

轮船招商局盘购旗昌轮船公司述论

陈 潮

轮船航业，在中美近代经济关系史上居于令人瞩目的地位。一位美国经济学家曾经评论：“十九世纪七十年代以前，美国航业的重要，是美国参加中国国际贸易的显著特点，而且是美国其他事业所不可比拟的”。^①但是，这个“不可比拟的”事业在七十年代以后急剧衰落，直到第一次世界大战结束才重新崛起。而在七十年代以后，中国的轮船航运业则作为规模最大的民族资本主义行业兴起。^②1877年初，诞生不久的中国轮船招商局买下了称雄于中国江海十五年之久的美商旗昌轮船公司（Shanghai steam Navigation Co.），从而成为美国在华航运业急剧衰落和中国民族资本航运业发展的转折点。深入探讨招商局盘购旗昌轮船公司的来龙去脉，并予以恰当的历史评价，这对研究中美近代经济关系无疑具有重要意义。

（一）

近代中外不平等条约的签订，使中国对外贸易的口岸由原来的广州一口扩展到上海等十几口，外轮从而可以自由行驶于中国南北沿海，长驱直入长江中下游；有关条约又给予外商在税收方面种种优惠，外资航运业于是在中国迅速发展起来。美商旗昌洋行（Russell & Co.）于1862年首先在上海设立旗昌轮船公司，资本额100万两，专营中国沿海及长江沿岸的客货运载。^③随之，老资格的英国商人迅即在上海等地设立轮船公司，^④致使“中国江海之上，尽属洋旗，轮船往来如织”。^⑤招商局成立之前，以上海为中心的长江、沿海轮船航运业全部为外国资本所垄断。

美商旗昌轮船公司实力最厚，它一直主宰着上海——天津、上海——宁波的沿海航线。尽管上海——天津航线有英商的北华轮船公司（North China steam & Co.）的3艘轮船和不久加入的怡和洋行（Jardine Matheson & Co.）2艘轮船行驶，但旗昌独拥5艘轮船，仍然维持有利局面。在上海——宁波航线，旗昌则处独占地位。长江航线上它也独占鳌头，唯一的竞争者是英商公正轮船公司（Union steam Navigation Co.）的2艘轮船，它与旗昌订有协议，统一运价，不再在这一航线增加船只。^⑥1872年，太古轮船公司（China Navigation Co.）成立，打破了旗昌在长江的垄断局面，英美航运业在长江上一场以运费为中心的剧烈

① 雷麦《外人在华投资》，179页。

② 学术界对此有不同意见，本文不作讨论。

③④ 刘广京《十九世纪中国的轮船企业》（Kunang-Ching Liu, steamship Enterprise in Nineteenth Century China），载《亚洲学报》（The Journal of Asian studies），1954年8月第18卷第4期。

⑤ 《盛宣怀档案》（下称《盛档》），《股商调查轮船招商局缘起利弊》（宣统元年十月）。

⑥ 刘广京《英中在华轮运竞争，1873—1885年》（British-Chinese steamship Rivalry in China, 1873—85），收入C.D. Cowan编《中国和日本的经济发展》（The Economic Development of China and Japan），51页。

竞争从此开始。1872年底轮船招商局的出现，顿使原来两家竞争的局面改观。它们很快联合起来，共同对付这一新生的中国第一个近代企业。1874年2月，这两家外资轮船公司达成协议：各自按月编制发船次数相等的船期表，平分水脚收入。与此同时，旗昌轮船公司又与怡和洋行于1873年新设的华海轮船公司(China coast steam Navigation Co.)订立了在沿海航线统一运费的齐价合约，^①它们将上海至各口岸货运的“各项水脚减半，甚至三分之二。”^②于是形成三家外资轮船公司联合倾挤招商局的局面。

