

中俄人文合作协同创新中心专栏

历史

俄国对华政策的演变与中东铁路的修筑

马蔚云

【内容提要】为了攫取中东铁路的权益,俄国在政治、经济和外交上进行了精心准备。中日甲午战争后,俄国于 1895 年带头成功干涉还辽,说明其已经完成了攫取我国东北铁路权益的政治准备。俄国还借助这一有利时机,进行夺取路权的经济准备工作,即向清政府贷款和成立华俄道胜银行,企图控制中国的经济命脉。翌年,俄国同清政府签订《中俄密约》,获得了在中国修筑中东铁路的特权。中东铁路的修筑是俄国推行远东政策的必然产物,对远东国际关系产生了重要影响。

【关键词】俄国 远东政策 对华政策 中东铁路 远东国际关系

【中图分类号】 K512.42 **【文献标识码】** A

【文章编号】 2095-1094 (2013) 02-0040-0014

19 世纪 80 年代中期以后,俄国资本主义进入垄断阶段,经济渗透是这个时期俄国远东政策的主要特征。为了实现这一战略转移,俄国做了修筑西伯利亚大铁路和中东铁路这两件大事。中东铁路的修筑是俄国推行远东政策的必然产物,标志着其对华政策发生变化。本文主要对日俄战争爆发前俄国攫取中东铁路权益的政治、经济和外交准备,中东铁路的修筑对远东国际关系的影响进行梳理和分析。

一、俄国攫取中东铁路权益的政治准备

19 世纪末,中国和朝鲜是帝国主义列强在远东角逐的重要对象。俄国在侵占中国东北大片领土以后,又制定了远东政策,视朝鲜为其在远东政治利益的关键。修筑西伯利亚大铁路,既是俄国远东政策的产物,又是俄国执行远东政策的工具。日本认为,俄国修筑铁路相当于在西伯利亚增加了强大的兵力,朝鲜将被划入俄国版图,因而极力鼓

【作者简介】马蔚云,博士,黑龙江大学俄罗斯语言文学与文化研究中心研究员、黑龙江大学俄罗斯研究院研究员。

【基金项目】教育部人文社会科学重点研究基地重大项目《中东铁路俄文档案文献的整理与研究》(项目编号:11JJD870001)、黑龙江省教育厅人文社会科学研究项目《中东铁路的修筑及其对中俄(苏)关系的影响》(项目编号:12512253)阶段性成果。

吹加速扩军备战。明治维新后的日本通过实行“富国强兵”基本国策，崛起于亚洲，资本主义飞速发展。到19世纪70—80年代，日本政府制定了以侵占朝鲜及中国、夺取原料和产品销售市场为首要目标的大陆政策。这个时期，俄日正面接触少，远东政策和大陆政策处于平行发展阶段。1891年俄国西伯利亚大铁路的修建，使日本的扩张野心遇到挑战。这样，俄国的远东政策与日本的大陆政策发生矛盾和冲突。此前俄国在远东的主要对手是英国，而在朝鲜半岛，与日本又争夺又勾结。在列强当中，除法国外，英国、美国和德国均支持日本抵制俄国的扩张。

正当日本积极筹划和准备对外战争时，1894年1月，朝鲜南部爆发东学党领导的农民起义，很快蔓延到朝鲜全境。依据传统，朝鲜请求清政府派兵“助剿”。朝鲜内乱，给早就蓄谋发动侵略战争的日本以可乘之机。

日本政府经过一番密谋策划之后，在1894年6月9日清军刚到达牙山之时，就已经在仁川登陆，扼守险要，掌握了发动战争的主动权。

6月中旬以后，面对日本的挑战，清政府认识到战争不可避免，令北洋大臣李鸿章备战，遏制日本的侵略。然而，李鸿章竭力诱使列强出面干涉，力主避战求和。为促使日本从朝鲜撤兵，并避免一场一触即发的战争，李鸿章决定请求俄国出面干涉。俄国感到如果日本侵略朝鲜，是对自己在远东扩张的一个威胁，因而同意进行干涉。以吉尔斯^①为首的俄国外交部经沙皇亚历山大三世授权做好了外交干涉日本军事行动的准备。但是，俄国为了借日本港口作军舰过冬泊地，当后者保证“无意侵占朝鲜”后，则采取袖手旁观的态度，公开表示不干涉中日纠纷。其实，俄国的所谓“不干涉”政策^②，并非真正的不介入，只是等待时机而已。俄国虽然对朝鲜垂涎三尺，但毕竟心有余而力不足。究其原因，一则，西伯利亚大铁路正在建设之中，且贝加尔湖以东的贝加尔环线和阿穆尔线尚未动工，远东交通不便，除海军外，陆军大量调动尚有困难，即军事实力不足；二则，俄国政府虽大力扶植远东移民，但远东开发刚刚起步，经济落后，人烟稀少，经济基础薄弱，俄国存在后顾之忧。在没有做好充分准备的情况下，俄国不希望与英、日发生正面冲突，而是利用日本牵制英、美，不得不将朝鲜问题置于

次要地位。于是，李鸿章又转求于英国。但是，英国出面调停的希望也落空了。后来，李鸿章又求救于德、法、美等国，均遭拒绝。这样，中国军队完全陷于被动挨打的地位。

1894年7月25日，日本不宣而战，偷袭丰岛海面的清政府租用的运兵船，引爆了甲午战争。俄国财政大臣维特对这场战争的起因进行了基本符合事实的说明：“日本之进行战争是我们开始建筑西伯利亚铁道的后果。欧洲列强及日本大概都意识到不久的将来就要瓜分中国，他们认为在瓜分时由于西伯利亚铁道，我们的机会便大大增加。日本的敌对行动主要是针对我们的。”^③

战争爆发后，日军在海上和陆上都占有优势。中日双方先后在平壤黄海海面、辽东半岛、威海卫进行海陆作战，最后旅顺、大连被日军占领，北洋舰队全军覆没，清政府被迫求和。

1895年4月17日，日本外相陆奥宗光和首相伊藤博文胁迫李鸿章在日本马关（今下关）签订《马关条约》，结束了“甲午战争”。

《马关条约》是日本强加给中国的不平等条约，造成了极其严重的后果，反映了帝国主义资本输出、分割世界的侵略要求，加深了中国半殖民地化的程度，扩大了帝国主义对中国人民的侵略和压迫，从此，民族危机日益加重。《马关条约》的签订，满足了帝国主义对华掠夺的需要，助长了帝国主义侵略中国的气焰。同时，日本攫取了朝鲜和辽东半岛，由一个受西方列强压迫的国家，一跃成为亚洲强国，打破了战前远东的中日均势。作为日本近代史上的一个里程碑，《马关条约》签订后，日本军国主义更加贪得无厌，咄咄逼人，使帝国主义列强在远东的矛盾更加尖锐。日本侵略势力的增强，威胁了其他帝国主义国家在远东的利益，尤其妨碍了俄国吞并中国东北、称霸远东的计划，导致俄国带头干涉还辽，日俄因此交恶。

早在1895年2月1日，当战局急转直下、中国失败已成定局之时，俄国政府便急不可待地召开特别会议，讨论当前形势下俄国应采取的措施。会

^① 俄文为 Гирс，旧译“格尔斯”。

^② 亦即马洛泽莫夫所讲的“谨慎”政策。参见[美] A. 马洛泽莫夫：《俄国的远东政策（1881—1904）》，商务印书馆翻译组译，商务印书馆1977年版，第51页。

^③ 《红档杂志有关中国交涉史料选译》，张蓉初译，三联书店1957年版，第156页。

议做出两项决定：（1）加强俄国在太平洋的海军实力，以对日本构成足够的军事压力；（2）联络西方列强主要是法国，在外交上对日本施加压力。这次会议后，俄国调集地中海舰队前往远东，同太平洋舰队合并，俄国在远东的海上实力大增。

