

略论洋务派民用企业的性质和作用

王承仁 刘铁君

李鸿章为首的洋务派,从19世纪70年代开始创办民用企业,到中日甲午战争前夕,共建成30个左右。这些企业都采取官办、官督商办、官商合办的形式经营,以官督商办为主。关于这类企业的性质和作用,至今仍众说纷纭,莫衷一是。本文拟对这些问题作些探讨,以求教于学术界。

一 洋务派民用企业是否代表了中国近代资本主义发展的道路和方向

如何看待中国近代资本主义的发展道路和方向,是评价洋务派民用企业性质和作用的核心。有的同志认为:“从官办到官督商办、官商合办、再到商办,这是中国资本主义发展所走过的一条特殊道路”^①。我们认为,这个看法不符合中国近代资本主义发展的历史实际。

中国近代资本主义首先产生于商办企业,它不是从官办企业开始的。1852年,上海“离中虹桥不远,有粤人郭甘章在彼设船坞厂,初闻凑资不易,诂事成之后,大得利益”^②。它早于洋务派民用企业20年,比他们办的军事工业也要早近10年。60年代,当洋务派兴办军事工业时,商办企业又出现了上海方赞举等办的发昌号机器厂、广东陈淡甫的陈联泰机器厂、天津的德泰机器厂等6家。70年代,洋务派开始办民用企业时,商办企业已达40多个。甲午中日战争前夕,商办企业发展到约300个,除倒闭的外,继续经营和正在兴建的约232个,资本总额为1200万元^③。这些商办企业虽然在规模、技术设备和资金上,都远不如洋务派民用企业,但数量却远远超过了,它们中大多数一直是循着商办的道路艰难发展的。

洋务派自己办的工厂企业,也没有循着上述那条“特殊道路”发展。洋务派最先兴办军事工业时,明确规定只许官办,不许民办。他们所办的民用企业,同时既有官办,也有官商合办,大多数为官督商办。这些企业的结局,不是倒闭,就是被帝国主义吞并和霸占,或为清政府和继起的政府接办,很少有转为商办的。历史事实说明,中国近代资本主义一开始,就存在两种不同性质、不同经营形式的企业、没有同一的发展轨迹,所谓统一沿着一条“特殊道路”发展的论点,完全是虚构的。

洋务派民用企业是否代表了中国资本主义发展的正确道路,反映了中国近代社会经济发展的方向呢?我们认为,这要从当时中国社会经济发展提出了什么要求,洋务派办企业的活动是否适应和满足了这种要求,适应和满足的程度如何去考察,才能得出比较符合实际的结论。

19世纪后半期,中国已基本上形成了发展资本主义所需要的商品市场和劳动力市场,这是学术界所公认的,此不赘述。这里仅就资金积累和一部分人要求投资近代企业的情况,作

简略的阐述。中国是由高度发达的封建社会进入半殖民地半封建社会的，他的原始资本积累过程和兴办近代企业的途径，与西方列强有明显的不同。中国原始资本积累，主要是在进入半殖民地半封建社会后，一部分官僚、地主、商人和买办，通过封建的或半封建性的剥削，以及为外国经济侵略服务而积累财富，他们中的一部分人，在外资企业获得高额利润的刺激和影响下，迫切要求投资于近代企业。他们要求投资办近代企业的积极性，主要表现在如下三个方面：

第一，如上所述，他们中已有人在极艰难的条件下，兴办了一批近代企业。

第二，一些人虽然迫于封建主义的压抑，不敢独立兴办企业，但出于获得高额利润欲望的驱使，已把资金投入外资企业。据统计，60年代前，仅上海的外商航运业，买办投资就达200万元以上，占这些轮船和企业资本的 $\frac{2}{3}$ 乃至全部④。早期垄断中国市场的外资企业，如旗昌、琼记、怡和、汇丰等，都有华人投资，从30%至80%不等。70年代，怡和洋行在中国敷设的第一条铁路——吴淞铁路，也有相当数量的华商投资。

