

中國領土內

帝國主義者資本戰

政

長野朗著
丁振一譯

日本・長野朗著

丁振一譯

中國領
土內

帝國主義者資本戰

上海聯合書店印行

8163

譯者贅言

帝國主義者相互間雖時常衝突時常合作，而其侵略人國也，則始終如一，初不因其衝突或合作而有所軒輊。其合作固足為被壓迫民族之禍，其衝突亦未必為被壓迫民族之福。故被壓迫民族不欲謀解放則已，如欲謀解放，則非打倒一切帝國主義者不可，固不問其為甲為乙為丙丁也。我國受帝國主義者之侵略壓迫將及百年矣，打倒帝國主義以求我國之自由平等，實為全國民眾一致之要求，固不問其為英為日為美法也。而今日之謀國者，輒採聯甲拒乙或聯丙排丁之策，吾見其惑也。夫引俄以拒日，李鴻章曾用之矣，聯英美以抵日俄，袁世凱又嘗行之矣，其效果可觀者為何？豈非利權喪失更多，辱國更深，益陷民生

國家圖書館



001685408

國計於萬劫不復之境乎？有宋末葉，金人爲患，乃引遼以拒之，而遼之爲患更甚，又引元以制之，而卒亡於元，此前車之可鑑者也。而今人不察，於二十世紀之今日，猶欲採數千年前戰國術士之遺策，亦徒見其喪權辱國而貽笑於帝國主義者而已。吾讀日本長野朗君所著「以中國爲舞臺之列國資本戰」（即本書原名），更信吾前言之不謬，乃亟譯之以饗國人。閱者其亦與譯者有同感歟？

中華民國十八年五月一日識於上海旅次

譯者

告閱者

一、譯者正擬編輯一種帝國主義者在中國相互間經濟鬥爭之書籍，於蒐集參考材料時獲得本書，亟購而閱之，多合譯者本意，其間固不免有缺漏忌避錯誤偏僻之點，尤以關係日本方面者爲多，然此等處，多不能逃出閱者之審鑑，故亟譯之以饗國人，俾瞭然於帝國主義者在侵略中國時，其相互間之嫉視，排擠，實至深刻，雖有時偶因利害關係而協同以謀我，然卒因利害衝突其嫉視排擠之痕跡終不能泯滅，或且愈益加甚。吾人閱本書，或可得其癥結之所在而謀所以應付之策，是則譯者之宏願。

二、本書原名『支那舞才臺卜又儿列國資本戰』，直譯之則爲『以中國

爲舞臺之列國資本戰』，今則改譯爲『中國領土內帝國主義者資本戰』似覺醒目，且亦不失原意。

三、閱者須牢記本書著者爲日本人，其迴護日本之處在所難免，是亦其愛國心之表現，固亦未可厚非，然其立論之是非偏正可以立辨。

四、譯者保持譯書原則，對於原著十分忠實，不以己意增刪之，惟於原著有顯著之誤謬，晦澀，或偏僻之處，除照譯外或附以？記號，或以括弧加以案語，然爲數極尠。

五、原著紀年多用明治大正年月，譯者爲謀閱者之便利，一律改爲西歷。

六、原著乃一九二八年（日本昭和三年）十月出版，本譯本乃根據同年十一月第二版。

目次

列強對華之經濟政策

一、美國對華經濟政策

1、美國對華方針

2、文化政策

3、新財團之提倡

4、華盛頓會議

5、對華經濟發展

二、英國之對華政策

目次

帝國主義者資本戰

1、 西藏及片馬問題

2、 英國與共管問題

3、 英國對華策之煩悶

三、 列強之協調與排擠

1、 中國之內爭與列強

2、 英美與日本

3、 英國與美國

4、 英國與俄國

四、 中國之將來與列強

列強之對華貿易

一、 列強之貿易政策

1、美國

2、英國

3、日本

二、對華貿易之實狀

三、中國貿易與日英美

四、航業

1、中國之航業與列強

2、中國航業與日英美

五、金融機關

1、外國金融機關之概況

2、美國金融機關之進展

3、英國之滙豐銀行

六、租借地與租界

七、中國貿易之將來與日英美

列強之對華投資

一、投資上所表現之列強之政策與投資機關

二、迴繞鐵路之列國

1、鐵路投資之一般

2、英國之鐵路網

3、美國之鐵路插入運動

4、東清鐵路

5、電信投資

6、纏繞於無線電之日美懸爭

三、中國之鑛山與列國

1、蘊藏之中國鑛山

2、列國之鑛山投資

3、列國之中國鑛山飛躍

四、工業投資

1、紡織業與日英美

2、其他之工業投資

五、對華投資之將來

帝國主義者資本戰



列強對華之經濟政策

世界之經濟中心，正由歐洲及大西洋逐漸向太平洋轉移，此乃無可爭辯之事實。特以無論歐洲無論美國，對於極東皆正引起其莫大的興味。此所謂極東，即印度，澳洲及中國是。就中之中國，具有四億人民，廣大之土地以及無限量尙未開發之資源。所以無論爲原料供給所，無論爲商品銷路，無論爲資本之投資，其皆足惹起列強之注意，乃當然之事。於此，激烈的競爭以起，排擠亦行，皆與中國之內爭相結託，而至發生極複雜之現象。又，在中國經濟活躍之列強中，以歐洲大戰爲分界，其前其後有非常之變動。大戰以前，在中國舞臺活躍者，以日英美德俄法爲主，而戰爭之結果，德俄落伍，法國又不振。反

之，日美猝然擡頭，而大戰以後，殆成爲日英美爭霸戰之局面。因此，本著擬單就日英美立論。尤以最近美國之發展非常良好，故特置重美國而進行其記述。

一 美國之對華政策

1 美國對華方針

美國因於國內有最大之自由市場，其結果乃產出大量生產。如此，猛烈之競爭以起，於失敗者累疊死屍之上，大托辣斯以生，產業進入成人期，同時機械力之應用乃大盛，勞動人員之節約以行，個人之能率乃大大的發揮，高貴之

工資和向上的生產程度乃成爲其特色。美國實業界一貫之社會服務之思想；不過是欲將利益變成正義（利益之正義化）之自欺而已。此種精神，即在對華政策上亦可表現。中國人批評美國人之手段，好似街頭之狡猾商人，非妄評也。美國之產業，皆依完全的機械及科學的組織而爲大量生產，如此種類之產業，放可得爲世界的競爭。今日世界之廉價生產之中心，已不在歐洲而在美國。因此，此種物品之銷路，亦必要求爲世界的。然凡不合於美國人特長之物品，則不能與歐洲品競爭。因此，美國除却可以侵入歐洲市場之商品以外，其他商品則不能不另覓其他市場。美國其所以維持今日異常高度之生活標準而具有經濟上之獨立者，實以煤炭·煤油·銅·鉛·鐵·玉蜀黍·小麥·棉花·木材·煙草等，各種皆占世界總產額四分之一以至四分之三。然，無論如何之美國，因地質與氣候之關係，亦有不能不仰給外國輸入者。如茶·咖啡·可可·樹膠·

生絲·砂糖·獸毛皮等，其中產於中國者甚多。更以美國於產業青年期曾濫費原料，今日乃努力從事於節約，例如煤油，有逐漸需要不足之形式。就美國輸入觀之，原料逐漸增加，可以知矣。

一八七五——七九年

一九二一——二四年

原料品

二六·六%

五三·一%

食料品

四一·三

二四·八

製品

三二·一

二二·一

因此，美國政府對於其將來之趨勢頗傾其注意。

一九二三年美國之輸出，不過美國生產總額之八·五%，輸入為消費總額

之七·九%，大部分皆由國內生產，即在國內消費，所以美國人皆集中其注意

於國內市場，對於海外貿易皆不傾注十分注意。此美國之對華政策與日英不同

之點。例如英國，不能不輸出棉製品之七成五分，鐵製品之六成六分，羊毛品之五成，因此，外國市場之狀況以及其國之治亂等，皆與英國有莫大之關係，而美國則可以安心，因此日英雖急切的提倡對華協同策，而美國屹不爲動。然此種形勢，果能延續至何時乎？美國輸出貿易之傾向，顯示原料品之輸出逐漸減少，而製品之輸出則逐漸增加。此種傾向，必伴隨歐洲回復常態及美國人口之增加而增進，馴至原料品中除如棉花上下者之外皆將不能輸出，而製品之輸出則必然增加。美國恐終不能免工業化之運命歟？一八八〇年田園人口爲七成一分，而一九二〇年則爲四成八分，農業從事者在一八五〇年占產業人口之六成三分，而一九二〇年僅占二成六分。反之，工業人口於同一期間則由一成五分增加至三成矣。如此，以標準化之機械工業爲基礎之美國，原料及食料漸次高貴，因而其輸出勢必困難。如此，則不能仍復如前此之對於外國貿易漠不關

心，其輸出也，非必爲獲得剩餘，乃爲購進原料及食料之必要上不得不輸出也，亦與西歐各工業國相同，以輸出入爲其生存之必要條件之時期，不知何時即將到來。現在既已時常發生爲打破從來國內生產過多之困難而需要外國市場之議論矣。最近美國商務部及美國商業會議所（即商會）皆痛感海外市場之必要，對於將來輸出政策上正在研究準備中。

美國之輸出目的地，第一爲加拿大及其他美洲大陸，第二爲歐洲，第三爲亞細亞及其他經濟發達幼稚之國家。例如加拿大，一切狀況皆類似美國，實爲美國絕好之市場，但是需要不大。至於中美南美，亦以人口過少購買力缺乏。至向歐洲之輸出，原料品及半製品占五成三分，食料品占二成六分，製造品僅占二成，且此製造品不過爲依大量生產之廉價品或爲美國獨特之物品，而且伴隨歐洲之恢復，此等輸出漸次困難。至對於第三經濟發達幼稚之亞細亞及其他諸

國之輸出，在今日其數量固尚不甚大，但將來必然逐漸增加。尤以具有四億人口之中國，絕無由美國之眼光中逃去之理。試觀次表，亦可明瞭其傾向。

輸出地(百分比)

	一八七五——七九年	一九二〇——二四年	一九二五——三〇年	一九三二——三五年
歐洲	八一·六	六二·三	六三·九	五二·六
北美·美	一一·三	二二·一	一九·四	二四·四
南美	三·三	五·六	五·四	六·八
亞洲及澳洲	三·八	七·八	一〇·一	一四·六
非洲	〇·〇	一·二	一·二	一·六

由各大陸向美國之輸入(百分率)

一八七五——七九年	一九二〇——二四年	一九二五——三〇年	一九三二——三五年
-----------	-----------	-----------	-----------

歐洲	四九·四	四九·六	二〇·八	三〇·四
北美	二五·一	二〇·六	三〇·二	二六·四
南美	一三·七	一二·二	一七·六	一二·二
亞洲及澳洲	九·九	一六·三	二八·七	二八·九
非洲	一·九	一·三	二·七	二·一

即由上表，可知歐洲貿易次第低減其重要，而亞洲及澳洲正在增加其重要之程度。美國固具備帝國主義之要素者，徒以儘有資本家鷹揚之所，故不能如英國人之成爲國際的交換商人。然，美國終必至抵抗歐洲以爭奪世界市場，至其舞臺，則由中美南美以至亞洲及澳洲，而極東實爲其競爭之中心。

其次試就投資方面略加觀察。歐洲大戰以前乃債務國之美國，歐戰後一變而爲大債權國。美國除戰債外大戰後至一九二五年僅六年間之新投資亦約達六

十億弗，如加上從來之投資等，實達百億弗以上。美國國土廣大，人口稀薄，天然資源未開發者尚多，國內之資本消化力亦甚大，然，最近資本之流入，實超過國內之使用而有剩餘，此種剩餘，因受海外高利所引誘而移出。美國人與英國人在投資上大有不同。美人之海外投資，固以獲得商業上之利益為主，而美國之海外投資，則以誘於高利，有向比較優越方面迴繞投資之根性。從而美人投資之種類，外國公債市債占半數以上，其次則為工業投資，而英國商人則由遠大之見地投資，投資於公債者極少。最近美國雖擴大其銀行活動之範圍而侵犯英國之勢力圈，然仍不免為新進。一九二五年美國之海外投資地如左。

投資額（單位弗）

對於總額之百分比

中美南美

四、二一〇、〇〇〇、〇〇〇

四〇

加拿大 二、八二五、〇〇〇、〇〇〇

二七

歐洲 二、五〇〇、〇〇〇、〇〇〇

二四

亞洲及澳洲 八七〇、〇〇〇、〇〇〇

九

美國之投資，集中於南北美兩大陸，歐洲爲第二位，且對於美洲大陸諸國之投資多爲商業的，反之，對於歐洲則多爲公債市債。自然，美國之投資自以美洲大陸爲主，其次將來必次第輪到東洋。英國之海外投資，以開拓新市場爲其大方針。然美國則單爲放債，採取富者對於貧者之態度，令人發生將來或者不至發生一稱帝國主義之感。總之，由此種新關係，美國必至重視中國，乃是確定不移的。而將來中國之地位，亦必因爲美國愈益成爲重要。中國在供給美國所缺乏之原料上，如茶，生絲，獸皮等，又在銷售美國製品之有利市場上，皆極爲必要。卽在投資方面言，今後中國之開發上需要莫大之資金，而可以供

給之者除美國外別無他國。

如以上所述美國之情形，果由是而產生如何之對華政策乎？試就從來之事實而探究之。

就美國之對華政策，據巴黎，華盛頓，北京三會議時美國委員之技術顧問，中國研究之一權威霍貝克氏云如次。

「美國之中國政策，幸而始終一貫。試觀中美接觸百五十年間之歷史，並參照最近二年間大總統及外務長官之聲明書，更試檢閱最近五年來之記錄，則必發見『始終一貫』乃自明之真理。在外交關係上，任何政府皆有二種義務。第一保護自國市民之生命及利益，第二尊重他國人民之權利及感情。歷代美國政府，頗能盡此二種任務。即現在當局，亦絕非不介意此種過去之記錄。形成美國極東政府之信念，即所謂自由之國家應有自由，不受政治上之干涉，可從

其所欲以平和的發達云。故美國在對華關係上，反對帝國主義冒險，分割以及并吞等傾向，乃始終一貫者。美國在中國之利益，以商業的及文化的爲主。其首當其衝者爲商人，其次宣教師，第三乃爲外交官，直迄一九〇〇年拳匪之亂止，美國未嘗輸送軍隊於中國。太平之亂時，美國委員漢夫勒·馬夏爾氏支持中國，維持上海之秩序，中國陷於混亂狀態，而結局不至成爲歐洲野心者之餌食。美國採取所謂最高利益之立場，即在以後亦有『余之目的，在切實履行條約上美國之義務，必不投下不必要之障害，致使中國官憲陷於困感，』云云，此美國政府之對華政策也。即美國之對華政策，以尊重中國主權，而以其政治上及行政上之保全爲旨歸也。」云云。

以上所論，實有太過爲美國辯護之嫌。其次密勒評論之主筆，美國有名之中國通（即熟悉中國情形之外國人），華盛頓會議時在內部盛行活躍之密勒氏，

就美國之對華策曾有以下言論。

「世界之趨勢，使美國移置其外交重心於極東及太平洋，年來之傳統的外交方針孟羅主義，今則以海主義取而代之（孟羅乃美國總統名，以倡美洲不外侵，亦不受人侵著稱於世；海為美國國務卿，以倡中國領土保全及門戶開放著稱於世。）美國政府實際上逐漸接近海主義。其最顯著之一例，則為跨於一九二一年一九二二年之華盛頓會議。孟羅主義與海主義之間約有八十年之間隔，其外形雖完全不同，而其發生之原因則不無共通之點。即二者皆為美國特殊地理的及政治的事情之所產生。孟羅主義乃為阻止拿破侖戰爭之結果歐洲各國競相締結聯盟或同盟對於美洲新興各國擬採取干涉侵略等態度之一種聲明，當時不外為企圖幼稚美洲各國之安全，乃採取此種政策。至於海主義，乃考慮伴隨太平洋特以東亞形勢之發展，美國如袖手傍觀之，則美國將感受孟羅時代

美洲各國所感受同樣之危險之一種宣言，當時在極東各地，歐洲各國舒伸其帝國主義的魔手，以中國爲始，陸續蠶食亞洲各弱小民族，美國對於此，如不採取相當機宜之策，則不能不立於經濟的不利之立場上。孟羅主義世間既已周知，而海主義之神髓，則明示於國務卿海氏在一九〇〇年七月三日關聯於拳匪事件對列國所發之通牒中。

在中國建立將來永久的安全與和平，維持中國領土的及行政的實體，保護國際上及條約上所賦予各國之權利，防護中國帝國全領土內貿易上平等之原則。

孟羅主義之特徵，僅爲維持美國自身之安全與利益，而海主義則爲確保中國之領土保全與政治獨立，主張一種一般的原則。海主義乃由以下兩命題而成。

一、維持中國之領土保全與政治獨立。

二、防護中國之門戶開放。

第一命題不必說明，而關於第二命題，世間多少不免有誤解之點，因此就其性質實有一言之必要。對於中國之門戶開放之用語，許多人解釋爲『外國人不顧中國國民乃至政府之意嚮，有任意和中國貿易之權利。』然，海主義之門戶開放，決非如此自己任意的，乃彼此相互的。又海主義對於中國關稅率毫未言及。即中國對於外國輸入品任課如何之稅率亦不反對，不過要求中國對於外國輸入品課關稅時，不要因國而異其待遇，又伴隨將來中國之開發而制定法律或附加條件時，則凡一切開發者皆須與以平等之待遇。又美國嚴守門戶開放之精神，毫不設定美國之勢力範圍。門戶開放主義乃與國際法上所謂最惠國之觀念立於同一基礎之上者，因此美國要求於中國者，不出於與他國平等待遇以

上。

美國之國力漸次發展，而與外國之接觸日增其頻繁，伴隨於此，美國人之對外觀念亦次第廣闊。孟羅主義與海主義，即為適應由此種對外接觸所發生之要求而產生者。歐洲各國於秘密中尙施行其領土未發見時代之弱肉強食的領土擴張政策，各依其得意之政策，每遇有機會即努力以達其目的。此種歐洲政策與海主義兩種不同之政策，今也相會於極東，於是所謂民族自決熱之勃興，同時自覺之弱小民族對於白人之反動的反抗運動以起，顯示極應注意之形勢。美國現在目前之問題，即為對於此種形勢應如何處置。歐洲各國之對華政策中，對於美國有重大之意義者則為英國之政策。由來論國際政局者之中，多有抱『如英對外政策相一致，二者相提攜而起運動，則國際問題中將無不解決者』云云之意見者，然兩國固由種種關係上容易諒解，而此種諒解未必即為意見一

致及目的共通之意思。實際上試就中國內英美之關係稍深加研究，則必首肯兩國對亞洲政策之間有頗重要之不同點。世界之對華政策，可以概括之爲以下三種。其一爲美國及贊成美國之二三政府所抱持之主義，其他則爲以歐洲諸強國爲中心之一團政府之政策，其三則爲亞洲唯一強國日本所抱持之政策。然歐洲各國之政策中最代表的則爲英國，因此，世界之對華政策，可大別之爲美國式，英國式及日本式三者。與英國持同種之政策者有法國荷蘭德國等，皆以英國爲先鋒，反抗亞洲之美國政策。」云云。

以上密勒氏之意見，亦不過表示美國對華政策之一斑，然亦不免太過炫耀自國之政策。美國政策較之英國，本質上決不覺有何等更正義人道處。

美國之第一黨爲共和黨，成其背景者則爲富者階級及大實業家。因此，美國之對華政策依實業家左左之，乃不得已者。而美國與英日不同之點，則以美

國於中國附近並無領土，從而不得以武力加之於中國，故亦不得達領土侵略之目的。以如此狀況，故美國在中國如平和女神之面孔，然彼決非如是，試觀其中美南美及其他自國鄰接地方所行之政策可以明矣。其次美國直迄今日仍可爲經濟的獨立，縱無中國亦非不能過活，比較的可以放其豪語。又美國乃着手於中國最遲者，故不似他國之有勢力範圍。尤以由現在再造勢力範圍已經趕不及，毋寧全部廢此勢力範圍更有利於美國。美國之門戶開放實由此而生者。美國手段之特色，即在始終主張自國之利益。然雖是露骨的主張，而在干涉中國內政，例如出兵以及共同抗議等關係上，決不嘗試，此美國對於歐洲手段之同一筆法也。美國在中國之政治的關係既爲附屬的，因此不爲煩瑣之事，亦屬自然，又以既無既得權利之美國，如此正得其道。因此美國人工於奉承中國人，不爲討厭之事，唯主張利益不減於他國，莫善於此矣。以下試就美國從來所採

取之對華政策述之。

2 文化政策

美國向中國前進之際，先挑出對華文化爲先鋒，其後繼之以資本。美國之文化政策，於所謂純爲世界人類之向上云云之外，頗有不純潔之目的混入其間，彼等依此以贏得中美親善。親善之反面即爲排斥他國。又宣教師及其他實爲資本家作偵探的活動。因此致使中國人發生反基督教運動，至呼彼等爲資本侵略之先鋒。殊以文化事業，多由宣教師之手經營之，於是無論學校及病院，皆成爲布教之手段（布教之手段化），而有教育與宗教混淆之缺點。加之，其來中國充宣教師者，多爲二流三流在本國不能餬口者，彼等並未受多大之教育，則彼等之教育事業，異日亦必至受排斥。然，使用數千萬弗之費用及千人之宣教師從事於活動之美國對華文化，一時確已成功，中美親善之潮流普遍膨漲於

全中國，依其力以煽動排日，又獲得若干經濟的利益。

美國之文化事業，最盛者乃在歐洲大戰以後。其最盛期，彼等亘於宣傳·教育·醫療·慈善等各方面皆普遍發展。全國中除去百二十六縣，新教育會乃至於一千四百五十七縣，教會及附屬機關凡一萬七千餘，信徒六十一萬八千人，學校八千八百八十六所，職員二萬四千七百餘名，學生二十萬零二千人，醫院藥房五百七十所，出版書籍四千四百餘種。歐美為宗教所投下之資金已達千百餘萬。新教之主力為英美，而尤以美國布教界之勢力最為可觀。一九二〇年一隻船上見有百三十名之男女宣教師。一九一五年，美國宣教師之數，男子八百八十五人，女子三百五十四人，中國人宣教師一萬零百六十一人，信徒數二十四萬七千三百二十人，分布於中國十八省及東三省。在中國布教之美國教會之教派有三十三，而其中最活動者則為中國基督教青年會。青年會在全國共

設百九十五所分會，會員數六萬，於布教之外又從事於教育事業，於北京·天津·上海·香港則附設宏壯之附屬學校，又依電影，競賽，游藝等以吸收學生，一九一九年排日以後普遍於全國之學生會，基督教青年會之幹事實執其牛耳，指導學生演排日劇，然自蘇俄之共產黨伸手於中國，而基督教青年會之幹事不知何時被逐，而共產主義青年團之同人皆立於學生之背後。

耶穌教固有相當之信者及勢力，然布教上則實為失敗。蓋來集於彼等之下者，多藉外人庇護之下活動惡事以免官憲追比之無賴漢以及利用外人勢力之輩，真正信者甚少。宣教師自身亦多以教育·醫療·救濟等為主，其中為本國資本家開闢進路或熱中於投資以及獲得利權者亦不少。

教育多操於宗教家之手，在中國之大學專門學校之數約六十所，而其中之二十七所屬於外國人之經營，其大部分為教會事業。屬於教會之各種學校數非

常之多，而其中屬於英美宗教團體者列之於左。

(一九一七年)

	學校數	生徒數
幼稚園	七五五	三、四九七
小學校	五三二九	一三八、九四三
高小校	五七三	二〇、八三二
中學校	二二八	一一、八九二
大學及專門	一八	七七二
師範及實業校	一一九	三、一二五
神學校	三〇	六一〇

又外人教員千四百七十一人，中國人教員九千五百九十四人。

屬於美國教會者如左：

學校數

生徒數

星期學校	二、二三四	一二六、〇六八
幼稚園	六四	二、九〇九
小學校	二、九〇九	七七、九一九
孤兒院	一七	七四四
中學及女學	一三八	八、二一四
師範及實業校	六七	二、五六二
神學校	一五	四七六
大學及專門	一六	八六五
醫學校	七	一四五

外人教員（除星期學校）六百五十二人，中國教員四千二百八十五人。

專門學校以上其大部分係英美所設立，尤以美國設立者為多。中等學校中國自身所設立者約八百五十所，對之英美所設立者至達三百五十所。以下揭示英美人所設立之主要學校。

北京匯文大學 美以美教會設立（英美）

天津北洋大學 準美國系（？）

協和醫學校（北京）同仁醫院附設？（美）

山東齊魯大學 英美三教會共營

北京女子大學 教會設立

青島大學 美人設立

通州協和大學

聖約翰大學（上海） 美國聖公會

北京清華學校 留美學生預備學校

哈巴德醫科大學（上海） 美國財團經營

天津成美學校 美國美以美會

南京金陵大學 美國美以美會

金陵女子大學 美國美以美會

廣東基督教大學

武昌大學 美國聖公會

長沙耶路大學 美國耶路大學

湘雅醫學（長沙）耶路大學派傳道部

成都協和大學 美國及加拿大教會共設

英美之在中國，不但施行教育，而且盛行吸收留學生於自國。殊以歐洲大戰後，英美法各國之間曾發生大競爭。然，其中最為驚人之活動者却為美國。

美國既於一九〇八年以義和團賠款之一部退還於中國而充留學生經費，以其款分二十九年派送留學生於美國，為其豫備教育乃於北京設立清華學校。留學生數一九〇五年不過八十名，一九一四年則為八百名，大戰後因各種宗教團體以及羅克腓拉財團（煤油大王捐資之財團）等之活動增加至千六百名，翌年（當指一九二〇年）則達數千名矣。英國亦於戰後陸續組織英國儉學會以及中英教育

福建共立大學 美國三教會及大英教會

杭州大學 美國監理會

香港大學 英國留學生養成所

委員會等，以謀英國留學生之勸誘及便宜。

如此歐美諸國吸收留學生，同時即利用之於對華資本戰，此事切不可忘。泰晤士報曾於其社說中發表以下議論。

賦予外國留學生教育上之便宜，乃足齋商業上至大之效果者，在英國受教育之中國留學生，可目之爲英國在中國所有之商業的大資產。

又美國羅克西爾曾云。

對於留學美國之中國人，無論彼等目下在官場中或雄飛於實業界，吾人皆有重大之責任。彼等與吾人之關係，縱令彼等卒業於吾人學校以後，亦決不消滅。

實際上長江附近之產業界並交通・運輸機關・關稅等，多以英美留學生以及英美設立學校之卒業生占樞要之地位，互相連絡而成一種勢力。又一九一九年

六月依英美留學生所組織之歐美學會，全中國共有三千五百會員，其八成爲美國留學生出身者，而曾奮起以反對巴黎和約，又努力於取消中日軍事協定。美國留學生所組織之寰球學生會，專任赴美國留學者之紹介及留學生回國謀業者之招待，於一九一九年排日運動時，曾爲上海排日運動之大本營之活動，而終行動太過極端，至被工部局封閉。

醫療之大部分，固多爲布教之附帶事業而經營之，而實爲與中國人結親善關係最良之手段，尤以中國之鄉村僻壤，有簡單設備及醫藥常識即可將就，故更使教會有必附帶醫療之情狀。尤以在北京上海等大會，皆建設設備完全之若干病院，而從事於慈善的醫療。在中國新教徒所經營之醫院二百三十五所，施醫院二百所，其中美國人醫院二百零六所，美國人設立者百七十六所。尤以美國羅克腓拉財團之活躍最足驚人，該財團就社會救濟事業之一部乃於一九一

一年組織 The China medical board (中國醫藥會)，從事於中國之醫療，一九一五年設支部於北京開始事業之經營，先收買北京協和醫學校及協和醫院，一九一六年着手於上海哈巴德醫科大學及紅十字病院，在山東則關係於齊魯大學，又對湖南之耶路大學亦給與五年補助金，此外對於其他各教會附屬病院以及看護婦講習所等捐助之款決不在少數。

英美尤以美國，如何盡力於中國文化事業，由以上所述亦可以明矣。然此種文化事業與資本戰之關係果何如乎？以下試略述之。

英美在中國設立許多學校，或吸收留學生，實有莫大理由。外國人在中國經營事業時，因其言語風俗習慣等關係，外國人不能直接擔任之，不能不以中國人介入其間。買辦制度即由此等關係而生。因此乃發生養成外人事業關係之中國人之必要。其次中國之海關及其他鹽務郵務等在外人管理下之機關，亦

有依自國之教育機關教育成自國式人才，於採用上始便，因此亦有教育中國人之必要。加之，在各官場及實業界受自國教育者隨地散在，則遇有機會與之聯連以發展自國之經濟勢力。由此以與中國結合親善關係，遇有機會則可獲得中國之利權。一九一九年排日運動以後，日本因受民衆之反對，完全未曾獲得何等利權，反之，英美則盛行攫取中國之鑛山鐵路等。

然，英美之文化政策，最近亦漸發現其失敗之痕跡，教育界則有收回教育權運動，宗教上則發生反基督教運運，布教則成爲暫時中止之狀態，宣教師則陸續由內地退出，伴隨於此而教育醫院等機關之撤廢者亦不少，都市之學校則紛擾不息。其所以致此之原因，竊以爲有以下數種。

- 一、因最近之動亂外人之生命財產瀕於危險，不得不居住於內地。
- 二、伴隨反帝國主義運動之危害，至認定宣教師爲資本家侵略之偵探。

三、學校中宗教與教育混淆，教會設立之學校強行宗教儀式。

四、最近外人公司商店採用中國人較少，海關其他機關亦無大缺員，感謝外人學校之意味自少。

五、蘇俄之宣傳活躍，反宗教運動。

六、宣教師自身從來之行動頗有缺陷，致招中國人之嫌惡。

英美對華文化事業，將來必愈益困難。其結果不能利用宣教師及學生以行其運動，即在經濟發展上亦喪失好助手。然英美文化事業之失敗，非必因中國之情況變化，其罪之大半應由英美人自負之。即宣教師忘却本來之目的而奔馳於歧路，文化在資本侵略之準備上所行之不純潔，教育與宗教混淆，以及彼等之排他的行動等皆是。因此，除去一部分純然醫療機關及學校等外，英美如截止其對華布教教育等，則無論為英美計，無論為中國計，無論為極東計，竊以

爲皆有利益。

3 新財團之提倡

新財團之提倡，乃歐洲戰爭發生，美國資本膨脹之結果。不待言美國注意於中國投資已經很久矣。撒播列國財團之種子者，美國也可說是其中之一。美國於一九〇九年提出滿州鐵路中立案而失敗，其次錦愛線獲得運動又不成功，由此所得之教訓，乃覺悟後來者之插入運動，依列國協調最爲有利，乃請求參加英法德三國資本家之粵漢川鐵路借款，一九一一年始成立四國銀行團。然四財團之借款壟斷，因受各方面之反對，又以動亂無常之中國國情，因有以實力保證借款之確實之必要，於是乃加入無金錢而有強力之日俄兩國以求平等分派而免互訐，一九一一年，四國銀行團乃成爲六國銀行團。六國財團成立之後，借款壟斷之勢力乃愈益強固，以專制君主之權威臨之於中國，然一九一三年三

月美國資本團突然脫退六國財團矣。當時大總統威爾遜氏覺書之要點如下。

「(前略)借款條件中不單含有以徵課時勢已過之一定租稅爲擔保，而且又規定外國人關於該租稅之管理法。以上乃認以干涉中國行政權之獨立者，故行政部以爲縱令美國不是主動者，亦不能贊同之。又由政府對於資本家團體借款參加之附帶責任，乃一旦有事之際，中國財政上以至政治上皆可侵入，或有發生強制的干涉之必要亦未可知。如此實背反我國之國是，故行政部對於美國財團拒絕要求借款參加。」云云。

美國之財團脫退，雖是由於所謂美國傳統的不願干涉美洲大陸以外之政治問題而陷入無益紛糾之漩渦中云云而來，然，於大戰之中浸於黃金之洪水，遂由資本家鼓動政府，由美國自身提議較舊財團更加一層壟斷的新財團。此種新財團之組織尙有其他理由。●美國脫退後之五國財團，成立第一次善後借款以

後，即發生歐洲大戰，同盟國方面之德國除外，俄國財團因革命而事實上脫退，所餘者僅日英法三國，又英法又忙於戰爭，自然成爲日本之單獨舞臺。然，日本之借款壟斷，實爲英法所不快，擬藉美國以抑日本，於是敦勸美國復歸四國銀行團，美國恰巧亦發生此種空氣，然雅不願於太過堂堂正正脫退宣言之面前復歸，於是歐洲戰爭休戰三個月以前，一九一八年七月突然提議新財團。關於此，美國外交部曾發表以下聲明。

「美國政府以向驅於準備歐洲戰場之緊要，對於中國未得與以建設的援助，然，今既諒認中國對於現在戰爭曾有莫大之貢獻之誠意，同時回顧不秩序之狀態已漸遠離中國領域之事實，乃認爲有對於中國與以相當援助之必要，招致銀行家於華盛頓諮詢對華借款問題之結果，大體見諸左列協定。

一、美國以各地代表者組織美國銀行團。

二、銀行團與政府共同依其方針。

三、組織銀行團之各銀行須經國務院承認。

四、銀行團希望與日英法資本團提攜，目下正與關係國政府交涉中。

同時相傳美國向列國提議之要點如下。

一、新財團除政治借款之外對於經濟借款亦協同。

二、各國現在所有之借款優先權讓與新財團。

其次，美國政府與各國協議之結果，新財團創設之計畫開創於巴黎，一方在各該本國着手於資本團之組織。日本亦於五月二十四日由大藏大臣（財政大臣）招致銀行家十七名開協議會交換意見，更招致中國關係之實業家爲同樣之協議。其結果在日本銀行內開財團組織協議會，當時以東京方面之十一家銀

行與大阪方面之七家銀行組織對華投資團。

其次所餘之問題，則爲加入條件如何，而關於此則頗有討論。如依美國所提議之財團組織，則含有以下重大事件。

一、日本不能不拋棄在中國之某部分所建築之優越權。此種事項不止於經濟上，即對於日本之生存及軍事上亦有重大關係。

二、果依如此組織，則經濟貧弱之日本必受美國之壓迫。

三、財團有致中國於列強共同管理下之虞。

因此稱種關係，所以新財團組織之報一度傳來，以致是非之議論沸騰而不易解決。然大體則可分爲三派，一、反對加入財團，二、條件附加入，三、無條件加入。第以日本之狀況，不宜孤立對抗，在主義上必須加入，其應討論者則爲採用第二乎或第三乎。一方面輿論沸騰，同時政府內部分亦分二派，而其分

歧點則爲滿蒙除外問題。外務省（卽外交部）方面則力主無條件加入，以爲世界之趨勢，將來不外乎依澈底門戶開放主義列國協議以進。假令日本放棄滿蒙，英法亦同等放棄其特權，如此則日本無所喪失。反對此說者則爲陸軍方面，以爲滿蒙對於日本之關係，有置滿蒙於財團之對象外之必要。在日本之態度急切不能決定之間，英美法三國乃以英國願放棄長江沿岸之既得權全部，法國亦同樣決定放棄其在中國之既得權，因此希望日本亦以無條件拋棄經濟上之既得權加入財團等語來相催促，然，八月十三日之臨時外交調查會遂否決無條件加入案，決定於滿蒙除外之條件下加入財團，卽以此旨通知三國。對於此通知，美國回答不贊成日本之條件附加入，英法雖無明言然亦不表贊意。如此，新財團就此停頓。

翌年（一九二〇年）春，美國銀行團代表拉門德氏渡日，對此問題乃開拓

新局面，新財團乃以一瀉千里之勢宣告成立，四月十一日，拉開德氏與日本銀行團代表之間終於簽字。據外務省所公表借款團成立經過，關於滿蒙除外問題之結果如下。

「關於日本之特殊地位，即於從來關係國政府亦諒認不躊躇，而帝國政府當確認巴黎會之決議，因為關於日本之立場欲於關係國之間更達到明確之諒解，經過數次意見交換之結果，即在英美法三國方面，對於基於接壤關係，為保障國防及國民國民之經濟的生存之安全等日本提議之主眼點，亦十分諒解，以上三國政府不但毫無出乎背反日本緊密利益之何等措置之意思，而且進而聲明不躊躇的擁護日本之利益，足與以一般的保障之旨。帝國政府亦認為其提議之本旨既十分取得關係國之諒解，乃決定承認上記關係銀行團代表者之協定，結果於本月十一日當時乃有日美兩國銀行團代表

間諒解之確立。」云云。

然實際上，日本由滿蒙特殊利權之中，只保留所謂滿蒙四鐵路中之吉林海龍線，及長春洮南線，而以洮南熱河線以及由洮熱線之一點至海口之線二者提供於新財團。至於山東之高徐線順濟線之放棄，更不待言。於是一九二〇年十月在紐約以拉門德氏爲會長日英美法四國銀行團代表者開關於新財團組織之具體的協議會，簽字於最後之協定，四國政府乃於一九二〇年十一月二十日以同文發表新財團之正式成立。

新財團乃美國之資本侵略趨向東洋一大進步。就新到中國之美國言，顛覆列國之既得利權，使各國之立場平等，對於投下自國之大資本上最爲便利。

美國新財團之提倡，不單建築對於中國資本戰之第一步，而且以爲藉此可以抑制日本。據美國消息，提倡新財團有力理由之一，相傳爲對於日本滿蒙之

活動。又財團成立當時，紐約日報登載國務院之說明中，有以下之一句。

「此乃使日本於事實上修正藍幸石井協約者，實爲美國外交之一大勝利。此結果，由藍幸石井協約美國所承認者，單止爲日本基於自衛上之權利之行動而已，其他並未承認在中國之特殊利權，並且其他諸國所無之特殊利權，不承認獨使日本有之，更加一層具體的認定。」

（藍幸氏乃美國國務總理，石井氏乃日本駐美大使，二人於歐戰期內曾有一種協約，相傳約內有美國諒解日本在滿蒙之特殊利權之語。）

以此，美國固可以插足對於中國之資本侵略，而在中國方面，則不承認此壟斷的新財團。加之，中國財政之紊亂與不統一，致使外國之投資完全不能，以致新財團迄今尙無實際的活動。然，假使將來中國安定，產業可以開發之時期一至，則經過新財團，美國資本活躍之機會到來，亦未可知。

4 華盛頓會議

如以新財團之提倡爲美國資本侵略之第一步，則華盛頓會議正爲其第二步。華盛頓會議所議者，乃極東問題，乃歐美之極東干涉會議也。由極東觀察華盛頓會議，乃英美之對日本壓迫，對中國資本侵略之一幕也。在華盛頓會議，中國獲得少量之利益，而一方面則有以自國內部問題被議於他國之大失態。

華盛頓會議關於中國之九國條約，不過是美國對於極東資本侵略之豫定計畫。

條約第一條第二項「因對中國樹立及維持有力且安固之政府，應與以最完全且無障礙之機會。」第四項「爲在中國獲得利權，不利用中國之政情，不害友好國之安寧。」等，其後先由美國違犯。

又美國資本侵略之標語照例之勢力範圍打破機會均等等，到處表現於條文。第一條第三項中，則主張普遍中國全領土各國人民之商工業機會均等，是則有關於滿洲。又第三條中。

「無論在中國如何之特定地域，關於商業或經濟之發展，不求爲自己之利益設定何等一般的優越權之協定，並且不支持其人民求爲此種協定。如剝奪他國人民在中國營適法之商工業之權利，又不問種類如何剝奪與中國政府或官憲共同經營公共事業之權利，或如依其規模期間及地理的廣袤，足使機會均等主義之實際的適用歸於無効等如何之獨占權優先權等既不求之，亦不支持其人民求之。」

第四條 「締約國相約，不支持各自國民相互間之約定，於中國領土一定地方創定勢力範圍，或規定實際上排他的機會之享有。」

又關於鐵路問題 「參加華盛頓會議各國，對於中國各鐵路將來之擴張，在與適法的既存在之權利兩立之最大限度，其所爲之處理應使中國政府可得統一各鐵路於中國所管理之鐵路網，就此點，留下一種記錄，卽認爲以上鐵路網之利益上有必要，受外國財政上及技術上之助力之希望。」

又第六條 亦似含有重要之意義。

「除中國以外締約國，約定於中國不參加戰爭之將來戰爭，應完全尊重中國如一般中立國所有之權利，中國爲中立國時，應遵守中立義務。」

美國更對於多年宿望之東清鐵路共管，進展一步，但受中國之反對，其規定如下。

爲保全東清鐵路利害關係者，對於鐵路並對於從事於運用及使用之職員，須予以一層保護，爲克舉業務之能率，對於職員之選任須加層留意，且爲

防止鐵路財產之浪費，須使資金之使用更加一層經濟。本問題應經適當之外交機關迅速處理。

其次，依新財團踏進一步於滿洲之美國，更依華盛頓會議而成功第二次插入。即日本於滿蒙放棄以下之優先權。

一、日本關於（一）於南滿洲東部內蒙因敷設鐵路之借款，（二）於以上地域內以課稅爲擔保之借款，尤以僅只日本資本家所獲得之優先權，應提供於最近所組織之此種國際借款團之共同事業。但無論此種聲明之任何事項，凡關於前記資本團體共同事業團範圍，不能解釋爲依同團參加諸國政府間及組織此團體之各國資本團體間所交換之文書或覺書中載明諒解而使之變更或無効。

二、日本對於南滿洲之政治軍事財政以及警察，中日約定備聘日本人爲顧問或教官之日本所有之優先權，並無主張之意圖。

日本又撤回二十一條第五項，而美國仍不滿足，依二十一條中之第二、第三、第四條之規定，日本所保持之特權，乃聲明凡最惠國皆有均霑之權利。該條項所云者，乃載明所謂商租權，於南滿及東蒙，日本人確保以商工業上之目的建築建築物，爲耕種而買進土地等權利，有居住之自由，從事於商工業及其他之業務，又中國政府特許可以指定之鑛山採掘權等。美國既於一九一六年本條約締結當時，送達公文於日本政府，主張美國人民亦有均霑該條約之權，而當時日本並未予以何等明答，因此，於此更爲聲明。於是美國資本之東洋進展，漸次踏進其地步。

