

## 试论招商局创立与清代漕粮海运的关系

作者：倪玉平 文章来源：中华文史网 点击数： 更新时间：20

“我国自营轮船事业，当以李鸿章、盛宣怀等所组织之招商局为滥觞”[1]，轮船招商局是晚清工业，也是洋务派对漕粮海运解决办法的一个贡献，在清代漕粮海运史上具有划时代的意义。对于招商局与上述[2]，但尚有可商榷之处。本文即欲对此问题做一新的剖析，以陈管见。

### 一、招商局非为漕粮海运专设

一般认为，因洋轮入侵，原有沙卫等船遭受致命打击，数量急剧下滑，漕粮海运船只不敷，轮船招商很大程度上威胁了漕粮海运，并左右着社会舆论；沙卫等传统木帆船的衰落，也为轮船招商局的出现提供性，却有待于其它现实利益冲突的催化。通过轮船招商局成立初期的情况来看，当时的木帆船显然还没有成轮船招商局成立的，主要还是洋务派官员政治势力的壮大，借漕粮海运之名，兴办洋务实业。

围绕福州船政局而引发的种种冲突，以及洋务运动所面临的经费短缺问题，成为创办招商局的直接动因。江浙大商以海船为业，只因效率低下，生意渐为洋商所占，船只减少，漕政将会难以应手，“非设局船运漕，以雇沙船之价支撑，“漕务毕则听商雇，薄取其值，以为修造之费”。船成之后，不妨装载商货，军政兴[3]。清廷回复，左宗棠拟在闽省择地设厂、购买机器、募雇洋匠、试造火轮船只，“实系当税内酌量提用”[4]，福州船政局开始兴建。尽管左宗棠宣称，创办福州船政局是为了解决漕粮海运沙船立前，福州船政局所造轮船都没有参加过运漕活动，他不过是借海运之名，为船政局摇旗呐喊。

五年后，内阁学士宋晋上奏，福州船政局原议制造16只，立限5年，经费不逾300万两。至今仅造成6船费25万两，“用款已较原估有增，造成各号轮船虽均灵活，较之外洋兵船尚多不及”。名为远谋，实则“更比沙船倍费”。当此“用款支绌之时，暂行停止，固节省帑金之一道”[5]，对福州船政局的造船事议复，文煜、沈葆楨、李鸿章、奕欣等人纷纷发表意见，都坚决反对停办船厂。李瀚章宣称，闽沪设局虽不及外洋之精，但已经日见改观，“驾驶不用洋人，是其明效”[6]。沈葆楨则称，宋晋称轮船运漕较月计，轮船自沪达津以日计，“此其利钝赢绌，尚待辩而明哉”[7]奕欣在议复沈葆楨意见时指出，倘行中外，既可留造船之基，又可省养船之费，“洵属美意”[8]。李鸿章也表示，目前惟一可行的方案，对保守派的指责，洋务派人士都同意变通办理，而变通之方“不外配运漕粮、商人租赁两义”[10]。

李鸿章是推动轮船事业的中坚，他借大讨论之机，为轮船事业摇旗呐喊。他认为，国家诸费皆可省，费，万不可省”，如华商自立公司，自建行棧，自筹保险，必能获利。但此事只能交给那些熟悉商情、允允许代为运漕，否则商人必多顾虑[11]。与此同时，他又给曾国藩写信，声称租赁轮船是经久推广至计，商议呈9条章程，凑集本银30万，举总商承揽，配发公款，照股均摊生息[12]。此章程成为招商局的最初

十一年（1872年），曾国藩病故，左宗棠也出任陕甘总督，李鸿章成为筹设新式轮船公司的实际主持的奏折《试办招商轮船折》，指出自己于本年夏间验收海运之暇，命浙局总办海运委员朱其昂等人商议，者，首推朱氏”[13]，朱其昂，江苏宝山县人，是以沙船为其世业的淞沪巨商。有人说他担任海运委员，心机解决这些难题，并提出建议，发出指示，因而赢得了船主及力夫的称赞，从而是一位难得的官员”[形、肯担当大事的商人，“筑室道谋，顾虑必多”，只能由上海商人领办[15]。这种选择就很可能理解了