第三，出现了一批申请办近代企业而未获批准者。如19世纪60年代，容闳与沙船商人赵立诚、道员许道身、和与外国势力有联系的‘吴南纪’等几批兼具官、绅(买办)身份的“商人”，向两江总督曾国藩禀请设立轮船公司；同时，洋行买办和买办化商人，雇买洋船在通商口岸往来营利的现象，也很普遍⑤；仿设纺织厂的拟议，则在50年代就已初显端倪，到1865年，买办商人同外国资本家聚议招商设厂，并“自制颜料备染布匹之用”的情况已经出现，以后更是活动频繁⑥。这些情况说明，中国不仅已经基本具备了发展资本主义的条件，还出现了投资兴办近代企业的潮流。中国私人资本主义能否顺利发展，关键在清政府和洋务派对它是采取支持、鼓励、保护，还是压抑、排挤、打击的政策。

李鸿章等对中国当时社会经济发展的趋势是有一定认识的。他们曾指出：“近年华商殷实狡黠者多附洋商名上，如旗昌、金利源等，华人股份居其大半”⑦；“既不能禁华商之勿搭洋船，又何必禁华商之自购轮船”⑧，并看到了“数十年后，中国富农大贾必有仿造机器制作以求利益者”⑨。他还认识到了外国经济侵略的深化对中国造成的危害，认为国家要富强，就必须与“洋商争利”。按照事物发展的正常规律，李鸿章等有了这种认识，就应该为商办企业的兴办和发展奔走呼喊，利用自己所掌握的那部分权力和对清政府的影响，在力所能及的范围内，给商办企业以支持、鼓励和保护。但他们并没有这样做，而是在兴办军事工业时，并不同时兴办民用企业，更没有去支持商办企业；到了迫于军事工业的需要而办民用企业时，又只官办、官督商办、官商合办，不鼓励、支持商办。诚然，李鸿章等也不乏空泛的允许私人办企业的议论，但他们从来没有提出过有实际作用的主张，以及哪怕是稍微改变束缚私人资本主义发展的陈规陋习。他们所强调的是吸收私人资本到“官督商办”企业中来，对资本市场实行垄断。这说明，他们办民用企业，并不象日本明治政府那样，是示范、推动和带动私人创办企业，而是用“官督商办”去限制、压抑私人办企业。他们的这种做法，虽然能在一定时期和一定范围内，满足部分人投资近代企业的要求，对中国近代资本主义的产生起了一定的积极作用，但限制和阻挠私人兴办企业，却是从根基上束缚了中国资本主义的发展，这是人为的扭曲了中国资本主义发展的正常轨道，是一条发展官僚买办资本主义的道路，没有正确反映中国社会经济发展的方向。中国近代资本主义不可能在腐朽的封建政治经济体制下发展，不可能在半殖民地的条件下，依靠封建买办官僚走上富强的道路。我们认为，根据当时的条件和所面临的形势，中国发展近代资本主义的正确道路，只能是在办军事工业的同时，尽力兴办民用企业，在官办企业的同时，大力扶持民办。任何把两者分割和对立的政策和做法，都不是正确

反映中国资本主义发展的道路和方向。

也许有同志会说，这样要求洋务派，超出了他们所处的历史地位，是对历史人物的苛求。我们不这样看。大家知道，洋务派和李鸿章，并不是一般的政治经济派别和个人，而是清政府中掌握了从中央到地方的相当一部分实权，主持整个洋务事业的当权派。对他们的评价，就不仅要看他们做了什么和是怎样做，还要看在其权力和客观条件允许的范围内，他们对基本成熟了的社会经济发展要求，提供了什么条件；不仅要把他们与本阶级中的其它派别相比较，还要放到时代要求上去考察。而且，清政府办什么企业、如何筹措资金、采用什么方式办、官与商在企业中的地位和作用如何等等，一般都是李鸿章等主动提出，清政府照例同意和批准。因此，这些主张和政策，正是洋务派思想立场的真实写照，也部分反映了清政府的思想主张。人们把这些主张和政策，与当时社会发展的要求联系进行考察，这绝不是苛求前人，而是还历史发展以本来面目。如果只根据他们做了什么，就事论事的评价，那才是真正违背了历史唯物主义的基本原则。

