

## 第二章 十九世紀末至二十世紀初的外國對華投資背景

### 第一節 中日甲午戰爭前後的概況

十九世紀末至二十世紀初年，世界上已知的土地基本上幾乎已被各個帝國主義分割完畢，只剩下中國、波斯、土耳其等等，一些沒有被獨佔的半殖民地國家。以中國而言，一個幅員如此廣大、物產豐富，而政治與經濟卻又相對地落後的國家，自然成為各個帝國主義伸張勢力與利益的場所。一八九四年的中日甲午戰爭，中國戰敗的結果將外國在華的經濟形式帶來重大的改變，其中最大的影響就是在中國設廠的權利。在甲午戰爭前，諸國在經濟上的對華侵略形式中，主要是以商品輸出的方式，這樣的方式對中國的影響雖大但也非致命的打擊；畢竟外來的商品經過國家海關都會收取關稅，雖在關稅協定的不平等環境下，卻也不無作用。甲午戰後的馬關條約中，將在華設廠權這一障礙移除之後，外國對華投資進入了一個新的高峰。

甲午戰爭以前，各資本主義國家在中國進行的投資，總共約 2、3 億美元。<sup>1</sup>其中工業投資僅占 1,400 萬美元。甲午戰爭後，帝國主義的投資額逐漸擴大，進而掌控了中國的經濟命脈。一八九五至一八九九年間，外人企業投資大幅增加，此一時期的年平均數是一八九四年的二十多倍。僅一八九六至一九〇〇年五年間設立的資本十萬元（銀元）以上的外資工廠和礦場就有將近三十個，資本總額 2,426.4 萬銀元，<sup>2</sup>比甲午戰爭前五十年間外商工業投資總額 1,972.4 萬銀元，<sup>3</sup>高出

<sup>1</sup> 吳承明，《帝國主義在舊中國的投資》（北京：人民出版社，1955 年），頁 35。轉引自孫健，《中國經濟史—近代部分（1840-1949 年）》（北京：中國人民大學出版社，1997 年 7 月），頁 236。

<sup>2</sup> 汪敬虞，《中國近代工業史資料》第二輯上（北京：科學出版社，1957 年），頁 20。轉引自汪敬虞主編，《中國近代經濟史》上冊（北京：人民出版社，2000 年 5 月），頁 222。

<sup>3</sup> 孫毓棠，《中國近代工業史資料》第一輯上（北京：科學出版社，1957 年），頁 247。轉引自《中國近代經濟史》上冊，頁 222。

了 23 %。各國歷年投資總額如下表。

表一 歷年各國在中國投資總額<sup>4</sup>

單位：千美元

年代	總額	企業財？	房地？	借款	庚子賠款
1902	1,509,309	478,277	50,100	284,400	696,532
1914	2,255,657	1,000,319	134,869	575,979	544,490
1930	3,487,559	1,977,063	440,392	897,150	172,954

由表一可見，一九二二年各國投資總額已經達到 15 億美元，比起甲午戰爭前增加了五至八倍，之後的時間中增加量更是擴大。表一中的企業財？與房地？屬於直接投資，借款與庚子賠款屬於間接投資，直接投資的比重特別高。將庚子賠款排除後，直接投資所占的比重，一九二二年？ 65.1 %，一九一四年？ 66.3 %，一九三一年？ 72.9 %。這個情況可以讓人瞭解到開放工廠設置，對於外國在華投資有著關鍵性的影響。對中國的投資額度飛快的成長，各國也因各自的因素有著不同的情形，在中國進行投資的國家中以英、美、法、德、日、沙俄占絕大部分。

表二 各國在中國投資額<sup>5</sup>

單位：百萬美元

年代	英	美	法	德	日	沙俄	其他	合計
1902	344.1	79.4	211.6	300.7	53.6	450.3	69.6	1,509.3
1914	664.6	99.1	282.5	385.7	290.9	440.2	92.7	2,255.7
1930	1,047.0	285.7	304.8	174.6	1,411.6	—	263.5	3,487.6

