



交通系与 清末民初经济变迁

杨 涛 著



中国社会科学出版社

交通系与 清末民初经济变迁

杨 涛 著



中国社会科学出版社

图书在版编目(CIP)数据

交通系与清末民初经济变迁 / 杨涛著. —北京: 中国社会科学出版社, 2017. 12

ISBN 978 - 7 - 5203 - 0603 - 4

I. ①交… II. ①杨… III. ①交通系—研究 IV. ①K258. 207

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 143348 号

出 版 人 赵剑英
责任编辑 耿晓明
责任校对 冯英爽
责任印制 李寡寡

出 版 中国社会科学出版社
社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮 编 100720
网 址 <http://www.csspw.cn>
发 行 部 010 - 84083685
门 市 部 010 - 84029450
经 销 新华书店及其他书店

印 刷 北京君升印刷有限公司
装 订 廊坊市广阳区广增装订厂
版 次 2017 年 12 月第 1 版
印 次 2017 年 12 月第 1 次印刷

开 本 710 × 1000 1/16
印 张 36.75
插 页 2
字 数 582 千字
定 价 128.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书,如有质量问题请与本社营销中心联系调换
电话:010 - 84083683

版权所有 侵权必究

序

杨涛博士的著作《交通系与清末民初经济变迁》即将由中国社会科学出版社出版，作为其导师，我自然非常高兴。这篇论文是清末民初社会转型研究、中国早期现代化及北洋史研究领域的学术新葩，鲜艳可爱，可喜可贺。

论文以清末民初为时限。这一阶段在百年近代中并不算长，从1901年清末新政算起，至北洋军阀覆灭不过20多年时间。清末民初被学界公认为一个特殊的时期，是一个激荡、起伏的发展时期，是近代变革最剧烈时期，是中国由传统社会向现代社会转型的重要阶段。政治、经济、社会、文化教育等领域的巨大变革，看得见，摸得着。如农本商末早已成为过去，振兴工商业成为政府与人民上下一致的意愿，时代发展的潮流。政府方面，无论是清政府还是北洋政府，均制订了一系列发展工商的政策与法规法令，刺激了经济的持续增长；政治方面，由君主专制到效法西方的君主立宪——预备仿行立宪，由君主立宪到民主共和，由总统制易为内阁制，宪法、国会、总统、内阁、政党、社团等西方资产阶级政治民主制度至少在形式上都被移植过来，人民具有了选举权和被选举权，有了出版、集会、结社等自由，这是过去一切时代所未有的；文化教育方面，延续一千多年的科举制度得以废除，现代学制得以全面贯彻，声光电化教学内容充斥课堂，新型知识分子群体成为国家最为活跃、最富生机的力量。但长期以来以阶级斗争为中心的革命史观却没有看好这一时期，极力否认这一阶段的进步性与合法性，视清末新政为“假维新”“伪立宪”，是腐朽、落后的封建专制统治。民初袁世凯为首的北洋集团统治，更视为黑暗的反动统治。以革命史为视角的研究对号召和动员人们进行反

帝、反封斗争，加快中国社会进步，凝聚人心等方面起了很大作用，但无视这一时期中国社会的发展，进步，割断历史，是片面的，与唯物史观的实事求是精神相悖离。30多年来的思想解放和改革开放实践，拓宽了我们的视野，重新审视这一时期的时机慢慢成熟。但人们限于长期的思想禁锢和思维定式，对清末民初社会的研究进展缓慢。

研究进展缓慢的另一主要原因，即清末民初是一个重要的转型期，是一个社会矛盾充斥的时期。新与旧，中与西，先进与落后，进步与反动，传统与现代并存，反对外国侵略与向西方学习同在，体现为极端混乱。其实这是非常正常的现象，任何一个大变革时代莫不如此。中国社会就是在矛盾中发展前进的，这就是历史的辩证法。大的矛盾下的具体矛盾更是多如牛毛，诸如行政与立法机构的矛盾，集权与分权的矛盾，中央政府与地方的矛盾，政府与社会的矛盾，政府与政党、政团或政治派别的矛盾，政府与宗教组织的矛盾，社会发展与社会治理的矛盾，社会各群体的矛盾，习俗与现代法制的矛盾等等。频繁出现的众多矛盾，不仅给社会稳定与发展带来了极大的压力，同时也给我们认识清末民初社会增加了众多的麻烦。一些人对清末民初社会研究望而却步，是可以理解的。

