

清廷借洋債的政爭

• 唐文權

自從十九世紀中葉外來資本以正常形態或非正常形態進入中國國門之後，西方各國和清政府為謀各自政治和經濟上的需要，開始發生借貸關係。在此後半個多世紀中，洋債既被清政府用來澆注枯竭的政治經濟軍事諸需要，也被西方諸國作為挾制清政府謀取更多權益的籌碼。這樣，洋債就像一柄雙刃劍，它在中國要完成雙重使命：一則是破壞性使命，即協同衝擊摧廓傳統的封建自然經濟，另一則是建設性使命，即為近代工業社會奠定物質基礎。基於借洋債集利害禍福於一身，清政府當權人物從一開始就以憂喜交參而又謹慎小心的複雜心情看待它。這就使得該不該借洋債以及如何利用洋債問題，在很長時間內一直成為政爭的焦點。

「塞防」與「海防」之爭

清政府第一筆洋債是1853-54年間為鎮壓上海小刀會起義，由當時任蘇松太道的吳健彰經手向洋商舉借的。此後十數年間，為應付剿滅太平天國、台灣少數民族和西北回民起義，清政府陸續借了十幾筆洋債，對於這些專門用來戡定「內亂」的借款，清政府內部並無多少爭歧。然而一旦借款用途變化，分歧立見。這樣，出現在人們面前的便是甲午戰前所謂「同光中興」時期，發生在70和80年代的兩場論爭。

發生在70年代中期的論爭直接同當時對外的軍國大計有關，而投入的角色則是湘、淮兩系的重要人物。

從十九世紀60年代開始，阿古柏在英、俄支持下割據新疆，造成嚴重危機，加上沿海地區法、日侵擾的警報紛至沓來，清政府內部發生了「塞防」與「海防」的爭論。以直隸總督兼北洋大臣李鴻章為首的淮系分掌沿海各省大權，

對於專門用來戡定「內亂」的借款，清政府內部並無多少爭歧。然而一旦借款用途變化，分歧立見。

主張把國防經費主要用於沿海防務。以陝甘總督左宗棠為首的湘系則專注於新疆和西北防務。1876年7月，清政府命左宗棠以欽差大臣督辦新疆軍務名義，率軍前往討伐阿古柏。在西征軍餉無着的情況下，他請求允借洋款1,000萬兩，從而迅速引來反對意見。

李鴻章在召對時就直陳不贊同態度。時任兩江總督兼南洋大臣的沈葆楨則以〈籌議出關餉需礙難借用洋款折〉為題，力予奏駁。奏稱借款之後歸還本息，將有「歲額所入盡付漏卮」的嚴重後果，並以西班牙、土耳其「以債傾國」的國際近事警告當局^①。深受李鴻章賞識的鄭觀應更於事後發揮此意，批評西征借款：「其借也，以彼國之鎊數，折我之兩數；其還也，又以我之兩數，折彼之鎊數，暗中折缺，吃虧甚多。」有鑒於借洋債利息重，又以海關作抵，有損中國主權，所以鄭觀應認為借洋債實為「下策」，中國自宜「不借為上」^②。學術界一般認為鄭觀應載有此文之《易言》一書問世於1880年左右。那麼，此文不但是批評左宗棠借債之論，也是中國較早評論借洋債的專論。

雖然左宗棠得到湖南巡撫王文韶和軍機大臣兼總理衙門大臣文祥的支持，旨准借用洋款500萬兩，並因此較快地平定了阿古柏，維護了國家民族的利益。但他仍對借款西征深自不安，以為此事「仰鼻息於外人，其不競也，其無恥也，臣之罪也。」^③這種內疚之情正好表明那場論爭給他留下的深刻影響：一名為謀民族大利而有失個人民族自尊者的矛盾愧惶心理。

