

美國大企業與 近代中國的 國際化

吳翎君



美國大企業與近代中國 的國際化

吳翎君 著

聯經學術

美國大企業與近代中國的國際化

2012年2月初版

定價：新臺幣580元

有著作權・翻印必究

Printed in Taiwan.

著者 吳 翎 君
發行人 林 載 爵

出版者 聯經出版事業股份有限公司
地址 台北市基隆路一段180號4樓
編輯部地址 台北市基隆路一段180號4樓
叢書主編電話 (02) 87876242 轉 212
台北聯經書房 台北市新生南路三段94號
電話 (02) 23620308
台中分公司 台中市健行路321號
暨門市電話 (04) 22371234 ext. 5
郵政劃撥帳戶第 0100559-3 號
郵撥電話 (02) 23620308
印刷者 世和印製企業有限公司
總經銷 聯合發行股份有限公司
發行所 台北縣新店市寶橋路235巷6弄6號2樓
電話 (02) 29178022

叢書主編 沙 淑 芬
校對 楊 蕙 苓
封面設計 蔡 婕 岑

行政院新聞局出版事業登記證局版臺業字第0130號

本書如有缺頁，破損，倒裝請寄回台北聯經書房更換。

ISBN 978-957-08-3950-0 (精裝)

聯經網址：www.linkingbooks.com.tw

電子信箱：linking@udngroup.com

目次

緒論	1
----------	---

第一章 條約制度與清末美國在華商務的開展

一、前言	25
二、美國在華領事制度的專業化	30
(一)「有領事方准通商」與「領事不得兼任商人」的爭論	30
(二)領事身分之調查與具體規範	40
三、美商韋特摩耳設置紡織公司與機器進口案例	46
(一)韋特摩耳案	46
(二)機器進口案	58
四、小結	63

第二章 中美商務關係的里程碑——清末中美商約

一、前言	69
二、美國對修訂商約的期待	72
三、面向世界——條約內容的分析與考察	85
(一)裁釐加稅	87
(二)口岸開放和航行通商等權利	90

(三)礦務開採與鐵路修築	93
(四)商標、版權和專利	95
(五)整頓金融和改革律法	100
1.設立統一的國家貨幣及擬議金銀匯兌之準價	100
2.改革中國律法和治外法權問題	102
四、小結	103

第三章 跨國大企業的實業投資案——美孚石油公司與陝北延長礦區

一、前言	109
二、「中美合辦煤油礦合同」的緣起與簽訂	111
三、輿論反應	116
四、日本的抗議	126
五、探勘礦區與「中美合資公司」之談訂	129
六、小結	138

第四章 國際大財團投資案——廣益公司與1,500英里鐵路計畫

一、前言	143
二、從華美合興公司到廣益公司的始末	146
(一)清末民初美國對中國的鐵路投資	146
(二)廣益公司的成立	151
三、1,500英里鐵路計畫	156
四、利益各國群起反對	162
五、外一章——「統一中國鐵路說」	170
六、小結	176

第五章 人道主義工程投資案——美國參與導淮和整治大運河

一、前言	179
二、美國紅十字會參與階段	182
三、廣益公司與裕中公司參與階段	188
四、中美工程師的合作與交鋒	202
五、小結	213

第六章 從水線到無線電——民初美國合衆電信公司投資案

一、前言	217
二、中國實業市場的新櫥窗——無線電訊事業	220
(一)英、日等國捷足先登	224
(二)「中美無線電合同」的簽訂	229
三、中美電信紛爭的國際化	233
四、附約簽訂與朝野回應	240
五、履約變數與美日僵局	247
六、小結	254

第七章 技術團隊投資案——美國工程顧問公司與黃河鐵橋投標案

一、前言	259
二、黃河鐵橋案的由來	260
三、美國工程顧問公司的抗爭	268
四、中、比、美三方交涉與回應	275
五、美國在華工程技術團隊的形成	281

六、小結	288
------------	-----

第八章 未完成的藍圖——孫中山「南方大港」與美國雷比特公司投資案

一、前言	291
二、廣州政府與雷比特公司的合約	293
三、美國的承認政策與立場	298
四、派系內戰中實業建設的難局	303
五、小結	313

結論

一、領事制度、中美商約與清末中美商務關係	317
二、巴拿馬運河、一次世界大戰與中國市場的國際接軌	324
三、中國實業投資問題中的內外因素	328
四、中美技術合作與近代中國的國際化	333

