

[文章编号]1004—5856(2017)12—0114—07

论唐廷枢与晚清航运业的发展

于丁坤

(河北大学 历史学院 河北 保定 071002)

[摘要]唐廷枢是晚清洋务运动史上的一位重要人物,其在实掌轮船招商局期间,恪尽职守,进行了一系列的新活动,如采取资本主义先进管理方式改组轮船招商局,首创官办机械船舶维修业、船舶保险业,兼并外国轮船公司与签订“齐价合同”等措施,不仅推动了轮船招商局的发展,而且对晚清的航运近代化进程产生了深远影响。

[关键词]唐廷枢;晚清航运业;轮船招商局

[中图分类号]K252 [文献标识码]A doi: 10.3969/j.issn.1004-5856.2017.12.027

唐廷枢是晚清洋务运动史上重要的人物,其1873年转投轮船招商局,实乃其一生事业的转折点。在他十余年的苦心经营之下,不仅推动了轮船招商局的近代化发展,而且进一步打破了洋商对中国航运业的垄断,完成了南漕北运和“稍分洋商之利”的任务。从以往的研究成果来看,虽然学界对唐廷枢本人多有论及,对其评论更是汗牛充栋,但把唐廷枢和晚清航运业的发展结合起来作详细论述的研究并不多。本文拟从买办时期的唐廷枢、任轮船招商局总办时期的作为及其对航运业的影响等三方面入手,层层深入,探讨唐廷枢在促成轮船招商局逐步发展壮大,其在晚清近代航运业的初步形成和近代化航运体制建立的过程中所扮演的重要角色。

一、买办时期的唐廷枢

唐廷枢(1832—1892),号景星,生于广东香山县唐家村,是清末洋务运动的主要人物之一,在晚清航运近代化的进程中发挥了不可替代的作用。上海《北华捷报》在其去世之后评论道“唐廷枢的一生,标志着中国历史的一个

时代,他的死……是一个持久的损失。”^[1]

少年的唐廷枢,于1842—1848年在香港的一家教会学校接受了六年的西式教育。在他口中,他是一个“受过彻底的英华教育”^{[2] P166}的人。他的英语之好,以至于“说起英语来,就像一个英国人”。^{[2] P167}离开学校之后,“在香港的一家拍卖行当助手,开始了他的生涯,随后在殖民政府当一名翻译”。^{[2] P158}在经过了七年的翻译生活后,到了上海海关任大写。^{[2] P158}1861年,他又离开了海关,与怡和洋行发生了关系。1863年,便正式为怡和洋行任买办。

(一) 丰富航运经验的积淀与运用

唐廷枢在怡和洋行的航运业务实践为后来入主招商局从事航运业积累了丰富的经验。由于他在怡和洋行逐步积累起来的名望,一些轮船大多希望经他的媒介依附怡和洋行来获取利益。他的航运业务极为熟练,买船卖船得心应手。这无不对其后来入主招商局打下了良好的基础。怡和洋行的高管们也对唐廷枢的管理才能赞赏有加,让他主持怡和洋行的船舶代理业务。“我想福士的管理效率之提高,在很大程度上得力于唐景星的事务所”,“我也很希望在

[收稿日期]2017-01-25

[作者简介]于丁坤(1993—)男,河北沧州人,硕士研究生,主要从事中国近现代史研究。

汉口有一个本地的代理行(唐景星),以照看(汉口至)天津的运输”。^{[2] (P168)} 他另外还开拓了天津、厦门的航运业务,同时还在1871年开展了对马尼拉的线路,“唐景星告诉我,我们可以……开展对马尼拉的货运……”^{[2] (P170)} 他开辟南洋航线更是为其今后在招商局开辟远洋航线积累了宝贵的经验。

