

中央訓練團黨政高級訓練班講演錄

彭學沛先生講

國父實業計劃要義

密

民國三十三年三月印

M6
F129.6
277

國父實業計劃要義 目錄

甲 著述時期

乙 緣起

丙 特點

丁 內容

戊 結論

附錄 各國實業比較

鐵路、汽車、商船、民航機、煤、鋼、銅

附表

一 物質建設

二 第一計劃

三 第二計劃

四 第三計劃

五 第四計劃

六 第五計劃

國父實業計劃要義 目錄



3 1796 7027 2

圖父實業計劃要義 目錄

七 第六計劃

國父實業計劃要義

甲 著述時期

「歐戰甫完之夕，作者始從事於研究國際共同發展中國實業，而成此六種計劃」。序文簽署為民國十年十月十日。

乙 緣起

「蓋欲利用戰時宏大規範之機器，及完全組織之人工，以助長中國實業之發達，而成我國一突飛之進步；且以助各國戰後工人問題之解決」。

丙 特點

此書特點創見，不遑枚舉。至於今日，已經二十二年，經過此第二次世界大戰之經驗，經過此二十二年中中國學術之進步，與各專家之研究，而此計劃乃愈見其完備精深，益信先知先覺之稱，洵非偶然。

茲請略舉其中創見數端，以見一斑：



一、注重海港 吾國爲大陸國，夙昔於海港未嘗注重。而國父於計劃中則主張建三個大海港、四個二等海港、九個三等海港、十五個漁業港。良以海港爲全國輸入輸出之咽喉，平時司對外貿易之吞吐，戰時供海軍之根據與國際間物資互助之通路，關係重大。證之此次大戰經驗，我國因海港被封所受之痛苦，與因海防、仰光等海港籌備簡陋使我遭受之困難與損失，益信海港建設之不容或緩。

關於三大海港之位置，亦特具卓見。

二、內地水道系統 計劃中計及內地整個之水道系統，使黃河、揚子江、珠江互相貫通，水運路綫可以通達雲南、貴州、陝西、甘肅，不但可以補陸路運輸之不足，且運費低廉，運輸工具補充較易。倘當時能着手整理，則於此次抗戰裨益何可勝言。卽如鐵路發達之蘇聯，平時鐵路運輸尙可勝任，一至戰發，卽苦不能應付，差幸其運河系統足以補助，前線供應賴以無缺。愈徵內地水運系統之切要。

此外如謂：遼河松花江間，可於懷德鑿運河，其長不及十英里，卽可聯繫。湘江在廣西東北隅，有秦代與築之興安運河，足與廣西之桂江聯絡，又瀋陽瀋深蕪照宜與間之水路，以聯長江與太湖，而又貫通太湖浚一深水道，以達南運河蘇州嘉興間一點。其在嘉興歧爲兩支，一支循嘉興松江之運河，以達寶浦江，他一支則重乍浦之計劃港，此等路綫，非久居本地者，難知其詳。而國父於廿二年前，瞭如指掌。如照計劃進行，

購「內地直通水路運輸，可自重慶北走直達北京，南走直至廣東」，西北走可達陝西甘肅，西南走可達昆明越南。

三、治河 計劃指示治河方法簡單扼要，與秦代李冰「深淘灘、低作堰」之格言，千古輝映。疏治黃河、淮河、運河、長江、珠江之計劃，精細明快，剖析各專家主張，如老吏斷獄。其於經濟上、交通上關係之重大，更不待言。

四、西北與西部高原之重要 西北鐵路系統由北方大港起，通達新疆之伊犁與喀什噶爾。試思此線果成，此次抗戰將受如何裨益？而此線「將為歐亞鐵路系統之主幹」，「將與未來之印度歐洲鐵路聯絡，成一連鎖，將來由吾人所計劃之港，可以直達好望角城」；當時讀者必以為烏托邦，於今視之，其距實現，已日以接近。

「而不知鐵路之所布置進由人口至多以達人口至少之地者其利較兩端皆人口至多之地為大。……鐵路兩端人口至多之所，彼此經濟情況，大相彷彿，……舍特種物產此方仰賴彼方之供給而外，……貿易交易不能得鉅利。至於一方人口多而他方人口少者，彼此經濟情況大相逕庭，……兩方貿易必臻鼎盛，……人口多處之衆必隨之而合羣移住於新地」。此尤為一般人所未見及。此次戰中磋商分築滇緬鐵路，緬方專家每以將來營業為憂，遂巡却顧，惜其未讀此論也。

西藏、青海、新疆礦產之富，近人稍能道之，而二十二年前未逃 國父之觀察，以

是有高原鐵路系統之計劃。其於國防之關係，尤毋俟贅論矣。

五、機器即資本 「如此鉅資我國萬難自集，則非借之外人不可，或有疑外人安得如許之資本，而不知所謂資本者機器也。……如戰時所需之物料每日數萬萬，而各國之機器廠亦能供之，如是則各國若以戰時工作以開發我國實業，所需資本原料無論至何程度，各國之機器廠無不足以給之也。」此段遺教當時自屬創見，論者或未深信。及至今次抗戰，凡欲經營生產者，有機器即為資本，否則縱有鉅款而無機器，亦等於無資本，束手無策，於是機器即資本之論，販夫走卒，始能道之矣！

六、工鑛建設 鑛業建設之中，於煤鐵之外，特提當時開始抬頭之石油，與中國特別缺乏之銅，自屬遠見。工業之中，於衣食住之外，特別提出行動工業與印刷工業，尤發前人之所未及。今人關於交通運輸工具對經濟與國防之重要，固已婦孺皆知，而以印刷工業未發達之故，致於大戰時中，書籍刊物陋劣難讀，影響青年學子之健康，甚至政府必需之印刷物品均仰給外國，乃益見實業計劃高瞻遠矚之不可及也。

七、中國工人生活最貴 「世人嘗以中國為生活最廉之國，其錯誤因為尋常見解以金錢人價值，衡量百物，若以工作之價值衡量生活費用，則中國為工人生活最貴之國，中國一尋常勞工，每日須工作十四至十六小時，僅能維持其生活，……農人既以所生產償還他租，及交換少數必要品之後，所餘已無幾何。……若值荒年則多數將陷於窮

之死亡，中國平民所以有此悲慘境遇者，由於國內一切事業皆不發達，生產方法不良，工力失去甚多。凡此一切根本救治，爲用外國資本及專門家發達工業以圖全民之福利。今日尙有少數歐美人士力言中國之工業化爲不必要，實爲無知，抑爲惡意，姑不必論，細讀此論必廢然自返矣！

