

企业经营方式的近代化

——轮船招商局与日本邮船会社的比较研究

张 伯 昭

关于十九世纪中、日两国的早期资本主义工业化和近代化的成败问题的比较研究，国内外学者已有过较多的论述。本文拟从轮船招商局和三菱——日本邮船会社所走过的道路入手，对影响十九世纪中、日两国的早期资本主义工业化和近代化的成败的主客观因素，作一较为具体的对比。

十九世纪七十年代初，中、日两国创建轮船航运企业之时，英、美航运资本依靠不平等条约的有利地位，已经垄断了两国的主要航线。在日本，从1867年开始，大英轮船公司控制了横滨——神户——上海之间的定期航线，同时又有美商太平洋邮船公司的插足。在中国，1860年以前，外国商船已经非法攫夺了通商口岸之间以至通商口岸之外的土货转口业务，《北京条约》后，外国航运势力又侵入了长江，其中美商旗昌轮船公司在六十年代中已确立了在长江的垄断地位。七十年代初，日本明治政府逐渐认识到，只有用本国船运货，才能降低出口商品成本，扭转贸易逆差，为此坚定了取代以大英轮船公司为首的外国航运势力的决心。尽管幕府早已废除了航海和造船的禁令，但当时日本商人中还没有人购买西洋轮船。因此，1870年日本政府为了建立第一家轮船航运企业，几乎用了强行命令的办法，使旧式的航运、邮递组织“回船问屋”、“定飞脚问屋”出资，三井组为中心的东京为替会社作财政后盾，政府官员参加，由政府拨船委托经营，才勉强拼凑成“半官半民”的回漕会社。

如果在日本经济史上把七十年代末期称作是“西式帆船时期”，那么在六十年代中期的长江航运中，已经可以见到“内地号商，近来多自购洋船”^①了，这里所说的“洋船”即称作“夹板”的西式帆船。从六十年代下半期开始，以曾任大英轮船公司买办的郭甘章和英商怡和洋行在职买办唐廷枢为代表的中国买办商人，已有了由依附洋商向独立经营转化的趋势。“同治初（按，应为1866年），有粤潮商人郭氏，广备轮船，行赴通商各埠，装运各货，势若天下之利可以独擅者。”^②唐廷枢则同美国航海工程师斯柏丁（Spedding）共同经营了“洞庭”、“永宁”、“满洲”三船，但已改变了过去“华人出资，洋商经营”的方式。表面上是由斯柏丁任船长，以美国商船名义注册，而唐廷枢“在某些情况下，实际上执

① 《海防档》，甲，购买船炮，（三），第861页。

② 聂宝璋：《中国近代航运史资料》，第一辑，下册，第1354页。

行了全部管理职能”^①，斯柏丁不管其有无少量投资，实际上是唐廷枢指挥下的一名雇员。研究了十九世纪六十年代末至七十年代初的中国早期轮船航运史，不难看出一幅“资本主义呼之欲出”的生动画面。中国买办商人对投资新式企业的跃跃欲试，与日本商人在相当一段时间内的踟躇不前，形成了鲜明的对比。

然而，当时清政府最感到头疼的是“华商等诡寄洋商名下，骗捐取利”的问题。因为这不仅影响到清政府的财政税收，而且在政治上还有“洋商可诡寄华商名下，混入内地”^②的危险。因此，清政府在1867年颁布了《华商买用洋商火轮夹板等项船只章程》，要求商人“报官书券”，“化私为官”，目的在于商人履行了合法手续，好便于防范和稽查。1864年夏，新任苏松太道的丁日昌通过李鸿章向总理衙门递呈“密禀”，提出“准中国商绅收买轮船、夹板，以裕财源而资调遣”，“不惟壮我声势，抑且夺彼利权”^③，当时并没有引起清政府足够的重视。真正使奕訢焦急的倒是，六十年代末，由于连年黄泛，运河阻塞，迫切需要解决海运漕粮问题。所以，到六十年代末期，清政府对新式航运业的政策仍是要“化私为官”，但有了进一步的打算，这就是“准令华商自行购造洋船，则筹费不必尽出于官”^④，“既可免隐射之弊，亦可辅转运之穷”^⑤，以达到“以商力佐官力之不足”^⑥的目的。

从1864年夏丁日昌向总理衙门递呈“密禀”到1873年1月轮船招商局正式开局，其间酝酿达八年半之久。首先是由于以户部为代表的顽固势力的阻挠；其次是在于以曾国藩为首的洋务派本身的弱点；^⑦此外，还由于在官营还是民营的经营方式问题上，总理衙门拿不定主意。如果是商人出船政府经营，“此真私产隶于公家”，政府就要对商人的盈亏负责，倒不如“官不经手，听其自如，其成败美恶，自不致归咎于官”^⑧。但如果是纯粹的民营，又恐“既买之后，又未必悉遵章程，受我约束”^⑨，对于资本主义漫无限制的发展清政府本能地感到惶惑不安，认为“若官不与闻，诚恐其中不无流弊”^⑩。可见，当1872年春曾国藩死后，李鸿章以“官为督理，招商承办”为蓝本，创造了“官督商办”的经营方式，乃是历史的必然，不采取“官督商办”这种经营方式，就不可能在清朝统治阶级中顺利通过。李鸿章认为，招商局的创办“为目前海运尚小，为中国数千百年国体、商情、财源、兵势开拓地步”^⑪。他认为，为了政治上、经济上、财政上、军事上的需要，中国的资本主义只能在北洋的支持和控制下得到发展，于是创造了“官督商办”这一为清政府、他自己、商人三方面都能接受的经营方式。于是，从七十年代至九十年代，在新式企业中，“官督商办”这种经营方式居统治地位近三十年之久。

1875年初，日本政府内部对轮船航运业的经营方式问题，也展开了一场更为激烈的争辩。当时，尽管已经有了从回漕会社到日本国郵便蒸汽船会社失败的教训，但对于官营或民营问

① 刘广京：《英美轮船业在中国的竞争，1862—1874》，第155页。

② 《海防档》，甲，购买船炮，（三），第870页。

③ 《海防档》，甲，机器局，（一），第4—5页。

④⑤⑥ 《海防档》，甲，购买船炮，（三），第864，862，866页。

⑦ 详见张国辉：《洋务运动与中国近代企业》，第133—135页。

⑧⑩ 《海防档》，甲，购买船炮，（三），第871页。

⑨ 《海防档》，甲，购买船炮，（三），第866页。

⑪ 《李文忠公全书》（以下简称《李集》），朋僚函稿，卷12，页31，《复张振轩制军》，同治11年11月11日。

题仍然是众说纷纭,尤其是“官私合营”论(实际上也必然是商人出资政府经营)仍为一些人所坚持。这时,随岩仓使团访问西欧的大久保利通提前回国并担任了内务卿的重要职务。他在欧洲曾对重商主义时期英国的《航海条例》十分赞赏,回国后毅然接受了驿递局长前岛密关于政府全力支持一家有能力的私人企业的建议,于1875年5月18日向太政大臣提出了著名的“海运三策”:第一,政府如认为可由人民独立经营时,海运事业交给民间经营,政府仅为其制定规章条例使之遵行并予以保护;第二,政府如认为人民尚未达到独立经营的程度时,“姑且以政府之恩威广为晓谕各船主,使其联合结成一体,以政府所有之船舶下投,并以其他方法予以资助,促其成立”^①;第三,由政府直接经营海运。在这三种方案中,只有第二种方案是大久保的真实主张。在这里,大久保借用了我国古代君主所使用过的“恩威兼施”的语言并赋予了新的含义,即把政府同企业的关系确定为政府对企业既支持保护又督促诱导的双重职能。