(二) 近代西方融资模式初涉与尝试

随着个人资金的不断充裕,唐廷枢频繁的进行商业投资和附股。他一人就担任茶业公所、丝业公所、仁济医院和洋药局四家企业的董事。之后又附股于北清轮船公司和公正轮船公司,附股的洋行有琼记洋行、马立司洋行和美记洋行。最后在1872年成立的华海轮船公司因拥有股份最多被推举为副经理。他所从事的商业投资和附股活动不仅增加了他的额外收入,而且还使他参与到了公司的高层管理和决策。他所进行的商业投资,接触并积累了大量西方先进资本主义经营理念,也使他对外方资本主义的融资模式有了初步了解,为后来改组招商局、率先采用股份制做出了铺垫。

(三) 深谙保险业的经营与运作机制

他在怡和洋行从事买办时期,对保险业还有一定涉及,附股保险的经历和推销保险的经历,使他充分了解保险事业,有了先前的经验,他今后开办保险招商局轻车熟路了。1867年,他附股怡和洋行的谏当保险行,并且还招揽保险业务,他曾经向华商推销怡和洋行下属的谏当保险行和香港火烛保险公司的股份,“还希望推销全部股份五十份中的三十份”。^{[2] (P164)}

唐廷枢为怡和洋行进行行销茶米、经理库款等商业活动,积累了大量的资金和广泛的人脉,充分了解货物运销途径和方式方法,拓宽了眼界,为其后来在招商局进行商业活动做足了功课。“……使我对外界所发生的事,有充分的了解。”^{[2] (P168)}

尽管他为洋人在中国的掠夺性经营发挥了重要作用,但是作为给洋人打工的他仍然深受资本家的不信任以及歧视,“人不如羊”。于是,在1873年盛宣怀的邀请下,出于民族大义,毅然决然地离开怡和洋行,加入轮船招商局。

他在北清轮船公司担任董事、在华海轮船公司附股被推举为公司襄理,十年买办生涯使唐廷枢得以深入了解资本主义先进的企业管理方式,积累了丰富的航运管理经验,为将来成功

改组轮船招商局做了铺垫。他为怡和洋行开辟天津、汉口、厦门和南洋航线,附股媒介各类轮船的经历,使其对航运业极为熟练,买船卖船得心应手。这无不对其后来入主招商局打下了良好的基础,他逐渐成为一名与中国传统商人不同,具有近代企业经营理念的民族企业家。

二、唐廷枢与轮船招商局

1873年唐廷枢入主轮船招商局后,随机就借助其先前在航运企业积攒的经验,大刀阔斧地对轮船招商局进行改革。

(一) 李鸿章的幕后支持

唐廷枢1873年担任轮船招商局总办时,面对的无钱、无人、无船的烂摊子,而到了1877年兼并旗昌洋行、签订“齐价合同”,仅三四年时间就发展成为可以与洋行并驾齐驱的航运企业,这里面与唐廷枢的管理有直接原因。但需承认,若无李鸿章在幕后的支持,招商局是无法达到这种如日中天的局面的。

1873年,唐廷枢入主轮船招商局,对招商局按照资本主义管理方式进行了改革,制定了规章,纳入股份制管理,生意较以往起色很多。外国洋行认为轮船招商局危害到他们的利益,便恶意跌价竞争,并放出谣言,败坏招商局的名声,希望把招商局扼杀在摇篮里。刚刚上任的唐廷枢对洋人的恶意竞争一筹莫展,只好请李鸿章援助。

李鸿章在与外国频繁的交涉和接触中,很早就领略到西方轮船的高效快速,“轮船电报之速,瞬息千里”,(轮船)迅如奔马,疾如飘风”。而随着外资轮船航运业的蓬勃发展,再加上第二次鸦片战争列强强开“豆禁”,^①对清政府的经济命脉漕运造成威胁。漕运在清代被视为“天庾正供”“一代之大政”。为解决“漕运”无船可运的问题,成立轮船公司、采用机械动力的轮船承担漕粮运输的改革势在必行。

