

《平漢鐵路與華北的經濟發展》

图书基本信息

书名：《平漢鐵路與華北的經濟發展》

13位ISBN编号：9789576716119

10位ISBN编号：957671611X

出版时间：1987

出版社：中央研究院經濟研究所

作者：张瑞德

页数：176

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu000.com

《平漢鐵路與華北的經濟發展》

內容概要

平漢鐵路與華北的經濟發展(1905-1937)，ISBN：9789576716119，作者：張瑞德

《平漢鐵路與華北的經濟發展》

精彩短评

- 1、资料很有参考价值，文章没细看
- 2、至少算是有論點。外文材料。
- 3、征引的材料实在是太广泛了，真是厉害。

1、在为一个项目做文献整理，把整理出来的内容概要贴在这里吧。张瑞德 平汉铁路与华北的经济发展（1905-1937）第一章 绪论第一节 关于铁路经济价值的争论总结各家铁路对经济的正面冲击如下：1、降低国内运输费用，将新地区及新产品带入商业市场，加深市场功能；2、是出口部门发展的先决条件，后者可以积聚资本供国内发展；3、导致现代煤、铁、机械工业的发展；4、促进地理分工，提高农民收入，改变中国农业社会经济形态；5、有利于移民、开矿、救荒；6、可输入机器，强化本土工业，抵制洋货。消极因素：1、铁路可促进出口，但若过度依赖出口，生产超过需求，导致价格下降，对经济无益；2、修建铁路需要聘请洋匠，材料需要从外国进口，增加逆差；3、成本高，导致民生艰苦；4、货物流通便利将导致人心奢侈；5、修建铁路促进贸易，本国产品竞争力低下，可能导致洋货畅销，土货滞销；6、铁路需要其他因素配合才能发挥作用。第二节 研究方法评论了福格尔的研究方法；采用传统史学的方法，通过多方比较——铁路通车前后经济状况、铁路所经地区与其他地区比较，以勾勒出铁路在经济贸易中扮演的角色；研究对象为平汉铁路1905-1937。第二章 平汉铁路营运状况分析第一节 财政收支概况P14表二：平汉铁路理念营业收入（1906-1935）1912-1923收入呈上升趋势，1924-1928受战乱影响，收入减少；1929之后节节上升。支出上几乎呈逐年递增趋势铁路的交通价值体现在与其他交通物的比较P16表二B：美国驻天津地区领事馆调查华北平原货物运输费用表（民国15年）（铁路、民船、大车、驴子、小车、脚夫，平均载重、平均每日里，平均每里一吨（元），华北、山西关内、河南之黄河以北）P16表二C 整理云和讨论会调查运河之河北段各种运输工具运输表（民国23年）长期内战开始前，虽然河运便宜，但耗时很长，铁路运输增多；北伐战争开始后，铁路常常中断，船运增加。P18表二D 光绪31年-民国19年间内地进出天津货运采用运输工具吨数百分率表P20表二E 天津常关棉花移入运输工具百分比率及担数表（民国10-19）第二节 影响营运的因素一、政治、社会环境的不安定1、铁路设施受战争破坏及军事运输P24表二F 平汉铁路客运中军运所占比率表（民国8年-14年）P27表二G 民国17年底各路军队占用平汉铁路车辆数目表P28表二H 中原大战期间平汉铁路损失车辆统计（民国19年）表二I 南北大战期间平汉、陇海路机车、车辆被军队扣用数目表P29表二J 民国5-20年平汉路所受军事损失统计表P31表二k 平汉路各种车辆分配状况表（民国26年5月）2、路宽挪用及铁路上各种苛捐杂税P34表二j 各集团提用各铁路款项目表（民国17年8-11月）P36表二M 各路征收军事附加捐数目表（民国17年8-1月）二、经营不善1、外国势力介入2、纪律不良3、营业方法失当P47表二N 民国22年平汉路及全国国有铁路平均每列车公里费用、煤数量及平均每吨煤价4、冗员过多P51表二O 民国二十二年平汉路与全国国有铁路平均每营业路线公里及每十万列车公里员工人数比较表表二P 中美日三国与平汉铁路营业用款分配比率表P52表二Q 民国22年平汉铁路与全国国有铁路平均每列车公里各项营业用款分配表（1）各种政治、军事势力干涉路政；（2）组织不良。第三章 平汉路与华北商业的发展华南华北区别：华南水运发达，长程贸易较大，铁路对华北商业发展的贡献比华南大。平汉铁路通往的通商口岸为天津和汉口，天津所涉及的铁路多，汉口就只有平汉铁路，因此观察汉口贸易可知铁路与贸易成长的相关程度。铁路对商业重要性的影响也可以由铁路中断造成的损失看出。第一节 长程贸易商的广泛出现铁路修建前，华北长程贸易被少数商帮控制；铁路开通后，冲淡中农思想，从事长程贸易者广泛出现于华北；但新出现者在力量上仍然无法与传统集团抗衡。P62表三A 河北、河南二省大商人籍贯分析表第二节 华北商业发展概况一、运输路线与商业势力范围的改变二、商业发展与都市化第三节 运销结构的转变——以棉花市场为例原本限于本地市场的棉花变为一种出口商品。棉花交易增加，棉布交易减少。出现专供棉花交易的市场——初级市场；次级市场位于铁路要站。铁路在棉花云霄上的贡献在于从内地的市场吸收了更多的棉花，并运至通商口岸的终点市场，降低了运费和风险。铁路使新兴的次级市场在商业上与通商口岸的关系更为密切，减少了铁路沿线各地在价格上的差距，有助于区域间贸易条件的改变。第四节 新观念的传播铁路加速了新观念由通商口岸传播至内地农村，带动地方上的建设；带来工商业新知识，改良不良风俗，促进技术进步。平汉铁路对于华北商业的意义总结：1、洋货在内地农村流行的程度并未如保守的士绅在地方志书或其他政论性文字中描写的那么大。2、相对的，本土工业并未全被摧毁。国货在乡间占优势。P77表三B 民国22年定县输入各类货物之价值及国货所占比率（1）新观念、新技术引入强化了传统手工业；（2）洋货输入促进了传统手工业的专业化，乡民放弃传统的纺纱业，而采用新式技术致力于织布业；铁路便利促进了各地小工业兴起。（3）乡民确实能够经由铁路开通所造成的商业发展而获得利益。降低贸易成本，农民可以运输在以往看来不值得的商品；农民卖出农产品后得以购入价格

