



簡論三、四十年代中國民航事業的合資經營

鄭會欣

香港中文大學中國文化研究所

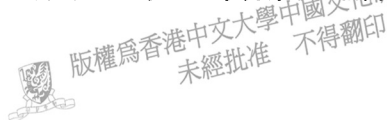


引言：中國民航事業的起步

中國民用航空事業是伴隨著外資的輸入而發展的。近代中國缺乏資金，科技落後，發展民用航空事業必須依靠吸引外資；而中國幅員遼闊，市場廣袤，發展民航極具潛力，所以歐美各國都對中國的航空事業相互競爭，力圖在中國建立航線、出售飛機、合辦公司。本文主要依據原始檔案資料，對於三、四十年代幾家合資經營最具代表性的民航公司，如中國航空公司、歐亞航空公司和中蘇航空公司，在股份分配、人事安排、經營管理以及飛行路線等方面的史實，作一簡要的敘述；並試圖在此基礎上，對於引進外資與維護主權這一問題，進行初步的探討。

由於第一次世界大戰期間飛機、飛艇發揮了顯著的威力，因而戰後歐美列強均積極發展軍事航空。與此同時，各國的民用航空也有了長足的進步，1918年美國始創空中郵運，1920年英國開闢英國與歐洲大陸之間的空運。此後空運便成了一項新興的事業，航空科學技術的發展極為迅速。其間歐美先進國家相繼成立各自的航空公司，辦理空中交通，中國的民用航空事業就是在這種背景下開始起步的。

1919年1月，北京政府交通部在一份籌辦航空事宜的呈文中指出，近年來歐美各國利用飛機運載客貨，與海運相比，其神速無可比擬，因此中國應該一面籌辦航空事宜，一面則應擬訂航空法規，對各國飛機飛航中國有同一待遇，以免後患。1920年初，交通部屬下的籌辦航空事宜處曾擬訂過以北京為中心的全國五大航空線計劃，分別是北京—廣州的京粵線、北京—上海的京滬線、北京—成都的京蜀線、北京—哈爾濱的京哈線以及北京—庫倫的京庫線。然而由於財政支絀，政局混亂，這五條航線除了京滬線的北京—天津和北京—濟南航線曾先後投入營運外，其他線路均未開通。¹



¹ 參閱姚峻(主編)：《中國航空史》(鄭州：大象出版社，1998年)，頁28-29。



中國航空公司的演變

中國的民航事業主要還是在南京國民政府成立之後才逐步發展的，此時亦正是經濟危機蔓延全球之際，歐美各國為了擴充軍備、傾銷物資，紛紛計劃開拓和擴大歐亞之間的空中航線，中國這個巨大的市場便成為各國民航資本競相爭奪的目標。

1928年6月，國民政府交通部部長王伯群採納了航政司科長聶開一關於以中國人為主、利用外資購買飛機並利用外國人來開闢航線的建議，在部內設立了航空籌備委員會，研究發展民用航空事業的計劃，並於次年成立了滬蓉航空線管理處，從國外購買了四架小型客機，聘請數名外籍和中國機師，計劃經營上海—南京—漢口—宜昌—重慶—成都之間的航空運輸。然而由於種種原因，管理處成立一年多來只開辦了上海—南京的航線，而且飛飛停停，航班極不正常，上海至漢口之間的航線雖經多次試航，但始終未能正式通航。

與此同時，國民政府鐵道部部長孫科卻與美國寇蒂斯 (Curtiss) 集團屬下的美國航空開拓公司 (Aviation Exploration Inc.) 洽談，美國公司提出可向中國政府提供資金，發展中國的商業航空，但條件是要換取中國全部郵件及旅客運輸的壟斷權，並建議成立中美合營的航空公司。公司額定資本1,000萬美元，其中美方擁有60%的股份，其餘40%的股份則為中方所有。1929年4月15日，國民政府公布《中國航空公司條例》，特派孫科為公司理事會的理事長。4月17日，孫科以籌建中的中國航空公司理事長的身分與美國航空開拓公司代表羅伯遜簽署了《航空運輸及航空郵務合同》等協定。根據這些合同，公司可計劃發展全國商務郵務航空事業，投資經營全國商務客貨運輸等項業務，而美國航空開拓公司則取得了開辦上海—南京—漢口、南京—徐州—濟南—天津—北平及漢口—長沙—廣州三條航空郵務航線的專利權。²

由於中美合營航空公司的內容明顯違背了國民政府剛剛通過的有關合資企業中方股份必須佔百分之五十以上這一原則，而且合同還明文規定由一個外國公司承攬中國的郵件運輸，並且不受任何空中交通管制，再加上孫科的這一舉動又侵犯了政府其他部門的權益 (孫科是鐵道部部長，而民航事業原本應屬於交通部管轄)，從而引起全國各界人士、其中也包括政府某些上層人物的極大不滿。5月14日，中華航空協進會對此發表聲明，公開譴責這一嚴重侵犯中國領空和主權的行徑。聲明指出，《合同》「內容幾乎專以保障美商營業為利益前題〔提〕，而於危害國防、喪失利權之處毫不慮及。若任其實行，小則損失權利，使我國航空事業永受人操縱而不能自立；大則啟列強攘奪我領空權之競爭，為東亞大戰之導火線，以我國運為犧牲」。聲明最後

² 參閱王開節：《我國民用航空事業發展簡史》(臺北：中國交通建設協會，1955年)，頁9-11。

大聲呼籲：「全國同胞奮起，力爭抗議取消，以免將來之無窮禍害。」³ 剛剛當選為國民黨中央政治會議候補委員的朱家驊(後任交通部部長)也上書中央政治會議，他認為，「航空權關係國家主權及國防軍事甚鉅，按照國際航空條約之規定，各獨立國對於本國航空有完全獨享之主權。又凡公司如非遵守所在國法律，不得在該國經營航空事業」。然而該公司是在美國註冊，受美國法律保護，整篇合同內沒有一個字提及遵守中國的航空法律，實在是對中國航空主權及國防軍事的嚴重侵犯。⁴ 除了主權之外，中國在經濟上的損失也極為嚴重。合同規定，所有沿線各地場站均由中國供給，美方自備飛機及人員，負責飛航；中方則按飛機可載的重量予以津貼，並擔保每日飛行3,000英里。譬如開航初期三個月間，飛機每日至多飛行1,000多英里，中方實際收入(郵件及客運)平均每日還不到600元，而美方則僅依照實飛里程計算，每日酬金折合國幣即已達3,900餘元，超過中方收入五倍以上，若美方再要求3,000英里之擔保，中方損失更不堪設想。⁵ 1929年12月交通部科長聶開一、技正錢春祺奉命接收中國航空公司，對於中美航空郵務合同之危害更是深有體會。隨後聶開一在致交通部的一份呈文中報告，「該合同規定允許美方立於包辦者之地位，而又予以專利，收入之計算既訛，酬金之給予尤濫，實有喪失空權及影響郵務之危機」；「現在合同履行已逾半年，開航將近兩月，證以公司方面迄無他種良好之建樹，而財源奇絀，權責支離，美方之苛求不已，郵方之應付日艱，其為失策，已不待言。尤可怪者，所謂六釐空港金幣借款合同，竟規定美方為處分抵押品得收執我國之土地。而合觀所謂關於學校製造及運輸之合同，是美方得在各空港為根深蒂固之建築，以經營各種之航空附屬事業，而為美人在我國境內謀百年長久之計，其失策實更有甚於郵運合同」。⁶ 為此他建議立即取消中美航空郵運合同，以維護國家權益。

