

从帮口到单位：1949年后上海码头工人的改造

朱 焘

内容提要：近代上海，码头工人主要以“帮口制”的形式结合在一起，常游离于政府管治之外。上海解放后，市委市政府通过“镇反”、民主改革等运动，试图破除码头工人中的帮口把持现象，并对工人进行了初步的改造与清退。随后，留用的码头工人被纳入单位体制，新的组织形式也逐渐形成。然而，改造和清退工人等举措导致部分行业劳动力短缺。因此上海码头搬运业后来又出现私自募工的现象，被清退的码头工人亦有倒流入沪，甚至政府此前致力清除的“工头”和“地下劳务市场”也重新出现。为使码头搬运业回归可控局面，政府在上海加强收容遣送办法和户籍管理，并不断采取技术革新，提高行业准入门坎，同时在“倒流人员”来源地开展劝阻责任制。通过行政和经济双重手段的干预，上海码头搬运业进入一定时间的稳定时期。

关键词：搬运业 码头工人 帮口制 单位制

一、引言

码头工人是上海工人群体中最复杂的群体之一，他们数量众多，职业门坎较低。其多来自农村，在乡村出现灾荒时涌向城市做工，城市出现动荡时又回到乡村务农，是一群流动性极强、身份转换频繁的群体。陈达等学者曾在民国时期做了大量关于码头工人的调查，认为该群体是“无技工人”的典型代表，常“打江山抢码头”，以帮派和包工制维持运作。^①至迟在嘉庆六年（1801），上海县的码头就出现了帮口把持的行为。^②此后“帮口制”更成为该行业最鲜明的特征之一，“各依籍贯，划有地段”，分布于上海各港口码头。在地缘和业缘的影响下，全国多个城市以工头为核心的城市搬运工人行会组织逐步形成，^③就近代上海而言，按地域来源可分江北帮、浦东帮、山东帮、湖北帮等。^④且从武汉等地的码头来看，不同帮口的工人为争夺工作，时常发生大规模械斗，其引起的纠纷极为复杂，甚至社团、行业机构与政府部门均难以介入。^⑤南昌的码头在一系列纠纷和博弈过程中，还形成了一套保护和排他性的“码头权”秩序。^⑥

[作者简介] 朱焘，华东师范大学历史学系民间记忆与地方文献研究中心博士研究生，上海，201100，邮箱：zhutao1949@163.com。

① 陈达：《我国抗日战争时期市镇工人生活》，中国劳动出版社1993年版，第674—683页。

② 《上海县为禁脚夫人等分段把持告示碑》，上海博物馆图书资料室编：《上海碑刻资料选辑》，上海人民出版社1980年版，第433—437页。

③ Gail Hershatter, *The Workers of Tianjin, 1900 - 1949*, Stanford: Stanford University Press, 1993, pp. 115 - 139; 周琳：《殴斗的逻辑——乾隆至同治时期重庆的脚夫组织》，《清史研究》2018年第3期。

④ 《解放前上海码头工人的生活——上海市青年宫阶级教育辅导讲座记录》（1963年4月18日），上海市档案馆藏，档号C26-2-87-1。下文所引档案，除特殊标注外，均藏于上海市档案馆，不再逐一说明。

⑤ 参见黎霞：《民国时期武汉码头劳资纠纷及其影响（1927—1937）》，《华中师范大学学报（人文社会科学版）》2007年第6期；杨可：《“正名”和“做事”：以码头工人为例看民国前期工会与旧式工人团体的关系——一个历史社会学的视角》，《广东社会科学》2010年第1期；胡悦晗：《争夺工作权：战后汉口码头工人的行业纠纷》，《民国档案》2018年第3期。

⑥ 刘诗古：《近代中国城市商业活动中的“码头权”——以江西南昌市为中心》，《中国经济史研究》2020年第5期。

既有研究认为中华人民共和国成立初期,各地就逐步消灭了工头、帮口等中间势力。^①但笔者在梳理上海市及其区县、江苏省馆藏档案,又进行了一些调查和访谈后发现,在1960年以前,上海市政府并未能瓦解帮口制。这是多种因素造成的,一方面因码头工人长时期形成的复杂劳动社会关系,难以通过政治运动迅速根除,出于经济建设和社会生活的需要,码头旧规常以“灰色”或“地下”状态复燃,政府对其统合有个漫长的过程;另一方面即便政府通过单位制将工人纳入国家管理,但单位之外的码头工人团体仍可有较大规模的回流,且不断地冲击码头搬运业的新运转模式。本文以上海码头工人案例,探讨中华人民共和国成立初期码头搬运行业的改造过程,及管理者如何应对这一行业工人再组织化的困境,并通过何种方式形成一种较为稳定的行业新秩序。

二、上海码头工人改造的开端

1949年前的搬运业,其管理模式一般蕴含着两条线:一是公开且正式的政府管理,相关机构有社会局、港务整理委员会等;二是隐秘且非正式的行业自治,主要以帮会、帮口、同乡会、码头商业同业公会为主,其核心是通过工头和领班组织工人,这也是码头搬运业运作的主要方式。1949年5月,上海市军事管制委员会(以下称“上海市军管会”)成立,随即由其航运处和公用处等机构接管上海的一些码头,但此时上海码头的搬运业正陷于困境之中。由于战事影响而业务惨淡,许多码头工人失业,资方因工人为复工“聚集闹事”感到头痛。^②上海市军管会又只接管了国民政府时期国营公司运营的码头,无法满足大多数工人的复工要求。而私营码头业主多不接受工人的强制复工,要求驱散聚集的工人,工人则以捣毁货物和干扰航运作反击。为尽量减少损失,有的资方用付给还乡费的方式来清退部分工人。^③那些未被清退的码头工人,则在工头领导下继续争取工作权。^④

针对码头搬运业的混乱局面,上海市委市政府也开始加强调查,以更好地了解码头工人群体的实际状态,并为改造工作作准备。根据一份1950年4月的报道,政府已了解到上海码头搬运业群体复杂,流动性、分散性、封建性都甚强,多数人均由把头、帮头、包工头、脚行头、宗族关系等组织管理,在各地形成业务分割和运价不一的把持垄断。且上海解放后,旧有的搬运行规秩序并未受到太大影响,如行李班不能装卸杂货、杂货班无法搬运鲜货等。报道认为旧秩序严重地影响物资流转及工商业发展。^⑤据调查,在20世纪50年代初,上海搬运业中“封建帮派”势力仍很强大。由表1来看,当时大部分搬运工人仍按地域及主流帮会(青帮、洪帮)划分,其他自行结拜者亦占到一成,加入各种“兄弟会”或小帮派组织者也有不少。由于传统行业习惯根深蒂固,即便官方不断宣传应破除帮口把持,但实际上此时这些势力仍控制着上海大部分码头的搬运业务,对政府的要求并未予以配合。