5 對華經濟發展

歐戰以前對外不甚注意之美國，戰後因投資及貿易之關係，亦漸着眼於海外。對外發展之第一步則爲發達海運業，其次則開始金融機關之活動。從來

幾乎完全埋頭於國內營業之美國金融業者，乃一變其態度，由聯合準備銀行始，以至一般銀行，皆擴張貿易票據之引受，盛設海外支店。更爲貿易促進之手段起見，乃大增海外商務官，紐約商會創設貿易學校，採用貿易從業員考試制度，普及一般商業教育，尤以普及外國語教育，以及官民之獎勵海外投資等，各方面皆開始大大的活動。今也美國之貿易助長機關博得冠於世界之定評，而單就海外貿易視察官之經費一項，一九二六年支出至達三百萬弗。最初乃派遣特別吏員於各國，使視察商況，而自大戰開始以前，則派部商務官使駐在於主要地方，以後更設貿易事務官及副事務官。凡此，皆屬於美國商務部之內外貿易局。現在則擴張於世界各地，其屬於亞洲之事分，茲舉示如下。

日本	東京	商務官
中國	北京	商務官
印度	加爾各答	事務官
	上海	事務官

孟 買 副事務官

爪 哇 巴達維亞 副事務官

菲律賓 馬尼拉 李務官

商務官專駐在各國首都以觀察商工業金融等爲本務，爲美國貿易開拓善意，又努力解決誤解糾紛，卽美國貿易業者之在外代表者。而貿易事務官方面，則爲純然之貿易專門。美國政府之貿易情報之中心機關，則爲商務部之內外貿易局，而其內部則分地方課，物品課，技術課，事務課四部。採得海外情報有三種方法。第一商務部所派遣之商務官，貿易事務官，貿易副事務官之報告，第二外交部管轄領事館之報告，第三由外國商會，銀行，商人所得之報告新聞記事等。此等報告集中於商務部內外貿易局而整理之，其結果以二種方法俾衆周知。一，以一般方法，藉新聞雜誌或由政府自身之刊行物公表之，一，以特別方法使特殊人知之。以上之情報，因恐單由中央華盛頓不充分，於是

貿易局由紐約市起，於全國主要都市十七市設支局，又於全國設三十五所補助機關。

一般的美國之手段皆是大規模的。先由文化方面企圖中美親善，因為要驅逐從來列國所有之勢力，自由投下自己之大資本，於是高唱勢力範圍打破，門戶開放，機會均等，提倡新財團，開華盛頓會議，又為貿易之補助手段而努力航海業之發達，金融機關之整備。又美國政府為達此目的，乃制定在中國之美國公司法，而免除所得稅，或於商務部之外國貿易局新設極東課，而詳細調查關於對華貿易。同課曾出版一小冊子，名為對華貿易指針，內有以下記載。

一、中國為最上之外國投資場，縱在美國內無利益之製造業，在中國亦可為有利的經營。茲舉其投資種類之重要者觀之，則

大規模之公共機關（例如鐵路，運河，河川改修，港灣建築等）。小規模之

公共機關。鑛山井掘。關於製造工業之投資。

二、金融機關 美國之中國投資，有信用之美國大銀行之設備實有必要。

三、販路 鑑於日本以天津大連爲中心而發展於滿洲華北方面，美國在北部不得對抗日本。

四、商品之種類美國不能不以擴張機械類，專賣品，精巧品一類特產品之販路爲主。

其他關於貿易及投資，尙待以後詳述，於此從略。總之，美國產業與成長同時，美國對於歐洲於其周圍造成一個新的經濟勢力。此二種勢力現在由東西兩方面向太平洋及極東殺來，爭霸於此。加之日本雖小，亦參加此爭霸戰，明瞭中國，形成三面包圍之關係。由今日之狀態推進，則無論由其內部的事情或外部的事情，將來必愈益增大其勢。

二 英國之對華政策

英國之對華政策，與美國迥乎不同。因爲一切情形完全不同。英國不能像美國一樣可以自活，不能不偏依貿易以生活。從而不能像美國一樣鷹揚之態度。又以英國人與美國人之性格不同，對華政策亦不能不異其途徑。英國人極確實實際的進行，不像美國人之誇張。加之英國人蒞中國最早，有鞏固之地盤，推展進行即可，而美國人則毫無所有，自不能不高叫門戶開放。加之，英美之手段太不相同。又英國有接壤於中國之印度，緬甸與中國爲接壤國，故於經濟問題外尙發生政治問題。

1 西藏片馬問題

英國與西藏之問題久矣。英國以其慣用手段，不求一氣呵成的事件之解

決，而寸進尺步的利用中國內亂以及排日等機會，以努力其目的之完成。

英國與西藏之關係，以一八七六年之芝罘條約，中國承認西藏通商爲始，同時西藏與印度發生疆界之紛糾，於是一八九〇年中英間乃締結確定國界之條約。英國又利用日俄戰爭之機會，乃直接與喇嘛締結英藏條約，爲英國開放江孜·噶大克·亞東爲市場，西藏撤廢國境要塞之武備，又非得英國政府之承諾不得爲以下之事。

- 一、不以西藏領土讓與·售賣·擔保於外國。
- 二、不使外國干涉西藏問題。
- 三、於西藏內不置外國之代表者或委員。
- 四、不以鐵路電信鑛山等利權許於歐洲人，如許可時須以同一者許於英國。

五、西藏之歲入一切不供外國或外人之擔保。

如此，英國之魔手，早已伸入西藏，而一九〇六年，爲使中國承認此項條約，乃締結西藏不割讓之中英條約，更爲確實此利權計，乃乘俄國日俄戰後疲弊之間，有利的解決中亞問題及西藏問題，至是中國對於西藏僅殘存宗主權矣。迨一九一一年革命軍興，西藏駐在之中國兵因左袒革命而發生擾亂，虐殺西藏人（？），於是前後藏之僧兵起而解除中國兵之武裝，逐回本國。因此，西藏只殘留辦事長官與其少數之護衛兵，西藏殆成獨立之形式，其實權則長握於在英國保護之下雌伏於印度之達賴喇嘛之手，西藏之西長等曾乘勢越境侵入四川，占領裏塘巴塘，中國方面亦即派遣大軍進駐裏塘，而英國立即提出抗議。謂不通知英國而出兵爲不當，與一九〇六年之中英條約抵觸云，然該條約並無關於何等出兵之規定也。然，對此問題，英國輿論非常激昂，八月十七日英國

公使對中國政府提出苛辣之抗議。其要旨爲恫嚇中國，不許干涉西藏之內政，不許改西藏爲行省，又中國不能無限制派遣駐屯軍隊，又爲確定中國對西藏只有宗主權而無主權起見，須改正條約，如中國不承認以上之條件，則英國斷乎不承認中國新政府云云。然如此無理之要求，中國無論如何亦不能承認，一方面反對英國作不平之鳴，一方面又恐掘強有害英國之感情，乃命令巴克復裏塘巴塘正擬進攻西藏境內之西征軍緩期入藏，乘西藏新敗喪失戰意之機會乃採取懷柔政策，交涉進行極敏巧，向拉薩進軍中之英軍亦殘留一部於印度境上而撤退。十月中旬，由達賴提出講和條件，該條件當然係秉承英國之內意者，其中有中國政府每年補助西藏五百萬兩，西藏境內之鑛山得自由供擔保於外人，允許西藏自由練兵，中國駐兵限制五百名，一切官制雖依中國之規定，但人材則自西藏採用等，使中國之宗主權成爲有名無實。中國正擬截斷西藏背後之英國

而懷柔之，無端俄蒙協約之成立發表，西藏方面立刻強硬，脅迫中國全部承認講和條件，否則蒙藏協同動作。同時英國又以步兵四聯隊騎兵三聯隊進駐拉薩爲後援，中國辦事長官逃出西藏。當時總統袁世凱乃中止派遣册封使及宣撫使，根本否認八月十七日之英國要求而向英國取挑戰的態度。英國對於中國之回答絲毫不顧，依自由行動斷行其所信。辦事長官逃出西藏時，達賴脅迫之締結對於自己便宜之十條條約，乃宣言獨立矣。又與蒙古間締結八條同盟條約。同時英俄間關於蒙藏締結互相承認優越權不相侵害之條約，英國之優越權乃確立於西藏。英國更招致達賴之代表班禪喇嘛於倫敦以籠絡之，並有締結秘密條約之傳說。

其後由中國再三交涉，要求再開談判，英國認爲時機到來，乃承諾之，兩國代表之外更加達賴之代表，開會議於印度之大吉嶺，以後改於喜姆拉，即所

謂喜姆拉會議是也。會議於一九一三年十月十三日開幕，然三方面之主張完全背馳，因此，會議不容易進行。以後會場移至特里，往返數回交涉，卒因中藏境界問題，交涉破裂。就境界線，據中國方面之主張，包括本來前藏後藏之線，而西藏方面之要求，則西藏自治之領域除本來之西藏以外包含青海全部，新疆雲南四川之一部。爾後中國西藏間之國境問題，衝突不絕，中國亦設川邊鎮守使，以防藏人之侵入，然民國五年以後，因內亂而邊境守備廢弛，西藏乘機侵入由裏塘巴塘三十三旅之地，民國六年締結休戰條約，而同八年五月舉國排日狂熱之際，英國突然提議西藏問題之交涉。

於是北京英國公使與外交部之間，自五月二十六日開始會議，採用喜姆拉會議未署名之草案爲會議之基礎。按該草案雖承認中國之宗主權，但予西藏以完全之自治，中國只派遣隨帶相當護衛兵之辦事長官，至西藏領土境界，如以

前所述，依西藏方面之主張，劃出甘肅省之西寧肅州地方約千六百平方哩，青海全部，新疆省之一部約八百平方哩，四川境界（包含打箭爐巴塘裏塘）一千方哩屬諸西藏，但中國方面一步不讓，依然因境界問題交涉停頓，正式交涉凡四次，皆以意見不調而仍舊截止。其後西藏兵以英國之後援屢犯邊境，與中國兵時常發生小衝突，但終未發生大問題，以至今日。

西藏於地理上與印度有密接之關係，從而經濟的關係亦深，加以中國某種情況（無非是衰弱——譯者），西藏與中國之關係徒有其名，反以在英國勢力之下爲宜。英國之對於西藏，除與西藏通商及資源開發之外，更有經西藏以出揚子江上遊四川之野心，但在今日，其實現亦至困難。

次於西藏問題，則爲雲南片馬問題。片馬乃由緬甸出入中國雲南西藏四川方面之一咽喉，不但如此，並控扼沃野千里鬱鬱蒼蒼之森林地帶。英國之窺片

馬，不自最近始，已有二十餘年之歷史。英國企圖由印度出入西藏，同時更擬由緬甸侵入西藏四川而窺雲南永昌縣之片馬，乃提議以包含片馬地方大部分之分水嶺爲兩國之境界，而一方面卽以武力占領之。更以前清光緒二十六年正月騰越滇灘關外之人士，憤英國之橫暴，拒絕編入英國管理下，乃與各土司聯合以抗拒英人，而英人則以好機不可失，乃長驅侵入騰越之茨竹派賴，殺散土兵，遷移境界標，中國喪失不少土地。英國以照例之筆法，逐次侵蝕之土地實如左列。

一、滇灘關外四百餘方中里。

二、由太平江西岸溯洗帕河而至噴干慕山一帶，騰越廳所屬之木邦·孟密·孟養等，由宣慰司至南坎猛谷地力，遮蘭三副宣慰司及最重要之天馬·漢龍·虎踞三關，以上凡千餘方中里。

關。

三、由洗帕河迤太平江而至垢哩卡一帶之地，包含精綸等土司與鐵壁

四、由噴干至猛卡等練山凡三百餘方中里。

五、由慕西至南宛河之間隴川·猛卯土司之地約四百餘平方中里。

六、由洗帕河溯江蚌河里麻·猛弄·猛老地方約一千四五百方中里。

七、其他孟連江·洪森·栗壩·猛拱·蠻莫等。

以上之外，尚有騰越·永昌·雲陵·龍陵所屬各地。英人占據片馬，布設路政，開闢市場，公然改片馬爲緬甸屬之 Pilo 縣。然以土地偏僻，一向不甚惹人注意，一九二二年，駐仰光領事張國威，電告北京，外交部「緬甸政府現擬置片馬於其縣治下。請速嚴重交涉。」登載於各新聞，始成爲問題。其次雲南督軍唐繼堯，揭發英國之野心，而訴諸全國，雲南留日學生應聲而起，北京

雲南旅京同鄉會組織力爭片馬交涉後援會，努力於宣傳，然終未能十分喚起輿論。

占領片馬之英軍，因歐洲大戰曾一時撤退，而大戰終了後再行進兵。其後之經過雖不明，而較之對於西藏者則有太無忌憚之點。

英國更於歐洲大戰後，乘俄國不遑顧及新疆之機會而擬獨占新疆之煤油權，將新疆民編入英國國籍，因此而惹起問題。

以美國之文化政策與英國之對西藏片馬政策比較觀之，乃極有興趣之對象也。英國不但由國境逼迫中國，並且在中國南部占領香港，於此造成對華貿易之鞏固根據地，與上海租界地相俟而為長江貿易之中樞，更於北方將威海衛收入手中，但威海衛於經濟上無大價值，乃宣言返還。英國乃如是由貿易之根據地以確實建築進行者。

2 英國與共管

美國標榜門戶開放機會均等，反之，英國則以其鞏固之地盤爲基礎而反對之，是亦自然之勢也。因而縱同一提倡共同管理，然其趨向則全然不同。美國在中國既無何等既得利權，則他國之既得利權成爲障礙，乃自然者。於是乃依所謂門戶開放以打破各國之既得利權及地盤，以建樹其新基礎於共管之上，所以恰如新財團之提倡，欲各國皆將以前所有者盡行交出。如此，則握其實權者必爲資本最雄厚之美國。然，英國因於鐵路上財政上既已有鞏固之地盤，因此，如以其地盤爲基礎，擴大之以行共管，則自然成立以占既得權最多之英國爲主人翁之共管矣，英美人之共管論，皆由以上觀點各自爲謀各自之便宜而着想。

英國研究共管中國，既已遠在十年以前，其間斷斷續續的努力，以至今

日。英人中自早唱中國共管論者自亦不少。以極東通著稱之卜蘭德氏，於著書上新聞上，皆高唱中國共管論，論中國人之無能爲，在倫敦在華盛頓，皆努力鼓吹其說。稱雄於華北言論界之威德耶德亦主張共管中國，其說漸次受各方面所承認。自華盛頓會議以後，以中國財政破綻暴露，臨城事件暴發等，一時共管論震動世界之輿論，以爲非依外人之力中國不可救藥。然以後因國民革命之突發，此種議論一時表面上消滅。然國民革命失敗，則必致共管論再燃之氣運。

共同管理由兩個方面進行。一爲鐵路共管，一爲財政共管。又其方法亦有二種，一爲英國式擴大現在之財政監督及鐵路監督，一爲美國式依新財團。新財團前已述之，於此從略。

英國於財政方面，在中國有確乎不拔之地盤。即中國財政收入之主要部分

海關管理權，幾乎完全握於英人之手。外人之海關管理，既已肇始於前清時代，而關稅之為外債擔保而歸列強管理也，英國則以其貿易額最大為理由，將關稅收入保管於自國匯豐銀行之手，又總稅務司代代皆為英人所獨占，其他海關吏員，英人亦占多數，幾有完全成為英國海關之觀。數年前，海關雇用外人名，美國人五十六名，法國人三十四名，而英人不但於人數上占過半數，而且上級職幾全為英人所獨占，試表之於左。

海關服務者

	英	美	法	日	意	其他
總稅務司	一	—	—	—	—	—
稅務司	二九	一	二	一	一	四

署稅務司	一二	一	一	二	二	一
副稅務司	一一	一	一	一	一	二
署副稅務司	九	二	二	三	一	三
各等幫辦	三二	九	四	三四	二	二一
共計	九四	一四	一〇	三九	六(?)	三二

總稅務司雖不過中國政府下之一官吏，但實際上實握中國財政之實行權。

蓋中國中央政府之威信日減，同時除關稅鹽稅之外，中央之稅收皆被地方軍閥所霸占，不達於中央。尤以近年以來，鹽稅方面，亦大部分為地方軍閥所取用，而關稅則成為中央唯一確實之收入矣。但關稅則握於總稅務司之手，中央財政亦自左右於其手矣。關稅最初只充清償外債，而以後以關稅剩餘為擔保之內債陸續募集，是內債之擔保亦以關稅充之矣。尤以中國方面許多銀行之準

備金皆爲內國公債票，亦可謂以關稅爲保證者。卽依關稅可支配至於財政及金融。

握海關實權之英國人，更於鹽稅監督上亦占優位。如鹽務署職員，英人占外人總數之半。鹽務署雖與海關不同，單不過行其監督，但，英人則擬將鹽稅亦與關稅同樣管理。一九二三年春，中國政府擬以四億圓大借款交換條件，而鹽稅管理由英人方面交出云。現在鹽稅隸於財政部鹽務署主管，其下則設鹽運使·場長·確運局，然因善後借款以鹽稅爲擔保，基於該借款契約而設稽核總所，擔任鹽稅之徵收方法以至整理改良，總辦任中國人，會辦任外人，以鹽督引票之發給，各項收入報告彙編及表冊等事項。又於各產鹽地方設稽核分所，經理任中國人，協理任外人，二人協同負徵收·保管鹽務收入之責。卽由引票發給之監督起，以至既經徵收之各費用及鹽稅並收支事項詳細報告於該地方之

鹽運使及稽核總所，既徵收之稅款存於銀行記入賬簿而報告於稽核總所。雖擬如此以保護鹽稅擔保，而現在地方之鹽運使等之間，每年收賄達數百萬圓，又被地方軍隊所截留者亦多，因此英人主張為擔保確實而確保其收入增大起見，應廢除鹽運使及特許商人之制度，於鹽場就現地徵稅，一如海關置之於外人管理之下云。然，鹽稅與關稅不同，繳納之對手為中國商人，場所則散於各地，因此不能如在通商口岸由外人徵收之靈敏的運用。於現狀之下，外國人之鹽稅管理，一時似不可能。

更檢點郵政方面觀之，於此亦可覘英人之優勢，即聘用外人中，英人五十三名，法人二十二名，意人七名，美人七名，葡人五名，日本人二名，其他十九名。

中國共管論空氣最濃者為關稅特別會議前一九二三——二四年頃，中國財

政破綻，統一無望，外債不清償，於是擴大關稅會議，由中國內外債整理問題而迄基金共同管理問題，皆連類而及，然以關稅會議延期及以後發生反帝國主義運動，乃未至實現。

在鐵路方面，英國中國中部南部亦有確乎不拔之地盤。由緬甸鐵路北方之終點八莫，依滇緬線以入中國之雲南省，更依沙興鐵路以出湖南省之常德，以沙興支線萍株線連絡寧湘鐵路之間而達南京，由浦口以津浦線而出天津，由京奉線以至北京，其間非英國關係者，僅有雲南府與興義間之法國欽渝線以及津浦北段舊德國之關係部分。此外則全部爲與英國有關係之既成線及豫定線。又前述鐵路，可依滬寧線以至上海，由緬甸以至長江中流主要地，沙市則有穿過貴州湖南湖北之沙興線，入揚子江上流之富源四川者則有廣重線。穿過中國中部南部之海岸而連絡滬杭廈者則有廣廈線等計畫。其他局部線亦皆貫通經濟上

之主要地點。既成線之滬寧滬杭甬不必言，未設線如浦信線，亦爲貫通揚子江北岸最富裕之土地者。英國默以長江流域爲自己之勢力範圍，日本之實業家幾度欲爲鐵路投資計畫，皆爲英國所破壞，僅於江西之一部有南潯鐵路。

如此深加注意，各方環繞之英國關係之鐵路網，實占外國關係鐵路之大部。因統一此等英國借款鐵路，於北京有中英公司，表面上不過一小資本之投資公司，而實握中國國有鐵路之實權，交通部對中英公司亦不能度外視之。一九一九年於巴黎會議提出第二回中國鐵路共管案者亦爲中英公司。誠如中英公司代表米亞士氏之鐵路共管案，實爲主張以中英公司爲主體之鐵路共管。如以此案成立共管，則實際上有最多關係鐵路之英國必成爲主體也明矣。英國唱鐵路共管之歷史頗久，一九一七年一八年頃，曾一度提出鐵路監督案而未成功，更於一九一九年與美國共同提倡鐵路共管，至經閣議打電於駐巴黎之中

國講和代表，然卒以新交通系之反對，加以受輿論之攻擊而失敗，本問題亦遂告一段落，中英公司照例對於本問題再行燃火，而終不成功。然及一九二三年，列強五月六日臨城土匪襲劫火車案起，英國立即提出列強之中國鐵路警備案之間進行協議而終於無成。然據英國之意，則欲由警備案以引出鐵路共管案也。

於介紹英國鐵路共管案之後，有略述美國鐵路共管運動之必要。美國雖追隨新財團之提倡而提出鐵路共管，然實同趣異巧，而新財團之投資目標，亦以鐵路爲主。列強之中國鐵路投資；實造成一鐵路勢力圈。日俄之於滿蒙，德國之於山東，法國之於中國南部，英國之於長江皆是也。然美國則爲新參加者，乃提出滿蒙鐵路問題，被日俄所拒絕，在揚子江流域則受英國所拒絕，實無單獨投資之餘地。從而戰後擁有大資本之美國，爲投資於中國鐵路，擬一掃從來

之鐵路勢力圈以投下自己之大資本，於是鐵路共管問題以生。此案先由中國交通部美國顧問提議，其時漸就消滅之舊交通系以此爲對新交通系之勢力挽回策而贊成之，政界之失意者研究會系附和之，其間英美系新聞，尤以美國系新聞爲主，則指導輿論，中國新聞亦雷同之，愈益成爲政府之問題，終至打電於巴黎講和會議。當時美國機關報之議論所表示之美國企圖，茲介紹其大要於下。

一、從來各國之中國鐵路敷設權，每於各地方造成勢力圈，因此，中國鐵路之敷設，乃依關係各國之便利，從而於中國之產業開發上以至於政治上皆不便利。

二、中國之鐵路敷設實爲目下之急務，然中國實無資金且缺乏鐵路敷設及管理之能力，因此不能不以各國管理之。

三、各國之鐵路勢力範圍實爲一獨立的權利，所以不能不一掃之，而各國人民得於機會均等之下以應鐵路借款。

四、故此種方法須於交通部之下設鐵路管理局，置日英美法比各國人，使任鐵路之管理，一切鐵路皆歸於共同管理之下，從來之鐵路則收買之，將來之敷設則依其手以敷設之，至所需資金皆依組合銀行之手。

一九一九年一月六日外交調查會以滿場一致可決鐵路共管，遂打動內閣而得其贊成，以以上決議打電於巴黎陸徵祥代表，使提出於平和會議。

美國顧問建議外交委員會所採用之國際管理案，由以下四項而成。

一、因中國鐵路之國際管理，中國政府乃發行爲由外國人手贖回一切從前之鐵路借款之公債。

二、內外債償還後，中國政府於北京設管理鐵路之中央局。

三、因英美法日俄比對於中國鐵路有關係，中國政府由以上各國各招聘一名顧問，使與中央管理局之中國官吏協力執務。

四、中國政府以教育將來使用於鐵路之中國人爲目的設立專門學校，外國人之事務逐漸以中國人代替之。

然此種提議因遭反對而未能成立，既如以前所述，而其後依新財團之成立得達其一部分之目的。伴隨關稅特別會議，中國內外債整理問題喧囂一時，而共管論又復擡頭，對於巴德烏氏之整理案，美國商會發表意見，謂交通借款與財政借款應合併整理，而歸集於一大借款。美國又於實際上亦步他國勢力範圍之後，應諾京綏線之借款而取得會計監督之權利，擬關係於山西鐵路借款而奔走。

對於美國人之共管案，以下揭示英國方面之代表的意見中英公司代表米亞

士案之概要。

一、以鐵路總辦之權限委於由交通總長·次長·路政局長及四國代表員所成立之委員會。

二、管理委員會就鐵路經營上對於中國政府及公債所有者負一切之責任。

三、管理委員會置職員於各地，使任鐵路之地方管理，監督鐵路之收支。

四、因地方管理機關之國際化困難，現在於某鐵路線出高級監督之國家仍舊，置他國人於部長級。

五、爲充高級監督使從來之技師兼長總經理人，於總經理人之下設外人之會計主任·保線監督·運輸主任·機關監督及材料監督五機關，其下使用中

國人。總經理人以下之分配，合既成線與未成線中將近通車者爲十三系統，用英人二十二，美人二十，法人十六，比人九，日人九，俄人二。

然英美之此種企圖，其後因繼續而發生之國民革命運動以及戰亂，鐵路皆片斷的爲各地方軍閥所占領，完全荒廢，共管之實現，於現狀之下實爲無望，然以後非無再抬頭之機會到來也。

3

英國對華政策之煩悶

着着由各方面占地步於中國經濟界之英國，最近亦顯著的陷於逆境，苦惱煩悶之迹歷歷可見。其原因則以立於反帝國主義運動背後之蘇俄凌虐英國。就反英運動，蘇俄與中國之利害頗一致。蘇俄以爲在歐洲所受英國苛虐之仇恨可於極東報復之；二、欲動搖歐洲資本主義巨頭英國之基礎直接在本國不可能寧由英帝國資本主義立腳點之一之中國驅逐英國勢力之辦法爲有利，工作亦容

易。再由中國觀之，則以爲英國入中國最早，在中國有鞏固之根柢，不平等條約亦多由英國創造先例，如裸剝英國，實爲民族解放之根本解決。於是由一九二五年頃，反英熱漸次旺盛，伴隨國民黨之北伐成功而達於極度。英國貿易根據地香港，被封鎖達一年之久，漢口九江之租界被奪還，海關被占領，馴至長江貿易根據之上海亦不安，英國亦遂不能忍，乃出於上海出兵之一幕強硬的態度，而同時一方則稍稍示意天津租界之返還，以軟硬兩種作戰法並進，然以後因反帝國主義運動衰退，又還原於以前之強硬策，相傳有收回漢口九江租界之風說。當時英國對中國之方策頗有陷於迷惘徬徨之感。最能表明此現象者，厥爲一九二六年十二月十六日北京英國代理大使送達於華盛頓條約締結各國之對華政策覺書，但其全文極長，茲只揭譯其重要之一二節如左。

本政府熟慮時局之結果，於此欲就華盛頓條約各國應取之方針，提出

其慎重之意見。本政府提議，各國政府宜發表如下之聲明書。即於此聲明書中所述者，揭載關於時局之重要事實，中國自己組織有交涉權之政府，同時立即就條約改正及其他一切懸案開始交涉，記載各國所希望之旨趣，且於如未述之政府國樹立於中國之期間內，各國皆欲合於華盛頓會議之精神，但欲採取適應現時之變局之適當的一建設的政策云云。

本政府提議，各國於此種共同宣言中，應聲明其建設政策欲儘可能的容納中國國民之正當志望。各國必須放棄中國之經濟上政治上之發達須依外國保護之思想。各國必須宣言一旦中國自己決定公布新國定稅率，立即承認中國之關稅自主權。彼又必須明示並無強行中國所不願意之外國監督之意思。各國必須一方對於中國要求文明各國共通所認為第一義務尊重條約之神聖，同時他方承認中國要求條約改正之正當，但於現在狀態之下，

認爲新條約交涉有困難之事情。又於此，各國必須改變條約權雖一點一畫皆欲固執之舊風度。竊以爲中國之不定狀態，必綿亘頗長期間。故以本政府之所見，各國所應取之態度方針，只有唯一的一個。卽各國豫期將來所執取之態度，務儘可能的適應中國時局之實際而講求事態之發展。換言之，各國亦不待條約改正可能之時，應改正者，則暫時卽可部分的成就之。然則如愈愈條約改正可能之時間到來，則條約改正，至少亦有部分的既已成功矣。故對瑣碎問題而爲無效之抗議政策宜放棄之，只限於有重大利害關係之場合，始行抗議之賢明的態度。至對於事件，宜考慮該事件之內容如何。大凡對於中國政府有道理之提議，不問該政府在何地，又該提議縱令觸犯依嚴重解釋之條約權時，爲使中國公正適當的待遇外國利益之代價起見，各國應聲明將以同情的精神考慮之。要之，此種宣言，應表明

各國不固執以鞏固的中央政府之樹立爲先決問題，常以維持與中國之調和的關係爲其政策。

此宣言之發表，乃在北伐軍以破竹之勢攻下武漢，取得江西之時。對於此，法人勒迺·皮恩氏有以下之批評。

中國事件與英國之奇態的方面轉換，謂爲目下之第一問題，亦決非過言。向來太平洋上之爭，實爲窺伺中國巨大富庫之列國之角逐。今也英國在中國之利益，爲立於布爾塞維克之指導與補助金下之中國人所窘，陷於一大危難。如綿絲貿易等，大爲日本所壓倒。「英帝國即貿易也。」商業之陷於危險，乃以外交錯誤也。曼徹斯特（英國棉織業中心之都市）頗憂之。英國所發出之十二月十六日之對華覺書，實爲曼徹斯特商會及其機關報「加吉安」所動。英國政府固知武漢政府在蘇俄之勢力下，但以爲依其政策之方面轉換或可挽回形勢。

然，在中國之英國則孤立矣。英國於華盛頓會議當時，因擬與美國結合，乃廢棄日英同盟，而美國之在中國，只執着自己本位之行動，因此虛擲不少金錢，然彼等以不瞭解駕御黃人之道，一向毫無效果。又日本對於中國不斷用心，而憤英國廢棄同盟，築港於新嘉坡。如此孤立之英國，夾於中國之國民革命主義與蘇俄之布爾塞維克主義之間。從而十二月十六日之對華覺書，乃保守黨從來反對布爾塞維克政策與曼徹斯特商人之憂慮之折衷案也。更露骨的言之，則英國因見廣東之國民革命主義早晚必勝，政府忽然為方向轉換，以通情於勝者方面也。且英國不與他國協調，卒然行之者，則欲以自國一國接近於南方派：一舉而收買其好意之詭計也，然，英國却忘記當廣東在蘇俄之直接勢力下也，蘇俄決不使英國之政策成功也。彼等却以此視為英國軟弱之左證，欲懷柔愛國的中國人，使與極端派分離，時機尙未熟，英國之讓步，只招嘲笑。深知英國之

過去之中國人，必不相信其唐突之方向變換。

英國之詭計完全失敗矣。南方派乘英國之弱點更迫之讓步矣。接踵南京事件發生。英國遂因保護上海決定出兵二萬五千，於此態度乃再變。英國之上海防備，因共產黨之危險未除，今尙繼續。

英國無論如何，其對華政策上苦悶之痕，歷歷可見。與長期間以中國唯我馬首是瞻之時相較，實有不堪今昔之感者。處此狀況，英國今後將採如何之方策乎，不能不謂極有興味之問題。

〔譯者案，英國政策已經成功，苦悶已經解除，今後之進行必將益復一帆風順矣〕

三 列強之協調與排擠

列強之對華政策，時而衝突，時而協力，然，以利害關係不同之各國，各以自國之利害爲根本而活動，於是露骨之競爭以行，或爲他國之排斥，或協調而講求共同之利益。大體觀之，於列強對華政策之初期，日俄則由滿蒙方面，英國則由長江及西藏方面，法國則由安南方面，德國則以山東爲根據，而皆以中原爲志，各自造成勢力圈而締結不割讓條約，中國瓜分之形勢漸次完成，然歐洲大戰以後，形勢一變，對於中國採取協同的步調，擬調和列強相異之利害。於是新財團以生鐵路共管論以起，中國共同管理之聲浪甚高，然及至中國國民革命運動騰起，打破列強之協同動作，列強各自擁護自己之利益，而至最近，協調之機運又稍進展矣。故協調與單獨行動，實交互反覆。

列強之於中國，如出於協同一致之行動必甚有利，然以根本的利害不同之各國，無論如何總有不能相融以臨於中國之處。例如就日英美三國觀之，美國

之於今日，無論於投資及貿易上，皆無重視中國之必要，又以並無何等既得權，即如反帝國主義運動，亦不大理會。從而誠意的不關涉於中國之麻煩事件，於是拒絕協同出兵等，不惜阿諛中國而利於自國之貿易，實立於極有餘裕之快樂的立場。然均需所得之利益，到處皆欲攫取，以門戶開放機會均等為招牌，主張儘可能之利益，然凡不賺錢之麻煩事情，則一切拒絕。

英國與美國不同，以貿易為其生命。尤以中國問題，可以敏感的影響於印度方面。又因於中國有最多之利權與地盤，故不能如美國之簡便。從而英國務依舊保持其從來之態度以進行，於某場合雖亦出於強硬的态度，但不願單獨行動，必連絡其他同伴。

日本又與英美不同，與中國之利害關係最深，因關係國家之生存問題，故亦最為認真。英國雖以中國市場為必要，但不過為其許多世界市場中之一。然

日本則與英美立場不同。英美之於中國只能賺錢即可，而日本則須考慮極東及亞細亞之前途。日本一方面主張自己之利益，一方面又要將亞細亞由白人之手中解放出來，（？）此與英美衝突之點。英美一方面共同壓迫日本，而一方面又以立場不同，步調不能一致。觀最近之狀態，亦可以明瞭，對於在中國蘇俄之運動，日英美雖共同反對，然英國則一方面排擊蘇俄，而同時亦抑制日本。日本則雖反對蘇俄之共產主義，然對於英國勢力之減退，則潛喜不置。美國雖亦討厭蘇俄，而對於日本亦無好意。又日本雖不喜悅蘇俄之指導中國，然對於中國國民革命運動則表同情（？）。英美則對二種運動皆不喜悅。

如此狀態之四角五角複雜之關係，致列強之協調困難，大方針不能一致，甚至不要緊之局部問題亦極難妥協，繼續不斷的曝露醜態。自然，在中國方面，則不斷的妨害列強協同以臨於中國。即嘗企圖利用英美勢力以排斥日本，

而以後又引蘇俄爲黨羽，而欲撤廢列強不平等條約矣。然又慮及以列強全部爲敵之不利，乃以英國爲目標，努力將有實力之日本與英國分離。以英國爲目標，此中於蘇俄之對英策上亦有極大作用。對此，英國乃要求與日本協同，而日本則以日英同盟之廢棄及新嘉坡築港等，對於英國無甚好感，加之，由英國從來之手段觀之，與之協同一事，不能不加以慎重之考慮。又在另一部分上，亞細亞民族解放上觀察，則英國實爲壓迫者。但以日英皆於中國有最多之特權與經濟勢力，爲防護此種利權，利害實一致，而美國則對此似極不高興。此種複雜關係，支配列強之對華關係以至今日。

中國之內爭與列強

中國內爭之內幕，皆有列強的手。列強之對華不干涉聲明，單不過爲外交上之辭令，此事中國人深知之。列強之關係於中國之內爭者，皆欲使與自己有

特別關係之軍閥取得政權，以獲得經濟的利權。辛亥革命後，英國維持袁世凱，乃不可諱之事實。然，袁世凱死後，親日派之段派掌握北京政府之實權，尤以歐洲戰爭中，乘他國埋頭於戰爭，不遑他顧之際，日本乃締結二十一條，或一手包辦借款而獲得利權，大有獨占中國市場之勢力，因此痛招英美之嫉妬的反感，其結果乃發生美國新財團之提倡，華盛頓會議之召集，更有大戰後之排日運動也。排日，一則驅逐日本在中國之經濟的勢力，一則使段派下臺。

繼之英美援助反對段派之直隸派，遂有一九二〇年之直皖戰爭，而段派敗北，直隸派執政，於此時代，英美之經濟的活動非常之盛。段派倒後，可與直隸派對抗之奉天派以起，日本以地理的關係援助奉天派，以與英美所支持之直隸派相對峙。其結果第一次第二次直奉戰以起，於此戰爭期間內，日英美之行動，頗極露骨。於此英美對日本之競爭中法國以歐洲之關係，概表同情於日本

方面。第二次直奉戰直隸派慘敗，一蹶不能復振，英美之企圖乃大遭挫折。尤以繼之而起之馮玉祥之國民軍，與南方國民黨通，於此，致從來之態度經一變化矣。南方國民黨與共產黨合體，於蘇俄援助之下興師北伐，在北方則與馮玉祥之國民軍聯絡，因此，由以前之英美對日本之關係，成爲蘇俄對列國之對抗，中國內部則由從來之軍閥相互之爭鬪，成爲軍閥對國民革命軍之爭鬪矣。

於是列強以英美爲主，爲對抗國民革命軍計，乃使奉天派直隸派孫傳芳派協同，擬北方以當馮玉祥，南方以禦國民革命軍，然以北伐成功，直隸派孫傳芳相繼敗北，於是成爲國民革命軍與奉天派之對抗矣。以後南方派亦分裂，國民黨與共產黨分家，支持共產黨之蘇俄之勢被壓伏，南方派至與蘇俄斷絕關係矣。然，中國之內爭，依然繼續，軍閥與列強之關係尙未盡斷。今後之趨勢

如何，則必與中國時局之推移共變化。

2 英美與日本

在中國，日本與英美之對立，其起源乃在歐洲大戰以後。其以前，日本爲自己之存立，乃與俄國大戰於滿洲之野。其結果乃爲中國掃除由北方侵略之俄國。但於東亞日本太強大，實爲英美所不喜。然，歐洲大戰，實予日本以對華大發展之機會。占領膠州灣，伸手於山東，強固滿洲之地盤，於貿易上侵蝕英國之販路，然於戰爭之生死關頭之際，以失好於日本爲不利，乃隱忍不發，此種隱忍之對日感情，乃表現於凡爾塞講和會議。中國全權代表王正廷願維鈞求美國當局之援助。美國大總統威爾遜氏對中國方面表示好意，至討論山東問題時，乃招中全權代表陳述意見。顧維鈞之空漠的書生論，乃壓倒日本委員之無能的沈默，而予以莫大之反響，其宣傳乃傾於中國方面之有利。然偶因意大利

以斐姆問題脫退會議，日本之態度亦復強硬，遂爲對日本有利之解決，而中國則不簽字對德條的。此幕劇之主動者，則爲願維鈞之私人顧問美人特馬斯·密勒氏，依彼於美國上議院外交委員會席上所陳述者自明。

對於此種山東問題之決議，美國講和會議專門委員亦反對，在中國之英美人間亦發生反對論，而六月六日北京之英美協會，突然爲以下之決議。

以山東予日本，則致中日之永久的不和，甚至妨害他國在中國之經濟的利益，於山東建設侵略主義之間架，不只違反民族自決之原則，實爲全然拒絕門戶開放機會均等主義者。德意志雖在地球之他面，如日本接踵之，其弊害更大。吾人應建議於英美兩國政府，乞對本問題講求更公正之解決策。

與此決議相前後，上海美國人商會，美國人中國協會，美國大學俱樂部，

在華美國婦人俱樂部，在濟南美國人等，連續打電報於威爾遜氏，反對山東決議。隨之中國學生失意政客等一時騷然，英美之言論機關亦一致煽動，中國報紙亦附和之，中國政府茫然自失，終於不簽字，並亦不追加簽字，任其自然矣。〔著者之辭鋒太偏，讀者須知著者爲日本人——譯者〕

於講和會議對山東問題失敗之中國，求其活路於美國上議院，五月末，在巴黎之汪兆銘打電於美國議會而乞援，上海各團體亦出於同樣之手段。一方面於美國國內國務卿藍辛氏開始宣言，希望廢棄藍辛石井協定，而上議院議員博拉氏等則躍起反對之，於是山東問題乃成爲美國之國內問題矣。於上議院之議論，完全爲對於東洋事情無智識之狂暴不堪聞者。此種局面，更展開，而上議院委員會與國際聯盟案之保留條件同時可決以山東直接由德國返還中國之修正案矣。然上議院本議會，則以大多數否決之。繼而提出之山東條款全部削除

之動議，亦於十一月四日無討論之後否決。執拗之共和黨於此尙不知懲，更改變形式而爲保留，與其他十三條之新保留案同時提出「美國保留贊同於講和條約中第百五十六條·第百五十七條·第百八條，今後對於中華民國與日本帝國之間所發生之任何係爭，皆保留行動之完全自由」云云之保留案，於十一月十五日可決之。因此，已經勉力趨向直接交涉之中國更改變決心矣。然；包含羅吉保留案之講和批准決議案，於十一月十九日被否決，於是此山東保留案亦被葬送於同一運命之下。

於是僅繫於美國上議院一縷希望之中國，對於美國上議院之山東問題討論上，一喜一憂，以至美國之條約不批准，與山東問題皆遷延至華盛頓會議。其間由日本政府所送致之數次直接交涉覺書，皆不發生何等效果，一九二一年九月所提出之日本政府之讓步提議亦遭拒絕，遂至華盛頓會議，由美國國務卿

許斯及英國全權代表巴斯佛阿之調停，開始直接交涉，因日本政府之讓步遂至解決。通全山東問題日本之手段，實爲醜態，緣日本如商人般逐次減價，無論如何總是拙劣，中國不但對於日本無好感，却至發生輕侮心。

繼之而起者則爲排日運動幕後之英美活動。由一九一九年爾後，綿亘數年間，斷斷續續的所實行之全中國排日之原因，極爲複雜，於此固亦有若干遠因近因，但予以爲勃發之動機者，則爲乘歐戰後英美勢力之再來，伺機而動之反段派。南方派。失意政客。一部分商人等一時騷然，加以英美之煽動，火勢乃益強，英美煽動排日之主要目的，其在以下二者。第一，驅排日之氣勢而推倒親日派，使親英美派接近政權，第二，因恢復大戰中由日本侵蝕之經濟的地位，於是乃排斥日貨。彼等大體達到其目的矣。貿易成功長足之進步，合辦借款連續成功矣。親日派失脚矣。然中日貿易則並未減退。

