

19 世纪埃及与现代世界体系的历史互动*

王 泰 任 钰

内容提要 19 世纪穆罕默德·阿里及其家族执掌的埃及面对的是由英帝国主导和塑造的全球化世界。19 世纪上半期，埃及棉花的大量种植以及由美国南北战争所带来的巨大利益，在为英国提供优质原料的同时，也使埃及在经济上被纳入全球市场。而 19 世纪中期苏伊士运河的开凿与通航，不仅为亚非欧三大洲的通行提供了诸多便利，也使埃及史无前例地卷入当时快速发展的世界贸易之中。到 19 世纪下半期，埃及政府主要向英、法大规模海外金融借贷来推动国家发展的模式难以为继，直至 1876 年宣布国家财政破产。此后，英、法两国开始正式接管埃及的“财政与建设”大权。棉花种植及其产量的陡升锐减、苏伊士运河开凿通航和大规模海外金融借贷等三大历史事件，从表面上看是 19 世纪英国主导的全球纺织业、国际交通运输业和全球金融业的发展，其实质是埃及从经济到政治被英国殖民主义完全控制与占领。埃及在被纳入现代世界体系的过程中开启了畸形现代化之路的艰辛探索。

关键词 埃及 19 世纪全球化 现代世界体系 穆罕默德·阿里

作者简介 王泰，内蒙古民族大学世界史研究所所长、中东研究中心主任、教授；任钰，内蒙古民族大学法学与历史学院世界史专业 2019 级硕士研究生。

19 世纪上半期，穆罕默德·阿里开始在埃及推行改革，种植棉花、兴办工厂、复兴教育、开凿运河，开启了埃及早期现代化之路。本文是关于近代

* 本文系 2021 年国家社科基金项目“构建中国特色中东史学科三大体系问题研究”（21XSS006）和 2018 年国家社科基金重大项目“伊斯兰教视域下的宗教对话资料整理与研究”（18ZDA234）子课题“伊斯兰教视域下的宗教对话与人类命运共同体的建构”的阶段性成果，并且得到内蒙古自治区“世界史学科提档升级建设项目”的支持。

埃及（确切地说是指19世纪的埃及）与现代世界体系^①（英国主导的全球化）的历史互动关系的探索和思考，目光主要聚焦埃及进入现代世界体系的三大历史事件——棉花种植、苏伊士运河开凿以及大规模海外借贷，落脚点对埃及近代以来现代化道路模式的反思。三大事件在经济增长、地缘政治和主权独立等方面使埃及更深地卷入现代世界体系的扩张和全球市场发展的漩涡之中，而且这种影响还彼此叠加、相互促进。在开启埃及现代化运动的同时，埃及还被英帝国殖民化、边缘化，这对近代埃及的历史命运产生了深远的影响。

一 埃及的棉花种植与19世纪全球纺织业发展

埃及的棉花种植可追溯至古埃及时期，在近代其发展由自给自足到小规模商品化生产乃至在世界棉花贸易市场占据一席之地，折射出埃及经济被纳入世界经济之路径。

（一）19世纪60年代以前埃及的棉花生产

早在公元前395年，埃及就出现了关于棉花种植和棉纺织品的记载。公元70年，老普林尼观察到：“在上埃及地区，阿拉伯半岛附近，出现一种灌木，有人称其为棉花（gossypium）。这种灌木很小，果实像有胡须的坚果，里面是丝一样的东西，把丝从果实里抽出后能纺织成线”。^②不过，虽然早在2000多年前埃及就已经有了关于棉花的相关记载，但真正将棉花种植发展成为独立的商品产业则是从19世纪穆罕默德·阿里统治埃及时期才开始的。

19世纪以前的埃及棉花生产是以家庭组织的模式进行的，在自给自足的状态下，剩余的棉花则用于贩卖以换取其他生活必需品。19世纪20年代，刚刚稳固了政权的穆罕默德·阿里开始着手在埃及经济、政治、军事、文化等多方面推行改革。埃及通过引进国外人才和设备，让埃及本地人学习西方的技术，成立专门机构对其严格监督。1818年，在穆罕默德·阿里的命令下，第一个机械化棉纺厂在埃及成立并开始经营。1820年，法国纺织工程师路易

^① 关于“现代世界体系”的论述，请参见[美国]伊曼纽尔·沃勒斯坦著：《现代世界体系》第三卷，郭方、夏继果、顾宁译，社会科学文献出版社，2013年版，第159页。

^② [美国]斯文·贝克特著：《棉花帝国：一部资本主义全球史》，徐轶杰、杨燕译，民主与建设出版社，2019年版，第19页。

斯·亚历克西斯·朱梅尔受邀到埃及访问，由一名土耳其军官马赫贝伊 (Mako bey) 负责接待。马赫贝伊曾任东古拉和塞纳尔的总督，他把从埃塞俄比亚采集的各种各样的植物种子带到开罗的花园里，尝试进行种植。就在他带着朱梅尔参观其花园时，朱梅尔偶然发现花园中的棉花丛有着异乎寻常的长而坚固的纤维。同年，朱梅尔向默罕默德·阿里提出其改良埃及棉花品种的计划并得到支持，随之在埃及国内这种名为“朱梅尔棉”的棉花开始被大量种植，并被出口欧洲。^① 1821 年，埃及棉花的总产量为 944 坎塔尔^②，并首次在欧洲市场面世。到 1849 年，埃及棉花的出口量为 257 510 坎塔尔，增长了 270 多倍。^③

1853 年，埃及政府从萨凡纳邀请美国棉花专家萨特斯·艾略特到开罗，担任一项实验项目的负责人，以改善现有的埃及植物并尝试在尼罗河沿岸种植海岛棉。随后，埃及政府又从美国进口轧花机用以完善纺织品的清洁和保障工作。在这一系列的改革措施推动下，到 1860 年，埃及用于出口的棉花产量达到 5 000 万磅（约相当于 50 万坎塔尔）。即便如此，这一棉花出口的数量还不足当时东印度公司棉花出口量的 1/4，甚至达不到同期英国进口棉花总量的 5%。因此，在 1861 年之前，埃及并不足以称为世界棉花产量大国。^④

（二）国际市场的棉花荒与埃及步入“棉花帝国”行列

埃及在世界棉纺织业崭露头角的最重要原因，是 1861 年的美国内战而导致的棉花荒。一位研究埃及棉花的学者认为，如果不是因为美国内战和由此产生的危机，埃及的棉花要花半个世纪才能达到 1865 年的地位。^⑤

1861 年美国南北战争爆发，美国国内为是否废除奴隶制而打得不可开交，无暇顾及种植业包括棉花产业的发展。全球棉纺织业由此突然出现棉花荒的状态。此时，单靠印度的棉花并不能满足国际市场的巨大需求。且当时欧洲的资本家们站在道德的高度，声称拒绝购买染有黑人血液的棉花，并宣称如果可以在别处买到棉花，就抵制美国南方种植园，以废除奴隶制。早在南北

① George R. Gliddon, *A Memoir and the Cotton of Egypt*, London: James Madden & Co., 1841, p. 11

② 埃及重量单位，1 坎塔尔约等于 44.928 公斤。

③ 杨灏城著：《埃及近代史》，中国社会科学出版社，1986 年版，第 71 页。

④ Edward Mead Earle, “Egyptian Cotton and the American Civil War”, *Political Science Quarterly*, Vol. 41, No. 4, 1926, p. 523.

⑤ Edward Mead Earle, “Egyptian Cotton and the American Civil War”, p. 522.

