

陳立夫先生講

(編教二十五)

實業計劃之綜合研究總論

(政治方面的考察)

中央訓練團黨政高級訓練班編印

三十三年三月

信



MG  
F12P.6  
632

實業計劃之綜合研究總論  
實業計劃之政治

方面的考察 目錄

甲、緒論

- 一、著作緣起
- 二、基本觀點
- 三、根本要義
- 四、發展原則
- 五、研究目標

乙、理論

- 一、實業計劃與國防建設
- 二、實業計劃與經濟建設
- 三、實業計劃與文化建設

實業計劃之綜合研究總論 目錄



3 1799 1451 4

丙、內容——六大計劃之剖析

丁、問題

一、技術

二、勞力

三、資金

四、原料

五、區劃

六、組織

七、標準

戊、結論——實業發展為中國存亡之關鍵，並為世界和

平之樞機

目

# 國父實業計劃之綜合研究總論——實業計劃之政治方面的考察

## 甲 緒論

### 一、著作緣起

建國方略，規模弘遠，心理建設，所以恢復民族獨立之精神，社會建設，所以奠定民權普遍之基礎，而物質建設，則所以開拓民生發展之途徑，三者皆所以謀三民主義之實現，而造成國防文化與經濟三體合一之新中國者也。其中物質建設之實業計劃一書，實成于「歐戰甫完之夕」，為研究國際共同發展中國實業之結果，「蓋欲利用戰時宏大規模之機器，及完全組織之人工，以助長中國實業之發達，而成我國民一突飛之進步，且以助各國戰後工人問題之解決」，故為國父救國救民與救濟全世界人類之要義。民國十年變十節，書成、國父序以公諸世。迄後二十年，而世界第二次大戰起，撫今追昔，計劃之未能及時實現，自為全世界人類一大憾事，而鑒往知來，其實現乃愈不可緩，其研究尤為國人及本黨同志之重要職責，亦彰彰明甚。

### 二、基本觀點

吾人研究實業計劃，當先確定其基本觀點。國父民生主義之基本原則有三：一曰、民

生本位，二曰、計劃經濟，三曰、民生與國防之合一，實業計劃亦即根據此三大原則而構成此偉大周密的計劃，爲國防經濟建設之基礎。國父之著實業計劃，以之公諸世界，故嘗不盡言，言不盡意。而吾人之研究，則當探切體會。國父之深意，而以此三大原則爲基本觀點。蓋實業計劃實以發展民生爲本體，（觀于第五計劃以食衣住行印刷爲工業本部可知）。以鞏固國防爲太用，（寓國防建設于經濟建設）。而以計劃經濟爲之步驟與範圍者也。故自此基本觀點以研究全部計劃，則條目之博大深遠乃明。

### 三、根本要義

吾國疆域廣大，西北爲大陸，東南爲海洋，其歷史的發展程序，亦爲自西而東，自北而南，自內陸而海洋，故經濟建設亦自以適應此自然之趨勢爲根本要義。以廣大之大陸爲基點，以繁榮之海港爲出口，發展國際貿易于海港，建設農礦事業于大陸，平時通商，以海港爲門戶，戰時抗，以大陸爲後方。門戶之鑰鑰必操之在我，方可自主，後方之生產必足以自給，方可自立也。

### 四、發原原則

實業之開發，其不能委諸個人及有獨占性質者，應由國家經營之，而國家經營之事業，必有步驟，必有範圍，庶不致有枝節，凌亂，與不經濟之病。國父于此，鄭重提出四原則

，必當注意：一爲必選最有利之途，以吸外資，二爲必應國民之所最需要，三爲必期抵抗之至少，四爲必擇地位之適宜。西北鐵路系統卽其例證。自人口多處以達人口至少之地，貿易必臻鼎盛，人口易于移居，故爲最有利之途，此爲國父所發明之鐵路經濟上原則。移稠密省區無業之游民，以開發資源富足之地，使不致一方面「棄自然之惠澤」，他方面「耗人力于無用」，故爲國民所最需要。且此路將爲歐亞鐵路系統之主幹，故地位適宜。而所經皆沃野坦途，並無高山大河之梗阻，橫貫其中，故又爲抵抗至少。如此則發展易于成功。此兩者爲研究與執行實業計劃所不可不知之要義。

##### 五、研究目標

實業計劃序文有言：「此書爲實業計劃之大方針，爲國家經濟大政策而已。至其實施之細密計劃，必當再經一度專門家之調查，科學實驗之審定，乃可從事，故所舉之計劃當有種種之變更改良，讀者幸毋以此書爲一成不易之論，庶乎可。」故吾人研究目標，大要有三：一爲熟讀此書，以求操實業發展之權之智識（見原序）；二爲認識其根本要義與把握其基本觀點；三爲從事于其實施之細密計劃之研究調查與實驗。（前美使芮思詩卽曾派專門技師實測北方次滯地點見原書第一計劃第一部）如此庶不負國父辛勤規劃之苦心，且可藉以仰窺國父高瞻遠矚之卓見也。

