

商办川汉铁路的租股与保路运动

李 际, 陈 勇

(中国科学院研究生院人文学院, 北京 100049)

摘 要: 通过考察商办川汉铁路的工程经济史研究现状发现, 国内现有成果多认为四川保路运动的主力是“认购之股”股东为代表的进步知识分子和权贵乡绅, 保路运动是爱国运动。本文从微观经济层面论述了商办川汉铁路的股权设计缺陷、股东权益侵犯与股东主体的情况, 认为产生保路运动的根本原因是资产所有权与处置权分离的股权设计, 四川保路运动的主体应为身为“抽租之股”股东的广大川农, 他们参与四川保路运动的原动力是维护自身股东权益, 得出了政府本位、权力信用滑坡与官商混杂等三个对当前社会生态的启示。

关键词: 川汉铁路; 辛亥革命; 租股; 破约保路; 保路同志会; 社会生态; 工程经济

中图分类号: F530.31

文献标识码: A

文章编号: 1674-4969(2011)04-0384-10

1 问题的提出

根据生态文化的理论, 人类创造文化是为了适应环境, 并通过文化的进步不断适应变化的环境^[1]。布雷南(Brennan)认为广义的生态可能不仅仅包括自然^{[2]4}, 凯勒(David R. Keller)与高雷(Frank B. Golley)认为存在社会生态^{[2]6}。如果把宏观的社会经济政治看作是一项具体的经济工程的“环境”, 则借鉴生态研究的成果进行社会经济问题的探讨对认识 and 解决社会经济问题具有启示作用。

“生态”有着“生态世界观”的含义, 后者强调各组成部分的交互作用和联系^{[2]4}。在社会生态中, 微观经济领域内的一项具体经济工程的制度设计不仅对于工程 and 相应的企业产生了根本性的影响, 也与宏观的社会经济政治环境存在着交互作用和联系。在特定的社会经济政治背景下, 它甚至可能引发巨大的社会政治变革。本文以商办川汉铁路保路运动为例, 对之进行工程经济史

考察, 期望对当前社会生态有所启示。

甲午战争后, 张之洞“亟造铁路”的“力行实政为先”的奏报获光绪批复为“此事为自强要策”, 并钦定“各省富商如有能集股至千万两以上者, 著准其设立公司, 实力兴筑。事归商办, 一切赢绌, 官不与闻”, 确立了清末铁路商办为主的发展策略^[3]。

筹划于1903年的川汉铁路是清朝第一批长距铁路之一^[4], 也是我国第一条自建铁路^[5]。该铁路最初拟为官办, 为此成立了清朝第一个省级铁路公司^[6], 稍后经奏准后转制为清朝第一个商办铁路企业——“商办川省川汉铁路有限公司”(简称“商办川汉铁路”)。1911年5月9日, “皇族内阁”颁布上谕, 叱责此前以民间资本为主的股份制公司的铁路建设进展缓慢, 因此取消作为干路的川汉铁路的商办政策, “干路均归国有, 定为政策”^[7]。此举引发广大股东不满。随着事态的发展, 川人提出了“破约保路”的口号, 并迅速演变成波及全川的保路运动, 最终由“保路同志会”

收稿日期: 2011-09-08; 修回日期: 2011-11-10

作者简介: 李际(1976-), 男, 上海市人, 博士研究生, 研究方向为生态学哲学。E-mail: lij19760501@gmail.com

陈勇(1964-), 男, 安徽省宣州市人, 博士研究生, 研究方向为科学技术政策。

领导了“保路、保川、保国”的起义，并成功建立第一个独立政权——四川省容县军政府。为弹压民间的反抗，鄂5营新军入川，导致武昌城防空虚，客观上为10月10日的武昌起义的成功创造了有利条件。对此，孙中山评价道“若没有四川保路同志会的起义，武昌革命或者要迟一年半载的”^[8]。

以“川汉铁路”为条件，对知网的默认数据库进行“关键词”精确检索，检出记录160条(图1)。记录显示，截止到2011年4月，近20年时间里，国内对于商办川汉铁路的历史研究持续不断，随着川汉铁路筹建与保路运动百年之际的临近，此方面的研究论文数量偶有突增。

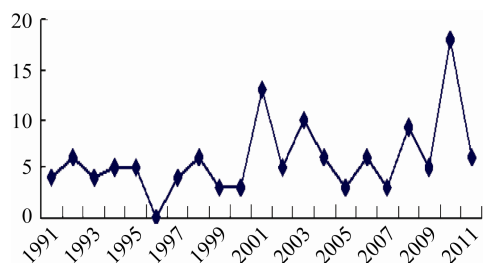


图1 国内20年川汉铁路研究成果数量变化

苏全有和邹宝刚(2010)综述了近三十年来四川保路运动研究现状，认为研究所用的理论及视角单调，“大多从历史学角度分析”。他还指出研究内容存在局限，研究主要集中在“铁路国有政策和保路运动中的立宪派、革命派方面，对于铁路经营状况、商办铁路公司等方面涉及甚少”，研究状况不平衡^[9]。