战争正式爆发之前，曼彻斯特棉花公司就已成立，该公司旨在“鼓励和促进世界各地增加棉花种植与生产”，它对后来埃及在这一时期的崛起起到了推动作用。面对战争所带来的一系列影响，世界将眼光投向埃及这片土地。

众所周知，当今世界全球范围内的主要棉产地分别在亚洲的印度、中国，美国南部和北非的埃及，但埃及并非一开始就在世界市场中占有一席之地。早在公元前6世纪，印度棉纺织品就已经卖到了埃及，商人把印度棉纺织品带到红海和波斯湾沿岸的各个港口。在之后的2000年里，印度棉始终在世界市场上占据主导地位，并一度被称为“第一种全球性消费品”。^①1497年达伽马从好望角到达印度后，顺利开创了欧洲与印度次大陆的正式贸易关系。1600年英国东印度公司建立，1602年荷兰联合东印度公司成立，1616年丹麦东印度公司成立。欧洲企业一时间相继出现在印度这片原始广袤的土地上，欧洲资本家们在这里大量购买棉花和纺织品回国加工出售，又一次奠定了印度棉花在整个世界市场的地位。但与埃及不同的是，印度是从属于英国的殖民地，而此时的埃及则在穆罕默德·阿里家族统治下在奥斯曼帝国内部享有相对自主权。

1861年世界市场开始出现棉花荒，人们开始依赖印度市场来弥补美国南部港口封锁造成的不足。而最终在世界棉花市场崭露头角的并非是印度棉，而是埃及棉。首先，印度棉虽然在产量上相比埃及高出很多，但印度棉的产量也不能单方面满足棉花荒造成的需求。其次，印度棉质量也远不及埃及棉。曼彻斯特的工人们常常抱怨印度棉花，称其不干净甚至掺有泥土、树叶、石头等异物；棉布印刷工人称，这破坏了棉织品的图案；商人们和消费者抱怨产品粗糙。再次，从印度内陆到海岸的运输路线并不畅达，且从印度到欧洲各地需要绕行好望角的路程，所耗费的时间和经费与从亚历山大港到欧洲大陆的成本相差较大，因此欧洲人将目光锁定在了埃及。此外，英国虽然在印度建立了东印度公司，但是并未提供种植优质棉花所需的技术和资本，而是只靠印度人的苦力。埃及则是包括总督本人自上而下地鼓励扩大棉花的种植面积，并进行技术援助而不是财政补贴。

1861年7月，英国棉花供应协会明确向时任帕夏赛义德表示，协会能够为埃及政府和种植者们提供一切能够提供的援助，并送给种植者们附有种植

^① [美国] 斯文·贝克特著：《棉花帝国：一部资本主义全球史》，第24页。

和栽培说明的优质棉花种子。据统计, 1861 年 10 月利物浦的棉花价格约为 1860 年月平均价格的两倍; 次年同期, 价格又翻了一番; 1863 年和 1864 年的棉花平均价格已是美国内战爆发前的 4 倍多。利物浦棉花的价格反映在亚历山大对棉花的需求上, 埃及的棉花种植者获得了惊人的利润。在 1860 年以前, 埃及一英亩棉花的价格不超过 5 英镑, 而在 1862 年, 一英亩棉花的价格超过了 20 英镑。从 1861 年到 1862 年, 埃及的棉花收获量增长了不到 50%, 但其收购价却增长了近 350%。^① 在这种不可抗拒的超高利润面前, 埃及国内从总督到平民, 所有埃及的种植者们都敏锐地发现了发财的机遇, 开始大量在自家良田上种植棉花, 到 1864 年, 下埃及 40% 的肥沃土地已经转化为棉花农场。^② 以英、法为代表的棉花技术专家更是认为埃及的土壤是地中海范围内最适合种植棉花的地区。根据历史数据统计, 1865 年埃及棉花出口额为 1 544 万埃及镑。^③ 同年, 世界各国棉花出口额能与埃及相媲美的只有印度。即使是在美国内战结束之后, 埃及的棉花产量仍然是战前的 2.5 倍。到 1920 年, 埃及生产了 5.89 亿磅棉花, 是 1860 年的 12 倍。^④ “可以说, 美国内战以及对棉花的影响使英国改变了对埃及的政策,” 亚历山大图书馆和亚历山大地中海研究中心主任穆罕默德·阿瓦德称, “从间接因素看, 这是英国占领埃及的主要原因之一。”^⑤ 《棉花和埃及经济》的作者罗杰·欧文写道, 到 19 世纪末, 埃及 93% 的出口收入来自棉花, 棉花也已成为“三角洲几乎所有人的主要收入来源”。^⑥ 这就使得埃及与欧洲主导的世界经济牢牢地联系在一起。

王希教授在《棉花帝国：一部资本主义全球史》的中文版序言中提到, “美国内战暴露了棉花帝国与生俱来的脆弱性和不稳定性, 大宗投资的失败迫

① Edward Mead Earle, “Egyptian cotton and the American Civil War”, p. 534.

② [美国] 斯文·贝克特著:《棉花帝国：一部资本主义全球史》, 第 226 页。

③ [英国] B. R. 米切尔编:《帕尔格雷夫世界历史统计》(亚洲、非洲和大洋洲卷 1750~1993 (第三版), 贺力平译, 经济科学出版社, 2002 年版, 第 653 页。

④ [美国] 斯文·贝克特著:《棉花帝国：一部资本主义全球史》, 第 254 页。

⑤ Peter Schwartzstein, “How the American Civil War Built Egypt’s Vaunted Cotton Industry and Changed the Country Forever”, *Smithsonian Magazine*, August 1, 2016 <https://www.smithsonianmag.com/history/how-american-civil-war-built-egypts-vaunted-cotton-industry-and-changed-country-forever-180959967/?no-ist>, 2021-08-12.

⑥ Peter Schwartzstein, “How the American Civil War Built Egypt’s Vaunted Cotton Industry and Changed the Country Forever”.

使棉花资本家从其他地方寻求廉价的棉花，从而引发了对世界范围内的劳动力、土地资源和市场的又一次重组，第三个‘棉花帝国’的世界网格和与之相伴的全球资本主义应运而生。”^① 1850~1860年，埃及棉花年出口额约为200万~400万镑，进口额约为100万~300万镑。1864年，埃及棉花出口达1441.6万镑，进口额达529万镑。^② 1860~1865年，埃及棉花出口量增长了约500%，出口总额亦从占埃及商品出口总额的36%增加到92%，一场名副其实的棉花热潮席卷了整个埃及，随之影响其经济和政治领域。

（三）埃及的棉花经济及其在全球市场中的角色

高价格意味着高利润，丰厚的棉花资金流进埃及所有阶层的钱包。然而，西方列强特别是英国决不允许埃及由于棉花产业的蓬勃发展和阿里的改革而威胁其民族工业——纺织业的发展，也不会允许埃及摆脱其被控制的地位。这是欧洲力量对19世纪的埃及经济影响的第一阶段，也称为“纯商业阶段”。这时的欧洲与埃及之间只有一些简单的海外投资或进出口销售等贸易往来。但随着政治影响和贸易扩张，欧洲国家在埃及的经济实力也越来越强。19世纪，英国在国际经济关系方面的官方信条是自由贸易。英国全国上下都为不受限制的全球性贸易大唱赞歌，认为它必将造福于全人类。^③ 殊不知，此处的“全人类”的范围是以其自身利益为中心的。其他欧洲国家在英国自由主义贸易凯歌高奏的影响下，也纷纷加入了“造福”的队伍当中。早在棉花荒发生之前的1840年，穆罕默德·阿里的改革刚刚步入正轨之时，英、俄、奥、普、土五国签订了《伦敦条约》，其内容涉及控制埃及军事、经济、外交等诸多方面。例如，埃及必须取消各项产品的专卖权，降低关税，允许外国商人在埃及自由经商等。改革初期，埃及政府就明确规定，仅允许少数外商在埃及投资设厂并要求严加限制，《伦敦条约》的签署直接冲击了埃及本土市场，导致埃及多家本土企业倒闭，英国更是在此之后选择将大批量的廉价工业产品倾销至埃及，以谋取巨额利益。1840年，英国向包括埃及在内的奥斯曼帝国各行省输出商品额为144万镑；到1850年已增至376.2万镑，增长了1.6倍。

