

WANQINGZHAOSHANGJU

XINKAO

晚清招商局新考

外资航运业与晚清招商局

陈 潮 著



近代外资航运业在中国兴起
中国资本的轮船招商局应运而生
招商局对外资航运业的模仿和竞争
招商局同外资航运业依存共生
招商局同外资航运业依存共生的历史影响

上海辞书出版社

WANQINGZHAOSHANGJU

XINKAO

晚清招商局新考

外资航运业与晚清招商局

陈 潮 著

上海辞书出版社

图书在版编目(CIP)数据

晚清招商局新考:外资航运业与晚清招商局/陈潮著. —上海:上海辞书出版社, 2007. 12

ISBN 978-7-5326-2411-9

I. 晚... II. 陈... III. 轮船招商局—历史—研究
IV. F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 204274 号

本书由招商局史研究会资助出版

统 筹 王圣良

责任编辑 邬曼著

装帧设计 何香生

出 版 人 张晓敏

晚清招商局新考

——外资航运业与晚清招商局

上海世纪出版股份有限公司

上海辞书出版社 出版、发行

(上海陕西北路 457 号 邮政编码 200040)

电话: 021-62472088

www.ewen.cc www.cishu.com.cn

常熟市文化印刷有限公司印刷

开本 890×1240 1/32 印张 8.25 字数 261 000

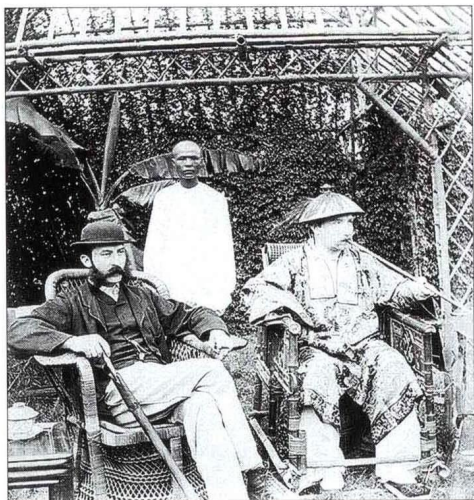
2007 年 12 月第 1 版 2007 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5326-2411-9/K·501

定价: 20.00 元

如发生印刷、装订质量问题,读者可向工厂调换

联系电话:0512-52219025



在清末供职的外国人



轮船招商局会办、督办
——盛宣怀



轮船招商局主要倡导者——李鸿章



怡和洋行买办、轮船招商局总办——唐廷枢



宝顺洋行与太古轮船公司买办，轮船招商局帮办——郑观应



1891年上海外滩码头



清末上海轮船码头



上海怡和洋行大楼



天津太古洋行大楼



21世纪初的（上海）招商局大楼



原旗昌洋行大楼，卖给招商局后成为（上海）轮船招商局大楼

序

陈 绛

近代中国早期大型企业，同外国资本关系之密切与复杂，轮船招商局可以说是最突出的一家。招商局创设的一个直接动因，是为了打破西方资本对中国江海航运的垄断；它诞生伊始，立即遭到英、美轮船公司的倾轧排挤。终晚清之世，招商局的发展与衰退，都是同外国在华轮船公司的竞争和妥协紧密相关的。因此，如果不对招商局同外资航运业错综复杂的关系作深入系统的探究，便难以窥见这个企业在晚清时期的历史全貌。《晚清招商局新考——外资航运业与晚清招商局》的撰述，便是为此而作出的最新努力。

