

浙江省食粮之运销

00093

温州市图书馆

0.6  
7

國立中央研究院  
社會科學研究所

叢刊

第十四種

0039

浙江省食糧之運銷

張培剛 張之毅

商務印書館發行

F 729.6  
120)

at

溫州府 函 公館



3250000755126

F7621  
1147

國立中央研究院  
社會科學研究所

# 叢刊

第十四種

## 浙江省食糧之運銷

溫州



張培剛 張之毅

商務印書館發行

溫州府 函 公 館

# 目次

第一章 運銷之社會經濟基礎 .....	1
I. 自然環境 .....	1
II. 農作制度 .....	3
III. 人口 .....	4
IV. 消費習慣 .....	5
V. 人民收入 .....	7
VI. 交通 .....	9
第二章 食糧的移動 .....	13
第一節 米糧 .....	13
I. 嘉興區 .....	13
II. 杭湖區 .....	18
III. 寧波區 .....	22
IV. 紹興區 .....	27
V. 金蘭區 .....	29
VI. 台州區 .....	32
VII. 溫處區 .....	34

溫州府圖書館藏

---

第一節 儲藏 .....	118
I. 農家儲藏 .....	119
II. 囤積 .....	120
III. 存棧 .....	122
第二節 資金通融 .....	127
I. 農民的資金通融 .....	127
II. 商家的運銷金融 .....	135
<b>第七章 食糧之交易 .....</b>	<b>140</b>
第一節 市場概述 .....	140
第二節 產地市場的交易 .....	144
第三節 批發市場的交易 .....	154
第四節 零售市場的交易 .....	170
第五節 麵粉及雜糧交易 .....	175
<b>第八章 運銷成本之分析 .....</b>	<b>181</b>
第一節 農人之所得比例 .....	182
第二節 本省食糧運銷成本 .....	186
第三節 外省食糧輸入成本 .....	194
第四節 洋米輸入成本 .....	203
第五節 運銷成本差異之決定因素 .....	205



VIII. 全省移動概述 .....	36
第二節 其他食糧 .....	37
I. 麵粉 .....	37
II. 雜糧 .....	41
第三章 運銷機能總述與運銷準備 .....	46
第一節 運銷機能總述 .....	46
第二節 食糧之分級 .....	52
第三節 食糧之包裝 .....	56
第四章 食糧之加工 .....	59
第一節 加工方式及其形成條件 .....	60
第二節 加工機關的組織與業務 .....	66
第三節 加工成本與利得 .....	69
第四節 加工設備的利用程度 .....	79
第五節 加工的位置及其決定因素 .....	84
第五章 食糧之運輸 .....	87
第一節 運輸方法 .....	88
第二節 運輸業者及其活動 .....	94
第三節 轉運與搬運之組織 .....	102
第四節 運輸費用 .....	107
第六章 食糧之儲藏與資金通融 .....	118

# 第一章

## 運銷之社會經濟基礎

食糧運銷之發生及其機構的形成，係由於供求的交雜錯綜關係。影響食糧供求關係的因子，至為複雜，要而言之，有自然環境之不同，農作制度之差別，人口之多寡，人民消費習慣之各異，國民收入之大小，及交通之便利程度諸端。茲分別論述之。

### I. 自然環境

大致言之，浙江的氣候，土壤與水利，均比較宜於稻作，故為我國產米最豐省分之一。省內各地因自然環境之差別，米產亦各有豐吝。如嘉湖舊屬各縣，屬於我國著名的平原區，土質肥沃，極宜於耕植，河道橫縱，尤便於灌溉，故米產最豐，構成浙省米糧之最大供給來源。溫，台兩屬各縣，高溫多濕，土壤甚佳，稻產因亦甚豐，常年均有餘米出境。蕭山，紹興，上虞，餘姚，慈谿等縣之沙地帶，則因土質不宜植稻，民食須仰賴外區，成為他區餘米的一大銷場。金，衢二屬，就土壤、氣候言，固甚宜於稻作，但因境內多山，稻田有限，故米產並不豐多。至嚴，處兩屬，則因山嶺橫穿，土質貧薄，灌溉不便，米產最感缺乏。因此各地有盈有虛，為求相互調劑，遂發生食米的交

溫州府志



卷之二

糧之交易，且因雜糧爲米糧的代用品，亦可間接影響米糧之供需。蓋在雜糧豐產區域，農家常自食雜糧，節省穀米以運銷外地，如金，衢屬各縣之穀米輸出，即多屬此種情形。

## II. 農作制度

即令各地生產環境均利於食糧作物之種植，但農作制度之差異，亦可招致食糧在異區間之運銷。據 Theodor Brinkmann 之意見<sup>①</sup>，農作制度 (Betriebssystem) 主要的可依土地利用方式與種植作物種類兩項標準劃分爲各種類型。如依前項標準：可分爲農田作物經營與園藝作物經營；再依後項標準：農田作物經營又可分爲穀物生產，根作物生產，飼料作物生產，商品作物生產；園藝作物經營又可分爲蔬菜類生產，果類生產。浙江農作制度，如就土地利用的方式言，可分爲農田作物經營，桑地經營，茶地經營等。其中農田作物經營，又可依種植作物的種類，分爲：穀物生產（稻、小麥等），根作物生產（甘薯），豆莢類生產（豆類）及商品作物生產（棉花）。在三種土地利用的方式中，自以農田作物經營最廣遍，並且，除棉花爲餘姚特產，甘薯多在山地各縣種植外，穀物與豆類實爲最普遍的農田作物經營。桑地經營以嘉、湖二屬爲最發達，乃我國著名的蠶桑區，茶地經營則遍於各縣，而以杭之龍井與紹興之平水爲最出名。

各地農作制度之差異，直接影響到食糧作物之生產，間接影響

① Theodor Brinkmann: "Die Oekonomie des landwirtschaftlichen Betriebes", im "Grundriss der Sozialökonomie", VII, Abteilung, pp. 30—32.

易與移動，其路線可按各地之生產環境得之。但此種補充作用，不僅發生於省內各區，亦常發生於本省與外省之間，因之食糧的交易，亦有區際運銷與省際運銷之別。

各地不但因米產之盈虧，致有食糧之移動，亦因所產稻米品種之不同，而發生交易。如湖州附近所產多為粳稻，而湖州食用則多為『蒸穀米』（秈稻加工製造者），故該區一方面須將所產粳米運銷本縣東部及東南鄰縣食用『冬雙米』（粳米加工製造者）區域，另方面須向長興，泗安等地運入蒸谷米，以供鎮上大宗人口之需。至就全省言之，嘉善，嘉興，平湖，崇德，海鹽諸縣及吳興縣東部，水道貫橫最密，灌溉極便，耕作以粳稻為主。其他各縣，則因水利較差，多植秈稻。在粳稻生產區域，交易為加工後之冬雙米，其最大轉運市場為硤石，故有『黃米市場』之稱。在秈稻生產區域，交易為生米（普通秈米）或熟米（蒸穀米），故有『生米市場』（如蘭谿，金華，海門，溫州）與『熟米市場』（湖州，長興）之別。杭州交易兼有生米與熟米，通稱為『白米市場』，以別於硤石。各市場上，不僅交易食米之種類須受該區所產稻米品種之影響，從而銷路亦將受其限制。再者，冬雙米非用精白粳米，則製造結果不良；故在粳稻生產區域，碾米廠特別發達，農家利用此種加工機關之成分亦多。至中部諸縣，因地勢影響，水流甚急，便於裝設水碓，且農家所種為秈稻，略為加工亦可食用，因此水碓遍設，碾米廠則不發達。

在生產環境不利於稻作之地，多種植小麥、豆類及甘薯等雜糧以為食米之代替或輔助。產雜糧最多之區，首為嚴、處二屬，次為金、衢二屬，此外各地亦種植之。雜糧產額之多寡，不僅直接影響雜

足，換言之，影響到食糧的供需。故可謂食糧之移動乃人口數量與生產環境相互影響的結果。

浙江人口密度，總平均為每平方公里 210 人<sup>①</sup>，在我國屬於較高的一類，故浙省之農作極為集約，食糧之交易與分配亦甚頻繁。除杭州因人口密集，每年須輸入鉅額食糧外，他如寧波，紹興，硤石，湖州亦因人口衆多，本區不足供給，須賴他區接濟。在浙江，人口密度在每方公里 300 人以上者有杭縣（杭市除外）海寧，嘉興，嘉善，海鹽，平湖，崇德，桐鄉，吳興，德清，鄞縣，慈谿，鎮海，定海，紹興，蕭山，餘姚，上虞，黃巖，溫嶺，平陽，樂清，玉環等縣。其中除生產環境特優之嘉興，嘉善，吳興，黃巖，溫嶺，平陽，樂清諸縣能供養大宗人口，甚且有餘米出境外，餘則均感不足，須取給他區，此人口衆多加重食糧需要，因而誘致食糧之輸入者。另一方面，安吉，孝豐，衢縣，武義等縣，就生產環境言，並非良好的稻作區域，但因人口密度低，一般在每方公里 100 人左右，故能節下餘米出境，故知人口稀少可增加食糧之相對的供給量。至嚴，處兩屬各縣，稻作生產環境極差，但其對於食米的需要並不迫切，所輸入的食米數量亦不多，考其原因雖有多端，人口密度之低（多在每方公里 100 人以下），則為其一。

#### IV. 消費習慣

如一區所消費的食糧為該區最適於生產者，則必能供養較多的人口，若所供養的人口未增多，則該區必可省下餘資以購買他種物品，結果可提高生活程度。此種消費適應生產的利益有二：一為

① 根據王士達先生估計原稿。

糧貨之運銷。如嘉、湖兩屬，就土質、水利言，本極宜於稻作，但因育蠶織綢之利大，農家多兼植桑，因此桑田占去土地面積甚多，其結果使稻田面積減縮，影響到食米產量的減低。若將桑田統改為稻田，浙省食糧不足之程度將必大為減退，誠可斷言<sup>①</sup>；唯此又為『比較利益之經濟原則』所不許。近年植桑育蠶事業，虧累甚大，農家漸有還桑田為稻田者，當可增加食糧的供給額。至棉作區域，稻產缺乏，食米例須仰賴外區，餘姚成為食米之一大輸入縣分，即以此故。

除土地利用的方式與種植作物的種類外，食糧作物的栽培方法亦可間接影響食糧的運銷。浙東溫台屬沿海區域，多種植雙季稻，經試驗之結果，雙季稻栽培之早稻與晚稻，其總收量較之單季稻栽培之早稻或晚稻均增加甚多<sup>②</sup>，故若能就此區域予以推廣，米產必可望增加。如紹、寧二屬，今之須取給於嘉、湖、金、衢等屬及外省與外洋者，必可大部改由溫、台諸屬供給之。此種情勢，近年似漸在開展中。

### III. 人口

如每人消費數量不變，人口愈增加，對於食糧的需要額亦愈大。自生產方面言之，因人口增多之壓迫，大量收穫之食糧生產（heavy-yielding food projects）必漸代替小量收穫者（light-yielding ones），此所謂『人口密度影響食糧生產的法則<sup>③</sup>』。因此，雖生產環境相同，但因人口密度有高低，致影響到食糧的有餘或不

① 見浙江農業改良總場稻麥場試驗成績報告，第五節，民國二十三年六月。

② 見浙江農業改良總場稻麥場試驗成績報告，第五節，民國二十三年六月。

③ W. O. Hedrick: The Economics of A Food Supply p. 28.

慣冬雙米之味道，至鎮上則多為本地人，承受着本地之消費習慣；二為工作有輕重，鄉民以種田為業，工作繁重，食用秈米比較耐餓，鎮上多為絲繭商人或從業者，工作輕易，食用冬雙米容易消化。杭州兼食用普通秈米與蒸穀米，食用後一種者多為工廠工人，做重活的苦力及學校的學生。蓋蒸穀米出飯程度高，可少費米；容易煮熟，可少費柴，因此較普通白米合算。中下階級取其價廉，樂於食用。在浙東沙地帶，居民以種植棉花為業，棉花既為商品作物，農家收入遂較多，且以現款為主要形式，結果可增進家庭的經濟狀況，故當地居民多食用浙西出產的，價格較高的冬雙米。由上所言，當知消費習慣之差別，亦足影響食糧之運銷。

#### V. 人民收入

隨着社會經濟之進步，人民之收入與時俱增，對於食糧的支出亦漸增多。在我國尚無表示此種變遷的統計，茲以英國為例。百年以前，英國每人每年平均收入為 16—17 鎊，支出於食糧者 8 鎊；今則每人收入為 78 鎊，食糧支出為 23 鎊 8 先令<sup>①</sup>。雖然因收入之增加，食糧支出所占比例一般都減低，但其絕對數字則增高三倍。Zimmerman 氏曾論收入與食物消費之關係，而分其為三種情形<sup>②</sup>：(1)在消費不足的階級，收入增加不僅使食物消費之數額增多，且使該種支出之比例亦增大；(2)在消費比較充足與舒適的階級，收入增加僅使食物消費數額增多，至該種支出之比例則減

① J. B. Orr: Food Health and Income (Report on A Survey of Adequacy of Diet in Relation to Income), 1936, p. 17.

② C. C. Zimmerman: Consumption and Standards of Living, 1936, pp. 117—118.



節省運費；二爲地盡其利<sup>①</sup>。在浙江，一般言之，食糧的消費尙比較的適應當地的生產。如在浙西嘉屬及湖屬東部多食用粳米加工的冬雙米，在湖屬西部（吳興縣西鄉及長興、德清等縣）多食用秈稻加工的蒸穀米，在浙東、浙中諸屬則多食用普通秈米。證以各地稻產之品種，便知二者之互應。在此種情狀下，食糧的交易與流通祇限於區內各地，及本區餘米之輸出或不足之補充，初不致因消費習慣之異同而招致糧貨之移動。

但事實上，消費習慣並不能完全的適應生產環境，蓋消費習慣之養成除當地生產環境外，尙有多種因子。最要者爲口味（taste），而口味又是年齡、氣候、生育保養、時尚、宗教、康健與疾病等因子綜合影響的結果<sup>②</sup>。此外，人民的職業，工作的種類，家庭的經濟狀況，均與消費習慣之養成有關。在浙江，消費習慣與生產環境不相適應之例甚多，因此發生食糧在各區間的來往移動。如前所述，湖州附近雖宜於種植粳稻，而鎮上居民却並不慣食冬雙米，僅夏季用以作點心（即煮稀飯），平常均食用向外區輸入的蒸穀米，此因鎮上居民不慣冬雙米之糠味所致。至崇德、桐鄉、海鹽諸縣，雖粳稻生產有限，但均取給外區之冬雙米，且以色愈黃者愈香，此因該數縣人民多以育蠶織綢爲業，工作輕鬆，除冬雙米外，對於他種食米感覺難以消化。尤可注意者：如嘉興王店，鎮上居民十之七食用冬雙米，鄉民十之七食用秈米（俗稱尖米），考其原因有二端：一爲口味不同，蓋王店附近鄉民，多係洪楊亂後自浙東移入者，他們都不

① J. D. Black: Production Economics, pp. 906—910.

② W. O. Hedrick: The Economics of A Food Supply, p. 10.

由此知道：隨着家庭收入之增大，每等成年男子之食糧消費總值增多；同時因爲米之消費值隨收入之增加而增加，雜糧之消費值隨收入之增加而減少，故知收入之增加，可以使食糧品質更爲提高。

人民收入及食糧消費又隨各地經濟發展之程度與人民從業之不同而有異。如浙東沙地帶因種植商品作物，現款收入較高，故能消費品質較良，價格較貴的冬雙米。浙西人民多以植桑育蠶、織綢爲業，收入較豐，故亦非品質高超的粳米所製出的冬雙米不食。浙南人民，因經濟環境不良，農工均不發達，故食用甘薯及其他雜糧者較多，且食米亦多爲糙米，白米甚少。又如吳興菱湖鎮附近居民，多以打魚爲業，每年收入可觀，故年有大宗之蒸穀米、冬雙米與白粳米進口。是以人民收入之大小，直接可影響食糧消費量之多少及食糧品質之高低，間接可招致食糧交易額之增減及食糧運銷路線之變更。

## VI. 交通

交通之發展程度，關係運銷制度之形成至爲密切<sup>①</sup>。如運輸方法進步，可經由運銷的作用，促進區域的分工，擴大生產規模，減低人民生活費<sup>②</sup>。浙江的交通，一般言之，尙稱發達。在食糧的運輸方面，交通方式概可分爲三種：

A. 水路 食糧爲笨重物品，水運較爲經濟，因而在浙江的食糧運輸上，亦以水運最居重要。全省中，杭嘉湖三屬及紹興一帶，河流貫穿，灌溉運輸兩稱便利。浙南則山嶺重疊，河道較疏，且遇天

① H. H. Maynard and others: Principles of Marketing, p. 455.

② J. D. Black: Production Economics. p. 753.

低；(3)在高等勞心與富足階級，收入增加不但使食物支出之比例減低；甚且招致其絕對數額的減少。唯社會中究以前二種階級之人民居多，故家庭收入增加，必使食糧消費之量與值均增多，其將影響食糧貿易量值之增大實不待言。且收入增加，對於品質優良的食糧發生新需要，比如由雜糧改食大米或小麥，結果必使食糧移動路線發生再度的調整。

我國人民生活一般都很貧困，大多屬於 Zimmerman 氏所說的消費，不足階級與消費比較充足的階級，故此收入的增加必將招致食糧消費數額的增大。浙江的人民生活，雖有些地方較為富裕，但一般言之，仍與全國無大差異；所以在浙江，收入對於食糧消費的影響，亦多屬於 Zimmerman 氏所說的第一、第二兩種情形。由於材料的限制，茲僅以嘉興縣情形為例說明之。據浙江大學與嘉興縣政府合作在嘉興舉行的調查，該縣農家收入與食糧消費的關係有如下表①：

嘉興縣平均每家收入額與每等成年男子消費食糧值(元)

(民國二十五年)

	每家收入額	每等成年男子消費食糧值		
		米	雜糧	合計
自耕農	153.21	27.59	1.32	28.91
半自耕農②	187.80	27.77	1.27	29.04
佃農②	192.85	28.63	0.97	29.60

① 根據馮蒙崗編：嘉興農村調查（二十五年六月）的數字計算而得；見該書144—146頁，206頁及208頁諸表。

② 此處所謂佃農，及半自耕農均含有農業企業家的性質，他們一方面租進土地，另一方面卻又雇用勞工，擔任主要的或輔助的農業經營工作，所以這兩種農家從每家收入額上所表示的經濟地位要較自耕農為強。此種分類與命名，自均有可商榷之處，但因與本節所要說明的無大關係，故不予深論。

田，橫穿永嘉入海。支流所及，遍溫、處屬各縣，浙省河流，除錢塘江外，此爲最巨，溫屬食糧進出口深賴之。

水路給予食糧運銷之影響，可分作兩方面言：第一，關於運銷路線，途程較長的水運常可克服途程較短的陸運，此因前者運費低廉，勝過後者途程迅速之利而有餘<sup>①</sup>，故水路成爲決定食糧運銷路線之主要因素。第二，關於市場分佈，凡水道發達之區，市場密佈，交易極分化，如嘉、湖屬各縣及紹興是；凡河流稀少之區，市場疏落，交易較集中，如金、衢、溫、台諸屬是。

B. 鐵路 浙江鐵道，就其與運銷的關係，可分爲三條路線：一爲滬杭路，由江蘇南境經嘉善、嘉興、桐鄉、海寧而達杭州，嘉屬諸地餘米去滬，及杭州採購滬米（國米或洋米），多經由此道；雜糧與麵粉大半藉此道由滬或無錫運入。二爲杭甬路，由杭州經蕭山、紹興、上虞、餘姚、慈谿而達鄞縣，現除寧波至曹娥一段外，全線猶未通車，但米運已甚重要，溫、台餘米多先集中寧波，再由此道分佈於附近之缺米縣分。三爲浙贛路，由杭州經蕭山、諸暨、義烏、金華、湯溪、龍游、衢縣、江山，而通江西（並有一支線由金華至蘭谿），不但浙中諸縣之食糧移動，即贛米來浙，也靠此路運輸。

鐵路對於食糧運銷之影響，可以浙贛路爲例。當全線未通車時，蘭谿爲浙中之唯一的轉運市場，每年交易額極大；自二十三年全線通車後，蘭谿生意一部爲金華所奪，蘭谿交易額減少約四分之一，金華增加達一倍有餘。又因通車之結果，各站裝卸極便，故沿線米市化整爲零，遠較以前分散。

① J. D. Black. Production Economics, p. 763.

旱，尚有乾涸之虞。各地之河流，重要者有：

1. 運河，自杭縣東經紹興，接曹娥江，北穿嘉屬入江蘇，西由平望至吳興，全流可通小汽船，糧運額甚大。

2. 苕溪，有東西苕溪之分，西苕溪出孝豐、於潛間之龍王山，經安吉及長興南部，至吳興縣城與東苕溪會合；東苕溪又可分為南中北三源，主要路線在臨安、杭縣、餘杭、德清等縣，北匯流至吳興與西苕溪合流，至大錢口入於太湖，附近細流極多，唯匯灌之區不定。總觀全流，穿梭區域極廣，便於食糧之運輸者甚大。

3. 錢塘江（古稱浙江，又名之江），源凡三：西曰徽港，出皖南，經淳安入建德，糧運之路線隨之；東曰婺港，永康、武義之餘米出境賴之；南曰衢港，為衢屬各縣餘米輸出之要道。東南二源，會於蘭谿，曰蘭江，北流入建德與西源會，道經桐廬、富陽、杭縣、蕭山流入杭州灣。錢塘江為浙江最大河流，蘭谿集中浙中各縣之餘米，以濟杭州及蕭紹諸縣之需，便以此流為主要路線，每年運輸額極大。

曹娥江，出嵊縣經上虞及紹興邊境入杭州灣，方向由南至北，與食糧運輸之東西方向相異，糧運至此須過壩，故反成爲一障礙。

5. 甬江（又名鄞江），會奉化江與餘姚江於鄞縣，下游由鎮海入海，寧波之洋米進口全賴之。

靈江（又名椒江或澄江），會天台、仙居之水，穿臨海縣全境，經海門鎮注台州灣，台屬餘米出口，及洋米或外地米進口均須經過此江。

7. 甌江（又稱永嘉江或溫江），上游有大溪小溪二源，會於青

## 第二章

### 食糧的移動

#### 第一節 米糧

浙江食糧的生產與消費均以米糧為主。浙省較爲富庶，絲綢副業之利甚厚，故一般言之，米糧消費所占成分較他省爲高。茲將浙江分爲嘉興、杭湖、寧波、紹興、金蘭、台州、溫處等七個運銷區域 (market areas) ①，依次述其米糧移動情形。

#### I. 嘉興區

本區包括嘉屬嘉興、嘉善、平湖、崇德、桐鄉諸縣及杭屬海寧縣；因地接平原，土質良好，益以河道縱橫貫通，灌溉與交通兩稱便利，遂構成浙江一產米豐多、米市發達之區域。本區主要米市，首推海寧縣的硤石鎮，爲本區的轉運中心；次爲嘉興縣城及其所屬新塍鎮，嘉善縣城及其所屬西塘鎮，以及平湖縣城；除收集鄉貨外，亦兼具轉運市場性質。此外如嘉興的王店、王江涇、新豐、新篁、油車港諸鎮，嘉善的陶莊鎮，平湖的新倉、新埭鎮，崇德的石門鎮，則爲次

---

① 此種分區方法向爲美國研究運銷學者 J. D. Black, O. B. Jesness 等所採用，本書亦依據之。

C. 公路 浙省公路因近年來官商之積極修築，進展甚速。

截至二十五年六月底止，全省公路共計 3,651 公里。大幹線有四：一為滬杭線，此線與滬杭鐵路平行，自杭州經海寧、海鹽、乍浦而達上海。二為京杭線，自杭州經武康、吳興、長興而達南京。三為杭廣線，自杭州經富陽、新登、桐廬、建德、壽昌、龍游、衢縣、江山而達江西之廣豐。四為杭福線，自杭州經蕭山、紹興、嵊縣、新昌、天台、臨海、黃巖、溫嶺、樂清、永嘉、端安、平陽而達福建之福鼎。

各幹線另有支線聯絡，尚稱便利。唯浙省公路，主要任務在客運，貨運甚尠；至在食糧的運輸上，則因種種限制，更不居重要地位。但如就廣泗路（自安徽廣德至泗安）之現況言之<sup>①</sup>，則公路對於食糧之運輸，亦大有發展之希望。

① 此路糧運極發達，其運輸額占廣德到泗安之米糧總額約十之七；詳見第五章。

爲 323,000 石，占五分之三；來自本省者計 212,000 石，占五分之一。外省來米以江蘇（包括蘆墟、同里、青浦、松江、楓涇、鎮江、無錫等地）爲多，占四分之三，安徽（包括皖北三河、巢縣、無爲、合肥及皖南宣城、寧國、水陽、太平等地）僅占四分之一。本省來米中，除鰲江（平陽縣）運來秈米 12,800 石，長興運來蒸穀米 25,000 石外，餘均來自本區（包括嘉興、王店、新塍、嘉善、西塘、平湖等地）共 174,200 石。轉運米糧種類以粳米最多，幾占一半；秈米次之，冬雙米與蒸穀米又次之，糯米最少。詳見下表：

民二十四年硤石米糧來源之分析(市石)

品 種	外 省 來 米	本 省 來 米	合 計
秈 米	85,000 <sup>1</sup> .	69,800 <sup>3</sup> .	154,800
粳 米	238,000 <sup>2</sup> .	19,440	257,440
冬 雙 米	—	70,760	70,760
蒸 穀 米	—	32,500 <sup>4</sup> .	32,500
糯 米	—	19,500	19,500
合 計	323,000	212,000	535,000

附註：1. 全屬安徽來米。

2. 全係江蘇來米。

3. 其中平陽縣鰲江來米 12,800 石。

4. 其中長興來米 25,000 石。

硤石米糧的銷路，主要的爲浙東紹興、蕭山、餘姚等縣的沙地區（見下表）。因年成之豐歉，交通路線之變遷，致各年銷數不同；如在民二十三年因浙東大荒，銷於浙東者特多；在民二十四年因浙東年成較好，且交通發達，浙東沙地或直接往本區鄉鎮市場收買，



等市場，其組成性質多相類似，除石門外，各市場均以收集鄉貨，輸出外地爲主要任務。要之，本區米市機構以市場分散爲其特色，糧貨移動雖極感自由，但複雜錯綜，頗不易獲得一定的線索。

硤石鎮不僅爲本區餘米的集散中心，且昆連浙江的江蘇與安徽邊區之餘米亦以此爲轉運出口地；至浙東缺米縣份，特別是紹興、蕭山、餘姚諸縣的沙地帶，莫不以此爲最大的供給來源。硤石來米，向有『內河』與『外江』之分，內河包括江蘇及本省各地，外江包括安徽各地。因此運米之船戶及居中介紹之經售行亦有內河與外江之別。據由各方所搜得之統計，近年來硤石的轉運數量有如下表：

近年來硤石轉運米糧數量(市石)

年 別	內河來米	外江來米	合 計
民一九年	620,000	200,000	820,000
民二二年	550,000	140,000	690,000
民二三年	450,000	200,000	650,000
民二四年	450,000	85,000	535,000

由此表可見硤石的轉運數量，有與年俱減之勢。內河來米減少，係由於江蘇及本省各產地市場，近年因交通發達，多直接運銷於缺米區域，同樣缺米區域亦多直接往產地採購之故。安徽來米，驟增驟減無定，民十九年與民二十三年來米額極鉅，因浙江在此兩年大荒，對外米需要自甚殷切；民二十四年安徽大旱，故來米量劇減；中以民二十二年之情形較爲平常。

硤石食米在民二十四年輸入爲 535,000 石，其中來自外省者

400,000 石。進出相抵，計本區經由本鎮之淨輸出額為 39,200 石。

除硤石外，其餘均是本區的鄉村輸出市場，一方面收集附近四鄉的米穀，一方面直接或間接輸出外區或外省。惟與江蘇昆連的幾個市場，亦常自江蘇鄉鎮輸入若干食米，約計 15,000 石。各市場不經由硤石而直接輸出外區的數額，計杭州 202,700 石，杭屬各縣 22,500 石，湖屬各縣 28,020 石，紹屬各縣 24,400 石，共 277,620 石；輸出外省者計上海 84,760 石，天津 2,000 石<sup>①</sup>，共 86,760 石；合計輸出外區與外省共 364,380 石。除去自外省輸入額 15,000 石，計本區各鄉村市場之淨輸出額為 349,380 石。

合硤石及上述各鄉村市場言之，計淨輸出額為 388,580 石，加上未列名各市場之直接輸出或經由硤石轉運出口數 100,000 石，總計本區淨輸出額為 488,580 石。

民二十四年嘉興區米糧之輸出入及盈虧(市石)

	外 區	外 省	合 計
硤 石：輸 出	400,000	—	400,000
輸 入	37,800	323,000	360,800
盈(+ )或虧(- )	+362,200	-323,000	+39,200
鄉村市場：輸 出	277,620	86,760	364,380
輸 入	—	15,000	15,000
盈(+ )或虧(- )	+277,620	+71,760	+349,380
合 計	+639,820	-251,240	+388,580
加上未列名地輸出	+100,000	—	+100,000
總 計	+739,820	-251,240	+488,580

或往杭江路沿線市場採購，浙東銷路即減少甚劇。次於浙東的銷路者為鄰近縣鎮，包括杭市、杭屬與湖屬縣鎮，及本地市鎮與四鄉農人。銷數亦因需要關係，各年不同。銷於本鎮者，為數甚微，且甚固定。

### 近年來硤石米糧銷售之分析(市石)

	浙東沙地 <sup>1</sup>	鄰近鎮鄉 <sup>2</sup>	本鎮	合計
民二二年	376,000	241,000	73,000	690,000
民二三年	400,000	175,000	75,000	650,000
民二四年	340,000	121,000	74,000	535,000

附註：1. 浙東沙地區包括紹興、蕭山、餘姚諸縣沙地區域（即產棉區域）之各縣鎮。其中銷出數以蕭山最多，紹興次之，餘姚較少。

2. 鄰近鎮鄉銷數中；杭市、杭屬及湖屬市鎮約占一半，本地附近市鎮及四鄉農人約占一半。

就米糧類別言，各種米之銷路如下：

秈米——銷各地。

粳米——浙東沙地區最多，本地鎮鄉次之。

冬雙米——本地鄉鎮及本鎮。

蒸穀米——浙東沙地區及鄰近縣鎮。

糯米——銷各地。

綜上所言，如以民二十四年為準，計本鎮自外省（江蘇與安徽）輸入米糧共 323,000 石，自外區（長興與鰲江）輸入共 37,800 石，兩者合計 360,800 石。同年本鎮輸出外區者，計浙東沙地 340,000 石，外區縣鎮（包括杭市、杭縣、德清縣等地）60,000 石<sup>①</sup>，合計

① 民二十四年銷於鄰近鎮鄉者共 121,000 石，據上表附註 2. 鄰近縣鎮及本地鎮鄉各占一半，故估計為 60,000 石。

運入米糧數量，在民二十四年，總計為 1,038,305 石。其中就米之品級言，計糙米占 85%，白米占 15%；就米之種類言，計秈米占 70%，蒸穀米占 25%，糯米占 5%。

上述數字，似乎過低，以城內米店輸入之數為尤甚。據吾人綜合各產地市場運往杭市之米糧總數及其他統計數字估計結果，民二十四年杭市米行與米店輸入米糧總額為 1,285,940 石<sup>①</sup>。各種米糧的來源地及數量列如下表：

民二四年杭市米行米店米糧來源之分析(市石)

	外省			本省			總計
	江蘇 <sup>1</sup>	安徽 <sup>2</sup>	合計	外區 <sup>3</sup>	本區 <sup>4</sup>	合計	
秈米	180,000	100,000	280,000	475,900	160,000	635,900	915,900
蒸穀米	—	—	—	—	320,000	320,000	320,000
粳米	20,000	—	20,000	12,000	—	12,000	32,000
糯米	—	—	—	12,000	5,000	17,000	17,000
總計	200,000	100,000	300,000	499,900	485,000	984,900	1,284,900

附註：1. 包括上海、無錫、宜興、溧陽、蘆江等地。

2. 包括梅渚、東壩、巢縣等地。

3. 包括嘉興區、溫州區及金蘭區各地。

4. 包括湖州、長興、泗安、荻浦等地。

在進米總額 1,284,900 石中，計來自外省者共 300,000 石，其中江蘇占三分之二，安徽占三分之一；來自本省者共 984,900 石，其中外區與本區約各占一半（詳細來源地可參看表中附註）。米糧種

① 杭州市政府社會科估計二十三年杭市到米數額約近一百三十萬石，計經由米行者九十萬石，經由米店者三十萬餘石。

## II. 杭湖區

本區包括杭州市及杭屬① 杭縣、餘杭、臨安、於潛、新登、昌化與湖屬吳興、長興、德清、武康、安吉、孝豐等縣。湖屬各縣，土質較沃，宜於稻作；至杭屬各縣，除杭縣、餘杭、臨安外，類多山地，土性較宜於雜糧。惟湖屬人民多以植桑養蠶爲主業，桑田所佔面積甚大，故稻產不豐。且杭州、湖州二城，人口繁多，食糧消費額極大。本區食米不足之數甚巨，均須仰給外區與外省。

杭州爲浙江首市，擁有人口五十八萬，每年輸入供本市消費之米糧約百萬石，而租米或自出之米尙不在內。杭州米市在北城武林門外之湖墅。此地仍屬市區，因水道交通便利，故米糧貿易特稱發達。米糧來自江蘇、安徽及本省餘米區域，銷售於浙東紹興、蕭山等縣，及本市城中米店。惟城中米店除取給於湖墅外，亦直接向各產地市場採購，通稱爲『長路米店』。據杭市食糧調劑委員會及杭市米業公會之調查數字，歷年杭市湖墅米行與城內米店之米糧運入總數如下表：

近年來杭州市米糧運入總數量(市石)

年 別	湖墅米行 <sup>1</sup>	城內米店 <sup>2</sup>	合 計
民一九年	808,200	131,110	939,310
民二〇年	603,106	337,140	940,246
民二一年	612,214	327,775	939,989
民二二年	760,535	177,935	938,470
民二三年	712,286	320,000	1,032,286
民二四年	618,305	420,000	1,038,305

附註：1. 據杭市食糧調劑委員會調查。

2. 據杭市米業公會調查；此數似偏低。

綜上所言，如就吾人估計的數字，以民二十四年的情形爲準，計杭市自區內外總輸入數爲 1,284,900 石，其中除 104,660 石轉運浙東紹興、蕭山等縣外，餘均係供本區消費。輸入數中，計自外區（包括嘉興、金蘭、溫處等區）來者共 499,900 石；自外省（江蘇、安徽）來者，共 300,000 石；兩共 799,900 石。自此數中減去輸出外區數 104,660 石，得杭州由外區與外省淨輸入額爲 695,240 石。

杭州以外，本區較大市場有湖州、泗安與長興。湖州爲輸入兼轉運市場，民二十四年運入米糧數額達 400,000 石，計來自長興與泗安（均包括附近鄉村）各占 25%，安徽（廣德）與江蘇（宜興，溧陽，無錫，吳江）各占 20%，本地四鄉與鄰鎮各占 5%。運入數額中，供本城消費者占 30%，銷於鄰近縣鎮者亦占 30%，運銷杭州者占 25%，轉運紹屬者僅占 15%。交易米糧以蒸穀米爲主，占 70%；秈米次之，占 15%；冬雙米、粳米與糯米合計占 15%。泗安爲浙江大轉運市場之一，民二十四年轉運數量，計米 200,000 石（秈米 125,000 石，蒸穀米 75,000 石），秈稻 250,000 擔；如以秈稻按七成折米，則民二十四年轉運食米數量共 375,000 石。米穀主要來源地爲安徽廣德①，占 80%；餘則爲本地及安吉西鄉。就銷路言之，計食米以運銷杭州（60%）與吳興（30%）爲主；秈稻以運銷長興（70%）爲主；餘額均係銷於本地及鄰近鄉鎮。長興爲一加工輸出市場，輸入全屬秈稻，計民二十四年爲 360,000 擔；輸出全屬蒸穀米，計同年爲 250,500 石。秈稻來源地主要爲泗安，占 50%；其次爲江蘇（宜興，溧陽）與本地四鄉，各占 25%，蒸穀米以運銷杭

① 安徽 郎溪 占一小部分，均爲秈稻。

類以秈米居多，蒸穀米次之，粳米與糯米<sup>①</sup>均居少數。至就各種米糧之來源地言之，計外省與外區來米均以秈米為多，粳米、糯米甚少，蒸穀米無；本區來米則以蒸穀米為多，秈米次之，糯米甚少，粳米無。此因本區長興、湖州為蒸穀米之最大出產市場，除供給區內各地外，尚有多餘運銷外區。

杭州市場，以由外地輸入，供本市人口需要為主要任務，故其轉運任務，遠不如硤石之重要。城內米店完全銷售於本市用戶，計二十四年共銷 962,500 石。湖墅米行運入米糧數量中，大部分銷售於本市及附近鄉鎮之米店，至轉運於浙東紹興、蕭山之沙地區者僅占小部分，且其所占比例有與年俱減之勢。見下表：

近年來杭市墅湖米行米糧銷售之分析(市石)

年 別	本市及鄉鎮 <sup>1</sup>	浙東沙地區 <sup>2</sup>	合 計
民一九年	565,646	226,633	792,279
民二〇年	419,552	145,438	564,990
民二一年	450,457	160,839	611,296
民二二年	572,903	178,661	751,564
民二三年	591,135	113,662	704,797
民二四年	513,645	104,660	618,305

附註：1. 大部分銷於本市，小部分銷於附近縣鎮。

2. 包括紹興、蕭山之沙地帶，即產棉區域，沙地以外之城鄉亦有少數之輸入。

① 糯米之運入數，因多為各來源地所忽略，且數目零星，不便統計，故上表所估計之 17,000 石，必較實數為低。另據杭市斛業公會主持人估計，糯米每年過斛數量約在 3—5 萬石之間，而米店單獨向外採辦者尚不在內。

本區包括鄞縣、鎮海、慈谿、定海、象山、奉化、餘姚、上虞、嵊縣、新昌等縣，與後述紹興區構成浙江兩大缺米地域。區內缺米最多的地方爲：沙鹽地帶、漁區及商業區。餘姚、慈谿、上虞三縣北部有廣約二百萬畝之沙鹽地帶，大部分爲棉地，小部分爲鹽田，地方富庶，食米全部仰給外來，年約 500,000 市石<sup>①</sup>，定海縣係合舟山羣島而成，爲中國著名漁區，居民多業漁，食米亦恃外來，爲數在十萬市石以上。鄞縣、鎮海人民，習於懋遷，向不重視農業，加以人口繁庶<sup>②</sup>，經濟充裕，故輸入外米已歷有年所，寧波年需四十萬市石，鄞縣鄉區年需三十萬市石，鎮海年需二三十萬市石。這幾個地方的缺米數量總計一百五十萬市石，連同區內他地零星缺米數量，全區缺米數量當在一百七十餘萬市石。

寧波是本區的運銷中心，全區缺米大部分由此輸入接濟。茲將最近四年寧波米穀輸入數量列如下表：

近年來寧波市米穀輸入數量(市石)

年 別	白 米 <sup>1.</sup>	糙 米 <sup>2.</sup>	稻 穀 <sup>3.</sup>	共 計 <sup>4.</sup>
民二一年	642,094	10,000	600,000	951,094
民二二年	391,876	10,000	800,000	800,876
民二三年	1,095,692	30,000	400,000	1,322,692
民二四年	1,837,624	88,000	536,000	2,184,824

1. 根據海關貿易冊及寧波米業同業公會估計折算。
2. 根據寧波米業公會估計。
3. 民二十一至二十三年根據各方綜合的估計，民二十四年度根據寧波米業同業公會及米店業同業公會估計。
4. 糙米稻穀均折成白米。

① 以民二十四年情形爲準，餘類推。

② 鄞縣每方公里人口密度爲 472，鎮海爲 546。



州爲主，占 70%；運銷湖州、硤石、及鄰鎮者，各占 10%。此三市場民二十四年由外省輸入米糧數量，計安徽 401,000 石，江蘇 145,000 石，共 546,000 石；輸出外區者，計紹屬 40,000 石，硤石 25,000 石，共 65,000 石。

此外的市場，我們曾調查的，尚有吳興縣的南潯、菱湖二鎮，安吉的荻浦鎮及富陽縣城，均以調劑區內各地的盈虧爲主要功能。由外省來米僅 12,000 石，由外區來米僅 7,800 石，共計 19,800 石；對區外無輸出。

總計湖州、泗安、長興及各鄉鎮市場，自外省輸入 558,000 石，自外區輸入 7,800 石，共 565,800 石；輸出外區共 65,000 石。出入相抵，計本區淨輸入額爲 500,800 石。

就杭州及其他市場合而言之，總計本區淨輸入額爲 1,196,040 石。詳如下表：

民二十四年杭湖區米糧之輸出入及盈虧(市石)

	外 區	外 省	合 計
杭 州：輸 入	499,900	300,000	799,900
輸 出	104,660	—	104,660
盈(+)或虧(-)	-395,240	-300,000	-695,240
其他市場：輸 入	7,800	558,000	565,800
輸 出	65,000	—	65,000
盈(+)或虧(-)	+57,200	-558,000	-500,800
總 計	-338,040	-858,000	-1,196,040

### III. 寧波區

來自外埠之米有來自上海、鎮江、南京、長沙、蕪湖及溫州等種，來自本省之米有台州、象山、寧海等種，至於來自外洋之米，種類及數量列如下表：

近年來寧波市洋米來源之分析(市石)

年 別	香 港	安 南	暹	緬 甸	共 計
民二一年	—	5,530	824	628,253	634,607
民二二年	—	—	—	—	—
民二三年	108,542	393,707	175,053	—	677,302
民二四年	—	344,827	895,528	155,909	1,396,264

前已述及，民二十四年寧波輸入白米計 1,837,624 石，糙米計 88,000 石，稻穀計 536,000 石。輸入後，稻穀全部碾成白米，糙米則不經任何加工程序，故寧波銷售之米糧，白米計 2,105,624 石，糙米計 88,000 石。茲根據寧波米業公會估計，列示寧波食糧之銷路如下表：

民二十四年寧波食米銷售之分析(市石)

銷 售 地	白 米	糙 米
本地	430,000	—
鄞縣鄉區	300,000	—
鎮海(包括鄉區)	30,000	—
上虞、餘姚、慈谿、北部沙鹽地帶	140,000	—
定海(定海縣城、岱山、沈家門)	100,000	—
奉化(包括鄉區)	100,000	—
餘姚縣城	53,000	—
上虞(包括鄉區,但北部沙地除外)	16,400	5,000
嵊縣(包括鄉區)	11,000	7,000
新昌(包括鄉區)	8,000	5,000
紹興(包括鄉區)	104,000	71,000
共 計	1,292,400	88,000

最近四年寧波米穀輸入數量變動甚劇，其原因乃由於區內和區外賴以轉運地方稻產的豐歉。一般言之，寧波米穀輸入數量，平常年約為一百萬市石，豐年約為八十萬市石，歉年則為二百萬市石。

關於寧波米穀的來源，稻穀來自鄞縣、鎮海、慈谿及奉化鄉區，糙米來自台州各地，至於白米來源則較為複雜。可大別為外洋、外埠及本省<sup>①</sup>三種，茲將最近四年白米來源分析於下：

近年來寧波市白米來源之分析(市石)

年 別	自外洋 <sup>1</sup>	自外埠 <sup>2</sup>	自本省 <sup>3</sup>	共 計
民二一年	634,607	7,487	30,000	672,094
民二二年	—	341,876	50,000	391,876
民二三年	677,302	298,390	120,000	1,095,692
民二四年	1,396,264	191,360	250,000	1,837,624

1. 2. 根據海關貿易冊折算。

3. 根據寧波米業同業公會估計。

寧波輸入白米，以來自外洋為最多，變動最劇，民二十二年無顆粒進口，而民二十四年則達一百四十萬市石之鉅額。來自外埠及本省者數量較少，但每年變動亦甚可觀，其原因，除寧波區之豐歉及洋米之傾銷可作一部分解釋外，實由於各省及本省各地禁米出境之影響。自民二十四年行政院通令各省勿得禁米出境以來，外埠及本省來米頓呈活躍。

① 來自外埠之白米中，有溫州米，理應歸入本省米，但因國內通商口岸貿易統計不分關別，無從查悉其數量，故未變更。

爲清晰起見，茲將民二十四年寧波區米糧對區外移動及虧欠情形列表說明如下：

民二四年寧波區米糧之輸出入及盈虧(市石)

	外 區	外 省	外 洋	合 計
輸 出	193,000	183,000	—	376,000
輸 入	545,000	164,000	1,396,000	2,105,000
盈(+ )或虧(-)	-352,000	+19,000	-1,396,000	-1,729,000

#### IV. 紹興區

本區包括紹興、蕭山、諸暨三縣，人口稠密<sup>①</sup>，食米消費甚鉅，爲浙江兩大缺米地域之一。具體言之，本區北部是一片沙地，饒有棉產之利，食米完全仰給外來。本區中部，即運河流域，土質水利均稱良好，但因市鎮發達，人口繁庶，所產仍不敷所需。蕭紹兩縣南部及諸暨全縣係多山地帶，物產以竹、木、茶等爲大宗<sup>②</sup>，經濟富裕，亦須輸入大量食米。各地缺米數量，以沙地爲最多，運河流域次之，山地最少，共計一百三十萬石左右<sup>③</sup>。

