

编者按：

中国工商文明的重建，是一个百年命题。在中国这部历史长剧的发展中，中国商人阶级并没有占据显要位置，似乎是一群“下落不明”的阶层。

那么，在国贫民穷的时刻，是怎样的资本和人才组合启动了“洋务运动”？在八国联军蹂躏北京的时候，南方的商业繁荣是靠谁保全的？当立宪浪潮掀起的时候，谁是最积极的推动者？在辛亥革命的炮火中，谁保卫了市井的稳定？在五四运动的口号声里，谁是广场背后的支持者？在日本军队悍然侵华的时候，又是谁保住了“陪都”重庆的安全和转移了国家的最后一口元气？

正是为了解答上述问题，知名财经作家吴晓波先生在完成了《激荡三十年》的写作后，开始往上追溯，梳理1870~1970年代的中国百年企业史。本刊从上期《买办救国》开始，将陆续精选吴晓波先生《跌落一百年》予以发表，打捞那些沉没的商海史实。

产权断送洋务运动

■文/吴晓波，本刊特约研究员，财经作家

招商局迎来第一次兴盛

1882年前后，以轮船招商局的兴盛为标志，洋务运动进入到了第一个高潮期。连郑观应这样的大买办都转而投靠，不得不让人对洋务事业充满了信心。长久以来，对帝国一蹶不振的忧伤似乎开始消散。



这种景象在上海的股票市场上呈现得非常清晰,前些年还无人问津的洋务企业股票,现在成了抢手货。这年9月27日的《申报》上刊载了一则新闻,列举了洋务企业的股票价格,其中,轮船招商局的票面额为100两的股票,市价为253两,上海机器织布局、开平矿务局、湖北长乐铜矿、热河平泉铜矿和湖北鹤峰铜矿的股票(票面额均为100

两),市价分别为110两、216.3两、168两、256两和155两,郑观应很兴奋地给盛宣怀写信说,“现在上海公司股份无一不涨,平泉股本不过数万,其涨尤甚。”

从这些股份制企业的行业分布可见,矿产投资是热点,对能源的争夺一直是中国公司利益格局重组的一个主题。

盛宣怀是最早看到这一商机的人之一。因为有唐廷枢和徐润两人的存在,他这个招商局会办几乎没有插手的空间,所以在10年时间里,他一直被李鸿章派到其他一些开创性的实务中历练。如被派往湖北开采煤铁矿务,盛带人日行二三



十里,在荆州、宜昌一带探煤勘铁,颇为辛劳。之后几年,他奔波各地勘矿,相继勘探了湖北大冶煤矿、山东登州铅矿、辽宁金州铁矿、锦州煤矿等,完成了近代中国第一次全国范围的矿务勘探活动,堪称是矿务开采事业的筚路蓝缕之举。在他的示范下,唐廷枢创办了开平矿务局,朱翼甫开采了平泉铜矿,近代第一批工业化开采的矿产企业集群式的诞生了。

除了矿业上的开创性成就外,前些年一直被妖魔化的电报电话业也实现了突破。1880年秋,盛宣怀创建中国电报总局,自任为总办,筹划架设从天津到上海的电线。为了办电报,盛宣怀可说是煞费了苦心。他一方面要跟各地的官吏打“太极拳”,说服并诱使他们同意架设电线,另一方面,又要解决经费短缺的难题。与创建招商局时一样,他再次提出了官督商办的理念,亲拟章程,筹措民资。与此同时,他还一力抵制外资的电报投资。在李鸿章的支持下,中国电报总局先后收回了英国大东、丹麦大北公司设在沿海的电报线,中国的电报网络复归中资所有。一直到1908年前后,电报总局共修建电报线2万公里,连接大多数商业和战略中心城市,完成了全国性的电线干线建设工程。

经矿务、电报两役,李鸿章对盛宣怀的才能大为赞赏,在给朝廷的奏折中表彰说:“该员才具优长,心精力果,能任重大事件,足以干济时艰。”