七、預言日本軍閥之侵略 計劃結論中預言日本軍閥之侵略及其結果，及今觀之，若合符節。「國際戰爭者無他，純然一簡直有組織之大強姦行爲耳。……十餘年前列強曾瓜分中國。……今則日本之軍國政策，又欲以獨力併吞中國。……在近三十年間日本於每一戰爭之結局，即獲最厚之報酬，無怪日本之軍閥，以戰爭爲最有利益之事業也。……今中國已醒覺，日本即欲實行其侵略政策，中國人亦必出而拒絕之，即不幸中國爲日本所佔領，不論何時何處，亦斷非日本所能統治有利」。

九、發達工業之路徑 「發展中國工業，不論如何必要進行，但其進行之方，將隨西方文明之舊路徑而行乎？然此之舊路徑，不啻哥倫布初由歐至美之海程，考其時之海程，由歐洲起，向西南方，經加拿利島至巴哈馬羣島之聖沙路華打遠程極遠，與現行之航線取一直捷方向，路程短於前時數倍者；不可同日而語矣。……經濟界之趨勢亦如是也。夫物質文明之標的，非私人之利益，乃公共之利益，而其最直捷之途徑，不在競爭，而在互助」。此即民生主義之途徑也。

丁 內容

實業計劃，共分六大計劃，先列舉十大綱目。

(甲) 交通之開發

子 鐵路一十萬英里

丑 碎石路一百萬英里

寅 修復現有運河

(一) 杭州、天津運河

(二) 西江、揚子江運河

卯 新開運河

(一) 遼河、松花江間運河

(二) 其他運河

辰 治河

(一) 揚子江築堤濬水路起漢口迄於海，以便航洋船直達各埠，無

間冬夏

(二) 黃河築堤濬水路以免洪水

(三) 濟西江

(四) 導淮

(五) 導其他河流

已 增設電報線路電話及無線電等使遍佈於全國

(乙) 商港之開闢

子 於中國中部、北部、南部各建一大洋港如紐約港者

丑 沿海岸築種種之商業港及漁業港

寅 於通航河流沿岸建商場船塢

(丙) 鐵路中心及線點並商港地設新式市街各具公用設備

(丁) 水力之發展

(戊) 設冶鑄製鋼並造土敏土之大工廠以供上列各項之需

(己) 礦業之發展

(庚) 農業之發展

(辛) 蒙古新疆之灌溉

(壬) 於中國北部及中部建造森林

(癸) 移民於東三省、蒙古、新疆、青海、西藏

國父實業計劃要義

第一計劃 以北方大港爲中心，建鑄西北鐵路系統，整理黃河及其支流——陝西的渭河與山西的汾河暨相連的礦運河，實行蒙古新疆的殖民墾荒政策，開發河北（直隸）山西煤鐵礦源，設立鋼鐵廠。共分五部份。

一、計劃中的北方大港 位於大沽口秦皇島南地的中途青河灤河南口之間，沿大沽口、秦皇島海岸綫角上。此處爲渤海灣中最近深水的一點，如能鑄青河灤河的淡水設法引去，免就近結冰，必然能爲深水不凍大港，使萬噸以上輪船可以終年駛行。

二、西北鐵路系統 其主幹線由北方大港起經灤河各地，直達多倫諾爾，計長三百英里，自多倫諾爾向西北進展，分七路建築。第一線向北轉東北走，與興安山脈平行經呼倫，以赴漠河，計長八百英里；第二綫向北偏西北走經克魯倫，以達中俄邊境，與赤塔附近的西北利亞的鐵路相接，長六百英里；第三綫以一幹線向西北，轉正西，又轉西南，沿沙漠北境，以至迪化，長一千六百英里；第四線由迪化以達伊犁，約四百英里；第五線由迪化東南，越出天山山峽，轉西南走以至喀什噶爾，由是向東南走以至於闐，計長一千二百英里；第六線於多倫迪化間幹線，開一支線，由甲接合點出經庫倫，以至恰克圖，約長三百五十英里；第七綫由幹綫乙接合點出發，經烏里雅蘇台以達邊境，約六百英里；第八線由幹綫丙接合點出發西北走，以達邊境約四百五十英里，西北鐵路系統，全長共計六千二百英里。

三、蒙古新疆的移民 隨鐵路修築而實行之移民區內的土地，應由國家收買，劃分農村，長期貸諸移民，開始經營時的種子、器具、屋宇，應由國家供給按值取價或分年攤還，以此方法獎勵東部人民移墾，以填補蒙古、新疆的空虛。

四、整理黃河，建築防波堤堰閘，使航運可直至蘭州，同時修濬渭河、汾河，使成爲山西、陝西兩省可航的河道。另築新運河一條，自計劃港直達天津，以爲內地諸河與新港的連鎖。此項水利工程完成以後，偏僻二省的礦材物產，均得廉價運輸，而暢銷於境外。

五、上述一、二、三、四四部工程需要大量物資與煤鐵，故在計劃開始之初，即須資金五百萬里十萬萬。開發河北、山西、陝西礦產，就近供給當地的需要。

第二計劃

第二計劃以東方大港爲中心，分段整治長江，建設河內商埠，改良現有水路及運河，並創建大士敏土廠。共分五部份。

一、東方大港 計劃港的地點在於乍浦岬與岷浦岬之間，建築長十五英里的海堤，分爲五段，每段長三英里，先築一段然後按需要添築，以完成此低潮能有三十六至四十二尺水深，最大航洋船可以全年隨時出口的船運。除計劃外，總理另有救濟上海港的方法，其計劃中高橋河合流點開一新河，直貫浦東，在龍華鐵路接軌處上流第二轉灣處復與黃浦江正流會合，新河與舊江之間圈入土地三十英方里，可作爲市區中心，而現在

的黃浦江，則填塞以作廣馬路及商店地。同時主張在楊樹浦下游建築船舶塢，上海港必須依此計劃加以改進，使此垂死的商港，可與計劃港爭勝。

二、整治揚子江的計劃第六段——由海上深水線起至黃浦江合流點，由黃浦江合流點起至江陰，由江陰至蕪湖，由蕪湖至東流，由東流至武穴，由武穴至漢口——進行。

三、揚子江沿岸為中國農礦產最富的區域，而居民極為稠密，在長江整理以後，水路運送，所費極廉，則在水路通衢兩旁，完成為實業薈萃的地點，所以特別選定鎮江及其北岸、南京及浦口、蕪湖、安慶及其南岸、鄱陽港、武漢等六處為理想的內河商埠。