随着洋务运动的进行,各种军工企业如雨后春笋一般兴起。由于各类军工企业的不断扩大生产,燃料、原料、运输耗资巨大,1872年内阁学士宋晋以“靡费太重”为理由,请旨闽沪两局停止制造舰船。李鸿章复奏反对,他提出意见应“需华商自立(轮船)公司,自行建栈,自筹保险”,还要有“熟悉商情,公廉明干、为众商所深信”^{[3] (P121)}的人来主持。可以看出,自办轮船公司的蓝图早就在李鸿章的脑海中形成了,李

鸿章于当年抱着筹措资金和维持漕运的目的创建了轮船招商局。

无奈李鸿章最初选定的轮船招商局负责人朱其昂招股极不顺利。另外朱其昂“于外洋情形不熟 贸易未谙”所购的轮船,“船大而旧”,“舱通而小”,“购买价值反较洋行新造之头等好船尤贵”。^{[3] [P38]} 于是经盛宣怀介绍,李鸿章改派精通航运行业的唐廷枢总办轮船招商局各项事务,唐廷枢也籍由此而登上了其人生事业的巅峰。“府君(盛宣怀)请于文忠(李鸿章),号召熟悉商务之粤绅唐廷枢、徐润为总董,倡招华股,以成其后。”^{[4] [P44]}

加入轮船招商局后,唐廷枢招徕商股,购买船只,招商局一片欣欣向荣之象。“……道员唐廷枢,凑集商股数十万,竭力补救,已有起色矣。”^{[3] [P38]} 但是外国洋行合伙起来压低运价,妄图把新生的轮船招商局扼杀在摇篮里,“而力薄势微,洋船复大跌水脚,拼力倾我。”^{[4] [P44]} 新生事物轮船招商局一开始便面临严峻的形势。

在轮船招商局与外商竞争的过程中,李鸿章起到了非常重要的后援作用。1873年,朱其昂招股不顺,为了挽救颓势,李鸿章从直隶练兵饷精局中,以官借资本的名义抽取20万串;1876年,他又拨官款20万两给招商局,使“该局气力为之一舒”。另外他还许可招商局贷款可以延期偿还。“自光绪三年起将直隶、江苏、浙江、江西、湖北、东海关等历年拨存该局官银190万8千两均予缓息三年,俟光绪六年起缓利拔本匀分五期,每年缴还一期,以恤商力。”^{[5] [P1188]}

在经济上给予招商局直接支持的同时,还在政策方面给了招商局最大帮助,如回空免税,漕粮专营等,“至承运各省漕粮为商局命脉所需,现在局船揽载商货为洋船挤跌,动辄亏赔,非多运漕粮以羨余补不足,万难持久”。^{[5] [P1194]} 李鸿章对招商局幕后的支持,不仅提供了资金的援助,而且在招商局与外行竞争时,给予政策优惠,保护了轮船招商局,使招商局拥有外国洋行所不具有的优势。可以说招商局从小到大的茁壮成长,与唐廷枢的管理有直接关系,但更重要的是在面对外国洋行竞争时,有李鸿章在其身后撑腰,起到了保护伞的作用,为其免除了后顾之忧。唐廷枢得到了政府高层李鸿章的支持,便可免除后顾之忧,放开手脚,安心地经营轮

船招商局了。

(二) 采用资本主义管理模式经营

唐廷枢在为外国洋行供职的十年经历中,资本主义管理模式的特点自然了然于心,而旧式官僚朱其昂经营招商局失败的前车之鉴他也不会不清楚,于是他上任伊始便开始大刀阔斧对招商局进行资本主义企业式的改革,招商局也在新的管理模式下茁壮成长。

1. 重订《轮船招商局规》和《轮船招商章程》扩大商董权力

唐廷枢在上任之初便重订《轮船招商局规》和《轮船招商章程》,作为轮船招商局的管理制度。新的规章与原来朱其昂拟定的相比,扩大了股东的权力,有浓厚的商办色彩。如《章程》中强调“轮船归商办理”;商董也要经由商人推选,“办事商董,拟请预先选定”。在《局规》中规定,增招新股,必须“集众商办”;重大事情应该“邀在股众人商议”;商董也有较大的发言权,可以联名请求更换局总办。