茲將研究進行之步驟分爲一，理論之探討，說明其與建設國防經濟文化三體合一新國家之關係；二，內容之剖析，說明六大計劃中之各種事業及其重要性；三，實施時實際問題之解決，如人力物力組織等是，皆細密計劃之所當及者也。

### 乙 理論

實業計劃本身固爲一大經濟政策與方針，但吾人之研究，更宜于經濟問題以外，從政治教育各方面加以考察，而國父著書之動機，既在于救中國，亦在于救世界，則此計劃實行以後，其在政治上對內對外所可能發生之影響必大，用于說明實業計劃與國防經濟文化三大建設之關係之先，特從政治方面考察其在國內及國際之大用，蓋此計劃實以經濟爲體，而以政治爲用者也。換言之，吾人當以政治的力量推行實業計劃，而計劃之實行，最先及最後，亦必有助于政治建設之完成也。

第一：實業計劃對國內之大用，在于完成國家之統一，加強國族之團結，鞏固邊防，以促進國家之現代化。地方建設既以縣爲自治單位，以中國疆域之廣大，設縣之多，如聽其各自爲政，其勢將無以聯繫，無法統籌，而事業之不能由一縣力量担任者亦無從舉辦，故必以中央政府之力量貫徹于地方，方不致有支離凌雜之弊。實業計劃之特別注重交通，即所以完成國家之統一，使血脈貫通，無遠弗屆，中央之於地方，如身之使臂，臂之使指，交通綱之所

及，亦即中央政令之所屆，而中央政策之爲全國謀福利者，亦不致如過去軍閥時代專准事業發生上下游地域性之爭執與阻力矣。明此則交通固爲經濟建設，亦即爲政治網維也。其次吾國人口之蕃衍，因地域之遼闊，其在過去，交通不便，以山川之間阻，馴致語言之隔閡，習俗之殊異，宗族之間，遂易爲國外及國內之別有用心者，造作名詞，藉資離間。實業計劃之實行，以交通之日趨便利，深信交往頻繁，感情融洽，必於國族之團結有以加強也。又工業本部之建設成功，足以發展民生，而根本工業與關鍵工業等資本雄厚事業之由國力經營，亦可以節制私人資本而消弭階級鬥爭於幾先，其於全民團結關係亦大。至於移民實邊，與以國家力量經營目前獲利較少之鐵路系統，亦所以鞏固邊防，政治的軍事的原因與經濟原因蓋同時存在也。國父言此種種事業必爲國有且統一之，此固爲計劃經濟之要點，但同時亦足徵政治力量之普遍貫徹於國家建設之各方面，抑亦所以促進國家之現代化者也。

第二：其在國際上之大用，則可以加強對外合作，可以消弭國際爭戰。實業計劃之吸收外國資金，其精神爲互助，其條件爲互惠，而最重要之特徵，則爲自密切之經濟的合作，以發生國際的政治友誼。一方面固爲本國適應需要，一方面即爲外國解決困難，外人而能深明此義，則可瞭然於國際固可以有誠意的合作，而不必專事商業的競爭，固可以共存共榮，而不必以鄰爲壑仍不免於戰爭也。此真諦之明白揭示於世界而爲世人所共信共行，則國際戰爭

今後可以根絕而永不再發生矣。換言之，國父即以國際合作開發中國實業一事，教導全世界，使知在一國之內在互助足以消滅階級鬥爭者，在國際擴而充之，亦必可消滅世界戰爭也。茲更進而就實業計劃與國防經濟文化三體合一新中國建設之關係說明如次：

### 一、實業計劃與國防建設

實業計劃與國防建設之關係，民生與國防合一語，可以明之。昔蔣百里先生國防論中曾云：「生活條件與戰鬥條件一致則強，相離則弱，相反則亡」。并舉井田制以爲例證，蓋以其建軍之組織與經濟之組織相配合至密切也。吾人更以左傳索之戰所記證之。晉之敗齊，其殲和條件爲使齊之封內盡束其敵，齊之使人直斥其隱，曰：「唯吾子戎車是利，無顧土宜」。可知盡束其敵，於晉則利行軍，於齊則適爲生活條件與戰鬥條件之相反，故不特晉城借一而必不從也。吾人以此眼光研究實業計劃，乃知其一切建設，不盡着眼於經濟，而實同時注重於國防。例如前言中曾云：「造巨炮之機器廠，可以改製蒸汽軋壓機，以治中國之道路製裝甲自動車（坦克）之廠，可製貨車，以輸運中國各地之生貨」。若以碎石路一百萬英里計之，所需製蒸汽軋壓之廠必多，則一旦戰事發生，即以之爲改製大炮之機器廠。而輸送貨車之機廠，亦可一切改爲製造裝甲自動車之機廠矣，如是，武器自不致完全仰給於外國。以此次世界大戰之實例證之，英美之戰時生產，所以能供應無缺者，即完全賴此種運用之功。此特其