本區交通發達，市鎮林立，因之市場分化，難以確定一個運銷中心，幸本區米糧移動幾全部經過江壩<sup>④</sup>，得有線索可尋。茲舉其主要移動路線如下：

① 紹興縣每方公里人口密度爲 617 人，蕭山爲 536 人，諸暨爲 272 人。

② 紹興平水係著名茶區。

③ 以民二十四年爲準；另據紹興中國銀行估計，民二十四年紹興一縣缺米 912,000 石。

④ 關於江壩之性質與功用，見本書第五章第三節。

關於寧波白米之銷數，米業公會估計較吾人前述之數約低800,000石。茲略作詮釋於下：

1. 據海關統計，民二十四年寧波輸出至中國各通商口岸（大部分至上海）之白米數量約為182,848市石，此為寧波設關以來罕見之現象，米業公會估計則未計入。

2. 寧波海關另在鎮海設有分卡，鎮海需米可直接輸入，不必經過寧波，此項直接輸入數約計二三十萬石，但在海關統計上，寧波與鎮海並不分開，故吾人前列之寧波經由海關輸入白米數量未免偏高。

3. 米業公會估計，寧波銷售定海、沙鹽地帶、鄞縣鄉區數量，經與各方商討，咸認過低。

寧波米穀移動已如上述。茲剔除寧波與區內各地之米穀移動數量，求得寧波對外區，外省及外洋之米穀移動之數量如下（以民二十四年情形為準）：輸入方面，洋米計1,396,000石，外省米計164,000石，外區米計300,000石，共計1,860,000石；輸出方面，至外省計183,000石，至外區計168,000石，合計351,000石；出入相抵，淨輸入為1,508,000石。

區內有少數地方與外區直接發生米穀移動關係，不必經過寧波，此等數量究有若干，因調查地方有限，多係概數。定海、新昌、嵊縣、餘姚（沙鹽地除外），由外區輸入合計45,000石，輸出至外區合計25,000石，淨輸入為20,000石。餘姚、上虞、慈谿北部沙鹽地帶由外區（杭嘉湖三屬，尤以來自硤石者為多），輸入者約計200,000石，並無輸出。

民二四年紹興區米糧之輸出入及盈虧(市石)

	外 區	外 省	合 計
輸 出	30,000	—	30,000
輸 入	1,030,000	330,000	1,360,000
盈(+)或虧(-)	-1,000,000	-330,000	-1,330,000

上述本區米糧移動，均係指民二十四年情形而言。至民二十四年以前之移動情形，在移動方向上，常年及豐年均恃金華、蘭谿、湖墅、硤石來米，歉年則更須仰給外省米（包括外省產米及由外省轉運之洋米）；在數量上，歉年須輸入一百三十萬石左右，常年及豐年亦須輸入一百萬石之譜。紹蕭市鎮發達，北部為沙地帶，不宜稻作，故其稻產之豐歉影響輸入不大。

### V. 金 蘭 區

本區以金華、蘭谿為食糧轉運中心，包括金、嚴、衢舊屬各縣<sup>①</sup>。嚴屬各縣及衢屬西北部，山脈縱橫，土地磽瘠，不宜稻作，盛產雜糧；金屬各縣及衢屬東南部，土質與水利較優，米產較為豐富。本區人民的消費，多以雜糧代替米糧，海年能節省大宗食米運銷區外，故本區得成為浙省餘米最多之區域。

金華、蘭谿為本區食米出口必經之地，除少數市場直接與外區或外省有輸出入關係外，悉皆先集中該二市場，再行轉運出口。二十二年杭江路<sup>②</sup>通車以後，蘭谿轉運數量大減，金華轉運數量大

① 金屬縣份為：金華，蘭谿，東陽，義烏，永康，武義，浦江，湯溪；衢屬縣份為：衢縣，龍游，江山，常山，開化；嚴屬縣份為：建德，淳安，桐廬，遂安，壽昌，分水。

② 自杭州至江山，今為贛全路之一段。

一、紹興、蕭山兩縣經聞家堰、團頭、新壩、義橋及臨浦(所謂錢塘五壩)。過塘之輸入，以民二十四年為準，食米(秈米、粳米及其製成品)計 960,000 石，其中來自外區者為蘭谿 400,000 石，金華 225,000 石，湖墅 105,000 石，硤石 100,000 石，合計 830,000 石，來自外省者(上海)計 130,000 石；糯米計 75,000 石，其中來自外區者(金華、蘭谿、嵊縣)計 15,000 石，來自外省者(丹陽、溧陽、無錫、上海、南京等地)計 60,000 石。

二、紹興蕭山兩縣北部沙地經海寧過塘之輸入——食米約計 100,000 石，來自硤石及海寧鄉區。

三、紹興東部經曹娥江過塘之輸入——食米約計 25,000 石，來自外區。

四、諸暨縣城經閘口過塘之輸入——食米約計 100,000 石，來自外省(上海)。

五、臨浦經閘口過塘之輸入——食米約計 40,000 石，來自外省(上海)。

綜上所述，紹興區過塘輸入之米糧數量，食米共計 1,225,000 石，其中來自外區者計 955,000 石，來自外省者計 270,000 石，糯米共計 75,000 石，來自外區者計 15,000 石，來自外省者計 60,000 石。如將過塘輸入之食米與糯米合計，連同臨浦不經過塘由外區輸入 60,000 石之數，則總計紹興全區米糧輸入為 1,360,000 石。

本區米糧輸出有限，運往外區者總計不過 30,000 石。

茲將民二十四年紹興區米糧移動及虧欠情形列表於下：

秈稻 50,000 擔)，均爲白秈米。

蘭谿上接衢港，下憑蘭港，至建德後復與徽港合流而爲錢塘江，經由桐廬、富陽諸縣而達杭州，水利之便，商業之盛，爲浙中諸市冠。因此金、衢屬餘米之輸出，紹屬米商之採運，皆因交通之便，麇集於此，而蔚成浙中之一大食糧轉運中心。唯杭江路通車後，沿線諸鎮憑車運之便，糧食交易漸興，本鎮米市遭受打擊頗重。如民二十一年與民二十二年，本鎮米糧轉運額均爲 700,000 石，至民二十三年減爲 540,000 石，至民二十四年又減爲 500,000 石，較通車前減低約 30%。雖然如此但就目前情形論，蘭谿固仍居本區米市之首要地位。

民二十四年蘭谿運入米糧，計白秈米 440,000 石，秈稻 175,000 擔，如將稻按七成折米，合 122,500 石，兩共 562,500 石，白秈米主要來源爲金華、武義、龍游、衢州、永康及本縣四鄉，次爲義烏、湯溪、江山、常山諸地；秈稻主要來源爲本縣鄉鎮，次爲金華，他處則因路程遙遠，運穀甚費，故無來貨。運入米糧總額中，供本鎮消費者約六萬餘石，餘 500,000 石運銷外地，計紹屬（包括紹興、蕭山、臨浦、義橋、柯橋等地）400,000 石，沿江各縣（包括建德、桐廬、乍溪、富陽等地）60,000 石，杭州（包括杭市及鄉鎮）40,000 石。運出米糧均爲加工後的白秈米。

除金華、蘭谿外，本區較大市場尚有：衢州、嚴州（建德）、淳安、武義、永康等，唯其中除衢州與外區間有小額交易外，其他諸地，有餘多運銷金華、蘭谿，不足亦多向該二市場採購，與區外關係甚渺；故不加敘述。



增；二市場雖一消一長，而其轉運總數仍與通車前無多大差異。茲就金華、蘭谿二市場分別敘述如下：

金華為浙江新興的市場。在杭江路通車以前，本區食米出境專賴水運，金華水路交通遠不如蘭谿之便，故食糧交易亦遠遜之。迨通車以後，金華為一要站，米糧營業突盛，蘭谿一部分生意為其所奪。『旱碼頭』的金華大有將與『水碼頭』的蘭谿相頡頏之勢。年來金華米糧生意之發展，可由下表見之：

近年來金華米糧<sup>1</sup>運出入數量的變遷(市石)

年 別	運 入	運 出
民 二 一 年	115,000	125,000
民 二 二 年	110,000	130,000
民 二 三 年	132,000	150,000
民 二 四 年	270,000	283,000

附註：1. 本表所謂米糧指白秈米而言。

2. 運出多為白秈米，運入中白秈米占五分之四，秈稻占五分之一，本表未將秈稻列入，故運入數較運出數為小。

民二十四年，金華運入白秈米共 270,000 石，其中來自武義者占 20%，來自永康者占 10%，來自義烏者占 5%，來自本縣四鄉者占 20%。此外同年運秈稻共 100,000 擔，完全來自本縣四鄉。如將秈稻按七成折成米，計 70,000 石，合計民二十四年金華運入米糧共 340,000 石。其中除 15% 係供本城消費外，餘均運銷外區，計紹屬（包括紹興、蕭山、臨浦、義橋、聞家堰、柯橋等地）占 70%，沿江各縣（包括建德、新登、桐廬、乍溪、富陽、杭縣、杭市等地）占 15%。運出中，除極少數為秈稻外（民二十四年運銷紹屬數量中有

銷中心，故特提出敘述之。

### 民二四年台州區米糧之輸出

	由海門輸出	由寧海輸出	由松門 金青港輸出	合計
至外省	160,000	25,000	50,000	235,000
至外區	260,000	25,000	50,000	335,000
總計	420,000	50,000	100,000	570,000

海門扼椒江之口，交通便利，沿靈江、始豐溪及永安溪可通臨海、天台及仙居等縣，沿永寧江可通黃巖，沿東官河可通溫嶺，更有輪船多艘往來於上海、寧波、溫州等埠。海門貿易以米為大宗。民二十四年海門米糧輸入，白米計為 45,000 石，糙米計為 94,000 石，稻穀計為 234,000 石。白米多來自附近鄉區，糙米、稻穀則大部來自澤國及其附近鄉區，小部來自黃巖鄉區。輸入糙米稻穀均經加工。民二十四年海門對外區外省白米輸出約計 210,000 石（其中運往上海者約計 130,000 石，運往寧波者約計 70,000 石）。黃巖溫嶺各地餘米另有一部分在海門過壩（但不經過海門市場）逕運上海寧波等地，其數量約與海門市場外銷者相埒；故經海門輸出白米總數在 420,000 石左右。

過去黃巖、溫嶺米禁嚴厲，客商採米，須先向省府或地方軍事長官請照，延稽時日，弊端叢生，故除松門、金青港稍有偷漏外，餘米輸出極屬有限。自民二十五年初浙省府制定食糧進出口登記辦法以來，凡持有縣市政府核發之輸運證者，在核准數額內可自由採辦，米糧交易頓呈活躍。預計民二十五年台屬各縣之輸出至少能增加一半。

如將區內的移動額刪除，總計民二十四年本區輸出外區米糧共742,000石，輸出外省者無；自區外輸入甚少，本年僅衢州自上海輸進白米 8,000 石，但可視為例外。自輸出中減除此小額輸入，計本區淨輸出額為 734,000 石。茲列表於下：

民二四年金蘭區米糧之輸出入及虧盈(市石)

	外 區	外 省	合 計
輸 出	742,000	—	742,000
輸 入	—	8,000	8,000
盈(+) 或虧(-)	+742,000	-8,000	+734,000
總 計	+742,000	-8,000	+734,000

## VI. 台州區

台州區包括舊台屬臨海、黃巖、溫嶺、寧海、天台、仙居六縣，其中溫嶺、黃巖兩縣，土質水利均稱良好，故人口雖密<sup>①</sup>，每年食米仍多剩餘，天台、仙居兩縣多山，生產環境惡劣，賴人口之稀少及雜糧之調劑，只須由溫、黃二縣運入少量食米，至於臨海、寧海兩縣情形則介乎兩者之間，生產環境及人口密度均屬平常，食米差足自給，豐年且有輸出。就全區言，本區實為食米有餘區域，對於外區外省之米糧移動，只有輸出，而無輸入。

本區餘米輸出口岸有四：一、海門，二、寧海，三、松門，四、金青港。茲將各口岸對外區外省米糧輸出數量列示於下。（見次頁）

觀下表，可見海門為台州區最主要之輸出口岸，亦為本區之運

① 溫嶺人口密度每方公里為 453 人，黃巖為 373 人。

屬各縣之用，一方面又在樂清採辦米糧（多屬糙米）經磐石過塘逕運外省外區。以民二十四年為準，輸入數量，白米計 37,000 石，稻穀計 624,000 石，輸出數量，折成白米計 120,000 石，茲剔除區內移動，求得温州對外省外區輸出數量為 253,000 石，其中輸出至外省（大部分運往福建）165,000 石，輸出外區（大部分運往寧波、定海）88,000 石。

民二十四年，温州未從外洋外省及外區輸入米糧。民二十四年以前的情形有如下表所示：

歷年甌海關洋米國米之輸入數量(市石)

	洋 米	國 米	總 計
民 一 四 年	—	250	250
民 一 五 年	—	258	258
民 一 六 年	27,218	15,516	42,734
民 一 七 年	257	22,810	23,067
民 一 八 年	43,279	132,443	175,722
民 一 九 年	259,845	346	260,191
民 二 〇 年	—	—	—
民 二 一 年	262	35	297
民 二 二 年	—	133,055	133,055
民 二 三 年	—	36,979	36,979

甌海關輸入可視作温州輸入，因海門及古鰲頭兩分卡幾無顆粒輸入故。觀上表，温州歷年洋米國米輸入數量極不規則，尤以洋米為甚。大體言之，除歉年外，温州無須輸入洋米，國米輸入亦不致超過四萬石。

## VII. 溫處區

本區包括溫屬六縣及處屬十縣。溫屬六縣爲永嘉①、樂清、瑞安、平陽、玉環、泰順。處屬十縣爲麗水②、雲和、景寧、青田、宣平、遂昌、龍泉、松陽、縉江、慶元。甌江橫貫區內，構成這廣袤區域的交通線。

以地形言，永嘉、瑞安、平陽、樂清較多平原，玉環爲一小島，餘縣則盡屬山地。各縣物產分佈之勢於是形成。永嘉、瑞安、平陽、樂清盛產稻米、紅茶，玉環坎門爲浙江兩大漁區之一，其他各縣物產則以山貨（如木材、香菰等）爲大宗。以人口密度言，玉環、平陽、樂清每方公里在三百人以上，瑞安、永嘉在二百人以上，麗水、縉雲在一百人以上，其他各縣均在一百人以下，如慶元一縣，密度不過四十七人而已。以消費習慣言，溫屬各縣均食米，處屬各縣則兼食雜糧番薯之類。在此等情況下，各縣米糧盈虧乃有不同。溫屬六縣樂清、永嘉、平陽、瑞安有餘，玉環、泰順則感不足。玉環恃樂清接濟，泰順則恃瑞安。處屬十縣松陽餘米最多，龍泉、遂昌、景寧等縣仰給之。麗水、宣平、縉雲差足自給，有時尚稍有餘。青田因毗連永嘉，缺米全賴溫州供給。慶元、龍泉因與福建交界，龍泉由浦城輸入，慶元則由浦城、松溪、政和輸入。

前面說過，甌江是本區的交通線，所以位居甌江之口的溫州便成了本區米糧的運銷中心。溫州一方面由本縣（即永嘉）四鄉及樂清、平陽、瑞安等縣鄉區輸入米穀，供本市消費與轉運福建及處

① 即溫州府治所在地，舊稱溫州。

② 即處州府治所在地，舊稱處州。

全省之米糧移動情形。

民二十四年浙江米糧對外省輸出入數(石)<sup>1</sup>。

區 名	輸 入	輸 出	淨輸 入(-) 出(+)
嘉 興 區	338,000	86,760	-251,240
杭 湖 區	858,000	—	-858,000
寧 波 區	1,560,000	183,000	-1,377,000
紹 興 區	330,000	—	-330,000
金 蘭 區	8,000	—	-8,000
台 州 區	—	335,000	+335,000
溫 處 區	20,000	206,000	+186,000
總 計	3,114,000	810,760	-2,303,240

附註：1. 除寧波區輸入數中有 1,396,000 石，係從外洋輸入外，餘均係外省輸入；輸出均為對外省。

## 第二節 其他食糧

### I. 麵 粉

浙江小麥產量不多，每年所出麵粉有限；且除寧波、紹興二地設有大規模的麵粉廠外，其餘各地均係舊式的土磨坊，因之本省消費的麵粉，大都仰給外省，主要來源為上海、無錫兩處。綜合各方估計，民二十四年浙江自外省輸入麵粉共1,335,000包，其中減去轉運外省之少數，計本省麵粉淨輸入額為 1,293,000 包。

浙江的麵粉轉運市場，較大者為杭州、寧波、湖州、蘭谿、溫州五處，其中寧波且兼具麵粉製造市場之性質。此外如硤石、南潯、菱湖、泗安、金華、紹興、鎮海、海門、鰲江等則為次級的麵粉市場，除

除溫州外，鰲江對外省外區亦有相當數量之輸出，為數 126,000 石，其中輸出至外省 41,000 石，輸出外省 85,000 石。

以上所述，乃溫處區對外米糧輸出之情形。至於由外輸入方面，僅有由外省（福建浦城、松溪、政和等縣）輸入 20,000 石之數。茲列示溫處區對外米糧移動數量於下：

民二四年溫處區米糧之輸出入及盈虧(市石)

	外 區	外 省	合 計
輸 出	173,000	206,000	379,000
輸 入	—	20,000	20,000
盈(+)或虧(-)	(+)173,000	(+)186,000	(+)359,000

在米糧的流通上，過去本區與台州區受同樣之限制。自食糧進出口登記辦法實施以來，米糧流通漸入正軌，本區對外輸出數量當有超過 400,000 石之可能。

#### VIII. 全省移動概述

各區米糧移動情形已分析如上。綜觀全省之米糧移動，可分為對外省與對外洋兩方面。民二十四年，對外省方面：輸入 1,718,000 石，其中以來自江蘇、安徽者最多，來自湖南經由上海轉運者次之，來自江西經由浙贛路甚少。輸出 810,760 石，其中以運往上海、福建者居多，間有運往天津與江西者。出入相抵，計本省由外省的淨輸入額為 907,240 石，對外洋方面，僅有輸入而無輸出；民二十四年經由寧波（浙海關）輸入洋米共 1,396,000 石。兩者合計浙江淨輸入額為 2,303,240 石。茲將各區與省外輸出入關係列表於下，以見

## 民二十四年杭州麵粉運銷地之分析

運銷地點	數量 (包)
本市：城內	206,200
本省：蘭谿	69,750
紹興	57,100
衢州	51,800
湖州	48,000
金華	32,400
諸暨	19,150
桐廬	19,150
塘棲	16,400
嚴州	13,900
雙林	12,000
蕭山	7,150
外省：江西	12,000
總計	565,000

(2) 寧波 本市爲一加工兼轉運市場。民二十四年本市自出麵粉計600,000包，自上海運入者345,000包<sup>①</sup>，自鎮江運入者40,000包，共計985,000包。自產及運入麵粉除供本市消費外，並運銷慈谿、奉化、象山、定海、鎮海、台州、海門、紹興、蕭山諸地。據估計，麵粉用途：製麵占40%，製燒餅、包子占30%，製醬、糕點占30%。

(3) 湖州 本城爲輸入市場，而附有轉運的功能。本城人口密集，而城鄉居民多兼織綢副業，食用點心、糕餅者較多，故對於麵粉之需要亦較大。民二十四年，本城運入麵粉數量共計400,000包，其

① 包括鎮海自上海運入數。



向上述五市場販運外，與外省亦有來往，紹興且兼營麵粉製造，唯產額不大。茲就此諸市場的麵粉輸出入情形略加分析，最後並綜合而論全省的盈虧。

(1)杭州 本市每年對於麵粉的需要極鉅。就交通言，麵粉自無錫或上海運入時，無論用輪船帆船或火車，例須先抵達本市之拱宸橋，然後換車或換船轉運於內地。因之本市遂成爲麵粉之一大輸入兼轉運市場，而拱宸橋又成本市的粉市中心。民二十四年本市麵粉運入額爲 565,000 包，就各年比較，知運入額有與年俱增之趨勢。來源地主要爲上海與無錫，至民二十四年始有小額自鎮江輸入。詳如下表：

近年來杭州麵粉運入來源地之分析(包)

年 別	上 海	無 錫	鎮 江	合 計
民二〇年	215,000	175,000	—	390,000
民二一年	205,000	260,000	—	465,000
民二二年	205,000	260,000	—	465,000
民二三年	260,000	285,000	—	545,000
民二四年	260,000	240,000	65,000	565,000

材料來源：根據麵粉業綜合的估計。

杭州麵粉的銷路，就民二十四年情形而言，主要的爲本城，占五分之一強；其次爲蘭谿、紹興、衢州、湖州，各占十分之一左右，此外市場銷額均較小。轉銷外省者，僅江西之 12,000 包，無足輕重。

略舉其名。合此諸市場言之，計輸入麵粉數額：自上海來者 158,000 包，自無錫來者 26,000 包，共 184,000 包。除經由泗安輸出廣德（皖）10,000 包外，餘均係供本省各地消費。

綜上所述，民二十四年，浙江自外省輸入麵粉共 1,664,000 包，輸出外省者共 42,000 包，輸出入相抵，計本省淨輸入為 1,662,000 包。詳見下表。

民二十四年浙江麵粉對外省之輸出入數(包)

	外省輸入	輸出外省	淨輸 入(-) 出(+)
杭 州	565,000	12,000	-553,000
寧 波	385,000	—	-385,000
湖 州	350,000	20,000	-330,000
溫 州	100,000	—	-100,000
蘭 谿	80,000	—	-80,000
其他市場	184,000	10,000	-174,000
總 計	1,664,000	42,000	-1,622,000

## II. 雜 糧

雜糧種類繁多，數目零星，難以統計，故其移動，較之米糧與麵粉，尤難追索。浙省所產雜糧，有小麥、大麥、黃豆、蠶豆、綠豆、青豆、黑豆、白豆、玉蜀黍等類；但交易數額較大，且與外省發生移動關係者僅小麥、黃豆、蠶豆三種，故本文之分析亦以此三者為主；其他雜糧略附及之。

### (1) 省內各地的移動

浙江雜糧市場，大者有七，即杭州、寧波、溫州、東關、平湖、湖

中 80% 以上係直接來自上海，計 330,000 包；此外直接來自鎮江者計 20,000 包；託杭州代辦者計 50,000 包。銷路主要為本城，占 80%；其次為鄰近各縣鎮；轉運於外省者為數甚少，僅廣德有 20,000 包。見下表：

民二十四年湖州麵粉運銷地之分析

運銷地點	數量(包)
本城：	320,000
本省 <sup>1</sup> ：	
長興	20,000
泗安	15,000
安吉	13,000
孝豐	12,000
外省：	
廣德(皖)	20,000

附註：1. 包括各縣鄉鎮。

(4) 溫州 本城完全為一轉運市場，一方面憑藉海運之便，自外輸入麵粉，一方面應內地之需要，分銷各縣鎮。民二十四年，本城運入麵粉共 100,000 包，來源全為上海。其中除十分之一供本城消費外，餘均運銷內地：計麗水最多，32,000 包；龍泉次之，15,000 包；其餘縣分均較少，計景寧 10,000 包，松陽、縉雲各 8,000 包，青田 7,000 包。

(5) 蘭谿 本城為浙江中部的麵粉轉運市場。民二十四年運入數額達 150,000 包，其中直接來自上海者為 80,000 包，託杭州代辦者為 70,000 包。運銷地為本城及鄰近縣鎮。

(6) 其他市場 除上述主要市場外，其他均為次級市場，前已

石，一部供本鎮消費，一部運銷紹興城區。青豆 48,000 石，運銷寧波、餘姚、蕭山、紹興等地。玉蜀黍 36,000 石，運銷寧波、餘姚及紹興城鄉。

(5) 平湖 本城收集四鄉雜糧，輸往外地，故爲一雜糧輸出市場。民二十四年，輸出雜糧，計黃豆 20,000 石，蠶豆 15,000 石，均運往上海。

(6) 湖州 本城爲浙西最大的雜糧轉運市場，一方面自江蘇及鄰近縣鎮運入大量雜糧，一方面除供應本城消費外，復轉運附近市場。民二十四年轉運數額，計蠶豆 50,000 石，其中來自蘇屬崑山、太倉者 44,000 石，來自本地四鄉者 6,000 石；黃豆 26,000 石，其中來自蘇屬奔牛、呂城者 22,000 石，來自本地四鄉者 4,000 石；小麥 6,000 石，均來自鄰近縣鎮安吉、孝豐與荻浦。輸入之雜糧除供本城需要外，均銷售於泗安、長興、南潯、菱湖、梅溪等市場。

(7) 蘭谿 本城爲浙江中部的集散市場，附近各縣如武義、龍游、衢縣、湯溪均盛產雜糧，每年餘額，均先集中蘭谿，然後轉運外地。民二十四年轉運數額，小麥爲 20,000 石，來源爲衢縣、常州、龍游及本地四鄉，銷路爲金華、紹興、杭州等地。大麥爲 10,000 石，來源同小麥，全供本地鎮鄉消費。黃豆 5,000 石，來源爲武義、龍游、衢州及本地四鄉，運往地爲紹興、杭州。青豆爲 20,000 石，來源同黃豆，銷路爲紹興及本地鎮鄉。黑豆亦爲 20,000 石，來源爲本地四鄉，運往地爲紹興。

此外各市場，無論規模大小，均有雜糧之交易，特以數目零星，蹤跡無定，不易統計。其與省外發生交易關係的市場，主要者有硤

州、蘭谿。隨各該市場及其周圍環境之供需情形，可分爲輸入市場，輸出市場及集散市場三種。茲就此數市場，分述雜糧之移動情形。

(1)杭州 本市爲雜糧輸入市場。民二十四年，小麥輸入額爲 28,000 石，其中來自上海者 20,000 石，來自富陽及杭縣四鄉者 8,000 石。黃豆輸入額爲 25,000 石，計來自上海者 15,000 石，來自四鄉者 10,000 石。蠶豆運入額爲 20,000 石，均來自杭縣及鄰縣各鎮鄉。

(2)寧波 本市亦爲雜糧輸入市場。三種雜糧中，以小麥輸入額最大，民二十四年爲 570,000 石；其中來源主要爲江蘇省（包括高郵、鎮江、無錫、徐州等地），計 500,000 次爲餘姚、紹興及鄞縣四鄉，共 70,000 石。本市有大規模的麵粉廠，對小麥之需要甚大，故小麥輸入額之巨，爲全省各市場冠。除小麥而外，黃豆在民二十四年運入額爲 67,000 石，來自外省（包括高郵、鎮江、崇明、牛莊、漢口等地）者計 65,000 石，餘 2,000 石來自紹興與上虞。蠶豆在同年運入額爲 62,000 石，均來自上虞、餘姚、慈谿等鄰近縣分。

(3)溫州 本城輸入雜糧供本市場消費。民二十四年小麥運入額爲 75,000 石，來源主要爲本縣南溪鎮，次爲樂清、瑞安兩縣。黃豆運入額爲 94,000 石，來自上海者 50,000 石，來自本縣西溪、南溪及鄰近縣分共 44,000 石。蠶豆運入額極微，僅 8,000 石，全來自瑞安。

(4)東關 本鎮爲紹興大市場之一，爲雜糧輸出市場，凡四鄉所餘雜糧，多先集中本鎮再運銷外地。民二十四年，各種雜糧的交易額，計小麥 24,000 石，運銷地爲寧波、蕭山及紹興城鄉。大麥 12,000

蠶豆 浙江與外省的蠶豆交易額甚微，不過數萬石。輸出數雖不足以抵消輸入數，但二者相差有限。蠶豆省外來源亦為江蘇產地市場，均運往上海。各市場之移動數字見下表。

民二十四年浙江蠶豆對外省之輸出入數（市石）

市 場	輸 入	輸 出	淨輸 入(-) 出(+)
湖 州	44,000	—	-44,000
平 湖	—	15,000	+15,000
王 店	—	10,000	+10,000
硤 石	—	5,000	+5,000
新 塍	—	3,000	+3,000
嘉 興	—	1,000	+1,000
南 潯	1,000	—	-1,000
菱 湖	1,000	—	-1,000
總 計	46,000	34,000	-12,000

石、嘉興、南潯、菱湖、新塍、諸暨等市場，運銷數額容後述之。

### (2) 省際移動與盈虧

浙江雜糧對省外貿易亦為入超。其中小麥數量居首，黃豆次之，蠶豆最小。

小麥 就省際貿易言，浙江小麥祇有輸入，而無輸出。前已述及，浙江向省外輸入小麥數額，以寧波最鉅，民二十四年計 500,000 石。此外僅杭州同年向省外輸入 20,000 石。兩者合計，民二十四年浙江小麥向外省淨輸入額為 520,000 石。

黃豆 浙江向省外輸入之黃豆，多來自江蘇產地市場，民二十四年輸入額達 170,000 石。輸出方面。僅平湖、硤石於同年運往上海共 25,000 石。輸出入相抵，計民二十四年浙江向省外淨輸入黃豆數額為 145,000 石。各市場與外省之交易關係可詳下表。

民二十四年浙江黃豆對省外之輸出入數(市石)

市 場	輸 入	輸 出	淨輸 入(-) 出(+)
寧 波	65,000	—	-65,000
溫 州	50,000	—	-50,000
湖 州	22,000	—	-22,000
平 湖	—	20,000	+20,000
杭 州	15,000	—	-15,000
南 潯	10,000	—	-10,000
硤 石	—	5,000	+5,000
諸 暨	5,000	—	-5,000
長 興	3,000	—	-3,000
總 計	170,000	25,000	-145,000

家世，而於其經營效率，則略而不論，此固由於材料之困難，但研究觀點未弄清楚，亦為主因。本書特以運銷職能為主要研究對象，其中固不免涉及各媒介商之組織與活動，但其着重點仍為運銷機能。

按傳統的分類法，運銷機能可分為：購集 (Assembling)，加工 (Processing)，分級 (Grading)，包裝 (Packing)，運輸 (Transportation)，儲藏 (Storage)，出售 (Selling)，資金通融 (Financing)，風險負擔 (Risk-undertaking) 等項。其中，購集原為出售之另一方面，故本書將購集與出售二者併稱為交易。分級與包裝，學者或視為運銷輔助機能 (Auxiliary marketing function) ①，或合稱為『運銷的準備』 (Preparation for marketing) ②；唯在我國，則因分級籠統，包裝簡陋，故本書仍宗第二說，視其為運銷的準備工作，並先予論述。風險負擔，一般言之，可分為兩類：一為價格變動風險，二為運輸途中風險，本書為便於敘述計，將其分別歸於交易與運輸兩項討論。儲藏與資金通融，原應單獨敘述，但因浙江儲藏機關，多兼理資金通融業務，而金融機關之儲押放款，亦附帶的盡了儲藏職能，為表示二者關係之密切起見，特併於一章述之。綜合而言，本書係按浙江的實際情形，將食糧運銷機能分為運銷準備、加工、運輸、儲藏與資金通融、交易等項。運銷準備在本章敘述，其他各項則依次設專章分論之。

在敘述各項機能之先，為給讀者一概略的觀念，特先就浙江的食糧運銷機構作一總括的討論。

① J. E. Boyle: Marketing of Agricultural Products, p. 187.

② J. T. Horner: Agricultural Marketing, p. 30.



## 第三章

### 運銷機能總述與運銷準備

#### 第一節 運銷機能總述

運銷機能(Marketing functions)是研究運銷機構的中心。我國研究食糧運銷，向以媒介商或其他從業者為敘述中心。以運銷職能為研究中心者，實以本所福建省之食糧運銷<sup>①</sup>一書開其端。以媒介商為研究運銷機構的中心，缺點有四：第一，忽視農民、地主、國戶及其他非商業組織而參與運銷過程的份子；第二，我國市場規模狹小，每個媒介商須兼盡數種職能，如以媒介商為研究中心，則各種職能勢必錯綜交雜，不能得到一整個的清晰概念；第三，從公經濟的觀點言，研究運銷，應以檢討運銷機構所盡的役務及其所發揮的功用為着重點，此種役務與功用，存在於任何經濟組織之中，至於媒介商之任務，則隨經濟制度之更易而有變遷，若以之為研究中心，實為捨本逐末；第四，一般以媒介商及其他從業者為敘述中心者，多僅注意其組織與活動，甚且列舉並臚述經營者之姓名

---

① 巫寶三，張之毅：福建省之食糧運銷，本所叢刊第十一種，二十七年五月商務印書館出版。

6. 農民在市場上的講價力(Bargaining power)極小,對於售價,幾全憑糧行決定。且糧行對於農民來貨的給價,慣行『定額價格制度』(Flat price system),致使貨品較善者不能獲得較高價格。

7. 農民在春季向糧商賒米及借款還糧之事,近年來雖因市場金融之枯澀,糧商流動資金之困難,較前減少,但仍盛行於鄉鎮市場。農民因商場知識的缺乏及經濟地位的薄弱,除在價格上受春糧貴、秋糧賤的損失外,尚須負擔月利一分到二分的利息。

從商人方面言,浙江食糧運銷機構的缺點爲:

1. 中間人過多,糧貨總交易額不大,致每家交易額微小,結果擴大中間人費用(Margin),轉而損及生產者與消費者的利益。例如浙西市場米行林立,杭市、寧波米店麇集,金華、蘭谿市架日增,浙東餘姚穀牙龐衆,此種複雜情形,影響於運銷機構效能之降低者實大。

2. 包裝分級之職能,本以在產地市場完成最爲合理,但就浙江言,產地市場實未能完成此種職能,直到終點市場,始有按地區命名的粗略分級,至包裝則在整個運銷過程中都未被重視。

3. 就加工設備言,專營機關雖較農家爲完善與進步,但因每年使用時期有限,如第四章第四節所述,加工設備的利用程度,按加工額言,僅爲 25%,換言之,四分之三爲浪費,其不合經濟原則,自不待言。

4. 糧商的儲藏設備雖較農家略勝一籌,但仍甚簡陋,蓋糧商兼營儲藏,常感力不勝任。專營的儲藏機關,近年來已漸增多,唯除

一般的說，浙江的食糧運銷機構，在我國各省中算是較進步的，這由水運之利便，鐵道公路之興起，儲押倉庫之推廣，機器加工之盛行，以及分級之略具端倪，市場消息之相當靈活等等可以表現。但細加分析，浙江的食糧運銷機構實仍未脫去『常規運銷』(Regular marketing) 的型式，一方面分工不細，同一商人須擔任各種職能，另一方面重疊混淆，同一職能須由各類商人與農人分擔，結果造成零星散漫，規模狹小的運銷系統，且因商人數目衆多，經營效率低微，遂加重運銷成本，並增高消費者的付出，減低生產者的收入。這與理想的所謂『計劃運銷』或『整化運銷』(Planned or integrated marketing)，相去實遠。

浙江食糧運銷機構的不健全，可從農人及商人兩方面來觀察。從農民立場言，其缺點為：

1. 農人對於所出售的糧貨，向未劃分等級，包裝亦甚粗疏，因而既不能混合裝運，復不能採用混合儲藏或抵押。
2. 農家加工設備多為舊式的人力或畜力工具，出米比率甚低，且易成碎米。
3. 農家儲藏設備極為簡略，鼠齧蟲蝕，使食糧損耗甚大。
4. 一般農民多於收穫後，按其臨時的迫切需要，倉促的零星出售食糧。在此種場合，自難等待時機，且因數額零星，亦不能獲得善價。
5. 因為農民出售數額微小，不能滿車或滿船裝運，故難運到距離較遠、規模較大或市價較高的終點市場出售，祇有出售於附近小型市場，聽憑當地糧商操縱。

浙江食糧運銷機構之不健全已如上述。但政府如能對症下藥，銳意改革，亦不難導入較合理的途徑。如印度之經濟組織，較我尤為落後，但近數十年來，北印關於農產品運銷方面，由於政府有計劃的設施，鐵道運輸代替了水運，官設倉棧代替了舊式儲藏，新式銀行參與了農產運銷金融工作，合作組織在運銷上已有了相當重要地位<sup>①</sup>，可為借鑑。浙江省府在最近數年來關於推廣糧食倉庫，擴大農民貸款，平定零售米價，加強同業組織，進行頗力，合作運銷方面，亦已見端倪<sup>②</sup>；惟一切在試辦期中，尚無顯著成效可言。

目前運銷機構之改革尚未整個推動，機構本身又太脆弱，自難應付非常事變與國外商品勢力的侵占。近年浙江糧業一般呈衰落狀態，細分其原因，不外：（一）絲業不景氣。浙西市場，米業與絲業，就經營主及所投資本言，均有極密切關係，故民十九年後絲繭價格慘跌影響米業甚大；且許多米行因大量賒米給織戶，無法收回貨款，虧累頗鉅。（二）錢莊倒閉風潮。浙江錢莊多與絲繭業有密切關係，而絲繭業又與米業密切聯繫；故民二十年後錢莊發生倒閉風潮，糧商營業亦因周轉不靈，日趨衰微。（三）直接交易比例提高。年來因鐵道、公路之興築，直接出售與直接採購增加，有些轉運

① 參考 S. A. Husian: Agricultural Marketing in Northern India, chapt. V—VII, pp. 107—176, and chapt. XI, pp. 290—308.

② 在平湖有『米穀運銷合作社』18社，共有社員300人，股金1,538元，二十四年運銷米糧額共4,000石；自二十五年起，合作社聯合會尚擬舉辦加工設備，自行碾製。在上虞有『豆棉運銷兼營合作社』2社，一成立於二十四年十月，有社員58人，股金315元（繳足126元），一成立於二十五年七月底，股金尚未募足。

一二個終點市場外，其他市場仍不多見。

5. 浙江的食糧運輸，在全國各省中雖屬較便利者，尤其是浙西區域及浙東沿海市場，水運之便可為全國冠，但浙江內地各市場，則運輸之阻隔仍多，鐵道公路猶未能充分利用，各種運輸方式彼此亦未密切啣接與相互補救，此外，為浙江獨有的過塘行制度，加重運銷成本甚鉅（見第八章），應設法改進；至運輸上一切陋規，如攙水、偷竊等，更應嚴格防止。

6. 一般言之，糧商多優待買方，而虐待賣方。糧商對於出售者，特別是對於農民，莫不竭力壓低價格，且在浙西市場，即非委託交易，糧商亦常在價格以外，向農民徵收佣金。對於買方，招待無微不至，有時且給以回佣，每次所費頗為可觀；『羊毛出自羊身』，結果都轉嫁於賣方。

7. 關於價格構成，除濱海及鐵路沿線市場較為靈通並合理外，內地各市場則因交通工具之缺乏，極為遲鈍，且多在收買商獨占狀態下。再者，在批發市場上，買進多為到貨交易（Delivered sale），賣出多為起運地交貨交易（F. O. B. sale）因之批發市場糧商卸卻了運輸途中價格變動的風險，將其分別轉嫁於賣方的產地糧商及買方的零售商，終則由後二者復轉嫁於生產者與消費者。

8. 交易上的信任及資金通融，不是建築在堅固的商業基礎上，而完全基於鄉土及相識的情誼上，因此一遇商業及金融恐慌，糧商便相率虧累倒閉，糧業金融益為枯竭。如近年來，因錢莊倒閉風潮的蔓延，糧商均感周轉不靈，賒欠交易極少，代理商的墊款期限亦大為縮短，便是顯著的例子。

此其三。在產地市場，行販收買農家米穀，不問品質之優劣，概付以同一價格(flat price)，此為品質改良運動之莫大障礙。凡此種種，皆分級之缺乏與簡陋所致，且浙江農民收穫售出部分較高，消費者對於米穀品質之挑剔亦較多<sup>①</sup>，故名符其實的分級，實有迫切之需要。

(二)各型市場的分級 在浙江，產地市場根本無分級的存在；批發市場中米穀分類甚多，或以早晚季為標準，或以加工之程度與方式為標準，或以來源地為標準，且其分類法含有任意性，不足以語分級；至於零售市場，則通常有類似分級之上、中、下米分等。整個言之，浙江各型市場均無嚴格分級之存在，所不同者，批發及零售市場尚有類似分級之分類與分等，而產地市場則並此亦無之。考外國成例，大都對於產地市場的分級也同樣的重視，蓋如此，則送貨看樣與退貨爭議可以免除，同時剔除不良成分可以減低運費，鑑別優劣則品質優良與品質惡劣之生產者可得不同之售價。

(三)分級的規模 分級的價值，是與其規模之大小，成正比例的，所以高度商品化的物產大都有國際共同遵守的分級，至少也够得上國內通行的程度。米穀的商品化程度較低，但也需要全國或全省一致的分級。事實上，浙江米穀的分級，在省內尚不能一致，各市場有各市場的分級法，彼此各不相謀。這種實例甚多。例如同一小統，寧波列為上等米，餘姚則列為中等米；同一三河米，杭州列為下等米，蕭山則列為中等米。這樣說來，浙江分級的規模只是市場的，

<sup>①</sup> 此種情形與福建省內地消費者只求低廉的價格，而不講求品質者不同，見福建省之食糧運銷，第二章第三節。

市場之糧業遂感衰落，如第一章所述蘭谿情形，即其顯例。(四)糧商囤積失敗。民十八年大荒，米價步漲，糧商認為有利可圖，競事囤積，孰料翌年洋米大量傾入，米價突跌，糧商虧累不堪，倒閉甚多。(五)洋米傾銷。洋米侵入，雖為荒年之特殊情形，但即在常年，洋米傾銷之結果，土米市場為其所奪，為害亦不淺。如溫、台米糧不能大量運銷寧波，主要原因即在競爭不過洋米。此數原因中，除第三項循經濟發展之途徑，未可抑制外，餘均可賴政府力量予以有計劃的管理與改進，而於抵抗洋米傾銷一點尤應三致意焉。

## 第二節 食糧之分級

(一)分級的意義與需要 分級乃依各項特質，類別物產為固定等級，再賦以法律或習慣之形式。分級為物產商品化促成因素之一，其主要功能為：一，樹立公平運銷的基礎；二，減低運銷費用；三，便利農業貸款；四，促進品質改良，但浙江米穀的運銷，因無分級或分級簡陋，上述功能大都缺乏。茲略述之。運銷（交易，儲藏，運輸）當事人（parties concerned in marketing）間對於米穀品質常起爭執，且吃虧總歸經濟勢力薄弱的一方，公平交易無從樹立，此其一。看樣交易（trade by samples）極為普遍，每一米船到市，各行家在各艙均須打樣米一次，且各種寄生運銷組織（如湖墅、寧波等地之賣手）亦因以興起，其加增運銷費用，自不待言，此其二。浙江各縣農民銀行多辦理儲押放款，去年更有轟動一時之農業倉庫計劃，但成績尚屬渺茫，蓋農產儲押之主要目標在於利用倉庫券以活動金融，在分級未臻完備以前，此種倉庫券之發行殆不可能，

否提高，則因材料缺乏，殊難臆斷。不過大體言之，杭州之搵套實具有其存在之條件。杭州米市之搵套，常以次等米充作高等米，識者多以此為詬病，實則米糧搵套係一種費用，不得不有所取償，癥結所在為此種代價是否過高而已<sup>①</sup>。吾人所引為缺憾者，為米糧搵套成分之漫無標準。搵套成分幾每星期變更一次，由杭市米價評議會決定，零售同業均得遵守。茲列示民二十三，二十四，二十五年一月第一週之搵套成分如下：

民二十三年(一月四日)	民二十四年(一月四日)	民二十五年(一月八日)
一號米——機高羅尖 100%	一號米 { 機高暹羅 40% 機高羅尖 40% 機高壬尖 20%	一號米 { 特機壬尖 50% 高機羅尖 50%
二號米 { 機中壬尖 40% 機高羊尖 30% 機高遞浦 30%	二號米 { 機中壬尖 40% 機高羊尖 30% 機中暹羅 30%	二號米 { 機高遞浦 40% 機高羅尖 30% 機高壬尖 30%
三號米 { 機中嘉興 40% 機中羊尖 30% 機中遞浦 30%	三號米 { 機中羊尖 30% 機中嘉興 40% 機中西貢 30%	三號米 { 機高羊尖 40% 機中遞浦 30% 機高嘉興 30%
四號米 { 白羊尖 40% 白泗安 30% 白嘉興 30%	四號米 { 中西貢 40% 白嘉興 40% 中河灘 20%	四號米 { 中泗安 40% 中羊尖 30% 中嘉興 30%
五號米 { 中壩尖 40% 中埠尖 30% 中河灘 30%	五號米 { 中壩尖 20% 中三河 40% 中埠尖 40%	五號米 { 中江尖 40% 中埠尖 30% 白泗安 30%

觀上表，搵套成分之複雜與變動昭然若揭，此固為米糧來源衆多之結果，要亦主管官署放任之所致，故釐訂一富有伸縮性的搵套標準

① 參閱 L. P. H. Weld: The Marketing of Farm Products, pp.



不是全省的，更不是全國的，故毫無價值可言。

(四)分級的程度 分級的最終目的是滿足消費者的品質需要 (Demand for Quality)。浙江零售市場大都只分爲上、中、下三等，開價零售，自難滿足消費者之需要。至於批發市場之米糧分類，則與零售市場恰成對照，極盡繁雜之能事。根據來源地及早晚季之差別，湖墅分白米爲二十三種，糙米爲十九種，紹興分白米爲十五種，寧波分白米爲十一種；各米市復根據加工的程度分白米爲一機、二機、三機。似此繁雜之分類實足以敗壞運銷機構之整一性。有些米市復就上述米類分別等級，如湖墅列羅尖、機嘉興、機遞浦、羊尖等爲上等白米，列機泗安、麻尖、河灘、花尖等爲中等白米，列壩白、埠白、機白等爲下等米。然此不過爲米市上共同之認識，並非開價之標準，仍不足稱爲真實之分級。

(五)零售米糧的『搵套』 『搵套』(mixing)乃按一定比例，將數種或數等級之食米，予以摻合，並分成新等級之謂。據 Price 之分析<sup>①</sup>，搵套之功用有三：一，便利混合保管；二，滿足現有等級所不能滿足的需要；三，利用每等級品質上之差異，經摻合後，提高其平均等級。在零售市場，無混合保管之需要，故『搵套』之合理性建築在後列兩種功用。關於浙江零售市場的搵套可舉杭州爲例。杭州搵套之開始，據謂至少已有四十年，蓋米穀來源不固定，人民又講究食米，爲滿足需要，非搵套不可；至於米經混合後，平均等級是

① H. B. Price: Some Problems of the Minneapolis Grain Marketing Organization, in "Marketing of Farm Products", edited by the H. B. Price, pp. 75—76.