在全國輿論一片反對聲中，同時又經實踐證明原合同確實存在種種弊端，孫科不得不辭去中國航空公司理事長的職務。1930年1月，中國航空公司召開會議商討善後辦法，中方理事一致主張撤銷原合同。其時美國航空拓展公司已將其所有權益出讓給美商飛運公司(China Airways Federal Inc.)，交通部於是奉令與該公司代表協商修改合同的辦法。經過三個多月的談判，雙方終於在1930年7月8日同意取消原合同，

³ 〈中華航空協進會對於中國航空公司與美商簽訂合同之意見〉(1929年5月14日)，中國國民黨黨史委員會藏檔：政007/33。

⁴ 朱家驊：〈對於中國航空公司與美國航空發展公司所訂航空郵務合同之意見書〉(1929年6月23日)，中國國民黨黨史委員會藏檔：政007/33。

⁵ 王開節：《我國民用航空事業發展簡史》，頁55。

⁶ 〈聶開一關於取消中美航空郵運合同以挽利權而維郵政呈〉(1929年12月13日)，載中國第二歷史檔案館(編)：《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第一編「財政經濟」(九)(南京：江蘇古籍出版社，1994年)，頁461。

並修正簽訂新的中美航空郵運合同。⁷原中國航空公司亦同時宣告結束，另由交通部與美國飛運公司組成新的航空公司，新公司仍稱「中國航空公司」(China National Aviation Corp.)，⁸屬交通部管轄。交通部將原屬下的滬蓉航空線管理處及前中國航空公司的資產移交給中航，美商中國飛運公司也將原先投入的資金交出，作為中美雙方對中航的第一批投資。與原先那份合同相比，新成立的中國航空公司最重要的特點是，公司資本定為國幣1,000萬元，共分為10,000股，其中中方佔55%，美方佔45%；公司董事會由七人組成(中四美三)，其中董事長和副董事長兼總理由中方擔任，另由美方一人任副董事長；新合同有效期定為十年，期滿後經雙方同意得再延長五年；新公司仍繼續經營滬蓉、京平和滬粵三條航線。中國航空公司是民國時期國家最重要的民航企業，不管是在平時還是在戰時，它都為推動和發展中國的航空事業發揮了極其巨大的作用。因此，中國航空公司的成立亦即標誌著中國的民航事業開始步入一個嶄新的發展階段。

德國資本與歐亞航空公司

就在美方與中方洽談成立合資公司的前後，德國資本也將觸角伸向了中國。此時德國積極在華開闢市場、尋找投資對象，這是與當時的國際背景、特別是與德國的國內環境密切相關的。

德國在第一次世界大戰失敗後雖然國力受到巨大的打擊，然而其欲圖稱霸世界的野心不但沒有削弱，反而更加加強。由於《凡爾賽和約》明文規定禁止德國成立空軍，以致德國在發展航空事業方面受到極大的限制。為了維持並發展自身的航空製造能力，德國政府不斷制定一些優惠政策，鼓勵德國廠商向海外投資，與其他國家合資成立航空公司和飛機製造廠。對於德國來說，這樣既可以開拓海外市場，同時本國的航空技術又不致中輟，亦可以保證日後德國重整空軍時保持其必要的製造能力，而中國則正是德國心目中的理想合作夥伴。

1928年9月，國民政府剛剛成立後不久，德國漢莎航空公司(Deutsch Lufthansa A.G.)就通過外交部向交通部建議中德雙方合作，創辦溝通歐亞兩大陸間空運的航空公司。國民政府當時主要是想利用外資成立一個飛機製造工廠，而漢莎公司只專營空運，並不製造飛機，與政府的原意相去甚遠，因此談判拖延了一段時間，直到1930年2月21日雙方代表才在南京簽訂了《歐亞航空郵運合同》。⁹這一合同對於中方

⁷ 交通部與美國飛運公司訂立合同原文見瞿韶華(主編)：《航空史料》(臺北：國史館，1991年)，頁207-18。

⁸ 《中國航空公司章程》(1930年7月27日)原文可參閱《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第一編「財政經濟」(九)，頁475-82。

⁹ 合同原文可參見同上書，頁467-73。

來說是相當有利的，譬如說新成立的合資公司必須完全遵守中國的有關法律(第一條)；公司的股份中方佔三分之二，而此三分之二中的半數須由德方按年息七釐墊借，墊借款項除以相等金額之股票擔保外，並無其他條件(第二、三條)；公司的管理權及監察權屬於董事會和監察會，而公司董事和監察人中的三分之二均為中國人，而且董事長、總經理及其他行政業務人員亦均由中國人擔任(第四條)；技術方面雖暫由德方負責，但規定只有三年時間，在此期間內德方有義務為中方訓練各種航空郵運人才(第七條)。1931年2月1日，中德合辦的歐亞航空公司(Eurasia Aviation Corp.)正式成立，並於同年5月31日正式開航。

根據中德雙方簽定的合同，歐亞公司主要經營三條從中國出發、經過蘇聯前往歐洲的航線，分別是滬滿線(上海—南京—濟南—北平—林西—滿州里)、滬新線(上海—南京—洛陽—西安—蘭州—酒泉—迪化—塔城)和滬庫線(上海—南京—天津—北平—庫倫)。然而開航以來歷盡波折，均未實現開通橫跨歐亞兩大陸國際空運幹線的目標，因此只能改向中國內地開闢航線。¹⁰

歐亞航空公司成立之後不久，中德兩國之間又開始為合資成立飛機製造廠而進行洽商。雙方的初步意向是：新建的飛機製造廠由中德合資創辦，其股份按中二德一的比例分攤，德方負責提供建廠所需的全部機器設備，並為中方培訓工程技術人員，中方則保證每年購買該廠一定數量的飛機。在得到蔣介石的同意之後，中德雙方代表於1934年3月開始在上海舉行談判，並於9月29日簽定了《中德合辦航空機身及航空發動機製造廠股份有限公司合同》。¹¹

從這份合同可以看出，¹²其主要內容與歐亞航空公司的條款基本相同。比如新成立的飛機製造廠定名為「中國航空器材製造廠股份有限公司」，由中國的財政、交通二部和航空委員會與德國的容克斯公司(Junkers Aircraft Co.)合辦(第一條)；公司股本定為國幣300萬元，分為3,000股，其中中方佔2,000股，德方為1,000股，若日後擴大股本時亦按此比例增加(第六條)；公司董事會包括九名董事和三名監察人，亦按中二德一之比例組成，其中董事長和總經理必須由中方擔任，副經理則由德方選派(第二十一至二十三條)。這個合同在原則上對於中方還是有利的，為此中方談判

¹⁰ 有關歐亞航空公司的經營情形可參閱姜長英：《中國航空史》(臺北：中國之翼出版社，1993年)，頁103-5。

¹¹ 馬振犢、戚如高：《友乎？敵乎？——德國與中國抗戰》(桂林：廣西師範大學出版社，1997年)，頁238-39。

¹² 《中德合辦航空機身及航空發動機製造廠股份有限公司合同》(1934年9月29日)共十二章三十三條，合同原文藏中國第二歷史檔案館中央信託局檔案：三一八(2)/549；又載中國第二歷史檔案館(編)：《中德外交密檔(1927-1947)》(桂林：廣西師範大學出版社，1994年)，頁394-406。

版權為香港中文大學中國文化研究所所有
鄭會欣 未經批准 不得翻印

代表、歐亞航空公司總經理李景樞在致蔣介石的一份呈文中特別強調說，該合同「大致尚與我方有利無害，而對於應由德方負責擔保（一）可以養成我方技術人員；（二）可以使能獨立自行製造兩點，尤為難能可貴」。¹³

