

中央訓練團黨政訓練班講演錄

翁文灝先生講

中國經濟建設概論

民國三十三年三月印

中國經濟建設概論 目錄

- 一、經濟建設與國力
- 二、實業計劃綱要
- 三、戰前中國實業概況
- 四、抗戰期內中國實業概況
- 五、戰後中國實業建設方針

中國經濟建設概論

一 經濟建設與國力

國家力量全靠經濟建設，才賴近代的建設，此理 國父在民生主義第一講內言之甚明：

「就是因為這幾十年來，各國物質文明極進步，工業很發達，人類的生產力忽然增加，着實言之，就是由於發明了機器，世界先進的人類，便逐漸不用人力來做工，而用天然力來做工。就是用天然的汽力、火力、水力、及電力來代替人的氣力，用金屬的鋼鉄來替代人的筋骨。機器發明之後，用一個人管理一副機器，便可以做一百人或一千人的工夫，所以機器的生產力和人工的生產力，便有大大的分別。……用人來做工，就是極有能幹而兼勤勞的人，最多不過是駕乎平常人的十倍；但是用機器來做工，就是用一個很懶惰和很尋常的人去管理，他的生產力也可駕乎一個人力的幾百倍，或者是千倍。」

由舊式的經濟進到近代的經濟，必須經過實業革命。十八世紀下半期，英國首經實業革命，生產基礎，由家庭而變為工廠，經營單位，由個人而合為公司，工業技術，因

發明而得到專利。於是煤礦業、鋼鐵業、紡織業、以及汽船、鐵路，相繼發展，盛極一時。繼之而起者，在歐為法國，在美為北美。又繼之為德國，更繼之而勃興者為蘇聯，因此遂以養成近代之物質文化。在遠東方面，六十年前，中國與日本同時感覺有採取新法、改革經濟之必要，日本抱擴張無已之野心，努力經營，已成爲吾方之強敵。茲就美、英、蘇、德、日五國若干出產能力，以與吾國相較，列如左表：

國名	煤產量	鋼產量	石油產量	電力產量
	(噸)	(噸)	(噸)	(度)
美	四二,〇〇〇,〇〇〇	九,〇〇〇,〇〇〇	一七〇,〇〇〇,〇〇〇	六,〇〇〇,〇〇〇,〇〇〇
英	二五,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇,〇〇〇	二〇,六〇〇,〇〇〇,〇〇〇
蘇	一五,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇,〇〇〇	二〇,五〇〇,〇〇〇,〇〇〇
德	三六,〇〇〇,〇〇〇	二五,〇〇〇,〇〇〇	七〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇,〇〇〇
日	六五,〇〇〇,〇〇〇	一七,〇〇〇,〇〇〇	五五,〇〇〇	一五,七〇〇,〇〇〇,〇〇〇
中	二〇,〇〇〇,〇〇〇	四,〇〇〇	——	七〇〇,〇〇〇,〇〇〇

從上表來看，顯見美國生產力之偉大，冠於全球各國，無可倫比。英爲工業最先進之國，產力仍大，但煉鋼、電力，極已遠在其前。油、鋼、電力，蘇聯亦後來居上。日本以數十年之努力，其生產數量，較之歐美，誠尙未能盡及，但揆之彼邦之人口及領土

，其實現能力，亦已頗爲可觀。且其蠶絲、人造纖維、棉紡織各業，已翹然居全球之首席。自太平洋大戰開始以來，彼邦自負以爲南洋之石油、錫、膠，悉歸彼佔，欲由「無之國」，一躍而成爲「有之國」。其恃經濟爭奪，以增高其國力之用心，昭然若揭。

在上列表中，吾國雖地廣人衆，惟生產能力，較之其他列強，實相距至遠。煤鐵爲吾國實業中之最發達者，但日本產量較我方猶高三倍有餘，德高十八倍有奇，蘇高六倍有奇，英高十二倍有奇，美國則在吾國二十一倍以上。其他各事，則相差更多。就鋼鐵言，一百七十五個中國，方等於日本；六百二十五個中國，方等於德國；五百個中國，方等於英國或蘇聯；二千二百七十五個中國，方等於美國。在此望塵莫及的實狀之下，而欲實行迎頭趕上的建國之計，勢非發奮英雄、認真建設不可。