面对外资轮船公司的激烈竞争，招商局的主持经营者采取积极的态度，他们首先开辟如下的沿海航线：上海——天津；上海——厦门——汕头——香港——广州；上海——长崎——神户(一度驶往吕宋)^③。接着，又开始经营长江航运，并在英美三家轮船公司订立垄断运价合约的第二个月，即1874年3月，着手降低长江航线运费，最初开价比英美各家约低30%，夏间复跌至不及旗昌和太古所议的一半。上海——天津航线也同样实行降价竞争。^④招商局还积极扩大船队。1874年8月至1876年7月两年间，共购进8艘轮船，包租3艘华商轮船。^⑤开局三年，招商局就收到了“分洋商之利”的效果，“合计三年中国之银少归洋商者，约已一千三百余万两”。^⑥

轮船招商局有效的经营，无疑使外资轮船公司的营业深受影响。1874年开始，英美各家轮船公司的年利润都明显减少。例如，太古轮船公司在1874年上半年尚未扣除折旧的利润仅8,500两，以致“股东们愁容满面”。^⑦华海轮船公司在1874年尚未扣除折旧的利润为89,189两，到1876年就跌为48,200两。^⑧称雄一时的旗昌轮船公司的情况更为严重。旗昌从1862年创立起，垄断中国长江沿海的航运将近十年，到1872年它拥有江海轮船18艘，总资产达3,320,000余两。^⑨但是，自从轮船招商局加入竞争以后，它的力量没有再得到发展。从招商局出现后的第二年(1874年)起，它的资本额降至2,250,000两，1874年的利润率为8.3%，1876年降为7.9%；^⑩轮船数也不断减少，1874年时由19艘减至17艘，^⑪到1876年就减至16艘。^⑫由于公司营业不景气，旗昌的股票价格大幅度下降，1871年12月底，面额100两的旗昌股票，市场价格高达188两，但到1874年12月底，竟跌至每股80两，^⑬到1876年秋，每股跌到了70两，^⑭该年冬天，每股仅值57两。^⑮1873年以前，旗昌股东每年可以稳获12%以上的红利，但1874年后，每年红利仅为7%。^⑯当然，旗昌地位的动摇，从太古轮船公司和华海轮船公司出现时就开始了，但招商局加入竞争，使情况发生根本的变化。

旗昌业务经营的挫折，显然使它的股东们心灰意懒。此时正值美国南北战争后国内经济日趋繁荣，旗昌行东开始将资金转向本国国内。^⑰他们认为，要保持在华航业上的优势，必须不断更新设备，不然就难以在与设备较新的太古轮船公司的竞争中取胜。^⑱然而他们不愿

①④⑤ 刘广京《英中在华航业竞争,1873—1885年》,前掲文,51页、14—25页、23页。

②⑥ 《洋务运动》,12页。

③ 《招商局产业总录》304页。

⑦⑧⑩⑬ 刘广京《英中在华轮运竞争,1873—1885年》,前掲书,58页、59页、60页。

⑨ 刘广京《英美在华航业竞争,1862—74年》(Kuang-Ching Liu, Anglo-American Steamship Rivalry in China, 1862—1874)153页。

