

# 抗戰時期國民政府對走私貿易的應對措施\*

林 美 莉

## 摘 要

走私貿易是戰時中國的一個重要經濟現象，在淪陷區與大後方的政權均試圖發展統制經濟措施的同時，代表地下經濟潛力的走私貿易亦隨之成長，並有分庭抗禮的發展趨勢。本文首先對戰時走私貿易的內容與作用作通觀式的敘述，再就國民政府的查禁與利用之雙重應對措施加以分析，並由走私貿易對於人生計的影響、管制政策的得失、政府與地方勢力的糾葛等課題，多面探討走私貿易在戰時中國經濟史上的整體評價。國府當局在爭取資源以應戰局的需求日益增長的情況下，面對這股不容忽視的經濟力量時，它的反應是多元的，最後在為搶購物資與增加稅收的現實利益考量下，政府主動規劃將一部份可以掌握的走私活動化非法為合法，為國府的抗戰事業提供了部份物資基礎。然而，在國府對走私貿易所做的應對措施中，無論是查禁或利用，皆對走私活動所引發的民生社會問題、及軍紀政風敗壞情形仍無法做根本解決，讓地下經濟一直延續到抗戰結束，而成為社會問題的一大病源。

## 一、前 言

七七事變爆發後，中日雙方為了維持應戰能力，在軍事熱戰之外同時也展開經濟作戰。大體說來，在中國方面是為了維持應

\* 本文承蒙劉翠溶師、陳永發師、蔣永敬師惠賜寶貴意見，謹此誌謝。

戰能力，而在日本方面，則是要破壞中國戰力的經濟基礎。這種不直接流血的戰爭，隨著戰場的擴大與戰局的延滯而日益激烈。在此戰勢瀰漫之際，敵峙雙方如何獲取資源，以及廣眾百姓如何適應時局以謀求生計，正是本文所關心的問題。

中日雙方進行經濟戰的目的，就積極方面是盡量爭取供應軍需民用的物資，而消極面則為避免「資敵」，間接削弱對方的物資掌握及作戰能力。這場為爭取物資而展開的經濟戰，是在日本佔領武漢之後，明瞭「速戰速決」與「速和速決」的策略不能生效，遂有「以戰養戰」政策代之而起下的結果。日本憑恃優越軍力佔領中國沿海的工商發達地區，就物資的取得和使用上比起遷入內地的國民政府佔優勢，故其採取的策略主要是對偏處於西南一隅的國府進行經濟封鎖，並且向內地銷售製成品，俾以獲取法幣及購買原料。大後方的國府當局則相應反進行反封鎖，一方面管理農工礦企業經營及產銷，一方面加強「查禁敵貨」及「搶購淪陷區物資」。為此，雙方各自訂立法規及成立機構，專司此經濟作戰事宜，對於金融匯兌、物資流通及產業產銷統制等均實施統制，成為戰時中國經濟的主要表徵。<sup>1</sup>

然而，在以物資統制進行封鎖及反封鎖的過程中，由於現實中民間對物資的需求遠大於供給，加以執行統制活動時的困難與缺失，徒然造成範圍幾乎遍及全國的走私盛況，成為政權力量所統制不及的地下經濟。走私貿易與物資統制同時並存的情形，在整個抗戰時期內不斷發展，並且延續到戰後，它所包涵的內容不只是純粹的經濟問題，更是牽涉到人民生計而衍發的社會問題。此外，部份走私的貨品正是政府實施管制的物資，一般民間商人不能經營，這些物資成為政權所默許的特殊階級獲利之源，雖有

管制禁令，利用職權從事走私者仍比比皆是，凸出管制層面內的紛歧狀況。<sup>2</sup>

就國民政府推行戰時經濟統制的潮流而言，走私貿易自然是一項待補的漏洞，因而在當時的政府言論及當時一般著作中，率皆對走私行動予以撻伐。然而，若以物資爭奪的角度觀之，對於日本如何以走私貿易來破壞國軍應戰能力？國府如何以走私貿易來維持戰力？走私對於人民的戰時經濟生活有何作用？以及政府對它的處理措施有無改變？這些相關問題在當時的記載和後人的研究中皆未做細部的分析。本文即以中央研究院近代史研究所最近公開的經濟部檔案和相關史料對此課題再做探討。由於戰時走私區域廣大，<sup>3</sup> 本文的討論將集中於日軍佔領區（淪陷區）與國府統治區（大後方）間的走私情況，並探討國民政府在爭取資源以應戰局的考慮下，對於走私貿易採行的應對措施的轉變情形；以觀察戰時中國經濟的一個重要現象。

## 二、戰時走私貿易概況

走私貿易在戰時中國經濟活動的重要程度，就交戰雙方的資料來推知，日本估計在全部華中的貿易額中，有二分之一為走私貿易，<sup>4</sup> 而中國方面的統計，走私出口的大後方貨物約佔出口總額的四分之一，<sup>5</sup> 這種估計自然是相當粗率的。若以貨物價值來估計，以一九四〇年為例，國府估計從淪陷區流入大後方的貨物總值為四億元法幣（約合美金二千一百萬元），而美國在同時期內所做估計則為二十億八千萬元法幣（約合美金一億二千萬元），以此二值分別計算，國府的估計是淪陷區輸入物資值佔其入超的 6.2%，美方的估計則為 35.3%，易勞逸（Lloyd E. Eastman）對這

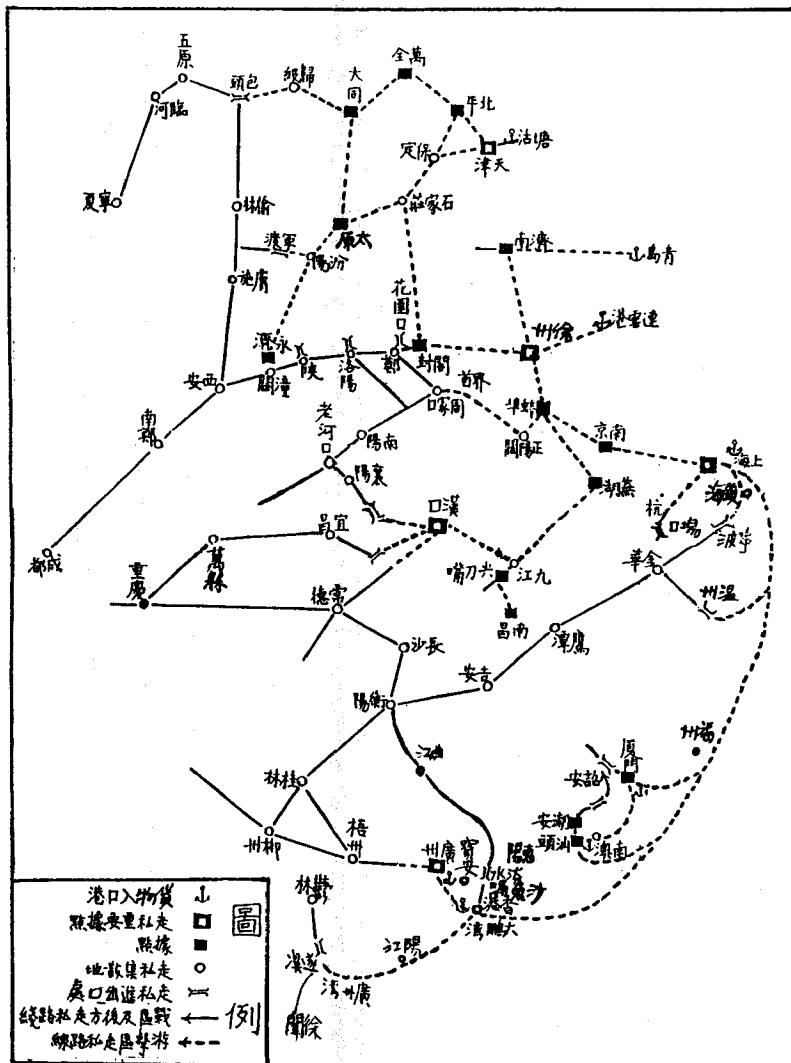
大幅差距的解釋是前者只計算合法的交易量，而後者則是連非法的交易也包括在內（當時更有資料則是估計這項比例高達 70 %）<sup>6</sup>。由於走私活動的運貨量及貨物價值本來就難有精確統計，本文也無意再對此項目多做估算，但是若從當時國府當局大聲疾呼「我們目前經濟上最大的困難，就是因為走私不能禁絕」<sup>7</sup>的言論，和「洛陽仇貨充斥」、「西安市上仇貨充斥」、「仇貨侵入我戰時首都（重慶）」和「重慶到貴陽之間沿途商店充滿日貨」等相關報導<sup>8</sup>看來，國府的估計比例顯然過低，並且可以推知由淪陷區向大後方推展的走私貿易情況相當熱絡。

