

1943

年

第

卷

第

40

期

中國圖書公司

1943.2.15.

40

經濟地誌

政
政
政

印編會員委化文化文

南京圖書館藏

緬甸的經濟地位

作為現今緬甸的二十六萬一千六里的國土，是後隣國分割而未併成的。瀕海的三面，可以與海幾英里的仰光而論，與任何一條航線都隔得十分遙遠。即使是加爾各答與新加坡間的輪船將仰光作為必靠埠頭的唯一載客船隻，也總得特地繞上幾百英里的海程。在其他的三面，緬甸則與印度、泰國、越南及中國隣接，除德過去九年中，緬甸才築成汽車路與中國及泰國直通外，至今還沒有聯結緬甸與印度、越南、泰國、中國、緬甸在老撾的祿東部份，沿湄河與緬甸接壤百餘英里，而兩國交界一帶，又都是人口稀少，十分荒涼，所以關於交通問題，從來沒有人怎樣認真打算過。

在另一方面，緬甸和泰國的邊界，則這一千英里的左右，又因戰事與貿易的緣故，在過去九世紀中，早就接觸頻繁。過去印度的歐洲的商人及傳教士，都以曼谷（Bangkok）作為與吉蔑人、占人及安南人接觸的商埠，後來因為曼谷港口的淤泥日積，這條通商道路才予以廢止，而從仰光道陸到曼谷去的旅客，則必須繞上一條迂遠的路，通過老撾到景邁，再從景邁到泰國首都，需走一千二百英里光景的路程。這條路在運輸上，既無考慮的價值，而國間允乎類似出產物的貿易，每年也祇達十二萬鎊左右。

緬甸與印度祇有兩條可能的陸上交通道路：一條或許是跨過阻隔緬甸本部與阿拉坎（Assam）的山脈，再從那兒到吉大港（Chittagong），後吉大港坐火車到加爾各答。第二條路從緬甸北部的同一地點出發，然後和阿薩密（Assam）鐵道相接，這兩條已經測量調查過的路線，都需經過險阻的隘口，最生着熱帶的沼澤和人口稀少的地方，建築費用既十分浩大，而鐵道築成後從當地取給報償的希望又甚稀微。不論公路或鐵路，在運輸貨物或乘客均不及海道運輸的迅速且廉，事實上祇有在戰畧的觀點上，萬一海上交通受敵人切斷，這兩條道路才有價值。即緬甸陸上道路的興築，當時在印度曾引起熱烈的討論，後來則因為國際向空中運輸交通的發展，便完全擱置了。

九世紀末，緬甸與中國間便有一條類乎通商的道路的存在，從雲南至八莫，再是沿伊洛瓦底江順流而下。自從十七世紀英國在八莫暫時設一家英國公司以後，所有歐洲經由緬甸與中國內部的交通，便完全停止，直到十九世紀中叶英國歸併緬甸以後，這條路才重新恢復。英人當時曾想將仰光

作為中國西南各港口，所以曾從上緬甸到雲南作了幾次踏勘，等到一九一〇年海防至雲南府的滇越鐵道築成，這個計劃才不得不予以拋棄。不過自從英荷士運河開闢和海上汽船發展以來，才開始認識緬甸這個米與原料出產者的價值。仰光也變成可以與加爾各答及孟買媲美的高地，一八八六年歸併上緬甸以後，緬甸的鐵路直通到曼德勒（Mandalay）和特才重新想到將鐵道線伸築進中國境內，不過因為顧慮臘成支線的問題，直到三十年代方始實現。

這條五百三十英里的滇緬鐵道工程，在一九三八年即從南端同時開始，當時估計全路建築費用約在一億元以上，預計在一九四〇年底完成，後來因為同時修築滇緬公路，人工不敷，才延緩下來，東段也到一九四一年中才完成。

緬甸的出產物可分為三大類：米、礦產油及其產品與木材。其中尤以米最占重要，與其他兩種出產物，占全部輸出的百分之九十。即在米價慘跌之時，米穀一項依舊佔全部出口百分之四十。輸入的物，品大部係製成口糧、紡織物與機器，約佔全部輸入百分之二十五，而沒有其他一種物品單獨佔全部輸入百分之五與六以上的。

