



国家出版基金项目  
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

# 民國史料叢刊

續編  
0999

孫燕京 張研 主編

史地·歷史

交通史總務編（第二章·財政）（二）

 大象出版社

# 民國史料叢刊

續編  
0999

孫燕京 張研 主編

史地·歷史

交通史總務編(第二章·財政)(二)

 大象出版社

交通史總務編(第二章・財政)(二)



同時由審計院通行各官署凡屬營業機關均應參照所定標準擬定會計科目表惟文內聲明交通部所管之鐵路會計其所用收支科目已規定於交通部頒行之各種鐵路會計則例內與審計院所定之標準均無抵觸無庸再擬科目表等語是除鐵路會計外其他之營業機關仍應適用該標準茲將其分類列舉之

### 一 籌辦時期之款項性質

在此時期內之收支款項不拘何種收入均屬資本收入收入之總額即為營業機關對於國庫或資本主所負債務之總額不拘何種支出均屬資本支出悉作為營業機關之資產計算絕不能有損益之計算發生

### 二 一部分營業一部分設備時期內之款項性質

甲 其收支名目頗有區別者應各依其性質分為營業收支資本收支不得故意含混登記希圖掩飾

乙 總括會計全體之共同費用兼有營業支出與資本支出之兩種性質者應各按事務之比例平均分配其負擔例如修築鐵路一百里已修成者四十里業經營業開始而其餘六十里正在建築中此時路局內部之總括費用應按里數之比例平均分配以十分之四列為營業支出以十分之六列為資本支出餘類推

丙 對於原有之工程機器改良擴充足以增高其原價者則將此經費列為資本支出平時之修理改築以維持原有價格為目的者則將此經費列為營業支出

### 三 完全營業時期之款項性質

此時期之收支款項不逾乎營業收入與營業支出兩種比較全年營業收支之差數再將剩餘之材料未售之物品估價加入並加入外欠未收之金額預收之貨物定金共同計算則全年之損益數目自然表現於賬簿之上惟純粹之損益若干尚須除去折舊費計算折舊云者舊有財產價值因時遞減之謂也其原因有二一為逐年磨蝕之耗損一為舊器不合時用另購新器之耗損其計算方法以左列公式為準

## 第二章 財政

三二二

原價——使用年限後之價值——每年折舊數目  
使用年數

假如有機器於此其原價八萬元堪使用十年十年後此機器廢棄之材料尚可售價五千元則其每年折舊之數應爲七千五百元餘類推其算式如下

$$\frac{80,000 - 5,000}{10} = 7,500$$

交通部既興審計院商定從民國五年一月起路政每月造送計算書電郵兩項按季造送計算書辦法後民國六年三月曾造二年度電政秋季收支計算書及郵政秋季營業收支計算書咨送審計院以後各路計算書及郵政每季計算書均陸續造送電政計算書迄未造送至普通會計收支計算書均按月造送

### 第四款 整理財政計畫

#### 第一項 光緒三十四年借款擴充交通要政計畫

光緒三十四年郵傳部尙書陳璧因我國輪路電郵四政逐漸舉辦祇以財政困難致未能極力推廣又因設立交通銀行需撥官股收贖商電築造吉長鐵路展築萍昭鐵路均需巨款遂於九月初十日密陳籌贖京漢鐵路情形并附片密陳整理財政辦法擬向匯豐匯理銀行借英金一百萬鎊爲自辦工藝實業之用奉旨依議

#### 附郵傳部尙書陳璧片奏

再我國輪路電郵四政逐漸舉辦祇以財政困難致未能極力推廣若長此補苴罅漏不特交通要政悉擱而不行且慮已成諸事亦因之遺廢殊非國家特設專部之愜竊維輪路電郵之利軍行便捷士貨暢銷民智開通消息靈速利

