

[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](#) / [清代晚期](#) / [工商、交通、城市](#) / [晚清商办铁路公司的集资问题](#)

晚清商办铁路公司的集资问题

2007-09-03 尹铁 中华文史网 点击: 715

晚清商办铁路公司的集资问题

晚清商办铁路公司的集资问题

尹铁

中华文史网

晚清铁路建设以资金为最大困难,商办铁路公司能否筹集足够股本成为成败关键。传统观点认为,近代中国积贫积弱,资本贫乏。事实是否如此,值得进一步探讨。

一、商办铁路公司的资金来源——近代中国民间资本的估计

商办铁路公司能否筹足股本,首先必须考察商办铁路公司的资金来源。晚清商办铁路资金,来源于民间资本,大致可分为地主士绅资本、官僚资本、买办资本、商人资本、华侨资本等,当然,由于近代中国社会各阶层成员身份的复杂性、流动性、重合性,这种分类只是相对的。有外国学者对中国近代铁路投资进行估算,认为中国完全有能力凭借本民族力量而不必依赖外债修建铁路。^①这种观点至少给我们启发,必须对近代中国民间资本进行具体分析,以此考察商办铁路公司是否有充足的资金来源。

1、地主士绅资本。地主士绅是近代中国最富裕的阶层之一。由于近代中国收入分配状况极不平等,社会财富相对集中在少数人手中。据统计,1887年时,国民所得的21.14%,为占人口总数的2%的最富有士绅阶层所占有,按人均指数计算,最富有阶层人均所得是普通百姓人均所得的13.23倍。^②地主士绅阶层拥有大量货币资本,这从两个方面体现,其一,清朝是中国历史上税率最低的朝代之一,有人统计,即使在清朝鼎盛时,全部政府财政收入也没有超过全国谷物产量的5.6%。^③有学者认为晚清土地税与收成的百分比是5%~6%左右。^④清朝长期实行低税率政策的结果是地主士绅拥有更多剩余资金。其二,地租率方面,清朝无论何地区,也不论分成租还是定额租,地主佃农对半分,是最通行标准,地主在盘剥农民的基础上积累了大量农业剩余。

2、官僚资本。官僚阶层是近代中国最富有阶层之一,特别是经办洋务企业官员积累大

^①参见宓汝成《:中国铁路发展史上民间创业活动》《,中国经济史研究》1994年第1期。

^②章开沅:《比较中的审视:中国早期现代化研究》,杭州:浙江人民出版社,1993年,第215页。

^③G罗兹曼:《中国的现代化》,南京:江苏人民出版社,1995年,第97页。

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

④韩毓海等《晚清以来的中国历史和现代化进程——周锡瑞教授访谈录》《战略与管理》1996年第2期。

量财富。由于经办洋务,他们的投资理念发生变化,更愿意投资近代企业。状元出身的张謇办起了工厂,曾经担任皇帝师傅的孙家鼐、翁同龢等分别安排其后代兴办新式企业,而早期经办商务的洋务官员也纷纷投资兴办自己的企业。这些人先后从官僚阶层分化出去,成为私人资本家,成为近代中国企业家的先行者。“官表面供职于官府,而里面则经营商业”^①的现象十分普遍,晚清时期官僚是当时投资近代企业最多的阶层之一,官僚的巨额财富为中国近代产业资本提供了重要的资金来源。

据1890—1910年上海9家本国纱厂22个主要投资人的出身分析表明,官僚士绅14人,占63.7%,买办5人,占22.6%,商人2人,占9.1%,工厂主1人,占4.6%。^②官僚阶层占有突出的地位。

3、买办资本。买办阶层是近代中国迅速崛起的富裕阶层,拥有巨额财富。买办在沟通中外贸易活动中积累了雄厚的资财,成了中国最富有的阶层之一。据郝延平先生估计,活跃在各沿海通商口岸的数百名洋行买办,他们从1842年至1894年间累计积聚了约5.3亿两的巨额财富,^③除消费和其它开支外,有相当财富剩余可用于投资。买办财富对兴办近代企业和促进中国工业化发展都起了重要作用。据估计在1862年至1873年间,他们为上海六家航运公司提供了30%的资金;1863年至1886年间为开办煤矿提供了所需资金的62.7%;1890年至1910年为27家大棉纺厂提供了23.23%的资金;同时期还为中国机器制造业提供了所需资本的30%。^④买办的活动,促进了中国经济的近代化。^⑤买办资本投资商办铁路的具体数额无法统计,近代中国,江浙、广东是买办势力最强大地区,而浙路公司、苏路公司、粤路公司为商办铁路公司集资成绩最好的几个公司。

