



日英在華之經濟鬭爭

丁洪範

籌慶已久之世界資源與市場重分配問題最近且日趨嚴重化。所謂資源與市場重分配者，正釋之，應為殖民地之重分配。然而無論願與不願，或能與不能，在列強重分配其既得殖民地之前，斷不容半殖民地一類的東西存在，其理至顯，無庸申述。此項半殖民地為數原已不多，其最為人垂涎者在西方有阿比西尼亞，在東方有中國。阿比西尼亞問題已暫告一段落，中國問題現在急劇演化中。二十世紀開始，中國瓜分的惡運似已降臨，然卒因列強勢均力敵，相持不下之結果而產生所謂「領土完整，門戶開放」的原則，幸得苟延殘喘。然自九一八事變以後，此種均勢局面業已打破，「領土」既不「完整」，「門戶」亦逐步「關閉」。此後結局如何，還視列強角逐之結果及中國本身能否振作

111403
強。大戰以後德國勢力蕩然無存，俄僅保有中東路一隅，自最近該路出賣亦與德國同遭摒退之命運。法國勢力無大進展，故在中國經濟舞臺上相周旋者至今惟餘日英、美、三國耳。之三國中又顯然以日為主角，英

美為副角，偶或加入其他配角，但俱屬跑龍套之流無關重要。英、美之中在貿易上與日衝突甚少，且其投資勢力亦不大，故美亦暫可退居次要地位。至於英則與遠東關係過深，其在華之市場與投資非獨不甘放棄，且亦不能放棄，蓋中國之資源與市場供人獨佔之後，無異為虎添翼，其遠東其他殖民地利益且岌岌乎危矣。茲特舉日英在華之經濟關係略加論列，以明其爭持現象之一斑。

一 貿易之角逐

近代產業先進國最初侵入落後國者，厥為商品。遠在鴉片戰爭以前，英國對華貿易已佔重要地位，戰爭以後更見重要。在東印度公司時代，廣東對外貿易幾完全為英國獨佔。自有海關報告（一八六四）以至一八七四年，中國對外的直接貿易，英佔百分之四十以上，直至十九世紀末葉尚佔百分之二十左右。在一八七〇年左右，百分之九十進口貨由香港、印度及英倫運來，百分之七十運往英國。當時的旅華外人英

111404 籍亦約佔一半。通十九世紀中，對英貿易非獨佔中國對外貿易的首位，並且是居絕對的主位。

二十世紀開始情形便有不同，大戰以後英國對華的貿易地位更見衰落，首席遂轉讓與日本。最近因東北分離的關係，首席又為美國所奪。其地位低落情形可從下表中見之：

表一 英美日對華貿易地位之消長

年份	進口總額			各國所佔之百分比		
	(百萬海關兩)	英	日	本美	國	
一九一三	五七〇	一七	二一	六		
一九二〇	七六二	一六	三〇	一九		
一九二七	一三〇九	八	二五	一八		
一九三四	一〇三九	二二	二二	二六		
一九三五	九二五	一〇	一五	一九		

上表明示英國對華的貿易地位已從十九世紀之第一位降至第三位矣。至於第一位則允推日本，雖最近數年似讓美國佔先，但此就東北貿易及走私除外而言，倘東北及走私計算在內，則日本地位仍居絕對優勢也。惟在此讀者應注意英國對華貿易除本國直接外，尚有經過香港及其他殖民地，如印度、澳洲、加拿大等貿易。故就全體而論，英帝國對華之貿易利益仍駕凌他國之上。此處所論僅其本國之直接貿易耳。

英國對華貿易地位之所以衰落者，實因日貨競爭所致。英國輸華

之主要商品為棉貨（參見表二）。自大戰以來日本輕工業長足進展，其技術精，其人工賤，故其出品價廉而物美，遂為英國對華貿易之勁敵。自一九一三至一九二九年之間英國棉貨出口減少五百萬鎊，其地位即為日本所奪。在一九一三年英國棉貨佔我國進口棉貨百分之五十三，日本棉貨佔百分之二十，至一九二九年英國佔百分之二十一，日本佔百分之六十六，其地位正好相反。（Report of the British Economic Mission to the Far East, 1930-1931, pp. 59-62）世人皆知美國在太平洋上與日本對立，但就三國對華的經濟關係言之，成為死仇者首為日英，次為美英，而日美的衝突關係尚小也。茲任舉最近二年三國輸華之主要貨品列表如下：

