

1930 年代初期世界農業危機與 英日航運在亞洲國際海域 小麥米穀航線的競爭*

李宇平**

摘要

1930 年代初期世界經濟蕭條期間，國際大宗農作及穀物豐收，大幅降低原穀物生產區之美洲、澳洲等地開航至歐洲之跨洲際穀物輸送航線的需求，說明歐洲穀物生產過剩、歐洲穀物的輸入量銳減與世界海運市場低迷之間，密切相關。向來仰賴穀物進口之歐洲，生產過剩，不需從澳洲、美洲進口小麥，導致世界雜穀向歐輸出航線不振。之後，以澳洲小麥為主的雜穀，轉向亞洲輸出。澳洲海運市場抬頭與進入遠東航線，相對於世界其他穀物輸送航線，輸送量愈趨龐大，推進了亞洲航運市場，相對趨於景氣。

就英、日商船在亞洲國際海運的競爭而言，首先，兩大戰期英國及日本在對外貿易、海上貿易和運輸，多係以原料和米穀雜糧等低價格貨物占大部分。英、日商船航運競爭的若干形貌，反映在英、日商船載運的大宗米穀雜糧類貨物之中。1930 年代恐慌初期英、日兩國商船航線因地理分布

* 本文中文初稿曾發表於 2014 年 8 月 11 日至 13 日中央研究院近代史研究所、二十世紀中國史學會（HSTCC）舉辦「全球視野下的中國近代史研究」國際學術研討會，謹此說明。本文英文稿則發表於 The Institute of Economic Research, Seoul National University 主辦之 Asia-Pacific Economic and Business History Conference, 14-16 February, 2013.

** 中央研究院近代史研究所副研究員

不同，承受國際物流變化與世界農業危機的影響則有別。稻米因是亞洲域內生產的主要糧食，且多在亞洲域內消費，經濟蕭條期間，一定數量稻米之海上輸送，仍可持續地支撐亞洲航線。英國商船多為跨洲際航線及世界一周航線的經營者，原多承載了世界小麥海上貿易與運輸，因大恐慌期間跨洲際航線及世界一周航線之沒落，更無一顯身手之處。日本商船反於經濟恐慌期間，集中心力積極開闢亞洲兩地之間的定點航線。其所經營之澳洲小麥航線整編入原有的滿洲大豆航線以及南洋航線、曼谷航線等載運稻米為主的航線，航向中國、日本，使日本商船推進了亞洲航運市場上揚走勢。

其次，1930年代初期，小麥及稻米兩種穀物的生產朝同方向變動，小麥豐收之際，稻米也同時豐收。大量基本的糧食穀物被拋向世界市場，傾銷至各國，促使糧價大幅下滑。30年代以中國為首的亞洲，因他國農產等初級產品之生產過剩，廉價傾銷。這可以說明英、日航運在亞洲國際海域的競爭，何以在海上貿易路線與運輸渠道的發展與整編上，反映了商品傾銷的本質。

最後，本文說明，以日本商船為主的亞洲國際航線之飛躍進展為主調的近海海運復甦的趨勢中，英國商船支配的亞洲國際航線相對弱勢的變化。可以管窺並說明，1930年代日本何以相對於英國，甚至世界其他國家，較早由經濟恐慌走向復甦。英、日航運間的競爭事實上重新整編了亞洲中心的海運網，即英國海運在亞洲近海為主的市場縮小，日本勢力則在以日本為中心的亞洲國際海運市場的擴大。

關鍵詞：1930年代、世界經濟大恐慌、農業危機、小麥、稻米、英國、日本、中國

一、前言

1930年代初期，英國和日本都是世界重要的海運國。當時，英國是世界排名第一的海運國，1936年擁有商船6,903艘，總噸數17,436,207，占全世界海運國船舶重量的26.7%；日本是世界排名第三的海運國，1936年擁有商船2,564隻，總噸數4,495,110，占全世界海運國船舶重量的6.8%。¹所以，直到1930年代中期，英國的航運勢力，仍然凌駕於各國之上。尤其是有效船舶中，竟占有世界三分之一的數量，遙遙領先其他各國。英國商船實力的鐵證，即英國商船在30年代中期世界海洋仍極為活躍。在英本國和愛爾蘭、非洲、南亞的英國商船勢力之雄厚，仍遠超於他國之上，這些航線都是屬於自治領地，或是與英國有密切的經濟關係。其次，西歐及西部地中海、中南美太平洋、中美大西洋沿岸等地諸航線，約為英國全航線60%左右，中部及東部地中海、北美太平洋岸則約20-30%；而參加更少的北歐航線，英國商船的噸數竟占該航線35%。這些可以顯示，英國商船的航運勢力，因他國之激烈競爭而相對漸減，惟英國在很多航線仍占重要地位。²日本的自然海域在太平洋，除了大量船隻航行於中國以便推動戰爭之外，船隻首要分配地點在澳洲、英屬印度、荷屬印度、馬來亞、及菲律賓。³比較地說，1930年代中期以前，日本在太平洋中心的亞洲海域積極擴張，表現著新興型地域性帝國主義的特質，沒落中的大英帝國，則展現著發展型世界性帝國主義的餘暉。⁴

英、日航運間的競爭，事實上重新整編了亞洲中心的海運網，即

¹ 岡崎幸壽，《海運》（東京：ダイヤモンド社，1938），頁48。

² 陳明遠譯，〈英國航業之趨勢〉，《交通雜誌》，5：6（上海，1937），頁70-75。

³ Dudley B. Donald, "The United States and the Shipping Crisis in the Pacific," *Far Eastern Survey*, 9: 6 (New York: Institute of Pacific Relations, July 31, 1940), pp. 183-189.

⁴ 李宇平，〈兩種帝國主義與亞洲國際經濟秩序：1930年代初期英日航運在中國中心之國際海域的競爭〉，收於中村哲主編，王玉茹、林滿紅監譯，《東亞近代經濟的形成與發展》（臺北：中央研究院人文社會科學研究中心亞太區域研究中心，2005），頁201-211。

英國海運在亞洲近海為主的市場的縮小，日本勢力在日本中心的亞洲國際海運市場的擴大。⁵英、日商航運競爭的若干形貌，反映在英、日商船載運的大宗米穀雜糧類貨物之中。兩大戰期間，日本對外貿易係以原料和米穀雜糧等低價格貨物占大部分。兩大戰期間從日本貿易數量觀察，占壓倒比重的商品，首先是煤炭，其次是小麥、外米、雜糧等米糧類之大量低價格的貨物。⁶英國不定期船載運的貨物，與日船大略相同。根據英國不定期航運 1935 年的統計，穀物（含米穀和大豆）次於煤炭和焦煤，是英國不定期航運第二大宗的載運商品。有關英國不定期航運，若就英國的所有貨運船隻而言，煤和焦炭（coke：焦炭、煤焦）占有航程（voyages）52.5%，航運載貨重量（weight of cargo）的 45.5%，但只有裝載貨物（freight）的 26%；穀物則占有航程的 13.7%，載貨量（weight of cargo）的 20.5%，裝載貨物（freight）的 30.6%。但若僅就英國大型商船而言，煤和焦炭（coke）所占英國不定期航運比例少於裝載貨物（freight）的 22%；穀物所占比例，遠大於煤和焦炭，近乎 35%。⁷從大英國協運往他國的米穀，1936 年有 81.7% 由英國商船載運，由他國駛往英國的米穀雜糧，則有 52.8% 由英國商船承載。⁸可知，在亞洲與世界米穀雜糧的海上貿易與運輸上，英、日商船皆扮演了重要的角色。

1930 年代恐慌初期，英、日兩國商船航線的地理分布不同，兩國商船所受世界米穀雜糧等農產品景氣興衰的影響有別。1930 年代初期，國際大宗農作及穀物豐收，歐、美、亞各洲區域內若干大宗農產品之供需，幾足以自給，少有外求，大幅降低跨洲際

⁵ 東亞海運株式會社編，《支那の航運》（東京：東亞海運株式會社，1943），頁 220-221。

⁶ 兩大戰期間的後期，例如：1930 年，日本的輸出總額中，若以輸出重量而言，煤炭、砂糖、小麥粉等低價的大量貨物，占壓倒比重。若以高價格的貨物而言，生絲、棉織品、絹織品等，則占了大半。見中川敬一郎，《兩大戰間の日本海運業——不況下の苦闘と躍進》（東京：日本經濟新聞社，1980），頁 22。

⁷ L. Isserlis, "Tramp Shipping Cargoes, and Freights," *Journal of the Royal Statistical Society*, 101: 1 (London: Royal Statistical Society, 1938), pp. 83-84.

⁸ H. Leak, "The Carrying Trade of British Shipping," *Journal of the Royal Statistical Society*, 102: 2 (London: Royal Statistical Society, 1939), p. 228.

穀物運送的國際航線的載運量，卻同時推升了亞洲區域內部航線的載運業務。1930年代初期，國際大宗農作及穀物的收成多寡與地域供需的變化，有其歷史性偶然因素的作用，對國際航線的走向，發生重新調整的作用，影響了1930年代英、日航運勢力在亞洲與世界各國國際海域之興衰消長。稻米是亞洲域內生產的主要糧食，為當地必需之消費，經濟蕭條期間仍可持續地支撐亞洲海上的載運量。⁹小麥生產遍布世界各洲，迄至1930年代，已為全球化的糧食作物。以經營亞洲域內稻米航線為主軸的日本商船，因此得在1930年代經濟蕭條期間，大幅擴張其在亞洲海域的航運勢力，表現著欣欣向榮的新興區域型海洋帝國主義的特質。相對而言，老大的大英帝國以經營跨洲際航線及世界一周航線為主，為世界小麥航線的主要經營者，其所代表的世界型海洋帝國主義，亞洲海域雖仍有一顯身手之處，但幾已苟延殘喘。本文擬觀察1930年代初期英、日經營小麥與稻米等米糧貿易航線，如何競爭，又發生了何種轉變？

國際大宗出口農產品以價值計（commodity by value），小麥為最大宗，¹⁰稻米的全球消費不多，卻是亞洲區域內海上航線輸送的重要農產品。本文首先於第二節說明米穀小麥貿易量與海上運輸量，尤其世界穀物朝歐洲方向輸送，是決定世界海運市場興衰的關鍵性因素。第三節討論1930年代澳洲海運市場的抬頭，是世界經濟重心逐漸由大西洋移向太平洋，海上船隻從太平洋集中轉向澳洲、印度的結果。第四節由貨幣及對外匯率的變化，解釋澳洲海運市場抬頭的原因，並兼及澳洲小麥以匯率傾銷之方式向中、日等亞洲國家輸出之的作用。第五節從價格傾銷與俄國小麥對外大量輸出，觀察1930年代穀物向歐洲輸送與亞洲小麥航線的關係。第六節則進一步觀察1930年代穀物向歐洲輸送與亞洲稻米航線的關係。文章最後討論，歐洲穀物豐收生產過剩，導致世界

⁹ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939* (London: Cambridge University, 1968), p. 31.

¹⁰ 國際大宗農產品出口係1929年統計，見Charles P. Kindleberger, *The World in Depression, 1929-1939* (Berkeley: University of California Press, 1986), p. 79.

海運市場蕭條，並發生小麥或稻米等農產品傾銷的危機，英國所代表的世界海洋帝國主義走向沒落，反而推動日本商船帶動亞洲國際海運市場走向景氣。本文觀察 1930 年代上半期世界經濟危機期間，英日航運在亞洲國際海域中小麥航線與稻米航線的競爭，並分析其所代表的歷史意義。¹¹

二、穀物海上運送與世界海運市場

本節主要說明，穀物貿易及海上運輸，影響世界海運市場的興衰起伏。首先，說明世界貿易量與世界海運之間存在同步對應變動的關係。其次，說明世界貿易及海上運輸之中，世界穀物的移動量，是影響海上貿易及運輸的重要因素。尤其世界穀物朝歐洲方向的輸送，最為影響世界海運市況或景氣蕭條。再次，則說明相對於歐洲方向航運不景氣，澳洲小麥因而從歐洲方向轉航輸往亞洲，造成亞洲海運市況榮景。

1930 年代，世界海運市場的輸送量，發生了變化。1930 年代初期世界海運的景氣狀況，大致可分從世界貿易量與船艙數量，由兩方面加以觀察。由於新式船舶增加，世界船舶總噸量持續增加，商船的貨物輸送能力顯著增加。然而，伴隨此一增強，1930

¹¹ Nicholas J. White and Catherine Evans, "Holding Back the Tide: Liverpool Shipping, Gentlemanly Capitalism and Intra-Asian Trade in the Twentieth Century," in Ulbe Bosma and Anthony Webster eds. *Commodities, Ports and Asian Maritime Trade Since 1750* (Houndmills, Basingstoke, Hampshire; New York: Palgrave Macmillan, 2015), pp. 218-219、pp. 224-229、p. 235。這篇論文是有關英、日航運競爭的最新研究，重點之一即是觀察進出英國利物浦港之各商航公司經營者的特徵及營運特色，說明英、日航運在亞洲內部海上貿易的興衰起伏。文中指出，1920及1930年代，是英、日航運競爭的關鍵年代，在東南亞日本的經濟勢力日漸強大，各國航運業開始嚴肅以對，但西方資本主義被迫開始撤退。不意外地，利物浦船隻的擁有者，遠離此一過程。利物浦不是唯一的跨大西洋的港口，此一港口的成長相當依靠亞洲的聯繫及網絡。因此，該港口的衰落則是亞洲內部貿易秩序受制於西方帝國主義體制。本文著重分析商船公司經營階層，他們多出身培育英國精英的名校，如：劍橋大學、牛津大學，因而表現紳士資本主義的精神，與日本商船公司管理階層的思想不同。利物浦船主因日本商業擴張，使歐洲帝國之間的互補性遭受破壞，而飽受驚嚇。新的亞洲秩序的抬頭，因此交織著帝國的滅亡。此一研究著重英、日航運經營管理階層，以及帝國主義與亞洲經濟秩序的關係。本文與此篇不同之處，在於著重經濟危機對亞洲與世界海上航運之衝擊，進而觀察危機擴散之過程。

