

中國革命

孫科著

後的新建設



神州書局出版

上海图书馆藏书



A541 212 0019 34988

中國革命後的新建設



目次

- (1) 三民主義的建設
- (2) 三民主義的經濟建設
- (3) 革命建設與民生主義
- (4) 建設大綱草案
附建設大綱草案的說明
- (5) 庚關兩款築路計劃提案

三民主義的建設

——爲總理逝世四週年紀念作——

自從 總理逝世，到現在不覺已是四箇週年。我們每逢着三月十二這一天，便會回想到總理臨危的負托，和他的未竟的志願；尤其是紀念到他『革命尙未成功同志仍須努力』這兩句遺訓，就覺得我們責任的重大，實不容我們有懈怠自寬的餘地了。

今年的三月十二，我們可以在 總理靈前告慰的，有幾樁可紀念的事：第一是 總理生前要以革命軍統一中國的志願現在已由同志的努力，幸告完成了。第二是那想陰謀吞滅總理遺產——中國國民黨——的共產黨，現在也已經同志的奮鬥，把這種惡勢力排除了。第三是 總理常常詔示我們由軍

政到憲政必經之路——就是訓政之路——現在確已開始進行了。尤其可告慰的，是全國編遣會議已幸告有成，化兵爲工的計劃，馬上就見諸實行；三次全國代表大會也開幕在即，國民黨的基礎，必從此愈加鞏固。現在的中國實已從軍政的破壞時代，折入到訓政的建設時代，這不能不說是國家改造的千載一時的機會！

就理論來說，我們都曉得 總理畢生的志願就在『革命』，『革命』的目標，就在『建設』。『革命』的『破壞』，不過是『革命』的『建設』的初步。如果『革命』而沒有『建設』，實可說是完全失掉了『革命』的意義。

就事實說，中國革命的爆發，從辛亥起到現在已十八年了。國民在這革命期中所受的痛苦也儘夠了。現在擺在我們面前可怖的現象，如失業青年之充塞於社會，飢饉農民之遍佈於各省，真是危機四伏，在在堪虞。今後國民

黨政權之能否穩固，反動勢力之能否搗亂，也就全視乎我們在建設上的努力如何。如果我們確實能夠在建設工作來努力，則民衆嗷嗷待哺，與喁喁望治的情形，都正是本黨新建設最好的憑藉。

建設的時機，是已給予我們的了。可是我們將怎樣放手去做建設的工作呢？怎麼樣才是做真正三民主義的建設工作呢？這是同志們今天要想到的。

我們如果細心體察 總理的遺教，我們就可以曉得在這個時期我們的建設工作，應當有下列的三項：

(一)經濟的建設——發達國家資本 三民主義，最主要的就是民生主義。民生主義的目的，就是在使全國人民都得着平等的經濟的發展。想達到這個目的，總理已經詔示我們是有兩種途徑：第一是在生產方面要發達國家資本。第二是在分配方面要節制私人資本和平均地權。但在今日民窮財盡的

中國，則造產當在第一，而均富還在其次。造產如不成功，便無富可均，無產可共，向乞兒身上搶飯團的共產主義，稍有智識的都知其不可行了。所以本黨今日經濟建設之第一件大事，還是在乎建設國家資本。如何去建設國家的資本？那我們便要認清了三個原則：第一是把一切非必需的消耗，盡量的節省。第二是把國家的歲入，盡量的移用於建設的事業。第三是本着平等互惠的原則利用外資，以促進本黨實業計畫之實現。這三個原則，就是我國今日發展國家資本之必要的方法。至於這些資本應該投到甚麼地方？那就應該審擇吾國現在所最需要的，與獲利最厚又最有把握的事業，先建設起來。那末交通建設之鐵道事業，就是今日最先和最要的建設了。我近來主張應該規定至少以歲入百分之五十做建設費，至少以這建設費百分之五十做鐵道建設費，就是這箇道理。如果依照這計劃做去，不到五年，國家資本，便有相當

的積聚，不至像今日捉襟見肘的情勢了。這是經濟的建設，也是民生主義的建設，我們非努力不可的。

(二)政治的建設——促成地方自治 本黨政治的主張是民權主義。故本

黨政治的建設，就是民權主義的建設。但我們怎樣把民權主義的建設實施起來呢？那我們有兩個很大的目標：第一是組織五權憲法的政府，第二是訓練會行使四權的民衆。如今五院既經成立，五權政府的制度，已建樹了很好的規模了。既有了這一箇行使治權的完備的機關，對內可以使政治日見修明，庶務日見整飭，對外可以使國基日漸鞏固，友邦陸續承認，這都是已見的成績了。但這還不是民權的基本的建設。民權的基本建設，實在於要訓練一般平民令逐漸行使他們因革命而獲得的四種政權，換句話說，就是要先把地方自治的基礎弄得很好。如果地方自治的基礎，不能弄好，那就雖然政府的組

織很是完備，而政權還是始終落在軍人官僚和紳士少數人的手上。那是騙詐的民權主義，骨子裏實是軍治主義官治主義和紳治主義罷了。至說到地方自治的入手辦法尤其要注意的是鄉村自治。因為我國人民十之七八就是鄉村的農民，如果占絕大多數的農民不能或不曾參與政權，那就天天說民權主義都是空話。故此本黨今後亟宜急起直追去做的，就是全國平民的識字運動，同時還要全黨黨員的大動員，做一個普遍全國的三民主義大宣傳，那末，人民的智識既逐漸提高，對於三民主義也逐漸的了解，然後他們才真實明白革命黨所給予他們的利益，才真實能夠認識自己就是國家的主人，對於國事實在有怎樣的權利和義務。人民受過了這種宣傳，然後對於地方自治，才會實行，對於選舉、罷官、創制、複決、這四種政權，才會逐漸的運用。能做到這一步才算是民權有了基礎。這種政治的建設，就是民權主義的建設，我們

也非努力不可的。

(三) 軍事的建設——鞏固全國國防 本黨的民族主義，是在謀求中國的獨立自由，謀求中華民族之全體的解放。欲達到這個目的則軍事的建設，我們不得不要早爲之所了。今日的世界，還是帝國主義支配着的世界。所謂強大的國家，沒有一國不正在秣馬厲兵，力籌軍備，什麼非戰公約，國際聯盟，縮軍會議，在面子上看是人心厭戰祈禱祥和的公同約束的方法，在骨子裏正是戰機四伏一觸即發的可怕現象之反映。本黨的民族主義，固然主張民族平等，不會去壓迫他人，但却也不能不顧全自己，抵抗他人的宰割。所以侵人的武力不可有，而自衛的武力却不可無。若像我們現在這樣的武力，拿來對付任何一箇強國，實都沒有抵抗的可能。去年日人橫奪了我們的濟南，直到現在還沒有絲毫的辦法，這真是國人刻骨銘心之創痛啊！所以本黨爲要

保障中華民族之安全，今後就非得要注意到國防的建設不可。徒養多量僅能作對內戰爭的兵，於國防是無濟的。今日要能夠保衛我們的疆土，是要在槍炮飛機之能製造，軍港要塞之能修築，軍事交通之能敏捷，與戰爭學術之能精進。將來世界的戰爭，誰也知道是科學的戰爭，是化學的戰爭。那末科學專材之養成，尤爲今日急不容緩之事。還要我們有誠意去裁兵，則止把從前養兵的巨量的餉項，移一半來做國防的建設，我相信十年之內，我們的國際地位，必不是今天的樣子了。這種軍事的建設，也就是民族主義的建設，我們也非努力不可的。

以上三種建設，我認定都是本黨訓政期內最重要的建設。我奉勸本黨同志，大家都放棄無聊的派別的爭攘，今後聚精會神分工合作，來共同担負這幾種迫切的建設的工作。

這就是我在今年 總理逝世紀念日獻給吾黨同志的心事！

三民主義的經濟建設

軍事告終，訓政開始，舉凡黨政之所努力，民衆之所屬望，無不集矢於建設；而尤以民生建設，即經濟建設，爲當今舉國所視爲最重要而急待解決之問題。夫所謂經濟建設者無他，即依據民生主義，實現實業計劃而已。申言之，即遵循總理遺訓，研究經濟現狀，以確定今後建設方針而施之有政而已。

總理之言民生既重造產，又力主平均地權節制資本，蓋欲造成一勞資雙方各得其所之國民經濟，而使舉國之人同享衣食住行之樂。然欲發展國民經濟，實行民生建設，而經濟事業，互相影響，互相推展，何業果當先興？何

業可以緩辦？各業間互相影響推展之情形，究屬何若？此則應宜研究之問題也。事業之興，必有賴於資本人材；而今後發展國民經濟，當取何法以吸引資本人材？則又一問題也。近來通都大邑，工業漸盛，內地人口羣集於此，而發生所謂勞資爭執；倘不設法救濟，則相食相殺之日，將不在遠，實一急待解決之問題也。外此應行研究解決之問題，尙指不勝數。此篇之作，意在根據總理遺教，就目前亟行解決之經濟問題，加以闡明，以見惟嚴格的依據三民主義，方得收美滿經濟建設之效，倘亦吾同志吾國民所樂聞乎。

二

當民國之初建，總理告民立報記者之言曰：『實業之範圍甚廣，農工商礦，繁然待舉，而不能偏廢者，指不勝屈。然負之而可舉者，其作始爲資本；助之而必行者其歸結爲交通……故交通爲實業之母，鐵道又爲交通之

母。國家之貧富，可以鐵道之多少定之；地方之苦樂，可以鐵道之遠近計之。』（見鐵路計劃）蓋深慨乎鐵道交通不發展，不足以言實業也。農無有便利之交通，則剩餘農產物，未由運出消售；而生產所資之農具肥料及一切日用必需之品，皆無從取給。工鑛而無便利之交通，則生產品不能運至遠方市場，將限於局部，絕無充分發展之可能。以是欲作大規模之工鑛生產，實非先行發展交通不能爲力。商通有無，所以利賴交通事業者更大。用是交通事業，實爲發展一切農工商鑛之鎖鑰，亦即爲發展一切農工商鑛之前提。此交通建設，所以宜最先發展也。而交通事業以（1）能運載大宗貨物；（2）時間迅速準確；（3）運費低廉爲最要原則，獨鐵道能兼有之。此外若汽車道，以其經濟之職能言，固可以補鐵道之不足。運河之交通，昔時曾重視之，迄於今日，則除德法兩國而外，各邦皆以鐵道爲主，運河已漸失其重要之地位。