① 李若建:《权力的边界:20世纪50年代初期市内运输业变迁研究》,《开放时代》2012年第4期。

② 《亚细亚火油公司制听部职工找阿根关于请调解张阿妹工作所雇工人赵国良纠缠复工问题的呈》(1949年9月12日),档号B128-2-98-51;《上海煤石驳船运输联营所关于南码头自称码头工人强夺起舱工作全部煤船被阻止起卸请紧急调解处理的呈》(1950年1月4日),档号B128-2-78-127。

③ 《美孚公司关于码头工人非法干扰运油工作一案抄送上海市公安局水上分局请备案的呈》(1950年6月15日),档号B128-2-363-51。

④ 譬如进入1949年的冬季后,天气逐渐变冷,有的煤炭码头货物急剧增加,一些处于工作淡季的码头工人无视秩序要求,像以往一样在工头的率领之下纷纷争夺煤炭搬运权,常因此导致多方大打出手。参见《上海码头工会关于包工头互争权益致工作停顿调解无效请处理的呈》(1950年1月7日),档号B128-2-363-57。

⑤ 《全国搬运工人的状况 全总公布搬运工会全国委会报告》,《光明日报》1950年4月5日,第2版。

表 1

20 世纪 50 年代初上海搬运业“封建帮派”人数统计

帮派	人数	帮派	人数	帮派	人数
仁德堂	25	十八股党	2	安徽帮	22
三十六兄弟	36	二十八股党	39	山阳帮	127
九兄弟	9	三十六股党	94	锡泰帮	40
结拜兄弟	289	花枪五股党	5	协天上帝会	36
四大金刚	10	青帮	808	南镇天	13
三十六阎王	36	洪帮	44	北镇天	16
八大朝臣	8	温州帮	117	薄刀党	14
十三太保	7	阜宁帮	19	拜老头子	66
十兄弟	4	宿迁帮	125	小梁山	6
四填天	1	兴化帮	142	荣社	6
五虎一约	12	宁波帮	46	关帝会	83
十三棍	13	盐城帮	157	永乐社	6
九条龙	11	泰州帮	65	联安体育社	10
九条蛇	10	浦东帮	4	联谊合众社	10
四虎将	4	苏北帮	6	至光社	11
四虎十二约	12	湖北帮	111	兴中协会	2
七股党	1	江北帮	130	中和党	12
八股党	4	徐州帮	8	二十一兄弟	21
十股党	10				
合计:2925					

资料来源:《国营上海市搬运公司筹备委员会 1949 年至 1953 年全宗情况介绍及全宗目录》(1958 年),档号 B152-1-190。

新政府接管后要面对的问题,就是如何直接突破原有的行业组织有效组织码头工人。经过调查,上海有关部门认为欲稳定码头秩序,应先从速整治留用的旧人员和把头。在具体实施中,整治旧人员率先开展,时任交通部副部长王首道注意到,由于上海市政府此前采取“包下来”的政策,300 余名港警中尚有 200 人是留用的旧人员。政府认为港警作为码头秩序的主要维护者,必须重新选任,故令相关部门设法调换,并对港警旧人员进行审查和集训。^①此后,政府对码头其他旧人员的整治,流程基本与此类似。紧接着,上海开展了大规模的“反把”运动。实际上在抗战胜利后,国民政府就曾试图通过“港务整理”革除把头势力,但这些规划未能实现。^②此时,中共上海市委认为,要破除旧有的城市工人组织结构,不能依靠以往的农村经验,更不能重蹈国民党覆辙,应由市委亲自督办,以做到“稳、准、狠”。^③在具体举措上,首先由上海多部门联合统计码头工人数量,接着各方搜集把头作恶罪证,动员工人进行斗争。^④大致从 1950 年 5 月起,上海各区陆续召集数以千计的码头工人在各码头举行控诉大会,张志发、彭坤、杨润森三人成为“反把”运动中较早被枪毙的把头,随后经过控诉、斗争和审判大会等形式,还有更多的大、小把头被处理。^⑤1951 年初,“反把”与“镇反”运动合流,对码头秩序的改造更加严厉。同年 3 月 15 日,上海市委向中央汇报“镇反”新计划,在中央指示下,首次将“码头恶霸”纳入镇压对象。^⑥此后开始以更大规模开展“反把”运动,1951 年 4 月 27 日,上海

① 《上海市人民政府委员会关于副市长潘汉年对港务局旧港警的清理一案审批的文书材料》(1952 年),档号 B1-2-3258。

② 茅伯科主编:《上海港史(古、近代部分)》,人民交通出版社 1990 年版,第 411 页。

③ 中共中央文献研究室编:《邓小平文集(一九四九——一九七四年)》(上),人民出版社 2014 年版,第 247 页。

④ 《上海市运输工会关于废除搬运业中的封建把持制度的工作总结》(1950 年),档号 C41-1-28。

⑤ 《坚决消灭披着人皮的野兽——反革命恶霸分子!》,《文汇报》1951 年 6 月 1 日,第 3 版。

⑥ 《中共上海市委关于执行镇压反革命计划的指示》(1951 年 3 月 29 日),中共上海市委党史研究室、上海市档案馆编:《上海解放初期的社会改造》,中共党史出版社 1999 年版,第 515 页。

开展“四二七”大逮捕,共拘押包括码头把头在内的“反革命分子”8000余人。^①随后将他们集中在“学习班”,经过公审公判后处以死刑或有期徒刑。^②“镇反”运动在上海一直持续到1953年底,共逮捕“反革命分子”5.4万余人。^③这其中有多少人属于把头暂未见精确统计,但就全国范围而言,从运动开展至1952年9月,仅在码头工人中就清除把头共15616人。^④通过“镇反”和“反把”等运动,沉重打击了码头旧有组织。