吾人試想五十年之前，中國舊式生產的絲茶出口，尙居全球總量百分之五十以上，瓷器、食糖亦有大量輸出；曾幾何時，則他國方法革新，價愈廉，質愈美，而吾國產品不能相競，一敗塗地。繼之而起者，誠有其他物產，例如錫、錫、桐油，亦頗稱盛；但按之實際，此盛況並不易久恃。中國錫產在一九二六至一九二九年間，佔世界總量百分之六十五，而在一九三四至一九三七年間，則退至百分之四十左右。中國錫產量一九一八至一九二三年間，佔世界總量百分之七十一，在一九二九至一九三四年間，佔世界總量百分之七十三，而在一九三五至一九三七年間，則退至百分之五十，至一九三八年更

退至百分之二十六。可見錫鑛二質，中國在世界市場之地位，已頗有退步之象。在世界大戰時期，美洲發揚生產，不遺餘力，中國受敵封鎖，運輸艱難，比例的地位，自更低落甚多。將來戰後之程途如何，正自不易預定。

但從另一方面言之，人力之增加，易得明速之效果。例如棉紗及布疋，三十四年前曾爲吾國大宗進口貨物，漏卮甚鉅。自吾國改良棉種，推廣植棉，每年產棉一千四百萬担，遂成爲世界三大產棉國之一，產量之多，追及印度，紡織工廠亦相當致力，紡機增至五百餘萬錠，遂使生產突增，進口銳減，而轉有逐漸輸出之勢，此爲吾國近年所見之明效。實則其他各國，莫不皆然。蘇聯革命以前，在一九一三年，照人口比例，煤產量較美國少二十六倍，鋼產量較美國少十一倍；至一九三七年，經過十年建設，則兩數相較，只少四倍半與三倍八，即此便見建設之效。國際聯盟統計一九二五至一九二九年間世界各國之製造能力，美國獨佔世界總量百分之四十五，但嗣是以後，因蘇日兩國之宏大進步，美國成份即爲之降低。由是可信，事在人爲，有志竟成，吾國果能精誠惕厲，奮發有爲，定能於十年之期，克觀成效，二十年之後，煥成新邦。

國父曾言：「統計美國所發展之動力，約一萬六千六百七十五萬匹馬力，以一馬力等於八人力計之，則美國約有十三萬萬有奇之人力，以助之生產。其人口一萬萬，除人力作工之外，每人尙有十三人之機器力爲之助。而此十三人之機器力，乃夜以繼日，連

作二十四時之工作而不歇者，而人之作工，每日八時耳，機力則每日作三倍之工，是一機力無異三人也，而十三人之機力，則等於三十九人矣」。國父如此計算，顯見舊式國家，實有迅速革新，以取得近代經濟力量之必要。近年來軸心國家，爭取生活空間，或設立其共榮圈，其根本用意，惟在使德、日強國充分工業化，而使其他諸國放棄工業，而將農礦生產之原料，全數供彼單方壟斷，以益增其向外擴張之實力。吾國抗戰建國，其根本用意，惟在建設工業，開發物產，地盡其利，物盡其用，養成自立自強之力量，以奠定獨立自由之基礎。如此則經濟建設，自爲吾國當前最大之任務，及此後發展必由之途徑。

二 實業計劃綱要

國父對於中國之物價建設，向極重視，認爲達到民生主義之必由途徑。至民國十年，國父親著實業計劃（英文原意爲國際開發中國），其後又擬著國防十年計劃，孜孜焉以革新經濟、鞏固國防爲整個國家建設之方針，及此後竭誠實行之良規。

兩種革命 實業計劃篇首有言：「中國今尙用手工爲生產，未入工業革命之第一路，比之歐美，已臨其第二革命者有殊。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」。故採用機器及事業國有，爲中國經濟革新所同時應做的