<sup>4</sup> 《中國經濟史—近代部分（1840-1949 年）》，頁 236。

根據表二觀察各國的投資情況，前後有著明顯的變化：一九〇二年時沙俄居第一位，英第二，德第三，法第四，四國共占總額 90 % 以上；一九一四年，英國超越了沙俄位居第一，沙俄退居第二，德國第三，日本第四，四國共占 77.2 % ；一九三一年日本成爲第一，英國第二，法第三，美國第四，四國共占 87.4 % 。這些國家中所發生的政治經濟變化，幾乎都可在這些投資變化中反映出來。第一次世界大戰前歐洲列強對中國的投資明顯的強勢；到了大戰期間，歐洲各國因一戰戰爭的影響被迫抽手中國的投資，使得美國與日本趁虛而入取代了原本強勢的英、俄資本。大戰過後，世界強權勢力重新洗牌，德國因一戰戰敗幾乎喪盡了海外的殖民地與投資，也無力再向外伸展勢力。至於法國與英國因一戰在戰爭中也遭到重大破壞，特別是法國因一戰淪爲主要戰場所以損失慘重。俄國在大戰時期發生了革命，整個對外政策已經完全改變，蘇聯政府宣佈放棄帝俄時期在中國的各項特權。而美國與日本則趁此一大好機會大發橫財，並在中國市場擴大勢力。

## 第二節 各國對中國的投資情況

外國在中國的投資專案繁多，其中以貿易、金融、運輸、製造與礦業爲大宗，從投資分業比重來看，工礦業投資比重有所增加。貿易業及與貿易相關的銀行、保險、運輸等行業，其資本占外國企業投資比重，一八九四年爲 82 % ，至一九三一年時尚有 64.7 % ，仍然具有主要的地位。下表是外國對華企業投資分業統計表。

---

<sup>5</sup> 《中國經濟史—近代部分（1840-1949年）》，頁 237。

表三 外國對華企業投資分業統計<sup>6</sup>

行業	1894 年		1914 年		1930 年	
	百萬美元	比重( % )	百萬美元	比重( % )	百萬美元	比重( % )
貿易業	42.0	38.5	142.6	14.8	555.0	28.1
金融業	34.1	31.3	75.5	7.9	317.1	16.0
運輸業	13.3	12.2	335.6	34.9	407.2	20.6
製造業	13.2	12.1	110.6	11.5	312.2	15.8
礦業	—	—	59.1	6.2	151.1	7.6
其他	6.4	5.9	238.0	24.7	234.5	11.9
合計	109.0	100	961.5	100	1,977.1	100

從表中資料可知，貿易是外國在中國的主要投資，比重雖然有所增減，但是投資總額卻是十分龐大。第二個需要特別注意的是運輸業的發展，運輸業的投資變化有相當劇烈的增加，尤其是甲午戰爭後至第一次世界大戰之間的時期，其成長的量與比重實在是相當驚人。以下將分幾大項討論外資再各行業的變化。

#### （一）財政金融方面

列強透過在中國設立銀行，進而操控中國的財政金融，最早進入中國的銀行是一八四五年時的英國麗如銀行（Oriental Bank），一八九五年以前只有英、法、德三國的銀行進入中國，其中也只有英國的渣打銀行是以中國為主要業務物件，至甲午戰爭之時已有八家銀行的設立，<sup>7</sup>勢力尚未非常龐大。到了十九世紀的 90 年代之後，整個投資環境已經改變，銀行資本在此時已經與工業資本合而為一，成為財政資本統治的中心結構。透過銀行的影響力，列強對中國進行政治投資、工礦業、修築鐵路、商業貿易等等經濟活動，都變成十分有效率。

