

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。

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

大人，要求建筑上海至苏州间铁路的特许权’。”^①

1864年，英国铁路专家斯蒂芬生应怡和洋行邀请来华，制定所谓“综合铁路系统计划”。该项计划以汉口为中心，筑路沟通中国各大城市，并直达印度。

在早期攫取中国铁路权益的侵略活动中，英国尤为积极。这一时期，英国人甚至私自踏勘过北京至大沽间铁路线路；英国人税务司赫德不断上“说帖”劝诱清政府“开设铁道飞线”；1865年，英国人杜兰德在北京永定门外私设里许小铁道，借以耸动视听；天津英商亦于租界设置“土路火车”试演；英国曼彻斯特商会甚至试图向中国皇帝赠送一条短短的铁路作为结婚礼品。60年代后期，英、法又共同勾结，借“修约”之机向清政府施压，要求获取“铁路让与权”，但在清政府的抵制下均未得逞。

19世纪70年代，上海又有盗筑吴淞铁路事件发生。事件最初由美国挑起。1872年美国驻上海副领事布拉特福在美国国务院和美国驻华公使的支持下，组织吴淞道路公司。后该公司与英国怡和洋行合资，谎称修筑“寻常马路”，而实际是通过欺骗手段于1876年6月建成该路。后经交涉，清政府给价拆毁。

19世纪60~70年代的20余年间，西方列强以推动商品输出为主要目的，夺取中国铁路让与权的威胁、利诱和阴谋活动，始终不曾停止。

进入19世纪80年代以后，帝国主义在中国攫取铁路权益的活动出现新的特征。这一时期，世界经济结构发生深刻变动。由于长时期的殖民掠夺，列强财富聚集出现巨额增长；加上科学技术进步及工业发展，垄断取代竞争已成为国际社会经济生活中的常态。随着世界各主要资本主义国家向帝国主义过渡的完成，国际金融资本

^① 肯特著（伦敦，1907），李抱宏等译：《中国铁路发展史》，第3页，1958年版。

的寡头统治开始“君临天下”。资本输出取代商品输出成为列强掠夺殖民地半殖民地的首选方式。

这主要是因为，随着经济及科技的发展，发达国家的国内市场已渐趋饱和。由于社会生产成本的不断增高，资金利润率下降日益明显，原本利润丰厚的国内投资市场日益萎缩，大量“剩余资本”开始聚集。这一现象的产生使资本输出开始有了特别突出的意义；相对而言，商品输出反而退居次要地位。在全球范围内，寻求资金短缺，原材料低廉和人工成本低下的新的投资场所，从而获取新的超高额利润，由此成为整个资本主义世界的最强烈冲动。潜在建设规模及资金需求巨大的、尚未开启的中国铁路投资市场，自然最为国际垄断资本所垂涎。自 19 世纪 80 年代初开始，庞大的国际剩余资本急切地要求扣开中国铁路资金市场的大门，中国铁路外债的产生，应当具有不可避免的必然性质。

正因为如此，实际早在清廷决策大批使用铁路外债前 10 余年，列强各国即已通过各种方式，极力谋求中国接受借款。

光绪七年十月八日（1881 年 11 月 29 日），英国公使威妥玛以施加压力的方式向李鸿章索要铁路借款权。威妥玛称：“查中国向德国购造铁甲船，与丹国订办电报，水师则雇用法人、美人，吾英人嘖有烦言，谓中国疑忌英人。”“今中堂如有创办铁路、整备水师等事，托我英人办理，则猜疑可释。”^①

光绪十年六月（1884 年 8 月），美国公使馆参赞何天爵曾致函总理衙门，要求“贵衙门须行奏明中国现造铁路，拟向美商总借中国库平银二千万两，每年不得过五厘起息，按年将利息交清”。

