

經濟叢書第三種

香港進出口貿易

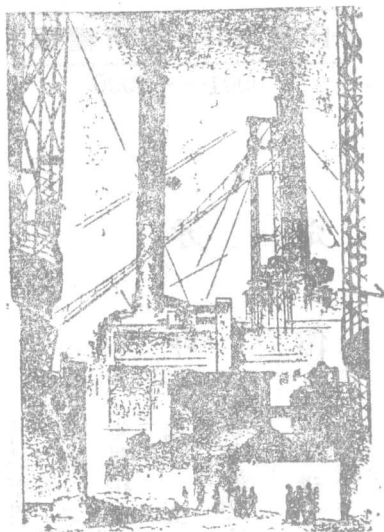
經濟導報社編

中国书画函授大学肇庆分校建校二十周年纪念册

中国书画函授大学肇庆分校建校二十周年纪念册

中国书画函授大学肇庆分校建校二十周年纪念册

經濟叢書第三種
香港進出口貿易



經濟導報社編
公一元九〇二年二月初版

經濟叢書第三種
香港進出口貿易

版權所有·不准翻印

0001—5000

出版發行：經濟導報社

香港乍畏街一〇二號

電話：二三九〇六

電報掛號：〇八〇二

承印：民生書局

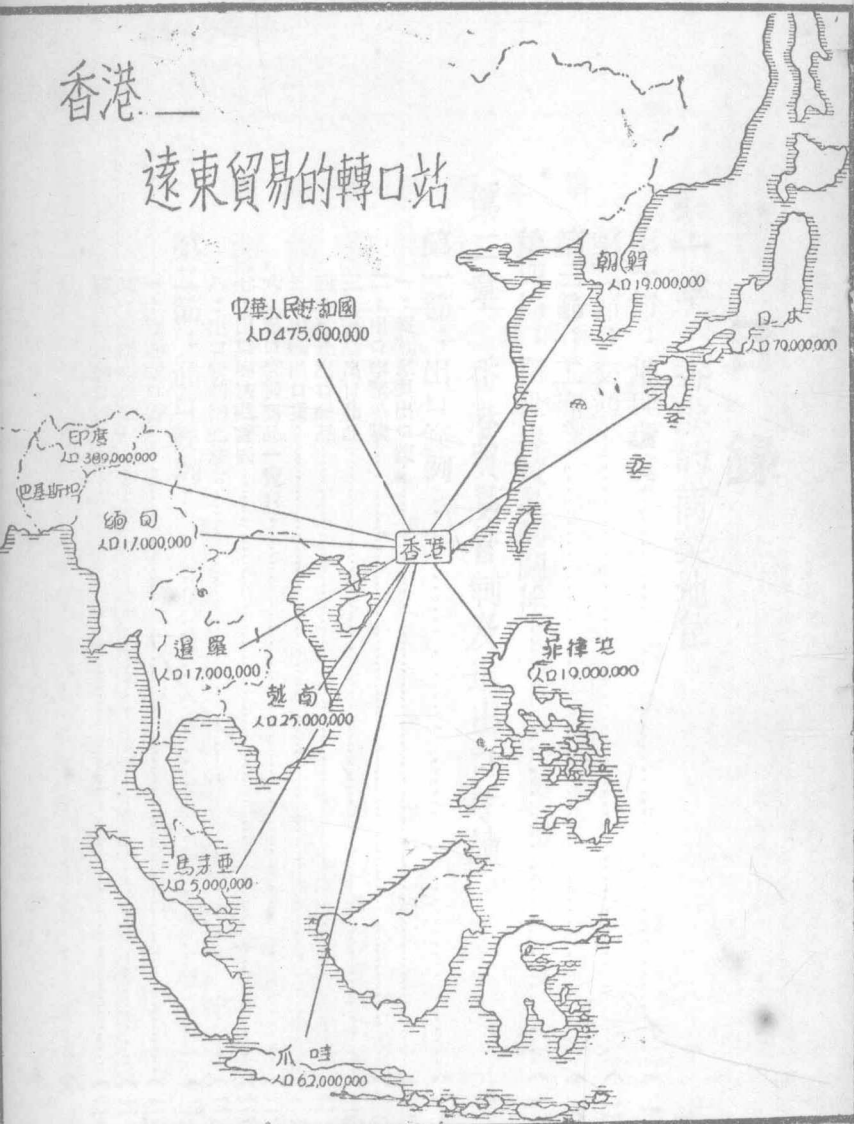
香港荷里活道七〇號A

定價：港幣二元

公元一九五〇年二月初版

香港——

遠東貿易的轉口站



目錄

第一章 香港的商業地位

第一節：地理環境……………(一)

第二節：交通……………(二)

第三節：工商業……………(六)

第四節：對世界貿易的關係……………(一一)

第二章 香港貿易管制及進出口手續

第一節：出口條例……………(一九)

一：報關單與出口證……………(一九)

二：出口申請手續……………(二〇)

三：限制出口商品……………(二〇)

四：禁止出口商品……………(二一)

五：中國出口貨……………(二二)

六：出口管制商品一覽表……………(二三)

七：出口辦法概覽表……………(二四)

八：出口管制補充法令……………(二五)

第二節：進口條例……………(二六)

一：普通進口貨……………(二六)

二：限制進口貨……………(二七)

三：禁止進口貨……………(二八)

第三節 納稅商品

四：日本進口貨

一：酒稅

二：烟草稅

三：化粧品及成藥稅

四：汽水及飲料稅

五：石油

第四節 對日貿易特別管理辦法

一：原則

二：私人對日貿易辦法

三：輸出手續

四：輸入手續

五：匯率

六：佣金

七：日貨來港呈報辦法

