

近代國人的開發西北觀

張 力

- 一、前言
- 二、背景敘述
- 三、呼聲初起——清朝中葉至民國初年
- 四、高唱入雲——國民政府時期
- 五、呼聲再現——1949年以後
- 六、結論

一、前 言

所謂西北地方，若從中國現有的疆域來看，應指鄰接俄屬中亞和西伯利亞的邊疆省區，這片廣大的區域大約是在清朝初年才正式納入中國版圖；若從中國本部十八行省的概念來看，則陝西、甘肅均可視為西北邊陲，遑論嘉峪關外的新闢疆土了。回顧歷史上的漢唐盛世，均以陝西的關中為都城所在，這不僅是因為渭河平原的農業發達，其經濟之富庶足供京師所需，更因中國傳統之外患來自北方，以長安為都，具有國防上的積極意義。是時陝西雖位處西北，卻成為全國政治和經濟的中樞。後因大運河開鑿完竣，以及東南沿海地區漸次開發，華北人口漸往華東、華南遷移。此後軍事政治重心雖仍在北方，而經濟重心卻已移往南方。^①明季陝甘已視為西北邊陲，是時設置的九邊重鎮，其中甘肅、固原、延綏、寧夏諸鎮，即在今日的陝、甘、寧三省境內。

清初的開疆拓土擴展了西北地區的範圍，但其社會經濟生活原本就遜於沿江沿海省份，加以主要來自海上的外力衝擊，首先刺激沿海各省的轉變；西北內陸所受的影響甚小，因此近代以來內陸和沿海沿江地區的差距愈益明顯，所謂「三千年未有之變局」，在西北地區的感受顯然不會那麼深刻。

① 全漢昇，唐宋帝國與運河（上海，商務印書館，民國35年12月一版），頁11。

西北地區雖未像沿江沿海地區，對於外力衝擊產生顯著的回應，但若干處於變局之中的知識分子，也曾對內陸地區投注關懷。清代中葉以後，帝俄勢力加速向東延伸，威脅到我國西北邊疆的安全，此時朝野逐漸考慮西北的開發。從清朝中葉到現代，開發西北的呼聲時有所聞，事實上西北的建設也確有不少值得一提的成果。過去曾有不少學者分別對左宗棠任職陝甘總督的事功，以及抗日戰爭時期的種種建設，作過一些研究。^②本文無意就西北地區的具體建設作一考察，僅試圖從近代國人開發西北的言論，作一長期的觀察和分析，以瞭解來自朝野的建言具有何種特色，及其對政策之擬定所可能造成的影響。^③本文首先對西北地區的背景作一介紹，然後再分別探討清朝中葉至民國初年、國民政府時期，及1949年以後所提出開發西北的動機和步驟。

二、背景敘述

(一)區域界定

近代涉及開發西北的論文或專著，應有千百種之多，所提之建言包羅甚廣，但絕大多數的文章，並未提及西北地區的範圍為何。我們從下表所列之地理學家和少數明白指出西北區域的論者，所界定的範圍，可以發現各家對於西北區域的認定，差異甚大：

作 者	界 定 範 圍	註
陳 正 祥	西北應指賀蘭山、陰山與興安嶺以西，烏鞘嶺、祁連山、阿爾金山與崑崙山以北的地區而言，包括新疆與蒙古的全部，甘肅河西走廊，寧夏的大部，綏遠和察哈爾的北部。	④
張 光 祖	方位上的西北係以涼州為中心，把全國劃分四部，西北一角，包括陝甘新疆青海寧夏及蒙古，歷史上的西北則以本部十八省為準，單指陝甘寧青而言。	⑤

