

民國文獻資料叢編

近代學報
彙刊

殷夢霞 李強 選編

國家圖書館出版社



殷夢霞、李強 選編

近代學報彙刊

第二一〇冊

國家圖書館出版社

第一一〇冊目錄

經濟學報

第三號

一九三四年四月

..... 一

國立北平大學學報

法學專刊(第一卷第二期)

一九三三年四月

..... 二九七

版出會學濟經學大通交

經濟學報

版出月四年三十二國民華中

號 三 第

本期要目

- | | |
|-----------------------|-----|
| 現在中國鐵路之環境····· | 劉景山 |
| 成本原理與負担原理····· | 李嘉善 |
| 鐵路沿線經濟調查之功用及方法····· | 譚沛霖 |
| 統制經濟基本理論····· | 李權時 |
| 近幾年來中國經濟思想與事實之演化····· | 唐慶永 |
| 鐵道之經濟觀····· | 孫渠 |
| 水陸運聯合辦事處籌備意見書····· | 熊大惠 |
| 鐵路與汽車之運輸整聯····· | 王同文 |
| 膠濟鐵路會計處之組織及其賬簿組織····· | 宋孝璠 |

本刊職員表

出版部部長

許 緝 綱

總 編 輯

强 元 柱

總 經 理

諸 耕 鋳

編

副總編輯

周 一 士

廣 告 主 任

童 傳 華

輯

安	定	一	尹	壽	華	高	振	華
唐	傳	璞	鮑	承	佐	徐	家	仁
童	北	華	畢	秉	燮	朱	世	珍
李	立	良	宋	士	我	周	冠	正
裘	善	同	曹	進	生	許		英
方	寶	桂	邵	濟	華	周		仁
周		琬						