表二 英美日輸華主要貨品（單位千元）

貨名	英				日				本美				國			
	一九三三	一九三四	一九三三	一九三四	一九三三	一九三四	一九三三	一九三四	一九三三	一九三四	一九三三	一九三四	一九三三	一九三四		
棉布	一九九五	一〇〇五	三、一四七	一五、一〇四	一、九三三	一、九三三	一、九三三	一、九三三	一、九三三	一、九三三	一、九三三	一、九三三	一、九三三	一、九三三		
棉花																
呢絨及絨	一八、二五	一五、九五	二、八九	五、六四												
麥粉																
鋼	二七、三六	二六、四三														
鐵																
車輪電氣	五、四四	三、六〇														
紡織及其	三、七五	二、〇七	六、三三	九、三三												
他機器																

凡對某一國家輸出同一或同類貨物者必發生競爭。表二顯示英

國與日本在棉布與呢絨等輸出上處於競爭地位。美國對華單獨輸出棉花與麥粉，故在此兩種商品上與英日無競爭之可言。英國在鋼鐵及車輛電機的輸出上又和美國競爭（日本雖也輸出鋼鐵但數量較小）。至於三國互相競爭者主要的惟紡織及其他機器一項。由此可知美日在對華貿易上所競爭者甚小。英國則既須抗日又須排美，明乎此則知日英衝突之由來，及英美對華之不易合作矣。

英日在華貿易之衝突除商品的表面競爭外，猶有其他更根本的原由。英國在晚近國際貿易上為一有名的入超國家。其在對外五六十國貿易中，惟對中國與巴西兩國有確實的出超。故中國為英國的稀有可貴的市場，當此工業品生產過剩無尾閘可洩之時，其可不重視乎哉？就日本方面言之，其經濟基礎尚築於輕工業之上，而且因國內資源缺乏，重工業能否成功，大成問題。際此集團經濟鎖國政策盛行之秋，日本棉貨到處碰壁，其市場不求之於無藩籬之中國，將何求？宜乎此兩強在吾國之肉搏也！

至此且一觀測九一八以後東北的國際貿易關係，俾更明瞭兩國對華之貿易狀態。九一八以前東北對外貿易最大特徵之一項出超，自後在日本護符之下，情形劇變，至今每年平均約有入超一萬萬元矣。此項入超狀態為日本一手所造成，東北此後之指定職務之一為消費日貨，再無疑問。一九三一年日貨輸往東北尚止七千七百萬元，至一九三四年增至四萬萬三百萬元，相差五倍有餘。日貨增銷，中國本部及

其他各國商品則不得不為所侵奪而致劇減。茲舉對東北輸出主要國家的地位消長比較之如下：

表三 主要國家對東北貿易地位之消長（佔東北輸入百分比）

年	份	中國本部	日	本英	國美	國蘇	國蘇	俄
一九二八		一一〇	三七	二	七	九		
一九二九		一三〇	四〇	三	八	五		
一九三〇		二五〇	三六	四	七	五		
一九三一		二七〇	四〇	二	六	七		
一九三二		一八〇	五四	二	六	二		
一九三三		一六〇	六一	一	六	二		
一九三四		一〇〇	六五	二	六	一		
一九三四（七個月）		八〇	六四	二	八	一		
一九三五（七個月）		四五	七二	二	五	一		

表三明示，中國本部在九一八（一九三一）以前對東北輸出的地位日漸增高，自百分之二一增至百分之二七，自九一八以後則逐年遞減，至一九三五年僅百分之四。五。與中國本部地位遭相似之命運者有蘇俄，自九一八以後降至最近幾無貿易之可言。英美地位原不甚重要，僅佔百分之二。三與六。七，故其變化亦少。至於日本，則軍旗所至，貨物隨來，九一八以後其地位自百分之三十六竟增至百分之七十二矣。倘將本部除去，謂我東北輸入幾完全為日本所獨佔也亦無不可。此何足怪帝國主義者霸佔殖民地非以此為主要目的之一乎？

觀夫東北對外之貿易關係，可知日本近年來對華之貿易地位急劇增高，大非英美所能頡頏。其最近趨勢，日貨非僅獨佔東北，且利用走私機構，進而獨佔華北，漸及於全中國矣。中國固已矣，與其對頂衝突的英國，將何以堪？將何以堪？