① 王希：《棉花帝国》中文版序言，载[美国]斯文·贝克特著：《棉花帝国：一部资本主义全球史》年，第8页。

② 杨灏城著：《埃及近代史》，第142页。

③ [美国]斯塔夫里阿诺斯著：《全球分裂：第三世界的历史进程》，王红生等译，北京大学出版社，2017年版，第208页。

埃及开始沦为西方国家的原料供应地和工业产品的销售市场。^①

1861 年世界棉花荒给埃及带来巨大收益后，一名英国记者曾指出，阻碍尼罗河流域棉花文化更广泛发展的唯一永久性障碍，是一个专制的东方政府对古老经济体系进行监督。赛义德看到世界棉花荒带来的巨大收益，随即颁布《赛义德法令》，初步确立土地私有制，允许外国人有权购买埃及任何土地，促使农村自然经济瓦解，外国资本开始向埃及的农村大量涌入。19 世纪末，在总共 91.4 万户土地所有者中，有 76.1 万户只有不到 5 费丹的土地。而占全国 2/5 的土地，即 224.3 万费丹的土地，则为 1.2 万个外国个人或公司所有。^② 这足以证明，外国资本不仅在原料进口方面与埃及产生关联，还利用这一便利条件，渗透到了埃及的农业财产上。斯塔夫里阿诺斯在谈及“埃及进入第三世界”时说道，埃及在农业方面确实得到了发展，以致其像土耳其一样变为欧洲的经济附庸。^③

高额的收入给埃及政府带来的优渥条件让赛义德坚信只有依赖欧洲人才能实现真正意义上的国家富强。他吸取父辈的教训，主张经济自由和门户开放。据记载，赛义德任职九年的时间里，欧洲人在埃及开办了多家国有企业，其中大规模的占七家，他们的企业经营范围涉及埃及国计民生的公共事业。毕竟对欧洲人而言，埃及商品出口量的增加对应着运输设施保障的要求也在扩大。这些公司开在埃及的土地上，受到种种经济政治特权的保护，使埃及逐渐成为“西方人的埃及”。

现代经济史表明：人类从自给自足或带有小商品性质的农业经济结构向为大市场而生产的现代工商为主的经济结构过渡，是一个划时代的大转变。^④ 埃及从最开始的国内销售棉花到进入世界棉纺织业的贸易舞台，根据当时的亚历山大领事在《埃及棉花回忆录》中所记载的：在每年运往英国的棉花数量中，利物浦是消耗大部分埃及产品的港口，但偶尔会有少量货物运往比利时、威尼斯、君士坦丁堡、士麦那等地。^⑤ 由此证明埃及已然完成了其相对完

① 杨灏城著：《埃及近代史》，第 116 页。转引自苏联科学院非洲研究所：《非洲史：1800—1918 年》（上册）中译本，上海人民出版社，1977 年版，第 122 页。

② [美国] 斯塔夫里阿诺斯著：《全球分裂：第三世界的历史进程》，第 186 页。

③ 同上书。

④ 罗荣渠著：《现代化新论：世界与中国的现代化进程》，商务印书馆，2004 年版，第 198 页。

⑤ George R. Gliddon, *A Memoir and the Cotton of Egypt*, London: James Madden & Co., 1841, p. 58.

整却十分畸形的经济结构，并在 19 世纪步入了现代世界市场。如果说阿里改革开启了埃及现代化的大门，那么埃及棉花产业的壮大则是埃及步入世界体系的第一步。埃及棉花产业登上世界棉纺织业的舞台，也验证了其“第三棉花帝国”的事实。

二 苏伊士运河的开通与 19 世纪的东西方贸易

在所述西方在埃及所设立且受益最多的七家公司中，影响最大的当属苏伊士海运运河公司。埃及棉花产业的繁荣也在推动苏伊士运河的开凿进程。^① 苏伊士运河开通后，对全球东西方贸易产生了深远影响。

（一）苏伊士运河开凿的背景

希罗多德说：“埃及是尼罗河的馈赠”。^② 从地理位置上看，埃及不仅在尼罗河的最佳流段，拥有富饶肥沃的农业用地，还横跨欧洲与东方之间的路上要塞。早在古埃及时期，埃及第十二王朝法老就已经开凿“法老运河”，用于各地之间的交通往来。1798 年，拿破仑攻破埃及，带领考古专家试图恢复昔日的法老运河，但因为勘探团队的计算失误遭到挫折。在拿破仑离开埃及后，开凿工程也随之搁置。工业革命后，蒸汽航运的普及和铁路交通的出现，使埃及所处之地位的重要性进一步提高。由于英属印度殖民地的缘故，英国对这条路线的开发和保护有着最大的兴趣。但因其可被所有欧洲国家用于在亚洲的贸易，其他国家政府也开始对埃及表现出极大的兴趣。^③ 法国觊觎埃及是希望通过埃及打开东方市场，在一定程度上起到压制英国的作用。但对于英国而言，埃及的地理位置正处在本国与其殖民地印度之间往来的交通要塞，甚至影响英国在整个红海的贸易渠道。19 世纪之前，从孟买至伦敦，如果绕行好望角，需要四个月的时间，而经由埃及，则只要 40 天。^④

在苏伊士运河开通的诸多原因中，首要因素是来自英、法两国之间的暗自较量，因而加速了运河建设进程。

^① See Edward Mead Earle, “Egyptian Cotton and the American Civil War”, p. 540.

^② [美国] 斯塔夫里阿诺斯著：《全球分裂：第三世界的历史进程》，第 188 页。

^③ M. W. Daly, *The Cambridge History of Egypt: Modern Egypt, From 1517 to the End of Twentieth Century*, Cambridge University Press, 1998, p. 182.

^④ 杨灏城著：《埃及近代史》，第 79 页。

首先，棉花产业的繁荣发展伴随着整个埃及经济体系的跃进，使埃及在世界舞台上崭露头角，每年的出口棉花量和高额的交易利润引起了西方列强的关注。英、法两国自然不允许在它们的属地之外再出现新的有实力的国家。英国早在好望角以及通往东方的沿线就投资建设了中转站，当时从伦敦到孟买和加尔各答有两条路线。第一条是通过好望角和印度洋绕过非洲。它被用于运送乘客和货物。这条长航线的一个优势是它穿越公海，相对不受其他大国的干扰，因此这条路线漫长但安全。另一条是短途路线。在苏伊士运河开通之前，欧洲人必须乘船穿越地中海，然后陆路通过埃及的苏伊土地峡进入红海，或通过叙利亚和美索不达米亚进入波斯湾。这也被称为“陆路路线”。尽管这条路线的所用时间不到长途路线的一半，但成本很高。所以直到苏伊士运河正式通航以前，这条路线主要用于邮件传递。大部分乘客选择自主航行到亚历山大港，再穿越埃及的陆路到苏伊士，然后换乘另一艘船前往孟买或加尔各答。同时，他们也探索了从埃及亚历山大经阿勒颇，然后通过美索不达米亚到巴士拉，再到孟买的替代方案。这被称为“替代路线”。这条路线在莫卧儿王朝时期被广泛用于同奥斯曼帝国的贸易。^① 因此，面对这两条非最佳路线，苏伊士运河的开通对整个欧洲来说，无论是从成本角度还是用时方面，都是最佳选择并且是至关重要的。

从英国的角度，它首先考虑的是战略方面的问题，英国首相帕麦斯顿认为，运河将永久摧毁印度的独立性，并将成为法国手中的长矛，刺穿英国的盔甲。法国夺取了运河，就可以封锁英国船只，占领亚丁和毛里求斯并到达马拉巴尔海岸。^② 如此一来，英国在印度洋的所有部署将一朝毁之。另则，从商业角度看，据《米切尔海事登记》（*Mitchell's Maritime Register*）记载，1871 年底之前，为苏伊士航线铺设的船只、发动机、设备和物资花费共计 370 万镑。^③ 这需要巨大的资本支撑，除了英国，没有其他国家能满足。正是如此庞大的资本、熟练的人力和先进的技术使苏伊士运河成为英国航运的福音，而不是像人们预测的那样威胁到英国的海上霸主地位。英国的船东和造船商有意愿和能力按照苏伊士运河的要求，从帆船向汽船转型，这有利于英

^① Mahajan S, *British Foreign Policy 1874 - 1914: The Role of India*, London: Routledge, 2003, p. 25.