以故交通事業中之最重要者，厥惟鐵道。總理曾錫鐵道以交通之母之佳名，良以有也。且目前中國資本缺乏，投資營業，非擇營業最有把握而獲利最高者，不足以資吸引。而吾國之有鐵道營業，以自民國四年至民國十三年十年間，平均計算每年平均淨收入 *Net Earning* 爲百分之四十六，每年平均增加額爲百分之九·三。其在擾攘之際，獲利之豐如此，則建設開始，生產發達，而后更將倍蓰十百於此，自不待言。此則今後建設之所爲，必須以交通爲發端；而交通之中所爲尤當以鐵道爲重也。

建設大業，在使無業之人從事生產之易，而從事生產厥惟農業。鐵道交通以後，以東南部剩餘人口，移殖西北及邊疆各省地廣人稀之區，則人口問題，自然解決。而武裝同志，積年奮鬥，卒能掃除建設之障礙，及今解甲歸農，享恆產恆心之樂，亦爲應得之報酬。今後誠能以鐵道爲前驅，而繼之以

農業之開發，在技術上宜對機器，灌溉，肥料，種子四端痛下工夫。而年來水旱頻仍，民不堪命，不圖根本之救濟，則危害所屆，豈可勝言。故對於河流之開浚，與夫森林之培植，更宜趕速進行，庶幾災患得以防制，氣候得以調節，而農業之利方得勃然而興。誠能如此，則民時富足，其利一也；有充分之原料，以爲發展工業之助，其利二也；能以農產品與外國機器爲易，以爲今後工業化之整備，其利三也；一國民食充足，則與異邦構釁或絕交之時不致坐困，實爲國民經濟獨立之最要條件，其利四也；業農之人，體格強健，平時力耕，戰時執干戈以衛邦家，國防經濟，兩得其益，其利五也。由此以觀，提倡農業，實爲救濟目前困難，開發今後產業，必不可少之階段。然而農業生產，溫帶之國，不如熱帶之國；倘吾國今後專重農業，則工業既不能與美國及中西歐各邦抗衡，農業亦不能與印度及南美洲諸國媲美，其將

長爲經濟落後之國也必矣。故以中國之情勢而論，不言經濟建設則已，欲言經濟建設，非從工業方面努力進行不能爲力。而煤鐵等鑛業，爲發展一切工業之基本，尤宜隨鐵道之所至，而由國家直接經營開發之。物質文明進步，至於今日，早由有機時代而進至無機時代。以船隻言，始用有機之木製，今以無機之鉄製；以工具言，始用木機，今用鉄機；以燃料言，始用木柴，今用煤炭，而煤鉄遂成今後工業化必不可少之原料。有便利之交通矣，有農產之原料矣，有煤鉄矣，而工業方有充分發展之可能，且亦自然能發展。政府祇須秉承總理遺訓，將天然之富源，如煤，鐵，水，礦，油等，及社會之恩惠，如城市之土地，交通之要點等，與一切壟斷性質之事業，直接經營之，（見中國實業當如何發展）則一切工業，必將如雨後之筍，勃然而興，雖欲抑之，不可得矣。故繼交通而發達者爲農鑛，而繼農鑛而興者，又必爲

一切工商業。循是而整個國民經濟，得以充分發展，以完成 總理造產之大業。至商港之開闢，市政之設備，一切公用及帶壟斷性質事業之興辦，則應由政府隨時審度社會之需要，與夫力之所能及而規劃之，興辦之，擴充之，務使開辦之遲速，與規模之大小，皆得與需要相應。建設之資本有限，故其運用不可有絲毫之差誤，方可不負 總理造產之苦心，而使民生建設不入歧途，得向康莊大道而進展。

三

中國今日人人有資本缺乏之嗟，到處興人才缺乏之感。其實資本帶國際性質，非有特別原因，決無使某國特感缺乏之理。中國人才雖不多，若得其道而舉用之，亦不難爲建設之助。且建設大政方針，既有政府支持，則專門人材，亦不難借材異域。故所謂資本人才問題者，其關鍵不在資本人才之多

寡，而在如何能吸引內外資本人才，以爲今後建設之資。數年以來，以軍閥共黨之搗亂，內地資本，運至租界，或竟逃出海外，對於本國金融業信用不堅，則寧受低利存放外國銀行，而外國銀行因擁有大宗存款，乃得操縱吾金融，制吾國民經濟之死命，而遂其帝國主義經濟侵略之目的。誰實爲之？孰令致之？則國內資本末由得其道而用諸建設事業，實有以階之爲厲也。今日中國資本之存放外國銀行者，至少以十數萬萬計；益以生產事業，不能安穩，而有資之人，非置地租界，則從事於投機之業。夫舉大多數之生產資本，而悉成爲投機資本，窖藏外國銀行之資本，投資租界地房產之資本，天下可痛之事，孰有甚於此者乎！然平情論之，亦不足驚怪，蓋商人投資莫不依據安穩與高利兩原則而進行，信守不渝。在軍閥時代從事生產事業，高利固不可希冀，安穩更無從說起，以母取息，母息俱空，此社會生產資本之所

爲日以減少也。中國今後誠能訂定勞働法規，一面保護工人，一面制限罷工，不爲共黨所利用，使生產事業，開辦而後，無中途停頓之虞。則企業家以經營時不受意外之掣肘，而敢放胆投資。至稅權之引用，苟能遵守總理平均地權，節制資本之原則，資本家原無專橫之可能，同時對於生產物之課稅，如消費稅之類，宜由中央直接明確規定，不准地方機關任意帶征，或隨意征收新稅，則企業家比較的能預計獲利之如何，而敢放胆投資。而新興企業，往往易爲外國已純熟企業所壓迫，非有國家之保護，實末由發榮滋長，故關稅必須自主。關稅自主而後，訂定稅則，必須以保護本國產業爲目標。他若何種事業？可以收回國有，收回國有之時，應予以如何之賠償？債權人之權利，應如何保護？凡此數者，亦宜從速明確規定。苟能如此，益以交通之發達，原料之充足，則私人企業之發達，可計日而待。夫以外國資本利息

之低，外國投資家之目光，實無日而不注意中國企業之情狀如何，而作外資內投之準備。苟中國企業得以經濟政策之提倡，與經濟立法之保障，而能安穩發展，獲利豐厚，則外國投資者必將爭先恐後，競來投資，或以公司債之形式貸於國營私人企業；或竟自來設廠。保護關稅完全實行而後，外貨不易輸入，則此種外人設廠之現象，必將逐漸增加。外人之以此種形式投資者，祇須絕對服從中國法律，亦應許其同受法律之保障。至關於私人企業之人材問題，則企業家爲營業之發達計，自能引進賢能，訓練後進，得相當年限之經驗，而後人才輩出，自不得言。以故今日之大患，不在資本人材之缺乏，而在民生主義之未行，生產事業之不能安穩發展，可斷言也。

然今後經濟建設，以國營企業爲最重要；亦即爲實行 總理民生主義，培植國家資本最宜注意之點。以言發展國營企業之資本，則政府至少應以全

國收入之百分之五十，爲經濟建設費用。經濟建設爲實現三民主義奠定國家基礎最重要之條件，與國家財政更有相互密切之關係。經濟發展而後稅源增大，則財政收入亦從而增加。別項經費，雖以大宗款項撥充建設費用，不得已而須忍痛一時，然不久必能以國營企業收入之增加及租稅收入之增加，而亦得充分增加，可以預卜。惟國營事業之收入，既卽爲國家財政之收入，則當此財政困難之際，自不能不擇其獲利最高而營業最有把握者，儘先開辦，則今後財政收入方有豐裕之望。故今後建設方針，務須對於國民經濟之發達與國家財政之收入兼籌并顧，自不待言。而國營事業之中，求其對於經濟建設爲最重要，對於營業收入爲最有把握者，又莫若鐵道。故經濟建設費用中，至少應以百分之五十爲鐵道建設之用，而以其餘之百分之五十，撥充別項國營事業之用。政府既指定全國收入百分之五十爲經濟建設經費後，永不

挪移他用。鐵道及其他建設事業興辦時，需用資本卽可以此項指定之收入爲担保而發行公債。惟近來生產資本缺乏，國內金融早呈輾轉不靈之象，欲立募鉅額之公債，勢實有所難能。卽國民愛國心切勉強應募，而資金因購買外國機器原料而外流，社會金融必大受打擊而致不可收拾。故爲國民經濟通盤籌劃，大多數資本之來源，仍以求諸國外爲妥。然公債之募集，若許中外人一律自由購買，外國用金，中國用銀，中國公債在目前銀本位制度之下，當然以銀圓計算。用金國之人民，雖見利息優厚，担保確實，亦以金銀漲落無常，而不願冒險應募，則應設立建設銀行。建設銀行得間接向外國募債，以購買本國公債。此項建設銀行，應以事業爲本位，或一事業獨設一銀行，或數事業合設一銀行。例如鐵道建設銀行，農礦建設銀行等直接歸各該部管轄。興辦各該事業時，發行公債，應由各該銀行承包，公債之担保爲中央指定

之全國收入。而公債募集之時期與數量，則一以需要爲準。假定建築第一組鐵道需款一萬萬元，鐵道部即可令鐵道建設銀行負籌款之責。該銀行除發行若干內國債外，可向外國接洽借款；同時應先向鐵道部領取所需機器及材料之詳細說明書。該銀行一面向外國投資家接洽借款，一面即以所需之機器及材料說明書向世界各國著名工廠作公開之投標，而擇一價格低廉者承受之。倘某工廠投標最低而又願承受該銀行之債票者，則合投資與供給貨物更爲簡單。否則，該銀行以投資者之借款撥償貨價。其不在同一地點者，則直接匯劃之，以省金銀間輾轉匯兌之損失。所借者爲該銀行之外債，而所運來中國者爲機器材料，且以比較的最低廉之代價得之，自能深合總理機器借債之旨。而國內所用建設經費，如在國內市場不易募集時，亦得由該銀行代向外募集。至該銀行向外募債，既奉政府之命令，政府自應聲明加以担保。其

國營事業中之急待發展，而全國收入之担保有不足時，政府可爲權宜之計，特許中國人民，或已完全取消治外法權之外國人，單獨經營或與國家合資經營之，其期限不得過二十年，期滿後中國政府得隨時估價收回。國營事業人才之錄用，應訂定嚴密之職員服務法。舉凡錄用，升遷，獎勵，懲戒及一切保障，均應有一定之規則。事業開創之際，本國實業人才之能力與經驗，或有不盡勝任之處，更宜暫時添雇外國專家，以補不足，且以爲養成本國人才之助。而營業管理，則在可能之範圍內，應儘量採用公司管理制，庶幾本能生利之業，不致以管理不得其當而致耗損資本。一切國營事業，在此情狀之下，定能發揚光大，國家資本亦必逐漸增多，以爲實現 總理民生主義之中堅。而所謂造產問題，自能循 總理預定計劃，兼程邁進以達大成。