1935年9月20日，中國航空器材製造廠在上海召開發起人會議，會議選出董事會人員，並通過公司章程及董事會議事規則。¹⁴然而在公司選址問題上雙方又出現分歧。此時日本侵華的野心昭然若揭，中國方面已開始暗中進行抗戰準備，因而極力主張工廠建在四川，但德方則以交通不便為理由，堅持在長江下游尋覓地點。幾經磋商，最後雙方才取得折衷的意見，將廠址定於江西的萍鄉。1936年8月，該廠正式掛牌成立，中方並派遣工程技術人員赴德國實習。然而不久抗戰即全面爆發，戰火很快便波及到江西，建廠工程雖然已完成一半，但也被迫停頓，奉命將所有設備轉移到大後方，並主要利用這些設備在雲南的昆明創辦了飛機零件裝配廠，¹⁵這倒是對戰時中國空軍力量的加強發揮了重要的作用。

至於歐亞航空公司也隨著形勢的發展而出現了變化。抗戰爆發後中德關係日益疏遠，特別是第二次世界大戰爆發後，德國下令禁止向中國輸入軍火，兩國關係更趨緊張。1941年7月，德國正式承認汪偽政權，中國政府隨即宣布與德國斷絕外交關係。7月29日，中方宣布解僱所有歐亞公司內的德籍人員，收歸自辦；後來交通部與空軍鑒於歐亞公司維持困難，決定將其改組為中央航空運輸公司，資本定為國幣2,000萬元（其中政府至少認購55%以上），若有必要得隨時增資。並擬具組織大綱，經行政院第603次會議修正通過。¹⁶1943年3月6日，新公司在空軍的協助下接收了前歐亞航空公司的全部資產，並由空軍補充飛機，交通部補充經費，這就是後來與中國航空公司齊名的中央航空公司（Central Air Transport Corp.）。

英、法與中國民航事業

長期以來，英國在華利益一直居於列強之首，然而自二十年代起，美國、日本、德國的對華投資急劇上升，這種變化反映在民航事業的利益分配上就格外明顯。除了

¹³ 〈李景樞關於中德合辦飛機製造廠談判情形致蔣介石呈〉（1934年6月），中國第二歷史檔案館藏中央信託局檔案：三一八（2）/548；又載《中德外交密檔（1927-1947）》，頁385。

¹⁴ 《公司章程》（共六章二十九條）和《董事會議事規則》（十四條）均見中國第二歷史檔案館藏中央信託局檔案：三一八（2）/549；又載《中德外交密檔（1927-1948）》，頁412-16。

¹⁵ 參見William C. Kirby, *Germany and Republican China* (Stanford: Stanford University Press, 1984), pp. 200-201；馬振犢、戚如高：《友乎？敵乎？》，頁238-42。

¹⁶ 〈行政院關於取消歐亞航空公司創立中央航空運輸公司訓令〉（1943年3月1日），載中國第二歷史檔案館（編）：《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第二編「財政經濟」（十）（南京：江蘇古籍出版社，1997年），頁646-47。

早期英國財團曾向北京政府出售過飛機外，¹⁷ 後來在華合辦航空公司、開闢空中航線均無英國人參與。英國政府對於這種狀況自然極不滿意，一旦遇到機會，就會想方設法加以改變。

1936年3月，英國皇家航空有限公司開辦檳榔嶼至香港間的航空郵運，國民政府航空委員會與參謀本部經過詳細會商，認為該航線勢必經過我國領空，要求外交部向英國大使館提出交涉。但是英國大使館堅稱該線係屬繞線飛行，並不跨越中國領土，因而成為一樁懸案。1937年3月，英國駐華大使在晉謁軍事委員會委員長蔣介石時又提出兩點希望：(一) 准許檳榔嶼與香港間飛行的皇家航空線飛機經過中國領空；(二) 准許開辦港滬航空，將現在檳榔嶼香港間航空線由香港展至上海。蔣介石當時表示，第一點可以考慮，第二點因某種關係應予緩議。嗣後英國大使一再向外交部追問，經外交部函由航空委員會呈奉軍事委員會批：「英國開辦檳榔嶼至香港航空線路原則上同意，但須英方以書面將航線經過地點通知我國核定後再議。」於是英國外交部即將擬定之兩條航線函告中方：(一) 檳榔嶼、西貢、土倪、廣州灣，飛越海南島及雷州半島，直達香港，中間經過中國領空；(二) 檳榔嶼、西貢、土倪、香港間直接飛行，必要時經過中國領海及香港之南暨西南各島嶼，惟如與暹羅談判成功，則擬採用曼谷、烏杜拉、義安、廣州灣線，飛經雷州半島而達香港。此函經由軍事委員會發交航空委員會邀同參謀本部及交通部會商，決定對於第一線未便同意，第二線可予同意，但附加條件是「英國皇家航空有限公司在由義安至廣州灣間，及由河內至廣州灣間，並由廣州灣至香港間作一直線，飛越雷州半島而並不降落」，有效期定為五年。12月18日經英國駐華代辦將上述決定各點與中國外交部正式換文，此案方告一段落。¹⁸

抗戰爆發後，日軍迅速侵佔了東南沿海大片領土。中國為了堅持抗戰，爭取國際援助，因而急需開闢西南的交通運輸線。除了鐵路、公路運輸之外，開闢空中航線也是一個重要內容。由於當時印度支那的緬甸、印度和越南分別是英國和法國的殖民地，因此要想開闢至東南亞各國的航線，首先必須取得其宗主國的同意。

1938年2月，中國政府開始與英國駐華大使館洽商有關開闢中緬航線的具體事務。英國方面當時表示允許中國的航空公司開闢自昆明至阿恰布或仰光的航線，但同時

¹⁷ 如1919年交通部籌辦航空事宜處曾與英商福公司 (Peking Syndicate, Ltd.) 簽訂合同，向英國購買愛弗羅 (Avro) 式小型飛機兩架和漢德利·佩琪 (Handley Page) 式大型飛機六架；同年陸軍部又與英國的維克斯 (Vickers) 飛機公司訂立180萬英鎊的飛機借款，其中130萬鎊借款用來購買150架英國製造的各式飛機，其餘借款則作為陸軍部屬下的航空辦事處之行政經費。參見王開節：《我國民用航空事業發展簡史》，頁2-3；姜長英：《中國航空史》，頁94。

¹⁸ 〈外交部辦理英國皇家航空有限公司飛機經過我國領空情形致行政院呈〉(1937年12月22日)，載《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第二編「外交」，頁547-48。



也必須同意英國的航空公司依照同一線路開線通至昆明，並於情勢許可時將航線擴展至香港和上海。交通部根據以往政策，要求英方先准許我方通航，至於英方所提關於參加該線航行之事，則主張照中國、歐亞兩公司成例，以合組中英航空公司的方式辦理。然而屢經磋商，卻一直沒有取得雙方同意的辦法。11月間交通部奉蔣介石密電：「關於中緬通航一案，頃准英大使館面交節略一件，仍請中國政府先准英籍公司通航昆明，並俟情形許可時展至香港上海，至於日後合組中英航空公司，亦可贊同。中意以為此時只要能合組公司，即允其延長至香港與上海。」於是交通部重與英方洽商，歷經往返交涉，於1939年1月24日經雙方同意，由中國外交部與英國大使館正式交換照會，暫取雙方對飛為臨時辦法。¹⁹ 2月28日，中國航空公司正式開闢昆明至仰光的航線，交通部部長張嘉璈並隨第一班航機親自前往仰光主持通航儀式。

