

一九三〇年代中國的糧食運銷組織

呂紹理*

一、前言

一九三〇年代初期，由於中日關係日趨惡化，爲了因應戰備需要，以及東南亞米糧大量進口的警訊，促使人們開始注意中國內部的糧食生產狀況。由於統計數字的不完備，以及估計方法的不同，導致當時的經濟學者對於中國是否能夠糧食自給，有著極大的爭議。不過，當時探討問題的焦點，多偏重在糧食供需能否平衡的層面，而對介於二者間的流通層面，雖有一些調查報告，但是卻無全面對於糧食流通組織效能的分析與評估。根據二次大戰後西方對開發中國家的研究顯示，行銷層面的產值，在許多國家的國民生產毛額中，佔了三分之一以上，因此，介於供需之間的運銷層面，其對糧食問題的影響，實有重新探討之必要。

* 國立政治大學歷史學系副教授

二、背景與研究成果

與十八世紀比較起來，二十世紀初期糧食流通的類型已與前代不同。以長江流域為中心來看，十八世紀糧食流通的方向，是由四川開始，順著長江將沿岸兩湖、安徽、江西等省的餘糧運至長江下游，到了長江三角洲之後，米糧一方面成為商品，銷售於三角洲缺糧區，另一方面則成為國家的物資，在鎮江集結後，順著大運河北抵北京，供京師消費。但是到了二十世紀，長江中游四川、湖北等省的米糧已因該地區成為自給區或缺糧區，米糧不再運至下游，湖南成為支助川鄂缺糧的重要省份，而長江下游省份的需求，則由江西、安徽等省來接濟。十八世紀直線式的運銷走向，現在變為以漢口及上海為中心的二元運銷結構。另一方面，北向的漕運，也在民國以後宣告終止。這一部份原本不在市場流通的米糧，也進入了市場，多半改由海輪運抵天津。¹就整體的流量來看，根據全漢昇的估計，十八世紀由川湘鄂等省運至長江下游的米穀在八百～一三〇〇萬石，²一九三〇年代米糧長程貿易量則約在七〇〇萬擔。³與十八世紀相較起來，這二百年間糧食貿易的流量並未有明顯增長的跡象。那麼，在這個貿易量沒有太大變化的條件下，米糧貿易的組織有何種改變？二元運銷中心的流通型態對米糧貿易組織有何影響？十九世紀以後，輪船、火車等新式運輸工具的加入；新式銀行、保險業的出現，以及機械動力之碾米廠等新式加工工具的引用，這些運銷系統中之「輔助工具」的改變，對於米糧運銷組織有何影響？這些都是本文要討論的主要內容。

有關糧食貿易組織的討論，一九三〇年代初期時，國民政府為了因應戰爭需要，曾經由行政院農村復興委員會及社會經濟調查所合作，對長江流域

¹ D. H. Perkins, *Agricultural Development in China, 1368 ~ 1968*, Chicago: Aldine Publishing Company, 1969, pp. 151 ~ 155.

² Han-sheng Ch'uan and Richard Kraus A., *Mid-Ch'ing Rice Market and Trade: An Essay in Price History*, Cambridge Mass.: Harvard University Press, 1975, p. 71.

³ D. H. Perkins, *Agricultural Development in China, 1368-1968*, P.154.

幾個重要的米糧市場進行調查。調查工作是由巫寶三、陳瀚笙等三〇年代的著名經濟學者主持，利用功能分析的方法，將當時米市的情形做了相當細緻的分析，這些調查報告就成為本文分析的主要材料。一九四九年以後，中國學者也有數篇討論有關「牙行」的文章，不過這幾篇發表於「資本主義萌芽」問題討論時期的文章，多半站在維護農勞階層的立場，對於牙行在交易過程中的中介角色給予負面的評價⁴，對於市場組織與米商組織之關係也較少注意。對米糧貿易市場組織有深入研究的文章，當推范毅軍的〈近代中國的糧食貿易—安徽及其出口港蕪湖的個案考察，一八七七～一九三七〉，以及陳春聲的博士論文《市場機制與社會變遷—十八世紀廣東米價分析》。⁵前者以安徽為範圍，探討近代安徽與廣東之間米糧貿易的興衰歷程，指出米行（即牙行）是蕪湖糧食貿易的最主要執行者，並且初次為糧食市場的組織勾勒出其中的流程關係。陳春聲的論文則由族譜材料中整理出兩廣宗族組織與糧食貿易的關係。這兩篇論文對於米商促成糧食貿易流通的功能均有正面的評價。不過，上述二篇文章之主旨，均非全以米糧運銷組織為主要內容，且多以一省為範圍。本文以下的討論主要在分析米糧貿易之市場結構與米商組織，以藉此理解米糧運銷系統的運作狀況。米業之金融及其運銷成本，則將另文討論。