“如美商允借，将此款准两个月送至中国上海交齐。”^②

中法战争停战谈判之际，亦议及中国向法国“借银二千万，

李鸿章：《李文忠公全书》“译署函稿”，卷 12，第 32 页，光绪三十一～三十四年刊。

宓汝成编：《中国近代铁路史资料》，第 1 册，第 64 页，1963 年版。

以一千万购法船械及铁路料，一千万现银，借作整備海陆军及造铁路，限四十年分批还本息”^①。

19 世纪 80 年代中期以后，列强谋求对中国铁路借款的活动出现高潮。1886 年春，德国金融界通过外交途径谋求承揽对华铁路借款。光绪十二年二月初九日（1886 年 3 月 14 日），出使德国大臣许景澄函报总理衙门：“据德银号狄士康来函称，纠合公司，现派人赴华揽铁路及借款，求为通达。”“又闻该银号并乞德外部招呼”，“现知英、法、美各国，传闻我有铁路之举，络绎款关，咸求自效”。^②是年，德国金融界在柏林成立了一家公司，并开始征集资金和制定在中国修筑铁路的计划。

中法战争结束后不久，法兰西银行即在中国开设办事处，积极寻找铁路投资项目，并在巴黎开设铁路筹备机构，筹筑越南至云南铁路。

关于此时列强谋求铁路借款权的活动，泰勒·丹涅特著《美国人在东亚》一书写道：

“1886 年，在天津和北京麇集了中国向所未见的最大一群‘猎取权利让与的人’，一家德国公司所派的代表，据说打算贷给中国 35 000 000 镑，供作建筑铁路之用。”

“1887 年是外国投资者最为活跃的一年。一个中美银行的计划已经拟定。这个银行是由所谓的费列德尔菲亚公司予以支持，并且得到李鸿章的核准的。原拟以 80 000 000 两银子贷给政府，来资给铁路工程和筹设一个造币厂。”

由于对华铁路借款投资预期利润回报巨大，甚至比利时这样的小国也不甘落后，年已 67 岁的萨多因男爵亦不远万里为此来到中

李鸿章：《李文忠公全书》“电稿”，卷 4，第 3 页，光绪三十一～三十四年刊。

^② 《海防档·铁路》，（编号：3），光绪十二年二月九日，“总署收出使大臣许景澄函”，台北，中央研究院近代史研究所编，1957 年版。

泰勒·丹涅特著，姚曾虞译：《美国人在东亚》，第 505～506 页，1959 年版。

国。他“是位工业大王——他在里格省的色莱因雇佣了 12 000 名工人，自然是在为他所代表的巨大企业寻求铁路和其他承办契约来的。”^①

对于此类现象，《北华捷报》当时的记述令人印象深刻：

“数月前，总理衙门征询对铁路的建议和估价。呵！随之而来是好一番情景！所有各国经纪人、投机商人、商人及海关关员等，都涌向前来，提出他们的意见，并提供了概算数字。”其中有“许多厚颜无耻和冒昧从事的人”。^②

事实上，自 1881 至 1911 年约 30 年间，以利诱、威逼、诈骗等各种方式攫取对华铁路借款权，实际一直是列强各国对华外交的一项重要内容。当时及以后的事实充分表明，大批国际金融资本此际涌向中国铁路，关键在于：厚利可图。

首先，中国铁路外债的利息非常高。当时欧美国家金融市场年利率一般仅为 2.5%~3% 左右，而中国铁路外债年利率一般都在 5% 以上，高者甚至有达到 7% 者。中外息利悬殊姑且不论，而且债期一般都在 20 年以上，甚至有长达 40 至 50 年者；期长息高，获利自然不菲。

经手外资银行有明目繁多酬劳费、手续费优惠。此外，还有多种佣金、回扣等额外权益性收益，亦为一般投资难以企及。

更为苛刻的是，铁路外债的折扣，自卢汉“洋债”后竟成惯例。中国铁路“洋债”折扣一般都在九〇至九五扣之间，九〇扣居多，最低甚至规定有八八扣者。如某项铁路“洋债”，合同明订借款 100 万镑，但实际中方仅能得款 90 万镑，而还本付息仍必须按 100 万镑执行。

^① 《北华捷报》，1889 年 4 月 29 日，见宓汝成编：《中国近代铁路史资料》，第 1 册，第 73 页，1963 年版。

^② 《北华捷报》，1885 年，第 88~89 页，见宓汝成编：《中国近代铁路史资料》，第 1 册，第 76 页，1983 年版。

由于一般铁路债项都整体数额巨大，仅此一项，国际金融资本即可从中国劫夺巨额收益，加上应付利息先行扣除等极不公平条件的存在，中国借债修路实际得款更为有限。

路成之后，债权银行分取经营利润的规定，更为国际资本开辟了巨大利源。在长达 10 至 30 年的债期内，只要债务一日不清，铁路经营利润就必须为债权分成，一般分成比例高达行车余利的 20%。列强这种对华资本输出的特殊掠夺，实际到了无以复加的地步。