第五節 英鎊貶值後新訂對日貿易辦法

一：出入口匯率的改變

二：結匯辦法的改變

三：外匯轉移

四：入口交貨辦法

第三章 香港外匯管制及申請外匯手續

第一節 外匯管理通則

一：外匯管理的基調

第二節：外匯供應的管制

- 二：外匯管理的原則……………(三九)
- 三：指定銀行買入外匯……………(四〇)
- 四：指定銀行賣出外匯……………(四一)
- 五：「非居民賬的轉賬辦法」……………(四二)
- 六：外國貨幣的賣買……………(四二)
- 一：進口外匯管制……………(四二)
- 二：轉口外匯管制……………(四二)
- 三：自備外匯的管理……………(四四)
- 四：外匯管制的具體措施……………(四四)
- 甲、英鎊區外匯管理……………(四五)
- 乙、美元區進口外匯管制……………(四六)
- 丙、其他貨幣區進口管制……………(五二)
- 五：私人用途外匯……………(五三)

第三節：出口外匯管制

- 一：出口管制制度……………(五四)
- 二：出口管制條例……………(五五)
- 三：申報出口結匯手續……………(五七)

第四節：附錄

- 甲：世界貨幣集團界說……………(五八)
- 乙：英鎊貶值後世界貨幣新訂匯率……………(六〇)
- 丙：各國貨幣對黃金美元新平價……………(六二)

第四章 香港貿易管理機構

第五章 貨載與保險

第一節：貨價與貨倉 (七一)

- 一：各大航線與各大船公司 (七一)
- 二：運歐洲貨載收費基本計算 (七四)
- 三：外運貨載基本載費價目 (七五)
- 四：貨倉、碼頭收費 (七九)

第二節：保險 (八二)

- 一：一般手續 (八二)
- 二：水險保費 (八四)
- 三：兵險保費 (八五)
- 四：火險保費 (八六)

附錄

- 一：香港對外各國貿易統計 (九一)
- 二：香港進出口貨值統計 (九四)
- 三：香港對外貿易國別分類 (九七)
- 四：香港進出口貨物分類 (九九)
- 五：香港進出口貿易各種表格 (一〇五—一一五)