在他看来,这位与他心意连通的忠诚弟子已经真正地成熟了。很快,他做出了一个冒险的决定。

产权不清,因利生隙

1884年,就当盛宣怀办电报总局初见成效之际,他突然得到机会入主轮船招商局。

在过去的几年里,招商局经营红火,年获利润已过百万两,官家和商家的心思都变得活络起来,官督商办的体制矛盾渐渐地变得无可避免。

唐廷枢、徐润两人系买办出身,他们认为“官款取官利,不负盈亏责任,实属存款性质”。自1882年春,郑观应入局后,商办的思潮更加浓烈,郑对洋务官僚的警惕比唐、徐更为坚决,他常言,“官之与民,声气不通”,工厂企业“一归官办,枝节横生,或盈或亏,莫敢过问。”当三人的理念达成共识后,他们便联名给李鸿章打了一份报告,希望将官款“依期分还,币息陆续缴官,嗣后商务由商任之,盈亏商认,与官无涉,请免派员。”

此议等于要把招商局民营化,这显然大大地不合李中堂心思,可以说是脑后生出了反骨。

事实上,在最初创办的那些官商合营企业中,因官本羸弱,启动资金大多来自民间,经营也基本仰赖买办,所以,强调商办原则是一个潮流。从这些企业的章程中,都可以看到经营者在这方面的强调。唐、徐在他们主持制定的轮船招商局章程

中,即强调轮船招商局“归商办理”,鉴于此前并无这种先例,为减少可能由此带来的麻烦,他们接着表白称:“查商人践土食毛,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。”在开平矿务局的章程中,同样明确表示:“查此局虽系官督商办,究竟煤铁仍由商人销售,似宜仍照买卖常规,俾易遵守。所有各厂司事,必须於商股之中选充,方能有裨益事。”徐州利国矿务局的章程也明白无误地表明:“矿务以减少成本为首要、一应事宜概照商人买卖常规,撙节核实办理,不得稍涉糜费,以重商本……一切工作事宜,均以中国商民为之。”为商应当去除官场习气,这似乎是当时的一个共识,上海机器织布局便在章程中声明:“事虽由官发端,一切实由商办,官场浮华习气一概芟除,方能持久。”

这些道理,对于一向开明的李鸿章来说并非不可接受,这些章程,写在纸面上也无大碍,可是要据此将企业彻底的民营化,却是李中堂大人所决然不允的。他的心思也很容易看透:洋务派大吏办企业,一是为了“强兵”——军事上的需要,二是为了“富国”——增加财政收入,企业一旦民营,便无法直接掌控。从文化心理来分析,千百年间,商人从来“富而不贵”,为九流之末,跟他们一起合资办企业已是迫不得已之计,现在要闹“独立”,自然在官僚们看来是万万不行的。

此外,还有一个让李鸿章不放

心的就是，买办们在经营官督商办企业的时候，也按“惯例”经营着自己的私人企业。这中间无疑存在着严重的利益输送的混乱景象。

以唐、徐两人为例，他们来招商局后，相继创办了长源泰、长发堆栈等流通企业，此外还办起了中国第一家保险公司——仁济和保险公司，这些公司与招商局有大量的关联交易，难免给人上下其手的观感。实际上，即便官商盛宣怀接管后，也一样的如法炮制，一边以国家为名办企业，一边搞了一大堆私人公司敛聚财富，这一陋习一直延续到民国一代的宋子文、孔祥熙。中国官僚

企业家的职业道德和官商文化的恶劣令人感慨。

官商决裂，买办出局

于是，唐廷枢等人的那份联名信成了官商决裂的导火线。

盛宣怀当然看到了这种离心景象，他久窥宝座，自然不会放过此等离间时刻。他密信呈报李鸿章，诋毁唐、徐办事无能，“细审任事诸人，并不加意勤勉，反觉遇事疏忽”，他特别告状具体主事的徐润，说“局内视为无足轻重之人”。具体而言，他认为唐、徐治局有两大罪状，一是任用洋人管事，不合大清体统，所以“急

宜及早斥退，以符定章而免后悔”，二是任用私人，局中同事多是亲戚，“始而滥竽，继而舞弊。”他所陈述现象，都是当时买办人物及民间公司的常见之事，不过从国营体制而言，就成不可饶恕之罪了。他还联合朱其昂的胞弟、当时也在招商局任职的朱粹甫，处处为难唐、徐两人，朱是官派人员，掌管关防印章，他每每不到局里办公，或手握印章“屡请不到”，弄得唐、徐苦不堪言。