二 官督商办企业在中国近代资本主义发展中的地位和作用

官督商办是洋务企业最主要的构成部分，它的最重要特点是“官为扶持”和特许专利权。因此，对洋务派的“官为扶持”和特许专利权如何看，是评价官督商办企业的地位和作用的基本内容。

李鸿章为首的洋务派，对官督商办企业的扶持，可以说是费尽了心机，如为企业借垫官款、谋求减免税收、给企业以营业特权等。这些做法始初确实具有吸引力，促使一部分人投资于近代企业。因而，“官为扶持”对官督商办企业的兴办和某些发展，是起了积极作用的。

但是，洋务派官僚与商人对“官为扶持”的理解和要求，并不完全一样，郑观应和李鸿章各具代表性。郑观应的理解和要求是：“全恃官力，则巨费难筹，兼集商资，则众擎易举。然全归商办，则土棍或至阻挠，兼倚官威，则吏役又多需索，必官督商办，各有责成；商投股以兴工，不得有心隐漏，官稽查以征税，亦不得分外殊求，则上下相维，二弊俱去”^⑩，强调的是在兴办企业中发挥官商各自的优点，兴利除弊，使企业得到顺利发展。如真能这样做，企业有一个良好的经营环境，内部有一个官商相辅相成的和谐关系，它们得到发展是完全可能的。但李鸿章等的“官为扶持”，则是“由官总其大纲”^⑪，企业的“所有盈亏，全归商认，与官无涉”^⑫，强调的是官掌大权，商认盈亏。既然总揽大权领取高薪的官对企业经营好坏不负责任，那他就可以尸位素餐，以权谋私，贪污舞弊。官督商办企业一开始就管理不善，弊端丛生，愈演愈烈，根源就在这里。当时有人指出，招商局及正在筹办的上海机器织布局的官员，“在经营管理方面衙门式的干预，只会把这些企业引向混乱和垮台”^⑬，这是“官为扶持”对洋务企业摧残的重要表现。郑观应深感封建官僚特权对企业的危害，及时提出了重商的主张，要求改变官不能护商反而病商的局面，以便上下通情，官商合势^⑭。这当然不起什么作用。后来，他在总结中国近代资本主义不能顺利发展时，愤慨指出“官为扶持”是“名为保商实剥商，官督商办势如虎，华商因此不及人，为从驱爵成怨府”^⑮。郑观应的思想演变，反映了商人对“官为扶持”由寄予厚望到希望破灭的过程。“官为扶持”既起了扶持又起了扼杀洋务企业的作用

对于商督商办企业享有的特许专利权到底应如何看，至今也是各说不一。我们认为，19世纪7、80年代，中国近代企业尚处在起步阶段，国民经济的主要部门都还没有自己的近代

企业。这时，西方列强却凭借不平等条约享有的特权，向中国倾销商品。洋货充塞中国市场，外国轮船公司垄断中国航运业，外商在华非法设立各类工厂。在这种形势下，中国要发展近代资本主义，就必须是既有官方尽力举办，又要大力鼓励、扶持私人创办。洋务派不这样做。他们创办轮船招商局时，规定50年内只许华商附股，不得独立创办同类企业；筹办上海机器织布局时，规定“十年以内，只准华商附股搭办，不准另行设局”^⑩；开平矿务局开办时，规定“距离唐山十里内不准他人开采”^⑪，不但“不准另立煤矿公司”，连“土窿采出之煤应尽商局照时价收买，不准先令他商争售”^⑫，不仅垄断生产，还要垄断销售市场；电报局章程也规定独占商务电报，凡商人集资增设电线，必须置于该局控制之下^⑬；等等。很明显，这种垄断是在中国还没有这类企业的情况下，以封建政权为后盾，依靠封建官势取得，又为封建官僚控制，是属于封建性的垄断，不是自由竞争的产物。这种专利虽然也能刺激一部分私人投资于这些企业，但却从根基上阻遏了刚刚兴起的民办企业的潮流。