左宗棠對借款西征深自不安，以為此事「仰鼻息於外人，其不競也，其無恥也，臣之罪也。」表明一名為謀民族大利而有失個人民族自尊者的矛盾愧惶心理。

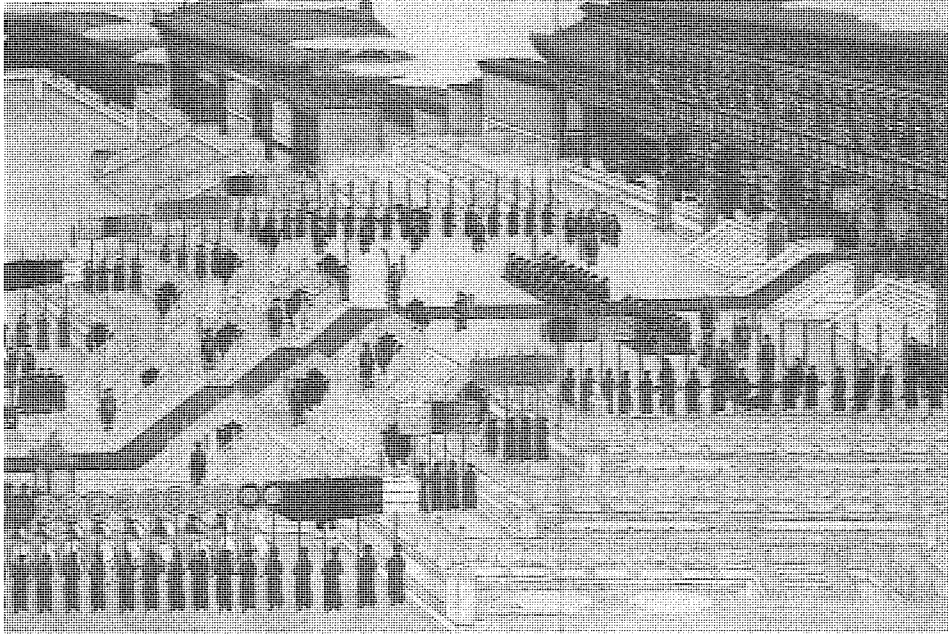
借款築路之爭

批評左宗棠借款西征的李鴻章等卻因主張借款築路又受到另一批人的批評。為此，在80年代，他們先後同反對者就借款築路的得失利弊進行了由三個回合組成的第二場論戰。

1880年，在李鴻章授意下，淮系幹將劉銘傳上呈了著名的〈籌造鐵路以圖自強折〉，奏折列數鐵路對於商務、礦務、漕務、國防等國計民生的重要作用，肯定「急造鐵路」為「自強之道」的「機括」，建議修建南北鐵路各兩條：北邊兩路，一由北京東通奉天，一由北京西連甘肅；南邊兩路，一由北京經山東至江蘇清江，一由北京經河南至漢口。為解決路款短缺，可借洋債，以鐵路收入歸還。奏折中充滿淮系加強海防的意向，但它卻是近代中國鐵路幹線建設的最早藍圖。

此折一上，頑固派群起而攻之，攻擊主要圍繞築路本身和借款事宜兩方面展開。在此情況下，李鴻章不得不從幕後轉到幕前，直接回答批評者。在由薛福成代書的疏文中，他力陳築路有「九利」之後，專就借款事宜作辯。他指出，借款築路是在「欲籌之官，則挪湊無從，欲籌之商，則渙散難集」的情況下，「不得已之辦法」^④。李鴻章的答辯，論築路的必要性和緊迫性頗為透闢，論借款事宜則蒼白無力，底氣不足。

這樣就更激起反對者的狂躁情緒。他們站在狹隘保守的民族立場上，交章論劾，眾議沸騰，喧囂一時。或以修路「不可行者八，無利者八，有害者九」為



清政府表面上風光，其實經費極為緊張，要依賴借洋債來應付各起事變和興辦實業。

詞，具駁李鴻章「九利」之說，稱借款築路為「自窮之道」^⑤；或則直斥李等為亂臣，借款築路純為「以夷變夏」，「直欲破壞列祖列宗之成法以亂之」^⑥；或更痛罵李等勇為漢奸之行，「籌畫措置之迹，似為外國謀，非為我朝廷謀」^⑦。在這些寧置國家民族於「敗亡滅絕而不悔」（李鴻章語）的頑固派的激烈反對下，李等借款築路的初次嘗試，終以光緒七年正月（1881年2月）上諭「着無庸議」宣告失敗，從而落下了第一回合論爭的帷幕。

第二回合論爭發生在1884年。醇親王奕譞擬借洋債500萬兩修建北京西山至蘆溝橋的鐵路，以利開採西山煤礦，由此又引來一片嘵嘵之聲。雖然具奏反對者中不乏許多新面孔，但聲腔並無幾多新異。以「四害」「八害」相攻者，認為借款築路得不償失，「利小而害大，利近而害遠，利顯而害隱」，僅「以之便夷，以之便媚夷之人」^⑧。堅持「六不可開」者，則以借款築路於己為「開門揖盜」，於人則為「進兵之徑」^⑨。反對者儘管危言聳聽，卻因主事者奕譞為「今上」生父，洋款如數借來，只是此款最後並未用於築路，以近半之數預付一部分船炮價款外，餘款用於修築頤和園，被揮霍一空。據此，兩派爭鬥打了個平手，而實業借款被挪用揮霍又在此先開惡風。