- ② 有關左宗棠事功之論文，主要收錄於楊慎之編，左宗棠研究論文集（長沙，岳麓書社，1986年4月）。至於抗戰時期西北建設的專著，則有：王聿均，「抗戰期間西北經濟開發問題」，中華民國建國史討論集，第四冊——抗戰建國史（臺北，中華民國建國史討論集編輯委員會，民國70年10月出版），頁177-97。施曼華，抗日戰爭時期西南西北的國際公路（臺北，正揚出版社，民國72年5月初版）。簡笙簧，西北中蘇航線的經營——民國28年至38年（臺北，國史館，民國73年6月出版）。
- ③ 有些學者在從事清代人物經世思想之研究時，曾略微觸及類似的主題。另外瞿沁恆之「抗戰前建設西北輿論之分析」，收於中華民國史料研究中心編印，中國現代史專題研究報告，第12輯（民國76年12月初版），頁424-9，就抗戰前之輿論，作一初步分析。
- ④ 陳正祥，西北區域地理（上海，商務印書館，民國37年4月3版），頁1。
- ⑤ 張光祖，「開發西北應先建設甘肅」，西北問題論叢，第2輯（民國31年12月），頁4。

朱駿春	西北是個概括的名詞，依自然地理學上的劃分，應該包括山陝高原（山西及陝西北部）、隴南高原（甘肅青海大部）、蒙新高原（內外蒙古和新疆）……為便於敘述，我們……根據現行的行政區域列為綏遠、陝西、甘肅、寧夏、青海和新疆等六省。	⑥
劉家駒	西北的區域，包括新、甘、寧夏、青海、綏、察、陝，更及西藏、西康等省。	⑦
戴季陶	西北就是甘肅、寧夏、青海、陝西、新疆和蒙古等處。	⑧
戴季陶	目前一般人所謂西北，大都是指中國腹地，顧名思義西北兩字，應該是西北的邊區，現在差不多以潼關以內的地方，統統叫做西北。其實在歷史上陝西、河西一帶，都是中國的中原，從地圖上看去，也是在當中，至少要甘肅以西，才能算是西北。	⑨
馬鶴天	西北包括蒙古、新疆、青海及甘肅、寧夏、綏遠諸部。	⑩
劉鎮華	本案所謂西北，包括陝西、甘肅、寧夏、青海、新疆五省。	⑪
黃慕松	近西北為甘肅、陝西、青海、寧夏、綏遠五省，遠西北為外蒙古、唐努烏梁海、科布多、新疆、西康、西藏，外西北為自新疆以西以至中亞細亞之一部。	⑫
尹任先	西北二字，有狹義與廣義之分，狹義言之，即昔日稱為內蒙古，今日稱為熱河、察哈爾、綏遠之三特別區是也。以廣義言之，若外蒙古、甘肅、新疆、青海等處，均偏在西北一隅，故亦屬西北範圍。	⑬
時伯齋	西北區域，以陝、甘、青、察、綏、寧、新、康及西藏蒙古為範圍。	⑭
王光瑋	遠邊西北，應指外蒙、科布多、唐努烏梁海及新疆而言，近邊西北，則指綏遠、寧夏、甘肅、青海及陝西北部而言。	⑮

⑥ 朱駿春，我們的西北（重慶，國民圖書出版社，民國32年5月），頁4。

⑦ 劉家駒，「開發西北者應該怎樣準備」，開發西北，第一卷第二期（民國23年2月15日），頁25。

⑧ 戴季陶，「開發西北工作之起點」，革命文獻第88輯：抗戰前國家建設史料——西北建設（一）（臺北，中國國民黨中央黨史委員會，民國70年12月），頁19。

⑨ 戴季陶，「西北救災興業之起點」，革命文獻，輯88，頁93。

⑩ 馬鶴天，「開發西北之步驟與方法」，革命文獻，輯89，頁142。

⑪ 劉鎮華，「開發西北計畫書」，革命文獻，輯89，頁162。

⑫ 黃慕松，「西北文物展覽會與開發西北」，革命文獻，輯88，頁185-6。

⑬ 尹任先，「西北概況」，革命文獻，輯88，頁215。

⑭ 時伯齋，「開發西北與設計問題」，革命文獻，輯89，頁219。

⑮ 王光瑋，「西北移民應有之地理認識」，革命文獻，輯88，頁400。

金士宣	西北包括察哈爾、綏遠、陝西、甘肅、寧夏、青海、蒙古、新疆等省區。	⑯
張繼民	包括青海、新疆全部，及甘肅、寧夏之一部地區。	⑰
楊大乾	西北地區，包括陝西、甘肅、青海、寧夏、新疆五省及西安市。	⑱
胡小池	西北邊疆，亦即世俗通稱：「新疆、蒙古（內外蒙古）、西藏、甘肅、青海、寧夏」等地的範疇。	⑲
葉佩高	所稱為西北者，乃指陝、甘、寧、青、新、蒙等省。	⑳