之普及全國人盡知之其實四政所關無非商業性質因本求利子母相生與他項行政經費一往而不返者迥然不同故審地勢以通血脈固爲立國要圖察盈虛而善經營卽屬理財上策東西各國皆注重於此以達富強之基然資本苟或未敷則餘利從何而出此借本之說經商者所以視爲通例也臣部以調度財政必須銀行爲樞紐因奏立交通銀行計需官股銀四百萬兩而又以電綫不普設則呼吸不靈電費不減輕則商務不旺因奏明收贖電股計需收股銀元三百九十六萬元約合銀二百八十五萬兩又吉長鐵路經外務部奏明與日本訂立協約借款一半築造臣部復奏明派員會勘估計工本銀三百六十萬兩除日本借款一半外應自備工本一百八十萬兩另路未竣工時借款利息折扣約銀七十餘萬兩共需銀二百五十餘萬兩又以路軌必資鐵廠鑄鐵尤資煤運因奏明展築萍昭鐵路約估工本銀五十餘萬兩除吉長一路本係外務部收回俄人辦路利權易爲借款自辦現日本使臣又復催辦自無暇計及路利外交通銀行官利原有六釐現在營業已漸流通將來必更發達萍嶺出煤頗旺由萍萍展築萍昭道路引車兩項經費比較另行創辦者較省電報因展綫減費暫時獲利固難四五年後贏餘必能顧全本利似皆合於因本求利子母相生之指其資本皆實有歸著而間接之利尙不與焉唯是國內官款民款既已供不給求則借本之說又必須取於國外此次匯豐隨理所借款項正摺內聲明不索管理權查帳權用人權實與自辦公債無異卽以利益而言十五年前列利息五釐十五年後利息四釐五毫均九四折扣自表面視之每百雖扣去六兩虛本亦將並入逐年利息數內攤算無須再計折扣之虧則銀每兩實合年息五釐二毫六絲有零此項息率卽就交通銀行所得之六釐官利計已賺利七毫三絲有零臣部審度情形因與匯豐隨理銀行借英金一百萬鎊合同內仍不指明逐項支使名目祇言爲臣部自辦工藝實業之用仍另函聲明概不干涉似此取益防損確爲有利無弊將來每項提用借本所有按年還息及屆期拔本還息均於該項所得進款內提還各歸各款以清界限如蒙俞允臣部欽遵分別辦理此合同係與正摺所載四百萬鎊借款合同而爲一共成五百萬鎊除擬定後一併奏明請旨並將每項開辦提用實數另

行具摺陳請外所有擬借擴充交通要政用款緣由理合附片密陳（此項借款經過詳見外債）

## 第二項 民國五年交通會議關於財政之計畫

交通財政日感支絀預算收支之未能適合鐵路債務之亟需償還頗費籌維民國五年交通部開交通會議總長許世英提出鐵路償還外債應如何確定計畫諮詢案會員葉瑞榮提出整理交通財政建議案會員張競立提出採用減債基金法以確定鐵路外債之償還計畫建議案彙列如下

### 附一 交通總長許世英鐵路償還外債應如何確定計畫諮詢案

本部所管路電郵航四政歷史上相沿以來皆屬於特別會計本部職務遂以交通行政兼負有財務行政上之責任顧自嚴格的特別會計言之其始也必由一般會計中撥付一種固定資本或特別財源依如何之目的作為特別會計而此特別會計之運用其精神全在求此項事業進行敏活以其收入完全充其支出及改良擴充之用不足也則求之於一般會計之補充或他項公債辦法有餘則歸之於一般會計此其大較也

按照本年度本部所管特別預算中營業預算路政收入約五千二百三十二萬餘元電政約七百七十五萬餘元郵政約七百一十二萬餘元總計約七千一百二十一萬餘元路政支出約四千七百四十八萬餘元電政約五百六十四萬餘元郵政約七百二十九萬餘元總計約六千零四十二萬餘元出入相抵約有餘一千零七十八萬餘元資本預算路政收入約四萬餘元電政郵政均為數甚微路政支出約七百五十三萬餘元電政約二百九十三萬餘元郵政約四十三萬餘元總計約一千零八十九萬餘元出入相抵約不敷一千零八十五萬餘元以前項營業盈餘補充尚不敷七萬餘元