上海市政府认为要破除“帮口”,仅整顿工头或把头层面显然不够,还得对曾经加入帮口或受其影响的工人群体进行改造。1950年7月25日“郑州搬运工人骚乱事件”震惊全国,刘少奇等认为对城市搬运工人改造刻不容缓。^⑤就上海的情况而言,自1952年3月到1953年7月,工人“闹事”规模在30人以上者约有82起,涉及人数达一万余人,其中大部分为码头搬运工人。^⑥当时党内普遍认为厂矿企业民主改革仅针对所有制变革,未曾放手发动群众,且即便经过“镇反”运动,工人们思想并没有完全转变。因此要对工人进行民主改革补课,需开展“翻身会”、“解放会”和“见太阳会”,采用“忠诚老实、坦白、检讨、交代问题、批评与自我批评”等方式,卸掉工人思想包袱。^⑦上海在1952年底成立搬运码头工人民主改革委员会(以下简称“民政”),其目的即在于此。上海各区县也设置了“民政”办公室,对固有码头工人的籍贯、家庭出身、年龄情况、文化程度、来沪时间、入行时间等进行了深入调查,并组织学习班让工人集体诉苦。^⑧在近一年的时间里,报告称有数万码头工人参加了学习班,其中有5500余人交代了种种政治历史问题。组织方从学员中发现了“反革命分子”480人,其中逮捕法办105人,被管制81人。^⑨

三、码头工会、搬运公司及港务局对码头工人的新统合

在破除旧规的同时,上海方面也在谋立新局,试图对码头工人进行再组织,以恢复管理和生产。上海解放初期,主要由总工会及其下属分会对各行各业工人进行管理,码头搬运业也不例外。其实在民国时期,曾存在过多个码头工会,但无论是国民政府还是日伪时期的码头工会,都是以工头为核心。^⑩中共在码头工人中建立工会,或可追溯到20世纪20年代,不过当时会员不多。直到国共内战时期,码头工会又有所扩展。上海解放后第三天便成立了上海市总工会筹备委员会,并由乔关生、陈智元等组织了码头仓库工会筹备会,后于1949年12月19日正式成立上海码头工会,共有工人会员3万名,包括40多个单位。^⑪而此时的工会结构明晰,不再以帮头或工头为主导,而是由具有多年工

① 参见《工作简报(第一号)》(1951年),档号B152-2-26。

② 如1951年7月29日,上海市军管会发布的镇压反革命的布告中,被判处死刑的反革命分子共144名,其中有13名把头(叶焯三、王学志、古仁英、刘祥林、曹子隆、林忠兴、林诚、孙玉宝、韦北平、贾柏馨、张德山、卢孝敬、盛克海)。《上海市军事管制委员会关于镇压反革命的布告》,《文汇报》1951年7月29日,第1版。

③ 上海市公安局公安史志编纂委员会编:《上海公安志》,上海社会科学院出版社1997年版,第108页。

④ 《我国工人运动三年来有巨大发展 全国工会会员已达八百一十万人》,《光明日报》1952年9月26日,第1版。

⑤ 《关于官僚主义是发生工人骚乱原因问题的批语》(1950年8月18日),中共中央文献研究室、中央档案馆编:《建国以来刘少奇文稿》第2册,中央文献出版社2005版,第365页。

⑥ 《中共上海市委关于转发上海市人民政府劳动局党组关于处理失业工人闹事问题总结报告的通知》(1954年5月6日),档号A80-2-6-44。

⑦ 刘子久:《论厂矿企业中民主改革的补课问题(上)》,《人民日报》1951年9月14日,第2版。

⑧ 《上海市各区县民主改革办公室关于搬运工人的基本情况统计表》(1953年6月),档号A71-2-1812。

⑨ 《国营上海市搬运公司筹备委员会1949年至1953年全宗情况介绍及全宗目录》(1958年),档号B152-1-190。

⑩ 可以注意到抗战前的码头工会负责人为柏晓岚、吴耀廷、陈德永、龚少五、陈海秋等工头,而在上海沦陷后,汪伪政府所组织的码头工会理事中,同样是以这些人为主,即便是此时打着抗日旗号的国民党上海“地下工会”,也是由这些工头把持。而在战后,这些工头并未受到清算,反而再次以国民党部的名义继续负责码头工会。参见《上海码头工人协会章程草案及发起人履历表有关文书》(1938年5月),中国第二历史档案馆藏,档号11-2-1806;《上海特别市浦东区码头业工会概况》(1940年),档号Q7-1-133-32;《日伪上海特别市政府关于本市码头工会的档》(1940年),档号R1-17-230。

⑪ 《上海码头工会工作委员会1949年10月、11月份工作报告》(1949年12月),档号B152-2-12-5。

运经验的码头工人担任负责人。如第一届码头工会干部及53名执委中有多数在1949年前曾多次参加工运活动。^①当然,工会的组织也需有一定过程,首先工会号召码头工人解除与工头之间的封建剥削关系,采取发动群众、争取小领班、中立资方、打击大包的策略,再发掘积极份子,反复进行教育。随后,工会再召开各种会议揭穿工头的阴谋,进一步吸引工人加入工会。^②经过约6个月的发展,上海码头工会下辖有招商局、苏州河仓库、华东煤总等43个分会,共有会员32000余人。^③码头工会发展较快,但并未能破解搬运业萧条的困局,工人收入锐减,加之一些“特务、工头”造谣破坏等,使搬运业务很难展开。于是在1950年初,上海码头工会委派娄才宝、佟子君等30余人赴天津学习搬运业组织经验。^④

为何上海方面要赴天津学习经验?这实际上也反映了从码头工会到搬运公司落地的过程。码头搬运工人的管理其实是个全国性问题,天津率先尝试了相关组织变革。自1949年3月以来,天津二区区委书记安力夫率人对全市11个区270家脚行进行了全面的调查,随后当地又召开了搬运工人代表大会。^⑤同年11月,全国总工会主要负责人李立三和刘子久到天津视察后,均认为“天津经验”将有助于发展生产和恢复物流。^⑥紧接着中央就组织各地赴天津参与城市搬运工作座谈会,试图将天津经验的办法推广到全国其他城市。由此,1949年12月到1950年1月,各地工会对全国50个城市的搬运事业进行了更进一步调查,为接下来的改革做好准备。为总结这些调查经验,中国搬运工会在北京召开了第一次全国代表大会。在本次会议中,代表们普遍认为帮口制剥削工人,妨碍城市治安,并严重影响到物资交流和工商业发展。^⑦因此,全国总工会曾以“五条意见”报送刘少奇,刘获悉后要求各地“尽快成立搬运公司,制定组织与工作方法”。^⑧此后,从中央到地方均欲开新破旧:“把码头搬运工人组织起来,建立并巩固搬运工会的组织,建立统一的搬运公司,以承揽搬运当地公私营企业、机关、团体、部队的货物”。^⑨

