

试论买办商人对招商局早期发展的作用

刘 宏

轮船招商局(简称招商局)创立于 1872 年,它是以李鸿章为首的洋务派在中国创立的第一个近代民用交通企业。在 1872~1873 年由浙江海运委员候补知府朱其昂领导期间,招商局的处境十分艰难,发展也非常缓慢。而在 1873~1884 年由著名买办商人唐廷枢、徐润等领导期间,招商局却呈现一派兴旺发达、蒸蒸日上的景象,除了不断增加的码头、货栈外,其资本额由最初的六十万两增加到二百万两,轮船由最初的 1 艘增加到 26 艘,航线由最初的长江航线发展到沿海及远洋航线,业务范围由最初的装运漕米发展到揽运各种货物。十余年间,除付清官息、股息、折旧费以外,尚盈利四十万余两,可以说这是招商局历史上发展最快、经营最成功的时期。那么在这一时期,作为招商局的领导者和经营者,买办商人到底起到哪些作用呢?由此又可以引发我们思考些什么问题呢?本文拟就这两个方面的问题,谈谈自己的看法,以就教于大方。

一、买办商人对招商局的早期发展所起的积极作用。

笔者认为,买办商人对招商局的早期发展至少起到了以下三个方面的积极作用。

1. 成功地为招商局筹集了大量的资金。1872 年朱其昂筹办招商局之时,并无资本,而是“借领直隶练饷公帑,纯系存项性质,非股本也”^{〔1〕}到年底开业的时候,才“收到北洋李氏五万两,上海郁绅熙绳一万两为股银”^{〔2〕}。开业以后,社会各界的反映也并不热烈,投资者甚少,如天津的李振玉虽先前在天津与朱其昂商同合伙,后又“以公论不治”^{〔3〕}而辞退,胡雪岩因“畏洋商嫉忌,不肯入局,……粤商久经稟求,因资力不厚,未敢妄充”^{〔4〕}故此郑观应说:“招股年余,无人过问”^{〔5〕}。后丁寿昌建议钦派委同知林士志到沪招股商,出资搭股。前后允入股份,已登记姓名者,仅约十余万两。到 1873 年,“六月二届结帐,股本为六十万二千四百两,而局栈成本则达一百二十八万余两,负债甚巨”^{〔6〕}。后来为了凑足一百万两股银,招商局又发新股三千九百七十六股,但“入股者未见踊跃,盖其时商局股票市面价值仅合四、五折也”^{〔7〕}。可见,朱其昂在招商局创办之初,遇到的最大的难题就是筹集资金的问题,而他是没有能力解决这一问题的。

但是,唐廷枢、徐润继任以后,却成功地解决了这一问题。唐廷枢是广东人,曾在 1863~1873 年间任怡和洋行在上海的买办。徐润也是广东人,曾在 1861~1868 年间任宝顺洋行在上海的买办。他们在接替朱其昂以后,就开始努力为招商局筹集资金。1873~1874 年间,他们成功地筹集了 476,000 两的资本,到 1877 年,他们筹集的资本已增加到 751,000 两,在他们的努力下,1882 年,招商局实收资本已增加到 2,000,000 两。^{〔8〕}值得注意的是:这笔资本的绝大部分是由买办商人认购的,在 1873 年招商局实收的 612,000 两创业资本中,买办资本为 476,000 两,占总数的 77.8%,这其中除了唐廷枢本人认购了大量股份外,徐润也认购了大量股份,1873~1874 年间,他认购了约 120,000 两,1881 年,当招商局的百万两

资本金额收足时,在徐润的名下认购的股份已达 240,000 两,当 1882 年招商局的实收资本为 2,000,000 两时,徐润认购的股份总额也增加到 480,000 两。^[9]当时大量认购招商局股份的除徐润、唐廷枢、郑观应、张鸿祿外,还有其他买办商人,如六十年代汉口和九江的琼记洋行的买办刘绍宗,七十年代怡和洋行在福州的买办阿魏,也都拥有一定的股份。^[10]

买办商人除了自己认购了大量股份外,还利用自己的影响,招徕其他人购买招商局的股票,如徐润就曾“设法招徕各亲友之入股者亦不下五、六十万”。^[11]再如盛宣怀从八十年代初开始大量购进招商局的股票,占招商局全部股份的四分之一,即五十万两。^[12]