另外，铁路“洋债”成债后，所借款项还必须存放于指定的外资银行，除便于其控制外，外资银行还可借以生利；中方还本付息时，外资银行又往往可以由此操纵汇价，额外取得利润。

通过向中国铁路建筑市场输出资本，列强不仅向中国榨取直接经济利益，而且此类“洋债”合同一般还强行规定，所有相关铁路用料都必须向债权国优先采购。铁路设备、器材、材料的供应垄断，资本输出推动商品输出，债权方由此获得的收益更难以计量。

铁路外债合同，一般都订有“行车合同”，其要旨在于合同期限内，铁路无论部分建成或全线建成，其行车运营管理权、财务管理权、用人权等均归债权方掌握，中方虽派员参与，但往往形同虚设。中方权益外溢，莫此为甚，而债权方由此获得直接与间接利益，则亦是难以预计。

因此，晚清时期，国际资本对中国铁路的资金输出，其经济目标追求，远非合同债息一项规定所能限制。此类铁路外债利润，实际是一种多项复合型的超额高利贷利润，不仅包括高额债息，而且包括高额折扣、高额经营余利分成、购料垄断及佣金、银行佣金及各种“酬劳”、汇率折扣收益、提前清还罚款、债权方各种重复收益及铁路沿线矿产权等。此种情况，在欧美正常国际金融市场上不可能存在，而在中国则为当然现实。这主要是因为，这一时期的中国铁路外债，本质上早已不是正常平等的国际金融市场融资。此际

中国，正值向半殖民地沉沦的历史过程之中，列强环伺，国家主权沦丧；铁路外债，往往在列强逼迫甚至武力威胁下成立，因此必然具有强迫劫掠的严重性质。论者往往称之为“恶债”，实为从轻判定。

二、列强瓜分“势力范围”损害中国主权的政治侵略需要

晚清中国铁路外债的产生除源于列强资本输出进行经济劫掠之外，更重要的原因还在于，以铁路外债实施路权控制，是其时列强扩展和巩固在华“势力范围”，破坏中国主权，对中国准备进行领土瓜分的政治侵略需要。

这一事实，实际无需详细论证。菲利浦·约瑟夫著《列强对华外交》一书曾简捷地对此进行过概括：“有着帝国传统为背景的英国政治家们完全懂得：独占的经济控制权总是政治吞并的先声。”^① 雷麦在其《外人在华投资》一书中则写道：“（美国）国务卿一定已经明白：在中国铁路合同所得的一般利益，实在要比希望订购铁轨及铁路设备所得的利益为多。近代历史告诉我们，用经济措施来达到政治目的证例，莫过于 1900 年以前几年的中国铁路合同了。让与权的争夺战，不只限于铁路合同，还有租借地，不割让协定，及势力范围。”^② 日本政府在强迫清政府接受新奉铁路借款时，曾有明确的政策预期：“为了使该线路名副其实地归于我方”，“决定采取以下措施，即通过贷给改筑费的半数，和指派我方技师长和会计主任的办法，由我方掌握其实权。将来如有机会便将其占有”。^③ 通过债权控制路权，机会适当便可实现铁路所有权乃至相

菲利浦·约瑟夫著，胡滨译：《列强对华外交》，第 135 页，1960 年版。

雷麦著，蒋学模等译：《外人在华投资》，第 191 页，1953 年版。

^③ 《满铁档案》：《日本外务大臣致关东都督电（1907.8.19）》，见吉林省社科院编：《满铁史资料》第 2 分册，第 461 页，1979 年版。

关领土的占有。故日本舆论当时称：“今分人土、亡人国者，其铁道政策乎？分之使不知其分，亡之使不知其亡，其铁道政策乎？”^①

历史事实严酷：晚清中国铁路外债大批成债的 20 余年间，正值列强瓜分在华“势力范围”斗争的白热化时期；中国正面临瓜分灭亡的空前危机。列强各国谋图瓜分中国，破坏中国领土主权完整的种种罪恶活动，与其通过输出资本，在各自“势力范围”攫取铁路“让与权”的争夺与勾结互为表里。