附錄

1-1：上海口岸領事身分調查表，1876-1880	341
1-2：廣州口岸領事身分調查表，1875-1880	342
2-1：中美直接往來貿易統計表，1864-1903	343
2-2：中國口岸英美船隻載運噸數出入統計表，1864-1903	345
2-3：旅華各國人民與行號統計表，1872-1928	347
2-4：1903年《中美續議通商行船條約》	349
3-1：中美合辦煤油礦合同	359
4-1：美商裕中公司承造鐵路合同及其附件	361

4-2：美商裕中公司承造鐵路合同之增訂加詳及申明附件	366
7-1：京漢鐵路營收狀況統計	369
8-1：改良廣州市河岸及港口內之委辦證書	370

表目錄

1-1：1861年美國駐上海領事與駐歐洲貿易口岸領事薪水比較表	38
1-2：1867年美國駐中國各口岸領事館人員年薪和經費開支表	38
2-1：中美直接往來貿易對照圖表，1864-1903年	72
2-2：中國口岸英美船隻載運噸數出入統計圖表，1864-1903年	73
4-1：各國在中國鐵路各段之利益相關國家表	163
7-1：美國工程顧問公司的投標狀況表	268

徵引資料	377
------------	-----

中英對照表	403
-------------	-----

謝辭	411
----------	-----

索引	413
----------	-----

緒論

1784年(乾隆49年)美國商船「中國皇后號」滿載大批人參及皮料等貨物抵中國廣州黃埔，這是美國獨立建國(1783)後首次和中國直接貿易的開始，寫下中美關係史上重要的一頁。而早在美國尚為英國殖民地的時代，中國的茶葉已由英國東印度公司輸入美洲，歸航時採辦美洲土產運銷中國。所以中美關係的真正肇始雖在獨立運動以後，然而在未獨立以前，中國和英國在北美殖民地間的貿易，早已行之有年。獨立後的美國在中國市場的貿易活動和以國家力量為後盾的起步，雖晚於英國等主要歐洲國家，其對華貿易的數量在19世紀末以前在美國對外整體貿易量中並不重要，但中國廣大的土地和眾多的人口，始終帶給美國人一種美好的想像空間，讓美國商人遠渡太平洋而來¹。

美國在中國市場的貿易從早期鴉片貿易為大宗，到19世紀中期以後以棉布、煤油、菸草和各式異國風味的商品交易為主流。這種商品交易的型態到19世紀的後半期逐漸有新型態的產生，除了進出口貿易

1 Thomas J. McCormick, *China Market, America's Quest for Informal Empire, 1893-1901* (Chicago: Elephant Paperbacks, Ivan R. Dee, Publisher, 1967), pp. 77-103.

外，他們對中國市場有進一步投資，例如經營棉紗廠、碾米廠等各式機器廠的經營和航運事業等等，尤其是伴隨著中國條約權利的演變和通商口岸的開放，來華商人逐漸增加。1890年代以後，由於通商貿易的快速增加，一個以促進美國在華利益的商業團體——「美國在華利益委員會」(Committee on American Interest in China)也因此誕生，後來有1898年「美國亞洲協會」(American Asiatic Association)上海分會的成立。他們同時也出版一份以報導美國商人在亞洲地區的商業活動訊息爲主的刊務，而中國商情的討論往往占了重要的版面²。

19、20世紀之交，美國商人在中國市場的商業管理和組織型態，出現較大的轉變。伴隨著老式洋行和中國買辦制度的消退，在美國總公司指揮下，逐漸建立起銷售網及專屬經理人，形成早期的跨國企業，而這些粗具跨國企業型態的公司對中國市場的投資，也從早期公司本身產品的銷售，延伸到對中國市場的進一步開發與投資，像美孚