年代上半期海上貨物輸送量，卻明顯減少。¹²首先，就船艙數量而言，依據英國海運公會（Chamber of Shipping of the United Kingdom）1930年的報告，該年世界海上貨物移動量較1914年增加10%至15%。因為世界航行船舶噸數1930年較1914年約增加37%，世界航行船舶載貨噸數1930年較1914年約減少20%。由於船舶實際載運量與船舶既有噸數之間，存有巨大差距，形成了過剩船舶的現象。¹³1931年後，大致延續此一世界海運市況即由船舶供需關係左右的狀況。就船舶供給方面來說，因世界新式船舶持續鑄造，世界船舶輸送能力隨之顯著增強，世界船舶每年約以100萬噸乃至160萬噸的數量增加。但就船舶需要方面來說，世界船舶海上輸送量不因船舶年年增加而上揚，船舶供給超過了需求。¹⁴然而，就世界貿易量而言，從世界海上載運量加以觀察，國際貿易不振，更加減退了船舶的需求量。¹⁵依據國際聯盟調查，概觀1934年的世界海運界，與大戰後世界貿易呈現順差，且海上載運量與船艙需供關係略顯均衡的1929年比較，以1929年為指數100，則1934年世界貿易數量為指數79.8，減少了二成。¹⁶1929年後至1933年間，世界海運市場發生不景氣，其形成原因相同，與其說是船舶過剩，毋寧說是貿易數量的減退。¹⁷1929年以來，國際貿易萎靡不振，海上航運載運數量減少，主要海運國皆擁有為數龐大的過剩船舶，世界海運界顯現空前的危機。1931年6月底到1935年6

¹² 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和5年上半期（神戶：日本海運集會所，1930），頁6。

¹³ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和6年下半期（神戶：日本海運集會所，1931），頁6。

¹⁴ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和10年上半期（神戶：日本海運集會所，1935），頁99。1935年6月末，總噸數百萬噸以上的汽船、內燃機船，以及純噸數百萬噸以上的帆船及舢舨，總計30,979隻、64,885,972總噸。1934年7月以降，一年間的世界船艙減少690,640總噸。回溯世界大戰後1919年6月末的世界船艙，與1914年6月末比較，減為1,610隻，總噸數增加為1,812,725總噸，世界船艙逐年走向激增一途，1931年6月末有32,344隻、70,131,040總噸，顯現未曾有的膨脹。

¹⁵ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和7年上半期（神戶：日本海運集會所，1932），頁5-6。

¹⁶ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和10年上半期，頁99。

¹⁷ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和10年上半期，頁99。

月底，船艙供需調和全被破壞，船舶雖然減少 5,245,068 噸，但此與 1914 年 6 月底大戰前 15,812,427 總噸相比，增加了三成，世界經濟急趨惡化，世界海運界不景氣，分析造成此種現象的根本原因，正為世界海運界與世界貿易數量相對照，呈現了船艙過剩的事實。¹⁸（參見「表 1」）

表 1 世界貿易、船舶量及運費指數（1913=100）

年度	世界海上貿易指數	船舶指數	運費指數
1920	83	122	438.7
1921	82	132	158.4
1922	92	135	122.0
1923	94	139	109.7
1924	106	134	113.4
1925	114	136	102.2
1926	115	136	109.7
1927	127	139	109.6
1928	130	143	98.8
1929	135	145	96.8
1930	126	148	79.1
1931	112	150	74.6
1932	101	148	75.4
1933	103	145	72.7
1934	112	140	74.2
1935	118	136	74.4
1936	124	139	84.6
1937	141	141	128.3
1938	135	144	97.6

資料來源：League of Nations, *Review of World Trade*, 1938. S. G. Sturmev, *British Shipping and World Competition*, (London: University of London, The Athlone Press, 1962), p. 82, p. 139. 中川敬一郎，《兩大戰間の日本海運産業》（東京：中央大學出版部，1985），頁 3-5。

¹⁸ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 10 年上半期，頁 99。世界停駛船舶，1931 年 1 月約 930 萬噸，1932 年 1 月約達 1,300 萬噸。1933 年的世界海運界與 1913 年相比，遭受貨物減退及船舶增加兩方面的打擊。見日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年上半期（神戶：日本海運集會所，1934），頁 62。一方面世界海上載運數量漸漸接近大戰前的數量，約 3 億噸。大戰前船艙供需大體平衡，現在與當時比，猶擁有三成過剩船艙；加以大戰前和現在對比，船舶輸送力增大、港灣設備改善等條件考慮在內，則船艙過剩更增加一成。見日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 10 年上半期，頁 3-5。

為了拯救航運低迷不振、船艙過剩的危機，日本、英國各商船公司推行海運企業合理化政策，他們期望適度調節船艙之供需，以使各國或各航業公司擁有足以反映市場需求的船隻數量。追求此一船艙數量與世界貿易數量之協調與平衡的目標，是期望在船業精實化的基礎之上，提升船舶的經營效益，並強化航路的競爭力。為了走向航運企業的合理化，主要的手段有調整航路以強化競爭力，如推動船舶大型化、船舶柴油引擎（diesel）化，並達到人員合理化的效果。基本上，隨著大型化、柴油引擎化，可發揮大幅提升勞動生產力的效果。另外，日本也推動船舶改善助成設施，貶低日圓促進輸出，凡此均使海運業走向景氣復甦的局面。¹⁹1933年英國船運協會（the Chamber of Shipping of the United Kingdom）也呼籲航運走向合理化，有效調節船艙之供需。實施要點有二：一是拆除過剩舊船；二是處理停滯行駛的船隻。拆解數萬噸冗餘舊船，由船主自發努力的實行，並以國家為基礎，由國家為推動。但處理擱置停駛之船隻，欲其有效，則需相關各國尋求共識一起行動。²⁰各方尋求的最大目標，就是世界海運界與世界貿易數量相對照，不致再呈現船艙過剩的現象。

從國際貿易的角度來看，造成不定期船舶供給過剩的原因，是世界穀物移動量急減，海上運輸大幅縮減。海上運輸商品的大宗，是澳洲、南美、北美、黑海、多瑙河沿岸各地向英國及歐陸諸國輸送的穀類。其中，北美至英國及歐陸諸國的航路、南美至英國及歐陸諸國的航路，以及澳洲至英國及歐陸諸國的航路，被稱為世界穀物海上運送的三大路徑，（參見「附錄」）也是消化世界海上運輸船艙最有貢獻之航路。²¹居大宗航運輸送業務樞紐地位的世界穀物移動，在1930-1931年，歐洲穀物生產欠佳的同時，澳

¹⁹ 田付茉莉子，〈海運不況の合理化——大阪商船のケース〉，《社会経済史学》，52：3（東京，1986.8），頁303-335。

²⁰ “Rationalisation of Shipping: Scrapping and Laying-Up,” *The Manchester Guardian*, 6 (Jun., 1933), p. 4; “Rationalisation: World Shipping Scheme Discussed in Paris, Big Scrapping Plan,” *South China Morning Post*, (Jul. 1, 1935), p. 19.

²¹ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和10年上半期，頁118。

洲及南北美洲小麥豐收。收穫豐盛的澳洲及南、北美洲，急需向歐洲輸送，解救歐洲糧荒，致穀物海上移動量激增，扭轉了世界海運市況，景氣趨於繁榮。²²1933 年、1934 年歐洲穀物轉為豐收，海外需求下降，致穀物海上移動量激減，海運市況趨於不振。²³1935 年上半期穀類價格偏高，輸出數量更形減少，致使不定期海運市況萎靡不振，²⁴1935 年下半期亦然。²⁵總言之，歐洲穀物生產及對外貿易概況，是影響跨洲際穀物海上移動量的關鍵性因素，從而決定了世界穀物運送三大路徑的興衰起伏。

因此，世界穀物朝向歐洲的海上移動量，牽動著世界海運市況或景氣蕭條。多家海運雜誌，例如：英國海運雜誌 *Syren*，刊登了 1934 年曾任英國航運公會主席的大英汽船公司理事長 Philip Haldin 的言論，指出：「1929 年雜穀對歐輸出順暢，航運費用支出未超出成本。1933 年因歐洲穀物豐收，海運不振。就 1929 年的穀物生產額與 1933 年相比較，歐洲主要穀物輸入國，如德、英、義、法諸國之中，法國 1933 年的生產額遠不如 1929 年的生產額，其他諸國如德、英、義 1933 年度皆豐收，三國合計增收 400 萬噸。正因穀物增收，不定期船隻的需要減退，致海運市況惡化。」²⁶（參見「表 2」、「表 3」）日本郵船株式會社發行的海運雜誌《海運及經濟調查》，也曾指出，1927-1929 年及 1932-1934 年歐洲穀物豐收、歐洲穀物輸入量銳減與世界海運市場低迷之間的密切關係。²⁷

²² 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 6 年上半期（神戶：日本海運集會所出版部，1931），頁 6。

²³ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半期（神戶：日本海運集會所出版部，1934），頁 102-103。

²⁴ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 10 年上半期，頁 118。

²⁵ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 10 年下半期（神戶：日本海運集會所，1935），頁 79-80。

²⁶ *Syren*, (April 18, 1934).

²⁷ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 5 年下半期（神戶：日本海運集會所，1930），頁 6-7。

表 2 世界小麥出口額*

(單位：千公噸)

國 家	1926-27 至 1930-31 之平均值	1931-32	1932-33	1933-34	1934-35	1935-36
加拿大	7,990	5,610	7,170	5,260	4,470	6,900
美國	4,170	2,970	740	690	— —	— —
阿根廷	4,450	3,820	3,590	3,990	4,930	1,890
澳洲	2,660	4,190	4,030	2,300	2,910	2,730
總額	19,270	16,590	15,530	12,240	12,310	11,520
歐洲出口國**	1,150	2,300	350	1,000	710	900
北非	280	600	540	540	690	520
蘇聯	890	1,780	470	940	50	780
印度						
土耳其						
智利	50	130	10	80	290	210
烏拉圭						
總額	2,370	4,810	1,370	2,560	1,740	2,410
世界總額	21,640	21,400	16,900	14,800	14,050	13,930

* 此係指稱小麥和小麥粉淨出口總額，此淨出口總額同時指稱發生在8月1日至隔年7月31日期間，一般生產出口有盈餘的國家。此淨出口總額中之美國的淨進口額未扣除。

** 保加利亞、匈牙利、羅馬尼亞、南斯拉夫、波蘭、立陶宛。

資料來源：International Institute of Agriculture, *The World Agricultural Situation in 1935-36* (Rome: Villa Umberto I, 1937), p. 63.

表 3 歐洲小麥進口額*

(單位：千公噸)

進口國家	1926-27 至 1930-31 之平均值	1931-32	1932-33	1933-34	1934-35	1935-36
英國與愛爾蘭	6,260	7,060	6,340	6,450	5,890	5,970
德·法·義	5,210	3,630	1,330	580	130	370
其他國家	5,190	5,780	4,350	3,570	3,590	3,130
總額	16,660	16,470	12,020	10,600	9,610	9,470

* 正常進口國之總淨進口量，扣除淨出口（如有）之後的淨出口額。

資料來源：International Institute of Agriculture, *The World Agricultural Situation in 1935-36*, p. 65.

就 1930 年初期觀察，相對於世界航運業大體走向不振，亞洲航運反倒趨於景氣。世界雜穀向歐輸出航線十分不振，澳洲小麥為主的雜穀轉而銷往亞洲；相對而言，亞洲航運業反較趨於景氣。²⁸從世界輸送航線觀察，穀物之中，小麥幾占國際載運量的半數，米是次於小麥的主要糧食，世界米的生產量不過占小麥的 60%。²⁹1928-38 年間世界小麥及小麥粉輸出量的 85%、所有船艙載運量四分之三以上，係輸往英國或歐洲諸國，³⁰全部穀物載運量的其他四分之一，以運送稻米為主，主要分布在亞洲的印度、中國、日本，以及巴西、埃及、非洲、美國等地。³¹由於稻米係亞洲域內主要糧食，支撐了亞洲海上運輸量，³²供給與需求頗為穩定，較不受經濟蕭條的影響。³³（參見「表 4」）所以，1930 年代初期亞洲內部對米穀小麥的需求，亞洲米穀小麥海上運送量與歐洲導向的世界航運業之景氣與否，未呈現同方向的變動與發展。³⁴

²⁸ 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 7 年上半年，頁 21；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 8 年上半年（神戶：日本海運集會所出版部，1933），頁 72；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 9 年上半年，頁 64、頁 68、頁 72；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半年，頁 103、頁 110、頁 115、頁 127、頁 132；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 10 年下半年，頁 74、頁 85。

²⁹ 大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》（大阪：大阪商船株式會社，1943），頁 52、頁 67-70。

³⁰ 大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》，頁 52、頁 67-70；日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 7 年上半年，頁 21；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 8 年上半年，頁 72；日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年上半年，頁 64、頁 68、頁 72；日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半，頁 103、頁 110、頁 115、頁 127、頁 132；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 10 年下半年，頁 74、頁 85。

³¹ V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rate in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute*, 9: 2 (October, 1938), p. 73.

³² 大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》，頁 52、頁 69-70。

³³ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939* (London: Cambridge University Press, 1968), p. 155; Lin Man-houng, "Taiwan, Hong Kong, and the Pacific, 1895-1945," *Modern Asian Studies*, 44: 5 (New York: Cambridge University Press, September, 2010), p. 1060.

³⁴ 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 7 年上半年，頁 21；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 8 年上半年，頁 72；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 9 年上半年，頁 64、頁 68、頁 72；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半年，頁 103、頁 110、頁 115、頁 127、頁 132；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 10 年下半年，頁 74、頁 85。

表 4 亞洲稻米的生產

(單位：百萬公噸)

	緬甸、法國 印度支那與暹羅	日本帝國	其他國家	總計
1926-27 至 1930-31 之平均值	18.12	15.76	47.47	81.35
1931-32	16.09	14.87	52.59	83.55
1932-33	18.40	16.11	48.75	83.26
1933-34	18.72	18.35	47.99	85.06
1934-35	16.80	14.75	48.09	79.64
1935-36	18.63	16.10	44.05	78.78
1936-37	16.69	— —	— —	— —

資料來源：International Institute of Agriculture, *The World Agricultural Situation in 1935-36*, p. 74.

