

轮船招商局官督商办经营体制形成的原因及影响

罗苏文

【摘要】晚清招商局的创办是在官府控制、庇护下，利用上海租界文化环境优势、华人商股实现的，并由此确立官督商办的经营体制。由于官府对招商局的事实占有及侵权损害，致使股东、经理者均无法完整行使其权利义务，招商局在官府的庇护、控制下转向官督官办。

【关键词】轮船招商局；官督商办；商为官用

1872年在沪诞生的轮船招商局（以下简称招商局）是经营轮船航运业的近代华资企业，近代中国第一家华商股份制公司。在晚清它的经营体制经历由官督商办到官督官办的变更，相关论著颇多，^①但对其官督商办经营体制形成的原因及影响的专题论述尚待深入。本文认为招商局的创办是在官府直接控制、庇护下，利用上海租界文化环境优势、华人商股实现的，并由此确立官督商办的经营体制。由于官府对招商局的事实占有及侵权损害，致使股东、经理者均无法完整行使其权利义务，招商局在官府的庇护、控制下转向官督官办。

一 促成招商局官督商办经营体制形成的原因

清初在东南沿海地区贸易圈内，上海是重要的南北转口港，嘉庆初年因黄河屡次决口致使运河淤塞，漕粮海运遂以上海港为启运地^②。1843-1861年计有14处条约口岸相继开埠对外通商，上海租界港区迅速成为外轮进出口贸易在沿海及长江中下游流域的中转枢纽；1870年代初期在沪外商轮船股份公司开辟沪津、沪汉、沪甬客货定班航线，上海租界文化环境优势逐渐显现。

晚清上海租界行政管理制度与香港有某些相似处，成为吸引中外商人在华投资的首选地。香港的外侨区选择滨海滩地作为近代商业开发区，实行永久租期、^③华洋杂居、推进法治管理。香港在1842年2月已形成15000人的居民区，其中华人居民在12000人以上。^④1843年6月香港正式称维多利亚城，英国政府颁布《香港宪章》，香港成为直辖殖民地，最高权威是法律而非个人。^⑤上海租界在城外滩地选址，依据《上海租地章程》实行事实上的永租制^⑥，在一定程度上实行侨民自治、一地两制。驻沪英领事在1866年年度贸易报告中称，在上海租界，“财产和生命就像在英国任何地方城镇上那样安全，而且就像土地是属于英国政府的财产那样，大量

^① 有关招商局产权变迁的论著主要有刘广京著、仇锡嵘等译《英美航运势力在华的竞争（1862-1874年）》，上海社会科学院出版社1988年版；【美】费维恺著、虞和平译《中国早期工业化—盛宣怀（1844-1916）和官督商办企业》，中国社会科学出版社1990年版；汤照连主编《招商局与中国近代化》，广东人民出版社1994年版；朱荫贵：《国家干预经济与中国近代化：轮船招商局与三菱及日本邮船会的比较研究》，北京东方出版社1994年版；朱荫贵：《引进与变革：近代中国企业官利制度分析》，《近代史研究》2001年第4期；汪熙、陈绎编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），上海人民出版社2002年版；易惠莉、胡政主编《招商局与近代中国研究》，中国社会科学出版社2005年版等。

^② 1825年上海设海运总局，接卸四府（苏州、松江、常州、镇江）一州（太仓）漕粮160万石，平底沙船1562艘，运往天津。同年天津设收兑局。李华彬主编《天津港史》（古代、近代部分），人民交通出版社1986年版，第34页。

^③ 1841年2月，英国人在香港直接从华人手里买地修建货栈等，地价取决于所处地理位置和附近海滨的水深，北部海岸的深水港几乎就是香港惟一有吸引力的地方。【英】弗兰克·韦尔什（Frank Welsh）著、王皖强等译《香港史》，北京中央编译出版社2007年版，第216、218页。

^④ 亨利·璞鼎查（Sir Henry Pottinger）作为外侨区的行政官，集全权公使、总督、商务监督于一身。1842年3月，《中国之友》称“在殖民地历史上，香港的发展速度前所未有的，成为一个自由而价廉的庇护地，为个人和财产提供了充分保障”。【英】弗兰克·韦尔什（Frank Welsh）著、王皖强等译《香港史》，第165页。

^⑤ 总督有权组建立法局，并随时解除其成员的职务。行政局由英国王室官员组成，应总督要求，开会讨论总督提交的事项；如认为总督举止失当，可直接与国务大臣联系。【英】弗兰克·韦尔什著、王皖强等译《香港史》，第172、174、189页。

^⑥ 驻沪英国领事与上海道台共同拟订《上海租地章程》（1845年），对租界租地颁发道契（租赁凭证）。第9条规定商人租地建屋后，只准商人禀报不租，退还押租；不准原主任意退租、加添租价。

的中国居民完全是按照外国人的办法自愿地在履行纳税义务”。^①租界环境为华商与洋商互利合作，获取信息提供便利。1848年怡和洋行以“略低于中国钱庄通行的”利率，向在沪粤商贷款达37万元；小洋行与钱庄也有信贷往来，钱庄向华商借钱时可由洋行出面担保；一些在伦敦并无分支机构的或在英-印银行缺少信贷关系的洋行也从钱庄得到放款。^②1850年沪港轮船航线的开辟密切两地的往来，^③1870年苏伊士运河通航使伦敦-上海的航程较前缩短约1/4，1871年欧洲与中国海底电报接通，中英文报纸的创办使上海租界成为中国大陆信息传播中心。在沪外商创办的第一份中文报纸《上海新报》（1861-1872年）初期免费刊登中外人士的中文广告。1876年6月伦敦《泰晤士报》驻沪记者称“《申报》的发行量已达到每天6000份，售价10个铜板”，“念过两年书的人就能读一些浅显易懂的消息”。^④1867年易记与怡和洋行因债权债务纠纷涉讼，由上海洋泾浜北首理事衙门的法庭审理，庭审程序包括双方的外籍辩护人陈述、双方证人反驳原告的陈述，华人雇员、华商出庭提供证词。^⑤显示上海租界司法制度的初建。英文《北华捷报》在1850年创刊初时称“人们已公认本港（上海）已在5年内一跃而为亚洲的第四大港”。^⑥到1860年又认为中国“对外贸易的心脏是上海，其他口岸只是血管而已”。^⑦

晚清国内立法滞后，上海租界却领先一步为华商投资股份公司提供法律规范。股份制公司是近代企业的中坚力量，19世纪资本主义的商品生产和货币经济的现代“世界体系”（华尔施泰因^⑧语）已显示强大的吸引力，针对尚存的封建与等级社会的结构提出新的自由，即法律主体自由、合同自由、私人所有权自由，并在法学的表述中上升为民法的核心概念。19世纪前后的欧洲大陆已是全面的、体系化的民法法典化时期。^⑨1860年代注册法的颁行渐使注册登记成为欧美工商企业的例行手续。香港汇丰银行于1865年3月3日在香港正式注册，为首家有限债务公司。1865年香港的股票经纪开业，1872年筹建“香港经委会”，^⑩1890年代经立法局通过的《J·J·凯瑟克法案》规范股票买卖双方的转卖行为，抑制股票市场内赌博炒卖。1915年在华条约口岸的英租界也通过相似的法律，打击股票赌博炒卖活动。¹¹在沪华商有附股外轮公司，1872年“各省在沪股商，或置轮船，或挟资本向各口装货，惟俱附洋商名下”。¹²1891年上海股票公所（实为证券掮客公会）设立，是中国大陆首家股票交易所，买卖股票等有偿证券有组织的常设市场，于1900年固定在公会进行交易。1905年经香港政府正式批准改组为上海众业公所作为正式证券交易所进行营业。¹³1897、1898年有两起案件被提交上海道台，它们关系到中国股东是否有责

^① 李必璋编译《上海近代贸易经济发展概况—1854-1898年英国驻上海领事馆贸易报告汇编》，上海社会科学院出版社1993年版，第117-118页。

^② 勒费窝著、陈曾年等译《怡和洋行—1842-1895年在华活动概述》，上海社会科学院出版社1986年版，第46页。

^③ 1850年6月，英商大英轮船公司“玛丽伍德夫人”号为沪港定期班轮，寄送邮件。李允俊主编《晚清经济史事编年》，上海古籍出版社2000年版，第95页。

^④ 郑曦原编《帝国的回忆：〈纽约时报〉晚清观察记》，北京三联书店2001年版，第103页。

^⑤ 该讼案似为买办偿债能力保证书的法律有效性，在公开场所进行争论的首次。【日】本野葵一著、简伯韩译《19世纪60年代上海买办登记制度的挫折和出口贸易体制的改变》，丁日初主编《近代中国》第3辑，上海社会科学院出版社1993年版，第29、31、41页。

^⑥ 《北华捷报》1850年8月3日，引自王垂芳主编《洋商史—上海：1843-1956》，上海社会科学院出版社2007年版，第154页。

^⑦ 【美】凯瑟琳·F·布鲁纳等编，傅曾仁等译《步入中国清廷仕途—赫德日记（1854-1863）》，北京中国海关出版社2003年版，第208、313页。

^⑧ 似为霍尔施泰因（Friedrich von Holstein, 1837-1909），1878-1906年为德外交部顾问。

^⑨ 【德】罗尔夫·克尼佩尔著，朱岩译《法律与历史—论〈德国民法典〉的形成与变迁》，北京法律出版社2003年版，第19页。

^⑩ 一些此前建立的公司也相继改为有限公司。无限责任公司在管理上较灵活自由，但经营失当会因债务而破产。郑宏泰、黄绍伦：《香港股史（1841-1997）》，第13、16页。

