

[旧版文章](#)
[天人古今](#)

[古今通论](#)  
[古代通论](#)  
[世界史论](#)  
[当代三农](#)  
[现实问题](#)  
[旁通类鉴](#)

[先秦史论](#)

[先秦通论](#)  
[原始经济](#)  
[文明起源](#)  
[夏商西周](#)  
[春秋战国](#)

[汉唐史论](#)

[汉唐通论](#)  
[战国秦汉](#)  
[秦国秦代](#)  
[西汉东汉](#)  
[魏晋南北朝](#)  
[隋唐五代](#)

[宋元史论](#)

[宋元通论](#)  
[唐宋通论](#)  
[北宋南宋](#)  
[辽金西夏](#)  
[蒙元史论](#)

[明清史论](#)

[明清通论](#)  
[明代通论](#)  
[明中后期](#)  
[清代通论](#)  
[清代前期](#)

[近代史论](#)

[近代通论](#)  
[清代晚期](#)  
[民国通论](#)  
[民国初年](#)  
[国民政府](#)  
[红色区域](#)

[现代史论](#)

[近世通论](#)  
[现代通论](#)  
[前十七年](#)  
[文革时期](#)  
[改革开放](#)

[学科春秋](#)

[学科发展](#)  
[专题述评](#)  
[年度述评](#)  
[学人学术](#)  
[学者小档](#)

[理论方法](#)

[国学网](#)——[中国经济史论坛](#) / [近代史论](#) / [国民政府](#) / 1927—1937年内外资本的活动与中国铁路建设的规划和实施

## 1927—1937年内外资本的活动与中国铁路建设的规划和实施

2004-11-14 徐卫国 作者提供 点击: 961

### 1927-1937年内外资本的活动与中国铁路建设的规划和实施

1927-1937年内外资本的活动与中国铁路建设的规划和实施

徐卫国

**内容提要:** 本文扼要分析了1927-1937年中国铁路建设的规划、建设资金的筹集、新建铁路的里程, 以及建设成本等问题, 并对相关数据作了估计。

1927年, 以国民党政府为代表的地主、资产阶级和新军阀的联合专政形成。大规模的军阀混战局面结束。但在初步统一、稳定的局势中, 又蕴藏着巨大危机。国民党新军阀之间的冲突时有发生; 反革命的“剿共”军事愈演愈烈; 世界性经济危机波及中国, 国际资本继续寻求控制中国的途径。更令国人痛恨和耻辱的是, 日本帝国主义灭亡中国的狼子野心和侵华行动, 严重干扰和破坏了中国的经济建设。在这样的条件下, 中国铁路建设继续进行。

#### 一. 外国资本争夺获利机会的活动

西方列强从兴起之日起, 就在全球实行殖民主义、资本主义扩张, 靠着对其他国家和民族的暴力掠夺和直接、间接统治, 推进了本国的现代化进程, 也巩固了资本主义在全球的优势地位。但是, 第一次世界大战沉重打击了资本-帝国主义的统治秩序; 反全球资本主义化的社会主义运动也在俄国取得初步成功。列强不能像过去那样完全以赤裸裸的暴力统治和不平等的条约制度控制其他国家和民族了。资本主义在全球的统治手段发生了变化。但是, 列强绝不会放弃在别国的利益以及巩固其利益的机会。1920年, 美国、英国、法国和日本组成对华投资的国际银行团。由于无法满足银行团的条件, 中国一直得不到他们的任何贷款, 但银行团却能阻扰别人的贷款建议。[1] 但是, 1929~1933年资本主义世界发生经济大危机, 主要资本主义国家都设法向外转嫁危机。各国资本也在全球寻找获利机会。中国铁路就是他们的重要目标。当然, 在这一过程中, 中国方面也满足了国外资本的要求。这一时期外国资本的活动, 除日本外, 一般以贷款为主, 很少直接投资建设和经营铁路。

这里, 有几个问题值得关注。

首先, 中国铁路建设为资本主义国家提供了克服危机的机会。

一些国家为走出危机, 由政府支持进行贸易战、关税战、货币战。比如, 政府对出口给以奖励, 且建立出口信用保证制度, 由政府为出口商承担大部分风险。德国财团就是在政府的支持下, 才尝试投资于中国铁路。德国政府为他们提供了70%的担保。[2] 在浙赣铁路的兴建过程中, 德国奥托华尔夫公司先后提供了两笔料债。第一笔是1934年3月14日成立的玉山南昌段材料借款800万元, 年利7%, 以玉山南昌段铁路的车辆、材料和盈余为担保品。第二笔是1936年2月11日成立的南昌萍乡段借款1000万元, 年利7%。[3]。这两次投资活动, 都得到了国民党官僚资本的协助, 德国不仅获得推销商品的机会, 而且侵入了英国传统势力范围长江流域。同时, 也有助于德国购运江西、湖南等省的有色金属。德国资本甚至深入西南, 为湘黔铁路提供材料借款。1936年12月5日成立的湘黔铁路借款3000万元, 年利6%, 贷款人为德国奥托华尔夫公司、爱森钢铁公司、联合钢铁出口公司和克虏伯公司等。[4]

