

从公茂机器造船厂考察中华人民共和国初期 “隐匿敌产”企业的改造*

陈碧舟 龙登高

内容提要:中华人民共和国初期私营企业的演变过程是当代企业史研究的重要内容之一。“五反”运动后,曾隐匿日伪财产的私营企业——上海公茂机器造船厂受到了上海市人民政府较彻底地清查而被定性为“隐匿敌产”企业,并由交通部接管成为国营企业。接管后的公茂机器造船厂进行了资产清点和债务清偿,又进行了民主改革和生产改革。在公茂机器造船厂基础上成立的交通部长江航务管理局第二船舶修理厂确立了新的治理结构,其生产模式逐步摆脱了公茂机器造船厂时期的经营惨淡状态,企业绩效得到了稳步提升,为最终转变为上海港口机械制造厂构建了基础。案例表明“隐匿敌产”企业社会主义改造的一般路径为:定性、没收、接管、转为国家投资。

关键词:“隐匿敌产” 公茂机器造船厂 “五反”运动 清理接管 社会主义改造

“隐匿敌产”一词出自“五反”运动后上海市人民法院的判决书,^①字面意思是隐匿日伪及国民党官僚资本的财产,实际指私营企业盗窃、隐匿应转为国有财产的敌产。曾有学者认为,“像凭借特殊地位及人事关系套购外汇或四行贷款而博取巨额利润较突出者,运用国家资金作私人投资者、廉价取得的敌伪资产数额巨大者,盗窃或隐匿公产据为己有者”^②均属于侵吞公产形成的财产。因此,此处的“隐匿公产”与档案文献中的“隐匿敌产”本质为同一种财产,即私营企业于中华人民共和国成立前以隐匿形式占有的、原属于日伪或国民党官僚资本的、应属于国家的、在中华人民共和国成立后得到清查的财产。下文统一将此类财产称为“隐匿敌产”。

1949年以后,没收官僚资本运动催生出了大批国营企业,而全行业公私合营基本将私营企业纳入了计划经济体制下进行生产,由于这两项运动的范围大、涉及企业数量多,因此在中华人民共和国初期私营企业改造问题研究中,关于没收的官僚资本企业和公私合营企业已有众多研究成果。而在这两个事件之间发生的“五反”运动中,尚有一部分“隐匿敌产”的企业得到查明和清理,同样转化为国营企业。对“五反”运动的私营企业研究多数集中于“五反”运动的整体过程,少数案例研究也集中于持续经营并进入公私合营阶段的企业,^③对属于“隐匿敌产”的私营企业及其日后的发展研究

[作者简介] 陈碧舟,清华大学社会科学学院博士后,北京,100084,邮箱:chenbizhou@aliyun.com。龙登高,清华大学社会科学学院教授,北京,100084。

* 本文为中国交通建设集团有限公司委托课题“中国水运建设史研究”(批准号:20172201366)之阶段性成果之一。感谢高超群研究员和匿名评审专家为本文提供了宝贵修改意见。文责自负。

① 《上海市人民法院判决完字第405号》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-2。

② 武力:《“官僚资本”概念及没收过程中的界定问题》,《中共党史研究》1991年第2期。

③ 参见刘德军《近年来“五反”运动评述》,《中国石油大学学报(社会科学版)》2013年第1期;张忠民《“五反”运动与私营企业结构之变动——以上海私营企业为中心》,《社会科学》2012年第3期;张忠民《“公私合营”研究(1949—1956)——以上海工业企业为中心》,上海社会科学院出版社2016年版;赵晋《1952年“五反”运动前后的私营工商业——以上海刘鸿生家族及其章华毛纺公司为中心》,《近代史研究》2015年第4期;曲韵《“五反”运动对私营进出口企业经营境况的影响分析》,《中国经济史研究》2015年第6期;张婷、张玉瑜《“五反”运动后上海私营企业产权的嬗变及其影响探究》,《上海交通大学学报(哲学社会科学版)》2017年第6期。

不多。

中国交通建设集团有限公司下属上海振华重工(集团)股份有限公司(简称“振华重工”)保留了中华人民共和国初期“中央人民政府交通部长江航务管理局第二船舶修理厂”(简称“长航二厂”)的珍贵档案,详细记载了“隐匿敌产”企业——公茂机器造船厂(简称“公茂船厂”)演变为国营长航二厂的经过。故本文将依据当时被定性为“完全违法户”的公茂船厂档案史料为基础进行剖析和解读,并试图对“五反”运动中被定性为“隐匿敌产”的私营企业的民主改造和产权变化进行初步考证,以求揭示中华人民共和国初期“隐匿敌产”的私营企业的接收方式与改造路径。

一、公茂机器造船厂概况

公茂船厂的前身是“始建于1885年”^①的通裕铁厂,创始人郑良裕。郑良裕,宁波镇海人,生于1866年,从小随父去上海经商。郑良裕先在上海的一家洋布店当学徒,后自设通裕洋布号,1883年在上海新闸路开设轧花厂。1885年郑良裕将轧花厂改建为通裕铁厂,制造内河小火轮,陆续有春申、大吉、大利等多艘船只投入上海至无锡、苏州、常熟等地的航线。

1895年郑良裕任英商老公茂纱厂(Lao Kung Maw Cotton Spinning and Weaving Co., Ltd.)买办。^②1900年郑良裕开设老公茂航务局,因通裕铁厂与“老公茂航运局有共同关系”,^③故改名为公茂船厂。郑良裕后又组建通裕、平安、宝华等轮船公司,置有平安、新平安、宝华、新宝华、大华、平阳、康泰等轮船,经营内河、长江和沿海航线。郑良裕独资创设的几个企业逐渐形成一个投资在150万元以上的企业集团,拥有大型轮船7艘,总吨位6343吨,小轮船16艘,总吨位204吨。^④1912年公茂船厂迁到上海浦东白莲泾地区,工厂拥有多座船坞、船台。