第三回合論爭發生在1888到1889年。1887年，李鴻章向英商怡和洋行和德商華泰銀行借款107萬兩，於次年修成從蘆台到天津的路段，使鐵路由唐山經蘆台直達天津。在此鼓舞下，李鴻章又向英商匯豐銀行借銀200萬兩，擬將鐵路由天津修至通州。這一來，再度激起頑固派的反對。先後上奏者有國子監祭酒盛昱、河南道監察御史余聯沅、山西道監察御史屠仁守、戶部給事中洪良品、禮部尚書奎潤、戶部尚書翁同和、倉場侍郎游百川、內閣學士文治、左庶子朱琛等。不過這一回反對者頗有三鼓而氣竭之狀。陳詞濫調無助於說理取勝，倒是業已通車的唐津鐵路大長李鴻章等的威風。形勢逐漸倒轉過來，慣於斥人的頑固派被奕譞直斥為「深文曲筆」，「聯銜沽譽」，彼等「睹電竿而傷心，聞鐵路則掩耳，議論愈煩，鄙陋愈著，此即天成無用不堪歷練者也。」^⑩第二

天，頒諭肯定奕譞所奏「辯駁精詳，敷陳剴切」，並命各省督撫就修路事宜發表政見。那些沉浮宦海歷練有素的督撫大都報以兩可不實之詞，但表態反對的湖廣總督裕祿被貶為盛京將軍，而支持修路的兩廣總督張之洞則受到最高當局的首肯。雖然張之洞主修的不是長僅200餘公里的津通路，而是長逾1,500公里的蘆(溝橋)漢(口)路，但他為主持修路事宜而調任湖廣總督，並確定「籌款之法，當以商股、官帑、洋債三者並行」的方針^①。這就為借款築路長達十年的論爭作了一個小結。從此後，頑固派偃旗息鼓，再也不能發起強大的反對運動了。

以上論爭，頑固派反對借款築路，泥古不變，站在保守的政治民族主義立場上，不敢越「夷夏之辨」的雷池一步；洋務派主張借款築路，因時而變，站在進步的經濟民族主義立場上，一秉前人「師夷制夷」之遺志。兩派爭論的焦點集中在借款築路是否有損民族主權問題上，而此長彼消的論爭趨勢又預示甲午戰後必將出現一種新局面：新的論爭內容和新的論爭對手。

需要指出，李鴻章等借款築路，數額不多，借期較短，年息5釐低於它類借款，並無折扣，也未附加有損中國主權的政治經濟條件，少數洋工程師被僱來從事技術工作，但鐵路所有權與經營管理權全屬中國。李等基本遵行了前此由薛福成代書的疏文中自定的借款築路三原則：其一，一切招工、購料與管理鐵路事宜，由我作主，借債人不得過問；其二，「不得將鐵路抵交外人」，並「不准洋人附股」；其三，借款與各海關無涉，但由國家指定日後所收鐵路之利陸續歸還。李等借款築路的理論和實踐活動，為吸收外資建立中國近代工業體系起了一種探路作用，也直接為甲午之後引進外資振興實業活動積累了若干經驗。

築路：借洋債與招洋股之爭

《馬關條約》的簽訂使外人在華投資取得了合法地位，從而由商品輸出為主順利轉入資本輸出的新階段。甲午之役和八國聯軍之役以及由此而生的兩次大賠款，迫使清政府放開手腳大借外債，一則作為償還賠款和購械理財之用，一則作為借債興利發展實業之用。隨着清政府有關路礦章程的頒佈和列強資本輸出以路礦借款為大宗，清政府內有關該不該借款築路的論爭也轉入到以何種方式引進外資築路開礦問題上來。

在築路問題上，主要是借洋債與招洋股之爭。

主張招洋股者是歷任兩廣和兩江總督達20年之久的劉坤一。1895年他上折請設商辦的鐵路公司，「兼招中外股資」。他認為招洋股築路，既有利於吸收華股，也有利於路權的監督。「股本既有洋人，局章(引者註：指鐵路公司章程)自照西法，風聲一樹，莫不樂從。蓋有洋股在中，而華商方無顧慮；亦有華商參集，而洋商無可把持。……今選誠實西人精通鐵路者充當首領，各項以洋人提調，華人副之，效則任用，否則辭退，規畫悉視泰西，權柄仍在中國，使彼無所扶持。」^②