吾國四政之特別會計除航政尚在計畫時代姑作別論郵政當海關時代電政當收回商股時代國庫尚少若干之

補助金或資本金之支出獨至路政雖直接間接之不同其資本來源大抵出於借款之一途一般會計中殆絕少此項補助金或資本金之支出不留唯是每年爲一般會計中所懸欠所挪用之數多且千萬少亦不下數百萬積至今日微論改良擴充也維持營業支付利息已不勝其負擔債本更何所取償此誠本部目前急待解決之一問題也吾國鐵路外債總額約四萬一千餘萬元每年付息其在已成營業各路按照預算雖已列支於營業項下而未成各路如漢粵川借款付息每年約需三百餘萬元隴海約需二百六十三萬餘元四鄭約需二十五萬餘元同成蕪欽每年付息約需六十萬元甯湘約需二十萬餘元浦信約需十八萬餘元即此數項每年付息亦尚需六百八十六萬餘元此本部鐵路外債付息之大概情形也

至各路債款還本按照合約自售債票日起或滿八年十年十二年不等均須分年償還本年以前業經略有償還者外自民國六年起應償本之數約需三百六十六萬餘元由此歷年遞增至二十一年應償之數約需一千六百三十五萬餘元自二十二年起然後歷年遞減至四十五年償清共需還本約三萬六千九百五十四萬餘元應付行用約百餘萬元尙未在此本部鐵路外債還本之大概情形也

此外尙有本部直接負擔之債款如正金銀行借款本金一千萬元大東大北公司借款本金約五百萬餘元贖回川鄂湘晉蘇浙皖各路股款本金約三千零三十六萬餘元以及各項短期借款本金約三百四十八萬餘元綜計債本約四千八百八十四萬餘元本年以前到期未付之本息約五百萬元尙未在此內該項債款還本時期雖互有參差而每年應付利息於本未還以前約需二百六十三萬餘元則概難稍緩此本部直接負擔債款應付本息之大概情形也

爲目前治標計以積極主義增加收入以消極主義減少支出收入以何而增加則招徠客貨也添置車輛也設置倉庫也廢除惡稅也實行運貨負責也改良運貨也擴充運輸次數而增進運輸力也支出以何而減少則確立預算也

規定員額也嚴核客貨票之進款及工程材料之支出與夫一切不經濟之支出也上列諸端有已見施行者有正在計畫中者併力以圖約計每年應付利息以及其他預算不敷之數不過千數百萬上下尙可勉求收支適合惟對於償還債本次第到期以來年起逐年多則千餘萬少亦數百萬或數十萬無論若何興利從收入方面積極的以求增加若何剔弊從支出方面消極的以求減少而欲於此三十年中騰出五萬萬之外債六千萬之內償殆亦屬於事實之不可能也

顧或者曰特別會計不敷當然由一般會計補助之本部第向財政部請求可也又或者曰減債基金辦法爲整理債務之唯一善策外國屢用之而屢效吾國仿而行之亦可也又或者曰是宜募集內債以爲外債之抵補又或者曰是宜新募外債以籌舊債之償還凡所條陳諸辦法事實能否辦到得失是否相償治本之策究應如何爲宜此外有無根本救治辦法鐵路外債強半以路作抵萬一短期債權者得實行其抵押權破產之禍懸於眉睫及今圖之抵押權未實行以前在我猶不失爲名義上之主人翁尙少有回旋操縱之餘地過此以往信用日喪外人干涉已抵押者實行抵押未抵押者亦不能存在屆時雖欲舉債亦恐無所還藉以爲舉債之擔保品鐵路亡國之說恐不幸而言中與言及此繞室待復用特粗述大要與會諸員一商榷之深望詳加計論各抒所見具案送部可也

