

【近代中国铁路问题研究】

从照搬西方模式到探索本土发展路径： 近代铁路物流的演变轨迹(1901-1937)

叶 舒

【摘 要】铁路作为第一次工业革命的产物,自1876年被引进至中国,促进了国内物流业务的发展。但由于被迫移植不同国家的铁路制度与管理模式,且自身的运营与管理非常不成熟,因此早期铁路物流的发展十分混乱。以转运公司为代表的民营机构,代替铁路局开展物流业务,但其自身存在的问题致使官方寻求新的发展路径。20世纪30年代,随着铁路物流管理朝着统一化、法制化与国有化方向发展,其逐渐形成了国营与民营机构并存的格局。研究表明,西方模式并非万能,近代中国铁路物流业经历了从盲目照搬他国的运作模式,到逐渐探索适合本土的发展路径。这对于摆脱西方中心论思想、探索出一条适合中国国情的理论与话语体系,具有一定的参考价值。

【关键词】铁路物流;转运公司;发展模式

【作者简介】叶舒,苏州大学社会学院历史学博士,扬州大学苏中发展研究院(乡村振兴战略研究院)助理研究员,主要从事中国近代经济史、中国交通史、公司企业史等研究。E-mail:3031710084@qq.com。

【原文出处】《科学·经济·社会》(兰州),2022.6.62~74

【基金项目】江苏省高校哲学社会科学基金项目“近代江苏铁路转运业研究”(2022SJYB2129)。

随着移动互联网时代的到来,依托铁路运输速度的物流业务发展迅速。截至2018年,我国铁路运输总收入达到7720亿元,全年铁路货物发送量达到40.3亿吨^①。具有中国特色的铁路物流品牌持续做大做强,在国际上“中欧班列”助力“一带一路”建设,2018年共开行中欧班列6300列,全程物流服务体系初步建立,品牌效用不断扩大;在国内随着高铁快运品质的不断提升,高铁网逐步从服务旅客延伸至物流行业,以“高铁速达”“高铁顺手寄”“高铁生鲜”为代表的产品运营范围也在不断扩大,逐步出现了中铁快运与以顺丰速运为代表的物流企业深度合作的现象^②。在感叹中国铁路物流业迅猛发展的同时,不禁要问历史上铁路物流的经营与管理是怎样的?它和当下的高铁物流有什么区别?在近代铁路物流业发展的过程中,它遭遇了什么?最后又是通过

什么途径去解决的?

目前学术界已经涌现出一批与物流史相关的研究成果^③。这些成果既有涉及古代物流业的,也有论述近代物流的;既有谈及物流与产业结构、区域经济发展关系的,也有涉及近代铁路物流业务的。但纵观现有研究成果,以近代铁路物流发展演变轨迹为研究对象,进而阐释其发展模式的论著,几乎没有。与此同时,在探究物流史发展的过程中,也需要重视理论工作,寻求出一条适合中国国情的理论与话语体系。基于该项选题所留存的研讨空间,本文以1901-1937年^④中国铁路物流业的演变轨迹作为研究对象,在概述它发展变化的基础上,试图梳理出其演变轨迹与影响因素,最终发现一条适合中国国情的发展模式。

一、早期铁路物流发展的乱象

1876年,随着吴淞铁路的开通,铁路技术与管理

思想被引进到中国。铁路在运输货物中所发挥的作用,也逐步地被国人所了解、熟知与接受。关于铁路物流的最早构想出自1879年,薛福成在《创开中国铁路议》中认为铁路的修建对于货物流通、商贸发展,大有裨益^⑤。但自1895年甲午海战后,西方国家逐步攫取了中国铁路的修建、运营与管理权限。中国铁路所引进的轨料设备、采用的技术标准以及实施的管理制度,也因债权国的不同而存在差异。在此背景下近代铁路物流的发展是十分不健全的,导致铁路运输责任缺失、联运业务无法展开以及征收厘税混乱等现象,这些均加重了客商在运货时的负担。

(一)运输责任的缺失加重了客商运货的负担

所谓负责运输,是指货物在运输过程中的责任问题。“譬如铁路运货,自货主将货交到车站,请求代运。经铁路接受时起,以至铁路将货物运至目的站,将货交与收货人之时止。其间凡铁路运送贮藏之际,其货物遇有损失,除非不可抗力之天灾人祸外,皆由铁路负责照价赔偿……此即所谓货物负责运输。”^⑥运输责任人一旦确定,货物在运输过程中的照料、装运、搬卸事宜亦随即确定。因此在近代中国铁路物流业发展的过程中,运输责任是最重要、最具影响力的因素。

近代国有铁路多实行的是货主负责制,因此在一般情况下货物在运输途中倘若发生损坏事宜,多由货主自行负责,铁路局对于货物的损失不负担任何责任。“我国铁路因办理欠善,各种设备不周,加之战争频仍,盗匪如毛。对客商运货,倘有遗失损坏概不负赔偿之责。有时虽可负责,而运费则须增加一成之多。”^⑦在运输责任由货主负担的情况下,货物的运输、搬卸、照料等事宜需由客商自理,这在无形中加重了客商的负担,对铁路物流业的正常运转带来不利影响。

(二)联运业务的短缺给客商带来不必要的麻烦

铁路联运,是指货物从甲地运至乙地无须中转即可直接到达的运输方式。“联络运输,即旅客或货物自他路载运至本路,或自本路一站起运至他路一站。换言之,其起讫站不在同一路线,而必联络一路以上者也。”^⑧若是不同的路线能够实现联络运输,那么货物在运输过程中就免去了不必要的手续与麻