四

目前舉國所視爲重要之問題，造產而外，實爲勞資之爭執。換言之，即生產問題而外，尙有分配問題，急待解決。昔者 總理鑒於民生之困窮，產業之落後，因著實業計劃，以爲造產之準繩。又鑒於歐美各國工業革命而後，男女工人憂喪憔悴於資本家專橫之下，終歲勤動，一飽無時，因又有平均地權，節制資本之主張；並主張訂定勞働法規爲勞工謀福利。循 總理之訓，則既可免除歐美各國工業革命而後，勞働法規未定以前，工人所受之困苦顛連；又不如蘇俄共產黨專政而後之徒事破壞，不知造產，致令舉國之人，同受流離顛沛之苦。及其改行新經濟政策而元氣已傷，恢復匪易，不得已而竭力歡迎外資，以特殊優越之權利相餌，明知有損國權，亦急不待擇。然而外國資本之投入蘇俄者，仍寥寥無幾。此中痛苦，舉世咸知。獨民生主義所詔示吾人者，一方謀產業之發達，同時加工人以保護，凡古今天在建設

歷程中所經過之犧牲痛苦，去之務盡，俾我國國民經濟之發展，得向最平坦之康莊大道而邁進，勞資雙方，同受其惠。他日國有營業，逐漸發達，國家資本，日益增多，私人企業自能逐漸以估價賠償辦法收歸國有。則可本自然之趨勢，而減少資本家壟斷之程度，循是而達天下爲公之最後鵠的。總理之所以爲吾人謀者如此。而惡化份子別有用心，置蘇俄已往無謂之犧牲於不聞不問，而以爲非有一空前絕後之大恐慌，必不能達實行共產之目的，用是運動罷工，鼓吹怠業。長此不改，不獨國營事業，末由發展，即原有極少數之私人企業，亦將倒閉殆盡。歐諺有之，『馬槽食盡，馬其相食』，目今相食之日將到眼前，若不速定勞動法規而實施之，則不特勞動之利益，將末由得國家之保護，總理民生主義亦將永無實現之日，四萬萬人其相殘相食，同歸於盡矣。此則於今後遺產有最密切之關係，非急行解決不可者也。

民生建設方針之犖犖大者既如上所述。然實施建設之時，對於建設步驟，宜有精密之規劃，對於建設之方法，宜有精密之設計，對於建設之費用，宜有精密之計算。他若經濟立法應如何規定，新式技術應如何引用，俱非有大多數之經濟專家，調查中國實情，參考各邦成規，作精密之研究設計，而供獻於一通籌全局之最高經濟會議以裁決之，不能爲功。其在自由主義之國家，一切經濟事業，悉任私人以自由競爭興辦，故政府之責任小。而中國今日當訓政之時期，行民生之建設，政府職責，異常重大，施政偶一差誤，則整個國民經濟即將支離破裂，重陷不可救藥之境。以故今後實行建設大政方針，由政府通過而後，仍須作精詳之研究，設計。各種經濟事業休戚相關，不作通盤之籌劃，則顧此失彼，或應先者後之，應後者先之，應重者

輕之，應輕者重之，流弊所及，不可言狀。前年之秋，余即有經濟會議之建議，良以此故。至最高經濟會議既與經濟立法與經濟行政有密切之關係，最宜以立法院長，行政院長，農礦部長，工商部長，交通部長，鐵道部長及中央執行委員會推出之委員若干人組織之。會內設調查設計兩處，延攬國內有經濟學識，企業經驗之人材在內工作，並向海外廣聘多數舉世欽仰之經濟學者，及經驗豐富之企業家技術家為顧問，就其性之所宜，分隸調查設計兩處工作。最高經濟會議以各種經濟案件，交兩處研究，再由兩處製具報告及方案，提呈最高經濟會議。最高經濟會議即可就此項報告方案加以討論而通過否決修正之，並分別交行政院各部及地方政府執行。誠能如此，則取決之權既操諸黨中領袖及立法行政長官之手，則一切設施，自能絕對稟承總理遺訓，深合三民主義。而詳細辦法有專家為之研究設計，則必能以最精密最

經濟而有最高能率之方法，以爲建設各種產業之資。中國今後欲求美滿之經濟建設，非絕對依據三民主義不可。而欲求三民主義經濟建設之具體實現，又非借助於最高經濟會議不可。此則吾個人之信仰，而敢以告我同志我國民者也。

雖然有方針矣，有具體之辦法矣，而所收實施之而得收入繼續不斷發榮滋長之功者，尤端賴吾全國同胞之通力合作。中國今日人人有朝不保暮之憂，到處興饑寒交迫之嘆。揆厥原由，則富源不開闢，產業不發達，實爲其最要之主因。吾同胞至此而猶不及早覺悟，放棄一切階級之爭，地盤之爭，向三民主義經濟建設之康莊大道而邁進，則十年以後，天地雖大，將無復吾四萬萬人側身之地。階級和人民共滅，地盤與國家俱亡矣！願吾同胞其思之重思之！

革命建設與民生主義

國民革命經過了數年間的大破壞工作，把軍閥完全打倒了，把封建勢力大致打倒了，把帝國主義在華勢力也一部份打倒了，時至今日，似乎應該是開始建設的時光了。然而環顧國中情形不但建設的進行，很覺遲緩，即建設的呼聲，也很微弱而無力，這究竟是什麼原因呢？原因當然是很複雜的，然而最大的動因，却是一般同胞一般同志不懂得革命與建設的道理——尤其是二者相互的關係。

流俗的解釋，以爲革命卽是破壞，破壞卽是反建設，因之，革命與建設，在一般人的心目中，都以爲是二個絕對相反的名詞，絕對沒有協調與並存的可能。根據這箇似是而非的解釋，就產出今日流行全國的二派欺人的主

張：一派主張只要革命不要建設，以爲現在革命尙未完成，那裏談得到建設，既然談不到建設，建設就得暫時放棄以便完成革命；還有一派剛是相反的，主張只要建設，不要革命，以爲今日革命時期已過，已進入建設時期，既進入了建設時期，就應該專心致志於建設的工作，革命的行動應立刻停止。看了這二派互岐的主張，我們究竟是放棄革命呀還是放棄建設呢？瞻前顧後，權衡爲難，結果就形成了今日一般人的似信革命似不信革命似信建設又似不信建設的混沌的心理。

混沌的心理，終久是不健全的，然而要打破這種混沌的心理，我們就不得不先闡明革命與建設的真諦。

何謂革命？革命的起因，不是主觀的好亂心理，而是客觀的環境要求。十八世紀末政治大革命不發生於英國而發生於法國，二十世紀初社會大革命

不發生於美國而發生俄國，決不是偶然的事。只要我們一研究政治歷史，就可以知道英美環境較好，人民沒有革命的要求，革命運動自然不至於爆發，反之，法俄革命之所以起來，是因為法俄政治環境惡劣，人民在皇室與地主淫威之下，非要求新環境的實現，無以圖存，革命就是這個要求的唯一表現，並且是實現這個要求的唯一方法。因此我們可以明白，革命是在某一環境中，人民有迫切要求才始革命的，這個要求一天不能夠達到，這個革命一天不能夠終止。試觀法國大革命，何以在魯易十六授首以後，仍要繼續八十年的革命至一八七一才始停止呢？就因為魯易授首以後，興起了怪魔拿破崙，這不是大革命的始意。至一八七一年法蘭西民主政體完全實現，大革命才始得到結束。革命不是無的放矢的，革命是有所要求的。換言之，革命不是『爲革命』而革命，是『爲建設』新的環境而革命。革命之後，若不殿以新的

環境的建設。這個革命就不得謂爲成功。辛亥革命不是已經破壞帝制了嗎？爲什麼仍要這次革命呢？不是因爲三民主義的新中國沒有建設起來的緣故嗎？革命固是非常的破壞，同時也是非常建設，沒有非常的建設，革命的一時成功是很靠不住的。善乎 總理之言曰：『有此非常之破壞，則無非常之建設。是革命之破壞，與革命之建設，必相輔而行，猶人之二足，鳥之雙翼也。惟民國開創以來，既經非常之破壞，而無非常之建設以繼之，此所以禍亂相尋，江河日下，武人專橫，政客搗亂而無法以收拾也。』可見總理是怎樣着重革命，怎樣着重建設！離開了建設而談革命，革命將流爲無意識的搗亂，離開了建設而從事革命運動，人民的困頓道途，同志的喋血疆場，將成爲無代價的犧牲。革命只是手段，只是過程，建設方是要求，方是目的。

革命必須建設之義既明，次言建設必須革命和建設必須爲革命的建設的道理。一班舊官僚和守舊的老古董常自命爲建設家，而目革命者爲不懂得建設的人，這種人實在是荒謬絕倫的。我們只要從建設二個字的字義上着想，就可以知道建設是建設新事業或在舊事業之上，加以新的材料。除此以外，無所謂建設。守舊的老古董只知道謹守舊業，絕不圖新的發展，怎配談得上建設——除了守舊派之外，還有一班新進的資本主義者洋行買辦階級，他們也自命爲建設家。這班人我們姑認爲有建設能力，然而他們的建設與國計民生利害如何，洋行生意興盛，於買辦是有利益的，于人民有什麼利益。反之洋貨的輸入，侵奪了土貨的推銷；同時增加了國民對外的負債，結果，全國的國民經濟不得不陷於枯窘的困境。誰實爲之？孰令致之？推原禍始，不得不歸咎於這個反革命的洋行買辦的建設事業。反革命的建設事業，我們爲大

多國民福利計，不特不予以歡迎，併且要以革命的力量，加以應得的制裁。

懂得守舊家不配談建設，我們就得信仰建設必須「革命」，必須加以速度的革命手段，方能在短時期內完成革故鼎新的工作；懂得買辦階級的建設是應該予以制裁的，我們就得提倡革命的建設。在每種建設事業裏面，都要以革命的主義爲骨幹，都要以革命的利益爲前提。建設必須革命之義，我們可于總理遺教中證之。總理一則曰：『革命不但可以用之于破壞，尤當用之于建設。』（見民九在廣東演說）再則曰：『我不單用革命去掃除那惡劣政治，還要用革命的手段去建設，所以叫做訓政』（見民九中國國民黨本部會議席上訓政之解釋。）三則曰：『一般人以爲革命黨只知破壞，不知建設，此大誤也。就吾黨觀之，祇見其急于建設不能待破壞之完成，所以無用舊物，尙多留置，未經破壞，吾人所革去滿洲皇統，而尙留陳腐之官僚統系