1930年代前期，小麥流通所反映的世界或遠洋海運市場，以及稻米流通所反映的亞洲或近海海運市場，各自興衰起伏走勢不同，實則反映世界海運界的遠洋與近海、蕭條與景氣的徵候不同，潛藏了日本海運在亞洲近海海運市場勢力日趨揚升的契機。³⁵ 1932年，世界小麥海上運送蓬勃之際，遠洋海運景氣的好轉超過近海，遠洋停泊的船隻重新啟動，近海船隻也有轉而航向遠洋的跡象。1932年上半年，因淞滬戰役，近海方面市況不振；進入下半年後，景氣突然好轉，但猶遜遠洋一籌。遠洋方面，1933年以來，世界小麥海運市場營運滑落，直至1934、1935年，仍是近海景氣上揚、遠洋不振的局面。³⁶總之，1932年遠洋海運先行好轉，近海海運追隨其後，由蕭條走向復甦，1933、1934年情勢逆轉，近海呈躍進之勢，遠洋反趨停頓，直至1936年遠洋始行好轉。惟

³⁵ 依日本的定義，所謂近海雖分一區、二區、三區，但整體言之，係指東經175度以西、東經94度以東、南緯11度以北、北緯63度以南，包括堪察加半島以南、中國沿海、暹羅灣一帶。所謂遠洋有普通遠洋、遠洋之分。普通遠洋指北美西岸以西到蘇伊士運河以東一帶。遠洋則指全世界海運市場。1932年前，遠洋海運先行好轉，近海海運追隨其後，由蕭條走向復甦，見岡崎幸壽，《海運》，頁128-129。

³⁶ 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和8年下半期（神戶：日本海運集會所出版部，1933），頁75-78；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和11年上半期（神戶：日本海運集會所出版部，1936），頁89。

本文所稱之近海、遠洋，依本論文之核心論述焦點集中在亞洲，故以中國、日本中心之亞洲，此一地理位置，為判斷近海、遠洋之基準。

三、從經濟重心看澳洲海運市場的抬頭

1930 年代世界經濟重心逐漸由大西洋移向太平洋，1934 年太平洋之海運市場，因景氣走向蕭條而後持續下滑，³⁷海上船隻從太平洋集中轉向澳洲、印度，數量之多，突破 30 年代初期舊有紀錄，海上運輸攀上高峰，澳洲海運市場從而抬頭。

1930 年代世界生產和貿易的重心，已由歐洲移向美國及亞洲，由大西洋移向太平洋。³⁸世界海運市場的中心，一次大戰前原是倫敦，神戶、漢堡及紐約尾隨其後。³⁹到了 30 年代，世界海運市場的中心由紐約取代，倫敦屈居第二，神戶因在東洋海運市場地位崛起，躍居第三。⁴⁰一次大戰前大西洋貿易總額，據推估約 1,400 億馬克，太平洋約 140 億馬克，太平洋的貿易額不及大西洋的十分之一。大戰之後的 1935 年，兩大洋的貿易額有明顯的變化。大西洋定期船舶載重量約 785 萬 5,000 總噸，占世界定期航線載重量（總船腹）下降至 36%，而太平洋定期船舶載重量約 278 萬 8,000 總噸，所占世界定期航線總量則增長至 13%，⁴¹近乎大西洋的三分之一。環太平洋各國對太平洋經濟圈內各國之貿易，有愈為倚重的趨勢，對歐洲各國的貿易比重相對減輕。⁴²中國對外貿易地區與比重亦可見相同的變化趨勢，1931 年太平洋諸國的輸出入

³⁷ 〈船舶規約をり内外船の競争〉，《神戸又新日報》，1934 年 3 月 9 日（神戸：神戸大學附屬圖書館，新聞記事文庫），海運（30-085）。

³⁸ 〈太平洋貿易の重要性（上）〉，《南支那及南洋情報》，3：4（1933），頁 125。

³⁹ 岡崎幸壽，《海運》，頁 122。

⁴⁰ 大西齋，《香港與海南島》（東京：朝日新聞社，1939），頁 52。據 1936 年統計，紐約停泊船隻 35,489,210 噸，倫敦 30,868,381 噸，神戶 28,986,489 噸，第五大港大阪，20,632,819 噸，第八大港漢堡，18,922,431 噸。見 H. G. W. Woodhead, ed., *The China Year Book* (Nendeln/Liechtenstein: Kraus Thomson Limited, 1969), p. 545.

⁴¹ 三菱經濟研究所編，《太平洋に於ける國際經濟關係》，頁 12、頁 21。

⁴² 〈太平洋貿易の重要性（上）〉，頁 125、頁 167-169。

總額所占中國對外貿易比重已高達70%，⁴³中國海運市場重心已向環太平洋地區移動。⁴⁴

太平洋、大西洋在世界經濟相對地位的變化，具體而微地反映了地域性市場的推移，相對於大西洋周邊海域之黑海、波羅的海等地的商務活動之趨於緩滯，太平洋周邊海域之印度、澳洲等洋面的商務活動，呈現上揚之勢。世界海運市場以倫敦為中心的時代，主要的地域性市場有南美市場、北美市場、東洋市場、印度市場，澳洲市場、地中海市場、黑海市場、波羅的海及北海市場。這些地域性市場，是國際海運主要的貨物生產及發送市場。⁴⁵依據1913、1920、1925年船舶載運量，發現中部地中海或東部地中海地區對從英國出港的英國或外國商船，在外貿上具相當的重要性；但對運貨至英國的商船而言，西歐、北歐、北大西洋的重要性，自1910年代至1920年代趨於下滑。因此，黑海市場、波羅的海及北海市場，雖是當時貿易最具重要性的地區，但經濟地位已不如從前。⁴⁶到了1930年代，紐約成為世界航運中心，遠洋航路中歐洲、北美大西洋方面地位下滑之後，這些海域的出動船隻，從1933年的104隻、94萬噸，下降至1935年的48隻、441千噸。⁴⁷黑海、波羅的海及北海市場之商務活動，呈下滑之勢；印、澳及北太平洋的重要性相對增加之際，英國商船在印、澳及北太平洋海域的重要性，則漸次滑落⁴⁸。日本商船在此海域的重要性漸次

⁴³ 〈太平洋貿易の重要性（上）〉，頁125。

⁴⁴ 李宇平，〈兩種帝國主義與亞洲國際經濟秩序：1930年代初期英日航運在中國中心之國際海域的競爭〉，頁206-207。

⁴⁵ 岡崎幸壽，《海運》，頁118。

⁴⁶ Henry W. Macrosty, "Statistics of British Shipping," *Journal of the Royal Statistical Society*, 3: 89 (London: Royal Statistical Society, 1926), p. 477, pp. 520-521.

⁴⁷ 三菱經濟研究所編，《日本の産業と貿易の發展》（東京：三菱經濟研究所，1935），頁515。

⁴⁸ 有研究指出，英定期貨船在澳洲海運市場速度相對較快，15節（15 knots）速度的船，在1930年代英國貿易市場支配的澳洲海上十分普遍，其他國家的貨船為11～13節。所以在追求速度上，英國較其他在此海域的貿易國家更為進步積極，仍佔有一定的地位。但在補助航運及優惠政策上，英國相對落後於其他國家，加以英國在世界貿易的相對重要性逐漸下降，導致英國航運企求商船高度利用，追求優勢的機率減少，航運的工資成本相對提高。英國經濟的保護政策，意味英國船主必須在高價

升高，1933 年曾出現 182 船、約 160 萬噸，合計約達遠洋總船艙 47% 的偏高記錄。⁴⁹

國際重要海上貿易的幹線，也隨世界經濟重心在環大西洋、太平洋地區之間的轉移，發生了變化。在世界海運市場以倫敦為中心的時代，世界重要的國際貿易幹線係北大西洋航線（歐洲、北美間）、南大西洋航線（歐洲、南美間）、歐亞航線（歐洲、遠東間）及歐洲、大洋洲間航線。歐洲中心的世界物資動向，在一次大戰期間發生轉向之後，環太平洋的太平洋橫斷航線（遠東、北美間）、太平洋縱斷航線（遠東、大洋洲間）及歐亞航線之重要性，逐步上揚。⁵⁰據 1935 年底的統計，遠東至北美東岸航線，日本配船⁵¹50 艘，約計 347,000 總噸，遙遙領先；美國配船居次，配船 12 艘，計 113,599 總噸。遠東北美西岸航線，日本配船 18 艘、173,062 總噸，次於美國 25 艘配船、219,105 總噸，排名第二；英國配船 7 艘、113,146 總噸，名列第三。太平洋縱斷線方面，日本

的保護性市場雇傭勞力，同時在船艙過剩的世界市場出售他們的航運服務，均導致對英國航運不利。S. G. Sturme, *British Shipping and World Competition* (London: University of London: The Athlone Press, 1962), p. 94. 本書頁 128-130，指出經營印度、美國、日本海上貿易的英國船隻，所佔以上各國海上運輸的比例，趨於下降。

⁴⁹ 三菱經濟研究所編，《日本の産業と貿易の發展》，頁 515；李宇平，〈兩種帝國主義與亞洲國際經濟秩序：1930 年代初期英日航運在中國中心之國際海域的競爭〉，頁 208-209。

⁵⁰ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 8 年下半年，頁 428；岡崎幸壽，《海運》，頁 130-131；三菱經濟研究所編，《太平洋に於ける國際經濟關係》，頁 12。

⁵¹ 1930 年代經濟蕭條期間，世界貿易緊縮。世界其他各地貨船的減少，導致散裝航運的停駛，其中半數是航向國外的英國散裝貨船。在此情況下，更為重要的發展變化是，定期船隻以折價的費率承載運送散裝貨運。當英國散裝貨運補助辦法實施上路之後，散裝航運的費率也被應用於定期船隻上。但在此之前，散裝貨運早已消失在定期貨運之中，只有三種散裝貨運包含或應用於定期船隻上，如一些礦物、糖，尤其是小麥，但整體載運量都沒有大到引起大眾對散裝貨運船主的關心。1935-1936 年專門前往日本的航運，由英國散裝航運載運的小麥和麥麵粉的數量之中，分別有 30% 和 40% 是由英國定期散裝航運運送。1932、1933、1934 年的運輸，也都是這種模式處理。向澳洲運送的穀物，其所租用的散裝航運，其中 80% 至 85%，都是英國商船。就噸數而言，1935 年至 1936 年，從澳洲向外輸出的商船載運的噸數之中，只有 13% 是英國散裝航運。1930 年底，散裝航運整體而言，在澳洲海上運送上，相對不重要。Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, pp. 111-112, p. 115.

以配船 20 艘、122,065 總噸，拔得頭籌，英國居次，配船 17 艘、90,213 總噸。至於歐洲大洋洲間航線，英國配船 34 艘、369,073 總噸，據有獨占的地位。⁵²歐洲與亞洲航線方面，全體配船 449 艘、3,548,000 總噸，其中英國占 43%，日本僅占 6%。⁵³就太平洋中心的亞洲與他洲之間相互的國際航線而言，遠東與美洲、大洋洲間的諸航線，日本商船居於優勢。歐洲相關的遠東、大洋洲航線，英國地位相對較高。⁵⁴

1930 年代，國際重要貿易路線相對地位變化之際，英、日航運重新整編了東洋市場與印度市場、澳洲市場為中心的太平洋海運網，即英國海運在中國中心之亞洲近海為主的海上市場的重新穩固，日本勢力在日本中心之國際海運市場的趨於擴大。就亞洲近海海航的變化，即亞洲地域內部或各地沿岸航運系統，具體窺其變化，僅就中、日間定期船線來說，日本航運占有絕對優勢。⁵⁵中國與滿洲及日本方向的航線，日本居獨占的地位，計中、日航線之日船 41 艘、12 萬噸，英國商船則並無專門航線；中國及滿州間的相互航路，日船有 24 艘、4 萬 6 千噸，占總噸數 33%，英國商船 9 艘、2 萬噸，占總噸數 9%。⁵⁶然而，就中、日航線之外的一般外國航線來看，英國船運是凌駕日本船運之上，甚至在中國國內航線上居於更高的優勢。⁵⁷（參見「表 5」）中國中心的南洋、印度、澳洲航線，其支配權依然由英國商船掌握。儘管日本與南洋之間為日船活躍的舞臺，但中國與南洋諸國，大體都為英船活動的舞臺，英船有 20 艘、5 萬 6,000 噸，日船則無開闢航線。⁵⁸另一統計則指稱，中國與印度、澳洲、紐西蘭之間的航運，截至 1937 年為

⁵² 岡崎幸壽，《海運》，頁 12-13。

⁵³ 三菱經濟研究所編，《太平洋に於ける國際經濟關係》，頁 16。

⁵⁴ 岡崎幸壽，《海運》，頁 10-14。李宇平，〈兩種帝國主義與亞洲國際經濟秩序：1930 年代初期英日航運在中國中心之國際海域的競爭〉，頁 207-208。

⁵⁵ 〈支那海運業の現勢〉，《上海滿鐵專刊》，1：2（上海，1937），頁 217。

⁵⁶ 東亞海運株式會社編，《支那の航運》，頁 220-221。

⁵⁷ 佐波宣平，〈支那航域における日英船〉，《東亞經濟論叢》，2：3（京都：經濟研究所，1942.9），頁 15-20。

⁵⁸ 三菱經濟研究所，《太平洋に於ける國際經濟關係》，頁 20；東亞海運株式會社編，《支那の航運》，頁 220-223。

止，英國商船計有6艘、6萬6,392噸，排名第三的日本商船3艘，僅1萬6,907噸。法屬印度支那、泰國與中國之間的航線，英國船4艘，總噸數為1萬零568總噸，屬第一位。海峽殖民地與中國之間的航運業務，有英籍商船2艘，計總噸數為6,494總噸數。⁵⁹1930年代，日本商船占亞洲全體商船總數已躍進至65.6%，英國商船僅占亞洲全體商船數的21.9%，⁶⁰英、日勢力的消長，大為改觀一次世界大戰以前東亞水域幾為英國航運勢力所支配的局面。⁶¹日本在東洋市場與印度市場、澳洲市場表現的海運實力，說明日本在世界海運市場逐步超越傳統的航運勢力，其頻繁的航運活動，是環太平洋的近海海域景氣復甦的推手。⁶²

⁵⁹ 岡崎幸壽，《海運》，頁24-25。

⁶⁰ 岡崎幸壽，《海運》，頁35。

⁶¹ 佐波宣平，〈支那航域における日英船〉，頁15-19。

⁶² 李宇平，〈兩種帝國主義與亞洲國際經濟秩序：1930年代初期英日航運在中國中心之國際海域的競爭〉，頁208-210。

表 5 中國諸港出入船舶航路別（1932-1937）

1932 年						
	外國航線		內國航線		合計	
	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%
英國船	18,803	42.21	40,628	44.71	59,431	43.789
日本船	9,333	20.95	10,443	11.49	19,776	14.60
1933 年						
	外國航線		內國航線		合計	
	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%
英國船	17,680	43.12	40,535	42.06	58,215	42.38
日本船	6,657	16.24	13,511	14.02	20,168	14.68
1934 年						
	外國航線		內國航線		合計	
	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%
英國船	17,460	38.87	41,407	43.33	58,867	41.91
日本船	8,598	19.14	11,541	12.08	20,139	14.34
1935 年						
	外國航線		內國航線		合計	
	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%
英國船	18,542	38.54	41,571	43.36	60,113	41.75
日本船	9,197	19.12	1,272	13.27	21,919	15.22
1936 年						
	外國航線		內國航線		合計	
	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%
英國船	16,158	35.72	41,187	41.28	57,346	39.54
日本船	9,419	20.82	15,495	15.53	24,914	17.18
1937 年						
	外國航線		內國航線		合計	
	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%	噸數（千噸）	%
英國船	12,941	36.51	23,165	42.43	36,106	40.10
日本船	6,797	19.18	6,018	11.02	12,815	14.23