日军入侵中国东北，引起俄国高层的恐慌。御前大臣拉姆兹多夫在日志中写道：“我们驻中国公使卡西尼^①伯爵2月3（15）日的电报把局势描绘得非常阴暗。在不远的将来可以预见王朝被推翻、帝国彻底崩溃和外国杀戮，如果不能立即应对战争后果的话。”^②日本割占辽东半岛，不仅直接危及西方列强在远东保持的均势，而且还使日本在争夺对中国的控制权方面处于有利地位。因此列强多有干涉之意，俄国最盛。在俄国看来，日本占领辽东不仅可以使其在与俄国争夺中国东北中处于非常有利的地位，更为严重的是，使俄国的远东及西伯利亚大铁路受到威胁。当俄国获悉中国准备割让辽东半岛时，外交大臣洛巴诺夫—罗斯托夫斯基^③即于4月6日上奏沙皇：“日本所提和约条件中的最引人注意的无疑是他们完全占领旅顺口所在的半岛；此种占领会经常威胁北京，甚至威胁要宣布独立的朝鲜；同时由我国利益来看，此种占领是最不惬意的事实。假使我们决定要求日本放弃此种条件时，将发生一个问题，假使他们拒绝我们的要求，我们是否采取强迫措施或在此种情况能指望和其他强国共同行动？”^④洛巴诺夫更是露骨地说：“我们的目的可能是双重的，我们要在太平洋上获得一个不冻港，为便利西伯利亚铁道的修筑起见，我们必须兼并满洲的若干部分。”^⑤财政大臣维特也说：“如果我们现在让日本人进入满洲，那么，为了保护我们的属地和西伯利亚大铁路，就需要几十万军队和大大扩充我们的海军，因为我们迟早免不了同日本人发生冲突。”^⑥因为，日本一旦占领辽东半岛，“未来的西伯利亚大铁道和俄国的远东将受到威胁”^⑦。显然，如果日本的计划得逞，俄国的远东政策必然受到沉重打击。同时，维特的言论也说明，日本发动甲午战争与俄国修筑西伯利亚大铁路密切相关，这是不争的事实。俄国后来在中国修筑中东铁路并长期霸占旅顺、大连，其目的之一就是抵制日本向中国东北的扩张。

沙皇俄国侵占中国黑龙江以北、乌苏里江以东大片领土后，即把中国东北作为其下一个要攫取的

目标，所以对日本割让辽东半岛表示强烈反对。就在1895年4月17日《马关条约》签订的当天，由俄国首先发难，并勾结德、法两国，正式提出对日本进行干涉，甚至计划三国对日本采取共同军事行动，切断远征中国大陆的日军与日本国内的全部交通。

对俄国的提议，德国表示同意。德俄两国素有矛盾，德国曾千方百计地唆使中国反对俄国。德国竭力促使中国抵制俄国在满洲修建铁路，并企图说服清朝政府将满洲铁路修建工程交由德国企业承担。1892年，俄国驻北京公使卡西尼报告说：“好几年来，德国在北京的全部政策完全是为了破坏我国和中国政府的关系，损害我国的威信和唆使欧洲其他国家的代表反对我们。”^⑧德国是个后起的帝国主义国家，之所以支持俄国对日本的要求，实际包藏多种用意。第一，俄国干涉日本，把矛头转向远东，势必削弱俄在欧洲的势力，从而可以减轻俄国在德国东部国境所施加的压力。第二，德国感到自己在远东的商业利益因日本势力在中国的增强而蒙受损失，干涉日本则有助于自己在今后瓜分中国的问题上取得发言权，扩张德国在远东的侵略势力，并可借口干涉有功向清政府索取报酬，以谋求在中国沿海获得一港湾。第三，“想与俄国改善关系，并想通过率先赞同干涉，离间俄法同盟关系”^⑨。德国虽然在“建议”日本归还辽东方面表现得颇为积极，但决不希望俄国强大起来。德国国内有人指出，德国在远东的伙伴应该是日本，而非俄国。天主教的《德意志报》、自由党的《弗西什报》和《法兰克福人报》坚决反对德国政府对中国问题进行积极的干涉。就连被视为俾斯麦机关报的《汉堡新闻》也呼吁德国严守中立，避免恶化对日关系。1892

① 俄文为 Кассини，旧译“喀西尼”。

② Ламздорф В.Н. Дневник 1894-1896. М.: международные отношения, 1991. С. 140.

③ 俄文为 Лобанов-Ростовский，旧译“罗拔诺夫—罗斯托夫斯基”、“罗拔诺甫—罗斯托夫斯基”、“罗巴诺夫—罗斯托夫斯基”、“罗班诺夫—罗斯托夫斯基”。

④ 《红档杂志有关中国交涉史料选译》，第149页。

⑤ 同上，第150页。

⑥ Романов Б.А. Очерки дипломатической истории русско-японской войны, 1895-1907. М.-Л.: Акад. наук СССР, 1947. С. 31.

⑦ [苏]耶·马·茹科夫主编：《远东国际关系史（1840—1949）》，苏冉等译，世界知识出版社1959年版，第129页。

⑧ Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Донесение Кассини А.П. от 16(28) января 1892 г., дело № 110.

⑨ 郭洪茂、郑毅：《试析三国干涉还辽事件对远东国际关系的影响》，载《日本学论坛》1990年第1期。

年俄法建立军事同盟，俄国借助法国资本，扩大在华势力。法国作为俄国的盟国，必须同心协力，采取一致的步调。同时，法国也感到了日本威胁其在中国的利益，欲借俄国政治势力扩大在华投资，企图在干涉还辽中谋取侵华权益。所以，法国也表示同意参与干涉。

这时的日本经过侵略战争的消耗，国库空虚，军备缺乏，不仅无法对付三国，就是单独对付俄国也无把握。在万般无奈的情况下，日本于5月5日向三国正式宣布接受劝告，同意放弃辽东半岛。5月8日，中日交换了批准书，《马关条约》开始生效。11月8日，按照俄、德、法三国事先与日本的约定，日本与中国在北京签订了《辽南条约》，中国以3000万两白银赎回辽东半岛。至此，持续半年多的三国干涉还辽终告结束。

清政府的腐朽无能在中日甲午战争中暴露无遗，帝国主义国家掀起瓜分中国的狂潮。在这种形势下，俄国在中国东北地区的活动更是明火执仗。在中国东北修筑铁路，对俄国同日本争夺远东至关重要，而要修建铁路，须先夺占东北。三国干涉还辽对中国、俄国、日本以及远东国际关系产生了深远的影响。通过干涉还辽，战前远东的中日均势格局被西方和日本共同主宰的新局面所取代，这是其一。其二是，俄国争夺远东霸权的重点由朝鲜转到中国东北，与日本的大陆政策发生矛盾。日本对俄国的敌意迅速增长，日本积极寻求同盟国以加强争夺远东的优势，最终导致1904年日俄战争的爆发。其三是，中国对俄政策出现变化，俄国以“大救星”的形象，赢得了中国的“好感”，以李鸿章为首的亲俄派势力对清政府的控制大大加强。维特曾说过，俄国对日本进行干涉后，“他（俄国——作者注）就成为中国的救星，中国会因此对圣彼得堡做出让步，其中包括同意西伯利亚大铁路穿越满洲”^①。实际上，在三国干涉还辽事件中，德法帮了俄国的忙。尽管德法趁火打劫也捞取了不少利益，但俄国是最大的赢家。通过这次干涉行动，俄国阻止了日本向大陆的扩张，还为其日后霸占辽东半岛铺平了道路。显然，俄国带头干涉还辽的根本目的在于，以“还辽有功”向中国谋取更大的政治经济利益。三国成功干涉还辽，说明俄国已经完成了攫取我国东北铁路权益的政治准备，即获得了西伯利亚大铁路阿穆尔段通过我国北部修筑直达符拉迪沃斯托克

（海参崴）铁路的特权。俄国还想借助这一有利时机，进行夺取路权的经济准备工作，这就是向清政府贷款和成立华俄道胜银行，企图控制中国的经济命脉。1896年，俄国同清政府签订《中俄密约》，达到了在中国北部修筑铁路的目的。此外，俄国还于1898年通过与清政府签订《旅大租地条约》和《旅大租地续约》，为其霸占辽东半岛铺平了道路。

