局，退居一隅，市场空间小，航运不景气，经营环境恶化，船舶的老化及不适应的远洋航线，人员情绪极不稳定，资金的短缺，军方的调拨等，使

其举步维艰。朝鲜战争爆发和油轮公司归并，使台湾招商局得以喘息，营运有所改善。

1954 至 1965 年间，伴随台湾经济的稳定增长，台湾招商局更新大量海轮，实力得到长足的发展，在一定程度上也促进台湾对外贸易。但海轮的更新，都由台湾招商局自行筹措，或拆解或出售旧船，或借债及以分期付款。台湾招商局的船只老旧，替台湾当局偿还美债，与更新海轮的债务负担，导致了台湾招商局的财务危机。在台湾当局的干预下，台湾招商局进行整顿，人事、财务等问题得到解决，兴建新船，积极开展对外航运。

台湾的经济进入所谓的“起飞”阶段，外贸进出口剧增，由此刺激台湾航运业的发展，作为台湾航运业老大的台湾招商局也因此得到发展。而台湾招商局，对于台湾贸易发展，经济开发，直接或间接提供不少力量，以低运价协助公私物资产品的输出，和指定任务的完成，及提供专业与技术人才，协助民营航业公司，协助台湾造船工业的起飞，若干船舶愿受较高造价在台建造。因此，台湾经济繁荣，航业发展，台湾招商局都有重要贡献。

中华人民共和国恢复联合国席位以及国际地位的提升，台湾当局的国际环境受到影响，台湾招商局对外航运亦受到影响。阳明海运公司因应成立，并将台湾招商局的资产陆续并入，直至 1995 年完全并入，阳明海运公司继承台湾招商局的资产及航运业务。阳明海运公司经过民营化，灵活掌握商机，积极参与国际航运竞争，运量、营业收入及航线都得到大幅度增长。

伴随着改革开放，招商局集团取得了第二次辉煌，已发展成为一家综合的大型现代企业集团。随着两岸关系的发展，招商局集团和阳明海运公司在航运、港口等方面有广泛的交流与合作。

招商局与台湾有着深厚的历史渊源，招商局与阳明公司同根同源、一脉相承。

关键词：招商局 台湾 阳明海运 航运

Abstract

China Merchants is not just a regional undertaking even in the beginning of its creation. Its branches are all over the country and aimed to the world. They got the magnificent ambition, which is “attract businesses from all over the world, open to navigation to continents”. During the changes of time and space over 100 years, China Merchants not only left footprints deeply in the period of late Qing Dynasty, Republic of China and People’s Republic of China, but also in Taiwan.

During the neoteric period, Taiwan was also invaded by Japan and France. China Merchants carried soldiers to Taiwan to resist aggression positively and supported powerfully. China Merchants conflicted, and then cooperated with Business Bureau of Taiwan after the set up of Provincial administration. Not only did they promote the development of Taiwan’s transportation industry but also the whole economic development of Taiwan.

Xu Xueyu was giving the lecture on "Navigation Administration teaching materials for Taiwan Administrative Cadre training class of Central Training Group" to the students in Taiwan Administrative Cadre training class before Taiwan's recovery. This lecture helped the students with the basic understanding of Taiwan's Shipping, brought forward the problems that should be paid attention to when receiving Taiwan, and made expectations for Taiwan's reception and reconstruction. And after Taiwan's recovery, China Merchants actively participated in the reception of Taiwan ,took over enemy's real estate, wrecking enemy's ships, also built up branch in Taipei and offices in Kaohsiung and Keelung, in the mean time, carrying out operations to Taiwan, opening Taiwan routes and transporting personnel and materials. All these acts promoted the rejuvenation and development of Taiwan's shipping industry, accordingly strengthened the exchanges and communication cross-strait.