^② Mahajan S, *British Foreign Policy 1874 - 1914: The Role of India*, p. 28.

^③ Max E. Fletcher, "The Suez Canal and World Shipping, 1869 - 1914", p. 561.

国航运业霸主地位的延续。虽然在好望角航线上已经投入了很多资金，但是苏伊士运河能给英国带来的利益远比从开普敦航行要多。

对法国来说，苏伊士运河是向东方扩张和扩展海外贸易的最佳途径。早在17世纪，法国就开始觊觎埃及的这条航线。如果拿到了苏伊士地区的控制权，就相当于控制了整条红海商路，这对英国是一种地位和利益两方面的威胁。因此，两国各自对埃及不断施加压力，实则是关切苏伊士运河的归属权问题。尤其是法国，它希望通过掌控苏伊士运河来打压英国的海航线，获得海上霸主的地位。法国东印度公司创始人考伯特曾提到：“作为与英国控制下的好望角航线相抗衡的武器，我们如果开发了经红海的传统贸易航线，在与经德、英两国所开发好望角航线的竞争中，将会获得心仪的实际利益。”^① 苏伊士地峡也是分隔地中海和红海的天然屏障，可以抵御欧洲国家向亚洲大陆的侵袭。帕麦斯顿就苏伊士地峡的战略问题曾提到：一旦爆发任何战争，这样的运河将使法国能够在五周内通过这条内陆交通线将其军舰从土伦派往印度洋，而英国军舰则需要十周时间从朴茨茅斯经开普敦抵达印度洋。^② 最终，法国人莱塞普斯在获得运河修建特权以后与埃及政府签订了合同，即《关于修建和使用沟通地中海和红海的苏伊士运河及其附属的租让合同》，其中规定：埃及方面出让开凿运河所需土地、采石场；通过沙漠建筑淡水渠道，由尼罗河水供应建筑地区的饮水；无偿提供开凿运河所需的4/5劳工，运河完工后出租99年；收取运河收益的15%。^③ 剩余的运河收益则归“国际苏伊士运河公司”的其他股东所有。至此，这意味着苏伊士运河实际上已被控制在法国人的手里。

其次，在工业革命的推动下，蒸汽船的出现冲击了帆船的地位。穆罕默德·阿里在改革初期就引进蒸汽船，以更加快捷的货物运输招揽大批商客使用，恢复了以苏伊士地峡为中心“沟通地中海经叙利亚及美索不达米亚到达波斯湾，再到达孟买和雅加达”的东方航线。^④ 蒸汽船采用更加有效率的复合发动机代替原始的帆船发动机，用钢铁代替了木头。美国曾在帆船制造方面略胜英国，但蒸汽船的产生和使用让英国重返世界航海业的国际领导地位。

① Marlowe J. *The Making of The Suez Canal*, London: Cresset Press, 1964, p. 6.

② Mahajan S, *British Foreign Policy 1874 - 1914: The Role of India*, p. 28.

③ 彭树智主编：《阿拉伯国家史》，高等教育出版社，2002年版，第184页。

④ 陈唯鹤：《19世纪英国对埃及政策的演变》，四川师范大学硕士学位论文，2019年，第17页。

然而在 1869 年以前，无论是帆船还是蒸汽船，由于要环绕整个非洲大陆航行，加上相距数千英里的煤储存库，即使是装有复合发动机的船只，也必须在船舱里装上数百吨煤，以至于只能少装载同样重量的货物。^① 因此，在东方贸易中，轮船要想在与帆船竞争中获得优势，就需要通过改进船用发动机和建立一条较短的航线，通过位置方便、效率高的装煤站提供服务，从而提高燃料的经济性。随着苏伊士运河的开通，这些问题便迎刃而解。

再次，从埃及内部来看，早在阿里改革之前，虽然英、法对埃及的地理位置垂涎已久，但阿里一直坚持限制外国势力过多干涉埃及的原则，实行农业、工业、商业的全面控制和政府垄断政策，努力维持国家的总体发展方向，同时避免外国介入带来的政治危机。阿里希望带领埃及进入现代化的队伍中，又极力避免被边缘化。据估计，1836 年埃及出口额的 95% 和进口额的 40% 都是由政府经营的。政府专卖制度给工业发展提供了大量资金，满足了军队需要，一定程度上刺激了农业、商业贸易的发展。此外，阿里还铸造了埃及自己的货币并确定了与他国货币的比值，以摆脱其他国家对埃及的经济影响。^② 在阿里去世之后，其孙阿巴斯继承帕夏之位（1848 ~ 1854 年在位），西方侵略势力随之开始由伊斯坦布尔向开罗倾斜。在初始时期，阿巴斯一世对西方的态度和阿里相同，在一定程度上拥护土耳其旧制度。他将英、法两国意图开通从地中海到红海的陆运和海运提议全部撤回，但好景不长，1851 年，阿巴斯一世迫于形势与英国签署协约，允许由英国修建开罗至亚历山大的铁路，即欧洲列强在非洲修建的第一条铁路。修建这条穿越埃及的铁路是英国为了改善与印度的交通，促进国家资本出口以及向外投资，同时也意味着西方的殖民势力开始向非洲大陆渗透。

到了赛义德统治时期，在汲取阿里改革等前辈的经验后，他的想法发生了改变。他认为真正能让埃及繁荣发展的办法是依靠欧洲的力量。他主张“经济自由”和“门户开放”，对内改革土地制度，使封地持有者成为土地的实际主人，但土地所有权仍归国家所有；废除集体纳税制，代之以个人纳税制；对外依赖欧洲力量，甚至胜过对本国人的信任。在赛义德任职期间，以

^① Max E. Fletcher, "The Suez Canal and World Shipping, 1869 - 1914", *The Journal of Economic History*, Dec. , 1985, Vol. 18, No. 4, 1985, pp. 556 - 573.

^② George E. Kirk, *A Short History of the Middle East: From the Rise of Islam to Modern Times*, London: Methuen & Co. Ltd. , 1948, p. 100.

英、法为主的欧洲人创办了多家企业，所经营内容皆涉及埃及的国计民生，这些欧洲人的公司被授予种种特权。例如，亚历山大自来水公司、埃及磨面公司等都属于法国人，并在埃及境内拥有经济特权。英国更是拥有埃及银行这样控制大部分埃及公民腰包的公司。其中最大规模的项目当属开凿苏伊士运河，由赛义德的老朋友——法国人莱塞普斯创办的“国际苏伊士海运运河公司”承办。

（二）苏伊士运河开通的经济意义及其影响

1869年11月17日，苏伊士运河正式开通。以研究近现代埃及史而著称的美国历史学家小亚瑟·戈德施密特曾说：苏伊士运河的建设是一项巨大的公共工程，它是自罗马时代以来最伟大的工程。^①地中海国家希望苏伊士运河的开通能为其海运船队带来巨大繁荣，对法国、意大利、德国、俄罗斯和奥匈帝国等国家来说，运河的开通拉近了它们与东方巨大的市场和供应地的距离，可以使它们以更低的价格获得工厂所需的大量原材料，从而促进欧洲大陆国家的经济发展。

苏伊士运河的开通对于英国控制其“皇冠上最耀眼的宝石”印度有着极其重要的意义。^②运河使印度与西欧的距离拉近了6000英里，极大地改变了先前存在的贸易关系模式。运河开通后，起初采用帆船运输的商人绕到好望角或许可以有低成本的生意，但随着蒸汽船的广泛使用和帆船的日益减少，在保证燃料充足的前提下，来自东方国家的产品可以直接抵达欧洲大陆，相比之下时间消耗和运费成本降低，利润随之高涨。在英国和印度之间运输的货物很快就被转移到了轮船上。在1870年运往东方的总共超过16.3亿码^③的棉花中，超过57%是经过埃及，超过40%的棉花半成品也是经过埃及。在1871年的前四个月时间里，超过90%的纯白棉布和77%的从英国进口到加尔各答的纱线都要通过苏伊士运河。在同一时期，96%的进口到孟买的纯棉商品经由苏伊士运河。^④1883年至1884年，英国和印度之间贸易总额的85%以上是通过苏伊士运河实现的。同期，通过运河抵达印度的贸易在其他欧洲国

^① Arthur Goldschmidt Jr., *Modern Egypt: The Formation of the Nation - State*, Westview Press, 2004, p. 30.