列强谋图瓜分中国的暗流由来已久，但危机公开化则在中日“甲午战争”之后。中国甲午战败，日本通过《马关条约》迫使中国割让台湾、澎湖列岛和辽东半岛，不仅打破了俄罗斯独占中国东北的企图，而且打破了列强在华“均势”，从而引起俄、德、法三国干涉还辽。事后，三国借口“还辽有功”，向中国索取“酬谢”，从此开启了在中国瓜分“势力范围”的新一轮侵略狂潮，并以此为最终瓜分中国进行准备。而通过向中国输出铁路资本以获取相应的铁路控制权，则是列强各国控制、巩固和扩大其“势力范围”的重要基本手段。

沙皇俄国利用毗邻中国的地缘优势，早就将中国东北划入其“势力范围”。为巩固这一范围，1896 年 5 月，沙俄诱使李鸿章与其签订《中俄密约》，中俄结成“反日同盟”，由此俄国获得东清铁路（满洲里至绥芬河）直接投资建筑权，俄国西伯利亚铁路从此接入中国。此后，沙俄又出兵强占旅顺、大连，攫取了东清支线（哈尔滨至大连）的建筑权，并将其势力进一步向关内外扩展，深入蒙古及黄河流域。在其控制的这一“势力范围”内，沙俄通过直接投资、债务融资、操纵代理人投资等方式，相应控制的铁路就有满洲里—绥芬河铁路；哈尔滨—大连铁路；张家口—恰克图铁

^① 《天津大公报》，光绪二十九年四月二十二～二十五日，译自日本《朝日新闻》，见宓汝成编：《中国近代铁路史资料》，第 2 册，第 684 页，1963 年版。

路；汴洛铁路，正定太原铁路，及京汉铁路等。沙俄实施在华铁路投资的金融机构主要是华俄道胜银行。

英国在华“势力范围”最广，囊括华北、长江流域及西南地区。在瓜分“势力范围”的斗争中，英国的战略意图在于向北阻击沙俄南下，向南与法国争夺，并以此取得分赃均势。在英国控制的广大“势力范围”内，通过各种资本输出方式控制的铁路有：关内外铁路、津镇铁路、沪宁铁路、苏杭甬铁路、滇缅铁路、广九铁路、道清铁路等。汇丰银行是其时英国在华实施铁路借款的主要债权银行。汇丰银行 19 世纪 60 年代成立，初始资本仅港币 250 万元，19 世纪末增至 1 000 万元。1898 年，汇丰银行与怡和洋行合组中英公司。晚清英债铁路，大多与此公司有关。

法国的势力范围主要在西南地区。法国资本除与俄国合谋操纵卢汉铁路、正太铁路借款外，在西南地区主要是控制滇越铁路及广西地区的铁路，此后又参与湖广铁路借款。东方汇理银行是其实施对华铁路借款的主要金融机构。

德国“势力范围”主要在山东。1897 年德国借口曹州教案，公然出兵占领胶州湾，强租胶州湾长达 99 年，并获得了在山东境内修筑铁路的特权和沿铁路 30 里的矿产开采权，实际上已将整个山东置于其控制之下；由此胶济铁路、津镇铁路、济汴铁路等均成为归其支配的“当然权益”。此外，德国还积极参与湖广铁路借款，向英国长江“势力范围”渗透。德华银行是其时德国对华铁路借款的主要金融机构。

日本虽为后起帝国主义国家，但其独占我东北乃至整个中国的野心由来已久。在本书涉及的这个历史时期内，日本除在东北与沙俄争夺，通过日俄战争将东北南部地区划占为“势力范围”外，在强占我台湾后，又于 1898 年 4 月将福建划归其“势力范围”，迫使清政府承认不得将福建省租借或割让给他国。此时，台湾铁路早已全部落入日本之手。由于福建已成为其“势力范围”，与福建