#### 附二 票瑞案等整理交通部財政建議案

案查交通部債務截至現在止計外債約四萬二千萬元內債約六千五百五十萬元兩共四萬八千五百五十萬元是爲負債之原本至每年應付內外債之本息查民國六年應付三千五百五十萬元民國七年應付三千六百六十萬元八年以後還本愈多則每年之負擔愈重今姑就民國六年論是年應還債款既有三千五百五十萬元其中由路電營業項下支付者不過一千四百五十萬元由路電資本項下支付者不過三百萬元其餘一千八百萬元概由交通部負債還之實而路電郵餘利據現在編製六年度（即舊歷年度自一月起十二月止）之預算核計雖可得

一千五百三十萬元然全數以之撥充六年度內路電各資本尙虞不足是交通部所負擔之一千八百萬元除交通部應得各路解部官利二百二十萬元外其餘一千五百八十萬元均係毫無着落之款六年如此七年可知六七兩年內再不籌事前救濟之方吾恐一入八年鐵路破產之禍卽至矣言念及此不寒而慄今通盤籌畫細意考求以爲此後整理財政應取之方針除改良營業以期增收減支外尙有數端亦與開源節流有直接間接之關係謹擬治標治本辦法如左

### (甲) 治標之法

(一)收歸國有各路股債款應變換償還方法 查商路收歸國有如川湘蘇浙鄂皖豫晉計有八處之多其債務由部中繼承者亦達八千三百四十餘萬之巨截至現在止已還者不過二千六百八十萬元未還者尙有五千六百六十萬元卽此後不再還本永遠付息每年亦需三百四十萬元部中近年爲外債追呼業已拮据力盡安能再有餘力以兼顧內債今擬酌量各該路收歸國有時之成績及其償款之性質並以前付過款項之情形而分別處理之如下

(甲)蘇浙皖鄂晉五路係已發行證券且付款有超過半數者自未便半途停止不付然核計總數亦尙欠一千五百七十萬元查財政部積欠交通部款一千六百萬元屢次催索迄無以應今擬請向財政部竭力磋商既無力撥付現款卽請發行一種公債償還之交通部得此債票卽以之分別換回前次發行各該五路之證券是交通部有部分之債權與債務相抵消卽省却一部分債務上之纏繞矣

(乙)川路債務占收歸國有路總額八分之三(計三千萬元)且極無成績之可言部中負擔損失自以該路爲最巨故收回合同雖訂自民國二年而至今對於股東從未付過款項亦未發行證券不過該路代表因續繼組織川路公司要求撥款接濟合民國三四兩年曾付過二百二十萬元耳然未還數尙有百分之九十三(卽二千八百餘萬)今擬請乘其未開股東會以前與該路代表接洽並告以交通部財政前途之危險商改前訂合同許以

川漢綫附股辦法未開車以前其股款不能付息開車營業之後如有餘利許與股東均攤是此種股款既消納於資本之中即不再受股東之催迫矣雖然於此尙有一先決問題即現在路政暫取保守主義川漢一綫是否仍在建築計畫之中但管見謂苟暫緩進行即前訂收回合同可根本上廢棄耳

(丙)湘路股債原分公私兩種除私股已全數償清毋庸置議外其公股一種爲數四百七十萬元初訂合同時原定自民國五年起分十二年還清本年因第一次還本到期又利用其爲湖南地方公有之款乃派員赴湘磋商展期其結果將原訂之十二年延長爲二十四年且前十二年雖計算利息後十二年均照第十二年本息總數發給並不再加利息計部中可減少息金一百萬元不可謂非改訂合同之利益但前後本息合計仍須八百餘萬元每年平均計算亦應付三十餘萬元今擬請仿照川路附股辦法附入漢粵路綫之內此路成功較速湘人當亦樂從是湘路八百餘萬元之股債亦無形消納於資本中矣

以上收歸國有各路股債辦法果如是分別辦理交通部不費一錢而對於五千六百六十萬元之債本息得以完全消滅而交通部即以此五千六百餘萬元之巨額移而整理外債事半功倍似未有善於此者