二 航業之消長

與商品貿易有密切關係者為航運，故列強在華經濟勢力之消長，亦可從航運中見之。航運可分外洋、沿海及內河三方面言之。我國之外洋航路，以大連、上海、廈門、香港等四埠為起點，大別之有歐洲航線、美洲航線、非洲航線、澳洲航線、西比利亞航線等五路。沿海以上海為起點，其北為北洋航路，其南為南洋航路。內河航運尤以長江、黑龍江、珠江、及淮河等航線為最長且最重要。我國外洋航業完全操諸外人之手，固無待論，而沿海及內河航運亦太阿倒持，此在獨立自主的國中所未之見者也。凡獨立自主的國家，其領海與內河之航行權利，莫不歸其國民所獨享，他國人民不得染指。在次殖民地的中國則不然。計一八四二年南京條約訂立，五口通商，自上海至廣州沿岸外輪乃得自由行駛，是為沿海航權喪失之始。一八五八年天津條約成立，鎮江、南京、九江、漢口等商埠開關，是為長江航權喪失之始。自是一八六〇年北京條約一八七七年煙臺條約一八九五年馬關條約相繼訂立，於是沿海及內河航權逐步斷送。一八九八年海關總稅務司英人赫德 (Robert Hart) 頒布兩種

禍國法令：一為長江通商章程，除彙列已開放商埠許列國自由航行外，更指定長江內地八處為外輪上下旅客之所；一為內港航輪章程，自行開放內地河港，使外輪可領照航行。一九〇二年中英馬凱條約訂立，又斷送珠江航權。至此我國沿海及內河航權喪失殆盡矣。

我國航運大權既操諸列強之手，而列強之中尤以英日勢力為主，要茲舉近數年列強在華航運之分配列表如下 (表四)：

表四 近年各國商船進出中國口岸百分比

旗別	一九一六	一九一七	一九一八	一九一九	一九二〇	一九二一	一九二二	一九二三	一九二四
英國	四一	三五	三七	三八	四四	四二	四二	四二	四二
日本	二八	二九	二九	二七	一五	一五	一五	一五	一五
中國	二六	二二	一九	二〇	三五	二七	二九	二九	二九
其他各國	五	一五	一五	一五	一六	一六	一四	一四	一四
合計	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
總噸數 (單位百萬噸)	八八	一三五	一五六	一六〇	一三五	一三七	一四〇	一四四	一四四

註：中國船舶包括航線在內，航線噸數約佔十分之一，其餘各國概屬輪船。

上表顯示兩項重要知識：(一)通商船舶噸數自一九一六至一九二六年期間增加四千六百餘萬噸，達三分之一以上。一九二六年以後至今增加無多。(二)英國因其開關中國商港的歷史關係，在華航業中恆居首位，佔全體航業百分之四十左右。其次為日本，自一九一六至一九三一年約佔百分之三十弱，其地位無大變更；自一九三二年以

後，因東北的分離關係乃落至第三位，佔百分之十五，迄今無大變更。中國本身航業僅佔五分之一，且其中雜有十分之一的帆船。自一九三二以後，地位略有進展，躍居第二位，然仍不能與英國抗衡。其他各國近年來成分亦漸增多，主要的為美國約佔全數百分之四左右，且多航行外洋者。次為荷蘭、那威、法、德等，合計之尚不滿百分之十。故就外船而言，列國在華勢力實不能與英日相提並論。

日本在中國本部之航業地位雖大見衰落，但東北的航運幾完全為其所獨佔。茲舉一九三四年進出東北口岸之船舶列表如下（表五，根據一九三六年日偽英文年鑑數字重算）。

表五 各國商船進出東北口岸之分配（一九三四年）

旗別	船舶數	噸數（單位千）	百分比
日本及關東	六、四六七	一一、六四六	六二
英國	八七七	一、三三三	一一
中國本部	二、八六三	二、一六七	一一
東北	七〇三	四二二	二
其他各國	五〇四	二、三五五	一三
總計	一一、四一四	一八、九一二	一〇〇

在一九三四年東北一千八百餘萬噸航運中，日本竟佔一千一百六十餘萬，合佔全額百分之六十二；英國有二百三十餘萬噸，合佔百分之十二；中國本部尚不及英國，僅得二百十餘萬噸，合佔百分之十一。東