太平洋戰爭爆發後，日軍攻佔緬甸，開辦不久的中緬航線又被迫中斷。為了爭取得到盟國的各項援助，中國政府又積極尋求開闢新的國際航線。1942年3月27日，中國政府與英國駐華大使館又為關於中印通航事宜進行換文，「聯合王國政府現同意中國航空公司，或為聯合王國政府所認可之其他中國公司，在下列辦法之規定下有權立即開辦一航空線載客、運貨、運郵，由重慶至加爾各答，中經昆明、臘戍、吉大港，或經昆明、臘戍、仰光及吉大港，或同時採用兩線」。英國公司「在原則上應可開辦自加爾各答至昆明，及在同線上往返之航空運輸業務，且於情況許可時，自昆明展至香港及上海」。²⁰ 當時中國政府的立場十分明確，即開闢新航線必須是以民用航空公司的面貌出現，不含軍事內容；但英國政府卻公開要求開闢軍用航線。1943年2月19日英國軍事代表團來函，要求在定疆、阿薩姆及昆明、重慶、成都間闢一定期航運線，專為軍用性質，以運輸物品供給英國在華工作機關。為此航空委員會、外交部、交通部專門派員討論，並形成決議：「倘任其以軍用機名義自由飛行國境，我方勢難探知其內容，更無法限制其數量，殊礙我方權益。」為便利雙方運輸，並確定航線、限定時間、便於控制約束起見，中方再次提議組織一中英航空公司，並參照中美（即中航）、中德（即歐亞）、中蘇航空公司合同之優劣各點，擬具了一份中英航空公司草約，作為將來與英方談判開闢中印定期航線的根據。行政院院長孔祥熙參閱各方意見之後在致蔣介石的密電中認為：「原擬意見當屬妥適，合約草案亦甚完善，擬請准如所議辦理。」²¹ 然而很可能是因為英方認為戰時組辦商業公司風險太大，所以對於合資成立航空公司不感興趣，因此直到抗戰勝利前英國方面都沒有加緊進行組建合資公司的談判。

¹⁹ 〈外交、交通部呈行政院擬闢設中緬航線事〉（1939年1月30日），載《航空史料》，頁425-26。

²⁰ 〈外交部致英國大使館換文〉（1942年3月27日），載同上書，頁438-40。

²¹ 〈航空委員會等研擬核議開闢中印定期航線一案意見呈電〉（1943年4月），載《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第二編「外交」，頁560-66。

在與英方洽商開闢西南國際航線的同時，中國政府也積極與法國政府協商，準備打通通往越南的國際航線。1937年11月23日，國民黨元老李石曾與法國航空公司總經理阿立格在巴黎簽訂了一份合作經營自河內經香港至廣州，以及河內經昆明至長沙兩航線的合同，經行政院第355次會議決議：「一、法國航空公司經營河內香港線，其在我國領土上空飛行，及危急時在我國領土降落，一切均照英帝國航空公司河港線辦法辦理；二、與法合資設立中法航空公司，按照中國、歐亞兩公司成例，遵照中國法律辦理，經營昆明、長沙等地航空線。」²²次日，交通部航政司司長何墨林在致法國航空公司代表穆岱的信中進一步強調，中法航空公司應由中法雙方出資經營，其中交通部投資額至少應佔該公司資本總額的55%；如中法航空公司未能於六個月內組織完成，則六個月終了之日，所予法國航空公司暫營河內昆明航線之准許當然撤銷。²³當時中國政府考慮的是，萬一漢港、港渝兩線遭受敵機威脅而不得不停航時，仍能經由渝昆、昆河兩線與河港線之聯運，維持內地與香港的空中交通。²⁴然而法國方面卻認為「值此抗戰時期，合組公司，未合時宜」，提議原有河港線航班，照舊維持飛行，但由該線加開第二航班，中方則應按飛行公里數予以津貼。中國政府則主張將該河港線展設至昆明，並同意按一般航空營運成本，對法方所擬增開之第二航班予以津貼。²⁵最後中法雙方簽訂《開闢昆明河內香港航空線合同》，規定法國航空公司每星期在昆明、河內、香港間開行往返航班各一次，中國交通部允參加該航線之開闢、維持及營業，並給予法國航空公司每年營業款250萬法郎之保證金。²⁶然而這一合同簽訂後不久，1940年6月，法國在歐洲戰場上戰敗投降，成立了傀儡政權；在越南，法國殖民當局屈從於日本的壓力，扣壓存放在越南的中國戰略物資，停止中越運輸。9月22日，法國維希政府更與日本簽訂法日協定，同意日方假道越南向中國進攻，這條開設不久的空中航線也就完全停航了。

中蘇航空公司的成立

蘇聯是抗戰爆發後最早向中國伸出援助之手的國家。「八一三」淞滬抗戰爆發之後不到十天，中蘇兩國就正式簽訂了互不侵犯條約，隨後蘇聯開始向中國提供大量飛機、

²² 〈行政院抄送議決中法合作經營自河內經香港至廣州等航線案公函稿〉(1938年3月24日)，載《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第二編「財政經濟」(十)，頁613。

²³ 〈何墨林與法國航空公司代表往來函〉(1938年3月)，載同上書，頁614。

²⁴ 〈抗戰五年來之交通〉(1942年)，載同上書，頁78。

²⁵ 〈張嘉璈抄送中法航空合作事宜提案致魏道明函〉(1940年3月4日)，載同上書，頁620-21。

²⁶ 〈張嘉璈報告與法方磋商中法航空合作及擬訂合同情形致行政院呈〉(1940年4月15日)，載同上書，頁622-23。



坦克等軍事裝備和戰略物資，並派遣軍事顧問和志願飛行員前往中國直接參戰，對於中國軍民堅持抗戰予以極大的支持。

由於日寇入侵，東南沿海大片國土淪陷，中國與外界的聯繫嚴重受阻，國民政府急於開闢西北的空中通道，迫切希望得到蘇聯的援助。而長期以來無論是沙俄帝國還是蘇聯政府，對於新疆都懷有領土野心，視新疆為其勢力範圍。特別是三十年代之後，新疆督辦盛世才靠攏蘇聯，奉行一面倒的政策，蘇聯實際上已成為主宰新疆的主要力量。此時蘇聯出於戰略上的需要，亦極樂於藉此機會打通與中國的聯繫，並進而開闢歐亞兩大洲之間的航線。因此自1938年春開始，中國交通部即派代表與蘇聯中央民用航空總管理局的代表，就合資成立航空公司、開闢兩國間的航線展開談判。其後因蘇方談判代表不斷更換，以及雙方對於具體細節存在分歧，以至談判遷延日久。1938年9月，交通部與蘇聯駐華大使商訂合作辦法九項，提呈行政院第383次會議通過照辦，並奉國防最高委員會常務委員會第100次會議修正通過。後交通部奉行政院令將兩點修正意見轉告蘇方：(一)中國政府在國境內該公司專利航線上應保留非營利之航行絕對自由；(二)該公司如不能按期飛航，交通部應即有權自行舉辦。沒想到蘇方不但對於中方意見表示不能接受，而且還提出兩點反要求：(一)蘇方對於前次修正案規定公司設董事長及總經理各二人，由雙方分別指派各一人，會同管理公司事務一節認為不妥，要求仍按原議由中方指派董事長，蘇方指派總經理；(二)合約有效期請改為建築開始期之二年以外有效十年以上。在這種情況之下，交通部「明知蘇方主張與院議核定原則不盡相符，但為求本案得以早日解決，藉副雙方政府之願望起見，不得不本協調精神折衷決定」。²⁷ 9月6日，交通部部長張嘉璈約見蘇聯駐華大使館參贊、蘇聯中央民用航空總管理局代表，告知中國政府對於合約草案業已核定。9月9日，雙方代表在重慶正式簽訂了《中蘇關於組設哈密阿拉木圖間定期飛行合約》，²⁸ 合約雙方同意設立哈密與阿拉木圖間(經由伊犁及迪化)往來定期飛航，並為此而合組一中蘇航空公司(俄文簡稱為HAMI-Atd，中文為「哈阿」)。該公司僅限合約雙方參加，合約結尾還特地加以註明「密件不得發表」。