经反复议论，朱其昂等人拟定《轮船招商节略并各项条规》（即招商局章程）20条，明确规定，轮船入股，也不准将股份转让给洋人，以保证企业的民族性。但招商局可通融雇用洋人，在轮船进出口时，日浅”。章程中和漕粮海运直接相关，并且也是招商局招商的关键，则是规定轮船招商局承运漕粮，运漕办到津后，先行上栈，在天津紫竹林一带修造栈房，费用先向江浙海运总局借支，于水脚项下陆续扣还[16得让洋人入股，引水员则“嗣后总以不用洋人为妥”[17]。

由此不难看出，招商局之成立，与福州船政局引发的船政大讨论密切相关。所谓的招商局轮船济漕，责难、以期保住洋务运动成果的计策。

### 二、拨漕轮运乃为扶植方式

为支持新兴的轮船招商局，李鸿章特奏请朝廷明年饬拨海运漕粮20万石，交由招商轮船运津；揽载货果从此中国轮船畅行，“庶使我内江外海之利，不致为洋人占尽，其关系于国计民生者，实非浅鲜”[18认为海防非有轮船不能布置，必须劝民购买，无事时可运官粮客货，有事时装载援兵军火，“藉纾商民之的，外国人了解得极为清楚：李鸿章坦然地接受了外国轮船不可能被中国人赶出去的现实，正如水不能作“唯一的选择只能是‘施夷长技以制夷’，并通过开办中国人自己经营的轮船，防止轮船完全由外国人控

但是，招商局最初的招商活动并不顺利，“招股年余，无人过问”。甚至著名商人胡光墉和李振玉也年，商人也仅认购10万两，且并无现银交局。李鸿章只得从天津练饷钱中拨出20万串，不足部分由朱其昂艘。在回忆招商局最初的窘境时，李鸿章指出，此事本系创始，筹办极为艰难，华商初犹观望，洋人又复

坚持定见，不足以服众而自立”[22]。因招商不理想，官办机器局无现船可用，他们只得改变“官商合力官总其大纲，察其利病，而听该商董等自立条议，悦服众商”，所有盈亏全归商认，与官无涉。在李鸿章《局条规》28条，规定“轮船招商局”更改名称为“轮船招商局”，面向社会招商[23]。

李鸿章曾说：“京朝士夫不顾念中外大局，谰言船政之非，总署心知其理，而怵于成效之难，亦遂泐办招商局的也大有人在。光禄寺卿刘锡鸿坚信，中国轮船必不如洋轮船：一、洋船工料坚而驾驶熟；二、约；三、附洋船有损失，洋官能为之追赔，附中国船而失，中国官不能为之追赔[25]。他甚至对李鸿章私诺不苟之性，恤其受欺奸民愚直躁急之情，明白开谕，以禁约其非，平心察处，以解释其怨。”[26]李鸿章不向上海沙船会馆担保：“嗣后沙宁东卫各船统运江浙漕粮，以100万石为率，余则拨归（轮）运。”[27]局在成立过程中所面临的阻力，可见一斑。

两江总督何璟是反对招商局最有力之人。他强调资本不易集，沙船主必不肯让，不仅对招商活动百般窒碍，主张轮船招商局“从缓”兴办[28]。江苏是清代漕粮海运的主要承担者，作为江苏漕粮海运的主要声称沙船主不肯相让，不难看出，所谓的沙船不足之类的问题根本就不存在。由于何璟的反对一针见血，由李鸿章旧部张树声兼署两江。十一月十一日，李鸿章亲自给张树声写信：“与阁下从事近二十年，几几毅然必行之事，阻于浮议者乎？”明确表示，倡办华商轮船为目前漕粮海运尚小，更主要的是为中国数千步”[29]。张树声回信予以支持，不仅同意拨给苏漕10万石，还决定将江北漕粮10万石也一并拨归招商局一点，李鸿章事后还念念不忘：招商局运漕已有成议，但几为所阻，“幸浙省欣允，振轩制军（张树声）[31]。