唐廷枢拟定的《局规》与《章程》充分反映了他力图借鉴先进的欧美资本主义管理经验来管理招商局的愿望,在新拟定的《局规》与《章程》中可以清晰地看到欧美轮船公司的影子,从此确定了招商局以股份制经营的模式。轮船招商局成为中国最早实行股份公司管理体制的企业,亦是中國由官办转向官督商办、国家独资经营转向合资经营的第一家企业。

2. 率先引入股份制经营模式,扩大资产

招股对商办的招商局生死攸关,极为重要。在唐廷枢确立股份制经营之前,招商局封建因素极其浓厚,招股并不顺利,“华商初犹观望,洋人又复嫉忌”。而在唐廷枢入局之后,不出半年,就筹集了白银47万余两。唐廷枢之所以能在这么短的时间之内招来如此多的股份,与其亲自投入巨款和广泛动员亲朋好友入股有很大关系。在招商局第一期股本中,至少有8万两是他个人资本,同时他还在报纸上发表招股启示,邀请广东籍的富商入股,对他认识的所有人广为邀集。唐廷枢的香山县老乡徐润入股白银24万两。唐廷枢后来自己写道“其最初附股之人,因由廷枢招至,即后来买受者,廷枢亦大半相识。”^[6]

除了动员亲朋好友入股之外,他还凭借其在洋行任职时积攒起来的名声威望招商徕股。因为唐廷枢在做买办时期威望甚高,媒体舆论

对他在招商局的前景也是相当看好。1873年6月《教会新报》报道称“唐君久历怡和洋行,船务亦深熟悉,自后招商局必多获利也。”^[7]

另外,唐廷枢在各个分局实行的商董制度,调动了各个商董的积极性,对招股起到了很重要的影响,如买办刘绍宗和陈树棠都是招商局的主要股东,其中陈树棠一人就有10万两的股份。^[8]

旧官僚朱其昂的失败,新兴工商业者唐廷枢经营招商局的成功,说明旧官僚不适合主持中国的近代化企业,新型工商业人士的产生符合了潮流趋向,充实了中国资本主义的力量,促进了近代中国工商业的发展,使中国的资本主义发展有了明显改观。另外,轮船招商局成功地通过股份制筹集资金,发展壮大,为后来的企业做出了典范。此后产生了包括开平煤矿和山东莒州矿务总局在内的第一批股份制公司,为企业的经营方式多样化作出了贡献。

3. 广泛吸收航运经营管理人才

因为唐廷枢有过怡和洋行供职的经历,所以他认识到西方航海人才的重要性。在他担任总办时期,全局的船长、轮机人员都是接受过西式教育、了解先进航海科学技术和国际法律法规的外国人。原美国旗昌洋行的航海工程师史柏丁就是他非常仰仗的西方船舶工程师之一。

另外,唐廷枢还广泛招揽有着丰富的资本主义管理经营经验的管理人才进入招商局,如招商局会办徐润,汉口、九江分局商董刘绍宗,及后来的会办郑观应等,他们都在外商洋行办事多年,有着非常丰富的航运企业管理经验,在李鸿章和唐廷枢的招徕之下,纷纷加入了招商局。^{[9] [P8]} 大批拥有航运经验的人才进入招商局不仅使招商局的运营更加科学、规范,而且使拥有大批西式人才的招商局迅速转型为近代新兴工商业领航者,成为近代中国航运业的灯塔。

(三) 首创官办机械船舶维修业、船舶保险业

众所周知,轮船海上航行风险极大,稍有差错便可船毁人亡。中国传统的沙船维修多由个人承担,进入近代使用轮船运输后,更需要专业的机械厂对船舶进行维修。而保险业更是新生事物,中国闻所未闻。因中国没有本国的机械船舶维修公司和保险公司,只能依靠外国公司进行维修和投保,外国洋行便借此对中国百般敲诈。唐廷枢入主招商局后,本着独立自主的