正是由于唐廷枢、徐润等买办商人成功地招商局筹集了大量的资金,为招商局的早期发展奠定了良好的基础。

2. 卓有成效地引进了西方先进科学技术。

引进西方先进技术并非唐廷枢首创,洋务派的代表人物李鸿章、曾国藩、张之洞等都提出过引进西方先进技术,但他们引进的重点是放在军工制造技术的,对民用技术的引进重视不够,而唐廷枢则把引进西方先进技术重点放在民用技术上,应该说唐廷枢在这方面的见识要比洋务派人物高出一筹。

首先,他引进了西方较为先进的设备。由于唐廷枢在任招商局总办之前,就拥有自己的轮船,并经常同外国轮船公司来往,特别是他任买办期间,亲自掌握了大量轮船技术知识,这些从他主持购进的轮船的处理上反映出来。1873 年 8 月,由朱其昂为招商局购买的“拉泰克号”轮船从英国抵达上海,唐廷枢对该轮进行检查后,认为其载重量过小,而拒绝接受,后来他从英国购进了一艘很大的新船,起名为“和众号”。这艘船以后证明是非常适宜于中国的沿海贸易的。

其次,他大胆引进了外国的技术人员。为了适应轮船业的技术需要,在中国航运技术人员不足的情况下,唐廷枢雇佣了一批外国船长和技术人员,特别是在有关驾驶人员和轮船维修方面,唐廷枢得到了外国船长和工程师史柏丁为他出谋划策。当时,上海的一家英文报曾称誉唐廷枢的外籍雇员同上海的任何外资轮船公司雇员一样“能干和值得信赖”。^[13]

再者,他比较注意中国技术人员的培养。唐廷枢从轮船业的发展需要出发,认识到“不精于针盘度线风潮水性者,不足以当船主大颀,不识机器水器者,不能管机器”^[14],但这种人中国不多,即使有,洋行也不肯保险,为此,他主张“开办之初,似应向保险洋行雇佣洋人船主大颀等项三五人,应派能干华人副之,俾可留心学习,将来学有成功,商船所提保险资本,又积有巨款,则可全由华人驾驶矣。”^[15]可见,他还是比较重视中方技术人员培训的。再如,他主张“收水手而习练”^[16],也就是把因沙船倒闭而失业的水手集中起来,进行职业培训,以适应轮船业发展的需要。

正是引进技术设备,引进技术人才,培养中国的航运人才这一三步曲,推动着招商局,推动着中国的航运事业乘风破浪,艰难前进。

3. 富有创见地引进了西方先进的管理技术。

如前所述,洋务派也很重视对西方先进的科学技术的引进。但是,对西方先进的管理技术的引进,买办却是最早的。

朱其昂是沙船业主出身,又是浙江省海运局总办,由于他熟知航运业的知识,在传统绅商中已属鲜见,他曾由于沙船漕运有成绩,而受到清政府的称赞。但他的所有关于中国沙船

的知识,一旦用于管理轮船,就很少有用处了。1872 年,他通过一个葡萄牙籍经纪人购买的“黎明号”,因在签订合同后,他发现付款过多,于是要求经纪商停信洋行拿出一万至一万千两的回扣。他购买上海对岸的浦东仓库,也花费过多。在与外籍船长的关系上,朱其昂也表现低能,如 1873 年他曾因航行疏忽及对水手勒索,立刻解雇了“伊敦号”船长考诺,受到考诺的起诉。^[17]显然,沙船主出身的朱其昂不具备管理招商局这个近代企业的能力。

唐廷枢则由于其长期的买办经历,富有创见地引进了西方先进的管理技术,这使他对招商局的管理得心应手。首先他大胆地引进西方的股份制。从根本上讲,股份制不是一种集资形式,而是一种企业体制。在唐廷枢领导招商局期间,招商局具有明显的股份制性质,它的资本是以出售股票的形式筹集来的,它对股董应具备的条件及应尽的责任有明确的规定,即“每百股举一商董,于众董之中推一总董,分派总局各局办事”。^[18]而且还规定,“商董如不称职,可以另行选举”,“商总倘不能胜任,亦应由各董联名禀请更换。”^[19]此外,对有关局务的决策办法也作出明确规定,即“如遇有紧急事件,有关局务,以及更改定章,或添置船只,兴造码头栈房诸大端,须邀在股众人集议,择善而行”。^[20]以上这些都说明,在这一时期,招商局具有明显的股份制性质,尽管,它还称不上是一个成熟的股份企业,但同朱其昂领导期间,那种仅出售股票筹资,却对股董的利权和义务毫无明确规定的做法相比,无疑向前迈进了一大步,股份制的程度也进一步加强。