因爲排日，在華英美人之活動頗有可觀，而其所支出之運動費亦不少。然，爲其活動之中心者，則爲全國數千教會與學校及言論機關。英美之教會以及學校，綿亘全國如網目般配置，此事以前既已述之矣。因此，如一致動員，則騷動中國全國決非難事。伴隨彼等之音頭（號召）各地其附近之學校皆躍起，火勢立刻遍及十八省。在北京由失意政客燃火，以北京大學之騷動爲動機，宣教師團應援之，英美人所經營之匯文大學附和之。於是傳至天津，以美國系之南開中學爲主唱，準美派之北洋大學以及新學書院中之基督教徒，一起造成排日之氣勢。在上海，則英美系學生與美國留學生出身者爲首領而指導學生團，尤以美國留學生出身者所組織之寰球學生會，幾爲其大本營。（著者戴着色眼鏡昧着良心以觀察我國之排日運動，宜其作如是語，但吾人由此更可知帝國主義間之嫉視，讀者注意——譯者）

彼等以上海爲中心，而煽動中國中部之排日，火勢漫延於長江一帶，於湖北之武昌，則以美國之文華大學爲煽動排日之中心，於漢口則有基督教徒之盲動，於南京則美國聖公會爲排日之導火線，美系學生及基督教徒附和之，嗣後中心移於美系之金陵大學矣，於中國南部，則廈門之英美系大同學校同文書院等爲主動者，於濟南則以相同之英美系齊魯大學爲中心，此種英美系學校教會，以治外法權爲護符，不受中國官憲之干涉，而任意騷動，實使有心之英美人顰眉蹙額（日本人語，讀者注意——譯者）。

言論機關之手段，亦格外猛烈。一九一八年十一月之休戰成立，同時英美言論機關立呈活氣，漸次造成排日之氣勢，於是反應於中國新聞，由一九一九年五月正當排日風潮最烈之際，舉英美言論機關全部，盡屬對於日本之離間中傷譏誣者。其中特別活動者，則爲京津太晤士，華北明星，中美通信社，益世

報，上海新聞等。

在華英美人士之各種團體，亦到處爲排日之活動。而彼等終不忘利用之以謀中英美之親善而收實利。爲謀中英美實業家之親善，於是A B C俱樂部以生，以防止阿片之害爲目的所組織之拒毒會，立刻變爲排日之機關，上海天津之商會，以及北京協會，英美協會，上海以美國留學生及耶蘇教徒爲中心之一團體，其他一切英美之團體協會皆起而活動。然，此種排日之背後，則英美實業家等，皆亟亟忙忙於收取販路之擴張以及借款之締結，合辦事業等排日之收穫。

排日風潮，由一九一九年以至一九二〇年一九二一年連續四五年間。而其方法手段亦逐漸巧妙。同時英美系學校及基督教青年會等之活動，亦頗極露骨矣，然時勢一變，而排日變爲反帝國主義，英美亦同罹於被排斥之運命。然此

實自然之理，而自初卽爲識者所豫知矣。英美恰如爲蘇俄之中國學生運動之開路者。特以一九二五年五卅事件大騷動中，美國人極力排斥日本，上海之英國人，亦以事件之最初係起於日本紡紗廠之罷工，私心竊喜。其後排英旺盛之際，日本亦不免作壁上觀之態度。今日固然覺悟互相排斥乃至愚之計，但立於實際經濟的競爭立場之日英美三國之間，如無共同之敵人，則舊的關係必將露頭。然，日英美三國之關係逐漸複雜，則今後之進行如何，實不可知也。

3 英國與美國

英美對於日本雖出於共同之手段，但兩國之行動，亦未必一致。歐洲大戰後，英國固不得不追隨於美國之後，然至於對華利害關係上，則有完全不同之點，尤以最近，缺乏一致者更多，英國却有對於日本要求協同之傾向。就美國之對華政策，英國人中反對者亦不少。以下介紹英人研究中國問題之權威革

卜蘭德氏之美國對華政策批評之一節以爲其代表。

美國放棄門羅主義，發展於極東矣。竊以爲彼等之政策，與英國之政策接近，保護通商各國共同之利益，且維持中國之國民的獨立。華盛頓會議，表面上固亦以以上之目的爲目的。而分析實際觀之，則該會議所成功者，則爲嚴重局限其範圍只限於直接與美國有關係之事情。華盛頓會議所作者，則爲廢棄日英同盟，以美國目前之戰略的利益爲根據而對於海軍加以限制，又於中國內之機會均等主義即門戶開放主義發生新的生氣。且使機會均等主義返老還少之條件，由實際觀之，乃對於中國樹立四國之保護制度，而同時美國則爲反對異日本主張占特殊地步時可得期待英法協力之按排。然至於根本問題之極東問題之真正核心，則依各國共同之同意，而華盛頓會議則蔑視之。根本問題者何，卽中國之救濟，完全繫於其執政者等可否造成正直有爲之行政機關之點。然華

盛頓會議雖通若干決議，但毫未觸着此中心點。即北京之特別關稅會議，亦爲美國擬於關於極東問題之一切國際協調上應爲其指導者之企圖。至於美國擬爲此種企圖之根柢，實以美國透察橫陳於太平洋問題之下之嚴格的實現，且認爲於極東認爲保護美國利益之實際上之必要，基於此乃固持一貫的政策。即美國一面取寬大自由政策及行動，擬依此以收買中國之信賴與友情，藉以確保其領導者之地位。

要之，美國外交部之對華政策，表面上蒙以寬大自由之假面具，內容則以保護太平洋上美國之運命爲主眼，而於中國行政改革之希望等，至是遂不過爲一附錄物而已。故美國一方對於世界政治鼓吹美國之理想主義，他方則擬獲得極東問題之指導地位，實自然之勢也。

然則如何同時以達此兩種目的乎？於此，美國乃聲明相信開明之中國輿論

之發達與中國民主制度之實力，對於與此所信相衝突之不快事實，則一切閉目不見。實際上美國人仍持二十世紀之初以來對於中國之錯誤觀察，尤以對於一九一一年之革命及民國樹立爲甚。其原因之一，則爲巧辯狡獪之中國外交家（？）及論客之宣傳所誤，以爲如予以西洋流之教育，則雖東洋人之胸中，亦可培植「昂格爾撒克遜」（英國之民族名）之生活觀。行爲標準以及宗教信仰等，觀於美國中國留學生之速成的態度，信念益益強固。且足不出戶之美國人之對華意見，乃以觀察美國太平洋沿岸在住之華僑之結果，其不得其正鵠，乃當然也。然彼等皆爲福建廣東二省出身者，慄悍而喜爲政治的陰謀，不能以彼等而推定中國人也。美國藉耳於半外國人之新式大官之議論，對於飲泣於虐政下之人民之慘苦，則絲毫不爲感動。

要之，美國終局之目的，在慮遠的將來而備自國之安全，且保護國民之

利益，乃自國本位，自利本位之政策，因此，英國並無何等乘美國之馬尻追從其指導之必要。即依華盛頓協約而採取共同行動，亦不能不開支若干犧牲。然，忠實恪守以上協約之精神之結果，英國一切皆將受打擊，反之，至於我國貿易之競爭者，就中如美國，皆得於其間吸其甘汁（從中得利之意——譯者）。此迄今之事實也。以現在之情勢，最容易看出之事實，則爲如果美國理想論者所主張之政策得以遂行，則必激成分裂之勢，遂使中國國民一致結合以及獨立，一切皆終於無望。英國貿易之既得利益，乃英國人民之至重至大之問題也。苟有威嚴與獨立之國策，則絲毫亦不能不承認之也。與其他條約諸國之協約，不待言是極希望之事。然既已採取共同之方策矣，則其策不能不有利於正當之商業。又結局對於中國不能不予以實際上之助力。明白採取此種目的，始應爲共同動作，徒然追從他國之自利政策，則完全與此趣旨不相容。

中國問題雖是困難，而其更困難者却爲列強之競爭與嫉視，因此，致使真正應爲之財政及行政改革之國際聯合手段不可能。然日英美三國如中止競爭，真正一致幫助中國，則必可得相當成績（謝謝吧！不敢承受——譯者）。

以上乃卜蘭德氏之美國對華策之批評，確可表示一部分英國人之心地。美國言語雖巧，實際上除追求自國利益之外無他念。無論美國之外交官以及論客，皆以美國與中國乃立於太平洋兩岸之世界二大共和國等語，不怕酸牙的隨便亂奉承，以討中國人之喜歡，而謀自國貿易之發展，至於真正中國之將來如何，則毫不計及矣。英國人較之美國人，則卜蘭德以外如伍德耶德氏及其他一般人，皆極攻擊中國人之缺點，加以苛酷之批評。且英國因要擁護其既得權利，於是有迄某程度深入以謀中國安定之必要。英國恰如有固定商店之商人，美國則如廟會臨時商人，因此，卜蘭德乃發出不平之批評，攻擊美國之手段，

至於今日，美國仍然繼續其相同之態度，致英國頗爲苦悶。

4 英國與蘇俄

於此一二年之中國舞臺，恰如英國與蘇俄相決鬥。國民革命之巨濤，同時蘇俄乘其潮勢以凌英國。國民革命軍所揭二標語中之打倒帝國主義，是中國之國民革命運動與蘇俄之打破資本主義運動之連合。

而蘇俄之目標，又以英國爲主。而且予蘇俄以最好之機會者，則爲英國之勢力地盤以中國之中部南部爲主，而適廣東政府與英國之關係亦不良好。即於一九二三年頃，因香港罷工，廣東政府與香港政廳永相仇視，而一九二五年五卅事件時之全國的大罷工，乃由香港之罷工而爲香港廣東雙方之封鎖，持續一年餘，其間廣東方面則擬於黃埔築港，以使香港成爲廢港。其主動力則爲蘇俄所指揮之共產黨。

如此，英國之於中國南部之經濟根據地，受不少之打擊，英國之華南貿易減退矣，然，至國民黨之北伐成功，略武漢而下長江，迫近英國於中國中部之經濟根據地上海也，英國遂不能忍，乃由本國派遣大兵以守備上海，共產黨之企圖遂致失敗，而蔣介石得力於此，遂得立南京政府，而與共產系之武漢政府分裂，其次武漢政府亦與共產黨斷絕，而採壓迫之手段，於是共產黨乃依農村及都市中之暴動計畫而演其武劇。尤以廣東之斷然搜索不遺餘力，蘇俄之勢力由廣東掃除淨盡，英國乃漸展其愁眉矣。然武漢以及上海之共產黨，時常伺隙而動，英國之派兵，亦終不至撤退。迄今之勝負，最初英國受凌虐，以後蘇俄受壓迫，而今後更將如何展開，實至有興味之問題也。

就英俄之決鬪，蘇俄之加爾·拉狄克氏，於一九二七年二月之「伊志威耶斯恰」報上曾發表以下之評論。

英俄關係之脅威，乃以中國爲主。英國乃資本主義之代表，而蘇俄則爲社會主義之代表，互立於相反之立場，而彼此衝突之目的物，實尙在遠的將來。使英俄關係切迫之重大原因，則爲中國之革命運動熾烈而脅威英帝國主義之一點。然英國並不諒解中國之國民革命運動，却以俄國爲對手，心粗氣暴的謂蘇俄爲中國革命之教唆者。然英帝國如誠意與中國締結協約，則同時可減少英俄之軋轢，如講求中國國民發展之政策，則爲蘇俄所歡迎。是蓋於極東帝國主義之前進勢力，不獨爲中國所反抗，蘇俄亦反抗之也。又英國其誠意的滿足中國之國民的要求歟！如然，則蘇俄雖欲陰謀，亦將無其餘地云云。

拉狄克之言語固巧妙，但隱於中國國民革命運動背後之蘇俄之手，確實目指英國，事實上可以證明之。然英國亦有本領者，蘇俄乘中國國民革命之潮流而來，英國則利用討赤反共之氣勢以報之。英俄之接觸面頗廣，而最近則以中

國之國民革命爲中心，以中國爲本舞臺而決鬪。中國之勝負，印度南洋一帶亦受影響，故英國盡其死力，乃當然者也。今後彼等之作戰，必正大有可觀也。

四 中國之將來與列強

中國之政局，將來究竟歸着於如何之形式，雖不得而知，但是無論如何，中國乃是尙未開發之世界之寶庫。中國如安定而趨向產業之開發，則必需要莫大之資本。具有四億人口之中國之購買力，實極偉大。如原料繼續採掘，生產繼續增加，則中國必將成爲世界經濟之中心舞臺，而列強之經濟活動，亦必愈益加甚。不問蘇俄共產黨一派之運動如何，中國之不平等條約之撤廢，必然進步。然中國終究不能不開放於列強之前，而仰給資本於列強。如此，則從來

之既得利權雖逐漸被收回，而真正外國貿易以及投資，必然盛行。於彼時列國之行動如何，實有最重大之關係。

如以前所述，從來列強之對華政策，錯誤之點甚多。從而對於中國關係最深之日英美，實有互相反省而向正當方向協同進步之必要。

帝國主義者資本戰



1104

列強之對華貿易

一 列強之貿易政策

列強之對華貿易政策，依各國之立場，彼此皆有多少之不同。英國以堅確之手段，逐漸鞏固貿易之基礎，而美國則以極美麗之方法殺到極東。日本則又以地利與同種同文之特殊關係，於中國貿易上有不能動搖之勢力。其他如德國如意國，最近亦皆有最顯著之活動。以下謹就主要各國之對華貿易政策略加叙述。

1 美國

美國因其國內之事情，對於海外貿易並不傾注十分注意。尤以美國之對華貿易，雖自昔即已開始，但終微微不振。至歐洲大戰後，急速進展，政府爲貿易上之設施，亦頗顯著惹人注目。美國商務部設極東貿易局，派遣商務官於各地，在中國之主要地點，美國人商會陸續設立，爲與中國商人聯絡，創立中英美實業協會。此外爲充貿易之主要補助手段，而努力航海業之發達。金融機關之增設整備，又制定在華美國公司法案而免除所得稅。美國最近所採對於外國貿易之補助方法如左。

一、美國因依立法上之手段對於貿易與以補助，對於外國貿易之事業組織，不適用托辣斯排斥法。此乃對於外國貿易有重大關係者，蓋以外國貿易上，凡海外市場調查。廣告宣傳。代理店之維持等，有多額經費之必要，故皆依聯合或協力以營輸出，然，如必繩以排托辣斯法，則小製造家將因缺乏財力

而不能不撒手於外國市場。故爲使輸出業者有聯合協力之可能，乃不適用排托辣斯法。美國依一八九〇年之夏曼條例，及一九一四年之克勒伊東條例，商業托辣斯乃被制限，美國之輸出業者不得爲聯合以至合同，至使以勵行託辣斯法爲其目的之一而設立之美國政府之商業取締委員會發表「許多美國輸出業者，依賴外國之運送機關及外國之金融機關，且以外國競爭者之合同爲對手，而不能不以獨力與之搏戰，實際極不便」之意見。因此，乃依一九一八年之 Webb-Pomerene 法，許可輸出業者組織協同團體，更依一九二〇年商船條例之規定，美國商船保險公司不受排托辣斯法之適用。

其次則爲金融，美國於一九一四年以前，並不置重外國貿易之發展，又以從來之國家銀行制度，完全供給海外金融之便宜，實不可能，唯有大的私人銀行可以嘗試。然，至一九一三年聯邦準備條例發布，繼之加以種種修正之結

果，今也聯邦準備銀行可得爲匯票之引受，實開貿易金融之便利。即聯邦準備局及同準備諸銀行，努力使周知 Bankers Acceptance 之使用，以發揮外國貿易金融之便利。又依聯邦準備條例，凡聯邦準備諸銀行及百萬弗資本以上之國家銀行，皆得於海外設置交易銀行（即有來往之銀行）及代理店，於是若干大的國家銀行組合，皆於海外各地設支店矣。其後制定 Edge 法，乃以 Acceptance 及海外投資爲目的，特使貿易金融專門之機關便於設置。

其他美國因爲外國貿易而致力於商船，亦爲最顯著者，容以後再爲詳述。美國對於中國之商戰準備，自歐洲大戰後着着進步，其貿易額亦躍進的增大。

2 英國

英國着手於中國貿易最早。英國之手段，乃逐漸堅固根基，雖不似美國一時之華盛，而造成無論何時不能搖動之根抵。先築造香港爲貿易之根據地，

以此地爲中國南部貿易之中心，而使爲中國中繼貿易（即接連英國與中國之貿易之意——譯者）之根據地，繼而進展於中國中部，而於揚子江貿易中樞之上海樹立確乎不拔之根據，又於揚子江上流要點之漢口九江亦設定租界。繼而於中日戰後取得威海衛，而向中國北部進展。於是英國因爲築造貿易之根據地會盡相當之辛苦而成功矣。其次爲使貿易有利，握海關行政之實權於英人之手，又爲充貿易之補助機關而努力於航海及金融機關之整備。今日中國之對外航路不待言，即沿岸及內河航路，英國亦占第一位。又於金融業，中國金融界之霸權亦爲英人所握，例如滙豐銀行，儼然如中國之中央銀行焉。且在中國之英國人之公司，亦多具大資本而享厚信用。如此，英國於中國實有不可動搖之經濟上之地盤，故於今日，保持此贏得之地盤與地位，寧有以全力相注之傾焉。

3 日本

日本較之英國雖爲後進，而較之美國則爲先進，次於英國而有鞏固之根柢。特以最近英國之地盤有漸行崩潰之勢，反之，日本則有逐漸取而代之之傾向。英國之重點在南，而日本之重點則在北。日本以滿洲爲根據地，而由中國北部向中國中部伸張其羽翼。英國則以中國中部南部爲中心而由中國北部向滿洲伸張。尤以最近之情況，日英之間更有有趣味之現象。英國因其多年根據地華南一帶反英的風潮蒙受不少之打擊，乃漸向比較的有好意之華北方面移動。尤以最近中國本部之混亂狀態，至使英國顯著的注目滿洲之將來，而迫近日本之根據地。然，日本之於華南，乘反英熱之機會，頗得勢力於華南。又所謂英國之勢力範圍云云之長江一帶，最近日本之勢力亦却凌駕英國矣。日本之利益則爲地理的國土之接近，以及同種同文之關係不必中間人即可營業，故於同一情況之下，較之英美人不致落後。日本發展之中途，雖受英人方面非常之壓

迫，但終得排除之而逐漸建築地步，乘歐洲大戰德國落伍英國不遑他顧之際，立即於中國建築不可拔之根柢。日本亦與英國同，於各地皆有租界，即貿易之補助機關之航海、金融機關等，亦十分整備。

一一 對華貿易之實狀

中國之對外貿易，肇始於一八四二年之中英條約，既經七十餘年之歲月矣。然貿易真正發展者，則為中日戰爭以後。中日戰役，曝露睡獅之真相，列強皆以中國為易與，爭相為經濟的發展，遂至現出今日之日英美之爭霸戰矣，更有幫助貿易之發達者，則為外人之海關管理與通商口岸之增設。中國之對外貿易，五六十年來治亂興亡反覆不已，而逐漸走向發展之途者，略如左表。

（單位，一八六七年以前為上海規元銀，六八年後為海關兩）

年次	輸入	輸出	合計	出入超
一八六四	五二、二九三、五七八 <small>兩</small>	五四、〇〇六、五〇九 <small>兩</small>	一〇五、三〇〇、〇八七 <small>兩</small>	出 二、七二二、九三二 <small>兩</small>
一八六五	六一、八四四、一五八	六〇、〇五四、六三四	一二一、八九八、七九二	入 一、七八九、五二四
一八七〇	六三、六九三、二六八	五五、二九四、八六六	一一八、九八八、一三四	入 八、三九八、四〇二
一八七五	六七、八〇三、二四七	六八、九二二、九二九	一三六、七二六、一六七	出 一、一〇九、六八二
一八八〇	七九、二九三、四五二	七七、八八三、五八七	一五七、一七七、〇三九	入 一、四〇九、八六五
一八八五	八八、二〇〇、〇二八	六五、〇〇五、七二一	一五三、二〇五、七二九	入 二三、一九四、三〇七
一八九〇	一二七、〇九三、四八一	八七、一四四、四八〇	二二四、二三七、九六一	入 三九、九四九、〇〇一
一八九五	二七二、六九六、七二五	一四三、二九三、二二一	三三四、九九九、九二六	入 二八、四〇三、三〇四
一九〇〇	二二一、〇七〇、四三三	一五八、九九六、七五三	三七〇、〇六七、一七四	入 五二、〇七三、六七〇
一九〇五	四四七、一〇〇、七九二	二三七、八八八、一九七	六七四、九八八、九八八	入 二二九、二二二、五九四

一九二〇	四六二、九六四、八九四	三八〇、八三三、三三八	八四三、九九八、二三三	入	八二、一三一、五六六
一九二五	四五四、四七五、七一九	四二八、八六一、一六四	八七三、三三六、八八三	入	三五、六二四、五五五
一九三〇	七六二、二五〇、二三〇	五四二、六三二、三〇〇二、三〇三、八八一、五三〇	入	二三〇、六一八、九三〇	
一九三二	九〇六、二三三、四三九	六〇二、二三五、五三七二、五〇七、三七七、九七六	入	三四、八六六、九〇二	

〔註〕上表原著由一八六四年起至一九二一年止，逐年列出，譯者省略之，間五年一舉。

以下再以一八六四年爲一〇〇〇，以觀各年貿易之增加額如左。

年次	輸入	輸出	合計
一八六四	一〇〇	一〇〇	一〇〇
一八七〇	一三六	一一二	一二六
一八七五	一四五	一四二	一四六

一八八〇	一七〇	一六〇	一六六
一八八五	一八九	一三四	一六二
一八九〇	二七二	一八〇	二二七
一八九五	三六七	二九五	三二三
一九〇〇	四五—	三二八	三九三
一九〇五	九五六	四七〇	七一四
一九一〇	九九〇	七八六	八九三
一九一五	九七二	八六四	九二四
一九二〇	一、六三〇	一、一一八	一、三七九
一九二一	一、九三七	一、二四一	一、五九五

然以上所述之貿易額，乃以銀本位計算，依銀價之高低而受影響，故以金

鎊換算觀之則如左。(單位鎊)

年次	輸入	輸出	合計
一八六四	一四、四九八、一三五	一五、二七一、四一六	二九、七六九、五五一
一八七〇	一九、九〇四、二四六	一七、二七九、六四五	三七、二〇二、七九一
一八七五	二〇、四五三、九七九	二〇、七八八、七三一	四一、二四二、七一一
一八八〇	二三、〇〇三、三五四	二三、五九四、三五三	四五、五九七、七〇七
一八八五	二三、六〇二、二五四	一六、六五七、七一五	三九、二五八、九六九
一八九〇	三三、九六四、八七二	三三、六〇八、〇九九	五五、五七二、九七一
一九〇〇	三三、二二一、一三八	二四、二二七、六二二	五六、三三八、七六一
一九〇五	六七、二五一、四二〇	三四、二七八、一六三	一〇一、五二九、五七三
一九一〇	六二、三三二、四七二	五二、二七六、六五〇	一一三、六〇八、一二三

一九二五	五八、九三九、八二〇	五四、三二一、〇五七	一一三、二六〇、八七七
一九二〇	二四二、九六七、二六三	一七二、六四四、九七七	四二五、六二二、二四〇
一九二二	一七九、二〇〇、七六三	一一八、八四二、九二四	二九七、九四二、六七七

觀上表，則可知中國貿易額逐次增加，而其原因，則不外左列諸項。

(一)通商口岸之增加，(二)航路及內地鐵路網之發達，(三)條約國之增加。

以英國為始，敲開中國之門戶，其後各國繼續來訪。中國與各國為貿易所締結之條約如左。

條約國 條約地點 條約年月日 備考

英國 虎門鎮 一八四二年十月八日 天津條約締結後廢棄

天津 一八五八年六月二十六日 通商條約

上海 一八五八年十一月八日 關稅條約

北京 一八六〇年十月二十四日 天津條約之追加更正未批准

煙台 一八七六年九月十三日 同協約第三章

倫敦 一八八五年七月十八日 煙台協約追加

香港 一八八六年九月十一日 關於鴉片者前二條約之追加

重慶 一八九〇年三月三十一日 重慶開港協約

上海 一九〇二年九月五日 通商條約修正未批准

法國 黃埔 一八四四年九月二十四日 通商條約

天津 一八五八年六月二十七日 通商條約

北京 一八八六年四月二十五日 關於安南國境貿易者

天津 一八八七年六月二十六日 追加條約

北 京 一八九五年六月二十日

前條約之修正

美 國 望 廈 一八四四年七月三日

通商條約

天 津 一八五八年六月十八日

通商條約

上 海 一九〇三年十月八日

通商條約

俄 國 Kouldja 一八五八年七月二十五日

國境貿易

愛 揮 一八五八年五月十六日

烏蘇里松花江黑龍江沿岸貿易

天 津 一八五八年六月十三日

通商條約

北 京 一八六〇年十一月十四日

修正條約

北 京 一八六二年三月四日

陸路貿易

彼得格勒 一八八一年八月十九日

陸路貿易追加

德 國 天 津 一八六一年一月十四日

通商條約

瑞典	廣東	北京	一八八〇年三月三十一日	追加條約
比利時	廣東	北京	一八四七年三月二十日	通商條約
丹麥	天津	北京	一八四五年七月二十一日	協定
荷蘭	天津	北京	一八六五年十一月二日	通商條約
墨西哥	華盛頓	天津	一八六三年七月十三日	通商條約
葡萄牙	天津	天津	一八六三年十月六日	通商條約
西班牙	天津	天津	一八六二年八月十三日	未批准
義大利	天津	北京	一八八八年四月二十八日	通商條約
	天津	天津	一八六四年十月十日	通商條約
	天津	天津	一八六六年十月二十六日	通商條約

奧匈北 京 一八六九年九月二日

通商條約

日本天 津 一八七一年九月十三日

依馬關條約廢棄

馬 關 一八九五年四月十九日

通商條約

北 京 一八九六年七月二十一日

追加條約

北 京 一八九六年十一月十日

覺書

上 海 一九〇三年十月八日

追加條約

祕 魯 一八七四年六月二十六日

通商條約

各 國 華盛頓 一九二二年二月六日

關稅條約

如此，中國與各國之間締結通商條約，與列國之貿易乃次第昌盛矣。然，以此等條約幾全為片務的不平等條約，其結果關稅則以協定稅率徵課，列國則獲得治外法權以及內河航行權等。

依條約之締結而開關通商口岸。以地域區別之則如左。

通商口岸或內地商埠 所在地 依條約或自開 締約年 開港年

東三省及東蒙

愛 琿 黑龍江條約 日本一九〇五年 一九〇九年

滿 洲 里 同 同 同 同 一九〇七年

三 姓 吉 林 同 同 同 同 一九〇九年

哈 爾 濱 同 同 同 同 一九〇九年

緩 芬 河 同 同 同 同 一九〇八年

琿 春 同 同 同 同 日本一九〇五年 一九二〇年

龍 井 村 同 同 同 同 同 一九二〇年

安 東 奉 天 同 同 同 同 美國一九〇三年 一九〇七年

連	遼	通	鐵	新	鳳	法	奉	牛	大	大
山	陽	江	嶺	民	鳳	庫				東
同	同	子	同	府	城	門	天	莊	連	溝
		同	同	同	同	同	同	同	同	奉
自	同	同	同	同	同	同	同	同		天
										條
開	同	同	同	同	同	同	同	同	同	約
一九〇六年										日本一九〇三年
										日本一九〇七年
										英國一八五八年
										美國一九〇三年
										日本一九〇五年
										英國一八五八年
										一八六〇年
										一九〇七年
										一九〇七年

事實未開

洮南	赤峯	海拉爾	齊齊哈爾	白草溝	頭道溝	局子街	寧古塔	吉林	長春
同	東	同	黑龍江	同	同	吉林間島	同	同	吉林
同	蒙自	同	同	同	同	同(？當係「條約」)	同	同	同
同	開	同	日本	同	同	日本	同	同	同
	一九一三年		一九〇五年			一九〇九年			

新疆外蒙西藏

列強之對華貿易

喀什噶爾 新疆 疆條

約 俄國一八六〇年

伊犁 同 同

俄國道光七年

塔城 同 同

同

烏魯木齊 同 同

同

天山南北 同 同

同

恰克圖 外蒙 同 同

同

庫倫 同 同

同

蒙古各旗 同 同

俄國光緒七年

亞東 西藏 條

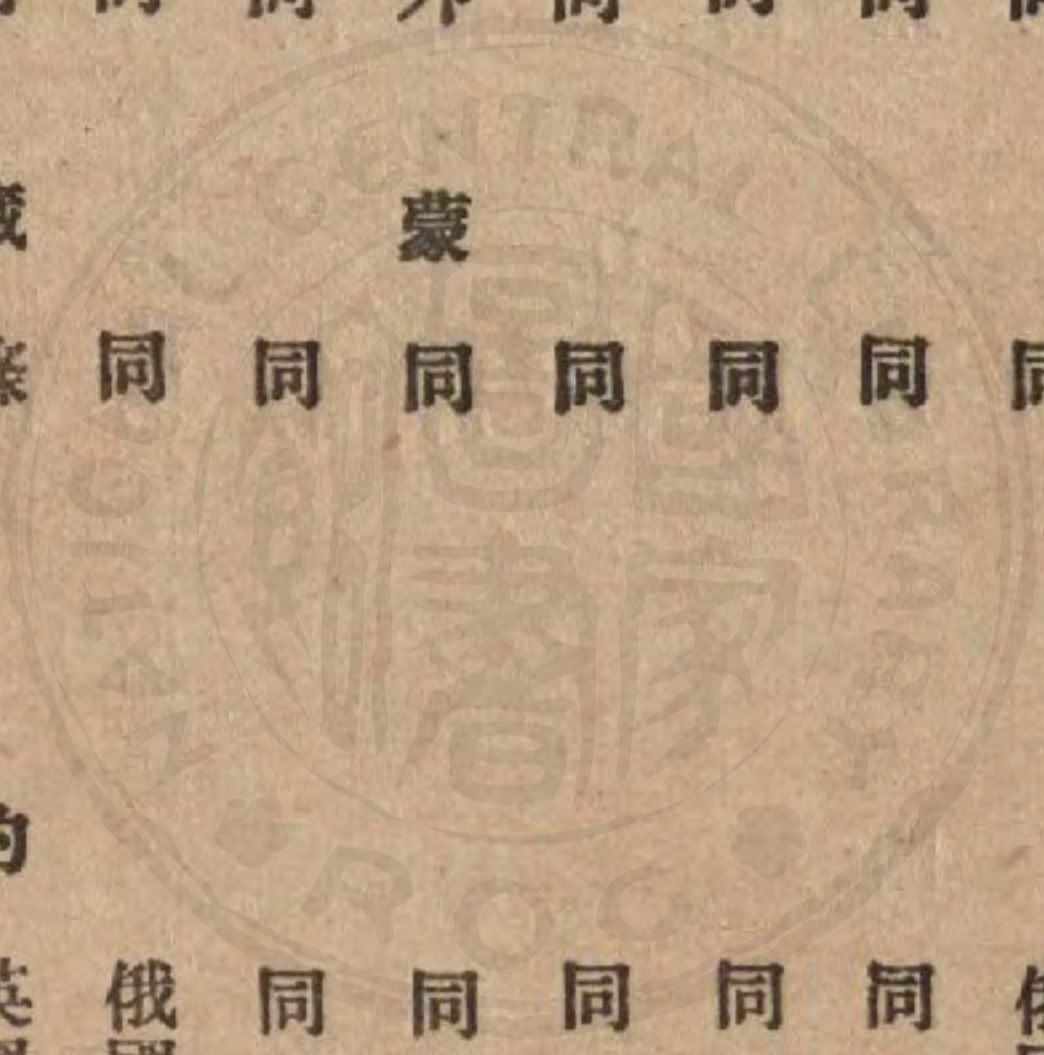
約 英國一八九一年

江孜 同 同

英國一九〇四年

噶大克 同 同

同



濟南	周村	龍口	膠州	芝罘	張家口	多倫貝爾	秦皇島	天津	北京南苑	中國北部
同	同	同	同	山東	同	察哈爾	同	直隸	北京	
同	同	自	同	東條	同	自	自	同	京條	
		開		約	同	開	開		約	
		宣言一九一三年	德國一九〇五年	美國一八五八年				法國一八六〇年	日本一九〇六年	
一九〇四年	一九〇四年	一九一五年	一八九九年	一八六二年	一九二三年	一九二三年	一九〇二年	一八六二年		

維	濟	歸	鄭	中	重	萬	宜	沙	漢	武
縣	寧	化	州	國	慶	縣	昌	市	口	昌
同	同	城	河	中	四	同	湖	同	同	同
同	同	綏	南	部	川	北	北	同	同	自
同	同	遠	同	條	條	同	同	同	同	同
				約						開
一九〇四年	一九二二年	一九二三年	一九二三年	英國一八九〇年	英國一九〇二年	英國一八七六年	日本一八九五年	英國一八五八年		一九〇〇年
				一八九一年	一九一七年	一八七七年	一八九六年	一八六三年		

長 岳 湘 常 九 蕪 安 南 鎮 上 海

沙 州 潭 德 江 湖 慶 京 江 海 州

湖 同 同 同 江 安 同 江 同 同 同

南 條 自 同 同 同 蘇 同 同 同

自 同 同 同 同 同 同 同 同

約 開 約 開

日本一九〇三年 一九〇四年

一八九八年 一八九九年

一九〇六年

一九〇六年 事實未開

英國一八五八年 一八六三年

英國一八七六年 一八七七年

英國一九〇二年 未開

法國一八五八年 一八九九年

英國一八五八年 一八六二年

英國一八四二年 一八四三年

一九〇五年

列強之對華貿易

浦

口

同

同

一九二一年

蘇

州

同

條

約

日本一八九五年

一八九五年

吳

淞

同

同

德國一八八〇年

杭

州

浙

江

同

德國一八八〇年

甯

波

同

同

英國一八四二年

一八四三年

溫

州

同

同

英國一八六九年

一八七七年

此外揚子江一帶尚有以下之寄港地(停泊港)。

大

通

安

徽

英國一八六六年條約

旅客及貨物

安

慶

同

同

同

湖

口

江

西

同

同

武

穴

湖

北

同

同

汕頭	鼓浪嶼	三都澳	廈門	福州	中國南部	黃州	黃石港	儀徵	江陰	陸溪口
廣東	同	同	同	福建		同	湖北	同	江蘇	同
東條	同	自	同	條						
約		開		約		同	同	同		同
英國一八五八年			英國一八四二年	英國一八四二年					一八九八年揚子江條例	同
一八六〇年	一九〇二年	一八九八年	一八四三年	一八四四年		同	同	同	旅客	同
		一八九九年								

列強之對華貿易

廣	九	江	拱	三	瓊	北	惠	梧	南	龍
州	龍	門	北	水	州	海	州	州	寧	州
同	同	同	同	同	同	同	同	廣	同	同
同	同	同	同	同	同	同	同	西	同	同
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
英國一八四二年	英國一八八六年	英國一九〇二年	英國一八九七年	英國一八五八年	英國一八七六年	英國一九〇二年	英國一八九七年	英國一八九七年	英國一八九七年	法國一八八六年
一八四三年	一八八七年	一九〇四年	一八九七年	一八七六年	一八七七年	未開	一八九七年	一八九七年	一八九七年	一八九九年

桂 林 同 同 法國一八八七年 未開

蒙 自 雲 南 同 同 法國一八八六年 一八八九年

思 茅 同 同 法國一八九五年 一八九七年

河 口 同 同 法國一八九五年

騰 越 同 同 英國一八九七年 一九〇三年

雲 南 府 同 自 開 一八九五年

此外依與英國締結之條約所開闢之寄港地，於廣東省之西江沿岸散在如左。

(一) 上下旅客及貨物者。甘竹·肇慶·白土口·德慶·羅定口·都成。

(二) 僅上下旅客者。封州·九江·悅城·永安·陸都·祿步·後瀝·馬

甯·古勞·容奇。

如此，合計中國各地，開闢以百數之通商口岸以及內地商埠，以與外國之經濟接觸，於是中國之對外貿易乃逐漸昌盛。同時外國輪船之航路，不止限於中國之沿岸，並由長江沿岸以達四川之內地，皆可通行，鐵路線路，亦逐漸延達內地，外國品之販路因以伸張，中國生產品之運出以增多。

然，最近之狀態，乃阻礙中國貿易之趨勢者。本來中國之貿易，必以最良好之狀態伸張，而其所以不然者，則以以下之理由。

一、以辛亥革命後之戰亂，鐵路之敷設遲遲不進，最近則不單完全停止，却正在續繼加以破壞之情況中。更以戰爭與土匪橫行，陸路及河川之交通顯受阻礙，貨物之運搬極為危險。

二、以軍隊與官吏之苛斂誅求，人民極度疲弊，致使生產力購買力顯著減退，又以途中運輸之不安與賦稅之重課，貨物不動，自然各地方皆有溯回於往

昔自給經濟之傾向。

三、戰亂之結果，由外國供給資本之途絕，產業之開發完全停止，新產業不能發生，因此人民間購買力亦不發生，生產亦不增加。

四、對於現在之農工業等不能改良，因而生產亦不能增加。

五、妨害國內貨物移動之厘金制，貨幣度量衡之不統一，金融機關之不完備等缺陷。

六、因軍閥官僚之跋扈，人民之企業乃極危險且困難之事。

此外有種種原因以妨害中國之產業發達。然以今日之混亂狀態，中國尙能繼續相當外國貿易者，竊以爲其原因如左。

一、於主要通商口岸之有租界與夫依外國武力以維持治安。現在中國之通商口岸及商埠地至以百數，然因受戰亂之危險，實際之交易，只於主要之通

商口岸行之。於此等通商口岸，有外國租界有外國海陸軍，生命財產保護安全，因此，貿易可以充分行之。租界乃一時之方便，最好儘早撤廢，然，於今日則成爲必要不得已之方便矣。假使租界完全撤廢，則中國之海外貿易，必將受非常之打擊。依外國人之海關管理亦然（？）。

二、依外國船舶保持交通。中國輪船爲軍隊所徵發，如長江航路，綿亘中止至一年以上，沿岸航路亦受顯著之打擊，然因外國船從事於沿岸及內河航路，通達中國內地之貿易，賴以保持。

三、中國商人因習慣於戰亂，於一切情形之下皆想出應付窮境之方法。從而即處於今日之情形，亦以何等方法繼續其貿易。

爲謀中國之解放，一時犧牲一切貿易而撤廢不平等條約乎，抑或維持現狀而保持中國之安定，以撤廢不平等條約乎，此即中國革命運動家，亦應慎重考

慮之問題也。

然，今日中國之情態，不過一種過渡的情態，故中國將來之貿易，有以良好之勢充分發展之可能性。中國在販路上有四億之民衆，占全世界總人口四分之一。即於現在，因生活程度低下，交通之不便，需要外國品者尙爲少數，較之其他文明各國，如按人口之比例，則購買力甚小，然依鐵路之敷設與生活之向上，近年以來購買力亦已顯著增加矣。以煤油代替植物油，雖至寒村僻鄉亦皆用之，即老農之口中，亦皆啣吸紙煙，又代替以石臼磨麥粉而機器製粉極振威勢，手織棉紗已廢而機器紡紗以及外國棉布有盛行使用之傾向，尤以鐵路沿線爲甚，較之北方則以南方之程度爲高。從而中國無論以如何之形式如能回復和平與秩序，則鐵路亦必然漸漸敷設，依交通之利便與購買力之向上，販路無論如何必然擴大，對手既有四億之大衆，則其需要必將無限的增加。從而列強

之於中國市場之競爭，亦必益趨激烈也明矣。

中國不單在販路上有望，即對工業國充其漸就缺乏之原料供給地上，以及仰給食料品上，亦極有望。中國蘊藏許多鑛產，是為世界周知之事實。又為世界有數之農產畜產國，亦為確實之事實。唯於今日，鑛產則大部分尙未開採，而農產亦墨守舊法而不發達。至其他工業品，則尙極幼稚，故中國為列強計，一方可為良好之販路，一方可為原料之供給地，而可為世界中最有希望之大市場。固然，中國如一度和平統一之時機到來，則工業必逐漸發達而自己需要原料，且自己供給製品，然此必尙需長年歲月，又必經種種困難，殊不易言也。

首先第一為獲得資本之困難。國內既無資本，海外華僑在國家安定以前必躊躇投資，外國暫時亦不肯出手。且中國所需要之資金，即單就鐵路網之設

備，其額亦已莫大。第二，由中國從來之社會經濟組織觀之，中國人對於集中的大企業之管理經營上非其所長，故由中國人之手以興辦新式大產業，非常費力。第三，中國之真正統一安定，竊以為或尚須經過頗長之時日與曲折。從而中國之產業發展亦必遲遲，而貿易之發達亦必不免徐緩。然不似其他小國之發達，立刻達到頂點，於其途徑之遠大，實具備世界貿易之焦點之資格。至於中國有如何發展之餘地，則由一人份貿易額與他國比較占非常之低位觀之可以明瞭。

一人份貿易額

英國 五五六·一〇元

法國 三七一·一〇

美國 一九八·〇〇

丹麥

六一二·五〇元

比利時

三九三·二〇

義大利

二七一·〇〇

印度	九・一三	日本	七六・三〇
中國	七・七六		

即中國如進至日本之程度，其貿易額必增至今日之十倍。再觀中國之輸出之貿易，其輸出品之主要者為原料，輸入品之主要者為製品。試就一九二三年度之輸出入觀之。（單位千海關兩）

輸出品之主要者如左。

輸出品	輸出額	對於總額 百分之比
生絲	一五四、三四九	二〇・五
豆粕	五六、八六六	七・六
大豆	五二、四一六	七・〇
植物油	四二、〇四九	五・六
<hr/>		
輸入品	輸出額	對於總額 百分之比
皮類	二五、九八〇	三・五
絹織物	二四、五八四	三・三
茶	二三、九〇五	三・〇
木材	二一、三〇〇	二・八

棉花 三三、六〇五 四・三一 石炭 二〇、五五五 二・七

以上輸出品中加工品不過植物油與絹織物而已。更依海關統計分類之，則如左。(單位千海關兩)

輸出額

對於總額
百分之比

家畜 五、七五九

〇・八

原料品

輸出額

對於總額
百分之比

食料品 二〇七、二〇七

二七・五

加工品

輸出額

對於總額
百分之比

輸入品之主要者如左。(單位千海關兩)