⁴ 如劉重日、左雲鵬，〈對「牙人」「牙行」的初步探討〉，《文史哲》，一九五七年第八號，頁33-40；胡鐵文，〈試論行幫〉，《文史哲》，一九八四年第一號，頁40～47；及韓大成，〈明代牙行淺論〉，《社會科學戰線》，一九八六年第二號，頁153～161。

⁵ Fan, I-chun, "The Rice Trade of Modern China, A Case Study of Anhwei and Its Entrepot Wuhu 1877-1937," 收於中央研究院經濟研究所編，《第二次中國近代經濟史會議》，台北：中研院經濟所，一九八九年，頁687-741。陳春聲，《市場機制與社會變遷：十八世紀廣東米價分析》，廣州：中山大學出版社，一九九二年。

三、米糧貿易的市場結構與交易組織

(一)米糧貿易的市場結構

米糧貿易得以發生的重要原因，就是市鎮非農業人口對糧食的需求，因此，市鎮的規模會影響米糧貿易的流量，市鎮的空間分佈及市場價格決定了米糧貿易的流向，市鎮的商業力量左右了米糧貿易的榮枯，而市鎮彼此的階層關係則形成米糧市場的功能分派。因此，在討論米糧貿易的市場結構及交易組織之前，有必要對中國市鎮的階層結構略加說明。

對中國傳統市鎮結構最有系統的研究，當推施堅雅（G. W. Skinner）在一九六〇年代發表的一系列論著。⁶施氏利用中地理論（Central Places Theory）的概念，依經濟功能將中國的市鎮分為墟市（Standard Market Town），市集（Market Town），市鎮（Central Market Town），地方性城市（Local City），地區性城市（Regional City），全域性城市（City），都會（Metropolis），大都會（Central Metropolis）等八個層級，每一層級均有其相對應的行政層級，並且涵蓋一定的貿易貿易範圍而行成一「市場圈」。⁷市場圈的範圍與各中心地點的人口、運輸條件成正比，即中心地點的人口愈多，其運輸條件愈為優良，市場圈的範圍就會越大。⁸各級市場中，以大都會的市場圈範圍最大，施堅雅並以大都會的市場圈及地理結構的特性，將中

⁶ 如“Marketing and Social Structure in Rural China, Part I,” *Journal of Asian Studies*, Vol. 24 No. 1 (1964), 收入劉翠溶主編，《中國經濟發展史論文集》，（台北：聯經出版事業公司，一九七九年。）此外，施進一步將此理論闡發於一九七七年他所編的 *The City in Late Imperial China*, Stanford: Stanford University Press, 1977.

⁷ G. W. Skinner, “Marketing Systems and Regional Economies: Their Structure and Development,” Paper Prepared for the *Symposium on Social and Economic History in China from the Song Dynasty to 1900*, Chinese Academy of Social Science, (Beijing: 26 Oct.- 1 Nov., 1980) pp. 7-16.

⁸ Ibid. p. 4-6.

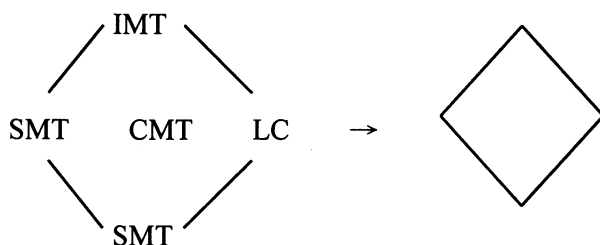
國分爲九大「巨區」(Region)。⁹利用此一理論，可以幫助我們進一步理解米糧貿易的市場結構。

從米糧在各市鎮階層流動的類型來看，上述八種市鎮階層可以組合成三種不同的流通類型（參見圖一）：

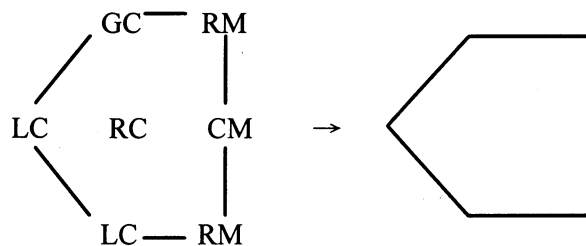
圖一 米糧貿易之市場結構

一、短程貿易（標準型）：

代表圖形：

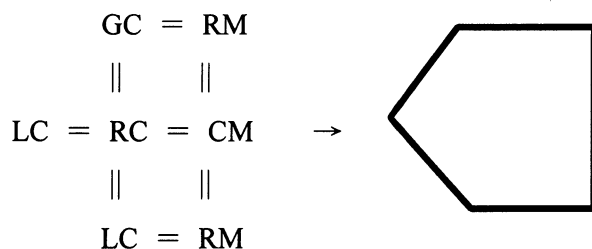


短程貿易（特殊型）：



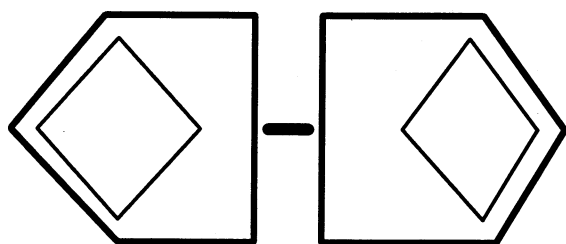
二、中程貿易：

代表圖形：



⁹ G. W. Skinner, "Regional Urbanization in Nineteenth Century China," in G. W. Skinner ed. *The City in Late Imperial China*, pp.211-220.