清末民初社会转型客观存在，存在决定意识。我自己意识到清末民初时段在中国近现代史上的重要地位，始于世纪之交，出于对20世纪百年历史反思。在进行了一些研究之后，确定博士招生的研究方向定为清末民初社会转型，并作为自己主要研究方向。在为博士研究生授课时，将清末民初社会转型研究析为政治、经济、军事、社会、思想文化转型研究等专题，与博士生多方探讨，取得良好成效。杨涛博士论文选题即围绕这一中心，有志对清末民初经济转型进行深入研究。

交通系是清末民初因新型交通事业发展而逐步形成的政治、经济派别，成员尽皆具有新知识与技术的官僚，其政治属性是后来发展的结果。交通系经营的现代事业的发展是国家进步和社会发展的标志，所以交通系自身发展势必促进清末民初的社会转型。但由于交通系是北洋集团中的一个派系，是依附于袁世凯而发展起来的。由于民初袁世凯集权专制，破坏民主法制，晚年又逆历史潮流而动，洪宪称帝，

成为一个悲剧性人物。袁世凯的悲剧影响了交通系，对交通系的评价就成为一个非常复杂的问题。交通系是一个反动的官僚群体，还是一个对社会发展有过一定贡献的群体？大部分学者通过已有研究，将交通系定性为反动的官僚群体而给予抨击。

杨涛博士以“交通系与清末民初经济政策”作为自己的博士论文选题，应该是一个难度大、难题多、内容复杂、不易把握的选题。交通系是清末民初重要的财经官员群体，活动领域除了轮路电邮的交通四政外，金融、财政、实业，无不涉足。以交通系的经济政策与经济活动为研究内容，以早期现代化进程，制度创新与变革为主要研究理念，以对经济建设和经济现代化的影响，可资借鉴的历史经验为研究目的，所以该课题是一个有价值、有意义、有创新的研究课题。

我对杨涛博士完成这一选题充满了自信。杨涛博士入学前学术基础较好——河南大学中国近现代史硕士，副教授职称，已发表学术论文20余篇，且对经济史研究有着极大的兴趣。我相信他有能力完成这一选题，由此给予他大力支持，为他提供便利条件。比如支持他到南京大学民国史研究中心访学，获得学校资助。利用访学，杨涛向民国史研究中心名家陈谦平等教授请教、学习，获得到南京大学及第二历史档案馆查阅资料的便利条件等。杨涛不负我望，经过三年的奋力拼搏，近50万字的博士论文呈现在我的面前。经过严格的盲审程序和论文答辩，获得专家的一致好评，被专家确定为优秀博士学位论文。

杨涛博士论文克服了许多难点，多有创新。其创新择其重要者，我认为有以下几点：

第一，对交通系群体的详尽分析与恰当的历史定位。

比如通过对交通系主要人物学历、知识结构的考察，认为交通系主要人物不少人有着留学日本或美国的经历。在学识养成方面看，主要集中在铁路事业、财政经济、外交方面。他们能将所学与以后的所用很好地结合起来。通过对交通系主要人物经历、活动的考察，认为交通系主要人物职业经历、社会活动专业性强，而且在清末涉及许多重大事件。他们在这些社会活动和职业活动中体现了宽阔的政治视野，极强的专业技能，建树极多，成为本专业领域的专家和精英。清末如此，民初亦然。民初的交通系作为执政的北洋集团的一部分，大

多以其经济政策影响国家的发展，交通系经济政策中的国家资本主义倾向是极为显著的，民初四政政策，如路政方面推行商办铁路国有、借债修路、崇官抑商、统一路政、加强铁路国有资产管理，反映出交通系主张铁路事业必须由国家垄断经营；为促进国有铁路营运、管理、建设、财会制度的发展，以统一路政、完善国有资产管理制度的为主要手段。在电政方面颁布《电信条例》，明定国有原则，在管理上分设电政管理机构。在邮政上设立电政管理区、废除驿站，打击民信局和客邮，厘定邮政司与帛黎的关系，无不是强调国家力量在邮政领域的扩张。航政方面则更激烈地表现为轮船招商局的官办与商办之争。从实际效果看，国家资本主义政策在交通领域对促进四政的发展、改观具有明显效果。特别是铁路、电信与邮政，在袁世凯统治时期其发展成就是不容抹杀的。