輸入額

對於總額
百分之比

棉製品 一七三、五二〇

一八・八

煙草

輸入額

對於總額
百分之比

米 九八、一九八

一〇・六

麥粉

輸入額

對於總額
百分之比

煤油 五八、二九一

六・三

海產物

輸入額

對於總額
百分之比

列強之對華貿易

一三九

棉花	五三、八二六	五·八	紙	一六、六二六	一·八
砂糖	五二、九九七	五·六	人造藍	二二、六九〇	一·四
金屬礦石	四四、九三六	四·九	機械	二二、三二六	一·三

再依海關統計分類之則如左。(單位千海關兩)

家畜	三九九	〇·〇四	原料品	二二二、二二四	二二·五三
食料品	二四七、八二六	二六·三	加工品	四七七、一九五	五〇·三一

即加工品占總額五成以上。然中國為農業國，而食料品與原料品之輸入約占五成，則其農業不發達可知，例如砂糖，以前除充國內之需要外尚可輸出。棉花因未能充分改良，乃由印度美國等輸入以供紡績用，米為中國南部人民之食料，而仰承外國之供給，然此種情形，如中國農業發達，則反有可以輸出之

可能性。尤以棉花，實有次於美國而成爲世界棉產國之可能性。

以上乃說明於中國貿易上之國際的地位極爲有望，因而以下擬順次述敘於中國貿易上列國之關係尤以日英美之關係。

三 中國貿易與日英美

今日與中國締結通商條約之國已達二十一國，然其貿易額最大者則爲日英美三國。以下依國別以列示輸出貿易。（單位千海關兩）

	一九二七年	一九二九年	一九三〇年	一九三三年	一九三四年
英國 本國	二六、〇〇八	五七、一八六	四三、八〇四	四三、二〇七	五〇、二五〇
日本（含台灣）	一〇五、七三三	一九五、〇〇六	一四二、九七二	一九八、五二七	二〇七、一七五
美國（含夏威夷）	九四、七六六	一〇二、二一八	七六、七二二	一二六、八〇三	一〇〇、七五〇

香	港	二二五、八四二	三三二、四九五	一三六、四六〇	一七五、七九六	一七三、一六二
海峽殖民地		六、六七四	一一、三三〇	一六、五三八	一七、九二九	一九、六一七
德	國	〇、〇五〇	〇、二六二	一、七六一	一一、九二四	一五、九四九
荷	蘭	〇、〇二六	一、七五八	一〇、五六五	八、五二一	一三、五〇〇
法	國	二五、五三六	三四、二八五	二二、〇二六	三九、五七七	四五、〇九六
印	度	六、九五〇	九、五九九	八、七五八	一二、三三九	一一、四三六
義	大	三、九〇五	五、一四四	五、五二八	九、四六七	八、九四八
加	拿	二、六八六	四、一八一	一、〇三九	二、〇〇〇	一、一〇七
朝	鮮	八、五二八	三三、六二七	二四、三四五	三〇、二八一	三〇、八五五
俄	國	四九、七五〇	二二、三三〇	一四、四八〇	三四、〇九〇	四六、三五七

其他各國(省略)

合 計 四六二、九三二 六三〇、八〇九 五四一、六三一 九五二、九二七 七七二、七八四

日英美占全數之主要部，再加其屬領時，則占全額之大半，可以明矣。
輸入國別表如左。（單位千海關兩）

	一九二七年	一九二九年	一九三〇年	一九三三年
英國本國	五二、九九九	六四、二九二	一三一、七一九	二二〇、三九七
海峽殖民地	六、八七七	一〇、一二五	七、八〇三	〇、九三二
印度	二六、九九九	二六、九八〇	三二、四九四	五五、二四〇
香港	一五八、六〇二	一五三、六三一	一五九、三三三	二四八、〇八三
加拿大	九、〇九四	一八、八八七	二〇、一八二	二〇、三三七
日本	三三二、六六六	二四六、九四〇	二三九、一三五	三三三、〇二四
朝鮮	一一、八四三	〇、九四三	一〇、三三四	一一、九五四
				一一、五〇五

美 國	六〇、九六〇	一一〇、二三六	一四三、一九八	一五四、四四七	一九〇、九五六
菲 律 賓	一、七〇六	二、五四七	一、四九八	一、三六〇	三、三二八
德 國	—	〇、〇〇三	五、四二七	三三、四五六	三八、六八七
荷 蘭	〇、〇三三	〇、〇二二	三、七五七	三、九〇八	二〇、四五九
法 國	二、三〇九	三、三七五	四、八七八	七、五四八	一〇、五六〇
義 大 利	〇、四六七	〇、九九一	〇、三四一	三、七三五	六、二七一
比 利 時	七	二二八	四、八七八	七、五四八	一〇、五六〇
俄 國	二、二二七	一四、〇六〇	九、六二四	一〇、二〇〇	一〇、一〇〇
其 他 略					
合 計	五七七、三八一	六七九、五三九	七九九、九六〇	九四八、六三三	一、〇三九、二〇二

據以上二表，則中國貿易日英美三國占主要地位可知矣。然日英美三國之

地位，亦經過若干變遷始達今日，由左表頗能證明之。

對於日英美對華貿易總額之百分比

年度	日本		美國		英國		香港	
	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出
一九七〇	二・〇三	四・四八	〇・五九	一三・七四	三七・九六	五二・四九	三〇・二〇	一八・三九
一八八〇	四・一四	二・八二	一・五二	一一・六九	二七・五四	三五・七二	三八・一五	一一・六八
一八九〇	五・八一	五・五四	二・八九	九・三七	一九・三六	一五・〇三	五六・七〇	九・三七
一九〇〇	二二・二〇	一〇・六五	七・九二	九・二八	二二・五四	五・八八	四四・四六	九・二八
一九一〇	一六・五八	一六・一八	一五・四六	八・四八	一五・三二	四・九一	三七・〇四	八・四八
一九二二	二二・三二	二六・六二	一九・〇四	一九・八九	一六・五五	五・一四	二五・五一	一四・八九
一九三二	二五・〇一	二四・三九	一七・八八	一四・九〇	一五・三七	五・八八	二五・三三	一四・九〇
一九三三	二二・八五	二六・三七	一六・七三	一六・八四	一三・〇四	五・七四	二六・八七	一六・八四

由此觀之，於第十九世紀時代，英國之貿易與香港相加，實占全額之六七成，而日美之地位則極貧弱。日本則自日俄戰爭以後次第增高其地位，尤以歐洲大戰之際，造成確乎不拔之地位。美國亦自歐洲大戰以後，其貿易額乃急速增進，以是英國乃有受日美兩國壓迫之氣味矣。然其由向來所保持之地位，則迄今尙屬鞏固。

日英美三國於對華貿易上各有其特徵。日本之利在與中國爲地理的接近。加之，因人種言語之關係，便於經營貿易。然日本於中國貿易上之地位則頗苦。日本工業尙未十分發達，其輸出品則受中國新興工業之競爭。然如中國獲得關稅自主權而採取保護政策，則日本之粗製品必苦於競爭，自然不能不移於精巧品。至是則必與歐美精巧品之間發生猛烈之競爭，然，此種製品之需要，於中國尙不甚多。從而由美國之輸入品，却以煤油・麥粉・煙草・紙類等爲

多。美國因於歐洲市場不能十分活躍，故將來歐洲與美國之貿易上之競爭，必以中國爲舞台以演之。彼時，雖各自具備長短，而其製品中如棉製品，則以日本競爭者爲多。但英國品較日本品更精巧，而日本伴隨中國棉業之發達逐漸移於精巧品時，則日英之間必發生激烈的競爭，是則可豫想者。即迄今日，英國棉製品之販路，已頗受日本之侵蝕矣。英國之優點，則有自昔日以來之地盤與信用，美國雖爲新進，而有偉大資本與特殊之工業組織。日本則有地理的接近之利益，必將各自發揮其特長以爭霸。

以下略就日英美各個觀察之。中國與日本之貿易額，其進展如左。（但一八九五年以後包含台灣在內又單位則一八六七年以前爲規平以後爲海關兩，海關百兩合規平一百十一兩四錢）

年次	輸入（由日本向中國）	輸出（由中國向日本）	合計
----	------------	------------	----

帝國主義者資本戰

一四八

一八六四

一、八三三、二〇五兩

三三四、九四七兩

二、一七七、一五二兩

一八七〇

一、二八五、五三三

二、四八〇、六三〇

三、七六六、五五六

一八七五

二、四八五、六八九

一、九五三、一七七

四、四三八、八六六

一八八〇

三、五〇一、〇六七

二、二〇三、三七七

五、七〇四、四四四

一八八五

五、二六三、九一八

一、四九一、二九八

六、七五五、二二六

一八九〇

七、三八八、六八五

四、八三三、四三七

一三、二二一、一三三

一八九五

一七、一九五、〇三八

一四、八二二、六四二

三三、〇二六、六八〇

一九〇〇

二五、七五二、六九四

一六、九三八、〇五三

四二、六九〇、七四七

一九〇五

六一、三一五、二四八

三五、四六四、九六三

九六、七八〇、二二一

一九一〇

七六、七五五、五五九

六一、六〇五、八六四

一三八、三六一、四三二

一九一五

一二〇、二四九、五二四

七七、六七六、八一七

一九七、九二六、三三一

一九一九	二四六、九四〇、九九七	一九五、〇〇六、〇三二	四四一、九四七、〇二九
一九二〇	二三九、一三五、八六六	一四一、九二七、九〇二	三七二、〇六三、七六八
一九二一	二二〇、三五九、二三七	一七二、一一〇、七二八	三八二、四六九、九六五

〔註〕原表逐年列舉茲略之間五年一列舉——譯者

再示其每五年之增加率及其對於貿易總額之百分比如左。

年次	輸入		輸出		合計	
	增加率	與總額之比	增加率	與總額之比	增加率	與總額之比
一九二〇	100	二・〇三	100	四・四八	100	三・二六
一九二一	一九三	三・六六	七六	二・八三	一二七	三・二五
一九二二	二七二	四・四二	八八	二・八三	一五二	三・六二
一九二五	四二〇	五・九七	六〇	二・二九	一七九	四・四二
一九三〇	五七五	五・八一	一九四	五・五四	三三四	五・七〇

一八九五	一、三三八	一〇・〇一	五九七	一〇・三四	八五〇	一〇・二六
一九〇〇	二、〇〇四	一一・二〇	六八二	一〇・六五	一、二三三	一一・五三
一九〇五	四、七七二	二二・七二	一、四三〇	一五・五六	二、五六九	二四・三四
一九一〇	五、九七三	一六・五六	二、四八四	一六・一八	三、六七三	一六・四〇
一九一五	九、三五七	二六・四六	三、一三三	一八・五四	五、二五五	二二・六六
一九二二	一六、三七〇	三三・二	六、九四〇	二八・六二	一〇、一五五	二五・三七

日本之對華貿易，中日戰爭以前極爲不振，中日戰爭以後日本產業之發達同時貿易亦急激增加，其後經過日俄戰爭及歐洲大戰，其地位益加鞏固，甚至凌駕英國本國及香港貿易。日本自一九一九年以來，雖因排日運動屢遭困苦，然終不至受大影響。然因中國之戰亂則實極受打擊。今後伴隨中國不平等條約之撤廢以及中國產業之發達，中日貿易關係亦必發生重大之變化。然無論如

何。日本於中國貿易上必能保持重要之地位，則爲必然者。

其次爲英國。英國乃中國貿易之開拓者，其根柢極爲鞏固。最初中國之對外貿易，只限於澳門及廣東，外國商人受種種繁難的限制。在中國方面，又以外國貿易之專賣權允許十三行，即十三戶商人，彼等貪圖非常之巨利。英國既經略印度，乃向中國進展。如此，不數年乃湊駕葡萄牙·西班牙·荷蘭等而握對華貿易之霸權，派遣廣東貿易監督官，使調查廣東貿易狀態，其結果乃知廣東十三行之專橫，藉鴉片戰爭之機會，乃廢除繼續達百年之廣東商行制度，與中國政府開始締結通商條約，即一八四三年之南京條約。於是中國之門戶打開，商行制度廢止，新開廣州·福州·廈門·寧波·上海五港，又規定關稅率從價百分之五。其後各國繼續要求通商，而英國於中國南部領有香港，於中部則以上海爲根據，其於貿易上之勢力實不可動搖矣。英國對華貿易之發展狀

况，揭示於左。(單位爲兩)

年次	輸 入	輸 出	合 計
一八六四	一一、六五〇、五五八	三二、三三七、五五六	四四、九七八、三三四
一八七〇	二四、一八〇、七二一	二九、〇二七、一三六	五三、二〇七、八四七
一八七五	二二、一三三、六四〇	二九、一六四、五二一	五〇、二九七、一五一
一八八〇	二二、八八一、一六二	二七、八二四、〇四五	四九、七〇五、二〇七
一八八五	二三、九九一、六八八	二二、九九二、一八五	四五、九八三、八七三
一八九〇	二四、六〇七、九八九	二三、〇九五、二八四	三七、七〇三、二七三
一八九五	三三、九六〇、〇六〇	一〇、五七〇、八九七	四四、五三〇、九五七
一九〇〇	四五、四六七、四〇九	九、三五六、四二八	五四、八二三、八三七
一九〇五	八五、四七二、三四三	一八、〇六四、二七〇	一〇四、五三六、六一三

一九二〇	七〇、九四九、一三七	一八、七〇三、三五〇	八九、六五二、四八七
一九二五	七五、五五八、七三五	三一、九三四、六二一	一〇三、四九三、三五六
一九三〇	一三一、七二九、九五二	四五、八〇四、五三六	一七七、五二四、四八八
一九三二	一四九、九三五、六一五	三〇、九一三、九五六	一八〇、八四九、五七一

以下揭示每五年之增加率與對於總額之百分率。

年次	輸入		輸出		合計	
	增加率	與總額之比	增加率	與總額之比	增加率	與總額之比
一九二〇	一〇〇	三七・九六	一〇〇	五二・四九	一〇〇	四四・七二
一九二五	八七	三一・一七	一〇〇	四二・三二	九四	三六・七九
一九三〇	九〇	二七・五四	七五	三五・七二	八六	三一・六三
一九三五	九九	二七・二〇	九五	三三・八三	九三	三〇・〇一
一九四〇	一〇一	一九・三六	四五	一五・〇三	七〇	一七・六〇

列強之對華貿易

一五三

一九二二	一九二五	一九二〇	一九〇五	一九〇〇	一八九五
六二〇	二九五	二九三	三五七	一八八	一四〇
一六·五	一五·七四	一五·三三	一九·三四	二二·五四	一九·七六
一〇六	一一〇	六四	六二	三三	三六
五·一四	七·六二	四·九一	七·九三	五·八八	七·三六
三三九	一九四	一六八	一九六	二〇三	八三
二二·〇〇	一一·八五	二〇·六二	一五·四九	一四·八一	一四·一四

對華貿易占絕對優勢之英國，其後亦不能保持其優越之地位，故努力挽回頹勢。以之與日美兩國急速之發展相較，實有已過壯年之老力士與新銳力士之感。尤以近年來中國之狀態，甚不利於英國。通中國中部南部，排英熱基礎極堅固且繼續，即英國對華貿易根據地之香港，自五卅事件後，綿亙被封鎖達一年以上，其後廣東政府努力謀築港於廣州之黃埔，擬使代替香港而與香港以打

擊。因此香港貿易所蒙之損害決不在少數。在長江則漢口九江租界被奪取，上海之空氣對於英國亦不良好。因此，英國變更種種對華政策，苦心焦慮於局面之展開，而其結果却愈演愈拙。英國多年所培植之鞏固根柢，雖不至一朝動搖，而英國之對華貿易，早已有日暮之感矣。將來之爭霸戰，日美之間或不免熱狂化乎。

美國之對華貿易，從來並不甚發達，然自歐洲大戰後，乃顯示急速之進步，至凌駕英國本國而欲摩日本之壘矣。（單位兩）

年次	輸 入	輸 出	合 計
一八六五	四八二、五九三	五、八六四、八三五	六、三四七、四二八
一八七〇	三七三、五六三	七、五九九、二二三	七、九七二、七八六
一八七五	一、〇一五、八六三	七、六七四、三〇三	八、六九〇、一六六

列強之對華貿易

一八八〇

一、二〇四、五二五

九、一〇六、九二七

一〇、三二一、四四二

一八八五

三、三三五、四〇二

八、二九七、七三三

一一、六二三、一二四

一八九〇

三、六七六、〇五七

八、一六四、七四八

一二、八四〇、八〇五

一八九五

五、〇九三、一八二

一五、三八三、四〇二

二〇、四七六、五八四

一九〇〇

一六、七二四、四九三

一四、七五一、六三一

三、四七六、一二四

一九〇四

二九、一八〇、九四六

二七、〇八七、九七五

五、二六八、九二二

一九一〇

二四、七九九、四九九

三三、二八八、八三一

五七、〇八八、三三五

一九一五

三七、〇四三、四四九

六〇、五七九、二五七

九七、六二三、七〇六

一九一八

五八、六八六、〇四四

七七、一三四、二〇五

一三五、八二〇、二四九

一九一九

一一〇、二三六、七〇六

一一〇、一一八、六七七

二二〇、三二〇、四二三

一九二〇

一四三、一九八、九六二

六七、二二一、四五二

二六五、三三二、六六八

一九二二 一七五、七八九、六五三 八九、五四一、八二六 二六五、三三一、六六八

以下再揭示每五年之增加率及與總貿易額之比例如左。

年次	輸入		輸出		合計	
	增加率	與總額之比	增加率	與總額之比	增加率	與總額之比
一九七〇	100	0.56	100	13.74	100	6.70
一八七五	272	1.50	101	11.14	109	6.36
一八八〇	332	1.52	129	11.69	129	6.56
一八八五	888	3.76	109	12.76	145	7.58
一八九〇	985	2.89	107	9.37	148	5.53
一八九五	1,365	2.97	202	10.73	256	6.50
一九〇〇	4,483	7.92	194	9.28	394	8.50
一九〇五	10,620	17.20	355	11.86	1,203	15.40

列強之對華貿易

一五七

一九二〇	六、六四八	五·三七	四四四	八·四八	七二六	六·七六
一九二五	九、九三二	八·一五	七九九	一四·四六	二、三四	二·一八
一九三二	四七、二二六	一九·四〇	一、二七六	一四·八九	三、三三八	一七·五〇

中美貿易有久長之歷史，其比較的不振原因，則以美國內部之事情為主。美國因不甚注重海外貿易，故關於貿易制度之組織極不完全。在美國，並無有力之輸出機關，其工業家販賣莫大之製造品時，多經外國商人之手。又商業組織與工業組織缺乏密切之聯絡，除美孚火油公司，英美煙草托辣斯（英美煙草公司），及製鋼公司等稍稍活躍以外，幾乎無可觀者。然歐戰後美國之注意趨向中國，同時美國內部對於貿易之準業已整飭，除如以前所述，開始商務官之設置，於中國主要地點繼續設立美國人商會，改定排托辣斯法，整備金融機關，設定航路等以外，則新設公司，設立支店等陸續實行，其結果於貿易上遂

一大躍進，而致有今日之盛況。

其次對於貿易有關係各國在中國之公司商店如下。

	一九一三年	一九一六年	一九二一年	一九二四年
英	五九〇	六四四	七〇三	七二六
日	一、二六九	一、八五八	六、一四一	四、二七八
美	一三一	一八七	四一二	四七〇
法	一〇六	一一六	二二二	二五五
德	二九六	二八一	九二	二五三
俄	一、二二九	一、四二三	一六一三	九三四

由上表觀之似甚明瞭，以日本在華商店數量為最多，然，不能僅以其數量測定經濟勢力。因日本商店中真正有關係於貿易者不過其一小部分也。又於歐

洲大戰中，商店急激的增加，而大戰後即減少者，乃以戰後之不景氣（市面衰頹）凡不確實者即行退散而已。此外日本商店之減少，有以下二理由。一以戰亂與排日之打擊以及金銀市況之紊亂，不堪其危險之負擔乃退回本國，一因中國之莊號直接派遣辦事員於日本進行交易，中繼的（連接的）日本商店及支店乃以閑散而撤退。從而日本商店數量之多亦無足誇，又數量之減少亦無關於貿易。

德國則於大戰中已經閉鎖之商店，逐漸恢復，俄國則依然於北滿有多數之商店。英國則顯示堅確之增加，美國之發展則顯著的急速。更就列強經濟之中心地上海觀之如下。

	一九一四年	一九二〇年	一九三三年	一九二四年	一九二〇年	一九三三年
英	1103	1263	236	日	117	1,125
						1,087

德	法	美				
103	33	71				
	55	26				
	33	27				
	義	俄				
	33	4				
	23	4				
	15	4				
	18	50				
總計						
552						
1,764						
1,695						

又於長江上游經濟中心漢口，日英美主要之商店如左

英國營輸出入者以怡和・太古為始，有和記・安利・祥泰・太平・寶順等，輸入商於亞細亞煤油行以下其雜貨機械藥品之輸入商，則有信孚・聚源・贊育・卜內門・連利・新大信・福利・英國通用電氣・顧發等，紅茶輸出商則有天裕・慎和・英亞・柯化威・履泰・杜德・天祥等，其他主要者當為公興・老沙遜・利華等。

日本方面，則以三井・三菱・大倉為始，棉紗商則有日信・江商・大和・武林・伊藤等，其他輸出入商，則有岩井・富士・伊藤・合信・中澤・東方商

運，帝國染料，水田漆行，仁丹公司等。

美國方面，則以美孚煤油行及木材之大來洋行。慎昌洋行爲始，而有其來。華美。茂生。德泰。中信。長豐。光裕機器油行。美最時。勝家公司等。

再觀華北貿易中心地之天津，於此地亦可見最近美國勢力之顯著的進展。北京天津美國商店之主要者如左。

商店原名

中國名

營業

American Machinery & Export Co.

中美公司

工業及鑛業機械

Atkinson & Dollon Tdgc. Ltd.

通和洋行

土木工程建築保險

China Java Export Co.

德泰洋行

輸出入

H. A. Culpeck

元和洋行

同

Dallo Lumber Co.

大來洋行

木材·輪船

Fearon Daniel Cy.

協隆洋行

輸出入

E. W. Frazee

公懋洋行

同

Walter Hardy

華泰

毛皮輸出

Loup and Young

樂利工程局

建築·土木工程·地產

Maclay & Co.

泰隆

輸出入

Anderson Myer & Co.

慎昌洋行

同

New York Life Insurance Co.

營保險業

Singer Sewing Machine Co.

勝家縫紉公司

縫紉機器

Standard Oil Co. N. Y.

美孚

煤油

Unoin Business Agency

公理會

代便運送

列強之對華貿易

一六三

M. Weil & Co.

興泰洋行

輸出入

J. B. Berclson

美生洋行

同

British American Tobacco Co. Ltd.

英美煙草公司

煙草

The Chinese National Supply Co.

華美商務公司

五金

Watconal Merchan Corporation

美國惠東銀公司

Sino-American Industrials Co.

中美實業公司

輸出入

International Banking Corporation

花旗銀行

銀行

Chin Shan Aerated Water Co.

金山汽水公司

飲料水

Charles Devle, Jameson

詹美生

建築包工

C. E. La Munnyon Photo Artist

利滿仁

照像材料

Parafine Paint Co. of S. F.

仁記

塗料油漆

China American Co.

美豐洋行

輸出入

Macanredw & Farbes Co.

美隆甘草公司

甘草輸出

總之，美國之大公司，最近注目中國陸續侵入，乃是確實的，如美孚煤油行以及因祕密輸入武器而惹起問題之慎昌洋行，英美煙草公司，以木材與輪船著名之大來洋行，美國鋼鐵公司等皆為世界的大公司，皆盛行活躍。

美國之大公司，以太古洋行

(Butterfield & Swire)

怡和洋行

(Gardine

Matheson & Co. Ltd.)

為代表，於一般輸出入貿易之外尚營保險·船舶·紡

績等，如太古，服務二十餘個代理店，怡和則引受六十餘個代理店。其他以亞細亞煤油公司 (Asiatic Petroleum Co. Ltd.) 為始，有輸出入之老公茂 (Hibert & Co.) 泰隆 (Barlow & Co.) 祥茂 (Burkill & Co., A. R.) 元芳 (Maitland & Co.) 泰和 (Reiss & Co.) 等。英國公司單就其年深日久，已有堅固根柢及充

分信用矣。

今後日英美之對華貿易，將如何進展乎？其必伴隨中國治安之保全，產業之發達，而其競爭亦趨於狂熱化歟。

四 航業

爲充貿易之補助機關，則船舶業與金融機關之整備，乃必要不可缺者。從而於中國之列強船舶業及金融機關之狀態，尤以日英美之船舶業及金融機之狀態不能不略述之。大戰前活躍於中國之航業界者爲日英德三國，而歐洲大戰後，美國代德國而興。於敘述日英美於中國航業界之活動以前，先略敘述中國航業界之一般。

1 中國航業與列強

中國之航業，外洋航路固多握於外人之手，即至沿岸內河航路，亦多握於外人之手，貿易之輸出入品，固不得不依外國船，即至國內貨物之移動，亦不得不依外國船之勢。近年取消不平等條約之聲浪勃起，擬廢止外人沿岸及內河航行之特權，然中國之航業於今日不振狀態之下，暫時似不能實現。以下列示最近五年間出入於上海之各國船舶之噸數。（單位噸）

	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年	一九三六年	一九三六年度百分比
英	二、〇九七、四五四	一〇、六二九、七八七	一一、四三五、五六五	九、三三四、九二八	一一、〇八四、三三五	三三·六
日	六、九五二、六八二	七、七〇二、五三八	七、六四六、九六三	七、九七六、七二六	九、四八六、〇九〇	二七·九
中國	四、七四七、七三五	五、三五七、四八九	五、三五九、八四〇	五、七三三、五七六	五、二〇六、四六二	一五·〇
美	二、八二六、〇二〇	三、二四〇、二五七	三、三三六、九六七	三、一六四、四〇九	四、〇八八、五七一	一一·〇
荷蘭	五七二、六九二	六〇二、二二六	六七四、九四九	七七〇、七七七	七二三、二三三	二·一〇

那威	三二九、三三〇	二三五、一四四	七〇六、七八三	六七八、三六五	八一五、六二五	二・四三
丹麥	二二五、三四〇	二〇四、一六八	二八四、一二三	二二一、〇〇八	二七八、八三七	〇・八二
俄國	二、九七〇	二二、〇四三	六〇、三〇一	一〇八、二二七	一四三、九五二	〇・四二
義國	八八、六六〇	一六〇、四五八	三三、八四七	二七三、七四五	二六九、二〇二	〇・七九
法國	六六〇、七二二	七八四、七三〇	七六九、六九一	八二二、六六二	七九七、八六四	二・二五
瑞典	八八、六二〇	一〇〇、五五六	二二二、五三五	一〇八、八〇七	一八一、八四五	〇・五四
德	二二二、八五六	五三七、七五〇	七五八、五三〇	八四七、四〇九	九一三、四五五	二・六九
暹羅	—	二、六二八	—	—	—	—
巴拿馬	—	二五、二五九	一七、三九〇	—	一五、九八〇	〇・〇五
比	—	二、六八八	—	—	—	—
西班牙	—	二四、〇二四	三五、七六五	二八、一八八	二〇、八八四	〇・〇六

希臘 | | | | 三、二七六 | | |

葡萄牙 | | | | | 四、一六二 | | |

波蘭 | | | | | 一、九九一 | | |

其他 | | | | | 二、〇四六 | 六、二四二 | 〇、〇三二

合計 二七、七七〇、〇四四 二九、五三〇、八三五 三一、五二八、四三六 二九、九五七、〇二六 三三、九三三、四六六 一〇〇、〇〇〇

即上海出入之輪船，中國及日英美實占八成七分七釐。更為知曉此四國於最近五年間上海航業之消長，揭示其百分之比於下。

年次	英	日	中國	美
一九三三	三九、九九	二五、〇三	一七、〇九	一〇、二四
一九三三	三五、九九	二六、〇八	一八、一四	一〇、六二
一九三四	三六、二七	二四、二六	一七、〇〇	一〇、五八

一九二五	三〇·八二	二六·五九	一九·二三	一〇·五六
一九二六	三三·六七	二七·九六	一五·〇五	一二·〇五

一九二五年五卅事件起，列國之航業大受打擊；此時中國方面頗為活動。一九二六年北伐軍興，中國輪船多被徵發，因之發生變調。

其次，於沿岸及內河航路一九二六年度各國輪船之噸數及百分率示之於左。

噸數		百分率	
英	六、三三五、七九一	三七·九八	
日	三、五三三、一六一	二二·一九	
中國	五、〇八一、九七三	三〇·五六	
美	二、二九一、五四四	一七·五	
<hr/>			
噸數		百分率	
義國	六三、二五五	〇·三七	
法	五二、九七〇	〇·三三	
德	二九〇、三八四	一·七五	
丹麥	九一、一九三	〇·三三	

那威 六七四、七六六 四·〇六 一 俄 五五、三三四 〇·三三

又最近四年間，於中國沿岸及內河航路，中國及日英美航業之消長，示其百分比如左。

	一九三三年	一九三四年	一九三五年	一九三六年
英	三九·九六	三九·二六	三三·五六	三七·九八
日	二〇·二六	一九·四四	一九·三三	二二·一九
美	一·八〇	一·四二	一·四八	一·七五
中國	三三·三三	三三·二四	三七·〇九	三〇·五六
計	九五·二九	九二·四五	九〇·九七	九二·四八

即沿岸及內河航路，幾有為日英美三國獨占之勢，而美國則極不振，然近年來，美國輪船之航行長江者日益加多，又對沿岸航路亦極注意。

其次於外洋航路各國輪船之勢力一九二六年如左。

	噸數	百分比		噸數	百分比
英	四、七六八、五三四	二七·五	荷蘭	五六二、一七三	三·二五
日	五、九六二、九二九	三四·四	義國	二〇六、九五七	一·三
中國	二四、四八九	〇·一四	法	七四四、八九四	四·三〇
美	三、七九七、〇二七	二二·九四	德	六三三、〇七一	三·六〇
那威	一五〇、八五九	〇·九七	瑞典	一五二、三五五	〇·八
俄	八八、七二八	〇·五	丹麥	一八七、六四四	一·〇八
其他	三五、〇二六	〇·二	計	一七、三四、六七六	

於外洋航路，日英美三國占全體之八成四分，德法義等國又有若干勢力，中國則完全不足道。以下於最近四年間日英美三國外洋航路之消長，以百分之

比示之如左。

英	一九二三年	一九二四年	一九二五年	一九二六年
日	三〇・二七	三二・八七	二九・〇三	二七・五六
美	三二・八八	二九・五七	三四・一三	三四・四六
計	二一・〇六	二〇・七一	一九・九一	二一・九四

計	八五・二一	八三・一五	八三・〇七	八三・九六
---	-------	-------	-------	-------

長江航路，經過幾多激烈之競爭，而終歸於中日英三國之競爭，然最近中國方面不振，幾完全變為日英之競爭舞台矣。中國方面長江航船之輪船數，總計雖有二十隻二萬八千餘噸，然日英所有者則如左。（不包含小輪船）

航路	英		日	
	隻數	噸數	隻數	噸數
上海漢口線	二	三、八三	九	二五、六六

漢口宜昌線	三	四、七二〇	二	三、二二一
漢口湘潭線	三	三、三九〇	二	二、三三三
漢口常德線	〇	〇	一	八八四
合計	一七	三九、九二五	一四	三三、〇五六

其次，於各航路之各國輪船公司及航路示之如左。

內河及沿岸航路如下：

英國 太古洋行（中國航業公司）有長江及沿岸航路，分爲上海漢口香港三大幹線，航行路計十九。使用輪船八十隻，凡十六萬九千噸。長江航路九隻，一萬九千四百三十六噸。

怡和洋行（印度中國航業公司）航路與太古略同，但缺寧波・大連・廈門・曼谷（暹羅）等線而加福州線。使用船舶五千餘隻，十四萬噸。長江航路八隻，

二萬四百八十九噸。

祥泰洋行 長江航路二隻，計一千三百噸。

日本 日清汽船會社 其初只限於長江航路，而近年則更開拓中國南部航路矣。航路數九，使用船舶二十一隻，約五萬噸。內長江航路十四隻，三萬二千五十五噸。

大連汽船會社 航路六。主要航路爲青島·大連·天津·營口。使用輪船二十隻，四萬五千噸。

朝鮮郵船會社 航路爲上海·釜山·仁川·鎮南浦等，使用船二隻，六千噸。

大阪商船會社 通全中國凡九線，汽船二十二隻，約六萬噸。

山下汽船會社 由上海廣東以達日本二線，使用船舶十三隻，三萬六千噸。

川崎汽船會社 上海北海道二線，船舶二隻，七千噸。

三井三菱船舶部 中國不定期貨物船，航行中國南北者計二十隻，約八萬噸。

其他亞細亞及美孚兩煤油公司之長江輪船二十餘隻，及往來上海之不定期船十餘隻，總計達二百四十餘隻，六十餘萬噸。

近海航船公司如次：

日本郵船會社（日本） 航路十一線。使用船二十二隻，九萬噸。其他近海部貨物船八隻，二萬六千噸。

天祥洋行（英國） 馬尼拉航路船。貨物船三隻，約一萬三千噸。

利嘉茂輪船公司（德國） 上海新加坡間。使用船二隻，一萬三千噸。

渣華郵船公司（荷蘭） 東印度南洋羣島航路。十四隻，九萬餘噸。

中美航路，日美最占優勢，英國次之。

日本 日本郵船會社 於中美航路中舊金山郵船五隻，西特里六隻，南美四隻，紐約貨物船六隻，共計二十一隻，十六萬噸。

大阪商船會社 中美航船大科馬七隻，舊金山紐約貨物船四隻，南美三隻，共計十四隻，十萬噸強。

川崎汽船會社 上海舊金山貨物船四隻，三萬五千噸，寄港於華北各港。
川崎與英商合同（日美合辦公司） 太平洋及大西洋，共計十六隻，十四萬噸。

三井 西特里貨物船五隻，四萬噸。

美國大來洋行 中美航路。舊金山，西特里及其他世界各地。有貨物船四隻，使用船共計三十一隻，二十五萬噸，內定期船十七隻，貨物船十四隻。

福來洋行 上海舊金山等。貨物船八隻，西行經過新加坡。

哥倫比亞輪船公司 上海巴得蘭（美國西海岸之一港，在舊金山之北——

譯者）間。貨物船八隻，七萬噸。寄港於中國北部各港。

英國昌興輪船公司 上海加拿大航路。使用船四隻，八萬噸。

太子公司 上海紐約線。使用船五隻，五萬噸，純貨物船。

東美輪船公司 上海紐約線。使用船十隻，八萬噸，純貨物船，經過巴拿

馬。

砲台輪船公司 上海紐約線。十隻，八萬噸，經過蘇彝士，貨物船。

控爾輪船公司 舊金山及東印度，兼營爪哇羣島之航路。貨物船六只，六

萬噸。

愛爾曼輪船公司 中國紐約航路，使用船十隻，七萬噸，西行經過蘇彝士

運河。

老太古輪船公司 中國紐約間。貨物船十隻，八萬噸，有東航西航。

歐洲航路則英國占主位，法德義荷蘭等次之。

英國大英郵船公司 航路有二。上海倫敦間及上海孟買間。使用輪船十二隻，貨物船七隻，共計十七萬餘噸。

英印郵船公司 航路爲上海加爾加答。使用船七隻，六萬噸。

藍烟筒輪船公司 航路爲上海利物浦，及上海倫敦二線。使用客船六隻，貨物船四十九隻，共計六十餘萬噸。

愛爾曼輪船公司 航路爲歐洲中國，有客船部與貨物船部。使用客船八隻，貨物船二十餘隻，共計二十餘萬噸。

怡泰格林公司 航船爲中國歐洲。使用船十三隻，共計十七萬噸。

英國皇家公司 歐洲中國及太平洋。使用船四隻，四萬噸。

仁記洋行 蘇格蘭上海間。使用船十二隻，八萬噸。

法國（原著遺漏——譯者）

德國漢堡（亨寶）輪船公司 航路德國中國。使用船十五隻，十三萬噸。

美最時洋行 北德意志輪船公司之航路由美最時代理。航路德國中國間。

使用船十二隻，約十萬噸。

天利洋行 中德航路。十隻，八萬噸。

利嘉茂輪船公司 航路中德間，專門貨物船，十二隻，八萬餘噸。

荷蘭荷蘭東亞輪船公司 航路中荷間。使用貨物船十六隻，十二萬噸。

爪哇輪船公司 南洋羣島一帶，使用十六隻，十一萬噸。

丹麥 寶隆洋行 由中國至丹麥那威芬蘭之航路。使用貨船十隻，十二萬

噸。

瑞典 維昌洋行 該洋行船舶部之經營，其航船爲中國瑞典間。使用貨物船爲新式汽油燃料船，十餘隻，十萬噸。

那威 順亨洋行 航路爲中國那威丹麥，貨物船十餘隻，約八萬噸。

澳洲 澳華輪船公司 上海澳洲航路。客船四隻，約三萬噸。

西班牙 西班牙郵船公司 上海泰隆洋行代理。以中國及西班牙之巴爾塞羅拿爲航路，使用船四隻，二萬五千噸。

日本 日本郵船會社 有三線，一爲中英定期船十一隻，十萬噸。一爲北歐貨物船，至德國荷蘭比利時等國，凡七隻，五萬噸。一爲中國利物浦線，六隻，四萬噸。

大阪商船會社 歐洲航路八隻，五萬噸。

俄國 蘇聯義勇艦隊 有上海海參崴線及上海亞力山大線二航航，皆爲三千噸級船，共計八隻。

於中國航業有關係之外國論船公司數凡四十九，英國十九，日本十三，德國四，以及其他法義瑞那俄澳荷等十二國，合計船舶數超過六百隻以上，達四百萬噸。然中國自己總計不過百隻，而其最大者又不足五千噸，總噸數僅不過十餘萬噸。然卽此等少數之輪船，又因近年內亂，多被徵發扣留也。

(2)

中國航業與日英美

美國之花旗盛行飛舞於太平上者，乃歐洲大戰以後事也。貿易伴隨於國旗，乃昔日之格言也，而中美貿易之致有長足進步者，亦以美國開拓對華直接航路故也。例如太平洋岸之若干港埠，美國輪船頻頻開始定期航路，因此，小麥粉之向東洋輸出，其數量乃大增。從來美國貨物依賴他國輪船時代，因遲到

經費等之關係，美國貿易，不知受如何阻害。於是依美國貨物應用美國船標語之下，美國船舶乃大發展，大戰後船舶院之活動頗有可觀矣。

一九一九年美國船舶局總裁發表於美國太平洋岸與東洋間，應開始半客船四十一萬三千噸乃至四十一萬五千噸之新航路之意旨。「巴希腓克·美爾」公司，租賃美國船舶院所有船，開設上海加爾加答間之新航路，其第一船於一九一九年十二月中旬由上海出帆矣。又一九二〇年五月十八日，美國管船局，新對於「巴希腓克·美爾」輪船公司因使擔任西特里及舊金山與日本·中國·菲律賓及海峽間之乘客及貨物運送，分配各五隻之船舶，又對於「哈德森·那維蓋遜」公司使擔任布哇舊金山間之航路，分配二隻。一九二五年四月一日當時美國船舶之狀態如左、

總噸數

大湖航路——私有船

二、〇〇〇、〇〇〇

沿岸航路——私有船

二、二三〇、〇〇〇

大洋航路
——私有船
政府所有船

二、〇八〇、〇〇〇
一八〇、〇〇〇

西印度及加勒比海航路
——私有船
政府所有船

二九〇、〇〇〇
三〇、〇〇〇

歐洲航路
——私有船
政府所有船

一、〇〇〇、〇〇〇
一六〇、〇〇〇

亞洲·澳洲·非洲·南美洲航路
——私有船
政府所有船

五三〇、〇〇〇
七二〇、〇〇〇

不用船
——私有船
政府所有船

三三〇、〇〇〇
三、三六〇、〇〇〇

總計

一一、九一〇、〇〇〇

自美國官有船舶出售民間之方針確定後，中美間之航運業頓呈活氣，一九二〇年八九兩月間，從事於舊金山，哥倫比亞及其他太平洋沿岸航路者四十八隻之中，有十二隻乃航行中國日本方面者。更於上海以開拓中美航路爲目的所創設之提督公司，美國船舶院使增加快速大型輪船五隻，同時配與「巴希腓克·美爾」公司客船五隻，「馬得孫·拉因」公司船二隻。提督公司配船航駛於西得里·大科馬·橫濱·上海·馬尼拉間，「巴希腓克·美爾」公司則配船航駛於舊金山·橫濱·長崎·上海·香港·馬尼拉間，「馬得孫·拉因」公司則航行於紐約·巴拿馬·舊金山·火奴魯魯間。此等船舶，實爲速力十七哩，一萬二千五百噸之巨船。美國船舶院之輪船出售民間，同時計畫輪船公司者亦多如上海之中美太平洋貿易公司，有由政府承購二千五百噸乃至三千噸之輪船六隻，以上海爲起點開拓長江及華南華北三航路之計畫。又從來未見美國

船舶隻影之長江航路，以美孚之煤油船，大來洋行之木材船爲始，又有溥豐公司之開業，以四川航路目標之美順公司之創立等，皆最令人醒目者。其次開始活動於中美航路者，則爲美國船舶界之巨頭羅巴特·大來（大來洋行主）。彼正在勇敢的斷行彼之所信「世界貿易正由大西洋向太平洋移動，中美間之貿易品一切皆應依美國船」。

對於美國太平洋航路之大發展，勢必招致與日本輪船公司之競爭，其結果陷於營業不振者亦不少。於此，美國政府分太平洋之極東航路爲六大線，分配於各管理公司，以客船十隻，大貨物船四十隻，繼續中美間航路。但其他公司之航行固依然有其自由。