一、例，即可明實計劃之大用，在於鞏固國防也。其次，自現代國防之條件言之，軍事機動性之強弱，足以決定戰爭之勝負，交通之與軍事，實有最密切的關係。前四計劃中，鐵路公路之建築，海港之開闢，實不盡爲利陸路之運輸，與國際貿易之調度，而同時趨於處處着眼於現代國家之建設。例如吾國海岸線之長，世罕其比，故海防建置，實非易事，國父於大港之外，更置四個二等港，九個三等港，及十五個漁業港，其結論則曰：「總三十有一，（港）可以連合中國全海岸綫，起於高麗界之安東，止於近越南界之欽州，平均每海岸綫百英里而得一港」。此與明初湯和之建置沿海衛所，以防倭寇者，同其嚴密，實委實經濟與自衛二者於其間，吾人欲鞏固國防，與發展國際貿易，必須以全力促其實現也。

## 二、實業計劃與經濟建設

居今日而猶言以農立國，實無以異乎自甘於無獨力生存之能力，必須工農並重，始可以自立於現代國家之林。重工則以交通與開發礦產爲先務，重農則以興水利發展農業及造林爲先務。以故實業計劃中，交通與水利，乃佔重要之地位，而第一至第四計劃，幾於以此二種建設居其大部。第一至第三計劃，以三大海港爲主，而以西北、西南兩大鐵路系統，及改良水路爲輔。第四計劃則完全爲鐵路系統之設計，國父之重視交通與水利，可以想見。至第六計劃則完全爲礦產開發之設計。此數者或謂之關鍵工業，或謂之根本工業，而其完成實爲

裕足民生之先決條件。故言工業化者，不應僅就工業本身言之，而當同時注意交通與農礦。蓋工業化之成功，有三事不可以不先解決，即產銷、與運量也。言生產則原料之供給爲最切要，而農礦則爲工業上供給原料之主要源泉。故農礦之發達，足以解決生產上之資源問題。其次爲銷場問題。過去外人之經濟勢力內侵，雖集中於海口商埠，但其剝削之對象，仍爲內地，今日吾人欲以工業自力更生，以禦外來之侵略，其銷場仍爲遼闊之內地，但其方式與外人不同，外來經濟侵略，不恤竭澤而漁，純以掠取爲目的，今之自闢工業，雖仍以內地爲其產品之銷場，但方法則完全相反，而應取改進農村經濟與提高農民生活之途徑，以適應農村之需要。於此又涉及運輸問題。蓋開發內地，必先建築全國鐵路，開濬全國水道，以利運輸，而此二者又非以國家資本經營不能爲力，故言中國之工業化，農礦交通，實與工業上之產銷運三問題有密切關聯。而實業六大計劃中，第五計劃與第六計劃集中於農礦，以解決資源與銷場問題，前四計劃則多爲交通上之發展運輸問題之與原料供給及產品銷售，關係甚密，故謂之曰關鍵，其與根本工業及工業本部三者之目標，蓋均在於民生裕足之經濟建設也。

### 三、實業計劃與文化建設

新中國之文化建設，自以全國爲其範圍，其特徵有二，一曰均衡性，二曰周遍性，卽力求全國各地之均衡發展是也，願過去以政治經濟等歷史的演變，文化中心頗有自西

移之趨勢，其影響所及，則爲人口之密集於東南，東南乃有過剩之虞，向之爲民族發祥地之西北，則漸形成地曠人稀之現象，不特過去未開發之富源，固未及開發，卽歷史上所謂沃野千里之地，亦竟有地瘠民貧之苦。民生之凋弊，而文化亦隨之進步遲滯，如涼州在兩漢爲人才輩出之地，而在滿清樸學極盛時期，則人才寥落，知名者不過數人，此實爲文化上之隱憂。故今日欲言文化建設，必須以西漢開邊之魄力，與文翁治蜀先興學爲步驟，而第一步則當從人口稠密之地移民實邊，以期既庶既富然後教之，而全國之文化進步乃得均衡。文化建設乃得周遍。此卽從國防與經濟建設上言之，亦爲切要，所謂「有人此有土，有土此有財」是也。實業計劃於邊疆之開發，亦爲重要着眼點之一，而一反古人重中原輕四裔之錯誤，務使大陸內部既有現代之交通，又有繁榮之農礦，更有平均分配之人口，使工業散在農礦業之間。國防上則散在內地之工業，可以開發全國各地潛存之物力，民生上都市之與農村，東南之與西北，可以平衡，調劑而不至於偏枯。故在第一計劃第三部中，論蒙古新疆之殖民，有云：「假能以科學上方法，行吾人之殖民政策，則其收效將無倫比」。而其進行方法，則爲「於國家機關之下，佐以外國練達之士，及有軍事上組織才者，用系統的方法，指導其事，以特惠移民，而普利全國」。又云：「以國民需要之順則衡之，則移民實爲今日急需中之至大者，夫中國現時應裁之兵，數過百萬，生齒之衆，需地以養，殖民政策於斯二者，固最善之解

