

中國抗日戰爭史料叢刊

449

主編
虞和平

經濟·商業

非常時期浙江糧食統制方案
甘肅省蘭州市七年來物價指數
管制物價淺說
廣東糧食問題
廣西糧食問題
貴陽土布進口業
貴陽綢緞疋頭業
貴陽之釀酒業
貴陽之土布製造業
貴陽之糖食海味業
貴州省食糧消費之研究
貴州之棉紗業
貴州之山貨業
貴州之特貨業



大象出版社

中國抗日戰爭史料叢刊

449

經濟
商業



大象出版社

虞和平 主編

非常時期浙江糧食統制方案

甘肅省蘭州市七年來物價指數

管制物價淺說

廣東糧食問題

廣西糧食問題

貴陽土布進口業

貴陽綢緞疋頭業

貴陽之釀酒業

貴陽之土布製造業

貴陽之糖食海味業

貴州省食糧消費之研究

貴州之棉紗業

貴州之山貨業

貴州之特貨業

梁慶椿著

非常時期浙江糧食統制方案

國立浙江大學農學院專刊第三號

目次

頁次

吳序

非常時期浙江糧食統制方案

一

附錄 吾國應採之糧食政策及實施綱領

三二

序

中國以農立國，糧食不應成問題。然據各方統計，過去十年間，洋米入超平均年達一千六百萬担之譜，每年損失多至一萬二千餘萬海關兩之巨，是其成問題已無庸諱言。且糧食不足，在平時猶可仰給於海外，雖有巨大漏卮，尚不至為致命之傷，設國家一旦有事，海岸被封鎖，外來接濟即告斷絕，軍民食糧便成問題。歐戰時俄國突然發生革命，糧食恐慌，實為主因。德國亦以國內糧食不足，國外來源又被協約國封鎖斷絕，致遭最後之失敗，此前車之鑑也。故吾國食糧問題在平時固屬重要，在非常時期將益見嚴重。現在國內有志之士，對於糧食統制問題，競相研究。夫統制之道，略有增加生產，限制消費，改善運銷，設局管理諸大端。惟如何實施方能切實而有效？如何方能握住吾國糧食問題之中心機構以為統制之出發點？則尚有待於專家之探討。本院農業社會學系主任梁慶樺先生，平素對於糧食問題，極有研究，最近鑒於國事之嚴重，擬有吾國應採之糧食政策方案，立論根據事實，所擬辦法，亦中肯扼要；尤以國營碾米為統制糧食之出發點，有獨到之見解。是書之出，必能引起各方之深切注意無疑也。特為之序。

吳福楨於國立浙江大學農學院

，需米五千零三十萬担，缺米二百五十餘萬担（各縣米有餘及不足之數見附表一及附圖一）此乃指相當豐稔之年歲而言，荒年缺米或可不貳此數。

查浙省三處海關之統計，過去十年中平均每年洋米土米之進口，總量為一百四十二萬担（詳細統計見附表二），其不經海關而移入之米，則無統計可稽。若假設此等入口

附表一 浙江各縣米有餘或不足之數

米有餘之縣	盈餘石數	米不足之縣	不足石數
長興	665,000	武分	4,000
嘉善	651,476	水居	6,500
金華	608,950	湯賢	7,490
義烏	296,300	烏鎮	8,950
嚴州	265,980	山陰	10,150
嘉興	265,600	德化	14,650
吳興	260,200	嘉善	15,000
嘉善	238,050	象湖	18,900
吳興	219,200	桐鄉	21,170
嘉善	217,320	崇德	24,650
嘉善	190,680	海鹽	20,500
嘉善	176,900	海鹽	40,345
嘉善	171,980	海鹽	41,970
嘉善	166,000	海鹽	42,000
嘉善	118,880	海鹽	47,570
嘉善	105,000	海鹽	66,890
嘉善	97,650	海鹽	70,700
嘉善	88,800	海鹽	74,000
嘉善	75,500	海鹽	74,890
嘉善	68,050	海鹽	83,400
嘉善	62,800	海鹽	85,770
嘉善	60,180	海鹽	87,925
嘉善	49,800	海鹽	90,250
嘉善	38,100	海鹽	124,550
嘉善	35,250	海鹽	132,370
嘉善	31,200	海鹽	143,820
嘉善	28,400	海鹽	158,200
嘉善	28,000	海鹽	164,100
嘉善	15,580	海鹽	201,740
嘉善	12,500	海鹽	201,900
嘉善	3,400	海鹽	216,960
嘉善	3,140	海鹽	224,450
		海鹽	232,500
		海鹽	234,140
		海鹽	234,700
		海鹽	253,660
		海鹽	264,200
		海鹽	349,840
		海鹽	420,450
		海鹽	443,300
		海鹽	503,800
		海鹽	526,550
		海鹽	570,750
		海鹽	1,281,740