除此之外，有些前往考察或遊歷人士，在其報導沿途見聞的論著當中，經常冠以「西北」之名，而實際所到地方，多寡不一，以下係部分含「西北」兩字為書名的著作，所述及的地區：^②

書名	著者	述及省區
海外代表團西北考察日記		豫、陝
西北考察日記	顧頽剛	陝、甘、寧、青、綏、川
抗戰中的西北	徐盈	陝、甘、寧、青、新
西北建設考察團報告		陝、甘、寧、青、新
西北剪影	周開慶	甘、寧、青、新、綏
西北壯遊	易君左	陝、甘、寧、青、新
西北行	金惠	甘、寧、青、新、綏

⑯ 金士宣，「西北之主要交通路線」，收於中國鐵路問題論文集（南京，交通雜誌社，民國24年4月），頁364。

⑰ 張繼民，邊疆問題與邊疆建設（臺北，中華文化出版事業委員會，民國46年12月），頁182。

⑱ 楊大乾，「西北雜誌創刊詞」，西北雜誌，創刊號（民國74年1月），頁6。

⑲ 胡小池編著，西北西南行（臺北，武陵出版社，民國73年10月），頁10-1。

⑳ 葉佩高，開發西北意見書（出版時地不詳，約在民國20年出版），頁1。

㉚ 各書之出版資料如下：(1)海外代表團西北考察日記（南京，民國22年11月）。(2)顧頽剛，西北考察日記（中國邊疆史地研究中心編印，1983年12月）；(3)徐盈，抗戰中的西北（漢口，生活書店，民國27年3月再版）；(4)西北建設考察團報告（臺北，國史館，民國57年5月初版）；(5)周開慶，西北剪影（臺北，臺灣商務印書館，民國61年4月2版）；(6)易君左，西北壯遊（臺北，時鏡文化事業有限公司，民國72年12月初版）；(7)金惠，西北行（臺北，臺灣商務印書館，民國74年1月2版）。

雖然在民國二十五年時，有人指出「近來始公認以綏、陝、甘、寧、青、新六省爲西北之範圍。」^②但此一說法並非所有論者的共識。各家或憑自己印象式的概念，或就其討論主題之方便而加以認定，論者彼此之間並未因認定標準不同而引起辯。不過由於界定範圍不清，所以在提出建言時，難免流於空說或予以一般化。

(二)行政區劃變革

清朝初年，歷經康、雍、乾三朝多次用兵，終將廣大的西北地區納入中國版圖。中國現有的疆域，大致成形於當時。實則滿人早在入關以前，就已逐一降服漠南蒙古各部；漠北之喀爾喀蒙古三部（土謝庫、車臣、扎薩克圖）懾於滿人兵威，亦遣使朝貢。迨至滿清入主中原，首先致力於平定關內各省。康熙初年，天山北路的噶爾丹崛起，統一和碩特、準噶爾、杜爾伯特及土爾扈特厄魯特回部，自立爲準噶爾汗；繼而兼併青海蒙古，再奪天山南路的回部。旋東侵漠北，擊潰喀爾喀三部，進而奔至漠南，威脅中國北境。聖祖於康熙二十九年(1690)至三十六年(1697)三度親征，噶爾丹兵敗自殺，喀爾喀三部均還舊地。至康熙末年，準部復盛。噶爾丹之侄策妄東侵哈密，清廷屯軍於哈密防之。策妄遣兵入藏，康熙五十九年(1720)清軍分由青海、四川進兵，逐準部出西藏，但未深入追擊。雍正元年(1723)青海蒙古叛，世宗命年羹堯、岳鍾琪討之，次年平定。此時準部策妄之子喀爾丹策零嗣準噶爾汗位，復東侵喀爾喀，遭三音諾顏部策凌重創。雍正十二年(1734)準部請降。乾隆年間，高宗趁準部內亂之際，先後於十九年(1754)及二十二年(1757)討伐準部，底定天山。北路再於二十四年(1759)及二十九年(1764)平定天山南路回部大小和卓木之反抗。至是西北地區與中國合而爲一。

