

招商局文库编辑委员会

主任委员 胡 政 谢寿光

委 员 (按姓氏笔画为序)

马 敏	刘兰兮	李亚东	朱荫贵
杨 群	陈争平	易惠莉	武 力
徐秀丽	虞和平	黎志刚	

招商局文库总序

1872 年创立的中国第一家民族工商企业——轮船招商局是晚清洋务运动仅存的硕果，它发展至今天，已成为横跨金融、交通、地产等三大核心产业的企业集团。自创立以来，招商局与祖国共命运，同时代共发展，饱经沧桑，几度挫折，几度辉煌，生生不息，以它与中国近代化进程和中国近代社会经济生活的紧密联系从一个侧面折射了中国社会一百多年来的发展历程，它在自身经营发展中的重大事件印证了中国社会发展的跌宕起伏、荣辱兴衰，也成为中国近现代史上的重要坐标。招商局史不仅属于招商局，也属于全社会。招商局的发展史，值得学术界不断地探寻和回视。因此，有些学者提出了“招商局学”概念，希望学术界努力使之成为中国近代史研究的一个分支学派。可以说，发展和繁荣招商局历史研究，是大家的共同心愿。

自 20 世纪早期开始，不少专家、学者潜心研究，陆续出版、发表了许多有关招商局研究的著述，新观点、新发现层出不穷。继承招商局金字招牌的招商局集团深刻认识到招商局厚重历史的社会意义，自觉肩负起社会责任，也从 20 世纪 80 年代开始，就积极组织、投入各方面力量，挖掘招商局百年历史，分别在 1992 年和 2007 年成功举办了招商局历史学术研讨会，在 2004 年成立了招商局史研究会和设立了招商局历史博物馆，在 2005 年开设了招商局史研究网，历年出版和赞助出版了多本招商局历史研究书籍，出资拍摄了多部招商局历史题材专题片，鼓励和支持了院校普及招商局历史知识以及培养招商局历史研究人才，派员对散落在各地的招商局文献进行了调查和复制以及购买，定期公开了许多招商局馆藏招商局历史档案。我们不遗余力地做好这些工作，除了推动招商局自身的企业文化

建设外，最重要的是为社会各界研究招商局史提供力所能及的帮助，为社会研究招商局历史服务。

2010年，鉴于招商局历史研究的迫切需要和为了系统化地展示招商局历史研究的著述、文献史料，我们提出了出版“招商局文库”的设想，希望将历年来已出版和今后将出版的有关招商局历史研究书籍以统一的版式集中出版。

社会科学文献出版社对我们的这一设想给予了大力支持，对如何建立“招商局文库”提出了具体的工作建议，并承担了出版任务。目前，“招商局文库”主要设有“研究丛刊”、“文献丛刊”两个系列。2012年，适逢招商局创立140周年纪念，我们将集中出版一批学术论著和历史文献，以作为“招商局文库”的开篇。今后，“招商局文库”书籍将陆续与大家见面。

希望“招商局文库”书籍能为大家提供更好的帮助，并引起更多的专家、学者和社会人士对招商局及招商局历史研究的关注、支持。

招商局集团

2012年1月

目
·
录

修订说明	I
序 一	聂宝璋 / III
序 二	滨下武志 / VII
第一章 绪论	1
第一节 国家干预经济与近代化的两种类型	1
第二节 同时起步的中日近代化及其不同后果	3
第三节 从国家干预经济的角度观察中日两国近代化的不同点	7
第二章 中日轮船航运业兴起的背景及初期发展	20
第一节 中日近代轮船航运业兴起的背景	20
第二节 三菱会社、招商局的成立及其初期发展	40
第三章 19 世纪 80 年代三菱会社与招商局的改组及其发展历程	65
第一节 日本邮船会社的组成及其发展	65
第二节 80 年代中期招商局的改组及其发展	91
第四章 管理方式的比较：“命令书”与官督商办	117
第一节 “命令书”的特点和性质	117
第二节 官督商办的特点、性质及其与“命令书”的比较	129

第三节 官督商办与“命令书”的本质差异	141
第五章 “借材异域”与替换取代外国高级船员的比较	143
第一节 明治年间日本政府培养本国海技人才的对策和措施	143
第二节 日邮会社排除取代外籍船员的过程和特点	152
第三节 高级船员始终被外国人垄断的招商局	158
第四节 中日两国“海技自立”差异的根本原因	164
第六章 中日两国近代化进程中资金方面的比较分析	167
第一节 日本政府利用国家资金兴办“示范工厂”及处理“官营” 企业	167
第二节 日本兴办工业企业资金的筹措方式	170
第三节 清政府兴办工业企业中的“官款”	173
第四节 中日两国在动员筹措民间资金方面的不同做法	174
第七章 中日两国政府实行不同干预政策的内因分析	182
第一节 中日两国政府性质不同的制约作用	183
第二节 历史文化传统的差别 ——更深层的影响	186
附 录	192
一 甲午战后日本轮运势力在长江流域的扩张	192
二 “命令书”选译	215
三 公历、中国历、日本历及年号对照表(1850~1915)	224
四 轮船招商局与三菱·日本邮船会社发展之比较(1870~1915)	226
征引书目	228
后 记	233

修订说明

本书1994年以“日本研究博士丛书”之一由东方出版社出版，至今已有20多年过去了。由于当初印数不多（2500册），再加上直接以中日两家近代企业进行典型分析，进行长时段、多角度、多层次比较，进而观察国家政权在经济发展中作用的研究成果较少，所以本书在市场上已经难觅踪迹，不断有读者特别是青年学者询问笔者在哪里可以购到。承蒙招商局集团帮助，社会科学文献出版社愿意将这本小书再版，能够获得再版的机会，笔者在感到荣幸之余，对此书进行了修订增补。现将修改的地方说明如下。

主要的修改部分有两处。

第一处是原书第三章第二节第一目“八十年代中期招商局改组的实质”，根据近年出版的新资料，特别是汪熙、陈绛教授整理编辑的《盛宣怀档案资料选辑之八·轮船招商局》（上海人民出版社，2002），对1885年唐廷枢、徐润离开招商局，盛宣怀再次进入招商局担任“督办”一事的根源，以及这件事反映出来的清政府对“商”的态度，进而对招商局的影响等问题的叙述做了进一步充实修改。

第二处是将原书第六章中的第二节“中日两国近代化进程中资金问题的比较”抽出，改写增补成第六章“中日两国近代化进程中资金方面的比较研究”。原来的第六章改成第七章。之所以将原来的一节增补成一章，是因为笔者在原书出版后一直有一个遗憾，就是认识到19世纪中叶中日两国开始近代化运动时，无论是购买轮船、兴修铁路、采购机器、兴办工厂，还是雇用外国技术人员，都需要政府做出重大决策和投入巨额资金，这对于此前都是农业国家的中日两国，无疑是重要而又困难的课题。怎样

筹措兴办近代企业的资金，尤其是怎样对待和动员民间的资金投入近代企业之中等问题，不仅对两国实业政策的形成和实施十分重要，更是两国近代企业本身能否兴办和兴办的企业能否长久存在的决定性因素之一。而原书只有一节，显得较为单薄，说服力也略有不足，尤其是对于民间资金的动员，中日两国政府的做法更是存在明显差异，因此将之增补成一章就很有必要了。

再就是对全书进行了修订。

这次修订再版，虽经过笔者努力，但由于水平所限，肯定还有不足和错误之处，期待读者们批评指教。

朱荫贵

2016年初夏于上海复旦大学

序 一

中国社会科学院经济研究所研究员 聂宝璋

朱荫贵先生的博士学位论文《国家干预经济与中日近代化——轮船招商局与三菱·日本邮船会社的比较研究》行将出版，值得庆贺。这样的比较研究，对我来说，纯然是一个新课题。作为“导师”，在尊重作者观点的前提下，从旁提出一些参考意见，对个别问题协同探讨，仅此而已，主要在于作者发挥自己的研究功力。相反，在反复研读过程中，“导师”也能从中受益，获得启迪。这或许就是“教学相长”吧。

近年来，对洋务运动的研究日益引起国内学术界的重视。到1991年，全国规模的洋务运动史学术讨论会已举行5届。据不完全统计，从1979年到1988年的10年当中，共发表洋务运动论文1000篇，平均每年在百篇以上；共出版各类有关专著、资料集等三四十部。就此有专家指出：“可以毫不夸张地说，近10年来洋务运动史的研究，无论是从广度和深度来说，还是从新的成果来说，都远远超过以往几十年所取得的成绩。”朱荫贵博士的这本专著，运用比较经济史的方法，对中日两国的两家典型资本主义性质企业的发展途径和命运进行了个案分析，并进而探讨两国政府在洋务运动和明治维新中的作用，这项研究对深化洋务运动史的研究，打开视野和深化认识，做出了认真而有益的探索。

朱荫贵先生是根据他的长期积累与不断探索确定选题的。后来他有幸游学东瀛，既得到滨下教授的关怀、指导，又有机会与日本学者交流心得，还能广泛收集日文资料。凡此使他有可能在原有积累的基础上进一步打开视野，从各个角度对招商局和三菱·日本邮船会社两家典型的近代航运企业进行系统深入的比较研究。

全书以丰富的资料缕述两家轮船公司自19世纪60年代以迄20世纪20年代长达半个多世纪的发展全过程。这不仅是一项可观的巨大工程,而且通过发展过程突出两家公司的发展异同点,清晰地展示出两家公司类似的历史背景、国内条件以及截然不同的发展路线与结局。在这里,读者不难发现在整个发展过程中贯穿一个主导的东西,即决定企业发展的关键——国家的干预,包括直接的干预与间接的干预。企业发展的每个阶段,人才培养、资金筹集以及经营方式等各个领域几乎都能体现国家干预政策、措施的作用与影响,从而使何以日本邮船会社获得迅速发展而招商局长期停滞不前,进而日本何以走上资本主义道路,中国却一直未能摆脱半殖民地地位这个在学术界长期得到关注且众说纷纭的复杂问题获得进一步澄清。从国家干预的高度审视企业发展中的问题,更能捕捉企业的特点,更易显示中日两国社会的性质。我琢磨这或许就是作者匠心独运所在,同时也是全书的精髓。

我还欣赏本书的另一特点,即作者精心把国家干预问题置于中日两国所特有的历史文化背景之中,考察两家企业的各自特殊性。拿日本来说,明治维新后的日本政府及政治体制与德川幕府时代有根本的不同,一开始就带有明显的资产阶级性质。因此施政之初就表露出“破旧有之陋习”、“求知识于世界”的开放姿态。跟着就派出庞大的政府代表团周游欧美诸国,酝酿全方向西方学习的国策,制定发展本国资本主义经济的总体规划。改变原有的落后的封闭性封建经济体制为先进的资本主义经济体制,任务显然并不轻松。综观明治政府实施其总体规划几十年,其过程具有两个明显的特点:一是全局性,二是长期性。所谓全局性,是指明治政府在优先发展海运业方针下,对日本的邮船会社实行鼓励扶助政策,目标并不限于日邮本身,而是为了改变外商垄断日本贸易的局面,实施“振兴工业、提倡出口”,以“贸易立国”的国策。发展海运业不过是其“殖产兴业”总体战略的一环。航运业、贸易、金融、工业、农业以及文化教育等都各有位置。所谓长期性,是说任何一项政府政策举措,虽有实施过程的阶段性,但最终都须服从明治政府制定的把日本发展成为世界一流的资本主义经济大国的长远目标。尽管规划在贯彻之中也遭逢某些顿挫与困难,但社会各阶层特别是维新政府内部对符合时代潮流的国策基本达

成共识，全国上下大致保持统一的认识。显然，先于经济体制改革而完成的政治体制改革，对国家干预政策具有决定性意义。明治维新政府制定的总体战略不仅使企业发展有明确的方向，而且能为其提供有力的政治保证。

在中国就完全不是这回事了。第二次鸦片战争后，清政府面临前所未有的存亡危机。洋枪、洋炮、轮船等西方利器震撼了九州大地，于是清政府统治阶层出现了顽固派与洋务派的分野。在向西方学习的问题上，前者认为西方利器不过是“奇技淫巧”、“变怪神奇”，因而“不能学”、“不必学”。后者则认为“天下耻莫耻于不如人”，甚至举日本为例，主张向西方学习。二者确有不同。迫于存亡危机形势，洋务派得以创办枪炮局、制造局，筹办招商局等。尽管如此，但“祖制不能更易”，根深蒂固的封建文化意识与社会宗法、政治制度不容许对封建国体进行变革。洋务派内部虽不乏改变政体的激进言论，但洋务运动的实质可以如是概括：“西学除船械一切必须效法西洋外，其余人心、风俗、察吏、安民，仍当循我规模，加以实意。”（丁日昌语）这与后来的“中体西用说”实质上是一脉相承的。可见顽固派、洋务派并没有本质区别，清政府及其封建政治体制并无丝毫变化。因此它不可能像日本明治政府那样制定具有全局性的长远发展经济的总体战略规划，只能局部地做器物层次的改革，在封建国体上嫁接某些西方器物。封闭性的政治体制与新式生产力之间的矛盾，必然招致社会思想舆论的混乱与政治上的严重阻力。出于筹措饷需以“富国强兵”而筹办的招商局，在洋务派的羽翼下踟蹰爬行了几十年，终难以取得多大发展。它与日邮适成鲜明对比。

一般来说，任何一个近代国家内的企业都要承受不同程度的国家干预，包括直接的干预与间接的干预。纯粹的“自由企业”是不存在的。但国家干预政策的制定要受到各国经济基础及社会历史背景的制约，特别是要体现国家政治体制的要求。政权的性质起着决定性的作用，不同的政治体制通过各国的干预政策导致不同的经济发展，我以为这是本书论证的精髓所在。这项论证本身不只是学术上的问题，对我国现行经济发展也不无历史借鉴的意义。中央多次提出政治民主化、政府机能转换、政企分开等问题，我体会其精神实质就在于社会主义政治体制一定要适应社会主义经

济的发展，而不能变为阻力。当然，历史经验也表明，政治体制改革并非轻而易举之事，它需要气魄与毅力，尤其需要卓识与远见。

当然，中日比较研究是一个有待继续深入讨论的重要问题。一百多年来，国内各界对此问题的研究和议论，大都在于探讨中日两国对照发展中的历史经验，而今天这项课题的研究必将赋予其新的现实意义。这是因为值此国家经济建设高潮之际，国家的干预、政策的厘定在实现现代化中所具有的作用，国家干预方式同政府机构本身特点之间的关系，政府机构的改革和职能转换等，都可从中日比较研究中获得历史借鉴。

对朱荫贵先生来说，这项研究是一个开端，一个很好的开端。作为科研成果，应被视为对本学科的一个贡献。依他的积累及研究功力，盼能继续做出贡献。是为序。

1994 年春节

序 二

日本东京大学东洋文化研究所教授 滨下武志

朱荫贵先生是近年来活跃在中国近代经济史研究第一线的年轻学者。在近代中国经济史的研究方面，已有一批研究成果问世。其中，关于近代中国交通运输方面的研究很引人注目，尤其是在中国轮船招商局史的研究方面，可以说已站在了研究的最前列。

一贯重视从历史的角度对政府、国家在经济发展中扮演的角色和作用给予再评价，是朱先生研究的特点。在这个课题的研究中，他重视从以下方面进行探讨。第一，对过去政府和国家在经济活动所起的阻碍作用进行研究和评价，同时，提出新的问题和看法。第二，在此基础上，他从更加重要的方面，即政府对经济活动进行干预的积极性这一面进行了历史的阐明。而这一点，除了对正在进行的中国经济体制改革、经济开放政策下的经济发展阐明了历史根据之外，还向人们提示了极为重要的一点，即经济史研究和现实经济的研究是紧密地结合在一起的。

在已有了相当研究积累的基础上，得到日本国际交流基金的项目资助，朱荫贵先生作为东京大学东洋文化研究所的客座研究员，在东京度过了充实的一年研究生活。朱先生此次来日，与过去访日的学者相比面临着两个不同的任务。其一，过去选派学者长期访日，一般都是以掌握日语的程度作为选拔的前提。此次却不是这样，而是从专业领域中挑选优秀的研究者，让其承担到日本进行研究和学术交流的任务。其二，在日本的研究，应当以推进中日比较研究、中日共同研究，促进中日双方专业领域里的学术交流为目标。对于这两大任务，朱先生都取得了十分

丰硕的成果。无论是在比较研究上还是在学术交流上，他都给日本学者留下了深刻的印象。从研究成果看，本书的前身即朱先生博士学位论文的完成就是一个例证。从研究交流看，朱先生与以东京大学为主的许多大学及研究所都进行了深入的交流。不用说，朱先生的日语水平也得到了很大的提高。我本人作为共同研究者中的一人，在此要对朱先生取得的丰硕成果表示深深的敬意。

朱先生在日本集中全力于研究工作的精神，同样给日本学者留下了深刻的印象。从收集资料的场所来看，除了东京大学东洋文化研究所以外，东京大学经济学部和文学部图书馆、国立国会图书馆、东洋文库、神户大学经济学部、神户市立图书馆、京都大学人文科学研究所图书馆、横滨开港资料馆、东京日本经营史研究所、亚洲经济研究所等，都留下了他的足迹。他广泛查阅收集了有关日本航运史、公司史的资料和出版物，种种的努力，终于形成研究成果而汇集于本书之中。

朱先生在学术上的创见，首先是注意到迄今为止日本学术界也尚未认真探讨过的明治政府对经济活动所制定采用的带有强烈干预色彩和独具日本特点的“命令书”，并对之进行了历史的评价。在分析和评价中，朱先生从政府积极干预经济的角色出发，在与中国洋务政策进行对比的同时，阐明和论证了经济发展过程中国家政权的干预措施和经济政策的重要性。其次，朱先生通过对三菱·日本邮船会社形成和发展过程的探讨，剖析比较了中日航运会社的经营、组织、人才培养等具体领域，并进一步涉及海运技术方面的中日对比，显示了极广阔的研究视野。再次，重视统计，强调通过统计数字对中日经济活动进行比较的重要性。虽然说统计数字对经济史研究的重要性尽人皆知，但在进行中日经济史的比较研究时，寻找可信可比的统计数字并非易事，朱先生制作和使用了大量的统计表，从数据方面对中日航运史的发展状况进行了可信度很高的比较研究。这一点，同样是本书的重要贡献之一。

以上所举，不过是本书中凝结着朱先生研究热情和独创论点的若干成果。我确信，朱先生的研究成果，不仅对日本学术界，而且对国际学术界也是一个大的贡献。同时，我也要为自己得到的很多启发而在此向朱先生表示感谢。

我想，朱荫贵先生在中日经济史比较研究中奠定的这一步具有极大的历史意义。今后，中日两国的学者应当协作奋进，为取得更大更多的研究成果而继续努力。

1994 年 3 月于东京

第一章 绪论

第一节 国家干预经济与近代化^①的两种类型

所谓国家干预经济，一般说来，是指在特定的时间和空间范围内，利用国家权力，对一国经济的发展速度和趋向，施以直接或间接的控制及影响。其表现方式有多种类型，如可以通过制定不同的政策、方针、措施，对经济中不同成分的发展方向、速度和规模等进行调节；也可以通过价格、税收和优惠政策的提供与否等方式，对某些经济部门或领域加以鼓励或限制。国家的干预可以采取经济的手段，在市场的范围内进行，也可以采取行政的手段，如制定颁布经济法规以行政命令的方式推行。在特定的时期，为达到某种特定的目标，还可以动员国家的力量，采取特殊的方式从资金、原料等经济方面的措施直至外交、军事等政治方面的措施实行协调、配合，以达到预定的目的。

国家干预经济的方式、角度和层次，因时代、环境的不同可能有所差异，但毫无例外，在人类历史发展，国家出现以后，这种干预就以不同的形态和程度存在于不同类型的国家，发挥着不同的作用，其所造成的后果自然也就不同。但是，近代人类历史上，在从农业文明向工业文明的转化，特别是后发国家^②从封建主义生产方式向资本主义生产方式的转化进

① “近代化”，一般也称早期现代化，是指工业革命导致的以工业化为中心的涉及经济基础和上层建筑等一系列变革的系统过程。国内习惯将1949年以前的这一变革时期称为“近代”。

② 后发国家，即我国习惯称的后进国家，一般指19世纪以后在外力刺激下学习西方资本主义，追赶西方先进潮流的国家。日本学者一般用“后发”这个词，主要指时间上起得晚，后来也许发展很快，比“后进”这个词含义准确一些，故本书采用这种说法。

程中，国家干预经济对国家近代化的方向和成败常常产生极大的影响，有时甚至起着决定性的作用。在这段历史时期内，人类迈向近代化的进程虽然因为各国历史、地理、文化传统等条件不同而有种种差异，但大体上都遵循两条不同的发展道路。一条是在本土自然发展起来的类型，可称为自发性的近代化。其特点是经由社会内部的不断演进，新的经济因素不断积累和发展，由量变到质变，经过封建的个体生产方式发展到资本主义手工工场，再向机器大工业过渡。这种类型是一种主要受社会内部发展规律制约的自然演变的类型。无论国家政权在其中扮演了什么样的角色，从总体上来看，机器大工业生产的结果都不是事先利用国家权力进行的有意识的组织和安排。不管是统治阶级还是社会其他阶层，事先都说不上有一个建立工业化社会的明确目标。追求财富，增强竞争力和本国国力，是他们迈向工业化社会的主要动力。西方经过自由资本主义阶段发展起来的国家大体属于这种类型。其中，最早实现工业化的英国尤具代表性。

另一条发展道路，一般说来主要是指外力的冲击和压迫打断和扭曲了一些国家自身原来的发展轨迹，为摆脱危机和谋求生存，它们自愿或不得不仿效先进的资本主义国家，引进和移植资本主义生产方式，从而走上近代化道路。这类国家的一个共同的特点，是自身社会经济发展尚不具备或不具备发动工业化的条件，因而国家政权在其中发挥何种作用，必然占有举足轻重的地位，在很大程度上决定其以工业化为中心的近代化的发展方向和成败。这种类型的国家，不管其是否意识到，国家政权实际上是被历史赋予了导演和组织近代化的重任。是否能利用国家权力这根杠杆有效地干预经济，去开辟和创造出有利于近代化发展的社会环境，逐步建立起适宜新生产方式成长的社会经济体制；采取的政策和措施，是否有利于改变传统的封建经济结构，使社会上的资金、资源、人力和物力能够重新组合配置，向有利于资本主义工业化的发展方向转化，是否能用有力的手段排除历史上形成的各种障碍，扶持、保护和推动新生产方式的成长壮大；也就是说，是否能“利用国家权力，也就是利用集中的有组织的社会暴力，来大力促进从封建生产方式向资本主义生产方式的转变过程，缩短过渡时间”，^①是这种类型的国家

^① 《马克思恩格斯全集》第23卷，人民出版社，1972，第819页。

资本主义近代化能否成功的最重要的前提条件。如果说，在第一种类型的自由资本主义国家中，调整经济结构，引导和推动经济发展的主要力量，是价值规律等一系列经济规律这些“看不见的手”的话，那么，第二种类型的“后发”国家，在特定的时代背景和历史阶段中，能否利用和如何利用国家政权这只“看得见的手”来干预经济，制定并实施一系列有力的促进资本主义近代化的政策和措施来推动近代化的进程，则是这类国家能否顺利实现生产方式的转变，成为资本主义近代化国家的决定性因素。

19世纪中叶兴起的中日两国近代化的实践过程，在这方面给我们提供了一个相当典型的例证。

第二节 同时起步的中日近代化及其不同后果

19世纪以后，以英国为首的资本主义国家以廉价商品和近代军事实力，即“炮舰加商品”为武器，不断侵略世界各地，争夺殖民地和市场。在资本主义的暴力扩张下，一些后发国家为图生存，也不得不在不同程度上采取资本主义生产方式，向近代化过渡，向资本主义过渡，这已成为当时世界的总体趋势和无法抗拒的潮流。

19世纪中叶，西方列强用武力先后打开了中国和日本的大门，中日两国被西方列强强行纳入了资本主义的世界市场和以此为标志的世界资本主义体系。在这个西方资本主义列强“按照自己的面貌为自己创造出一个世界”的时期，中日两国都面临着沦为西方列强殖民地的生存危机，“如果它们不想灭亡的话”，只有向西方学习，“采用资产阶级的生产方式”。^①此时的中日两国在内忧外患的状况下，同时承受着要求“改变面貌”的压力。这种压力实际上来自国内和国外两方面，西方列强迫使中日两国改变面貌，是要中日两国适应资本主义势力扩张的要求，目的是便于它们掠夺和剥削。来自中日两国内部的要求改变面貌的压力，首先却是为了避免自身灭亡的命运。这是内涵完全不同的两种指向。

^① 《马克思恩格斯选集》第1卷，人民出版社，1972，第255页。

此后,在这内外双重“改变面貌”压力的交互作用下,中日两国分别兴起了以“求强”、“求富”为中心的洋务运动^①和以“殖产兴业”、“富国强兵”为中心的明治维新运动。^②这两个目标大致相同的自救自强运动遂成为两个国家走上近代化道路的标志。

这时候,中日两国在历史背景、起步条件和发展进程中有许多相似之处,至少可举出以下几方面。

(1) 两国在 19 世纪中叶被列强打开大门以前,都长期处于相对封闭的状态,对外贸易很不发达,农业人口占极大的比重。1887 年时中国的农村人口约占全部人口的 80%,1872 年时日本农业人口占全部从业人口的 72%。^③两国人口相对于可耕地面积来说都处于高度密集状态,都有不利的人地比例关系。1887 年时,中国的人均耕地面积不过 0.17 公顷,日本为 0.12 公顷。^④以农户计算,1888 年时,日本耕种不满 0.79 公顷土地的农户占全部农户的 55%,耕种 0.79~1.48 公顷土地的农户占 30%,二者合计占全部农户的 85%。^⑤以家庭为单位的农业小生产方式在两国都占据着统治地位。作为后发的封建农业国家,两国都不可避免地存在人均收入水平低下和资本短缺的状况。

(2) 中国和日本都是在和西方列强签订了一系列不平等条约后开始自己的近代化的。在起步阶段和以后的几十年中,两国一直受着不平等条约的束缚。通过 19 世纪 40 年代和 60 年代的两次鸦片战争,英、美、俄、法等资本主义列强强迫清政府签订了涉及片面最惠国的不平等条约

① “洋务运动”当时人称为“同光新政”,台湾学者一般称为“自强运动”,国内学者一向称为“洋务运动”,近来有人提出异议。由于其所指均是以兴办洋务企业为中心的一系列活动,为方便计,本书依然采用此种提法。

② “明治维新”有广狭两义,狭义的明治维新特指以 1868 年为中心的历史事件,广义的明治维新则指一系列事件所构成的历史过程。本书采万峰《日本近代史》的说法,将明治维新的上限定在 1868 年,下限定在 1911 年(不平等条约完全废除)。

③ 安藤良雄编《近代日本经济史要览》,东京大学出版会,1990,第 6 页,表 3。

④ 根据吴承明《中国近代农业生产力的考察》(《中国经济史研究》1989 年 2 期)和《主要资本主义国家经济统计集》(世界知识出版社,1962)第 372、379 页人口与耕地面积数字计算。

⑤ 安藤良雄编《近代日本经济史要览》,第 15 页,表 1,原表单位是“町”。为便于比较,按樊亢、宋则行主编《外国经济史》第 3 册后附表每町合 0.99 公顷折算,以户数统计的数字中国无。

26个。^①日本1853年被美国培里舰队首先敲开大门，从此年到1868年明治政府成立的15年中，英、美、俄、法等列强迫使日本签订了不同种类的片面最惠国不平等条约25个。^②西方列强通过订立一系列不平等条约及其附属约款和协定等，从中日两国攫取了大批特权。在主要的条款如治外法权、关税不能自主、开辟“租界”、开放通商城市等方面，两国都是相同的。这些不平等条约的订立，标志着这两国过去闭关锁国时代的结束，意味着中日两国此后将无法按照原有的发展轨迹继续前进，不得不在“数千年来未有之变局”的情况下运行。

(3) 19世纪60年代初期到90年代中期，即洋务运动和明治维新主要进行的这段时间，两国都具有发展经济不可缺少的30多年相对和平。虽然80年代中期中国爆发过中法战争，日本有过侵略台湾和镇压本国叛乱的西南之役，但都是时间不长，规模不大，不影响全国的局部战争。在这个时期，西方列强正处于自由资本主义向垄断资本主义的过渡阶段，对外仍以商品输出为主，中日两国政府仍然掌握着选择和发展的主动权。

(4) 中日两国在被列强敲开大门的时候，自身社会经济的发展水平都不具备或不完全具备发动工业化的条件。洋务运动和明治维新引进兴办的一系列企业，都不是这两个国家在自身经济发展到一定水平后的自然产物，而是在内忧外患的危机中，首先作为自救自强的措施，由这两国政府通过自上而下的方式引进和推行的。在这段时期的历史舞台上，清政府和日本明治政府都扮演了组织者和导演的角色。

此后，在上述外在环境和内在社会条件上有许多相同之中日近代化，经过30多年时间的发展，到19世纪末期其结果已见分晓。日本通过这段时期，资本主义生产方式逐步取代了封建生产方式，生产力获得迅速的发展，不仅摆脱了沦为列强殖民地的危机，而且在1895年的甲午战争中一举打败了同时起步的中国，迫使中国签订了割地赔款的《马关条约》。日本以一个新兴资本主义强国的姿态加入了西方资本主义列强的行列，并进而成为侵略和掠夺别国的国家。相反，中国不仅未能摆脱亡国灭种的深

① 参见王铁崖编《中外旧约章汇编》第1册，三联书店，1957，第1~2页“目录”。

② 参见伊文成、马家骏主编《明治维新史》，辽宁教育出版社，1986，第685~698页“附录”。

重危机,在过去一败再败于西方列强的基础上,又败于小小的几乎同时起步的日本,割地赔款,而且因《马关条约》的签订,西方列强随后掀起了划分势力范围、争夺中国权益的狂潮,从而使中国陷入更深重的危机之中。

中日两国同为后发国家,在向西方学习,开始资本主义近代化的进程中,兴起时的国内经济基础、国际环境、时间、范围等条件大致相同,结局却如此差异,其中的原因长期以来曾引起国内外学术界的注意,出现了不少论著和专文,^①从各种角度进行了探讨。

这些著述归纳起来,大体可分两类。一类主要从这两个国家的内部着眼,如在政治上认为推动明治维新的日本明治政权进行了较为成功的改革,推翻了封建的幕藩体制,建立了资产阶级性质的政权,为产业革命的进行奠定了基础;中国的洋务运动则没有这样的改革,直到1898年才出现资产阶级改良派发动的戊戌变法运动,且很快以失败而告终。或是从经济方面强调中国的地主制经济结构和日本的封建领主制结构不同,研究统一的国内市场的形成和没有形成的差别。有的学者从人民群众是创造历史的动力着眼,认为日本的自由民权运动迫使明治政府顺应历史潮流的发展,中国的太平天国农民革命却在中外反动派的镇压下遭到了失败,从而缺少人民群众的推动力量。还有的从两国对待西方文化的态度、科举制的有无、是否重视教育和人才培养以及日本武士阶层的作用等角度进行了探讨。另一类主要从这两国当时所处的外部条件着眼进行研究,认为从19世

① 相关著作有〔日〕依田憇家《中日近代化比较研究》,孙志民、翟新译,上海三联书店,1988;马家骏、汤重南:《日中近代化的比较》,六兴出版社,1988;芝原拓自、藤田敬一:《明治维新和洋务运动》,幼方直吉、远山茂树、田中正俊编《历史面貌再构成的课题》,御茶水书房,1966;〔美〕吉尔伯特·罗兹曼主编《中国的现代化》,国家社会科学基金“比较现代化”课题组译,江苏人民出版社,2010;〔美〕布莱克等《日本和俄国的现代化》,周师铭等译,商务印书馆,1984;等等。相关论文有黄逸峰、姜铎《中国洋务运动与日本明治维新在经济发展上的比较》,《历史研究》1963年第1期;丁日初、杜恂诚:《十九世纪中日资本主义现代化成败原因浅析》,《历史研究》1983年第1期;姜铎:《中国洋务运动和日本明治维新的比较》,《中国经济史论集》,人民出版社,1987;徐泰来:《日本明治维新与中国洋务运动》,《湘潭大学学报》1981年第3期;井上清:《中国的洋务运动与日本的明治维新》,《近代史研究》1985年第1期;罗荣渠:《中国早期现代化的延误——一项比较现代化研究》,《近代史研究》1991年第1期;王玉茹:《二元结构和经济增长——十九世纪八十年代至二十世纪三十年代日本和中国近代化过程的比较研究》,早稻田大学社会科学研究所《社会科学研究》第106号,1991。另有一批从某些具体领域如教育、文化或行业如棉纺织业等进行比较研究的论文。

纪中叶开始，西方列强在亚洲争夺的重点是中国而不是日本，因而两国承受的外部政治、军事、外交、经济的压力和干涉不同，日本可以利用列强的矛盾，在隙缝中求得发展。日本虽然也签订了不平等条约，但和中国相比较，遭受的损失和侵略要小得多，日本是在中国和印度等国家承担了西方列强主要的侵略力量下才得以发展起来的。

近年来，研究领域更加扩大，甚至扩大到从儒家文化圈的伦理秩序等入手进行研究，被比较的国家也扩大到韩国、俄国和印度等国。^①

第三节 从国家干预经济的角度观察 中日两国近代化的不同点

无疑，以上所举前人的这些研究成果都是相当重要和有价值的，他们从不同的领域和层次进行了研究，拓宽了后来者的眼界，奠定了把这一问题引向深入的基础。研读之余，笔者深感获益良多，但同时认为还可以从国家干预经济的角度进行探讨。从这个角度入手，似乎更易于把握和触摸到问题的实质。实际上，检阅过去研究者的研究成果，在其所探讨的内容中，从国家干预经济的角度观察，经济结构、政权改革状况的不同，历史传统的差异，可以看成决定中日两国采取不同干预政策的前提和基础；国内市场是否形成，是否重视教育和人才，洋务运动和明治维新的不同发展状况和成败，可以看成中日两国采取不同干预政策措施的实施过程和后果。而是否能巧妙地利用列强之间的矛盾，同样是中日两国采取不同政策的组成部分。何况据有的学者研究，列强对中日采取不同的政策主要是在甲午战争日本打败中国以后。^②

① 如〔韩〕金日坤《儒教文化圈的伦理秩序与经济——儒教文化与现代化》，邢东田等译，人民出版社，1991；范铁城：《东方的复兴——中印经济近代化对比观照》，湖南出版社，1991。除此之外，1989年秋季中国社会科学院在北京还专门召开过以“中印传统与现代化”为题的中印学者专题讨论会等。

② 参见米庆余《明治维新——日本资本主义的起步和形成》，求实出版社，1988；王承仁、柏峰：《论洋务运动失败、明治维新成功与西方列强的关系》，《广东社会科学》1989年第4期。

从国家干预经济的角度进行考察还可以发现，在前述讨论的种种导致中日近代化不同后果的原因之外，还有几个不容忽视的问题。

一 两国政府的主体不同

承担组织、导演洋务运动和明治维新的清政府与日本明治政府本身，存在很大的不同。1868年明治政府成立之前，日本有名义上的最高统治者天皇，但实权掌握在幕府首领征夷大将军手中。幕府之下全国有260多个藩，各藩的直接统治者大名虽在不同程度上受大将军控制，负担幕府规定的各种政治、经济和军事的义务，但在自己的领地上拥有财政、军事、司法和行政等几乎一切权力。大将军和大名手下分别豢养着大批武士，这些名为武士的世袭职业军人分别听命于将军和大名。在日本社会中，实行严格的等级身份制度。居民被划分为士（武士）、农（农民）、工（手工业者）、商（商人）四个等级。此外，还有被称为“秽多”、“非人”的所谓贱民，他们与四民之间存在严格的界限。由将军到贱民，构成日本封建社会世代相传不能改变的等级身份制度。显然，在幕藩体制下，日本实际上处于一种封建的割据状态。1868年，一批下级武士发动政变推翻了幕府统治，重新拥立天皇为国家元首，由此开始了著名的明治维新。

新政府通过“奉还版籍”、“废藩置县”，实行土地制度、兵制和地税制度改革等一系列措施，打破了过去存在的封建割据状态，形成了中央集权的统一国家。废除等级身份制度、取消从业限制和行会组织等一系列措施，为资本主义的顺利发展奠定了基础。1873年，赴欧美考察学习西方列强发展经验的岩仓使节团出访归来后，经过一场有关国策的辩论，政府内部主张先治理国内、发展产业、增强国力，后再向外扩张的“内治优先论”者（主要为岩仓使节团成员）控制了政府的实权，形成了以内务卿大久保利通为首、大隈重信和伊藤博文为左膀右臂的有力领导核心。这个领导核心在全国范围内开始制定、颁布和实施一系列向西方学习的法律规章，利用国家的权力，自上而下地强力推行资本主义近代化运动。尽管中日学术界至今对日本1868年开始的明治维新运动的性质有不同评价，但无论持何种观点，学者都很难否定一点，即这次运动实际上代表日本反封建

割据、反封建等级制和要求向西方学习、发展资本主义势力的政治力量的胜利。这个胜利为日本资本主义的顺利发展奠定了坚实的基础。

相反，中国的洋务运动却始终未能形成一个全国性的从中央到地方的自上而下的强力运动。既没有像日本那样学习西方、走西方式的国家发展道路、兴办新式企业、推进一系列改革作为“国策”来实行，也没有像他们那样围绕这个目的的实现，制定和颁行实施一系列法律法规和制度。这种状况，首先是由当时中国统治阶级的状况决定的。当时的清政府，是原处东北一隅的满族地方势力入关后建立的以满族为中心的政权。长期以来，为防范人数众多的汉族力量的反叛，清政府实行了一系列特有的以满族为中心的控制政权的措施。太平天国农民起义以前，地方总督巡抚一级的大员中极少有汉人。但是在镇压太平天国农民起义的过程中，崛起了一批新兴的汉族地方督抚势力，这批新兴的汉族地方督抚势力，又成为以后兴办洋务企业的主角。

这种因汉族地方督抚势力崛起而导致的中央向地方分权的状况，对以后洋务运动的兴办和一系列领域都产生了不可忽视的影响。譬如，防止出现内轻外重和尾大不掉，追求“强干弱枝”的几千年历史传统的影响和对汉族势力崛起的戒备及防范心理，加上其他种种原因，使兴办洋务始终无法形成统一的从中央向地方推广普及的有力运动。清政府的最高统治者慈禧虽迫于形势的压力和稳固统治的需要而不得不同意兴办一些洋务企业，但又利用传统的政治平衡术在朝廷中任用了一批顽固派对洋务派形成掣肘，再加上社会上顽固的封建传统势力的强大阻碍作用，中国兴办的洋务企业不能不具有以下一些特点。①洋务新政中兴办的近代厂矿企业都是地方性的，其兴办和兴衰往往与某一个地方督抚大员的名字和命运紧紧相连。如曾国藩与江南制造局、左宗棠与马尾船政局、李鸿章与轮船招商局等，最典型的莫过于张之洞创办钢铁厂，因其调动而使工厂随之迁移兴办的事例。这种状况，必然造成洋务企业之间缺乏应有的协调和联系而各自为政。②对于重大的建设措施，督抚无权决定，常常使之在迁延争议之中无法进行。③洋务企业的兴办常常与地方利益而不是国家利益相联系，这必然使洋务企业的兴办对于增大地方督抚的权力和地位具有潜在价值，从而使洋务企业在兴办中产生种种的利害和矛盾冲突。不但顽固派和洋务派

之间，就是洋务派内部也是矛盾重重。不但中央的恭亲王奕訢和地方的曾国藩、左宗棠、李鸿章之间有矛盾，曾、左、李之间有矛盾，先起的李鸿章和后起的张之洞之间有矛盾正是这种状况的写照。加上兴办洋务缺乏先期的启蒙和后期的国民教育等社会的改革配套措施，洋务运动的兴办始终形成不了统一坚强的领导核心和全盘统筹的局面，与日本的明治维新相比较，中国的洋务运动实际上是一个处于地方割据和权力分散状态下的松散活动。

二 洋务运动和明治维新的目的不同

日本明治政府在推翻幕府夺取政权时宣布的《五条誓文》中，明确表示要“破旧有之陋习”，“求知识于世界”，^① 表明了要消除过去学习西方的障碍，走资本主义道路的愿望。为此，1871年12月，刚刚安定国内的日本新政权即决定向外派遣大型的欧美使节团，为日本具体地学习西方求取经验。由日本政府首脑和实权派组成的岩仓欧美使节团，其欧美之行不惜花费100万日元，占明治政府1872年财政收入的2%以上。^② 可见日本政府当时学习西方的决心之大。

使节团出访的目的，除试图修改幕末以来对外缔结的不平等条约外，还在于考察、研究“欧美诸州开化最盛之国体，诸种法律、规则等实务”，以及“可在我国采用、设施之方法”，内含文物制度、法律、财会、产业、经济、政治、教育乃至社会福利、婴幼儿设施等。此外，还要研究各国陆海军的法律、待遇和指挥方法以及海关、军械、城堡防卫等，“一切凡是可予我国有益之事，概当研究熟览”。^③

从以后的实践来看，谈判修改条约成果甚微，在考察学习西方各种制度，以备回国施行方面却成果丰硕。

岩仓使节团的出访是日本近代历史上一件空前的大事。

① 大久保利谦编《近代史史料》，吉川弘文馆，1969，第51页。

② 参见汤重南《岩仓使团出使欧美》，《世界历史》1985年第8期。

③ 上引均见《派遣欧美使节事由书》，大久保利谦：《岩仓使节之研究》，宗高书房，1976，第160~162页。

其一，岩仓使节团以右大臣岩仓具视为正使，以内阁顾问兼参议木户孝允、参议兼大藏卿大久保利通、参议兼工部大辅伊藤博文、外务少辅山口尚芳为副使，下属成员包括大藏、工部、外务、文部、司法和宫内省的新政府骨干成员共51人。其中包括被誉为“维新三杰”中的二杰木户孝允和大久保利通，相当于“日本行政部门的全体出动”。^①

1871年12月，代表团离开横滨前往美国，半年以后转向欧洲，中经英国、法国、比利时、荷兰、德国、俄国、丹麦、瑞典、意大利、奥地利、瑞士等12个国家，历时一年零九个月，到1873年9月，才分批全部回国。代表团成员地位之重要，代表团人数之庞大，出访的国家数量之多和时间之长，都是空前的。

其二，在代表团出访之前，由于过去长期闭关锁国和资本主义生产关系微弱，明治新政府的成员对于如何学习西方，从何着手心中并不是很有数，用大久保利通的话来说，他们“过去仅仅考虑了打倒幕府建立天皇政权，这个事业现在已经完成，以后应该怎么办就感到很困惑了”。^②伊藤博文也说：“为使我帝国进入开明各国之社会……内政应如何改革，应有何种法律，政务应施何种方略，外交应以何为准则，以及应如何交际……都是需要咨询研究的。”^③

在历时一年多的考察中，使节团成员亲身生活在西方各国资本主义生产方式产生的近代文明和完全不同的社会环境中，受到强烈的刺激，对西方的近代文明有了极为深刻的印象。正像与代表团同行到法国留学，后来成为日本杰出的民主主义者的中江兆民在回忆当时的情景时所说，“目睹彼邦集数百年来收获蓄积之文明成果，灿烂夺目，始惊、次醉、终狂”。^④代表团副使大久保利通在目睹欧美文明和日本的差距时，痛感日本文明开化太晚，以至于发出“亲到西洋一看，深感我等确实不适应如此进步之世界”的感叹，^⑤因而更加周密细致地考察和研究西方国家达致富强的原因

① 上引均见《派遣欧美使节事由书》，大久保利谦：《岩仓使节之研究》，第120页。

② 转引自土屋乔雄《日本资本主义史上的指导者们》，岩波书店，1940，第25页。

③ 《派遣欧美使节事由书》，大久保利谦：《岩仓使节之研究》，第188页。

④ 转引自汤重南《岩仓使团出使欧美》，《世界历史》1985年第8期。

⑤ 土屋乔雄：《日本资本主义史上的指导者们》，第25页。

和手段。

通过对这些国家的调查了解，他们认识到发达的近代工业、繁荣的国际贸易、欧美式的学校教育和工商业的协调发展、彼此促进，是西方国家富强的根本原因。其中，以煤、铁为基础的工业生产乃是各国“雄飞的物质基础”。尤其在对英国这个“世界工厂”进行的4个月考察中，他们所到之处，“但无有地上所产之一物，唯是煤炭与铁而已，制造品也皆自他国输入，又输出他国者。其制作所之盛，比前所传闻更多，每到一地，黑烟冲天，无不设有大小制作所，由此足以知晓英国富强之所以也”。^①

大久保利通回国后，就向政府提出了以英国为榜样的《有关殖产兴业的建议书》，建议书中说：“大凡国家之强弱，系于人民之贫富，人民之贫富，系于物产之多寡，而物产之多寡，又起因于是否勉励人民之工业，但追根溯源，又无不依赖政府官员诱导奖励之力。”^②他认为当前政府的官员特别要注意发挥提携诱导之力，着手“奖励工业，增殖物产，强固富强之根基”。担当政府领导责任的人要“深察熟虑”“从工业物产之利到水陆运输之便”的一切事情，要根据日本的“风土习俗和人民的性情知识”制定方法，“以为今日行政上之根本”。^③他要求政府确定发展的谋略：“测量我国天然之利，可增殖之物产有几许，可劝奖之工业以何为主”等，以便“劝业殖产，使一夫不怠其业，一民不忧其所”，如此实行，人民必将“殷富充足”，而“国家也必然随之富强”，果然如此，则达到“与各个强国并驾齐驱”的目标“亦不难矣”。^④他还建议以英国为榜样，认为“其君臣一致，以其国家天然之利为基，扩大财用，以致巩固国家根基之伟业，值此大有可为之际，是我国当为规范者”。^⑤

于此可以看出，岩仓使节团的出访不仅使日本找到了发展资本主义生

① 日本史籍协会编《大久保利通文书》第4册，东京大学出版会，1983，第468页。

② 大久保利通：《关于殖产兴业的建议书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第5册，东京大学出版会，1983，第561~565页。

③ 大久保利通：《关于殖产兴业的建议书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第5册，第561~566页。

④ 大久保利通：《关于殖产兴业的建议书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第5册，第561~566页。

⑤ 大久保利通：《关于殖产兴业的建议书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第5册，第561~566页。

产的“模特儿”，认识到了政府奖励诱导的重要作用，为以后利用国家权力，充分发挥国家干预经济的职能，促进和推动资本主义近代企业的产生和发展奠定了根本的基础，而且树立了“与各个强国并驾齐驱”，最终成为世界强国的发展目标。

岩仓使节团的出访，还使日本在政治体制上找到了追求的方向，即德国的立宪君主专制政体。在政治与风俗方面，他们认为“可取法者以德国为第一”。德国“铁血宰相”俾斯麦所说的“方今世界各国，虽以亲睦礼仪相交，但皆是表面名义，于其阴私之处，则是强弱相凌，大小相欺”，以及德国参谋总长毛奇所说的“法律、正义、自由之理，不足以保护国内，也不足以保护境外，非有兵力不可。万国公法，也是系于国力强弱。局外中立而唯守公法者，乃是小国之事，至于大国则无不以其国力来实现其权力”，^①更是给他们留下了深刻印象，奠定了以后日本积极发展国力，向外侵略扩张的认识基础。

很明显，明治政府的这些骨干成员通过出访进一步认清了当时世界发展处于“各国争雄”的国际环境中，在对各国的考察中又亲见亲历了资本主义生产方式致富强国的实际功效，效法欧美各国走资本主义发展道路也就成了其必然而主动的选择。此后，日本政府作为基本国策推行的“殖产兴业”、“富国强兵”、“文明开化”三大政策，不仅明确包含学习西方、走资本主义道路和向外侵略扩张的含义，也清楚地表明日本已放弃过去以中国为楷模，转向西方，进入“改变国体”的轨道之中。

与此相反，中国此时却不可能具有像日本那样的对欧美的认识，并进而走资本主义道路。明确表示学习西方，走资本主义道路，实际上等于承认自己落后不如人，意味着要从根本上对自身进行改造，意味着对过去几千年形成的体制、观念、价值系统等都要重新审视评定，而这一切在当时的中国特别是对于晚清政府来说，是根本不可想象的。

对于几千年以来一直保持的大一统帝国的发展格局，在这个基础上形成的灿烂华夏文明，长期延续下来的以华夷秩序为基础的朝贡贸易体制，以及

^① 上引均见〔日〕石塚裕道《日本资本主义成立史研究》，第87页，转引自米庆余《明治维新——日本资本主义的起步与形成》，第73页。

建立在这三者之上的“天朝上国”和“万方来朝”的至尊观念，两次鸦片战争列强炮火的力量这时还远远不足以将其摧毁。中国这时不可能像日本那样派出庞大的考察取经团，主动向西方学习“取经”，也不可能像日本那样准备从政治、经济、社会、文化、教育等各个方面移植西方的制度和进行改革，更不可能像日本那样把学习西方，从根本上改变自身走西方式道路作为基本国策来推行。清政府这时所认识到的、能允许和实行的，只限于引进生产技艺的“机、船、路、矿”等器物层次上的东西。从第一批开眼看世界的林则徐、魏源等人提出的“师夷长技以制夷”，到晚期洋务派代表性人物张之洞所说的“中学为体，西学为用”，不管是为“求强”兴办的军事工业还是为“求富”兴办的民用工业，都没有突破“器物”这个层次。“体用”之说，表面上反映了中国传统社会、经济、文化结构的坚固和此时对西方认识的不足，可是更深地看，实际上是过去高度发展成熟的农业文明，在自身活力尚未完全释放净尽时即被外力强行打断的惯性表现。这一点，是日本不能比的，也可以说是中国开创洋务事业和转轨变型难度远较日本为大的根本原因。

主观的状况和客观的条件决定了中国此时只达到这一认识水平，因此，失去主动选择转轨变型的机会也就成了历史的必然。洋务派的富国强兵、自强、求富等努力和措施，都成了为维护、修补和巩固清朝封建统治进行的活动，也就不足为奇了。20世纪八九十年代，尽管也有一些洋务派人士认识到仅仅停留在器物层次的变革上实际上不可能使中国真正强大，但在制度层次和更深一层的思想文化层次上的变革的真正试行，却是在甲午战争被日本打败后的1898年戊戌维新时期及其以后。

既然没有体制和道路上变革的要求，洋务事业兴办的着眼点便很自然地集中到“利”、“强”两点上。正如王韬所说：“呜呼，处今之世，两言足以蔽之，一曰利，一曰强。”^①求富的民用工业和求强的军用工业实际上便是适应这种情况开办的。针对当时洋人掳掠使利益大量外泄的状况，以及认识到无利而不强，举办军用工业和民用工业都需要大量经费支持的事实，洋务派在兴办洋务企业特别是民用企业时，其首要的着眼点和着手点都围绕“争

^① 王韬：《洋务上》卷2，中国史学会编《洋务运动》第1册，上海人民出版社，1961，第485页。

利”而展开，希望通过兴办企业与洋人争利，以达到保利权的目的。这在当时洋务派兴办洋务企业的议论中可说是屡见不鲜。李鸿章办轮船招商局“为收回利权起见”；办开平矿务局是“庶不为敌人所把持，亦可免利权之外泄”；办电报局为“杜外人觊觎之渐而保中国自主之权”；办上海机器织布局是为“渐塞漏卮”，“分其利权”。^① 张之洞办广州织布局，同样是为了“自扩其工商之利，以保利权”。^② 李鸿章、恭亲王等设立漠河矿务局，“重在防边，兼筹利国”，^③ 等等。在这里，需要注意的还有两点。一是这些近代企业的兴办，除为了“保利权”、“塞漏卮”、“利国”，和洋人争利权以保清朝统治外，没有更进一步的打算。二是要求不高，起点很低，设立机器织布局，只是“冀稍分洋商之利”；^④ 兴办轮船招商局，也只为“略分洋商之利”，^⑤ “庶使我内江外海之利，不致为洋人占尽”。^⑥

这种“稍分”、“略分”、“不致为洋人占尽”的考虑，一方面固然反映出当时洋人势力强大，顽固派掣肘，洋务派在内外环境交困下不敢做过高期待的心态；另一方面也反映出主持兴办洋务企业的洋务派从一开始就没有像日本那样制定一套殖产兴业的整体战略，没有确定通过兴办近代企业，使之在全国逐步推广，进而完全收回利权，进一步走西方式资本主义道路的长远目标。

这是中国洋务运动和日本明治维新运动的根本不同点，也是导致这两个运动结局迥异的根本原因。

三 两国政府干预的措施和手段不同

正因为推行洋务运动和明治维新的中日两国政府主体本身不同，两国政府兴办洋务运动和明治维新欲达到的目的不同，因而在这两个运动进行的过程中，两国政府的干预手段即经济政策和措施也必然会不同。

日本政府在明治维新的过程中，充分体现了利用国家权力干预经济，

① 《李文忠公全书·奏稿》卷36、卷40、卷45、卷43、卷77。

② 《张文襄公全集·奏议》卷26，第6~7页。

③ 孙毓棠编《中国近代工业史资料》第1辑下册，科学出版社，1957，第721页。

④ 《李文忠公全书·奏稿》卷43。

⑤ 《李文忠公全书·奏稿》卷25。

⑥ 《李文忠公全书·奏稿》卷20。

促使资本主义发展的职能。这与中国政府的作用形成了鲜明的对照。这种差异,集中体现在对发展民间资本主义采取什么样的态度和措施上。日本政府采取的一系列措施和干预手段,都围绕着扶持、倡导和鼓励民间资本主义发展而展开。例如,明治政府成立时,首先就在法律上废除了人身等级差别和择业的限制,颁布鼓励兴办工商业的法规,发行巨额俸禄公债,帮助和促使封建领主及武士等人向经营资本主义工商业转化,并提供各种特权和大量资金,扶持部分“政商”成长,使之在日本资本主义发展中起到带头的作用。同时,政府还设立专门的机构工部省(1870年)和内务省(1873年)掌管这方面工作。工部省和内务省的中心工作都在于“劝奖百工”,^①“劝奖”二字,集中体现了日本政府此时的政策的特征。

1873年,为改变资金困乏的局面,日本政府又对地税进行了改革,依靠农业改革为兴办和发展近代企业提供了稳定而有保证的资金来源。在社会风气未开、民间对兴办近代实业缺乏积极性时,明治政府还利用国家权力,通过财政拨款,由政府首先兴办一批“官营示范工厂”,这些官营示范工厂的“直接着眼处,不在获得利益,而在于依赖技术上的成功来移植欧美的产业”,^②目的是“示以实例,以诱导人民”。^③

另外,还设立“工业试验所”,举办“劝业博览会”,^④在民间介绍和推广新生产方法,以鼓励和激发民间投资办厂的热情。当民间达到一定的基础后,19世纪80年代初,日本政府又把官办的工厂(除部分军用工厂以外)以极低的价格出售给私人经营。通过这种措施,直接扶持和推动民间财团和骨干企业的兴起,为防止这些企业对政府产生过多的依赖性,又由农商务省代表政府向全国府县发布谕告,明确宣布在奖励工商方面,过去政府采取了种种方法加以诱导和扶持,或者亲自开办以做示范,或者明确指示实利之所在,现在当各项事业都逐渐开办起来,大家都知道努力进行的时候,当前的重点是“要使人民脱离依赖思想而增强和扩大其自勉

① 《工部省沿革报告》,日本大藏省编纂《明治前期财政经济史料集成》第17卷,第5页,转引自〔日〕守屋典郎《日本经济史》,周锡卿译,三联书店,1963,第62页。

② 高桥龟吉:《日本资本主义发达史》,日本评论社,1928,第79页。

③ 《劝农局处务条例》第33条,〔日〕守屋典郎:《日本经济史》,1963,第64页。

④ 到日俄战争前为止,一共举办过5次全国规模的劝业博览会,另有中央和地方办的各种博览会等不计在内,参见〔日〕守屋典郎《日本经济史》,第64页。

力”，政府将加强制定各种法律规章，“依赖法规公平不偏地作为管理上的重要手段”。^① 实际上是把干预手段从过去的以国家直接干预为主改为现在的以依靠制定法规、政策制度等间接干预为主。

此外，在与国家发展有重大关系的领域如海运业中，则实行国家扶持、民间经营的办法，以创立“命令书”^② 等特有的方式进行管理，达到在发挥国家干预，保证其按政府要求发展的前提下，又能保持企业的相对独立性，从而具有活力的目的。在资本积累、人才培养、国民教育等方面同样制定了相应的一系列配套措施，逐步积累和奠定了迅速发展的基础。日本政府的一系列政策和措施，不仅充分发挥了马克思所说的那种“孕育着新社会的旧社会的助产婆”的作用，^③ 甚至承担了部分“产妇”的职能。^④

中国由于兴办洋务企业的重点仅局限于把西方“机、船、路、矿”等器物技艺层次上的东西嫁接到中国社会的机体上，以使中国的封建主义政权得以维持和延续，没有像日本那样准备改变国体，从根本上实行变革，在各个领域以西方为师进而效仿的打算，因此，实行的政策和措施，不可避免地带有如下特点。^① 引进和兴办的洋务企业缺乏总体规划和统筹布局，没有相应的主管部门和制定配套的法规政策，没有积极地从上往下强力推行的措施，而是各自为政；^② 洋务企业的引进和兴办不能危及封建社会和清政权的安全，必须限制在“官”能控制得住的范围里进行，如“官督商办”^⑤ 的体制等；^③ 对民间要求自由兴办近代企业采取阻碍、严格限制和纳入封建控制的办法，没有也不可能采取像日本那样鼓励、保护民间自由兴办近代企业的措施和政策，更谈不上利用国家的权力来对其进行诱导和示范。在这种状况下，90年代中期以前，除军用工业是官办，民用工业中居于统治地位的是“官督商办”的企业外，民间自由兴办的近代企业数量极其有限，难以形成气候，与日本同期的状况相比差

① 高桥龟吉：《日本资本主义发达史》，第80页。

② 关于“命令书”，第四章将做专门讨论。

③ 《资本论》第1卷，人民出版社，1972。

④ 参见〔日〕柴垣和夫《三井和三菱——日本资本主义与财阀》，复旦大学历史系日本史组译，上海译文出版社，1978，第12页。

⑤ 关于“官督商办”及其与“命令书”的比较，本书第四章将单独讨论。

距十分明显。

以上是笔者对中日两国在洋务运动和明治维新期间所具有的相同和不同的特点以及导致最后结局不同的原因的基本看法。笔者认为,由于上述中日两国主持兴办近代企业的主体不同、兴办近代企业的目的不同、兴办过程中采取的措施和手段不同,因此,其迥异的结局就是顺理成章和历史的必然。

为了具体论证笔者的上述看法,鉴于以往的研究中尚没有以两国实业政策的产生和演进为背景,选择具体企业,探讨其在各个历史时期各个阶段发展变化的特点,从而对两国近代化进程进行比较研究的先例,笔者选取了有代表性的两个企业,即中国的轮船招商局和日本的日本邮船会社^①(其前身为三菱会社),着重考察这两个企业从19世纪70年代初创办前后直到20世纪20年代近半个世纪的发展历程,以及两国政府对这两个企业的政策演变、资金筹措和补助、管理形态、高级人才的培养等,力图长时间、大范围、多层次、多角度地对这两个处于近似环境中的典型企业进行实证对比,以具体考察中日两国迈向近代化的进程中,政府的不同干预状况及其导致的不同后果。

选取这两个企业作为典型,是基于以下三点。第一,中日两国都经历了一个从军用工业向民用工业转化的过程,19世纪70年代初创办的招商局和日邮会社的前身三菱会社,都正好处于这个转折的过渡点。招商局是中国第一家民用的同时也是第一家采用“官督商办”体制的企业。三菱会社则是日本政府重点扶持的第一家民营资本主义企业。它们的创办过程和其以后的发展变化可以清楚地反映出中日两国政府在各个时期产业政策上的相同和不同点。第二,招商局是中国创办年代最早、规模最大、影响也最广的资本主义近代企业,其发展历程可以充分反映出中国近代化道路的各种特点。日邮会社的发展则经历了两个发展阶段:其前身三菱会社是日本最早出现的民营资本主义企业,也是日本明治政府对近代企业从官营政策转变为民营官助政策时的第一家受惠企业;日邮会社则是19世纪80年代中期在日本政府的干预下由三菱会社和共同运输会社合并组成的新会

^① 以下分别简称“招商局”、“日邮会社”。

社。在四面环海、资源缺乏的日本，日本资本主义的发展得力于海运业甚多，日本政府对海运业极为关注，投下的力量也最大。因此以三菱·日邮会社为分析对象，同样可以典型地反映出日本资本主义近代化过程中的各种特点。第三，招商局和三菱·日邮会社都是轮船运输公司，可比性大。

以下各章将围绕以上基本论点，运用中外文资料和收集到的档案资料等第一手资料，在前人研究的基础上，探讨中日两国在迈向近代化的这一阶段中中日两国国家干预经济的具体状况、相同和不同的特点措施，以及产生的影响和后果等决定其发展方向和成败的因素，以期对有关这一问题的研究有进一步的推进。

第二章 中日轮船航运业兴起的背景及初期发展

第一节 中日近代轮船航运业兴起的背景

19 世纪中叶以后，随着一系列不平等条约的签订和门户洞开，中日两国封建的社会关系和经济结构必然发生剧烈变化。频繁活动于中日两国领水及各重要港口，运进大量廉价外国工业品和掠走大量原料与土特产品的外国轮船，一马当先成为列强在经济上侵略中日两国的利器。其迅速垄断中日两国商品贸易运输权，造成传统木船运输业迅速衰败以及在揽客载货方面获得优厚利润的事实，不仅显示了资本主义生产方式的优越性，也预示着中日两国在此领域势必首先酝酿改变和突破。19 世纪 70 年代初，中日两国在先后兴办了一批由政府直接控制的军事工业，进而转入兴办资本主义性质的民用企业时，首先出现的都是轮船运输公司，不过，两国创办轮船运输公司的动机和背景却不完全一样。

一 以“富国强兵”为背景兴办的日本轮船航运业

日本新式轮船航运业的酝酿和创办，从一开始就和日本明治政府学习西方、“殖产兴业”、“富国强兵”的目标紧密结合在一起，成为日本政府面对西方列强侵入后出现的严峻局面，制定和采取的一系列以自救自强，并进而“与列强并驾齐驱”为目标的整体战略的重要组成部分。

“资产阶级社会的真实任务是建立世界市场（至少是一个轮廓）和以

这种市场为基础的生产。”^① 自幕末与列强签订一系列条约后，日本丧失了关税自主权、商权和航权。随着欧美舰队、商船纷至沓来，大量的西方工业品涌入日本，急剧地侵蚀瓦解日本的经济和社会。欧美商人利用不平等条约，以雄厚的资金作为后盾，在日本各开放港口和居留地上大办商馆，推销商品、掠取资源、征收高额的手续费，把持了日本的对外贸易权。强大的外国商船队和居留地上的外商勾结在一起形成的“居留地贸易体系”，使日本的对外贸易年年入超。据统计，从 1860 年到 1867 年，日本的进口额增加了 13.07 倍，但同期出口额只增加了 2.57 倍。^②

1868 年明治政府成立初期，这种状况不仅没有改变，反而更加严重。表 2-1 显示了 1868~1872 年日本 5 个主要港口由外国船运输的货物进出口数值。从表中看，1868~1870 年，5 个港口除大阪外，外国的进口值一直呈稳定增长。1868 年，5 个港口的进口值合计为 15000871 墨西哥元，1870 年则达到 31120641 墨西哥元。仅仅 3 年时间进口值就增加一倍有余。而 5 个港口的出口数值 1868 年为 20435333 墨西哥元，1870 年为 15143306 墨西哥元。出口不但没有增加，反而还减少了 1/4。表中“往日本其他港”和“从日本其他港来”两栏的数据还显示了日本沿岸贸易同样大量掌握在外国轮船公司手里。表 2-2 显示了同期这 5 个港口外国船の入港情况。从表中的合计栏看，1868~1869 年仅一年的时间，外国轮船进入这 5 个港口的数字无论是船只数还是吨位数都增加了一倍，增长速度惊人。特别是英美两国优势明显。其中，美国轮船的总只数虽不如英国多，但吨位数远超英国而在列强中高居榜首，而且 5 年中一直呈持续增长的势头，1872 年时其总吨数已是英国的 3 倍、法国的 17 倍，因而它对日本海运构成的威胁也最大。^③

美国轮船的势力之所以增长迅速，除了日益增多的美籍不定期船外，主要是从 1865 年开始，美国太平洋邮船公司（Pacific Mail Steam Ship Co.）的轮船势力侵入日本。这家公司在美国政府每年 50 万美元补助的支持下，