全省不足之數：2,333,948石

（材料來源：建設委員會經濟調查所：浙江之農產食用作物篇）

數量與經由海關者相等，則浙省年缺米二百五十餘萬担之數，想去年實不遠也。浙江過去十年，每年平均洋米之進口量為一百零二萬餘担。過去十年洋米進口最多之年為三百六十七萬担。鉅量洋米入口，在平時已屬為害甚烈，一

且戰機爆發，來源斷絕，則情勢更當嚴重也。

一、贛米運浙問題及浙江糧食統制之必要

要

浙江省各縣米穀不足或有餘數量圖



或謂浙省缺米不過二百餘萬石，然本省密邇江西，自浙贛鐵路通後，浙江糧食有賴米源接濟，當可保無虞。著者亦以爲浙贛經濟合作，爲解決浙江糧食問題之一法。按區域設計爲近世最新之經濟建設方式。所謂區域設計（Regional Planning）者即將兩經濟區域之資源，通盤籌算，使得最大可能之利用，并將其產品盡力設法使之溝通也。近年國與國之間，亦利用此種原理組織所謂布洛克或經濟集團。然則省與省之間，豈可不共謀經濟合作之道乎？米穀爲贛省產品之大宗，而爲浙省所最感缺乏之商品，故兩省實具備經濟合作之條件。且自浙贛鐵路通後，交通方面，已無問題。雖然，浙贛糧食之調劑，亦有其困難之點，而亟待吾人解決者，茲請申述之：

（一）按江西九江關之記錄，民國十八年以前之十五年，每年米平均出口量爲八十五萬餘担。（參看附表三）民國十八年以前，其匪尙不甚熾，未大影響於贛米之輸出。故八十五萬擔之數，殊可以代表九江關平常年米之輸出。其不由九江出口之米量，據江西經濟委員會之意見，謂與九江關輸出之量相等。據九江關美國人萊提氏之估計，則謂不經九江關輸出之米，當倍於經由九江輸出者。茲以十五年來九江關米平均輸出八十五萬擔之數三倍之，應得二百

五十餘萬擔米之總輸出額。若以此量全數挹注於浙省，則僅足抵銷其缺米之數。惟事實上贛米所負之責任，不特單獨挹注浙江之糧食，長江上下游及廣東均爲浙江之競爭買客，將來粵漢路通車則江西米之流入華南者更多。由此觀之，則浙江不能盡賴江西米爲後盾也明矣。

（二）在糧食之調劑上，有一絕對不能蔑視之原素，即消費者之食習是也。任何商品之銷路，最後之決定者爲消費者。人民消費之習慣，本難改變；而尤以食習爲然。某地方銷售某種米穀，有長遠之歷史，苟任令消費者有選擇之餘地，則新運入之米，殊不易受人歡迎。浙省所銷外米，向以蘇皖爲多，如何令浙人養成食用贛米之習慣，此乃急待解決之問題也。

（三）除消費者之食習而外，尙有商業上之阻力存焉。某處市場銷流何種商品，不僅爲歷史上之關係而實尙有技術上之理由。欲某商品能在某市場立足，先須便運銷上各階段之人員，對於此商品之各種商業性質，澈底明瞭。蓋商品採運爲一種極專門之技術，非短時期所能獲得者。收貨人須明白此種商貨何處賤，何處貴，何時漲落及各種品級之優劣等項。代客買賣之商行，亦須有同樣之智識，方能履行其職務。由此而推及於批發零售商人，亦莫不如此