決方法也」。對於被裁百餘萬之兵，祇以北方沃滄與多倫諾爾間遼闊之地區，已足以安置之，此地礦源富多而戶口少，倘有鐵路由該處出發，以達多倫諾爾，則此等散兵可供利用，以築港建路，及開發長城以外沿線地方之先驅者，而多倫諾爾將發展極北殖民政策之基矣」。又云：「一極之移民，為數已足時，應授以自治特權，每一移民應施以訓練，俾能以民主政治的精神，經營其個人局部之事業」。吾人細譯上述遺教之義諦，可知實業計劃，實合國防經濟與文化建設為一事。多倫諾爾西北鐵路系統之重心，何以需以數百萬散兵置之？在國父著書時，可裁之兵固多，亦固須為謀出路，但今日而預謀抗戰成功後大軍復員之最妥出路，亦何嘗不可以此為借鏡也。又移民之訓練，與自治特權之授予，實亦即行使民權之訓練，與地方自治之實行，以言文化建設，亦孰有急於此者乎！

至於建設西南鐵路系統，亦復注意及此。如廣州成都綫經由桂林澧州，遺教有云：「此路中段則富於礦產，為將來開發希望最大者，此路將為其兩端人口最密之區，開一土曠人稀之域，以收容之者也」。觀此可知實業計劃鐵路政策與殖民政策相輔而行之時，有二原則可循，一為築路自人口稠密之一端，導民移殖於人口稀少之一端，又一為築路以人口稠密之兩地為起訖點，而通過於地曠人稀之地區，凡此皆足以收人口平均分配之效舉者也。其在中央鐵路系統之東方大港庫倫綫，則云：「此綫自中國中部人口最密之地，通至中部蒙古土沃人

稀之廣大區域」。而安西州于闐綫，亦以其人口蕭條，由於交通方法缺乏所致，且云：「此綫完全之後，此一帶地方必爲中國殖民最有價值之處」，于闐蓋西北系統綫之終點也。凡此移民政策，特重蒙古新疆兩地，此在抗戰後將尤見其重要，而國父之高瞻遠矚，吾人尤不可不深長思之也。

新中國之建設，必須爲國防經濟文化三體合一之新國家，故吾人研究實業計劃，雖有其基本觀點，但同時宜自政治經濟國防教育各方面加以檢討，庶幾其精微廣大高明之處，可極可致、可盡、而民生主義之真理可明，即國父之十年國防計劃全稿，雖借未完成，但其中國防經濟計劃之綱領，亦可以瞭解，且進而可以講求其原則與方案也。

## 丙 內 容

國父由於上述之理論，擬定發展中國經濟的六大計劃，實業計劃綱目中，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、修浚現有運河

(一) 杭州、天津間運河

### 實業計劃之綜合研究總論

卯、新開運河  
（二）西江、揚子江間運河

（一）遼河、松花江間運河  
（二）其他計劃運河

辰、治河

（一）揚子江築堤整理航道起漢口迄於海以便航洋船直達各埠無間多夏

（二）黃河築堤疏濬河槽避免洪災

（三）導西江

（四）導淮

（五）導其他河流

巳、增設電報綫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、樞部各建一大洋港如紐約港者

丑、沿海岸建設各式之商港及漁業港

寅、於通航河流沿岸建商業船塢

(丙) 鐵路中心及終點並商港地設新式市街各具公用設備

(丁) 水力之發展

(戊) 設鋼鐵及水泥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設森林

(癸) 移民於東三省蒙古新疆青海西藏

根據上列綱目，總理訂定六大計劃。

第一計劃以北方大滯爲中心，建築西北鐵路系統，整理黃河及其支流——陝西的渭河與山西的汾河暨相連的諸瀾河，實行蒙古新疆的殖民墾荒政策，開發河北，山西煤鐵礦源設立鋼鐵廠。共分五部分。

一、計劃中之北方大滯位於大沽口秦皇島兩地的中途青河深河兩口之間，沿大沽口秦皇島海岸腳角上，此處爲渤海灣中最近深水的一點，如能將青河深河淡水設法引去，免就近結冰，必然能爲深水不凍大滯，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深河各地，直達多倫，計長三百英里，自多倫向西北進展，分七路建築。第一綫向北偏東北走，與興安嶺山脈平行經呼倫。以赴漢河，計長八百英里。第二綫向北遍西北走經克魯倫，以達中蘇邊境，與赤塔附近的西比利亞的鐵路相接，長六百英里。第三綫以一幹綫向西北，轉正西，又轉西南，沿沙漠北境，以至迪化，長一千六百英里。第四綫由迪化以達綏定，約四百英里。第五綫由迪化東南，超出天山山峽，轉西南走以至疏附，由是而東南走以至於闐，計長一千二百英里，第六綫於多倫迪化間幹綫，開一支綫，由甲接合點出發，經庫倫，以至買賣城，約長二百五十英里，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。第八綫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，全長共計六千三百英里。

三、蒙古新疆的移民，隨鐵路建築而實行，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懇以填補蒙古新疆的空虛。

四、整理黃河，建築防波堤堰壩使航運可直達蘭州，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輪運鎮，此項水利工程完成以後，偏僻三省的礦材物產，均得廉價運輸，而暢銷於境內。

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，即須資金五萬萬至十萬萬，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，建設內河商埠，改良現有水路及運河，並興建大水泥廠共分五部份