，未予掃除，此真吾輩破壞之道未工之故也。』從此可知總理所謂建設，是革命的建設，不是反革命的建設。在革命建設的過程中，對於阻礙革命前程的貪官污吏和土豪劣紳必須予以革命的破壞。有再接再厲的革命破壞，方能完成日日新又日新的革命建設。吾人默聆 總理遺訓，審察黨國現狀，正是軍政告終訓政開始之時，吾人應如何堅持革命的宗旨，庶無負于 總理提倡革命建設的初衷。

革命必須建設，建設必須革命，二者間相互的要求，既如此其迫切；然而革命究竟還是革命，建設究竟還是建設，必以何物爲媒介而後二者始能打成一片呢？使男女打成一片的媒介物曰愛情，使革命與建設打成一片的媒介物曰民生主義。『民生，就是人民的生活，社會的生存，國民的生計，羣衆的生命。』『民生爲社會進化的重心，……歷史的重心。』『民生就是政治的

中心，就是經濟的中心。『三民主義，表面上看是民族民權民生，而歸根結底祇是爲實現一個民生主義，民族民權不過是排除民生障礙必要的手段，實現民生計畫必備的基礎。民生主義才是三民主義之本體的本體。總理在民國十三年常常對同志說：『我是爲了實行民生主義而革命的，如果不要民生主義，就不是革命。』可見國民革命的骨幹，完全是民生主義，一離開了民生主義，就無所謂革命。論到建設，總理在建國大綱第二條大書特書道：『建設之首要是在民生，故對於全國人民之食衣住行四大需要，政府當與人民協力，共謀農業之發展，以足民食，共謀織造之發展，以裕民衣，建築大計劃的各式房屋，以樂民居，修治道路運河，以利民行。』可見建設的骨幹，也完全是民生主義，離開了民生主義，也就無所謂建設。既然革命與建設都以民生主義爲骨幹，無疑的民生主義是二者最適當的媒介。

建設大綱草案

一 原則

一 國民政府對於中華民國之物質建設，當根據總理所著建國方略之實業計劃爲原則，集中全國財力，期於最短期間實現之。

二 國民政府爲實現建設計劃，得以平等互惠不損主權爲原則，盡量借用外資，并僱用外國專門人才。

三 借用外資應投諸最有利之途，以資吸引，如發展鐵路交通，商港，市街，公用事業，及基本工業等。

四 僱用外國專門人才應以在所借用之外資本息未清償期爲限，並以教授訓

練中國後進人才繼承其乏，爲必要條件。

五 前北京政府與外人所訂立關於建築鐵路，浚治河流，開採鑛產，建設市街，開闢商港，發展工業，及其他投資中國經營實業之合約，已滿十年仍未履行者，或未經國民政府從新核定承認者，均由政府宣布作廢。

六 凡關係全國之交通事業，如鐵路，國道，電報，電話，無線電等；有獨占性質之公用事業，如水力電，商港，市街，市公用事業等；關係國家前途之基本工業及鑛業，如鋼鐵業，基本化學工業，大煤鑛，鐵鑛，煤油鑛，銅鑛等；悉由國家建設經營之。

七 國營事業（國有產業）中有屬於地方性質者，國民政府得委諸地方政府經營管理之。

八 地方政府經營物質建設之範圍，及其受國民政府監督指導之法制，由國

民故府制定之。

地方政府機關未經國民政府之核准，不得與外人訂立合約，借用外資，或准許外人有經營建設事業之特權。

九 凡鐵路國道沿線兩旁地帶，鐵路中心及終點，新闢商港及新建市街地區，政府當根據總理所主張土地政策，人民自由報價政府按價徵稅照價收買之原則處理之。

十 凡在鐵路國道沿線兩旁地帶，鐵路中心及終點，新闢商港及新建市街，政府已宣告收歸國有之土地，其因政府設計投資改良而增漲之地價地租，悉屬國有。

十一 國營事業（國有產業）在可能範圍內應盡量採用公司管理制，并應確定嚴密之職員服務法。

十二 由政府批准個人經營之建設事業，政府當予以充分之法律保障，除受法律上應有之節制外，政府不得無故收回管理。

十三 個人企業組織，因發展企業之必要，經呈准政府時，得借用外資，并發行公司債券。

十四 建設開始時，政府當以全力厲行裁兵，以節省軍費，切實統一，與整理財政，——如廢除厘金，改訂關稅，改良幣制，建立中央銀行，清理外債等事，以爲進行建設之基本。

十五 建設開始時，政府當制定勞工法，工廠法，工會法，工人保險法，及其他必要之社會立法，以保障勞工利益，提高工人生活，及促進物質建設，增加國家生產爲原則。

十六 建設開始時，政府當制定土地法，土地收用法，地稅法，地租法，農

民保護法，農村改良法，并設立農民銀行，農民合作社，取締高利貸，以保障農民利益，改良農民生活，及鞏固國民生計，保持社會安寧爲原則。

二 計畫

十七 中國之物質建設，依 經理所定之實業計畫爲綱領，其科目如左：

甲 交通之開發

子 鐵路一十萬英里

- (一) 西北鐵路系約七十英里
- (二) 西南鐵路系約七千三百英里
- (三) 中央鐵路系約一萬六千六百英里
- (四) 東南鐵路系約九千英里

(五) 東北鐵路系約九千英里

(六) 擴張西北鐵路系約一萬六千英里

(七) 高原鐵路系約二萬一千英里

(八) 其他現築未成路線及將來幹線敷設雙軌等

丑 汽車公路一百萬英里

寅 修浚現有運河

(一) 杭州天津間運河

(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于海以利航行無間冬夏

(二) 黃河築堤濬水道以免洪水

(三) 導西江

(四) 導淮

(五) 導其他河流

己 增設電報線路電話及無綫電使徧布於全國

乙 商港之開闢

子 於中國中部北部南部各建一大洋港口

丑 沿海岸建二三等商港及漁業港

寅 於通航河流沿岸建商場船埠

丙 鐵路中心及終點併商港地設新市街各具公用設備

丁 水力之發展

戊 設冶鐵製鋼廠水泥廠以供上列各項之需

己 鑛業之發展

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

十八 上列建設計劃，國民政府當集中國家全力，務使於五十年內得完全實現。

三 預算

十九 建設計劃，依最低限度之預算，所需建設經費，約共二百五十萬萬

元。分列如左：

一 交通之開發

子 鐵路十萬英里（每里十萬元計） 一〇、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

丑 碎石路五十萬英里（每里二萬元計） 一〇、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

寅 修竣現有運河（一千英里每里十萬元） 一〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

卯 新開運河（一千英里每里三十萬元） 三〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

辰 治河

(一) 揚子江 三〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

(二) 黃河 四〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

(三) 西江 五〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

(四) 淮河

五〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

(五) 其他

二〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

已 增設電報電話無綫電

五〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

交通共二一，九〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

二 商港之開闢

子 中北南大洋港三個(每五千萬元)

一五〇、〇〇〇、〇〇〇元

丑(一)沿海二等港四個(每二千萬元)

八〇、〇〇〇、〇〇〇元

(二)沿海三等港九個(每一千萬元)

九〇、〇〇〇、〇〇〇元

(三)沿海漁業港十五個(每二百萬元)

三〇、〇〇〇、〇〇〇元

寅 沿江岸商埠十個(每五百萬元)

五〇、〇〇〇、〇〇〇元

商港

共四〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

三 鐵路中心終點商港建新市街公用設備

子 國都建設

一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

丑 新大市五個(每二千萬)

一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

寅 新中等市十個(每千萬)

一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

市街公用

共三〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

四 水力之發展

水力電廠五個(每二千萬)

一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

水力

共一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

五 基本工業之發展

子 大鋼鐵廠四個(每五千萬)

二〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

丑 大水泥廠五個(每千萬)

五〇、〇〇〇、〇〇〇元

寅 化學工業廠五個(每千萬)

五〇、〇〇〇、〇〇〇元

工業

共三〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

六 礦業之發展

一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

七 農業之發展

二〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

八 蒙古新疆之灌溉

五〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

九 北中部造森林

一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

十 移民滿蒙新疆青海西藏(移一十萬人
每人百元)

一、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

總計預算 二五、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

四 程序

二十 建設計畫全部預算，既需二百五十萬萬元，以五十年為完成期，則每年平均需建設費五萬萬元，每十年需五十萬萬元。

二十一 以十年需五十萬萬元計，則建設開始，十年內預定應完成或辦理之建設事業如左：

一、建築鐵路二萬英里，每年二千英里，每英里十萬元，計共二十萬萬元，分配如左：

(一) 西北系之半 三千五百英里

(二) 西南系之半 三千五百英里

(三) 中央系三之一 五千五百英里

(四) 東南系三之一 三千英里

(五) 東北系三之一 三千英里

(六) 完成現築未成之粵漢綫，海蘭綫，包蘭綫等，約千三百五十英里。

- 二 建築汽車公路十萬英里，每年一萬里，每里二萬元，計共廿萬萬元。
- 三 修築運河 每年一千萬元 共一萬萬元
- 四 浚治河流黃江西江淮河 每年二千萬元 共二萬萬元
- 五 增設電報電話無綫電 每年一千萬元 共一萬萬元
- 六 建設北大港及南大港 每年一千萬元 共一萬萬元
- 七 建築沿海沿江商埠 每年一千萬元 共一萬萬元
- 八 國都建設 每年一千萬元 共一萬萬元
- 九 建設水力電廠二個 每二千萬元 共四千萬元
- 十 建設大鋼鐵廠二個 每五千萬元 共一萬萬元
- 十一 建設水泥廠二個 每千萬元 共二千萬元
- 十二 建設化工廠二個 每千萬元 共二千萬元

十三	開發鑛業	每年五百萬元	共五千萬元
十四	發展農業	每年五百萬元	共五千萬元
十五	建造森林	每年二百萬元	共二千萬元

以上共計 五十萬萬元

五 集資

二十二 每年所需五萬萬元之建設經費，應依左列辦法籌集之。

- 一 每年在國家預算項下指定 二萬萬元
- 二 每年借入外資 二萬萬元
- 三 每年發行國內建設公債 一萬萬元
- 二十三 爲促進及利便建設事業之國內投資，應設立建設銀行，協助建設機關辦理之。