。不特此也，商品之推動，須藉金融。金融業對於此種商貨如不熟悉，亦必不樂於放款。蓋商人心理開發新販路與航行無航線之新海洋相似，危險性甚大。舍夷走險，除少數之投機者外，非一般商人所樂爲也。此乃介紹新商品一般之困難。吾國商業組織，尚未脫中世紀之形態，商業之操縱，大部分仍在行幫之手。某市場銷用某處之商貨，往往由某處行幫經營，已於無形中成爲一種專利事業。新行幫殊不易攻入此種市場。例如硤石米市對於皖幫米船，即曾發見有多方苛擾之事實。某商品運銷中之一階段，在某幫勢力之下，則往往他階段亦入該幫之掌握。最顯著者，爲金融與商行之藉幫結合。例如九江過去徽幫之錢莊，多與茶商結合，蓋該處營茶業者，多爲徽幫也。諸如此類，不勝枚舉。以前浙省米幫在江西未有多大聯絡，而贛幫在浙亦未見有若何立足之點，如何使浙贛米幫溝通及使浙米市場之各階段，均樂於接受贛米，實值得吾人研究也。

(四)浙贛鐵路通後，贛米運浙當然比較從前便利。然若欲單藉此種新的交通設備，以解決浙江米之問題，恐尚有若干困難。或以爲以前贛米之不能運浙，完全由於交通不便及運費太高所致，其實此未盡然。著者曾比較各處米市與米市間之米穀運費在總運銷費所佔之地位。所得結果

，平均前者當後者百分之四十。至於運費與米價比較，則前者約當後者百分之四。即以長距離之米運而論，例如南京運米至臨浦，義橋之運費（除駁力外，餘仿此）每石爲五角八分，安徽至寧波（不轉口）爲四角三分，湖南至寧波爲七角一分。故即以最長距離之湘雨米運而言，運費亦不過佔米價百分之六或七。假令運費比前減半，則米價或只能減低百分之二或三而已。浙贛鐵路通後，贛米來浙運費低廉，則贛米來價必當較低。然價格能低至百分之幾，則亦正難說。如米價不能大大減低，則贛米在浙之競爭能力，殊未可以樂觀，此應考慮者一也。鐵路運費普通比水運爲高，尤以在順流及潮漲時之運輸爲然。已往杭江鐵路對於米之運費，已照整車運費減百分之二十至三十，然米運仍未見暢旺。或有謂路局應將運費再行減低者，殊不知浙贛鐵路，雖屬國家經營，然其中亦有金融機關及英庚款等之借款。鐵路之收入，除開支外，須能還本付息，方能鼓勵以後私人對於築路之投資。故運費之減低，實亦有其限度。正如浙贛鐵路副局長吳競清在浙贛特展開幕禮演說所云，路局甚願減低運費，以利貨運。然究應減低至何種程度於人民方有利益誠屬一大問題。運費之減低，須根據地方商貨之有餘或不足，貨運之方向，及市場之需求嚴密釐

訂，方能有利無害。否則，反令商貨東竄西奔，需求反爲紊亂。例如某地某種商品，本屬有餘，不假外求，今因減費之結果，外貨侵入，益形過剩。反之，某地本爲不足區域，今因運價減低，輸出有利，致令該處供給益感缺乏。此乃極可能之事，於運價政策上不可不注意者也。用減低運費政策，以謀抵制外貨及提倡本國產品本爲產業保護一種極良之武器，外國行之者甚多。然此種政策之有效與否，當視入口品產銷之情形及其生產國之經濟勢力而定。吾國入口洋米之生產國，多爲帝國主義之殖民地，挾有雄厚之經濟勢力。即以運費而論，由緬甸運米至寧波每石不過七角五分，只與湖南運往寧波之運費相埒。航運津貼爲外國慣用之侵略工具。故吾國鐵路減低運費之效果，是否即能抵禦外米之侵入，實不易言也。