美

胡

廣

鮑 承

一

校

方 龍 章

術

堂

告

徐

畢

對

汪

仁

燮

鑫

商標



註冊

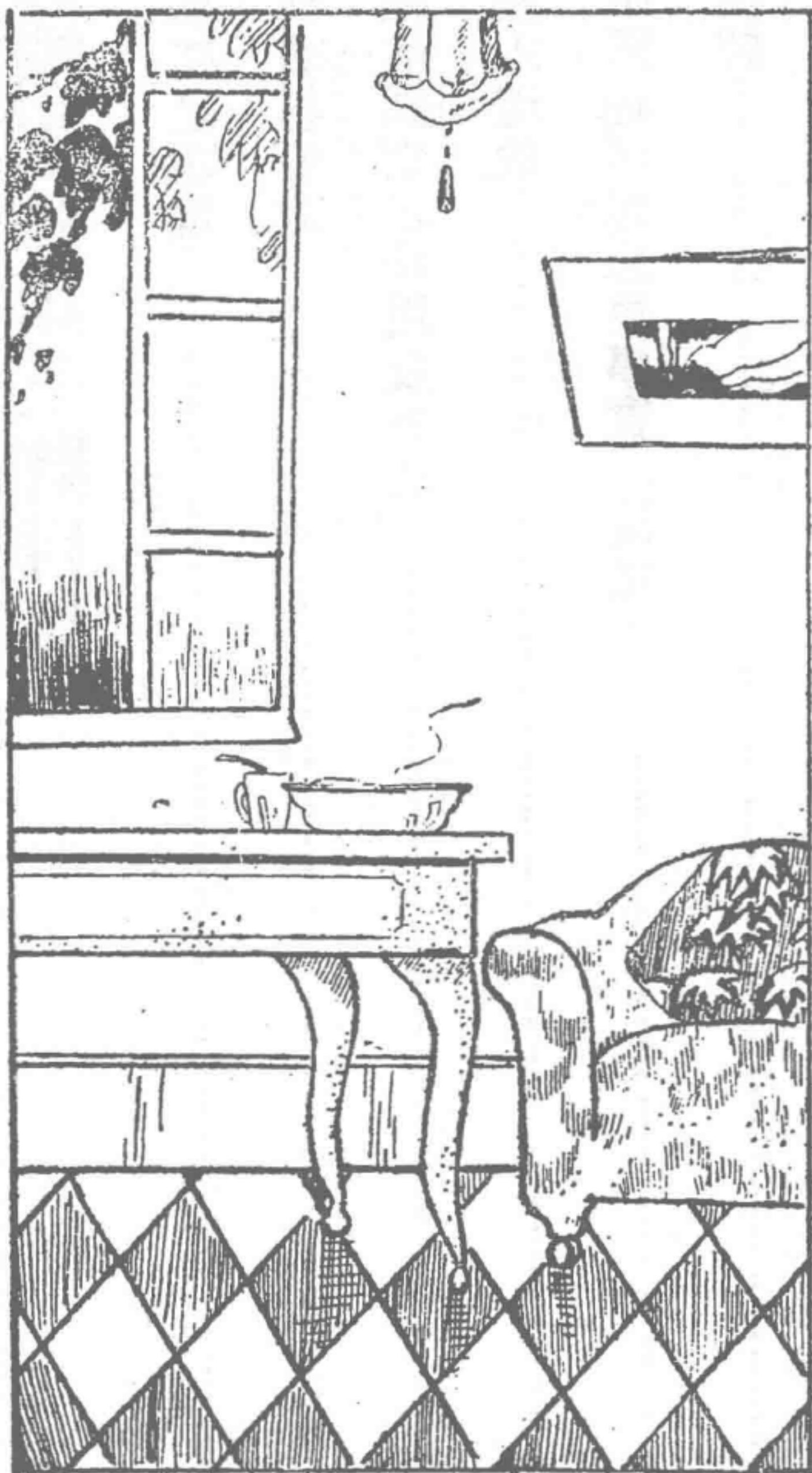
發行所

上海愛多亞路六十四號
電話 一八一六二二號

美化的家庭

請備

美化的搪瓷器品！



製造廠

上海閘北顧家灣恆業路口
電話 四六三九〇號

愛多亞路六十四號

鑄豐搪瓷公司

經濟學報第三號目錄

現在中國鐵路之環境·····	劉景山
成本原理與負擔原理·····	李嘉善
鐵路沿線經濟調查之功用及方法·····	譚沛霖
統制經濟基本理論·····	李權時
近幾年來中國經濟思想與事實之演化·····	唐慶永
鐵道之經濟觀·····	孫渠
水陸運聯合辦事處籌備意見書·····	熊大惠
鐵路與汽車之運輸整聯·····	王同文
膠濟鐵路會計處之組織及其賬簿組織·····	宋孝璠

世界各國航空運輸業務·····	胡瑞祥
整理輪船貨物運價及發展貨運之探討·····	周一士
中國統制經濟與運輸政策·····	許緝綱
今日銀行業之危機·····	童傳華
入超影響吾國內工商業之發展·····	畢秉燮
抵貨之回顧及前瞻·····	童傳華
會計處理中之準備問題·····	畢秉燮
如何利用外資·····	華粉千譯

中華琺瑯廠出品

立鶴牌百金盆



總發行所
虹口門市部
南市門市部

法租界老北門路
北河南路國貨商場
小西門蓬萊市場

本埠各中國大公司及均發售
本公司及國貨公司

東北鐵路問題之研究

(上下二冊)

王同文著 售價一元二角

本書上冊，共有十章，先流俄國侵略下之中東路各問題，後叙日本對東北之鐵路侵略，共有一百四十餘頁。

下冊計有八章，另加續編四章。其特要點為：南滿鐵路之倉庫管理，東北鐵路聯運及競運問題，東北鐵路與國際關係，東北現有鐵路與總理計劃，今後東北鐵路之整理計劃。續編中尤以九一八後之東北鐵路，中東路出售問題，敘述最詳，共有二百頁，立論較新，誠為研究東北鐵路問題之唯一有價值書籍。