三、長程貿易：



說明：

SMT:墟市	IMT:市集	CMT:市鎮	LC:地方性城市
GC:地區性市城	RC:全域性城市	RM:都會	CM:大都會

圖示：

- 一：表示兩個市場間之距離，以其所使用之主要交通工具，能在一、二天內往返者（適用於特殊型之模型）
- =：表示兩個市場間之距離，以其所使用之主要交通工具，須花一、二天以上往返，且此二市場均在同一巨區之範圍內
- ：表示兩個市場間之距離，以其所使用之主要交通工具，須花一、二天以上往返，且此二市場分屬於二個不同的巨區範圍

一、短程貿易：又分為標準型及特殊型。凡是在地方性城市以下各層級市場間流通的貿易都屬標準型的短程貿易。在此一流通過程中，墟市是流通的起點，市集或市鎮是其中繼站，市鎮或地方性城市則為流通的終點。特殊型的短程貿易是指任何兩個市場的距離，以其所使用之主要交通工具，能在一至二天內往返，則此二市場間之貿易即可稱為短程貿易，這種類型的短程貿易多半出現在都市化程度相當高的地區，如江蘇、浙江、廣東等省，且其性質多屬於兩城市間互相調劑盈虛之用，而非為更高層級市場貿易之準備。例如浙江硤石之米運至杭州費時一天，或者江蘇松江之米以帆船運至上海需

時一天，¹⁰這一類型之較大城市之間米糧的流通，均可視為短程貿易。

二、中程貿易：凡是任何兩個市場間的距離，以其所使用之主要交通工具，須花一至二天以上的時間往返，且此二市場均屬同一巨區，則此一貿易即可稱為中程貿易。例如安徽巢湖附近的米穀，在合肥集結後，循裕溪河可接長江，然後順江而下，在南京、鎮江、無錫、蘇州及上海等地發賣，這段路程，帆船需時七天以上，可以視為典型的中程貿易；湖南之米由長沙、湘潭等處下運至漢口；以及江蘇江北各縣之米，沿運河下駛至鎮江、無錫、上海等處，亦為中程貿易之屬。

三、長程貿易：凡是任何兩個市場間的距離，以其所使用的主要交通工具，須花一至二天以上的時間往返，且此二市場分屬於兩個不同的巨區，則此一貿易即可稱為長程貿易。如江西之米，以南昌為聚集點，然後下航至上海發賣，江西屬於長江中游巨區，米糧下運至長江下游巨區之上海，即為長程貿易。再如安徽之米，由蕪湖出口至汕頭、廣州；或聚集於上海之米北運至天津，南行至廣州，均為典型之長程貿易。

理論上來說，即使是一個標準市場（SMT）也能執行中、長程貿易的任務，但是由於通常標準市場的運輸能力、金融組織、米商力量均頗為薄弱，無力負擔此一龐大的功能，是以中、長程貿易的起點通常是較大市鎮或者地方性城市，而其終點則不定，須視各市場的價格而定。

在此並未對米糧貿易的流通方向做硬性規定，也未嚴格規定貿易流向必須由較低層級市場流向較高層級市場，原因是除了市場的等級之外，米糧的流通方向也受到各市場米價的影響，因此有可能出現米糧由同一巨區之較高層市場流向較低層級市場的情形，或者由不同巨區之較高層級市場流向另一巨區之較低層級市場。例如洋米輸入甚多的廣東，由於洋米價格較廣東自身所產之米便宜甚多，致使廣州附近之花縣米商，均至廣州買米運回該縣發

¹⁰ 笠原仲二，〈硯石鎮米市慣行概況-特に、米行及經售業を中心する-〉，《滿鐵調查月報》，二三卷八期，頁84；社會經濟調查所編，《上海米市調查》，東京：生活社，一九四〇，頁4。