After the victory of the Anti-Japanese War, China Merchants resumed port stations and offices around the costal area of Yangtze River in succession. Routes extended all over costal area of South Sea, North Sea and also Southeast Asia. And the number of vessels was 490 including small ones; the possession of the vessel achieved the highest point since China Merchants' founding. In the year 1949,China Merchants moved to Taiwan with KMT Government, and the number of vessel was 92. It took on the transport of government agencies, personnel and materials to Taiwan. After this, the number of vessels, branches, the terminal, the staff and routes were cut as the situation changed. The strength of Taiwan's China Merchants plunged.

In mainland China, the branches in the coastal and Yangtze River areas which were set up by China Merchants before were merging into the Ocean Shipping Bureau and Shipping Bureau of Yangtze River in respective areas, which formed the foundation of new China's Port and Shipping industry. But China Merchants in Hong Kong announced uprising, took on the responsibility to continue the history of China Merchants and kept the brand. In June of 1950,the Korean War broke out; the Seventh Fleet of US came into Taiwan Strait. Taiwan was separated from Mainland China completely and also the business relationships were cut out. Taiwan was divorced from the mainland economic circle and come in to the way of independent development. So did the China Merchants in the both sides.

China Merchants in Taiwan was relegated because of the small market share, stagnation of shipping; worsen of operating environment, aging of vessels and maladjustment for the ocean routes. Also the emotional instability of the staffs, lack of capital and the cannibalization by the military made it more difficult to work. The break of Korean War and the merger of Tanker Companies gave the chance of break for China Merchants and thus improved the business.

During the period of 1954 and 1965,China Merchants in Taiwan renewed many vessels accompanied with the stable development of economy; its

strength was developed and promoted the foreign trade in Taiwan to some extent. But China Merchants in Taiwan was self-financing in renewing the vessels, some were dismantled or sold the old and some were borrowing to pay by installments. The aging of vessels, repaying debts to US for Taiwan Authority and the financial burden caused by renewing vessels resulted in the financial crisis for China Merchants in Taiwan. In the intervention of Taiwan Authority, China Merchants in Taiwan reorganized and the problems in personnel and finance were solved. New vessels were built and foreign shipping was carried on actively.

Taiwan's economy entered the so-called "take off" stage, imports and exports surged. Thus stimulated the development of Taiwan's shipping industry. China Merchants in Taiwan was also developing due to this as the biggest one in Taiwan's shipping industry. And that China Merchants in Taiwan provided many forces directly or indirectly to Taiwan's economic development. They assisted the output of public and private supplies products with low prices, the completion of the tasks assigned to, provided professional and technical personnel, helped private shipping companies, assisted the take-off of Taiwan's shipbuilding industry and accepted the higher price to build the vessels in domestic Taiwan. Therefore, China Merchants in Taiwan made important contributions to Taiwan's economic prosperity and the development of shipping industry.

The international environment for Taiwan Authority was influenced by the resumption of seat in United Nations for Peoples Republic of China and its upgrade of international status. This also affected the foreign shipping of China Merchants in Taiwan. Thereby Yang Ming Group was set up and the capital of China Merchants in Taiwan was merged into in succession. Until 1995 the merger completed and Yang Ming Group inherited the capital and shipping business of China Merchants in Taiwan. Through privatization, flexibility opportunities and actively involved in international shipping competition, the shipping volume, revenue and routes of Yang Ming Group have been

substantial grown.

Along with reforming and opening-up policy, China Merchants Group has made the second brilliance, thus become a large modern comprehensive enterprise group. With the development of cross-strait relationship, China Merchants Group communicates and cooperates with Yang Ming Group in shipping, ports and other aspects extensively.

There is a profound historical origin between China Merchants and Taiwan, even the same origin, same strain between China Merchants and Yang Ming Group.