烦。因此联运业务的是否开展,也是影响近代铁路物流发展的重要因素。

但早期各大有铁路由于采取不同债权国家的技术标准与规章制度,货物在不同的轨距之间需要倒载。同时它们并没有实行完整、统一的联运业务,在多数情况下需要客商自行办理。这样不但办理的手续十分繁琐,而且还耗费诸多时间,给客商带来不必要的麻烦。“全国路线,各不相属,对于货运亦无联运办法。每逢转口,一切装卸运送等手续,均归货客自理。后路局有鉴于商旅不便,订定联运办法。然亦仅少数路线可通,并非全国一致。”^⑨

(三)征收厘税的混乱使客商在运货时苦不堪言

税务问题也是影响铁路物流发展的重要因素,近代中国各大铁路均是采用铁路货捐(或称为铁路厘金)的形式,向客商征收货物税。中国最早的铁路货捐局为1902年在汉口设立的鄂豫火车货捐局,其主要由海关总税务司赫德襄助经理,并飭由江汉关税务司妥定章程,规定货物的抽税率^⑩。此后货捐局又在津浦、胶济、沪宁等铁路设立,且各捐局所征收的税率极不一致。例如在京汉铁路方面,其征收的从价税(即按照货物价格征收的税种)税率为2.5%;沪宁铁路方面,该铁路共分为九段,每段征收从价税1.5%,合计征收13.5%^⑪。

但是地方铁路局一般并不代客缴纳货捐,其往往由客商自行办理、缴纳。例如1921年颁布的《中华国有铁路货车运输通则》第18条就规定,“铁路不负中途代付厘金及他项捐款之责。”^⑫但各大线路征收税率的不一,导致了客商办理货捐业务的繁琐性,加重了他们的负担。“我国税制紊乱,苛捐杂税,不一而足,铁路所经之地,厘卡密布,客商运货,一再重征。且征收人员,往往额外勒索,不厌其欲则故意刁难,普通客商,往往穷于应付。”^⑬由于运输责任与铁路联运的缺失,加上征税手续的繁琐,使得客商在代客运货时苦不堪言。再加上近代纷繁复杂的政治环境与变动不断的时局,铁路局并没有一定的时间与精力管理物流业务。这既是近代史发展的典型表现,也说明铁路物流所存在的不成熟与缺陷。在官方机构无法保障相关业务有序开展背景下,铁路物流的经营与管理权交托给了民营公司。

二、民营铁路物流公司的出现及其存在的问题

转运公司一般设立在铁路沿线车站附近,它是以代客运输货物为主要业务的商业机构。中国最早的转运公司是1901年设立在山东青岛的悦来公司,它主要代客承担胶济铁路沿线的货物运输业务^①。在早期铁路物流业处于发展混乱、不统一的情况下,转运公司代客承担货物运输的责任,并能代客办理纳税手续,甚至能自办联运业务。由于其在铁路物流业中所扮演的重要角色,因此铁路局非常乐意与它合作。但转运公司自身也存在一定问题,这为后来铁路物流经营与管理的法制化、国有化与统一化发展趋势,埋下伏笔。

(一)转运公司代客承担货物运输的责任

在各大路局均对货物不负责任的背景下,转运公司代客运输货物、对其负有一定责任,并派人随车照料、看管货物,因而客商多愿与他们进行合作。“我国铁路之货物运输,因一般客商缺乏运输知识,大都非由客商向铁路直接办理托运及领取货物之手续,而由转运公司代为办理。转运公司者介于客商与铁路之间办理货运手续之中间人也。惟在铁路实行负责运输以前,转运公司与铁路之关系,不仅限于托运及领取货物之手续,且于货物运输时,并派人押运。”^②

基于早期铁路实行的是货主责任制的缘故,货物在运输过程中的押汇、存储以及装卸服务,也是由转运公司代为办理。例如在押汇业务与运输责任制的关系方面,运输责任制的缺失促成了公司押汇业务的兴起。“我国铁路运货,大都不负责任,且货物收据,又不能转让。故银行钱庄,均拒做货据押款,以致客商资金多难周转。转运公司为便利客商起见,自办押款,或代向银行钱庄抵押。”^③

(二)转运公司自行办理联运业务

早期各大线路的不相连贯,客商在不同路线之间需要换车、转载,从而加重了他们的负担。客商若是将货物交由转运公司,不仅可以省却办理联运手续的繁琐程序,而且公司还可代客商选择路线,对客商而言是大有裨益的。“惟转运公司之联运业务,可以统一,无论路线之通联运与否,均可代客装运。即或路线不通,改由水道者,亦可代理,毋庸货客烦心。故铁路虽有货运与联运,而货客为图各方面之

便利起见,仍都由转运公司装运。此转运公司能于铁路货运之外别树一帜者,职是故也。”^④

由此可以发现,转运公司不仅代客办理铁路联运,同时还兼办水陆联运业务。由于一些地区走河道、海路更为便利与便宜,因此转运公司或是自行办理,或与轮船公司、其他商行合作,专门从事水陆两处的运输业务。例如汇通运输公司与台州同安轮船公司联合承办水陆联运业务,“凡陇海、平汉、津浦各站,均可直接承运”^⑤。再如位于上海市北京路的裕新运输公司,自行经营水陆联运业务,专代客报装杂粮卷烟,注重长江下游各港口的轮船运输及京沪、津浦各站的货物转运业务^⑥。