資料來源：佐波宣平，〈支那航域における日英船〉，頁 20。

四、從貨幣看澳洲海運市場的抬頭

本節係從貨幣面的變化，觀察 1930 年澳洲貨幣，即澳鎊，隨英鎊下跌對澳洲小麥出口發生的正面效益。文中說明澳洲小麥在 1930 年代初期，基於外匯傾銷策略的採用，對歐洲及亞洲各地大幅擴張出口。所謂外匯傾銷，也稱兌換傾銷，是指出口國貨幣貶值，使該國出口產品在進口國貨幣計價，售價降低。⁶³本文發現澳洲即採取外匯傾銷策略，擴張出口。澳洲小麥因澳鎊貶值，得以在歐亞發生低價銷售行為。相對於澳洲小麥採取外匯傾銷策略，下節第五節將討論俄國小麥採用不同傾銷策略，即價格傾銷，使俄國小麥得以低於正常價值或以不公平價值的價格，在歐洲或亞洲大幅傾銷。

1930 年代，世界海運市場集中轉向澳洲、印度的船隻達於高峰。澳洲海運市場的抬頭，是因世界小麥的供給，除了歐洲之外，⁶⁴遠東方面的供給市場也發生了轉換，改由澳洲小麥輸出供應。1930 年代初期，澳洲小麥強勢向世界各地輸出。此一變化的發生，與澳洲在貨幣及對外匯價方面的優勢，息息相關。1929 年澳洲放棄金本位制，1931 年初期澳鎊貶值，隨後 1931 年英國廢止金本位後，英鎊跌價。⁶⁵澳洲其後將澳鎊維持在低於英鎊 20% 的水平，⁶⁶澳鎊不只與英鎊貶值同步且幅度大於英鎊，澳鎊之貶值幅度

⁶³ 胡曉紅，《中國反傾銷法理論與實踐（修訂版）》（北京：中國社會科學出版社，2007），頁6。MBA 智庫百科，傾銷（<http://wiki.mbalib.com/>，2017.4.14 閱覽）。

⁶⁴ 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和10年下半年期，頁68、頁76、頁77。1935 年末，阿根廷政府提高小麥的購買價格，小麥市價騰貴，歐洲對小麥的需要從南美轉向澳洲。南美的小麥及玉蜀黍，日本購買漸增。此外，南美的小麥及玉蜀黍多少向中國方面輸送，歐洲方面的需要因此轉到其他市場，如澳洲。這全然因為阿根廷小麥價格急騰，歐洲方面對阿根廷市場的需要，主要轉換到澳洲市場，澳洲船艙的需求突然升高。何炳賢，《中國的國際貿易》（上海：商務印書館，1937），頁892。

⁶⁵ V. P. Timoshenko, "Monetary Influences on Postwar Wheat Prices," *Wheat Studies of the Food Research Institute*, 14: 7 (Chicago: The University of Chicago Press, Apr., 1938), p. 307.

⁶⁶ Henry C. Taylor & Anne Dewefs Taylor, *World Trade in Agricultural Products* (New York: The MacMillan Company, 1943), p. 117.

甚至更大於其他主要小麥出口國，澳麥出口擁有外匯價格上的優勢，從而引領世界小麥價格的跌勢。⁶⁷澳洲貨幣貶值，不只於短期間促成澳洲及世界小麥價格跌落，且就一個較長時段的物價比較而言，也是這段期間世界小麥市場價格崩跌的助成因素之一。⁶⁸（參見「圖 1」）澳洲做為出口國透過貨幣貶值此一匯兌傾銷手段，其小麥進入進口國顯然可以達到貨幣計價之售價降低的效果。

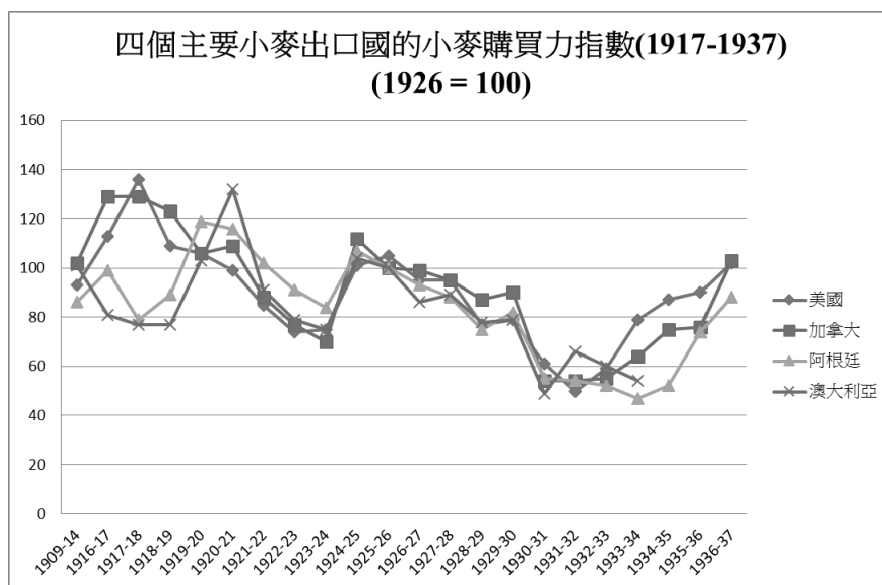


圖 1 四個小麥出口國的小麥購買力指數

資料來源：V. P. Timoshenko, "Monetary Influence on Postwar Wheat Prices", *Wheat Studies of the Food Research Institute*, 14: 7 (Palo Alto:StanfordUniversity Press, April, 1938), p. 293.

另一方面，1930 年代上半期澳洲至上海的散裝運費，與其他米穀航線比較，已相對地下跌至較低水位。⁶⁹澳洲小麥運到英國的運費，相比於運到中國的運費，更為昂貴，澳洲小麥在大西洋海上市場的運送成本高昂，需求又不多，阿根廷小麥及加拿大小麥

⁶⁷ V. P. Timoshenko, "Monetary Influences on Postwar Wheat Prices," pp. 307-308.

⁶⁸ V. P. Timoshenko, "Monetary Influences on Postwar Wheat Prices," p. 305; *The World Wheat Situation*, 1933-1934 (Dec., 1934), p. 152.

⁶⁹ Kevin Burley, *British Shipping and Australia*, 1920-1939, p. 292.

在大西洋的運費則非常低廉。兩相競爭，澳洲小麥運向大西洋可得利潤不多。澳洲出口商不能不轉往亞洲輸出。⁷⁰幾乎提供所有小麥及麵粉進口的美、加、澳等地輸往中國、日本，在 1931-1932 年總計 9 千 5 百萬擔。主要運往東方大部分航運輸送的小麥以及其中大部分的增加量，是運往中國。由過往幾年的記錄，例如：1923-1924 年 8 千 3 百萬擔，1928-1929 年 7 千萬擔，可以看出當小麥及麵粉很便宜時，中國進口量就很大。1931、1932、1933 年中國最大量的的小麥——米穀（wheat-grain）進口，來自澳洲，運往上海麵粉廠，澳洲小麥也幾乎獨占了香港進口市場。⁷¹

澳洲小麥向遠東方面輸出，數量漸趨增加，係與北美小麥發生價格比較效應下的結果，所以，澳洲小麥相對於北美小麥之向亞洲輸出，漸趨增加。相對規模較小，長期處於競爭地位的兩條次要小麥輸送航線，即澳洲至遠東的小麥航線，以及北美太平洋岸至遠東的小麥航線，因 1931 年夏天以來中國長江嚴重大水，中國華南方面稻米欠收，對小麥需求急增，澳洲小麥與北美小麥相較，具有價格優勢。這是因為英鎊於 1930 年底切斷與金的聯繫之後，即對以金計值的美元貶值。貨幣價值與英鎊連結的澳鎊，對美元同步下跌。至 1932 年此一情勢沒有變化。（參見「圖 2」）由於澳洲小麥較美洲小麥有利於出口，推進了澳洲小麥對中國、日本等亞洲國家的銷售，所以澳洲小麥除以印度為經常銷售的對象之外，中國也是主要的進口國。⁷²1931 年至 1933 年間，澳洲小麥擴展了印度之外的亞洲市場，⁷³除對日出口擴張外，對中國出口也激增。⁷⁴

⁷⁰ 何炳賢，《中國的國際貿易》，頁 892。

⁷¹ “The World Wheat Situation, 1931-1932: A Review of the Crop Year,” *Wheat Studies of the food Research Institute* (Dec., 1932), pp. 110-111; “The World Wheat Situation, 1933-1934: A Review of the Crop Year,” *Wheat Studies of the food Research Institute* (Dec., 1934), p. 152.

⁷² 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 6 年下半年，頁 21。

⁷³ 〈太平洋同盟解散か：非同盟船の割込みで運賃は惨落し積荷は激減の悲況〉，《神戸新聞》，1930 年 10 月 31 日，（神戸：神戸大學附屬圖書館，新聞記事文庫），海運（27-198）。

⁷⁴ 何炳賢，《中國的國際貿易》，頁 892。

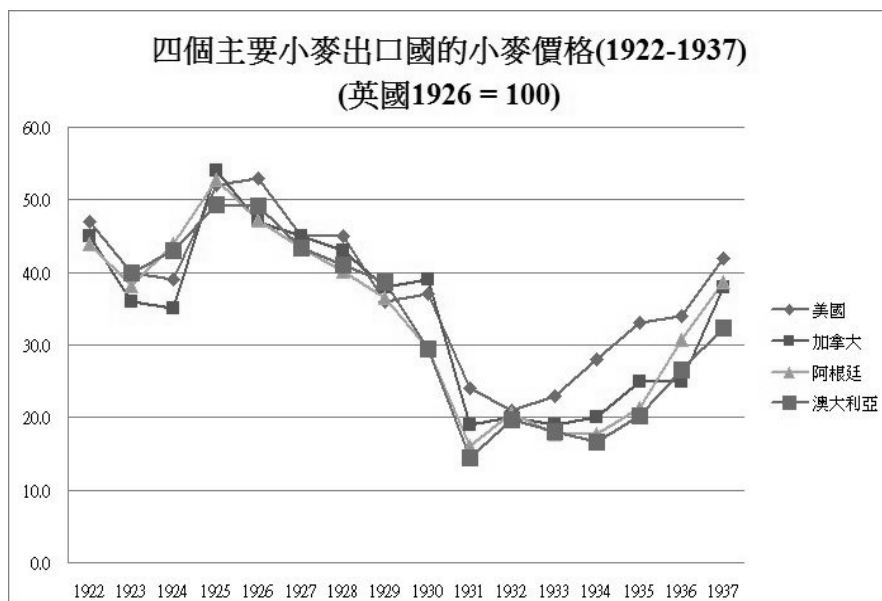


圖 2 四個小麥出口國的小麥價格

資料來源：V. P. Timoshenko, "Monetary Influence on Postwar Wheat Prices," *Wheat Studies of the Food Research Institute*, 14: 7, p. 317.

美國小麥較不具價格優勢，中國購買美麥較少，與美元貨幣的變化，有若干關係。1920年代末期至1930年代中，中國是世界主要的銀本位國家。1932年以後，中國因銀元對外匯率上漲，（參見「表6」）對小麥的購買力增強。1933年4月，在美國實施複本位政策之前，美元並未切斷與金的聯繫，中國銀元持續對美元貶值。英國、印度、日本以及其他國家於1931年摒棄金本位，切斷與金的聯繫後，這些國家的貨幣對於與金仍有聯繫之美元，而趨向貶值。雖然1931年中國銀元（dollar）兌換美元趨於貶值，由1929年1中國銀元兌換36美分（U.S. cents），1931年兌換21美分，至1932年對美元貶值至19美分，但是中國銀元透過美元之換匯，其對英鎊、盧比（rupee），或日圓之匯率，則趨向升值。⁷⁵由於1933年後銀價上漲，中國銀元對於已切斷與金聯繫的英鎊、日

⁷⁵ Milton Friedman, "Franklin D Roosevelt, Silver, and China," *The Journal of Political Economy*, 100: 1 (Feb., 1992), p. 71.

圓、盧比進一步升值。中國銀元對實施複本位後的美元趨向升值，以 1929 年為基準，1932 年底升值 19 分，1933 年幾近升值 33 分。⁷⁶

表 6 銀價、金價比價及銀購買力比較表

年度 金、銀價	1929	1930	1931	1932	1933	1934 (九月)
倫敦						
金價 ¹	1,019.35	1,019.93	1,110.23	1,416.82	1,497.40	1,690.04
銀價 ¹	24.455	17.672	14.602	17.840	18.215	21.8875
金／銀比價	38.6	53.4	70.3	73.5	75.7	71.4
銀價比數	100	72	60	73	74	90
躉售物價指數	100	88	76	75	74	77
躉售貨物／銀交換比例 ²	100	122	127	103	100	86
紐約						
金價 ³	20,670	20,670	20,670	20,670	27,180	35,000
銀價 ³	53.3	38.5	29.0	28.3	34.6	49.5
金銀比價	38.8	53.7	71.3	73.0	76.6	70.7
銀價比數	100	72	54	53	65	93
躉售物價指數	100	91	77	68	69	81
躉售貨物／銀交換比例 ²	100	126	143	128	106	87

說明 1：每盎司 31.1035 公分值辨士數。

說明 2：銀購買力。

說明 3：每純金盎司值美金分數。

資料來源：谷春帆著，許嘉璐主編，《銀價變遷與中國》（太原：山西人民出版社，2015），頁 4。

⁷⁶ Milton Friedman, "Franklin D. Roosevelt, Silver, and China," p. 72.

根據上述，可以明白 1933 年前中國銀元價值，透過美元之兌換，相對於英鎊價值，以及跟隨英鎊走勢的澳鎊，呈上揚走勢。相對於中國之利於向澳洲進口，美國之貨幣政策不利於小麥之出口。⁷⁷美國之後即多將其國內生產小麥撤離小麥市場，轉移給紅十字會（American Red Cross）或轉售予外國政府，如中國，此即美國對中國棉麥借款的發生背景。⁷⁸

1931-1932 年及之前的數年，中國進口大量澳洲小麥，澳洲小麥價格低廉，厥為主要關鍵因素；1930 年至 1932 年之間，澳洲小麥購買力指數居主要小麥輸出國中最為強勢，由此可窺其端倪。（參見「圖 1」）1932 年以後，中國進口澳洲小麥達於高峰（參見「表 7」），則與中國銀元外匯價格上漲，銀購買力增強，⁷⁹（參見「表 6」）息息相關。

表 7 1912-1934 年國外小麥及稻米對中國的進口量

年 份	小 麥	稻 米
1912	2,497	2,700,274
1913	2,019	5,411,939
1914	1,003	6,830,437
1915	2,586	8,485,969
1916	59,555	11,289,365
1917	37,108	9,840,758
1918	14	6,986,511
1919	24	1,810,166
1920	5,425	1,164,164

⁷⁷ Henry C. Taylor & Anne Dewefs Taylor (New York: The MacMillan Company, 1943), p. 117.