代售處

上海 南京 天津 北平 漢口 武昌 杭州 安慶

作者書社 神州國光社 民智書局 正中書局 大公報社代辦部 北平交通大學 光華書局 新光書局 現代書局 世界書局

新中國書局 黎明書局

章華毛絨紡織公司

◀號三三路川四 · 所行發▶

者進前之絨呢產國

品織毛種各

質料富有彈性

用上等原料

賣平等價錢

穿着溫柔舒適

師技等高有聘

的化術藝製裁

—裝服女男—

◀場商陸大路京南：部市門▶

章華毛絨紡織公司

碼頭

堆棧

地濱浦江
陸接滬杭
汽車道路
交通便利
基地廣大
租金低廉

北票煤礦公司

煤

家用——工廠用

國產煤炭
火力充足
塊屑皆備
存貨充足
隨定隨送
決不延悞

◀ 號二〇百四樓大生鴻路川四海上：所務事 ▶

◀ 港暉日路華龍海上：部庫倉 ▶

◀ 號二〇三〇一第所務事：話電 ▶

◀ 號六十三第華龍部庫倉

發刊辭

砥中

默察時代推進之機，事物消長之道。其間受勢力之支配者四：曰政治，經濟，社會，軍事，由此勢力而演爲問題，可以影響民生與社會。故舉凡國家個人之事，胥皆受其支配。不爲政治問題，便爲經濟問題。不爲經濟問題，卽爲社會問題，或軍事問題。此四者橫行人世，支配事物。人苟能御之以其道，治之得其當，四大問題得以解決而稍安，則國強民富，時代因之以進。苟措處失宜，則猶之洪水猛獸之降，民不能生，時代亦遂淪於黑暗之境矣！就四者以觀，則經濟勢力，制宰萬般。爲四者冠。苟經濟問題之不獲解決，政治，社會諸問題，遂有同入漩渦之患，社會益呈焚亂之象。故政治社會軍事諸問題，非惟受其本身勢力之支配，且亦爲經濟勢力所牽制也。法國革命，雖由于政治社會之不安，有以激成之。然財政紊亂，經濟破產，農村彫敝等情，未嘗非其主因也。政治，社會問題，受經濟勢力之支配，於此彰彰明甚。故苟能解決經濟諸問題，治之以其道，則政治社會，自趨安定。而時代之演進，亦如落花之隨流水也。然則欲謀解決經濟之問題何如？必先靜度以往歷史及學理，觀察問題發生之顛末，推測將成演進之動向。得一法以治之。於是收藥下病治之效，不致坐藥石誤投之弊。然此豈俗世之士所能爲哉？非平日學養有素，於經濟一道，細心揣摩，曷克臻此！扁鵲華陀亘數百年而不一覩，治世名醫亦猶是乎？

雜誌爲溝通思想，發揚學術之工具，解決問題之南針，一國文化思想之進步，由此亦可概見。本刊爲適

應時代之需，發揚交大之光；并供學子參考，以爲他年療治世疾之助。故不憚麤陋，刊而行世，雖掛一漏萬，未能於經濟諸問題，一一付之檢討。第就論述所及，或尙有足多者歟！茲當第三號將件剗剗之時，用誌數語，以宣私忱。亦所望讀者爲醫世之扁鵲華陀云爾。

現在中國鐵路之環境

劉景山博士講述
安定一筆錄

鐵路環境 *Railway Situation* 尤其在中國，內受政局之影響，外受國際之牽掣，朝夕倏變，吾儕研究鐵路問題，每注意一部份之情形，而忽視鐵路整個環境，故特將我國鐵路環境，略述一二。

就第三者之觀察，中國鐵路，幾成一死局面，生氣全無，猶如一商肆，營業清淡，而負債累累，店內所有生財產業，尙不獲抵償債務；營業既無法增加，則每况愈下，前途希望殆絕，試觀我國鐵路平準表，全國鐵路負債總額，逾資產總額，達五萬萬元，內有者爲呆帳，毋庸償還，有者爲整理鐵路所用，更有因政局而借之債務，亦歸鐵路負擔者，情形複雜不堪，但倘鐵路重估價，則資產不敷抵償債務，猶遠逾此數，蓋我國路產，泰半年久失修，腐朽敗壞，平準表所載資產價值，十九浮於實際也。至於營業收入，各路均無起色，自一九一四年至一九二九年，十五年中，各路營業收入，或減三分之一，或減半數以上，而各路支出，則或增四分之一，或增二倍以上者，由斯觀之，中國鐵道境况，危殆已極，惟以路屬國有，虧折悉由政府賠墊，故人民漠然不以爲意也。更考鐵路負債中，外債達十二萬萬四千萬元，佔百分之九十有餘，內債僅一萬萬二千五百萬元，猶不滿百分之九，外債若斯之鉅，瞻念前途，不寒而慄。鐵路長此以往，不事根本整理，猶如房屋將傾，置樑柱於不顧，徒一味粉飾，則大厦不傾者幾希，爲今之計，基本整理工作，實屬急不容緩，而零碎整理工作，若粉飾等類，猶屬次要者焉！