<sup>6</sup> 汪敬虞主編，《中國近代經濟史》上冊，頁 138。資料不包括房地產。

甲午戰爭後，各國紛紛在中國設立銀行，作爲對中國經濟侵略的核心機構，日、俄、美三國銀行也相繼打入中國市場。一八九五至一九一三年間，各國在中國設立了十三家銀行八十五個分支機構，一九一四至一九二六年間，又設立了四十四家銀行一百二十五個分支機構。如果加上甲午戰爭前所設的銀行數，總共已達到六十五家而分支機構有二百二十六個。<sup>8</sup>這些銀行主要分屬英、法、德、日、美、俄，形成六強鼎立的局面，另外還有一些小國家如荷蘭、比利時、挪威、義大利等國，均有不同程度的介入。〔附錄一〕

各國在中國所設立的銀行中有幾個因成立時間早而頗具代表性，如英國的滙豐、德國的德華、俄國的道勝、法國的東方彙理、日本的正金、美國的花旗等銀行。爲了加強對中國的投資業務順利，各國銀行間還成立了銀行團組織。一九一一年有英、法、美、德四國銀行團，其具體的業務物件是粵漢鐵路。該團的主導權在華中地區鐵路權益，而主要的特徵就是銀行與鐵路公司聯手。一九一二年時俄國與日本又相繼加入，組成了六國銀行團。一九一三年因美國退出，變成了五國銀行團。到了一九二一年的十月，又組成了美、英、法、日的新四國銀行團。這些銀行掌控著雄厚的資本，再加上在中國得到的種種特權發行紙幣，吸收了大量的私人存款。這些優勢讓外國銀行在中國大展勢力，控制了中國的金融、貿易、運輸及工業。

外國銀行對中國的金融控制中，還包括了借款的部分。從太平天國出現時期開始，中國政府就向外國借款；一直到甲午戰爭前，借款額都不會太高，並且都能做到隨借隨還，因此這些借款還不會影響到中國的財政主體。甲午戰爭後情況有了變化。首先是外債大量的增加，如一八九四至一九一一年間共借款 1,203,835,453 庫平兩，其內

---

<sup>7</sup> 《中國經濟史—近代部分（1840-1949年）》，頁 237。

容主要是賠款、鐵路、軍火及財政等借款。一九一一至一九二七年間共借款 13,369,096,790 銀元，內容主要是財政、金融、軍械、軍餉、外債本息、鐵路等借款。<sup>9</sup>由於牽涉國家多，借款數額計量單位不一致，有以中國貨幣為準，又有以外國貨幣為準，各國對中國的外債與中國貨幣兌換情形詳見文後附表。〔附錄二〕

為了求得一個總量並且方便比較，將所有資料轉換為國幣銀元為統一的計量單位，銀兩與銀元的比價，以庫平銀為準，按 1 兩 = 1.4 元換算。其他種類的銀兩皆視與庫平銀等價，一些價差較大的銀兩則視當時慣例折換成庫平銀。至於外幣與銀元的比價，則以北洋政府財政部一九一九年預算「借款歲入歲出」所核定的數位為基礎，參考其他機構如國會（一九一九年）、財政整理會（一九二四年）所決定的數位；又對第一次世界大戰前後的一些債項，依據當年匯率折合結果進行比較，<sup>10</sup>得出下列結果。

- 1 英鎊 = 9.60 元
- 1 法郎（法） = 0.35 元
- 1 法郎（比） = 0.30 元
- 1 馬克 = 0.47 元
- 1 盧布 = 0.70 元
- 1 弗羅令 = 0.80 元
- 1 美元 = 1.80 元
- 1 加元 = 1.70 元
- 1 日元 = 0.90 元
- 1 港幣 = 0.44 元

依此比價換算，一八九五至一九二七年間，中國的外債總量約為

---

<sup>8</sup> 《中國經濟史—近代部分（1840-1949 年）》，頁 238。

<sup>9</sup> 徐義生，《中國近代外債史統計資料》（中華書局，1962 年版），頁 90、242。

<sup>10</sup> 參閱北洋政府財政部：《民國八年度借款歲入歲出預算專表說明書》，《財政整理會試擬 1924 年度中央各省區國家歲入歲出預算表》等文書。轉自汪敬虞主編，《中國近代經濟史》上冊，頁