1920年郑良裕去世,由其子郑锡棠接手。1933年2月,郑锡棠在上海十六铺码头突遭绑架,混乱中郑锡棠头部中枪,^⑤并于2周后去世。^⑥包含公茂船厂在内的郑氏企业由其妻郑孙文淑继续经营。^⑦在郑氏家族的经营下,公茂船厂逐渐成为近代上海规模最大的民营造船厂之一。至1937年淞沪抗战前,公茂船厂的码头可系泊江海轮6艘,有300尺大船船台三所,长260尺、宽38尺、深12尺木质船坞一所,^⑧长250尺、宽25尺、可拖200吨船舶用的钢筋水泥滑轨一所,拖船、驳船、挖泥船等一应俱全,还装备了德国造电焊机及机车,专供船舶修焊之用。公茂船厂建造的最大船只仅为2000吨级远洋线“新平安”轮。公茂船厂内部设主任一人、总揽全厂事务。下设有工务组、物料组、事务组、会计组以及各工场,各组均设管理员,各工场则设有职工长,^⑨职工长以下设有工头,以管辖工人进行生产。

上海沦陷后,公茂船厂被迫出售给日本三井洋行,^⑩日方将船厂改名为“三井洋行上海造船所”。日本投降后,郑氏家族以八千万伪中储券将“三井洋行上海造船所”回收并改回其原名。国民政府敌产处理局认同了郑氏家族回收企业的行为,也并未将郑氏家族作汉奸处理。1948年,公茂船厂改制为股份公司,由郑孙文淑任总经理,郑延益(郑锡棠之子)任经理。1949年5月上海解放后,郑氏逐步迁居香港。因此在解放前,公茂船厂虽曾与日方有交易情形,但国民政府并未认定其为汉奸,该厂的

① 《交通部上海港口机械制造厂》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1986年-行政-厂部-长期11。

② 潘君祥、陆志瀛等编:《上海买办中的宁波帮》,中国文史出版社2009年版,第275页。

③ 《民国二十五年份航业团体及其关系事业概况》,《航业月刊》第4卷第12期(1937年)。

④ 潘君祥、陆志瀛等编:《上海买办中的宁波帮》,第108页。

⑤ 《泰兴码头绑案》,《新闻报》1933年2月20日,第12版。

⑥ 《郑锡棠昨晨身死》,《新闻报》1933年3月7日,第12版。

⑦ 《江苏上海第一特区地方法院公告第七〇四〇号(声请执管郑锡棠遗产)》,《新闻报》1935年10月15日,第20版。

⑧ 《民国二十五年份航业团体及其关系事业概况》,《航业月刊》第4卷第12期(1937年)。

⑨ 《民国二十五年份航业团体及其关系事业概况》,《航业月刊》第4卷第12期(1937年)。

⑩ 《呈请将市人民法庭判决没收之公茂船厂拨长江航务局接管》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-1。

性质仍是私营企业。

解放后,中共中央曾进行过没收官僚资本运动,^①至1952年,“没收官僚资本、接收国家资本的工作彻底完成”。^②在企业方面,中央人民政府没收原国民政府拥有的工矿企业共计2 858家。^③1949年5月上海解放后同样展开了没收官僚资本运动。在运动进行的同时,上海市人民政府工商局也在上海造船同业公会的协助下于1950年对上海地区的造船企业进行了普查。第一批普查的单位近30家,公茂船厂也在其列,但未被认定为敌产,而判定其为“股份制公司”,^④仍属于私营企业,其规模还在当时各私营造船企业中名列前茅。

虽然公茂船厂并未在解放初期的运动中被定性为敌产,但郑氏家族却也有一些不妥行为为以后留下了隐患。其一是隐瞒赎回公茂船厂的经过。郑孙文淑并未向上海市人民政府上报公茂船厂曾经为日本三井洋行所收买,并直至抗战胜利后才赎回的经过;其二是郑氏家族迁居香港。郑孙文淑在1950年前往香港后,便不再过问在沪郑氏企业的经营事宜。

郑锡棠之子郑延益接手船厂后,同样未向上海市人民政府报告公茂船厂的赎回经过。而此时公茂船厂面临的是一个内外交困的局面:企业经营清淡;对外则是负债累累,共计欠19.97亿元人民币(如表1)。

表1 公茂机器造船厂部分借款表 单位:元(旧人民币)

债权单位	债权金额
国民银行	182 201 242
联合银行	1 316 798 201
正安五金有限公司	17 677 050
协利五金号	6 699 000
瑞锯祥五金号	2 034 500
老顺泰全记五金号	425 500
应儒煊(个人)	5 120 500
华强电焊材料有限公司	2 358 720
朱清记锡铜五金号	4 000 000
华昌电器材料号	700 000
安孚轮船有限公司	509 600
南市医院	4 107 400
市立第二人民医院	3 917 700
胡敦聆堂	6 428 600
联合会会计事务所	2 208 000
上海房地产公会	539 000
永泰机器造船厂	2 510 000
源亨汽车修理行	1 000 000
开明印刷厂	1 002 000
裕新煤油号	290 000

① 没收官僚资本运动共分3阶段进行,具体可参见吴承明、董志凯主编《中华人民共和国经济史》第1卷,中国财政经济出版社2001年版,第190页。

② 萧国亮主编:《中华人民共和国经济史》,华文出版社2004年版,第37页。

③ 吴承明、董志凯主编:《中华人民共和国经济史》第1卷,第190页。

④ 《上海造船同业公会会员表》,上海市档案馆藏,档号S10-1-6。

续表 1

债权单位	债权金额
长航二厂公会	423 129 312
元星造船厂	14 250 000
合计	1 997 906 325

资料来源:《上海市人民法院判决第 1568 号》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号 1953 年-行政-永久 2-9-45。

