

旧版文章

天人古今

- 古今通论
- 古代通论
- 世界史论
- 当代三农
- 现实问题
- 旁通类鉴

先秦史论

- 先秦通论
- 原始经济
- 文明起源
- 夏商西周
- 春秋战国

汉唐史论

- 汉唐通论
- 战国秦汉
- 秦国秦代
- 西汉东汉
- 魏晋南北朝
- 隋唐五代

宋元史论

- 宋元通论
- 唐宋通论
- 北宋南宋
- 辽金西夏
- 蒙元史论

明清史论

- 明清通论
- 明代通论
- 明中后期
- 清代通论
- 清代前期

近代史论

- 近代通论
- 清代晚期
- 民国通论
- 民国初年
- 国民政府
- 红色区域

现代史论

- 近世通论
- 现代通论
- 前十七年
- 文革时期
- 改革开放

学科春秋

- 学科发展
- 专题述评
- 年度述评
- 学人学术
- 学者小档

理论方法

- 史观史法

国学网——中国经济史论坛 / 近代史论 / 近代通论 / 中国资本主义产生时期企业中的官商关系

中国资本主义产生时期企业中的官商关系

2004-10-24 汪敬虞 本坛扫校, 旧版文章 点击: 1174

中国资本主义产生时期企业中的官商关系

中国资本主义产生时期企业中的官商关系

作者: [汪敬虞](#) (中国经济史论坛于2004-6-2 0:39:08发布) 阅读252次

研究中国资本主义发生时期出现的洋务派官督商办形式的企业, 是研究中国资本主义发生和发展的一个重要方面。我在《论中国资本主义两个部分的产生》一文中^①, 从官督商办企业发展前途的角度, 作了一点初步的分析。显然, 这个分析, 不能替代官督商办企业的全面论证。本文打算从另一个方面作一点补充。如果说, 前文的结论是: 洋务派的官督商办企业有发展为官僚资本和民族资本的两个前途; 那么, 本文的结论是: 插手现代企业的洋务派官僚, 并不能承担发展中国资本主义的历史任务。

一 论“官为维持”

中国资本主义现代企业的产生, 除了个别的为官办以外, 基本上采取了商办和官督商办两种形式, 而官督商办, 占有举足轻重的地位。官督商办是洋务派官僚集团插手新式企业的主要形

^① 《近代史研究》1983年第3期。

式。所谓官督商办, 根据李鸿章在筹办第一个官督商办企业——轮船招商局时所作的说明。乃是“由官总其大纲, 察其利病”。而听商“自立条议”^①, 亦即他后来所说的“商为承办”, “官为维持”^②。既然“商为承办”, 不用说, 企业的资本必须由商筹集; 而“官为维持”, 则必须在企业的经营上由官给予一定的益处。商出资本, 因而“自立条议”; 官有权势, 因而“总其大纲”。拆穿了, 一个要利用对方的资金, 一个要利用对方的权势。

那么, 官通过一些什么途径而能“总其大纲”, 亦即掌握企业的控制权呢?

第一是垫借官款。企业由官款筹办到垫借官款, 这是由完全官办到官督商办在资本筹集方面的一个过渡。因此, 官督商办企业虽然规定“商为承办”, 但是在开办的时候, 很多仍由官方垫借全部或一部分的开办费用。轮船招商局最初就从官方领借练饷20万串^③, 作为“设局商本”, 其后又屡借官款至190余万两^④; 上海电报局的开办, 经费亦先于北洋军饷内筹垫, 然后“仿照轮船局章程, 招集商股, 分年摊还”^⑤。漠河金矿开办之初。虽然打算全招商股, 但实际上商股招徕不足1/6, 其余也靠官方垫借或代借。^⑥有些企业, 虽然由商款开办, 但在经营过程中, 不断需要官款接济。贵州青谿铁厂经营五年先后借拨公款19.2

^① 李鸿章:《李文忠公全书》(以下简称《李鸿章集》)。1905—1908年版,《译署函稿》第1卷,第40页。

^② 《李鸿章集》第30卷,奏稿,第31页。

^③ 《海防档》(甲),《购买船炮》(三),第919页;《李鸿章集》第20卷,奏稿,第33页。

^④ 《招商局第六届账略》,见《新报》1879年9月18日。

史料索引

古今文献
考古文物
简帛文书
回忆追述
社会调查
论著索引

论著评介

通论文集
古代史著
明清史著
近代史著
现代史著

动态信息

期刊集刊
网站网刊
团体机构
学术会议
研究动向

他山之石

世坛综考
美国史坛
西欧史坛
东亚史坛
其他地区

池月山云

文史随笔
知识小品
诗词诗话
文艺点评
小说演义
史眼世心

⑤《李鸿章集》第38卷，奏稿，第16页。

⑥《矿务档》第7册，第4486页；中国史学会主编：《洋务运动》（七），上海人民出版社1961年版，第318—319页。

万两。①开平煤矿和上海织布局开办以后，也经常借用官款弥补收支差额。1880年开平煤矿发生资金周转困难，李鸿章便从天津机器局和海防支拨局借3万两以应急需。②上海织布局被焚以后结欠官款26万余两。③

除了官款以外，洋务派官僚也直接投资于这些企业。由李鸿章奏办的轮船招商局，就有他的私人股份在内。④当招商局收买旗昌轮船公司时，盛宣怀就曾透露李鸿章有附股的意思。⑤而在左宗棠庇护下的利国驿煤矿，在当时的报纸上，就曾经传说有他自己的投资。⑥至于督办企业的官方人物，如电报局的盛宣怀，织布局的龚彝图、杨宗瀚等，投资更不在少数。督办企业的官僚再直接投资企业，这是在政治权力之外，又加上一重经济权力。而官府垫款与官僚投资，对官之控制企业而言，方式不同，作用是一样的。

在政府垫款以外，洋务派官僚还利用国家的权力，对它所控制的企业，给以专利或营业特权以及减免税收、津贴、缓息等方面的优惠待遇，以达到控制的目的。

在洋务派控制下的几个重要产业部门——航运、电报、纺织、煤铁等，几乎无一例外地存在专利或营业特权方面的规定。上海织布局在筹办过程中的1882年，即从李鸿章那里获得专利