四、揚子江南北兩岸的水路運河及揚子江上游，關係於長江的航運至鉅，故在整治長江自海口至漢口一段以後，改良與揚子江相聯絡的水路運河，依計劃的規定，待改良的有運何、淮河、江南水道系統。鄱陽水道系統，漢水、洞庭系統，揚子江上游等七段。

五、上述一、二、三、四四部工程需要大量土敏土，同時長江沿岸各地特富於土敏土原料，——灰石與煤，故第五部創建大土敏土廠以供需要。

第三計劃

第三計劃以南方大港為中心，一面改良廣州水路系統，一面建設中國西南鐵路系統，完成大港的水陸兩系的運輸，然後建設沿海商埠及漁業港，創立造船廠。

一、廣州位於三江會流一點，又在海洋航運之起點，所以既為甲中國南方內河海洋交通的樞紐，而且廣州是國人自己建設的第一個商港，實有改良為一等港的必要。廣州港的唯一缺點，即在通海洋水路中有二處較淺，若加浚深，仍可使現代航海最大的商船可以隨時出入無礙。

二、改良廣州水路系統 屬於系統的水路為廣州河汊、西江、北江、東江，一律加以整治，一以防止水災，二以便利流行，三以填築新地。

三、建設中國西南鐵路系統 由廣州起向西南各省重要城市及礦產地引鐵路線，其計劃路線有七；

甲 廣州重慶線經由湖南

乙 廣州重慶線經由湖南、貴州

丙 廣州成都線經由桂林、瀘州

丁 廣州成都線經由梧州、敘府

戊 廣州、昆明、大理、騰衝線至緬甸甸界為止

己 廣州思茅線

庚 廣州欽州線至安南界東與為止

四、建設沿海商埠以及漁業港 除上述北方、東方、南方三大港之外，再建設四

國交實業計劃要義

個二等海港、九個三等海港及十五個漁業港，二等港爲營口、海州、福州、欽州四處，三等海港爲葫蘆島、黃港、芝罘、寧波、溫州、廈門、汕頭、電白、海口九處。上述各港都可同時作爲漁業港，此外再設安東、海洋島、秦皇島、龍口、石島灣、新洋港、呂四港、長途港、石浦、福寧、湄州港、汕尾、西江口海安、榆林港等十五漁業港。

五、創立造船廠。河港已經整治與開闢使大量航行海外，沿岸及內河的大小商船與漁船。這些船隻都應於內河與海岸商埠之優於獲得材料與人工的地方設廠建造，並應統一管理。至於船隻的格式長度噸位，都應有一定的基準以備便於修理與管理。

第四計劃

第四計劃完全發展鐵路的計劃。建國方略對於我國鐵路建設，除上述之西北及西南兩系統以外，本計劃預定總築中央、東南、東北、擴張西北、高原等五個鐵路系統；以及設廠製造各路所需的機車、客車、貨車。

一、中央鐵路系統是全圖鐵路的核心系統，全系統共計二十四線，計長一萬六千五百英里。布列於長江以北的中國本都及蒙古新疆之一部。

二、東南鐵路系統共計十三線，計長九千英里，縱橫布列於一不規則之三角形之地區，包括浙江、福建、江西三省，並及江蘇、安徽、湖北、湖南、廣東之各一部。

三、東北鐵路系統包括東三省的全部與蒙古河北之各一部份。本系統內共計二十線

總長九千英里。

四、擴張西北鐵路系統 即係依原有的西北鐵路系統加以擴充，共擬設十八線，全系統計長一萬六千英里。

四、高原鐵路系統 包括西藏、青海、新疆與甘肅、四川、雲南等的一部地方，擬建十六線，總長一萬一千英里。本系統各線，以地屬高原，施工不易，用費亦大，須在其各部份鐵路完成，按部興築。

六、上述二、三、四三計劃中所擬建築的鐵路，連多數幹線之雙軌在內，總計全長在十萬英里左右，若是長鉅的鐵路，需要大量機車、客車、貨車，以資運輸，所以建設機車、客車、貨車之構造廠為必要之圖。

第五計劃

前面四個計劃都是說明國家在經濟建設下的各種基本工業的發達方法，以及我國為發達工業所不可少的鐵路與海港。第五計劃是述明人民日常生活中必需而且可使生活安適的工業本部。所謂工業的本部依 總理根據民生主義的道理，分為食、衣、住、行、育五個部門。

一、糧食工業 包括食物的生產、食物的貯藏及運輸，食物的製造與保管，食物的分別及輸出四類，中國是農業國，而且中國土地大都很肥沃，何以全國的生產量不能供

給全國的需要？考究其原因，半由於地未會盡其利，半由於方法與技術的拙劣，而貯藏的不合法、運輸的不便、分配的不均勻，也是原因之一部。所以第五計劃中特別提出測量土地、振興水利、開荒墾地和設立農具製造廠，普及機器生產的方法，以增加生產，同時改良食物貯藏、製造、分配與輸出的方法，為收宏救計，上述各事應由中央機關統制管理。

二、衣服工業 衣服的主要原料，不外乎絲、麻、棉、羊毛、獸皮五種，所以計劃分設絲工廠、麻工廠、棉工廠、毛工廠、皮革廠以製造衣服原料，同時並設立製衣機器工廠製造縫衣機，以達大量製造衣著，使全國國民能以廉價購得必要的衣服。

三、居屋工業 現在中國一般人民所居住的房屋，富有者大都建築不合衛生。而分配也不適當，貧苦者茅屋土窖，穴居野處，過的簡直不是人的正常生活，所以計劃中從建築材料的生產及運輸着手，以減輕房屋建築的成本，使一般人民以低廉租金租用必需而整潔的住屋，同時對於家用物——如水、光、燃料、電話等，都應有廉價供給全體居民應用。

四、行動工業 總理在本計劃序言中曾提及建築碎石路一百萬英里，以補鐵路水道的不足，一百萬英里碎石路的建築並非難事，而維持此百萬英里碎石路交通的車輛、燃料，以現狀論為不可能，就將來說，也非易事，必須政府事前設法創辦製造車輛的工