其次,他大胆引进了西方的保险机制。朱其昂在创办招商局之初,虽然也意识到招商局的轮船由洋商保险,花费甚巨,因而提出要设立保险公司的设想。而唐廷枢则不仅认识到保险业是一项有利可图的投资,不但节省开支,而且还认识到了保险业是一项有利可图的投资,“不但可保自船,即他船亦可兼保,一起两得,其利自溥”。^[21]由此可见,唐廷枢对于设立保险公司的具体办法,即“从所得余银中,除提取利息花红外,另立一保险公款,自行保险”,^[22]并进行具体的实践,他和徐润于七十年代初,联合开设了仁和水险行和济和火灾险行。^[23]而在当时,保险业是带有很大冒险性的行业,传统绅商是不敢也不愿进行此类投资的,由此可见买办商人的冒险精神和创新精神。

再次,他引进西方的竞争机制。招商局的诞生和迅速发展,打破了外国轮船公司在中国航运业一统天下的局面,引起了外国轮船公司的不满。因此,从它的诞生之日开始,外国轮船公司就想挤垮它。1874 年,太古洋行驻上海经理致函伦敦方面说:“我们正考虑同旗昌一起采取对付中国轮船招商局的措施,希望这些措施将把它挤垮”。^[24]为此,它们挑起竞争,大幅度降低运费,减半甚至减三分之二,争揽生意,企图把招商局扼杀在襁褓之中。但是,它们的这个希望没有能够实现,唐廷枢领导的招商局在李鸿章的支持下,同太古、怡和、旗昌外国轮船公司在长江航线展开了激烈的竞争,并与 1877 年一举收购了旗昌轮船公司的全部产业。虽然招商局对旗昌公司的收购吃了亏,但毕竟也得到了一些好处,轮船由 12 艘增加到 26 艘,水脚收入也相应地增加,竞争实力进一步加强,迫使太古、怡和轮船公司于 1877 年和招商局签订了第一次“齐价合同”。“齐价合同”的签订标志着招商局在外国轮船公司的竞争中首战告捷。

最后,他还引进了西方的核算机制。在唐廷枢制订的局规中,明确规定了“各分局银钱出入数目,按船逐次清厘,开列细帐,连应解银两,一并寄交总局核收,每届三个月结小总,一年汇结大总,造册刊印,分送在股诸人存查;平时在局收付诸帐,任凭在股诸人随时到局

查阅”。⁽²⁵⁾ 帐目公开,并由总局经常定期进行核算,这是符合近代企业管理要求的。而在朱其昂制订的局规中,虽然也有公布、核算帐目的规定,但以三年为期,这显然不符合近代企业管理的要求,因为市场行情是经常变化的,以三年为期进行核算,就很难及时发现问题,解决问题。

由于唐廷枢富有创见地引进了西方先进的管理技术,使他对招商局的管理卓有成效,这可以从“南浔号”轮的开支中体现出来,怡和的一个股东曾评论说:“这艘船的开支历来是平均每月 7000 两,而他们(指招商局)现在只花大约 4,500 两。”⁽²⁶⁾

综上所述,买办商人对招商局的早期发展确实起过重要的积极作用,对招商局的早期发展壮大是功不可没的。当然,买办商人身份的特点也决定了他们对招商局的发展起过一定的消极作用,如他们商人兼官僚的身份,决定了他们不可避免地要进行一些营私舞弊的活动,决定了他们不可能花大气力培养中方技术人员;他们的买办经历,决定了对外国资本有一定的依赖性;制度原因所造成的地位的不确定性,又决定了他们只重视近期利益和个人利益,而不重视企业的积累和长期发展问题。但是,其消极作用和积极作用比较起来是次要的,对此我们要实事求是地给以肯定。

二、对历史的思考

在对买办商人为招商的早期发展所起的积极作用作出上述分析的基础上,我认为至少有以下几方面的问题,值得我们进行思考:

1. 买办商人为什么能对招商局进行巨额投资?