① 《马克思恩格斯全集》第 29 卷，人民出版社，1972，第 348 页。

② 大久保利谦编《近代史史料》，第 17 页，表 1。

③ 参见加地照义《摇篮期的日本海运企业》，神户商科大学学术研究会编《商大论集》第 23 卷第 3 号，1971 年 12 月。

表 2-1 1868~1872 年日本 5 个主要港口外国船运输进出口贸易额统计

单位：墨西哥元

年 份			1868	1869	1870	1871	1872
横滨	输入	从外国来	12397149	12617174	23428965	10599242	20063125
		从日本其他港来	3964477	1174189	955907	448728	
	输出	往外国	17698606	9083302	11331482	14431486	14044811
		往日本其他港	3527332	712218	2964434	765850	
神户	输入	从外国来	822404	1401440	4875020	1718571	4000156
		从日本其他港来	5197685	2845409	1767836	1619542	2674472
	输出	往外国	388096	536174	2046033	1754722	3729291
		往日本其他港	1664116	876368	2915640	708195	562188
大阪	输入	从外国来		685612	258885	20771	246623
		从日本其他港来		1433420	186504	150438	27609
	输出	往外国		279500	353594	327070	1948933
		往日本其他港		152778	137461	139622	229814
长崎	输入	从外国来	1774998	2328385	2499857	1545432	1856549
		从日本其他港来	149499	182872	198412	89636	72747
	输出	往外国	1988190	1323268	1325539	2380646	2742786
		往日本其他港	1095	329452	183675	143557	436624
函馆	输入	从外国来	6320	43241	58214	15600	21988
		从日本其他港来	207716	746084	483007	167410	233695
	输出	往外国	360441	263401	86658	291583	416717
		往日本其他港	80711	727307	630177	203578	259536
五港合计	输入	从外国来	15000871	17075852	31120641	13899616	26188441
		从日本其他港来	9519377	6381974	3591666	2475754	3008523
	输出	往外国	20435333	11485645	15143306	19185507	22882538
		往日本其他港	5273254	2798123	6831387	1960802	1488162

注：①1872 年横滨的空栏原无记载；②1868 年大阪的数字与神户的合计在一起，故大阪栏无统计数字。

资料来源：根据当时驻日英国领事商业报告和山口和雄《明治初期的外国海运和三菱会社》（《世界经济分析》，岩波书店，1962）表 1 至表 5 重新计算编制而成。

表 2-2 1868~1872 年日本横滨、神户、大阪、长崎、函馆 5 港外国船入港统计

年份	英 国		美 国		法 国		北德意志		荷 兰		俄 国		其 他		合 计	
	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数
1868	456	180436	226	288734	29	19935	78	28884	35	9883	14	5518	5	1786	843	535176
1869	851	393320	339	497788	48	29042	177	73123	47	12969	34	16094	44	13279	1550	1035615
1870	634	303899	393	618121	89	44942	250	104487	57	20923	13	5378	57	17820	1493	1115570
1871	348	168010	378	658747	42	28656	83	27555	17	4991	11	5258	29	9027	908	902244
1872	382	204596	373	685631	48	38767	86	28450	7	1716	5	2466	20	6344	921	967970

注：1868 年数据中缺函馆港。
资料来源：根据山口和雄《明治初期的外国海运和三菱公司》表 9 至表 13 重新计算编制而成。

开辟了旧金山至横滨、香港的航线。1867年，又开辟从横滨经神户、长崎到上海一月3次的定期航行支线。使用的船只也是超过英法等国的大型船舶，由此掌握了日本东海岸大量的客货运输。其横滨分社“亚美利加四号”的名字，甚至一度成为威胁日本商界的代名词。^①

但是，美国太平洋邮船公司并不满足于已取得的利益，为了进一步控制日本的沿岸航运权和贸易权，竟向日本政府递交“请愿书”，赤裸裸地以殖民主义者的口吻提出，“为了开辟日本沿海的运输业并使之繁盛，如果未开化的民众不能使之兴起，政府也不能兴起此业的话，请将此种特许权赋予本社”。^②

面对本国木船运输业完全被压倒，物价连年上涨，贸易连年入超，金银币连年大量外流和外国侵略势力咄咄逼人之势，日本明治政府深深感受到，不改变这种状况，不收回航权和商权，就不可能从列强的掠夺和欺凌中解脱出来，也无法摆脱沦为殖民地的命运。因此，为求改变日本面临的严峻局面，1869年10月，明治政府颁布了第一个有关发展本国航运业的法令，明确宣布今后无论是百姓还是商人，均准许拥有和制造洋式船舶。^③ 1870年1月，又以政府太政官的名义发布《商船规则》，宣布保护和奖励洋式船舶的所有者。^④ 通过这些措施，日本政府力图鼓励和诱导民间购置轮船兴办轮船公司，以对抗日益增长的外国航运势力。与此同时，日本政府还亲自出面，以通商司的名义联合民间商人于1870年1月成立了日本第一家使用轮船进行运输的公司迺漕会社，运送邮递物和旅客货物。日本明治政府的设想是迺漕会社以及在通商司领导下成立的另两家公司通商会社和汇兑会社，分别承担起交通、商业以及金融的职能，以促进国内产业的重新组织和国内市场的整顿。^⑤ 但迺漕会社却因轮船破旧、经营不得力等，不到一年就损失12万元，不得不解散。^⑥ 1871年1月，日本政

① 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，日本邮船株式会社，1935，第4页。

② 日本递信省编《递信事业史》第6卷，递信协会，1944，第766页。

③ 参见富永祐治《交通领域中资本主义的发展》，岩波书店，1953，第102页。

④ 参见富永祐治《交通领域中资本主义的发展》，第102页。

⑤ 加地照义《摇篮期的日本海运企业》，神户商科大学学术研究会编《商大论集》第23卷第3号，1971年12月。

⑥ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第3页。

府又出面帮助成立了一家名为廻漕取扱所的公司继承廻漕会社的船舶和业务，同年8月改称日本国郵便蒸汽船会社，并进行了扩充。日本政府派邮递局局长前岛密担任这家公司的主任官，使用政府和废藩置县时收归国有的共18只船进行经营。日本政府拨发年额为6000日元的补助金，让其开设冲绳航线，成为日本补助“命令航线”的嚆矢，^①还授予其承担全国贡米运输和邮件运输的特权。但是，因老朽船多、修理费用浩大和海技不熟等，该社在激烈的海运竞争中处境依然十分困难。

1869年2月，明治政府成立了由太政官所辖的通商司，掌管船舶行政。同年5月改属会计官管辖，7月改属大藏省，8月改属民部省，第二年7月再改属大藏省，但不久即废止，另在大藏省成立租税寮管理船舶行政。1872年4月，大藏省驿递寮下设船舶课，1874年1月，驿递寮移归内务省管理，直到1875年11月船舶课改称管船课后才算大体稳定下来。^②

从这些掌管全国航运事务机构的屡屡变动中似乎可以看到，明治初年日本政府虽然对发展海运业采取了提供船只、拨付补助金、给予贡米运输特权等支持和鼓励的政策，但在如何具体施行上，还处于摸索和试验的阶段。在这样的情况下，日本近代海运业仍然明显地处于初期的自发状态。如何发展海运业对于日本政府来说，仍然是一个有待解决的重要问题。

但值得注意的是，尽管先后由政府出面组织的两家轮船公司的状况都不理想，政府的航运管理机构又屡屡变动，但日本明治政府鼓励和奖励发展本国航运业的政策及指导思想始终保持相对稳定。这一鼓励与开放政策的实施，无疑为以后海运业的发展清除了障碍，打下了良好的基础。

1875年，日本政府为更有效地发展轮船航运业，进一步制定了新的海运政策，对政府在发展管理海运业中的职能和应当发挥的作用，做出了明确具体的规定，使日本轮船航运业的发展登上了一个新台阶。这次新政策的制定，直接由以下几方面的因素促成。

首先是第一章提到的1872~1873年访问欧美的岩仓使节团的骨干成员

① 日本政府对具有战略意义或经济意义的重要航线给予补助金，命令接受补助金的航运公司按政府意图开辟航线，这一航线叫“命令航线”。这是日本明治政府创立的一种有特色的经济措施。

② 上引见富永祐治《交通领域中资本主义的发展》，第110页。

对发展轮船航运业的重要性有了更为清楚和深刻的认识。在考察北美的内河运输业时，他们就对美国内陆水运的盛况感叹不已，深感日本这样的“环海之邦”“适合运河漕舟”，发展轮船航运业已刻不容缓。在对英国这个世界工厂进行考察时，特别注意到国际贸易对英国经济发展的重要意义及船运业的重要作用。他们惊叹“英国者商业国也”，“使船舶通航五大洋，购入各地之天然物产，运回本国，靠煤铁之力，使之成为工业产品，再向各国输出加以贩卖”，认为这是英国“三千万人赖以生活”的根本之道，也是英国的富强之道。^① 在考察英国走上这条富强之道的的原因时，他们敏锐地注意到这不仅是因为英国政府根据本国“据岛屿之地，得港湾之便，并富于场矿”的条件，“本此天然之利，补充之，修建之，使臻于盛大，以此为最大之义务”，更重要的是，英国政府为维护国家利益，奋然制定了“前古殊有之航海法”，这个航海法带有浓重的国家保护主义色彩。一是不允许英国船运入外国的制成品，“遮绝外国产品滥入，保护国内工业使之昌盛”；^② 二是英国国内各港口间的货物，禁止用外国轮船运输。与此相应的措施是：①讲究造船技术，提高船舶质量，增加本国船舶的数量；②培养本国民众的航海技术，扩充航海人员队伍，如此持续实行，当达到“本国船舶大量增加，海运技术亦随之日益提高，敢与各国相拮抗”和“国内产品国内人民自给有余”的程度时，再解除当初的禁令，允许自由贸易。^③ 他们认为，这不仅是英国达致富强的根本之由，而且其他列强政府在“保护人民，奖励工业时”，也“概莫能外”。^④ 因此，使节团在英国时先后参观了许多港口、码头设施、造船厂，研究了英国的航海法，深受教益和启发。大久保利通回国后，总结考察团出访考察的经验和认识，在1874年向政府提交的《关于殖产兴业的建议书》中特别强调“我国的地形和天然之利与英国相类似”，在“今日大有可为之际”，应当以英国为

① 久米邦武：《特命全权大使美欧回览实记》，岩波书店，1980，第29页。

② 大久保利通：《关于殖产兴业的建议书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第5册，东京大学出版会，1983，第563、564页。

③ 大久保利通：《关于殖产兴业的建议书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第5册，第564、565页。

④ 大久保利通：《关于殖产兴业的建议书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第5册，第564~565页。

“规范”，走英国那样的发展道路，认为这是“担任庙堂执政者”的“义务”。^① 考察团和大久保利通的这种认识，为以后日本实施开放性政策，大力发展海运业打下了坚实的基础。

其次，根据当时列强势力给日本造成的严峻局面，大久保利通在《关于殖产兴业的建议书》之后，又向政府提交了《关于振兴国外贸易的建议书》。在这份建议书中，他提出了大力发展海运业，摆脱外国船运势力的控制，直接由自己进行海外贸易的所谓“海外直卖”的建议，针对日本自开埠以来“商权概在外商之手，我国商卖到底难逃其把握控制”的状况，建议迅速实现日本商品的海外直卖，以此作为劝农励工、发展产业的突破。他认为，如果目前继续“逡巡踌躇”，耽误了时机的话，“恐挽狂澜之既倒而无期”。^②

确实，要在不平等条约的束缚和没有关税自主权的情况下求得发展，必须冲破外商垄断贸易的藩篱，实现海外直卖，进而带动产业的发展。但要实现这个目标，其前提是必须迅速发展海运业。这时，大力发展海运业，已成为日本明治政府的当务之急。此时，掌管财政大权的大藏卿大隈重信也向政府提出了优先发展海运业的主张。他认为，日本作为岛国，是“天意殆在专以此资助海上交通运输而立其国”，“依天然之地形，收运输交通之便，实为我国先行之要务”。不仅如此，发展海运业还可以“收进出口平均之裨益，立全国富贵之基础，满足国家增长之需求”。^③ 可见，在大力发展海运业以带动和促进其他产业发展进而改变日本面貌方面，明治政府主要领导人的认识已日趋一致。

1874年，日本政府以琉球漂流民被台湾土著杀害为借口，挑起了侵台之役。围绕这次战役军事运输的前前后后，日本政府从另一角度认识到，发展海运业不仅是富国的手段，更是强兵的要因，具有重要的军事战略意义。事前，日本政府本打算雇用美国太平洋邮船公司的船只承担军事运

① 上引均见大久保利通《关于殖产兴业的建议书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第5册，第564~565页。

② 转引自大久保利谦编《近代史史料》，第124~126页。

③ 早稻田大学编印《大隈文书》第3卷，1960，第111页，转引自小风秀雅《明治初期海运政策的形成和大藏省》，《御茶水史学》第28卷，1984年。

输,但美国政府基于某种原因宣布局外中立,太平洋邮船公司因而拒绝受雇。英国此时也表示了相同的立场。明治政府无奈只好拨出150万日元巨款,从国外购买了13艘轮船委托本国的民营三菱会社代运以解燃眉之急。^①这次军事行动,又从军事战略上突出了解决海运业的重要性和迫切性。

针对此前政府做了不少努力,但海运业的不景气依然没有明显改变的情况,经过认真的检讨和研究后,1875年5月,大久保利通向太政大臣三条实美递交了《关于掌管商船之议》的建议书,就政府今后应如何掌管商船事务、如何发展海运业等问题,全面阐述了自己的战略设想。这份建议书标志着日本政府把全面研究制定近代海运政策,进而大力发展海运业正式提上了议事日程。在这里,值得注意的是大久保利通针对日本海运现状及其改进措施而提出的“海运三策”。这“三策”概括起来是:①政府认为当前民众已达到能独立进行经营的程度时,即实行完全的民间自由经营海运业;②政府认为目前民众尚未达到独立经营的程度时,“姑且以政府之恩威广为号召召各船主,使之联合一体,并以政府所拥有的船舶下拨,及以其他方法资助,使其成立”;③由政府直接经营海运业。

针对“三策”的难易利害,大久保利通做了如下的解释。如果实行第一种方案,政府应当制定一系列有关的海运规章制度使民间遵行,并尽到保护之责。但在当时的环境和条件下,实行第一种方案还很困难。如果实行第二种方案,政府则应设专职官员统辖全国商船,鼓励私人合办海运公司。为弥补与外国船竞争造成的损失,应采取特别的补助措施,把大藏省拥有的船舶及下放给日本国郵便蒸汽船会社的船舶全部收回,无偿下放给新设的民间公司,并给予补助金,使之在与外国船的竞争中不致败北。政府应对所扶持的公司进行监督检查,规定义务,保证政府随时调用。在他看来,采用这种方法后,虽不由政府经营,实际效果却“恰与政府专门掌管一样”,并特别强调,这样做可以“免蹈‘迴漕会社’之覆辙,回避其难”。^③如果实行第三

① 亩川镇夫:《海运兴国史》,海事汇报社,1930,第216页。

② 大久保利通:《关于掌管商船之议》,日本史籍协会编《大久保利通文书》第6册,东京大学出版会,1983,第354~360页。

③ 大久保利通:《关于掌管商船之议》,日本史籍协会编《大久保利通文书》第6册,第354~360页。

种方案，那么就容易形成名义上由政府掌管商船事务，实际上为一家大航运公司垄断的结果。虽然可以凭借政府的力量买下美国太平洋邮船公司横滨至上海航线的船舶，扫除日本沿海及航行上海的障碍，但这样做，政府一次就需要拿出百万元以上的巨额资金，以后还会随之产生其他费用，加上官办事业毫无例外地容易产生冗费，因此恐怕得不偿失。更重要的是，这样做还容易挫伤民间经营海运业的积极性，不利于国家以后的发展。^①很明显，大久保利通倾向第二种方案。

两个月后，即1875年7月，日本政府终于决定采用第二种方案，改变了过去扶持保护政府直接创办的公司的做法，正式确立实行政府监督保护下民有民营的海运政策，与原方案稍有不同的地方仅仅在于，日本政府不是鼓动私营企业合并成立新公司，而是选择了在侵台战役中立下功劳，经营也很有特色的民营公司三菱会社作为重点的扶持保护对象。无疑，日本政府政策的改变，一方面是岩仓使节团出访欧美归来后，日本政府参考学习西方经验，确立并具体实施了鼓励、诱导和保护民营资本主义企业发展的方针；另一方面，日本政府在几年的摸索和实践中，深感由政府出面组织经营的公司往往产生依赖性重、经营不力等弱点，在资本积累不足、企业经营经验缺乏的情况下，要对抗占压倒优势的外洋轮船势力，就必须扶持保护在富国强兵方面有重要意义的本国海运业的发展，在提供国家的力量给予帮助的同时，还必须发挥轮船公司自身的积极性。这就需要挑选经营有方、有活力的如三菱会社这样的民营公司由政府给予扶持。

从上述可见，日本政府发展轮船航运业，是把它作为殖产兴业总体战略的重要一环，是作为“贸易立国”的前提和认识到航运业在军事上的重要意义后大力进行的。在这里，航运业的发展同摆脱殖民地的命运、富国强兵、成为独立资本主义国家的目标紧密结合在一起了。

在这一总体战略目标的形成过程中，日本朝野上下基本上达成了共识，从而在政治上、经济上奠定了此后迅速发展的基础。而在这些方面，

^① 大久保利通：《关于掌管商船之议》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第6册，第354~360页。

中国与之相比，差异却是十分明显。

二 第二次鸦片战争后洋务派创办轮船航运的酝酿

反观中国轮船航运业的兴办过程，与日本相比，却是千回百转，障碍重重。尽管中国领水中出现西洋轮船远比日本为早，但直到 1873 年 1 月，正式挂牌营业的中国第一家轮船公司——轮船招商局——才出现，其间中国轮船航运业的酝酿创办经历了十多年的艰难曲折。

与日本一样，中国近代轮船航运业同样是在外洋轮船势力垄断了中国江海航线的情况下开始酝酿动议的。我们知道，早在 1822 年东印度公司的罗巴茨（Robarts）就曾把一艘小轮的零备件运抵广州，准备组装轮船，只是因其患病而停止。7 年之后，即 1829 年，麦金托士洋行的小轮“福士号”（Forbes）开始出现在中国领水。^① 1835 年，怡和洋行的“渣甸号”（Jardine）不仅航行澳门，还上溯珠江。自此小轮渐多，至第一次鸦片战争时期，省港澳地区已不下 20 艘了。^②

鸦片战争以后，情况明显不同，新式小轮的活动范围迅速由广东向福建沿海及上海扩大，1848 年甚至出现专业轮船公司——省港小轮公司（Hong Kong & Canton Steam Packet Co.）。特别是第二次鸦片战争以后，随着侵略者特权的扩大，外商在华航运势力以前所未有的速度急骤扩张起来。表 2-3 显示了 1848~1873 年在华外国轮船公司的建立情况。

从表 2-3 中可以看出，从 19 世纪 60 年代开始，十数年间，旗昌、省港澳、公正、北清、太古、华海等外国专业轮船公司相继创办，外国远洋轮船公司，如大英火轮、法兰西火轮、美国太平洋邮船等公司尚不在内。这些公司财力雄厚，在各口遍设分支机构，拥有各自的码头、仓栈、保险系统，从而在中国江海航线上形成了相当完整的外商轮船运输体系。

表 2-4 和表 2-5 分别显示了 1864~1872 年往来外洋及国内的中外轮

① E. K. Harvid, "Early Steam Navigation in China, Hong Kong and Canton River," *The American Neptune*, 1 (1962): 5-6.

② J. B. Eames, *The English in China* (London, 1908), pp. 267-269.

表 2-3 截至 1873 年外国在华主要轮船公司设立情况

年 份	国 别	公 司 名 称	资 本 额	地 点	附 注
1848	英 国	省港小轮公司（Hong - Kong & Canton Steam Pack-et Co. ）	—	香港	又称香港小轮公司，由弄已洋行（Lyall Still & Co. ）经理，1854 年倒闭
1861	美 国	旗昌轮船公司（Shanghai Steam Navigation Compa-ny）	1000000 两	上海	为美国旗昌洋行（Russol & Co. ）所设立，1853 年即有轮船到达上海，主要航线为沪粤线、长江线，1877 年售予招商局
1862	英 国	中日（沿海和长江）轮船公司 [China & Japan (Coast & Yangtzo River) S. N. Co.]	300000 镑	上海	天祥洋行代理，首次发行 15000 股，为中国商人保留 2500 股
1863	—	上海天津轮运公司（Shang hai & Tientsin S. N. Co. ）	—	上海	1865 年倒闭
1863	英 国	会德丰（Whooloek & Co. ）	—	上海	后代理上海拖驳公司、黄埔拖驳公司等
1863	英 国	上海拖驳公司（Shang hai Tug & Lightor Co. Ltd. ）	—	上海	会德丰系的子公司，1903 年改为股份公司
1864	英 国	大沽驳船公司（Taku Tug & Lightor Co. ）	—	津沽	1938 年有船 47 只，24056 吨
1865	英、美	省港澳轮船公司（Hong Kong Canton and Macao Steam boat Co. Ltd. ）	750000 元	香港 广州	代理人道格拉斯·林柏（Douglas Lapraik）
1867	英 国	公正轮船公司（Union S. N. Co. ）	170000 两	上海	加罗花、同孚等行先后代理，1873 年秋决定歇业
1868	英 国	北清轮船公司（North China S. N. Co. ）	194000 两	上海	惇裕洋行代理，额定资本 30 万两
1872	英 国	太古轮船公司（China S. N. Co. ）	360000 镑	上海	太古洋行经理，1872 年 1 月 1 日在伦敦注册
1873	英 国	华海轮船公司（China Coast S. N. Co. ）	325000 两	上海	怡和洋行代理，额定资本 50 万两，于 1875 年认足

资料来源：据聂宝璋编《中国近代航运史资料》第 1 辑上册（上海人民出版社，1983）第 727 页表和严中平等编《中国近代经济史统计资料选辑》（科学出版社，1955）第 239 页表合并统计而成。

表 2-4 1864~1872 年往来外洋及国内的中外轮、木船只数、吨数按国别实数统计

年份	中 国		英 国		日 本		美 国		法 国		德 国		其 他		总 计	
	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数
1864	1021	64588	7915	2862214	2	756	5036	2609390	247	93099	2201	580570	1544	424868	17966	6635485
1865	574	39548	7798	3467980	—	—	4721	2645906	295	94687	1872	517192	1368	370988	16628	7136301
1866	516	33724	8276	3921851	4	1966	3602	1957687	234	108918	2248	620322	792	233114	15672	6877582
1867	561	34600	7964	3711080	1	809	2926	1673754	217	112587	2232	611841	803	252144	14704	6396815
1868	571	32732	7165	3332092	12	4168	3623	2237327	249	139165	1772	467087	683	205932	14075	6418503
1869	482	29636	6727	3052320	2	476	4165	2746515	218	109173	2387	666266	821	238686	14802	6843072
1870	469	29939	6577	3125590	—	—	4547	3004746	194	79824	1304	370607	1045	297122	14136	6907828
1871	474	30013	7163	3334571	—	—	4600	3187643	277	135829	1480	428747	972	268394	14966	7385197
1872	545	36117	8360	3954130	14	5108	5174	3471293	225	164346	1976	607948	796	247531	17090	8486473

资料来源：历年海关报告，转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑上册，第324~325页。

表 2-5 1864~1872 年往来外洋及国内的中外轮船、木船只数、吨数各国所占百分比

年份	中 国		英 国		日 本		美 国		法 国		德 国		其 他		总 计	
	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数
1864	5.7	1.0	44.1	43.1	—	—	28.0	39.3	1.4	1.4	12.3	8.7	8.6	6.4	100	100
1865	3.5	0.6	46.9	48.6	—	—	28.4	37.1	1.8	1.3	11.3	7.2	8.2	5.2	100	100
1866	3.3	0.5	52.8	57.0	—	—	23.0	28.5	1.5	1.6	14.3	9.0	5.1	3.4	100	100
1867	3.8	0.5	54.2	58.0	—	—	19.9	26.2	1.5	1.8	15.2	9.6	5.5	3.9	100	100
1868	4.1	0.5	50.9	51.9	0.1	0.1	25.7	34.9	1.8	2.2	12.6	7.3	4.9	3.2	100	100
1869	3.3	0.4	45.4	44.6	—	—	28.1	40.1	1.5	1.6	16.1	9.7	5.5	3.6	100	100
1870	3.3	0.4	46.5	45.2	—	—	32.2	43.5	1.4	1.2	9.2	5.4	7.4	4.3	100	100
1871	3.2	0.4	47.9	45.2	—	—	30.7	43.2	1.9	1.8	9.9	5.8	6.5	3.6	100	100
1872	3.2	0.4	48.9	46.6	0.1	0.1	30.3	40.9	1.3	1.9	11.6	7.2	4.7	2.9	100	100

资料来源：历年海关报告，转引自夏宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑上册，第326~327页。

船、木船只数、吨数的国别实数和所占百分比。鉴于截至 1872 年中国尚无自己的轮船公司，故表 2-4、表 2-5 中显示的“中国”一栏中的数据实际是中国的木船数。^① 中国的木船无论是只数还是吨数都微不足道，且呈持续下降的趋势。垄断中国领水的外国轮船公司也与日本一样同属英、美两国。不同的只是英国略占上风而已。

居于垄断地位的外国在华轮船航运势力不仅控制了各口间的商品运输，而且吸收了大量华商资本，在其大力诱引招徕下，利用外商轮船的华商“咸趋之若鹜”，“潮流如斯，势难禁阻”，^② 以致外轮公司大获其利，例如旗昌公司 1867 ~ 1872 年利润总额不下 460 余万两，利润率竟达 29% ~ 64.8%。^③

外国轮船航运势力迅速扩张带来的直接后果，首先是中国各口间旧式木船运输业遭到严重摧残，木船闲置，船民失业，不仅相沿已久的传统商品贸易（如东北豆石贸易）受到严重影响，甚至被称为“一代大政”、“天庾正供”的漕粮运输也遭到了直接的威胁。

所有这些急剧的变化，不能不引起包括清朝封建统治者在内的社会各阶层的不同反应，尤其是与西方事物有所接触的曾国藩、李鸿章、左宗棠等人，他们早就觉察到轮船的优越性。例如，1861 年曾国藩即曾指出“不过一二年，火轮船必为中外商民通行之物”。^④ 第二年，他就依靠华衡芳、徐寿等在安庆内军械所试制小轮船“黄鹄号”，或许由于“行驶迟钝，不甚得法”，^⑤ 同年他又购买一艘名为“威林密号”的小轮船。^⑥ 次年，李鸿章亦购置了一艘小轮“飞来福号”。^⑦

尽管这些早期的置轮活动与太平天国战争有密切的关系，然而 1864

① 截至 1872 年，日本的小轮公司尚没有开辟中国航线，故表 2-4 中关于日本数据同样也为木船。

② [英] 班思德：《最近百年中国对外贸易史》，海关总税务司统计科译印，1931，第 144 ~ 145 页。

③ Liu Kwang-ching, *Anglo-American steamship Rivalry in China, 1862-1874* (Harvard University Press, 1961), pp. 100, 102, 106, 153.

④ 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第 20 页。

⑤ 《曾文正公全集·奏稿》卷 27，第 7 页。

⑥ 《购买船炮大事年表》（同治元年三月），中研院近代史研究所编《海防档》。

⑦ 《上海新报》同治二年十月七日。

年太平天国失败以后，随着外国经济侵略的加深，洋务派官僚不仅“渐知泰西火器之利”，而且进一步认识到便捷的轮船、精巧的机器，以及煤、铁之利等，都是裕财政、竣饷源的捷径，在创办军事工业的过程中，他们感到要造船、炮、兵器等，离不了煤铁，“船炮机器之用，非铁不成，非煤不济”，^①“自强”离不了“求富”。针对外国轮船公司攫取大量利润和华商附股、诡寄等状况，洋务派向清廷提出了设厂造船和发展航运的建议。1864年，李鸿章采纳苏松太道丁日昌的意见，首先向朝廷提出设厂造船和奖励华商置买洋船的建议。他指出：“夫船坚炮利，外国之长技在此，其挟制我国亦在此。”“彼既恃夫所长以取我之利，我亦可取其所长以为利于我。”^②他主张双管齐下，一面“筹储经费，择一妥口，建设制造夹板火轮船厂，命中国巧匠随外国匠人专意学习”，一面“准中国富绅收买轮船夹板，以裕财源而资调遣”。^③左宗棠在给清廷的奏折中，也针对设厂造船提出自己的看法，认为“天下事始有所损者终必有益，轮船成则漕政兴，军政举，商民之困纾，海关之税旺，一时之费，数世之利也”。^④

这时，他们的主张都是国防与民生并重，军备与商用兼顾。此后，历史的发展证明，设船厂、造兵轮较为顺利，而发展民用航运业则大费周折，这与日本顺利兴起的情况适成鲜明对照。这不仅是因为清政府没有日本政府那种通过发展近代产业走上西方式道路，“与列强并驾齐驱”的认识，还因为原即存在的洋务派与顽固派之间的矛盾和斗争随着洋务派活动的扩大而更加激烈。

当时清政府的中央实权掌握在顽固派手中，社会上还存在广泛的、根深蒂固的封建社会基础。顽固的封建守旧势力与强烈的反侵略情绪融合在一起，常常在举办新的洋务事业上表现出来，“一闻修造铁路电讯，痛心疾首，群相阻难，至有以见洋人机器为公愤者”，见有华人乘坐轮船驶至内

① 《李文忠公全书·奏稿》卷19，第49页。

② 中研院近代史研究所编《海防档·机器局》，第4~5页。

③ 中研院近代史研究所编《海防档·机器局》，第4~5页。

④ 《左文襄公全集·奏稿》卷18，第5页。

地，竟致“官绅起而大哗，数年不息”。^①在社会大环境中，中国对发展轮船航运问题，远未像日本那样达成共识。洋务派的建议，不能不受到这股顽固势力的制约和限制，在兴办轮船航运的斗争中，漕粮的运输问题首先成为斗争的主要焦点。

时至同治初年，清廷统治者在漕粮运输因木船遭受洋船打击日益凋敝而难以承担的事实面前，曾经议及收买沙船，雇用洋船，乃至“官买夹板济运”等各种方法，针对这种情况李鸿章指出，“因雇用而计及买用，由商买而推及官买，此亦不得已之谋，实亦舍此莫由之路”，因而对“官买”表示支持。然而若尽恃官买，官力亦有所不逮，故必须以商力佐官力之不足，在这里，洋务派实行的是以官力为主的“官商并行之说”。^②1867年，几经周折后，李鸿章经手修订的《华商买用洋商火轮夹板等项船只章程》得以公布。曾国藩的态度是“以后凡有华商造买洋船，或租或雇，无论火轮夹板，装货出进江海各口，悉听自便”，而且“不绳以章程，亦不强令济运”，“以见官不禁阻之意”。^③同时，洋务派也在进行官办轮船的酝酿，曾国藩提出“轮船招商”的主张，但这个“轮船招商”并非商办，而是官办。^④接着丁日昌更“面陈朝廷，欲广招华商购船，兼运西皖漕粮”。^⑤在他看来，“楚皖等省河运难复，恐均不能不酌改海运”，因而他“本有轮船分运（漕粮）之议”。^⑥

曾、李、丁等洋务派的活动初见成效，上述章程公布后，容闳、许道身、吴南皋、赵立诚等先后提出置办轮船的申请。洋务派自己创办轮船的意图也同时明朗起来。

洋务派兴办近代轮船航运业的动机，除了解决漕粮运输的困难外，海防也是重要的因素之一。李鸿章就认为，整顿海防，“非有轮船，不能逐渐布置”，“无事时可运官粮客货，有事时装载援兵军火”。^⑦但是，“必须

① 中国史学会编《洋务运动》第1册，第303~304页。

② 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第861~862页。

③ 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第866、927页。

④ 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第866、927页。

⑤ 《李文忠公全书·朋僚函稿》卷12，第28~30页。

⑥ 中国史学会编《洋务运动》第6册，上海人民出版社，1961，第81页。

⑦ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第8页。

商船日盛，方冀饷源渐旺”，才“可为筹备兵船之计”，^①因此，发展轮船航运业，与洋商争利，利用来自经营轮船的利润支付浩繁的海防经费开支，同样是洋务派创办近代轮运公司的动机之一。李鸿章就曾明确说过，“欲自强必先裕饷，欲浚饷源，莫如振兴商务”，“微臣创办招商局之初意，本是如此”。^②

很明显，洋务派兴办轮船航运业，无论是解决漕粮运输，还是筹备海防，抑或是振兴商务，目的都在于维护清朝封建政府的统治，并非要改变国体，使其变成西方式国家，这与日本政府的出发点显然有所不同，本书下面还将论及。但即便如此，也为顽固势力所不容。与沙船业的盛衰息息相关的封建漕运制度已形成从清政府中央到地方大小漕运官员的利藪，弊窦丛生，内幕重重，一旦以轮船代替沙船，触动原有漕运制度，必然引发大批借漕运以营私舞弊者的强烈反对。更重要的原因，还在于从中央到地方的顽固派都反对学习吸收西方的东西，如1867年大学士倭仁在反对同文馆招考科第出身人员学习天文算学的奏疏中，便一再强调不可师事夷人：“且夷人吾仇也，咸丰十年，称兵犯顺，凭陵我畿甸，震惊我宗社，焚毁我园囿，戕害我臣民，此我朝二百年来未有之辱，学士大夫无不痛心疾首，饮恨至今……今复举聪明隽秀国家所培养而储以有用者，变而为夷，正气为之不伸，邪气因而弥炽，数年以后，不尽驱中国之众归于夷不止。”^③

在这种背景下，顽固派指责洋务派是“求一技之末，而奉洋人为师”，^④甚至有人公开指责曾国藩“湘乡之讲习泰西技术，实为祸端”。^⑤

在顽固保守派的沉重压力下，洋务派对创办轮船航运业的态度发生了急剧变化。就连对官雇洋船运漕之事曾国藩都不得不再三考虑，“遽议创行，未免群议沸腾，不特无以服众人之心，并且无以钳众人之口”，^⑥以致官雇夹板船一两次即停。对容闳等人商办轮船的申请均一一批驳不准。就

① 中国史学会编《洋务运动》第6册，第82页。

② 《李文忠全书·奏稿》卷39，第32页。

③ 《筹办夷务始末·同治朝》卷47，第24~25页。

④ 《筹办夷务始末·同治朝》卷47，第24~25页。

⑤ 李慈铭：《越缦堂日记》，同治六年七月初三日，北京浙江公会，1921。

⑥ 转引自吕实强《中国早期的轮船经营》，中研院近代史研究所专刊（四），1976，第166~167页。

这个问题，南洋通商大臣何璟后来透露说，之所以不准，“非特资本之不易集，与沙船旧商之不肯相让也”。^①沙船旧商与轮船运输存在矛盾是事实，沙船旧商获得漕运制度中既得利益者的背后支持是事实，顽固派的强大压力更是事实。在这种情况下，曾国藩的“官办”主张归于沉寂，倡导轮运漕粮的丁日昌也不得不采取“事关重大，必须详慎妥筹”的慎重态度。^②

此后三年，轮船航运之事的倡导处于最低潮，直到1872年1月内阁学士宋晋奏请裁停闽沪局厂造船，从根本上危及洋务事业的兴废时，恭亲王与曾国藩、李鸿章、左宗棠、沈葆楨等联袂而起，与之驳辩，筹谋变通之方，才直接促成了中国第一家新式轮船运输公司——轮船招商局的诞生。

来自顽固派保守势力的攻击，不仅成为洋务派顾虑重重、一再暂息兴办轮船航运公司倡议的原因，也成为此后制约洋务事业发展的重要因素。

另外，从政策方面看，处于当时中国“风气未开”和顽固势力强大的社会环境中，加上洋务派本身的局限，中国兴办近代轮船航运业的政策方针和日本的相比也有很大的不同。如上文提到，日本从明治政府成立伊始就明确宣布鼓励奖掖民间购置西洋轮船，1875年又正式确立了政府保护督导下民有民营的海运发展方针，从而为日本轮船航运业的兴起奠定了基础。中国洋务派制定的政策却从一开始就明确表示要将之纳入官方控制的轨道，除了顾及顽固势力的攻击外，也与洋务派本身的局限性分不开。曾国藩虽然说过“凡有华商造买洋船，或租或雇，无论火轮夹板，装货出进江海各口，悉听自便”，但那是在“官若绳以法，彼必仍投依洋人，徜徉自若，纵之不问，则功令弁髦”的两难之中采取的权宜之计。^③在回复总理衙门的咨询时，对于所提出的“装货出进江海各口”，他明白表示，“指明准赴外国，并准在中国通商各口往来，不得私赴沿海别口，亦不得任意进泊内地湖河各口”，“界限本明”。^④在几度修改后公布的《华商买用洋商火轮夹板等项船只章程》中，怎么防止轮船买卖中“自相授受，不肯经

① 中研院近代史研究所编《海防档》丙，“机器局”（一），第95页。

② 中国史学会编《洋务运动》第6册，第81页。

③ 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第866页。

④ 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第866、872页。

官”，防止华商大量附股外商的“诡寄”行径，防止“骗捐取利”的现象是其主要着眼点。^① 在手续的烦苛、交捐纳税的严酷方面，洋人看了后都认为“一观此次章程，即知贵国有不愿商民用此船只之意”。^② 只是在“官力有所不逮”之时，他们才考虑“以商力佐官力之不足”。^③ 直至1872年，李鸿章在派朱其昂筹办轮船招商局时所上的奏折中还强调“若由官设立商局招徕，则各省所有轮船股东，必渐归并官局”。^④ 可见他强调的还是由“官”办“官局”，只是后来在“既无官船可领”，招商集股也发生困难的情况下才改成官督商办。

推究洋务派一直要把兴办轮船等洋务事业纳入官方控制的原因，一方面，他们有因时变通顺应历史潮流的意图；有“倡办华商轮船，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”的考虑；^⑤ 有对抗洋商“中国内洋，任人横行，独不令华商展足邪”的紧迫感。^⑥ 另一方面，他们兴办洋务事业，从根本上是立足在维护和稳定清政府的统治这一基础上，决不允许冲击和影响这个根本，所以才坚持“一切事宜原意系重在权操诸我”的准则。^⑦

这就是洋务派比顽固派高明，不墨守成规兴办新式企业，但最终又不可能使洋务事业顺利发展的原因。在兴办轮船的倡议中，曾国藩曾向人私下透露：“用轮船，则沙船尽革，于官亦未为得计。”^⑧ 他的顾虑，就是这种矛盾心态的表露。在这种情况下，中国自然不可能像日本那样以“殖产兴业”为目标，制定由政府鼓励诱导民间自由发展航运业的政策。

另外，当时兴办洋务事业的主要人物曾国藩、左宗棠、李鸿章等人对西洋事物具有的知识，也显得一知半解、肤浅零碎。与日本明治维新骨干人物亲赴欧美虚心学习考察近两年的水平相比，不可同日而语。例如，自

① 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第866页。

② 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第891页。

③ 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第866页。

④ 《李文忠公全书·奏稿》卷20，第32页。

⑤ 《李文忠公全书·朋僚函稿》卷12，第30、34页。

⑥ 《李文忠公全书·朋僚函稿》卷12，第30、34页。

⑦ 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第876页。

⑧ 汪世荣编注《曾国藩复向先潜函》（同治八年十一月），《曾国藩未刊信稿》，中华书局，1959，第285页。

称对轮船“思之十余年”，自感很有心得的左宗棠在1866年时尚且认为轮船虽有铁底、木底之分，但铁底不如木底，故“闽省创造，则取木底不取铁底”。曾国藩亦认为左宗棠“所议实不为未见”。曾国藩倡导轮船最早，可在1867年时对轮船运米还持“轮船本无济运之说，粮米近火，窃恐色味俱变”的顾虑。^①直至1872年时，还对“轮船装运米谷，旬日近火，未审色味能否不变”有所怀疑，^②可见他对轮船的性质始终不是很清楚。对华商购置轮船不准通行非通商口岸的首要顾虑，是“如准华商随便进泊各口，则洋人久必覬觐，且轮船所到口岸，华商之内地船只贸易者，将被压退”。^③1877年，经德国驻华公使巴兰德反复解释，洋务派才知内河即使准中国船通行，是否准外国船通行“仍由中国自主”，“此系定理”。^④

洋务派的这种先天不足，在强大的顽固保守势力存在和外国侵略势力无孔不入的情况下，对于中国洋务事业的兴办和轮船航运业的兴起，自然不能不带来相当的局限性。

第二节 三菱会社、招商局的成立及其初期发展

一 迅速崛起的三菱会社

在第一节中，我们已提到1875年日本政府在确立政府保护督导下民有民营的海运政策时，选定的扶持保护对象是完全民营的三菱会社，这里有必要首先交代一下三菱会社的由来。创办三菱会社并奠定今日三菱财阀和日本邮船会社基础的人是土佐藩出身的岩崎弥太郎。他早年本是土佐藩直营商社“开成馆”的下级人员。在幕末明治初年的变动中他逐渐积累了商业和经营的经验，于1869年成为大阪土佐商会的实际负责人。1870年10月明治政府禁止藩营事业时，土佐商会被解散，但改头换面成为土佐开成

① 上引均见中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第871、866页。

② 转引自吕实强《中国早期的轮船经营》，中研院专刊（四），第190页。

③ 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第835页。

④ 《李文忠公全书·译署函稿》卷7，第30页。

商社，旋即又改为九十九商会继续经营。土佐开成商社和九十九商会表面上是民营企业，实际上还是藩营企业。从九十九商会时期（1870年）开始，岩崎弥太郎以借用的方式从土佐藩借来“夕颜号”、“红叶贺号”、“鹤号”三只船开始了运输活动，^①在经营大阪、东京、神户、高知间货客运输的同时，继续进行土佐藩土特产品专卖，并与外国商馆及其他各藩进行贸易，积累了和洋人打交道与经商的经验，成为日本早期有洋务经验的人物之一。

1871年7月明治政府废藩置县后，岩崎弥太郎买下了从土佐藩借用的船，集合社员宣布“今后决然断绝官场之志，全力经营海运业”，^②并联合土佐藩士川田小一郎、石川七财、森田晋三等人于1872年1月把九十九商会改名为三川商会，宣布独立经营。1873年3月，三川商会改称三菱商会，同年11月开辟了横滨—四日市间的新航路。此时三菱商会的船舶数已达8艘，并同“借政府威势”的日本国郵便蒸汽船会社展开了激烈的竞争。^③三菱商会因经营灵活、讲究服务态度逐渐取得了优势地位。1874年4月，三菱商会在东京设立总社，在大阪、神户、高知、四日等地设立分社，在经营上逐渐压倒了官办的日本国郵便蒸汽船会社。

但是，确立三菱海上优势和形成财阀基础的契机，却是1874年日本侵台之役的军事运输。如第一节提到的，在英美先后宣布中立后，日本政府的军队和军需品的运输只好转而求助于国内，而此时原同政府订有“无论平常或非常时候，有军队或军需品需运时均需为政府所用”的合同，^④因而成为政府保护会社的日本国郵便蒸汽船会社表示了消极的态度。相反，三菱商会此时却采取了向政府上书表白“敢以敝社所有的汽船数只，以报国恩于万一”的积极态度。^⑤于是，日本政府在权衡竞争中的两家会社后

① 参见日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第5页。三只船共2181吨，见同书第13页。

② 参见加地照义《明治初期日本海运政策的转换》，神户商科大学学术研究会编《商大论集》第24卷第4号，1972年。

③ 参见加地照义《明治初期日本海运政策的转换》，神户商科大学学术研究会编《商大论集》第24卷第4号，1972年。

④ 转引自加地照义《摇篮期的日本海运企业》，神户商科大学学术研究会编《商大论集》第23卷第3号，1971年12月。

⑤ 亩川镇夫：《海运兴国史》，海事汇报社，1930，第216页。

最终采取了全力依赖三菱商会的方针，把拨出 150 万日元购买来的 13 只轮船全部委托三菱商会经营。从 8 月到同年年底，三菱商会进行了 24 次海运，运送了 5600 人次和 3 个营，44614 包米谷以及其他武器、货币等大量物资。^①

因为“特别尽力”，^②圆满地完成了军队和军需品运输，三菱商会赢得了日本政府的信赖，从而与之建立了较密切的关系。战争刚刚结束后的 1875 年 1 月，日本政府即命令三菱商会以委托船中的 4 只开辟上海航线，^③这成为日本开辟的第一条海外航线。这样，在 5 月大久保利通提出“海运三策”，7 月日本政府确立“政府督导保护下民有民营的海运政策”时，日本政府把三菱商会定为保护对象也就顺理成章了。

明治政府既然确定三菱商会为扶持保护对象，便利用国家的力量来充实、支持，使之具有同外国航运势力相抗衡的力量。1875 年 9 月和 1876 年 9 月，日本政府通过驿递长官前岛密向其先后下达第一、第二“命令书”。第一“命令书”开篇即点明“为扩张本邦的海运事业，将东京丸和其他十二艘汽船及其所属器械，无偿地给该社使用，并付给一年 25 万日元的航运补助金”。^④航运补助金的时限定为 15 年。其中横滨—上海线补助 20 万元，长崎—釜山线补助 5000 元，东京、横滨、大阪及神户间，东京、横滨及函馆间，东京、横滨及新潟沿海间，东京、横滨及势州四日市间等沿海 4 条航线共补助 4.5 万元。

在政府补助下，这些航线成为日本政府的“命令航线”。^⑤同时，日本政府还花 32.5 万元收购并解散了日本国郵便蒸汽船会社，并把收购的 17 只船同样无偿交付给三菱会社使用。^⑥两次拨交轮船的具体情况如表 2-6 所示。

① [日]柴垣和夫：《三井和三菱：日本资本主义与财阀》，第 20 页。

② 大久保利通：《商船掌管着手方法意见书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第 6 册，1983，第 384 页。

③ 《三菱社志》第 1 卷第 1 号，第 354 页，转引自山口和雄《明治初期的外国海运和三菱会社》。

④ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第 8 页。

⑤ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第 8、11、12 页。

⑥ 1875 年 5 月三菱商会改名为三菱汽船会社，9 月又改为郵便汽船三菱会社。

表 2-6 日本政府两次无偿拨交三菱会社轮船明细表

单位：吨

第一次			第二次		
船 名	船 种	吨 数	船 名	船 种	吨 数
东海丸	铁 制	652	千里丸	铁 制	1208
金川丸	铁 制	606	黄龙丸	铁 制	617
东京丸	木 制	2217	明光丸	铁 制	715
品川丸	铁 制	908	有功丸	铁 制	541
丰岛丸	铁 制	597	犹龙丸	铁 制	398
琼浦丸	铁 制	558	铎怀丸	铁 制	250
九州丸	铁 制	690	成妙丸	铁 制	300
社寮丸	铁 制	524	浪花丸	铁 制	130
新潟丸	铁 制	1090	天祥丸	木 制	40
高砂丸	铁 制	1019	海运丸	铁 制	40
敦贺丸	铁 制	517	万里丸	铁 制	1461
兵庫丸	铁 制	896	青龙丸	木 制	459
隅田丸	铁 制	896	玄龙丸	木 制	802
			赤龙丸	铁 制	435
			快鹰丸	铁 制	380
			延年丸	木 制	
			速乌丸	木 制	
合 计	11170		7776		

资料来源：根据日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》第 7、12～13 页编制。

这样，自己原有的十来只小轮，加上政府拨交的 30 只船 18946 吨，^①三菱会社在短短的一两年时间里一下子成为拥有近 40 只轮船 23000 多吨位的大公司。据说，当时日本的大船“几乎全部集中于其伞下”。^②此外，它还获有每年 25 万日元的补助金和政府的各种支持。这时的三菱俨然成为一

① 这些拨交给三菱会社的轮船，在法律上三菱会社只有使用权，没有所有权，不能出卖、转让、抵押及拆毁，1877 年 10 月西南之役后，岩崎弥太郎与日本政府达成协议，以 120 万日元、50 年还清为条件获得这 30 只船的所有权，参见日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第 23 页。

② 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第 13 页。

家可与外国航运势力一较高下的大航运公司了。

日本政府之所以对三菱会社如此大力扶持,是因为日本政府认识到自己是一个后发的国家,受到“个人资本的积累明显贫弱,企业的经营能力和经验积累不足”的限制,^①因此,为了实施殖产兴业政策,只能采取依赖“特定的富商并给予特权,给予特别的保护,为其创造致富的机会,以此成为达致国富政策的一环”。^②岩崎弥太郎正是此时在政府的大力扶持下起家,之后成为大财阀的。这也正是这一时期日本不少“政商”得以形成的背景。

对于执行日本政府的政策,岩崎弥太郎表现得相当坚定。他在准备接受政府“命令书”时在全体社员大会上宣称:“我认为海运是我国最重要之所在,也是最欠缺之所在……政府现已把收复内外航海大权的重任委托于我,我亦将进取以承此重任,今日之我已非昔日之我,会社也非昔日之会社。”^③以收复航权为己任的三菱会社与“稍分洋商之利”以“求富”为目标的招商局,在出发点上就有着明显的区别。

肩负“扫除前进道路上的障碍,恢复我皇国航海大权”任务的三菱会社迈出的第一步,^④就是排除对日本威胁最大的美国太平洋邮船公司的势力。斗争的焦点首先集中在横滨—上海航线上。为给三菱施加压力,美国船不仅把横滨—上海间上等船客运价从30日元降到8日元,将横滨—神户间上等船客运价从20日元降到5日元,^⑤而且自恃船好速度快,屡屡在三菱会社定期“出帆的第二天接着发船”,^⑥对三菱会社表现出明显的轻蔑。

由于有政府做后盾和补助金的支持,三菱会社不惜以每月损失2万日元的代价同美国船展开持续的较量。当时岩崎弥太郎这样激励其员工:“我国从古代起就企望着发展对外航行,今天通航上海是国外航线兴盛和收复航海大权的第一步阶梯,踏此阶梯就能渐渐发展。……现在我和各位

① 大岛清、加藤俊彦、大内力:《明治初期的企业家》,东京大学出版会,1983,第4~5页。

② 大岛清、加藤俊彦、大内力:《明治初期的企业家》,第4~5页。

③ 《三菱社志》第2条第2号,第97~100页,转引自山口和雄《明治初期的外国海运和三菱会社》。

④ 《三菱社志》第2条第2号,第97~100页,转引自山口和雄《明治初期的外国海运和三菱会社》。

⑤ 亩川镇夫:《海运兴国史》,第220页。

⑥ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第14页。

的主要任务，就是芟除此障碍（指美国太平洋邮船公司——引者注），恢复我航海的大权。”^①

在激烈的竞争中，虽然三菱会社损失不少，但美国太平洋邮船公司损失更巨。到1875年10月，借助政府的优惠借款81万美元（年利息2%，15年还清），^②三菱会社终于一举收购了在竞争中已疲累不堪的美国太平洋邮船公司的船只及其在神户、长崎和上海的土地、房屋、仓库、码头、设备等，^③取得了与外国船竞争的初步胜利。

但“前门刚拒了虎，后门又来了狼”。^④仅仅过了4个月，即1876年2月，资力雄厚的大英火轮公司（Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.，以下简称“大英P.O公司”）就开辟了经香港、上海到日本横滨的航线，并同大阪的货物批发商缔结了运输货物的合同，对三菱会社形成了强大的竞争压力。面对大英P.O公司的挑战，岩崎弥太郎立刻激励社员说，“我社的兴废存亡在于此时”，^⑤在再次降低运费展开竞争的同时，果断地采取自身（社长）减一半，其他成员减三分之一工资和裁减16名社员以节省费用的措施，^⑥以示同大英P.O公司决一死战的决心。

此时，日本政府又发挥国家政权的特殊力量，不失时机地采取三项措施帮助三菱会社对抗大英P.O公司。

第一，大藏省以年利7厘的利息借给三菱会社汇兑资金，帮助三菱成立大阪汇兑局，以航行一次提供5万日元的限额，向货主提供货物担保押汇金。这无异于釜底抽薪，使同大英P.O公司订约的货主纷纷解约，投向三菱会社，直接威胁到大英的货源。第二，在大英P.O公司开辟此航线的第二个月，即冒着发生外交冲突的风险制定日本人乘坐外国船的规则，通过烦琐的乘坐手续和征收一次0.25日元的手续费，使大英P.O公司的乘

① 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第14页。

② 富永祐治：《交通领域中资本主义的发展》，第121页。

③ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第14页。

④ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第15页。

⑤ 田中惣五郎：《岩崎弥太郎》，第153页，转引自加地照义《日本资本主义的建立和海运》（六），日本海运集会所《海运》第280号，1951页。

⑥ 田中惣五郎：《岩崎弥太郎》，第153页，转引自加地照义《日本资本主义的建立和海运》（六），日本海运集会所《海运》第280号，1951年。

客常常一次只有几个人。这样又构成对大英 P. O 公司客运业务的威胁。第三,在铁路运输上对三菱会社的货物提供特殊的方便条件和低运价,而对大英 P. O 公司的货物运输则设置税关和停留地的障碍。^①如此几头夹攻,仅仅半年时间,就迫使无利可图的大英 P. O 公司不得不无条件地从这条航线撤退。

显然,没有日本政府作为三菱会社的强大后盾,没有日本政府的海运政策和国家权力的扶持资助,三菱会社的胜利是不可想象的,这实际上是日本政府通过三菱会社向英美列强争夺航权的胜利。

随着三菱会社势力的迅速增大和与外国列强斗争的胜利,日本明治政府“富国强兵”的目标也得到初步实现,这集中体现在以下三方面。

第一,抑制了 1873 年外国船在日本通商港口迅猛增长的势头。如表 2-7 所示,在日本 5 个主要港口 1873~1877 年外国船入港数方面,除英国船略有增加外,美国船呈剧减趋势。^②从合计数字看,除 1877 年比 1876 年略有回升外,其他年份外国轮船只数、吨数均明显减少。这主要是因为原来雄踞列强榜首的美国太平洋邮船公司于 1876 年被三菱会社收购的缘故。

第二,收回了日本的沿海贸易运输权。船运势力的消长,必然直接影响贸易额的变化。如表 2-8 所示,据英国驻日本的领事报告,横滨从 1873 年,神户、大阪从 1875 年,长崎从 1880 年,函馆从 1879 年左右开始,其利用外国船运输的贸易额均因微不足道而从统计数字中消失。1881 年,东京商法会议所向大藏省商务局提交的《船舶运输情况调查书》也同样表明,近年日本人乘坐外国船和利用外国船在通商港口间运输货物的情况“已几乎没有了”,^③并进一步指出,雇用外国船运输日本货物的现象减少以至消失,“不能不说是政府对本国船保护十分优厚”的缘故。^④

① 参见日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第 18~19 页;小风秀雅:《英国 P. O 会社进出日本和三菱会社的竞争》,日本历史学会编《日本历史》第 503 号,1990 年 4 月。

② 大英 P. O 公司从横滨—上海线撤退而英船统计数未减的原因是,虽然大英公司在日本港口间开设定期航线的企图遭到挫败,但通过远洋直接进入日本港口运输货物的船只数未减,反有少量增加,这种趋势直到日本开辟远洋航线后才受到遏制,此点下文还要谈到。

③ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第 19 页。

④ 《涩泽荣一传记资料》第 17 卷,第 681 页,转引自日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第 20 页。

表 2-7 1873~1877 年日本横滨、神户、大阪、长崎、函馆 5 港外国船入港统计

年份	英 国		美 国		法 国		德 国		荷 兰		俄 国		其 他		合 计	
	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数
1873	405	234459	458	763002	36	31668	87	33738	2	1391	11	5405	33	14408	1032	1084223
1874	367	237432	346	637606	38	30532	110	51506	—	—	13	5728	24	7138	898	969942
1875	350	252220	33	617331	37	46399	71	21881	2	374	20	6547	20	6845	831	951597
1876	356	302037	190	286995	38	47812	57	15168	2	2683	29	10273	29	15587	701	680554
1877	401	314915	161	199607	35	52573	86	27700	—	—	20	11345	40	16370	743	623138

注：大阪港缺 1876 年、1877 年数字。
资料来源：根据当时驻日英国领事商业报告和山口和雄《明治初期的外国海运和三菱会社》中表 17~表 21 重新计算编制而成。

表 2-8 1873~1880 年日本 5 个主要港口外国船运输贸易进出口额统计

单位：墨西哥元

年 份			1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
横滨	输入	从外国来	19535758	16716298	21953909	18841880	19490485	—	—	—
		从日本其他港口来	—	—	—	—	—	—	—	—
	输出	往外国去	15095218	12578573	12466730	21431879	15628337	—	—	—
		往日本其他港口去	—	—	—	—	—	—	—	—
神户	输入	从外国来	5886775	5288868	5354917	3748907	4313641	—	—	—
		从日本其他港口来	44611	741371	—	—	—	—	—	—
	输出	往外国去	2229088	4396360	2813102	3401230	4518570	—	—	—
		往日本其他港口去	206183	560364	—	—	—	—	—	—
大阪	输入	从外国来	398824	360353	605510	406089	518246	—	—	—
		从日本其他港口来	—	329346	—	—	—	—	—	—
	输出	往外国去	886947	566537	226021	99722	175340	—	—	—
		往日本其他港口去	—	227894	—	—	—	—	—	—
长崎	输入	从外国来	1626775	1830019	1426190	990809	1578169	1484468	不明	1280066
		从日本其他港口来	181867	45147	98900	72390	904219	61947	—	—
	输出	往外国去	1899793	2179154	2061804	1869058	2078806	2398501	—	2298591
		往日本其他港口去	99142	163645	97499	90615	103277	93095	—	—
函馆	输入	从外国来	15936	17791	27641	27380	—	—	4459	—
		从日本其他港口来	33478	43234	39484	16540	14592	26320	—	—
	输出	往外国去	549948	281013	350734	776962	441655	688940	692515	—
		往日本其他港口去	39455	34752	45168	6544	—	—	—	—
五港合计	输入	从外国来	27464068	24213329	29368167	24015065	25900541	1484468	4459	1280066
		从日本其他港口来	259956	1159098	138384	88930	918811	88267	—	—
	输出	往外国去	20660994	20001637	17917391	27578851	22842708	3087441	692515	2298591
		往日本其他港口去	344780	986655	142667	97159	103277	93095	—	—

资料来源：根据当时驻日英国领事商业报告和山口和雄《明治初期的外国海运和三菱会社》中表 23~表 27 重新编制计算而成。

与外国船数量的减少相反，在日本各通商港口和其他沿岸港口间进出

的三菱会社的船只数和贸易运载量都出现了显著的增长。表 2-9 显示了三菱会社 1875 年 10 月~1876 年 6 月八个月的客货运收入情况。从表中看,客运方面,横滨、神户、大阪、长崎的运费收入都超过了过去位居第一的上海线。与表 2-7、表 2-8 及表 2-1 显示的外国船垄断日本沿海贸易运输的情况相比较,适成鲜明的对照。

表 2-9 三菱会社 1875 年 10 月~1876 年 6 月运费收入统计

单位:日元

港 名	客运收入	货运收入	合 计
横滨	72404	67617	140021
神户	54292	129048	183340
大阪	20331	142061	162392
长崎	30456	36460	66916
函馆	12585	48394	60979
新潟	407	1090	1497
东京	14622	74287	88909
日本非通商港口合计	27533	102524	130057
上海	19831	61378	81209
天津、牛庄、芝罘	89	492	581
合 计	252550	663351	915901

资料来源:《三菱社志》第 3 卷,转引自日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第 20 页。

近海航线和沿岸航运贸易权在短短几年间就基本收回的事实,说明了这一时期日本政府的海运政策不仅达到了预期的目的,而且扭转了日本此前外商垄断外贸的局面,为下一步的产业、商业发展和完全收回利权奠定了基础。

第三,保证了日本政府军事运输的需要。日本侵略台湾时,三菱会社担任军运任务。在此后 1876 年 1 月朝鲜的江华岛事件中,三菱会社再受政府命令派遣 12 只船舶承担运输。同年 10 月国内爆发“荻之乱”,三菱会社又派船 7 只负责军事运输。^① 1877 年 2 月爆发的西南之役,更动员了除

^① 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第 21 页。

上海线外的几乎全部轮船中的44只承担军运,完成了运送兵员5.8万人和马匹、军需品等大批物资的任务,^①保证了战争的胜利,满足了明治政府扶持民营海运企业对内维持安全,对外扩张的战略需要。

由于西南之役中大量的船舶被征为军用,普通营业用的船舶一时显得不足,日本政府又应三菱会社的申请,以年息5%、14年还清的优惠条件,^②向三菱会社贷款70万日元,供其购新船8艘,共计13044吨,同时政府还下放一艘轮船“鹿儿岛丸”给其经营。^③于是,三菱会社在原有的航线外有余力增开琉球、小笠原岛、香港、海参崴4条新航线,^④使公司业务得以进一步扩大。

截至1882年,日本明治政府对三菱会社的各种补助和优惠贷款如下:二次购船(侵台之役中购13只船,共计157.68万元;收买日本国邮便蒸汽船会社的17只船,共计32.5万日元)共190.18万日元,航运补助金共293.5万日元,优惠贷款及修船费共341.99万日元,三项合计达825.69万日元之巨。^⑤这还不算侵台之役和西南之役中政府拨付给三菱会社的优惠军运费收入^⑥和每年支给三菱会社1.5万日元开设商船学校的费用。^⑦仅从1881年三菱会社所获年25万日元航运补助金占当年农商务省总预算支出45.87万日元的59%,^⑧就可知日本政府扶持三菱会社的决心。

在日本政府的这种大力扶持下,到1882年底,三菱会社的全部船只已达56艘39616吨。^⑨而其中三菱会社自己出资购买的只有11艘,不到3000吨。^⑩

① 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第16页。

② 富永祐治:《交通领域中资本主义的发展》,第121页。

③ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第17页。

④ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第18页。

⑤ 《三菱会社内幕秘闻录》,《海事史料丛书》第20卷,成山堂书店,1969,第288~296页。

⑥ 侵台之役中三菱会社获运费40万元,西南之役中政府支给三菱会社的运费有高达400万日元和600万日元两种说法,占军费总支出的10%以上。参见富永祐治《交通领域中资本主义的发展》第117、118页中所举日本学者的研究。

⑦ 《三菱会社内幕秘闻录》,《海事史料丛书》第20卷,成山堂书店,1959,第288~296页。

⑧ 亩川镇夫:《海运兴国史》,第228页。

⑨ 麻生平八郎:《海运及海运政策》,严松堂书店,1942,第61页。

⑩ 亩川镇夫:《海运兴国史》,第224~225页。

总之，在三菱会社初期发展中，显然不是以资本积累扩大再生产的经营方式扩大自身业务，而是以完成政府军运，通过竞争排除英美轮运势力，赢得政府信任和支持而发展的，如果没有政府拨交轮船无偿委托经营，每年25万日元的补助金以及优惠贷款的多方支持，三菱会社不可能如此迅速发展。可见日本政府发展海运的政策，在这个时期就已经显示出它的突出作用。

二 有所发展而又难以发展的招商局

现在，让我们再回过头来看一看同期中国轮船招商局的发展情况。

1872年8月，李鸿章饬令浙江海运委员、候补知府朱其昂筹办轮船招商事宜。朱其昂先拟定《招商章程》20条，“其大意在于官商合办”，主要内容是，以所领闽、沪两局船只作为“官股”，轮船承运漕粮按照浙江沙宁船章程办理，在纳税方面享受外国轮船的同等待遇。^①但后来他发现闽、沪两局并无商船可领，而“各省在沪殷商，或置轮船，或挟资本，向各口装载贸易，向俱依附洋商名下”，于是主张“由官设立商局”以招徕“各商所有轮船股本”。^②李鸿章对此表示同意，认为“目下既无官造商船在内，自无庸官商合办，仍应官督商办。由官总其大纲，察其利病，而听该商董自立条议，悦服众商，冀为中土开此风气，渐收利权”。^③

12月，朱其昂等另制订《轮船招商局条规》28条，其中规定：在上海设立总局，各口设立分局；轮船报关装货一切事宜，均照洋商章程办理；由直隶总督李鸿章委派总办，禀请刊刻关防，“所有公牍事件，悉归总办主裁”；等等。李鸿章认为该条规“大致似尚公允”，^④当即批准施行。于是，轮船招商局在上海以“总办轮船招商公局”的名义正式宣告成立。

朱其昂在筹建招商局的过程中曾向李鸿章表白说，已“会集素习商业

① 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第911~915页。

② 《李文忠公全书奏稿》卷20，第32页。

③ 《李文忠公全书·译署函稿》卷1，第40页。

④ 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第920~923页。

殷富正派之道员胡光庸、李振玉等公同筹商，意见相同，各帮商人纷纷入股”。^① 实际上，他在招股方面并不顺利，无论是在沙船商人中还是在买办商人中，他都一筹莫展，多方奔走只从沙船商郁熙绳处募得现银1万两，从李鸿章处募得5万两，上海商人认银10万两却未缴现银。于是，李鸿章准许朱其昂从直隶练饷局借用官款20万串制钱（约合银12.3万两），年息7厘，除预交利息外，实领18.8万串。轮船招商局最初主要是依靠这笔官款办起来的。不过，官款并非投资，“名为官本，公家只取官利，不负盈亏责任，实属存款性质”。^② 另外，朱其昂对于经营新式轮船业务也不在行，经他手购买的四艘轮船中，“伊敦号”“船大而旧”，“福星号”“舱通而小”，其他两艘也不甚合用，“而购价反较洋行新造之头等好船尤贵”。^③ 在同洋商打交道中他也不断上当吃亏，“表现低能”，^④ 不到半年，便亏损4.2万多两。于是，李鸿章接受盛宣怀的推荐，札委上海的广东籍买办唐廷枢和徐润入局接办。朱其昂“自知才力不及”，主动辞去招商局主要负责人的工作。^⑤ 这是招商局创办后的第一次改组。