賣，形成米糧由大都會廣州（CM）回流到地方性城市花縣（LC）的現象。¹¹

以上是就米糧在各層級市場的流通路徑來區分，若就運銷功能來看，米糧在任何一類型的流通中，都會經過產地市場、聚散市場、及消費市場等三種功能性市場，上述三種流通類型的起點可以視為產地市場，其終點即為消費市場，而聚散市場的市鎮層級則無一定，須視其在整個流通中所佔據的交通位置而定。產地市場的主要任務是將零星的米糧來源加以彙整及初步加工，以供較高層市場之較大量的需求，亦即「收集」與「初步加工」，聚散市場則除了延續「收集」並進一步加工外，還有決定米糧分配流向的作用，其分配的對象，是以一整個市場為單位，大量收買，大量發賣是此一市場的特色。而消費市場以分配為主要職能，其分配的對象則為各別的消費者，因此必須大量收買，零星分發到消費者手中。¹²

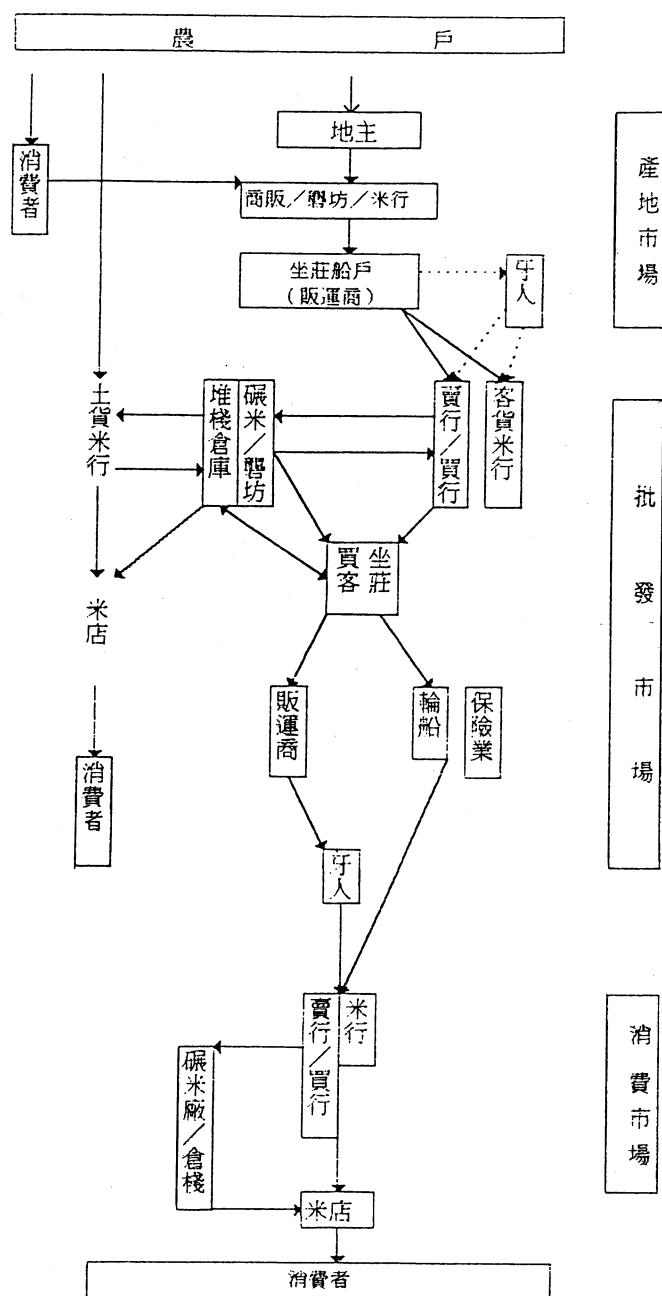
在本文開始時曾經提到，二十世紀中國糧食的長程貿易量大約在七〇〇至一五〇〇萬擔，而根據珀金斯估計，一九三〇年代中國糧食的市場流通量大約佔其產量的百分之十五，也就是說將近二億五千萬擔的米糧在農民收成後流入市場。¹³就這兩個數字來看，長程貿易量不過佔整個市場流量的很小部份。中短程貿易雖然仍是米糧貿易的主要流通方式，但其每一次的交易量均屬微小，且不脫地方性單方向之糧食補給的性質，而長程貿易則每一筆交易量均甚為龐大，且其所流經之市場層級多，所須動員的資源亦多，由長程貿易更能看出米業組織的動員能力，職是之故，以下的討論將以長程貿易的規模為基礎，就其功能性市場的組織內容，進一步探討米糧貿易的交易組織型態。

¹¹ 江華，〈廣東花縣農村經濟概況〉，收於馮和法編，《中國農村經濟資料續編》，台北：華世出版社景印，一九七八年，頁293。

¹² 張德粹，〈農業經濟學〉，台北：國立編譯館，一九五七年，頁191-192。

¹³ D. Perkins, *Agricultural Development in China*, pp.157-159.