二事。國有一名，在原用英文爲 *The rationalization of production*，此爲 國父民生主義建設之具體方針。故實業計劃結論會謂：「簡括言之，吾之意見，欲使外國之資本主義以造成中國之社會主義，而調和此種人類進化之經濟能力，使之互助爲用，以促成將來世界之文明」。

經營途徑及國有方針，實業計劃內第一計劃，首言：「中國實業之開發，應分兩路進行：（1）民營（原譯個人企業），（2）國營（原譯國家經營）是也。凡夫事物之可以委諸個人，或其較國家經營爲宜者，應任個人爲之（民營），由國家獎勵，而以法律保護之。今欲利便個人企業之發達於中國，則從來所行之自給的稅制，應即廢止，紊亂之貨幣，立需改良，而各種官吏的障礙，必當排去，尤須輔之以利便交通。至其不能委諸個人，及有獨占性質者，應由國家經營之（國營）。今茲所論，後者之事屬焉。此類國家經營之事業，必待外資之吸收，外人之熟練而有組織才具者之僱傭，宏大計劃之建設，然後能舉。以其財產屬之國有（*State owned*），而爲全國人民利益計以經營之（*For the benefit of whole nation*）。就以上辭句，可以窺見 國父對於國有事業之用意。實業計劃內所籌辦之鐵路、公路、運河、電氣、煤、鐵、油、銅、土敏土等各種具有建國意義之事業，皆當歸爲國營，其特爲重視，可以想見。以下更補爲說明。

製造國家資本 三民主義第二講會謂：「要解決民生問題，想求一勞永逸，單靠節

制資本的辦法是不足的。……中國不能和外國比，單行節制資本是不足的。因

國富，中國貧，外國生產過剩，中國生產不足，所以中國不單是節制私人資本，還是要發達國家資本。……統一之後，要解決民生問題，一定要發達資本，振興實業。

……第二是交通事業，像鐵路、運河，都要大規模的建築。第二是礦產，中國礦產極其豐富，貨藏於地，實在可惜，一定要開發的。第三是工業，中國的工業，非要趕快振興不可。中國工人雖多，但是沒有機器，不能和外國競爭。全國所用的貨物，都靠外國製造運輸而來，所以利權總是外溢，我們要挽回這種權利，便要趕快用國家的力量來振興工業，用機器來生產，令全國工人都有工做（按資本主義國家，常因員工失業而成重大問題，故 國父既主生產採用機器，同時又主力避國民失業，免蹈資本主義之流弊）……如果不用國家的力量來經營，任由中國私人或者國外商人來經營，將來統

結果，也不過是私人的資本發達，也要生出大富階級的不平均」。在同一講內， 國父又說：「我作先講過，中國今日單是節制資本，仍不足以解決民生問題，必要加以製造國家資本，才可以解決這個問題。何謂製造國家資本呢？就是發展國家實業。這項發展實業的計劃，已詳於建國方略第二卷的物資建設，又名實業計劃，這本書把製造國家資本的大概，講得很清楚了。上面說：商業時代，資本是金錢，工業時代是機器，所以當由國家經營，設備種種的生產機器，為國家所有，好像歐戰時候，各國所行的戰時政策

，把大實業和工廠都收歸國有一樣。……中國本來沒有大資本家，如果由國家管理資本，發達資本，所得的利益，歸人民大家所有，照這樣的辦法，和資本家不相衝突，是很容易做到的」。由以上言論，足見國父昭示的步驟，是應由發展國家實業（以鐵路、礦業、工廠爲三要項），以製造與發達國家資本，即由此以實行民生主義。亦惟能先行製造及發達國家資本，然後民生主義之二大綱——節制資本與平均地權——方能真見實行。