1873年7月，唐廷枢出任招商局总办，朱其昂、徐润、盛宣怀、朱其诏四人为会办。唐、徐专管轮运、招股等事宜，朱、盛负责漕运和官务。在唐、徐主持下，重订“局规”及“章程”，并把“轮船招商公局”更名为“轮船招商总局”。

此时的盛宣怀虽作为李鸿章的亲信幕僚入局，承担着代表官方对招商局经营管理实行监督控制的责任，但他于1875年秋奉命赴湖北督办煤矿，后又赴直隶候补。他在招商局中也“订明不经手银钱，亦不领局中薪水”，^⑥ 80年代中期以前并未在局内负实际责任。朱其昂于1878年去世，接替他办理漕务的叶廷眷在局仅一年便辞职引退。朱其诏于1879年因署理永定道而离局。轮船招商局在此阶段的实际负责人是唐廷枢和徐润，因此有必要对唐、徐的经历略加介绍。

① 《李文忠公全书·奏稿》卷20，第33页。

② 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第269页。

③ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第38页。

④ 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第778页。

⑤ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第42页。

⑥ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第58页。

唐廷枢和徐润二人都是洋行买办出身。唐廷枢自小即受良好的英、华教育，“于各国情形以及洋人洋语，罔不周知”。^① 1861 年受雇于怡和洋行担任总买办后，他“代理该行长江各口生意”，主持华商客货揽载业务，因此对航线的开辟、轮船的调配，以及中外贸易情形都十分熟悉。他不仅是公正、华海轮船公司的大股东，而且自己经营钱庄、轮船。徐润出身于买办世家，14 岁即到宝顺洋行当学徒，随后在经营丝、茶等生意的同时，也经营钱庄。他在很多丝、茶产区都开有商号，并在上海广置地产。虽然没有像唐廷枢那样自购轮船营运，但他确曾在旗昌、公正等轮船公司附股投资。

此外，唐、徐等人以其在通商口岸的财势声望，还先后成为丝、茶、鸦片公所的董事，在他们的商务活动中，这些带有垄断性的同业公所无疑会为其所用，维护其商业利益。

还应看到，唐、徐都分别捐有道员和郎中等官衔。在卖官鬻爵的封建社会里，虚衔虽不等于实授，但它代表一种社会地位。在这里，徐润不失为一个典型。早在 1862 年李鸿章在上海急于筹饷之时，他就由监生报捐光禄寺署正，次年在江南粮台报销局加捐员外郎。1866 年更由李鸿章出面奏保四品衔。在招商局开办的前一年，他曾被曾国藩札委“办理挑选幼童出洋肄业事宜”。^② 所有这些都表明唐、徐不是一般华商，而是与洋务派早有某种联系、在上海商界又与洋商广有联系的富商。无论是在筹集资本还是在招揽货运方面，他们都具备一般商人所没有的条件。李鸿章这时札委唐、徐这种身份的人入局，实际上是在新生的招商局遭遇困难时，从如何设法经办维持下去的角度出发而不得不采取的一种变通办法，目的是“要须随时设法变通，以求经久”。^③ 因此，同意把“招商公局”改为“招商总局”，把“总办”改为“商总”、“商董”。^④

唐、徐入局后，同时带进一批买办商人，分主不同职责，投入大笔资本，其效法西方企业，按照资本主义经营方式经营招商局的意图是相当清

① 中研院近代史研究所编《海防档》乙，“福州船厂”（二），第 686 页。

② 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，第 8～13 页。

③ 《李文忠公全书·朋僚函稿》卷 13，第 13 页。

④ 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第 1 册，第 142～147 页。

楚的。例如，唐廷枢、徐润重订的章程就特别强调“商务由商办之”的体制。章程第一条即说“商局设于上海，议交唐丞廷枢专管，作为商总以专责成。再将股份较大之人公举入局，作为商董协同办理”。第二条也明确提出“唯事属商办，似宜俯照买卖常规，庶易遵守”，并明确请求“请免添派委员，并拟除去文案书写听差等名目，以节糜费”。^①当然，对招商局的经营与发展，他们也有一个估计。唐、徐在其提出的“预算节略”中就指出招商局具备足以与外商抗衡的三个条件：“我船有漕米装运，洋船全恃揽载一也；我局经费栈房辛工轮船用度驳船扛力均较洋商撙节二也；以本国揽本国货，取信自易利便实甚三也。”^②

因此，在投资50万股本购买4艘轮船的情况下，因有漕粮补贴，另加搭客运货，每年只要航行3个月，可净溢银10.8万两，以50万资本计，利润率高达20%。在他们看来，盈利似有相当把握，至于外商倾挤，亦无须过虑，因为“洋商远涉数万里，原系谋利而来，若肯以己得之利，不患折阅，与我抗衡，是亦商贾之利也，何必拒之？况我船少，彼船多，我货多，彼货少。我第运三月漕粮，将及一年费用，即使货物全被揽去，水脚全行放低，亦何不可相敌之有？”在这个估计下，唐、徐入局后，就力主扩展业务：“故就大局论，亟宜多集二、三百万之资，广购轮船往来各口。今且立定脚跟，由小而大，俟漕粮日增，装运日旺，乃逐渐推广，以期权利之尽收焉。”^③

可见，唐廷枢和徐润是当时中国商人中能经营新式航运企业的最合适人选，他们不仅自身广有资财，而且在多年买办生涯中积累了丰富经验，进入招商局前已有经营新式轮船公司的经历，具有较高的经营管理才能和识见，从素质上看绝不比日本三菱会社的创办人岩崎弥太郎低。他们主持期间是招商局最富于进取精神、最为活跃的时期。

唐廷枢、徐润主持局务后，按照自己的计划广招股份，扩大营业，着手组建各口岸分支机构，除上海总局、天津分局外，又相继在牛庄、烟台、福州、厦门、广州、香港、汕头、宁波、镇江、九江、汉口及国外的

① 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第142~147页。

② 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第142~147页。

③ 《交通史航政编》第1册，第147页。

长崎、横滨、神户、新加坡、槟榔屿、安南、吕宋等设立分局。

轮船招商局经过此番改组调整后，立刻成了外商轮船公司排挤打击的对象。旗昌和太古轮船公司原来就曾公开声言，在长江水道和沿海航线上，“凡他公司有船同日并走者，必与之争拒”。在北洋航线上，旗昌和怡和也订立了排他性的运价协议。^① 不言而喻，这个所谓“他公司”，主要是指招商局。这场降价竞争相当激烈。招商局初办时，“水脚至低者每吨东洋（即日本——引者注）四元，汉口四两，宁波二元半，天津每担六钱，汕头去货二钱，回货四角，广东二钱至三钱”。及至招商局改组后，“洋商并力相敌”，到1874年，“甚至每吨东洋跌至二元或一元半，汉口二两，宁波一元或半元，天津每担三钱或四钱，汕头去货一钱或一钱二分，回货二角半，广东一角半或一钱半。总而言之，所减不及六折”。^② 到1875年，竞争更加激烈，运费继续降低，“闽粤往日三四角水脚减至一角，宁波二元半减至半元，长江五两减至二两，天津八两减至五两，客位亦减至七折或一半”。^③

事情大致是按唐、徐的估计发展的。在这场激烈的竞争中，招商局依靠漕运专利、回空免税和官款的协济，尤其是国内商人的广泛支持，依然能获得比外国轮船公司更多的货运。^④ 招商局实力还逐年上升，1873年有船4只2319吨，1874年增到6只4088吨，1875年又增到9只7834吨，1876年达到11只11854吨。^⑤ 而“意在陷人，不遑自顾”的外商公司却收入大减，^⑥ 太古轮船公司1874年上半年尚未扣除折旧的利润仅为8500两，以致“股东们愁容满面”。^⑦ 华海轮船公司1874年尚未扣除折旧的利润为89189两，1876年跌为48200两。^⑧ 称雄一时的旗昌轮船公司的情况更为

① 参见张国辉《洋务运动与中国近代企业》，中国社会科学出版社，1984，第155页。

② 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第21、23页。

③ 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第21、23页。

④ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第1168页。

⑤ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第1000页表。

⑥ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第13页。

⑦ 刘广京：《中英轮船航运竞争（1872~1885）》，中研院近代史研究所编《清季自强运动研讨会论文集》下册，1988，第1145~1146页。

⑧ 刘广京：《中英轮船航运竞争（1872~1885）》，中研院近代史研究所编《清季自强运动研讨会论文集》下册，第1145~1146页。

严重, 股票价格大幅度下降, 面值 100 两的股票, 1876 年秋跌到 70 两,^① 该年冬天每股仅值 57 两。^②

各种原因使处于困境中的旗昌轮船公司转而求售于轮船招商局。徐润与唐廷枢、盛宣怀共同商议后, 以购买旗昌轮船公司既可增强招商局实力, 又可少一有力的竞争对手为理由, 禀商李鸿章, 但李以巨款难筹, “踌躇未许”。^③ 盛宣怀等人遂转向南京, 争取两江总督沈葆楨的支持, 以免交利息、10 年归还的方式, 请求拨借官款 100 万两。^④ 据说盛宣怀措辞得体, “颇动宪听”,^⑤ 沈葆楨为之动容, 慨然应允筹拨官款 100 万两, 条件是必须缴付本息, 5 年还清, 且规定为“商得若干之利, 官亦取若干之息”, “是宜甘苦与共, 官商一体”。^⑥

于是, 这家在中国江海横行了十余年的外商轮船公司, 终于在 1877 年初被招商局以规银 222 万两收购。其中 200 万两系旗昌船队及其在上海的栈房、码头、船坞等各项资产的折价, 22 万两系旗昌在汉口、九江、镇江、宁波、天津各码头以及洋楼和栈房的折价。^⑦

这一年, 招商局的船队即从头一年的 11 只 11854 吨猛增一倍多, 达到轮船 29 只 30526 吨,^⑧ 并使各通商口岸进出中外轮船吨位的对比数从 1872 年前的 0:100, 一跃变为 36.7:63.3。^⑨ “从此国家涉江浮海之火船, 半皆招商局旗帜。”^⑩ 收购旗昌轮船公司, 被誉为“千百年来创见之事”。^⑪

照着招商局的这种发展势头, 是否可能接着收买或挤走中国领水中的其他外商轮船公司, 像日本三菱会社收购美国太平洋邮船公司之后又挤走大英 P. O 公司那样呢? 很明显, 在这里, 关键要看清政府持什么政策措施

① 刘广京:《中英轮船航运竞争(1872~1885)》, 中研院近代史研究所编《清季自强运动研讨会论文集》下册, 第 1147 页。

② 徐润:《徐愚斋自叙年谱》, 第 18~19 页。

③ 中国史学会编《洋务运动》第 6 册, 第 59 页。

④ 中国史学会编《洋务运动》第 6 册, 第 14 页。

⑤ 徐润:《徐愚斋自叙年谱》, 第 18~19 页。

⑥ 中国史学会编《洋务运动》第 6 册, 第 15 页。

⑦ 中研院近代史研究所编《海防档》甲, “购买船炮”(三), 第 946~947 页。

⑧ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第 1 辑下册, 第 1000 页。

⑨ 严中平等编《中国近代经济史统计资料选辑》, 科学出版社, 1955, 第 221 页。

⑩ 《申报》1871 年 3 月 2 日。

⑪ 中国史学会编《洋务运动》第 6 册, 第 14 页。

和支持到什么程度。遗憾的是，正是在这里，我们看到了清政府和日本明治政府的根本不同，这种根本不同，不仅表现在此前所说两国创办新式企业的目的上，更表现在具体的政策措施上。实际上，招商局收购旗昌轮船公司，已是它在当时社会环境条件和清政府的支持下所能达到的顶点。随后而来的一系列隐忧使其不可能再做进一步挤走其他外商轮船公司的打算。

招商局此时面临的最大问题，是沉重的债务。正是在这一点上，我们可以看出中日两国政府在政策上的差异，为便于比较，我们先把日本政府对三菱会社的资助情况在此做一简要回顾。

前面我们已经提到，截至 1882 年，日本明治政府两次对三菱会社无偿下拨的船只购价达 190.18 万日元，各种航运补助金共 293.5 万日元，两项共达 483.68 万日元，这笔巨款完全是无偿提供给三菱会社的。此外，还有为购买美国太平洋邮船公司由政府提供利率 2%，期限 15 年，为西南之役购船提供利率 5%，期限 14 年的优惠贷款共达 341.99 万日元。且西南之役的贷款，本应从 1877 年起计，实则推迟三年，到 1880 年才开始按 14 年期限偿还。实际上这也是一种“缓息”与“免息”。再加上 1874 年的侵台之役和 1877 年西南之役的极优惠的军运费（按前述低价算亦有 440 万日元），三菱会社没有资金不足的困扰，势力得以迅速膨胀。表 2-10 显示了 1876~1883 年三菱会社的收入支出和资产情况。从表中看，1876 年由于增加政府下拨的船舶，三菱会社的资产总额从 1876 年的 312950 日元一下增加到 6325980 日元，一年间增长了 19.2 倍，这是何等的速度！同时，由于西南之役高额的军运费，其净收入也达到创纪录的 121.7 万多日元，比 1876 年净增约 4 倍。

表 2-10 三菱会社发展状况

单位：日元

年 份	收入与支出比较			年度末资产 总额（括号内船价）
	收 入	支 出	损 益	
明治 9 年（1876）	2344977	2036350	308627	312950
明治 10 年（1877）	4447010	3229035	1217975	6325980（3329436）
明治 11 年（1878）	2899585	3405256	- 505722	6220059（2853641）

续表

年 份	收入与支出比较			年度末资产 总额（括号内船价）
	收 入	支 出	损 益	
明治 12 年（1879）	3287827	2994387	293440	5361971（2303963）
明治 13 年（1880）	4430628	3738954	691674	6358429（2102082）
明治 14 年（1881）	5881718	5085193	796524	7055514（2097719）
明治 15 年（1882）	4889616	4329107	560509	7462342（2428796）
明治 16 年（1883）	3735966	3781290	- 45324	7426659（2103083）
明治 17 年（1884）	3026308	3243257	- 216949	8148158（2067006）

注：①三菱会社年度末资产总额呈上升趋势而船价却呈下降趋势的原因是三菱会社违反政府规定，投资和经营其他产业，同时出卖和改变了一些轮船的用途，使轮船数减少。这在第三章还将谈到。

②1883 年、1884 年出现亏损，是与日本共同运输会社竞争的缘故，在第三章也将谈到。

资料来源：《三菱社志》，转引自大久保利谦编《近代史史料》，1969，第 211 页。

需要特别指出的是，三菱会社的资产除 1876 年前的 312950 日元中有民间股份外，1876 年后均无民间招股，迅速增长的资产主要是从政府处获得的各种资助。截至 1882 年日本明治政府无偿下拨的船只购价和航运补助金两项 483.68 万日元，就占 1882 年三菱会社总资产 746.23 万日元的 64.8%，换句话说，1882 年三菱会社的总资产中，64.8% 以上是日本政府无偿提供的资助。

与日本政府对三菱会社的资助相比，清政府对招商局的资助就少得可怜了。清政府对招商局的资助主要是通过借给官款来进行，清政府借给招商局的官款情况如表 2 - 11 所示。

表 2 - 11 轮船招商局资本和利润（1873 ~ 1893）

单位：两

年 度	资 本			借 款		利 润 (V)	利 润 率 % ($\frac{V}{I} \times 100$)
	共计 (I = II + III)	股本 (II)	借款 (III)	其中官款 (IV)	官款占借款 % ($\frac{IV}{III} \times 100$)		
1873 ~ 1874	599023	476000	123023	123023	100. 00	81608	13. 62
1874 ~ 1875	1251995	602400	649595	136957	21. 08	156144	12. 47
1875 ~ 1876	2123457	685100	1438357	353499	24. 58	161384	7. 60

续表

年 度	资 本			借 款		利润 (V)	利润率% ($\frac{V}{I} \times 100$)
	共计 (I = II + III)	股本 (II)	借款 (III)	其中官款 (IV)	官款占借款% ($\frac{IV}{III} \times 100$)		
1876 ~ 1877	3964288	730200	3234088	1866979	57. 73	359162	9. 06
1877 ~ 1878	4570702	751000	3819702	1928868	50. 50	442418	9. 68
1878 ~ 1879	3936188	800600	3153588	1928868	61. 52	353545	8. 98
1879 ~ 1880	3887046	830300	3056746	1903868	62. 28	268751	6. 91
1880 ~ 1881	3620529	1000000	2620529	1518867	57. 96	292799	8. 09
1881 ~ 1882	4537512	1000000	3537512	1217967	34. 43	347757	7. 66
1882 ~ 1883	5334637	2000000	3334637	964292	28. 92	308095	5. 78
1883 ~ 1884	4270852	2000000	2270852	1192565	52. 52	155002	3. 63
1886	4169690	2000000	2169690	1170222	53. 93	306882	7. 36
1887	3882232	2000000	1882232	1065254	56. 60	464389	11. 96
1888	3418016	2000000	1418016	793715	55. 97	537043	15. 71
1889	3260535	2000000	1260535	688241	54. 60	442890	13. 58
1890	2750559	2000000	150559	90241	12. 02	252669	9. 19
1891	2685490	2000000	685490	—	—	277011	10. 02
1892	2664825	2000000	664825	—	—	298804	11. 21
1893	2345735	2000000	345735	—	—	529973	20. 58

资料来源：张国辉《洋务运动与中国近代企业》，第 168 ~ 169 页。

从表 2 - 11 看，从招商局成立开始一直到表中反映的最后一年 1893 年，招商局始终存在债务，除 1891 年后因还清官债而有所减少外，前期数额始终巨大。其债务在 1877 年度达到顶峰，总数竟达到 381.9 万余两，是同时实收股本 75 万余两的 5 倍多。这其中，除 1873 年度借款全系官款，占 100% 外，从 1874 年度开始增加了钱庄借款和其他私人借款。但多数年份官款大于其他借款，1876 年度官款占借款总额的 57.73%，1878 年度官款总额最高，达 192.8 万余两，占借款总额的 61.52%。但从 1884 年起，招商局就再没有获得过官款资助（1891 年还清最后一笔官款）。

招商局所借官款的利息情况如下。官款的第一笔直隶练饷20万串,是照江浙典商承领之案,按年取息7厘。^①1875年所借江浙官款20万两,是按年8厘取息。^②1876年北洋所借50万两,又照江浙成案,亦改为8厘取息。^③1877年购买旗昌轮船公司所借100万两中,除江南、湖北的60万两“均照官商一体,利害共之”的原则办理外,浙江、江西所借40万两,仍是年息8厘。^④此后招商局因收购旗昌借款太多,负担过重。后由李鸿章奏准,所借官款从1877年起均予缓息3年。自1880年起,再分年拨本还利。1886年又因借有洋债,再由李鸿章奏准先还洋债,再还官款。1889年,又由李鸿章奏准,所借官款只还本金,免除利息。^⑤

不可否认,官款在招商局的发展过程中起了重要的作用,这不光表现在官款的利息比招商局向钱庄、私人、济和保险公司、仁和保险公司借款的利息1.5分低,更表现为在招商局发展的关键时刻,官款往往发挥关键作用。如招商局主要就是依靠第一笔官款直隶练饷20万串开办的。1876年,因招商局所欠钱庄重息借款积至60万两,负担太重,由李鸿章筹借官款50万两,“作为局中存项,以免重出庄息”,使招商局得以“气力为之一舒”。^⑥此后如无官款垫借,1877年初盘购旗昌轮船公司也无可能。因此,说招商局的重大经济困难和发展所需资金主要是靠官款解决的也不为过。^⑦

但是,招商局所得官款资助与日本政府资助三菱会社的情况相比,则有明显差距。先不说招商局所借官款的利息和偿还期限远不如三菱会社的优越,就拿此时招商局盘购旗昌轮船公司一事来说,在这个过程中,招商局收购旗昌17只船18671吨左右,由此背负222万两的巨额债务。但几乎同期日本政府却把两次购买的30只船18946吨无偿下拨给三菱会社,同时另外给付一年25万日元的补助金,这为三菱会社奠定了与外船势力一决雌雄的基础。两相比较,差异何大!虽说招商局有漕米高额运费、回空船只

① 《李文忠公全书·译署函稿》卷7,第22、28页。

② 中国史学会编《洋务运动》第6册,第18页。

③ 《李文忠公全书·译署函稿》卷7,第22、28页。

④ 《李文忠公全书·译署函稿》卷7,第22、28页。

⑤ 参见樊百川《中国轮船航运业的兴起》,四川人民出版社,1985,第262~264页。

⑥ 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册,第23页。

⑦ 参见樊百川《中国轮船航运业的兴起》,第262~264页。

带货二成免税、定额耗米、代办漕米盈余等多项补助，但据计算，这些优惠顶多相当于日本政府每年给三菱会社的25万日元补助金，而招商局则被300多万两白银（盘购旗昌的债务加上其他的债务）的沉重债务压得难以喘过气来。

由此可见，在外国轮船航运势力垄断中国江海航线的情况下兴办的轮船招商局，在同洋商航运公司的激烈竞争中，从清政府处得到的官方借款，以及缓息、免息和漕粮包运等优惠，能够从根本上改善它的经济状况，使它在洋商的竞争压迫下能奠定基础，站稳脚跟，并得到一定的发展；但要彻底赶走洋商势力，收回失去的利权，其所得到的支持和资金援助，应该说还是很不够的。

清政府给招商局的资助和日本政府给三菱会社的资助的差距，实际上反映了两国政府对兴办近代企业的不同认识 and 不同政策。这种差异构成了招商局盘购旗昌轮船公司后进一步发展的难关。

此时，招商局面临的另一难题是来自清政府的各种责难。招商局盘购旗昌后，山西道监察御史董儒翰1877年9月和国子监祭酒王先谦1880年的上奏就是典型的两例。董儒翰在奏折中指责招商局此举是“置船过多”，“闲置耗费”，“每月竟须赔银五、六万之多”，要求朝廷“飭下南北洋通商大臣，于该局各商总时加察核”，使其“不得揽权喜事，徒聳虚声，致误实济”。董的奏折中还透露出这时尚有人要求将招商局“仿照船政成案，专设大臣一员管理”，实则“易商为官”的请求。^①王先谦也奏参招商局盘购旗昌公司一事是“各码头船只经费愈繁，息银愈增，又复大亏，势将决裂”，并指责唐廷枢、盛宣怀等购并旗昌是“挟诈渔利”，过去即已“蠹帑病公，多历年所，现在乃复暗中勾串，任意妄为，若任其逍遥事外，是无国法也”，要求对招商局“痛加整顿”。对于朝廷中纷纷而来的各种指责，虽然李鸿章有“大抵理财一事，群情既视为利藪，局外之人不知局中底蕴，往往以风影之谈，启猜疑之妄，辗转传播，舛误滋多”的认识，^②对招商局多方澄清，但来自朝廷大员的这些指责，无疑会给唐廷枢、徐润等

① 中国史学会编《洋务运动》第6册，第20页。

② 中国史学会编《洋务运动》第6册，第38、40、58页。

经办人极大的压力，从而影响他们对招商局的经办方针。

而这时，虽然招商局在盘购旗昌轮船公司后少了一个竞争对手，但江海航线上英商怡和、太古的优势地位依然存在。太古轮船公司抓住招商局此时背负沉重债务，又遭受朝廷多方指责的时机，一方面添造两只专走长江的轮船，^① 另一方面再度减低运费，把上海到汉口的货运每百斤减低到一钱，上海到汕头每百斤仅收6分。^② 在怡和、太古“跌价揽载，以相倾轧”的情况下，招商局也只有“跌价与之相持”，加上凑还盘购旗昌的洋款和“福星、厚生、江长等船累次失事”，使得“耗折既多，局中款项甚形竭蹶，由是存款者闻风催索，入股者裹足不前”。内外夹攻下，招商局一时处境“颇有岌岌难支之势”。^③

招商局在背负沉重债务，遭受朝廷大员攻击，受到外商倾轧，遭遇轮船失事和“耗折既多”的困难局面下，如果能像三菱会社那样得到日本明治政府有力的支持和援助，并非不能克服这些困难。遗憾的是，正是在这些方面，清政府与日本明治政府有着根本的不同。因此，当唐廷枢这时向李鸿章请求进一步援助，恳请李鸿章奏请朝廷准招商局延期偿还官款时，^④ 李鸿章能做到的，也仅仅是向清廷提出，“自光绪三年起，将直隶、江苏、浙江、江西、湖北、东海关等历年拨存该局官帑银一百九十万八千两，均予缓息三年。俟光绪六年起，缓利拨本，匀分五期，每年缴还一期，以纾商力”。其具体规定为“每期计应缴官本银三十八万一千六百两，由商局预为筹定，按原拨平色银数，先分赴各省关局具结存案，届时照缴”。为应对来自各方面尤其是顽固势力的压力，李鸿章在此也不得不再一次强调，以后“无论如何为难，不得再求展缓”。^⑤

面临这种种的困难局面，由于得不到清政府更有力的支持，招商局为提高水脚收入，偿还债务，保全自身，不得不先后与英商太古轮船公司和怡和洋行的华海轮船公司在1877年底和1878年7月签订停止竞争、统一

① 《新报》光绪二年十二月初五日，转引自张国辉《洋务运动与中国近代企业》，第161页。

② 《李文忠公全书·译署函稿》卷7，第27页。

③ 上引均见中国史学会编《洋务运动》第6册，第57页。

④ 《李文忠公全书·译署函稿》卷7，第27页。

⑤ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第24~25页。

运费的“齐价合同”，^①改变了积极与洋商竞争的态度。

不可否认，招商局在唐廷枢、徐润的主持下，积极经营，努力进取，盘购旗昌后，无论在规模还是在运力上都出现了一个飞跃。可惜的是，处于当时的社会环境条件中，尤其是在缺乏清政府有力支持和援助的情况下，招商局这样的新式企业不可能仅仅依靠自身的努力得到发展。因此，招商局虽然因为购买旗昌而与原先有优势地位的太古、怡和提高到对等地位，有实力与外商签订“齐价合同”，却无法进一步发展，把外商轮船公司挤出中国航线、收回航权，这是十分遗憾而又无可奈何的事。

另外需要指出的是，与三菱会社得到日本政府的资助不同，招商局从清政府处得到官方借款和漕粮运输的资助，还带来了相当消极的影响。例如，招商局因接受援助，于官员托荐人员时无法拒绝，御史董儒翰即指出，“每年运载漕粮之际，各上司暨官亲幕友以及同寅故旧，纷纷荐人，函牍盈尺，平时亦复络绎不绝”。而这些人“无非为图薪水起见，求其能谙练办公者，十不获一。甚至官员中亦有挂名应差，身居隔省，每月支领薪水者”。^②李鸿章也明白，“至漕务各员荐人，该局不敢坚拒，自有苦衷”。^③招商局中因而安排了大量冗员。

招商局借有大批官款，也为某些官员和派别以提防“恣意侵挪”，阻止“以库帑供伊等营利肥私”为理由干涉局务提供了种种口实。^④如董儒翰奏参于前，王先谦奏参于后，更有光绪六年对招商局的“痛加整顿”，由江海关道刘瑞芬等人受命对招商局的“严查”，^⑤同时还有多次将官借款项改为官股，进而把招商局变成官局的提议。^⑥凡此种种，对招商局的发展、商人经办新式企业和投资入股的信心等，都不能不说是极大的打击。

① 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第257页，参见陈潮《关于轮船招商局“齐价合同”的次数与时间》，《中国近代经济史研究资料》第6辑，上海社会科学院出版社，1987。

② 中国史学会编《洋务运动》第6册，第19页。

③ 《李文忠公全书·朋僚函稿》卷17，第27页。

④ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第19、39、41页。

⑤ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第19、39、41页。

⑥ 参见黎志刚《轮船招商局国有问题（1878～1881）》，《中央研究院近代史研究所集刊》第17期上册，1988年6月。

还需说明的是，三菱会社得到的是掌握政府实权的大久保利通和大隈重信的支持和保护，即日本政府的支持和保护。这种支持和保护又是通过带有契约性质的“命令书”实行的。这就减少了随意性，保证了三菱会社地位的稳固。可是招商局的支持者和保护神李鸿章只是清政府的一个督抚大员。李鸿章与招商局的关系，正像恭亲王奕訢所说，“招商局由李鸿章奏设，局务应由李鸿章主政”，“唐廷枢等均系李鸿章派委之员，该大臣责无旁贷，凡有关利弊各事，自应随时实力整顿，维持大局”。清政府是这么看的，当时的其他人也是这么看的，刘坤一就说过：“招商局务向系北洋主政。”^① 轮船招商局的第一届账略开篇也点明“招商局实际上直接隶属于北洋大臣李鸿章，遇事必秉承其意志办理”。^②

这种状况说明，招商局并非像三菱会社那样得到整个政府的全力支持，因此，不仅易受到清政府中其他派系的掣肘，难以像唐廷枢他们当初在招商局章程中设想的“事属商办，似宜俯照买卖常规”行事，而且易在清政府的派系斗争和倾轧中受到牵连。招商局盘购旗昌后所处的困境在1880年成为南北洋大臣刘坤一和李鸿章矛盾的爆发口就是一个证明。这场斗争的结局，除了由清政府出面命盛宣怀“不准再行干预局务”，并命李鸿章“严加考察”外，^③ 其对招商局中商人经办实业的消极影响，恐怕更在赶走一二人之上。至少在当时即如李鸿章所说，“从前议者多以商局将亏本，严加弹劾。该商等惧担重咎，故以提还公款为汲汲，未尝非急公奉上之议。乃王先谦复以为疑，殊令该商等无所适从”。^④

这种状况，说明招商局所处的地位远较日本三菱会社的地位脆弱。在本已存在强大而顽固的保守势力的社会环境中，唐廷枢等人在盘购旗昌后面临种种困境，不久即同洋商订立“齐价合同”，想来确实有其不得已的苦衷。

① 中国史学会编《洋务运动》第6册，第68、47页。

② 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第18页。

③ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第68页。

④ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第61页。

第三章 19 世纪 80 年代三菱会社与招商局的改组及其发展历程

19 世纪 80 年代中期，经过两国政府的干预，三菱会社和招商局在差不多相同的时间里，分别经历了一次大的改组，从而使三菱会社和招商局在第二章提到的若干相同点上又增添了一个相同的内容。然而，在这种表面的相同之下，两个公司的发展差距却进一步拉大。三菱会社经过改组，和新出现的共同运输会社合并，成立了至今在世界海运界赫赫有名的日本第一大海运公司——日本邮船会社。招商局的改组，却使其走上了一条停滞不前和勉力维持的道路，终至 1911 年清朝灭亡，再也没有出现过大的转机和发展。

在本章中，我们将着重分析 19 世纪 80 年代以后，在三菱会社和招商局的改组以及此后的历程中，中日两国政府所起的作用和影响，以进一步探讨这两个公司以及两国近代化发展差距越拉越大的原因之所在。

第一节 日本邮船会社的组成及其发展

一 三菱·共同运输会社的竞争与日邮会社的成立

在以大久保利通和大隈重信为首的日本政府的全力支持下，先后击败美国太平洋邮船公司和英国大英 P. O 公司的三菱会社，在承担镇压国内反叛势力的西南之役（1877）的军事运输后，迅速达到了全盛时期。这时，以岩崎弥太郎为首的三菱会社已拥有如第二章所述的 56 艘船舶 39616 吨，

占日本有资格加入船舶保险总数 70 余艘轮船的 80%，一跃成为日本国内最大的轮船航运公司。“岩崎弥太郎的名字已成为海上王的同义词”，“日本的海港仅为三菱而存在，大海的旭日只不过照耀着三菱的旗帜”，^①成为岩崎弥太郎和三菱会社在日本海运界显赫地位的写照。在日本的近海和沿岸航线的运输中，三菱会社已占据无可争议的垄断地位。

然而，垄断“必然要引起停滞和腐朽的趋向”的定律在这里又一次得到了印证。^②垄断了航运和货客运输的三菱会社，开始走上专横的道路。其情形有如《东京经济杂志》1881 年刊载的文章所描述的：“尽管其工作人员十分傲慢，我商贾不依靠它即不能运输货物，尽管其船价高涨，我旅客不依靠它即不能旅行。”^③更引起反感的是，从 1880 年开始，三菱会社自己决定废除过去以日本政府发行的纸币进行结算的办法，改为以墨西哥银元结算，当时日元和墨西哥银元的差价在 60% 以上，这样做实际上意味着三菱会社在已获得垄断运费的基础上，又把运价一下提高了 60%，这一切均因为“海运的全权为其专有”。^④

然而，此时三菱会社已不满足于对海上利益的垄断，“只要能攫取到利益，不管方法和手段如何”，^⑤开始向与海运有关的汇兑业、银行业、海上保险业、仓库业等方面扩展。这造成的直接后果是，不管是谁，一旦参加了三菱会社的押汇，“其货物即必须委托三菱的船舶运输。而委托三菱船舶运输的货物必须参加其海上保险。如此，汇兑费、运输费、海上保险费和仓库保险费等悉数尽入三菱掌中”。^⑥

三菱会社还开展了地方汇兑和直接汇兑业务。前者在预约货物装船的地方投放借贷资金，夺取了部分生产者、批发商和银行的利益，后者则打破了过去北海道、四国等交通不便地方的货物先集中到中央市场，再分别

① 上引均见亩川镇夫《海运兴国史》，第 221、225 页。

② 《列宁选集》第 2 卷，第 818 页。

③ 田口卯吉：《论三菱会社之补助金》，《东京经济杂志》1881 年 12 月号，转引自富永祐治《交通领域中资本主义的发展》，第 123 页。

④ 田口卯吉：《论三菱会社之补助金》，《东京经济杂志》1881 年 12 月号，转引自富永祐治《交通领域中资本主义的发展》，第 123 页。

⑤ 亩川镇夫《海运兴国史》，第 225、226 页。

⑥ 亩川镇夫《海运兴国史》，第 225、226 页。

运到全国需要之地的惯例。三菱船舶所到之处，均与生产者直接签订装船契约，再通过货物汇兑网络直接把货物送往需求之地。如此一来，又夺取了不少中间批发商的业务，使其受到极大打击而纷纷破产。据透露，这时三菱会社的收益已达到一年 1000 万日元，其势力已凌驾于业务兴盛和强有力的国立银行之上，成为“举手投足足以左右经济界，一颦一笑足以盈缩经济界”的强大实业集团。^①

而且，三菱会社还把手伸到了煤炭和铜矿业等与航运无关的产业。^②从 1881 年到 1885 年，三菱会社经营的煤矿和铜矿山的收入已占同期三菱会社总收入的 22.2%，^③且呈迅速增长的势头。无疑，三菱会社的这些行动，已经明显违反了明治政府向其颁发的第一、第二“命令书”中“不得经营海运以外事业”的规定。可以想见，处于这种情形下，对于用普通“日本人上交租税的一部分养育培养而成的巨大会社，却对我商贾旅客如此回报”的三菱会社，^④朝野间的不平、反感、怨愤之情迅速蔓延。

在民间以《东京经济杂志》、《明治日报》为首的报纸杂志连篇累牍地刊载文章抨击三菱专横垄断的同时，经济界也有一些人为打破三菱会社的垄断起而成立轮船公司与之对抗。如以涩泽荣一和三井物产的益田孝为中心，1880 年成立的东京风帆船会社与三菱会社展开了竞争。随后又有北海道运输会社和越中风帆船会社于 1882 年成立，也与三菱会社摆开了竞争的架势。但是，对三菱会社来说更严重的，还在于日本政府这时也采取了相应的措施对其进行限制和干预。1882 年 2 月，日本政府首先以农商务卿的名义向三菱会社发布第三“命令书”，^⑤重申：“该社的本业专为海上运输，决不能经营商品买卖的业务”（第一条）；“内外各航线的运费额不适当的应进行相应的改革”（第十条）；“拨给补助金的各命令航线的邮

① 亩川镇夫：《海运兴国史》，第 226 页。

② 参见日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 18 页；加地照义：《日本资本主义的建立和海运》（六），《海运》第 280 号，1951 年；〔日〕小岛直记、邦光史郎等：《三菱财阀》，葛东来译，台湾时报文化出版公司，1986。

③ 石井宽治：《日本经济史》，第 141 页，表 22。

④ 田口卯吉：《论三菱会社之补助金》，《东京经济杂志》1981 年 12 月号，转引自富永祐治《交通领域中资本主义的发展》，第 123 页。

⑤ “命令书”全文载日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》第 20、21 页。

递船，必须使用最坚固、安全和迅速的船，上海航线使用的船的时速不得低于每小时 11 海里，除非常的天灾外不能减少或变更定期次数”（第八条）。此外，针对三菱会社不愿花修缮费而把政府过去下拨的船舶出卖和改为库船、脚船和曳船，使航海船在 1882 年前已减少 16 艘的行为，^① 日本政府再一次强调这些船舶不能随意出卖和典押（第二、三条），同时还规定“该社的轮船登簿吨数最低不能少于 2.2 万吨”（第四条）。总之，第三“命令书”的 14 条条款的基调建立在禁止向其他产业投资，保全本业，增加和改良船舶，控制高额的运价和严守定期航线等干预基础上。这是一方面。

另一方面，日本政府接受农商务省大辅品川弥次郎“与国家经济消长密切相关的海运大业长久置于一私人会社垄断的状况下，必然弊害百出而陷于可悲之境地”的警告，接受“当务之急是在政府保护下扶持能与之拮抗的另一大会社兴起，使之互相牵制和激励”的建议，^② 决定采取措施改变这种状况。1882 年 7 月，日本政府出面以东京风帆船会社、北海道运输会社和越中风帆船会社为主合并组成“共同运输会社”，资金总额为 600 万元，其中日本政府出资 260 万元，^③ 同时也向其颁发“命令书”，使其同三菱会社对抗，形成了两大会社互相牵制的局面。

虽然日本政府这时对三菱会社采取的这些压制措施，同政府中派系斗争，即大久保利通 1878 年 5 月被刺身亡，大隈重信因 1881 年 10 月北海道官物出售导致政争挂冠隐退后，三菱会社在政府中失去了有力支持者有关，但值得注意的是，取代大隈重信掌握大权的日本政府的新领导成员，在扶助成立并给予共同运输会社强有力支援的同时，并没有搞垮三菱会社并取而代之的意向（如每年的补助金继续发给）。虽然这时日本政府的成员有通过抑压三菱会社来打击政敌大隈重信的意图，但更重要的还是从消除三菱会社垄断的弊害，防止三菱会社将政府投入的巨资

① 参见《三菱会社内幕秘闻录》，《海事史料丛书》第 20 卷，第 293 页。

② 转引自寺岛成信《帝国海运政策论》，严松堂书店，1924，第 128～129 页。

③ 《共同运输会社定款》第二章“资本金”，参见日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第 29 页。

转移到与海运无关的产业，从而使政府缺乏强大的船队危及国防大业这一点来考虑的。^①

显然，这也与当时日本所面临的客观形势有关。此时的客观背景是，第一，虽然日本的轮船数量逐年增加，但对外贸易与远洋运输依然为外国船运势力所垄断。到1881年底，据驿递寮调查，日本共有轮船312艘42400余吨，帆船394艘44500余吨，汽船多数是500吨以下的小船。而同期来自外国的航船中，仅轮船就有585艘108000余吨。因此，“迅速整备优良船舶以同外国船对抗，进而向远洋发展已成当务之急”。第二，为争夺朝鲜权益，日本与中国的矛盾逐渐激化。清政府派出军舰协助朝鲜，引起日本政府的警觉。鉴于侵台之役和西南之役中军事运输的重要性，日本政府已经筹及战争，“为以后同清朝作战打好基础，需要设立一大海运会社，使之做好战争运输的准备”。^②

恰在此时，三菱会社垄断日本沿海航运导致运费暴涨、货运停滞和社会强烈不满的经营方向与日本政府殖产兴业、富国强兵的长远目标明显发生抵触，因而设立另一由政府扶助的公司以打破三菱会社的独家垄断已成当务之急，共同运输会社就是在这一背景下由日本政府倡导创办的。这也说明，当时日本政府内部虽有派系之争，但在发展产业、富国强兵和向外扩张这一点上是一致的。

由此可见，共同运输会社除了作为三菱会社的牵制力量外，其另一特点是从一开始就是被作为海军的辅助机构来进行重点扶持的。在日本政府向共同运输会社颁发的“命令书”中，第一、三、四、五、六条均同国防和海军有关，正、副社长更由日本政府任命现役海军少将伊藤隼吉、海军大佐远武秀行担任。^③这家公司所具有的强烈的军事和战备色彩一目了然。

但是，共同运输会社既然有打破三菱垄断和对之进行牵制的作用，就不可避免地会引起这两个公司在货客运输上的竞争。岩崎弥太郎在风闻要成立共同运输会社后，曾采取种种手段试图加以阻挠，并由其弟岩崎弥之助出面向日本政府提出了长篇书面报告，力陈成立共同运输会社

① 参见加地照义《日本资本主义的建立和海运》（六），《海运》第280号，1951年。

② 上引均见日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第22~23页。

③ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第26、27、25页。

的种种弊害，但终不为日本政府所动。以降低运价为中心的一场竞争就此开启。

两社的竞争从1883年1月共同运输会社开业正式开始，到1885年9月结束，共持续了2年9个月的时间。在这段时间里，为了争夺旅客和货载，两社竞相减低运费，以至于不计成本。两社的船在海上相遇，互不让航道，因这种情况和互相比赛航行速度而酿成的海难事故也屡屡发生。这样竞争必然导致两败俱伤的结果。1883年三菱会社首次出现45324日元的亏损，1884年亏损额增加到216949日元。^① 据说共同运输会社在1884年竞争最激烈时，仅6个月时间即陷入亏损68万日元的惨境。^② 这种局面如果持续下去，必然会损害日本政府的长远目标，因此，1885年1月，日本政府以农商务卿西乡从道出面，把三菱会社和共同运输会社的负责人招到农商务省，在有内阁阁员参加的会上，以两社的行为违反了政府的宗旨对其进行了“训示”，并劝令其停止竞争，达成妥协。^③ 在日本政府的操作下，两社就运费、出船时刻、对货客的营业事项等达成协议30条，迈出了和解的第一步。但协定成立后仅实行了一个月，即因共同运输会社首先违反而宣告破裂，两社间的竞争再起。^④

在此期间，岩崎弥太郎因病去世，其弟岩崎弥之助继任社长。他首先把西南之役后订立的上交政府120万日元、50年还清即可取得下拨船舶所有权的余剩款项一次还清，取得了过去从日本政府处得到的30艘船舶的所有权，摆脱了“命令书”中对这些船舶不能出卖、转让和拆毁等规定的束缚，同时下令节减冗费，从社长开始，月薪70日元以上者一律削减10%~30%，^⑤ 准备与共同运输会社做一决战。

再度开始的竞争更加激烈，两社的损失也越来越大。在过去亏损的基础上，共同运输会社从1885年1月到9月又亏损332982日元。三菱会社1885年1月开始到8月13日亏损476000日元。^⑥ 鉴于这种状况，日本政

① 《三菱社志》，参见大久保利谦编《近代史史料》，第211页统计表。

② 亩川镇夫：《海运兴国史》，第239页。

③ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第49页。

④ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第25页。

⑤ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第26页。

⑥ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第26页。

府改变了过去的方针，于4月9日命令共同运输会社社长伊藤隼吉和副社长远武秀行离任返回海军，由农商务省少辅森冈昌纯兼任共同运输会社社长，^①并推动两社合并。7月下旬，日本政府明确发布要求两社合并的谕告，强调从国家利益出发，“政府如袖手旁观放任自流，将导致本国海运事业的灭亡”，因此需要采取适当的方法“使两社合并，成立一个新的大公司”，杜绝“竞争的弊害”，以实现“海运事业有一个更大扩张”的目的。^②

在日本政府的努力和干预下，1885年9月，三菱会社和共同运输会社在竞争了将近3年之后，终于合并成立了日本海运史上至今占有重要地位的最大海运公司——日本邮船会社。同时，三菱会社与海运无关的产业在政府的授意下，全部单独划出成立独立的企业“陆上的三菱”，即至今在日本的工业和金融业中占有重要地位三菱集团（财团）。

在此前后，日本政府对大阪神户方面的各小船主的互相竞争也采取措施进行了干预，并于1884年5月使55名小船主93只船舶15400吨联合起来，成立了大阪商船会社。日本政府从1887年开始向其指定19条命令航线，并给予每年5万日元的补助金。^③

日邮会社和大阪商船会社的成立过程，是日本政府引导控制近代企业，按自己的需要向既定目标迈进的过程，也是日本政府发挥干预职能的又一次成功体现。日本近代海运业也由此跨入了一个新的阶段。

垄断引起了竞争，竞争导致了新的垄断。但是，日邮会社和大阪商船会社的成立表明，新的垄断却是通过日本政府的强力干预实现的，这种状况，和自由竞争的资本主义企业由竞争走向垄断的状况有着根本的区别。

二 日邮会社的内部调整和向远洋扩张的初步尝试

1. 日邮会社的内部调整

明治18年（1885）9月25日，被日本政府任命为日邮会社创立委员

① 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第26页。

② 转引自亩川镇夫《海运兴国史》，第242~243页。

③ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第28页。

长的森冈昌纯，会同其他5名日邮会社创立委员，联名向日本政府农商务省农商务卿西乡从道提出了创立日邮会社的规约八条和创立请愿书。4天以后，即9月29日，日本政府发布许可书正式批准日邮会社成立。如此，三菱会社和共同运输会社在日本政府的强力干预下，终于熄灭了将近3年之久的竞争之火，而由二者合并成立的日邮会社于1885年10月1日正式成立开业。^①

此时的日邮会社拥有资本金1100万日元，轮船58只64610总吨，帆船11只4725吨，以及日本政府指定的命令航线14条（其中沿岸航线11条，近海航线3条）。^②

但是，在日本海运企业中扮演着核心角色的日邮会社，在成立初期却是问题成堆。首先，从外部来看，国内正在进行建设的铁道网已对其形成有力的竞争，尤其是沿海岸线的铁路运输线以其迅速、安全的优势对海运业构成有力挑战。其次，日本虽然在沿岸和近海航行方面取得了明显成效，但在远洋航线方面尚是空白，从远洋而来在日本各港口进出的外国船在比例上仍然占据绝对的优势，也对日邮会社形成了强大的压力。据统计，1885年仅英籍船只就占日本各港入港船舶总数的49%，再加上德国和美国船只，外国船所占比例高达78.7%，而日本船只仅占17%。^③再次，1884年成立的大阪商船会社在日本海沿岸尤其是关西方面已成为新的竞争对手。从内部来看，三菱会社和共同运输会社两个竞争敌手，虽在日本政府的特别措施下合并了，但如何消除两个会社社员间的敌对情绪，营造统一和融和的气氛却是该社面临的急迫而又难以解决的问题。另外，由于几年间激烈的降价竞争，在营业和船舶方面同样隐藏着许多亟待解决的困难，如老龄船亟待更新和船舶的保养等。

在这里，为解决这些问题，我们又一次看到日本政府利用国家权力，在督促引导日邮会社调整巩固内部，以巨额资金培植日邮会社元气，扶助向远洋航线扩展方面所发挥的作用。日本政府在这方面采取的主要措施如下。

① 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第31页。

② 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第81~83页。

③ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第35页表3。

其一，指定能贯彻政府意图的人担任社长。与一般企业不同，日邮会社此时的社长并非由股东大会选举产生，而是由日本政府挑选任命。首任社长的人选原农商务省少辅^①，是具有日邮会社发起人身份的森冈昌纯。此人于1885年4月曾由政府派到共同运输会社担任社长，肩承推动共同运输会社与三菱会社合并和贯彻政府意图之任。

其二，在1885年10月日本政府向日邮会社发布的“命令书”中，通过对社长职权、会社的人事、财务、政府的监督权等制定一系列具体规定，^②进一步把握和控制会社发展的方向，以消除弊害，确保日邮会社的发展为日本政府的总体战略目标服务。

其三，在进行严格监督的同时，继续给日邮会社长期巨额资金扶助。在同一“命令书”中，规定“从开业之日起的十五年间，每年补助其利润达到8%”。后因结算上的不便，1887年11月又改为“该会社不论资本增减及收入多少，每年均给予补助金88万元”。^③

很明显，日本政府对日邮会社的这些规定，很大程度上是把日邮会社的经营权集中到政府手中。这显然是从三菱会社时期“政府监督保护下民有民营”政策的一个值得注意的变化。日邮会社名义上仍然是民营、商办，股东会照样存在，但实际上其用人、经营方向、理财等几乎全由政府监督、操纵。政府这样做的目的就是要消除三菱和共同运输会社时期的弊害，把这家企业经营纳入国家决策的轨道。

这个变化究竟是怎样体现政府意图的，我们不妨仍从日邮会社的森冈昌纯谈起。他上任后即秉承政府意旨大力整顿。概括起来，大致有以下三个方面。

一是人事及组织上的调整。1885年11月，即森冈昌纯上任后的第二个月，他便针对日邮会社中三菱会社和共同运输会社激烈竞争后带来的人事纠纷以及不和等现象，对各分社社长和船长发布了题为《关于社员亲睦融和之义》的训词，对因人情、地位、立场等产生的亲疏厚薄、轻重相偏等弊端进行了批判，以增强企业经营的凝聚力。他要求今后一切人都必须

① 相当于农商务部副部长之职。

② 第四章中对这些条文将再做具体分析。

③ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第63~64页。

以“公平无私之心相待，决不允许上述弊风产生”。同时，他还对人事组织进行整顿，到1888年，日邮会社中重要的经营管理人员中，三菱系的实际上占了绝大部分。^①

二是对船舶进行了大力清理和更新。日邮会社创立之初，从三菱会社和共同运输会社继承下来的船舶中，多为老朽旧船。总数58只轮船中，船龄不满10年的只有28只31091吨，只占总吨数的48%，船龄超过10年的有30只33519吨，占总吨数的52%。^② 老龄船在船舶中占一半以上。这些船，有的维持下去要耗费巨资，有的速度迟缓耗煤量大，或者容积狭小不适于运载旅客货物。因此，从1886年起，在几年的时间里，日邮会社把老龄船卖掉了16只，加上折毁和破损的9只，共25只。另外投入289万余元资金改造轮船3只，购入新轮船11只24478吨。这样到1892年，日邮会社的轮船与创立时比，总数虽减至47只，但吨数依然保持在66504吨，显现出往大型化船舶转化的趋势。其中船龄不满10年的轮船上升到28只47356吨，占总吨数的比例从创立时的48%增加到71%强，船龄超过10年的轮船数下降到19只19148吨，占总吨数的比例也从开业时的52%降到28%。^③ 一支可观的、质量精良的商船队从此建立起来。

三是森冈昌纯对日邮会社的整顿并不限于人事组织的调整和对船队大刀阔斧的清理，而是比较彻底的全面性变革。在这场变革中，他既清理了资产，调整了各项公积金积存比例，还改组了机构，特别增设了“监督课”和“外信部”。森冈的整顿十分见效，开业一年即扭亏为盈，从1886年亏损295247日元转为1887年盈余289125日元。与此同时，森冈开始积极召用具有航海业务经验的外籍人员，从技术上强化日邮会社的经营管理。^④ 这一系列的整顿和措施，都是作为“森冈社长准备向海外航线发展的战略的一环”来实行的。^⑤

① 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第34、38、39页。

② 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第90页。

③ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第90~91页。另外经过对资产和收支的精查，决定从1887年（明治20年）起将资本金逐渐缩减到880万日元。见同书第93页。

④ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第40、42~43页。

⑤ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第43、45页。

很明显，日本政府派森冈昌纯担任日邮会社的社长，就是要他代替日本政府对日邮会社进行整顿，使其能符合日本政府的要求，保证其能为实现日本政府的战略目标服务。因此，当日邮会社的基础逐渐巩固，各项工作也都就绪时，森冈昌纯的使命也就完成了。1893年，日本政府为谋求欧美列强承认其是法治国家，为废除不平等条约做准备，推进了各项法律的制定和颁布。这时，鉴于商法和民法虽早在1890年即已公布，但正式实行数次延期的状况，日本首相伊藤博文以迅速推行商法不仅是解除外国人对在日本国内财产的不安全感，而且是推进条约修改的有力杠杆为由，要求日本邮船会社率先根据商法法则进行改变，为其他企业做出示范。受伊藤博文委托的日本银行总裁川田小一郎遂于1893年9月26日召集日邮会社主要领导人开会，传达了伊藤“组织要改为自治形态，重要的职位要废除官选，代之以股东自己选拔”的旨意，^①并决定起草新的章程。同年10月14日，在伊藤博文的私邸召开新章程审议会，出席者除日邮会社的主要负责人外，还有日本首相伊藤博文、递信次官铃木大亮、内阁书记官伊东已代治和涩泽荣一等人。会议逐条审议并通过了新章程。^②12月1日，日邮会社召开股东大会，在再一次申明政府继续确保对日邮会社每年88万日元补助，日邮会社对政府承担的义务不变时，决议把会社改为商办的股份有限公司，公布了新的会社章程。随后，森冈昌纯辞任，原三菱系的吉川泰二郎经选举出任第二代社长。此举不仅标志着日本政府提前改变了过去规定由农商务省委任社长，15年保证期满后再由股东大会选举社长的做法，还标志着日本政府对日邮会社的整顿工作已顺利结束。

随后，日邮会社按照日本政府的部署，开始了向远洋航线的进发。

2. 远洋孟买航线的开通

在进行了内外调整 and 一系列准备的基础上，日邮会社迈出了向海外航线进军的第一步。1893年11月7日，日邮会社的轮船“广岛丸”离开神户向印度孟买进发，开始了日本至孟买间的首次定期航行，这是日本航运

① 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第43、45页。

② 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第45页。

业打破此前局限于东亚近海沿岸航线，真正向远洋扩张的开始，标志着日本政府培植扶助本国海运业，进而带动本国产业的战略计划正式进入实施阶段。众所周知，日本资本主义的确立和起飞，很大程度上得益于纺织业的发展。孟买航线的开通，对推动日本棉纺织业的成立和迅速发展，对日本航运业和产业贸易紧密结合互相促进，都具有极其重要的意义，因此有必要在此略做分析。

日本的机器纺织工厂发端于 1883 年建成投产的大阪纺织会社（资本金 25 万日元，织机 1 万锭），投产后因收益良好，几年间即成为增资到 56 万日元、拥有 3 万锭织机的大工厂。跟着 1886 年三重纺织会社成立，1887 年又有天满、平野、浪华三会社成立。东日本方面，也有东京纺织会社等一批工厂出现。1890 年时日本全国的纺织工厂已达 30 家，织机 277000 锭，产量 104000 包。到 1993 年时工厂数更增加到 40 家，织机 381000 锭，产量 414000 包，^① 呈现蓬勃发展的景象。

1889 年以前，这些工厂所需的原料棉花全从中国输入，但此后种种原因导致华棉价格上涨，转而由印度输入。当时日本—孟买的航线已被以大英 P. O 公司为首的英国、澳大利亚和意大利的三家轮船公司把持垄断。日本纺织工厂所需棉花的运输，不得不承受这三家外轮公司高额运费的盘剥和种种不利条件。

因此，开辟日本印度之间的远洋轮运航线成为日本政府亟待解决的重要问题。其重要性正如当时日本商工会议所所长、被称为日本“资本主义之父”的涩泽荣一所说：“这条航线的开设，主要着眼于推动国家产业发展的国家利益，而不单纯在于纺织业者的利益。因此，本航线的开设，虽然会使纺织业者一时陷于不利的境地，但为了国家的利益，即使要做出牺牲也在所不惜。”^②

为了保证在和大英 P. O 公司等远洋轮船公司的竞争中立于不败之地，在涩泽荣一等人的斡旋和帮助下，日邮会社和日本纺织联合会进行了多次磋商，在棉花运费、货源和轮船的航行次数、轮船配备等方面达成了协

① 浅原丈平：《日本海运发展要史》，非正式出版物，日本东京大学图书馆藏，第 14 ~ 15 页。

② 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 73、72 页。

议，签订了合约，并和孟买棉花商塔塔商会建立了联盟，塔塔商会也出轮船一只，与日邮会社一起做好了开航的准备。

得知日邮会社即将开设孟买航线的消息后，大英 P. O 公司急速派人到日本恐吓日邮会社不要开设孟买航线：“如日邮一定要开设此航线，本社将以必死之决心倾其全力进行对抗，不仅在孟买航线上竞争对抗，作为报复，还要侵入贵社（日邮会社）既有的其他航线进行竞争，一定要以打倒的决心对待。”^① 日邮会社因为有日本政府和日本纺织联合会等的支持，也断然表明了接受大英 P. O 公司挑战的态度和决心，一场激烈的减价竞争很快展开。大英 P. O 公司首先把货物运费降低，接着在孟买航线上把棉花、棉纱和鸦片的运费先降到五折，再打七折。结果，棉花的运费从 1893 年每吨 17 卢比降到 1 吨 5 卢比，1894 年更下降到 1 吨 1 卢比的低水平。^② 在孟买塔塔商会的轮船因经受不住竞争的损失而退出后，日邮会社马上派船顶上去继续竞争，在举国支持下，终于在 1895 年迫使大英 P. O 公司妥协，签订了对日邮会社有利的协议。^③ 日邮会社能打入由有力的欧洲公司垄断的航线，能在巨大的损失下坚持长达两年多的激烈降价竞争，虽然同日本纺织联合会及各方面的支持分不开，但毫无疑问，主要还是得力于日本政府的大力维护。如果没有日本政府的各种帮助和每年 88 万日元的补助金，日邮会社就不可能在孟买航线开通前打好基础、做好准备，更难以在孟买航线开通后坚持竞争，所以说，这不仅是日邮会社的胜利，更是日本政府的胜利。

1896 年 8 月，在日邮会社和大英 P. O 公司达成妥协协议后，日本递信大臣代表日本政府把印度孟买线指定为特定补助航线，在原给日邮会社每年 88 万日元补助金之外，从 1896 年 10 月开始至 1901 年 3 月，要求日邮会社保证以总吨数 3000 吨以上、速度在每小时 10 海里以上的轮船三艘，每月一次在横滨与孟买之间对开，政府根据每年的航海里数给予另外的特定补助金，^④ 以保证这条远洋航线的巩固。

① 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 73、72 页。

② 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 73 页。

③ 浅原文平：《日本海运发展要史》，第 18 页。

④ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第 119 页。

日邮会在孟买航线上的成功,保证了日本棉纺织业对原料的需求,进一步促进了日本纺织业的发展。1903年,日本的纺织工厂数从1893年的40家增长到76家,锭数从38万锭增加到138万锭,产量从41万包增加到80万包;1913年,工厂数、锭数和产量更分别增加为152家、242万锭和150万包。^①20年间生产设备增加了6倍,产量增加了3倍半,保持着一种持续稳定增长的状态。

十分清楚的是,日邮远洋航线的开辟是以棉纺织业的迅速发展为背景的,日邮会源源不断地从印度运输棉花,保证了棉纺织业生产日益扩大的原料供应,日邮会对棉纺织业的发展具有不可低估的重要作用,然而日邮会的作用又远不限于日本棉纺织业。下面我们继续探讨这个问题。

三 《航海奖励法》和《造船奖励法》的制定及其作用

前面提到,日本海运业的发展是日本政府“殖产兴业”国策的重要环节。以棉纺织业为中心的日本产业资本击败西方列强的竞争,在日本国内市场确立优势地位后,必然进而要求向海外扩大市场。资本势力之向海外扩张,同时又赋予海运业以经济的、政治的乃至军事的意义。“交通运输业的变革是夺取国外市场的武器”,^②这一点,通过1896年甲午战争战胜中国后日本制定颁布的《航海奖励法》和《造船奖励法》得到了充分的说明,前者在于鼓励向海外航线的扩张,后者则在于国内造船业的发展,以改变轮船依赖进口的状况,使造船业发展走上独立自主的道路。此后,以这两个奖励法的颁布为契机,日本海运业开始了更大范围的扩张,其突出标志就是欧洲、北美和澳洲等远洋航线的开拓和通航,由此开始了日本海运史上的一个新阶段。

1. 《航海奖励法》和《造船奖励法》制定的背景

如前所述,日本明治政府的海运保护政策是建立在殖产兴业、发展武力和向外扩张的基础之上而强力推行的。在日本政府的大力保护下,日本

^① 浅原文平:《日本海运发展要史》,第18~19页。

^② 《资本论》第1卷,第494页。

海运业先是在本国沿岸航线站稳脚跟，进而向东亚近海，再向远洋孟买航线扩展。这一发展过程是相当清楚的。然而，在 1896 年之前，虽然开辟了孟买航线，但日本的远洋航线由外国船垄断的局面并未改变。这种局面，不仅与日本国内迅速发展的产业资本的要求越来越不相适应，还带来了一系列相应的问题，其中最突出的，就是日本进出口贸易方面严重的收支不平衡。

我们可以具体地看一看日本的进出口贸易收支情况（见表 3-1），从表中看，1868~1881 年，日本的进出口贸易有巨额的人超，入超额累计达 7764.3 万日元。从 1882 年开始，日本的进出口贸易转为出超，至 1893 年出超额累计达 6981.3 万日元。导致这种转变的因素是多方面的，而最重要的当是经济发展、出口增加。然而，相对于对外贸易的发展而言，日本的船运却是严重滞后。1895 年日本递信大臣白根专一在向日本第九次帝国会议提出的法案中透露，据 1894 年统计，日本各港进出口贸易船的吨数中，外国船占 88%，日本船占 12%；贸易船运载货物数的比例中，外国船占 90%，日本船仅占 10%；从运费统计看，总额 2152 万日元中，2027 万日元被外国船获得，日本船所得只不过 125 万日元，仅占总数的十六分之一。^① 又据日本学者计算，1888~1892 年，支付给外国船的运费和保险费共 6176.2 万日元，同期日本船获得的进出口运费和保险费一共只有 1289.7 万日元，两者相差 4886.5 万日元。这个差额相当于这五年间进出口贸易收支出超总数 1089 万日元的约 4.5 倍。^②

表 3-1 日本明治前期 26 年间的贸易收支

单位：万日元

项 目	明治元年至 14 年 (1868 ~ 1881)	明治 15 年至 26 年 (1882 ~ 1893)
出 口	80224.3	69000.5
进 口	37988.6	62919.2
收支相抵	(-) 7764.43	(+) 6981.3

资料来源：东洋经济新报社《日本贸易精览》，转引自安藤良雄编《日本经济政策史论》（上），东京大学出版会，1973，第 160 页。

① 日本递信省编《递信事业史》第 6 册，第 811 页。
② 安藤良雄编《日本经济政策史论》（上），第 161 页。

也就是说,日本的贸易已由入超转为出超,并出现数额可观的顺差,但运费大部分落入外商的腰包。且两项合计,贸易顺差额远不足以抵销支付给外商的运费与保险费,因此贸易收支实际还是处于逆差状态。也因为如此,这个问题日益引起日本朝野的重视。1892年、1893年日本第四次、第五次帝国会议都有人为扩张海外航线、建立本国远洋船队而提出制定“航海奖励法案”,要求在过去对特定企业进行个别保护的基础之上,施行更加普遍的以“促进海外航路之航海业发达”为宗旨的补助法案,^①却因种种原因而未能成议。1894年爆发的中日甲午战争加速了这一进程。这次战争首先使日本拥有的轮船数大大增加。据统计,截至1893年底,日本全国20吨以上的轮船总数有400只167490吨,其中可以担任军事运输的500吨以上的轮船仅有64只101241吨。中日甲午战争爆发后,为适应军事运输的需要,日本政府一方面大量雇用外国轮船以应急需,仅日邮会社从1894年6月开始到1895年底就雇用了外国轮船54只128285吨。另一方面还从国外紧急购入轮船以弥补国内船舶的不足。在一年多一点的时间里购入的轮船就达87只132963吨(平均每只1530吨),购入轮船的只数及吨数甚至超过了原有的500吨以上的轮船只、吨数。这样,到1895年底,为适应战争的需要,日本拥有的轮船一下子上升到528只331374吨。^②不过两年,轮船吨位增长了一倍。其中不乏可作远洋航行用的大型轮船。这在下面还将谈到。值得注意的是,承担军运义务的日本轮船公司从政府处都获得了优厚的利润。如日邮会社1894年结算时利润率已经达到前所未有的18.1%,1895年纯利润更达到374.2万日元,利润率为42.5%,扣除红利和修船费用后的净利亦达250.4万日元。^③

在这里,继1874年侵台之役、1877年西南之役之后,战争再次成为日本政府扩张海运势力的动力。还在甲午战争时,日本政界和产业界中要求扩张海运、弘扬日本国威和改变外国船垄断日本进出口贸易运输状况的呼声就日益高涨。在1894年12月底的日本第八次帝国会议上,众议院议员西山志澄、栗原亮一等人就向议会提出了“航路扩张建议