显然,大久保所要支持的就是当时日本唯一的一家私人航运企业三菱商会,所谓“使其联合结成一体”就是把官营的郵便蒸汽船会社并入三菱,组成新的郵便汽船三菱会社。大久保和李鸿章的想法一样,都是反对同业内部竞争,都是主张成立一家由政府支持和控制下的垄断全国的大型航运企业,以作为政府政策的工具。只是在如何保证政府对企业的控制,所采取的方法不同,对经营权问题的处理得出了相反的结论。在大久保制定的《着手方法意见书》中规定,当三菱和郵便蒸汽船会社合并后,“推社员中最优秀的人才为全权社长,使其担负此项责任”^②;而李鸿章却“窃以为更宜物色为殷商所深信之官,使之领袖,假以事权”^③。于是,合并后的郵便汽船三菱会社成为既是名义上接受政府控制又是独立经营的具有自身利益的经济主体,而轮船招商局兼有北洋直属下的航运官局和私人企业的双重性质。

三菱商会的创始人岩崎弥太郎本是一位“亦官亦商”的人物,他是在担任土佐藩藩营商会驻长崎和大阪的负责人时靠利用公款从事金融投机致富的。当唐廷枢驱驰他自有的“洞庭”、“永宁”、“满洲”三船同旗昌竞争的同时,岩崎弥太郎所经营的“夕颜”、“红叶之贺”、“鹤”三船并非属于他私人所有,而是属于土佐藩的。当1873年3月日本第一家私人轮船航运企业三菱商会成立时,尽管岩崎弥太郎宣称“我今后决然放弃官场的抱负,专心从事海运业”,但他实际上仍是享有特权的“政商”,不同于一般商人,三菱航运资本的充实和船队的扩大主要是来自侵台和西南战役中为政府运兵所得到的赏赐。同岩崎弥太郎相比,唐廷枢所经历的是相反的道路。1873年招商局成立后不久,唐廷枢随带轮船和资本入局,他就由买办商人转化为兼有招商局总办和“坐局商总”的两重身份,成为“亦官亦商”的新式官商。如果说从流通领域中积累的买办资本投入官督商办企业是“一个历史的进步”,那么它也因此就变成与封建官权相结合并受封建官权控制下的一种特殊资本。

从早期招商局和三菱表现的官商关系,可以看到既有相似之处,又有不同之点。日本之所以强调“招商承办”和晚清的强调“官为督理”,其根源在于两国古代的承商制度是不尽

①② 服部一马:《横滨市史》,昭和40年版,第4卷上,第518页。

③ 《海防档》,甲,购买船炮,(三),第906页。

相同的。依照马克思主义的观点,经济现象是一个过程,有它的继承性和发展阶段性。从十六世纪末期开始,即明代后期和织田、丰臣政权实行“乐座”政策以后,中、日两国最大的商人资本都是与封建官权相结合的资本,这一特征对后世产生了深远的影响。从名份上讲,中、日两国商人同居四民之末,但从实际的社会地位来看,日本的御用商人早已厕身于统治阶级的末端了。日本自从“乐市乐座”以后,幕府和大名们只有通过扶持新兴的御用商人,才能对经过重新编组的民间工商业实行有效的封建统制,以满足自己的财政目的。在那里,似乎看不到土地权力和货币权力之间的对立,相反倒是在封建领主和御用商人之间形成了一损俱损的相互依存关系。后来,在大阪出现了专门经营各藩年贡库存物资的“挂屋”、“藏元”,他们以年贡、俸禄作抵押,进行高利贷活动而积累了财富,并成为幕府和大名的债权人。同时,地方性的特权商人也进行高利贷活动,也向大名贷款,甚至经营了各藩的财政。在倒幕战争中,倒幕派得到了特权商人在财政上的支持,因而下级武士集团和上层特权商人的联盟成为明治政府绝对主义的封建王权的社会基础。因此,明治政府推行“殖产兴业”政策,自然也只能是继续倚靠传统的“政商”的经济力量。从1875年日本政府对三菱的《第一命令书》到1882年的《第三命令书》,从形式上看表现为命令和服从的关系,但实际上却表现为一种契约关系,在条文内容中体现了双方的权利和义务。如1882年初,驿递总官野村靖在签发《第三命令书》之前,竟然同岩崎弥太郎之弟岩崎弥之助等人进行了三次密谈,征求修改意见。此后,岩崎弥之助又认为政府支持共同运输会社是背弃了诺言,而同政府进行了公开论战。这样的官商关系,在中国是无法想象的。在中国的封建皇权面前,从没有商人的货币权力的地位。如果从特权商人资本的寄生性和腐朽性来看,把封建性的垄断商业利润用于奢侈糜费,中国的两淮盐商或广东行商比日本的御用商人是有过之无不及的,可是一旦稍有不逊不慎,触犯了官府淫威,就有抄家籍没、坐牢充军的危险。在中国,从来没有出现过能够“一怒使天下大名惧”的特权商人。

中国商人的社会地位的异常低下,是来源于古代的抑商政策以及由此而产生的禁榷制度。“山海天地之藏也,皆宜属少府”^①。由于封建国家对自然资源的独占,历代历朝,官山海,大拓其利,商人能够有幸在某些范围内经营工商业,已经是圣主特恩,赚了钱“佐国家之急”是理所当然的事。在中国,不存在“大名贷”的问题。自唐中期以后,封建国家为了使其财政榨取有一个更稳定、更充分的基础,从盐政开始,逐渐发展完善了“官督民营”制度,即承商制度。从作为官府向广大人民进行封建掠夺的得力助手来看,中国盐商中的“总商”和日本“乐市乐座”以后出现的“商人头”、“商人司”并没有什么区别。但值得注意的一点是,在“官督”下的“承办”商人所得到的经营权是极不完全的。中国盐商所得到的经营权是官府严密控制约束下的经营权,“官督商办”从盐法中所直接继承的正是这种官府对商人的经营权的粗暴干预。假如把古代的承商制度的实质理解为对封建国家的所有权作某种形式的分割或一定时期内的让渡的话,那么这种干预往往会发展为对商人所分得的“所有权”的合法侵夺。因此,同样是古代的与封建官权相结合的商人资本,在日本可以演变为政商——财阀资本,在中国则只能演变为早期的官僚资本。

① 《史记》,《平准书》。

“官督商办”模式的另一个起源是清前期的云南铜矿。李鸿章第一次使用“官督商办”这个概念，就是在一份奏折中谈到矿政时提出的。滇铜和淮盐都属于“官督民营”，从大的方面来看属于同一模式，但由于铜的生产是为了铸钱的需要，官府对它的控制就采取了更为直接的方式。“官为督理”也称为“官为经理”，在一开始时，“官督”和“官营”之间并没有明确的界限。较大的铜场被称之为“官厂”。在“官厂”中，在工作面上具体负责组织生产的是商人，总的经营管理大权却在官方任命的“七长”。因此，滇铜经营方式的特点就在于，“与其说是一门产业，不如说是国家行政的一部分，更为恰当”^①。以招商局为代表的官督商办企业也正是这样：既是企业，又是衙门。此外，滇铜与淮盐不同处在于，盐的运销一般不存在亏本的问题，采矿却要冒相当大的风险。所以，不论其一开始是“富商大贾，厚积资本，来滇开采”，还是当地人民“朋充伙办”，如果寻矿失败了，倾家荡产；如果“久之，由寡而众，渐有成效，乃白于官司，申请大府，飭官吏按验得实，令一官主之，称为‘厂主’，听其治，下其讼，税其所采炼者入于金府。”^②。后来，清朝统治阶级把清前期的办矿经验总结为一点，就是“官有督率之权，而无著赔之累”^③。后来的官督商办企业大体上也无一不遵循这一规律：成功了，“化私为官”；失败了，“全归商认，与官无涉”。