(一)裝袋與散艙 浙江米穀之運銷，除裝袋外，尚有散艙辦法<sup>①</sup>。所謂散艙即米穀散置於船艙之謂。蘇、皖兩省（如東壩、梅渚、蕪湖、巢湖、宜興、溧陽等地）運往杭州、硤石等地之米糧多係散艙，本省米，外洋米及一部分江蘇米則係裝袋。散艙制度之發生乃由於各省量制之不同，而商人積習亦有關係。散艙制度缺點甚多：一，易於被竊，二，易於攙水，三，易受雨水，四，不便搬運。裝袋可以免除上述缺點，實有提倡之必要。

(二)米袋的種類 浙江米袋有羊毛袋、麻袋、單絲袋等種。單絲袋甚少使用，故僅就羊毛袋與麻袋述之。寧、紹、溫、台、金、蘭等屬多用羊毛袋（洋米亦然），浙西則多用麻袋；有些地方羊毛袋與麻袋間用，冬季用羊毛袋，夏季用麻袋。羊毛袋價格通常較麻袋為高，如湖墅羊毛袋每隻三角，麻袋每隻二角；寧波羊毛袋每隻三角六分，麻袋每隻三角二分，此係指二十四年到二十五年間的情形而言。至於二十四年前之價格變動可舉寧波採辦湘米所用之麻袋為例：二十一年為四角五分，二十二年為三角三分，二十三年為三角五分。關於兩種麻袋之優劣，米商認為羊毛袋品質雖佳，但編織過密，易於腐霉；麻袋透風，但又不牢固；此種陳述當屬事實，不過洋米亦以羊毛袋包裝，但腐霉生蟲情事甚少發生，蓋洋米袋裝前均經過充分烘乾，可見腐霉與否，關鍵不在包裝，而在加工與烘乾程序之有無優劣。

(三)米袋的供應 依浙江慣例，凡商人往他地買賣米穀，成交後即返回原地者大都自備米袋。如杭州長路米店往湖墅、長興、嘉

① 農民出售米穀常用竹籬。

實爲必要<sup>①</sup>。

(六)分級的準備與政策 由以上各節之分析，浙省分級制度之建立，實爲要圖，茲約略述其具體辦法。辦理分級以前，須假以年月，推進品種統一運動。浙江稻種繁多，浙江大學農學院學生利用暑期搜集者已有二百種之多，如不設法調整，則分級將無從着手。現幸浙省府銳意推廣純系稻及雙季稻，對於劃一品種一層已漸予注意。關於統一品種，美國加利佛尼亞州科因（kern）辦法很可參考：依一九二四年制定之規章，凡經劃定爲統一品種地帶（one variety seed district）者，一律禁止佔有，輸入並種植外來之品種，違者處以罰金，試行結果，頗著成效<sup>②</sup>。品種逐漸劃一後，便可辦理分級。分級政策，通常注重檢驗，不過浙省情形特殊，檢驗之外尚須管理加工及執行烘乾，蓋夏季米糧易霉，生霉前後品質迥不相同，等級亦將隨之改變，爲避免煩難起見，惟有烘乾及改善加工之法。又省外來米等級規定問題，亦應與相關省分（如蘇、皖、贛等省）<sup>③</sup>妥商辦法，如能訂立省際間之分級標準，尤爲重要。至於分級方法，現行看成色、秤重量的粗陋辦法頗不適用，須在可能範圍內，採用比較的物理的及化學分析的精密方法。

### 第三節 食糧之包裝

① 浙江省農業改良廠稻麥場過去曾作杭州米穀分級之研究（見其試驗成績報告），只須擴大研究範圍，不難釐訂搗套之標準。

② J. B. Boyle, Marketing of Agricultural Products, p. 71.

③ 湘米等級相當的標準化，可利用其分級法。

## 第四章

### 食糧之加工

加工 (Processing) 應否置諸運銷範圍內，自來學者意見頗不一致。F. E. Clark 與 L. D. H. Weld 主張將加工劃諸運銷範圍以外，其理由為：『加工實際為製造 (Manufacture)，根本上非運銷』<sup>①</sup>。同此說者尚有 J. E. Boyle, H. H. Maynard, W. C. Weidler 及 T. N. Beckman 諸人。另方面，A. H. Benton 及 T. Macklin 二氏，主張加工應屬於運銷之範圍。Benton 氏謂：『為要使消費者便於享用，大多數農產品均須變其形式，顯著者如小麥之變為麩粉與麩皮是，此種變形需要製造或加工活動 (Manufacturing or processing activities)；這些活動遂構成運銷機能之一』<sup>②</sup>。Macklin 氏謂『加工乃運銷的一種必需的役務 (Service)』；氏且設專章分析加工成本甚詳<sup>③</sup>。

若就我國情形言，特別就浙江米糧的運銷言，則加工實為運銷

---

① 見二氏合著之 "Marketing Agricultural Products", p. 23.

② 見氏之 "Marketing of Farm Products", pp. 25—26.

③ 見氏之 "Efficient Marketing for Agriculture", Chapter VI, pp.

興等地採買，奉化、定海、慈谿米店往寧波採買，紹蕭各地米行店往湖墅、硤石等地採買是，溫州、海門之米行，米廠往寧波販賣米穀亦然。不過在採辦地有袋店組織者，則買客可利用貫袋（即租袋）辦法，如金華、蘭谿等地是，租費每袋每日一分八釐，回袋運費每袋一分。貫袋之外，尚有無償的借袋辦法，唯不甚通行，只南潯、臨浦等地有之，此種辦法限於有信用及有來往之顧客，否則須繳押金。米穀成交後，即換裝買方米袋，原袋由賣方帶回，只有洋米是連袋賣；每換袋一次須付打包費（包括麻線及縫工）二分左右，且換袋時難免米穀之損耗。從這一方面觀察，換袋辦法似應改革。不過此種辦法亦有其存在的合理性，蓋無此辦法，則米袋勢將集中數地，發生供求失調的不良現象。

（四）米袋的標準化 浙江米穀之包裝，除散艙外，仍應規定米袋之大小。浙江米袋之大小極不一致，如湖墅米市之紹蕭幫買客，有大袋、小袋之別，大袋買客用袋為一石五斗，小袋買客用袋為一石一斗；在同一市場中米袋大小如此不同，各市場間所用之米袋。差異必更多。故米袋之標準化實有必要。莫斯科農產加工廠（Mosseli-prom）因包裝之標準化每年可節省 1,068,000 盧布<sup>①</sup>。浙江米商及主管官署對此應加注意，且浙江米糧多以容量作價，米袋之標準化更多裨益。

① O. A. Ermansky, Tyeoriya i Praktika Rakhiona lizachii, p. 417.

加工在使產品適宜於最終的消費者<sup>①</sup>。加工方式可概分為變形的，如穀之礱碾成米，與變質的，如將普通米改造為特種米兩大類。

變形的加工發生物理的作用，結果改變產品形狀，使其便於消費。最重要的兩種食糧作物，穀與小麥，都須經過礱與磨，製成米與麥粉，方能食用；且依一般習慣，糙米尚須經過數次加工，製為白米，始更適口。故變形的加工，可謂為加工之最基本的方式。變形加工因所用發動力之差異，又可分為五種：

1. 人力——人力加工工具有『手礱』『腳碓』兩種。手礱之作用在將稻變成糙米，為加工之最初步。製造手礱所用的材料有木、竹、泥三種。木礱最普通，盛行於長興、泗安諸地；竹礱盛行於武義及附近各地；泥礱較少，衢州用之。此種加工之經營者稱礱坊<sup>②</sup>，多為農民兼營。腳碓之功用，在變糙米為精米，建德及附近山地之米店多附設之。

2. 畜力——使用畜力者為磨坊，其職能在將小麥磨製成麥粉。加工工具第一種為『石磨』，多用牛繞拖之，故又稱『牛磨』。磨坊以衢州、紹屬及溫屬各地較多。其次為石碾，亦以牛拖滾之，乃變穀為糙米之工具，嚴州等山地鄉村多用之。

3. 水力——利用水力之加工工具，俗稱『水碓』，功用亦在將糙米製為精米。水碓構造大體與腳碓同，所不同者，腳碓僅用一石椿，水碓則係將數個石椿連在一木軸上，外設置一大齒板輪於流

① A. H. Benton: Marketing of Farm Products, p. 25.

② 泗安礱坊計百餘家，武義計四十家；此種礱坊不僅為加工機關，且兼營自買(小額)自賣(大額)，在各該市場之食糧交易上佔有相當地位。

之重要機能，而應在運銷範圍內詳加探究。吾人作此主張，有下列幾個理由：

第一，按美國學者之研究，凡商業化<sup>①</sup>程度愈高之國家或區域，加工將集中於大城市，成爲獨立的工業經營，而非運銷中之所謂加工，因之加工職務之重要性愈減；反之則加工職務仍居重要。一般言之，我國商業化程度不高；且浙江的米穀加工機關多散置於鄉鎮市場，離集中之程度尙遠，故不能視爲獨立的工業製造機關。

第二，浙江糧貨交易以米爲多，穀甚少，蓋米質較爲齊一，品級高下易於鑑定，穀則有飽圓、空扁、乾、潮之別，其出米率各不相同，交易時至感困難。因此，爲供給顧客便利起見，自穀到米之加工遂成爲運銷之重要機能。且卽同爲米，而消費者所需要之糙白程度亦有不同，故糙米到白米之加工亦同等重要。在此種情形下，加工自不能擯於運銷範圍之外。

第三，浙江米行或米店，爲圖運銷之便利，多置辦加工設備，兼營加工業務。如杭州之米店，爲便於『搗套』起見，大多設置碾製機。且專營機米廠之委託方，以米行、米店、農人爲多，住戶（消費者）甚少。考米行、米店或農人之所以先須利用加工過程者，亦在獲得出售之便利。據上述理由，本書遂亦將加工視作運銷機能。

## 第一節 加工方式及其形成條件

### (一)加工方式

<sup>①</sup> 此處所謂『商業化』指社會經濟各方面而言，與單純的『商品化』有別。

須加水；第四步在圓囤上面覆以礮糠十數擔，使囤中米不致透氣。如此，囤中起發酵作用，兩月或三月（用紅糠約為十天）之後，揭開圓囤，白米統變成黃色米（有時略帶紅色）。此種米，糧市上通稱『冬雙米』；至其正稱則為『冬春米』，因農米或米商做米均在冬季十一、十二或一月；俗又稱『黃米』，象其色。除上述最普通方法外，尚有數種特殊製造方法，其製造過程之名稱亦各有不同。為簡明起見列示於下：

用 糠1.	經過時間	備 註
一 冷囤——不用糠，俗稱『淨糠』	五月餘	米色最佳，囤中黃，邊底白
二 白糠——連碾米時之糠，不另加（約糠 10 石）	二月——三月	每石米普通出糠一斗
三 毛糠——除碾糠外，另加白糠 1—2 石	二月——三月	
四 黃糠——除碾糠外，另加白糠 7—8 石	半月	另須加水
五 熱囤——除碾糠外，另加黃糠（即紅糠） 5 石	七——八天	每囤用蒸熟之米兩石，倒入囤中作引頭

1. 用糠數量以每囤（白粳米 100 石）計算。

冬雙米因與糠攪合爛酵之結果，糠味甚重。初食者格格難入口，但浙西土民均慣食之。冬雙米之長處，據當地人稱：第一味香，即外地人不慣聞的糠味；第二鬆散，煮飯容易；第三粳米黏性完全失去，易於消化。其壞處，據吾人觀察：第一損耗白米，即製出來的黃米不及原來白米多，損耗率約為 10—20%；第二不易儲藏，白米普通可儲藏一年到兩年，冬雙米僅半年到一年，過此便有腐蝕之危險；第三不耐餓，因此浙西人民用餐次數特多，每天由四餐到五餐不等，如係農民，則因往返費時，必致妨礙農田工作。此外，冬雙米



水中，水流轉動齒板，帶動木軸，上下石椿，發生加工作用，故遠較前者複雜。經營水碓者為鄉村般戶，通稱『水碓主人』，世代相傳。金、處、衢諸屬盛行此種加工方法。

4. 內燃發動力——此種動力發生於柴油之燃燒作用。普通係置引擎一座，附設數個『米斗』，『穀礮』或『粉機』，以皮帶聯絡之。柴油燃燒後，汽力推動引擎，帶動米斗、穀礮或粉機，發生碾製作用。此為浙江最通行的加工方式，較大市鎮之碾米廠以採用此種發動力者為多。

5. 電力——電力發動之裝置，主要部分為馬達，至其附帶設備如斗、礮、粉機，則與前者相同。各地碾米廠固以用內燃發動力者為多，但近年來電力發動所占比例漸有增大之勢，其在嘉、湖二屬市場漸趨廣遍。

變質的加工發生化學的作用，使米穀的品質，更能適合消費者之口味，變質加工通行於浙西嘉，湖兩屬；浙東各屬雖有消費此種食糧者，但多運自浙西，並不自己製造。經過變質加工的米穀，不但品質色味俱變，而名稱亦異。茲分述如下。

1. 『冬雙米』製造——此種米所用的原料為碾製程度極高的白粳米。普通的製造方法為：第一步用竹席在室內地坪圍一大圓圍形，內約可容米一百石；第二步在圓圍底下用稻草，或四面用磚瓦，當中用礮糠（由穀礮成糙米時之粗糠）墊底，以免地下潮氣侵入；第三步將白粳米與白糠（由糙米碾成白米時之細糠）攪合之，倒入圍中，普通每百石白粳米加糠五擔到十擔，如欲黃色深則多加糠，否則少加，如欲求速，則用紅糠（白糠用過一次，即成紅糠），另

加工方式之形成，概言之，與社會經濟之演進程度，最有關係。就變形的加工言，隨着社會經濟之進步，利用內燃發動力或電力之加工必漸代替利用人力、畜力或自然力之加工。就變質的加工言，在浙江亦祇發生於經濟情形較富裕的區域，如細加分析，則影響加工方式之構成，尙有下述諸種因素：

1. 動力供給 凡人工價廉而新式動力缺乏之區域，多用手礮、腳碓、或石碾。浙江長興、安吉及嚴屬各縣，多在地，農民除耕作外，很少兼營副業，勞力因而過剩；兼以水力缺乏，經濟落後，電業未興，故祇有採用人力或人畜力並用之加工。金、處、衢諸屬，人工雖賤，但因河流順地勢自上而下，水力之利用稱便，故除礮谷用手礮外，碾米多用水碓。杭州、寧波及浙西嘉、湖兩屬各市場，因當地電氣事業發達，有電力可資利用，多用電力加工。至缺乏此種便利而經濟比較進步之區，則加工多用內燃發動力。一般言之，浙江各地具有此種條件者居多，故內燃發動力之利用最為廣遍。

2. 消費習慣 在人民慣食糙米的地方，碾米廠不發達，加工多用人力或自然力，如浙江之山地區域是。在人民慣食白米的地方，碾米廠甚多，電力或內燃力之應用亦廣，如浙西之平原區，浙東之寧、紹二屬及各大市鎮是。消費習慣給予變質加工的影響，尤為顯著。如浙西土民（本地居民）慣食冬雙米或蒸穀米，因而多用變質加工；至客民（外地移民）則慣食普通秈米，無須格外加工製造。

3. 糧貨銷路 運入地對於糧貨之需要，有為穀，有為糙米，有為精米（白米），因而影響供給地或需要地加工方式之不同。如泗

因爲經過一次爛閉，潤澤完全失去，食時極覺乾澀，故其養分或許要減去一部分。冬雙米之製造區域遍及嘉屬各縣及吳興東部。市鎮中，嘉興之油車港（即澄溪鎮）爲冬雙米之最大製造市場；至製造方法之精良則推吳興之南潯。

2. 蒸穀製造——蒸穀係就秈稻煮製者。其製作方法爲：第一步用土磚或青磚堆砌成一竈，以能放置二鍋或三鍋爲最宜，竈邊設一風箱，便於抽風吹火；第二步鍋中置木蒸，將穀倒入蒸內，下面燒柴生火，將穀蒸熟；第三步聚蒸熟之穀數擔或數十擔爲一堆，周圍覆以稻草，使內中發熱；第四步隔一天在陽光下露曬，便成『蒸穀』。將蒸穀礱碾成米，便爲『蒸穀米』；其色略較白米黯淡，表形亦較粗糙。在製造過程中，曬穀最需技巧，如曬得不均勻，有些太乾，有些帶潮，一經礱碾，便易成碎米。蒸穀米因係先將穀煮熟，再行礱碾，故又稱『熟米』，普通秈米則稱『生米』。

蒸穀米的優點：第一是鬆散，易於下咽；第二由糙米出精米的程度較之粳米與普通秈米均高，計糙米出精米之百分率：粳米與秈米普通由85—95%，蒸穀米則由95—97%；第三出飯程度亦較粳米與秈米高，約高七分之一；第四煮飯易熟，可省柴火。其短處則：第一、米之香味完全失去，若冬雙米尙有獨到的糠皮味，蒸穀米則『味同嚼蠟』；第二、因已煮熟，故不易保藏；第三、就皮相觀之，蒸穀米的滋養力或較冬雙米略強，但恐怕仍不及普通秈米。蒸穀之製造盛行於吳興縣西部及長興、德清諸縣；市鎮中以長興爲最大製造市場。

## （二）形成條件

徒數人。

一般言之，專營機米廠係代客碾製，米行或米店兼營的機米廠係自買自碾自賣。但兼營機米廠亦有代客碾製者，特在營業總額中所占比例遠較自碾為小。在代客碾製之場合，委託方為米行、米店、農人、住戶（收租地主）等；至以何種委託者為多，則視機米廠之地址，經營者之社會關係而定，此點後將詳述之。委託手續極簡單，通常祇須將米穀搬運至機米廠，點交清楚，言明加工精度；收貨時，加工機關例須過斛，如碾製時委託方有人監督，則碾畢即可運貨，不必再有過斛手續。上下力多由機米廠擔任，有另取費者，有包括在碾製費中者。機米廠如設有較大倉房，亦多代貨主盡儲藏職務，不收棧租；惟期限有定，通常自數日到一月。碾製費多預為規定，其方式或由各廠自定，或由同業協議，或由公會頒行。費率按照米穀之種類及加工精度之高下而有高低。但機米廠亦常因委託方之不同，雖同種米穀與精度，而取費有輕重；普通農人託碾收費多較商人託碾為高，因商人每次託碾數額多較農人為大。碾製費之繳付，例在穀米加工完畢後，如係大主顧而與機米廠共往來者，則用『取摺辦法』，按期（每月底或三節）結付。副產品礱糠或白糠，均歸屬委託方，亦有將糠抵作加工費或費給廠方者。碾米時期以國曆十一、十二、一月最忙，四、五、六月較閑；每次接受委託數額，以五斗起碼。

機米廠多兼營副業。如王店機米廠在夏季多將引擎租與農民斛水；嘉善機米廠有兼營麵粉製造者；湖州機米廠均代委託方出售糧貨於米行（不收佣金）；溫、台屬機米廠多兼營米穀販賣，且幾

安鎮，輸出糧貨均爲稻與糙米，故該市場以礮坊最爲發達，碾米廠極少。嘉興、嘉善所屬各市場，輸出以冬雙米、白粳米爲多，故碾米廠林立，內燃力與電力加工極爲發達。至於杭州、寧波、紹興等輸入市場，爲供應鎮上大宗人口食用之需，交易多爲白米，故碾米廠數目特多。

## 第二節 加工機關的組織與業務

浙江食糧的加工機關可分爲機米廠、水碓房、礮坊、磨坊四種。前三者爲米穀之加工機關，最後一種爲小麥之加工機關。其中機米廠最居重要，餘次之。

### (一) 機米廠

浙江之機米廠有專營者，有米行或米店兼營者<sup>①</sup>。大抵交易數額龐大，輸入多糙米，銷售多白米之市場，專營機米廠必多，湖州卽其一例。若輸出多糙米，或輸入多白米，則交易額縱大，機米廠亦必不發達，前者如硤石，後者如寧波。杭州食糧交易數額極大，且輸入多糙米，對於加工需要甚切，專營機米廠應極發達，唯因零售食米除蒸穀米外，均須經過『搗套』手續，米店爲便利計，多自置加工設備，故機米廠以米店兼營者爲多。機米廠之內部組織大都相同，人數自五人到二十人不等，普通經理一人（或另設協理一人），帳房一人，出門交接一人（或二人），看白（內部管理與監督）二、三人，機司一人（或二人），工役二、三人（或三人以上不等），學

<sup>①</sup> 在漚安及附近市場，常有無錫碾米船來往，船上裝置簡單的加工設備，代客碾製，農民及米商圖其便利，多樂用之。

穫後六、七月，亦有全年經營者。此種磨坊在溫、台、金、嚴、衢、處諸屬甚多，蓋機製麵粉輸入內地不便，土麥粉遂居優勢。

### 第三節 加工成本與利得

在我國，除大規模的麵粉廠外，小規模的食糧加工機關，均未採行新式會計制度，分析加工成本及探索利潤之高低，極感困難。此次在浙江調查所得，亦僅是綜合各地加工機關經營者估計的結果，而非出自系統的記錄。且利潤有毛利 (Gross profit) 與淨利 (Net profit) 之分，浙江加工機關對於開銷，既無詳細記載，計算淨利自不可能；故本文所謂利潤，實指毛利而言。

浙江的加工有變形的與變質的兩種方式，因此在成本與利潤的分析上亦分爲兩項：即穀米礱碾成本與利潤及米穀製造成本與利潤<sup>①</sup>。在分析成本與利潤之前，因出米比率直接關係加工之深度，間接影響成本之大小；碾製費爲加工機關之主要營業收入，如以碾製費率與成本相較，則可求得單位利潤率之高低；爲行文便利，先就出米比率與碾製費率述之。

#### (一) 出米比率及其差異

出米比率之計算，因加工階級之不同，可分爲三種標準：(1) 穀——糙米，礱坊及鄉村農民之出米率多依據之；(2) 糙米——白米（亦稱精米），大市場如杭州、硤石、寧波、湖州等地及水碓房之出

① 新式的小麥加工機關（即麵粉廠），逐漸大規模化，成爲專門的工業生產機關，因此不在本文論列之範圍內；舊式者（即土磨坊），則因經營主毫無成本的概念，無材料可資引用；故小麥加工成本與利潤之分析，祇有從略。

取批發商之地位而代之。

### (二)水碓房

水碓多屬殷戶所有，俗稱『水碓主人』。此種加工設備，雖為世代相傳，但亦有因家道衰落而出賣者。通常水碓主多住於他處，另派『管水碓人』負經營責任。凡欲碓米者，可與管水碓人接洽，自己派工人擡扶碓米，例須二人。碓畢按糧貨數量繳付碓米費。故水碓房為純出租的加工機關。

### (三)礱坊

浙江礱坊全係自買自礱自賣，不代客礱製。經營礱坊者多係農民，工作時間一般在二月到五月及七月到十一月。原料為穀，以向城鄉殷戶（地主）購買者居大半，其餘一部分或從農人收買，或係自己田出產。礱有木礱、竹礱、泥礱三種，每家有三副四副不等。礱工或係自有勞工，或係雇用勞工，一般則係兩種兼有。礱坊將穀礱製成糙米後，尚須租用水碓或委託機米廠加工為白米，再批發或零售於外地或本地市場。

### (四)磨坊

依所用動力之不同，磨坊可分為兩種：一為利用內燃發動力或電力之機器磨坊；一為利用畜力之土磨坊。機器磨坊多係代客加工，除所用原料為小麥、成品為麵粉與機米廠相異外，至其組織與經營方法則大體與機米廠同。但因交通較便之市鎮，多向上海、無錫購買麵粉，故此種磨坊在浙江難以發達。土磨坊多為自買自磨自賣，其組織及經營方法大體與礱坊相似，原料購自農人，米行或外地販客，成品零售於麵店、燒餅舖或雜貨店。工作時期多在新麥收

之出米率亦較高。如粳稻出米率：浙西所產者較浙東為高；秈稻出米率：溫州所產者較嚴州為高。(三)為保藏方法之不同，凡保藏較善者，穀米品質較良，出米率亦較高。如長興糙米之出白米率：乾蒸穀米為92%，潮蒸穀米為88%。(四)為加工方法之不同，大抵加工方法愈進步，碎米之損耗愈少，出米率亦愈高。如礱機出米率較手礱為高，碾米機出米較水碓及石碾為高。(五)為加工精度之深淺，即加工精度愈深者，出米率愈低。如蘭谿碾米廠，秈穀出白米率：一機為70%，二機為67%—68%，三機為65%—66%。

### (二)碾製費率及其差異

碾製費為加工機關向委託方徵收的代價，一般按穀米之容量或重量單位計算費率(rate)。在浙江，碾製費率之計算，與出米率一樣，亦可依加工階段分為三種：(1)穀——糙米，(2)糙米——白米，(3)穀——白米。擔任穀米之加工職務者，本有農家、礱坊、水碓房與機米廠等，但因農家與礱坊例皆自營，不受委託，故無碾製費之徵取；水碓房之性質僅在出租加工工具，並不代辦加工職役，其所收代價可視作單純的租賃費，而與營業收入的碾製費有別。因此，下面所述，將以機米廠為主①。

浙江機米廠之加工階段，除紹、溫、台三屬市場有為穀——白米之全部過程，有兼及於穀——糙米之初步過程外，一般則僅為糙米——白米之次步過程。糙米——白米之碾製費率，高者每石.25元，低者.04元，普通.12元到.18元。穀——糙米之碾製費率，每石約在.15元左右。穀——白米之加工，因過程較長，故碾製費

① 水碓房之租賃費率為每石(糙米).05元



米率多依據之；(3)穀——白米，凡加工機關進貨爲穀，出貨爲白米之市場，如浙東各縣，多依據之。第三個階段僅爲前二者之合併計算。故實際言之，穀到米之加工階段僅有二，其出米率亦可概依前兩種標準計算。約而言之，浙江各市場穀出糙米之百分率爲 55%—80% 不等<sup>①</sup>，糙米出白米之百分率爲 70%—95% 不等。

出米率相異之原因，有數端：(一)爲穀米種類之不同，在同一地方，大抵穀之出糙米，粳穀較秈穀爲高，而糯穀又較粳穀爲高；至糙米之出白米，則蒸穀米較一般米均高。如衢州穀出糙米率：秈穀爲 66%，糯穀爲 75%；溫州穀出糙米率：秈穀爲 75%，粳穀爲 77%，糯穀爲 78%，杭州湖墅糙米出白米率：蒸穀米爲 90%，秈米、粳米與糯米均爲 80%；南潯糙米出白米：蒸穀米爲 95%—97%，粳米秈米與糯米均爲 85%—95%。湖州糙米之出米率亦因種類不同而互有差異，見下表。

湖州糙米每石之出米率

	碾後白米數	糠數	碎米數
蒸穀米	潮米：9.1→9.2(斗)	2斗餘	1升餘
	乾米：9.7→9.8(斗)	1斗	4合
粳米	9斗	2斗餘	1升餘
壬尖	9.5→9.6(斗)	1斗5升	半升
泗安尖	9斗	2斗餘	1升
糯米	9斗	2斗餘	1升餘

(二)爲各地生產環境之不同，大抵生產環境較優者，其所產稻穀

① 按穀與米之斤數折算。

## (三) 穀米礱碾成本與利得

由前所述，知浙江穀到糙米之加工多為礱坊擔任，糙米到白米之加工多由機米廠擔任；故下面就此兩種加工機關分析加工成本與利得。

1. 礱坊 浙江之礱坊，除經營穀到糙米之加工外，且多兼業白米之販運，是以計算加工成本固以穀到糙米之過程為限，但計算利潤則須加入糙米到白米（租用水碓加工）一過程。關於礱製成本，茲以武義與長興為例。

穀每擔礱製成本	武 義	長 興
設 備 費	.022 元 <sup>1</sup> .	.016 元 <sup>2</sup> .
人 工 費	.080 元 <sup>3</sup> .	.120 元 <sup>4</sup> .
合 計	.102 元	.136 元

附註：1. 武義所用為竹礱，每個價 2.2 元，可礱穀 100 擔，每擔穀攤 .022 元。

2. 長興所用為木礱，每個價 9.5 元，可礱穀 600 擔，每擔穀攤 .016 元。

3. 竹礱每人每日可礱穀 6 擔，以每工 .5 元計，每擔穀合 .08 元。

4. 木礱每人每日可礱穀 4 擔，以每工 .5 元計，每擔穀合 .12 元。

長興礱製成本較武義為高者，因長興所礱為蒸穀，較武義之秈穀費工。如以用木礱之建德為例，因其所礱為秈穀，每人工作效能較高，若假定其人工成本同於武義，設備費同於長興，則穀每擔礱製成本為：設備費 .016 元，十人工費 .08 元 = .096 元，較長興、武義均低。

率較上二者均高。在盛行此種加工過程之市場，如柯橋、海門、臨海、黃巖、樂清等地，則多採用以副產品白糠代償方法，不另給費。因之加工機關實收費率之高低，乃隨糠價之高低為定。依現行糠價折算結果，每石米碾製費率合 .15 元——.20 元<sup>①</sup>，較前二過程之合計費率為低。

碾製費率差別之決定因素有四：其一為米糧種類。同一市場，粳米碾製費率較秈米為高，糯米與蒸穀米又較前二者為高。如杭市湖墅機米廠同業規定每石碾製費率：糙秈米 .15 元，糙粳米 .17 元，糙糯米 .19 元，糙蒸穀米 .19 元。此因米性不同，碾製有難易。其二為市場環境。凡機米廠林立，碾製額龐大之市場，碾製費率較低，反之則較高；如泗安因機米廠缺乏，秈米每石碾製費率為 .22 元，較其他市場均高。又機米廠競爭性大者，碾製費率較低；有公會之規定以圖壟斷者，碾製費率較高。前者如金華，計每石為秈米 .04 元，粳米 .09 元，糯米 .07 元；後者如湖州，計每石為蒸穀 .23 元，粳米 .23 元，糯米 .25 元。其三為機碾次數。凡加工精度愈高，機碾次數愈多者，碾製費率愈高，反之則愈低。普通機碾次數分單機（或稱一機）、雙機（或稱二機）、三機三種。如寧波秈米每石碾製費率為：單機 .08 元，雙機 .12 元，三機 .17 元；蘭谿秈米每石碾製費率為：一機 .08 元，二機 .10 元，三機 .12 元。其四為加料費與力役費之代付與否。通常機米廠均代付加料費（白石膏粉）與力役費（上下力）；其不代付者碾製費率必較低，如上述金華碾製費率特低者，即因白粉與上下搬運均係委託方自理之故。

① 白糠每斗價格 .07 元——.14 元，每石米出糠 1 斗——1.5 斗。

車油（如動力為馬達，則無此二項，而為電費）、人工、石膏粉，及修理費等項。茲以嘉善、長興及諸暨為例，列表於下。

每石糙米碾製 白米成本	嘉 善	長 興	諸 暨
柴 油 費	.035元	.040元	.020元
車 油 費	.010	.015	.010
人 工 費	.010	.005	.005
修 理 費	.010	.010	.010
石 膏 粉	.030	.030	.015
合 計	.095元	.100元	.060元

各地成本之差別，主要原因在於加工機關之地方環境及其經營效率之不同<sup>①</sup>。前者可解釋異區加工成本之差異，後者可解釋同區各廠加工成本之高低。如人工費一項，便與各區地方環境關係極密，在經濟較發達之區，一般工資較高，人工費亦較大。白粉（石膏粉）亦然，蓋加用白粉之分量隨米之機碾次數而不同，而米之機碾次數又與當地消費習慣有關，嘉善與長興受消費習慣之影響，米之機碾程度一般較諸暨為高，故其白粉費亦較後者為多。至經營效率一因子，在我國目前尚不能獲得此種材料，無從探究。在浙江，除上述二者外，米糧品種之不同，亦為招致加工成本差異的一原因。按碾製之米糧，諸暨為秈米，嘉善為粳米，長興為蒸穀米。前已言之，糙米到白米之加工過程，粳米較秈米難，蒸穀米較前二者俱難。此點表現於柴油費與車油費之大小上，即長興此二種費用最高，嘉善次之，諸暨最低。凡此所言，均就同種動力設備（柴油引擎）為準。

① T. Macklin: "Efficient Marketing for Agriculture", pp. 100—114.

關於磨坊磨製並販賣白米之利得（毛利），以武義為例，見下表。

**武義磨坊磨製及販賣穀米之利得**  
(以白米一石計算)

<b>售價：</b>		
主產：(白米一石)		4.93 元 <sup>1</sup>
<b>副產：</b>		
磨糠	.04 元	
白糠	<u>.70</u>	
合計		<u>.74</u>
總計		5.67 元
<b>成本：</b>		
原料費(穀) <sup>2</sup>		4.14 元
<b>加工費：</b>		
磨費	.20 元	
水碓費 <sup>3</sup>	<u>.10</u>	
合計		<u>.30 元</u>
總計		4.44 元
毛利(售價減去成本)		<u>1.23 元</u>

附註：1. 根據武義米行二十四年十月份買進價格。

2. 以每石白米需穀 1.8 擔計算；穀價之材料來源及時期同註一。

3. 水碓費包括租用費 .05 元及人工費 .05 元。

據此，白米每石毛利為 1.23 元，又以穀與白米之折算率計算，得穀之每擔毛利為 .60 元。武義磨坊平均每家每年營業額計穀 200 擔，則每磨坊每年獲利平均 120 元。惟應注意者，毛利中尚包括大宗運銷費與營業開支，故其純利必遠較此數為小。

2. 機米廠 由糙米到白米之碾製成本，普通可分為柴油、紅

詳細記載，惟可用所收之碾製費與碾製成本比較之，其差額即可視為每單位之毛利。此種計算，祇在示其大略情形，粗簡在所不免。為着材料上的方便，仍以嘉善、長興、諸暨、湖州四地為例，計算每石米之碾製成本與毛利如下：

	嘉 善	長 興	諸 暨	湖 州
收進碾製費 <sup>1</sup> (元)	.120	.13	.09	.230
成本(元)	.095	.10	.06	.125 <sup>2</sup>
毛利(元)	.025	.03	.03	.105

附註：1. 普通機米廠代碾行貨(米行或米店委託者)較鄉貨(農人委託者)為多，故碾製費率以行貨者為準。唯因行貨碾費較鄉貨稍賤，故本表收進碾製費均偏低。

2. 湖州用引擎與用馬達之機米廠幾各居半數，故成本就兩種動力設備者平均計算。

除湖州之單位毛利特高，屬於特殊情形外，其他三地相若，單位毛利為.03元。如以機米廠平均每年碾製額二萬石米計算，則每廠每年毛利約為600元（湖州約為1,000元）。

#### (四)米穀製造成本與利得

關於米穀變質的加工，茲就冬雙米與蒸穀分別述之。

1. 冬雙米 就冬雙米出產之數量言，固以油車港為最多，而就製造之技術言，則以南潯為最精巧；故以南潯為例。冬雙米之製造方法有多種，其成本各自不同。下面係就最通行的製造方法而言。

浙江機米廠之碾製成本，更因所用動力之不同而有差別。如前所述，機米廠之動力設備有柴油引擎與電力馬達兩種。在浙江，利用電力馬達程度較高者只有湖州。爲要比較引擎碾製成本與馬達碾製成本之高低，特以湖州爲例。

湖州每石糙米碾製白米成本：

引 擎		馬 達	
1. 動力費	a. 柴油 .03 元 b. 車油 .01	1. 電 費	.07 元
2. 人 工 <sup>1</sup>	.01	2. 人 工 <sup>2</sup>	—
3. 修 理	.01	3. 修 理	—
4. 白 粉	.03	4. 白 粉	.03
5. 上下力	.03	5. 上下力	.03
合 計	.12 元	合 計	.13 元

附註：1. 引擎用機工一人，按每月工資 30 元折算。

2. 馬達不用機工，故無人工費。

馬達既不用機工，又無須修理，但因其動力費較多，故其成本較引擎爲高。但上述電費 .07 元，係就用電在 1,500 度以下而言，如用電在 1,500 度以上，則每石米碾製電費可減爲 .06 元，馬達總成本亦減爲 .12 元，與引擎成本相等。由此可見，如加工數量龐大，用馬達與用引擎之成本實相等，且因馬達加工手續較簡，速率較高，故若有電力供給之便利，則用馬達當更爲合算。

自買自碾自賣之機米廠，對於米之進價售價及糙白程度，均無記錄，無從計算其利得。至接受委託之機米廠，對於營業情形，亦無

計算利得，現僅就成本分析之。

### 蒸穀製造成本

#### I. 直接費(按 10 擔計算)

1. 燃料費<sup>1</sup>: .4 元

2. 人工費<sup>2</sup>: { 蒸穀(2工) 1.0 元  
晒穀(1.5工) .8 1.8

合計 2.2 元

#### II. 間接費<sup>3</sup>:(按 10 擔計算)

.3

總計..... 2.50 元

每擔分攤..... .25 元

附註: 1. 此係就燒薯糠之費用而言,如燒木柴,則費用爲 10 元;唯普通燒薯糠者多,故按薯糠計算。

2. 工價按 .5 元計算。

3. 間接費不易計算,此係調查時綜合各方之估計而得者。

蒸穀之每石製造成本爲 .25 元。據當地情形,蒸穀之出米率較普通秈穀高 9%,如根據調查時秈穀平均價格 3 元計算,則  $3 \text{ 元} \times 9\% = .27 \text{ 元}$ ,即每石蒸穀較普通秈穀多出米之盈利。從盈利中減去成本,計  $.27 \text{ 元} - .25 \text{ 元} = .02 \text{ 元}$ 。此雖不能確切代表蒸穀之每石製造利得,要可略示其大概。

### 第四節 加工設備的利用程度

#### (一)加工設備及其可能的生產能力

機米廠最重要的設備有二:一爲動力機,或爲電力馬達,或爲柴油引擎,通常每廠設置一座,至多二座;一爲工作機,或爲機米斗,或爲機穀斗,浙江以前者爲多,間有附設後一種者;通常每廠設置二斗或三斗,少在一斗,多有達四斗者。機米廠如兼營麵粉製造,則工作機中,除米穀機斗外,尚須設置麵粉機,惟在浙江甚少。薯



## 冬雙米製造成本

加料與人工(按每國粳米 100 石計算)

1. 白糠費: <sup>1</sup> 數量減縮( 1 石)	1.0 元	
價值減低(九折)	<u>.9</u>	1.9 元
2. 薯糠費: <sup>2</sup> 覆頂( 15 石)	.3 元	
墊底( 20 石)	<u>.4</u>	.7 元
3. 人工費: <sup>3</sup> 入國( 2 工)	1.0 元	
開國( 3 工)	<u>1.5</u>	<u>2.5 元</u>
合 計		5.1 元
每石分攤 <sup>4</sup> .....		.056 元
米之損耗 <sup>5</sup> (按每石計算)		1.200 元
加上每石加料與人工成本		<u>.056</u>
每石製造總成本 .....		<u><u>1.256 元</u></u>

附註: 1. 每國用白糠 10 石, 糠價平均每石 1 元。

2. 薯糠平均每石價格: 原來 .05 元, 做後 .03 元; 計損失 .02 元。

3. 工價按每工 .5 元計算。

4. 每國白粳米 100 石, 出冬雙米 90 石;  $5.1 \text{ 元} \div 90 = .056 \text{ 元}$ 。5. 由糙粳米製成冬雙米之損耗率為 15%, 依南潯二十四年糙粳米之進價年平均每石 8 元計算, 則  $8 \text{ 元} \times 15\% = 1.2 \text{ 元}$ , 即每石冬雙米所用原料之損耗費。

由上表知冬雙米之每石製造成本為 1.256 元。如以南潯市場二十四年冬雙米零售平均價格減去同年糙粳米買進平均價格的差額 1.3 元, 與單位成本相較, 則  $1.3 \text{ 元} - 1.256 \text{ 元} = .044 \text{ 元}$ , 或可表示冬雙米之每石製造利得。

2. 蒸穀 製造蒸穀以長興最通行, 故以長興為例。惟因市場交易多為蒸穀米, 商人對於蒸穀<sup>①</sup>與籼谷之價格均無記錄, 故無從

① 事實上蒸穀均不當作交易貨品, 蓋凡製造蒸穀者, 多礱碾成蒸穀米後, 始行出售。

力因裝置石碓之多少而有高低，如就七碓之水碓言，每日可製米40石。牛磨二盤每日可磨小麥 4—5 擔；麵粉機每日可製小麥 20 擔。

### (二)加工設備及其利用程度

在各種加工設備中，手礮、脚碓、水碓及牛磨之實際加工數額，均無統計可資分析；且手礮無論其製造材料為木、竹或泥，而其經用程度均有一定，如每座木礮僅能礮穀 500 擔，每座竹礮僅能礮穀 100 擔，過此即不能繼續使用，故此類加工設備，實無研究利用程度之必要。因此，下面乃專就機米廠論之。

機米廠之工作機以米機為主，設置穀機與粉機者甚少，故對於後二者從略。據此次抽查 63 個機米廠之結果<sup>①</sup>，計平均每廠動力機一座，工作機 2.5 座，馬力 24 匹，每年加工額為 19,373 石。如下表所示，機米廠每年加工額以 10,000—30,000 石者為多，計 39 廠，占全體 62%。

浙江機米廠每年碾製米糧數額

組 別(石)	廠 數	百 分 比
5,000 以下 <sup>1</sup>	2	3
5,000—9,900	10	16
10,000—19,900	18	29
20,000—29,900	21	33
30,000—49,900	10	16
50,000 以上 <sup>2</sup>	2	3
總 計	63	100

附註：1. 最低為 1,500 石。

2. 最高為 5,500 石。

<sup>①</sup>此 63 個機米廠均係專業者，分佈在此次調查的各市場。每市場抽查廠數因調查利便及市場重要性而有不同；如杭州市原有機米廠 105 家，但專營者祇三家，本表選取二家，其餘因都屬米行或米店兼營，故本表不予選用。

坊、水碓房及磨坊，設備均簡單，前已略為述及，茲不贅。

機米廠動力設備之馬力，隨所須發動機斗數目之多少，而有大小，一般言之，每機斗須馬力八匹，過此類推。機斗之工作能力，隨發動力之大小，運用之快慢及食糧之種類而有不同。約而言之，機米斗每座每小時之生產能力為米 6—10 石，機穀斗每座每小時之生產能力為穀 4—6 擔，如以每日工作十小時計算，則每日之生產能力：機米斗為米 60—100 石，機穀斗為穀 40—60 擔。關於發動力大小及運用快慢所給予生產能力之影響，因機米廠無記錄，無從探述；關於食糧種類所給予生產能力之影響，則可用菱湖與樂清二市場為例說明之。

	米 糧 種 類	每機斗每小時加工數量
菱 湖	蒸 穀 米	6 石
	粳 米	8 石
	糯 米	6 石
樂 清	秈 米	9 石

由此知蒸穀米與糯米之加工最難，機斗出產能力亦最低；粳米次之，秈米又次之。如以此種差異與上節所述各種米糧碾製費率之差異（如杭市湖墅每石碾製費率：糙蒸穀米 .19 元，糙糯米 .19 元，糙粳米 .17 元，糙秈米 .15 元）相較，尤可明瞭個中關係。

手礱之生產能力，亦依稻穀種類而有高低。如武義、建德礱製者為秈穀，計每人每日可礱 6 擔；長興礱製者為蒸穀，計每人每日僅礱 4 擔，較前者低三分之一。脚碓之生產能力，據建德之標準，每人每日可出毛白（次白米）5 石，白米（上白米）3 石。水碓之生產能

加工額爲  $80 \text{ 石} \times 365 \text{ 日} = 29,200 \text{ 石}$ 。若以此數和每座機米斗的每年實際加工額 7,824 石相較，兩者比率爲 4:1；換言之，浙江機米廠機斗的利用程度僅及其生產能力四分之一，其不經濟，自不待言。機米斗與發動機及其他設備均有連帶關係，故前者之利用程度亦可間接的表現後者。爲要使加工設備達於充分利用的程度，照通常的說法，自然在增加機米廠的加工額。但是，一地食糧的加工數額，由於生產環境及消費習慣之影響，例有一定，所以欲使加工設備得以充分利用，祇有減少機米廠的數目，促成加工設備的集中，推廣多餘的加工設備到尙未普遍的區域。比如這 63 個機米廠共有機米斗 156 座，全年加工總額爲 1,200,500 石，如依上述可能的生產能力，則有 41 座機米斗即可完成同等工作，餘下的 115 座，便可應用到其他地方。

不但機米斗未能充分利用，即動力機的配置亦至不經濟。按通例每座機米斗有馬力八匹即可發動；據 63 個機米廠之統計，動力機共有馬力 1,499 匹，平均每座機米斗用馬力 9.6 匹，除去必需的 8 匹外，計每座機米斗浪費馬力 1.6 匹，又據杭州市 105 個機米廠之統計，動力機共有馬力 1,323 匹，除以機米斗數 125 座，計平均每座機米斗用馬力 10.6 匹，除去必需的馬力匹數外，計每座機米斗浪費馬力 2.6 匹，其不經濟較前者更甚<sup>①</sup>。馬力之浪費與不經濟有兩方面：一爲動力機設備費，蓋動力機之價格通常以馬力計算，多用馬力自多費錢；一爲動力機使用費，蓋馬力多，所用柴油或

<sup>①</sup>此因杭州機米廠多係米行或米店兼營，其加工設備的調節更不如專營機米廠。

關於加工設備的利用程度，主要的可從機米斗每座的實際產量與可能產量的差率上予以探討，附帶可從機米斗與馬力的關係上予以觀察。據 63 個機米廠的統計，總平均每座機米斗每年的加工額為 7,824 石。各廠每座機米斗的加工額，彼此大小不同，要以 5,000—10,000 石為多，占 44%，10,000—20,000 石次之，占 30%；1,000—5,000 石又次之，占 19%；1,000 石以下及 20,000 石以上者均甚少。詳見下表：

浙江機米廠每座機米斗每年碾製米糧數額

組別(石)	機米廠數	百分比
1,000 以下 <sup>1</sup>	1	2
1,000—4,900	12	19
5,000—9,900	28	44
10,000—19,900	19	30
20,000 以上 <sup>2</sup>	3	5
總計	63	100

附註：1. 最低為 750 石。

2. 最高為 27,500 石。

根據前述每座機米斗的生產能力，以平均每小時加工額 8 石米<sup>①</sup>及每天工作 10 小時計，則每日可能的加工額為 80 石，每年可能的

①浙江加工食米以粳米與秈米居多，蒸穀米及糯米較少。就各種食米之比率，及前述各種食米加工效率之差異言，則平均每座機米斗每小時的加工額 8 石之數字實覺偏低。唯在全省加工米糧種類之統計缺乏之情狀下，祇得採用之。另據杭州 105 個機米廠之統計，每座機米斗每小時之加工數量計各種米糧平均為 7.7 石，但此中包括蒸穀米及糯米之成分過多，故較上述之平均數尤低，自不足代表全省之情形。

其次加工地點有產地市場與消費市場之別；究以何處為最善，亦為爭論之問題。J. D. Black 氏謂產地市場與轉運市場加工較消費市場加工為有利。其理由為：一、貨品在加工後之運費較未加工時低廉；二、產地市場對於副產品之需要較消費市場大；三、易於腐蝕之產物，非先經過加工便不能起運（此點對於食糧似不居重要）；四、由於當地消費上的需要，非先加工不可<sup>①</sup>。就浙江食糧的加工情形言，則三種市場似不可偏廢。蓋浙江食糧以米為主，而米之加工階段有二，因而完成加工機能的市場亦有不同。大致言之，穀到糙米之加工階段多在產地市場完成；糙米到白米之加工階段多在轉運市場與消費市場完成。但亦有例外：一為產地市場完成糙米到白米之加工階段，如杭西之油車港，杭中之武義；一為轉運市場與消費市場完成穀到糙米之加工階段，如泗安與紹興。此蓋因浙江決定加工在各級市場間的分佈，有下列諸因子：

1. 消費習慣 糙米到白米的加工之所以多在轉運市場或消費市場完成者，一則因為本市場的消費多為白米；二則由於本市場與消費者及販運者較為接近，對於顧客需要較為熟習，便於按着需要的類別，調節加工的精度。如杭州市民的消費習慣極為複雜，食米例須經過『搗套』手續，米店為便於搗套，率皆兼任加工職務。至取給於產地市場者大抵為附近農民，消費以糙米為多，故產地市場之加工多止於穀到糙米。但如浙西嘉屬，農民所食為白米加工後的冬

① J. D. Black: "The Geography of the Twin Cities Market Areas for Farm Products", in "Marketing of Farm Products", edited by H. B. Price, pp. 411—412.