二、“五反”运动中公茂机器造船厂的定性没收和产权更迭

1951 年底,中共中央发动了“三反”运动。随着运动的深入,部分腐化的党和政府机关工作人员浮出了水面。中央将这些腐败人员和腐败事件产生的原因之一归结于城市工商资本家唯利是图本性的影响,以及资产阶级分子的猖狂进攻。1952 年 1 月 26 日,毛泽东下达指示:“向着违法的资产阶级开展一个大规模的坚决的彻底的反对行贿、反对偷税漏税、反对盗骗国家财产、反对偷工减料和反对盗窃经济情报的斗争,以配合党政军民内部的反对贪污、反对浪费、反对官僚主义的斗争,现在是极为必要和极为适时的”。^① 随后,“五反”运动在全国各大城市中展开了。

在上海“五反”运动前有上海私营工商业者自行组织的“四反”运动,该运动只是“私营工商界在政府号召下自发地反对内部不法行为的自我改造、自我教育运动。”^②由上海市工商联领导的“五反”运动正式开始后的最初几天里,依旧延续了“四反”运动的做法,只停留在处理“一些鸡毛蒜皮的小事上”。^③ 因此 1952 年 1 月上海“五反”运动尚处于一种较轻松的氛围中。不过自 2 月 5 日起,“五反”运动的形势发生了巨大变化,首先由上海市副市长潘汉年做“五反”动员报告,随后中共上海市委发出了《关于市区两级各机关“三反”、“五反”斗争领导(指挥)机构组织办法的通知》。同日,华东增产节约委员会党组亦下发通知,在上海市增产节约委员会工商组之下,由华东军政委员会及上海市政府所属各有关单位参加组成各种行业的专业小组,负责领导各行业“五反”工作。^④ 3 月 4 日,上海市委又正式成立以潘汉年为主任委员的市委“五反”工作筹备委员会。各区亦开始组建“五反”筹备委员会。至此,上海地区“五反”运动开始改由上海市增产节约委员会领导,并在上海正式展开。

上海地区“五反”运动共分四次战役和一次“补课”。战役和“补课”具体进行方式是由各私营企业的工会成员组成“工作队”和“检查队”,获得上海市增产节约委员会批准后,下发许可文件并进驻各私营企业管理层,进行检查。而“列入检查的工商户,应尊重检查队的领导,交代问题”。^⑤ “从 1952 年 3 月至 7 月的四个月内,上海总计 155 547 户私营工商户,具结的‘五毒’金额中,行贿 1 149.68 亿元,偷税漏税、盗骗国家资财、偷工减料三项非法所得 84 679.19 亿元。”^⑥

1952 年 1 月底,就在“五反”运动正式在上海拉开大幕的前夕,执掌公茂船厂的郑延益“离沪逃往香港,厂由郑延益委托卢于鸣代管”,^⑦卢于鸣成为公茂船厂的资方代理人。郑延益赴港后不久,公茂船厂便被认定为重点企业,由上海市增产节约委员会直接负责,并安排“工作队”进驻。经过审查,“工作队”认定公茂船厂有十分严重的隐匿财产行为:“公茂机器造船厂,于 1938 年以 4 000 万日本军

① 《中央关于首先在大中城市开展五反斗争的指示》(1952 年 1 月 26 日),中共中央文献研究室:《建国以来毛泽东文稿》第 3 册,中央文献出版社 1989 年版,第 97 页。

② 高晓林:《上海私营工商业的“四反”运动》,《中共党史研究》2005 年第 5 期。

③ 杨奎松:《1952 年上海“五反”运动始末》,《社会科学》2006 年第 4 期。

④ 张忠民:《“五反”运动与私营企业结构之变动——以上海私营企业为中心》,《社会科学》2012 年第 3 期。

⑤ 《关于工作证、通知书、检查证使用办法说明》,上海市档案馆藏,档号 B13-2-242。

⑥ 张忠民:《“五反”运动与私营企业结构之变动——以上海私营企业为中心》,《社会科学》2012 年第 3 期。

⑦ 《有关修造船所调查资料》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号 1953 年-行政-长期 2-36。

用票将厂卖与日本三井洋行,又于1945年日本投降后以8000万伪中储券向日本三井洋行上海造船所所长加藤五一赎回卖契,消灭买卖行为,后向伪敌产管理局以“被强占”为由申请发还。而该厂由日寇所增之机器厂房及留存之材料、半成品等遂盗为己用,解放后也未向政府机关呈报。现已查明,该厂除船坞一个、地皮十亩三分七、挖泥船、小汽艇各一艘及抗日战争时期拨出部分物资外,全部是隐匿之敌产。”^①

可见,公茂船厂隐匿的是原属于日伪的,中华人民共和国建立后应归属于国家的财产。在“工作队”的调查中,公茂船厂的“五反”赃款共计约41亿元人民币。鉴于公茂船厂的部分财产已基本由“工作队”定性为敌产,1952年6月6日,长航二厂正式接管公茂船厂,“并开始经营”。^②但此时长航二厂在形式上依然是租用公茂船厂,对外正式名称为“中央人民政府交通部长江航务管理局上海分局公茂船厂”。^③而实际上就最终结果而言,“隐匿敌产”的公茂船厂已属于“完全违法户且情节十分严重”。^④在上海市增产节约委员会的工作下,公茂船厂“隐匿敌产”一案被移送至“五反”人民法庭予以判决。1953年1月10日,上海市人民法院“五反”人民法庭按照《中华人民共和国惩治贪污条例》和《关于结束“五反”运动中的几个问题指示》等文件,判决公茂船厂的大部分财产系“隐匿敌产,应予以没收”,^⑤同时规定公茂船厂不得上诉。而公茂船厂先由交通部接管再由属地法院没收的事实则说明,在“五反”运动中人民政府对私营企业的实际处理可能早于法院的正式判决,法院判决更趋近于正式通知企业资方“五反”运动的处理结果。