較低的機器製品，而無需購買價格較高的手工業品，一些手工業者被迫離開農村。第四章 平漢鐵路與華北農業的發展

第一節 現金作物的推廣

在沒有便利的交通之下，農家需儲備以避免不時之需，無能為利於種植較多現金作物。

一、棉花鐵路之前

棉花種植只限於水運便利之地，且大量用於自給；鐵路開通使沿線棉作發達，才開始有大宗棉花出現於天津、漢口市場。河北許多地區，棉花主要而糧食次要。P81 表四A 北京政府於河北河南湖北所設棉業推廣機構P82 圖四A 三菱合資會社於平漢沿線棉花推廣工作圖對於棉花的運銷，由於河北水運頗為便利，因此與鐵路往往處於競爭地位，但兩者性質不同，往往可以相輔相成，促進棉花運輸。在河南，河運相對不發達，鐵路在棉花生產區域之推廣與運銷之促進上所占地位日益重要。P84表四B 河北主要產棉縣份及運輸狀況表P85表四C 河南主要產棉縣份及運輸狀況表在湖北，棉花由漢水與平漢鐵路集中於漢口。P86 表四D 河北農家種植棉花與麥、豆收支情形比較表二、煙草

一戰爆發後

英美煙草公司將勢力延伸至河南、山東等省農村，獎勵農民種植煙草，高價收購，平漢鐵路沿線地區二十年間增產了二十餘倍，很難判斷煙草增產多少是由於鐵路，但鐵路有助於煙草運銷。P88 表四E 華北地區種植棉花與其他作物每畝收支比較表表四F 民國22年河北西河區棉花與其他作物每畝收支比較表P89 表四G 河南烤煙產量三、芝麻

芝麻輸出

在低水季節，取得航道不便，至漢口完全依賴火車。外洋需求大，芝麻價格高，河南臨潁縣附近以南至湖北所產芝麻，凡可利用鐵路的均集中於漢口，淮水流域則自鎮江輸出。P91 表四H 河南襄城美國煙草每畝平均收入及支出（民國22-23）表四I 河南襄城美國煙草及糧食作物耕種農民之工資率（民國22-23）平漢鐵路通車後，一些芝麻的運銷線路改變。P93 民國18-20年的統計，全世界輸入國淨入口量、中國出口量、漢口出口量、平漢運出量可見平漢鐵路運出的芝麻數量巨大。結論：若無平漢鐵路，河南絕不會種植，也不會輸出如此多的芝麻。精糧商品化，因交通發生；精糧多種，因糞粗糞精推進，糞粗糞精的可能又由交通確立。經由鐵路進一步推廣先進作物，最終如何影響農村經濟？

- （1）使得中國農村與世界市場更為緊密地結合。容易受世界景氣變動影響，而使得農家經濟隨之劇烈變動，世界經濟危機由此波及農村。
- （2）生產條件無根本改善。
- （3）市場價格所表現農民利益並不完全為農民所得，如苛捐雜稅、商人剝削。