态度,自筹资金自办保险和维修,建立了中国第一家官办机械船舶维修厂和保险公司,节约了成本,填补了中国近代机械船舶维修业和保险业的空白。

1. 首创官办机械船舶维修业——同茂铁厂

由于招商局的业务有了广泛的拓展,船舶数量不断增加,船舶维修的任务不断加重。而以往船舶维修的事务都是由外资机械厂来承办,不仅路途遥远,花费巨大,并且往往还要受到洋人的无端刁难。因此,唐廷枢与徐润商议,在虹口设立了一家隶属于招商局的“同茂铁厂”,1874年扩充为中型修船厂,作为招商局的船舶修理机构。

唐廷枢设立同茂铁厂的目的,第一是可以对招商局轮船进行定期检修,而不必求于他人;第二是可以节约下来大量资金用在招商局的建设上;第三是在外国工程师的指导下,逐渐培养起自己的轮船维修队伍,“同茂铁厂之设,原为储备人才起见”。^{[2] [P180]} 同茂铁厂仅仅开工一年多,就可以“不需要在外国人帮助的情况下,的确可以自己生产轮船锅炉、汽艇蒸汽锅炉以及螺旋桨推动器”。^{[2] [P179]}

2. 首创中国船舶保险业——保险招商局

航运业是高风险行业,时不时就有轮船倾覆,损失巨大,所以每艘轮船在出海之前都要进行保险。在保险招商局成立之前,国内航船要投保,只能向英国的怡和洋行和保安行投保,但条件极为苛刻,保费奇贵。1875年4月,招商局轮船“福星号”遭到怡和洋行“澳顺号”冲撞,致使漕米7000余石落水,溺死63人。事后,由于“澳顺号”船主外逃,招商局分文未获赔,反而倒贴抚恤金2.4万两。此事坚定了唐廷枢创办保险的决心,于是向李鸿章建议设保险局。“各口岸轮船生意,已被洋商占尽。华商领官船另树一帜,洋人势必挟重资以倾奇,则须华商自立公司,自建行栈,自筹保险。”^{[5] [P884]} 于是1875年招商局设立了济和保险公司,1876年又设立了仁和保险公司。

唐廷枢在招商局内设立保险局的做法,开了中国航运业自办保险的先河,有利于中国船只水上航行安全,刺激了近代航运业的发展,同时也使得中国船只在投保时不必受到洋商盘剥,一定程度的收回了航海主权,成为了中国近代保险业的开端。

4. 与外国洋行竞争,签订“齐价合同”,形

成太古、怡和、招商局三足鼎立局面

在轮船招商局建立之后,欧美帝国主义航运势力为了独霸中国航运业,停止了相互之间的激烈争斗,联合起来排挤轮船招商局,妄图独占中国市场,将刚刚起步的中国航运业扼杀在摇篮里。先是洋行拒绝给招商局轮船保险,紧接着就在运价上大幅跌价,妄图用经济手段搞垮招商局。太古洋行在1874年的一份报告中称“我们正在考虑同旗昌一起采取对付中国轮船招商局的措施,希望这些措施将它打垮。”^{[10] P153}在招商局成立的第二年,太古、怡和和旗昌等洋行便约定将原来每吨货物的水脚大幅降低,客座减至一半及七折。招商局刚一问世就遭到了外国洋行的联合“剿杀”,但是因为唐廷枢在招商局建立了良好的资本主义管理制度,又开办了轮船保险局,使船舶保险有了较好的保障,再加上官方的扶植,如加运漕粮、回空免税和筹拨官款等,顶住了洋商的恶意竞争,在商战中渐渐处于优势。