⑪ 《盛档》,《旗昌洋行代理上海轮船公司财产估价单》(同治十三年)。

⑫ 《盛档》,《轮船招商局与旗昌洋行来往函件》(光绪二年十一月十六日至十九日)。

⑬ 《北华捷报》(The North China Herald), 1871年12月31日、1874年12月31日。

⑭ 徐润《徐愚斋自叙年谱》18—19页。

⑰⑱ 丹涅特《美国人在东亚》,490页、495页。

投入新的资金更新船舶设备。于是,在营业不景气的情况下,急于将公司盘出,从在中国航运业的困境中脱身。他们见招商局“局本已充,争挤无益,故有归并之意”^①。旗昌行东金能亨(Edward Cunningham)建议,应设法将公司卖给中国人。^②1876年底,旗昌开始与招商局接洽,“先由瑞生洋行卜加士达来云,旗昌轮船公司有机可图,全盘出让,约银二百五、六十万两,数日之内,必须定见”,力求早日成交。^③旗昌愿将产业盘给招商局而未卖给它的外国同行,并非完全如有的论者所说,是由于这些轮船过于陈旧,卖不出高价。事实是,当时它的英国同行未必都有盘购旗昌的能力。如华海轮船公司在1876年时,已无分文红利可分,公司的面额100两的股票,市场价格只值56两,^④前景暗淡,以致它的行东也准备说服招商局买下它的船队。华海的这一出让计划,实际上在1876年11月间,已经得到当时正在伦敦的公司创办人加律治爵士(Sir Robert Jardine)的同意。^⑤旗昌将其产业盘给其他外国轮船公司的可能性是很小的。

旗昌急于盘出其全部产业,对正受倾挤的招商局是一个难得的机会。招商局面对外资航运业的倾挤,虽然奋力抗争,但仍不免“暗中亏耗”。^⑥盘入旗昌,就将减少一个对手。事实上,如果不及时盘进旗昌,对招商局的后患很大。时任招商局会办的盛宣怀在陈述及时盘购旗昌的利害时指出:“旗昌、太古盖与抵牾,愿折阅巨资与我抗衡,尚不知鹿死谁手”;“现旗昌甘心归并,而我望而置之,或为太古、怡和所并,或另为洋商所并,则彼生力军与我相抗,年复一年,既不能制人,必至为人所制,前功尽弃,后患无穷”。^⑦盛宣怀从招商局的角度考虑,他的担忧不无道理。

不失时机地盘入旗昌,对招商局来说是如此重要,当时总办唐廷枢远在福州,盛宣怀羁身湖北武穴,遂即由会办徐润与沪局严澆商量,往与旗昌谈判。^⑧但是,招商局的实际经营者和李鸿章对于购进旗昌产业开始意见并未一致。盛、唐、徐曾同赴烟台,向李鸿章禀商,李鸿章“踌躇未许”。^⑨于是,盛宣怀等人转向南京,争取两江总督沈葆楨的支持。盛宣怀“措词得体”,“颇动宪听”,^⑩沈葆楨为之动容,慨然应允,并根据盛的建议,对资金筹集作出具体安排。^⑪

从1876年12月31日至1877年1月2日,轮船招商局与旗昌洋行函件往复,议定以规银222万两将旗昌轮船公司卖给轮船招商局,其中200万两系旗昌船队和旗昌在上海的栈房、码头、船坞以及其他各项资产的作价,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作价。^⑫1878年1月15日,旗昌轮船公司举行特别股东大会,在22,500份股份中,有20,000份股权参加,大会作出将旗昌轮船公司出售给轮船招商局的正式决定。^⑬2月12日,招商局与旗昌订立正式合同。^⑭同月,按照议约,招商局正式接收旗昌全部产业,分期偿付

① 《清季外交史料》第8卷,27—30页。

②④⑤ 刘广京《英中在华轮运竞争,1873—1885年》,前掲书,60页、59页。

⑥ 《盛档》,《盛宣怀上南北洋大臣禀》(光绪二年十一月十四日)。

⑦ 《盛档》,《轮船招商局办事始末》。

③⑧⑩⑪ 徐润:《徐愚斋自叙年谱》,19页。

⑨ 《洋务运动》第六册,9—10页。

⑫ 《盛档》,《轮船招商局与旗昌洋行来往函件》(光绪二年十一月十六日至十九日),又见《海防档》甲,购买船炮,946—947页。

⑬ 《美国海事杂志》(American Neptune),1958年11月号,213页。

⑭ 《交通史航政编》第一册,149页。

旗昌购款本息。^①轮船招商局以锐意进取的精神盘进美商旗昌轮船公司，迫使美国轮船航运退出中国水域四十余年，从而在中美近代经济关系的发展史上铸上瞩目的标记。

(二)