公茂船厂的资方代理人卢于鸣在收到法院判决后,不仅未上诉,反而表示愿意将未列入敌产的财产上缴,抵充“五反”赃款。卢于鸣在郑氏离沪后,便主动要求长江航务管理局分配工作给公茂船厂。在收到法院的判决后卢氏则未发一言,在随后进行的公茂船厂资产清理流程中也几乎完全按照各主管机构(主要是长江航务管理局)的命令行事。因此,公茂船厂的资方代理人实际已放弃了企业的管理权。

公茂船厂没收后,其名义上的掌控者应是主管华东地区各项事务的华东军政委员会,但实际上该厂已由中央人民政府交通部长江航务管理局接管近半年。因此在没收判决下达后,出现了公茂船厂实际产权人和名义产权人不相符合的矛盾。

为解决这一问题,公茂船厂没收判决下达后不久的1月中旬,交通部便向中央人民政府政务院财政经济委员会(简称“中财委会”)上报了《呈请将上海人民法院没收之公茂船厂拨交本部属长江航务局接管》的电文,请求中财委会“准予将该公茂船厂应予没收之敌产部分,及作价退赃抵缴之船坞地皮等移交本部属长江航务局接管,并转作政府资金”。^⑥中财委会同意了这一意见。同时,长江航务管理局也向华东财委发去了内容大致相似的电文。随后,华东军政委员会将此事函告交通部询问,并得到通知:“经中财委会同意,私营公茂船厂如接收时,交长江航务管理局使用,希与华东财委接洽办理。”^⑦

随后,华东财委函告长航二厂将公茂船厂之净值报予主管华东地区交通事务的华东军政委员会

① 《上海市人民法院判决完字第405号》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-2。

② 《长江航务管理局第二船舶修理厂清产核资总结》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-46。

③ 《有关修造船所调查资料》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-长期2-36。

④ 《中央人民政府政务院关于结束“五反”运动中的几个问题指示》,《江西省人民政府公报》1952年第21期。

⑤ 《上海市人民法院判决完字第405号》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-2。

⑥ 《交通部河厂字31号》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-7。

⑦ 《中交部〇一三电》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-5。其中“华东财委”即华东军政委员会下属财政经济委员会,解放初期管理上海经济事务的最高管理机构。1月26日,华东军政委员会向交通部发电,表示同意将公茂船厂交由长江航务管理局接管。2月2日,交通部向长江航务管理局、长航二厂、上海市人民法院发电通知了华东军政委员会的意见和处理结果。

交通部核准,并由华东军政委员会交通部转华东财委,再由华东财委将公茂船厂之净值陈请中央人民政府财政部转做国家资产。但在2月28日,华东军政委员会交通部向长航二厂发电称:“因本部即需改组,故接管净值的转账可径报华东财委或长江航务局分别办理。”^①因此实质上至2月底,华东军政委员会已经基本放弃了接管公茂船厂的相关事宜,仅保留“陈请”之责,而交通部长江航务管理局则获得了公茂船厂全部产权,^②包括交通部函件中指出的“应予没收之敌产部分”和“作价退赃抵缴之船坞地皮”(即公茂船厂自有财产)。

1953年3月12日,长航二厂将上述处理结果转达给了公茂船厂资方代理人,并明确指出公茂船厂的净值将由“中财委会转做国家对长江航务局1953年的追加投资”。^③至此,公茂船厂的产权归属得到了确定,正式演变为交通部长江航务管理局下属单位——长航二厂,也完成了从私营企业到国有企业的重要转变。

三、“五反”运动后公茂机器造船厂的资产清理与债务清偿

虽然“五反”运动查明了公茂船厂的“隐匿敌产”,公茂船厂的企业性质也转为国有企业,社会主义改造工作初步完成。但在上述改造完成后,公茂船厂的原有问题并没有得到解决:企业内部管理不佳,导致账面资产与实际资产不符;对外则负债累累;企业经营依旧惨淡。为解决以上问题,提升公茂船厂的生产能力,长航二厂会同华东财委、上海市增产节约委员会,对公茂船厂进行了改革。而在改革前长航二厂首先对原属公茂船厂的资产进行了清点,并解决了公茂船厂的积欠债务。

(一) 公茂船厂的资产清理与重估

1953年2月初,正式接管公茂船厂的长航二厂开始着手对公茂船厂的财产进行清点,但由于专业清点人员不足,故长航二厂的负责人向长江航务管理局发出一封急电:“一、关于接收公茂船厂清点工作,必须即派有经验的财务及材料人员来厂协助进行;二、中央派人什么时候可到厂。”^④长江航务管理局旋即紧急调集了清点人员,并于2月底抵达公茂船厂,清点准备基本完成。公茂船厂的全部资产中,有一部分经上海市人民法院判决后被定性为公茂船厂的自有财产,即土地、船坞以及部分固定资产,但由于该部分财产被中财委会和交通部认定为“作价退赃抵缴之船坞地皮”,故此类资产同样被列入清点范围。

1953年2月28日,长航二厂“正式成立了清产核资办公室,由生产部门技术人员、计划、行政、财务、供应部门工作人员分别担任清查组、审核组、估计组、核定组。各组依工作需要另编小组,在办公室的领导下逐步进行工作。”^⑤所有清点工作以《国营企业资产估计暂行办法》为基准,并以公茂船厂1952年12月31日的实有财产和重置价值全部进行清理和重新估价。在清查工作中,长江航务管理