對此極表異議的是張之洞和王文韶。他們在1896年的一個會奏中，力闢借

《馬關條約》的簽訂使外人在華投資取得了合法地位，從而由商品輸出為主順利轉入資本輸出的新階段。甲午之役和八國聯軍之役以及由此而生的兩次大賠款，迫使清政府放開手腳大借外債，清政府內有關該不該借款築路的論爭也轉入到以何種方式引進外資築路開礦問題上來。

洋債與招洋股以及官借與商借的得失所在。他們的意見有相當一部分是針對劉坤一而言的：「臣等博採周諮，咸謂鐵路未成之先，華商斷無數千萬之巨股，唯有暫借洋債造路，陸續招股分還洋債之一策。……蓋洋債與洋股迥不相同：路歸洋股，則路權倒持於彼；款歸借債，則路權仍屬於我。咄嗟立辦，可以刻期成功，故曰集事易。路款劃分，可以事權不移，故曰流弊少。……故論者謂商借不如官借之直捷。款由官借，路由官造，使鐵路之利全歸於官，策之上也。」^⑬

上述官借洋債的主張很快獲得維新派官員的贊同。陳熾在1896年所作〈急修鐵路說〉中稱：「中國創行之始，商辦難成，何如將幹路各條，一律官辦，以免日後購回之多費周折也，則官辦宜也。」^⑭而備受光緒信用的康有為則在變法高潮期間設計了一個宏大的官借洋債造路規劃。他建議在粵漢和津鎮兩路外，另修南路、北路和邊路三大幹路，估計需款三億兩，另加海陸軍新政等款，共約六億兩。他主張改變過去「枝枝節節」的借款方針，由國家統籌全局「大借公債」^⑮。

與此有所異論者，則又力主商借洋債。御史陳其璋奏稱，當此各國垂涎我國路礦之際，「為今之計，不如明降諭旨，聽憑我國商人，自借洋債，廣為開辦。國家但為保護，盈餘虧折，絕不相干。蓋我多一商辦之路，即彼少一蔓延之路；我多一商辦之礦，即彼少一窺伺之礦。」^⑯

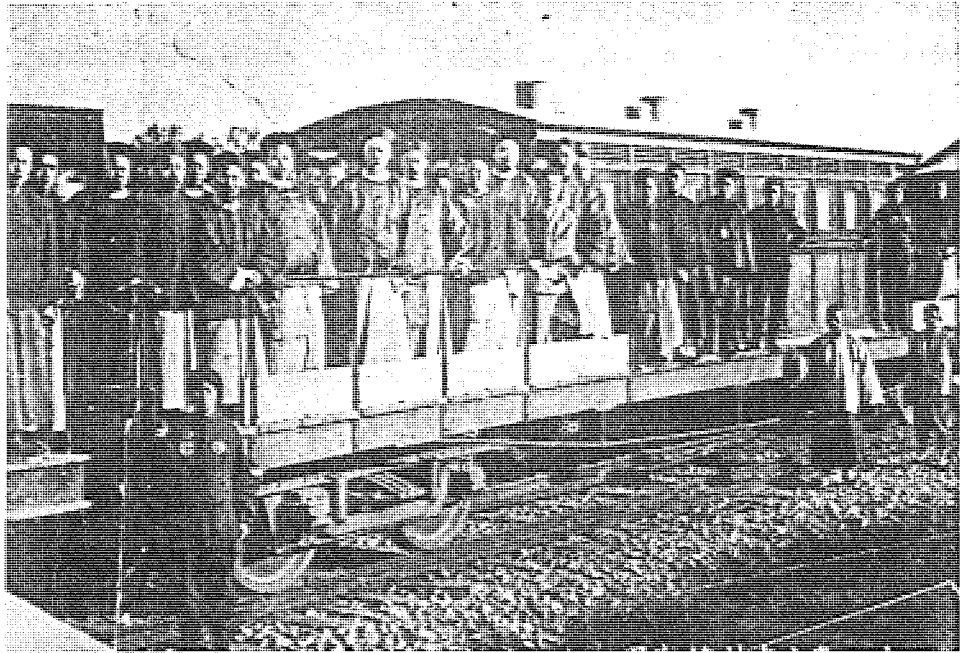
諸種意見爭論的結果，官借洋款築路取得勝利。以下是歷年借款各路名單：1896年津蘆鐵路，1898年蘆漢鐵路和關內外鐵路，1900年粵漢鐵路，1902年正太鐵路，1903年滬寧鐵路和汴洛鐵路，1905年道清鐵路，1907年廣九鐵路，1908年津浦鐵路、滬杭甬鐵路和新奉鐵路，1909年吉長鐵路……這樣，與官借洋款政策確立相應，列強對華輸出资本擴張路權進入第一輪高潮，而中國的鐵路事業也由此開始了它那起步不慢的發軔期。