日本早在開戰前夕即對中國有物資走私的情形，那就是曾經引發國際抗議的「冀東密輸」（華北走私）問題，日本將這種走私活動稱為「特殊貿易」，除以漏稅方式打擊中國政府的財政基礎外，也輸入非法物品如嗎啡等，取得暴利。<sup>9</sup>及至戰事展開之後，日本在「以戰養戰」策略的要求下，一方面繼續向大後方輸出可資換取法幣以套取中國外匯的消費品，另一方面也大量收購中國內地的原料，促使走私較往日更盛的情景。國府方面雖成立貿易委員會及緝私機關作為反制，然而因為匯率管理失常、大後方物資缺乏、以及收購物資價格與市價差距過大，始終無法獲得成效，商民為利所趨，不惜在封鎖線內外進行走私。<sup>10</sup>除了經濟因素外，漫長的封鎖線使得緝私工作進行困難，政府官員及軍人為利包庇走私、甚至有軍隊以地方給養為由而從事走私的情況發生。到了太平洋戰爭爆發，中日雙方爭取物資的需求更殷，在事實上是默許、甚至鼓勵走私貿易的進行。<sup>11</sup>因此，淪陷區與大後方之間的雙向走私貿易一直未曾稍戢，而在其間的千里防線上，開闢出橫亙貫穿的運輸路徑，也製造出一些特殊市鎮的畸形繁榮景觀

戰時淪陷區與大後方間的走私活動以長江為界，可分為江北及江南兩種不同型態。<sup>12</sup> 江北是利用陸路及內河水道、而江南則是利用沿海口岸來進行（參見附圖一），並且由於進行方式及交易內容之異，而使國府採取不同的處理措施。有關國府的處理措施將於下節中再行討論，本節內先敘述這兩種走私型態的內容。

江北走私範圍包括豫鄂皖蘇及西北各省，以天津、徐州及漢口為中心，各自組織成銷售網絡。天津有塘沽作為貨物出入港口，從日本或淪陷區來的貨物運到天津後，再運往北平，向西可經由平綏路運往大同、張家口、歸綏及包頭，再由包頭經五原、臨河到寧夏，取道榆林進入中共治下的邊區；由北平向南則經平漢路往保定、石家莊，循正太路而達太原，再由同蒲路運至永濟，從黃河各渡口走私運往西安、寶雞和南鄭等地，有時更可到達成都。匯集於徐州的貨物來源有的是由青島入口、有的是在青島或濟南製造後自連雲港入口，還有從南京、蚌埠北運的貨物，其運往大後方的路線一由隴海路運往開封、鄭州及洛陽，出潼關進入陝西，另一路線則運至皖豫接壤的界首集，向西經周家口而抵鄭州、洛陽與南陽，再由南陽順漯河達老河口。漢口藉長江航運之便，上海或武漢等地的工商貨物可向後方運輸的路線有三條：一溯漢水而上，經襄樊、老河口，用人力挑往鄂西及川東一帶；一循沌水而至沙市，再經宜昌、萬縣到達重慶；另一則溯江西行渡洞庭湖而至常德轉銷湖南一帶，並沿川湘公路進入四川。從這些路線運入後方的貨物以棉紗、布匹、火柴、文具、香煙等日用品為大宗，另外也有藥品、顏料、五金電料和化粧品等物，而由後方運入淪陷區的物品則以桐油、獸皮、大豆、小麥、芝麻、豬鬃

附圖一：戰時走私路線概況圖



和棉花為主。<sup>13</sup> 上述主要路線的市場網，又可與中共邊區由甘肅的武威、張掖二地，沿綏新公路進入寧夏的定遠營、或分趨蘭州進入青海省境的走私路線聯接起來，如此一來，「資敵」的物品項目下則增加煙土、藥材及沙金三項「特產」。<sup>14</sup>

江南走私範圍包括浙閩粵三省的沿海口岸，其中浙閩口岸以上海、而廣東口岸則以香港及廣州為運銷中心。浙江是以寧波的鎮海口岸和溫州的甌江口岸兩地活動最大，走私物品種類除與江北貿易物資相同之外，又以汽油為大宗。其中鎮海口岸以北十數里的鑠山島，因可提供滬甬往來輪船停靠裝卸的便利，成為東南出入走私的重要中心，其附近之沿海地區由平陽至鎮海，沿江地區由富陽至餘姚，均為走私要道，在杭州正南方的場口集更因私貨輻湊而由一個地方小鎮發展成為市況繁榮的貨物集散要市。至於溫州的甌江口岸部份，因日本在海面上佈置水雷，每艘輪船須向日本繳納大約三萬元後才可通行，大量走私不如鎮海便利，但由溫州進入金華之後，這一路線則可直達內地，因此仍屬有利可圖。福建以福州至廈門之間沿海村落進行走私，由此出口的後方物資以茶葉為大宗，進口物資則多為布匹、蠟燭、火柴、香煙和海產等物；由於福州接近台灣，走私事宜是透過大量台灣人民來負責便成為本區的一項特色。廣東沿海走私情況比前二省複雜，大略可分為四條路線，由此四路線輸入的淪陷區物資與江北相似，而輸出的大後方物資則稍有差異：一為潮梅方面，可由香港進入饒平、惠來轉運潮梅各地，或由汕頭進入饒平、豐順、揭陽和潮陽等縣；二為東江方面，可由香港經寶安或沙魚涌至惠陽、海豐、陸豐等縣，再至曲江、南雄各地，由此二路線出口的大後方物品以桐油及鎢砂為主；三為中山方面，由澳門或香港進入中山

、台山、新會等地轉運江西，出口物品以生絲、茶葉、鴉片、金銀和鈔票為主；四為南路方面，可由廣州灣入陽江等縣到廣西各地，或由海南島進入徐聞，出口私貨以桐油和鈔票為最為重要。此四路線中，又以廣州灣與沙魚涌二處口岸的走私活動最盛。<sup>15</sup>

