

政治权力与近代中日航运

能否“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在近代，成了各国能否跨进近代化门槛的关键。哪个国家能有效地利用政治权力这根杠杆，哪个国家制度就会发生质的改变。反之，则很难改变旧的生产方式，改变社会性质，甚至落入列强附庸的地位。本文试图从近代中日两国政治权力对航运业运作之不同所导致结果的差异，从一个侧面，阐述这一历史的经验教训，以期对当今学习外国，创办现代企业有所启迪。

一、相似的社会背景

在19世纪60年代，中日两国的社会背景是相似的。

1. 同处于半殖民地半封建境地。

在经济上，两国生产关系的基础同是封建土地所有制。这种封建的生产关系严重阻碍了两国经济的发展。尽管两国都有微弱的资本主义经济，但在生产中不占主要地位，而且都遭到封建主义和西方殖民主义的双重压制，因而，都有摆脱压制的要求。

在民族命运上，同遭西方列强欺凌。外国侵略者用大炮轰开中日两国大门后，强迫两国政府签订了一系列片面最惠国条约。通过这些条约，列强获得了诸如治外法权、关税不能自主、设立外国“租界”、开放通商贸易城市等特权。中日两国在创办包括航运业在内的近代产业时，都要受到不平等条约的束缚与限制。

2. 都受外商轮船势力的垄断。

由于不平等条约的签订，中日两国在

创办轮船航运业时，外商轮船势力都已垄断了两国航运水域，这给中日两国的经济与社会以巨大冲击。在中国，各港口间的木船运输业，遭到了严重摧残。据统计，道咸年间“往还华北沿海各区之帆船，约有一万四千至二万艘之谱”。^②仅上海一地，每年即不少于3600号。^③外国轮船公司出现后，由于轮船运输迅速、安全、价格较低，加上洋人仗持不平等条约享有的特权，使得“附搭轮船运销，既免节节厘金，又无遭风被盗之患。”^④因此，旧式木船业在与轮船竞争中迅速衰落，大批船民失业。在日本，外国轮船大量涌入后，随之外国工业品即大量涌入。欧美商人利用不平等条约，在日本各开放港口和居留地，大办商馆，推销商品，掠取资源，征收高额的手续费，迅速把持了日本的对外贸易。强大的外国商船队和居留地上的外商勾结，形成“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，同期出口额却只增加2.57倍。^⑤1875年，日本进出口贸易总额中，外商控制的比重已达99.68%。^⑥除此以外，和中国一样，外商轮船的大量涌入，同样造成了木船业的衰败，船民失业，物价上涨，金银币大量外流等严重社会问题。

3. 共有相对的和平环境。

19世纪60年代，资本主义各国发展极不平衡，各国内部的改革尚未完成。资本主义各国的力量，主要放在国内斗争及与他国的竞争上，无暇东顾。这暂时给中日两国创造了和平发展的国际环境。从国内看，19世纪60年代到90年代，在中国，大规模的农民战争已经结束，80年代中期虽爆发过中法战争、日本侵略台湾事件等，

但时间都不长, 规模都不大, 没有波及全国。在日本, 倒幕运动已经结束, 自上而下的明治维新已胜利, 维新志士掌握了领导权。总之, 中日两国的国内形势都有所缓和, 而且相对稳定。

二、不同的权力运作

封建主义和西方殖民主义的压制, 外国轮船势力的横行, 使中日两国产生了强烈的摆脱挤压的愿望; 西方殖民者的东来, 以及包括航运业在内的外国企业在中日创办, 展示了资本主义生产方式的优越, 激起了中日两国效法西方的冲动; 相对和平的国际环境, 相对缓和的国内形势, 给了中日两国创办包括航运业在内的近代企业的契机。中日两国政府正是借用这一机遇, 通过政治权力, 来推进以近代企业为主要标志的近代化运动。于是, 有了中国“求强求富”的洋务运动, 有了日本“殖产兴业, 富国强兵”的明治维新。但由于两国政府在兴办近代企业上的认识不同, 追求的目标不同, 使其在权力运作上, 出现了明显的差异。

1. 目的之不同。

日本政府发展航运业的目的, 是为了向西方学习, 走西方式道路, 赶走外商势力, 收回商权、航权, 进而达到“与列强并驾齐驱”^⑦的目的, 也就是把发展航运业看成是“殖产兴业”、“富国强兵”的重要组成部分。而在中国的清朝统治阶级中, 反对学习西方和兴办近代企业的顽固势力还相当强大。部分有识之士虽然认为应当发展自己的轮船航运业, 但其着眼点, 也仅是放在与洋人“争利”、“分利”上, 而不是通过兴办近代企业改变国体, 走西方式道路。李鸿章是中国轮船招商局的创办人, 他创办的目的就是“庶使我内江外海之利, 不致为洋人占尽”, ^⑧是为了“略分洋商之利”。