由於中蘇航空公司成立於特殊時期，飛行的航線又橫跨兩國，因此與中國航空公司和歐亞航空公司相比，中蘇航空公司有許多明顯的不同，特別是在股份分配與公司管理方面，中方作了相當大的讓步。如公司之法定股本為美金100萬元(後來增加到180萬美元)，由雙方平均認購，即每方認購上述法定股本百分之五十(第三條)；公司由董事會監督管理，董事會設董事六人，由交通部(中方)和中央民用總管理局

²⁷ 〈交通部部長張嘉璈於行政院會議提案有關中蘇通航事〉(1939年8月28日)，載《航空史料》，頁347-49。

²⁸ 該合約全文暨附件收於《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第二編「財政經濟」(十)，頁655-65。

(蘇方)各指派三人，董事會設董事長、副董事長各一人，由董事中互選之，並由董事中互選總經理、協理各一人。公司成立後頭兩年，董事長及協理由中方擔任，副董事長及總理由蘇方擔任，其後有關公司之組織形式則由雙方協商同意而決定(第四條)；公司按雙方國內關於註冊的法律，將股本平均分為兩部分，分別在中蘇兩國註冊登記(第五條)；雙方按互惠原則，准許公司的飛機免費使用各該國境內沿航線現有的飛機場及降落場，並准許在雙方國境內使用現有的無線電臺、電報及電話設備、機場勤務、無線電定向器及氣象設備(第十條)

1939年12月5日，哈密—阿拉木圖航線正式通航，全線航程1,514公里，每周一班，使用三架里-2型運輸機。開始處於建設時期營業並不繁忙，而且多飛於蘇聯與新疆區間，即阿拉木圖—伊寧段和阿拉木圖—迪化(即今烏魯木齊)段，而哈密—迪化段和哈密—伊寧段的飛行次數則較少，兩者相比幾乎相差一半。²⁹中蘇航空公司通航之際也正是第二次世界大戰爆發之時，其後不到兩年又爆發了蘇德戰爭，經營上遇到種種困難，國際運輸受到嚴重阻礙，而且沿線地區及各城市人口稀少，經濟文化均很落後，雖然已盡量減少飛行班次，但運輸量僅為飛機載量的七成左右，因此營業多年一直虧損甚大。據有關資料統計，自1939年至1946年，該公司飛機共運輸旅客2,370人次，貨物1,088噸，郵件87噸，³⁰遠未達到中蘇雙方所預期的目標。

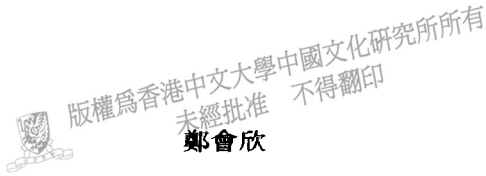
然而除了經營和技術方面的困難外，最大的問題還是來自於雙方政治上的摩擦。蘇德戰爭爆發之後，新疆督辦盛世才開始轉而投靠重慶政府，中央對新疆的控制有所加強，而與蘇聯的關係則逐步惡化。歐亞航空公司被改組為中央航空公司之後，交通部擬將其業務拓展到蘇聯邊界，蘇聯駐華大使即向中國外交部提出異議，認為此舉有違中蘇協定。為此交通部於1943年4月19日決定不准蘇聯飛機入境，同時加快裝備中央航空公司，每週一班飛往迪化，後來則由中國航空公司承擔了與哈密相銜接的航空運輸業務。³¹

對於中方來說，最不滿的地方就是有關公司管理權的安排。簽約之初雙方曾有過默契，即頭兩年公司的董事長和協理由中方擔任，總經理和副董事長則由蘇方派人，兩年後互換。按理說董事會為公司的最高權力機構，負監督管理之全責；但是執行權則屬於經理部，董事會不開會就無法執行權力。而公司成立「四年之中，僅開會三次，施行權利之時間亦不過十數日耳」，因此中方「徒負董事長崇高之名義，而實際權利〔力〕全為蘇方所操縱」。中方屢次要求召開董事會，但蘇方則總以各種理由加以拖延。而且公司經理部及其沿線共有職員八十餘人，其中只有二人(一名協理，一名

²⁹ 姚峻：《中國航空史》，頁116。

³⁰ 王真：《動盪中的同盟——抗戰時期的中蘇關係》(桂林：廣西師範大學出版社，1993年)，頁105。

³¹ 姚峻：《中國航空史》，頁116。



翻譯)是中國人，中下層人員都是蘇聯人，因此即使總經理換由中方派員擔任，也無法擔負起領導責任。³² 再加上蘇方可根據協定在中國境內架設電臺，中方對此極不情願，屢次要結束公司所有業務。抗戰勝利前後，新疆伊犁、塔城、阿勒泰等地區曾發生動亂，蘇聯不僅在幕後支持，甚至公開派兵參戰，中蘇關係急劇惡化。交通部趁此機會提議：「中蘇航空公司之存在既於我國無所補益反有損害，值茲新疆變亂之際，正可利用此一機會，以公司虧損太大、業務難以維持及顧全雙方利益為理由，由本部向蘇民航總局提議，將該公司業務暫予停止活動。」³³ 1948年6月，鑒於歷年來蘇方一直未能遵守約章，以致中方權益蒙受嚴重損害，而公司的財政又嚴重虧蝕，根據合約中方必須與蘇方共同負擔。為此外交部部長王世杰、交通部部長俞大維聯名會呈，要求藉中蘇航空合約即將屆滿之際，結束該公司的一切經營業務。³⁴ 然而此時擔任西北行轅主任的張治中卻不同意廢除合約，他認為若單以公司本身經營而論，現行條約對中方極多損害，而且公司虧損嚴重，自不應繼續辦理；但「如從中蘇關係及新省局勢著想，則我方之解約，對蘇刺激極大，不但惹使已陷僵局之中蘇關係更趨惡化，而目前新局與中央在新推行政策影響實大」。他的結論是，「權益利害得失，此項條約殊不宜遽行廢止」，為了兼顧事實、維護權益，張治中建議採用折衷辦法，即一面通知蘇方表示中方有續約之意，同時提出條約內容必須加以調整。但他又提出警告：「商談進行時，我方只能作比較合理之建議，如存將公司置於我方控制之下，則不但不可能，且徒招不愉快之後果。」³⁵ 以後中蘇航空公司雖然沒有立刻取消，但其業務則一直沒有得到明顯的改善。

戰後英、美對中國民航事業的爭奪

抗戰勝利後，世界格局發生了重大變化。英國雖然在第二次世界大戰中實力大減，但卻依然計劃重新恢復它在世界各地的地位。原先對於在中國合組航空公司一事興趣不大的英國，此時卻加快了步伐，積極謀求在中國創辦航空公司，開闢中國國內及國際航線。