《晚清招商局新考》从“中西共生”(Sino-Western Symbiosis)的视角出发，讨论轮船招商局与外资航运业的关系，并且以此为线索，探寻企业在所涉时期的发展轨迹。如所周知，尽管中国资本主义萌芽早在自然经济居于优势的前近代社会就已有所发展，为资本主义的发生和发展创造了条件，甚至在鸦片战争后，还有不少传统手工业发展为工场手工业，但是，由于西方资本的入侵和干扰，总体上说，中国的资本主义萌芽始终没有发展为工场手工业阶段。近代中国以机器为动力的资本主义性质的工业和交通运输业，尤其是像招商局这个中国历史上设立最早的大型航运企业，并不是工场手工业发展和成熟的直接结果，有些企业甚至还是由外国资本移植而来。本书作者指出：“由于中国近代半殖民地半封建社会的特定条件，民族资本主义必然要同外国资本走一条‘中西共生’的道路。”无论在条约制度庇护下的外资在华航运业，还是在外资航运业刺激下诞生的轮船招商局，都在相互竞争和合作中找到了“共生”的企业发展模式。本书以晚清招商局的历史，

有力地论证了“中西共生”的历史必然，深入地论述了它对招商局甚至对中国近代社会经济产生的深远影响。

当然，在这种“共生”中，中西双方的地位是不平等的，有强势与弱势之分；彼此的关系也绝不是和谐的，而是充斥着压迫与被压迫、竞争与妥协。面对着强势的外国资本，民族资本承受了强烈的冲击和巨大的压力。它往往为了规避竞争和倾轧带来的损害，无可奈何地选择退让妥协，以求生存和发展。十多年前，我曾经在本书作者翻译的美国田纳西大学郝延平教授《中国近代商业革命》(*The Commercial Revolution in Nineteenth-Century China*)中译本校后记中写到：“中西共生”中西方经济活动对中国商业资本主义发展起过重要的作用，而讨论“中西共生”时，“近代中国同西方相互关系中不平等的地位和西方资本作用的实质，有进一步剖析的必要；对于在西方资本主义影响下中国商业资本主义发展程度的估量，也是一个需要作多方面论证的问题”。郝延平教授所探讨的只是中国商业资本主义中的“中西共生”问题，目前这部著作则扩展到交通运输业，以轮船招商局为个案，讨论这个企业在晚清极其不利的社会历史条件下，在“中西共生”中所处弱势的地位及其艰辛的历程。这项研究为中国近代经济发展中的“中西共生”历史现象提供又一个有说服力的佐证和进一步的阐发。

全书的叙述和论断，都是以大量扎实的史料为基础，并且充分吸收了前人研究的成果，因而丰富了对招商局历史的已有认识，并且纠正了一些史实的舛误。试举一个例子，被作者称为集中体现晚清招商局与外国资本“中西共生”的招商局同太古洋行、怡和洋行订立的齐价合同，它签订的次数、时间和期限，以往论著大多简略不详，甚至间有抵牾。本书则仔细研究了上海图书馆盛宣怀档案资料，个别合同未见于“盛档”者，如1877年第一次齐价合同，则根据中外有关著作和资料，梳理排比，加以论定。作者得出三家公司在1877年至1911年辛亥革命爆发的三十四年间，先后订立了七次合同的结论，前三次以三年为期，后四次以五年为期。这就更正了为后来不少研究者所常采用

的《交通史航运编》的有关记叙。(见本书第四章第一节“关于晚清‘齐价合同’次数和时间的考订”。)时下浮躁学气弥漫,急于程功求成,这部著作所体现的脚踏实地、求真务实的治史精神,更觉难能可贵。

我和作者相识相知几三十年,日常过从,聆其说论,知人论世,识见犀利,每常叹服。二十多年前作者在复旦大学历史系攻读硕士学位时,便参加了上海图书馆度藏盛宣怀档案招商局部分的整理和考订工作,并且以轮船招商局同西方航运资本的关系为题,撰写硕士论文。此后他发表了多篇有关这方面的论文,其中《从齐价合同看轮船招商局与外国资本的关系》曾获第一届全国青年社会科学优秀成果奖,并被选入中国社会科学出版社出版、招商局研究会编辑《招商局与近代中国研究》论文集。贾岛诗有“十年磨一剑”之句,《晚清招商局新考》正是作者二十多年来孜孜矻矻于这方面研究的结晶。我为作者的新著问世而喜,更因这部著作有裨益于招商局历史和中国企业发展史、乃至中国近代经济史的研究,而对它将引起同行学者的广泛关注,怀有深厚的期望。