而且，我们还应该看到，自由竞争是促使资本主义企业改进技术和经营管理，提高劳动生产力的重要动力。李鸿章等一开始办企业就搞排它性的独占，是人为的扼杀同一部门其它企业产生的行为。这种使自己所办企业处于无竞争状态，既是本企业管理落后、经营腐败的原因，也为它的生存提供了保护。中国近代资本主义不可能在这样的状况下得到发展。

有人认为，李鸿章等推行专利，主要是为了阻止洋商在华设厂，并起到了这种作用，这种观点也值得研究。诚然，郑观应在代表织布局写给李鸿章的呈文中，曾要求“请准给年限，以防外人争利”；“酌给十五年或十年之限，饬行通商各口，无论华人、洋人均不得在限内另自组织”^⑭。但李鸿章所奏请的则是“只准华商附股搭办，不准另行设局”，没有包括禁止洋商的内容。退一步说；即使是华洋商人同时限制，也不值得肯定。中国是中国人的中国，人们在自己的领土上设厂，是天经地义、合理合法，有利于国家民族，完全应该受到支持和鼓励；而外商在华设厂，纯属侵略行为，当时他们也还没有取得在华设厂的特权，理所当然在禁止之列。怎么能为了防止外商在华设厂，就不允许中国人在自己的国土上行使合法权利呢？！这种是非颠倒，把本国人与外国侵略者等量齐观的做法，至少也反映了洋务派首领们政治上糊涂和缺乏民族气节，绝不是什么李鸿章在特殊条件下办企业的策略，而是拿原则做交易。至于说李鸿章的专利规定起到了抵阻洋商在华设厂的作用，也是于事理不合。人们知道，西方列强在中国的侵略，一般是以条约内容为依据。但在甲午战争前，他们却违约在华设厂，对此，李鸿章等不仅没有进行过有效的抵制，还给予了其中某些工厂以方便条件。这就是说，西方侵略者连自己签订的条约都不遵守，怎么能设想用中国单方面的规定去约束他们！从对外交涉的常规讲，清政府要制止外国在华设厂，也只能依据条约进行交涉和谈判，中国单方面的规定，最多也只能在谈判过程中用来向侵略者说明，他们连本国人都允许设立这类工厂，乞求得到侵略者的谅解和宽容，只是仅此而已。

鸦片战争后的中外关系史说明，西方列强认为必须攫取的中国权益，他们总是运用各种手段来达到目的，而包括洋务派在内的清统治者，也总是步步退让以满足他们的要求。西方列强之所以在甲午战争前，还没有能在中国建立纺织厂等，这固然与洋务派进行了抵制有关，但主要是当时世界还是处在自由资本主义的时代，商品输出还能基本满足其掠夺欲望；而且，他们所要夺取的也不是单个权利，而是要整体掠夺。所以，尽管当时有少数外商要求在中国设立纺织厂等，但都没有得到他们政府的强力支持和干涉，故侵略目的没能实现，这绝不是什么专利权起了作用。

实行专利对中国私人企业的发展，却起了很大的阻碍作用。时人把这种专利非常恰当地

形容为：“无异临大敌而反自缚其众将士之手足，仅以一身挡关拒敌，不亦值乎”^②。1892年，《申报》也有人指出这种垄断，是“损华益洋”的短规。《北华捷报》则披露说：“中国商人已经发觉，在高喊抵制洋人声中成立的招商局，其实际结果是阻碍了他们自己的发展”。这种专利垄断确实是捆绑中国自己手脚的政策。