(三)转运公司代客办理纳税手续

各大线路由于征收税率不一致,繁杂的缴税手续,使得客商苦不堪言。对此,转运公司却能代客办理纳税业务,故深受客商的信任与欢迎。“我国捐税制度紊乱,困商病民,无人不知,而尤以厘金为最。沿路各地,厘卡栉比,货物每过一处,必经查验报捐。客商势非委托转运公司代办不可。”^⑦转运公司的纳税业务主要包括货物的进口、出口以及报关手续三个方面,并从中收取相应的手续费,此为公司收入的重要来源^⑧。

由于铁路货捐的关系,转运公司与地方税局人员建立了合作关系。因此在代客纳税之际,公司所付的税款,要比客商自负来得便宜。“譬如要付一百元的厘金的,客商只要付八十元。而公司和税局,还要各取二十元,所以政府到手的税收,只有四十元。比客商自运,更简捷而取巧。”^⑨虽然这种合作模式使纳税业务的进行较为便利,但它在客观上对国家财政收入造成了损害。

(四)铁路局与转运公司所建立的合作关系

通过上述对转运公司在运输责任制、联运制以及税制方面的作用,可以发现它的出现在一定程度上弥补了早期铁路物流业所存在的漏洞。鉴于转运公司在铁路物流中所发挥的作用,铁路局通过各种途径与其建立了商业性质的合作关系,由此形成了“铁路局—转运公司—客商”的经济现象。这种合作关系渗透到货物的招揽、搬运、仓储、保险、押汇以及手续的办理等多个方面^⑩,是一种较复杂的商业合作

体系。此外,一些公司与铁路局还签订了专运货物的合同。例如自1918年伊始,茂顺泰转运公司、汇通公司先后与沪杭甬铁路局签订运茶合同,主要将浙江杭州、四乡等地产出新茶陆续运抵上海,其中上等红茶装箱运往俄、美、英等国,次等绿茶装篓运往国内其他各埠^②。

鉴于转运公司对铁路物流所作的卓越贡献(详情如图1所示),地方铁路局通过颁布相关规章制度的形式,给予公司一定的奖励性回扣。例如1917年津浦铁路局制定并颁布的《津浦铁路局修订运货回佣注册暂行章程》(共计22条),主要适用于已经向津浦路局登记注册的转运公司,公司给予回佣的多寡与向路局报运的货物运费成正比。例如该章程第六条就指出,转运公司“满四万元及四万元以上,给回佣百分之三。满十二万元及十二万元以上,给回佣百分之四。满二十五万元及二十五万元以上,给回佣百分之五。满三十五万元及三十五万元以上,给回佣百分之六为止”^③。

当然,作为民营性质的铁路物流企业,转运公司其自身是存在许多问题的。主要包括冒领铁路回扣、注册空壳性质的公司、把持铁路货运以及偷税漏税。转运公司存在的这些问题,严重损害了铁路局的正当利益。因此,将铁路物流业的经营管理权收归国有,成为官方与民间所达成的重要共识。

第一,多领、冒领铁路回扣。转运公司本着利益最大化的原则,将零担货物按整车数量报运,坐享整车与零担的价格之差,多领回扣,无形中损害了地方铁路局的利益。“转运业中人每多与铁路站员勾结,将高等货物捏报(即谎报)低等。或将货物重量故意以多报少,从中渔不正当之利。此种损失,每年不可胜计。然商人受其惠者殊鲜,即能借此以少缴运费,亦属有害而无害。”^④

按照地方铁路局的规定,未经注册的转运公司不能领取回扣。但它们可以与注册公司商议,以注册公司的名义报运,从而分得若干佣金,因此一些小公司往往冒领铁路回扣。“照规则,未正式承认的转运公司,是没有佣金可拿的。于是他们都借正式承认公司的名义来运货,以图得佣金。往往货单上是正式承认公司的名字,而货物的签收,又是另一公司。”^⑤

第二,把持铁路货运。由于转运公司在铁路物流中所发挥的积极作用,致使它有调拨车辆的权力。但是在实际的运输过程,一方面这些公司将车辆转售与其他公司从事运输,损害到铁路局的正当利益。另一方面每当车辆缺乏之时,转运公司囤积居奇、拍卖车皮,对于铁路运输与市场秩序的正常运转造成负面影响。“尤可恨者,值军运紧急之际,车辆缺乏,公司索得车辆,视为奇货,待价而沽,商人出价