2008年3月,上海

陈锋,复旦大学历史系教授,原上海市经济史学会会长、中国经济史学会理事、近代经济史专业委员会副主任。

导 言

在中国近代经济史上,晚清招商局代表着中国近代民族资本主义兴起的先锋力量^{〔1〕}。作为近代最早创办、规模最大的大型民族资本企业,招商局的历史命运曾几经波折。经过晚清、民国,直至中华人民共和国的几度曲折发展^{〔2〕},如今招商局已成为中国举足轻重的大型国有经济实体,其资本涵盖金融、工商、航运、房地产等诸多领域。在晚清,招商局是作为轮船航运企业而创立的,但它的资本却广布于近代的其他工商领域,例如较早出现的大型资本主义企业开平矿务局、上海机器织布局、中国通商银行以及汉冶萍公司等,以致在中国近代经济乃至政治史上,晚清招商局的创办和发展都一直成为研究者关注和讨论的问题。

晚清招商局之所以受到学术界的关注和讨论,不仅由于它是中国近代民族资本工商企业的首创,还在于其创办经营者的复杂和企业经营管理形式的独特,更在于它与外国资本依存共生的发展模式及其对近代经济的深刻影响。实际上,人们关注晚清招商局的背后,是关注中国近代民族资本主义发展的问题。由于中国近代半殖民地半封建社会的特定条件,中国民族资本主义注定要在同外国资本依存共生的状况下发展。本书试从中国近代资本主义“中西共生”的视角,对晚清招商局与外资航运业的关系进行研究,进而观察“中西共生”的经济发展模式对中国近代民族资本主义的历史影响。

“中西共生”这一词语,译自美国郝延平教授在其名著《中国近代商业革命》(*The Commercial Revolution in Nineteenth-Century China*)中关于近代经济特征的一个英文表述。郝延平教授在对近代中国航运、贸易、金融等领域进行深度考察之后,使用了“中西共生”(Sino-

Western Symbiosis)和“中西商业资本主义”(Sino-Western Mercantile Capitalism)的概念来表述中国近代商业革命的基本特征。他对此解释道：“沿海的中国商人和外国商人在追求共同利益中，常常合法地进行合作。中国商人从外国大商行接受金融资助，并且得益于后者的现代设备；西方商行则得到优良的中国货物以供应出口或加工，并且从航运和保险业务的增长中得到利益。西方小商行有时还需要中国人的资金开办近代企业。”⁽³⁾中国商人和外国商人以及他们的企业，就这样在相互依存中发展共生。笔者当年在翻译该书时就注意到，“中西共生”的概念十分适合于解释中国近代轮船航运业的发展状况，因为“中西共生”在轮船招商局和外资轮船公司的相互关系中是一个普遍现象。随着研究的深入，笔者进一步感到，近代中外企业在彼此的商业竞争与合作中，“中西共生”甚至在某些重要方面已成为它们的一个基本发展模式，从而形成中国近代资本主义市场的一个特征，并且深深地烙印在了中国民族资本主义的发展轨迹上。