① 户部档案抄本：光绪十六年八月三日。潘蔚奏折。经济研究所藏。

② 《开平矿务创办章程案据汇编》，1896年版，第54、57页。

③ 《新辑时务汇通》第83卷。第9—10页，转见孙毓棠编《中国近代工业史资料》，科学出版社1957年版，第1074页。

④ 《清查整理招商局委员会报告书》（以下简称《报告书》）下册，1928年版，第18页。

⑤ 《盛宣怀档案》，转见汪熙《论晚清的官督商办》，《历史学》1979年第1期，第102页。

⑥ North China Herald(以下简称Herald)。1882年9月23日。第311页。

十年的待遇，招商局和电报局的成立，也存在排他性的专利。至于开平和官办的基隆等煤矿的开采，则不但另立公司，甚至连矿区原有的手工窑户也要受到封禁。

至于营业特权。这也是官督商办企业的一个特点。如招商局从开办之日起，就享有承运漕粮的特权，以后又享有承运各省官物的特权。这种经营特权所得的收入，实际上是一种变相津贴。①

在减免税收上，洋务派官僚控制下的企业，也能依靠国家的政治权力，得到若干特殊待遇。例如，从最早的官办兴国和基隆煤矿到官督商办的开平煤矿，都曾经根据沈葆楨和李鸿章等人的奏请，将煤觔出口税由每吨0.672两减为0.1两，较手工产煤所纳税率降低了85%以上。②上海织布局成立以后，在郑观应的争取下，也得到一些优惠条件。它所生产的布匹，如在上海销售，免纳税捐，自口岸分销内地，除纳5%的正税以外，更不纳其他厘税。③轮船招商局在成立之初，即议定“载运各商载货，请照洋商例，免纳筹防、落地等捐”④。当其在80年代中期经营发生困难之时，又曾经通过李鸿章得到运漕回空载货免税二成和其他减免税负的特殊待遇。⑤至于电报局，则电杆木材和进口的电讯器材，也享受免纳进口税和厘金的特权。⑥

① 汪熙上引文，《历史学》1979年第1期，第100页。

② 参阅同治十三年十二月十五日，沈葆楨：《台煤减税片》，见《沈文肃公政书》第5卷，1880年版，第17—18页；光绪三年三月十七日，总理衙门：《广济煤出口减税折》，见《光绪政要》，实业一；光绪七年四月二十三日，李鸿章：《请减出口煤税片》，见《李鸿章集》第40卷，奏稿，第44—45页。

③ 《李鸿章集》第43卷，奏稿，第44页。

④ 《海防档》（甲），《购买船炮》（三），第915页。

⑤ 《申报》1887年2月28日。

⑥ 汪熙上引文，《历史学》1979年第1期，第100页。

在津贴、缓息、免息等方面，轮船招商局和中国电报局提供了最典型的事例。轮船招商局从一开始就在漕运水脚上得到政府的巨额津贴。最初清政府给招商局的漕运运费为每石0.561两^①，这个数目，大大超过了当时轮运的实际运费。1886年清政府曾经打算降低0.15两，据说招商局的收入即将因此减少10万两左右。^②电报局招商集股之日，商人即以“线短报稀、取资有限”，要求非官为津贴不可。单是津沪巡费津贴，每年即由军饷内开支1.1万两，其后线路扩展至广东，又加津贴2万两。^③在缓息免息方面，招商局所借官款，即曾多次延缓还本付息期限。1877年局方以太古轮船公司跌价竞争，亏耗过甚，请求缓息3年^④，1887年又请求将结欠官款77万余两，暂缓拨还。^⑤至于电报局在改官督商办之时，即明白规定，所有分期缴还官本，“免其计息”^⑥。

从表象看，所有这些优惠的确近于由上而下地发展民族资本主义的措施。然而这只是表象。洋务派官僚表面上扶植了资本主义现代企业，实质上却阻碍了中国资本主义的正常发展。这些企业的性质是资本主义的，但是它的产生，都是为了巩固封建统治，它不仅是企图挽救清王朝的洋务运动的一个组成部分。而且它的产生的直接目的，还在于解救洋务运动面临的困境。

① 《李鸿章集》第36卷，第33页。

② 《申报》1887年3月5日，参阅A. Feuerwerker, China's Early Industrialization, 1985年，第169页。

③ 《洋务运动》(六)，第337、339—341页。

④ 《海防档》(甲)，《购买船炮》(三)，第976—977页；《申报》1887年3月1日。

⑤ 《申报》1887年3月1日；《沪报》1889年4月12日。

⑥ 《洋务运动》(六)。第337页。

这些企业有的是在所谓“海防”的目的下兴办的。铁路是“海防要工”^①，电报为“防务必需之物”^②。它们在洋务派官僚的心目中，是“自强之要图”，是洋务运动的重要组成部分。

有的企业是在“筹饷”的目的下兴办的。煤铁各矿的开采。最初就是怀着这样的目的。早在1874年，李鸿章的筹议海防的奏折中，就要求在“南省滨江近海等处”，多开煤铁各矿，一个重要的目的，就是“榷其余利，并可养船、练兵”^③。洋务派官僚最初兴办磁州、基隆两矿，即着眼于接济军需。^④兴国煤矿的筹办，着眼点也在煤矿之余利，可充防饷。^⑤同样，青谿铁厂的开办，目的既在“拨供邻省海防之需”，又在“藉补[本省]饷项之穷”^⑥。煤铁以外的金属矿，也同样有筹饷的目的在内。如漠河金矿的目的，就在于利用开矿的盈利，报充军饷。^⑦至于有些铜、铅等矿(如云南铜矿等)的开采，则直接为了鼓铸铜钱，它和政府财政，更是须臾不可分离的了。

① 宓汝成编：《中国近代铁路史资料》第1册。中华书局1963年版，第131页。

② 《洋务运动》(六)，第336页。

③ 《洋务运动》(一)，第51页。

④ 孙毓棠编，上引书，第567页。

⑤ 《洋务运动》(七)，第109页。

⑥ 《洋务运动》(七)，第170页。

⑦ 《李鸿章集》第61卷。奏稿。第45页；《矿务档》第7册。第4359页。

还有一些企业，是为了应付军火工业的需要而开办的。基隆和开平等煤矿、青谿和汉阳等铁厂的先后产生，除了筹饷以外，一个主要的目的，还是为了解决军火工业煤、铁原料的供应。而平泉铜矿、承平银矿和淄川铅矿的开办，则是为了应付各机器局制造枪炮子弹的需要。招商局的产生，除了满足漕运的需要以外，解救军火工业的困境，也是一个主要原因。因为当时两个最大的军火工厂——马尾船政局和江南制造局，由于糜费过甚，正遭到各方的攻击。洋务派官僚企图利用招商局租用这两个工厂所造的轮船，为军火工业寻找出路，以摆脱困境。^①

目标规定着发展的方向。

当津沪电线初设之时，“自南至北，所经之地，绝少商贾码头”，而“丝茶荟萃之区”，反“无支线可通”。其所以如此，则是“电报原为军务、洋务缓急备用”^②，至于商业方面的需求，当然得不到洋务派官僚的优先考虑。