——第二，对民初袁世凯的集权政治给予辩证分析和理性评价。

研究交通系，分析其经济政策，必然涉及袁世凯的集权政治。通过对交通系经济政策的详尽分析，对民初袁世凯的集权政治给予辩证分析和理性评价，认为：一方面其在政治上削弱社会民主参与范围，乃至停开国会、施行党禁，并最终引发帝制活动，这都是应予以批判的，是毫无疑问的；但另一方面，在经济上，袁世凯作为一个后发现代化国家的领导人，亟须在国内形成稳定、统一的政治秩序，形成和平的经济发展环境，因此他不惜用政治威权和强制力来构建中央、国家以及以其为代表的权威，这又是无可非议的。而且正如许多经济学家、学者所承认的那样，正是在1913年袁世凯的个人集权统治得以稳定后，国内财政经济情况得到明显好转。袁世凯许多旨在加强中央集权的经济政策，如国税与中央专款制度，铁路国有化，矿业国有，收回各省滥币，财政厅直属中央，国库统一，中行归财政部直辖等等，其实际效果都是积极的。许多措施对恢复工商业发展，促进财政状况好转都是起到了良好效益的。因此从这一角度出发，我们对这些政策的实际制定者交通系的领袖人物，其政策制定的动机、意义都应从一个新的角度进行分析。即不能简单地认为这是袁世凯反动的集权统治在经济上的需要，而应理性分析，高度中央集权的经济制度与政策是否是必需的、合理的，而且其意义是积极的。这样的分析和评

价，应该说是非常客观公正的。

第三，理论与研究方法的恰当运用与课题研究的一定深度。

研究交通系，采用多学科的方法是自然之事。杨涛博士没有满足于将清末民初交通系的复杂性交代清楚，给予适当定位。而是以交通系为例，运用社会转型、早期现代化、历史社会学、制度经济学等理论进一步研究清末民初社会，研究早期现代化进程，并得出与传统观点不同的结论。认为：“从清末到民初，再到南京政府，受制于国家财政的极度困难，经济发展基础的极度落后，早期现代化目标的急剧繁重，国际形势特别是外患的极度紧迫，中国的早期现代化等是否顺利推行，首先需要的是一个强有力的集权政府，需要一个强有力的政治统治者，能实现国内政治统一，社会秩序稳定。这种诉求乃至发展成为极端民族主义、国家主义思潮的出现，在经济政策上就是集权主义、国家资本主义、统制主义，而不是自由主义、个人主义的色彩突出一些。”我认为杨涛的研究与结论，接近民初的国情与实际，对民初社会或北洋史的认识具有借鉴意义。民初社会张扬的应该如梁启超所说是国权主义，而非民权主义。

除了以上几处突出的创新点之外，我还认为其征引史料之丰富，其研究分量之厚重，是该论文的一大特点。杨涛竭尽全力，从国家第二历史档案馆、上海图书馆等搜集了不少未刊资料，在三年来的思考和写作过程中，他参考运用未刊档案资料 9 种，已刊档案资料 55 种，报刊资料 27 种，文集、资料汇编资料 95 种，参考论著 174 部，论文 55 篇。其初稿潇潇洒洒，洋洋大观，几近 50 万字。就其体系、内容、资料而言，可以说是非常少见的博士学位论文。

杨涛毕业后并没有急于将论文出版，而是利用四年多时间，不断精雕细琢。如在资料运用上增加了一些报刊资料和新出版的《北洋政府档案》等文献资料。对初稿中资料取舍，以及行文用语方面也做了不少更正、修改，使得文章更为精炼、规范。

尽管如此，我认为论文还有一些应尽完善之处。比如清末民初是一个比较开放的社会，外国人大量涌入，被中央及地方政府聘请为顾问、外教等，他们在华经历及参与中国国家各方面事务，均有文字存世。这些外文资料对研究清末民初社会，研究交通系是不可缺少的。

杨涛也注意到利用外文资料，可惜太少。另外，交通系群体具有经济属性，考察交通系的相关经济政策，还应该与民初的经济发展紧密集合起来。还有，对主要交通系成员的出身、籍贯、学历、经历等进行了较为详尽的叙述与分析，其旨趣、思维方式方面有没有共同点呢？这些都是应该加强与注意的地方。

博士论文付梓是一位学者研究成果形成的主要表现，值此时机，我不仅对杨涛博士论文出版深表祝贺，更希望他今后在学术道路上不忘初心，依旧充满热情，不断努力，积极创新，取得更加优异的学术成果。