① 安藤良雄编《日本经济政策史论》(上),第162页。

② 安藤良雄编《日本经济政策史论》(上),第162页。

③ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》,第88页。

案”，强调“从今日形势看”，“扩张航路已成特别急务”，要求日本政府要“量财源、察缓急”，尽速着手进行扩张海外航线的有关事宜，特别提出要对欧洲、美洲和澳洲等航线给予优先考虑，强调应根据这些航线的“远近难易，事业的大小轻重，以里数为标准，对各航线给予相当的补助金”。^①

1895年1月8日，众议院议员河岛醇、武富时敏等人也提出了“关于扩张航线、保护船舶和培养海员的议案”。在议案中，他们除了强调扩张海运业和发展外国航线在贸易和军事上已成当今急务外，还对航线、船舶和培养海员三方面提出了具体的方案，要求日本政府依据他们提出的方案改变过去只对日邮会社和大阪商船会社实行保护的办，法，“以图海运事业的全面扩张和发达。”他们所提方案的主要内容如下。

(1) 对特定的外国航线制定保护法。具体内容是：“仿照各国的保护奖励法，参酌外国各航线的远近难易以及业务的大小轻重，以航行里数为标准规定每条航线的保护奖励金额。”

(2) 对特定的船舶制定保护法。具体内容是：“凡吨数在千吨以上，适合于运送军队或适合于被海军利用的船舶，可预先在军港登记其船籍，使其签订接受定期检修和紧急征发的契约。其所有者不拘会社或个人，由政府按其船舶每年一吨付与若干日元保护金的方式付给保护金，以达到使船舶坚固和船数增加的目的。”

(3) 为教育培养海员而设置特别保护的航海学校。具体设想是：“或是扩大现有的商船学校，设置数个分校，或是在特定的军港设立军港所属的航海学校，以培养海员。”

在他们提出这个议案的第二天，议员小室重弘和西山志澄也提出了“扩大商船学校的议案”。2月5日，这三个议案被合在一起作为“关于航海事业的建议”的议案向日本帝国议会提出。^②

与此同时，日本产业界以涩泽荣一为首的东京商业会议所也向日本政府大藏、农商务和递信三大臣提交了《扩张海运意见书》，展开了

① 安藤良雄编《日本经济政策史论》(上)，第163页。

② 安藤良雄编《日本经济政策史论》(上)，第163~164页。

扩张海运业、补助海外航线的请愿活动。在日本产业界和政界的一系列联合推动下,1895年底,第九次日本帝国议会终于正式提出并通过了对日本扩张海外航线有重大推进作用的《航海奖励法》和《造船奖励法》。

2. 《航海奖励法》和《造船奖励法》的颁布与日邮会社的发展

1896年3月24日,以前述日本议员提出的扩张海运业的方案为基础,日本政府通过并正式公布了《航海奖励法》和《造船奖励法》。这两个奖励法的公布,是日本海运史上划时代的事件。

《航海奖励法》的要点可以概括如下。(1)日本臣民和以日本臣民组成的公司,以船籍隶属于日本的船舶进行日本与外国间或外国与外国间的货客运输时,有资格享受补助金。(2)得以享受补助金的船舶,必须是总吨数在1000吨以上、最高速度在一小时10海里以上,符合造船规格的铁制或钢制船。(3)补助金额以每船吨1000海里25钱为基础,此后每增500吨,补助金额递增10%,船速每小时增加1海里,补助金额增20%。但最高补助额限度为总吨数6000吨和17海里。(4)船龄在5年以上的轮船其补助金额按船龄增加一年,年补助金额递减5%计算。^①

此后,为鼓励日本轮船公司多用本国制造的轮船,日本政府又于1899年3月在《航海奖励法》中增加了“从1899年10月1日以后,在日本登记船籍的外国造轮船,补助金额按本国造轮船的半额支給”的条文。^②在《造船奖励法》中,奖励对象是总吨数在700吨以上的铁制或钢制轮船。其中,700~1000吨的轮船按每船吨奖励12元计算,1000吨以上的轮船的奖励数增加为20元。同时,轮船发动机每增加一匹马力奖励费增加5元。《航海奖励法》和《造船奖励法》的有效期分别定为18年和15年。^③

十分清楚的是,这两个奖励法的目的在于从船质、船速、船型等方面提高日本轮船公司的竞争力,是日本政府引导鼓励本国海运业在更大

① 日本递信省编《递信事业史》第6册,第812~815页。

② 日本递信省编《递信事业史》第6册,第819页。

③ 日本递信省编《递信事业史》第6册,第815~816页。

范围内与列强竞争，向远洋扩张，进而建立本国远洋航线网的重要步骤。与此同时，把扩张海运业同振兴本国造船业结合起来，改变大型船舶一直依靠外国进口的状况，从而形成航海与造船业相辅相成共同发展的战略。

随着资本主义进入帝国主义阶段，海运竞争日益剧烈，在日本政府向外扩张的总体战略中，海运奖励政策的地位也愈加突出。这里有必要稍费笔墨对其在不同发展阶段的发展变化再做简要叙述。

前面曾提到，1885年日邮会社成立，日本政府曾给予重点补助每年88万日元，使原每年10万~20万日元的政府补助费实增到90.8万日元。甲午战后日本政府把海运补助大幅度提高，自1896年起，每年以1万~200万日元的数额递增，到1900年补助额竟达793.9万日元，日俄战争期间虽有所缩减，1905年一度降至250.2万日元，但随后又逐年上升，1911年达1215.1万日元之巨，较之1896年的124.4万日元竟增长近9倍。^①

日本政府对发展海运业的重视，还能从海运与铁路所获补助金的对比中反映出来。扩充铁路虽然也是日本殖产兴业总体战略的重要内容之一，^②但在补助金数额上铁路远不能与海运相比，特别是1896年以后，只有1904年铁路补助费（348.2万日元）超过海运补助费（255.3万日元），但直到1911年，前者均远远低于后者。如1901年，海运补助竟超出铁路补助费22倍以上（参见表3-2）。对海运业的发展如此重视，在西方资本主义国家中也是罕见的。上海由英国人出版的《北华捷报》惊呼事态的严重，指出日本海运补助费达每吨12.3日元，而英国船吨补助费每吨只有0.56日元，仅相当于日本的二十二分之一。^③

19世纪末20世纪初，日本政府的海运补助额不仅连年剧增，而且其补助重点也有变化，原来以日邮会社、大阪商船会社作为重点补助对象，1896年《航海奖励法》公布后，补助对象就从对少数特定轮船公司扩展到更大范围。即不管哪一家公司，只要符合补助法的条件，都可获得奖励补

① 数据见表3-2。

② 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第91页。

③ 《北华捷报》1908年5月28日，第527~528页。

表 3-2 明治时期日本政府补助海运及铁路之费用比较

单位：千日元

年 份	海 运	铁 路	年 份	海 运	铁 路
1875	513	—	1894	950	894
1876	254	—	1895	958	963
1877	256	—	1896	1244	696
1878	256	—	1897	2669	857
1879	262	—	1898	4718	707
1880	269	—	1899	6515	735
1881	269	12	1900	7939	860
1882	277	86	1901	7267	321
1883	275	53	1902	7718	628
1884	275	133	1903	7539	1245
1885	102	72	1904	2553	3482
1886	908	230	1905	2502	184
1887	908	301	1906	6502	7506
1888	958	311	1907	8696	—
1889	958	635	1908	8964	—
1890	958	934	1909	11710	—
1891	943	1114	1910	11740	—
1892	943	924	1911	12151	—
1893	953	790			

资料来源：土方成美《日本国民经济和财政》，第 314、321 页，转引自富永祐治《交通领域中资本主义的发展》，第 357 页。

助，以推动整个海运业的发展。在对海外航线的船舶实行一视同仁政策的同时，对与日本关系重大的特殊主要干线，在《航海奖励法》的基础上，另外实行《特定航线补助法》作为补充，也就是另外再增加补助，以确保这些主要干线始终保持在日本手中。由此进入了日本学者所称的“以航线为主”的第二个发展阶段。^① 如 1896 年颁布《航海奖励法》时，除原有的

① 日本学者三和良一把明治维新至第二次世界大战的日本海运史划分为三个时期，第一时期从明治维新开始到 1893 年，认为这个时期日本政府的政策对象是选择扶植海运企业。第二时期从《航海奖励法》首次提出的 1893 年至第一次世界大战爆发，认为此时期的政策对象是海上航线。第三个时期从第一次世界大战至第二次世界大战，主要的政策对象是以船舶为中心的时期。参见三和良一《战前期日本海运政策史的一考察》，青山学院大学经济学会编《青山经济论集》第 36 卷 2、3、4 号，1985 年。

孟买航线外,把新开的澳洲航线、新潟—海参崴线、函馆—科尔萨科夫线以及1900年日邮会社开辟的欧洲线、北美西雅图线,东洋轮船会社开辟的美国旧金山线统统纳入“命令航线”特定补助范围。^①1898~1911年,远洋航线补助费在政府补助费支出总额中所占比例始终在64%以上,最高的一年竟达70.9%。^②扩大远洋航运的政治取向及其在日本总体战略中占有的重要性显而易见。

在政府补助下,几年之间,由日本辐射到各大洲的远洋航线网迅速建立,显示出日本海运势力海外扩张的强劲势头。为此日本政府付出了巨大的财力。据统计,1898年海运补助金就占当年日本政府财政总收入的4.6%,以后大致保持这个水平,1903年更达5%,直到1911年仍占3.6%。^③

《航海奖励法》的实施是有成效的。海外航线纷纷开辟,既达到了日本扩张势力的整体战略目标,又促使一些轮船公司明显地获得了发展,例如,在这次前所未有的海运业扩张的浪潮中,由浅野廻漕部改组的东洋轮船会社在1896年宣布成立之时,把20万日元的资金一下子提高到500万日元,两年后它就以3艘6000吨级巨轮开行美国旧金山航线。^④与此同时,大阪商船会社也大量增资。1896年先由250万日元增至500万日元,次年再增至1100万日元。^⑤增资的目的在于扩大航线,推行政府的战略。从1896年起,几年之内就陆续把神户—基隆定期航线、英商太古垄断的神户—安平—打狗线、英商道格拉斯公司垄断的台湾华南线以及大阪—南浦、大阪—元山、大阪—天津等线作为政府与台湾总督之间的“命令航线”建立起来。

顺便指出,甲午战后,大阪商船会社是以扩张中国沿海及内河航线为特殊使命的殖民公司之一。在中国长江内河及华南沿海开辟的航线都是作

① 日本递信省编《递信事业史》第6册,第817~818页。

② 小风秀雅:《帝国主义形成期的日本海运业》表1,《史学杂志》第92卷第10号,1983年10月。

③ 富永祐治:《交通领域中资本主义的发展》,第145页,表37。

④ 亩川镇夫:《海运兴国史》,第707页;日本递信省编《递信事业史》第6册,第818~819页。

⑤ 亩川镇夫:《海运兴国史》,第701~702。

为日本政府的“命令航线”而迅速崛起的，大阪商船会在规模上较之怡和太古有过之而无不及，在中国领水三者并称“三大外轮公司”。限于篇幅，这里就不多做阐述了。^①

在日本扩张战略中，规模最大、最为典型的仍然是日邮会社。在《航海奖励法》颁布的1896年，这家公司召开董事会，决定把资本金从880万日元增加到2200万日元，并从新增的1320万日元的资金中提出948万日元用于建造12艘6000吨级、时速14节的巨轮开辟欧洲航线，285万日元建造3艘轮船行驶美国航线，169万日元建造3艘专行澳洲的轮船。此外，又拨款建造7艘航行国内定期航线的新轮，前后造船费用多达1554万日元。^②

就这样，通过日欧、日美、日澳、日印四大航线，日邮会社的巨轮把日本与海外联系起来。在远洋航线网迅速扩张的同时，1900年，日邮会社从1885年起每年接受补助金88万日元的15年期满，日本政府另外改为年补助55万日元，专门用以扩充东洋近海航线，主要是横滨—上海线、神户—高丽—华北线、神户—海参崴线等。这些航线，是作为四大远洋航线的辅助网线而由政府资助扶持的。^③因此，1900年上海被定为日邮会社欧洲航线的中途寄碇港，把中国航线作为日欧线的补充。经营远洋线的日邮会社在1903年之所以收买上海英商麦边洋行的船栈设备，增强长江线轮运势力，未尝不是出于这个目的。

日邮会社业务的发展显然体现了日本政策变化的节奏。《航海奖励法》颁布以前，在公司运费的总收入中，远洋航线的收入微不足道，1895年时只有约56万日元，而国内近海线及计划外的“临时船”的收入却达468万日元。《航海奖励法》颁布后，远洋四大航线的收入立刻发生了变化，从1896年的153万日元突升至1897年的247万日元，1898年达447万余日元，1899年更达694万余日元，大大超过该公司国内近海航线的收入，占全部船运收入的50%以上（参见表3-3）。

① 详见附录一所收拙文《甲午战后至第一次世界大战前日本轮运势力在长江流域的扩张》，《中国社会科学院经济研究所集刊》第10辑，中国社会科学出版社，1988。

② 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第106页。

③ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第98~99、104~105页。

表 3-3 日本邮船会社各航线收入一览

单位：日元

年 份	海外定期航线		国内、近海 定期航线	临时船	总 计
	合 计	远洋四大航线			
1893	884687	—	1941252	1163371	3989310
1894	1029908	160583	2000037	1344392	4374337
1895	1179120	559539	1982197	2698912	5860229
1896	2417713	1531267	2490854	1330115	6238682
1897	3539170	2478649	3566547	1462991	8568708
1898	5675551	4477009	4344676	1311716	11331943
1899	8142717	6942398	3631536	869385	12643638

资料来源：日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 101 页表。

在这里，让我们再进一步考察一下此阶段日邮会社的情况。日邮会社在中日甲午战后，以《航海奖励法》的颁布为契机，迅速脱离了局限于东北亚一隅的局面，成为以远洋航线为主的国际性的大海运公司。从表 3-3 可以看到，1896 年，日欧、日美、日澳、日印四大远洋航线的运费收入在海外定期航线中仅占 50% 多，从 1897 年后每年均以 200 万日元以上的幅度迅猛增长，1898 年已超过国内和近海定期航线的收入数，1899 年进而占到总运费收入的一半以上。此后据表 3-4 和表 3-5 的统计数据，从 1899 年后期到 1904 年前期，四大远洋航线的利润在包含补助金时更达到国内和东洋近海航线的 3 倍以上。^① 据统计，日本政府支付的航运补助金占远洋四大航线总收入中的 43.1%（1899 年后期至 1904 年前期的平均水平）。^② 如果在总收入中扣除这部分补助金，远洋航线的利润与国内及东洋近海航线的利润差别就会大大缩小。日本政府通过资金补助鼓励、支持、引导日本轮船航运业向海外扩张的作用，在日邮会社的收支一览表里可谓一览无遗。

此后，历经 1904~1905 年的日俄战争，日本帝国主义海外扩张的政策更加露骨。四大远洋航线已不能满足野心勃勃的日本帝国主义的胃口，

① 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 101 页。

② 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 101 页。

表 3-4 日邮会社日欧、日美、日澳、日印四大远洋航线收支一览

单位：日元

年 份		运费收入			补助金	支 出	利润差别	
		货 物	旅 客	合 计			包含补助金	不含补助金
1899	后期	2930102	440600	3370702	1796630	3153275	2014057	217427
1900	前期	3368128	432106	4000234	1827177	3569006	2258403	431226
	后期	3834355	792132	4626488	1808434	3670499	2764419	955985
1901	前期	4364842	574552	4939394	1883476	3892716	2930154	1046678
	后期	4213949	757113	4971063	2046374	4261796	2755640	709266
1902	前期	—	—	—	—	—	—	—
	后期	4184995	872338	5057334	2217319	4238439	3036214	818895
1903	前期	4636713	832726	5469440	2214329	4455400	3228369	1014040
	后期	3943943	1024402	4968345	2335278	4064595	3239028	903750
1904	前期	3260692	757205	4017898	1698936	3566391	2150443	451507
	后期	505483	41995	547479	303586	1253771	- 402706	- 706292
1905	前期	544773	95418	640192	267475	566602	341065	73590
	后期	676812	93968	770780	191794	510919	451655	259861

注：①日邮会社结算方法以当年 10 月 1 日开始至第二年 3 月 31 日为“前期”，从 4 月 1 日起至 9 月 30 日为“后期”，故每一会计年度上有前期、后期之分。

②1904 年收支锐减，后期甚至出现亏损，1905 年尚未恢复，主要是受日俄战争影响。

资料来源：日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 102 页。

表 3-5 日邮会社东洋以及国内、近海各线收支一览

单位：日元

年 份		货物 运费	旅客 运费	航海奖 励金	航海 补助金	收入 合计	支出 合计	利 润
1899	后期	2245794	502093	24696	52910	2s25493	2130286	695207
1900	前期	2583048	468058	45895	51110	3148112	2292198	855914
	后期	2578178	557804	—	51875	3187857	2197933	989924
1901	前期	2452065	453544	—	328872	3234481	2327872	906609
	后期	2713339	626077	13001	377026	3729443	2401837	1327556
1902	前期	—	—	—	—	—	—	—
	后期	2429377	655460	—	436504	3521341	2425737	1095604

续表

年 份		货物 运费	旅客 运费	航海奖 励金	航海 补助金	收入 合计	支出 合计	利 润
1903	前期	2354058	552612	—	371026	3277696	2469322	808374
	后期	2892725	769327	—	434570	4096622	2819982	1276640
1904	前期	2023882	488626	7807	311283	2831597	2347015	484582
	后期	(2903372)	(397062)	—	324297	(3624731)	2881051	(743680)
1905	前期	3075320	418841	—	259921	3754082	2803427	950655
	后期	3669859	580857	—	381131	4631847	3633096	998751

注：①年度上有前后期之分见表3-4注①。

②1904年括号内数字系由所引原书推算，故加括号。

③1904年后期和1905年营业状况受日俄战争影响小，故数字未像远洋航线那样变化大。

资料来源：日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第103页。

日本要把海洋上“世界公有的通道”变成其完全占有的“海洋上的国道”。^①因此，对行之有效的航海补助政策再做调整。1909年，日本政府进一步制定了根据航线和船种进行补助的《远洋航线补助法》，以取代中日甲午战后的《航海奖励法》。《远洋航线补助法》确定以日欧、日美、日澳、日等远洋航线为中心，以吨位在3000吨以上、时速12海里以上的日本造轮船为补助对象。这实际上是在过去补助的重点着重于扩大船舶总量的基础上，进一步转变为着重从质的提高上进行补助。这种转变不用说对以远洋航线为中心的日邮会社更为有利。

现在我们把日邮会社从1885年成立至1915年30年间的几个主要指标数列表于下，通过前后对比，可以更清楚地了解日邮会社业务及资产的发展情况。如表3-6所示，拿1915年与1886年相比，30年间，日邮会社的船舶总吨数增长了5.42倍，每只平均吨数增长了3.27倍，一年期间的航海里数增长了1.84倍，一年期间的运费收入增长了8.58倍，资产总额增长了4.46倍，发展不可谓不快。很明显，如果没有日本政府的政策引导，没有日本政府强有力的支持、帮助和奖励补助，日邮会社是不可能如此迅速和顺利地发展的。

① 参见小风秀雅《明治后期日本海运政策的展开》，《社会经济史学》第48卷第3期，1982年。

表 3-6 日邮会社 30 年间业务及资产一览

年 份	船舶总 吨数（吨）	一只平均 吨数（吨）	航海里数 （一年间） （千海里）	运费收入 （一年间） （千日元）	资本金 （千日元）	资产总数 （千日元）
1886	66715	1076	1409	3491	11000	13168
1890	67310	1402	1530	4504	10750	12785
1895	101342	1778	1133 *	5860	8800	18002
1900	204713	3055	2686	14814	22000	38213
1905	250905	3437	1337 *	9156	22000	47374
1910	281223	4076	3275	19087	22000	53718
1915	428015	4602	4005 *	33449	22000	71856

注：带 * 数据为扣除战争军运后的数据。
资料来源：日本邮船株式会社编《创立满三十年纪念帖》（1915）之统计表。

日本政府推行的引导、鼓励海运政策的作用与影响，不仅能从日邮会社的迅速发展上得到说明，而且在整个日本海运业的发展上也有明显的体现。据统计，1902 年日本全国的轮船数为 1033 只 60.4 万总吨，经过 5 年，到 1907 年时增加为 1574 只 110.9 万总吨，1914 年更增加为轮船 2133 只 157 万总吨。^① 大型轮船的比例也有明显增加。与此同时，日本的整个航线形成了从朝鲜、中国、中国台湾、中国香港、库页岛、海参崴等近海向欧、美、澳、印等远洋扩展的航线网。在日本海运业的这种发展背景下，日本船在贸易中的运载比例也有明显上升，在进出口总额中，由日本船只承运的部分，1902 年分别占 36.8 和 41.4%；1912 年分别占 39.8% 和 52.7%；1914 年分别占 53.7% 和 60.1%。^② 也就是说，在第一次世界大战爆发前，日本船在进出口运输方面完全压倒了外国船，彻底扭转了在海运业中的被动局面。

在明治维新的短短几十年时间里，日本政府在原来不具备或不完全具备发动工业化条件的前提下，利用国家权力，根据不同历史时期的不同特

① 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 153 页。
② 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 153 页。

点制定相应的政策，建立相应的制度，集中有限的资金投向重要和关键的部门，创造相应的工业化所需的条件和空间，引导、督促和推进日本资本主义发展，取得了明显的成效。日邮会社的发展，只不过是其中的一个典型例子而已，我们通过对日邮会社的“解剖”，可以清楚地看到日本明治政府为达到“富国强兵”、“与列国并驾齐驱”的目标走过的步步轨迹，向我们展示了政策之于经济的巨大作用。

但是，日本政府在发展资本主义的同时，实行的却是一条向外侵略扩张的路线。伴随着日本资本主义的迅速发展，日本民众也被一次次拖入战争的苦难深渊，这却是令人十分遗憾的事情。

第二节 80年代中期招商局的改组及其发展

一 80年代中期招商局改组的实质

19世纪80年代中期，当三菱会社与共同运输会社激烈竞争，在日本政府干预下合并成立日邮会社的同时，招商局也出现了一次大的改组。这次改组使招商局的主要经营者总办唐廷枢和会办徐润离局，而由盛宣怀担任“督办”主持局务，开始了直到清末才结束的“盛宣怀时代”。其结果是，与日邮会社的成立一样，官权控制的力量加强了。但是，与日本方面不一样的是，招商局的改组，既非出于另一个本国航运公司的竞争，也不是由于来自外国公司的压力，而主要是由内部的因素造成。另一个更大的不同点是，日本的改组和官权控制的加强，使新成立的日邮会社在海运业的发展上迈上了一个新台阶，为以后出现的飞跃奠定了基础；招商局的改组，却使其从过去逐步发展的势头，一变而步履维艰、停滞不前，终至清朝灭亡，也再没有出现过大的发展和转机。

唐廷枢、徐润下台的直接起因，是1883年上海出现的金融风潮。据说招商局因徐润挪用巨款搞地产投机失败而濒临破产。李鸿章派盛宣怀到招商局查处整顿，盛宣怀以“该局本根不固，弊窦滋生，几难收拾”为由具

稟南北洋大臣，致使徐润在“泰山压卵”之势下惨遭革职。^①随后唐廷枢也被排挤离局，“专主开平”。

1884年、1885年徐润、唐廷枢相继被迫离局一事，固然与其自身的弱点有关，但招商局在唐、徐的主持下，这时是否真的如盛宣怀所说的那样处于“本根不固，弊窦滋生，几难收拾”的局面呢？应该说，招商局在成立的头几年内，处境确实极为困难。首先是集资困难，1874年招商局额定资本为100万两，但直到1879年，股本才从47.6万两增加为80.06万两。这几年，招商局对外要应付外国轮船公司的激烈倾轧，对内要应付接连不断的顽固派的攻击和将招商局收归国有，“由南北洋通商大臣统辖”的几次企图，^②同时还背负着沉重的债务负担。这种种困难情形在第二章第三节的有关部分已做过论述。

在远比日本政府给三菱会社资助为差的情况下，唐廷枢、徐润主持的招商局，在国内商人的广泛支持下，利用清政府有限的资助和支持，勉力支撑，积极经营，在业务和利润方面都有明显的成绩。这可从表3-7中得到清楚的反映。从表中看，在唐廷枢、徐润被迫离局之前的几年，正是招商局度过了盘购旗昌后债务过重，洋商趁机倾轧，业务蒸蒸日上且比较稳定的时期。这可从招商局资本数、轮船只数、轮船吨数、净收入和折旧方面的数字上得到证明。除每年照付股东10%的官利外，从1878年开始，随着业务扩大和水脚收入的增加，招商局改变了从创办以来从未抽提折旧的不正常状态，开始按年提取折旧款。1883~1884年度在有余利的情况下甚至可提折旧70多万两。同时，所借官款也开始偿还，1882年偿还25.3万两，1883年偿还13.2万余两，^③4年所还官款已超过官债总额190余万两的一半多。

这时引人注目的还有商人向招商局投资的增长。收购美国旗昌轮船公司之时，招商局资本总计仅有751000两，此后两年，到1880年时已达百万，出现了华商争购者多，“增发股票，立刻被抢购一空”的景象，1882

① 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，第29页。

② 中国史学会编《洋务运动》第6册，第20页，并参见黎志刚《轮船招商局国有问题（1878~1881）》，《中央研究院近代史研究所集刊》第17期上册。

③ 参见聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第928~934页统计表。

年招商局股票升水竟超过 100%。^① 这使招商局有可能决定把资本翻番，从 100 万两增至 200 万两，结果不到一年便“业经收足”。^②

表 3-7 轮船招商局资本、船舶只吨数及盈利统计 (1873~1884)

年 度	资 本 (两)	轮 船 只 数 (只)	轮 船 吨 数 (吨)	净收入 (两)	折 旧 (两)	扣除折旧后 之利润 (两)
1873~1874	6000	1	619	81608	—	81608
1874~1875	476000	4	2319	156144	—	156144
1875~1876	602000	6	4088.99	161384	—	161384
1876~1877	685000	9	7834.44	359162	—	359162
1877~1878	730200	11	11854.88	442418	—	442418
1878~1879	751000	29	30526.18	782126	428581	353545
1879~1880	800600	25	26916.13	673138	404387	268751
1880~1881	830300	25	26916.23	744794	451995	292799
1881~1882	1000000	26	28255.23	604606	256849	347757
1882~1883	1000000	26	27827.00	464374	156279	308095
1883~1884	2000000	26	29474.00	912085	757084	155002

资料来源：招商局资本数、轮船只数、轮船吨数三栏，参见《国营招商局七十五周年纪念刊》后附表；净收入、折旧和扣除折旧后之利润三栏，转引自张国辉《洋务运动与中国近代企业》，第 178 页表。

种种迹象均表明招商局这时处于顺境之中，因此，唐、徐遂决定在过去开辟日本、越南、吕宋、泰国、新加坡、美国、英国等航线均不甚成功的情况下，再开远洋航线，“立志扩大招商局”。^③ 为此，唐廷枢于 1883 年 3 月亲自出洋考察，计划“遍访欧美商情，择其确有把握者相与商定”。^④ 然而，就在唐廷枢、徐润准备进一步扩展招商局之时，却被清廷毫不留情地赶离了招商局。从表 3-7 中的统计来看，十分明显，唐、徐的离局，绝非由于“本根不固，弊窦滋生，几难收拾”，而是有其更深层的原因。

对于这个问题，过去论者多从唐、徐与盛宣怀的矛盾，商股股东与清

① 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第 31、33 页。

② 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第 31、33 页。

③ 《1883 年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第 32 页。

④ 《1883 年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第 32 页。

政府之间的官商矛盾着眼，但如把这件事放到日本和中国的整个发展背景上来观察，则可以说，实际反映的还是两个政府如何看待发展资本主义，以及通过发展近代企业达致什么目的和采用什么政策方针去干预经济这一根本差异。也就是说，即使反映的是“官”与“商”的矛盾，也是以唐、徐为代表的中国民间要求自由发展资本主义的“商”，同维护清政府封建正统秩序的“官”的矛盾。唐、徐的下台，只不过是这种矛盾在此时的激化和爆发而已。

前已说过，清政府兴办近代新式企业，是在新的形势下不得不采取的自救自强措施，与日本明治政府积极主动发展近代企业、力图把日本改造成西方那样的国家有着根本的不同。唐、徐入局，是清政府在朱其昂兴办招商局遭遇困难时为求“经久”而不得不采取的变通措施。唐、徐是当时中国比较熟悉资本主义生产方式的人，他们要求自由发展资本主义的愿望不会不在入主招商局后表现出来。唐、徐从1873年重订招商局章程与局规时就显现出提高商股地位、增强商董的权力、按照西方资本主义企业经营方式经营招商局的意图。此后的1880年，他们又制定一套具体详尽的经营管理与航行的规章制度，即《轮船招商总局章程》132条。唐、徐制定的这些规章制度，始终体现了他们力图“纯用西法经理”的基本指导思想。^① 1873年他们重订局规时即规定，每100股（每股500两）推举一名商董，由商董中推举一名总董，特别强调商总“为商局主政”，而以一二商董协助，其余商董分派各分局任事。总局分局和栈房司事人员，由商总、商董挑选任用，与招商局作银钱往来的钱庄，也由商总会同商董选择。重订的章程则进一步规定招商局“议交唐丞廷枢专管，作为商总以专责成；再将股份较大之人公举入局，作为商董，协同办理”。^② 他们力图采用这种以规章条文的形式确定作为商股代表的商总和商董对企业经营管理和人事任用的权力。其中根本的一点，是突出“商”的权力和权利。

之所以说重订的局规和章程贯彻了资本主义经营原则，还在于它们十

① 《远东月报》1878年6月，转引自徐润《徐愚斋自叙年谱》，第58页。

② 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第143页。

分强调维护招商局的商办性质。唐廷枢始终认为，招商局“生意固经奏定商办，而非亦商办不可”。^①无论是局规，还是章程，都十分强调“应照买卖常规办理”，作为商办企业，遇到有关局务的重大事件，就必须由股东集议。他们力图摆脱和减少官府的控制和干涉，要求清政府“请免添派委员”，“请免造册报销”，“并拟除去文案书写听差等名目”。^②为提防这种努力在一定程度上摆脱官权控制的行动遭受攻击和非议，他们不得不在章程中预先做了一番表白，强调“商人践土食毛，为国赤子，本不敢于官商二字稍存区别。惟事属商办，似宜俯照买卖常规，庶易遵守”。^③

1881年，唐廷枢、徐润在上李鸿章的禀文中再一次说明了他们的这种观点：“官商本是两途，名利各有区别。轮船揽载为利非为名。生意一端，未有利不敷而能持久也……诚以体制攸关，官似未便与民争利；经营之术，商亦未便由官勾稽。是夹杂官商，实难全美。”^④

显然，在唐廷枢、徐润眼里，他们经营的招商局是商业企业，尽管“夹杂官商，实难全美”，但仍然必须按商办原则经营，可以说，这是唐廷枢、徐润经营观念中一个明确的特点。

在经营方针上，唐、徐采取的是一种积极扩大规模、努力进取的策略。如在第二章中介绍的，他们在入局时提出的“预算节略”，就反映出他们经过调查分析，认为有战胜在华外商轮船公司获取利润的把握。因此，他们力主扩展业务：“就大局论，亟宜多集二三百万之资，广购轮船往来各口……”^⑤仅在1882年就有美利、海晏、海琛、江通、富有5艘轮船通过改建，“改换原来面目”，“计用费二十万两有余”。“至新船则先定造致远、普济，后又添置拱北、图南两海船，江裕江轮一号。”“致远、拱北、图南均已于去冬今春先后来华，普济亦已由英开驶，江裕一船秋后方告成。此外又定造钢壳轮船二号，约明年春间可到此。两号轮每号能装重货三百万斤，食水十八尺，轻货可装四千吨。”除此之外，在码头、栈房

① 《申报》1882年10月15日。

② 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第145页。

③ 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第185页。

④ 《徐润、唐廷枢、张鸿祿上李鸿章札》（光绪七年），转引自黎志刚《轮船招商局国有问题》，《中央研究院近代史研究所集刊》第17期上册。

⑤ 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第147页。

的扩张方面同样下大力气，在添置改装轮船都是大手笔。1882年，招商局“上海南北两栈均添地造栈，香港新置局房共用银十八万四千两；芜湖添置铁壳趸船用银二万七千两”。^①

唐廷枢、徐润等如此做，是因为他们认为，招商局能够“由一船而十，由十船而至二十、三十，不可谓不振兴”，但是，“洋行轮船既多，尚在陆续添置，本局虽经去今两年连造七船，亦无非以补通商各口之不足”。“现在各口生意既可自立，极应开拓外洋生意，又非四千吨大船不可。”因此，“筹思再三，须装快捷大船两艘，专走外洋。又浅水中等轮船二、三艘，往来天津、朝鲜、越南等处”。^②

显然，这期间轮船招商局是由唐廷枢、徐润这些本质上是“商人”的人控制着直接的业务经营，也可以说，这期间官督商办的轮船招商局是在特别的时期和环境中处于“商事商办”的状况之中。但是，“原系生意中人”的唐廷枢和徐润的这些争商权、^③“生意固经奏定商办，而非亦商办不可”的经营原则，^④开拓规模“扩大招商局”，“纯用西法经理”的做法，与清政府兴办近代企业的出发点和目标有冲突，必然在清廷中招致抨击，也必然为当时清政府中的顽固派所难容，特别是招商局借有官款，又得到漕粮运输和官款缓息等朝廷给予的特权，更给批评的人提供了口实。

不夸张地说，从唐廷枢、徐润进入招商局开始到其离局为止，围绕招商局和唐、徐经办方针的争议就没有停止过。这方面的情况在第二章中已有所反映。这些争议大体可分为两类。一类是要求将招商局所借官款改为官股，进而要求将招商局收归国有。这方面的典型代表如1878年叶廷眷向李鸿章上禀建议将招商局所借官款改为官股，1881年两江总督刘坤一再次上奏重提此事并要求将招商局收归国有。另一类是要求对招商局进行“彻查”、“严查”和“整顿”等。截至1881年3月，轮船招商局开办仅仅八年，就已经历过两次来自清廷中央指示的分别由刘坤一和李鸿章主持的

① 《轮船之添置及改装》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第31页。

② 《光绪八年轮船招商局第九年办理情形节略》，《字林沪报》1882年10月14日，转引自汪敬虞《唐廷枢研究》，中国社会科学出版社，1983，第204页。

③ 《光绪八年轮船招商局第九年办理情形节略》，《字林沪报》1882年10月14日，转引自汪敬虞《唐廷枢研究》，第211页。

④ 《申报》1882年10月15日。

“奉旨查办招商局事”。^①

显然，官商之间矛盾的逐渐累积，实际上也预示着爆发冲突可能性的逐渐累积。在1883年的上海金融风潮中，唐廷枢、徐润、张鸿祿均有挪用招商局款并因此牵动招商局大局之事的暴露，显然给此前勉强维持的脆弱商关系增添了变数。

根据近年出版的盛宣怀档案资料集中刊载的盛宣怀上李鸿章的禀文，可以看出，曾担任过招商局会办职务，此时又以曾是局内人的官员身份受命对招商局进行维持整顿的盛宣怀，其向李鸿章所上禀文中的意见，对李鸿章最终决定将唐廷枢、徐润驱逐出招商局起到了直接的、决定性的作用，成为摧毁已经越来越脆弱的官商关系的导火索。

这份禀文是在1883年11月，即盛宣怀受命对招商局进行整顿后不到一个月时呈给李鸿章的。文中盛宣怀首先强调自己与招商局的关系非同寻常，他说：“招商局职道数年辛苦在此，一生蒙谤在此，全家养命之资亦在此。”接着，他对唐廷枢、徐润主持招商局时的状况进行了一番攻击：“不料总办之朦混糊涂至于此极也。商本二百万，乃如开平拖欠八十余万，各户往来拖欠七十余万，各局往来拖欠十余万，各局水脚拖欠三十余万，则局本已无着矣。其轮船、码头、栈房实估值本不及四百万，仅足抵老公款九十六万、新公款五十五万、保险存款一百万、客存客汇一百二三十万，人安得不望而寒心。”进而他将招商局存在这些问题的原因归咎为：“其病在以长存款四十余万不收帐，皆属自相挪移；又病在多造轮船、多得用（佣）钱，而船不能走长江、天津，名为放驶外洋各埠，实只放驶广东一埠，无船不亏本；又病在添造金利源三层楼沿河栈房，花费四五十万，而无货堆，新闻纸招堆客货亦无济；又病在大小司事皆以贵价买开平股份，无不亏本数万两，至少亦数千两，其势不能不作弊。”对于其列举的这些现象，盛宣怀借招商局中人之口攻击唐廷枢、徐润说：“事后同局皆言：雨之（徐润）早已不管局事，终日营私；景星（唐廷枢）亦只管造轮船、挪局款，其开平用项不下二百万，自己亦并不看帐，一片糊涂，专说大话。”

^① 中国史学会编《洋务运动》第6册，第64页

在禀文中，盛宣怀除强调招商局在中国地位的重要和自己有能力对之进行整顿后，又明白地向李鸿章提出条件，指出只有将唐廷枢、徐润驱逐出招商局，自己才会留在招商局进行整顿：“职道详察招商局实是中国第一大生意，惜此辈皆开拓之才，而无守成之德。职道认理较清，居心较实，充其力量，原不难整理恢复，但景星不久回华，未知能否悔悟。筱村云，恐其外洋回来，益增魔障，则万无医药。现在轮船股份，三江已居十成六七，皆系贵价买来，痛心疾首，徒唤奈何！此次职道再入商局，扶危持颠，千百人身家性命所关系，拟先去其弊之大者，全在用人上讲究，然非旧统领暂离营盘，则壁垒何能一新！陶斋云，一事不能整顿。职道日夜焦思，只好看景星如何，再定去留……”^①

明确提出要“旧统领暂离营盘”，“看景星如何，再定去留”，固然是李鸿章最终决定以盛宣怀取代唐廷枢、徐润入主招商局的重要原因，但另一个重要的因素同样不能忽视，那就是多种因素的累积使李鸿章对本质是商人的唐廷枢、徐润的不信任感日益强烈，此时的爆发无非是顺理成章的结果而已。这一点应该是唐廷枢、徐润离局的更深层次的根本性因素。

显然，唐廷枢、徐润是当时中国民间经营新式工商企业的商办代表，他们的愿望和要求在许多方面与清政府格格不入，尤其是他们力图在某种程度上摆脱官的控制，希望自由发展资本主义经济的做法，更是为当权者所难容，实际上也可以说，这种情况是官商目标不一致的结果，也是官商矛盾难以调和的产物。这一点可从1885年唐、徐离局后李鸿章提到此前之事时所说的“轮船招商局为中国商务大端，历年经理各员均未得法，遂致利少弊多”以及“从前局事曾屡饬整顿，屡议章程，乃唐、徐等阳奉阴违，往往自私自利，言之实堪痛恨”得到证明。^②唐、徐之所以对官方的整顿和章程阳奉阴违，不言而喻是因为双方的经营方针和理念差异甚大，也正因如此，唐、徐这样的商人难以真正得到清政府的信任。唐、徐出局

① 《光绪九年十月十九日（1883年11月）盛宣怀上李鸿章禀》，汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八·轮船招商局》，上海人民出版社，2002，第133~134页。

② 《光绪十一年六月（1885年7月）李鸿章批》，汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八·轮船招商局》，第226、228页。

四年之后，李鸿章在说到唐廷枢、徐润经办招商局之事时仍面诚盛宣怀：“中西情形不同，未便悉仿西法。从前唐、徐屡言不要官问，究不可靠。”^①他的话，就是对这种官商关系根本症结的一针见血之论。这也是近代中日之间此时国情存在的最根本的区别。

应该说，这才是导致唐廷枢、徐润下台的根本原因。19世纪80年代中期招商局的这次改组和唐廷枢、徐润的下台离局，对他们个人来说是一个挫折，对当时中国民间存在要求自由发展资本主义、经营近代企业的商人、买办和其他阶层的人士来说，更是一个挫折和打击。这件事情说明，在当时的中国，还远没有形成私人资本自由投资发展的土壤和空间。民间要求发展资本主义的积极性虽然不比日本低，但清政府的政策和措施与日本不同，这种状况决定了中国与日本的差距不可避免地会越拉越大。

晚清中国社会是一个变动剧烈的社会，这种剧烈变动的影响体现在社会的各个领域和各个方面，其中官商关系中出现的变化，就是传统中国社会中本质是商人的唐廷枢、徐润等人，因时际会得有机会出任中国首家民用机器大工业企业轮船招商局的总办和会办，成为官督商办股份制企业中“商事商办”的典型。但又因其本质是商人并力图采用“纯西法经营”企业而被官方最终认为“不可靠”而被迫出局；同样，本身是官却具有经商才能并曾被认为是“形同市侩”的盛宣怀，却因其本质是官而得到清廷的信任，因其得到官方信任而在1885年重新入局担当“官督”掌管招商局，取代唐廷枢、徐润成为官督商办企业中“商事官办”的典型和代表，并在此后的岁月中活跃在官商两界。

1885年轮船招商局发生改组，盛宣怀取代唐廷枢、徐润入主招商局，表面看是唐廷枢、徐润等人的个案，实际上，更深层地看，这件事本身就表明，此时的中国因为没有像日本政府那样明确改变国体向西方学习的目标，商人阶层在社会上发挥更大作用的基础还未奠定或者说还相当脆弱，特别是在晚清社会的统治高层内部，还存在相当强大的对商人的蔑视和成见，这一点，我们可以举1884年清宗室、国子监祭酒盛昱对唐廷枢和马建

^① 《光绪十五年九月二十七日（1889年10月21日）盛宣怀致马建忠函》，汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八·轮船招商局》，第281页。

忠的看法为例。当盛昱听说唐廷枢和马建忠有可能被推荐“备各国使臣”时，他的看法是：“道员唐廷枢，闻携马建忠一同送部引见，该员贪鄙近利，由轮船帐房出身，不过因粗习洋人语言，为李鸿章所信任。往者招商总办，亏空甚深，近来开平煤矿侵挪尤巨。当时事需才之日，奔走末秩，使贪使诈，或可取以权谋。传闻李鸿章于唐廷枢、马建忠保奏内，咸有‘堪备各国使臣’字样。夫使不辱命，圣人所难，况此细民，陋甚狙侏，既不知立身之本末，更何识国体之重轻，兼以各国风尚。役轮船之管账，若中国之舆台……”^①

从盛昱的奏折可以看出，当时在中国的官场和社会上，“官”对“商”仍然存在根深蒂固的蔑视和轻贱，当这种官商关系的看法在社会上占据主流地位时，我们完全可以从这个侧面体会到更多唐廷枢、徐润下台的必然性以及近代中国工业化进程远比日本艰难曲折的内在原因，这也决定了中国与日本的差距不可避免地会越拉越大。

二 “敛字诀”与招商局资金的外流

1885年，在唐廷枢、徐润先后离局之际，盛宣怀被清政府任命为督办，入主招商局。从此时直到1911年清朝灭亡，除1903~1907年一度被袁世凯排挤离局外，盛宣怀一直牢牢地控制着招商局。人们不难发现，在他的控制下，招商局兴旺发达的势头逐渐减弱，呈现一种相对停滞的局面。这突出地表现在轮船只数、吨数的变化上。据统计，在盛宣怀主持局务的1886年，招商局拥有轮船24只31420吨；10年以后，即到1895年时，也只有轮船24只34531吨。10年间，平均每年增加311.1吨。到1900年总数增至43949吨。这是轮船吨数增长最快的阶段，不过平均每年也只增长2400余吨。到1911年时也只有轮船29只49373吨。在1900~1911年的12年中，每年平均也只增加500余吨。论只数，则始终没有超过29只，基本是损毁一只补充一只，维持原状。在1902和1905年，甚至

^① 中国史学会编《洋务运动》第6册，第76页。

分别降到 27 只和 28 只。^①

招商局的这种状况，与同在中国领水经营的英国航业公司相比远远不及，^② 与日邮会社的发展速度相比更是差距悬殊。1886 年日邮会社的轮船只数是 62 只，到 1911 年时达 70 只。^③ 在 1886 年到 1911 年的 26 年间，招商局拥有的轮船吨数每年平均增长 718 吨，日邮会社拥有的轮船吨数每年增长 11483.12 吨，约为招商局的 16 倍。但是与此同时，有一个现象却十分引人深思，即在招商局船只数、吨数增长十分有限的同时，这家专业轮船运输公司各种抽提资金的活动却接连不断，而且外流资金的数额增长明显。这种异乎寻常的大量资金脱离生产和扩大再生产的轨道外流的状况势必造成招商局业务难以发展。招商局资金外流的详情可见表 3-8。

表 3-8 晚清轮船招商局资金外流情况一览^①

单位：两

年 份	投资项目	金 额	备 注
1882	安徽荆门煤矿投资	60900	
	开平煤矿投资	210000	
1883	借给朝鲜助其开埠通商	250000	1909 年朝鲜还清最后一笔欠款 230000
1885	安徽贵池煤矿借款	230000	1888 年结清
1888	台湾商务局投资 ^②	20000	
1891	上海机器织布局投资	100000	
1894	户部向招商局借款	411000	1903 年结清
1896	中国通商银行投资	800000	
1897	上海华盛纺织局投资	320000	此款 1893 年从仁济和保险公司账上拨付，本年从账上拨还仁济和 ^③
1898	湖北铁厂投资	100000	
1899	萍乡煤矿投资	100000	

① 参见《国营招商局七十五周年纪念刊》（1947）后面所附“七十五年来江海轮数量表”。
② 如英商怡和轮船公司 1881 年时有轮船 12 只 13567 吨，1907 年时增加为 41 只 97260 吨。参见 A. Wright, *Twentieth Century Impression of Hongkong, Shanghai and Other Treaty Ports of China* (London, 1908), p. 474。
③ 日本经营史研究所编《日本邮船百年史资料》，1990，第 656 页统计表。

续表

年 份	投资项目	金 额	备 注
1901	湖北铁厂投资	(174000) ^④	总投资数增为 274000
	萍乡煤矿投资	(64400)	总投资数增为 164400
1902	萍矿铁厂垫款	469000	
1903	萍乡煤矿投资	70000	
	招商内河小轮公司投资	50000	
	大德榨油公司投资	5000	
1906	萍乡煤矿投资	217000	总投资数增为 381400
1907	湖北铁厂投资	(186000)	总投资数增为 460000
	江苏铁路投资	2372.5	
	浙江铁路投资	740	
	粤汉铁路投资	679.3	
1909	汉冶萍厂矿公司投资	(177600)	由湖北铁厂、萍乡煤矿合并组成，总投资数增为 1019000
1911	沪军都督借款	402000	
合计	24 项	4420691.8	

注：①本表各项目金额均以史料记载中第一次外流的金额为准，此后变化，如史料有记载的尽可能在备注栏中说明。

②据史料记载，1898 年台湾商务局裁撤，“招商局前存之二万两股本银，亦属无有，当经咨复，作为报效，并将股票注销”。参见中国第二历史档案馆藏招商局档案，档案号：468（2）/93。

③附属招商局之仁和（1876 年成立）、济和（1878 年成立）保险公司及 1886 年合并成立的仁济和保险公司，虽然全部资本存入招商局，并由招商局代理其一切业务，但与招商局究有不同，故仁济和公司外流的资金（如拨存于开平矿务局、汇丰、麦加利等银行的资金 40 万两左右）均不列入本表。

④“金额”栏中带括号的数字，是根据史料记载中总投资数（史料中只有总投资数）减去前面投资数后计算出的当年数字，因系笔者计算，故加括号。

资料来源：根据《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下下载各年账略（《交通史航政编》第 1 册，第 315～316 页，“各项投资”）、招商局档案和《邮传部第一次统计表》、《邮传部第二次统计表》、“轮船招商局收支余利及提存各款表”（上）等综合编制。

从表 3-8 看，招商局的资金外流具有以下一些特点。第一，外流项目多，金额大。30 年间资金外流项目达 24 项，最多的一年达 4 项，平均 1.25 年一项。外流资金总额为 442 万余两，超过招商局资本总额^① 400 万两 42 万

① 招商局的资本总额从 1897 年到 1911 年始终为 400 万两，参见《国营招商局七十五周年纪念刊》，“资本数额表”。

余两，平均一年外流近 15 万两。第二，资金外流集中于投资和借款两大类，分别占 19 项和 5 项，而以投资为主。第三，时间长，超过 10 年以上的投资和借款（即 1902 年以前的项目）总金额达 330 万两，其中借给朝鲜的 25 万两借款期竟长达 26 年。第四，范围广，尤其是投资方面，几乎涉及当时洋务企业的所有领域，特别是盛宣怀所主持的各个企业，以煤、铁、纺织和银行业为主。但除了投资的部分煤矿业是为招商局用煤方便外，绝大部分都与招商局的业务无关。

跨行业投资或联营，一般来说，并非坏事，可以理解为资本主义发展进程中的一环。但具体到当时的中国社会经济发展水平和招商局的状况，以及对外投资的具体内容，都还谈不到这一点。

我们知道，1873 年唐、徐入局后制定的《轮船招商局局规》第 14 条就已规定：“本局专以轮船运漕载货取利，此外生意概不与闻，无论商总董司事人等均不准借口营私任意侵挪。”1885 年盛宣怀入局后制定的《用人理财章程》双十条中也有“本局于轮船之外，不准分做别事”的明文规定，^①但事实证明，这些规定在清政府控制下的招商局却窒碍难行。

从表 3-8 看，“资金外流项目”大致可分为两种类型。一是受命于政府的出借项目。其中主要是 1883 年借给朝鲜的 25 万两、1894 年借给户部的 41.1 万两以及 1911 年的沪军都督借款 40.2 万两。朝鲜借款无疑是出自李鸿章之命，目的在于加强对朝鲜的控制。盛宣怀后来透露说：“该局本无力借与朝鲜，拟请俟朝鲜还与该局之后，即行转缴北洋旧款。”^②字里行间表明了招商局的无奈。至于户部与沪军都督两笔借款，显然是出于政治压力。已有资料尚无法证实沪军都督这笔借款最终是否归还商局，因而这笔徒有其名的借款在性质上无异于“报效”或“赞助”。不管怎样，这种类型的外流项目与招商局的业务分明是毫无关系的。

另一种类型是向其他洋务事业或企业的横向借款或投资。出于解决轮船需要使用国产廉价用煤的目的，招商局向各煤矿投资项目最多。然而，

① 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第 1 册，第 144、157 页。

② 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第 1 册，第 157、158 页。

数额最大的是机器织布局、华盛纺织局、湖北铁厂及通商银行等。这些都是盛宣怀主持招商局以后进行的。

需要强调指出的一点是，招商局资金大量外流，并非是在自身资本已经充裕和过剩的情况下，为追求借贷利润或为了扩大自身经济实力进行的投资。恰恰相反，招商局的资金外流，是在自身承担巨额债务的情况下进行的。从1885年到1911年，招商局一改过去通过对外公开招募股份筹集资金的办法，始终没有再公开对外招集过股份。1897年，招商局资本从200万两增加到400万两，是以“在公积项下提出100万两，自保船险公积项下提出100万两，共计200万两转入股本项下，填发股票发给各股商收执”的方法进行的，^①实际是把原有的老股一分为二。财政方面，招商局借有大量内外债，始终是负债经营。招商局的债务主要包括官债、私债（包括钱庄信贷、私人存款和仁济和保险公司的存款等）和洋债三部分。先看官债和私债，在1891年官债还清之前，招商局所欠的官私款两项合计最高年份（1877~1878）有381万多两，一般都在一二百万两。1891年官债还清后借款总额有所减少，但也在六七十万两，1906年后又有增加，到1911年各年均不少于100多万两（招商局历年所借官私款详情见表3-9）。

另外，招商局还借有洋债。截至1911年，招商局举借的洋债共有4笔，分别为1877年借旗昌洋行120万两，1883年借天祥洋行、怡和洋行共74.3万两，1885年借汇丰洋行30万镑（按当时汇率折算为118.0328万两），^②1911年又以所有各埠栈房市房作抵向汇丰银行借银150万两。此外，还有同年汇丰在招商局的存款106.1万两（实际也相当于借款）。^③

4笔借款加上一笔存款共达568.4328万两，而其中大部分都需要在1885年后偿还。这些官私债款和洋债年利少的在7%~8%，多的在15%左右。1885年的30万镑还有镑亏损耗。1885年后招商局的债务加上利息常年都在100万两以上，1902年后除个别年份外，仅私债（不包括洋债）即达100万两以上，这些债务始终是招商局的一个沉重负担。进入20世纪

① 《1897年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

② 见张国辉《洋务运动与中国近代企业》，第174页。

③ 《1911年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第69、67页。

表 3-9 晚清招商局历年债务一览

单位：两

年 度	股 本	借 款			年 度	股 本	借 款		
		官 款	私 款	合 计			官款	私款	合计
1873 ~ 1874	476000	123023	—	123023	1893	2000000	—	345735	345735
1874 ~ 1875	602400	136957	512638	649595	1895	2000000	—	710790	710790
1875 ~ 1876	685100	353499	1084858	1438357	1896	2000000	—	576127	576127
1876 ~ 1877	730200	1866979	1367109	3234088	1897	4000000	—	932843	932843
1877 ~ 1878	751000	1928868	1890834	3819702	1898	4000000	—	514853	514853
1878 ~ 1879	800600	19208868	1206720	3135588	1899	4000000	—	573212	573212
1879 ~ 1880	830300	1903868	1152878	3056746	1900	4000000	—	628188	628188
1880 ~ 1881	1000000	1518867	1101662	2620529	1901	4000000	—	652133	652133
1881 ~ 1882	1000000	1217967	2319545	3537512	1902	4000000	—	1000877	1000877
1882 ~ 1883	2000000	964292	2370345	3334637	1903	4000000	—	1039617	1039617
1883 ~ 1884	2000000	1192566	1078286	2270852	1904	4000000	—	745942	745942
1886	2000000	1170222	999468	2169690	1905	4000000	—	971378	971378
1887	2000000	1065254	816978	1882232	1906	4000000	—	1090536	1090536
1888	2000000	793715	624301	1418016	1907	4000000	—	1438510	1438510
1889	2000000	688242	572293	1260535	1908	4000000	—	1143804	1143894
1890	2000000	90241	666318	756559	1909	4000000	—	1110651	1110651
1891	2000000	—	685490	685490	1910	4000000	—	1241393	1241393
1892	2000000	—	664825	664825	1911	4000000	—	1105290	1105290

注：①1885 年和 1894 年数字欠缺是因招商局两次出售于旗昌洋行，故无。

②本表所列之借款均不包括洋债。

③私款包括钱庄信贷、私人借款、仁济和保险公司存款等。

资料来源：1893 年前数据据张国辉《洋务运动与中国近代企业》第 168 ~ 169、171 ~ 172 页表中数字计算；1895 年后数据据张后铨编《招商局史》（人民交通出版社，1988）第 235 页表中数字计算。

以后，招商局的历届账略中屡屡提到资金困难的情形，如《1902 年帐略》中就有“因现银竭蹶，一时不复能添置新船”；《1903 年帐略》中有“现银之窘，几如悬磬”；《1910 年帐略》中有“经济方面，捉襟见肘”；《1911 年帐略》中对经济困难的情形更有“奔流急湍，相逼而来”的叙述；^① 等等。在

① 参见《1902 年帐略》、《1903 年帐略》、《1910 年帐略》、《1911 年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

这种经济状况极端困难的情况下，招商局何以不把外流的资金用于积极寻求扩大自身规模，添船造栈扩大运输力量，反而不断做横向投资，流向一些与轮运并无直接联系的企业呢？这从盛宣怀入主招商局后实行的“敛字诀”上或许可以得到部分的解释。

敛者，收敛也。所谓“敛字诀”，可以理解为收敛的方针。还在1886年接任招商局督办之时，盛宣怀就是本着“敛字诀”的原则对招商局进行整顿和经营的。^① 1893年郑观应任招商局帮办，受命沿长江西行考察各分局营业状况时，在汉口致盛的信中还提到：“官应曾早与我督办谈及，承示本局宗旨，宜用敛字诀，拟开银行为我局将来转输地步。”^② 盛宣怀准备收缩招商局规模，抽提招商局资金开办银行的意图，在这里流露出来。

其实不仅是银行，如表3-8所示，包括上海织布局、华盛纺织局、湖北铁厂、萍乡煤矿，以及粤汉铁路、汉冶萍厂矿等陆续创办的企业所形成的“盛宣怀帝国”，在很大程度上都是借助招商局、电报局两局之力建立起来的。盛宣怀自己也承认：“臣兼管之上海纺织总厂、汉阳铁厂、萍乡煤矿，通商银行所集商股，即是船电两局之华商挹彼注此，盈虚酌剂。”^③ 后来他在给张之洞的信中甚至还说：“招商、电报、铁路、银行皆属笼罩之中，不必真有商股，自可通筹兼顾。”^④ 特别是甲午战争以后，李鸿章的政治地位有所削弱，盛宣怀任职铁路督办（1896），与张之洞相结托，政治经济权势日益显赫。因此，他对招商局的控制已达到予取予求的地步。当时就有人评论说：“凡轮电两局，每岁支拨动辄巨万，京卿（盛）专主为之，一纸札下，速于敕令，不闻商之于各股商也。”^⑤

在此需要注意的是，盛宣怀实行“敛字诀”的经营方针，对使招商局处于相对停滞状态无疑起过重要作用，但是问题在于，他的“敛字诀”的背后究竟隐藏着什么动机？当我们进一步探讨盛宣怀主持招商局的方针与

① 夏东元：《盛宣怀传》，四川人民出版社，1988，第110页。

② 夏东元编《郑观应集》下册，上海人民出版社，1988，第818页。

③ 盛宣怀：《光绪二十六年二月十九日奏》，《愚斋存稿》第4卷，第22页。

④ 《盛宣怀致张之洞函》丙午正月初六日（1906年1月30日），转引自汪熙《论晚清的官督商办》，《历史学》1979年第1期。

⑤ 《苏报》光绪二十五年九月初四日（1899年10月8日），转引自汪熙《论晚清的官督商办》，《历史学》1979年第1期。

举措时，就不难发现盛宣怀对招商局的经营宗旨和方针，实际上还是与清政府的政策有密不可分的关系。

大量事实表明，进入 80 年代以后，清政府对招商局的政策逐渐发生了引人注目的变化，即从早期的扶持转向索取。长期借以解决资金周转困难的官款资助自 1884 年起便已停止。历来被视为“商局命脉所系”的漕粮运输，也由于漕运价格大幅度降低（如 1886 年由原来每石五钱六分降至四钱三分，^① 1902 年更降至三钱三分八^②）而变成亏本的生意。据统计，1899 ~ 1911 年，漕运积亏竟达 984800 余两。^③ 不仅如此，更严重的是清政府对招商局无休止的勒索和无偿“报效”的要求。下面我们就继续探讨这个问题。

三 清政府对招商局的勒索和招商局的“报效”

晚清政府对招商局和日本明治政府对日邮会社的另一个重大差别，是日本明治政府在日邮会社获得显著发展后，仍然每年提供巨额补贴，促其进一步发展和扩张，这在本章前面部分已叙述过。与此相反，晚清政府在招商局刚刚有所发展之际，就开始向其勒索，要求其报效，而且勒索的名目越来越多，数目也越来越大，成为招商局的一个沉重负担，严重影响其业务的发展。晚清政府对招商局要求的报效，分为明文规定按年提取的直接报效和以其他方式要求的变相报效两大类。

晚清政府对招商局明文规定的直接报效的统计情况见表 3 - 10。在 1899 年清政府对招商局的直接报效做正式规定之前，招商局对清政府的报效已有如下几笔：1890 年“江浙赈捐 2 万两”；1891 年由李鸿章“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 5.52 万两”；1896 年“盛督办前创办北洋大学堂，招商局每年捐款 2 万两，本年又奏设南洋公学及达成馆，招商局又岁捐 6 万两”，^④ 合计每年学堂 8 万两。

① 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第 1 册，第 264 页。

② 张后铨编《招商局史》，人民交通出版社，1988，第 233 页。

③ 《1911 年帐略》，“运漕损失”，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

④ 上引均见《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册各该年账略所载。

表 3-10 晚清招商局报效清政府资金统计

单位：两

年 份	学 校 ^①	北洋兵轮	商 部	其 他	备 注
1890	—	—	—	20000	江浙赈捐
1891	—	—	—	100000	预备救灾捐款
1894	—	—	—	55200	慈禧生日捐款
1896	80000	—	—	—	
1897	80000	—	—	—	
1898	80000	—	—	—	
1899	80000	60000	—	—	
1900 ^②	80000	60000	—	10000	
1901	80000	60000	—	—	
1902 ^③	80000	60000	—	54800	
1903	20000	60000	—	—	
1904	20000	60000	5000	25000 ^④	
1905	20000	60000	5500	—	
1906	20000	60000	5500	20000 ^⑤	
1907	20000	60000	5500	—	
1908	20000	60000	5500	—	
1909	20000	60000	5400	—	
1911 ^⑥	—	—	—	11000	
合 计	700000	600000	32400	296000	
总 计	1628400				

注：①学校包括南洋公学、北洋公学、达成馆和出洋肄业。

②本年八国联军进犯，慈禧逃往陕西，招商局除进呈贡物外，另奉命在备记项下拨银 1 万两以为报效，参见《进呈贡物奉派捐银承运上用箱匣食米等》，招商局档案，档案号：468（2）/181。

③1902 年招商局承购摊派的昭信股票 54800 两，第二年即因“谕旨昭信一概停止”，而“移作报效”，参见《本局认筹昭信股票五万两》，招商局档案，档案号：468（2）/171。

④25000 两为照报效新上交后的剩余，仍然“扫数呈解”，参见《1904 年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

⑤20000 两为奉命加拨两次共 2 万两，报效上海实业学堂，由 1905 年结存的 1.26 万两的两成余利加上备记项下凑足 2 万两后动拨，参见《呈报咨解加拨经费因报效盈余不敷在备记项下筹垫足数呈北洋大臣袁》，招商局档案，档案号：468（2）/212。

⑥包括“广利号”、“新昌号”运兵费 9000 两，江宽号专送岑春煊水脚 2000 两均未能收，等于报效，参见《1911 年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

资料来源：据《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册第 17～38 届账略，盛宣怀《愚斋存稿》卷三《奏疏三》，《交通史航政编》第 1 册第 274～276 页“报效”栏以及招商局档案编制。

这个时候，清政府的财政收支大致尚能平衡。但在李鸿章支持下，享有清政府漕运、官款免税等特权优惠的招商局已不得不付出代价做出奉献，提供各种报效，以应付朝野各种反对势力的觊觎。甲午战后，战费、赔款浩繁，清政府财政状况日益困难，招商局于是更成为当局猎取的目标。富有官场经验的盛宣怀不可能毫无察觉，前面提到的“敛字诀”，或许就是以此为背景提出的。在这里，抽提资金是一种架空招商局、逃避官方勒索的手段，化积余为股本，转积余为私股则是隐产、逃避官方勒索的又一个手段。但无论如何，收缩招商局规模看来都与逃避清政府勒索有关。当时招商局的保险准备金和公积金两项积累不下200万两，这正是清政府注视的鹄的。于是1897年盛宣怀采取两项重大举措，即在提取商局80万两资金投放通商银行的同时，又把200万两的保险准备金和公积金填为股票转发股东，使1897年招商局的资本额从200万两突增到400万两。^①经过这番腾挪转换，招商局的金库似乎已经枯竭，没有什么油水了。

事实上，招商局的盈利仍然是清政府注视的目标。1899年，清廷大员徐桐以招商局、电报局以及开平矿务局“近年获利不赀”，但“如何酌提归公”却“未经议及”，认为是“徒有收回利权之名，并无裨于公家之实”。^②随后清廷即派钦差大臣刚毅南下“彻查”招商局和电报局，为填补国库空虚而敛取资财。刚毅不顾盛宣怀提出的汉阳铁厂、萍乡煤矿、华盛纺织厂这些企业都有赖于两局资助的辩解，指名要盛宣怀保证招商局、电报局两局必须提供10万两的报效。^③在这一场风波中，盛宣怀碍于来自清中央的压力，尽管提出“两局前获之盈余皆陆续扩充为资本，并无现银可以提用”，但仍然不得不按照刚毅的要求，将“历年收支底册……一并彻查，除股商官利外，所有盈余之款均著酌定成数提充公用”。^④其具体规定是：除每年报效南北洋两公学常年经费8万两外，每年再报效清政府实银