內外蒙古、新疆、青海戡定之後，其地方行政制度不同於關內各省。大抵蒙古各部均設盟旗制度，回部以伯克制度治之，而皆統於清廷所派之大臣、將軍、都統。而新疆之迪化直隸州及鎮西府，則歸甘肅省管轄。至於關內之陝西和甘肅，雖屬中國本部十八行省，但在清朝初年，爲配合西北情勢需要，行政建置屢作變更，直至準回兩部平定，始定陝甘總督駐蘭州，統轄二省，而陝西在順治二年(1645)即已設置巡撫治理。新疆於光緒十年(1884)建省後，鎮西府與迪化直隸州劃歸新疆省，新疆巡撫亦受陝甘總督節制。

民國成立後，西北地區行政區劃大致沿襲清末，但在民國十三年，外蒙受蘇俄鼓動，成立「蒙古人民共和國」，中國遂無法再介入外蒙事務。民國十七年國民政

② 「論編撰西北年鑑」，西北嚮導，期17（民國25年9月11日），頁1。

府完成北伐，次年九月五日中央政治委員會第一五三次會議議決，內蒙之熱河、察哈爾、綏遠、寧夏，以及青海，分別建省。而甘肅省舊西寧道屬之七縣劃入青海省，舊寧夏道屬各縣劃歸寧夏省管轄，國民政府時期西北地區的省制於此確定。

1949年中共佔有大陸，於西安市設西北軍政委員會，轄陝、甘、寧、青、新五省。1954年寧夏省劃入甘肅省，1958年又析置寧夏回族自治區，新疆省則於1955年改為新疆維吾爾自治區。^②

(三)地理特徵

國人所習稱的西北地區，在自然地理上，大致包括以下幾個地形區：黃土高原的陝甘高原和渭河盆地，隴西高原，河西走廊，塞北高原的柔乾盆地和河套，蒙古高原，天山山脈與準噶爾盆地，塔里木盆地，青康藏高原。^③這些地形區多為高原和沙漠，地勢高亢，且距海甚遠。渭河盆地南緣的秦嶺和隴西高原的龍山均為夏季季風的止境，一過此線，愈往內陸，雨量愈少，且年平均溫度愈低。

西北地區的地形和氣候，直接影響到當地的人口分布。從民國三十六年十二月內政部人口局所編的省區面積與人口資料，和中共在1984年底所作的統計資料，可以看出陝、甘、寧、青、新五省的情形。^④

省 區	年 代	面 積(方公里)	人 口	每方公里平均人數
陝 西	1947	187,701.47	9,492,489	50.57
	1982	190,000.00	29,660,000	141
甘 肅	1947	391,506.28	6,897,781	17.62
	1982	390,000.00	20,160,000	51
寧 夏	1947	233,320.00	773,325	3.31
	1982	66,000.00	4,060,000	61
青 海	1947	667,236.00	1,346,320	2.02
	1982	720,000.00	4,020,000	5
新 疆	1947	1,711,930.95	4,012,330	2.34
	1982	1,600,000.00	13,440,000	8

^② 陳潮、王錫光編，中國縣市行政區資料手冊（北京，地圖出版社，1986年9月），頁197。另中共於1947年建立內蒙古自治區，原陝西省於1954年撤消，併入該自治區。原熱河省於1955年撤消，分別劃歸河北省、遼寧省和內蒙古自治區。原察哈爾省於1952年撤消，劃歸河北省和山西省。原寧夏省之西部亦於1956年併入內蒙古自治區。

