

東北經濟小叢書

熊式輝題



東北經濟小叢書

熊式輝題

中華民國三十七年二月初版

東北經濟
小叢書

③農產（流通篇下）

定價

瀋陽市和平區太原街四號

編輯者

東北物資調節委員會研究組

發行人

楊 綽 庵

印刷者

瀋陽市鐵西區興華街五號
中國文化服務社瀋陽印刷廠

版權所有

農產（流通篇下）目次

第六章 輸送

第一節 鐵路輸送

第二節 混合保管

第三節 江運及小運送（大車類運送）

第七章 農產物之供求狀況

第一節 全農產物之消費狀況

第二節 各種農產物之消費狀況

第三節 農產物及其加工品之輸出狀況

第四節 將來供求之透視

第八章 價格

第一節 農產物價格之特徵及構成東北農產物價格之原因

第二節 自由經濟時代之市場價格及農戶出售價格

第三節 統制經濟時代統制機關之買賣價格並農家之出售價格

第四節 輸出價格

第五節 光復後之批發價格

第九章 統制概要

一六一—二三五

第一節 實施農產物統制之原因

一六七

第二節 農產物之收買對策

一七〇

第三節 配售對策（包括輸出）

一九七

第四節 價格對策

二二二

第五節 對加工業之統制對策

二三五

第六節 運輸對策

二三三

第七節 保管對策

二三三

第八節 統制機關之概要

二四四

第十章 今後農產物之流通對策

三六—四六

農 產 (流通篇下)

第六章 輸送

第一節 鐵路輸送

壹・輸送量 於農產物輸送工作中，以鐵路之輸送工作，最爲重要。凡普通稱爲「輸送」者，概即多指鐵路之輸送而言。光復前東北農產物及其加工品，於民國二十四年至二十七年之自由經濟時代，每年平均佔鐵路總輸送量之九%，民國二十八年至民國三十二年之統制經濟時代，亦不下八%。

第一一七表 年度別貨物、農產物及其加工品輸送量

(單位公噸)

自 由 經 濟	區 分		總輸送量 (甲)	貨物輸送量		農產物輸送量 (乙)		乙對甲之 比率(%)
	年	度		每月平均	指數	每月平均	指數	
民國二十四年			三,四〇六,三九五	二,八九八,六三〇	100	四九,九八八	100	一·七
民國二十五年			三,七八七,〇九三	三,一五五,四三五	109	六〇,九六〇	103	一·六
民國二十六年			四,五〇〇,五三六	三,七四四,五五五	110	七〇,三〇二	119	一·五

統制經濟時代					時代	
平	民國三二年	民國三一年	民國三〇年	民國二九年	民國二八年	民國二七年
均	均	均	均	均	均	均
六、九〇、三三二	八、八五、八四三	八、四三、三三九	八、九三、〇七五	六、七、三三〇	六、四、七〇二	五、七、三三〇
六、四〇、八五七	七、一五、八六七	七、〇三、一二三	六、八七、五五三	五、五三、六〇五	五、八八、九二二	四、四、四〇七
二二二	二四七	二四二	二二六	一九四	一八六	一八〇
六、二、三三三	七、四、八二五	六、四、七〇七	六、〇、八二四	五、六、四〇二	五、六、七〇二	八、二、八〇八
五〇、九六三	五三、九六九	五九、二二〇	五〇、八四四	四六、九〇六	三三、二六四	六九、〇三三
一〇五	二六	一〇九	一〇二	九五	七五	二五
八	九	八	七	八	九	一五

註：（一）本表係參照舊滿鐵路統計表而製。

（二）僞滿時，定每年十月一日至翌年九月三十一日之期間為農產物年度。

根據前表統計，可知過去東北鐵路之總輸送量，每年均行增加，如以民國三十二年度與二十四年度相較，其增加率，實達二四七%之多。此種現象，固以軍需輸送之激增，為其主要原因，然亦可揣知，僞滿時代東北之各種產業，亦已相當發展。

該期間東北農產物，及農產加工品之輸送量，除民國二十七年及民國三十二年度之外，每年均在六〇萬公噸以下。其所佔之輸送比率，亦較鐵路總輸送增加率為低，而尤以民國二十八年以後為甚。就此可