四、米糧貿易的運銷組織



圖二 米糧貿易流程圖

（一）產地市場

長程貿易的產地市場大抵是指地方性城市以下的各級市場。米行、礱坊、商販、牙人及地主是市場的主要成員。由圖二可知，農民收穫後的稻穀除自身消費及繳納田賦之外，大抵有四條流路：(1)直接賣給消費者，(2)自行運至墟市，透過牙人中介，賣給商販、米行（店）、礱坊或外地來的買客。通常商販穿梭於各墟市、市集間收買稻穀，米行、礱坊則多半位於較高層的市場，商販收集稻穀後，即運至市鎮或地方性城市，賣給米行礱坊，有時商販接受米行礱坊的委託，代其向農戶收購。米行除了有來自商販的貨源外，也有自行下鄉採購、委託下層市場米行代購等法，資力較厚的米行則在下層市場設立「坐莊」（即分店），專事採買。交易過程中，都有牙人參與買賣。下層墟市、市集的牙人，多半是由農民兼任，由於資力甚薄，其主要任務僅止於撮合交易、過舂秤重等維持交易公正性的服務，而於其中抽取牙佣營生。¹⁴(3)農民將稻穀交給船戶，由其販運出口。這種交易與農民的借貸關係有關，將在下一節再做討論。(4)農民將稻穀交給地主，做為地租。地主處理這些稻穀的方法與農民相似，所不同者，在租佃制度發達的地區，地主往往擁有礱坊，可以將收得的稻穀碾礱後賣給米行，或自僱專船，運往更高層的市場發賣。¹⁵

米穀經由上述管道彙集於產地之較高層級市場（如市鎮、地方性城市）後，其與聚散市場間的聯繫主要是透過販運商來達成。所謂「販運商」，事實上是一種功能性的概括性稱呼，其中以船戶為專營，米行、礱坊為兼業。專營的船戶多半是由數人合股經營，在鄉鎮墟市收購米穀後運至聚散市場發賣，在水路發達的地區，船戶就是商販。米行礱坊兼業的方法，有的是僱用專船，

¹⁴ 朱孔甫，〈安徽米業調查〉，《社會經濟月報》，第四卷第三期，一九三七年三月，頁22-28。

¹⁵ 朱孔甫，〈安徽米業調查（續）〉，《社會經濟月報》，第四卷第四期，一九三七年四月，頁25-45。

由米行派人隨船押送至聚散市場發賣；有的則委託船戶運送並代為發賣；有時則投資船戶，成為財東；或者貸款給船戶，委其購辦後運往聚散市場。¹⁶米船的大小，依其行走的水路狀況而有不同的型制，通常大者載重在千擔以上，小者百餘擔，通常在三、五百擔之間。這類船隻的數目究竟有多少，目前並無詳細的統計數字，一九三〇年代安徽有這類米船七〇〇艘，杭州則有一八〇艘是來自江蘇宜興，而硤石每有來自江蘇、安徽之販運米船約八〇〇艘。這些販運米船大多按其籍貫分成各「幫」，如蕪湖米船分為「七屬幫」及「六邑幫」，硤石米船則有「內河幫」及「外江幫」等，¹⁷這些不同「幫」的販運船商，在聚散市場上也多半有其相同籍貫的米行互為連絡。我們將在下面詳細討論。

（二）聚散市場及消費市場

聚散市場的成員，除了販運商之外，還有客貨米行、土貨米行、零售米店、礱坊、碾米廠、買客以及堆棧倉庫，有的地方還有牙人的存在。消費市場的組織與聚散市場略同，故一併討論。堆棧倉庫與米業金融的關係密切，將在下一節中再做討論。

礱坊與碾米廠同屬於加工機關，前者與前述產地市場之礱坊並無二致，後者則是新式之機器動力碾米廠。代客碾米是其主要營業項目。由於碾米廠需佔用較大之廠房，有些碾米廠也兼做倉棧的業務，在江蘇鎮江甚至倉棧業務全由碾米廠兼辦。¹⁸碾米廠專業化的程度與機器設備成本的高低呈反比關係。光緒初年新式碾米機初傳入中國沿海通商口岸時，由於蒸汽動力引擎的造價甚昂，行用不廣而無競爭，因而專營代客碾穀即可獲利，及至柴油動力

¹⁶ 孫曉村，〈江西、安徽、江蘇三省米穀運銷之研究〉，《國際貿易導報》，第八卷第六期，一九三六年六月，頁127-132。

¹⁷ 朱孔甫，〈安徽米業調查〉，頁10-11。

¹⁸ 孫曉村、羊冀成，〈鎮江米市調查〉，《社會經濟月報》，第三卷第十期，一九三六年九月，頁25-26。

引擎及電動馬達的問市，成本大為降低，一九三〇年代時，一部國造的電動馬達售價為一八〇元，每部可推動二架米機，每台米機的造價只不過八十～一二〇元，成本極輕，因而較大之米行、米店均能裝置一、二部，不但礱坊的生意大受威脅，聚散市場之碾米廠也有被產地市場收奪之勢，¹⁹因此到了一九三〇年代，碾米廠若非兼營米行，即兼做倉棧，少有專門代客碾米而能獲利者。