史观史法
历史理论
领域视野
方法手段
规范学风
☐ 史料索引
古今文献
考古文物
简帛文书
回忆追述
社会调查
论著索引
☐ 论著评介
通论文集
古代史著
明清史著
近代史著
现代史著
☐ 动态信息
期刊集刊
网站网刊
团体机构
学术会议
研究动向
☐ 他山之石
世坛综考
美国史坛
西欧史坛
东亚史坛
其他地区
☐ 池月山云
文史随笔
知识小品
诗词诗话
文艺点评
小说演义
史眼世心

另一个老牌帝国主义国家英国，为推销本国过剩商品，强制要求中国铁路的英镑料债，必须用于购买英国铁路材料。这样，名义上是中国铁路借了英镑，而英镑丝毫不流出英国。这在经济大危机中，有助于英镑体系的稳定，[5]真是一举两得。粤汉铁路株（州）韶（关）段的修建、沪杭甬（上海—杭州—宁波）铁路的完成、京赣（南京—贵溪）铁路的兴建，都为英国提供了这样的机会。为贯通粤汉铁路，1934年6月1日以中英庚款为基金的150万英镑借款成立，年利6%，90%折扣，贷款人为中英庚款委员会。1935年5月8日，完成沪杭甬铁路110万英镑借款成立，年利6%，贷款人为中英银公司。其中中国建设银行公司承借一半。1936年12月1日，京赣铁路借款成立，分别由中英庚款委员会和英国汇丰银行各贷款45万英镑，共90万磅，年利均为5%。[6]

其次，利用投资于中国铁路的机会，列强努力维持、巩固在中国的传统势力范围。个别国家甚至试图扩展其势力范围。

第一次大战以来，中国也收回了一些过去丧失的权利。西方列强并不甘心失去在华权益。英国传统势力范围在长江流域和华南。于是，当国民党政府决定兴建株韶段，完成纵贯南北的粤汉铁路时，英国方面就乐于将“退还”中国的庚子赔款用于株韶段工程，发行英镑公债。[7]由此，英国势力可以更加快捷地由香港、华南深入华中，与英国在长江航运中的优势地位相互呼应。这样的投资，显然具有重大的战略意义。此外，眼见德国资本成功进入浙赣铁路，且侵入英国势力范围，英国迅速反击，一方面向国民党政府提出抗议，另一方面，先后由中英银公司向沪杭甬铁路贷款、中英庚款委员会和汇丰银行向京赣铁路贷款。资本的竞争与势力范围的争夺，相当激烈。

横贯东西的重要干线--陇海铁路，早期建设由比利时资本投资进行。比利时利用所谓退还庚子赔款，发行美金公债，作为料款，再次参与到陇海铁路的建设中来。1928年7月1日，中比庚款500万美元借款成立，年利6%，贷款人为中比庚款委员会。[8]后来，比利时资本又轻易得到向宝成铁路贷款的机会。1936年8月25日宝成铁路4.5亿比利时法郎的借款成立，年利6%，贷款人为比利时铁路电车公司。不过，这项借款后来未能履约。

法国方面，在中国收回原法国投资的正太铁路后，又设法介入大（同）潼（关）和太沽（石家庄-大沽）两段铁路的建设，提供料款5000万法郎。只因山西地方政府坚持自己修路，法国的投资活动功亏一篑。而在法国的传统势力范围西南地区，法国银团促成铁道部、四川省、中国建设银行公司等成立川黔铁路公司，为成渝铁路提供材料借款。1936年12月7日，成渝铁路3450万元借款合同成立，年利7%，93%折扣。[9]

德国资本的活动也引人注目。经过一次大战，德国丧失了山东这个势力范围，但德国并不甘心，又卷土重来，在中国其他地区寻求权益。德国曾于1930年派团到中国东北考察，表示愿意借款4000万元，协助东北地方当局修建通辽-齐齐哈尔-黑河、吉林-穆稜-伊兰和葫芦岛-赤峰-多伦等三大干线，因日本发动侵略战争而作罢。前述德国向浙赣铁路和湘黔铁路提供材料借款，已深入长江流域和西南腹地。

由此可见，各国在追求商业利益时，都要兼顾在华势力范围的利益之恢复、巩固和扩张。

第三，更有甚者，日本帝国主义将铁路修建纳入灭亡中国的侵略行动。日本从19世纪中期开始，决心“脱亚入欧”，除了在国内有选择地推行西方资本主义制度，还效仿西方强国早期靠殖民主义暴力掠夺和直接统治而兴起的发展道路，将中国朝鲜等邻国作为侵略、掠夺的目标。即使是在一次大战后，日本也没有放弃这一发展道路。征服中国始终是它的战略目标。它在中国东北的活动尤其咄咄逼人。铁路方面，早在1925年，满铁制订了“满蒙开发铁路网计划”，企图在20年内建铁路35条，长8800公里。后来又向张作霖要求所谓“满蒙新五路”权益。这些计划虽未实现，但日本并未罢休。满铁通过垫款方式承造并控制了吉（林）敦（化）铁路。原定日方承造工程和设备费1800万日元，后又增加借款600万日元。平均每天利息6000多日元。竣工后，国民党政府派员调查，认为费用不应超过1500万日元，且质量低劣，需3000万日元才能完成修补。日本如此，“无非欲使本路债务日积，无法偿还，以遂其侵占之谋而已”。所以，该路名为国营，实为日本人囊中之物。[10]日本人还要求将吉敦铁路展筑到中朝边境的图们，以便与朝鲜境内的铁路接轨，这当然有利于日本侵略中国东北和全面侵华。