如果说李鸿章等在初定轮船招商局章程和决定织布局专利时，有某些阻抵洋商侵权思想的话，那么，到招商局与太古、怡和洋行订立“齐价合同”后就不尽然了。这个合同规定，三公司“务要同心协力，彼此沾益，倘有别家轮船争衡生意者，三公司务须跌价驱逐他船为是”^③。应该承认，半殖民地半封建社会的中国，近代企业实力远不如西方企业雄厚，如果在竞争中自己处于极端不利地位时，为了求得自身的生存和发展，与竞争对手暂时达成某种妥协是必要和允许的，但必须是有限度和有原则的，也只能局限于本身利益的范围内，超越了这个限度而涉及到国家民族利益，和其它企业发展时，就应另当别论。招商局是打着“专为抵制洋轮”^④旗号而创立的，现在却为了自身的发展，在竞争并不是处于不利的情况下，与洋商订立合同，公然与外国资本家沆瀣一气，排挤“别家轮船”，而实际效果却正如经元善所说：“但能压抑华商，不能遏制外人。西人决无此措施，自锄同类，背道而驰”^⑤。受害只是中国的民族航运业。更有甚者，合同还规定“凡三家争议相持不下时，即交洋商公所董事决断，该董事判断之事，务须遵依”^⑥。轮船招商局接受这样的条件，等于把自己置于洋商的控制之下。这就更谈不上是垄断抵洋，而是联洋排华了。

基于上述分析，我们认为，官督商办企业是官僚买办资本主义性质的企业，它虽对中国资本主义的产生起过一定作用，但就其主要方面看，是起了阻碍民族资本主义和束缚自身发展的作用。20世纪初，梁启超在评价李鸿章经济活动的效果时说：“李鸿章所办商务无一成效可睹者，无他，官督商办一语累之而已”^⑦。“无一成效”虽是过头语，但他确实抓住了问题的实质。

三 “与洋商争利”的实质和效应

洋务派兴办民用企业，常以“与洋商争利”自诩。当时正值西方列强强化对中国的侵略，外国商品大量输入中国市场，摧残中国社会经济发展的时刻。面对严峻的形势，李鸿章等把“与洋人争利”作为创办企业的宗旨之一，认为这是“收回利权之大端”^⑧，“富强之基，此为嚆矢”^⑨，是具有见地和实际意义的，反映了他们还具有要求摆脱外国经济奴役和控制的愿望。从某种意义上说，他们的分利要求也得到了部分实现。但是，李鸿章等的“争利”思想一开始就具有严重的局限性，至于他们的行动，则比言论表现得更为软弱，因而不仅不能达到收回利权的目的，还转到了与他们初愿相背的道路。

李鸿章等的“与洋商争利”的最根本的弱点，是“稍分洋商之利”。在中国领土上仅仅要求“稍分洋商之利”表明，洋务派并不是以国家主人的身份参加竞争，夺回已失去的民族市场，而是把侵略者当成中国土地上的主人，自己处于从属地位，所要求的是在不妨碍主人的既得利益的前提下，分得一点余利。这从根本上颠倒了国家的主从地位，这种争利不具有真正意义上的收回利权的性质。它虽然能从市场的总份额中得到一些经济利益，但“所夺洋人之利，奚啻九牛之一毛”^⑩，既不能对侵略者的已得利益有多大影响，也不能防止他们的继续扩大侵略。人们只要稍为注意一下中国近代的这段历史，就能发现这段时期，既有洋务企业“与洋商争利”的事实，更有资本主义列强不断扩大对华经济侵略，中国经济半殖民地化程度日

益加深的内容。我们在这里把两种情况并提，并不是要把后者的出现完全归罪于前者，仅是说明洋务派的“与洋商争利”，不可能起到真正收回利权的作用，中国也不可能在这种“争利”的前提下走向富强，而只能是相反的结果。

判断洋务派的“与洋商争利”是否具有收回利权的性质，还必须与他们推行的对外政策和其它经济政策联系起来考察。这是被两者均出于一个集团之手决定的。它们之间虽不是一回事，但也不是两张皮，而是有着内在的联系。