第一章 香港的商業地位

第一節：地理環境

香港是遠東的貿易重心，它的地位雖然這麼重要，但它的市區面積却很小，只有三十英里，其中東西長約十英里半，南北闊約五英里，不過現在一般所說的香港，其領土除香港島本土以外，尚包括兩部份：（一）九龍：面積約一十平方英里；（二）新界：是九龍半島的大部份，和香港周圍的二十三個島嶼，與及附近一帶海面的總稱，面積共約三百零六平方英里；故香港的總面積共有四百一十六平方英里。

香港的位置在中國南海的北岸，珠江三角洲的東岸，即北緯二十二度九至十度分，東經一百一十四度八分至十八分之間；，距離廣州八十三海里，澳門三十九海里，上海八百二十三海里，高雄三百四十二海里，馬尼拉六百三十三海里，星加坡一千四百三十五海里。

在香港的周圍，島嶼星羅棋佈，造成海岸綫特別曲折，而成爲一個天然的良港。整個地位是屬於丘陵性的，至高的山岳是新界大帽山，海拔三千一百三十英尺；香港本身的高峰是扯旗山，海拔一千八百二十三英尺；香港的市街，位於島的北岸傾斜和填築的地帶，面對着九龍；九龍的市街，也是便丘陵平坦化而成的。土壤則是風化花崗岩，他種凝積岩，變質的古沉積岩等岩石的殘留物質所成，內層還幼細，越下就包含石塊越多，更下則完全是堅硬的基岩。

這裡有幾個主要的海峽：（一）鯉魚門：在香港島東北角，和九龍半島相接近的地點，是香港的東門，大洋船多從這裡出進。（二）汲水門：在馬灣島和大嶼山東北角相接的地點，船行廣州、澳門、和東西江的內河輪船，都

經過這裡。(三)南丫海峽：香港島和南丫島間，有東南丫海峽；南丫島和長洲間，有西南丫海峽。此外，東邊的佛堂門，東南的達行海峽，香港島西北角的疏環海峽，也頗有名。

香港位於亞熱帶裡，有海風調劑，氣溫頗佳，夏天不太熱，冬天也不太冷；全年溫度，以二月份為最低，平常在華氏表五十九度左右，降至四十度以下的時間很少；七、八、九三個月中的溫度最高，恒在華氏表七十度至八十度左右，超過九十五的現象也極少發生。氣候是春多乾燥，夏秋潮濕的，全年雨水以四月至九月為最多，十月至下年一月，則多呈亢旱。每年平均的雨量有八五·二英寸，比廣州、汕頭等地為多。

香港在割讓英國之前，原屬廣東省東莞縣統轄，其後增設新安縣，遂改歸新安而歸九龍管轄；一八四二年鴉片戰爭中國戰敗，正式割讓與英國。九龍則於一八九八年七月一日以九十九年為期，租借與英國。香港在英國統治下，銳意建設，工商業日趨繁榮，成為亞洲的繁盛商埠。商賈雲集，居民激增。據有記錄可查香港的人口演進如下：一八九九年（十九世紀末期）二五九，三一二，一九一四年五〇一，三〇四八，一九三七年一，〇〇六，九九二人，一九四一年一、四四四，三三七八，一九四七年一，八〇〇，〇〇〇人，一九四八年一、九〇〇，〇〇〇人。人口的激增，主要係受中國局勢所影響，在抗日戰爭時期，中國沿海各大都市相繼淪陷，大批人口逃難來港，一九四一年的人口乃由一百萬人左右突增至一百四十餘萬；世界第二次大戰結束後中國又長期的處於內戰的混亂局面中，國內人民遷居來港者有增無已，故一九四七年底人口增至一百八十萬人，一九四九年底，且曾達到二百萬人的最高峯。

