

美麗壯觀的關渡橋

大鋼鐵廠傳奇

(本文插圖刊第三頁)

一國建甘苦談之四

● 陳樹曦 (中外雜誌社特約撰述委員)

殘餘工業轉型經營

在日據時代，台灣是日本的一個農業殖民地，每年自台灣輸往日本糖、鹽、米及香蕉等數量龐大的農產品，供給日本人食用。台灣的工業簡直是微不足道。

光復初期，百廢待舉，我國不得已仍依舊以這幾項農產品為換取外匯的主要財源。民國三十七年(一九四八)三月，台灣鐵路管理委員會改組為台灣鐵路管理局，我擔任第一任的運務處長，負責全路的運輸工作。那時，日本仍被聯軍佔領，聯軍統帥麥克阿瑟元帥駐紮在東京，東京缺鹽，向我國訂購了三十萬噸鹽，合約要求六個月運完。因水陸聯運不能配合，運達日本的數量極為有限。據說，麥帥因東京缺鹽極為嚴重，大發脾氣，將我運鹽合同摔在地上，並且說，再在四個月中不能如期交貨，則將合同作廢，並依約罰款，當時，我國負責生產管理委員會的主任委員尹仲容找到鐵路局的莫衡局長，授權鐵路局負責解決，莫局長派我聯絡有關單位研究解決辦法。我即趕到了台南，召集鹽務總局、招商局、鐵路

局、電信總局、台糖公司鐵道處、海關、高雄港務局、日本船商代表等有關單位，成立台鹽輸運小組，商討聯運辦法，排定船期，暨鹽廠交運量，糖鐵與省鐵聯運到港數量，並由無線電台聯繫，定期按日按時報告船期與交運數量，加強調度配合聯運，纔將這一項艱巨的任務，提前一個月運完。

台糖方面也為外匯主要的來源，當時一年最高的生產量曾高達九十二萬噸，在生產季節，經由糖鐵到省鐵聯運到兩港出口，每天最高運量曾高達四千噸以上。最初外匯由省政府代管，任顯群擔任財政廳長的時候，每天上午經常用電話向我詢問昨天台糖經省鐵運抵兩港的數字，以便瞭解可以獲得外匯的情況。足證「外匯」靠這些糖鹽農產品外銷在當時的重要與艱難。

陳主席誠主政的時期，首先推行土地改革，實施三七五減租、公地放領、耕者有其田等政策，對於農民助益甚大。同時派尹仲容、王崇植成立工業委員會，進行對於台灣殘餘微小工業的整理與轉型經營。

當時日本殘留的小型工廠，只有基隆造船廠

、唐榮鐵工廠、工礦、台機與大同等少數的公民營公司。台灣工業的轉型，可以說是極為艱難，先從民生必需的用品開始，如紡織工業、家庭電氣用品工業、製藥工業、水泥工業、製鹽、製糖等工業，以及後來發展的石油化學工業等。至於鋼鐵工業，那時僅有小型的軋鋼工業，微不足道。汽車製造業雖然開始甚早，但都是與日本廠商合作製造，如裕隆、三富等公司，日本人的最高技術始終不肯移轉，經常變更設計、圖型、機械與配件。實際上所謂「技術合作」，只能說是日本汽車廠的「裝配」廠而已。

鋼鐵重工業的開始

民國五十年(一九六一)以後，小型鋼鐵業逐漸增加，尤以在高雄港的拆船業崛起，發展甚快，號稱世界第一。最盛的時候，所僱用的拆船工人，高達七萬餘人。從事這個行業發財的人不少，也造就了不少的人才。到民國五十四年(一九六五)，小型鋼鐵再軋工廠多達七十餘家，利用拆船業所產生的廢鋼鐵加工，但其中用電弧爐煉鋼者不到廿家，每年產量已有七十餘萬公噸，

到了民國六十一年（一九七二），小型電爐煉鋼廠已有二十八家，再軋工廠則多達四十八家，年產鋼筋已有一百三十八萬餘噸，從事鋼鐵業員工也有一萬兩千餘人。十餘年間，鋼鐵業大小工廠全國雖已逐漸增多到一百餘家，但都是生產過小，設備老舊，技術落後，所產生的鋼品，也不過是營建所用的「鋼筋」與小型「型鋼」而已。至高級鋼品則全賴進口。民國六十年（一九七一）進口鋼鐵產品佔國內需求量，高達百分之四十二。因此，我政府有鑒於此，乃於民國六十年十一月成立中國鋼鐵公司，籌建一個一貫作業的大煉鋼廠，供應下游高級鋼品的需要，以求奠定我國鋼鐵重工業的基礎。