證僑滿時代東北農產物之生產，不如其他產業成績之可觀。惟民國三十二年度之農產物及其加工品之輸送率，則佔鐵路總輸送量之九%，與其他物資相較，僅略次於煤炭。若就輸送之實際工作而言，則煤炭之輸送，只限於發到之地點，而農產物及其加工品，則普遍於廣大地域，故在鐵路輸送上，仍常保持其重要地位。若再以每年十二月至翌年四月間，對農產物及其加工品之輸送最盛時期觀之，其數量更較龐大。茲將其輸送最盛期間，與鐵路輸送貨物總量，加以比較：

第一一八表 東北農產物及其加工品在輸送最盛期內（十二月至翌年四月）與輸送貨物總量比率

年 度	輸 送 貨 物 總 量 (甲)		農 產 物 及 其 加 工 品 (乙)		乙對甲之比率 (%)
	輸 送 量 (公噸)	指 數 每月平均 (公噸)	輸 送 量 (公噸)	指 數 每月平均 (公噸)	
民國二十四年	一四, 四二〇, 二六三	一〇〇二, 八八四, 〇五三	三, 七九六, 七八九	一〇〇七五九, 三五八	二六
民國二十五年	一五, 六四〇, 二〇〇	一〇八三, 一二八, 〇四〇	三, 四九一, 四五七	九二六九八, 二九一	二二
民國二十六年	一八, 五三一, 二九〇	一二九三, 七〇六, 二五八	四, 二七三, 九五五	一一三八五四, 七九一	二三
民國二十七年	二二, 六一一, 六八七	一五七四, 五二二, 三三七	四, 八二一, 九五二	一二七九六四, 三九〇	二一
民國二十八年	二六, 九二六, 七二九	一八七五, 三八五, 三四六	三, 三八一, 〇六五	八九六七六, 二二三	二一
民國二十九年	二六, 六一一, 五七七	一八五五, 三二二, 三一五	三, 三九二, 五六八	八九六七八, 五一四	二三
民國三〇年	三二, 五一八, 九七八	二二六六, 五〇三, 七九六	三, 九五六, 四三二	一〇四七九一, 二八六	二二
民國三十一年	三三, 九八七, 九〇九	二三六六, 七九七, 五八二	四, 三五六, 九五三	一一五八七一, 三九一	一三

民國三十一年		民國三十一年		民國三十一年		民國三十一年	
平均	均	平均	均	平均	均	平均	均
二五，〇五七，八二二	二七四五，〇一一	五五四三，九八〇	七五九一〇五七九六	一五二一六	一三三	一三三	一三三

按上表由每年十二月至翌年四月間，鐵路輸送貨物總量之每月平均，與一一七表之全年鐵路輸送貨物總量之每月平均比較，雖無甚差別，但此兩期間農產物及其加工品之每月平均輸送量，則大相懸殊。蓋此期間內，農產物及其加工品之輸送量，對同一期間貨物輸送總量之比率數，則有顯著增加；即就此期間之鐵路輸送上言之，亦佔最重要地位。

由於農產物之定期的增加，在此期間內，鐵路如將其緊急輸送，實與輸送一般貨物有重大影響。故鐵路當局對農產物之收成及其加工狀況等，作縝密調查，蒐集資料，用以提高輸送技術，調節主要物資之流通。茲將民國二十七年及民國三十二年度，各種出售農產物及其各種加工品之鐵路輸送量，分別列表於後：

第一一九表 出售之主要農產物鐵路輸送量

民國二十七年				民國三十二年			
種類	出售量(公噸)	指數	輸送量(公噸)	指數	出售量(公噸)	指數	輸送量(公噸)
大豆	三，六三八，五〇四	一〇〇三	二五四，二五五	一〇〇二	三六三，四六四	一〇〇一	六三四，九一九
高粱	一，三一八，三一一	三六一	〇三六，五二三	三三二	一九二，八一九	八一	九八二，四〇八

包米	八二四，〇三四	二三	八七五，七二九	二七	一，五五二，二八一	六六一，二四〇，三二九	七六
共計	五，七八〇，八四九	五，一六六，五〇七	五，八二八，五六四	三，八五七，六五六			

註：本表之指數以大豆定爲一〇〇計算之。

第一二〇表 農產物加工品鐵路輸送量

種 類	別	民國二十七年 度（公噸）	民國三十三年 度（公噸）
豆	餅	四一二，八九二	四六二，〇五七
豆	油	三四，三二一	四六，三二七
穀	粉	四四〇，二八九	二八四，三五二
共 計		八八七，五〇二	七九二，七三六

東北各地油坊，年需原料大豆總計下一〇〇萬公噸；其生產之豆油、豆餅爲數亦相當龐大。但生產較多之大連方面，其產品均以船舶直運關內或輸出海外；至北部地區油坊之加工品，因多消費於當地，或偏遠地方，故多不利用鐵路輸送。