從上所言各點，即可見糧食問題之複雜，及非單方面所能解決。糧米逐漸，本可爲緩和浙省糧食缺乏之簡便方法，然無如因消費者及米業之種種關係，在實施上阻力甚大。在現下經濟組織狀況之下，欲以宣傳及教育方法，使人民改變其食習及使商人介紹新米穀，殊不易發生效力。食習幾如人之第二天性，此不特無訓練之中國民衆，不易使之自動改良，即在國民教育發達之國家，且難於收效。在歐戰初期，素重自由主義之英國，不欲以法律之力，干涉人民之食習，只用宣傳之方式，勸告人民減少肉類及糖之消費，然迄無效果。故終不能用法律之制裁以規定人

民糧食消費之種類及數量。故處今非常時期，欲浙省糧食之根本解決，非對於糧食之產消費易根本統制不可。關於糧食統制之必要，最近蔣院長在行政人員會議演講有云：

「……救養衛三者以外尤須特別注意於管理，……人事而外，還須管理生產，管理土地，管理交通，尤其是糧食與勞力，必須先注意管理二字，……至其最終之目的，則爲「統制」，所謂統制者並非收歸統轄，或包攬辦理之意乃對於管區內所有公私事物無論官營民營，皆須使在主管人員統籌監督之下，預計其一定之功用與互相關係，從而斟酌損益，善爲調劑，妥爲支配，統盤籌劃以補助其發展，而發揮其最高之效用，……政治之成敗，國家之興亡關鍵，完全在此。」下文所言之方案，即所以謀糧食統制之道，而間接即求所以減除以上所言糧米逐漸之種種困難也。

三、糧食統制之基本原則

吾人既知糧食統制之重要，即可進而謀統制之方法，近年吾國討論此問題者甚多，政府方面亦曾擬有方案。各方所提出之意見雖未盡相同，然其大體辦法則甚少出入。茲舉去年農村復興委員會所定「米麥自給計劃」於後，以概其餘。其實施計劃之主要事業，分爲六大項目：

- (一) 實行治螟
- (二) 推廣良種
- (三) 米質分級

(四)改良灌溉

(五)增進地方

(六)經濟改善

(1)稻米價格之標準

(2)稻米倉庫進行之方略

(3)合作運銷推進之辦法

(4)米糧稅捐運費及洋米限制

以上各項，選擇極為適當。此皆解決糧食問題之重要設施，為吾人所急應提倡者。惟著者個人研究此問題之出發點，則與此稍有不同。鄙見以為糧食統制內事業項目之選擇並非極重要之點。基本之問題為如何握住糧食問題之中心機構，使各種改良及設施能通行無阻也。中心機構如未獲得，則任何設施均難進展，且更有扶得東來西又倒之弊。治蟲與良種，增加生產最有效之方法也，然如大規模推廣，則經費從何出？米穀分等，改良運銷最切要之條件也，然農人之惰性與商人之阻撓又如何克服？每一改良項目各有其困難之點，凡曾從事實地推廣及建設工作者，皆所習知，無待贅言。反之，若問題之中心樞紐既已獲得，則種種困難多可迎刃而解，而各項改良事業之推進，亦自有水到渠成之妙。糧食中樞問題，在平時既屬重要，在非常時期，尤為急務。故本文所言計劃，以如何握住糧食統制之中心為出發點。

六

何者為糧食統制之中心樞紐，殊無一定之公式，要視社會經濟情形而不同，例如德國近年以最高度之關稅，保護本國糧產，而英國則以保障小麥價及補助金而達同一目的。近年日本，美國及加拿大均感糧食生產過剩，惟統制之法，日本則注重規定米價，美國則減少耕畝而加拿大前數年則組織小麥聯合運銷公司。糧食統制之中心機構，既隨國情而不同，今欲統制吾國之糧食，則不能不針對吾國之特殊情形規定數種原則，以為找尋此中心機構之標準。積極方面，應以平衡產消及農末俱利為原則，此人所共認者，消極方面，茲擬以下列五項原則為統制吾國糧食之標準：