³² 〈中蘇航空公司組織概要〉(1942年)，載《航空史料》，頁377-83。

³³ 〈航政司長高廷梓對中蘇航空公司的存廢陳述意見〉(1945年11月19日)，載同上書，頁401-2。

³⁴ 〈外交部、交通部為中蘇航空合約將屆期滿要求不再續約會呈〉(1948年6月3日)，載中國第二歷史檔案館(編)：《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第三編「財政經濟」(七)(南京：江蘇古籍出版社，2000年)，頁686-87。

³⁵ 〈張治中致俞大維密電〉(1948年5月5日)，載同上書，頁689。

英國此時要求合組航空公司具有相應的法理依據，這是因為當初開闢中緬航線時，中英雙方曾有過承諾：中英兩國政府「在中日兩國目前軍事行動停止後，於一適當時機開始討論，俾可考慮於兩國政府同意之原則下，組織一中英公司是否合宜，以期發展仰光(或阿恰布)昆明香港(及上海)之航空線路或並最後從有關各公司接辦上述各航空線」。³⁶ 除此之外，這也和當時的機遇有關。1930年簽訂的《中美航空合同》規定有效期為十年，期滿後若雙方同意可再延續五年。此時有效期業已屆滿，中國政府有關方面正積極提議不再續約，將中國航空公司收回自辦；³⁷ 另一家中外合資的歐亞航空公司早就因中德兩國宣戰而於1943年收歸國有。因此在英國方面看來，或許這正是恢復其在華利益的大好時機。

1945年10月10日，距抗戰勝利剛剛兩個月，英國駐華大使薛穆(Sir Horace Seymour)就親自致函國民政府主席蔣介石，搶先要求中國政府同意合組中英航空公司以經營中國的民航事業。原函由英國駐華大使館譯為中文，³⁸ 現全文抄錄如下：

主席閣下：敬肅者。茲不揣冒瀆，敬以關於中國民航事業問題上陳鈞聽。竊查英國方面對於計劃中英合作為經營在華民航事業上效力，業經過相當時間之考慮，此當已邀洞鑒。簡括言之，其建議為應請中國政府與英國方面聯合組織一中國公司，行駛民航飛機於中國各主要城市間，往來載運郵件、搭客及貨物。至其詳細情節，則主持關於本件洽商之中國交通部業經與英國利益方面之 British and Chinese Corporation 作多次之初步討論，相信必盡明瞭矣。穆茲接倫敦來電，以擬派最近以空軍中將階級退休之鮑爾溫爵士(Air Marshal Sir John Baldwin)携同詳細計劃及介紹函件來華，與貴政府進行訂立合約之磋商等情。在表示對其此行同意之先，敢請惠持鈞座是否同意以為中國境內民航事業可由中英合作經營及是否認目前為磋商該件之適當時間，分別賜示。穆明知貴國政府刻正忙於處理日本投降後發生之一切問題，惟同時竊以為發展中國國內航空事業亦關係綦重。緣事屬急切，故敢不辭冒瀆，於鈞座國務百忙之際，以此中英雙方互感重要之件上陳，伏維鈞察。肅啟。敬頌鈞祺

薛 穆拜上

一九四五年十月十日

³⁶ 〈外交部部長覆英大使照會〉(1939年1月24日)，載《航空史料》，頁435-36。

³⁷ 〈周至柔陳述中國民航現狀及今後趨勢致軍事委員會呈〉(1944年8月31日)，載同上書，頁39-42。

³⁸ 英國大使薛穆致蔣介石函的中英文原件均藏於中國第二歷史檔案館：國民政府行政院檔案：二(2)/2774。

然而蔣介石在收到英國大使的來函後卻明確指示：合作經營航空公司一事「以暫緩為宜，交行政院迅即核議逕覆」。³⁹ 蔣介石並未說明暫緩進行的具體原因，因此行政院院長宋子文不得不為此加以解釋。10月24日他在回覆薛穆的信中稱：「最近的上海之行對我有很大啟發，對此您或許也會有所興趣。在當前恢復國民經濟的困難時期，我們的資源和能力連維持現有的交通事業都深感日漸窘迫。因此我以為這個新計劃延遲到適當時間再加以考慮可能會更好。」⁴⁰ 薛穆收到來信後深感失望，但又無可奈何，但他在回覆宋子文的信中仍不放棄希望：「我已將您有關在目前環境下貴國延遲考慮合組航空公司的態度通知了外交部。鑒於我所了解的英國政府對於貴國航空事務的關注，我希望您能盡快讓我知道您認為Air Marshal Baldwin何時訪問貴國最為合適。」⁴¹ 宋子文的答覆實在是沒有甚麼道理。按理說，既然缺乏資源和能力，就更迫切需要外國的合作與投資才是。但從中卻可看出當時國民政府對待英國與對待美國的態度截然不同。除了此時英國的勢力大不如前，已不足為中國所依賴，恐怕還同英國在戰時一直未能真正與中國合作、支持中國抗戰，蔣對它不滿有很大關係。

就在英國要求與中國合辦航空公司的前後，美國泛美航空公司 (Pan American Airways Corporation) 的代表也在積極同中國政府商談延續中美航空合約 (早在1933年泛美公司就收購了飛運公司手中的股權，成為中國航空公司的大股東)。1945年3月27日，美國泛美航空公司代表、中國航空公司美方副董事長班德 (W. L. Bond) 與交通部部長俞飛鵬會晤，洽談如何修訂即將期滿的中美航空合同。班德堅持要求在新合同內訂明，除原合同所列滬蓉、京平、滬粵三條航線外，該公司仍可經營在戰爭期間所有開辦過的航線。對此蔣介石曾明確表示：「凡戰時該公司所關之航線如其他航空公司飛行時，該公司亦可有權飛行一節，甚屬不妥，未便允許。」交通部奉命婉拒，但美方代表則一再堅持，認為該公司在戰爭期間對於中國交通貢獻甚大，「如不准其仍得經營戰爭期內所辦各線，對於該公司之功績未免抹煞」，絕不讓步。美方後來的談判代表薩賚德 (George Shelett) 甚至還提出若未遇有公共利益需要時，中國其他航空公司不可同時經營這幾條航線，意圖壟斷經營中國內陸航線，雙方談判終陷於停頓。然而未過多久，抗日戰爭突然宣告勝利，國民政府急需派遣大量軍隊和官員前往東北、華北和華東接收敵偽產業，必須依靠美國方面出動飛機運送，若美方「拒絕接受，於我復員工作及臨時應急所需反為不利」，因此交通部建議接納美方所

³⁹ 〈國民政府文官處致行政院公函〉(1945年10月22日)，出處同上注。

⁴⁰ T.V. Soong to Seymour (Oct. 24, 1945)，出處同上注。

⁴¹ Seymour to T.V. Soong (Oct. 25, 1945)，出處同上注。

提出的經營各條航線的要求，只是為了將來具有某種伸縮性，要求「此項航線在新合同內不予開列」。⁴²

1945年12月21日，交通部與泛美航空公司為合組中國航空股份有限公司簽訂合同，⁴³ 合同規定新公司依照中國法律在中國註冊，所有款項應存於中國國家銀行；公司資本定為中國法幣二十五億元，其中中國資本佔80%，美國資本佔20%；董事會由九人組成，為公司的最高管理機關，其中七人由中國政府選任，二人由美國公司選任，董事長及副董事長(兼總經理)由中國政府提出人選，另一名副董事長則由美國公司提出，監察二人，由中美各派一人，公司有效期定為五年，期滿前一年若雙方同意可再延續五年，次數不限，但若有一方提前以書面通知終止時，本合同即於期滿時終止；公司除繼續經營原來的三條航線外(即滬蓉、滬平、滬粵)，在合同有效期內還可以經營重慶—香港、重慶—河內、重慶—哈密、重慶—西安、漢口—長沙等五條新的航線。