¹¹ 该法案于1890年由身兼立法局非官守议员的渣甸洋行大班J. J. Kwswick提出私人草案，后试行1年。港府于1892年认为“它（法案）已有效地抑制了股票的赌博行为”。郑宏泰、黄绍伦：《香港股史》，上海东方出版中心2007年版，第90、106页。

¹² 张恩骏编《本局编年纪事》，《国营招商局七十五周年纪念刊》，第42页。

¹³ 采取会员制（100人，含华人13人）。经营范围为中国和远东外商公司股票，中国政府、上海租界当局

任在银行结业时，为他们所订购的惠通银行（Bank of China and Japan，在西方注册）股份付款，涉及两案的西方人认为中国股东是有责任的，道台认为条约并未批准中国国民持有西方公司的股份。结果导致 1902 年中英《续议通商行船条约》第 4 条规定。^①在清政府立法滞后的环境中，在沪外企股份公司可由中外订约的途径，维护经营规范、安全。

在上海租界环境的滋养下，华人商股的集聚、增长也逐渐具备组建华资轮船股份公司的实力。1860-1870 年代在沪华商附股外资航运公司，构成公司资本的重要来源之一。香港开埠后最初 10 年已有公司在报刊刊登广告招股，1865 年港府取得商人支持，仿效英国做法，颁行《贸易公司及相关组织的成立、规管与清盘条例》（简称《公司条例》），对有限责任公司的权益，公司股票自由转让、买卖均有阐明。^②1859 年已有 65 家在港华人商号作为“行商”登记，大英火轮公司买办郭甘章买下该公司工程部的全部股权，建立自己的汽船航线，到 1876 年他已是香港第三大纳税人。^③1861 年 4 月旗昌轮船公司拟招股 32 万元，其中 17 万元在沪认购，认股华人中有 3 人曾任旗昌买办。1868 年 2 月，公司将股票从 1000 两/股，改为 100 两/股，与“很多对长江航运感兴趣人士，特别是华人看到公司股票面高达 1000 两，都不愿意往也没有力量投资，……这样做（小额票面）可便于各界人士认购”有关。^④1867 年英商公正轮船公司成立时接受 2 艘华商轮船，1869 年公司股东大会有唐廷枢等 5 位华人股东，外商 17 人与会。^⑤1872 年华海轮船公司成立时首批入股 1650 股，华商 935 股，约占 56.7%，唐廷枢^⑥占公司股份的 1/4。北清轮船公司的股份由华商占 1/3，^⑦唐曾租船委托外商公司经营，^⑧是广州丝茶公所董事，^⑨其兄唐廷植 1870 年入怡和洋行，1872 年任上海广肇公所首董。^⑩徐润 1852 年来沪时仅 14 岁，即入宝顺洋行当学徒，7 年后任总买办，兼作丝、茶出口生意，1868 年 30 岁时结束买办生涯，因经营茶叶出口、房地产、股票等，富甲上海。^⑪依唐、徐实力和关系不难在沪组建轮船股份公司，

公债等。洪葭管主编《上海金融志》，上海社会科学院出版社 2003 年版，第 216 页。

^① 据对这次审判的各种英文报纸报道，结论是中国人持有西方公司的股份是非法的，或者说中国法庭对于他们的责任无强制执行权，换言之，即拒绝强制中国持股人履行出资的责任。1898 年上海中国协会（China Association in Shanghai）致函英国驻华大使：“道台判决的影响远远超出了眼下已有结果的股份合同问题。很清楚，它打击的是中国人与外国人之间的商业关系的真正根基，现在，所有合同的有效性变得都要依赖中国法庭的批准，而中国法庭根据的是模糊不清、我们所不了解的法律”。科大卫著、陈春声译《公司法与近代商号的出现》，《中国经济史研究》2002 年第 3 期，第 70 页。第 4 条规定：应将华民购买他国公司股份之举即作为已允遵守该公司订定章程并愿按英国公堂解释该章程办法之据。倘不遵致该公司控告，中国公堂应飭令买股份之华民遵守该章程。英民如购中国公司股票，其当守本分与华民之有股份者相同。北京大学法律系国际法教研室编《中外旧约章汇编》第 2 册，北京三联书店 1959 年版，第 102 页。

^② 当时的企业在招股前无须经官方或半官方机构审批，只要大部分股东同意，认为需要集资便可进行。认购股票者为企业的正式伙伴。郑宏泰、黄绍伦：《香港股史（1841-1997）》，第 6-7 页、第 12 页。

^③ 【英】弗兰克·韦尔什著、王皖强等译《香港史》，第 284 页。

^④ 3 名买办是阿润、昌发、顾丰新，另有陈舆昌、阿开、胡记、隆昌、阿游、王永益。刘广京著、邱锡镨、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》，上海社会科学院出版社 1988 年版，第 13、23、26、106、107 页。

^⑤ 5 名华人是信昌、李松筠、郭甘章、阿江、唐廷枢。《北华捷报》1869 年 6 月 26 日，第 331-332 页。转引刘广京著、邱锡镨、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》，第 79 页。

^⑥ 唐 1848 年曾有 2 家当铺，年盈利 25-45%，1858 年在沪海关任翻译时开设棉花行，1861 年唐辞去海关职务，受雇于上海怡和洋行当买办、总买办 12 年。初期与前任买办合开茶栈，设当铺，投资 3 家钱庄。怡和洋行有唐的“办房”（买办事务所），内设洋行的船舶代理部，直到 1872 年。汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第 361 页。汪敬虞：《从唐氏三兄弟的历史看近代中国资产阶级的产生》《近代中国》，上海社会科学院出版社 2002 年版，第 12 辑，第 80、83 页。

^⑦ 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》，第 859 页，转引张后铨：《招商局史（近代部分）》，第 15、16 页。

^⑧ 张后铨：《招商局史（近代部分）》，第 17 页。

^⑨ 黎志刚：《李鸿章与近代企业：轮船招商局》，刘广京等编《李鸿章：中国近代化的起起伏》，上海古籍出版社 1996 年版，第 297 页。

^⑩ 唐入股北清轮船公司（1865 年）、公正轮船公司（1867 年）、华海轮船公司（约于 1866 年，400 股，几乎占 1/4）等，是北清、公正两家轮船公司的华董，是“一群广东籍股东的领袖和代言人”。汪敬虞：《从唐氏三兄弟的历史看近代中国资产阶级的产生》，《近代中国》第 12 辑，第 84 页。

^⑪ 徐钰亨（徐润伯父）早年在澳门经商，颇得英商器重，出巨资请徐赴沪自由经商，获利对分。徐抵沪设宝顺洋行，任买办，其弟徐德琼也同为宝顺买办。徐润个人资产 341 万两（房产 223 万两、股票 82 万两）。王远明主编《风起伶仃洋—香山人物谱》，广东人民出版社 2006 年版，第 71、75 页。

但却无人涉足。一是须掌握大规模、稳定的需求，固定资本投资大，“本巨用繁，初办恐亦无利可图”。二是华商与官府合作无章可循。1867年容闳等建议让华商以洋船分运漕米兼揽客货，经总理衙门核准由江海关道晓谕各口商人试办，因“中国殷商每不愿与官交涉”，^①不了了之。英国副领事在1879年度贸易报告总的评论中认为人们对上海也许可持两种看法，一是可能将它“看作一个巨大繁忙的港口，它的贸易对整个文明世界，特别对英国具有重大意义；第二种看法则是把它看作为必须向中国普遍引进外国式的文明和进步的先驱。上海不仅输入西方商品，而且输入西方思想。明智的中国官员和商人如果想使任何有助于向中国展现它与外国和平往来中会得到好处的计划得到实现，就必须到上海来。发放贷款之类的金融业务，必须在上海进行，轮船航运和纺织公司之类的企业也必须在上海创办。如果中国政府同意引进一条铁路，上海也一定是第一个设立铁路公司的地方”。^②晚清上海论港口优势、租界自治、华商资本等条件远在国内其他城市之上，能汇集巨资创造奇迹，是中国大陆不可多得国际性港口城市。在沪华商能引进先进设备、管理模式，但汇集华商资本自组股份制轮船公司的市场渠道尚不存在。