^② Max E. Fletcher, "The Suez Canal and World Shipping, 1869 - 1914", p. 567.

^③ 码，英制中丈量长度单位，1码=3英尺。

^④ Max E. Fletcher, "The Suez Canal and World Shipping, 1869 - 1914", p. 560.

家中所占比例甚至更高：法国超过 88%；比利时、意大利、奥匈帝国分别达到 95%、98.5% 和 99.95%。^① 伦敦作为曾经的中转站优势地位开始动摇，前往东方的航程从几个月缩短到几个星期。进出口产品不再需要堆积在伦敦的仓库里，苏伊士运河两岸建立了苏伊士新港和塞得港，使埃及成为大宗国际贸易交通必经之咽喉。^②

苏伊士运河的开通导致英国对纳闽岛^③所产煤炭的需求大幅增加。在这个面积只有 50 平方英里的小岛上，估计煤矿储藏有 4 亿吨。煤炭在由欧洲来的熟练工人引导下，由当地人在矿井里开采。为此，英国还建造了一个大型码头，英帝国的最大的货船可以随时在码头待命，囚犯被雇来装载燃料（煤炭）到船上。^④ 煤炭资源对于工业革命时期的英国来说，比任何一种原材料都珍贵。毋庸置疑的是，从英国出发到纳闽岛的最佳航线就是通过苏伊士运河。苏伊士航线除了运输距离被大大缩短之外，相比驶过好望角航线的蒸汽船来说，还有其他优势。例如，在开普敦航线上，装煤的地方很少，煤和装煤的设备也很昂贵。而沿着运河路线，轮船可以在直布罗陀、马耳他和塞得港以适中的价格获得煤炭，同时也便于以更频繁的间隔补充煤炭，从而减少因煤炭所占据的船上空间，因此可以用来运载更多的货物。^⑤

埃及首相努巴尔帕夏曾说过：“正是从赛义德的时代，埃及的崩溃开始了。”^⑥ 到了伊斯梅尔统治时期，为了苏伊士运河的通航庆典，他特意在旧开罗和尼罗河之间建立一个全新的街区，以确保埃及在世界文明国家中占有一席之地。实现这一计划自然需要大量的资金，伊斯梅尔只能从海外借贷，随着大量的金融贷款接踵而至，埃及逐渐陷入经济困境。1875 年，他面临着必须在 11 月 30 日之前筹集大约 400 万英镑的还款压力。为此，他开始谈判出售他所拥有的苏伊士运河的股份。法国人希望将股份买过来，独占鳌头，却遭

① Max E. Fletcher, "The Suez Canal and World Shipping, 1869 - 1914", p. 568.

② [美国] 斯塔夫里阿诺斯著：《全球分裂：第三世界的历史进程》，第 186 页。

③ 纳闽岛原本属于文莱王国，但在 1846 年被割让给英国，英国将其改名为“维多利亚岛”（Victoria Island），1848 年成为英国皇家殖民地。1890 年 1 月 1 日，纳闽岛被英国合并为英属北婆罗洲的一部分，1906 年 10 月 30 日，又被合并为英属海峡殖民地的一部分。从 1847 年到 1912 年期间，纳闽岛作为煤矿地带，成为重要的为行驶远东的船只提供加煤服务的煤站。

④ "Nautical Topics of The Day", *The Nautical Magazine and Naval Chronicle for 1870: A Journal of Papers on Subjects Connected with Maritime Affairs*, XXXIX (1870), p. 223.

⑤ Max E. Fletcher, "The Suez Canal and World Shipping, 1869 - 1914", p. 558.

⑥ The Earl of Cromer, *Modern Egypt*, Vol I, London: Macmillan, 1908, p. 21.

到了英国的强烈反对。英国警告埃及政府，将运河的股权售卖给法国将严重影响英国与埃及的关系。英国首相迪斯雷利在没有议会授权的情况下，他通过与罗斯柴尔德家族的友谊来安排这笔款项。罗斯柴尔德家族的金融投资面向全球，他买下了伊斯梅尔的全部股票，从而使英国成为苏伊士运河最大的单一股东。^①正如斯塔夫里阿诺斯所说：西方人成功的秘诀之一，是他们利用股份公司作为获取经济利益和实现经济渗透的工具，此举发挥了相当大的作用。^②至此，运河虽然在埃及境内，却不再属于埃及所有。英国就此彻底打通了从地中海到红海的最佳航线。此后，英国加快了对埃及的政治占领，1882年埃及彻底沦为英国的殖民地。而迟至1956年，埃及政府才将苏伊士运河收为国有。应该讲，在苏伊士运河通航伊始，埃及就已正式加入到世界航运体系之中了。

苏伊士运河是埃及和世界接轨的象征。就埃及而言，苏伊士运河的通航使埃及的国际战略地位变得更加重要，欧洲国家都试图利用这条新的航线通往亚洲，并在红海地区建立自己的势力范围；埃及与欧洲的海上贸易开始进一步增多，导致国内的商业结构发生改变，其中最主要的特点是：从最初的纺织品出口到各国贸易商在此流转货品和资金，从最简单的生产商与购买商的交易关系到贸易商的加入，促进了埃及在国际航海业方面的发展，成为世界商业贸易的著名枢纽。就国际社会而言，尤其是对于正处在工业革命浪潮下的各国来说，均希望拥有一条省时又省力的航线。19世纪20年代正是英国垄断到东方国家，包括与中国商业贸易的重要时期，运河的开通提高了航海效率，将西方国家和东方大陆紧密结合在一起。时至今日，苏伊士运河仍然是沟通地中海与红海的最重要关卡。据统计，近年，每天通过苏伊士运河运往西方的运量（贸易额）为51亿美元，而运往东方的运量（贸易额）为45亿美元。2021年3月，一艘400米长的海运集装箱货船在苏伊士运河搁浅，导致运河双向拥堵，每日价值约96亿美元的航运不得不中止营业，概算的经济损失更是达到了每天约4亿美元。^③

① Mahajan S, *British Foreign Policy 1874 - 1914: The Role of India*, London: Routledge, 2003, p. 36.

