

(一八八七—一九二一)

中国铁路外债研究

王致中 著



经济科学出版社

中国铁路外债研究

(1887 ~ 1911)

王致中 著

经济科学出版社

责任编辑：卢元孝

责任校对：杨晓莹

版式设计：代小卫

技术编辑：潘泽新

中国铁路外债研究（1887～1911）

王致中 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址：北京海淀区阜成路甲 28 号 邮编：100036

总编室电话：88191217 发行部电话：88191540

网址：[www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件：[esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

永恒印刷有限公司印装

880×1230 32 开 13.5 印张 350000 字

2003 年 9 月第一版 2003 年 9 月第一次印刷

印数：0001—2000 册

ISBN 7 - 5058 - 3759 - 1/F · 3064 定价：28.00 元

（图书出现印装问题，本社负责调换）

（版权所有 翻印必究）

图书在版编目 (CIP) 数据

中国铁路外债研究：1887～1911/王致中著. —北京：
经济科学出版社，2003.9

ISBN 7-5058-3759-1

I. 中... II. 王... III. 铁路运输-运输经济-外
债-研究-中国-1887～1911 IV. F812.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 081550 号

序

外债问题，历来是国际政治、经济关系中的重大问题，同时也是我国近代历史，尤其是近代经济史领域中的重大问题。对于后发展国家而言，引用外资是其发展经济的必经之路，外债作为外资的一种表现形式，对引进国发展生产力、促进生产关系的演变起到了积极作用。对于外债在引进国经济发展中起到的二重性作用，要特别加以研究和注意。中国自鸦片战争后，在向半殖民地半封建社会沉沦的历史过程中，逐步被迫卷入国际经济一体化进程，外债问题亦随之产生。一方面，列强利用外债为工具，在严重侵害中国主权的同时，对中国进行残酷的超额经济掠夺，近代中国的半殖民地化实与此密不可分；外债史实质亦即列强的特殊侵华史。另一方面，晚清时期，中国亦不可避免地开始了近代化的艰难历史进程；大批外债资金的引进，连同必然同步引进的先进科学技术及管理，对中国移植新生产力，乃至新生产关系的建立，都有不可忽视的重要作用。铁路外债领域尤其如此。因此，包括铁路外债在内的中国近代外债史研究，对于全面深刻理解近代中国历史进程，树立正确的历史观、价值观，弘扬爱国主义，意义重大。

更应当强调的是，进入新时期以来，随着改革开放不断深化，包括外债在内的外资利用在国家现实经济实践中作用日益突出，亦

为相关学术研究提出了重要任务。重视外债历史研究，正确总结经验教训，为维护国家权益建立必要的科学的历史认知基础，应是学术界必须承担的重大责任。

近年来我国外债史料整理成效显著，相关研究亦不断深入；但清代外债研究目前总体仍相当薄弱，专题研究尤须加强。本书著者经多年艰苦努力完成的晚清铁路外债专项研究，学术价值与现实意义突出，应是一项值得重视的积极成果。

外债研究，是一项极为严谨、认真的工作；任何结论都必须以大量翔实的史料占有为前提。本书的研究主要依据清政府档案和相关当事人文献，特别是晚清铁路国家专项档案的应用，无疑对该项研究的科学性、可靠性大有裨益。史料丰富与论证严实应是本书的一个突出特点。

本书研究在注重宏观把握的同时，在晚清铁路外债具体债项个案细化研究方面作了认真的努力。另外，本书在注重实证研究的同时，同样也注重相关理论探索，如关于近代中国外债产生的客观必然性、近代内资有效整合使用困难的原因、铁路的特殊属性与其对资金有效使用的结构性要求等方面的讨论，对于我国外债史研究的深入都有不可忽视的积极作用。