招商局是晚清由官府倡办的唯一华资轮船公司。马克斯·韦伯认为：“国家是一个人类共同体，在某一地域内（成功地）获得了合法使用物质力量的垄断权”。^③清政府是靠军事力量实施、维持对领土范围内某些重要资源的占有。晚清清廷投资大型近代企业早已力不从心，但倡办招商局的目的、策略均出于维护清廷对资源的垄断权。曾国藩、李鸿章是在平息太平天国战事中以军功跃居朝廷重臣，受命筹办轮船航运的汉族洋务高官，也是该政策的忠实推行者，在筹划轮船航运方案时均有阻止华商仿照西法自办的意图。1867李的僚属容闳提出《联设新轮船公司章程》，内容包括招集商股（分4000股，100两/股），公司所用人均系有股份者，由众人抽签公举，每股着一签；每年召集众人（股东）会集，阅检账簿，利息照股摊派等具体规定，这是华商筹建股份制轮船公司的最早章程，但曾对仿照外国公司办法心存疑虑，认为“保无洋人及买办在内？”“若无此辈，未必能仿照外国公司办法”，^④主张“物色众商所深信之人，而勿绳以官法”。李则认为：“更宜物色为股商所深信之官，使之领袖，假以事权”。^⑤结果容闳的章程报送总理衙门后被搁置，华商自办轮船航运均遭碰壁。^⑥曾去世后，李拟订的方案要点：一是承领一笔由地方衙门提供的3年期官帑借款，“公家只取官利，不负盈亏责任，存期三年”。^⑦二是赋予招商局独占华轮航运市场的特权，与沙船业相似的运漕优惠权^⑧。方案通过后，李以直隶总督兼北洋大臣身份奏准创办招商局，章程也由李鸿章批准施行（由朱其昂、朱其诏重新拟订《招商局条规》28条），呈报总理衙门。故招商局的方案、筹建均由清廷一手控制。这一安排映证查尔斯·蒂利(Charles Tilly)将国家定义为不同于家庭和亲属团体，是运用强制(coercion-wielding)的主权组织^⑨的观点，也与近代国家在资本主义商品生产中扮演参与者

^① 交通部交通史编撰委员会《交通史航政编》第1册，1930年版，第139、140页。

^② 李璋璋编译《上海近代贸易发展概况：1854-1898年英国驻上海领事贸易报告汇编》，第549页。

^③ 转引【美】查尔斯·蒂利著、魏洪钟译《强制、资本和欧洲国家（公元990-1992年）》，上海人民出版社2007年版，第77页。

^④ 《总署收曾国藩函》（同治六年七月初五日），《海防档》购买枪炮，第876页，转引张国辉：《洋务运动同样中国近代企业》，中国社会科学出版社1979年版，第132页。

^⑤ 张后铨：《招商局史（近代部分）》，第27、28页。

^⑥ 1868年沙船商赵立诚向曾国藩秉请兴办轮船，未获批准；粤商吴南泉（焜昌），设商号吴南记，他向曾秉请集资购轮试办漕运，以补沙船之不足，曾以“用轮船，则沙船尽革”为由，表示轮船运漕“永作罢论”。张后铨：《招商局史（近代部分）》，第21、22页。

^⑦ 交通部交通史编撰委员会《交通史航政编》第1册，第141-142页。

^⑧ 江浙漕米分四五成由招商局海运，余归沙船装运。漕运加带货二成免税。汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），上海人民出版社2002年版，第56、58页。

^⑨ 强制(coercion)包括对某种行为的所有有关的（威胁的或实际的）运用，这种运用常常给清楚这种行为及其潜在损害的某些人、某些个人的财产或某些群体带来损失或伤害（这种定义排除无意的、间接的或隐含的损失）。当强制资源的积累和集中一起增长时就产生了国家，产生控制着强制集中的主要资源，在某些方面行使超过那些领土上所有其他组织的优先权。【美】查尔斯·蒂利著、魏洪钟译《强制、资本和欧洲国家（1990-1992年）》，上海人民出版社2007年版，第2、21-22、34-35页。

的角色相吻合。^①三是官为领袖，假以事权（见注释 39），不准华商另树一帜。李在《试办招商轮船折》中强调为官用，“由官方设立商局招徕，则各商所有轮船、资本，必渐归并官局”。^②1882 年沪商叶澄衷秉请造轮船，设立广运局，时任北洋大臣的李鸿章则批驳不准另树一帜。^③招商局的诞生并非依据法律，只是获得清廷特许。《大清律例》既未涉及被统治者的权利，也没有向臣民明确保证应有的自由度；^④清廷尚无商部、商法；招商局也未办理公司登记注册。只是由李鸿章于 1873 年 6 月改任商人唐廷枢为招商局总办，接办向华商招股，在促成招商局开业的同时也确立官督商办经营体制，实现商股官用目的。招商局印章（“总办轮船招商局关防”）的名称、样式均与关防（清代临时派遣官员专用的长方形公章）相同。股票上加盖关防，标明“奏准设局招商，置备轮船运漕揽载，札饬商办”字样。^⑤招商局轮船悬挂三角龙旗及双鱼局旗。这些标记与欧洲法人团体（含私营企业）各有名称、印章、旗帜等人格的标识，以显示其形式上财产主体^⑥的象征符号截然不同。美国学者费维恺认为官督商办企业的直接来源似乎是 19 世纪后半期出现的政府盐务垄断权。在盐务署的记录中充满“官督商销”、“官运商销”的用语。官督商办企业已不再是原来那种财政机构，也不是西方式工业的简单的进口货和复制品。它所保留的旧有官僚主义的管理、垄断者的束缚，及官僚的勒索的特征。其管理者和企业总体上都可以说是一种半官方的状态。^⑦

招商局作为华商实践商股商办公司与外企竞争的唯一选择，商股商办与官督商办的较量也注定不可避免。促成招商局招股成功的关键人物是唐廷枢、徐润，唐投资航运业也与他早年的一段经历有关，^⑧《申报》对商办公司形式的期待^⑨也反映在沪华商的心声。唐、徐同为香山籍买办，他们出任招商局经营人后，以个人资产及在沪粤商界的社会关系，很快扭转招股不顺的局面。短短数月招商局实缴资本增至 47.6 万银两，其中 29.6 万两由唐、徐招募。^⑩唐廷枢、徐润等是怀抱商股商办、收回利权的理想，在中国大陆最早有机会实践股份公司经营的华商，招商局为他们提供历史的机遇。1879 年唐在致盛宣怀等信中称“窃思商局创设，原为收回中国利权，以华商而揽华货，不使漏卮于外”。^⑪唐、徐出任总办、会办后，即重订局规 14 条、办事章程^⑫，后有《轮船招商章程》（8 条）等，描绘商股商办的蓝图。1874 年旗昌公司大股东 R. B. Forbes 也认为“这家中国公司给我们造成了极大的困难，——当他们的轮船开航之日，我们将运费降低了一半”。^⑬李鸿章凭借官府特权，借用在沪华商的资本、经营人创办招商局，官督商办的经营体制也由李确立。官督商办的经营体制表明招商局是具有官府背景的垄断经营机构，由官府掌

^① 迈克尔·迪尔（Michael Dear）认为“国家最终包含在剩余价值的生产和分配之中，因为国家要寻求对自己权力和财富的支持”。【美】查尔斯·蒂利著、魏洪钟译《强制、资本和欧洲国家（990-1992 年）》，第 11 页。

^② 李鸿章：《论试办轮船招商》1873 年月 21 日，转引自胡政主编《我说招商局》，第 48 页。

^③ 李允俊主编《晚清经济史事编年》，第 451 页。

^④ 《大清律例》，每 5 年发行一次新版，1830 年版为 28 册。【美】卫三畏著、陈俱译《中国总论》上，上海古籍出版社 2005 年版，第 272、277 页。

^⑤ 胡政主编《招商局画册——一家百年民族企业的私家相簿》，上海社会科学院出版社 2007 年版，第 15 页。

^⑥ 李宜琛：《日耳曼法概说》，中国政法大学出版社 2003 年版，第 38 页。

^⑦ 官商权益分配的特点是政府派员监督产销，名义是户部管理，实际控制权渐由总督和地方政府控制；生产者、盐商的执照通常是世袭的；在法定产量外，各省以隐瞒的产量作为权钱交易的筹码，并以“进贡”（报效）的名义不断向盐商勒索。【美】费维恺著、虞和平译《中国早期工业化——盛宣怀（1844-1916）和官督商办企业》，中国社会科学出版社 1990 年版，第 13-15 页。

^⑧ 郑观应致张振勋信称“观应前闻唐君景星云，伊昔年由沪返港，其船避风，船主限每客水一铁壳，约重一磅，日中解渴洗面均在内。唯船中有羊百余头，自然满桶水任其饮，待人不如羊，殊为可恨。于是在港集股银十万元，先租两船往来港沪”。夏东元编《郑观应集》下册，上海人民出版社 1988 年版，第 828 页。

^⑨ 1873 年 6 月 7 日新闻《广东拟设轮船局》编辑按语称“吾所愿者，则将来不独官长倡首而为之，即华商亦可自兴其举，使运载之利皆归我华人得之，不亦善乎”。《申报》，影印本第 2 册，第 517、521 页。

^⑩ 黎志刚：《李鸿章与近代企业：轮船招商局》，刘广京等编《李鸿章：中国近代化的起起始》，第 271 页。

^⑪ 汪熙、陈绎编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第 91 页。

^⑫ 交通部交通部编撰委员会《交通史航政编》第 1 册，第 152 页。

^⑬ 刘广京著、邱锡镨、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》，第 188 页。

控事实上的占有权。^①

欧洲从合股公司发展到有限责任股份公司始于 19 世纪中后期,英国的合股公司在 18-19 世纪初已存在,1844 年可登记组建,1855 年有限责任才被承认。故科大卫认为,不是法律使商业公司得以存在,而是普遍存在的持股行为为合股公司奠定了现实的基础。^②伴随股份公司自身发展成熟,股份公司成立的程序也逐渐规范。^③招商局的经营实践会伴随怎样的法律调适呢?