-
- 2 《美國亞洲協會期刊》(*Journal of the American Asiatic Association*)於1898年創刊，1946年停刊。哈佛大學收藏全套。據筆者逐一整理該刊物的主要歷史演變如下：1898年7月25日創刊。創刊開本B5。1917年3月改版A4大小，封面爲*Asia: American Asiatic Association*，1919年12月，封面改爲*Asia: The American Magazine of Orient*。在1919年11月，編輯部有說明「美國亞洲協會」(American Asiatic Association)正式退出此一刊物的管理和運作，其編務方向更加獨立，不受協會掌控。1919年11月以後改版的《亞洲》雜誌，該刊報導內容雖包括遠東和中東消息，但中國議題始終占有最多的篇幅，改版後此一刊物主要爲對中國風俗習慣文化、美國人的中國印象及中國政治事務的觀察；原作為美國商人在華商務資訊傳播、發聲及意見反映的功能，以及美國在華商業利益的意義不再明顯。1942年11月改名爲*Asia and the Americas*封面上大字爲“Asia”，小字加上“and the Americas”。抗日戰爭時期該刊對戰時美國遠東政策、國際關係、國民政府的戰時動員和國共關係等訊息亦相當留意。宋美齡、林語堂曾在該刊發表文章，向國際宣傳國民政府抗戰的決心。

公司即是一個典型個案。19世紀末以後美孚公司對中國市場的投資，除了本身起家的油產品貿易外，還陸續投資於中國內河輪船航行、公路建造和探勘油礦等等。其次，有別於進出口貿易的經營，美國工礦企業界在此一世紀之交，對中國實業建設，有進一步的投資興趣。例如修築鐵路、開礦、架設電報線以及修浚港口的工程投資等等。這些實業投資，多肇始於清末，而於一次大戰前後有更大的投資熱潮。

事實上，美國的1880年代到1920年代，通常被冠以「鍍金年代」(The Gilded Age)，時值美國第二次工業革命後，一些企業家大量投資工礦鐵路事業，他們操縱金融和證券市場，並以遊說政府的手段，在美國國內和海外建立企業王國，因此被賦予略帶負面意義的稱號——「斂財大亨」(Robber Barons)。這些著名的大亨，例如鐵路大亨斯坦福(Leland Stanford)、范德比爾特(Cornelius Vanderbilt)，鋼鐵大王卡內基(Andrew Carnegie)，石油大王洛克菲勒(John D. Rockefeller)、金融大亨摩根(J.P. Morgan)等等³。這些大企業所建立的事業王國遍及全球，中國市場當然不是它們最大的利潤所在，但它們的確促進美國在華投資的內容，一方面將中國市場的投資吸納到美國經濟和世界市場的軌道，另一方面，他們也從工業技術的移轉和輸入，參與了中國

3 在打造事業王國的版圖之際，事實上這些大企業對於慈善工作和建立各種社會服務的基金會亦不遺餘力，其與美國清教徒宗教精神結合起來，成為美國企業界從事慈善工作的優良傳統。如統稱之為「斂財大亨」確有失公允。但這一名詞顯現19世紀末一些人士對於這些大企業操縱和壟斷市場，快速累積財富的不滿。Walter LaFeber, *The Cambridge History of American Foreign Relations*, Vol. II, *The American Search for Opportunity, 1865-1913* (Cambridge University Press, 1993), Ch. 2, "the Second Industrial Revolution at Home and Abroad," pp. 21-44.