旗昌产业被盘购，一方面使美国在华航业一落千丈，另一方面为中国的轮船招商局开拓了一个前所未有的有利局面。

由于旗昌的归并，招商局的船只由11艘增至27艘，^②二年以后，扩展至31艘，^③而当时长江沿海的外商（不包括旗昌）轮船总共有23艘。^④招商局一跃而为当时中国水域最大的船队，在中国航运业“取得了举足轻重的地位”。^⑤就各条航线的具体情况看，1874年，“各洋行公司轮船，行长江者约八、九号，行海口者约十余号”。^⑥而该年旗昌轮船行驶于长江就有6艘，占三分之二；走北洋航线有4艘，宁波航线有2艘，占外轮总数一半以上。^⑦旗昌轮船并入招商局，使招商局在各条航线的实力顿为增强，在长江航线尤居明显的优势。李鸿章在谈到这种变化时指出：“迄今长江生意，华商已占十分之六，南北洋亦居其半，固非归并旗昌不能及此。”^⑧

盘购旗昌产业不仅使招商局的轮船增加，更重要的是收回了原为旗昌占据的长江沿海的优良港口码头，这对于招商局后来的生存与发展，关系十分密切。旗昌在汉口、九江、镇江、上海、天津、宁波等重要商埠的码头栈房，都是择地优良，交通便捷，尤其在长江沿岸，条件更为优越。徐润指出：“即以码头栈房生意而论，如金利源、金东方、金永盛一连三处码头，可泊轮船六、七艘；中栈码头一处步水最深，可靠外洋大轮；又宁波码头及相连顺泰码头，并天津栈房码头，长江各埠码头栈房，均系扼要之区”。^⑨而招商局原来在上海的码头局限虹口一隅，“虹口以南，既无隙地，虹口以北，更形途远；至如汉口，宁波等处，即费巨本，亦难得善地”。^⑩招商局接收旗昌码头、栈房后，一举改变了这种不利局面。“码头既据便地，生意亦易招徕”，^⑪取得了开展航运业务的主动权。正如徐润所说，“嗣后虽有争衡放价情事，而根本既固，扼要之码头已得，不能动摇”。^⑫

招商局船队的扩大与码头的增加，成为后来同怡和、太古订立“齐价合同”时谈判的筹码，有利于同这两家外资轮船公司展开竞争。例如，订立“齐价合同”必须划定三家营业额的比例，这种划分以各家所拥船只多寡为依据，由于招商局购进旗昌船队，从而船数超过怡和、太古，应占比例就较怡和、太古为多。又如，招商局的码头地属要冲，1892年订立“齐价合同”时，太古便要求租用招商局在广东和汉口的码头，态度强硬，招商局为“太古注意码头甚狠”深感震惊。^⑬可以想象，招商如果未能盘入旗昌，从而拥有优良的码头和更多的船