十二月十六日，“轮船招商局”在上海正式成立[32]。出于对招商局的扶植，李鸿章将轮运比例“初绪三年（1877年）又奏准“嗣后苏浙海运漕米，须分四五成拨给招商局轮船承运，不得短少”[34]；二十运，漕粮全部划归招商局。此外，招商局还多次承担赈粮运输工作，这与漕粮海运具有相似的性质，同样章与招商局的关系：“李氏对招商局之创始，固极费心思，而于其成立后之维护扶植，更各方设法，无徇洋、日本等处，实为我国航业上之光荣史绩，本期逐渐发展，以抵制外人而保主权之完整，孰意后日之招公于地下也。”[35]当为卓见。

综上所述，招商局之成立，主要是李鸿章等人借福州船政局讨论契机而推动成立，应当纳入洋务运动解决漕粮海运船只的危机。正如事后李鸿章所宣称的那样，创办招商局“实为开办洋务四十年来最得手义不折服，谓中国第一好事”[36]。在相当程度上，漕粮海运不过是洋务派官员手中的一种舆论工具，当然可本末倒置。

### 三、招商局成立初期沙船并非不敷

招商局是否为漕粮海运而设？对这个问题的分析，还可以通过招商局成立初期的运漕格局来寻找答案。最初专装豆饼等货，不愿装运漕米，“诚以贩运之利，厚于漕米之水脚”。以后轮船畅行，兼载豆饼，沙是说，漕粮海运虽然因招商局的创设而受益，但它却是以轮船对沙船等传统木帆船业生存空间的挤压为前提

自招商局轮船参与运漕活动以来，沙船等传统木帆船动载能力过剩的问题就开始凸显，双方的矛盾自现在争夺对江浙两省漕粮的运输。有人做过这样的描述：上海沙船，“盛时皆不愿装载粮米，及其衰也，[38]。即如在招商局首次参加漕粮海运后，江浙沙宁船号商郁森盛等人即稟请，木帆船生计日蹙，惟存洋拨给漕粮100万石承运。江苏巡抚张树声认为，十二年的漕粮海运，江浙两省共拨招商局运输17万石，其5号，东卫等船94号。因在沪停泊待装之木帆船甚多，是以米数较前均减二、三成受装，约计各船尚可添0余号，约可装米20万石。本年江浙两省共有海运漕粮110余万石，应先尽沙船和宁船装载[39]。

在李鸿章的支持下，招商局迅速进行反击。朱其昂、盛宣怀、唐廷枢和徐润4人通过苏松太道沈秉成轮运数额，反应加增。他们表示，虽然沙宁等船困苦凋敝，“恃运漕为养命之源”，但招商局创办伊始，连同采办、抵征米共65万石，应仍按“沙八轮二”的比例，即由沙宁船分运米52万石，轮船运米13万余石万石[40]。

考虑到江北此次沪局所封雇沙船，坚固具揽者约可装米64万石，“即使将正漕全数派装，亦已有盈入经过议商，决定沙卫等船将运载量一律折减，从中提出漕粮正米3万石和随同商船耗米2400石，全部拨归采买的粮食75000石和经剥等耗7556石25升，需要海运，均交由招商局承运，两者合计114956石25升[41]持平。由此可见，轮、沙双方都做了让步。本年江苏漕粮海运的出运情况如下表：

放洋日期  
类别  
船数  
正耗米  
沙耗  
附注

正月十九  
头批  
210  
336922  
283930  
本年有采买及正米114956石，归轮船招商局承运。

二月初八  
二批  
100  
146015  
11681

三月初七  
三批  
51  
69290  
5543

合计  
361  
582227  
301154

资料来源：《军机处录副奏折》同治十三年正月二十七日；《朱批奏折》，同治十三年三月十九日，

浙江的海运情况也大致类似。此年浙江共起运漕粮正耗米35万余石，其中轮船承运10万石[42]，比例不能认为，此时沙船等船只已经无法承担漕粮海运的任务。

招商局收购旗昌后，经济顿觉紧张。光绪二年（1876年）十月二十四日，太常寺卿陈兰彬奏称：招商流出银两1300余万，现在旗昌要出售给招商局，实中外大局之关键。为对招商局加以鼓励和扶植，他请求[4]。次年因商股有限，招商局进行改革，重新拟定章程，特意指出，有人称轮船运漕系夺沙船之利，不知厚；近来市面清淡，即使江浙漕米全归沙船，亦难补救。沙船运漕本系意外之事，“非若招商局船以运漕多次要求江浙各省多拨漕粮，核计近年情况，浙省漕粮分拨商轮装运尚及四、五成，苏省漕数分拨不及二无成见，而承办漕务人员，往往自便私图，不肯加拨”。他要求自四年起，海运漕米必须四、五成轮运，采办的漕粮，则多多益善[46]。这分明是招商局通过行政权力来强行侵占沙船的运漕份额。