当东北地方政府修建沈海、吉海铁路期间，日本人叫嚷有碍日本既得满蒙五路权益，且两路沟

通，与南满铁路并行，不断横加干涉。最后，日本按耐不住，发动侵略东北的战争。东北河山沦陷敌手，日寇为掠夺中国资源，支持侵略战争，在东北修建了不少铁路。现代交通工具，竟成为暴力侵略的手段。

以上几笔外债（不包括材料垫款），约合国币19488万元。[11] 若扣除未履约的宝成铁路借款，则为14431万余元。

## 二.本国资本的投资活动

资本主义国家对铁路的投资，得到了国民党官僚资本的合作。国外资本投资于中国的条件，就是与中国的银行合作，共同投资，以降低风险。当然，这样做也可以避开四国银行团的种种约束。

本来，中国民族金融资本已有所发展，到1928年，中资银行的资力占了36.7%。[12] 1928年后，国民党政府为了垄断全国金融和经济，先后设立中央银行、中国农民银行、邮政储金汇业总局、中央信托局，改组中国、交通两大商业银行，形成所谓“四行两局”官僚资本金融体系。此外，中国通商银行、四明储蓄银行、中国实业银行和中国国货银行（所谓小四行）也一一落入官僚资本的控制之下。应外国资本的要求，掌管全国经济委员会的宋子文，于1934年主持成立了中国建设银公司，公司的资本为1000万元，由14家华资银行和孔祥熙、宋子文等国民党高官入股，并得到实力雄厚的汇丰银行的合作许诺，标榜“会同中国的各银行和国外的财政界，扶助中外私营企业并与他们合作以发展需要长期信贷的商业和工业”，“导引资本的巨流有秩序地注入中国的建设事业”。[13] 这些银行金融机构，组成了当时所谓的中国银团。他们在承接铁路债务中（包括发行债票），获利丰厚。

在浙江省杭江铁路的建设和经营中，杭州的中国银行团获益匪浅。各家银行不仅从铁路贷款中获得高额利息，还以主要债权人的身份，派出稽查员，入驻杭江铁路局，稽核一切工程、购料和营业收支，控制其财务。中国银行团还在铁路沿线增设支行，经营该路钱款，同时开展浙盐、赣米等特产的信用业务。[14] 同时，中国银团与德国公司合作，共同投资于浙赣铁路。为此，组成浙赣铁路公司，各银行与浙江省政府等组成浙赣铁路公司董事会。后来，德国对湘黔铁路的材料贷款，也得到了中国银行资本的配合。

中国建设银公司与英国资本、法国资本合作，共同投资于完成沪杭甬铁路和修建钱塘江大桥的工程，以及成渝铁路。1936年发行京赣铁路建设公债1400万元，年息6厘。公债交由交通、农民、金城、四行储蓄会、大陆、中南、盐业、浙江兴业等行承借，月息高达9厘，[15] 形同高利贷。

官僚资本利用国民党执政之机，与外国资本合作共同发展，迅速壮大起来。到1936年，前述四行在中国164家银行中，资产总额占了59%，纯收益占了44%。

1927--1937年，国内银行为中国新建铁路提供的借款主要有：

①平汉铁路：整理平汉路借款737.2万元（月息1.3~1.6分），1923—1928年陆续成立，用于重修黄河大桥，由金城、盐业、中南等银行承借。

②粤汉铁路：株州机厂建筑费75万元，1937年由四明银行承借。

③陇海铁路：西段工程款486万元，实收450万元，1935年由中国、交通、中南、金城和盐业等银行承借。

④沪杭甬铁路：1935年5月8日成立的完成沪杭甬铁路金镑借款110万英镑（约合国币1880万元），年利6%，贷款人为中英银公司，由中国建设银公司承担一半借款约940万元。

⑤苏嘉铁路：建筑费50万元，1935年铁道部向浙江兴业银行举借，以第3期建设公债77万元作抵。

⑥浙赣铁路：杭江段先后借款360万元（月息1分）、220万元（年息1分），1930~1933年期间

由上海、杭州的中国银团承借；

玉萍段工程借款800万元，1932年由上海中国银团承借，以玉萍段公债1200万元作抵；

南萍段工程借款1000万元，后加借200万元料款，1936年由中国银团承借，以第2期建设公债2700万元作抵。

⑦京赣铁路：国内银团借款1400万元，月息9厘，1936年以全部京赣路建设公债（1200万元，6厘）作抵，由交通、农民、金城、四行储蓄会、大陆、中南、盐业、浙江兴业等行承借。

⑧江南铁路：铁路公债300万元，1933—1936年由上海中国银团承担，以公司财产600万元作抵。

⑨湘黔铁路：由上海中国银团承借2600万元工程款，月息8厘，以建设公债2072万元、津浦路德国债票未赎回的130万镑作抵押。

根据以上不完整的统计，本时期铁路内债约8938万元。[16] 内外债共约22431万元。其中，整理平汉路借款737.2万元不应算作新建铁路的内债。这样，新建铁路的内外债款也有21694万元。而1927~1937年关内新建铁路费用约2.72亿元（参见后文）。