- 一、不增加國庫之支出；
- 二、不加重人民之負擔；
- 三、不與米商爭利；
- 四、不妨害人民營養；
- 五、不引起國際上之阻力。

(一)吾國欲推動任何事業，每感實施經費困難，無從着手。一方面政府財政日形拮据，無從增加預算，所謂愛莫能助。且當此非常時期，尤不應增加國庫之支出。換言之，在吾國言糧食統制，應以自籌經費，獨立經營為原則，即孔子所謂「惠而不費」是也。否則雖有良法美意，亦斷難有採用之可能。例如鼓勵生產最有效之法，為生產補助

金法。法國於一八九二至一九〇九之十八年間，補助絲繭之生產每公斤六十生丁，故法國蠶絲發達得有如此迅速。

然我國財困困難，此種辦法無論其鼓勵生產之力如何偉大

，中國實難採用。從財政之立場，不特直接補助無從說起，即普通農業推廣，經費亦極微小。是故在中國言制糧食如非一種紙上空談，應以不牽及國庫為最理想之原則。

附表二 近十年浙江米出入口量(單位担)

項目	民國14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	民國14-18 五年平均	民國19-23 五年平均	民國14-23 十年平均
米入口	13,216	648,514	277,532	—	6,511	974,120	—	—	—	—			
米出口	6,345	7,065	25,430	32,975	8,585	—	—	—	—	—			
米入口總計	20,361	656,479	302,971	32,975	65,096	974,120	—	—	—	—			
米入口	175,280	1,080,783	1,338,223	411,769	702,606	2,362,518	232,861	813,413	—	879,367			
米出口	150,647	87,975	323,727	1,097,573	302,312	68,547	322,023	9,507	489,202	553,276			
米入口總計	—	—	—	—	—	—	—	813	381	—			
米入口總計	325,927	1,168,057	1,561,952	1,509,342	1,004,912	2,431,065	564,880	822,101	437,811	1,432,643			
米入口	—	—	84,896	330	55,474	333,058	—	336	—	—			
米出口	320	321	19,888	22,217	169,760	444	—	45	170,544	47,200			
米出口總計	776	5,423	529	138	336	23	330	705	8,176	3,444			
米入口總計	456	5,092	54,251	23,429	224,806	333,479	—330	—324	167,368	43,736			
米入口	189,206	1,729,290	1,650,643	412,005	704,565	3,652,626	232,861	813,749	—	887,907			
米出口	13,216	45,571	302,054	1,193,785	624,657	68,901	332,023	9,642	608,746	602,476			
米出口總計	776	5,423	529	138	336	23	330	1,524	3,657	3,444			
米入口總計	347,022	1,774,861	1,952,744	1,571,746	1,334,906	3,728,624	564,560	826,867	605,073	1,478,383			
米出口總計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			

(廿三年原用公担，今按1.675換算成担)

二)吾國人民平均所得有限，生活程度已至極低之水 準。糧食之費佔平民家計百分之六十至七十，故如糧食價

格過高，則更足以壓低其生活程度，即所謂穀貴傷民也。故吾國對於米穀之銷售向不徵稅，今日之營業稅亦不徵及米店。根據此種原則，許多有效之糧食政策，吾國不能應用。例如規定米穀之最低價格，本為獎勵糧產善法之一，然我國已往多只規定最高價格蓋以保護平民也。又如關稅

本保護之利器，吾國今日之言糧策者，所舉口同聲提倡者，然關稅之徵收，實亦有其限度，蓋稅率愈增則米價愈漲，而平民生計愈苦，此不能不考量者也。故所採糧食政策，以不過度增加消費者之負擔為第二原則。

(三)不與民爭利：統制政策應建築在與民合作之基礎

附表三 江西九江近二十年
來米輸出量(單位担)