因参与对轮船招商局的跌价竞争,欧美在华最大的航运企业之一旗昌洋行的地位慢慢受到威胁。而与招商局的蒸蒸日上相比,从19世纪70年代初期起,旗昌洋行慢慢开始出现亏损。1875年8月,面值百两的股票跌至六十两,为九年以来旗昌股票行情的最低水平。^{[11] P102}最后在唐廷枢和徐润的积极运作下,于1877年收购了美国旗昌洋行的全部产权,航运能力有了很大提升,形成了招商局、太古和怡和三足鼎立之势。

在招商局兼并旗昌洋行之后,招商局、太古和怡和三大势力互相竞争,洋商不惜恶意跌价,唐廷枢为了避免两败俱伤,与怡和、太古在1877年签订了招商局占据优势的“齐价合同”,与太古在长江方面约定招商局占股55%。在水脚方面,“无论商局船之多寡,其水脚总以商局得五五之数,太古得四五六数。”^{[2] P195}1883年,招商局与太古、怡和两家议定第二次“齐价合同”,“长江生意,本局得三十八分,太古得三十五分,怡和得二十七分。天津生意,本局得四十四分,太古得二十八分,怡和得二十八分。其由北洋来往各埠之船,本局派十一号,太古派十二号,怡和派七号,禅臣派四号。”^{[12] P14}根据这项协议,招商局在航运中比太古多收入10%。它的签订,打破了外国轮船公司称霸中国航运业的格局,为中国收回了一部分航权利权。

事实证明,由唐廷枢牵头的两次“齐价合同”,让招商局获得了与外国航运公司相等的地位,为招商局赢得了很大的利益,弥补了跌价竞争造成的经济损失,有利于蓄积力量,以便与外国航运力量相抗衡。

三、唐廷枢对中国近代航运业发展的影响

通过对唐廷枢在轮船招商局行为的分析,我们可以确认他对晚清航运业的影响大部分是积极的,对中国航运近代化具有促进作用,从外国洋行手中夺回了部分利权,为中国近代航运业的发展做出了典范。

1. 开中国近代轮船航运业之先河,促进了中国航运业发展

在招商局成立之前,中国没有自己的轮船航运业,轮船可以说在中国是新生事物。中国轮船航运业从无到有,招商局从势单力孤到与洋行平分秋色,可以说是与总办唐廷枢的努力分不开的。

1873年唐廷枢走马上任担任轮船招商局总办之后,以资本主义方式完善招商局的管理,依靠政府对其扶植和自身的努力,克服了经营初期的困难,轮船招商局的事业蒸蒸日上。招商局以上海为中心,开辟了至牛庄、烟台和天津的北方航线;至汕头、香港和广州的南方航线;在内河方面,则开通了汉口至四川的航线。在国内的上海、汉口、厦门和天津等地区都有货栈和码头,而在天津、汉口等主要港口都设有分局。在国外方面,开辟了至吕宋(今菲律宾群岛中的吕宋岛)、新加坡和美国、欧洲和日本等地区的航线。李鸿章1881年奏称“迄今指年长江生意,华商已占十分之六,南北洋亦各居其半。”

在唐廷枢担任轮船招商局总办期间,基本构建了中国轮船航运业的雏形,内河、沿海的水运网基本成型,并且在国内基本扎稳脚跟的同时对国外进行了开拓和发展,奠定了中国近代轮船航运业发展的基础。他在轮船招商局的种种措施,是近代中国交通企业发展的范本。

2. 打破外国垄断,收回部分航权利权,壮大民族航运业资本

自从第二次鸦片战争以来,中国的航运主权受到严重侵害,内河沿海的航运事业几乎被外国人垄断。“豆禁”开后,中国传统沙船业几

乎面临灭顶之灾;而士大夫对外国垄断中国航运也是愤愤不平,要求与洋商分利,挽回航运利权,“庶使我内将外海之利,不致为洋人尽占”。^{[13][P6]}另外,经过两次鸦片战争和太平天国起义的打击,清政府的财政早已千疮百孔,“凡有可设法生财之处,历经搜括无遗,商困民穷,势已岌岌。”^{[13][P18]}洋务运动中兴建的大型军工企业,除了最初兴办的费用之外,每年需几十万两的运营费用,清政府的财政左支右绌,难以为继,急需兴办民用企业,创开财源。