除了上述两国官商关系有着不同的传统以外，日本之所以强调“商办”和晚清之所以强调“官督”，还在于两国政府对发展资本主义的不同态度。与清政府的防范政策相反，在日本明治政府的领导成员中，虽然由于代表着不同社会集团的利益，在具体的方针政策问题上常有这样那样的分歧，但在推行资本主义生产方式和进行资产阶级性质的全面改革这一根本问题上才是真正的“举国一致”，日本政府始终是推行资本主义近代化的核心。在晚清统治集团中，唯一能起积极作用的是洋务派。然而，与日本维新志士不同的是，洋务派普遍地都喜欢“机、船、矿、路”，却不等于同时也喜欢资本主义生产方式，他们从西方引进了先进的生产力和先进的生产方式，却又牢牢地控制在自己手中。李鸿章提出了“官为维持”，是他虚心向西方学习的结果^④，显然是对旧的官商关系的突破。但他所要“维持”的只限于他所控制下的官督商办企业和他所控制下的官商。资本仍然在“官督”的控制下，不能按其本性得到独立、自由的发展，当然也就谈不到资本以及以资本为基础的生产方式取得统治地位的问题。这就决定了中、日两国的资本主义工业化从一开始就走上了不同的道路。

二

马克思把历史上发生过的一切经济垄断划分为两大类：人为垄断和自然垄断^⑤。人为垄断也就是“竞争前的封建垄断”，自然垄断也就是“资本主义生产方式本身造成的垄断”，即“现代垄断”^⑥。如果根据以上分类来衡量，无论是早期招商局的垄断还是三菱在1876年战

① 严中平：《清代云南铜政考》，中华书局1957年版，第26页。

② 王崧：《矿厂采炼篇》，见吴其浚：《滇南矿厂图略》，上，页30。

③ 《林文忠公政书》，丙集，卷九，云贵奏稿，页22。

④ 李鸿章曾向清政府介绍英、法、美、西班牙和日本的“维持之法”，见《李集》，译署函稿，卷7，页24，《论维持招商局》。

⑤ 《马克思恩格斯全集》，第25卷，第219—222页。

⑥ 《马克思恩格斯全集》，第4卷，第178页。

胜大英轮船公司后在全国主要航线上的垄断，都不属于“现代垄断”的范畴。然而，日本财阀资本的前身“政商”资本，如果把它消极方面的后果抛开不谈，那么在明治初期的“殖产兴业”政策下，确实为实现日本早期的资本主义工业化和近代化起到过应有的积极作用，而中国的早期官僚资本却不能。原因何在呢？以下从两个方面来分析：一、垄断与竞争之间的关系，即竞争机制问题；二、政府与企业之间的关系，即经济体制问题。

首先应当肯定，招商局和三菱之所以在两国轮船航运业取得垄断地位，都是来自政府的支持。如前所述，三菱创业的船只主要地是由政府拨给的。在侵台事件前，三菱只有轮船10只；到1875年9月，即同邮便蒸汽船会社合并后，三菱已拥有轮船38只。而且在《第一命令书》中明确规定，政府每年补贴三菱25万日元的营运资金。清政府虽然没有无偿拨给招商局轮船，但也不能忽视垫借官款的作用。将近200万两的巨额贷款，而且基本上是无条件地长期使用，这就从根本上改善了招商局创建初期由于资本不足所造成的拮据状况，不但保证了股东的“官利”，还能不断地扩大船产。当时的股息是一分“官利”，而政府的贷款利息最高不过八厘，而且一再得到减息、缓息以至免息的优惠。所以李鸿章自称他是有意地执行了“损上益下”的政策，“是名为一体，转若加取一分之息”^①，就是说，股东的一分“官利”是由政府白送给的。此外，由于有了“盈亏全归商认”这一条，招商局不可能得到象三菱那样明文规定的营运补贴，但李鸿章在朝廷面前以“悉照沙宁船定章”为词，实际上争到了并不少于当时的资本主义国家对海运业特别是创办时期的远洋航运业通行的财政补助。据当时的《英国驻华各口领事商务报告》，“运漕特权让予招商局，其运价较外轮约高出一倍”，“每石运漕为五钱五分银子，而公开市场的运价，仅及该数的一半”^②。如果自1873年至1879年，漕粮运价以每石0.561两计，平均每年运漕45万石，自1880年至1884年，漕粮运价以每石0.531两计，平均每年运漕60万石，那么在早期招商局的十二年中，每年平均大约可以从漕粮运价中多得12万两，相当于当时的16万日元。可见，仅此一项，招商局实际上得到的政府补贴就同三菱相差无几了。除此以外，还应当加上运漕回空免税、耗米亏补等收益。以上还不包括承运其他官物和采运赈粮在内。如果说日本政府给予三菱的“这些补贴实际上是资本积累的一种形式”，那么，招商局在“官为维持”下得到的各项补助应当说也具有相同的性质。

总的说来，招商局的收益除了资本主义利润以外，还包括政府财政收入的让予和排他性的垄断特权所带来的封建性的垄断商业利润。以往洋务运动的研究者提起封建特权，如对织布局“十年专利”的特权，往往把它看成是绝对的坏事。其实，从世界历史看来，封建垄断特权曾是近代的保护发明创造的专利法的先驱，曾为保护新生的资本主义工商业起到积极作用，它是构成马克思主义经典作家所说的“人为地制造工厂主”的“温室”的重要手段之一。但是，要使封建特权起到催生近代工业的作用，必须是有条件的。因为任何垄断不仅损害别人，而且对其本身说来也“必然要引起停滞和腐朽的趋向”^③，解决这一问题的最有效的

① 《李集》，译署函稿，卷7，页23，《论维持招商局》。

② 转引自聂宝璋：前引书，下册，第910，909页。

③ 《列宁选集》，第2卷，第818页。

方法就是“从他们所习惯的温室般的环境中带到同外国对手竞争的新鲜空气中去”^①，使对内垄断产生的消极影响在对外竞争中得到一定程度的抵销。从1873年到1876年底，新生的招商局和三菱正是在同强大的美、英航运资本的竞争中健康成长的。

招商局和三菱遇到的第一个对手都是美国航运资本，又先后以基本上相同的方式取得了竞争的胜利。1875年，改组后的三菱会社经过短短几个月的竞争，就在政府支持下收买了美国太平洋邮船公司从日本到上海的航线以及在该线上行驶的4只轮船和沿线岸上的不动产，招商局同旗昌的竞争则坚持了三年。从1874到1876年，从招商局的帐目上看，付官利以后，三年盈亏恰恰相抵^②，对招商局没有多大压力，美、英各航运公司则感到在中国无利可图。当时不仅是旗昌，而且英商怡和的股东也认为，“如果能说服招商局买下华海轮船公司的船队，那就再好不过了。”^③这一方面显示了招商局“官为维持”的优越性，也说明唐廷枢、徐润在经营上的成功。旗昌所以愿意把全部船产卖给招商局，把资本撤回本国，固然有其国内外的多方面原因，但对于旗昌的倒台来说，招商局的最后一击还是起了决定性作用。招商局在中国早期轮船航运史上曾写下了光辉的一页。