奔走於江北與江南走私路線上的人員組成份子複雜，進行貿易活動的方式也各有不同。就商民方面，資本雄厚者多採取組織公司、或設立洋行的方式，自備武裝快艇從事走私，將香港或淪陷區貨物改裝後，利用快艇進行搬運。以廣州灣為例，字號設在貴陽、鬱林等地、而事業本營坐鎮廣州灣的走私公司每艘快艇上可載十二三人，配備手機槍一二挺、快掣手槍八支，每次以十五六艘為一隊進行單位，配備較遜的武裝漁船亦有土砲三四門和機槍、步槍或手槍等武力，這使得軍力薄弱的國府緝私稅關雖明知是走私也不敢查緝，即使遭到查緝，武裝走私隊為保其貨物亦敢槍擊海關稅員，甚至予以殺害，向政府威權挑戰。走私商除了用本國船隻裝運外，也有利用外國註冊的輪船載貨，可以減少受到日軍及中國稅關的多方查驗麻煩。<sup>16</sup>一些資力較弱的商人無法購置武裝，則多採賄賂方式串同緝私稅關軍警放行，或由軍警代為包運，形成軍商勾結；除賄賂之外，亦有透過轉運公司郵寄以避免稅關檢查的情形。<sup>17</sup>能從事上述大規模且有計劃的走私者是擁有地方勢力後盾的商民，因為無論是裝運貨物，或是與稅卡接洽等事皆須投注大量資本，一般只為餬口或貼補家用的升斗小民無此資力，進行的走私則是零星夾帶私貨的方式。例如在京滬、滬杭鐵路上有大量旅客往來販運棉紗、香煙、糖等物資，而從廣州灣法租界到鬱林沿途每日皆有千人以上運夫，每人可挑起近百斤的布匹、棉紗及其他日用品進入後方。稅關查緝人員不敢過問武

裝走私，卻對這種零星帶貨查緝甚嚴，這自然是他們沒有雄厚地方勢力作為後盾的關係。零星帶貨者資力薄弱，為了避免稅關查緝沒收貨物而致血本無歸，便將貨品以各種方法偽裝通關，有的將私貨裝在棺材、棉被或特製糞槽中闖關，有的則利用婦女將貨物綁在腹上喬裝孕婦、或是訓練小孩帶運交貨。<sup>18</sup> 商民走私運貨的利潤是個不易估計的項目，當時報導中有稱獲利在十倍以上者，也有針對零星帶貨的人「坐火車往來一趟，帶一百萬貨物至少可得二、三十萬利潤」，和他們在遇查緝時若走避不及，「把貨物丢了就跑也無所謂，因為走私兩次只要有一次成功就可賺回來」發表議論。<sup>19</sup> 對於上述估計走私獲利上的差異，現存資料並未提供解釋，但依一般情況而言，有地方勢力的武裝走私獲利情形應較零星走私更大，為首的負責人又應比其手下所得更多，假若上面對於零星走私的報導有一部份可信度的話，我們可以推知資力較弱的零星走私獲利至少應可達三成以上，而資力雄厚者所得更不止此數。

由於戰時交通要道多受軍隊駐防，部份軍隊即利用控制運輸路線之便而參與走私。在河南、雲南、湖南、廣東等地戰區都有軍官捲入走私貿易的報導，更有一些地方軍隊來自招安的土匪，走私即是其原有的給養之源，在自行走私外並且公開從事包私活動。<sup>20</sup> 除軍隊之外，戰區封鎖處處長、地方保甲長及各級公務員，亦有自己從事直接走私或參與商民走私的活動，而負責緝私業務的軍警和稅員在工作時藉緝私為名，進行走私為實的貿易，亦在所多有。更有一些商民在走私致富後，為保障經營走私的既得利益，也為降低走私風險，透過自費設立自衛隊的方式取得軍職、或是進一步爭取縣長等政治職務，而被稱為「註冊的土匪」，

以合法身份掩護走私活動。<sup>21</sup>由此，走私活動展現出商政軍三者間的糾葛。「特權走私」就是這種糾葛匯集的極致：它可從事規模較一般走私更大的貿易，並且由於特權允許，在輸入限額的規定下仍可以經營超額貨量，同時可以輸出統制貨物如豬鬃、桐油、生絲、鎢砂等，在在使其獲利更巨。相形之下，小規模的商民走私在時遭查緝後，致使部份人民生計無著，而造成社會貧富不均加劇的現象。<sup>22</sup>

走私貿易除由本國人民從事外，日本自然也在此活動中扮演重要角色，國民政府當局即曾控訴「日軍主動在戰線上讓出一條貨物運輸地帶，思以走私活動打擊後方的經濟力量，進而破壞抗戰能力」。<sup>23</sup>在現實情況裏，中國商民由淪陷區運貨經封鎖線過程中常受日本優待，例如「在淪陷區與後方接近處，由日方大量設立日貨走私機關，華商販運日貨的採購資金可由日方借助一半」，日商也常幫助華商向日本軍方取得貨物出口證俾以運貨，各地日軍接受賄賂放行走私之舉亦時有所聞，而當時在日本統治之下的朝鮮和台灣人民，更是日本在江北和江南從事走私活動中的實際操作員。除此之外，還有日本軍民與部份大後方的稅關人員合組運輸公司，由日本發給通行證，可在淪陷區內自由往來，並且可享船運特權，大肆推廣業務。<sup>24</sup>日本所鼓勵的走私，自然是以符合其利益需求為主，對於大後方急需的物資輸出則多方限制，然而在追求獲利的趨使下，淪陷區軍民走私情況之熱烈遠遠超過日本所能掌握的能力，這使得國民政府對淪陷區的「物資搶購」行動因此而頗有成效。

在淪陷區與大後方之間，由於中日軍政上的敵對情勢，築起人為的封鎖線，打斷中國物資流通的原有市場網，對於敵峙之方

所需者皆不願給予，但又都想從對方地盤中挖取自己想要的物資。在此情況下出現的走私貿易，可以說是地方上自發的社會經濟動力突破人為封鎖的表現，同時也反映出分處於淪陷區與大後方的政權，在因應戰局所推展經濟統制政策過程中的嚴重落差。

### 三、查禁與利用的雙重變奏 ——國府對於走私貿易的應對措施

國府自「抗戰到底」之議起，採行持久戰戰略，為鞏固決勝資源而在後方推展經濟統制措施。因此，面對走私貿易盛況，不論是自淪陷區走私進口貨物或是從後方流出資源，皆視為日本在正面作戰之外的經濟攻擊，全力進行查緝及取締工作。為此，一九三八年十月，國府即下令禁止日軍佔領區內貨物進入後方，非佔領地區內的日資工廠生產的產品亦不准進口。同年十二月廿七日頒佈的〈查禁敵貨條例〉和〈禁運資敵物品條例〉，將上述命令法規化，其主要內容為：「（一）凡敵國物品，一律禁止進口及運銷國內，在淪陷區域內工廠商號係由敵人投資經營者，其貨物亦應視為同仇貨予以查禁。（二）在淪陷區域之工廠商號，已被敵人攫奪統制或利用者，由經濟部隨時指定其物品名稱、產地及廠商名稱、商標，禁止運銷國內。（三）國內物品凡是以增加敵人之實力者，由經濟部指定其物品名稱，禁止運往敵國或淪陷區，至於執行查禁，則由地方主管官署負責主持。」財政部依此二條文規定，在部內設置緝私處，統率各緝私部隊如關警、稅警和貨運稽查處人員嚴格執行查緝走私活動。<sup>25</sup>

國府雖規定經濟封鎖，實施查禁走私的工作，然而為了獲取必需資源，在現實上又容許供軍需民用的日貨仍可運入後方。財

政部也在一九三九年六月對禁運條例物品項目中的原料和民生必需品限制加以放寬，只查禁奢侈品和半奢侈品。到了一九四〇年，利用走私以「搶購淪陷區物資」的看法及實施的方案正式浮上檯面。乍看之下，查禁與搶購是兩個相反的動作，一為阻止貨物進口，一為增加貨物進口；而且，一旦開始「搶購」淪陷區物資，內地與淪陷區間原來中斷的經濟聯繫又會再次接上。當初為全面查禁淪陷區貨物進口，蔣中正曾義正詞嚴地指責走私「放一件仇貨到內地，就等於放一個敵人到內地」。<sup>26</sup>但是為了推展搶運動物資工作的進行，同樣也是這位領袖，在一九四〇年四月四日以機密甲等二七三二號手令，命軍事委員會運輸統制局局長何應欽「制定沿海沿江大小各口岸之防制、與政府進出口貨物在各口岸有計劃有系統之秘密運輸辦法，如能將其走私人員工具等組織起來，能為政府整個來利用更好，望與交通部切實辦理為要」。在蔣的意旨下，軍委會運輸統制局和財政部及交通部經過多次密商，於同年九月正式辦理這項「特種運輸」工作。從此查禁走私與利用走私，在抗戰期間內並存，視國府的運用情況而互為消長。<sup>27</sup>