到1884年，盛宣怀的机会终于降临。这一年，上海爆发金融危机，徐润曾利用主管招商局财务之便，私自挪用16万两巨款炒作房地产，



这时且闻东窗事发。李鸿章委派盛宣怀查处这一事件，盛宣怀奏报朝廷，说徐润“假公济私，驯至亏欠局款，实属瞻玩”，所以应该革职处分，并令其照数抵赔。徐润提出，他在招商局11年，仅领薪水2.5万两，局中存各项余款70万两，作为出资股东，他按照既定章程可提取两成分红，可不可以用这笔分红抵销所欠巨款。盛宣怀断然拒绝。徐润“净

产权争夺的大戏，可谓产权演变的“缩影”。

盛宣怀的这些行径，既跟唐、徐的民营治理观念全然不同，也跟当初李鸿章“听该商董等自立条议”的思路有太大的出入，为了权力的掌控，他背叛了13年前的那种理念。盛氏风格日后被一路传承，祸害百年。在官督商办企业中，官股与商股完全没有平等的权利与地位。一个

社。

19世纪70年代初期，中国与日本都开始工业化变革，两国均诞生了很多近代工厂，其现代化速度也非常近似。1870年12月12日，明治政府设立工部省，负责“监督和管理一切矿山；建设和保养一切铁路、电报线和灯塔；制炼和铸造各项企业使用的铜、铁及铅矿，并从事机器制造。”其后十余年，日本相继建立了横须贺、横滨制铁所、长崎制铁所、关口大炮制作所、石川岛造船所等诸多国营企业，其景象可以与清王朝的洋务运动相互辉映。

可是在19世纪80年代中期，两国突然走上了两条不同的工业化道路，就在盛宣怀将招商局重回官

尤其值得反思的是，洋务派在实业创办上不遗余力，而在制度设计上却毫无作为，这与邻国日本形成了鲜明的反差。

身出局”。他职权被夺，股权尽失，不得不变卖所有的家产，以至“家业荡然，生机尽矣。”徐润成为第一个因体制冲突而“牺牲”的国营企业经理人，百年以降，他的名字后面将悲者如云，蜿蜒百里，迄今尚不见尽头。

徐润被拔除后，第二年春夏间，唐廷枢也被调离招商局。盛宣怀终于当上了梦寐以求的督办之职。上任之后，他当即宣布朝廷“派大员一人认真督办，用人理财悉听调度。”唐徐时期，官派人员很少插手具体的经营事务，而自此之后，盛氏身兼督办、总办双职，终于弄得官商不分。他还暗用政府权势，逼迫其他的私人股东一一撤股，使股权结构全面变色，招商局成了一家官督“盛”办的企业。在今后的数十年间，这个“中国首家现代企业”还将几次经历

叫吴佐清的商人就曾经颇有牢骚地描述过这种所有制上的产权歧视：“若云官办，则实招商股，若云商办，则有总办、帮办、提调名目。商民虽经入股，不啻途人，即岁终分红，亦无非仰人鼻息，而局费之当裁与否，司事之当用与否，皆不得过问。虽年终议事，亦仿泰西之例，而商股与总办分隔云泥。”

中日官商之路的对比

1884年——也就是盛宣怀夺权招商局的同一年，在日本则发生了一件互可参照的公司新闻。明治政府将当时日本最大的造船企业、几乎与招商局同期创办的长崎造船所，仅以1日元的象征价格“出售”给私营企业家岩崎弥太郎，这家企业后来发展为著名的三菱株式会

社。同时，在日本则出现了一次十分坚决的民营化，明治政府认识到国有官营弊端太大，便毅然改弦更张推行民营化，明治维新启蒙者福泽谕吉疾呼：“政府若为了富国，就认为可以任何事情，与人民从事相同的寻常事业，甚至与人民竞争工商之成败，其弊极矣。”著名政治家、曾出任明治政府首相的伊藤博文则阐述说，明治政府创办各种企业的目的之一，就是为了“示以实利、以诱人民”，当这些工矿企业在引进先进的生产技术和设备以及培养技术工人方面完成了历史使命后，政府就应该把这些官营企业传给民间商社。