我国外债史研究任重道远。对国家和民族的高度责任感和长期不懈的艰苦努力，是推动这一重要领域科学研究进步的必要条件。期待更多的有真实价值的学术著作问世。

冲 稿

前

言

《中国铁路外债研究（1887~1911）》，是同济大学中国铁路发展研究所继《中国铁路改革与发展研究（1978~1998）》之后，近年完成的又一项主要研究成果。

中共十一届三中全会以来，我国进入改革开放的全新历史时期。随着经济的快速发展，包括外债资金在内的外资逐步进入中国，且规模日益扩大；外资利用成为我国经济生活实践中的重要内容，亦为相关学术研究提出了重要课题。重新审视过去关于历史时期外债的传统认识及结论，改变我国外债研究的薄弱状况，正确总结历史经验教训，应当是学术界必须认真面对的一项迫切任务。

我国外债起始于晚清。晚清铁路外债占其时全部外债的 1/4，实业外债的 85%，地位重要。^① 另外更值得注意的是，晚清铁路外债，是近代我国推动新生产力发展和引进西方先进技术及管理，直接用于经济发展建设，使用较早且规模最为庞大的一批外债资金。因此，晚清铁路外债的专项学术研究，对于完善当前我国外债乃至整个外资利用的理性认识与实践，应当有着不可替代的现实意义。

^① 许毅、金普森等著：《清代外债史论》，第 41 页，中国财政经济出版社，北京，1996 年版。

中国铁路发展亦起始于晚清时期,至清末已成路0.96万公里;其时,国家自建铁路主要依靠外债资金。新中国建国以来,我国铁路建设突飞猛进;尤其是20余年改革开放,中国铁路发展风驰电掣,已建成的铁路是世界上最强大的铁路路网之一,2000年营业里程已突破7万公里;新世纪的发展必然更为辉煌。但还应看到,我国毕竟是一个发展中国家。新时期20余年,资金短缺,一直是困扰我国铁路发展的最基本问题。铁路投资体制改革任重道远。20余年来,我国铁路为解决建设发展资金不足问题,除不断加大财政投入和设立铁路建设基金外,还积极拓展铁路建设多元融资渠道,境外融资已成为重要选择。到1998年末,我国铁路使用世界银行、亚洲开发银行贷款及其他国家政府贷款,累计已达65.5亿美元。^①可以预计,为实现新世纪我国成为世界铁路现代化强国的目标,推动国家铁路以存量资产吸引增量资产,以国有资本吸引并扩大使用包括外资、外债在内的非国有资本,尽快实现国铁资本的大规模低成本扩张,应当是我国铁路投资体制改革的一种理性选择。正因为如此,认真梳理历史时期中国铁路使用外债资金的具体情况,实事求是总结其利弊得失,无论如何都是一项急迫的基础性工作。

另外值得注意的是,国际学术界在外债历史领域中的理论思想交锋,实际一直激烈存在。外债作为国际经济一体化的产物,资本的国际流动,原本就充斥着国家间政治、经济乃至国家安全等诸多方面的利害较量;历史思维的冲突是国际间现实利益矛盾的必然反映。与此相应,我国学术界关于历史时期的外债研究,也就需要更加努力地不断加强和深化;我们关于晚清中国铁路外债的长期研究,应当是这一努力不可或缺的有机构成。

揆诸史实,铁路外债产生的晚清时期,中国正处于向半殖民地

^① 铁道部档案史志中心:《新中国铁路50年》,第315页,中国铁道出版社,北京,1999年版。

演化的屈辱历史过程之中；外债作为资本主义、帝国主义列强侵害中国主权，对中国实施超高额经济掠夺的有力工具，其“恶债”性质，不容置疑。对此，并不缺乏有力的理论证明和全面的事实支持。同时，晚清中国，亦处在传统自然经济社会向近代经济社会发展过渡的历史进程中，在资金、技术及管理严重短缺的情况下，引入外债资金，通过国际资源向国内的实际转移，拓展并加速中国的原始积累过程，逐步推动近代化发展，亦应当是一个客观的必然历史进程。近代中国外债这种复杂的双重特殊属性，是一种客观的历史存在。近代外债充当“历史的不自觉的工具”，这种“恶”的历史作用，^①在晚清铁路外债中因其与新生产力的紧密结合而表现得至为突出。因此，本书关于晚清铁路外债的研究，注重宏观把握与微观个案研究相结合，对各个主要债项逐一进行深入细致和具体的分析，从而希望能够更深入揭示其固有的复杂实质，应当在学术上具有不可忽视的积极意义。