的早期工業化和技術革新，使中國主動或被動地與歐洲工業革命發生後的科技文明接軌。例如：跨世紀之交全球技術界的盛事——無線電報的發明不久，美國合眾電信公司即跨海到中國投資無線電事業。再如，1913年，美國初步完成巴拿馬運河(Panama Canal)的艱巨工程之後，在美國大企業支持下，一批巴拿馬運河的工程技術團隊即趕赴中國參與疏導大運河和淮河的水患工程。

1914年8月兩件世紀大事，對美國的海外投資發生革命性的影響，同時對中國市場而言，中國亦通過美國加速了中國與國際市場的接軌。一是8月15日，美國開鑿的巴拿馬運河正式通航，縮短了大西洋和太平洋的距離，使得如何打開遠東市場的重要性成為迫切命題。二是，一次世界大戰的「八月砲聲」(Guns of August)轟隆於德、奧匈等同盟國和英、法、俄等協約國之間，歐洲主要國家都捲入了這場戰爭。美國最初因未參加大戰，美國資本家醞釀成立「廣益投資公司」(American International Corporation，簡稱A.I.C.)借機拓展美國在海外市場的影響力；而中國市場正是他們有意移轉部分歐洲資金進入的地區之一。爲了促進大戰時期對華貿易，1915年6月19日，除了原本的「美國亞洲協會」的組織外，美國在華商人更進一步於上海成立「美國中國商會」(American Chamber of Commerce of China，簡稱AmCham)，這個商會組織雖是民間性質，成立大會卻由上海總領事Thomas Sammons所號召，創始委員有：大來公司(Robert Dollar Co.)、美孚石油、勝家縫紉公司(Singer Sewing Machine Co.)、美國鋼鐵公司(U.S. Steel Products Co.)等大企業老闆；名譽委員則是由美國駐京公使和使館代辦、美國上海領事館總領事和美國資深副領事

(Senior Vice-Consul)，可見得美國在華企業和美國政府間的密切關聯⁴。而1915年「美國中國商會」在上海的成立，也創下美國商人在美國本土之外成立第三個協會的紀錄⁵。

上述從19世紀到1920年代美國在中國的投資活動情形，為本書主要關懷所在，而尤著重民國初年實業投資的個案。由於作者長期以來對於外交史的興趣，所切入的焦點為「企業、政府與外交」的互動關係。如果我們留意美國在民國初年所參與的中國政府的大型投資案，大都牽涉到清末以來列強在中國的勢力範圍劃分和讓渡權(concession)問題，因此這些投資問題的交涉，主要牽涉的是政治外交因素，亦即一邊是美國大企業與美國政府，另一邊是中國政府。然而，前者——美國大企業及其政府之間有時合作，有時衝突；而後者——與中國政

- 4 「美國中國商會」標榜為一非營利、非黨派色彩的組織，主張自由貿易、市場開放、私有企業和資訊自由交流等原則，駐在中國的美商入會費為年金50美元，而為擴大影響和經費需求，該組織亦招收非駐地會員(non-resident member)，年金20美元。1915年6月19日為籌備性質的臨時委員會。首次執行委員會議年會於1916年8月18日召開，據會員名冊共有公司會員31位和個人會員28位。1918年4月第二次執行委員會議年會，會員數已增加，共有公司會員38位、個人會員28位、非駐地會員5位。會議紀錄：*First Annual Report of the Proceedings of the Executive Committee of American Chamber of Commerce for the Year Ending, Aug. 18, 1916.* pp.1-2; 52-57.(台北：成文出版社印行，1971)。 *Second Annual Report of the Proceedings of the Executive Committee of American Chamber of Commerce for the Year Ending, April, 1918.* pp. 114-120。(中央研究院台灣史研究所南洋資料)該筆資料第二年名冊錄，打印仍為Aug. 18, 1916，顯然係誤植。
- 5 目前美國商會在上海和台北亦設有分會。詳見：http://www.Amcham-shanghai.org/AmChamPortal/PortalDefault.aspx?HLLink=Par_link_Homepage&Tb_Name=Home，下載日期2010年8月1日。

府的關聯，則牽涉清末以來與列強之間錯綜複雜的權利糾葛，在不同個案間面臨不同的問題，有其相似性，亦有相異性。研究者認為通過具體個案的分析，有助於釐清美國大企業與近代中國的關聯。