值得一提的是，早在1913年由云南绅商组成的个碧铁路公司，又在1931年1月开始修建临安至石屏延长线。资本来源于云南各地的锡矿公司，集股上千万元。此外，晋系军阀在争得同蒲铁路的建筑和经营权后，为筹措建设资金，阎锡山专门设立铁路银号，由山西生产保护费和公营事业项下各分担一半费用。阎锡山动用私人在法国的巨额存款，从德国购进钢轨和机车车辆，以及其它材料。

外国资本、官僚资本在铁路建设中的重要作用，是与国民党政府的铁路规划分不开的。

### 三. "尽量吸用国际资本"筑路的规划

截止1926年底，中国累计建成铁路约12728公里；铁路建设资金中，外国直接投资和间接投资约占84%。[17] 中国也因此丧失了大量权益。中华民国的缔造者孙中山先生，曾提出利用外资建筑铁路10万英里，形成中央、西北、西南、东南、东北、高原等6大铁路系统，以及机车、客货车辆制造系统。约需资金60亿元。[18] 标榜"秉总理之遗教"的国民党政府，计划十年内建铁路2万英里（约合32186公里）。[19] 所需资金设想"尽量吸用国际资本"。[20] 1929年1月，孙科向国民党中央政治会议提交《庚关两款筑路计划提案》，[21] 获得通过。根据这一计划，将利用海关盈余和退还庚子赔款，作为筑路基金，使铁路建设能有固定经费。他们盘算，六年期内，利用庚关两款可筹集4.08亿元，建筑铁路4000多公里（原文作2537英里）。

这些计划中的铁路线分为四组：第一组粤汉、陇海和沧石线；第二组京湘、京粤、韶（关）南（昌）、粤滇、湘滇等线；第三组包（头）宁（夏）、成渝、道（口）济（南）、同蒲等线；第四组宝（庆）钦（州）线。[22] 其布局思路是，首先注重纵横两大干线的完成，其次力求南京与省会的联络，最后选择人口稠密、赢利稳固的线路。[23] 而且建设重点在长江以南。

1929年4月，国民党三届二次全会决议，庚款中的三分之二作为铁路建筑经费，三分之一作为水利及电气事业等建设经费。[24]

利用庚关两款的计划，后来稍有变化。原来，所谓海关盈余是指海关收入除用以偿还外债本息外的盈余部分。所以，海关收入在性质上属国库收入的一种，不可能任铁道部随意动用。庚子赔款方面，美国首先提议中止收受，将尚未支付的赔款"退还"中国，用作中国派遣学生留美和在北京办理清华大学。俄国部分已于十月革命时宣布取消。德国部分已于一次大战中中德断交后停付。国民党政府成立后，能用于铁路建设的庚款，还有比利时和英国部分。[25]

比利时庚款方面，1925年中比双方签订协定，比国退还的庚款，以偿清华比银行垫款的余额作基金，发行美金公债500万元。[26] 其中，40%即200万美元用于展筑陇海铁路，35%即175万

美元用于其他铁路购买比国材料，25%即125万美元用作文化和慈善事业经费。[27] 双方专门成立中比庚款委员会，落实协议。[28]

英国庚款方面，1922年英国政府宣布愿将庚款余额用于中英互有利益的事业。1930年9月22日，中英双方达成《中英庚款换文》[29]，规定将已到期和未到期的英庚款交由中国政府作为教育事业基金；该基金的大部分用于“整理及建筑中国铁路，并投诸其他中国生产事业”；“与英国利益特别有关之各铁路，更当首先注意”。当中国在国外购买需用材料时，必须向英国订购。为此，在伦敦设立购料委员会，将现存庚款全部移交，用作购料；将来到期之款，一半交其购料，一半交由中英庚款董事会管理。[30] 截止1931年6月，现款本息扣除付给香港大学和伦敦大学中国委员会部分，尚余350余万英镑。将于1932-1945年到期的庚款本息约789.31余万英镑。[31] 这样一笔巨款，对资金缺乏的国民党政府来说，相当重要。不过，列强和国际资本追求的是如何在中国获取最大利益。国民党政府必须先满足他们的条件，才能“利用”外资。整理债务，恢复债信，就是其中之一。

以往中国铁路利用外资，都付出了丧失权益的沉重代价。北洋军阀时期，军阀政府借铁路电信之名举借的外债往往挪作军政费用。种种原因，导致债务本息长期不能偿付，列强和国际资本当然不能满意。1923年起，北京政府曾计划整理债务。1927年中国发生政权更迭后，恰逢国际金价大涨，中国铁路债务也猛涨了4倍。国民党政府定下“尽量吸用国际资本”的方针，颇合列强和外国资本的意愿。1929年，国际新银团代表就要求国民党政府，对于旧债应“施行审慎的政策去调整”；许诺“当条件能保证时”，将来进行借款谈判，就不会导致困难。国民党政府专门设立了内外债整理委员会，委员包括交通、铁道两部部长。