随后全国各地开始成立搬运公司。为此,全国总工会在干部学习学校设置搬运班,培训各省市码头搬运业的管理人员,并颁布了《搬运公司暂行组织条例》,指出凡有搬运工人1000人以上的市镇码头,当地政府应建立搬运公司。^⑩就上海而言,1950年5月26日上海市政府联合总工会召开首次筹备会议,有意成立搬运公司,利用其统一承揽全市搬运业务。经过统筹协调,上海市搬运公司筹备委员会于8月24日正式成立。在人事方面,最终形成由沈涵、马乃松、佟子君、娄才宝、曹传辉、刘诚、周凤麟等七人组成的国营上海搬运公司党委。^⑪其余构成人员从上海市委、总工会、搬运工会、救济

① 《上海总工会组织部关于上海码头工会成立大会特刊》(1949年12月19日),档号C1-2-67-294;《上海码头工会主要干部简历表》(1950年8月9日),档号C1-2-295-224。

② 《上海码头工会工作委员会1949年10、11月份工作报告》(1949年11月30日),档号B152-2-12-5;《解放后上海工人是怎样组织起来的(下)》,《文汇报》1950年1月25日,第2版。

③ 《在斗争中成长的码头工会》,《文汇报》1950年2月1日,第3版。

④ 《国营上海市搬运公司筹备委员会1949年至1953年全宗情况介绍及全宗目录》(1958年),档号B152-1-190。

⑤ 安力夫:《反封建把头斗争中的搬运工会》,中华全国总工会工运研究会编:《献给工会工作者的心》,中国工人出版社1992年版,第182页。

⑥ 中共河南省委党史工作委员会编:《刘子久纪念文集》,河南人民出版社1992年版,第45页。

⑦ 《消灭把头制度 选举全国委员 全国搬运工会代表大会昨日开幕 选出安力夫等十三人为主席团 朱学范、刘子久相继致词》,《光明日报》1950年1月29日,第1版。

⑧ “五条意见”即:第一,要有明确的斗争方针。第二,要把政府机关特别是公安部门的政权力量同搬运工会中工人群众力量密切结合起来。第三,要掌握争取多数,打击少数,孤立主要敌人的斗争策略。第四,开办搬运工人短期训练班。第五,由政府组织搬运公司,作为新的搬运业务的组织形式。参见《关于搬运工会两个文件的信和通知(一九五〇年二月二十七日、三月十二日)》,中共中央文献研究室、中央档案馆编:《建国以来刘少奇文稿》第1册,第449—550页。

⑨ 《中央人民政府政务院决定设立统一搬运公司,废除封建把持制度,保护搬运工人生活扫除货物流通障碍》,《人民日报》1950年4月4日,第1版。

⑩ 《上海搬运公司组织条例、请示、报告、制度及业务调配的暂行办法》(1950年4月19日),档号B152-1-4。

⑪ 《上海市委、市总工会关于成立上海搬运公司筹委会、党委以及领导干部任职的通知》(1950年),档号B152-1-2。

委员会、公安局等部门抽调,基本保持在300人左右,他们的身份是接受薪金制和供给制的国家工作人员。^① 1952年初,搬运公司开始成为码头搬运业的新型组织形式,并有经理室、人事处、业务处、财务处、秘书处等机构,其中经理室下设有多个服务站管理具体码头事务。^② 此后,服务站逐步取代原“划有地段,各依籍贯”的帮口模式,成为码头工人基层组织单位。搬运公司招收工人后,经过短训班培训,再将工人分配至服务站,当招工任务繁重时,招工权也会下放至各区的办事处。^③ 中共上海市委通过服务站实现对码头工人统一编队和调配,并组织工人们自主申报“劳动力等级”(重工、普通工、轻工),从而提高了搬运效率,也有助于消除工人的行会思想与帮会观念。^④

不过搬运公司对全市码头工人管理权大概只持续到了1953年底,随后便移交给上海区港务管理局(以下称“港务局”),这主要涉到港务局的扩权及搬运公司的转型。港务局在1950年成立时并不管理码头工人,直到1952年后,由于经济逐步复苏,上海码头装卸量攀升,对搬运工人的需求也有所增加,为便于工人编队和管理,港务局对码头工人也有临时调度权。因此,港务局与搬运公司曾存在短暂的业务联营期,双方共同负责码头装卸事宜。不过,港务局在调拨工人时,常与搬运公司有所分歧,因此港务局曾持续向上海市委和华东局争取码头工人的管理权。^⑤ 主管搬运公司的市财经委员会主任潘汉年也倾向于港务局的方案,于是两个单位于1952年1月底结束联合办公。紧接着,政府逐步将搬运工人划归港务局管理,其中黄浦江两岸码头率先完成交接。^⑥ 在此期间,上海市正在筹划设立运输局,搬运公司被纳入其中。根据上级安排,搬运公司的主要业务转向市内运输,主营卡车、拖榻车业。在此契机下,港务局基本获得了上海各码头的工人管理权。^⑦

此后,港务局下辖的装卸作业区又取代了搬运公司的服务站,成为组织码头工人工作的新机构。有研究认为1949年后的水运业在港口建设和劳动管理等方面全面学习苏联,^⑧事实上中国也曾有较为独创性的管理模式,上海市在吸收国民政府时期及苏联、大连的港口管理经验后,结合上海码头众多且分散的实际情况,决定成立装卸作业区,以实现诸多相近码头及工人的合并统一管理。大概至20世纪50年代末,上海港先后成立了八个装卸作业区,后续还不断增设。^⑨ 这些装卸作业区大都承担不一样的业务,工人们搬运的货物性质也有所差异。^⑩ 这也是对以往装卸业务的重大变革,不再以资方和工头为主导安排搬运。1955年5月后,港务局的机构职能不断完善,开始设立党组,上海市委进一步通过港务局介入基层码头事务。^⑪

这种新型组织形式改变了码头工人的入行途径、工作方式、劳动报酬等。1949年前码头工人入行主要依靠工头牵线介绍,工头被铲除后,码头工人一般有三种入行方式:其一是旧码头工人经过民主改