包括晚清铁路外债在内的中国外债研究，是我国近现代经济历史与发展研究中一个极其重要的复杂领域，需要不同阶段学人不断地艰苦奋斗与探索创新，才能真正推动其深入发展。我们愿以真诚的努力为此略尽微忱。

同济大学中国铁路发展研究所

2003年6月

^① 马克思：《不列颠在印度的统治》，1853年6月10日，见《马克思恩格斯全集》，第9卷，第150页，人民出版社，北京，1961年版。

目 录

序	许毅 (1)
前言	(1)
第一章 绪论：晚清中国铁路外债产生的基本原因	(1)
第一节 列强经济掠夺与瓜分侵略危机的进一步深化	(2)
一、国际资本输出与超高额利润的经济掠夺追求	(2)
二、列强瓜分“势力范围”损害中国主权的政治侵略需要	(8)
第二节 晚清“实政图强”与国家财政危机的困境抉择	(12)
一、“官帑”无着：清季铁路初创之际的国家财政危机	(12)
二、商资难筹：国内社会资金有效整合的严重困难	(18)
三、铁路外债利弊认识的嬗变与深化	(24)
第二章 中国铁路的初期外债：畿辅铁路“洋债”	(34)
第一节 津沽“洋债”：中国铁路外债之始	(34)
一、津沽铁路的内向筹资政策及其失败	(34)
二、津沽“洋债”的“暂借”及其清还	(41)
第二节 津榆铁路的修建及“挪借”“洋债”问题	(44)
一、东北边陲危机与津榆铁路修建决策	(44)

二、津榆铁路的资金筹措及“挪借应用”外债	(50)
第三节 近畿铁路“洋债”：从“津通”到“津卢”	(55)
一、津通铁路的筹建曲折与勘路“洋债”	(55)
二、“碍难核准”阴影下的津卢外债使用实况	(58)
 第三章 铁路外债的国家政策与卢汉铁路“比国洋债”	(65)
第一节 铁路外债国家政策的确立	(65)
一、铁路为“国强要务”与国库“点金乏术”	(65)
二、卢汉铁路商股筹资政策的落空	(69)
三、困境决策：铁路外债国家政策的确立	(70)
第二节 路权原则与卢汉“洋债”的成债抉择	(73)
一、卢汉“洋债”的中方路权原则及基本预案	(73)
二、国际金融市场上的可能选择	(74)
三、陷阱与抉择	(76)
第三节 卢汉铁路“洋债”合同中的权益条款及 不平等特性	(79)
一、比利时公司的合同权益	(79)
二、中国铁路总公司的合同权益	(81)
三、严重侵害中方利权及主权的不平等特性	(83)
第四节 京（卢）汉铁路“洋债”清还及铁路外 债国家政策的变化	(87)
一、京（卢）汉铁路“洋债”提前清还的权益宗旨	(87)
二、清债筹款及铁路外债国家政策的变化	(90)
三、京（卢）汉铁路“洋债”权益溢失问题的终结	(92)
 第四章 关内外铁路英国借款与英、俄路权范围的瓜分	(95)
第一节 英、俄对峙下的关内外铁路续建及筹债决策	(96)
一、决策背景：东北危机深化及清廷的亡羊补牢之策	(96)
二、英债选择：英、俄对峙及双方铁路范围的瓜分	(101)