舊金山——日本——中國
巴希腓克·美爾公司 五隻 中美郵船

西得里——日本——中國
提督公司 五隻 同

羅斯安澤爾斯——日——中——南洋 福來洋行 八隻 客貨

巴得蘭——日本——中國 哥倫比亞公司 八隻 同

紐約——巴拿馬——上海 太平洋公司 三隻 同

西得里——華南華北 提督公司 三隻 同

日美於太平洋之航業競爭，依然繼續，美國政府對於上五公司與以種種援助，勸勉極東之美國人以其貨物皆積載於本國船舶，旅客亦勸使乘本國輪船。

又以減低運費而繼續困苦之競爭，嗣以補助金問題未得國會之協贊，乃於一九二五年遂由根本變更從來之方針，先出售政府所有船七隻，繼續賣出船舶院所
有船全部而免除其負擔。其中二萬噸級七隻，為大來收買，而以之充大西洋及
中美航路，其次太平洋公司所使用之五隻，亦售賣於大來，因此太平洋公司停
止中國航路。第三出售於西得爾線之五隻，亦入於大來之手。如此則大來之時

代到來。「羅巴特·大來」中國名稱爲「大來洋行」，其初以木材商爲主，然彼於加拿大及北美等有許多森林，除以此等木材販賣於本國之外，更以求販路於極東爲主。大來其初爲運輸木材而建造大輪船以航行於太平洋。其支店除上海以外更設立於南京·鎮江·漢口·宜昌·重慶，於長江內之航業亦頗發達。然因宜昌上流之航行困難，特造淺吃水二百噸之內河用船溯江直達重慶，更建造八百噸之輪船。大來之此種航路，於吸收長江上流之貨客上，獲得莫大利益。大來當初由太平洋運搬木材時，使用所有之貨物船八隻，由美國運木材到上海，歸航時則裝載貨物。然其後伴隨營業之發達，更增加四千噸級貨船十七隻，在上海建築莫大碼頭及倉庫。次以政府出售之船七隻，設支店於世界各地，由紐約經過巴拿馬運河，橫斷太平洋而達中國，再經過蘇彝士橫斷大西洋而歸美國，開闢世界一週之定期航路。其次太平洋公司之舊金山·上海·馬尼拉

線之五郵船，亦由美國政府出售而入於大來之手，於是大來乃增加舊金山線。又西得爾線提督公司之五隻，亦由美國政府出售於大來洋行，大來乃經營太平洋三航路，船舶局最優等船十七隻，皆歸大來所有矣。其他大來又代理經營美國巴勃輪船公司之上海紐約波斯頓線貨物船十六七隻每月一回，及提督公司之中美貨物船二線，即西得里·華南線，及西得里·華北線，每月各一回，八千噸乃至一萬噸級者十一隻，每月上海進出口大來之輪船達二十隻云。

美國不只於太平洋航路大肆其活躍，即於中國沿岸航路亦加以相當注意。即提督公司之航路，其初有由北美至上海之純然之外洋航路，而華北之貨物，則由上海轉運。然該公司因歸大來洋行之手，其中美航路頓呈活氣，於西得里上海線五艘定期船外，特開拓太平洋日本華北之定期航路，以積載量八千八百噸乃至一萬一千噸之輪船五隻充之。其華北航路，由天津大沽口·青島·大連

以至海參崴，每四週一回之定期。在天津方面，盛行輸入麥粉木材等。美國巨船之開設北直航路，即美國商務勢力之華北伸展之謂也。大體觀之。美國之於中國航業界之重點，在太平洋，而擬逐次向其他方面伸張之狀態。

至於英國，其地位最早且最鞏固，中國歐洲航路及中國沿岸與內河航路，乃不容其他國家之追隨者。

以歐洲航業者，而開拓中國航路者，爲大英公司所代理之東亞半島航業公司。該公司以從事於中英間之定期航路爲主，受英政府之補助，在中國稱爲英國皇家郵船。其次法國大輪公司以及德國之漢堡（亨寶）公司等皆甚活躍，而尤以德國輪船之活動最爲顯著，然以歐洲大戰乃受非常打擊。以中國歐洲航路稱霸者，實爲英國之藍煙筒輪船，其航路置重中國，如由利物浦至上海之航路則爲其獨特者，由英國向中國輸入貨物之運搬，則有其特殊之地位。該公司之營

業，以輸送貨物爲主，客船於一九二五年始行擴張。歐戰前，該公司既已有四十萬噸之輸送力，而最近三四年間，又大從事於新造船之建造，至於今日。所有船舶達五十五隻，合計七十二萬一千噸。又怡和洋行所代理經營之愛爾曼輪船公司，爲歐洲航路輪船公司主要之一，航行於上海者達三十餘隻，而其重點則實爲印度洋。此外英商經營之輪船公司，則有格林公司（怡泰代理）平恩公司（仁記洋行代理）。前者航行於中國英國德國間，後者則專航行於蘇格蘭，從事於貨物運送。最近中國歐洲航路，戰前曾經活躍之德國又行復活，加以義大利亦漸漸開始活動，然終尙非英國之敵也。

於沿岸及內河航路，英國勢力亦甚偉大，沿岸航路，以上海爲中心，而分成華南與華北。於華北方面，日本之勢力最強，英國次之，再其次則爲美國法國等國，中國方面，則極不振。然最近華北航路，英國之活動亦漸見增加。尤

以五卅事件後，華南方面排英狂熱，英國乃漸移其貿易於華北滿洲方面，其航路亦伸展於北方。沿岸及內河路英國輪船公司，以怡和及太古為重鎮。怡和所代理者為中國印度航業公司 (Indo-China Steam Navigation Co.)，資本金百二十萬鎊，設本店於倫敦，從事於東洋各港及揚子江之航行。太古所代理者為中國業業公司 (China Navigation Co.)，資本金一百萬鎊，本店設於倫敦，從事於東洋各港及中國河川航路。此二公司之華北航路，近年來益益發展，而至惹起日英美之競爭。太古洋行之烟台天津威海衛線，當初只有三隻，每月只為九次定期航海，裝載貨客，而自一九一四年四月起，更增加三千噸級之貨物船五隻，除星期日每日航行一次。主要航路為由上海經烟台而達天津者。怡和與太古立於競爭的立場上，一切航路皆保持均勢。怡和之華北航路當初亦只以三隻為定期航海，自一九一五年起，延長外洋航路之貨物船航路於華北，然終不

及太古。然於香港以南之南洋羣島之航業，則較太古占優勢。

此兩公司不但在華北，即於滿洲方面，亦大傾其注意。從而於華北航路以外，特設安東營口線之太古洋行之安東航路，乃至取消由十一月至翌年三月之休航。營口線亦然。由一九一四年四月起，並發售太古與東清鐵路，南滿鐵路朝鮮鐵路之連絡票，而與上海安東線之大連會社之輪船競爭。其後更增加龍口線，又營口線爲向南洋運輸東三省大豆，高粱，豆粕等而大肆其活動。怡和之安東航路，亦自一九一四年五月添設，但營口線則不過僅爲不定期航路。

長江航路，亦以此二洋行占優勢。長江爲中國之經濟中心地，長江貿易占中國全般貿易上重要之地位，因此爲輸送其貨物之長江航路，必爲各國所競爭，乃自然之勢。當初此航路之開拓也，最早從事者且有最大勢力者，實爲英國。以後日本與德國用偌大之苦心，始得加入成功，中國方面之招商局亦大發

展，在歐戰以前，中日英德間競爭極猛烈，而大戰之結果，德國落伍，戰後乃成爲中日英之競爭矣。由今日之勢力關係言之，則其順序爲英日中。太古洋行在從於事於沿岸及長江航路之中外六大公司實占第一位，即在長江航路，其使用船舶數噸數，以及航行次數，皆優於其他公司。怡和之長江航路，亦日漸發展而與太古相競爭。然日清輪船會社之營業，近年頗發展，乘大戰中之好機會，更建造輪船，增築碼頭，遠駕招商局而摩怡和太古之壘，對於英國方面，造成不可動搖之勢力。至是長江航路成爲英日之競爭矣。

中國與印度方面之航路，英日兩國船舶皆甚活躍。日本方面，有郵船會社與商船會社，而英國方面則有英印阿家公司 (British India Apcar. S.N. CO.) 與大英公司 (P. and O.S. N. CO.)。大英公司有八隻經營上海孟買航路，英印公司則經營中國加爾加答線，由上海起，寄港於廈門·香港·新加坡·檳榔

嶼·仰光，更開拓由廈門至印度經仰光，曼谷之定期航路，以謀華南與南洋華僑之便利。

要之，中國之海運界，幾全在外人之手，如中國唯一之大輪船公司招商局，幾瀕於破產，而外人間，則以日英美三國占優勢，太平洋航路爲日美，歐洲航路爲英國，其次爲日美，其他德義等則漸見抬頭。又沿岸及內河航路，爲英日之爭霸戰，尤以最近華北滿洲航路極被重視，英日之外又以有美國之加入，乃更大呈活氣矣。

五 金融機關

1 外國金融機關之概況

貿易不能不伴之以金融機關。列強對華貿易之發達，同時繼續整備金融機

關，而在中國之金融機關，特保有偉大之勢力，即：

一、因中國之金融機關，尙在極不發達之狀態，且信用不充分，即如中國商人之金融機關之錢莊，仰給資金於外國銀行者亦不少。又向一般信用確實之外國銀行存款之中國人甚多，尤以與政局有關係之官僚軍閥之徒，當事變之際，恐被沒收，乃存款於外國銀行，因此，外國銀行乃得把持中國金融界之實力。

二、中國財政之主要收入爲鹽稅及關稅，而此二者皆保管於外國銀行。從而外國銀行宛然爲中國完成其中央銀行之任務。

三、在中國之外國銀行之一種特權，即具有紙幣發行權。其中信用最厚而流通最廣者，則爲英國之滙豐銀行，而其主要之流通市場則爲香港上海。其次爲麥加利與正金。又東三省則爲朝鮮銀行之金券。華俄道勝則於北滿有勢

力，華比，花旗，荷蘭等銀行券則以流通於上海爲主，台灣銀行則擴張其勢力於台灣福建。此等皆以銀元券爲主，銀兩券則甚少。紙幣發行額雖不明瞭，然匯豐約二千五百萬元，麥加利約九百萬元，一切合計之，則其額決不在少數。中國之中國交通銀行之紙幣，時因停止兌換而暴落，其他紙幣幾乎完全無信用，而只有外國銀行之紙幣，信用極厚。

四、外國匯兌市場之決定權，完全操之於外國銀行之手，主要者爲匯豐可以左右之，如正金亦有極大勢力。又外國匯兌之辦理，皆操之於外國銀行之手，其利益亦自由外國銀行收之。

如此，外國銀行在中國保有特殊權力，握有財政金融匯兌等之實權。此等外國銀行中年代最久且最有勢力者則爲英國，日本次之。當初外國銀行之設於中國者實以一八四五年英國之東洋銀行設支店於香港爲始，其次一八五〇年麥

加利銀行設本店於香港。匯豐銀行於一八六四年始設立於香港。中日戰後，日本之正金銀行，英國之有利銀行，俄國之道勝銀行，法國之東方匯理銀行，德國之德華銀行，乃相繼設立，義和團事變後，美國之花旗銀行，比國之華比銀行，荷蘭之荷蘭銀行，日本之台灣銀行乃相繼成立。此等銀行固以本國之對華貿易發展為目的而創設，然同時又對於為獲得利權而投資方面亦大肆其活動。

在中國之各國銀行之主要者如左。

名	稱	國	藉	資本金
麥加利銀行	(Chartered Bank of India, Australia and China)	英	法定實收	二,000,000 鎊
匯豐銀行	(Hongkong and Shanghai Bank Corporation)	英		一五,000,000 鎊
有利銀行	(Nercantile Bank of India Ltd.)	英		一,500,000 鎊
				七五0,000

東方滙理銀行 (Banque de I. Indo—China)	法	四五、〇〇〇、〇〇〇 二五〇、〇〇〇	佛郎
花旗銀行 (International Banking Corporation)	美	八、五〇〇、〇〇〇 八、五〇〇、〇〇〇	弗
友華銀行 (Asia Banking Corporation)	美	四、〇〇〇、〇〇〇	弗
大通銀行 (Equitable Eastern Banking Corporation)	美	不明	
運通銀行 (American Express Co.)	美	不明	
美豐銀行 (American Oriental Banking Corporation)	美	明明	
荷蘭銀行 (Nederlandische Handel Matschapps)	荷	七〇、〇〇〇、〇〇〇 七〇、〇〇〇、〇〇〇	
安達銀行 (Nederlandische Indische Handels Bank)	荷	不明	
華比銀行 (Banque Sino—Belge)		七〇、〇〇〇、〇〇〇 五〇、〇〇〇、〇〇〇	
正金銀行		一〇〇、〇〇〇、〇〇〇 一〇〇、〇〇〇、〇〇〇	圓
台灣銀行		六〇、〇〇〇、〇〇〇 四〇、〇〇〇、〇〇〇	

朝鮮銀行

住友銀行

三井銀行

三菱銀行

此外中外合辦之銀行如左。

國名

銀行名

資本金

成立年

中俄

華俄道勝

三、五〇〇、〇〇〇元

光緒二十二年

中法

中法

七、七〇〇、〇〇〇佛郎

民國七年

中法

中法實業

四、〇〇〇、〇〇〇佛郎

民國二年

中日

中華匯業

五、〇〇〇、〇〇〇元

民國七年

中義

華義

三、〇〇〇、〇〇〇元

民國十年

八〇、〇〇〇、〇〇〇
五〇、〇〇〇、〇〇〇
七〇、〇〇〇、〇〇〇
四〇、〇〇〇、〇〇〇
一〇、〇〇〇、〇〇〇
六〇、〇〇〇、〇〇〇
五〇、〇〇〇、〇〇〇
三〇、〇〇〇、〇〇〇

中法	振業	不明	同
中德	中德	三、〇〇〇、〇〇〇元	同
中美	懋業	五〇、〇〇〇、〇〇〇弗	民國九年

上述銀行之中，德華銀行因歐洲大戰倒閉（現已復業——譯者），中法實業破產正在整理（現改爲中法工商銀行——譯者），華俄道勝已經停業（改爲法國國籍現在整理中——譯者）。然，終究外國銀行在中國之勢力，成爲不能撼動者。反之，中國之金融機關，則在極不整備不振作之狀態中。

〔譯者附言〕 譯者於民國十七年三月五日上海新聞報銀行專號中見有下列兩表並〔註〕語，可補上表之不足，至本表資本金額，間有與上表參差者，或係調查之誤，然無關大體也。

洋商銀行在華之勢力（十七年三月五日新聞報）

行名國籍資本金總行及在華分行所在地

麥加利銀行 英 三、〇〇〇、〇〇〇 鎊 總行倫敦分行上海天津北京漢口廣東香港

匯豐銀行 英 法定五〇、〇〇〇、〇〇〇 港洋 總行香港分行廈門廣東上海福州漢口哈爾濱北京天津青島奉天烟台大連

有利銀行 英 法定三、〇〇〇、〇〇〇 鎊 總行倫敦分行上海香港 已繳一、〇五〇、〇〇〇 鎊

大英銀行 英 二、五九四、一六〇 鎊 總行敦倫分行上海

東方匯理銀行 法 法定七二、〇〇〇、〇〇〇 法郎 總行巴黎分行香港廣東上海漢口 已繳六、四〇〇、〇〇〇 法郎 天津北京蒙自

中法工商銀行 法 一〇、〇〇〇、〇〇〇 法郎

花旗銀行 美 五、〇〇〇、〇〇〇 美金 總行紐約分行上海北京天津青島漢口哈爾濱廣州香港

大通銀行 美 二、〇〇〇、〇〇〇 美金 總行紐約分行上海

運通銀行 美 六、〇〇〇、〇〇〇 美金 總行紐約分行上海

美豐銀行 美 九三〇、〇〇〇 元 總行重慶分行上海

正金銀行 日

100,000,000 日元

總行橫濱分行上海青島濟南漢口天津北京
牛莊大連奉天開原長春哈爾濱海參崴

台灣銀行 日

60,000,000 日元

總行台灣分行上海九江漢口福州廈門汕頭
香港廣東

住友銀行 日

法定 70,000,000 日元
已繳 50,000,000

總行大阪分行上海漢口

三井銀行 日

法定 100,000,000 日元
已繳 60,000,000

總行東京分行上海

三菱銀行 日

法定 50,000,000 日元
已繳 30,000,000

總行東京分行上海

朝鮮銀行 日

法定 80,000,000 日元
已繳 50,000,000

總行朝鮮分行大連旅順營口遼陽奉天奉天
新市街鐵嶺開原四平街鄭家屯長春吉林安
東龍井哈爾濱博宣家齊齊哈爾滿洲里上海
天津青島濟南

荷蘭銀行 荷

80,000,000 盾

總行荷蘭阿姆斯特多墩分行上海

安達銀行 荷

法定 60,000,000 盾
已繳 50,000,000

總行荷京分行上海

華比銀行 比

法定 200,000,000 法郎
已繳 150,000,000

總行比利時不魯捨爾分行上海天津北京

德華銀行 德

總行柏林分行上海

遠東銀行 俄

三、三三九、五二〇日元 總行哈爾濱分行上海

華義銀行 意

一、〇〇〇、〇〇〇美金 總行意京分行上海

義品銀行 意法

一〇、〇〇〇、〇〇〇法郎

(註)此外尚有菲律賓銀行、華俄道勝銀行、匯興銀行、已先後倒閉。又友華銀行合併於花旗銀行。中法實業銀行倒閉後改組中法工商銀行。

外國銀行鈔票發行額(一九二五年調查，見同上新聞報)

銀行名

麥加利銀行

一、九三一、九四二鎊

匯豐銀行

四五、二九八、八七一港洋

花旗銀行

三、七九一、六四一美金

匯理銀行

一、四七六、二九〇、四二〇佛郎

正金銀行	六、六五七、八六九日元
華比銀行	三、七四九、一六七佛郎
台灣銀行	五一、三五七、三九六日元
朝鮮銀行	八三、九二四、八四八日元
有利銀行	一九二、一四〇鎊
美豐銀行	二、〇五二、二六六元

(註)右表花旗華比美豐係在華發行額，其餘則包括各該殖民地之數額在內。又台灣銀行爲一九二四年發行額。

2 美國金融機關之進展

美國重視中國貿易，同時，美國金融機關亦即向中國發展。即於一九〇一年美國爲東亞經營上之便利，美國有力之銀行家聯合創立花旗銀行，一九〇

五年開始設立支店於上海，一九一八年六月產生十二大銀行所創設之亞細亞銀行（中國名友華銀行），翌年一九一九年四月又組織中美合辦之中華懋業銀行。美國銀行中最有力者為花旗銀行，設支店於世界各地，辦理國際的銀行事務。美國伴隨對華貿易之發展，金融機關之活動亦增加。

3 英國匯豐銀行

握中國金融界之霸權者，為英國之匯豐銀行，因此，對之擬略為詳述。匯豐銀行不但操縱中國之金融及對外匯兌，即由鐵路借款，政治借款以至財政收入，亦有置於其監督下之勢。

英人最初設銀行於中國者，實為一八四五年東亞銀公司（Oriental Banking Corporation）之香港支店。其後於二十年間雖曾有喬特，有利等八家銀行設立支店，但以一八六六年印度孟買大恐慌之故，除三行以外全行倒閉矣。其後以

Sir Thomas Sutherland 之發起，於一八六七年生產匯豐銀行矣。其特長卽在不似從來之仰承總行之指揮，而一任通曉中國事情者之管理。匯豐之總行設於香港，以香港政廳之政令所組織，不受本國政府之特許狀 (Charter)，此與從來者不同。該銀行創立之始，由國際合作之精神，其發起人中，於英國怡和洋行等外，德國之 Siemens 美國之 Russel and Co. 等亦皆加入，最初之總辦爲法國人，德國公司之代表亦加入董事之列，但其後以利害衝突，德商先脫退，遂歸於英人之獨占矣。匯豐之資產，據一九一七年至一九二二年之貸借對照表，現銀八千八百七十餘萬元，負債紙幣發行四千一百八十餘萬元，活期存款三億六千六百六十萬元，定期存款一億三千五百七十餘萬元，合計五億四千五百萬元。對於紙幣準備金之制限極爲嚴重。又資產方面，於八千八百萬元現金之外，放款二億二千八百萬元，未收回之票據二億八百萬元，合計五億二千

四百萬元，此外投資一億三百萬元，總計六億二千七百萬元，超過負債八千萬元，其他位鞏固，資產亦皆確實。從而其股票金鎊一股十二鎊半者，時價爲百二十五鎊，銀元一股百二十五元者，時價爲一千二百七十五元，其紅利合年六成四分。因中國方面之經濟絕交等，雖不免多少之影響，但以中國政局之不安，致使中國人皆欲與外國銀行交易以避免危險，故經濟絕交亦毫無效果。

滙豐銀行之紙幣發行，受香港政廳之嚴重取締，條例極爲嚴重，其發行額亦少而準備充分，因此，乃非常確實而有信用。滙豐之總行在香港，香港之貨幣分爲硬貨與紙幣，硬貨稱爲港洋，其中有老墨洋 (Old Mexican dollars)，新墨洋，新日元，大英洋等，而以大英洋之流通最廣。大英洋由孟買鑄造，海峽殖民地改金本位以前使用之。然實際上最多使用者爲紙幣，其發行銀行與發行

額，一九二四年總行者如左。

滙豐，四千五百萬元。麥加利，一千二百五十萬元。有利，一百四十萬元。合計五千九百萬元。

此種紙幣較之硬貨，貴百分之六，蓋以銀行之國際匯兌，皆以紙幣辦理，硬貨多少有折扣也。紙幣發行之準備金，對於四千五百萬元紙幣約近四千萬元之準備金。又以香港以外流通不廣，並不發生中國人之擠兌等問題。

其次爲滙豐銀行與外國匯兌之關係。中國自來各省間之匯兌送款，皆爲山西之票莊，又有地方兌換店之錢莊互相連絡，山西票莊亦辦理官款。從而一八四二年以前貿易限於廣東時，無論英商無論中國方面之特許商，凡物品之買賣皆利用山西之票莊而免現款之輸送。然自一八九〇年頃，各省官銀號發生，利用官款而營錢莊之業務，且爲紙幣之發行。然以其皆無信用，當初洋商買進中

國貨時，皆直接交付。南京條約以後，開放五港，行商之獨占權被取消，中國商人可以隨意與外商交易，於是貿易乃昌盛。乘此機會，錢莊乃占海外貿易重要之地位。廣東之行商貿易時代已過各地貿易方始肇始，外商（以英國為主）不信用中國商人，而中國商人亦以不解言語習慣，於是居間人（經紀人）以生，代理外貨之買進，然外商對此居間人不加信用，不能為賒賣，於是錢莊出而發行莊票矣。其期限雖不同一，而現在至多不出十日。居間人由外商買進貨物時，則付以莊票，外商則以莊票收受金錢。中國商人則以金錢交付錢莊。至錢莊所以能受信任者，則以外商因不解中國之商情及言語，乃雇用中國人為買辦，買辦如認為錢莊有信用，則可負責收受其莊票。又以錢莊為一商店，自較居間人可以信用，即錢莊停止支付時，則尚可要求居間人償付。如此，中國商人對於錢莊負責任，外商則以錢莊為對手，因此，中外商人間可以隔離矣。於是中外

貿易上，中國商人必經洋行（即在華外商）買進外貨，直接與外國製造業者無接觸，因此，對外貿易乃握於洋行之手，洋行則與外國銀行有關係，於是匯豐之勢力乃得益益增大。外商對於中國人之銀行不加信用，即在上海，除中國·交通·江蘇等數行外概無來往賬目，應取之款則派人領取，應付之款則遣人送交，因此，上海之金融界儼如鼎立，外國銀行·錢莊·中國銀行各自有獨立之勢力。對於中外之支付，錢莊負全責，更由買辦對於外商負責任，故極為安全，而外商所發行之外國銀行之票據，則未必確實，如此，匯豐乃得立於有利之地位。

中國貿易之一特色，即輸入貿易皆在外商之手。即輸出貿易大部分亦由外商營之。此蓋以中國商人既不明瞭辦法又無充分資本之故。最近中國商人中雖亦有自行輸出者，但其為數甚少。而外商之經營中國貨物之輸出，不問係受本

國輸入商之委託，或係自己發意，總不能不有匯豐銀行之照料。中國商人收受匯豐之票據，經錢莊而由匯豐領取。輸入貿易亦依洋行之手辦理，中國商人購進時，不能不依託外國輸入洋行或直接就外國輸入商店而為購買，此時外國銀行即匯豐等則辦理匯兌業務，匯豐依莊票由錢莊領款，中國之銀行不與焉。然，錢莊則仰給金融於中國之銀行，因此，兩者間有密切之關係。錢莊之資本，十萬兩內外者居多，從來經過幾度恐慌，發生多數倒閉者，山西票莊官銀號亦然。依如此變亂之經濟恐慌以及伴隨之而至之錢業界之信用失墜，益益抬高匯豐銀行之信用，使其地位不能撼動。

匯豐銀行於普通銀行業務之外，即於投資方面亦具有莫大之勢力。因為投資，匯豐與怡和結合而創設中英公司 (British and Chinese Corporation)，造成承辦鐵路借款以及其他利權之專門機關。於是該公司依鐵路債券之發行而一手

承辦鐵路材料之購買及建築修理一切工程，於中國鐵路界取得不可動搖之勢力，而中英公司與英國政府之間，則採取充分之連絡。匯豐爲英國對於中國經濟發展之中心機關，英商中如太古·怡和·瑞記·老公茂等，皆與匯豐協同努力於英國經濟勢力之擴張。又於政治借款方面，匯豐之關係者，有一八七四年之六十萬鎊借款，一八七七年之一百六十萬鎊借款及百九十四萬九千兩借款，一八八一年之四百三十八萬銀元借款，一八八五年之一百五十萬鎊借款及七十五萬鎊借款，一八八六年之七十六萬規銀兩借款，一八九四年之一千萬規銀兩借款，一八九五年之三百萬鎊借款。其次中日戰後與德國協同之英德借款第一回一千六百萬鎊，第二回一千六百萬鎊，以海關稅爲擔保，於是海關收入遂流入匯豐矣。其次一九〇五年之一百萬鎊借款，一九一二年五國財團之二千五百萬元善後大借款，因以鹽稅爲擔保，遂設稽核總所，其會辦則爲英人。

滙豐又於中國財政上具有偉大勢力。即關稅及鹽稅收入之大部皆由滙豐保管。即關稅歸列強管理，而關稅收入則由滙豐·德華·道勝三行保管，然因歐洲大戰，中德絕交，德華銀行閉鎖，又以一九二六年十二月俄國退出道勝銀行，此等部分，亦皆歸滙豐保管矣。又鹽稅既爲借款之擔保，其收入亦保管於滙豐德華兩銀行。常關收入其初亦由滙豐·德華·道勝三行管理，但該收入因係充庚子賠償金，乃按賠償額之比例分配保管於各關係銀行。如此則滙豐於中國財政上亦有不少之勢力。

於中國金融界滙豐之威力甚大，而中國人對之信用甚厚。第一次革命之際，滙豐因滿清皇族以及遺臣之存款太多，却收取保管費云。其後因軍閥官僚之存款絡繹不絕，不斷的收集豐富之資金。如此，不但保持其金融機關上之優越之地位。又以中國貿易完全在外人手中而握對外匯兌之全權，又投資於政治

借款。交通借款，且保管中國中央收入之大部。匯豐爲英國在中國之經濟勢力之代表，而其地位實可謂確乎不據矣。

於金融及海運業之外，各國之貿易補助機關之設備亦皆齊整。即如輸送貨物上所必要之保險事業，在華各國公司，多以本國保險公司之代理店而活躍，其他於各口岸之碼頭棧橋及貨物倉庫等之整理，亦皆十分完備，大輪船公司多各有專用碼頭。

六 租借地與租界

租借地以及租界，於貿易之根據地上有重要之意義。英國之於南方，日本之於北方，其所以有勢力者，以英國有香港，日本有大連故也。香港乃一荒涼孤島，英國據爲自己領有後，至有今日之繁榮，於對華貿易上常占首位，如貿

易表之所示。香港不但為華南貿易之中心，實為全國的中繼貿易場，而辦理中國貿易額約三成內外。大連乃日本承繼俄國權利之租借地，依大連與南滿鐵路日本之對滿貿易可以獲保其地位，是不待言也。

至租界之效果，在直迄今日之中國內實不為少。以法律與警察不完全之中國，保護生命財產之安全而可以經營貿易之場所只有租界。從而租界乃成為對華經濟發展之根據地上莫大之必要。所有租界最多者為英國，綿亘中國各地而散在如左。

地名	開放年	設定年	面積單位坪	地名	開放年	設定年	面積單位坪
天津	一八六二	一八六二	一、二五九、一五八	漢口	一八六二	一八六二	六〇、〇〇〇
鎮江	一八六二	一八六二	三、七二六	蘇州	一八九六	一八九六	八〇、八五九
蕪湖	一八七九	一九〇四		杭州	一八九六	一八九六	

九江

沙面

上海

一八五九

一八六一

一八六九

一八六九

公共租界

廈門

廈門

一八六一

一九〇二

一八六二

公共租界

一三、〇〇〇

上海合舊英租界美租界等而為公共租界，然租界行政之實權，則握於英人之手。漢口與九江之英租界，於一九二七年之初，為武漢國民政府所奪取，而以後英國方面屢思乘機再收回，今日則尚在曖昧狀態。又英國雖曾答應天津租界之返還交涉亦無不可云云，然不知於何時之間縮回而已矣。

日本亦設租界於各地。即

地名 開放年 設定年 面積單位坪

天津

一八六一

一八九六

三〇三、五〇三

地名 開放年 設定年 面積單位坪

福州

一八六一

一八九九

漢口

一八六二

一八九六

五〇、〇〇〇

廈門

一八六一

一八六二

四〇、〇〇〇

蘇州 一八九六 一八九六 100,000 重慶 一八九二 未設

杭州 一八九六 一八九六 一、三三四、二四五 營口 一八六一

沙市 一八九六 一八九六 一〇八、八七五 安東 一九〇三

美國除於廈門有一處租界之外，雖在上海亦有租界，但因已成為公共租界，與全然無租界同。此或為美國之方針亦未可知。美國人到處居住於他國之租界內經營貿易，然當大戰後中國收回德境租時，頗思為其後繼者而為種種運動。

其他各國租界如左。

開放年 設定年 設定國 備考

天津 一八六二 一八六二 法 收回

同 同 一八九五 德 收回

開放年 設定年 設定國 備考

天津 一八六二 一八九六 俄 收回

同 同 一九〇二 比 聲明返還

同 同 一九〇二義

天津 一八六一 一九〇三奧 收回

上海 一八四三 一八四九法

漢口 一八六二 一八九六俄 收回

漢口 一八六二 一八九六法

漢口 一八六二 二八九五德 收回

長沙 一九〇四 一九〇四公共

沙面 一八五九 法

此外廈門鼓浪嶼及上海乃公共租界。然依上表觀之，則俄德奧租界因歐洲大戰之結果皆被收回，則所殘餘者只有各地之法國租界及天津之義國租界而已。由此租界之方面觀之，則英日兩國有最多之權利，法國次之。加之日本有關東州之租界借地，英國則有香港之領地。

七 中國貿易之將來與日英美

世界貿易之中心，正由大西洋向太平洋移動，此為世界的公認之事實。此

時，中國將爲太平洋貿易之中心舞台，亦爲不可爭之情勢。中國有四億生產者與購買者，有廣大之沃土與無盡藏之資源——今日雖則因混亂而交通不關，產業不與，因而購力買缺乏，然一旦時機到來，則中國輸出貿易必至非常發達。列國無論爲其將漸缺乏之工業原料仰給於中國上，或是爲輸出中國特產品而介紹於世界以取得利益上，皆以中國爲必要，一方伴隨中國生產之發達，而輸入其所必要之生產要具，伴隨其生活程度向上之小文化用品，以及此外伴隨購謂力增加之外國貨之銷路，到處皆可伸展。然此種時機，不能急速到來，其間必須經過頗長久之歲月，於其過渡時期，中國本部之貿易頗不振，反之，在日本勢力下保持安全之滿洲，則急速發展（謝謝吧——譯者），因此，列國之眼光，乃逐漸移於北方，日英美經濟戰之中心，亦漸向滿洲方面移動。英美航路之滿洲延長，以及主要公司之滿洲進展，皆可以證明之，如此，則滿洲問題，必將

益益呈重大性歟。

其次，今日所行之對華貿易，將來必有變更歟。加之關稅上之不平等條約亦必早晚撤廢，中國貿易於一切平等之下行之，中國商人對於輸出入貿易上必致抬頭，居間人洋行之勢力必致傾頽，與各國之直接交易必然昌盛。現在如棉紗棉布，中國人直接派專人到日本以行交易之傾向，顯然增大矣。從而當彼時，各本國之工商業組織完備者乃能制勝，欲仍如從來之狀態，隱於協定關稅以及各種特權之背後以行事，決非所許也。

總之，中國乃世界的大市場。然，並非現在者乃將來者。自今以後可以開關者。歐美之經濟戰，其戰場已漸移於東洋矣。於此，日本乃由東洋參加。於今日雖爲日英美之爭霸戰，然明日或更將躍出如何之選手，全然不知也。



列強之對華投資

中國乃今後可以開發之國家也。然其方面既多且廣。中國因先須整備交通之設備，於是不能不敷設鐵路，修築港灣，建設通信網。其次不能不探掘鑛山，改良農業，更振興工業。凡此等等所需要之資本，至少亦必在數十億數百億之上，然其大部分則不外仰給於外國。以前亦皆仰給於外國者。然其結果，一方國內之利權移轉於外國人之手，一方惹起列國間之激烈的競爭，同時中國人之利權收回運動亦發生。然中國之產業，無論如何不能不開發，則以對華投資為中心而列國之活躍亦自所不免。於此依順序，先述列國投資政策及投資機關之概況，然後再將投資實狀分為鐵路・鑛山・工場三種敘述。

一 投資上所表現之列國之政策與投資機關

1 美國

於今日，尤以由今日以後，支配世界之投資界者乃美國也。美國之海外投資，約達二百五十億弗，其中一半為對於歐洲之戰債，另外一半則為事業投資。美國投資之分佈狀態，在今日仍以歐洲占第一位，然歐洲之經濟狀態既已復活，則除德國一類外，其必將無用美國資本之必要，如此，則美國之海外投資必以加拿大·墨西哥·中南美各國為主，而更及於中國及俄國，同時美國已知保持孤立政策為不可能之事，乃在中國提倡門戶開放主義。又美國因放款於古巴·聖多明峨·海地（為西印度羣三小國）·尼加拉瓜（中美小國）及其他各國之關係，乃對於各國財政加以監督。美國政府幫助是等各國之借款成立，而限

於某部分，如規定借款條項之類，或依據條約，或由負責任之點，美國實立於此等各國之財政保護者之地位。從而美國對於中國之投資如漸昌盛，則美國之態度亦必一變。就海外投資，美國市民與外國政府之間所發生之爭議，美國對之以不干涉爲其傳統政策，然實際上則未必然，對於此必有種種意見，從而政府之方針亦自爲機會的主義。尤以國力與企業益益澎脹，對於個人資本及契約，政府既負擔護之之義務，則美國必走向亞美利加帝國之途徑前進。

美國之對華投資熱，於大戰後乃急速向上矣。美國第一着在造成爲自己投資之場面。於此則採取以下三種方法。

一、努力打破從來障礙美國投資之列國之勢力範圍。美國擬取得滿洲之鐵路利權而受日俄所妨害，在長江則遭英國之反對，而無插入之餘地，於是乃舉起機會均等，門戶開放之旗幟而努力於列強勢力範圍之打破。

二、依對華文化事業以謀中美親善，欲贏得中國人之好感，以便投資。

三、利用中國軍閥之內爭，使親美派之直隸係握政權以便於利權之獲得。

如此，一方既謀開拓投資之道路，同時又造成投資所必要之機關。即：

一、新財團（即新銀行團）關於新財團前已述之矣，於此從略。

二、投資機關之設備美國之投資機關，近年繼續出現於中國。第一以世界煤油界之霸王資本金三億一千九百萬弗之一大托辣斯美孚洋行起，其次則有以散在世界各地六十四家煙草公司所合同組織之托辣斯號稱資本金二億弗之英美煙草公司，以及與美國開始活動同時於一九一五年所出現之擁有資本金五千萬弗，股分則網羅美國第一流之製造業者所組織之世界的投資公司 American

International Corporation（中國名爲廣益公司），以及同一爲世界大企業公司

之一可視爲與前者異名同體之裕中公司（締結株欽·周襄一千一百哩之鐵路借款即此公司）等，又如一九一九年以密祕輸入武器出名其後在山西盛行活躍之慎昌洋行，以及借款之外經營木材業船舶業之大來洋行等有力公司，皆可並肩。如此，準備既整備以後，美國之對華投資政策成功至如何程度乎？

一、依新財團之提倡，使列國之既得利權尙未着手之部分皆提供於新財團。

二、依華盛頓會議，使日本放棄滿蒙投資優先權，滿洲之加入成功。

三、株欽，周襄二鐵路敷設權，京綏鐵路借款，烟酒借款，無線電借款契約及其他之借款及合辦事業皆已成功。

美國之對華投資所以比較的尙未成功者，以其借款契約不過方開始進於順調，而美國於利害打算上非常精密不肯輕易投資，蓋其本國尙有更有利之投資

事業，中國之投資條件並不見佳也。然，於中國投資界美國之任務，不在過去而在將來。今後美國之活躍，必將大有可觀也。

2 英國

歐洲大戰前之中國，有俄法比財團，德國財團，以及英國財團之競爭，然，大戰之結果，德俄退出，法國又不振，只有英國依然保持優勢。英國對華投資之方法，極為堅實，如日本担保不確實之借款等完全無之。英國於借款以後則實行其担保之管理，以自己所管理或監督之担保物更企圖新的借款，故極為妥實。如此，英國與投資同時乃於中國鐵路及財政上造成不可動搖之地步。英國之投資機關，乃銀行及大公司等相連絡，即於鐵路上，其投資亦為統一者。如鐵路界之中英公司，鑛山界之福公司是也。

英國投資機關之主要者，除匯豐麥加利等銀行外如左。

(1) 福公司 (Peking Syndicate) 福公司以對鑛山方面活動爲主。一八九七年成立，而翌一八九八年即獲得山西全省鑛山探掘權，同年又曠使河南豫豐公司而獲得黃河以北河南省之鑛山探掘權。然，山西方面，嗣後以發生利權收回之熱烈的運動卒被收回矣。此外本公司之借款，則有道清鐵路及一九一三年之北方森第開 Syndicate 借款。資本金百五十萬鎊，已繳百二十四萬六千三百五十九鎊，本店設於倫敦，支店設於北京·漢口·天津·上海及河南焦作。

(11) 中英公司 (British and Chinese Corporation) 中英公司活動於鐵路投資方面。乃一八九八年匯豐銀行與怡和洋行共同組織之財團，資本全雖不過二十五萬鎊，而於中國之鐵路外債上大振其威力。設本店於倫敦，設營業所於北京上海。設公司之機關鐵路投資，遍及於京奉·滬寧·續滬寧·廣九·滬杭甬，寧湘等，對於鐵路共管問題，成爲英國方面之中心勢力而活動。

(三) 華中鐵路公司 (Chinese Central Railway Co.) 華中公司亦因對中國鐵路投資，於一九〇四年前記中英公司與福公司共同出資所組織者，資本金十萬一千鎊，已繳四萬一千鎊，然至其關係投資事業，則有津浦鐵路借款，續津浦鐵路借款，浦信鐵路借款。

(四) 香港銀公司 (China Provident Loan and Mortgage Co.) 香港銀公司於一八九七年設立，乃於香港有營業所之 Syndicate，資本金二百萬元，已繳百二十萬元。

此外以大公司活動投資方面者，

(一) 怡和洋行(怡和公債，克薩公債)

(二) 百靈公司 (Ranlins & Co.) 本店設於倫敦，分店設於上海，關係於

鐵路借款。該公司之投資，有沙興鐵路借款，廣重鐵路借款。

(二) 怡大洋行 (Samuel & Co. Ltd) 設店於上海漢口。一九一四年締結漢口改良市街借款一千萬鎊契約者即該行也。

英國投資之方法，與美國不同，步步腳踏實地而行。至英國因投資而利用中國之政情則與美國相同。民國之始，幫助袁世凱，歐洲大戰後則對付日本而援助親英美派之直隸系，使之握得政權而便於投資。又提倡鐵路共管，或伸展財政管理之手由關稅以至鹽稅，以前既已述之矣。

(3) 日本

日本亦極努力於對華投資。尤以歐洲大戰後，因為鞏固滿洲之地盤，於是設定優先權，更於山東獲得新利權，又依西原借款而獲得若干鐵路敷設權，然日本之投資，較之英國則缺乏堅實，多數為担保不確實者，今日殆無償還之望者居多。又無如美國之商人根性，多為政治的意味之投資。日本之借款，名義

上雖爲實業借款，其實多使用於政治的，因而招致今日之失敗，其暗果則助長中國內亂而徒苦中國之民衆，至其金錢，則徒肥軍閥官僚之懷，且以償還不能之結果，乃轉稼於日本民衆之頭上，日本借款方針之粗雜誤謬，造成使中日兩國民衆痛苦之結果。歐洲大戰後之日本，因受全國的連年之排日運動對華投資實陷於非常之困難。

日本之投資機關，其活動之主要者，則以橫濱正金銀行，台灣銀行，朝鮮銀行等爲始，其特因投資而設立之機關，則有以下二者。

一、東亞興業株式會社 日本明治四十二年（一九〇八年）八月創立，資本金三百萬圓，已繳百五十萬圓，其目的在使中日兩國之經濟的關係密切，而謀對華事業之發展，其事業則爲關於鐵路・土木・鑛山・造船，電氣等各種事業之調查設計及承辦，對於前項事業直接或間接之投資，公債公司債之應募承

辦，債務之保證及其他一般金融。該會社投資之主要者，爲漢口水電借款，江西南潯鐵路借款，同路續借款，安正鐵路借款等，合計達一千二十萬圓。

二、中日實業株式會社 一九一三年二月孫逸仙來遊日本，因與澁澤男爵等謀，以中日經濟連絡之目的計畫設立合辦組織一公司，以後遂於一九一四年四月誕生中日實業公司。該公司以上述之目的經營以下之事業。