二、俄国攫取中东铁路权益的经济准备

甲午战争后，帝国主义国家加快了对外经济扩张的步伐，采取的主要手段就是用过剩的资本向外国投资或贷款。《马关条约》规定中国“赔偿”日本军费白银2亿两，再加上赎辽费3000万两，共为2.3亿两白银。第1期交8000万两，第2期交5000万两，6个月为1期，余款3年内付清。当时中国财政状况已经十分困难，每年财政收入不过8000余万两，除了举借外债之外，别无他法。这对列强来说，是资本输出的绝好机会。于是，俄、法、英、德、美各国争先恐后地向清政府承揽借款，资本输出成为这一时期列强控制和掠夺中国的一个显著特点。

中国最初准备通过总税务司赫德^②向英国汇丰银行借款，因为英国人赫德把持中国海关多年，而历来借款均由海关作保。英国原打算与法国和德国组成银行团，联合为中国提供贷款。但三国在磋商筹资过程中发生矛盾，未能达成协议，遂使联合贷款之议搁浅。英、法、德三国之间的分歧，给俄国插手贷款的机会。当俄国得知英国计划给中国贷款事宜之后，立即以干涉日本还辽有功为由，横加阻拦。1895年5月3日，三国干涉还辽尚在进行中，俄国外交大臣洛巴诺夫约见中国驻俄公使许景澄，他说：“闻中国拟将偿借付日本，此事俄国户部已筹良策，有益中国，预备询商。乃闻欲向不肯合劝（还辽）之英国商借，颇觉诧异。特请代达国家，

^① Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849-1911 гг. М.: Мысль, 1991. С. 327-328.

^② 近代中国海关实行外籍税务司制度始于1859年，海关的全部管理权由在清政府中供职的外国官员主要是英国官员来掌管。海关收入一部分被扣下来交付1860年强加于中国的赔款，其余部分上缴清政府。英国人赫德于1863年担任总税务司，直至1908年卸任，主持清政府海关长达近半个世纪。

应先商俄国，方见交谊。”^①这时，日本政府对俄、法、德三国干涉还辽尚未最后答复，清政府害怕得罪俄国，决定放弃向英国借款的计划，准备同俄国交涉借款问题。“俄国就这样登上了争揽对华贷款权的历史舞台。俄国一登台，关于成立国际银行团的谈判迅即流产，俄国成了这次贷款的主宰。”^②

三国干涉还辽的行动，使清政府对俄国产生了好感。但干涉日本还辽毕竟还有法、德两国，当俄国提出向中国贷款时，法国和德国也正在同中国接洽贷款事宜。可是，俄国态度甚为蛮横，洛巴诺夫就曾提出“分借不如不借”。俄国不仅不同意英国参加贷款，也不同意法、德二国参加贷款，意欲垄断借款。

然而，俄国经济落后，在列强中是个穷国，本国财力无法独揽这一大笔贷款，加之正在建设之中的西伯利亚大铁路尚需巨额资金，1891年至1893年灾荒更使其财政雪上加霜，从1894年至1904年日俄战争爆发，政府财政连年赤字，少则几千万，多时甚至达到3亿卢布。俄国本身并无可供输出的资本，想独揽对中国的借款谈何容易。为了不错失从政治上、经济上控制中国的机会，俄国在排斥英国和德国的情况下，不得不同拥有大量高利贷资金的法国勾结。法国之所以给俄国以财政支持，是因为深信在政治上会得到俄国的鼎力相助。如果俄国出兵远东，其在欧洲的军事力量势必削弱，法国将无力单独对抗英德联盟。另外，法国在对华扩张中敌不过英国，愿意出资同拥有强大军事力量并对清政府具有巨大政治影响的俄国合作，开辟远东的投资场所，同列强进行争霸。法国的想法是对的，在之后一段时期远东国际政治中，法俄同盟在远东外交格局的形成过程中确实发挥了重大的作用。面对国内的巨大财政压力，俄国对外要推行远东政策，只得借助法国资本，以经济手段“和平”征服中国，后来的事实也证明了这点。

1895年7月6日，在俄国威逼下，许景澄代表中国在圣彼得堡同6家法国银行和4家俄国银行代表签订了《四厘借款合同》。合同规定：借款总额为4亿法郎（合白银1亿两），其中俄国银行承担1.5亿法郎，法国银行承担2.5亿法郎；折扣94.125；年息4厘；以海关收入作担保；分36年还清。

俄国对华贷款是其帝国主义经济政策的第一次

出笼，是资本输出方式的侵略，具有历史必然性。俄国对华贷款，利率高，折扣大，附有政治条件，大大增强了俄国在中国的政治势力。赫德对“四厘借款”有一个比较公正的评价：“中国方面因为过度地感激正在把俄国的金融枷锁套在自己的颈上。”^③《四厘借款合同》的签订，为俄国诱骗中国合办华俄道胜银行提供了条件。

海关收入是清政府的一项主要财政收入，每年税收2000多万两白银。俄国和法国之所以在《四厘借款合同》中规定清政府以中国海关收入作抵押，主要是想控制中国财政，不仅可以大大降低对华贷款的风险，更重要的是，可以垄断中国的对外贸易。但是，中国海关一直控制在英国人手里，俄法感到靠不住。为了既能对中国的国债实行管理，又能监督中国偿还债务，俄国和法国计划建立一个凌驾于海关之上的俄法银行团联合组织。

俄国财政大臣维特认为，这家银行应得到俄国的直接庇护，拥有广泛的权利，可在东亚各国开展活动，除一般银行业务之外，可以从事贸易、货运、开展为中国国库服务的各项业务（包括征收赋税和发行货币），获取在中国修建铁路和架设电线的租让权等，其目的在于“巩固俄国在华的经济势力，以便与英国人主要由于实际攫取了海关管理权而在中国占有的极其重要的地位相抗衡”^④。由于俄国经济实力不足，维特故技重演，鼓动法国参与他打算成立的银行。在《四厘借款合同》签订的第二天，维特即邀请参与借款的三位法国银行家商谈成立合资银行的有关事宜。法国银行家正为俄法对华贷款利息只有四厘（希望获得五厘）而“惋惜”，对维特的提议欣然应允。这时，法国同英国、德国的关系不甚融洽，正好可以借助俄国的政治势力扩张自己在中国的经济影响。俄、法两国银行家经过谈判，于1895年12月5日达成协议，一致同意合资组建华俄银行（中国习惯称为“华俄道胜银行”），并决定由俄国西伯利亚大铁路委员会负责起草银行

^① 王彦威纂辑：《清季外交史料》第111卷，书目文献出版社1987年版，第11页。

^② 刘存宽：《维特与1895年中俄四厘贷款》，载《黑龙江社会科学》2002年第3期。

^③ 中国近代经济史资料丛刊编辑委员会编：《帝国主义与中国海关》（第七编），科学出版社1958年版，第181页。转引自佟冬主编：《沙俄与东北》，吉林文史出版社1985年版，第339页。

^④ [苏]B.A.罗曼诺夫：《俄国在满洲：1892—1906》，陶文钊等译，商务印书馆1980年版，第90页。

章程。

华俄道胜银行由一家俄国银行和4家法国银行组成，总行设在圣彼得堡，1897年在巴黎设分行，1896年2月起在远东各国和地区设分支机构，而在中国的分支机构为最多，分别设在上海、北京、天津、哈尔滨、大连、满洲里等地。华俄道胜银行创建时股本为600万卢布，法国占5/8，即375万卢布，俄国占3/8，即225万卢布。而8名董事中，法国占3名，俄国占5名，董事长系俄国公爵乌赫托姆斯基^①。此人与俄国沙皇关系甚密，又是财政大臣维特的好友。总经理为俄国圣彼得堡国际商业银行总经理罗特施泰英^②，是华俄道胜银行的真正行长和支配者。