第二節：交通概況

香港所以成為遠東的主要商埠，它的交通發達是個重要的條件。這裏的海、陸、空交通均很發達，海運方面

，這裏的輪船，可以通達到世界五大洲的各地，而中國的南北交通，亦以此爲樞紐，即南洋羣島各埠之溝通，香港也是重要的轉運點，戰後因各國商輪受損失，航運曾感到很大的困難，但經過各方面的努力，航行香港的輪船的數量及噸位不斷增加，雖還沒有達到一九四一年的最高水準，但相差當已不遠。香港的海洋航運仍是執遠東牛耳的，每月經常來往世界各地的船隻，在二百五十艘以上，噸數在五十萬噸左右，數字相當龐大。

目前在港經營或設立分行的輪船公司，據香港政府公佈：一共有八十二家，其中四十六家是內河航商；英商的有太古、渣甸、鐵行、麥堅倫、麥堅士、勿地臣及摩拿等十七家；美商的有總統輪船公司等八家，華商的佔四十一家，以招商局爲最大規模；丹麥的有東亞公司一家；荷蘭有渣華，法國有法郵，葡國有尼刺士古等各家，挪威有捷臣、華倫、多利遜、及加士夫刺遜等四家。在航線分配上，行走中國沿海各埠，以太古、渣甸及招商局船隻最多，南洋一帶，英屬以英輪爲多，荷屬則渣華公司船隻爲多；至環球航線，則分握在英、美兩國手上，挪威輪則入第三位。

各國輪船公司行走香港之海洋綫船隻，數目相當可觀，據一九四八年底的統計：(一)太古洋行代理的船隻有：黑烟通外洋客貨輪二十一艘，內河輪四艘；藍烟通貨輪A組二十七艘，B組十八艘；黃烟通貨輪兩艘，另其他租賃貨輪兩艘。(二)渣甸輪船公司的船隻有十二艘，代理其他三十三艘；(三)鐵行輪船公司的代理船隻有二十五艘；(四)美國總統輪船公司的船隻有十八艘，代理其他八艘；(五)美國輪船公司代理船隻三十四艘，(六)福來輪船公司代理的船隻有十一艘；(柒)天祥洋行代理的船隻有十七艘；(八)多利順洋行代理的船隻有十七艘；(九)法國郵船公司的船隻有九艘；(十)銀行輪船公司代理的船隻有十四艘；(十一)霖記船務公司代理美國依士拔蘭臣輪船公司的船隻有五艘；(十二)寶隆洋行代理船隻有十四艘；(十三)捷成洋行代理船隻有九艘；(十四)洛士利洋行代理船隻有六艘；(十五)國營招商局船集三十二艘；(十六)太平洋行代理船隻有九艘；(十七)順昌航業公司船隻

有三艘；(十八)渣華郵船公司船隻，行走南美南非航綫者三艘，瓜哇南洋一帶航綫者十二艘，歐洲及美洲綫者十四艘；(十九)美亞輪船公司代理的船隻有三三艘；(二十)捷順航業公司租賃船隻有四艘；(二一)和豐輪船公司船隻兩艘；(二二)和發成船務公司一艘；(二三)德忌利士輪船公司船隻兩艘；(二四)衛利韓洋行代理船隻五艘；根據以上的統計，香港行走海洋綫的輪船共有四百四十五艘之多。

內河交通，戰後相當發展，增添了不少新輪船，如桂山，桂海，祁門，石門等，都是新造輪船。至於內河航綫，也頗廣寬，除澳門及珠江三角洲各埠城外，尚有江門、三埠、梧州等綫。近年來在國民黨反動政府統治下，由於輸管制度的不合理，貨幣不穩定，工商界在重重剝削下難於掙扎生存，貨運冷落，整個航業界亦遭嚴重的打擊，較小規模航業公司多已倒閉，現存的較有基礎的航業公司，亦常感到維持不易，只是在勉強支撐，期待未來的發展機會而已！

香港航空事業，近年來的發展，大有一日千里之勢，不論在航空公司的增設，來往機數的增加，及來往旅客的數字統計上，均足以充分的表現。目前在港開設的航空公司共有十六家，名稱如下：