有人认为,买办商人之所以能对招商局进行巨额投资,是因为他们作为东西方经济的中介人,在国外商的长期往来中,获得了大量得润,掌握了大量货币。不可否认,这是他们对招商局投资的先决条件,但是,这并不是唯一的条件。招商局兴办之时,手中持有大量货币的还有官僚、地主及传统绅商,但是官僚中的多数“皆思安坐而致尊荣,莫不避难就易,避险就夷。”⁽²⁷⁾ 地主多数认为“投资企业,不如投资土地”,绅商多数对于新式企业“群情疑惧”,“观望不前”,这些人对于很少了解的近代交通事业则更是“百无一应”,“无不掩耳而走”,⁽²⁸⁾ 十分明显的原因便是观念的陈旧,因此,就连著名的绅商胡光墉、胡雪岩也没有接受李鸿章要他们参加管理招商局的邀请。所以我认为买办商人肯对招商局进行巨额投资的最主要的原因在于他们的经营意识。买办商人作为最早同西方人进行直接接触的人,看到了近代工业的利益和前途,而其他阶层包括传统绅商则不可能有这种认识。另外还有一个重要的原因,就是他们较早地接受了西方的冒险精神和创新精神,并敢于承担经营近代企业所冒的风险,这可以从唐廷枢和徐润创办水险行和火险行一例中反映出来。

2. 买办商人为什么能较好地经营招商局?

有人认为招商局早期的迅速发展与清政府特别是李鸿章的支持是分不开的,不可否认,这是一个重要因素。但我认为并不是最主要的因素,因为招商局的创办者朱其昂不也是在李鸿章的支持下,没有把招商局经营好吗?所以,我认为买办商人之所以能较好地经营招商局,最关键的因素是他们杰出的经营才能。买办既是中西方经济的中介人、桥梁,同时又受东西方文化的共同熏陶,是东西方文化的共同产物。这就使他们一方面比较了解中国国情,另一方面,他们在同国外资本家的长期密切交往中,逐步学会了西方先进的科学技术和管理技术,从

而孕育出他们特有的杰出经营才能,这种经营才能乃是无价之宝,是他们能够成功地经营招商局的最关键的因素。在这一点上,中国的传统绅商如朱其昂和在华的外国资本家,都无法同他们相比。

香港大学陈坤耀教授在分析香港经济为什么会取得如此非凡出色的成就时曾指出,香港经济的繁荣有一个重要的原因,这就是东西方文化交流而激发的市民智慧。^[28]他的一分析对买办商人也同样是适用的。

注 释:

- [1] [2] [5] 《中国近代航运史资料》第一辑下册第 785~786 页。
[3] [4] 《中国近代航运史资料》第一辑下册 787 页。
[6] [7] 《中国近代航运史资料》第一辑下册第 786 页。
[8] [9] 郝廷来《十九世纪中国的买办:东西间桥梁》第 152 页。
[10] 刘广京《1862~1877 年中国的两家轮船公司》第 138 页。
[11] 《徐润年谱》第 37、86 页。
[12] 费维恺:《中国早期的工业化》第 129~130 页。
[13] [15] 转引郝廷平《十九世纪中国的买办:东西间桥梁》第 172 页。
[14] [15] [16] 《中国近代航运史资料》第一辑下册第 848~849 页。
[17] [18] [19] [20] 《中国近代航运史资料》第一辑下册第 845 页。
[21] [22] 《中国近代航运史资料》第一辑下册第 848 页。
[23] 鲁奇奇《一百名人家政史》第 27~28 页。
[24] 刘广京《英美两国在华航运的竞争》第 153 页。
[25] 《中国近代航运史资料》第一辑下册第 845 页。
[26] 郝廷平《十九世纪中国的买办:东西间桥梁》第 171 页。
[27] 见盛宣怀《致黄花农观察》。
[28] 见《清朝文献通考》。
[29] 1988 年 12 月 10 日《珠海特区报》。

(刘 宏, 1964 年生, 徐州师范学院政教系助教)

〔责任编辑: 李子龙〕