基于上述认识，本书特以轮船招商局与外资航运业的关系为研究对象，以“中西共生”为重要线索，对晚清时期的招商局进行新角度的深入研究：在第一章中，论述近代外资航运业在中国兴起的历史背景，考察西方重商主义的文化动因和近代条约制度促使并保护外国轮船、特别是英美资本的专业轮船公司在中国迅速兴起的过程，指出在近代中国的江海航运利权大部分丧失的同时，也迎来了机器动力的时代。在第二章中，主要论述外资航运业兴起与中国资本的轮船招商局诞生的因果关系。其中考察了外资轮船航运业对中国旧式航业的毁灭性冲击，从技术上和制度层面分析了中国旧式航业衰败的原因；论证了“漕粮北运”和“分洋商之利”的迫切性是形成清政府创办轮船招商局的直接动因；本章以较多笔墨分析了“轮船招商”所需的民间资本市场问题。在第三章中，论述晚清招商局对外资航运业的积极学习和竞争，这种学习和竞争包括企业模式的效法和经营人才的吸纳，以及盘购美商旗昌轮船公司；本章还具体分析了对外国资本学习和竞争的

利弊得失,指出其在商业上的战略意义。在第四章中,主要论述招商局在高强度的市场压力下如何同外资航运业依存共生;重点考察了晚清招商局与外资航运业依存共生的基本方式,即长期订立和实施旨在垄断中国航运市场的“齐价合同”。本章首先考订了在晚清时代“齐价合同”的订立次数和时间,考订了历次合同中规定的各轮船公司的市场份额,然后分析招商局在“中西共生”中的依存地位及其发生的原因。在第五章中,从晚清时代中外资本航运企业自身的发展、长江沿海航运市场的垄断形势,以及中国近代经济的发展这三条线索,对晚清招商局同外资航运业依存共生的历史影响进行了多方面的论述;其中特别考察了近代资本主义的“中西共生”经济发展模式对中国近代社会生产力进步和资本主义市场成长等方面所产生的深远影响。

在本书对晚清招商局与外资航运业关系的研究中,有几个与“中西共生”相关的问题可能存在争议。

首先是“中西共生”的经济发展模式问题。在中国近代民族资本主义的发展中,“中西共生”是一个普遍的现象吗?在晚清社会,由于陈旧的封建体制和不平等的条约制度的存在,造就了一个经济上“中西共生”的环境。任何进入中国资本主义市场的商人或企业,都难以回避这一“中西共生”的环境。民族资本企业注定要在受条约制度保护的外国资本和封建体制的夹攻中生存,生存的最好方式就是同外国资本合作,在合作中发展。竞争也是有的,但面对强大的外国资本,民族资本企业最后往往选择妥协。招商局在并购旗昌后,取得了与外国资本共享中国航运市场的坚固地位,但面对实力强劲的英商太古轮船公司及怡和轮船公司的竞争,它又不得不选择与外国资本合作并存、依存共生的发展模式。事实上,不论是晚清招商局,还是英商怡和、太古轮船公司,抑或其他中外企业,都会以最大限度地获取利润为目的,利用市场竞争的法则,规避竞争带来的损害,合法地进行合作,以便在合作中依存共生。

其次是由“轮船招商”引出的民间资本市场问题。在研究中国经

济史的学者中,过去一直存在一种较为普遍的观点,即中国民间社会资金不足,造成国内资本市场疲软,这是导致中国经济,特别是近代以后社会经济发展缓慢的重要原因。不过,相关的研究已使越来越多的人相信,所谓中国近代民间资金不足而导致近代资本市场疲软的观点显得证据不足^[4]。在传统中国,大量私人财产由于不用于增值性投资,所以未构成效益重大的资本。但从本书对19世纪中期中国民间商人“附股”投资外资轮船航运业的研究中可知,19世纪50年代后期乃至以后整个60年代,华商投资外资企业、分享营业利润的情况极为普遍,有70%~80%的华商“附股”外企;而当过英商太古轮船公司买办、后来又任轮船招商局帮办的郑观应更是认为,进出于上海地区的轮船,“计其本已在一二百万,皆华商之资,附洋行而贸易者十居其九”^[5]。大量的民间资金正通过他们的附股投资活动,强有力地增值着新的资本。华商广泛投资外资轮船航运企业的事实有力地证明,中国民间潜藏着一个不可低估的资本市场,只是因为封建政府的法规缺失和行政不作为,才使得民间资金无所作为。实际上,外资航运业的兴起,魔术般地呼唤出中国民间的投资潜力,而中国轮船招商局又将这股巨大的投资潜力从外资企业那里吸引了过来。这种民间资本在中外轮船航运企业之间的流动和增值,正是拜“中西共生”所赐。

