

中俄全面战略协作协同创新中心专栏

历史

列强围绕中东铁路管理权的斗争与俄国远东政策的破产

马蔚云 崔建平

【内容提要】俄国修筑中东铁路妨碍了日本在中国东北的称霸计划，成为日俄战争爆发的一个重要原因。日俄战争结束后，帝国主义各国在远东的力量对比关系不断发生变化，引发了列强争夺中东铁路管理权的新一轮较量。同时，中东铁路的修筑是俄国财政危机的一个原因，导致国内矛盾激化，这些矛盾在第一次世界大战中总爆发，最终导致沙皇政府的灭亡和远东政策的破产。

【关键词】列强 日俄战争 俄国 中东铁路 远东政策

【中图分类号】K512.43 **【文献标识码】**A **【文章编号】**2095-1094 (2015) 01-0057-0009

一、日俄战争与日本攫取中东铁路支线

1904—1905年的日俄战争是俄国和日本为争夺中国东北和朝鲜在中国领土上进行的一次帝国主义战争。1895年4月，俄、德、法三国干涉还辽，为在甲午战争中消耗巨大的日本所嫉恨。三国干涉还辽后，1896年6月，俄国又与清政府签订了《中俄密约》，取得了在中国东北修筑中东铁路的租让权。1898年3月，俄国不仅强占了旅大以及整个辽东半岛，还攫取了修筑中东铁路支线的特权。1900年7月，俄国以保护中东铁路为借口，派遣17万军队占领中国东北。从1895年甲午战争结束到1904年日俄战争爆发的10年间，帝国主义国家

疯狂掠夺中国铁路权，包括直接经营和贷款经营，共达1万千米以上，几乎囊括了新中国成立前的大部分干线。英国夺得约2900千米，俄国约2500千米，德国1600多千米，比利时1400多千米，美国1100多千米，法国800多千米。俄国控制的铁路长度仅次于英国，而且全部集中在东北。然而，作为甲午战争战胜国的日本，还未在中国获得任何铁路权。俄国独占整个东北，妨碍了日本的称霸计划，两国矛盾不断加深。

20世纪初，俄国和日本在瓜分中国与朝鲜问题上的矛盾与斗争主要表现在三个方面。一是俄国在中国东北的军事占领；二是各自积极寻找同盟，准备战争；三是双方力求实现各自的远东政策和大

【作者简介】马蔚云，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；崔建平，博士，黑龙江大学政府管理学院副教授。

【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）阶段性成果。

陆政策。

俄国对中国东北的军事占领遭到帝国主义列强的反对。为了使武装占领合法化,1900年11月26日,俄国强迫清政府签订了《奉天交地暂且章程》。由于该章程根本没有涉及俄国撤军问题,实际上等于承认了俄国对东北的控制,所以,其主要内容于1901年1月3日在伦敦《泰晤士报》上发表以后,在国际上引起轩然大波。于是,俄国只得宣布章程作废,同意与中国就东三省撤兵问题进行正式谈判。1901年1月,中俄在圣彼得堡开始谈判。俄国提出撤军的一系列苛刻条件,如在中东铁路未竣工以前由俄国在东三省驻兵“护路”,中国给予中东铁路公司从中东铁路向北京修建铁路的租让权等。日本获悉这一情报后,立即进行干预。迫于日本等国的压力,1902年4月8日,俄国同清政府在北京签订了《交收东三省条约》,向中国承诺分三个阶段(每个阶段相隔6个月)撤出东北,最迟在1903年10月8日全部撤出。然而,俄国根本没有履约诚意,到1903年4月第二阶段撤兵到期时,虽然撤出了辽西俄军,却将其集中于中东铁路沿线,激起对中国东北怀有同样野心的日、英、美三国的反对。在英美的支持下,日本决定直接与俄国谈判,以划分两国在中国和朝鲜的势力范围,其内容包括:“俄国承认日本在朝鲜的优越地位,日本承认俄国在满洲铁路方面有特殊利益;俄国不阻挠今后朝鲜铁路向满洲南部延伸,而与东省铁路、山海关——营口铁路衔接。”^①

英、美、德等欧美列强对俄日两国在远东的争霸都采取了煽动、怂恿的态度,俄国陷入被动。自1840年鸦片战争起,在帝国主义瓜分中国的狂潮中,英国是极为活跃的一个。对于俄国在远东的扩张,尤其是俄国想从东北往北京修建铁路线的计划,英国倍加防范。虽然双方于1899年4月签订了《英俄协定(草案)》,划定了各自在中国的势力范围,即长江流域归英国,长城以北归俄国,但两国并不满意,摩擦仍不时发生。只是由于南非布尔人的麻烦,英国无暇全力东顾,于是退居幕后,暗中支持日本,利用日本牵制俄国,加强自己在远东的地位。1902年1月30日,日英两国签订了旨在反对俄国的《日英同盟条约》,标志着日本基本完成了战前的外交准备,造成远东国际关系的新格局,大大提