電力亦多，結果多餘的馬力之發動費用自屬虛耗。

### 第五節 加工的位置及其決定因素

加工的位置 (The location of processing) 是指加工在運銷過程中的分佈與着落而言，具體言之，是指糧貨自農場移到消費者的過程中，何方(生產者，中間人或消費者)擔當加工任務或在何種性質的市場上(產地市場，轉運市場或消費市場)，完成加工機能而言。因之加工的位置，可以分爲兩方面論述：一爲農人與商人的加工；二爲各級市場的加工。

農人加工與商人加工，二者孰善，向爲爭執之點。農人加工之利：一在能利用農民的剩餘勞力；二在使農家更經濟的利用加工副產物(如糠、麩)；三在節省運費。商人加工之利：一在促進分工，使農人得以專事農業生產；二在商人熟習各地消費習慣，加工出品較能適應消費者的需要；三在商人設備完善，足以增進加工效率。實際上，隨着社會經濟之進步，加工有由農人移轉到商人之趨勢，此爲學者所公認<sup>①</sup>。浙江的加工情形，與此種趨勢頗相合。惟歷年變動，無統計可循；可得而述者，即在社會經濟較發達之區域，商人加工比例較大，如浙西及溫、寧、紹三屬是，反之則商人加工比例較小，如處、嚴二屬及金、衢二屬一部分是。證以福建省的食糧加工情形亦然<sup>②</sup>。

① T. Macklin: Efficient Marketing for Agriculture, pp. 96—97.

A. H. Benton: Marketing of Farm Products, p. 26.

② 巫寶三、張之毅: 福建省食糧之運銷，第二章，第一節及第二節。

## 第五章

### 食糧之運輸

運輸乃運銷主要機能之一，對於量大值微的糧貨，運銷機能更爲重要。運輸一方面可決定貨物的市場範圍，一方面可影響消費者的付出價格，而且中心市場之形成更有待於運輸便利條件之具備。一般人以爲運輸僅在創造易地效用(place utility)，實則其所創造的效用並不祇此一種。第一，貨物在運輸途中，例須耽擱若干時日，此間便包含有儲藏的職能；至於棧貨物儲藏時期之久暫，更須視運輸速率如何而定，由此可知運輸與儲藏的關係頗爲密切。第二，在運輸期間，貨主須擔負資本利息，附帶的盡資金通融的職務，在歐美國家，提單(Bills of Lading)早成爲借款之重要抵押物<sup>①</sup>，故知運輸關聯於市場金融者亦大。第三，運輸機關運送貨物，多係接受委託，爲要保證貨物在路途之安全，遂發生風險分擔(distribution of risks)的問題，通常此種職能亦多由運輸機關完成之。

浙江水陸交通，在全國各省中屬於較發達者，其給予食糧運銷

---

① Fred E. Clark & L. D. H. Weld: Marketing Agricultural Products, Ch. XII, pp. 240—242.



雙米，故該區產地市場亦大都兼營糙米到白米的加工。

2. 動力供給 浙江穀到糙米之加工工具均為利用人力的手礮，故在勞力過剩的區域多完成此種加工過程；如產地市場之武義、衢州，轉運市場之泗安、長興是。糙米到白米之加工工具，一為碾米機，凡足以供給內燃發動力或電力之市場始能擔任此種加工階段，故在杭州、湖州、寧波、溫州等大型轉運市場與消費市場，此種加工機關特別發達；二為水碓，在浙江中部諸屬，因有水力可用，水碓頗為普遍，故中部產地市場多兼營糙米到白米之加工。

溫州市圖書館

共 37,676 艘，主要的可分為內河航船、內河營業船、沿海航船、沿海營業船、汽輪拖船五種；航船有一定航線，營業船則航線無定，隨各地需要而移動。全省已登記之輪船共 316 艘，亦分輪航（有一定航線）與輪營（無一定航線）兩種。關於汽輪與竹筏，則無統計可稽。民船噸重力，據下表所示，在 40 擔以下者為多，計占 48%，40 擔至 100 擔者占 26%，100 擔至 200 擔者占 16%，200 擔以上者共不過占 10%，可見民船一般的噸重力都不甚大。

浙江民船之噸重力

噸重力組別（擔）	民 船 艘 數	占全體百分率
40 以下	18,024	47.8
40—59	5,561	14.8
60—79	2,498	6.6
80—99	1,699	4.5
100—139	3,664	9.7
140—199	2,472	6.7
200—299	2,355	6.3
300—399	657	1.7
400—499	430	1.1
500 以上	316	.8
總 計	37,676	100.0

B.陸運 在浙江食糧運輸上陸運所占地位遠不如水運之重要。此種情形，一方面和歐美國家糧運大部依賴鐵道者不同；一方面又和我國內地與北方省份，因水道缺乏，不得不假藉落後的陸運方法如人力或畜力者有異。浙江陸運方式可分火車、汽車、人力車、肩挑、畜馱諸種。就食糧運輸方法的經濟性言之，除水運外，以火車

路線及糧市分佈之影響已於第一章詳言之。本章着重在考查運輸效率並比較各種運輸方法的經濟性。這要從兩方面探討：一為運輸所完成的役務(service performed)；二為完成該種役務所支出的費用(cost of performing that service)；下面所論，以此兩點為中心。

### 第一節 運輸方法

#### (一)運輸方法之類別

浙江食糧運輸概可分為水運與陸運兩種，茲分別述之。

A.水運 此為浙江食糧運輸之主要方法，蓋一因浙江境內，河流縱橫貫通，且大多終年通航，極少結冰乾涸；如浙西杭、嘉、湖三屬各地，河道交錯如網，貨運極便；二因浙江濱海縣分甚多，如寧、溫、台諸屬食糧出入口，均可利用大型輪船；三因食糧為量大值小之貨物，宜於水運。概括言之，水運工具可分為四種：一為民船，利用人力或風力；二為輪船，燃燒煤炭，可大量載貨；三為汽船，燃燒汽油或柴油，容量極小，普通僅用以拖拉民船；四為竹筏，行於淺水，惟因水易浸入，載米易遭腐蝕，故多用於載穀，極少用於載米。四者中，以民船最為普遍，浙西杭、嘉、湖三屬，河道深淺寬狹，適於民船行駛，故除少數情形用火車、汽車外，糧運幾全賴民船。其他各地雖有因沿海而利用輪船，因水淺而利用竹筏者，但民船運輸仍居重要地位。用汽船者極少，大抵在趕行市求迅速時，始雇用以拖運民船。

據浙江省建設廳之統計，截至二十四年止，全省民船已登記者

在現行交通制度下，欲利用汽車於食糧之長途運輸，殆不可能<sup>①</sup>。此外在鐵路公路未經過之地，或偏僻的鄉村，糧運以人挑最為普通，其次為人推獨輪車與人拉雙輪車；至以騾或他種牲畜馱負者，極屬少見。

上述，浙江糧運的各種方式。一個良好的運輸制度，據 Boyle 氏的意見，應是一個系統的制度，而不是各種不關聯、不合作的個體的混合。(a “systemic” system, not a variety of disjointed, non-cooperating units.)<sup>②</sup> Boyle 氏又謂：『此種運輸制度應包括鐵道、水路、公路三種；鐵道用於大量運輸——長途與笨重貨品之運輸，汽車用於零星運輸。且欲圖運輸效能之增進，須使鐵道與汽車運輸間有迅速的聯運』<sup>③</sup>。但是像 Boyle 氏所說的這種以鐵道為主、以汽車為輔的運輸制度，祇能行於商業化較深的，像美國這樣的國家，至就浙江言，雖年來利用鐵道運輸者日增，但糧運仍以水道為主，而以人力輔之。且就水運與鐵道之優劣言，在載重量與迅速方面，水運固遜於鐵道，而其優於後者之處亦多：第一，水運競爭者多，營業者衆，雇用便利；第二，運費較低；第三，雇用手續簡單，且隨處可以停泊，便於上岸求售。故浙江以水運為主的食糧運輸制度，一時恐仍不會因鐵道公路之興築而有所變遷。

## (二)運輸方法之分佈及其決定因子

① 在德國，汽車用於農產品運輸，亦限於短程，普通在75公里以內。見 Seedorf-Hesse, Grundriss der Landwirtschaftlichen Marktlehre, S. 230.

② J. E. Boyle: Marketing of Agricultural Products, p. 131.

③ J. E. Boyle, Marketing of Agricultural Products, pp. 127—131.

運輸最相宜。貫通浙江境內之鐵路有滬杭路、杭甬路與浙贛路。上海來米及蕪湖、長沙、江西經上海轉來之米，走滬杭路①；江西直接來米走浙贛路；至杭甬路則以全線猶未通車，僅能幫助附近糧貨之流通，作用不大。就汽車言，近年來浙省公路雖漸趨發達，但對於糧運影響殊少，蓋用汽車運輸食糧，除杭市及長興所屬泗安鎮外，他地殊不易見。杭市糧運汽車路線有二：一為湖墅至杭市本城，一為南星橋至杭市本城；前者所運米糧係自杭、嘉、湖三屬及蘇、皖一帶經船運或滬杭鐵路而來者，稱『下路米』，後者則係衢縣、金華、蘭谿、諸暨等縣經船運或浙贛鐵路而來者，稱『上江米』，可知杭市汽車之作用，完全在聯絡船運或車運終點與米市間之運輸。即在美國，公路固極為發達，但用之於運輸農產品者，其作用亦不過在聯絡運輸終點與市場間之過程②。至泗安鎮運往安徽廣德之麵粉多用汽車，此因：第一，麵粉價值較高；第二，汽車運價較他種運輸方法（人推獨輪車及騾馱）運價為低；第三，汽車較迅速，計泗安至廣德，一小時可達。然此種運輸，亦屬於短程的，且泗安運麵粉於廣德，俱為過站轉運，性質與湖墅及南星橋運至杭市本城同，故其作用亦與後者無異。由此可見汽車僅能用於短程運輸(short hauls)，其以公路未能盡流通農產品之任務而詬病現行公路制度者，固有一部分理由，但實未能認清農產品運輸與公路運輸各自的特殊性。

① 溫台二州之米客多往上海，通例多先將米糧運存上海棧房中，待杭市需要時，再裝載火車運送。

② Fred E. Clark & L. D. H. Weld: Marketing Agricultural Products, pp. 267—276.

興一路用火車尤多，與民船各占運輸額一半；故浙贛路全線通車雖暫，而金華市面已極爲發達，該鐵路運載食糧數額，亦遠較滬杭、杭甬二路爲大。其二，他種陸運方法盛行，如泗安由廣德來穀，多用人推獨輪車，運往廣德之麵粉，兼用人推獨輪車、騾馱及汽車；諸暨在水小時由各鄉來米間用人拉雙輪車，遞舖（安吉屬）運往餘杭、武康之米糧多用騾馱；普通農民運往鄉鎮市場之穀米，則大都用肩挑。其三，竹筏成爲民船附屬的及不可分的運輸工具，蓋本區河道，因雨水大小，各季有深有淺，水淺時，民船不能通行，自賴竹筏爲輔助；大抵河流之上游多用竹筏，下流則隨季節或駛民船，或行竹筏。

決定運輸方法之因子有多端。要言之，一爲自然環境之厚薄，在水路便利之區，自賴船運；反之，在崎嶇山地，如無鐵道公路，則唯賴人挑或畜馱。二爲運費之高低，浙江鐵路公路興築有年，而糧運仍未能充分利用者，即完全爲運費所限制之故，蓋火車、特別是汽車運價遠較民船、輪船爲昂，捨貴就賤，自使鐵道公路難與水運競爭。但在水運不發達之區，公路運輸有因運費低廉而勝過舊式陸運方法者，如泗安去廣德麵粉，每袋運費人推獨輪車與騾馱爲 .08 元，汽車爲 .07 元，致運輸額十之七爲汽車所奪。三爲食糧之種類，大抵糧貨價值高者，多用較新式運輸工具，反之則採舊式運輸方法，如上述泗安去廣德麵粉多用汽車，而廣德來泗安稻穀，則完全假人力；又如金華、蘭谿去紹興、蕭山之上等白米多用火車，穀仍藉船運。四爲農村勞動之剩餘程度，凡社會經濟較落後之區，農村剩餘勞動較多，人力運輸亦較爲普遍，反之人工既貴，他種運輸工具

浙江各地通行之食糧運輸方法，不盡相同。按照運輸方式，全省可概分爲三個區域：一爲北區，以杭州、硤石爲中心，嘉湖兩屬市場輔之。區內河道縱橫，結成網狀，且水勢緩和，深度適宜，其深者可行駛輪船與汽船，最淺者亦可航行民船，且多終年通航，無阻隔間斷。因此不僅鄉鎮市場運往杭市之食糧，俱假水運，即農家運往鄉鎮市場之穀米，亦多用船舶，或由農民自備，或向船廠長期租用，或向船戶臨時雇用。均極方便。其次，區內有滬杭鐵路貫通，上海運入食米、麵粉，多藉車運，故本區交通最稱便利。二爲東區，包括寧、紹、台、溫四屬濱海各縣，以寧波、紹興、溫州、海門（黃巖屬）盤石（樂清屬）爲主要市場，附近鄉鎮市場輔之。本區交通最大特色，在於濱海，可航大型輪船，不僅區內溫、台屬運銷寧波之米糧賴之；且因輪船之便，溫、台屬餘米可直去上海，寧波亦可直由上海採辦皖、贛、湘等省米糧及上海麵粉與黃豆，以濟本市場及附近區域之不足。其次本區復有杭甬鐵路貫通東西，惜未全線通車，於糧運功用極小。至區內各鄉鎮市場運往主要市場之食糧，多藉民船，水淺之地則以竹筏輔之；農家至鄉鎮市場之穀米則多用肩挑，間有用竹筏或民船者。三爲西南區，包括湖屬西部及金、衢、嚴、處所屬各縣，區內多山，各市場散漫隔絕，大體上以蘭谿、金華、衢州、泗安（長興屬）爲其主要市場，集中轉運各地來米。本區水運遠不及上二區便利，雖有錢塘江貫通南北，但沿途灘險甚多，不及北區各河平穩；錢江沿岸以外各地則河流稀少，遇旱且易乾涸。因此發生數種結果：其一，火車糧運業務較他區發達，蓋自浙贛鐵路通車後，金華、蘭谿運往杭州、紹興、蕭山之米糧，兼用火車，其中金華至紹

隻來往杭州者甚多，如宜興幫來往宜興、杭州間者便達一百數十隻之多。至皖省來船概稱巢湖幫，來船數目雖較少而載重力則甚大。硤石爲浙省食糧進口門戶，每年自蘇、皖來船極夥。本鎮糧市上，按米糧來源，將船戶分爲內河、外江兩大類，前者指江蘇鄰境及本省嘉、湖屬各縣來船，後者指安徽巢湖一帶來船，內河船之幫別與杭市同，載重量大者裝米 200 石，普通 100 石左右。外江船復有桐城幫、三河幫、宣城幫、桃鎮幫之分，但在浙江市場統稱巢湖幫，中以桐城幫勢力最大，浙西較大米市，莫不有其蹤跡。外江來船遠較內河爲大，其載重最大者可達米 600 石，普通由 200 到 400 石。每年外江與內河來船就硤石一市計可達八百艘之多，金華、蘭谿之船戶分爲義烏、永康、金華三幫，其船隻載重力水大時可裝米 200 石，水小時 50 石。嘉興新塍鎮之船戶亦分爲三幫：一爲江北幫，載重 50 到 80 石，二爲紹興幫，載重 200 到 400 石，三爲本地幫，載重 20 到 40 石。嘉善西塘鎮之船戶分爲常熟幫與浦東幫；船隻載重力最大 200 石，最小 100 石，普通 130—140 石。除船戶外，各市場尚有船廠，每廠有若干船隻，不自營運輸，專備出租於農民，每隻每月租金五元左右。

船戶之活動，可自其與農人的關係及與商人的關係中窺得之。就農人言，在浙西各地，農民固一部分備有船隻，但大部糧運仍賴專業船戶；據硤石及嘉興王店鎮商人估計，農民來鎮上賣米，所用船隻，自有者占十之二，船戶者占十之八。大抵農民在出售額小時，多帶貨搭船，付一定運費；遇數額大時，則臨時向船戶雇用；如覺出入市場過於頻繁，且經濟情形允許時，則按月、按季或按年向船廠



必代之以興，前者如浙江西南區，後者如東北區是。此外每一種運輸方法之被利用與否，尚有種種因素，例如據硤石商人言，有時所以用火車運輸食糧者，蓋因：第一，火車迅速，可趕行市；第二，提貨單可作押款；第三，轉運公司減低報酬以兜銷，同時委託該種公司代運，可省却許多麻煩手續。

## 第二節 運輸業者及其活動

此處運輸業者指從事於長途運輸者而言，至於市內搬運組織及自己無運輸設備而僅承受客商委託，負責接洽運輸的大規模轉運公司則留待下節討論。依照前述運輸方法，直接從事運輸業者可分為民船船戶、輪船公司、鐵路局與汽車行數類。其中最與糧運有關者殆為船戶，後三者則因或不僅在載貨而更在載客，或雖僅在載貨而食糧所占比例極小，故以下所述，以船戶為主，至輪船公司則約略及之，而於鐵路機關及汽車行<sup>①</sup>則略而不論。又介乎船戶與雇主間之船經紀，為便利起見，亦在本節一併論述。最後並分論船運之損失賠償及其保險方法。

### (一) 船戶及其活動

民船之經營者，通稱船戶；商家對於經營主呼『船老板』，每一船老板因資力之大小，所有船隻數目不等，一般以一船或兩船者居多，亦有兩船主合有一船者。船戶按其籍貫，分為各幫，多各有一定航線與碼頭，彼此不得混亂。杭州市自江蘇及本省嘉、湖屬來船，分為常州、江北、溧陽、宜興、無錫、湖州、長興等幫，此各幫船

<sup>①</sup>短程運輸之汽車行，則併入下節論搬運組織時述之。

興一路用火車尤多，與民船各占運輸額一半；故浙贛路全線通車雖暫，而金華市面已極爲發達，該鐵路運載食糧數額，亦遠較滬杭、杭甬二路爲大。其二，他種陸運方法盛行，如泗安由廣德來穀，多用人推獨輪車，運往廣德之麵粉，兼用人推獨輪車、騾馱及汽車；諸暨在水小時由各鄉來米間用人拉雙輪車，遞舖（安吉屬）運往餘杭、武康之米糧多用騾馱；普通農民運往鄉鎮市場之穀米，則大都用肩挑。其三，竹筏成爲民船附屬的及不可分的運輸工具，蓋本區河道，因雨水大小，各季有深有淺，水淺時，民船不能通行，自賴竹筏爲輔助；大抵河流之上游多用竹筏，下流則隨季節或駛民船，或行竹筏。

決定運輸方法之因子有多端。要言之，一爲自然環境之厚薄，在水路便利之區，自賴船運；反之，在崎嶇山地，如無鐵道公路，則唯賴人挑或畜馱。二爲運費之高低，浙江鐵路公路興築有年，而糧運仍未能充分利用者，即完全爲運費所限制之故，蓋火車、特別是汽車運價遠較民船、輪船爲昂，捨貴就賤，自使鐵道公路難與水運競爭。但在水運不發達之區，公路運輸有因運費低廉而勝過舊式陸運方法者，如泗安去廣德麵粉，每袋運費人推獨輪車與騾馱爲 .08 元，汽車爲 .07 元，致運輸額十之七爲汽車所奪。三爲食糧之種類，大抵糧貨價值高者，多用較新式運輸工具，反之則採舊式運輸方法，如上述泗安去廣德麵粉多用汽車，而廣德來泗安稻穀，則完全假人力；又如金華、蘭谿去紹興、蕭山之上等白米多用火車，穀仍藉船運。四爲農村勞動之剩餘程度，凡社會經濟較落後之區，農村剩餘勞動較多，人力運輸亦較爲普遍，反之人工既貴，他種運輸工具

浙江各地通行之食糧運輸方法，不盡相同。按照運輸方式，全省可概分爲三個區域：一爲北區，以杭州、硤石爲中心，嘉湖兩屬市場輔之。區內河道縱橫，結成網狀，且水勢緩和，深度適宜，其深者可行駛輪船與汽船，最淺者亦可航行民船，且多終年通航，無阻隔間斷。因此不僅鄉鎮市場運往杭市之食糧，俱假水運，即農家運往鄉鎮市場之穀米，亦多用船舶，或由農民自備，或向船廠長期租用，或向船戶臨時雇用。均極方便。其次，區內有滬杭鐵路貫通，上海運入食米、麵粉，多藉車運，故本區交通最稱便利。二爲東區，包括寧、紹、台、溫四屬濱海各縣，以寧波、紹興、溫州、海門（黃巖屬）盤石（樂清屬）爲主要市場，附近鄉鎮市場輔之。本區交通最大特色，在於濱海，可航大型輪船，不僅區內溫、台屬運銷寧波之米糧賴之；且因輪船之便，溫、台屬餘米可直去上海，寧波亦可直由上海採辦皖、贛、湘等省米糧及上海麵粉與黃豆，以濟本市場及附近區域之不足。其次本區復有杭甬鐵路貫通東西，惜未全線通車，於糧運功用極小。至區內各鄉鎮市場運往主要市場之食糧，多藉民船，水淺之地則以竹筏輔之；農家至鄉鎮市場之穀米則多用肩挑，間有用竹筏或民船者。三爲西南區，包括湖屬西部及金、衢、嚴、處所屬各縣，區內多山，各市場散漫隔絕，大體上以蘭谿、金華、衢州、泗安（長興屬）爲其主要市場，集中轉運各地來米。本區水運遠不及上二區便利，雖有錢塘江貫通南北，但沿途灘險甚多，不及北區各河平穩；錢江沿岸以外各地則河流稀少，遇旱且易乾涸。因此發生數種結果：其一，火車糧運業務較他區發達，蓋自浙贛鐵路通車後，金華、蘭谿運往杭州、紹興、蕭山之米糧，兼用火車，其中金華至紹

隻來往杭州者甚多，如宜興幫來往宜興、杭州間者便達一百數十隻之多。至皖省來船概稱巢湖幫，來船數目雖較少而載重力則甚大。硤石爲浙省食糧進口門戶，每年自蘇、皖來船極夥。本鎮糧市上，按米糧來源，將船戶分爲內河、外江兩大類，前者指江蘇鄰境及本省嘉、湖屬各縣來船，後者指安徽巢湖一帶來船，內河船之幫別與杭市同，載重量大者裝米 200 石，普通 100 石左右。外江船復有桐城幫、三河幫、宣城幫、桃鎮幫之分，但在浙江市場統稱巢湖幫，中以桐城幫勢力最大，浙西較大米市，莫不有其蹤跡。外江來船遠較內河爲大，其載重最大者可達米 600 石，普通由 200 到 400 石。每年外江與內河來船就硤石一市計可達八百艘之多，金華、蘭谿之船戶分爲義烏、永康、金華三幫，其船隻載重力水大時可裝米 200 石，水小時 50 石。嘉興新塍鎮之船戶亦分爲三幫：一爲江北幫，載重 50 到 80 石，二爲紹興幫，載重 200 到 400 石，三爲本地幫，載重 20 到 40 石。嘉善西塘鎮之船戶分爲常熟幫與浦東幫；船隻載重力最大 200 石，最小 100 石，普通 130—140 石。除船戶外，各市場尚有船廠，每廠有若干船隻，不自營運輸，專備出租於農民，每隻每月租金五元左右。

船戶之活動，可自其與農人的關係及與商人的關係中窺得之。就農人言，在浙西各地，農民固一部分備有船隻，但大部糧運仍賴專業船戶；據硤石及嘉興王店鎮商人估計，農民來鎮上賣米，所用船隻，自有者占十之二，船戶者占十之八。大抵農民在出售額小時，多帶貨搭船，付一定運費；遇數額大時，則臨時向船戶雇用；如覺出入市場過於頻繁，且經濟情形允許時，則按月、按季或按年向船廠

必代之以興，前者如浙江西南區，後者如東北區是。此外每一種運輸方法之被利用與否，尚有種種因素，例如據硤石商人言，有時所以用火車運輸食糧者，蓋因：第一，火車迅速，可趕行市；第二，提貨單可作押款；第三，轉運公司減低報酬以兜銷，同時委託該種公司代運，可省却許多麻煩手續。

## 第二節 運輸業者及其活動

此處運輸業者指從事於長途運輸者而言，至於市內搬運組織及自己無運輸設備而僅承受客商委託，負責接洽運輸的大規模轉運公司則留待下節討論。依照前述運輸方法，直接從事運輸業者可分為民船船戶、輪船公司、鐵路局與汽車行數類。其中最與糧運有關者殆為船戶，後三者則因或不僅在載貨而更在載客，或雖僅在載貨而食糧所占比例極小，故以下所述，以船戶為主，至輪船公司則約略及之，而於鐵路機關及汽車行<sup>①</sup>則略而不論。又介乎船戶與雇主間之船經紀，為便利起見，亦在本節一併論述。最後並分論船運之損失賠償及其保險方法。

### (一) 船戶及其活動

民船之經營者，通稱船戶；商家對於經營主呼『船老板』，每一船老板因資力之大小，所有船隻數目不等，一般以一船或兩船者居多，亦有兩船主合有一船者。船戶按其籍貫，分為各幫，多各有一定航線與碼頭，彼此不得混亂。杭州市自江蘇及本省嘉、湖屬來船，分為常州、江北、溧陽、宜興、無錫、湖州、長興等幫，此各幫船

<sup>①</sup>短程運輸之汽車行，則併入下節論搬運組織時述之。

當地人居多，爲專門職業，間兼種田。船隻甚小，載重 20—40 石不等，船自附近市鎮濮陽、王店、烏鎮等處租來（該數地有船廠），平均每年租金 40 元。農民賣米，均須經航船裝運，即自有船隻者亦然。不獨米糧出售如是，即絲繭及其他農產品出售亦同。因此農家運輸，全爲此種航船所獨占。航船所得運費，不取於託運之農人，而由米行於米價外，另行支付，曰『回船』，每石米徵收一角。惟『羊毛出自羊身』，米行必壓低買進價格，故真正負擔者仍爲農人；然農人習而不察，樂用航船如故。另一方面航船主對於農人極爲優待。通常農人乘用及代農家上鎮買物，不收船費。農人來鎮，向例喜坐茶館，航船主均代付茶資。如遇一主顧託售額大時，航船主且款待酒飯。

輪船最通行於寧波、香港間及寧波、上海間，其次通行於寧波與溫台屬市鎮間。寧港線來往輪船五隻，分屬太古、怡和、三北等公司。其中太古公司運輸額最大，占十之七，怡和、三北合占十之三。寧滬線來往輪船六隻，分屬太古、新北京、三北、招商、寧紹、達興公司。溫州與寧波間行駛輪船三隻，每星期對開一次；海門與寧波間行駛輪船五隻，每星期對開兩次。此兩路亦有用民船運輸者，但所占運輸額之成數僅爲十之一到十之三，遠不及輪船多。在浙江，輪船業均屬獨占：一方面營業獨占，船公司除已有者外，不許新公司開設；二爲碼頭獨占，即碼頭不租用於其他輪船，使航線不定之輪船(tramps)無從靠岸招攬生意。

## （二）船經紀及其活動

船經紀以代商人向船戶接洽雇船爲其職務。在浙江，此種制度

租用，至在浙東各地，農民出售食糧，率用肩挑或竹筏，遇出售額較大而水深可通船時，始向船戶雇用。就商人方面言，因商人與船戶關係之密切，及運輸額之龐大，格外顯得船戶的活躍。浙江糧運既以水運為主，而商人運輸食糧，又概係委託船戶代運，則知船戶直接關係糧運效率甚大。商人通常有常共來往之船戶數家，商人對之極為信任，大多祇修書一封，託其運往某地之熟行家投售，間有派人押船者；至店主或糧客親自隨船運銷之情形極為少見；如硤石來米，計米客親自隨貨者僅占十之一，十之九均係當地行家委託船戶投售者（間有押船人）。因而船戶除盡運輸之任務外，更擔任投售、收款等工作①。至外地米行寫信來購者，則由本地米行代雇船隻，並開清單一紙，俗稱『大牌』，載明糧貨數量，已付未付運費等項，俾委託者據單查收。運費何方給付，視雙方預先之約定；貨款或由船戶帶歸，或由銀行或錢莊匯來。由此可見船戶對於雇主商家所盡任務，實不僅限於運輸。船戶自己亦間有經營食糧販賣者，據硤石商人估計，此種來貨約占十之一。小船戶回程時，常便帶他種貨物，作經濟上之補助；大米船回程時，則十九均為空船，間或載運潔淨柔輦之貨物，此因大米船極為精緻，裝載污硬貨物，易破壞船身，故寧願空船，而不願船身遭受損害。

在新塍鎮附近區域，關於農家運輸有一特殊制度，值得一述，即航船獨占農家運輸是。該區每村或數村有一『航船』，經營者以

①惟在滬杭鐵路沿線市場，米行除一方面將貨下船起運外，復另派夥友乘火車至運往地，擔任推銷及收款事宜，據商人云：其原因在於攜款經水道危險，故派夥友走鐵路，然此實為特殊情形。

因大風雨、發火、觸礁等致船身及貨載遭受損失<sup>①</sup>。三爲運輸業者之偷竊、攙水，其破壞食糧之包裝，減低食糧之品質，爲害甚大。在三類損失中，第一種爲不可避免者，惟有改善包裝與途中貯藏，可以減輕；第二種爲不可抗力者，惟有利用保險方法，可以救濟之；第三種爲運輸之習見陋規，惟有改善運輸制度，方可制止。下面先就第三種及第一種損失略爲論述（第二種留待保險一段敘述），然後再論其賠償。

浙江糧運，因多係民船散艙，故攙水之事幾成慣例<sup>②</sup>。摻水之後，每石米可漲發三升，此三升米便是船戶摻水所得之利益。米因摻水，大多發潮，結果減低品質。在袋封及車運之場合，偷竊摻水，亦在所不免。食糧經袋封蓋印後，本不易偷竊，但運輸者却有妙法，以竹管削尖插入米袋內，米即順管流出，每石米取出 2—4 升後，再由竹管灌水進去，重量仍同前。偷竊摻水不但影響米糧之品質，且影響其銷路。如富陽與蘭谿相距至近，復有錢塘江爲之聯貫，運輸極爲便利，在二十年前，富陽缺米，概由蘭谿運入接濟；但近年以來，因蘭谿來米，偷竊摻水極爲普遍，損失不貲，故改向硤石、杭州採辦。又如泗安本爲轉運安徽廣德米糧以銷杭州之市場，但在杭市上，『泗安尖』品位甚低，不受歡迎，其故即因用獨輪車由廣德運米來泗安時，車夫十九均摻水盜賣，致米發潮過甚，影響其色澤滋味甚大。偷盜摻水之行爲，不僅限於船戶與車夫，即脚夫、駁船、以

①皖省來浙米船，尙有遭土匪搶劫之危險，故船戶多攜帶鎗械。

②船戶攙水，原因有二：一爲偷竊後攙水以填補差額；一則因沿途向米市求售時，打樣 (Sampling) 耗米甚多，故摻水以資彌補，可見打樣是一種浪費。摻水工作多於暗間行之，防人窺見。



不甚通行；據此次調查，僅蘭谿、金華、泗安三地有之。蘭谿、金華通稱船經紀爲『船拼頭』，泗安則稱爲『叫船的』。在蘭谿船拼頭有八人，業務範圍均限於食糧運輸。船拼頭每日在大米行等候，當外地採買糧客與米行成交後，即由米行託船拼頭代爲雇船。船拼頭與米行間來往以摺爲憑，不另書承攬，每次由米行在摺上記明貨量與船戶名，交由船拼頭保存；以後結算佣金即憑此摺。船拼頭所得佣金爲每石一分五釐，由船戶負擔，由米行代爲扣給。關於糧貨在途中損失之賠償，固完全由蘭谿糧食維持會出名負擔，船拼頭對糧客例不出面，實則賠償費用有一部分仍係船拼頭所出。蓋蘭谿每一船拼頭須先向糧食維持會交保證金 100 元，如有風險損失，即由此數中扣除，不足先由維持會代付，以後由船拼頭補繳。如船拼頭無力繳付，則停止其營業。由此可見船拼頭所負責任之大，惟事實上船拼頭多將此種責任全部或一部轉嫁於船戶，因爲不如此，船拼頭亦將不敢營業。關於船拼頭所負的賠償責任下面還要詳述，現不深論。金華僅有船拼頭二人，除保險一項相異外，均同於蘭谿。在浙贛路全線通車以前，轉運公司尙未發達，金、蘭一帶船拼頭頗爲活動，通車以後，船拼頭營業大受影響。泗安『叫船的』有四人；所得佣金亦向船戶徵收，爲運費十分之一。運輸途中之一切責任，悉由『叫船的』擔保。

### (三) 糧運之損失賠償

糧貨在運輸途中的損失，可分爲三類：一爲糧貨本身之損耗，其損耗率因糧貨之種類與品質而有不同，大抵穀較米之損耗率小，加工過的冬雙米與蒸穀米較普通白米小。二爲人力不可抗的損害，如

口過塘行所接受之『大牌』<sup>①</sup>上，及所開之船票上多註明：『倘有上漏下濕竊少等情，扣留原船賠償，容情釋放，與敝（店）無涉』。等字樣，此即表示米行或過塘行將運輸途中之偷竊、攙水、漏濕等責任完全委諸船戶。賠償金額均就損失程度按貨價折算。

#### （四）糧運保險

洋米及外省米之輸入均有保險。如寧波自香港、上海、蕪湖、長沙等地來米，均經由各該地保險公司保險，費用由買方負擔。保險費大約爲：香港每包八釐，上海每包六釐，蕪湖每包八釐，長沙每包一分二釐。至本省米糧之運輸保險，僅樂清運往寧波食米，由保險公司保水險，蘭谿、金華有合作保險制度，其他各地幾不之見。前者與一般保險公司同，不必深述，茲僅就蘭谿、金華的糧運保險制度記述之。

從蘭谿、金華沿錢塘江至杭州、蕭山，途中灘險甚多，尤以建德（嚴州）桐廬間之七里壩附近最稱危險，舟子至此，多小心翼翼，以防萬一，但風險仍難盡免，故水運保險應運而生。此種制度之成立，約在民初，首見於蘭谿，因當時浙中糧貨交易大部集中蘭谿之故，金華則爲後進，保險制度亦完全仿自蘭谿。就蘭谿言，水運保險係由本鎮糧食維持會、船拼頭、買方糧客三方合組而成，而由糧食維持會主管其事。保險費每石米徵一分八釐，由買客負擔，交維持會保管；現在常年收額達五千元。在運輸途中，如遇風險及其他損失，由維持會出名對買客負完全賠償責任。至對內方面，則由維持會與船拼頭共同分擔賠償，其各自所擔比例隨損失性質而不同：在

<sup>①</sup>米行（自己或代糧客）給過塘行之託運單，亦稱『大牌』。

及其他搬運者亦多爲之。近年紹興、蕭山、臨浦等地米行，對於金華、蘭谿來米，檢驗極嚴，而船戶復因火車競爭，生意清淡，爲討好米行起見，多不作軌外行爲，因而偷竊摻水之風大爲減少。

米糧雖爲有相當耐久性的產品，但在運輸途中，自然的損耗難免，託運之米行爲使運輸者免除責任計，大都給以一定比例之『讓量』(Weight of Grace)，在浙江通稱爲『讓合』，平湖又稱爲『卸虧』。讓量因米之品種及運輸途程之遠近而有高低，如嘉善之讓量爲：白粳米、白尖米、糯米每石二升，冬雙米每石一升（捨米率較小）；西塘鎮運往上海之粳米讓量爲每石二升，運往硤石、嘉興等地者每石一升，平湖之讓量運往杭州者爲白米每石三升，糙米二升，運往上海者爲白米每石四升，糙米三升。

在運到交貨時，如貨量損失不超過讓量之限制，運輸者不負賠償責任，否則，超過額例由船戶或車夫負責賠償；其委託轉運公司或過塘行運輸者，則由該承運者負責賠償；故偷竊在超過讓量以上時，自當賠償。但遇有不可抗力之場合，即損失之原因，不在運輸者之故意的作爲，亦有規定不賠償或僅賠償貨值一半者。如杭市運往蕭山、紹興、諸暨、富陽、桐廬一帶之米，多由轉運公司承運，關於賠償條件，通例爲：如因民船遇大風雨而沈沒，轉運公司僅賠償貨值之一半；如因船隻本身不堅固而沈沒，則轉運公司負全部賠償責任。又海門運到上海之米，規定因船身完全覆沒致糧貨遭損失者，不賠；如因船身漏濕致糧貨受損失者，完全賠償。又紹興、蕭山、臨浦等地近年來對於金華、蘭谿、杭市船運來米，在船到時，多先驗貨，後過斛，如發現有減低貨色或短少數量情事，則予扣留，賠償後方準放行。聞

開	口	—	—	4	4
南	星橋	—	—	2	2
聞	家堰	—	4	—	4
潭	頭	—	4	—	4
新	壩	—	2	—	2
義	橋	—	2	—	2
臨	浦	—	5	4	9
曹	娥江	—	4	—	4
蒿	壩	—	3	—	3
百	官	4	2	—	6
寧	波	4	—	—	4
蕭	山	—	—	1	1
硤	石	2	—	—	2
嘉	興	2	—	—	2
泗	安	3	—	—	3
金	華	1	—	—	1
蘭	谿	1	—	—	1
盤	石	—	4	—	4
總	計	20	30	11	61

擔任市內搬運的脚伕，雖為個人營業，但對外亦有組織，其人數各市場不等。茲就轉運公司、過塘行、脚伕三者分別述之。

### (一) 轉運公司及其活動

轉運公司發生在鐵路及公路開築通車以後。如浙贛路通車以後，金華、蘭谿去紹興一帶之米糧改用火車運輸者漸多，該地轉運公司之營業隨之發達；泗安廣德間公路修築以後，該地汽車轉運事業應時興起，均為其例。但若米市衰落，轉運公司亦有因營業冷淡

遭風失水之場合，維持會負擔賠償額十之八，船拼船負擔十之二，在中途盜賣之場合，維持會負擔賠償額十之六，船拼頭負擔十之四。前已言之，船拼頭營業時須向維持會繳足保證金百元，賠償費即先由該款內扣除，然後由船拼頭分期補足。此種保險制度非強迫的，投保與否悉聽買客自便，但保險者約占十之六七。金華之制度同此，惟所收保險費較重，計米每石二分五釐。

### 第三節 轉運與搬運之組織

轉運可稱爲代理運輸，以接受貨主委託代向陸路運輸機關（鐵路局、汽車公司）接洽運輸爲業務，經營者稱轉運公司，多開設於鐵路沿線之火車站。搬運組織在浙江有兩種<sup>①</sup>：一爲市內搬運，擔任者爲裝卸貨物之搬運伙；一爲途中搬運，即搬卸貨物渡江、過壩、轉船，經理其事者稱『過塘行』，乃浙江之特殊組織。轉運公司與過塘行，一爲陸運，一爲水運，經營規模均甚大；除單營者外，近年爲獲得水陸聯運便利計，亦有同一公司兼營轉運與過塘兩種業務者，稱『轉運過塘行』。據此次調查，在浙江各市場與車站上，完全經運食糧及以經運食糧爲主的轉運公司、過塘行及轉運過塘行家數如下表：

浙江食糧轉運與搬運組織之家數

市場名	轉運公司	過塘行	轉運過塘行	合計
拱宸橋	3	—	—	3

<sup>①</sup>駁船亦爲搬運方式之一種，係輪船不能靠岸時作爲駁貨之用，普通多附屬於輪船公司。

並約定分配糧運數額，此與歐美運輸業者的聯合組織所謂『費率協定』(rate agreement)及『貨運分配約定』(traffic pool)頗相近似，雖其規模較小，但不失為進步的類型。惟此種聯合，形成獨占，對於託運者並不一定有利。

## (二) 過塘行及其活動

浙江過塘行之歷史，據經營該業者云，約有七十餘年；今已成爲浙江糧運上不可少的特殊過程。過塘行發生的原因有二：第一、在錢塘江與曹娥江下游沿岸小河與大江接流之處，闢有海塘，築有隄壩<sup>①</sup>，因之糧船來往，均須搬卸過壩換船，主持此事者遂稱過塘行；第二，在江河接流之處，雖無隄壩，而因內河水淺，江船不達，須卸貨換船，過塘行遂應時發生，代客照應此種事務。現在浙江有過塘行之地可參閱本節開首所列一表，其中聞堰、潭頭、新壩、義橋、臨浦五地，號稱『錢塘江五壩』。過塘行以代客搬運爲業務，爲代理商之一種，故須向政府繳納牙帖稅。

過塘行之託運方以米行、米店居多，占 80%；農戶占 20%。通常米行、米店託運，均附以一定格式之『大牌』，載明貨量、運往地、或特予指定之船戶，農戶託運則祇開一便條，不拘格式。所運糧貨，計米占 70%—80%，豆類占 15%—20%，小麥占 5%—10%。佣金各地因搬運過隄換船等手續之繁簡而有高低，如錢塘江五壩徵佣均在每石一分以下，有低僅五釐者；開口至五壩徵佣均爲每石

<sup>①</sup> 闢塘築壩原因，據云有二：(1)錢塘江潮汐極大，無海塘則江水汎濫，有淹沒田禾之虞；(2)下游江水鹹味甚濃，若任之與內河相通，則因鹹水傷害農作物，致河水不能用作灌溉。

而歇業者；如硤石年來因直接交易（direct sale or buying）增加（見下章所述），糧貨交易額減少，在調查年度，即有轉運公司一家停歇。惟一般而論，轉運業之前途，仍有發展希望。

轉運業專司代客運輸，自身既不參與輸送，復不經營販運。委託方為本地或外地的買方或賣方之糧客與米行，一般以外地買方糧客與米行為多。如外地米行不派人到本鎮採購，僅函託該地駐本鎮之代理人（agent）辦貨時，則託運事宜概由該代理人與公司接洽。當本鎮米行接受外地委託採購時，則由米行代交轉運公司。轉運公司對承運糧貨負完全責任，如有損失或缺少，照實賠償，而另向運輸者索賠。所受報酬稱『佣金』或『手續費』，其費率各市場稍有差異，一般為米每石徵二分。大抵整車較零額所徵費率為低，如硤石轉運公司收佣，整車者每噸一角，遠較零額者為低。又有按糧貨種類而分別費率者，如泗安轉運公司所徵手續費為：米每石一角，稻每擔五分，麵粉每袋一分五釐。轉運公司除代託運者辦理運輸手續外，還盡兩種職能：一為代付運費及上下脚力；二為代辦儲藏，如閘口之轉運公司，每家均向鐵路局租賃棧房一間，每間每月租費二十元，專備運輸忙碌時儲藏糧貨之用，其一切費用，概由佣金中開銷，不另支取。

浙江轉運公司，多數已完成縱式的聯合，同一轉運公司在各地所設分公司或辦事處；即不屬於同一轉運公司者，亦多與另一地之轉運公司或過塘行保持密切聯絡，實行聯運，使糧貨運輸不致中途阻滯，其於增進糧運效率，裨益極大。至橫式的聯合，亦漸普遍，其中有組織較新式者，如寧波四家轉運公司便有聯合組織，劃一徵佣