在铁路的修建上，也出现同样的情况。当津沽铁路竣工之日，在继续扩展线路的问题上，官僚与官僚和官僚与商人之间，曾经发生过激烈的争论。洋务派官僚从“海防”观点出发，要求继续修建天津至山海关一线，商人则以这一线“地滨大海”，“路僻人稀，生意不旺”，主张修建天津至通州一线。这个主张虽然得到李鸿章的同意，但却又遭到另一批官僚的反对。而李鸿章的赞成，也只是贪图承修津通路的商人对海军饷需的捐助，以至修建计划在各派官僚的矛盾中迁延不决，终于停顿。^③

① 《海防档》(甲)，《购买船炮》(三)。第912页；参阅邵循正《洋务运动和资本主义发展关系问题》，《新建设》1963年3月号。

② 《洋务运动》(六)，第337页。

③ 参阅宓汝成编，上引书，第142—178页。

现在很多人说：从军用向民用的转向，是洋务派从图强向求富的转化。如今我们看到，所谓向求富的转向，实际在很大程度上仍是图强的继续。如果照现在有些人所说，图强是封建统治阶级的自救活动，而求富则有发展资本主义的要求，那么，如今我们也看到，洋务派之转向民用工业，也不是或主要不是说明洋务派官僚有了发展资本主义的主观要求。

当然，洋务派官僚究竟扶植了一些企业，对于这种扶植，也要有一个比较全面的看法。

现在，我们就来看一看所谓优惠待遇。

优惠待遇是洋务派官僚对官督商办企业的给予。有予必有求，有一方的优惠就必有另一方的报效。

轮船招商局是洋务派控制下享受优惠待遇最多的官督商办企业，然而，从招商局开办之日起，几乎每年都要从营业收入中提出所谓赈捐和筹防捐交给清朝政府，作为报效，而且报效的数额不断增加。在70年代末期每年的捐款不过1万余两，如1878年为1.8万余两，1879年为1.5万余两。^①到了90年代以后，数额成倍增加。1890年一年之中，除了捐助浙江赈款2万两以外，还在李鸿章的直接要求下，从公积金中提银10万两，指定作为赈济的预备款项。^②1894年报效的名目，又有所增加，单是为慈禧做寿，招商局就一次报效了5.5万余两。等到中日战争爆发，户部又以筹集军费为名，向招商局勒借规银41万两，当时招商局也缺乏现款，只得从天津等地吸收存款凑数筹付。^④

同样，有漕运上的优惠，就有军运上的报效。从招商局开办之日起，军运就成为招商局运输业务的一大负担。举其大者，有1874年至1875年的台湾军运和烟台军运，1881年的山海关军运，1882年的朝鲜军运以及1883年的广州军运。^⑤这些军运都是低价的临时征发，

① 《申报》1878年10月3日、1879年9月18日。

② 《申报》1891年5月11日；《李鸿章集》第11卷，电稿，第54页；《交通史·航政篇》，1935年版，第274页。

③ 《报告书》(下)，第45页。

④ 同上。

⑤ 台湾、烟台军运参阅《李鸿章集》第11卷，朋僚函稿，第9页；第15卷，第21页；《洋务运动》(六)，第60页；山海关军运参阅Herald，1881年11月1日，第452页；朝鲜军运参阅Herald，1882年9月1日，第237页；广州军运参阅Herald，1883年8月31日，第247页、1883年11月28日，第604页。

能“照定数或七、八折或五、六折，从减核收”，已属万幸。如果“希图厚利”，只能“自取愆尤”^①。

有垫支，就有动用。单是李鸿章在1880和1882两年之间为购买外国军舰和贷款给朝鲜政府而动用的招商局的漕运收入和局款，原定150万两，超过了1882年局欠官款的总额。^②至于招商局对洋务派所控制的其他企业(如开平、池州等煤矿和上海、华盛等纱厂)的“接

济”，则更是司空见惯。所有这些企业，在洋务派官僚看来，无非都是他们的私产，资金的互相挪用与接济，都是事理之常。

发生在招商局的一切，在其他官督商办企业中，也得到了充分的反映。

在电报局，一方面局方虽然领取了官的津贴，另一方面，所有军机处，总理衙门以及各省督抚和出使各国大臣来往的洋务、军务电报，均列为头等官报，不但优先寄发，而且永不领取报资，“以尽商人报效之忱”③。

在煤矿和金属矿中，开平煤矿除了所产煤觔照章纳税并尽先供应官局需要以外，还有额外的报效④；唐山细棉土厂所产洋灰，不但“先尽军械所官用”，而且还要“按九折核算”。⑤云南铜矿在云南矿务局的控制下，所有产品几乎全部由官厅低价收购，“民间数十年不见商铜”⑥。

① 《洋务运动》(六)，第73页。

② 《申报》1882年10月15日；Feuerwerker，上引书，第158—159页。

③ 《洋务运动》(六)，第337页。

④ Herald，1894年4月6日，第505页。

⑤ 南开大学经济研究所编：《启新洋灰公司史料》，三联书店1963年版，第24页。

⑥ 孙毓棠编。上引书。第710—711页。

漠河金矿在开办时即规定每年盈余以3 / 10提交黑龙江将军衙门报充军饷①，其后又提高至5 / 12。②从金矿开办以迄1895年报效累计为85万余两。沉重的报效有时甚至侵及金矿的公积金。③

在纺织工业中，人们都知道上海织布局是李鸿章特别关注的一个企业。它在专利、减税和政府垫款方面所得到的“优惠”，上面已经谈到。这里应该指出的是：专利和减税两项特殊待遇，是出自负责局务的郑观应的要求，而且他的这个要求也没有得到完全的满足。按照郑观应的原意，生产专利应“酌给十五年或十年之限”，产品运销内地应照“洋货已进口之例”完纳2.5%的子口税，“概免抽厘”④。到了李鸿章那里，专利定为10年，税率改为5%的正税。⑤也就是专利只从郑观应的最低要求，而抽税则倍于是。至于政府垫款，当上海织布局焚毁之日，在商股只能以所剩地基物料折算时，所有官款都要以后新设纱厂出纱一包、捐银1两扫数摊还。而这种异乎寻常的办法，还是出自政府“格外体恤商艰”，商人应“感激格外施恩，永无涯挨”⑥！

在各项优惠待遇之中，专利是很重要的一项。不能单纯地把专利说成是对民营企业的排斥；例如上海织布局最初的10年专利，出自筹办布局的郑观应，他的主张，至少有防止外商竞争的一面。⑦把它说成是纯粹的垄断，甚至是官僚资本的垄断，这是讲不过去的。但是