华俄道胜银行既然是为掠夺中国而设，就必然要让中国加入其中。1896年6月，《中俄密约》刚刚签订，俄国就派乌赫托姆斯基来北京活动，商议将银行改为中外合办，拉清廷入伙。为了与俄国“合办”银行、建造中东铁路，9月8日，中方派员赴柏林与俄方签订入股合同。合同规定，中国政府入股库平银500万两，由华俄道胜银行在四厘借款内扣拨。这笔钱当时约合756.2万卢布，先交7/10，计350万两，合475.476万卢布。中国投资占该行总资本的70%左右，超过初建时的资本金，但是，却从来没有向银行董事会派过一名董事。1898年，董事会成员扩至11人，俄、法两国各增加一名董事，中国仍被拒之门外。虽然入股合同规定银行的报告须随时呈交中国查核，但从未报送过。俄国在1904—1905年日俄战争中惨败以后，在中国东北南部的特权被日本攫取，华俄道胜银行经营活动受到极大影响。为摆脱困境，经俄国政府批准，1910年6月，华俄道胜银行与另一家有法国大量持股的俄国银行——北方银行（又称大北银行）合并，更名为俄亚银行，于当年10月正式对外营业，但中文名称仍沿用华俄道胜银行旧称。俄国不但没有将华俄道胜银行改组知照中国政府，而且事前未经清政府同意就擅自将中国500万两白银的股本改为350万两。腐败无能的清政府在当年9月获悉华俄道胜银行改组的消息后，也未及时交涉。直到华俄道胜银行与北方银行合并1个多月后的11月21日，清政府才收到有关两行合并及中国股本变更的函件。

俄国十月革命胜利以后，苏维埃政权实行银行

国有化，俄国境内的华俄道胜银行总行和分行共80余处资产均被苏俄政府收归国有；境外的华俄道胜银行机构因苏维埃政权一时难以收回，虽继续维持营业，但经营状况日渐衰落。大多数俄国董事离俄赴法，在巴黎重新组织董事会，并于1920年改巴黎分行为总行。1926年9月，华俄道胜银行巴黎总行因外汇投机失败而停业清理，在华各分支机构亦随之关闭。

华俄道胜银行名义上为中、俄、法合资，以私人资本为主，实际上是俄国财政部的一个变相的分支机构，不过是替俄国对华资本输出和争霸远东作掩护，对被侵略国具有极强的欺骗性，是个彻头彻尾的殖民银行，俄国此举意在攫取路权。苏联历史学家波克罗夫斯基对此有客观的评价：“在维特的远东政策里无疑包含着帝国主义的一些萌芽，这主要是俄华银行，但基本上这是18世纪—19世纪‘罗曼诺夫王朝’殖民主义侵略政策的继续。只是方式比较复杂了，计划比较有远见了：维特，而且特别是他的同盟者陆军部长（此处译文有错误，应译为陆军大臣——作者注）库罗帕特金^③，幻想通过铁路的修建来实行俄国的殖民政策，以便一下子就把‘帝国’实际上推进到太平洋沿岸。”^④至此，俄国完成了攫取中东铁路权益的经济准备。

三、俄国攫取中东铁路权益的外交准备

兴建西伯利亚大铁路，将符拉迪沃斯托克同俄国欧洲部分连接起来以称霸远东的计划，早在19世纪80年代已在俄国开始酝酿，并于1891年3月经沙皇批准。在华俄道胜银行正式成立之前，俄国已确定了西伯利亚大铁路假道中国东北的计划。在西伯利亚大铁路动工之前，沙皇政府内部对该铁路在远东一段的走向问题发生过分歧。1887年12月18日，俄国海军上将科佩托夫向皇家工程协会提交了《论横穿全俄的东方大铁路干线的最佳方案》（即“中国方案”），他在该报告中明确提出西伯

^① 俄文为 Ухтомский，旧译“鄂多穆斯基”、“乌克托姆斯基”、“乌赫唐斯基”、“乌和他木斯科”、“吴王”、“吴克托”。

^② 俄文为 Ротштейн，旧译“罗启泰”、“罗特斯捷英”、“罗特什捷英”。

^③ 俄文为 Куропаткин，旧译“库罗帕特金”、“库鲁帕特金”。

^④ [苏]波克罗夫斯基：《俄国历史概要》下册，贝璋衡、叶林、葆煦译，贝璋衡校，三联书店1978年版，第515页。

利亚大铁路通过伊尔库茨克后，应铺向恰克图，然后穿过中国境内的阿巴该图洲渚、齐齐哈尔、吉林、宁古塔（今黑龙江省宁安市）直至乌苏里边区的尼科利斯克村〔今俄罗斯乌苏里斯克（双城子）〕。经过几番讨论之后，这个方案在1891年被俄国交通大臣胡别涅特否决。

西伯利亚大铁路动工后，俄国采纳了阿穆尔总督杜霍夫斯科伊等人提出的“阿穆尔方案”，即由外贝加尔地区沿石勒喀河和黑龙江左岸至哈巴罗夫斯克（伯力），再沿乌苏里江右岸向南，抵达符拉迪沃斯托克。维特坚决不同意这个方案，提出采用“满洲方案”。1894年，西伯利亚大铁路已修至外贝加尔地区，经过对西伯利亚大铁路预定经过的阿穆尔地段从斯列坚斯克^①到哈巴罗夫斯克之间的勘查，俄国发现这条线路所经过的地区地形复杂，气候严寒，施工困难，而且选择这条线路必须“绕行”黑龙江左岸，耗时费力，“得不偿失”。维特提出将阿穆尔弯道拉直，从赤塔经齐齐哈尔直达符拉迪沃斯托克。当时在俄国政府内部对西伯利亚大铁路改向的意见也有分歧。反对派以外交部亚洲司司长卡普尼斯特^②、阿穆尔总督杜霍夫斯科伊和海军上将齐哈乔夫^③为代表，主要顾虑列强的干涉以及将来铁路沿线的防卫问题。卡普尼斯特称维特的方案有“巨大的政治冒险性”，因此主张“新楚鲁海图伊^④—布拉戈维申斯克（海兰泡）”线路。杜霍夫斯科伊称维特的方案是“历史性的错误”，主张从西向东沿“斯列坚斯克—墨尔根（今黑龙江嫩江）—布拉戈维申斯克”线切下满洲一角，然后沿阿穆尔河铺设，同时从东向西修筑“乌苏里斯克（双城子）—宁古塔—伯都讷（今吉林扶余）”线与中国关外铁路“山海关—奉天（今沈阳）—吉林”线相迎。如果时机允许，则连接“伯都讷—墨尔根”线。齐哈乔夫指责维特背叛民族利益：“‘满洲方案’一定会给德国和法国对华政策带来好处，而给俄罗斯带来的是破坏和苦难。”^⑤

为了打消沙皇的顾虑，维特提出了铁路穿过中国东北方案的几点理由。从经济上看，“齐齐哈尔线比布拉戈维申斯克线路程上短了900俄里”（1俄里等于1.06千米），节省3500万卢布，“铁路不经过阿穆尔不仅不会对远东造成多大损失，相反还可避免与阿穆尔河的航运事业发生竞争”^⑥，这条铁路将使符拉迪沃斯托克成为满洲大部分地区的

主要港口，有助于俄国的商业。从政治军事上看，“它将为俄国提供这样的机会，即：随时可以以最短的路程将俄国军队运送到符拉迪沃斯托克；集中到满洲；集中到黄海沿岸；集中到离中国首都非常近的地方……也会大大加强俄国不仅在中国而且在整个远东的威信和影响，也会对俄国同中国各附属民族之间的更亲密关系做出贡献”。维特甚至断言：“从此以后，没有俄国的同意，任何铁路或支线都不能在中国北部修建。”^⑦

由于时任财政大臣的维特在俄国政府中拥有很高的威望，在相当程度上能够左右沙皇在远东政策方面的决策，而且得到了实权派如新任交通大臣希尔科夫等人的积极支持，1895年2月，俄国最终确定维特关于铁路直穿中国东北的方案。这条直穿中国东北的铁路干线就是后来的中东铁路。