緬甸人將米作為主要食品，已是很早很早的事。上緬甸種植稻穀，也已有好幾世紀的歷史。這個國家主要地理形態是一組山脈與河流，由北往南延伸，用去河山中間尽是肥沃的田時，這許多肥沃田時，愈近廣三角洲的地方，也就愈見寬闊，因為高度與氣候的差異，所以在種植方面也大為不同。阿拉坎與地那悉林（Dagon）的沿海地帶，每年有二百英吋的雨量，三角洲的雨量則減少一半。緬甸農業的擴張，便是完全受這千富而量之賜，今年新植面積已在一千六百萬畝以上，其中一百萬畝一年可以收穫兩次。而一千二百萬畝種的全稻穀。全國從事農業的人口約佔百分之八十。緬甸每年輸出的米約三百五十萬噸，其他出產的半數，則留供全國消耗之用。

緬甸對外貿易的迅速發展，包括將廣大的森林與森林地區闢成稻田，使以前純粹根據于農業的整個經濟制度發生革命。因為要補充種植面積，所以需要資本，而這些資本都是從印度放債人手中借來。一九二九—三〇年的銀行調查委員會曾作過約略的估計，放債的借給全緬甸農民的錢，總數達七千五百萬盧比，其中三分之二是用在農業方面的，而投資在下緬甸的祇值一千萬盧比，在不景氣尚未到臨以前，下緬甸所負農業上的債款，已超過五千萬盧比了。

至於其他農作物的種植，至今尚未十分流行。一九〇六年即已試植的落花生，至一九三九年還是祇有八十四萬三千五百畝，平均畝產二十九噸左右的落花生，種植芝麻的面積已擴充至二百零二萬一千五百畝，約可出產五萬四千五百噸的芝麻。烟草種植的面積不大，祇是用來作為國內的消耗。緬甸的農業，就像他隣國的一樣，都吃虧在科學方法的一點上，特別是在傳統的收穫物，缺少標準化和不經濟的留種方法。即使是歐人管理的茶樹與桐樹的栽培，迄今尚在試驗的時期，種植樹膠的面積也祇有十萬零七千二百四十八畝，一九三九年出口的，祇有九千三百十噸。

緬甸農將土地轉讓給本地主，外國人和所謂非農業家的地主，特別是在三角洲一帶，已經進行了有半世紀之久，在二十年代早期，因為米價的慘跌，大大的加速了土地轉讓的速度。在一九〇八年，下緬甸的農民還保有所有南卑地地百分之七十二，到了一九二六年，他們祇剩了百分之五十四，二，在同一時期，上緬甸的農民擁有的田地，也從百分之九十，跌落到百分之八十六三。

英國的政策，原本想在新開闢的三角洲，造成一批擁有土地所有權的農民地主的。可是並沒有能夠從上緬甸吸引充分的移民，所以到了一八七四年改而鼓勵孟加拉來的移民。兩年以後，一個政府招募移民的機關成立了，後馬德拉斯(Madras)移入大批的印人——並不是作為原來計劃中的小地主，而是作為碾米廠的工人。現時全緬共有六百四十家的碾米廠，其中四十五家是歐人經營的，共僱有二萬工人，緬甸人開的三百家碾米廠僱有工人一萬，二百五十家印度人開設的，僱有工人約五千，其餘九家碾米廠是中國人經營的，僱工也有五千之譜。近二十五年来，田地上工資雖已減少百分之二十，可是每年從印度南部的荒蕪區域移入的，仍達二十萬至三十萬之間，現時二百萬印僑中間，約有四萬人屬於勞工階級。

全國一千零四十八家工廠的工人，約有百分之七十五是印度人，仰光一地印人所佔的成份更高，百分之九十五的不熟練工人和百分之七十的熟練工人，都是印度人。印人不僅在下緬甸的經濟發展上，擁有鞏固的勢力，即是在勞工界，政府官吏與各種交通事業上，莫不佔有較多的人數。甚至郵差都是印人充任。在仰光，除拉少數書記職務以外，緬人就不容易找到職業。在上緬甸的機會就多一些，可以在汽車運輸業，家庭工業，特別是印刷業中找到位置。