第二节 关内外铁路英债合同及其实施	(108)
一、关内外铁路英债合同中的权益条款及其侵权实质	(108)
二、关内外铁路借款合同的具体实施	(112)
第五章 “五路承筑权”与沪宁铁路英债的恶性掠夺	(118)
第一节 “五路承筑权”与英、德的沪宁路权争夺	(118)
一、英国对“五路承筑权”的强迫勒索	(118)
二、沪宁铁路的先期筹筑	(122)
三、英、德两国对沪宁路权的争夺与英债草约的签订	(126)
第二节 沪宁铁路英债成立实施及其恶性掠夺	(132)
一、充斥不平等条款的沪宁铁路英债合同成立	(132)
二、沪宁铁路英债的实施及其恶性掠夺	(138)
第六章 沪杭甬铁路英债与江浙绅民的拒债运动	(144)
第一节 苏杭甬铁路英债“草约”与“废约”商办	(144)
一、“五路承筑权”背景下的苏杭甬英债“草约”	(144)
二、“新政”与苏杭甬铁路的“废约”商办	(146)
三、苏杭甬铁路的商办及成果	(151)
第二节 英国继续威逼清廷借债和沪杭甬英债成立	(155)
一、英国侵略势力继续纠缠威胁强迫中方借款	(155)
二、“兼筹并顾”的妥协方针与沪杭甬铁路英债成立	(159)
三、强迫“转借”英债与江浙绅民的拒债运动	(166)
四、沪杭甬英债后续实施附记	(172)
第七章 英、德合谋下的津浦铁路借款与“债、路分离”	(175)
第一节 天津铁路筹筑与英、德两国的路权合谋	(175)
一、天津铁路的早期筹筑	(175)
二、英、德瓜分在华“势力范围”与天津草约	(182)
第二节 天津草约议废与“债、路分离”政策	(191)

一、津镇草约议废与改约谈判的两难选择	(191)
二、改约原则与“债、路分离”的政策指向	(196)
第三节 津浦铁路英、德借款的成立与实施	(201)
一、以“争权”为主旨的津镇改约谈判	(201)
二、津浦铁路借款合同的权益内容	(210)
三、津浦铁路债项的实施及英、德续借款成立	(216)
第八章 正太与汴洛铁路的俄法比集团借款	(224)
第一节 正太铁路的(俄)法借款	(224)
一、柳太铁路筹议与山西的商办对俄借款	(224)
二、正太铁路借款合同的正式签订	(230)
三、债权转移与债项的具体实施	(237)
第二节 汴洛铁路的比利时借款	(240)
一、汴洛铁路比利时借款的成立	(240)
二、汴洛铁路借款的实施及若干相关问题	(244)
第九章 道清与广九铁路的英国借款	(248)
第一节 英国福公司与道清铁路借款	(248)
一、福公司与英、俄对山西路矿权益范围的瓜分	(248)
二、英方“以矿谋路”的企图与道清铁路开筑	(253)
三、英方转嫁亏空的道清铁路借款	(256)
第二节 广九铁路借款	(261)
一、广九铁路初议与英国借款草合同	(261)
二、广九铁路借款谈判及债项成立和实施	(266)
第十章 日本对华铁道政策与南浔、新奉、吉长等路借款	(276)
第一节 日本“分人土、亡人国”的对华铁道政策及其初步实施	(277)
一、日本“分人土、亡人国”的对华铁道政策	(277)

二、南浔铁路借款：日本实施对华铁道政策的首例实案	(284)
第二节 “日俄密约”与新奉、吉长等路借款	(291)
一、“日俄密约”与日本对华铁道政策在东北地区的推行	(291)
二、新奉、吉长等路借款的成立及实施	(299)
 第十一章 粤汉铁路美债废约与赎路英债	(309)
第一节 粤汉铁路筹议与美国债约的订立	(310)
一、粤汉铁路筹议与湘、鄂、粤三省的商办要求	(310)
二、粤汉铁路以外资借款“急办”的决策取向	(315)
三、美国华美合兴公司与粤汉铁路借款订约	(318)
第二节 废约自办与赎路英债成立	(325)
一、粤汉债权违约转移与废约交涉	(325)
二、美方的勒索敲诈与赎路英债	(333)
 第十二章 列强争夺与均势下的湖广铁路四国银团借款	(341)
第一节 湖广铁路筹款自办及其有限成果	(342)
一、鄂、湘、粤三省分办粤汉铁路	(342)
二、川、鄂两省“分境自修”川汉铁路	(349)
第二节 湖广铁路借款：列强的争夺与妥协	(355)
一、张之洞“但资其财，不假以权”的借款方针	(355)
二、英、德、法三国银行联合借款的形成与草合同议定	(357)
三、美国威逼加入借款与美、英、德、法四国银行铁路协定	(362)
第三节 湖广铁路四国银团借款成立及其后续实施	(371)
一、两湖各界的反借款风潮	(371)
二、“干路国有”政策与湖广铁路四国银团借款成立	(376)
三、“保路风潮”与湖广铁路借款合同的后续实施	(385)
 附录 1 中国铁路外债主要债项简表 (1887 ~ 1911)	(393)
附录 2 晚清干线铁路外债合同文本示例	(396)