高了日本的国际地位,同时也增强了日本与俄国对垒的实力。美国抗议俄国对中东铁路的专利垄断,反对俄国独占东北,也指望日本与俄国开战。德国表面上严守中立,但为了把俄国的军事力量引向远东,削弱乃至拆散俄法同盟,暗中挑拨日俄关系使之兵戎相见。1904年4月8日法国与英国签订协议后,俄国昔日的盟友法国成了英国的新盟友,俄国在外交上处于孤立地位。

与此同时,日本继续奉行大陆政策,把中国和朝鲜作为侵略的首要目标,力求与俄国势力相抗衡。1902年9月,日本外相小村寿太郎以《关于内政外交的十年计划》为题向内阁会议提出一项“经营大陆”的方案。该方案“以取得建设铁路权为日本扩大势力范围、获得利益的主要手段。他奉行的正是山县有朋于1895年在中日甲午战争中提出的大陆政策新构想:即在海外发扬国威,向朝鲜、中国推进日本‘利益线’,首先要取得铁路筑路权”^②。俄国武装占领中国东北后,如何巩固势力范围已成为其在远东的头等任务。面对日本等国的强大压力,俄国政府内部在针对是否动用武力占领中国东北的问题上存在缓进和激进两种不同的意见。以维特为代表、包括外交部代理人和中东铁路管理局在内的缓进派认为,为避免与日本作战,俄国应实行“和平”征服的方针,即从东北撤军,俄国的作用仅限于保护中东铁路,必要时,可以将朝鲜交给日本。维特的“和平”渗透方针遭到以御前大臣别佐勃拉佐夫为代表的宫廷激进派的强烈反对,他们提出了保持俄国在远东的军事优势、与日本对抗的冒险主义“新方针”。应该指出的是,这两派都主张把中国东北变成俄国的殖民地,只是采取的手段不同而已。缓进派主张以“和平”手段来实现对中国东北的征服,激进派则主张以武力方式长期占领中国东北。后一派的主张更明显地表现出俄国军事封建帝国主义侵略性的特点。别佐勃拉佐夫集团主要包括其本人和沙皇尼古拉二世的妹夫米哈伊洛维奇大公爵、宫廷大臣沃龙佐夫—达什科夫^③伯爵、

^① 沈予:《日本大陆政策史(1868—1945)》,社会科学文献出版社2005年版,第130页。

^② 同上,第129页。

^③ 俄文为Воронцов-Дашков,旧译“沃隆佐夫—达什科夫”。

海军上将阿列克谢耶夫^①、内政大臣普列维^②、海军少将阿巴扎、驻华武官沃加克^③少将、原驻朝鲜代办马秋宁、退役近卫军上校翁利亚尔利亚斯基等。他们得到沙皇尼古拉二世的支持，鼓吹在远东实行强硬政策。他们要求沙皇展示俄国的实力，因为一旦俄国示弱，日本就会挑起战争。在第一阶段撤兵后，他们提出，不仅要停止从中国东北撤军，还要加强在南满和中东铁路附属地的驻军。阿巴扎的一段话非常形象地说明了这些人的狂傲心理，他说：“俄国在满洲的铁路，就像是俄国常胜军插在被其占领的别国领土上的一面高高飘扬的国旗。”^④1903年7月，中东铁路全线贯通，俄国立即着手修建旅顺、辽阳两地的军事设施，同时宣布中东铁路仅供俄国军队使用，大大加强了俄国在中国东北的经济和战略地位。“当时俄国朝野上下充满了敌视且轻视日本的情绪，他们认为日本决无能力与俄国相抗衡，因为两国的经济力量、兵力、人口和国民收入几乎都不成比例。早在俄国迫使日本归还辽东时就已经做好了同日本发生对抗的准备，而且确信要对付日本，俄国在远东现有的兵力已绰绰有余。”^⑤8月12日，沙皇尼古拉二世下令在中国的租借地旅顺和大连地区设立远东总督府，并任命阿列克谢耶夫为总督，授予其维持当地秩序及保护中东铁路利益的最高权力，非法将旅大租借地及中东铁路沿线纳入俄国版图。同时，沙皇还建立远东事务特别委员会，任命别佐勃拉佐夫集团的成员担任委员会的大部分委员职务。29日，解除了维特财政大臣的职务，取消其干预俄国远东事务的实权，改任大臣会议主席虚职。至此，俄国在中国东北正式开始推行“新方针”，即加强对中国东北的军事占领，拒绝从中国东北撤军。别佐勃拉佐夫说，“鉴于铁路（中东铁路——引者注）没有竣工，鉴于一昼夜只能通行两列后来为三列列车，显然是无法在几个月内做到这一点”^⑥。俄国咄咄逼人的气势，不仅导致中俄两国关系日益紧张，而且也遭到英美尤其是日本的极力反对。之后，俄日两国进行了一系列外交协商和谈判，但双方各执一端，争持不下，战争一触即发。

1904年2月8日，日本海军不宣而战，向旅顺口外俄舰发起突然袭击，揭开了日俄战争的序幕。由于不利的外交环境，加之军事技术落后、战略轻

视等原因，俄军作战屡屡失利。1905年5月，俄国波罗的海舰队驶抵对马海峡时，被日军全歼。此时，俄国国内爆发了革命，若战争继续下去，会激起国内革命掀起更猛烈的高潮，后果不堪设想。为了避免彻底崩溃，沙俄不得不谋求和谈。尽管日本在战场上取得巨大胜利，但也感到国力枯竭，财政困难，求和之心远比战败的俄国更为迫切，也希望停战。