北本身幾無航業之可言，僅得百分之二；其他各國在東北之地位與在中國本部相似，約佔百分之十三。由此觀之，日本在航業上一如在貿易上，自一九一八以後在中國本部地位之衰落，由其在東北地位之提高填補而有餘，「失之東隅，收之桑榆」，固早在意中，況本部猶為其「外府」乎？

三 投資勢力之進攻

資本主義國家侵入產業落後國家繼商品而至者厥惟投資。投資之消長，最好從投資上見之。自一八四二年江寧條約訂立，外人在華之商業投資基礎即行奠定，其樹立此項基礎者，英國也。自一八九五年馬關條約訂立，外人在華之工業投資基礎亦行奠定，其樹立此項基礎者，日本也。自是以後，外人紛紛來華設廠，開鑛，築路等等，無微不至，資本大量輸入而國權日漸喪失矣。故自對華投資地盤之開闢而言，日英之功無分軒輊，至其發展則大有遲速之分。

在二十世紀初期日本資本主義尚未充分發展，其對俄戰爭及國內產業，還恃英國之資力以供調達，故大戰之前英國資本在中國經濟舞臺上獨霸一切，遠非日本所能抗衡。然在大戰期間，英國無暇東顧，日本因利乘便，猛力發展，遂取英國之地位而代之。據美人雷麥教授（F. Renner）估計日本在一九〇二年對華的投資總額僅一百萬美元。

111408

其在列強中之地位幾等於零，而英國則有二萬六千萬美元，至一九三一年日本投資增至十一萬三千七百萬美元，佔各國在華投資總額百分之三十五強，而英國則僅增至十一萬八千九百萬美元，佔總額百分之三十七，仍佔第一位。惟據一九三一年日本經濟年報統計列強對華投資總額約為五十萬萬日圓，而日本投資為二十五萬三千九百萬餘日圓，已佔各國總投資額之一半，則日資已駕英資之上矣。日經濟學者尾崎秀實關於列強在華之投資，在一九三一年以前取雷麥教授之數字，而附以一九三四年之數字列表如下（日本國際評論一九三六年一月號列強在華之角逐，時事類編四卷四期高璣度譯）

表六 英日美在華投資勢力之消長（單位百萬美元）

國別	一九〇二		一九一四		一九三二		一九三四	
	投資額	%	投資額	%	投資額	%	投資額	%
英國	二六〇	三三	六〇八	三八	一、一八九	三七	一、二〇二	三四
日本	一		二二〇	三三	一、一三七	三五	一、四一〇	四〇
美國	二〇	二	四九	三	一、九七	六	二、三〇	六

右表表示日本在華投資自一九〇二至一九三四年三十二年期間增加一千四百餘倍，其速率至足驚人。茲復舉大戰前後列強對華產業投資之指數，俾更明瞭日英在華投資勢力之消長與對立狀態。○ F. Remer, Foreign Investments in China, p. 99)

表七 列強產業投資之比較（一九一四年為一〇〇）

國別	一九〇二年	一九一四年	一九三一年
英國	三三五	一〇〇	二四〇·八
日本	〇·五	一〇〇	四三四·七
美國	四一七	一〇〇	三六九·三
俄國	九三一	一〇〇	一一五·一
法國	四九三	一〇〇	一五八·三
德國	六二五	一〇〇	五五·一

自一九〇二至一九三一年三十年期間，列強對華產業投資，除德國外其餘均有增加，而要無如英、日、美三國之速。而三國之中，又英不如美，而美不如日。美國自百分之四十一增至百分之三百六十九，相差九倍強。英國約增六倍。日本則自百分之五增至百分之四百三十五，相差達八九百倍。故截至九一八之年（一九三一）為止，日本在華投資勢力之膨脹，已氣燄萬丈，不可一世。自九一八以後，其勢力如何，則尤為吾人所注意。

上列尾崎秀實所舉一九三四年日本投資之數字，是否包括九一八事變後對東北投資在內並未明確指出，吾人且另舉事實以為補充。據木村禮八郎估計自九一八以至最近，日本對東北經濟滿鐵之手投資一三四萬五千五百萬日圓，而直接投資與偽政府者約七千萬日圓，兩共四萬一千五百萬日圓，又收買中東鐵路，已募之債一萬五千萬日圓，在東北各種新設公司三萬萬餘日圓，日本辛第克投資三萬萬日圓，合計不下