② [美国]斯塔夫里阿诺斯著：《全球分裂：第三世界的历史进程》，第112页。

③ 段九州：《从人文地理视角看苏伊士运河的经济影响》，载《区域观察》（电子刊）2021年第5期。

三 大规模海外借贷与 19 世纪全球金融业发展

棉花种植出口与苏伊士运河的开通，二者存在彼此促进的紧密联系，在一定程度上，随之而来的大规模海外借贷又是前两者发展的必然结果。大力发展棉花种植和纺织业虽然盈利，可是埃及的商品也从此开始变得单一化，并且越发依赖于资本主义世界市场。苏伊士运河的开通亦是如此，埃及政府在修建运河期间同时也修建了许多国内的基础设施及提供相关服务，如扩建港口、维护运河、开设轮船公司经营海上运输等。这些基建无一不需要大量的资金投入。就在这时，英、法接连在埃及开设银行，伊斯梅尔本以为通过接受西方的贷款就可以实现真正意义上的“欧化”；殊不知，正是这些外债一步步地侵蚀了埃及的主权，使埃及陷入西方殖民主义的陷阱。

（一）英、法殖民主义对埃及金融主权的侵蚀

欧洲国家为控制埃及主权可谓蓄谋已久，无所不用其极。英国历史学家尤金·罗根在《征服与革命中的阿拉伯人》中写道：“对中东独立最大的威胁不是欧洲的军队，而是欧洲的银行。”^①的确，对于 19 世纪最大的殖民主义国家——英国来说，它不愿看到埃及崛起，因为这将损害自己在中东地区以及印度的利益。埃及的强大会直接成为英国向外扩大殖民势力的潜在威胁。因此通过经济的手段来控制埃及的政治，是无需流血并且最节省成本的方式。19 世纪中后期，经历了工业革命后的英国正处于资本主义发展的第二阶段，这也是英国对埃及经济影响的第二阶段，即通过资本的剥削达到控制政权的目的。英国在形成商业资本主义之后，当地资本企业崛起，仅依靠国内市场无法实现资本的继续发展和壮大，因此，英国采用向其他国家“强行”输出金融借贷的方式获取利润，利用金融业代替工业向外输出，以增强国家经济实力。19 世纪末期的英国驻埃及总领事克罗默勋爵在其著作中提到：当东方的统治者第一次接触欧洲的信用体系时，可能会造成很大程度的伤害。统治者会发现自己将不费吹灰之力即可获得巨额金钱，并能轻易满足自己的欲望。当然，欧洲的冒险家们会以巧妙的方式来展示那些华而不实的规划。^②

^① [英国] 尤金·罗根著：《征服与革命中的阿拉伯人：1516 年至今》，廉超群、李海鹏译，浙江人民出版社，2019 年版，第 134 页。

^② The Earl of Cromer, *Modern Egypt*, p. 58.

由于包括埃及在内的东方统治者缺乏远见，以至于意识不到其借贷行为产生的长期负面影响。^①一时间，欧洲的金融资本在埃及境内肆无忌惮的散播开来，1856年埃及银行成立，银行资本由英国人所有，董事会设在伦敦。1864年英埃银行成立、1867年奥斯曼帝国银行埃及分行和亚历山大商业银行成立，随之法埃银行成立。这些银行不仅向埃及政府大量借贷，还强迫埃及的农民从银行借高利贷。当农民无法偿还时，银行从农民手中低价收购棉花或强行夺取他们的土地。1862年至1873年之间，埃及政府向英国借贷总额约6800万英镑，而实际所得仅4600万英镑，英国银行以“汇价差”和回扣形式据为己有的款额在2000万英镑以上。^②此外，埃及还要支付借贷资金的高额利息。不仅仅只有英国在金融借贷方面压制着埃及，同期还有法国的经济施压。1864年，因苏伊士运河的劳工问题，法国出面仲裁调解：要求埃及政府废除劳工法令并向苏伊士运河公司赔款3800万法郎；公司放弃淡水渠的所有权，保留使用权，埃及政府还须赔款1600万法郎；公司除保留运河工程所需的土地外，放弃多余的土地，但埃及政府要赔偿3000万法郎。三项赔款相加为8400万法郎。^③埃及政府毫无回旋的能力，只能按照规定赔款。

欧洲列强采用这种利用高额的金融借贷控制国家主权的方式，是19世纪它们在中东和广大亚非地区的常用伎俩。在埃及之前，欧洲贷款早已席卷突尼斯、奥斯曼帝国等多个中东国家。1869年突尼斯因政府不堪经济重负宣布财政破产，突尼斯的主权被转交给国际金融委员会。奥斯曼帝国中央政府因无力偿还所欠的外国贷款（近2.2亿英镑），于1875年宣布财政破产。1881年由欧洲债权人（以英、法为主，德国、奥匈帝国、意大利、荷兰为辅）成立了奥斯曼公共债务管理局。它们不仅掌管奥斯曼帝国的经济问题，还控制素丹政府的一些政治行为。

（二）埃及的“西化”改革及其财政困境

1876年，埃及成为最后一个宣布财政破产的中东国家（尽管此时埃及表面上还在奥斯曼帝国统治之下）^④。埃及政府用款不当、肆意挥霍也是非常重要的内部原因。穆罕默德·阿里统治时期，埃及国势强盛，农业和工业发展

① The Earl of Cromer, *Modern Egypt*, p. 58.

② 彭树智主编：《阿拉伯国家史》，第187页。

③ 杨灏城著：《埃及近代史》，第133页。

④ [英国] 尤金·罗根著：《征服与革命中的阿拉伯人：1516年至今》，第136页。

迅速，因此政府并没有向欧洲大肆借款。到了阿巴斯统治时期，闭关自守成为国家治理的核心思想，许多外企想要在埃及设厂置业也还是一件比较困难的事情。但与阿巴斯采取的保守做法针锋相对，赛义德和伊斯梅尔都在欧洲国家接受过教育，对欧洲人始终保持着友好的态度。他们雄心勃勃地治理国家，致力于实施经济扩张计划，并在计划中将欧洲国家视为其重要支撑，希望通过欧洲人的支持可以实现埃及繁荣发展的希望。他们呼吁欧洲国家提供资金和技术支持，也支持建立欧洲私人银行。

从赛义德开始，埃及政府（尤其是铁路部门）就开始允许政府内部雇佣外国人，且不受埃及法律约束，甚至无需纳税。据统计，1857年至1861年之间，埃及的欧洲居民落户人数达到了每年3万人以上。^① 此时的开罗和亚历山大在各个层面已日渐欧化，埃及的社会面貌正在发生巨大变化。据统计，埃及1857年的中央财政支出为212.7万英镑，1861年的财政支出为518万英镑，^② 仅仅四年时间就增加约一倍，可埃及这四年的政府岁入却只保持在200万英镑左右。但埃及领导人关注的重心始终在如何完成“西化”事业的问题上。为了建设苏伊士运河，埃及政府被迫求助于欧洲的金融贷款，1862年，赛义德为支付运河费用和王室开支，向英国借贷了埃及近代史上第一笔外债，总数为329万英镑，年利息7%，分30年还清，加上其他费用，埃及方面实际得到借款264万英镑。^③ 在赛义德退位时期，埃及的海外债务已超过600万英镑。^④ 埃及的财政就是从那时开始走向破产道路的。

伊斯梅尔任内加快了埃及经济发展的步伐，期望获得更多的收入以资助更加雄伟的计划，包括脱离奥斯曼帝国的统治。伊斯梅尔曾说：“我的国家不再是一个非洲国家，现在成为欧洲的一部分。”^⑤ 他甚至效仿欧洲国家的君主，在开罗设立议会；要求政府官吏身着欧洲服饰；大兴土木，建造基础设施；在开罗、亚历山大以及苏伊士运河沿岸的港口城市，欧洲建筑比比皆是。在文化

^① M. W. Daly, *The Cambridge History of Egypt: Modern Egypt, From 1517 to the End of Twentieth Century*, p. 186.

^② [英国] B. R. 米切尔编：《帕尔格雷夫世界历史统计》（亚洲、非洲和大洋洲卷1750~1993（第三版），第911页。

^③ 杨灏城著：《埃及近代史》，第133页。

^④ 彭树智主编：《阿拉伯国家史》，第187页。

^⑤ M. W. Daly, *The Cambridge History of Egypt: Modern Egypt, From 1517 to the End of Twentieth Century*, p. 29.