國有之意義 國父在講明「民生主義與社會主義」時，曾經說過：「故一面圖國家富強，一面當防資本家壟斷之流弊，此防弊之政策，無外社會主義。本會政綱中，所以採用國家社會主義政策，亦即此事。現今德國即用此等政策，國家一切大實業，如鐵路、電氣、水道等事務，皆歸國有，不使一私人獨享其利。英美初未用此政策，弊害今已大見。美國現時欲收鐵路爲國有，但其收入過鉅，買收則無此財力，已成根深不拔之勢。惟德國後起，故能思患預防，全國鐵路皆歸國有。中國當取法於德。……中國除田土房屋外，一切礦產森林，多爲國有」。國父又嘗說明不歸國有之弊竇：「今我國鐵道，次第推廣，營業浩大，此事理當主張國有。不知者以爲商辦，其權何必操之於國；但不知國爲民有，國有即民有也。倘或不歸國有，譬如一省出一大資本家，將一省鐵路買回，大權獨攬，壟斷商業，彼時國民受其影響，豈不大哉」？

國父遺教中「國有即民有也」一語，甚可注意。所以民生主義第二講曾說：「我們三民主義的意思，就是民有、民治、民享；這個民有、民治、民享的意思，就是國家是人民所共有，政治是人民所共管，利益是人民所共享」。

事業之規模 中國面積頗廣，人口衆多，故興辦實業，必有適當規模，方足達建成近代國家之目的。國父實業計劃中對於鐵、煤、油、銅各礦，士敏土及食衣各事，僅言認真開發生產之必要，而對於具體數量及實行辦法，則俟之專家考察而後決定。惟其所擬計劃之大致規模，則於鐵道、公路、商港、運河，籌劃較爲明顯。鐵路十萬英里，公路一百萬英里，爲其明文提出之標準。此項數目，實係極爲扼要之計，絕非過份誇大之談。良以中國如共有鐵路十五萬公里，即等於中國領土平均每一百平方公里之面積，有鐵路一・三公里，而此比數在日本爲五・六，在美國爲五・二，在德國爲一二・五，在英國爲一四・二，是中國比數仍遠在此諸國之後。其爲建設第一時期內事業上所需要，毫無疑義。由是可見實業計劃，國父已以宏大眼光，高瞻遠矚，肇其始基；而各事業之實際辦法，則甚待後起之士，分門別類，兼顧並籌，更爲規劃，而促其實現。

三 戰前中國實業概況

在對日抗戰以前，中國經濟狀況，茲分類述之如左：

工業 中國工業在第一次世界大戰時，各國商品輸入減少，兼以銀貴金賤，頗受利益的刺激，而引起社會企業者之熱心。嗣因關稅自主，釐金廢除，國內產業，頗受保護之益。此種狀況，在輸出入統計可有證明。（一）機器輸入之價值。戰後民國八年入口機器數量，與戰前之民國二年比較，增加在三倍以上，至民國十年則增至十倍以上，其中以紡織機佔主要部份。至民國十二年以後，中國紡織業受日本之傾軋，轉趨艱苦，故入口之機械數亦疲弱。（二）工業原料之輸入。例如一九一二年化學工業原料之輸入為一百二十萬兩。一九一四年，受戰事影響，略見減少，但戰後之一九二〇年即增至二百二十九萬兩，至一九二五增至一千六百四十七萬兩，可見中國化學工業之進步。（三）機製品之輸出。尤著之例為中國棉紡織品出口之積極加高，與外國棉紡織進口之逐年減少，又如水泥進口數量，亦逐年減少，而是自給自足之象。以上各事，皆表徵中國工業之略有進步。至其大概規模，茲就抗戰軍興之前，即一九三六年，重要各業，摘列如左：