维特的观点说穿了俄国提出西伯利亚大铁路穿过中国东北的真正动机，并非像俄国某些学者所讲的仅仅限于“经济扩张”^⑧，更重要的是政治和军事上的打算，即确立俄国在远东的霸权以及在中国东北的优势地位并削弱日本的威胁，堪称俄国政府既定的十足的侵略政策。

为了试探中国和列强的反应，从1895年3月起，俄国在国内大造借地筑路的舆论。3月12日，俄国极有影响力的报纸《新时代》公开叫嚷：俄国必须采取原来的计划，“把西伯利亚铁路的阿穆尔段穿过满洲，这是一条大为缩短、便宜迅捷的路线，同时，它将阻挠日本在该地区的逾分的要求”^⑨。此时，俄国已将中国东北视为禁脔，将控制东北作为对中国扩张的基石，至于采取何种方式，仅仅是策略而已。不等清政府批准，1895年8—10月，俄国便急不可耐地擅自派员越境到中国东北各地调

① 俄文为 Сретенск，旧译“斯列丁斯克”。

② 俄文为 Капнист，旧译“克卜尼斯特”。

③ 俄文为 Чихачев，旧译“契哈乞夫”。

④ 俄文为 Новоцурхайтуй，旧译“新祖鲁海图”、“新楚鲁海图”、“新祖鲁海图”。

⑤ Зуев В.Ф. История проекта строительства Амуро-Николаевской железной дороги // Дальний Восток России - Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества: Материалы междунар. научно - практической конференции. Хабаровск, 1-3 июня 1998 г. Хабаровск. С. 25.

⑥ 《红档杂志有关中国交涉史料选译》，第164页。

⑦ [美]A. 马洛泽莫夫：《俄国的远东政策（1881—1904）》，第84页。

⑧ Игнатьев А.В. С.Ю. Витте-дипломат. М.: Международные отношения, 1989. С. 39.

⑨ [英]E. 约瑟夫：《列强对华外交：对华政治经济关系的研究（1894—1900）》，胡滨译，商务印书馆1959年版，第70页。

查和勘测铁路线路。

清政府已经察觉到俄国的意图，遂决定由自己在东北修筑铁路，然后与俄国铁路相接，并训令中国驻俄公使许景澄回复俄国政府。11月下旬，维特约见许景澄，以中国资金短缺、工程技术人员匮乏为由，正式提出借地筑路的要求。许景澄对此断然拒绝。圣彼得堡的谈判，暂时告吹。

俄国不甘心同许景澄谈判的失败。经过几个月的准备，1896年4月中下旬，卡西尼奉沙皇政府之命，就“借地筑路”问题在北京两次同清政府直接交涉。卡西尼要求允许西伯利亚大铁路通过满洲，并且拒绝其他国家参与，总理衙门唯恐此例一开，各国效尤，予以回绝。

恰值此时，中国政治形势发生变化，给俄国实现其阴谋诡计提供了一个绝好的机会。甲午战争中国战败后，日本成为中国最主要的敌人，清政府求助于欧洲列强以抗衡日本。李鸿章曾向卡西尼许诺，若俄能以力阻日，中国愿在军事上和交通上提供便利。俄国带头干涉还辽，加强了它在中国的政治影响，中俄《四厘借款合同》的签订又提高了俄国在清政府许多达官显贵心目中的地位。一时“联俄抗日”之空气甚浓，不仅慈禧、李鸿章决心投入俄国怀抱，即使原来亲英、日的一些廷臣如刘坤一、张之洞等人，也一反旧辙，主张与俄国订立密约，共同对付日本。“这种有害的主张正好适应了沙俄对华扩张的需要，给他提供了一个在中国东北勒索‘借地筑路’权的现成机会。”^①于是，俄国借口尼古拉二世在1896年5月26日举行加冕典礼，指名邀请亲俄派官僚李鸿章以“钦差头等出使大臣”身份前往祝贺。临行前，慈禧太后向李鸿章面授“联络西洋，牵制东洋”的外交宗旨。

1896年3月28日，李鸿章一行自上海启程赴俄，4月30日，抵达俄国首都圣彼得堡。沙皇尼古拉二世特命财政大臣维特和外交大臣洛巴诺夫与李鸿章进行秘密谈判。双方谈判之初并不顺利，因为中方希望缔结秘密同盟条约，俄方则希望签订建筑铁路合同。李鸿章虽有与俄订约的思想准备，但是他担心允许俄国“借地筑路”，无异于直接侵犯中国领土主权，因此迟疑不决。维特和洛巴诺夫利用清政府对日本的恐惧，以海军“相互援助”为诱饵，兼使贿赂手段，迫使李鸿章最终同意俄国借地筑路。6月3日，李鸿章与维特、洛巴诺夫代表中

俄双方在莫斯科秘密签订了《御敌互相援助条约》，即所谓《中俄密约》，9月28日在北京互换生效。

《中俄密约》主要包括两个方面的内容，第一个方面是关于中俄两国对日军事同盟、加强双边的协商与合作的问题，第二个方面是关于建筑中东铁路的问题。后者是条约的核心，涉及双方的利益，也是俄国的主要侵略目标。当时中俄双方对该条约严守秘密，直至1924年签订《中苏解决悬案大纲协定》时，才宣布作废。《中俄密约》是俄国利用中国在甲午战争失败后的恐日心理，诱使中国与之签订的军事同盟条约，以达到其向东发展的目的。以李鸿章为代表的洋务派继承了林则徐、魏源的“以夷制夷”思想，寄希望于外国强权的帮助，依靠一个强大的帝国主义国家俄国，去约束另一个侵华的外国势力日本，服务于本国利益。在自身国力弱小且对俄国的险恶用心缺乏研判的情况下，中国欲利用俄国日炽的气焰以牵制日本在华侵略势力的努力是徒劳的，签订的必然是一个丧权辱国的不平等条约，“它得到的只是一个中俄‘相互援助’、‘共同防御’日本侵略的空空如也的虚伪保证”^②，不仅使俄国在中国东北占地筑路的计划如愿以偿，而且为俄国海陆军以各种借口进入中国东北和占领中国口岸开了方便之门。

《中俄密约》第四款规定，接造铁路之事，由华俄道胜银行办理。合同条款，由中国驻俄使臣与银行就近商定。因此，铁路合同和银行合同的订立便成为当务之急。

关于铁路合同问题，事实上，早在1896年5月间，即中俄秘密谈判期间，李鸿章曾经同维特和洛巴诺夫就铁路合同的重大的原则问题，基本上达成了协议，并将合同草案寄回北京。6月12日，俄国派华俄道胜银行总办罗特施泰因和财政副大臣罗曼诺夫，前往德国首都柏林与许景澄商谈修建铁路的合同。在俄国的逼迫下，两国于9月2日签订中俄《银行合同》后，又于9月8日签订《中俄合办东省铁路公司合同章程》（简称《中东铁路合同》）。铁路合同是主要文件，银行合同是其附件。

从表面上看，中东铁路为中俄两国共有共营。

^① 刘存宽：《国际关系史上的大骗局——论光绪中俄密约》，载《社会科学战线》1987年第2期。

^② 李济棠：《中俄密约和中东铁路的修筑》，黑龙江人民出版社1989年版，第174页。

事实上，俄国政府通过铁路合同攫取了更多权益，是对中国领土和其他主权的严重践踏，俄把通过《中俄密约》获取的特权更加具体化，实际上拥有了铁路的所有权。

从该合同第一款来看，为掩人耳目，合同规定，由华俄道胜银行建造、经理铁路，但这个银行事实上由俄国控制，因此这条铁路归俄国掌管。至于合同第一款关于“所有股票只准俄华商民购买”的规定，纯粹是俄国的一种欺骗手法。在签订合同前，华俄道胜银行与俄国政府就已经达成协议，规定铁路股份70%归俄国政府，其余30%由私人认购。合同签订后不久，华俄道胜银行董事会又做出了全部股份由政府支配的决定。12月29日上午9时，中东铁路公司在圣彼得堡公开挂牌出售股票。由于通知仓促，每股价值高达5000卢布，在华俄商民无法认购的情况下，“招股”开始后只几分钟就草草收场。500万卢布的股票全部握在俄国财政部手中，使其成为中东铁路的唯一股东和实际控制者。