嘉興雇用搬運伙係強制的，米行、米店在某時期縱不雇用，但亦須按該時期進出貨額折付力錢。二爲身份獨占，如富陽、海門，搬運伙身份均爲世襲；如子不襲父職，可將身份權出賣，價二百元，亦可出租，租金每月三元。近年來失業者增多，無身份權者常欲加入營業，糾紛因而發生。三爲公會獨占，如海門之搬運伙，有爲公會會員，有爲臨時工役，前者不過百餘人，後者則達五百人以上，但後者須受前者支配，即前者將後者分爲數組，由前者任組長，擔任管理監視職務，所得力錢，組長取三分之二，組員得三分之一；此實爲同業者間的不正當的剝削。

#### 第四節 運輸費用

運輸效率決定於運輸所發揮的職能及其爲完成該種職能所支出的費用，此在本章開首已經述及。在浙江的糧運上，運費恆占運銷成本之大部（見第八章所論），是以糧貨運費之高低，實爲決定銷路廣狹的主要因素。本節在分析運輸費率（freight rate）的差異程度及其因子，並從費率觀點比較各種運輸方法的經濟性，以幫助明瞭浙江的糧運效能。

##### （一）運輸費率的差異及其因子

如前所述，浙江糧運方法，水路有民船、輪船、竹筏數種；陸路有火車、汽車、獨輪車、騾馱、人挑數種。其中除火車、汽車運費有定率外，其餘各項則聽由雙方臨時議定，無成文規章，不過在習慣上亦形成一定的比率。茲就調查材料選取數種最重要的運輸方法分析如下。



三分；曹娥壩、蒿壩徵佣均爲每石二分。過塘行除代辦搬運手續外，還須代客墊付各項力錢及因過塘所必要的費用（如過稱費），亦有代客盡儲藏職能者，此與轉運公司所盡職能相同。對於承運的糧貨，因爲例由過塘行代雇船隻，故遇途中發生損失時，過塘行須負責出名賠償。一般多將損失額分作三股，由過塘行、船戶，託運方分別負擔，但因船戶資力薄弱，其所擔一股，例由過塘行先爲墊付，再由船戶分期攤還。

### （三）搬運伕及其活動

市內搬運由搬運伕<sup>①</sup>擔任，各市場搬運伕人數，因營業數額及需要程度之關係，自 20 人（如湖州之菱湖鎮）至 500 人（如溫州）不等，一般以 50 人到 150 人爲多。每一市場多按市場之位置或城門將搬運伕分爲數班，每班有一頭目，雇用時通知頭目指派，各班營業限於所屬區域內，彼此不得侵犯。搬運物不限於糧貨，凡市場上之貨物均在內。搬運伕除擔任貨物在碼頭或貨棧之起卸搬運事項外，尚有兼任過斛者（如嘉善、菱湖）。搬運伕一般爲專業，但武義縣城之搬運伕則大都由農民兼任，生意清淡時即回鄉耕種。爲要主要的對付米行之壓低報酬，搬運伕有工會組織，如寧波之搬運業職業公會（54 人）及碼頭業職業工會（433 人），海門之扛工公會及挑伕公會，富陽之挑運業公會，建德之肩夫工會等是。即在未組織新式工會之場合，搬運伕亦有舊式脚班或脚行等組織，內部團結頗堅強。搬運伕每日所得力錢，均交由所屬頭目分派。

此處附述搬運獨占。此種獨占可分爲三種：一爲對外獨占，如

<sup>①</sup>俗又稱脚伕、碼頭伕、扛工或挑伕，在浙西嘉興所屬各縣，通稱「脚班」。

同里		100	.10	.100
青浦		100	.12	.120
朱家角		100	.12	.120
蘆谿		90	.10	.111
松江		80	.10	.125
楓涇		70	.10	.143
嘉善		60	.075	.125
嘉興		45	.06	.133
臨浦運往地	距臨浦里數		每石運費 (元)	每十石十里運費 (元)
靈橋		70	.05	.071
周家浦		60	.05	.083
蕭山		30	.04	.133
聞家堰		25	.03	.120
所前		18	.035	.194
天樂鄉		18	.04	.222
河上店		15	.04	.267

附註：1. 來源地合肥——水陽各地皆屬安徽省。

同里——楓涇各地皆屬江蘇省。

2. 水之大小 水大時，民船易於航行，水小時行駛困難，有時須以人力拉縴，且因水淺灘多，風險增大，故同一河道，水小時之運費常較水大時為高。據下表，如衢州至蘭谿，水大時一日可達，運費每石米 0.2 元，但水小時則需時二天至三天，運費每石米 0.3 元至 0.4 元。又如江山到衢縣，大水小水之運費相差達一倍以上。詳見下表，

民船運費在大水小水時之差異

A. 民船 浙江除西北、西南部外，糧運概以民船爲主。惟民船運輸費率，各地極不一致。費率計算單位固多以航行里程爲標準，但亦有以航行時間爲標準者，如平湖至硤石之民船運費，便按天計算，每天每石運費 .012 元。即普通以里程計費，亦僅示其大概，蓋實際上運費多係就某一市場至另一市場而計算者（自然，主要的還是參考里程的遠近，及其他航行困難情形決定），故計算標準遠不如火車、汽車之嚴格。若以市場爲起迄點而計費，則浙江各地民船運費以浙西區域爲最低；不過浙西市場彼此毗連，糧運路程極短，故按里程折算，其費率並不較他區爲低。他方面，因民船運費遠低於火車、汽車，不受後者競爭影響，故即在鐵道、公路發達區域，民船運費亦未必較他區爲廉。由此兩點，可知影響民船運費之高低，實有其他因子在。據吾人分析結果，其重要者爲：

1. 航程之遠近 據決定運輸費率的一般原則，航程愈遠，費率應愈低；浙江民船運輸，即依此原則。如下表所示，費率因航程之縮短而逐漸增高，雖中間有一二例外，但有趨勢則甚明顯。

民船航程遠近與運費

硤石來源地 <sup>1</sup> .	距硤石里數	每石運費 (元)	每十石十里運費 (元)
合 肥	1,250	.60	.048
三 河	1,250	.60	.048
無 爲	1,250	.60	.048
桃 鎮	1,200	.75	.063
巢 縣	1,150	.50	.044
水 陽	1,000	.50	.050

於	潛	360	0.26	0.28
淳	安	360	0.12	0.14
壽	昌	360	0.12	0.14
蘭	谿	360	0.12	0.14
金	華	400	0.12	0.14
佛	堂	400	0.25	0.26
龍	游	400	0.16	0.18
衢	州	500	0.20	0.21
常	山	590	0.17	0.25
江	山	590	0.17	0.25

B. 火車 火車運輸費率有一定之規章，但運價亦有差異。釐定運費之標準有三：(1) 里程之遠近，即里程長者費率較低。如浙贛鐵路<sup>①</sup>五等貨運價每百斤 100 里為 0.14 元，200 里為 0.27 元，300 里 0.38 元。(2) 糧貨之等級，火車係將運價分為若干等（普通分為六等），另將糧貨各歸列為某等收費，一般將麵粉列為三等，米穀雜糧列為五等或六等。浙贛路運價麵粉每百斤百里為 0.22 元，米穀雜糧每百斤百里為 0.14 元或 0.12 元。(3) 整車或非整車 (trainload or less than trainload)，凡整車費率較非整車為低，如浙贛路規定；金華至臨浦六等貨物之運價，非整車每百斤為 0.18 元，整車每噸 2.84 元，合每百斤 0.142 元。

C. 其他運輸方法 輪船徵收運價，異於民船與火車，既無大水、小水之分，又不按貨分等，且伸縮自如，不十分嚴格。汽車運價，

<sup>①</sup>此處所引運價，係依據二十二年十月釐定者（斯時稱浙贛鐵路）；新規定之運價表，因戰事發生後，遷移遺失，俟補查後，再行更正。

市場 起 迄	到達日數		糧貨種類	計費單位	運費(元)	
	大水	小水			大水	小水
衢縣——蘭谿	1	2—3	米	每石	0.20	0.3—0.40
龍游——富陽	1.5	5	玉米	每袋 <sup>1。</sup>	0.35	0.50
衢縣——蘭谿	2	6—7	米	每袋	0.24	0.30
金華——富陽	1.5	3—4	米	每袋	0.20	0.30
蘭谿——富陽	1	3—4	米	每袋	0.16	0.25
江山——衢縣	2	6—7	米	每石	0.25	0.80
澤國——海門	不	詳	米	每船	3.00	6.00
路橋——海門	不	詳	米	每船	2.30	3.80

1. 每袋=2 市石。

3. 糧貨之種類 民船運費復因糧貨種類而有不同，此種關係所表現的形態有二：一為貨物價值與貨物重量之關係，如價值相等，則重量愈大者，運費愈高；二為貨物體積與貨物重量之比例，如重量相等則體積愈大者，運費愈高。據此麵粉運費較穀米為低，穀米運費較各種雜糧為低，而米之運費又較穀為低。如湖州自無錫運進糧貨，計麵粉運費每百斤 0.09 元，芝蔴每百斤 0.16 元，大麥每百斤 0.18 元；又如菱湖與湖州間之運費，計糙粳米每百斤 0.04 元，穀每百斤 0.05 元，黃豆每百斤 0.05 元。凡此均足表示麵粉與米穀之運價較雜糧為低。下表更可證明穀之運價較米為高。

各市場輸送米穀至臨浦之運費比較

市場	航程(里) (距臨浦)	每擔 米	運費(元) 穀
桐廬	180	0.06	0.07
分水	270	0.20	0.21

寧波→鎮海	米	每石	{ 民船	0.07	1天	
，，	米	每石		{ 輪船	0.10	2小時
寧波→定海	米	每石	{ 民船	0.14	1.5天	
，，	米	每石		{ 輪船	0.18	2小時
寧波→曹娥	米	每石	{ 民船	0.16	2天	
，，	米	每石		{ 火車	0.275	半天
寧波→百官	米	每石	{ 民船	0.155	2天	
，，	米	每石		{ 火車	0.266	半天
寧波→餘姚	米	每石	{ 民船	0.10	1天	
，，	米	每石		{ 火車	0.16	4小時
寧波→慈谿	米	每石	{ 民船	0.06	1天	
，，	米	每石		{ 火車	0.10	1.5小時
金華→臨浦	米	每石	{ 民船	0.20	4—5天	
，，	米	每石		{ 火車	0.285	1天
天樂鄉→臨浦	米	每石	{ 民船	0.04	1小時	
，，	米	每石		{ 肩挑	0.30	2小時
泗安→廣德	麵粉	每袋 <sup>2</sup>	{ 汽車	0.07	1小時	
，，	麵粉	每袋		{ 獨輪車	0.08	8小時
，，	麵粉	每袋		{ 騾馱	0.08	10小時

附註：1. 每袋=1.8石。

2. 每袋=49磅(約合市制44斤)。

據上表先就竹筏與民船比較。由武義到金華或由曹娥到嵊縣，竹筏運費均較民船為高，如曹娥到嵊縣最高達一倍；就到達時間言，竹筏速率亦僅及民船之半。此因竹筏多行於小水時候，行程艱險，且完全恃人力撐篙，不能假藉風力，故運費高而速率小。是以遇河道能行民船之場合，竹筏即難與民船競爭，終至絕跡。次就輪船與民船比較。自寧波到鎮海及定海，輪船運費較民船約高五分之二；

依浙省公路管理局之規定<sup>①</sup>，分爲三等，糧食按第三等收費，計每百斤每百里爲 0.75 元（每批起碼運價爲 0.5 元），過此依里程之長度遞加。惟公路局糧運額極少，通常經運糧貨者多屬商營汽車，其運價與公路局規定者相差甚大，頗有伸縮；如泗安至廣德，長 50 里，每百斤運價爲 0.15 元，合百斤百里 0.30 元，遠較公路局之運價爲低，且實際上尚可增減，故顧客稱便，每年營業頗爲發達。竹筏多用以載運粗硬糧貨，其費率差異與路程遠近及灘險多少最有關係。騾馱、人力車、肩挑，主要的以行程所需時間決定費率，人畜之負載力，均有一定限度，且路程難易無大變化，故時間遂成爲決定費率的主要因素。

### (二)各種運輸方法運費的比較

在同一地區，通常可使用數種糧運方法，而各種方法之通行程度則不相同，此種情形主要的可用運輸費之差異，其次可用運輸職能之大小解釋之。爲便利計，除水運缺乏的區域外，概以民船與其他方法相比較。

#### 各種運輸方法及運費

起迄市場	貨名	單位	運輸工具	運費(元)	到達時間
武 義→金 華	米	每石	{ 民 船	0.25	1 天
	米	每石		{ 竹 筏	0.30
曹 娥→嵎 縣	米	每袋 <sup>1</sup>	{ 民 船	0.10	半天
	米	每袋		{ 竹 筏	0.20

<sup>①</sup>此項費率係蘇、浙、皖、京、滬五省市交通委員會釐定者，自二十五年一月一日起各省市同時施行；見該會印行的「公路汽車貨運通則」。

高量小一類，運費稍高無關；且麵粉多為整批運輸，宜於滿車載送<sup>①</sup>；更因麵粉常須趕市價，汽車運送較速。至於穀米之運輸，則迄今汽車猶極少涉足。

### (三)搬運費用

糧貨在起運地點與終點市場之裝卸、運送，費時費錢均極多。在浙江尚有過塘、換船、換車等手續，更增加運輸之時間與費用。但此種情形不僅限於浙江糧運，即在運輸組織非常進步之美國，在起迄市場及在鐵道或水路終點之裝卸運送費用，差不多與長途運輸費用相等，有時甚且超過之<sup>②</sup>。蓋搬運亦為運輸的一種重要職能，為謀顧客之便利，搬運費用所占比例且有隨市場組織的發達而逐漸提高之趨勢。

搬運費用按搬運方式可分為市內搬運費用及途中搬運費用二種。市內搬運費用俗稱腳力，分上力（裝貨 loading）及下力（卸貨 unloading）兩項。有些市場上力較下力略高，但大多數則二者相同。浙江各市場之腳力，高低不一致，有低僅每石四釐者（如嘉善），有高達每石七分者（如衢州），一般以每石一分至三分為多。就浙江各區市場比較言之，以浙西嘉屬及湖屬東部最低，每石一分左右；浙東鄞、台、溫諸屬次之，自每石一分到二分；金、衢屬最高，自每石三分到五分不等。此種差異，由於各地糧貨碼頭距食糧營業機關有遠近不同所致。浙西糧市皆濱河而設，貨之上下極便；

① 汽車每次可載 120 袋，獨輪車僅 8 袋，騾馱僅 4 袋。

② Fred E. Clark and L. D. H. Weld, Marketing Agricultural Products, pp. 267—268, p. 280.



故僅就運費觀察，輪船實難與民船競爭。但因輪船對貨運所盡職能遠較民船爲大：第一，輪船較迅速，如寧波至定海，民船需時一天半，輪船僅需二小時，因而利於趕行市；第二，輪船設備較民船完善，沿途損耗較小；第三，輪船載重力遠較民船爲大，宜於大批糧運；故在浙東沿海市場，糧運用輪船較民船爲多，如前所述，輪船占糧運額十之七，民船不過十之三。由此可見在輪船通航之區，輪船與民船實可並行，如該區每批交易額極大，則輪船運輸必占優勢，否則必以民船運輸爲主。再就火車與民船比較。火車運費遠較民船高昂，超過民船自三分之一到三分之二不等，有時高出一倍以上。不僅此也，火車每批起碼運價爲五角，小額運輸殊爲不便。惟以車行迅速，運價一定，且整車裝運，可獲優待，故遇大批貨物欲趕市價之場合，多用火車，就常況言，火車萬難與民船競爭。更就肩挑與民船比較。如天樂鄉至臨浦，長 18 里，民船一時可達，運費 0.04 元；肩挑需二小時，運費 0.3 元，兩相比較，前者運費僅及後者七分之一，是以在民船通航之區，肩挑必爲民船所擯斥。但普通肩挑多用於兩種場合：一爲數額過小時，如僅一二石，則雇船不便，不得不雇人肩挑；二爲農民運送自有貨物時，率多自己肩挑，以節省運費。最後就水運缺乏之區，比較各種運輸方法。如泗安至廣德，陸運方法有汽車、獨輪車，與騾馱三種。就運價言，獨輪車與騾馱相同，汽車則較二者略低；據云汽車略低之原因，即在壓倒其他運輸方法。據前所述，汽車在糧運上尙未普及者，即以運價過昂之故，今既較他種方法爲廉，則其憑藉高度的輸送速率，必然的要獨占運輸。惟泗安至廣德一線汽車獨占亦僅限於麵粉，此因麵粉在糧貨中，屬於值

## 開口至錢塘江五壩每石米之搬運費用

到達地	距離	駁力 (元)	脚力 (元)	合計 (元)
臨浦	80 里	0.055	0.03	0.085
新壩	73 里	0.045	0.03	0.075
義橋	70 里	0.045	0.03	0.075
聞堰	60 里	0.035	0.03	0.065
潭頭	58 里	0.035	0.03	0.065

自南星橋至錢塘江五壩，則因沙灘甚遠，即駁船亦不能直達岸邊，故除用人扛與船駁外，尚須用牛車拖載，因而除上述兩項費用外，另須加牛車駁費每石 0.018 元。

浙東糧市離河稍遠；至中部諸市場，則或因離河較遠，或因河流深度時有增減，起卸比較不便。此外復因來船貨主之不同而腳力有高低，如南潯每石上力：自運卸船一分，客貨卸船一分五釐，本埠卸船九釐，鄉貨卸船一分五釐。又糧市至火車站之距離一般較至水碼頭為遠，故裝運火車之腳力較裝船為高。在輪船不能靠岸或水陸接運之場合，尚須利用駁船；前者如寧波自上海運進食米，上海駁費為每包 0.052 元，寧波為每包 0.034 元<sup>①</sup>；後者如硤石，每石下力（自米行搬入駁船） 0.015 元，駁力（用駁船送至車站附近） 0.012 元，上力（自駁船上火車） 0.02 元。

這裏還要特別述及杭市汽車的運送費用。杭市糧貨起運地點有二，即湖墅與南星橋是。汽車運價由汽車業同業公會<sup>②</sup>決定，按照路程遠近而有高低，在水路可通之地，以船費為標準，在無水路之地，則聽其自由取價，因係獨占，故運價極高。至民十五年上半年，杭州市政府開放人拉小場車多輛，汽車為應付此種勁敵，復將全部運價減低。其原係按章（依規定：自起點到杭市城內各處，每石運費自 0.1 元到 0.2 元不等）八折計費者，現減為按六折徵收。汽車同業復暗中競爭，減低運價，致汽車業漸呈搖幌不定狀態。

運途中搬運費亦可分為腳力與駁力兩項。茲以閘口至錢塘江五壩之情形為例，列表如下：

①每包合 1.1 市石；自二十五年六月一日起，上海駁費減為每包 0.04 元，寧波減為每包 0.016 元。

②杭州市汽車業同業公會在 25 年 6 月成立。

利，一在市場消息靈通，待價較便；二在運輸便利，不致坐失良機；三在金融機關較多，資金通融較易。故兩方面儲藏各有其利，實未可偏興偏廢。然就穀、米、小麥等而言，則以在中心市場儲藏較為適宜，此因該數種農產品易遭受潮氣及蟲菌之侵蝕，需要特別的儲藏設備，而農場與產地市場之儲藏設備一般均較中心市場簡陋，故不能作為妥善的儲藏場所<sup>①</sup>。事實上浙江食糧儲藏以在中心市場為多，如杭州、硤石、湖州、寧波等市場，儲藏額均極龐大。推其原因，除各該市場之儲藏設備較為完善外，更重要者當為各該市場的資金通融較為便利。按前述理論，此種儲藏集中情勢自屬合理，但吾人不能因此就忽視了浙江農家儲藏設備之過於簡陋及產地市場儲藏機關之太不普遍的這兩種缺憾。

浙江儲藏的糧貨以米居多，次為穀與黃豆、蠶豆、小麥等項雜糧。各種糧貨的儲藏制度與方法，大體相同，故下之分析以米穀為限，雜糧從略。茲依儲藏性質分為農家儲藏、囤積及存棧三項論述如下。

### I. 農家儲藏

浙江農家儲藏極不發達。富裕農家多將米穀寄存附近城鎮行店<sup>②</sup>，無須另置設備；貧小農家每年收穫有限，大多收穫後即行出售，無須儲藏。比較有自行儲藏之需要者僅有中等農家。但中等農家為要支付農場費用及家庭開銷常須賣出一部分米穀，或以之作

① F. E. Clark and L. D. H. Weld: Marketing Agricultural Products, p. 208.

② 此種行店大多為富裕農家開設者，故存儲極便。

## 第六章

### 食糧之儲藏與資金通融

#### 第一節 儲藏

儲藏的主要意義，是在創造『時間效用』(time utility)。Macklin 闡述儲藏之利最詳，約有五點：(1)使增減無定的供給得以適應消費者的經常需要；(2)使市場交易得以繼續進行，免致時興時衰；(3)使工廠的原料來源不致中斷；(4)使市場價格得以穩定；(5)使運銷機構得以順利的發揮作用<sup>①</sup>。綜合言之，儲藏之利即在調劑供需與穩定價格。

儲藏機關之位置有在農場(farms)或產地市場(local market or local shipping points)者，有在中心市場(trade centers)者。農場或產地市場儲藏之利，一在儲藏費用低廉，二在遇有時機，可直接運往有利市場，免致輾轉運輸，耗損運費<sup>②</sup>。中心市場儲藏之

---

① Theodore Macklin: Efficient Marketing for Agriculture. pp. 138—156.

② G. Livingston 及 K. B. Sands 二氏謂決定農家儲藏食糧是否有利，應考慮以下諸因子：1. 投資利息，2. 貨存利息，3. 自然損耗，4. 運銷利便，5. 輸送路途情形，6. 收穫時期的價格，7. 將來可能的價格。見二氏所著：“Marketing Grain at Country Points”，p. 43.

食市場，壓低農民所得價格，擡高消費者所付價格。浙江在常年囤積者尙少，一遇歉年，囤積之風甚熾，有鉅額資金者，均競相收買，操縱市場，從中牟利。受害者不僅消費者與農民，有時因預測錯誤，投機失敗，致囤積者本身破產倒閉，終致影響市場各業。如民十八年，浙江大荒，米價趨漲，嘉善米行競作囤積，不料十九年上期，洋米大量進口，米價突然暴跌，米行因而大遭虧損，倒閉甚多，至今市場元氣未復。由此可知囤積雖有儲藏之功效，但僅能視爲特殊的方式，與普通儲藏實大有差別。

囤積米穀者可分三種，即米行、地主與米棧。前二者係兼營囤積，待機而動；後者則爲專營。茲分別述之。

浙江米行雖多爲代客買賣，但有時因預測市價將漲，亦多自行收買，囤積待價。囤積需要收買資本，故非有大量之活動資金莫辦。同時須有較完善的儲藏設備，方可使米穀在長時期內不致損耗。凡此均非小米行所能爲力，故營囤積者例皆大米行。囤積時期約自九、十月至翌年五、六月共九個月，囤積額自數百石到數千石不等。收買及出售方法與普通交易方法同，故不贅。

地主經營囤積雖甚普遍，但長期囤積，即待至翌年五、六月始出售者，則僅限於大地主，俗稱殷戶。彼等多住於城鎮，或且開設米行。囤積的糧貨多爲租穀或租米，無須另行收買。囤積數額自數百石到千餘石不等。

米棧有兩種：一爲專門代客儲存，收取棧租者；一爲專作囤積，收買待價者，前者留待下面敘述，現就後者分析之。浙江專營囤積之米棧，今僅見於浙西市場；以前寧波亦有此種米棧，後因經營失

抵押品向當地金融機關借款，故所餘待儲之數額，亦極有限。在此種情形下，農家忽視儲藏實為必然結果。且前已述過，米穀易受潮濕，易遭蟲蝕鼠齧，如無良好儲藏設備，必將招致重大損害，因此農家亦不願自行儲藏。就浙省各地比較言之，則浙東與浙中農家自行儲藏之比數較浙西為大。蓋一則浙西商家及銀行儲藏機關較多，農家可以利用；二則浙西農家所產米穀出售比例較高；蓋以該區春夏賒米，秋冬還米之習俗較為普遍；故農家多不自行儲存。在浙東及浙中，商家與銀行倉庫不發達，農家自給成分較高，換言之，即商品化程度較淺，故農家自為儲藏者較多。

農家儲藏設備，極為簡單。儲藏室多設於樓上，儲藏工具為木櫃或篾囤。儲藏時間約自秋收後到當年底或翌年春止。所存糧貨秋季以穀為多，冬季則因農家利用農閑加工，故多為加工後的糙米或白米。農家儲藏設備簡陋，對於穀米又無分級，以是整碎乾濕混雜，影響於米穀之品質與售價甚大。

浙江產米縣份之合作社，在其主要任務即通融資金之外，漸有兼設農業倉庫辦理米穀儲押者。其儲藏設備較為完善。倉庫地址多為祠堂或借用社員較寬敞之房舍。儲藏室寬大，通風透氣，穀米保存自較良好。惟因未能採用混合保管，致房間地位之利用甚不經濟，尚有改進餘地。

## II. 囤積

嚴格言之，囤積祇是一種營業方法，但因其儲存時間頗久，且賤時買，貴時賣，與普通儲藏同樣有調劑供需之功能，故附於本節述之。惟須注意者，當囤積者操縱勢力過大時，其結果必致擾害糧

江地方、浙江商業等十家。其在各縣開設倉庫較多者推浙江地方及中國兩銀行。

儲存制度 關於入棧手續，棧租（一稱倉租），保險費用及賠償責任等項，各銀行均有章程予以明白規定，皆大同小異。入棧手續極簡單，看貨過斛後，即核定數量，發給棧單。棧租按月徵取，通例不滿一月者仍按一月計算。僅有少數倉庫，如金華交通銀行倉庫規定：第一月按月計（不滿一月者作一月計算），以後則按半月計（即存棧一月以上，未滿十五日者按一月半計算），此點較利於存棧者<sup>①</sup>。棧租率最高每月每石（米、穀、雜糧同）.02元，最低.01元，普通.014元到.018元。除極少數倉庫外，一般不採用『租率隨存棧時期之加長而減低』之辦法，實為現制之病<sup>②</sup>。上下力錢不包括於棧租內，例由存主自付。保險（火險）例由貨主自理，倉庫亦可代辦；有時銀行對其倉庫已早為保險，則存棧米穀不必再用保險手續，僅須在棧租外，付一定額之保險費，或合併算入棧租內一併繳納。各倉庫棧租之有高低，主要在於包括保險費與否一點。銀行倉庫與堆棧對於存貨所負賠償責任甚輕，蓋大多規定對於下列

①美國農業倉庫徵取穀類棧租均以十五天為標準，即不滿十五天者，按十五天計租。見 George Livingston and K. B. Seeds, Marketing Grain at Country Points, p. 26.

②硤石中國銀行倉庫規定：第一月——棧租 1 分，保險費 1 分，共 2 分；第二月——棧租七釐，保險費 7 釐，共 1 分 4 釐；即第一月以後各月按第一月租率減低三分之一。此點與美國農業倉庫徵取穀類棧租所採用的方法相同，唯減低比例微有差異。美國各州規定為：第一半月——棧租 1 到 2 cent，以後各半月則為  $\frac{1}{4}$  到  $\frac{1}{2}$  cent，減低程度為四分之三，較之硤石更大。見上註所引書，同頁。



敗，相繼倒閉。此種米棧在秋收後買進，囤積至翌年五、六月發賣。經營米棧者有時爲大地主，故囤積之糧貨亦有租穀與租米參合其中。米棧儲藏設備較爲完善，囤積數額較前二者均大，自數千石到萬餘石不等。

此外尚有米廠與商家堆棧，亦乘機囤積，其方法與米行無大差異。

### III 存棧

在浙江食糧的儲藏形態中，存棧 (warehousing) 是最重要的。農家儲藏之惠益僅及於農民一階級，其影響市場比較輕微；囤積則有時不獨不能收儲藏之效，影響所及，且常遺害於市場；故真能惠益於生產者、消費者與商人的儲藏方式，惟有存棧。存棧機關，大別言之有銀行的倉庫與堆棧，商家米棧，公家倉庫三種。茲分述如下。

#### A. 銀行的倉庫與堆棧

近年銀行界在浙江經營的倉庫與堆棧日見增多；不獨在中心市場如杭市湖墅、寧波、湖州等已樹立較穩固的基礎，即在各鄉鎮亦漸有設立。在中心市場如杭市開設者，主要業務爲寄存，通稱爲堆棧；在鄉鎮市場開設者，主要業務爲抵押，故多稱爲倉庫。就全省言，浙西各市場之銀行倉庫較浙東與浙中尤爲發達，此因浙西除產米外，更產絲繭，就儲存抵押的便利言，絲繭遠勝於穀米，就儲押時期言，兩者更可相互調劑補充，故銀行均樂於在浙西推廣倉庫業務。在浙江經營倉庫與堆棧的銀行，截至二十五年八月止，計有中國、交通、浙江興業、浙江建業、浙江實業、上海商業儲蓄、大陸、浙

30,000—50,000 石者 5 所，50,000 石以上（實數 76,730 石）者 1 所。儲藏額中，有三分之一為單純的寄存，其手續及棧租如上所述，茲不贅；其餘三分之二則為抵押。押存所收棧租較寄存為低，每石月租普通自 3 釐至 5 釐不等，但除棧租外，尚須另取利息。關於此點將於金融一節中詳論之。現在所須注意者有二點：第一，儲藏額中，寄存與押存所占比例隨市場性質而有不同，即在大市場，寄存比例較押存為高，如杭市湖墅各堆棧，寄存占三分之二，押存僅占三分之一；在中小市場，押存比例則較寄存為高，如各縣鎮鄉市場，押存常占十分之九，甚且完全無寄存。考其原因，則大市場之存主多為大商人，彼等頗有資力，無須向外押借，其所以送入堆棧寄存者僅在利用他人之儲藏設備以待價而已；中小市場之存主，多為小商人、小販與農人，彼等對於資金之需要，甚為迫切，但又不願在低價時急於脫售，故多向倉庫押存。第二，民二十四年儲藏額較之民二十三年減低一半有餘。其原因當於民二十三年大荒，有貨者均願待價，故儲藏額甚大；民二十四年則漸恢復常態，儲藏額因而減少。

### B. 商家米棧

近年因銀行倉庫與堆棧興起，商家米棧有漸趨衰落之勢。至今全浙商家米棧不過十餘家，分佈在寧波、杭市、湖墅、硤石及長興等地。在先米棧資力頗大，多與錢莊有往來，且有為錢莊開設者，其業務除代存米外，更作押款，彼時政府與銀行倉庫尚未興起，米棧稱雄一時。今則錢莊漸為新式金融機關所代替，此種聯繫於錢莊之米棧亦不得不讓位於新式的倉儲機關。其倖存者，亦不過與錢莊同其

損害不負賠償之責，即：1. 因天災、事變、水災，火災、潮濕、霉爛、鼠咬、蟲蝕、自然之減量變質、氣候之變化、官廳防疫之處置及其他一切不可抗之損害；2. 露天保管時因陽光、雨露、風沙、霜雪及其他露天保管所不能免之損害；3. 寄託人違背本規則之損害。由此可知貨主實無法防止倉庫與堆棧之有意或無意的損失，其不能藉賠償而保證貨物之完整，至為明顯。

倉房容量與儲藏額 倉房容量可表示倉庫與堆棧的儲藏能力。就此次調查的倉庫 16 所及堆棧 5 所合而言之<sup>①</sup>，總計容量為 543,000 石，平均每所容量 25,860 石。細分之，容量在 10,000 石以下者 6 所，10,000—20,000 石者 6 所，20,000—30,000 石者 4 所，30,000—50,000 石者 1 所，50,000 石以上者 4 所，其中有一所容量最大，為 70,000 石。若就總容量五十餘萬石言之，銀行倉庫與堆棧之儲藏能力實甚微小，雖然此次調查未包括全體，但即假定未調查者亦同此數，合之亦不過百餘萬石，無論將此數與全省食糧貿易額比較或與全省食糧生產量比較，均覺渺乎其小。故知在現狀下，銀行倉庫與堆棧對於食糧供需之調劑實難發生多大作用。

再就儲藏額言，此 16 所倉庫及 5 所堆棧，在民二十四年合計為 401,580 石，平均每所儲藏額 25,100 石。就表面觀之，此數似與倉房容量相等，實則因儲藏期限大抵祇三數月，故倉房容量實未達於充分利用之程度。就儲藏額細分之，計在 10,000 石以下者 8 所，10,000—20,000 石者 4 所，20,000—30,000 石者 3 所，

<sup>①</sup>浙江的銀行倉庫與堆棧當不止此數，不過主要者均包括在內。

額十分之一。

## 第二節 資金通融

金融業務對於運銷機構的圓滑運用，至關重要。第一，在產品收刈到商人出而收買之期間，農民需要資金通融；第二，在商人收買產品到銷售於最後消費者之期間，商人需要資金通融<sup>①</sup>。因此，以受益者為標準，運銷金融可分為二：一為農民的，一為商家的。在我國食糧運銷上，農民的運銷金融更見重要，此因我國為農業國，而農業生產又以食糧為主之故。往昔浙江絲米二市，極稱發達，錢莊設立，頗為廣遍，米行之通融資金，向感便利，惟農民金融機構仍未見端倪。近年來，絲業衰敗，錢莊連帶倒閉者甚多，米行多感無處通融之苦。而農民則因農民銀行及農業倉庫之日漸增設，抵押穀米較前反漸覺便利。祇因商家金融吃緊，農民已不能再由米行獲得鉅額的資金通融而已。此諸種趨勢之演變如何，及其救濟辦法如何，須視政府之糧食政策及農業金融政策如何而定。現在就浙江食糧運銷金融之制度及其運用方面，分為農民與商家兩方面述之。

### I. 農民的資金通融

農業產品的運銷金融較工業產品為難。其原因有三：第一，農業生產為季節性的，因之資金通融亦有季節性。第二，農業產品各年的量與質均不相同，因之農民收入不定，其出售產品的方法與數量，以及資金需要程度亦有變遷。第三，農業生產規模狹小而分散，因之農民常不為城市金融機關所熟識，故借款較難<sup>②</sup>。但在長期，

<sup>①</sup> Theodere Marcklin: Efficient Marketing for Agriculture, p. 158.

命運，苟延殘喘而已。且大多為資力所限，除代保管外，已不復能兼作押款業務。

此次調查之商家米棧共 12 所，計寧波 6 所，湖墅、硤石與長興各 2 所。其儲存手續及計算棧租與銀行倉庫同；惟例無保險，且關於賠償責任無明文規定。每月棧租計每石 .01—0.012 元，較銀行倉庫為低；其原因：一由於米棧無保險，棧租內不包括保險費；二由於米棧開支較小，同時儲藏設備較簡陋，在新式倉儲機關之競爭下，非減低棧租不能招攬生意。米棧倉房容量，小者 5,000 石，大者 20,000 石，普通均為一萬石左右。每年寄存數量與倉房容量略同。除長興兩家米棧兼作小額押款外，其餘寧波、湖墅與硤石者則僅作寄存；此亦因市場性質有異及主顧不同所致，如長興米棧之存主多為農民，占 70%，寧波等三市場之存主則多為大販或行家，農民極少。

### C. 政府倉庫

政府倉庫可依其經營主體之不同，分為兩種：一為縣政府創辦者；一為郵政機關開設者。縣立倉庫，目的在調劑農民金融，祇作抵押放款，不代寄存，故留待下節論述。郵政機關開設者在浙江僅有一所，設於湖州，稱『郵政匯業儲金局倉庫』。此倉庫規模宏大，兼作寄存與押款。倉房容量為 25,000 石；二十四年度儲存額達 26,000 石，其中以米行最多，占總額二分之一，其餘農人與米販各占四分之一。分別言之，抵押者以農人居多，次為米行及米販；寄存者以米行居多，米販次之，每次數額為 100—400 石，農人無寄存者。但單寄存者仍居少數，計同年度寄存額為 2,500 石，僅占儲藏

主多在城中開設米行，故與下述商人之賒米或放款，有時不能嚴格劃分；同時因米行利用其營業地位，對於農民賒米或放款較便，故即令爲地主之賒米與放款，亦多經由米行出面擔任。

(2)商人貸款 近年錢莊相率倒閉，米行金融極感枯竭，大多無餘力貸款給農民；但一種制度之成立，有其悠久之歷史，非一時所能驟行消滅；且貸款農民有鉅額利益可圖，故米行雖金融困難萬分，仍可貸款農民。換言之，農民的食糧運銷金融至今仍以米行爲其最大的供給來源。

由於地位上接近之便利，米行（或米店）和農民發生金融關係僅限於鄉鎮市場，至中心市場極少。就全省各區言，浙西米行在農村金融上的勢力遠較浙東與浙中爲大。米行在米穀運銷上所給予農民的資金通融，可分爲下述三種方式。

a. 賒米 在浙江，米行賒米給農民之制度，通行甚廣，其規模之大，與條件之繁，遠在地主賒米之上。米行賒米於農民之方法大體與地主同。不過在浙西，米行賒米又通行一種『代帳』制度。農民與米行彼此多不相識，由熟習雙方之中間人，爲雙方介紹撮合，普通一次賒米，米行方面僅爲一行，而農民方面則爲數人，故居中人又可視爲包攬放帳之人。因米行將此種居中人視爲農民帳戶之代表，故俗稱爲『代帳』。代帳人除抽收佣金外，有時尙從中牟利。其所負責任，僅爲口頭擔保，負追帳之義務，而無代爲償還之責任。賒借時，均係將米折成貨幣額，農民償債時除少數還錢外，大多將米折還。賒米在夏季，還米在秋收，兩時期價格相差之利益完全爲米行所獲得。目前浙江，因農業倉庫尙未普遍，此種價格的季節性差

中期及短期三種農業金融中，運銷金融屬於短期一類型，在舉辦上尙較爲便利。

浙江農民的食糧運銷金融可分爲兩大類：

(一)個人信用與保證放款 此種放款基於農人的信用或第三者的保證，這是一種舊式的金融制度，在今日之浙江已漸呈衰落之徵象。放款者爲地主（或其他殷戶）與商人（多爲米行，間有米店）。彼等放款資金雖有時爲同一來源，但放款方法則頗有差別。特分述之。

(1)地主貸款 在新式金融機關未興之前，地主與商人同居農村金融之主要地位；即時至今日，雖農民貧困加甚，信用減低，而地主仍爲農民之一大貸主。地主對於農民的通融，有賒米及放款兩種方式。賒米多在上半年五、六月，青黃不接，農民米穀用罄之時，地主乃向農民賒放米穀，按時價折成貨幣額，下半年秋收後按數償還。在償還時，農民無論直接還米，或出賣米穀後還錢，因折算價格不同，必遭受重大的損失。例如上半年農民向地主賒米一石，價格 8 元，即以 8 元作爲欠款額，下半年米之時價爲 6 元，因之農民爲要償還 8 元之債，須用米一石三斗三升。此三斗三升不啻農民付給地主之利息。賒米與還米之期間，相距雖暫，而利息則甚重。放款係以米穀預期的收穫爲保證，但大多須另覓殷實保人。借期在春夏，還期在秋收，所還亦多爲米穀。利率依口約或契約規定，普通爲月利 2 分。就兩種方式通行程度言之，放款遠不如賒米之普遍。地

② 參閱 F. E. Clark and L. D. H. Weld: Marketing Agricultural Products, pp. 285—286.