⁷⁸ 李宇平，〈1930 年代美國棉麥借款的政治經濟分析（1931-1934）〉，《社會經濟史的傳承與創新——王樹槐教授八秩榮慶論文集》（臺北：稻鄉出版社，2009），頁 219-253。

⁷⁹ 銀購買力及銀價變動，另可參考：Frank D. Graham, “Silver and Chinese Purchasing Power,” *The Quarterly Journal of Economics*, 48: 3 (Cambridge: Harvard University, May, 1934), p. 566.

1921	81,346	10,644,583
1922	878,281	19,421,794
1923	2,582,665	22,447,762
1924	5,167,234	13,194,103
1925	700,205	12,639,440
1926	4,156,378	18,536,534
1927	1,690,155	21,069,330
1928	903,088	12,636,950
1929	5,676,144	10,820,950
1930	2,762,324	19,921,918
1931	22,835,996	9,213,643
1932	15,095,698	22,491,949
1933	17,716,296	21,423,091
1934	7,657,866	12,699,829

說明：1934 年起，單位由擔（picul）改為公擔（quintal），1 公擔 = 1.6470588 擔。

資料來源：《中國舊海關史料》，1912-1934 各年份有關稻米及小麥之進口額（北京：京華出版社，2001 年）。

另一方面，面對世界小麥生產過剩的經濟情勢，因應之道，顯現於產品傾銷的形式，也反映於服務傾銷的形式，即海上貿易與運輸。此等承載小麥米穀的航運商船公司，以提供低於該服務一般市場的正常價格，將其服務拋售到另一地區或國家的行為。⁸⁰ 日本海運界為了振興海運，推動了兩項政策，其中之一，為以改善海運界自身為目的的船舶改善贊助設施；另一則是以救濟一般經濟界為目的的禁止金再度輸出。1931 年底，日本再度實施禁止金輸出政策，日圓脫離與金之聯繫，導致日圓匯兌下跌，匯兌的下跌帶來了輸出的躍進，匯率低落也增加了以外幣計價的運費收入上的增加之恩惠，對日本海運界的營運收益的收成，作了最大

⁸⁰ 胡曉紅，《中國反傾銷法理論與實踐（修訂版）》，頁4。MBA 智庫百科，傾銷（<http://wiki.mbalib.com/>，2017.4.14 閱覽）。

貢獻。⁸¹可見的成果，即日本在歐洲方面的商船配給，根據日本海運集會所在1932年11月的調查，該月較前一個月增加了8萬7,000噸，達67萬4,000噸。大西洋方面的配船數雖無變化，但印度、澳洲方面，則因澳洲小麥大量生產上市，而增加到5萬6,000噸。⁸²日圓匯率貶值，使日本商船得以在利用以上英鎊、銀幣變化的情勢，振興日本海運。因此，相對於英國商船之於亞洲航線的發展，日本商船顯然有利，促使包含印度洋、太平洋在內的遠東航路，成為日本商船的獨占場。⁸³

禁止金輸出後約一年左右，即1932年時，日圓匯兌急速下跌，接踵而來的是以外幣計價的匯兌差額利益急速增加，結果造成遠洋轉好的速度遠遠凌駕於近海之上，而且因為匯兌下跌，更加刺激遠洋的活躍。進入1932年下半年，占有優勢的大連運送大豆對歐洲的輸出量急速增加，連帶造成日本在其它外國間的貨物輸送，比如說澳洲的小麥、西貢米的輸送，因為輸出的增加、運費的增漲及英鎊下跌，加以日圓的貶值，引導了本國海運界的經濟好轉，從而帶動日本海運在近海海運輸送方面的上揚。⁸⁴

⁸¹ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和9年上半年，頁75-78。以日本郵船為例，該會社以外幣結算的運費約占全體運費的80%，大阪商船的外幣結算比例也僅比日本郵船稍低。以美元結算或是英鎊結算運費的匯率替換收益，因匯率行情從以往的平均21美元和近來的49.5美元左右相比之下，即使是粗略概算，也約有2.4倍的增收。各務郵船社長於1932年12月25日舉行的該社股東總會中指出：由於匯率低落造成運費收入上的增加。參見：〈為替の低落で活躍する海運界——船舶不足に悩む船會社〉，《神戸又新日報》，1932年12月12日，海運（29-144）。另外，有關日本實施金輸出再禁止政策，可參考石井寬治、原朗、武田晴人編，《日本經濟史》（東京：東京大學出版會，2002），卷3：兩大戰間期，頁53、頁74。

⁸² 〈為替安ををどる海運——あとから・あとから遠洋配船は新記録——繫船も一時の半減〉，《神戸又新日報》，1932年11月20日，海運（29-101）。

⁸³ 〈邦船獨占の極東へ佛國汽船の進出 來夏快速優秀船六隻を配給〉，《大阪毎日新聞》，1935年8月9日，（神戸：神戸大學附屬圖書館，新聞記事文庫），海運（31-070）。

⁸⁴ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和9年上半年，頁75-78；日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和11年下半年（神戸：日本海運集會所出版部，1936），頁89。又，澳洲小麥、西貢米向歐洲輸送，日本船因匯率下跌而享受獲利。北美木材、北美小麥、澳洲小麥等商品輸入因日圓匯率低落，而運費低廉。日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和9年下半年，頁77。

五、穀物向歐洲輸出與亞洲小麥航線

相對於上節所描述以匯兌傾銷方式擴大小麥出口，本節將討論價格傾銷對亞洲與世界米穀小麥航線的衝擊。1930 年代初期，世界重要小麥輸送航線發生更新整編的現象，原因之一，在於俄國採取價格傾銷的政策，即以差價銷售的策略，將俄國小麥以低於正常價值的價格，推向歐洲或亞洲的進口國市場銷售，從而擾亂了亞洲與世界的海上貿易航路線與商船輸送秩序。

世界主要農產品輸送路線，主要集中在大西洋橫斷航線、澳洲航線、太平洋橫斷航線，另外也有印度及遠東航線，以及黑海沿岸航線。大西洋橫斷航線方面的主要輸送路線，為北美大西洋岸至英／歐大陸的小麥航線、南美至英／歐大陸的小麥、玉蜀黍及其他農產品航線；次要輸送路線則為加州至英／歐大陸的小麥航線及北美太平洋岸至英／歐大陸的小麥航線。就澳洲航線而言，主要輸送路線為澳洲至英／歐大陸的小麥航線；次要輸送路線則為澳洲至遠東的小麥航線。太平洋橫斷航線方面，只有相對規模較小的北美太平洋岸至遠東的小麥航線。印度及遠東航線方面，也只有小規模的印度至英／歐大陸的小麥航線。黑海沿岸航線方面，輸送路線的規模也較小，僅可發現黑海沿岸的小麥、玉蜀黍及大麥運送航線。⁸⁵（參見「附錄」）

世界穀物海上移動輸送的主軸，是北美大西洋岸至英／歐大陸的小麥航線、南美至英／歐大陸的小麥、玉蜀黍及其他農產品航線，以及澳洲至英／歐大陸的小麥航線等三條航線。因長距離輸送，可為海運產業帶來重大收益，⁸⁶此三大路徑，成為世界最重要小麥輸送航線。

俄國傾銷小麥的動機和目的，不一而足，正如同各國傾銷行為之所以發生，部分是為了銷售過剩產品，部分是為了爭奪國外市場。⁸⁷1929 年至 1930 年，俄國穀物虧本大量向外傾銷，幾至原

⁸⁵ 大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》，頁 52、頁 69-70。

⁸⁶ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 10 年上半年，頁 118。

⁸⁷ 胡曉紅，《中國反傾銷法理論與實踐（修訂版）》，頁 8-9。MBA 智庫百科，傾銷

本留存國內用以供國內消費的小麥，也大量向外販售。俄國小麥對外便宜銷售，滿足了穀物來源不足的歐洲，並獨占了歐洲穀物的供給市場。往返歐洲與俄國之船艙的載貨量，隨之激增，原本暫時行駛的船隻開始啟動。⁸⁸由於從南俄駛向歐洲大陸兩地之間為近距離的運送，運費收入的採算及船艙的利用，均惡意降價競爭，⁸⁹嚴重威脅了原本由南北美洲及澳洲等地穀物向英國及歐洲大陸的輸出，因而影響了世界航線的走向與海運市場的興衰。正因為俄國小麥低價傾銷，以不公平的競爭行為，意在擠垮競爭對手、壟斷國外市場，⁹⁰黑海沿岸方面的小麥航線，因而被稱為是1930年代前期世界小麥市場的擾亂因子。⁹¹

1933年前後，歐洲穀物豐收，足堪自給，無須仰賴外來穀物供給，世界重大小麥生產地澳洲及南北美洲小麥，因之不再向歐洲輸出。歐洲市場自也毋需他國穀物填補不足之所需，俄國穀物輸出因此開始大幅轉向，不再向歐洲輸出，而是反轉朝向遠東地區出口。雜穀是俄商向遠東運送最為重要的商品之一，從俄國西境，經由南俄之黑海沿岸向遠東輸送的航線，1932年載運量約7,000噸，1933年輸送量達198,000噸，約增加達28倍。其中經中國、日本向海參崴方面輸送的小麥航線，業務十分昌盛，導致1934年後運費騰漲。1934年僅1月至4月之間，由黑海方面經俄國

(<http://wiki.mbalib.com/>，2017.4.14閱覽)。

⁸⁸ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和5年下半年，頁9-10；日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和6年上半年，頁14；日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和6年下半年，頁9。有關1930年代俄國小麥輸出，可參考：“Russia as a Producer and Exporter of Wheat,” *Wheat Studies of the Food Research Institutes*, 8: 5&6 (Palo Alto: Stanford University Press, Mar. & Apr., 1932), pp. 361-362.

⁸⁹ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和6年上半年，頁6-7；“Russia as a Producer and Exporter of Wheat,” pp. 361-362.

⁹⁰ 胡曉紅，《中國反傾銷法理論與實踐（修訂版）》，頁6-7。MBA智庫百科，傾銷（<http://wiki.mbalib.com/>，2017.4.14閱覽）。

⁹¹ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和6年下半年，頁9。有關1930年代俄國小麥輸出，可參考：“Survey of The Wheat Situation, April To July,” *Wheat Studies of the Food Research Institutes*, 8: 10 (Palo Alto: Stanford University Press, Sep., 1932), pp. 472-474.

西境，向遠東輸送的租傭商船約 40 隻，呈激增之勢，此幾可與 1933 年一整年的商船數量相匹敵。南俄 1933 年通過俄國西境的貨物達 1,074,000 噸，比 1932 年運送貨物倍增，且超過戰前數量。增加貨物數量的五分之三，即係此類農產穀物。⁹²此類大量傾銷的農產穀物，同時也增加了南俄對中國為首的遠東國家的貿易及出口。⁹³俄國以低於其他小麥出口國市場價格進行差價銷售，自當可以大幅擴大出口，⁹⁴從而造成商船公司海上貿易和航路運輸的鼎盛海運市況，租傭商船因之頻仍。

出口方俄國傾銷的結果，往往給進口方的亞洲市場的利益造成損害，特別是擾亂了亞洲市場海上航路的輸送秩序，推動了外國商船租賃業務，影響了英、日航運在亞洲海上運輸市場的佈局與發展。1933 年 12 月至 1934 年 5 月，出口到英國及歐洲大陸小麥市場的南俄小麥，被澳洲及南北美洲小麥排擠，由黑海方面運向上海、日本、大連、海參崴的小麥，多由朝向遠東行駛的外國船隻運送，尤以英國為首，超過 50 萬噸。⁹⁵1933 年 1 月至 3 月，南俄所租英國商船 24 隻，計 185,093 噸；到了 1934 年同期，激增至 69 艘，計 572,215 噸。⁹⁶隨著此一情勢的發展，輸送米糧穀物的日本大商船公司的船主，也要求租賃外國商船進行海上貿易，大大地擾亂了日本商船公司原有航運的輸送之地盤。⁹⁷

所以 1930 年代初期，世界數條重要小麥航線重新整編，除見之於黑海沿岸小麥航線變動之外，也見於中、日；其發展為除印度之外，澳洲小麥亞洲的出口市場。⁹⁸1930 年代經濟蕭條時期，糧食價格所反映的低廉特徵，大大增加了向東方出口的可能性。

⁹² 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半年，頁 90。

⁹³ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半年，頁 90。

⁹⁴ 胡曉紅，《中國反傾銷法理論與實踐（修訂版）》，頁 6。MBA 智庫百科，傾銷（<http://wiki.mbalib.com/>，2017.4.14 閱覽）。

⁹⁵ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半年，頁 91。

⁹⁶ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 6 年下半年，頁 91。

⁹⁷ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半年，頁 92。

⁹⁸ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, p. 135, pp. 291-292；〈太平洋同盟解散か：非同盟船の割込みで 運賃は慘落し積荷は激減の悲況〉，《神戸新聞》，1930 年 10 月 31 日，海運（27-198）。

小麥向遠東輸送量的多寡，深受價格因素的影響。⁹⁹低廉的出口價格，對中國納入了澳洲小麥出口市場，特別具吸引力。¹⁰⁰澳洲小麥大舉向遠東傾銷，引發了航向中國、日本的船艙需求，使1930年初國際海運界大繫船（大量船舶暫時停駛）現象，在遠東見到重新啟動，推升景氣復甦的曙光。¹⁰¹1931年至1933年間，澳洲小麥對中、日出口激增。¹⁰²澳洲小麥原本優先供給的對象是英國，¹⁰³由於1930年代初期歐洲穀物豐收，英國約可自給，對外需求不多，加以澳洲取代加拿大、美國，成為重要的世界小麥出口國家，並因此滿足了遠東國家對小麥需求，¹⁰⁴澳洲同時成為該時期中、日小麥主要的供應來源，¹⁰⁵推升了澳洲到遠東航運量的大幅上揚。

澳洲小麥航線急速成長，亞洲海運市場更趨繁盛，同時影響了世界最大國際貿易航線之一的中國大豆運歐航線的走向，開啓了澳洲小麥航線與東北大豆海上輸送航路的聯結。之前，各家商船載送中國東北大豆運向歐洲後，回航多載送黑海小麥回向駛往亞洲。¹⁰⁶1930年代，澳洲小麥大量運往遠東，¹⁰⁷澳洲小麥航線開始與大豆航線結合。1933年，大連、歐洲之間的豆粕航線每公噸30先令的運費，為1929年來少見的高價。歐洲商船極欲分食商機，紛紛配船東來，導致大連與歐洲聯結的航線配船日增。¹⁰⁸正因歐洲商船歸航之際，可以插足大連大豆向歐洲輸送路線，澳洲上海小麥航線的運費低廉，各家商船甘之如飴。¹⁰⁹另一方面，

⁹⁹ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, p. 172.

¹⁰⁰ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, p. 292.

¹⁰¹ 〈海運界の吉兆〉，《大阪毎日新聞》，1930年10月2日，海運（27-179）。

¹⁰² 何炳賢，《中國的國際貿易》，頁892。

¹⁰³ Wilfred Malenbaum, *The World Wheat Economy, 1885-1939* (Cambridge: Harvard University Press, 1953), pp. 199-200.