① 《上海搬运公司筹备委员会和各服务站职工名册》(1950年),档号B152-1-3。

② 服务站的设置是基于固有的码头群,如1902年英商投资的太古轮船公司组建了蓝烟囱轮船公司,在现浦东洋泾港与民生路之间的江边兴建数座码头,而在上海搬运公司成立后,便在此处设置了蓝烟囱服务站。参见《上海市搬运公司所属南区、中区办事处1951年工作总结》(1951年),档号B152-2-24。

③ 《国营上海搬运公司筹备委员会轮船装卸外洋组调配站关于短训班学员希迅速录用的函》(1951年8月17日),档号B152-2-57-16;《国营上海搬运公司筹备委员会南区办事处关于拟请上海搬运公司批准的二十四人正式录用的报告》(1951年10月4日),档号B152-2-57-33。

④ 《上海市运输公司关于完成码头工人统一编队工作与树立调配制度经过的通讯稿》(1951年),档号B152-2-89-4。

⑤ 《上海区港务局关于与地方市的关系及中央交通部与市府对港务局领导的分工方案》(1952年),档号B152-2-125-3。

⑥ 《上海市人民政府财经委员会关于同意定期交接码头搬运工人的批复》(1952年1月),档号B152-1-66-21。

⑦ 《上海市交管局、市港务局、市运输公司关于码头仓库及搬运业务划归运输公司的通知、报告》(1954年),档号B152-1-87。

⑧ 王苗、龙登高:《苏联专家与新中国水运事业建设》,《河北学刊》2021年第2期。

⑨ 《提高船舶运输周转率,港务局成立三个装卸区》,《文汇报》1951年12月1日,第3版;《上海市评选先进筹委会办公室关于港务系统上海市先进集体登记表、代表简历表及事迹材料(第1—8装卸区)》(1959年10月),档号C1-2-2999。

⑩ 《上海市交通运输局所属基层单位关于搬运业务问题的请示、批复》(1956年6月),档号B154-4-122。

⑪ 《上海市工务局、港务局、规划局、设计院关于成立党组及人选的请示和市委组织部批复》(1955年5月),档号A56-1-28。

革、补课运动等改造后留任;其二是通过单位发布的“任用办法”招聘新工人;①其三是具有搬运经验的失业工人在工会推荐下再就业。②这也使得码头工人的工作方式和报酬获取发生了转变,1949年前码头搬运业背后有着各种复杂势力,报酬来源一般为“包工拆账”③和“贴力”④,后港务局开始实行固定工人的政策,取消轮装、堆装、煤装等各种独立系统的工种,将流动和临时组合的搬运工固定编队,并纳入港口企业的正式工人,由单位向工人发放固定工资。⑤此后,码头搬运业基本实现了“港务局——装卸区(站)——装卸队——装卸分队——搬运工人”的垂直管理,装卸分队成为搬运工人的基层组织,工人们在队长的带领下出工。⑥在报酬上实行计件超额累进奖励制,除了基本工资外,还有各类奖励与津贴,同时还享受劳动保险。⑦此外,还有其他福利,⑧这对稳固新工人组织方式具有重要意义。

四、码头搬运业变革后的连锁反应

有研究认为在中华人民共和国成立后,推动部分行业体制变革的方式主要是反把斗争和工会建设,且政府在公私合营之前就已经将工人纳入稳定的组织。⑨而从上海码头工人的案例来看,新中国的行业统合历经时间要更长。在其他行业的改造中,政府更倾向于利用现代工厂体制对工人进行管理。⑩但码头工人的工作场所不同于工厂车间,其作业始终是以户外分散为主。因此,仅靠工会、国营公司和政治运动难以实现稳定的单位化。在从帮口到单位的进程中,也带来了两种不同的连锁反应:一方面新型管理机构的成立,使搬运业走向国营化,工人工作与生活都与之前有所不同。另一方面,政府对经济导向的行业进行改造,形成单位制的组织模式。但并非所有码头工人都能进入港务局,在新组织形成后,部分工人失去了码头搬运工作,其数量又比留在单位中的正式工人多,这也造成了码头搬运业变革后一些事与愿违的结果,譬如劳动力不足、私自募工及倒流人口涌入等问题。在诸多因素影响下,被政府清除的“工头”、“黑装卸队”和“地下劳务市场”等帮口现象也重新出现。

单位制对工人管理所带来的益处,学界已多有讨论,⑪但单位制取代帮口制过程中,由于新旧体制交替,一些问题未能及时理顺,上海出现了装卸能力不足的问题,⑫私自募工现象也越来越严重。

① 具体为:首先需政治纯洁,并具有相当文化程度,具有一定业务经验,热爱搬运事业,并要填写自传(履历、学历、思想动态)及登记表,测验政治与业务,合格者录用,但须经过三个月的试用期,根据工作表现、思想进步程度、业务水平、工作能力,经有关部门甄别和审查认为称职者,提交经理批准,可予正式录用。参见《上海运输公司关于任用、定职、请假、考勤、借款、工资发放及工薪暂行办法的通知》(1951年),档号 B152-2-40。

② 参见《上海市运输公司关于干部录用、提升、调配审批表》(1951年),档号 B152-2-46。

③ “包工拆帐”是码头工人报酬的一种派发方式,需要装卸者将酬劳给码头公司后,码头公司扣除一部分后再给大包工头(又称“拆账头”),大包工头再给小包工头,各小工头再拆分给工人,经过层层克扣后,工人最后能拿到的只有二成左右。参见上海社会科学院经济研究所编:《刘鸿生企业史资料》(上),上海人民出版社1981年版,第317页。

④ “贴力”是指多给报酬工人才给装卸。参见《栈埠:严禁码头工人需索贴力》,《国营招商局业务通讯》第39期(1946年)。

⑤ 《中共上海市委办公厅关于上海港务局固定装卸工人问题的报告》(1953年9月),档号 B8-2-38。

⑥ 《中国石油公司上海分公司关于我公司接受上海港务局划拨码头工人二十八名已报导工作的报告》(1954年1月11日),档号 B23-2-571-66;《中国石油公司上海分公司关于拨用上海港务局码头工人的名单》(1954年1月),档号 B123-2-571-68。