開礦：華洋合資比例之爭

在開礦問題上，清政府內的論爭主要集中在洋股在合資中的比例上。

清政府最初規定了合資開礦當以華股為主的政策。1898年清政府礦務鐵路總局制定的《礦務鐵路公共章程》第九條：「集款以多得華股為主，無論如何興辦，統估全工用款若干，必須先有己資及已集華股十分之三以為基礎，方准招收洋股或借用洋款。如一無己資及華股，專靠洋股與洋債者，概不准行。」^⑰

要求華股達到十分之三方准招致洋股，意在保證中國利權。但這一規定又勢必導致華商和洋商俱持觀望態度，相與裹足不前。對此，閩浙總督許應騷論析甚明。他在1902年的一個奏折中稱：「中國富商於開礦之事素未講求，斷不肯以巨資輕於一擲，欲糾集公司，則辦理毫無把握，大都遲疑觀望。即使准招洋股，而洋人以承辦者係屬華商，更不肯輕附股份。」奏折進而指出，這種剛性的合股政策必然引發各地弄虛作假的彈性對策，造成許多有名無實的合資企業。「近年山西、河南、四川等省開礦章程，名為華洋合股，實則仍係洋商承



修築鐵路是清政府對外借款的主要項目之一，圖為1880年唐山鐵路通車，是為中國正式有鐵路的開始。

辦。」為改變這種狀態，他主張「與其華商承辦招集洋股而洋人決不願附，不如由洋商承辦，而華股轉可多招。」^{①⑩}

許應騷的批評表明清政府內部對現行政策的不滿情緒，而同年續訂的《中英通商行船條約》，又從外部施加壓力，催促中國改訂礦務章程，放寬政策，以適應外資進入的要求。為此，當時兼管礦務的外務部在新訂的《籌辦礦務章程》中作出新的規定：「遞稟開辦者，或華人自辦，或洋人承辦，或華洋人合辦，均無不可。」^{①⑨}

但外務部新規定很快受到責難。劉坤一和張之洞認為「洋人承辦」這一點必須改訂。外務部為此上奏辯解：「此次所訂新章，原期開浚利源，不分畛域。惟洋人來華辦礦，仍須稟明地方官咨由臣部核准後，方可為准行之據。……並非洋人承辦即可任意自為礦師入內地辦礦。」^{②⑩}

儘管如此，外務部「不分畛域」的原則，不啻敞開門戶，任外人投資開礦，這就不能不影響到礦山主權和華股投資等一系列問題，也不能不受到國人的反對。面對政府內部的不同意見和各地蓬勃興起的收回礦權運動，商部在1904年接管礦務後，又在其奏訂的《礦務暫行章程》中作出新的政策規定：「集股開礦總宜以華股佔多為主。倘華股不敷必須附搭洋股，則以不逾華股之數為限。」這樣，新政策又回到了1898年章程「以多得華股為主」的老格局。1908年農工商部奏准的《大清礦務章程》，規定「華洋股份以各佔一半為度」，宗旨與此相同^{②①}。

回到老格局後，勢必遇到老問題：華股難籌影響礦務進行，為搪塞政府，各地只能以洋商之資虛報華商之股，從而再度造成有名無實的合資。為糾此弊，清政府於1910年頒行的《大清礦務正章》作出讓步，規定洋商凡願遵行中國礦章，「皆得在中國與華商合股，稟請承辦礦產」^{②②}，取消了合股中華洋比例的限制。這樣，一個圈子又回轉到1902年《籌辦礦務章程》的格局。

十餘年間，清政府在引進外資開礦政策上屢更屢變，左搖右擺，舉棋不

定，很有戲劇性。但爭來爭去的，已不在是否引進問題上，而在引進多少問題上。爭論最終以華洋合股比例並無具體限制作為結果，又表明清政府在引進外資勢在必行難以逆轉的情勢下，無可奈何地採取了一種不明而明、不了了之的態度。