廠、開發油礦，以供給廉價的各種車輛與燃料，然後人民行的問題可以解決。

五、印刷工業。中國是發明紙張印刷的國家，可是到現在是最落伍的，普通報紙賣到四千元一令，一般雜誌（除東方雜誌會有十萬以上的定戶外）通常只售二三千，報紙一天出一張，售價一角，此種情形之下，如何能藉文字的方法，來滿足人民的求知慾。因此我們應從造紙印刷業方面來努力，以次籌舉辦，以廉價翻印中外新書，以應民衆的需要。

第六計劃

「機器者，實爲近代工業之樹；而礦業者，又爲工業之根。如無礦業，則機器無從成立，如無機器，則近代工業之足以轉移人類之經濟狀況者，亦無從發達」。所以第六計劃所開發的是鑛業。中國境內不但滿佈鐵、煤、石油、銅等鑛產，並且蘊藏着製造軍兵器所不可缺少的鑛產如錫、鉛等。可惜的現在中國鑛業極爲幼稚，以致貨棄於地，國內各種建設猶賴國外供給原料。加以採鑛技術的拙劣，鑛廠管理的不嚴，是以過去幾十年中鑛廠失敗者多，成功者少。爲此抗戰建國、海口被封的時期中，我們惟有振着自己的努力，來開採與冶鍊我們所需要的鋼、鐵、油料。

戊 結論

「今後國民的經濟建設，應以發達工業經濟為基礎。其最重要的條目，為準備實業計劃的實施，由此以完成我們平均地權、節制資本的基本政策。至於國父的實業計劃，其規模遠邁漢唐，其精神更有以會通，現代世界經濟的變局，實為我們中國經濟建設唯一的寶典。而其準備工作自甚艱鉅。故全國國民必須自今日起，立定決心，積極進行」。

（總裁著：中國之命運）

附 錄

各國實業比較

實業計劃中之規模與數字論者每以為過於理想，歐美人士驟見之亦必難於同意，然則實業計劃之實施與歐美列強之現狀，兩相比較，或不無意義。目前在大戰進行中，一切生產狀況，均屬變態，且各國亦嚴守祕密，故根據戰前數字比較，似較為妥當。

關於實行實業計劃最初十年內所須完成之各項工作，總裁已於「中國之命運」一

書中估計列表，證據以比較。

一、鐵路

各國面積人口及鐵路密度比較（民國二十一年）

| 國名 | 面積 平方公里 | 人口 | 鐵路營業公里 | 每百平方公里 鐵路公里數 | 每萬人 公里數 |
|-------|------------|-------------|--------|-----------------|------------|
| 美 | 七,八四一,四〇〇 | 一三五,六九三,〇〇〇 | 四九,一四〇 | 五·三 | 三·三 |
| 英 | 二四三,七〇〇 | 四六,五三八,〇〇〇 | 五二,八〇五 | 二一·四 | 七·〇 |
| 法 | 五五一,〇〇〇 | 四一,八九〇,〇〇〇 | 四三,〇五八 | 七·六 | 一〇·〇 |
| 德 | 四七〇,七〇〇 | 六四,五九四,〇〇〇 | 五三,九三一 | 一一·五 | 八·二 |
| 意 | 三〇〇,一〇〇 | 四一,六〇五,〇〇〇 | 二二,八一九 | 七·四 | 五·五 |
| 比 | 三〇,〇〇〇 | 八,一五九,〇〇〇 | 四,八四一 | 一五·九 | 五·九 |
| 荷 | 三三,六〇〇 | 八,二二〇,〇〇〇 | 三,六四〇 | 一一·二 | 四·四 |
| 日（本島） | 三七八五,五〇〇 | 六四,四三五,〇〇〇 | 二二,七六七 | 六·二 | 三·七 |

瑞典

四百六〇〇

六千三百〇〇〇

二千七百

三·七

二六·九

中國(東三省
在內)

二,一九〇,〇〇〇

七千七百〇〇〇

二千九百六

〇一·三

〇·五

由此可見美國每萬人合鐵路三十三公里，比利時每百平方公里合鐵路十六公里，而我國如照實業計劃，完成鐵路十六萬公里，每萬人亦不遜合鐵路三公里，每百平方公里之面積不過合得鐵路一公里四。

二、汽車

各國汽車生產輛數比較

| 國名 | 民 | 廿 | 二 | 具 | 廿 | 三 | 民 | 廿 | 四 |
|----|---------|-----------|-----------|-----------|---|---|---|---|---|
| 美國 | 加拿大 | 二、〇二五、一二五 | 二、八六九、九六三 | 四、一八二、四九一 | | | | | |
| 英 | 二八〇、五二六 | 二四六、二三〇 | 四〇三、七二〇 | | | | | | |
| 法 | 一九一、九二九 | 一七六、三四四 | 一七七、八〇一 | | | | | | |
| 德 | 三〇五、八三二 | 一七四、六五五 | 二二八、〇〇〇 | | | | | | |

蘇

四九、七〇〇

七二、五〇〇

九二、〇〇〇

意

四二、〇〇〇

四三、〇〇〇

四八、〇〇〇

而根據「中國之輪運」統計，最初十年內共產二二五、七八五輛，即約每年二萬二千輛。至目前我後方所產之卡車不過二萬輛左右而已。

三、商船

各國毛噸百噸以上船舶表（民國二十四年）

國名

艘數

總噸

噸

數

英

九、〇〇三

二〇、二四八、七〇九

美

三、一六四

一三、三〇三、七〇五

日

一、七七二

四、〇二二、二九〇

蘇

一、七九六

三、九五五、八五六

德

一、七三九

三、六三六、七五六

法

一、三四四

二、七九七、九三四

國家實業計劃要綱

一九

圖文營業計劃要義

二〇

| | | |
|-----|-------|-----------|
| 意 | 九三三 | 二、八〇八、六〇四 |
| 荷 | 一、二五六 | 二、五三四、七六六 |
| 瑞 典 | 一、〇八六 | 一、五一〇、七七二 |
| 西班牙 | 八〇二 | 一、二五二、九一九 |
| 蘇 | 五六七 | 一、一〇八、四六〇 |
| 丹 麥 | 六〇五 | 一、〇八一、六二八 |
| 比利時 | 一八二 | 四〇〇、九〇一 |