大煉鋼廠籌建完成

一貫作業大煉鋼廠原計劃由民間投資，以民營方式經營，並由趙耀東負責籌建。當時的構想，依民營企業化的作法，得以向世界第一流廠家採購設備技術迅速審標簽約。後以投資金額過大，估計所需資金高達新台幣三百億元以上。能否獲利？在當時並無一定把握。因此，投資者躊躇不前，不得已乃改為政府經營，納入十大建設。但規劃的初期，有關生產、銷售、經營、財務、會計、採購及人事等一切制度，都已按照民營方式規劃，一旦改為政府經營，則上述的一切，必須按照政府的法令規章與制度辦理，勢必無法推動。因此，趙總經理耀東堅持擬訂一套「中鋼公司管理辦法」，要求政府特准。但此項辦法一直爭論，延至民國六十六年六月建廠將完成時，始

奉行政院專案特准。但在此進行期間，趙總經理耀東仍憑他自己的魄力，大膽放手做去。大煉鋼廠建廠計劃第一期第一階段，係於民國六十二年（一九七三）十一月開工，到民國六十六年（一九七七）十二月全部完工，民國六十七年（一九七八）元月正式開工營運。第一階段粗鋼每年生產能量為一百五十萬噸，可製鋼鐵產品二百三十五萬噸。第二階段係於民國六十七年（一九七八）七月開工，民國七十一年（一九八二）六月完工，粗鋼生產為三百廿五萬噸，鋼品產能為二百七十五萬噸。

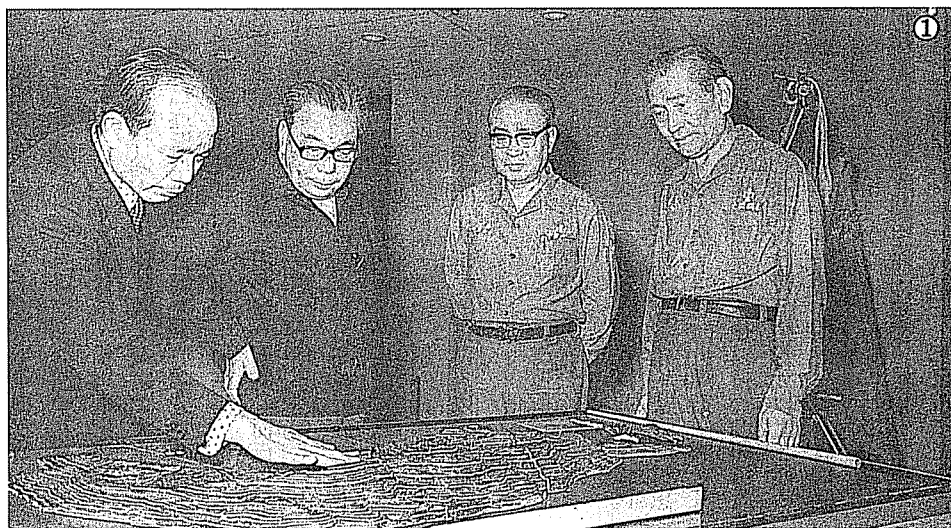
第一階段完成後，鋼鐵產品的自製率，中厚鋼板由百分之三十五，提高到百分之六十八；在價格方面，則較由日本進口的鋼品低廉百分之六到百分之十，而且可以擺脫日本供應商的控制，使日本人無法任意抬高價格，而我國則進入鋼鐵重工業生產國家的階段。

用自產鋼鐵建大橋

中鋼公司最初所訂資本額，僅為新台幣一百五十五億元（包括當時股票上市民股股份新台幣六億八千萬元），佔創業決算數百分之四十六，其餘均為國內外貸款。總計建廠最後完成費用高達新台幣三百六十三億九千萬元。鋼鐵工業為資本及技術密集的重工業，利潤低而回收期較長，且初煉成的鋼，品質如何？尚未能達到良好的信譽，不一定能夠暢銷。任何人都沒有一定把握，說它一定可以賺錢？在建廠第一階段將完成的時候，有一天，趙總經理耀東突然約我在家中見

面。他說，十大建設中的交通建設，完成後就可以給民衆使用，問題比較單純。大鋼廠完成後，所煉的鋼，須看國際市場價格與生產成本的比較，否則就無法獲得盈餘，中鋼所煉的鋼，照目前的市價，第一年就須賠累要達新台幣十一億元，而且銷路如何？尚無把握？聽說省政府擬在淡水河口建造一座渡橋，他建議能否使用中鋼公司新產品的鋼，建成一座鋼橋？以替中鋼產品宣傳與提倡。我很贊成這樣的一項建議，馬上打電話給當時公務局的常局長撫生，常局長的意見，認為做混凝土一般性的渡橋，建造費省而且可以省去鋼橋所需要定時油漆的保養費用。常局長的意見不無道理，但是用自己國家新完成的大煉鋼廠所生產的第一批新鋼鐵，在台北市淡水河口來建立一座新穎的鋼橋，仍是一項值得考慮的建議。我正在猶疑不決的時候，省政府謝主席東閣忽然打電話給我，他說接到中鋼公司馬董事長紀壯的電話，對淡水河口關渡大橋採用該公司所生產的新鋼，做一座鋼橋，有同樣的建議。謝主席說，他同意用自己國家新生產的鋼，來做這一座淡水河口的鋼橋，以資倡導。就這樣本案做了最後的決定。