川汉铁路从官办改为商办是清廷为解决作为国策之一的铁路建设的筹资问题所采取的对策，商办川汉铁路采取了股份制的筹资体系，是清朝最早的股份有限公司之一^[4]。从这个意义而言，对于商办川汉铁路的研究应从商办川汉铁路的股份制研究入手并作为研究重点之一。国内现有研究成果中，对此进行专题研究的仅见彭南生(2000)。导致这个现象的原因可能是因为此前对商办川汉铁路和保路运动的研究大多止于政治与社

会领域，典型一例是刘会贵(1998)对公利之股性质的经济史考察结论竟然是政治学色彩的“反帝爱国”^[5]。彭南生的研究局限于商办川汉铁路的股份制研究，提出了商办川汉铁路股份制的三大误区，即强行募资导致股东参与意识淡薄、实物租股折价变现标准没有根据市场价格波动进行相应调整、管控松懈导致严重的内部人控制以至于贪污和挪用成风^[7]。彭南生的研究没有对上述误区形成提供更为精细的微观层面经济学解释(即从法人治理和企业管理层面对上述误区形成提出根本的经济学解释)，更未涉及商办川汉铁路与四川保路运动之间的紧密关联与成因。

总体而言，国内学者对于清廷干路国有政策与四川保路运动的关系的诠释流于两大类。一则认为商办川汉铁路的股东为了维护自身经济利益而组建了保路同志会，并最终引发了武装起义，认为推动四川保路运动的主体力量是以罗纶为代表的进步知识分子或各地的财贵乡绅，直接引发四川保路运动的原因是认购之股者挽回投资损失的希望破灭^[8,10-17]，这类观点强调了经济在保路运动中的作用，但仅仅突出了认购之股的股东作用。一则认为立宪派和革命党人把身为商办川汉铁路股东的广大川民因经济利益受损而产生的愤怒转化为爱国热情，才能形成保路运动^[18-26]，有些学者强调了实为省议会的四川咨政局在运动初期的作用^[27-28]，尤其是蒲殿俊的个人作用^[29-32]。这类观点承认了川民的作用，却侧重于保路运动的政治意义诠释。简而言之，两类观点都突出了当时的川籍名仕的个人作用及革命党人的政治推动，而没有对于租股股东的经济动机进行系统考察。

美国学者周锡瑞(J. W. Esherick)的观点部分综合了上述两类，他认为商办川汉铁路的认购之股的股东之所以提出“破约保路”的口号，主要是具有社会影响力的股东希望中央政府现金收购股权而套现的希望破灭后所采取的经济自救措施，并转化为由革命党引导的保路运动和起义^[9]。按照她的观点，至少从出发点看，保路运动的初

衷并非爱国, 而仅为在被中央政府剥夺了股东权益后的股东们采取的权益维护的特殊手段。他承认了保路运动的经济缘由和政治转向, 但也没有对于租股股东在其中的作用给予重点阐述。

总之, 上述两类观点和周锡瑞的观点都未直接否认商办川汉铁路的抽租之股的股东(中小股东)经济利益的存在, 但也未高度明确或予以可信论证^[30]。从经济学视野考察商办川汉铁路与保路运动之间的关系, 至少存在两种具体的理论进路。按照政治经济学原理, 经济基础决定作为上层建筑的政治。仅此而言, 一个遍及全川的政治运动, 应以全体川民的经济利益为依托。保路运动不仅发展迅猛而且目标明确, 首要的应是维护经济利益。从这个角度而言, 商办川汉铁路的所有流通股(认购之股与抽租之股)股东都应参与其中, 这必然包括了抽租之股的股东, 后文的数据更是表明租股股东是股东的主体。而根据西方经济学的理性假设, 人的经济行为应是对自身经济利益有关且有利的。据此, 抽租之股股东参与的原动力应为维护自身的股东权益。

结合上述两个理论进路, 商办川汉铁路的经济学研究应首先着重于租股股东的股权与股东权益, 并假设保路运动的本质不是以政治变革为目标的社会运动, 而是以经济利益为目标的社会运动, 以川农为主体的租股股民是主体, 初衷是维护自身股东权益。具体而言, 需要 4 步骤渐进论证: 1) 四川保路运动的主力是商办川汉铁路的股东, 包括租股股东的踊跃参与, 初衷是经济维权。2) 商办川汉铁路的股东主体是承受抽租之股的广大川农。3) 存在商办川汉铁路的租股股东权益受严重侵害的事实。4) 股东利益(尤其是租股股东的利益)受侵犯的微观经济层面的根本原因是商办川汉铁路的股权设计存在缺陷。

2 保路运动的主因: 租股股东的经济维权

保路运动就是保护路权的运动。具体而言, 就是保护商办川省川汉铁路有限公司对川汉铁路

的所有权的社会运动。因此, 保路运动的爆发原因离不开社会经济因素。经济上与川汉铁路最为休戚相关的应是商办川汉铁路的股东。其中, 身份独特的租股股东起到了举足轻重的作用。租股股东的主体是川农, 经济利益应是促使他们采取行动的主要原因之一。