二十四 全國建設事業之集資設計經營管理，由國民政府設機關專責分任之

附建設大綱草案的說明

國民黨的使命，是要建設三民主義的中國。三民主義的確立，必有其物質的基礎。沒有相當的物質基礎，民族的獨立，不能保障；民權的發展，不能進行；民生的衣食住行，不能解決。如何建設這物質的基礎？總理的民生主義，確定我們進行的方向；建國方略內的實業計畫，詔示我們具體的大綱。

近代的國家，從十八世紀末期以來，次第經過經濟上產業革命的階段。中國自鴉片戰敗八十年以來，飽受經過產業革命而進展為帝國主義的國家的經濟侵略，我們的國民經濟，日陷於被支配被掠奪被縛束的困境。自甲午戰敗幾四十年以來，雖已覺悟產業革命的必要，然而被惡政治勢力的摧殘梗

塞，經政治革命的停頓犧牲，一直到現在，才有起手建設的機會，真是時機誤盡。即使從今日起，奮起直追，比英國已遲了一百五十年，比日本至少也遲了五十年。環顧全世界最後進的殖民地，如南美，非洲，澳洲，產業革命的進程，一日千里。歷觀各國歷史，產業革命的過程，約需三十年至五十年。依此而論，一二十年後，他們都要經過產業革命的進展了。假如中國於三五十年內，不能超脫現在農村和手工業的經濟階段，四面壓迫於國際間帝國主義頑強未已的環境，那我們中華民族的前途，思之真是不寒而慄，

近四十年經濟落後的失時，於萬般苦痛中的唯一幸事，就是總理民生主義的戰勝，求經濟上產業革命的實現。於政策上論理上我們經過重商主義式的「富強」，資本主義式的「興實業」，乃至近來支配慾橫決不顧一切的共產黨，次第打破。我們現在能依照 總理的主義和方略來實現產業革命，

這就是 總理所謂物質建設，這總算是不幸中的大幸。

物質建設，從純經濟方面而言，即資本的建造。產業革命的特徵，亦即鉅量工業資本的建造。我們人口過剩的農業國，生產力的全部，僅足供最低生活的消費。原有資本尙難維持，新資本的生產更說不到。（我們雖沒有統計，但一方面看屋宇道路陸工鐵路等等鉅量的廢敗不治，他方面看新建築新生產設備增加的渺少，全社會的資本物的總值，恐實逐年遞減）若專靠本國的物力來建設，非但是極緩慢，而且在初期是極痛苦（壓低一般消費）的事。

同時，我們最低限度的物質建設，——確立三民主義相當的物質基礎的建設——其量數及所需時期爲如何呢？依照本案的預算至少要二百五十萬萬元。假如以五十年爲期，平均攤分，每年要五萬萬元。（這樣計算自然是不

準確的。第一，各項事業所需的資本，要就當時當地的情形及舉辦的條件來詳細計算。第二，財政收入將因社會經濟發展而增加，國庫方面能撥之款亦因此而增加，每年能舉之內外債額，亦因國內經濟發展及國際信用增進而增加其總額及實收成數，低減其利息及退還本息的比較額。但此項初步預算的工用，在表示量數的大概。——就現在社會經濟情況，每年能陡然增加其生產力，以直接生產或換取五萬萬元的資本設備麼？恐怕是不能。從現在財政情形及國內資本市場情形而論，更是一定不可能。各國產業革命，最先進的英國除外，沒有不借用外資的。所謂需時三十年至五十年，亦即指在借用外資條件之下而言。我們處這樣困難情形之下，——軍事甫定財政困乏的政府，人口過剩的農業國——自非借用外資不可。總理當時著實業計畫，英文的原稱是 *International Development of China* 用意是要吸用國際資本，來促成

物質建設。我們在平等互惠不損主權範圍之內，盡量借用外資，應爲實行建設的第一義。

這最低限度的建設，包括交通，（鐵路，公路，運河，治河，電報，電話，無線電）商港，市街道，市公用，水力，基本工業，（鋼鐵，水泥，及基本化學工業）鑛業，農業，灌溉，造林，移民等事業，這都是依照 總理的實業計畫，刻不容緩的。至於舉辦的次第，第一期十年內的工作，已於本提案的程序內擬定。

該程序所定工作，經濟目的而外，社會，政治，國防，種種關係亦復顧及。

經濟的目的有三：（一）解放及發動所以發展經濟的勢力。（二）改良佔最大部份的農業經濟。（三）樹立基本鑛業工業以爲工業化的基礎及發動

機。關於第（一）交通的設備，尤其貨物運輸的設備——爲最重要。因爲減輕農產品的運出價，及工業品的運入價，農民的實際所得，——因此生活提高，作業改善——立刻有增加之可能。省却鉅量用於運輸的人力，即有改用于他項效率較高的生產之可能。鉅量的煤藏得以採用，即有使用鉅量的原動力之可能。其他天然富藏，有同樣掘發之可能。運價減低，市場擴張，近代規模的工業，有成立之可能。以其體言，則東南及中部有河道運輸的輔助，故西北西南兩系的鐵道尤爲重要。至於商港的設備，市街道市公用的設備，亦即交通集合點的設備。

第二農業經濟的改良。人口過剩的農業的救濟，一方面以發展工業，邊地移民，以舒生產遞減律之困縛。他方面改善其公用設備，如治河灌溉造林等。再以農村銀行及生產協作社的運用，救濟農民被高利貸及販商的掠

奪，然後農村私經濟，才有改善的可能。

第三樹立基本礦業工業。煤與鐵爲機器時代高能原動力經濟的要素，參之者爲水電。至於基本的化學工業，及供給建築的水泥業，皆當於最短時期發展之。

爲實施本程序所定計劃的輔助建設資本之湊進挹注，則建設銀行有設立的必要。

但是我們經濟的發展，是要依民生主義所定的方向在民生主義範圍之內。是要以平均地權節制資本的手段，來平均分配，避免階級鬥爭的。

節制資本 本大綱原則內規定何者應爲國有產業，國家絜此經濟的綱領，生產的鎖鑰，再加以運用賦稅的權能，實爲節制資本最重要的具體辦法。至於可由私人企業經營的事業，一方面應予充分的法律保障，及集資借

款的規定，不得無故收回管理，使有健全的發展。他方面制定勞工法等等（原則十四）使勞資間有合理的分配和關係。

平均地權 因經濟發展及交通情形變動而增價的土地，應依照土地政策，照開始原價收歸國有，（原則十）並從速制定土地法等等，（原則十五）是為平均地權的具體辦法。同時鐵路公路得此鉅量的收益，更足為初期付還債務的保障，採用促進經濟發達的廉價運輸政策的援助。

地方政府舉辦建設事業，其範圍及其受中央監督指導的法制，（原則八）應從速制定。所以使全國經濟的發展，有合理的設計，有一貫的政策，有分工的效能。

國有產業經營的成敗，非但為民生主義實施之成敗所關，實亦全國經濟機能之生死所繫。現有國有產業，一方面受北京官僚政治的餘毒，他方面經

革命時期不能以經濟原則爲唯一標準的犧牲，經營之不善，無可諱言。亟當從速革新，以免病理機能蔓延滋長。制定嚴密優良的Civil service，同時于可能範圍內，盡量採用公司管理制。至於新建設的國有產業，更應于不損國權範圍內，盡量僱用外國專門人才。當此軍事初定建設開始的時期，產業的管理想經營，財務上技術上健全的習慣，尙待養成，相當的人才，亦復缺乏。斷不可囿于偏隘的情感，拒絕客卿，孤注試驗。從吸引外資方面而論，在國際信用尙未昭著的時期，任用客卿，亦爲必要條件。

我們試狠不客氣的提出兩個問題：這十幾年來，爲什麼可以招得數百萬的僱傭兵？爲什麼不下十餘萬的所謂知識階級，遑遑不可終日的非競趨於「做官」的途徑不可？我們的答案，是：撥亂郅治訓政順利的關鍵，全在能否於最短時間實現鉅大的物質建設。（其實是最低限度的。）物質建設的關鍵，

全在能否吸用鉅量的外資。至於吸用外資的關鍵在那裏呢？在乎所投資本有清還本息的保障。那種帝國主義侵略式的投資，不問我們治亂的情形，由他們政府保障本息以達其掠奪之企圖的，我們當然堅決拒絕。至於依照商業原則的平等投資，必有清還本息的保障方能引之使來。換言之，在他們眼光看來，最重要的問題是我們統一的局面，是否穩定，我們繼續實施我們的政綱，是否有決心有團結力。具體言之，即在原則十四條「……」能否實現。我們應狠不客氣的說，現在是千載一時的運會，也是千鈞一髮的時機。我們大家本着總理親愛精誠的精神，努力抉開物質建設的大門，三兩年後，新機的光明，照射全國，大家走上了樂生安定之道，民衆的觀聽也改變了。共產黨造亂的源泉也永塞了。

庚關兩款築路計劃提案

爲提案事，謹案

總理實業計劃，爲建設三民主義物質基礎之具體方略，其中尤以交通計劃內之鐵道建設爲發展國民經濟之利器。

總理手定十萬英里路線，擘劃精深，規模宏遠，久爲本黨建設羅針。當今訓政開始，自當恪遵遺教，努力鐵道之建設。去歲委員提議『建設大綱』經於第一百六十二次政治會議通過，交國民政府分別執行。其中第二十一條規定十年內每年平均建築鐵道二千英里，共計二萬英里。查中國國有鐵道，共計不過六千三百九十四英里，自歐戰發生以還，世界資本市場劇變，所有北京交通部借款築路之進行，次第停頓，十餘年來幾無築路成績之可言。又查從

前借款合同，受外人競攬勢力範圍之影響條件。固多損失，即所擇路線，亦往往不合本國需要。現在統一告成，全國視線集中於革命，所以建設之要求，亟當以國家需要爲本位，審查舊線，計劃新線，權衡輕重，決定計劃，確籌的款，限期依次興築，奮起直追，實現物質建設之使命。委員自受任鐵道部職以來，深憬於鐵路關係國命之重，與夫選擇路線之難，竭智盡能，夙夜規劃，一以國家需要爲本位，不敢稍存私見，不敢妄加武斷。茲謹擬將舊線中之粵漢線，隴海線，滄石線，爲第一組；舊線之京湘線（即甯湘線）及新近計劃之京粵線（內有汕頭梅縣線，廈門龍岩線，福州南平線，杭州常山線合成一系），韶州南昌線（簡稱韶昌線），福州南昌線（簡稱福昌線），粵滇線（內有分線達貴陽），湘滇線爲第二組（此組中韶昌線，福昌線爲京粵線之比較線，粵滇線爲湘滇之比較線）；舊線中之包甯線，成都重慶線，道濟綫同