8月10日，战败的俄国和精疲力竭的日本在美国的朴次茅斯开始媾和谈判。俄国政府派出的全权代表是大臣会议主席维特，日方全权代表是外务大臣小村寿太郎。经过讨价还价，双方于9月5日签订了《朴次茅斯和约》。和约正约15条，附约2条，涉及中国东北问题的内容有：（1）东三省的行政权应全部归还中国，俄日两国在东三省的军队应在18个月内撤走，但旅大租借地内的行政权及军队皆不在此限。（2）经中国认可，俄国将旅大租借地及其一切权益、公产等转让给日本，将长春以南至大连的“南满铁路”连同支路利权、煤矿等无偿地转让给日本。（3）俄国将萨哈林岛南部及附近一切岛屿让给日本。（4）双方可在各自铁路上驻扎护路兵，但每千米不得超过15名。《朴次茅斯和约》签订后，日本开始接收俄国在中国东北的权益。12月，小村寿太郎与清政府签订了《中日会议东三省事宜正约》。自此，日本攫取中东铁路南满支线合法化。

按照《朴次茅斯和约》的规定，中东铁路南支线的3/4为日本所有，而满洲里至绥芬河、哈尔滨至长春的中东铁路仍掌握在俄国手中。这样，俄国独占中东铁路的局面变成了俄日两国共同控制。中东铁路南支线转让日本后，由日本南满洲铁道株式会社管理和经营，并改称南满铁路，日本在东三省

① 俄文为 Алексеев，旧译“亚历克先也夫”、“阿莱克塞耶夫”、“阿克塞也夫”、“阿列克塞耶夫”。

② 俄文为 Плеве，旧译“普列威”、“普列韦”。

③ 俄文为 Вогак，旧译“伏盖克”、“沃嘎克”、“倭高格”。

④ Игнатъева А. В., Рыбаченок И. С., Санина Г. А. (ред.). Российская дипломатия в португалах. М.: Международные отношения, 1992. С. 314.

⑤ 李永昌：《俄国皇太子的东方之行与俄国的远东政策》，载《辽宁大学学报》1996年第4期。

⑥ 苏俄国家中央档案馆编：《日俄战争——库罗帕特金、利涅维奇日记摘编》，吉林省哲学社会科学研究所翻译组译，商务印书馆1976年版，第22页。

南部取代了俄国的地位。自此，日本以南满为据点，疯狂扩大在中国东北的势力范围。俄国和日本各据一段铁路，在中国东北形成对峙局面。

二、日俄战争结束后列强争夺 中东铁路管理权的新一轮较量

日俄战争期间，中东铁路遭到一定程度的破坏，损失逾100万美元。尤其是战争初期，整个中东铁路都遭到破坏，而以“辽阳及盖平间大石桥附近，哈尔滨、开原间之陶赖昭附近为最甚”，特别是铁路“电线切断处”，俄军“日夜急为修理，其工程颇为困焉”^①。战争结束后，俄国投入了大量的人力和物力抢修铁路。从1907年起，货运和客运恢复正常。中东铁路支线转让给日本后，俄国失去了铁路沿线的许多港口，战略空间受到挤压，符拉迪沃斯托克（海参崴）成为连接铁路的唯一港口。经沙皇政府批准，中东铁路公司得到符拉迪沃斯托克港金角湾码头的使用权。1906年6月，俄国政府将乌苏里铁路暂交中东铁路公司经营。

日俄战争结束后，帝国主义各国在远东的力量对比不断发生变化，引发了列强争夺中东铁路管理权的新一轮较量。

日本在与俄国和谈时曾向美国承诺，战后将在中国东北地区奉行“门户开放”政策。但是，为了加紧对中国的掠夺，掌握经济命脉——铁路的控制权，日本战胜俄国并获得南满铁路以后，在中国修建了从奉天到朝鲜边境安东、从新民到奉天的铁路，制造各种障碍排斥各国的企业，“满洲经营”政策逐步展开。从1906年起，日本在我国东北南部设立“南满洲铁路株式会社”（简称“满铁”）、关东厅和关东军司令部等一系列侵略机构，对我国东北南部实行殖民统治。满铁于1905年11月26日在东京成立，1907年3月5日迁到大连。满铁下辖满洲铁路和安奉铁路，垄断了南满的铁路、海港、航运、煤炭、钢铁等经营。1908年5月，满铁完成长春以南至大连701.8千米铁路改为国际标准轨距的工程。满铁表面上是铁路公司，实际上是日本从外交、经济、军事等方面对中国东北进行侵略活动的指挥中心。