中國航空公司	C.N.A.C.	荷蘭航空公司	K.L.M.
中央航空運輸公司	C.A.T.C.	西北航空公司	N.W.A.
英國海外航空公司	B.O.A.C.	太平洋海外航空公司	P.O.A.S.
國泰航空公司	C.P.A.	暹羅航空公司	S.A.C.
菲律賓航空公司	P.A.L.	南美遠東航空公司	S.A.F.E.
環亞航空公司	T.A.A.		
香港航空公司	H.K. Airways		

全年統計如下：

戰前香港的航空公司不過有中國、中央、汎美、海外等幾家，而現在增至十六家。據民航部發表一九四七年

月份	來港機數	入口旅客	出口旅客
一 月	一二七	一、三八一	九九一
二 月	一〇四	九〇九	六六二
三 月	一四一	一、九八五	一、一二七
四 月	一八五	二、五九〇	二、七九七
五 月	二一六	三、二五七	二、九一六
六 月	二〇一	三、二〇二	二、樂二四
七 月	二五四	四、二三三	三、七七〇
八 月	二五三	四、九〇樂	四、四〇六
九 月	二五七	四、四八二	四、二七八
十 月	三〇二	四、九六四	四、三二四
十一 月	三三四	五、六〇一	五、〇九六

澳洲國家航空公司

A.N.A.

汎美航空公司

P.A.A.

澳門航空公司

M.A.T.

法國航空公司

Air France

十二月	三三三	五、九二〇	五、二六三
總計	二、七八二	四三、四三一	三八、三五四

根據上面的統計，一九四七年每月來港機數平均約為二百三十一架，而一九四八年每月來港機數，平均約達五百六十架，一九四九年每月來港的機數則超過六百架以上。

航綫方面，近年來也增添了不少，對中國，南洋各屬，菲律賓、印度、澳洲、日本、加拿大、美國、英國、南美、以至非洲，均已直達航綫，由港至美，用不到三個整天就可以抵達了，航空交通，異常方便。

至於陸運方面，截至目前為止，與中方國面的交通，仍限於廣九鐵路之火車。戰前曾一度通車的廣九公路，戰後破壞失修，已不能再行。廣九鐵路恢復很為迅速，乘客人數亦極擠擁，每月經由廣九火車一來一往的乘客總計約達近二十萬人，以一九四九年二月份為例，乘火車來港者八二，一一二名，離港者一〇二，九八一名。

香港與各國電報交通，進展亦甚迅速，電報方面固可通達世界各國重要城市，長途電話方面，戰後進展尤為一種特色，一九四九年四月間，香港與上海南京間，已可通電話；六月間，香港與美國及英國之間，亦已可通電話；前者每三分鐘收費四十八元，後者每三分鐘收費六十元。

第三節：工商業概況

香港的工商業，向甚發達。在中國抗日戰爭發生初期（一九三六至一九三九年期間），國內工廠，商行遷港開設者漸多，而那時太平洋戰事還沒有爆發，香港的對外貿易，尚可維持，此即為香港淪陷之前的繁盛時期。一九四五年八月第二次世界大戰結束，九月間香港開始復員，各種建設，迅速展開。復能掌握財政經濟政策，使幣值從波動走向穩定，而物價亦從高峯而趨下坡。適值在這時期中，中國政局開始動盪。一九四七年中國國內國民黨

反動政府發動大規模內戰，一九四八年人民解放軍在軍事上節節勝利，而戰爭的地區亦擴大。國內各城市常受戰爭威脅，或直接經過戰爭的洗禮，加以在國民黨反動政府統治時期，幣值絕無穩定之可言，在重重欺詐剝削之下，國內工商界，日瀕於破產，稍有能力者，即將工廠商行遷移來港，以圖保存元氣；或將資金逃港，在外國政府的掩護下，重張旗鼓，開設工廠或商行。一般純粹工商界固然如是，而各大官僚資本集團，尤居領導作用。