二 官督商办体制下的庇护与控制(1872—1884)

刘广京认为“轮船对中国并不只是一场技术革新,还是一次商业改革,因为随同轮船而来的还有资本组织和经营管理等各种新的办法,其规模之大是直到当时为止还不曾为这些商业中心的人所见过,不仅如此,就连商业的组织机构也是新奇的”。^④招商局是在旧制度的框架中,由新的资本来源及旧的组织形式结合而生,带有鲜明的官督商办标记。

招商局对产权的界定、分解、转移均未明晰划分。民谚“官有正条,民有私约”。所谓私约既包括口头约定、中人作保的民间惯例,也包括明清某些民事约定已有确定的书面文本。^⑤商号的章程、规则采用书面或口头形式。晚清上海钱庄大多为合伙组织,股东均负无限责任,经理总握钱庄全权,有时在经理之上设一督理(由股东委派),专司监察经理行为的职责,并参与决策。^⑥这是钱庄内部的一种自我监督机制。股份公司以旗昌轮船公司为例,公司的方针、策略系统由股东年会、总经理、董事会控制。公司股本中,英、华合占 70-75%,其中旗昌洋行成员与华人股份合占 60-70%,此即由旗昌洋行控制公司的基本条件。但旗昌公司仅拥有所有权,却没有经营管理的权力,由旗昌洋行为股东的代理人,提供管理人员和办公场所,该行经理当选该公司总经理,董事会中一般有 1-2 名该行成员,其他外籍股东 2 名。该行每年获代理佣金(公司总收入 5%),并可从购轮等服务中收取佣金,向公司借贷可享受 5%的低利。^⑦上述细则均载入公司章程,或经股东大会决定。1868 年两度出任旗昌公司总经理的金能亨(1862-1863、1868-1869)的方针被概括为“利润资本化,积累一笔准备金,目前不分红”。^⑧而招商局是实行官督商办经营体制的华商股份公司,清廷始终有效掌控对它的占有权,由李鸿章以官府庇护人身份凌驾于该局经营者之上,直接控制重大决策权与主要经营者的任免权。

在招商局最初规条、章程中并无官员督办的规定,也未任命专职督办^⑨,重大事项、决策均由李鸿章定夺,在招商局李被尊称为“大宪”。唐等 1873 年拟订《轮船招商章程》(八条)、《轮船招商局规》(十四条)(简称《章程》、《局规》)均须报经“大宪”核定(直到 1881 年才正式颁行)^⑩,导致官督体制凌驾于章程之上,重大决策大宪独断。《字林西报》称,该局“实系直

^① 占有(possession)法律名称,以自己所有之意思,而占有其物。法律上为保护其事实之占有,与一切权利总称占有权。对所占有物行使其权利推定为合法,包括由占有物所生之利益等。陈稼轩编《实用商业辞典》,上海商务印书馆 1935 年版,第 183 页。

^② 科大卫著、陈春声译《公司法与近代商号的出现》,《中国经济史研究》2002 年第 3 期,第 62 页。

^③ 公司成立作为产权转移的一种形式,须经公共登记机关办理注册登记(即向国家注册登记批准),获得法人地位,体现物权的公示公信原则。

^④ 刘广京著、邱锡镨、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》,第 2 页。

^⑤ 如合伙契约契式、婚书式等。叶孝信主编《中国民法史》,上海人民出版社 1993 年版,第 522、534 页。

^⑥ 晚清上海钱业规则在秉文、告示中有“向来定章”、“历来循办”之语,已见史料反映,上海钱业的商业习惯最早的文字文本是 1900 年形成第一个文字规则(《重整条规》)。钱庄股东以 4-6 人最为普遍。杜恂诚:《近代中国钱业习惯法—以上海钱业为视角》,上海财经大学出版社 2006 年版,第 20、30、32 页。

^⑦ 旗昌公司经营股票持有人通过的章程、结账契约(第 10 款)规定,旗昌洋行是该公司的永久代理人 and 司库。职责是经管所有日常航运和仓库业务,包括任命高级办事人员,供应物资和煤炭,根据董事会的要求订购新的船只和机器等,进出账目清楚正确,每半年结账一次,上交盈利。刘广京著、邱锡镨、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》,第 29、30-33、196 页。

^⑧ 刘广京著、邱锡镨、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》,第 121、126 页。

^⑨ 李致函商总理衙门:“无庸官商合办,应仍官督商办,由官总其大纲,荏其利病,而听该商董等自立条议,悦服众商”。汪熙、陈绛编《轮船招商局》(盛宣怀档案资料选辑之八),第 884 页。

^⑩ 张后铨:《招商局史(近代部分)》,第 47、48 页。

督及总理衙门内诸大臣所掌握者，诚人所共知，华商实鲜有与其内焉”。^①而旗昌公司章程（第7、8款）规定，建造和购买各类新的船只与增建基地；修缮费、扩建费与保险基金的提存，只有股东大会有权决定，并在一年中任何时候向各代理人索取他们可能要行使监督权的任何一个问题上的详尽报告。公司所有事项须经股东大会多数票决定。另据《倡议书》建议，机构改变事宜要有代表700票股权的选票同意。^②招商局决定大项投资的程序也与旗昌公司截然不同。以1877年以220万两并购旗昌轮船公司为例，该项投资超过当时招商局资产总额，它形式上由唐廷枢于1877年1月2日与旗昌草签购买其产业的契约，1月18日由两江总督沈葆楨奏准施行。^③但并购决策是李鸿章拍板决定的。李强调（1880年5月5日奏折[招商局]）“唯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”。^④1883年李私下表示意在收回地产，“查从前议买旗昌，志不在多购十数艘新旧参半之轮船，而在收回为彼族鸠居利于运载各埠码头之地”。^⑤该局产权为股东所共有，李鸿章无权擅作决策；李的设想背离了公司投资以有效增强企业经营实力，实现股东投资的增值为唯一目标。这一不计成本的投资决策严重损害招商局的经营效益和股东利益。

其一，使招商局资本中股本与官帑的比例倒置，官府遂为招商局最大的债权人，投资效益低下。招商局创办资本以股本为主体，资本构成分三块：商股、官帑、借款。购买旗昌的借款为220万银两，致使该局资本总账内，股本的比例大降，长期承担还贷重负。1874年股本47.6万两，约占80%，1878年股本虽比创办时增加27.5万两，但股本比例由21.83%降为13.63%（1881年后渐回升）。并购旗昌公司后官帑在资本总额中比例持续5年（1877—1881年）年均均为45.8%，远高于股本（见表1）。账面总资产由218万两增为440万两，增加约1倍，但主要并非来自利润转化，而是巨额借款，致使资产构成呈现官重商轻、浮多实少的倾向。股本是承担经营风险的投资，官帑是将本求利、不承担经营风险的特殊借款。当股本增量不敌官帑时，总资本的膨胀就使官府成为招商局最大的债权人。依据常规，在债务偿还前，债权人对债务人的经营享有一定的监督权，如1886—1887年汇丰银行曾派马士为驻招商局代表。李鸿章对招商局的控制权并不源自债权，但债权加强官府对该局的控制力。故1879年唐、徐致信盛宣怀表示，对所欠公款190万两，“日夜经营，亟思早缴一日，早清一日之累”。此项借款还造成经营效益低下。并购前招商局船多而货运量不足，并购后市场依旧，投资规模、轮船数量却增1倍，“本愈重利愈轻”。^⑥1873—1883年该局支付的各项利息、官款利息合计金额占总支出的57.9%，相当于实际收入的47.0%。^⑦1877年1月7日朱其昂、唐廷枢等向南洋大臣沈葆楨呈递禀文称，“旗昌归并于大局有益，毫无疑义，而于生意一面，尚不能不反复筹思，穷其利弊”。认为维持招商局资本“仍应官商各半，方能持久”，建议免利拔本，兼顾“商力可纾，官本有着”。^⑧这也是招商局接受并购的底线。后经李鸿章（1877年12月）领衔奏请，改行“责令缓交利息，按年还本，所有盈亏，全归商认，与官无涉”。一定程度缓解该局还贷压力（1882年后资本构成方趋好转）。

表1：招商局资本账1873—1884（单位：两）^⑨

^①《申报》，同治十三年六月二十八日（1874年8月10日），张后铨：《招商局史（近代部分）》，第55页。

^②刘广京著、邱锡镛、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》，第30页。

^③《徐愚斋自叙年谱》，1927年印，第24、87页。总价222万两，由商集资122万两，苏、浙、赣、鄂四省筹拨100万两为官本。李允俊主编《晚清经济史事编年》，第371页。

^④《李集》奏稿，36：35。黎志刚：《李鸿章与近代企业：轮船招商局》，刘广京等编《李鸿章：中国近代化的起起始》，第298页。

^⑤汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第122页。

^⑥汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第35、37、54、80、91、918页；张后铨：《招商局史（近代部分）》，第103页。