① 孙毓棠编，上引书，第729页。

② 《矿务档》(七)，第4569、4573、4610页。

③ 同上。

④ 《洋务运动》(七)，第485页。

⑤ 《李鸿章集》第43卷，奏稿，第44页。

⑥ 《新辑时务汇通》，第83卷，第9—10页；转见孙毓棠编，上引书，第1075页。

⑦ 参阅拙作《再论中国资本主义和资产阶级的产生》，《历史研究》1983年第5期。

认为洋务派一点也没有垄断，一点也没有排斥民营企业的存在，这也是不符合事实的。轮船招商局成立以后，在它的航线范围以内，除了受制于外国轮船公司以外，其他中国轮船公司，事实上是无法存在的。“所谓‘招商’者也，倒成为他们从事沿海贸易与航运的最大障碍。”①不但民营的轮船公司无法立足，甚至半官方性质的航运机构，也受到招商局的排挤。台湾商务局航运计划之受阻于招商局。就是一个例子。这个在台湾巡抚刘铭传主持之下的商务局，曾经在1887年计划订购轮船两艘，分别航行长江和华北口岸。但是这个计划，却受到以航行长江和北方口岸为主的轮船招商局的阻挠。“招商局的保护者们反对这两只船到北方贸易，认为[这是]对招商局商场的侵犯。”②有些同志连这点也不承认，他们声称“李鸿章对台湾的航运业是支持的”，理由是他在“1888年曾饬令马建忠提拔轮

招商局资金向台湾商务局主持的轮船公司投资二万两”，从而表明他“也无意使轮船招商局垄断北洋航运”^③。李鸿章对垄断航运的态度，赞成还是反对，当然还可以研究。但是就此一事而言，这些同志立论的根据，看来是站不住的。^④就在所谓投资台湾商务局轮船公司的同时，轮船招商局对一个航行长沙汉口的湖南小轮公司也有过投资附股的企图，而其所以要附人股份，并不是表示

① Herald, 1879年4月15日, 第349—350页; 转见汪熙《从轮船招商局看洋务派经济活动的历史作用》, 《历史研究》1963年第2期, 第68页。

② 《洋务运动》(八), 第442页; 参阅上引汪熙文, 《历史研究》1963年第2期, 第68页。

③ 胡滨、李时岳: 《李鸿章和轮船招商局》, 《历史研究》1982年第4期, 第54页。

④ 参阅本文附记。

支持, 相反, 是利用附股作为兼并的手段。①可见, 这种附股是不怀好意的。80年代中期郭嵩焘为湖南行走内河轮船受阻说过这样一句话: “十年以前, 阻难在士绅; 十年以来, 阻难专在官。”这里的“官”, 看来就是指轮船招商局。②湖南小轮公司为了不落人招商局的掌握, 长期停留在筹办阶段而不得开业^③; 台湾商务局的轮船公司, 虽然开业了, 但也把自己的航线缩短, 改航香港、汕头、厦门一线。④

① 《招商局档案》, 转见聂宝璋《19世纪中国近代航运业发展史的几个问题》, 《南开经济研究所季刊》1982年第4期, 第61页。

② 郭嵩焘: 《养知书屋遗集》第3卷, 第18页。

③ 聂宝璋, 上引文, 第61页。

④ Herald, 1891年1月30日, 第112页。类似事件在甲午以后亦有发生。1897年盛宣怀即曾企图以添股办法将民营之戴生昌轮船公司合为招商局之内河小轮船公司, 以“戴商不肯”而罢, 即是一例。参阅《盛宣怀未刊信稿》, 1960年版, 第37页。

当然, 洋务派官僚并没有能够控制新式产业的各个部门, 也就是说, 官督商办企业, 并不是所有资本主义企业产生的惟一形式, 在官督商办之外, 还有纯粹商办的企业, 它们在某些产业部门中, 甚至占主导地位。但是官督商办企业之不出现在于哪一个部门, 并不足以证明那一部门中纯粹商办企业能够得到充分的发展。事情往往是与此相反的。

缫丝工业就是一个例证。在中国资本主义的发生时期, 洋务派官僚的势力还没有伸进这一个部门中来。在当时全国丝业中心之一——广东珠江三角洲, 首先出现了商办的缫丝工厂。但是, 甚至在那些丝厂事实上存在了将近十年的漫长过程中, 它们的合法地位, 还没有得到官方的承认。当80年代初期南海县一带丝厂受到手工丝织业行会势力的攻击时, 广东的地方官府却以丝厂未经“禀明立案”为由, 将所有丝厂“永远勒停”, 要各厂厂主将机器变卖, 具结“永不复开”^①。使得一部分丝厂被迫迁往澳门, 以求外国殖民主义者的保护。

广东地区以外的缫丝工业, 特别是上海地区的缫丝工业, 也许是由于它适应了外国侵略者的需要, 洋务派官僚在这里没有进行干预。但是, 只要出现机会, 他们就要利用。山东烟台地区的缫丝工业, 最足以说明这种情况。这个地区惟一的一家缫丝厂——烟台纺丝局, 原来是由一批洋行买办经营的。当其转入官僚盛宣怀之手以后, 所用机器不准民间仿效。②从此烟台不再成为新式缫丝工业的基地。

不仅如此, 洋务派官僚还采用各种方式, 对民间企业进行榨取。以“开辟地利”自命的张之洞, 在他担任两广总督期间, 对广东金、银、铜、铁、锡、铅各矿, 自己不能一口吞下, 就以招徕商办为名, 企图全部纳入自己的掌握。他口口声声要“保全商本”, 但却规定对所有商办矿场, 不但要课以重税, 而且连官方驻厂征税委员的薪给, 也要由商人全部奉送。③云南民间经营的铜矿, 在云南矿务局的控制下, 所有产品, 几乎全部由官厅低价收买。1888年矿务督办唐炯重订章程, 规定嗣后民间每出铜百斤, “官买七十六斤外, 准以十斤通商”, 下余十四斤, 却全部作为课铜。④这就是说, 商民为了取得10%的产品自由运销权, 必须把14%的产品白送给政府。然而, 它在督办唐炯的口中, 却被说成是“宽准通商”, 是“民有余利”的宽大措施。⑤