相近，以杭州为起点的浙江、江西、广东沿海地区铁路，亦都被日本视为“独占权益”，禁止他人染指。为此，日本在我南方地区，以借款筑路为由，极力企图控制杭州江墅铁路、闽潮铁路、开浦铁路、南浔铁路。而在东北，除南满铁路外，日本在擅筑鸭绿江桥及安奉铁路的同时，又通过强迫实施借款，实现其对新奉、吉长、吉会等路的控制，从而在旅顺、大连之外，处心积虑地构建了另外两条进攻中国的重要战略通道。其一，从朝鲜釜山登陆，经汉城、安东、奉天至关内的通道；其二，从朝鲜清津登陆，经会宁、吉林、长春进入东北腹地的通道。实施这一罪恶阴谋的日本金融机构，主要是日本横滨正金银行。

列强各国通过铁路借款，为攫取铁路“让与权”展开争夺的同时，又互相进行勾结，以取得对各自铁路权益及“势力范围”的所谓“国际承认”。为此，由于实施关内外铁路借款，1899年4月，英、俄两国在圣彼得堡订立瓜分在华路权范围协定。在实施津浦铁路借款的争夺中，英德两国于1898年9月在伦敦会议，划分在华路权及相关“利益范围”。与山西柳太铁路借款相关，1898年4月，英、俄在北京签订所谓“山西路矿范围合同”。为瓜分东北路权及“势力范围”，日俄由军事对抗转为互相勾结。1907年7月，两国在圣彼得堡签订《日俄密约》，擅划所谓南北满界限，互相承认并支持对方的铁路让与权及其他相关权益。无疑，这些都是对中国国家主权的严重侵犯。

由此应当能够说明，晚清时期的中国铁路外债，决非是一种简单的经济现象。向中国铁路进行大规模的资本输出，除超高额利润追求外，亦是帝国主义列强侵略中国主权，破坏中国领土完整的政治需要。铁路外债及相关的所谓铁路“让与权”，实际是这一时期，列强各国控制中国经济命脉，巩固和扩大其在华“势力范围”，进而实现其瓜分中国阴谋的重要工具。抑或如肯特于1907年之际所说：“是为了达到目的一种手段，是一个巨大计划中的一个

小事件，这种政策只能称之为一种企图实行的殖民主义而已。”^①

第二节 晚清“实政图强”与国家财政危机的困境抉择

一、“官帑”无着：清季铁路初创之际的国家财政危机

铁路系国家战略性基础产业，资金需求巨大。任何国家，特别是中国疆域如此辽阔的国家，如发展铁路，巨额资金投入，是首要条件。

晚清时期，中国是否修筑铁路，朝野争论 20 余年。甲午战前，中枢虽决策卢汉、关东两路兴筑，但铁路修建，其时尚非既定国策。甲午战败，清廷痛定思痛。光绪二十一年十月二十日（1895 年 12 月 6 日），上谕宣布：“铁路为通商惠工要务，朝廷定议，必欲举行。”^② 铁路始以“图强”要务，定为国家重要政策。庚子辛丑之役，国家内政外交濒于绝境，复灭危机难以讳言。李鸿章称：“今之局势，殆如敝絮塞漏舟，腐木支广厦，稍一倾复，遂不可知。”^③ 正出于此，光绪二十六年十二月十日（1901 年元月 29 日），清廷在西安行在发布著名的“新政”上谕，宣称决意改弦更张，振作图强，在全国推行“维新新政”；铁路为实业新政之首再次受朝野瞩目。由此可知，晚清铁路发展，实为挽救国家颓势之“实政要务”，大局攸关。国家财政有责任必须保障其资金投入。

但其时国家财政危机深重，依靠“官帑”，即以国家财政资金大规模投入进行铁路建设，实无可能。

^① 肯特著（伦敦，1907），李抱宏等译：《中国铁路发展史》，第 90 页，1958 年版。

^② 《清德宗景皇帝实录》，卷 378，第 7 页，1937 年版。

^③ 李鸿章：《李文忠公全书》，“朋僚函稿”，卷 16，第 2 页，光绪三十一～三十四年刊。

应当强调的是，进入近代之前，清代国家财政本无危机，亦无外债。

有清一代，自顺始末从战争破坏中逐渐恢复后，国家财政岁入岁出，总体正常；“有盈无绌”的局面一直长期维持。康乾之际，国家强盛，府库盈溢，国家财政充裕达到高峰。鸦片战争以降，尤其自道光咸之际始，国家财政步入困境，外债开始出现。同光及其后，国家财政极端恶化，外债债台高筑；津沽铁路于光绪十三年（1887年）修建，翌年建成。其资金因“国帑”不继，商筹无着，就不得不挪借“洋债”两笔，计1 076 000两，我国铁路外债实由此始。