形勢強於人。借洋債朝爭在進入二十世紀後漸止漸歇，清晰地印證了清政府司農仰屋羅掘俱盡的財政窘境。

甲午後的大舉借洋債

清政府內部在借洋債問題上持久不衰的論爭，是對洶湧而至的外來資本洪水的必然回應。各國對華資本輸出方式主要為各類財政借款和工礦交通企業投資等，而尤以借款方式為重。據統計，甲午之前各國在華企業投資總額約2,000萬元，而借款額即達庫平銀4,600萬兩，其中除少量為鐵路和河工借款，餘均為軍事借款。甲午之後更向借款一面傾斜。1896到1911年，工礦投資為9,800萬元，而借款額高達12億兩，為戰前借款總數的26倍，其中償還賠款和購械理財借款佔了大半，分別為7.2億和1.2億兩，但鐵路和工礦借款數亦可觀，計達3.5億兩^②。這一數字有理由使人們確信，洋債之借和用確已成為清政府性命攸關的大事，交章論奏非為偶然。

然而，既往出版的許多中國近代史論著，對於外資及清政府中主張引進外資者，大都持嚴厲的批判態度。李鴻章和張之洞等人都被扣上出賣利權的帽子，數十年來罵個不斷，其名聲似乎比那些盲目拒外反對引進外資的冥頑顛頑人物更壞。其實，從推進中國近代化的角度而言，李、張還都是有功之人。李鴻章無愧為甲午之前利用外資興辦實業的開路先行者，張之洞則是甲午之後繼迹而進後來居上者。據有關學者初步匡算，李之實業借款約450萬兩左右，張則遠遠超過，僅1898年蘆漢鐵路借款即達3,000餘萬兩。李、張等借款年息多在5至7釐之間，用途均屬興利性生產費用，亦無附加重大政治經濟條件，屬於正常的經濟貸款範圍。他們輸入外資後興建的一批路礦工程和近代企業，是中國近代工業體系初創時期的骨幹和核心，在中國近代化進程中具有重要的無從取代的地位。這些企業或多或少地發揮了堵塞漏卮以保利權的作用，並為中國培養了一批技術管理人材。因此，縱然他們在引進外資過程中有這樣那樣的失誤，但他們畢竟還是站在民族主義立場，為抵禦外來經濟侵略做了有益之事。

清政府內借洋債問題的論爭直接刺激了中國民族工業的發展，政府對於合資企業的倡導固然有助於吸引部分華資，外來資本的壓迫更從另一方面激起中國民族資本的反抗。而政府有關引進外資興辦實業政策的推行，又使它不得不推出與之配套的鼓勵民族資本興辦實業的法令，諸如《獎勵公司章程》、《公司律》、《商會簡明章程》、《華商辦理農工商實業爵賞章程》等。這樣，也就為中國民族資本主義的發展創造了一定的條件。論者一般認為中國近代民族工業有過三度較快發展時期，即1895–1898年，1905–1908年，1915–1918年。應該認為，前二度的較快發展與清政府的相應政策還是有着內在聯繫的。

既往出版的許多中國近代史論著，對於外資及清政府中主張引進外資者，大都持嚴厲的批判態度。李鴻章和張之洞等人都被扣上出賣利權的帽子，其實，從推進中國近代化的角度而言，李、張還都是有功之人。



張之洞利用外資興辦實業，借款數目遠遠超過李鴻章。

借洋債的學理爭論及「籌還國債」運動

清政府的借洋債問題的論爭也直接引發了一批在野的先進人物對此問題加以學理研究。在《新民叢報》和《民報》論爭中國經濟發展問題時，如何看待外資曾是雙方各不相讓的一個焦點。梁啟超1904年專作洋洋二、三萬字的〈外資輸入問題〉，詳論外資輸入中國的歷史及其種別，研究外資輸入之利害及其對中國社會經濟的影響，並為利用外資確定若干原則，如應用之於「生利」事業，「毋用洋股，寧用洋債。毋用商借，寧用官借。而債權與事權之所屬，必厘而二之。如是則可利用外資。」這些原則顯與清政府內論爭中的有關意見相一致。在1910-11年間，他更撰寫了以〈外債平議〉和〈利用外資與消費外資之辨〉為代表的一組論文，進一步深入從事理論探討，並評論了清政府的外債政策。梁啟超這些論著足稱為中國近代外債研究的開山之作。