米行是聚散市場的核心主角，依其售賣對象可分為土貨米行及客貨米行二種。土貨米行是專門向聚散市場附近四鄉或鄰縣收買零星米貨，自營零售或賣與米店再售給消費者，具有批發商的性質。客貨米行則是長程貿易中的靈魂，專負責中、長程貿易的大宗買賣，其主要任務在於接受客戶的委託，代理其購買或銷售糧貨。有的聚散市場中，米行是同時接受買賣雙方委託的一重經紀制度（如無錫的米行），有的則分化為專門代理買賣其中一方的買行、賣行，屬二重經紀制度（如蕪湖的米行）。²⁰除了依交易功能而有所分化外，米行也依其店東的籍貫而結合成各種地緣團體的「幫」，如蕪湖米行中的賣行（當地稱為江廣米行）分為以皖籍為主的「上江幫」，和以江浙籍為主的「下江幫」；買行（即米號）則有廣（州）、潮（州）、煙（台）及寧（波）等四大幫，而以廣、潮二幫的勢力最大。²¹在上海的米行則分為南、北二幫。²²各幫多半有其會館或公所為據點。幫的組織則具有規範價格、核定進入市場者之身份及調解糾紛等作用。²³

米行的內部組織，依其資力及營業項目而有繁簡之別。小者二、三人，大者十數人。一間較具規模的米行，除了股東、經理外，通常還有行員數人。行員通常包括專司記帳的司帳；專負責實際與客戶交易的買賣手（二重經紀制則分為買、賣手）以及學徒若干人，除此之外，尚有臨時僱用的舂手、扛

¹⁹ 社會經濟調查所編，《鎮江米市調查》，東京：生活社，一九四〇年，頁24-28。

²⁰ 朱孔甫，〈安徽米業調查〉，頁10-11。

²¹ 朱孔甫，〈安徽米業調查〉，頁11。

²² 社會經濟調查所，〈上海米市調查〉，頁4。

²³ 《鎮江米市調查》，頁24-27；《上海米市調查》，頁3。

包等散工。資力較弱者，可能只有學徒一人，其他司帳、買賣交易等工作，全由經理或出資者一人負責。²⁴

由交易流程來看，販運商在到達聚散市場後，必須投靠一家米行，將貨樣交由米行的「賣手」，由其負責尋找買主。在一重經紀制的市場中，通常買主就在米行內等待賣主，如果米行沒有現成的買主，則可帶貨樣至一定的交易場所（通常是茶樓之類）尋找買主。買主可以是買客本人，在二重經紀制的市場上，賣手的交易對象則是買客所委託之買行派出之「買手」。議價時，買賣雙方均可列席，唯一切意見均須透過米行之買賣手來傳達，買賣雙方對價格均同意時，交易即算完成，米行則向客戶抽取一定的佣金。²⁵交易完成後，米穀由船艙起貨上岸打包、舂重等工作、存倉待運或尋找運輸工具等工作，均由米行處理；客戶在等待交易過程中的膳宿，也由米行提拱。除此之外，代替買方先行墊款給賣方、以及為買賣雙方將貨物向銀錢業抵押貸款時背書中保等，都算是米行的營業服務項目。²⁶

消費市場中的米行組織與聚散市場略同，亦有一重及雙重經紀制度之別。唯聚散市場之米行是以代客買賣為主要營業項目之中間商，而消費市場的米行則以收買批發為其獲利的主要方法，因此近似於聚散市場中的「土貨米行」。消費市場的另一特色為有一龐大的零售米店存在，米糧由米行轉至米店手中後，再由米店進一步分類包裝後，賣給消費者。

聚散及消費市場的米行，究竟有多大的營業能力，到目前為止尚無一全盤性的資料可供分析。表一是一九三〇年代各主要米市組成分子的分析表，由表可知，如單以米行而論，各米市之米行的年營業量多半集中在三至五萬石左右，最高者為天津及廣州，可達十五萬石。不過這是一個平均值，米行全體的營業狀況如何，至今亦無一完整的資料，一九三〇年代國民政府在實行新制營業稅時，曾將牙行的規模，依其營業額分為七個等級，按級別課稅，