(一)東方大港計劃港的地點位於乍浦岬與 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英尺水深，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，其計劃由高橋河合流點開一新河，直貫浦東，在華鐵路接軌處上流第二轉灣處復與黃浦口正流會合，新河與舊河之間圍入土地三十英方里，可作爲市區中心，而現在的黃浦江，則填塞以作康馬路及商店地。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)整治揚子江之計劃分六段——由海上深水綫起至黃浦江合流點，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)揚子江沿岸爲中國農礦產最富的區域，而居民極爲稠密，在長江整治以後，水路

運送，所費極賤，則在水路通衢兩旁，定成爲實業薈萃的地點，所以選定鎮江及其北岸，南京及浦口，蕪湖，懷甯及其南岸，鄱陽港，武漢等六處爲理想的內河商埠。

(四)揚子江南北兩岸之水路運河及揚子江上游，關係於長江的航運至巨，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，待改良的有邗河、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、四部工程需要大量水泥，同時長江沿岸各地特富於水泥原料，——灰石與煤。故第五部創建大水泥廠以供需要。

### 第三計劃

第三計劃以南方大港爲中心，一面改良廣州水道系統，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，所以既爲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，實有改良爲一等港的必要。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，仍可使現代航運最大的商船可以隨時出入無礙。

(二)改良廣州水道系統，屬於系統的水路爲廣州河汊，西江、北江、一律加以整治。

一以防止水災，二以便利航行，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綫，其計劃路綫有七：

甲、廣州重慶綫經由湖南

乙、廣州重慶綫經由湖南貴州

丙、廣州成都綫經由桂林瀘州

丁、廣州成都綫經由蒼梧宜賓

戊、廣州，昆明，大理，騰衝至緬甸邊界爲止

己、廣州思茅綫

庚、廣州欽州綫至東興爲止

(四)建設沿海商埠及漁業港，除上述北方，東方，南方三大港之外，再建設四個二等漁港，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，黃河港，芝罘，甯波，溫州，廈門，汕頭，雷白，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，福甯(即今之霞浦)，湄州港，汕尾，西江口，海安，榆林港等十五漁業港。

實業計劃之綜合研究總論

(五) 創立造船廠。河港已經整治與開闢便需要大量航行海外，沿岸及內河的大小商船與漁船。這些船隻都應於內海與海岸商埠之便於獲得材料與人工的地方設廠製造，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

第四計劃完全為發展鐵路之計劃。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，本計劃預備建設中央、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、中央鐵路系統是全國鐵路之中心系統，全系統共計二十四綫，計長一萬六千六百英里。布列於長江以北的中國本部及蒙古新疆之一部。

二、東南鐵路系統共計十三綫，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分，本系統內共計二十綫總長九千英里。

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，共擬設十八綫，全系統計長一萬六千英里。

五，高原鐵路系統包括西藏，青海及新疆，並甘肅，四川，雲南之一部等地方，擬建十六條，總長一萬一千英里。本系統各綫，以地處高原，施工不屬，用費亦大，須在其各部分鐵路完成，按步興築。

六，一，三，四三計劃中所擬建築的鐵路，連多數幹綫之雙軌在內，總計全長在十萬英里左右，若是長巨的鐵路，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製造廠實為必要之圖。

#### 第五計劃

前四計劃說明國家在經濟建設下的各種基本工業之發達方法，以及我國為發展工業所不可少之鐵路與海港。第五計劃則述明人民日常生活中必需且可使生活安適之工業本部所謂工業本部總理根據民生主義，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，食物的分配及輸出四類。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人的需要？考究其原因，半由於地未盡其利，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與水利，開墾荒地，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，爲收宏效計，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，以達大量製造衣着，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之房屋，富有者，大都建築不合衛生。而分配也不適當，貧苦者茅屋土室，穴居野處，直非人之正當生活，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，都應以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，以現狀論爲不可能，或將來說，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。中國爲發明紙業印刷的國家，但至現在乃最落後，「普通報紙售至四十元一令，一般雜誌（除東方雜誌曾有十萬以上的定戶外）通常只銷二三千，報紙日出一張，售價一角，此種情形之下，如何能藉文字的方法，以滿足人民的求知慾。因此應從造紙印刷業

方面努力，以次第舉辦，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，則機器拆從成立，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。」所以第六計劃着重開發礦業。中國境內不但滿佈鉄，煤，石油，銅等礦產，並蘊藏製造重兵器所不可缺少的礦產如鎢鉛等。惜現在中國礦業極爲幼稚，以致貨棄於地，國內各種建設猶賴國外供給原料，加以採礦技術的拙劣，鑛廠管理之不嚴，是以過去幾十年中鑛廠失敗者多，成功者少，當此抗戰建國，海口被封的時期中，吾人惟有憑自己之努力，以開採與冶煉所需要之鋼鉄，油料。

#### 丁、問題

吾人觀上述計劃之內容，當知其規模宏遠，有待於吾人之努力以求其實現者，願實行之始，有若干實際問題不可不謀有以解決之道。以其必須具備現代化與高度工業化之智能，於是技術之供應問題；以其規模之大，完成需時，工程亦鉅，於是勞力之來源問題；抗戰以前，國家財政已形拮据，戰後猶待待復，從事建設有非國力所能獨任，於是資金之吸收問題；而所需材料極多，產量未宏，於是原料之生產問題；此四問題，有關於着手建設之