根據「中國之命運」，最初十年中共造商船一、〇二九、六〇〇噸。可見並非奢望。

四、民用航空機

各國民航機數及駕駛人數比較（民國二十四年）

| 國名 | 飛機數 | 駕駛人數 |
|----|--------|---------|
| 美 | 六、三三九架 | 一三、九四九人 |

根據「中國之命運」，最初十年製造一萬二千架，折舊補充在內。

五、煤

各國產煤量比較（單位千噸）

| 國別 | 民 十 九 | 民 二 十 三 |
|----|---------|---------|
| 法 | 一、九三三 | 一、四七五 |
| 德 | 一、五七八 | 二、五〇〇 |
| 英 | 一、二九七 | 二、四七七 |
| 意 | 四四三 | 七〇八 |
| 日 | 二、三四五 | 六九六 |
| 美 | 四八七、〇七五 | 三七七、一八八 |
| 德 | 二八八、六一一 | 二六三、一六七 |
| 英 | 二四七、七九六 | 二二四、五〇〇 |
| 蘇 | 三九、九五二 | 七九、八〇〇 |

法

五五、〇三六

四八、七四五

日（包括殖民地）

三四、五〇四

四〇、三三一

比

二七、四一四

二六、三六三

印度

二四、一八五

二〇、五〇〇

根據「中國之命運」，十年後達到之年產量爲一五〇、〇〇〇、〇〇〇噸，較美英
 德年產量爲小。民國三十年後方各省煤產量共約五、二二一、四〇四噸。

六、生鐵

各國生產量比較（民國二十三年）單位百萬噸

美

二二、七

英

六、五

德

一三、一

比

三、一

蘇

一三、五

日

二、七

法

五、八

鋼（民國二十三年）單位百萬噸

| | | | |
|---|------|---|------|
| 美 | 二六、四 | 英 | 九、〇 |
| 德 | 一三、七 | 比 | 一一、九 |
| 蘇 | 九、五 | 日 | 三、七 |
| 法 | 六、二 | 印 | 〇、八 |

根據「中國之命運」，十年後達到之鋼鐵年產量爲五、五六〇、〇〇〇噸，略優於二十三年日本產量。民國三十年後方各省鐵產額爲六三、六三七噸，鋼爲二千餘噸。

七、銅

各國銅生產量比較（民國二十三年）單位千噸

| | | | |
|------|-----|-------|-----|
| 美 | 四〇七 | 北羅得西亞 | 一四〇 |
| 智利 | 二五六 | 加拿大 | 一五一 |
| 比 | 一五一 | 日本 | 六七 |
| 比領剛果 | 一一〇 | 蘇 | 五三 |

根據「中國之命運」，十年後達到之年產量爲二萬五千噸較上列各國均少

八、鋁

各國鋁生產量比較（民國二十三年）單位千噸

| | | | |
|-----|----|----|----|
| 美 | 七六 | 法 | 一六 |
| 德 | 三七 | 意 | 一三 |
| 加拿大 | 一六 | 英 | 一一 |
| 挪威 | 一六 | 瑞士 | 八 |

根據「中國之命運」，十年後達到之年產量為一一、五〇〇噸，略等二十三年英國產量。

九、汽油

各國汽油生產量比較（民國二十三年）單位百萬噸

| | | | |
|------|-----|-----|---|
| 美 | 一二三 | 伊朗 | 八 |
| 蘇 | 二四 | 荷印 | 六 |
| 委內瑞拉 | 二〇 | 墨西哥 | 六 |

羅馬尼亞

八

Trinidad

二一

日本（台灣計算在內）

〇・二

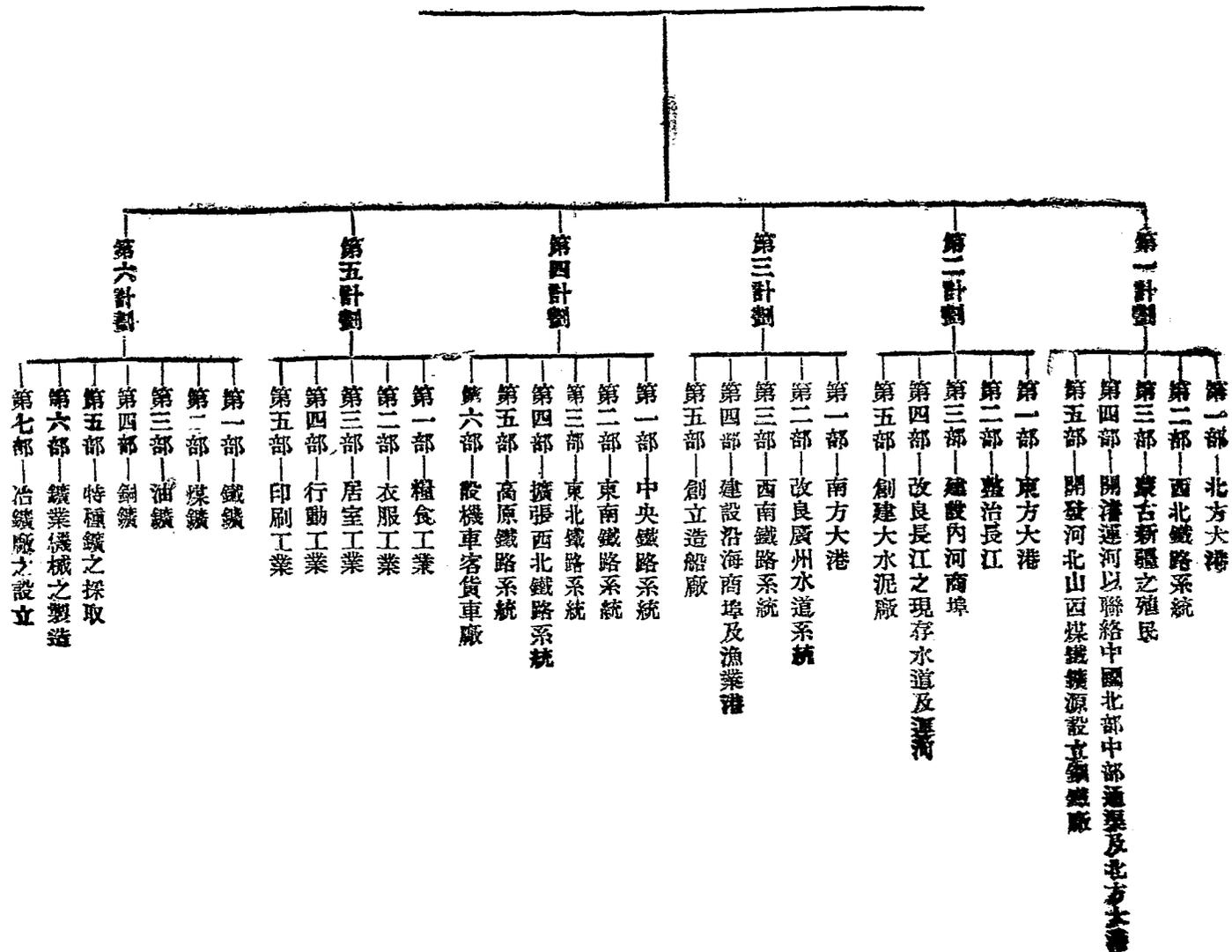
根據「中國之命運」，十年後達到之年產量爲一、七七四、〇〇〇噸。比較產油各國，都還相差甚遠。

