

台灣經濟起飛的基石－十大建設

投稿類別：史地類

篇名：

台灣經濟起飛的基石－十大建設

作者：

陳思怡。國立屏北高中。高二 5 班

潘文瑜。國立屏北高中。高二 5 班

盧紀儒。國立屏北高中。高二 5 班

指導老師：

徐欣薰老師

## 壹●前言

過去頻繁的戰爭使得台灣的經濟低落，甚至呈現赤字，在美援的幫助下勉強支撐，1970 年代，當時擔任行政院長的蔣經國先生，推起十大經濟建設計劃（九大建設加上最後的核能發電廠），自此台灣經濟開始起飛，甚至與香港、南韓、新加坡並稱為「亞洲四小龍」，從第一級產業成功轉型為第二級產業，其中在推行計劃的過程中，必定會引起某多人的反對，但蔣經國說：「今日不做，明日就會後悔！」，歷經五年，終於完成這項艱鉅的任務，使台灣經濟起飛，創造台灣的經濟奇蹟，並且開啓了接下來十二項建設、十四項建設、六年國建、新十大建設、愛台十二建設的重大建設政策。

## 貳●正文

### 一、十大建設的時代背景

#### （一）十大建設的推手－蔣經國

1972 年蔣經國出任行政院院長，當時台灣正面臨政治、外交與經濟的多重打擊，蔣經國決定推動十大經濟建設計畫，改善台灣的經濟環境。

面對這樣子的外交困境，繼任中華民國的第六任總統蔣經國，決定以民主來對抗中共的對台統一，晚年，蔣經國解除戒嚴、開放黨禁和報禁。『這一連串的改革，使他從外來政權的最後一個獨裁者，轉變為民主台灣的奠基者』。（註一）



圖一 行政院長蔣經國巡視十大建設施工情形（註一）



圖二 蔣經國視察西部鐵路電氣化（註二）

#### （二）面臨石油危機下的台灣

民國 60 年代，美國尼克森總統訪問中國、聯合國同意中華人民共和國成為會員國、我國蔣中正總統在「漢賊不兩立」的信念下，退出聯合國，以及之後的中美建交．．．．．等一連串的國際局勢接連搬上檯面。民國 62 年，第四次中東戰爭爆發，隔年爆發第一次石油危機，全球經濟受到波及，為了解決台灣經濟低落的情形，當時擔任行政院長的蔣經國先生，推行十大經濟建設計畫（日治時期的基礎建設在民國六十年代已顯不足），進而推動大規模的公共建設投資。（註三）

### （三）台灣經濟轉型、工業化的開端

1973 年行政院長蔣經國提出十大建設計畫，1974 年工程開始，1979 年十項公共建設完工，總計兩千多億的公共投資，創造許多的就業機會，讓台灣免於被石油危機影響。

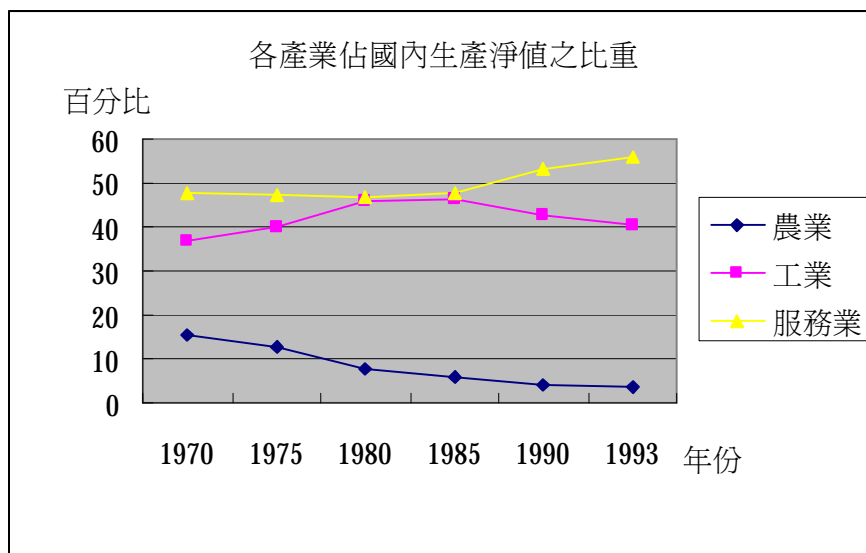
十大建設的完成，不只讓當時的台灣走出石油危機的困境，更帶動第二級產業的蓬勃發展，原本在台灣佔大多數的農業結構，成功轉型以第二級產業為主，加速發展台灣工業化，同時提升工業建設技術，再加上台灣屬於出口型導向經濟，當時出超大於入超的台灣，因而賺取不少外匯，促進景氣復甦。『民國 50 年至 77 年經濟成長率達 9.3%，亞洲四小龍中高居首位』。（註四）

台灣的經濟奇蹟，其中有了十大建設，讓台灣開始著重於第二級產業，為工業奠定穩固的基礎，漸漸的，現在的台灣擁有便利的交通運輸系統，成為工商並重的國家，主要歸功於蔣經國先生所推動重要的十大建設，如果沒有當初的基礎建設，也不會有現在的台灣。

表一 台灣各產業佔國內生產淨值之比重表(單位：%)

年份	第一級產業（農業）	第二級產業（工業）	第三級產業（服務業）
1970	15.5	36.8	47.7
1975	12.7	39.9	47.4
1980	7.7	45.7	46.6
1985	5.8	46.3	47.9
1990	4.1	42.5	53.4
1993	3.5	40.6	55.9