要件，不可缺一者也。尤有進者，以計劃經濟之原則衡之，工程必求其接近資源，或接近銷場，或配合需要，觀於六大計劃中，前三計劃分別以北方、東方、及南方大港為中心，是顯然有區劃之意，此亦為重要實際問題之一。而人力物力之運用決不可以雜亂無章，組織之是否週密，運用之是否靈活，亦遂為一重要問題。加以現代工業分工日密，立證戰爭使工業集中制之不復適宜，工業之標準化亦為必須研究之問題，庶幾以分散代集中可策事業之安全，可得地域之均衡，而於工業之散入農村，物力之用途經濟，亦可兼籌並顧。凡此七者，均為吾人今日研究實行實業計劃之中心問題。總觀中國之命運當中，於最初十年所需之人力物力及事業之初步目標，亦有詳明之數字統計，何以養成，何以開發，何以達成，亦均當有精密之方案也。

### 一、技術問題

#### 雇用外國技工訓練本國人才

國父於計劃中再三言及專門家之需要。若以吾國新教育倡辦之歷史言之，則為時較短，加以過去教育政策之未能切於實際需要，故技術人才尤感養成太少。但實行實業計劃最初十年中，如中國之命運之所估計，乃需專門技術人才二百五十餘萬之多，而國內學校現時之規模實有不能供應之虞，於是技術人才之供應問題乃形迫切。於此謀解決之道，遂不得不借重

國外專家。楚材管用，但使運用得宜，亦未爲不可也。國父之意及解決之步驟大致見於前章及第一計劃，最初則利用國際人才——種種熟練之技師，國家所雇專門練達之外人任經營監督之責，而其條件必以教授訓練中國之佐使，俾能將來繼承其乏，爲受雇於中國之外人必盡義務之一，是爲利用國外專家從事各種事業，同時即進行訓練本國人員，蓋彷彿寓學徒制於其中也。國內學校當然同時爲種種技術人才之培養，以期補能以自力經營而無需取材國外。最後則於外國資本「本利清償而後，中華民國政府對於所雇外人，當可隨用而舍矣」。綜括言之，技術供應問題之解決，可分爲後治標治本二途。實業計劃開始實行之初，以雇用外國專家治標，以應迫切之需要，而同時積極爲有計劃之培養其本國人才，以自完成之責任，以爲治本之圖。吾人研究時所當注意者，一爲外國專家之如何利用，必求控制得宜，一爲國內人才之如何培養，必求數量充足與訓練切實，如此，方爲以計劃教育配合計劃經濟也。

## 二、勞力問題

### 裁兵移民義務勞動

實業計劃規模之宏大，有如上述，則勞力之需要數量必多。國父在民國十年著書時，鑒於國內軍閥之內訌，謀裁減過剩兵員之道，欲化冗兵爲工人，轉破壞爲建設。故曰：「夫

中國現時應裁之兵，數過百萬，兵之裁也，必須給以數月恩餉，綜計解散經費，必達一萬萬元之鉅，此等散兵，無以安之，非流為餓殍，則化為盜賊，窮其結果，甯可忍言，此弊不可不防，尤不可使防之無效，移民實荒，此其至善者矣。此旨在今日雖時移事異，然鑑於第一次世界大戰後，協約國家戰後復員之發生嚴重失業問題，實大可供參攷。抗戰勝利而後，數百萬大兵之復員，不可不早為之所，是以：

化寬兵為工人，轉戰鬥為生產，利用兵員，實為解決實行實業計畫勞力問題之第一途徑。總裁有見於此，在中國之命運中，亦曾指示軍官於戰後稍加訓練，即可以有補於人才之供應也。第二途徑為移民，即國父在西北鐵路系統部分中所言：「沿海沿江人口稠密貧分層聚之貧民，無所操作，其棄自然之惠澤，而耗人力於無為者，果何如乎！」意在

化游民為工人，自人口之分配言之，亦最經濟也。第三途徑為普遍的國民工役。國父遺教中義務勞動之訓示，實為解決勞力需要問題最直接有效之途徑。以吾國人口之多，如實行義務勞動，其價值之偉大，如以數字表示之，其龐大實足驚人。且此法為中國歷史上所固有，唐代之「庸」，即今日之

國民工役。王荊公始徵宋初雇役法之流弊，而創免役法，其優點雖為平均担負，免人民差徭之苦，但缺點則使人民與國家政治上直接關係，更少一發生之機會，（古代人民之於政

將直接關係，僅有徵兵工役及納租稅三事，徵兵改募集，工役又免，則僅存地主與佃農之關係而已。故義務勞動之實行，於解決實行實業計劃勞力供應問題以外，尙有富於政治教育之價值一大收穫也。而自經濟觀點言之，吾國人口之多，工資之廉，普遍國民工役，亦正爲利用固有之優點耳。