① 徐夔陛: 《不自谦斋漫存》第6卷, 转见孙毓棠编, 上引书, 第964页。

② 王元绍: 《野蚕录》第3卷, 农业出版社1962年版, 第94页。

③ 《沪报》1889年6月5日。

④ 盛康编：《皇朝经世文续编》第57卷，第43页，转见孙毓棠编，上引书，第711页。

⑤ 同上。

70年代后期，在上海的一家报纸上，当谈到中国新式企业的投资时，出现了这样两则评论：一是“这里有许多私人资本在寻找出路，但是当打算进行的计划刚刚落实，政府的爪子就抓住不放，必至发起人破产而后已。这种恐惧心理，就把所有的出路都否定了”^①。二是“在中国拥有巨资而有才干的人数以百计。他们都极愿把这些钱投到矿场、电报和所有能使他们富有并对国家有利的公共工程上面去，但是他们却又不得不尽一切办法隐蔽他们的财富，装成一付穷样子，否则满大人就会把他们最后的一文钱攫括以去”^②。这种评论，在当时的舆论中是相当流行的。

应该怎样评价洋务派对中国资本主义的产生所起的作用呢？可不可以说，洋务派既扶植了中国的资本主义企业，同时又摧残了中国的资本主义企业呢？看起来，这似乎是一个比较全面的看法。但是，这里一个是表象，一个是本质。如果由表及里，我认为，这个似乎全面的看法，实际上是一个折衷的看法。正确的提法恐怕应该是：插手现代企业的洋务派官僚并不能承担发展中国资本主义的历史任务。

当然，洋务派官僚究竟不能完全堵塞中国民族资本发生和发展的道路。正如李鸿章自己在1865年所预料的，“数十年后，中国富农大贾必有仿照洋机器制作以自求利益者，官法无从为之区处”^③。形势的发展比预料的迅速得多。洋务派官僚固然要捕捉这一势不可禁的形势，利用“官督商办”来为自己的阶级利益服务，新兴的资产阶级也幻想利用官督商办的形式，以求发展自己。究竟他们是怎样结合起来的，又是怎样发生矛盾，这是下面我们所要分析的主题。

① Herald, 1876年9月23日。

② Herald, 1878年10月3日。

③ 《洋务运动》(四)，第14页。

二 论“商为承办”

在“官商联络”^①的官督商办企业中，实际上存在多种力量的结合。这种结合同时又体现了官督商办企业中官商的矛盾和斗争。既有相互利用，当然也就产生相互矛盾。

第一种力量自然是“总其大纲”的官僚。轮船招商局是由朱其昂首创而“引为己任”的，但在改组之前，天津道丁寿昌、津海关道陈钦是它名义上的主持者，通过他们请准借领2000万串公款，作为设局商本。^②开平煤矿是由唐廷枢一手创办的，但李鸿章以“事体重大”，关系地方交涉又派了天津道丁寿昌(已卸任)和津海关道黎兆棠会同督办，“以一事权”^③。电报局由官办转为官督商办之时，有郑观应、经元善、谢家福等人作为商董，但总理大权的是代表官方的盛宣怀。^④开平铁路扩修至天津。由附属矿局改为独立的中国铁路公司时，除了原来的铁路总办和开平矿局总办以外，又由海军衙门添派一名由北洋差委的福建布政使沈保靖和天津海关道周馥为督办大员，“督率官商”，负“一切维持保护”之责。^⑤上海织布局在彭汝琮倡办失败之后，历届接办人员之中，都有官方代表。在郑观应等人接办之时，局方即禀明郑观应“专管商务”，而由“八闽殷宦”之龚寿图、龚彝图兄弟先后“专

① 《洋务运动》(六)，第9页。

② 同上书，第6页。

③ 孙毓棠编，上引书，第628页。

④ 《洋务运动》(六)，第339页。

⑤ 宓汝成编，上引书，第134页。

管官务”^①。企业而有官务，并且有以官的身份来管理这些官务的人，这在当时的官督商办企业中，几乎是没有任何例外的。

这些管理官务的人，有的也负责招股工作，甚至自己也参加投资。如盛宣怀之于电报局，龚彝图兄弟之于织布局。但是，整个地看，单纯依靠这一班官场人物的力量，事情还是办

不起来的，对招徕商股，更缺乏足够的号召力量。上海织布局在彭汝琮筹办之前，李鸿章即曾根据天津海关道黎兆棠的建议，令魏纶先到上海会集商人筹办。由于魏纶先是一个官场人物，虽然他“会计最精，商情最熟”而且又得到大官僚李鸿章和郭嵩焘的支持，但是他的计划，却仍然得不到商人的积极支持而宣告流产。^②

不但和商界缺少接触的官僚，没有具备招集商股的实际能力，就是以商业起家的人，对于“出头承办”洋务派官僚企业的能耐，也有高下之分，并不完全一样。轮船招商局的筹办，就是一个例子。最先筹办招商局的朱其昂，是一个承办海运十有余年的沙船世家，他在筹划招商局时，既得到李鸿章的全力支持，又表现出以“身家作抵”、“引为己任”的勇气。^③但是，他虽广为张罗。招徕的商股，却极为有限，以至不出一年，招商局便面临“股份甚少，恐致决裂”的危机。^④只是在李鸿章先后罗致了怡和买办唐廷枢和宝顺买办徐润以及郑观应等人人局以后，招徕资本的工作才比较顺利地展开。

① 孙毓棠编。上引书，第1057页。

② 《洋务运动》(七)，第457页。

③ 《洋务运动》(六)，第87页。

④ 同上书。第89页。

以起用买办的力量而扭转官督商办企业在招徕商股方面的困境者，并不只限于轮船招商局。在其他各业中，也存在同样的情况。筹办多年一再停顿的上海织布局，一当“久居沪上，熟谙洋务商情”的郑观应、经元善等人人局任事之后，商股裹足不前的情况，立刻发生变化。入股股份很快超过了所需招募的数额。^①电报局由官办改为官督商办以后，在郑观应、经元善等人的实际主持下，招股工作，进行得非常顺利。据说，电报局的股票在市场上一度“不胫而走”，股票市价在招股之后一个月内，就出现了15%的升水，“已挂号而不得票者”大有人在。^②同样，开平煤矿一开始便在买办唐廷枢主持之下，它的招股工作进行就比较顺利。而前此的磁州、兴国等官矿，原来也准备在官款之外，再向民间招集资本，结果都是一无所获。

人所共知，买办和买办商人在官督商办企业产生以前就曾借助洋行的力量，开始了新式企业的活动。洋务派官僚利用买办上层分子的势力，作为招徕商人资本的桥梁，这在他们看来，是“顺商情而张国体”^③。这些在官督商办企业中属于总办或总董地位的人物，在官僚面前，是商的代表；在商人面前则又像是官的代表。他们身居商界，但是进入官督商办企业，又是出于官的札委。他们是联络官商关系的纽带，是官督商办这种形式的企业中的一支不可缺少的重要力量。