三十億元。借款大增的原因主要是戰爭賠款造成的，中國幾次對外的戰爭失敗累積下的賠款，遠遠超過財政所能負擔的程度，其利息又高的離譜，像庚子賠款其利息甚至超過本數。這種情況下中國政府只好以債養債，借款暴增是當然的結果。下表四是外債量的統計，表五則是中國對外債務分國統計。

表四 中國外債數量

單位：萬元（銀元）

時段	1894—1911	1912—1927	合計
外債數量	167,198	133,700	300,898

表五 中國對外債務分國統計<sup>11</sup>

單位：百萬元

國別	1894—1911		1912—1927		1894—1927	
	數量	比重( % )	數量	比重( % )	數量	比重( % )
英	498	29.8	194	15.2	692	23.1
德（奧）	363	21.7	125	6.3	488	16.3
俄	258	15.5	96	5.8	354	11.8
法	240	14.4	206	16.3	446	14.9
日	105	6.4	540	37.4	645	21.6
美	78	4.7	68	6.5	146	4.8
比	76	4.6	102	9.4	178	5.9
其他	41	2.9	10	3.1	51	1.6

509。

<sup>11</sup> 汪敬虞主編，《中國近代經濟史》上冊，頁 510-511。

根據以上兩表的統計數位，前期是英國居於首位，後期是日本成？第一。雖然總體來說是英國居於對華借貸的龍頭地位，而日本的崛起對中國影響更是劇烈。借款的用途同樣分佈在三大專案—財政、軍需、及實業方面，另外還有一些雜項和積欠的利息支出。外債用途分配見下表。

表六 外債用途及數量與比重表<sup>12</sup>

單位：百萬元

時段	財政經費		軍需經費		路電航工礦		其他		積欠息金	
	金額	比重 (%)	金額	比重 (%)	金額	比重 (%)	金額	比重 (%)	金額	比重 (%)
1894   1911	43	6.39	115	17.21	414	61.58	2	0.34	97	14.48
1912   1927	416	31.28	304	22.87	309	23.29	26	2.06	273	20.50
1894   1927	459	23.00	419	21.00	723	36.20	28	1.40	370	18.50

在？多時段及用途中，以一八九四至一九一一年間的實業專案特別突出，比重將近三分之二，這之中又以鐵路借款？主，關於此點將在之後的運輸業專案中來討論。

## （二）貿易方面

列強在中國經營貿易的家數，一八八二年時是四百四十家，一八九二年時是五百七十九家，一九一三年是三千八百零五家，一九三年是八千二百九十七家。各國在中國的貿易投資，一九一四年？100,004,210 美元，占企業資本的 14.2 %；一九三 年？ 500,005,500

<sup>12</sup> 汪敬虞主編，《中國近代經濟史》上冊，頁 511。



美元，占 28.1 %。<sup>13</sup>短短十多年裏成長了將近五倍，這樣的增加率是相當驚人的。下表是將各主要對中國貿易國家的分年計量統計數位。

表七 各國對中國貿易分年計量表<sup>14</sup>

年份	英本土		香港		美國		日本		俄	法	德	其他	合計=100 % 百萬關兩
	百萬 關兩	%	百萬 關兩	%	百萬 關兩	%	百萬 關兩	%	%	%	%	%	
1895	44.5	14.1	143.0	45.4	20.5	6.5	32.0	10.2	5.6	*	*	18.2	315.0
1903	60.6	11.8	225.7	43.9	45.4	8.8	80.7	15.7	2.9	*	*	16.9	514.1
1913	113.3	11.6	288.8	29.7	73.1	7.5	184.9	19.0	6.9	4.7	4.7	15.9	973.5
1918	75.2	7.2	279.2	26.8	135.8	13.0	402.3	38.7	*	3.1	—	11.2	1040.8
1920	177.5	13.6	295.8	22.7	210.3	16.1	371.1	28.5	*	2.0	0.6	16.5	1303.9
1926	172.1	8.7	218.3	11.0	337.8	17.0	538.6	27.1	*	4.3	3.2	28.7	1988.5