就具体而言，清代国家财政最盛应在雍乾之际。按《皇朝经世文编》所载，乾隆四十二年（1777年），户部国库存银最高为81 824 894两。此前，康熙朝最高达到5 000万两；雍正朝最高达到6 000万两。此后，嘉庆十九年（1814年）降至1 200万两；道光三十年（1850年）时，户部存银仅800万两，仅及乾隆最高时之1/10。自此之后，国家财政更为恶化，户部库银连年库亏，实已无可挽回。按彭泽益对其时户部银库大进、大出黄册及四注册的研究，咸同之际国家财政收支状况从以下数据中可以见其梗概：

咸丰二年（1852年），户部库银大进合计9 196 945两，大出合计11 103 669两，合计亏空1 906 724两。

咸丰三年（1853年），户部库银大进合计5 638 380两，大出合计9 840 151两，合计亏空4 201 771两。

咸丰十年（1860年），户部库银大进合计9 397 441两，大出12 795 530两，合计亏空3 398 089两。^①

由于入不敷出，库亏巨大，中央国库日渐成为虚库，自属必

彭泽益：《19世纪后半期的中国财政与经济》，“户部库银收支状况”表，第140页，1983年版。

然。彭泽益强调的另一事实甚为重要，即户部大进黄册记录的进出，只是账面进出，并非“实银”进出。如咸丰三年（1853年），“实银”仅进48余万两，而实出则有39余万两，咸丰五年（1855年），“实银”仅进14万两，实出则有15万余两。同治朝亦如是。以同治前三年为例：

同治元年（1862年），户部实入银178 504两，实出银193 846两；

同治二年（1863年），户部实入银121 172两，实出银117 915两；

同治三年（1864年），户部实入银184 469两，实出银174 157两。^①

咸同之际出入相抵，户部国库存实银数，最低时平均年仅6万余两，与乾隆时8 000万两相比，相差何啻天壤！

就见于公布统计的国家岁入岁出总数而言，实际亦是如此。应当指出的是，清代见于公开的岁入岁出统计，捏造虚凑者居多，进入近代以后尤其如此。《清史稿》载清代中前期的岁入岁出，似尚可信，如：

乾隆五十六年（1791年），岁入4 359万两，岁出3 177万两；

嘉庆十七年（1812年），岁入4 013万两，岁出3 510万两；

道光二十二年（1842年），岁入3 714万两，岁出3 150万两。

但至光绪之际的统计，则不能不令人生疑。如：

光绪七年（1881年），入82 349 198两，出78 171 451两；光绪十七年（1891年），入89 684 800两，出79 355 241两。考诸实际，此种统计，很可能只是官样文章。《清史稿》载宣统三年（1911年）时国家财政预算，赤字为4 169万余两，应为保守估计。^②

彭泽益：《19世纪后半期的中国财政与经济》，“户部库银出入实银总数”表第142页，1983年版。

② 《清史稿》，“食货志六，合计”，第489页，1986年版。

中央国库虚库运行，国家岁入岁出，赤字巨大。清季这一国家财政状况的客观实际，使耗资巨大的铁路建筑，如主要依靠国家财政拨款一途，显然已失去了任何可能。

清季国家财政状况严重恶化，铁路发展，最终不得不求诸外债，无疑具有内外多方面的原因。其中，人们有充分理由追究作为债权人的列强各国破坏中国国家财政经济，制造中国外债需求的历史罪责。列强各国强加给中国的鸦片毒品贸易及战争赔款勒索所造成的恶果，自然首当其冲。

人所共知，19世纪早期的中外贸易，特别是中英贸易，中国处于有利地位。为改变这种状况，以英国为主的西方商人开始罪恶的鸦片走私。仅以后来成为中国铁路最大债权国的英国论，其对华走私鸦片，按严中平的统计：“20年代以前，平均每年约4000多箱，价值四五百万元；20年代以后，销量直线上升，到了鸦片战争前夕，已达35000余箱，将近2000万元了。”^①另据李康华《中国对外贸易简史》一书的估计，列强各国对华输入鸦片，鸦片战争前，合计428733箱；鸦片战争后至“合法化”前，合计949208箱；“合法化”后，合计2582088箱。据此，许毅、王国华指出：“从1800年到1895年的95年中，输入中国鸦片达372.5万箱，价值达22亿元白银以上。这笔资金，可以建造50条卢汉铁路。”^②近代英法等国对中国的毒品输入，致使中国白银大量外流，中国社会经济及国家财政由此受到严重破坏，不得不举借外债；而流出的鸦片白银，相当一部分又以债款的形式输回中国，铁路外债应为其重要构成。