① 《申报》1880年11月16日、1882年5月26日；Herald，1881年12月6日。第596页；经元善：《居易初集》第2卷，1901年版，第38页。

② 《申报》1882年5月9日。

③ 《洋务运动》(六)。第5页。

官督商办企业中买办与洋务派官僚的结合，在若干方面。似乎增加了企业中商的权力。开平煤矿在唐廷枢主办之时，一开始就申明“此局虽系官督商办，究竟煤铁仍由商人销售，似宜仍照买卖常规”。在他所拟的《招商章程》中，规定“所有各厂司事必须于商股之中选

充”并“请免添派委员”，“除去文案、书差名目”^①。而前身为官办的荆门煤矿，在1879年招商集股之时。只规定商股得派员驻局监察，却“不准干预局中公事”^②。从两者的对比中，人们不难看出，开平矿的招商章程，在较大的程度上，反映了祛除官方干预的意图。轮船招商局在进行改组，由唐廷枢、徐润、郑观应等人主持以后，也出现了同样的情况。特别是在郑观应人局以后，他极力主张经营管理应按公司成例，“由众股东公举董事、总协理”，总协理不但负责局中一切商务，就是属于官务的漕运，“虽有海运委员总理，本公司亦当委一熟悉米色、公正无私之员，随同海运总理稽查”^③。同样。改组以后的上海织布局，在郑观应、经元善等人的主持下，也特别强调织布局的商办性质，极力芟除“官场浮华习气”。他们一方面“仿照西法，由股份人公举”“熟悉商情”的人为董事^④，一方面还将“所招股本户名银数及收款存放何庄，每月清单布告大众”^⑤。所有这些保障商股权力的措施，无疑地是为了取得商股的信任，便于商股的招徕。

这种祛除官方干预和保障商股权益的措施，在招徕商股方面。也发生了实际的作用。

如上所述，轮船招商局在唐廷枢、徐润主持之下，招募股本就比较顺利。1882年郑观应人

局以后，即将资本扩充一倍，由100万两一次增加为200万两，不到一年，便如数招齐，而且还拒绝了一些在足额后继续要求入股的人。⑥出现这种情况，固然与80年代初期中国

① 参阅孙毓棠编，上引书。第629页。

② 《申报》1879年6月30日；参阅《湖北开采煤铁总局，荆门矿务总局》(以下简称《湖北矿务》)，上海人民出版社1981年版，第416页。

③ 《洋务运动》(六)，第113页。

④ 孙毓棠编，上引书，第1047页。

⑤ 《居易初集》第2卷，第36页。

⑥ 《申报》1883年9月5日；《报告书》下册，第33页。

资本主义股票市场的短期繁荣有关，但具体到招商局，则还有它自己的特殊原因。原来在这个时候，代表官方的几个人物、都已先后离开招商局，其中朱其昂早已病死；朱其诏、盛宣怀被李鸿章调去做官，无法兼理局务；继朱其昂专理漕务的叶廷眷，则在1879年乞假离局。因此，总揽局务的大权全部由唐廷枢、徐润和郑观应这一班人掌握。当招商局第二次招满资本100万两时，就曾经有人指出：“这是由于中国商人对这个企业渐有信心的原故。只要官僚控制着企业，这些商人总是存有戒心的。现在官老爷们有的离职了，有的不参与管理了，商人们才敢投资人股。”①人们都知道，在两次增资中，买办徐润发挥了很大的作用，除了自己先后附股48万两以外，他“招徕各亲友之人股者，亦不下五六十万两”②，占据商局资本总额一半以上。

上海织布局的招股情形，亦复如此。在郑观应等人入局以前，织布局在代表官方的戴景冯、吴仲耆、龚寿图等人的主持下，招股工作根本无法进行。在郑观应等人入局以后，招股工作也变得非常顺利。最初他们怕商股不来，除了缩减招股定额以外，还打算仿照轮船招商局先例，要求官方酌拨公款接应。不料招股公告发出不到一个月，入股者即大大超过定额。原来他们借口“非禀承宪示请拨官款，不足以昭郑重”，要求官款接应，这时却以“历来官局易招物议，若承领官款，则属目尤难”为辞。转而拒绝官款了。③

① Herald, 1881年10月4日；转见汪熙前引文，《历史研究》1963年第2期。第80页。

② 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，第86页。

③ 《洋务运动》(七)。第486页。

应该看到，这些保障商股权力的措施，只是在一定的程度上，使商人对官督商办企业的信心有所增加，并没有完全消除商股停滞不前的情况。开平煤矿虽然一开始就在唐廷枢主持之下，而且对保障商股也作了一些具体规定，但是在招徕商股方面，最初却并不成功。当1878年首次招股时，一般商人对它还抱着观望的态度。因此，计划招募的80万两资本，只招足1/4。①1887年中国铁路公司在天津公开招股时，“尽管在招股章程中保证，公司总办和经理的行动不受官府影响，保证公司纯然是商业性企业，但却没有人认股，实际上没有一个人附股”②。轮船招商局。在唐廷枢、徐润主持之下，招徕资本虽然比以前顺利一些，但也并不理想。第一次资本100万两，经历了8年的时光才募足。在盛宣怀、朱其诏等官方人物离局以前，一般商人都“不愿承购轮船招商局的股票”③。可以看出，那些在招商章程中立下的祛除官方干预的条款，并不足以完全消除一般商人对官督商办企业的疑惧。

另一方面，这些有限度的保障商权的措施，却引起了视企业如衙门的官方人物的反感。上海织布局在郑观应、经元善等人入局以后所实行的一套争取商股的办法，遭到了总理官务的龚寿图等人的严重反对。双方的冲突延续了很长一个时间，最后还是以经元善去职而结束，而留下来的郑观应，虽然担任了商务总办，但与官总龚寿图也经常处在矛盾的状态中。④

① 《开平矿务创办章程案据汇编》，1896年版，第24页。

② Herald, 1887年4月29日，第458页；转见宓汝成前引书，第135页。

③ Herald, 1878年2月14日，第152页；转见孙毓棠编，上引书，第635页。

④ 《居易初集》第2卷。第36—38页。

总起来看，在实际掌握官督商办企业的经营大权的人物中。虽然也存在着保障商股激发商

权的力量，但是实际的效果看来是微小的。特别是80年代中期以后，几个大的官督商办企业，如招商局、织布局等，先后落入官僚盛宣怀、杨宗瀚等人之手以后，官僚的势力有了明显的增长。一般商股在企业中更是处于无权的地位。正如1887年在轮船招商局有过投资的天津商人们所说的：“局中有着他们的资产，但处理这些资产，则从未征询过他们的意见。他们对局中事务已无发言权。”^①当1882年郑观应被委为招商局帮办之时。他就担心“官督商办之局，权操在上”，官商维系，难以久远。^②从郑观应所处的阶级地位看来，这是颇有远见的忧虑。