① 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，24页。

② 《盛档》，《盛宣怀上南北洋大臣禀》（光绪二年十一月十四日）。

③ 《盛档》，《赫德拟招商局条陈》（光绪五年正月）。

④ 胡光燾《中国现代化的历程》（台北），213页。

⑤ 《北华捷报》1884年8月1日。

⑥ 海防档乙，福州船厂（二），496页。

⑦ 《盛档》，《旗昌洋行代理上海轮船公司财产估价单》（同治十三年）。

⑧⑪ 《洋务运动》第六册，58—59页。

⑨⑫ 徐润《徐愚斋自叙年谱》，87页。

⑩ 《盛档》，《盛宣怀上南北洋大臣禀》（光绪二年十一月十四日）。

⑬ 《盛档》，《商局盛宣怀去电》（光绪十七年十二月十七日）。

只,那么,它在同怡和、太古的激烈竞争中将处于十分软弱的地位。

盘购旗昌还为招商局解决了轮船自行保险问题,收回了部分外溢的利权,获得一定的经济效益。招商局创立之初,向英国购进“伊敦”号船,上海各洋商以该船悬挂中国龙旗和招商局双鱼旗号拒绝保险,招商局只得各以15.000两巨资向怡和、保安投保(以十五日为限),这比直接向外国保险公司投保要贵一半。后来直接向外国投保,价钱仍属昂贵,而且每船限保十万两,超出部分由局中自行保险,一般值十万两的船只,每年要纳一万余两保险费。^①徐润为招商局每年因轮船保险而资金流入洋商腰包深致惋惜,他说:“每年每船保险费万余两,局中之船日多,保险费因以亦多,意外之虞、究非时有,此项利益,为数不赀。”^②巨额的保险费成为招商局一个沉重的负担。为此,招商局先后在1875年和1876年设立济和保险公司与仁和保险公司,^③但局船仍未能全部自保。1877年唐廷枢在请求盘购旗昌时禀称:“窃查轮船保险一节,向章以六成归洋商。职局归并旗昌以后,船只倍多,自应统归自保,以创利权”。^④盛宣怀也说:“今春职道赴上海,会同商总验收旗昌船只,首筹保险可归自保,存保险之利以折各船之耗。……职道以明视此项稳利每年二十余万”。^⑤事实证明,盘进旗昌全部轮船后,局船全部自行保险,确为招商局带来不少利益。李鸿章在一份奏折中指出轮船自行保险与招商局营业状况的这一密切关系:“旗昌既经归并,船只较多,局中可自行保险,此宗巨费,不致归于洋行,裨益甚大,所以光绪五、六两年,该局结帐皆有盈余”。^⑥

不言而喻,盘购旗昌轮船公司是招商局发展史上的一个重要转折点。自此,招商局“局势益形展拓”,^⑦“商局根基从此巩固”,^⑧这对它在此后的三十余年间,与日益庞大的外资航运业并存下来,起着关键性的作用。

(三)

招商局盘进旗昌产业,无疑使“局势一振”。但是,买进的轮船中,有的已经陈旧,有的且须费资维修,有的则停港闲置,为了盘购旗昌产业,招商局还负欠200余万两的债款,每年付息,分期偿本,负担沉重。为此招来不少议论和指责。两江总督刘坤一就曾声言,“盛宣怀之收买旗昌洋行,人皆知为失算”。^⑨究竟如何看待盘购旗昌而产生的这些问题,这是评价盘购旗昌得失的焦点所在。

第一,关于船只陈旧问题。

盘购旗昌当年(1877年),御史董佛翰奏称:归并旗昌洋行各船后,“成本愈重”,每月赔银,“如此层递亏折,年复一年,必致不可收拾”,而“置船过多,轮船行驶经费甚巨”,^⑩则是造成亏损的一个重要原因。1880年国子监王先谦奏参买进旗昌的轮船破旧,维修糜资,造成“经费愈繁,息银愈增”。^⑪迄今仍有不少论者认为,招商局以高价收购了一些陈旧不堪的木质轮船,这些陈旧之船不仅行驶迟缓,而且年久朽敝,难以使用。