先就查禁工作的內容觀察，國府在封鎖線附近要地廣設檢查登記所，規定凡進出口貨物，無論船運、車運或是郵寄均須經檢查後方准放行。各檢查所督察及專員可以組織緝私別動隊，與當地游擊隊配合進行武裝緝私。在戰區有經濟封鎖委員會，而在大後方，為防止私貨傾銷，也成立「敵貨肅清委員會」，配合進行查禁工作。<sup>28</sup>各類檢查機關龐多，在關稅方面有海關外勤人員及緝私艦艇，在鹽稅方面有鹽稅稅警，在統稅方面有統稅稽徵員，在公路方面有公路管理稽查處，此外還有軍統負責的公路統一運輸檢查處，這樣的查禁網設計不可謂不密，但是卻引發出一些連

帶問題。首先是檢查站卡過多，各站處檢查收費的手續又不一致，一貨數查的情形極為普遍。檢查站卡除了由國府財政部設置外，亦有由各省或各軍區視其需要而設者，對過往貨物徵收通過稅或產銷稅，這固然會對走私的進行產生一些阻力，但在同時也使人民生計受到影響。<sup>29</sup>其次，各地檢查關卡人員良莠不齊，藉機漁利貪污勒索的報導不絕，使得國府的公權力普遍遭受質疑。再者，依規定歐美及本國貨物仍可以輸入後方，而若在檢查過程中受查驗為日貨者，則須沒收拍賣，私商利用此一規定，在走私運貨前多已將日貨改裝成歐美或本國產品，鑑別不易，在草率查驗之下矇混過關，而因鑑別錯誤遭致查扣的情形也經常發生，使合法商民利益受損。<sup>30</sup>最嚴重的影響，則是查禁手續繁瑣，使貨物流通停滯、供應失調，造成大後方物價騰漲，長此以往，對於國府的抗戰事業自有不良作用。<sup>31</sup>對於上述問題，國府也思加以改革，首先於一九四〇年十一月廿七日召集財政部與軍委會運輸統制局開會協商，將各地紛雜的檢查收稅辦法加以統核，實施「統一檢查辦法」，由軍委會運輸統制局負責「運輸檢查」、而財政部負責「貨物檢查」事宜，即「凡關於軍運、交通、違禁及人事檢查均歸於運輸檢查項內辦理，而商貨及進出口物資檢查則歸於貨物檢查項內辦理」，並規定貨物經檢查統一徵費後發給憑證，沿途只須驗證即可，各地檢查站不得留難。<sup>32</sup>雖然法令如此規定，但若從一九四四年中仍有「各地關卡林立、非法強徵物稅」和「由淪陷區內搶運物貨，卻被指為走私貨品，沿途迭遭截留」的報導看來，<sup>33</sup>這些改進措施落實仍大可質疑。

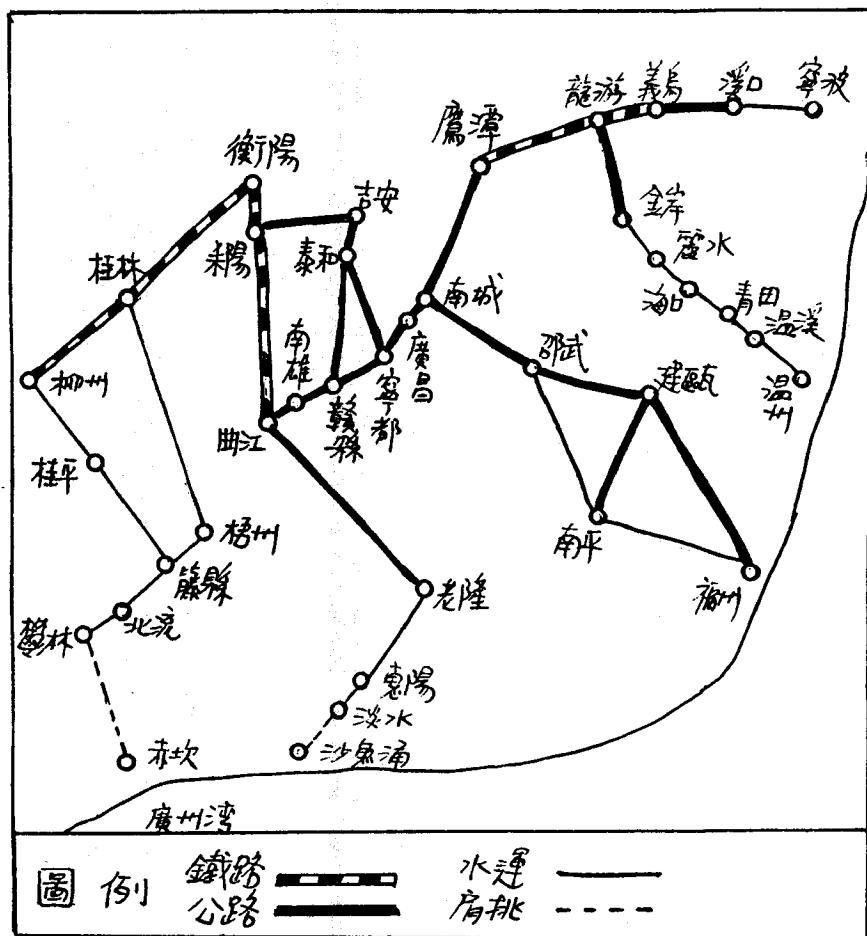
至於利用走私辦理「敵後秘密搶購物資」工作方面，國府決定對江北走私仍續採查禁措施，而在江南走私中實施搶運計劃。

各政府單位在規劃這項秘密進出口運輸時即有「若由政府獨占辦理，勢必排斥走私商人，而不明大義之奸商又往往嗾使敵偽加以阻撓」，不如利用走私商人來辦理運輸反而更能收效的共識。<sup>34</sup>至於棄江北走私而取江南走私加以利用的原因，則歸納有以下三點：（一）日本和偽組織對於江南的物資統制不似江北嚴格，因此利用江南的沙魚涌和廣州灣等地進行搶運較為容易。（二）交通部已有東南聯運處的現成組織，可提供運輸的必需設備。（三）江北走私以陸路及內河水運為主，運貨以奢侈品和日用品為大宗，除使後方法幣流出外，亦對於後方急需的原料並未有供應之利，故國府須加以嚴格查緝。<sup>35</sup>其實這三點理由，第三點可以與第一點連在一起，其代表的意義就是日本在抗戰前已對華北採取經濟行動，使得國府在華北並無統治基礎，而第二點則表示國府在華南比較有把握來進行這項工作。為避免引起非議，國府各機關在開會時將「利用走私」一律改稱為「特種運輸」，並且在研擬過程中嚴守秘密。<sup>36</sup>一九四〇年九月九日，行政院秘書處、經濟部、財政部貿易委員會及關務署的代表在財政部開會，確定利用走私的具體辦法。交通部提出在上海、香港等地，密派幹員與走私商人接洽，使之登記組織接受管理，辦理特種運輸，同時也與海關緝私互相配合，使此活動不致抵觸法令。在特種運商由浙閩粵等地沿海秘密輸入物品時，由交通部的東南聯運處接運，若其需要武力保衛，可商請地方軍政機關、海關緝查部隊及稅警團予以協助。會議結果是完成〈辦理特種運輸各要點〉，內容要旨為：政府利用江南沿海口岸走私路線輸入物資，對外名之為「獎勵運輸」，先調查各地走私機構，經內地及派駐港滬人員進行接洽後，由公路運輸總局給予特種運商執照。特種運商在取得執照後向公