① 参见《1897年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

② 盛宣怀：《遵查轮电两局款目酌定报效银数，并陈办理艰难情形折》，《愚斋存稿》第3卷，第5~11页。

③ 盛宣怀：《遵查轮电两局款目酌定报效银数，并陈办理艰难情形折》，《愚斋存稿》第3卷，第5~11页。

④ 盛宣怀：《遵查轮电两局款目酌定报效银数，并陈办理艰难情形折》，《愚斋存稿》第3卷，第5~11页。

6万两(主要用于北洋兵轮费),合计每年14万两,按余利70万两的二成计算,如余利超过70万两,“照数加捐”,“如遇亏折不敷”商股官利,此项报效展至下年分摊补交。但在实际执行时,则不管余利是否足额,甚至不管盈亏,都是按此规定办理报效的。如在1899年至1901年的3年中,每年余利的二成都不足报效额,但每年的14万两报效都在轮船折旧项下凑齐后上交。“自光绪二十五年(1899)起至二十九年(1903)止,(折旧项下)共已垫支银三十八万余两。”^①1902年,在船栈折旧银已无着落的情况下,仍然照数报效。1910年,为了凑足报效款,招商局在“股商官利实不得一厘,更无余利可提”的情况下,为了“借应急需”,不得不以高利息“设法向庄号息借,先行凑解”。^②

清政府的这些规定,实际上起到了使招商局不愿扩大再生产的作用,因为积极经营获取利润,无非落个“照数加捐”,被清政府无偿掠走的结果。而执行中不管盈亏都要报效,甚至迫使招商局以折旧款抵交的做法,实际上则是破坏扩大再生产,更谈不上鼓励和扶助招商局发展了。

但是,清政府的勒索到此远未完结,例如1903年商部成立后,从1904年起,对于商部每年所需经费银总数3万两中的1万两,清政府也要以“招商电报两局各认筹银五千两”的方式来解决,“札到该局,即便遵照办理”。^③这笔款项,在刚毅彻查时按规定的报效额外计算,“另行支销,不在二成报效之内扣除”。^④

应该指出,表3-10只是一个不完整的统计。但即使从这个不完整的统计表看,在1890年至1911年的22年间,招商局就无偿向清政府直接报效了总数高达162.84万余两的白银,相当于同期招商局资本总额的41%。

除了这种明文规定的直接报效外,还有一种没有报效之名,亦须由招商局付出的项目,姑且名之曰变相报效,这种变相报效主要有以下几种。

一种是官差的负担,首先是承担军运。招商局成立后,无条件为清政

① 《1904年帐略》,《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

② 《上海实业学堂常年四季捐款两次加拨额外经费》,招商局档案,档案号:468(2)/220。

③ 《奉飭认解商部经费》,招商局档案,档案号:468(2)/197。

④ 《1904年帐略》,《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

府承担军运无形之中就成为一项难以逃避的义务。1874~1875年,由于日本侵略台湾,刚成立不久的招商局“即有奉调装兵渡台之差”,从1874年6月起,招商局派出4艘轮船运送1万名淮军从江苏瓜洲到台湾,次年又陆续将其运回瓜洲旧地。^①1880年后,由于朝鲜事变、中法战争等原因,清政府对招商局船只的征调更加频繁。见于记载的就有1880年装运皖楚各军赴山海关;1881年向朝鲜运兵;1883年向广州运兵;^②1895年中日战争时奉调装运福寿军从锦州赴天津;1911年承装龙军和专送岑春煊由上海赴汉口;^③等等。

但是,与日本政府在军运时付给三菱会社和日邮会社高额运费的做法不同,清政府征用招商局船只承运各种军差时,水脚“均照定数或七八折,或五六折,从减核收”。^④对此,郑观应曾做过记述:“日本自效西法,商船日增,西报谓其自中日交战六个月,邮船会社租船与国家,除一切费用外,净获银140万元。其恤商可谓厚矣。中国能如是乎,招商局当中日交战留在天津听差之船,用一日计一日,不用之日则不计,与日本邮船会社租与国家之船比较,虚耗不少。且所载湘军水脚照章八折,尚彼此推诿,经岁未付,而商局之受损良多。或谓国家有漕米归招商局船装运,尚有利益可补,不知近年漕米水脚不及运商米水脚之昂……”^⑤

1903年前,“南省司关各局”就有“应协直省饷项”因“汇费过巨”而由北洋淮军银钱所会同北洋海防支应局会议详定,由各司关局将协饷“解由上海招商局转交轮船运津,以资节省”的先例,实际是免费白运。同年,自强军饷项也因“事同一律”而由清廷批准“仍按两个月提发一次送交招商局,附轮运津免计运费,籍资节省”,^⑥成为定例。1906年北洋调用湖北所造的毛瑟枪1000枝和子弹50万发时,会办练兵大臣袁世凯就

① 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册,第265页。

② 参见张国辉《洋务运动与中国近代企业》,第334页。

③ 《1895年帐略》、《1911年帐略》,《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

④ 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册,第820页。

⑤ 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册,第970页。

⑥ 《转运淮军练饷、自强军饷、河工经费、水脚保费各卷》,招商局档案,档案号:468(2)/204。

札飭津榆卢汉铁路局和招商局预备轮船火车“妥为装载”，运费“照章核收半价”。^①

有时就连这打折扣的运费也收不到，如1907年“供应官差，皆不收水脚”。^②1911年军运应收的水脚银1.1万两，也同样“分毫无着”。^③之所以如此，用招商局的话来说，是“盖支应公事，本分所当为，如果运费无亏，于愿已足，更何敢希图厚利，自取愆尤”。^④可见，害怕“自取愆尤”、招致更多勒索是招商局难以逃脱的怪圈，也可见在当时与日本政府完全不同的政策条件下，招商局对无偿或低价征用船只虽然不满但亦无可奈何的心态。

不单是运费的损失，招商局应召军运还要承受意外的灾害。如1895年运送福寿军时，“拱北号”就因运送的兵勇抽烟引燃弹药而爆炸沉没，溺死50多人。^⑤

军运之外，还有承运官物等。与漕运一样，承运官物原是清政府扶助招商局的一项专利性优惠。所谓“官物”，包括云南解京的铜斤、四川办运的灯木、江浙采办的官物、直隶购运的赈粮和官方的邮件之类。但由于官方拖欠或拒付运费，这项专利性优惠变成招商局的负担。如赈粮运输，官定运价极低，甚至低于军米运价的一半。所谓“赈济善举，照军米减半收取”。1890年，招商局往天津运米十六七万石，仅收运费5万两，每石运价约折0.3两，比已经减低的漕粮运价还低。^⑥1876年和1877年，直隶、山西、河南等省亢旱成灾，招商局奉命派轮从江南、盛京等地向灾区运送赈粮，当时恰逢运输线是“客货正涌”的营业兴盛季节，招商局的船只不敷征调，为完成赈运任务，只得付出高昂运费，另雇外国轮船“协运”。又因时近封河，不得不在大沽起货，“夫车驳运，贴费亦巨”。^⑦

① 《北洋提用粤省借拨存沪军火》，招商局档案，档案号：468（2）/196。

② 《1907年帐略》、《1911年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

③ 《1907年帐略》、《1911年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

④ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第820页。

⑤ 《1895年帐略》，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

⑥ 张后铨编《招商局史》，第167、244页。

⑦ 《1877年帐略》，“运输赈米之损失”，《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册。

据统计,1887~1893年,赈粮运输总数近100万石。^①招商局不仅承受运费损失,按清政府的规定,招商局承运赈粮是采用包购包运方式,所需粮款却常要招商局垫付。如1898年淮徐等地受灾,“谕旨飭令”“先行筹垫银三十五万……归入各赈散放”,但招商局“本年山东乞赈已垫巨款”,再无余力筹垫,但因为是“钦奉特旨饬仗筹垫”,因此不得不“自当于无可设法之中由招商电报两局各筹银二万两,共凑垫银四万两以助涓埃”。^②这实际上是清政府将负担以“报效”的形式转嫁给了招商局。

招商局不仅为办赈垫款,承受赈灾“劝捐”,而且既垫又捐,了无宁日,“从前劝捐辄数十万,皆赖各省轮船之力”。1906年湘赈需款15万两,招商局等企业力不能支,“不能全数归垫”,1910年招商局又借垫冬赈9万元,次年再借垫4万元应付春赈。^③

如果说为赈粮运输承受损失还冠以“赈济善举”美名的话,那么官方为满足其不时之需而无偿征用轮船,就是赤裸裸的摊派勒索了。例如,1897年俄国专使来华,北洋大臣及总理事务衙门均电谕招商局派专船从沪送津,“以示优礼”,还命“将该船大餐间房舱酌量改动装修,租购铺陈摆设,雇用西厨,携带杯斗刀匕备带应用物料,一切布置周妥”。^④被派应差的“海晏号”从四月初四日专程从天津到上海装修等候,“自四月初五日起至十七日止,共用船期十三日”,运送水脚、装修铺设等费和备办火食等物,“总合规银八千二百三十二两二钱四分四厘”。这笔费用招商局自知因“国家优待俄使”和“值此库藏支绌之际”,即使索要也难以得到,故只得“不复援请公款,借伸报效之忱”。^⑤招商局在做此报效时能够提出的条件,只不过是“以后倘有似此差使,自不得援以为例”而已。^⑥

进入20世纪以来,对于外洋举行的博览会、赛会等,清政府逐渐准许前去参加,1902年招商局接到清廷函札,今后“外洋各国举行赛会之时,各省官商运物赴赛者,责令职局减取运费”,招商局也只好赶紧声明“职

① 张后铨编《招商局史》,第167页。

② 《捐助淮徐赈款并采办杂粮》,招商局档案,档案号:468(2)/169。

③ 张后铨编《招商局史》,第244页。

④ 《专送俄使船费作为报效》,招商局档案,档案号:468(2)/163。

⑤ 《专送俄使船费作为报效》,招商局档案,档案号:468(2)/163。

⑥ 《专送俄使船费作为报效》,招商局档案,档案号:468(2)/163。

局自庚子以来，生意虽遭减免，而于报效国家之忧，未尝稍后”，除表明“明年日本后年美国赛会时承装赴赛人货，由江海各口岸转运至上海者……水脚均以八折核收”外，还拟议优待章程5条，“伏乞宪裁批示施行”。^①这时招商局还可有部分收入，以后就完全是免费白运了。1910年德国举行万国卫生博览会时，清廷即转饬招商局及各铁路局，“赴德赛会物品由南京运往上海或由北京经天津运往上海，及将来闭会后所余各物携回上海运还各省，所经轮船火车一律免费”。^②

招商局通过直接报效与变相报效被清政府勒索的钱款的准确数字是难以计算的。粗略估计，直接报效加上漕粮运输亏损即已达260多万两，再加上其他各种勒索，直接报效与变相报效的总额即使不到招商局资本总额400万两，也应相差无几。如与外流资金合计，总额当不会少于800万两。重要的是，如此经营管理，终于使招商局这样一家开办最早、规模可观的轮船运输企业走上畸形发展的道路：资本总额成倍增长，船运业务却没有相应扩大；轮只吨位增长相对停滞，没有显著增加，资产总额却持续膨胀。这种不正常的经营方式显然出于经营者在特定的社会环境中的正常选择，也就是说，以盛宣怀的精明和对官场的了解，他不会不接受导致唐廷枢、徐润下台的教训，他也不会不明白把招商局资金转移到其他产业对减少清廷勒索，降低顽固势力攻击的口实和扩大自身势力基础的作用。“敛字诀”方针的出现，既可以看作盛宣怀对清政府勒索招商局的“对策”，也可以看作盛宣怀扩大自身实力、巩固自己在清政府中地位的“妙计”。但无论如何，在这种背景条件下，招商局之难以发展起来却成为确定不移的事实，这不仅是招商局一个企业发展的悲剧，更是当时中国整个社会状况的真实缩影。

根据以上分析，人们不难看到，在19世纪末20世纪初的几十年里，日本政府利用国家权力干预经济的政策，充分体现了其促使资本主义发展的政府职能。海运业促进了贸易以及工商业的发展，贸易以及工商业的发

① 上引均见《局轮装运华商赴美日各国赛会减收入货水脚》，招商局档案，档案号：468（2）/191。

② 《局轮装运华商赴美日各国赛会减收入货水脚》，招商局档案，档案号：468（2）/191。

展,反过来又为海运业的发展提供了条件。作为整体战略的一个组成部分,海运业只能按照既定的方针发展下去。在政府的强力干预下,不容有偏离国策的余地。而招商局的情况则显然大相径庭。清政府没有一个像日本明治政府那样学习西方,通过积极兴办近代企业进而富国强兵的总体考虑,内部又是封建派系纷扰,顽固势力强大,因此要像日本那样形成明确的总体战略和发展目标是不可能的。招商局从早期积极进取、扩展势力一变而为维持、停滞的局面,无疑与晚清政府的状况密不可分。盛宣怀采取“敛字诀”固然有他个人的原因,但从更深的层面分析,其产生实际上也是由当时的社会环境所决定的,它反映的根本一点是:在当时的中国,由于清政府的局限性,资本主义能够存在和发展的空间十分有限。因此,当中国随着国际环境的变化,更深地被卷入世界市场以后,明显发展的进出口贸易并没有能够成为促进招商局发展的因素。

据统计,1870年中国的进出口贸易总额为1.2亿余两,1885年为1.5亿余两,1895年达3.2亿余两,十余年间增长了一倍多。此后增长明显加快,1905年为6.9亿两,1911年更增至8.6亿两,较之1895年增长2.7倍,如与1870年相比则增长7倍有余。随着贸易额的增长,外国在华船运势力同样有明显增长,其扩张速度甚至远远超过贸易额。1870年进出口外船吨位为500余万吨,1885年达1500万吨,1895年为2300余万吨,1905年为5500余万吨,1911年更达6700余万吨,较之1870年增长竟达13倍。^①然而如前所述,盛宣怀入局时的1886年招商局有船24只31420吨,10年过后,到1895年也只有24只34531吨,到1911年也只不过29只49373吨,26年间吨位只增长了不到60%。就是说,中国进出口贸易额的增长,促进的是在华外国船运,而与招商局无关。这种状况,与日邮会社从外商手中逐渐夺取日本进出口贸易运输权的状况同样形成鲜明对照。

总之,招商局发展缓慢、停滞不前的原因是多方面的,既有腐朽的问题,也有限制发展的客观因素,但就招商局与日邮会社的发展来看,二者不同的发展道路归根结底源于不同的国情与不同的政策。日邮会社是在日本资本主义迅速发展并进入帝国主义时期的产物,基于海外扩张政策制定

^① 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑上册,第333页。

的航海补助和奖励法起到了不可否认的扶持、鼓励作用。招商局则是在一个半殖民地半封建日益加深，封建社会面临崩溃环境下的产物，面对的是封建政权和封建派系无休止的索取。在这里，谈不上政府真正扶持奖励发展资本主义企业的政策，企业本身也谈不上长远的发展目标。从这个角度说，招商局与日邮会社两家典型企业的不同发展历程和结局，恰是中日两个国家的缩影。

重要的是，在一定的历史时期，政府制定的政策及其在经济发展中发挥的作用，不仅对于一个企业，而且对国家的整体发展都具有至关重要的甚至是决定性的作用。这一点，我们可以从上述两家企业的比较研究中获得弥足珍贵的历史借鉴。

第四章 管理方式的比较：“命令书” 与官督商办

在前文中，我们已经从轮船招商局、三菱会和日邮会社的发展进程探讨了中日两国政府的不同政策措施以及所产生的不同后果。本章继续探讨两国政府对近代企业的管理方式——政府与企业间的关系问题。日本政府在明治时期创立的管理方式是颇具特色而又别具一格的“命令书”。中国晚清政府实行的则是大家都已熟知的“官督商办”这种方式。无独有偶，这两种方式都最早产生于19世纪70年代的轮船航运业，又随后推广应用到其他近代企业并延续到20世纪以后。这两种方式在中日两国近代企业的发展历程中都产生过很大影响，是居于统治地位的官方管理方式。对其进行分析和比较，不仅可以看出这两种管理方式本身的不同性质和特点，而且可以从一个重要的侧面看到两国政府干预经济和对企业进行管理的不同特色。

第一节 “命令书”的特点和性质

一 “命令书”产生的背景

日本的“命令书”这种管理方式最早产生于轮船航运业，并不是偶然的。

如前面几章所述，日本的轮船航运业是被日本政府作为“殖产兴业”、“富国强兵”的重要组成部分，作为推动和发展海外直接贸易、带动日本

其他产业发展的重要一环来实行的，明治政府从成立一开始，就明确给予大力支持和扶助。但是，明治初期日本政府的海运政策，却有一个从支持官营轮船公司向支持民营公司转化的过程。这个转折的出现，是以1875年完全民营的三菱会社接受政府的“命令书”，成为日本政府重点扶持保护对象开始的。日本政府实行这种政策转换和创立“命令书”这种方式，又是由以下原因所决定的。

1875年以前，是日本政府在放开兴办轮船航运业的限制、鼓励民间拥有和经营轮船航运业的同时，重点保护、资助、扶持官办性质轮船航运公司的阶段。在这期间，日本政府曾先后资助扶持过两家由政府出面组织成立的轮船公司，即1870年成立的迴漕会社和1871年在迴漕会社经营失败的基础上重新组建成立的迴漕取扱所（成立几个月后改名为日本国郵便蒸汽船会社）。^① 这两家公司的轮船以政府和原诸藩处接收来的船舶为主，主要经营人员由政府派去的人充任，享受政府给予的官物运输、贡米运输、邮件运输和补助等特权。日本政府是想以这种方式对抗日渐发达的外国轮船公司，促成本国轮船航运业的自立。可是事实是，迴漕会社仅经营了1年即因亏损12万日元而不得不解散。迴漕取扱所在改成日本国郵便蒸汽船会社后，也只经营了4年即以失败告终，被日本政府收购而解散。^② 推究这两家公司很快就失败的原因，虽然与明治初期对西方式公司经营不熟悉、老朽船多修理费浩大、人员素质低劣以及外国轮船公司和民营三菱会社的激烈竞争等有关，但根本的一点还在于“政府对其事务干涉过多，会社的经营方法没有明确规定，会社同政府之间的关系不明确，商业上的事务由武士指导，处理事务失当之处甚多”。^③ 也就是说，根源还在于“像海运业这样充满激烈竞争而尊崇灵敏便捷地捕捉商机的事业，用官僚的方式

① 关于这两家公司的性质，日本学术界大多数倾向于表面是半官半民，实际上是官营性质，参见加地照义《摇篮期的日本海运企业》，神戸商科大学学术研究会编《商大论集》第23卷第3号，1981年12月。

② 这两家公司经营失败的情况，参见山口和雄《明治初期的外国海运和三菱会社》，《世界经济分析》（1），岩波书店，1972；宫本又次：《迴漕会社的兴废》，《鱼澄先生古稀纪念·国史学论丛》，1959；加地照义：《摇篮期的日本海运企业》，神戸商科大学学术研究会编《商大论集》第23卷第3号，1971年12月；等等。

③ 参见宫本又次《迴漕会社的兴废》，《鱼澄先生古稀纪念·国史学论丛》。

进行经营，自然无法成功”。^①

但是，与此同时，一家发起于土佐商社、完全民营的小轮公司逐渐崭露头角，这就是岩崎弥太郎创办的三菱会社。在岩崎弥太郎的全力经营下，这家公司以经营灵活、讲究服务态度逐渐取得优势地位，在轮船公司的竞争中壮大并压倒了官营的日本国郵便蒸汽船会社。但是，前已提到，确立日后三菱会社海上霸权地位和财阀基础的契机，是1874年日本政府发动的侵台之役。这次侵台之役同时也是日本政府海运政策从支持保护官办的日本国郵便蒸汽船会社变为支持民营三菱会社的转折。在日本政府寻求英美轮船公司帮助军运的计划失败后，日本政府的军队和军需品的运输只好转而求助于国内，可此时受到日本政府资助保护的日本国郵便蒸汽船会社态度却十分消极，^②使日本政府大失所望。相反，完全民营的三菱会社这时却向政府上书表白“敢以敝社所有的汽船数只，以报国恩于万一”，^③于是日本政府把从国外购置的13只轮船全部托付三菱会社经营，担任军运。三菱会社也不负日本政府所望，在“使用上大尽其力”，^④圆满完成了日本政府的军运任务。三菱会社的表现，深受日本政府的赏识。日本国郵便蒸汽船会社后来虽也承担了部分运输任务，却无什么成绩可举。

正是在对三菱会社和迴漕会社、日本国郵便蒸汽船会社的比较中，明治政府认识到：“以前靠政府劝谕诱导建立之公司，皆过分依赖政府，无自力更生之志，终未见其成果。”^⑤相反，三菱会社虽“未特别依据政府劝谕诱导，未曾依赖政府，全然独立经营”，却经营得法，充满活力，事业已呈“效验”。^⑥在这种比较中，民营企业有活力，官营企业依赖性重，已是明白不过的事。因此，政府不再对海运企业的经营实行直接经办，转而

① 富永祐治：《交通领域中资本主义的发展》，第102～103页。

② 参见加地照义《摇篮期的我国海运企业》，神户商科大学学术研究会编《商大论集》第23卷第3号，1971年12月。

③ 亩川镇夫：《海运兴国史》，第216页。

④ 日本史籍协会编《大久保利通文书》第6册，第384页。

⑤ 大久保利通：《商船掌管着手方法意见书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第6册，第383～384页。

⑥ 大久保利通：《商船掌管着手方法意见书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第6册，第383～384页。

改为从背后对民有民营的海运企业进行强力支援,已成为明治政府今后发展海运业的必然选择。但是,采取什么方式才能达到既发挥政府的扶持保护作用,又能控制企业,使企业能为实现政府的长远目标服务,同时还能保持企业本身的活力,减少依赖性和达到自立,就成了日本明治政府必须首先解决的一个难题。

正是在这样的背景条件下,“命令书”作为解决政府和企业这两者间关系难题的方案得以酝酿并出现。

二 “命令书”的诞生及其特点

“命令书”是如何具体酝酿并出现的,以及为什么采用“命令书”这个名称,限于史料,尚无法做出明确的回答,但日本政府采用这种方式来解决上述难题的指导思想,我们却可以从当时掌管政府实权的内务卿大久保利通向政府提出的上书中窥见一二。

1875年5月侵台之役结束后,大久保利通向政府提出了《关于掌管商船之议》的建议书,^①在建议书中,如前所述,大久保利通举出了完全民营、政府保护督导下民有民营和政府直接官营三种方案供政府选择。在如何着手进行的方法上他还有具体的设想。正是在他的这种设想中我们看到了“命令书”的雏形。他认为,在全国应设立一个专门掌管商船的机构,统一管理全国的官船和私船事务,应“以政府之恩威晓谕各船主,使其联合结成一体,以政府所有之船舶下拨,并以其他方法予以资助,促其成立”。^②在这一设想中,他建议建立一个新的大船运会社,以此会社作为政府扶助依靠并实现今后战略设想的对象。他的具体办法是,把大藏省所属的船舶和此前下放给日本国郵便蒸汽船会社的船舶全部收回,然后无代价下放给这家新设会社,并把日本国郵便蒸汽船会社和三菱会社编入这家新设会社。在无偿下放船舶给新设会社的同时,由政府每年再给予巨额补助

① 此建议书刊载于日本史籍协会编《大久保利通文书》第6册,第353~360页。

② 大久保利通:《关于掌管商船之议》,日本史籍协会编《大久保利通文书》第6册,第354、357页。

金和提供别的补助扶持其发展。他认为在外国轮船公司占优势的情况下，“如无此补助金则此新设会社决不能保全”。^①

在政府提供资金和扶助措施的同时，新设会社则要承担如下义务：一是运送政府的邮递物；二是订立无论政府何时需要都可以自由使用其船舶的协定，同时订立维修保养政府下放船舶的协定和政府督促检查的方法。大久保利通认为，实行这些措施，只是为了明确政府和民营事业的区别，政府不直接经营航运企业，但其效果“恰如政府专门执掌的一样”，并且“此举还能避免前此通商司掌管廻漕会社时的覆辙和困难”。^②也就是说，大久保利通在这里提出了解决前述难题的方法，即政府和企业间通过订立具有法律效力的协定，通过规定权利、义务和责任的方法来解决政府管理企业的难题。使用这种方法，是把过去政府直接出面经营会社，转变为通过法律条规的方式来管理和经营会社，实际上这已经是资本主义的经营管理原则了。大久保利通的这种方案，很可能是同他考察欧美 12 国归来后，参考欧美经验和日本实际情况才提出的。他在其方案中提出的这些基本原则，也就是以后“命令书”的基本原则。

1875 年 7 月，日本明治政府在接受大久保利通建议，采用他的第二种方案时，改变了大久保利通成立新的大公司的设想，把岩崎弥太郎所创立的在侵台之役中为日本政府立下汗马功劳的民营三菱会社作为日本政府全力扶持资助的对象。

1875 年 9 月 15 日，在三菱会社按政府的要求修改了社则、确立了定款、制定了会计法和做了一系列准备工作后，日本明治政府正式向三菱会社颁发了第一“命令书”，这标志着三菱会社正式成为受日本政府保护的会社。

在三菱会社的历史上，日本政府分别于 1875 年 9 月 15 日、1876 年 9 月 15 日和 1882 年 2 月 28 日向其颁发过三次“命令书”。^③ 下面我们就通

① 大久保利通：《关于掌管商船之议》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第 6 册，第 354、357 页。

② 上引均见大久保利通《关于掌管商船之议》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第 6 册，第 353～360 页。

③ 三次“命令书”的全文，参见《海事史料丛书》第 20 卷，第 274～288 页，下引三菱会社的“命令书”的内容均从此出。

过这三次“命令书”，以及日本政府1885年9月29日向日邮会社颁发的“命令书”，^①具体考察一下“命令书”的内容和特点。

由于第一“命令书”和第二“命令书”相隔仅一年，第二“命令书”是作为第一“命令书”的补充形式出现的，所以首先将这两次“命令书”结合起来进行考察。日本政府颁发的第一“命令书”，共包括17条条款，第二“命令书”因是第一“命令书”的补充，所以只包括4条条款。从整体上观察，第一“命令书”和第二“命令书”实际上是日本政府向特意选定的企业下达的一个包括责、权、利和义务等方面内容的具有法律效力的协定或者契约。以后出现的“命令书”在这几方面虽有一些变化或侧重点不同，但都没有改变第一“命令书”和第二“命令书”的这种基本性质和框架，因此我们在此对第一“命令书”和第二“命令书”的内容有必要做详细一点的分析。

从职责方面看，第一“命令书”开篇即点明，“为扩张本邦的海运事业及以此为目的”，故向三菱会社颁发“命令书”。政府授予三菱会社的权利有二：一是“将东京丸为首的13艘轮船以及所属各种器械，无代价地下放给该社”；^②二是“作为航运费补助金，一年给予25万日元”，航运费补助金的年限确定为15年。三菱会社所需承担的义务，主要包括以下几方面内容。

（一）关于下放轮船的使用和义务的规定

“命令书”明确规定，对这些轮船，事先未申明理由和得到政府许可，不许转卖、典当和拆毁（第一“命令书”第1条）；维修保养船只及保持清洁均不得疏忽，并须接受政府主管部门的检查和指令（第一“命令书”第4条）；不论平时或非常时期，只要政府需要，须无条件以所属船只应征为政府服务（但政府付给使用金）（第一“命令书”第13条）；平时须免费为政府运送邮递物（第一“命令书”第8条）；如政府认为三菱会社

① 日邮会社“命令书”全文，参见日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第63~70页。

② 稍后花32.5万日元收购日本国邮便蒸汽船会的轮船，同样无代价下放给三菱会社的情况，参见第二章有关部分。

对“命令书”中规定的条款无理由但却不遵守，或者公司业务混乱导致国家利益受损时，不论何时政府均可收回下放的轮船和停发补助金（第一“命令书”第14条）。

（二）关于补助金的使用及财务规定

“命令书”规定，不能以补助金及下放的船只作为抵押向别处借钱（第一“命令书”第1条），补助金要专款专用。第二“命令书”进一步对各条航线的补助金额做了具体规定，其中上海线最多，为每年20万日元（第二“命令书”第3条）。“命令书”还规定要整理财务，节省费用，每月做出月报表，交政府主管部门检查（第一“命令书”第7条）。

（三）关于业务范围

“命令书”明确规定，从接受“命令书”之日起，即不得经营海运以外的事业（第一“命令书”第12条）。

（四）关于社长的职权

“命令书”规定，不论是下放的轮船还是原有的轮船，其经营管理、运营以及总社及各地分社事务的管理，均为社长的特权，政府不予过问。仅在其管理使用不当而使政府利益受损时，方才得以命其改正（第一“命令书”第9、10条）。

（五）关于“命令航线”

对于每年25万日元的补助金，按下列各航线分配定额，接受补助金的航线便成为“命令航线”，不能随意改变或撤销（第二“命令书”第3条）。

上海航线 20万日元

东京、横滨、大阪及神户航线 2万日元

东京、横滨及函馆间航线 1万日元

东京、横滨及新潟沿海各港间航线 1 万日元

东京、横滨及势州四日市间航线 5000 日元

长崎、五岛对州及朝鲜釜山浦间航线 5000 日元

“命令书”还规定，为培养海员及水手、火夫，应设立商船学校和水手、火夫经办所，政府每年另给 1.5 万日元的补助金（第一“命令书”第 11 条）。

从上述条款来看，其对政府的各项要求、欲达到的目的，以及三菱会社接受“命令书”后应承担的责任和义务都分别做了明确的规定。很明显，日本政府创立“命令书”这种方式，就是要以“命令书”中明确规定的各项条款的接受和实施为条件，决定给企业以特权、优惠和各种支持。可以看出，日本政府通过给三菱会社特权和优厚的补助，同时又保留随时收回特权的手段和监督的方法，达到掌握控制会社而又不陷入会社内部事务的目的。通过这种方式，政府就可以从宏观的方面控制企业，保证其经营方向和发展为政府的目的服务，起到“恰与政府专门执掌的一样”的作用。从企业方面来看，一旦接受“命令书”，企业就成了国家扶持保护的对象，成为为政府既定政策服务的“国策会社”，不仅可以得到政府给予的各种特权和优惠，大大改善经营条件，甚至可以保证盈利。

这种方式，是日本政府为促成扶助本国海运业自立发展，对抗外国海运势力，逐步收回商权航权而创立的一种特有方式。从以后历史的实践检验来看，这种方法在收回商权航权方面的作用已如第二、第三章所述，是相当有效的。再从政府对企业的监督管理方面来看，也相当有成效，例如，三菱会社在日本政府的扶持资助下收买了美国太平洋邮船公司横滨—上海线的船只设备，又迫使大英 P. O 公司退出这条航线，逐步收回日本沿岸和近海航行权后，由于势力大大发展和形成独家垄断，如第三章所述，开始变得骄横，垄断运费，随意提价，出卖和拆毁政府下放的轮船，经营海运以外业务，遭到朝野一片攻击，^① 并对日本政府向远洋扩展，带动本国产业发展的长远目标不利。为此，日本政府一方面扶持创办另一家大型

^① 关于三菱会社的骄横参见第三章第一节。

轮船企业共同运输会社，同样向其颁发“命令书”以示支持，使共同运输会社与三菱会社“互相牵制和激励”，^① 另一方面于1882年2月28日向三菱会社颁发第三“命令书”，^② 行使政府监督管理之权，其情况已如第三章第一节所述，此处即不赘言。第三“命令书”颁布后，三菱会社不得不有所改变而按日本政府的意旨办理和进行整改。

如果说第三“命令书”的重点在于对三菱会社进行监督，整顿的色彩较浓的话，那么三菱会社在日本政府的干预下与共同运输会社合并，于1885年9月25日成立日邮会社后，同年9月27日接受的“命令书”，与此前日本政府向三菱会社颁发的三次“命令书”相比，则无论在范围还是在内容方面，都又大大前进了一步。

日本政府向日邮会社颁发的“命令书”共37条，内容大体分为以下几方面（两年后的1887年，日本政府曾对少数“命令书”的条款进行改动，改动的部分涉及之处以下均予以说明）。

与此前给三菱会社的“命令书”不同的地方在于，日本政府在给日邮会社的“命令书”中对日邮会社性质做了明确规定，“命令书”第1条即声明，日邮会社为股份有限公司，如有负债需要赔偿时，“权限以股金为止”。第2条接着说明，其会社的资本金为1100万日元，分为22万股，“但因其会社的要求或政府的意愿，资本额得以增减”。第3条强调“属于股份的权利义务，均以股票为准”。第4条说明“其会社的营业年限从开业之日起至30年为止，如因会社请求或政府意愿，得以继续营业”。

在权利和义务方面，与过去的“命令书”相比，日邮会社的“命令书”内容更广泛，规定得也更具体明确了。补助金方面，日本政府规定，从日邮会社开业之时起，15年之内每年按其资本总额计，补足利润达8%（见第7条，1887年11月30日将此条改为“不论其资本增减或收入多少，在第7条中规定的年限内每年授予补助金88万日元”）。第5条规定“其会社以经营中外海运为专业，不得经营其他的事业，但为了修缮船舶，可

① 日本农商务省大辅品川弥次郎之语，参见寺岛成信《帝国海运政策论》，第129页。

② 第三“命令书”全文见《海事史料丛书》第20卷，第284~288页。

以经营铁工厂”。第6条规定，其会社虽在东京设立总社，在中外各重要港口设立分社代理店等，但“农商务卿认为必要时，可以命其在指定的地方设立分社和代理店”。对日邮会社应当开行的“命令航线”，日本政府同样做了明确的规定，与过去相比进一步的地方，是对“命令航线”每月每周需要开航的次数进行了具体规定，同时声明“如没有取得农商务卿的许可，规定的‘命令航线’和航行次数不得增减和变更”（第9条）。当接受农商务卿的命令需要另外再开辟新的航线时，政府“再给予相当的补助金”（第10条）。对于日邮会社的船只，“政府不论平时或非常时期，也不问日邮会社的情况，得以随时调用，特殊情况时，其会社所有的船只需附属于海军部门”（第11条）。但日本政府并不是无偿调用日邮会社的船只，因此“命令书”中对征用船只时的付费标准按轮船吨数和征用时间分别做了具体规定，并对政府调用轮船时，因军事损失、意外事故以及政府需改动船舶结构等造成的损失同样做出了赔偿的规定（第12、13、14条）。

日邮会社须对日本政府承担的职责和义务还包括政府的海军学校和商船学校在预先商定后，可利用该会社的船只实习（第15条）。在授予日邮会社补助金期间，政府的邮件及附属器具须无偿运送（第16条）。关于船舶，“命令书”规定，该会社的轮船登簿吨数不得低于35000吨，船舶不足时农商务卿得以命其制造或添购，但预订轮船的结构及明细表须送说明书并经农商务卿认可（第17、18、19条）。其会社的船舶不经农商务卿许可不得出卖（第20条）。对于运价，日本政府也做了有关规定，如第21条规定，“其会社的运费以及与批发商的手续费标准需要经农商务卿认可并在报纸上刊登广告，政府有权根据商业状况命其低减价格”。在灾荒年及特殊变故时，政府有权在指定的时间和地点命其降低谷物运价（第22条）。

在关于会社领导班子的条文上，给日邮会社的“命令书”也比过去规定得更详细，控制得更严格，如第23条规定，“其会社由社长一人副社长一人理事若干统理社务”，但接着声明，“正副社长以及理事在享受补助金的保证期15年内由农商务卿特别指定，保证期满后由股东大会选举，但也

须经农商务卿认可”（第24条），^①“正副社长及理事的薪金由农商务卿规定数额由其会社支出”（第25条），“正副社长及理事在任职期间不得兼任其他业务”（第26条）等。与给三菱会社颁发的“命令书”相比，日本政府通过“命令书”控制公司领导班子进而把握日邮会社发展方向的色彩无疑更加明显。在经营管理方面，日本政府利用“命令书”对某些领域也做了具体规定，如第27条规定“其会社任用的海员，无论船长大副或机械师等，在尽量采用日本人的时候，根据目前情况在船长以下也不妨采用外国人”。第28条对利润分配、各种公积金和折旧的留存比例及数额同样做了具体规定。

在日本政府向日邮会社颁发的“命令书”中，还有很有特色的一条规定，那就是日本政府给日邮会社下达了一个收集各条航线尤其是外国航线各种情报的任务，以便为日本政府了解各国情况和向外扩张提供情报，“其会社须调查与营业有关的各种实况，分为月报、年报两种报送农商务卿”^②（第30条）。

除了对各领域各部门做出具体要求和规定外，在“命令书”的最后几条中，日本政府再一次从总体上对社会的控制、督促和引导的权力做出了明确的规定，如第31条规定，“其会社总分社的事务以及决定与其他会社事务的权力虽在社长，但如其在执行中使政府产生损失时，农商务卿得以命其改正”。对股东大会的权力也有所限制，“其会社虽经股东大会决定的事务，如未征得农商务卿的认可不得执行”（第32条）。财务会计更在监督之列，“政府得以派会计监察官监察该会社的一切会计事务，并得命其改正不符政府要求之处”（第34条）。总之，“政府得以监督该会社的一切业务，如有违背本命令书和对公益造成损害，或政府认为该会社的行为对政府不利时，政府得以对其加以制止直至禁止其营业”（第36条）。

日本政府下达给日邮会社的这份“命令书”，虽然范围和内容都比

① 此部分内容因1893年商法民法的实施而由政府修改，取消政府指定正副社长的做法，改为由股东会选举决定。参见日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第45～47页。

② 日本神户市中央图书馆的松本海事文库中收藏有日邮会社收集汇总上报给政府的各种情报，一年就有两三寸厚的一大本。

三菱会社接受的“命令书”要广泛和复杂，但在基本的责、权、利和义务等方面并无实质性的变化，只不过规定得更明确、更具体和更严厉了。也可以这样认为，在三菱会社的发展过程以及与共同运输公社的竞争过程中，日本政府进一步总结了经验教训并通过制定更完备的“命令书”改进了管理方法。从这份“命令书”的条款和内容来分析，日本政府干预控制公社的指导思想和措施更明显了，如“命令书”中具体条款的规定和最后几条监督控制权的规定等。日本政府的目的就是要运用政府的力量扶持、保护、引导和督促企业更快地向资本主义道路过渡，通过政权的力量，以“命令书”的方式，强力引导和推动日本资本主义的发展。从三菱公社的三次“命令书”到日邮公社“命令书”的演进和完善，反映了日本政府引导督促企业向资本主义道路前进的步步轨迹，是日本政府实现既定国策的一个重要方面。

三 “命令书”的性质

日本政府创立的“命令书”这种方式，体现的是政府和企业的关系，实际上也就是官和商的关系。毫无疑问，在两者关系中官占据着主导地位，但由于政府和企业、官与商之间的关系通过具体条文规定，通过明确划分双方应承担的责、权、利和义务等条款的规定，得到了比较和谐的统一，由于政府是使用官的力量，利用“恩”、“威”两种手段督促推动企业向资本主义性质转化及发展，因此，这种干预和控制，只会加速日本资本主义的发展而不是相反。

日本明治政府通过“命令书”这种方式，控制把握了企业发展的方向，确保了企业的发展为政府的目的服务。同时，企业在得到政府的大力保护和各种特权的支持后，还得以保持自身经营管理和内部运行机制的相对自主权。在这种“宏观控制，微观搞活”的方式下，日本近代企业在政府的扶持、保护和督促下迅速发展起来，三菱公社先后战胜美英的航运公司，收回日本沿岸近海航行权，进一步向远洋扩张，终于扭转日本在海外贸易中被动的局面，实现“与列强并驾齐驱”的事实，就显示了这种政策和管理方式的威力。这种管理方式，无疑是给正在蹒跚学步的日本近代企

业送去了拐杖，使这些企业在执行和推动日本政府的既定政策中真正能发挥“国策会社”的作用。

在日本资本主义发展史上占有重要地位的海运业中，通过“命令书”，日本明治政府较好地确立了对近代新式企业既扶持保护又监督诱导的双重职能，有力地促进了海运业的发展。

不可否认的是，19世纪后半期的亚洲各国，在西方资本主义列强“炮舰加商品”的进攻下，先后沦为殖民地和半殖民地，只有偏居一隅的日本在短短的几十年时间里迅速走完了其他国家要一二百年才能走完的路程，一跃成为“年轻的进步非常快的资本主义国家”。^①在日本资本主义的发展进程中，应该说“命令书”这种很有日本特色的措施和方式，对推进日本资本主义的发展，无疑发挥了重要的作用。

此后，日本政府在运用这种方式使海运业获得大发展的同时，又推广运用于其他企业。1895年中日甲午战争后，“命令书”又被日本政府运用于海外的殖民企业中，在中国十分活跃的大阪商船会社、日清汽船会社和南满洲铁道株式会社等日本“国策会社”的发展中，都可以见到日本政府运用“命令书”的记载。这种方式也不可避免地成为日本帝国主义对外经济侵略的重要工具。

第二节 官督商办的特点、性质及其与 “命令书”的比较

一 官督商办方式出现的必然性

与日本政府在近代企业中实行“命令书”这种管理方式相应，中国晚清政府在近代企业中实行的和居于统治地位的方式，是官督商办。它的主要特点是在官府的监督之下，先由官方提供部分官款或设备等作为垫支资本，同时指定与官方有一定联系的人物出面，向社会招募资金，兴办近代

^① 《列宁选集》第2卷，第801页。

企业，政府对这种企业扶持资助和监督控制。这种方式首先出现于航运业中的轮船招商局，此后并运用于开平矿务局、上海机器织布局、电报局、汉阳铁厂等重要洋务企业，是晚清时期清政府对新式近代企业最重要和占统治地位的管理方式。这种方式之所以首先出现于轮船航运业，与日本“命令书”首先出现于航运业中一样，不是偶然的。

如前所述，两次鸦片战争后，外国轮船在中国水域迅猛扩张，对中国经济和社会造成强大冲击并掠取高额利润的事实，引起了中国社会各阶层的强烈反应。面对新式轮船运输具有安全、迅速、价格相对较低和利润优厚的特点，以及本国木船运输业遭到严重摧残，直接对京师漕粮运输构成威胁的局面，加上晚清统治阶层中有识之士求强求富和与洋商争利的动机等，轮船航运领域必然首先酝酿着改变和突破。

但是，这种新式企业“一呼即出”的状况如得不到清政府官方的同意和支持，得不到其他条件的配合，中国自己的轮船航运企业还是难以诞生问世的，这一点，又是由以下两方面因素所决定的。

第一，在当时的中国，朝野间还弥漫着强大的封建守旧势力，这些顽固势力死抱着祖宗成法不肯改变。兴办新式企业的困难不仅在于清政府的实权相当一部分掌握在顽固派手中，还在于社会上存在广泛的根深蒂固的封建传统偏见。关于封建顽固势力的强大和新式企业诞生的艰难，我们在第二章探讨招商局酝酿诞生的部分已做过讨论，这里就不赘言了。

在这种顽固的传统偏见和守旧势力还严重束缚禁锢着人们特别是统治阶层头脑的时候，对无孔不入的洋人侵略活动的防范心理，使中国兴办新式企业面临的障碍和困难远较同期日本为大。而且这种限制和束缚同样不同程度地存在于洋务派身上，使兴办的新式企业从一开始就先天不足，带有缺陷。如1867年经过洋务重臣各方面一再努力、反复磋商后由总理衙门颁行的《华商买用洋商火轮夹板等项船只章程》，其着眼点的相当部分，就在于如何对华商进行防范稽查，因此，被英国照会讥为“一观此次章程，即知贵国有不欲商民用此船只之意”。^①同年，曾留学美国，在英商宝顺洋行当过买办，又给曾国藩赴美国买过机器的候补同知容闳拟定了一个

^① 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第891页。

《联设新轮船公司章程》呈交清廷，也被怀疑有洋商在内而搁浅。此后数年，始终没有一只华商轮船能够向清政府注册。因此，从当时的社会环境来看，如无“官为之倡”，由官出面推动和兴办新式企业，商民要达到“无顾虑”是不可能的，^①而且也根本不可能得到清政府的批准。证诸以后的史实，如果没有总署中奕訢、文祥、曾国藩和李鸿章等人的推动，尤其是李鸿章把兴办招商局看成“毅然必行之事”，“破群议而为之”的话，^②轮船招商局是不可能在1873年1月诞生和挂牌营业的。

第二，在当时外商轮船公司已垄断了中国江海航线，又仗恃不平等条约享有种种特权的情况下，如果没有清政府的支持和扶助，中国自己的轮船公司即使诞生了，要想仅凭自己的能力生存下去也是困难的。这一点，正如李鸿章向总署奏折中所指出的，“且各口岸轮船生意，已被洋商占尽，华商领官船另树一帜，洋人势必挟重资以倾夺。则须华商自立公司，自建行栈，自筹保险，本巨用繁，初办恐无利可图。若行之既久，添造与租领稍多，乃有利益。然非有熟悉商情，公廉明干，为众商所深信之员，为之领袖担当，则商人必多顾虑。自有此议，闻华商愿领者，必准其兼运漕粮，方有专门生意，不至为洋商排挤”。^③李鸿章的这段议论，不仅对当时洋商侵占中国江海航线的情形和华商自办公司的困难看得很清楚，而且对清政府应起的作用和解决华商困难的办法也有具体的考虑。

以上这种种情况，决定了中国在创办新式企业时，必须有政府出面支持，否则不可能获准兴办和维持下去。李鸿章的这段议论，实际上已透露了以后对新式轮船企业实行“官督”制度的必然性。

另外，在当时的中国，新式企业的出现和成长除了要得到清政府官方的同意和支持外，还必须得到当时社会中商人尤其是具有洋务经验、熟悉西方新式企业经营管理而又广有资财的买办商人的支持。这是因为，一方面，西方新式企业不论对于清政府中的顽固派还是洋务派，都是陌生的东西，兴办近代企业需要的技术知识、组织能力、商业联系和信用网络等都不是短期之内可以一蹴而成的，这就需要那些“熟悉中外语言文字”、“熟

① 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第906页。

② 李鸿章：《复张振轩制军》，《李文忠公全书·朋僚函稿》卷12。

③ 李鸿章：《筹议制造轮船未可裁撤折》，《李文忠公全书·奏稿》卷19。

悉生意，殷实明干”的商人尤其是买办商人参加；另一方面，经过两次鸦片战争和镇压太平天国的长期战争，清政府国库空虚，财政竭蹶，已经很难筹拨经办民用企业所需的巨额资金，这就需要招徕社会上的私人资金，“以商力佐官力之不足”。^①由此二端，“商办”新式企业也可说是历史之必然。这一点，在买办商人唐廷枢、徐润入主招商局前后进一步得到了充分证明。在唐、徐进入招商局前，李鸿章任用的是三品衔道员浙江候补知府朱其昂、知府衔补用同知朱其诏，这二人是以沙船为世业的淞沪巨商，“历办江浙海运漕粮，熟悉南北各口岸情形”，并被认为是“习知洋船蹊径”，是李鸿章“博访周密”后认为的合适人选。^②但以他们的出身和经历，在当时的情况下，要主持兴办新式企业，还是不够条件。因此，招商局在他们的主持下困难重重的情况，第二章已有说明，如首先在招募股本上大受挫折，例如原来曾支持过朱其昂的商人李振玉，以“众论不恰，中途辞退”，豪富胡光墉也由于“畏洋商嫉忌”不敢入局。^③甚至当时已经遭受外商轮船压迫、破败不堪的沙船业者，也对招商局的招股活动进行抵制，“群起诧异，互相阻挠”，“竟至势同水火”，^④以至于招商局的招股活动几乎“无人过问”。^⑤

造成这种困难局面的原因还在于朱其昂缺乏经营新式航运业的经验。他购买的第一艘轮船“伊敦号”“船大而旧”，“耗煤多而装货少”，第二艘“福星号”“舱通而小”，都不太适用，而各船“购买价值反较洋行新造之头等好船尤贵”。^⑥这些情况都说明他们仍然存在“既于外洋情形不熟，又于贸易未谙”的弱点，^⑦这使招商局开办后在招股和营运方面都出现了困难，创立不及半年，便已亏损4万余两。^⑧

如第二章所介绍的那样，唐廷枢、徐润是当时航运界最活跃也最有实

① 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第866页。

② 上引均见中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第910页。

③ 《李文忠公全书·朋僚函稿》卷12，第36页；卷20，第32页。

④ 《字林沪报》光绪九年十一月十一日，转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑上册，第20页。

⑤ 郑观应：《盛世危言后编》卷10《船务》，第75页。

⑥ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第38页。

⑦ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第42页。

⑧ 《李文忠公全书·奏稿》卷40，第20页。

力的华商。他们在长期的买办生涯中积累了资财，也积累了资本主义的经营管理经验，从而最终使李鸿章改变了“更宜物色为殷商所深信之官，使之领袖，假以事权”的设想，^① 招唐廷枢和徐润取代朱其昂主持招商局的业务经营，使“官”与“商”在官督商办这种方式中得到了结合，开启了兴办中国近代新式企业的新时期。

可见，在 19 世纪 70 年代初洋务运动从“求强”向“求富”转变、重点从军事工业向民用企业发展之际创办的近代企业，采用官督商办这种方式有其历史的必然性。在当时中国社会存在强大顽固势力和外商已垄断江海航线的条件下，创办前所未有的新式企业，一方面需要权势煊赫的官僚为之倡导，给予扶持，排除传统阻力，以示政府的态度和扶助之意；另一方面，更需要通晓洋务，具有经营管理近代企业才干和具有募集资金的实力以及号召作用的人来主持企业活动。正是在这样的前提和基础上，官督商办这种经管方式才应运而生。可以说，在当时的社会环境条件下，也只有这种方式才能被清政府内部的洋务派和顽固派接受，同时也被当时的买办商人接受，这种情况，正如郑观应所说，“全恃官力则巨费难筹，兼集商资则众擎易举。然全归商办则土棍或至阻挠，兼依官威，则吏役又多需索，必官督商办，各有责成：商招股以兴工，不得有心隐漏；官稽查以征税，亦不得分外诛求，则上下相维，二弊俱去”。^②

二 官督商办的特点及其与“命令书”的比较

1872 年末，李鸿章在向总理衙门函送朱其昂等人所拟定的轮船招商局条规时说：“目下既无官造商船在内，自毋庸官商合办，应仍官督商办。”^③ 这是中国近代新式企业中第一次正式明确宣布实行官督商办这种方式。此后 1881 年李鸿章要郑观应入招商局任帮办时，郑观应说，“招商局乃官督商办”之局，^④ 可知招商局在 1873 年 7 月改由唐廷枢任总办后，实

① 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第 906 页。

② 郑观应：《盛世危言·开矿上》，转引自夏冬元编《郑观应集》上册，第 704 页。

③ 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第 920 页。

④ 郑观应：《盛世危言后编》卷 10《船务》，第 2 页。

行的仍然是这个办法。1885年招商局再次改组,由盛宣怀代替唐廷枢任督办后,盛宣怀在向李鸿章禀陈的用人理财20条中亦说“非商办不能谋其利,非官督不能防其弊”,^①可见这种方式一直在实行着。

那么官督商办这种方式具有什么样的内容和特点呢?按照李鸿章后来多次所做的阐述并证诸史实,总体来说,“官督”实际上包含两层意思:一是官起保护、扶持作用;二是官对企业进行监督、稽查。“商办”也有两层含义:一是商务由商人经理,官不过问;二是商要向国家尽义务(包括各种官运军运和报效等)。为便于与日本实行的“命令书”做比较,我们有必要把官督商办的具体内容先略做叙述。

首先看清政府对招商局的扶持和资助,清政府对招商局的扶持和资助主要包括资金借贷、免税缓息和漕粮包运等。先看资金上的支持。招商局创立时,李鸿章等人认为,为“收回中国利权起见,事体重大,有裨国计民生,故须官为扶持,并酌借官帑以助商力之不足”。^②又说招商局的创办“赖商为承办,尤赖官为维持”。^③因此招商局创办时,即由李鸿章奏准领借直隶练饷制钱20万串,实收约合银12.3万两。当时实收股金仅6万两,但这笔钱实际上对招商局的开办有决定性作用。1875年招商局自设江轮,又得从两江木厘及浙江塘工项下各借拨银10万两,^④官款由此增至32.3万两。1876年,因招商局所欠钱庄重息借款过多,负担太重,“李鸿章虑其势将不支,故于烟台定约后督同各司道台局赶紧筹拨官款50万作为局中存项,以免重出庄息”,由此,招商局得以“气力为之一舒”。^⑤同年,招商局买并美商旗昌轮船公司,复由两江总督沈葆楨“许奏拨公款100万两”,^⑥招商局所获官方贷款增至192.8万两,^⑦约为年实收股本73.02万两的两倍半以上。1877年后因商局负担太重,又由李鸿章奏准“缓息”3年,1880年一度分期归还,旋因招商局资金周转困难,又经李鸿章、盛宣

① 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册,第36页。

② 《李文忠公全书·奏稿》卷36,第35页。

③ 《李文忠公全书·奏稿》卷30,第31页。

④ 《李文忠公全书·译署函稿》卷7,第26页“附录”。

⑤ 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册,第23~24页。

⑥ 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册,第23~24页。

⑦ 张国辉:《洋务运动与中国近代企业》,第171页表。

怀 1885 年请求，暂时缓还本息，嗣后又以缴本免息的办法至 1891 年还清。这些官款的利息，也比当时上海钱庄的利息低。除开办时所借直隶练饷 20 万串是按年提取 7 厘利息外，其他借款基本是按 8 厘取息。也就是说，在长达十余年的时间里，招商局从清政府处获得过数十万至一二百万两的低息贷款，这些贷款差不多都是在招商局发生重大经济困难和重大发展关头时所获，如无这些贷款和缓息、免息的优待，在洋商的竞争压迫下，招商局是难以站稳脚跟并得到发展的。

清政府对招商局的另一扶助措施是拨给漕米装运的垄断性特权，同时给予回空免税和减税的优惠。漕米不是市场上流通的商品，招商局获得漕米运输和优惠运价的特权，可以保证货源、稳定收入，使其在与经营商品货运和客运为主的外商轮船的竞争中处于有利地位。仅 1873 ~ 1884 年唐廷枢主持招商局期间，招商局承运的漕米总额即达 4822415 石，净收入达 260 余万两，漕米收入平均约占招商局每年总收入的 18%（招商局承运漕米收入的情况可见表 4 - 1）。^① 揽载一般客货，易受外商倾轧，因此高价承运漕粮，便成为招商局一项比较稳定的收入来源。正因为这样，漕运被视为“商局命脉所系”。^②

表 4 - 1 轮船招商局漕运水脚收入（1873 ~ 1884）

年 度 *	水脚收入总额 (两)	运漕水脚收入		运漕水脚收入 占水脚收入总 额的比重 (%)
		运漕粮数 (石)	水脚收入 (两)	
1873 年 6 月前	—	170000	102000	—
1873 ~ 1874	419661	250000	150000	35. 74
1874 ~ 1875	582758	300000	180000	30. 88
1875 ~ 1876	695279	450000	270000	38. 83
1876 ~ 1877	1542091	290000	174000	11. 28
1877 ~ 1878	2322335	523000	313800	13. 51
1878 ~ 1879	2203312	520000	312000	14. 16

① 张厚铨编《招商局史》，第 71 ~ 72 页。
② 《李文忠公全书·奏稿》卷 30，第 33 页。

续表

年 度	水脚收入总额 (两)	运漕水脚收入		运漕水脚收入 占水脚收入总 额的比重(%)
		运漕粮数 (石)	水脚收入 (两)	
1879 ~ 1880	1893394	570000	342000	18. 06
1880 ~ 1881	2026374	475415	252445. 365	12. 45
1881 ~ 1882	1884655	557000	295767	15. 69
1882 ~ 1883	1643536	580000	307980	18. 73
1883 ~ 1884	1923700	390000	207090	10. 76

注：年度系指每年7月起至次年6月底的会计年度。

资料来源：转引自黎志刚《轮船招商局国有问题（1878～1881）》，《中央研究院近代史研究所集刊》第17期上册。

但是，需要注意的是，招商局获得的官方贷款和漕粮运输这两项最主要的特权和优惠，前者1884年后即告停止，此后再也没有获得过官款的帮助；后者正如第三章所述，90年代后随着漕粮运价低减，反而越来越成为招商局摆脱不了的重负，成为招商局被迫向清政府“报效”的一种方式。拿招商局从清政府处获得的扶持资助与日本三菱会社和日邮会社获得的扶持资助相比较，差距可以说相当大。首先，招商局从未像三菱会社那样从政府处获得几十只无偿下放的船只，也从未像三菱会社和日邮会社那样不管经营状况如何，每年都能从政府处获得定额的资金补助。从政府处获得的贷款的利息和偿还期限，同样也没有三菱会社的优惠。招商局从清政府处获得的资助，可说能够使它在同外商的竞争中站住脚，奠定基础，有本钱同英商怡和、太古公司签订“齐价合同”。但仅凭这些有限的资助，要想像日本三菱会社和日邮会社那样收回航权并进一步向远洋扩张，很明显，是远远不够而且是不可能的。

官督商办体制中政府对企业的监督和稽查，也是“官督”的主要内容之一。与日本政府实行的“命令书”不同的地方是，清政府实行的官督商办，并不像日本的“命令书”那样有明确条文规定的条款，将政府和企业之间的责、权、利及义务等分门别类规定清楚。官督商办中“官督”的内容比较模糊，只能从当事人尤其是李鸿章的论述和史实中去探寻。

1872年招商局筹办时，李鸿章在总署复陈招商局开办事宜时，除对

招商局的经办方式明确表明“应仍官督商办”外，也对官督商办的内容进行了表述：“由官总其大纲，察其利病，而听该商等自立条议，悦服众商。”^① 这里除了提出官督（总其大纲，察其利病）和商办（自立条议，悦服众商）的原则外，并无实质上的具体内容。1881年两江总督刘坤一在奉旨查办招商局时，根据招商局的实际情况，对官督商办的状况有比李鸿章进一步的说明，他禀复说：“该局本系奏办，在局员董由官派委。”“只以揽载贸易，未便由官出场，与商争利。且揽载必与华洋商人交涉，一作官局，诸多掣肘。兼之招股则众商必不踊跃，揽载则市面亦不乐从，不得不以商局出名。其实员董由官用舍，帐目由官稽查，仍属商为承办，而官为维持也。”^②

刘坤一的概括，除对官督商办这种方式在当时出现的必然性有所说明外，对官督的作用主要概括为用人决定权（员董由官用舍）、经营监督权（账目由官稽查）和扶助支持权（官为维持）。总理衙门的说法是：“招商局由李鸿章奏设，局务应由李鸿章主政……凡有关利弊各事，自应随时实力整顿。”^③ 除了强调招商局是李鸿章奏设，应由他负责外，并没有增加新的内容。作为买办商人，曾进入招商局任帮办和会办的郑观应在受李鸿章之邀将进入招商局时，除清楚地点出官督商办之局是“权操在上”外，^④ 也未能更多地说明“官督”的实际内容。而且，他对这种方式的主要顾虑，是万一李鸿章今后不在北洋，“而后任听信谗言，视创办者如鹰犬”，遭到“为人排挤”，对“权操在上”本身，倒并没有多少微言。

实际上，从当时各方面的叙述和此后的史实可知，官督商办中“官督”的主要内容就集中在清政府有用人决定权，即“员董由官用舍”这一点上，这是“由官总其大纲”的主要内容和手段。这是过去学术界对官督商办这种形式批判较多，批判的矛头大部分也集中在“员董由官用舍”即人事决定权上的原因。分析认为官督商办的企业难以成功，很大程度上就是从这里开始出问题的。这种说法虽然有道理，但我们如把官督商办和日

① 中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”（三），第920页。

② 中国史学会编《洋务运动》第6册，第44页。

③ 中国史学会编《洋务运动》第6册，第68页。

④ 夏东元编《郑观应集》下册，第779页。

本政府实行的“命令书”拿来作比较，就会发现，在对新式企业的人事决定权和干预权上，两国是相同的。在前述日本政府给三菱会社的“命令书”中，日本政府对三菱会社的干预色彩就十分强烈，并且这种趋势到日邮会社时还在加强，如日邮会社的第一任社长森冈昌纯就是日本政府挑选派去的政府官员。“命令书”第24条更明文规定，“正副社长以及理事在享受补助金的保证期15年内，由农商务卿特别指定，保证期满后由股东大会选举，但也须经农商务卿认可”，并且正副社长及理事的薪金由农商务卿规定数额后再由该社支出。第32条还规定，“其会社经股东会决定的事务，如未征得农商务卿的认可不得执行”。第34条规定，“政府得以派会计监察官监察会社的一切会计事务，并得命其改正不符政府要求之处”。

从“命令书”中的这些条款来看，日本政府对企业的干预监督与清政府对招商局的干预监督相比，不仅毫不逊色，甚至更为强烈。可见，人事决定权和监督干预的有无本身并不完全决定企业的发展与否，三菱会社和日邮会社在日本政府的强力干预下发展迅速就是明证。问题的实质在于具有这种人事决定权和干预权的政府实行什么政策，以什么指导思想和政策去实行“官督”，这才是根本的和决定性因素。是否把发展资本主义近代企业作为目标，并把这一点作为制定政策的依据和出发点，进而实行“官督”，其结果必定具有相当大的差异。而恰好在这一点上，中日两国之间存在根本的不同。日本很明确是要大力发展资本主义近代企业，因而“官督”的力量越强，资本主义近代企业的发展越快。中国则相反，资本主义近代企业的发展，是要纳入封建政府控制的轨道来进行，因此“官督”的力量越强，资本主义近代企业反而越难自由发展。并且，“官督”的力量越强，“商办”的色彩也必然越受到限制和压抑而越弱。

官督商办这种方式中“商办”的基本原则，就是前述李鸿章所说的“听该商等自立条议，悦服众商”。1880年5月5日李鸿章的奏折对此有进一步的说明，他说：“遵查轮船招商局之设，系由各商集股作本，按照贸易规程，自行经理……盈亏全归商认，与官无涉。诚以商务应由商任之，不能由官任之。轮船商务，牵涉洋务，更不便由官任之也。与他项设立官局开支公款者，迥不相同。惟因此举为收回中国利权起见，事体重大，有

裨国计民生，故须官为扶持，并酌借官帑，以助商力之不足。……其揽载客货，以及出入款目，因会办各员多有服官他省，不能驻局，仍责成素习商业之道员唐廷枢、徐润总理其事，局中股本亦系该二员经手招集，每年结帐后，分晰开列清册，悉听入本各商阅看稽查。”^①

“由李鸿章奏设，局务应由李鸿章主政”的招商局，因李鸿章对商办有如此看法，因此在局务的经营管理方面，早期大体上能够让唐廷枢、徐润按照资本主义的一套方式来经营。1873年唐廷枢、徐润主持招商局后重订的局规14条和章程8条，实际上“沿袭了旗昌洋行的大部分制度”，因此也才能“收到其前任中国地方当局梦想不到的经济效果”。^②但其在局规中对商股的地位、商董的权力重新做的规定，特别是强调商总“为商局主政”，规定招商局“议交唐丞廷枢专管，作为商总，以专责成，再将股份较大之人公举入局，作为商董，协同办理”，不论局规还是章程，都十分强调招商局“应照买卖常规办理”的做法，^③却不断受到顽固保守势力的非难和攻击，并要求将招商局收归官办。如1878年叶廷眷向李鸿章上禀建议将招商局所借官款改为官股，1881年刘坤一再次上奏重提此建议，实际目的是要把招商局收归官办就是典型的例子。这时从唐廷枢、徐润等写给李鸿章的信中所透露的“诚以体制攸关，官似未便与民争利，经营之术，商亦未便由官勾稽，是夹杂官商，实难全美，官帑依期分还，帑息陆续交官，嗣后商务归商任之，盈亏商认，与官无涉。并乞请免派查帐之议，不致市风摇惑，外侮乘以相倾，则商情感戴奋兴，招徕新股亦可踊跃”之语来看，^④官督商办中“商办”的地位不仅不稳固，而且岌岌可危。

此后，唐、徐被排挤出招商局，盛宣怀主政时制定的《用人章程》和《理财章程》双十条虽然还强调“非商办不能谋其利，非官督不能防其弊”，但其“专派大员一人认真督办，用人理财悉听调度”，“会办三四人

① 《李文忠公全书·奏稿》卷36，第35页。

② 《北华捷报》1886年5月17日。

③ 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第143~146页。

④ 叶廷眷的建议参见聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第855页；刘坤一的奏稿和唐、徐给李鸿章的信转引自黎志刚《轮船招商局国有问题（1878~1881）》，《中央研究院近代史研究所集刊》第17期上册。

应由督办察度商情，秉公保荐”的做法，^① 废弃了唐廷枢、徐润于 1873 年制定的局规中关于由股东推举商董和总董主持业务的原则，在大大加强“官督”色彩的同时，也使“商办”的色彩大大减弱。

招商局“商办”色彩的减弱不仅反映了官督商办方式中“商办”地位的脆弱，与“命令书”相比较，还反映了两国政府对“商办”利益的不同态度。如在对三菱会社、日邮会社的“命令书”中，日本政府对会社应开设的航线，各航线应开设的次数，轮船吨数，速率，总、分社的设立，购置新船的规定和运价，不论平时还是非常时期只要政府需要就必须无条件为政府服务等方面做出种种规定的同时，作为对“商”的补偿，一方面提供大量无偿资金补助，另一方面对轮船被政府调用服务时应付的租金，意外损失时的赔偿等都做了明确而具体的规定，其目的就是为保证三菱会社和日邮会社能够为日本政府“扩张本邦的海运事业”和达到“与列强并驾齐驱”的目的而服务。“命令书”中制定的这些措施，只不过是日本政府引导和保证三菱会社、日邮会社一步步向资本主义发展的手段。