光绪四年江苏共应交仓等米749924石零[47]。因为这些年江苏所拨招商局的漕粮数一直较少，清廷特须分四五成拨给该局轮船运送，不得减少”[48]。在这种压力下，江苏只得决定：本届拨给招商局漕粮21上”[49]。浙江应起运米377000余石，拟拨招商局承运200500余石，核计仍在五成以上[50]。以后，这一

六年九月，上海沙船商船会馆曾向苏松太兵备道呈稿，重提李鸿章同治十一年的保证，即沙宁东卫各余部分才拨归轮船运输。他们指出：近些年来，“无如轮船之运米数有加无已，商船之运米数有缩无盈”批100万石之数，“渐不及半”[51]，要求多派装漕米。但从事后的运作来看，这种要求并没有得到实施

值得注意的是，浙江巡抚谭钟麟为承运四年分漕粮海运商人请奖，朝廷的朱批居然是：“近闻承办漕以后着将轮船运米若干、商船运米若干，分晰具奏”[52]。次年四月，当谭钟麟报告海运出运情况时，洋船装运，轮船多一分则商船减一分，此一定不易之理也。该省所报米数，轮船起运者究有若干，着查明具于招商局的态度，已经出现偏离。

简言之，沙船业之衰退影响到漕粮海运虽为事实，但至少在招商局成立初年，沙船并非不敷，而是有商局与漕粮海运的关系。

---

[1] 张庆枏：《中国航业史略》，招商局档案：《本局恢复周年纪念刊稿卷》，（南京）中国第二历史档案8-799。

[2] 参见张国辉：《洋务运动与中国近代企业》，北京：中国社会科学出版社，1979年12月版；徐元基：题》，《中国近代经济史研究资料》，上海：上海社会科学院出版社，1987年4月版；交通部财务会计局交通出版社，1994年12月版。