日俄战争后，两国财政异常紧张，加之俄国拒

付赔款，日本面对遭受战争严重破坏的南满铁路和旅顺、大连两港的庞大修复工程，心有余而力不足。

19世纪末20世纪初，我国东北是列强主要是俄国和日本激烈争夺的舞台。“美国在这一地区也有重大利益。东三省是美国商人，特别是棉纺织出口商的重要市场，美国输华棉纺织品百分之九十是销往这里的。”^②作为后起的托拉斯帝国，美国同其他帝国主义国家一样，也试图利用雄厚的经济力量争霸世界，强烈要求在远东寻找倾销商品和资本输出的场所，攫取铁路特权便被其视为推行侵略中国政策的一个主要工具。日本企图关闭中国东北门户的做法，导致欧美投资及贸易额急剧下降，招致西方列强尤其是美国的反对，美日矛盾遂上升为远东地区的主要矛盾并日趋激化。

早在1895年，美国驻北京公使田贝就提出以取得东北铁路修筑权为首要目标的“田贝计划”。由于俄国态度强硬，中国和俄国日益靠近并签订《中俄密约》，加上美国忙于夺取夏威夷群岛及西班牙的殖民地，争夺中国东北的思想准备和军事准备不充分，宣告田贝上述计划的破产。此后，美国利用俄日之间的矛盾，坚决要求俄国在东北实行“门户开放”政策，以获得贸易上的自由。美国承认中国东北是俄国的势力范围，只是坚持得到俄国给予美国人自由进入满洲的权利及平等的商业机会的保证，希望俄国放弃在中东铁路实行差别税率和运价的做法。日本因吞并中国的实力不足，需要美国的支持，对美国的计划反应积极。俄国则予以拒绝，因为担心“美国假日本人之手在远东削弱俄国，帮助日本侵占朝鲜和中国东北，然后再利用日本为自己打开一条道路，以便使日本人所征服的领土逐渐从属于美国资本”^③。美国为了自身利益怂恿日本发动对俄国的战争，不仅在外交上给予支持，还在财政物资方面提供便利条件。但是，在门户开放政策的实际运用中，美国也不自觉地扶持了自己在远东和在华利益的潜在对手。日本在战时以及在《朴次茅斯和约》谈判期间慷慨地允诺分给美国以各种特权，但日俄战争刚一结束，日本就背弃诺言，美

① 载《俄事警闻》，1904年2月23日第71号。

② 陶文钊：《日美在中国东北的争夺（1905—1910）》，载《世界历史》1996年第1期。

③ [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181页。

日两国在满洲问题上便发生了冲突。

1905年3月31日,即在《朴次茅斯和约》签订前夕,美国驻华公使康格提出先收买南满铁路后收购中东铁路的“康格计划”。俄日和约签订后不久,美国铁路大王哈里曼在修筑了横贯美国大陆的第一条铁路之后,又设计了一条环球大铁路的宏伟构想。按照他的计划,首先取得南满铁路的经营权,然后与俄国谈判收购中东铁路,并获得西伯利亚铁路的通过权,从而形成一条横贯大西洋到波罗的海的铁路系统。为实现其修建环球铁路的愿望,哈里曼1905年8月底抵达东京,准备就购买南满铁路一事与日本进行交涉。哈里曼提出由美国提供资金,美日两国共同经营南满铁路的建议。日本在日俄战争中耗资巨大,缺乏经营南满铁路所必需的资金,不少政界、军界元老均主张引进资金,不仅可解决燃眉之急,还能阻止战败的俄国发动复仇战争。10月12日,哈里曼与日本首相桂太郎达成一项关于购买南满铁路的备忘录。内容是:“由一个辛迪加购买南满铁路;产权双方平均享有;如日本同中国或俄国发生战争,铁路将遵照日本政府的指示,承担军队军需品的输送任务。”^①实际上,“如果这个备忘录得以实现,美国不仅可以取得南满铁路的经营权和管理权,而且还可以取得与日本在‘满洲’事业发展的均等利益。这样,美国就可以通过南满铁路控制中国东北的交通、商贸、资源开采等事业,同时对美国实现世界环行交通计划、垄断世界交通具有重大的意义”^②。外相小村寿太郎是日本政府中强硬派的代表,强烈主张南满应由日本独占,坚决反对出售南满铁路,所以这个备忘录未生效。1907年、1908年和1911年,日本向其同盟国英国三次借款,共计1400万英镑,折合日币13650万元,顺利完成了南满铁路的改扩建工程。美国一计不成,又生一计。在“哈里曼计划”遭到严重打击后,美国驻奉天总领事司戴德上任不久即提出修建新法(新民至法库门)铁路的建议,但美日、美俄关系开始恶化,新法铁路之议被迫搁浅。

此时,欧洲局势紧张,英国需要俄日两国的支持,共同对付德国。俄日虽然签订了《朴次茅斯和约》,但俄国仍然担心其在中国东北的利益会受到日本再度侵犯的威胁,因此拒绝在日俄关系改善之前与英国缔结协定,即拒绝加入协约国。日本财政