^⑦书中实际支出统计误为3757295余两，实余误为1042451余两。《徐愚斋自叙年谱》，第33页。

^⑧汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第35—37页。

^⑨据黎志刚：《李鸿章与近代企业：轮船招商局》，刘广京等编《李鸿章：中国近代化的起起始》，第280页，表8，将官帑与借款分列统计。带*数字据张后铨：《招商局史（近代部分）》，中国社会科学出版社2007年版，第51页，表2-1-3修正。

年份	共计	股本 %	官帑 %	借款 %
1873-74	599023	476000 79.46	123023 20.54	/
1874-75	1251995	602400 48.12	136957 10.94	512638 40.94
1875-76	2123457	685100 32.26	353449 16.65	1084858 51.09
1876-77	3964288	730200 18.42	1866979 47.09	1367109 34.49
1877-78	4570702	751000 16.43	1928868 42.20	1890834 41.37
1878-79	3936188	800600 20.34	1923468 48.96*	1206720 30.7*
1879-80	3887046	830300 21.36	1903868 48.98	1152878 29.66
1880-81	3620529	1000000 27.62	1518867 41.95	1101662 30.43
1881-82	4537512	1000000 22.04	1217967 26.84	2319545 51.12
1882-83	5334637	2000000 37.49	964292 18.08	2370345 44.43
1883-84	4270852	2000000 46.83	1192565 27.92	1078287 25.25

其二，在并购旗昌全过程，旗昌依据公司章程履行相关批准程序，^①而招商局的经理者、股东均被排除在决策方之外。招商局股东对并购旗昌并未履行任何授权批准程序，彼此路径迥异、利弊分明。旗昌轮船公司创立时并未真正注册，也未取得法定的营业执照，公司全部经营管理及日常业务全部委托旗昌洋行经理，公司设有股东大会。^②1868年9月董事们对公司发展方针有明确表示：董事们的意图是使公司始终保持高效率；使其营业机构保有这样一种地位，能为顾客提供其他竞争对手所不能提供的种种便利；并使船队的扩充走在贸易需要的前头。^③《北华捷报》编辑部文章也留意传递在沪英籍持有人的声音。^④1874年旗昌轮运、仓栈净利连年下跌，股票市价由每股188银两跌至80两。1876年再跌为50两，公司一些主要股东鉴于“美国国内兴办企业，对经商资本的诱惑力要大得多”，纷纷“离开中国，在美国国内运用他们对华贸易中积攒的财富”。^⑤1870年旗昌公司开始将存放在伦敦巴林兄弟公司的准备金的一部分投资购进美国政府债券，3月5日在股东大会主席称此项投资是因为86%的美国政府债券在伦敦上市，利息略高于在沪银行利息，而且公司许多股东住在美国，“他们宁愿将这笔准备金购买政府公债这类可靠和易变现的证券”。^⑥1877年旗昌轮船公司终将全部财产以220万银两出售成交，英国驻沪领事认为“对于卖方来说，这是好价钱，……按外国公众的估计，中国招商局至少比全部财产的价值多付了50万两。”^⑦旗昌公司撤资出售体现股东对重大决策的影响力。而招商局的决策权却并不由股东自主掌握。1879年10月旗昌洋行福勃士（Frank Forbes）曾向李鸿章表示愿意

^① 1877年1月15日举行股东大会，同意清理产业，提出将财产售予招商局的合同提议。张后铨：《招商局史（近代部分）》，第105页。

^② 1867年公司还清上年70万银两全部债务，从货运利润中划出大笔储备金，并实行增资扩股，由100万银两增加到125万银两，当年首次以8%的比例向股东发红利，股票市价转跌为升。张忠民：《经济历史成长》，《上海经济发展丛书》之一，上海社会科学院出版社1999年版，第33-34页。

^③ 1869年9月5日公司董事会向股东大会致词，转引刘广京著、邱锡镛、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》，第111页。

^④ “不管怎样，问题始终存在：那就是不断增加公司的船只究竟是否代表着明智的投资边际利益”。刘广京著、邱锡镛、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》，第128页。

^⑤ 旗昌洋行1891年旗昌洋行拥有9家企业。王垂芳主编《洋商史—上海：1843-1956》，第160页。

^⑥ 刘广京著、邱锡镛、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》，第128页。

^⑦ 李必璋编译《上海近代贸易经济发展概况—1854-1898年英国驻上海领事馆贸易报告汇编》，第460页。

替招商局归还结欠中国政府的 200 万两贷款，交换条件是要获得该局的管理权，以招商局的资产作为贷款的保证。据说李鸿章经过仔细考虑之后，拒绝了这项建议。^①此后凡涉及招商局发展的重大决策，总办及股商均毫不知情，概由李鸿章决定。

招商局各总办、会办、帮办人选均由李鸿章札委，无合同、无任期，去留无定。李鸿章是进士身份，可以直接任官，他在官场必然要培植自己的班底；举人须经考试选官，在官场立足必须依附高官为庇护人。顾炎武认为时人科举入仕的目的在于获取特权地位，“非必其慕功名也，保身家而已”。^②故官场庇护人与下属亲信之间利用与依附的关系毫不奇怪。李在洋务企业官商并用、亲官疏商。招商局初期尚无专职督办，会办盛宣怀是李鸿章的幕僚亲信，他有单独向李传递局务信息，传达执行李指令的特殊身份。清代开捐纳，允许一些人出资捐得功名、官职，商人虽捐得候补官员头衔，却无实职，社会身份仍在官员之下。唐廷枢捐得福建道（候选道）；徐润 1863 年加捐员外郎，两人在招商局是商总、商董，但论官场关系只是李的非亲信部属，地位在盛等亲信之下。李鸿章—盛宣怀形成控制招商局的直线联系，凌驾于商董管理系统之上，唐、徐作为经理人的权威受到削弱。唐务实敢为，推行西法的经营作风颇得外商注意，^③也招致某些官员的忌愤。李鸿章承认早期“局中如唐、徐、朱近均和衷，惟杏荪（盛宣怀）多齟齬”，^④唐对局内的官场诬告伎俩“不胜心灰”，1879 年底他致信盛表示“如公道尚存，自当撑起脊梁，仍然努力办去”；反之将不惜将叶某行径向报界披露，不向官场陋习妥协。1880 年代初期湘系官僚抨击盛宣怀营私害公，迫其一度离局。盛却因此与徐润结怨。^⑤此类私信往来表明官场关系网渗透到招商局，助长排挤商董的暗流，保护伞是李鸿章、盛宣怀。

官督体制对该局经营权的任意占用，损害经营效益。1873—1884 年漕运收入约占招商局总收入的 18%，^⑥但该局须包揽相关劳务（采买、交兑），及与漕运牵连的变相服役。后招商局一身三任：粮道（筹款采购）、承运、垫付（甚至捐助），承接军运须减收运费。招商局不支公款，收入除漕运外全赖货运，支出以揽载收入的 5%抵销。1877 年招商局属下 27 处机构月支薪俸 9300 银两，^⑦据唐《预算节略》估计，“运漕三月油船一月，其八月中四船统扯可获利银七八万两”，^⑧维持自收自养并非易举。而运赈不计时间、成本，无偿占用运力，招商局 1873—1883 年捐助赈济支出 200643 两，约为船只折旧费的 8.7 倍。^⑨承担大量低价（或无偿）的政府货运，直接侵害股东投资的收益，也是商办企业不堪长期承担的。驻沪英国领事在贸易报告称，公司（指招商局）1876 年资本 2188036 银两，其中股本 68.5 万两，占 31.3%，余为贷款，“该公司已不再是一家商业公司，而已在事实上变成一个政府机关了”。^⑩该局无自主经营权，难以实现资源合理配置、盈利最大化。

在官督体制的控制下，招商局资金被任意调拨。学者黎志刚认为，李鸿章为招商局定位是官督商办，这一体制是 1870 年代先后建立的湖北矿务局（1875 年）、开平矿务局（1877 年）、上海织布局（1878 年）等自强工业的模式，在这一体制下，企业不归政府所有；所有权属于合股组织。^⑪随着李鸿章控制下的洋务企业陆续兴办，李在该系统内各家企业为弥补资金周转缺口

^① 勒费窝著、陈曾年等译《怡和洋行—1842-1895 年在华活动概述》，第 60 页。

^② 官员可免去差役及一定的赋税，以礼见官，一般不受体罚等，退休后称“乡宦”。《亭林文集》卷 1，转引叶孝信主编《中国民法史》，第 524 页。

^③ 1878 年 6 月上海英文《远东月报》评论，认为唐管理招商局，“该公司纯用西法经理，尽为中国之事业”。《徐愚斋自叙年谱》，1927 年印，第 58 页。

^④ 《李集》，朋僚函稿，卷 17，第 32-42 页，转引张后铨：《招商局史（近代部分）》，第 124 页。

^⑤ 汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第 93、96、368 页。

^⑥ 张后铨：《招商局史（近代部分）》，第 70-72 页。

^⑦ 汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第 63、69、767 页。

^⑧ 交通史编纂委员会《交通史航政篇》第 1 册，第 147 页。

^⑨ 《徐愚斋自叙年谱》，1927 年印，第 33 页。

^⑩ 李必璋编译《上海近代贸易经济发展概况—1854-1898 年英国驻上海领事馆贸易报告汇编》，第 460、508-509 页。

^⑪ 引自黎志刚：《李鸿章与近代企业：轮船招商局》，刘广京等编《李鸿章：中国近代化的起起始》，第 218

时，不乏随意挪借、调拨资金，借款无担保，参股非自主，拖欠挂账司空见惯，招商局财务屡受牵连。1882年招商局添招商股100万两，借款达230余万银两，却被开平煤矿挪用本银及息款80余万两。1883年招商局资本仅200万两（包含开平股份20万两），又代开平暂挪55万余两，导致汇票不能转期。当时该局被拖欠未缴款合计190余万两：其中李氏洋务企业占120万两（开平80余万，各局10余万，各局水脚30余万），钱庄70余万。致使该局银根紧缩，难以应付。^①唐催还各欠，仍有18万余两无法追回。^②在唐、徐拟定的重订轮船招商局章程八条中规定“局内需用经费，拟酌定数目，以示限制。事无樽节，断难经久”^③。但它已深陷李氏洋务企业债务网，对蒙受的权益侵害（决策失误、资金调拨、强制借款、拖欠债务、不当得利等）也难以经法律程序确认产权、追究损害赔偿。招商局与洋务企业之间这种必不可少又无法忍受的产权侵害关系对于商办企业是致命的危险。