^③ 各地形區以王益編著之中國地理（臺北，國立編譯館，民國67年8月臺17版）所作之劃分為準。

^④ 中華年鑑（南京，中華年鑑社，民國37年9月），頁93-4。外文出版社中國情況編輯室編，中國概覽（北京，人民出版社，1987年2月），頁19-20。

依照人口分布的情形來看，西北地區一直予人地廣人稀的印象，中共1984年所作之調查，大陸每平方公里的平均人口約為一〇七人，上表各省只有陝西省超過此一平均數，其他各省都相去甚遠，這種現象特別引發清末以來論者的重視。再加上日後地下資源不斷地發掘探勘，使得愈來愈多的人對開發西北感到興趣。

不僅如此，西北各省也是少數民族分布較多的地區，若以中共把中國境內人民區分為五十六個民族來看，西北五省除漢族外，各省主要的少數民族如下表：^⑯

省 區	少 數 民 族
陝 西	回
甘 肅	回、東鄉、保安、撒拉、土、藏、裕固、哈薩克
寧 夏	回、東鄉、保安、薩拉、土、滿
青 海	藏、蒙古、回、撒拉、哈撒克、土
新 疆	維吾爾、哈撒克、回、柯爾克孜、烏茲別克、蒙古、達斡爾、錫伯、塔吉克、塔塔爾、俄羅斯、滿

少數民族多有各自的語言、宗教信仰和風俗習慣，近代以來也曾和漢族發生大小不同的衝突。因此在民族融合的過程中，如何兼顧地方的開發，是自然地理條件之外需要考慮的問題。

三、呼聲初起——清朝中葉至民國初年

自從西北地區歸附清朝後，中國朝野對此廣大土地並無具體的開發措施。由於其他偏遠，所居者多為新近收服的民族，為防變亂發生，清廷於衝要之處派遣重兵監管。而部分帶罪官員，也以西北邊區為遣戍之所。然在此時，少數隨軍出征、出使或遣戍邊地，以及平日留心邊務的知識分子，對於此一新闢疆土表現了濃厚的興趣，他們大都從事於地理的考察，「均能詳其程站，考其古蹟，或溯水道之源流，或辨山脈之支別，而西疆輿地之學，日漸昌明矣。」^⑰一般說來，此類著述並未提

⑯ 中國概覽，頁26-7。

⑰ 庚年，「清代國人新疆旅行之概述」，禹貢半月刊，第二卷第四期（民國34年4月），頁65。另見陸寶千，「嘉道史學——從考據到經世」，中央研究院近代史研究所集刊，期4上冊（民國60年6月），頁523-50。

出開發西北的建議，不過卻能促使國人瞭解邊地形勢，對以後的開發構想具有無形的影響。^⑧

清初對於西北邊區，多採羈縻之策，未作積極開發，所從事者以屯田為主，因西北地區為邊防要地，運糧困難，故而竭力屯田，以補充軍隊需要。^⑨至於陝甘兩省，農田水利本有相當基礎，部分地方官吏對此頗為講求。至清朝中葉以後，漸有人提出西北邊地的開發，而其動機主要著眼於國防和資源利用。

就國防而言，時人所考慮者，一為消弭內亂，一為應付外患。西北為清廷新收之地，中葉以前並無大患，但「處百年無事之後，邊備久弛，牆堡頽廢，苟有意外之變，其何以禦之？」^⑩光緒年間，陝甘爆發回變，加以俄人勢力已明顯威脅中國邊境，左宗棠在平服陝甘變亂，進而規復新疆時，就提出如下之說明：

重新疆者所以保蒙古，保蒙古者所以衛京師。西北臂指相聯，形勢完整，自無隙可乘。若新疆不固，則蒙部不安，匪特陝甘、山西各邊時虞侵軼，防不勝防，即直此關山，亦將無晏眠之日。^⑪