各種企業之調查設計承辦及介紹。對於各種企業直接或間接供給資金及融通。各種債券之應募及承辦。其他一般金融並信託事務。

本店設於東京，總營業所設於北京，支店設於上海。資本五百萬元，已繳二百五十萬元，股分中日各擔任半數，職員選任，中日亦同數。

關係投資事業方面，則獲得桃中鐵山（安徽）裕繁公司之鑽石一手收買契約，一九一六年獲得安徽省大凸山煤礦之鑛區百六十萬坪之採掘權。又借款方

面則有電信電話擴張資金借款三百萬圓，武漢電話工程一百萬圓之包辦投標，漢口造紙廠借款二百五十萬圓，山東借款，中日銀行之開設等。

然，最近之中國政情，全然使對華投資不可能，因此，對於從來投資之收回及付息亦陷於不能之狀態。今後此等投資之整理以至於更開始新的投資，必須經過相當時日。

一一 迴繞鐵路之列國

如中國之情形，凡列國之鐵路投資，即於其沿線造成一個經濟勢力圈，以便於自國之投資貿易，因此之結果，各國遂競欲投資於中國之鐵路，於是乃惹起猛烈之競爭。所謂各國財團之競爭，所謂美國新財團之提倡，一切皆以鐵路為目標。又在中國，產業開發之第一步，亦在先整備鐵路網，自昔迄今之借

款，亦以關於鐵路者為多。即今以後，中國之要求亦必不變。從而以鐵路為中心而行之列國之資本戰，實有略加詳述之必要。

1 鐵路投資之一般

中國國土雖極廣大，而鐵路之發達則極不充分，因此而阻礙產業之開發以及國家之統一者不少。如表示中國鐵路哩數之土地面積對於人口之關係，則對於面積百平方哩之鐵路為○·三哩，對於人口一萬人之鐵路哩數為○·一九哩。又觀各省鐵路分布狀則如左（一九二一年）

省名	總基米數	總基米數	總基米數		
直隸	二、二六四	江西	四一	浙江	二五五
河南	一、二二六	奉天	八六〇	福建	三三
江蘇	六五	山西	四二〇	廣東	二三五

山東	五九二	安徽	三三四	湖北	四二七
吉林	一五五	湖南	三三五	察哈爾	一五

合計 七、七六三

除華北數省及長江下游各省外殆無足道。中國之鐵路既如以下所述之關係，從來鐵路即為列國投資之目標，則將來鐵路之如何敷設，亦必成為重大問題也。

中國之鐵路有兩種。一種為各國自己敷設之鐵路，一種為由各國借款而敷設之鐵路。今日中國之國有鐵路中，其不仰給於外國借款而敷設者，只有京綏路，即此路，以後亦有由外國借款之情勢。

各國直接投資之鐵路，概歸各國政府所有，使該政府所指定之公司經營之，中國政府允許於一定期間內建築經營收入管理諸權。此等鐵路表面雖似中國

鐵路，而實質則為外國鐵路，即就政治經濟，運輸等，中國完全無容喙之權利。於某點可以視為領土或租借地之延長線，而權利之有重大關係者，則為管理期限與利權範圍。管理期限於契約上雖有多少之差異，然乃一定期間內歸於外人所有者，並非可以永久繼續所有權，自與割讓不同。在期限上，則有經過一定期間後中國有收買權，與經過某期間則中國可以無償收回。例如東清鐵路，三十六年後中國有收回權，八十年後有無償收回權。利權之範圍，乃使外國在該路沿線造成一種特別勢力，至使占政治經濟上之實權者。列國直接投資鐵路如左。

鐵路名	所屬國	距離	資本	獲得年月	投資機關	備考
東清	俄	一五四哩	六、三九、八〇〇 鎊	一八九六	東清鐵路公司	內四三六哩割讓於日本
膠濟	德	二七	二、七〇〇、〇〇〇	一八九六	膠濟鐵路公司	一九二一年收回

滇越

法

二五三

六、二八〇、〇〇〇

一八九五

滇越鐵路公司

九龍

英

三

不明

一八九六

南滿

日

本線四三六
支線八六

四四〇、〇〇〇、〇〇〇圓

南滿鐵路會社

以日俄戰由
俄國讓渡

安奉

日

一三

包含於南滿鐵路

以上之中，膠濟鐵路由華盛頓會議後，中國已由日本之手收買。又九龍鐵

路路線極短，乃局部線，不成問題，滇越線位置偏於邊境，且為狹軌道，於政

治經濟問題上亦無大問題，故實際有重大意義者則為東清鐵路與南滿鐵路。南

滿鐵路無另外介紹之必要（此著者對日本人語——譯者），至東清鐵路，以後

再詳述之。

其次為依外國借款之鐵路。借款鐵路，不只成為既設鐵路之大部，即將來

擬敷設之豫定線，多數亦依鐵路契約仰給資金於外國。伴隨契約之條件雖有種

種，然綜合之則大概如左。

一、一定年限內鐵路事業之管理。

二、鐵路建築工程事業之承辦。

三、技師長會計主任之任用。

四、對於鐵路所必需之材料供給之優先權。

五、借款回扣·利息·手續費及純益等之享有。

六、以鐵路全財產爲借款之擔保，一定期間後中國如無力償還則債權者可以扣押。

七、借款設定一定之償還期限。

各契約皆包含此中之幾部。分償還期限普通由二十五年至五十年，借款償還之保證除以鐵路全財產爲擔保外，有時以國家收入爲擔保。又由鐵路管理權

言之，凡津浦鐵路借款成立以前者，敷設及一切營業管理權皆在外人技師長之手，而津浦鐵路借款成立後，則中國政府掌握其管理權，技師長由中國方面任命，受督辦之支配矣。外債之實收與額面數，通常由九五以至九〇之間，然亦甚至有達八五者。利息大概爲年利五厘，此外有對於銀行交納二厘半手續費之規定者。利息則敷設中由借款中支付，營業開始後，則由營業收入支付之，鐵路如不能支付，則政府負擔之。鐵路材料供給之優先權，鐵路契約上初無明文，然各國皆以其材料供給乃鐵路獲得之一重要目的，故中國鐵路材料購買大體上皆受其壟斷。又依照契約，借款未償還期間對於債權者有一定之報酬義務，由每年鐵路收入之純益中，於借款利息外提出若干以爲報酬，津浦鐵路借款以後變更爲一次給與若干報酬矣。以下試分別各鐵路，摘記伴隨借款之利權。

(一)京奉鐵路 (1)北京山海關鐵路借款預備契約 (一八九八年六月七日)

與英國 (Syndicate) 之契約)

(擔保)北京天津塘沽及中後所間之現存線及前記新線敷設時，該線之運費及利得並其路線，加上鐵路用車輛及全財產，前記新線兩側一定距離之間，鐵路局所應保留之煤礦及鐵礦探掘之權利。

(特權)一，利息之支付或元本之償還如怠慢延滯時，則上述之鐵路線交付付於 Syndicate 所任命之代表者之手，直至借款本利償清管理復歸於鐵路局止代替管理之。二，直迄該借款償還止，無論如何借款之擔保不以前記擔保充之。三，該借款成立間，鐵路事務員幹部應為由鐵路總辦所任命之富於技術與經驗之歐洲人。新技師長之任命應與 Syndicate 協議以後行之。以上之外以富於技術與經驗之歐洲人專為鐵路總會計調查，任命為會計課。

(2) 山海關牛莊鐵路借款(與英國 Syndicate 一八九九年十月十日)
(擔保)以北京山海關間現在之路線車輛及一切財產並運費及其他利益，並以新路線敷設後之運費及利益為優先擔保。

(特權)一，當有公司請求，中國政府不得供給利息或元本之支付上所必要之資銀時，則以各路線及一切財產交付於公司，公司代理者直至借款本利償清時止管理之。二，借款期間鐵路技師長應為英國人。鐵路職員之幹部應為歐洲人。

以上之外任用歐人鐵路會計一名，使有制定指揮鐵路會計事務及與督辦大臣(此契約定於前清時代故有大臣之稱)並技師長共行出納之全權。

(二)津浦鐵路 (1)津浦鐵路預備協定(一八九九年六月十八日與英德之協定)

(擔保)本利償還皆由鐵路收入支付。不足額則以其他財源補助之。全公債永久以鐵路用車輛及財產並鐵路歲入爲第一擔保。

(特權)爲帝國(指前清)理事部應設一官廳，爲委員部應設主務廳。爲監督鐵路之敷設行政等，對於南段北段分別各任命五名之委員部。二人爲中國管理者，由帝國理事指定其代表者。其他三名爲歐人，一名爲關係銀行代表者，其他爲管理及技師長。皆爲德亞銀行及中英公司之指定。由中國人及外國人所組織之鐵路本部部員，由委員任命之，報告於帝國理事者。鐵路本部之主要職員，應爲有技倆經驗之歐人。然同樣之中國人亦得任命之。

(2)同(一九一〇年與英德之借款)

(擔保)直隸山東江蘇之厘金及地方稅三百八十萬兩。

(三)滬寧鐵路上海南京間鐵路契約(一九〇三年七月九日英國中英公司)

(擔保)以總公司吳淞上海間既成線爲第一次之擔保尙以本契之規定，以將來應營造之鐵路用各地域物件車輛房屋等各種財產，並他日造成之鐵路及其地基，以及其他一切收入爲擔保。

(特權)先於築造準備上，爲管理關係路線敷設列車運轉一切事務，設立南京上海鐵路管理處。總局職員五名，內中國人二名，技師長及英國職員二名。英國職員二名由銀公司選定之。管理處之執務規則，督辦大臣與銀公司代理人會商規定之。技師長應尊重地方大官及辦理大臣之意志。其職務止限於鐵路建設，列車運轉，及其他關於鐵路之各般事務之管理。鐵路之重要事務得雇用外人。鐵路收入總賬，總管理處隨時得檢點之。鐵路之敷設運轉所用之支出帳簿，以中英兩兩國文併記，中英兩國職員應共同署名。又會計事務員併用中英兩國人。

(四)道清鐵路(一九〇五年六月三日 英國福公司)

(擔保)本鐵路收入，中國鐵路總公司因期本借款契約之確實，以既成鐵路為第一擔保。債券之給付即鐵路及車輛材料營業收入是也。此種指定擔保供託於福公司。假使中國鐵路總公司不履行契約時，則福公司對於上記所指示之鐵路及各物件有一切之權利。

(特權)一九一六年以前，中國不得隨意增加償還債券之數或償還全部，或更改借款名義。一九一六年以後，中國雖得隨時償還全數，但福公司開鑛期間內，不可增加其鑛物運費而使福公司鑛山營業受損失。鐵路之修理營業所需要之機械材料皆由福公司代理購進。

(五)廣九鐵路 廣九鐵路借款(一九〇六年二月七日 中英公司)

(擔保)第一擔保為本鐵路以一切地基材料，建築物及鐵路各財產，落成後

之收入對於中英公司爲第一擔保，此擔保物件，英國受託人按照以他國之鐵路財產爲抵押，而放出資金之例處理。

(特權)一，爲建築鐵路及辦理運轉事務而設立總局，由中國任命一總辦總理一切，英國技師長一名，英國會計總管人一名輔佐之，英人由公司推舉而得總督之任可。凡有關係於鐵路技術之主要職員皆雇用洋人，中國人能勝任者亦一樣雇用。以上各人由鐵路總辦與技師長協議以後任命之。因會計事務所雇用之外人亦同。技師長之職務，辦理鐵路敷設及保線，並與鐵路總辦協商而監察各種事務。二，對於公司爲酬其鐵路敷設之勞，給與金三萬五千鎊。又將來如依外資以敷設支線時，應先儘中英公司磋商借入。三，關係材料購進之英國優先權。四，鐵路收入及利益存入匯豐銀行。五，借款契約五十年。由十二年半後開始償還，二十五年以內欲於額外多返還時，須加貼水。

(六)滬杭甬鐵路 滬杭甬鐵路契約(一九〇八年 中英公司)

(擔保)本鐵路收入，不足之部分以京奉鐵路利益金，尚不足時則中國政府認爲適當之另外收入支出。

(特權)一，契期限三十年，十年後可以隨時償還，但於二十年以前每額面百鎊應加二鎊半。二，敷設工程及一切管理權歸中國政府，但在敷設上應選任英國技師長一名，技師長服從總辦之命。專門人員之任用，其業務分担及解雇，由總辦與技師長協議辦理。工程完了後，中國政府爲經營鐵路應任命一技師長。此技師長於借款期間應爲英國籍者。三，就材料購進英國之優先權。四，將來敷設支線借用外債時應先與公司商議。

(七)京漢鐵路 京漢鐵路資金收回借款(一九〇八年十月八日 與英法之借款)

(擔保)本利由郵傳部(前清之郵傳部即今之交通部——譯者)所轄各工藝實業之利益償還。以以下各項收入爲第一抵押。浙江省房屋稅酒稅典當稅地契稅共計四十萬兩，浙江省官鹽新舊價格增加額三十萬兩，湖北省川淮鹽新舊價格增加六十萬兩，湖北煙酒稅宅地稅四十萬兩，直隸省烟酒雜稅八十萬兩，直隸省運庫均價二十萬兩，直隸省官鹽新舊價格增加額二十五萬兩，新庫平銀四百二十五萬兩。假使屆期本利不能償還時，則中國政府命令各省以該省之雜項收入金交付於承辦銀行。

又京漢鐵路收回借款，有一九一〇年「倫敦·斯提·安多·米德蘭·銀行」及一九一〇年橫濱正金銀行，一九一三年「倫敦·斯提·米德蘭·銀行」三種，但皆以京漢鐵路純益爲擔保，並無何等特權。

(八)湘鄂鐵路 湘鄂鐵路及湖北境內川漢鐵路借款(一九一一年五月二十

日 英法美德)

(擔保)由本鐵路收入，或由中國政府認爲適當之收入支付本利。又以左記收入爲第一擔保。湖北省百貨釐金二百萬兩，湖北省川淮鹽局江防費四十萬兩，湖北川淮鹽新加二文捐三十萬兩，兩湖賑糶捐湖北款二十五萬兩，湖南百貨釐金二百萬兩，湖南鹽道庫正厘二十五萬兩，共計五百二十萬兩。

假使不能如期償還時，則以上記釐金及適當之內地捐引渡於海關管理之。償還完了前，如中國政府改正海關稅率，減少廢止釐金稅時，或不減少廢止此指定之釐捐，或減少廢止時，而使於新增加之關稅內行使同額之先取權。

(特權)鐵路敷設工程及一切管理權屬於中國政府，當敷設之際，由湖北武昌至宜都縣之間應任命英人技師長，由湖北廣水至宜昌境內之技師長應任命德人。工程完了後借款清償前，以歐人或美人爲技師長。

(九) 汴洛線 開封河南鐵路敷設契約 (一九〇三年十一月十二日 比利時

Syndicate)

(擔保) 以開封河南鐵路固定財產，鐵路車輛及其收入為第一擔保。義務不履行時，公司具有對於上記財產執掌由該特殊擔保可以發生行動之全權。

(特權) 以鐵路全收入付託於公司存入其所選定之銀行。路線敷設置於公司推薦之技師長之下。

(一〇) 隴海鐵路 (一九一二年九月二十四日 比利時公司)

(擔保) 隴秦豫海鐵路上之特殊擔保，即以全線運轉車輛附屬建築物及工作物等形成於鐵路上之第一抵押權，公司以公債證書所有者之名義受領之，中國亦不按照規定支付時，公司有執掌由特殊擔保所可發生之一切行動之全權。

(特權)爲敷設工程，督辦應與公司協商以後由比人或法人中選定技師長一名。技師長之權限，在設計路線，指揮工程進行，監理工程續行上所必要之材料機械等，及製造工程上所必要之歐人職員組織表交付於督辦受其許可等，又督辦及技師長對於鐵路之收入有絕對管理權。敷設完了後應受中國政府督辦指揮之比人或法人之技師長由督辦與公司協定以後選定。其任務即在單獨擔任鐵路之運轉及指揮。會計課長亦爲比人或法人，由公司推薦由督辦指定之。會計課長同時擔任監查員之職務，對於所發出之一切支票，與督辦之代表共同署名，對於各種書類負責任。全線運轉開始後，材料價格及品質相同時，對於比國及法國工場賦予先取權。將來隴海線之延長線，尤以欲敷設經甘肅省蘭州至肅州之線時，如仰給資金於外國時，對於公司賦予先取權及選擇權。

(一一)正太鐵路(一九〇三年 與道勝銀行)

(擔保)依本契約除償還本利之外，言明鐵路純益為充償還本利應作為此別資金另外保管。又為確實本公債之信用對於前記鐵路並車輛材料及收益，設定一等抵押權。

(特權)為鐵路工程雇傭技師長。其任務為敷設路線，設計，編成建設費總額之豫算。敷設材料之購買皆經由道勝銀行。

又，如表示以上所述中國鐵路契約之特質則如左。

外人管理權之有無	擔保品	借款額	年利及實收	材料及手續費	償還期	債權者	公債發行價格	報酬額
有	鐵路及鐵路全財產	二百卅萬鎊	年利五厘實收九〇	手續費二厘五	四十五年	中英公司(英)	九七	無
無	同	三十萬圓	九厘九	無	十八年	南滿鐵道(日)	無	無

京漢	道清	正太	滬寧	吉長	汴洛
有	有	有	半有	有	有
鐵路全財 產及國家 收入	鐵路全 財產				
五百萬	八十萬	百六十萬	三百廿五萬	二百十五萬	百六十四萬
○五厘九	○五厘九	○五厘九	九五厘	九五厘	五厘
材料供給	料料供給 手續費二 厘五	材料供給 二厘五	公司供給 二厘五	無	公司供給 二厘五
三十	三十	三十	五十	廿五	三十
大比公 司 (比國)	福公司 (英)	道勝銀 行 (俄)	中英公 司 (英)	南滿鐵 道會社 (日)	比國電 車公司
不明	無	九半	九半	無	
純益 二成	同右	同右	同右	無	二成

津浦
無

江蘇山
東等省
厘金

五百
萬鎊

五厘
九四半
九三

投標買進
五厘

三十
年

英華中
公司德
德華銀
行

九九

一次
廿萬
鎊

滬杭甬
無

京奉鐵
路純益

百五十
鎊

五厘
九三

同右

三十
年

中英公
司(英)

九九

三萬
鎊

廣九
無

本鐵路
財產

百五十
鎊

五厘
九四

不明
二厘五

三十
年

同右

一〇

三萬
鎊

粵漢
無

兩湖雜
稅厘金

六百
萬鎊

五厘
九五

投標
五厘

四十
年

匯豐東
方匯理
德華美
資本團

借款
優先
權

隴海
無

鐵路全
財產

一千
萬鎊

五厘
九四

公司代辦
二厘五

四十
年

比國電
車公司

九一

支線
數設
借款
優先

京綏
無

政府保
證公債

三百
萬圓

九厘
一〇

無

五年

興業會
社(日)

未發
行

無

列強之對華投資

浦信	無	鐵路全 財產	三百萬 鎊	五厘 九四半	材料投標 手續費五 釐	四十 年	英·華 中鐵路 公司	支綫建 借款優 及十二 鎊報酬
同成	無	同右	一千 萬鎊	五釐 九四半	公司代辦 五厘	四十 年	法比兩 鐵路公 司	借款 優先 權
欽渝	半管理 權	鐵路全及 欽州港灣 財產財產	二千 四百萬 鎊	五厘 九四	投標 二厘五	五十 年	中法實 業銀行	同右 無
寧湘	無	鐵路財 產及政 府證	八百 萬鎊	五厘 九六	公司代辦 五釐	四十 五年	中英公 司	湖廣鐵 敷設時 資優先 權
沙興	無	同右	一千 萬鎊	同右	公司承 包二厘 五	四十 年	寶林公 司(英)	報酬 七厘
對大	無	本鐵路 財產收 入	五千 萬鎊	五厘 九四	銀行代 辦二厘 五	四十 六年	道勝銀 行	本綫延 或敷設 支先權

裕中承攬	無	同	未定	五厘	公司承包	五年	裕中公 司(美)	同	純益 二成
------	---	---	----	----	------	----	-------------	---	----------

滿蒙四鐵路	無	同	同	八厘 一〇〇	日本銀行團	四年	同	同	與津 浦同
-------	---	---	---	-----------	-------	----	---	---	----------

濟順高徐	無	同	同	同	未規定	四年	同	同	未規 定
------	---	---	---	---	-----	----	---	---	---------

吉會	無	同	同	五厘 九四半	與津浦同		同	同	與津 浦同
----	---	---	---	-----------	------	--	---	---	----------

四鄭	無	同	七百 六十 五萬 圓	同	銀行供給 二釐五	四年	正金銀 行		
----	---	---	---------------------	---	-------------	----	----------	--	--

依上表可知中國之借款鐵路，並非單單鐵路投資，多使提供鐵路全財產作為擔保，且有伴隨各種借款之特權，甚至有管理鐵路之權利。此所以煽動列國

鐵路投資資競爭心，而又為鐵路共管等意見發生之所以也。又右表鐵路契約中未設線頗不少。同成·浦信·欽淦·寧湘·沙興·對大·裕中承攬·滿蒙四鐵路·濟順·高徐·吉會等是也，然此等契約的，暫時似不能履行，又將來果能確實履行否亦尙屬疑問。

其次如檢點借款鐵路與國別之關係則如左，可知英國之勢力最為盛大。

距離

借款額

獲得年月

備考

(一) 英國

京奉	六六哩	二、三〇〇、〇〇〇 鎊	一八九六
道清	九四	七〇〇、〇〇〇	一八九六
滬寧	三三〇	二、一〇〇、〇〇〇	一八九六
津浦	六八六	八、〇〇〇、〇〇〇	

英德分擔南北段，北段德國部分中國已收回

廣九 八九 一、五〇〇、〇〇〇

滬杭甬 二〇五 一、五〇〇、〇〇〇

滬杭甬(第二次) 二、一〇〇、〇〇〇 一九二三

尙未設線則有

南京 八 七五、〇〇〇 一九二四

浦信 三五〇 三、〇〇〇、〇〇〇 一九二三

沙興 七六〇 一〇、〇〇〇、〇〇〇 一九二四

寧湘 七二四 八、〇〇〇、〇〇〇 同

滇緬 六〇〇 五、〇〇〇、〇〇〇 同

此外與他國合同者如左。

粵漢川 英·米· 一、一〇〇 六、〇〇〇、〇〇〇
德·法·

預交全部

預交二十萬鎊

預交五百萬鎊

預交五萬鎊

京漢日英 八二七五、〇〇〇、〇〇〇

(二二)日本

吉長 九 二二五、〇〇〇 鎊

新奉 七 三三、〇〇〇

四鄭 七、六五〇、〇〇〇 圓

未設線如左

滿蒙四路
二三〇
二三〇
二三〇
不明
總額未定 一九二六

吉會 二七五 同右 一九二二

濟順 一六九 同右 一九二六

以京奉鐵路借款償還

正式契約未成立
其中二線提供於新財團

提供於新財團

列強之對華投資

高徐

二四〇

同右

同

同

(三) 美國

除英美德法合同之粵漢川鐵路借款之外，只有裕中公司以下之未設線。

株欽

八〇〇

總額未定

一九二六

預交五十萬美弗

周襄

三〇〇

同右

一九二六

(四) 俄國

正太

一五二

一、六〇〇、〇〇〇 鎊

一八九八

未設線有

對大

三三〇

未定

一九二三

預交五萬鎊

如左。

又比利時借款之背後有俄國，儼然有代理俄國活動之觀，茲揭比國之借款

京漢 八二七 五、〇〇〇、〇〇〇 一九〇〇年償清

汴洛 一二五 一、〇〇〇、〇〇〇 一九〇二

未設線有

隴海 一、二九六 一〇、〇〇〇、〇〇〇 一九二二 預交四百萬鎊

同成 九六〇 二〇、〇〇〇、〇〇〇 一九二三 預交一百萬鎊

此外於北滿以東清鐵路為中俄國計畫種種新線，同時又相傳與外蒙有鐵路敷設契約。

(五) 法國

於粵漢川(英美德法)京漢(日英法)借款之外有左列之未設線。

欽渝 一、四三〇 二四、〇〇〇、〇〇〇 一九二四 預交十二萬八千鎊

依此觀之，則無論於既成線之主要路線固皆為英國借款所築成，即就英國

之豫定線觀之，英國政略上主要線，亦連絡長江經濟上之要點。歐戰前俄國雖於中國之西北部組成鐵路網，但皆為豫定線，尙未完成。日本於中國本部殆無鐵路利權，自返還膠濟路，提供濟順高徐線於新財團後，今日則只限於滿洲，而大部分尙為未成線。大戰前，德國以山東為根據而以中國之經濟中心地為志，然大戰之結果終成夢想。法國於中國之經濟利權亦甚少。要之，今後於滿蒙則日俄兩國活躍，於中國本部則既設線英國有確乎不拔之地盤，未設線則大部分提供於新財團，將來必為擁有大資本之美國之時代。

於中國之借款鐵路，其問題所在，即為借款不付，其結果甚至惹起債權國之共管問題。中國國有鐵路之純收入，一九二三年度為四千三百七十五萬元，一九二四年度為二千二百六十四萬元。此減少之理由，乃以由一九二四年後半

年發生戰事，因而各鐵路車輛停頓之結果。然一九二五年以後，戰爭連年，鐵

路之運轉殆已完全中止，貨車爲軍隊所徵發，鐵路收入多爲軍閥所橫奪，因而借款之支付亦完全陷於停頓之狀態。

各鐵路之負債額與一九二一年末之殘額如左。

	借款額	一九二一年末殘額	
京奉	二、三〇〇、〇〇〇 鎊	一、三三三、五〇〇 鎊	一九〇九年借款
滬杭甬	一、五〇〇、〇〇〇	一、二〇〇、〇〇〇	一九〇九年整理借款(英法)
滬寧	二、九〇〇、〇〇〇	二、九〇〇、〇〇〇	一九一〇年借款(日本)
廣九	一、五〇〇、〇〇〇	一、三六八、〇〇〇	
津浦	五、〇〇〇、〇〇〇	四、二五〇、〇〇〇	
同續借款	三、〇〇〇、〇〇〇	二、八五〇、〇〇〇	
京漢	五、〇〇〇、〇〇〇 一〇、〇〇〇、〇〇〇	四、二五〇、〇〇〇 一〇、〇〇〇、〇〇〇	

道 清 八〇〇、〇〇〇

六三五、六〇〇

隴 海 四、〇〇〇、〇〇〇

四、〇〇〇、〇〇〇

即大部分尙在未付之狀態，然依一九二四年交通部所發表，當時既已陷於支付不能者占大部分，如左表。

(甲)確實有償還之豫料者(單位元)

京 奉	二、五五三、三三三	膠 濟	四〇、〇〇〇、〇〇〇	株 萍	七二八、〇四〇
京 漢	七、二四二、三二〇	隴 海	八、二八五、七二四	電 政	一、八九一、〇三八
津 浦	三、〇七九、七〇一	粵漢川	一二九、五六三	正 太	二、九六三、五七〇
京 綏	四、七九一、〇五七	滬 寧	二九、〇〇〇、〇〇〇	汴 洛	四、〇七一、四二八
道 清	六、〇九四、〇〇〇	滬杭甬	一〇、二二五、〇〇〇	吉 長	六、五〇〇、〇〇〇
四 洮	五、〇〇〇、〇〇〇	本 部	五、二三〇、九二九	計	一四六、六七五、七二〇

(乙)無償還之豫料另須整理者。

京	奉	廣	九	二、二五、〇〇〇	寧	湘	三、八三三、五八五
京	漢	吉	長	一、六五九、一八五	浦	信	二、一三五、一七一
津	浦	四	洮	二、九〇二、五六三	同	成	二、三五七、六〇一
京	綏	道	清	八九九、六二〇	電	政	四〇、五〇一、八九三
隴	海	煙	灘	五二八、九〇〇	本	部	三九、八四八、七二六
粵	漢	株	欽	三、二三六、七三一	計		四五〇、三六三、九七七
滬	杭	濱	黑	九五七、一四二	總	計	五九七、〇三九、六九七

此外交於財政部手整理者如左。

高徐濟順預交二千萬圓。

滿蒙四鐵路預交二千萬圓。

吉會鐵路預交一千萬圓。

中華滙業電信借款二千萬圓。

欽渝鐵路預交法金三千二百一十一萬五千五百佛郎。滬楓鐵路借款償還借換金三十七萬五千鎊。及以上之遲延利息。

如此，借款本利不付之結果，列國之鐵路利權，無論迄於何時，皆附纏於中國之鐵路，且更思以何等方法確保之。

2 英國之鐵路網

英國在中國之鐵路利權占優勢，前既述之矣。英國一方於中國主要部分投下自國之資本而織成鐵路網，一方為確保之，擬實現鐵路共同管理。試先就英國之鐵路網述之。英國之鐵路網，大體可分為二。一由英領印度及緬甸出於中國之中心者。由緬甸入雲南之滇緬鐵路，更有經長江中流湖南，以至長江江岸湖北沙市之沙興鐵路（興義至沙市），入長江上流富源四川之廣重鐵路（廣東至重慶），又曾計畫由印度經西藏以出長江上流之鐵路。一為以中國之經濟中心

地長江爲中心而組織之鐵路，依此英國稱長江一帶爲自己之勢力範圍，而排除他國勢力之侵入。卽英國之長江流域之鐵路網，乃以滬寧·滬杭甬·津浦南段爲始，豫定線則有東西連絡長江北岸江蘇安徽湖北最富饒地域之浦信鐵路，由南京至湖南長江南岸之寧湘線。如此，武漢下流長江一帶，爲英國之鐵路網所覆蔽，此地帶與緬甸境，依上述之鐵路以爲連絡。至於長江中流地帶，則以各國勢力錯雜糾紛之結果，粵漢川路，卽由廣東經湖南至湖北，再由湖北至四川之鐵路，乃入於四國財團之手。長江上流四川之富源，爲各國之所窺伺，英國由南方俄國則由北方，皆注目四川而前進。俄國之同成鐵路，擬由大同以出成都，英國之廣重鐵路，則擬由廣東以達重慶。因此，以長江爲中心，列國之鐵路爭猛戰乃異常猛烈。

俄國之滿洲鐵路成功也，英國爲對抗其南下而締結京奉鐵路借款，更取

得揚子江流域不割讓之口頭契約，於是乃確定其勢力範圍矣。繼而中日戰後，俄國利用比利時 Syndicate 而敷設京漢路，一舉而發展至漢口，因此英國乃大驚，爲防止他國勢力之長江進展，乃盡其必死之努力，遂與各國締結長江勢力範圍設定之協定。即一八九六年與法國締結四川雲南利益共通之協約，一八九八年英德兩銀行團間，交換約定以山東及黃海流域爲德國之鐵路敷設範圍，以長江流域爲英國之鐵路敷設範圍。一八九八年英俄鐵路協約成立，英國承認長江以北爲俄國之鐵路勢力範圍，俄國承認長江流域爲英國之鐵路勢力範圍。英國之活動開始者如下，一九〇三年獲得滬寧鐵路敷設權，一九〇九年締結滬杭甬鐵路之借款契約，一九一一年四國財團獲得粵漢川鐵路敷設權。然辛亥革命後，因中國外債之盛也，於是再現出列國之爭霸戰，俄國利用比利時 Syndicate 而締結海蘭。同成二大鐵路借款，一由中央亞細亞而出黃河流域，一由北方

而出四川。德國又獲得山東鐵路，繼而因延長之以出黃河流域而獲得濟順高徐線之利權。對於此，英國大振其得意之手腕，一九一三年十一月使中英公司締結浦信鐵路借款，同七月使寶林公司締結廣重鐵路借款，同十二月締結沙興鐵路借款，一九一四年三月使中英公司締結寧湘鐵路借款，完全爲堅固自己之地盤，正尙擬大行活躍，會歐戰勃發，鐵路投資乃中止。

日本之長江鐵路投資，因常受英國之妨礙而不果。一八九八年日本要求福建省不割讓之後，幾度計畫由福建浙江之海岸以至江西之鐵路（因江西之南潯路有日本借款關係閱者注意——譯者），皆受英國之妨礙而未能成功。東亞興業會社於一九一三年締結安正鐵路一千萬圓借款，第一次革命時，大倉洋行以滬杭甬鐵路爲擔保貸款三百萬圓，擬獲得安徽浙江之一切利權，然因受英國之運動俱遭失敗。一九一五年中日交涉之際，日所提出締結南昌至杭州，南昌至

潮州等華南鐵路之要求，亦以英國之暗中飛躍而失敗。日本除有東亞興業社會之南潯鐵路五百萬圓及二百五十萬圓借款，及安正鐵路測量費二十萬圓外，一步亦不能插入英國之勢力範圍內。

如此構成之英國長江鐵路勢力範圍，歐洲大戰後亦開放於新財團。然對於骨幹既成之英國，則鐵路之敷設，適助其經濟發展。

英國鐵路網之構成，同時爲確實其權利擬進一步於鐵路管理。其方法卽爲列國之鐵路共同管理。民國八年鐵路共同管理問題發生時，英國亦隨和美國之步調，大唱其共管。然英國之企圖鐵路共管，並非始於其時，此事由當時交通系首領梁士詒所發表「英國之鐵路野心」文中以下之一節可明。

英國曩欲管轄中國鐵路，民國三年及五六年之間，曾有二次向中國政府提議擬設鐵路總司之計畫，詎陷中國鐵路官吏之舞弊，並舉出因管理不得其

宜以致鐵路不見發達種種缺點云云。

英國雖與美國同唱鐵路共管論，然兩者之間，其目的其方法上則有顯著差異。美國擬打破列國之勢力範圍而投下自己之大資本，英國則擬根據從來之地盤而增大擴張之。尤以英國之鐵路投資，乃依中英公司華中公司等同一系統者之手統一的爲之，對於各借款鐵路加入技師長以行鐵路管理，因此，更加擴張此技師長之權限，以現在各國於各鐵路上所有之地盤勢力爲根柢而共同管理之，則英國因占其大部分，自必握共管之牛耳，一如今日之海關管理。且以既行共管，則英國今日所有之鐵路利權可以列國共同之力保證之。保護利權者乃列國，而被保護之利權之大部分則爲英國者，如此，則英國之唱鐵路共管乃當然者。

英國之唱共管，既始於歐洲大戰以前，繼而一九一九年美國之唱鐵路共管

也，英國和之，而共管論大盛，以後雖歸失敗，而變相新財團出現矣。然一九二三年臨城事件發生，英美人憤慨，乘此機會，英國乃提出中國鐵路警備案，擬由此以導於鐵路共管。鐵路警備案為英美人所提倡，遂成為北京外交團之問題，而日本之輿論，則皆反對之。當時英美人所唱之鐵路警備案中，茲介紹其主要者一二如左。

「拉文德·迭卜爾」雜誌（一九二二年十二月分）中國鐵路共管論，如非實行巧妙之鐵路警備，則無何等效果，因此，不能不先組織適當之警察力以保護中國鐵路，而免車站之掠奪，車站之沒收，線路之盜用。至於警備之方式，不能如義和團議定書之不澈底者，警備組織之要領，在警備鐵路，使不逞之徒之鐵路濫用不可能為目的，至少須有可以阻止軍閥掠奪鐵路之收入，威嚇從業員而使運轉列車，以及無費輸送軍隊等不法情事之實力，組織對於有力督

軍之要求亦有可以不客氣的拒絕之威力之警備。警備隊之兵卒爲中國人，警務總長及一部將校爲外國人，列國協同辦理，此機關無關於政治。縱以中國人組織之，如背後有列國，則取強硬態度，對於督軍之不法，亦可以幫助從業員而禁止移轉車輛，乘務員於他途，以及供戰爭掠奪之督軍等之使用。鐵路警備之宜立刻實行者將爲北京。依此如能禁止土匪的軍隊，則督軍不能動兵，備兵成爲無用之贅物，以鐵路爲介而可消滅軍閥確立和平於華北。中國鐵路之營業成績，如鐵路警備成功，禁止鐵路供軍事使用，則必顯著增高。鐵路之管理如成功，繼之而來者則爲河川溝渠之管理。鐵路警備如完成，則鐵路之確實運用，軍閥之屏息，文官政府之樹立，地方財政之恢復，鐵路之擴張，河川運河之開鑿等，其結果能生於自然。

北京美國人商會之決議 英·法·日·以及美國，以等分之比例即刻於中

國增加海陸軍兵力。而以之保護鐵路電信及郵政，且此等軍隊使受由四國人所成之委員會之指揮。

上海美國人商會之決議 一，於水陸交通地點配置外國軍隊。 二，於中國主要地點配置外國軍隊。

然鐵路警備案亦終於不成立。繼之乘關稅特別會議開會之機會，外債整理問題喧囂一時，於是鐵路共管論再行抬頭，然以反帝國主義運動勃發以及中國之革命亂，未得其機會以至今日。處今後中國之形勢，英國將如何處置其鐵路利權，實有興味之問題也。

3 美國之鐵路加入運動

以中國鐵路爲中心之列強爭霸戰，日本據南滿東蒙，俄國由北滿外蒙申張勢力於中國西北部，覷定中國經濟之中心長江而與英國競爭。俄國邀同法國，

比利時 Syndicate 立於表面，英國對之則與德國財團協力以當俄國之南下。此種英俄之葛藤，形式雖變而今日依然。然，美國因來中國遲，其時列強既已於中國設定勢力範圍，美國已無插入之餘地矣。美國首欲染指者則爲滿洲。然於此，日本與俄國因強硬設定勢力範圍，於是惹起日美之衝突。美國政府受本國資本家所推動，擬侵入日本之滿蒙勢力範圍，美國當日俄戰時，對於日本曾表示好意，同時向日本提議於其占領之滿洲要求門戶開放主義遵守之保障，欲置滿洲於列國保障之下成爲中立地帶。日本則誓遵門戶開放，而反對滿洲之中立，繼而美國鐵路大王哈利曼氏抱完成世界一周交通路之大望而蒞日本。據彼之計畫，擬先由日本讓受南滿洲鐵路之管理權，爲亞細亞橫斷鐵路之東部線，收買俄國之東清鐵路，更獲得經由西伯利亞鐵路以達波羅的海沿岸之里普（波羅的海濱之一港）之全俄鐵路使用權，如此，一方由里普，一方由大連，以輸

船橫斷太西。太平兩洋，使與彼支配下之美利堅鐵路相連絡，而闢世界一周交通線。如此遊說日本政府，甚至已締結豫備契約矣，而適日本外交大臣小村氏由美國歸，極力反對之，因而該豫備契約乃被廢棄。於是日美競爭乃開始。以後因袁世凱擬利用美國以抑制日本之勢力，其爭乃日益加甚。對於收買滿鐵失敗之美國，擬敷設與滿鐵東清並行之鐵路而乘日俄之不備先行着手。適見英國寶林公司及中英公司爲京奉鐵路之延長線而敷設新民屯法庫門間之鐵路，並獲得日後得延長至齊齊哈爾之鐵路利權，於是乃與英國握手，擬利用之而並行於滿洲鐵路，然以反於中日之密約，遭逢日本之抗議，契約乃被取消。繼而袁世凱擬以美國抑制日本，乃計畫由中美協同設立二千萬弗之滿洲銀行，以從事於滿洲之實業開發及鐵路建設，會以袁之失敗而消滅。然美國則決不斷念也。哈利曼擬由俄國收買東清鐵路，由中國獲得滿洲鐵路利權以達其目的。因此，彼

首先聯合美國第一流之銀行組織美國銀行團而自爲其代表，親至中國，與東三省當局締結錦愛鐵路借款契約。錦愛鐵路，乃由渤海灣之錦州，經過滿洲西部以達黑龍江之愛琿。一方又就收買東清鐵路而與俄國進行磋商，大望成就即在目前，而哈利曼氏忽然逝世。然錦愛鐵路借款契約，於一九〇七年十一月二日，東三省總督錫良與美國方面之斯特勒特氏及英國寶臨公司之羅得·夫倫知氏之間締結臨時契約矣。繼而美國政府突然對日俄英德法各國提議滿洲鐵路之中立。其要旨謂「擬由各國貸與中國資本，使收贖東清鐵路及南滿鐵路，由聯合國際委員會管理之，使中國完全享有滿洲政治上一切之權利，且使實現門戶開放機會均等之主義。且擬以對於滿洲之商業的中立無異議之各國，從事於錦愛鐵路以及伴隨其他今後商業之發展應敷設之鐵路之工業並資金之備辦。」在美方面，以爲英國及錦愛鐵路借款之同夥，擬英美協同遊說俄國以壓迫日本。

然俄國反對之，却與日本協同以答覆美國，一九一〇年一月二十一日各發反對之答覆於美國。其間英美雖努力壓迫日俄，而終以日俄之態度強硬，英國首先撒手，美國無論如何不能以獨力支持，只得隱忍。然其結果，日俄爲自計，乃至互相提攜，甚至誓約維持滿洲之現狀，以確保各自之勢力範圍，日俄與中美之葛藤乃愈益甚。其後美國擬以列國協同之力，以打破滿洲之日俄之勢力，乃組織英美德法四國財團。卽在美國以爲對於中國之插入運動，非依列國協調不可，於是在中國本部則參加粵漢川鐵路借款，於滿洲則當締結四國財團之幣制改革借款時，於其契約第十六條關於滿洲實業開發有「中國政府招聘外國資本家使干與依本借款應企畫之滿洲事業時，四國財團應首受其請求干與之」之規定，然依日俄兩國之嚴重抗議，基於該契約之公債發行乃被中止。及入民國袁世凱爲大總統也，袁仍擬引美國以當日俄。美國又以列國勢力範圍之故插入困

難之際，乃以巧妙欺哄中國之手段而締結治水以及油田等借款。自入於歐洲大戰，中國之投資界乃成爲日本之獨舞臺，美國爲對抗之，乃組織資本金五千萬弗之一大投資公司。廣益公司是也。一九一五年十一月由美國屈指之銀行公司聯合組織者，而其重要職員皆爲舊銀行團員。該公司使花旗銀行、慎昌洋行、裕中公司等努力於各種利權之獲得。廣益公司所獲得之利權有二。一爲於湖南、廣西、廣東、山西、甘肅、浙江諸省延長達一千一百哩之鐵路借款，一爲大運河借款（一九一六年締結，江蘇省運河三百萬弗，山東省運河二百五十萬弗，工程由裕中公司承包）。然前者因與英法俄之優先權抵觸，遭逢三國之抗議而變更路線，後者因與日本之優先權抵觸，惹起日美間之問題，遂由日美協同擔任山東運河借款。

