

从唐廷枢的经济活动看买办向民族资本家转化

徐 颖

(郑州大学 历史系,河南 郑州 450052)

摘 要: 唐廷枢(1832—1892)是中国近代著名买办、实业家,也是清末洋务运动的重要官员。从唐廷枢的经济活动中可以看出中国早期买办向民族资本家转化的过程、特点,以及他们在中国早期工业化运动中取得的骄人成绩和所起的重要作用。

关 键 词: 唐廷枢;经济活动;买办;民族资本家;转化

中图分类号: F030 文献标识码: A 文章编号: 1008-5424(2005)01-0105-04

一

唐廷枢,字景星,广东香山,出生于买办世家。少年时期曾在香港一家教会学堂接受了六年的西方教育,自称是一个“受过彻底英华教育的人”。[1](P158)离开学校后,唐廷枢在香港一家拍卖行里当过一名职位很低的助手。从1851年起他先后任英国香港政府翻译、上海海关总翻译等职。在这个时期,唐廷枢已经开始了自己的经济活动,1858年他在香港投资两家当铺,“每年都能赚到25%—45%的赢利”。[1](P160)19世纪60年代初,上海出现了棉花出口贸易高潮,唐廷枢转而从事棉花投机生意,他独自经营“修华号”棉花行,大获成功。由此也引起香港怡和洋行经理机昔的赏识。1861年,经他的同乡林钦的介绍,开始和怡和发生关系,两年后正式接替林钦,开始了他的买办生涯。

怡和洋行成立于1832年,是一家老牌的英商企业。它除了经营鸦片、茶叶、生丝、煤炭业务外,还在1862年成立怡和轮船公司,与美国旗昌轮船公司争夺航运贸易。唐廷枢成为怡和上海买办后,接替林钦掌管了怡和洋行的金库,但他的职责并不限于此,他还为扩展洋行的其他业务而努力奔走。第一,1868年,唐廷枢为怡和洋行开展对中国钱庄的拆票业务,即把现金结余投到一些中国钱庄的庄票上,以便在短时期获得高额利息。怡和上海大班约翰生在当年的5月20日写道:“我发现有时候我可以把我们的现金结余投放到中国钱庄的庄票上去,这种庄票在

三至七天的短期就能兑现,利率是从12%至15%不等,并且我认为相当安全……我意识到这种生意之成功与否,取决于我们的买办(唐景星等人)是否机灵可靠。”[2](P103)第二,1870年,唐廷枢主持了怡和洋行新设立的船舶代理部工作。首先他为怡和洋行介绍了“罗拿”号轮船代理业务。因为怡和洋行航运业务的扩大,冲击了中国老式帆船航运业,他们纷纷要求怡和洋行代理经营。其次,为怡和洋行开展了天津、厦门、福州和汉口的航运业务。由此,怡和洋行不仅获得丰厚的利润,而且扩展了新的势力范围,增强了同旗昌洋行竞争的能力。再次,为怡和洋行开展了南洋航运。怡和洋行在中国航运中已处于日见发达的地位,想再发展,必须经营国际航线。1871年唐廷枢关于经营国际航线的建议为约翰生接受,约翰生从上海致机昔的信中写道:“唐景星对我说,我们可以将经厦门去马尼拉运货的‘白河号’(Peiho)改为我们自己的船或者‘燕子飞号’(Yuentsefei)和德忌利士火轮公司(Dougle Lapraik & Co.)的船只,从这里直达马尼拉。”[2](P101)在唐廷枢的经营下,怡和洋行在华的船舶事业已初具规模。第三,唐廷枢也协助洋行的保险业务。1867年他附股怡和洋行的谏当保险行,并且为香港火烛保险公司和谏当保险行向华商推销股份,招揽保险业务。次年约翰生在给机昔的信中写道:“唐景星在公司安排分配给中国人的股份(香港火烛保险公司的股份)以外,还希望推销全部股份五十份中的三十份。”[1](160)此外唐廷枢还为怡和收购丝茶、经营地产、运销大米、食盐甚

* 收稿日期: 2004-11-18

作者简介: 徐颖(1974—),女,河南省南阳市人,郑州大学历史系研究生。

至于内地矿产的开采,可以说,唐廷枢几乎代理了怡和洋行的一切生意。在唐廷枢的努力下,怡和洋行的业务不断发展壮大,在促进中国与外国通商最力的大企业中,“怡和洋行实首屈一指”。[3](P984)

