

# 臺灣工業應着重於交通工具之製造

莫衡

社會賴交通而繁榮，交通應以社會需要而發展，兩者相成相輔，決不容背道而馳。交通因與社會大眾息息相關，無論任何階層，均與交通發生不可分離之關係。國父孫中山先生實業計劃中，首先提出交通建設方案，將「行」的問題，先予解決，實即明示如欲復興中國，先從建設交通着手，能有完善之交通，建國工作，始克推行無阻。

今日臺灣交通，曾經不斷的努力，費了無量的腦汁與血汗，雖已稍具現代國家雛形，其對本省之經濟溝通、文化交流、政治推進、國防佈署、以及社會繁榮、資源開發等等，均獲有莫大之裨益。但對於交通工具之供應，則每被忽略，因僉認交通工具，可隨時向國外採購，款裕則多購，款絀則少購，無關宏旨，殊不知國家為發展交通，開闢航線，展築線路，曾經克服無數之艱鉅工程，耗費大量的國家財力，如無足量之交通工具，何能儘發揮其效用。

交通工具由國外採購，不論其國別與廠別，祇以價廉而能適用於本國需要者為合格，是以同一航路，其交通工具產品，自難一律，因各國各廠之產品，雖均能勉合於本國之需要，然各廠因設備之不同，有其獨特之性能與特點，一經購用，則保養方式與設備亦

當隨之而各異，一旦零件損壞，發生障礙，勢須向原廠購配，空間與時間，均難濟其緩急，保養方式，不盡相同，其影響於工作效率，以及浪費人力者，莫此為甚，至於虛糜外匯與增加運輸成本，猶其餘事也。

欲求貨暢其流，行儘其便，交通工具之自製，應為當務之急。本省工業對於「衣」「食」兩項確有長足之進步，而「行」之問題，惜未能與之並駕齊驅，工商業之發達，完全有賴於「產」「運」「銷」之靈活運用，而三者之中，如轉運不靈，則「產」「銷」自難發生效用。

現本省最近能以製造交通工具之廠商，僅有：裕隆機械廠自製吉普車，殷臺公司製造船舶，臺灣鐵路機廠自造各種客貨車，民航空運公司修理各種航空工具等數家，除殷臺公司稍具規模外，其他均以財力薄弱，設備不全，以致品質未臻理想，且不能大量生產，目下均在極力掙扎自謀發展中，政府如不及時加以有力扶助，雖不至一時夭折，亦難大有成就。

今後本省工業，應向交通工具製造方面，集中力量，增進生產。對於民營方面則隨時加以鼓勵，對於公營方面則儘量予以提倡，首先應就各交通機關之附屬工廠着手試辦，一有成績，即應助其發展，俾能自

給自足，不再仰賴於國外之輸入，藉以杜塞政府財力之外流。至於各類交通之工具，亦應製訂統一標準與型式，以減省保養修配之人力財力，此外關於技術問題，應請中國工程師學會，儘量指導協助，以求進步，而提高其技術標準。

茲值反攻在即，本省爲補給中心，對於軍運物資，疏散人口，防務調配，如無充份之交通工具，甚難圓滿達成任務。即能預向國外購儲大量交通工具，但對於損壞之補充修理，終感緩不濟急。他如對國外貿易及行旅運輸，現均仰賴於外國之船舶與飛機，如是不僅增加運輸成本，仰且不能配合所需之时效，設在戰時更易貽誤事機，此製造交通工具之所以亟須提倡者也。

本省工業在過去日本榨取政策之下，迄未奠有良好基礎，以致目前略具雛形之交通工具工業，其財力、人力、技術等，均難配合如意，如政府能將此項工業列爲國策之一，對華僑回國投資設廠，更以此爲首要，進而使全國工商業及中國工程師學會全體會員，予以協助支持，群策羣力，互相砥礪，不特使現有少數具有雛形之交通工具廠商，更具信心，知所努力，即未來有意創辦是項工業者，亦得有保障，知所邁進，是以交通工具之自製，與夫交通事業之發展，必獲有輝煌之成就，反共復國實深利賴。

(轉載自第十卷第九期「臺灣工程界」)

臺灣省交通處許可鐵路轉運業



泰源輸送部

歷史悠久·倉庫宏大  
承運貨件·迅捷安全

民國前三年創辦迄今

地址：臺北市外士林火車站前  
電話：士林局二四九號