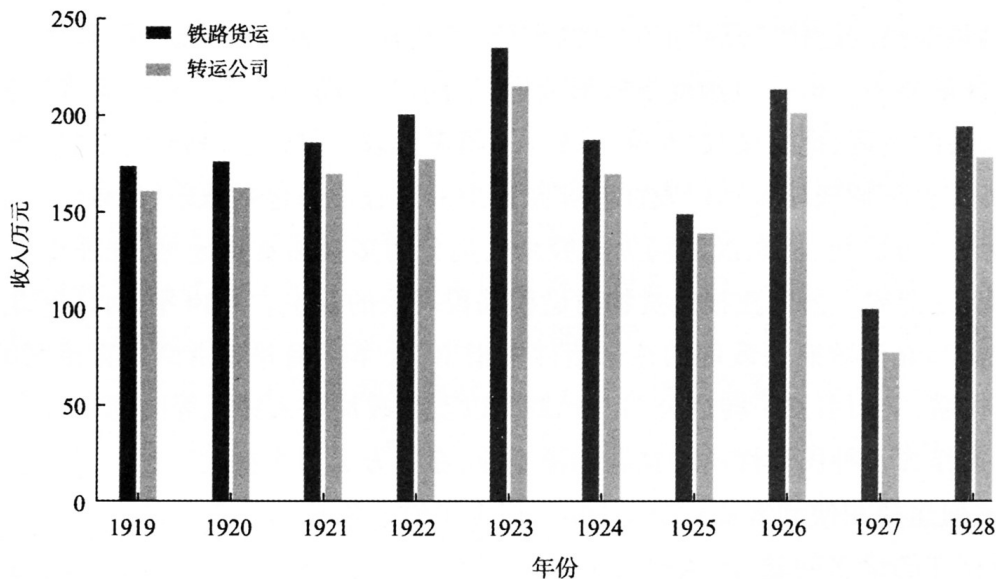


图1 1919-1928年沪宁铁路货运收入及转运公司货运收入图^⑥

最高者先得。俨然拍卖车皮,数年前战事初起,车辆缺乏,津浦进口货,不克运销内地,内地货物,以来源短少,市价飞涨。”^②

第三,偷税漏税。近代铁路货捐制度的实行,以及各大线路的不相连贯,催生了转运公司代客缴税业务的兴起。但在该制度下所形成的“铁路局/税局—转运公司—客商”的合作模式下,转运公司垄断货运、把持税收,实际上减少了国家财政的收入。因转运公司所引发的偷税漏税案,以鄂豫火车货捐局最具代表性。鄂豫货捐的征收形态包括蓝票(记帐)、红票(完现)、绿票(免税)三个方面^③。而京汉路局为能鼓励转运公司多报运货物起见,往往给予公司蓝票制度^④的优待,这造成了公司在报运货物时偷税漏税现象的发生。1914年,时任湖北省财政厅厅长的胡文藻与北洋政府财政部的往来信件中指出,火车货捐并非由商人直接完纳,而多是由转运公司代缴,继而引发了转运公司营私舞弊以及财政局收入锐减等问题^⑤。

转运公司作为一种民营性质的铁路物流企业,在官方无力掌握货运经营与管理权的情况下,通过一系列途径在便利客商运货的同时,保证了铁路物流的正常开展。但它在形成与发展过程中所存在的诸多问题,严重损害了国家的正当利益。随着国内政治环境的逐渐稳定,铁路部门逐渐寻求掌握铁路物流的经营与管理权。

三、铁路物流的法制化、专业化与国有化发展趋势

民营铁路物流企业在本质上损害了铁路局的正当利益,因此自晚清时期伊始,政府就一直在尝试寻求一种新的发展路径。直至20世纪30年代,随着负责运输的开启、铁路联运的实现、厘金税的废除以及国营性物流机构的出现,近代中国的铁路物流业逐步向法制化、专业化以及国有化方向发展。

(一)负责运输的开启及其法制化过程

由于运输责任制的缺失,铁路部门未能直接对物流业务进行有效的管理。对此,政府部门一直有意对负责运输制加以改进。早在1907年,清朝御史叶芾棠援引欧美铁路负责运输制度的相关规定,奏请清廷实行铁路负责运输制^⑥。但此奏折仅为昙花一现,并没有被清政府所采纳。北洋时期,交通部路

政司曾举办多次全国交通会议,在会议上商讨是否要实行统一的负责运输制度。例如1918年6月,交通部召开了第一次全国铁路运输会议。会议上由吉长铁路局提出的《铁路承运货物宜负责任案》以及交通部提交的《筹备各路运货实行负责案》,就极力推动各大路局实行统一的负责运输制度。但该项议案由于触动了一些人士的既得利益,反对声音很大^⑦。此后,交通部与地方路局又在1921年5月召开的第三次全国运输会议、1925年9月召开的第六次全国运输会议上,对负责运输制度的试行方法及细则进行了补充说明。但北洋后期军阀割据的乱象,致使负责运输制度的实行遭受到了重重阻碍,因此北洋时期负责运输制度并未能完全如期实行。

1927年南京国民政府成立后,负责运输制度迎来了一个新的发展阶段。该时期受军阀混战、同业竞争以及时局影响的缘故,自1925年至1929年倒闭的转运公司数量非常之多^⑧,其势力大为削弱,从而为铁道部推行负责运输制减少了不小的阻力。1932年7月,在部长顾孟余的带头下,民国政府铁道部制定并颁布的《铁路货车负责运输通则》《铁路货车负责运输办事细则》《各种书单簿据格式》《提货单章程》《路警押运货车办法》等。这些章程的颁布,标志着运输责任制度开始由货主负责转变为铁路局负责。对于此次运输责任制的实行,近代铁路运输学专家金士宣曾这样评价:“国府成立,铁道部于民二十一(即民国二十二年,1933年)毅然取消货主负责运输办法,采用铁路负责制度。一方面飭由各路设法添置篷车及篷布、建筑货栈货场,积极准备。另一方面对于转运公司之联合反对,置之不顾。于是各路先后实行,运商称便。”^⑨

(二)官方联运业务的出现与法制化发展历程

针对各大铁路不相连贯所造成的客商运货困难问题,北洋政府交通部曾召开过几次会议,讨论由铁路局实行联运业务。1913年10月,交通部鉴于联运之需要,召集北宁、京汉、京绥、津浦以及沪宁铁路的代表于天津开会,“当经议定旅客行李及包裹联运各办法,于民国三年四月一日实行”^⑩。1918年,交通部设立铁路联运处,设备、规章初具规模,至1921年时联运处的进款项已达四百多万元^⑪。铁路联运处主