在认真履行买办职责的过程中,唐廷枢自己也获得了财富和经验的双重积累。他的自营经济活动也扩大了,在担任买办的十年中,他和怡和洋行前任买办林钦合资开设茶栈,并先后投资上海三家钱庄,用来周转他的商业活动。随着自身经济实力的增长,唐廷枢意识到,要想完成原始资本积累,必须将资金以股份参与的形式加入洋行的贸易运作才能取得最大利润,于是他开始了在外国企业中的附股活动。

1868年他担任公正、北清两轮船公司华籍董事,当时北清轮船公司的“股票有三分之一为唐景星所能施加影响的中国人所有”。[4](P111)而且在怡和洋行的华海轮船公司的第一期股本 1650股中,他一人独买 400股,成为最大的股东之一,由此担任公司董事兼襄理。除了怡和洋行,他还附股琼记洋行、马立司和美记洋行的航运企业。这些附股活动是非常重要的,因为当时中国的海关权控制在洋人手里,中国没有自己的企业,华商都是分散性的自我经营,唐廷枢只有利用买办身份,一方面扩大洋行业务,另一方面采取附股形式赚取商业利润,才能完成其原始资本的积累。

这一时期,唐廷枢自营经济活动规模较小,投资较少,时间也不长,在投资方向上与洋行业务基本一致,总的来说不算成功。但是十年的买办生涯使他学到了大量资本主义企业管理的方法和手段,并在自营企业的实践中运用和掌握。唐廷枢逐渐成为一个有着独立经营企业能力、有别于中国传统商人的近代企业家。

唐廷枢在买办任上的自营商业活动,也说明他已经具有买办和商业资本家的双重身份,这种双重身份在一定时期内具有统一性。他作为资本家自营商品与洋行经营商品一致,可以减少中间环节,缩短流通时间,有利于洋行业务的发展;同时自营商业活动也使他与更多的华商发生了联系,这在他附股外国企业的时候,便于吸引大量的华商资本。在华海轮船公司成立之前,怡和洋行定期航行上海、天津一线时,他已经充当了“中国投资人与怡和洋行之间的中间人”的角色。[5](P176)在华海轮船公司第一期股本中,中国人股份占 930股;在北清轮船公司中,他是“华股的领袖和代言人”,[4](P110)所以这个时期的唐廷枢一身两任。但是,这种双重身份也埋藏着分裂的种子,因为最根本的是外国资本在华利益与中国民族资本的利益是对立的,所以随着自营商业活动

的扩大,这种对立和冲突会越来越激烈,使买办最终脱离洋行,转化为民族资本家成为可能。

二

1873年,唐廷枢接受李鸿章的邀请,离开了怡和洋行,参加了轮船招商局工作。在唐廷枢一生活中,这是一个重要的转折,它标志着唐廷枢开始从一个洋行买办向民族资本家转化。

轮船招商局是洋务派兴办的第一个采用股份制的民用企业,1872年在上海成立。它在筹备工作中遇到了招徕资金的困难,除李鸿章准许从直隶练饷局借得官款二十万串(约合银十万两)和前任总办朱其昂的朱氏家族投资外,只募得沙船商郁熙绳现银一万两,而且由于经营不善,开张半年内就亏损二万五千两,招商局陷入无股可招、无钱可用的窘境。在这种情况下,盛宣怀向李鸿章推荐唐廷枢。徐润参与轮船招商局工作。于是开办仅半年的招商局遂进行了一次重大改组,李鸿章札委唐廷枢为总办,唐廷枢、徐润负责轮运、招股;朱其昂、盛宣怀负责漕运和官务。唐廷枢入局主政后仅半年就募得股银四十七万六千两,基本上实现了招股五十万两的初步计划。考察招商局早期资本来源,经元善在他的《居易初集》中记载,“朔招商局,开平股份,皆唐、徐诸公因友及友,辗转邀集。”[6](P74)就目前了解,唐廷枢在主持的招商局中,率先投入巨额个人资本,在招商局第一期一百万两资本中,唐廷枢个人资本至少八万两,而且他还把原来委托洋行经营的轮船“随带入局经营”。[1](P178)在当时的中国,握有财富的人并不少,如地主、旧式商人和军阀,但这些人对投资新企业并不感兴趣,固有的浓厚封建性使他们对地租剥削更感兴趣,只有新式商人——主要是买办把资本投向生产领域。招商局的初期资本大部分来源于买办,买办的资本大约占 77.8%。[2](P153)在轮船招商局经营方面,唐廷枢运用他熟悉的外国航运业经营方式,重新制定了《轮船招商局章程》和《轮船招商局局规》。章程和局规强化了企业的资本主义性质,除了扩大招股集资外,还规定总局和分局的商总和商董“以三年为期,期满之日公议或请留或另举”。[7](P143),如不胜任,便可更换,进一步扩大了股东对企业经营管理的权力。唐廷枢还根据招商局的实际情况,拟订和实施了一系列轮船航运经营的规章制度,如船长负责制、轮船报销制、装卸货物制、载客制、运费提成制、承包办法等等。这些制度的颁行使招商局成为具有很强竞争力的资本主义企业。夏东元在《论清季轮船招商局的性质》中指出唐廷枢、徐润等人管理时的轮船招商局,“是一个民族性很强的