李鸿章为首的洋务派推行的是“羁縻外交政策”。这种政策对中国所造成的恶果，时人指出：“泰西大小诸邦，叩关互市，辄以兵力佐其商力，所致各埠，设官置戍，麇麇相望，每挟其所长，从而凌侮我，来必应，请必遂，一旦龃龉。而伺我者数十国，腹心肘腋间，遍布森列，几乎国不可为国矣。嗟呼！此盖误于羁縻之说，而驾馭未得其宜也”^②。这里，我们并不是把中国所丧失的主权，都归罪于洋务派的“羁縻”外交，但这种外交又确实导致了中国大批主权的丧失。一方面是将大批国家政治经济主权让给侵略者，一方面是大叫“与洋商争利”，在这种情况下的“稍分洋商之利”思想即便是真诚的，也丝毫不起收回利权的作用。联系李鸿章等在创办这些企业时实行垄断，压制私人企业的兴办，为侵略者空出市场，那么，李鸿章等的“稍分洋商之利”是否具有真正意义上的收回利权的性质，不是更加清楚了吗？

还必须指出，李鸿章为首的洋务派办近代企业时，往往在开办之初非常强调企业的自主，要“与洋商争利”，但很快就与侵略者妥协，甚至不惜出卖企业的主权。如创办轮船招商局时，他们在局规中明确规定，股票要详填姓名、籍贯，“以杜洋人借名”入股，股票也“不准让与洋人”。可是，一旦经费困难向洋商告贷时，便不顾企业自主和国家主权了。1883年，招商局向英商天祥和怡和洋行借款74万多两，年息1%，两年还清，以码头、仓库作抵押。这就使企业的自主权在一定时期和一定程度上受到了损害。如果说这次丧权还不算严重，那么，1885年对英国汇丰银行贷款条件的承诺，就几乎使招商局的自主权丧失殆尽。这次借款是30万英镑，年息7%，10年还清，以全局的轮船、码头作抵押，“经律师将（招商局）各项地契、船照均缮押契、赴英领事衙门过立汇丰行名”^③；汇丰则派一洋人“进行监理”，“该洋人可以随时查看局中帐簿，并验看各船产业，其人薪水由招水商局发给”；“每年有妥当者二人，估局中各产物轮船（产业估价），俟三十万镑金并利还清为止”。此两人由汇丰派往，其薪费各项均由招商局付出，“招商局和汇丰往来银款”，“均由汇丰经手”；如招商局不能照上列各款依时办理，汇丰可以有权全行收取，“或摘取局中船只各物业，可出卖，可出货，可出典，听凭汇丰主意”^④。可以说，招商局实际上为汇丰银行控制了。

铁路的情况也是如此。80年代初，李鸿章支持刘铭传借款在台湾筑路，建议中提出了三条防范外国侵权的意见：一是“一切招工、购料和经理铁路事宜，由我自主，借债人不得过问”，以防洋人把持；二是“不准洋人附股”，“不得将铁路抵交洋人”，以防他们诡谋占据；三是事先议明，借款“由国家指定日后所修铁路之利陆续分还”，以防洋人侵害中国财政。并说“不如是则勿借也”^⑤，可说考虑周密，维护国家主权的态度坚决，然而在稍后的几年，李鸿章却几乎把中国铁路主权全部出卖。1884年底，美国使馆参赞何天爵向总理衙门表示，美国愿向中国贷款2000万两，年息5%，期限20年，以“经营中国所有铁路”^⑥为交换条件，遭到总理衙门拒绝。李鸿章对此却很有兴趣，于1886年派马良赴美磋商，遭到举国反对，李鸿章也为此电告马良：“舆论大哗，朝野鼎沸，万难照准”，但仍支持其借款活动。1887年，李鸿章竟批准了美商华美银行给中国贷款8000万两建造铁路，并办一个铸币局，以“极广泛的利权”为交换条件^⑦的计划，只是由于朝野反对，清廷未予批准，才使中国铁路主权未遭出卖。

