

民國文獻資料叢編

民國
金融史料
彙編

殷夢霞 李強 選編

國家圖書館出版社



殷夢霞

李強

選編

民國金融史料彙編

第一一六冊

國家圖書館出版社

第一一六冊目錄

中聯銀行月刊

第五卷第五期

一九四三年五月

第五卷第六期

一九四三年六月

..... 一二五七

目

- 上海銀行
- 交通銀行
- 農民銀行
- 中央銀行
- 中國銀行
- 華北銀行
- 華南銀行
- 華東銀行
- 華西銀行
- 華中銀行
- 華北銀行
- 華南銀行
- 華東銀行
- 華西銀行
- 華中銀行



中 聯 銀 行 月 刊

民 國 三 十 二 年
第 五 卷 第 五 期

目 要

時事 行將實現之中滿保稅運輸制.....張 昭
漫談 食糧與物價.....高 尚 仁

華北產業開發之展望.....介 如

泛論投資銀行及其對我國經濟之重要性.....錫 康

專賣政策之檢討及各國專利制度概觀.....野 農

華北糧價物價將來趨勢之檢討.....管 蠡

德國戰時工業的最近動向(下).....耳 曼 譯

戰時之橫濱正金銀行.....競 言 譯

上海票據交換所事變前後之組織與交換方法之

觀察.....劉 懷 谷

日本在華中之國策公司概述.....光 林

中國合作社事業之演進及其特質(續一).....里 予

中國歷代幣制沿革.....丁 福 保

華興銀行三十一年度營業報告.....梁 鴻 志

經濟法規彙誌.....本行調查室

中外經濟要聞彙誌.....本行調查室

中 國 聯 合 準 備 銀 行 總 行 出 版

中聯銀行月刊

第五卷
第五期

中聯銀行月刊

民國三十二年
五月

中聯銀行月刊

第五卷 第五期
民國三十一年

時事漫談

行將實現之中滿保稅運輸制.....張昭(二)
食糧與物價.....高尙仁(八)

論著

華北產業開發之展望.....介如(一五)
泛論投資銀行及其對我國經濟之重要性.....錫康(一六)
專賣政策之檢討及各國專利制度概觀.....野農(一七)
華北糧價物價將來趨勢之檢討.....管蠡(一八)
上海票據交換所事變前後之組織與交換方法之觀察.....劉懷谷(一九)
日本在華中之國策公司概述.....光林(二〇)
中國合作社事業之演進及其特質(續一).....里予(二一)
中國歷代幣制沿革.....丁福保(二二)

譯述

戰時之橫濱正金銀行.....競言譯(二九)
德國戰時工業的最近動向(下).....耳曼譯(二七)

專載

華興銀行三十一年度營業報告

梁鴻志 (二九)

史料

一、經濟法規彙誌

本行調查室 (三七)

- 1 各機關公務員所得稅徵解稽核辦法
- 2 糧食部米糧採銷總管理處倉庫暫行組織章程
- 3 華中戰時房產租賃特別法

- 5 全國商業統制總會暫行章程修正草案
- 6 工商同業聯合會組織暫行通則
- 7 工商同業公會暫行條例施行細則草案

二、中外經濟要聞彙誌

本行調查室 (三五)

國內之部

(三五)

- 1 華北人口動態
- 2 濟南銀行增加資本金
- 3 加強南北交通聯繫開鑿南京浦口隧道
- 4 蘇滬特別區本年可產麥千七百萬擔
- 5 財部禁止使用英美敵性貨幣

- 6 上海交通銀行訂定農業金融業務大綱
- 7 華北華中旅客攜帶紙幣兌換新辦法
- 8 華北發行甲種糧食庫券
- 9 國府發行甲種糧食庫券
- 10 華中日本國策公司業務發展

國外之部

(三四)

- 1 日本貸與軍糧一億元
- 2 日本通過全面統制資金物資兩計劃案
- 3 日本國民儲蓄著成效
- 4 泰國經濟戰時體制化
- 5 香港決行軍票一元化

- 6 美國煤礦總罷工惡化
- 7 美國糧食意外困難
- 8 英美物源枯竭
- 9 英國存銀減少

時事漫談

行將實現之中滿保稅運輸制

張 昭

際茲決戰體制之下，中日滿經濟，力求提携，物資交易，日趨繁盛，華北居大東亞戰爭後方生產基地，舉凡對日供與物資之增產，對滿企圖食糧之輸入，運輸貨物，莫不恃陸路交通之圓滑，蓋陸路交通愈圓滑，則物資運送愈迅速，欲求陸運圓滑，要在節省運輸時間，欲節省運輸時間，必於國境通關手續，力求簡易化，始可。

