

航运实业家郑观应

的开拓精神

吴彬

去年五月,是中国近代史上颇具影响的实业家和思想家郑观应(1842.7~1922年)逝世65周年。他从事航运实践几十年,几乎参与了当时每一个重要官督商办企业的经济活动,逐步形成了一套至今仍可借鉴的航运经济理论和经营方法。

郑观应本名官应,广东中山雍陌乡人。1858年,他从广东到上海学商一年后,不足19岁即涉足航运业,在宝顺洋行管理丝楼和轮船揽载事务。25岁,与唐廷枢投资于公正轮船公司,被荐为董事。1873年1月14日我国最早的官僚资本主义企业轮船招商局在上海正式成立,不久,他就入股,同年参与了太古洋行轮船公司的创办。次年2月,应聘为总理兼管帐、栈房务。1882年3月,他正式入招商局,自此至逝,先后三次入局任职26年之久。他在几十年航运实践中所形成的航运思想,主要表现在三个方面。

发展航运 振兴工商

郑观应经济活动的主要特点是提出并实践“商战论”。发展近代航运事业,以利振兴工商,则是措施之一,也是郑观应航运思想的重要组成。就此,他主要从三方面提出科学的见解。

一是鼓励商民自造轮船,发展航运。1873年刊印于《救时揭要》中的《论中国轮船进止大略》,是这种认识的最初表现,他鉴于西方各国以轮船,机器致富致强,国内船厂有缺陷等缘,要朝廷“任天下之人自造轮船”。后来的《易言》发展了《救时揭要》的重商思想,对发展航运有进一步的认识,认为维时局,扩远图,“其必以船政为急先务矣”。1894年冬,他曾为上海格致书院拟了四道命题,提倡商办船厂则是题一。1918年,76岁的郑观应看到欧洲兵战已歇,再次督促招商局人添造商船,扩充航运,以利商战。这些主张,反映了民间资本投资于民族造船业的愿望,根本点是促进民族航运业的发展。

二是发展内河航运,扩充海外运输。19世纪80年代初,我国内河运输还是很原始的,郑观应看到资本主义商品经济的发展趋势,曾禀请两江总督左宗棠创办江苏内河航线,其坚信:“小轮一事现难遐准,然

终有准行之日。”在后,他为发展内河航运积极努力。1896年春,他自告奋勇往肇庆、梧州察看河道,搜集西江航线资料,使招商局小轮能于次年顺利通航梧州。中日马关和议不久,他就建议开辟《马关条约》规定新开通商口岸之一的杭州小轮航线,以期进而推广清江、鄱阳湖等处轮运。同时,他多次提出扩充远洋运输主张,认为这是使招商局营业起色必须首先要做的两件事。1911年岁末西行和1916年侨商陈抚辰回国调查实业时,他两次提议开辟南洋一带航线,以兴巨利并为国争光。这些主张,较能反映客观经济规律,符合社会发展需求。

三是限制外国轮运,力与洋商争利。19世纪50年代起,随着贸易重心逐渐北移,外轮纷纷角逐长江,竞相攫利。郑观应对此殊抱杞忧,主张“凡西人之长江轮船,一概给价收回”,使“长江商船之利,悉归中国独擅权利。”他在招商局任职期间,就曾采用“合兵破曹”“齐价合同”等方法,与太古、怡和等外轮公司竞争。1911年,他还建议政府在重庆设法招商筹办有关航运事宜,“毋为外人捷足先登也”。这些思想与行动,反映了郑观应抵制外国资本主义经济侵略的勇敢精神,深得世人敬仰。

加强管理 提高效益

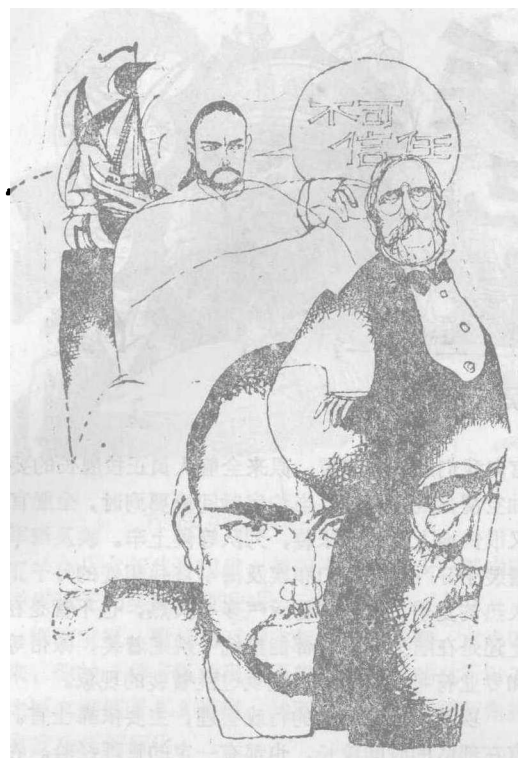
郑观应在航运经营的具体问题上,有不少真知灼见。

开源节流,增加盈利。这是郑观应为此曾多次提出积极的建议。如他初进招商局,就根据以往航运经营体会,总结了办好轮船公司的十条经验,除用人得当外,最主要的是加速船舶周转、多揽客货、降低消耗等三条。1892年12月二进招商局不到两周,他就从开源、节流两方面考虑,拟定了《整顿招商局十条》。