十二萬萬日圓之巨（日本社會評論一卷八號）。又據日本拓務省調查，日本對滿投資經滿鐵及其他等，在昭和七年（一九三二）約為一萬萬日圓，八年約為二萬萬日圓，九年約為一萬八千萬日圓，三年期間實投四萬八千餘萬日圓，較之明治三十八年至昭和六年長期間之投資實額僅十七萬萬圓（一九三六英文日僞年鑑六三八頁），實足驚人。據東洋經濟年報計算，昭和十年之投資自一月至九月間已超過三萬萬元，則加入購買中東鐵路及最近投資，日本在東北投資總額，自一九一八以後迄今已達十萬萬日圓左右大約可信。據另一估計，此種投資加上關東日政府資產，合計在一九三四年底已達二十七萬萬日圓。帝國主義者投資必擇其勢力所及最穩固之地域為之。九一八事後，日本已置我東北於囊中，視為最穩固之投資地，故進展極速。其他列強之處境與之適得其反。九一八之前，列強在東北投資除俄國外已微不足道，茲舉一九三〇年之數字如下（同上書頁八一七）：

表八 列強在東北之投資比較（一九三〇）

國別	別數	額（單位千日圓）	百分比
日本		一、七五六、六三六	七二·三
俄國		五九〇、〇〇〇	二四·三
英國		三三三、三六〇	一·四
美國		二六、四〇〇	一·〇
法國		二一、〇八六	一·〇
其他		一、二一七	〇·五

九一八以前東北門戶號稱開放，而投資勢力已為日本所操縱，佔總額百分之七二強，其次為俄國佔百分之二四強，英國僅百分之一強。九一八以後，東北門戶關閉，蘇聯迫不得已將中東路出讓。俄國在東北除中東路外，別無投資可言，故該路出讓後蘇聯勢力不復存在矣。英國在該區域投資原不重要，此後乃更無問津之機會。

日本既肆力經營東北，在遂行其國策上尙覺大有所不足，故一方面在前年四月間，假有名的天羽聲明恫嚇列強使不敢對華投資，一方面自去春起高唱其所謂「中日經濟提攜」口號，在中國本部積極進行經濟統制。此種統制計劃，自最近川越大使北來以後，已急轉直下，由提倡時期而進於實行時期矣。中日經濟提攜計劃雖包括全中國，但其實行步驟則自近水樓臺之華北始。故年來在華北五省努力造成特殊環境俾利進行。最近中日經濟提攜的口號，又一變而為「華北經濟合作」矣。其合作之目的與內容與經濟提攜無大分別，以川越大使之語出之，即「供給日本的資本，技術與經驗，來開發中國的資源，市場，交通等等。」此項經濟合作的投資已成功或在進行中者，先後有值資四百萬元之柳江煤礦被佔領，裕元、寶成及最近華新等紗廠之被收買，華北公庫之提議，農村合作社之舉辦，棉業貸款及農牧場之倡議，裕豐紗廠之創辦，裕大紗廠之擴充，大同煤礦之投資，滄石鐵路之建築，膠濟鐵路之延長，塘大商港之擴張，天津電業公司之成立，最近往來營口之北方

111410 航業公司亦爲日商所收買。其他小規模營業之不與日商合作營特殊貿易者，倒閉紛紛，不勝縷舉。而策劃及遂行此種經濟合作事業之主要機關則爲關東軍、津駐屯軍及滿鐵三位一體所決定之興中公司。該公司於去年十一月間成立，資本暫定一千萬日金，爲滿鐵之子公司，其董事長即滿鐵常務理事十河信二。

日本自九一八以後在華北及其他中國本部的投資，總額尙無確實之估計，但就上舉之遂行事業觀之，其勢力實咄咄迫人，華北對於日資之地位去東北已不遠矣。

四 掙扎與對峙

假如東北爲日本投資之大本營，則東南爲英國投資之大本營，關東州及滿鐵之於日本，與香港及廣九鐵路之於英國，正好遙遙相對成爲無獨有偶之雙璧。據雷麥教授一九三一年估計，日本直接投資總額八萬七千萬美元，中有五萬五千萬在東北，二萬一千萬在上海，而英國的九萬六千萬美元總額中有七萬三千萬在上海，其餘則大部在香港。故英國投資在長江一帶，有絕對的優勢，而其最後之根據地則在香港。英國在華北非無資本，如北寧鐵路、開灤煤礦、門頭溝煤礦、天津之水電公司等，其投資額俱不爲小，然與華中華南之資本比較則不可同日而語也。