教育领域，埃及也效仿西欧，采用西式教育模式和科教体系。虽然伊斯梅尔的一系列举措在一定程度上加快了埃及现代化和城市化的发展，可“西化”的计划耗资巨大，埃及政府财政入不敷出，只得向西方国家举债贷款。高额的利息和多项强加的赔款使埃及政府债台高筑，陷入了困境。从伊斯梅尔 1863 年登基到 1876 年埃及宣布财政破产，仅仅 13 年的时间，大部分为了满足他个人欲望，肆意挥霍、盲目借贷、随意抵押王室田产、发行公债、出卖主权。1871 年埃及政府财政支出最高曾达到 1 510 万埃及镑^①，要比 1861 年赛义德在位期间的财政支出整整高三倍。一个独立并且繁荣的大国就此止步于欧洲国家的高额外债之下。赛义德和伊斯梅尔希望通过西方化改革的方式实现埃及的现代化。殊不知，西方化并不是现代化，西方化成为一个使东方早期现代化的推动者们无法识破其本质的陷阱，它使埃及统治阶级在自我蒙蔽的情况下一步步陷入边缘化的深潭。^②

（三）埃及在国际体系中逐渐被边缘化

斯塔夫里阿诺斯在《全球分裂：第三世界的历史进程》中提到 19 世纪的西方的对外经济政策时说：“比西方军事扩张主义更重要的是它的经济动力。”^③ 欧洲力量对 19 世纪时期的埃及经济影响远比动用武力更加深刻，根据历史进程的轨迹可以将整个过程分为三个阶段。

首先是 19 世纪早期的“纯商业阶段”。这时的欧洲国家也刚刚处于工业革命萌芽初期，开始将商品销售扩展至海外市场。其与埃及之间只有少量的海外投资或进出口销售等贸易往来。随着政治影响和贸易扩张，欧洲人切实地感受到了埃及给他们带来的利润，东印度公司对印度出口到英国的商品的垄断权开始面临越来越多其他贸易公司的竞争。为了解决这个问题，东印度公司被允许保持对英国与中国所有贸易的垄断。但是 19 世纪 20 年代中期，从印度进口的贸易商品开始出现竞争压力，印度贸易的下降则降低了它的市场价值。相比之下，1811~1819 年期间，伦敦股票市场在三种证券之间建立

^① [英国] B. R. 米切尔编：《帕尔格雷夫世界历史统计》（亚洲、非洲和大洋洲卷 1750~1993（第三版），第 911 页。

^② 王泰著：《埃及的政治发展与民主化进程研究（1952~2014）》，人民出版社，2014 年版，第 50 页。

^③ [美国] 斯塔夫里阿诺斯著：《全球分裂：第三世界的历史进程》，第 174 页。

了稳定的价格关系。东印度公司股票的市场收益率始终是三者中最高的。^① 1825 年，英国爆发经济危机，几经波折后的英国政府从中获益。这种财政状况使英国在整个 19 世纪成为所有欧洲政府中执行最低利率的国家，这是一个巨大的优势。虽然在经历金融危机时期使英国与东方的贸易受阻，可这一时期的埃及相对来说在国际市场上更加具有竞争优势。英国人自然就将目光转移到了埃及。

第二阶段始于 1840 年工业革命后。第一次世界现代化浪潮掀起，欧洲国家资本主义企业经历了一次重组并扩大了其影响范围及规模，它们迅速地从铁路时代的商业剥削过渡到金融资本主义，其特点是形成庞大的财团和信贷协会，通过向外国发放贷款来获取利润。^② 这一阶段埃及政府内部由于经管不当，导致逐渐增加对欧洲债权人的依赖。加之，欧洲国家也期望这种过度的依赖状况可以使它们更容易要求埃及政府做进一步的让步，甚至扩大与欧洲国家的贸易范围。

第三阶段是 19 世纪的最后 25 年，这一时期正是欧洲国家从资本主义形式向帝国主义过渡阶段即第二次现代化浪潮时期。1876 年 4 月，埃及政府因无力偿还高额贷款，加上国民经济溃败不堪，只得宣布财政破产。此时的欧洲力量已经不仅仅局限在埃及的经济领域，而且已渗透到埃及的政治领域。由债权国英国和法国开始接管埃及的财政大权，分别对埃及的收入和支出实行“双重监督”，直接掌控埃及国家经济大权，包括决定商品的进出口价格、关税，以及公共收入的分配。随之而来的还有意大利、奥地利等国家对埃及政府的实权进行掌控。1882 年英国假借镇压奥拉比运动，宣布占领埃及，克罗默出任英驻埃及总督。至此，埃及并没有成为伊斯梅尔心里所期盼的欧洲国家，而是失去了政治自主权和独立权，变成欧洲的殖民地，当时的政府也被世人称为“欧洲内阁”。至此，埃及不仅仅在经济上，也在政治上被纳入现代世界体系。^③ 西方国家的工厂和银行通过经济手段兼并殖民地，加强了它们对埃及甚至是整个中东地区的控制和剥削。

^① Larry Neal, "The Financial Crisis of 1825 and the Restructuring of the British Financial System", *Review*, May/June 1998, p. 58.

^② M. W. Daly, *The Cambridge History of Egypt: Modern Egypt, From 1517 to the End of Twentieth Century*, p. 181.

^③ 王泰著：《埃及的政治发展与民主化进程研究（1952~2014）》，第 39 页。

19世纪的世界金融体系是在以英国为主导的全球化浪潮冲击之下形成的，英国成为全球第一批实现现代化的国家，在世界各地拥有多个殖民地，将贸易触角伸向全球。在整个拿破仑战争期间，英格兰银行作为政府在国内和国外的财政转移的代理方，在这场金融战争中获利，它将年股息从1805年的7%提高到12%。^①简而言之，英国的金融业就是在战争金融的基础上发展起来的。《棉花帝国》中提到过“战争资本主义”的概念，即欧洲国家的繁荣源于战场而非工厂；通过暴力掠夺的欧洲人，在获取大量财富和知识之后实施新的资本主义变革。这不仅增强了欧洲国家的整体实力，也使其成为19世纪及之后经济快速发展的重要前提。^②在这样的环境背景之下，埃及也就成为19世纪现代世界体系中被边缘化的国家之一。

四 余论：对19世纪埃及现代化道路的反思与探索

埃及近代史的命运多舛是历史综合作用的结果。以埃及棉花的大量出口和苏伊运河的正式通航为先决条件，在19世纪的时代背景下，欧洲力量作为主要引擎，加之其他国家相继影响，包括英国工业革命后的殖民政策、美国内战、突尼斯与奥斯曼帝国政府的财政破产、埃及国内改革等等，这些事件环环相扣，互为因果，最终促使19世纪的埃及逐渐被纳入现代世界体系。

从历史发展的角度来看，第一次世界现代化浪潮（18世纪末至19世纪中叶）与埃及的国内现代化改革之路基本吻合，因为英国的工业革命驱使其对原材料和海外市场的大量需求，才将目光投向类似埃及这样的“原始区域”。此时的穆罕默德·阿里也正在致力于尝试一场埃及的现代化运动。这两个时期有着内在深刻的一致性。因此就外源现代化的模式、表现形式来看，埃及都可称得上早期现代化的先行者。到了第二次世界现代化浪潮（19世纪下半叶至20世纪初），这时的欧洲国家拥有进一步的对外侵略的野心，而此时的埃及虽在一定程度上完成了初期现代化的改革，却难逃欧洲“预谋”的厄运。在一系列的施压下，埃及彻底陷入了边缘化的泥潭。这也正好印证了沃勒斯坦对于“现代世界体系”形成过程中的阶段理论，即合并（incorporation）时

^① Larry Neal, "The Financial Crisis of 1825 and the Restructuring of the British Financial System", p. 55.