\* 歸入其他欄中

表中可見，英國在二十世紀前對華貿易占著霸主的地位，進入二十世紀之後，在其他國家的強力競爭下，英國在中國貿易的比重上已逐年下降。第一次世界大戰期間，英本土對華貿易額大？下降，其他歐洲國家也是跟著變少，美國與日本則是與歐洲相反，有著前所未有的巨大成長。日本在大戰前占中國對外貿易總額中只有不到 20 %，而大戰之後卻成長到 38.7 %，而日本占中國進口總額的比重更是高達 41.4 %，出口也有 33.6 %。這樣的轉變足以顯示中國對外貿易體質的轉變，已由歐洲轉向美日？主的新局勢。

甲午戰爭後的在華外商，有相當多是國際大企業的分支，而非

<sup>13</sup> 《帝國主義在舊中國的投資》，頁 41、60。

僅是當初作？進出口仲介的洋行組織。像英國的英美煙公司（一九二年在華成立），美國的美孚油公司（一八九四年）等等。中國的對外貿易基本上都由這些大公司所壟斷。中國對外貿易總額，一八九四年？200,009,000 兩，一九一三年？900,007,300 餘兩，一九二八年？2,100,008,700 餘兩，<sup>15</sup>其中有 90 % 都操縱在這些大外商手裏。

### （三）運輸業方面

列強對中國運輸業的投資額相當龐大，並且在一八九五年以後不斷成長。各國在華全部企業投資中，有關運輸業的部分，一九一四年與一九三一年都占五分之一以上，其中又以鐵路投資占絕大部分。

表八 外國在華運輸業投資總額分配表<sup>16</sup>

單位：百萬美元

年份	鐵路投資			航運投資	航空投資	合計
	借款	直接經營	合計			
1914	192.5	292.0	484.5	46.8	—	531.3
1930	356.6	196.4	553.0	208.8	2.0	763.8

上表是外國對中國運輸業投資總額情況。從表中可以很明顯的看出，鐵路投資是整個運輸業投資的重心。

早期中國鐵路的興建，始於一八七六年的淞滬輕便鐵路。至一八九四年時共修建了三百六十多公里；一九一一年增加到九百六十多公里；一九二七年時已增建至一萬三千公里。在這些鐵路里程中，屬於中國自主的比例很少，一八九四年時只有 21.1 %，一九一一年時只

<sup>14</sup> 汪敬虞主編，《中國近代經濟史》上冊，頁 165。

<sup>15</sup> 《六十五年來中國國際貿易統計》，第一表。轉引自《中國經濟史—近代部分（1840-1949 年）》，頁 243。

<sup>16</sup> 《中國經濟史—近代部分（1840-1949 年）》，頁 245。

占 6.9 %，一九二七年時也只有 8 %。<sup>17</sup>由這樣的比例可以看出，鐵路運輸業在中國幾乎等於是外國資本的化身，中國絕大部分的路權都掌握在外國手中，交通？經濟的基礎，各國對中國的投資想要獲得更大的收益，取得路權的控制正是拓展其利益的手段之一。

？多參與鐵路權益競爭的國家中，歐洲以俄、法、德、英四國？主，另外還有比利時這個國家，只不過比利時是以向中國政府提供貸款修路？主，所以在此不列入爭奪路權的名單中。

十九世紀中葉之後，外國就已經開始在中國設立輪船公司，經營中國沿海與內河航運的事業。各國在中國所設立的主要輪船公司，一八九四年之前有十四家，一八九五至一九一三年間所設立的有十四家，一九一四至一九三一年間設立的有十五家。<sup>18</sup>列強在中國的航運勢力與鐵路運輸一樣居於壓倒性的優勢，這樣的情形可以由下表看出。