2. 机构之有无。

由于目的不同, 影响了国家是否建立组织机构, 并通过机构使权力运转, 以推动航运业真正动作起来。日本明治政府成立

的第二年即 1869 年 12 月, 即成立了太政官所辖的通商司, 掌管船舶行政。以后屡屡变动, 到 1875 年 11 月船舶课改称管船课后, 才算大体稳定下来。尽管如此, 日本中央政府内始终有个掌管轮船航运业的机构。但在中国, 整个洋务派创办的近代企业, 始终没有形成统一的从中央向全国推广普及的运动。清政府中央既没有成立过以“劝奖百工”为中心工作的机构工部省和内务省, 更没有成立过专门掌管轮船航运业的机构。轮船招商局的创办和以后的事务主要由李鸿章个人负责。

3. 政策之差异。

由于目的不同, 导致政府方针政策的不同。政策必须通过机构来推行。由于机构之有无, 更造成权力运作效果之差异。日本明治政府实行的是全面放开的政策。1868 年, 即开始制定发展国内产业和航运业的政策措施。1869 年 10 月, 颁布有关法令, 明确宣布今后直至百姓商人, 均准拥有和制造西洋式船舶。1870 年 1 月, 又以政府太政官的名义, 公布“商船规则”, 宣布奖励和保护西洋式船舶所有者。在运作上, 不但支持大企业, 而且鼓励兴办小企业; 不但官办, 更鼓励民办。例如, 政府先后创办过两家官办为主的轮船公司, 但效果都不好, 因此, 只好把 1874 年侵略台湾时购置的 13 艘军运轮船, 托付给完全民办的三菱会社承办。1875 年, 明治政府正式确立了政府监督保护下民有民营的海运政策, 从政策上确立官助民办为主。这样, 除政府直接重点扶持资助的象三菱会社这样的骨干企业外, 大批民间小轮船公司也蓬勃兴起。到 1878 年, 仅大阪一带小船主就达 70 余名, 船舶达 100 余艘。^⑨与日本政府相反, 清政府则是采用限制发展的政策, 对招商局实行“官督商办”体制, 使其控制在政府允许的范围内活动, 不让其有自由发展的空间。对广大申请设立小轮船公司的华商, 更限制阻遏其发展, 以致出现“只此一家, 别无分店”的局面。从 1873 年招商局成立, 到 1894 年中日甲午战争, 20 多年间, 除招商局一家本国轮船公司外, 几乎

没有稍有规模的华商轮船公司。

三、迥异的历史结局

不同的权力运作，带来了迥异的历史结局。

1. 航行权利之有否夺回。

日本政府通过政治权力，重点扶持本国骨干企业，通过骨干企业与外商轮船势力竞争，夺回了航行权利。三菱会社初创时，只有3艘小轮，共2181吨。后政府将侵略台湾时，用150万日元所购的13艘轮船，无偿交付三菱会社使用。由于官商合办的日本邮便蒸汽轮会社经营不善，政府又以32.5万日元收购其17艘轮船，同样无偿交付三菱会社使用。两次无偿提供的轮船合计30艘，共18946吨。^⑩此外，还决定每年给三菱会社25万日元的航运补助金，补助金的时限一次就定为15年，^⑪作为同外商轮船公司跌价竞争的补贴。在政府的大力支持下，短短一二年间，三菱会社就一跃成为拥有近40艘轮船，2.3万吨运力的大公司。外加政府的补助，终于具备了同外国轮船公司抗衡的实力。三菱会社开始与外国轮船公司展开激烈的竞争。首先是与对日本威胁最大的美国太平洋邮船会社竞争。日本政府又以年利率仅为2%，15年还清的优惠条件，不失时机地借给三菱会社81万美元，使三菱会社一举收买了美国太平洋邮船会社的航轮和神户、长崎、上海等地的财产。随后，日本政府又向三菱会社提供资金，外交帮助，以及铁路联运等特权，使其击败了另一竞争对手大英P·O公司，从而排除了航运中的外国侵略势力，收回了本国的航运主权。

与日本政府对三菱会社的资助相比，清政府对轮船招商局的资助，则显得十分可怜。清政府曾借20万串（合银123023两），作为轮船招商局开办费用。其后又给其几次贷款以及缓息、免息的优待。但数额与日本政府相比，相差巨大，利息、偿还期限，也不如日本政府给三菱会社的优越。1876年，招商局收购美国旗昌轮船公司轮