Key Words: China Merchants, Taiwan, Yang Ming Group, Shipping

目 录

1 绪论.....	1
1.1 研究背景与意义.....	1
1.2 研究现状.....	1
1.3 研究方法.....	4
1.4 研究基础.....	4
1.5 论文结构.....	4
1.6 论文不足.....	6
2 招商局与近代台湾（1895 年之前）.....	7
2.1 招商局创立.....	7
2.2 台湾建省.....	8
2.3 台湾商务局与招商局.....	11
2.4 结语.....	15
3 光复初期招商局在台湾的接收与经营.....	17
3.1 招商局配合政府接收台湾.....	17
3.2 招商局在台湾接收.....	19
3.3 招商局在台湾经营.....	22
3.4 结语.....	26
4 1949 年招商局迁台述论.....	27
4.1 招商局迁台前船舶情况.....	27
4.2 招商局迁台过程.....	29
4.3 台湾招商局船舶情况.....	33
4.4 大陆与台湾招商局并存.....	37
4.5 结语.....	39
5 台湾招商局调整时期（1950-1953 年）.....	40
5.1 台湾招商局在台初期.....	40
5.1.1 参与军事运输.....	40
5.1.2 航线及业务调整.....	41

5.1.3 美债船只被扣.....	41
5.2 朝鲜战争带来机遇.....	42
5.3 油轮公司归并.....	44
5.4 惨淡经营.....	45
5.5 结语.....	47
6 台湾招商局扩展时期（1954-1964 年）.....	48
6.1 更新海轮.....	48
6.1.1 建造“海光”、“海明”、“海上”.....	48
6.1.2 建造小型油轮“海通”、“海惠”.....	50
6.1.3 争回“海欧”、“海亚”.....	51
6.1.4 购买胜利轮“海达”、“海富”.....	52
6.1.5 出售自由轮及 N-3 轮.....	52
6.1.6 建造“海健”、“海行”.....	53
6.1.7 购买冷藏船“海仁”.....	53
6.2 财务危机.....	54
6.3 结语.....	56
7 台湾招商局革新时期（1965-1971 年）.....	58
7.1 台湾招商局整顿的背景.....	58
7.2 台湾招商局的整顿案.....	59
7.2.1 初期整顿案.....	59
7.2.2 新整顿案及其实施.....	59
7.3 兴建新船及对外航线.....	65
7.4 结语.....	67
8 台湾招商局与阳明海运公司（1972-1995 年）.....	68
8.1 阳明海运公司成立.....	68
8.2 阳明海运公司发展.....	68
8.3 台湾招商局并入阳明海运公司.....	70
8.4 结语.....	73
9 招商局集团与阳明海运公司.....	74

9.1 从香港招商局到招商局集团.....	74
9.1.1 招商局在香港的发展.....	74
9.1.2 招商局集团现状.....	76
9.2 阳明海运公司民营化.....	81
9.3 阳明海运公司现状.....	83
9.3.1 阳明海运公司概况.....	83
9.3.2 经营业务.....	84
9.3.3 阳明海运公司构架.....	84
9.4 招商局集团与阳明海运公司的合作与交流.....	86
9.4.1 蛇口集装箱码头（SCT）与阳明海运公司.....	86
9.4.2 宁波大榭码头与阳明海运公司.....	88
9.4.3 青岛码头与阳明海运公司.....	88
9.4.4 招商局集团与阳明海运公司交流互访.....	89
9.5 结语.....	90
10 招商局与台湾关系的回顾与思考.....	91
相关资料.....	93
招商局谱系.....	93
台湾招商局历任主管一览表.....	94
台湾阳明海运公司历任主管.....	96
招商局历年船舶统计表.....	97
台湾招商局各年度船舶登记数（1952-1981年）.....	100
台湾招商局各种型号营运船舶艘数及总吨位.....	101
台湾招商局各种型号营运船舶艘数及总吨位（续一）.....	103
台湾招商局各种型号营运船舶艘数及总吨位（续二）.....	105
台湾招商局各种型号营运船舶艘数及总吨位（续三）.....	107
台湾招商局货运统计.....	109
台湾招商局海事案件（1952-1981年）.....	111
台湾招商局新增及减少船舶一览表.....	113
台湾招商局新增及减少船舶一览表（续一）.....	116