在與梁啟超論戰時，革命派曾自標「外資輸入有利無損者，吾人所持之政策」，並簡單硬派對方「以排斥外資為政策」²⁹。但他們堅持中國振興實業改善民生有賴於引進外資的主張都是一貫的。所以，1912年孫中山剛剛把臨時大總統的職位讓掉，便一再把開放政策引進外資外，才作為建國要策貢獻於國人之前：「利用外資，可以得外資之益，故余主張開放門戶，吸收外國資本，以築鐵路、開礦山。」³⁰他把十年為期築路10萬公里借款60億元作為當務之急，主張以三種辦法引進外資，即一借債，二合股，三「批給外人包辦」，若干年後收回。1918年所撰〈實業計劃〉即以「國際共同發展中國實業計劃」為副題，1924年所作〈民生主義〉仍把「拿外國已成的資本」發展中國的鐵路、工業和礦產作為「事半功倍」的好辦法，孫中山的這些意見足資後人借鑒。

當然，也必須指出，在引進外資過程中，腐敗的清政府暴露了不少弊病。由於政治體制不良，浪費外資於非生產性的用途或挪作它用的情況經常發生。

在引進外資過程中，腐敗的清政府暴露了不少弊病。由於政治體制不良，浪費外資於非生產性的用途或挪作它用的情況經常發生。除此以外，清政府借洋債也激起了廣泛的社會動盪。

由此徒增許多支銷項目，肥澤無數失職冗吏，為舞弊營私貪贓枉法者多開若干方便之門。而由於主管者學識才器之不足，不能按經濟規律辦事，導致經營失利之事也時有所見。即使精敏如張之洞，也難免此類疏誤。他為漢陽鐵廠訂購洋機錯配鐵爐，以致煉出的鋼含磷過高，不合造軌之用，便是一例。後人不能不以此類教訓為戒。

同時，還必須指出，清政府借洋債也激起了廣泛的社會動盪。國民對政府大借洋債的普遍憂慮，曾在1909至1910年間引發了一場全國性的「籌還國債」運動。如果說這場運動還是國民謀求幫助政府早日償還國債的一種嘗試，那麼因借債築路開礦有損利權的憂慮而引發的收回利權運動，對政府的態度便不是如此中正平和了。遍及各省的收回路權鬥爭和收回礦權鬥爭，由各地紳商帶頭，學生和下層民眾群起呼應，成為清末最有聲色的民族運動之一。它們與持久回響在中國上空的「商戰」和「實業救國」兩大口號，與同時遍及全國的抵制外貨運動，此伏彼起，互摩互蕩，共同匯合成一股經濟民族主義的潮流，堅持不懈地頑強迎接外來資本洪流的挑戰。

結 語

借洋債本是禍福之門並開，利害之路同存，得失之機全在於得時得人和應用得法。具體言之，則要求一個有利的國際國內環境，良好運行的政治體制，合理科學的投放目標，訓練有素的專業人材等。所以，當年許多鼓吹者十分歆羨於西方各國得天時地利人和，充分利用外資發展本國經濟以臻富強的成功範例。但反觀清政府卻不具備這樣的機遇。甲午之前「同光中興」時期，國際國內環境相對昇平，如能充分利用外資，洋務運動成就決不止此。可惜政治閉塞，風氣未開，阻力太大。李鴻章雖有卓識，孤軍奮鬥，難挽全局。甲午之後環境轉惡，然而國內民氣高漲，改革之風漸盛，發展近代實業也有起色。其時果能刷新政治發展經濟，並如張之洞康有為所議大借一筆外債^②，於償還賠款後悉傾挹於近代實業，也未始不是亡羊補牢之計。可惜改革受挫，外患頻仍，再加上庚子巨額賠款，形勢愈益不利，使清政府再度失去了一次機會。

當這個業已失去時機的政府還要以虛偽的政治改革籌備立憲愚弄人民的時候，它就注定要在國民之中失去最起碼的政治信用。當那些昧於時勢的疆吏大臣猶把借款築路稱為「我國第一救亡政策」之時^③，他們實際上是在為這個風雨飄搖的政權唱悼亡之歌了。清政府傾覆前有過兩次著名的借款活動，那就是1911年上半年同四國銀行團簽訂的幣制實業大借款(1,000萬英鎊)和湖廣鐵路大借款(500萬英鎊)。然而，正是這兩次大借款和鐵路幹線收歸國有政策，終於在經濟領域逼出了一場席捲全國的社會騷動，而國會請願的失敗和皇族內閣的出現，則又在政治領域掀起軒然大波。中國人民外對東西方列強的民族矛盾，內對少數滿洲貴族的滿漢矛盾，同時並作，交會激盪，迅速衝破了統治者苦心修築的那道堤防。具有諷刺意味的是，中國國內時局的劇變，使四國銀行團不願按借款合同交付款項，清政府在得到40萬鎊幣制實業墊款後，並未得到