与日本相比，官督商办的招商局在这方面同样存在明显差别，对“商办”的保护和支持，不仅没有像“命令书”那样形之于条文的明确规定，因而随意性很大，而且除 19 世纪 80 年代前有所援助支持外，80 年代后不但没有大量无偿资金的援助，而且在承担军运、官物运输时，如第三章所叙述的，所获运价反比正常客货运时减低很多，有时还要免费白运。更不用说招商局所遭受的被清政府大量挪用资金，强求巨额“报效”的种种事例了。这其中的原因，说到底同样也是两国政府实行的是不同的政策。

晚清政府实行的官督商办和日本明治政府实行的“命令书”这两种方式，19 世纪 80 年代中期后其“官督”的色彩都有明显的加强，但这种加强造成的后果却是：招商局的“商办”色彩越来越弱，私人资本自由发展的余地大大缩小，招商局在内外交相压迫下越来越呈现出一种缺乏活力和停滞不前的状态，官督商办这种方式也越来越受到多方面攻击尤其是商人的反对，曾对官督商办这种方式寄予厚望并赞扬过它的郑观应，这时在目睹官督商办方式的合理性逐渐消失，从扶持保护新式企业转为禁锢新式企

^① 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第 1 册，第 156 ~ 157 页。

业发展的过程后，不禁发出“轮船、电报、开平矿，创自商人尽商股，国家维持报效多，试看日本何所取。办有成效倏变更，官夺商权难自主。……名为保商实剥商，官督商办势如虎”的感叹。^①这种感叹，实际上反映的是中国民间广大商人要求自由发展资本主义，对晚清政府把新式企业束缚限制在一定范围内，不使其“漫无钤制”和剥夺商权、掠取报效的失望心态。^②而日邮会社在日本政府的引导推动下，却呈现出一种迅速扩张的趋势，企业规模不断扩大，从沿岸近海进而开始了向远洋的进军，“命令书”在此过程中也显示了旺盛的生命力，成为日本政府实现自己政策的有力工具。

第三节 官督商办与“命令书”的本质差异

从以上的叙述可知，中日两国实行的官督商办和“命令书”这两种方式，都是两国政府在社会剧烈变革时期应付内外危机，走向本国自立和求强目标时使用的一种手段，也是中日两国当时主、客观环境下的产物。因此，在政府对本国兴办的新式企业实行扶持、诱导、监督、保护政策，企业从政府处享受特权优惠，同时承担责任、义务等方面，这两种方式都具有一定程度的共同性。这种共同性，实质上反映了后发国家在本身不具备或不完全具备自发产生资本主义近代企业的条件，又被外来势力占据着优势地位的情况下向外学习，移植兴办新式企业时难以避免的一个阶段。它要求政府运用政权的力量，排除内部和外部的阻力障碍，保护扶助本国兴办的新式近代企业成长壮大。在这个意义上可以说，这两种方式中都存在“官督”，但企业归根结底要由商人去经办管理，因此，同样也存在“商办”这个内容。也就是说，这两种方式在当时中日两国的社会环境下出现，都有其必然性和合理性的一面。此外，中日两国政府实行的政策，必然直接决定这两种方式经管下的近代企业的发展前景。这是因为官督商办

① 郑观应：《商务叹》，《罗浮侍鹤山人诗草》，转引自夏东元编《郑观应集》下册，第1369～1370页。

② 《李鸿章奏片》，中国史学会编《洋务运动》第6册，第61页。

和“命令书”中都存在政府与企业即官和商这一对矛盾，在这里，官占主导的一面，发挥监督保护的职能；商占被动和次要的一面，负责具体经营。这种状况决定了，如果两国政府对兴办近代企业的认识不同，要达到的目的不同，采取的措施手段不同，这两种管理方式下产生的效果就会截然不同。

日本政府是要督促保护企业向资本主义方向发展，通过对责、权、利和义务职责的明确划分，政府与企业即官与商这一对矛盾得以比较融洽地统一在“命令书”这种形式中。政府既发挥了督促保护的职能，企业在获得特权授予和政府的保护下，业务规模也有迅速的扩展。因为要把新式企业的发展纳入维持封建晚清政权的轨道，所以清政府不允许资本主义因素自由发展，反而对私人资本发展的积极性采取限制压抑的措施，因此，在官督商办这种方式中的官商这一对矛盾就必然产生冲突并逐步激化，最终导致“官督”压服“商办”。19世纪80年代以后，当中国近代企业已奠定了一定基础，民间也存在广泛要求兴办近代企业的积极性时，清政府不能顺应形势潮流，反而加重了“官督”中官对企业的控制，导致招商局成为一个维持停滞状态的企业就是明显的例子。当官督商办这种方式的活力逐渐消失，合理性发挥到尽头时，这种方式也就逐渐走向它的反面。从这个角度来看，官督商办也好，“命令书”也好，都只不过是一种形式、一种工具，其本身并不能决定两国新式企业的发展命运，决定的因素是施行这种方式的政府制定的是什么政策，给这种方式注入的是什么内容，这才是关键和决定性因素。也正是在这里，中日两国的根本差别决定了在诸多表面相似的情况下，这两种方式实际上存在本质性的差异。

第五章 “借材异域”与替换取代外国高级船员的比较

不仅海运业如此，任何企业的成功与否，最终都取决于人才。因此，我们还有必要从人才的培养与使用的角度再对中日两国海运业的发展进行比较研究。

我们知道，中日两国最初兴办的近代新式企业，都并非自己社会母体中孕育成熟的产物，而是从西方引进和移植的“舶来品”，这个特点决定了中日两国新式企业的创办必然面临着先天不足和后天局限等种种困难。其中，专业技术人才尤其是高级技术人才的缺乏，就是无法避免的一点。因此，一段时期内“借材异域”——任用其他国家的专业技术人才，就成为中日两国发展新式企业时难以避免的现象了。但是，能否尽快培养造就本国人才，逐步取代替换外国专业人员，特别是改变高级技术职位被外国人把持垄断的局面，尽量缩短“借材异域”的时限，成为衡量两国是否真正实现本国新式企业独立自主，实现本国近代化的重要标志之一。遗憾的是，在这里，我们又一次发现了中日两国间的巨大差距。这种差距，在轮船航运业中表现得尤为清楚和典型。

第一节 明治年间日本政府培养本国海技^① 人才的对策和措施

一 明治初年日本海技专业人才缺乏的状况

明治2年（1869）10月和明治3年（1870）1月，日本政府相继发表

^① 海技即航海技术，以下均简称“海技”。

公告，宣布准许百姓商人都准拥有、制造和购买西式帆船和轮船，鼓励以西式船舶取代日本式帆船。^① 此后，日本的蒸汽轮船和西式帆船数量便快速增长起来（如表 5-1 所示）。但是，西式船舶快速增长带来的一个急迫而又直接的问题，就是掌握西式船舶操纵技术的人才十分缺乏。当时掌握西方造船技术和航海技术的日本人仅限于幕府末期长崎海军教习所、江户军舰教习所和神户海员操练所由外国教习培养的少量海军人才。但是，明治政府成立后，这些人成为日本海军的创建者而难以转为民用轮船航运企业的技术人才。

表 5-1 明治年间西洋式船舶增加情况

年 份	轮 船		西式帆船		合 计	
	只 数	吨 数	只 数	吨 数	只 数	吨 数
明治 3 年（1870）	35	15498	11	2454	46	17952
明治 5 年（1872）	96	23364	35	8320	131	31684
明治 7 年（1874）	118	26120	41	9655	159	35775
明治 10 年（1877）	183	49105	75	13648	258	62753
明治 15 年（1882）	344	42107	432	49094	776	91201
明治 20 年（1887）	486	72322	798	60975	1284	133297
明治 25 年（1892）	643	102322	780	46084	1423	148406

注：吨数为登簿吨数。

资料来源：日本递信省编《递信省海事一斑》，1893，第 17～19 页，转引自加地照义《关于明治年代的取代外国人船员》，神户商科大学学术研究会编《商大论集》第 22 卷第 2、3、4 号，1971 年 1 月。

因此，明治初年，在西式船舶增加的同时，日本的航海人才实际上几乎处于空白状态。为解决此困难，1870 年 1 月 27 日日本政府公布的商船规则不得不明确表明“得到许可的外国人可以担当船上职务”。^② 实际上，明治初年的轮船和西式帆船的高级船员职位几乎全部被外国人所占据。1875 年时，三菱会社以“东京丸”为首的 17 只轮船中，无论哪一只轮船

① 即 1869 年 10 月日本政府太政官公布的布告和 1870 年公布的《商船规则》，参见富永祐治《交通领域中资本主义的发展》，第 111 页。

② 《大藏省沿革志》，《明治前期财政经济史料集成》第 3 卷，第 272 页，转引自加地照义《关于明治年代的取代外国人船员》，神户商科大学学术研究会编《商大论集》第 22 卷第 2、3、4 号，1971 年 1 月。

的船长和轮机长等高级船员职位，都由外国人担任。^①这种高级职位全部被外国人把持垄断的局面，又使外国雇员对日本普通船员十分傲慢无礼。^②这加剧了幕府以来社会上对海员这一职业的歧视，形成一种似乎只有谋生无着的无赖汉才充任海员的认识。^③

当时日本普通海员素质低下的状况正如亩川镇夫在《海运兴国史》一书中所描述的那样，“……色、酒、赌博是其唯一嗜好，无籍浮浪之徒聚集一起，甲船干了坏事转移到乙船，船主也好，船员也好，穷于应付”。“依靠此辈运输贵重的人命货物，社会上目为极其危险之事。”^④而雇用来的外国高级船员，除了“单纯的操纵船只和行使技术职务”以外，对“船上的风气纪律特别是下级船员的陋习，一切不闻不问”。^⑤

很明显，这种高级船员依赖外国人、低级船员素质极为低下的状况，对于决心大力发展海运业，把发展海运业作为“殖产兴业”“富国强兵”重要组成部分的日本明治维新政府来说，是一个必须下大力解决的重要课题。

二 明治政府“海技自立”的政策与措施

奠定日本“海技自立”和培养本国高级航海人才基础的纲领性文件，仍然是前面提及的1875年内务卿大久保利通向日本政府所上的海运政策意见书。^⑥这份意见书可以说是日本整个明治年间和大正年间海运政策基本路线的根本文件。在这份意见书中，大久保利通对培养本国海员的意见是：“现在政府所有的船都必须依赖外国人才能运用（不单单是船长、轮

① 《三菱会社志》第2卷第3号，第521~526页；第3卷第4号，第621~628页。

② 据日本学者的研究，当时外国雇员称呼日本普通船员时，不是呼其职务名或人名，而是用招呼动物的方式以口哨或手势进行，参见加地照义《关于明治年代的取代外国人船员》（神戸商科大学学术研究会编《商大论集》第22卷第2、3、4号，1971年1月）一文。

③ 日本递信省编《递信事业史》第6卷，第1117页。

④ 亩川镇夫：《海运兴国史》，第1082页。

⑤ 《日本海员被济会五十年史》，第5页，转引自加地照义《关于明治年代的取代外国人船员》，神戸商科大学学术研究会编《商大论集》第22卷第2、3、4号，1971年1月。

⑥ 大久保利通：《商船掌管着手方法意见书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第6册，第381~390页。

机长,连重要的水手也如此),这种现状同政府掌管商船的主旨实不相容,教育培养好的海员(包括船长及其他水手)是当前十分紧要之事。”^①在这种思想的指导之下,明治初年日本政府制定达成的“海技自立”和逐步取代外国海员的政策措施大体有以下数端。

其一,指令建立商船学校并提供经费,建立培养本国航海专门人才的基地。具体情况如下。

1875年9月,日本政府在把以岩崎弥太郎为首的三菱会社确定为政府重点扶持保护的海运企业,并向其发布的第一“命令书”中,对其提出了建立商船学校教育培养本国海员的要求。“命令书”第11条规定:“应设立商船私学和水火夫教习所培养海员,从批准其设立并同意其实施方法之日起,一年给付1.5万日元的助成金。”^②基于此“命令书”,三菱会社于1875年12月设立了三菱商船学校,以轮船“成妙号”在东京永代桥设立本校,在灵岸岛设立陆上事务所,首先设置运用科(后改航海科)。1876年1月开始招募学生,从180名报名者中挑选了44名合格者组成第一期学员开始授课。1877年10月又进一步设置了轮机科,^③完善了商船学校的建制。

根据日本政府的命令而建立起来的三菱商船学校,是整个日本商船学校的嚆矢,也是日本海技迈向近代化的第一步,从此,日本有了培养本国海技人才的基地,意义十分重大。1882年,三菱商船学校改为国立东京商船学校,并继续发展成以后的东京商船大学,从三菱商船学校成立以来,这里始终是培养日本本国海技人才的主要场所。在日本政府政策的鼓励下,尽管以后又陆续出现了一些官立和私立的商船学校,但直到明治后期,由三菱商船学校开其端的东京商船学校和东京商船大学,始终是日本高级船员的主要诞生地,^④其毕业生不仅成为取代排除外国高级船员、达成本国“海技自立”的基础,也构成日本高级航海人才的中坚力量。

① 日本史籍协会编《大久保利通文书》第6册,第386页。

② 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》第10页。

③ 日本递信省编《递信事业史》第6卷,第1119页。

④ 东京商船学校编《创立六十年》,第38、44页,转引自加地照义《关于明治年代的取代外国船员》,神戸商科大学学术研究会编《商大论集》第22卷第2、3、4号,1971年1月。

其二，建立高级船员资格认证考试制度和船员规则。以建立健全法律规则的方法，把训练培养本国海技人才和提高船员素质纳入法制化、规范化的轨道。明治政府针对普通船员素质极为低下，西式船舶迅速增加后海难日益增多的状况制定的海技法律章程，其着眼点主要在“精选熟练优秀的海员”和提高海员的素质上。^①

1876年6月，日本政府正式公布了以英国商船法为范本制定的《西式商船船长、驾驶员及轮机手执照考试规则》。此法虽然名称为执照考试规则，实际内容却包括现在的船员法、船舶职员法和海员惩戒法的部分内容，是日本有史以来的第一部针对船员的法规。日本政府的意图是通过严密的资格审查，精选优秀的国内外船员操纵控制轮船，确立轮船应有的严格纪律。

《西式商船船长、驾驶员及轮机手执照考试规则》分为约定总则和考试规则两大部分，约定总则部分第1条即规定“从明治10年（1877）1月1日后（海军军舰除外）登簿吨数100吨以上、马力50匹以上的西式轮船的船长、驾驶员和轮机手，无论何人，如不遵守此规则并持有相应执照，均不得担任相应的职务”，^②从而从制度上保证以后的高级船员必须具有相应的资格和素质。总则和规则中还详细制定了执照的种类、资格的认定和惩罚处分的种种规定。需要特别指出的是，日本政府制定的这项规则，同样包括了在日本供职的外国船员。也就是说，如果考试不合格，即使是外国人也同样不承认其资格。一向被外国人视为“未开化之民”的日本政府要强制外国人接受这种资格考试，一时激起了外国船员的强烈反对并向日本政府提出抗议，但经过一番努力和较量，终于使外国人俯首就范。而且，这个考试并非有名无实。1876年接受考试的外国人中，参加第一、第二种执照考试的98人中，合格者仅72人，不合格的就有26名。在截至1892年的17年间，外国船员合格者总数为385人，而不合格者总数则达到288人。^③

① 日本递信省编《递信事业史》第6卷，第1119页。

② 日本递信省编《递信事业史》第6卷，第1120页。

③ 日本递信省编《递信省海事一斑》，转引自加地照义《关于明治年代的取代外国人海员》，神户商科大学学术研究会编《商大论集》第22卷第2、3、4号，1971年1月。

1882 年以前，日本政府根据本国的实际情况在规则中把执照分为正执照（本免状）和副执照（假免状）两类。正执照中又分为一等和二等两种。一等执照的持有人必须是在正规的商船学校接受过教育又通过国家考试的人。二等执照的持有人是指在幕府和诸藩时有过在西式船舶工作经历，此后又通过国家考试的人。这两种人获正执照，可在各种类型的船上任职。副执照则授予有海上经验，并经过海运界权威人士考试的人。但获这种执照的人只能驾驶 500 吨以下的登簿吨数船舶，不能在海外航线的轮船上任职。从 1882 年起，日本政府改进了执照授予的方法，仅把海技执照分成甲、乙两种，甲种执照主要授予在外国航线上行船的船员，乙种执照授予在国内航线上行船的船员。实际上，甲种执照即为过去的正执照（包括一等、二等执照），乙种执照即为过去的副执照（三等执照）。表 5-2 统计了 1876~1893 年日本获得海技执照的本国人和外国人的变动情况。从该表看，不管是获国外航线甲种资格执照的日本人，还是获国内航线资格乙种执照的日本人，其数量都呈一种持续稳定增长的趋势。尤其是在获乙种执照的高级船员中，日本人的比例更是占压倒性的绝对多数。

表 5-2 明治 9 年至明治 26 年（1876~1893）日本海技人才执照获得者一览

年 份	国别	甲种执照						乙种执照					
		船长	驾驶手		轮机手		合计	船长	驾驶手		轮机手		合计
			一等	二等	一等	二等			一等	二等	一等	二等	
明治 9 年 (1876)	日本人	3	1	—	—	—	4	7	8	7	11	14	47
	外国人	36	3	2	25	4	70	1	1	—	1	1	4
明治 10 年 (1877)	日本人	7	1	5	3	1	17	22	10	9	12	21	74
	外国人	54	10	1	37	6	108	5	4	—	2	2	13
明治 11 年 (1878)	日本人	12	1	5	4	5	27	29	11	7	13	21	81
	外国人	57	13	3	42	6	121	4	6	—	4	2	16
明治 12 年 (1879)	日本人	17	8	31	7	19	82	142	92	18	17	38	307
	外国人	72	20	9	57	15	173	3	10	17	6	5	41
明治 13 年 (1880)	日本人	21	12	70	8	26	137	205	149	26	28	50	458
	外国人	81	23	13	61	19	197	3	8	20	7	6	44

续表

年 份	国别	甲种执照						乙种执照					
		船长	驾驶员		轮机手		合计	船长	驾驶员		轮机手		合计
			一等	二等	一等	二等			一等	二等	一等	二等	
明治 14 年	日本人	32	23	95	11	44	205	326	167	26	39	59	617
(1881)	外国人	92	33	23	70	27	215	3	12	14	6	4	39
明治 15 年	日本人	33	29	108	11	51	232	323	182	73	39	136	753
(1882)	外国人	107	44	33	72	35	291	2	10	12	6	4	34
明治 16 年	日本人	39	47	120	14	65	285	321	224	277	36	181	1042
(1883)	外国人	117	47	33	85	4Z	324	2	11	12	6	4	35
明治 17 年	日本人	46	63	126	15	71	321	328	269	370	38	201	1206
(1884)	外国人	140	56	35	112	51	394	2	11	10	5	4	32
明治 18 年	日本人	55	72	133	16	75	351	333	294	412	37	223	1299
(1885)	外国人	160	54	36	121	59	430	2	11	10	5	4	32
明治 19 年	日本人	63	77	143	22	81	386	340	301	447	36	236	1360
(1886)	外国人	172	60	35	123	61	451	2	11	10	5	4	32
明治 20 年	日本人	74	86	157	29	95	441	359	320	470	33	258	1440
(1887)	外国人	189	69	41	135	66	500	2	11	10	5	4	32
明治 21 年	日本人	94	92	179	42	123	530	371	341	524	27	261	1524
(1888)	外国人	206	77	46	147	74	550	2	11	10	5	4	32
明治 22 年	日本人	127	109	179	52	159	626	88	353	574	27	271	1613
(1889)	外国人	224	80	51	161	88	604	2	11	10	5	4	32
明治 23 年	日本人	148	108	194	65	182	697	399	386	609	27	291	1712
(1890)	外国人	229	79	53	163	101	625	2	11	10	5	4	32
明治 24 年	日本人	164	115	197	72	204	752	408	395	643	27	329	1802
(1891)	外国人	239	84	53	169	107	652	2	11	10	5	4	32
明治 25 年	日本人	176	136	203	74	236	825	415	404	688	26	364	1897
(1892)	外国人	356	85	58	172	115	680	2	11	10	5	4	32
明治 26 年	日本人	191	150	195	83	227	846	433	405	700	—	—	1538
(1893)	外国人	259	84	59	173	116	691	2	9	10	—	—	21

注：明治 15 年（1882）前，甲种执照不称为甲种执照，称为第一、第二则正执照；乙种执照称为第三则副执照。明治 15 年改为甲、乙两种执照。

资料来源：明治 25 年前数据来自日本递信省编《递信省海事一斑》；明治 26 年数据来自日本递信省编《递信事业史》第 6 卷，第 1205 页，转引自加地照义《关于明治年代的取代外国人船员》，神戸商科大学学术研究會编《商大论集》第 22 卷第 2、3、4 号，1971 年 1 月。

在更能体现航海水平的甲种执照获得者中,明治9年(1876)获得船长执照的日本人只有3人,另有一等驾驶员1人,合计4人。到17年后的明治26年(1893)获得船长执照的日本人已增加到191人,而获得包括船长在内的甲种执照的日本高级船员的总数已增加到846人,增长了210.5倍。从明治9年到明治22年(1889),仅经过14年,获得甲种执照的日本高级船员总数就超过了外国高级船员总数。毫无疑问,这种成绩的取得,如无日本政府的努力与支持,是不可能的。另外,1880年,驿递长官前岛密、管船课课长塚原周造和三菱会社岩崎弥之助等人发起成立了一家名叫“日本海员掖济会”的团体,专门培养普通海员。日邮会社成立后,学员不仅可到日邮会社的船上实习,还能得到各方面的补助。^①如此,到1894年中日甲午战争前,经过日本政府的努力,日本轮船航运业中本国海技人才的培养,已奠定了本国海技自立的人才基础,初步完成了取代外国人高级船员技术人才的准备。

其三,实行分阶段逐步取代外国船员的办法,持续努力地实现“海技自立”。在日本政府的指导思想中,以本国人才取代外国高级船员,实现本国海技的独立自主这一点,始终是明确而坚定的。但在具体的实施步骤上,却十分明智而现实。明治8年(1875),日本政府在向三菱会社颁发第一“命令书”,要求三菱会社开设商船学校时,鉴于培养熟练的航海技术人才特别是远洋航线上的高级航海技术人才不可能在短期内成功,在同“命令书”第3条中对三菱会社的航海人才组成做了明确规定:“各船的船长及其他海员直到水火夫,均可精选熟练优秀的中外人才组成航务组。”^②此后,这种外国人垄断把持日本航海界的状况一直持续到19世纪90年代。之所以如此,一是日本本国航海商船学校培养出来的学生数量还太少,远不能满足飞速增加的西式船舶的需求。例如培养高级航海人才的三菱商船学校和取而代之的东京商船学校,从1878年首批学生毕业到1893年底,总共只有航海科学生156名、轮机科学生36名,合计192名学生毕业(每年平均12

① 日本递信省编《递信事业史》第6卷,第1210~1212页。

② 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第9页。

名)。^① 二是社会上普遍存在迷信外国航海技术的心理,例如三菱会社开设上海航线时发表的“航务组由熟练的西洋人组成,可以安心航海,不必担心行李出事,饮食和清洁状况也良好”的广告,^② 就是这种“因为是外国人做船员,所以可以安心”的心理状态的表露。而这种迷信外国海技的心理状态在短期内是难以迅速消除的。三是当时日本的对外贸易 80% 以上被外国商人垄断,这也是最根本的一点,这些商人“非外国人任船长的轮船不乘”,加上伦敦有名的路易保险公司不承认日本的海技执照,对“航务组由日本高级船员占大多数的轮船拒绝给予保险”。^③

凡此种种,客观上都使外国人垄断把持日本航海界高级职位的状况难以很快改变,也显示出如无政府强有力的手段和干预措施,这种局面是很难在短期内被打破的。此后,我们可以看到,正是日本政府利用了政权的力量,采用了自上而下的行政命令方式,才逐步和有效地改变了这种状况。1882 年 7 月 26 日当日本本国的海技人才刚开始培养出来时,日本政府就向刚成立的共同运输会社颁发“命令书”,开始实施替换外国人船员的措施了。“命令书”第 13 条规定:“一般情况下,船长、驾驶员和轮机手都要采用日本人,这是不言而喻的。但根据现在的具体情况,仅限于船长及其他高级船员,可以雇用外国人。”^④ 3 年后,三菱会社与共同运输会社合并成立日邮会社,日本政府于 1885 年 9 月 29 日向日邮会社颁发的“命令书”中又重申了此条规定。^⑤ 可见,日本政府实际上是在通过政府权力下达限制雇用外籍船员,鼓励采用日本人船员担任高级职位的命令,并力图通过这种方式逐步取代外籍船员,实现本国海技的自立。在日本政府的努力下,日本沿岸和近海航线上担任高级船员职位的日本人的数量迅速增加(表 5-2 中获乙种执照的日本人船员迅速占据压倒优势地位就是这

① 东京高等商船学校编《创立六十年》,第 163~164 页,转引自加地照义《关于明治年代的取代外国人船员》,神戸商科大学学术研究会编《商大论集》第 22 卷第 2、3、4 号,1971 年 1 月。

② 《东京日日新闻》明治 8 年 2 月 10 日,转引自加地照义《关于明治年代的取代外国人船员》,神戸商科大学学术研究会编《商大论集》第 22 卷第 2、3、4 号,1971 年 1 月。

③ 长井实:《自叙益田孝翁传》,第 483 页,转引自加地照义《关于明治年代的取代外国人船员》,神戸商科大学学术研究会编《商大论集》第 22 卷第 2、3、4 号,1971 年 1 月。

④ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第 27 页。

⑤ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第 67 页。

种情况的一种反映)。在沿岸近海航线取得进展后,日本政府的下一步目标,就是要在远洋航线上逐步取代和排除外籍船员。下面,我们考察日邮会社取代和排除外籍船员的过程,进一步观察和探讨日本政府在其中发挥的影响和作用。

第二节 日邮会社排除取代外籍船员的过程和特点

很明显,日本政府要达到本国海技的真正自立自主,关键是必须在远洋航线上以日本人取代外籍船员,改变远洋航线上高级船员职位全被外国人垄断把持的局面。1894~1895年的中日甲午战争,是促使日本政府下决心实现这一目标的契机。日本政府在这次战争中深感作为军舰的辅助舰艇,承担补给运输和情报活动的本国商船队的高级人员职位垄断于外国人之手十分不妥。因此,战争刚结束的1896年3月,日本政府颁布在本国海运发展史上有重要地位的《航海奖励法》时,第9条中就第一次明确规定,“凡接受航海奖励金的船舶的所有者,如未得到递信大臣的许可,不得雇用外国人担任总社分社的事务员和轮船的职员”。^①

以鼓励金的给予与否作为控制手段,日本政府轻易地掌握了雇用外籍船员的决定大权。与此同时,日本政府在待遇方面也进行了改革。过去在船长、驾驶手和轮机手的收入方面,日本人同外国人相差好几倍,于1895年3月27日一改而为同等待遇,281名担任高级船员的日本人因此而立即获得了增薪。^②

在进行了一系列准备后,日本政府在远洋航线上取代替换外国高级船员的计划,首先从日邮会社的海外航线上开始实施。1896年8月26日,日本政府把日邮会社的孟买和澳洲两条远洋航线指定为特定补助航线,同时下达的“命令书”第21条规定,两条航线所使用的轮船中,“船长、驾

① 日本递信省编《递信事业史》第6卷,第814页。

② 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》,第80页。

驶手、轮机手以及事务员，如未得到递信大臣的许可，不得雇用外国人”。^① 这是5个月前颁布的《航海奖励法》的规定第一次具体地运用于远洋航线。对于当时远洋航线高级职务还完全被外国船员垄断的状况来说，立即执行这条命令自然不无困难。因此，日邮会社向政府上书，要求准许日本船员和外国船员共同组成航务组，以作为过渡。但是，递信大臣要求日邮会社定出期限来才同意批准。在政府的这种压力下，日邮会社只好迅速采取两项步骤以尽快实现政府意图，一是在海参崴、中国和朝鲜等近海航线上全部任用日本人担任高级船员，以积累独立开行远洋航线的经验；二是把孟买航线上的“广岛丸”轮船（3726总吨）上的高级船员全部换成日本人，即拿出一艘远洋航线上的轮船，将其航务组的高级船员全部换成日本人以作为试点。^②

当时日邮会社董事会的议事录，对这件事有如下记载：“如今（远洋航线航务组）换成日本人这件事，使孟买、香港的货主和保险公司十分担忧和不安。为此保险公司增加了保险费，这又使货主不肯发运货物，以至于无法获得平时的货物量。这种情况虽然一时不至于使本会社丢面子，但如使这种担忧持续下去，那么期望本国船员组成外国航线航务组以求得海运事业的发达，就是十分困难的事情。因此，在保险公司增加保险费用使货主不发货时，应由本会社代替货主承担多增的保险费，哪怕多少受些损失也是值得的，即使没有政府的命令，也应当用这种方法来激励本国船员。为此，决定以‘广岛丸’作为试点，全部由本国组成航务组，以屿津五太郎为船长。”^③

从这段日邮会社董事会的记录来看，日邮会社是准备承受损失，也要积极主动配合实施日本政府的战略意图了。在这种上下的共同努力下，“广岛丸”的试航是相当成功的，以致第二年（明治30年）9月递信大臣得以命令孟买航线上所有新航船上的高级职员全部换成日本人，到明治31年（1898）3月，孟买航线即实现了高级船员全部换成日本人的目标。澳洲航线方面，由于有东澳汽船会社的有力竞争，以及吸引旅客和货物保险

① 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第165页。

② 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》，第165页。

③ 转引自日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第146页。

方面的关系,完全排除外籍船员有一定的困难,但是外籍高级船员的数量在日本政府的努力下同样相应减少。1898年5月,澳洲航线上“山城丸”、“近江丸”、“东京丸”这3艘轮船航务组的24名高级船员中,日本人占13名,外国人占11名。当第二年新造的“春日丸”、“二见丸”和“八幡丸”替换这3艘船时,航务组高级船员的总数增为33人,其中外国人数不变,依然为11人,而日本人增加了9人,达到22人。^①

这种情况同样表现在欧洲航线和美国航线方面,1898年5月以后约一年,欧洲航线上高级船员中的外国人人减少了17名,同时高级船员中日本人的人数增加了16名。^② 美国航线方面,1899年9月运航的3艘船中,有两艘船的轮机部门的高级船员全部换成了日本人。^③ 从总体上看,在日欧、日美、日澳三大远洋航线开始前的1895年9月底,日邮会社的所有船的总吨数为111300吨,雇用外国高级船员211名,到1900年9月底,日邮会社的轮船总吨数增为204700吨,与1895年时相比,几乎增加了一倍,但雇用的外国高级船员急剧减少至98名,^④ 减少了一半还多。下面,我们再把1896年中日甲午战争后至1904年日俄战争前的9年间日邮会社高级船员中日本人与外籍船员的变动情况做成统计表5-3,这张统计表可以更清楚地反映出在高级船员方面日本人替换外国人的趋势。

从表5-3看,航海和轮机两部门的总趋势都是外籍船员急剧减少,日本船员迅速增加。其中,船长和轮机长这两栏变动不太显著,外籍船长和轮机长的数量在呈逐渐减少的趋势时,到日俄战前的1903年、1904年又有所增加。这种情况,实际上是日本为了备战大量扩充轮运力量的一种反映。日本船长和轮机长由于受毕业生总人数不足的限制,这几年中增加的数量始终各在40~50名间徘徊。显著的变化发生在驾驶手和轮机手这一层,随着外籍船员的持续减少,日本船员的数量急剧增加,9年间驾驶手和轮机手的总数几乎增加了一倍。结果,由于驾驶手和轮机手中日本人急剧增加,高级船员中外国人所占比例从1896年3月的42%下降到1904年

① 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第166页。

② 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第167页。

③ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第167页。

④ 日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》,第167页。

表 5 - 3 1896 ~ 1904 年日邮会社高级船员中日本人和外国人变动一览

单位：人

时 间	船 长			驾驶员			轮机长			轮机手			包括其他合计		
	日本人	外国人	合计	日本人	外国人	合计	日本人	外国人	合计	日本人	外国人	合计	日本人	外国人	总计
1896 年 3 月末	41	26	67	120	86	206				173	111	284	533	224	757
9 月末	45	24	69	108	86	194				172	99	271	526	210	736
1897 年 3 月末	45	24	69	111	87	198				170	86	256	510	197	707
9 月末	43	27	70	104	76	180	36	25	61	146	50	196	509	178	687
1898 年 3 月末	39	26	65	105	68	173	39	27	66	147	43	190	508	164	672
9 月末	39	22	61	105	59	164	39	24	63	162	38	200	524	143	667
1899 年 3 月末	39	23	62	117	48	165	37	23	60	176	36	212	537	130	667
9 月末	37	21	58	129	43	172	39	22	61	178	33	211	559	119	678
1900 年 3 月末	39	20	59	141	39	180	42	21	63	178	32	210	566	112	678
9 月末	42	18	60	147	36	183	45	20	65	176	24	200	580	98	678
1901 年 3 月末	43	21	64	168	28	196	46	21	67	191	21	212	613	91	704
9 月末	45	21	66	180	27	207	46	25	71	205	21	226	649	94	743
1902 年 3 月末	47	22	69	214	22	236	47	24	71	228	18	246	709	86	795
9 月末	45	22	67	219	22	241	50	24	74	225	19	244	706	87	793
1903 年 3 月末	46	27	73	224	22	246	51	27	78	272	17	289	761	93	854
9 月末	48	27	75	220	27	247	54	26	80	286	13	299	782	93	875
1904 年 3 月末	46	30	76	252	26	278	56	26	82	303	14	317	870	96	966

注：1896 年 3 月 ~ 1897 年 3 月轮机长的人数统计包含在轮机手之中。
资料来源：日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 146 页。

3月时的11%。船长和轮机长的变动不显著,驾驶手和轮机手的变动却十分明显的情况说明,这个时期,远洋航线方面,还不得不在一定程度上依赖于外国人,但在轮船的实际技术操作方面,大权已转移到日本船员的手中了。

1904~1905年日俄战争期间,又有相当一批日本人取代外国人被任命为远洋航线上的船长。1906年8月,欧洲航线上行驶的“博多丸”(6161吨)的船长,由日邮会社的日本人村井保担任。这是日本海运史上划时代的大事件,由日本人担任6000吨级以上大型轮船船长的愿望,在日本政府的努力下,终于得以实现。^①这件事,不仅使整个海运界,而且使海军界和保险业界也对日本航运力量的发展刮目相看。同年,伦敦的路易保险协会也不再向由日本人担任船长的轮船提出增加保险金的要求,实际上等于承认了日本海技的进步和颁发的海技执照。^②这也表明日本海技的自立已达到了一个新的高度。

再从表5-4中看,1904年9月末,高级船员中日本人的总人数已上升到959人,虽然此后数年间有所波动,但从1911年开始,即呈持续增长的态势。而高级船员中外国人的总数则继续减少。1904年时日本人与外国人之比为959:95,1911年时为855:30,1915年时则为1225:11。1904~1915年的12年间,外国人在整个高级船员中的总比例从1904年9月末的9%减少到1915年的0.8%。事务长和事务员从1905年开始,轮机手从1910年开始,驾驶手从1914年开始已全部由日本人取代。1914年,担任船长的外国人占8人,担任轮机长的仅占3人,合起来不过11人,可以说已无足轻重。而整个航海大权,实际上已完全落到了日本人的掌握之中。

从以上的叙述来看,如果从1876年日本政府命令三菱会社建立商船学校,开始培养本国航海人才开始算,用了不到40年的时间,日本的海运技

① 昭和26年5月19日藤村重道氏所谈,转引自加地照义《关于明治时代的取代外国人船员》,神戸商科大学学术研究会编《商大论集》第22卷第2、3、4号,1981年1月。

② 昭和26年5月19日藤村重道氏所谈,转引自加地照义《关于明治时代的取代外国人船员》,神戸商科大学学术研究会编《商大论集》第22卷第2、3、4号,1981年1月。

表 5-4 1904 ~ 1915 年日本邮船高级船员中日本人与外国人变动一览

年 份	单位：人											
	高级船员总数		船 长		驾驶员		轮机长		轮机手		事务长	
	日本人	外国人	日本人	外国人	日本人	外国人	日本人	外国人	日本人	外国人	日本人	外国人
1904	959	95										
1905	893	90	84	29	227	31	80	22	292	8	33	177
1906	906	92										
1907	955	83										
1908	959	72										
1909	940	63										
1910	871	43	86	28	286	7	84	13	278		15	122
1911	855	30										
1912	913	19										
1913	1000	16										
1914	1104	11	99	8	355		98	3	345		17	190
1915	1225	11										

注：各年具体统计时间为 9 月末。
资料来源：日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 183 页。

术人才就从沿岸近海再到远洋，逐步取代和替换了外籍船员，实现了本国海技的自立和自主。在这个过程中，成功的因素虽然可能有多种，但我们可以很清楚地看出，如果没有日本政府强有力的支持和推动，在某些关键时候的强力引导和命令，日本“海技自立”的过程不会如此顺利和成功，也不可能如此迅速。利用国家权力为新事物催生——日本“海技自立”的过程，实际上成为一个明显的典型事例。

第三节 高级船员始终被外国人垄断的招商局

招商局在创办时，“各船皆购自外洋，驾驶管轮全属西人”，“各船主、大副、二副、大车、二车皆洋人”。^① 这种状况，在当时中国的社会环境下难以避免。然而，招商局这种高级船员全被外国人把持垄断的局面，并没有随着时代的发展像日本那样一步步改变，逐步由本国培养起来的技术人才取而代之，最终达到本国海技的自立和自主。相反，经过几十年的时间，这种局面并没有什么改变。表 5-5 统计了 1908 年招商局各艘轮船高级船员中本国人和外国人的构成情况。一看便知，经过将近 40 年的时间，到 1908 年，招商局 31 艘轮船（包括趸船）的船长竟全是外国人，大副、二副、三副、大车（轮机长）也完全是外国人。3 名四车也全是外国人担任。只有二车和三车职位中各有两名中国人。在包括船长到四车的 179 个职位中，外籍船员竟占 175 人。也就是说，与日本同样经过 40 余年的经营，到 20 世纪初，招商局高级船员职位仍然处于一种“为外人占据，不唯鹊巢鸠占，且久已太阿倒持”的局面。^② 与日邮会社相比，又是一个鲜明的对照。

晚清招商局除各船的高级船员职位始终被外国人把持外，招商局的总船主和总大车等高级局员职位也全被外国人占据。招商局最早的两名总船主是英国人保尔登与罗贝。担任总船主时间最长的是英国人蔚霞。

① 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第 1 辑下册，第 1226 页。

② 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》上册，第 38 页。

表 5-5 1908 年招商局各船高级船员中中国人与外国人构成一览

单位：人

船 名	船长	大副	二副	三副	大车	二车		三车		四车
	外国人	外国人	外国人	外国人	外国人	中国人	外国人	中国人	外国人	外国人
江裕轮船	1	1		1	1		1		1	
江新轮船	1	1		1	1		1		1	1
江宽轮船	1	1		1	1		1		1	
江孚轮船	1	1		1	1		1		1	
快利轮船	1	1		1	1		1		1	
江天轮船	1	1	1		1		1		1	
广利轮船	1	1	1		1		1		1	
广大轮船	1	1	1		1		1		1	
新济轮船	1	1	1		1		1		1	
新丰轮船	1	1	1		1		1		1	
新裕轮船	1	1	1		1		1		1	
新铭轮船	1	1	1		1		1		1	1
江永轮船	1	1		1	1		1		1	
海晏轮船	1	1	1		1		1		1	
安平轮船	1	1	1		1		1		1	
泰顺轮船	1	1	1		1		1		1	
丰顺轮船	1	1	1		1		1		1	
图南轮船	1	1	1		1		1		1	
致远轮船	1	1	1		1		1		1	
美富轮船	1	1	1		1		1		1	
飞鲸轮船	1	1	1		1		1		1	
公平轮船	1	1	1		1		1		1	1
爱仁轮船	1	1	1		1		1		1	
遇顺轮船	1	1	1		1		1		1	
新昌轮船	1	1	1		1		1		1	
新康轮船	1	1	1		1		1		1	
普济轮船	1	1	1		1		1		1	
江通轮船	1				1					
广济轮船	1	1	1		1	1		1		
固陵轮船	1	1			1	1		1		
汉口轮船	1									
合 计	31	29	22	6	30	2	27	2	27	3

资料来源：《邮传部第二次统计表》（上），“轮船招商局船员人数表”（光绪三十四年分）。

此人于1876年受聘入局，担任大铁（轮机长）之职，1885年补总船主之缺，1887年起正式任总船主之职，长达数十年。招商局还聘有外籍工程师，1878年唐廷枢聘用3位英国工程师，1879年外籍雇员增至9人，1883年增至18人。^① 麦克埃勒从1880年起担任招商局总工程师，一直到1897年10月，已在“该局（招商局）干了17年。魏尔则担任了招商局机务监督”。^② 哈里斯在招商局当了12年会计，据说“当总经理出缺时，他曾代理过三四次”。^③ 这些洋人到招商局工作的目的大多是为了发财，连在华的外国报纸也承认，“大多数外国人一心垂涎于招商局的产业”。^④ 在晚清的社会环境条件下，盘踞要津的洋人把持大权的情况，必然给招商局的发展带来种种弊病。其中最严重的有以下数端。

其一，擅权。招商局早期即规定，船主、大伙、大铁等各种重要技术职务一律由洋人担任，而各船船长又由总船主任用黜陟，因此总船主的权力极大。但是担任总船主职务长达几十年的英国人蔚霞，是一个“机器司出身，不晓驾驶诸法，不知各船主优劣”的人，“用为总船主，不独各船主不服，亦为各国人所笑”。这个蔚霞，凡其“经手代局装船、修船、买料均有用（佣）钱”。在担任总船主职务后，招商局定造之船“无论在英、在沪，非总船主蔚霞经手不成。盖因所购船中用物，材料均有好用（佣）钱故也”，^⑤ 由此捞了不少好处。正所谓：“闻蔚霞富将百万。”^⑥ 其在招商局跋扈擅权，肆无忌惮，就连在招商局多年，又是盛宣怀心腹的郑观应与其发生争论时，也愤而产生“奈人微言轻，不我惧也”的感叹，^⑦ 别人就更不用说了。

蔚霞还设法把资格尚浅的姻亲记列文任为总管车，使其可“互相庇护”。蔚霞利用权力，在任用高级船员时排斥异己，“所升船主，不专重其

① 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第1226页。

② 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第1228页。

③ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第1229页。

④ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第1230页。

⑤ 夏东元编《郑观应集》下册，第860、827页。

⑥ 夏东元编《郑观应集》下册，第862页。

⑦ 夏东元编《郑观应集》下册，第862页。

才，要先视其人之能受我钳制否耳”。^① 蔚霞的胞兄在英国开办造船厂，招商局新造轮船及购船所用材料、机器锅炉等物，蔚霞都利用职务之便向其兄之厂订购。即使该厂没有的材料，也由“其兄转购”，所开价格虽昂，但“从无一驳”。招商局托别厂造船，蔚霞“事事留难，别家寄来出售之船图，多方挑剔”，以至洋商“视蔚霞如招商局督办”。^②

招商局曾试图采取一些措施对总船主和总管车的权力进行限制，如1885年盛宣怀制定的用人十条中曾规定，“总船长拟在各船调用，或一年一换，或二三年一换”，^③ 并委派陈猷担任修船股股长，遇事“与总船主总大车会商办理”，还拟出轮船大修小修章程，以便对这些洋员“妥为驾驭，相机操纵”。^④ 但由于缺乏有力的措施，从未能认真执行，实际上都成了一纸空文。与日邮会社主权在握，能操纵控制所雇洋员的情况相比简直不可同日而语。

洋人擅权又得不到制约，这使招商局吃亏甚大。对此，郑观应在《盛世危言后编》卷十《船务》篇里有很多记载。如在造船方面，“总船主为本局所造之新船多系老样，即如前将‘固陵’船机器更换，糜费多金，不独弄巧反拙，反使船厂得‘固陵’之机器，为怡和装一往来汉口宜昌之船，较‘固陵’快而装货多，能与本公司争利”。总管车记列文监工修船讲交情，“凡有交情者，均可粉饰了事”。^⑤ 修船时，原应三个礼拜方可完工的活，“今只两个礼拜苟且了事，舱里铁板概不刮锈，去垢，加漆，以致‘新裕’‘海琛’‘永清’等船之机器管朽锈而不知，于是浪大管穿，货物被湿”。^⑥ 结果吃亏的还是招商局。

其二，误事。问题不在于招商局在开创之初雇用一些外国高级船员和技术专家，而在于清政府缺乏像日本政府那样明确地以行政立法的方式把雇用的外国人纳入管理的机制，也没有相应的像日本那样的技术考试和相应的有效的监督办法。因此，招商局任用的这些洋人，就难免有不学无

① 夏东元编《郑观应集》下册，第860页。

② 夏东元编《郑观应集》下册，第828、816页。

③ 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第156页。

④ 《招商局禀李鸿章文稿》，招商局档案，转引自张后铨编《招商局史》，第191页。

⑤ 夏东元编《郑观应集》下册，第860、862页。

⑥ 夏东元编《郑观应集》下册，第860、862页。

术、生活腐化的人混迹其间，给招商局的经营和发展造成相当大的损失。如1877年底招商局在5天之内接连沉没两船，其中，厚生轮船长是英国人，江长轮船长是美国人，二人都有渎职现象。江长轮失事时，带水人（哥罗乎，亦美国人）尚在醉乡。^①

在1875~1884年的10年间，招商局发生恶性海难9起，一般性事故更是层出不穷。蔚霞接任总船主职位后，仅根据他的报告，就有不少洋人高级船员酗酒失职的记载。如1887年“美富（轮）大副格洛克沉缅于酒，戒而再犯，且资质愚钝”。^②江裕轮搁浅时，“带水洋人架力已被酒所迷，不知所云……后查验其卧室，内有威士忌八瓶及啤酒许多”。1889年，富有轮因船主“自不小心，而触礁沉没”。1892年，“海定船副管轮在船，饮酒过度，发生闹事”。当时即有人指出，招商局雇用的洋人“非赌博宿娼，即酗酒躲懒，行船则掉以轻心”，^③而且这些洋人还有不少贪污舞弊，如“总船主及揽载洋人白拉，作弊很大，俱各发财而去”，^④“各船搭客坐舱与大伙通同作弊，以多报少”，“船主大伙暨查船洋人皆有贿赂”，^⑤等等。这种种弊端，必然给招商局的发展带来不利和消极影响。

其三，耗资。在经营过程中，资金不足始终是一个严重困扰并影响招商局发展的问题，可是招商局任用的外国人每年都要花费巨额资金，这成为招商局最大的支出之一。“商局用途最巨者，莫如用洋人与用煤两宗。”^⑥外国人的平均工资要比华籍人员高出8倍以上。^⑦这使雇用外国人的费用成为招商局的一个沉重负担。仅以1898年为例，这年招商局水脚收入共达300.1万余两，是招商局“历届所未有”的高收入。其中开销总数为224.5万余两，“洋人辛工”就达51万余两。也就是说，招商局在获得历届所未有的高收入时，其付给外国人的费用就约占总收入的1/6、总支出

① 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第26页。

② 《盛宣怀档案》，转引自汪熙《论晚清的官督商办》，《历史学》1979年第1期。

③ 上引均见《盛宣怀档案》，转引自汪熙《论晚清的官督商办》，《历史学》1979年第1期。

④ 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第156页。

⑤ 夏东元编《郑观应集》下册，第830、834页。

⑥ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑下册，第1227页。

⑦ 据《邮传部第二次统计表》（光绪三十四年）“船政”（上）中的“轮船招商局船员人数表”和“轮船招商局船员薪费表”估算。

的1/4。而且，外国人的工资大多还按英镑计算，因镑价上涨又得吃亏。1898年洋人辛工之所以达51万余两，“镑贵而递增”就是一个重要的原因。1908年因同样的原因，“洋人辛工多支贴水银5万两”。^①

另外，不少被雇的外国船长和船员还特别热衷于收集中国情报，“所绘者皆中国各省兵备要隘，宝藏优劣，各图重叠，图成寄回外国”。^②

在外国人长期把持垄断招商局高级职务，擅权、误事又耗资的情况下，招商局为什么不能像日本那样逐步取代替换外国人，为什么不能达成本国的海技自主和自立呢？是没有人看到并考虑到这一点吗？非也。还在1873年唐廷枢、徐润入主招商局时，其所订的《轮船招商章程》中就有如下条款：“轮船宜选择能干之人学习驾驶，以育人才而免掣肘也。夫不精于针盘度线风潮水性者，不足以当船主大伙。不识机器水器者，不能管机器。此辈中土不多，即中土有可用之人，洋行亦不保险。开办之初，似应向保险洋行雇用外洋人船主大伙等项三五人，将来学有成功，商局保险资本又积有巨款，则可全用华人驾驶矣。”^③

唐廷枢、徐润不仅在这项条款中给自己树了一个培养人才免受外人掣肘，最终达到全用华人驾驶的目标，而且对高级船员的技术要求、中国当时人才缺乏的状况和逐步达成海技自立的具体步骤也都有认真的考虑。此后也有不止一人提出过这方面的建议，特别是几进招商局的郑观应，更是多次呼吁过培养自己的人才取代外国人船员。如郑观应在向李鸿章上《稟陈招商局情形并整顿条陈》时建议说：“各船主、大副、二副、大车、二车皆洋人，薪水日增，宜招华人或驾驶学堂毕业生，或曾在轮船学习有年者到总局挂号，定期由总船主、总大车会同中国兵船主，大车考取，凡可试用者，按级升迁，不宜躐等。”^④

在给招商局督办盛宣怀的信中，郑观应针对培养人才与外人竞争的重要性建议道：“与外人竞争者，不论商界、政界，必须讲究人材。我工商之失败，非但国家无保护维持之力，不足以鼓舞工商，亦由于无人材。拟

① 上引分见《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第48、49、62页。

② 《盛宣怀档案》，转引自汪熙《论晚清的官督商办》，《历史学》1979年第1期。

③ 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第146页。

④ 夏东元编《郑观应集》下册，第808页。

请政府速开商船、驾驶、铁路、机器、电学、工艺、技师、商务、银行、理材各学堂，仿照日本政府办法，以备应用，不为外人挟制也。若无人材，与人争利必十举九败。虽可借材异域，薪水极昂。如与用人之国交战，彼须告退也。”^①

除了提建议外，郑观应还曾拟设招商局驾驶管轮练船章程及厘定学堂教习合同式样，^② 希望训练华人学习船务技艺，使中国能廉价而大量地吸收先进的西方科技，达到海技自立“不为外人挟制”的目的。他还把英国商部用以考验学生欲领船主执照者章程30条译出呈送盛宣怀，建议把前购之泰安兵船改为练船，“先招学生若干名学习驾驶诸法”。^③ 他在给盛宣怀的信里强调：“今中国尚无工艺、商务、船政各学堂，本局轮船日增，驾驶皆用西人，吃亏极大，亦为我国之差……”他还“拟定泰安练船规条大略”，从学堂功课到生活膳宿，都做了具体计划。^④ 到了晚年，他依然对此事无法释怀，一有机会就疾呼以求改善，“查我局各船由船主以至大伙、大车等职多用洋员，借材异域，实非久计。弟屡经建议，设商船驾驶学校，选择中学毕业已通中西文之少年入校学习，毕业后派往局船，并嘱该船主教授，实地练习，如日后有人当船主者，给予奖励。由三副以至船主以次递升，机司亦然。所有驾驶学校章程早经拟就呈交会长，惜听洋总船主之言，未克照行”。^⑤ 但呼吁归呼吁，终至清朝灭亡，这种状况也没有什么改变。

第四节 中日两国“海技自立” 差异的根本原因

从上引史料看，虽然从招商局创办开始一直到清末，一直有唐廷枢、

① 夏东元编《郑观应集》下册，第818页。

② 《拟设招商局驾驶管轮练船章程》、《船主壁德生来函》、《阿莫斯代雇驾驶管轮合同五条》等，夏东元编《郑观应集》下册，第836~843页。

③ 夏东元编《郑观应集》下册，第846页。

④ 夏东元编《郑观应集》下册，第846~849页。

⑤ 夏东元编《郑观应集》下册，第935页。

徐润、郑观应等人建议培养本国技术人才，改变外国人擅权的局面，郑观应甚至拟有具体的实施章程和条款，但正如前述，直到清朝灭亡，中国的商船学校始终未能出现，外国人把持占据招商局高级职位以致“太阿倒持”的局面也始终没有改变。与日本的情况相比，差异何止千里。那么，原因到底何在呢？笔者认为，原因固属多端，但究其根源，还是与清政府的根本政策分不开。拿中日两国的情况进行一下对比就可清楚看出，在日本培养本国海技人才取代替换外国船员的过程中，政府的作用极为明显和突出，如本章前面所述，日本第一所商船学校三菱商船学校是日本政府命令建立的，每年所需的经费由政府专款补助。在本国商船学校的毕业生培养出来后，又是由日本政府以立法命令的方式，让企业优先雇用本国的人才。在从沿岸到近海再到远洋逐步替换外国人的每一个环节和阶段，都可以看到日本政府根据当时当事人的具体情况所制定发布的规则命令，催促引导甚至逼迫企业按政府的要求去做，一步步替换排除外国人，使海技大权逐步掌握在本国人手中。

反观中国，从1873年招商局创办到1911年清朝灭亡，在这整个过程中，像日本政府那样实行积极促进本国海技自立的政策法令，清政府一条也没有，更没有逐步限制外国人并取而代之的措施。唐廷枢、徐润、郑观应等人的计划和呼吁并没有得到清政府上层的支持响应。这种下层积极上层消极的状况与日本适成强烈反差。但是，培养人才是一个长期的过程，没有政府的支持和促进，没有可靠的资金资助是很难兴办和维持下去的，并且，如有毕业出来的学生，囿于当时普遍存在的迷信外国的社会心理，如没有像日本政府那样的行政命令，要通过洋人总船主和总管车这一关在航业公司找到工作，也绝非易事。即使到民国以后，招商局所有船上的重要职位仍然“大部份皆属洋人，职员进退，亦权操诸洋总船主总大车之手”。^①即使有华人技术人才，也很难过这一关。

吴淞商船学校的事例就很能说明这个问题。“民国初元，北京交通部固有吴淞商船学校之设立”，“唯以招商局受外人之威胁及离间”，使吴淞

^① 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》上册，第38、61页。

商船学校“未能得其充分之援助”，^①从而陷于“经费奇绌”、“毕业生难筹出路”的困境，终于维持不下去而于1915年2月停办。^②导致吴淞商船学校办不下去的主要原因是两条：经费缺乏和毕业生无出路。而对于这两条尤其是后一条，如果没有政府的帮助，通盘筹划解决，学校本身是无能为力的。

在民国时期这所商船学校尚办不下去的事例说明，如果没有政府的支持，并采取有力的手段排除障碍，营构一种像日本政府那样的总体的长远规划，要成功地达到改变外国人垄断把持招商局的局面是不可能的。而这一切，在晚清时期的中国更是不可能做到。因此，出现这样的怪现象也就不奇怪了：在长达几十年的时间里，招商局每年都以好几十万两白银供养一批外国高级船员（尽管这批洋员无论从素质到技术都不能让人满意），却不能拿出一部分来逐步培养自己的技术人才。这是招商局腐朽的表现，而这种腐朽的根源，却在晚清政府这里。

① 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》上册，第38、61页。

② 张心澂：《中国现代交通史》，上海良友图书印刷公司，1931，第220～221页。

第六章 中日两国近代化进程中 资金方面的比较分析

不容置疑的是，19 世纪中叶中日两国开始的近代化运动，无论是购买轮船、兴修铁路、采购机器、兴办工厂，还是雇用外国技术人员，都需要政府做出重大决策和投入巨额资金，这对于此前都是农业国家的中日两国，无疑是重要而又困难的课题。怎样筹措兴办近代企业的资金，怎样对待和动员民间存在的资金投入近代企业等问题，不仅在两国实业政策的形成和实施中是一个重要的方面，而且是关系到两国近代企业本身能否兴办和能否持久存在的决定性因素之一。

性质不同的中日两国政府，面对这些问题，自然会表现出不同的方式、采用不同的措施，而这些差异，反过来又必然会进一步影响两国政府此后的决策和两国经济的走向。

第一节 日本政府利用国家资金兴办“示范工厂” 及处理“官营”企业

正如本书第一章第三节所述，在日本的近代历史上，发展新式工商企业，增强国力，进而向外扩张，是明治政府的既定国策。因此日本明治政府于 1868 年成立后，即设立了专门经管工商企业的机构工部省（1870）和内务省（1873），以“劝奖百工”。^①“劝奖”二字，集中体现了当时日

^① 转引自〔日〕守屋典郎《日本经济史》，第 62 页。

本政府发展工商企业政策的特征。这是因为掌握日本政府实权的内务卿大久保利通认为，大力发展工商企业，固然是“增殖物产，强固富强之根基”，但在此过程中，政府又起着决定性的作用：“追根溯源，无不依赖政府官员诱导奖励之力。”^① 因此，从这期间日本政府制定采取的政策和措施来看，日本政府在控制掌握军工企业以及铁路的建设之外，在推动民间兴办新式工商企业方面，同样采取了一些异乎寻常的措施，这就是在设立“工业试验所”、举办“劝业博览会”并进行大力宣传的同时，为使日本社会了解什么是机器工业企业以及这些企业如何运转经管，还兴办了一批目的在于“示以实例，以诱导人民”的官营示范工厂，^② 以鼓励和激发民间投资办厂的热情。此后，在确定民间已经对近代机器工业有所了解的基础上，又于1880年制定官营示范工厂处理私营条例，陆续把官营示范工厂以十分优惠的条件和极低的价格处理出售给民间经营。这一批出售给民间的官营企业，奠定了日本早期工业化的基础，发展成为日本近代工商企业的支柱产业。

表 6-1 反映的是这期间日本官营企业处理出售给民间的大体情况。

表 6-1 明治年间主要官营企业处理出售给民间概况

单位：日元

年份	处理企业名	政府投 下资本	处理 价格	当时 付费	余额支 付年限	有无 利息	接受人
1884	油户煤矿	48608	27944	3000	1885~1898	无	白势成煦
1884	中小坂铁矿	58507	28500	250	1885~1887	无	阪本弥八
1884	深川水泥	—	61742	—	分 25 年付	—	浅野总一郎
	梨本村白炼化石	101559	101	—	分 25 年付	—	稻叶来藏
	深川白炼化石	—	1212	—	分 25 年付	—	西村胜三
1884	小坂银矿	547476	273660	—	1885~1910	无	久原庄三郎
1885	院内银矿	703093	108977	2500	1885~1895	无	古河市兵卫
1885	阿仁铜矿	1673211	337766	10000	1886~1896	无	古河市兵卫

① 大久保利通：《关于殖产兴业的建议书》，日本史籍协会编《大久保利通文书》第5册，第561~566页。

② 〔日〕守屋典郎：《日本经济史》，第64页。

续表

年份	处理企业名	政府投 下资本	处理 价格	当时 付费	余额支 付年限	有无 利息	接受人
1885	品川玻璃	294168	79951	—	1892年后分 55年付	—	西村胜三
1885	大葛金矿	149546	117142	—	—	—	阿部潜
1886	爱知纺织所	58000	—	—	—	—	筱田直方
1886	札幌酿造所	—	27672	—	—	—	大仓喜八郎
1887	纹制糖所	258492	994	—	—	—	伊达邦成
1887	新町纺织所	130000	150000	—	—	—	三井会社
1887	长崎造船所	1130949	527000	—	—	—	三菱会社
1887	兵庫造船所	816139	553660	—	—	—	川崎正藏
1887	釜石铁矿	2376625	12600	—	—	—	田中长兵卫
1888	三田农具制作所	—	33795	—	—	—	岩崎由次郎
1888	播州葡萄园	—	5377	—	—	—	前田正名
1888	三池煤矿	757060	4555000	—	分15年付	—	佐佐木八郎
1889	幌内煤矿·铁道	2291500	352318	—	—	—	北海道煤矿 铁道会社
1893	富冈制丝所	310000	121460	—	—	—	三井会社
1893	佐渡金矿 生野银矿	1419244 1760866	1730000	—	—	—	三菱会社

资料来源：据大久保利谦编《近代史史料》第120、121页“官业处理一览表”和依田意家《日本的近代化》（北树出版社，1989）第144页“主要官业处理实施过程表”编制。

从表6-1看，日本政府处理这些官营企业不仅价格很低，而且第一次往往只需付少量现款，余款再采取不收利息及几十年分期支付的做法。也就是说，在第一次支付少量的钱后，就可以得到企业，以后再用经营企业获得的利润支付剩余的款额。这种优惠的处理方式不仅在日本历史上，就是在世界历史上也是极少见到的。实际上，这不仅是日本政府在利用国家的力量帮助和推动民间兴办工商业，也可以说是日本政府在利用国家的力量帮助推动和实现工业化所需的资本原始积累。

第二节 日本兴办工业企业资金的筹措方式

据统计,从明治政府成立到明治18年(1885),日本政府在殖产兴业方面投入的资金总共达2.1亿日元。^①其中明治16年(1883)的投资额最高,达23398214日元。^②这期间,日本政府的正常财政总支出约为1080000000日元,其中明治16年为83106859日元。^③因此,明治政府用于殖产兴业的资金,平均约占其正常财政总支出的1/5,而在明治16年则高达1/4强,其比重之大由此可见。

那么,这笔庞大的殖产兴业的资金是从哪里来的呢?