台湾招商局新增及减少船舶一览表（续二）	119
台湾招商局新增及减少船舶一览表（续三）	121
台湾招商局固定资产	123
台湾招商局营业收支	126
台湾招商局外汇收入	129
台湾招商局资本支出及资金来源	132
台湾招商局资本支出及资金来源（续一）	135
招商局与台湾大事年表	138
参考文献	146
致 谢	149
博士生期间发表的学术论文、专著	151
博士后期间发表的学术论文、专著	152
个人简历	153
联系地址	154

1 绪论

1.1 研究背景与意义

招商局创建于 1872 年¹，在百余年的时空转换过程中，招商局作为一个企业，在晚清、民国、新中国都留下了深深的历史足迹，与民族、国家的命运休戚与共，始终站在时代的前列。作为在中国近现代史上最早创办的近代民族工业，它的发展对近代中国政治、经济、军事、文化等方面都曾有过重要影响。

招商局从创立之初，就不是一个区域性企业，分支机构遍布全国，目光放眼世界。在研究招商局百年发展历史中，“招商局与台湾”是一个重要的内容和课题。招商局与台湾近现代的发展有着密不可分的关系。轮船招商局创立之初，即开通台湾航线承运官物；抗战胜利后，招商局设立台北分局，在基隆和高雄分别设立办事处；1949 年，招商局总公司迁往台湾，在台北成立总管理处，随海峡两岸出现对立局面，招商局迁台部分独立发展（下文称之为台湾招商局）；1995 年，台湾招商局并入阳明海运公司。在大陆，招商局原设在沿海和长江的分支机构就分别归并于各地的海运局和长江航运局，形成了新中国港航业的基础。而香港招商局，宣布起义，回到人民的怀抱，承载了招商局的老招牌。

大陆改革开放以来，海峡两岸交流日益频繁。加强招商局与台湾关系的研究，不但有助于填补招商局历史研究的空白，加深对招商局本身历史发展进程的认识；而且有助于对台湾近现代发展的认识，同时从一个侧面加深对近现代历史的理解和对两岸关系的理解，促进两岸交流与合作。

1.2 研究现状

招商局是中国近代第一个大型民族企业，一直倍受中外学者关注，相关研究成果层出不穷，目前搜集到的直接的主要资料汇编和研究论著有李孤帆的《招商局三大案》²、沈仲毅主编的《国营招商局——七十五周年纪念刊》³、陈旭麓、

¹ 轮船招商局历史悠久，不同时期，名称亦多有变更，但始终保持“招商局”三字，为行文方便，统一简称“招商局”。

² 李孤帆：《招商局三大案》，上海现代书局 1933 年版。

³ 沈仲毅主编《国营招商局——七十五周年纪念刊》，1947 年 12 月。

顾廷龙、汪熙主编的《盛宣怀档案资料选辑》之八《轮船招商局》¹、张后铨主编的《招商局史（近代部分）》²、朱士秀主编的《招商局史（现代部分）》³、朱荫贵的《国家干预经济与中日近代化——轮船招商局与三菱·日本邮船会的比较研究》⁴、汤照连主编的《招商局与中国近代化》⁵（收入论文 35 篇）、交通部财务会计局编写的《招商局会计史》⁶、易惠莉和胡政主编的《招商局与近代中国研究》⁷（收入论文 22 篇）、胡政主编的《招商局与深圳》⁸和《招商局与上海》⁹等。直接研究招商局的论文有：汪熙的《从轮船招商局看洋务派经济活动的历史作用》¹⁰、张国辉的《轮船招商局产生与初期发展的几个问题》¹¹、夏东元 and 杨晓敏的《论清季轮船招商局的性质》¹²、李时岳和胡滨的《李鸿章与轮船招商局》¹³、陈绛的《唐廷枢与轮船招商局》¹⁴、凌耀伦的《招商局与民生公司经营管理比较》¹⁵、朱荫贵的《引进与引进后的管理——清轮船招商局与日本轮运业发展的比较》¹⁶和《论晚清轮船招商局的对外投资》¹⁷、冀满红的《近代早期企业的治理特征——以 1873 年-1911 年的轮船招商局为例》¹⁸、刘丁的《轮船招商局与晚清海防》¹⁹等。这里尤其要提及的是黄清亮在 2005 年招商局史年会提交的论文：《裂变——台湾招商局始末》，这是笔者所见第一篇论述轮船招商局与台湾的论文，较为系统地论述了招商局与台湾的关系。