第二節 國內移民

一、移民東三省

平均每年60萬由華北至東北。原因：1、華北農村衰落P99 表四K 民國十八年至黑龍江之河南難民各縣分布表災民大多來自豫北鐵路有助豫北難民遷移，但未能有助豫南難民移往東北。且難民乘坐火車極不容易。2、東三省的吸引東三省農業勞動者工資高P101 表四L 農商部統計各省工資比較表分析平漢鐵路對華北人民移往東北的影響程度，有以下資料P102 表四M 1934-36年間東北1176農戶之籍貫分布P103 表四N 關東州內及滿鐵附屬地內工人之籍貫分布（1931年）表四O 撫順煤礦採礦工人之籍貫分布（1932年12月底）P 104 表四P 大連碼頭搬運工人籍貫分布（1933年3月）表四Q 河北各縣進入東北之勞動者各縣分布表四R 奉天同善堂所屬同善濟良所收養婦女籍貫分布（民國9-11年）由此可見，河南在移往東北的人並不多，由此可見平漢鐵路對河南人民移往東北作用有限；河北移往東北的主要集中在較近的東北部，因此鐵路作用也有限。移民對華北經濟利多弊少，大量匯款寄回；人口移出地區之工資也較無移民時為高。

二、城鄉間移民

P108 表四S 塘沽、天津等地工廠工人、學徒出身農家之比率P109 表四T 北平內、外城歷年人口總數及性別比例P111 表四U 天津地毯工人及學徒之籍貫分配（民國18年）P112 表四V 天津織布工人及學徒生長地分布（民國18年）鐵路開通使得由於交通不便、訊息不通所引起之摩擦性失業得以減小。鐵路對華北現金作物推廣所作的貢獻較促進國內移民為大，這是由於國內工業幼稚，一旦工業所能吸收的勞動力為離村農民所填滿，其餘的移入者即無法對經濟提供貢獻，只能使鄉間的隱藏性失業成為城市中的公開失業。

第三節 飢荒的賑濟

鐵路出現後，因其迅速價廉，在華北的救荒工作上發揮了重大功能。糧食輸入迅速、災民得以外逃，民國9年-10年的飢荒死亡減至50萬以下。

第五章 平漢路與華北工礦業的發展

第一節 煤業的發展

鐵路出現使得：

- 1、運輸費用降低，市場擴大
- 2、鐵路營運消耗大量的煤，成為煤礦的固定消費者
- 3、煤業發達使鐵路營運成本降低平漢鐵路對運費率多次調整，使得礦業發展，甚至路況關係隨之變化。清末，運費貴，行銷不暢。宣統年間，運費率稍減，有好轉。民國14年，運費率增至3倍，運量大減，損失慘重；但有互惠合同，使各礦還能維持。民國16年，取消互惠合同，不還欠款，煤礦損失。營業幾乎停頓，外煤大量輸入。各種因煤料缺乏或運價高昂連帶的損失不計其數。P126 表五C 各煤礦煤焦至武漢運費表P127 表五D 各煤礦煤焦在漢口銷售成本（民國24年1月）

第二節 鐵路的向後連鎖影響

鐵路的向後連鎖影響指由於修築、營運、維護鐵路的需要，而產生的投入。P128 表五E 平漢鐵路資本帳建築概數表鋼軌及其附屬品大多來自漢陽鐵廠，平漢鐵路對漢陽鐵廠的生產能力產生了一定的刺激作用。平漢鐵路是附近煤礦的固定消費者。零件製造業、修理業（但修理不善）

- 1、逐漸進口替代，有助經濟發展；
- 2、附屬於鐵路的工廠，為私人部門訓練了許多工人P134 表五I 平漢鐵路歷年

《平漢鐵路與華北的經濟發展》

工匠人数表P135 表五J 平汉路历年工匠人数表中西比较，中国的向后连锁影响较小，原因1、外国势力阻碍2、政府不扶持幼稚工业3、劳工廉价，铁路修筑未使用大量机械，以至铁路未引起对机械的较大需求第六章 结论以下因素导致铁路在中国经济发展的过程中无法和西方铁路一样扮演重要角色1、无法引起向后的连锁反应。除钢轨外，材料大多来源于外国，减少刺激本国工业的机会。2、运输费用无重大突破，使铁路作用不能充分发挥。3、清政府畏惧洋人势力，不愿修筑铁路，造成铁路发展延误。在国民政府统一前，未能发展适宜的公路系统、废除厘金、降低运费。4、铁路带动经济的发展需要依赖其他状况。平汉铁路的意义：1、有助于农村过剩人口移往东北，减轻华北人口压力，促进东北开发；2、有助于现金作物推广，促进土地利用，增加农民收入；3、煤矿吸收剩余劳动力4、加深市场、促进区间贸易、有助于国内市场和国内国外间市场整合，岁未能改变经济结构，但使华北农业危机得以缓和。

《平漢鐵路與華北的經濟發展》

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:www.tushu000.com