① 《关于接管公茂船厂一案》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-16。

② 关于公茂船厂处理的经过较为繁杂,各单位的关系也较复杂,故在此按顺序简要说明:1. 在“五反”运动中,1952年6月长江航务管理局实际接管了公茂船厂;2. 1953年1月初,上海市人民法院判决没收公茂船厂,财产归华东军政委员会所有;3. 1953年1月中旬,交通部向中财委会上报此事,要求将公茂船厂拨交通部长江航务管理局控制;4. 中财委会同意交通部意见,将公茂船厂拨交通部管辖;5. 1953年1月下旬,交通部将中央决定告知长江航务管理局,并由长江航务管理局通知华东军政委员会;6. 1953年1月下旬,华东军政委员会向交通部询问公茂船厂归属问题,交通部则回函说明了此事是中财委会的决定;7. 1953年1月底,华东军政委员会向交通部发函,表示服从中央的决定;8. 1953年2月2日,交通部向长江航务管理局、长航二厂、上海市相关单位通报了华东军政委员会的决定;9. 1953年2月初长航二厂掌握了公茂船厂产权,开始清点公茂船厂物资。因此在公茂船厂的归属问题上,华东军政委员会和交通部之间似有不同意见,并向交通部询问此事,但中央最终决定将公茂船厂划归交通部管理。在处理过程中,起到主导作用的依然是中央和交通部,而华东军政委员会和上海市人民法院基本按照中央的指示执行。

③ 《函咨资方关于人民法院之判决》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-18。

④ 《关于接收公茂船厂的请示报告》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-17。

⑤ 《长江航务管理局第二船舶修理厂清产核资总结》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-46。

局派遣的技术人员起到了重要作用,在土地房屋建筑物小组的清点项目里,凡是与房屋建筑物有关的资产便由土木技术人员进行清点,机器动力设备小组的机械技术人员则负责清查机器及运输工具,而行政管理人员则专门清点低值易耗品及各种票据。

经过清查组、核定组的清点与核定,至1953年5月,公茂船厂的全部资产基本清查完毕。由于清查得较为彻底,并将输电设备等不在原账目中显示的资产彻底查明,因此长航二厂的固定资产有所增加。但原材料由于公茂船厂在私营时期多露天堆放且企业基本停工,若干原材料缺失、损坏并由此造成了2.5亿元人民币的损失。

在资产清查完毕后,长航二厂开始了公茂船厂的资产重估工作,重估工作由技术人员、财务人员、经管人员参与。与清点工作相似,全部重估人员“仍采取清点小组的分组形式由各部门人员配合进行。”^①但相较于清点工作的顺利进行,重估工作却发生了一定困难,原因是各种旧机器设备的估价缺少依据。公茂船厂大部分机器均于“淞沪会战”前购置,至解放后则普遍成为了超龄的旧机器,使用年限无从查核。

原公茂船厂的账面价值为289.32亿元人民币。其中土地、房屋、机器等“固定资产”项目179亿元人民币,占全部资产61.87%,原材料等“定额投资”项目93.13亿元,占全部资产的32.19%。低值易耗品等“其他资产”项目17.19亿元,占全部资产的5.94%。^②然而由于公茂船厂内部管理不善,以上数据并不可信,如部分原材料由于露天堆放,已经变质损毁,又如部分机器已使用多年但所提折旧却近乎为零,依然按原价值入账。因此,公茂船厂资产的实际价值远低于其账面价值。

至1953年7月,公茂船厂的资产重估工作已初步完成:公茂船厂资产实际价值为56.70亿元。^③其中公茂船厂的自有船坞价值为44.26亿元,自有土地价值为0.23亿元,^④自有机器及汽艇价值为2.98亿元,^⑤其他资产9.46亿元;应偿欠款为81.94亿元,其中应退“隐匿故产”41.12亿元,应补税款1.72亿元,税款滞纳金6.8亿元,积欠职工工资及福利4.2亿元,其他欠款27.5亿元。^⑥

(二) 公茂船厂的债务清偿

资产清点工作的成功进行虽在公茂船厂的内部进行了精确盘点,厘清了公茂船厂的内部资产,但公茂船厂外部的负债问题仍然没有得到解决。为了使公茂船厂能尽快恢复生产,长航二厂随后便开始解决公茂船厂的债务问题。

在正式清点公茂船厂资产前,中财委会已经同意将公茂船厂的净值转为长江航务管理局1953年对长航二厂的追加投资。但经过清点,实已资不抵债,无净值可用。于是,长航二厂会同上海市增产节约委员会和公茂船厂资方代理人于5月23日进行讨论,并得出了将公茂船厂的船坞、土地、部分机器等自有财产“抵付五反退款后,剩余之数准备抵付其他债务”^⑦的结论。而将公茂船厂资产足额抵充“五反退款”后,6月10日,长航二厂又向华东财委提案:“公茂船厂系有限公司组织,其资产不

① 《长江航务管理局第二船舶修理厂清产核资总结》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-46。

② 根据档案资料整理而得。《长江航务管理局第二船舶修理厂清产核资总结》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-46。

③ 《关于接管公茂船厂其应有资产不敷抵还债务的报告》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-27。

④ 《接收公茂厂在公平合理核定价格请电中央拨款由》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-23。

⑤ 《关于接收公茂厂款项的批复》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-34。

⑥ 《关于接管公茂船厂其应有资产不敷抵还债务的报告》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-27。

⑦ 《关于接管公茂船厂其应有资产不敷抵还债务的报告》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-27。

足抵偿债务时,应根据私营企业暂行条例施行办法第十七条及第二十一条之规定,由其资方代理人申请法院处理”。^① 29日,华东财委下达指示,基本同意长航二厂的意见,并向长江航务管理局和长航二厂同时发送了以下公函:

一、关于公茂造船厂债务清偿问题,同意第二船舶修理所提意见,即公茂厂的资产若不足抵偿负债时,应与其资方代理人向人民法院申请破产清理。惟如该厂资方代理人,经债权人屡次催偿而仍迟不申请破产清理时,为迅速解决问题起见,债权人可依法径向法院申请处理。

二、据称该厂欠私商7600万元,而债权人达二三十家之多,因此在公家债权人内部协商,或在法院处理债务问题时,如认为有必要对零星私方债权人酌予照顾,亦可以考虑,以利本案早日解决。^②