从该合同第三款来看，铁路的轨距应与俄国一致（俄国铁路轨距为1524毫米，中国铁路轨距为1435毫米），使中东铁路与俄国铁路连在一起，俄国列车可以长驱直入我国东北，而中国列车却无法驶入中东铁路。

从该合同第十二款来看，虽然规定自铁路通车之日起，80年后，该铁路及其一切财产无偿归还中国，由于时间过长，铁路等设备严重磨损导致价值大幅缩水。合同同时规定，36年后，中国可以给价收回，实际上不可能实现。因为，按照让与权的条件，中国须“支付公司一笔不下7亿卢布的款项”^①。如此苛刻的条件，将俄国扩张中国东北的野心暴露无遗。再有，合同虽然规定，中国政府以库平银500万两入股，与华俄道胜银行合伙开设生意。但同时又规定，铁路通车后，公司退还中国政府库平银500万两。这显然是有意排斥中国资本，将铁路变成俄国一家独有。

《中东铁路合同》签订不久，1896年12月16日，俄国又单方面制定并起草了《中东铁路公司章程》30条，在合同的基础上，又进一步规定了俄国所享有的特权。主要表现在四个方面：

第一，俄国拥有铁路实际管理权。按照合同第一款的规定，清政府委任的董事长（即督办），“其专责在随时查察该银行及铁路公司，于中国政府所

委办之事是否实力奉行。至该银行及该公司所有与中国政府及京外各官交涉事宜，亦归该督办经理”。表面上看，名位很高，但实际上徒有虚名，其职责是监督性的，并不握有实权，对于铁路的修建和经营等原则性问题，根本无权过问。章程更明确地规定中东铁路公司的实权属于副董事长（即会办），俄国财政大臣有权任命铁路副董事长、总工程师、铁路管理局局长、总工程师等重要官员。

第二，俄国获得开矿权。章程第一款擅自将公司合同规定的“除开出矿苗处所另拟办法外”改为：经过中国政府许可，公司可以开采与铁路有关或无关的煤矿，经营一切工商矿业。

第三，俄国攫取了铁路租让权和领事裁判权。按照合同第五款规定，“所有铁路地段命、盗词讼等事，由地方官照约办理”。章程把“铁路地段”一词改为“铁路租界”，把“地方官”一词改为“中俄两国当地官署”，用心十分险恶，使中国的司法权遭到了进一步的破坏。

第四，俄国获得中东铁路附属地设警权。根据合同第五款规定，“凡该铁路及铁路所用之人皆由中国政府设法保护”。章程则规定，公司拥有在铁道及附属地设置警察、制定铁路警察规则的特权。

攫取不冻港是俄国远东政策的一个目标。在中俄《北京条约》签订之前，俄国海军主要使用堪察加半岛南端的彼得罗巴甫洛夫斯克和尼古拉耶夫斯克（庙街）两个基地。不过，那里靠近北极圈，气候严寒，远离腹地，补给成本高。1872年，俄国将太平洋舰队驻地移至符拉迪沃斯托克，但这里每年有4个多月冰冻期，不利于太平洋舰队从事战略活动。为了控制朝鲜海峡，打开通往太平洋的出路，俄国舰队必须获得太平洋上的不冻港。1861年，俄国派出军舰占领日本对马，在遭到日本反对后撤离。此后很长一段时期，俄国太平洋舰队将长崎等日本港口作为越冬、修理及补充给养的场所。1894年，日本颁布限制外国军舰在日本停泊的条例，规定任何一个国家在日本港口停泊的军舰不得超过两艘，严重影响了俄国海军在太平洋的作战能力。不冻港到底选择在何处？俄国为此煞费苦心。1894年，俄国海军代理大臣提出占据朝鲜马养岛。1895

^① [英]F. 约瑟夫：《列强对华外交：对华政治经济关系的研究（1894—1900）》，第156页。

年,又有人建议占领朝鲜南端的巨文岛以及朝鲜沿海的新浦湾和永兴湾等地。与此同时,俄国还在中国积极寻找不冻港,一方面从清政府取得舰队在胶州湾(停)泊过冬的权利,一方面派情报人员对辽东半岛进行调查。结果发现,旅顺港和大连湾是最理想的目标。这里吃水较深,四季通航,扼守渤海海峡的咽喉,战略地位极为重要,可以与西伯利亚大铁路联结。

1897年11月14日,在俄国的支持下,德国借口两个传教士被杀,派军舰占领了胶州湾。清政府幻想俄国出面干涉,急忙派李鸿章赴俄国驻华使馆求助,这正好给俄国提供了染指旅大的绝好机会。当然,俄国不会无条件支持德国强占胶州湾。对于德国占领胶州湾,俄国的心情是矛盾的。11月9日,俄国驻柏林代办通知德国外交部,声明俄国自1895年以来对胶州湾就有“优先停泊权”,也要向那里派遣军舰。但是,在得到德国支持俄国远东政策的保证后,俄国决定在德国占领胶州湾这一既成事实面前让步,立即着手策划和实施占领旅大的计划。

12月19日,俄国军舰驶入了旅顺口。1898年3月6日,德国强迫清政府签订《胶澳租界条约》。紧接着,李鸿章和张荫桓于27日同俄国代办帕夫洛夫^①在北京签署《中俄会订旅顺大连湾租地条约》(简称《旅大租地条约》)。5月7日,中国专使许景澄与俄国外交大臣穆拉维约夫在圣彼得堡签订《中俄续订旅大租地条约》,作为《旅大租地条约》的补充,将中东铁路支线末端确定为旅顺口及大连湾,使俄国修筑中东铁路支线和最终占领辽东半岛完成了法律手续。为了确定这条支线的走向和经过地区,经过一番例行公事的交涉,7月6日,许景澄、杨儒与中东铁路公司在圣彼得堡签订了《东省铁路公司续订合同》(《中东铁路支线合同》)。根据合同,俄国独占了该铁路南部支线沿线的经济权。

四、中东铁路的修筑及其对远东国际关系的影响

《中东铁路合同》签订后,1897年1月,中东铁路公司董事会举行首次会议,决定聘请尤戈维奇^②担任中东铁路总监工(总工程师)兼工程总局局长,伊格纳齐乌斯为副总监工(副总工程师)兼

工程总局副局长。随着筑路工程的进展,工程总局副局长由1人增加到3人。工程总局最初设在符拉迪沃斯托克。

关于中东铁路的走向,最初确定由满洲里入境、经呼伦贝尔、齐齐哈尔、呼兰、阿城、宁古塔一直到绥芬河出境。但俄国认为,这条线路有些“偏北”,不甚理想。1897年2月,中东铁路公司借口大兴安岭山高雪大,冬季行车困难等,向清政府提出将原拟路线向南移动的主张,即从海拉尔,沿依奔河、乌奴尔河,越过大兴安岭,沿卓尔河进入扎赉特,渡桃儿河,沿嫩江西岸,经郭尔罗斯前旗,渡松花江至伯都讷,经吉林至宁古塔,再经瑚布图河,最后由东宁出境。这一线路较原拟旧线南移约150千米,经过吉林省城,逼近辽宁,伯都讷位于东北三省的中心,又有松花江水运之便,有利于俄国在中国东北获得更大的势力范围,这正是俄国企图将路线南移的出发点。清政府认为,新线所经之地人烟稠密,拨地不便,且齐齐哈尔之南须经行蒙古境内,超越中俄两国条约范围,所以拒绝了俄国将线路南移的要求。后经总工程师尤戈维奇和工程师希尔科夫^③率领勘测队对新、旧两个线路再次勘查,发现伯都讷地势低洼,常有水患,松花江段水浅,大型船只无法通过,不得不决定放弃南线,最后确定仍以原来的线路作为中东铁路干线。