毫无疑问，战争赔款，是晚清国家财政遭到破坏的另一个重要原因。

① 严中平等编：《中国近代经济史统计资料选辑》，第19页，1955年版。

② 许毅等著：《清代外债史论》，第70页，1996年版。

进入近代以来，列强为达到其侵略目的，不断对我国发动武装侵略战争，并由此向我国勒索大批赔款。其主要者如：第一次鸦片战争 2 100 万元；第二次鸦片战争 870 万两；伊犁条约 500 万两（900 万卢布）；马关条约 23 000 万两；辛丑和约 45 000 万两。但仅以上条约规定之数，并不能真正代表中国财政经济因此所遭受的实际损失。

晚清铁路外债，甲午及辛丑之后，两次出现成债高峰。国家财政无力对铁路投资，而巨额国家资金却被迫用于列强强加的战费及赔款支出。

中日甲午战争，按《国债辑要》统计，我国被迫支出军费及赔款如下：

中国支出军费：

1. 海军预备金 2 500 000 两；
2. 内帑金 3 000 000 两；
3. 内国债 11 000 000 两；
4. 外债（约折合）40 000 000 两；

合计 56 500 000 两。

支付对日本赔偿金额：

1. 军费赔偿 200 000 000 两；
2. 辽东付还报酬 30 000 000 两；
3. 卫海卫驻屯军费 1 500 000 两；

合计 231 500 000 两。

以上两项总计，甲午战争中国直接财政损失应是 28 800 万两。但这仍不能完全代表我国财政的全部损失。由于国库空虚，清政府为支付甲午军费及赔款不得不先后 7 次举借外债：

1894 年汇丰银行银贷公债 1 635 000 镑；

1895 年汇丰银行金贷公债 3 000 000 镑；

1895 年怡和公债 1 000 000 镑；

1895 年瑞记公债 1 000 000 镑；
1895 年俄法公债 15 820 000 镑；
1896 年德英公债 16 000 000 镑；
1898 年第二次德英公债 16 000 000 镑；
合计 54 455 000 镑。

以上仅为起债本金，如本息合计，以俄法借款例，1 500 余万镑需还总计本息 3 000 余万镑；怡和、瑞记两项，本金 200 万镑，需还本息合计 350 万镑；第一次英德借款本金 1 600 万镑，需还本息 3 400 万镑，第二次英德借款，本金 1 600 万镑，需还本息 3 750 万镑。总之，此次“洋债”，本息合计，较起债本金大都超出 1 倍以上。如此约略计之，此 7 次债，本息总计当在 1 亿英镑以上，折合库平银至少亦应在 6 亿两以上。而这仅仅是中日甲午战争中我国因借债而遭受的财政损失。^①

甲午战争对中国财政破坏严重，而八国联军之役后的《辛丑和约》签订，较甲午战争更为严重。该条约规定中国赔款 4 亿 5 000 万两，因不可能及时赔出而转化为外债，年息 4 厘，分 39 年还清；本金之外，尚须付息 5 亿 3 200 余万两，本息合计 9 亿 8 000 万两有余，加上所谓镑亏勒索，我国此次财政损失当在 10 亿两以上。

有估计认为，清季西方列强侵略战争给我国造成的直接损失，超出 20 亿两白银。这实际亦是一种保守估计。加上列强贩卖鸦片从中国劫掠的白银，两项总计至少应在 40 亿两以上。中国财政和社会经济必然由此陷入严重危机；铁路发展，亦必然难望“官帑”投入。所以，由此产生的清季中国铁路外债，实质是列强对中国进行毒品犯罪和侵略战争犯罪，严重破坏中国国家财政和社会经济的

^① 《国债辑要》，第 31~37 页，见于中国人民银行总行参事室编：《中国清代外债史资料》，第 229 页，1991 年版。