然而。对官督商办企业中的一般商股说来，这并不是仅有的忧虑。作为官督商办企业中的官商纽带，如唐廷枢、徐润这一班人物，并不能代表一般商股，特别是中小商股的利益。开平煤矿在唐廷枢主持之下，虽然规定：“所有各厂司事，必须于商股之中选充”，但接着又规定：只有认股1万两的大股东，方“准派一人到局司事”^③。至于由官僚盛宣怀以及接近官方的李金镛主持下的荆门煤矿，甚至派一名不准干预局中公事的驻局监察，也只限于“满足百股”的大股东，“其余零股，均不得派人驻局。”^④总而言之，一般中小股东，是没有过问企业经营管理的权力的。在唐、徐等人上台以后，买办和买办商人的势力，掌握了招商局的大权。总局和主要分局的商董，大部分都是买办。各分局、船、栈总管之缺，“向归总办分派，非唐即徐”^⑤。“执事者，尽系粤人，它省外府者未闻有一人与于其内。”^⑥这种排

① Herald, 1887年4月29日, 第458页; 转见宓汝成前引书, 第135页。

② 《洋务运动》(六), 第u0页。

③ 孙毓棠编, 上引书, 第630页。

④ 《湖北矿务》, 第416页。按李金镛主持的漠河金矿, 也有同样的规定。参阅孙毓棠编, 上引书, 第729页。

⑤ 《洋务运动》(六), 第125页。

⑥ 《申报》1875年3月31日。

斥中小商股的少数人把持，便利了他们一己营私舞弊的活动，使得企业的发展受到严重的挫折。轮船招商局之受累于徐润、唐廷枢，本身就是最好的证明。而郑观应在上海织布局利用职权，进行投机活动，使织布局的筹建工作一再宕延，连他自己也不得不承认：“措置失当，咎无可辞。”^①

在这种情形之下，企图借官督商办的方式以求自身发展的一般商股，自然难以实现他们的希望。上海织布局从筹建到开工，经过12年的漫长岁月，其间不但没有发过一次股息。而且连股本也一再被经营者侵蚀损耗。郑观应在局时如此，他离职以后。继任的龚彝图、龚寿图兄弟以添股整顿为名，一次将旧股打了一个七折，而无力添股的中小股东，则只能并旧股三股换新股一股，承担了加倍的损失。^②龚氏兄弟接手以后，不到两年，又发生了亏空，以至有人要“邀集股东诸君”，“与其理算，以顾众商血本”^③。轮船招商局在徐润、唐廷枢等人的主持下，虽然一再扩充资本，但仍不免负债累累。其后在政府借款之外，又接受了大宗的洋债。等到徐、唐等人离局以后，局务由盛宣怀一人把持。他通过各种投机取巧的办法，掌握了招商局的大部分股权。实际上把它变成了自己的私产。开平煤矿是惟一经营比较成功的官督商办企业，然在最初10年间，一般商股也没有分到一文股息。而在金属矿中，有的甚至还没有正式开办就已经把商股消耗得干干净净。(如鹤峰铜矿等)。漠河金矿是仅有的能获利的一个官督商办金矿，但它的全部盈利中，“各股友余利”只占50%，其余一半由所谓“员司花红”和“黑龙江军饷”瓜分。^④至于铁路、电报，原来就在国家严格控制之下，

① 《洋务运动》(七), 第490页。

② 孙毓棠编, 上引书, 第1058页。

③ 《申报》1890年11月1日。

④ 孙毓棠编, 上引书, 第739页。

要“保证[商人]所投资金不被剥夺，并让他们取得对企业应有的管理权”，更是难以指望了。^①

由此可见，在官督商办企业中存在的官商矛盾中，洋务派官僚居于矛盾的主要方面。然而，即使这样，官督商办仍然不失为中国资本主义发生的一种形式。在半殖民地、半封建社会中产生的民族资本主义和民族资产阶级，从第一天起就缺乏独立发展的力量。它总是

在入侵的外国势力和国内居于统治地位的势力两者之间，选择依靠其中的一个，尽管这种依靠并不能给它带来实际的出路。这是中国民族资本主义和民族资产阶级先天软弱性的具体表现，也是中国资本主义有所发展而又不能充分发展的根本原因。关于这一方面的情况，我在《试论中国资产阶级的产生》^②以及其他有关的论文中，已经略有涉及，这里就不重复了。

① Herald, 1887年4月29日, 第458页; 转见宓汝成, 上引书, 第135页。

② 《中国社会科学》1981年第5期。

附 记

关于台湾商务局与轮船招商局之间的关系，我在60年代初从西文方面搜集到一些材料。十年动乱期间散失。现在经过努力，重新找到其中的两则。节译如下，以供读者参考。此外。在《李鸿章集》中，也有一则与此有关的函件，该件曾为樊百川同志所引用，见其所著《中国轮船航运业的兴起》一书(1985年四川人民出版社版)。兹一并录出。又近代史研究所张伯昭同志最近来信指出本文中若干史实不尽恰当确切之处，多所匡正。作者获益甚多，附此志感。

现将上述三则材料补列于下：

一 台湾巡抚刘铭传复直隶总督李鸿章函

(译自《北华捷报》1887年9月10日, 第288—289页)

光绪十三年六月二十二日尊处来函，内开：据轮船招商局董盛、马、沈道^①具呈：招商局前会办张前道鸿禄最近来沪，与某外商^②签订协议，订购快轮两艘，一艘航行华北各口，一艘航行长江。现拟租用怡和洋行码头，以备两轮到沪停泊。具呈人还获知：张前道在其中拥有大量股份，并邀集商人入股，以获取厚利相号召。假为公众谋福利之名，行与轮船招商局争利之实。此事经具呈人详查，证据确凿。

① 盛宣怀、马建忠、沈能虎。

② 系美最时洋行(Messrs. Melchers & Co.)，参阅《北华捷报》1889年7月6日。第4页。

轮船招商局奉旨开办于十余年前，创业维艰，历尽沧桑渐除积弊，近两年来始稍有转机。然内外负债已属不少。偿债有责。既不能失信于远人，更不能有亏于国库。而偿债之方，惟轮船水脚是赖。然目前船多货少，以轮船水脚偿还债款，已岌岌不可维持。而张前道在招商局之外，复行招股购轮，势必引起激烈争竞，造成水脚下跌，双方蒙受损失。

轮船招商局与怡和、太古两行订有协议，禁止所有其他中外轮船公司航行长江和华北各口，为此降低运价，亦必联合行动。因此，数年以来，中外人士均未敢购置浅水快轮，插手此间航运。窃以为招商局之所以创办，在于挽回外商侵夺之利权。然如我国人自相争伐于内，招商局固蒙受损失，更难清偿所借官款。而我之所失，又不能为台湾当局所得。必致两败俱伤。