由於香港當局對於政治經濟建設的主觀努力，與及中國客觀環境的影響，近年來香港的工商業均有飛速進步。茲分別敘述如下：

在商業上，不論商行的數字，資本額，以至行業種類，均在激增中。以銀行為例，戰後在港新設的銀行約達十家，過去只有辦事處或通訊處，而現在大規模經營者，為數亦多。據一九四九年六月份的統計，全港共有銀行五十三家，其中外資銀行十三家，華資銀行四十家。在十三家外資銀行中，包括英商四家，美商四家，荷商二家，法商二家及比商一家。

在各銀行中，滙豐、渣打、有利等三家為指定發行鈔票的銀行。茲將一九三五年至一九四九年各銀行發行鈔票數量統計如下：

年 份	滙 豐 銀 行	渣 打 銀 行	有 利 銀 行	總 數
一九三五	一一九,〇一〇,七七〇	二四,〇四三,三四〇	四,〇〇〇,〇〇〇	一四七,〇五四,一一〇
一九三六	一二七,六三六,二八〇	二四,九六一,〇〇五	四,〇〇〇,〇〇〇	一五六,五九七,二八五
一九三七	二〇〇,二五四,一八〇	二六,〇一五,六六〇	四,〇〇〇,〇〇〇	二三〇,二六九,八四〇
一九三八	二一〇,五七九,一二〇	二四,七五三,七九五	四,〇〇〇,〇〇〇	二三九,三三二,九一五
一九三九	一九五,四九八,九三〇	二五,九四九,九三〇	四,八三〇,〇〇〇	二二六,二七九,〇二五

一九四〇	二〇〇,四九一,四〇五	二六,五九九,六二〇	四,三七三,八五五	二三一,四六四,八八〇
一九四五	二五六,五六三,三〇一	二六,九五六,一八〇	四,一四二,七八〇	二八七,六六二,二六二
一九四六	四一六,〇九二,〇八六	三八,七七三,九三五	四,〇二〇,四五〇	四五八,八八六,四七一
一九四七	六一六,一四二,〇八六	五五,九〇九,七二五	三,一一〇,二七五	六七五,一六二,〇八六
一九四八	七二八,三七六,七九〇	五一,〇五二,八〇四	三,七七七,一一五	七八三,二〇六,七〇九
一九四九年	三月 七七六,三七六,七九〇	六三,〇五六,六一八	三,七七九,〇一五	八六三,二二一,四二三
	四月 八一四,三七六,七九〇	六二,八二一,八八二	三,七五四,〇一五	八八〇,九五二,六八七
	五月 八一六,三七六,七九〇	五七,四〇一,三九一	三,一六三,九九〇	八七七,五三二,一九六
	六月 八一八,三七六,七九〇	五三,五七〇,三一〇	三,一六三,九九〇	八七五,一一一,〇九〇
	七月 八〇三,三七六,七九〇	四九,八八五,五六一	三,八六五,九九〇	八五七,一二八,三六一
	八月 七八四,三七六,七九〇	四七,九一二,八二一	四,二九五,九九〇	八三六,五八五,六〇一
	九月 七五二,三七六,七九〇	四八,九五二,七一七	四,二九五,九九〇	八〇五,六二五,四九七
	十月 七五二,三七六,七九〇	四八,六九三,〇一五	四,二七五,九九〇	八〇五,三四五,七九五

香港是一個繁盛的轉口商港，故進出口商業務發達，而進出口商又可分為兩種：一種為洋行，專門代批發商向外國訂購貨物，並對外國商行採購出口貨；又一種是直接採辦貨物進出口及自己批售。前者業務規模宏大，而且對各出入口業務，大部份集中在一些有規模及歷史較長的洋行手中，其中有代表性者如英商渣甸洋行，太古洋行，天祥洋行，太平洋洋行，洛絲利洋行，德惠保洋行，和記洋行，怡昌洋行等，美商吉士洋行，法商龍東洋行，聯華洋行，華高洋行，多順利洋行，印商吉都文洋行，丹商寶隆洋行，瑞士商大昌洋行等。而後者性質的行莊，其