此在形式上不啻期貨交易所採用的『海琴』(hedging)辦法。預賣時期多在稻已出齊，收割前 20—30 天。預賣手續詳交易一章第二節。俟預賣手續辦妥後，米行即將款額全部或部分的交與農民。每次預賣稻穀數額，普通 20—30 擔，最多 100 擔。除米行外，鄉鎮米店亦多有預買稻穀者，但因資金薄弱，故次數較少，數額亦較小。

(二)倉儲抵押放款 此種放款以米穀或他種食糧作抵押，屬於新式的金融制度；其推廣於浙江乃最近數年之事。經營食糧抵押者多為商家典棧；近年來銀行與政府倉庫相繼興起，交通便利之地，農民均可獲得資金通融。在少數區域，更有合作社所經營的倉庫，前途的發展更值得注意。現在就經營主體之不同，分為商家典棧，銀行倉庫，政府倉庫及合作倉庫四者述如下。

(1)商家典棧 此種典棧有二種：一為典當舖，一為堆棧。典當舖完全為貧小農民的金融調劑機關，大抵除當米外，更承受其他農產品與飾物。押款成數為總值之 6—7 成。月息 2 分，不到一月以一月計。典押單位多以袋（五斗）計，作為一個號頭，其法與銀行之小額抵押同。近年此種兼押米糧之典當舖，日趨衰落，僅浙西平湖、南潯、菱湖等市場尚能見其陳跡。

堆棧在論儲藏一章中已略為道及，綜計浙江各地之堆棧，除寧波外，均兼營抵押，並且大多以抵押為主要業務，以寄存附之。前已述過，堆棧抵押之主顧，隨所在地之市場性質而不同；中心市場（如杭州）之堆棧，抵押者均為商人或米販；中級或初級市場（如湖州、長興、平湖）之堆棧，抵押者則大部為農民，小部為商家。農民至商家堆棧抵押，均在『冬至』時。抵押期限計糙米至翌年清明為止，



別極大，米行囤積居奇，更促成此種差勢之加劇。且除此種價格差額之利益外，米行還徵取利息，計月利 1 分到 2 分不等，一般以 1 分 8 釐為多。賒米既有雙重的鉅大利益，米行祇要稍有資本，無不樂為之；農民為生計所迫，亦祇有墮入此種圈套。米行每次賒米額依農民信用程度而定多寡，少者 5 斗，多達 20 石，普通為 3—5 石，在五年以前，大米行每家每年可賒出五千元到一萬元，近年減為數百元到一千元。又據新塍諸米行之統計，五年前，全鎮賒米在十五萬元以上，今則不過二萬元而已。

. 放款 每年二、三月間，米行如資金裕如，大多貸款給農民，作為穀米生產資本即春耕資本之用。惟此種放款僅限於中等以上，信用較優之農家，貧小農民不與焉。借款數額以 20—50 元為多，但亦有高達 400—500 元者。利率較賒米略高，由 1 分 5 釐到 2 分 5 釐不等，以 2 分為最普通。償還均為米，有時且用借約規定。蓋米行欲在利息之外，更獲得價格差額的利益。近年金融枯竭，米業經營虧損甚多，米行已無餘資從事放款；加之農村衰敗之結果，農民日就貧困，信用日趨低落，米行即有資本，亦不敢輕予貸放，因此借款之事大為減少。綜合各地觀察，減少比例，如就放款額言，約為十之八。如新塍一鎮，在五年前放款額有二十萬元，今則減為三萬餘元。

c. 農民預賣 農民在每年稻穀將屆成熟時，因急需款項，多將田中將熟稻穀，預賣給當地米行。米行取其價格之賤，樂予預買。且鄉鎮米行，向農民預買稻穀時，多同時向中心市場如杭州之米行或米店預賣，一經轉手，即獲厚利，而價格方面更可獲得穩妥之保障。

每次數額小——小額以 5 斗爲抵押單位，編一號碼，農民每次抵押以一號碼與兩號碼爲多，至多不出十號碼。(2) 抵押成數較少——抵押率以原值五成到六成爲多，有些倉庫且規定凡米糧每石抵押價格均爲 5 元<sup>①</sup>，以便計算。(3) 利率較重——通常月息 1 分，另加棧租、保險費、手續費 5 釐，共 1 分 5 釐，較大額爲重（見後述）。至計算方法，則二者相同，即起碼一月，以後按半月計算。(4) 儲存方法不同——農民每次數額小，包裝均用袋，堆存亦然，此與大額之爲散艙儲存者不同。推原其故，實因我國尙未採行嚴格的食物分級，致不能施行混合保管有以致之，小額袋存，最不經濟，多占倉房面積，取時又不方便，例如有一袋排置於最低一層，則取時非將上數層（有時數十層）之袋悉數掀開不可，於是農民取贖一次，倉庫即須將堆存米袋重排一次，不便孰甚！倉庫對於小額儲押，不甚歡迎，並徵取利率較高，亦由於此種手續繁重。(5) 抵押期限較短——銀行倉庫一般規定食糧抵押期限：糙米止於清明，白米止於「夏至」，豆類不定，實際上小額常較大額短，普通爲三個月。此因農民抵押食糧，不在囤積待價，而在濟一時之急需。關於大額與小額季節性之比較，可觀下表。

民二十四年嘉興中國銀行倉庫各月押進米糧數值\*

月 別	數量(石)		價值(元)	
	大額	小額	大額	小額
一 月	1,408	2,116	6,400	11,690
二 月	220	225	1,320	1,100
三 月	1,746	67	10,476	381

①但如抵押米糧品質過劣，倉庫即不承受。

白米至翌年『夏至』爲止，其他食糧聽便。抵押糧貨以米居多，蠶豆、黃豆次之。押款成數普通六成，低者五成，高達七成。每次抵押數額均在十石以內，而以五斗爲最通常。利率有兩種徵取方法：一爲不包括保險費與手續費，計月息一分；一爲包括此諸種費用，計月息一分五釐。押款計息起碼一月，以後則按天計算。因爲堆棧均以錢莊爲其最後之資金通融機關，且有些係錢莊開設者，所以近年隨着錢莊業之衰落，堆棧關閉者亦多，其存在者亦均感資金缺乏，每年經營額甚爲微小。

(2)銀行倉庫 在浙江經營倉庫之銀行可以大別爲三種：一爲國家銀行，如中國、交通、中國農民；二爲縣立銀行，如嘉興、嘉善、蘭谿等縣立農民銀行及金武永地方農民銀行；三爲商家銀行，如浙江地方、浙江興業、浙江實業、浙江建業、上海商業儲蓄及大陸等銀行。這些銀行中，與農民關係最切者爲縣立農民銀行，因爲此種銀行所辦倉庫，原以調劑農村金融爲其主要使命。至於其他兩種銀行，除中國農民外，均以農民抵押農產，數額零星，手續繁重，不予承受。近年各銀行轉移視線於農村，在銀行倉庫抵押總值中，農民抵押所占比例乃見增大。

銀行倉庫所辦米穀及豆類抵押放款，除農民銀行外，可分爲『大額』與『小額』兩種。前者每次抵押額在 50 石以上，抵押者均爲商人，後者一律爲 5 斗；抵押者均爲農民。小額儲押原在便利中小農；近年銀行倉庫兼辦小額放款者日多，惟其在倉儲抵押總值中所占比例仍不及大額放款。小額抵押之方法，與大額不同①。(1)

①農民銀行倉庫儲押之方法，除利率較低，抵押成數較高外，餘與小額儲押同。

5,000 石。抵押率規定每石米 5 元，目的在減輕手續之繁瑣。其徵取利息及其他費用，農民與商人間無甚差別，計農民抵押每月徵費：利息 9 釐，保險費 3 釐，棧租 3 釐，共 1 分 5 釐。抵押的農產品以絲、米爲主，蠶豆附之，穀麥均不收受。因爲經營之較爲合理與資金之充足，其前途頗有發展希望；故浙省其他各地，郵儲局儘可效法推廣。

(4)合作倉庫 浙江的合作社兼辦米穀倉庫，爲時僅一年餘。惟在運銷合作制度漸見推廣之現狀下，此種倉庫實有極大的發展可能。現浙江的合作倉庫，比較粗具規模者祇有金華、蘭谿二縣。其設備極簡單，多係賃借社員之倉房，前已述及。抵押品多爲穀，押米甚少。抵押手續極簡，農民送穀到倉庫過秤後給以倉單，憑倉單即可抵押借款。款額按押品七折計算；月息 1 分 2 釐。抵押時期在 8—10 月；期限六個月，必要時可延長之。因爲鄉人裝穀用籬框不用袋，故儲存亦多用原主之籬框或合作社之木倉。就倉房容量言，此種儲存方法更不經濟，因爲籬框與木倉所佔空間過於龐大。

## II. 商家的運銷金融

參加食糧運銷之中間人；有些根本資力不足，有些間感週轉不靈，均需要同業或金融機關予以通融。並且產品經由生產者達於最後的消費者，中須經過數個階段，故商家運銷金融之便利與否，關係整個運銷機構之靈活的運用，較之農民運銷金融爲尤大。考商家之資金來源，概可分爲三種：一爲投下之資本，即自有資金；二爲短期借款，即由金融機關所獲得之信用借款或抵押借款；三爲貨款支付延期(postponement of payment for goods purchased)，即同

四	月	1,143	95	6,858	543
五	月	718	4	4,308	24
六	月	588	—	3,528	—
七	月	725	—	4,350	—
八	月	—	—	—	—
九	月	—	—	—	—
十	月	1,194	426	5,970	1,716
十	一	2,577	206	12,800	939
十	二	4,050	810	20,250	4,158
總	計	14,369	3,949	76,260	20,551

\* 此表係向該行直接少錄者。

(3) 政府倉庫 近年浙江少數縣政府鑒於農村金融機關之缺乏，特創辦農業倉庫，辦理農產品抵押。如長興、紹興、徧門、嵊縣等處之縣立農業倉庫，即以食糧抵押為主。關於抵押方法大抵與前述者相同，茲不贅。惟有兩點須申述者：第一，此數倉庫，創辦本意固在便利農民，實則利用者有時反以城內商人居多，如何使農業倉庫發揮其應有的作用，值得當局考慮。第二，長興縣倉所辦儲押有『大票』與『小票』之分，前者與大額同，後者與小額同；其徵取利息，計大票月利 1 分 4 釐半，小票 1 分半，兩者相差半釐。政府辦理倉庫，既以扶助農民為主旨，則對於此種不當之歧異待遇，自應力為糾正。

除縣立倉庫內，尙有其他政府機關舉辦者，如設於湖州之郵政匯業儲金局所辦倉庫是。此倉庫之經營規模與儲存情形，前已述及，惟其主要任務仍在辦理抵押，故再為論之。據該倉庫二十四年度之經營情形，抵押中農人占四之一（按抵押總值言），押米約

商亦有減少賒欠數額或縮短賒欠期限之趨向。除代理商與批發商外，米店有時亦供給顧客以延期付款之便利。但實際上，米店本身無通融他人之資力，不過假糧行之金融便利轉貸於一部分之消費者而已。

(二)錢莊通融 浙江全省商業以絲、米二業最稱發達，錢莊亦以調劑此二業爲其主要任務。浙江錢莊業本極發達，民十九年，絲價慘跌，絲業一蹶不振，錢莊因放款不能收回，相率倒閉者十居六七。後又因商業不景氣與年俱劇，錢莊結束者年有所聞。如嘉興在民十九年前，有錢莊 17 家，至今倒閉殆盡；其他較大市場，所剩者亦不過二、三家而已。錢莊本以放款於商家，調劑市面金融爲主要任務，今則倖存之各錢莊，大多祇經營匯兌業務一項，對於放款已不敢聞問。米市金融之緊縮，於此可知。

錢莊業雖已漸趨衰落，但因其過去與米市有極密切的關係，故至今兩者仍有往來，因而關於錢莊通融米業之方法，仍值得一述。普通米行或米店與錢莊來往，均採『憑摺支存』制度；信用優越之米行，錢莊爲兜攬生意，多先將摺子送去，信用差次者，則須覓妥實保證，始能取摺。每次通挪款額，隨信用大小而不同，普通爲 2—3 千元，多有達 4—5 萬元者。共摺之米行或米店，如有餘款，亦多存於錢莊。支取時間不定，但因米市之季節性，上半年存款者多，下半年借款者多。利率多按月計<sup>①</sup>，依錢莊『折息』爲準，因市面金融之鬆緊，各月不同；同時因米業在市場上之優越性，故錢莊之存息

①以『週息』計算者僅爲定期存款或借款，其利率計存息 7—8 釐，欠息 1 分 2—5 釐。

業間之帳簿、期票、兌條等信用<sup>①</sup>。其中除第一點外，餘二者均爲資金通融。浙江之金融機關有錢莊與銀行兩種，而通融資金之方式各有不同。茲特分爲同業通融、錢莊通融、銀行通融三者論述之。

(一)同業通融 在食糧交易上，生產者之出售與消費者之購買，大都爲現款。至商人彼此間之交易，則依金融活動情勢及雙方信賴程度，或爲現款，或爲賒欠（記帳）不定。因爲這幾種關係，糧市上乃發生『等待最後支付』之商人，彼等預付現款，擔負風險，其在資金通融上所盡之職務，與專業之金融機關同，惟形式不同而已。在浙江糧市上，供給同業以金融便利者爲代理商與批發商，即通稱之米行、稻行或雜糧行（統稱糧行）。代理商當每次交易完畢後，無論賣方爲農民或糧販，均代其墊付現款，買方雖有付現者，但大半或用帳簿信用，或用期票，或用匯票，賒欠期限自五天到一月。在此時期，代理商乃以其優越資力，出而盡資金通融之職能，故代理商所抽收的佣金實含有墊款利息之成分在內；且代理商正因墊款之故，在糧市上遂佔最重要之地位。杭市湖墅大米行，每年墊款達數十萬元，資力之大，可以想見。但近年來，各大糧行多無力墊付鉅款，且爲獎勵付現起見，多給買方以付現之折扣。各鄉鎮米行更縮短賒欠期限，多以七天爲限度。食糧運銷金融，因代理商之緊縮政策，近年頗形緊促。批發商買進時均係現款，賣出時無論買方爲外地糧客或本地米店，多給以十天、二十天或半月、一月之通融，其影響市場金融，雖不如代理商之大，但亦供給便利不少。近年批發

① Fred E. Clark & L. D. H. Weld: Marketing Agricultural Products, p. 307.

額（十三萬元）之一半。利率分兩種：一為週息，平均 1 分 1 釐；一為月息，各月高低不同，按錢莊每月所開折息計算<sup>①</sup>。借款（透支）以九、十兩月為最多。每年結算期在陰歷年底。除硤石外，湖州中國銀行亦貸給米行以信用放款，但享有此種便利者僅有一家米行，據云完全為私人交情的關係。由此可知銀行對於糧商的信用放款難以推廣的原因。

因為信用放款不發達，抵押放款遂佔銀行通融之主要地位。前已言之，銀行倉庫辦理的食糧抵押放款大都分為大額與小額；大額抵押全屬商人，中以米行與米販兩種為多，間有米店與機米廠。抵押食糧幾完全為米，而穀與雜糧絕少。商人抵押之目的，完全在囤積待價，大多以押借之款再添購米糧，如此循環的押借收買，常可利用銀行資金而獲鉅利。每次抵押數額至少在 50 石以上，一般以 100—200 石居多。抵押成數為原價七成；期限三個月到六個月不等，時間均在秋收後九月到十二月。利率多為月息九釐<sup>②</sup>，外加棧租、保險費二釐到五釐不等。儲存方法多為竹囤散存，因每次抵押數額多，可以用一竹囤或數竹囤供給一個主顧（關於大額儲押之特點及其與小額儲押不同之處，參閱前述。關於大額抵押之季節性，參看前表）。

除錢莊與銀行外，對於米業通融之機關，尚有商家堆棧與政府倉庫。其通融方式均係抵押放款，亦間有大額與小額之區分。此數種機關之押款方法大體上與銀行倉庫相同，不另贅述。

① 銀行按錢莊折息計算，據云係循顧客之要求，由此可見銀行遷就顧客，實為無微不至。

② 利率有按錢莊各月折息計算者，但此種情形甚少。



(存款利息)與欠息(借款利息)均與米市季節性發生密切關係。  
茲以平湖爲例,將錢莊各月折息列表於下,以見一斑。

民二十四年平湖錢莊往來存欠息

月	別	存	息	欠	息
一	月	九	釐	一分	六釐半
二	月	一	釐半	四	釐半
三	月	一	釐半	六	釐
四	月	三	釐	七	釐半
五	月	五	釐	一分	零半
六	月	五	釐	一分	零半
七	月	四	釐半	九	釐
八	月	四	釐半	九	釐
九	月	五	釐	一分	零半
十	月	六	釐	一分	二釐
十一	月	七	釐半	一分	三釐半
十二	月	七	釐半	一分	三釐半

(三)銀行通融 銀行對於米業的放款,可分爲信用放款即往來存款透支;與抵押放款,即銀行倉庫放款兩種。信用放款在浙江尙未通行,祇見於少數較大市場。試以中國銀行,在硤石米市的信用放款爲例。硤石爲浙江大米市之一,米行資力雄厚,故中國銀行樂與往來。放款手續係先由米行填具申請書,銀行收到後,即調查該米行之資金、股東、營業額及盈餘等,然後一併送呈上海總行管理處,由其批准(最高透支額)或酌予核減。各米行每次最高透支額,高者達萬餘元,普通 1—3 千元不等。硤石米行與中國銀行共來往者共 8 家,每年透支額達七萬元,約占銀行放於各業透支總

終點，如須運往浙東，則由湖墅運送閘口，過江而分散浙東各地。至於零售市場，爲圖消費者之便利，大多麤集於居民稠密之區，其理至明，無待多述。此外，經售糧貨的種類與糧市位置亦有關係，如王店糧市分東西二市，東市位於鐵道（滬杭路）之東，經售糧貨以米爲主，雜糧極少；西市位於鐵道之西，兼售雜糧甚夥；又如嘉善東門外盛產粳米，交易遂以粳米爲主，西門外多種秈穀，買賣遂以秈米爲大宗。

（二）交易場所 浙江的糧食交易場所，無論是批發市場，產地市場或零售市場，均以私家的室內交易場所爲主要方式。此因浙江的糧行與糧店特別發達，交易即行於行店之內。此點不獨與北方省份不同，即與南方山地如福建或邊陲省份如廣西亦有異。北方糧市，以室外公共交易場所爲主要類型，如北平舉行食糧交易的地方，以前曾由官廳指定七處，均在各城門外，俗有『九門七市』之稱，各路來貨，即在各城門外公共交易空場，舉行交易。後因鐵路通過，糧市縮減爲西南二市，交易舉行於空場的院落內，爲經紀人所掌管<sup>①</sup>。又如河北清苑縣，共有集市六十三，以糧貨爲大宗，在閉市時期集市完全和普通村莊一樣，逢圩日開市時，各地糧客齊集，交易舉行於由習慣形成的空場的交易場所<sup>②</sup>。至山地的福建省，產地市場大都屬於公共交易場所之類型，俗稱官牙市場，由官方（領帖的經紀人）執掌過秤<sup>③</sup>。又廣西省之零售市場亦多爲公共場所，場

①見張鐵錚：北平糧市概況，載社會科學雜誌，八卷一期。

②見張培剛：清苑的農家經濟，第二部，第四節，農產銷售，載社會科學雜誌，七卷二期。

③見巫寶三、張之毅：福建省食糧之運銷，頁三七。

# 第七章

## 食糧之交易

### 第一節 市場概述

(一)市場位置 浙江糧市，多濱河而設，間有位於火車站附近者。大多數市鎮，圍有城垣，河道多繞城外而過，故各市鎮之糧貨零售市場固多在城內，而批發市場則多在城外，且有離城數里者。爲要接近河道，便於裝卸，各市鎮之糧市，或集中於一地，或分散於各處，不一而足。集中者如湖州之糧市集中於北門外，蘭谿集中於南門外，溫州集中於西門外，杭州集中於武林門（北門）外五六里之湖墅鎮，硤石集中於沿河之米市街；分散者如嘉善及新塍之糧市分散於東西南北四門城外，嘉興分散於南市與北市，王店分散於東市與西市，紹興分散於縣城周圍之東關、西郭、徧門、五雲門，寧波分散於沿河城區之靈橋路、江東岸與江北岸，泗安分散於上、中、下三區。考糧市位置之決定因子，批發市場主要的爲水路交通及供給來源，零售市場主要的爲居民分佈。杭州糧貨批發市場之所以在湖墅者，即因該地有運河、苕溪之便，既可北通江蘇及嘉屬各地，復可西達湖屬各市場，且因錢塘江之隔，西北所來米船，概以湖墅爲

小，照理想的說法，糧貨之零售市場應是無季節性的；產地市場之交易季節與食糧作物之收穫季節關係最密，此因我國農家類多貧困，收穫後即出售於附近市場之故；至批發市場則因用儲藏囤積等手段，致一方面買進季節與產地市場相近，他方面賣出季節與零售市場相近，此點也就是批發市場直接調劑產地市場與零售市場的供求，間接調劑生產者與消費者的供需之主要功能。

交易時間有爲整日者，有上午交易、下午休息者，有上午較忙，下午較閑者，有上午買進，下午賣出者。一般言之，以上午八時至十二時交易最忙，在產地市場，因出售者多爲農民，開市特早，約在清晨六時或七時。雖然浙江大多數地方是每日交易，但在東南及西北區域，亦行逢日制度，有逢單日交易，有逢雙日交易，有逢三、六、九交易，有逢二、七，三、八，四、九或五、十交易者。這些地方的糧市，多少還保持着墟集的狀態。

(四)市場消息 供需是否能迅速的調節，價格是否具有廣遍的一致性，皆須視市場消息之傳播是否敏捷而定。一般言之，農家對於市場消息多甚隔膜，因而不能利用有利的時機，僅憑自家對於款項的需要，以決出售與否及出售額多少，結果自不免爲商人所操持。商人對於市場消息的獲得，比較迅速，但亦因各市場性質及交通情形而有靈活與遲緩。在杭州與硤石，因市場地位重要，其行情消息（包括糧貨到數，銷數，存數及價格）最爲產地市場及輸入市場所關切，因而發生一種專業的報告人，每日將本市糧情油印分寄各地糧商，各地糧商每年給以酬勞金。業此者，在杭州、硤石①各有

①上海米穀交易市場，按日有硤石行情，其來源即此種專業報告人。

所由官廳指定，每日上午，消費者與生產者（或小販）至該地直接舉行交易<sup>①</sup>。但在浙江的多山區域，仍有公共交易場所的方式，惟僅限於產地市場的稻穀交易，且極為少見。如泗安稻之交易在上泗安稻場上舉行，稻場係一塊約二三畝大小之露天地方；場之一邊有房屋數間，為交易時付款之處；場臨小河，停有小駁船（水淺時用竹排），備駁稻於航船之用。每日清晨七時，賣客將稻穀用獨輪車載至稻場，稻行之帳房、招待員及掌秤者偕同買客同至稻場看貨，論價成交，日中而退。新昌在縣城西門外，有稻行一家（稱糧食行家）農民與買方均至該地交易，由該行代為過秤或過斗，交易舉行於該行之院落內，亦為空場的形式。

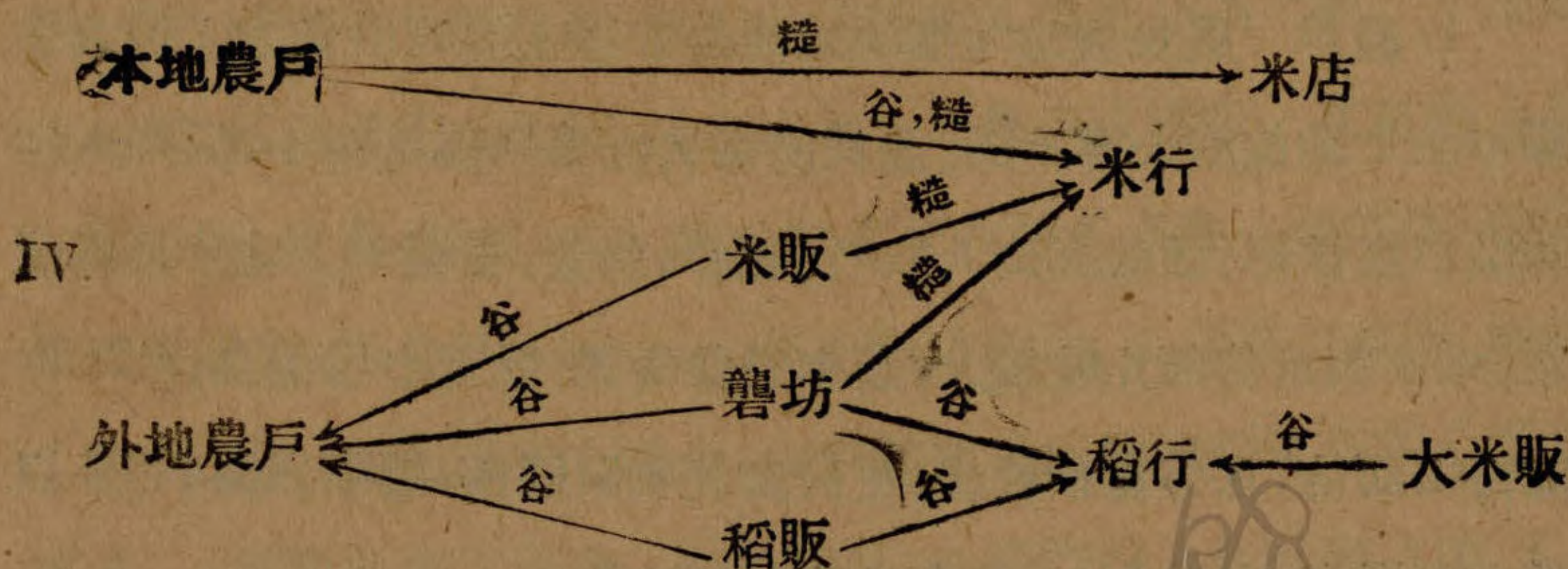
（三）交易季節與時間 浙江食糧交易，大多集中於下半年，特別是秋收後。但由於下述因素，交易季節，不盡相同。一為糧貨種類之差別，食糧作物的收穫期間，有早有晚，因而其交易忙季亦有先有後。茲將最重要的幾種糧貨之交易忙季列示於下<sup>②</sup>：

粳米：	9—12月	晚秈米：	9—11月	玉米：	10—11月
秈米：	8—11月	春小麥：	4—5月	黃豆：	10—11月
早秈米：	5—7月	冬麥：	10—11月	蠶豆：	5—6月

二為交易性質之差別，蓋各地糧商，多兼囤積，有時殷戶地主亦囤積待價，因而就米糧言，進貨多在下半年秋收後，出貨多在上半年一、二、三月，或四、五、六月青黃不接之時。三為市場型式之差別，零售市場的任務在滿足消費者之經常的需要，故其交易季節性最

①見張培剛·廣西糧食問題，第五章，糧食運銷的機構；及廣西省府統計室，廣西糧食調查。

②此處所稱月份，均指陰曆而言，以陰曆合乎農時之故。



附註：(a) ——表示直接交易 (Outright buying or selling) 箭頭向左(←)表示買, 箭頭向右(→)表示賣;

.....表示委託交易 (Purchase or sale on consignment), 箭頭向何方, 即係向何方委託。

(b) 糙係糙米簡稱, 白係白米簡稱。

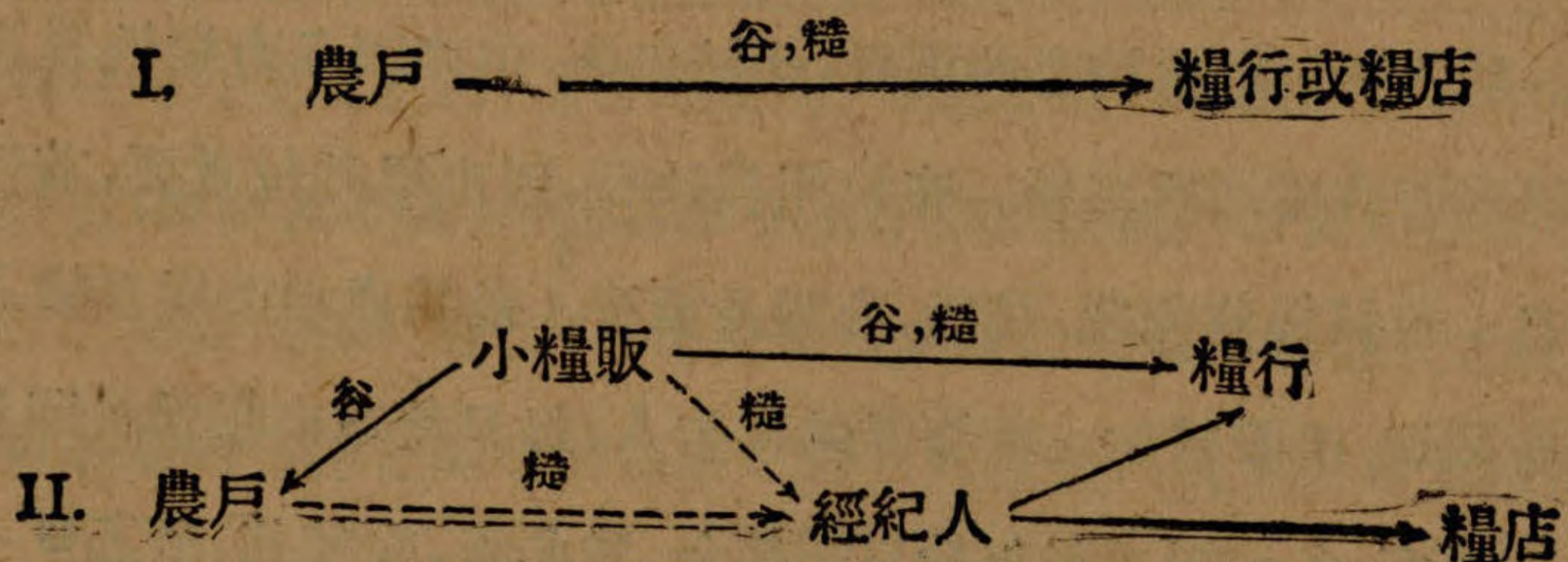
以上數種方式, 簡繁各有不同; 其中以第一種最為通行, 次為第二種, 至第三種亦屬常見的方式。第四、五兩種則屬罕見, 第四種極為複雜, 見於西北山地市場; 第五種以加工機關為收集與分散中心, 實屬特殊, 行於東南部各市場。一地通行何種方式, 依交通條件及市場規模而有不同; 隨着交通之日趨便利, 市場規模之漸行擴

一人，每月收入據云可達一二百元。就各市鎮比較而言，市場消息之靈通，莫如平湖。平湖米業公會組織頗為完善，會中置收音機一座，每日下午二時各會員糧行派代表一人至公會共同聽取上海糧市行情報告，然後開會討論，並參考硤石行情，決定翌日本市之食糧價格。按市場消息貴乎迅速確實，價格之決定貴乎參照各地供需情況公允一致，此二點，平湖糧商已善為之，他地實可做效。

## 第二節 產地市場的交易

產地市場(Local market or local shipping points)的任務在收集以運出。為完成收集職能，地方糧商和農戶（農民與地主）間便發生了密切的來往，本節所述，以此為主。至收集以後的運出，乃批發市場或零售市場的輸入，留待下二節分述。此外，地方糧商相互間亦有來往，但就整個交易機構言，此種方式不關重要，本節僅略及之。

（一）交易程序 浙江產地市場的交易程序有多種方式，茲以圖示如下。



紹者。其功能：在拉攏交易，評定價格，過量（過斗或過秤）三事；但不代買客墊款。業此者大部分為糧行、糧店之失業者，小部分為農民兼任。經紀權之取得，有的須向官廳登記，領取牙帖，每季或每年換帖一次，按季每帖繳稅五元，按年每帖繳稅十元至二十元不等；有的則無須此種法律手續。此種經紀人復可分為二類：一為賣方經紀，俗稱牙紀或牙行，代表出售方之農戶或糧販，在市場上有固定場所，買賣行於該處；故此類經紀人格外多盡一種職能，即供給交易場所；捐費（Brokerage）係向賣方徵取。二為買方經紀，俗稱『穀中人』，代表買方之糧商，向四鄉農民或地主收買稻穀（極少買米），捐費由買方負擔。在餘姚縣，此類穀中人合計有 110 人，組成『縣穀業同行』，在糧市上之地位頗為重要。近年來經紀已漸趨減少，蓋農民多直接運出銷售，糧商不必下鄉收買，且農民出售時，多直接投售於糧商，不由牙紀或牙行代為居中撮合。

4. 收買商 此種商人俗稱糧行，居產地市場最主要的地位；其經營或係合夥，或為獨資，規模相當龐大。收買商之行址所在地，即結成糧市，農戶、糧販運貨來此投售，外地糧商及本地零售店到此採購。收買商多附置加工設備，並兼營零售（五斗米起碼），除穀米外，復兼營小麥、黃豆、蠶豆、玉米等項雜糧。其內部組織，較完善者為經理（兼看貨議價）一人，帳房一人，出門（司外埠推銷及收帳）一人，斛手<sup>①</sup>（兼雜務）一人到二人，學徒一人到二人。有些市場的收買商，為便於收買計，多在市區十數里外設置『糧莊』。如武義縣共有糧莊 16 所，通常每家糧行置有一莊，多者二莊。莊

<sup>①</sup>有些地方稱為「棧司」。



大，交易程序亦由複雜紆緩而進為簡單直接的趨勢<sup>①</sup>。

(二) 交易組織 浙江產地市場的組成份子，有農戶（包括農民與地主）、小糧販、經紀人、收買商、代理商、糧店及米廠、礱坊等。茲分述之。

1. 農戶 農民與地主雖同為產地市場主要的出售方，但其在糧市上之地位則大有不同。農民因每次出售額極其微小，同時大多昧於市場情形，故成為商人取巧剝削的對象，在糧市上地位最為薄弱。地主因出售額比較龐大，且多兼營商業，熟習市場消息，故不但能待價而沽，且每當秋收後，更向農民收買囤積，壟斷以圖利。是以地主與糧商，在糧市上，同處於強者的地位。

2. 小糧販 在收買商中，糧販為行商(Travelling buyers)，與普通收買商之為坐賈(Resident buyers)者有別。在浙江，僅西北與東南部有小糧販活動的蹤跡，至在水運便利，米市發達之區，農人直接出售於糧行者多，無須小糧販過手。產地市場之小糧販多係農人兼任，在糧市上殆與農人受同樣看待，唯因出售額較大，且因到處行走，比較熟知市場情形，故地位較農人略強。其經營資本，多係由先出售自有穀米得來，然後以之輾轉經營，向農人或殷戶買進，轉售於本地或他地糧商。在浙江山地產地市場小糧販有稻販、米販、雜糧販之分，但事實上多是同一糧販兼營數種糧貨。

3. 經紀人 此種人為農戶與糧商間或糧販與糧商間之居中介

<sup>①</sup>見 O. B. Jesness and J. M. Cassels: Geographic Structure of A Producer's Market Area, in "Research in Marketing of Farm Products," edited by J. D. Black, pp. 33—36.

較大之專業代理商，組織頗完備，有經理、副經理、賬房、副賬房各一人，看貨、收賬各一人到二人，斛手兼雜務二人到三人，學徒數人。

除上述者外，參與產地市場活動的份子尚有糧店、米廠、礱坊等。糧店之組織與活動，留待零售市場一節敘述，米廠與礱坊之組織已於加工一章言之甚詳，至其活動則因米廠大體與糧行相同，礱坊大多與糧販相近，且下面論交易方法時將附帶述及，故不贅。但可注意者，即以加工機關為集散中心的組織僅見於浙江東南部<sup>①</sup>，愈到與福建接壤邊境，斯種方式亦愈通行，證以福建產地市場大都以米廠為中心組織<sup>②</sup>，可知運銷方式之形成，實有其自然的及社會經濟的諸因子在，關此可參看第一章。

(三) 交易方法 浙江農人的出售方法，可分為五種，茲依其重要性述之。第一為直接現售於當地糧販與糧商，第二為預賣於當地糧商，第三為自己運送售於中心市場之糧商，第四為先抵押於附近市場之倉庫或米棧，然後待機售於糧商，第五為直接或經由經紀人售於市鎮上之消費者。此與食糧運銷最稱便利的美國農人出售所採方法，大致相同<sup>③</sup>；但有兩點相異：第一，先儲藏而後出售之方

①在浙西，除湖州機米廠接受農民委託，向米行投售外，餘者均為專業的加工機關，極少兼營販運。

②見巫寶三、張之毅：福建省食糧之運銷，頁 36。

③美國農人的出售方法為：(1) By outright sale either to the country house or other local buyer; (2) by sale after storage in the local elevator or warehouse either to the house or others; (3) by sale on contract before actual delivery; (4) by sale on his own account in the terminal markets. (據 Federal Trade Commission, The Grain Trade, Vol. I, Country Grain Marketing, 1920, p. 94)

用青磚或土磚建造，費用需二百元到千餘元不等；其容量大者 500 石，小者 100 石，普通 300 石。莊內設帳房一人，秤手一人，交易當地舉行，貨款當時清付。此種糧莊設置之目的，蓋在便利農民，減短其運送過程，因此，糧莊僅見於交通不便之山地市場。

此處有兩點應特別提出說明。一為收買商之徵收佣金。收買商本係以自己名義營業，並非代客買賣，在理不應徵取佣金，乃因收買商或欺農人無知，或挾其在市場上之優勢，遂有於貨價外，徵收佣金情事。如在嘉善、平湖等輸出市場，收買商當農民投售時，多於貨款中扣取佣金；在菱湖、蕭山等輸入市場，收買商當外地或本地米店採購時，多於貨價外加徵佣金；至西塘（嘉善屬）南潯（湖州屬）等市場，則向買賣雙方徵取。據『報酬來自役務』之原則，此種佣金實屬不當。二為產地收買商多為農民的貸主，在春耕時貸農民以資金，在青黃不接時，賒農民以食米；其對於農民金融不能說無相當助力；惟因條件苛刻，折算繁複，使農民陷入圈套而不自知，亟應設法制止。關於此點可參考第六章第二節。

5. 代理商 在產地市場，代理商極不發達，蓋由於農人以當場出售(Outright sale)為多，委託出售(Sale on consignment)極少之故。代理商異於收買商者在不以自己名義買賣；異於經紀人者在於代委託者墊款(Pay in advance)，此或係成交後代買方付貨款於賣方，或係交易未成時，先給賣方（委託者）以一定比例之貨款；除此而外，其餘之功能大都與經紀人同。佣金或單向賣方徵收，或分別向雙方徵取。在浙江產地市場，代理商職務多由收買商兼任；間有專業代理商，但遇僅有賣客而無買客時，亦自行買進。規模

論爲當面談論，或由經紀人代爲撮合，事實上多聽憑行家決定，農人如不滿意，可另投一糧商，但事實上因當日市價早經商家共同議定，各行一致，農家但有接受與否之自由，而無討價之餘地。貨款均係現付，間有賒欠三數日者。

2. 產地採購 市場上糧行、糧店或米廠有時派人或託穀中人下鄉至農戶家中採購；普通成交與割交地點均爲賣主所在地，成交後價格風險即由買方負擔，割交後運費亦由買方負擔<sup>①</sup>。此種方法在浙江亦甚通行，尤其是在山地市場。收買的糧貨以穀爲多。交易手續，如係糧商自己派人下鄉，則一切當面與農民或地主相商，看貨論價，同意後即『成交』。此時或由糧商將貨款全部付清，貨由糧商自己負責運走；或由糧商先付定錢，餘款俟農戶當天或隔日將貨送到時付清。在浙東各縣，尙通行『委託穀中人代買』制度，其手續較繁，茲以餘姚爲例。糧商當進貨時，通知穀中人，並告以最高收買價格，穀中人即下鄉與地主或農民商談，評定價格，議妥即訂立『成交單』，單上載明成交數量、價格，及割交時期；單爲三聯式，買方、賣方、中人各執一紙。此時並由中人先行墊付或替糧商代付以一定額之定洋，迨至約定若干日後，農戶送貨於糧商，由中人過斛，是曰『割交』(Delivery)，驗貨無訛，糧商即付清餘款，交易由是完畢。此種方式所採交易基準，以看貨爲多，看樣者少；通常由中人代盡此種役務。

①在此種情形下，當場交易殆與後述『起運地交貨交易』相同。惟當場交易之割交亦有在買方所在地舉行，送貨責任由賣方負擔者，在此種場合，當場交易又與後述『送貨交易』相似。

法，在美國是與直接現售方法同其重要，而在浙江則僅通行於少數有儲藏機關可資利用的區域；第二，生產者直接售於消費者之方式，在美國糧市上極少，而在浙江山地市場則相當盛行（見零售市場一節）。就農民立場言，先儲藏而後出售獲利最大，由此可見在產地市場舉辦農業倉庫實甚重要。

上面單就農人方面述其出售方法。如就交易雙方言，產地市場之交易方式可以分爲到貨交易(Delivered sale)、產地採購<sup>①</sup>、委託交易(Sale on consignment)及預賣(Sale on contract before actual delivery)等四種。茲分述之。

1. 到貨交易 此爲浙江產地市場最通行的交易方式，即農民自己將糧貨運送到附近市場，當面投售於糧行、糧店或米廠。有時農民委託船戶代爲運送出售，有時農民不直接售於糧商，而由經紀人居中介紹，但此兩種情形均較少，前者僅見於新塍、王店，後者則合各市場而言，僅占到貨交易額中之20%—30%，且如前所述，近年來更有減低之趨勢。交易手續極簡，先看貨議價，雙方同意即過斛或交秤，然後付款。交易基準(Basis of sale)隨交易額大小而有不同，交易額在一石到十石時，多爲看貨交易(Sale by inspection)；在十石到五十石時，則大部份係看貨，間有行看樣交易(Sale by sample)者；至五十石以上則完全爲看樣交易。價格在時間上以到達日爲準，在地域上以到達市場爲準；價格之議定，無

---

①浙江的產地採購方法，就價格根據的地點與時期，運費與價格風險的負擔等方面言之，與美國的“on track” sale 方法頗相似；惟在性質與作用上，不盡相同。

預買時，還可用近似海琴(Hedging)之辦法，同時向中心市場如杭州、寧波等地糧商預賣，結果既可賺利，復可轉移價格上之風險。浙江產地市場之通行預賣方法，不為無因。預賣手續各地不盡一致，但大體則為：第一步，農人自己或託中人到糧行或糧店請求預賣；第二步，糧商派人到田莊看貨；第三步，看妥稻穀後，認為可以如期收穫，則由雙方講定價格（事實上價格完全由糧商決定），填具『成票』，言明糧貨種類、數量、貨價及交貨時期；第四步，由農民覓定妥實保人（同村殷實人家），負擔到期交貨之完全責任。將此諸種手續辦妥後，糧商即付以全部或一部的貨款。此種未交貨而先付款，乃預賣方式的重大特色，亦即糧商為要負擔未交貨物風險及墊款利息，不得不要求鉅利的理由。如第六章所述，預賣時期一般在稻穀收穫前二十天到三十天；每次成交數額較其他方式略大，普通為 20—30 擔，多有達 100 擔者。

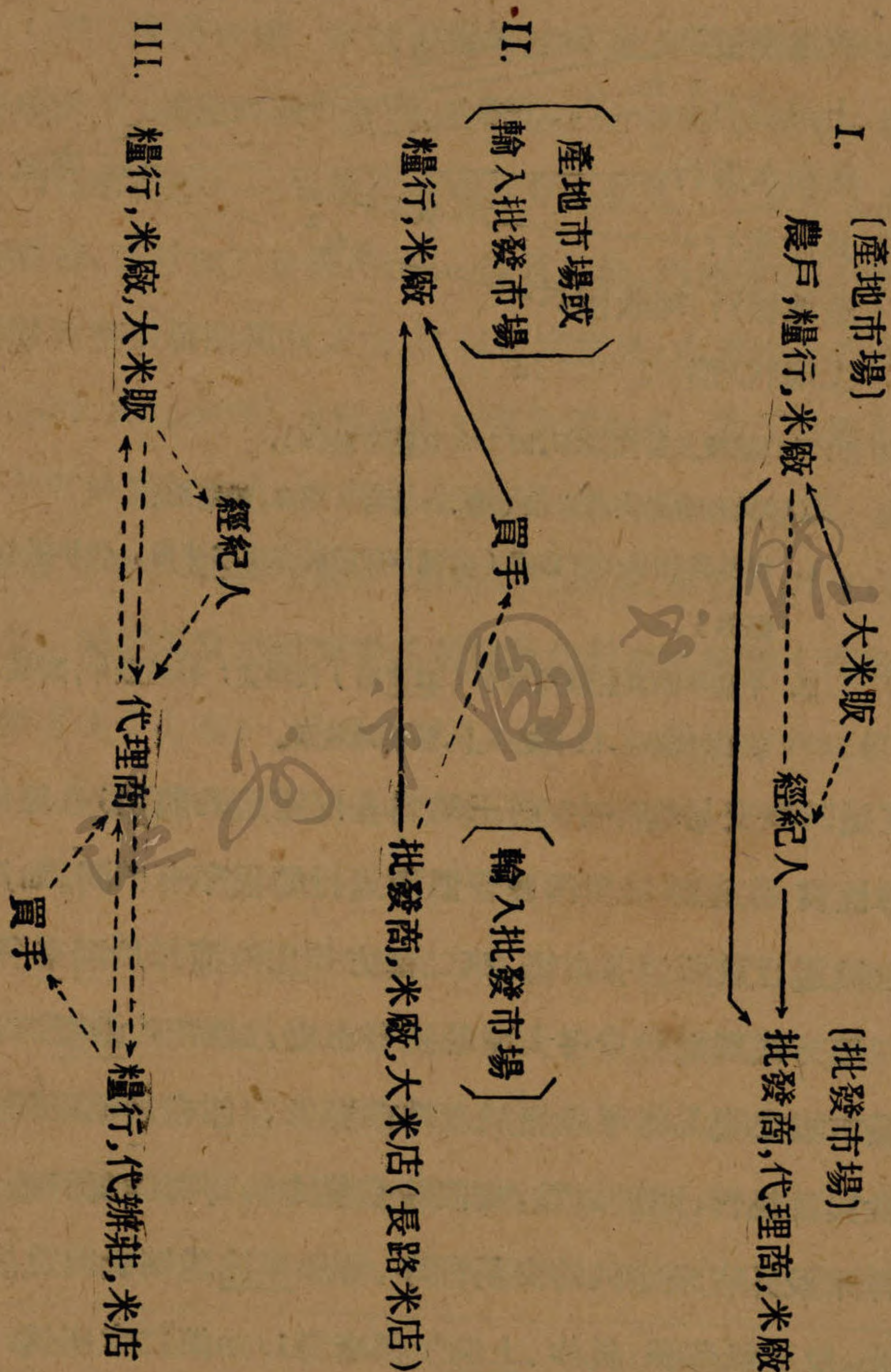
綜上所言，吾人知產地市場的交易有數特點：一為交易額小。因此農人不能直接運銷於中心市場，祇有投售於當地糧商，聽其操持；而當地糧商復因交易額微小，手續繁重，取利不得不厚，兩者結果都是農民在運銷上大受損失。二為農人因地位薄弱，且不熟習市場消息，致在價格論定上，缺乏講價力 (Bargaining power)，但憑糧商獨占，所得價格甚為低下。三為糧商收買給價，多用定額法 (Flat rate)，即不按糧貨成色細分價格等級，遂致一方面成色好者得價遠較應得者少，另一方面成色好者既不能獲高價，亦祇有摻揉雜碎，結果使糧貨品級日就降低。四為地方收買商假代理之名扣取佣金，其比率且遠較代理商徵取者為高，殊為不當，如嘉善向賣方

3. 委託交易 所謂委託交易，係由貨主將糧貨運送於代理商處，如有買客在，且市價好，貨主即可經代理商撮合售於買客，成交後例由代理商先代買客墊付款項；如無買客，或市價不利，則可將糧貨存於委託商處，先由代理商付以若干成之貨款，俟有利機會到後，再行出售，並清償貨款。在浙江產地市場，委託交易極不普遍<sup>①</sup>，其原因在農人方面，當由於：第一，農人大都需款孔亟，不能餘留一部分貨款緩期收取；第二，直接現售，程序簡單，而委託交易，手續繁複，農人不願爲之；第三，農人與商人間多不熟識，無從委託代售。就商人方面言，則因爲農人出售額過於微小，用委託交易殊不合算；且農民信用未立，糧商多不願予以資金通融。實行委託交易時，一切均由代理商代辦，故此種方法僅行於雙方熟識之場合。但因產地市場之代理商職務多由收買商兼任，故事實上終結是由收買商以自己名義買下，不過對於賣方委託人仍稱爲代客買賣，藉收佣金而已。且價格上尙可以多報少，常有每石壓低一二角情事（如上虞），是以除非真誠信任，農人多不願委託代售。代理商向委託方（賣方）所收佣金各市場不盡一致：嘉興、嘉善等地每石三分，長興、富陽等地每石五分；上虞、臨海等地每元徵四分三釐，按每石米至少值五元以上，據此折算，知浙東佣金遠較浙西爲高。

4. 預賣 此在第六章第二節論農民的資金通融時已約略述及。農民因需款殷切，多將田中將熟稻穀，預賣給當地糧商；而當地糧商則乘勢壓低收買價格，以圖鉅利。不獨此也，產地市場糧商在

<sup>①</sup>在美國，農人委託出售者亦少。見 J. H. Predrich, *Agricultural Markets*, Chap. V, *The Country Grain Markets*, pp. 70—78.

則交易組織之規模愈大，交易程序亦愈臻統一<sup>①</sup>。茲以圖示浙江批發市場的幾種交易程序如下。



①不過，因糧貨性質不同，交易程序之繁簡極不一致。比如德國之工商業組織不可謂不發達，但其麥類食糧之交易程序，因為加入了麵粉廠，麵粉批發商，兼營出售麵粉廠，麵包烤製商等中間人，竟複雜到有十三種方式之多（合產地、批發、零售三市場而言）。見 W. Seedorf und P. Hesse, Grundriss der Landwirtschaftlicher Marktlehre, S. S. 177—178.