首先是通过发行公债筹集资金。据统计,仅在1870年至1880年的10年间,日本政府发行的内外公债总额即达237456000日元。^④这其中,虽然主要的部分是用来赎买大名和武士的封建权利,以及替大名偿还他们欠商人高利贷者的新旧债务,但也有为修筑东京—横滨间的铁路于1870年在英国募集的488万日元,以及为了修筑铁路、开发矿山和建筑港口及道路于1878年发行的兴业公债和中山道铁路公债1250万日元。

日本政府筹集资金的另一个方法是发行纸币。这一点,正如日本著名经济史学家榊西光速等人所著的《日本资本主义的发展》一书中所说:“还没有充分具备财政基础的明治政府,一方面为了取消封建制度,需要超过主要岁收的巨额开支,而另一方面,为了军备和吸收扶植新生产方法,也需要巨大的支出,但当时货币金融制度却还没有建立起来,因此公债的发行便难以扩大,结果,对财政上的入不敷出,就只有采用滥发纸币的办法来弥补。”^⑤可见,利用国家政权的力量,开动印刷机器,

① [日]石塚裕道:《日本资本主义成立史研究》,第130页,转引自马家骏《明治政府的殖产兴业政策》,《世界历史》增刊《明治维新的再探讨》,1981年。

② [日]石塚裕道:《日本资本主义成立史研究》,第130页,转引自马家骏《明治政府的殖产兴业政策》,《世界历史》增刊《明治维新的再探讨》,1981年。

③ [日]大隈重信:《开国五十年史》,第149~150页,转引自马家骏《明治政府的殖产兴业政策》,《世界历史》增刊《明治维新的再探讨》,1981年。

④ [日]榊西光速等:《日本资本主义的发展》,阎静先译,商务印书馆,1963,第30页,第4表。

⑤ [日]榊西光速等:《日本资本主义的发展》,第31~32页。

大量滥发纸币，是明治政府为推行殖产兴业政策筹集资金的又一个重要手段。

1868 年 4 月，明治政府为“振兴产业，发展贸易”，发行了 4800 万日元的太政官纸币，接着又在 1869 年 9 月发行 750 万日元的民部省纸币，后又委托三井组于 1871 年 10 月发行 680 万日元大藏省兑换券，于 1872 年 1 月发行 250 万日元开拓使兑换券。这些纸币印刷非常粗糙，容易伪造，再加上大量发行，致使价格不断下跌。为此，明治政府决定于 1872 年 3 月发行新纸币，替换和陆续收回已发行的 4800 万日元旧纸币。^① 但不久，日本政府又因发给武士俸禄，负责偿还大名所欠的债务以及支付大量的殖产兴业资金而继续大量发行纸币。日本政府本身直接发行的纸币以及通过日本国立银行发行的纸币的流通额增长情况如表 6-2 所示。

表 6-2 明治年间日本政府发行纸币情况统计

单位：千日元

年 份	政府发行纸币	银行发行纸币	合 计
1879	105797	13353	119150
1880	139419	26279	165698
1881	130309	34046	164355
1882	124940	34426	159366
1883	118905	34397	153302

资料来源：〔日〕榊西光速等《日本资本主义的发展》，第 34 页表 5。

大量发行纸币，必然造成严重的通货膨胀，导致物价不断上涨，使人民群众遭到巨大的损失。因此，日本明治政府为筹集殖产兴业资金而大量发行纸币，实际上是对广大人民群众财富的掠夺。

但是，日本政府进行资本原始积累，筹集殖产兴业资金的最重要手段，是向农民征收土地税。明治初期，土地税的征收数额和在岁入总额中所占的比重如表 6-3 所示。明治初期，在近代工业刚刚创办，农业生产居于统治地位，农民占全部人口 80% 以上的时候，对明治维新政府来说，土地税是主要甚至是唯一的收入来源。从表 6-3 看，1873 年地租改革后，

^① 〔日〕榊西光速等：《日本资本主义的发展》，第 32 页。

土地税在岁入总额中所占比重大大增加，直到 1880 年都在 64% 以上，1874 年甚至占到 80.9%。土地税不仅在全部岁收中所占比重很大，它的绝对数量也同样很大，是明治政府殖产兴业资金的重要来源。但在 1873 年地租改革之前，日本的地租还是沿袭旧制，以实物缴纳。这样不仅难以确保稳定的财政收入，而且收租、变换手续烦琐，不利于变成资本使用。为此，日本政府于 1873 年发布“地租改革”的布告和条例，宣布废除实物地租，一律按地价的 3% 征收货币地租。

表 6-3 明治前期的土地税和岁收总额情况

年 份	岁收总额（千日元）	土地税收入（千日元）	土地税所占比重（%）
第一期（1868）	33089	2009	6.1
第二期（1869）	34438	3355	9.7
第三期（1870）	20959	8218	32.2
第四期（1871）	22144	11340	51.2
第五期（1872）	50445	20051	39.7
第六期（1873）	85507	60604	70.9
第七期（1874）	73445	59412	80.9
第八期（1875） ^①	86321	67717	78.4
1875 ^②	69482	50345	72.5
1876	59481	43023	72.3
1877	52338	39450	75.4
1878	62443	40454	64.8
1879	62151	42112	67.8
1880	63367	42346	66.8

注：①第一期至第八期的岁收总额中，除土地税外，还包括发行的纸币和公私债款。

②1875 年有两个数字，这是因为从 1875 年后开始的岁收总额中不再包括纸币和公私债款，故 1875 年作为交替年份有两栏不同的数字。

资料来源：据安藤良雄编《近代日本经济史要览》，第 51 页表 2～表 17 重新编制。

通过这种改革，明治政府稳定了新政权的财政来源，具备了制定预算和计划开支的前提，为推行殖产兴业政策、发展资本主义经济打下了基础。前述三菱会社、日邮会社每年的补助金能够列入农商务省的岁出预算，与此不无关系。

这里需要说明的是，明治政府虽从一开始就把发动对外侵略和掠夺殖民地作为进行资本原始积累的一个重要手段，但在明治初年，它主要还是依靠掠夺本国的人民群众来进行资本原始积累，到中日甲午战争后才走上大规模对外掠夺的道路。

从上面叙述的史实来看，不管是发行纸币、募集公债，还是实行地税改革，都是日本政府有意识地为殖产兴业筹集资金而实行的措施，这些措施保证了日本近代新式企业兴办起来时其费用不至于无着落，这些企业逐渐兴办壮大起来获得收益后，反过来又能够更有力地支持日本政府的殖产兴业政策的实行和扩大，使日本政府的政策得以始终贯彻而不中辍。

第三节 清政府兴办工业企业中的“官款”

与日本相比，清政府在兴办近代企业时，既没有像日本政府那样通过政府的力量为兴办近代企业募集资金而发行纸币、募集公债，也没有改革地税，为创办新式企业打下财政基础，更没有将支持扶助新式企业的资金开支列入政府预算开支的举措。如前所述，招商局的创办，是以民间商人集股进行的，官款无非是以借款的方式加入，以后开办的洋务企业也大多不出这种模式。^① 中国主要洋务企业中由清政府出资的官款的垫借数额和用途如表6-4所示。在中国洋务企业的兴办过程中，清政府既无规划，也无通盘考虑，更无从资金上长期扶助支持的措施。因此，即使对企业有一定的支持，也必然带有很大的随意性。

从总体上看，清政府没有像日本政府那样以政府权力进行的、为促进资本主义原始积累而制定的政策和措施，这种状况必然使清政府在兴办近代企业时没有财政资金上的保证，缺乏后劲，也难以善始善终，更不可能形成合理的布局 and 规划长远的战略目标。

^① 参见许涤新、吴承明主编《中国资本主义发展史》第2卷，人民出版社，1990，第三章第二节。

表 6-4 晚清新式工商企业中的官款 (1872 ~ 1894)

企业名称	垫借资金时间	垫借金额 (两)	用 途
轮船招商局	1872 ~ 1879	1928868	开办费、购买旗昌公司等
轮船招商局	1872 ~ 1879	1928868	开办费、购买旗昌轮船公司等
开平矿务局	1878 ~ 1882	240000	开办费
	1894	377500	筑路费
天津电报局	1882 ~ 1886	178700	修建费
天津铁路公司	1887 ~ ?	160000	筑路费
漠河金矿	1886 ~ 1892	129000	开办费
青溪铁厂	1888 ~ ?	212000	开办费
上海机器织布局	1894	265390	开办费
华盛纺织总厂	1894 ~ ?	265390	开办费
湖北缫丝局	1894 ~ ?	80000	开办费

资料来源：许涤新、吴承明主编《中国资本主义发展史》第2卷，人民出版社，1990，第437页。

在 1895 年甲午战争失败以后，随着国际形势的变化及战争赔款所带来的财政恶化，清政府不但四处搜刮，而且反过来向近代企业进行勒索和要求“报效”，这就更不可能从资金上支持近代企业的发展。

第四节 中日两国在动员筹措民间 资金方面的不同做法

关于国家层面上中日两国政府的不同做法及其背后的原因，上文已经有所涉及。这里我们还需要注意的是，一个国家的近代化运动，除了需要来自国家和政府层面的资金外，民间的资金同样不可忽视和低估。如何动员、调配、组织和运用民间的资金投入近代化，同样并非一个单纯的资金问题，它所反映出来的，实际上还是中日两国政府的不同政策和不同发展目标。

组织和运用民间资金，可以有多种途径和方法，这里，我们主要具体观察一下两国建立证券交易所这种直接面向民间融资的资本市场时的不同状况。不用说，证券交易所的成立是市场经济和信用制度发展到一定阶段的产物，是能够最有效、最方便和最快速地动员集中民间资金投入工业化

建设的渠道。中日两国工业化启动的这段时期，正是两国从农业国转向兴办机器大工业、资金相对缺乏的时期。如果能够有效地动员民间资金参与工业化，必然可以解决相当大的问题。可是在这里，我们同样看到了中日两国政府政策和举措的巨大差异。

我们先看日本的做法。

就在机器大工业刚刚开始兴办，股份制这种现代企业资本组织方式刚刚移植到日本不久的 1878 年 5 月，日本明治政府就迅速制定和颁布了《证券交易所条例》，并推动东京证券交易所和大阪证券交易所相继在同年 6 月和 7 月成立开业。表 6-5 是 1878~1890 年东京和大阪两个证券交易所买卖股票和国债的统计情况，通过表中的统计数据，我们不仅可以看到日本在殖产兴业政策下发生的确切变化，而且可以看到日本政府通过兴办证券交易所调动民间资金投入产业发展的做法所收到的明显效果。

表 6-5 明治时期日本股票和国债买卖状况的变化（1878~1890）

年 份	股 票			国 债		
	东京（股）	大阪（股）	合计（股）	东京 （千日元）	大阪 （千日元）	合计 （千日元）
1878	253	0	253	26565	7369	33934
1879	11789	5907	17696	89823	27183	117006
1880	7960	20530	28490	195562	23777	219339
1881	9422	13004	22426	217909	108564	326473
1882	3601	906	4507	68474	61176	129650
1883	5701	274	5975	53580	23438	77018
1884	104088	219	104307	25682	15093	40775
1885	56833	80	56913	18025	9103	27128
1886	703386	58453	761839	17455	25537	42992
1887	1278579	712185	1990764	314	495	809
1888	907719	1287771	2195490	1	1	2
1889	2038579	1709728	3748307	9	2	11
1890	1639230	982378	2621608	298	103	401

资料来源：志村嘉一《日本资本市场分析》，东京大学出版会，1969，第 30 页。

从表 6-5 来看，1878 年日本证券交易所成立后，直到 80 年代中期之

前,无论是东京证券交易所还是大阪证券交易所,主要的交易对象都是国债,股票的买卖规模并不大。因为这时作为股票买卖基础的股份公司在日本也才刚刚出现不久,日本民间对这种东西还需要一个认识和熟悉的过程。因此,这时期股票显然还不可能成为证券交易所中的主角。变化主要从 80 年代中期之后开始,尤其是大批官营企业在 1884 年被处理出售给民间之后,股票买卖迅速增加和国债买卖急剧减少的趋势形成了明显的对照。无疑,股票买卖的迅速增加是这时日本政府把大批官营企业处理给民间,体制和经营方式发生变化,以及民间股份制企业逐渐增多的直接证明,是对日本政府殖产兴业政策取得明显成效的一个反映。

这期间国债买卖急剧减少,意味着“交付给旧封建社会统治阶级即武士阶级的公债,已经由于资本主义化的过程即资本原始积累的过程,离开了没落的武士阶级的手,不是被新兴产业资本家,就是被商人资本、地主或者金融机构所集中”。^①这是一个相当值得注意的事实。也就是说,大批封建的、过去散于武士阶层手中以债券形式存在的资金,经过证券交易所这种机构的集中、买卖和转化,已经发生了性质上的变化,转换为资本主义性质的现代产业资本。显然,日本明治政府在新政权成立之初,就着手动员民间资金参与与现代产业不可分离的资本市场的建设,在推动证券交易所成立的同时,也使民间存在和积淀的资金被动员和流动起来,转向了现代化建设。这种利用证券市场买卖股票激发民间资金加入近代机器企业,进而优化配置社会资源的做法,不能不说是日本政府一个相当成功的措施。

与日本不同的是,对股票、股票买卖和股份制企业等新鲜东西的热情,中国民间要远远超过清政府。1840 年鸦片战争后,资本主义势力进入中国,对中国近代新式企业的创办产生了相当大的刺激和借鉴示范作用,洋务运动的兴起就是其中最有力的证明。1872 年,中国诞生了首家采用股份制方式成立的近代企业——轮船招商局。轮船招商局的诞生,表明不同于独资和合伙这种传统中国企业组织方式的西方的股份制企业组织方式已开始被中国人认识和接受。随后不到十年,采用这种新型股份制方式组织

^① 志村嘉一:《日本资本市场分析》,第 30 页。

成立的近代企业，已从招商局一家增至 30 多家。这种现象，正如当时中国主要的报纸《申报》上刊载的文章中所说：“自招商局开其端，一人倡之，众人和之，不数年间，风气为之大开，公司因之云集，虽其中亦有成与不成之分，然其一变从前狭隘之规则。”^①

这些新成立的工商企业，无论其厂址在哪里，无一例外均通过在当时的工商业中心城市上海出售股票募集资金。1882 年 6 月 9 日，《申报》开始刊登上市企业股票的买卖价格行情，这个行动本身就表明这时上海股票交易的活动已经有了一定的规模和力度。此时上市交易的股票种类只有 10 种，时隔 4 个月，到当年 10 月 27 日时，已增加到 19 种，再过半年，到 1883 年 4 月 12 日时，进一步增加到 29 种。^② 实际上，据笔者统计，从《申报》1882 年 6 月 9 日第一次刊登企业股票行情开始，到 1887 年 1 月 13 日，先后在《申报》上刊登过股票行情的企业达 37 家，^③ 筹集兴办新式工商企业资金约一千万两。其中，以 1882 年增加得尤其快。而且，这一年全年绝大多数的企业股票的市场价格均超过票面额，例如平泉铜矿票面额每股 105 两，1882 年 10 月 27 日的市场价是 246 两。同一天轮船招商局票面额每股 100 两的股票市场价为 255 两。^④ 其他企业股票的升水虽无这样明显，但绝大多数也在票面额以上。《字林沪报》这样形容 1882 年上海出现这种筹资高潮的景象：“自春徂冬，凡开矿公司如长乐、鹤峰、池州、金州、荆门、承德、徐州等处，一经准招商集股，无不争先恐后，数十万巨款，一旦可齐。”^⑤ 《申报》上刊登的文章也称“现在沪上风气大开，每一新公司起，千百人争购之，以得股为幸”。^⑥ 表 6-6 就是这期间上海证券市场上新式企业交易的企业股票种类和价格变动情况。

① 《申报》1883 年 10 月 21 日。

② 据《申报》各该年数据。

③ 参见拙文《近代上海证券市场上股票买卖的三次高潮》（《中国经济史研究》1998 年第 3 期），以及本章表 6-6，表中企业数是 36 家，加上未出现在表中的“上海平准股票公司”，已有 37 家企业。

④ 《申报》1882 年 10 月 27 日。

⑤ 《字林沪报》1883 年 1 月 22 日。

⑥ 《申报》1882 年 8 月 12 日。

表 6-6 19 世纪 80 年代上海新式企业股票市场价格变动

股票名	1882 年 6 月 9 日	1882 年 10 月 27 日	1883 年 4 月 12 日	1883 年 12 月 20 日	1884 年 12 月 30 日	1885 年 6 月 22 日	1886 年 6 月 22 日	1887 年 1 月 13 日
平泉铜矿	185	246 (105)	122 (105)	48 (105)	17 (105)	25 (105)	14 (105)	46 (105)
开平煤矿	242.5	218 (105)	146 (100)	53 (100)	37.5 (100)	66 (100)	44 (100)	49.5 (100)
电灯	160	105 (100)	62 (100)	30 (100)	10 (100)	4 (100)	4 (100)	3.5 (100)
长乐铜矿	160	220 (100)	118 (100)	44 (100)	—	—	—	—
招商轮船	260	255 (100)	148 (新 100)	63 (新 100)	41 (新 100)	64 (新 100)	59 (新 100)	59 (新 100)
点铜	80 元	—	—	—	—	—	—	—
电线	210	—	—	—	—	—	—	—
平泉	185	—	—	—	—	—	—	—
织布	117.5	103 (100)	96 (100)	—	—	—	17 (100)	17.5 (100)
济和	73	70.05 (50)	69.2 (50)	34.5 (50)	24.5 (50)	30 (50)	—	—
牛乳	—	—	95 元 (100)	60 元 (100)	19 元 (100)	20 元 (100)	—	—
仁和保险	—	71.5 (50)	70.25 (50)	35 (50)	24.5 (50)	30 (50)	—	—
自来水	—	35 镑 (20)	39.5 镑 (20)	29 镑 (20)	25 镑 (20)	30.25 镑 (20)	27.5 镑 (20)	29 镑 (20)
赛兰格点铜	—	135 元 (100)	99 (100)	180 元 (100)	12.5 元 (100)	11 元 (100)	3 元 (100)	1.7 元 (100)
公平缂丝公司	—	94 (100)	80 (100)	36 (100)	10 (100)	3 (100)	—	—
鹤峰铜矿	—	177.5 (100)	120 (100)	36 (100)	20 (100)	—	—	—
中国玻璃股份	—	51.5 (50)	50.5 (50)	80 (100)	50 (100)	—	—	—
叭喇糖公司	—	43 (50)	35.25 (50)	32 (50)	15.5 (50)	12 (50)	14 (50)	14.5 (50)
电报	—	167.5 (100)	98 元 (100)	—	—	—	65.5 元 (100)	65 元 (100)
顺德铜矿	—	110 (100)	90 (100)	70 (100)	—	—	—	—
驳船公司	—	109 (100)	106 (100)	74 (100)	50 (100)	35 (100)	—	—
三源公司	—	51 (50)	—	—	—	—	—	—

续表

股票名	1882年 6月9日	1882年 10月27日	1883年 4月12日	1883年 12月20日	1884年 12月30日	1885年 6月22日	1886年 6月22日	1887年 1月13日
新造纸公司	—	100 (100)	—	—	—	—	—	—
上海保险公司	—	—	50.5 (50)	31 (50)	14.5 (50)	23.25 (50)	16 (50)	23 (50)
旗昌浦东栈码头	—	—	112 (100)	90 (100)	—	65 (100)	90 (100)	98 (100)
金州煤矿	—	—	89 (100)	46 (100)	45 (100)	58 (100)	—	—
池州煤矿	—	—	34.5 (25)	20 (25)	6.5 (25)	11.5 (25)	—	—
沙岑开地公司	—	—	25 (25)	17 (25)	7 (25)	8.5 (25)	2.5	1.5
荆门煤矿	—	—	20 (25)	19 (25)	—	—	—	—
施宜铜矿	—	—	95 (100)	25 (100)	35 (100)	40 (100)	—	—
承德三山银矿	—	—	64.5 (50)	30 (50)	5.55 (50)	5 (25)	—	—
白土银矿	—	—	78元 (50)	55元 (70)	5元 (70)	7 (70)	—	—
徐州煤矿	—	—	92 (100)	60 (100)	—	—	—	—
贵池煤矿	—	—	24.5 (25)	13 (25)	14.75 (25)	14 (25)	—	—
火车糖	—	—	—	100元 (100)	50元 (100)	50元 (100)	—	—
烟台缂丝	—	—	—	125 (300)	25 (300)	50 (250)	—	—

注：①表中数据的单位，除标明“元”、“镑”的以外，均为“两”。

②各栏中的数据，均为当时的市场价。括号中的数据，为各公司各厂矿发行股票的票面额价格，而且绝大部分都已按票面额收足，只有上海保险公司、池州煤矿和沙岑开地公司三家公司的数据较为特殊，这三家公司股票的票面额虽同为100两，但上海保险公司实际仅先收50两，池州煤矿和沙岑开地公司只先收25两，而且此后没有变化，因此这三家公司括号中的数据实际是实收额。

③括号中的数据，少数有前为银两后为元的，也有出现变化使前后数据不一致的，这种情况均按照资料的出处年份未做变动。

④轮船招商局在1882年底增发新股，新股每股价格为100两，1883年3月22日新股上市，故本表摘录的招商局1883年4月12日的股价以及以后的股票价格均为新股价。

⑤1882年10月27日和1883年4月12日，分别是《申报》以“平准公司各股份市价”的名义公布股票价格的第一天和最后一天。1885年6月22日和1887年1月13日，分别是《申报》以“公平易公司各股份价”名义公布股票价格的第一天和最后一天。

资料来源：据《申报》各该年数据。

表6-6编列的是1882~1887年六年间《申报》上刊载的上海证券市场上新式企业股票价格的几个代表性数据。在此需要说明的是,表中第一栏即1882年6月9日的股票价格,是《申报》这一上海也是中国当时最主要的中文报纸刊载中国新式工矿企业股票价格之始。而最后一栏即1887年1月13日的数字,则是经过1883年上海金融风潮后《申报》这一时期刊载股票价格的最后一次。《申报》能在1882年6月9日开始刊载中国企业的股票市场价格,这件事本身就证明股票的交易和市场此前不仅在上海已经形成,而且这时已具有了一定的规模。

而且,这期间上海还出现了一家具有某些现代证券交易所特点的公司“上海平准股票公司”。从其1882年9月27日、28日连续在《申报》上刊登的《上海平准股票公司叙及章程》来看,这是一家资本金为十万两的以中介股票买卖为专业的股份公司。其成立的目的,是帮助新式公司建立筹集资金的渠道,方便社会上人买卖股票和革除买卖股票中出现的弊端:“人见轮船招商与开平矿务获利无算,于是风气大开,群情若鹜,期年之内,效法者十数起。每一新公司出,千百人争购之,以得票为幸,不暇计其事之兴衰隆替也。然积而久焉,其弊有不可胜言者。今设一平准股票公司以维持之,其利有五……”^①

也就是说,从1872年第一家通过发行股票集资成立的轮船招商局开始,到1882年出现第一次股票买卖高潮,为时不过十年。就在这十年中,仅以股份公司形式组织成立的新型企业就已发展到几十家,而且出现了抢购股票,“千百人争购之,以得股为幸”的现象,还出现了代客中介买卖股票,具有某些现代证券交易所特点的专业公司——上海平准股票公司。这种现象至少说明,中国民间蕴藏着建立资本市场的极大积极性和巨大能量,关键在于如何对这种能量进行引导并使之得到发展。

但是,与民间相比,此时中国的清政府却十分落后和愚昧无知,就在民间出现创办股份公司高潮的时候,清政府既没有成立主管工商企业的机构,也没有制定和颁布有关的证券交易所法、公司法和商法。清政府除以南、北洋大臣出面审查新式企业的开办申请外,对股票证券行业的买卖和

^① 《申报》1882年9月27日、9月28日。

流通，既无规章制度，也无保护政策，民间对股票的买卖，是在完全没有证券交易法规保护状态下的自发自由活动。并且，即使到其灭亡的 1911 年，清政府也没有制定颁布过证券交易所法和成立过证券交易所。

可是，资本市场及其赖以存在的社会经济体系，如果要得到健康发展，就需要有更广大的社会环境的配合，在这种改变社会环境的工作中，政府发挥的作用是别的任何力量都无法替代的。一般说来，在一个社会的转折时期，一个有效率的、成功的政府应该在形成社会资本、制定法律和调整社会结构等方面，对国民经济进行积极的引导和促进。尤其是像中国这样一个后发国家，在从传统经济向现代经济转变的过程中，面临着从筹集资金一直到价值观念转变的种种问题，这时候，政府制定什么政策，采取什么措施，鼓励什么，引导什么，保护什么，对经济发展的进程必然有着极为重要的乃至决定性的作用。正是在这些方面，清政府远远不够称职，与上述同期的日本明治政府形成了明显的反差。

第七章 中日两国政府实行不同干预政策的内因分析

在以上各章中，我们通过轮船招商局和三菱·日邮会社从创办至 20 世纪 20 年代初的发展历程，分析比较了两国政府对这两大轮船企业的政策措施、资金补助、管理形态、培养本国技术人才等各个方面，以及两国政府在此期间对兴办机器工业所需资金的筹措和在动员民间资金方面的不同做法。在这个分析比较的过程中，我们可以看到轮船招商局和三菱·日邮会社这两个企业具有明显的相似点，如创办时间相似，创办时的国内外客观环境相似，都获得过政府的保护支持，成立后都与外国轮船公司展开过竞争，又都在大致相同的时间里购并了在各自水域中最活跃的美国轮船公司，随后又都在大致相同的时间里进行过改组，在其发展进程中来自政府的干预和控制都十分明显，等等。但是，这两大企业在具有诸多相似点的同时，也具有相当明显的不同点，如这两大企业获得政府资助的数量和时限不同，政府对其资助欲达到的目的不同，政府在管理形态和“海技自立”方面的措施不同，在筹措工业化所需资金方面的举措不同等。在发展结局方面，差异更是明显，一个始终保持持续发展的势头，从近海走向远洋，规模日益扩大；一个有所发展又难以发展，不仅最终未能走向远洋，且逐渐呈现维持停滞的状况。

在以上各章中，我们还对这两大企业发展差距越来越大的原因进行分析，认为最根本的一点在于两国政府实行的是不同的政策和措施，并因这种不同的政策措施对这两大企业进行干预；认为这一根本的不同，不仅是导致这两大企业，而且是导致洋务运动和明治维新结局迥异的根本原因。但是，与此相连而又必须回答的一个问题是：中日两国政府为什么会

实行不同的干预政策和措施呢？十分明显，要想回答清楚这个问题，绝非易事。但在对如上所述对两大企业进行多方面的分析比较后，笔者认为，原因固属多端，但两国政府实行不同经济干预政策，与以下几方面的因素有难以分割的关系。

第一节 中日两国政府性质不同的制约作用

无须赘言，主持兴办洋务事业的清政府和推行明治维新的日本明治政府，是性质不同的两个政权。从幕末到明治初年的日本经济发展情况来看，虽然它还是一个十分落后的国家，但封建主义的解体和资本主义的发展已成为历史发展的必然趋势。还在幕府末期，中国两次鸦片战争失败和太平天国农民起义的消息传到日本，给日本维新人士造成强大冲击，使他们产生了强烈的危机感，认为“连具有大国威势，素称礼仪之邦的清国，也被夷狄英吉利欺侮，以至于受到战败的耻辱。而且内乱相发，已成农民暴动之势”。^① 认为日本这样的小国，如不迅速改革图强，就难有出路。日本明治政府的重要领导人如大久保利通、岩仓具视、伊藤博文、木户孝允等人，在学习欧美，变法图强，走西方资本主义道路这一点上，其认识也都是一致的。还在岩仓使节团考察欧美时，伊藤博文就在由其起草、由上述这些明治政府主要领导人共同研究确定的使节团工作要点中明确表示：“我东洋诸国现行之政治风俗，不足以使我国尽善尽美。而欧美各国之政治、制度、风俗、教育、营生、守产，尽皆超绝东洋。由之，移开明之风于我国，将使我国国民迅速进步至同等化域。”^②

明治政府的这些主要领导人明确否定了当时东方各国的封建制度，而把欧美的资本主义制度视为“超绝东洋”的理想制度，准备尽快在日本建立起来，这种认识和决心，都说明当时的日本明治政府已是由资产阶级性质的领导人把握和控制，并决心走西方式资本主义的发展道路。有了这样

① 《鹰见泉石小传》，转引自王晓秋《近代中日启示录》，北京出版社，1987，第66页。这部书收录了不少日本人士在中国鸦片战争失败后的感想和言论，可参考。

② 《伊藤博文意见书》，大久保利谦编《岩仓使节之研究》，第189页。

一种认识和思想指导，明治政府的这些领导人能够根据本国实际情况，从总体上制定一套学习西方、发展资本主义的战略计划也就不奇怪和可以理解的了。尤其需要注意的是，明治政府的这些领导人能够比较清醒地认识到，在当时经济发展还很落后的情况下，日本要迅速实现资本主义工业化，就必须充分利用国家政权的力量，依靠政府的“诱导奖励之力”。同时，还必须把“殖产兴业”作为“当前政务中最迫切的任务”，作为政府的一项中心工作来进行。大力保护鼓励本国海运业的发展，正是为了打破洋商把持垄断日本进出口贸易的不利局面，为了“振兴工业，提倡出口”，以“贸易立国”，进而带动整个产业发展。正是在这样的背景条件下，三菱会社、日邮会社才得到了日本政府的大力支持，获得了各种特权，势力迅速膨胀，并在日本政府的扶持资助下，按日本政府的总体战略计划一步步发展，从沿岸到近海再向远洋扩展，逐步收回被外商垄断的沿岸近海航运权，在远洋航线上也逐渐成为一支越来越重要的力量，不但保证了日本工业化进程中原料进口和产品出口的运输，而且保证了日本向外进行军事扩张、侵略掠夺殖民地的军事运输任务，在日本资本主义的迅速成长和向帝国主义转化中发挥了重要的作用。在这整个进程中，日本政府无疑发挥着主导和决定性的作用。日本政府利用资金扶助和把握企业方向这两种手段进行强力干预，既保证了企业迅速发展，又使企业的发展按照政府的总体规划，让其为政府的总体目标服务。三菱·日邮会社的发展过程，充分证明了日本政府干预经济目标明确、手段有力，而归根结底，这是由日本政府已是一个资本主义性质的政权，其所制定的是促进资本主义发展的政策所决定的。

与日本相比，中国轮船招商局的发展就大异其趣了。这时的清政府虽然经过两次鸦片战争和太平天国农民起义的冲击，但并没有像日本明治政府那样出现性质上的变化，对自身和外部世界的认识也没有发生大的改变。维护“天朝上国”的体面和清政权的传统统治，还是压倒一切的中心任务。清政府的状况、顽固势力的强大和洋务派的局限性，在前面几章中都有不少涉及，此处不再赘述。这里仅再举 1875 年底日本驻华公使森有礼前往保定直隶总督官邸拜会直隶总督兼北洋大臣李鸿章，两人在谈到日本明治维新时的一场舌战为例，这场针锋相对的辩论典型地反映了中日两国

对学习西方进行变革的不同看法。

两人见面，寒暄几句后，李鸿章（以下简称“李”）就问森有礼（以下简称“森”）对中西学问的看法。森答：“西国所学十分有用，中国学问只有三分可取，其余七分仍系旧样，已无用了。”李问：“日本西学有七分否？”森：“五分尚没有。”李：“日本衣冠都变了，怎说没有五分？”郑永宁（日本使馆代办）：“这是外貌，其实本领尚未尽学会。”森：“敝国上下俱好，只学得现成器艺，没有像西国从自己心中想出法儿的一个人。”^①

两人又谈到日本明治维新后的一系列改革。李：“对于近来贵国所举，很为赞赏。独有对贵国改变旧有服装，模仿欧风一事感到不解。”森：“其原因很简单，只需稍加解释。我国旧有的服制，正如阁下所见，宽阔爽快，极适于无事安逸之人，但对于多事勤劳之人则不完全合适，所以它能适应过去的情况，而于今日时势之下，甚感不便。今改旧制为新式，对我国裨益不少。”李：“衣服旧制体现对祖先遗志的追怀之一，其子孙应该珍重，万世保存才是。”森：“如果我国的祖先至今尚在的话，无疑也会做与我们同样的事情。距今一千年前，我们的祖先看到贵国的服装优点就加以采用。不论何事，善于学习别国的长处是我国的好传统。”李：“贵国祖先采用我国服装是最贤明的。我国的服装织造方便，用贵国原料即能制作。现今模仿欧服，要付出莫大的冗费。”森：“虽然如此，依我等观之，要比贵国的衣服精美而便利。像贵国头发长垂，鞋大且粗，不太适应我国人民，其它还有很多事不能适应。关于欧服，从不了解经济常识的人看来，虽费一点，但勤劳是富裕之基，怠慢是贫枯之原。正如阁下所知，我国旧服宽大但不方便，适应怠慢而不适应勤劳。然而我国不愿意怠慢致贫，而想要勤劳致富，所以舍旧就新。现在所费，将来可期得到无限报偿。”李：“话虽如此，阁下对贵国舍旧服仿欧俗，抛弃独立精神而受欧洲支配，难道一点不感到羞耻吗？”森：“毫无可耻之处，我们还以这些变革感到骄傲。这些变革决不是受外力强迫的，完全是我国自己决定的。正如我国自古以来，对亚洲、美国和其它任何国家，只要发现其长处就要取之用于我

① 《李鸿章与森有礼问答节略》，中国史学会编《中日战争》第1册，上海新知识出版社，1956，第299页。

国。”李：“我国决不会进行这样的变革。只是军器、铁路、电信及其它器械是必要之物和西方最长之处，才不得不采之外国。”森：“凡是将来之事，谁也不能确定好坏，正如贵国四百年前（指清军入关前）也没有人喜欢现在这种服制。”李：“这是我国国内的变革，决不适用欧俗。”森：“然而变革总是变革，特别是当时贵国强迫作这种变革，引起贵国人民的忌嫌。”^①

这一场唇枪舌剑的论争，看上去似乎只是围绕服装问题，实际上却反映了中日两国在要不要学习西方、如何学习西方和如何进行变革等问题上的不同态度和看法。李鸿章是清政府中洋务派的代表人物，他的看法可说是代表清政府中最开明的一派的看法，但他认为西方只有“军器、铁路、电信及其它器械”是必要之物和最长之处，清政府“才不得不采之外国”，而对于改变历法、服装等“祖宗成法”，特别是变革政治制度，则坚决反对。他不但以此批评日本的明治维新，而且断然表示“我国决不会进行这样的变革”。

不用说，正是中日两国政府的不同性质，对西方的这种不同的认识和态度，不仅决定了中日两国在洋务运动和明治维新进程中制定和实行的是不同的政策和措施，而且决定了招商局和三菱·日邮会社的不同发展道路和命运。

第二节 历史文化传统的差别

——更深层次的影响

当然，中日两国采取不同经济政策的原因绝不仅仅限于政权的性质等问题，还有更复杂和更深层的原因——洋务运动和明治维新是一个对整个社会有所涉及和触动的活动，其进程又必然不同程度地受制于整个社会的状况。我们不能不承认，在中日两国的近代化过程中，在来自社会的阻力

^① [日] 实藤惠秀：《中国人日本留学史稿》，1939，第63～64页，转引自王晓秋《近代中日启示录》，第73～74页。

方面中国远远超过日本。这除了清朝统治阶层的性质和认识外，应当说主要还源于两国不同的国情，其中最突出的是历史文化传统的不同。

按照马克思主义的观点，人们在创造历史的时候，并不是随心所欲地创造，也不是在他们自己选定下来的条件下创造，而是在“直接碰到的，既定的，从过去承继下来的条件下创造”。^①

我们知道，历史上中华文明曾经经历过多次外族入侵和外来文化的冲击，但作为一种文明体系，却始终没有中断过自己的发展，成为世界几大古文明中唯一延续不中断的例外。产生和维系这个文明体系的生产方式 and 经济理论，反过来也必然使中国的历代统治者越加确信这是维护王朝中央统治的基石。这种信念还因以下几种因素而更加得到强化。

第一是长期性。仅在时间上与西欧的封建社会做比较，西欧诸国封建社会的历史，如果以蛮族的入侵造成西罗马帝国的灭亡（476年）算起，那么到英国资产阶级革命的爆发（1640年）为止，总计存在了1164年。而中国封建社会的历史，如果从春秋战国之交（前475年）算起，那么到鸦片战争爆发（1840年）为止，前后却延续了2315年，差不多是西欧封建社会历史的一倍。

第二是坚韧性。小生产方式是传统农业文明中最进步、适应性最强的生产方式。中国小农生产方式的坚韧性不仅表现为它的历史时期之长和高度发达，还表现在农民具有强大的调节社会关系的力量上。在历时几千年的中国封建社会，一次次周期性爆发的世所罕见的农民大起义，冲击和调整着生产力和生产关系中难以适应的部分，使中国的这种小生产方式变得十分坚韧，富有弹性。

第三是相对封闭性。在整个漫长的封建时期中，由于中国周围地理条件的限制和周围国家生产文化水平的相对低下，加上与世界其他地区交通的困难，在中国这种生产方式上创造出来的灿烂文明长期一枝独秀。到1840年鸦片战争爆发时，中国文明对周围国家乃至世界的影响远超过其所受到的影响。这种文明单向传播“用夏变夷”、“万方来朝”形成的周围附属国的朝贡贸易体制，不能不形成和加强了中国封建统治者“天朝上国”、

^① 马克思：《路易·波拿巴的雾月十八日》，《马克思恩格斯选集》第1卷，603页。

“天下共主”的自满心理状态。凡此种种，都决定了这种小生产方式有着顽强的生命力和一定的排他性。

在这种生产方式和经济理论的主导下，历朝封建统治者还辅之以种种相应的政策，使这种生产方式更富于活力和更加完善。如统治者动员国家力量，发展农业气象观测和大规模兴修水利；远在战国时期就准许土地买卖，使商业资本可以转化为土地资本，不至于成为小生产方式的腐蚀剂；政治上除统治阶层的士以外，以农为诸种生产方式之首，保障地主阶级成为国家统治力量的基础和支柱；文化和制度上以“重义理、轻艺事”、“重义贱利”的儒家学说为正统；长期实行并逐步完善的科举制又使社会中最有知识的人才尽行纳入封建官僚体制，保证了封建社会具有相当程度的活力，甚至包容和同化了各个时期外来的民族和外来的文化；等等。

如此种种，在一个相对封闭的社会环境和长期对外闭塞的历史条件下，整个社会无论是在经济基础还是上层建筑方面都形成了一套自成系统和行之有效的模式。无疑，这种模式由于上述种种特点，自然在历代封建统治者心目中占有至高无上的崇高地位。

处于这种生产方式中，中国一家一户的小农经济本身不能做到完全的自给自足，但是从整个国民经济体系来说，它具有高度的自给自足性。这也就难怪当英国遣使来要求与清朝开关通商时，乾隆皇帝会留下那句广为人传的名言：“天朝物产丰盈，无所不有，原不籍外夷货物以通有无。”^①从乾隆皇帝的这句话中，我们完全可以感受到中国封建统治者对自己的统治方式、生产和生活方式的高度满足。

因此，当西方资本主义列强叩开中国的大门时，它们面对的是历经几千年形成的自成系统和行之有效的以农为本的小生产方式。这种生产方式，连同在这基础上形成的统治秩序、社会制度等，都早已被一代代封建统治者作为传统和治国之要而视为不可变更的信念了。因此，在19世纪中叶，晚清政府没有任何可能会主动放弃祖宗成法，承认“洋夷”，以“工商”立国；承认与自己传统完全不一样的资本主义生产方式是先进的和优越的，并进而接受和倡导。并且，对农民大起义的恐惧和防范，也进一步

^① 《东华续录·乾隆朝》卷118。

加剧了他们对西方生产方式的戒备心理，从而增加了在中国推广西方生产方式的阻力。^①

与中国相比，日本对待西方文化的态度就大不一样了。关于这一点，日本前首相吉田茂在《激荡的百年史》一书中说：“在领导者决定开放门户，吸取西方文明之后，一般国民对此不仅没有抵抗，反而采取了欣然引进西方文明的态度，而且有一段时间，甚至轻视日本固有的文化遗产，认为新的东西什么都好。……自古以来，日本人就是如此，从好的方面来说，是对其他民族，其他文明的宽宏大量；从坏的方面来说，是容易醉心于外国文明的模仿者。”^② 日本民族善于学习和模仿其他民族文明这一点，直到今天，还在日本的文字、建筑、服饰、饮食和工业科技等各个方面表现出来。这种民族传统，正如许多学者论述过的那样，与日本是个岛国，身处亚、美两大洲之间，民族单一，不容易遭受外族侵略等因素分不开。但更重要的一点是，“日本人对外国所持的这种态度，是从历史上形成的。日本没有使它受到威胁的临近大国，只有一个给它输入文明的相隔较远的中国”，而“古代的中国拥有非常先进的文明，对日本来说，学习中国，是一个莫大的恩惠”。^③

日本形成了与中国不一样的历史传统，突然面对西方文明的冲击时，自然会产生不同的反应。日本近代的重要启蒙思想家福泽渝吉在他重要的著作《文明论概略》的序言中，对西方文明传到日本的初期情况有一个描写：“自从嘉永^④年间，美国人来到日本，此后日本又与西洋各国缔结了通邮、贸易等条约，我国人民才知道有西洋，互相比较，才知道彼此的文明情况有很大的差异；人们的视听一时为之震动，人心仿佛发生了一场骚乱。我国自建国以来二千五百年间，由于治乱兴衰，虽然也发生过不少惊人的事件，但是，能深入人心使人感动的，最先是古代从中国传来的儒佛两教，以后最显著的就是近年来的对外关系了。而儒佛两教是以亚洲的固

① 关于传统文化对中国早期现代化运动的影响，可参见拙文《论中国早期现代化进程中传统文化的影响和制约》，《传统文化与现代化》1993年第2期。

② [日]吉田茂：《激荡的百年史》，孔凡、张文译，世界知识出版社，1980，第12～14页。

③ [日]吉田茂：《激荡的百年史》，第12～14页。

④ 日本年号，1848～1854年，此处即指1853年美国海军准将培里率军舰叩关要求开通商一事。

有精神传播于亚洲，其中只有精粗之不同，对于日本来说，并不难于接受，因此说它新而不奇，也未为不可。至于近年来的对外关系就不然了：由于地理畛域不同，文明因素不同，以及这种因素的发展情况和发展程度不同，所以我国人民骤然接触到这种迥然不同的新鲜事物，不仅感到新异，而且感到所见所闻无一不奇无一不怪。这好比烈火突然接触到冷水一般，不仅在人们的精神上掀起波澜，而且还必然要渗透到人们的内心深处，引起一场翻天覆地的大骚乱。”^① 福泽谕吉认为：“人心的骚乱至今仍然在日甚一日地发展着，这种骚乱是全国人民向文明进军的奋发精神，是人民不满足于我国的固有文明而要求吸取西洋文明的热情。因此，人民的理想是要使我国的文明赶上或超过西洋文明的水平，而且不达目的誓不罢休。”他对美国培里将军率军舰迫使日本开关通商，从而引起日本发生一系列变动这件事总结说：“嘉永年间美国人跨海而来，仿佛在我国人民的心头燃起了一把烈火，这把烈火一经燃烧起来便永不熄灭。”^②

正因有与中国如此不同的历史文化传统，我们便不难理解明治政府为何刚刚成立，就不惜花费巨额资金，迅速出动大批政府官员对欧美 12 个国家进行长达近两年的实际考察，进行日本历史上第二次“遣唐使”的行动，也不难理解森有礼在面对李鸿章时能理直气壮地回答李鸿章质询一事了。还有一个例子，也相当有代表性地说明中日两国文化传统的差异：笔者在日本学习期间，曾与早稻田大学的依田憇家教授一起去横滨附近的横须贺久里浜参观美国海军准将培里 1853 年率舰叩关的登陆地点，不想大出意外的一件事是，就在美国培里的登陆地点，建有一座纪念碑，正面刻有伊藤博文手书“北美合众国水师提督伯理上陆纪念碑”一行大字，背面用小字记述了培里来日的前因后果，并称其为“文明使者”。在纪念碑的附近，还建有一座纪念馆，立有培里的半身铜像，以及收集的一些文物等。在中国人看来，培里以坚甲利兵、以武力为后盾强行叩关对于日本来说，应是一种侮辱，是一种侵略行为，难以接受；而日本人却认为这是促使日本转变进而振兴的契机，故称其为“文明使者”。中日两国传统历史文化

① [日] 福泽谕吉：《文明论概略》，北京编译社译，商务印书馆，1992，“序言”，第 1~2 页。

② [日] 福泽谕吉：《文明论概略》，“序言”，第 1~2 页。

心理的差异之大，于兹可见。

总之，中日两国近代化的结局迥异，既有外因的不同，也有内因的种种差异。以上所举，无非是内因中的几个不同因素而已。但这种经济结构，历史传统以及社会文化心理等，却是制衡整个社会动向和经济行为的强有力因素。中日两国在这些方面的差异，使两国在 19 世纪中叶面对西方冲击时反应不同，而这种不同是要付出代价的，代价之一就是时间，是机会。直到 1895 年中国在甲午战争中败于“蕞尔小邦”日本时，强烈的震撼才使更多的人觉醒，从而出现了要求变法图强的“百日维新”，然而这时的国际环境和国内条件都已发生变化，中国已再没有机会像日本那样迅速崛起了。

从轮船招商局与三菱·日邮会社的比较中可以看出，在经济发展的进程中，虽然影响经济发展的因素多种多样，但政府在其影响和其决策的作用是别的任何力量都无法取代的，在一定历史时期里甚至发挥着决定性的作用。因此，“前事不忘，后事之师”，当我们在研究总结中日近代化过程中的这段史实时，应当能够从中得到有益的启示和鉴戒。

附 录

一 甲午战后日本轮运势力在 长江流域的扩张^{*}

朱荫贵

1895 年中日《马关条约》签订后，日本一跃跻身于强国之列。在战后与列强争夺瓜分中国利权的激烈角逐中，为控制中国经济命脉，掠夺资源和倾销商品，从 1896 年开始，日本迅速推进它在中国的轮运势力。这种推进首先从长江流域展开。短短几年中，大东、大阪、日邮、湖南等公司在长江主流、支流上相继崛起。1907 年，为适应资本主义国家在华轮运的竞争形势，在日本政府的直接参与和扶持下，大阪、日邮和大东、湖南轮船公司合并组成了日清汽船株式会社，在长江流域展开了更有力、更猛烈的扩张。到了 20 世纪 20 年代，日本轮运势力不仅遍布于长江的上下游及其支流，而且继续保持着强大的发展势头，成为日本控制中国经济命脉的重要工具。

本文拟对这一时期日本轮运势力在长江流域的扩张进行初步的探讨。

一 势在必争的长江轮运

甲午战争后，从中国榨取的巨额战争赔款进一步刺激了日本资本主义的发展。日本开始了以扩充军备为中心的近代产业革命，并由此实行金本位制，打开了通向国际市场的大门。日本国内垄断资本的统治确立下来，对外扩张的欲望也愈发强烈。

具有称雄亚洲、征服世界野心的日本，一向把地理上邻近、地大物博而又国势孱弱的中国视为最重要的侵略目标，一直把中国大陆看成有关日

^{*} 此文原发表于《中国社会科学院经济研究所集刊》第 10 辑，中国社会科学出版社，1988。

本生死存亡的“生命线”，力图把中国大陆变成日本的原料产地、粮食仓库和工业品市场。^①关于日本的侵华政策，寺内内阁的财政大臣胜田主计说得十分清楚：“中国铁矿石灰之丰富，石油之有望，棉花之栽培，羊之饲养，及其它物资，举凡我国国民经济所必要者，与实行国防计划所必要之原料物资，皆能求之于中国。有如此关系，故掌握中国经济之支配权，从帝国独立上观之，亦最为紧急……帝国欲掌握其经济支配权，须垄断独占，管理其财政，占据其交通，徐图开发其产业，以充实帝国国民经济。”^②

“交通运输业的变革是夺取国外市场的武器。”^③对于岛国日本来说，在掠夺原料、倾销商品以及扩大在中国的政治经济势力方面，交通运输业尤其是航海造船业的发展占有极其重要的地位。为实现扩张称霸的野心，日本制定了倾其全力发展航海造船事业的方针。1896年，日本制定了《航海奖励法》和《造船奖励法》，从资金上给航海造船业以优厚的补贴。如对排水量在1000吨以上、时速在10海里以上的铁船，特别给予补贴，以鼓励向外扩张。^④这年，日本政府支出的航海奖励费和航路扩张补助费共为3142000日元，1900年上升到12735000日元，1908年又增为18958000日元，1913年更增加为21763000日元。^⑤其中，1909年支出的海运补助费数额就已同当年农商务省的岁出总额相等。^⑥在1896年到1913年短短的十几年中，补助费的数额增长了将近6倍，这在资本主义国家的历史上是罕见的。它给予航船的船吨津贴补助费达到每船吨12.3日元，而当时头号海运大国英国政府的船吨津贴补助每船吨只有0.56日元，^⑦相当于日本的1/22。日本发展航海造船事业之不遗余力，由此可见一斑。

日本向中国扩张的目标，首先指向中国腹地最为重要的地区——长江

① [日] 信夫清三郎：《日本外交史》（上），商务印书馆，1980，236页。

② 转引自邹鲁《日本对华经济侵略史》，中山大学出版部，1935，第11~12页。

③ 《资本论》第1卷，494页。

④ [日] 守屋典郎：《日本经济史》，128页。

⑤ 小风秀雅：《帝国主义形成期的日本海运业》表1，《史学杂志》第92编第10号，1983年10月。

⑥ [日] 小风秀雅：《帝国主义形成期的日本海运业》表1，《史学杂志》第92编第10号，1983年10月。

⑦ 《北华捷报》1908年5月28日，第527~528页。

流域。

长江流经十余省，水运条件极为方便。长江流域是中国经济最发达的地区，也被日本政府认为是控制整个中国的关键地区，其重要性甚至超过满洲，“满洲，为支那问题之一部而非全部”，“最大而未决之清国问题，系中央支那即扬子江流域利权之竞争”。^① 还在1887年日本参谋部拟定的《征讨清国策》中，日本就有占领长江流域的计划，^② 但一直未能得逞。1895年签订的《马关条约》，为日本侵入长江流域，在中国的内河扩张航运打开了大门。这项条约除使日本从中国夺得大片领土，勒索到空前巨大的战争赔款和获得条约上明文规定的日本可在通商口岸任意设厂制造等项特权外，还充分反映了日本力图扩张轮运业，争夺长江流域的野心。

《马关条约》第六款第一项规定增开长江流域的4个城市沙市、重庆、苏州、杭州为通商口岸，其第二项即明确规定：“日本轮船得驶入下开各口，附搭行客、装运货物：（1）从湖北省宜昌溯长江以至四川省重庆府；（2）从上海驶进吴淞口及运河以至苏州府、杭州府。”^③ 这些规定首次把长江的航行权从宜昌延伸到重庆，还打破了外国轮船不得驶入长江以外内河的限制，使日本获得了轮船从上海驶进运河进入苏州府、杭州府的权利，为日本在长江流域的全面扩张铺平了道路。日本政府认为扩展长江轮运业是发展日本势力、争夺利权的关键：“该水域航道全部开放之日，也即为我国（日本）市场之时。”^④ 反之，如在轮运业的争夺中失败了，“那么我们现今能得到的唯一利益的内河航运业和涉及其他方面的许多利益，在对清国的经营上都将失去”。^⑤ 特别是当日本在这一地区的铁路利权争夺战中

① [日] 水野幸吉：《汉口》，湖北嚶求学社译，上海昌明公司，1908，“自序”。

② 参见金基凤《关于中日甲午战争的起因问题》，《世界历史》1981年第6期。

③ 王铁崖编《中外旧约章汇编》第1册，616页。

④ 《近卫笃磨日记》第3卷，明治33年1月28日，鹿岛研究所出版会，1968，第37页，转引自中村文《长沙开港前后》，《历史学研究》第425号，1975年10月。近卫笃磨（1863~1904），日本政治家、公爵，其时任贵族院议长、枢密顾问官，日本对华侵略的重要决策人物之一。

⑤ 《近卫笃磨日记》，1969年同刊行会版，别卷234页，转引自小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》，《史学杂志》第92编第10号，1983年10月。

一再受挫后,^① 发展长江轮运业更成为日本全力争夺的重点。但是, 侵略中国最早的英国, 这时在长江流域的轮船航运业中已经占据着绝对统治的地位, 以太古、怡和轮船公司为首的英国轮运势力从 19 世纪 80 年代起就垄断了长江的航运。90 年代中期, 在长江各口进出的英国轮船吨位平均达到 7168000 吨, 占各国轮船吨位总数的 72%。^② 中国在这里的最大轮船公司轮船招商局, 在帝国主义、封建主义的内外压力下, 早已失去生气和收回中国航权的进取心, 1878 年还同怡和、太古轮船公司订立了“齐价合同”, 满足于分取一杯羹的地位。英商麦边洋行 (McBaindc) 的轮船公司和挂英旗的华商鸿安轮船公司, 也只唯怡和、太古轮船公司马首是瞻。以怡和、太古轮船公司为首的英国轮运势力, 势必被日本视为发展轮运势力的最大劲敌。发挥政府全力支持和地理上邻近中国等“英国及其他外国人可望而不可即”的有利条件,^③ 与英国为首的轮运势力进行实力竞争和对抗, 一时间成为日本朝野的共同呼声。曾任日本贵族院议员、侵略中国最大的经济机构南满洲铁道株式会社总裁的山本条太郎即认为, 在中国富源长江上, “无论如何……必须保有足以与英国竞争的力量”, “在中国海运问题上, 即使和英国打一仗也不要紧”。^④

为力保在长江航运业的争夺中取得胜利, 日本政府首先从财政上拨出大量款项作为长江航运业的发展补助费用。在日本政府制定的近海航线补助费用表中, 中国长江航线的补助费数额居于第 1 位, 金额远远超过其他航路, 如把日本邮船的上海航线 (日本—上海) 计算在内, 则总数已远超过其他航线补助费的总和。日本公司行驶的长江航线全被定为“命令航路”, 全部享受日本政府的财政补助, 无一例外 (见表 1)。这就十分清楚地表明了日本政府对长江航运业的特殊重视。

① 日本在甲午战后即积极地进行长江流域铁路权益的争夺, 但在列强的干预和中国人民的反抗下一再受挫, 迟至 1907 年, 日本才得以借款的方式渗入和逐步控制了江西九江到南昌之间 128 公里的南浔铁路。

② 参见樊百川《中国轮船航运业的兴起》, 第 365 页统计表。

③ 白岩龙平:《湖南视察之我见》,《近卫笃磨日记》,转引自中村义《长沙开港前后》,《历史学研究》第 425 号,1975 年 10 月。

④ 《山本条太郎传》,中岛真雄:《续对支回顾录》下卷,大日本教化图书株式会社,1941,第 153 页。

表 1 日本递信省所管近海“命令航线”补助费用

单位：千日元

航 线	受命企业	1901 年	1903 年	1906 年	1907 年	1911 年
长江航线	大阪商船	292	327	355	—	—
长江航线	大东汽船	58	51	37	800	800
长江航线	湖南汽船	—	26	41	—	—
上海	日本邮船	250	250	300	300	300
神户华北	日本邮船	100	100	130	130	130
神户朝鲜华北	日本邮船	25	25	25	25	25
南朝鲜	大阪商船	36	37	60	56	52
海参崴	日本邮船	25	25	25	25	25
日本海	大阪商船	60	111	126	300	300
大连	大阪商船	—	—	140	140	140
库页岛	日本邮船	—	—	25	25	50
合 计		846	952	1264	1801	1822

资料来源：小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》表 2，《史学杂志》第 92 编第 10 号，1983 年 10 月。从 1907 年起，长江航线上的大阪、大东、湖南、日邮会社合组为日清汽船株式会社。

另外，日本政府从扩充航运实力、制定对策等方面进行了一系列的准备。1896 年 10 月，在日本召开的第一次农商工高等会议上，一个重要的议题就是建造适合长江线航行的江轮，建设长江线上的仓栈、码头等陆上设施，制定与怡和、太古、招商局等既存势力斗争的对策。^①与此同时，建造适合长江使用的吃水浅的轮船的工作正在加紧进行。鉴于过去没有建造过河川航用的吃水浅的轮船，加之缺乏技术资料，日本政府不惜多方派人收集资料，甚至化装为旅客搭乘外国船，秘密量取船上有关部件的尺寸，终于在 1899 年 5 月首次造出专供长江航线使用、载重为 1694 吨的最新式轮船“大元号”，^②并派入汉口至宜昌航线航行，第二年其即揽载了沙市口近一半的货运。^③在列强势力不大和刚刚开放的内港地区，日本政府则先发制人，派人收集物产、货运等经济情报，派船秘密量取航线水深，

① 《第一次农商工高等会议议事录》，第 42 页，转引自小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》，《史学杂志》第 92 编第 10 号，1983 年 10 月。

② 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，日清汽船株式会社，1941，第 23 页。

③ 《关册》，1900，沙市口。

制作航道图，同时与中国政府交涉通航和码头、仓栈的用地事宜，^①以期一举占领。

第三是从外交和军事上予以支持。“取得外务省和陆海军省的充分援助”，^②这在下述日本开拓湖南航线，以及在1911年辛亥革命的炮火中日本军舰护航，使日本轮船得以坚持定期航行的事例上，得到了充分的体现。

凡此种种，均表明新兴起的帝国主义国家日本从扩张长江航运业入手侵入中国腹地的计划正在着着进行，万里长江航线上，一场新的争夺利权的激烈斗争即将全面展开。

二 四公司时期

《马关条约》墨迹未干，通商行船条约尚未签订，日本轮运势力就已经迫不及待地开始侵入长江流域的活动了。当甲午战争的炮火一停息，在中国发展日本轮运势力中起过先锋作用，被日本人誉为“长江航线开拓者”的白岩龙平即赶到上海着手开拓在中国的内河航运。首先是开辟上海、杭州、苏州间的三角航线。^③1896年5月，即还在苏州、杭州正式辟为商埠之前四个月，就以白岩龙平为首成立了日本大东新利洋行，经过一番准备，9月间，在苏州、杭州开埠的同时，首先开辟了上海至苏州80里的航线。尽管遇到了中国政府的反对和华商戴生昌、公记、大和等轮船公司的竞争，但还是于1897年1月又实现了计划的第二步，开辟了上海至杭州150里的航线。

白岩龙平的行动，从一开始就得到了“政府当局和近卫笃磨公等朝野有识之士”的赏识及支持。^④1898年10月，在大东新利洋行改组为大东轮船合资会社的同时，日本政府将大东公司的航线指定为命令航线，给予年

① 尤以汉口—湘潭线和汉口—常德线的开拓为最典型。

② 《近卫笃磨日记》第4卷，第331页，转引自中村义《长沙开港前后》，《历史学研究》第425号，1975年10月。

③ 《白岩龙平传》，中岛真雄：《续对支回顾录》下卷，第342页。

④ 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第18页。

额为3万日元的补助,总社也由大阪移于东京。1900年4月,又改组为大东汽船株式会社,资本金增为10万日元,同时增辟了苏州至杭州127里的航线,更得到日本政府增拨年额为2万日元的补助金。^①至此,大东汽船会社的上海、苏州、杭州之间的三角航线的计划终于得以全部实现。

为日轮势力侵入长江流域发挥了先锋作用的大东汽船会社,虽然是一个资本金只有10万日元的小企业,却是殖民企业的典型。它不仅享受日本政府的补助金,用这笔相当于其资本总额半数5万日元的补助费增置轮船,使其有可能把各条航线由隔日班改为日班,同时降低运费,增强竞争力,很快成为沪、苏、杭三角航线上的霸主。^②更重要的是,在它的背后,还有日本政界、财界的有力支持,它的股东名单中,有日本贵族院议长、枢密顾问官近卫笃磨,有被称为“日本资本主义之父”的涩泽荣一,还有日本最大的轮船公司日邮会社社长近藤廉平和野崎武吉郎等政界财界著名人物。^③所以,在改组为大东汽船株式会社后不过两年,即1902年7月,又开辟了苏州—镇江145里的航线。1905年5月,再开辟镇江—清江浦航线144里,镇江—扬州航线20里,使其航路总长达到660余里,^④成为这些航线上最大的小轮公司。到1907年合并于日清汽船会社时为止,历时不过12年,大东便拥有小轮船15只、拖船15只,在上海设有分社,在苏州、杭州设有支社,在镇江、嘉兴、湖州、清江浦等14个地区设有代理店,其船舶1年行驶的里程总计已超过30万里。^⑤

打进长江主流航线的第一家日本轮船公司,是成立于1885年、资本金为120万日元的大阪商船会社。该公司得到日本政府大力支持,于1896年、1897年两次增资,将资本金扩充至550万元。1897年10月,日本政府指定上海—汉口、汉口—宜昌线为命令航线,^⑥给予10年的长期航行补助费。1897年11月,日本大阪商船会社在接到日本政府开辟长江主流航线命令书的第二个月,即专门派出高级职员石原市松等到长江一带实地考察

① 浅居诚一:《日清汽船株式会社三十年史及追补》,第19页。

② 参见樊百川《中国轮船航运业的兴起》,第377页。

③ 《白岩龙平传》,中岛真雄:《续对支回顾录》下卷,第342页。

④ 浅居诚一:《日清汽船株式会社三十年史及追补》,第21页。

⑤ 浅居诚一:《日清汽船株式会社三十年史及追补》,第21页。

⑥ 浅居诚一:《日清汽船株式会社三十年史及追补》,第22页。

察，进行航线开辟的准备和研讨对付怡和、太古、招商局的对策。经过调查，他们提出了三点意见：（1）扩充水陆设备；（2）增加船舶数量；（3）开辟同长江航运相连接的营口、天津、香港等沿岸航线。^① 1898年1月1日，经过一系列精心准备的大阪商船会在专为长江线上使用的浅吃水轮船造出之前，将原濑户内海航线上行驶的吨位均为658吨的“天龙川号”和“大井川号”派出，开始了上海—汉口间的航行，沿途停靠镇江、芜湖、九江，并在通州、江阴、天星桥、仪征、南京、大通、安庆、武穴、黄石港、黄州等地停船。每月航行6次，年获补助金9万日元，并在汉口设立了分公司，上海设立了代理店。这样，在大东新利洋行之后1年零3个月，长江主流航线上也扬起了太阳旗。^②

1899年5月，大阪公司所属由日本川崎造船厂建造的专供长江航行的浅吃水船“大元号”加入了汉口—宜昌线的航行，年获日本政府补助金5万日元。每月航行3次，途中停靠沙市，并在新堤、荆河口停船。日本轮运势力在一年多一点的时间里又从汉口扩大到宜昌的长江主流航线。

1900年1月，大阪商船会在日本政府支持下，把资本增加到1100万日元，并把增资总数的一半250万日元专门用作扩充长江航线的费用。其中，162万日元作为建造4艘吨位均在2000吨以上，结构坚固、装饰美观，吃水浅的专供长江航线使用的轮船；剩下的88万日元用于陆上的设备投资。同年9月，新造的2艘轮船“大利号”（2246吨）、“大亨号”（2245吨）竣工下水，代替“天龙川号”和“大井川号”航行上海—汉口线。日本政府的航行补助费也随之增加为上海—汉口线16万日元，汉口—宜昌线6万日元。1901年，新造的“大贞号”（2711吨）、“大吉号”（2076吨）号亦竣工下水。同年10月，根据递信省命令，“大贞号”加入上海—汉口航线，“大吉号”加入汉口—宜昌航线。^③ 这4艘船加入长江航线，使大阪商船会在长江的吨位猛增至11100吨，一度超过了这条航线上的其他的任何单个的公司。航行次数也随之增加，上海—汉口航线每月

① 牧野良三编《中桥德五郎》下册，1942，同翁传记编纂会，第99～102页。

② 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第22页。

③ 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第22～25页。

航行 8 次，汉口—宜昌航线每月航行 6 次。进入 20 世纪后，长江干流航线上各国轮运势力的分布情况如表 2 所示。

表 2 1901 年上海—汉口线、汉口—宜昌线各公司营运轮船只、吨位统计

上海—汉口线			
公司名	国 籍	船 只（只）	吨 位（吨）
大 阪	日	3	7200
招商局	中	4	5800
鸿 安	中	4	2700
太 古	英	3	5500
怡 和	英	3	5500
麦 边	英	2	1600
美最时	德	4	不详
瑞 记	德	2	—
汉口—宜昌线			
大 阪	日	2	3900
招商局	中	2	1200
太 古	英	2	1000
怡 和	英	2	1500

资料来源：根据浅居诚一《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第 25～26 页表编制。

日本轮运势力进入长江主流航线后，英国怡和、太古轮船公司即利用“齐价合同”拉拢轮船招商局采取一致行动进行抵制。它们划定统一运价，以图挤垮大阪商船会社，并在其他方面也结成同盟对付大阪公司，如汉口—宜昌航线春天水枯时江底很浅，经常出现船舶胶沙的情况，“招商局、怡和、太古相同盟，不救济日本轮船胶沙，违约者课违金一万五千元”。^①但是，得到政府雄厚补助金的大阪商船会社，不仅敢于在运价上同三公司相对抗，甚至还能以比三公司更低的运费进行竞争：在货运运费方面，“沪汉线招商、太古、怡和三公司同，大阪轮船公司则低一成，汉宜线各

^① 《扩张中国航路计划》，《译时事新报》3 月，《东西商报》商三十九，光绪二十六年，第 12 页。

公司大致相等，惟大阪低二成”；^① 在给货主的回扣方面，三公司为 10%，大阪则为 15%。^② 1901 年底，大阪商船会社将上海代理店改为分公司，同汉口分公司一起统辖整条航线，并在镇江、芜湖、九江、沙市、宜昌各港设立了代理行。随着各地码头、趸船、仓库等水陆设备的逐步完备，大阪商船会社的基础日臻稳固。此后，大阪商船会社还以 3 年无息为条件，向英商立德洋行借银 2 万两，在重庆、宜昌开设商行，大力聚集货物。^③ 此时的大阪商船会社虽然还没有力量开辟如石原市松等建议的营口、天津、香港等航线，但在长江线上已成为一家咄咄逼人的航运公司了。

1905 年 5 月，大阪商船会社开辟了从日本大阪直达汉口的航线，减少了在上海装卸货物的周折，降低了运输费用。同年 7 月，又购进了吨位为 2800 吨的轮船“大福号”加入上海—汉口线，将航行次数增为每月 12 次，进一步增强了竞争能力。与此同时，又在积极进行宜昌—重庆轮船的开行准备工作，以图染指川江。

如果说，在长江主流航线上，大阪商船会社依靠日本政府的雄厚补助金迅速奠定了基础，那么，在湖南航线的开拓上，日本政府则是财政补助与外交军事支援双管齐下。

湖南省一向被认为是“排外风气最盛”的地方，过去英国和许多其他外国人想在这里发展轮运势力都没有成功。1898 年，清政府被迫公布了《内港行船章程》，规定中国内港以后均准特在口岸注册的外国轮船往来，专做内港贸易。而所谓“内港”，则包括“沿海、沿江、沿河及陆路各处不通商口岸”。^④ 这样，所有内河、内港，无论是否属于通商省份，都向外国轮船开放了。这就进一步刺激了列强在中国内河权益上的争夺。日本国内对华轮运扩张的要求更为强烈，继大东大阪轮船公司进入长江主支流航线后，尚无外国势力侵入的湖南省，便成为日本扩张轮运势力的又一个重要目标。

① 经济学会编译《中国经济全书》第 7 卷，商务印书馆，1910，第 61～62 页。

② 日本东亚同文会：《支那经济全书》第 3 辑，东亚同文会，1907，364 页。

③ 参见小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》，《史学杂志》第 92 编第 10 号，1983 年 10 月。

④ 王铁崖编《中外旧约章汇编》第 1 册，第 349 页。

在开辟湖南航线中打先锋和发挥骨干作用的，又是白岩龙平。1899年，他带了同伙河本矶平一起潜入湖南进行航线、物产和城镇经济等各方面情况的调查。经过50多天的调查，白岩龙平于1900年1月先后向近卫笃磨呈递了《湖南视察之我见》和《湖南省见闻一斑》两篇报告，强调至今尚未被外国人染指的湖南省是最适宜后起的资本主义国家日本侵入的对象。^①此后，白岩龙平同近卫笃磨、日邮会社副社长加藤正义、政界要人犬养毅等人就开发湖南航线进行了多次会谈，得到了他们的一致支持。义和团运动兴起后，白岩龙平向日本政府建议，在日本出兵镇压义和团后向清政府提出开放长沙、湘潭和常德的要求。在向外务省的建议书中，白岩龙平指出，苏沪杭航线的实践证明，“在其他外国人还没有来得及着手的地方开辟我们的市场，进行起来比较容易”。^②同时，他还送上了航线计划书和湖南见闻书。这样，作为开发湖南市场先锋的轮船航运业，迅速作为重要的、迫在眉睫的步骤而正式提到了日本政府的议事日程上。