4、商人资本。中国的商业资本发展由来已久,明清之际即有了很大发展,商人拥有令人咋舌的资本,两淮盐商汪廷璋“富以千万计。”^⑥广州行商伍氏积累资本达2600万元。前资本主义社会中传统商业的发展以及从19世纪20年代至80年代,近代中国沿海对外贸易的蓬勃兴盛,使社会经济生活中积聚了巨额的商业利润和资金,并作为一种剩余为产业资本积累创造了先决条件。据郝延平先生估计,鸦片战争前后沿海商人的平均商业利润率高达30%(内地贸易为20%,国际贸易为40%)。^⑦商人资本的积聚,本身是货币财产集中的前提,同时,商业活动积累的经营知识、经营理念、投资新式产业的胆略等,都为商人资本转向工业资本提供了条件。据刘佛丁先生估计,1931年,民族资本工矿交通运输业的投资额中,由剩余价值转化为资本的数量为14233.4万元,占新增加投资额的26%略强,而其余74%则主要由商业资本转化而来,达40314.7万元。^⑧这个数据对商办铁路公司集资中商人资本的比例有重要参考价值。西方学者有“中国早期工业化的资本来源严重依赖于商业,而不是依赖于农业”之说。^⑨在商办铁路公司的商股中,商人资本是占相当比重的。

5、华侨资本。华侨资本是中国早期工业化重要的资金来源。为了吸引华侨资本,清政府颁布谕旨,要求沿海各省督抚“一律妥定章程”以切实保护侨商。^{•10}并且于1905年派南洋华侨张振勋为商部考察外埠商务大臣,兼督办闽厂农工路矿事宜,劝导华侨归国投资。

在商办铁路公司股本中侨资占相当比重,粤路、闽路、新宁铁路、潮汕铁路以侨资为主。1903年印尼华侨张煜南兄弟集股300万元(银元),创办潮汕铁路有限公司。旅美华侨陈宜禧更以“不招洋股”。“不借洋款”、“不用洋工”为号召,募集华侨资本,回国创办广东台山新会间的新宁铁路公司,共收股本港币365万余元。

闽省旅外华侨也集资创办漳厦铁路公司,股本300多万(银元)元。这三条铁路的投资,占了当时华侨投资数的20%左右。尤其是漳厦铁路公司的股本就占了这期福建省

华侨投资企业资本的40%弱。•11二、晚清商办铁路公司集资特点晚清商办铁路公司集资,呈现以下特点:(一)铁路公司股东的多元化。各省商办铁路公司通过各种方式,广泛动员社会资金,

①汪敬虞:《中国近代工业史资料》第二辑,北京:科学出版社,1957年,第926页。

②杜恂诚:《民族资本主义与旧中国政府(1840 - 1937)》,上海:上海社会科学院出版社,1991年,第132页。

③郝延平:《十九世纪的中国买办:东西间桥梁》,上海:上海社会科学院出版社,1988年,第89页。

④参见费正清:《剑桥中国晚清史(下册)》,北京:中国社会科学出版,1990年。

⑤汪敬虞:《唐廷枢研究》,北京:中国社会科学出版社,1983年,第143页。

⑥中国史学会编:《中国近代史资料从刊鸦片战争》第一卷,上海:上海人民出版社,第292页。

⑦⑨参见郝延平:《中国近代商业革命》,上海:上海人民出版社,1991年。

⑧刘佛丁《:试论我国民族资本企业的资本积累问题》《,南开大学学报》1982年第1期。

10参见《大清光绪新法令》第16册,商务印书馆,1910年。

11林金枝:《近代华侨投资国内企业史资料选辑》(广东卷),福州:福建人民出版社,1989年,第10页。

吸引地主士绅、官僚、买办、商人、华侨等投资铁路,使股东结构呈多元化趋势。

浙江全省铁路公司成立招股时,组织、动员全省11府“公正士绅、殷实富户”,取得在京师和他省的浙籍官员、绅界名流、商界大老的同心协力,公司333个大股东,涵盖了绅界、商界、政界。一年间集资484万余元,已敷沪杭线浙省境内路段工程之用。江浙铁路风潮中,浙路公司用实际行动,扩大招股范围,一元或五元也可入股,又凑集到新股535万元,以供完成杭甬段之用。截至1911年,实收银1065万元,超过预期先集额600万元的70%。①广东三家商办铁路公司股东,华侨占多数。广东资本主义工商业发展较早,在南洋和美洲各地的华侨众多,他们心向祖国,热爱乡梓,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 人评价

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10