轮到要战胜第二个对手英国航运资本，就较为艰巨了。应当承认，要想迫使英国航运资本也从中、日两国撤走，是不那么容易的。如果没有日本政府及时地采取了行政措施，岩崎弥太郎恐怕已经不能再支持多久了。当时，日本政府发布了《外国船搭乘条例》，规定日本人搭乘外国船只，必须事先向政府登记姓名、籍贯、住址和搭乘属于哪国的哪号船，并交0.25日元领取“乘船证书”^④，以致1876年7月12日由横滨开往上海的“孟买”号只有三名乘客，大英轮船公司只好被迫撤退。同三菱相比，招商局在同英商太古、怡和竞争的1877一年中，处境并不那么严重。截至6月底，“不但官利之无亏，尚有余资之可获”^⑤，只是到了下半年才发生亏折，说明当时招商局的日常营业收入要比三菱稳定得多。但是，从李鸿章到唐廷枢、徐润都被太古的先声夺人所吓倒，他们听信太古所宣扬的“英国利息三、四厘，年终只求四万之利”，断定招商局无论如何也不能在竞争中取胜，以致在谈判中一再退让，于1878年1月匆忙签订了第一次所谓的“齐价合同”。

同三菱相比，招商局在竞争中有两个不利条件：一是归并旗昌的船只多为十年以上的旧船，煤耗大，速度慢，维修费用多；二是招商局从清政府那里得不到象日本政府对三菱那样的支持。在1877年冬，李鸿章向总理衙门提出：“近年日本创建三菱公司，亦仿西例，他国轮船只准在通商口岸三处往来，惟三菱轮船任意沿海揽载，计十有三处。……盍不照西国通例，准令华商轮船在沿江沿海及内河不通商口岸自行贸易，外人断不得觊觎均沾。”^⑥其结果是“总署疑虑多端”，洋务派的两江总督沈葆楨“亦不甚谓然”^⑦，不得不作为罢论。然而，除此以外还应当看到招商局在竞争中的有利条件。因为轮船航运业的竞争归根到底在于

① 《马克思恩格斯全集》，第21卷，第427页。

② 聂宝璋：前引书，下册，第1000页。

③ 刘广京：《1873—1885年英、中轮船业的在华竞争》，见C.D.Cowan：《中国和日本的经济发展》论文集，第59页。参考译文见中国近代经济史丛书编委会：《中国近代经济史研究资料》，1984年下半年，第26页。

④ 服部一马：前引书，第4卷上，第525页。

⑤ 聂宝璋：前引书，下册，第1008页。

⑥ 《李集》，译署函稿，卷7，页24，《论维持招商局》。

⑦ 《李集》，朋僚函稿，卷17，页41，《复沈幼丹制军》，光绪3年11月25日。

客货的揽载,在这一点上,招商局就处于绝对的优势。因为招商局所经营的货运中有很大一部分不是商品,而是官物,即使政府当局不以行政手段对中国商民施加影响^①,也不愁没有稳定的货源。尤其是当时由于北方连年干旱,每年奉运晋、豫赈粮,招商局虽有经常可用轮船25只,但往往还感到“船只不敷”。招商局完全可以把“合同”以外的沿海其他航线上的收入,用来补偿同英商跌价竞争所遭受的损失。以上可见,招商局要想彻底战胜英商太古、怡和,并非绝对不可能的。

如果把从1873到1884这十二年看作是两大企业的创业阶段,那么,1878年初对招商局和三菱来说都是一个转折点,从此它们与本国民间航运业的矛盾上升为主要矛盾。这里应当强调的是,尽管三菱也同样成为本国民间航运业的压迫者,但采取的压迫手段与招商局是大不相同的。具体地说,三菱实现其垄断的手段,主要依靠对货源的控制。早在1876年同大英轮船公司的竞争中,三菱就同横滨的石川“回漕问屋”的朝田又七订约,《条约书》第四条规定,“朝田又七要为不断地增加三菱会社各船的货运量而尽力周旋”^②。这一成功经验后来就大大推广了。1878年,三菱在北海道开拓使当局的支持下,同货主直接订约,垄断了昆布等北海道物产向京、滨、阪、神的运输。同时,三菱也同大阪、神户的茶叶批发商订约。此外还签订了由三菱独家运出琉球各物产的合同^③。以上可见,三菱的垄断虽不同于在自由竞争基础上生产和资本的集中所造成的“现代垄断”,尽管利用了流通领域中旧的封建关系,但毕竟是通过经济手段来实现的,它并不能从政治上、法律上剥夺别人经营航运业的权利。事实上,从大英轮船公司撤走那一天开始,特别是关西一带,民间航运业就蓬勃兴起了。据《东京经济杂志》发表的统计数字,从1878到1879这一年之内,全国100吨以下轮船增加了21只,西式帆船增加了101只,而这些船都与三菱无关。这就说明了,从1878年开始,日本航运史上出现了“西式帆船时期”,同时又出现了一批“一只船的公司”在同三菱竞争了。所以说,三菱的垄断并不完全排除竞争,在这个地区这个范围之内是垄断的,在那个地区那个范围之内是竞争的;或者说,三菱从成立那一天开始,就始终没有脱离竞争。

在中国,是不是就没人试图做兴办“一只船的公司”的努力呢?从1890年一位吴观察对定海贡生谷凤年等呈请在宁波、定海之间“置备轮船”“搭客装货”的批文中可以看到:“光绪十年(1884)间,商人彭成丰等稟请以兆昌小轮往来宁波、定海,搭客不装货物,经薛升道稟奉南洋商宪(应是左宗棠),严切批驳。嗣于十三年(1887)间,有职员韩山曦等拟置小火轮,拖带航船,往来宁、定,稟明决不揽载客货,又经薛升道批斥不准,各在案。至同治元年(1862),卫海船局之事,时值兵燹,本道衙门无案可稽。且今昔情况不同,而招商局船与商民自置自驾,尤难并论。…所稟各节,碍难准行。”^④这就是说,现在既然有了招商局的轮船,就不必要再有其他商民“自置自驾”的轮船了,“官督商办”的招商局实际上是委托商人经营的官局或政府企业,一般商民自然没有资格同它并驾齐驱。除了南洋方面的地方官扼杀了从八十年代开始的沿海和内河民间多次的小轮创办活动^⑤以外,从1882年李鸿

① 如,丁日昌在苏松太道任内,就曾劝谕闽广各商“不准再雇夹板”,见《丁中丞政书》,巡沪公牍六,页5,《稟谕闽广各商不准再雇夹板由》。

②③ 服部一马:前引书,第4卷上,第531,537页。

④ 《申报》,1890年4月25日社论,《论小火轮通行内河之利》。

⑤ 关于内河小轮创办活动,详见张国辉、聂宝璋、樊百川的有关论著。

章本人对叶澄衷申请广运局的批驳和后来他和他在招商局的代理人之间的来往电报中可以看到,不许他人“另树旗帜”^①是北洋一贯奉行的准则,对任何人也不能破例让步。甚至在1888年淮系将领刘铭传任台湾巡抚时,官督商办企业台湾商务局经营的“驾时”、“斯美”二船,尽管其中有盛宣怀的个人投资,也只能由招商局代管,才准许在北洋线上载货运行,后来发现二船准备“自树一帜”“同商局争利”,就被李鸿章下令制止了^②。从此直到甲午战争以前,招商局就没有再遇到另一家合法的中国航运企业作为竞争对手。以上可见,如果说三菱的垄断是半封建半资本主义性质的垄断,那么,招商局在长江和沿海的垄断则完全是依靠政治手段扼杀竞争而实现的封建垄断。