正是在这种思路的引导下，政府相继把众多国营的工厂转卖给私营企业家，有的甚至类似长崎造船

所这样的“白送”。日本的这次国企私营化过程也非一帆风顺。大野健一在《从江户到平成》一书中记录说:“除军需工厂之外的国营企业均被私营化。此时,对于国有资产被贱卖给一些有势力的商人一事,使国内舆论哗然,骂声四起,到了1881年竟发展为政治丑闻。但事实是,私营化后的很多企业均通过裁员和追加投资等措施扭亏为盈。”私营化运动导致了日本经济的快速成长,自1884年末到1892年,日本的股份公司的数字和资金总额,分别由2392家、1亿日元增加到5444家、2.8亿日元,职工人数从12.3万增加到42万人,并出现了三井、三菱、关西铁路等众多财阀型私人企业。与不同的工业化思路相关联的是,两国在政治体制上的演变也南辕北辙。1889年,日本设立国会,颁布宪法,从而确立了君主立宪的新体制。

洋务运动自1870年发起以来,因官库拮据而不得不借重民间资本,经营人才的匮乏也使得职业经理人制度得以尝试,特别是买办阶层的积极参与,让洋务企业呈现出兴盛景象,在这十多年的时间里,从造船业、采矿业、纺织业到航运业、保险业等,出现了众多“中国第一”的新兴企业,铁路、电报等基础工业设施也得到了启动。可是,在气象初显之后,政治家与企业家阶层发生了制度和理念上的冲突,最终,以盛宣怀掌权招商局为标志,坚持国营体制的官僚资本主义占据了上风。美国华裔学者郝延平将此视为“官

僚资本主义产生的转折点”,他在《中国近代商业革命》一书中评论说,“1884年以后,不幸以盛宣怀为首的官僚紧紧掌握了官督商办企业(他们是中国工业化的早期先锋),在中国工业发展中,官僚主义开始比企业家精神起着更重要的作用。”

尤其值得反思的是,洋务派在实业创办上不遗余力,而在制度设计上却毫无作为,这与邻国日本形成了鲜明的反差。

中国学者杨小凯在《百年中国经济史笔记》中,将几乎同时发生的洋务运动与明治维新进行了一个精辟的对比:洋务运动是在政治法律制度意识形态不能根本变革的约束下进行的,因此以坚持清朝政府的政治垄断,没有司法独立和保护私人企业的法律制度为基础。与明治维新模仿西方的政治、法律、经济制度相反,洋务运动坚持官办、官商合办、官督商办的制度,以此为基础来模仿发达国家的技术和工业化模式,这种方法使得政府垄断工业的利益与其作为独立第三方发挥仲裁作用的地位相冲突,使其既是裁判,又是球员,因此利用其裁判的权力,追求其球员的利益。这种制度化的国家机会主义使得政府利用其垄断地位与私人企业争夺资源,并且压制私人企业的发展。而明治维新时不但在宪法中规定私有财产神圣不可侵犯,并且全面模仿英国、德国的政治、法律、经济制度(但却不放弃天皇的实权,不搞虚君共和),除了在人民不知企业为何物时,办过几

个模范工厂外,基本上不办国营企业。因此政府可以发挥公平司法、执法的第三者仲裁功能,私人企业得以蓬勃发展起来。加上日本模仿专利法、公司法,使得私人企业可以利用剩余索取权保护推广西方专利的收益,所以西方的技术得以广泛在日本发展。

自唐廷枢、徐润被无情赶出招商局之后,洋务派官僚与新兴企业家阶层的“蜜月期”就结束了。在以后十余年中,洋务官僚为工业企业筹集资金变得更加困难,当时清政府的财政来源十分有限,全部税收仅占国民纯收入的2.4%,民间资本的失望,使得洋务派的投资手笔越来越小。

两种不同的路径选择,导致了两国后来截然不同的国运。由此我们可以做出一个断定:洋务运动是一个彻底失败的运动。这一结局是在1884年盛宣怀夺权招商局的那一刻就注定了的。

自1884年之后的十年间,洋务派再无大的建树。盛宣怀接手招商局后,虽然全力运作,却再没有超越唐、徐年代的辉煌,据刘广京在《中英轮船》中的统计,到1894年,招商局的船只数与十年前相近,为26艘(净吨位2.32万),怡和与太古的船数则增加到22艘(净吨位2.39万)和29艘(净吨位3.45万),“中国水域轮船航运业的统治地位很快消失了”。

[编辑 陈建光]

E-mail:chinacbr@vip.163.com