此外，在对洋务运动、企业史、航运史等研究中也对轮船招商局作了许多相关论述，较为主要的有：聂宝璋的《中国近代航运史资料》第一辑（1840—1895）

¹ 陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编《盛宣怀档案资料选辑》之八《轮船招商局》，上海人民出版社 2002 年版。

² 张后铨主编《招商局史（近代部分）》，中国社会科学出版社 2007 年版。

³ 朱士秀主编《招商局史（现代部分）》，人民交通出版社 1995 年版。

⁴ 朱荫贵：《国家干预经济与中日近代化——轮船招商局与三菱·日本邮船会的比较研究》，东方出版社 1994 年版。

⁵ 汤照连主编《招商局与中国近代化》，广东人民出版社 1994 年版。

⁶ 交通部财务会计局编《招商局会计史》，人民交通出版社 1994 年出版。

⁷ 易惠莉、胡政主编《招商局与近代中国研究》，中国社会科学出版社 2005 年版。

⁸ 胡政主编《招商局与深圳》，花城出版社 2007 年版。

⁹ 胡政主编《招商局与上海》，上海社会科学出版社 2007 年版。

¹⁰ 汪熙：《从轮船招商局看洋务派经济活动的历史作用》，《历史研究》1963 年 2 期。

¹¹ 张国辉：《轮船招商局产生与初期发展的几个问题》，《经济研究》1965 年 10-11 期。

¹² 夏东元、杨晓敏：《论清季轮船招商局的性质》，《历史研究》1980 年 4 期。

¹³ 李时岳、胡滨：《李鸿章与轮船招商局》，《历史研究》1982 年第 4 期。

¹⁴ 陈绛：《唐廷枢与轮船招商局》，《近代史研究》1990 年 2 期。

¹⁵ 凌耀伦：《招商局与民生公司经营管理比较》，《中国经济史研究》1994 年 3 期。

¹⁶ 朱荫贵：《引进与引进后的管理——清轮船招商局与日本轮运业发展的比较》，《经济导刊》1994 年 6 期。

¹⁷ 朱荫贵：《论晚清轮船招商局的对外投资》，香港大学亚洲研究中心 2000 年。

¹⁸ 冀满红：《近代早期企业的治理特征——以 1873 年-1911 年的轮船招商局为例》，《暨南学报》2004 年 4 期。

¹⁹ 刘丁：《轮船招商局与晚清海防》，《四川理工学院学报》2006 年 3 期。

¹、聂宝璋和朱荫贵的《中国近代航运史资料》第二辑（1895—1927）²、汪敬虞所著《唐廷枢研究》³等。随着招商局迁台，台湾学者也加强对招商局的研究，王洸的《中华水运史》以及台湾“交通部”所编《中华民国交通史》等论著中对招商局都有专门的论述。

海外学者对招商局也有较为深入的研究，其中主要有韩国庆熙大学朴鲁俊的博士论文：《清末官督商办企业之研究：以轮船招商局为主》、美国加州大学戴维斯分校黎志刚的博士论文：《上海轮船招商局研究》及《轮船招商局国有问题（1878-1881）》⁴、《盛宣怀等与轮船招商局经营管理问题（1872-1901）》、《李鸿章与近代企业：轮船招商局（1872-1885）》⁵等相关研究。美国加州大学戴维斯分校刘广京教授的《英美航运势力在华的竞争（1862—1874）》⁶、哈佛大学东亚研究中心费维恺教授的《中国早期工业化——盛宣怀（1844-1916）和官督商办企业》⁷、美国加州洛杉矶奥克斯登特尔学院陈锦江教授的《清末现代企业与官商关系》⁸等论著中对招商局也有所论述。