路運輸總局填具申請書，並附殷實鋪保，即可領取運輸憑單進行運輸工作，政府保障其應享利益。凡經核准為特種運商者，各地驛運機關應優先提供徵調運輸工具，如在東南聯運處路線（參見附圖二）內運貨運費以九五折核收，驗關納稅時可享便利。如有政府機關化名為商業組織，自行辦理進口秘密運輸者，仍以商業組織待之，但在聲請核發執照時可憑該機關書面證明，免具鋪保，所運物資應納稅款，可由公路運輸總局代向海關簽證先行驗放，貨到後再付稅款。<sup>37</sup>

透過利用走私的方式，國府得以在淪陷區內搶購到維持應戰能力的物資。由於其皆採秘密進行，爭取物資的過程記載甚少，且多語焉不詳，<sup>38</sup> 具體的例子可以杜月笙派駐上海的代表徐采丞在一九四三年搶購六千件棉紗內運的事蹟為代表。一九四三年十一月十七日重慶國民公報上曾有「搶購淪陷區紗布，資金一萬五千萬元，由四聯總處先撥五千萬元辦理」的簡短記錄，其詳細過程則是在章君穀的小說裡披露。<sup>39</sup> 國民公報的記錄中已透露出政府參與搶運的訊息，而章君穀的小說根據當事人的訪問，點出了走私貿易的各種現象，顯示出在軍政敵峙下，仍不妨礙物資流通的情形。杜月笙為運棉紗，在重慶設立「通濟公司」，其私人代表徐采丞則在上海組成「民華公司」，由周作民任董事長。基本上這兩家「公司」都是因為這次貿易才成立的走私公司，交易完畢公司即解散。而其運貨路線正是在上節已述及的，一次由江北蚌埠經界首一線運出，另一次則由江南杭州經場口途徑運出；運貨期間，地方軍隊及稅卡藉機揩油，收取「步哨費」與值百抽二的通過稅以「就地籌餉」皆有之。另外值得注意的還有日本及汪政權在淪陷區控制物資的能力，依章氏所載，六千件棉紗是國府

## 附圖二：東南交通聯運處路線圖



以鈔票向日本軍部的情報機關「松機關」購買，那麼他們取得棉紗的過程是不是如心指手般地容易呢？如果不是，其困難為何？可惜章氏的描述重點是在搶運過程，對於這些問題並未能提供答案，但若由此出發而研究淪陷區內的經濟現象，應是一個可行的開端。

對於這種既查禁又利用的措施，後方商民自有疑惑及不滿，尤其是在受到政策不明確影響而招致損失情況之下尤然。國府的解釋是：「防止私運和利用私運表面上之性質雖異，實際上之運用則同」，<sup>40</sup> 「我們現在的查禁敵貨工作，已與抗戰初期有了不同，是於抵制敵人侵略之中，帶有利用敵貨協助我抗戰之意」；<sup>41</sup> 「兩國交戰，自然無正常貿易可言，不合法的商貨進出自然即稱走私，但是若是因為有若有干物品為我國缺乏，卻又十分必需，則唯有利用走私方得提供。搶運物資之舉至少有一部份會來自走私，這是不能避免的，因此政府對走私須有條件加以管理」。<sup>42</sup> 由此看來，國府的態度是在其能掌握的範圍之下，將一部份走私貿易（即江南走私）化非法為合法，一方面是為缺乏物資的大後方提供軍需民用，另一方面則是為了增加稅收，這點可從不論是民間「特種運商」或是政府機關在從事秘密運貨過程中皆要向海關繳納稅款中得知。至於國府能力所不能掌握的江北走私，或是它認為是不需要的輸入物品及不願輸出的資源，則仍舊以加強查禁方式，對抗日本的經濟戰攻勢。

#### 四、走私貿易的一些問題

戰時走私貿易與國府處置措施，皆使戰時中國經濟呈現扭曲發展，而在此過程中可舉出一些值得思考的課題。

首先是走私貿易對於人民生計究竟有何作用及影響？當時走私興盛的地區如廣州灣和沙魚涌附近村落，皆有大批農民以挑運私貨為謀生依靠。甚至全縣居民有十分之九者從事此業的例子，亦不鮮聞。<sup>43</sup> 走私運貨使得這些村莊人民的生活情況，甚至比抗戰以前要好得多，並且有「鄉村的繁榮，是二十年來所未有的盛況」的評價。在這些地區，人民生活中的飲食、衣著、住宅均大有改善，還債贖田日多、商店日益發達，而乞丐遊民則大為減少。促成人民生活好轉的一個重要因素，正是他們在運輸工作上得到相當的收入。農村中能從事挑運貨物者固然以壯年及青年為多，但是若私貨量輕價高，則老弱婦孺也能進行交貨，可以充分利用其閒置人口加入「生產」行列，更使收益增多。<sup>44</sup> 如果這只是對於有走私作為提供生計的地區描繪，那麼在沒有走私可提供補貼的地區呢？是否就會因戰火破壞而民不聊生呢？有無走私貿易對於各個不同環境條件下的地區所造成的差異作用，由於資料不足，本文無力比較，惟俟來者再作探索。

再次，國府對物資管制政策的失當亦時有驅民走私之嫌，例如浙西特產毛竹及香粉，即曾被指定禁運資敵的貨品，「原因是得到報告說日人為渡長江，需要四萬顆毛竹，然而日人要渡江何必一定要用毛竹，即使需要也用不著定要浙西提供；香粉是民俗上製造燃香或是蚊香的木末，因為安徽中學研究報告說此項香粉可供製軍用，遂奉令嚴禁輸出」，<sup>45</sup> 致使業者全年生產貨棄如山，賴此維生的人民為謀生存不得不設法輸運，但一輸運即觸犯禁運資敵物品條例。由於此條例規定財政部可隨時視情況需要而公告有資敵之虞物資、並且實施禁運，此種作法固然具有彈性，但「視情況」若考慮不周，就會對人民生計產生負面影響。類似情

況也發生在茶葉出口「忽由商人自營，忽由省方核定，忽而又改由中茶公司給證」和蛋製品「原為嚴禁出口，而不久又據商人電呈，蛋品結匯者，（財政）部復仍可出口」<sup>46</sup> 上，法令紛歧矛盾又更張頻繁，使人民莫知所從而造成投機之風。史料中又常見國府指責商民為利所趨而進行走私，這是以人民主動從事的觀點而立論的，然而不可否認地，在現實上也有人民是因政策失當而被動不得不走私的情況。