管国内、国际联运业务,该处共设有总务、国内与国际三股,1927年该三股又合并为联运股^⑨。但是北洋中后期政坛的混乱以及军阀混战频繁发生,导致交通部实行的联运措施并没有真正得以运作。例如1935年出版的《铁路货运业务》就曾指出,“吾国国有铁路自民国十年起,曾办全国各路货物联运。一时人皆称便,联运货物年见激增。旋以内乱频仍,遂告中辍。”^⑩因此1926年前的联运业务,仍然是由转运公司自行向客商办理。

南京国民政府成立后,联运制度除在关外仍有一定发展外,其余各线路的实施基本处在瘫痪状态。铁道部有鉴于此,决定切实整理国内铁路联运业务。1932年铁道部实行运输责任制以后,即令津浦、沪宁与沪杭甬路局于同年实行负责联运。1933年9月,铁道部鉴于三路联运业务的顺利实行,即以三路货物负责联运暂行办法三十五条为蓝本,订立铁路负责货物联运暂行办法。同时令京汉、湘鄂、津浦、陇海路局办理粮食联运,令津浦、陇海、京汉、湘鄂路局办理淮盐联运,令正太、京汉、北宁路局办理晋煤联运,令湘鄂、京汉、京绥路局办理蒙茶联运,令沪宁、沪杭甬、杭江路局办理货物联运,“以上八项,均系局部进行,然后再定整个负责联运之计划。”^⑪与此同时,越来越多的线路开始加入铁路联运中。北洋时期仅有北宁、京汉、京绥、津浦以及沪宁铁路实行联运,当时将其称为“五路联运”;嗣后沪杭甬、道清、正太、陇海、汴洛、胶济、湘鄂等线路,均加入联运中,“凡可连接运输之铁路,殆均在内”^⑫。1935年,新修成的江南铁路也与沪宁、沪杭甬、津浦铁路实行旅客货联运^⑬。此外,铁道部也在各大车站设立联运处。1933年,铁道部在第十六国内会议上通令各大路局设立联运处,其中北宁铁路十一站、京汉铁路十站、陇海铁路五站、胶济铁路两站、京绥铁路八站、沪宁铁路十站、沪杭甬铁路八站、道清铁路十站、正太铁路四站均设有联运处^⑭。

随着该时期铁路联运业务的开展,铁道部开始颁布一些规章制度,用以切实保障该项业务的正常运转,联运业务逐渐朝着法制化方向发展^⑮,对于铁路联运以及铁路与公路、水路的联运问题,都做了详细的规定。在这些规章制度中,以《铁路负责货物联

运暂行办法》最为重要。该法规颁布于1933年,共计4章42条,涉及联运的方方面面,例如联运运费的支付、联运货物的登记、赔偿手续的办理、联运货物交接站手续的办理,等等。

(三)南京国民政府对于铁路厘金制的废除

转运公司因厘金问题而造成的偷税漏税问题,引起了政府部门的重视。对此,北洋政府财政部曾于1914年制定并颁布了《鄂豫火车征收局征收货捐章程》。该章程共计28条,对火车货捐的捐率、蓝红绿票的使用方式等进行了明确规定,以期抑制地方当局与转运公司协同舞弊的现象^⑯。此外,财政部与交通部于1917年协商,拟在鄂豫捐局外另设一督收机关,以防止偷税漏税现象的发生^⑰。但北洋中后期政局混乱,中央政府对地方权势的控制力大为削弱,该时期财政部与交通部的相关举措并未得到彻底的实施,征收厘金税的主导权仍然把持在地方路局人员以及转运公司的手上。

1927年南京国民政府成立后,开始对铁路货捐中存在的相关问题进行切实整理。1929年铁道部决定对鄂豫火车货捐的征收率进行调整,对此湖北省财政厅表示遵守并对火车货捐率进行查核^⑱。1931年1月财政部宣布裁撤厘金税,同时对铁路货捐等类似捐税一律减免^⑲;1934年,铁道部又提出“关于整理铁路沿线货捐以利货运”的提案,对地方仍存货捐之名目者刊印成册,切实整理^⑳。该时期财政部废除铁路货捐制度的做法,主要是基于简化客商征税手续、减轻客商的征税负担。例如1930年12月颁布的《财政部关于裁撤厘金及类似厘金之一切捐税的训令》中就指出,厘金税以及由此衍生的铁路货捐税,层见叠出、病国害民,严重损害了客商与国家财政部门的正当利益,因此需要及时废除^㉑。

(四)国营机构的出现

近代铁路的开通,带动了沿线物流业务的迅速发展。因此政府部门一直试图绕开转运公司,自行办理一种官方性质的物流机构。该想法最早在沪宁、沪杭甬铁路局处得到实践,1918年,鉴于铁路的开通带动了江浙沪一带物流业务的兴起,沪宁、沪杭甬车务处在上海日晖巷建造铁路货栈一所,主要经营货物的运输、搬运与装卸事宜^㉒。1928年,北伐战

争结束以后,针对战争对铁路物流业所造成的破坏,以及战事结束后市场秩序的混乱所带来的消极影响,沪宁、沪杭甬铁路局又在各大车站设立货栈多所,并通过颁布规章制度的形式,保证铁路物流业务的正常运转^⑤。

20世纪30年代,随着运输责任制、联运制度相继实行,铁路部门自行办理物流业务的时机已经成熟。1933年8月21日,沪宁铁路局与沪杭甬铁路局在上海联合创立了铁路营业所,它的业务包括接送旅客行李、代替客户收送包裹、协助客商订购旅馆等,直接与转运公司形成竞争关系^⑥。1918年,为了保证国内铁路联运的顺利实施,北洋政府交通部设立铁路联运处,专门负责联运事务的管理以及账目的清算,但北洋后期军阀混战的频繁,致使联运处并没有长时间发挥效用。南京国民政府成立后,铁道部仍然设立联运处,其主要职责包括配合铁路部门实施、经营与管理联运业务^⑦。

