

抗日战争时期中国银行 支持少数民族地区发展的经验

刘春红 武岩 ■

我国的少数民族地区多集中在边疆地区，是我国重要的资源富集区、生态屏障区和文化特色区，同时，由于自然和历史原因，其经济和社会发展相对落后。少数民族地区的发展对于实现全体人民共同富裕、维护国家统一、社会安定和民族团结具有重要意义。红色金融基因在促进少数民族地区经济社会发展中发挥了举足轻重的作用。在中国共产党的领导下，红色金融事业从无到有，由弱变强，凝聚着党带领人民实现民族复兴的宝贵精神力量 and 实践经验。

1937年全面抗日战争爆发前，银行主要集中在东部地区，西南与西北因经济相对落后、交通不便，银行设立较少。抗日战争全面爆发后，少数民族人口居多的西南与西北地区成为抗日战争大后方。中国银行在抗战时期极端困难的条件下，筹集抗战资金、物资和民生商品，疏通对外通道，支援大后方工矿、交通和商业外贸企业，服务社会民众，为抗战和解放战争的胜利以及少数民族地区经济发展作出了积极贡献。

一、增设机构，在西部民族地区金融网建设中成绩突出

在抗战大后方实施以重庆为金融中心的西部区域金融网建设，对于对外抗战、对内统一货币具有十分重要的政治经济意义。抗日战争全面爆发

表1 1942年四行在西南、西北增设机构统计表

省市	战前已设	其中				战时新设	其中			
		中央	中国	交通	农民		中央	中国	交通	农民
四川	30	3	11		16	91	21	30	16	24
重庆	7	2	3		2	25	4	5	7	9
西康	1				1	11	2	3	2	4
贵州	4	1			3	27	3	11	7	6
云南	0					34	4	20	3	7
广西	0					45	8	16	11	10
陕西	18	2	4	6	6	24	5	10	5	4
甘肃	4	1			3	25	5	9	5	6
宁夏	0					4	1	1	1	1
青海	0					3	1	1		1
合计	64	9	18	6	31	289	54	106	57	72

注：西康省(1939年成立)下辖59个县，1955年7月，西康省被撤销，管辖区以金沙江为界限，金沙江以东划入四川省，金沙江以西划入西藏自治区。

资料来源：《十年来中国金融史略》

前，四行(中央银行、中国银行、交通银行、中国农民银行)在西部九省一市的分支行已有64处。截至1942年年末，四行在西部地区共设立机构289处(见表1)，完成计划的142%，是战前的4.5倍，并填补了云南、广西、宁夏、青海地区网点的空白。其中，中国银行增设106处，占37%，在少数民族大后方的机构布局速度和数量为各行之首。

中国银行四川分行(渝中行)在西部民族地区金融网建设中走在前列，增设分支机构在四行中数量最多。中国银行于1938年11月组建昆明支行(滇中行)，是战时首家在昆明设立

分支机构的国家银行。1939年至1941年，中国银行先后在滇越铁路沿线、滇缅公路沿线、滇东北地区、昆明郊区以及军事和经济中心设置办事处、简易储蓄处或寄庄(指在资产殷实的商号设立的业务专柜)。1938年12月中国银行贵阳支行复建，1939年8月起中国银行在遵义、安顺等专署所在地及都匀、黔西等15个少数民族聚集的重要城镇陆续建立办事处，经营存放款、国内外汇兑、储蓄信托、农贷等一般业务，并投资工矿企业。

这一时期，四行及“南三行”“北四行”“小四行”等主要商业银行纷纷将总行、总管理处集中迁往重庆，促

使战时中国金融中心从上海向重庆转移,带动近代金融机构在西南、西北地区迅速发展,给西部少数民族地区带来了先进的金融思想,保存了中国银行业的精华,为支持抗战与少数民族地区开发作出了不可磨灭的贡献。

二、红色血脉在滇缅公路上延伸

在抗日战争进入最艰难的岁月里,中国对外交通几乎完全切断。滇缅公路的通车打破了日军封锁,成为抗战大动脉。同时,战时交通状况的改善使内迁的工厂迅速恢复生产,为中国抗战胜利奠定了有力的物资基础。

积极支持交通建设,开辟交通路线,转运战略物资。中国银行投入贷款支持包括滇缅公路在内的西南、西北交通建设,对于开辟战时国际交通路线、开发西部资源发挥了重大作用。1937年至1942年,中国银行贷款约占四行后方交通建设资金的三分之一,为及时转运战略物资、取得抗战胜利作出了积极贡献。