中日滿物資交易，向須在山海關海關，辦理進出口手續，貨物一經海關檢查徵稅，動致稽時，貨運不免因以延滯，交通且直接受其影響。當局鑒於目下中日滿陸路運輸之重要，為靈活運輸，強化貨運，力求通關手續之簡捷，乃施行保稅運輸制；於天津指定天鐵天津碼頭之一部分，及第二南貨廠，設立保稅倉庫，其辦理通關手續，規定如下：

(一)由滿洲國向天津輸出貨物，祇須在鐵道方面，申請保稅運送，直達天津，在津海關辦理進口手續。

(二)由天津向滿洲國輸出貨物，准先在津海關辦理出口手續，然後向鐵道方面，申請監視運送，貨物即可直達滿洲國。

(三)由朝鮮向天津輸出貨物，如中國方面之輸入手續，僅限於直通貨物時，准在津海關辦理手續，經過山海關海關免予卸貨查驗。

(四)由天津向朝鮮輸出貨物，如爲直通貨物時，其輸出手續，得在津海關辦理，經山海關海關准免卸貨檢查。

此制度一旦實行，不但將山海關海關從來滯貨之阻礙，一掃而空，而運輸力增強，對於稅務商情，均有莫大裨益。

按施行保稅運輸制，設立保稅倉庫，日本歐美各國，均有成規，其保稅倉庫，分爲公共與私設二種：

(甲)公共保稅倉庫 此類倉庫多爲公家所經營，建設於國內重要都市，保管未繳納關稅或消費稅之貨物；凡貨物入倉，移倉，輸入，再輸出，及貨物改裝分等修繕，均須得海關之許可。

(乙)私設保稅倉庫 此類倉庫，係私人所設，經政府允許，享有保稅特權者；一切均受海關轄制，倉庫備有二重鎖鑰，業主與關員共同掌管；海關認爲必要時，得隨時檢查其貨物，及其賬冊，並依其倉庫面積大小，徵收其保證金，保證進口稅之繳納。

各國保稅貨物，保管期間，日美法多爲三年，英國無限制。課稅方法，有於入倉庫時，徵收租稅，而於再輸出時發還者，有於出倉時，如係內地輸入，始徵收稅金。各國多採用後

者，總之各國採用保稅制，其主要在便利交通，發展商務，對於保稅保商，寓有極深之用意。至於吾國保稅制，係基於光緒六年，中德續約第三款載有「中國允准凡在中國通商各口，由該監督等酌量情形，如係來洋商情願無害地方者，該監督等妥議章程，自行設立關棧」之條文，其肇因為外商感於海關限制貨物起卸之嚴格與耗費時間之不經濟，而有此要請。中國經外交上幾度催促交涉，始於光緒十三年，於上海設立關棧，頒布規章二十九條，是為中國最初之保稅倉庫法。嗣又增添復出口洋貨暫准囤棧之專條，範圍逐漸擴大。至光緒二十八年，中英商約第六款載：「中國允准在通商口岸多設關棧，以便囤積洋貨及折包改裝等事，俟出棧時，再完課稅，凡是英國官員請將某英商之棧改為關棧，應由該口海關查明實係謹慎堅固保無偷漏稅之虞，始准所請，該棧須遵海關訂定關棧專章，輸納規費。」是為中國准許外商改行棧為保稅倉庫之開端，自是外商紛紛設立關棧，由海關發給執照，作為官准囤積保稅洋貨之據。其保稅期間，進口洋貨，保稅期間一年，轉口洋貨，保稅期間四個月，復出口土貨，保稅期間六個月。

按外國保稅倉庫之設，原寓以貨保稅之意，商人所有應負關稅義務，不課之於進口入棧之時，而展緩於出口銷售本口之日，其中對於商人運用資本，處理貨物，裨益非淺；反觀吾國保稅制度之經過，始而外商感於貨物起卸嚴格之限制，要請設立保稅倉庫，繼而為外商便於私圖，紛請改行棧為關棧，是吾國施行保稅制，完全出於各國強制採用之消極規定，非出

吾國政府之自動，用以促進貿易之積極規定也。保稅倉庫法，雖屬良制，僅爲提倡外商貿易，便利外國輪船公司，爲人作嫁，與真正保稅制度之意義，相去懸殊！

以上所述，係就吾國水運保稅倉庫情形而言，行之且六十年矣！至陸路保稅運輸，吾國向無此制，當以此次中滿保稅運輸制爲嚆矢，吾國採用此制，純爲中日滿一體，協力謀求經濟之捷撓，共同努力大東亞共榮圈之發展，潮流所趨，因勢利導，改良陸運，促進貿易，與以往水運保稅倉庫之創設，徒爲便利外商，異其旨趣。此制一旦施行，對於國際運輸，國民經濟，商人利潤，均有裨益，茲畧舉其優點如下：