在官督体制下，招商局的商办是官府的“放权”，可任意处置。该局《章程》体现商股商办原则：^④①股东“公举股份较大者为商董”。唐以商总名义专管商局，商董“协同办理”，商董可联名秉请更换不称职的商总。唐认为“局员皆有巨资，倡为商股，即各董事亦系有股之人所充。孰不望局务蒸蒸日上”。公举大股东以商董身份参与经营管理，也便于发挥大股东的影响力，在公司决策中贯彻商办原则。^⑤②各分局商董^⑥主管经营，建成商办管理系统，拟定各商董名单须交“大宪存查”。该局初期形成以唐为首的四人核心：唐、徐及帮办张鸿祿（字叔和，1881年）、郑观应（1882年）。^⑦唐自称“视事以来，内江外海轮船，用人、理财、联商、招载，开源除弊，莫不悉心考究，其水陆应行事件，逐条参定，辑刊成书、以便各局各船遵守，事无大下，莫不躬亲”。徐润“为局中招股、揽载、造船、置栈、调度银钱煞费心力，并将所有己财听凭局中随时移用，以资周转”。初期招商局总局业务部门“分三大股，曰揽载，曰银钱，曰翻译，皆老于商务历有经验者任之”。“推广航路，招集华商入股者，粤人十居六，而各埠生意，粤商亦居三分之一”起用粤籍职员较多也属常情。1884年前后，商局添招商股，制订用人理财章程20条，提出“各局用人不归官派”。^⑧商股商办初见成效，1876年汕头海关贸易报告称该局“中国船队管理有方，指挥精明”。^⑨招商局人事、财务管理规范不力、违章畅行。《章程》中明确“请免添派委员，并拟除去文案、书写、听差等名目，以节糜费”。“每年有总结簿，局内商董司事公同核算”。^⑩由于该局钱款进出长期缺乏严密的制度监管，1879年汕头分局有侵吞公款案，金额约6000两，涉及多人。^⑪唐、徐1873年拟订的《章程》、《局规》，李迟迟不予颁行，招商局经理者难以建章立制，履行经营自主权。

官督体制下，招商局拟订的《章程》、《局规》迟迟未能切实施行，李鸿章独占决策权的地

页。

^① 汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第124-126、133页。

^② 招商局因还欠将沪地栈产（中、北两栈）押款74.3万两。张恩骏编《本局编年纪事》，《国营招商局七十五周年纪念刊》，第51、52页。张后铨：《招商局史（近代部分）》，第54页。

^③ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑（1840-1895）下册，第847页。

^④ 定资本100万两，先收50万两，分1000股，每股500两。每百股举一商董，于众董中推一商总。张恩骏编：《本局编年纪事》，《国营招商局七十五周年纪念刊》，第43页。

^⑤ “遇附入股份较大者，酌量选充。徐润前后两期招股，徐姓分别认24万两，合计48万两。招商局北栈、汉口善昌皆徐产，以原价归局等。交通部交通史编撰委员会《交通史航政编》第1册，第145、153页。

^⑥ 早期商董7人：唐廷枢*、朱其莼、徐润*（沪局）、宋缙（津分栈房）、刘绍宗（树庭）*（汉口）、陈树棠*（香港）、范世尧（汕头）。带*者是买办身份。1875年分局商董除刘、陈外，另增：吴左仪（镇江）、黄灼棠（九江）、汪自述（宁波）、郑陟山（天津）、陈雨亭（烟台）、郑聘三（营口）、唐廷庚（广东）、郑用川（汕头）、唐静庵（福州）、王渊如（厦门）。张后铨：《招商局史（近代部分）》，第46页。

^⑦ 四人曾称“现在局中公事均由枢等四人会商办理，畛域不分，意见全无”。《轮船招商局第9年账略》，第9页，转引张后铨：《招商局史（近代部分）》，第47页。

^⑧ 汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第95、675、918-919、934、970页。

^⑨ 《海关贸易报告》1876年，汕头，第145页，转引自张后铨：《招商局史（近代部分）》，第93页。

^⑩ 交通部交通史编撰委员会《交通史航政编》第1册，第145页。

^⑪ 《清季外交史料》（光绪朝）卷11，第26页，转引张后铨：《招商局史（近代部分）》，第96页。

位不可动摇。股份公司作为一种经营组织，其所有权是可分割的，由股东共同享有。在法律意义上，股东即公司的所有人，他们在公司的权益包括通过投资购买企业收益中的份额，即收益权；他们在名义上具有对公司经理人员使用其投资的相应控制权，即通过股东大会、董事会行使其权利。招商局章程于1873年拟订后，被李鸿章拖延八年方获批准，仍未完全施行，长期不设董事会。1883年11月招商局《整顿招商局大略章程》（8条）提出整顿建议，“在股商中就股多而有条理者，选举4-5人秉充董事”，遇事邀请到局会商，按年结账须分送股商。将来添造时应邀集董事会议决定等。但李鸿章在批示中仅笼统表示“整顿章程八条，大致均妥”。对设立董事会却不置可否，盛即表态缓议，使成立董事会再度拖延。^①该局私借、挪用局款等违章行为也习以为常。1879年唐致信盛宣怀坦陈，“局中账目皆可和盘托出，毫无不可对人”，但“其中惟有官常悬借”（指挂账未还），“不可呈出，其各同事即有挪借，或因公挪移，亦可由各经手认为归补”。^②同期在沪外资企业的资金不当调用往往会受到媒体的监督、曝光。^③产权研究专家巴泽尔认为，“资产净值的最大化，需要能最有效地约束无偿利用的所有权或所有权型式”。^④在缺乏有效制度监管背景下，招商局经营者多重投资身份与职务便利结合，难免有不当得利行为滋生，资产运作难以抵御内部的侵占。萨维尼（F. K. Savigny）认为所有以货币能够买卖的财产都是所有权的客体，“所有权……在合同中形成”，所有权的价值是使用和用益。但“所有权首先系于国家，然后借助于国家实证法中所产生的规则而系于国家中的每个法律主体，该法律主体为所有权人”。^⑤在官督商办体制下，招商局形成事实上官督凌驾于商办管理系统之上的格局，由官府操纵招商局的权益分配，必然导致经理人、股东的权益受到侵害，与官府庇护人之间矛盾尖锐化。

三 股东：不受法律保护的权利享有者

马克斯·韦伯认为，“在现代经济生活中，信用工具的发行，是资本合理积聚的一种手段。股份公司尤其是属于这一项目的”。“这一体制的深远意义在于向自愿参加经济利益的人筹集贷款”。^⑥招商局初称“轮船招商公局”，早期股东的身份、特点可归纳为以下三方面。

股本是招商局创办资本的主体部分，大半由唐、徐两姓亲友认购，早期股东对自身权益并不完全清楚。该局借领官款20万串，实收18.8万串，约合12.3万余两，约占1873年招商局改组后实收资本47.6万两的20%强，商股约占80%。^⑦唐、徐1880年3月称“核计商股八十万两内，弟枢期功之亲友共有八万余两，戚党又有二十余万两，弟润所招族姻之股，亦不下此数，是两姓经手已居大半”。招商局在唐、徐接手后招股成绩斐然，与亲友之间易于建立信任、约束有关，也不排除对股票知之不多的亲友将唐、徐视为入股交易的中人。故唐认为“局员苟或营私，而有股众商大半局员之亲友，商人耳目较近，岂有受其欺蒙，是不待官查，早为众商所不

^① 汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第126-127、130-131页。

^② 汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第81、93页。

^③ 怡和轮船公司的董事们从1900年的利润中提取7万元设立一个“综合储备基金会”，因其外交用途含糊不清而受到谴责。耶松船厂因账簿中发现用机器设备折旧来抵消地基涨价（想象的地价涨价）而遭攻击。《北华捷报》1902年3月12日，第488-489页，1910年7月15日，第149页。转引【美】费维恺著、虞和平译《中国早期工业化—盛宣怀（1844-1916）和官督商办企业》，第35页。