在1873年唐廷枢接手轮船招商局时,全局仅有轮船4艘,2319吨。发展到了1883年,招商局已经拥有轮船26艘,吨位一跃至33378吨,船只数量较接手前增长5倍多,船舶吨位增长14倍。招商局的资本总额从1873年初办的5.99万两增加到1883年的533万两,十年增长了8.5倍。^{[14][P63]}在短短十年间,招商局经营规模不断扩大,运输能力不断增强,招商局渐趋成为可以与外国轮船公司抗衡的航运企业。招商局在同外国轮船公司竞争的时候,为中国所争夺的利权,太史公陈兰彬曾统计:“招商局未开以前,洋商轮船转运于中国各口,每年约银七百八十七万七千余两。该局既开之后,洋船少装货客,三年共约银四百九十二万三千余两,因与该局争衡,减落运价,三年共约银八百三十三万六千余两。是合计三年中国之银少归洋商者约已一千三百余万两。”^{[3][P121-124]}经营收益除了一部分供招商局日常经营外,一部分进行了产业的拓展,如建立电报局和保险局等。李鸿章这样称赞唐廷枢、徐润等一批管理人员:“苦心经营,力任艰巨,竟底于成,频年迭加开拓,渐收利权。”^{[5][P1046]}

招商局作为股份制的商办企业,它本身的发展壮大就是民族资本发展壮大的集中表现。^{[14][P64]}根据1873年的统计,招商局开设之前,外国人在华的轮船航运公司每年赚取白银787.7万两,而1873年唐廷枢入主招商局之后的三年之间(1873-1876),因招商局的竞争,洋船客源货源减少,洋商每年少得利白银约1.3万余两。在中国创立最早,势力雄厚,独霸一方的美国旗昌洋行也在1877年被轮船招商局以220万两白银的价格买下全部产权。^{[14][P65]}两次“齐价合同”的签订,确保了轮船招商局在长江和沿海航线占据优势比例,保障了中国的航运企业可以生存并且发展,不仅打破了外国对

中国航运业的垄断,而且收回了部分被外国人占据的中国航运业利权。

一次次反侵略战争的失败,一个个不平等条约的接踵而至,刺醒了中华民族的有识之士。^[15]处在救亡图存的大背景下,唐廷枢接管招商局后,随着数十艘轮船的购进和内江外洋航线的开拓,顺应了时局的要求,打破了外国航运公司在中国垄断的局面,挽回了部分航权和利权,同时为近代中国挽回了大量的利润,表现了唐廷枢强烈的爱国情怀。正如郝延平教授所说:“一个著名的买办往往会变成一个真正的商人,有力的同他的外国对手竞争,如唐景星和徐润便是例证。对近代中国的工商业发展来说,无法证明还有什么比这种竞争更宝贵的了。”^{[16][P65]}

3. 带动相关产业的发展

航运业是一个综合性的产业,特别是近代航运业的发展往往会带动贸易、能源、通讯等一系列产业链的发展。而随着轮船招商局在中国内江沿海站稳脚跟,招商局以其积累起来的资金、先进的人才和管理经验,直接推动一整套航运产业链在中国形成。

在资本主义洋行有着充足任职经验的唐廷枢是中国航运产业早期发展的领导者。如其1875年主张设立中国第一家船舶保险公司——保险招商局;1876年发起设立中国第一家对外贸易银行(并未实施);1876年筹划中国第一家远洋贸易公司——宏远贸易公司(并未实施);1876年因为解决招商局轮船的燃料需求问题筹创开平煤矿;1877年招商局在上海架设了中国第一部电话;1880年参与电报局的筹办,架设津沪电线等。除此之外,唐廷枢还在机械船舶修理业、造船厂和船舶打捞等航运相关领域进行了开拓。轮船招商局的发展促进了与航运相关的近代化产业的发展,一系列的近代化航运产业的兴起也反过来带动中国航运业的近代化,三者的良性发展在中国产生了一条生机勃勃的产业链。轮船招商局在产业链的兴起和发展中起到了关键的作用。