外国顾问们也献计献策。1929年12月，甘末尔设计委员会在为国民党政府拟定《国家信用恢复法草案》后，又向铁道部献上《铁路财政意见书》[32]，认为要恢复中国国家信用，“须先将其国有铁路之债信恢复”，“为谋持券人的利益”。这样才能获得铁路建设所需资金。意见书详细开列了恢复债信的步骤，要点是集中国有铁路盈余，做为清偿债务的基金。不过，国民党新军阀之间战争频发，整理债务的计划仍停留在纸上。截至1931年底，国有铁路欠外债概数为99000多万元，欠内债概数为13000多万元，共约12亿多元。[33]

1934年，国民党政府行政院长汪精卫表示，当以中国政府的全力保护债权者的利益。国民党中央政治会议通过“巩固对外信用，利用外资”案。行政院计划外债中首先整理“已成铁道之款”，其次是未用于铁路而名为铁路借款的债务。[34] 从1932年起，开始整理短期外国材料借款和国内零星借款。1934年，开始整理各国发行的中国长期铁路债票。

据官方记载，需经整理的债务有：外债部分，分为发行债票部分和未发行债票的借款和垫款两类。经整理以后，除未到期利息部分无法核计确数外，减免利息和削让债额，估计在国币2.5亿元以上。[35]

内债部分，分为国内银行借款垫款和透支其他借款两类。经过整理，减轻负担有数字可考的，约2000万元。此外，平绥、平汉已订有整理办法。内债项下，除已经倒闭的银行有待随时商洽外，如包工工款，运商押款，员工欠薪等项，几乎完全解决。[36]

料债部分有：津浦路英商14家料款、平汉路美商3家料款、平汉路美国车辆公司和泰康洋行料款、平绥、津浦路三井洋行料款。以上业经整理的料款，仅为数额巨大的，共计减轻负担超过国币3000万元。

总之，各路债务，共削减债款约合国币3亿元。未计入的还有平汉路的723万元，平绥路的773万元。[37] 到1935年，“偿还已整理的债款本息及指定某项收入偿付借款本息”2500万元，约占当年营业收入15430万元的17%。[38]

债务的整理，无疑最大限度地保护了外国债权人的利益。国内金融资本的利益也得到保护。令人惊讶的是，日本武力占领了中国东北，中华民族到了最危险的时刻，而国民党政府竟保证按期归还胶济、京绥等路的日债。[39] 只是在日本发动全面侵华战争后，国民党政府才暂停了整理债务的措施。

此外，为了获得国际、国内资本，国民党政府还发行公债，作为各项内外借款的基金。除了前述利用中英庚款所发行的完成粤汉铁路英金公债150万磅，主要的公债还有：

玉萍铁路建设公债1200万元，年息6厘，1934年6月1日由财政部会同铁道部发行，以中央拨充江西地方盐税附捐项下每年193万元为抵押，还本期限8年。[40]

第一期铁路建设公债1200万元，年息6厘，1934年铁道部发行，用于玉萍铁路建设，以国有铁路盈余为抵押，还本期限8年。[41]

第二期铁路建设公债2700万元，年息6厘，1936年铁道部发行，用于玉萍铁路南萍段建设，以国有铁路盈余为抵押，还本期限10年6个月。[42]

第三期铁路建设公债12000万元，年息6厘，分3次发行，每次4000万元，1936年起由财政部会同铁道部发行，用于建设湘黔川桂等干线铁路，以新建铁路盈余和国有铁路应还其他债务后的余利为抵押，新路未有盈余之前，由国库补助。每次公债还本期限均为20年。实际只发行了一、二两期。[43]

京赣铁路建设公债1400万元，年息6厘，1937年由财政部会同铁道部发行，用于建设京赣铁路，以粤汉铁路应还中英庚款和京赣铁路将来盈余为抵押，还本期限10年。[44]

那么，国民党政府的建设规划能完成多少？[45]

#### 四. 新路建设的成就与成本

笔者综合各种资料，统计出1927~1937年中国新建铁路的里程分别为：

(1)1927~1931年九·一八事变前东北地区新通车铁路干线1135.8公里，支线619.99公里，共约1755.79公里。（未计南满铁路新建的里程。）

(2)1927~1937年关内新通车铁路干线3359.68公里，支线595公里，共约3954.68公里。（江南铁路里程计入京赣铁路；京赣铁路孙家埠-贵溪段只计抗战前已经铺轨的里程；同蒲铁路原平-平旺段里程也只计抗战前已经铺轨的里程。）

这样，由中国人新建的铁路共约5710.47公里。

(3)东北地区九·一八事变后新通车铁路（包括事变前南满铁路新建里程）约3954.68公里。[46]

初步统计的结果是，1927~1937年，中国铁路（不包括九一八事变后东北铁路）新通车里程约为5710.47公里。平均每年约修建519公里。又，东北地区九·一八事变前南满铁路新建铁路和九·一八事变后新建铁路约3868.2公里。当然，这些铁路是为了应付日军侵华的急需，很多为轻轨铁路。

估计1927-1937年全国新通车铁路干支线共约9578.67公里。[47] 东北新通车铁路约5523.99公里，占57.67%。1927年之前中国已有铁路约12728公里，[48] 这样，到1937年底，全国通车里程约为22307公里。