第三,关于晚清招商局的资本性质问题。笔者将晚清招商局定位于中国近代最早创办的大型民族资本企业,是基于对中国近代资本主义“中西共生”特征的认同。中国近代资本主义发展的一个重要基础,就是广泛存在着的“中西共生”的资本、商品和人才市场。在这个市场上,民族资本相对于外国资本而言,民间(私人)资本相对于国家资本而言。从资本及其经营的经济意义上看,轮船招商局从这个“中西共生”的资本主义市场中,吸收了来自中国人方面的资金,并在创办和经营中把它们转化为不断增值的资本。在这些资本中,有买办和华商附股者从外资企业方面转投而来的部分,也有来自清政府方面的借款,也可能有李鸿章这样的封建官僚的投资,但无论怎样,只要是由中国

人投资、且资本的所有权和经营权都属于中国人的近代新式企业，自然都应属于民族资本企业的范畴。晚清时代的轮船招商局就是这样的近代民族资本企业，哪怕里面有李鸿章和唐廷枢这样的封建高官和超级买办的投资。至于企业实行“官督商办”的经营管理制度，笔者以为，这里固然具有封建衙门式的弊端，但它并未改变企业的资本性质。以“官督商办”为标志的中国早期国家资本主义特色的发展道路^[6]，对于招商局这样的早期民族资本企业来说，恐怕是鱼和熊掌不能兼得的必由之路。

由于晚清招商局创办时多重的资本来源，以及它在经营管理上实行“官督商办”制度，加上民国时期曾被国民党政府的官僚资本所控制，因此它的民族资本企业性质曾经受到质疑。诚然，这些基于中国近代新民主主义革命理论的有关质疑和争论，自有其时代理由和历史意义^[7]。但在经济史研究中，如果我们坚持区分研究对象的特定的时代范畴，保持资本主义本身的经济意义^[8]，认同中国近代资本主义市场的“中西共生”特点，那么可以认为，把俱由中国人投资经营的晚清招商局视为民族资本企业，应该是恰当的。

第四，关于招商局的倡导者和创办经营者的评价问题。在轮船招商局的创办和经营过程中，最先受任招商局负责人的是朱其昂，他是在时代潮流推动下从旧式沙船业主向新式轮船航运业转型中的商人，他在创办招商局这一近代最早的新式企业中最先付出了辛劳，惜因奔波过劳而早逝了。担任过总办的唐廷枢和会办徐润、郑观应等人，则较早就在水外洋行里积聚了经验和资本，后来受到经办中资企业的吸引和李鸿章的召唤，聚集到了轮船招商局的旗下。唐、郑两人后来还分别受李鸿章指派，致力于开平矿务局、上海机器织布局的开拓。这些人从洋行买办转型为招商局经理的事实，反映了中国近代资本主义市场上人才流动的“中西共生”现象。从这些买办转型人物身上，可以看到近代资本主义“中西共生”的特点，这为评价唐廷枢、郑观应这类买办转型人物提供了新的视角^[9]。