^④ 【美】Y·巴泽尔著、费方城等译《产权的经济分析》，上海三联书店、上海人民出版社1997年版，第6页。

^⑤ 【德】罗尔夫·克尼佩尔著，朱岩译《法律与历史—论〈德国民法典〉的形成与变迁》，北京法律出版社2003年版，第241、242页。

^⑥ 韦伯认为股份公司在准备阶段可分为两类：一是单独商家资金不及的超地区性的大企业，由集团提供资金，按纳税额或财产多寡将市民分出若干集团，为它们各自保留一定的投资额。投资可以撤消，个人股份不得自由转让。二是大殖民公司，由国家创立并领有特权的股份公司自行规定一般参加商业企业的条件，业务活动方面，国家以监督的资格插手，如荷兰东印度公司。【德】马克斯·韦伯著、姚曾虞等译《经济通史》，第175-177页。

^⑦ 交通部交通史编撰委员会《交通史航政编》第1册，第269页。引自陈绛：《唐廷枢与轮船招商局》，易惠莉、胡政主编《招商局与近代中国研究》，第516、527页。

容矣”。^①唐、徐称“各戚以身家相托者”，“深知不忍有负也”。^②该局商办班底以股东唐、徐为首，得到众股东的认同与支持，唐在经营时抱有对股商尽责之心，曾坦言“八年以来，无日自瑕，虽不敢言功，但问心上期不负傅相委任，下期可对有股诸君”。徐润自称“窃自同治十二年（1873年）奉委办理招商局以来即将向做茶叶等生意概行停止，以专局务而免分心”。在唐主持经营期间，经理者与股东之间尚有较好的沟通。1875年9月2日《申报》报道，前一日股东在局内账房聚会，听取账略报告，“共有欣喜之色，故请不必朗诵，便向总办道谢而散”。^③唐接手招商局时，定资本银100万两，先收50万两，分作1000股，每股500两，于1874年7月招足。11月奉李鸿章之命，另招新股50万两，100两/股，^④使股份扩大为5000股，主要分布在江、浙、粤、及港澳地区。1880-1882年在海外招股，^⑤造成小股散户众多，经理人与众股东难以保持面对面交流。唐拟订的《章程》于1881年才经李鸿章批准后迟迟未予执行，招商局的经营信息除在《申报》刊登外，股东大会、董事会均未落实。《局规》对股票出售、遗失均有规定，^⑥但在股票交易中未严格履行手续，信息的真实性、准确程度也不统一。持股人署名有用商铺名或化名。^⑦股东的基本信息（名册、股份、分布地、产权变动等）无从查询，小股散户难以形成股东组织，与同期香港股东的权利^⑧比，该局股东是不受法律保护的权利享有者，所谓权利仅支付红利而已。

招商局对收益分配未履行股份公司规则，而沿用官利陋习。招商局每股100两，官利为年息1分，利率10%，股票限于在华商中转让，入股3年后去留自便。华人投资招商局也与官利高回报有关。官利是指不论所营事业有无收益，对于投资额，必分配一定的利息。官利为中国延续甚久之旧习，出资者收益：一是官利（或股息），二是红利（或余利）。营业者在利润内扣除官利后，其盈余即余利（或红利）。招商局也以官利吸引华商入股。股东官利固定为按每股年息一分计，年终如扣除开销尚有赢余，再向股东分发余利。甚至初定股东在认购股票满3年后可以抽回本银。^⑨领取的官帑则预缴息钱，按既定利率领取本息。这些显然违背公司是法人，须储备公积金，如无盈余绝对不能分配官利的规则。^⑩招商局选择高风险下策也与投资环境有关。在西方，高利贷的出现也与投资风险有关。韦伯认为，在基督教西方，为工业用途所需的信用，原来很少表现为有一定利息的借款形式，而是表现为组合的形式。原因在于海外商业冒险方面的风险。故债权人要分取一部分利益作为他提供资金所冒风险的补偿，而不是固定利率。¹¹晚清在沪融资利率居高不下：1860—1870年代公共租界工部局先后发行市政公债3次，总金额17.8

^① 《告股东文》，交通部交通史编撰委员会《交通史航政编》第1册，第153页。

^② 汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第91页。

^③ 引自陈绛：《唐廷枢与轮船招商局》，易惠莉、胡政主编《招商局与近代中国研究》，第516页。

^④ 张恩竣编《本局编年纪事》，《国营招商局七十五周年纪念刊》，第44页。

^⑤ 暹罗华人（5万两）东南亚华人（65200两）、檀香山、旧金山华商认购新股，1882年股本增至200万银两，是1897年前最高的实缴资本额。黎志刚：《李鸿章与近代企业：轮船招商局》，刘广京等编《李鸿章：中国近代化的起起始》，第273、274页。

^⑥ “一经售定，即行到局注册”；股票息折遗失，须到总局挂号，并“刊入日报”，一个月后“准其觅保出结，核对补发”；股票更换名号，须觅保人，“赴局出具保结”。聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑（1840-1895）下册，第846页。

^⑦ “查招商局股东散处四方，向来股份买卖从未注册过户”。汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第884、892-894页。

^⑧ 1880年代香港麻绳制造公司在公司周年大会上公布全年亏损，股票经纪可致函经理室和咨询委员会质询、投诉，并在股东大会上向该公司主席提出质询。郑宏泰、黄绍伦：《香港股史》，上海东方出版中心2007年版，第69页。

^⑨ “三年后欲将本银抽出，听随客便”。汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第5页。

^⑩ 陈稼轩编《实用商业辞典》，商务印书馆1935年版，第356页。

¹¹ 历史上的Camenda，是指由国内集资在国外进行贸易活动的一种临时组织形式。意大利的卡孟达是为促进海运而进行的交付，是根据规模大小、目的港远近决定利率。而按固定利息的定额贷款则是陆路运输方面的惯例。“陆路平安这个公式意味着资本贷款应与企业的盈亏无关”。【德】马克思·韦伯著、姚曾庚等译《经济通史》，第130、168页。

万两，年息 8-10%，债券发行后可转让过户。^① 1867-1872 年旗昌公司的股东每年分得 12% 的现金股息，并享有股票升值的利益。^② 1874 年怡和洋行属下的东海轮船公司年终各股东除年息 10% 外，尚赢余溢息 61349 两^③。费维恺称官利是“受保证的股息”，“是在损益账起草制定之前先从总收入中扣除的，……如果企业的利润不丰或亏损了，那么官利就从别的借款中提取，股息常在 8-10%”。^④招商局为吸引投资者入股，采用官利的险招似有无奈。在《局规》中规定每年八月一日股东到总局会议，“所有官利、余润亦于是日分派”；经“公同会议”可对官利股息外的“余溢”酌量提留以充资本。^⑤招商局定股息为年息 1 分。最初 9 年，股东享有每年平均 20% 的收益。^⑥但该局最初 3 年因入不敷出甚至未照惯例扣除折旧金，不顾亏损照发官利。^⑦1873—1883 年该局股份官利年均约 8.7 万两，几乎与该局年均所余金额（9 万余两）相当。^⑧发放官利不仅影响公积金的正常积累，也妨碍基本支出。1904 年北洋大臣袁世凯与比利时世昌洋行海礼签订承办天津电车工程合同中也有报效、官利等规定。^⑨1904 年公布的《大清商律》第 111 条规定“工商无赢利时，不得分配利益”，但实际上无遵行之者。^⑩晚清到民初官利俗规的长期延续有其深层次社会原因。

股份有限公司（以下简称公司）是经国家注册登记批准的、为经营工商业而组合人力和物料资源的一种法定的组织形式，是适合于大规模经济活动，特别是为集聚巨额资本进行投资的较灵活的工具。¹¹比较同期中日民族航运公司的命运却截然不同。

日本三菱公司的早期经历展示在不同文化环境中，近代企业发展道路的另一样本。三菱公司 1870 年以藩营商业起家，专营海运业务，经营者岩崎弥太郎。1871 年收购政府航运商号，1873 年改组成立三菱商会，经营贸易航运，接受政府财务支援。渐成为日本最大航运公司，投资采矿、金融、仓储、造船、不动产等。1893 年由这些企业组成家族控股公司：三菱合资会社。¹²三菱的成长是借鉴外国经验，官助商办、自主发展之路。洛克伍德认为“日本的外国商业已被证明是打开经济机会之门的钥匙。最初，它为日本的经济生活的新欲望和新技术实现大改革开辟了一条大道。后来它使日本能够逐渐利用世界的工业资源以补助自己基础之不足。结果使它依赖世界经济的程度超过了近代的一些其他国家”。¹³政府依法规范、扶助，吸取外国企业所长是

^① 史梅定主编《上海租界志》，上海社会科学院出版社 2001 年版，第 331 页。

^② 公司公积金达 87.3 万刘广京著、邱锡镛、曹铁珊译《英美航运势力在华的竞争》，第 121 页。

^③ 《汇报》1875 年 8 月 16 日，聂宝璋编《中国近代航运史资料》第 1 辑（1840-1895）下册，第 860 页。

^④ 【美】费维恺著、虞和平译《中国早期工业化—盛宣怀（1844-1916）和官督商办企业》，第 25 页。

^⑤ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第 1 辑（1840-1895）下册，上海人民出版社 1988 年版，第 846 页。