紧张,需要英国的支持,不敢贸然对俄国采取新的军事冒险行动。美国与俄日争夺中国东北权益的斗争直接损害了俄日在东北的权益,使两国感到竞争的威胁而有联合的必要。1907年初,日本西园寺政府接受了俄国外交大臣伊兹沃尔斯基^③关于签订政治协定的建议。6月10日,俄日两国就中东铁路与南满铁路交接联营问题签订合同。7月30日,签订了第一次俄日秘密协约。该协约虽然宣布“门户开放”原则和中国的领土完整,但同时规定将中国东北划分为南满和北满两个部分,确定日本在朝鲜的支配地位和在南满的特殊利益,承认俄国在外蒙和北满的特殊利益,并声明双方“互不侵犯在中国之已得权利”^④。日本利用其军事优势,获得了《朴次茅斯和约》规定划归俄国的中东铁路地段毗邻的一些地区。根据1907年俄日秘密协约,由宽城子(长春)至松花江一段的中东铁路两侧地区划归为日本的势力范围,但名义上仍是俄国控制的中东铁路的一部分。此后,俄国和日本的势力在中国东北站稳脚跟,“美国在满洲的贸易额从1905年的60%下降到1909年的35%”^⑤,日本商人占领了满洲的棉纺织市场。

美国在“新法铁路计划”流产之后,不甘心失败。1909年当选为美国总统的塔夫脱,依靠美国的雄厚资本展开了“金元外交”,积极支持美国资本家向外扩张并对日本采取强硬的政策,并试图重新进入中国东北。正是在这种思想的指导下,1909年12月,美国国务卿诺克斯以备忘录的形式向英、法、德三国政府提出将中国东北铁路“中立化”的建议,即主张由美国资本为主的国际银行团借款给中国赎买南满铁路和中东铁路,以便将这些铁路置于国际委员会的管理之下。如果这一方案不能实现,则修建一条与中东铁路、南满铁路并行的锦(州)瑗(瑗)铁路。美国想让中国人依赖诺克斯计划,说服中国政府相信,一旦这个计划实现,可以给中国带来管理中东铁路和南满铁路的权力,结束俄国

① 沈予:《日本大陆政策史(1868—1945)》,第146页。

② 高乐才:《日俄战争前后美国远东扩张政策与日美对中国东北铁路的争夺》,载《东北师大学报(哲学社会科学版)》,2004年第3期。

③ 俄文为Извольский,旧译“伊兹涅尔斯基”、“伊兹沃利斯基”。

④ 王芸生:《六十年来中国与日本》第五卷,三联书店1980年版,第67页。

⑤ [苏]耶·马·茹科夫主编:《远东国际关系史(1840—1949)》,第196—197页。

和日本统治中国东北的局面。法国对诺克斯计划表示不满，甚至在第一次世界大战前极力加强同俄国关系的英国这次也没有支持美国^①。只有希望协约各国在远东产生矛盾的德国同情诺克斯的建议^②。日本坚决反对诺克斯计划^③，俄国政府消极对待该计划^④。针对美国的锦瑗铁路计划，俄国则建议建造张家口—库伦—恰克图铁路，并由俄国资本参加。俄国意在对抗美国在中国东北的扩张，并趁机把内外蒙古变成第二个“北满”。俄国的建议没有得到有关各国赞同，结果落空。美国推行的所谓东三省铁路“中立化”计划，暴露出美国企图以所谓“国际共同经营”来达到美国控制中国东北所有铁路进而扩张远东的野心，直接损害了俄日在东北的权益，从而促成了俄日两国再次联合。

1910年7月4日和1912年7月8日，俄国和日本又签订了第二次和第三次秘密协议，承认1907年协约划定的各自在东三省的特殊利益范围，瓜分了今中国内蒙古地区，严重警告其他国家，尤其是美国，不要对满洲抱有任何企图^⑤。日本依靠与俄国结成的秘密同盟，使美国在中国东北的商业举步维艰，帝国主义在亚洲特别是在中国的格局迅速改变。日本在中国势力迅速膨胀，俨然认为这个地区是其势力范围，不容他人染指，破坏了美国在华“机会均等”、“利益均沾”的原则。由于英、法、德三国采取消极态度，俄日两国一致反对，美国的诺克斯计划亦未逃脱破产的命运，远东扩张计划化为泡影。

1914年，第一次世界大战爆发，列强之间在远东的关系也发生了很大变化。日本军国主义分子谋求在远东拥有更多的行动自由，日本报纸在政府指使下抨击英国殖民地和自治领歧视日本人的运动，英日矛盾在1916年显著地尖锐化了。也是在1916年，美国的托拉斯和银行同中国政府缔结了几笔借款合同，引起列强的不满。尤其是美国广益公司不仅签订了关于山东省运河修缮借款300万美元的合同和关于淮河地区排水工程借款300万美元的合同，而且还获得了在中国建筑5条铁路的权利。美国获得的铁路修筑权超过其他帝国主义列强，美国如能实现计划，必然在中国的铁路运输中获得优势地位。英、法、俄三国公开反对该计划，日本虽然没有反对美国的铁路建造计划，但对美国人承包

