

孔兼部長就職十週年紀念文輯(貳拾)

一

年

來

之

貨

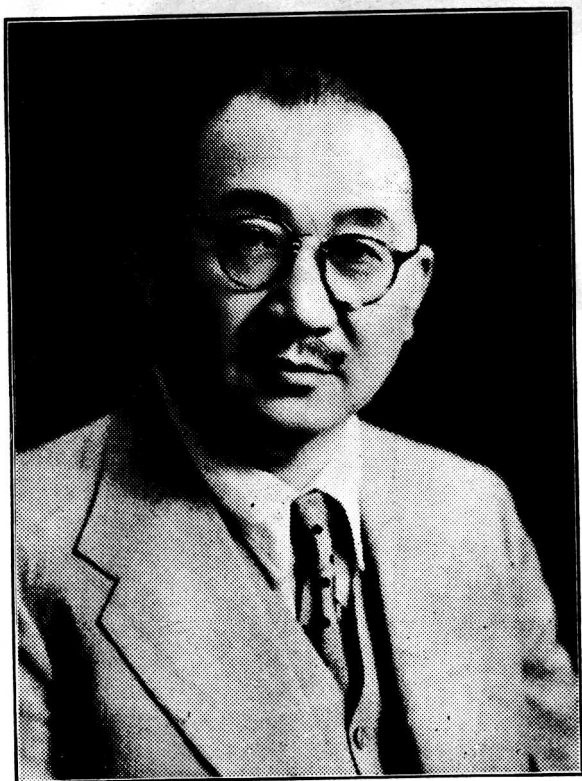
運

財政部貨運管理處編

民國三十二年十一月



中央信託局印製處印



孔 兼 部 長 玉 照

5071/718/06

一年來之貨運(目錄)

一、貨運管理局之成立

二、辦理貨運管制之原則及管制機構之配備

(一) 統籌對淪陷區物資輸出入之管制

(二) 辦理輸出入商及貨運登記

(三) 實施考核制度釐訂獎金辦法

(四) 貨運管制機構之配備

三、搶購業務之推進

(一) 政府自行經辦搶購業務

(二) 策動商民搶購

(三)業務機構之佈置及搶購之實施.....	六
四、加強搶運佈置運輸機構.....	七
五、結 論.....	八

一年來之貨運

一、貨運管理局之成立

自敵寇放棄速戰速決之迷夢，被迫從事「長期戰爭」以來，無時不企圖加緊對我封鎖，使我坐困。並掠奪淪陷區及後方資源，以冀達成「以戰養戰」之目的。除對淪陷區嚴格加緊統制儘量剝奪物資外，更實施封鎖與防止物資內流政策，採取貶抑法幣價格，禁止法幣流通，壓迫法幣內流等手段，以冀爭取我大後方之物資。

我爲反擊敵寇陰謀，自須加強對淪陷區之封鎖，一面管制物資輸出，獎勵輸入，以達到防止物資外溢，及爭取物資之雙重目的。三十一年五月，行政院公布戰時管理進口出口物品條例，輸入物資不以敵我爲標準，而以我是否需要爲取舍。同年六月並公布戰時爭取物資辦法大綱，是爲我經濟作戰法令之一重大變遷。

按設立專管機關從事搶購搶運，及管制物資輸出入之議，發動已久。三十年初，交通部設立聯運稽核處，是年秋移交緝私署，擬改設特種運輸處不果。三十一年五月，本部設立貨運籌備處，三十二年三月，行政院第六〇五次會議，通過貨運管理局組織規程，四月五日，本部貨運管理局始告成立。

二、辦理貨運管制之原則及管制機構之配備

(一) 統籌對淪陷區物資輸出入之管制

爲爭取必需物資，排斥非必需品之輸入，對於淪陷區辦理貨運貿易者，均當加以有效之管制與獎助。而爲防止敵寇吸收掠奪我方物資，尤應把握我方所有物資，爲交換必需物資之用。實行輸出輸入實物結算制度，非經擔保輸入相當之必需物資後，不得輸出物資。