是为序。

张华腾

2017年2月3日

目 录

绪 论	(1)
一 学术前史	(5)
二 选题和研究意义	(22)
三 资料的收集与整理	(26)
第一章 北洋集团的崛起与交通系的形成、发展	(30)
第一节 交通系主要成员及早期经历	(31)
一 出身、文化与教育状况	(32)
二 地缘、亲缘、业缘关系密切	(37)
三 职业经历与社会活动特征	(38)
四 与北洋集团核心人物袁世凯、徐世昌的关系	(42)
第二节 北洋、东北新政及辛亥革命中的建树	(44)
一 在北洋、东北新政中的建树	(44)
二 辛亥革命中的功勋	(49)
第三节 交通系主要人物与清末铁路、金融	(53)
一 控制交通行政权	(54)
二 收回路权	(61)
三 革新路政	(73)
四 创办交通银行	(85)
五 对铁路国有化的态度	(87)
第二章 交通系与民初交通四政	(90)
第一节 对交通部及交通行政、事权的控制、影响	(90)

2 / 交通系与清末民初经济变迁

一	对交通部的控制	(91)
二	中华全国铁路协会的成立	(99)
三	利用“二次革命”对路权的进一步控制	(105)
第二节	交通系与民初铁路	(106)
一	铁路国有政策的推行	(106)
二	统一路政	(132)
三	国有铁路的资产管理制度	(153)
第三节	交通系与民初的航政、邮政、电政	(160)
一	电信事业的发展	(160)
二	邮政事业的重大改观	(172)
三	航政事业的艰难发展	(181)
第三章	交通系与民初金融	(194)
第一节	对中交二行的控制与影响	(195)
一	控制中交二行的人事与行政管理权	(195)
二	对中交二行性质、地位的影响	(201)
第二节	经理内国公债	(233)
一	发行内债之必然性	(233)
二	梁士诒、周自齐力主发行公债	(235)
三	民国三、四年内国公债的募集	(237)
四	民国三、四年内国公债发行成功之表现	(243)
五	民国五年内国公债的发行	(246)
六	中交二行与内国公债	(246)
七	内国公债的消极影响	(248)
第三节	垫款与中交停兑风波	(249)
一	1912—1916 年间中交二行垫款情况	(249)
二	中交第一次停兑风波	(255)
第四节	交通银行金融业务的广泛开展	(264)
一	梁士诒与民初交行的经营方针	(264)
二	交行业务的整理与扩大	(266)
第五节	其他金融活动	(269)

一	新华储蓄银行的设立	(269)
二	通惠实业公司与汉冶萍公司的维持	(274)
三	对民族工商业的挹注	(283)
四	发起上海银行公会	(286)
第六节	交通系与民初币制	(288)
一	整理滥币	(288)
二	影响币制改革	(305)
第四章	交通系与民初财税政策	(321)
第一节	交通系人物的财政思想与政策	(324)
一	梁士诒的财政思想与政策	(324)
二	周自齐的财政思想与政策	(326)
第二节	对财政管理制度的改革	(328)
一	财政部官制修订	(328)
二	考成条例与征收官交代条例的颁行及地方财政 管理制度规定	(331)
三	预算制度的举办	(336)
四	国地税名目取消与规复解款	(342)
五	会计与审计制度	(348)
第三节	外债的举借	(353)
一	梁士诒与外债举借	(353)
二	周自齐与外债举借	(357)
三	对交通系举债的评价	(362)
第四节	官产、官业政策	(369)
一	官产、官业问题的形成及北洋政府的 最初政策	(369)
二	交通系与官产、官业处理	(373)
第五节	整理旧税与施行新税	(405)
一	整理旧税	(407)
二	施行新税	(433)
第六节	盐政改革与海关管理	(438)

4 / 交通系与清末民初经济变迁

一 盐政改革	(439)
二 海关管理	(452)

第五章 交通系与民初农工商政策 (471)

第一节 农业政策及影响 (471)

一 农业政策	(472)
二 大力发展林业	(477)

第二节 工商业政策及影响 (480)

一 设立劝业委员会并拟订章程	(480)
二 对各地商会组织的规范	(481)
三 商业政策	(483)
四 工矿业政策	(490)

结 语 (503)

参考文献 (551)

后 记 (574)

