

论晚清轮船招商局资金流失的原因

李 林

(安徽师范大学 社会学院, 安徽 芜湖 241000)

摘要: 轮船招商局是部分淮系人物创办的全国第一家民用企业, 在资金严重短缺的情况下, 招商局资金严重流失, 限制了招商局生产规模的扩大, 究其资金流失的原因主要有二: 其一是招商局内部监督机制不健全, 其二是招商局所有权和经营管理权不统一。在此进一步探讨, 仍具有现实的借鉴意义。

关键词: 轮船招商局; 流失; 监督权; 所有权; 经营管理权

中图分类号: K256.1

文献标识码: A

文章编号: 1671-7864(2007)04-0088-02

有关轮船招商局资金流失的情况史学界有不少的论述, 在《论清季轮船招商局的资金外流》一文中, 朱荫贵先生认为有两种途径: 一是对外的投资和借代; 二是向政府的报效及变向的报效, 而在论其原因时仅详述了政府对招商局的勒索, 企业内部管理混乱的原因只是一笔代过。王小霞的《晚清洋务运动“官督商办”制度的探论》、李春梅的《从轮船招商局看近代股份制兴起》、张勤的《淮系集团与轮船招商局的创办》、翼满红和燕红忠的《近代早期企业的治理特制》等文章, 都针对性地论述了招商局资金流失的原因, 但不够深刻和具体, 针对这些问题, 本文从企业内部的管理机制详尽浅论轮船招商局的资金流失的原因。

轮船招商局从 1868 年开始酝酿, 筹建于 1872 年 5 月, 7 月拟出招商局章程, 大悉在于“官商合办, 以广招徕”。不久再次申明: “所有盈亏, 全归商人, 与官无涉” 1872 年 12 月, 一切准备工作基本就绪, 李鸿章于 12 月 23 日向清政府奏呈《试办招商轮船折》三天后, 获同治皇帝批准, 轮船招商局遂告开业。我们从两次申明中, 可看出轮船招商局没有往“官商合办”的方向发展, 后来的事实证明, 轮船招商局逐渐形成了“官督商办”经营模式, 即“由官总其大纲, 察其利病, 而听候商董自立条议, 悦服众商”, 股东自负盈亏。

轮船招商局从 1873 年 1 月 17 日正式成立到 1911 年, 三易总办, 先后有朱其昂、唐廷枢、盛宣怀相继任总办。朱其昂任总办阶段, 轮船招商局处于刚创业的艰难时期, “朱其昂多方奔走, 也只募得沙船商郁熙绳现银一万两。”唐廷枢任总办阶段, 是轮船招商局持续发展时期, 《申报》对此做出评论: 招商

局“近殊盛旺, 大异初创之时, 上海银主多欲附入股份者”, “招商局从 1891 年起还清了全部官款, 到 1895 年又全部还清了汇丰银行的借款和历年镑价亏耗。”盛宣怀任总办阶段, 是轮船招商局有盛转衰的过程, 招商局 1873—1884 年间局积累 15563 两, 占该期利润的 0.53%; 1886—1893 年间局积累 951198 两, 占该期利润的 30.59%; 1895—1911 年间局亏损 457551 两, 占局利润 5.68%。

轮船招商局从 1873—1911 年 28 年间, 出现过多起资金流失事件。

首先, 经营者个人挪用。“在开创初期……按照有关规定, 局员‘有挪欠者立即撤退’, 但唐廷枢欠公款 7 万余两, 徐润也挪欠 2 万余两, 均无现款归还, 他们或以低价股票作抵, 或将局产押给洋行擅抵私欠。”徐润在 1883 年上海发生金融危机前, 进行个人房地产投资, 又挪用公款, “徐润长期挪用局款进行地产投机, 1883 年因上海发生金融危机, 徐润宣布破产, 亏欠局款达 16.2 万余两。”

其次, 经营管理者利用招商局资金对外投资和借代。从 1882 年至 1911 年 30 年间, 招商局的经营管理者利用该局资金对外投资、借代达 24 项, 总额 442 万余两, 已超过招商局 400 万两资本总额 42 万余两, 平均一年外流近 15 万两。

对资金缺乏的轮船招商局来说, “投资范围过广, 数额过大, 战线过长, 远远超过了自身的承受能力。”使轮船招商局的日子更不好过, 导致了“局款如洗, 异常支绌”, “现银蹙蹶, 不能复添置新船的境况,”影响了该局的发展, 并且该局对外的投资项目除了开平煤矿外, 很少有获利的。

收稿日期: 2007-05-26

作者简介: 李 林(1979—), 男, 安徽师范大学社会学院 2006 级研究生, 研究方向: 中国近现代史。

再次, 轮船招商局对清政府和官僚的非正式的“报效”, 1899年轮船招商局对清政府的好处正式以“报效”的形式规定下来, 1899年, 刚毅奉旨查办招商局, 规定该局“嗣后按年酌提盈余二成, 以尽报效之悃”。在正式规定下来以前招商局给清政府的好处称为非正式的“报效”, 其中有如下几笔: 1890年“江浙赈捐二万两”; 1891年李鸿章“奏准在公积内提出官款免利报效银 10万两, 指定作为预备赈济之用”; 1894年, “万寿庆典, 报效银五万五千二百两”; 1890年, “盛督办前创办北洋大学堂, 招商局每年捐款二万两, 本年又奏设南洋公学及达成馆, 招商局又岁捐六万两。”李鸿章“保护这些公司不受官府过分的压榨, 而且多次及时地和异乎寻常地拿官方资金发放贷款, 使这些公司得到的好处远远超过了他因增加取得个人收益的机会以及因提供保护而给自己带来的好处。”