淮河和运河一段的排水工程和水利工程非常反感。简言之，美国在远东的帝国主义竞争者对其“门户开放”政策不屑一顾，抵制美国资本渗入各国在中国所控制的势力范围。在列强的干预下，美国的上述计划最终破产了。英日矛盾和美日矛盾的尖锐化推动日本同俄国进一步勾结。从1915年起，俄国也想同日本建立比较密切的关系，主要有两方面原因，一是俄国军费支出与日俱增，但军火生产供不应求，士兵缺武器者多达30%，面对德国的进攻，俄国既要求助于英、法，也急需日本的援助；二是考虑到将来的扩张需要，与在中国的地位已经大大巩固的日本进行“合作”也是势在必行的。1916年初，俄国对德反攻失利。为了解除后顾之忧，继续保持在北满的势力，俄国急于与日本再次结盟。7月3日，两国政府缔结第四次密约。日本向俄国提供军火援助，作为对这种援助的回报，“拟将第二松花江至宽城子（长春——引者注）间的中东铁路转让给日本政府，并承认松花江一部分航行权”，“转让价格为八千万战前卢布”^⑥。1917年3月俄国罗曼诺夫王朝垮台，7月克伦斯基政府上台，9月1日临时政府通知日本，“上述转让价格减至二千三百万日元”^⑦。可是，公文还没有签字，十月革命爆发，克伦斯基政府迅速崩溃，这一协定也变为废纸^⑧。

俄日两国在远东一向是冲突关系，至日俄战争达到极致。俄日四次秘密协议加强了俄国与日本之间的联系，便于两国在中国推行帝国主义政策。由于欧洲列强忙于准备对德战争，在中国实行侵略政策的日本乘机攫取最大利益。同时，俄日协议把中国东北变为他们独占的势力范围，阻止美英渗入这个地区，造成了俄日一方与美国一方的紧张关系。英国的某些利益集团虽然对俄日协议不满，但鉴于

① Griswold A. W. *The Far Eastern Policy of the United States*. N. Y. 1958, p. 154.

② Der Grosse. *Politik der Europäischen Kabinette, 1871-1914*. Bd. 1-40. Berlin. 1922-1927. B. 32, S. 65.

③ Архив внешней политики Российской империи (далее—АВПРИ), Китайский стол, л. 210, л. 12.

④ АВПРИ, Китайский стол, л. 133, л. 28.

⑤ 邵会吉：《日本帝国主义攫取“中东铁路”始末》，载《历史教学》1988年第9期。

⑥ 吉林省社会科学院编：《满铁史资料》第二卷第一分册，中华书局1979年版，第330页。

⑦ 同上，第338页。

⑧ 邵会吉：《日本帝国主义攫取“中东铁路”始末》。

同日本存在盟约关系以及利用俄国在欧洲对付德国的企图,英国政府对俄日协约基本保持一种默许态度。总之,尽管俄日并未因签订条约而彻底消除彼此敌对情绪,但总体上看,两国合作是主流,基本上保持相互勾结共同瓜分中国权利的共处格局,此种形势直至1917年俄国十月革命爆发始告结束。

三、俄国远东政策的破产

1896年《中俄密约》签订后中东铁路的修筑、旅顺和大连不冻港的取得,从一时来看无疑是俄国远东政策的巨大成功,根本改变了帝国主义国家在远东的力量均势,中国东北成为俄国的势力范围。从长远看则并非如此,中东铁路具有亦商亦军的功能,“沙皇政府获得了像中东铁路这种用于推行远东政策的强大工具,同时也引起俄国在远东的对手首先是日本和英国的极大不满”^①。俄国的远东政策只能得逞于一时。1917年俄国罗曼诺夫王朝崩溃,远东政策也随之宣告破产。沙俄专制制度的灭亡固然有很多原因,但以修筑中东铁路为集中体现的对华侵略扩张的确是其中一个重要因素。

俄国在中国东北侵略势力的迅速扩大,对俄国远东政策的进一步发展产生重大影响。中东铁路的修筑引发了俄国同其他帝国主义国家尤其是日本的矛盾,“日本大陆政策和俄国远东政策之间暗中的政治较量迟早要公开爆发为兵戎相见,日俄战争就是这一矛盾多年积累的总爆发。双方以军事手段暂时分配了他们在东北亚的利益,致使战前嚣张一时的俄国远东政策被迫收敛,而日本大陆政策却得到了恶性膨胀”的机会^②。在经历了19世纪90年代的经济快速增长之后,俄国在1900—1903年陷入严重的经济危机。危机打击了本来就先天不足的俄国资产阶级,导致了城市工人罢工和农村居民“骚乱”,民族矛盾不断激化。1904年2月8日,俄国在中国东北地区同日本进行了帝国主义战争。对日战争在俄国是不得人心的,沙皇政府原本希望通过“一场小小的胜利的战争”^③来确立其在远东太平洋地区的霸权,转移国内人民的视线,以巩固其政治地位和阻止革命。然而,事与愿违,战争非但没有给俄国带来预想的结果,反而使其陷入内外交困的境地,导致了革命的爆发。1904年7月疯狂