蒲綫爲第三組；而以新綫之寶慶欽州線爲第四組（此綫實連同湘滇綫爲粵滇之比較綫），擬請依照本提案所擬之『選綫計劃』及『興築程序計劃』交鐵道部負責選定，選定後即爲第一期所應興築之路綫。預計選線結果，其總里數約五千三百七十八英里至六千一百零二英里半，建築費自七五一，五二一，六二七元至八六三，三二九，六二七元，依照建設大綱定案，應於六年內完全築成。至於籌款築路問題，現查有英俄意三國之『庚子賠款』算至民國三十八年爲止，全部共計二六七，一四二，八一二元，除英國部份尙須經相當外交手續外，俄意兩部份早經正式退還。茲擬請以逐年退還庚款作爲文化基金，並將該項基金依照本提案所擬『文化基金投資築路辦法』陸續撥借鐵道部，並由鐵道部依照本提案所擬之『庚款築路公債計劃』發行公債。預計此項公債，可於三年內實收一二六，九〇〇，〇〇〇元，此款再加截至民國十八年底之

庚款積存現款數目共得一三八，五〇〇，〇〇〇元。又查關稅自新定稅則頒行後，每年收入總額比較民國十七年正稅及附稅合計之額預計，可增加淨額四千萬元，茲擬請以依此比較增加淨額之半撥充鐵道建設經費。假如本年新增稅額在二千萬元以下一千五百萬元以上時，該項撥款至少仍以一千萬元爲限。自民國十九年起，如該項新增稅額（仍以民國十七年額數爲比較底額）之半不及一千萬元時，該項撥款每年至少仍以二千萬元爲限。此項關稅撥充鐵道建設經費，自民國十八年起至三十二年止，計共十五年爲限，擬請由財政部按期撥交鐵道部，並由鐵道部依照本提案所擬之『關稅築路公債計劃』發行公債。預計此項公債，可於六年內實收二七〇，〇〇〇，〇〇〇元，兩項合計共得四〇八，五〇〇，〇〇〇元。又查現在鐵道部負債累累，過期未付，本息極鉅，亟應設法清還，庶幾信用恢復，新發債票，不致市場低滯，蒙損

失而礙進行。已由委員負鐵道部長職責，另案計劃，自關稅撥充建設鐵道經費項下直接撥充清還。故庚關兩項所籌之款共四〇八，五〇〇，〇〇〇元，大約能築二千五百三十七英里路綫。如此則六年之內，國有鐵道英里數將增至八千九百三十一英里。又加以國家大定，整個國民經濟將如春雷動蟄，萬芽爭茁，不數年間將大改厥觀。本計劃所餘路綫不過二千八百四十一英里，尙何有籌款之足憂哉。凡事作始也艱，而建設事業爲尤信，委員職責所在，敢掬至誠爲國民請命，所有擬請確定第一期興築路綫以及庚款基金關稅撥款建築鐵道辦法，是否有當？敬請

公決。謹呈

國務會議

提案人委員孫科

計附件六：

- 一，擬定路綫說明（附圖）
- 一，選線計劃
- 一，興築程序計劃
- 一，文化基金投資築路辦法
- 一，庚款築路公債計劃
- 一，關稅築路公債計劃

擬定路綫說明：

甲 路明表

組別	線名	性質	經過地域	延長英里數	建築預算費	備	攷
----	----	----	------	-------	-------	---	---

第 一 組		第 二 組	
株漢線 粵漢線	隴海線 潼關段	滄石線	京湘綫
已定線	已定線	已定線	京粵線
湖南廣東	陝西甘肅	河 北	新擬線爲韶 昌福昌兩線 之比較線
二七〇	六五七	一三八	新擬線連同韶 昌綫爲京粵 綫之比較線
六五〇〇〇〇〇元	八七・六五〇〇〇〇	一一・九二八・八三〇	廣東江西
			江蘇安徽 江西湖南
			浙江福建 廣東
			福建江西
			廣東廣西 貴州雲南
			新擬線爲 湘滇線之 比較線
			粵滇線
			根據總理東南鐵 路系統(盈)南京 嘉應線
			根據總理東南鐵 路系統(月)南京 根據總理東南鐵 路系統(黃)福州 武昌線(東段)
			根據總理西南鐵 路系統(戊)廣州 根據總理西南鐵 路系統(庚)騰越線

組	第	三	第	組
湘滇綫 (參閱上項)	包寧綫	成都重慶綫	道濟綫	同蒲綫
湖南貴州雲南	已定綫	已定綫	已定綫	已定綫
一一〇〇	綏遠甘肅	四 川	山東河北河南	山 西
一五三·二一三·〇〇〇	三四四	三二四	一八二	五一〇
四三·四一四·六四〇	四四·七二二·九〇〇	一三·四二八·二四三	八三·五四四·六七四	一〇四·〇〇〇·〇〇〇
此綫估沙興綫之中部而兩端連於長沙大理				此綫係株欽綫之變相而北端連於寶慶

乙 定線標準

本提案擬定路綫一以國家需要爲本位，具體言之，即遵照

總理實業計畫，詳考本國現狀，就其對於政治及經濟能以最小勞費發生最大

效用者選擬之。同時營業方面，兼籌並顧，務期獲利必操左券，非惟所以謀投資之絕對安全，並期以收入淨餘，繼續展築新路。蓋增加社會資本之建造速率，亦與國家需要為本位之標範適合。茲再就政治經濟營業三項分別言之：

一，政治 國都底定南京，則國都與各省之聯絡，在政治上自屬至要。本提案各綫完成後，則北部各省省治（熱河新疆除外）能以鐵路直達浦口，南部各省（安徽四川西康除外）直達南京。現在西南各省省治如：成都貴陽昆明南寧來京途程動輒以旬月計，如本提案路綫完成後，則由各省省治到京時刻如下表：

省別	省治	途程哩類	途程		備	考
			現在(約計)	將		
雲南	昆明	一八一二	十二日	六〇小時	將來入京可沿粵滇粵漢京湘等路綫	

庚關兩款築路計劃提案

	又	一八五八	十二日	六二	將來入京可沿粵滇京粵等路總
貴州	貴陽	一四〇四	二十餘日	四七	將來入京可沿湘滇京湘等路線
	又	一七〇〇	二十餘日	五七	將來入京可沿湘滇粵滇京粵等路線
廣西	南寧	一四九五	十日	五〇	將來入京可沿寶欽湘滇粵漢京湘等路 路線
	又	一四六四	十日	四九	將來入京可沿湘滇粵滇京粵等路線
廣東	廣州	九一二	四日	三〇	將來入京可沿京粵線
江西	南昌	四三八	二日	一五	將來入京可沿湘京線
湖南	長沙	七一二	五日	二七	將來入京可沿粵漢
甘肅	蘭州	一四一七	十日	四七	將來入京可沿隴海津浦
陝西	西安	八七〇	七日	二九	將來入京可沿隴海津浦
四川	成都	一三〇〇	二十日	十日	將來入京可沿成渝重慶線至重慶專轉 長江輪船
福建	福州	五七三	三日	一九	將來入京可沿京粵線

浙江	杭州	三一	十二小時	一二	滬杭甬滬寧等綫
	又	四五	十二小時	一五	將來入京可沿京粵綫
安徽	安慶	一七〇	十七小時	一七	長江輪船
湖北	武昌	三七五	四十小時	四〇	長江輪船
山東	濟南	四〇七	十七小時	一七	津浦綫
山西	太原	八三三	三十五小時	三五	正太漢平隴海津浦等綫
河南	開封	三八三	十五小時	一五	隴海津浦等綫
河北	北平	七〇六	二十三小時	二三	平奉津浦等綫
江蘇	鎮江	四六	一，五小時	一，五	滬寧綫
瀋陽	瀋陽	一〇六五	三十七小時	三七	平奉津浦等綫
吉林	吉林	一四四五	兩日	兩日	吉長南滿平奉津浦等綫
黑龍江	龍江	一六六五	三日	三日	中東南滿平奉津浦等綫

新疆	迪化	約二八二〇	約二月	約五十日	將來除自迪化至蘭州仍沿驛路外自蘭州至京可沿隴海津浦等綫
熱河	承德	約八五〇	五日	五日	由汽車道至北平再轉平奉津浦綫至京
察哈爾	張家口	八一四	三〇小時	三〇	沿平綏平奉津浦等綫
綏遠	歸綏	一四〇〇	兩日半	兩日半	沿平綏平奉津浦等綫
西康	康定				未詳

二·經濟 中國本部(沿習通用名詞)爲人口過剩貧乏不堪之農村經濟，而邊陲地廣人稀，農村手工業之副產，早爲外國優勢經濟所摧滅，而都市尙未工業化。國民經濟傾崎殘破若此，宜乎民生痛苦等於牛馬，民智野塞，民力孱弱，以云立國，實乃幸存。查中國農戶狀況，依據金陵大學民國十年至十四年農林科農業經濟系卜凱氏 (H. H. B. B. C.) 調查，統計北部每戶平均人口爲五，七八，平均耕地爲五七，六畝，平均收入爲七五，九八元；南部每戶平均人口

爲五，五三，平均耕地爲三三，七畝，平均收入爲二二〇元。美國倍克氏 (Beck) 之估計，則以爲北部每戶耕地不過二十餘畝，南部不過十餘畝，以視美國每戶平均耕地九四三畝，奚啻天壤之別。又據倍克氏之估計，中國本部可耕之地爲四，五五〇，〇〇〇，〇〇〇，〇〇〇畝，而已耕之地，不及三分之一。由是而知交通艱阻則移民難，而人口分配不均，運價昂貴，遇豐穰則穀賤傷農，有水旱則流離餓殍。故鐵道之計畫，應以促進墾荒移民，蘇裕農村經濟，爲經濟第一最大目的。一社會之工業化，以煤鐵爲基礎。中國煤炭之儲藏量爲二一八，〇〇〇，〇〇〇，〇〇〇噸，而每年之產額不過二五，〇〇〇，〇〇〇噸，其用於工業及原動力之發生者，僅爲產額百分之四十，以視美國每年產額六〇〇，〇〇〇，〇〇〇噸，又奚啻天壤之別。中國鐵之儲藏量九五，七〇〇，〇〇〇噸，爲數雖小，儘足初期工業化之用。