按照《中东铁路合同》和《中东铁路公司章程》所载明的开工时间,中东铁路公司于1897年8月28日在中国小绥芬河右岸三叉口附近(黑龙江省东宁县境内)、距俄国滨海州波尔塔夫卡村6俄里(6.36千米)地方,举行了开工典礼。后经变更线路走向,铁路改在绥芬河出境。俄国原打算自绥芬河向满洲里方向单向修筑铁路,但到1898年4月,俄国刚一获得修筑中东铁路南满支线的特权,尤戈维奇即宣布,以哈尔滨为中心,开始铁路施工。

俄国之所以决定选择哈尔滨为中东铁路的建造中心,主要是基于地理和政治两个方面的考虑。从地理因素看,一是哈尔滨距当时常年泛滥的嫩江较远,适合铁路的维护改造;二是哈尔滨地处地势平坦的松嫩平原,筑路的技术难度和成本相对较低;三是哈尔滨濒临松花江,便于运输建造铁路所需要

① 俄文为 Павлов, 旧译“巴甫洛夫”、“巴布罗福”、“巴府罗富”等。

② 俄文为 Югович, 旧译“茹格维志”、“茹格维赤”、“茹高维支”。

③ 俄文为 Хилков, 旧译“黑尔阔夫”、“希尔阔夫”。

的大型机器设备。从政治因素看，一是哈尔滨离中国的政治中心北京较远，相对于此前的伯都讷而言，选择此处为铁路建造中心，能够得到清朝政府的认可；二是当时的哈尔滨人烟稀少，便于占地修路，因而与筑路相关的民事纠纷会大大减少。

中东铁路动工后，为了直接和有效地领导铁路建设工作，俄国决定将设在符拉迪沃斯托克的工程局迁至中国境内。6月9日，工程局全体机关人员，在副局长伊格纳齐乌斯率领下，乘“布拉戈维申斯克”号汽船，沿乌苏里江、黑龙江、松花江到达哈尔滨，驻在“田家烧锅”院内，中东铁路局工程局开始办公。俄国后来把6月9日这一天视为哈尔滨城市诞生的日子，也是中东铁路开工纪念日。

6月28日，中东铁路工程局正式成立，铁路干线开始施工。7月，南部支线分别从哈尔滨和旅顺南北相向施工。此时，俄国正在进行工业化，但因为冶金工业发展滞后，而俄国国内掀起“铁路热”所生产的铁路器材远远满足不了需要，所以，当时中东铁路公司以高价从美国费城订购大部分车辆、钢轨和其他铁路器材，运至大连、营口和俄国的符拉迪沃斯托克起岸。工程技术人员主要是俄国人，为了解决修筑铁路劳力不足的问题，俄国从中国山东、河北、上海及中东铁路沿线廉价招募工人。这些工人有一些是因不堪忍受国内官僚、豪绅的剥削压迫，自愿背井离乡谋生的；另有一些因家境贫穷，以为修筑铁路可以发洋财，就大批大批前往。招募的筑路工人由开始的1万人到3年后的20万人。俄国对中国筑路工人进行百般的折磨和凌辱，并残酷地剥削他们。华工“日工资约30戈比，计件工资砌砖1000块才4个卢布”^①。在俄国监工的驱使下，中国筑路工人夜以继日，到1900年6月，在两年多的时间里“铺轨约1400千米，一些路段甚至开始运行”^②。

1903年7月13日，中东铁路全线竣工，开始正式通车和营业。中东铁路全长2489.2千米，其中干线从满洲里车站以西的国界起，经哈尔滨到绥芬河车站以东的国界止，全长1514.3千米；支线从哈尔滨车站中心起，至旅顺口车站线路终点止，全长974.9千米。中东铁路全线共修建92座车站和9个隧道，其中兴安岭隧道工程最长，达3077米，高于海平面970米。中东铁路公司为员工修建住房面积28万平方米，修建机修库面积60万平方米。

中东铁路从1897年动工至1903年通车历时6年，耗资3.75亿金卢布。铁路建成后有职工约3万人。

7月14日，中东铁路工程局将整个中东铁路正式移交给1898年4月在哈尔滨成立的中东铁路管理局。管理局设于秦家岗（今南岗）新建3层大楼。经维特批准，原俄国外里海铁路管理局局长霍尔瓦特上校（后晋升为中将）被任命为中东铁路管理局局长（即总办），伊格纳齐乌斯任副局长。管理局由办公室、法律处、商务部、会计处、医务处、材料处、工务处、运输处、机务处、财务处、民政部、军事部12个部门组成。以后随着中东铁路势力的扩大，又陆续增设矿务部、航运处、地亩处、教育处、进款处、对华交涉部等十多个部门。

中东铁路建成通车标志着俄国战略重点向远东的转移基本就绪，导致俄国在中国东北侵略势力的迅速扩大，打破了列强在中国的所谓“均势”，加剧了整个远东国际政治形势的紧张化。

中东铁路的修筑对远东国际关系的影响主要表现在以下两个方面。

第一，从中俄关系来看，中东铁路的修筑是俄国对华政策的重大转变。

中日甲午战争后，帝国主义国家对中国经济侵略的特点是，在商品输出继续增长的同时，加紧对华资本输出。换言之，就是帝国主义国家的政府和垄断组织为了获得高额利润，用过剩的资本向中国投资或贷款。19世纪俄国对华政策大致可分为两个阶段。80年代中期以前，俄国对华政策的特点是以领土兼并为主。80年代中期以后，俄国资本主义进入垄断阶段，经济渗透便成为这个时期俄国对华政策的主要特征。甲午战争结束至中东铁路修筑之前，俄国对中国的资本输出主要是贷款，而且由于俄国“过剩资本”不多，贷款数额有限。俄国通过修筑中东铁路向中国输出资本，这是帝国主义的重要经济特征之一，表明俄国对中国的经济侵略进入了一个新的阶段。到1903年，中东铁路成为俄国在中国最大的投资项目。中东铁路的修筑，对俄国推行远东政策具有重要意义。在俄国对远东无法诉诸武力、又不愿放弃争霸的条件下，中东铁路

^① Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД. Харбин. Т. 1. 1923. С. 146.

^② Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М.: НП ИД «Русская панорама», 2004. С. 54.

是俄国设在中国的最大一家资本输出机构，体现了俄国帝国主义资本输出的特点。

俄国修筑中东铁路，导致中国人民同俄国帝国主义的矛盾尖锐到一触即发的地步。中东铁路公司原打算1902年将铁路交付使用。然而，东北地区的义和团运动蓬勃发展，打乱了俄国筑路计划。东北地区的义和团，于1900年初首先出现在营口，6月全面爆发，7月达到高潮。东北地区的义和团一开始就把主要矛头指向盘踞在中国东北地区的俄国。作为俄国殖民侵略工具的中东铁路和各种殖民机构，自然成为东北义和团攻击的目标。尤其是从义和团运动的发源地山东及河北等地招募来建筑中东铁路的十几万工人，积极参加斗争，成为推动当地义和团运动的重要力量。义和团“扒铁路（1400千米的路基仅剩430千米），砍电线，毁建筑，造成了中东铁路7100万卢布的损失（后来，这笔损失由北京政府赔偿）”^①。俄国以这一事件为契机，借口保卫中东铁路，派遣十几万大军占领中国东北地区，控制该地区达数年之久，并一手制造了海兰泡惨案和江东六十四屯惨案。

中东铁路管理局除了管理铁路营运和各附属企业生产外，还负责解决铁路附属地俄国侨民的各种问题。为了保护铁路，俄国还组织了准军队性质的护路军。同俄国国内的铁路管理局相比，中东铁路管理局的职权和管理活动已远远超出了铁路运营范围，说明中东铁路的修筑涉及经济、文化、军事、政治等诸多领域。作为俄国对外侵略的先头部队和深入扩张的桥头堡，中东铁路以最短的距离，把俄国的外贝加尔和远东地区联结起来，进一步加强了它在远东争霸中的地位和作用。中东铁路是俄国插入中国东北地区心脏的一把利刃，它的修筑标志着中国东北地区尤其是铁路沿线一带已沦为俄国独占的势力范围。中东铁路通车以后，俄国以“和平”方式最终实现了将其势力伸进中国东北地区以夺取政治、经济、军事特权的目的，为同日本争夺亚洲霸权铺平道路，导致中国国际地位严重下降，国家安全后患无穷，政治、经济等方面的半殖民地化更为深重。