一、卢汉铁路比国借款续订详细合同	(396)
二、卢汉铁路行车合同	(403)
三、关内外铁路借款合同	(406)
主要参考文献	(412)
后记	(415)

第一章

绪论：晚清中国铁路外债产生的基本原因

晚清时期，从铁路始建至宣统三年（1911年）末，中国国土上共建成铁路9 618.1公里。其中，列强各国通过强行劫夺中国主权，直接投资建成铁路3 759.7公里；中国自建铁路5 858.4公里。在中国自建铁路中，自有资金甚少，外债融资额约占82%。因资金全部或部分来源于外债融资，其时曾被债权方控制经营的中国铁路总里程达5 192.78公里，占中国自建铁路的88.6%。^① 铁路外债总额折合白银3.18亿两，约占当时全部国家外债的1/4，实业外债的85%。

清季主要由外债融资支撑下的中国铁路前期发展，是中国近代化进程的一个重要侧面，也是中国被迫卷入早期国际经济一体化的一种深层表现。这一重要历史范畴，蕴含了近代中国遭受列强侵略剥夺与屈辱的严酷事实，同时也体现了在近代历史条件下，中华民族寻求生存与发展的一种艰难选择。

因此，本书的讨论从晚清铁路外债产生的内外基本原因开始。

^① 严中平等编：《中国近代经济史统计资料选辑》，第190页，表6：帝国主义对中国铁路的控制，1955年版。

第一节 列强经济掠夺与瓜分侵略危机的进一步深化

一、国际资本输出与超高额利润的经济掠夺追求

19 世纪后期至 20 世纪初叶, 西方列强总体上完成了由自由资本主义向垄断资本主义的过渡。金融垄断资本开始在世界市场上占据统治地位。列强各国在强化商品输出的同时, 开始了大规模的资本输出扩张的历史进程。晚清中国铁路发展, 恰逢其时; 中国铁路外债的产生及铁路权益的严重丧失, 外因之一应源于此。

列强谋求攫取中国铁路权益, 起始甚早。但其前期的目标, 主要在于满足其商品输出的扩张需求。西方列强自鸦片战争用武力打开中国大门后, 伴随鸦片和工业制成品对中国沿海市场占领的不断扩大, 进一步损害中国主权和突破中国的传统自然经济屏障, 以便西方商品和侵略势力更便捷地深入中国内地, 在中国修筑铁路, 攫取铁路权益, 很快就成为列强侵略者的一项重要选择。

早在 1847 年, 英国海军就曾经企图在我台湾基隆煤矿与港口之间铺设铁路, 为侵华舰船补充煤炭。1854 年美国海军也曾经谋图进行类似尝试。第二次鸦片战争期间, 英国侵略者开始谋划修建从缅甸到云南的铁路; 19 世纪 60 年代, 法国侵略者也同样进行了在我国西南地区修筑铁路的试探, 双方为此明争暗斗, 目的之一即是通过铁路将中国西南腹地与其在东南亚的殖民地连成一片, 为其更大规模的商品输出和原料掠夺扩展“新市场”。

1863 年 11 月, 英、法、美三国领事照会中国当局, 提出修筑上海至苏州铁路。英国人肯特就这一事件写道:

“1863 年 7 月 20 日, 有 27 家洋行, 其中大半是英商, 这些‘商人均侨居于大清国之上海’, 他们呈请‘钦差大人江苏巡抚李