表九 中外輪船噸位比例表<sup>19</sup>

年份	中國輪船噸位（ % ）	外國輪船噸位（ % ）
1877	36.7	63.3
1897	23.2	76.8
1916	22.4	77.6
1928	22.3	77.7

上表的資料可以看出，中國輪船噸位數比例遠比外國輪船要小的多，而且隨著時間的推移情況越是嚴重。這顯示著外國資本的逐年累積增加，中國本土資本越是難以與其對抗，以在中國幾家最大的輪

<sup>17</sup> 嚴中平等編，《中國近代經濟史統計資料選輯》（科學出版社，1955年版），頁190。

<sup>18</sup> 《中國近代經濟史統計資料選輯》，頁239-243。

<sup>19</sup> 《中國近代經濟史統計資料選輯》，頁221-222。

船公司的長江航線輪船所占噸位數比例來看，如下表所示：

表十 各輪船公司長江輪船噸位比例表<sup>20</sup>

單位：%

年份	公司 總計	太古	怡和	日清	招商
1903	100	23.8	25.5	23.7	27.0
1914	100	21.5	23.8	31.4	23.3
1928	100	26.4	24.6	26.0	23.0

相當明顯的，屬於中國的招商局與外國公司相比，經常處於劣勢。其中日清公司則有相當有趣的變化，在一九一四年時，其輪船噸位比重突出其他各家公司，這可能與第一次世界大戰的發生有關。

#### （四）工礦業

馬關條約替外國在中國設廠製造及開礦開了大門，在此之前，外國在中國只有少數不多的加工工廠，此類工廠並不具有壟斷的性質，充其量只是臨時性的組織。甲午戰爭後情況大為改觀，外國在中國開設的工礦業，逐漸帶有壟斷的色彩。他們利用中國本地的廉價原料與勞力，製成的產品直接在本地銷售，或出口至其他國家賺取高額利潤。一八九五年至一九一三年間所設立的重要外資廠商約有一百三十六家。這一百三十六家僅是資本在十萬元以上的外資工廠，與完全開辦的外資礦山及中外合資的礦場，全部的資本額為 103,153,000 元，下表是這些資本的分配情形。

<sup>20</sup> 《中國近代經濟史統計資料選輯》，頁 248。

表十一 外資廠商分配表<sup>21</sup>

部門	家數	資本（千元）
礦冶	32	49,969
機器造船	7	2,895
水電	19	11,514
紡織	16	12,515
食品	39	17,148
其他	23	9,112
總計	136	103,153

依國別觀察，英國最多有三十七家，資本額 49,681 萬元；第二是日本，有四十九家，資金 2,633 萬元；德國第三，有 12 家，76.81 萬元；沙俄第四，有 17 家，66.48 萬元；其餘各國共有 21 家，128.13 萬元。<sup>22</sup>

這些外資工廠規模都相當龐大，其中資本在 50 萬至 100 萬元的有二十三家，在 100 萬至 500 萬元的有十九家，500 萬元以上的有三家。外資企業規模相當龐大，如英國開灤煤礦的資本一九一一年時？11,594,000 元，一九一三年時就增加到 2,063 萬元。<sup>23</sup>由於這些工礦企業大多屬外國具壟斷性質的資本集團，如英國的怡和洋行、日本的南滿鐵道株式會社等，所以它們在經濟上的影響遠非僅其資本額度就能下定論的。

<sup>21</sup> 《中國近代工業史資料》第二輯上，頁 3。轉自《中國經濟史—近代部分（1840-1949 年）》，頁 247。

<sup>22</sup> 同前注。

<sup>23</sup> 《中國經濟史—近代部分（1840-1949 年）》，頁 248。