绪 论

中国的早期现代化实践肇始于 19 世纪 60 年代的“自强新政”（即通常所称的“洋务运动”）。庚子事变后，进一步扩展为以“清末新政”为外观，成为中国近代史上第一次全面、系统的现代化实践。这一阶段的现代化，以张之洞、刘坤一、袁世凯、岑春煊等为代表的地方督抚与地方士绅为实际推行者。辛亥革命前，袁世凯无论是作地方大员还是中央大员，对此一时期政治、军事、经济、文化教育乃至社会事业的现代化起到极大影响。袁世凯为首的北洋集团（包含交通系）推行的北洋新政具有典型示范作用，编练新军、成立巡警、推行地方自治、改良狱政司法、举办新式学堂、发展实业、推进天津等城市市政建设等都产生了深远影响。有学者评价以天津为中心的北洋新政成为实施新政的“实验场”，许多深具近代意义的机构、制度纷纷得以建立和实施，成为全国纷纷仿效的“样板”，对地方社会的发展以至中国的政治走向都产生了十分深远的影响。^①

辛亥革命后，袁世凯建立了以其为核心的北洋政府，这一时期也是中国早期现代化进程中的第二个阶段。“民初北洋集团掌握国家政权，继续清末的改革并进一步发展，代表资产阶级的利益而多方面制定经济政策与法规，应该是资产阶级所为。所以北洋集团是中国资产阶级的一部分，中国资产阶级中的一个政治派别。”^② 北京政府制定的一系列政策有利于资本主义的发展和早期现代化的深入推行。这些政策在经济领域尤为显著。有学者认为，北京政府统治时期是中国早

① 侯杰：《〈大公报〉与近代中国》，南开大学出版社 2006 年版，第 3 页。

② 张华腾：《北洋集团崛起研究》，中华书局 2009 年版，第 300 页。

期现代化的“启动阶段”和“异化阶段”。前者意指从社会制度变革、资产阶级的成长，尤其是资本积累与规模扩大方面，为早期现代化奠定了最为基础的条件。经过这个阶段工业化、民主化、民族化（即争取国家独立）的思想渐入人心，现代化的社会动员已经开始，制度机制和社会内部有利于现代化发展的各项条件初步具备，并逐渐发展。就后者而言，意指袁世凯虽然在经济上以“振兴实业”为旨归，以资本主义经济法制体系和科层组织的建立推进社会经济的现代化，但政治上实行专制与集权统治，民主共和制度名存实亡，“民权”重新成为一个问题，并严重影响现代化建设的各个方面。这一变化使得要求发展现代化的社会各界，对民国制度和政权现代化逐渐由满怀信心转向失望。^① 还有学者指出北洋政府名义上一直维持“民主共和”政体，大部分时间设有两院制国会，实则以民意招牌行独裁之实。但同时许多军阀官僚投资工矿企业，兼有资本家身份。而且北洋政府采取的一系列政策如制定《公司条例》《矿业条例》，提倡国货、广设银行、改用袁头币等等，对经济现代化起了积极影响，出现政治上和经济上的极大反差。不过北洋政权代表反动阶级利益，依附于帝国主义，受其掣肘，推行的经济近代化仍具有局限性。^② 总之，由于北京政府被认为是集权专制，是保守乃至反动的，影响了人们评价北洋集团、北京政府对推进中国早期经济近代化所起的作用。

但不能否认，在清末民初这一中国社会转型最剧烈时期，也是中国早期现代化的肇始、启动阶段，袁世凯和以其为首的北洋集团对社会转型、现代化的进程所起作用，是其他政治集团难以比肩的。在经济现代化层面，清末袁世凯为首的北洋集团广泛涉足于各经济领域。如工矿业方面，创办了直隶工艺总局，扶持启新洋灰公司与滦州煤矿公司、京师自来水公司而形成周学熙资本集团；交通业方面，控制了轮、路、电、邮四政，对交通四政向国有化、官办的转向中起到了巨大作用；金融与币制方面，袁世凯、周学熙与交通系先后创办了交通