⑦ 《上海市搬运公司职工工时加班加点值班暂行简则草案(初稿)》(1952年),档号 B152-2-206-1。

⑧ 如抚恤救济、改善工作环境、控制工作时间、保障住房和食宿、扫盲和扶持子女教育等。

⑨ 王元周:《北平接管后建筑工人的组织过程与建筑业的体制转变(1949—1952)》,《社会科学研究》2021年第5期。

⑩ 麦克·布洛维:《生产的政治:资本主义和社会主义下的工厂政体》,周潇、张跃然译,上海人民出版社2023年版,第266页。

⑪ 参见 Joel Andreas, *Disenfranchised: The Rise and Fall of Industrial Citizenship in China*, New York: Oxford University Press, 2019; 田毅鹏:《“单位研究”70年》,《社会科学战线》2021年第2期。

⑫ 一是当货物量或任务量突然增加时,某个码头没有足够的装卸工人,二是装卸工人成为运输公司或港务局的固定工人,当其他公司需要承担较多搬运工作时,只能去运输公司和港务局借调装卸工人,但借调手续需时较长,因此很多需要装卸工作的企业(如钢铁、家具等)都认为生产效率低下的原因之一是缺乏搬运工人。参见《华东财委三办、江苏省粮食厅关于港务航运几个问题的意见和中共上海市委市政建设工作委员会储运情况简报以及对码头工人不足采取措施意见》(1954年),档号 A56-2-54。

自1953年起,部分企业为应对码头运力不足的困境,未经过劳动局、工会的相关程序,便自主招雇临时工。^①为此,搬运工会多次向上海市委反映有企业连续出现私自雇用“非搬运工人”做搬运工作的现象,^②港务局也注意到常有失业人员在上海港区内“非法”组织各路人员,私自承做港口装卸等业务。^③于是,1954年6月26日,上海市人民政府进一步补充修订《上海市私营企业雇用临时工暂行办法》和《上海市公私企业雇用职工暂行办法》。^④根据这些法规,各企业无权自行招工,任何形式的募工均需经过政府劳动部门备案和审批,且招募的临时工有严格的地域分布和工作时间限制。尽管上海严令限制私自募工,但在体力劳动者相对短缺的形势下,临时工既能救急,用价又低,且不享有单位固有福利,甚至发生工伤企业也无需负责。^⑤这使得私自募工逐步常态化,有人通过私人关系成为“新工头”,也有人以临时工名义“短工长做”。^⑥

随着1959年上海周边一些省市粮食危机的出现,搬运业的私自募工现象愈发增加,较大规模的“包工制”又开始出现。如上海材料公司闵行供应站装卸力量一向比较缺乏,有时到料数量超过原来计划,供应站便招募一些外地农民做临时工,由于装卸所得工资较高,且无需办理劳动手续,因而附近的农民纷纷前来。^⑦这种现象在上海时常出现,当用人单位发现可以以较低成本缓解劳动力短缺后,就会不断地招募临时工,而倒流人员也会利用各种关系圈吸纳其他亲友进入。^⑧这也是1959年前后出现的一种普遍现象,随着私自募工的出现,“包工制”“工头”也死灰复燃。工头成为了用工方与工人之间的纽带,他们利用户口管理、用人制度和粮食供应等的漏洞,以地下旅馆(或格子铺、家庭旅馆、浴室、船、碉堡)为据点,源源不断地向城市输送体力劳动者。^⑨据上海相关部门清查,仅在1959年9月就查处包工头活动352起,这些工头一个月就能招募近万名倒流农民,甚至形成了“劳动力地下市场”。^⑩这种被称之为“地下运输队”的组织在全国很多城市都曾出现,通过工头的运作,农村外流人员得以大量进入城市谋生,而搬运业又存在劳动力缺口,因此不少“外流人口”承揽了码头仓库的临时运输装卸工作。^⑪这主要是因为新制度还未能与经济发展完全相适应。另外,当“地下装卸队”能缓社会之急时,政府也会在一定程度上默许其存在。因此,私自募工能够存在于计划经济中,也有其客观条件。

然而,这些单位之外的码头工人为获得稳定的搬运工作,有时会采取较为激进的方式,如聚众闹事和罢工。^⑫在上海及周边省市的管理者看来,这不仅会影响农业生产,还导致城市粮食供应紧张、

① 《中共上海市委工业生产工作委员会为贯彻中央劳动就业新方针拟订“上海市公私营企业雇佣职工暂行办法”、“上海市私营企业雇佣临时工暂行办法”与市委、市府、劳动局的来往文书》(1953年11月30日),档号A38-2-356。

② 《中共上海市委办公厅秘书室关于查明最近一个时期中连续发生私自雇工、请会同有关部门研究处理的函》(1953年4月18日),档号B123-2-183-63。

③ 《中共上海市委关于失业人员在上海市港区内非法组织私自承做港务装卸扎排运本业务处理的批复》,(1954年6月21日),B7-2-287-46。

④ 《上海市人民政府关于国营企业部分私自招募工人及工作人员的处理问题与市劳动局等单位的来往文书》(1955年6月),档号B1-2-1753。

⑤ 《上海市运输公司关于本市部分厂未通过组织手续私自任用临时工事件的函》(1956年),档号B152-2-904-40。

⑥ 《上海市监察局、上海市劳动局关于上海市部分企业事业单位私自招用临时工的检查报告》(1958年8月12日),档号B1-1-1448-11。

⑦ 《中共上海市委建筑工程局委员会关于闵行材料供应站私自招收临时工人的情况报告》(1959年12月6日),档号A54-2-635-11。

⑧ 《中共上海市委基本建设委员会关于“一个没有户口的营造厂”和卢湾区破获集体美术工厂的调查报告、建工局关于私自招工的检查报告等》(1960年3月4日),档号A54-2-1068。

⑨ 《中共上海市委劳动工资委员会办公室会议记录》(1959年),档号A11-1-34-60。

⑩ 《上海市民政局关于加强本市社会劳动力组织管理制止外地人口盲目流入的请示报告(草稿)》(1959年),档号B168-1-893-161。

⑪ 《中共上海市民政局党组关于进一步加强制止农村劳动力盲目流入上海市工作的报告》(1959年12月12日),档号B168-1-105-36。

⑫ 《大量农村人口流上海引起生产建设、治安管理等方面的困难》(1956年11月12日),笔者收藏。

社会秩序紊乱。^① 1957年,上海港务系统发现,受具有“倒流经历”的“闹事头子”煽动,闹事点主要集中在第一、二、三装卸区,并牵涉数千名临时工。在搬运公司蓬莱区办事处附近,许多临时工人集聚,据记载,这些工人“声称要吃饭、要工作,大吵大闹,不让职工生产,封锁厕所通道,并以绝食的办法进行对抗”。他们试图以此得到关注和救济,或谋求固定职位。^② 1959年前后,这种行为更为激进,如有的居住在“地下旅馆”的“黑装卸队”常到劳动、交通运输部门和工会组织聚众哄闹,并在市中心、公共场所、饮食摊店、车站、码头强讨硬要,还有向外宾讨钱。^③