條約，是中外往來的依據。自鴉片戰爭以來，中外關係的運作大抵建立在不同階段的條約關係上，學者亦有稱之為「條約體系」或「條約制度」(Treaty System)，但近年的研究則拋開條約體系的角度，提出各種新見解⁶。然而不同階段的條約對美國在華商務發展究竟產生哪些影響，或者說條約關係在實際的商務交涉中具有怎樣的功能，乃至於條約關係的實際運作，在個別的商務個案呈現怎樣的形貌？過去有關條約制度的研究角度較偏重政治外交層面，而較少從中外經貿關係和條約內容的運作來考察其意義。本書主要以個案來呈現條約關係，如何落實於近代中美經貿發展關係中，藉此釐清條約利益在商務發展中的實質面向。

兩國間的通商貿易，如依照近代國際通商之慣例，並在概念上有一共識，亦即：兩締約國之人民有相互通商航海之自由，得各以船舶裝運貨物，向他方之商港自由到達。此一國際通商的行為，不能稱為侵犯沿岸貿易權⁷。然而，只要是獨立之國家莫不保留其沿海貿易權和內河航行權於其本國之國民。如有例外，則必須於條約中明定，且給予

6 主要為費正清(John King Fairbank)所建立的「朝貢貿易體系」及鴉片戰後「條約體系」的論述，於近二十年來學界已有所質疑。有關中外條約及條約體系的研究，近年有相當豐富的研究成果，相關討論見本書第一章〈條約制度與清末美國在華商務的開展〉。

7 王洸，〈外人在華航業實況與收回航權問題〉，《外交評論》(南京：外交評論社，1934年4月)，頁72-73。

互惠，而非如中國近代以來所簽訂的中外條約中僅加以片面限定⁸。在早期中美條約中有關商務的條約內容，較關鍵的條款如下：

一、沿海貿易權：根據中美望廈條約第三條規定：「合眾國人民之船隻在五口者裝載貨物互相往來，任聽其便」。由於條約所言「貨物往來，任聽其便」的定義含糊，使得西方列強競相援引，逕自在中國五口通商口岸間航行貿易，中國沿海貿易自主權因之淪喪⁹。

二、內河航行權：一如沿海貿易權，內河航權的喪失，亦由條約之延伸解釋及情事發展逐步演變而成。咸豐八年(1858)英國取得長江漢口以下的航行權，但僅止於航行通商，除指定口岸(不逾三口)外，英商輪船並不能於長江沿岸各港進出口貨物¹⁰。咸豐十一年(1861)中

8 由清末通商口岸所形成的不平等條約制度，在1920年代因中國民族主義的昂揚開始受到挑戰。1920年代後期不論是國民政府展開的「革命外交」或北洋政府的修約外交，均獲得一定的成就。其中就中美條約關係而言，最重要的成就莫過於1928年簽訂的平等新約——中美關稅新約，美國率先承認中國適用關稅自主之原則，並給予互惠原則。詳見吳翎君，《美國與中國政治(1917-1928)——以南北分裂政局為中心的探討》，收入張玉法主編《中國現代史叢書》(8)(台北：東大圖書公司，1996)，頁244-253。

9 于能模認為沿海貿易權的喪失，始於中美望廈條約及中法黃埔條約。在最初時期道光22年的中英南京條約及翌年虎門條約均無此項規定。見于能模，〈外人在華享有內河航行與沿海貿易權之條約依據〉，《東方雜誌》，第28卷22號(1931年11月)，頁15。王洸則認為沿海貿易權之喪失，始於南京條約及五口通商章程，此二條中國所謂開放口岸係只許英國於此五口通商貿易，未規定含有沿岸航行之性質，然因中國之放任而完全成立。王洸，〈外人在華航業實況與收回航權問題〉，《外交評論》(南京：外交評論社，1934年4月)，頁75。具體綜述之研究，詳見：李育民，《近代中國的條約制度》(長沙：湖南人民出版社，2010年2月)，頁175-203。

10 中英天津條約，該約第10款規定「長江一帶各口岸英商船隻俱可通

英長江通商章程，允許英商得在上海及長江口岸運輸土貨，此後即見英船充斥中國江面¹¹。如以條約的明文規定而言，外輪行駛中國內河應始於中日馬關條約，條約列強在華才有比較完整的內河航行權。據馬關條約第六款准許日輪從宜昌至重慶，及從上海至吳淞江及運河，以至於蘇州、杭州航行之權，並可搭客載貨¹²。各國沿用「最惠國待遇」條款一體均霑。