而每年產額乃不及二，〇〇〇，〇〇〇噸，以視美國每年產額六八，七〇〇，〇〇〇噸者，又奚啻天壤之別。至於其他礦產，如銅，鋅，金，銀，尙可開採，如銻，鎢，錫，錳，且可謀巨量輸出，故鐵道之計畫，應以啓發礦藏，尤其以供給工業以巨量之廉價煤炭，促進工業化，爲又一經濟之最大目的。本提案所擬路綫，亦卽本此兩大目的，對於現在狀況，施以最急迫最切要之救濟，如隴海線包寧線所以謀移民之西向也；粵漢線所以貫通南北，且謀以湖南之煤，促進南部之工業化也；滄石線所以謀巨量山西煤炭之出海也；甯湘線所以謀萍鄉鄱樂煤炭之東運也；京粵線或其比較線之韶昌線福昌線所以謀東南腹部之聯絡也。京粵線縱貫東南煤區，但其性質儲量，均待調查。其比較線之韶昌線及福昌線，一則經行富饒之贛江流域，且穿貫吉安煤田；一則聯絡閩江撫河兩流域，除邵武白煤礦藏外，未悉其詳。故非經測量不易

定其取舍也。粵滇線或其比較線之湘滇線爲聯絡西南腹部幹線，但滇黔桂爲萬山叢疊之地，工程問題非經測量無從答復，礦藏所在非經調查無從斷定。粵滇線雖有物產出海之便，而湘滇線則有政治控制之宜，故亦未易言其優劣也。至於寶欽線則就湘滇線而計畫者也。成都重慶線因川漢線工程過鉅，乃謀先築貫穿富饒巴蜀之綫，以爲川漢線之初步也。道濟綫通則河南白煤得以東運，同蒲線通則汾河流域得以遄行，且謀晉煤之西運也。凡此種種，不過舉其概要，已足證其關係民國經濟之重大矣。

三，營業 普通原則，有土斯有財；鐵道原則，有人斯有利。中國本部人口稠密，幹線之興築，實無往而不利。全國路線除極小數被水運壓倒之廣九線，湘鄂線外，即在離亂擾攘之際，亦莫不獲利豐厚。民國四年至十三年十年間，國有鐵路平均淨利爲收入百分之四十六，而每年收入平均增加額爲百分

之九，三，苟路款不受挪移，固絕無財務問題之發生也。蓋盈利問題與運價問題，社會經濟進展問題，如環之屬互相影響。鐵道以獨占事業，操之縱之，六轡在手，非無盈利之患，實取捨得當之難。新綫收入預測成法，在實地調查後，估計噸里，以靜的經濟狀態，測動的經濟進展，自屬偏於謹慎。現在各綫沿綫狀況，尙待調查，僅先就沿綫人口比算，已堪與已成綫相抗衡；且所計畫之綫，並無汽船水運與之競爭，其操獲利左券必矣。

附 沿綫人口比算表

一，已成綫

綫別	英里	沿綫人口	每英里人口	備	考
廣九	八八·八	四九八·五〇四一	五·六二五〇	九龍人口不在內	
滬寧	一九三·〇	七五二·八一〇四	三·九〇〇〇		

滬杭甬	一七四・〇	五四四・四四七二	三・〇七〇〇
道清	九三	二三六・八二三五	二・五五〇〇
膠濟	二四五	五三・六八四八九	二・一九一〇
漢平	七五三	一四八一・九一八八	一・九六六〇
津浦	六二七	一二三四・七一八六	一・九五五〇
隴海	三〇四	五四七・三三五七	一・八〇〇〇
湘鄂	二五九	四五九・九五七七	一・七七五〇
平奉	五二五	八〇〇〇・一六	一・五二二〇
正太	一五一	一五〇・五一七六	一・〇〇〇〇
平綏	五〇二	四六二・九二五〇	九二二〇

附註(一)本表人口係根據民國十五年『通郵處所集』

(二)本表路線英里數目係根據民國十三年『國有鐵路會計統計年

報『公里數目折算

二，擬築路線

綫別	延長英里數	沿綫人口	每英里人口	備考
粵漢綫	二七〇	八七九·九六〇七	三·二五九一	
株韶綫	六五七	四二二·五二〇四	六四三〇	
滄石	一三八	二九二·五三九八	二·一一九八	
京湘	六一四·五	八七八·二二〇三	一·四·二九二	
京粵	一四八五	一三八四·一五〇〇	九三二一	連京湘綫之南京徽州段二〇一英里及廣九綫三五·五英里廣漢綫一八英里潮汕綫一八英里在內本線實需建築軌道一千二百一十二英里
韶昌	五〇三	五三一·三七一一	一·〇五三〇	
福昌	五二三	四九二·九四一〇	九四三〇	
粵漢	一三二一·五	一三三三·三一四一	一·〇·一五〇	

湘 滇	一一〇〇	一一一三·九二一七	一·〇一二	
包 寧	三四四			人口無從查考
成 都 重 慶	三二四	六五七·五二一一	二·二〇六〇	
道 濟	一八二	四三三·〇二八八	二·三八〇〇	
同 蒲	五一〇	三四三·四三三七	六七三三	
寶 欽	七五一	四四二·四〇七二	五九〇〇	

附註 本表人口係根據民國十五年『通郵處所集』

選綫計劃

本提案所擬路綫，已詳『擬定路綫說明』。所謂選綫問題，即對於比較綫何所取舍之問題是也。現鐵道部擬於一年內將京粵綫，韶昌綫，福昌綫，粵滇綫湘滇綫，寶欽綫測勘完竣。測勘內容分爲三部份：（一）路綫草勘，所以

決定路綫工程問題；(二)經濟調查；(三)礦產地質測勘。(二)與(三)所以決定路綫效用及營業問題，測勘後依據『擬定路綫說明』內之定線標準，詳加研究而選定之，例如取京粵線時則捨棄韶昌線及福昌線。

興築程序計劃

『擬定路綫說明』內依照定線標準而較量各線之效用，依其重輕等次分為四組：

- | | | | |
|-----|-----|-----------------|-----|
| 第一組 | 粵漢線 | 隴海線 | 滄石線 |
| 第二組 | 京湘線 | 京粵線或韶昌線 | 福昌線 |
| | | 粵滇線或湘滇線 | |
| 第三組 | 包甯線 | 成都重慶線 | 道濟線 |
| | | 同浦線 | |
| 第四組 | 寶欽線 | 如取湘滇線時則採用，否則捨棄。 | |

從『擬定路綫說明』內，可知第一第二兩組，有全國重要之關係，但第一組比

較第二組爲輕而易舉，第三組則比較屬於局部性質，而第四組之寶欽線，爲第二組湘滇線之連帶線。

興築程序，應以本提案所籌之款，依上列組次陸續興築。同組之線，如款項有着，即應同時興築。

文化基金投資築路辦法

文化事業之進展，與國民經濟之發達，有密切相互關係，此固人人所知。而鐵道事業爲國民經濟發展之工具與先驅，前於擬定路線說明內已詳言之。是以文化事業之基金，投資築路，不啻即爲文化事業本身之發展；况鐵道事業，爲含有永久與絕對穩固之生產事業，並在最短期間即能獲百份之四十以上之淨利，淨利之增加，且與年俱進。吾人試一查英庚款諮詢委員會，對於基金投資辦法首舉鐵道，固已毫無疑義者矣。

查英俄意三國庚款餘額，多指定爲文化事業之用，此項文化基金，自以投資築路爲唯一安全完善辦法。所有三國庚款逐年餘額，詳見附表甲。

附表所列各項，除英庚款尙須經相當外交手續，已於提案內說明，至俄款意款之退還，早經正式成立，現於退還期間，自民國一十九年至三十八年內陸續借撥，以每年年息四厘計算，（英俄原案係專指文化事業，意案則兼及實業工程等用途，故意款之最大限度僅能以一半計算）詳見附表乙。

文化事業本身之常年經費，其撥付數目以一律爲宜。茲擬將上列各年應付借撥四厘利息，分十年一期平均攤配，上十年每年平均息款三百六十八萬二千五百二十九元，此即爲鐵道事業於上十年內，每年應付文化基金之投資利息，下十年每年平均息款九百十二萬〇八百六十四元，此即爲鐵道事業，於下十年內每年應付文化基金之投資利息，自第二十一年起即自民國三十九

年起，鐵道事業已臻鞏固繁榮地位，便更可進一步而謀餘利之參霑辦法。該項辦法，屆時應由鐵道部及文化基金保管團體妥議之。

附表甲英俄意三國庚款逐年餘額表

附表乙英俄意三國庚款每年累積之數按週息四厘計算利息表

附表甲

英俄意三國庚款逐年餘額表

年 別	義 款	英 款	俄 款	共 計
民國十一年	\$—————	340, 000	—————	340, 000
民國十二年	—————	4, 131, 270	—————	4, 131, 270
民國十三年	—————	4, 131, 270	—————	4, 131, 270
民國十四年	—————	4, 131, 270	—————	4, 131, 270
民國十五年	—————	4, 131, 270	—————	4, 131, 270
民國十六年	—————	4, 131, 270	—————	4, 131, 270
民國十七年	—————	4, 131, 270	—————	4, 131, 270
民國十八年	—————	4, 131, 270	虧數2, 280	3, 930, 990
			至十八年起共計	29, 058, 610
民國十九年	2, 080, 000	4, 131, 270	3, 672, 010	8, 883, 280
民國二十年	2, 080, 000	4, 131, 270	5, 004, 010	11, 215, 280
民國二十一年	3, 020, 000	5, 964, 810	9, 421, 778	18, 406, 588
民國二十二年	3, 020, 000	5, 964, 810	9, 421, 778	18, 406, 588
民國二十三年	3, 020, 000	5, 964, 810	9, 421, 778	18, 406, 588
民國二十四年	3, 020, 000	5, 964, 810	9, 421, 778	18, 406, 588
民國二十五年	3, 020, 000	5, 964, 810	9, 421, 778	18, 406, 588
民國二十六年	3, 020, 000	5, 964, 810	9, 421, 778	18, 406, 588
民國二十七年	3, 020, 000	5, 964, 810	14, 371, 778	23, 365, 588
民國二十八年	3, 020, 000	5, 964, 810	14, 371, 778	23, 365, 588
民國二十九年	3, 020, 000	5, 964, 810	14, 371, 778	23, 365, 588
民國三十年	2, 260, 000	4, 131, 270	—————	6, 391, 270
民國三十一年	2, 080, 000	4, 131, 270	—————	6, 211, 270
民國三十二年	2, 080, 000	4, 131, 270	—————	6, 211, 270
民國三十三年	2, 080, 000	4, 131, 270	—————	6, 211, 270
民國三十四年	2, 080, 000	4, 131, 270	—————	6, 211, 270
民國三十五年	2, 080, 000	—————	—————	2, 080, 000
民國三十六年	2, 080, 000	—————	—————	2, 080, 000
民國三十七年	2, 080, 000	—————	—————	2, 080, 000
共計	48, 160, 000	111, 861, 070	107, 121, 74	267, 142, 812
		共計十一年至十八年		29, 058, 610
		十九年至三十三年		225, 632, 932
		四十四年至三十七年		12, 451, 270