当光绪八年间，甬商叶澄衷呈请设立广运局，彼时即以与招商局争衡，未获批准。其时张前道尚在招商局任事，必有所闻。今张前道出局，乃重演叶君故技，其用心显在倾覆招商局，树立一己势力，不能不令人怵目惊心。

具呈人反复思维深惧台湾巡抚不悉内情，为其所蔽。故特请宪台知会台湾巡抚，务使商务局所购轮船，只限航行福建、广东两省港口，不得侵入长江或天津一线，以与招商局抗争，使双方均受其害。敬请查核，并候复示。

对尊处来函，已就此作如下批复：

据具呈：革道张鸿禄由台来沪，并自外商购进快轮二艘，航行长江和华北各口，进而商请怡和洋行出租上海码头，供其使用。假提倡公益之名，行与招商局争利之实。据查，光绪八年间，叶澄衷等商曾请建置轮船，设立广运局。当时即以招商局重在挽回利权，并已与外商签约在先，加以阻禁。目前招商局资力未充，所借外债、户部官款以及各省协济款

项，均未归还，追呼甚急。惟一偿还外债之方，端赖轮船专利。该局创业维艰，守成不易，理应曲予维持，断不允华商与之争竞。

张革道原曾协理局务，乃因经营无方，予以开革。现经整顿，局务渐有起色。官款清偿与资本更张，均寄厚望。对此该革道不思悔过自新，安分守己，反图另筹资本，购置轮船，阑入长江及北方各埠，侵夺招商局生意，蓄意损害，其卑劣用心，至不可问。决不准行。

且招商局与怡和太古，订有齐价合同，无论中外轮船加入竞争，三公司必联合一致降低运费，以为抵制。是该革道之计划，不独增招商局之损失，即台湾当局，亦必受其牵累。不智孰甚。

为此，本督将即通知台湾刘巡抚，请其立示该革道：所购两轮，只许在台湾、福建、广东各之间航行贸易，非得本督批准。不得阑入长江及北方口岸，以免与招商局竞争，两败俱伤。本督将同时通告南洋曾大臣^①，并另示上海、天津及其他各口关道，一体查照。并望尊处酌情处理见复。

据此，本院函复如下：

台湾贸易之发展，久为朝廷所关注。该岛远离大陆海岸，并已另建行省。因此建立内地与各口之联系，以发展岛上居民文化，实属必需。修建快轮航行各口，亦有此意在内，固非止于赢利。而招商局盛道等呈请：不许台湾快轮进入长江、天津，令人愕然，盖商旅之中，以一人而独揽众口贸易，中外法律均无先例。且在天津及长江沿岸各开放口岸中，所有外国船只，均可自由进出贸易，何以台湾快轮独被禁止航行，具呈人谓招商局之设立，在于争回洋商夺去之利权，然则何以独不许台湾商务局参与争洋商之利？无论台湾轮船之地位如何，阻禁其进入长江、天津，均于法理无据。况招商局与怡和、太古，订有齐价合同，即令有所损失，亦必中外均摊，非独招商局一家独任。且长江线上，除三家公司以外，尚有不在协议之麦边公司轮船，航行其间，各国野鸡船亦终年航行不断。该道对此何以不加阻禁，而独以阻禁中国商人为务？似此外国商人始有独占贸易之权，与政府推进中国繁荣之宗旨大相迳庭。虽然尊处前曾禁止叶商设立广运局，但该局并非奉旨开办，因此不能与官商合办之台湾商务局相提并论，其义至明。

至张鸿禄个人与盛道等，原属同僚，彼此互相猜忌，同遭诘责，不能由张一人独任其咎。敝处之所以委任者，乃因其熟悉商情，为可用之材。彼不似马建忠一味取媚外人，不顾名誉。至于租用怡和码头，招商局正可自求适应之道。不应坐待外人独揽生意。该道等事先并未禀报本院，以求妥协各方，乃擅自具呈尊处，企图维护一己专利假公济私，驯至使中国沦为外人傀儡，可耻孰甚。

^① 曾国荃。

本院现已具奏，委派候补道杨宗瀚为台湾商务局总办。深望尊处对此两大航运企业，一视同仁。并示盛道与杨道就此进行妥议，日后台湾轮船航行长江、天津，亦可使用招商局码头，并按常例缴纳租费，俾两公司通力合作，利权不致外溢。有关条例。应予拟定呈报。除通报南洋大臣外，相应函复，即希查照。

二 英国驻淡水代领事班德瑞(F. s. A. Bourne)商务报告

(译自《英领报告》1888年，淡水口，第2页)

台湾巡抚刘铭传接受轮船招商局前会办的建议，成立台湾商局，从英国置办轮船二艘，抵达台湾。这是本年航运业的一件大事。商务局的目的，据说是在开发本岛资源，但创建者的真正意图，可能是同轮船招商局以及与之联盟的两家英国公司进行竞争，以期分享长江和上海、天津一线的客货运输业务。轮船招商局有李鸿章为后台，完全有力量破坏他们的计划。因此双方达成协议，由轮船招商局接收两艘轮船。双方的安排拖延了几个月。在这段期间内，由台湾巡抚临时移作非营业性运输之用。这两艘在英国建造、成本达五万九千两的轮船，并没有很好地实现预期的目的。事实上它根本不能进行任何有利可图的营业，除非不惜任何工本。因此，可以认为台湾商务局已经破产。它的失败只是中国人无力从事股份企业的许多事例中的一个例证。关于这一点，本报以后还将继续加以论述。

三 李鸿章致盛宣怀、马建忠电。光绪十四年八月二十一日

(录自《李鸿章集》第10卷，电稿，第23页)

省帅①二十电：杨②电台船③不能合，举叶成忠代办。小村④恐有碍商务大局，劝将台船照原价让归商局，⑤以免将来争斗。鄙意台湾造船原为通内地声气，非为同商局争利，今走天津，专为谋利，全失本意，已许小村议让。

- ① 刘铭传，字省三。
- ② 杨宗瀚。
- ③ 台湾商务局。
- ④ 邵友濂，字小村。时任台湾布政司。
- ⑤ 轮船招商局。

(原载《历史研究》1985年第4期，原题目为《洋务派不能承担发展中国资本主义的历史任务》)

出处：本坛扫校

责任编辑：echo

[发表评论](#)

[查看评论](#)

[加入收藏](#)

[Email给朋友](#)

[打印本文](#)

如果你想对该文章评分, 请先[登陆](#), 如果你仍未注册, 请点击[注册链接](#)注册成为本站会员.

平均得分 0, 共 0 人评分

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10