¹⁰⁴ Wilfred Malenbaum, *The World Wheat Economy, 1885-1939*, p. 14.

¹⁰⁵ 李宇平，〈兩種帝國主義與亞洲國際經濟秩序：1930年代初期英日航運在中國中心之國際海域的競爭〉，頁213-214。

¹⁰⁶ 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和9年上半期，頁61。

¹⁰⁷ 何炳賢，《中國的國際貿易》，頁892。

¹⁰⁸ 〈過剩船舶で英國東洋進出〉，《神戶新聞》，1933年1月25日，海運（29-126）。

¹⁰⁹ 〈過剩船舶で英國東洋進出〉，《神戶新聞》，1933年1月25日，海運（29-126）；

1932年淞滬戰事發生以來，中國抵制日商日貨，日系商船被迫撤離遠東航線，不得不強行轉移商船航線至歐洲。由於東方商船載貨量日趨下降，日本商船駛往上海、青島、天津的航線，或下降至三、四成，或幾近停駛。¹¹⁰1933年停戰協定簽訂之後，此一情勢依然持續，以英為首的歐洲商人派船至滿洲或東洋，承載商品海上運送之業務，有增加的趨勢。¹¹¹此一形勢的變化，搶奪了日本商船在大連——歐洲航線上原有稱霸的局面。¹¹²依據1933年估計，每年約150萬噸運向歐洲的大豆輸送航務之中，約八成是日本之外的外籍商船承載，其餘二成才由日船承載輸送。¹¹³1933年，大阪商船、日本郵船，以及其他日船公司爭相壓低運費，並出動大型商船爭奪此一航線，無論澳洲小麥或滿洲大豆，大多由日本汽船取得載運契約。¹¹⁴（參見「表8」）歐洲商船進出東方航線，日系商船插手歐洲航線，歐洲商船得利於東方，日系商船於中國發展不利，成為1932年後上海中心之世界航運網耐人尋味的現象。¹¹⁵

岡崎幸壽稱此為世界最大貿易路線，見岡崎幸壽，《海運》，頁143。

¹¹⁰ 〈日支事變の海運界への影響：積荷は外船に奪わる〉，《報知新聞》，1931年11月19日（神戶：神戶大學附屬圖書館，新聞記事文庫），海運（28-190）；〈支那から農産物が決河の勢で流入復航満船の奇現象に船今社もおどろく〉，《大阪毎日新聞》，1931年11月27日，海運（28-195）。

¹¹¹ 〈依然けけられる歐船の東洋進出：邦船は歐洲割み〉，《大阪朝日新聞》，1932年6月3日（神戶：神戶大學附屬圖書館，新聞記事文庫），海運（29-040）；〈日支事變の海運界への影響：積荷は外船に奪わる〉，《報知新聞》，1931年11月19日，海運（28-190）；〈過剩船舶で英國東洋進出〉，《神戶新聞》，1933年1月25日，海運（29-126）。

¹¹² 〈大連豆粕積取に外船割巡む〉，《大阪朝日新聞》，1932年11月28日，海運（29-107）。

¹¹³ 〈滿洲大豆の歐洲向輸送は日本船に充當〉，《滿州日報》，1933年2月2日-1933年2月3日（神戶：神戶大學附屬圖書館，新聞記事文庫），海運（29-133）。

¹¹⁴ 〈滿洲大豆の歐洲向輸送は日本船に充當〉，《滿州日報》，1933年2月2日-1933年2月3日，海運（29-133）；〈我が二百萬噸の船舶と繋船の他なき運命〉，《神戶新聞》，1931年10月3日，海運（28-168）。

¹¹⁵ 據1933年的估計，每年約150萬噸運向歐洲的大豆運送航務之中，約八成是日本之外的外籍商船載送，其餘二成才由日船運送。然而，此一現象在大阪商船、日本郵船，以及其他日船公司爭相出動大型商船爭奪此一航線後，局面開始發生變化。〈依然けけられる歐船の東洋進出邦船は歐洲割み〉，《大阪朝日新聞》，1932年6月3日，海運（29-040）；〈滿洲大豆の歐洲向輸送は日本船に充當〉，《滿州日報》，1933年2

表 8 大連/歐洲大豆輸送航線運量（1931 年 11 月～1932 年 9 月）

（單位：D/W）

國 別		船 主 別	
日 本	357,713	山下汽船	214,801
英 國	276,860	Hapag	89,913
德 國	164,073	青筒線	79,178
丹 麥	29,258	北德（Hapag-Lloyd）	47,615
義 大 利	20,407	日本郵船	38,430
荷 蘭	5,673	大阪商船	39,770
瑞 典	3,833	大連汽船	34,794
法 國	1,066	國際汽船	14,794
		川崎汽船	9,676
		其 他	291,852
總 計	860,823	總 計	860,823

說明：本資料根據神戶海運集會所報告製成。

資料來源：山下新日本汽船株式會社社史編集委員會編，《社史：合併より十五年》，頁 437。

大連至歐洲的航線載運量增幅擴大，正是受惠於匯率下跌、海運景氣上升最為顯著的一條航線。大連至歐洲航路，1932 年下半年的增幅為 1931 年之 4 倍。每艘 1 萬餘噸的船隻共 66 艘當中，其中山下汽船即占有壓倒性地位的 50 艘，總計約 47 萬餘噸的總重量。因此，外國船隻幾乎於大連至歐洲航線，不見蹤影，可說是由日本船獨占一面。¹¹⁶因匯率下跌、運費低廉，逐年發展飛躍的日本商船隊，在印度洋、太平洋遠東航線，皆漸呈獨占的局面。¹¹⁷

1935 年代初期，遠洋航路蕭條，太平洋方面船艙需求激減，印度、澳洲方面航運逆勢增加之際，日本商船由本國出發，載運

月 2 日 - 1933 年 2 月 3 日，海運（29-133）。

¹¹⁶ 〈圓安の順風に社外船の飛躍 大連歐洲航路は邦船の獨壇場〉，《大阪毎日新聞》，1932 年 12 月 24 日，海運（29-123）。

¹¹⁷ 〈邦船獨占の極東へ佛國汽船の進出 來夏快速優秀船六隻を配給〉，《大阪毎日新聞》，1935 年 8 月 9 日，海運（31-070）。

煤炭，經新加坡航行至馬尼拉，返航則載運小麥，自澳洲行經印度航行至上海、日本。然因抵制日船，許多日本與東南亞間的稻米航線原已趨於衰頹；¹¹⁸但是澳洲航線情勢的變化，卻使日本至南洋殖民地航線之船艙被充分消化利用，兩地之間海上穀物輸送航運趨於好轉。¹¹⁹日船於去航之際，將水泥、煤炭運到新加坡、馬尼拉，回航則將爪哇的砂糖，以及仰光（1947年緬甸獨立之前為印度一部分）、西貢、曼谷的米運送至香港、新加坡、中國，或從澳洲將小麥運送到印度、上海、日本。由於此一航線結合了小麥、米兩種重要商品，加以運費幾近10錢左右，船務往返繁忙，故而與英國及其他外國商船之競爭，日本商船處於有利的位置。¹²⁰英、日商船從大西洋轉向太平洋的船隻漸趨增加，從太平洋轉向澳洲、印度方面的船艙，也突破舊有記錄。另一方面，原本配船減少達到極點的印、澳海面，呈現多數船隻集中等待配貨載送的難得一見現象。印、澳海上市場罕見的熱絡景況，正是由於米航線之外，小麥航線由澳洲航向印度、中國、日本之航線的商船明顯增加。大豆運歐航線以及小麥稻米航線的轉向，使1933年後英、日在中國中心之亞洲海運市場的布局，有了不同的變化。

六、穀物向歐洲輸出與亞洲稻米航線

世界雜穀向歐洲輸出大幅下跌，不只是因為歐陸及英國穀物豐收，影響各洲小麥不向歐洲輸出；另一方面，從1931年下半年至1932年上半年，歐陸及英國穀物豐收，同時限制了亞洲稻米向西方的輸出。同期間，西貢、緬甸、孟買與歐洲大陸的穀物交易始終清淡，間有若干時期，交易甚至中斷。正因西貢、孟買及緬甸稻米運向歐洲的情形，與小麥遭逢同一命運，致使亞、歐之間

¹¹⁸ 〈依然けられる歐船の東洋進出邦船は歐洲割み〉，《大阪朝日新聞》，1932年6月3日，海運（29-040）。

¹¹⁹ 〈南洋方面への船腹消化目だつ〉，《大阪朝日新聞》，1933年10月1日，海運（30-007）。

¹²⁰ 〈冬枯社の海運界繋船卻つて減る太平洋より印濠方面へ配船上珍現象〉，《大阪毎日新聞》，1931年1月20日，海運（28-009）；〈六十萬噸を突破の澳洲印度航路の新記録〉，《神戸又新日報》，1931年4月2日，海運（28-056）。

的航線淒清蕭條，運費也傾向下跌。¹²¹與此同時，中國長江流域發生水災，原本可用以補充亞洲至歐洲方向航線輸送之貨源的長江流域穀物，因水害而大幅欠收，也使亞洲走向歐洲的航線，由於稻米來源不足，無以支撐航線業務，遂進一步惡化。¹²²

1934年，西歐及英國發生旱災，穀物收成不足，西貢、緬甸或印度稻米因此大量向歐洲輸出，此一現象敏感地反應到海運市場，使西貢、緬甸或印度至歐洲之間的運費開始走高。¹²³1934年5、6月之後，西貢、緬甸或印度稻米及南美雜穀、小麥之運費同步反彈，海運市場景氣攀升。¹²⁴1934年全年，不定期船船艙利用消化程度最高的是南美海運市場，約有1,200艘租傭商船分布在附近海面，比1933年增加約200艘，運向歐洲的最高運費18先令6便士，與1933年相當。澳洲也是因為歐穀凶年收成不足，致使海運市場好轉的市場之一。¹²⁵另一方面，1934年度上半期，法領印度支那運向歐洲的米，輸出達373,000噸，與前年同期相比，增加84,000噸，這是因西貢米生產持續好轉，亞洲往歐洲方向海運的需求翻多，一時之間多家商船切入遠東海運市場。¹²⁶

外國船大舉向遠東湧入，正是亞洲稻米或小麥航線可以見到的現象之一。1933年，西方商船十分熱衷於向遠東航行，除了因為各國商船向西方回航之際，可以運載大豆、米、煤炭、糖等，他們向來著力經營的主力商品。另一方面，由於朝向遠東方面運載的貨物頗有增加，亞洲海運市場因日本船艙不足，對外國商船的需要也隨之增加。外國商船運向遠東的商品，除了1933年後俄國由黑海運向海參崴的小麥大量增加之外，由於日本軍需工業勃興，做為海運市場新興的輸送商品，不僅北美東岸及墨西哥灣區

¹²¹ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和7年上半期，頁20。

¹²² 〈大連港を中心とする昭和六年の海運界〉，《滿州日報》，1931年12月29日-1931年12月30日，海運（28-206）。

¹²³ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和10年上半期，頁145；日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和9年下半期，頁104-105。

¹²⁴ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和9年上半期，頁71。

¹²⁵ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和9年下半期，頁107-109。

¹²⁶ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和9年下半期，頁110。

的廢鐵、黑海的銑鐵運向日本，由紅海轉運日本的澳洲鹽，都大量增加；其他如由紅海運向日本的磷礦石，由北美西岸運向日本的木材，亦為亞洲航線海上貿易運載的商品。另外，西方商船貨艙上載運的貨品，也包括米糧，如由澳洲運向上海、大連的小麥，以及運向中國的木材、小麥。特別值得注意的是，亞洲內部航線由西貢及仰光向上海輸出的米，十分旺盛，也使外國船向遠東承載運輸，呈現空前盛況。¹²⁷

亞洲稻米航線可以見到的另一現象，是日本商船公司多租僱外國商船，外國商船的「變態輸入」。¹²⁸上述外國商船在 1935 年 1、2 月的租船傭金，以重量 8,000 噸型船而言，大約 2 先令，6,000 噸約 2 先令 3 便士，比日船傭金約價廉 40、50 錢。俄國運入勘察加漁場的船舶及俄國境內（庫頁島北部及沿海各地）木材的載運，

¹²⁷ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半年期，頁 127-128。另一值得注意的現象是，英國商船因跨洲際航線多為空艙，以世界一周航線行駛亞洲域內航線，其糧食由跨洲際運送供給，遂轉為消費地域內生產的本地商品，可輔助說明本段正文文字所描述的亞洲內部航線，由西貢及仰光向上海輸出的米十分旺盛的現象。正因亞洲域內稻米之生產消費較不受經濟恐慌影響，故英國商船多以空船航向仰光，以從事亞洲域內稻米之運送，將稻米由仰光、西貢、曼谷，運到香港、新加坡、中國。Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, p. 290; V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute*, p. 67.