不久,仍以开源节流为题目,写了《上北洋大臣李传相禀陈招商局情形并整顿条陈》14条。1904年他第三次入局被委为会办后,在股东会提出:办事员一切行食及酬应杂费皆入公帐,就不应再支公费等以期“涓滴归公”的七条建议。

严明纪律,责任到人。郑观应在拟订招商局《救弊大纲十六条》中明确指出:“勤核功过,责任必分而始专,考察则合而愈





显，赏罚所在，荣辱系之。”并致力付诸实践。在《整顿招商局十条》和在后上李鸿章条陈中，也提出严明纪律问题。如堵塞买办减报搭客数目漏洞，实行赏罚分明等，而使招商局人各负其责，经营改善。如镇江分局总办姚岳在1893年3月18日向盛宣怀推荐郑观应所说：“长江客货，新春以来更见涌旺。”郑还强调领导带头遵守纪律，特别指出：“总司理必须操守廉洁，熟谙利弊，方能整顿”的重要性。这种认识，是难能可贵的。

依据实际，确定对策。郑观应认为招商局“欲兴利者，必先洞察其利弊之源，庶堪得间而入，游刃于虚。”这一主张体现了他重视调查研究，实事求是的精神。甲午中日战争时，郑观应就根据时局的变化，与他人经手了“明卖暗托”之策，将20艘船交与德、英等国洋行，换外国旗照常行驶，并在一年内照数收回，较好地保护了招商局的轮船。值得嘉许的是，郑观应主张并亲自深入航运第一线了解情况，依据实际制定对策。如1883年亲赴南洋诸国考察航业，1893年和1911年两次沿长江航线西巡。事后提出了振兴南洋航业和“代渠招揽”等见解，在一定程度上促进了招商局的工作。

任贤举利 培育人才

郑观应在从业几十年间，根据历史与现实的感触，认定了“国之盛衰系乎人才”的道理，并逐步形成自己

的人才观，主要体现为“三要”。

一要认真选贤举能。他在《救弊大纲十六条》中明确提出“法不徒行，贵在得人，人不易之，则延揽荐举”之说。在后，积极主张百司职事必须量才录用的观点，“有不肖者，虽总办之至亲至友，立即辞去。”在航运经营中，他认为“货物之揽载行或大商家之当手及熟识船务者”宜罗致用，并要将“坐舱及各分局总办之缺，招其精明而货多者充当”，这样用人所长，可招徕生意，经营举利。1911年春招商局重选董事前，郑主张“以数多者得，以昭公道。”尽管这些主张未能全以实施，但表明了郑观应任人唯贤的积极倾向。难能可贵的是他不畏总船主英国人蔚霞权势，多次指出蔚霞不贤行为。如蔚霞为招商局在英国订造新轮就有价格作弊之嫌，且该人“跋扈擅主，肆无忌惮”，不可信任。当盛宣怀拟给蔚霞请颁星宝勋章时，郑认为他“功不抵过”而劝阻，可惜这一主张未被采纳。

二要加速培养人才。郑观应多次向有关部门建议尽早创设驾驶学堂，培养自己的人才，以改变国轮长期由洋人驾驶的局面。为此，他积极将“泰安”轮改为教练船。到了晚年，郑观应的思想及活动所及，更多的是围绕着培养新的航运人才而进行的。1917年后，他担任了招商局公校住校董事兼主任等职，对培养航运人才更有迫切感。他认为：“航业者，国家之命脉也；航学者，航业之津梁也”，造就航运人才，“非独为我局根本之图，更是为国家富强之助。”这都表明他重视培养航运人才的科学意识。

三要学习西方所长。这是中国近代史上进步思想的一个特点。郑观应提出“借才异地”说，认为“自古成事奏功，未尝不借才异地”，主张招商局暂时借才使航运振兴，再遂而代。在他将“泰安”轮改为教练船时，就礼聘了美国人肅德为总教习。他还提出“留学育才”，建议选择“心灵体壮，通达中文，稍通洋文，年在二十左右者……赴各国最大船厂分门学习制造轮船一切之工”，留学十年再回国发展祖国造船工业，促进民族航运。另外，郑观应还亲自辑译外国航运资料，供同行或后人学习。如译编了《同治元年各国议定行船章程》，1909年为汉冶萍公司辑译了外国轮船机器师、管事、船医常例章程52款，轮船常例章程61款等资料。这些，都表现出郑观应以期通过学习西方所长，发展民族航运的强烈的思想倾向性。

由于历史条件和阶级意识的局限，郑观应在晚年曾宣扬仙道的唯心主义，劝人弃恶从善，求助因果报应，这是不足取的。但判断历史的功绩，是根据他对社会提供多少新的东西，从这意义上说，郑观应的航运思想是积极进步的。

张定华 插图