就像印度是緬甸的勞工主要來源一樣，印度也是她的主要市場，緬甸對印度的輸出，已從總數百分之四十增至六十。輸出的煤油與汽油，全部由印度吸收，此外還有百分之七十五的木材，和近年來的一半以上的

食米。重要出產品而沒有大量輸入印度的，唯有磁產一類——鉛、銀、錳、錫、錳、錫、錳、錫。這九種磁物的出產，幾乎全是緬甸有限公司的專利商品。不過就是這一類產物，印度在一九三九年還是輸入百分之二十四，其餘的才輸入聯合王國。

一九三八年緬甸石油的生產量是二萬六千四百三十二萬一千二百九十九加侖，約佔全世界石油生產量百分之四。佔地六百六十方里的七處主要採油區，用陳舊的方法，已小規模的開採了二百五十年，至於近代似的大量生產，則还是一八八六年緬甸石油公司成立後才開始。這家公司雖未有直通仰光煉油廠的輸油管，在主要印度商埠，都有自己的貯油池，並擁有一隊運油船。近兩年來，採油區域雖發生嚴重的罷工事件，而產量也在逐漸減少，可是每年獲利平均總在二千萬盧比左右。

林在緬甸的工業與鄉村生活上，均佔括重要的地位。保留的面積共達二千二百四十萬零四千三百一十畝，而未經區別的森林，據估計尚有七千零六十一萬七千九百五十一畝。政府祇直接採伐四萬三千二百九十五噸的麻栗樹（一九三七—三八年）。私人公司，像亞買緬甸貿易公司，與兄弟製鋼公司等之採伐的，則在三十二萬四千四百九十二噸以上。緬甸政府從森林上的收入，平均在一千五百萬盧比左右，近年來已將百分之四十二的收入撥歸森林部，作為南廣森林之用。現時直接向採伐林業業生關係的，約達四十二萬五千人。錫與鉛主要在塔伐與吉吉兩地採。這兩種磁產現時都在逐漸改進中，一九三七年出產錫四十七百十噸，在同年世界錫總產量上佔百分之三三·五，可是英國仰給緬甸的錫，則達百分之七。緬甸的錳更為重要，出產量佔英帝國錳產量百分之八十四·五。

印度的控制緬甸輸入市場，就像她控制輸出業一般。緬甸的輸入品，一半以上來自印度，其他約百分之二十來自聯合王國，百分之十來自日本。英國南開廣的紡織品，大部份被低廉的日本與印度出品所壓倒。當一九三七年緬甸與印度劃分的時候，兩國曾經同意再繼續自由貿易三年。緬甸政府覺得對印度輸入貨物課取關稅，在稅收上雖可立刻獲利，同時對於國家的經濟，却將造成一種絕大的擾動。此外緬甸對凡有和印度產品競爭的物品，至今一律課以重稅，而印度政府的建議，更可時常受到緬甸政府的採納。

緬甸和印度分離，在財政上當然是佔便宜的，她可以收取自己的關稅，所得稅與國產稅作為建設本國防衛之需，在財政自主的第一年以後，緬甸便得一千三百六十萬盧比的盈餘，下年度亦復如是，不過一九四

0年... 因為非常防已實用的結果，才第一次不足四百三十萬盧比，不過國家總收入共有二千萬
六千零三十一萬三千盧比。這就是說，緬甸可以不必增收新稅，即能彌補這個缺額的。
緬甸整個的對外貿易，從一九二九年至一九三〇年的六萬一千萬盧比。在歐戰爆發以前，已經有兩種
強烈的傾向可以看到——印度貨物在緬甸總輸出上的成份增加（一九三九年達四萬七千零四萬盧比）
和從其他國家輸入品的顯著減少——這兩點使緬甸的國家主義者從新加強其對印度輸入物品
課稅的要求。

——本文節譯自「遠東通商誌」，原作者湯姆森（Virginia Thompson）。