① 《交通史航政编》第一册,217页。

② 徐润《徐愚斋自叙年谱》,87页。

③ 《交通史航政编》第一册,217页。

④ 《盛档》,《唐廷枢等上李鸿章呈文》(光绪三年二月二十七日)。

⑤ 《盛档》,《盛宣怀上南北洋大臣禀》(光绪三年十一月初四日)。

⑥⑦⑧ 《洋务运动》第六册58—59页、57页、第八册108页。

⑨⑩ 《刘坤一遗集》第二册,609页。

⑪ 《洋务运动》第六册,19页。

的确，购入的旗昌轮船中有的过于陈旧而需维修，这使招商局支出增加，资金负担加重。但是，历来的指责未免言过其实。其实，购进的旗昌16艘船，其中将近一半仍然较新，如“江靖”、“江天”、“江孚”、“海晏”、“美利”等；还有一些也基本完好，无须大修，如“镇东”。“江通”、“海珊”等。真正需费巨资大修的仅二、三艘。^① 1877年12月，招商局在答复上海道查询局船事情时说明：“查轮船二十八只，其中各走海口者十七只，走长江者九只，尚有‘利航’、‘美勋’两船留津驳运，内惟‘江表’即‘徽州’、‘江汇’即‘快也坚’两船稍有损坏，‘海马’一船改作趸船，其余均能行驶”。^② 当然，从技术设备必须不断更新的角度看，原有的轮船是要逐步淘汰的。招商局在1880年就做了若干轮船设备的更新工作，如将明轮改为暗轮；将以美国松木作木壳的“江孚”号，改用柚木木壳，以期经久；将陈旧的“镇西”号售予英商。其余“时下各船，船身无不坚固”。^③ 笼统地说所购船只陈旧，不堪使用，似乎责之过苛。

在批评招商局购买船只过于陈旧时，论者往往忽视了这些轮船的船型构造在当时中外轮船中并不落后，它们具有速度快、吃水浅、载货多等优点，在相当一段时间内仍可与怡和、太古的轮船并驾齐驱。美国经济学家雷麦(C.F. Remer)在分析美国的轮船公司当年何以能在中国水域独占鳌头时，着重强调了美国轮船构造优越所起的作用。他指出：“据中国海关报告，这十年(1870—1880)间各国往来中国口岸船只总数，包括内河、沿海及大洋航业，自800万吨增至1200万吨，而在这总吨数中，1871年美国所占不下40%。中国海关有位法籍关员论及1865年的美国航业说，跟美国的轮船竞争是不可能的，除非其他国家也建造同型的轮船。9只长江轮船有7只是美国的。一只美船苏吴南达号(Suwonada)取得沿海航行速度的优胜”。他还指出：“有一位美国官吏在19世纪70年代时论及‘在这很小的国际商业中’美国航业的持久地位。他认为‘这一半由于我们的船型对某部分的贸易，例如内河贸易特别相宜，一半也由于我们几个公民的经营得法和时运亨通’”。^④ 盛宣怀在当时也指出了美国轮船在70年代仍保持优于其他外轮的地方。他认为，上海吴淞地处航运扼要，“吴淞虽属淤浅，而商局、旗昌轮船吃水较浅，进出自如。所难者外洋大公司”，“商局本无此种船只”，^⑤ 自然是购入旗昌轮船才得以拥有。后起的英商太古轮船公司被不少论者认为拥有当时最先进的轮船，然而，这家公司在1872年创办时购置的5艘轮船，有3艘是按美国式样向格拉斯哥的英格利斯订购，另外2艘则是向从事长江航运的英商公正轮船公司购买，^⑥ 而公正轮船公司的轮船在长江上并不能与旗昌轮船匹敌。

第二，关于轮船闲置问题。

购进旗昌船队后轮船“闲有停搁”，^⑦ 是反对者对轮船招商局主持者的又一非难。他们认为所购轮船既旧且多，船旧则需要停驶维修，船多则停港闲置。御史董僊翰在1877年的奏折中指责购入旗昌轮船多有闲置耗费，“每月竟须赔银五、六万之多”。^⑧ 有的论者也认为不少船只闲置耗费是盘入的船旧且多、货运又少所致。