爲實施前項所述之管制政策，本部特訂立封鎖線輸出輸入實物結算辦法。凡向封鎖線輸出物品，均應領取實物結算出口證。關於輸出、輸入物品，視戰時之需要，規定其比例價值之等級。凡輸出商輸出物資時，均須提供擔保，於一定限期內輸入相等價值之必需物資，然後核發實物結算出口證，以期符合限制輸出獎勵輸入之政策。

(二) 辦理輸出入商及貨運登記

經營淪陷區輸出輸入業務之公司商號或商人，向本部貨運管理局，或各該分支機構辦理登記後，即可核發登記證。凡持有是項證件者，得享受政府所規定之種種便利。是項辦法，一面固爲便利商人，予商人以法定之保障；一面仍爲加強商人本身之力量，亦即爲間接加強政府之經濟作戰力量也。

(三) 實施考核制度釐訂獎金辦法

本部貨運管理局，對於每一登記商人，應自登記之日起，每半年考核一次。如其搶購物資合於獎勵之標準者，得通知物資需要機關核發獎金，其標準如下：

甲、所購物資屬於經濟部指定搶購之種類而有利國防軍需或後方生產者。

乙、購運困難風險甚大者。

丙、在一定期間購運價值達到規定獎勵標準者。

丁、在一定期間購運數量達到規定獎勵標準者。

戊、供給情報有功經濟作戰者。

(四) 貨運管制機構之配備

貨運管制機構各地之名稱爲區貨運管理處。其劃分標準以軍事、經濟、交通、運輸全部情形爲根據；不以戰區或省界爲限。處下設貨運管理站，設置地點以鄰近封鎖線能與稅務及檢查機關相配合，而便於辦理商業登記之地點爲原則。現貨運管理局共有八個區處，每區處平均設六個管理站。各站名稱如後：

豫皖區
貨運管理處

站。

處設界首。下設洛陽、明港、潢川、六安、阜陽、廬江六個管理

廣東區
貨運管理處

處設曲江。下設惠陽、高要、清遠、揭陽、台山、陸豐、臨隍七個管理站。

廣西區
貨運管理處

處設柳州。下設龍州、靖西、鬱林、梧州、信宜、東興六個管理站。

湘贛區
貨運管理處

處設衡陽。下設長沙、常德、津市、浮梁、樟樹、奉新六個管理站。

福建區
管運貨運處

處設福州。下設涵江、晉江、龍溪、福安、詔安五個管理站。

浙東區
貨運管理處

處設麗水。下設永嘉、臨海、甯海、天台四個管理站。

蘇浙皖邊區
貨運管理處

處設淳安。下設於潛、龍游、徑縣、橫船渡、安吉、河渚溪六個管理站。

湖北區暫設三斗坪、宜都、樊城、環潭等四站。另雲南之保山設直屬站一處。

三、搶購業務之推進

管制工作之目的，爲把握我方之物資；並以我不需要之物資，作換取淪陷區必要物資之工具，故管制爲爭取物資之先決要件。搶購係一積極性的攻擊行動，一面固可運用管制作用實施搶購，一面更可以其他種種方式向淪陷區爭取物資。本此原則，搶購工作之實施，其方式約有後列數端：

(一) 政府自行經辦搶購業務

搶購工作之實施，不特須資金雄厚，且須情報敏捷，組織嚴密。從事搶購工作之人員，須不畏艱苦，不避困難，方能完成其使命。值茲戰時交通阻滯，戰區情況，瞬息萬變，若政府機關不身歷其境，爲商民作爭取物資之先鋒，則不足以策動商民，領導商民。且爭取物資之種類，政府雖規定有油類、機器、鋼鐵、五金、通信器材、交通器材、化學原料、米穀食糧等二十一種物資，然商民之力量，僅能搶購其中較爲次要而便於內運者。其他重要物資，風險多而利潤薄，均須由政府機關自辦搶運，方足以完成前述使命。本部貨運管理局於各鄰近封鎖線之重要據點，均配置有業務機構。工作上雖與各管理站隨時取得聯繫，然業務則各自分別進行。其業務範圍如左：