长江航务管理局收到华东财委的意见后,决定公茂船厂债务问题仍由长航二厂负责。7月上旬,长航二厂召集了全体债权人举行会议讨论。会议中各债权人一致同意,向法院申请对公茂船厂进行破产清理。同时,会议还推选出五个代表,代表全部债权人向法院申请进行公茂船厂的破产清理,五个代表分别是:

一、长江航务管理局第二船舶修理所代表政府收回五反退款。

二、杨思区税务局回收欠缴税款滞纳金。

三、长江航务管理局第二船舶修理所工会委员会代表全体职工收回欠付职工福利、奖励金,改善安全卫生设备基金等。

四、公私合营银行代表联合银行、国民银行回收放款。

五、元星造船厂代表一般私商回收欠付账款。^③

上述五方代表虽然一同上诉,但起主导作用依然是长航二厂,并以长航二厂的“工会为主,联合各债权人上诉人民法院解决”,^④上诉所用诉状,亦由长航二厂准备。而在回收欠款的顺序上亦可看出公茂船厂资产先赔付给代表国家的长航二厂和杨思区税务局,然后才偿付各私方债权人的借款。1954年1月,上海市人民法院正式向公茂船厂下达判决:“因该厂负债甚巨,由本院裁定应予以清理”,^⑤由于公茂船厂在长航二厂接收前已属于资不抵债的情况,因此公茂船厂在破产清理后全部资产都赔付给了各债权人,自此公茂船厂作为一个实体企业消失了。^⑥

四、公茂机器造船厂的民主改革与生产改革

长江航务管理局和长航二厂在一年半的时间内清理了公茂船厂冗余的账面资产,并解决了公茂船厂的外部负债,原本主营船舶建造的公茂船厂转变为了主营船舶修理的长航二厂。但不论是在接管中还是清理后,公茂船厂原先低效的经营状态始终是困扰长航二厂的难题。1953年底,长航二厂的管理人员曾总结道:

我厂自1952年6月接管以来,迄今已有年余,但由于管理方面缺少办法,进展缓慢。在工作

① 《关于接管公茂船厂其应有资产不敷偿还债务的报告》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-27。

② 《关于公茂造船厂债务问题的意见》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-32。

③ 《呈报公茂厂债务问题》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-33。

④ 《关于公茂船厂现有资产不敷清偿“五反”退款、税款、其他债务之问题处理》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-40。

⑤ 《上海市人民法院判决第1882号》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-永久2-9-44。

⑥ 在判决中上海市人民法院判旅居香港的郑氏家族赔付65亿元旧人民币,这一数字即与原公函文件不符,也不知从何而来。同时长航二厂并非原告,原告仅有公私合营银行、上海市杨思区税务局、元星造船厂等16家企业,判决是否执行,赔偿是否到位的文件未保留。但档案资料已表明,代表国家的长航二厂和杨思税务局应得赔偿为53.84亿元,而公茂船厂全部资金为56.7亿元,因此国家债务应该得到了完整赔偿,而私方债权人的赔偿情况则不甚明了。

上存在着混乱,职责不分,任务不明。思想上强调客观原因,认为本厂接管时间不长,各方面条件尚差。局方修理单不准确,工程变动大,计划船只又不能按时进厂,内部技术发展不平衡等困难,因而在1953年计划执行中起了一定的阻碍作用。^①

为了提高经营效率,使在公茂船厂基础上成立的长航二厂进入良好的生产状态,长航二厂先后进行了民主改革和生产改革。

(一)民主改革

国营企业的“民主改革”,常出现于中华人民共和国建国后过渡时期没收的官僚资本企业中。公茂船厂虽未在没收官僚资本运动中被没收,但作为“五反”运动中被接管的企业之一,该厂亦于接管后进行了民主改革。在民主改革前,其组织体系如图1所示。

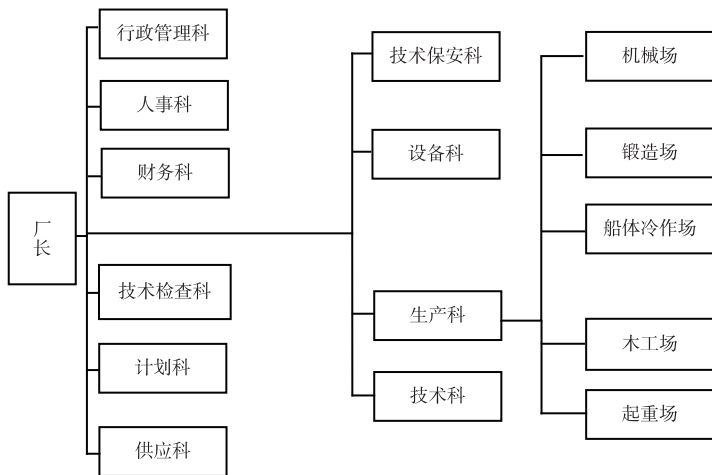


图1 公茂船厂1952年组织系统图

资料来源:《中央交通部河运管理总局所属修造船厂调查资料表》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1953年-行政-长期2-4。

由图1可见,公茂船厂的管理模式是一种典型的扁平式科层制,每一科室职员人数不多,一般为4人左右。在机械场、锻造场等“工场”组织下,还有更细小的车工部、钳工部等组织,每部之下一般配有1至2名技术工程人员、数名工头、一定数量的工人,最多的冷作部共有130余名工人。

公茂船厂的科层制虽然已经较为完善,但由于没有与计划经济体制较好地结合,以致出现了一些弊病,导致生产效率不高,工期拖延。如1952年10月“江淮”轮进厂修理后,长航二厂“为了解决工种浪费,到处乱抓任务,形成任务又不能适应劳动力的需要,因无任务空余的劳动力200左右”,^②而与此同时“民联”轮的修理任务却因劳动力不敷而被迫放弃。