船17艘，由此负债222万两白银，仅每年利息就需付出20多万两。招商局因此如牛负重，只得放弃与洋商积极竞争，转而对其妥协退让，更谈不上去夺回航行主权了。

2. 远洋航线之有否扩展。

在沿岸和近海航行主权收回后，日本政府继续利用资金补助、制定法规等一系列手段，引导、鼓励和扶持本国轮船向远洋扩展。1885年政府推动三菱会社与共同运输会社合并，成立实力更为强大的日本邮船株式会社，由政府每年向其颁发88万日元的补助金，奠定其向远洋扩张的基础。1893年，日本政府看到时机成熟，即命令和支持日本邮船株式会社，开通了第一条远洋航线——神户孟买线。1896年，日本政府更制定颁布了在日本海运史上具有划时代意义的《航海奖励法》和《造船奖励法》。这两个奖励法的目的均在于从船质、船速、船型等方面提高竞争力。这是日本政府引导、鼓励日本海运业在更大范围内与列强竞争，向远洋扩张，进而建立本国远洋航线网的重要步骤。从此，日本政府在航运补助费上不惜持续投入巨资。例如1886年，投到海运业上的补助费总共只有90.8万日元，1897年，一下猛增至266.9万日元。到1911年时，达到1215.1万日元之巨。^⑫这在西方资本主义国家的发展过程中实属罕见。上海的英商《北华捷报》为此惊呼，指出日本海运补助费每船吨达12.3日元，而英国每船吨仅有0.56日元，只有日本的1/22。^⑬日本政府的这些努力果然见效，1896年后，欧美澳三大远洋航线终于相继顺利开通。

当1885年日本政府给邮船株式会社每年以88万日元巨款补助，进一步向远洋航线发展之时，恰是招商局从清政府处获得资助的结束之日。1884年后，招商局再也没有获得过官款借贷，只得以局产作抵押，向英商汇丰银行借款。汇丰银行提供借款条件非常苛刻，从而损害了招商局的独立地位。尽管如此，招商局仍是盈利企业，本有力量进行扩大再生产。但是，北洋官僚集团的任意支用和清政府层出不穷的

勒索,使得招商局不堪负荷。如1890年,李鸿章挪用招商局公积金30万两,贷与上海织布局;次年,又令提银10万两,作为上海织布局的投资;1894年,户部令招商局垫支37万两,作为军费之用;同年,招商局又出银5.5万两,作为“报效”慈禧的“万寿庆典”之用;等等。据1910年资料所载,招商局光被各种名目支出的“报效”费用“自开办以来计银130余万两”,^⑭占招商局资本总额(1910年资本为400万两)33%以上。从80年代起到1911年,清朝完结,招商局被清政府挪用的资金和“报效”清政府的资金总数达800万两,相当于招商局同期股本的2倍。这种封建勒索给招商局以严重摧残,使招商局不仅无法扩大再生产,而且负债累累,更无力去扩展远洋航线。

3. 船数、吨数之有否增加。

日本政治权力对航运业的一贯支持,使得日本轮船拥有数、吨位数急剧增加;而中国政治权力对航运业的先资助后勒索,使其轮船拥有数基本保持原状,吨位数也增加有限。1886年,招商局有轮船24艘,吨位31420吨,到1911年清政府垮台时,只增加到29只,49373吨。1900年到1911年的11年中,招商局的轮船数始终没有超过29艘,基本是损毁一艘,补充一艘,维持原状。1902年和1905年甚至分别降到27艘和28艘。^⑮这与同期日本邮船株式会社相比,差距甚大。1886年,日本邮船株式会社有轮船62艘,吨位66715吨,到1911年时已达70艘,287078吨。^⑯从1886年到1911年,同样经过15年的时间,招商局的净增吨数为17953吨,平均每年净增718吨;日本邮船株式会社净增220363吨,平均每年净增8814吨,是招商局的12.2倍。日本邮船株式会社轮船艘数增长不大明显,吨位数增长却十分惊人。这表明日本轮船已明显向速率快、载重量大的新型大型航船转化。若与日本全国轮船数、吨位数相比,差别则更大。中国能造大轮船的仅招商局一家,而日本除了许多

小型船厂外,共有六家大型船厂能制造千吨以上轮船。因此,到1907年,日本全国轮船数已达1033艘,吨数达60.4万吨。1910年增加到1574艘,110.9万吨,1914年更增加为2133艘,157万吨。这说明日本航运实力相当雄厚,非中国可比。