事業	重要廠數	生產量	附註
棉紡織業	中國所辦九六 外國所辦四八	棉紗 三、二〇〇、〇〇〇件	共有五百十餘萬錠
麵粉業	九四	麵粉六一、九四一、六一二袋	

火柴業

七一

火柴

八八〇、〇〇〇箱

水泥業

九

水泥

四一五〇〇、〇〇〇桶

生產能力爲七百萬桶

機器業

二七〇

自備動力

二、四五五馬力

電業

電力

六八〇、〇〇〇瓩

茲復估計中國方面對於各工業所投資本數目，約如左表：

紡織業

一五〇、〇〇〇、〇〇〇元

水泥業

一五、〇〇〇、〇〇〇元

麵粉業

二七、〇〇〇、〇〇〇元

機器業

八、〇〇〇、〇〇〇元

火柴業

一二、〇〇〇、〇〇〇元

電業

四七、〇〇〇、〇〇〇元

共計

二八六、〇〇〇、〇〇〇元

此外較可注意之工業，爲化學工業，出產肥皂者全國約二百餘廠，製造紙張者全國約四十五廠，資本約共一千四百萬元。鋼鐵業除遼寧省日人年出生鐵約三十萬噸外（本篇除特別提明者外，其他數額東四省皆未計入），內地各處僅太原及漢口約共年出五千噸，土法生鐵約共十二萬噸，爲數實甚微小。由此可得總述，抗戰以前中國工業，未經國營，全賴民營，事實上惟輕工業漸見開始，而重工業則尙少發動。且綜觀之，在此新工業時代會，吾國廣土衆民，而工業程度僅只如此，所佔份量，實屬甚爲薄弱。按之近代中國之意義，誠覺深爲不足。

礦業 抗戰前之礦業，惟煤礦已有若干新式設備之單位，產量較多，其創始期多賴外人之努力；但邇年以來，中國技術人員，已積有經驗，足能自為經營。茲將重要各礦質之每年生產數量，表列如下：

煤	二〇、〇〇〇、〇〇〇噸	錫	一〇、〇〇〇噸
鐵砂	一、五〇〇、〇〇〇噸	汞	五〇噸
金	三〇〇、〇〇〇兩	砒礦	一、〇〇〇噸
銅	五〇〇噸	石膏	五〇、〇〇〇噸
鉛砂	五、〇〇〇噸	明礬	一一、〇〇〇噸
鋅砂	一〇、〇〇〇噸	自來碱	一七、〇〇〇噸
鎢砂	一二、〇〇〇噸	鉬礦	六、〇〇〇噸
鎳	一〇、〇〇〇噸		

此外尚有食鹽約三百萬噸，錳砂、鉍砂、鉬砂、石綿、螢石、石油等則為量甚少。就天然之富源言，煤、金、錫、鎳、錫，中國儲量皆尚豐富，鐵礦雖非甚多，但盡可自足，煉焦烟煤及錳礦，亦非甚富。但勉可配合，石油、汞、鉍、鉬宜更善為利用，明礬、石膏、石綿、螢石、砒礦石，及近年發見之燐酸鈣，硫酸鋁，及含鋁礦石，皆有相當富源，宜更善開發，銀、銅、鉛、鋅、硫、硝則皆資源甚少，不易發達。

中國內地因工業化之程度極低，故煤之用途，最大多數僅供家用，而總量仍並不甚大。惟在沿海港埠，則新式用途，爲數較多。例如上海煤炭，主要用途爲輪船燃料，約七十五萬噸，鐵路燃料約二十萬噸，兩共運輸用煤九十五萬噸。紡織廠及絲廠約四十八萬噸，電廠約五十五萬噸，水泥廠約三萬噸，自來水及煤氣廠約九萬噸，紙烟及其他工業約共四十萬，計共工業用煤一百五十萬噸。此外家用及商戶用煤共爲三十五萬噸。以上各項合計，上海用煤共爲二百八十五萬噸。上海附近之蘇州、無錫、杭州、蕪湖亦有大致同樣意義，用煤約共一百五十萬噸。故此一區域，總計用煤約共四百三十餘萬噸，爲中國用煤最多區域之一，由是可知，新式工業及交通發達，則需煤之數量亦愈多。

農業 中國農業生產，迄今猶用舊法，惟農人自古相傳，勤於耕種，自亦具有特長。政府所注意於協助者，尤重灌溉水田及改良種籽，灌溉見效特著者，如陝西省內鑿渠引水，藉得良田二百八十萬畝；改良種籽，對於稻、麥、棉三種，尤爲努力。茲就有關於發展前途者，節述如下：