2.1 商办川汉铁路的股东经济维权

清中央政府宣布将川汉铁路收归国有(详见“2.3 商办川汉铁路的租股股东权益侵犯”), 随后与外国签约, 借款 650 万, 用于收归国有后的川汉铁路的建设。商办川汉铁路的股东权益因此举而全无。正是在这种经济局面中, 形成了轰轰烈烈的“破约保路”运动, 以期将川汉铁路的修筑权和所有权留于原股东, 初期斗争的主旨应为经济诉求而非政治变革。从此意义上看, 保路运动更多是商办川汉铁路股东的经济维权行为, 其中就包括租股股东。对此观点的辩护罗列如下:

首先, 从组织形式上看, 至少在早期, 参与运动的人群多为股东。证据有三: 一、“破约保路”的主力军是四川保路同志会。1911 年 6 月 16 日, 商办川汉铁路决定成立保路同志会, 在身为保路运动领袖之一罗伦主持下制定的工作细则包括“以股东会作为大本营”^[25], 而翌日的成立大会上, 他演讲时的第一句话即为“各位股东”^[30], 明确指出了斗争主体的身份, 暗示了经济诉求。张澜在 8 月 5 日的川汉铁路股东特别大会上驳斥川督赵尔丰的演讲时, 也是以“股东”一词指代自己和与会人员的身份^[33]。二、全省各地自发成立的保路同志会悉数参照了四川保路同志会的组织模式。按照四川保路同志会要求, 各地自发成立保路同志会时必须依靠股东, 大邑县保路同志会更是直接设于该县的股东分会, “干事人员亦皆以股东分会执事人员兼任”^[25], 俨然是“两块牌子、一套人马”。如果主体不是股东, 这样的组织模式恐难成立。三、同盟会承认保路运动的主体是股东。同盟会在 1911 年 5 月的内部会议形成中

决议中明确了“以保路为推倒满清的工具，而实行鼓动股东大会”的策略^[7]。从决议文本中可见，革命党人是假股东大会之手，行革命之实。实际上是承认了股东大会的合法性，也承认了股东是保路运动的主体，革命党人是后期的推手和利用者。

其次，从明示的诉求看，保路运动初衷即为自然人股东的自我经济维权。早在上海道未给予商办川汉铁路的坏账以补偿时，公司董事局即已于1910年8月12日发公电抗议——“沪庄倒闭川路巨款，据经理施君称沪道代借他款，先偿洋商致川款无着，华洋同是血本，筹还应归一律。……现全川股东异常愤激，纷纷呈诉政府，同人受股东委托，誓以死争”。大公报也报道“四川路款百万，指沪上钱庄倒闭……该路总理、学部左丞乔树为股东所迫，勉向上海一行”^[34]。保路同志会在8月24日召开的临时同志大会上散发的传单中直陈“政府抢路劫权”，成都罢市商铺也在门板上贴光绪牌位以及“庶政公诸舆论，川路准归商办”的遗训^[35]。即使是支持清政府的干线国有政策的部分商办川汉铁路股东也要求中央政府以现金形式偿还所有已筹股资，“保存现有之款，求还已用之款”^[34]。保路同志会提出的“文明争路”的要求是“只求争路，不反官府，不打教堂，更不得聚众暴动”^[36]。股东特别代表大会通过的《意见书》中提出的三则具体目标之一就是“提回存款”^[37]。从以上文献资料的陈述中，可以清晰看出保路运动的初衷完全是围绕经济利益的，参与者不是要求维护所有权，就是要求现金回报。

再次，从经济学理论角度看，认购之股和租股都存在固定收益预期的具体驱动。在商办川汉铁路的建设中，广大川农被强加了租股的义务，被迫成为商办川汉铁路的小股东。不同于其他有征无返的税捐，租股承诺了每年六厘的固定收益。因缴纳义务和固定收益，租股可看作是强制储蓄。仅此而言，川农上缴租谷即为存款。自古以来，中国的农民皆是自给自足、但求平安的，非万不

得已，很少揭竿而起。由是看来，川农的“储蓄”流失与被剥夺，许是驱动四川保路运动呈现星星燎原之势的根本。

最后，从运动规模看，没有租股人的加入是不太可能形成如此规模的。有文献指出，在四川保路同志会成立的20余日内，成员已达10余万，在成立后的80天内，更高企至20万^[38]。以此数据看，凡约30个川人中即有1个保路会成员。此比例与当前中国共产党党员在全国人口中的比例处于同一个量级水平。由此看来，保路运动具有深厚的群众基础与广泛的群众支持。尤其是发展速度之快，可见民心之甚。四川历来是农业大省，川民的主体应为川农。如此广大的群众基础，应是来自四川最庞大的人群，即多为租股股东的川农。