资本主义企业”。[8](P164)所以从 1873 年到 1883 年的十年内,唐廷枢成功地发展壮大了中国第一个民族资本主义企业。轮船招商局不仅开辟了远洋航线,购买了新式商船,而且争取到了东南和美洲华人的投资,实力更为雄厚。1883 年,怡和洋行和太古洋行出于利害关系,不得不与招商局订立了“齐价合同”。“齐价合同”无论从配运量、航运水域和实际收益看,招商局都占明显优势,它打破了外轮称霸中国航运业的局面,为中国收回了一份利权。招商局首次以中国企业的资格,在航运领域通过激烈竞争,使自己立于不败地位。在招商局工作时,为了抵制外国保险公司因招商局用中国人作船长而不予保险的做法,唐廷枢和徐润先后创办仁和、济和两保险公司,开中国人自办保险公司的先导。正如郝延平所说:“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可宝贵的了。”[2](138)改良主义思想家王韬也欣喜地写道:“昔日华商多仰西人之鼻息,……今则不然,自轮船招商局启江海运载,渐与西商争衡,而又自设保险公司,使利不至于外溢。近十年以来,华商之利日赢,而西商之利有所旁分矣。”[9](卷四, P1-3)

唐廷枢参加洋务派的企业活动,除了招商局外,还有他经手创办的开平煤矿。开平煤矿是唐廷枢一生所经营企业中历时最久的一个,倾注了他全部的心血。这个煤矿从勘察矿址,拟订计划,招集资本到正式开采,都是在他亲自主持下进行的。作为开平煤矿的附属部分,中国自营的第一条铁路——开平铁路和中国自营的第一家水泥厂,也是在唐廷枢倡议和主持下创办的。在开平煤矿筹备资金五十万两中,向清政府举借的贷款,仅有三万两,主要的筹垫,都是唐廷枢依靠他的哥哥唐廷植“巨大势力和努力奔走”获得的。[1](P135)刘广京在《1873—1885 年运轮业竞争》中记载,唐廷枢握有开平股票大约三万股(合银三十万两)。投资开平的大多是买办和商人,如唐廷枢的朋友徐润也有大量的投资。开平煤矿的组织和经营方式都是依照资本主义企业的,“此局虽系官督商办,究竟煤铁仍由商人销售”,“悉照买卖常规”,“排除官场习气”。[10](P629-631)这就清楚地表明了该矿的实质是商办企业,有利于激发商人投资热情,为开平煤矿的顺利发展奠定了基础。事实上,洋务运动中创办近代煤矿 16 家,以开平最有成效。开平因其创办早,规模大,经营有方,它的作用和影响是巨大的。开平煤矿不仅成功开创中国近代办矿之风,为近代矿山的资本主义经营树立了典范,而且

确实收到了“拒洋煤”“夺洋煤之利”的成效。19 世纪 80 年代天津煤炭市场被日本煤垄断,开平煤一入市场,立即使日煤处于劣势,进口日减,到 80 年代末,天津煤炭市场不复有日煤进口。天津煤炭市场的收回,是开平煤矿一大成功,亦是为国争利的一大表现,为国家和民族赢得了声誉。开平煤矿的主要主持者唐廷枢的历史功绩是不可磨灭的。在开平矿务局工作期间,唐廷枢还在矿业和工业方面进行了许多投资:1883 年与李文耀试办热河承平银矿,1887 年、1888 年与徐润先后勘察平泉铜矿和迁安铁厂,1889 年从华侨商人何昆山手中接办广东天华银矿,1892 年,他又和徐润等人筹办热河建平金矿。从这一系列经济活动中,可以看出唐廷枢的经济活动已经由流通领域的商业扩展到生产领域的工矿企业,他投资经营的重心已转向产业。