4. 航运目的之有否实现。

日本航运实力之迅速增长,使其可以与列强争雄。这仅从日本轮船在贸易中的运载比率,即可窥见一斑。在进出口总额中,由日本轮船承运的部分,1902年,进出口分别占36.8%、41.4%;1912年,分别占39.8%、52.7%;1914年,分别占53%、60.1%。^⑰就是说,在第一次世界大战爆发前,远洋进出口运输方面,日本船已完全压倒了外国船,彻底扭转了在海运业中的被动局面,真正实现了“与列强并驾齐驱”的目的。中国轮船数无增,吨位数有限,在贸易中的运载比率是极其微弱的。加上招商局内部负债累累,外部遭到外轮公司的嫉妒和反对,如美商旗昌轮船公司和英商太古轮船公司等,在航运业务上尽力压低运价,排斥招商局。因此,招商局与外商在“争利”、“分利”上是极其有限的,更不用说实现“求强”、“求富”的目的了。

包括航运业在内的近代企业,构成了洋务运动和明治维新的主要内容。1894年的中日甲午战争,宣告洋务运动破产,明治维新成功。两国近代化,中国初创于1861年(安庆内军械所成立),日本1868年才实行明治维新。在性质上,中日两国同是资本主义的近代化运动。同时同质的运动“何以他国(指日本)以洋务兴,而吾国以洋务衰”,当时许多大思想家、政治家就发出过无奈的哀叹,作过深沉的探索。航运业作为洋务运动、明治维新的一个侧面,一个缩影,从权力运作角度进行探测,从其成败得失中引出经验教训,是极其沉痛的。

①《马克思恩格斯全集》第23卷,第819页。

②③④ 聂宝璋:《中国近代航运史资料》第1

香港正在成功地走向平稳过渡

□吴奕新

邓小平提出用“一国两制”，即“一个国家、两种制度”来解决港、澳、台问题，完成祖国统一大业，这是他创造性地继承和发展马克思主义、毛泽东思想的又一重大突破，也是他创造性地运用辩证唯物主义和历史唯物主义，按照实事求是、一切从实际出发的原则，根据中国的国情来解决祖国统一问题的光辉范例，充分体现了当代马克思主义的高度原则性和高度灵活性的统一。从“一国两制”构想的提出以及其后我国政府有关方针的制定，到中英谈判以及其后起草香港特别行政区基本法的整个过程，都是在邓小平亲自领导和指导下进行的。在这一过程中，邓小平关于“一国两制”构想的全面阐述以及解决香港问题的一系列论述，进一步丰富和发展了“一国两制”构想的理论内涵，构成了邓小平建设有中国特色社会主义理论体系的一个重要的有机组成部分。十多年来，在邓小平“一国两制”理论和中国政府一系列对香港回归的具体政策的正确指导下，在广大爱国爱港人士的积极支持下，香港的整个形势，正朝着有利于落实“一国两制”方针、落实中

英联合声明和基本法、有利于香港平稳过渡回归祖国的方向发展。香港正在成功地走向平稳过渡。

一、筹建特区的工作正在卓有成效地进行

在邓小平“一国两制”理论的指导下，香港平稳过渡回归祖国的大局已定，香港特别行政区筹委会的预委会贯彻“以我为主，依靠港人，面向港人”的方针，为香港的平稳过渡和筹建特区政府打下了良好基础。1996年1月26日，特区筹委会正式成立，标志着中国对香港恢复行使主权的工作进入了一个新阶段。目前，肩负这一重大历史使命的香港特别行政区的筹委会的各项工作正紧张有序地推进，并把香港的平稳过渡作为考虑和处理问题的出发点，“依靠港人，面向港人”，将筹建特区工作扎根于港人之中，广泛听取社会各界人士意见，一切着眼于香港的平稳过渡。可以说筹委会自成立以来，各专题小组做了大量具体工作。推选委员会小组在香港首次开

辑下册，第1252、1250、1271页。

⑤⑥大久保利谦编：《近代史史料》，吉川弘文馆昭和44年版，第17、125页。

⑦《大久保利通文书》第5册，东京大学出版会昭和58年版，第565页。

⑧李鸿章：《李文忠公全书》奏稿卷20。

⑨⑩⑪《日本邮船株式会社五十年史》第4、7—13页。

⑫《交通领域中资本主义的发展》，岩波书店1953年版，第357页统计表。

⑬《北华捷报》1908年5月28日。

⑭《股东签注隶部章程》，第4页。

⑮《国营招商局七十五周年纪念刊》，民国36年版，《七十五年来江海轮数量表》。

⑯日本经营史研究所编：《日本邮船百年史资料》，昭和63年版，第656页。

⑰《日本邮船株式会社百年史》第153页。

作者江道源，厦门大学历史系副教授（361005）

责任编辑：郭林