竞争是学习资本主义经营管理最好的学校,在竞争中足以洗清由于封建官商作风所带来的一切污泥浊水。例如,1876年,三菱在同大英轮船公司的竞争中,为了节约开支,不得不大量精简人员,岩崎弥太郎自减薪二分之一,其他职员减薪三分之一。后来,日本邮船会社的船队在同欧、美各大远洋航运公司竞争中以人员精干著称,就是从这时开始的。而招商局“人浮于事,视太、怡行不啻三倍,而得用者无多”^③。要同太古、怡和竞争,就必须从精简冗员做起,这对招商局来说是十分困难的。招商局的人员来自两个方面:一方面是来自官方推荐,“时官场中人皆视商局为肥差,为利藪,为消纳闲散之衙署”^④,“招商局因官有漕粮帮助,凡官荐之人,势不能却”^⑤,这些人坐领干薪,不做工作;另一方面是各分局总办都是唐、徐委派,这些人“得‘总’便引用亲朋”^⑥,“各船管事,多系粤人同乡”^⑦,“或开支费用以少报多,或装载水脚以十报五,搭客舱位亦影射无穷,甚或私收船资入囊,私带禁货牟利”^⑧。于是把传统的河工、漕政、盐务中的种种弊端统统继承下来,形成了“群蚁聚食”的局面,以致“商情虽好,仍属不敷”^⑨,到1878年叶廷眷奉命整顿时,已成为积重难返的形势。同样,岩崎弥太郎在竞争中不得不放下“政商”的架子,提出“顾客第一主义”的口号^⑩,要求船上一切工作人员对待旅客要彬彬有礼。倚靠封建特权作为业务经营后盾的招商局却从没有在改善旅客服务方面下过功夫。还早在1875年,就有人向李鸿章报告:“至搭客上船,百事不管,每有五、六十人在船,而船主但具十余人之食,终日无水,众客喧争,船主亦置若罔闻。”^⑪到1885年盛宣怀、马建忠主持招商局后,官商作风有增无已,“轮船搭客之弊,日甚一日”^⑫了。唐廷枢、徐润口口声声“一切章程悉仿洋商生意规条”,但始终没有解决旅客上船对号入座的问题,以致船上秩序混乱,“嘈杂喧阗,纷纭扰攘,几不复成人境”。“茶房辈预以蓆毯等件,覆于舱位之上,故示已有坐客之意”,然后再“索酬让舱”,“各客栈之送客登舟者,亦以此法骗钱,横行船上”^⑬。问题在于,三家“齐价合同”签订后,尤其在1885年以后,招商局以苟安代替了竞争,根本没有想到努力改

① 原文为“台船合,盛保十年无人另树旗帜”。即盛宣怀向李鸿章保证,当台湾商务局二船归并招商局代管后,十年之内没有人再敢另树旗帜。见《李鸿章全集》,(一),上海人民出版社,1985年版,第994页,《寄烟台盛道、沪局马道》,光绪14年8月初5日亥刻。

② 详见樊百川:《中国轮船航运业的兴起》,四川人民出版社1985年版,第300—302页。

③④⑤⑥⑦ 转引自聂宝璋:前引书,下册,第1042,1032,1031,1080,1031页。

⑧⑨ 转引自聂宝璋:前引书,下册,第1080,1031页。

⑩ 服部一马:前引书,第4卷上,第514页。

⑪ 薛福成:《代李伯相致徐邵郎、唐观察、朱观察书》,见《庸盦文别集》,上海古籍出版社1985年版,第71页。

⑫⑬ 《申报》1888年6月30日社论,《述轮船搭客之苦》。

进管理以争揽客货。然而太古、怡和并没有因为合同的签订就停止了对招商局的竞争，“风闻他行之船，实有反其所为以争胜者，……是西人之用心，果加华人一等矣”^①。

由此可见，三家“齐价合同”的后果是极为严重的。过去谈“齐价合同”的危害性，着重在于对外人的养痍貽患^②，其实更为严重的问题是使招商局本身丧失了前进的动力。因为所谓的“齐价合同”，从字面上来看，似乎是运价协定（rate agreement），而实际上应译为“共同结算制度”（“common-purse” system）。在运价协定下，仍必须努力招揽客货，进行竞争；而“共同结算制度”的签订，基本上可以坐享其成。由于商人在招商局的股权无保障，唐廷枢、徐润在入局后亲手制定的《办事章程》表明，他们从一开始就没有进行内部积累的打算^③。因为他们不愿意为“报效”创造条件，宁可倚靠贷款去扩大再生产，也不愿积极主动地进行积累。如果再缺乏外部竞争的压力，就没有一种动力驱使他们勇敢地同传统势力作斗争，认真地按照资本主义的经营原则去改进企业管理。单是“官为维持”，当然也会助长经营者的依赖心理，还不一定会走向腐化衰败；现在再加上了三家联合垄断这一条，招商局的收益取得了双重保障，但它的日趋腐败，就是确定无疑的了。

三

1885年中、日两大航运企业的改组，对于以后两国航运业的发展前景，都具有决定性的意义。两大企业在创立十二年后都进行一次重大改组，是其经营方式本身固有的矛盾发展的必然结果。如前所述，招商局和三菱各自继承了本国古代的承商制度，所不同的仅在于三菱较多地继承了“招商承办”，招商局较多地继承了“官为督理”。但这也不是绝对的。三菱虽然享有经营的独立自主权，但同时又必须接受政府的“督促诱导”，从这个意义上讲，又不完全是独立的。招商局虽然强调了“由官总其大纲”，但李鸿章又说，“鄙人初设商局，奏明官督商办，欲使权归于官，利归于商，此即古者藏富于民之意，亦仿西国通例，由官保护商人之意。”^④依照这样的解释，“由官总其大纲”已经不同于古代旨在保证封建掠夺的“官为督理”，而同大久保的“督促诱导”没有原则区别，都有向近代国家政府对企业的宏观控制转化的趋势。但是，这种趋势并没有顺理成章地变成现实，产生于西方资本主义国家的政府与企业的关系，不可能象机器技术那样简单地移植到东方。首先，两国封建政府兴办轮船航运业的目的就是为使其直接地为政治上、军事上或财政上的需要服务，而不能满足于间接的控制；同时，商人也不甘心成为封建政府的驯服工具。其次，不仅两国政府的政策带有封建性，而且这种新式的特权商人本身也带有封建性，他们力图把已经到手的航运界垄断特权扩大到其他更多的部门，而不肯专心致志地经营航运业。因此，发生于政府与企业之间的冲突是不可避免的。

从1878年开始，三菱进入了停滞阶段。据1882年日本政府为了反驳岩崎弥之助的意见书所发表的《辩妄草案》，三菱自明治十一年（1878）以后，一只新船也没买^⑤。据 William

① 《申报》1888年6月30日社论，《述轮船搭客之苦》。

② 关于从1878年到甲午战前三家船队的力量消长，详细数字参见刘广京、汪熙和樊百川的有关论著。

③ 见《国民政府清查整理招商局委员会报告书》，下册，第20页。

④ 薛福成：《代李伯相复刘制军书》，见《庸盦文别集》，第162页。

⑤ 《岩崎弥之助传》，下卷，第555页。

D. Wray的统计,“在1878—1884年期间,三菱只买进了3只小船,总共不到630吨”^①。如果把旧船包括在内,只是在1880年买进了原属于中国商人李振玉的“天龙号”(改名“松前”)。日本政府每年给予三菱营运补贴,本以开辟远洋航线为条件,在江华岛事件后,尤其希望它经营朝鲜航线,以服务于侵略的目的,岩崎却把已经到手的垄断超额利润和政府补贴大量投资于矿业、金融业、保险业等其他部门。由海上起家的三菱向今天的“陆上的三菱”的转化从那时已经开始了,而政府几次《命令书》中都明文规定不许投资于与航运无关的部门。由此可以想到,“一只手捞十六颗夜明珠”也并不是盛宣怀个人的特点,而应看作是这种特权资本的人格化的表现形式之一。