看了上面的比較，可以知道「實業計劃」和「中國之命運」書中的數字決非過大。但也決非過小，因爲基礎薄弱的中國，要達到那個程度，還是極費氣力的。

（完）

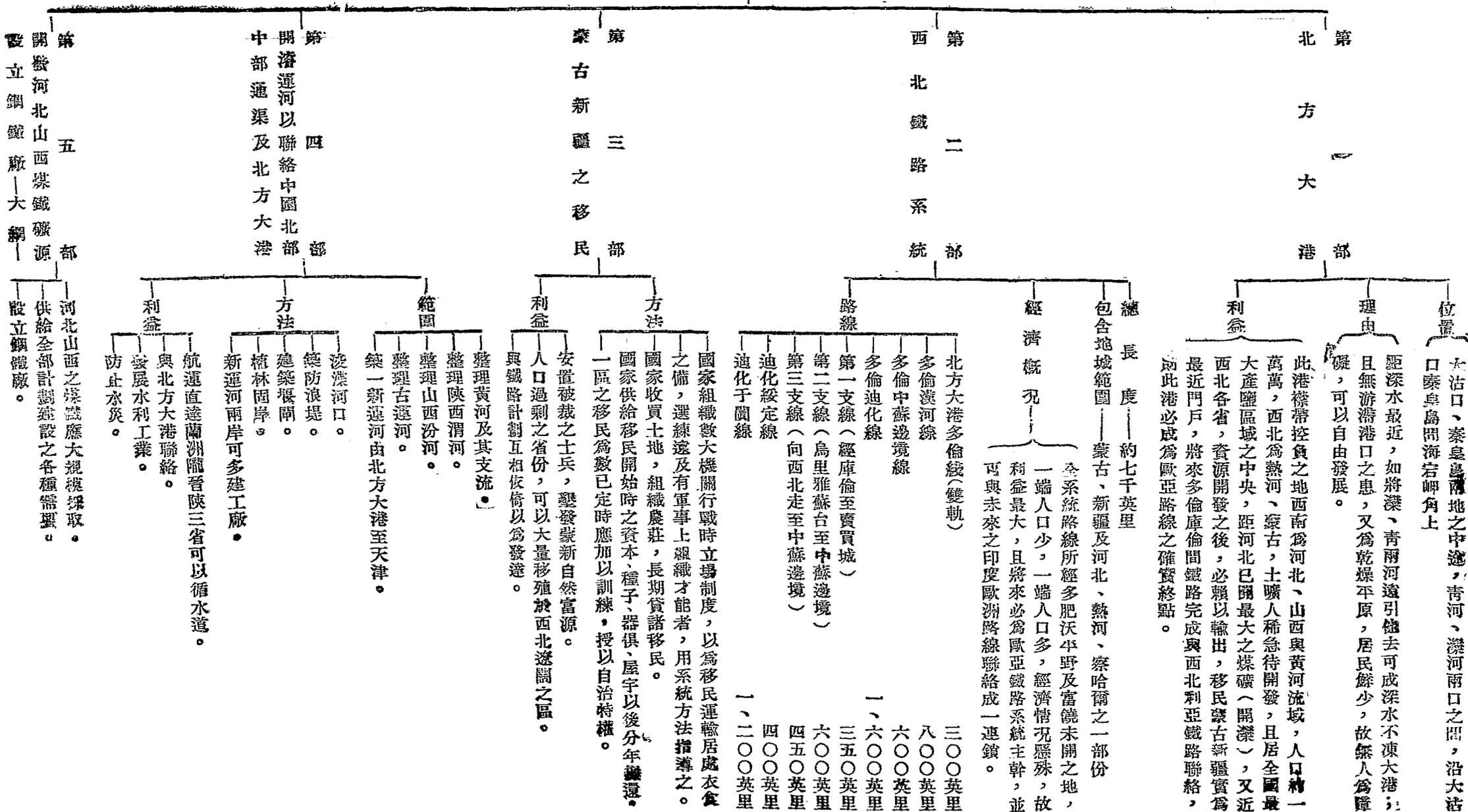
總理實業計劃表解

物質建設



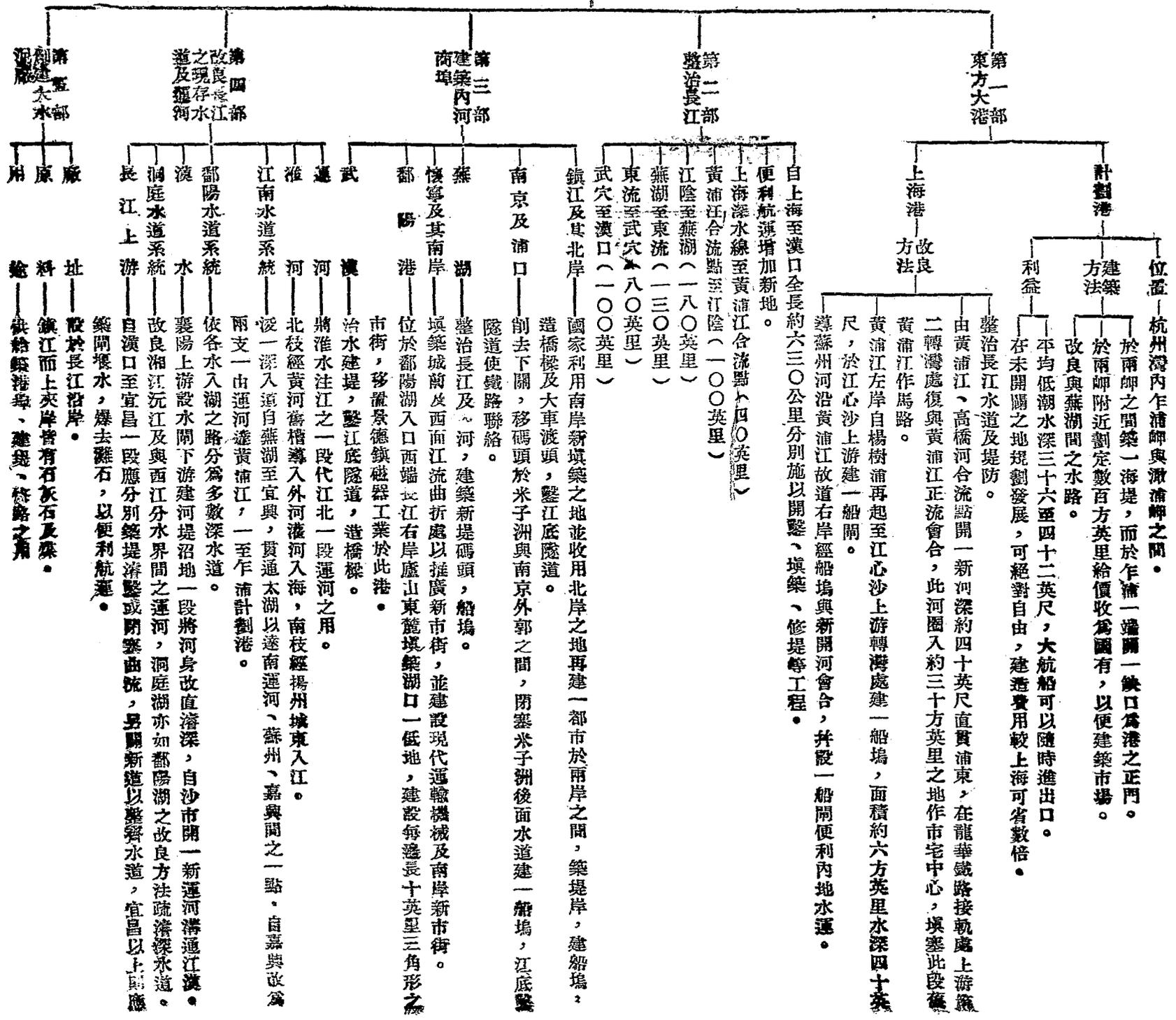
總理實業計劃表解

第一計劃

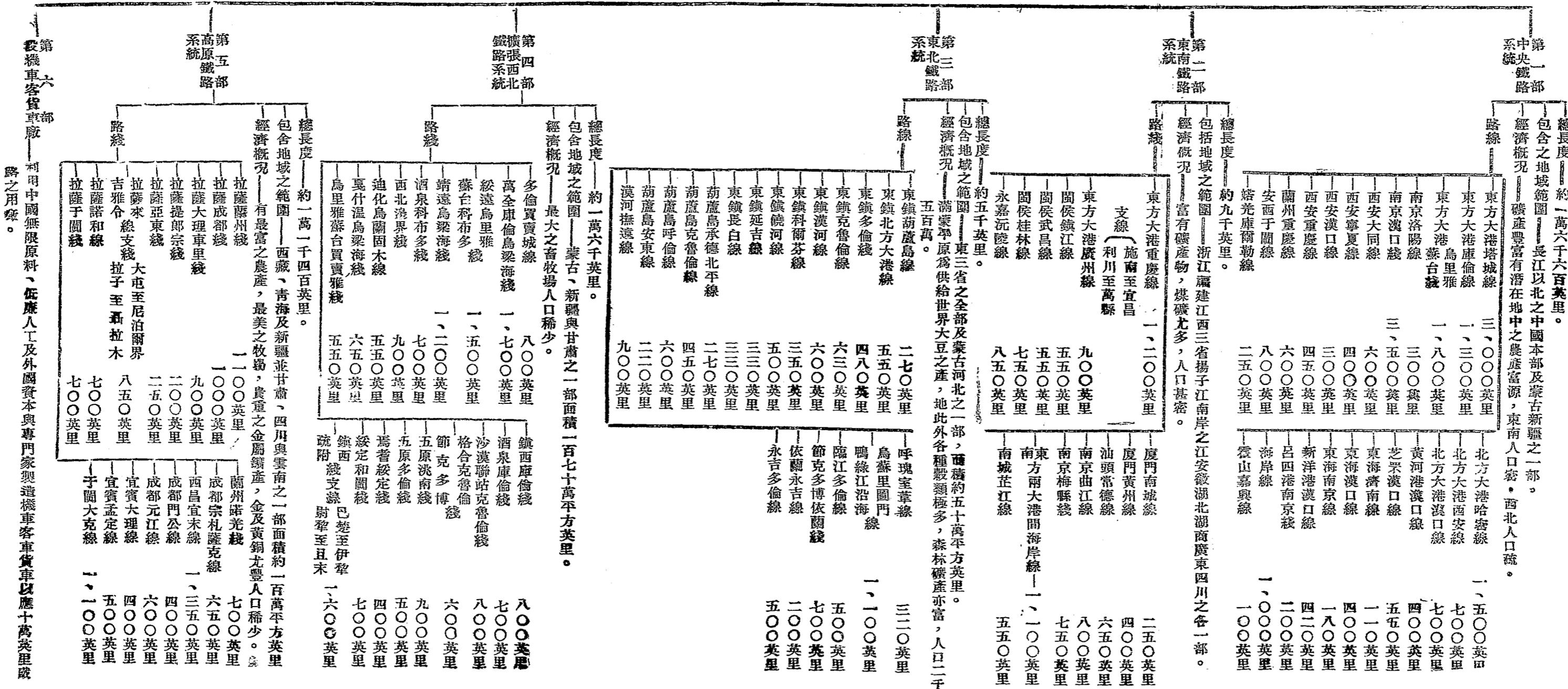


總理實業計劃表解

第二計劃



總 理 實 業 計 劃 表 解
第 四 計 劃



第一節 糧食工業

食物之產生

來自水中者——建設捕魚港，建造捕魚船。
改良農事，設立農器製造廠。
來自陸地者——墾墾荒地，測量農地。
自由農業法之保護。

食物之儲藏及運輸

改良運輸穀類方法——沿河設特別運船。
改良儲藏穀類方法，使能保存一定時期。
全國內設穀種運輸器。

食物之製造及保存

製造——長江以北諸大城鎮設麵粉機房。
長江及南部中國諸大城鎮設磨米機房。
在中國南部經營錫鐵片工場及罐頭工場。