由于有日本政府做后盾，白岩龙平在这时又完成了一件“耸动日本朝野的功绩”，他在连传教士也难以入境的湖南省，在码头上百姓“杀洋鬼子”、“杀外国人”的呼喊声中，“官服乘轿而过，直抵长沙城内巡抚衙门，终于在洞庭湖航线这一极为难办的问题上取得了中国官宪的允诺，奏凯而归”。^③随后，1901年10月，日邮会社副社长加藤正义视察湖南航线，白岩龙平以东道主的身份作为向导陪同巡视长江主流和洞庭湖。在这次视察中，加藤正义做出了几条重要决定：确定了长沙湘潭航线；决定建造浅水轮船“湘江号”和“沅江号”；以后要设法购买英商麦边洋行的船舶和设备，并添造4000吨级新船出入长江。^④

1902年2月，加藤正义、大仓喜八郎、大谷嘉兵卫、岩永省一、田边为三郎、园田孝吉、中桥德五郎、安田善次郎、益田孝、近藤廉平、男爵

① 《近卫笃磨日记》第3卷，第39页，转引自中村义《长沙开港前后》，《历史学研究》第425号，1975年10月。

② 《近卫笃磨日记》第8卷，第320~321页，转引自中村义《长沙开港前后》，《历史学研究》第425号，1975年10月。

③ 《白岩龙平传》，中岛真雄：《续对支回顾录》下卷，第343页。

④ 《近卫笃磨日记》第4卷，第331页，转引自中村义《长沙开港前后》，《历史学研究》第425号，1975年10月。

有地品之允、浅田正文、涩泽荣一、白岩龙平等财界和政界要人发起成立了“湖南汽船会社发起人会”。在联名向日本政府提出的要求帮助建成湖南航线的请愿书中，他们说：“湖南省水运之利，物产之富，长江未开发之宝藏均不亚于四川省，以洞庭湖为中心贯通省内的湘江沅江二水航路是清国河湖各航线中最有希望的航路。”“对此，我们着手的快慢甚至关系到我们对一般内河航行权的得失。本会社（湖南汽船会社）将先以汉口为基点，开辟至长沙、湘潭的航线，嗣后开辟常德航线，之后再达于其他各线”，以便最终达到“垄断其内河航行权”的根本目的。^①至此，日本政府也将湖南航线确认为“日本贸易上最重要的航线”，极有赶在其他国家之前，“急速创立之必要”。^②在湖南汽船会社正式成立之前，日本参众两院就匆匆通过了给予湖南汽船会社补助的议案，按照6%的平均利润率给予补助。

日本当局采取这种异乎寻常的步骤，充分反映了日本“朝野”对扩大在中国内河轮运势力的“热烈的情绪”。^③接着，日本政府特派军舰“爱宕号”（舰长木村浩吉大佐）测量洞庭湖水路并完成航路图，又派遣汉口总领事山崎桂多次去长沙反复交涉码头和仓库的用地事宜，^④为湖南汽船会社的通航做好准备。在湖南航线的开拓上，日本政府、财界、军界三位一体，全都行动起来，施展出全力。当时的日本首相桂太郎称赞说，湖南航线开拓成功，对于日本来说“是比邮船会社万吨级的轮船开拓欧洲航线有更加重大意义的事情”，^⑤也被日本政府认为是“迫使英国开始追随我国的一次外交政策上的胜利”。^⑥

1902年9月13日，湖南汽船会社正式召开成立大会，资本金定为150万日元。特别值得提出的是，日本天皇也以内务部和大藏省首脑的名义购

① 《近卫笃磨关系文书类》卷6，第233页，转引自中村义《长沙开港前后》，《历史学研究》第425号，1975年10月。

② 《第十六议会众议院委员会会议录》预算委员会第四分科会第19回（1902年3月4日），转引自小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》，《史学杂志》第92编第10号，1983年10月。

③ 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第29~31页。

④ 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第29~31页。

⑤ 《白岩龙平传》，中岛真雄：《续对支回顾录》下卷，第343页。

⑥ 《白岩龙平传》，中岛真雄：《续对支回顾录》下卷，第343页。

买了股票成为股东。^① 第二年,日本特意为湖南航线设计的浅水轮船“湘江号”和“沅江号”(吨位均为935吨)在大阪竣工。1904年3月,“沅江号”开始了汉口—湘潭的航行,每月航行8次,途中停泊长沙,并在新堤、宝塔州、城陵矶、岳州、芦林潭、湘阴、靖港等处停船,这是日本在洞庭湖航线上定期航行的开始。1906年,又建造“武陵号”(1458吨),1907年2月加入湖南航线,使湖南航线的轮船数达到3艘,总吨数为3328吨,^② 湖南汽船会社由此成为湖南航线上最大的一家轮船公司。

此外,久已拟议要向长江航线上发展的日邮会社,于1903年5月以日金250万元收买了在长江航线竞争中不支的英商麦边洋行的船只、码头和其他设备,轻易地开展了长江线上的航运业务。1906年,日邮会社更在川崎造船所订造了三只3500吨级的轮船准备投入长江航运,以期进一步扩大势力。

截至1906年底,长江及其支流共有各国轮船48只,计登簿吨54794吨(下引轮船均为登簿吨,登簿吨一般为总吨的63%),其中,沪汉线上有日本船6只,7364吨;其他各国船23只,35803吨;汉宜线上日本船有2只,2147吨;其他各国船5只,4384吨;汉口湘潭线上日本船有3只,2064吨;其他各国船7只,2221吨。另有行走苏州、杭州、扬州、镇江及清江浦等地的小轮船65只,其中属于日本大东公司的约有20只。^③ 从上述统计看,无论是在长江主流航线、湖南航线还是在以苏、沪、杭为中心的长江支流航线上,日本轮运势力的增长都十分显著,如拿1906年日本在长江各口进出船舶吨位总数与1898年相比,则这8年时间里日本轮船进出口吨位增长了12.5倍,而同期中国的增长幅度是1.9倍,英国的是1.7倍。^④ 但是,由于日本轮运势力的起点较低,“统计总数,日本船虽居四分之一,然其吨数则犹未达四分之一”。^⑤ 显然,这与日本政府的要求相去甚远。并且,这4家日本轮运公司还都处于一种分立门户、各自为战的状况,

① 浅居诚一:《日清汽船株式会社三十年史及追补》,第31~32页。

② 浅居诚一:《日清汽船株式会社三十年史及追补》,第31~32页。

③ 《外交时报》(日本)第10卷第110号“杂报”,1907年,第68页。

④ 根据樊百川《中国轮船航运业的兴起》第356页表计算。

⑤ 《外交时报》(日本)第10卷第110号“杂报”,1907年,第68页。

在与其他列强轮运势力展开激烈竞争的同时，自身之间的竞争也日趋激烈。特别是在1905年日俄战争后，这种趋势更加明显。

企业间为争夺利润而激烈竞争，乃是资本主义经济发展的规律。日本在华轮运公司也不例外。1905年6月，大阪商船会社开辟了大阪到汉口的直通航线，由于日本货物直达汉口，因此成本降低，航期缩短，利润随之增加。面对这种情况，日邮会社也于1906年开辟从日本神户到汉口的直通航线，以对抗大阪商船会社，同时加强长江主流航线，着手订造了3艘3500吨级以上的长江线上前所未有的第一流轮船，准备投入长江航运，这使日邮会社和大阪商船会社之间的竞争顿时呈白热化。此外，其他国家特别是英国在华轮运势力仍然是日本轮运公司的主要竞争对手，如湖南线上英商太古、怡和轮船公司均有通过汉口与上海、华南间的航线联络，而日本的湖南汽船会社虽然在汉口使用大阪商船会社的码头，但航线止于汉口，缺乏与上海、华南间的航线联络，货物不能直达上海和华南等地，因而被英商怡和、太古轮船公司压倒。1906年4月，法国资本控股的东方轮船公司准备把新造的高速船舶投入长江线并与京汉铁路进行联运，使各国轮运势力间的斗争进一步激化时，日本政府对日本轮运公司间的这种状况再也不能容忍了。还在1905年5月时，日本政友会总裁西园寺公望就亲自巡视了长江流域各地，向日本政府提出了改变现状的建议。日俄战争结束后的经济不景气，进一步刺激了日本对处于竞争旋涡中的四公司的关注，“停止自己互相间的竞争，全力对抗外国”的呼声在日本盛极一时。^① 日本政府明确表示：“如各航业经营者之间不能取得一致的话，迄今为止国家给予补助、正在发展的航路就有丧失之虑。……对于外国公司，只要日本各航业公司互相联络一致，充分利用共同的设备进行营业，即能极大地增强对付它们的力量。”^② 1906年，日本政府指令当时递信省航运局局长内田嘉吉负责解决这一问题，并委托涩泽荣一、近藤廉平、中桥德五郎、竹内直哉、白岩龙平等12人为创立新公司委员，与长江线上的4家日本公司

① 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第34页。

② 《第二十三议会众议院委员会会议录》预算委员会第六分科会第3回（1997年2月11日），转引自小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》，《史学杂志》第92编第10号，1983年10月。

进行协商,使之合并组成新公司。1907年2月,日本第23次议会对新公司提出了航线补助案,成立新公司的各项工作正在迅速进行。至此,在日本当局的直接推动与支持下,一家新的轮船公司出现了。这就是日清汽船会社。

三 航运界的国策会社——日清汽船会社

1907年3月25日,大阪商船会社(长江航线)、日邮会社(长江航线)、大东汽船会社、湖南汽船会社合并组成的新公司——日清汽船会社在日本东京正式宣布成立。这家公司拥有资本金810万日元,总社设于日本东京,分社设于上海和汉口,其规模在日本仅次于日邮会社、大阪商船会社和东洋汽船会社,位居第四。日本政府特派递信省航运局监理科科长石渡邦之丞担任社长,土佐孝太郎、白岩龙平、竹内直哉为专务,涩泽荣一、近藤廉平、中桥德五郎为董事,有地品之丞、田边为三郎、田中市兵卫为监事。日本政府年给予资本总额1/10即80万日元的巨额补助金,补助的第一阶段定为5年,^①明确表示了扶助这家公司的决心。

1907年4月1日,日本政府向日清汽船会社颁布了“政府命令书”,这份“命令书”的规定十分详细,足有12页,条款多达53项,对日清汽船会社的组织、经营和业务各方面均做出了明确的规定。如在行船方面,首先,日本政府规定,日清汽船会社的船只总吨位必须始终保持在28000吨以上,如因船只遇难或其他原因减少时,必须在递信大臣指定的期限内补足。其目的十分明白,就是要始终保持一支足以与任何其他国家竞争的雄厚力量。其次,对每条航线使用多少船只,船速多少,吨位多少,每月多少航次,均有具体规定。只有完成每年的航行班次和里程,才可得全年的补助金。当政府认为有必要时,只需付给一定的调用费,即可任意收买日清汽船会社的船只和调用它的船员。管理方面,日清汽船会社章程的制定和修改必须得到递信大臣的认可,公司会计的规章及预算等项目,递信大臣甚至要参与制定。公司的客货运费的厘定和调整也必须得到递信大臣

^① 上引均见浅居诚一《日清汽船株式会社三十年史及追补》,第36~37、56页。

的批准，递信大臣和主管官吏还可随时对社会的各项业务进行监察。不仅如此，日清汽船会社还承担日本政府关于收集中国经济情报的任务，诸如对各航线通商状况、物产等都在它的调查范围之内。“调查报告”必须一年两次上报递信大臣。^①

日清汽船会社的成立，使日本在长江流域的轮运势力“集中于日清”，^②而从上述的分析中可以看出，通过委派社长、颁布“命令书”和给予补助金，日清汽船会社已被置于日本政府的严格控制之下，完全成为日本国家政权代理机构的殖民企业，成为一家为日本对外扩张“国策”服务的特殊股份公司——国策会社。它和同年成立的南满洲铁道株式会社一样，是日本扩充在华交通运输实力的左右手，二者一南一北，遥相呼应，是日本“占据中国交通”的重要工具。

日清汽船会社一成立，即在长江各条航线上开始积极活动。首先扩展了航线，除过去四公司已开辟的航线外，日本政府又指定新开命令航线两条即汉口—常德线、汉口—鄱阳湖线，使日清汽船会社的命令航线增加到9条，其中定期航线也较前有大幅度的增加，除过去的上海—汉口定期航线外，汉口—宜昌、汉口—湘潭、汉口—常德等主要长江航线现在也都定为定期航线，由此日清汽船会社成为唯一的一家在这些航线上定期派船行驶的轮船公司。同时，日清汽船会社对船舶进行了调整和扩充，从1907年4月开始到8月止，原日邮会社订造的3只总吨均在3000吨以上，速度达到每小时15海里，长江线上第一流的新式大船竣工，加入了日清汽船会社的船列，被配置于上海—汉口线上行驶，这使日清汽船会社的船舶吨位一下子增加了近1万吨，总吨位数达到29922吨。此时的日清汽船会社，拥有大小轮船34只，其中吨位在900吨以上的就有14只。^③此外，日清汽船会社还与日邮会社、大阪商船会社在上海缔结了航线联运合同，^④使日清汽船会社的长江航线同日本的远洋航线网相连接，密切配合。此时的日清

① 上引均据《日本政府命令书》，浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第56～57页。

② 张心澂：《帝国主义在华航业发展史》，第91页。

③ 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第37～45页。

④ 《东洋经济新报》第410号，1907年4月15日，第527页，转引自小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》，《史学杂志》第92编第10号，1983年10月。

汽船会社已成为长江线上规模最大、吨位最高、最具有竞争力的公司。

另外,到1906年底,长江航运已形成以英、中、日、德、法5个国家9个公司为主的混战局面。它们在激烈竞争的同时,仍不断在增加吨位。有人统计这一年长江线上的轮船吨位比日本、德国侵入以前增加了120%以上,这样高的吨位已远远超过了货运量的需要。日清汽船会社的成立,使长江航线上船舶吨位过剩的状况更加突出,竞争也更加紧张。到1907年,不管是江轮还是海轮,其运费收入往往仅敷成本,^①长江客运票价和货运费用在1907年分别下降到3年前的1/6和1/3。^②在这种激烈的竞争中,缺乏强大资力和贸易做基础的德、法两国轮运势力日趋式微。长江航线上激烈的争夺战事实上集中在新起的日本、过去的霸主英国以及追随英国的中国之间展开,日清汽船会社也把订有共同结算合约的怡和、太古、招商局三公司看成自己的主要竞争对手。

在这场混战中,英国拥有长江航线上最有利的轮船船位,英商控制的贸易量和招商局共同负担竞争损失的有利条件,发挥“卸货的利便,和华南、华北航线的联运以及长期结下的与批发商的关系”,^③力保自己的优势地位;招商局拥有最优秀的陆上设备,即使“航船业有了损失”,它还能有“仓库业和码头业的收入”加以弥补;^④日清汽船会社则发挥占优势的轮船吨位和沿袭大阪商船会社比三公司运费更低的办法招揽客货,利用“最新式的内河轮船与其他公司进行对抗”。^⑤1908年5月,怡和、太古、招商局三公司继1907年6月向日清汽船会社提出制定统一核算方案的建议后,再一次重提此议,以提高明显降低了的客货运费。但是,日清汽船会社认为计算标准不是按照船舶吨位而是按当时的营业情况来定,对己不利,因而再一次断然拒绝。1910年12月,怡和、太古、招商局三公司

① 参见樊百川《中国轮船航运业的兴起》,第353页。

② 《东洋经济新报》445号,1908年4月5日,第480页,参见小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》,《史学杂志》第92编第10号,1983年10月。

③ 《与长江本国汽船业有关的文件》,外务省外交史料馆藏外交文书,Ⅲ-ⅣⅦ-24,参见小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》,《史学杂志》第92编第10号,1983年10月。

④ 《扬子江日清汽船会社与三公司间竞争状况的报告文件》,参见小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》,《史学杂志》第92编第10号,1983年10月。

⑤ 马场敏太郎:《支那经济地理志》,禹域学会,1928,第222页。

以最后通牒的方式又一次向日清汽船会社提出同样的按当时营业情况为标准的核算要求，遭到日清汽船会社的再次拒绝。此后“深切感到自己的势力范围遭受蚕食”的英国轮业资本，^①再次采取行动把运费减少四成。怡和、太古、招商局三公司为夺取日清汽船会社的中国货主，还采取了增加粮食的回扣率和驳船免费运输的措施。

在这场长期激烈的运费争夺战中，德国轮运势力首先经受不住竞争造成的损失。还在1906年秋，亨宝公司就把两只江轮出售给了省港澳轮船公司；1907年又把自行建造的河海两用的“瑞茂”轮（2396吨）从长江航线撤出，^②“专门从事中国沿海航路”。^③另一家北德意志轮船公司自1903年从长江撤出一艘轮船后，又于1911年将一艘轮船卖给湖南的中华汽船会社。^④剩下的三只轮船已经远远不能和英日的轮运势力抗衡。法国的东方轮船公司同样经受不住竞争带来的损失，于1911年秋停业，将轮船出售给共同结算的怡和、太古、招商局三公司，退出了长江航线。^⑤

日清汽船会社之所以能与以怡和、太古为首的英轮势力相抗到底，归根结底，是因为有日本政府的大力支持特别是有巨额补助金撑腰。“靠着每年80万日元的津贴”，“用减低运率，打折扣和给托运人及旅客一些其他减价的办法，以攫取最大部分的长江贸易”。对于目的在于“驱逐成立已久的（英国）公司于贸易之外”的日清汽船会社，^⑥英国人恨恨地说道：“如果不是他们有津贴，他们早就被逐出长江了。”^⑦由于竞争带来的损失有政府补助金的补填，尽管“仓库和码头实际上是租用其他公司的，航行范围也仅局限于扬子江流域以内，但公司没有收益的情况是极少见的”。^⑧

① 《扬子江日清汽船会社与三公司间竞争状况的报告文件》，外务省外交史料馆藏外交文书，Ⅲ-ⅣⅥ-24，参见小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》，《史学杂志》第92编第10号，1983年10月。

② 《关册》，第145页。

③ 马场锹太郎：《支那经济地理志》，第222~223页。

④ 马场锹太郎：《支那经济地理志》，第222~223页。

⑤ 《关册》，第317页。

⑥ 《北华捷报》1908年11月21日，第4卷，第444~445页。

⑦ 《北华捷报》1908年11月21日，第4卷，第444~445页。

⑧ 《扬子江日清汽船会社与三公司竞争状况的报告文件》，外务省外交史料馆藏外交文书，Ⅲ-ⅣⅥ-24，转引自小风秀雅《帝国主义形成期的日本海运业》，《史学杂志》第92编第10号，1983年10月。

这里，我们把日清汽船会社从 1907 年成立到 1918 年的收支情况做成一个统计表（见表 3），借助这个表，可以更清楚地说明问题。

表 3 日清汽船会社收支一览（1907～1918）

单位：日元

年份	收 入				支出	利 润		对实收 资本的 利润
	运 费		补助金	连其他 收入总计		含补助金	不含 补助金	
	货运	客运						
1907	1031209	811028	791943	2701463	2561767	139695	- 652247	1. 7%
1908	1010870	685268	796588	2570656	2367734	202922	- 593666	2. 5%
1909	1245588	640538	799266	2747783	2256840	490943	- 308323	6. 1%
1910	1280308	665512	799159	2824652	2261174	563477	- 235681	7. 0%
1911	1285281	807833	799525	2996299	2410250	586048	- 213976	7. 2%
1912	2505323	833355	756228	4227237	3345001	882236	126008	10. 2%
1913	2298672	760388	758480	4019628	3063045	956582	198103	11. 8%
1914	2008636	632734	758625	3606935	2780863	826072	67447	10. 2%
1915	2081924	592658	537751	3609965	2640765	969200	431449	12. 0%
1916	4149875	699610	536189	5982931	4128122	1854809	1318620	22. 9%
1917	5031783	872212	536762	7308660	5396349	1912310	1375549	23. 6%
1918	7129064	1127186	435309	10221931	7751020	2470910	2035602	30. 5%

资料来源：根据浅居诚一《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第 377～387 页之间插表制作。

第一，从 1907 年日清汽船会社正式成立到 1911 年的 5 年中，公司每年均有巨额超支，5 年累计亏损达 200 多万日元，相当于日清汽船会社总资本的 1/4。但因有政府补助金的支持，日清汽船会社并未因巨额亏损而使竞争力受到影响，甚至在亏损最高的 1907 年，仍能维持 1.7% 的利润率。在这里，日本政府的巨额补助费无疑发挥了决定性的作用。第二，日清汽船会社在 1912 年扣除了补助金以后第一次获得了利润。在日清汽船会社命运发生这种转折的背后，同样是日本政府和日本军方发挥了决定性的作用，1911 年中国爆发了辛亥革命，汉口成了交战的主战场，长江一带的商业交易因战火的波及受到极大影响，各国的轮船大都停航或从事少量的不定期的航行。清政府也由邮传部出面知会各家商轮，为安全计，长江

“沿路小码头概不装货搭客”。^① 日本政府认为这正是一个大力扩展客货运，提高日清汽船会社地位的好时机，遂一面由日本领事出面回答此事“碍难照办”，^② 一面命令日清汽船会社不准停止航行，同时派日本海军保护，用军舰护航，即使是空船也要坚持定期航行，并加强招揽货源的能力。^③ 结果，日清汽船会社的货运收入从 1911 年的 1285281 日元增加到 1912 年的 2505323 日元，^④ 整整增长了近一倍。汉口的日本船货物受理量也从 1907 年的 10552000 两增加到 1914 年的 52588000 两，^⑤ 增加了 4 倍多。汉口的贸易总额中，“货物受理量从 1907 年占总额的 8% 增长到 1914 年的 32%”。^⑥ 在湖南航线上的长沙、湘潭、岳州、常德 4 港，日本船的货物受理量也从 1907 年的 1786000 两增长到 1914 年的 9586000 两，增长 4.4 倍。^⑦ 在日本政治、经济和军事力量的支持下，日清汽船会社的势力获得了迅速的扩展。

经过十余年的激烈争夺，日本轮运势力不仅在长江流域站稳了脚跟，势力获得迅速膨胀，而且成为仅次于英国的第二大侵入势力和垄断者。从 1898 年日本轮运势力正式侵入长江主流航线从事定期航行以来，无论是在吨位实数还是在所占百分比上，都是直线上升。十余年间，日本轮运势力在长江线上从无到有。1911 年同 1898 年相比，日本轮船的吨位增长了 21.9 倍。在这期间日本新增的吨位比同期中国新增的吨位高 4.8 倍，也比英国新增的吨位高 1.39 倍，^⑧ 这为任何侵略势力所不及。早在 1903 年，日本在长江各口的进出口吨位就已超过德国，成为继英国、中国之后的第三大势力，1907 年又超过中国而在长江航运中位居第二。1911 年，日本在长江各口的轮船进出口吨位更一跃而为中国的两倍，与英国形成两强分霸长江航运的局面。

① 《中英关系》、《中日关系》，第一历史档案馆藏清外务部档案，卷号：721、2577。

② 《中英关系》、《中日关系》，第一历史档案馆藏清外务部档案，卷号：721、2577。

③ 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第 78 页。

④ 见表 3。

⑤ 日本外务省通商局：《在支那本邦人进势概览》，中支那之部，1915，第 93、109 页。

⑥ 日本外务省通商局：《在支那本邦人进势概览》，第 93、109 页。

⑦ 日本外务省通商局：《在支那本邦人进势概览》，第 93、109 页。

⑧ 根据樊百川《中国轮船航运业的兴起》356 页表计算。

1918年,由于第一次世界大战的影响,英、德等国的轮运势力一度撤离中国,日清汽船会社的货物运费收入比1907年增加了6.9倍,比之扣除补助金后第一次获得利润的1912年,也增加了3倍多,利润率达到30.5%。^① 这年,日清汽船会社的资本金整整增加了1倍,达到1260万日元,活动范围更为扩大,航路“竞伸展至我川河上流的叙、泸,而内河小轮,更遍布江浙赣湘”。^② 1920年10月,日清汽船会社进一步把航线扩展到沿海,开辟了上海—广东航线。1926年3月,又开辟了华北的沿海航线。^③ 至此,日清汽船会社已将其势力扩展至华南华北地区,形成了以长江流域为主的庞大的轮船航运网。

四 结束语

甲午战后至20世纪初,新兴的帝国主义国家日本为实现其“垄断独占”中国经济支配权的野心,利用“命令航线”这种方式,在给予日本轮运公司巨额经济补助的同时,辅以政治军事的大力支持,迅速推进了在中国的轮船航运业,在中国各通商口岸进出船舶吨位中,日本所占的比重由1897年的2.5%上升到1913年的31.9%,再上升到1918年的43.2%。^④ 长江流域日本轮运势力的发展,就是日本轮运势力整个扩张过程的集中体现。

日本轮运势力在长江流域大力扩张造成的后果和影响是多方面的,限于篇幅,这里仅略举两点。

第一,压制了中国民族轮运业的发展。甲午战后,侵略者对中国利权连续实行的大规模掠夺,激起了中国人民兴办近代实业以图拯危救国的热情。清政府为维持统治,自1895年起也不得不对华商兴办轮船业解禁,电令各省督抚准许“内河行小轮以杜洋轮攘利”。^⑤ 与日本轮运势力开始扩张

① 根据表3计算。

② 《抵制日货之近况·国内要闻》,第1~3页,《银行周报》第15卷40号,1931年10月20日。

③ 日本东亚同文会编《对华回忆录》,第431页。

④ 严中平等编《中国近代经济史统计资料选辑》,224页。

⑤ 张之洞:《致苏州奎抚台》(光绪二十一年六月初六日),《张文襄公全集》卷147,电牍26,第4页。

相同步，广大华商开始了兴办轮船的高潮，但直到20世纪20年代，广大华商兴办的轮船公司无不旋起旋落，能够坚持下来并得以发展的公司寥若晨星，其活动范围也仅限于长江中下游几条主要支流的某些航段和某些内港。直到1925年民生轮船公司兴起的这二三十年中，整个长江主流航线中除了原有的招商局等极少数中国轮船公司外，竟无一家新起的中国民族资本轮运企业得以发展起来与列强抗衡，究其原因，帝国主义列强的激烈争夺和垄断自是其主因，其中尤以有雄厚资金撑腰、旨在垄断中国内河航权的日本轮运势力的迅猛扩张，对中国轮船航运业的发展造成的压力为大。

第二，依靠日本轮船航运业的大力扩张，大批日本商品以惊人的速度打进中国市场。以长江中游的重要城市汉口为例，伴随着长江航线的开发，汉口的贸易额急速扩大，其中尤以从外国直接进口的商品数额的增长更为惊人，在1899年到1905年的6年间增长了60倍。纯进口额所占比重从1.5%增加到50.7%。^①在汉口贸易量的这种急剧增长中，以棉纱为主的日本商品所占的比重迅速增加，其直接进口额在1903年已占总额的22.8%，仅次于香港商品的35.6%而位居第二，^②1907年即上升为占总额的27.4%，超过欧洲商品所占的27%和香港商品所占的15.6%而一举跃居首位。^③

日本棉纱向长江中游地区出口，在1905年日俄战争前即取代了印度棉纱而占该地区进口棉纱的79%。^④日俄战争后，由于日清汽船会社向湖南地区的扩张和沙市贸易的开发，日本棉纱在长沙、常德、沙市等地区进口棉纱中所占比重也迅速增加，甚至一度占该地区进口棉纱的91%，几乎垄断了该地区的市场。^⑤对曾为印度棉纱所垄断的长江上游地区和南京、芜湖、九江等华中东部地区的扩张也非常显著，在各市场上都提高了占有率。^⑥日本商品向中国的主要出口途径，是从日本大阪、神户、横滨三处运赴上海，“再转至长江口与南北洋各埠销售，而尤以运销赣、鄂、川、

① 水野幸吉：《汉口》，第312页。

② 水野幸吉：《汉口》，第377页。

③ 日本铁道院铁道调查所编《清国地方状况》，1909，第220～221页。

④ 副岛原照：《日本纺织业和中国市场》，《京都大学人文学报》第33期，第118页。

⑤ 高村直助：《日本资本主义史论》，密涅发书房，1980，第5章。

⑥ 参见副岛原照《日本纺织业和中国市场》，《京都大学人文学报》第33期。

湘为最多”，这些商品到上海后，均“归日清独家包运”。^① 中国土货的出口也有相当部分归入日清汽船会社之手。还在1900年时，苏、沪、杭茶叶的1/3，鸦片的全部运输即转入大东公司。^② 湖北的苧麻，湖南的大米、棉花、麦、豆，江西的烟草等大宗土货的出口也被日清汽船会社控制。以日清汽船会社为代表的日本轮运势力，已迅速成为日本控制中国经济命脉、倾销商品、掠夺原料的重要工具。

① 《国内要闻》，第1页，《银行周报》第15卷第40号，1931年10月20日。

② 《苏杭两州航路》，《译时事新报》东12月，《湖北商务报》第34期，光绪二十六年三月二十一日。

二 “命令书”选译

日本明治政府向三菱会社颁发的第一命令书（全文）^①

如今，为扩张本邦的海运事业及以此为目的，特将另纸船名簿记载的东京丸及其他 12 艘轮船和一切附属器械，无代价下放给该社。同时作为航运费补助金，一年另给付金额 25 万元。该社须遵照执行下述条款：

第 1 条 上述各船虽从下放之日起即明确归其所有和归其所用，但不得将其出卖和典当，同时禁止将各船和航运费补助金作为抵押向他处借贷。如为其事业的进展而需出卖、典当，或抵押借贷以及拆卸下放之轮船，须预先申明其理由，得到政府允许后方可进行。

第 2 条 在接受下放轮船的期限之中，不论发生何种事故和原因导致该社停业或解散，在其损益结算中均不得包括下放轮船的价值，而应将其返还政府。但在得到许可后典当和抵押的部分，在其计算时则可以计入。

第 3 条 各船从船长直到水手、火夫的各类船员，须精选熟练优秀的外中人员组成乘务组，并须准备在该社和上级主管官署要求考试时接受考试。

第 4 条 该社对各船的船体和机械的保养修缮须毫不懈怠。该社主管机构和主管官署须时时进行检查，在检查时不能违抗其提出的指令。

第 5 条 对该社轮船乘务组成员进行考试，对船体机械和会计进行检查以及发布指令时，须注意不得妨害其社的正常事务，也不得给其造成损失。如有此种情况发生，须辨明情况并根据该社的请求给予赔偿。

第 6 条 开辟前往上海的航线时，以国内环海定期航线的补助计算为标准，并视协议和逐渐开通的情况，给予相当的航运补助金。

^① 第一“命令书”据《海事史料丛书》第 20 卷，第 274 ~ 279 页和大久保利谦编《近代史史料》，第 208 ~ 210 页译出。

第7条 该社会计须每月做出尽可能精确的月报表接受该社主管机构和主管官署的检查。如其账目出现混乱，得命其改正，并须节省冗费。

第8条 政府的邮递物以及附属之器物，一船次承运重量在一百贯目^①以内时免费，百贯目以上时按当时的情况付给相应的运费，且其运送方法须遵守该社的规定，运送出发的时间亦须遵守该社的指令。

第9条 无论是该社的固有船还是下放之船，都由该社按该社的情况制定运用方法。但如船上必备用品缺乏或有危险之举时，得以命其备齐和命其停止。

第10条 该社之总社及分社的运作，及与其他会社的事务交涉等事务固然是社长之特权，但在其实行运作之中，如发生使政府受到损失之事时，得以命其改正。

第11条 该社须设立商船私立学校和水手、火夫培训所，从事海员培训。从批准其设立、同意其施行方法之日起，一年给予15000元的补助金。

第12条 该社接受此命令书之日，即为该社改革之第一日，除会计账目等均须与以往账目分别计算外，将来亦不得以该社名义从事其他之营业。

第13条 如政府需要用时，不论是平常还是非常时期，也不论是下放轮船还是该社原有之船以及该社的情况如何，均须接受调遣，但政府须按相应的数额付给运费。

第14条 上述各条从接受此命令书之日起在12个月之内须确守奉行，政府将视其整顿事务、简明会计和事业的实际进展情况延长其补助期限至14年。但如果该社的事务未能整顿，在12个月的期限中对上述政府的命令条款无理由却不遵行，或因社业不整导致国家受损时，则不论何时均得将下放的轮船收回并停发航运补助金。但在能遵行命令、事业亦有进展的情况下，则政府方面不能在其期限内毁约。

第15条 一年期满后能否续约，政府当在12个月期限到期之前的2个月内向该社提出答复。如果不再续约，政府则应当明确告之该社导致停约的不相宜和不妥当之处。如果同意续约，政府则应当就补助金之增减和

^① 贯目，日本重量单位，1贯目相当于3.75公斤，参见樊亢等编《主要资本主义国家经济简史》，人民出版社，1991，第372页。

条约的增删与该社进行协议。

第16条 该社如果对政府报告中提出的不相宜和不妥之处不服，可以直接辩解，也可向政府提出书面解释。

第17条 该事业是以15年期限为目标而着手制定的，但姑以一年为试行期。在此一年的试行期中，各船如有大规模修理或更换锅炉，以及因商船私立学校创设为启动准备而有大额花费，在12个月试行期到期时又未能续约，那么作为当然之理，政府当付给该社相当的金额以作为补偿。

上述条款奉内务卿之命以相达

明治8年9月15日

驿递官

日本政府向日本邮船株式会社颁发的命令书（全文）^①

（原注：明治18年9月29日农商务卿下达此命令书后，明治20年12月据主务大臣之命有部分修改。下述如有修改的条文均在修改的地方注明“修改”字样）

第1条 该会社为责任有限公司，有负债赔偿之时，以股金限额为止。

第2条 该会社资金总额为1100万元，分为22万股。其中52000股即260万元属于政府股，168000股即840万元属于民间股。但因会社的请求和政府的谕议，资本额得以增减。

（修改）该会社的资本金为1100万元，分为22万股，但因会社的请求和政府的谕议，资本额得以增减。

第3条 股份所属之权利义务，不拘官有民有，总以股票为准。

（修改）股份所属之权利义务，以股票为准。

第4条 该会社的营业期限自开业之日起，以30年为期，但因会社的请求和政府的谕议可以继续。

^① 根据日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》第63～70页和日本经营史研究所编《日本邮船百年史资料》第113～117页译出。

第5条 该会社以中外海运为其专业，不得涉足其他领域，但为船舶的修缮，可以保留铁工厂。

第6条 该会社除在东京设立总社，在中外各重要港口设立分社、办事处和代理店外，凡农商务卿认为必要的地方，该社均须设立分社、办事处和代理店。

第7条 政府对该社以股金全额计，从开业之日起15年内每年按年利润百分之八补给补助费。

(修改) 明治20年11月30日改为按以下命令执行：命令书第7条补助费一节，今后不论该社资本增减及收入多少，在同条记载的年限中按每年88万元的金额付给补助费。

第8条 在接受上述补助费期间，不再给予其他补助费的情况下，需要开辟以下中外航路：

横滨、神户、下关、长崎、上海间	每周一回
(为与美国邮船相接续，出船日可以伸缩)	
长崎、釜山、元山津、海参崴间每年一月除外	每月一回
(冬季海参崴结冰时可到元山津为止)	
长崎、五岛、对马、釜山、仁川间	每月一回
横滨—神户	每月十回
横滨—荻之浜、函馆	一周二回
横滨—四日市	每日一回
神户—高知	一周一回
函馆—根室	次数未定
函馆—小樽	次数未定
函馆—青森	每日一回
青森—室兰	每日一回
小樽—伯州境	次数未定

另在函馆、土崎、酒田、新潟、直江津、伏木、敦贺等地停靠。在运载货物时亦可根据情况在其他港口停泊。冬季风浪较大的时节，新潟、酒田等地可不停靠，而另在安全的地点停靠。

小樽、增毛、礼文、利尻、宗谷间

小樽—增毛	4 月至 10 月	一月五回
	11 月至翌年 3 月	一月四回
礼文及另二郡	4 月至 10 月	一月二回
	11 月至翌年 3 月	一月一回

(修改) 明治 19 年 2 月 26 日起改为如下规定:

小樽—增毛	3 月中旬至 11 月中旬	一月五回
礼文、利尻、宗谷以及苦前郡之内烧尻		
	4 月至 10 月	一月二回

国后诸岛择捉北见地方每月四回, 但在此四回之内, 每年 5 月、9 月各得有一回绕行宛得抚岛

第 9 条 上述航海路线及航行次数如未得农商务卿许可, 不得增减和变更。

第 10 条 如奉农商务卿之命再开辟新航路, 则应当再付给相当的补助金。

第 11 条 不论是平时还是非常时期, 也不论该社的情况如何, 政府在必要时均得调用该社船舶。非常时期该会社的所有船舶均得遵从政府命令附属海军。

第 12 条 政府在征用该社船舶时, 按以下规定比例付给使用费。使用日数的计算从最初出发港开始做航海准备之日起算, 直到航海事务结束回到港口为止。

第一项

总吨数 1500 吨以上	一月一吨付银币 4 元 50 钱
800 吨至 1500 吨	一月一吨付银币 5 元 10 钱
800 吨以下	一月一吨付银币 5 元 80 钱

第二项

上述租金也可用其他通货支付, 此时可按当时市价折合支付。

但在使用日数不满 30 天时, 租金上调百分之十, 不满 15 天时, 租金上调百分之二十。

第三项

除第一、第二项所述之船舶租金外, 所需煤炭和船客的食物以现货或

相应的费用支給。如果在特殊情况下轮船按命令另外安装装置,以及使用的人工和驳船同样须付费用。

第 13 条 在战争或非常时期,政府征用该社船舶时,如遇敌兵袭击或水域情况不清而导致该社征用船只损坏时,可查明情况,给予相当的赔偿金。但该社及乘务组成员之过失导致的损害不在此限。

第 14 条 该会社的船舶在因接受政府的命令而变更船内的结构时,政府应付给相当的费用。

第 15 条 政府为海军兵学校和商船学校的毕业生有实地练习的机会,得以利用该会社的船舶进行实习,但须经海军兵学校校长和商船学校校长预先与该会社预定后才得实行。

第 16 条 在第 7 条付给该社补助金的期限内,政府的邮递物和邮递事务上必要的器具,该社须免费运送,但运送邮递物的具体规定由邮递省长官下达另外的命令书。

第 17 条 该会社的轮船以登簿吨 35000 吨为最下限,不论在任何情况下,未得农商务卿的许可,该社的轮船数不得少于此数字。

第 18 条 如政府认为该会社的船舶数不足,或该会社的船舶数接近其最下限,或有合适的轮船待售,农商务卿得以命该会社制造或购入新船。但欲制造或购入之船的结构图、性能和说明书等须报送农商务卿并须得到农商务卿的认可。

第 19 条 该会社依上条之例制造或购入船舶时,凡船龄在 2 年以上者不得购入。

第 20 条 未得农商务卿的许可,该会社的船舶不得出卖。

第 21 条 该会社的运价及与各批发商手续费的数额等,须经农商务卿的认可并在报上刊登广告。但已经认可的运价额,农商务卿也可根据市面状况而命其减低。

第 22 条 遇有天灾人祸时,在指定的时间、地点和限于谷物类,农商务卿可以命该社减低运价。

第 23 条 该会社以社长一人,副社长一人,理事(有定员)若干统理社务。

第 24 条 正副社长及理事等,在接受补助金的 15 年保证期内,由农

商务卿特别任命，保证期满后由股东大会选举，但亦须经农商务卿认可。

第 25 条 正副社长及理事等的薪金，由农商务卿决定数额后再从该社支出。

第 26 条 正副社长及理事等，在任中时不得兼营其他职业。

第 27 条 该会社使用的海员，无论是船长、大副还是机械师等，都应尽量使用日本人，但据现在的情况，船长以下的职位也不妨使用外国人。

第 28 条 该会社每年的收入金之内，除扣去通常的海陆经费，以下所记的各种经费和每年所欠债务的本金利息以外，即为纯利润，以此作为各股东的分红金。但在所欠债务本利偿还清楚之前，分红金不得超过纯利润的百分之八十。

第一，保险储备金

为船舶保险做准备，一年须留出各船总价值百分之七的金额作为储备金。

第二，大修储备金

为当前各船大修和以后购入新船做准备，一年须留出各船总价值百分之十的金额作为储备金。

第三，折旧提取金

因船舶价值逐年递减，故一年须提出各船总价值的百分之五作为折旧金。

（修改）该会社的收入金除去平常的海陆费用、职员奖赏以及如下所记的各项费用和每年所需偿还的本金利息之外，即为纯益金。纯益金加上政府下发的补助金一起作为股东的分配金。但在所欠本金利息清偿完毕之前，股东的分配金不能超过此金额总数的百分之八十。另外，职员的奖赏金数额限定在每年收入金减去海陆经费后，余下的营业收入金的二十分之一至十分之一之间。

第一，保险储备金

为船舶保险做准备，一年须留出各船总价值百分之五的金额作为储备金。

第二，大修储备金

为当前各船大修和增添新船做准备，一年须留出各船总价值百分之三

的金额作为储备金。

第三, 折旧提取金

因船舶价值逐年递减, 故一年须提出各船总价值的百分之五作为折旧金。

如因船舶价值逐年减少, 导致第一项至第三项提存金额总计达不到年额 90 万元时, 可临时增加第二项的提存比例数以达到此年额。

如因收入金不足, 按以上比例提取储备金有困难的年份, 则该年度从收入金中扣除通常海陆经费、职员奖赏、欠债本利等必需而不能减少的项目费用和第三项折旧金后, 余额部分再按第一、第二项规定的比例提取储备金, 与正常年份相比由此出现的差额不足部分, 再从此后年度的收入中予以补足。

第 29 条 该会社的损益计算和业务实况须在每年 12 月的股东大会上提出报告, 并作为利润分红的依据。

(修改) 该会社的损益计算和业务实况须在每年 12 月向股东大会提出报告。

利润分红在每年 6 月和 12 月分两次进行, 但 6 月的分红按分红数百分之八十的比例提取。

第 30 条 该会社需调查同营业有关的各种实况, 以书面的方式分月报和年报两种报送农商务卿。

第 31 条 该会社总分社的事务以及决定与其他会社事务的权力虽在社长, 但如其在执行中使政府产生损失, 农商务卿得以命其改正。

第 32 条 该会社虽经股东大会决定的事务, 如未征得农商务卿的认可不得执行。

第 33 条 不论发生任何情况, 如未得到政府的同意, 该社均不得再借新债。

第 34 条 政府得以派会计监察官监察该会社的一切会计事务, 并得命其改正不符政府要求之处。

第 35 条 政府除对该会社的各项船舶成规进行检查之外, 对船舶的大修、入坞等其他认为有必要的时候, 均得派检查员对该会社的船舶进行点检。

第 36 条 政府得以监督该会社的一切业务，如有违背本命令书的条款和对公益造成损害，或政府认为该会社的行为对政府不利时，政府得以对其加以制止直至禁止其营业。

第 37 条 政府在认为有必要时，可对此命令书的条款加以增删更正，但如有此种情况，须预先将其理由明告该社。

上述命令书之各项条款，请谨遵执行。

明治 18 年 9 月 29 日 农商务卿 伯爵 西乡从道

印

三 公历、中国历、日本历及年号 对照表（1850～1915）

公历（年）	中国历	日本历	公历（年）	中国历	日本历
1850	道光三十年	嘉永三年	1875	光绪元年	明治 8 年
1851	咸丰元年	嘉永四年	1876	光绪二年	明治 9 年
1852	咸丰二年	嘉永五年	1877	光绪三年	明治 10 年
1853	咸丰三年	嘉永六年	1878	光绪四年	明治 11 年
1854	咸丰四年	安政一年	1879	光绪五年	明治 12 年
1855	咸丰五年	安政二年	1880	光绪六年	明治 13 年
1856	咸丰六年	安政三年	1881	光绪七年	明治 14 年
1857	咸丰七年	安政四年	1882	光绪八年	明治 15 年
1858	咸丰八年	安政五年	1883	光绪九年	明治 16 年
1859	咸丰九年	安政六年	1884	光绪十年	明治 17 年
1860	咸丰十年	万延一年	1885	光绪十一年	明治 18 年
1861	咸丰十一年	文久一年	1886	光绪十二年	明治 19 年
1862	同治元年	文久二年	1887	光绪十三年	明治 20 年
1863	同治二年	文久三年	1888	光绪十四年	明治 21 年
1864	同治三年	元治一年	1889	光绪十五年	明治 22 年
1865	同治四年	庆应一年	1890	光绪十六年	明治 23 年
1866	同治五年	庆应二年	1891	光绪十七年	明治 24 年
1867	同治六年	庆应三年	1892	光绪十八年	明治 25 年
1868	同治七年	明治 1 年	1893	光绪十九年	明治 26 年
1869	同治八年	明治 2 年	1894	光绪二十年	明治 27 年
1870	同治九年	明治 3 年	1895	光绪二十一年	明治 28 年
1871	同治十年	明治 4 年	1896	光绪二十二年	明治 29 年
1872	同治十一年	明治 5 年	1897	光绪二十三年	明治 30 年
1873	同治十二年	明治 6 年	1898	光绪二十四年	明治 31 年
1874	同治十三年	明治 7 年	1899	光绪二十五年	明治 32 年

续表

公历（年）	中国历	日本历	公历（年）	中国历	日本历
1900	光绪二十六年	明治 33 年	1908	光绪三十四年	明治 41 年
1901	光绪二十七年	明治 34 年	1909	宣统元年	明治 42 年
1902	光绪二十八年	明治 35 年	1910	宣统二年	明治 43 年
1903	光绪二十九年	明治 36 年	1911	宣统三年	明治 44 年
1904	光绪三十年	明治 37 年	1912	民国元年	大正 1 年
1905	光绪三十一年	明治 38 年	1913	民国二年	大正 2 年
1906	光绪三十二年	明治 39 年	1914	民国三年	大正 3 年
1907	光绪三十三年	明治 40 年	1915	民国四年	大正 4 年

四 轮船招商局与三菱・日本邮船 会社发展之比较（1870～1915）

年 份	轮船招商局			三菱・日本邮船会社		
	轮船只数 （只）	轮船吨数 （吨）	资本金（两）	轮船只数 （只）	轮船吨数 （吨）	资本金（日元）
1870	—	—	—	3	2181	—
1871	—	—	—	3	—	—
1872	1	619	6000	5	3293	—
1873	4	2319	476000	8	4414	—
1874	6	4088	602000	9	4773	—
1875	9	7834	685000	37	23385	—
1876	11	11854	730200	41	30696	312950
1877	29	30526	751000	50	43740	6325980
1878	25	26916	800600	—	—	6220059
1879	25	26916	830300	—	—	5361971
1880	26	28255	1000000	—	—	6358429
1881	26	27827	1000000	—	—	7055514
1882	26	29474	2000000	—	—	7462342
1883	26	33378	2000000	33	21597	7426659
1884	26	33378	2000000	32	23026	8148158
1885	24	31420	2000000	29	36599	6521668
1886	24	31420	2000000	62	66715	11000000
1887	25	31900	2000000	58	67588	11000000
1888	26	33063	2000000	55	69506	11000000
1889	27	34090	2000000	52	70295	11000000
1890	26	32789	2000000	48	67310	10750000
1891	28	36481	2000000	47	65672	10750000
1892	27	35318	2000000	47	66780	10750000
1893	26	35457	2000000	45	64158	8800000
1894	26	35457	2000000	52	86182	8800000

续表

年 份	轮船招商局			三菱·日本邮船会社		
	轮 船 只 数 (只)	轮 船 吨 数 (吨)	资 本 金 (两)	轮 船 只 数 (只)	轮 船 吨 数 (吨)	资 本 金 (日 元)
1895	24	34531	2000000	57	101342	8800000
1896	23	33807	2000000	54	96966	22000000
1897	26	39632	4000000	66	160418	22000000
1898	27	41171	4000000	66	183580	22000000
1899	27	41171	4000000	66	195535	22000000
1900	29	43949	4000000	67	204713	22000000
1901	29	43949	4000000	71	219074	22000000
1902	28	43288	4000000	70	221871	22000000
1903	27	42143	4000000	77	242163	22000000
1904	27	42143	4000000	70	236256	22000000
1905	28	46357	4000000	73	250905	22000000
1906	29	48503	4000000	78	253363	22000000
1907	29	49536	4000000	81	264335	22000000
1908	29	49536	4000000	76	266200	22000000
1909	29	49536	4000000	79	306666	22000000
1910	29	49536	4000000	69	281223	22000000
1911	29	49373	4000000	70	287078	22000000
1912	29	51702	4000000	79	324574	22000000
1913	29	51702	4000000	82	346017	22000000
1914	29	51702	8400000	86	380555	22000000
1915	29	51702	8400000	193	428015	22000000

注：①三菱会社 1870～1875 年资本金数字缺，1876～1885 年的数字为资产总额，参见《三菱合资会社社志》，转引自大久保利谦编《近代史史料》，第 211 页。

②三菱会社 1870～1885 年为合资会社，1886 年起与共同运输会社合并成立日本邮船会社。

资料来源：轮船招商局的轮船只数、吨数及资本金数见《国营招商局七十五周年纪念刊》附“资本数额表”和“江海轮数量表”；三菱会社 1870～1875 年的轮船只数、吨数见日本邮船株式会社编《日本邮船株式会社五十年史》第 5、13 页，1876 年的数字见第 14 页，1877 年的见第 17 页，1878～1882 年数据缺，1883～1884 年数据见第 48、49 页统计表，1885 年的见第 80 页；自 1886 年始，日本邮船会社的轮船只数、吨数见日本经营史研究所编《日本邮船百年史资料》第 656 页统计表，资本金数见同书第 5～6 页统计表。

征引书目

一 中文部分

《马克思恩格斯全集》第23卷，人民出版社，1972。

《马克思恩格斯选集》第1卷，人民出版社，1972。

《资本论》第1卷，人民出版社，1975。

《列宁选集》第2卷，人民出版社，1976。

招商局档案（包括经济所藏抄件、影印件），北京第一历史档案馆和南京第二历史档案馆藏部分。

《东华续录》（乾隆朝）。

《筹办夷务始末》（同治朝）。

李鸿章：《李文忠公全书》。

曾国藩：《曾文正公全集》。

左宗棠：《左文襄公全集》。

张之洞：《张文襄公全集》。

中研院近代史研究所编《海防档》丙，“机器局”。

中研院近代史研究所编《海防档》甲，“购买船炮”。

中研院近代史研究所编《海防档》乙，“福州船厂”。

汪世荣编注《曾国藩未刊信稿》，中华书局，1959。

盛宣怀：《愚斋存稿》，1914。

郑观应：《盛世危言后编》卷10。

徐润：《徐愚斋自叙年谱》，1927。

李慈铭：《越缦堂日记》，北京浙江公会，1921。

邮传部编《邮传部第一次统计表》，光绪三十三年。

邮传部编《邮传部第二次统计表》，光绪三十四年。

交通史编纂委员会编《交通史航政编》，1935。

《国民政府清查整理招商局委员会报告书》上、下册。

《国营招商局七十五周年纪念刊》，1947。

王铁崖编《中外旧约章汇编》第1册，三联书店，1957。

聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑上、下册，上海人民出版社，1983。

严中平等编《中国近代经济史统计资料选辑》，科学出版社，1955。

孙毓棠编《中国近代工业史资料》第1辑下册，科学出版社，1957。

中国史学会编《洋务运动》第1、6册，上海人民出版社，1961。

中国史学会编《中日战争》第1册，上海新知识出版社，1956。

夏东元编《郑观应集》上、下册，上海人民出版社，1988。

夏东元：《盛宣怀传》，四川人民出版社，1988。

张后铨编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988。

张国辉：《洋务运动与中国近代企业》，中国社会科学出版社，1984。

吕实强：《中国早期的轮船经营》，中研院近代史研究所专刊（四），1976。

樊百川：《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985。

许涤新、吴承明：《中国资本主义发展史》第2卷，人民出版社，1990。

张心澂：《中国现代交通史》，上海良友图书印刷公司，1931。

王晓秋：《近代中日启示录》，北京出版社，1987。

米庆余：《明治维新——日本资本主义的起步与形成》，求实出版社，1988。

班思德：《最近百年中国对外贸易史》，海关总税务司统计科译印，1931。

樊亢、宋则行主编《外国经济史》第3册，人民出版社，1986。

伊文成、马家骏等编《明治维新史》，辽宁教育出版社，1987。

〔日〕小島直记、邦光史郎等：《三菱财阀》，葛东来译，台湾时报文

化出版公司, 1986。

〔日〕守屋典郎:《日本经济史》,周锡卿译,三联书店,1963。

〔日〕柴垣和夫:《三井和三菱——日本资本主义与财阀》,复旦大学历史系日本史组译,上海译文出版社,1978。

〔日〕楫西光速等:《日本资本主义的发展》,阎静先译,商务印书馆,1963。

〔日〕吉田茂:《激荡的百年史》,孔凡、张文译,世界知识出版社,1980。

〔日〕福泽谕吉:《文明论概略》,北京编译社译,商务印书馆,1992。

刘广京:《中英轮船竞争(1872~1885)》,中研院《清季自强运动研讨会论文集》下册,1988。

马家骏:《明治政府的殖产兴业政策》,《世界历史》增刊《明治维新的再探讨》,1981年。

汤重南:《岩仓使团出使欧美》,《世界历史》1985年第8期。

吴承明:《中国近代农业生产力的考察》,《中国经济史研究》1989年第2期。

王承仁、柏峰:《论洋务运动失败,明治维新成功与西方列强的关系》,《广东社会科学》1989年第4期。

陈潮:《关于轮船招商局“齐价合同”的次数与时间》,《中国近代经济史研究资料》第6辑,上海社会科学院出版社,1987。

黎志刚:《轮船招商局国有问题》,《中央研究院近代史研究所集刊》第17期上册,1988年。

陈绛:《唐廷枢与轮船招商局》,《近代史研究》1990年第2期。

汪熙:《论晚清的官督商办》,《历史学》1979年第1期。

《申报》

《新报》

《上海新报》

二 外文部分

日本郵船株式會社編《創立滿三十年紀念帖》，大正4年。

日本郵船株式會社編《日本郵船株式會社五十年史》，昭和10年。

日本郵船株式會社編《日本郵船株式會社百年史》，昭和63年。

日本經營史研究所編《日本郵船百年史資料》，昭和65年。

日本逋信省編《逋信事業史》第6卷，昭和16年。

日本史籍協會編《大久保利通文書》第4、5、6冊，東京大學出版會，昭和58年。

大久保利謙編《近代史史料》，吉川弘文館，昭和44年。

大久保利謙：《岩倉使節の研究》，宗高書房，1976。

安藤良雄編《近代日本經濟史要覽》，東京大學出版會，1990。

石井寬治：《日本經濟史》，東京大學出版會，1992。

土屋喬雄：《日本資本主義史上の指道者たち》，岩波書店，昭和15年。

高橋龜吉：《日本資本主義發達史》，日本評論社，昭和3年。

久米邦武：《特命全權大使美歐回覽實記》，岩波書店，1980。

畠川鎮夫：《海運興國史》，海事匯報社，昭和5年。

富永祐治：《交通における資本主義の發展》，岩波書店，1953。

大島清、加藤俊彦、大內力：《明治初期の企業家》，東京大學出版會，1983。

師岡國編輯《三菱會社内幕秘聞錄》，《海事史料叢書》第20卷，成山堂書店，昭和44年。

麻生平八郎：《海運と海運政策》，嚴松堂書店，昭和17年。

寺島成信：《帝國海運政策論》，嚴松堂書店，大正13年。

淺原丈平：《本邦海運發展要史》（私家版），東京大學總合圖書館藏。

《三菱社志》（復刻版），東京大學出版會，1979。

安藤良雄編《日本經濟政策史論》（上），東京大學出版會，1973。

山口和雄：《明治初期の外國海運と三菱會社》，《世界經濟分析》（1）

《脇村義太郎教授还暦紀念論文集》，岩波書店，昭和 37 年。

加地照義：《摇篮期のわが国海運企業》，神戸商科大学《商大論集》23 卷 3 号，昭和 46 年 12 月。

加地照義：《明治年代における外人船員排除について》，《商大論集》22 卷 2、3、4 号，昭和 46 年 1 月。

加地照義：《明治初期における海運政策的转换》，《商大論集》24 卷 4 号，昭和 47 年。

加地照義：《日本資本主義の成立と海運》，日本海運集會所発行，《海運》273 号～295 号，昭和 25、26 年。

小风秀雅：《明治后期における海運政策の展开》，《社會經濟史学》，48 卷 3 号，1982 年。

小风秀雅：《帝国主义形成期における日本海運业》，《史学雑誌》92 卷 10 号，1983 年。

小风秀雅：《明治初期海運政策の形成と大蔵省》，《御茶の水史学》28 卷，1985 年。

小风秀雅：《英国 P&O 汽船の日本进出と三菱との競争について》，日本歴史學會編《日本歴史》503 号，1990 年 4 月。

宫本又次：《廻漕会社の兴廃》，《鱼澄先生古稀紀念国史学論丛》，昭和 34 年。

三和良一：《战前期日本海運政策史の一考察》，青山学院大学經濟学会編《青山經濟論集》36 卷 2、3、4 号，昭和 60 年。

American Neptune (《美国海事杂志》)

Nerth China Herald (《北华捷报》)

J. B. Eames, *The English in China* (London, 1908) .

Liu Kwang - thing, *Anglo - American Steamship Rivalry in China, 1862 - 1874* (Harvard University Press, 1962) .

A. Wright, *Twentieth Century Impressions of Hongkong, Shanghai and Other Treaty Ports of China* (London, 1908) .

后 记

本书是我的博士学位论文，此次出版除了增加几个附录外，在内容和文字上仅做了几处改动。关于本书的主题和完成经过，这里还想做一点补充说明。

我们知道，经济基础决定上层建筑，上层建筑反作用于经济基础是马克思主义的基本原理。但实际上，在人类历史的进程中，上层建筑尤其是其中的国家权力对经济基础、经济进程和经济目标的状况发挥极为重要的甚至是决定性作用的例子屡见不鲜，在一段历史时期、一个国家或一定范围内更是如此。这是因为国家权力在一定的历史时期里是能够最直接、最快速、最有序和最有效地改变一个国家或一个地区生产方式和资源配置的力量；是能够最直接动员全社会各阶层、各系统的潜力，为实现某种目标而排除历史和现实中各种障碍的力量；是能够最快捷、最有组织和最有效地废弃旧制度、创立新制度、建立新秩序的力量；也是能够最直接有效地制衡利益变动、协调社会冲突、避免社会震荡的力量。但同时，它也是一柄双刃剑，当其顺应历史潮流时，无疑能大大推动历史的进程；相反，当其逆历史潮流而动时，消极作用同样是巨大和灾难性的。

本书分析探讨的三菱·日本邮船会社的发展历程，正从一个侧面反映了日本社会经济的发展变化和日本政府在其中发挥的作用。同样，本书反映的中国轮船招商局的状况也正是当时中国状况的缩影。中日两国不同的发展道路固然与历史上积淀下来的种种因素、当时的国内外环境和两国政府的性质有关，但正因如此，越发显出国家权力在这种历史关键时期的重要作用，也越发显出从这个角度观察和思考问题的必要性。尤其是今天，我们建设有中国特色的社会主义市场经济体制，努力向现代化目标迈进之

时,这个课题的研究就不仅具有学术意义,还具有一定的现实意义了。市场经济体制是迄今为止人类发现的相当有效的生产和配置资源的方式。但是,怎样在具有几千年中央集权的封建土壤上建设市场经济体制,经过几十年的计划经济体制后怎样顺利地向市场经济体制过渡,怎样解决 960 多万平方千米土地上经济发展的不平衡和地区差异,以及怎样解决几亿从土地上解脱出来的农民向工业化的过渡等,无一不需要重视和研究国家权力的职能、作用和有效的使用方法。这不仅是怎样用最小的代价、最短的时间获取最大收益的问题,更重要的一点还在于,怎样利用国家权力干预经济和怎样干预,将在相当大的程度上决定我们这一亘古未有的伟大改革的进程和命运。这就是笔者萌生和尝试选择这一课题进行研究的主要原因。有幸的是,1990 年,在中国社会科学院外事局亚非处的努力下,日本国际交流基金与中国社会科学院研究生院签订了合作培养博士生的协议,我有幸作为首批赴日的学生在东京大学东洋文化研究所学习了一年,这使我有幸将这个愿望变成现实的可能。为此我要深深感谢日本国际交流基金、中国社会科学院外事局和研究生院给我提供的帮助。

在东京大学学习的一年中,指导我的滨下武志教授为我花费了很多劳动和心血,他在教学和科研任务都十分紧张的情况下,挤出时间陪我去日本海事产业研究所、日本经营史研究所、神户大学、神户市中央图书馆松本海事文库等地,使我收集到一批从事这个课题研究必不可少的宝贵资料。御茶水大学的小风秀雅副教授不仅经常和我一起交流探讨学术问题,还陪我参观横滨开港资料馆,将他研究日本海运史的多篇论文和一套资料集赠送给我。早稻田大学依田憇家教授的中日近代化比较研究课程也使我获益匪浅。另外,大阪学院大学的片山邦雄教授、岐阜药科大学的铃木智夫教授、信州大学的久保亨副教授、东京都立大学的奥村哲副教授、大东文化大学的臼井佐知子副教授、东京大学的岸本美绪副教授、东京外国语大学的中见立夫副教授和其他许多先生都给过我各种各样的帮助,在这篇论文成书之际,我要衷心向这些给过我各种帮助和鼓励的先生们致以深深的谢意。

1982 年,我从北京大学历史系毕业,来到中国社会科学院经济所经济史室工作,得以在这个集中了一批著名经济史学家的环境里学习研究,这

是我莫大的幸运。这些年来，先生们勤奋耕耘、不尚空谈、治学严谨和热心助人的种种优良品质，给我留下了深刻印象。严中平、汪敬虞、章有义、吴承明、张国辉、彭泽益、宓汝成等先生，给过我各种各样的帮助。特别是我的导师聂宝璋先生，更是为我的成长倾注了许多心血，我到经济所后即给先生当助手，从事中国近代航运史的研究工作，并协助先生编辑大型资料丛书《中国近代航运史资料》第二辑（1895～1927年），这些年先生对我的帮助，不是几句话可以说得清楚的。1988年我考上先生的博士生后，学位论文的写作从构思到资料都得到先生的大力帮助。初稿完成后，又蒙先生花费巨大精力帮我审稿，提出修改意见。总之，本书能够完成，是与聂先生的指导和众多先生的帮助分不开的。我只能在今后的工作中刻苦勤奋，做出更大努力，唯有如此才能不辜负先生们的期望。

这里需要说明的是，附录一收入了我于1988年发表在中国社会科学院经济所集刊第10辑上的《甲午战后日本轮运势力在长江流域的扩张》一文。此文主旨与本书一致，而内容正好补充了本书这一块的空缺，为使全书内容更加完满，故此次将其作为附录收入。附录二收录了日本明治时期的“命令书”两篇。“命令书”的特点和重要性在本书第四章已有论述，因其原件在国内不易寻找，又系日文，故在此将极有代表性的两篇（即日本政府颁发给三菱会社的第一“命令书”和颁发给日本邮船会社的“命令书”）全文译出，一来可使读者见其全貌，二也便于参考利用。另外，还附有公历、中国历、日本历及年号对照表和1870～1915轮船招商局与三菱·日邮船株式会社各年轮船只数、吨数及资本金数一览表，供读者阅读本书时参考。

限于学识水平，我的见解难免有肤浅和错漏之处，诚恳期待专家学者的指教和读者的批评指正。

朱荫贵

1994年初春于京

图书在版编目(CIP)数据

国家干预经济与中日近代化：轮船招商局与三菱·
日本邮船会社的比较研究 / 朱荫贵著. --修订本. --
北京：社会科学文献出版社，2017.6（2017.9重印）
（招商局文库·研究丛刊）
ISBN 978-7-5201-0333-6

I. ①国… II. ①朱… III. ①水路运输政策-对比研
究-中国、日本-近代 IV. ①F552.9 ②F553.139

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第028819号

招商局文库·研究丛刊

国家干预经济与中日近代化(修订本)

——轮船招商局与三菱·日本邮船会社的比较研究

著 者 / 朱荫贵

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 宋荣欣

责任编辑 / 邵璐璐 肖世伟

出 版 / 社会科学文献出版社·近代史编辑室(010)59367256

地址：北京市北三环中路甲29号院华龙大厦 邮编：100029

网址：www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心(010)59367081 59367018

印 装 / 北京京华虎彩印刷有限公司

规 格 / 开 本：787mm×1092mm 1/16

印 张：15.75 字 数：249千字

版 次 / 2017年6月第1版 2017年9月第2次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5201-0333-6

定 价 / 75.00元

本书如有印装质量问题，请与读者服务中心(010-59367028)联系

 版权所有 翻印必究