左宗棠率軍底定新疆，清廷繼而設置行省，但俄人對西北之威脅日益增強，特別是1891年俄國開始修築西伯利亞鐵路，令有識之士憂心忡忡。鄭觀應就指出「中國大患者，其俄羅斯乎，近日俄人費萬萬帑金，以修西伯利亞之鐵路，陰謀詭計行道皆知，而中國惟西北一區空虛最甚。」^⑫「若偶有邊衅，則由俄京至中國邊境僅半月程，而我調兵征餉，動需歲月，急遞甫行，敵已壓境矣。」^⑬國人此一防俄心理，到了民國初年，並未稍減：「獨俄羅斯抱其彼得主義，以侵略東亞為任務，且皆向於勢力薄弱之地，加壓力以資貪暴……設使進窺東亞，則新疆之地，首當其衝。」^⑭基於防俄的需要，刺激了國人開發西北的意願。

列強侵入中國者，不只西北一隅，事實上近代來自海上的侵略，令清廷窮於應付。西北距海遙遠，就防備海上侵略來說，似無甚關係，不過山西巡撫胡雲楣卻另有另一套見解：

⑧ 王聿均，「徐松的經世思想」，中央研究院近代史研究所編，近代中國經世思想研討會論文集（臺北，中央研究院近代史研究所，民國73年4月），頁191。

⑨ 乾嘉時期，陝甘新三區屯田總面積是14,728,493畝，占全國總面積28%以上。見烏廷玉，中國歷代土地制度史綱（長春，吉林大學出版社，1987年1月），下卷，頁310。

⑩ 陳黃中，「邊防議」，皇朝經世文編，卷80，頁2。

⑪ 左文襄公文集，奏稿，卷50，頁76。

⑫ 鄭觀應，「墾荒」，清朝經世文三編，卷28,6，頁21。

⑬ 鄭觀應，「鐵路上」，清朝經世文三編，卷63，頁20。

⑭ 闕名，「論政府宜速建築秦豫鐵道之理由」，民國經世文編，交通，頁39。

方今外患紛乘，世變日亟，海上之藩籬盡撤，長江之鎖鑰空存，東西各省，凡敵艦可到之處，類皆防不勝防。一旦有事，計惟秦晉一隅，可以畫疆而守。在胡雲楣看來，中國如無法抗拒來自海上的侵略，勢必要退守內陸，那麼就應先建立內陸的根據地。是故他主張在西北的晉邊蒙地進行屯墾：

果能一律開辦，逐漸推廣，行見西連瀚海，北亘幾疆，戶盡皆兵，人皆足食，飛芻輓粟，供內地之轉輸，列戍分屯，屹神京之保障，縱異日海波騰沸，而西北萬里之形勢，仍可固於磐石，鞏若金甌，此尤根本之要圖，國家之至計。^⑩

西北地區的富源利用，國人初時的認識頗為單純，大抵只著重於農牧業的發展。由於中國自古以來解決人口過剩和糧食不足的方法之一，就是移民墾荒；西北各省地廣人稀，一則可以容納移民發展農業，另則可以藉此鞏固邊防，故而鄭觀應相信防俄之法，除「移民實邊，而無善策」。^⑪如果西北農業發達，「粟米日增」，則「東南之歲漕可漸減」。^⑫不過募民開墾亟需完善的水利設施與之配合。光緒年間致力於經營陝甘新疆的左宗棠，對於甘新的水利落後情形及其影響，有相當深刻的認識。他曾指出：

西北素缺雨澤，蔭漑禾稼蔬棉，專賴渠水，渠水之來源，惟恃積雪所化及泉流而已。地畝價值高下在水份之多少，水足則地價貴，水絀則地價賤。蓋自涼、甘、安、肅以達新疆，大致相若。

因此他主張「治西北者宜先水利，興水者先溝洫。」^⑬左宗棠同時又根據西北地區的民族習慣、地理條件和其它特點，提出畜牧業、種棉織布、種桑養蠶等項經營。^⑭在畜牧業方面，他認為「西北之利，畜牧為大，而牧利又以羊為長，其毛可織，其皮可裘，肉可為糧，小民日用所必需也，何必耕桑然後致富？」^⑮所以在適於發展畜牧業的地區，並不執意進行耕墾，反而鼓勵盡地利以發展畜牧。提倡種棉織布，主要在發展陝甘兩省的經濟作物，一則可防止罌粟種植，另則可解決百姓的穿衣問題。至於種桑養蠶，係在新疆推廣，以與俄人貿易，但甘肅亦可藉以興利。^⑯