四、近代铁路物流的发展模式与路径依赖

1901-1937年铁路物流业的发展趋势是从照搬西方模式,到探索出一条适合中国国情的发展路径。由于近代中国铁路的行政与管理权操于外人之手,造成了各大路线规章制度的分歧,它们的经营与管理也极不统一。因此,国人一直寻求铁路管理权限的自主化与统一化。此外,转运公司所存在的诸多问题,也不利于铁路物流的发展。最终,它所选择的是国营机构与民营机构并存的发展模式。

第一,早期铁路物流业乱象的出现,与铁路主权丧失后移植西方制度密切相关。无论是负责运输、铁路联运、厘金捐税,大多数受到西方因素的影响。且在运作过程中,存在非常多的弊端,严重阻碍了铁路物流的进一步发展。例如在运输责任方面,“昔时国有铁路对于货运,除胶济引用德、日旧制;四洮、吉长及其他关外东北铁路均仿照南满铁路办法,对于货运由铁路负责外。其他各路之货运,若非货主特别声明托由铁路负责者,概由货主自行负责。”^⑧

与此同时,由于不同路线实行的是不同西方国家的管理模式,造成了各大路线分线设局、分散管理的现象,因此铁路制度与运营管理的不统一,是造成早期物流业乱象的另一大因素。例如在铁路联运方

面,由于各大铁路多是采用不同国家的运输制度,且存在分线设局、分散管理的弊端,致使机车在不同线路之间不能过轨使用,旅客与货物需要在联轨站换车、倒载,从而加重了他们的负担。“我国铁路,多系外资建筑,且其初多由外人握管理之权。故其营业发展,遂各自为政,有英、德、法、日等国之别。纷乱混淆,客商无所适从,极感不便。”^⑨

第二,在铁路管理系统尚未成熟与统一的情况下,转运公司的出现弥补了近代铁路物流业发展的不足与缺陷。在负责运输与联运业务相继缺失的情况下,民营性质的转运公司得以介入铁路局与客商之间,从事甚至把持铁路物流业务。它是在移植西方的制度与自我管理系统尚未成型的背景下,铁路局与客商共同选择的民营性物流机构。“就转运而言,转运公司之运货,与铁路局之运货似同而实异。铁路局运货之定章,于商情诸多未洽,货客多感不便。而转运公司力革斯弊,尽弥路局运货之缺憾。”^⑩

但铁路作为一种公共运输工具,本质上是要朝管理统一、制度成熟的方向发展的,铁路局也希望经营与管理物流业务。民营性质的转运公司,在制度不成熟的背景下代替铁路局从事物流业务的做法,本质上与中国铁路经营管理的发展趋势不相符。再加上转运公司存在偷税漏税、把持货运、注册空壳性公司的弊端,严重损害国家政府的正当利益。因此撇开转运公司,另行成立国营性质的物流机构,得到了社会舆论与官方机构的一致认可。例如1924年沪宁、沪杭甬铁路局另设货税专局,重新制订并加征税率;此举遭到转运公司的反对,他们纷纷举行罢业活动以示不满^⑪。对此,当年《民国日报》的一篇报道认为,应该将铁路物流业收归官办,从而能避免罢运现象的发生^⑫。

第三,近代铁路物流业的发展趋势,是在摆脱盲目照搬西方制度的基础上,探索出一条适合本国发展的路径。由于片面移植西方制度导致路线管理的混乱与不统一,时人多希望能改革现有的弊端,形成一套强力而有效的物流管理体系。例如20世纪30年代,铁路学院学生吴奇也强调目前铁路物流业的发展趋势,是形成以铁道部为核心、各大国有路线协

调统一的集中型管理模式。“我国各路向不统一,其运输之手续与章则,因路而异……欲求补救,惟有力求统一。而统一铁路之唯一方策,必须铁路统制,集中管理权限,指挥始能自如。”^④

20世纪30年代铁路物流业发展的特点,是将原先民营性质转运公司的部分功能,整合至铁路局的营业管理中。“吾人欲纠正转运公司之弊害,不得不提倡客商之直接报运,尤不得不改良铁路之运输业务,采取转运公司之优点,扩充铁路运输之业务。”^⑤虽然铁路物流业发展的法制化现象,以及国营性质物流机构的出现,致使了转运公司的衰落,但在新型体系的运作下,公司仍可发挥一定作用。例如在负责运输制实施以后,转运公司虽失去部分业务,但“铁路将货物承运前及交领后所有与铁路之交接手续,客商欲委托转运公司代为办理者,转运公司仍可负责代办”^⑥。

五、结语

目前现有的研究成果或多或少会采用西方中心论的思想,以此阐释近代物流业的发展状况。例如一些成果认为,中国传统的物流业、物流技术是十分落后的,因此以轮船、铁路为代表的西方先进技术的出现,促使中国从传统物流转变为现代物流^⑦。再如一些成果指出,天津作为中国最重要的商业都市,一方面自1860年开埠以后,以货栈、脚行为代表的物流企业发展迅速;但在另一方面,它又沦为了西方列强掠夺资源与商品的倾销地,逐步成为西方商品在华中转与贸易的重要场所^⑧。虽然西方的技术、管理以及经济思想确实深刻地影响到中国,但若是过于强调西方因素的“冲击”,而忽视中国本土社会对于这些因素的主动性选择与改造,就会逐步地陷入“西方中心论”的陷阱中,从而失去了对中国物流研究话语权的把握。