^② [美国] 斯文·贝克特著：《棉花帝国：一部资本主义全球史》，第7页。

期：一个世界经济的边缘地区与现代世界体系互动经历的前后相继的三个阶段——处于外部竞争场、被合并、最后被边缘化，没有一个阶段是静止的，所有阶段都包含着一系列过程。^① 埃及的现代化之路就是在两次世界现代化浪潮与这三个阶段中完成的。起初，埃及是在经济方面通过进入世界市场而步入世界体系的，也正是从体系外部走向边缘的一个过程。1882 年，埃及的“双重监督”和“欧洲内阁”业已形成，使其在政治上被纳入现代世界体系。在这一过程中遗留下诸多问题，如传统农业与新兴工业之间的碰撞，殖民地遗留下来的工业基础十分薄弱，埃及农业发展过于单一化，国家经济结构失衡；文明差异性带来的挑战与冲突；新一波的民族解放运动的浪潮掀起，等等。这些问题大多是在边缘化或者半边缘化的过程中产生的，它们既是一个国家现代化道路上的动力，也极易成为阻力。正如前文所言，纯粹的西方化是不可能使国家得到自救或者完全自立的，埃及的现代化是以避免被边缘化而开始，却以初步实现现代化和陷入边缘化而结束。这一看似矛盾的历史进程恰好说明了这一问题。^② 布莱克在《现代化的动力》中提到：“在现代化的所有问题中最基本的问题，是建立新的生活方式必然导致摧毁旧的生活方式。如果人们把现代化想象为社会在新原则基础上的整合或者重新整合的话，那么他也必须把现代化看成是一个传统社会的解体过程。”^③ 因此，埃及逐步实现现代化的过程中，在进入现代世界体系的过程中，创新和破坏是并存的。

在谈及英国对印度的统治时，马克思写道：“英国在印度要完成双重使命：一个是破坏的使命，即消灭旧的亚洲式的社会；另一个是重建的使命，即在亚洲为西方式的社会奠定物质基础。”^④ 反观埃及，作为“建设性使命”，步入现代世界体系为其现代化道路的发展带来了机遇。由于 19 世纪早期的埃及改革与第一次世界现代化浪潮冲击和扩散在一定程度上的吻合性，早期的西方化和现代化浪潮的冲击对埃及来说是一个积极的过程，从落后甚至是停

^① [美国] 伊曼纽尔·沃勒斯坦著：《现代世界体系》第三卷，郭方、夏继果、顾宁译，社会科学文献出版社，2013 年版，第 160 页。

^② 王泰：《论埃及早期现代化的道路与模式》，载《内蒙古民族大学学报（社会科学版）》2001 年 11 月第 4 期，第 4 页。

^③ [美国] C. E. 布莱克著：《现代化的动力——一个比较史的研究》，景跃进、张静译，浙江人民出版社，1989 年版，第 23 页。

^④ [德国] 卡尔·马克思：《不列颠在印度通知的未来结果》，载中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局编译：《马克思恩格斯选集》第一卷，人民出版社，2012 年版，第 857 页。

滞的奥斯曼帝国的枷锁中解放出来，增强了国力，加入了文明的现代世界，这对于埃及来说无疑是进步的表现。1878年，亚历山大港、开罗和苏伊士运河沿线的新城镇——塞得港和伊斯梅利亚港——都有了又宽又直的街道，欧洲人和西化的埃及人在这些街道上驾驶着他们的马车驰骋。随着火车站、酒店、餐馆和百货商店的增加，这些城市变得越来越像马赛或新奥尔良。^① 约翰·鲍林爵士在1840年的一份报告中说：“埃及确实从欧洲人的存在中获得了巨大的利益。他们不仅通过欧洲人所传授的知识为本国提供了直接的帮助，而且由于他们与所引进的一切改进有如此密切的联系，人们对欧洲人的卓越学识产生了极大的敬意，并对他们的意见产生了宽容，他们（欧洲人）的影响已经在埃及人民中广泛传播。”^② 就此看来，埃及早期现代运动不仅早于广大亚非拉其他国家，甚至早于北欧、德国等那些被卷入第二次现代化浪潮的欧美国家。^③ 作为一个拥有伟大的古代文明的东方大国和长期处在封建状态下的阿拉伯国家，棉花的生产和纺织业的繁荣，引进西方先进技术设备，使埃及做到了真正意义上的进入全球贸易体系。苏伊士运河的开通，打破了埃及之前的孤立状态，亚历山大港一度成为19世纪世界最繁忙的港口之一，使亚欧大陆密切联系起来，这也成为埃及向欧洲金融借贷的引线。

作为“破坏性使命”，19世纪埃及的发展，更大程度上是“负向”的发展，进步是建立在埃及人民的血泪之上的。英国资产阶级在埃及所做的一切，既不会使人民得到解放，也不会从根本上改善他们的社会状况。1914年第一次世界大战爆发，基于埃及的战略位置，英国加强了对埃及的控制。“暂时占领”政策的终结，使埃及彻底沦为英国的附属国。

斯塔夫里阿诺斯将19世纪后期称为西方国家的“新帝国主义时期”，不同于历史上的帝国主义，新帝国主义不仅在土地上进行剥削和殖民统治，还要从根本上改变殖民地的政治经济结构，迫使被征服国家发生彻底的改变。^④ 这时，战争不再是西方列强向外扩张的重要手段了。例如，在埃及棉步入世界市场

① Arthur Goldschmidt Jr., *Modern Egypt: The Formation of the Nation - State*, Westview Press, 2004, p. 36.

② “The Earl of Cromer”, *Modern Egypt*, Vol I, London: Macmillan, 1908, p. 17.

③ 王泰：《穆罕默德·阿里改革与埃及早期现代化》，载《内蒙古民族师院学报（哲社版）》，1997年第4期，第46页。

④ [美国]斯塔夫里阿诺斯著：《全球通史：从史前史到21世纪（下）》，吴象婴、梁赤民、书慧、王昶译，北京大学出版社，2006年第7版，第506页。

之后，英国人约翰·鲍林声称“埃及永远无法成为工业品的制造国”^①。事实上，埃及并不是没有能力制造工业品，而是强大的英、法殖民势力不愿见到埃及以工业化为基础崛起，从而损害它们在中东的利益，因此通过种种手段促使埃及畸形的转变为以单一农作物出口为导向的道路。卡尔·波兰尼在其著作《大转型：我们时代的政治与经济起源》中提到一个观点，即“贸易已经变得与和平相关联，贸易现在依赖于一个国际货币体系。”^②西方不需要采用军事手段强行地制裁别国，而是选择用金融资本的扩张作为主要手段。欧洲的金融资本扩张与重工业的密切相关使得列宁断言金融资本是帝国主义的原因，尤其是对势力影响范围、特许权、治外法权的争夺，以及西方霸权压制落后地区——以便投资铁路、公共设施、港口和其他使得重工业能够从中牟利的永久性设施——的无数形式的原因。^③加之，埃及国家内部进行盲目改革，统治者寄希望于通过改革脱离奥斯曼帝国而获得内部自治，却不熟谙本国国情，执意以西方国家的现代化为范式，导致现代化道路发生偏移。对于埃及当时的治理而言，统治者在改革道路上缺乏正确的理念，虽以摆脱奥斯曼帝国和欧洲的掌控、达到彻底独立为目标，却一步步地向外给予特许权，让国家更容易受到欧洲的侵蚀。因此，在这一被边缘化的消极过程中，埃及仅仅只是依附性发展。这使曾经富裕且相对独立的埃及缺少发展的自主权，沦为依赖欧洲并且受其剥削的国家。

19 世纪埃及的现代化改革及其与现代世界体系的互动留下了诸多经验和教训。对于埃及来说，实现现代化的道路是非常曲折的，进入现代世界体系的过程是异常沉重的。当今世界面临百年未有之大变局，埃及发展问题仍然是地区和国际热点话题之一。根据马克思唯物主义史观的指导，我们应当时刻以辩证思维多角度全方位地分析问题。在实现国家治理体系和治理能力现代化方面，埃及更应该本着实事求是的态度，与时代发展同进步、与人民群众共命运，才能走出长期以来西方化或不发展、低度发展的陷阱，才能焕发出一个古老文明古国的强大生命力和创造力。

（责任编辑：詹世明 责任校对：史晓曦）

① [美国] 斯塔夫里阿诺斯著：《全球分裂：第三世界的历史进程》，第 185 页。

② [英国] 卡尔·波兰尼著：《大转型：我们时代的政治与经济起源》，冯钢、刘阳译，浙江人民出版社，2007 年版，第 13 页。

③ [英国] 卡尔·波兰尼著：《大转型：我们时代的政治与经济起源》，第 13 页。