在1878—1884年期间,招商局扩大了它的经营范围,唐廷枢、徐润不但开辟了上海—宜昌和上海—温州的新线,增加了上海—香港和牛庄—上海—汕头两线的经营,而且也从没有放弃过开辟远洋航线的打算。当1880—1881年去美、英两国的尝试失败后,就把希望寄托在去新嘉坡和西贡的南洋航线上。为此,从1880到1883年,招商局订购的8只新船都是两千吨左右的大船。八十年代初是招商局的鼎盛时期,招商局经营的成功和局产的扩大使得招商局股票在市场上大幅度升值溢价,刺激了民间资本投资于新式企业的积极性,上海出现了抢购股票的热潮。而徐润等几位出身于买办的招商局负责人却利用这一大好时机进行大规模的商业投机,主要是房地产投机和股票投机。根据招商局《第十届帐略》,在1882—1883年度,“添招新股一百万两,业经收足”,原旗昌的老宁波码头和浦东船坞,卖价四十万两;“本届各船生意余款三十七万两”。可见,这一年内的收入至少有177万两。然而反常的是,在官款还清一半以后,“而息银项下,多支十余万两”^②,也就是说,在私人往来方面增加了一百多万两债款。显然,徐润等利用这笔巨款进行了投机活动。所以,1883年下半年开始的上海金融风潮不仅使徐润个人破产,而且各庄号纷纷向招商局逼债。从1878—1884年招商局资本的运用,可以看到有两种对立的经营方针:前者表现了唐廷枢等企业家的创业精神,足以使日本新式航运业的创始人兼三菱财阀资本的奠基者岩崎弥太郎相形见绌;后者,徐润等公私不分,利用公款进行房地产投机,造成产业资本倒流,这是封建落后性的表现。在1884年以前,前者始终是主流。

如果说李鸿章对“招商局用费浮滥,由徐雨之(润)精神不能贯注”^③早有察觉,那么,日本政府对岩崎兄弟的桀骜不逊更是久已不满。但是,对于当时两国航运业中存在的政府与企业之间的矛盾,解决的方法是不同的,造成的后果更是相反的。1884年,李鸿章用简单的行政命令手段,逼使徐润交出房地产、股票后革职,次年,唐廷枢也遭到了类似的下场;而日本政府却组织了反三菱的航运势力,从1883年初到1885年9月,进行了两年多时间的激烈竞争。

从表面上来看,八十年代初日本政府对三菱政策的改变似乎是由于1878年大久保的遇刺和1880年后大隈的失势,其实还有更深刻的政治、经济原因。在当时农商务省大书记官前田

① W. D. Wray:《三菱和日本邮船会社, 1870—1914》, 第107—108页。

② 《轮船招商局第十届帐略》, 全文见《申报》, 1883年9月15日; 节录见聂宝璋: 前引书, 下册, 第1012页。

③ 《李集》, 朋僚函稿, 卷13, 页25, 《复沈幼丹制军》, 光绪4年12月初8日。又, 经元善“乙酉(1885年)因事赴津见傅相”, 李鸿章在谈话中“大骂轮局总办跋扈飞扬”, 见《居易初集》, 卷2, 页37。

正名编纂的《兴业意见》中，总结了七十年代“殖产兴业”政策执行的经验，认为对私人企业的补贴就如注水于无底之瓶或只加肥料不作耕耘一样^①。与此同时，自由民权运动开始兴起，在著名学者中以田口卯吉为代表对三菱的垄断进行了猛烈的抨击，自由党不仅得到了三井的支持，而且在新兴的小轮船主中也有不少参加了自由党。事实上，从1880年开始，以三井为中心联合小轮船主组成的东京风帆船会社已经在同三菱竞争了。形势所迫，即使大久保依然在位，也不能继续支持岩崎一家在航运业的一统天下了。国家资本主义，按其本来意义来说，是资本主义生产高度发展以至社会化、国家化的结果。依照这样的标准，不仅在晚清不可能产生所谓的“国家资本主义企业”，而且在当时的日本也不完全具备上述的条件。但为了解决三菱的垄断与全国航运业普遍发展的要求之间的冲突，日本政府既不能使用行政手段迫使三菱就范，只能扶持反三菱的东京风帆船会社等三家小公司合并成为共同运输会社，使之成为更合格的政府政策的工具。但是经过两年多的竞争较量，共同始终不能战胜三菱，最后在两败俱伤的情况下，“国家不得不承担起对生产的领导”^②，由政府出面调停使两公司合并，组成公私合营的日本邮船会社。1885年10月，日本邮船会社的成立是日本航运业经营方式近代化的重大胜利，三菱放弃了航运界的垄断特权和对企业的直接经营权，在企业中初步实现了近代方式的所有与经营之间的分离。

招商局在1884年以前，实际上是委托商人经营的政府企业。招商局的资本虽说是唐、徐“因友及友，转辗邀集”，但私人投资开始还是少量的，招商局的营运资金大部来自官款。当时的“官督”仅仅表现为唐、徐直接对李鸿章负责，由于李鸿章强调“系由各商集股作本，按照贸易规程，自行经理”，当招商局完成了运兵、运粮、解运官物等任务后，李鸿章对招商局的经营很少干预。尽管它是北洋直辖下的航运官局，但经营大权完全交给了唐、徐，所以说有向近代方式所有与经营分离转化的趋势。当时主要的矛盾在于政企不分，但也不如后来那样严重。自从1885年改组后，官款陆续还清，盛宣怀、马建忠以官的身份代表北洋负责经营，成为私人投资政府经营的官办企业，把所有与经营之间的关系颠倒了过来，完全是以衙门办企业，同八十年代初在矿业中出现的问题一样，“官督商办”变成了“官理民财”^③。这种经营方式的大倒退，就导致了与日本邮船会社相反的结局。

国家资本主义企业与官督商办企业之间的根本区别在于资本主义的国家所有制与封建的国家所有制在性质上的不同，由此产生了前者是资本主义的官商关系，后者是封建的官商关系。第一，依照资本主义原则组成的国家资本主义企业，表现为政府资本与私人资本在平等原则上的结合，股权的多少决定了所得到的经营权的大小。而官督商办企业，不论商人投资多少，也可能完全没有政府投资，封建国家始终掌握着最终所有权以及由此产生的最高经营权（即所谓的“总其大纲”）。即便商人得到部分所有权和部分经营权，封建国家也可以随时收回。第二，在国家资本主义企业中，国家资本和私人资本按投资的一定比例进行收益的分配，同时也按比例承担亏折的损失或者全部由国家承担。官督商办企业继承了传统的官商关系，即特权与报效的交换关系，国家既然把部分所有权和部分经营权恩赐给商人，商人