^⑩ 「山西巡撫胡雲楣奏議開晉邊蒙地摺」，湘報類纂（臺北，大通書局影印出版），公牘，戊上，頁33。

^⑪ 鄭觀應，「墾荒」，清朝經世文三編，卷28，頁21。

^⑫ 許承宣，西北水利議，頁3。

^⑯ 左文襄公全集，書牘，卷21，頁9。

^⑯ 石泰，「左宗棠經營西北農業問題述評」，收於楊慎之編，左宗棠研究論文集，頁159。

^⑭ 左文襄公全集，批札，卷7，頁39。

^⑮ 石泰，「左宗棠經營西北農業問題述評」，頁160-2。

由於邊防的需要以及富源的開發，清末論者逐漸意識到加強內地與邊地的聯繫，至為迫切。因此開發西北必須盡速發展交通。此時鐵路的運輸功能，已漸受國人肯定，倡議修築鐵路最力的鄭觀應就曾指出「中國西北陸地居多，行動輒需車馬挽運，頗見艱難；豐年苦於穀賤，凶年苦於穀貴，如有鐵路，則農民明甚貴甚賤之苦，奸商亦無所施其居奇之技。」且「一有鐵地，內地無業之民相率而至，膏腴日辟，邊備日充，商旅日集，大利所在，人爭趨之，荒遠遼闊之區，一變而為商賈輻輳之地。」^②陳虬也相信「西北膏腴之地，素稱天府，特無鐵路以開其風氣耳，利其眞薄於東南哉？」不過他認為修築鐵路費時費錢，對中國來說緩不濟急，故而倡議修築木路，因「木路火輪車之價與一切修費約省鐵路一半有奇，且成路所費之時又約鐵路三分之一。」^③光緒十五年(1889)以後，修築鐵路已是清廷的政策，^④通達西北的鐵路在有識之士看來，是開發西北的利器。民國初年續有人就此倡議，如涂恩澤在「論鐵道與國家之關係及建築時之注意」一文中，特別強調鐵路與西北移民的關係：

觀我國大勢，東南則人稠地密，西北則土曠人稀，一遇水旱，欲移粟而無可移，欲移民而不能移，非相率作溝中瘠，即羣起而為盜……使有鐵道以溝通之，平時則移東南之民，開墾西北，既紓東南之困苦，又實西北之邊防，災荒則移豐收之粟，以濟無告之民。則國無隙地，而民亦蘇矣。^⑤

由此可見，論者對於運用鐵路以開發西北，寄望甚殷。

廣大的西北地區，鐵路路線應如何規劃，成為當時頗受注意的問題。早在光緒六年(1880)，劉銘傳在「籌造鐵路以圖自強摺」中，就已提出中國亟待修築四條路線，其中一條係由京師通往甘肅。^⑥光緒十五年(1889)黃彭年主張先建兩路，一出山海關至東北，一出陝甘至新疆南北路，目的在於移民墾荒及充實邊備。^⑦光緒末年，朝野才出現比較具體的西北鐵路線設計。清末民初時期，論者各自規畫的路線，大約有以下三條：