现有的资料表明，轮船“闲有停搁”，并不能完全归咎于盘购旗昌一事。当时轮船仅“多

① 《盛档》，《赫德拟招商局条陈》光緒五年正月。所列船名均是购入后改的。

② 《盛档》《招商局复上海道查询各节》(光緒三年十一月十七日)。

③ 《招商局总管理处汇报》，20页。

④ 雷麦《外人在华投资》，183页。

⑤ 《盛档》，《盛宣怀上南北洋大臣禀》(光緒二年十一月十四日)。

⑥ 刘广京《英中在华轮运竞争，1873—1885》，前揭书，51页。

⑦ 《洋务运动》第六册，23页。

⑧ 《洋务运动》第六册，19页。

停三只”^①这停搁的三船并不是需要维修的破旧船只，而是“江天”、“江汇”(后改趸船)、“江靖”、三艘行驶长江的好船。^②这说明，停搁的原因绝非船旧难行，而是为了对付太古在长江航线加强的跌价竞争停驶三船以“免耗开销”。^③李鸿章在1877年底奏称：“若无外人倾挤，江面生意尚旺，船只不致闲搁；乃英商太古将装货吨银大减，一意倾跌，局船揽载，价亦随减，不敷船用，以至闲有停搁，实迫于事势之无如何”。^④招商局准备“姑与相持一二年，以俟其输诚议和”。^⑤至于沿海航线，尽管增添了新盘进的旗昌船只，招商局仍深感轮船不敷使用。1877年11月16日徐润致函盛宣怀：“弟所购赈米船只不够，当雇洋商大号茶船帮同协运，并装揽载货物，目今自沪至津，每担水脚增至六钱五分之多，盖因船少货多”。^⑥徐润在同年11月22日给盛的信中又谈及租雇洋船的情形：“筹垫采购，幸已全数办齐，调拨局船十四只，另雇洋商大火轮茶船数只，帮同协运”。^⑦由上述可知，不加分析地把局船闲置的原因归咎于购入旗昌的轮船过旧、过多，这是不符合事实的。

第三，关于盘购价格问题。

轮船招商局以222万两的代价盘入旗昌产业，是否就一定“失算”呢？当时关注这件事的外国人放出空气说“〔旗昌〕船队有很多破旧过时的轮船，其中还有四、五只已经毁坏，据外商估计，中国公司至少比旗昌全部产业实值要多付五十万两”。^⑧王先谦在1880年奏参：“购船价费，沉溺亏折”。^⑨论者一般都认为招商局高价买下破船，吃了亏。

应该承认，以222万两买进旗昌产业，这在经济上是有得失的。以1873年、1874年旗昌轮船估价同1876年底购入价格比较，招商局显然在购买旗昌船上吃了亏。

旗昌轮船估价表

货币单位：规元(两)

年份	轮船数	估价(两)	备注
1873	16	1,640,737	该年尚有“杭州”轮，估价五万两，因1876年出盘时已不存在，故不计入。
1874	16	1,290,000	该年尚有“杭州”轮，估价一万两，因1876年出盘时已不存在，故不计入。
1876	16	1,488,000	此为招商局实付数。

〔1873年、1874年数，系据《盛档》，《旗昌洋行代理上海轮船公司财产估价单》(同治十三年)；1876年数，系据《盛档》，《轮船招商局与旗昌洋行往来信函》(光绪二年十一月十六日至十九日)，以及《海防档》甲，购买船炮，第946—947页。〕

据上表可知，购入16艘船的价银数，1874年较1873年下跌35万余两，而1876年出盘时，却又回涨了20万余两，旗昌方面明显多赚了招商局一笔钱款。有人怀疑经手人唐廷枢、徐润和盛宣怀等从中营私，认为他们正用公款购买跌价中的旗昌股票，以便在购进旗昌后转手获

①③ 《盛档》，《盛宣怀致徐润函》(光绪三年十月下旬)。

② 《盛档》，《唐廷枢等上李鸿章呈文》(光绪三年二月二十七日)。

④⑤ 《李文忠公全书》，奏稿卷30页29、译署函稿卷7页22。

⑥ 《盛档》，《徐润致盛宣怀函》(光绪三年十月十二日)。

⑦ 《盛档》，《徐润致盛宣怀函》(光绪三年十月十八日)。

⑧ 《英国驻华各口领事商务报告》(Great British Foreign Office, Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China), 1877—1878年, 上海, 60页。