① 转引自 T.C. Smith: 《日本的政治改革和工业发展：政府企业，1868—1880》，第41页。

② 《马克思恩格斯选集》，第3卷，第317页。

③ 唐炯语。见《洋务运动》，（七），第32页。

只能盈利报效国家,亏损与官无涉。^①

从1885年后,日本政府从总体上加强了对日本邮船会社的控制,企业的运价、轮船类型、人员编制和航线都是由政府决定或经政府批准的,例如,不经政府批准不允许购买两年以上船龄的旧船。但政府对企业在宏观上的严格控制不等于说企业日常的经营权也必然属于政府任命的社长。《日本邮船会社章程》第三十六条规定:“股东如认为正、副社长和理事的行为为不适宜,可由股东总人数的十分之二以上、股份总数的十分之三以上的同意,经农商务卿批准,召开临时股东大会,如能得到出席人员的三分之二以上,股本总额的半数以上的同意,即可做出罢免决议上报。”^②这一条决定了,谁有了所有权,谁就间接地有了经营权。由于前共同运输会社的股权是分散的,在两公司合并过程中,岩崎家大量收买了共同的股票,因而掌握了公司的半数以上的股份,这就导致了在日本邮船会社成立两个月后四名理事的总辞职。正如田口卯吉在当时的《东京经济杂志》中发表的评论所说,“如此次将旧共同运输会社各负责人员一举排除净尽之事,即为最巧妙之一例。……盖共同之股票几乎全为三菱所掌握,而理事及其他负责人员则可凭股权予以罢免”^③。从此,公司的经营大权落入三菱方面的副社长吉川泰二郎手中。

招商局的资本也是来自两个方面,但不象日本邮船会社那样,国家和私人按一定的比例占有股份和分配收益。国家以政府贷款的形式投资,不占股份;商人的股份也只有领取“官利”的权利,同政府贷款一样,很象是借贷资本。真正企业的主人即占有者是北洋大臣。招商局虽是两种所有制的混合体,但首先是北洋的官产,全部经营权在于北洋任命的总办或督办;商人的部分所有权并不表现为股东大会上的决策权,而仅仅表现为股票的占有。当招商局经营顺利的情况下,局产的扩大不仅是北洋官产的扩大,而且也是股票在市场上升值溢价的基础。但股票价格的涨落还受其他因素的影响,一旦股票跌了价,商人的“所有权”就将成画饼。1883年下半年开始的上海金融风潮对唐、徐的打击,不仅是庄号的逼债,更在于股票价格的暴跌。这次金融风潮后果之严重,是唐、徐事先无法预料的。尽管招商局的经营并没有失败,更没有破产,只是总办职务的被撤免,再加上股票在市场上的跌价,就足以使他们十二年的惨淡经营一旦付于东流。与日本邮船会社相反,谁有了经营权,谁就有了所有权。因为招商局的经营权不是来自股权,而是来自官权。封建官权是不受法律约束的。有了官权,就可以“居官府之中,操市井之算,如其权之所行,则垄断以罔民利,易如反掌”^④。有了官权,就可以通过巧取豪夺把股权攫为己有,十年前的“空心大老”^⑤一变而成为招商局的最大股东。

近年来,在经济史学界,有些同志主张用“国家资本主义”代替“官僚资本”的概念,认为“官僚资本”是政治概念,“国家资本主义”才是科学的概念。这里应当说明,“国家资本主义”和“官僚资本”并不是含义基本相同的概念,是不能相互替代使用的。“国家资

① 以上所说不完全适用于名为“委办”、“奏办”实为完全商办的“官督商办”企业,如广东天华银矿,见汪敬虞:《唐廷枢研究》,第149页。

② 《日本邮船株式会社五十年史》,第75页。

③ 《岩崎弥之助传》,上卷,第270—271页。

④ 《申报》,1883年1月25日社论,《论居官经商》。

⑤ 谢家福语,原文为“谢绥之云:‘盛亦空心大老,无力于此。’”见《徐愚斋自叙年谱》,页35。

本主义”指的是国家与私人企业之间的关系,表现为国家以“总资本家”的身份对私人企业执行支持、控制、调节和干预的职能^①。“官僚资本”同一般资本一样,指的是一个阶级压迫另一个阶级的关系,如果一般资本表现为剥削工人剩余价值的职能,“官僚资本”则表现为官僚的私人资本与国家政权相结合,并以国家资本的面目出现,对民间私人资本控制、压迫以至侵夺的职能。以上两个概念之间的联系仅仅表现为,官僚资本可以利用官权,把国家对企业既支持又控制的双重职能分解成为对立的两个方面,对己是支持,对人是控制,甚至对人是“国有化”,对己是“私有化”。丁日初、沈祖炜同志认为,“李鸿章、盛宣怀等人确实主持经办了不少国家资本主义企业,但他们是直接的行政主管人员,他们的主要职能是代表清政府行使权力,他们所采取的方针大计,都得奏请朝廷批准,他们个人的仕途命运也完全由朝廷掌握。……晚清国家资本的所有者是国家,不是任何行政主管人员,行政主管人员可以变动,但是国家所有权不变。晚清国家资本主义企业中商股的所有者是私人,拥有一定数量商股的人正是早期的民族资本家。……正因为如此,所以在洋务企业中出现了民族资本家,却没有出现什么官僚资产阶级。”^②以上原则如果用于近代国家的国家资本主义企业,那是完全正确的,可是,晚清并不是一个近代国家,官督商办企业也不可能成为近代经营方式的国家资本主义企业。第一,后人批评李鸿章“创举实业,则官私糅杂,无复条理”^③,就是说,以招商局为代表的官督商办企业的性质是不清楚的。招商局名为商办,实为官局^④,李鸿章一面在清政府面前强调商人“自行经理”,一面当委派盛宣怀任督办后撤销了商总。招商局不仅企业的性质是不清楚的,而且招商局的资本也不象日本邮船会社那样,在官股和商股之间划分得清清楚楚。由于企业的两重性质决定了十九世纪招商局的资本,不论其来源如何,也不论在官款还清之前还是还清之后,始终兼有国家资本和私人资本的两重性质,这就便于盛宣怀在经营中“利则归己,害则归公”^⑤。还由于招商局在创办初期是商办色彩较浓的官督商办企业,1885年的改组“实侵占商业而为官办”^⑥,1896年以后又逐渐脱离了北洋的控制,有向完全商办转化的趋势,这就必然造成了国家资本与私人资本之间的相互转化。盛宣怀正是利用了这种转化,使“民间私人资本——国家资本——官僚私人资本”成为他的官僚资本进行原始积累的基本公式。第二,盛宣怀的身份也具有两重性质,不同于李鸿章、唐廷枢。李鸿章虽在招商局有投资,但总的说来他还是官,不是商。唐廷枢一度取得了“官”的身份,并奉命干预了外事活动,但他的“官”的身份未得到官场的普遍承认,实际上还是商,不是官。盛宣怀是真正的亦官亦商的人物。他在清政府面前,实际是以“商”的身份承办了招商局,在他和清政府之间仍然是特权与报效的交换关系^⑦,其中也包括以企业利润行贿买官;同时又以“官”的身份代表封建国家支配招商局的商人资本,从某些方面再

① 参见M.C.德拉基列夫:《国家垄断资本主义共性与特点》,中译本,上册,第16页。

② 丁日初、沈祖炜:《论晚清的国家资本主义》,见《历史研究》,1983年第6期,第173页。又见《历史研究》,1989年第2期,第89页。

③ 费行简:《近代名人小传》,第204页。

④ 何启:《新政真诠》二编,《新政论议》,页18。原文为“招商,官局也”。

⑤ 详见陈诗启:《盛宣怀的资本及其垄断活动》,见《厦门大学学报》,1962年第3期。

⑥ 虞和平编:《经元善集》,华中师范大学出版社1988年版,第289页。

⑦ 九十年代招商局以各种名义的正式报效银近60万两,约为70年代的十倍,详见汪敬虞:《洋务派不能承担发展中国资本主义的历史任务》,《历史研究》,1985年第4期,第170页。