[3] 北京中国第一历史档案馆藏（以下同类档案省略收藏单位）：《军机处录副奏折·洋务运动·船厂》折。

[4] 《上谕档》同治五年六月初三日。

[5] 《军机处录副奏折·洋务运动·船厂》同治十年十月十四日，内阁学士宋晋折。

- [6] 《军机处录副奏折·洋务运动·船厂》同治十三年十一月初四日，湖广总督李瀚章折。
- [7] 《军机处录副奏折·洋务运动·船厂》同治十一年四月初一日，福建船政大臣沈葆楨折。
- [8] 《军机处录副奏折·洋务运动·船厂》同治十二年十一月（缺日），恭亲王等奏。
- [9] 李鸿章：《复王补帆中丞》，同治十一年正月二十一日，《李鸿章全集·朋僚函稿》卷十二。
- [10] 《江苏制造轮船》，同治十一年正月二十八日，《海防档》，福州船厂（二），台湾中央研究院近代史研究所，1997年9月版，第325页。
- [11] 《军机处录副奏折·洋务运动·船厂》同治十一年五月十五日，直隶总督李鸿章折。
- [12] 李鸿章：《复曾相》，同治十一年正月二十六日，《李鸿章全集·朋僚函稿》卷十二。
- [13] 《汇报》，同治十三年九月初十日，1874年10月16日。
- [14] Hao Yen-Ping, *The Compradore in Nineteenth Century China: Bridge between East and West*, P. 138.
- [15] 李鸿章：《复王补帆中丞》，同治十一年二月二十六日，《李鸿章全集·朋僚函稿》卷十二。
- [16] 《总署收北洋通商大臣李鸿章文，附章程》，同治十一年七月十二日，《海防档》，购买船炮（三）
- [17] 《总署收李鸿章函，附轮船招商条规》，《海防档》，购买船炮（三），第928页。
- [18] 《军机处录副奏折》同治十一年十一月二十三日，直隶总督李鸿章折。
- [19] 《军机处录副奏折》光绪元年二月二十七日，直隶总督李鸿章折。
- [20] *North China Herald*, 1873, 9, 20.
- [21] 郑观应：《招商局股东大会演说词》，《盛世危言后编》卷十《船务》。据李鸿章说，李振玉系“退，胡光墉则“畏洋商嫉忌，不肯入局”，所以李鸿章甚至想到通过粤商叶廷眷入局而吸引粤商，见李鸿章二月二十日，《李文忠公全书·朋僚函稿》卷十二。
- [22] 《军机处录副奏折》光绪元年二月二十七日，直隶总督李鸿章折。
- [23] 《总署收李鸿章函，附轮船招商条规》，《海防档》，购买船炮（三），第920-923页。
- [24] 李鸿章：《复沈幼丹船政》，同治十二年十二月初十日，《李鸿章全集·朋僚函稿》卷十三。
- [25] 刘锡鸿：《读郭廉使论时事书偶笔》，《刘光禄遗稿》卷二。
- [26] 刘锡鸿：《再致李伯相书》，光绪元年六月二十七日，《刘光禄遗稿》卷二。
- [27] 《商船会馆公禀苏松太兵备道稿》，《申报》光绪六年九月十一日，1880年10月14日。
- [28] 《总署收署南洋大臣何璟文》，同治十一年六月十八日，《海防档》，机器局，第95页。
- [29] 李鸿章：《复张振轩制军》，同治十一年十一月十一日，《李文忠公全书·朋僚函稿》卷十二。
- [30] 《军机处录副奏折》同治十一年十二月十三日，署两江总督张树声折。对于江北欲行海运的打算，张树声禀请，招商局现有轮船3艘，每月运漕2次，每次装米3万余石，自正月至六月共可运米30余万石。江有10余万石可装，合之江北起运米数相符，“不致临时贻误”。张树声表示同意，不料朱其昂因购船之事求情，要求将此106800余石漕粮退回。结果江北漕粮只得恢复河运。张树声对此极为愤怒，甚至怀疑招商局（参见《招商局档案》，同治十一年十二月初三日，署理两江总督张批，转引自聂宝璋：《中国近代航运史》，上海人民出版社，1983年11月版，第791页。张恩骏在编写招商局大事纪时称，“直督、苏抚奏拨漕米30万石人最初所讨论的由招商局承运数字，而非最终招商局承运的数位，见张恩骏编：《本局编年纪事·第一年刊》，1947年12月，二档馆藏）。正因为如此，李鸿章才会说：“现仅分运苏浙漕米，岁20万石，沾润历年十一月十三日，《李鸿章全集·朋僚函稿》卷十三），但这是不能埋怨别人的。
- [31] 李鸿章：《复孙竹堂观察》，同治十一年十一月十五日，《李鸿章全集·朋僚函稿》卷十二。

[32] 《招商局之沿革及任务概述》，招商局档案：《本局恢复周年纪念刊稿卷》，二档馆藏号：468-799  
员会：《交通史航政编》，上海民智书局，1931年7月版，第142页。但也有报道称，招商局是在同治十一  
及候补人员，齐至局中贺喜而在法国租界永安街中”，见《教会机关报》，同治十一年十二月二十七  
准。

[33] 吴馨等修：《上海县续志》卷七，民国七年刊本。

[34] 《军机处录副奏折》光绪三年十一月二十五日，直隶总督李鸿章等折。

[35] 刘殿庚：《李鸿章之经济建设》，燕京大学法学院经济学系学士论文（北京大学图书馆藏），1937

[36] 李鸿章：《复刘仲良方伯》，同治十二年十一月十三日，《李鸿章全集·朋僚函稿》卷十三。

[37] 《字林沪报》，光绪十三年五月初三日，1887年6月23日。

[38] 《字林沪报》，光绪九年十二月二十八日，1884年1月25日。

[39] 考虑到招商局在十二年江北漕粮运输上的反映，张树声的回复态度也就可以理解了，参见《军机处  
署两江总督张树声折。

[40] 沈秉成：《苏松太道转移招商局稟请添拨粮米装运轮船》，《重订江苏海运全案新编》卷三《奏咨

[41] 应宝时等：《司道详派拨招商局轮船承运米数》，《重订江苏海运全案新编》卷三《奏咨事宜》。