### 三、資金問題

以六大計畫規模之宏大，其資金之需要，自非現在及戰事結束時吾國財力所能供應，故不得不出於吸募外資之途。此點 國父特爲慎重，序文中卽諄諄以發展之權操之在我則存，操之在人則亡爲語。外資之運用與條件，實不可不審慎也。實業計劃成善之時，卽以國際共同發展中國實業爲言。其於外人方面，則列舉其有利之點；如因戰後軍人復員而致生產過多，可於中國覓銷場也；開闢中國利源，可以消弭外國工業之競爭也；盡數吸收工業國家有餘之資本，以免將來之貿易戰爭，可以根絕將來戰爭之最大原因也；可以鞏固人類博愛之情，以鞏固國際同盟之基礎也；皆非僅以謀中國一國之福利，而實爲全世界人類策永久之安全。國父并謂欲使此計劃順利舉行，必分三步以進：第一，「投資之各政府務須共同行動，統一政策，組成一國際團，用其戰爭時任組織管理等人材及種種熟練之技師，令其設計有統系，用物有準度，以免浪費，以便工作」；第二，必須設法得中國人民之信仰，使其熱心匡助

此舉；第三，與中國政府議此計劃之最後契約，必須於兩方最得宜，換言之，即必為互惠的也。若以發展四大原則言之，則在投資之一方為最有利，而在用資之一方則必為國民所最需要，亦即必須發展之業務而為國家財力所不能任者，乃可吸收外國資金，惟同時亦於投資者為有利耳。其在開始舉行之時，為昭大信起見，不妨以專門練達之外人，受屈以任監督之責，而此受屈者，亦必以任教授訓練繼任之國人為條件，至外資清償之日，將此等外聘雇員之用舍，中國可以自由決定矣。

於此，吸收外國資本，不特可以解決資金供應問題，竊以為在國父著此書時，尚有外交上之作用焉。如在第四計畫中，東北鐵路系統部份之東鎮胡盧島綫言，路綫與南滿鐵路平行，在兩綫之北部，末尾相距約八十英里，依據與俄前政府所訂原約，不能在南滿鐵路百里以內建築並行路綫，但當施行國發展計畫，為共同利益起見，此等約束必須廢除。國父欲以國際發展計劃，解除不平等條約之經濟束縛之苦心，抑可窺見，故附記於此。

#### 四、原料問題

原料問題，以吾國之地大物博，本不難於解決，惟以工業建設，尙形幼稚，天產富源，未盡開發，農業則墨守古初方法，運輸亦缺乏現代工具，遂感解決此問題之迫切。依中國之命運中的估計，物資動以十萬噸單位計算數量，似不易供應，但依實業計劃，則國父均有

所指示，如第一計劃即附有開發冀晉兩省煤鐵礦源及設立製鐵煉鋼工廠之部，第二計劃附有創建大士敏土廠之部，第三計劃附有創立造船廠之部，第四計劃附有設機關車客貨車製造廠之部，尤重要者為第六計劃，完全討論鐵煤油銅及特種礦之採取與鑛業機械之製造及冶礦廠之設立，或為工業原料來源，或為工具供應，或為運輸準備，要皆所以解決原料供應問題，而第五計劃則完全為民生日用必需品之供給，故目之為工業本部也。於此，有一特徵必須在研究時注意及之者，即此等事業創建所在之地點，國父多就地形上之便利取材。

自給自足，實為計劃經濟之一重要原則。如第一計畫開發冀晉煤鐵礦源之部言，「所需物料當極浩大，各國勢不能為開發中國而自竭富源，貽後代患，外來供應既不足恃，則開發自國富源，以應特別需求，實為當然之事，故曰：「中國開發即所以啓各種物品之新需要，而同時不得不就地取材，就附近原料謀相當之供給」。其在第二計劃，亦以士敏土之特別需要，而擬沿揚子江岸建無數士敏土廠，其原因則以長江各地特富於士敏土原料之故，是以曰：「即為其本地所需要，適於其地得有供給也」。又如第三計畫造船廠之部，言：「此造船廠應建於內河及海岸商埠便於得材料人工之處」，亦以此故也。

### 五、區劃問題

#### 分區並進

### 實業計劃之綜合研究總論

計劃區域之一特點爲分門地理之區別，因應地方之需要，而同時並進。又「卽與全盛之經濟相適應」。徐徐俱進，則以一規劃擬進其他規劃，各無礙於生產過剩與資本阻礙，而各計劃俱能自致其爲「有利事業矣」。此真計劃經濟之精神，以分成合者也。如在第一計劃北方大港之部，言：「試觀此港所襟帶控負之地，卽足證明吾人之理想能否實現矣」。此港西南爲冀晉兩省與夫黃河流域，人口之衆約一萬萬，西北爲熱河及蒙古遊牧之原，土曠人稀，急待開發，故北方大港爲第一計劃之中心，西北鐵路則此地理區劃之動脈也。其在第二計劃建設內河商埠之部，有云「整治長江工程完成之後，！則此水路通衢兩旁，定成爲實業發達之點，而又有此兩岸之廉價勞工附翼之，則卽謂將來沿江兩岸轉瞬之間，變爲兩行相連之市鎮，東起海邊，西達陝口者，非甚奇異之事也」。又如第三計劃中有云：「在中國此部建設鐵路者，非特爲發展廣州所必要，抑亦於西南各省全部之繁榮爲最有用者也。以建設此項鐵路之故，種種豐富之礦產可以開發，而城鎮亦可於沿途建之」。故 國父在第四計劃中，說明西北鐵路系統，以移民於蒙新廣大無人境地爲目的，而又以開發北方大港；西南鐵路系統則所以開中國西南部之礦產富源，又以開發廣州之南方大港；其他鐵路系統，均一一明其效能所及之地區，如中央鐵路系統之馮包長江以北之中國本部及蒙古新疆之一部，東南鐵路系統之包有浙閩贛三省并及蘇皖鄂湘粵之各一部，東北鐵路系統之包括東北四省全部與蒙