在与外洋竞争上，也有同样性质的变化。招商局开始是打着“与洋商争利”，到了与洋商订立“齐价合同”时，便宣布与洋商“息争均利”。“息争均利”虽然仍可“稍分洋商之利”，但由“争”到“息争”，由“争利”到“均利”，与洋商合伙分占份额，排挤第三者——中国民族企业。而招商局在与太古、怡和洋行的分配份额中，自己却逐步减少，洋商则逐步增加；自己的轮船日少，外国轮船日增，中国航运业为洋商所垄断，民族航运业不能得到顺利发展。

可见，李鸿章等的“与洋商争利”，并非如某些同志所说，是真正意义上的收回利权，更不是什么收回利权运动，也没有起到收回利权的作用。不仅如此，由于洋务派所具有的软弱性和买办性，他们还走到了收回利权的反面，一些企业丧失了自主权，国家主权遭到进一步败坏。

19世纪60年代到甲午中日战争前夕，是近代中国可能独立发展资本主义的时期。当时，中国尚处在半殖民地社会的早期，西方列强还是处在自由资本主义的时代，他们对中国政治、经济的控制，还不是那么广泛和牢固，中国在政治经济上还有一定的主动权。在这种条件下，如果清政府不是那样愚昧腐朽，洋务派能适应中国经济发展的需要和要求，在兴办军事工业的同时，注重兴办民用企业，在尽力兴办“官督商办”企业时，大力扶持商办企业，中国走上独立发展资本主义的道路是可能的。可惜，洋务派扭曲了中国资本主义的发展道路，把中国纳入到官僚买办资本主义发展的轨道，严重阻碍了民族资本的发展，使中国丧失了仅有的独立发展资本主义的时机。历史告诉我们，洋务派和洋务运动的性质，决定了他们不可能为中国近代资本主义的发展开辟正确的道路，和创造有利的条件；他们制造的发展道路，是中国民族资本主义发展的桎梏。

注释：

- ① 徐泰来：《洋务运动新论》，第200页。
- ② 徐润：《徐愚斋自述年谱》，第4页。
- ③ 参看《中国近代史稿》第2册，第146页表①和第167—168页。
- ④ 《中国社会经济史研究》，1983年第2期。
- ⑤ 参看张国辉：《洋务运动与中国近代企业》，第131—138页。
- ⑥ 参看《洋务运动史论文集》，第203—206页。
- ⑦⑪②④ 《李鸿章全集·译署函稿》卷1第39页、卷1第40页、卷20第25页。
- ⑧②③ 《李鸿章全集·朋僚函稿》，卷12第29页、卷13第24页。
- ⑨⑫⑬⑭⑮ 《李鸿章全集·奏稿》，卷9、卷20第33页、卷43第44页、卷15第35—36页、卷40第40页。
- ⑩⑬ 郑观应：《盛世危言》卷4，开矿上。
- ⑬ 《北华捷报》（1879年2月21日），第168页。
- ⑮ 郑观应：《待鹤山房诗集》卷2，第21—22页。
- ⑯ 《皇朝经世文新编》卷13，第15页。
- ⑰ 周叔斌：《周止庵先生别传》，第26页。
- ⑱ 徐润：《愚斋存稿》卷2，第16页。
- ⑳㉑㉒ 《洋务运动》，第2册第484—485页、第8册第8—9页、第6册第145—146页。
- ㉓ 《皇朝经世文三编》卷61，第6页。
- ㉔㉕ 《盛档》1882年12月20日条，1892年2月15日条。
- ㉖ 经元善：《居易初集》卷2，第42页。
- ㉗ 梁启超：《李鸿章——中国四十年大事记》。
- ㉘ 马建中：《适可斋纪言纪行》卷11。
- ㉙ 《张之洞全集·奏议》卷50，第6页。
- ㉚ 转引《历史研究》，1980年第4期。
- ㉛ 宓汝成：《中国近代铁路史资料》第1册，第64页。
- ㉜ 丹涅特：《美国人在东亚》，第599页。

（本文责任编辑 吴友法）