中外学者从不同的角度对招商局的主要人物、历史发展、经营管理等进行深入系统的研究，为招商局研究打下了较为坚实的基础。从整体上看，虽然已有不少的成果，但与招商局在近代中国经济发展上的地位仍不相称，而且招商局历史内涵深厚，涉及面也相当广泛，有着广阔的研究领域和研究空间。尤其是招商局与台湾的关系，目前仅见黄清亮一文，但该文侧重于招商局迁台之后的情况描述，并且其不足之处是缺乏原始档案资料作为支撑。招商局与台湾关系的研究不足，原因是多方面的：（1）招商局历史悠久，档案资料丰富，各种原始档案资料的相当部分没有得到开发利用；（2）由于历史的原因，招商局档案资料收藏分散，散布在大陆北京、南京、上海、深圳等地，尤其是迁台之后大量档案资料在台湾收藏，查阅不便；（3）近年来两岸交流虽然加强，但以往的长期海峡阻隔影响了深入开展的研究。因此，本研究有进一步探讨的必要。

¹ 聂宝璋：《中国近代航运史资料》第一辑（1840—1895），上海人民出版社 1983 年版。

² 聂宝璋、朱荫贵：《中国近代航运史资料》第二辑（1895—1927），中国社会科学出版社 2002 年版。

³ 汪敬虞：《唐廷枢研究》，中国社会科学院出版社 1983 年版。

⁴ 黎志刚：《轮船招商局国有问题，1878—1881》，易惠莉、胡政主编《招商局与近代中国研究》，中国社会科学出版社 2005 年版。

⁵ 黎志刚：《李鸿章与近代企业：轮船招商局（1872-1885）》，易惠莉、胡政主编《招商局与近代中国研究》，中国社会科学出版社 2005 年版。

⁶ 刘广京：《英美航运势力在华的竞争（1862—1874）》，上海社会科学院出版社 1988 年版。

⁷ 费维恺：《中国早期工业化——盛宣怀（1844-1916）和官督商办企业》，中国社会科学出版社 2002 年版。

⁸ 陈锦江：《清末现代企业与官商关系》，中国社会科学出版社 1997 年版。

1.3 研究方法

本研究将在吸收借鉴学术界对招商局及台湾研究的已有成果，充分挖掘招商局未被学界所利用的相关原始档案资料，将招商局与台湾放在特定的历史环境条件下，深入考察两者的相互关系，并期望以此考察招商局对中国近现代政治、经济、军事、对外关系等方面的影响及意义。

1.4 研究基础

在招商局集团领导的大力支持下，本人在中国国家图书馆、中国第一历史档案馆、中国第二历史档案馆、招商局档案馆、厦门大学图书馆、台湾“中央研究院”近代史所档案馆、台湾“国史馆”、台湾阳明海运股份有限公司、台湾“国家图书馆”等地查阅相关档案资料，掌握第一手原始档案资料，为研究奠定了坚实的基础。

1.5 论文结构

招商局与台湾有着千丝万缕的联系，在政治、经济、军事等方面促进台湾的发展。透视招商局与台湾的关系，可以看出招商局对中国近现代的政治、经济、军事等方面的影响重大，对中国近代化意义深远。根据目前掌握文献资料情况，本研究基本结构如下：

- 1 绪论
 - 1.1 研究背景与意义
 - 1.2 研究现状
 - 1.3 研究方法
 - 1.4 研究基础
 - 1.5 基本结构
 - 1.6 论文不足
- 2 招商局与近代台湾（1895 年之前）
 - 2.1 招商局创立
 - 2.2 台湾建省

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