¹²⁸ 日本的「變態輸入船」（「便宜置籍船」〔Flag of Convenience ships〕的一種，本國船主因各種理由將船籍設在他國，懸掛他國之國旗，以便宜行事）在近代東亞的不定期船之海運市場，可以粗略分為三個部分：第一，設籍大連港的日本籍船舶。以大連汽船為中心，以自社船來航行，或是租借僱船的綜合經營。特別是大阪商船長期租借船隻，提供方便的旅客運輸，與政府提倡的「不定期船的定期化」、「社外船（郵船、商船稱為『社船』，除此以外的其他船之稱為『社外船』）的定期化」等，以近代化為志向的海運發展方向一致。第二，設籍煙臺、青島等港口的中國籍船舶。以政記輪船公司為中心，與出資者的日系商社協力經營，但實際上日本籍的僱船主可以決定船長等高級職員的人事或業務的經營。因面臨戰爭的不確定性及危險，一部分的船主取得中華民國及滿洲國的雙重國籍，以減輕民族主義的排外壓力。第三，設籍上海的英國籍船舶。以賚賜洋行（Moller Nils & Co.）為中心，拋棄以自社船獨自航行的經營方式，採用將僱船租借給日系商社的策略。這個公司採用連同船長也出租的方式，取回在東亞海運市場的外國籍高級船員的僱用機會。由賚賜洋行的例子，可以看出在民族主義高漲的東亞海運市場，透過不定期僱船的經營方式，如何將東亞再度統合到國際海運市場。劉素芬著，箱田惠子譯，〈1930 年代における日本の在華置籍船〉，《東洋史研究》，67：1（京都，2008.6），頁 135-136。

日本商船皆敬而遠之，澳洲、北美的小麥，西貢、印度及泰國的米運向上海，也排斥由日本商船載運，其中原因，固然由於中國多年來的排日思想，而費用低廉的外國船進出，營運其間航線，亦為其結果。因此，規模較大的日本商船公司大量僱用外國商船，他們所持理由即：多數外國商船有放任向遠東航線集中的現象，這使走向更先進營運水平途上的日本商船，逆轉經營困境的企圖堪虞。日本船舶改善設施及船舶輸入特許制下，船艙仍有不足，就默認了採納費用低廉的租僱外國商船的措施。日本商船對於雇傭的外籍商船，或採取主、僱雙方綜合經營的模式；或是外籍雇傭船與出資者的日系商社協力經營，日系商社甚至保有人事僱用權或業務經營權；或是外籍商船拋棄自社船獨自航行權與經營權，將雇傭權租借給日系商社。依據昭和10年1月中旬的調查，外國商船的租賃，山下汽船約35艘、33萬噸，大同汽船15艘、105,000噸，大連汽船2艘、15,000噸，三井商船4艘、29,000噸，東和汽船3艘、9,000噸，合計日本商船的租賃，達59艘、488,000噸。¹²⁹無論租僱外國商船或是變態的輸入商船，實則擴張了日船在亞洲航線所占有的營運比例。

變態輸入的外國商船以及租僱的外國商船，或為英籍商船，或為中國籍商船，實則強化日船在遠東的航運地位。英國商船承擔法國對外貿易的載運功能，在1930年至1934年，其載運量幾近成長了2倍。同期間，法國和日本的載運量均分別下跌了200,000噸。1931年至1934年，法國商船承載稻米的出口量，由74.5%下跌至27.8%；英國商船承載法屬印度支那的稻米出口，則由7.6%上升至33.3%。英國商船不只經營大英帝國與印度支那之間貿易的載運，並且經營印度支那對遠東，以及法國與其遠東殖民地間的貿易。1934年，法國商船載運769,000噸法屬印度支那對外貿易的商品，同期間法國和印度支那之間的貿易達1,606,703噸，法國商船載運比率幾占48%。另一方面。1935年初的數字顯示，印度支那

¹²⁹ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和9年下半年期，頁128。

對香港的出口較 1934 年增 30%，對中國出口增加 3 倍。¹³⁰1934 年營運這些航線的船公司或貨主，幾乎都以租傭外國商船為主，而不用日船。日本商船只負責日本與法屬印度支那對外貿易的載運，¹³¹以致 1934 年日本商船公司在遠洋方面的配船，雖較 1933 年增加，但除大西洋以及南大西洋到日本航線，因運費之上漲，以致日船增多之外，其他航線日船明顯較少。¹³²

因為英、日航運的競爭，以遠東為中心的亞洲海運市場，遂成了 1934 年不定期航運的大海運市場。由黑海運向上海、大連及海參崴的雜穀、雜貨，以及由北美西岸運向日本、中國以及澳洲的木材、小麥，1933 年以來皆有增加的趨勢。1934 年以後則增加更多。除此之外，澳洲小麥及仰光、西貢、泰國的米運向上海出售，使日本海運趨於好轉的外國商船的租賃，在 1935 年二月即超過 45 萬重量噸。日本海運得利於遠東市場，因而對世界不定期船的消化做出了貢獻。¹³³

七、結論

一個流行的見解以為，1930 年代世界農業方面的恐慌，與世界經濟大恐慌，互為因果。¹³⁴英國經濟學家 Arthur Salter 同意此一看法，認為：1930 年代發生了一個產業循環，一項農業危機，以及金融危機。¹³⁵一派學說追隨此一說法，把大恐慌歸因於一系列歷史事件，代表人物之一，即是 1930 年的美國胡佛總統。他將恐慌在某個範圍的原因，歸諸美國境內的投機活動，並指出其他更為深層的理由，如：小麥、橡膠、咖啡、糖、銀、鋅以及某個程

¹³⁰ H. M., "British Shipping Leads in Trade of Indo-China," *Far Eastern Survey*, 4: 25 (New York, N.Y.: American Council, Institute of Pacific Relations, Dec. 18, 1935), p. 206.

¹³¹ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年上半期，頁 92。

¹³² 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 10 年上半期，頁 144。

¹³³ 日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半期，頁 104。

¹³⁴ Charles P. Kindleberger, *The World in Depression, 1929-1939* (Berkeley: University of California Press, 1986), Chapter 4.

¹³⁵ Sir Arthur Salter, *Recovery: The Second Effort* (Geneva: League of Nations, 1932), pp. 32-37.

度的棉花之生產過剩。¹³⁶此一敘述，在相當程度上，把形成恐慌和導致恐慌擴散的因果關係，歸諸農業、工業、金融部門彼此之間的關連性，並提升了初級產品在產業循環的關鍵地位。一個令人關切的問題由此產生：是否獨立的農業危機導致紐約股市崩盤，工業產出的下滑，以及銀行業的垮臺。

當代經濟史家 A. J. H Latham 側重從地域性的面向，解釋恐慌的成因，也表現了對農業因素的重視。他以為亞洲稻米生產過剩，特別是 1928 年之後多年稻米豐收，加以世界小麥庫存盈餘居於高峰，雙重因素造成糧食供給過剩，迫使農業國家物價下跌，減低農業國家對工業國家製成品的購買力，終於導致經濟危機的發生。¹³⁷

1930 年代經濟大恐慌初期，東西方卻曾由於農產品供給過剩，演成農業危機。但此農業危機，是否導致經濟大恐慌的發生，其間因果關係複雜，學者迭有爭論，¹³⁸本文不擬討論。本文試圖就商船大量輸送糧食於跨洲際航線上所產生的若干衝擊，觀察 1930 年代初期農業生產過剩，是否透過航運等海上商貿網絡的聯繫，導致危機的擴散，從而形成了跨洲際的危機，藉以明白 1930 年代初期，世界農業危機在亞洲與世界的發展其規模究竟如何。

首先說明，在本文論述的小麥米穀傾銷的海上貿易或海上輸送的過程中，小麥米穀從一個地區或國家，到另一個地區或國家，從一個市場到一個市場，不正常的價格傾銷或外匯傾銷，進入了正常的商業渠道，破壞了亞洲與世界各進口方的市場經濟秩序。觀察可以得知，農業危機的發生，如何由亞洲與世界各進口方的市場的聯結與擴散開來！

¹³⁶ U.S. Department of State, *Foreign Relations of the United States*, Vol. 1945 (Washington, D.C.: U. S. Government Print Office, 1930), p. 8.

¹³⁷ A. J. H. Latham, *The Depression and the Developing World, 1914-1939* (Totowa, New Jersey: Barnes & Noble Books, 1981), pp. 184-185.

¹³⁸ 農業危機是否導致經濟大恐慌的發生，其間牽涉問題十分複雜，本文不擬討論。Charles P. Kindleberger, *The World in Depression, 1929-1939*, Chapter 4.

1930 年代初期農業危機的特性，即 1930 年代世界經濟恐慌的發展不平衡，農業危機雖有普遍的性質，但它打擊各國的時間和程度，各不相同。¹³⁹1930 年代經濟蕭條發生以前，特別是 1927 年前的一段時間，世界小麥生產與稻米生產朝兩個相反方向變動，稻米豐收彌補了小麥的欠收，小麥豐收平衡了稻米生產的不足。經濟蕭條發生以後，小麥生產與稻米生產相反的變動關係消失了。1930 年代初期，兩種穀物的生產朝同方向變動，小麥和稻米同時豐收，大量基本的糧食穀物被拋向世界市場，並向各國傾銷，逼使糧價大幅下滑。1930 年代以中國為首的亞洲，因他國農產等初級產品之生產過剩，廉價傾銷，引發了農業危機。¹⁴⁰

從 1930 年代初期國際海上航運物流的結構性變化，可以觀察到起因於小麥為主的生產過剩的農業危機，及其在亞洲與世界的傳布。此一農業危機導致商品市場的劇變，首先見於中國小麥的進口額，於 1931 年至 1933 年創造了自 1913 年以來的新高紀錄，突破千萬擔。（參見「表 7」）與此同時，澳洲小麥鄰近亞洲市場，大量進入中、日為主的亞洲市場。中、日小麥的進口量占澳洲小麥出口量的比重，由 1930 年的第五位 7%，快速爬升至 1931 年的第一位 35.4%。1931 年以前，澳麥輸華不過 1 百來萬擔，值 5 百餘萬關兩；1931 年卻有 1 千 4 百來萬擔，總值 5,700 餘萬關兩，占中國小麥進口總額 65%，占中國對澳進口總額 79%；1932 年百分比仍占小麥輸華總額的 66% 左右，1933 年又增至中國小麥進口總額的 79%。¹⁴¹東南亞諸國稻米的進口量，也居於歷來較高水平。（參見「表 7」）大洋洲、東南亞之一次產品向中、日輸出激增，引發海運市場的巨大變動。¹⁴²1920 年代中、日生絲運往歐美海運價格，¹⁴³左右了海

¹³⁹ 章有義編，《中國近代農業史資料》，第 3 輯（北京：生活·讀書·新知三聯書店，1957），頁 392-394。

¹⁴⁰ 李宇平，〈一九三〇年代世界經濟大恐慌對中國經濟之衝擊〉，《國立臺灣師範大學歷史學報》，22（臺北：1994.6），頁 338。

¹⁴¹ 何炳賢，《中國的國際貿易》，頁 890-892。

¹⁴² 何炳賢，《中國的國際貿易》，頁 42。

¹⁴³ Lillian M., Li. *China's Silk Trade: Traditional Industry in the Modern World* (Cambridge: Harvard University Press, 1981), pp. 83-88.

運價格的漲落。然而，1930年代經濟危機發生，需求不振，絲價崩跌，難以左右海運市場的影響力。其次，1920年代無論遠洋近海海運市場的載送木材皆為大宗。¹⁴⁴相對於1920年代木材的跨洲際航運，影響了國際海運市場的穩定性，1930年代小麥的供求與分布波動無常，對國際海運市場更有決定性的影響。¹⁴⁵這是因為小麥貿易數量大於絲與木材，占世界農產貿易量第二位，對海運市場的影響舉足輕重。¹⁴⁶1930年代亞洲海運市場最具廣泛影響力的商品，可能已從生絲、木材，轉變而成澳洲的小麥。從亞洲交易圈的角度來看，此等商品海運價格的變化為國際海運價格的重要指標；其需求市場的成長與分布，影響了國際海運市場的發展，並相當程度決定了國際航線的走向，從而影響了農業危機的發展。

1930年代世界性的多邊貿易航線，幾皆為英國商船的天下，¹⁴⁷可以觀察英國商船的航運網絡如何傳布了農業危機。英國商船多以世界航線行駛亞洲區域海域，經營轉口中繼港的貿易，載運粗重不貴的初級原料。¹⁴⁸1930年代以前，英國商船與中國中心之亞洲貿易發展的密切關係，自然成為農業危機在中國的散布的渠道。遠東的沿岸貿易，特別是中國、印度以及英領馬來的沿岸貿易，以及亞洲轉口中繼港的貿易，不只因其本來的功能而存在，也是遠洋貿易的培養航線。英船以培養航線為基礎所建立的世界一周航線較多，因此在某些方面較日船有更大的優勢，¹⁴⁹同時也造成以中

¹⁴⁴ 〈恐怖人氣漲る米国の生糸市場〉，《大阪朝日新聞》，1930年7月5日，海運（19-038）。

¹⁴⁵ 中川敬一郎，《兩大戰間の日本海運業》，頁25。就不定期航線而言，遠洋航路配送的貨品，以滿洲的特產物大豆或澳洲小麥、北美木材的載送為中心，近海方面是以日本北洋材等建設材料的運送為主。三菱經濟研究所，《日本の産業と貿易の發展》，頁516。

¹⁴⁶ Charles P. Kindleberger, *The World in Depression, 1929-1939*, p. 79.

¹⁴⁷ 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和11年上半年期，頁699-702。

¹⁴⁸ 英帝國海運委員會編，大阪商船株式會社譯，《東洋における英國海運》，頁108。

¹⁴⁹ 英帝國海運委員會撰，大阪商船株式會社編，《東洋に於ける英國海運》，頁115；米田倭文夫，《東印度の海運》（東京：日光書院，1943），頁4-5、頁17-20、頁69-101。

國為中心之相關各國進口商品，對由英國商船運送甚為倚重。以米的輸送而言，由泰國及法屬印度支那向荷領印度輸送的米，30年代中期以前，對中國以及在亞洲的貿易，大部分係由英國船隻輸送。¹⁵⁰英商公司亦多租船將黑海及印度小麥運至上海，¹⁵¹所以東南亞、南亞、大洋洲對中國原料輸出增加，與英船在一次產品對華輸出航運管道上的經營，不無關聯。¹⁵²中國中心之亞洲農業危機之發生，肇因於澳洲，甚或歐洲糧食供給之有餘或不足，隨著英國商船航運網絡廣泛之分布，向亞洲擴散開來，成為危機引發之淵源。

日本商船的航運網絡又如何傳布了農業危機？日本於1920年代中期以後，在澳洲小麥開始向遠東運送的時期，¹⁵³各家公司也多投注心力，積極開闢國際三角航線，如：山下汽船、辰馬汽船等。早先日本由北美太平洋岸輸入木材，由澳洲輸入小麥，各商船將澳洲的小麥運向日本後，即航向北美太平洋岸載運木材向澳洲行駛，再將木材、小麥運向日本。¹⁵⁴澳洲海運市場抬頭後，雖然因1930年代世界經濟大恐慌，使早先頻繁出現的國際三角航線或多邊太平洋航線趨於減少，但是兩地之間的定點航行，特別是亞洲區域的定點航線，開闢的航線愈來愈多，¹⁵⁵於是大量的小麥被運送至中國、日本。1930年代日本大阪商船、川崎汽船、山下汽船，紛紛開闢定點的雙邊貿易航線，如澳洲遠東航線，除載運羊毛運向日本，也載運了小麥；¹⁵⁶山下汽船、日本郵船更將澳洲航線編入原有的南洋航線、曼谷航線等載運稻米為主的航線，同

¹⁵⁰ 英帝國海運委員會撰，大阪商船株式會社編，《東洋に於ける英國海運》，頁114。

¹⁵¹ 米田倭文夫，《東印度の海運》，頁80。

¹⁵² 商船公司有時有權拒絕或開航道運送商品。S. G. Sturme, *British Shipping and World Competition* (London: University of London, The Athlone Press, 1962), p. 334, footnote 2.