歐洲大戰告終，英美之勢力乃向東洋殺到，欲一舉而強壓日本矣。首先第

一飛出者爲美國之中國鐵路共管案。此案失敗後，美國又提議新財團。新財團之投資目標主要者爲鐵路。其中日本於滿蒙之鐵路亦在其目標之內。於是由大戰以前以滿蒙爲舞臺之日美葛藤依然繼續。新財團既已成立矣。美國打破列國勢力範圍而侵入中國已成功矣，然於滿洲方面，則僅由日本摘去東蒙熱河方面之鐵路敷設權。於是乃採取第二手段。第二手段卽爲華盛頓會議。華盛頓會議之結果，英國明明離開日本而隨從美國，以支持美國之極東政策。日本雖放棄滿蒙投資之優先權，而美國仍不滿足。許斯（美國國務卿——譯者）乃聲明依二十一條中第二，第三，第四各條規定，日本所保持之特權（商租權），以最惠國關係有均霑之權利。於是美國多年對於滿洲所要求之目的成功，乃成爲可以壓迫日本之形式，然以日本爲敵實際上却毫無所得。於南滿既已成功之美國，擬更解決北滿問題，於會議席上唱東清鐵路共管，而中國極力反對之，乃僅止

造成將來之階段如次。

就東清鐵路爲其利害關係者保全起見，對於鐵路並對於從事於其運用及使
用之職員，予以一層之保護，爲舉業務之能率對於職員之選任應加一層留意，
且爲防止鐵路財產之浪費對於資金之使用須使重加一層經濟。本問題應經過適
當之外交機關迅速處理之。

美國即當日本由西伯利亞撤兵，列強之東清鐵路管理終了之際，仍盛唱東
清鐵路共管之說。

日美之葛藤，在政治方面，美國曾援助直隸系，而日本則曾援助安徽系及
奉天系。及其後蘇俄再進展於北滿而據東清鐵路，日本之滿蒙政策亦趨於強
硬，美國亦進窺滿州之餘地，然最近中日間滿洲鐵路敷設之競爭發生，加以中
國本部之混亂，致使列國更加重視滿洲，滿洲漸漸成爲列強經濟戰之中心，因

此日美之競爭，亦必將以何等形式表現之。

4 東清鐵路

俄國以東清鐵路爲立腳點而伸展根柢於滿洲，嗣以日俄戰爭之結果，以其南半部割讓於日本，然其北部則由帝制時代以迄蘇俄皆確保未失，俄國之對華經濟發展，首先行於東清沿路。

俄國於列寧時代，曾發表放棄東清鐵路宣言，今日觀之亦有可惜，於本國捨此亦不知出路。於是其他無味之權利盡行拋棄，而獨於東清鐵路，則堅持固守，不但極力反對中國方面之收回運動，且擬以此爲根據益發展其勢力。不問帝俄與蘇俄，俄國人之心中，彷彿寒帶人到溫帶之神氣，而予以到海洋去，到南方去之暗示。

中國雖欲收回東清鐵路，而俄國則極力加以不使收回之周到的注意。一八

九六年九月八日中國與道勝銀行之間所締結之條約中，曾規定「由全線工程完竣運動開始之日起，三十六年之後中國政府有收回之權利」。然，鐵路全部之完成，乃自一九〇一年之秋，一九三七年中國始有收回之權。又據該條約第二十九條，則東清鐵路公司管理此鐵路至八十年間之後，則中國有自由收回之權利。卽一文不出而入於中國之手，然此乃今世紀末之話，爲期過遠。

俄國之極東政策，過去二百五十年間始終一貫而侵略中國。卽自蘇俄政府成立，亦然，除外蒙入於其勢力範圍，北滿保持其固有之勢力外，更相傳獲得由西伯利亞通過外蒙而壓迫北京頭上之鐵路利權。俄國之政策，於中國本部則撤廢不平等條約而表示好意，至對於隣接地之外蒙，則採取澈底之侵略政策。

俄國之敷設東清鐵路，乃由其極東政策而生者，因擬於太平洋上獲得立脚

點。然其結果則威脅日本之地位而惹起兩國之衝突。雖自今以後，於俄國保有東清鐵路之間，極東之不安仍不去。俄國敷設東清鐵路以後，於其沿線造成經濟的勢力範圍。獲得土地·鑛山·伐木·電信事業之利權，又開始河川航路，更於沿線各地設立自治政機關。北滿一帶，農產物·森林·牧畜甚盛，故其經濟的價值甚重大，俄國即爲西伯利亞獲得食料品計，北滿亦實爲必要。

中國如收買東清鐵路，則不能不支付東清鐵路公司之對於鐵路所耗一切費用並鐵路設施上所投之經費。全線之建造總價格，約四億二千二百萬盧布，現在之實價當較此爲少，然俄國以其政策關係，以許多經費投於東清線，中國收買實爲困難，又東清鐵路之收支多不足勝。

如上所述，俄國欲確保東清鐵路，其經濟上之價值甚大，加之於東清沿線有二十萬俄人居住生活，如此，則中國無論如何鬧吵，欲簡單收回之，必然困

難。又縱令收買，以今日之中國，亦實難辦。如此，則俄國於北滿之勢力範圍暫時不至動搖。以下擬以東清鐵路爲中心，說明俄國之勢力如何確立。

第一，東清鐵路今日爲中俄共同經營，依奉俄協定，於一九二一年以後使中俄人各半數，然迄未實行，中國方面只有備員之極上層之理事級，及最下層之雜役夫役以及不熟練職工等，而擔任實際鐵路業務者皆爲俄國人，因此實權仍在俄國人之手，乃當然者。數年來俄人與中國人之比例爲十與二，由一九二一年至一九二三年之間，蘇俄人爲百分之三十，其他爲白黨俄人及中國人。然至一九二七年全體二萬九千六百十四名中赤黨俄人爲百分之五十，中國人百分之三十五，白黨百分之七，准赤黨百分之八，赤黨俄人占全數之約六成，頗示優勢。今日東清鐵路之行政機關，爲鐵路管理局，而理事會之組織則如左。

中國方面 理事長（鐵路督辦兼任） 理事五人 委員若干人。

俄國方面 副理事長及理事共五人 委員若干人

中俄理事八人，分擔以下下業務。

第一科 正俄理事一 副 中國理事一 財政·學務·土地·醫務·鐵路警備

第二科 正俄理事一 副 中國理事一 法制·路警·材料·電務·電話

第三科 正俄理事一 副 中國理事一 豫算·收入·保管·工場·總務

第四科 正俄理事一 副 中國理事一 衛生·購買·工事·司法·儲蓄·獎金

各科之實權，皆在俄國理事手中，中國方面理事單不過一副物，副署而已。有時中國方面理事雖拒絕副署，如俄國理事以自己之責任實行之之時，亦有同一之效果。理事會之直轄機關，有總務處·財務處·秘書處·法律處。各處有處長二人，正處長為俄國人，副處長為中國人。內部分二課，俄國處長管

理俄國方面事務，中國處長管理中國方面事務。總務處財務處有俄人事務員各二十餘名，中國人十餘名，然機密重要部分皆由俄事務員辦理，中國事務員不過擔任翻譯與書記而已。祕書處有俄人祕書十餘名，中國人三名，法律處有俄顧問五名，中國顧問三名。俄人處長如以獨斷處事，則俄國理事援助之。雖云理事長副理事長，實際副理事長之權限侵入理事長。從而一切鐵路業務之改革，俄國理事亦有單獨命令局長之權利，即在行政方面，苟有利於俄國之事件，一方提出於理事會一方面實行，縱不通過理事會亦依然進行。甚至於已實行數個月之後始行提出於理事會者。又會議時所使用之言語，亦以俄語為主，因此中國方面非常不利益。東清鐵路之監察機關則有監事會，其組織如左。

中國方面 監事長及監事各一名。 俄國方面 首席監事普通監事各一名。監事會之下有稽核局與祕書局。稽核局有正副局長各一人，中國人爲正，

俄國人爲副，受監事之命審查理事會通過之豫算決算臨時支出等。局員俄八十餘名，中國人四五十名，俄人方面審查中國方面無取消之權利，而中國方面審查者必須更受俄人之檢點。秘書處俄爲正處長中國爲副處長。監事會乃監督鐵路施設・方針・收支者，而俄國方面之權利強，俄國可監察中國方面，而中國方面對於俄國方面無干涉之權利。

其次東清鐵路之運用機關管理局之組織如下。

東鐵管理局 正局長俄人一 副局長俄人一 中國人一。

內部分爲以下二十處。

總務處・商務處・車務處・機務處・工務處・電務處・醫務處・法律處・材料處・會計處・進款處・卹金處・出納處，華俄祕書處，經濟調查局，儲金處・衛生處・總工廠・學務處・路警處。

以上各處有處長二，俄人爲正處長，中國人副之。唯路警局中國人爲正，中俄副處長各一人。管理局正副局長之任務如左。

俄人正局長總轄全局之事務及全線之行政，發布命令，處理人事之進退，指揮副局長，機務，會計·法律·工務等處類，直接辦理之。

俄人副局長處理全局之事務，有單獨指揮全線從業員之權，正局長不在時則代理之。其辦理事務，爲商務·電務·醫務·材料·收入·卹金·儲金·出納·經濟調查局，學務·總工廠等，而惟重要事件始須與正局長協議。

中國副局長受局長之指揮輔佐事務。有更動中國人下級從業員之權，對於重要事務副署於俄國正副局長，但無單獨指揮鐵路員之權利。於管理局直轄之二十處中，最重要者爲車務·機務·材料·會計·商務五處，而對此五者中國方面副局長完全無過問之權利。其次之重要者爲法律·工務·出納·經濟調查

局，收入等機關，而其權限亦在俄國正副局長之手，中國副局長不能容喙。衛生處雖爲中國人處長管理，而其主要事務皆屬醫務處而無所事事。至華俄祕書處，則重要書類直接俄處長辦理，中國方面無關係。路警處於一九二六年歸併於特別區行政長官公署，改爲特區路警處。如此，則中國方面副局長僅止爲更動中國方面下級職員之位置。

凡各處中之重要事項，皆在俄正處長之手，卽各處處員，中國方面亦不過担任書記・打字員・事務員之類，重要職員悉爲俄人，而中國人稍敏捷者則担任翻譯。俄處長對於俄國方面事務，立刻商於局長迅速處理，而對於中國方面之問題，則頗延宕不速爲進行。卽就金錢，俄國無論使用數萬數十百萬亦立即支出，而中國使用一元亦成問題。俄國人之握實權，由各站職員以至列車管理員・附屬工場・皆相同，總之，東清線名義實際上確爲俄國者也。

以下試就俄國伴隨東清鐵路之敷設於沿線所獲得之利權述之。

第一，於沿線獲得擴大之土地。是乃依契約第六條「爲鐵路上所必要之土地及就附近採取沙土石塊石灰等，官地中國政府發給，民地由公司購買之」，一九〇四年，特於路局內設地畝處，以購買沿線之土地。但實際上，則超越契約之範圍，不但線路及工程上所必要者，甚至建造倉庫及市街之地基以及市場，沿線之土地，隨意貸與中外人而使之耕種。是則根據以前契約爲基礎於光緒三十三年締結之江省鐵路展地契約十四條者。於是俄國乃於鐵路沿線獲得許多土地。

第二，爲沿線鑛產採掘權。此乃依據契約第三條「關於鑛山之採掘另有協議」，光緒二十八年要求沿線煤鑛之採掘，擅自採掘撫順煤鑛等，於北滿則採掘黑龍江之達賚諾耳，吉林省之杉松官街，頭道江等，其後數年，始簽字煤鑛

契約十二條，以鐵路兩側各三十華里內之煤礦採掘權允許於東清鐵路。

第三，爲森林採伐權。當東清鐵路敷設之初，凡枕木，機關之燃料，建築用材等，皆仰給需要於沿線。光緒二十九年與黑龍江交涉局之間締結廣大地域之森林採伐契約，然因受中國政府之反對，乃更於光緒三十四年與吉林·黑龍江兩省分別締結契約。依此於吉林省則獲得石頭河子，高嶺子長八十五華里，一面坡寬長二十五華里，於黑龍江省則獲得大燎溝·皮洛川長二十華里，寬十華里，又沿林河長五十華里，寬三十五華里，而以後又私自購買林場大加擴張，此等森林，個人經營者盛行摻入，每年收入達一億以上云。

第四爲內河航行權。依中俄愛琿條約，黑龍江·烏蘇里江，唯中俄兩國有航行權。俄國以航行章程未能決定爲口實，而於松花江之航行僅富錦上流不允許，然，俄國松花江航行權則大加擴大矣。俄國之航行機關有以下三者。

一、黑龍江輪船公司 一八七一年設立，資本七十萬盧布，政府每年予以三十萬盧布之補助金。使用輪船及貨船六十六隻，以後爲百二十餘隻，經營黑龍江航路，烏蘇里江航路，薩合河航路，愛琿河航港。

二、中東輪船公司 附屬於東清鐵線公司，其航路有二，一由伯都諾經哈爾濱，由米瓦伊累，舍漢窩至富士卡亞，一由松花路至吉林省。

三、黑龍江商船公司 一八九五年設立，資本金二百萬盧布，政府於十五間予以二十五萬盧布之補助。所有輪船貨船，百四十餘隻，其航路有黑龍江·烏蘇里江·松花江三線。

合以上三公司之船舶以及其他者，共有五百餘隻路行於黑龍江烏蘇里江松花江。

第五爲警察之私說。依鐵路契約，鐵路警察由中國方面設立，而俄國乘義

和團事變，於鐵路沿線任意設立警察，中國亦默認之。依一八九七年護路軍章程，於全線配布三萬六千兵。

第六爲軍隊之駐屯。據契約第八條，俄國軍隊可以通過東清線而不能中途停止。然義和團事變後，以保護鐵路爲名，沿線駐屯者約及一萬。

第七爲於東清鐵路沿路設定治外法權，又於沿線各地任意設立自治市政機關。

如此以東清鐵路爲中心正在逐漸於北滿確定俄國勢力範圍之際，俄國之革命暴發，却予中國以收回特權之機會。

於南滿所見者，爲中日美間之葛籐，於北滿則中日俄間有種種爭鬥。其一爲中國之東清鐵路收回運動，其一則爲東清路與南滿路之競爭。帝制時代極受俄國凌虐之中國，因俄國革命予以反噬之機會。一九二〇年三月東清鐵路從業

員爲排斥霍瓦特長官，而發生同盟罷工，鮑督軍乃以疾風之勢。依武力佔領罷工委員會本部，同時更襲俄國兵營而解除其武裝，一舉而收取沿路一帶之警備行政權於其手。一九二〇年九月，俄國代表優林氏之來來京也，乃乘機停止俄國公使及領事之禮遇，收回租界，撤廢領事裁判權。繼而伸手於東清鐵路，十月完全收回沿路之俄國裁判所，監獄，改稱東三省特別區審判廳。隨之取消鐵路交涉局之中俄會審制度。鐵路附屬地中之鐵路用地及附屬建築所用地，不過全體之二成，其他八成皆爲工場地，農用地，更有加倍之森林地帶附屬之，既如以上所述矣，而中國官憲仍舊用強壓政策，於一九二四年突然擬完全廢止東清路廳治下之租借地，自己新設土地局，以收回管理沿線土地，由八月一日實施，此旨傳達於俄國方面，兩者之間遂發生糾紛，至一九二六年，中國卒得成功。

至於航行權，一九二三年一月二十二日，張作霖禁止俄國輪船航行松花江。俄國依然繼續航行，以後中國方面遂沒收輪船，中國擬設立海軍，設立航務學校，而養成必要之船員，以代俄國船員。又一九二六年三月三十日，哈爾濱市會中國方面委員，突然欲基於中俄協約收回市之自治權，而組織臨時自治委員會，開收回市政於中國之準備委員會，實行市會之斷然政策，在中國官憲奪取哈爾濱市會，而其結果則爲英俄協定之廢止，立刻成爲領事團之問題，繼續長久之紛爭。至於最近，中國並東清鐵路之教育權亦收回矣。

如此逐漸收回東清路附屬權利之中國，更向收回東清路邁進其步。即一九二〇年十月中國政府壓迫東清鐵路投資者道勝銀行，而使簽字於關於該路暫定管理之追補的協約。當時道勝銀行因汲汲於避免東清路之沒收而揭法國之三色旗以求保護，至其最大投資物之東清路，則以爲與其被勞農政府奪去，尙不如

暫時與中國共同經營較爲有利，於是乃將從來之民政行政·警察行政等交付於中國官憲，設置純商業鐵路之理事會制。理事會首先以中國銀幣代替盧布紙幣。繼而中國更進一步，於一九二四年五月中俄間成立十五條協定大綱，除該鐵路之營業事務，概歸中國官憲管理，又設關於收回鐵路之規定，無償交還期間由八十年縮短爲六十年。關於收回，以細目協定規定之，然因只有漠然之約定，却使以後俄國得講求確保之之手段，而且鐵路之實權，皆在俄國之手，以前既已述之矣。然中國則擬尋求一切機會以收回之。今後此種形勢必然繼續。

以南滿與北滿相對峙之日本與俄國之間，亦藉東清路與南滿路以行競爭。東清路將北滿物資集中於海參威，故低廉哈爾濱海參威間之運費，而特別提高哈爾濱長春間之運費。對之南滿路則擬吸收北滿物資於大連，於是哈爾濱長春

間則以馬車運送等，講求種種方法以爲運費競爭。然單此日本尙不能滿足，乃擬開闢由南滿直接到北滿之道路，遂出資由四洮鐵路之終點洮南以至東清西部線齊齊哈爾之洮昂鐵路，此路雖使中國方面敷設，而其目的則在吸收北滿之物資，因此東清路方面，不許穿過齊齊哈爾之東清路，乃久成爲懸案，然最近東清路方面似漸將屈服。東清路與南滿路之爭，兩路不接觸於哈爾濱而以長春爲境界。然因東清與南滿路軌寬窄不同，所以一切貨物不能不於長春改載。於是乃插散紛爭之種子。

俄國依然擬由北滿南下，日本則擬由南滿北上。尤以滿洲之經濟重點正在移向北滿之今日，日俄之鐵路戰，今後亦必日益盛。

5 電信投資

於敘述鐵路投資之後，順便就電信投資略加敘述。電信之中，除無綫電另

行叙述，此外則為陸上有線電及海底電線。陸上電線今日為中國政府目辦，而歸交通部管理，外國人只有借款關係，郵政司之外國人，單不過以中國之雇傭者而服務而已。電信外債如左（除無線電）

契約年	期限	借款額	年利	現在額	債權者
一九〇〇	三〇	二二〇,〇〇〇 鎊	五厘	一〇二,七七〇	英大東及 舟大北公司
一九〇〇	三〇	四八,〇〇〇	五	二三,〇〇〇	同上
一九二一	二〇	五〇〇,〇〇〇	五	三四,八五五	同上
一九二八	三二	三二〇,〇〇〇,〇〇〇 圓	八	一〇,〇〇〇,〇〇〇	日本
一九二八	五二	五二〇,〇〇〇,〇〇〇	八	二〇,〇〇〇,〇〇〇	日本
一九二〇	三三	一三二五,〇〇〇,〇〇〇	九	一五,〇〇〇,〇〇〇	日本
一九二二	九	四七,〇〇〇 鎊	七	不明	德瑞記洋 行

武漢電話借款	一九二六	一三	九二、二八一	磅	七	不明	日三井物產
--------	------	----	--------	---	---	----	-------

海底電線分爲三種。中國政府所有線，中外合辦線，外人直接投資線是也。屬於中國政府所有者，僅有由廣東省雷州半島之徐聞至海南島之海口之徐海線，由上海經芝罘至大沽口之滬沽線，及由芝罘至大沽口之副線。中外合辦者則有芝罘大連線。屬於外人直接投資者則有以下六種。

- (1) 英國大東電報公司 (Eastern Extension Australasia and China Telegraph Co.) 之經營線
- (a) 香港——川石山線，
 - (b) 川石山——上海線，
 - (c) 香港——新加坡線，新加坡——歐洲線
 - (d) 香港——西貢——新加坡線，
 - (c) 香港——海防線。

- (2) 丹麥大北電報公司 (Great Northern Telegraph Co.) 之經營線
- (a) 香港——廈門線
 - (b) 廈門——上海線
 - (c) 上海——長崎線
 - (d) 廈門——海

防線。

(三) 法國經營線 廈門——鼓浪嶼——海防線

(四) 美國太平洋商務電報公司 (Commercial Pacific Co.) 經營線

(a) 上海——馬尼刺線 (b) 香港——馬尼刺——舊金山線

(五) 日本經營線 (a) 上海——長崎線 (b) 福州——台灣線 (c) 大連

——佐世保線 (d) 旅順——芝罘——威海衛線

(六) 德國大德電報公司 (Deutsch - Niederlandesche Gesellschaft) 經營線

(a) 芝罘——青島線 (b) 青島——上海線 (c) 上海——亞蒲 (大洋洲中德

屬島名) 線。以上各線，大戰時爲日本所占領，除上海——亞蒲線外皆已交還

中國矣。

要之，海底電線大部分在外人經營下。

(6) 纏繞於無線電之日美懸爭

投資於中國無線電者爲日英美三國。中國與英國馬爾括尼公司締結國內通信用之無線電裝設契約，與日本三井洋行及美國腓迭拉爾公司則締結對外通信用無線電臺裝設之契約，於是無端惹起日美無線電之紛爭，迄今尙未解決。

與英國馬爾括尼公司之無線電契約，乃一九一八年十月九日中國交通部與公司之間所締結者，借款額二十萬鎊，爲謀喀什噶爾與西安之無線電交通，於喀什噶爾，烏魯木齊·蘭州三處，設置高三百呎之無線電臺，將來或於甘肅省哈密或其他適當地點另設一無線電臺。

其次中國海軍部與日本三井洋行間，締結以與日本·美洲及歐洲同一規模之無線電報局直接無線電連絡爲目的，於中國建設一大無線電臺之契約。是卽設於北京郊外之雙橋無線電。契約之內容乃以五十三萬六千二百六十鎊由二共

包工者，償還期限三十年，年利八厘，此償還期間中，該局之經營及關於經營上一切事務處理之權利皆交付於包工者。中國欲收回此權利，必須償清本利。且於此期間內包工者有以關於本契約之權利及義務讓渡於第三者之權。然此種交易須豫得政府認可，無政府之許可而公司以其權利讓渡第三者則為違法。

如此，是國內通信與英國締結契約，海外通信與日本締結契約矣，然對於外國通信因美國擬插入，於是惹起一大紛糾。

與三井締結無線電契約乃一九一八年二月二十一日，而一九二一年九月八日，中國交通部與美國加州腓迭拉爾無線電公司之間，締結為謀海外及國內通信之便利裝設高速度直接聯接無線電通信事業之契約。為海外通信者，則於上海設備一千啓羅之大無線電臺，用腓迭拉爾火花式無線電信之二重電力裝置，又於哈爾濱（二〇〇〇啓羅瓦脫），上海（六〇啓羅）北京（六〇啓羅）廣州（六〇啓

羅）亦裝設無線電臺，皆用二重通信之裝置。包工金額爲四百六十一萬七千五百弗，契約期限十年，以一切無線電設備爲擔保，利息八厘，且於還債後十年間對公司提出報酬金，組織爲合辦，美國理事，主任技師，會計監督皆由公司選任。

於以上正式契約所表現者以外，由以後之附屬契約（一九二一年九月十九日及一九二二年九月八日腓迭拉爾與交通部），一九二二年九月八日腓迭拉爾及美國無線電公司之契約以及同日其第二契約，並其他各方面之書翰或記錄觀之，則似可發見以下之重要事實。

一、 腓迭拉爾無線電公司利權之實際額爲一千三百萬弗。

二、 利權最初乃腓迭拉爾獲得，而以後歸於美國無線電大王美國無線電公司之手。

三、美國無線電公司似贊成將中國無線電事業國際化。

四、美國無線電公司代表養氏於華盛頓會議當時，即對於美國方面委員慫恿中國無線電事業之國際化，而美國代表則以此問題之範圍太廣，以短時日之會議考慮困難，乃斥其勸告。

五、海軍卿典卑氏對於國務院勸告中國無線電事業之門戶開放。

美國之無線電契約，乃明明蹂躪日英之既得權者，日英乃相繼抗議，而對於英國，則以美國之契約乃供海外用，與英國之權利並不抵觸，輕輕辦理，對於日本却爲反攻的，於是此問題乃移爲日美之懸爭。日本政府於一九二二年十月十八日，十一月六日，二十四日，十二月二日，前後四次對中國政府抗議，然一概無效，於十一月腓迭拉爾社長偕技師，爲準備而到上海，發表堂堂之計畫，一九二三年二月，美國公使送通牒於外交部，謂日本之抗議乃違反華盛

頓會議條約之門戶開放機會均等之原則者而予以反駁。中國政府亦以二月二十六日與腓迭拉爾之契約並無取消之理由，相傳決於上海提供建設無線電臺所必然之土地，於是日本公使乃向中國政府提出質問，而中國則謂提供土地之風說，事實無根，且應於閣議以後始能確定方針。日使更質問美國公使其抗議提出之事實，美國公使則否認之，且曰「華盛頓會議之結果，既已確定中國之門戶開放機會均等之原則，腓迭拉爾中國之契約自爲正當，又縱依最惠國待遇之約款，其契約亦非不當，乃顯然者」云云。對此，日本公使則舉華盛頓會議之原則非遡及既往者，無線電信事業乃在九國條約規定之範圍外，業務之性質上不得不容許獨占等以反駁之。

無線電案乃親美派之顧維鈞爲外交總長，因受美國方面唆使擬實行腓迭拉爾之契約，乃更加一層紛糾。然日本則以契約附屬協定書內載明「契約第四條

所記載之三十年期間中，政府對於其他任何人或任何公司，亦不許可以與外國通信之目的在中國建設無線電信局，又政府自己亦不建設之，」之條文爲理由，中國方面則以非工程完成後契約之效力不發生之艱澀理由相搪塞，美國則貫徹其門戶開放主義，三國之主張全然無妥協點。日本芳澤公使對於此則充分主張日本之權利，聲明如中國不法侵害之，則採取機宜之措置。然中國顧外交總長以受背後美國之操縱，依然出於強硬之態度，於是問題不能解決，此時美國公使與顧維鈞商議以後，擬由美國借款收買三井之雙橋無線電臺。蓋以依據該契約，中國政府有隨時支付代價收回之權利故也。其前提即由海軍部通牒日本要求雙橋無線電局之引渡。然日本知係中美方面之計畫，乃責中國不廢棄中美契約，拒絕其引渡。於是中國窮餘之策，乃大起借款，或將外人經營之無線電信全部收買於中國之手，或由中日美之三國共同經營，嗣經協議之結果，乃採

用後者，擬將雙橋及上海無線電以借款之形式，附以一定之年限，移轉於中日美之共同經營。對於此，美國自始反對，聲明始終應支持腓迭拉爾之權利，更就中美契約實行上屢屢逼迫中國政府，而中國方面亦知日本決不答應，其中無線電問題乃成爲議會之問題，甚至全國騷然。然，中國對於日本之抗議一方面與以曖昧之回答，一方面相傳內定於十三年六月基於中美契約發行中美無線電債券，於是日本更提出嚴重之抗議。

美國所以對於無線電問題始終貫徹其自己之意思者，以爲如被日本壟斷無線電權利時，則商業上美國有蒙莫大不利之虞，而且萬一日美戰爭發生時，有齋致可恐之危險之慮。

如此繼續紛糾數年之無線電案，爲謀解決，一九二五年八月二十九日，中國政府突然發表長文通牒，要求日美之贊同。其大意，中國由日美兩國募集新

借款，建設一大無線電臺而爲官營，關於其人事、行政並營業；日美不加干涉，唯建設期間關於借款之用途有監督權，又對於營業收入有稽核權。細目則基於中日美之契約書修改協定之。

對於此，美國表示不贊成之意，同時強硬逼迫腓迭拉爾契約之實行。日本則絕對反對腓迭拉爾之無線電建設又以中國之提案杜撰曖昧無實現性而拒絕之，而對於已經試驗放送良好之雙橋無線電，有要求迅即臨時營業之必要，不忍將本問題長此不解決的放任下去，且援引一九二三年二月八日非正式簽字之倫敦協約之趣旨，美國亦加入之，中日英美法五國一致擬謀本問題之解決（倫敦協約G項，三公司，即三井、馬爾括尼、法國無線電信總公司，爲除去現在中國政府目前無線電信界之紛爭，對於中國保障有效之商業無線電信事務，改善現在之狀況計，約諾致最善之努力，須以全力赴之）。基於此趣旨，十月十

二日，由日本政府交付中國之正式回答之要旨如下。

由三井與海軍部及交通部與腓迭拉爾之契約及附屬規定所獲得之權利，歸於中國，以無線電事業爲中國國營。無線電臺以雙橋爲根據地，將來如有必要，則設於上海及其他各地。雙橋無線電建設費爲借款，由日英法擔任，技術・會計之監督由各國招聘。

然日本特意之妥協案，美國仍不之顧，問題並不見何等之開展。其後日美間直接交涉，最近美國似亦有多少妥協的，但仍未解決。

三 中國之鑛山與列國

以工業立國之列國，在工業之主要原料上而重視鑛山，乃當然者。尤以當此各資本主義國間原料獲得之競爭，今後將愈益深刻化之時，則蘊藏尙未開發

無限鑛產之中國，其爲列國之競爭場者乃自然之理也。

(1) 中國所蘊藏之鑛產

中國之鑛產，今日尙多埋藏，其價值當在未來。從而對於漸次感覺鑛物不足之將來之鑛業界，實有世界的大潛勢力。中國之鑛物，今日尙無充分調查，所以其鑛種數量等無從知曉，然今日所知者，則煤鑛最爲豐富。就煤炭埋藏量，雖亦不得知其確數，或謂九千九百億噸，或謂一兆數千億噸，或謂六千億噸，總之總爲莫大之數。現在被探掘者，不過直隸山東河南等鐵路沿線之一部。尤以將來有重大希望者，實爲山西·湖南·雲南·四川等省。山西由省北以至省南，有綿亘數百里之炭脈，埋藏量據稱由一兆千億噸乃至六千億噸，半爲無煙炭。四川之埋藏量亦謂有五百億噸，即僅一屏山炭鑛之鑛量，亦有日本九州北海道相合之炭量之十七倍。湖南省據里西特霍亨氏之實地踏查之結果，則省

之東南部全體爲一大炭田，全省面積七萬方哩中達二萬一千七百方哩，較之全歐洲之炭田二萬七百二十方哩實廣一千方哩。至於雲南，則由昭通出四川十數日間之旅程，無一日不見有煤炭層之露出者，恰似旅行於煤炭中。以下爲供參考列示中國各省煤炭埋藏量之推定數量。

直隸	三、〇八〇	百萬噸
山西	五五〇、〇〇〇	百萬噸
河南	九、二七五	
山東	六五〇	
江蘇	一〇	百萬噸
安徽	二〇〇	
湖北	三六	
四川	一五、〇〇〇	
浙江	一三〇	百萬噸
江西	一、四三五	
湖南	一七、〇〇〇	
奉天	一、三〇〇	
此外雲南·貴州·福建·新疆·甘肅等省雖不明，但其數量決不在少數。		

再觀中國鐵之埋藏量，其數量雖不明，但只湖北大冶鐵山單就其地上之埋

藏亦有一億噸。此外於長江沿岸，則桃冲·鳳凰山·采石磯等處，各有數千萬噸之埋藏量。在華北則除直隸之龍關鐵礦·山東之金嶺鎮鐵礦之外，山西省亦埋藏豐富之鐵礦。煤油據今日所知者，則有陝西之延長煤油及新疆省之油田。此外湖南之 Antimony，鉛·亞鉛·雲南之錫等，皆爲有望者。此外尙未知之寶庫，必尙有多數，觀此，則列國之活躍，亦當然者。

(2) 列國之鑛業投資

列國既對於中國鐵路投資，同時對於鑛山亦投資，而此種投資，多附隨於鐵路利權，成爲一個經濟勢力範圍。例如於東清鐵路沿線兩側各三十華里內俄國之鑛山探掘權，於南滿沿線日本之鑛山經營，德國所獲得膠濟鐵路沿線三十里以內之探鑛權等是。此外亦有於鐵路利權無關係以獲得鑛山爲目的者。如福公司之獲得山西及河南之鑛山探掘權是。又由投資之關係言之，則有外國直接

投下資本者，以外人資本與中國合辦者，以單純借款於中國鑛山事業而投資者。直接投資以損害中國利權甚大，於是利權收回熱以起，所以多為中外合辦經營。

外人直接投資經營者如左。

鑛種	地	名	國籍	鑛	權	者	備	考
煤炭	撫順	千臺山	日本	南滿鐵路會社			當初為中俄合辦。後歸日本	
煤炭	煙台	(奉天省)	日本	同			同	
煤炭	寬	城	子	日本	同		同	
金	外蒙圖車兩盟		俄				光緒廿九年俄人呈請試辦	

褐炭 滿州里諾寶諾着 俄 東清鐵路公司 光緒廿八年。中俄協約

此外政府或已收回或已取消者略之。懸案未解決之外資關係鑛山如左。

鑛種地點國籍備

考

金 黑龍江岸 俄

光緒廿年締結草案。廿三年取消。雙方要求賠償未解決。

一般鑛山 四川 英

光緒廿四年四川鑛務局與馬爾括尼締結契約。其後爭執未解決。

煤 油 新疆 英

民國九年由中華鑛業公司（中英合辦）呈請認可。因新疆反對未決。

煤 炭 廣東 英

民國九年英商與廣東省政府締結契約尚未決定。

煤炭·煤油 山西 英

民國九年福公司與山西省署締結契約政府未決。

以下試列舉中外合辦之鑛山

國名 合辦公司名 事業之種類 資本金 成立年

中英法 福公司 山西省鐵煤炭 一〇、〇〇〇、〇〇〇兩 光緒二十四年

同 同 河南省煤炭 一〇、〇〇〇、〇〇〇 同

同 隆興公司 雲南省各種鑛物 五〇、〇〇〇、〇〇〇 光緒二十七年

列強之對華投資

中英	會同公司	四川省鐵煤炭	一〇、〇〇〇、〇〇〇	光緒二十五年
中英	江北中煤公司	四川鐵煤油	一七、〇〇〇、〇〇〇元	光緒三十三年
同	門頭溝煤煤局	直隸省煤	一、〇〇〇、〇〇〇	
同	開灤礦物局	直隸省煤	二、〇〇〇、〇〇〇鎊	民國元年
中英法	福中公司	河南省鐵礦	一、〇〇〇、〇〇〇元	民國三年
中日	宣城煤礦公司	安徽煤	五、〇〇〇、〇〇〇	光緒二十四年
同	本溪湖煤炭公司	奉天煤製鐵	七、〇〇〇、〇〇〇	宣統二年
中法	福安公司	四川煤	一〇、〇〇〇、〇〇〇兩	光緒二十五年
同	和成公司	四川煤	不明	光緒二十八年
同	元亨公司	廣西鉛礦	二、〇〇〇、〇〇〇兩	民國十三年
同	來福公司	貴州鉛礦	二、〇〇〇、〇〇〇	同

同	亨利公司	貴州鐵礦	六〇〇,〇〇〇	同
同	大東公司	福建各種礦	七,四八〇,〇〇〇元	光緒二十八年
同	大羅公司	貴州雲母鐵	二,〇〇〇,〇〇〇	光緒三十二年
中	俄穆陵煤礦公司	吉林煤	不明	民國十三年
中	德中興煤礦公司	山東煤	二,五〇〇,〇〇〇	光緒三十一年
同	井陘煤礦局	直隸煤	五〇〇,〇〇〇兩	同

除日俄於滿洲之利權，於中國本部內以英國之勢力為最大。法國於華南雖有多少之利權，然皆不甚大。

3 列國之中國鑛山飛躍

以鑛山為中心各國之爭霸戰亦相當行之。第一日美爭奪陝西之煤油，而卒為美國所攫取。心旌震盪於陝西油田豐富之說，而德國之瑞記洋行。美國之美

孚公司以及日本之間之競爭以起。陝西之油田，散於延長縣以下二千一百方華里之間，於一九〇六年頃，陝西巡撫以三萬兩之資本設立煤油廠，由日本延聘技師採掘。然陝西人士更欲以大規模採掘煤油，乃組織保陝公司，然以缺乏資本，勢不能不仰給外資。於是日本與陝西官憲交涉五百萬元之煤油借款，同時中日實業公司亦與北京政府進行交涉，交涉正在順調的進展，突然美孚煤油公司之煤油採掘計畫成立。是擬以美國抵制日本，於是中國對美國表示好意。日本對此雖曾抗議，然終歸無效。美國於獲得延長煤油之外，直迄歐洲大戰，中國鑛山界殆不見其活動。而最活動者則為英國，其次為日本。

今日中國所開採之鑛山，主要者為煤鑛，而其大部分皆在英人之手，尤以華北為多。於直隸，英國第一收取開灤煤鑛於其手。其方法，當義和團事變之際，將中國官商合辦之開平煤鑛用英人名義保護之之欺騙的手段；以一商業公

司註冊於英國政廳而即將該礦收入於其手，又以中國人之灤州煤礦大告成功，且發生收回開平煤礦運動，於是乃利用革命之亂，賺騙垂敗之清朝政府，合併之成爲中英合辦之開灤礦務局。今日該煤礦爲中國第一，埋藏量十億噸，出煤量每年達四百萬噸，卽日本製鐵用煤亦輸入之。此外北京西方，則有中英合辦之門頭溝煤礦·臨河口煤礦。英人不但將直隸之煤礦收入於其手，且依福公司之活動，更獲得山西·河南之鑛山採掘權，但山西省收回利權運動發生，一切利權皆被收回。河南雖亦發生同樣之運動，但英人則仍玩弄其合併灤州煤礦同一手段，與中國方面之公司合併設立福中公司，採掘焦作煤礦，又爲運煤之便利而敷設道清鐵路。

於長江方面，英國亦極活動，然實際確實所攫得之權利則不多。先舉英國活動之實際觀之，則於湖北省大冶之龍角山銀鑛，一九一四年湖北省有力者與

英國鑛業團之間進行合辦之交涉，成立契約草案而試行採掘。又東方企業公司（英人 Syndicate）於一八八九年與四川鑛務局所設立之華益公司之間締結契約，而獲得四川全省之鑛山採掘權。契約之大要，其地域內除他人之既得權外四川全省。種類爲鐵·煤·煤油。資本金一千萬兩中英人各半。採掘期限爲五十年。此種四川省鑛業權獨占之契約，英國欲使之有效，乃屢屢向中央政府交涉。正交涉中，即遭逢革命。自民國成立以來，英國雖作種種奔走，迄今似尙未解決。於四川此外尙有普濟公司，一九〇四年與四川保富公司（當時在四川省內乃由官民協同而成立之關於鑛山有力之權利者）合併，而設立江北中煉鑛公司，約定開採龍王洞煤鑛。又於湖南方面，英國對於湖南之鑛物締結專賣契約。英人方面之投資者爲支易煉鐵公司，對於鑛務總會，爲收買錫·煤·安其姆尼（Anthracite）有二十二萬五千六百兩，爲收買私設鑛山及安其姆尼，有

十二萬兩。

日本於華北，除北京西山華勝公司經營一合辦煤礦（楊家坨煤礦）外，於山東則只有由德國奪取之鑛山利權，然於長江一帶之鐵鑛則頗活動。中日戰後，日本感覺製鐵所設立之必要，乃於一八九九年為獲得八幡製鐵所（日本最大之製鐵所——譯者）之原鑛計，乃就大冶鐵山收買鐵鑛，締結十五年契約。德國見此大驚，擬由日本奪取大冶，而日本為確實其權利計，乃由興業銀行借款三百萬圓，於一九〇三年一月十五日正式簽字。此即所謂三十年契約。其結果日本之大冶特派員行使採掘上之指揮監督，又第三國人不得購買該鑛山之鐵鑛，於是日本之地位乃確立。其後於漢冶萍公司之間，至革命前既已有六次之借款矣。其後擬中日合辦漢冶萍，但因遭反對而未能成功，一九一三年十二月締結兩種借款，擬整理以前之部分，但以後財政仍窮乏不已。關於漢冶萍之借款額

如左。

	借款額	現在額	債權者
一九〇三	三、〇〇〇、〇〇〇圓	二、一七三、三四圓	興業銀行
一九〇五	一、〇〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	三井物產會社
一九〇七	一、五〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇	正金銀行
同	五〇〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇	同
一九〇九	八三〇、〇〇〇	八三〇、〇〇〇	同
同	六二二、七三〇	六二二、七三〇	同
同	六二四、三九五	六二四、三九五	同
一九二〇	六、〇〇〇、〇〇〇	六、〇〇〇、〇〇〇	同
一九二一	三、〇〇〇、〇〇〇	二、九七六、〇五九	同

同 110,000 兩

一九二二 500,000 兩

同 2,500,000

一九二三 1100,000

同 500,000

同 6,000,000

同 765,707

一九二四 88,400

一九二五 150,000

同 150,000

合計 24,833,991 圓
3,208,400 兩

同

同

同

三井物產會社

同

正金

同

同

同

同

列強之對華投資

日本以一九一五年之中日交涉合辦不成功，乃締結以下之條約。

關於第三漢冶萍公司，約定中國政府於日後該公司與日本資本家間如議定合辦時，須承認之，應不沒收該公司，如無關係日本資本家之同意應不以該公司歸國有，應不使由日本國以外投入外資於該公司。

安徽省桃冲鐵礦據稱埋藏量五千萬噸，而中日實業公司與其經營者裕繁公司締結一手買礦並輔佐鑛山經營之契約。期限四十年。即此外江蘇省鳳凰山鐵礦之買礦契約，亦曾於一九一六年由華寧公司與大倉洋行之間締結，但以省民之反對，未曾解決。安徽省之大凸山煤礦，於一九一七年由中日實業公司獲得採掘許可。如此，則長江沿岸，尤以鐵礦，以日本之活動爲最大。