2.2 商办川汉铁路的股东主体为广大川农

纵观商办川汉铁路的筹资渠道的研究成果，多提及以川农为首的四川普通民众组成的租股股东是人数最多的股东群体，即主要的筹资渠道。现有的文献多从两个角度论述，或是论及租股征募时采取了田头现场征收的直接截留的方式且遍及全川^[30]；或是采取缺乏论证的感性描述——“有一亩田地能收租的人全是股东，每一州县都有成千成万的股东”^[34]。这些论述都未有充分之论证。若采取以下循序渐进的论证，可使之更为可信。

首先，认购之股与租股(两者皆为自然人股)的筹资对象皆为国民。时任川督的锡良奏请设立川汉铁路公司时就明确提出：“官设公司，招集华股，自保利权……不招外股，不借外债”^[32]。商办川汉铁路的股票时称为“息票”，票面印有“此股单照定章不得转售或抵押与非中国人，如不遵章，此单即作废纸”字样^[4]。

其次，租股的金额巨大。仅1908年，租股筹款即达152万两，占该年新增股本总额约80%，1909年虽略减为134万两，也占该年新增股本总额约81%^[7]。至1910年，商办川汉铁路的租股累

计达 9 288 128 两, 占股本总额的 77.5%^[39]。考虑到租股的主要征收对象是自耕农和雇农, 如此巨额的资金相对应的人群基数应非常庞大(表 1)。

表 1 四川省各州县按粮摊派租股统计表(单位: 两)

州县名	起征点	年租股额	租股总额
温江	地丁银 1 钱 4 分	23 150	234 773
什邡	1 石 6 斗	15 000	N/A
中江	N/A	N/A	160 000
三台	N/A	N/A	14 000
绵竹	N/A	26 731	N/A
巴县	地丁银 4 分	40 000	2 349 000
江津	粮 1 斗	41 743	233 250
合川	N/A	N/A	260 000
大足	6 亩	13 768	N/A
荣昌	N/A	29 495	N/A
资阳	地丁银 2 钱 5 分	25 000	N/A
资州	N/A	N/A	200 000
大竹	粮 4 升	N/A	170 870
达县	粮 4 升	28 254	146 225
渠县	粮 5 升	N/A	216 295
广安	粮 3 升	N/A	N/A
兴文	N/A	N/A	12 735
叙永厅	N/A	16 000	N/A
永宁	N/A	4 000	N/A
富顺	地丁银 2 钱	36 000~37 000	N/A
南溪	粮 1.5 斗	20 000	N/A
犍为	地丁银 2 分	N/A	104 800
涪州	N/A	53 000	200 000
名山	N/A	10 000	70 000
彭山	地丁银 2 钱 5 分	N/A	43 799

表格来源: 文献[40]。

再次, 面向川农的租股是地方税捐义务。商办川汉铁路的租股, 名为募, 实则征。对于广大川农, 并非自愿入股, 而是被强制赋予了法定义务。《川汉铁路按租抽详细章程》规定“若敢违抗不完, 即由经理之绅董团保禀请州县官提案究追, 以为吝惜私财, 阻挠公益者戒。”^[32]虽吸纳股本的工作仍旧由商办川汉铁路组织的绅董负责, 但在官商合流的前提下, 本为民事文件的《川汉铁路按租抽详细章程》竟以阻挠公益为由, 赋予绅董诉讼川农的权力。以至于在广大农村, 租股被通

俗地称之为“铁路捐”。从这个意思上看, 本应以自愿为原则的资本金募集成为了一项地方专项税收。既然是税收, 对相应的人群应是普遍义务, 即符合征收条件(年产粮十石)且折价缴满银 5 两的川农都应是租股股东。

最后, 租股征募组织严密, 概无遗漏。在征集租股时, 不仅直接动用了行政力量(“派牌甲分查, 团保汇报”)和连坐制度(“同牌各家, 并令其互相稽查。如牌首隐漏, 被邻右举报者, 即将隐漏议罚之谷”)^[41], 这从具体制度上为“应缴尽缴”提供了保障。同时, 租股的征集标准是川农的谷物产量的百分之三, 凡实收租谷在 50 石以上者须缴三成, 收取的谷物按照市价折合成等值银两, 凑足 5 两银的租股人即发小股票, 凑足 50 两即发正式股票^[42], 且即便是没有自有土地的农民, 也是募集的对象。《川汉铁路按租抽详细章程》明述租股“均抽自收租之家。其有佃户押重租轻, 及债户以租抵利者, 但有租谷可收, 数在十石以上, 均一律照抽, 不专抽业主”^[25]。十石约为 1 000 斤, 参照计划经济时期上海对于重体力劳动者的定粮标准(月 50 斤), 十石尚不足以为 2 个重体力劳动者的年基本口粮。考虑到耕农尚有养家与购物需求, 可推定年产量十石的合格集资人标准已覆盖了大部佃户并完全覆盖全体地主和自耕农, 更有文献指出股民高达 7 000 万^[43]。

2.3 商办川汉铁路的租股股东权益侵犯

商办川汉铁路的股东权益受到侵犯直接导致了租股股东的不满, 并成为经济维权的保路运动的主力军。涉及租股股东利益的侵犯股东权益的情况, 至少存在如下几种:

