

交通經營政策的一個看法

萬 琮

(一)

交通事業，是經濟事業之一環，在爲人類謀生存的大前提下，除爲了事業，爲了營利的目的而外，它還具有公用的特性，因爲一切事業之推進，都脫離不了交通，要靠交通維持其活動，但是社會上不一定注意到交通的本身，然而交通則不能不注意從各業的興替，因爲它在社會上各事業層中，不能脫離其依存性，在表面上顯係單獨營業，實則要靠各業的繁榮它才有繁榮，因此，我們可以了解交通的目的就是服務，而是爲人羣，爲大眾，爲社會，求福利、求生存主要的一個橋梁。

(二)

在以服務爲目的原則下，如何加強調度管理，使工具更顯其

靈活運用？如何充實一切的設備，使大眾獲得更安全與舒適？如何籌劃適宜的建設，促進國民經濟普遍的繁榮？這些都是交通服務中的主要課題。假如不在這些實際作業上去策劃去改進，在成果上講效率求表現，而斷斷於政策上之探討，實無異舍本逐末，既不容易抓到問題的重心，抑亦沖淡了以服務爲目的的本旨。根據三民主義建設的國策，交通的建制，凡爲民間私人力不能舉，且具有獨佔和國防秘密性的都應屬諸國營或公營，其餘都可屬於民營辦理；如鐵路、郵電、港灣、航道各業，因爲資本大，設備多，管理煩，非以政府力量莫辦的，都不屬於民間經營，這是適應一種環境而需採取的政策。不過這種階段裏面，它是絕對的不能變更

的，但是因了時代與環境的變遷，而不爲當時事實所需要時，其政策又非鐵的定律而一成不變，譬如我國的鐵路，向係國營，而美國則多民營，以過去大陸經營的平漢、津浦、隴海等幹線而言，彼時固然因爲政局杌隉，一切受了環境的限制，然而並不因爲國營關係而呈飛黃騰達之象！美國的鐵路，因民間自由發展而能充分發揮它運輸上最高的效用，可是因爲過分的發展，其結果反而感到有多餘是過剩，更因爲水陸空運輸競爭關係，益使鐵路業務一蹶不振！在不能維持的時候，於是紛紛要求國家來補貼，因爲民營的鐵路過多，普遍的補貼，感到僧多粥少杯水車薪而無濟於事，又爲國家財力所難負擔，這是當前美國交通上的苦悶！在無法補貼的時候，將來美國政府也會漸

轉爲相當的國營政策，以求維持其社會上的需要，或作硬性的規定，只准有限度的建設與營運，很可能走到這條路上去。

我國的鐵路在建設之初，感到土地廣柔，國民經濟窮乏，自非國家力量莫辦，這是因了時代的需要而在當時的政策上不得不規定爲國營。但在普遍發展國民經濟基礎的原則下，今後的演變，將由國營做基礎，漸漸的來提倡民營普及於民營的發展。目前臺灣許多公營事業，已漸獎勵民間來經營。已把絕對國營或公營政策改觀了，將來或爲免蹈美國民營過份發展的覆轍，也許有個相當的限制，以免最後難於收拾；這都要因時、因事、因地、因需要來決定。鐵路交通和一般工業的經營是如此，那麼在航業經營政策上，也不必一定遠洋航業非國營不可，近海內河航運非民營莫辦，其他有關的港灣、航道、電信、氣象等等都有同樣的看法。

(三)

總之，交通事業的經營，假如爲環境所需要，而事實上確有成效，一切都能爲大眾服務，一切能在安全、迅速、確實、經濟上着想，使社會、國家、人群，都感到滿意與舒適，這才算盡了交通的任務，才能認定是合理的政策；否則離開了這個目的，硬性規定爲國營或公營，而其最後的成就不一定就優於民營；過去大陸幾條鐵路的貧乏破落，並未能如吾人理想；招商局自創辦以來，因爲種種環境關係，一直到現在，總是虧累賠本，最近臺北市公共汽車管理的糾紛和許多公營工礦事業，尤其是現實的例子，不過交通國營或公營，根本就認定是辦不好，那又看錯了，祇能說它是否適合於當時環境和工作表現上有無偏差，不能說是國營政策的錯誤。

仔細檢討起來，問題的癥結，並不在政策的好壞，而是經營

上是否得人？其所表現者能不能適合大眾的要求和社會的需要？這才是交通真正的目的所在，否則政策是政策，事實是事實，政策和事實相差十萬八千里，一切都是背道而馳，在相互不能配合的時候，還是回過頭來先從檢討事實作起，祇要勿違背國防與主權的意義，以事實來決定政策，以環境來決定需要，在工作上力求表現，比較要來得現實些，希望談交通經營政策者不要漠視這個觀點，假定不把這個事實弄清楚，將來回到大陸去，一切都要靠政府來舉辦，不僅爲政府力量所不及，而且忽視了培養民間的力量，要是這樣想法，國民經濟永遠不會發生活力！所謂「民治」「民享」「民有」的目的，都等於空談。這是我們在臺灣時是如此看法，回到大陸去也要有這樣的看法，這是今後交通建設的大前提，我們一定要把它透徹的認清楚才對。