收每石米一角，平湖收二角；菱湖向買方收每石米一角；西塘向賣方收每石米一角，買方每石米一角二分；南潯向賣方收每石米一角六分，買方每石米三角。五爲交易基準僅用看貨或看樣，而無用指樣(By description)者。

產地市場糧商相互間亦有來往，俗稱『同行交易』。此種交易大半發生於下述場合。如甲行有糧客來採購食糧，適值甲行缺貨，甲行乃向同市鎮之乙行接洽購買，轉售於糧客。乙行向甲行徵取佣金每石三分（如平湖、嘉興）到七分（如長興）不等；甲行則向買客賺取價格上之利益。在嘉善、嘉興諸市場，同行交易通行一種特殊的『看帳加佣制度』，如甲行向乙行購買，祇須根據乙行帳簿，查貨給價，再付以若干佣金即足，手續極爲簡便。

### 第三節 批發市場的交易

批發市場 (Wholesale market) 的功能在鉅額轉運以調劑供需，因而批發市場的交易有兩個階段：一爲大量輸入；一爲大量輸出。本節所論，僅限於輸入階段，輸出階段從略，蓋批發市場的輸出不外兩條路線：一爲輸出於另一批發市場，此即批發市場輸入的另一說法；二爲輸出於零售市場，此點留待下節敘述。此外，批發市場內部的交易，所謂『同行買賣』，因與產地市場同，不贅。至本省與外省之食糧交易，其方法大體與省內者相近，故一併敘述。

(一) 交易程序 浙江批發市場的交易程序，方式有多種，但較產地市場爲單純。這因爲如前節所述，交通愈進步，市場愈發達，

於前三個方式內，不另敘述。寧波向外採辦洋米與國米，程序較爲特殊，另構成輸入批發市場的方式。

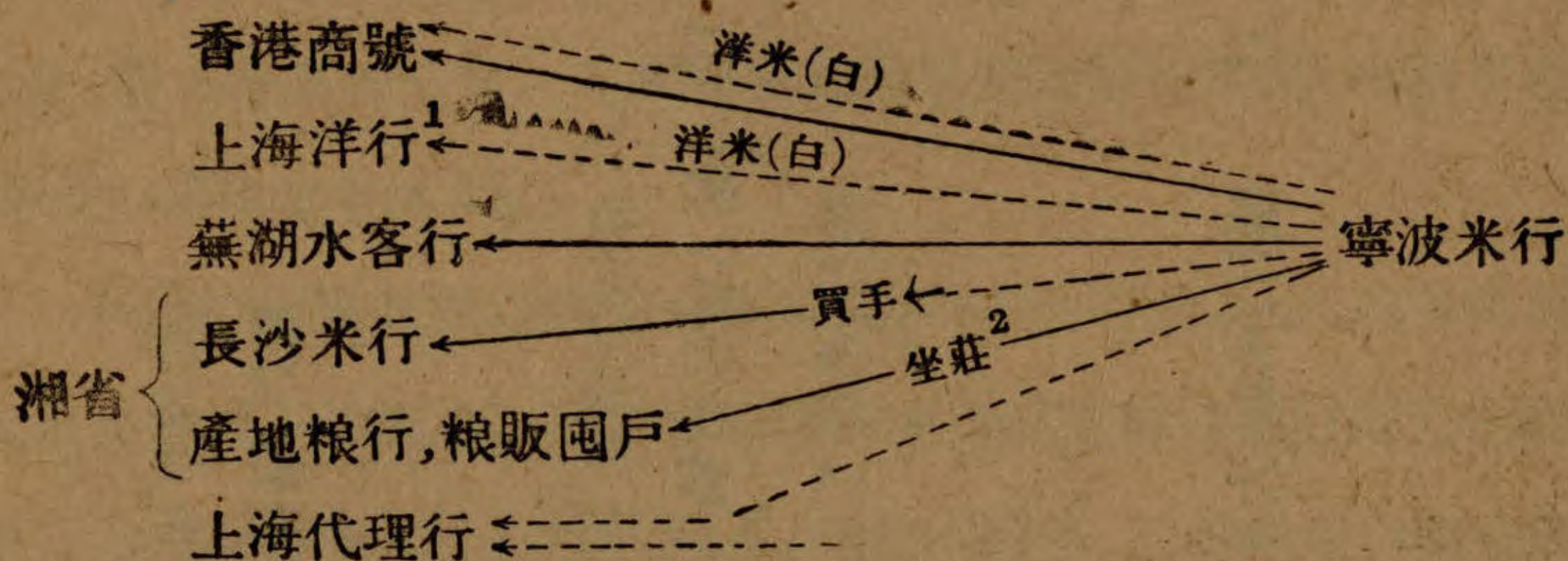
(二) 交易組織 批發市場的規模，較產地、零售二市場均大，其組成份子，就數目與任務言，亦較後二者衆多而複雜。批發市場商人的任務有六：一爲研究並應付買方需要，二爲自各產地市場收聚糧貨，三爲加工分級，以統一糧貨品級，四爲儲藏以調劑供需，五爲穩定各市場間糧貨之出入，以平定價格，六爲給予產地販運者 (Country shippers) 及零售店以資金通融<sup>①</sup>。浙江批發市場的活動份子可分爲經紀人、代理商、批發商、大米店、大米販、農戶、米廠、糧客及斛手等。其中農戶、米廠前已述及，不贅；大米店留待下節敘述；糧客爲當地糧商對外來糧業活動者之總稱（商場上通稱賣方糧客爲『山客』，買方者爲『水客』），關於他們的組織與活動，亦不必重複敘述。下面僅就其餘數種分述之。

1. 經紀人 此種經紀人復可分爲三種：一爲代表賣方者，如硤石之經售行與捐客，寧波之領賣人是；二爲代表買方者，如湖墅之『班線』，各大市場駐各產地市場之買手（或稱買頭）是；三爲代表買賣雙方者，如湖墅之買賣手是。此外尚有一種特殊的經紀人，即硤石的接船者<sup>②</sup>。就中按組織規模言，以硤石之經售行最大。他們依糧貨來路劃定營業範圍，分爲內河經售行（十三家）與外江

<sup>①</sup>參考 Fred E. Clark and L. D. H. Weld: Marketing Agricultural Products, pp. 93—94.

<sup>②</sup>此種人係附屬於硤石外江經售行，共十餘人。當外江米船到達硤石將靠岸時，接船者即上船接洽經售之事，遇經售行忙時，並代爲招待船戶。接船者之酬金爲每石一分七釐，由經售行付給。

## IV. 外洋米及外省米輸入程序——以寧波爲例：



附註：(a)線號及箭頭表示，同 145 頁圖附註(a)，

(b)批發市場交易以米（糙、白均有）爲多，穀極少。

1. 須另覓錢莊二家作保（此種作保錢莊多爲寧波籍，代作保由於面子關係）。
2. 平常年係委託該地買手（寧波籍）代辦貨；如遇歉年，則派五、六人在長沙設莊，曰「坐莊」，赴產地收購。

在這四種交易程序中，前三種爲省內運銷的類型；各地依中心市場的性質、生產環境與消費習慣而通行的程序有不同。如第一種方式比較通行於浙西各市場，第二種方式比較通行於浙東各市場，至第三種方式則通行於各大型的批發市場，如硤石、湖墅等是。同時批發市場之交易程序最異於產地市場者，即在於第三種方式的普遍性與優越性，關於這點，我們論交易方法時再詳爲討論。第四種是洋米及外省米輸入的交易程序，特以寧波爲例說明之。浙江外省來米，原不祇蕪湖、長沙、上海幾個來源；如第二章所述，與浙西毗連的江蘇各縣及安徽的巢湖區域與廣德一帶，每年運銷硤石、杭州、泗安者爲數頗鉅，此外浙贛路通車以後，江西來米亦漸增多。但因這些區域運來米糧的交易程序，與浙江本省者無大差異，故包括

寧	波	領賣人	賣方	0.02	無
湖	州	買手	買方	0.03	無
嘉	興	買頭	買方	0.03	無
新	陸	買頭	買方	0.02	無
長	興	買頭	買方	0.02	0.01
泗	安	買頭	買方	0.02	0.02
金	華	買頭	買方	0.04	每元 0.01
蘭	谿	買頭 **	買方	0.04	無
蘭	谿	賣頭 **	賣方	0.03	無
湖	墅	買賣手	買方或賣方	0.03	無

附註：\* 『回佣』係交易雙方中之非委託方所給予者，其目的蓋在聯絡經紀人，以拉攏生意，

\*\* 據米業中人云：買頭每人每年收入最高千元，最低二百元，普通五百元；賣頭每人每年收入最高六百元，最低百元，普通三百元。

近年來經紀人日趨減少，如湖墅『班線』早年會多至四十餘人，今不過五人而已<sup>①</sup>。其原因據糧商云，一為買方常親自或派人來湖墅買米不需『班線』，二為買方多直接向各產地市場採購，湖墅漸失去米市中心地位，三為年來郵電日趨普遍，前之買方須假手班線而探聽行情者，今可直接獲得，且電信買賣均便，因而『班線』之重要性更為減少。此雖為湖墅之情形，但可說明一個共同的趨勢，即直接交易(direct sale)之比例已漸行增高。

## 2. 代理商 在浙江批發市場，代理商居首要地位，稱為糧業機

<sup>①</sup>但亦有與此相反情形者，如泗安近年來因米業衰落，米行倒閉及縮小規模者日多，因而失業職員亦衆。此輩人無以為生，祇有從事於小型掮客的活動，每次經售額不過三、五石，每石取掮費五分到一角不等，當地稱此種人為『白拉』，現泗安及附近市場合計有 500 人。

經售行（四家）兩種。內河經售之糧貨限於與浙江毗連之江蘇邊區及浙西來米，外江經售之糧貨限於遠距離的江蘇市場及安徽來米，前者是河道來米，後者為江路來米。內河經售行之下，復有捐客十餘人，受其命令，居中介紹；但關於鄉貨，則由捐客自主經售。除硤石有行家之組織外，其他各市場之經紀人均為個人性質。不論經紀人或經售行之行主，大多為糧行失業職員或糧業經營失敗者，買賣雙方利其熟習市場情形並熟識各地主顧，樂於委託之。同一市場之經紀人，其籍貫各有不同，一般都各自接受同籍貫農戶、船販或商人的委託；如湖墅經紀有為皖省巢湖人，多祇經售該地來米；金華、蘭谿買手有為紹興人，亦多祇代表該地糧商採購米糧。經紀權之取得，除硤石之經售行須向政府領取牙帖<sup>①</sup>外，餘均屬自由營業，但寧波通例限於米行職員。

經紀人之功能，約言之有四，即介紹撮合，評定價格，過量（過斛或過秤）及報告行情（硤石經售行公會每日油印行情，分發各主顧）<sup>②</sup>。經紀人之捐費<sup>③</sup>，各地不盡相同，茲列示如下。

#### 各大市場經紀人徵取的捐費

市 場	經紀人名稱	委 託 方	向委託方徵捐費(每石,元)	回佣(每石,元)*
硤 石	內河經售行	賣方	0.03	無
硤 石	外江經售行	賣方	0.039	無

①每年換領一次，每帖 20—36 元，兩家共一張。

②硤石經售行有時接收賣方信件及長途電話委託代為出售，並代解款，在此種情形下，經售行具有代理商之性質。

③湖墅之「班線」，住於米行，由米行供膳宿，並按月給薪金 20—30 元，此外，「班線」對於糧客之招待費亦由行供給，且可向米行借錢少許，例不償還，班線不另支捐費。

佣金，各地制度頗不一致。其徵收方法或按量，或按值；或單徵賣方，或單徵買方，或併徵雙方；或給買方以回佣，或不給回佣。其所徵比率各市場亦互有差異，詳見下表。

各大市場代理商徵取的佣金及其占貨值比率\*

市場	賣方	買方	回佣 $\Delta$	實得	占貨值%
湖墅	每石一角	無	每石三分	每石七分	0.88
硤石	每石九分	每石七分	每石三分	每石一角三分	1.63
湖州	每石一角七分	無	每石七分	每石一角	1.25
泗安(米)	每石一角 $\nabla$	每石五分	每石二分	每石一角三分	1.63
泗安(稻)	每元二分	每擔一角二分	無	每擔一角八分	2.25
金華	每元一分	每石四分	無	每石一角二分	1.50
蘭谿	每元二分	無	無	每石一角六分	2.00
衢縣	每元二分五釐	無	無	每石一角九分	2.38
紹興西郭	每元三分	每石二分	每石二分 $\#$	每石二角四分 $\ddagger$	3.00
紹興東關	每元四分	每石一分	每石一分 $\#$	每石三角二分 $\ddagger$	4.00
臨浦	每元二分	每元三分	無	每石四角	5.00
溫州	每元三分	每元一分	無	每石三角二分	4.00

\* 表中米、穀按量徵收之換算為按值及按值徵收之換算為按量，均按米每石價格八元，穀每擔價格三元計算。

$\Delta$  回佣係代理商給予買方糧客或夥計之車馬費，以示聯絡。

$\nabla$  此係指向米行來米徵收之佣金，至對農人來米則徵佣較重，計每元三分合每石二角四分。

$\#$  給予回佣限十天以內付貨款之場合。

$\ddagger$  此處假定貨款在十天以內償付；如在十天以外，則實得佣金加高。

從上表可見代理商徵收的佣金自每石七分到每石四角不等，其占委託貨值的百分率自 1% 到 5% 不齊。就各市場比較而言，嘉興、

構運用的中心，亦無不可。代理商權利之取得，係向政府領取牙帖，繳納牙稅<sup>①</sup>，每年換領一次。在大型批發市場，代理商復有大行、小行之分，如湖墅分爲大同行、小同行，硤石分爲大袋行、小袋行，蘭谿分爲大行、中行、小行等是；甚且如湖墅，大小行各自成立同業公會。營業額（代客買賣）大者每年達十餘萬石，普通以一萬石到五萬石爲多。代理商遇有利場合，亦自營買賣；愈接近產地市場者，自營比例愈高，因而愈近於批發商的性質。代理商多爲合夥營業；其內部組織各家有繁簡，較完善者爲：經理、副經理各一人，帳房、寫信、樣臺（司打樣事項）各一人到二人，門莊（外場先生）二人到四人，棧司（兼過斛），雜務各二人到六人，學徒數人。代理商徵收

①關於代理商繳納牙稅事，在杭州、硤石兩大米市，至今猶爲懸案，先是民  
年上期，政府頒定牙行營業稅率如下：

等 級	營業額（代客買賣）	稅 額
甲 等	十萬元以上	280 元
乙 等	五萬元——十萬元	140 元
丙 等	四萬元——五萬元	105 元
丁 等	三萬元——四萬元	70 元
戊 等	二萬元——三萬元	50 元
己 等	一萬元——二萬元	35 元
庚 等	一萬元以下	20 元

各米行均按上列七等領取牙帖，按年換領，繳納牙稅。同年下季，杭市米行因營業困難，呈請減輕稅額，政府以施行不易，遂准各代理行減一等徵稅。迨民二四年下季，政府頒行新營業稅法，米行牙稅亦應按代客買賣之牙稅而徵收，稅率爲6%，但米行因稅率太重（據調查，如照新稅法，米行牙稅要增加三倍或四倍之多），不願遵辦，此問題遂懸而未決。其他區域之市場，均照舊法繳稅。

異者；(一)米廠營業以米糧爲限，不做雜糧；(二)米廠買進米糧完全爲穀或糙米，賣出完全爲糙米或白米，蓋米廠兼作販運，不僅在獲得商業利益，更在利用其加工設備以賺取碾製利得。至就各中心市場比較而言，凡市場規模愈大者，批發商之重要性愈低；換言之，凡批發商在市場上之地位愈見重要者，則該市場必愈近於產地市場的類型。關於批發商之內部組織，見代理商及米廠，不贅，其業務活動與產地市場收買商同，亦從略。

4. 大米販 在產地市場一節，已述及糧販之活動。批發市場之大米販，與產地小糧販，在功能上原無差異，但其活動亦有不同之處：第一小糧販從業者多爲農人，大米販則多爲米業中之失業者（有時船戶亦兼任米販職務），因而在活動上遠較小糧販靈巧；第二，小糧販均從農戶買米，販賣於產地市場，大米販則除自農戶購進外，更從產地市場糧商、米廠購進，販賣於各大批發市場，活動區域較廣；第三，就販運糧貨之種類言，小糧販除米外，穀與雜糧亦占相當比例，大米販則主要的爲米，販運穀與雜糧者極少；第四，大米販之資力較厚，販運額較大。近年來此種大米販之人數日少，其營業範圍亦日縮。

5. 斛手 在浙江糧市上，交量（過斛或過秤）之職務由下述數種人任之：一爲專業斛手，二爲糧行、糧店之棧司，三爲經紀人，四爲腳班。關於後三種人前已述及，茲就第一種人論之。專業斛手僅見於湖墅、硤石，各有63人及45人，均有共同組織，湖墅稱斛業公所，硤石稱斛班，各有一頭目，稱斛頭或班頭。斛手活動區域及工作酬金均由頭目指派分配。斛手均爲世襲，且爲獨占，不向官廳領



杭湖區最低，金蘭區次之，寧波、紹興、溫台區最高；換言之，浙西最低，浙中次之，浙東最高。由此可推知，凡米產豐多，或交通便利，市場發達之區，佣金必低，否則必高。如美國代理商 (Commission Merchants) 對糧貨徵收的佣金為貨值 1%<sup>①</sup>，德國代理商 (Kommissionär) 對農產品 (糧貨占主要部分) 徵收的佣金為貨值 1%—2%<sup>②</sup>，均遠較浙江為低，可知交通便利，市場機構等因子給予佣金高低的影響。

3. 批發商 如前所述，批發商在產地市場占主要地位，但在批發市場，則地位殊不重要；且其職務大多由代理商兼任。他們兼營批發業 (自己買賣) 不外下述數種場合：第一，有賣客而無買客時，代理糧行如覺價格合意，自行買下。第二，如賣方委託人指定的價格較市價猶低，或買方委託人所示價格極高，縱同時有交易對手方，但代理糧行認為有利可圖，亦常由自己買下，再行出售從中牟利。第三，代理糧行認為行情有利，便大量收買囤積。第四，遇年歲荒歉，產地市場糧商無貨委託代售時，代理糧商為維持業務，不得不派人到產地市場或省外批發市場採購<sup>③</sup>。此外，兼營批發業務的還有米廠，通行於浙東。米廠兼作買賣之方式與普通批發商同，所

① John H. Fredrick: Agricultural Markets, p. 101.

② W. Seedorf und P. Hesse: Grundriss der Landwirtschaftlichen Marktlehre, s. 180.

③ 如湖墅各米行在二十四年，因上一年大荒，各地來米銳減，因而不得不自行販運，派人到各產地市場及省外市場 (如上海、蕪湖、南京等地) 採購，計平常年各行代客買賣額約占總營業額十之八九，自己買賣額不過十居一二，本年則自己買賣額增高達十之七八。

蘭谿、金華輸出均以委託交易占主要成分，其比例自 60% 到 80% 不等；蘭谿輸入亦以委託交易為主，如第一路占 90%，第二路占 80%，至第三路則以其交易性質屬於產地市場的類型，故委託交易僅占 10%。由此可知委託交易之佔主要地位，實為浙江糧食批發市場之特色；且運輸途程愈長，委託所占比例愈高。美國糧貨批發市場之交易方式，亦以委託為主，約占交易總額 75%<sup>①</sup>，可知此點實為糧食批發市場之通性。推原其故，大約不外：(一)糧貨在批發市場上價格較一定，消息較靈通，委託者可以指定最低或最高價格；(二)食糧為大宗必需品，在批發市場上極易獲得對手方；(三)食糧屬於較有持久性 (Not highly perishable) 的貨品，委託出售時如不能即時找得對手方，可以存棧；(四)批發市場的糧商同業組織較善，信用較佳，使委託者易於信任。至採購（委託或直接）與推銷（委託或直接）之消長，則依供需情形而定，大抵供過於求時，推銷居多，求過於供時，採購居多。下面更就上述數種交易方式分別論述交易手續，交易基準 (Basis of sale)，價格論定及付款方法。

1. 交易手續 無論係委託出售或直接出售，一般手續為：當糧船到埠時，由押運者或船主（如起運地糧商不派人押運而委託船戶代辦時）攜樣米投於經售行或經紀人家，請轉通知米行，或直接連同樣米及委託信件投於米行；米行即派人『打樣』（亦稱『扞樣』，扞為打樣之工具），並根據市面行情及買方委託者之授意，暫定其價格，若賣客合意（如係委託出售，則以委託者所示最低價

<sup>①</sup> John H. Fredrick: Agricultural Markets, chap. VI, The Terminal Grain Market, p. 103.

取牙帖，故與腳班性質相似。斛手有一小部分兼務農，唱戲或擺攤。他們的酬金通稱『斛力』。湖墅徵取斛力，按兩種標準：一為散船來米，每石向糧船徵三分，買方一分，共四分；二為袋裝來米，每石向糧船徵二分，買方一分，共三分；硤石斛力每石米概收七釐，歸買方負擔。無論在湖墅或硤石，斛力均由代理米行先行墊付。

(三)交易方法 浙江批發市場的交易方式可大別為三類；即委託交易(Sale on consignment)、直接交易(Direct sale)，及期貨交易(Sale by contract)。委託交易復可分為委託出售與委託購買；直接交易復可分為到貨交易(Delivered sale)，送貨交易(“To arrive” sale)，起運地交貨交易(F. O. B. sale)。在數種方法中，委託交易占主要成分，直接交易次之，期貨交易最少。在湖墅、硤石、湖州、泗安等市場，委託交易占十之七八。蘭谿、金華更有詳細估計數字如下二表。

#### 蘭谿自各產地市場輸入之交易方法分類

(百分率按米糧輸入數額計算)

各路產地市場	產地市場 委託出售			產地市場 直接出售	總計
	直接委託	經賣頭轉託	合計		
第一路：衢州、江山、常山、龍游……	70%	20%	90%	10%	100%
第二路：武義、永康、義烏……	10%	70%	80%	20%	100%
第三路：金華、湯溪、蘭谿所屬市鎮……	10%	—	10%	90%	100%

#### 蘭谿及金華輸出其他市場之交易方法分類

(百分率按米糧輸出數額計算)

蘭谿輸出至各路市場	輸入市場 委託購買			輸入市場 直接購買	總計
	直接委託	經買頭轉託	合計		
第一路：建德、桐廬、富陽……	70%	—	70%	30%	100%
第二路：杭市及附近市鎮……	50%	25%	75%	25%	100%
第三路：紹興、蕭山一帶……	50%	30%	80%	20%	100%
金華輸出至各路市場					
第一路：富陽、桐廬、乍溪、建德……	75%	—	75%	25%	100%
第二路：紹興、蕭山、臨浦……	35%	25%	60%	40%	100%

行可要求分購，特原成交米行可多得一股，如甲行成交白米 400 石，乙行、丙行欲分購，則將白米 400 石分作四股，乙行、丙行各得一股，甲行得二股，此種方式通行於硤石。公賣制之缺點在使買客或代理米行不能一次大批購足，致販運遲緩，一方面買客常坐失良機，另一方面不能應輸入市場之迫切需要；且各地來米，品質不齊，同一買客或同一米行須代買客採辦數種糧貨，致質色參差，影響米糧分級甚大。其長處在使買者相互間引起競爭，結果可發生保護賣客之效。

2. 交易基準 浙江批發市場之交易基準有看貨 (By inspection)、看樣 (By sample)、指樣 (By description) 三種方法。在到貨交易及起運地交貨交易之場合，數額小時多行看貨交易；數額大時多用看樣交易。委託購買及送貨交易則或係看樣，或係指樣。在看樣與指樣之場合，如收貨時發現貨色與原樣或指示者不符，則買方可取消成交：減低價格或退貨。浙江批發市場之交易，大抵以看樣最多，指樣次之，看貨最少。關於看樣，尚有『打樣制度』 (Sampling system)，各市場繁簡不同，但弊端叢生則一。打樣時米行或買客多漫不經意的用『樣扞』向船艙或米袋內亂戳，致包裝經過一次打樣，即遭一次損壞，此其一。每次打樣數額太多，通例裝百石之船打樣一升，裝四百石之船打樣二、三升不等，樣米皆歸屬米行或買方，對於賣方實係一種不當的損失，此其二。有些地方，打樣手續太繁，如蘭谿每次交易須打樣三次，樣米用木盤盛裝，打樣次數以盤計<sup>①</sup>，每盤樣米約二升。其歸屬何方及各方所得比例各盤不同，

① 蘭谿稱『成交』爲『成盤』者亦此故。

格爲憑)，即算『成交』（蘭谿一帶稱『成盤』），如賣客不同意，則重新議價。成交後給賣客以『成票』（載明賣方姓名，糧貨價格及賣客所報數量）；稍停即由米行派人至船上過斛<sup>①</sup>，數量貨色無誤<sup>②</sup>，當給賣客以『斛票』（所載項目與成票同，但數量則爲確定者），糧貨則裝入買客所備麻袋（如買客不親至市場而託米行代購時或米行自己買進時，則裝入米行所備麻袋），或即日轉船起運，或暫存貨棧，貨款則在當天或翌日由賣客本人或託經紀人憑斛票向米行領取，交易由是完成。在委託出售場合多由委託方修書一封，交由船戶帶給被委託米行；如貨到時無適當買主，則暫存米行，待機出售。委託購買<sup>③</sup>及直接採購之手續均與上述相同，所異者，委託購買由代理商代爲成交並代付貨款、運費等項，直接採購由買方親自辦理一切手續而已。送貨交易則與上述者有異，通例由輸出市場先派人到輸入市場兜銷接洽，成交後即將糧貨送到，運費等項概由賣方負擔。批發市場之期貨交易與產地市場大體相同，所異者，賣方大多爲產地市場糧商而非鄉村農戶。

浙江各大中心市場通行一種『公賣制』<sup>④</sup>，應特別提出說明。所謂公賣制有兩種情形：第一，凡米行中某一買客，與某糧船成交時，同行之其他買客均可要求分購，惟原成交之買客可多購買數份，此種方式通行於湖墅；第二，某一米行與某糧船成交時，其他米

①長興一帶運出之米多爲裝袋，例不過斛。

②如貨色與原樣不符，則成交可以取消。

③按各地交通情形，用信件、電報或長途電話委託。

④據上海社會經濟所調查，硤石爲『獨賣制』似與事實不符，見該所浙江糧食

4. 付款方式 代理商之最大功能在代買客墊付貨款，蓋賣方例須付現，而買客多為賒欠。墊款期限之長短，須視代理商之資力，及代理商對買客之熟識情形、信任程度而定。湖墅、硤石大米行對買客墊款自十天到二十天不等，小米行至多不過十天。其他各次級轉運市場如湖州、泗安、蘭谿等至多四、五天，普通僅二、三天。數年以前，各地墊款期限較長，大市場在一月以上，次級轉運市場亦在一週左右；後因錢莊倒閉風潮，蔓延全省，米業金融至感枯竭（參考第六章第二節），墊款期限逐漸縮短。各米行為應付對賣方付現起見，定出種種方法，或獎勵買方付現，如規定買客在若干日內付現。給以回佣；或抑制墊款期限之延長，如規定墊款超過若干日，則按日加息。惟交易機構至此漸呈不靈活狀態。至就各種交易方式分別言，委託出售多係先付一部，餘俟售出後續付；到貨交易多為現付；送貨交易係貨到付款，多係匯付或兌付；委託購買或預付一小部分，或貨到付款，亦為匯付或兌付；直接購買或完全現付，或完全賒欠，或半現半欠；期貨交易預付小部分，作為定洋。如買方過期不付，售方或代表售方之米行多須派人前往索取，俗稱『收賬』。

近年來在交易方式上有一個顯著的變遷，即直接運銷之比例漸增高，委託運銷之比例漸降低。在賣方漸不經由代理行轉售，而直接運銷於終點市場；在買方漸不委託代理商購辦，而親自或派人至產地市場採購。此種變遷原合於運銷方式之演進趨勢<sup>①</sup>。就浙江

①近年在歐美國家均有此種變遷；Clark 及 Weld 二氏曾論美國農產運銷方式由委託進為直接之趨勢與發展甚詳，並舉其原因多端。見二氏合著 Marketing Agricultural Products, pp. 106—110.

通例爲：

第一盤（初樣）——米行、買客各得其半；

第二盤（複樣）——完全歸屬買客；<sup>①</sup>

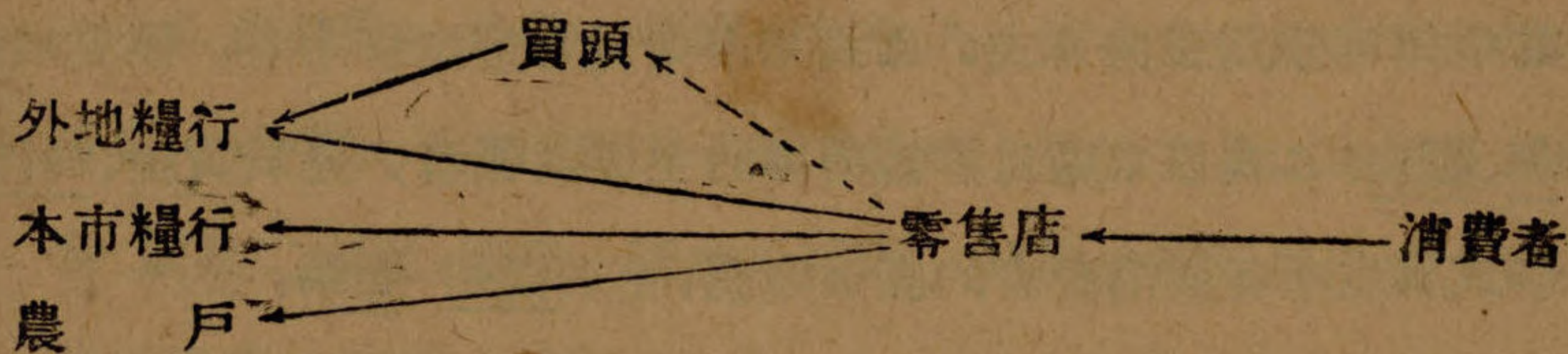
第三盤（斛樣）——米行、買客各得其半。

這種打樣方法，幾近於故意盤剝賣客，實屬不當，此其三。故浙江糧市之打樣制度，殊有改進之必要。

3. 價格論定 在到貨交易之場合，打樣後即論價，地點在米行，如同時有買客，則由賣客（起運地糧商所派押運者或船戶）、買客、米行、經紀人共同集議；如賣客或買客不經由經紀人時，則由賣方、買方、米行三方共議，或買賣方各與米行商議。論價時，米行頗有影響力，但已不若產地市場米行之能操縱自如。在送貨交易之場合，由出賣糧商所派代表（外場先生）與買進市場糧商當面接洽，看樣或根據糧貨品級論價；價格在時間上以成交日爲準，在地域上以買方市場爲憑，價格風險由買方負擔，運費等項由賣方負擔。如爲起運地交貨交易，則由買賣雙方直接商議，有時由經紀人參與；價格以起運市場爲憑，價格風險及運費等項，概由買方負擔。委託出售<sup>①</sup>或委託購買時，價格係先由委託方指定最低或最高價格，由米行代爲辦理一切。期貨交易由雙方直接論定。

<sup>①</sup>在泗安通行一種特別的論價方法。凡產地糧商或米販運米到達泗安時，即將米糧分發於數米行，告以最低價格，如市價好，即出售，否則將貨物留存米行，賣客歸去。迨市價漸起時，由泗安米行通知賣客再來本市場了結出售手續，通稱此一步驟爲『結帳』，此時賣客多先與其最熟識之一米行結算，因爲結帳價格可稍予提高（每石至多高一角），而該米客與其他各米行結算時亦均依此價格。

I. 輸入消費市場:



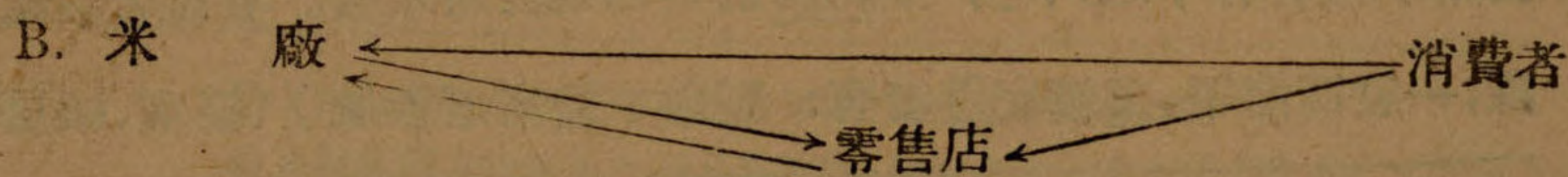
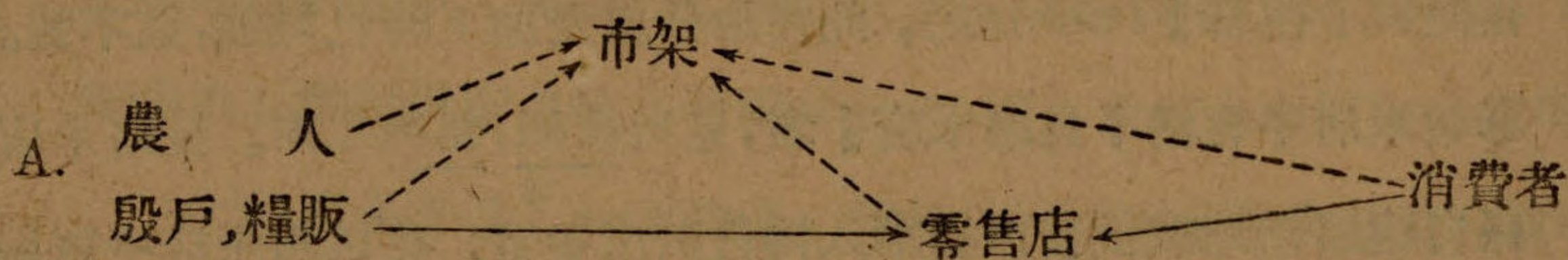
II. 產地輸出市場:



III. 自給市場:



IV. 特殊類型:



附註：線號及箭頭表示同 145 頁圖附註(a)。



而論，其原因約有數端：一爲交通之發達，買客多直接到產地市場採購，如金華爲一新興米市，自浙贛鐵路通車以後，該市場銷往紹興、蕭山之米糧，直接買賣之比例增到 40%，遠較蘭谿爲高；又如蘭谿米市日趨衰落，其一部分原因即由於近年來各產地市場因交通改進，多直接運銷於終點市場，不再由蘭谿轉運。二爲市場消息之靈通，買賣雙方各有把握自行銷售或採購。三爲昔時因運銷利便之未具備，代理商多不願自己負擔販運上之風險，乃將其轉嫁於委託方，今因社會經濟各方面的進步，運銷漸趨便利，代理商遂敢自己營業。四爲年來因市場金融枯竭，代理商無處獲得活動資金，墊款能力大減，使代理交易之比例減低。前三種情形所引起的直接交易比例之提高，乃循社會經濟發展的自然趨勢；後一種則爲非常現象，乃交易機構之病態。

#### 第四節 零售市場的交易

零售市場之特性在交易之一方爲消費者；此與產地市場交易之一方爲生產者恰成對照，而與批發市場交易雙方均爲商人亦自不同。零售市場之交易，有兩個階段：一爲自產地市場或批發市場購入；一爲分售於消費者。前一階段大體與批發市場同，但亦有其特殊性；後一階段則爲零售市場所獨有。一般言之，零售市場的交易機構比較簡單。

(一)交易程序 浙江零售市場的交易程序因市場性質而有不同；茲以圖表示如下。

在下圖所示各方式中，前三種是常見的類型；第一種可以杭

各一人，外場先生一到二人，夥友（門市）二到四人，雜務、學徒各數人。

2. 市架<sup>①</sup> 此是一種零售經紀人，其主要任務在居間撮合生產者（或糧販）與消費者（或零售店）間的交易。市架僅見於金華、蘭谿二市場，實屬一種特殊糧商。其與美國介於批發市場和零售市場間的經紀人所謂“jobber”者頗有類似之處，但不同者：市架代表的賣方均為生產者（間為小型販子），而非批發商；買方大多為最後的消費者，而零售店則居少數。市架組織極簡單，除本人兼經理外，不過另加二、三夥友而已。市架的功能：一在供給交易場所，二在居中撮合，三在評定價格，四在過秤。每次交易額極小，普通僅一擔到數擔，最高時可達數百擔。糧貨均為白米，不分等級。就金華與蘭谿比較言之，則蘭谿市架之組織規模，營業數額及活動範圍均較金華廣大，且兼具生產者與批發商間的經紀人，或初級收買商的性質。所收捐費計金華每擔米賣方三分，買方一分；蘭谿在名義上每元收二分，實則係壓低米價，從中扣取。市架經紀權之取得亦係向政府領取牙帖，繳納牙稅。此種人大都是糧行失業職員；近年來由於糧行倒閉及縮小範圍者日多，市架數目亦有增加的趨勢。

(三)交易方法<sup>②</sup> 如前所述，零售店的購買來源有外地（產地市場或批發市場）糧行<sup>③</sup>，本市糧行（間或米廠）及附近農戶與

①『市架』一名詞之來源不可考；唯其歷史據云有百餘年。

②長路買進之比例近年來日趨減低。如杭市米店營長路者往昔占十之七八，現不過十之二三；長路買進數額往昔占買進額30%-40%，現減為20%-30%。其原因有三：一為年來市場金融緊縮，米店無資力長途採購；二為各批發市場直接往產地採購者增多，致長路買進無鉅額利益可圖；三為按分工之原則，米店自當捨棄該種任務，而由批發市場糧商完全負擔之。

市、紹興、寧波爲代表，第二種可以浙西市場爲代表，第三種可以安吉、孝豐、富陽、建德等市場爲代表。最後一項爲罕見的特殊類型，其中復可分爲三個方式：A式以市架爲零售業務中心，僅見於金華、蘭谿；B式以米廠爲零售業務的主要供職者，見於黃巖、海門；C式爲生產者與消費者的直接交易，見於溫州、嵊縣。

(二)交易組織 在浙江零售市場上，參與業務活動的，有糧食零售店①、市架、糧行②，米廠、糧販、農戶等，其中大都已於前面論過，故僅擇零售店與市架二者述之。

1. 零售店 零售市場以零售店爲活動中心③。一般言之，零售店組織規模狹小而數目衆多。如民二十五年，杭州一市有米店 198 家，寧波一市有 184 家。其中有些是專業米店，以零售食米爲主業，兼及雜糧；有些爲兼業零售店，除食糧外，兼營油、鹽、醬、酒等雜貨；大抵市場愈大，專業之情勢愈顯。在專業米店中，其組織規模大者多附有加工設備，自買穀或糙米碾製，如杭州米店有加工設備者 70 家。寧波有加工設備者近 30 家。米店附置加工設備主要的在便於『搥套』(mixing)，此在論分級及加工時已詳述，茲不贅。專業米店中有稱『長路米店』者，見於杭州、紹興二市。長路米店係自遠路產地或批發市場購入轉售於消費者；在杭州米店中冠以長路字樣者有十之六七，至紹興則全部爲長路米店。零售店的組織，一般極簡單，其較完善者有：經理（通常老板兼）、協理、帳房

①此種零售店在浙江各地之名稱不一，計有米店、米號、米鋪、糧店、雜貨鋪等。

②糧行兼營零售以五斗起碼。

③有些市場以市架或米廠爲零售業務的活動中心，但如上段所述，此種方式殊少見。

持樣至各糧店、住戶處兜銷，論價成交。貨款均係現付。

4. 生產者與消費者直接交易 此為最原始的交易方法，或舉行於一定的公共場所，或由賣方挑荷，沿門求售。交易步驟極簡，當面看貨論價，交貨付款。

## 第五節 麵粉及雜糧交易

### I. 麵粉交易

麵粉為工業成品，故其運銷機構與穀米雜糧不同。第一，麵粉無收集 (assembling) 階段，至少收集階段不如米糧等之重要，因而其運銷機能主要為分散 (dispersion)；第二，在運銷程序上，麵粉無產地輸出市場之機構，而祇有批發及零售兩過程；第三，麵粉的運銷路線，和其他工業品一樣，係從都市流入鄉村，恰與米糧相反。茲仍就程序、組織、方法三方面分析浙江的麵粉交易。

(一) 交易程序 一般言之，浙江除寧波、紹興有較大規模的麵粉廠，每年出品可供附近區域的一部分消費外，概賴無錫、上海供給（見第二章第二節）。故浙江的麵粉交易程序以自省外輸入轉銷內地為主要形式，而以自產麵粉轉銷內地居次，試圖示如下。

(二) 交易組織 在浙江，參與麵粉販運業活動的有外省市場駐浙批發處，外省麵粉牙及本省的粉坊、米行、米店、煤油號、醬園、南貨舖等。其中除外省駐浙批發處、外省麵粉牙，本省粉坊為專業麵粉商外，餘均為兼業；茲僅就三種專業分述於下。

1. 外省駐浙批發處 外省麵粉廠駐浙批發處共有四家，即茂新、九豐（代表無錫各總廠）、正豐（代表無錫泰隆麵粉廠及上海

糧販。賣出方面完全為消費者。關於自外地糧行及自附近農戶與糧販購入的方法，同於批發市場及產地市場，已詳見上二節。茲僅就自本市糧行、米廠購入的方法及銷售於消費者的方法述之。此外，以市架為中心的零售交易，及生產者與消費者的交直交易，亦附帶論述。

1. 向本市糧行買進方法 可分為三種：一為當天交易，看貨後即議價成交；此式行於小型市場或小額交易。二為隔天交易，先看樣米，再論價格然後訂立『成單』（通稱此一步驟為『批定』），載明糧貨品級、數量、價格等，翌日或數日後交貨；此式行於大型市場或大額交易的場合。三為『看帳加佣』，凡零售店向同市糧行購進時，無須議價，祇憑帳簿所載價格每石加收一定額之佣金即足；此式見於嘉善附近的市場。就付款方法言，無論那一種方式，均以賒欠者多，現付者少；賒欠與否及其期限之長短因糧行（或米廠）之墊款能力而不同，如杭市湖墅糧行給米店信用方式為：大同行賒欠 5—20 天，小同行 1—5 天，原袋行須現付或至多緩付一天；嘉興大米行賒欠一月，中等行半月，小米行現付。

2. 消費者自零售店買進方法 消費者買進大多為小額現款交易；小部分為賒欠交易，但僅限於老主顧及交易額較大時。賒欠普通月底結帳，亦有逢三節（端午、中秋、舊歷年）結付者。

3. 市架居中的交易方法 此種交易之手續，亦極簡單，每日（多在上午）買賣雙方集於市架處，賣方將米糧挑到後，由市架居中介紹，看貨論價，成交後過秤交貨付款。蘭谿市架資力較大，有時自行買下，轉售於糧行。交易基準均為看貨，亦有看樣者，即由市架

經營，開銷由總廠支付，出售價格亦憑總廠所在地之標準價格決定。正豐則為代理店(agent)性質，營業獨立，帳目自理，出售價格亦不受總廠的約束，雖事實上由於價格法則之作用，殆與其他三支店受同種限制。

2. 外省麵粉牙 此為上海的麵粉經紀人，活動於麵粉交易所。其任務在代外地委託者採購麵粉。捐費為每袋(49磅)五釐，加於貨價內一併計算。

3. 本省粉坊 此為本省專業麵粉的批發兼零售商，見於浙西市場。組織規模甚小；除經營麵粉之買賣外，復兼營綠豆粉之磨製。每家每年麵粉交易額自一萬袋至二萬袋不等。

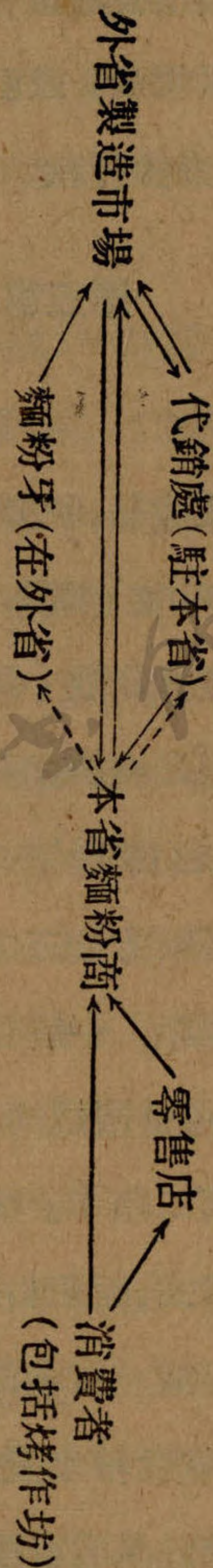
(三)交易方法 浙江麵粉的批發交易方法，如自批發商的立場言，可分為買進及售出兩個階段。茲先述買進方面。

1. 直接向製造市場購買 此種方式行於浙西湖州及浙東寧波溫州；蓋前者與無錫接近，後者與上海有直達航輪之故。湖州係直接用函件或電話向廠方接洽購買，價格多由廠方按市價決定；寧波、溫州係用電報或電話託上海麵粉牙代為購辦，價格依上海麵粉交易所之標準價格<sup>①</sup>。普通約定為『到達價格』(C. I. F. & C.)，即運送途中一切費用(包括運費、保險費、佣費等)概由賣方負擔，買方在收貨前概不負責。貨款多為現付，至遲貨到付款；例由買方在製造市場的來往商舖或錢莊劃交。

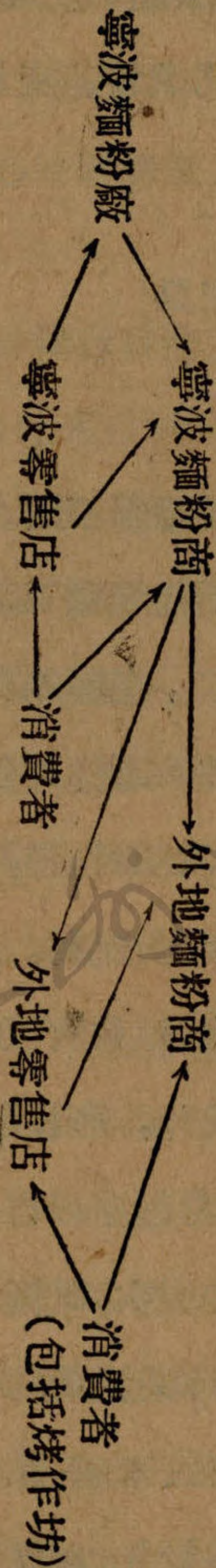
2. 向杭州批發處接洽購買 此方式在浙西、浙中最為通行，而

<sup>①</sup>按上海麵粉交易所每日開市兩次，粉牙作價例以接獲委託方通知後最近一市之收盤價格為標準。

I. 外省輸入:



II. 本省自產(以寧波爲例):



附註：線號及箭頭表示，同 145 頁圖附註(a)。

福新與中華麵粉廠)、貽成(代表鎮江總廠),均設於杭州。其中茂新、九豐、貽成三家爲支店性質,營業概聽總廠支配,帳項由總廠

寧波以外各地之銷場完全由粉商獨占，廠方不得直接批售。

麵粉的零售交易，極為簡單。零售店多從本市麵粉批發商購進，門市於消費者（包括烤作坊）。有時消費者亦直接向批發商購進，但限於數額較大之場合。零售價格較批發略高，且多有一定比率。貨款例係現付。

## II. 雜糧交易

在浙江糧市上，主要的雜糧為黃豆、蠶豆及小麥，浙江米商多兼營雜糧，故雜糧交易大致與米糧相同，但亦有不同之點，茲分述於下。

1. 交易額微小零星 雜糧交易總額遠較米糧微小，且每次成交額亦遠較米糧零星。就批發交易言，雜糧至多數百石，普通僅數石，至米糧則以數百石為常事，且有多至數千石者。由此可見雜糧的經售不能成為專業，祇可成為米業的附業。

2. 交易程序短縮 雜糧的交易程序較米糧為短縮。省內交易，多由生產者直接售於附近糧行，轉售於消費者與作坊（包括豆腐坊、醬坊、磨坊等）；糧販、經紀人的活動極少。即省外貿易，亦祇是浙江較大消費市場之糧行直接派人到雜糧中心市場（上海、漢口）或函託該地雜糧行採購，轉售於本市消費者與作坊。

3. 交易組織狹小 雜糧多為米行兼營，且兼營雜糧之米行，其組織規模不如專業米行者大。在少數市場，間有以經營雜糧為主業的糧行，如硤石的鄉貨行是，但組織規模遠較米行（在硤石稱大袋行、小袋行）狹小，每年營業額至微。

4. 交易方法簡單 雜糧的交易方法遠不如米糧複雜，除省外



浙中之浙贛鐵路沿線各市場幾完全用此種方法。交易手續係先由買方用電話或信件向杭州的外省駐浙批發處接洽；價格多由批發處按上海市價（由收音機聽取上海行情），酌加運費決定。貨物之運送，隨買方所在地而有不同，如在浙西市場，則由批發處通知廠方，逕由廠方直接送到買者市場，此時價格為『到達價格』；如在浙中市場，則例由買者於託購時指定一杭州轉運公司，由批發處將貨交該公司運送，此時價格為起運價格（F. O. B.），即賣方送到起運車站後不再負責任，以後運費等項概由買方負擔，而由轉運公司先行支墊。貨款多用貨到付款法，但若買方信用小時，須先付款而後交貨；此外更通行『一賬押一賬法』<sup>①</sup>。

3. 賣方之兜銷 批發處在營業清淡時多派人至各地市場推銷，接洽妥當，即成交送貨付款。

以上三種購買方法之通行程度，各市場因運輸利便之差異而不盡相同。如浙東幾完全行第一法；浙中完全用第二法；浙西則三法兼施，若以湖州為例，計第一法占總購買額 30%，第二法占 60%，第三法占 10%。

銷售方面，有外地直接派人來購、寫信來購、本號派人出外兜銷等數種方法，以前二者較為通行。在寧波，麵粉商買賣本市所製麵粉時，通行一種『包銷制』，即粉商與廠方約定：廠方出貨完全交由粉商承銷，價格按上海市價，每袋加六分運費，貨款當場付清；

①『一賬押一賬法』為：最先一批貨係賒買，付清貨款後即可賒買第二批，付清第二批貨款時可賒買第三批，如此類推；簡言之，實際上以賒買一批貨為限。

## 第八章

### 運銷成本之分析

一貨品的生產者所得價格，和消費者所付價格間的差距 (difference or spread)，大略可代表運銷該貨品之成本與利潤。惟純利潤在此種差距中所占比例極小，且若干額之純利潤為招致中間人參與運銷所必需，故吾人可簡稱此種差距為運銷成本 (cost of marketing)<sup>①</sup>。研究運銷成本之目的有三：(一) 探求運銷成本占生產者所得價格或消費者所付價格之比例如何，若比例極大，而所盡役務並不完善，則表示運銷機構之不健全並缺乏效率；(二) 考查運銷總成本中，何者所占比例最大，以求改善；(三) 研究各個中間人所擔任之種種業務及其為進行此種業務所支出的費用，從構成比例上觀察其是否合理。運銷成本之測度與計算，極為繁瑣複雜。據 Maynard 氏之意見，測算運銷成本之方法有二：一為消費者所付價格減生產者所得價格，其差額即代表運銷成本；二為將各運銷業之所得部分——包括營業費用與純利潤——彙加之，其總

---

① Fred E. Clark & L. D. H. Weld: Marketing Agricultural Products, p. 443.