貳・輸送方法 查農產物鐵路之輸送，有包裝輸送與散運二種方法。僞滿除統制時代之末期，因缺乏包裝用具，曾實行散運方法外，普通仍以包裝輸送最爲普遍。至農產物之包裝用具，則爲麻袋與草包兩種。茲將農產物包裝輸送時之貨車裝載量列左：

第二二表 東北每貨車農產物裝載量一覽

包裝別	自由經濟時代			統制經濟時代		
	每貨車裝載量 (公斤)	袋數	每袋重量 (公斤)	每貨車裝載量 (公斤)	袋數	每袋重量 (公斤)
藍道麻袋	二九，九九〇	三五二八五・六〇	三五，九五五	四二二	八五・二	
綠道麻袋	二九，九四六	三三二九三・五〇	三五，九七五	三八六	九三・二	
裝六〇公斤麻袋	二九，八九〇	五〇〇六〇・〇八	三二，六七〇	五五〇	六〇・二	
草包	二五，八〇七	四六五五五・五〇	二七，九七二	五〇四	五五・五	

註：本表所列每貨車裝載量，係以大豆、高粱、包米三種為計算標準。

農產物之包裝輸送，如利用無蓋貨車輸送時，普通均在發貨站，以人力裝車，再覆以篷布（Sheet）或葦席等，以防於輸送途中，遭受雨雪潤濕及其他耗損。至僑滿末年，因篷布及葦席等來源不足，故多不加覆蓋，其耗損率因而增大。

其每貨車之裝載量，但以路基狀況、鐵路傾斜度、機車拖引能力、裝載物品等條件，而有不同。茲將僑滿自由經濟時代與統制經濟時代之每貨車裝載量，及各路局別之每列車裝載量表列於左：

第二二表 東北地區八・一五前貨車列車裝載量一覽

管轄路局別	每一列車裝載量 (公噸)	換算車輛(三〇公噸) (輛)	平均連接車輛(輛)
大連碼頭局	九二〇	三〇・六六	四二
瀋陽鐵路局	七四一	二四・六六	三四
錦州鐵路局	七〇七	二三・五六	三二
吉林鐵路局	五一四	一七・一二	二三
齊齊哈爾鐵路局	五八八	一九・五九	二七
哈爾濱鐵路局	五七〇	一九・〇一	二六
牡丹江鐵路局	四七八	一五・九二	二二
羅津鐵路局(朝鮮)	五一三	一七・〇九	二三
平均	六三〇	二〇・九九	二九

註：(一) 本表係根據舊滿鐵民國三十二年度之營業統計年報製成者。

(二) 舊滿鐵之事業年度以每年四月一日起至翌年三月三十日止。

(三) 民國三十三年度每一貨車平均裝載量爲三一・三公噸，每一列車之裝載量，平均增至六五七公噸程度。

光復後，東北鐵路之輸送方法，與前大致相同，但每一貨車之裝載量，平均爲二九·五公噸，而每一列車則僅在四四〇公噸程度。其減少原因，不外爲路基不佳及機車牽引能力之低下所致。

偽滿時代之農產物散運方法，如利用無蓋車時，必須在貨車之上層，載以草包或麻袋包裝者（約需八〇袋），以防輸送途中，發生耗損。如利用有蓋貨車，亦須在車門周圍，堆積草包或麻袋包裝者（每車門約需四〇包），以防裝卸及輸送途中之漏損。

現在因各車站均無機械設備，因此以人力裝卸所費甚大，且在裝卸或輸送途中之損耗亦多。如使用無蓋貨車，爲防止散裝農產物之由車底漏出，更須鋪以乾草，此不但多費週折，而對裝車工作上，亦有許多不便。

參·鐵路運費與農產物之價格 東北農產物，每年約產一，八〇〇萬至一，九〇〇萬公噸；其中出售數量，約達八〇〇萬公噸，此出售之農產物，大部份均經鐵路輸送，以達消費者之手。