¹⁵³ 何炳賢，《中國的國際貿易》，頁890。

¹⁵⁴ 山下新日本汽船株式會社社史編集委員會編，《社史：合併より十五年》（東京：山下新日本汽船，1980），頁420。

¹⁵⁵ 英帝國海運委員會編，大阪商船株式會社譯，《東洋における英國海運》，頁108。

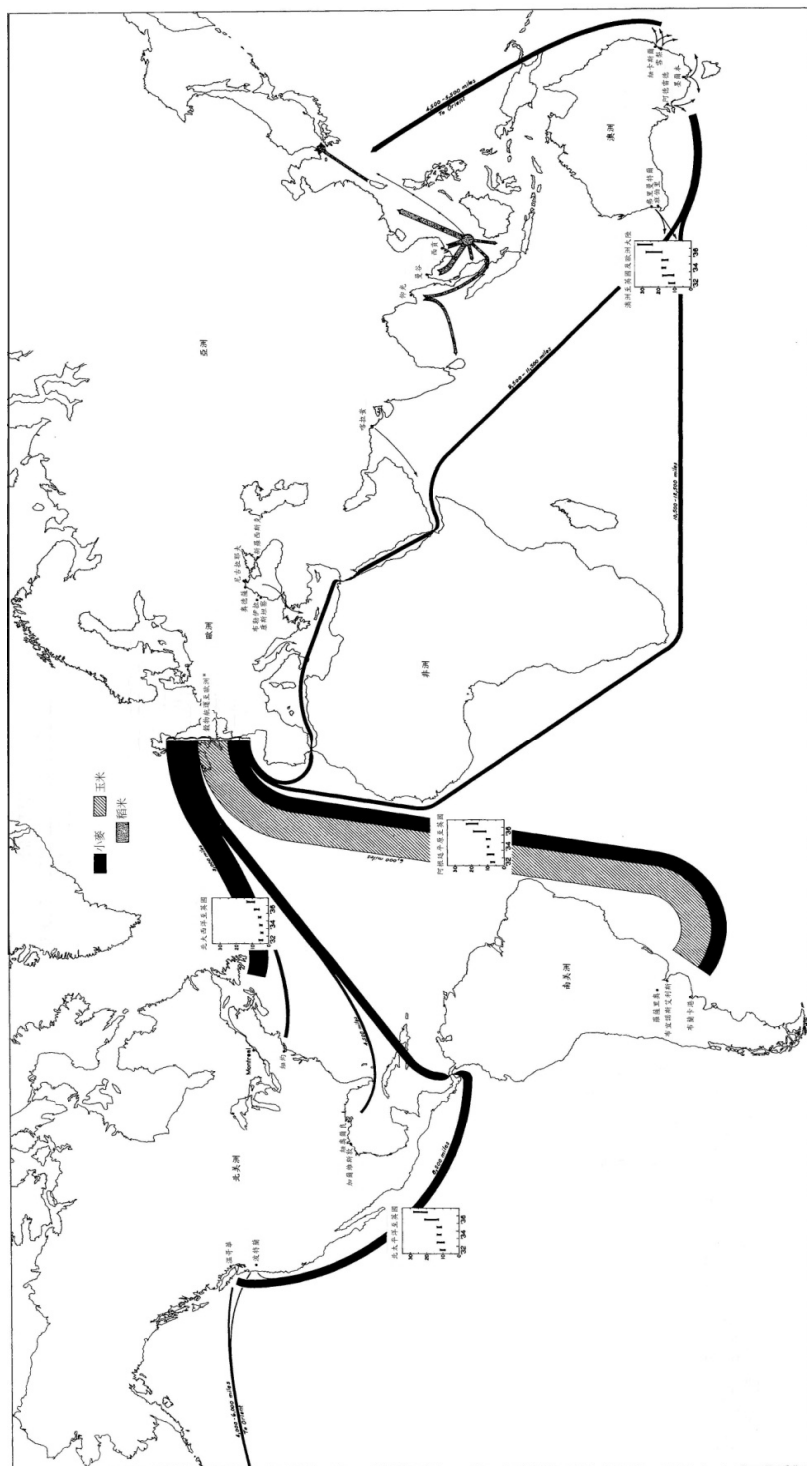
¹⁵⁶ 山下新日本汽船株式會社社史編集委員會編，《社史：合併より十五年》，頁439、頁455。

時載運生產過多的小麥、稻米，航向中國、日本。¹⁵⁷漸趨優勢的日本商船的發展，反映了生產過剩的小麥及稻米的流向，是了解亞洲國際海運市場，以及農業危機擴張的另一篇章。

（責任編輯：歐詠芝 校對：齊汝萱、徐愷謙）

¹⁵⁷ 日本經營史研究所編輯，《創業百年史》（東京：大阪商船三井船舶株式會社，1985），頁192。

附錄 世界主要及次要穀物移動圖



* 來自北美小麥 62 百萬噸；阿根廷小麥 3.0 百萬噸、玉米 6.0 百萬噸；澳洲小麥 1.4 百萬噸。

資料來源：V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15: 2 (October 1938), pp .84-85.

引用書目

一、報紙

《大阪每日新聞》，神戶：神戶大學附屬圖書館，新聞記事文庫。

《大阪朝日新聞》，神戶：神戶大學附屬圖書館，新聞記事文庫。

《神戶新聞》，神戶：神戶大學附屬圖書館，新聞記事文庫。

《神戶又新日報》，神戶：神戶大學附屬圖書館，新聞記事文庫。

《報知新聞》，神戶：神戶大學附屬圖書館，新聞記事文庫。

《滿州日報》，神戶：神戶大學附屬圖書館，新聞記事文庫。

Shipping World, January 6, 1932.

Syren, April 18, 1934.

二、中日文專書

久保亨著，王小嘉譯，《走向自立之路》，北京：中國社會科學出版社，2004。

何炳賢，《中國的國際貿易》，上海：商務印書館，1937。

谷春帆著，許嘉璐主編，《銀價變遷與中國》，太原：山西人民出版社，2015。

胡曉紅，《中國反傾銷法理論與實踐（修訂版）》，北京：中國社會科學出版社，2007。

章有義編，《中國近代農業史資料》，第3輯，北京：生活·讀書·新知三聯書店，1957。

三菱經濟研究所編，《太平洋に於ける國際經濟關係》，東京：三菱經濟研究所，1937。

三菱經濟研究所編，《日本の産業と貿易の發展》，東京：三菱經濟研究所，1935。

大西齋，《香港與海南島》東京：朝日新聞社，1939。

大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》，大阪：大阪商船株式會社，1943。

山下新日本汽船株式會社社史編集委員會編，《社史：合併より十五年》，東京：山下新日本汽船，1980。

中川敬一郎，《兩次大戰間の日本海運業——不況下の苦闘と躍進》，東京：日本經濟新聞社，1980。

中川敬一郎，《兩次大戰間の日本海事産業》，東京：中央大學出版社，

1985。

日本經營史研究所編輯，《創業百年史》，東京：大阪商船三井船舶株式會社，1985。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 5 年上半期，神戶：日本海運集會所，1930。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 5 年下半期，神戶：日本海運集會所，1930。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 6 年上半期，神戶：日本海運集會所出版部，1931。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 6 年下半期，神戶：日本海運集會所，1931。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 7 年上半期，神戶：日本海運集會所，1932。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 8 年上半期，神戶：日本海運集會所出版部，1933。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 8 年下半期，神戶：日本海運集會所出版部，1933。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年上半期，神戶：日本海運集會所出版部，1934。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 9 年下半期，神戶：日本海運集會所出版部，1934。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 10 年上半期，神戶：日本海運集會所出版部，1935。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 10 年下半期，神戶：日本海運集會所出版部，1935。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 11 年上半期，神戶：日本海運集會所出版部，1936。

日本郵船株式會社編，《海運及經濟調查》，昭和 11 年下半期，神戶：日本海運集會所出版部，1936。

石井寬治、原朗、武田晴人編，《日本經濟史》，東京：東京大學出版會，2002。

米田倭文夫，《東印度の海運》，東京：日光書院，1943。

佐波宣平，《支那航域における日英船》，東亞經濟叢書第 13 輯・東亞交通論 1 冊，京都：京都帝國大學經濟學部內東亞經濟研究所，1942。

東亞海運株式會社編，《支那の航運》，東京：東亞海運株式會社，1943。

岡崎幸壽，《海運》，東京：ダイヤモンド社，1938。

英國海運委員會撰，大阪商船株式會社編，《東洋に於ける英國海運》，大阪：大阪商船株式會社，1944。

森時彦，《中國近代綿業史の研究》，京都：京都大學學術出版會，2001。

三、英文專書

Cheng, Yu-Kuei *Foreign Trade and Industrial Development of China: An Historical and Integrated Analysis Through 1948*. Washington: The University Press of Washington D.C., 1956.

Kindleberger, Charles P. *The World in Depression, 1929-1939*. Berkeley: University of California Press, 1986.

Burley, Kevin *British Shipping and Australia, 1920-1939*. London: Cambridge University Press, 1968.

International Institute of Agriculture *The World Agricultural Situation in 1935-36*. Rome: Villa Umberto I, 1937.

Lathom, A. J. H. *The Depression and the Developing World, 1914-1939*. Totowa, New Jersey: Barnes & Noble Books, 1981.

Li, Lillian M. *China's Silk Trade: Traditional Industry in the Modern World*. Cambridge: Harvard University Press, 1981.

Malenbaum, Wilfred *The World Wheat Economy, 1885-1939*. Cambridge: Harvard University Press, 1953.

Salter, Sir Arthur *Recovery: The Second Effort*. Geneva: League of Nations, 1932.

Sturme, S. G. *British Shipping and World Competition*. London: University of London, The Athlone Press, 1962.

Taylor, Henry C. & Taylor, Anne Dewees *World Trade in Agricultural Products*. New York: The MacMillan Company, 1943.

U.S. Department of State *Foreign Relations of the United States*. Vol. 1945. Washington, D.C.: U. S. Government Print Office, 1930.

Woodhead, H. G. W. ed. *The China Year Book*. Nendeln/Liechtenstein: Kraus Thomson Limited, 1969.

四、中日文論文

李宇平，〈一九三〇年代世界經濟大恐慌對中國經濟之衝擊〉，《國立臺灣師

範大學歷史學報》，22，臺北，1994.6，頁315-347。

李宇平，〈兩種帝國主義與亞洲國際經濟秩序：1930 年代初期英日航運在中國中心之國際海域的競爭〉，收於中村哲主編，王玉茹、林滿紅監譯，《東亞近代經濟的形成與發展》，臺北：中央研究院人文社會科學研究中心亞太區域研究中心，2005，頁193-232。

李宇平，〈1930 年代美國棉麥借款的政治經濟分析（1931-1934）〉，《社會經濟史的傳承與創新——王樹槐教授八秩榮慶論文集》，臺北：稻鄉出版社，2009，頁219-253。

陳明遠譯，〈英國航業之趨勢〉，《交通雜誌》，5：6，上海，1937，頁70-75。

〈太平洋貿易の重要性（上）〉，《南支那及南洋情報》，3：4 號，臺北，臺灣時報發行所，1933，頁1-5。

〈支那海運業の現勢〉，《上海滿鐵專刊》1：2，上海，1937，頁217。

田付茉莉子，〈海運不況の合理化——大阪商船のケース〉，《社会経済史学》，52，東京，1986.8，總頁1（303）-32（335）。

劉素芬著，箱田惠子譯，〈1930 年代における日本の在華置籍船〉，《東洋史研究》，67：1，京都，2008.6，頁135-136。

五、英文論文

Donald, Dudley B., "The United States and the Shipping Crisis in the Pacific," *Far Eastern Survey*, 9: 6, New York: Institute of Pacific Relations, July 31, 1940, pp. 183-189.

Friedman, Milton, "Franklin D. Roosevelt, Silver, and China," *The Journal of Political Economy*, 100: 1, Feb., 1992, pp. 62-83.

Graham, Frank D., "Silver and Chinese Purchasing Power," *The Quarterly Journal of Economics*, 48: 3, Cambridge: Harvard University, May, 1934, pp. 565-568.

H. M., "British Shipping Leads in Trade of Indo-China," *Far Eastern Survey*, 25: 4, New York, N.Y.: American Council, Institute of Pacific Relations, Dec. 18, 1935, p. 206.

Isserlis, L., "Tramp Shipping Cargoes, and Freights," *Journal of the Royal Statistical Society*, 101: 1, London: Royal Statistical Society, 1938, pp. 53-146.

Leak, H., "The Carrying Trade of British Shipping," *Journal of the Royal Statistical Society*, 102: 2, London: Royal Statistical Society, 1939, pp.

213-266.

- Lin, Man-houng, "Taiwan, Hong Kong, and the Pacific, 1895-1945," *Modern Asian Studies*, 44: 5, New York: Cambridge University Press, September, 2010, p. 1060.
- Macrosty, Henry W. "Statistics of British Shipping," *Journal of the Royal Statistical Society*, 3: 89, 1926, pp. 452-543.
- "Rationalisation of Shipping: Scrapping and Laying-Up," *The Manchester Guardian*, Jun., 1933, p. 4.
- "Rationalisation: World Shipping Scheme Discussed in Paris, Big Scrapping Plan," *South China Morning Post*, July 1, 1935, p. 19.
- "Russia as a Producer and Exporter of Wheat," *Wheat Studies of the Food Research Institutes*, 8: 5&6, Palo Alto: Stanford University Press, Mar.& Apr., 1932, pp. 277-364.
- "Survey of The Wheat Situation, April to July," *Wheat Studies of the Food Research Institutes*, 8: 10, Palo Alto: Stanford University Press, Sep., 1932, pp. 468-476.
- Timoshenko, V. P. "Monetary Influence on Postwar Wheat Prices," *Wheat Studies of the Food Research Institute*, 14: 7, Palo Alto: Stanford University Press, April, 1938, pp. 293-317 · pp. 897-884.
- White, Nicholas J. and Catherine Evans, "Holding Back the Tide: Liverpool Shipping, Gentlemanly Capitalism and Intra-Asian Trade in the Twentieth Century," in Ulbe Bosma and Anthony Webster eds. *Commodities, Ports and Asian Maritime Trade Since 1750*, Houndmills, Basingstoke, Hampshire; New York: Palgrave Macmillan, 2015, pp. 218-315.
- Wickizer, V. D. "Shipping and Freight Rate in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute*, 9: 2, Palo Alto: Stanford University Press, October, 1938, pp. 49-120.

The Agricultural Crisis and the British-Japanese Grain Shipping Line Competition in the Asian International Sea Area in the Early 1930s

Lee, Yu-ping^{*}

Abstract

This article addresses the relation between international shipping and grain harvests during the early 1930s. During the early 1930s there were abundant food harvests worldwide, and many nations that previously relied on shipping for their staple foods were able to become more self-sufficient. Freight tonnage across international shipping routes fell sharply, allowing regional navigation routes to gain the ascendancy. As a result the great food harvests of the early 1930s caused a reshaping of international trade routes. In East Asia, Japanese shippers were able to take advantage of their proximity to China; the business of Japan flourished, allowing Japan to climb out of the Great Depression more quickly, and made the Japanese empire expand. By contrast, British shipping for grain to East Asia fell sharply, a decline that contributed to the demise of British imperialism.

Keywords: 1930s, The Great Depression, Agricultural Crisis, Wheat, Rice, Shipping line, Britain, Japan, China

^{*} Associate Research Fellow, Institute of Modern History, Academia Sinica