首先, 行政手段剥夺股东的经营决策权。这是引起保路运动的微观层面最根本的制度性原因, 也是部分具有债券性质的自然人股设计缺陷的直接后果。1903 年即启动的川汉铁路筹建工程最初是四川省府牵头的官办(即非流通的国有股份制), 因财力不足, 遂转为官商合办(即非流通的

股份制),并进一步调整为商办(即同时国有法人股与可流通的自然人股的股份制),最后再一次改为官办(即非流通的国有股份制)。其间,地方政府或中央政府一直主导了商办川汉铁路的经营。商办川汉铁路的前身是川汉铁路,后者系清中央政府批准、四川省发起的国有制铁路企业,企业性质决定了官商不分的运作特点。改制后的商办川汉铁路系股份制企业,《川汉铁路总公司集股章程》实为转制后的公开招股书,其中第十六条规定了“凡属股东,如果确有见地,不妨条陈,听候抉择。惟不得干预本公司用人行政之权,以免筑室道谋,事权旁落诸弊”^[32]。该条明文沿袭了国有体制的官营特征,行文上保留了明显的政府公文痕迹,但将行政干预转化为了企业制度。这种管理制度设计反映在法人治理结构上就是在股权设计时把股份所对应的资产所有权(收益)和处置权(经营)剥离,身为自然人股东的认购之股和租股股东按照所获股权享受对应的固定收益,但无权干预企业经营。在微观经济层面,这种股权设计从制度上保障了以官员为主体的企业管理者的内部人控制以及政府通过这些官员操控商办川汉铁路的实现,为商办川汉铁路的股东权益损失埋下了必然性,间接促成了其他的股东权益侵犯的发生,使得商办川汉铁路股东经济维权的保路运动具有了可能。

其次,股息的支付方案侵犯了租股人的权益。商办川汉铁路在实际操作中,以当年收取的租股金支付上年的股息。一方面,所获股息并非来自于商办川汉铁路的经营收益;另一方面,直接挪用了租股人的股本金,将租股人的权益转为了其他股东(包括上一年及更前入股的租股人)的权益。这种“拆东墙补西墙”的行为颇似民间俗称的“老鼠会”,不仅具有非法集资的嫌疑,也是对租股人权益的直接侵犯。

再次,股本金投资受损。股本金流失的主要渠道为开设铜元局失败、上海钱庄存款坏账与橡胶股票投资失败。奉川督锡良意,商办川汉铁路

为筹“公利之股”,开设铜元局铸币,因铜币质量低劣,无法流通,导致了180万元的公利之股的股本金流失。另一方面,商办川汉铁路的股本金的丧失主要是存于上海各钱庄的存款因钱庄倒闭所致血本无归,而钱庄倒闭却多因当时发生在上海的橡胶股票的股灾。截至1911年6月16日,商办川汉铁路因钱庄和银行倒闭形成的呆账(倒款)计有200万两以上^[11]。同时,驻沪办经理施典章报请后将大量资金投入股市,也在同一场股灾中血本无归。根据清朝邮传部的稽核结果,驻沪办经理施典章以公司投资形式购买的485股格兰志股票亏损55万两^[34](表2)。

表2 商办川汉铁路上海办事处股本金呆账明细表(单位:两)

钱庄名	存款额	备注
正元	514 000	又反借正元银10万两
兆康	397 000	施典章个人借银10万两
谦余	285 000	N/A
元源	16 000	N/A
晋益升	43 000	N/A
宝康	30 000	N/A
庆余	30 000	N/A
德大	80 000	1909年8月破产,1910年3月施典章向其存款
厚大	80 000	1910年3月破产,4月施典章仍期满续存
裕源长	6 000	N/A
陈逸卿	600 000	施典章为获利而私贷利华洋行买办陈逸卿
格兰志	852 000	以所购股票抵押借银,股票需银29万两赎回

表格来源:文献[7]。

最后,政府未给予流失的股本金以补偿,还强取残余股本金。上海道在救市时未给予商办川汉铁路的呆账给予补偿,造成了这笔巨额呆账转为坏账。上海道蔡乃煌仅筹资代偿了各钱庄所欠外国款项,未代偿包括商办川汉铁路在内的国内债务。稍后,清政府在颁布“干路国有”的上谕后,未给予认购之股与抽租之股尚存的股本金以现金收购的待遇,而是承诺换以国家铁路总公司

的保利股票,更对上述坏账拒绝给予补偿或资本的注入^[30]。时任邮传部部长的盛宣怀认为中央财政收入来自全国,商办川汉铁路的亏损仅为四川一地的事情,不能举全国之力补偿四川一地之失^[35]。他更明确说明中央政府补偿损失给川民带来的负面后果——“如果川省定要筹还路款,朝廷必借外债,必以川省财产作抵”^[30]。更为甚者,盛宣怀私下买通商办川汉铁路宜昌办事处总经理李稷勋,将数百万剩余股本金悉数提走^[26]。盛宣怀、端方的“歌电”称之为“欲举现存,已用之款,一律填给股票……公司现存股款,由政府提用”^[4]。至此,除承诺但尚未兑现的国家铁路公司保利股票外,股东权益几近于无。至1911年年中,除已用于铁路建设的资金外,商办川汉铁路股东的股本金因投资失败和政府强取而荡然无存。