保存——用冷藏法保存菓類、魚類、肉類。

食物之分配及輸出

每一地方預備一年消費量之食物。
經理當按人數依實價售主要食物於居民。

改良茶產

廢除所課於茶之釐金及出口稅。
設立新式製茶工廠。
改良種植方法。

改良豆產

設立新式工場於中國。
設立豆製品工場於外國。

蠶絲工業

設蠶絲所、製綢工廠，採用新式機器。
設科學局所，指導農民改良蠶種並收買蠶繭。

麻工業

中國南部苧麻料富工廠，應引用新法及機器製麻。
於棉產區域建立大紡織廠，由中央機關監督。

毛工業

以科學方法養毛剪毛，以改良其出品增加其數量。
於中國西北全部設立毛物工場。

皮革工業

設立製革工廠。
設立製造皮貨及靴鞋類工廠。

製衣機器工業

於附近鋼鐵工廠之處設立製造製衣機器廠。

第二節 衣服工業

建築材料之生產及運輸

生產——就原料與市場附近地設立
水泥工場。
石工場。
製造鐵架工場。
鋸木工場。
磚瓦工場。
運輸——造特別之舟車運至需要之地。

居室之建築

公共建築——公建公有由政府設專部以司其事。
私人居室——公建以低廉賃價供給人民。
一切居室設計皆務使居者得其安適。