招商局资金流失的情况是较严重的, 导致了招商局的经营规模始终有限, 和同期起步、实力相当的日本邮船会社相比, 大大的逊色了, 招商局从成立到 1911年时, 始终没有突破 29只轮船 49 373吨。而日本邮船会社到 1911年时达到 70只 287 078吨。

三

招商局大量的资金流失, 原因当然是多方面的、比较复杂的, 比如: 政府因对外大量赔款的压力而对招商局的勒索; 近代中国资本主义发展不充分; 中国几千年来的积弊——腐败; 因对外投而获得高额利润的吸引等。这里就招商局企业内部管理机制不健全这一因素, 浅述招商局资金流失的原因, 主要有以下两方面:

1. 轮船招商局内部对经营管理者的监督机制不健全。这是导致资金流失的原因之一。首先, 李鸿章对轮船招商局经营管理者监督不够。费正清认为: “西方的企业是召开股东会议以选出董事会和全体高级职员, 李鸿章的企业则不是这样, 而是按照中国的传统方式雇一名经理, 畏以差不多绝对的管理大权。所有主并不逐日逐月地加以过问, 而是一年一次地和经理一道检查一下业务……管理上的特点与一个传统商号的特点是相同的。”其次, 股东对企业的经营管理者没有监督权。在轮船招商局里, 股东对总办不存在监督, 股东把自己的资金交于唐廷枢, 全是凭着对唐的信任和忠心, 唐以自己的威望和社会地位获得股东的支持, 筹到股东的资本。唐等人在没有监督情况之下, 对轮船招商局的资金使用几乎是没有法则的, 这就不免就助长了企业经营管理者滥用资金的歪风邪气。

2. 所有权和经营权不统一是招商局资金流失的重要原因。

招商局的股本是商人集资而来, 虽有官款, 实属招商局借代, 偿付官府利息, 官府没有任何的股份, 招商局的所有权理应归属股东, 企业的经营管理权也应由股东选举的董事会所有, 其实非然。招商局的经营管理者虽拥有该局的股份,

但并非由股东通过董事会选举, 而是由李鸿章扎委, 直接任命, 是官府在招商局中的代表, 代表着政府的意志, 并不对股东负责, 这是招商局资金流失的重要原因。

首先, 总办或督办由政府任命, 并非由董事会选举产生。招商局的章程里规定: “各分局商董由选举产生, 每一百股举一商董, 于众董中推一总董……以三年为一期, 期满之日, 公议或请留, 或另举”, 招商局的章程规定了股东有选举总董、商董的权利, 并且对其有继续任用和解雇的权利, 其实并非如此, 1883年李鸿章在招商局的“用人章程”里明确批示: “专派大员一人, 认真督办, 用人、理人则悉听调度”, “会办二四人, 应有督办察度商情, 秉公保荐”。可见, 股东不但没有任用企业的最高管理者的权利, 而且连会办也是由督办保荐。“盖国家所宜与商民公之者利, 所不能听商民专之者权”正如郑观应所说: “招商局乃官督商办, 各总、会、帮办俱有北洋大臣扎委”, “官督商办之局, 劝操在上”在招商局最高管理者的任命权上, 股东失去了应有的特权, 总办或督办就不会直接服务于股东, 他们是由政府任命, 对政府负责, 招商局经营及运作的情况, 体现了政府的最大利益。

其次, 股东在招商局中权利遗失。由于招商局的经营管理者并非由股东通过董事会选举产生, 所以他们不会是股东最大利益的实现者, 招商局中损害股东利益的局务, 绕过股东进行, 或暗箱操作。“在 1884年中法战争期间, 招商局的全部财产以 525万两的低价售卖给美商旗昌洋行, 约定在战后照原价收回。这次出售是秘密进行的, 事先并没有经股东们集体公议表决”, 事后股东们极为愤怒, 声称“局系集众股而成, 则股无论多少, 人无论贤愚, 皆得参与未议”股东不悉局务主要的原因是股东失去了企业的剩余控制权, 剩余控制权即每年所得收入剔除经办费用和股东官利之后的剩余额的支配权, 企业剩余额应由股东和经营管理人员共同分享。由于政府的代理人总办或督办掌握了招商局的剩余控制权, 他们会按照自己的意愿和政府的意志来运转剩余资金。

综上所述, 轮船招商局资金流失的情况非常严重, 影响了招商局生产规模的扩大, 进一步影响了中国航运业的发展, 其资金流失最主要的原因是招商局内部管理体制的不健全, 权责不明, 管理混乱, 缺乏监督机制, 这种体制的弊病也是近代官督商办企业的通病。探究近代企业的弊病, 具有现实的借鉴意义。

参考文献:

- [1] 朱荫贵. 论清季轮船招商局的资金外流[J]. 中国经济史研究, 1993(2).
- [2] 王小霞. 晚清洋务运动“官督商办”制度的探讨[J]. 近世史坛(社会科学辑刊), 2002(5).
- [3] 李春梅. 从轮船招商局看近代股份制兴起[J]. 四川师范大学学报(社会科学版), 1995 22(3).

[责任编辑 吴保奎]