在中央文件指示下,长航二厂进行了民主改革:建立了职工委员会,由工人委员会管理工人。新设总工程师,由总工程师兼任副厂长,主管厂内生产;保留“工场”的组织结构,并于各工场中建立主管人员负责制,编制场内工作并检查督促执行;取消“部”的组织,各部升级为车间。车间内取消工头制,改设生产小组,各组设组长。经过民主改革,长航二厂的民主管理体制初步建立,管理缺位基本消失,船舶修理的缓修、停修等“船舶脱交”(指工期延长或施工取消)事故逐渐减少。至1953年下半年,长航二厂的工作效率不断增长,部分任务甚至提前完成,“基本纠正了部分的混乱和无人负责的现象,初步走上正轨。”^③可见,长航二厂民主改革的成效是较明显的。

① 《五三年终总结》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1954年-行政-长期2-8。

② 《五三年终总结》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1954年-行政-长期2-8。

③ 《五三年终总结》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1954年-行政-长期2-8。

(二) 生产改革

民主改革过后,长航二厂初步扭转了公茂船厂时期业务清淡、生产停滞的现象。但由于只是初步采取计划经济的生产模式,因此长航二厂没有严格执行计划,造成计划与实际脱节,更缺乏积极改进生产操作方法和推进先进经验的意识,单纯从增加劳动量、完成生产任务的思维进行生产,结果反而影响到了生产指标的完成。长航二厂开始了生产改革。

1. 建立劳动调度制度。劳动调度制度即深入了解生产情况并及时地调动工人在不同地点不同时间进行工作,以防止船舶的某项修理工序因工作量过大而难以完成。长航二厂的劳动调度制度既会调度工人至各工场进行工作,也会调度工人在不同时间段进行工作,并形成了早班、中班、晚班的“三班制”工作制度。通过劳动调度制度,长航二厂在“劳动力分配不适当时,会立即提出意见,帮助车间纠正,使劳动力得到合理的使用”。^①“三班制”的推行则一定程度上缩短了修理时间,提高了生产效率。

2. 全面推行作业计划制度。劳动调度制度只是长航二厂自行进行的初步生产改革,至1954年3月,交通部、长江航务管理局等主管机关正式下达《学习编制与贯彻作业计划的基本方法》、《工程师职掌调度工作》^②等文件。充分学习文件后,长航二厂对科室、车间的生产组织进行了一定改变:

(1) 在科室中配备主管工程师,执掌工人的调度工作。

(2) 在车间中配备正副车间主任,主管车间的工作。同时在车间中增加了计划员、调度员、记工员。在人数较多的车间中设置了车间工长,作为车间主任和生产小组间的管理人。

长航二厂进行上述两项组织改动各有其目的。在科室增设主管工程师,目的是为了改善科室与车间的工作关系,主动帮助车间工人完成生产。同时车间主任、工长、生产小组组长都会不定期的召开生产会议,并将会议决定的内容在当日生产任务中执行。

3. 施工技术的改进。长航二厂除对生产模式进行调整外,还进行了生产技术上的改良。改良的生产技术又可分为施工工艺的改良和施工器械的改良。除此之外,长航二厂还在各车间中组织生产竞赛,以激发工人的创造性。

经过民主改革和生产改革,长航二厂一改公茂船厂原本紊乱的管理模式和低效的经营效率。至1954年后,长航二厂的工业产值每年均有稳步提升,具体情况如图2所示。

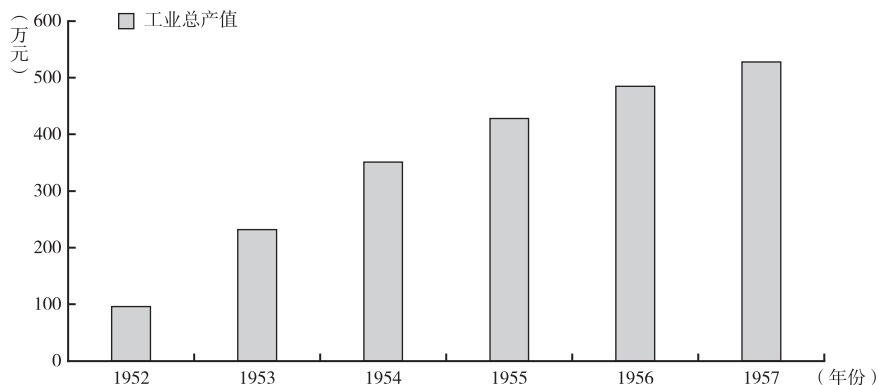


图2 “大跃进”前长航二厂历年工业总产值

资料来源:《十三年历史资料》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1963年-行政-永久2-136。

说明:原档案已“按现行价格标价”,即以1955年人民币改革后的新人民币进行计算。

① 《五三年终总结》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1954年-行政-长期2-8。

② 《五四年终总结》,上海振华重工(集团)股份有限公司藏,档号1955年-行政-长期2-16。

由图2可见,从1953年至1957年,长航二厂的工业产值增加了近100%。由于长航二厂(1955年后改称“白莲泾修船厂”)工业产值持续走高、经营效率稳步提升。1958年、1960年交通部先后将长江航务管理局第四船舶修理厂和鸿翔兴修船厂并入白莲泾修船厂。不久交通部在中央指示下决定将条件出众的白莲泾修船厂改建为我国第一个港口机械制造厂——上海港口机械制造厂,时至今日上海港口机械制造厂已演化为国际港机制造的龙头企业——振华重工。

五、结论

(一) 公茂船厂的改造奠定了其后续企业发展的基础

工业企业的发展离不开其深厚的历史积淀,美国、日本、欧洲都有着数十年甚至上百年的发展史的大规模企业。公茂船厂的名牌虽然在“五反”运动中消失了,但其培养的工人队伍、发展的生产技术却在长航二厂的社会主义改造中得到了发展和壮大。长航二厂、白莲泾修船厂、上海港口机械制造厂、振华重工,本质上均是由公茂船厂后续发展而来。而使得长航二厂生产效率激增的社会主义改造及后续改革,实质为上海港口机械制造厂和振华重工日后的腾飞与发展奠定了坚实的发展基础。