1946年8月30日，中美雙方為開設和發展兩國領土間的定期空運，公布《中美空中運輸協定》草案，同年12月20日協定正式簽字，這是與差不多同一時間簽訂的《中美友好通商航海條約》並列的另一個重要條約。協定規定兩國航空公司在指定地點(中國為天津、上海、廣州，美國為舊金山、檀香山、紐約)有裝卸國際客貨郵的權利；雙方同意互相經營的三條航線為：第一條北太平洋線，中方經東京、千島群島、阿留申群島至舊金山及其他各處，美方橫渡太平洋至天津及上海，再至菲律賓群島及其他各處；第二條太平洋線，中方經馬尼拉、關島、威克島及檀香山沿線各地點至舊金山及其他各處，美方橫渡太平洋至上海、廣州及其他各處；第三條大西洋線，雙方均經歐洲、北非、近東、緬甸、越南諸地點通航至對方境內指定地點。1947年10月6日，中國航空公司正式開通第二條中美航線(上海—關島—威克島—中途島—檀香山—舊金山)，而在此之前，美國的泛美、西北兩家航空公司早就開通了所有三條中美航線。⁴⁴

結語：利用外資與維護主權

如何看待利用外資，在中國長期以來一直是個爭論不休的問題。早在三十年代，著名經濟學家馬寅初就明確指出，衡量這一問題的標準是「中國舉辦工業，要利用外

⁴² 參閱〈交通部關於戰後中國航空公司經營航線事呈行政院文〉(1945年9月15日)及〈交通部長俞飛鵬就中美商訂空運合同呈行政院文〉(1945年10月8日)，載《航空史料》，頁237-41。

⁴³ 合同全文收於《航空史料》，頁245-54；又見《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第三編「財政經濟」(七)，頁583-90。

⁴⁴ 姚峻：《中國航空史》，頁140。



資，不為外資利用」。⁴⁵ 換言之，引進外資本是福禍之門並開、利害之路共存、得失之機同在的舉措，只有不讓輸出國在輸出資金時附上控制中國社會、政治、經濟諸方面的條件，才能達到利用外資而不被外資所利用的目的。

南京國民政府成立之後，鑒於前北京政府濫借外債，以致債信低落，抵押殆盡，此時著重強調的是引進外資必須遵循「平等互惠」、「尊重主權」的原則。1928年10月19日，國民政府對於經濟建設發表宣言，以為「必須首謀開發社會經濟所賴以為發動之基本工業」，「惟以目前社會之貧乏，科學之落後，驟欲舉事而求速效，勢不可能。故必依平等互惠而不損主權之原則，盡量吸收外資，借用專門人材，庶幾事半而功倍」。⁴⁶ 嗣後不久，孫科在就任鐵道部部長時也發表施政方針：「國內集資，河清難俟；生民痛苦，長夜漫漫。」因此主張「在平等互惠條件下盡量吸引國際資本」。⁴⁷

1929年3月，行政院第17次會議根據孫中山先生的計劃實施方案，確立了利用外資及合資經營的原則，並經中央政治會議第179次會議議決通過：

- 甲、在不損害主權範圍內，除普通借款外，政府亦可採用與洋商合資經營各種建設事業，並以公司名義經營之，但須有相當之限制，其限制原則另定之。
- 乙、政府投資之公司或華商經營之公司，得許洋商投資或合資經營之，但須有左列限制辦法：
 - 一、華股須佔全部股份百分之五十一以上；
 - 二、華董事須佔多數；
 - 三、董事長及總經理等職應由華人充任之；
 - 四、商人合資應受中國公司法及其他法律之限制。⁴⁸

在這之後，中國政府在引進外資和合資經營方面大致上都遵循上述原則，這可以在中國發展民用航空事業的進程中找到實例。

近代航空事業自起步至今不過一百多年，但發展極為迅速，尤其是經歷過第一次世界大戰，飛機的運用在政治、經濟、國防諸方面所產生的影響更為顯著，因此戰後歐美各國都在積極發展各自的航空事業。對於中國來說，發展航空事業實乃當務之急，然而由於資金短缺，技術落後，人才缺乏，若要盡快發展，勢必需要外國的

⁴⁵ 徐湯華、朱正直(編選)：《馬寅初選集》(天津：天津人民出版社，1988年)，頁116。

⁴⁶ 轉引自張其昀：《中華民國史綱》第三冊(臺北：中華文化事業出版會，1954年)，頁197-98。

⁴⁷ 上海《民國日報》，1928年11月23日，第2張，第2版。

⁴⁸ 〈行政院為利用外資案致工商部部長訓令〉(1929年3月26日)，載《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第一編「財政經濟」(五)，頁122-23。

資金、技術和人才，這也可以說是發展中國家成長的必由之路。但是航空事業在在涉及國家的主權，無論是空中航線的開闢，或是地面場站的建設，以及飛機的降落、電臺的開設，都與一個國家的主權息息相關，若處理不當，定會損害國家的主權和尊嚴。因此當鐵道部部長孫科與美國洽談成立合資公司時，由於美方資本佔據多數，並涉及到國防、關稅和專利，同時還要壟斷全部郵件和旅客的運輸權，故而遭到國內各界的強烈抗議，公司開辦不久即告改組。在此之後成立的中外合資公司(如中美合資的中國航空公司、中德合資的歐亞航空公司以及曾擬議建立的中英、中法航空公司)大都遵循政府擬訂的利用外資必須尊重主權、平等互利的原則，具體可以從以下幾個方面得到體現。

一、股份中方必須佔多數，如中國航空公司中方股份佔55% (戰後中方股份增加到80%)，歐亞公司中國佔三分之二，董事的名額亦基本上按股份佔有率分配；

二、公司的管理權屬於董事會，董事長及總經理必須由中方擔任，外方則擔任副董事長及協理；

三、公司在中國註冊，並遵守中國的法律；

四、規定外國公司有培訓中國駕駛員以及地面工作人員(機械師、無線電報務員等)的義務，並享有優先聘用的權利；

五、公司經營權有一定的期限(一般定為十年)，期滿後若雙方同意可續約，但若其中一方於合同結束前一年提出終止合約，該合約即到期終止。

在中外合資的航空公司中只有中蘇航空公司與此不同。正如前文所述，1939年成立的中蘇航空公司無論是資本還是董事名額均為雙方平等，公司各在所在國註冊，董事長和總經理的職務則分別由中蘇兩國派員出任。當時中方在談判中之所以作出如此重大的讓步，是因為在戰時中國急需開闢國際航線，運輸戰略物資，有求於蘇聯不得已而為之。為此在審查中蘇通航案的國防最高會議第100次常務委員會中曾專門作出決議：「本案情形特殊，特許雙方對等投資，嗣後同類事件，非經國防最高會議核准，不得援例。」⁴⁹ 除此之外有所不同的是，此一航線是直接開設於兩國之間(新疆的哈密至蘇聯哈薩克聯邦共和國首府阿拉木圖)，而不是像以往中國航空公司那樣只是在中國境內開設航線，或是像中英、中法那樣開闢航線至對方的殖民地(如香港、仰光、河內)。順便說一句，中華人民共和國成立後，1950年3月中蘇兩國宣布成立一家新的中蘇民航公司，而新公司合約的主要條款也完全是按照這一模式簽定的。⁵⁰ 這也就說明，蘇聯政府的對華政策並未因中國政權的更換而發生根本性的改變。