督办盛宣怀和洋务派官僚李鸿章更令人关注,其中李鸿章无疑最引人注目。盛宣怀显然属于致力于经济活动的封建官僚型人物。他受李鸿章委派,先后主持一系列洋务企业,官至清朝邮传部尚书;他在担任招商局会办、督办期间,策划盘购旗昌轮船公司,主持订立“齐价合同”,为招商局与外资航运业的依存共生尽了最大努力;然而他终因推行铁路国有政策而广遭诛伐。李鸿章作为最有争议的近代历史人物,“在身前就已毁誉不一,死后人们的评论更是轩轻高下,大有径庭”^[10]。李鸿章固然对晚清诸多政治和外交失败负有责任,但从全力推动轮船招商局的创办来看,却难以否认他对中国近代化事业的竭诚之情。他痛心疾首于“士大夫囿于章句之学而昧于数千年来一大变局”^[11];为了轮船招商局的创办,他“破群议而为之”,决心“为中国数千百年国体、商情、财源、兵势开拓地步”^[12]。窥一斑而见全豹,李鸿章对创办轮船招商局所表现出的热情和韧劲,说明他是一个在外国资本日益入侵下头脑清醒的近代化事业的开拓者和领导者。曲折的社会发展总是给人提供有限的认识历史的思想基础,但随着时代的进步,人们有可能在新的思想基础上重新认识一下李鸿章和盛宣怀这类有争议的历史人物。

在本项研究中,可能还有一些问题存在争议,需要讨论。

本书广泛参考和征引了档案资料、史料汇编、报刊、政书、县志、文集、笔记、年谱、专题论文、研究专著、译著等相关文献^[13],较多地使用了有关招商局的档案资料、中国近代航运史资料以及中国近代史资料丛刊等文献,这些文献包括:藏于上海图书馆的《盛宣怀档案》;汪熙和陈绛编《轮船招商局——盛宣怀档案资料选辑之八》;藏于中国第一历史档案馆和第二历史档案馆的《轮船招商局档案》;聂宝璋和朱荫贵编《中国近代航运史资料》;(台湾)中央研究院近代史研究所编《海防档》;中国史学会编《洋务运动》等。关于外资航运业方面的资料,除了参考和征引上述文献外,主要还参考利用了相关的英文著作^[14]。这些英文著作一般都广泛利用了19世纪英美洋行的档案资料:[美]刘广京教授(Kuang-ching Liu)的著作运用英美洋行的档案资料,详细论

述了1862—1874年英美轮船公司在中国的竞争；[美]郝延平教授(Yen-ping Hao)的著作则依据藏于英国剑桥大学的怡和洋行档案函件、藏于美国哈佛大学的旗昌和琼记洋行的档案资料；[英]勒费窝(Edward LeFevour)和[美]洛克伍德(S. C. Lookwood)的著作分别记录了怡和洋行和琼记洋行的活动；而玛利纳和海德(Shiela Marriner and Francis E. Hyde)的著作则提供了创办太古轮船公司的重要史实。

本书大量运用盛宣怀档案资料进行相关史实的考订和研究。在《轮船招商局——盛宣怀档案资料选辑之八》出版后，笔者对所征引的盛宣怀档案资料逐一核对，绝大部分吻合无误，偶有个别资料行文略有差别，可能是抄录之误；另有个别文件缺佚，可能是档案在多年的辗转搬运中丢失了。上海图书馆收藏的《盛宣怀档案》卷帙浩繁，在2005年已整理完毕。我们期待着更多的盛宣怀档案资料面世。

研究轮船招商局与外资航运业之间的关系，可让人们从一个新的角度观察招商局的发展历史，观察中国近代“中西共生”的资本主义道路对招商局的历史影响，从而启发人们以更宽广的思路去考察中国近代资本主义问题。

注释：

[1] 笔者认为，在从创办起的整个晚清时期，轮船招商局都应属于中国民族资本企业(具体理由将在后文述及)。并且，笔者将这一时期的招商局称作晚清招商局，以示本书所论的招商局仅限于晚清时期。

[2] 招商局历经从晚清的官督商办到民国初年开始的完全商办，又从完全商办到被南京国民政府收归国营的曲折发展。1949—1950年，招商局完成了起义过程，重组为新生的中华人民共和国的国有企业。1979年后，中国进入社会主义建设新时期，获得经营自主权的招商局逐步实现了企业经营的多元化和集团化，并向跨国化发展。详