镇压革命的内务大臣普列维被暗杀以及8月俄军在辽阳战役中惨败,助长了革命形势,沙皇被迫同意进行行政改革。12月旅顺口的失陷更激发了俄国社会的不满情绪,1905年1月22日彼得堡的工人及其家属举行声势浩大的请愿运动,提出实行八小时工作制、大赦政治犯、召开立宪会议、将土地转交人民等要求,揭开了1905年俄国革命的帷幕。2月俄军在沈阳败北后,沙皇政府担心自己力量的削弱会助长革命,而且会引起资产阶级的不满,决定成立国家杜马,“拉拢自由资产阶级,在保存沙皇专制制度的条件下,承认其拥有一定的政治地位。并在群众中散播立宪幻想,以缓和革命”^④。5月俄国波罗的海舰队在对马海峡被日军击败后,革命的浪潮在全国迅速高涨起来,在圣彼得堡、喀琅施塔得、符拉迪沃斯托克、塔什干等地都发生了士兵(包括水兵)的起义,到莫斯科十二月武装起义时达到顶峰。尽管1905年革命最终失败了,但是其意义不可低估。资产阶级关于反对沙皇专制制度、要求政治自由的主张被工人阶级接受,出现了工人苏维埃这种传统政治形式与列宁布尔什维克革命政党的结合。沙皇政府在压力面前被迫进行了一些改革,同意建立民选的国家杜马,扩大了人民的部分政治权利。这次革命极大地推动了俄国工农运动的发展,没有1905年的“总演习”,就不可能有1917年十月革命的胜利。

中东铁路的修筑是造成俄国财政危机的一个原因,进而导致国内矛盾激化,这些矛盾在第一次世界大战中总爆发,最终导致沙皇政府的灭亡和远东政策破产。

中东铁路公司成立之初,资本仅500万卢布,不敷铁路之需,其余资本由公司按需要报经俄国财政部核准后以发行债券募集。俄国政府为中东铁路公司提供的资金是逐年增加的。据统计,“由俄国政府担保的公司债券资金,1901年为27289万卢布以及其他债款,1908年增至27541万卢布,加

① Аблова Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М.: Русская панорама, 2004. С. 27.

② 黄定天:《论日本大陆政策与俄国远东政策》,载《东北亚论坛》2005年第4期。

③ 孙成木、刘祖熙、李建主编:《俄国通史简编》(下册),人民出版社1986年版,第287页。

④ 同上,第303页。

上期末政府贷款余额 8 198 万卢布、垫款 12 022 万卢布以及其他债款, 1908 年共投入资金 55 057 万卢布; 至 1914 年该公司欠俄国政府的债款已达 73 329 万卢布, 如加上应付未付的利息, 则为数更巨”^①。

由于俄国政府将普通商用铁路企业所不需要的护路军军费等特殊费用列入建筑费用, 中东铁路的造价高昂。旅顺要塞的工程量竟然相当于俄国国内最大军事要塞塞瓦斯托波尔工程量的 6 倍。“仅建筑大连市街和大连湾铁路支线的投资即达 5 800 万卢布, 比 1897 年沙俄与清政府之间的贸易总额 (4 560 万卢布) 还多。”^②“1899—1903 年仅用于辽东的俄国‘防御费’即高达 2 500 万卢布。修建大连在 1903 年前耗资 1 900 万卢布。”^③据中东铁路公司估算, 中东铁路从 1897 年 8 月动工至 1903 年 7 月通车历时 6 年, 耗资 37 495 万金卢布, 平均每俄里造价为 12.3 万—15.8 万卢布 (合每千米 12.1 万—14.9 万卢布), 比造价较高的俄国外贝加尔—中国满洲里支线每俄里高出 3.8 万—6.8 万卢布, 比外国在华直接投资建造的铁路平均造价每千米高 18%。1903 年 7 月中东铁路通车后, 为完成尚未竣工的工程, 俄国对该铁路陆续增加投资, 当年下半年投资约为 3 100 万卢布, 1904 年增至 3 500 万卢布。投资增加主要与对日战争有关。中东铁路同所有作为战争工具的铁路一样, 在战争期间, 需要紧急动员, 完善设备, 打破正常的运输秩序。当时, 中东铁路是一条单线铁路, 还有一些工程尚未全部竣工, 如大兴安岭隧道还未完工, 只能走临时的盘山道 (到 1904 年 5 月底, 隧道工程才完工)。为了尽快将沙俄军队和军用物资运往前线, 必须最大限度地提高铁路的通过能力和车辆的运输能力。另外, 由于中东铁路位于这场战争的军事行动地区, 还必须修建各种防御工事。因此, 中东铁路进行的不是一般的动员工作, 而是把整个铁路纳入战争的轨道^④。中东铁路本来是归俄国财政部管辖, 但是鉴于战时军事运输的需要, 沙皇政府便决定将中东铁路划归陆军部管辖, 由其直接掌管战时的军事运输。在日俄战争期间, 中东铁路的运输能力有了很大的提高。如 1902 年初, 中东铁路每昼夜只能通过 7 对列车。到 1904 年 5 月, 中东铁路西线每昼夜通行列车 7 对, 南支线达到 8 对, 基本

上满足了军事当局的需求。随着战争规模的不断升级, 1904 年 10 月, 中东铁路干线 (满洲里—哈尔滨—绥芬河) 每昼夜通行列车 9 对。1905 年 6 月, 中东铁路干线每昼夜运输能力更是达到对开 12 次列车, 南支线则实现对开 18 次列车的最高纪录。“在沙俄西伯利亚大铁路上—列火车为 39 节车厢, 而中东铁路为 45 节车厢, 较俄国国内铁路提高运输能力 50%。据有关资料统计, 1904 年中东铁路运送沙俄军队 180 多万人次; 1905 年增至 268 万人次。1904 年运输军用物资 5 400 多万普特 (约合 88 452 万多千克); 1905 年增至 11 400 万普特 (186 732 万千克)。”^⑤1905 年俄国在日俄战争中败北后将南满支线及其附属设施无偿转归日本, 中东铁路总值减少, 1906—1917 年新增投资仅 540 余万卢布, 期末铁路总价值为 37 111 万卢布。