甲、爭取淪陷區軍需民用之必需物資。

乙、搶購受敵威脅地區之積存物資。

丙、收購邊境前方各口輸入之重要物資。

丁、收購戰區易於走私資敵之必需物資。

戊、收購後方過剩而准許出口之物資，推銷於淪陷區。

(二)策動商民搶購

政府機關雖應自行經辦搶購，然以人力財力有限，必需同時策動商民從事搶購，利用民間力量，協助政府之不足，藉以加強經濟作戰之基礎。策動商民搶購之方式，約有後列數端：

甲、隨時指導商民搶購之途徑。

乙、隨時與商民交換搶購情報。

丙、商民物資輸入時，儘量便利其運輸，並協助內運。

丁、核發運輸憑照，以簡化檢查手續。

戊、釐訂輸入商押匯、押款、兌承、貼現、匯兌、保險等資金融通辦法。

己、訂立獎勵制度，予商民以物資上之獎勵。

(三)業務機構之佈置及搶購之實施

本部貨運管理局爲自行辦理搶購業務，於接近封鎖線各重要據點，設立莊號，從事

搶購，並配合設置倉庫。

自成立以來，至八月底止，業經搶運之物資，計五金、機械、儀器、交通器材、生絲、橡膠及花、紗、布等，約值五千餘萬元。八月以後，更與花紗布管制局及四聯總處購料委員會合作，大量搶購花、紗、布。九、十月份可搶購近二億元以上。

四、加強搶運佈置運輸機構

搶運與搶購同等重要，無所軒輊，如搶購物資不能內運，則仍不能達到供給後方需用之目的。且物資滯留戰區，一旦發生戰事變化，得而復失，則人力、物力、財力之損失，更屬不貲！按辦理搶運之原則有三：即迅速、安全、經濟是也。迅速所以避免戰事之波及，安全即避免物資之損失，經濟即減少物資之成本。

本部貨運管理局爲謀搶購與搶運同時並重起見，特設立運輸機構。有水路可資利用者，儘量利用船隻；有驛運路線可資利用者，則設法設置板車、手車、駝馬。公路則利用汽車。茲分列各地運輸路線如後：

- (一) 重慶獨山線——由重慶經貴陽至獨山，自備汽車行駛。
- (二) 曲江廣德線——由曲江經南城、建陽、浦城、淳安至廣德。
- (三) 曲江貴陽線——由曲江經衡陽、桂林、柳州、金城江至獨山一段利用

湘桂、黔桂鐵路，獨山至貴陽一段，利用汽車運輸

(四) 重慶寶雞線——由重慶經廣元至寶雞。全係汽車運輸。

(五) 界首至洛陽界首至老河口線——以漯河爲中心，自備汽車行駛。

(六) 昆明獨山線——由昆明經貴陽至獨山，自備汽車行駛。

(七) 昆明重慶線——由昆明至瀘州，自備汽車行駛。由瀘州至重慶，改用水運，租用汽船。

至運輸機構，概括言之，可分兩類：即固定性之運輸站與流動性之運輸隊是也。運輸站以配合管理站，及業務機構爲原則。運輸隊以配合運輸站爲原則。此外貨運管理局爲便於修理車輛起見，於適中地點，設立修車廠或修理所；爲求液體燃料之供給自足起見，擬設煉油廠。現均在計劃實施中。

五、結 論

本部貨運管理局成立以來，未及半載，唯所負使命重大，經營手段特殊，一切規章辦法，均屬草創，對於業務之推行，自難立竿見影，一舉而就。惟有先求依照計劃，確定步驟，督促已有機構，力求邁進。

對敵爭取物資之工作，既有賴於充足之實力，更有賴於嚴密之法令。貨運管理局創

立之初，工作偏重於審定計劃，修訂法令。意在先有詳明之辦法，經分緯合，脈絡一貫，則業務之開展，自能有條不紊，事半功倍。同時際茲後方物價波動劇烈，敵寇封鎖日益加緊之時，爭取時間，大量搶購，實屬刻不容緩。今後業務之推進，一面須善於運用資金，一面須保障商人，策動商人，以加強整個大後方之搶購力量。同時須與有關機關儘量聯繫配合，而不相牽制抵觸。庶可集中力量，達成對敵經濟作戰之任務也。