古河北之各一部分，擴張西北鐵路系統之包有蒙古新疆與甘肅一部分，而高原鐵路系統包括西藏、青海、新疆之一部與甘、川、滇等地。凡此以鐵路系統為經濟地區之網維而分屬並進，血脈貫通，即區域問題中所應詳細研究之事也。

## 六、組織問題

### 軍事化

人力財力物力均有之矣，而組織之是否嚴密與運用之是否靈敏，實為建設成功之樞紐。實業計劃之執行，其必有組織固無疑義，但組織之性質，則為亟待研究之問題。吾人研究之餘，深覺 國父蓋注重組織之軍事化也。此其故有二：一者實業計劃原為民生與國防合一之事業，其屬軍事組織於其中，固為當然需要，二則軍事組織效率之大，遠勝其他，是以 國父在計劃中隨時透露此點。如在前文中，連舉戰爭時之機器，戰爭時之組織，與熟練之技工，又言「用戰時任組織管理等人材及種種熟練之技師，以免浪費，以便作工」，蓋謂組織力與技術為同等重要。又在第一計劃中蒙古新疆之殖民部分言：「余願於國家機關之下，佐以外國練達之士及有軍事上組織才者，用系統的方法，指導其事，以特惠移民，以普利全國」；又論：「興辦此事，必當組織數大機關，行戰時工廠制度，以為移民運輸居處衣食之備」；又在第二計劃中言：「助長東方大鵬灣而與南嚮之運道，亦當使用戰時工廠之偉大規模究密

組織之方法，凡此皆 國父注意組織之軍事化之明證也。

國有與統一

於此尙有必須注意之一事，卽此種種事業當爲國有，且須統一之，是亦組織上一原則也。在第六計劃有云：「所以發展中國實業，當由政府總其成，庶足稱爲有生氣之經濟政策」而在前言中亦云：「各國自推行工業統一與國有後，其生產力大增，與前此易手工用機器之工業革命相較，其影響更深，吾人欲命以第二工業革命之名」。中國今尙用手工爲生產，未入工業革命之第一步，故於中國兩種革命必須同時並舉，既廢手工採機器，又統一而國有之。實言之，整個實業計劃之業務，實國營事業也，（見第一計劃首節）

七、標準問題

國父在前言中曾謂欲實業計劃舉行順利，應設計有統系，「用物有準度」，以免浪費，以便作工。準度云者，卽標準化之意也，現代工業之所以能大規模製作而成品奇速者，卽賴於標準化之妙用。分工愈細時，標準化之需要愈切。故第三計劃之造船部分有云：「一切船舶當以其設計及其設備定有基準，所有舊或內河淺小船及漁船，當以新式效力大之設計代之，內河淺小船當以一定之吃水基準爲基礎設計之，如二英尺級，五英尺級，十英尺級之類，魚拖船應以行一日，行五日，行十日，分級爲基準，沿海船可分爲二千噸級，四千噸級，

六千噸級，而駛赴海外之船，則更設定一萬二千噸級，二萬四千噸級，三萬六千噸級爲基準，於是今日以萬計之內河船及漁艇來往中國各江各湖各海岸者，將爲基準劃一可使費少，功多，較新較廉之船隻所代矣」。卽其例證也。

### 戊，結 論

國父之序實業計劃也，有云：「此後中國存亡之關鍵，在此實業發展之一事」，誠以此一計劃有關於民生及國防者至切，其實現也，則中國爲富強康樂之國，否則卽無以自立於現代國家之林也。且其實行，則國際戰爭商業戰爭與階級戰爭亦皆可消弭，而可躋世界於大同，故此一計劃之實現，非僅爲國人之福利，亦以爲全人類之福利謀也。國父於論國際戰爭之如何消弭時，曾云：「日本卽欲實行其侵略政策，中國人亦必出而拒納之」，此一親切誠摯之教訓，竟未爲日本財政團軍閥所領受，而致有今日之抗戰，蓋不足爲吾國之不幸，而爲日本人之大不幸，以吾人之建設雖因抗戰而延滯其進程，而日本則將自陷於萬劫不復之沈淵矣，此亦吾人於研究實業計劃之時所深信者也。

「發展中國工業，不論如何，必須進行，但其進行之方，將隨西方文明之舊路徑而行乎」，此爲國父在原著結論中所提出之問題，其答案則爲可依最直接之途徑，卽互助是也。

「蓋欲使外國之資本主義以造成中國之社會主義，而調和此兩種人類進化之經濟能力，使之互相爲用，以促進將來世界之文明也」。故曰，實業計劃爲「國父救國救民救濟全世界之要義」。

KBC  
G  
129.6  
32