与中国资产阶级的许多早期成员一样,唐廷枢成为产业资本家是从投资投身到洋务运动中创办民用企业开始的。洋务运动的兴起,新式企业的出现,为唐廷枢等拥资丰富、与工商界联系较密的人投资经营近代企业,提供了良机。在半殖民地半封建的旧中国,资本主义生产方式不是自发的,而是从外国移植过来的,所以中国资产阶级是生活在夹缝之中。为了创办新式企业,他们必须依靠政府的支持和赞助,否则无法生存,更无法和外国企业竞争。因此,当唐廷枢、徐润等人完成了原始积累,又不愿意依附外国企业时,洋务运动就为他们创造了一个历史舞台。从这一点来说,洋务运动不仅创办了一批新式企业,而且还培养了新的阶级力量,使一些原来从事对外贸易的买办商人成为最早的产业资本家。洋务运动企业也因他们的加入而发展壮大,他们在投资和经营洋务企业过程中作为资本家的民族意识和阶级意识逐渐觉醒,开始从买办向民族资本家转化,为中国的早期工业化做出了贡献。

综上所述,从唐廷枢一生的经济活动可以看出中国早期买办向民族资本家转化的进程和特点:买办是在为外国殖民者服务过程中发展起来的,所以他们的经济基础实质是一种附庸经济。在资本主义经济规律下,资本的职能是带来剩余价值,资本家都想获得最高的利润。这样,买办就和他的雇主不可避免地发生矛盾。而且在传统的中国封建社会,作为经济“暴发者”买办,他们的社会地位是非常低下的,这种社会地位无法满足参与社会政治的欲望,所以种种社会和心理矛盾决定了买办在历史过程中必然要和雇主分裂。那么买办自营商业就为以后扩大企业规模,成为独立资本家打下坚实的基础,也是买办向民族资本家转化的前奏。买办直接投资创办近代民

族工业走实业救国之路,成为中国近代最早一批民族资本家。正如毛泽东同志所说:“帝国主义给中国造成了买办制度”,同时又“造成了中国的民族工业,造成了中国的民族资产阶级”。[1](P1488-1489)“买办资本是民族资本的对立物,但在帝国主义侵略下产生的民族资本,却又割不断与买办资本的联系。相反,在中国资本主义发生时期,大量的存在着买办资本向民族资本的转化。”[1](P129)唐廷枢就是在这种背景下转化的,而以唐廷枢为代表的买办一加入民族资本家行列,就在中国的早期工业化过程中扮演了积极参与者的角色。在洋务运动民用企业四大类,即轮船运输、电信电报、矿业及纺织业中,均有投入;在铁路兴建、金融、银行筹建、码头修筑、保险业、印刷业等新式行业的创建和发展方面,都做出了骄人的成绩。所以,从这方面来说,他们无疑是中国近代化的先驱,在中国早期工业化过程中起了重要作用。

参考文献]

[1]汪敬虞.唐廷枢研究[M].北京:中国社会科学出版社,

1983.
[2] 鄯延平.十九世纪的中国买办:东西间桥梁[M].上海:上海社会科学院出版社,1988.
[3] 姚贤镐.中国对外贸易史资料(1840-1895):第二册[Z].北京:中华书局,1979.
[4] 费伟恺.中国的早期工业化[M].上海:上海社会科学院出版社,1958.
[5] 刘广京.英美在华的航运竞争(1862-1874)[M].上海:上海社会科学出版社,1962.
[6] 虞和平.经元善集[M].武汉:华中师范大学出版社,1992.
[7] 关赓麟.交通史航政编:第一册[Z].交通史编纂委员会,1935.
[8] 厦东元.晚清洋务运动研究[M].成都:四川人民出版社,1985.
[9] 王 韜.韜园文录外编[M].光绪九年.
[10] 孙毓棠.中国近代工业史资料:第一辑下册[Z].北京:科学出版社,1957年.
[11] 毛泽东选集[M].北京:人民出版社,1964.

责任编辑 齐树德]

From Comprador To National Capitalist
By TANG Ting-shu's Economic action

XU Ying

(History Department of Zhengzhou University, 450052)

Abstract TANG Ting-shu(1832-1892), modern famous comprador and enterpreur and an important official dealing with westernization movement. This article studies the peculiarity and process of early comprador convert into the national capitalist by analysis of TANG Ting-shu's economic action. It's also illustrates the important faction of the comprador in the process of early industrialization in china.

Key words TANG TING-shu; economic action; comprador; national capitalist; convert