据不完全统计，到1936年6月，已通车营业的国有铁路干线和支线里程在各省的分布情况是：河北1438公里；河南1319公里；山东948公里；江苏862公里；广东418公里；绥远396公里；山东379公里；山西378公里；湖北339公里，湖南310公里；安徽281公里；察哈尔218公里；浙江208公里；江西163公里；陕西138公里。以上共约7417公里。[49] 主要集中在东南部（不计东北）。广大西部地区，只有绥远、察哈尔、山西和陕西等省通有铁路。

此外，到1937年6月，国有铁路有机车1243辆，客车2047辆，货车15482辆。[50]

下面，我们再分析这一时期新建铁路的成本。先看1927-1936年已营业的国有铁路的建设成本和

账面资产的变动。由于资料不完整，各项统计只是很不完全的估计数。（为便于上网，原表1"1927-1937年国有铁路建设成本和账面资产的变化"改为文字叙述。）

1927年的建筑费、路线及设备品原价分别为59677.14万元、66112.35万元；

1928年缺少资料；

1929年的建筑费、路线及设备品原价分别为66599.19万元、72339.30万元；

1930年的建筑费、路线及设备品原价分别为61435.27万元、67792.64万元；

1931年的建筑费、路线及设备品原价分别为61486.14万元、67922.71万元；

1932年的建筑费、路线及设备品原价分别为69859.84万元、80912.76万元；

1933年的建筑费、路线及设备品原价分别为67206.72万元、85525.24万元；

1934年1-6月的建筑费、路线及设备品原价分别为73685.90万元、85960.03万元；

1934年7-1935年6月的建筑费、路线及设备品原价分别为75103.30万元、87478.55万元；

1935年7-1936年6月的建筑费、路线及设备品原价分别为77604.29万元、89922.09万元。

（说明：1928年缺资料。1931年起，因东北沦陷，原报告北宁铁路的建筑费和路线及设备品原价的统计虽为关内外全路数额，但实有路线未计关外段，导致平均数偏高，为保持数据的准确性，本表是按北宁全线里程计算平均数的。资料来源：中华民国铁道部编：《中华国有铁路会计统计总报告》，《中华国有铁路统计总报告》，各年。）

路线及设备品原价（账面资本）是建筑成本的主要要素，包括建筑费和财政用款两项。建筑费是指所有直接用于路工的支出，财政用款是指建筑时支付的利息和汇兑上的亏损。数据显示，抗战前已建成营业的国有16条铁路[51]的建设成本大约为9亿元左右；平均每公里10万元左右。那么，1927年后新建铁路的成本有多少？（为便于上网，原表2"1927年后新建铁路的建设成本"改为文字叙述。）

陇海铁路灵潼段实有路线72公里，路线及设备品原价1200万元；

陇海铁路潼西段实有路线132公里，路线及设备品原价1061.23万元；

陇海铁路西宝段实有路线173公里，路线及设备品原价1384万元；

个碧石铁路鸡临段实有路线62.2公里，路线及设备品原价560万元；

个碧石铁路临屏段实有路线40.7公里，路线及设备品原价350万元；

粤汉铁路株韶段实有路线455.7公里，路线及设备品原价6000万元；

浙赣铁路杭玉段实有路线334.5公里，路线及设备品原价1407.19万元；

浙赣铁路玉南段实有路线292公里，路线及设备品原价1716万元；

浙赣铁路南萍段实有路线259.8公里，路线及设备品原价2200万元；

同蒲铁路实有路线844公里，路线及设备品原价1612.79万元；

江南铁路实有路线175公里，路线及设备品原价640.37万元；

淮南铁路实有路线215.42公里，路线及设备品原价373.03万元；

苏嘉铁路实有路线74.4公里，路线及设备品原价360万元；

京赣铁路实有路线477公里，路线及设备品原价5670万元；

连云港工程建筑费375万元；南京轮渡工程费385万元；完成沪杭甬路和钱塘江大桥费用1880万元。

以上共计修筑铁路3687.72公里，路线及设备品原价（包括港口、桥梁）27174.64万元，平均每公里73697.54元。

（说明：大部分铁路截止1936年6月30日，个别铁路截止1937年底。还有一些路段和工程如个碧、潮汕、新宁等路缺1936年度资料，本表以其它年的数据代替。数据不完全的，一律使用建筑费代替路线及建设品原价。东北地区只计北宁路。陇海路西安宝鸡段费用是根据潼西段平均费用估算而得的。湘黔铁路、成渝铁路因未建成，不列入表中。资料来源：中华民国铁道部编：《中华国有铁路会计统计总报告》，《中华国有铁路统计总报告》，各年。《铁道年鉴》，各卷。）

根据以上的不完全统计，1927-1937年关内新建铁路耗费约2.62亿元。加上个碧石、潮汕、新宁等铁路的资料，笔者综合估计，截止1936年6月关内新建铁路和已营业铁路（包括国营、公营和民营铁路）的建设成本（路线及设备品原价）约114816.61万元。这也是中国铁路（不包括东北沦陷区）的家底。

但这个估计并不完整。比如，湘黔铁路用款5100多万元，成渝铁路材料款3450万元（实际使用59万美元、2900万法郎，约合452万元），其他股款、料款2375万元（按完工里程39%计，实际使用约926万元），等等，共约6516多万元，均未计算在内。若都计入，则路线及设备品原价约为121294万元。这也可以视为抗战前关内铁路的产业资本（不包括滇越铁路中国段）。[52]