三、商務拓展權利：據1858年中美天津條約第十二款，美國人民取得在中國通商口岸居住和租地的權利¹³。1895年以後，美商在華活

(續)——

商……准將自漢口溯流至海各地選擇不逾三口，准為英船出進貨物通商之區」。條約見：田濤主編，《清朝條約全集》，第一輯，（哈爾濱：黑龍江人民出版社，1999），頁199。即除指定三口岸之外，但並無出進貨物之權。

- 11 葉作舟，〈收回外人在華航行權問題〉，《東方雜誌》，第31卷12號（1934年6月），頁57-58。據長江通商章程第2款：「洋商由上海運土貨進長江……」第3款「洋商由上海運別口所來之土貨……」，第五款「洋商由長江口岸運土貨回上海」，是則已准許洋商在上海與長江各口間往來運輸土貨。
- 12 田濤主編，《清朝條約全集》，第二輯，頁912。關於外人在華內河航行權的詳細討論，可參見：應俊豪，《砲艦與外交的迷思——1920年代前期長江上游航行安全問題列強的因應之道》（台北：學生書局，2010），第二章有關內河航行權的討論，頁15-34。根據該書作者的研究結果，即使到了1920年代，外國輪船仍未能依據中外簽訂的章程充分享有自由往來未開放通商內港從事貿易的權利。因此，外國經由中外條約或章程取得的部分權利，並不同於實際的情況。頁21。
- 13 天津條約十二款：「大合眾國民人在通商各港口貿易，或久居或暫住，均准其租賃民房或租地自行建樓，並設立醫院、禮拜堂及殯葬之處，聽大合眾國人與內民公平議定租息……」。外交部編，《《中外條約彙編》（台北：文海出版社，1964），頁127。田濤主編，《清朝條約全集》，第一輯，頁197。詳見：李育民，《近代中國的條約制度》，頁50-56，有關通商口岸制度形成的探討。

動，又得利於「中日馬關條約」(1895)和「中美續議通商行船條約」(即1903年中美商約)。馬關條約不僅為日本也為列強包括美國在內，打通了進入中國內河，擴大直接貿易的區域，此外還有優惠的稅率和在華投資設廠等貿易權利。

然而，在實際的個案中，往往可發現清政府不同意或抵制上述條約所載之權利。在作者過去研究美孚石油公司個案中，發現外國企業在中國內地是否可設置經理處(經銷處)的爭議即懸置多年未曾解決。外國企業所引用的是1858年天津條約第九款「英商可在內地遊歷通商」等語，但中國政府認為遊歷(travel)或為遊玩(for pleasure)或為通商目的(for purpose of trade)之故，並無永久經營之意。在美孚的研究中，即使到1920年代美孚早已建立在中國的經銷系統，但中國政府對美孚經理處的認定，仍抱持「洋商以貨物交與華人前往內地售賣，視為華人販賣，不能視為洋商經理」，因此不予美孚公司掛牌設置經理處¹⁴。是故，本書在處理早期美國在華貿易問題時，特別留意條約關係與商業活動的個案，第一章舉出1860年代以後關乎外人在華投資設廠和機器進口的重要個案，並探討中國政府對於美國口岸領事的規範和相關禁令，以呈現條約制度的實質與演變。

由於早期的中外條約多包含政治、法律、外交和商務的綜合性內容，一直到1903年，一個純粹以商務發展作為經貿往來的條約依據，才在清政府和英、美、日等國家分別訂立，顯現中外關係的發展在當時已迫切到需要一個清晰明白的商務條文之規範。因此，1903年中美

14 吳翎君，《美孚石油公司在中國，1870-1933》(台北：稻鄉出版社，2001)。此一問題關係洋貨的認定與是否為華人販賣，其影響貨物進出口稅和地方釐卡的徵收，並與中國中央與地方的財政收入有密切關聯。