日本在中國北部之投資勢力之所以能猛烈發展者，實有許多他

國所不能抗禦之原因。一爲壤地接近，非獨其殖民地朝鮮與我國接壤，即其本部亦僅一衣帶水之隔，無論商品與軍械，人力與物力，俱可朝發而夕至。次之，日本近年來武力發展過速，有非向外膨脹不可之勢。其近年對外投資皆爲武人所主動，有武力做前驅與後盾，所向披靡，自然容易。又次之，其所採策略亦有爲現代國家所不及之處，例如利用走私及浪人擾亂以破壞所在國之經濟基礎，使華人及他國正當企業有非爲其併吞不可之勢。欲阻遏此種趨勢，非出於武力抵禦自難見效。中國人既屈於威武不得不與之「合作」，英人又無武力爭霸之決心，其惟一方法乃與之妥協或無條件的退讓。英國自九一八之後，派遣遠東經濟考察團，利用李頓調查團及李滋羅斯專使等，竭力追求與日本妥協以維持其在中國之既得利益，俾在相當範圍之內徐圖發展。無奈日方旨在利益獨佔，以致種種妥協企圖俱未成功。英國在此種狀態之下，惟有採退讓政策。

然而英國之退讓亦有其限度，在東北可退讓，因其利益原來微不足道，在華北亦可退讓，因其利益雖有而尙不大，至於在華中與華南則命脈所在，非經一番掙扎不輕易放棄矣。英國在香港新嘉坡有其海軍根據地，且其領地印度及緬甸接壤我西南。假令西南交通發展與華中息息相通，則未始非可與日本較短長也。所患者中國在其勢力範圍之內無統一有力之政權可與之合作耳。故無怪乎英國一方面在經濟政策上贊助我中央政府，在華南一帶統一政權，一方面以西南鐵路網爲

中心進行投資。粵漢之外，其他路線有待英資助之力處，尚不為少。同時英國亦不忘在新加坡及香港等處增厚其軍事設備，最近且在九龍進行建造大規模之陸軍營房。英在華南，日在華北，兩者所為恰似遙相呼應。所異者進攻與退守，威迫與誘態度與手段有不同耳。是以最近日英在華經濟關係在追求妥協及退讓之餘，大有形成對峙割據之勢矣。

五 結論

帝國主義國家對於文化落後民族原有數種顯著的處置辦法：(一)獨佔，(二)瓜分，(三)劃定勢力範圍，(四)「領土完整，門戶開放」，其進一步的變態就是(五)國際共管，或(六)委任統治。力能獨佔則取為保護國，或夷為殖民地，或直截併吞之。力不能獨佔，則瓜分之時機未至，則先劃定勢力範圍以減少衝突。若夫勢均力敵，相持不下，則有「門戶開放」及其進一步的變態辦法。此數種辦法除最後兩種外，在中國均經嘗試，卒以列強均勢而維持「領土完整」。



今也均勢局破，領土不完，獨佔併吞又在嘗試。觀夫日英經濟勢力之明爭暗鬪，則獨佔局面似又未易成功。最近日方激於英俄海軍及借款協定之成立，又感巴蛇吞象之不易，在輿論界方面又露有英日妥協之鼓吹。李滋羅斯專使歸國時亦有勸中政府減低關稅並承認既成事實（意即偽國）以徇日方要求之說。此舉無非為英日妥協留地步。無論日英或加入其他列強能妥協與否，中國最近將來之「領土」與「門戶」已非九一八以前之「領土」與「門戶」矣。假令英、美、法、蘇諸強能合作應付，則九一八以前之均勢不難恢復。無如列強各懷鬼胎，俱欲人作鷸蚌，己收漁利，於是望風披靡，眼看既得利益逐步斷送（如蘇售中東路，英美退出華北等）。良以中國「地大物博」，獨佔形勢急切似難遂行，此後勢力範圍或經濟瓜分之現狀尚有相當時期之延長歟？此吾於日英在華之經濟鬪爭中見之。中國之最後命運亦將在此時期中決之矣！