輸出農產物，在自由經濟時代，約佔出售數量之四〇％以上，每年達三〇〇萬公噸左右，其大部係由遼在一，三〇〇公里之北部地區，運抵南部或北韓各港，再分別輸出海外者。

東北在偽滿統制以前，所有出售農產物之價格，每以鐵路運費增減，而有波動。可知鐵路運費影響農產物價格甚巨；故農產物之鐵路輸送量及鐵路運費，常爲一般產業界所注視。

茲就民國二十七年度（偽滿之自由經濟時代末期）自各地運往大連農產物之鐵路運費，對價格之比率

第一二三表 民國二十七年東北主要農產價格對運費比較

九

遼 北					吉 林					江 松		
山	東	茂	開	四	公	下	郭	長	三	雙	哈	呼
城					主	九	前		岔	城	爾	蘭
鎮	豐	林	原	平	嶺	台	族	春	河		濱	
○・六九	○・七六	○・八六	○・五六	○・六八	○・七四	○・八八	一・〇〇	○・八一	○・九九	一・〇五	一・一一	一・二〇
六・五九	六・五九	六・五九	六・五九	六・五九	六・五九	六・五九	六・五九	六・五九	六・五九	六・五九	六・五九	六・五九
一〇・五	一一・五	一三・一	八・五	一〇・三	一一・二	一三・四	一五・一	一二・三	一五・〇	一五・九	一六・八	一八・二
五・四二	五・四二	五・四二	五・四二	五・四二	五・四二	五・四二	五・四二	五・四二	五・四二	五・四二	五・四二	五・四二
一二・七	一四・〇	一五・九	一〇・三	一二・五	一三・七	一六・二	一八・五	一四・九	一八・三	一九・四	二〇・五	二二・一
五・六〇	五・六〇	五・六〇	五・六〇	五・六〇	五・六〇	五・六〇	五・六〇	五・六〇	五・六〇	五・六〇	五・六〇	五・六〇
一二・三	一三・六	一五・四	一〇・〇	一二・一	一三・二	一五・七	一七・九	一四・五	一七・七	一八・七	一九・八	二一・四

遼		寧	
鐵嶺	瀋陽	海城	大連
○・五二六・五九	○・四二六・五九	○・三九六・五九	○・三六六・五九
七・九	六・四	五・九	五・五
五・四二	五・四二	五・四二	五・四二
九・六五・六〇	七・七五・六〇	七・二五・六〇	六・六五・六〇
九・三	七・五	七・〇	六・四

註：（一）本表內之比率，爲運費對價格之比率。

（二）本表各農產物之價格，爲自民國二十七年六月以後至翌年五月一年間，大連方面之農產物價格，單位以淨六〇公斤計算。

（三）本表各農產物價格中，大豆及高粱之價格，爲大連交易之平均行市，包米之價格，爲舊飼料配給會社大連倉庫配售價格。

東北之北部及中部，爲農產物之主要產地。根據前表統計數字，自北部產糧區運抵大連港之運費，其對價格之比率，大豆佔一八％以上，高粱及包米均佔二〇％。而自中部產糧區，運抵大連之運費，對價格之比率，大豆佔一一％以上，高粱及包米均佔一五％左右，可知運費對價格之比率，可謂相當之大。

當民國二十三年，世界農業恐慌之時，東北農產物價格，曾因之而暴跌。當時大連之大豆每公噸價格，僅爲六〇圓，而自哈爾濱運抵大連之運費，每公噸即需二七・四圓，其運費對價格之比率竟達四五％至

五六%。因此北部地區向南運糧，已無利可圖，乃多以大豆代替燃料。

證以此種事實，可知提高鐵路運費，實能阻礙農業之發展。今後爲復興東北之農產經濟，對於鐵路運費，應爲合理的減低。

第二節 混合保管

壹・混合保管之基本概念 保管雖爲倉庫營業之範圍，但舊滿鐵實行混合保管之主要目的，則在於便利運輸，故非爲保管而保管乃爲運輸而保管。保管之所以列入本章之內者，即由此也。

一・分別保管與混合保管之區別 倉庫營業之任務，在使保管貨物，不受外界危害及維持其原來之品質、狀態，凡經營倉庫業者，每於保管契約終了後，將貨物退還於託管之貨主時，其品質與形態，均不得假借任何理由，而有所變更；因此倉庫業者，當執行實地工作時，必須按照各貨物託管人之意旨，分別選定適當場所，妥爲保管，以完成其應盡責任；此種保管方法，稱爲分別保管。反之，凡對於一切託管之貨物，不以託管人爲主體，而依倉庫業者之意旨，就託管貨物之種類，如煤油、酒精、糧食、棉花、染料等，分別利用同一場所而行保管者，稱爲混合保管。

二・混合保管制度之內容 偽滿時代，因東北之鐵路及港灣等業務，統由舊滿鐵一手經營，故所有貨物之鐵路輸送、倉庫保管、港口裝船等工作，悉由該社採取混合保管制度。