(二)政府運兵官電欠費應設法嚴加限制 前言財政部積欠交通部之款約近一千六百萬元交通部擬以之抵償內債此乃結束以前辦法至以後如依舊懸欠再越數年不又有一千六百萬元之巨乎查財政部前項欠款除有小部分爲軍需局向交通部挪用外其餘均係歷年運兵官電欠費積累而成前清郵傳部向無此種辦法民國成立不逾五年而積欠達如此之巨平均計算每年轉賬約有二百萬元連同京內外各機關之欠記而尙未轉賬者一百萬元每年共有三百萬元抑知此項借款爲路電各局營業上之確實收入且曾經編入預算者政府若不按年歸還是交通部每年不敷之外又須添借新債三百萬元以抵償迫不及待之外債至交通部添借三百萬元其利息之重大及折扣之損失交通部所受痛苦財政部匪惟不過問且何嘗知之今擬請嗣後通令路電各局凡關於運兵官電

記賬須由各該局逕向記賬各機關按月（或至多三個月）清結一次一面由交通部通咨京內外各上級官廳請其轉飭所屬即自六年一月一日實行是交通部既不負轉賬之責而路電各局亦可藉此按期追催默計一年之中交通部減少三百萬人欠之款即騰出三百萬元可以抵償欠人之款矣

（二）各年度預算應嚴重監督施行 預算與決算相表裏民國以來交通部每年即有預算決算之編製顧始則以科目淆亂不能為統一之稽核繼因國會不存相率為表面之敷衍數年以來其編製預算時由路電各局妄意增減者有之其決算時之科目超過預算者又有之其預算科目所無而決算時另立科目者亦有之此種支離滅裂之預算直謂之無預算可也本年編製六年（即自六年一月至十二月止）預算凡歲出稍涉虛靡者無不力予駁斥故其結果以與五年度較其歲入已增百分之六而歲出並未增加其歲入歲出相抵之盈餘較上年實增至百分之三十誠不能不謂為漸趨於真實之境但預算為事前之監督決算尤為事後之鈎稽從前何嘗無決算也而意存敷衍遂使一切收支可以自由增減積非成是幾如痼疾之不可以療治今擬自六年起對於以後之路電預算由交通部另訂報告樣式其編製呈遞之時期與夫部中登記之賬冊檢查之手續等一一以法令頒布俾切實遵行夫然後交通部財政可以漸趨軌道且不沒却原來編製預算之真精神矣

（三）未成各路工程應分別結束以節靡費 交通部所管鐵路除京綏一綫完全為政府投資外其餘無論已成未成殆無一脫離外債關係者已成之路縱成績不良尚可恃營業少數收入為湊付償息之助至未成各路自歐戰發生後未交之款既停頓不交而工事因以中止已墊之款則到期扣息再不還息則息又轉本隨海浦信同成甯湘滇黑等其墊款達數千百萬元而數年來之成績若何其每年羅雀掘鼠以還此墊款利息之困苦又若何明眼人當見及之故交通總長前次有分別歸併之部令發表但歸併云者尚非不辦之謂也此後如再興辦除甯海同成或於經濟上政治上國防上不無裨益外至甯信甯湘滇黑等將來路成之後其負擔若何成績若何是不難預先觀測者管

見按諸現在國民生活之程度及政府財政之狀況以爲此後修路第一在謀國家經濟與社會經濟之發達而鞏固國防等次之反是添築一路即多一路之虧累其結果皆爲增重交通部之負擔至從前借款合同縱不能根本廢棄而改易路線債務者應有完全選擇之自由今擬請將全國縱橫幹線先行由交通部妥慎規定而後審查已訂合同尚未興修之線對於規定幹線有無利益及衝突之處分別去取以爲修改借款合同之張本蓋最初擇綫不慎靡費必多半途改綫又發生事實上之種種困難從前已成之路其成績不良且虧累極巨有如噬臍若此後通盤籌畫限制資本之妄投亦未始非亡羊補牢之計也