表1显示，修路成本有逐年增高的趋势。1936年6月时每公里路线及设备品原价约10.83万元。[53] 成本增高的原因很多。例如，本时期的重要工程-株韶段的路基筑造、隧道、桥工等费用特高，截止1935年6月的比例分别为37.45%、7.14%、25.16%；购地费比例为5.16%，而平均水平分别为6.98%、0.87%和12.77%。[54] 原因是这一时期土石方工价大大高于清末民初时期，地价也高于从前。

此外，截止1935年6月，国有各路欠付债务高达95455万元，按干支线10732.98公里计算，平均每公里负担债务约8.89万元。[55] 其中，外债占了82.30%。可以说，中国铁路是靠债款修建起来的。到1937年，中国资本修建的铁路累计占9%；外国直接投资的铁路累计占52.5%；外国借款修建的铁路累计占38.5%。[56] 这些债务的利率一般都要高于国际资本市场的利率。据研究，中国铁路债票外债利率大约在5.4%~11.7%之间；短期外债利率更高。[57] 尽管如此，中国铁路建设过程中，仍然备感资本缺乏之苦。据研究，中国铁路资本化率大约在60%上下。[58] 而合理的比例应为1: 1。

概括言之，1927-1937年中国铁路建设的特点是：以政府主导为主，多由巨额内外债支持之；线路建设的重点以长江以南为主；国有、省有铁路构成铁路建设的主要部分。在这一过程中，国家-官僚资本和外国资本获利最大。国民党官僚资本的聚积，尤其引人注目。外国资本，则以间接投资为主，追求商业利益时兼顾原有势力范围的利益巩固。东北铁路沦入日寇之手。

#### 注释

[1] 阿瑟·恩·杨格著，陈泽宪、陈霞飞译：《1927年至1937年中国财政经济情况》，第407页，北京，中国社会科学出版社，1981年。

[2] 阿瑟·恩·杨格：《1927年至1937年中国财政经济情况》，第412页。中国社会科学出版社，



1981年。

[3] 财政科学研究所、中国第二历史档案馆编：《民国外债史档案史料》第10卷，档案出版社，1991年。

[4] 《民国外债史档案史料》第10卷。

[5] 张嘉璈著，杨湘年译：《中国铁道建设》，第58页，上海商务印书馆，1936年12月。

[6] 宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847-1949）》，第668页。上海人民出版社，1980年。

[7] 王铁崖主编：《中外旧约章汇编》，第三册，第944~952页。北京，三联书店，1962年。

[8] 《民国外债史档案史料》第10卷。但比利时庚款仅仅用于灵宝潼关段购料即告罄。

[9] 截止1939年1月，法方借款和供料共约59万美元、2900余万法郎。《民国外债史档案史料》第10卷。

[10] 《铁道年鉴》，第一卷，第359页。日伪时期，吉敦铁路展筑至图门，改称长图铁路。

[11] 另有1936年12月成立的整理平汉铁路（主要用于修建黄河大桥）材料借款1000万元，贷款人为德国奥托华尔夫公司（实购关金480557.5单位的材料，但仅运到关金253984.15单位的材料）；1946年6月成立的铁道材料借款1665万美元，贷款人为华盛顿进出口银行。参见《民国外债史档案史料》第10卷；宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847-1949）》，第668页。上海人民出版社，1980年。

[12] 此外，外国银行（包括合资银行）的资力占40.8%；钱庄资力占22.5%。参见汪敬虞主编：《中国近代经济史（1895~1927）》，第2204页。北京，人民出版社，2000年。

[13] 阿瑟·恩·杨格：《1927年至1937年中国财政经济情况》，第408~409页。

[14] 金士宣、徐文述：《中国铁路发展史（1876—1949）》，第453页。北京，中国铁道出版社，1986年。

[15] 张嘉璈著，杨湘年译：《中国铁道建设》，第71页；《中华民国史档案资料汇编》第五辑，第一编，财政经济（九），第112页。

[16] 资料来源：《民国外债史档案史料》第10卷；中国第二历史档案馆编：《中华民国史档案资料汇编》，第五辑，第一编，财政经济（九），江苏古籍出版社1994年版；《铁道年鉴》第1—3卷，1933、1935、1936年；铁道部编：《铁道公报》，1928—1937年；中央党部国民经济计划委员会编：《十年来之中国经济建设》，南京扶轮日报社1937年2月初版，南京古旧书店1990年复制本，第一章；张嘉璈著、杨湘年译：《中国铁道建设》；秦孝仪主编：《革命文献》第78辑《抗战前国家建设史料——交通建设》，台北1979年版；金士宣、徐文述：《中国铁路发展史（1876—1949）》，中国铁道出版社1986年版；凌鸿勋：《中国铁路志》，台北世界书局1963年版；杭江路工程纪要；宓汝成编：《中华民国铁路史资料（1912~1949）》（北京，社会科学文献出版社2002年版）等。为避免重复计算，扣除沪杭甬铁路内债940万元，列入英镑借款内。