年	度	輸 出 量
民國四	年	59,890
民國五	年	366,497
民國六	年	130,516
民國七	年	463,562
民國八	年	1,423,461
民國九	年	2,101,893
民國十	年	162,929
民國十一	年	263,916
民國十二	年	1,247,931
民國十三	年	2,447,881
民國十四	年	680,936
民國十五	年	67,154
民國十六	年	394,816
民國十七	年	1,396,899
民國十八	年	1,099,290
民國十九	年	344,846
民國二十	年	297,979
民國二十一	年	128,526
民國二十二	年	530,941
民國二十三	年	73,877
每五年平均：		
民四至民八		588,845
民九至民十三		1,244,901
民十四至民十八		727,819
民十九至民廿三		275,234
十五年平均：		
民四至民十八		853,855

上，而不應以向某一階級攻擊為手段。此在非常時期尤為重要。蓋如國內人民與政府間尙自相衝突，無異授敵人以機會也。即在平時凡與民爭利太甚之統制政策，往往不易成功。統制糧食最澈底之組織為國內外運銷完全專利制度。然此種完全專利之辦法，除在社會主義之國家外，試用者多遭失敗。例如羅馬尼亞一九三一年及南斯拉夫一九三

二年穀物完全專利制之破產，可為殷鑒。故糧食統制應對於人民現有之企業，非至萬不得已時不宜多所侵奪。

(四)不引起國際上之阻力：欲求糧食自給須謀限制入口，此人所盡知也。限制入口，除關稅而外，方法甚多，如禁止輸入，限額制度等，不勝枚舉。吾國今日關稅尙未能完全自主，各種保護方法無選擇之自由，故限制外米輸入

入在不平等條約未完全取消以前，只能採用不易引起國際糾紛之手段。

(五)不害人民之營養：吾國今日糧食問題之焦點，爲供不應求。欲其產消相應，本可用強迫減低消費之方法。

一九三四以前之數年，俄國採用之計口授糧制度，德國戰時所用之麵包券，即此例也。此等制度、管理費用太鉅，且易引起非法買賣。故結果富者能以重價私購，而貧者則大感營養不足。故除非在食糧供給絕對不足之時，不宜採用此種辦法。據各方面之意見，吾國糧食尚非絕對不足，而不過運銷調劑失宜所引起地域上相對之不足而已。故尚不須以餉米人民之營養爲手段，以求供需之平衡。吾國人民平時之營養，已感缺乏。理想之糧食政策，宜設法使人民之膳食提高至適合健康之標準，非在不得已時，不宜採取背道而馳之犧牲營養辦法也。

吾人如承認以上數種原則爲合理，即可進行研究吾國糧食統制之中心政策。著在比較各種可能辦法之結果，得以下之結論——吾國欲澈底統制糧食，應以碾米國營爲中心政策。採用此種政策之理由及詳細方案，容詳述於後。

四、吾國糧食統制應採之中心政策

統制糧食，必須能握住糧食問題之樞紐，上文已言之

非常時期浙江糧食統制方案

矣。吾國糧食統制之樞紐，究何在耶？著者之意，以爲在夫碾米國營。碾米爲米穀運銷之過程中絕對不能不經過之階段，就著者實地觀察吾國食產銷所得結論，米穀從生產者至消費者所經之路，其中有不利用水陸運輸機關者，有不需金融業之接濟者，有不利用倉庫之設備者，甚至有不由任何行商之手而直接消售者，然獨未聞有稻穀不能經碾磨之階段，而能達於消費者之口者。故碾米可以謂爲中國糧食產運銷之咽喉。苟能握住此咽喉所在之點，則進可以支配消費，退可以操縱生產，此著者所以認爲統制我國糧食應以碾米國營爲出發點也。

或謂碾米既屬重要，則監督管理之可矣，何以必須國營耶？茲將國營之理由說明於后：

甲、積極方面之理由

(一)吾國碾米業，至爲零星散漫，非如麵粉廠棉紗廠等之集中，故監督管理至爲困難。假如吾國欲統制小麥或棉紗，或可不必用國營方式。若欲統制碾米而令碾磨工具分散於千數百米商之手，則絕對無實際之效果也。

(二)碾米爲報酬漸增之一種企業，適於大規模之經營。碾米廠之米車，馬達或柴油機爲一種固定之投資。此等機械愈能充分利用，則每工作單位之成本愈低，此即所謂