走私與地方勢力的深厚糾葛，是引發當政者責難走私活動的一個重要因素。國府對走私的盛行視為「地方惡勢力膨脹」的表現，並將一部份原因歸罪於地方「保甲不嚴」上。姑不論把走私罪責加在保甲身上的論述合不合理，若從戰時保甲負擔事務之多早已超過原來「自衛性」功能的設計而成為地方行政基層單位的事實看來，<sup>47</sup> 這樣的指責正點明國府為了抗戰時期地方基礎底盤仍不穩固所引起的憂心。在政府歷次查緝走私的行動中，即有藉機打擊地方派系力量，將統治力伸入地方的用意。然而，在政府攻擊地方勢力進行走私的同時，卻對政權體系內也有份子經營走私的事實甚少處理，加以規劃利用走私辦理「特種運輸」是由政府主動與私商聯絡，並非開放自由申請，因而引發論者批評政府當權者公開包庇走私的譏彈。<sup>48</sup> 由國府對走私貿易的處置過程，可以尋繹出國府與地方勢力間的微妙關係，簡言之，查禁走私與利用走私的並存與交相使用，正是政權與地方利益衝突和妥協下的產物。在釐析政府對走私貿易的策略運用時，不能不附帶提及蔣中正對此事項的態度和決定。蔣中正對查禁和利用走私兩種措施的想法，直接決定了國府在抗戰時期應付走私貿易的作法，他在公開場合中對查禁走私問題所發表的言論都是義正詞嚴的，卻

也為國府決定了利用走私的原則。在現實裏迫切需要物資以應戰局的情況下，若仍強硬執行查禁措施，顯然是不懂通權達變。易勞逸曾以「曖昧關係」的角度來說明這種類似行為及表現，然而若以現實需求作為衡量，對於蔣中正和國府的態度轉折也就可以豁然明瞭。

最後是走私貿易在戰時中國經濟史上的整體評價問題。本文肯定走私貿易為大後方國府從事抗戰的歷程至少提供了部份經濟支持力量，這一事實不只是國府當局承認，連日本也因走私的存在而對於華軍的對抗能力重作評估。日本原已估計在其優勢軍力嚴密封鎖下，可迫使國府因軍需民用物資不足而放棄繼續作戰的努力，然而卻因為密路仍可繼續輸入物資，使這「餘命不長的重慶政權」沒有崩潰。<sup>49</sup> 遺憾的是，代表地下經濟力的走私活動，由於史料在傳述過程時因晦飾不清而使得精確性極難掌握，也使得對於它在國府抗戰事業和戰時經濟中的作用，究竟重要到何程度很難作一評估。此外，本文因史料限制及才力未逮，只能探討大後方國民政府對走私貿易的應對情況，至於日本和偽政權對走私貿易的處置及其反映下的物資掌握能力，還有日本為同時對付國府和中共，對游擊區和邊區也實施經濟封鎖，令中共也在封鎖線內外進行走私俾得給養<sup>50</sup> 等等課題，皆未能討論。若上述課題能有細密研討，當可進一步對戰時走私貿易的整體評價問題，提供一更全面的解答。

## 五、結語

走私貿易是戰時中國的一個重要經濟現象，在淪陷區與大後方的政權均試圖發展統制經濟措施的同時，代表地下經濟潛力的

走私貿易亦隨之成長，並有分庭抗禮之勢。由本文第二、三節對戰時走私貿易概況與國府應對措施的描述，和第四節對於走私貿易所引發問題，如人民生計的影響、管制政策的得失、政府與地方勢力的糾葛等課題的探討，可以明顯看出，偏處大後方的國府當局在爭取資源以應戰局的需求日益增長的情勢下，面對這股不容忽視的經濟力量時，它的反應是採取多重運用的方式，尤其是在其軍政權力亦捲入走私而形成複雜關係時，最後的結果是在為搶購物資及增加稅收的現實利益考量下，由政權主動規劃將一部份可以掌握的走私活動化非法為合法，由其所認可的「特種運商」從事合法的走私活動。可以肯定的是走私貿易至少為國府提供了部份抗戰的物資基礎，否則抗戰過程會更加「堅苦卓絕」。然而，國府對走私貿易所做的應對措施中，無論是查禁或利用，皆對走私活動所引發的民生社會問題、及軍紀政風敗壞情形仍無法根本解決，讓地下經濟一直延緩延續到抗戰結束，而成為社會問題的一大病源。

## 註 釋

- 程洪，〈汪偽統制經濟述論〉，復旦大學歷史系中國現代史研究室編，《汪精衛漢奸政權的興亡——汪偽政權史研究論集》（上海，復旦大學出版社，1987年），頁196-199。秦孝儀主編，《中華民國經濟發展史》（台北，近代中國出版社，1983年）第二冊，頁677-679。抗日戰爭時期國民政府財政經濟戰略措施研究課題組編，《抗日戰爭時期國民政府財政經濟戰略措施研究》（成都，西南財經大學出版社，1988年），頁519-524。
- 陳祖模，〈走私問題的社會觀〉，福建省政府新聞處編，《政風》，一卷三期（1948年3月15日），頁10-11。沈祖煒，〈論抗日戰爭時期的貿易委員會〉，《中國近代經濟史研究資料（九）》（上海社會科學院出版社，1989年），頁117。

3. 東亞研究所編，《中國占領地經濟資料》（東京，原書房，1984年復刻本），頁417-418中即把走私路線分為六大通路：「一、占領地與非占領地間路徑，二、滿支國境路徑，三、大連北支路徑，四、台灣南支路徑，五、香港廣東路徑，六、上海租界路徑。」
4. 中國國民黨中央委員會黨史委員會編印，《中華民國重要史料初編——對日抗戰時期，第六編傀儡組織（四）》（台北，中央文物供應社，1981年）（以下簡稱《史料初編（六）》），頁1301。
5. 中央研究院近代史研究所藏，經濟部檔案，18-26管制司，3-(1)「統一檢查辦法暨辦理案」，〈交通部所擬防止走私及利用走私案〉中對大後方出口茶葉及其他貨品皆作此估計。若究以實物，可舉侯坤宏在《抗戰時期的中國桐油事業》對一九三九年桐油走私占全數出口值的19%作為例證。侯文見於中央研究院近代史研究所編印，《近代中國農村經濟史論文集》（台北，1989年），頁402：「自戰區擴大後，桐油走私猖獗，而海關統計並不包括此等數字。如一九三九年香港貿易統計，該年進口桐油三十七萬二千餘公擔，而我海關所載輸港數量僅三十萬公擔，其間相差七萬餘公擔，係為走私數量。」；然而在中央銀行經濟研究處編印的《經濟彙報》第四卷第七期（1941年10月1日）中刊載的〈我國桐油之生產與輸出近況〉頁73中則言「一九三九年香港海關報告，香港由中國進口桐油為5,000,192公擔，而中國海關報告則僅約2,000,000公擔，而且香港亦非唯一走私之路，此外有大量廣西及雲南油係從安南走私，浙江福建油乃從海口走私，湖北及安徽油之走私，係取道前線，是以實際數量應多於海關報告也」，此條資料在數據上與侯文所徵引者差距甚大，反映出的走私規模也更驚人，也就是說，光是香港一地的走私量就已超出官方記錄的二倍，而其他地區還未計入。
6. Lloyd E. Eastman, "Facets of an Ambivalent Relationship: Smuggling, Puppets, and Atrocities during the War, 1937-1945", in Akira Iriye (ed.), *The Chinese and the Japanese: Essays in Political and Cultural Interactions* (Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1980), PP.277-278。進口數值依鄭友揆著，程麟蓀譯，《中國的對外貿易和工業發展（1840-1948年）——史實的綜合分析》（上海社會科學院出版社，1984年），頁162計算。
7. 中國國民黨中央委員會黨史委員會編印，《中華民國重要史料初編——對日抗戰時期，第四編戰時建設（三）經濟建設》（台北，中央文物供應社，