因此通过对近代铁路物流业演变轨迹的研究,可以发现它所采取的是一种从盲目照搬西方制度,再到逐渐探索本土的发展模式。西方的技术、制度与管理并非万能,若是盲目地进行照搬照抄,会造成两个非常严重的后果。第一个是引发中国铁路物流业经营与管理的混乱与不统一,第二个是导致以转运公司为代表的民营机构把持物流业务,这些均对

铁路货运业务、收入带来非常不利的影响。因此从晚清到北洋、南京国民政府时期,政府一直在努力寻找一种适合中国本土的物流发展模式。这种模式就是铁路物流经营与管理的统一化、规范化以及法制化,其本质是在便利客商、旅客的基础上,参照民营企业的发展模式,将铁路物流的经营管理权实现国有化。但这种发展模式并没有彻底抛弃民营机构,在市场的选择与调节状态下,转运公司仍然能够发挥一定的作用。

注释:

①中国物流与采购联合会、中国物流学会:《中国物流发展报告(2018-2019)》,北京:中国财富出版社2019年版,第141-142页。

②中国物流与采购联合会、中国物流学会:《中国物流发展报告(2018-2019)》,第143-144页。

③例如曾艳英、陈鹏的《古代广州地区交通物流的历史变迁研究》,《企业导报》2015年第11期;郝庆合、殷毅《京张铁路与天津近代物流》,《北京交通大学学报》(社会科学版)2009年第2期;王军《略论近代货栈业与天津华北物流中心地位的形成》,《现代财经》2008年第11期;殷毅《以物流业为核心的近代早期产业结构演进与启示》,《现代财经》2007年第2期;王之泰《中国古代物流思想与实践》,《中国流通经济》2015年第6期,等等。

④之所以选择1901-1937年,主要基于以下几个因素:第一,1901年是中国最早的民营性铁路物流公司——山东悦来公司成立的时间,它主要从事胶济铁路沿线货物的运输、装卸与仓储事宜。第二,1937年以后,随着全面抗战的爆发,很多铁路、物流公司以及货栈被日军炸毁,该时期铁路物流业无疑是发展的停滞阶段。因此,以1901-1937年中国铁路物流的发展作为研究对象,是一种较为合理的选择。