① 虞和平：《中国现代化历程》（第二卷），江苏人民出版社2007年版，第364—365页。

② 黄逸平、虞宝棠：《北洋政府时期经济》，上海社会科学院出版社1995年版，第19—20页。

银行、北洋保商银行、天津官银号等金融机构，对推进铁路建设、实业发展、币制改革特别是试铸银圆产生巨大影响；财政方面，袁世凯等提出裁撤厘金、举办印花税、发行公债、改定关税等财政整理主张。这些经济上的重要举措与主张至民初不仅得到延续，并且因北洋集团上升为统治集团得到了进一步的扩展。袁世凯统治期间，周学熙、杨士琦为首的皖派与梁士诒、叶恭绰、周自齐、朱启钤为首的交通系（也称粤派）成为经济政策的制定者与执行者。特别是交通系的经济活动已不同于清末，不再局限于路政一隅及与之相关的金融、财政领域，而是全面扩张至交通、金融、财政、实业诸多领域。在国家机关层面，除交通部外，财政部、税务处、盐务署、农商部等关系国家经济发展的部门也一度为交通系所掌控。交通系还通过中国银行、交通银行、公债局、铁路协会等组织机构深刻影响着民初社会经济的发展与变迁。因此考察交通系的经济活动，可对北京政府统治初期的经济政策进行深入分析，从一个新的角度了解中国经济现代化的具体推行状况。

有学者指出，民初形成的以金融资本为中心的三大财团左右了抗战前中国经济的总体发展，这三大财团即北京、天津为中心的华北财团，上海为中心的江浙财团，香港、广州为中心的华南财团。在三大财团中，交通系居主的华北财团仰仗北洋政府支持及政府要员身份，实际长期居于核心地位。^① 长期以来交通系被定义为以金融资本为后盾，以国家权力为凭借，将政治、经济资源互为融合，集官僚、财阀于一的所谓“官僚资产阶级”。这一政治色彩浓重的定义现在已被学界重新解读，即交通系与其他所谓官僚资产阶级在其从事的经济活动中，应严格区分其政府主管、企业法人、私人投资者的不同身份，相应分别为国家资本、私人资本性质的经济活动。有关“官僚资本”的研究应从法学、经济学的角度严格界定是否为个人的资本与企业经营活动。一些学者提出：“可不可以把官僚私人投资同国家资本混在

^① 姜铎：《略论旧中国三大财团》，李新萍：《姜铎文存——近代中国洋务运动与资本主义论丛》，吉林人民出版社1996年版，第407—433页。

一起算作反动的‘官僚资本’。我认为这样做也是不妥当的。”^①但至今，“官僚资本”虽重新定义，却仍和“国家资本”捆绑，作为清末民初与“民间资本”对立的具有负面色彩的经济范畴，大部分时间或者讲绝大部分程度上对早期现代化进程具有消极作用。

交通系清末民初的经济活动虽有一些属于私人资本经营。但更主要的是体现为国家资本主义性质，具有垄断性、国家政策干预性质的经济活动，是作为国家行政机关与官办企业的领导、法人，执行国家公务活动与管理的行为。这些与交通业、财政税务、金融币制、实业紧密相关的经济活动体现出交通系对国家财政经济的“统制”作用，根本目的是维系统治的稳定和统一；也是为促进交通业、工农商业的发展，促进金融、财政制度的进一步完善和形势的根本好转。

因此我们在评价交通系时，如何评价交通系的经济政策、经济活动（特别是民初）就成为一个中心问题。这一问题在近代经济史研究领域演化出许多有重要意义的课题。

首先，交通系在清末民初的经济政策与措施、经济活动渗透在各领域，其制定的一些重要政策、措施，如何在清末、北京政府、南京政府时期得以延续？一些政策成为历届政府的共识和必然选择，由此决定了中国现代化发展中是否具有某种“模式”“体制”特征？

其次，交通系的经济政策各个方面，在整个中国早期现代化进程中到底起到了怎样的重要影响，哪些政策应予肯定，哪些政策应予扬弃和继承，是应该予以准确评价的。

最后，有学者认为：“尽管东方国家在现代化过程中，政府作用及其效果的具体情况有所不同，但事实说明，从整体上看，东方国家现代化的成功程度仍有赖于政府强大的程度。中国和亚洲‘四小龙’的现代化经验可以充分说明这一点。从这个意义上讲，亨廷顿在《变化社会中的政治秩序》一书中所主张的发展中国家发展现代化必须依靠政府强大的‘强大政府论’，与现代化的东方道路是比较吻合

① 丁日初：《关于“官僚资本”与“官僚资产阶级”问题》，张宪文、陈兴唐、郑会欣：《民国档案与民国史学术讨论会论文集》，档案出版社1988年版，第445页。