四、结语

唐廷枢于1873-1885年实掌轮船招商局,凭借其早年在外国洋行所积累的经验,大力推动轮船招商局的革新与发展,其主要举措大抵有如下几种:第一,采取资本主义先进管理方式

改组轮船招商局;第二,首创官办机械船舶维修业、船舶保险业;第三,兼并旗昌洋行与签订“齐价合同”等等。唐廷枢为轮船招商局的发展可谓是不遗余力,倾其一生精力促进了轮船招商局的壮大与辉煌。其种种作为,使轮船招商局成为中国第一家航运企业,开中国近代轮船航运业之先河,促进了中国航运业发展,其次打破外国垄断,收回部分航权利权,壮大民族航运业资本,最后带动相关产业链的发展。

诚然,唐廷枢总办轮船招商局的所作所为促进了中国近代航运事业的发展,且成绩斐然,但在当时半殖民地半封建社会的大背景下,依然受到种种来自国内外顽固势力的制约,自身的任务仍甚为艰巨。对于这一点,我们要有个清醒的认识。

注释:

①豆禁:清政府海运漕粮时,沙船回程在登州、牛庄等地装载大豆、豆饼等货物,外商不准装载。在《天津条约》时期载入条约,这一规定被称为“豆禁”。

[参 考 文 献]

- [1]北华捷报[N]. 1892-10-07(03).
 [2]汪敬虞. 唐廷枢年谱[M]. 北京:中国社会科学出版社,1983.
 [3]中国史学会. 中国近代史资料丛刊·洋务运动(第

6册)[M]. 上海:上海人民出版社,1957.

- [4]中国史学会. 中国近代史资料丛刊·洋务运动(第8册)[M]. 上海:上海人民出版社,1957.
 [5]沈云龙. 近代中国史资料丛刊·李肃毅伯(鸿章)奏议[M]. 台北:文海出版社,1966.
 [6]沪报[N]. 1885-12-15(02).
 [7]教会新报[N]. 1873-06-28(02).
 [8]申报[N]. 1887-10-07(03).
 [9]陈潮. 晚清招商局新考:外资航运业与晚清招商局[M]. 上海:上海辞书出版社,2007.
 [10]刘广京. 英美两国在华航运势力的竞争[M]. 上海:上海社会科学院出版社,1988.
 [11]张后栓. 招商局史[M]. 北京:人民交通出版社,1988.
 [12]夏冬元. 郑观应集[M]. 上海:上海人民出版社,1988.
 [13]清史编纂委员会. 李鸿章全集:第31卷·信函三[M]. 合肥:安徽教育出版社,2008.
 [14]胡海建. 论唐廷枢[D]. 暨南大学,2003.
 [15]宋永林. 龙文化与晚清社会[J]. 哈尔滨学院学报,2017(8).
 [16]郝延平. 十九世纪的中国买办——东西间的桥梁[M]. 上海:上海社会科学院出版社,1988.

责任编辑:思 动

Tang Ting-shu and the Development of the Shipping Industry at the Late Qing Dynasty

YU Ding-kun

(Hebei university, Baoding 071002, China)

Abstract: Tang ting-shu is an important figure in the history of the westernization movement in the late Qing Dynasty. During his tenure in China Merchants Steamship Navigation Company he was loyal to his duty and carried out a series of innovate activities. For instance, he reformed it with advanced capitalistic management. He started the government-run mechanical engineering and insurance, merged foreign steamship companies, and signed “price contract”. This not only contributed a lot to the development of the company but also to the process of its modernization.

Key words: Tang Ting-shu; the shipping industry in the late Qing Dynasty; China Merchants Steamship Navigation Company