第二，从帝国主义各国关系来看，中东铁路的修筑危及西方列强在远东的势力和地位，从而出现了在中国东北诸强争霸、分取余羹的局面。

俄国修筑中东铁路，使其在中国东北的侵略势

力迅速扩大，英国在中国的传统优势地位受到严重挑战。中东铁路修筑前，英国将维护并扩大在远东的殖民利益作为其远东政策的重要目的。俄国虽然在侵占中国大片领土之后，将东北和朝鲜半岛作为下一个扩张目标，但英国却是远东政治利益和经济利益的最大获取者。俄国带头干涉还辽和修筑中东铁路，使英国看到腐败无能的清政府已无力牵制俄国。英国决定放弃自19世纪中叶以来，特别是克里米亚战争以后采取的孤立主义政策，向外寻求同盟的力量，以期能够在中国同俄国相抗衡。在获悉俄国在中国修建铁路的消息以后，英国殖民大臣张伯伦提出，要改变英国既不参加德奥集团也不靠拢俄法集团的外交政策，寻求美德对英国的支持。此建议得到代理外交大臣巴尔福和内阁的支持。为了抵制俄国，英国于1898年8月强行占领威海卫，并于“1898年10月迫使清政府签订中英《山海关—牛庄铁路借款合同》，在俄国的势力范围内伸入一腿。此后，英俄两国争夺中国的斗争愈演愈烈”。1899年4月，英俄两国相互照会，承认了俄国在长城以北地区谋求铁路让与权，俄国就长江流域向英国做出同样的保证。“这样，英俄两国互相承认了长城以北地区和长江流域分别为各自的势力范围。对于俄国来说，这个协定不仅在国际法方面由自己的宿敌承认了他在整个东北（包括蒙古）的利益范围，同时也在俄国的远东政策面前树起一道栅栏，使其扩张活动受到严格的地域限制。两国在华的激烈争夺从此出现暂时的妥协，但两国争霸的战略目标都没有改变，二者之间的矛盾和斗争必将继续下去。”^②

俄国修筑中东铁路，导致美国迅速加入列强对中国的角逐，俄美对抗局面产生。对于美国来说，中国特别是东北地区是一个巨大的潜在商品销售市场、资本输出对象和原料供应地。19世纪末当帝国主义在争相划分势力范围时，美国正忙于同西班牙的战争，无暇顾及对中国的争夺。1898年底，美国在与西班牙的战争中占据了菲律宾，兼并了夏威夷，恰逢中东铁路开始全面建设，“不仅商业界

① Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). 2004. С. 54-55.

② 崔丕：《近代东北亚国际关系史研究》，东北师范大学出版社1992年版，第188—189页。

要求政府对华采取更有力的行动,而且使得海军对中国设立加煤站或基地发生了兴趣,并将公众的注意力吸引到东亚方向来”^①。为了在瓜分中国的狂潮中分得一杯羹,1899年8月至11月间,美国国务卿海约翰提出“门户开放”政策,要求英、俄、法、德、日、意等六国互不干涉他国在中国的势力范围或租地内的任何既得利益。美国旨在要求中国对全世界开放,加之以承认各国在华势力范围和既得利益为前提,因此上述六国政府相继不同程度地表示同意。美国的“门户开放”是关于中国的政策,但其锋芒主要是针对俄国的,是对俄国在东北统治的挑战。

俄国修筑中东铁路,埋下了日俄战争的祸根。日本在推行大陆政策的过程中,不可避免地同样企图侵吞朝鲜和中国东北,并进而称霸远东的俄国的远东政策发生冲突。不过,中东铁路修筑前,远东地区国际形势的基本格局是英俄的对立和争霸,

日俄矛盾尚处于次要地位。1891年俄国西伯利亚大铁路的修筑,已让日本政府深感震惊。1895年三国干涉还辽,使俄国争夺远东霸权的焦点由朝鲜转到中国东北,更加剧了日俄矛盾,日本从此大规模扩充军备,积极准备与俄国开战。中东铁路的修筑,实现了俄国西伯利亚大铁路穿越中国东北境内,以征服中国和称霸远东的战略目的,表明了远东在世界政治中的突出地位,再次激化了其与英国和日本之间的矛盾。1898年中东铁路支线的修筑和俄国对旅大的占领,意味着俄国将甲午战争后日本到口的美味佳肴塞进了自己嘴中,1903年中东铁路的通车,更使日本视俄国为其实施大陆政策的最大障碍,最终导致了日俄战争的爆发。

(责任编辑 李淑华)

^① 崔丕:《近代东北亚国际关系史研究》,第189页。

A Change of Russia's Policy on China and Construction of Chinese Eastern Railway

MA Weiyun

Abstract: Russia was fully prepared in politics, economy and diplomacy for the rights and interests of the Chinese Eastern Railway. After the Sino-Japanese War of 1894 and 1895, Russia took the lead in successful interference in returning the Liao in 1895. This showed that Russia had completed political preparations for seizing the rights of the Chinese Eastern Railway. Russia also used this favorable opportunity to make economic preparations for seizing the rights of the railway, i.e. giving credit to the government of the Qing Dynasty and establishing a Sino-Russian Daosheng Bank, attempting to control China's economic lifeline. Russia signed the Sino-Russian Secret Agreement with the Qing government next year, obtaining a privilege of the Chinese Eastern Railway. The construction of the Chinese Eastern Railway was an inevitable outcome of Russia's Far East policy and it indicated that Russia's policy on China had a great change and brought about a remarkable influence upon the international relations of the Far East.

Key words: Russia; Far East policy; policy on China; Chinese Eastern Railway; international relations of the Far East

Изменения политики России по отношению к Китаю и строительство КВЖД

Ма Вэйюнь

【Аннотация】 Чтобы соблюсти свои интересы на Китайско-Восточной железной дороге, царская Россия провела тщательную подготовку в политической, экономической и дипломатической областях. После китайско-японской войны в 1895 году Россия оказала Пекину дипломатическую поддержку и добилась от японцев возвращения Китаю Ляодунского полуострова. Это событие стало свидетельством того, что Россия уже завершила политическую подготовку по обеспечению своих законных интересов на КВЖД. Воспользовавшись этой благоприятной ситуацией, Россия также приступила к реализации своего плана экономической экспансии в Китай. В 1895 году Россия дала Китаю огромный заем, и в этом же году был создан Русско-Китайский банк, была сделана попытка контролировать экономическую жизнь Китая. В этом же году был заключен секретный договор о союзе и постройке КВЖД. По договору русское правительство получило ряд крупных преимуществ. Были получены особые права на эксплуатацию КВЖД. КВЖД была необходима России для дальнейшего продвижения дальневосточной политики, она стала показателем серьезных изменений политики России по отношению к Китаю, и оказала существенное влияние на международные отношения на Дальнем Востоке.

【Ключевые слова】 царская Россия; дальневосточная политика; политика по отношению к Китаю; КВЖД; международные отношения на Дальнем Востоке

欢迎订阅《俄罗斯学刊》

国内统一刊号: CN23-1570/C

邮发代号: 14-123

《俄罗斯学刊》(大16开,双月刊)是黑龙江大学主管、主办的面向国内外公开发行的学术类期刊。主要栏目:专论、热点问题、政治、外交、经济、欧亚研究、历史、社会文化、学界动态、外论摘编、书评等。

每期定价16.00元,全年定价96.00元。

全国各地邮局(所)均可订阅,也可以通过地址汇款向本刊直接订阅。

编辑部地址:黑龙江省哈尔滨市南岗区学府路74号(黑龙江大学院内)

电话:0451-86608645

邮政编码:150080

联系人:李勇

电话:0451-86608106

开户银行:中国工商银行股份有限公司
哈尔滨市和兴支行

开户名:远东经贸导报

账号:3500042109014414216