⑨ 《洋务运动》第六册, 67页。

利。此说是根据王先谦奏称唐、徐、盛等曾利用招商局公款50万两大量买进旗昌股票。^①但据刘坤一在1881年2月对此事进行调查后奏称：“收买旗昌公司轮船、码头等项，又奉拨给官款一百万，分期交付旗昌，取有收据，且系徐润经手收付，唐廷枢、盛宣怀并未扣帑入己”^②，徐润是否“扣帑入己”，刘坤一未加说明，但徐曾是旗昌轮船公司的大股东，在旗昌无疑有切身利益，他在购买旗昌产业时表现积极与此不无关系，从中得到了好处是肯定的。有人认为刘坤一他们没有“认真追究”，这是有可能的，但说是由于不愿迁罪于李鸿章而调查时“投鼠忌器”，^③则有商榷的余地。王先谦的奏参实则是李鸿章与刘坤一之间矛盾的触发点，王、刘等人正是要攻击李鸿章，以达到将招商局改归南洋管辖的目的，所以这时不应存有“投鼠忌器”的可能。

即便招商局在轮船买价上吃了亏，而经手人可能从中得到好处，但以222万两盘进旗昌全部产业，从总体上看还是值得的。据《招商局第三年帐略》估算：“该公司〔指旗昌〕通过成本不下三百万两，即去年大减船价，亦有二百五十万两之多，今以二百万受之，似非失算”。^④有的论者认为旗昌“全部财产实值不足一百五十万两”。^⑤这是按当时旗昌股票的低峰值估算的。其实，股票值的涨落受多种因素影响，并不能真实反映包括大量不动产在内的旗昌产业的实际价值。尽管招商局购买轮船所付款项超过其实际价值，但它同时购获比轮船更具重要意义的优良码头和栈房，它们的价值与日俱增。不但如此，而且在激烈竞争中以较高价格购进自己对手的船只，从长远的观点看，即使这一价格超过其实际价值，但这一行动将削弱对手，加强自己的竞争地位，因此还是符合企业本身利益的。英商怡和洋行为增加它在长江沿海的竞争能力，1881年曾由在香港的行东克锡(William Keswick)另组轮船公司，即印中航业公司(Indo—China Steam Navigation Co.)，他们也曾慷慨地以高价买下原由华海轮船公司经营的5艘轮船和扬子轮船公司(Yangtze steamship Co.)的3艘轮船。^⑥招商局虽因盘购旗昌而背负巨债，太古轮船公司因此乘势加紧它在长江的竞争，打击招商局，但是，毕竟已“去一劲敌，则太古之势已孤”。^⑦

轮船招商局盘购旗昌轮船公司，表现了它在创立初期同外国资本积极竞争的进取精神，由此带来的船只陈旧、闲置停驶等问题，绝非如有些论者所说的那么严重；而具有重要意义的是，这一行动，迫使实力最强的美国在华航运业不得不暂时退出在中国水域的竞争，中国藉此收回曾由“美国所占不下40%”的江海航运利权，中美近代经济关系的发展出现了历史性的转折：航运这一十九世纪美国对华经济主要部分的暂时退出，标志着美国对华经济在七十年代以后出现一个相对滞缓的发展阶段；在中国方面，招商局自此“船步屯栈林立”，外国资本一统中国航运的局面宣告结束，中国近代航运业由此形成新的格局，在相当长的时间内，中国的招商局“与怡和、太古并号三公司”，^⑧中国民族资本主义则由于轮船航运的兴起而开始其步履蹒跚的旅程。

(责任编辑：陈祖恩)

① 《洋务运动》第六册，38页。

② 《刘坤一遗集》第二册，601页。

③ 樊百川《中国轮船航运业的兴起》，280页。

④ 《申报》，光绪三年三月十一日(1877, 4, 24)。

⑤ 樊百川《中国轮船航运业的兴起》，282页。

⑥ 刘广京《英中在华轮运竞争》，前揭书，65页。

⑦ 《洋务运动》第六册，59页。

⑧ 盛宣怀《愚斋存稿》，行述，7页。