糧食 中國以農立國，豆數千平，但進出口貿易中，每年進口食米，小麥及麵粉之價值，往往甚鉅。此項糧食進口價值，在一九三五年爲一萬三千五百九十萬元，佔是年入超總額百分之三十九；在一九三六年爲四千九百二十萬元，佔是年入超總額百分之二十一。溯其緣由，尤因粵海一帶，習食洋米，其價格往往低於國產，又因華北、華中

沿海麵粉廠加多，往往喜購洋麥。但因此而使每年國幣漏卮之鉅如此，自宜設法改進。

棉花 全國產棉在民國二十五年已共達一千四百七十八萬担，出於華北區域河北、山東、河南、山西、陝西五省者，約四百七十萬担；長江流域內以湖北、江蘇二省爲最大，各產二百萬担有奇；次爲浙江、安徽及湖南，約共產一百萬担；又次爲四川，約產五十萬担，棉花產量，自一九三〇至一九三六年之間，增多殆及一倍。惟中國人口衆多，內地尙少供應，就原存紗廠，已每年需花一千餘萬担，如工業分布較廣，則棉花生產，仍應繼續增高。所出棉紗棉布，除國內自用外，宜有餘量出口，推銷於海外。

蠶絲業 中國每年絲繭產量，約爲三百八十餘萬担，由此可製成絲二十八萬担。出產量最多者爲浙江及廣東，每省各出繭一百萬担以上，次之爲江蘇及四川，各出五十萬担。但在二十六年時，實際產絲估計爲十四萬餘担。繭之銷路皆在國內，絲則輸往國外者，舊車製絲約二萬五千包，新車製絲約十二萬五千包，約佔日本輸出六分之一。

黃豆 黃豆爲東三省之巨額產品，每年約能共出八千五百萬担，此外山東、河北、河南、江蘇，安徽，四川、亦有相當生產，全國總產約爲二萬三千餘萬担。

糖 吾國戰前蔗糖，約年產三十萬噸甜菜糖或近十萬噸，洋糖進口約二十餘萬噸，統計每人每年用糖約一公斤半，以較歐美各國，相去遠甚。此業如善爲經營，自加生產，中國應可自給。

畜產物 中國從前對於羊毛製呢，不甚重視，故西北雖盛產羊毛，每年約六十餘萬担，而本國殊未充分利用，因之羊毛洗製不善，品質欠良，惟每年仍有鉅數出口。例如每年輸出三十萬担，即約值一千萬元，羊皮雖亦使用，但數不多，牛皮亦有輸出，可年達三十萬担。實則皮革用途，亟宜提倡，假定以都市人口二千萬人用革計，則全國即其需牛皮二百七十餘萬張。總之皮革及毛紡織事業，亟待樹立，以宏畜產。

植物油 中國年產各種植物油為數頗多，每年約出桐油三百萬担，豆油八百萬担花生油一千六百萬担。又如芝麻油，菜油，茶油，棉籽油，茴油，亦均有大量生產，惟利用植物油之工業，如油漆工業等，尚未發達，故不能不仰賴於出口貿易。萬一桐油、豆油等國外滯銷，則國內生產，即感根本搖動。

鐵路 鐵路為陸路運輸最主要之方法，中國已築鐵路約共一萬公里弱，其在東三省現暫淪陷者，約另有五千公里。比之美國之四十萬公里，英國之三萬三千公里，印度之六萬公里，皆大有不及。從前鐵路之興築，多賴外力，惟近年浙贛，粵漢，淮南，江南各路之完成。則全由中國自辦，在一九三五年底，關內鐵路共有機車一千二百七十六輛，其挽力為一萬零二百噸。但平均年齡超過二十者，已佔百分之六十。貨車一萬五千五百餘輛，其載貨四十四萬七千噸，但損壞待修者，佔百分之二十五以上，其運輸能力，實顯感薄弱。鐵路原宜國營，以期通籌統一，惟事實上當時鐵路分為二大類：一為國營