²⁴ 笠原仲二，〈杭州米市慣行概況，上〉，《滿鐵調查月報》第二三卷第九期，頁22-24。

²⁵ 朱孔甫，〈安徽米業調查〉，頁10。

²⁶ 孫曉村，〈江西、安徽、江蘇三省米穀運銷之研究〉，頁130-131，147。

最高級別為營業額十萬元以上者，最低者一萬元以下，²⁷但依此而收集的米行資料往往有誤，因米行會有逃避捐稅而低報營業額的情況。社會經濟調查所在調查各米市時，是以資本額來分，其中資本額在一萬元以上者即為大米行，五千以上者為中等米行，三千元以下者為小米行，大米行的營業額往往可達二十萬元以上，而小米行則有五萬元的營業額。如果以每石五元計算，一家小米行每年最少經手一萬石的米穀，²⁸大米行的營業量當更多，例如鎮江的大有糧米行，每年的營業額在二百萬元以上，²⁹蕪湖的利源長廣幫米號，在一九一九至一九二〇年廣東因洋米不至的缺糧恐慌中，獨立承購了五萬擔的米穀。³⁰

表一 各大米市組成份子之分析(一九三五～一九三六)

地名	人口* (千人)	年交易 (百萬擔)	牙人 (人數)	米行		米店家數	加工		倉棧 家數
				買行 家數	賣行 家數		碾米 家數	礱坊 家數	
蕪湖	168	4-6		62	23	104	7	41	100+
無錫	272	4-7	100	131		15			26
鎮江	213	+4		39		68	30		30
上海	3595	6		38	120	1000	78		
硤石		0.9-1	10	64			11		
杭州	575	1.3	32	11		168	112		
紹興	149	1.8		148		247	13		
寧波	247	1	9	23		180	9		
南京	950	1.2		86	84	404	46	6	
天津	1223		5#	15					
廣州	1022	6-10		40		700	14		24

說明：#天津為斗店。

資料來源：1.朱孔庸，《安徽米業調查(I)》，頁8-22。

2.羊冀成，《無錫米市調查(II)》，頁21-64,85-102。

²⁷ 實業部中國經濟年鑑彙編，《中國經濟年鑑》，第三編，第三章財政，（南京：編者自印，1936年），c182-183。

²⁸ 孫曉村，羊冀成，〈鎮江米市調查〉，頁27。

²⁹ 不著撰人，《廣東糧食救濟會第一期佈告》，函牘類，頁13。

³⁰ 曲直生，〈中國的牙行〉，《社會科學雜誌》，第四卷第四期，頁481-490。

- 3.《鎮江米市調查(I)》，頁27,33,35,38,40。
- 4.社會經濟調查所編，《上海米市調查》，頁3-10。
- 5.社會經濟調查所編，《浙江糧食調查》，頁16-22。
- 6.全上，頁30-40。
- 7.全上，頁86-93。
- 8.全上，頁100-113。
- 9.社會經濟調查所編，《南京糧食調查》，頁1-5。
- 10.森次勳，〈天津を中心とする北支穀物取引市場(I)〉，頁15。
- 11.陳啓輝，《廣東土地利用與糧食產銷》，頁26125-26149。

*.人口資料採自D. Perkins, *Agricultural Development in China*, pp.290-295。

從變動的觀點來看，各米行的營業能力和該市場中同業的競爭力有關。這可以蕪湖來說明。表二是蕪湖米行米號在一八七七～一九四九年間的變化情形。以蕪湖向廣州輸出米糧數量的變化來看，可以發現蕪湖在在七十年間，對廣州的輸出雖然增加，但是每一家米行號的平均營業量卻沒有太大的改變，我們可以說，在二十世紀初年時，蕪湖的廣幫米號家數似已到達了該市場的飽合點。

表二 蕪湖米業組織之變化 1877-1949

業別	1877	1891	1901	1932-4*	1947-8*
廣幫米號	1	12	20	5	34 ^a
江廣米行	5	26		50	56
米廠礱坊		61	90	54 ^b	32 ^b
米店			57	115	184
銀錢業	6	12	18	6 ^d	
找換店		29	70 ^c		
煙館	10	23			
出口至廣州之量 ^c	90	242	257	30	
廣幫米號平均營業量	90	20.2	12.9	6	
江廣米行平均營業量	18	9.3		0.6	

說明：

- a.為蕪湖各米號之總合(含廣幫米號)，另據朱孔甫之調查，一九三六年時蕪湖有廣幫米號五家，潮幫米號八家，江廣米行六十二家，米店一〇四家，此外有碾米廠七家，礱坊四十一家，見朱孔甫，《安徽米業調查》，頁10-17。
- b.為碾米廠及礱坊之合，一九三二～一九三四年碾米廠數為九家，礱坊四十五家，

一九四七～一九四八年則為十五及十七家。

c.為找換店及煙館數之合，原資料未列二者各別之數目。

d.民國二十五年時有國人所辦之新式銀行六家，錢莊數則未知，見朱孔甫，前引文，頁22。

e.是十年平均值，單位為萬擔。

資料來源：*採自蕪湖米市調查小組，〈蕪湖米市 -- 舊中國四大米市之一〉，《安徽史學通訊》，一九五九年十二至十三期合刊，頁131，其他資料均見Chinese Maritime Customs, *Decennial Reports for the year 1882-1891 and 1892-1901*；運至廣州米穀數量之資料，參見Fan I-chun, "The Rice Trade of Modern China -- A Case Study of Anhwei and Its Entrepot Wuhu, 1877-1937," in *Second Conference of Modern Chinese Economic History*, Taipei: Institute of Economics, Academia Sinica, 1989, p.707.