建造工業事務須以節省人力之機器為之。

家具之製造

每種家具以特別工場製造。
一切家具俱需改用新式以圖安適。

家用物之供給

於大城市中設自來水工場以供給飲料。
於大城市中設發光工場供給燈光。
於大城市中設電氣場、煤氣場、蒸氣場供給煤熱。
於城市中設煤氣電力火爐工場供給家用燃料。
設立電話器具工場普及電話之使用於鄉鎮各家。

第三節 居室工業

造大路一百萬英里平均

每縣造二百五十英里。
或四百人造一英里。

設立製造自動車工場

農用車
工用車
商車
旅行用車
運輸用車
最初用小規模後乃逐漸擴張。

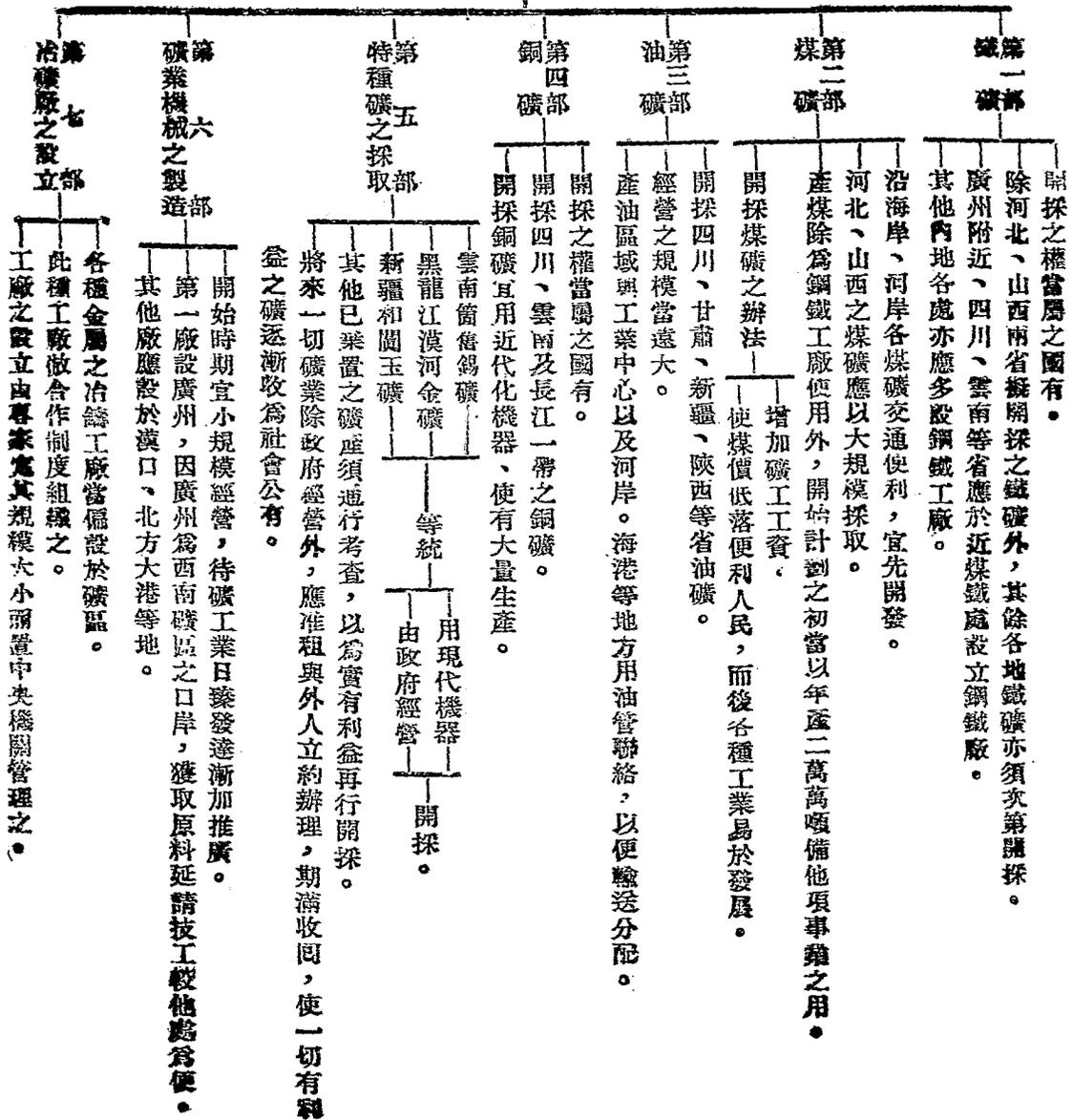
第四節 行動工業

開發中國所有煤油礦供給廉價燃料。
於大城市中設立大印刷所印刷報紙以至百科全書。
各國所出新書以中文翻譯廉價售出。

印刷工業

一切書市由一公設機關管理。
利用西北部森林、長江及其附近之蘆葦設立造紙廠。
設立墨水工場、印模工場、印刷機工場等。

總理實業計劃表 第六計劃



(603)

4-21-75

17

KBC
; 129.6
77