借洋債本是禍福之門並開，利害之路同存，得失之機全在於得時得人和應用得法。具體言之，則要求一個有利的國際國內環境，良好運行的政治體制，合理科學的投放目標，訓練有素的專業人材等。

預定中的巨資。費盡心力借來的外債竟是一張不能果腹的畫餅，而意想中的續命湯反倒變成了實實在在的催命符。

於是，失敗了的借洋債政策終於成了覆亡的政權齊鳴的喪鐘之一。

註釋

- ① 《沈文肅公政書》卷六，頁9-13。
- ② 鄭觀應：《易言·借款》，夏東元編《鄭觀應集》(上)(上海人民出版社，1982)，頁160、162。
- ③ 〈與吳桐雲〉，《左文襄公全集·書牘》卷16，頁64。
- ④ 《李文忠公全集·奏稿》卷39，頁24。
- ⑤ 〈光緒六年正月十六日通政使司參議劉錫鴻奏折〉，中國近代史資料叢刊《洋務運動》(六)，頁154-65。
- ⑥ 〈光緒七年正月初十日翰林院侍讀周德潤奏〉，同上書，頁153-54。
- ⑦ 〈光緒六年十二月十八日降調順天府府丞王家璧奏〉，同上書，頁149。
- ⑧ 〈光緒十年十一月初七日山東道監察御史文海奏〉，〈光緒十年十一月二十五日內閣學士徐致祥奏〉，同上書，頁168、173。
- ⑨ 〈光緒十年十二月初一日御史汪正元片〉，同上書，頁176。
- ⑩ 〈光緒十五年一月十四日總理海軍事務奕譞奏〉，同上書，頁231-33。
- ⑪ 〈光緒十五年八月一日總理海軍事務奕譞等奏〉，同上書，頁261。
- ⑫ 光緒二十一年六月二十日劉坤一〈請設鐵路公司借款開辦折〉，見宓汝成：《中國近代鐵路史資料》卷1，頁203-204。
- ⑬ 光緒二十二年七月二十五日會奏〈蘆漢鐵路商辦難成另籌辦法折〉，《張文襄公全集》卷44，頁22-26。
- ⑭ 陳熾：《續國策》卷4，頁11。
- ⑮ 康有為：〈請計全局籌巨款以行新政築鐵路起海陸軍折〉，湯志鈞編《康有為政論集》(中華書局，1981)，頁362。
- ⑯ 光緒二十四年六月二十二日陳其璋〈請准商人自借洋款籌辦鐵路礦產折〉，《光緒政要·實業二》。
- ⑰⑱ 《約章成案匯覽》乙篇卷38上。
- ⑲ 光緒二十八年三月初一日許應駘〈閩省礦務擬由洋商承辦折〉，《清季外交史料》卷154，頁1。
- ⑳ 光緒二十八年外務部奏，《清朝續文獻通考》卷387，實業10，頁11347-8。
- ㉑㉒ 汪敬虞編：《中國近代工業史資料》第二輯，頁26。
- ㉓ 徐義生：《中國近代外債史統計資料》(中華書局，1962)，頁5、90。
- ㉔ 民意：〈告非難民生主義者〉，《民報》12號(1907年3月)。
- ㉕ 〈在上海報界公會歡迎會的演說〉(1912年10月12日)，《孫中山全集》卷2，頁498。
- ㉖ 1895年張之洞〈願請修備儲才折〉稱：「今日賠款所借洋債已多，不若再多借十之一二，及此創巨痛深之際，一舉行之，負累雖深，而國勢仍有蒸蒸日上之象，此舉所借之款，尚可從容分年籌補。果從此有自強之機，自不患無還債之法。」
- ㉗ 見東三省總督錫良和湖廣總督瑞澂1910年合奏〈請借債造路折〉，《東方雜誌》第七年第九期轉載。

唐文權 1940年生，江蘇人。曾在中學任教，後調入武漢華中師範大學歷史研究所，從事中國近代思想文化史研究，1991年晉升為教授。著作有《章太炎思想研究》(合作者羅福惠)、《東方的覺醒——近代中印民族運動定位觀照》、《平凡的神聖——陶行知》(合作者章開沅)。