公路沿线增设机构,全力组织调运钞券。抗日战争爆发后,战时军费支出主要由银行垫款解决,券钞的供给对作战开支影响很大。云南、广西作为战时对外交通要道,在其辖内设立分支行,紧急调运钞券、服务大后方金融需求成为迫在眉睫的任务。中国银行昆明支行于1938年11月1日成立后,迅速在滇越铁路沿线的滇南地区设个旧、玉溪、开远办事处,在滇缅公路沿线的滇西地区设下关、保山、畹町、垒允办事处及禄丰、楚雄、祥云、弥渡、大理、芒市办事分处;抗战后期为服务盟军,在昆明郊区设立关上办事处;为便利中印驿运设立丽江办事处。

成立运输处,保障战时金融稳定。

中国出口港被全部封锁后,滇缅公路成为中国与外部联系的唯一运输通道。印妥的新钞券需先海运到仰光,再经铁路运到缅北腊戍,最后通过滇缅公路运到昆明分转各地。由于滇缅公路主要承担抢运军需物资的任务,如果再由运输部门代为转运钞券,极有可能延误。为保证钞券运输安全,保障战时金融稳定,中国银行于1940年10月成立临时运输处,自行订购卡车170辆,办理战时钞券的内运工作。

1941年2月,交通部明确中国银行运输处的运输范围,即中国银行钞券和代运交通银行、中国农民银行两行的钞券,中国银行及所属单位的物资,运输处及使用的汽油、汽车零件以及红十字会的药品。同时,中国银行在腊戍设立总处,在昆明和仰光分别设立办事处,在畹町、龙陵、保山等地建立运输站,并在腊戍、保山、昆明三地附设专门修车厂。1942年10月停止服务时,运输处除完成运输钞券1 022吨之外,还从缅甸运进机器2 080吨,汽车零件395吨,汽油、机油383吨,车胎2 000套,代运兵工署物资70吨,工矿调整处物资92吨,红十字会药品171吨,代运国营出口外销物资钨砂、锡、桐油、生丝等2 000吨以上,保证了抗战军需和各地需要,减轻军务运输的压力,为大后方抗战作出了重要贡献。

三、支持民族地区基础建设,提供农民贷款

提供基础设施贷款。随着抗战后沿海口岸的沦陷,为开发西部民族地区的铁路、公路和机场等交通运输建设,中国银行不遗余力地以贷款或投资方式给予支持,先后为湘桂铁路(205万元)、叙昆铁路(1 050万元)、滇缅铁路(4 230万元)、黔桂铁路(810

万元)等的修建或恢复提供了大量资金;为支持西南地区的汽车制造及运输业,对江南汽车公司、中央滑翔机制造厂、中国汽车公司提供贷款资金;为中国桥梁公司修筑川滇、川陕、川康三线公路大桥提供贷款;为云南利滇化工厂贷款1 000万元,支持其生产机场跑道的特需沥青。

推动地区经济发展。中国银行既提供贷款又参与直接投资,支持建立甘肃玉门油田、新疆独山子油田、西康毛革公司、天府矿业股份有限公司、云南钢铁厂、云南锡业公司、中国粮食工业公司、云南橡胶厂、四川畜产贸易股份有限公司、四川桐油股份有限公司、中国汽车制造公司桂林分厂等一批以开发当地资源为主的工商企业,推动民族地区经济发展。1939年,中国银行在贵州支持面粉、卷烟、猪鬃、桐油的生产、加工与运销,发放贷款116万元。至1942年6月,累计发放各项贷款1 115万元,有力支持了当时贵州工商业的发展。

发放农民贷款。抗战时期,中国银行的农贷区域就已达17省300余县,远及战区边区。中国银行在各行农贷总额中所占比例由1939年的20%增加到1942年的40%以上,远超政府25%的分摊比例规定。中国银行农贷人员由1937年的130人发展到1942年的637人,占员工总数20%以上。同时,开设特种贷款,包括对贷区内的少数民族(如瑶族、哈尼族、彝族、苗族、侗族、藏族等)组社贷款,在利率和还款时间上给予特别照顾。1940年,中国银行在贵阳成立农贷股,在黔南荔波、三都、黔东南剑河、台江等11个贫困县发放农业贷款。

(作者单位:中国银行研究院)

责任编辑 王词