### (乙) 治本之法

(一) 籌募鐵路內債以期實行借換 歐美整理國債法有二(一)減債基金法(二)借換法減債基金法其目的在運用基金以爲各種債票之收買願實行收買往往使價格騰貴而易達於額面以上致招政府之不利法國行之不及數十年而即廢止者實以此吾國欲行此法果用何術以制止之且此種巨額基金從何處取出似亦均待研究者無已惟有借換之一法乎借換法可別爲二(一)借輕債以還重債(二)借內債以還外債默察現在全世界之金融及國民經濟之程度第一法恐辦不到惟第二法可爲吾國借債之對症良藥蓋吾國鐵路外債除用人權會計權大半操諸外人之手外即購置材料亦往往受合同束縛而不能選擇自由此中損失詎可以數計今苟變外債爲內債縱使利率稍重而楚弓楚得既未使利權之外溢且從他方面比較仍於交通部便利之處甚多查民國三年及四年內國公債其總額各二千四百萬元不及數月均已足額可見國民應募之思想與其能力較前確已發達鄙見以爲嗣後鐵路募債除以確實之餘利擔保外仍不妨仿京漢贛路公債辦法分活利以示獎勵之意其總額先定四千萬元分四年募集逾期不足額得再延長之果使行之有效更繼續發行六千萬元獻計十年之後得此內債巨額其外債當可換回一萬萬元以上惟此項內債專爲到期還本之用而決不可以之支付利息蓋借本付息無異息又成本

交通部債台高築從前實蹈此弊是不可不引爲鑒戒而痛予矯除者

(一)改組交通銀行以期統一部庫 交通部會計人皆目之曰獨立會計此種誤會固由外界不知交通部營業會計之情形亦何嘗不因交通部款項僅由交通部自由收支財政部從不過問之處有以致之故本員素主張國庫統一以爲營業有餘則繳入國庫不足則由國庫支出既可以輕交通部之責任且足以息外界之謠言然按現在國內財政之狀況及鐵路外債之種種關聯此刻實萬辦不到故與其侈言統一國庫毋甯先求統一部庫其統一部庫之法維何即應自改組交通銀行始查交通銀行自停止兌現以來其使用京票各路固直接受票價低折之損失即不使用京票各路亦間接受減少運輸之損失約計總損失應在二三百萬以上其尤痛苦者該行本爲管理交通部特別會計之國庫自停止迄今已與停止往來交通部內外債之還本付息早失却金融匯兌之中樞每屆外債到期所有調撥滙劃無不經由債權國或非債權國之外國銀行辦理於是國際匯兌之損失及高溢金價之損失交通部消息不靈惟有俯首聽令而已而約計此項總損失數月之中恐亦在數十萬以上雖然該行何以不能維持而至於停止兌現也莫不曰政府墊款太多之故又問該行何以對於政府如是之輪誠墊款也莫不曰銀行之制度不善而管理監督不嚴之故查該行在郵傳部時代雖係官商合股然交通部實有選派總協理之權且須服從交通部命令其各分行經理除由總管理處遴選及由股東公舉外仍須呈請交通部核定而另由交通部派出總稽查隨時赴總分行專司稽查之責又每三個月詳造營業計算書及資產負債表報部一次自民國三年改訂銀行則例後該行遂變爲完全商辦性質交通部因係該行之一大股東雖得派幫理一員而並無監督稽查之實結果不良未始不由交通部放棄責任也今擬請仍恢復官督商辦之制而另訂嚴密行規改用新式簿記以防他日再有危險事情之發生蓋必有交通銀行而後交通部財政可以爲血脈之貫通金庫有一定之集中地且免債權國有操縱金融之損失是交通部財政根本問題亦不可不急於解決者

(一)清理路電資產以期正本清源 交通部負債既已如是之巨其與負債相對待者曰資產果使資產總額其在之物質價值極實可與負債相抵償則生產事業固亦毫無慮者然試問財產之種類俱何在？其種類之價值各若干？恐雖在交通部中固有經驗之人亦瞠目結舌而無以應。資產既不得其確數於是應歸貶價及銷蝕之損失仍包含在資產之中其結果必至誤認資本亦為營業之盈餘而交通事業前途將始終不能考核其真相。路政資產雖不確實要亦有大數可稽至電政自收歸商辦後匪惟不知其財產若干即投入資本之總數亦無清冊可查。今擬請於交通部內附設路電資產清查處指派專員切實清理夫然後資產損失應如何攤還成績不良應如何補救根本既清整理之方自有條不紊矣。