- 1988年）（以下簡稱《史料初編（四）》），頁31，〈蔣總裁在黨政訓練班第八期開學典禮講：「經濟抗戰之精神和要務」（1940年5月12日）〉。
8. 《史料初編（六）》，頁1109-1110。戰地黨政機要組編印，《經濟專報》（1939年11月20日），〈經濟戰中之仇貨問題〉，手抄油印本。Eastman, *ibid.*, p.278。
  9. 林明德，〈日本對華北的經濟侵略（1933-1945）〉，近代史研究所集刊第十九期，頁434-435。今井駿，〈いわゆる「冀東密輸」についての一考察——抗日民族統一戰線史研究の視角から〉，歷史學研究會編，《歷史學研究》第438號（東京，1976年11月），頁3-9。
  10. 沈祖煌，前引文，頁118。鄭友揆，前引書，頁190。劉燦，〈中日經濟戰〉（第七戰區編纂委員會編印，曲江，新建設出版社，1941年），頁82中即引一九四〇年五月的昆明雲南日報所載，晉南陽城因為缺乏紙張，故在日本大量傾銷紙張時，「明明知道那是一個漏洞，可是為了擴大抗戰宣傳效果，不但不能馬上塞掉它，反而常常害怕敵人的封鎖」，說明後方因為缺乏代用品，不得不用日貨的現象。至於國府對物資收購價格與市價差距過多的記載很多，舉其要者如豬鬃在一九四四年由中央信託局委託貿易委員會所屬的富華公司統銷時，一箱訂收價三萬一千元，但成本卻已達五萬元，黑市價為九萬六千元，到國外市場上價格更不止此數。經濟部檔案18-26，3-(1)，〈江南走私情形及防止辦法〉中也說「吾方收購物資價格往往低於淪陷區域至三四倍以上者，鄉農為利誘，遂不惜挺而走險私圖運出，故根本解決走私出口之道，非自提高收購物資價格著手不為功」。類似建議亦見中國國民黨中央執行委員會宣傳部編印，《如何防止走私》（1942年出版），頁23。
  11. 鄭友揆，前引書，頁190。武內文彬，〈大東亞戰爭と上海經濟の再建〉，國策研究會編，《戰時政治經濟資料》第六卷（昭和18年1-6月）（東京，原書房，1983年），頁70-72。
  12. 以大後方國民政府立場而言，其地區內還有所謂「國際交通路線」的走私，也就是往西北可通蘇俄的道路，和西南的滇越、滇緬兩路，走私範圍包括四川、西康、貴州諸省，而以昆明為集散中心，私貨以桐油為大宗。由於本文以大後方與淪陷區之間的來往為討論焦點，雖然此線的活動也相當重要，只得暫時附敘於此而不列入本文內容。
  13. 經濟部檔案18-26，3-(1)，〈江北走私情形及防止辦法〉。

14. 戰地黨政機關組編印，《經濟月報》第三期（1941年10月15日），〈敵貨走私狀況〉，手抄油印本。陳永發，〈紅太陽下的罂粟花：鴉片貿易與延安模式〉，《新史學》第一卷第四期（1990年12月），頁112-113。國府對於中共向淪陷區輸出煙土的行為稱為「資敵」，是一個頗值玩味的現象，因為它在使用資敵這一名詞時，率皆指此種物資可供日本作為生產或消費所需，而對國府本身經濟有助益者。國府是不是也將鴉片視為一種可供換取金錢的經濟作物、而非應全面禁止的毒品？在經濟部檔案18-26，3-(1)，〈抄浙省黃主席（紹竑）六月儉勇電〉（1940年7月15日）中可觀知國府內部對此問題曾有「絕對禁止」和「相對禁止」的爭執記載。最後的結果是採行全面禁止，但是領有特許證者不在此限。陳永發文111頁亦提及「既然鴉片走私無以禁絕，只好退而求其次，於是不時暗中透過『禁煙』機構從軍閥地區進口鴉片，企圖打垮中共鴉片專賣事業」。國府對於可獲取大量經濟支援的鴉片的處置態度及作法，值得再作深入探討。
15. 經濟部檔案18-26，3-(1)，〈江南走私情形及防止辦法〉。陳佳東，〈抗日時期李漢魂處理南路私梟內幕〉，《廣州文史資料選輯》第十九輯（廣州，1980年6月），頁234。
16. 經濟部檔案18-26，3-(2)，〈中山縣走私概要〉。陳佳東，前引文，頁241。陳祖模，前引文，頁10。《史料初編（六）》，頁1120。重慶新蜀報（1940年12月28日）的〈華中的經濟戰〉即描繪「上海華商利用外輪，在法租界裝輪，向長江下游江陰秘密輸出」的情景。
17. 有關此種情形的報導相當多，舉其要者，如桂林大公報（1941年3月21日）的〈浙東一大貪污案〉中有對「溫州航商民和輪以二萬元向國民兵團行賄走私」的評述；《史料初編（六）》，頁1125有「洛陽仇貨改由轉運公司西運」記載。另外，軍事委員會戰時新聞檢查局編印，《敵寇經濟掠奪專輯》（新檢資料參字第六十五號1942年6月26日，手抄油印本），有〈廈門敵偽經濟榨取的門路〉亦有鼓浪嶼郵寄私貨的報導。
18. 汪浩，〈天南對敵經濟封鎖戰〉（浙西民族文化館，1941年），頁99-100。《史料初編（六）》，頁1120。中央調查局特種經濟調查處編，《四年來之敵寇經濟侵略》（1941年）頁145-146。
19. 陳祖模，前引文，頁10。《天南對敵經濟封鎖戰》，頁100。
20. 有關軍隊捲入走私的問題報導很多，例如 Eastman, ibid, PP.282-283中即描述鎮守河南、安徽的第一戰區指揮官湯恩伯曾被戴笠指責「過於專注貿

易而忽略軍事職責」，另外還有雲南、河南大量軍官參與貿易，和湖南司令官「與妻兒閒居在家從事貿易」等事項。經濟部檔案 18-26，3-(2)，〈東江及南汕軍紀一瞥〉也有舉「第三及第四游擊縱隊隊長俱係土匪出身，抗戰軍興，我軍政當局將其改編為游擊隊，庶免蹂躪地方，原為一舉兩得之舉，奈因素質不良，難望導入正軌，彼等既不打家劫舍，而惟走私包私而大發橫財」作為軍紀敗壞之例。

21. 吳景超，《戰時經濟鱗爪》（中國文化服務社，1944年），頁48-49中描繪食鹽在計口定量分配之後，「某縣托口鎮鎮長走私，用盛桐油之木桶，內貯食鹽，運至貴州地境，操縱重利。鎮內居民，無處購鹽。……又有保長領得食鹽二百五十斤，僅給人民一百六十斤，每斤售價六角，私吞之九十斤，以高價每斤一元二角秘密售賣。……總之鄉長揩鹽不發，保甲長一再剝削，鄉民富者購買私鹽，貧者則有淡食之虞」，可作為了解戰時地方基層弊端一例。類似情況又可見：軍事委員會戰時新聞檢查局編印，《敵寇經濟掠奪專輯》（1942年6月26日），上饒前線通訊社，〈粵中經濟戰〉。曾迪先，〈如何粉碎敵人經濟攻勢〉，《力行月刊》第二卷（重慶，1940年5月30日），頁27。陳佳東，前引文，頁343。
22. 林蘭芳，〈資源委員會的特種礦產統制（1936-1949年）〉（國立政治大學歷史研究所碩士論文（1989年6月）），頁183云「一九四一年七月資委會頒布『錫粵分處督察員暫行簡章』，明令禁止該員『與礦商串同對於錫砂進出以多報少，或有與礦商互相勾結私販偷運錫砂』，既有法令禁止督察員之不當行為，足見督察員與礦商合作走私之事已不是新聞」。陳祖模，前引文，頁11「錫、鉛、錫三項，早就為資源委員會全部壟斷，此間根本不能出口，所謂走私還不是資源委員會默許下的特權人物之所為？……桐油的出口，百分之八十也在官僚資本手中，民間走漏能有幾何？」。鄒秉文，〈戰期中貿易委員會之工作概況〉，中央銀行經濟研究處編印，《經濟彙報》第二卷第一、二期，抗戰三週年紀念號（1940年7月7日），頁32。呂恢祺，〈重慶三千萬元物資走私案見聞〉，《文史資料選輯》第五十輯（北京，1986年），頁253-254。
23. 中山文化教育館編印，《怎樣粉碎日寇的『以戰養戰』》（1941年），頁42。
24. 《敵寇經濟掠奪專輯》，貴州中央日報〈華南敵我經濟戰〉。《如何防止走私》，頁3。中央統計調查局第一處編，《情報》渝字第634號（1940