際茲決戰時期，海上船隻，供應頻繁，中日滿物資交易，尤恃陸路運輸之圓滑，茲於天津設立保稅倉庫，進出口手續，改在津海關辦理，解除一向山海關通關手續之延滯，交通上暢達無阻，運輸時間，因以縮短，車輛調動，得以圓滑，不但對物資流動，收迅速之效果，而中日滿交通日臻圓滑，且增強戰時運輸力，此對國際運輸之便利也。

山海關輸入之貨物，大部分運往京津一帶，天津設立保稅倉庫，不僅便利運輸而已，倉庫保藏貨物，於貨物生產與消費，具有調劑盈虛之功能，商人藏貨於保稅倉庫，視市場供求緩急，隨時付稅提貨，特價而沽，不必急於求售，產生貨物之時間價值，調劑供給與需要，安定物價，此對國民經濟之有裨益也。

我國鐵道北方各幹路貨運，多由各大運輸公司，建設貨棧，堆存貨物，徵收商人棧租，

間有經營不善，或收容量渺小，未能滿足商人之需求，自鐵道實行負責運輸以來，漸次添設貨倉，保藏客貨，仍有時間之限制。茲設立保稅倉庫，以合理之管理，對於輸入貨物，予以較長保稅時間，裨其善價而沽，對輸出貨物，予以簡捷手續，合併裝車之機會，商人方面，可節省營業費用，此對商業上之便利也。

此外如仿各國成規，發行倉庫證券，以便商人託存貨物之買賣抵押，融通資金，皆由保稅倉庫，直接所產生之利益。而天津爲華北商務中樞，擁有貿易統制及匯兌機關，辦理通關事務，事尤易舉。

或謂利之所在，弊即生焉，中滿保稅運輸制，一旦實行：山海關海關，對入口貨物，不能加以嚴格檢查，鐵路當局及運輸公司，能否負其全責，對未納稅之貨，不至發生中途私卸走私，及頂替殘缺等弊，此應考慮一也。設立保稅倉庫，須覓相當寬敞地方，建造時代倉庫，工程需費浩大，所收棧租，如取費過高：將影響商人利益，商人能否樂於接受，此應考慮二也。

就第一點言之，保稅運輸制實行之後，海關與鐵道當局，當然取得密切聯絡，嚴防私卸走私等弊，而路局對於貨運，既有「負責運輸」之規定，則沿途當然有嚴密之防範，以盡其職責。至運輸公司與商人，如膽敢違章舞弊，甘犯法紀，則儘可從嚴取締與懲罰。

就第二點言之，目前由日滿輸入華北貨物，以糧穀，木材，鐵器爲大宗，多爲笨重之貨

品，北方天氣高燥，雨水稀少，堆存戶外，亦無妨碍，大可利用車站堆地，畧加改良，度置應用，現當局指定天鐵天津碼頭之一部分及第二南貨廠，爲保稅倉庫，即利用鐵道原有之倉庫，以應急需。縱使此項倉庫將來或不敷應用，須另擇地建造，在當局爲吸收貨運，便利交通，此項工程費用，亦在所不惜，緣運輸能暢達，倉庫業務，必有盈無虧也。至商人方面，平日對路局貨倉堆地，以及運輸公司之棧房，尙且樂於租用，如有設備完美之保稅倉庫，以公平租費，供其需要，將歡迎不暇，安有不樂接受之理！

總之施行中滿保稅運輸制，不僅商人蒙受其利益，其直接增強陸路運輸力，間接發展國民經濟，所關匪淺，此制將於六月一日實現矣！行見轉轂相望，食糧輻輳於京津，懋遷有無，百貨暢輸於國外，吾人對商人利用保稅制，運用資金，處理貨物，發展其業務，政府實行保稅制，保商惠民，鞏固保衛東亞之使命，固抱有無窮之期待也。

食糧與物價

高尚仁

慨夫治亂興衰之跡，鼎代相承；所謂治久必亂，亂久必治者，自然之理，亦因果之道也。惟當治亂轉變之機，興衰承代之際，百政俱廢，萬端待理，民心厭亂已久，求治情切；在朝公卿之所施爲者，未必盡如人意，而功過褒貶之分，了無定論。雖然百年蓋棺，不出千古公斷，究以一時之熱情盲動，難免偶然之誤會謠傳；斯吾人於政府措施之得失，允宜審慎嚴正，不宥於主觀偏激之念，不順乎盲從淺陋之情，則斧鉞華衰之分，判然自明；而騷亂衝動之險，無由顯現矣。蓋夫局勢丕變之會，民心善動，一言一事之微，或成鉅患，真偽善惡之別，無端顛倒；且以家國大計，動關民族存亡，國是所向，命意深遠，其有不足爲外人道者，常爲淺識者所謬解，易爲奸妄者所利用，甚者揚惑謾罵，巧語生花，激成軒然大波，私遂己意所逞。因而使一代聖哲之豐功偉業，斷送於二三豎子之躁妄操功，千古恨事，莫此爲甚！