我國開發交通，仍以鐵路問題為焦點，蓋利用天然水道，雖為最經濟之交通疾徑，惟通航河道有限，不敷需要遠甚，且我國政府，對於內河運輸，素不注意，普通所謂水利者，徒為避免水災計，非謀交通之便利也。至於公路，修築亦甚簡易，晚年我國對於道路建設，進步殊速，惟對於道路運輸之經濟問題，尚未加以注意。目下我國道路皆以為能行駛汽車，載運旅客，於願已足，實則運輸旅客，徒為道路運輸之初步，且轉運人民，與國家利益甚微，我國人士株守成習，鮮有遠出旅行者也。道路欲助長國民經濟之發展，襄助農村之富庶，必轉運貨物而後可，速度不期過高，每小時十哩已足，動力亦不必用汽油，用煤油便可，總之長途運輸，唯求取價低廉，負重致遠，但冀來日有長途公路列車之組織，而後道路庶得盡其所用。惟長途運輸，道路終不如鐵路之經濟，大量與笨重之運輸，捨鐵路莫屬，而中國尤需要長途大量之運輸，故運輸之利器，終以鐵路為主力也。

鐵路生命綫甚長，一任破壞失修，仍能勉力維持，執行其運輸功能。其病症猶似長期肺癆，外視起居如常，能行能食，終至肺葉腐壞，趨於死亡，今鐵路帶病延年，不事診治，亦終必病入膏肓，不可救藥也。

中國鐵道之出路，不外整理舊鐵路與修建新鐵路，整理舊鐵路，經緯萬端，姑從緩商議，關於修建新路，孫總理本有十萬哩鐵路之遺教，而我國政府亦早期擇要修築；次第建造，所憾者，我國絀於資財，鐵路長逾五百哩者，幾非借外債修建不可，商辦諸路，類皆三五十哩，無補於實。然時至今日，舊路之信用，破壞無餘，又何能望各國之樂於投資，利用外資，徒為妄想。夫信用之構成，乃由於債戶之還款志願，與還款能

力，(Credit means willing to pay and ability to pay)二者缺一不可；方今外人苦感無法投資，極願借出款項，中國欲謀生路，唯有增加信用，而後外款庶能源源而來。按曩昔中國鐵路債票，售予英法比諸國，每百鎊票面值價九十餘鎊，迄今僅值二十三鎊，是以外人痛恨不堪，茲欲增加中國信用，應先提高中國鐵路債票市價，價格亦不必甚高，逐漸上升，已足使中國信用激增；而後外人自樂於投資，外國銀行界亦樂於襄助。至於增高債票市價辦法，事非一端，非片言可盡，惟至少中國必顯示富有還款之志願，與尚有還款之能力。(Willing to pay and some ability to pay)中國鐵路果能銳意整頓，則不追還款，信用已增，按時付息，益足便外人信賴我國矣。

往日我國之觀念，咸以爲鐵路修建之後，營業能不招自來，試觀平漢鐵路，曩時每年進款，輒超於二千萬元。特今則不能如是樂觀，蓋晚年世界爲不景氣潮流所瀰漫，購買力銳減，而國內天災人禍，相繼頻仍，兵燹之餘，農村殆已破產，於是貨物需要益弱，夫鐵路收入，胥賴貨運，茲貨物銷路疲弱如是，縱鐵路管理良好，而收入仍日趨低落也。昔倡鐵路救國之說，今則單獨鐵路不能救國，彰彰明甚；蓋鐵路乃經濟制度之一份子，必各種生產機關，襄助合作，而後鐵路始能神乎其用，否則孤掌難鳴，獨鐵路無能爲力也。與鐵路有密切關係者，乃有下列數項：

(一)捐稅 貨運不振之原因，顯而易見者，卽爲各路捐稅之繁重，倘捐稅能悉數免除，則貨運幾可激增三分之一，蓋捐稅足以增加貨物成本，妨礙貨物之通流，與鐵路便利運輸之初衷相牴牾，捐稅不能廢除，

現在中國鐵路之環境