⁴⁹ 〈行政院函國防委員會秘書廳轉核該院對中蘇通航案之意見〉(1939年8月28日)，載《航空史料》，頁350。

⁵⁰ 1950年3月27日剛剛成立的中華人民共和國政府與蘇聯政府於莫斯科簽訂了《關於創辦中

[下轉頁188]

上述合約從內容上看似乎對中國有利，或至少在文字上是平等互利的，但由於雙方實力上的差距，資本輸出國往往利用強大的力量維護其本國的利益，實際上並不平等。長期擔任航空委員會主任的周至柔在陳述中國民航現狀的報告中就曾深刻地加以檢討。他在談到中美合資的中國航空公司的經營狀況時指出：

該公司人事行政實權皆操於美員之手，外人來我國唯一目的，只在求利。因此該公司之中國主辦人員雖有以該公司為基礎，徐圖發展民航事業之用意，其結果以事權不一，美商種種排擠，故歷十四年之時間，毫無成績之可言。即就人員訓練一項而論，我國飛行員之在該公司服務者現有七十人，內中雖有技術較優良、合於正駕駛之資格，然以檢定之權操於美人，故十四年中之訓練，中國人員為正駕駛者至最近一兩年內稍有提升，至今亦不過十人。至檢定飛行員及各項技術人員，按照我國航空法之規定，應由我國政府辦理之，此項航空法雖奉國民政府於民國三十年五月間公布，而交通部迄未實行，以至該公司之美員非但未受我國政府檢定，而我國人員反受美員檢定，主權旁落，反客為主，執此一端，餘可概見。⁵¹

再以培訓技術人員而言，合約條款雖然規定外商有訓練中國飛行技術人員的責任，但實際情形並不完全如此。抗戰勝利前夕，美國根據租借法案擬培訓中國的航空技術人員，交通部航政司即要求選派240名人員前往美國受訓，其中大部分為「需要最急之飛行及地面技術人員」。然而美方則同意培訓180名，而且全都是地面技術人員及地勤工作人員，「揣其用意，或係使我對外飛行工作，將來仍須借才異邦，民航事業在無形中仍易為外人所控制」。⁵²

戰後簽訂的《中美空中運輸協定》從表面上看對雙方都是平等的，但是由於兩國實力上的差距，中國方面經營的中美航線無論是在班次上還是在業務上均無法與美國公司相比。協定簽定後美方指定的泛美、西北兩家公司很快就開通了中美間三條航線。據不完全統計，1947年4月至11月，僅西北航空公司從美國飛至上海的飛機就有141架次(包括試航和不定期飛行)，而中國航空公司限於設備能力，只能開闢三條航線中的一條。而且協定還規定美方可在中國領土做「非交通之停靠」，即除平時交通起降外，美機享有軍事停落權，故美方可以利用這個協定在中國無限制地飛行，

[上接頁187]

蘇民用航空股份公司的協定》，資本定額為4,200萬盧布，中蘇雙方各佔50%，經營期限為十年，管理委員會成員也是雙方各佔一半，管理委員會主任和總經理則分別由中蘇雙方各自派人擔任，兩年後互換。詳見姚峻：《中國航空史》，頁215。

⁵¹ 〈周至柔呈軍事委員會文〉(1944年8月31日)，載《航空史料》，頁39。

⁵² 〈交通部關於派員赴美培訓事致航空委員會公函〉(1945年2月8日)，載同上書，頁94。

這無疑是對中國領土和領空主權的嚴重侵犯。⁵³大量的歷史事實說明，所謂平等互利最終還是要依各自國家的軍事和經濟實力來體現的。

儘管合資企業中存在著上述種種問題，然而對於中國政府來說，在發展民航事業的初期、特別是在戰爭環境之下，以優厚的條件來吸引外資，實在也是不得已而為之的事。但應該指出的是，國民政府在引進外資、成立合資公司之時，還是盡量設法維護國家主權、積極發展和培植國營及民營航空公司的，一旦具備條件，即將合資企業收歸國有，戰時國民政府將歐亞航空公司改組為國營的中央航空公司就是最明顯的事例。同時，發展民用航空事業並不僅僅是購買飛機、開闢航線那樣簡單，還牽涉到營運、管理、培訓、法律諸方面的問題。國民政府在這些方面也都作過努力，如制訂《航空法》(1941年)，設立民航局(1946年)等等，因而在與外資共同經營國內民用航空事業的十多年時間中，無論是國內外航線的開闢、客貨運輸量的增加，還是場站設施的改善、技術人員的培養，都取得不同程度的進步。以中國、中央兩航空公司為例，1947年12月兩公司所開闢的航線總長達78,157公里，較抗戰勝利前夕增長幾近五倍；兩公司飛機共有79架，經常使用者63架，平均每日出動飛機40架；抗戰勝利後兩公司奉命空運復員，自1945年8月至1946年1月底止，客運110,281人次，貨運4,169,261公斤。⁵⁴特別是中國航空公司在戰時克服種種困難，運送大量的戰略物資，譬如1938年10月武漢撤退時，中航奉命於三天之內，冒著空襲危險，日夜搶運，將所有政府重要工作人員全部撤出。太平洋戰爭爆發後，公司又於九龍失守前，利用短短的四天時間，夜間飛行，搶救出居於香港的各界重要人物四百餘人。更為重要的是，公司於抗戰期間擔任中印線空中運輸，在氣候極為惡劣、條件極為艱苦的情況下，飛越駝峰，輸入大量軍用物資，最高每月可達2,000噸，同時又輸出大量的鎢砂、生絲和豬鬃，公司於該線犧牲的員工甚多。⁵⁵所有這一切對於堅持抗戰發揮了極為重要的作用，這些都是應該永誌不忘的。

⁵³ 姚峻：《中國航空史》，頁140。

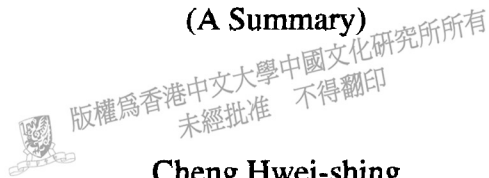
⁵⁴ 交通部(編)：《戰後兩年來交通運輸》(1948年)，載《中華民國史檔案資料匯編》第五輯第三編「財政經濟」(七)，頁566-82。

⁵⁵ 〈中國航空公司概況〉(1948年3月20日)，載同上書，頁623。



The Civil Aviation Joint Ventures in China in the 1930s and 1940s

(A Summary)



Cheng Hwei-shing

The development of modern civil aviation industry in China followed the influx of foreign capitals. On the one hand, due to the lack of capitals and the backwardness of science and technology, China's civil aviation had to rely on absorbing foreign capitals; on the other hand, it had a great potential of development owing to China's vast territory and huge market. Western countries competed with each other, trying to establish air routes, sell aircraft and create joint ventures. Using primary archival materials, this article analyzes the share distribution, personnel arrangement, and flight routes of several civil aviation joint ventures, such as China National Aviation Corp., Eurasia Aviation Corp. and Sino-Soviet Airline. The competition for the civil aviation market among Western countries is clearly seen from the analysis. Although the Nationalist Government tried to safeguard the national sovereignty in the process of importing foreign capitals, a host of facts indicate that the so-called equality and mutual benefit could only be achieved by national strength. The Chinese Government had to provide preferential terms in order to attract foreign capitals in the early development stage of civil aviation industry, especially during war times. This article points out that the civil aviation played a pivotal role in the anti-Japanese war by overcoming various difficulties and transporting a large amount of strategic materials.