尤以國家在戰時，正所謂危運當頭，隨時隨地皆隱伏存滅之機；曲解謠傳，固足以僨事，而輕舉妄動，益足資敵用。蓋近代戰爭，極盡科學上之技術運用，敵讎之伏伺左右者，正所謂「畫皮畫面難畫骨」也；里巷市集之迎送接對，更何異於黃沙白草之劍影刀光；一旦惑於聽聞，激成冤獄；一人之成敗利鈍，猶僅皂白之分，而舉國之生死存亡，於茲判定。即或公

道仍在，終復清白，而亂離之局，已萌生於初動，回頭再來，非復舊觀。史跡殷鑑匪遙，往例正多，瞻念及此，可不悚然危懼。

邇來華北由於食糧之恐慌，侵及民生之安定；物價之失常，招來謠譏之繁興；兩者浸潤醞釀，交織成目前不可終日的局面。有些人以為食糧恐慌之造成，還是由於物價之失常，而物價之所以失常，又輕描淡寫地歸罪到貨幣上面。這種看法的人還真不少，尤以好些一知半解的富閒階級們，更引為獨創的理論見地；時常以傳教的方式，眉飛色舞，貢獻其珍獲於茶寮酒市間。

其實，這兩種現象的造成，根本是兩件事，也沒有貨幣上的什麼罪過；我們先來看食糧恐慌的問題：

華北食糧恐慌的根本原因，既不在於糧價的高低，也無關乎配給的好壞，而在來源不暢。舊的來源系統既經破壞，新的來源系統尚未完成。華北食糧的供給方式，一向靠著兩個來源：一是本地的出產，一是外來的輸入。因為華北食糧的現地出產，從來是不夠用的，大體是依恃滿州，蒙疆，華中，及外國的補充。滿州蒙疆所補充的多是雜糧方面，華中外國所補充的多是米麪方面。所以，華北食糧的來源系統，是以現地出產為主，以滿蒙滬洋等輸入為輔；其多寡輕重雖有等差之別，而缺一則感不敷。自從蘆變勃發以後，匪共以游擊戰術之姿態，輾轉為禍農村；向日之綠雲遍野，雞犬桑麻，炊煙如縷者，秦半絕跡；年來幾經撻伐，

治安漸復，而頻年轉戰，元氣虧喪，求能如昔日之農收半稔者，迨不可得。加以大東亞戰爭發動爾後，滿州蒙疆爲適應戰時體制之要求，食糧之可能輸出者，頓形減少；而華中之產量，近已減退，外洋之輸入，完全絕斷。是知向日之來源系統，等於破壞，遂致華北食糧之提供民生者，一時暴跌。然食糧問題爲戰時經濟中之重要部門，不容忽視，今春食糧管理局之設，蓋亦謀華北食糧來源新系統之創建而已。該局自成立而後，竭全力於食糧問題之解決，其於來源系統之組成，首設採運社；以公價收買，官督民營方法，期來源暢旺。近據報載：採運社收買工作，已獲相當成果，前途可待。惟是新制初立，倉促就業，諸凡機構員司之未能嚴整圓滿者，迨亦意中事；蓋此種嚴重偉大之事業，類須長期之試驗，經久之改善，始克收預期之效果。際此舊制已壞，新制初立之過渡期中，食糧恐慌遂爲不可避免之必然現象。一般糧商多乘機爲私利之營求，或據舊存之餘糧，居爲奇貨；或就農民之積儲，高價誘買。然後壟斷操縱，暗中活動，於官定價格之外更造成一種五花八門之黑市場。遂致一般民衆之求糧自飽者，依官價則無貨可買，依黑市則米貴如珠。至於配給，尙不足必需量十分之一。凡此種種皆由於來源不暢所致；蓋物稀爲貴，此黑市之所以發生；無米爲炊，此配給之所以不敷也。故今後食糧問題之解決，仍當著重於此。務使現地出產者，妥定收買價格，完全經採運社之營運而集中政府之手；外來輸入者，依物資交流之公平條件，友邦之援助，直接由政府採買。然後計口授糧，按額分配，即或一時之來源，未能儘如所需，亦可於配給之外