五、米業組織變化的分析：代結論

我們花了相當篇幅分析米行的營業量，主要目的是想回答米行之所以會分化為一重及雙重經紀制度的原因。一般討論米行組織時，多半認為其分工過細，且寄生於米業者過多，因而增加了交易成本。曲直生則認為，米行組織會趨向於分工過細，必然有其原因。曲氏認為一般米行的資本過於狹小，無力同時負擔買賣雙方的墊款要求，因而會分化為專門代理一方的買、賣行。³¹曲氏的解釋雖糾正了一般人對米行的看法，但是米行只要能夠借得足夠的流動資本，資本額未必會限制其營業量。上面對於米行營業量的考察或許可以證明此點。米行的分化，或許還有其他的因素，我們將在米業金融一文中再做討論。

買賣交易告成後，買客即可逕將糧貨運回銷售地。在新式輪船尚未航行於中國前，運送的工作都是由民船來完成，一八六〇年代以後，沿海通商口岸間的米糧運輸乃逐漸改由輪船執行，而長江沿岸城市則仍以民船為主。³²這兩者間的差別不只是使用運工具的改變而已，它還涉及到一種組織如何去

³¹ 曲直生，〈中國的牙行〉，《社會科學雜誌》，第四卷第四期，頁490。

³² 唐雄傑著，秋山洋造譯，〈安徽、江蘇、浙江、江西四省米穀運輸過程檢討〉，《滿鐵調查月報》，第二〇卷第二期，一九四〇年二月，頁245-247。

適應、吸納因運輸工具改變而帶來的運輸效能的改變。

改變的方向之一，可能是米行的專門化。在前面的討論中曾經提到米行、礮坊與販運商之間有密切的關係，這層關係有四個特點：(一)販運過程中的風險必須由米行及船戶共同承擔，(二)米船到達銷售地，將貨物出清後為免空船回駛的損失，多半會在銷售地購買什貨，運回產地發賣，這意味米行經營會趨向非專門化，³³(三)每一艘船隻的載運量最高不過上千擔，不論整船交易或是分船散交，在買方市場上很適合小本經營的米行生存，也就是說，只要稍有資本，任何一種行業都可以加入米糧市場。利用輪船運輸，則是另一套完全不同的交易程序。首先，米行與運輸工具之間脫離了從屬關係，運送過程中的風險有保險公司承擔，米行也不必顧慮回船貨品的問題，這有可能促成米行經營的專門化。其次，行駛沿海的海輪通常載重量在千噸以上，通常須等待船公司配貨，整船滿載後再行開航，從運輸時效來看，若不整船專運，殊不划算，這意味著米行必須擴大其交易、集貨的能力（也就是增加流動資本的投入），或者加強同業間的連繫，才能滿足輪船運輸型態的要求。

改變的方向之二，是米業組織中的某些行業原本是因應販運商的運輸型態而存在，輪船的出現則使其逐漸淘汰。最明顯的例子，就是在販運商活絡的長江流域市場上，都有「經售人」的存在。經售人是介於販運商與米行間，專門撮合生意之人，他們只介紹買賣雙方認識，抽取佣金（即介紹費），不參與交易。經售人無固定舖面，亦無牙帖，多半是受雇於特定的米行。其人數各地不一，最多者無錫，有百餘人，硤石有九人，杭州十餘人。³⁴採用輪運送後，由於交易在聚散市場完成時，貨物的所有權已告確定，由輪船整批載運回銷售地交給承購之米行，不必由經售再做中人，因此像上海、寧波及廣州、天津等沿海大型消費市場中，專為販運商與米行之間介紹買賣的「經

³³ 笠原仲二，〈杭州米業慣行概況，下〉，《滿鐵調查月報》，第二三卷第十期，一九四三年十月，頁85。

³⁴ 唐雄傑，〈安徽、江蘇、浙江、江西四省米穀運過程檢討〉，頁247。

售人」，或者消失於無形，或者轉變為替米行、米店、米廠撮合拉攏生意的「經售」。這層變化似有助於米糧運銷成本及效率的改進，也可以用來說明米行的分化，除了資本額的限制外，可能與其運銷的方法有關。不過，就整體米業組織來看，由於除了幾個沿海通商口岸是以輪船運輸外，截至一九三〇年代為止，民船仍是中國東南各省米糧運輸的最主要工具，因此上述的改變對米業組織的影響仍然有限。