现了淮盐中的政府—总商—散商之间的关系。不过，淮盐中的总商虽也是以钱换权，以权换钱，但总商只是商，不是官。盛宣怀却长期具有“官”、“商”两重身份，在招商局任督办期间以“官”的身份攫取了企业的股权，在去职以后又以“商”的身份保存了已经到手的股权。盛宣怀这种特殊地位完全是李鸿章一手造成的。

总的说来，李鸿章兴办新式企业，是得到了那拉氏的支持的。但这种“支持”仅仅表现为，只要不向她要钱，就可以放手让你去干。李鸿章就是在这种少援寡助的情况下，在一定程度上可以说是独立自主地兴办了中国第一批新式工、矿、交通企业，因此李鸿章博得了后人的赞扬和同情，是理所当然的。但是，如果说“他们所采取的方针大计，都得奏请朝廷批准”，那就不对了。清政府什么时候批准过在长江和沿海只许招商局独家经营，而不许其他中国人的轮船公司“另树旗帜”？至少奕訢有言在先：“至此项公司轮船，如在中国江海各口往来贸易，所有一切装货搭客各事宜，应令随时与商局船只画一办理”^①。而李鸿章在给招商局员的电报中却说，“台湾商务局尚不允行，何况他人？务须会同妥商，设法禁阻，以保利权”^②。实际上，招商局就是北洋创办，北洋占有，北洋主政，而且在没有得到清政府批准的情况下，以国家航运机构身份，代表清政府去执行封建国家垄断。早在七十年代，针对招商局暴露出的种种弊端，“疆臣、言官迭有参劾”，但都被李鸿章一一反驳了；同时，湘系督抚提出了以官款作股的建议，后来户部又提出了“官为稽查”的要求^③，也被李鸿章一一拒绝了。因为李鸿章早已把招商局看成北洋的财政外府^④，他口口声声以商人自行经理为词，就是不给别人以插足置喙的余地。可见，他正是有意地利用了招商局的封建国有制和资本主义私有制的两重性，从国家和私人两方面吸收了资本，然后又以私有制的名义对付清政府，以国有制的名义对付商人，于是，清政府和商人两方面都不能充分实现对生产资料的实际占有，使得招商局的权和利“上不在国，下不在商”，而尽归于北洋。这就为他的代理人“挟官以凌商，挟商以蒙官”^⑤铺平了道路。

盛宣怀在主持招商局期间，第一件大政就是联合太古、怡和共同驱逐“野鸡船”。由于在中国不允许“一只船公司”的合法存在，所谓“野鸡船”者，有很大一部分就是打着洋旗非法经营的中国船。如果认为“野鸡船”主要指的是洋船，那么，当时经元善所指责的“招商与怡和、太古，订立三家合同，……自锄同类”^⑥该如何解释？以八十年代末期与招商局“争衡”的“宝华”号为例，“周君积桢向为沪上保家行执事，近约中西同志诸君纠集公司，置一轮船来往长江各埠。其船制自耶松船厂，工竣后锡名‘宝华’，择期昨晨试用。……船主为英人麦开，前在太古公司‘长江头号’轮船为船主。船中执事西人，即瑞生洋行之补海师岱君。其货物水脚等事，则由周君自为政”^⑦。既然经营权在周积桢手里，显然“宝华”号

① 《洋务运动》，（一），第169页。

② 《寄上海龚臬司并盛道等》，光绪16年4月12日西刻，见《李鸿章全集》，（二），上海人民出版社1986年版，第250页。

③ 详见袁宝璋：前引书，下册，第828页。

④ 1880年北洋订购“镇远”、“定远”两铁甲舰的三百万两船价的一半，就是从两淮盐商的报效和招商局归还官款的截留中解决的。

⑤⑥ 虞和平编：《经元善集》，第289，291页。

⑦ 《申报》，1885年10月28日，《轮船试行》。另据夏东元同志的意见，“宝华”号属于德商美最时行（见《盛宣怀传》第128页），因笔者未见《盛宣怀》，姑存疑。

是华资为主或完全华资，是一只打着洋旗并雇用洋人为船长的中国船。这些“野鸡船”固然未必能代表民族航运业发展的主流，可是，盛宣怀把加强三家联合垄断作为经营方针的重点，完全背离了李鸿章“使华商不至皆变为洋商”的初衷，足以说明招商局的腐朽性更为加深了。由于盛宣怀摒弃了唐廷枢、徐润的扩展航线“每年须添新船”^①的方针，招商局自1885年起进入了停滞阶段。这时，日本邮船会社大力进行了船队的更新。它在1885年创立时，共有轮船58只，其中船龄未满十年的只有28只，按轮船只数或按吨位数计算，均占48%。由于买进了一批新船并处理了一批旧船，到1892年4月底，轮船总数下降为47只，但其中未满十年船龄的新船，按只数计，占60%弱，按吨位数计，占71%强。日本邮船会社在公海上的竞争能力大大提高了。到1900年，日本邮船会社在世界著名轮船公司中，按资本居第五位，按吨位居第七位。而招商局在盛宣怀主持下，把船队固定在26只这个数字上，损毁一只，补充一只，谈不到扩大和更新。到1895年，招商局只剩下24只轮船，其中6只是未满十年船龄的新船，按只数计，占25%，按净吨位计，只占23.6%，因为在这6只新船中，只有3只刚刚超过一千吨。招商局最终走向了衰败的道路。

从世界历史看来，自由资本主义经济的发展过程，“表现为对资本以前各生产阶段所固有的种种界限和限制加以否定”^②，这正是十七世纪英国资产阶级革命和十八世纪法国大革命所肩负的历史使命。然而到了十九世纪中期，由于西方侵略危及到除印度以外的东方各封建王朝的存亡，把东方各封建国家，不论其称职与否，客观上推到了实现本国的资本主义工业化和近代化的主体的地位。当时的中、日两国的封建统治阶级在内忧外患的双重压力下，一方面迫不及待地要建立起自己的近代工业，另一方面又力图将从西方引进的资本主义生产方式改造成为对封建统治无害的东西，于是重新拾起了传统的经营方式，即特权与报效相交换的古代承商制度，使封建特权与产业资本以不同的形式形成一种特殊的结合。日本政府是把封建特权完全交给了原有的御用商人即“政商”，使封建特权从属于资本，同时由于竞争机制的存在，使资本在一定范围内有其广阔发展的天地，于是半封建的政商资本逐步发展成为基本上是资本主义垄断的财阀资本。相反在晚清，“官督商办”的模式使资本完全从属于封建官权，封建垄断也始终没有被自由竞争所打破，资本不仅长期不能脱离马克思所说的“拐杖”或“避难所”而按其本性去独立、自由地发展，反而成为少数掌握官权的人的禁脔。同时，“官督商办”已经走出了古代承商制度的原型，但又没有向经营方式的近代化继续前进，而停步在一种“不官不商，亦官亦商，不中不西，亦中亦西”^③的特殊体制上。这种体制的特点是公私界限不清，便于掌握经营大权的封建官僚得以上下其手，而成为孳生早期官僚资本的温床。近代官僚资本一经产生，就按其本身规律向前发展，并逐步取得了更完备的形态，成为半殖民地半封建的旧中国经济的一个重要特征。官僚资本作为特有的经济现象在近代中国多次地反复出现，应是我们研究中国国情时不可忽视的一点。

① 《徐愚斋自叙年谱》，页49。

② 《马克思恩格斯全集》，第46卷下，第158页。

③ 张之洞语。见《愚斋存稿》，卷27，页12。