交易有用委託方法者外，省內交易幾概以當面現款交易爲主要方式。雜糧品質混雜，故交易基準以看貨爲多，看樣次之，指樣絕少。付款方法大都係現付；間有賒欠，而其期限亦遠較米糧爲短。

溫州市圖書館

場在浙西有硤石，在浙東有臨浦。因之本節以此四市場爲終點，分述各產地農人之所得比例。這裏先有幾點說明：第一，以下所論，僅以米糧爲限，雜糧、麵粉不論；蓋雜糧交易，零星散漫，無一定路線可循，麵粉則大部來自省外大城市，小部亦出自本省較大市場，性質與工業產品之運銷同，無從求算農人之所得比例。第二，大多數米糧之零售價格，由於『搗套』及摻合碾製關係，頗難捉摸原來品種，故下面所述消費者所付價格，除杭市之蒸穀米及寧波之晚秈米係用零售價格外，其餘均用修正後的批發價格，即按批發價格，每擔加上糙米到白米之加工成本及批發到零售之營業費用與利潤共0.5元<sup>①</sup>。第三，農人所得價格，係按各產地市場價格減去當地糧商所徵收的佣金及其他種種雜費而計算，除長興蒸穀米由於蒸穀加工過程每擔須額外減去製造成本0.2元<sup>②</sup>，共減去0.4元外，餘均按每擔減去0.2元計算。實際上，農人運到產地市場之運費及此一過程中之他種費用尙未計算在內，故本文所述農人所得比例，稍形偏高。第四，價格的年份，除新塍糯米係民二十二——二十五年四年按月平均，溫州晚米係民二十三——二十五年，三年按月平均外，餘均係民二十一——二十五年五年按月平均價格；惟民二十四年，浙西泗安及荻浦，因上年大荒，米價暴漲，杭市則因大量輸入洋米，米價比較平穩，故該年泗安及荻浦價格反較杭市批發價格爲高<sup>③</sup>，爲免除平均數受特例影響起見，特將該年除掉，而用四年按

①此數字係綜合各市場之情形平均而得者。

②據第四章第三節所述蒸穀製造成本而折算者。

③此表示該年泗安及荻浦米在杭市之銷售力極低，證以該年該二地銷杭數額極小可知。

額即代表運銷成本<sup>①</sup>。兩方法以後者所得結果較為精確；但為要達到上述數項研究目的，此兩方法實未可偏廢，蓋第一種研究須用第一法，而第二、第三兩種研究則須用第二法。

此次雖企圖對於浙江食糧運銷費用作較精密的調查，但終因商家帳簿之雜亂，僅能在較大城市獲得若干資料，致去原來目的甚遠。所幸價格調查相當詳密，故尙可利用價格差距，求出農人之所得比例。下面先論農人之所得比例；然後就直接調查的費用材料分析各路食糧之運銷成本，惟所述並非從生產者到消費者的全部運銷過程，故為簡便計，除特別聲明者外，加工費用概不包括在內。

### 第一節 農人之所得比例

計算農人之所得比例，最簡捷的方法為：先求出最後消費者所付價格，作為 100，然後求出農民所得價格，占前者之比例即得。通常多以中心市場的零售價格代表消費者所付價格，以產地市場的買進價格扣除農民運銷糧貨費用後之餘額代表農民所得價格。在我國，此種數字極難獲得，而糧貨品級與種類又至為複雜，且參入了加工、『搗套』等因素後，使糧貨之蹤跡更難捉摸，如原為某種糙米，後變為另種白米，兩地價格所代表的糧貨遂不能完全符合，故歷來研究糧食運銷者，詳細分析運銷成本固不多，而注意並求算農人之所得比例者更少。本文所論，由於種種困難，自難詳密精確，但拋磚引玉，要不失為一個開端的嘗試。

按前所述，浙江最大的終點市場為杭州、寧波，較大的轉運市

<sup>①</sup> H. H. Maynard & others: Principles of Marketing, pp. 702—708

若像浙江一樣，按零售價格或就修正後的批發價格計算，則該省農人之所得比例，或較浙江為低。

就浙江各產地或各終點市場分別言之，農人之所得比例各有高低。考其原因，約有數端：(一)為路程之遠近，凡產地距終點市場較遠者，因運銷過程較繁，農人之所得比例必較低，如王店距杭州較距硤石為遠，故農人運銷壬尖米之所得比例，銷杭州較銷硤石為低；武義距寧波較距臨浦為遠，故農人運銷白秈米之所得比例，銷寧波較銷臨浦為低。(二)為交通之便利程度，凡交通較便之區，農人所得比例較高，否則較低；如荻浦距杭州雖較泗安為近，但其交通便利則遠遜於泗安，故荻浦農人運銷杭州之所得比例為 70%，遠較泗安之 76% 為低；又如武義距寧波之路程雖與溫州距寧波相若，但因溫州至寧波有一水之便，且可航行大型輪船，而武義至寧波，輾轉運輸，阻隔甚多，故農人運銷秈米於寧波之所得比例，武義為 69%，遠較溫州之 74% 為低。(三)為米糧之需要性，凡米糧需要性較大者，換言之，無代替品或比較有獨占性者，農人之所得比例必較高，如長興蒸穀米，以性質特殊，在杭市之銷場甚穩定，較他種米糧富於獨占性，故其農人所得比例較荻浦、王店為高；泗安尖米，在杭市上為零售店搵套所必需，歷年來均居重要地位，故除交通較便利外，其米糧之較富於需要性，亦為提高該區農人所得比例之一重要原因。此外如交易制度之繁簡，農人運銷知識之高低，中間人操縱機會之多寡，合作組織之有無，均足影響農人所得比例之大小。

月平均價格。

茲以杭州、硤石、寧波、臨浦四市場爲終點，列示各產地農人之所得比例如下表。

各產地農人所得比例估計

終點市場	貨品	產地	消費者所付價格*	農人所得價格*	農人所得比例
I. 杭州	蒸穀米	長興	6.88	5.12	74%
	泗安尖	泗安	5.89	4.49	76%
	荻浦尖	荻浦	6.07	4.22	70%
	壬尖米	王店	6.36	4.53	71%
II. 硤石	壬尖米	王店	6.29	4.53	72%
	粳米	嘉善	5.90	4.29	73%
	冬雙米	嘉善	5.91	4.29	73%
	冬雙米	南潯	5.91	4.25	72%
III. 寧波	晚秈米	溫州	5.70	4.24	74%
	白秈米	武義	5.42	3.71	69%
IV. 臨浦	白秈米	武義	5.30	3.71	70%

\* 價格按每擔以元計。

從上表可以看出浙江農人在米糧運銷上之所得比例爲69%—76%。這表示在消費者所付價格中，農人所得部分僅占四分之三弱，其餘四分之一強則爲中間人所得。浙江農人所得比例，在我國各省中，究屬於較高抑屬於較低一類，以數字缺乏，無從比較。據作者研究廣西食糧運銷成本之結果，該省各產地農人之所得比例爲70%—82%<sup>①</sup>，但該數字係按梧州批發價格計算，有偏高之誤差，

①見張培剛廣西糧食問題，第六章，運銷成本之分析，頁一二九。

過程之通性。

第二種爲批發市場運送於當地零售市場，可以杭市城外湖墅運銷於城內米店爲例。茲按杭市米價評議會自民二十一年到民二十五年的數字，平均折算如下表：

杭市由批發到零售每擔米之運銷費用

	實數(元)	%
加工費(包括損耗)	0.220	56
運輸費	0.093	24
交易費	0.068	17
佣金	0.040	10.1
斛力	0.028	7.1
捐稅	0.009	2
公會費	0.004	1
總計	0.394	100

此中以加工損耗費最大，占一半以上，其餘各項費用，均甚微小。嚴格言之，加工費用如太大或另成系統，則自應除外，惟杭市此一段加工，包括搗套及摻合碾製等過程，乃批發到零售必經之階段，且多由糧商兼營，故仍併入計算。總計每擔米糧運銷成本爲 0.4 元，如以米糧零售價格平均每擔七元計，則前者約占後者 6%，此比例乍看似甚低，但吾人須注意此一運銷過程僅爲同一市場之批發到零售，故其高低，實尚有討論之處。

(二)長途運銷 此亦可分爲兩種形式：其一爲產地市場運銷於遠地批發市場，茲以荻浦運銷杭市湖墅爲例，列示如下表：



## 第二節 本省食糧運銷成本

省內各區食糧之運銷，以米穀為主<sup>①</sup>，故本節所述亦以米穀為限。茲分為短途運銷、長途運銷及輸出省外三種方式述之。

(一)短途運銷 此又可分为兩種形式：第一種為產地市場運送於當地批發市場，可以寧波自四鄉產地市場運入費用為例，見下表。

## 寧波自四鄉來米每擔之運銷費用

(民二十五年)

	東 鄉		南 鄉		西 鄉		北 鄉		
	實數(元)	%	實數(元)	%	實數(元)	%	實數(元)	%	
運輸費	0.549	68	0.678	70	0.548	71	0.555	61	
運費	0.065	8.1	0.035	6.7	0.032	4.1	0.071	7.8	
搬運費	出倉	0.129	16.0	0.129	13.3	0.129	16.7	0.129	14.2
	下力	0.258	32.0	0.387	40.0	0.290	37.5	0.258	28.4
	過塘費	0.097	12.0	0.097	10.0	0.097	12.5	0.097	10.7
交易費——佣金	0.258	32	0.290	30	0.226	29	0.355	39	
總 計	0.807	100	0.968	100	0.774	100	0.910	100	

寧屬四鄉產地市場運銷寧波之費用，不但數額相近，即構成比例亦相若。整個運銷費用之構成項目均極簡單，僅有運輸費與交易費兩項，其比例前者約為十之七，後者約為十之三；其他如包裝費、儲藏費、捐稅等則一概無有。此乃短距離的由產地市場到批發市場運銷

<sup>①</sup>省內雜糧交易，為數極為零星，且多屬地方自給性質，故從略。惟雜糧的運銷成本亦可從本節窺知一二，所不同者，其運銷路程較短，費用項目較簡而已。

交易上多為現款採購，各該轉運市場之代理商不徵佣金；另一路為蘭谿來貨，不僅徵收佣金，且有捐稅，在運輸上水陸分開，或單航民船，或單走鐵道，而非兩種並用，在事實上則仍以走水路為多<sup>①</sup>。現分列為下二表：

硤石湖墅甬江三地至紹興每擔米之運銷費用

(民二十五年)

	硤石		湖墅		甬江	
	實數(元)	%	實數(元)	%	實數(元)	%
包裝費	0.032	12	0.027	12	0.024	7
貫車(租用米袋)	0.027	10.2	0.027	12.2	0.024	6.6
繞包	0.005	1.9	—	—	—	—
運輸費	0.218	82	0.186	81	0.313	86
運費						
{ 火車費	* 0.097	36.6	# 0.065	28.5	Δ 0.210	57.9
{ 大船川	0.029	10.9	0.029	12.6	0.032	8.8
{ 過塘費						
{ 開口壩費	0.048	18.1	0.048	20.9	—	—
{ 內河壩費	0.017	6.4	0.017	7.4	—	—
{ 曹娥壩費	—	—	—	—	0.024	6.6
搬運費						
{ 駁力(至火車站)	0.013	4.9	0.013	5.7	0.032	8.8
{ 駁船川	0.008	3.0	0.008	3.5	0.008	2.2
{ 肩力	0.006	2.3	0.006	2.6	0.007	1.9
交易費——交量費(斛力)	0.015	6	0.017	7	0.026	7
總計	0.265	100	0.230	100	0.363	100

註：\* 硤石至開口   # 拱辰橋至開口   Δ 寧波至百宮

① 浙贛路通車後，蘭谿運銷外地食糧，漸有走火車者，但為數甚少，其占總運銷額之比例遠不及金華高。

## 荻浦到湖墅每擔米之運銷費用

(民二十五年)

	實數(元)	%
運輸費	0.290	63
交易費	0.084	18
佣金	0.065	14.1
斛力	0.019	4.1
雜項費	0.087	19
總計	0.461	100

其他如嘉興、嘉善一帶運銷於杭市或硤石，及武義、金華一帶運銷於蘭谿，費用項目大率同此，僅在數額及構成比例上各有高低，故不另為敘述。產地市場到遠地批發市場之運銷費用，由上表所示，極為簡單，其中主要的為運輸費，次為交易費及其他雜項費（包括損耗、肩力等），至包裝儲藏等費均無，此因浙江產地市場輸出多為散艙，且貨到後多即現款出售之故。但實際上亦有運銷費用較繁的情形，如長興蒸穀米運銷杭市湖墅均為袋裝，在杭市有『原袋米』之稱，經營該路來米之糧行亦通稱為『原袋行』，此路米糧銷湖墅大半係委託交易，如不能即刻脫售，多由原袋行代為存棧，故此路來米多須另加包裝、儲藏兩種費用。

其二為批發市場運銷於遠地消費市場。按浙江最大的純粹輸入消費市場，為浙東之紹興，茲以紹興為終點，分論各轉運批發市場來米之運銷費用。為便於敘述，特按其運銷情形分為兩路：一路為硤石、湖墅與甬江來貨，其相同點為運輸上均須經鐵道與水路，

硤石、湖墅、甬江三市場每擔米運銷紹興之費用，以甬江最高，硤石次之，湖墅最低。考其原因，主要由於運輸費之大小；此在絕對數字及構成比例皆表現清楚，如運輸費所占百分率：甬江為86%，硤石為82%，湖墅為81%。至其餘各項費用之高低似與總運銷成本無顯著關係。由此可見運輸費對於總成本之決定作用甚大。

蘭谿運銷紹興之總費用及其構成比例，米與穀頗有差別。就總費用言，米每擔為0.293元，較穀每擔0.312元為低，若按米穀價值計算，則兩者相差之程度當更劇。由此可見凡積較大、值較小者，其運銷費用亦較高，故價值愈高之米糧，其運銷愈經濟，其銷路亦愈廣。其相差之原因，亦以運輸費為主，此由絕對數字與構成比例均可看出。至以蘭谿米與上述三地相較，運銷總費用極為相近，幾等於三地的平均數，此點正表示蘭谿米在紹興市場上足與三地之米糧競爭。惟就構成比例言，則有極顯著之差異三點：一為蘭谿運輸費所占比例較低；二為蘭谿因徵收佣金，致交易費所占比例為17%，遠較三地為高；三為三地無捐稅，而蘭谿則有兩項雜捐。故蘭谿如能酌減交易費與雜捐，其運銷紹興之費用必將減低，其對外銷路亦將擴大。

近數年來，米糧運銷費用頗有變動。以上所述，均係調查年（民二十五年）情形，茲更據紹興商會的記載，將民十九年紹興自硤石、湖墅、甬江、蘭谿四地運入米糧之費用列如下表，以供比較。

## 蘭谿至紹興每擔米穀之運銷費用

(民二十五年)

	米		穀		
	實數(元)	%	實數(元)	%	
包裝費——貫車(租用米袋)	0.024	8	0.020	6	
運輸費	0.227	78	0.270	87	
運費	大船川(散班者打九折)	0.029	10.0	0.037	11.9
	外江川	0.153	52.2	0.190	60.9
搬運費	過塘費(養橋壩費)	0.015	5.1	0.013	4.2
	駁船川(只城區需要)	0.010	3.4	0.010	3.2
	肩力	0.008	2.7	0.008	2.6
運輸雜費——船拼頭費	0.012	4.1	0.012	3.8	
交易費	0.039	13	0.020	6	
佣金	0.026	8.9	0.010	3.2	
捐費——買手費	0.013	4.4	0.010	3.2	
捐稅	0.003	1	0.002	1	
育學捐	0.002	0.7	0.001	0.3	
會館捐	0.001	0.3	0.001	0.3	
總計	0.293	100	0.312	100	

六年以來，硤石等四地運銷紹興的費用均漸減低，硤石每擔米運銷費用由 0.396 元減為 0.265 元，湖墅由 0.340 元減為 0.230 元，甬江由 0.479 元減為 0.363 元，蘭谿由 0.438 元減為 0.293 元；其減低比例為：硤石 33%，湖墅 32%，甬江 24%，蘭谿 33%。從構成項目與比例上看，亦有相當變遷，最顯著的一為硤石、湖墅、甬江三地佣金之免除，致近年交易費所占比例遠較往年為低；二為捐稅之免除或減輕，如硤石在民十九年，捐稅尚占 7%，近年則完全取消，蘭谿捐稅所占比例亦由 5% 減為 1%。推各地運銷費用高低之位次，則未稍變，仍以甬江一路最高，蘭谿次之，硤石又次之，湖墅最低。由此可見運銷費用之形成，實有其比較固定的環境為背景。

(三)輸出省外 浙江輸出省外之區域，較大者有二<sup>①</sup>：即浙西 嘉屬嘉善、平湖等市場；及浙東溫台屬磐石、鰲江等市場。這些市場，出口較便；其運往地均以上海為主。茲以磐石及鰲江運銷上海之費用為例，說明本省米糧之輸出成本，至於平湖、嘉善則從略。

磐石及鰲江至上海每擔米之運銷費用  
(民二十五年)

	磐石		鰲江	
	實數(元)	%	實數(元)	%
運輸費	0.286	75	0.261	73
運費	0.225	59.1	0.200	56.2

<sup>①</sup>浙江邊境各區與其接壤的鄰省，如浙江西北部與皖省，西南部與閩省，西部江山、常山一帶與贛省，自亦發生運銷關係，特以數額零星，且性質與同一鄉區內之交易無異，故不另述。

破石湖墅甬江蘭谿四地至紹興每擔米之運銷費用 ( 民十九年 )

	破石		湖墅		甬江		蘭谿	
	實數(元)	%	實數(元)	%	實數(元)	%	實數(元)	%
包裝費	0.035	9	0.032	9	0.026	5	0.039	9
燒包費	0.005	1.3	—	—	—	—	—	—
車費	0.030	7.6	0.032	9.4	0.026	5.4	0.039	8.9
運輸費	0.273	69	0.228	67	0.382	80	0.299	68
火車費	0.116	29.3	0.077	22.3	0.240	50.1	—	—
大船水	0.039	9.8	0.039	11.5	0.039	8.1	0.064	14.6
外江川	0.006	1.5	—	—	—	—	—	—
過塘費	0.058	14.6	0.058	17.1	—	—	0.155	35.3
開河壩費	0.026	6.7	0.026	7.6	—	—	—	—
內河壩費	—	—	—	—	—	—	0.039	8.9
義壩費	—	—	—	—	—	—	—	—
曹壩費	—	—	—	—	—	—	—	—
搬運費	0.015	3.8	0.015	4.4	0.026	5.4	0.015	3.4
駁船力	0.013	3.3	0.013	3.8	0.013	2.7	0.013	3.0
上塘駁力	—	—	—	—	*0.051	10.6	—	—
鄉力	—	—	—	—	—	—	0.013	3.0
保險費	0.060	15	0.080	24	0.071	15	0.077	18
越捐	—	—	—	—	—	—	0.013	3.0
保險費	0.030	7.5	0.050	14.7	0.026	5.4	0.045	10.3
交易費	—	—	—	—	—	—	0.032	7.3
佣金	0.030	7.5	0.030	8.8	0.045	9.4	—	—
買手費	—	—	—	—	—	—	—	—
斜力	0.028	7	—	—	—	—	0.023	5
捐稅	0.028	7	—	—	—	—	—	—
捐	—	—	—	—	—	—	—	—
力學館捐	—	—	—	—	—	—	0.004	0.9
會館捐	—	—	—	—	—	—	0.019	4.3
總計	0.396	100	0.340	100	0.479	100	0.438	100

註：\* 現下無此種費用。

浙江輸入外省食糧的市場，最大者爲寧波、湖墅、硤石、泗安、紹興、溫州等處，但其中湖墅、硤石、泗安三地糧貨多來自皖、蘇二省鄉鎮，此種運銷形態屬於產地市場類型，與自本省嘉、湖兩屬來米相似，故不再敘述。至寧波、紹興、溫州三地糧貨，多來自上海、南京、蕪湖、長沙等批發市場，運銷費用之構成較爲繁複，故本節特以此三地爲中心，分論各路米糧及黃豆之運銷費，最後並略述其變遷。

(一)寧波自外省輸入米糧費用 寧波輸入外省米糧，以上海、南京、蕪湖、長沙四市場爲主要來源，惟南京近年人口驟增，變爲輸入消費市場，來甬之米已減少，故僅述自上海、蕪湖、長沙三地輸入之費用，現列示如下表：

長沙蕪湖上海三地至寧波每擔米之運銷費用  
(民二十五年)

	長沙		蕪湖 <sup>☆</sup>		上海		
	實數(元)	%	實數(元)	%	實數(元)	%	
包裝費	0.169	15	0.136	17	0.003	1	
運輸費	0.558	51	0.468	57	0.238	87	
運費	長沙至漢口	0.131	11.9	—	—	—	—
	漢口至上海	0.137	12.5	—	—	—	—
	上海至寧波	0.153	13.9	—	—	0.144	52.6
	蕪湖至寧波	—	—	0.396	48.5	—	—
搬運費	駁船費	—	—	0.022	2.7	0.008	2.9
	黃浦駁費	—	—	—	—	0.021	7.7
	小工費	—	—	0.011	1.3	—	—
	上力及絞包等川	0.074	6.7	—	—	—	—
	上下力	0.032	2.9	0.036	4.4	0.053 <sup>#</sup>	19.3



搬運費	貼扛力	0.023	6.0	0.023	6.5
	駁船	0.023	6.0	0.023	6.5
運輸雜費——船牙佣		0.015	4.0	0.015	4.2
儲藏費——棧租		0.020	5	0.020	6
交易費		0.075	20	0.075	21
佣金		0.050	13.1	0.050	14.0
交量費——司秤		0.025	6.6	0.025	7.0
共 計		0.381	100	0.356	100

由上表可見輸出省外成本與省內運銷成本，在構成項目上頗相近似，如以上表與適纜所述硤石等四地運銷紹興之費用相較，便可明瞭<sup>①</sup>。惟在構成比例上，如將上表與硤石、湖墅、甬江三地銷紹興相較，則兩者相異之點有二：一為輸出成本中，運輸費所占比例，硤石為75%，甬江為73%，遠較硤石等三地為低；二為交易費所占比例，硤石為20%，甬江為12%，又遠較硤石等三地為高。其原因當由於輸出上海時，該地代理行徵收佣金所致。如將上表與蘭谿銷紹興相較，則因兩者都徵收佣金，構成比例大致相若。就硤石與甬江兩地之運銷費用及構成比例相較，因兩地至上海之運銷條件相等，故除硤石因路程稍遠，致運費略高外，餘均相同。

### 第三節 外省食糧輸入成本

①硤石及甬江運銷上海之費用，本與運銷寧波相若；祇是運費一項，因運上海一水可達，運寧波須輾轉換船，故運寧波反較上海為昂貴，歷年溫、台屬餘米，銷上海較銷寧波為多者亦以此故。直到近年，寧波米價高漲，足以抵銷此種差異，銷寧波始漸增多。

而上海則包裝費占 1% 運輸費占 87%，交易費占 10%。由此可見：凡路程愈遠，運銷程序愈繁者，運輸費與包裝費所占比例愈低，其他費用特別是交易費所占比例愈高。此種情形，即單就蕪湖與長沙相較，亦是如此。這表示阻礙遠距離的省際運銷的，不僅是運輸費一項，即交易費用等項亦為重要因素。

(二)紹興自外省輸入米糧費用 據第二章所述，紹興缺米主要的賴省內各產地市場接濟，間亦直接向外省採購，其來源地主要為上海，次為南京。茲將紹興由該二地來米之運銷費用列如下表。

上海及南京至紹興每擔米之運銷費用

(民二十五年)

	上海		南京		
	實數(元)	%	實數(元)	%	
包裝費	—	—	0.041	7	
租袋	—	—	0.041	73	
運輸費	0.379	85	0.375	67	
運費	大船川	0.030	6.7	0.031	5.5
	火車費(到開口)	0.222	49.8	0.258	45.7
搬運費	開口壩費	0.050	11.2	0.052	9.2
	內河壩費	0.018	4.0	0.019	3.4
	駁船川	0.008	1.8	0.008	1.4
	肩力	0.007	1.6	0.007	1.3
	駁力(船板駁至車站)	0.022	4.9	—	—
保險費——浦險(黃浦江渡船保險)	0.022	4.9	—	—	
交易費	0.067	15	0.097	17	
佣金	0.067	15.0	0.054	9.6	

保險費——平安	0.010	0.9	—	—	0.004	1.5	
報關費 {	申處報關	0.016	1.5	—	—	0.005	1.8
	甬處報關	0.005	0.5	0.003	0.4	0.003	1.1
儲藏費——棧租	—	—	0.038	5	0.007 <sup>△</sup>	3	
交易費	0.219	20	0.135	16	0.026	9	
佣金	0.116 <sup>**</sup>	10.6	0.028 <sup>△</sup>	3.4	0.026	9.0	
交量費——扣擋	0.090	8.2	0.095	11.6	—	—	
交易雜費——莊川	0.013	1.2	0.012	1.4	—	—	
貨款息——利息	0.056	5	0.038 <sup>△</sup>	5	—	—	
捐稅	0.096	9	0.001	*	—	—	
隄工捐、碼頭捐	0.040	3.6	—	—	—	—	
驗費	0.003	0.3	—	—	—	—	
護照費	0.053	4.8	—	—	—	—	
四明捐	—	—	0.001	0.1	—	—	
總計	1.098	100	0.816	100	0.274	100	

♀ 有時蕪湖運米轉由上海至寧波，在該種場合，除運費為每擔 0.409 元外，餘均同。

\* 不及 1% 者。

# 落貨（肩力或下力）0.037 元，13.5%；上河（上力）0.016 元，5.8%。

\*\* 客薪，使用。

△ 蕪行佣。

☆ 蔴皮絞包肩力念川 0.008 元，蔴袋 0.128 元。

△ 按每月計算。

此三地至寧波之運銷費用相差甚大，此蓋由於路程之遠近及運銷程序之繁簡所致。從構成比例上觀之，蕪湖、長沙頗相若，上海則迥然不同。最顯著者蕪湖與長沙之包裝費比例各為 17% 與 15%，運輸費比例各為 57% 與 51%，交易費比例各為 17% 與 20%，

搬運費	申下力	0.032	7.8
	溫上力	0.028	6.8
	申駁力	0.032	7.8
	溫駁力	0.018	4.4
保險費	保險	0.004	1.0
	浦險	0.002	0.5
報關費	——溫報關	0.006	1.5
交易費	——佣金	0.070	17
捐稅		0.017	4
	申公會捐	0.008	2.2
	溫公會捐	0.009	2.0
總計		0.409	100

黃豆運銷費用之構成，大致與米糧相近，祇是運輸費所占比例較低，交易費所占比例略高而已。自運銷費用總數言，黃豆較米糧為大，蓋上海至寧波與上海至溫州之運銷便利條件原均相若，但前一路之米糧運銷費用，如上所述，每擔僅為 0.274 元遠較溫州之黃豆運銷費用每擔 0.409 元為低，由此可推知黃豆之運銷成本要比米糧為大<sup>①</sup>。此中因素與前述穀之運銷成本高於米者相同。

(四)近數年來的變動 上節已經指出省內米糧運銷成本，近年有漸趨減少的傾向；關於外省食糧的輸入成本，我們從下面的分析中，亦可看出同樣的變遷。茲仍就米糧與黃豆來觀察。

①據下段所示，民十九年上海至寧波每擔米之運銷費用為 0.424 元，民二十二年上海至寧波每擔黃豆之運銷費用為 0.571 元，此已表示黃豆運銷成本較米糧為大；按費用漸減之趨勢，民十九年黃豆運銷費用當較民二十二年高，另一方面民二十二年米之運銷費用當較民十九年低，據此，如就同年相比較，將知黃豆之運銷成本更較米糧為大。

交量費——斛力	—	—	0.017	3.0
交易雜費——客川(到關口)	—	—	0.026	4.6
捐稅——蘭社	—	—	0.033	6
其他雜費——押匯費	—	—	0.018	3
總計	0.446	100	0.564	100

註：有時租不到米袋，則在南京購買，每隻須三角，在紹興賣出可得一角六分。在此場合下租袋費可作一角四分。

上海至紹興之運銷費用，共計為 0.44 元，較至寧波為高，但項目之簡單，及各項費用所占比例之大小，則兩者相若。南京至紹興就運銷費用總數上言，每擔較上海高 0.12 元，自構成比例上觀察，亦遠較上海為繁複，且彼此差異甚大。如運輸費所占比例，上海為 85%，南京為 67%；交易費所占比例，上海為 15%，南京為 17%。此兩項費用比例，因路程之遠近及運銷程序之繁簡所表現的相互消長，與上述各外省來源地運銷寧波之情形相同。

(三)溫州自外省輸入黃豆費用 溫州米產相當豐富，故自外省輸入米糧極少，而以輸入黃豆較多。黃豆來源，以上海居首，茲列示其輸入費用於下：

#### 上海至溫州每擔黃豆之運銷費用

(民二十五年)

	實數(元)	%
運輸費	0.322	79
運費——水脚	0.200	48.9

## 長沙至寧波每擔米之運銷費用

	民二十一年		民二十二年	
	實數(元)	%	實數(元)	%
包裝費——蔴袋	0.171	9	0.257	13
運輸費	1.077	58	0.889	43
運費 { 長沙至上海	0.607*	32.7	0.336 #	16.4
{ 上海至寧波	0.167	9.0	0.170**	8.3
搬運費 { 上力 Δ	0.073	3.9	0.040	2.0
{ 下力	0.036	1.9	0.031	1.5
讓量——加斗	0.171	9.2	0.286	14.0
保險費——平安	0.007	0.4	0.009	0.4
報關費——報川	0.016	0.9	0.017	0.8
交易費	0.285	15	0.266	13
佣金 { 客薪	0.063	3.4	0.069	3.4
{ 使川	0.052	2.8	0.057	2.8
交量費——甬地佣擋	0.070	3.8	0.050	2.4
交易雜費——甬地莊川棧租等	0.100	5.4	0.090	4.4
貸款息——利息	0.069	4	0.057	3
捐稅	0.257	14	0.577	28
隄工捐碼頭捐	0.043	2.3	0.040	2.0
驗費	0.003	0.2	0.003	0.1
會館捐	0.002	0.1	0.002	0.1
護照	0.209	11.2	0.532	26.0
總計	1.859	100	2.046	100

\* 長沙至漢口 0.459 元, 漢口至上海 0.147 元。

# 0.354 元, 95%。

\*\* 0.188 元, 95%。

Δ 包括: 上力、絞包及廠棧卸 0.008 元。

米糧 由本節第一段所述，知民二十五年(調查年)寧波自上海輸入米糧之費用，每擔為 0.274 元，但回溯到民十九年，每擔運銷費用為 0.424 元，六年來減低三分之一有餘。不僅如此，其構成比例上的變遷更有值得注意之處，詳見下表：

上海至寧波每擔米之運銷費用  
(民十九年)

	實數(元)	%
運輸費	0.238	56
運費——水脚	0.133	31.4
搬運費 { 申下力	0.033	7.8
{ 甬上力	0.029	6.8
{ 上河下船	0.036	8.5
報關費——申甬報川	0.007	1.7
儲藏費——棧租	0.008	2
交易費	0.143	34
佣金	0.039	9.2
交量費——扣擋	0.095	22.4
交易雜費 { 莊川	0.007	1.7
{ 釐金	0.002	0.5
貨款息 利息(三十天)	0.035	8
總計	0.424	100

由上表可見構成比例上最顯著的變遷，為六年來運輸費所占比例，由56% 升為 87%，交易費所占比例由 34% 降為 10%。但試考其絕對數字，則知運輸費並無增減，由此可以斷定運銷費用的變動，其主要因子為交易費之減低，如民十九年交易費為 0.143 元，到民二十五年減為 0.026 元。交易費之減輕，自可視為交易機構上之進步。

其次，觀察長沙至寧波一路米糧運銷費用的變遷。茲將民二十一、二十二兩年的數字列示如下表：

儲藏費——棧租	0.008	1
交易費	0.221	39
佣金——又佣	0.050	8.8
交量費——扣擋	0.138	24.2
交易雜費——莊川	0.033	5.8
貸款息——利息（三十天）	0.052	9
捐稅	0.004	1
又公會捐	0.002	0.4
驗節	0.002	0.4
總計	0.571	100

\* 水脚每擔爲 0.160 元，打八扣爲 0.128 元。

以此表數字與溫州自上海輸入黃豆之費用相較，在運銷總費用上由民二十二年之每擔 0.571 元減爲民二十五年之每擔 0.409 元，此趨向正與上述者同。自構成比例上觀察，運輸費比例由 50% 升爲 79%；交易費比例由 39% 降爲 17%，此種一長一消的現象，主要的亦由於交易費之減輕，這情形實與前述寧波自上海輸入米糧成本的變動相合。

#### 第四節 洋米輸入成本

浙江輸入洋米的市場，最大者爲寧波，如第二章所述，民二十四年該市場輸入洋米達一百四十萬擔，爲數實可觀。洋米訂購市場以上海及香港爲主。其自上海輸入洋米的運銷費用大致與國米同（見第三節 195、196 頁表），故不贅述。茲僅就香港至寧波的運銷費用加以分析。



若以上表與前述民二十五年情形相較，便知在短短的三四年間，長沙至寧波米糧運銷費用之變動甚大。最顯著者：第一為運銷總費用約由每擔二元減為一元，減低達一半；第二，運輸費約由每擔一元減為 0.5 元，減低程度相等；第三，捐稅中之米糧出口護照費，民二十一年約合每擔 0.2 元，翌年增為每擔 0.53 元，到民二十五年減為每擔 0.05 元，僅及民二十二年十分之一，其影響捐稅所占比例之劇減，實值得注意。一般言之，這些變動都是比較合理的。

黃豆 民二十五年上海至溫州每擔黃豆之運銷費用，前已述及，但此年以前同路程之運銷費用資料則付闕如；茲借用民二十二年上海至寧波每擔黃豆之運銷費用數字，以資比較。按此兩路程之運銷條件原頗相近，則用此種變通辦法自亦合理。民二十二年寧波自上海輸入黃豆之費用如下：

上海至寧波每擔黃豆之運銷費用

( 民二十二年 )

	實數(元)	%	
運輸費	0.286	50	
運費——水脚*	0.128	22.4	
搬運費	上河	0.025	4.4
	下船	0.028	4.9
	申下力	0.050	8.8
	甬上力	0.043	7.5
報關費	甬報川	0.004	0.7
	申報川	0.008	1.4

### 第五節 運銷成本差異之決定因素

浙江各路米糧與雜糧之運銷成本前已加以分析。吾人從地域上、時間上、及糧貨種類上，均可看出運銷成本有高低。細考運銷成本差異的決定因素，約有數端<sup>①</sup>：

1. 量與值之比例關係 運輸費率之高低，主要的由於量值比例之差別。直言之，如價值相等，則重量愈大者，運費愈高，反之運費愈低。如本章第二節所述，蘭谿至紹興米每擔運費為 0.227 元，穀每擔運費為 0.270 元，穀遠較米為高，若就米穀價值為比較標準，則兩者運費相差更甚。由此可知量值比例給予運輸費率之決定影響甚大。又如紅薯不能運銷於距離較遠的市場，麵粉則可銷售於廣大的區域，亦大半由於紅薯比較的量大值微，麵粉比較的量小值鉅。據本章以上各節之分析，運費恆為運銷成本中之主要項目；量值比例影響於運費既如此巨大，結果自成爲決定運銷成本之主要因素。

2. 運輸便利之程度 凡運輸條件較優良者，運費較低，運銷成本亦較小，反之，則運銷成本較大。在水運便利之區，如浙西產地及浙東沿海各市場，其進出糧貨之運銷成本均較低下，而在河道缺乏之區，如建德、淳安、永康、武義諸縣及浙南毗連閩省一帶，糧貨之運銷成本均較高昂。本章第一節分析各地農人所得比例差異之原

<sup>①</sup> Fred E. Clark & L. D. H. Weld 曾分析農產品運銷成本之決定因素甚詳，讀者可參考二氏合著之“Marketing Agricultural Products,” pp. 453—459.

## 香港至寧波每擔洋米之運銷費用

(民二十五年)

	實數(元)	%
包裝費	0.009	2
繞口	0.001	0.2
包線	0.006	1.4
換包(回換新袋)	0.002	.5
運輸費	0.433	98
運費	0.333	75.3
搬運費		
行店力(背肩力)	0.042	9.5
出店(發肩力)	0.001	0.2
艇駁力(路上到小船)	0.028	6.3
過海力(小船到大船)	0.007	1.6
保險費——保安(保水險)	0.010	2.3
運輸雜費		
裝用(船上料理費)	0.007	1.6
火船(押船)	0.005	1.1
總計	0.442	100

會正(領事證) \$8.37; 提單 \$0.80; 電費 \$7.00

由此可知洋米運銷費用，至為低廉，由香港至寧波，每擔僅為 0.442 元。其構成項目亦甚單純，完全以運輸費為主，所占比例為 98%，超過任何來源地之國米。前已言之，凡運銷程序較簡，運銷機構較合理者，運輸費所占比例亦較高。據此，我人當可推知洋米的運銷條件實較國米為優；換言之，即洋米運輸較國米為便利，其銷售機構亦較國米為簡捷。

因此零售業之發達常提高運銷成本，而批發業之發達則反是。在消費者中，貧民因每次購買額小，故其所付於糧商者恆較富裕的消費者為大。

5. 糧貨供給之規律性及其變遷 糧貨供給之規律性，主要的係決定於生產及銷售的季節性。凡季節性大者，運銷成本較高，否則較低。此所以雜糧之運銷成本一般較米糧為高，而米糧一般又較麵粉為高。季節性給予運銷成本之影響可以米糧為例。在浙江，米行與機米廠之設備均為長年的，而在應用上，則米行忙季僅在八月到十一月三個月間<sup>①</sup>；機米廠之利用程度，僅為加工設備四分之一<sup>②</sup>；此種供給季節性自無影響交易費及加工費之增高。又如船舶之雇用，亦因米糧之季節性而使運費加大。凡此均足以提高運銷成本。再就供給變遷言，亦常使運銷成本有增減。例如紹興屬各縣所缺食米，在浙贛鐵路通車以前，向來仰給浙西，蓋蘭谿、建德、桐廬沿江一帶，灘險甚多，行船不便，因而運銷費用較高，不能與浙西競爭；迨浙贛鐵路通車，沿鐵路線之各市場，如金華、諸暨，得以大量運銷紹屬各縣，紹屬來米之運銷成本於是減輕不少。但在另一方面，亦有因供給變遷而使運銷趨於成本較高之途者。如江西米運銷浙江杭、紹諸屬者原極少，其一方面固由於贛米不合浙江居民口味，但運銷成本較重，不能與蘇、皖等省來米競爭，當亦為一重要原因。迨對日抗戰發生後，浙西產米區域淪陷，蘇、皖米糧來路斷絕，浙東、浙中深感食糧不足，米價騰漲極劇，江西米糧向因運銷成本較

①見本書第六章第一節

②見本書第四章第四節

因時，所舉第一、第二兩點，便係闡述運輸利便程度給予運銷成本大小之影響，讀者可參閱。

3. 交易機構之健全性 凡交易機構較完善者，運銷成本較低否則較高。故就浙江糧貨種類言，麵粉之運銷成本較米糧為低，而米糧又較雜糧為低。就區域言，浙西因米市發達，交易機構比較靈活，食糧運銷成本遂遠較浙東、浙中為低。就時間言，如本章第二節所述，在近六年以來，硤石、湖墅、甬江三地米糧運銷紹興之成本均漸減低，其主要原因，為佣金之免除，與捐稅之減輕，皆可視為交易機構之改善。又如上海米糧運銷寧波之費用，在民二十五年遠較民十九年為低，其主要原因亦由於交易費之減輕，就實數言，民十九年為 0.143 元，民二十五年減為 0.026 元；就所占比例言，民十九年為 34%，民二十五年降為 10%。此亦為交易機構改善影響於運銷成本減低之實例。

4. 運銷總量與每次交易額 在運銷總量龐大之場合，商人取償必較低廉（如為批發商則表現為售價之較低，如為代理商則表現為佣金或其他手續費之較小）；商人注重純利，鉅大之交易量，表示所投下資本之週轉迅速，及每單位商品所攤派間接費用之微小。此種現象對於批發交易尤相符合<sup>①</sup>。所以就浙江情形言，各市場之交易糧貨皆以米為主，運銷總額最為龐大；因之運銷條件與設備以米為最優，運銷成本除麵粉為特殊情形外，亦以米為最低。其次，每次交易額大者可使運銷成本減低，小者可使運銷成本增高。

① Fred E. Clark & L. D. H. Weld: Marketing Agricultural Products, pp. 454—455.

溫河派 湖 不 飲

高，不能行銷浙江者，今則因需要殷切，鉅量輸送浙江各缺米市場。據交通部發表之統計，二十七年，商米經浙贛鐵路臨浦、尖山、涇池各站轉運浙東各縣者，計 1,769,780 市擔<sup>①</sup>，此中大部分包括江西來米。又據江西省建設廳估計，二十七年江西稻米運銷浙、粵、閩三省者共計一百二十萬包<sup>②</sup>，合二百四十萬市擔，其中以銷浙江為大宗。贛米銷浙之增加，表示浙江輸入米糧之運銷成本一般的較前提高。此兩例均足說明供給區域之變遷可以招致運銷成本之增減。

6. 適合於分級之程度 凡較適合於分級之糧貨，運銷成本必較低，否則必較高。糧貨經分級後，可行看樣交易及指樣交易，而此兩種交易基準，遠較看貨交易為經濟<sup>③</sup>。在浙江各種糧貨中，僅麵粉與食米常行看樣與指樣交易，至穀與雜糧則多為看貨交易，其原因主要的由於前二者分級之程度較後二者為高，結果前二者之運銷成本較後二者為小。在各項雜糧中，除小麥、黃豆，有粗疏分級外，大麥、蕎麥、玉蜀黍、紅薯及其他豆類等項，向不分級，交易時須全體檢看，既不方便，又不經濟，其加重運銷成本，轉而限制其銷路，理所必然。推原其故，當亦由於此數項雜糧適合於標準分級之程度遜於小麥、黃豆所致。

①見張嘉璈抗戰以來之交通設施，載新經濟，第一卷，第八期。

②見貴陽中央日報，二十八年三月二十一日。

③ Fred E. Clark & L. D. H. Weld: Marketing Agricultural Products, pp. 33—37.