2.4 商办川汉铁路的股权设计存在重大缺陷

租股是商办川汉铁路极有特色的股权设计,股权结构因此较为复杂(表3)。根据1905年1月18日颁布的川汉铁路集股章程六章五十五条的规定,商办川汉铁路的筹资渠道包括“官本之股”、“认购之股”、“抽租之股”(简称“租股”)与“公利之股”^[25]。按照现代的说法,分别对应于政府拨款、民间大户投资、民间散户投资以及孳息再投资。

表3 商办川汉铁路筹资渠道分布

筹资渠道	租股	官民购股	土药 盐茶股	灯捐 土厘股	孳息
资本金/万两	950	260	120	10	330
份额/%	56.9	15.6	7.2	0.6	19.7

表格来源:文献[44]。

许是因为庞大的筹资压力,难以实现筹资渠道简单化。商办川汉铁路建设资金需求很大。筹资额度为当时在建各商办铁路之重。17家大型商办铁路公司拟共筹资19 576万元,实筹7 422万元,商办川汉铁路预计耗资5 000万元^[32]。自成立至被

判为国有期间,已完成的实际筹资为2 337万,突破了原定2 099万的筹资目标^[25]。商办川汉铁路的计划筹资额占全部大型商办铁路计划筹资额约25.5%,实际到账额为全部大型商办铁路实际到账额约31.5%。如此庞大的募资金量,需要获得全川人民的参与。对此,商办川汉铁路进行了精心和创造性的股权设计,尤其是提出了“公利之股”和“抽租之股”的股权形式,但存在严重的股权设计缺陷,这些缺陷对于租股股东的利益造成了损害。主要包括如下两点:

其一,“公利之股”的股本性质与获息合法性存疑。在时任川督的锡良于1905年1月上表朝廷的《锡良奏陈 川汉铁路总公司集股章程 折》中首提“公利之股”,商办川汉铁路将公利之股定义为“凡因本公司现实筹款开[办]别项利源、收取余利,作为本公司股本者,即作为公利之股。”凡上所是,公利之股即为孳息,本可作为新增股本。但“公利之股,虽其事本因铁路始行议及开办,究与铁路系属两事,只能提其余利作为股本,不能即据其利,为公司所私有,是以,名为公利之股”。这番详释又将公利之股从通行的现代企业所有制中剥离出来,成为了非盈利性质的公益资本,与现代企业制度原理相悖。尤其是“公利之股每年应得四厘息银,及路成后应得红利,均按年照数提存,会同各该管之员报明,听候拨作为地方紧要公用”之语,更是明确了公利之股的收益并非服务于股东权益,且公利之股与认购之股和租股的六厘息银享有不同的利息标准,违背了同股同权的原则。这使得公利之股是否具有完全的股本性质及获息的合法性值得质疑。如果公利之股不具有获息的合法性,则公利之股所获之息应与其他流通股股东应得收益,其中也包括租股股东的股权收益。

其二,自然人股名为股权,或为债权。一般而言,现代企业发行的是普通股,股东在享受权益的同时,也应以其所出股本金承担对应的风险。

换言之，股东并非一定可享受分红，也许会因经营亏损而使得股本金无归。商办川汉铁路无视铁路尚未建成，收益无着的情况，对作为自然人股的认购之股和租股承诺了固定的年收益。但商办川汉铁路所谓的股息并非在经营获利的基础上的利润分配，而是必须每年给予的固定回报。实际上，所支付的股息应为公司货币资本的一部分^[7]。据此认定，商办川汉铁路发行的股票属于优先股，部分具有债券的性质。从这个意义上而言，自然人股可以看做是由当时的四川省政府发起的地方公债。尤其是租股，更疑有垫支资本的性质^[45]。

商办川汉铁路的股权设计反映了清末时期中央财政困难的现状。尤其是面向自然人的股权(认购之股、抽租之股)设计存在重大缺陷。具有债券性质的自然人股的设计使得身为股东的自然人成为股东之时起就部分丧失了股东的权益。具体而言，自然人股的设计使得自然人股东的身份从资产所有者更多地向债权人转化，在获得固定收益承诺的同时，自然人股东也丧失了对于公司经营的干预和管理的权力与职能。这应该是引发保路运动的微观经济角度的根本原因，而拥有最大多数自然人股的租股股东也因此成为了保路运动的主力。

3 结论与启示

清末的四川保路运动虽直接源于清政府干路收归国有政策的刺激，但实质上自商办川汉铁路筹资初期的股权设计时即存在严重缺陷，引发保路运动的微观经济角度的根本原因是资产所有权与处置权相剥离的自然人股的股权设计，由此埋下了股东权益被侵犯的隐患，并最终使得股东权益丧失殆尽。作为商办川汉铁路最大股份(抽租之股)拥有者的川农是商办川汉铁路的人数最多的股东类型，租股为了维护自身的经济利益成为了保路运动的主体。