俄国修建中东铁路的资金几乎全部由政府负担。由于俄国是一个自有资金不足的国家, 铁路建造资金只得靠政府在国内外发行证券获取。截至 1913 年末, “俄国国债已达 88 亿卢布, 其中 31 亿卢布 (约占总额的 35%) 作为贷款用于建造铁路。1914 年, 俄国的外债在国债中所占的比重已由 19 世纪末的 37% 上升至 48%。俄国是世界上第一大债务国”^⑥。第一次世界大战爆发以后, 俄国大量发行货币导致货币贬值。1914 年 8 月一战爆发至 1917 年二月革命爆发沙皇政府灭亡为止, 俄国共发行纸币 83 亿卢布 (从 1914 年起停止发行金卢布)。临时政府执政的 8 个月内, 共发行纸币 95 亿卢布。到 1917 年 10 月, 1 卢布的价值跌至 7 戈比, 国债达到 490 亿金卢布, 其中外债为 112 亿卢布。俄国陷入财政金融危机^⑦。俄国经济落后, 缺乏充足的财源, 国家预算只有依靠外债才能取得平衡, 沙皇政府大借外债, 财政负担越来越重。

① 徐曰彪:《试论俄国在华投资与东省铁路财政 (1895—1917)》, 载《近代史研究》1994 年第 2 期。

② 辽宁师范学院政史系历史教研室编:《沙俄侵占旅大的七年》, 中华书局 1978 年版, 第 45 页。

③ 刘存宽:《关于帝俄租借旅大的几个问题》, 载《近代史研究》1989 年第 6 期。

④ 参见吴文衡、张秀兰:《霍尔瓦特与中东铁路》, 吉林文史出版社 1993 年版, 第 51 页。

⑤ 吴文衡、张秀兰:《霍尔瓦特与中东铁路》, 第 56—57 页。

⑥ 徐曰彪:《试论俄国在华投资与东省铁路财政 (1895—1917)》。

⑦ Терещенко Ю. Я. История России XX—XXI вв. М.: Слово: Ростов н/Д: Феникс, 2004. С. 16.

中东铁路名义上是中俄合办企业，实际上是俄国独占用来侵略中国的工具。中东铁路的修筑奠定了俄国在远东的基础，同时也加剧了远东地区局势的紧张，导致日俄战争的爆发，而沙俄的节节败退成为波澜壮阔的1905年革命的重要诱因。中东铁路由此引起的庞大的建设费用、占领费用和战争费用，也使俄国财政陷入危机，国内矛盾激化。这些矛盾在第一次世界大战中总爆发，最终导致沙皇政

府的灭亡，成为十月革命爆发的重要原因，俄国经营多年的远东政策也随之破产。因此，“从某种意义上说，俄国对外扩张的成功同时又为沙皇专制制度的倾覆准备了条件。每一次对外扩张的胜利，同时也是向俄国军事封建帝国主义的坟墓迈进一步”^①。（责任编辑 刘阳）

^① 刘存宽：《关于帝俄租借旅大的几个问题》。

Struggles over the Management Rights of the Chinese Eastern Railway Among the Imperialist Countries and the Failure of Russia's Far East Policy

Ma Weiyun, Cui Jianping

Abstract: Russia's construction of the Chinese Eastern Railway hindered Japan's plan to take over Northeastern China, which served as a crucial cause for the breakout of the Russo-Japanese War. After the end of the War, continuous changes occurred to the balance of power among the imperialist countries in the Far East, leading to a new round of battles over the management rights of the Chinese Eastern Railway. In the meantime, the construction of the railway partially resulted in the financial crisis of Russia and the escalation of domestic conflicts which broke out in WWI and ultimately led to the fall of the Czar Government and the failure of its Far East policy.

Keywords: Western powers; Russo-Japanese War; Russia; the Chinese Eastern Railway; Far East policy

Борьба великих держав за право управлять КВЖД и провал дальневосточной политики России

Ма Вэйюнь, Цуй Цзяньпин

【Аннотация】 Строительство Россией Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) мешало плану Японии по оккупации Северо-востока Китая, что и стало важнейшей причиной Русско-японской войны. После завершения Русско-японской войны соотношение сил империалистических стран на Дальнем Востоке постоянно менялось, что привело к новому витку борьбы великих держав за право управлять КВЖД. Вместе с тем, строительство КВЖД стало одной из причин крупного финансового кризиса, который произошел в царской России в 1899 году, оно также способствовало обострению внутренних противоречий в стране, которые вспыхнули в период Первой мировой войны и в конечном итоге привели к падению царского правительства и провалу дальневосточной политики России.

【Ключевые слова】 великие державы; русско-японская война; Россия; КВЖД; дальневосточная политика