为应对由此所引起的系列问题,政府采取了如下举措:第一,加强城市的收容遣送。自1959年起,由上海市委牵头,建立由民政局、公安局、警备司令部组成的临时遣送站和“制止农村劳动力盲目流入城市检查小组”。在1962年初,上海各区县已经实现收容站和遣送站的常设化。^④ 尤其注重打击“新工头”,以阻止其对收容遣送的破坏,并严肃处理与工头接触过的用人单位。^⑤ 第二,强化户籍制度。1955年下半年后,上海的户籍与粮政挂钩,体力劳动者的流动开始被严格限制。^⑥ 随着《中华人民共和国户口登记条例》的颁布,政府进一步从法律上禁止“倒流”现象,规定“公民由农村迁往城市,必须持有城市劳动部门的录用证明,或城市户口登记机关的准予迁入的证明”。^⑦ 1962年下半年,公安部进一步要求“农村人民公社建立户口员,大队或生产队由会计或统计员协助公社户员管理户口,公安特派员经常督促检查”。^⑧ 通过以上措施,逐步限制了农村人口随意向城市流动。

作为流出地的上海周边省份也采取了相应措施,主要举措包括设置制止人口自由流动办公室(或称小组、委员会),在基层设立接收站和劝阻站,并且地区党政主要领导也会兼任劝阻工作负责人,亲自带领工作人员在车站或港口劝阻。在农民外流最为严重的1960年前后,各地还会委派专门人员去流入地接回倒流农民。^⑨

值得一提的是,技术革新在其中的重要作用,这也是以往研究中常被忽视的方面。中华人民共和国成立初期,上海港口码头的装卸运输主要是沿袭以往依靠人力的搬运模式,直到1957年9月,整个上海的搬运机械只有160台左右,会操作的工人更是屈指可数。^⑩ 随着“大跃进”的开展,这种情况稍有改变。上海于1958年开始大搞“机械化运动”,港务局在各装卸区设立相关培训学校,鼓励搬运工人学习港口机械技术,并号召修造“红星牌万能装卸机”。^⑪ 随后又“大闹技术革新,消灭肩挑人背”,1960年搬运机械化则达到了60%以上。^⑫ 不过,在一些特殊的大宗物品装卸上仍存在困难,如

① 《大量农村人口流上海引起生产建设、治安管理等方面的困难》(1956年11月12日),笔者收藏。

② 《上海市蓬莱区人民委员会关于一九五七年五六月份处理闹事问题的工作小结》(1957年7月),档号B54-1-5-182。

③ 《中共上海市民政局党组关于流浪街头和流散小船上的外来人口加强收容遣送工作的请示报告》(1959年9月8日),档号B168-1-893-169。

④ 《上海市民政局关于设立上海市黄浦区、闸北区、长宁区、南市区、虹口区自流人口收容遣送站的通知》(1962年),档号B168-1-468-36。

⑤ 《上海市民政局关于加强本市社会劳动力组织管理制止外地人口盲目流入的请示报告(草稿)》(1959年),档号B168-1-893-161。

⑥ 这意味着此后没有城市户籍的农民进入城市后,只能购买熟食果腹。一些农民会想办法去亲戚处借餐,但城市居民的粮食供应也有严格标准,难以接济他人。参见《上海市粮食局计划供应办公室关于常住户口(居民、伙食团)在市内流动有关口粮供应办法的通知》(1955年7月8日),档号B1-2-1727-36。

⑦ 《关于中华人民共和国户口登记条例草案的说明》,《光明日报》1958年1月10日,第3版。

⑧ 公安部治安管理局编:《户口管理法律法规规章政策汇编》,中国人民公安大学出版社2001年版,第34—37页。

⑨ 江苏常州市民政局编印:《常州民政志》,1991年印行,第265页;《制止人口自流办公室62年关于制止人口自流简报》(1962年1月),江苏省档案馆藏,档号4007-003-0910。

⑩ 《一个码头工人的心里话》,《文汇报》1957年9月1日,第5版。

⑪ 《上海市港务局技术革命情况调查报告》(1958年7月10日),档号B123-3-1543-173。

⑫ 《中共中央批转上海市委关于工业战线技术革新、技术革命运动的情况报告》(1960年4月10日),中央档案馆、中共中央文献研究室编:《中共中央文件选集1949年10月—1966年5月》第33册,人民出版社2013年版,第439页。

1961年上半年,万吨进口粮运到上海后,按照规定只能由浦东码头接卸,但浦东码头没有专门的吸粮设备,只能依赖工人“下仓灌包”,但这样装卸太慢,最终导致装卸滞期罚款,浪费了粮食和外汇。^①在该事件后,上海更注意装卸机械化,并赶制了收粮机和刮板机等设备。此后,据相关记载,上海很多地方彻底改变了过去“千年扛棒万年箩”“面朝黄土背朝天”的人力装卸现象。如解放前在上海东站装一车40吨的大方木,要36个装卸工,而1963年使用简易吊机后,6名搬运工人花两个小时就可完成任务。^②可能受当时语境的影响,上述情况或有所夸大,但经过持续多年的机械化改造,码头搬运工作的机械化程度已明显提升。这无疑使得城市对搬运工人的需求锐减,农民流入上海后,则很难以像以往一样能较轻易找到体力搬运类的临时工作。

五、结语

中华人民共和国成立初期,上海对码头工人的改造,主要体现为破帮口而立单位,通过多种举措,政府最终实现了这一目标,但其过程却较为曲折。上海解放后,市委市政府在长期调研的基础上,曾通过“镇反”和民主改革,还有“反把”等运动打击了“码头恶霸”等恶势力,并创办“搬运班”培训新人,提拔具有工运经验的码头工人充任管理者,港务局也成为能够保障码头工人生活的单位。政府对码头工人的管理,起初与其他行业改造过程较为类似。但码头工人的作业区与工厂车间有明显差异,搬运、装卸等工作也难以被量化管理,因此改造码头工人的过程并不顺利。另外,码头搬运业的“单位化”亦带来了一些新的问题。由于改造后出现的劳动力短缺,原来被清退的工人有些又回到上海,附近省份亦有新的农民流入上海并进入搬运业,这些都在冲击新建立的搬运业秩序,政府不得不对劳务人员的“非正常流动”问题。