[17] 汪敬虞主编：《中国近代经济史（1895~1927）》，第2022页、2025页。

[18] 参见（国民党政府）铁道部铁道年鉴编纂委员会编：《铁道年鉴》，第一卷，第359页。上海汉文正楷印书局，1933年。

[19] 《经济建设大纲》在国民党第162次政治会议通过。《铁道年鉴》，第一卷，第420页。

[20] 孙科：《铁道行政施政方案》，《铁道公报·铁道部成立一周年纪念特刊》，1929年11月。

[21] 《铁道年鉴》，第一卷，第419页。

[22] 《铁道年鉴》，第一卷，第421~422页。

[23] 《十年来之中国经济建设（1927-1937）》，第一章，第1页。

[24] 《革命文献》第78辑，第3页。

[25] 关于庚子赔款退还的经过，可参看王树槐：《庚子赔款》（中央研究院近代史研究所专刊31），台北，中央研究院近代史研究所，1974年。

[26] 参见王铁崖主编：《中外旧约章汇编》，第三册，第548~553页。北京，三联书店，1962年。

[27] 陇海铁路，原本由比利时贷款，在比利时发行债票筹集资金建设。几经周折，西端修到豫陕交界处的灵宝，工程完成不到一半，债票无法再发。关于比利时资本与陇海铁路的关系，参见汪敬虞主编：《中国近代经济史（1895~1927）》，第1966页。

[28] 1928年庚款委员会改组，中方委员长褚谊民，比方委员长郎培安。王树槐：《庚子赔款》，第546页。

[29] 王铁崖主编：《中外旧约章汇编》，第三册，第833~840页。

[30] 王铁崖主编：《中外旧约章汇编》，第三册，第838页。

[31] 根据王树槐《庚子赔款》第464页统计计算。

- [32] 意见书见《铁道年鉴》，第一卷，第432~471页。
- [33] 《铁道年鉴》，第一卷，第301页。
- [34] 宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847-1949）》，第289页。
- [35] 《十年来之中国经济建设（1927-1937）》，第一章，第93~95页。
- [36] 《十年来之中国经济建设（1927-1937）》，第一章，第97页。
- [37] 《十年来之中国经济建设（1927-1937）》，第一章，第97~99页。
- [38] 《铁道公报》第1410期，1935年。
- [39] 宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847-1949）》，第289、290页。
- [40] 国民党政府财政部编：《财政年鉴续编》，第一篇，第3页。编者印行，1945年。
- [41] 国民党政府财政部编：《财政年鉴续编》，第一篇，第4页。编者印行，1945年。
- [42] 国民党政府财政部编：《财政年鉴续编》，第一篇，第5页。编者印行，1945年。
- [43] 国民党政府财政部编：《财政年鉴续编》，第一篇，第12页。编者印行，1945年。
- [44] 国民党政府财政部编：《财政年鉴续编》，第一篇，第13页。编者印行，1945年。
- [45] 限于篇幅，本文略去新建各路筹集资金的过程。
- [46] 限于篇幅，统计详表未列出。资料来源：中华民国铁道部编《铁道年鉴》，各卷；严中平编：《中国近代经济史统计资料选辑》，科学出版社1955年版；马里千等编著：《中国铁路建筑史（1881—1981）》，中国铁道出版社1983年版；金士宣、徐文述：《中国铁路发展史（1876—1949）》，中国铁道出版社1986年版。
- [47] 马里千等统计1928~1937年全国共修铁路8658.5公里（东北地区约占56%）（马里千等编著：《中国铁路建筑史（1881—1981）》，第9页）。宓汝成先生估计1927~1937年修建9033公里，1937年底全国铁路里程为21761公里。（宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847-1949）》，第671页。）
- [48] 宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847-1949）》，第671页。
- [49] 1935年度《中华国有铁路统计总报告》表1。
- [50] 严中平编：《中国近代经济史统计资料选辑》表10，科学出版社1955年版，第194—195页。
- [51] 国有16路是：北宁、津浦、京沪、沪杭甬、平绥、正太、道清、汴洛、广九、湘鄂、胶济、南浔、粤汉南段、陇海、潼西。
- [52] 为节省篇幅，统计表省略。据吴承明先生研究，中国关内铁路的产业资本为120493万元。其中，外国资本15714万元，国家资本100993万元，民营资本3786万元。吴承明：《中国的现代化：市场与社会》，第106~107页，北京，三联书店，2001年。
- [53] 1915年，每公里路线及设备品原价约7.5万元；1922年约9万元。（《中华国有铁路会计统计总报告》。）
- [54] 据凌鸿勋：《中国铁路志》表9计算。
- [55] 见《铁道年鉴》第三卷目录后的插页。
- [56] 宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847-1949）》，第362~363页。
- [67] 陈晖：《中国铁路建筑资本问题》，《经济建设季刊》，第一卷，第二期。
- [58] 陈晖：《中国铁路建筑资本问题》，《经济建设季刊》，第一卷，第二期。资本化率，是指政府长期资金和各种基金债务占总资金资产的比率。

责任编辑: echo

[发表评论](#)

[查看评论](#)

[加入收藏](#)

[Email给朋友](#)

[打印本文](#)

如果你想对该文章评分, 请先[登陆](#), 如果你仍未注册, 请点击[注册链接](#)注册成为本站会员.

平均得分 0, 共 0 人评价

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10