四 厘 計 算 利 息 表

	共 計	累 積 數	週息四厘	附 註
庚 關 兩 款 築 路 計 劃 提 案	29,058,610	29,058,610	1,162,344	民國十九年至 二十八年十年 共計 \$6,825, 287 每年平均 \$ 3,682,529 千 元以下之數不 計每年應付文 化基金之投資 利息按 \$3,683 000 計算
	7,843,280	36,901,890	1,476,075	
	10,175,280	47,077,170	1,883,086	
	16,896,588	63,973,758	2,558,950	
	16,896,588	80,870,346	3,234,813	
	16,896,588	97,766,934	3,910,677	
	16,896,588	114,663,522	4,586,540	
	16,896,588	131,560,110	5,262,404	
	16,896,588	148,456,698	5,938,267	
	21,846,588	170,303,286	6,812,131	
八 七	21,846,588	192,149,874	7,685,995	民國二十九年 至三十八年十 年共計 \$91,0 8,641 每年平 均 \$9,120,864 千元以下之數 不計每年應付 文化基金之投 資利息按 \$9,1 21,000 計算
	21,846,588	213,996,462	8,559,858	
	5,261,270	219,257,732	8,770,309	
	5,171,70	224,429,002	8,977,160	
	5,171,270	229,600,272	9,184,010	
	5,171,270	234,771,542	9,390,861	
	5,171,270	239,942,812	9,597,712	
	1,040,000	240,982,812	9,639,312	
	1,040,000	242,022,812	9,680,912	
	1,040,000	243,562,812	9,722,512	
243,062,812	3,00,848,456	128,033,928		
	每年平均數	5,401,696		

附表乙 英俄意三國庚款每年累積之數按週息
(英俄部份按全部計算義款按半數計算)

年 份	義款半數	英 款	俄 款	庚關兩款築路計劃提案
民國十九年	——	29,258,890	虧數200,280	
民國二十年	1,010,000	4,131,270	2,672,010	
民國二十一年	1,040,000	4,131,270	5,004,010	
民國二十二年	1,510,000	5,964,810	9,421,778	
民國二十三年	1,510,000	5,964,810	9,421,778	
民國二十四年	1,510,000	5,894,810	9,421,778	
民國二十五年	1,510,000	5,964,810	9,421,778	
民國二十六年	1,510,000	5,964,810	9,411,778	
民國二十七年	1,510,400	5,964,810	9,421,778	
民國二十八年	1,510,010	5,964,810	04,371,778	
民國二十九年	1,510,000	5,964,810	14,371,778	
民國三十年	1,510,010	5,964,800	14,371,778	
民國三十一年	7,130,000	4,131,270		
民國三十二年	1,040,010	4,131,270		
民國三十三年	1,040,010	4,131,270		
民國三十四年	1,040,000	4,131,270		
民國三十五年	1,040,000	4,131,270		
民國三十六年	1,040,000			
民國三十七年	1,041,000			
民國三十八年	1,040,000			
共 計	24,080,000	111,861,070	107,121,742	八 八

庚款築路公債計劃

查英俄意三部份庚款，自民國十八年起至三十八年止，雖共有二萬六千七百十四萬餘元，但須按年撥付，至民國三十八年方能撥足。現在鐵道急待建築，立需鉅款，迫不及待，擬即以此項庚款爲担保。按鐵道工程進行程序，以九四折年息七厘，期限十八年，分期發行公債；第一年發行二千五百萬元，第二年發行五千萬元，第三年發行六千萬元，共發公債一萬三千五百萬元，以此項公債實收之數，連同截至民國十八年止之庚款餘額，計可撥充建設鐵道之款，約一萬三千八百五十萬元。每公里建築費，平均按十萬元計算，約可修鐵道一千三百八十五公里。

關稅築路公債計劃

查關稅自新訂稅則頒行後，每年收入總額，比較民國十七年正稅及附稅

可增加四千餘萬元，擬以此項增加關稅之半數，撥充鐵道建設經費，發行一種築路公債，其發行手續及還本付息辦法，擬具如次：

此項築路公債總數定爲三萬萬元，按七厘九扣分十二批發行，每半年發行一批計二千五百萬元，分每年發行完畢，償還期間定爲廿五年，第一年至第十年祇付利息，自第十一年起開始還本，至第二十五年還清。

自民國十八年起至三十二年止，以十五年爲限，每年以關稅增額之半數撥充築路公債基金，假定十八年起，新增額之半數爲二千萬元以下，一千五百萬元以上，該年至少撥一千萬元；第二年至第十五年，該項新增額之半不及二千萬元時，該項撥款每年至少撥二千萬元。依此最低限度估計，則十五年間應可撥款二萬九千萬元。如是則自此項公債發行之日起至十五年止，除第一年關稅增額只撥一千萬元外，此後每年可撥二千萬元爲此項公債還本付

息之用。自十六年起所有還本付息，則可由築成之路餘利項下，按年撥付，鐵路每一公里建築費平均約需十萬元，以七厘九扣計算，三萬萬元公債實收二萬七千萬元，可築新路二千七百公里。照已成各幹綫如津浦漢平路等已往之成績切實估計，在營業開始第六年，每一公里可得營業進款一萬元，除去百分之六十營業用款，則每一公里可得餘利四千元，自第七年起，則每年餘利可按百分之九遞加，照此計算，所有鐵路餘利在公債完全發行後第九年，爲一千四百餘萬元，至第二十五年即增加至六千餘萬元，以此項每年餘利及關稅撥款爲上項三萬萬元公債還本付息之用，尙有餘裕。

新路每線建築期間約需三年，完成以後，開始營業之最初五年預算收入不多，餘利自少，自第六年起，始能有餘利，故訂自公債發行後十五年，始由築成新路之餘利項下撥付本息。惟是發行此項公債，建築新路，必先恢復

信用，則整理舊債，尤須兼籌並顧。以前各路積欠內外債款，爲數甚鉅，擬在所撥關稅項下每半年撥付二百二十五萬元，以十年爲期，共撥洋四千五百萬元，作爲整理舊債一部份之用，舊債能定有整理辦法，則新公債方能進行無阻也。

爲報告事，竊孫委員科庚關兩款築路一案，關於路線審查事項，奉發交玉祥錫山應欽濟琛宗仁科等審查，遵於二月六日共同討論，宗仁應欽科親自出席，錫山因事不克出席，委托賈景德代表與會，當經將原案悉心討論，簽以爲我國今後築路計劃應注重於發展實業，鞏固國防，即應本此意旨爲討論標準，擬將各組路線，修改如左：

第一組 完成粵漢，隴海，滄石三線自可如原案通過。

第二組 原案擬列入京湘京粵韶昌福昌粵滇湘滇六線，茲擬改爲京湘湘滇

寶欽（寶慶至欽州）三線。蓋大江以南，必須有直貫東西之大幹線藉以聯絡京滇，當爲衆所共認。但由京入滇，與其取道粵省，不若由湘而黔而滇之較爲直捷，故擬先修京湘，湘滇二線，並加以寶欽線以謀廣西與中央之聯絡又同蒲一線，民元初本爲晉省自行擬辦之線，因袁氏世凱改定同成，收爲國有，迄今未辦。現在晉省民衆迫切要求興築極爲激昂，此種情形經錫山代表賈景德詳爲說明，故折衷擬列入此組；倘晉省能籌得建築經費十分之四，只可歸入第一組修築。餘若京粵線與京湘粵漢線同一聯絡京粵，似可暫緩，改入第四組，而其比較線韶昌福昌二線實有興築之必要，可改入第三組。

第三組 包寧成渝道濟三線可照原案通過。同蒲一線改入第二組，並將原列第二之韶昌，福昌二綫改入此組。理由見前。

第四組 原擬寶欽線已改列第二組，茲擬將京粵，粵滇二線列入此組，並添列渝柳（重慶至柳州）一線。蓋築路如有餘力京粵粵滇兩線自可舉辦，藉增交通之便利。又成渝阮修之後，應將粵滇線之貴陽分線延長至重慶，以成渝（重慶）柳（柳州）線加入此組，以與寶欽線聯接，則川省客貨可由黔桂出海，其取徑爲最直捷，故只有興築之價值。又衛生部長薛篤弼，工商部長孔庸之，內政部長趙戴文向鐵道部提議，加修岐澤清兩線，經科附帶提付討論，僉以兩線爲運煤之築，但經行叢山峻嶺工程浩鉅，如果煤運收入，確有把握，築路成本不致虛耗，亦可加入此組，一併興修。理合附帶報告，並附呈原案。

所有遵議審查路線興築次序，業經詳加討論，議如上述，理合備文報告，謹呈

政治會議

附呈薛篤弼孔庸之趙戴文等提案一件

提案：

提議

此次鐵道部修築鐵路計劃案內，爲發展晉煤，將修築滄石路列入計劃之第一組，所見誠爲遠大。發展普煤，本爲

先總理遺教，關係民生至爲密切。惟查晉省產煤豐富區域，北在大同，南在澤州，欲實行發展晉礦，自當由產煤區域，修築鐵路，始可收效。前交通部擬定泉岐，澤清兩路，一由大同之口泉至河北省滄縣之歧口以通海運，一由澤州至河南省之清化以通陸運，誠爲發展晉煤之要計，擬請將泉岐澤清兩路加入計劃，提前修築，是否有當？敬請

庚關兩款築路計劃提案

公決

庚關兩款築路計劃提案

提議

孔祥熙

趙戴文

薛篤弼

九六

民國十九年二月初版

實價四角五分

著 者

孫 科

印 行 者

上海新宇宙書店

總 發 行 所

上海新宇宙書店

開北橫浜路三十九號

分 售 處

各省各大書局

華東教育雜誌
第一卷

上海图书馆藏书



A541 212 0019 34988

018898