学界此前关于1949年后工人的再组织化已有不少研究,但仍有可讨论空间。如裴宜理(Elizabeth J. Perry)认为“单位化”在一定程度上延续了近代地域性行会(或曰“帮口”)的庇护关系,个人需要介绍方能加入这些封闭组织,组织则为享有特殊待遇的成员提供福利保障。^③薄大伟(David Bray)则认为单位制取代帮口制后带来了一些新变化,单位在工人中行使着政治、司法、民事和社会等方面的诸多新职能。^④笔者认为通过考察码头搬运业的变迁,会有一些新的发现。新中国对各行各业改造后,加入码头搬运业的“介绍信”绝非只是之前同乡间的引荐,而是需要一系列的自白、政治调查和第三方担保等手续,这成为进入单位的首要门坎。单位为成员提供终身福利,而工人也将在一定程度上丧失自由选择工作的权利,并服从一定的劳动纪律。从码头工人的案例中还可以发现,很多研究没有注意到较大规模的回流行动对单位制的冲击。上海码头工人改造的故事,也可以让我们重新思考单位制的成效问题。华尔德(Andrew G. Walder)认为工人被纳入单位之后,工厂可以通过生产计划的制订和技术人员的监督,以及车间主任等此类生产管理者岗位的设置,对生产过程实现较全面的控制。^⑤但是,正如前文所述,码头工人的劳动过程更多是依靠个体与小组作业,虽然港务局能通过装卸站对其工作流程实施监督,但由于码头工作场所空间的分散化,在具体的搬运业务中,其单位化的效果或许并未达到预期。

① 董杰轩:《对粮食工作的回忆》,商业部商业政策研究会编:《建国前后商业工作实录》,中国商业出版社1988年版,第98页。

② 《各地农业丰收城乡交流活跃 秋后旺季东边更繁荣》,《新民晚报》1964年11月3日,第1版。

③ Elizabeth J. Perry, “From Native Place to Workplace: Labor Origins and Outcomes of China’s Danwei System,” in Xiaobo Lu and Elizabeth J. Perry eds. *Danwei: The Changing Chinese Workplace in Historical and Comparative Perspective*, Armonk, New York: M. E. Sharpe, 1997, pp. 42–59.

④ David Bray, *Social Space and Governance in Urban China: The Danwei System From Origins to Urban Reform*, Stanford: Stanford University Press, 2005, p. 4.

⑤ 华尔德:《共产党社会的新传统主义:中国工业中的工作环境和权力结构》,龚小夏译,牛津大学出版社1996年版,第105页。

From Gang to Unit: The Transformation of Shanghai Dockers in the Early Years of the Founding of PRC

Zhu Tao

Abstract: In modern Shanghai, dockers were primarily organized through a system of gangs and were not under government control. After the liberation of Shanghai, the new government implemented various measures to dismantle the dominance of these gangs among the dockers and to reform and expel workers. Subsequently, the retained dockers were incorporated into the work unit system, and a new organizational form gradually took shape. However, the measures to reform and expel workers led to labor shortages in some industries. Consequently, the practice of privately recruiting workers reemerged in Shanghai's dock transport industry, and the expelled dockers returned to Shanghai. Even the gang leaders and the underground labor market that the government had previously sought to eliminate reappeared. To restore control over the dock transport industry, the government in Shanghai intensified efforts in detention and repatriation, strengthened household registration management, and continuously pursued technological innovations to raise the entry threshold for the industry. Additionally, the Shanghai government implemented a responsibility system to deter illegal activities. Through the dual interventions of administrative and economic measures, Shanghai's dock transport industry entered a period of relative stability.

Keywords: Dock Transport Industry, Docker, Gangs, Danwei

(责任编辑:马烈)

《数字经济史》简介

湖南工商大学易绵阳教授和吴伟平副教授合著的《数字经济史》一书于2023年9月由经济科学出版社出版,该书是第一本以《数字经济史》命名的中文版学术著作。全书31万字,共六章。

数字经济是继农业经济、工业经济之后的主要经济形态。该书第一章讨论人类经济形态的演化史,在廓清农业经济→工业经济→数字经济演化路径的基础上,探究三种经济形态下人类经济活动的变迁。第二章叙述20世纪90年代以来各国对数字经济内涵认知的演变史。该书认为,数字经济源于信息通信产业,并指出,信息技术与农业、工业和第三产业的融合,即为产业数字化。信息通信产业萌芽于19世纪兴起的电话电报业,这是数字经济的起点。以此来讲,数字经济已有上百年的历史。

该书把上百年的数字经济发展史划分为兴起、升级和全面发展三个阶段。1991年以前是第一阶段,主要体现在电子信息制造业、电信业、软件和信息技术服务业的发展,这便是信息经济。1991年,因特网开始商业化,人类开启了全新的互联网时代,互联网使信息通信技术广泛运用到社会经济生活各个领域,以信息技术为支撑、以互联网为平台,社会中的各个主体实现了互联互通,信息经济升级为网络经济。2010年,以人工智能为代表的新一代数字技术革命爆发,数字技术包括人工智能、5G、区块链、云计算等。新一代数字技术加速了信息技术产业即数字产业化的步伐,同时,新一代数字技术与传统产业进入深度融合阶段,这种融合形成了新技术、新产业、新业态、新模式,数字经济发展进入新经济阶段。三个阶段分别形成了信息经济、网络经济和新经济三种形态。三个阶段、三种形态构成数字经济发展的全部历史。本书第三、四、五章对此分别阐述,给出了数字经济发展史的全貌。

在信息经济阶段,中国远远落伍于发达国家。到网络经济阶段,中国在电子商务领域、4G建设、电信通讯等领域取得了与发达国家平起平坐的地位。到新经济阶段,中国数字经济总量稳居世界第二,在5G、卫星等数字技术领域领先全球。中国数字经济的快速发展,创造了世界数字经济发展史上的奇迹。该书第六章分析了中国数字经济的成长奇迹。(曾鹏)