⑤宜令室主人:《皇朝经济文新编》(第4册),《近代中国史料丛刊三编》(第29辑),沈云龙主编,台北:文海出版社1987年版,第98页。

⑥《铁部业务司长俞棣之谈话》,《申报》1932年8月14日,第11页。

⑦王叔龙:《我国铁路转运公司问题(未完)》,《铁道》1931年第2期,第38页。

⑧金士宣:《铁路运输业务》,天津:天津大公报馆1932年版,第345页。

⑨《上海之转运业》,《社会月刊》1929年第12期,第12页。

⑩张之洞:《湖广总督张等奏为鄂豫两省筹办火车货捐已着成效恩恩饬部立案折》,《申报》1904年7月12日,第12页。

⑪姚永超、王晓刚:《中国海关史十六讲》,上海:复旦大学出版社2014年版,第87页。

⑫交通部交通史编纂委员会、铁道部交通史编纂委员会:《交通史·路政编》(第3册),交通、铁道部交通史编纂委员会1935年版,第1853页。

⑬王叔龙:《我国铁路转运公司问题》,《铁路公报:京沪沪杭甬线》1931年第3期,第48页。

⑭《悦来公司合同》,《济南汇报》1903年第2卷,第5页。

⑮谭沛霖:《铁路实行负责货运后转运业之地位及其营业》,《铁路杂志》1935年第1期,第49页。

⑯王叔龙:《我国铁路转运公司问题(未完)》,《铁道》1931年第2期,第40页。

⑰《上海之转运业》,《社会月刊》1929年第12期,第12页。

⑱《同安轮船公司紧要通告》,《申报》1928年9月15日,第7页。

⑲上海市档案馆:《上海商业储蓄银行有关转运方面调查资料(三本)》,档号Q275-1-1825。

⑳王叔龙:《我国铁路转运公司问题(续)》,《铁道》1931年第4期,第99页。

㉑《江苏之转运业(续)》,《京沪沪杭甬铁路日刊》1933年第700期,第139-140页。

㉒程志政:《转运公司的存废问题(附表)》,《交大月刊》1930年第3期,第6-7页。

㉓谭沛霖:《铁路实行负责货运后转运业之地位及其营业》,《铁路杂志》1935年第1期,第49页。

㉔《浙茶上市运沪》,《申报》1934年4月18日,第10页。

㉕交通部交通史编纂委员会、铁道部交通史编纂委员会:《交通史·路政编》(第4册),交通、铁道部交通史编纂委员会1935年版,第2619页。

㉖相关数据参见程志政:《转运公司的存废问题(附表)》,《交大月刊》1930年第3期,第9页。

㉗王叔龙:《我国铁路转运公司问题(续)》,《湘鄂铁路公报》1930年第17期,第48页。

㉘程志政:《转运公司的存废问题(附表)》,《交大月刊》1930年第3期,第8页。

㉙王叔龙:《我国铁路转运公司问题》,《交大季刊》1930年第3期,第57页。

㉚(日本)外务省外交史料馆:《転運業概況報告ノ件》,档号B12081098700。

㉛所谓蓝票制度,是为各转运公司向交通部预缴五万元保证金后,可以享用货车优先权的制度。

㉜中国第二历史档案馆:《中华民国史档案资料汇编》(第2辑),南京:江苏人民出版社1981年版,第1458-1459页。

㉝李强:《路政统一视野下的近代铁路负责运输制度及其绩效》,《安徽师范大学学报》(人文社会科学版)2020年第2期,第99页。

㉞许传音:《运输专号:负责运输训话会演词》,《铁路月刊:津浦线》1932年第8期,第25页。

㉟刘金泉:《中国铁路转运公司》,北京:国立交通大学研究所北平分所1936年版,第16页。

㊱金士宣:《铁路运输学》,上海:商务印书馆1948年版,第275-276页。

㊲金士宣:《铁路运输业务》,天津:天津大公报馆1932年版,第359页。

㊳刘傅堂:《铁部联运处报告铁路联运情形》,《铁路月刊:平汉线》1934年第47期,第236页。

㊴黄华平:《民国铁道部与近代铁路联运》,《重庆交通大学学报》(社会科学版)2010年第1期,第19页。

㊵沈奏廷:《铁路货运业务》,上海:商务印书馆1935年版,第97页。

㊶刘傅堂:《铁部联运处报告铁路联运情形》,《铁路月刊:平汉线》1934年第47期,第237页。

㊷《上海之转运业》,《社会月刊》1929年第12期,第360页。

㊸黄华平:《民国铁道部与近代铁路联运》,《重庆交通大学学报》(社会科学版)2010年第1期,第20页。

㊹黄伯樵、吴绍曾:《铁路负责货物联运之鸟瞰(附表)》,《京沪沪杭甬铁路日刊》1933年第813期,第2页。

㊺例如像《铁路负责货物联运暂行办法》《各路联运包裹加封办法》《联运包裹运费到付办法》《各路承运及授受联运包裹办法》《铁道部联运处联运通车总查验员随车服务规则》《国有铁路联运车辆检验及修理规则过渡办法》《国有铁路与国营招商局联运办法》《铁路与公路联运大纲》以及《京沪沪杭甬铁路管理局中国航空公司旅客联运合同》等。

㊻中国第二历史档案馆:《中华民国史档案资料汇编》(第2辑),南京:江苏人民出版社1981年版,第1459-1460页。

㊼《未来督收机关》,《大公报》(天津)1917年3月1日,第7页。

㊽张知本:《省政府令财政厅遵照铁道部来电查核鄂豫火车货捐捐率》,《湖北省政府公报》1929年第35期,第14页。

㊾黄华平:《国民政府铁道部研究》,合肥:合肥工业大学出版社2011年版,第322页。

㊿财政部财政科学研究所、中国第二历史档案馆:《国民政府财政金融税收档案史料(1927-1937)》,北京:中国财政经济出版社1997年版,第1153页。

①江苏省中华民国工商税收史编写组、中国第二历史档

案馆:《中华民国工商税收史料选编》(第3辑),南京:南京大学出版社1996年版,第1719页。

⑤《沪宁沪杭甬路建造货栈》,《铁路协会会报》1918年第69期,第111页。

⑥蔡增基:《训令第六十六号》,《铁路公报:沪宁沪杭甬线》1929年第70期,第17页。

⑦上海市档案馆:《上海商业储蓄银行有关转运方面调查资料(三本)》,档号Q275-1-1825。

⑧金士宣:《铁路运输业务》,天津:天津大公报馆1932年版,第417-419页。

⑨丁鼎昌:《我国铁路负责运输将来展望之探讨》(手稿),北京交通大学馆藏,第8页。

⑩北宁铁路车务见习所编:《货物运输及联运》,北宁铁路车务见习所1936年版,第1页。

⑪《上海之转运业》,《社会月刊》1929年第12期,第3页。

⑫《转运业停运之昨日形势》,《申报》1924年5月1日,第13页。

⑬《转运业之现况与将来》,《民国日报》1924年6月1日,第3页。

⑭吴奇:《我国铁路货运概论》(手稿),北京交通大学馆藏,第73-74页。

⑮金士宣:《铁路运输业务》,第175页。

⑯谭沛霖:《铁路实行负责货运后转运业之地位及其营业》,《铁路杂志》1935年第1期,第51页。

⑰殷毅:《以物流业为核心的近代早期产业结构演进与启示》,《现代财经》2007年第2期,第77-81页。

⑱王军:《略论近代货栈业与天津华北物流中心地位的形成》,《现代财经》2008年第11期,第92-97页。

From Copying Western Model to Exploring Local Development Path: The Evolution Track of Modern Railway Logistics(1901-1937)

Ye Shu

Abstract: As the product of the first industrial revolution, railway was introduced into China in 1876, which promoted the development of domestic logistics business. However, due to the forced transplantation of different countries' railway systems and management modes, and its own operation and management is very immature, the development of early railway logistics is very chaotic. The private institutions represented by the transport companies, instead of the railway administration, carry out the logistics business, but their own problems cause the authorities to seek a new development path. In the 1930s, with the development of railway logistics management toward unification, legalization and nationalization, it gradually formed the pattern of coexistence of state-owned and private organizations. The research shows that the western model is not omni powerful. The railway logistics industry in modern China has experienced a transformation from blindly copying the operation model of other countries to gradually exploring the development path suitable for the local region. This is of certain reference value for getting rid of the western-centered thought and exploring a theory and discourse system suitable for China's national conditions.

Key words: railway logistics; transshipment company; development model