(二) 公茂船厂的改造反映了中华人民共和国初期运动治国中各级机关单位的高效性和谨慎性

从公茂船厂到长航二厂,由于公茂船厂在“五反”运动中被接收,因此一共涉及了中财委会、交通部、长江航务管理局、华东财委、上海市财委会、上海市增产节约委员会等8个政府机关或组织。由于公茂船厂对外负债较多,因此牵涉其中的私营企业或公私合营企业达十余家。在这种环境中,公茂船厂从法院判决没收收到产权归属确定仅耗时不足2月。而长航二厂从清点公茂船厂资产结束也仅于1月内便确定了公茂船厂清理方案,这些都体现了中华人民共和国初期运动治国中各级机关的办事高效性。不过高效性的背后也存在不足,主要是国家机关单位的行动往往先执行后通告。

另一方面,人民政府各级机关在公茂船厂接管过程中的往来公文却也说明,中华人民共和国初期政府机关在接管违法私营企业时,还是较为细致谨慎的,并非仓促定案判决,而是小心地上报、请示上级机关,而上级机关也会及时进行批复。而在处理公茂船厂资产、债务的相关问题时,企业实际管理人和债权人都参与其中,所有相关问题处理均在各相关方知情并同意的情况下进行。

(三) 公茂船厂的改造体现了中华人民共和国初期“隐匿敌产”企业的处理模式

私营企业化公为私的违法行为在“五反”运动时期“清查不少”,^①然而在“五反”运动结束后,“隐匿敌产”企业的处理结果如何,企业是否存续、企业产权变化等问题至今在相关论著中未得到解答。而通过公茂船厂所遗留档案的分析,可以发现在“五反”运动中“完全违法户”私营公茂船厂是直接为政府所接管,即直接从私营企业变为国营企业,具体则通过属地增产节约委员会定性、属地法院判决没收、国家机关接管、转作国家投资共4个步骤完成。这也应是国家对其他“隐匿敌产”企业社会主义改造的一般路径和处理模式。在社会主义改造基本完成后,国家又于公茂船厂内部施行了清产核资、民主改革、生产改革,从而将公茂船厂完整地纳入到计划经济的生产体系中。至于公茂船厂的债务清偿,则是其自身的经营情况所致,如其经营情况良好,则应不会出现债务清算情况。

(四) 公茂船厂的改造揭示了中华人民共和国初期被没收私营企业的改造路径

中华人民共和国成立以后,私营企业中大部分通过公私合营而转变为国营企业。而私营公茂船厂则与大部分的私营企业不同,其性质是“隐匿敌产”,并直接在“五反”运动中得到改造,没有出现一般私营企业“清产定股”“四马分肥”“定息”等公私合营进程中较普遍的处理模式。相反公茂船厂的改造过程却与没收官僚资本企业较为相似,均直接为国家没收并进行后续改造。

① 武力:《“官僚资本”概念及没收过程中的概念界定问题》,《中共党史研究》1991年第2期。

实际上,公茂船厂的没收与改造并非是孤例,其改造的整体过程是中华人民共和国初期被没收私营企业改造路径的典型代表。同一时期上海 16.3 万工商户中,与公茂船厂同属“完全违法户”的有 0.9%,^①即有近 1 600 户是“完全违法户”。这些“完全违法户”同样需要接受上海市增产节约委员会调查和上海市人民法院“五反法庭”的审判。当然,上海的“完全违法户”也并非全被国家没收。由于“完全违法户”的“五反”退款的金额多少与企业能否存续息息相关,若退款过多甚至超过了公司全部资产,则企业极可能被国家没收,因此“完全违法户”的没收与否较大程度上取决于上海市增产节约委员会对企业“五反”退款数额的认定。所幸,上海市增产节约委员会曾明确指出:“只有少数情节特别恶劣,又需将其整垮者,才处以比较严厉的退赔和罚款。”^②可见,中华人民共和国初期以公茂船厂为代表,直接为国家没收的私营企业虽然为数不多,但确实存在,其改造过程也划出了一条与一般私营企业截然不同的路径。

A Study of the Reform of “Hidden Enemy Property” Enterprises in Early Days of New China: Based on the Gongmao Machinery Shipyard

Chen Bizhou, Long Denggao

Abstract: The evolution of private enterprises in the early days of New China is one of the important contents in the study of the history of modern enterprises. After the “Five-Anti” Movement, the private enterprise, Gongmao Machinery Shipyard, which once concealed state property, was thoroughly investigated by the Shanghai Municipal People’s Government and identified as a “hidden enemy property” enterprise, which was taken over by the Ministry of Communications as a state-owned enterprise. After taking over, Gongmao Machinery Shipyard first carried out asset counting and debt liquidation, and then carried out democratic reform and production reform. Through above measures, the Second Ship Repair Plant of Changjiang Shipping Administration of Navigational Affairs, MOT, established on the basis of Gongmao Machinery Shipyard, had established a new governance structure, and its production mode had also undergone fundamental changes. Under various new institutional arrangements, the Second Ship Repair Plant of Changjiang Shipping Administration of Navigational Affairs, MOT, gradually got rid of the dismal state of operation during the period of Gongmao Machinery Shipyard, and its performance had been steadily promoted, which had laid a good foundation for the final transformation into SPMP.

Key Words: “Hidden Enemy Property”, Gongmao Machinery Shipyard, “Five-Anti” Movement, Cleaning Up and Taking Over, Socialist Transformation

(责任编辑:黄英伟)

^① 张忠民:《“公私合营”研究(1949—1956)——以上海工业企业为中心》,上海社会科学院出版社 2016 年版,第 82 页。

^② 《违法工商户违法行为的处罚原则》,上海市档案馆藏,档号 B13-2-211。