資料來源：（註四）



圖三 各產業佔國內生產淨值變化趨勢（註四）

由表一的數據和圖二的變化趨勢可知，在還未推行十大建設計畫時，1970 年到 1975 年農業和工業的比重變化不大，大約在 3% 左右，但是在 1975 年至 1980 年間，農業和工業的變化來到 5%，可知十年建設帶來的經濟轉型，使工業所佔的產業比重上升，後來更帶動服務業的發展。

## 二、十大建設計劃內容

包含六項基礎交通建設、三項轉型為第二級產業的重工業建設、一項能源供應建設。（註五）



圖四 十大建設分佈位置圖（註一）

（一）南北高速公路（中山高速公路）

『台灣第一條高速公路，北起基隆，南至高雄。為南北交通大動脈』。（註二）通車之後，大大增加公路運輸量，越來越普及。例如：春節期間不少人上中山高速公路下鄉團圓，南北往來方便。



圖五 中山高速公路（註六）

（二）西部鐵路電氣化

民國六十年代，台灣對外貿易頻繁，載運貨物的車次明顯不足，因此開發西部縱貫鐵路。『鐵路北自基隆南至高雄，台北到高雄只需四小時』。（註二）也是西部南北往來重要的鐵路。



圖六 西部鐵路（註六）

（三）北迴鐵路

銜接西部縱貫鐵路與東部幹線，自宜蘭到花蓮。（註七）



圖七 北迴鐵路（註六）



（四）桃園中正國際機場

為舒緩台北松山機場的人潮，遂建設中正國際機場，『**為台灣第一大航空港**』。（註二）



圖八 中正國際機場（註六）

（五）臺中港

解決台灣中部無國際港口，遂建設台中港。『**兼具商業、工業及漁業的綜合港，可容納大輪船進出，為台灣第三大港**』。（註八）



圖九 台中港（註六）

（六）蘇澳港

本來只是個宜蘭地區的小漁港，十大建設計劃擴建後，如今吞吐量可達百萬噸，蘇澳港的擴建，帶動宜蘭的經濟發展，『**使區域內的農產品更易外銷全世界**』。（註八）



圖十 蘇澳港（註六）

（七）大鋼鐵廠（中國鋼鐵廠）

位於高雄。『**輸入原料，可逕泊廠區碼頭起卸，節省運費與轉運成本**』。（註九）



圖十一 大鋼鐵廠（註六）

（八）大造船廠（中國造船廠）

『**十大建設中第一個完成。當時承建美商 40 多萬載重噸大油輪**』，台灣造船技術聞名全世界。（註九）



圖十二 大造船廠（註六）

（九）石油化學工業

建設兩個石化工業區，提升台灣製造塑膠的技術與品質。（註九）

（十）核能發電廠（一廠）

台灣第一座核能發電廠，座落於台北縣金山鄉，供應全台灣電力。



圖十三 核一發電廠  
（註六）

三、十大建設後續的潛在問題

不管在什麼工業之下，有利必有弊，在當時政府的政策下，往往都是一聲令下，人民有怨不敢言，就開始動工，沒有什麼環境評估，雖然造就了方便的交通和生活，但卻對地球資源、自然環境造成嚴重的影響，因此現今政策也轉向注意環境評估這方面。

以愛河為例，愛河主要污染來自家庭廢水和工業廢水，自從政府開始推動十大建設，因為港口的便利，將高雄設定為重工業區，吸引石油化學工業工廠、造船廠、煉鐵廠大小工廠林立，對愛河的污染越來越嚴重，發出惡臭、垃圾累積，原本居民還會戲水的河川，被人們嗤之以鼻。現在的愛河靠著政府與居民的努力整治下，終於變的乾淨，也有越來越多遊客到愛河走走，環境保護和經濟發展同時進行時，靠的是每個人的維護，才會有雙贏的局面。

#### 參●結論

製作完此篇小論文後，更了解十大建設的功能效益和污染問題，十大建設是台灣經濟起飛的里程碑，大膽的造就使得台灣贏得亞洲四小龍之美稱，十大建設也使台灣的日常生活更加方便，例如高速公路、鐵路，但工業大肆的林立也造成現今最令人擔憂的污染問題，也引起我們的反思，要生活便利舒適，需要一層又一層的產業製造，從原料到加工到成品過程中，排出溫室效應氣體、製造出不必要的垃圾，到底人們追求舒適方便的生活是好的，還是只是浪費地球資源，人口的激增，也使地球負荷增加、污染增加，因此每當政府做一個決策時，都須經過許多評比，一切都符合標準之後，才開始動工，為了地球，也為我們自己。

#### 肆●引註資料

註一：林孟欣（撰文）（2002）。**台灣執政者**。台北市：遠流。

註二：楊蓮福（編著）（2003）。**圖說台灣八代誌**。台北縣：博揚文化。

註三：王仲孚（主編）、鄭政誠、趙祐志（編著）（2006）。**普通高級中學歷史第一冊**。台北縣：康熹文化。

註四：陳鴻圖（編著）（2006）。**台灣史**。台北市：三民。

註五：十大建設 - 台灣大百科全書。2010年3月21日，取自  
<http://210.69.67.10/web/content?ID=3933>

註六：奇摩圖片搜尋。2010年3月21日，取自  
<http://tw.yahoo.com/>

註七：十大建設。2010年3月21日，取自  
[http://big5.chinataiwan.org/twzlk/twjgongye/201001/t20100111\\_1217174.htm](http://big5.chinataiwan.org/twzlk/twjgongye/201001/t20100111_1217174.htm)

註八：十大建設計畫。2010年3月21日，取自

<http://www.gpes.cy.edu.tw/study/society/10/plans.html>

註九：About Taiwan-台灣在中華民國 38 年之後。2010 年 3 月 21 日，取自

<http://www.cpmah.org.tw/2007/usr/c96a029/www/in/h/02a.html>