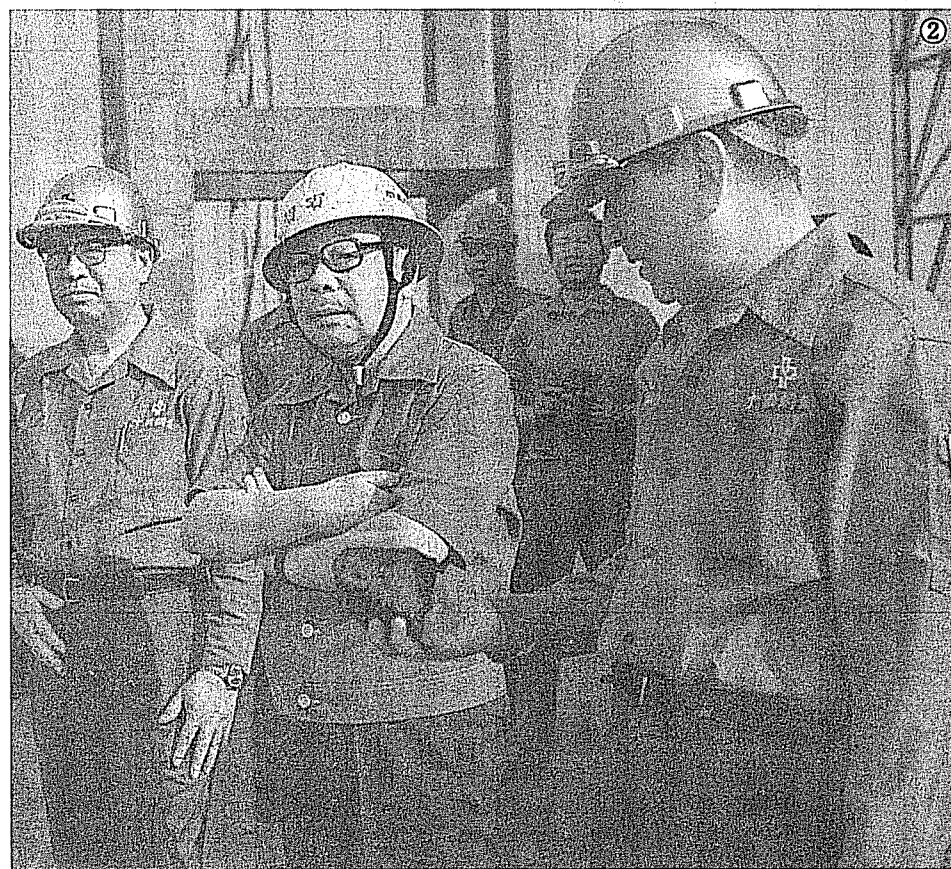
關渡大橋最後採用美國最著名的林同球建築工程公司的設計、監督與製造，完成了一座最新穎而且用自己國家新煉成的鋼所建造的鋼橋，並且採用了最好並不需要每年油漆一次的耐久油漆，豎立在淡水河口，的確是美觀狀觀，而且跨度大，水流排洩容易；趙總經理耀東的構想也順利的達成。同時，大鋼廠第一期第一階段工程完成



生產後，國際鋼價也逐漸上漲，自民國六十七年（一九七八）一月正式營運後，在六個月內原虧損新台幣九億三千餘萬元，到了民國六十八年（一九七九）會計年度第一個月（七月份）起，已轉虧為盈，九個月內累積盈餘達九億二千八百萬

① 蔣經國院長（左二）巡視中鋼廠址，左為高雄市長王玉雲，右二馬紀壯、右趙耀東。

② 馬紀壯（左一），趙耀東（右）陪同蔣經國（右二）巡視中鋼廠。



元。所以，到民國六十八年（一九七九）三月底止，僅僅虧損了兩百餘萬元，國際鋼價繼續上漲，固然為原因之一，但另一個原因，為在正式開工十二個月後，即突破全能產量，較美國鋼鐵公

司的工程顧問公司的估計，提早了三年，民國六十八年（會計年度）六月底止，即已獲得贏餘。趙總經理耀東的努力與成功，當非偶然！關渡大橋是用十大建設中的大鋼廠自己所生產的鋼建造完成，也是值得欣慰與紀念的一件大事！