^⑥ 黎志刚：《李鸿章与近代企业：轮船招商局》，刘广京等编《李鸿章：中国近代化的起起始》，第 273-274、277 页。

^⑦ 1874、1877 年付息后为净亏损。聂宝璋编《中国近代航运史资料》第 1 辑（1840-1895）下册，第 1000 页表 1。

^⑧ 1873-1883 年招商局净得船务约 3753989 两，78.2%（已扣各船修理 198953 余两，三公司公摊 23100 两），漕务约 335864 两，7.0%；各产租息 678618 余两，14.1%，合计实收 4799747 余两；支出大项为各项利息 1319731 余两，33.9%；官款利息 935338 余两，24.0%；股份官利 870833 余两，22.4%；栈房开销 266139 余两，5.8%；各项修理 145097 余两，3.7%；各项费用 122922 余两，3.2%；各船折旧 23106 余两，0.6%；捐助赈济 200643 余两，5.2%；水脚无着 4711 余两，执事花红 6771 余两，共支出 3895291 余两，实余 904456 余两。《徐愚斋自叙年谱》，1927 年印，第 33 页。

^⑨ 第 12 条规定，公司每年所得毛利“应先付报效地方官之分半，即分股东官利一成二分之之后，所有余利须再一成报效中国，倘分股东官利一成五之后，须再以二成报效中国”。古蓀孙：《天津指南》，天津新华书局 1922 年版，第 44 页。

^⑩ 1914 年农商部对分配官利的公司指令停止分配。1929 年颁布《公司法》后，官利制度始渐废除。陈稼轩编《实用商业辞典》，第 356 页。

¹¹ 主要特点：（1）有限责任，投资人遭受损失时，只以其投入的资本额为限；（2）股票转让，不用依法改组企业，投资人可通过转让股票将其在企业权益转让给他人。（3）法人资格，公司享有法律地位，诉讼主体，签约、拥有财产。（4）无限持续期，公司具有不受任何创办人参加时间限制的无限寿命。《不列颠百科全书》（国际中文版），中国大百科全书出版社 2005 年版，第 4 卷，第 498 页。

¹² 《不列颠百科全书》（国际中文版），第 11 卷，中国大百科全书出版社 2005 年版，第 269 页。

¹³ 洛克伍德（William W. Lockwood）《日本经济的发展：成长和结构的变化，1868-1938》，第 306 页，转引

三菱航运公司能快速起飞的双翼。在唐等主持该局经营期间，谨慎投资、调整竞争策略，改善经营效益颇有建树。1878年6月上海英文《远东月报》发表对唐廷枢的评论，认为“唐君得国中最有权力，极高明之贵人李鸿章以为庇护之主，诚大幸也。此二公若能如余等所望得享永年，于国中之商务大有进步者也”。^①唐等拟订《章程》，推行商办原则的措施无疑是对官督商办体制的公然挑战，结果是招商局的商股扩展、商办业绩未能导向该局逐步收回自主经营权，致使经营者与庇护人之间的冲突尖锐化，加速商办实践被扼杀。1879年4月15日《北华捷报》评论称“中国商人已经发觉，在高喊着抵制洋人声中设立的招商局，其实际结果只是阻碍了他们自己的发展，……所谓招商者也，倒成为他们从事沿海贸易与航运的最大障碍”。^②1879年岁末唐致信盛，称招商局所欠钱庄款等不下200万两，已近还清。盛却在唐信上批示：“公款还清，亦必应官督商办，商人如敢违抗，何难仍照盐务，另招新局接充”。^③盛的态度无视招商局是商股商办，这一未公开的表态暴露官府对扼杀招商局商办的措步骤早有考虑，只待下手时机而已。

1884年上海金融风潮中，唐因积欠局款，徐因投资股票、地产受挫，濒临破产而挪用局款16万两，事发后唐致信盛表示归还所欠公款，徐向亲友处告借该局轮船股票抵欠。^④在此事处理中盛以个人名义向南北洋大臣具禀称，“以该局本根不固、弊窦滋生，几难收拾”，致使徐润自感“有屈莫伸”，于清产偿债后请假离局。^⑤1885年8月李鸿章札委盛宣怀为商局督办，道员马建忠、知州谢家福为会办，一纸任命便扼杀招商局商股商办的正当权利。1885年9月李鸿章奏称，“招商局道员徐润、张鸿祿等亏欠局款，请革职勒缴”。得旨：“均著革职，严追欠款”。^⑥唐1884年离局前，以局股8万两抵偿欠款，^⑦后主持开平煤矿。表面上看唐、徐是案发离局，但根本原因在于他们素被李鸿章、盛宣怀视为可用不可靠的外人。1886—1887年汇丰银行驻招商局代表马士曾为唐的调离惋惜：“我认为这是一件令人遗憾的事情……那样我们就不能把唐景星与公司联系起来，以便利用其业务才能。他曾提出不要专制政权的控制，坚持两周一次的董事会”。^⑧1889年李鸿章私下吐真言：“从前唐、徐屡言不要官问，究不可靠”。^⑨可见，李对唐、徐是用而不信，去之只是早晚而已。唐、徐离局的人事变动未履行股份公司经理人任免程序，受此影响该局股票大跌，迫使盛以该局公积金收买以维持股价。^⑩原先因唐、徐的关系而投入招商局的买办、商人资本，一部分相应下股退出。李与唐、徐互不相容的实质是官督商办体制与西法企业管理模式的对抗难以两全共处。

盛宣怀上任标志招商局转入官督官办体制。盛颁行用人、理财章程各十条为官办纲领，规定该局归南北洋大臣“专辖”，“权操自上”，督办职责是“用人理财悉听调度，专其责成，课其成效”，督办、会办任期3年，经北洋大臣批准后可连任。¹¹招商局在李鸿章去世后又成为继任北洋大臣（王文韶、袁世凯）的掌中物，招商局在盛控制17年（1885—1902年）后，又由袁世凯控制了5年（1903—1908年）。袁拟订《整顿局务九条》规定北洋大臣对该局财务、经营等有

【美】费维恺著、虞和平译《中国早期工业化—盛宣怀（1844-1916）和官督商办企业》，第70-71页。

^① 《徐愚斋自叙年谱》，1927年印，第58页。

^② 转引自张后铨：《招商局史（近代部分）》，第133页。

^③ 汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第91、95页。

^④ 汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第92、675、697-698页。

^⑤ 徐共欠招商局16.2万余两，离局时以现银、房产、局股等抵款还清。《徐愚斋自叙年谱》，第39、89页。

^⑥ 李允俊主编《晚清经济史事编年》，第494、497页。

^⑦ 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第35页（清查工作始于1927年5月20日，数月后制成各种清查报告书，清查至9月底结束，此报告书无出版日期）。转引自陈绛：《唐廷枢与轮船招商局》，易惠莉、胡政主编《招商局与近代中国研究》，第510页。

^⑧ “马士致德瑞琳信”，《马士通信集》1886年10月19日，转引自【美】费维恺著、虞和平译《中国早期工业化—盛宣怀（1844-1916）和官督商办企业》，第26页。

^⑨ 汪熙、陈绛编《轮船招商局》（盛宣怀档案资料选辑之八），第281页。

^⑩ 李允俊主编《晚清经济史事编年》，第494页。

¹¹ 《交通史航政编》第1册，第157页，转引自张后铨：《招商局史》（近代部分），第158、203页。

直接控制权，股商“不得侵夺局中利益”。杨士琦上任后也拟订《章程十条》，^①规定不设商总，概由督办当家。正如科大卫认为，少数大人物的去世并不意味着庇护制已经让位给自由市场。1895年后皇帝权威的削弱，及缺乏有重大影响的高级官员，导致了明显的分权倾向，结果是庇护结构的扩散，而非凋零。^②

德姆塞茨(Harold Demsetz)认为“新的权利对应于新的经济力量而产生。这种观点的一种含义是，权利在从财产获益的能力的意义上来说，很大程度上是一个经济价值”。巴泽尔(Yoram Barzel)认为“人们获得，保持或放弃权利，是一个选择问题”。“当人们相信这种行为的收益将超过成本的时候，他们就会运用权利”。^③股份公司是近代大型企业的组织形式，^④招商局由完全商股、官督商办创业，但商股商办的实践竟沦为官府占有、商为官用的结局，演化为由政府直接控制的近代大型企业。招商局一方面肩负了时代赋予的经济、社会、政治职责，另一方面它的近代经营史总体上是在政府的直接控制下，商股、商权与官府较量、抗争、被吞噬化解，成为超大规模航运首领企业的过程。这个单一性的硕果对近代中国工业化的推进，既是永恒的里程碑，也有历史的遗憾：对于第一家华商股份制公司而言，官督商办经营体制既充当产婆，也是溺婴者。

^① 招档：《袁世凯整顿局务九条》、《杨士琦拟章程十条》，四六八/5721。转引张后铨：《招商局史》（近代部分），第224页。

^② 科大卫著、陈春声译《公司法与近代商号的出现》，《中国经济史研究》2002年第3期，第68页。

^③ 【美】Y·巴泽尔著、费方城等译《产权的经济分析》，第89页。

^④ 据德鲁克的表述：1、按照技术要求专门组织起来的一体化大型单位；2、特殊的合法经济机构，其内部的技术单位按照社会有效性和经济有效性的原则组织。【美】彼得·德鲁克著、慕凤丽译《公司的概念》。北京机械工业出版社2006年版。