至歐洲大戰後，中國發生排日之大風潮。其間英美兩國極力奔走於鑛山利權之獲得。先是英國注目中國之煤油，組織中英合辦之鑛業公司，擬收羅四川

·新疆，陝西三省之油煤採取權，乃呈請農商部請許可派遣英人技師，且命地方官予以充分之保護，而於一九二〇年十月頃，英國福公司與中國人熊希齡等之間，成立新疆省煤油採掘合辦，斥退新疆省議會之反對，而得農商部之許可。至其內容，據當時所傳者之概要如左。

一、該油鑛之手續，以美國之陝西延長煤油合辦爲準，以中華鑛業公司之名義行之。

二、煤油採掘之經費先由國英股東墊辦。

三、如採掘之結果有望，則添附詳細圖面請願鑛區。

四、如調查之結果無採掘之價值，則此合辦契約廢止。

五、如他人於該鑛區發見煤油；則政府自由處置之，中華鑛業公司決無壟斷該區煤油之性質。

新疆之煤油，於中國最有希望，即俄國之技師等，亦皆證明其豐富。前述契約中，手續雖曰以美國之陝西延長煤油合辦爲準，然美國之煤油利權，則凡延長一帶煤油之開採・製煉以及販賣・皆許可於中美合辦公司，於六十年之期限內，不許美孚公司以外之外國人或外國團體於上述地方採掘煤油及其副產物實爲獨占的。

於煤炭方面，既將直隸河南之炭田收入於其手，更着目於山西之大炭田，開灤煤礦等，於大同方面着手活動。英國之行動最爲活潑者，則爲大戰後之數年，英國於大戰後立刻於熊希齡與英人福爾多西亞氏之間，組織中英鑛業公司。此公司於一九一九年三月於農商部註冊，六月二十日開創立總會，以熊希齡爲董事長，以巴遜氏以外英人二名，中國人一人爲董事，以英人福爾多西亞爲經理。該公司除自己經營鑛山外，且對鑛山企家供給資金，及鑛山之測量鑑

定等。該公司最初所計畫者，則爲派遣技師於全國，使調查發見鑛山。

於山西，則籠絡督軍閻錫山，發起資本金一千萬元之中英合辦鑛業公司，開發山西之寶庫而採掘鐵與煤，而且開始製鐵業以及獲得敷設與正太京漢兩路連絡之支線之特權。於湖南則湖南實業廳長吳耀金與英國「卜里奇休·括坡雷遜」團之代表格蘭氏之間締結獨占開發湖南全省鑛山之二十條之契約（除有既得權者）。其內容由中國方面出鑛山，由英國方面出經營資金，而作爲各半出資，英國方面先出一百萬鎊組織 *Syndicate*，契約期限五十年。此種契約，督軍等似皆收受莫大賄賂。又有以精煉湖南水口山亞鉛鑛之目的，與英美人間締結合辦精煉所契約之傳說。

美國之活動，亦決不劣於英國。當英國極力活動之頃，美國亦派遣若干技師大大的踏探主要鑛山，於四川省，則美孚公司垂涎四川之油田，派遣若

干調查員，與中國政府及四川官憲進行某種交涉。又於湖南則爲水口山附近 Antimony 之採掘以及精煉廠之創設計畫，計劃於北京附近設立製鐵所，於山西省則公使親自往遊，而籌謀敷設鐵路。

今日列國之對外投資雖一時中止，然中國一旦安定，鐵路亦必更敷設延長，中國之鑛山亦必逐漸開採，伴之列國之投資亦必再燃。

四 工業投資

中國既有無限之原料與勞力，且有多數之購買者，則將來工業之興乃當然者。外人着眼於此原料及低廉之勞力，一方面經營貿易，而同時於中國開設工場。此乃五港開闢不久之事，中國之官吏以及國民亦皆不以爲怪異。然，於中日戰後馬關條約中，日本始以明文獲得於通商口岸製造工業之權利。該條約第

六條第四項中，有「凡日本臣民，於中國通商口岸得隨意從事於各種製造工業」，其他各國亦皆依最惠國條約而均霑之，其結果，於天津·漢口·上海·廣東等通商口岸，外人之工場乃日日增加矣。

外人工場以受條約上種種特權之保護，故可於中國得爲有利的營業。卽，就對於外人工場製品之課稅，於馬關條約第六條第四項中有以下之文句。

日本臣民於中國所製造之一切貨物，對於其內地之運稅，於內地之各種雜稅，及於內地之倉庫存入之便宜等，皆與日本臣民向中輸入之貨物同樣辦理，應受同樣之優待。

卽中國政府對於外人在中國之製品，不過可得徵收生產稅（出廠稅）百分之五，又如運搬於內地則更徵收百分之二·五而已。又中國如對於本國工場施行保護之減免稅時，外人製造之同樣製品亦得均霑之，依一八九六年中日特別協

定條約第三條，則

日本政府，承認中國對於日本臣民在中國製造貨物適宜課稅，但其稅不得與中國國民之納稅不同，或較中國國民課多額。

既有如此特權，則外人工業資本既豐富，經營管理又巧妙，自於中國工業界占重要之勢力。

茲就主要工業列示中外人工場之概數如左。

	外人	中國人	合計		外人	中國人	合計
蛋黃白	九	二	二	電	不明	不明	三九
制革	六	五	二	粉	七	二	四一
洋灰煉瓦	九	九	一八	油	三	三	三
紡織	四	七	二九	材	一	二	一〇

火	柴	不明	不明	一九	肥皂及蠟燭	三	三	二五
造	船	三	五	二七	製糖	三	三	六
蒸	汽機關	三	五	二七	玻璃磁器	四	一四	一八
製	冰及冷藏庫	九	九	九	自來水	不明	一	一九
鐵	及鋼製品	九	九	九	毛織物	一	五	五
煙	草	九	九	一八	羊毛洗滌壓榨	三	一	三

外人工場之數既不少，而工場之設備又大，於製造能力上優於中國人者甚多。前表固不甚正確，單不過示其概要而已，然於大體觀之，則中國工業被外人所占。是蓋以中國之工場，幾完全以通商口岸為中心而設立，至其他地方則極少，而通商口岸皆以外人之經濟勢力為大故也。

1 紡織業與日英美

中國工業尙在初步，故其重要部分則爲紡織。紡織界當初爲日英之活動，繼而中國紡織大見發達，英國落伍，而成爲中日競爭之局面。中國四億民衆之大部皆着棉衣，故紡織業前途之發達洋洋無涯。中國最初創辦紡織業者，爲一八九〇年李鴻章所設上海織布局。其後各國亦皆陸續建造工場，因歐洲大戰之故，中國紡織界殆完全歸於中日之手，卽有如左者。

全國紡紗總錘數

上海紡紗錘數

	民國二年	民國十四年	民國二年	民國十四年
中國	四三二、一七三	一、八九七、八二八	四九、二七六	六四二、八二〇
日本	九五、八七二	一、二二三、八八八	九五、八七二	六三五、九六〇
英國	六七、九〇二	二二三、八六〇	六七、九〇二	二二三、八六〇
德國	四〇、〇〇〇	—	四〇、〇〇〇	—
其他	九一、〇〇〇	—	九一、〇〇〇	—

合計 八三一、九四六 三、三三五、五七六 三四四、〇五〇 一、七六二、六四〇

發達最速者為中國與日本，英國則極遲，除歐洲戰爭之際收買德國瑞記紗廠四萬錘改名東方紗廠外不過十萬錘。如比較中日英三國紡紗公司及錘數則如左。

	工場數	錘數	織機數	工場數	錘數	織機數
日本	十三年	四二一、二二八、五四四	五、九二五	十四年	四五一、二七三、五六〇	七、二〇五
中國	十三年	七三二、二二二、一五四	一三、六八九	十四年	六七一、九八二、二七二	一三、三七一
英國	十三年	五 二五〇、五五六	二、八六三	十四年	四 二〇五、三三〇	二、三〇八

英國之紡紗工場，一八九五年始設立者為怡和·老公茂，於歐戰前新設楊樹浦·公益·更併吞德國之瑞記·如左。

設立年 資本(兩) 所在 錘數 織機數 備考

怡和紗廠	一八九五	一、二五〇、〇〇〇	上海	七四、四三〇	七〇九	怡和洋行
楊樹浦紗廠	一九二三	一、五〇〇、〇〇〇	同	五五、六三三	四四二	同
老公茂紗廠	一八九五	八〇〇、〇〇〇	同	四〇、〇九六	—	老公茂
東方紡紗廠 (舊瑞記)	一八九五	一、〇〇〇、〇〇〇	同	五〇、七六八	—	舊德國瑞記紗廠
公益紗廠	一九〇七	七五〇、〇〇〇	同	二五、三七六	五〇〇	怡和
合計		五、二〇〇、〇〇〇		二四六、二九二	一、六五七	

然一九二四年老公茂售賣於日本，則現在之勢力如左。

資本	公積金	錘數	織機	職工數	製品額 (單位千鎊)
----	-----	----	----	-----	------------

怡和	七三、三三二	—	—	—	—
公益	五、四〇〇、〇〇〇	三、六〇〇、〇〇〇	二五、三七六	一、九〇〇	一三、〇〇〇
楊樹浦	—	—	五五、六三三	—	—
合計	—	—	—	—	—

東方	一、四五〇、〇〇〇	二、七五二、七六〇	三、一〇〇	四、八	三、五〇〇	八、八二〇
合計	六、八五〇、〇〇〇	六、三三二、七六〇	二、〇五、三三〇	二、三三八	一六、五〇〇	三三、八二〇

然英國之紡織，不僅發達遲遲，其經營方法亦不及日本。雖號稱英人工場，而實際皆依中國人買辦之手經營，英人不過只有所有權，與日本完全在不成競爭之狀態。

反之，日本紡織業之發達頗良好，歐戰前，其錘數雖劣英國，而戰後驟然增大。是蓋因盛行收買既設工廠之故。日本在華紡織業所以能急速發達之主要原因如下。

一、如於中國設立工場，則無納輸入稅之必要。尤以輸入稅率將有增高之傾向，益益然。更可利用中國之原料，節省運費及手續。

二、中國棉紗之需要增加。

此弊可除。

四、日本對華輸出最苦痛者實為銀價之變動。然如於中國設立工場，則

五、自歐戰以來，日本之資本膨脹，其結果以其餘力在中國企業者多。

六、日本人之作事精神，一切認真，更加有不斷之活動與優秀之技術。

於是日本在華之紡織業遂有以下之發展。(一九二五年調查)

工場名	所在地	設立年	資本	公積金	錘數	織機數	職工數	製紗額 單位千磅	製布額 單位千碼
第一	上海	光緒一	5,000,000 兩	1,170,000 兩			9,048人		
第二	上海楊樹浦	光緒二							
第三		民國二							
第四		民國五							

日華紡績

八、八〇〇、〇〇〇圓 一、三二五、〇〇〇圓

六、四三四三、〇〇〇圓 四、四、四、四〇〇

第一 (源鴻) 上海 光緒三
第二 浦東 民國七

五二、二五六 三七六

第三 上海 民國七
第四 老勃 民國十
生路

五五、五五二 五二〇

嘉和 (寶) 上海 民國
成第一 老勃
第二) 生路 十

一〇七、七七六 九八三六、八〇〇人

日華紡經理 (民國十三年代理經營)
內外棉 一〇、五〇〇、〇〇〇圓 一三、四四五、〇〇〇圓

五二、〇〇〇 不明

列強之對華投資

三三七



第三

上海
西蘇州路
宣統三

110,000

1,290

第四

同
民二

40,000

1,930

第五

東場上海
西場澳門
民四

39,600
39,600

1,470
1,780

第八

同
民八

20,760

930

第七、
十二

同
民八

10,800

802,100

第九

裕上海
源參根
光緒三二

3,356

802,485

第十

老勃
生路
民十

3,100

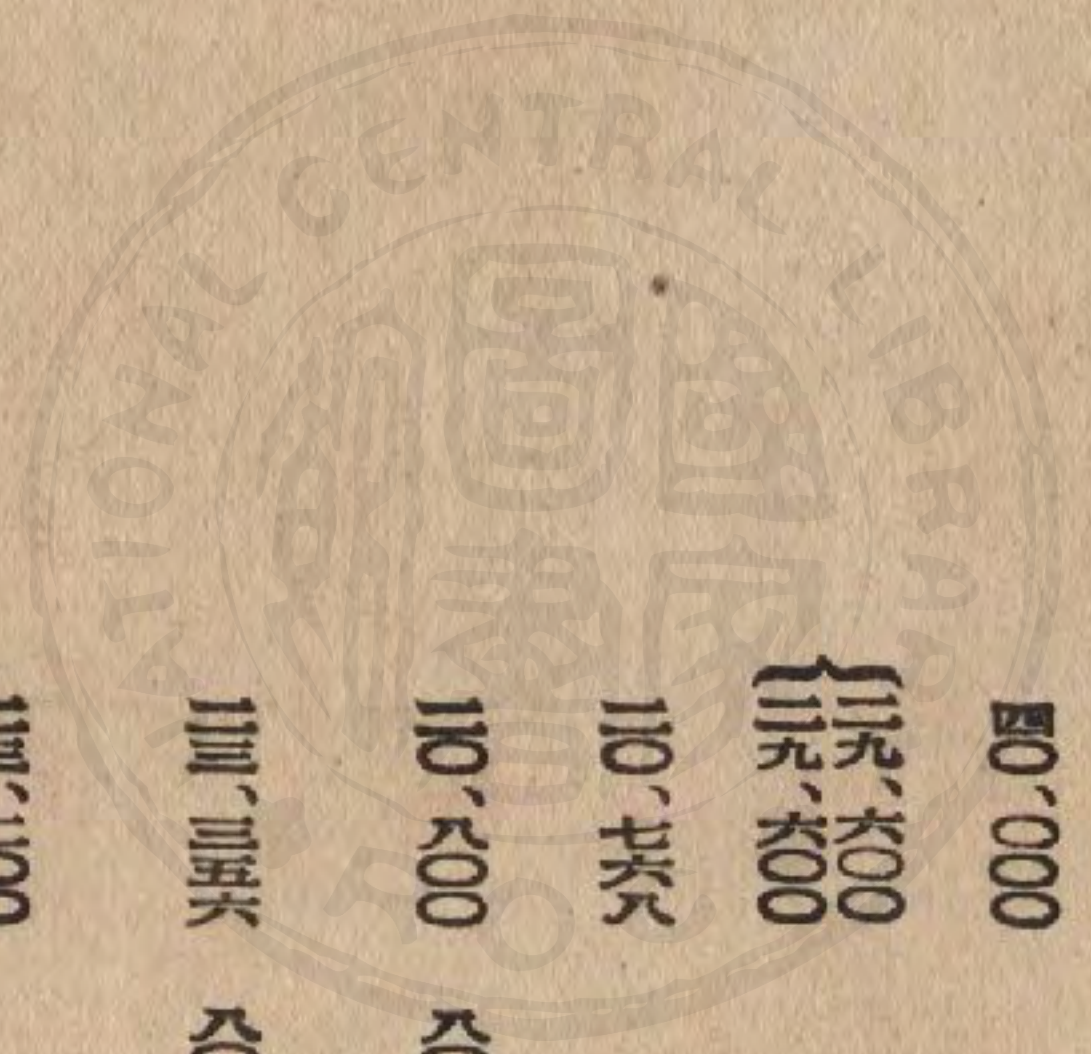
1,100

第十

同
民十

3,100

1,600



第十
五 上海
路 戈登
一 民十

三二,000 二,400人

東華
紡績 六,000,000

二,950

第一、
第二、
第三、
上海
路 華德
民十

四五,400 二,924

同興
紡績 六,000,000 一,150,000

二,240 四,六八七 不明

第一
路 戈登
民十

四二,600

第二
浦 楊樹
民十

二八,000

九五三

公大
紗廠 上海
路 平涼
民十四 四〇〇,〇〇〇

三九,八五二

七二六 九,三三四

列強之對華投資

三三九

(日本絹絲紡績)

公茂

紗廠

上海

光緒

二一

(民十

四收

買)

茂)

(老公

浦

(日本絹絲)

大廉

紗廠

(大日

本紡)

第一

上海騰越路

民十

一

第二

同

民十

二

五、〇〇〇、〇〇〇

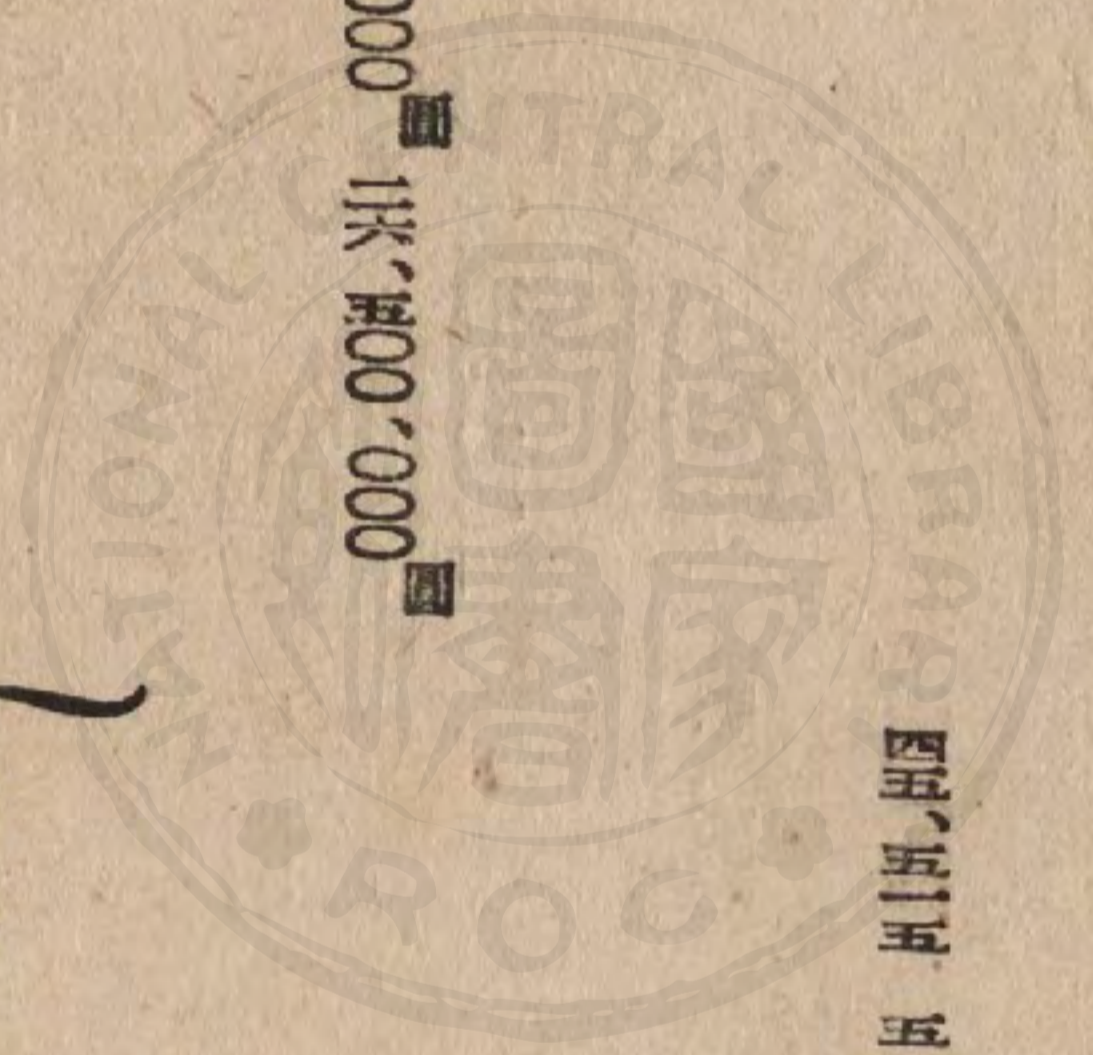
一、一、五〇〇、〇〇〇

一五、〇〇〇、一七、三八八

四、五、五二五、五二五、〇〇〇、四、五〇〇

五八、〇八〇

一七、三八八



豐田紡績 五、〇〇〇、〇〇〇圓

第一上海 民十 六、七六八 四〇〇一四、六四〇人不明

第二 爾路

裕豐紗廠 上海 民十 三、八五〇、〇〇〇圓 一、七五〇、〇〇〇圓 四五、六〇〇 一五、二二〇

(東洋紡績)

以略乃在上海者其他各地者則

工場所在地 設立年 資本 公積金 錘數 機數 職工 製紗額 製布額

內外棉

第六、青島 民五 六三、二〇〇 錘

列強之對華投資

富士紡 青島 民十七、九五〇〇〇〇圓
 滄口 民十五、八一〇、〇〇〇圓
 三、三六〇
 二、二〇〇人
 一〇七二〇千磅

鐘紡(公) 青島 民十
 滄口 民十
 四二、二四〇
 (未開
 者三八四)
 八六五臺

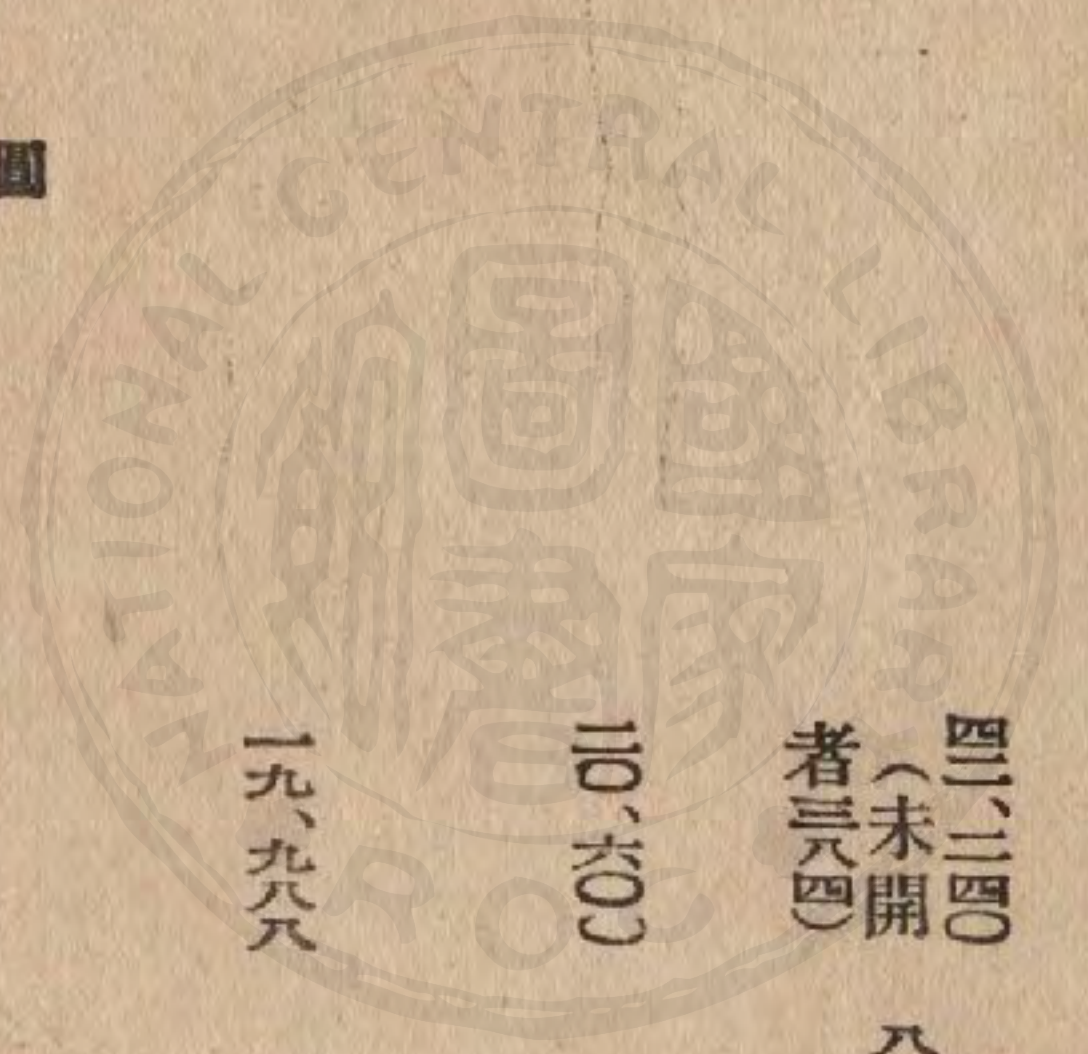
不明

日清紡(隆) 青島 民十
 四方 民十
 二〇、六〇〇

長崎紡績(寶) 青島 民十
 滄口 民十
 一九、九八八

大第一 青島 民十
 康第二 四方 三、〇〇〇、〇〇〇圓

(大日本紡) 民十
 五八、〇〇〇



泰安 漢口 民十

二〇、三三六
(未開者五、〇〇〇)

(日本棉花)

滿洲 奉天 民十 五、〇〇〇、〇〇〇

三、三六〇 五〇四 二二、〇〇〇
錘 臺 千磅

內外 奉天 民十

六〇〇、〇〇〇 二四、〇〇〇

二、〇〇〇 九、〇〇〇 六、〇〇〇
人 千磅 千磅

州工 金州 三

滿州 大連 民元 三、〇〇〇、〇〇〇

一七、六六四

共計四十五工場

一、二七三、五〇七、二〇五二七、四七八

以下列示中國方面加紗工場。

中國人紡紗廠一覽

列強之對華投資

工場名	所在地	設立年	資本	公積金	錘數	織機數	職工數	製紗額 單位千磅	製布額 單位千碼
恆豐	上海	光緒一六	一、〇八〇、〇〇〇兩	三二〇、〇〇〇兩	四四、四〇〇錘	六二四	三、〇四六	二五、二二〇千磅	二二、二二〇千碼
振華	同	光緒三三	三〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	一三、五四八		七六〇	三、六九三	
申新第一工場	同	民五	三、〇〇〇、〇〇〇元		三九、七五二	一、一〇〇	四、〇〇〇	一〇、八〇〇	不明
申新第二工場	同	光緒三三	一、〇〇〇、〇〇〇		三四、九三四		二、〇〇〇	八、八二〇	
申新第五(德大)工場	同	民三 民十 四收 買)			二六、五〇八			一、四四二	一〇、六六七

鴻裕 同 民五 一、八〇〇、〇〇〇_兩 一六〇、〇〇〇_兩 三六、四〇〇 二四〇 三、四〇〇 九、九五四 不明

溥益 同 民七 一、〇〇〇、〇〇〇 四五〇、〇〇〇 二六、五二〇 一、四〇〇 七、九八〇

益溥 第二 上海 民十 一、〇〇〇、〇〇〇_兩 二四、〇〇〇 五〇〇_(未開) 一、二〇〇 七、一四〇

厚生 同 民七 二、〇〇〇、〇〇〇 八〇、〇〇〇 五〇、六八八 二、七四二 一七、一五〇 五、九四五_{千碼}

緯通 同 民十 一、二〇〇、〇〇〇 二二、八〇八 一、六〇〇 七、五六〇

同昌 同 光緒 五 三三五、〇〇〇 一一、五九二 七六〇 一、五二四

三新 同 民二 四、五〇〇、〇〇〇 六九、〇〇〇 一、〇〇〇 四、八八七 一三、〇六〇

統益 同 民九 一、五〇〇、〇〇〇 四四、五四四 三、〇〇〇 一、四五〇

列強之對華投資

帝國主義者資本戰

三四六

恆大同 民十一、〇〇〇、〇〇〇元

一五、五五二 鍾

九七〇 人

華豐 上海 民十二、〇〇〇、〇〇〇元

二五、六〇〇

一、二六四 二、四八六 千磅

(有外資關係)

永安同 民十六、〇〇〇、〇〇〇兩

三五、〇〇〇 磅

二、二二〇 一〇、八三六

永安第二同 民十 (民十) 四收 (買)

四九、〇〇〇

二、六三三 一三、五〇〇

(大中華)

永豫同 民十 四〇〇、〇〇〇兩

一一、〇〇〇

三六〇 三、六七〇

大豐 同 民十 一、五〇〇、〇〇〇元
慶記 同 二 一〇〇、〇〇〇兩
110、000 110、000 1100 一、七四〇 九、六六〇

振泰 同 民十 八〇〇、〇〇〇兩
四、〇〇〇兩 110、九二〇 一、二二〇 五、五三八

鴻章 同 民十 一、五〇〇、〇〇〇兩
二〇、七三六四六 一、九六八 四、六〇六 不明

崇信 上海 民十 一、五〇〇、〇〇〇兩
10、000兩 三四、000 鍾 11、300人 14、100千磅
(有外資關係)

大生 江蘇 光緒 二、五〇〇、〇〇〇
第一 南通 二五 四三、七五〇 七五、三八〇 七二〇 臺 五、〇〇〇 一八、九〇〇 六、〇〇〇 千磅

列強之對華投資

大生
附屬

同

同
(民十
三租
辦)

15,000

1,500 六、四六八

(永豐公司租辦)

大生
第二

同
崇明

光緒
三三

1,100,000

120,000 二元、000

(未開
六000) 1100

2,000 三、1四1

大生
第三

同
海門

民十
二、四00,000

310,340 四三三

11,500 10,143 七、201

大通

同
崇明

民十
一

200,000 元

10,200

六九0 三、七八0

久安

同
南通

200,000 元

五、四00

(未開五、000)

業勤 無錫 光緒 二一 100,000元
 一三、八三二 鍾
 一、二〇〇 人
 二、七三〇 千磅

(福成公司租辦) (民五租辦)

振新 同 光緒 三三 1,000,000
 三〇,000 二、六五〇 五、七七五

廣勤 同 民六 一、〇〇〇,〇〇〇 一九、九六八 臺 五二 一、八八〇 四、〇〇〇 不明

慶豐 同 民十 一、〇〇〇,〇〇〇 一六、〇〇〇 二〇〇 三、三三〇 五、一〇〇 二、四〇〇 千磅
 (未開二、四〇〇)(未開二〇〇)

豫康 同 民十 一、〇〇〇,〇〇〇 一六、〇〇〇 一、四〇〇 二、三三七

申新 同 民十 二、〇〇〇,〇〇〇 二五、〇〇〇 四三、〇〇〇 四五〇 四、〇〇〇 二、九七〇 八、二〇〇
 第三 (未開八、〇〇〇)(未開五〇)

列強之對華投資

蘇綸 蘇州 光緒
二二

三、五六八 一、四四〇

(洽記租辦) (民十四租辦)

源記 江蘇 光緒
(裕泰) 常熟 三二

三、二四〇 鍾

太倉 光緒
(公泰租辦) 太倉 三二
(民十四租) 四租

三、七〇〇

利用 江陰 光緒
三二

七、〇〇〇 兩 一〇〇、〇〇〇 兩 一五、〇〇〇

常州 常州 民十

一四、一〇〇

(申新第六租辦) (民十四租)

(未開四、〇〇〇)



大綸 久記 武進 民十 一、〇〇〇、〇〇〇元

10,000,000 臺

廣新 常州 光緒 十一 二四〇、〇〇〇元

五、六〇〇

華新 天津 民七 二、七〇〇、〇〇〇元

二四一、〇三二元

二七、〇〇〇

二、二五六人

八、四〇〇千磅

華新 直隸 民十 唐山 一 二、二〇〇、〇〇〇元

二〇、七〇〇元

二四、三〇〇元

二、〇〇〇人

五、一九三

裕元 天津 民七 七、二〇〇、〇〇〇

四八〇、〇〇〇

三九、八〇〇八〇〇

三、八四〇一五、四七〇

一五、八四〇千磅

(有外資關係)

恆源 同 民九 四、〇〇〇、〇〇〇

一〇〇、〇〇〇

三〇、〇〇〇三二〇

三、一〇〇二二、二五六

七、七五三

北洋商業第一
同 民十二、〇〇〇、〇〇〇 一三六、五二四 二五、〇〇〇 一、七〇〇 九、四六〇

裕大 同 民十三、〇〇〇、〇〇〇 三〇、〇〇〇

(有外資關係)

寶成第三 同 民十三、〇〇〇、〇〇〇 (五、〇〇〇) 一六、〇〇一 一、九〇〇 七、五七〇

(有外資關係)

新集(利生) 直隸寶坻 一五〇、〇〇〇 (二、四〇四) 一一〇 三四〇

大興 石家莊 民十 二、一〇〇、〇〇〇元 八八、〇〇〇 二四、七六八 二九二 二、三〇〇人 七、四二〇千磅 不明

湖北
紡織
官局
武昌
光緒
二九

九〇,〇〇〇 七〇〇 五,一〇〇 二〇,〇〇〇 不明

(楚安公司租辦)

漢口
第一
第二
同
民八
三,〇〇〇,〇〇〇
一,二〇〇,〇〇〇
元

二五〇,〇〇〇 八八,一六〇 八〇〇 (四〇〇) 九,〇〇〇 二六,四〇三 九,六七六
千碼

裕華
同
民十
一,五六〇,〇〇〇
兩

四,〇〇〇 五〇〇 三,七七〇 一〇,八二〇 二二,五六〇

霍寰
同
民十
一,二〇〇,〇〇〇

二〇,七三六 (二五〇) 一,五〇〇 七,五六〇
(四,〇〇〇)

申新
第四
同
民十
五,〇〇〇,〇〇〇

一五,〇〇〇 一,一〇〇 三,七八〇

廣益
河南
安陽
宣統
元
一,五〇〇,〇〇〇
元

二八,〇〇〇 (一〇,〇〇〇) 一,八〇〇 二八,三〇〇

列強之對華投資

豫豐

河南鄭州 民九二、〇〇〇、〇〇〇兩

鐘臺 三四、五六〇
二〇〇 四、二〇〇 二、七六七
二、三八八
(二七、二八)

成興

同武陟 民八 二〇〇、〇〇〇元

五、〇四〇 二二五
(一、四七〇)(二五〇)
四七〇 八〇五

華新

同衛輝 民十 二、八〇〇、〇〇〇

三、四〇〇 二、〇〇〇 九、〇七二

鼎新公司

浙江杭州 光緒二三 四〇〇、〇〇〇

二〇、〇〇〇 二一、〇〇〇 二二五
二五〇
一、二〇〇 二、七三〇 不明

和豐第一第二

同鄆縣 光緒三三 九〇〇、〇〇〇
六〇〇、〇〇〇

一五〇、〇〇〇 二、五〇〇 九、五〇〇

通惠公司

同蕭山 光緒二五 四五〇、〇〇〇

二四、〇〇〇 一〇、九二〇
(三、六四〇) 七三八 二、二五〇

魯豐 濟南 民五 二、二〇〇、〇〇〇 一五、〇〇〇 一五、〇〇〇 二、四〇〇 一〇、〇〇〇

華新 青島 滄口 民九 二、七〇〇、〇〇〇元 五〇〇、〇〇〇 三三、〇〇〇 三、〇〇〇 一、二二五

裕中 蕪湖 民八 一、〇〇〇、〇〇〇 一〇、〇〇〇 一五、二〇〇〇 一、二〇〇 一、九八五

湖南 第一 長沙 民九 六〇〇、〇〇〇 四〇、〇〇〇 二、三八〇 一三、八七〇

(華實公司租辦)

晉華 山西 榆次 民十 一、五八〇、〇〇〇 九、六〇〇〇 (三、二〇〇) 九三三 一、二二〇

奉天 奉天 民十 四、五〇〇、〇〇〇 奉洋 一〇〇、〇〇〇 二〇、四八〇 二〇〇 奉 一、七八一 四、四二八 四、三三五 千碼

久興 九江 一、〇〇〇、〇〇〇元 (一五、三六〇)

列強之對華投資

(準備中)

秦豐 陝西
渭北

1,000,000

(準備中)

京兆 京兆
香山

2,000,000元

(準備中)

迪化 新疆
迪化

(準備中)

大益 山西
新絳

500,000元

(準備中)



共計	六十	三九、四〇〇、〇〇〇 ^兩	一、六三五、七五〇 ^兩	一、九八二、二七二 ^鍾	三、三七二 ^臺	七、七二四 ^人	六、三〇九 ^{千磅}	六、二一九 ^{千碼}
九	工場	七〇、四〇〇、〇〇〇 ^元	二、二二、二四五 ^元					

中國紡織之發達，概屬大戰以後，尤以伴隨一九一九年以後之全國的排日運動抵制日貨提倡國貨之風潮。刺激中國人，使之陸續設立工場，然，繼而遭逢市面沉滯，乃完全陷於絕境，多為日本人所收買或受資金之融通。至於日本紡織實質的凌駕中國者，則以於組織經營上，中國人到底非日本人之敵，又於運用資金融通之便利上，亦遠不及日本人。從而於同一條件之下，中國人絕不能與日本人競爭，因此中國紡織方面乃發生種種運動以相抵抗。然，日本之紡織投資，欲仍如以前之發達，恐暫時不可期，即在華工場之將來，亦必有許多問題。

2 其他工業投資

於紡織工業上，日本於列國中占優越地位，既如以上所述矣，而其他工業投資，日本依然占優勢。就日本對華投資，據日華實業協會之調查，列示如左。

(一) 上海·天津·漢口·青島之投資額

紡織業

二三〇,〇〇〇,〇〇〇圓

航海業

五七,〇〇〇,〇〇〇圓

其他工業

一一〇,〇〇〇,〇〇〇

不動產

一〇〇,〇〇〇,〇〇〇

共計

四九七,〇〇〇,〇〇〇

(二) 其他地方 二五,〇〇〇,〇〇〇

(三) 滿洲

運輸
(鐵路其他)

三三〇,〇〇〇,〇〇〇圓

商業

一五,〇〇〇,〇〇〇圓

工業	七四、〇〇〇、〇〇〇	水產業	一五、〇〇〇、〇〇〇
農業	一九、〇〇〇、〇〇〇	銀行一般投資	六六、〇〇〇、〇〇〇
礦業	八、〇〇〇、〇〇〇	不動產	一五〇、〇〇〇、〇〇〇

共計 一、三三七、〇〇〇、〇〇〇

總計 一、八七五、〇〇〇、〇〇〇

除滿洲外，在中國本部，工業投資以日本投資占大部分可以知矣。工業投資中，較之紡織投資則其他投資尚不足半數，然其中有希望者亦不少。即如製粉業，原料既甚豐富，而且又為滿洲華北一帶人民之常食，其需要實為莫大。日本之製粉業投資亦不少，紡織以上海為中心，反之，製粉則以滿洲為中心。屬於日本人直接經營者工場有七，屬於中日合辦者工場有十三。次於製粉者則為製油・火柴・製革等。又如製糖業，於上海則有明華糖廠。

此外外國工場之有力者，則爲英美煙草公司漢口上海等處之工場，中國煙草之供給，大部分在英美煙草公司之手，該公司獎勵工場附近之農民，使之從事於原料煙草之栽培。煙草工場除英美煙草公司以外，尚有日本之東亞煙草公司以及希臘及其他之外國煙草工場，但其規模則遠不及英美煙草公司。英美煙草公司曾擬締結煙酒借款，以獲得中國之煙草專賣權，而最近則在滿洲方面亦極力伸展其活動之手腕。此外於上海及天津附近等有英法之造船公司，從事於造船及修理。又以中國多量生產之鷄卵皮革爲原料，蛋白・蛋黃之製造幾爲外人所獨占，製革公司亦不少。又爲供給租界地之建築材料而有製造煉瓦，以及製造食料品・飲料水・其他鐵器等工場，但皆不過小爲規模的。

要之，中國之原料豐富，需要浩大，將來工業之發達實不可限量。不過今日因受中國政局混亂之妨害，工業不克發展耳。所以工場皆集中於治安保持，

交通金融發達之通商口岸附近，依以上所述亦可以明矣。於是外人工場在中國占有有力之地位者亦自然之勢也。

五 對華投資之將來

以上所述者，乃列國對華投資之一般，然此等經濟投資以外，列國尙有不多之政治借款。又實際以鐵路借款之名義，而流用於政治者亦不少，日本之鐵路借款，此類者居多。加之庚子賠款等，此等負擔總額爲一億八千三百萬鎊，民國十一年末未償還者謂有一億四千萬鎊云，而民國十一年九月當時財政部所發表之政治借款如左。

甲、 確擔保實者 九二、六九〇、〇〇〇 元

乙、 德澳借款延期部分 三、三〇〇、〇〇〇

列強之對華投資

丙、擔保不確實者

170,000,000

共計

1,299,900,000

以上之中，有借款最多者爲日本，其次爲英·法·俄·比。然擔保不確實借款之大部分，爲日本之西原借款。然，此等政治借款，乃當民國以來中國政府借債度日之際，濫用於政費及軍費者，除有以關稅等確實擔保者之外其償還暫時不可能。要之，政治借款乃一間接的內政干涉，其結果則助長中國之內亂而苦民衆，借款不償還之結果，則其負擔轉嫁於債權國人民之頭上，有百害而無一利，因此，則如此種類之借款，今後必將絕跡，且亦應使之絕跡也。從而將來之問題，則在經濟借款，其中以中國政府爲對手人而行之者則主要者爲鐵路借款，然，以中國之現狀，鐵路之敷設，暫時亦頗困難，縱仰給資本於外國，然任何國家，亦必不簡單應承。如此，則不得已，必至列國共同出而活

動，例如新財團之類，或將逐漸抬頭。又如外人直接投資而經營事業之工業，於利權收回熱益益昌盛之現狀及混亂不秩序繼續不已之狀況下，新投資亦必困難，而且工場地域亦只限於主要之通商口岸，又以治安關係只局限於彈凡大小之租界及其附近，是又不得不困難也。要之，不但投資一般的困難，即其方法形式亦必變更。加之，於中國本部投資困難之期間內，或致於滿洲方面列國之投資戰表現活潑亦未可知。



中國領土內

帝國主義者資本戰

「全一冊」

實價 精裝一元一角
平裝九角

著作者 長野朗

譯述者 丁振一

出版者 上海聯合書店

總發行所 上海四馬路

上海聯合書店

版權不
許翻印

1929.10.20. 初版

1—2000



001658002