由是观之并推而广之，商办川汉铁路与保路

运动的微观经济研究对于社会经济政治领域具有启示作用。试举三例说明：(1) 政府本位。晚清政府走向没落，统治人民的政治动机愈发明显。清廷铁路政策变化的初衷无疑是为其自身的政治利益服务，是站在政府本位的立场进行着社会管理。自从2002年召开党的“十六大”以来，我国开启了新一轮社会管理体制改革的进程，其基本思路是由政府本位转向社会本位，这一方向无疑是正确的，但目前正是改革的攻坚时期，尚存在很多问题^[46]。(2) 权力信用滑坡。从1903年到1911年，清廷对川汉铁路的政策经历了官办、官商合办、商办与官办四个阶段，政策延续性差，对于政策变革的解释均从清廷立场出发，完全无视政府承诺与股东权益，政府公权滥用，导致公信丧失，使得股东担忧国家铁路公司保利股票的收益，最终引发官民对抗。政府治理社会的权力是公众托付的法定权力，公信是使公众信任的力量，它以公平、正义、效率、人道、民主和责任等核心价值之上，代表着社会信赖和公共权威。公权的滥用将影响政府的公信，不能让公权丧失公信^[47]。(3) 官商混杂。政府直接干涉商办川汉铁路的经营，企业中高层管理者多有政府官员背景，政经混合，模糊了国有与国营的界限，甚至直接动用行政力量服务于经济目的，体现了比传统凯恩斯主义更强的经济干预。社会经济活动中的政府与企业的交互作用非常重要，政府不应直接干预企业^[48]。这意味着政府不仅要摆脱对企业和经济的直接干预，更应尊重企业活动的经济动机。

致 谢

奉春英在研究过程中给予激励，陆建华对财务部分的论述予以审校，表示感谢。

参考文献

- [1] 刘扬晶, 但新球, 舒勇. 植物生态文化的主要形态与内涵: 以湖北荆门市森林植物园植物生态文化建设规划为例[J]. 中南林业调查规划, 2009 (1): 48-51, 64.
- [2] Keller D R, Golley F B. The Philosophy of Ecology From