- 年6月1日）。
25. 鄭友揆，前引文，頁162。《中華民國經濟發展史》，頁673-674。姚方仁，〈淪陷區對外貿易之分析及我應有之對策〉，《東南經濟》第四期（江西上饒，1941年4月15日），頁64-66。
  26. 《如何防止走私》，頁13。
  27. 經濟部檔案18-26，3-(1)，何應欽，〈呈報核議防止走私及利用辦法擬定原則四項請乞核奪示遵由（1940年6月22日）〉。
  28. 顧翊群，〈經濟封鎖〉，（1941年中央訓練團黨政訓練班講演錄），頁10。重慶中央日報（1940年10月2日），〈東南經濟堡壘〉。香港星島日報（1940年9月2日），〈廣東經濟堡壘在建立中〉。四聯總處秘書處編《四聯總處重要文獻彙編》（台北，學海出版社1972年影印本），頁433-434。
  29. 經濟部檔案18-26，3-(2)，〈中山縣走私概要〉，對日貨輸入的原因探討有「初時對於仇貨之檢查原無統一之組織，因之凡有武裝之機關皆得藉封鎖之名檢查仇貨，不納賄者將貨物沒收，納賄者即將仇貨放行，且有明目張膽武裝保護者，弊端百出。」之檢討。朱偰，〈孔祥熙與戴笠爭奪緝私權〉，壽充一編，《孔祥熙其人其事》（北京，中國文史出版社，1987年），頁283-284。又可見第三次全國財政會議秘書處編，《第三次全國財政會議彙編》（台北，學海出版社1972年影印本），頁138孔祥熙之「物資與稅收走私查緝工作由本部緝私處統籌辦理以期統一緝私行政而便切實奉行戰時經濟政策案」。
  30. 《天南對敵經濟封鎖戰》，頁66-67。《怎樣粉碎日寇的『以戰養戰』》，頁43。
  31. 經濟部檔案18-26，3-(1)，〈抄浙省黃主席（紹竑）六月儉勇電〉。中國國民黨中央委員會黨史委員會編印，《中華民國史料叢編》，第四集，抗戰建國六週年紀念叢刊》（台北，中央文物供應社，1981年），頁168-169。孫培均，〈三位一體之戰區經濟問題〉，湖南省銀行經濟月刊第二卷第一期（1942年1月1日），頁19-20。
  32. 經濟部檔案18-26，3-(1)，〈關於修訂統一檢查辦法草案一案會議紀錄（1940年11月27、29日）〉。
  33. 重慶商務日報（1942年12月10日），黃元彬，〈封鎖與搶購之新檢討〉，重慶新華日報（1944年2月7日），〈廣東的走私與緝私〉。

34. 經濟部檔案 18-26 , 3-(1) , 軍委會運輸統制局監察處處長曾養甫擬〈利用走私辦法〉。
35. 經濟部檔案 18-26 , 3-(1) , 〈江北走私情形及防止辦法〉。
36. 經濟部檔案 18-26 , 3-(2) , 行政院訓令機字一零八八號（1941年2月5日發）, 訓令內容如下：「查交通所擬利用走私辦理政府秘密運輸實施辦法，及交通部辦理政府秘密運輸加強組織方案，前經本院核准施行於廿九年九月八日以機字第九七七號極密訓令抄發知照有案，嗣以此項運輸事業應絕對機密，所有『利用走私』及『走私路線』字樣，公文書中宜予避免，該項『利用走私辦理政府秘密運輸實施辦法』及『交通部辦理政府秘密運輸加強組織方案』，嗣後即分別改稱為『特種運輸實施辦法』及『交通部辦理政府特種運輸加強組織』，『走私路線』則稱為『特種運輸路線』，以期慎密，經陳奉國防最高委員會委員長批准照辦，并飭嗣後關於此項運輸一切公文，倘非必要，均應免敍此項運輸之原來作用，等因。奉此，除分令軍政、財政、交通三部遵照，並函達軍事委員會查照，轉行調查統計局及運輸統制局遵照外，合行令仰遵照。此令。院長蔣中正。」由於在此訓令中表現出國府利用走私進行「特種運輸」是在蔣中正完全能掌握之下所作的決定，故在此全文錄出以資參考。
37. 經濟部檔案 18-26 , 3-(2) , 〈交通部辦理政府秘密運輸加強組織方案〉及「關於緝私與特種運輸之聯繫事項會商實施步驟一案會議紀錄（1940年9月9日）」。
38. 賀揚靈，《浙西三十年度對敵行政總檢討》（浙江省浙西行署祕書處印行，1941年），頁57-58「為搶購軍用品、日用品、原材料，特設置一個敵後貿易機關……又委託敵後各祕密行政機關收購後運。……例如民族日報被炸以後，全部印刷器材就是從上海祕密購運來的。另又運到大批捲筒油印機，於文化方面的幫助特大。其他必需用品，都可以透過這個關係，從敵後搶購內運」，像上述的類似記載，是當時對搶購行動的「標準」說法，故只舉此例作為代表。
39. 章君毅，《杜月笙傳》（台北，傳記文學出版社，1968年）第三冊，頁305-332。
40. 經濟部檔案 18-26 , 3-(2) , 財政部呈行政部文（關渝字一九七六號）。
41. 童遲瑗，〈如何搶購游擊區物資〉，《東南經濟》第九、十期合刊（江西上饒，1941年9-10月），頁55。

42. 重慶商務日報（1944年5月2日）社論〈搶購與走私〉。
43. 經濟部檔案 18-26，3-(2)，〈中山縣走私概要〉。
44. 《戰時經濟鱗爪》，頁26-30。
45. 《天南對敵經濟封鎖戰》，頁101-102。
46. 經濟部檔案 18-26，3-(1)，〈抄浙江省黃主席（紹竑）六月儉勇電〉。
47. 金世忠，〈民國保甲制度之研究：以抗戰前後的四川省為例，1935-1949年〉（國立台灣大學歷史研究所碩士論文（1991年1月）），頁135。
48. 陳祖模，前引文，頁11。重慶新華日報（1944年6月11日）有〈物資內運領照手續，財部重新規定辦法〉，說明國府自此年6月方准許商人「得向當地貨運管理處站請領內運物資運輸憑照」，以「便利各地商人搶運物資進口」。
49. 中央宣傳部國際宣傳處編譯，〈日本人對我抗戰力之估計〉，《敵情資料》第七期（1940年12月4日），本文為翻譯刊於外交時報九月十五日之〈關於重慶政權的命運〉，作者為松本鎌吉。
50. 白井勝美編，《現代史資料 13，日中戰爭 5》（東京，みすず書房，1978年），頁594-596。余子道、劉其奎、曹振威編，《汪精衛國民政府『清鄉』運動》（上海人民出版社，1985年），頁471。中共南通市委黨史辦公室編，《蘇中四分區反『清鄉』鬥爭》（江蘇人民出版社，1985年），頁55-56。

責任編輯：蔡幸娟