以上各條雖分標本兼治然大要注重目的在減免不急之債務廓清生產之來源與夫鞏固財政之基礎但使每年付息有着而還本尙不足慮蓋鐵路借債與尋常借債不同考諸歐美鐵路發達之國除政府撥付少數資本外亦未有不由募債而來者即至今亦未有脫離債務上之關係者每年付息有餘則全數撥充資本以之發展交通之事業如必謂於若干年中舉數萬萬元之債務而悉數以豁清之不獨各國鐵路歷史上無此先例亦事實上之萬不可能者也謹依交通會議章程第三條之規定提出議案請付公決。

#### 附三 張競立等採用減債基金法以確定鐵路外債之償還計畫建議案

竊維交通部自民國以來籌設各路幹綫新借外債收回商辦鐵路負擔償還股本負債之數已屬不貲加以從前舊欠各款兩項併計所有鐵路內外債積累至四萬七千餘萬元之多僅付息一項每年應需二千八百二十餘萬元到期還本之數尙不在內而就收入言之其甫經設施或建築尙未工竣之路姑不必論即通車已久營業有年之各路亦虧耗者多而盈餘者少以入抵出斷難相符年虧巨額其何能支設不先事籌維求根本解決之法則本部信用何以見乎外人現舊債既有積重難返之虞新債亦無推行盡利之日因循敷衍破產堪虞此今日對於外債各債所由

不可無一定之償還計畫也。顧償還計畫當採用何法以定之？竊以為採用減債基金法為唯一之妙策。考歐洲各國當財政信用尚在薄弱之時，無不用減債基金法以脫其債累。其法即設一種特別會計，每年由部撥款若干，以為基金。買收公債票，買收以後仍復對之付息，而即銷燬。如此則利息與基金兩項既逐年累進，斯買收公債票之數亦必逐年累增，而莫大之債額自可依此複利法以漸行銷燬，於無形彼以全國財政參互錯綜，頭緒紛繁，尚可行政以收成效。況我僅一部分之鐵路借款，債額雖鉅，條目簡單，且有各路之收入保證，尤為確實，苟能毅然採用而運用得宜，則舊時各項外債之資本付息皆係定期定額，而絕無伸縮之餘地者，今可隨市價之漲落而自由收買之。其利一。又依舊時辦法，公債利息盡為外人所得，今可由減債基金法以割其一部之利息歸為我有。其利二。又依舊時辦法，國家對於各種公債既須派息復須償本，今用減債基金法則派息即所以償本，其利三。且既有基金買收公債票，則公債票之在歐美市場者，價格自漸以騰貴，庶將來新債募集之時，應募必倍形踴躍。其利四。有此四利可知，減債基金法於交通部今日鐵路外債政策上最為適用。所謂一舉而數善備，誠莫有過於此者矣。查交通部鐵路外債除各項墊款及短期借款不計外，現負總數約計三萬七千萬元。至民國四十五年始能償清本息，共計須支出六萬六千四百餘萬元。茲照減債基金辦法定為二十二年還清，預計至民國二十七年即可將所有外債掃數清償。共計支付本息祇須五萬八千六百餘萬元。兩相比較，償還期間計縮短十八年，節減支出約七千八百餘萬元。而於基金處購買所得額面以下之盈餘並其收存之債票應得到期還本之款，作為基金運用所得之利益，尚未計入。茲擬辦法如左：

(一) 擬由財政部發行整理鐵路公債三千萬元，撥作交通部鐵路外債基金，作為一種特別會計，專備購買鐵路外債之用。查財政部歷年積欠交通部之款，共有一千五百餘萬元。又其他由財政部特別撥用交通部之款約銀元一千五百萬元。兩項併計三千餘萬元。現在財政部庫款支絀如此巨數，斷難即行歸還。而交通部又債台高築，應付