- Science to Synthesis[M]. Athens: University of Georgia Press, 2000.
- [3] 骆向韶. 清政府的铁路政策[J]. 湘潭师范学院学报: 社会科学版, 2004, 24(6): 147-150.
- [4] 夏详烈. 清代川汉铁路股票[J]. 中国钱币, 1998 (3): 45-46.
- [5] 刘会贵. 试论川路公利之股——川汉铁路公司的再投资[J]. 西南民族学院学报: 哲学社会科学版, 1998, 19(增刊): 72-75.
- [6] 席萍安. 锡良与二十世纪初年的四川[J]. 成都大学学报: 社会科学版, 2002(2): 36-40.
- [7] 彭南生. 清末川路公司股份制的误区[J]. 贵州师范大学学报: 社会科学版, 2000 (4): 73-76.
- [8] 张利源. 四川保路运动中的张澜[J]. 文史杂志, 1985 (5): 11-12.
- [9] 苏全有, 邹宝刚. 近三十年来四川保路运动研究综述: 纪念四川保路运动 100 周年[J]. 重庆交通大学学报: 社科版, 2010 (5): 74-83.
- [10] 陈文. 罗纶与四川保路运动[J]. 西华师范大学学报: 哲学社会科学版, 2008 (6): 50-53.
- [11] 康大寿. 张澜在辛亥保路运动中的政治思想初探[J]. 四川师范学院学报: 哲学社会科学版, 1991 (1): 32-37.
- [12] 赵纯清. 川籍留日学生与四川保路运动[J]. 西南交通大学学报: 社会科学版, 2006 (3): 103-107.
- [13] 何一民. 四川近代知识分子与辛亥革命[J]. 西南民族学院学报: 哲学社会科学版, 1991 (5): 41-46.
- [14] 鲜于浩. 邓孝可与四川保路运动[J]. 西南民族学院学报: 哲学社会科学版, 1992 (2): 85-87.
- [15] 隗瀛涛. 论四川辛亥革命的社会历史背景: 下[J]. 文史杂志, 1991 (5): 2-5.
- [16] 佚名. 士绅保路冲冠怒, 不帮朝廷帮“乱党”[J]. 文史月刊, 2011 (5): 41-42.
- [17] 陈文. 四川保路运动前的罗纶[J]. 西华师范大学学报: 哲学社会科学版, 2006, (6): 8-10.
- [18] 钟穗. 川汉铁路特别股东会析论[J]. 四川师范大学学报: 社会科学版, 1993 (3): 136-144.
- [19] 陈国勇. 四川保路运动中的立宪派[J]. 南充师院学报: 哲学社会科学版, 1983 (2): 64-69.
- [20] 符和积. 试论立宪派在四川保路运动中领导地位的形成[J]. 海南大学学报: 人文社会科学版, 1987 (2): 75-80.
- [21] 牛济. 清末立宪派与四川保路运动[J]. 史学月刊, 1982 (5): 50-55.
- [22] 冯玉荣. 论四川保路运动中的立宪派[J]. 社会科学研究, 1981 (5): 47-52.
- [23] 蒋晓丽. 试析四川立宪派能够倡导保路运动的原因[J]. 社会科学研究, 1981 (5): 58-62.
- [24] 侯宜杰. 立宪运动与辛亥革命[N]. 经济观察报, 2011-01-03(46 版).
- [25] 陈文. 川鄂两省保路运动的不同之处: 上[J]. 四川师范学院学报: 哲学社会科学版, 2001 (4): 28-30.
- [26] 经盛鸿, 开云. 詹天佑与清末民办川汉铁路[J]. 南京社会科学, 2003 (4): 40-46.
- [27] 耿云志. 论谘议局的性质与作用[J]. 近代史研究, 1982 (2): 242-271.
- [28] 朱荫贵. 川汉铁路: 导致晚清王朝垮台的股票[N]. 经济参考报, 2007 -07-13 (12 版).
- [29] 何一立. 蒲殿俊与四川辛亥革命[J]. 四川师范大学学报: 社会科学版, 1992 (4): 87-96.
- [30] 冯小露, 梁秀瑛. 辛亥四川保路运动始末[J]. 文史精华, 2010 (10): 8-16.
- [31] 祖远. 推翻清王朝的急先锋蒲殿俊[J]. 湖北档案, 2008 (11): 37-39.
- [32] 陈文. 蒲殿俊与四川保路运动: 上. 西华师范大学学报: 哲社版, 2004 (5): 133-135.
- [33] 康大寿. 张澜在四川保路运动中的一次精彩讲演[J]. 文史杂志, 2001 (5): 10-11.
- [34] 段剩龙. 清季橡胶股票风潮与官民因应[D]. 台湾南投: 暨南大学, 2010.
- [35] 王晓华. 冲垮大清王朝的川汉铁路股票[J]. 炎黄春秋, 1994, (9): 84-85.
- [36] 邓寿明. 打开辛亥革命闸门的四川人民[J]. 四川党的建设: 城市版, 2008 (3): 61-63.
- [37] 李文耀, 王成林. 近代中国农民对铁路态度的变化[J]. 苏州铁道师范学院学报: 社会科学版, 2000, 17(1): 113-116.
- [38] 陈文. 蒲殿俊与四川保路运动: 下[J]. 华师范大学学报: 哲学社会科学版, 2005 (6): 42-44.
- [39] 刘正祥, 徐精鹏. 四川保路运动时期四川地方政府与中央政府的对峙: 兼论清朝覆灭的原因[J]. 社会科学研究, 1998 (4): 110-115.
- [40] 鲁子键. 清代四川财政史料[M]. 成都: 四川省社会科学院出版社, 1984: 798-799.
- [41] 翟树峰. 论四川川汉铁路总公司的抽租之股[D]. 四川大学, 2007: 69.
- [42] 龙伟. 保路舆论的形成原因[J]. 西南交通大学学报: 社会科学版, 2005, 6(3): 102-105.
- [43] 田吉肱. 国之殇——中国近代铁路的灰暗记忆[J]. 地图, 2001 (1): 38-49.
- [44] 戴执礼. 四川保路运动史料[M]. 北京: 科学出版社, 1995: 171.
- [45] 隗流涛. 四保路运动是一场早期现代化运动[J]. 文史杂志, 2001 (6): 4-9.
- [46] 童志锋, 郁建兴. 从政府本位到社会本位: 社会管理体

- 制变革的新分析框架[J]. 中共浙江省委党校学报, 2011 (1): 70-78.
- [47] 决不能让公权力丧失公信力[N]. 第一财经日报, 2010-06-09(二版).
- [48] 浦再明. 政企关系引论——政企分离及其深层问题研究[J]. 战略与管理, 2001 (5): 92-92.

Rental Stock of Private Sichuan-Hankou Railway and Movement of Protecting Railway

Li Ji, Chen Yong

(Humanity School, Graduate University, China Academy of Science, Beijing 100049)

Abstract: Review the situation of engineering history of economy, with the case of Private Sichuan-Hankou Railway, most opinions of existing studies on it believe that the main force railway protecting movement in Sichuan is advanced by intellectuals and dignitaries of subscribing stockholder and that the movement is patriotic action. This paper discusses at the microeconomic level about the flaws in stock equity design and violation of stockholder's right. And it comes to the conclusion that the essential reason of railway protecting movement is the separation between equity ownership and disposition right. Furthermore, the main force of the movement should be farmers in Sichuan who are the stockholders of rental stock. The original purpose of participation in the railway protecting movement is to safeguard their own interests, and this paper proposes the three inspirations for government standard, coast of power credits and of public and private sections.

Key words: Sichuan-Hankou Railway; Xinhai Revolution; Rental Stock; Breaking Treaty and Protecting Railway Project; League for Protecting the Railway; social ecology; engineering economy