一、東北經蒙古至西北線：光緒三十三年(1907)，甘肅寧夏府知府趙惟熙鑒於「西北為神京右臂，據建瓴之勢，擁天府之腴，而獨令其芒芴閉塞，混沌終古，地

^② 鄭觀應，「鐵路上」及「鐵路下」，皇朝經世文三編，卷63，頁20-1。

^③ 陳虬，「腹地應置木路議」，皇朝經世文三編，卷64，頁27-8。

^④ 王樹槐，「國人對興建鐵路的爭議(1859-1889)」，中央研究院近代史研究所集刊，期15(民國75年6月)，頁300。

^⑤ 涂恩澤，「論鐵道與國家之關係及建築時之注意」，民國經世文編，交通，頁33。

^⑥ 劉壯肅公奏議，卷2，頁2。

^⑦ 宓汝成編，近代中國鐵路史資料(臺北，文海出版社影印出版)，頁82。

產無由達，民智無由開，強鄰之窺伺無由絕。」認為西北鐵路之修築「尤亟之亟」，他從移民實邊及流通西北物產的觀點來考慮，擬定由張家口分築兩條幹路。第一條由張家口至庫倫為東幹，約二、四五〇里。第二條由張家口西經綏遠城，沿黃河北岸，迤南以達寧夏。再循北緯三十八度間，逾賀蘭山尾，經蒙古阿拉善額魯特旗地，西過涼州，再由驛路正站出嘉峪關，道經哈密迪化而至伊犁為西幹，約八、〇〇〇里。趙惟熙認為「西幹之所以取此路線者，以西北貨多人稀，利息不厚，商辦必難有成；故此道純為國家鐵路性質，取徑自宜直捷，用款省而程功易，征調速而轉運靈，正不必繞道西安蘭州，曠日糜費也。」除幹路外，趙惟熙也擬妥五條支路，包括（一）由太原南經潞澤以接懷慶之道清鐵路；（二）由西安東出潼關以接洛陽之汴洛鐵路；（三）由西安西出漢中以達成都；（四）由蘭州北接涼州幹線；（五）由迪化西經天山南路以達疏勒府；總計約四、五〇〇里。如此一來，「則交通之途便而巖疆之勢固矣。」⁴⁸因為清廷於光緒三十一年（1905）開始修築京張鐵路，趙惟熙所擬路線，顯然是想接續完工後之京張鐵路，向西北地區延伸。次年四月，神州日報刊出「國家今日急於經營西北說」一文，其中建議之路線亦從軍事方面來考慮：

今宜東起黑龍江省會而畫定一西行鐵道線，就中如庫倫、如烏里雅蘇臺、如科布多、如塔爾巴哈臺、如喀什噶爾，既佔偏疆之衝，尤為國境之紀，故宜特建一連絡之鐵道，以其端繞出東清鐵道以外，交會於西伯利亞鐵道，而抵庫倫，更穿山脈西向，以達於喀城。

作者甚至認為「此舉告成，其功之偉，固不殊於秦之萬里長城也。」⁴⁹是時郵傳部業已籌畫全國軌線，決定京張路完成後，展達庫倫至恰克圖，並俟幹線抵張家口後，即分枝趨綏遠城。這與趙惟熙所擬東幹線相似，至於趙氏所擬綏遠城以後之西幹線部分，郵傳部認為「中經荒漠，長途曠野，防護需兵」，而未予接納，僅將其部分支線意見，併入全國軌線籌辦。⁵⁰

民國元年，中山先生在接受上海民立報記者訪問時，曾提出三大幹線鐵路主張，其中北路之起點為秦皇島，繞遼東，折入蒙古，直穿外蒙古，以達於烏梁海，且認為北路更急於中路及南路。不久中國鐵路協會提出修正路線：「北路由北京起點，經綏遠城烏蘭諾爾、烏里雅蘇臺、塔爾哈臺出境，至宰桑泊，沿額爾齊斯河木

④8 東方雜誌，第四卷第八期（光緒33年8月25日），頁155，161-2。

④9 「國家今日急應經營西北說」，東方雜誌，卷5，期6（光緒34年6月25日），頁315。

⑤0 政治官報，第474號（宣統元年2月5日），頁5-6。

斯克站，接西伯利亞鐵路。」這條路線的用意可使首都勢力貫穿西北。^①其後張綏鐵路完成，北洋政府於民國七年續派遣人員探勘西北向路線。根據此次「查勘綏甘新路線意見書」，所擬路線共有三條：

北路：由包頭或歸化經烏蘭察布盟、土謝圖汗、賽因諾顏汗、札薩克圖汗、科布多之南端，以及新疆之巴里坤，至古城，而已入新疆境。若由古城再前，西北一支可通阿爾泰。西向一支經迪化再西至綏來。由綏來西北一支可通塔爾巴哈臺，西向一支至伊犁，又由迪化西南一支至阿克蘇，再西南至喀什噶爾。

中路：由包頭以西，橫斷阿拉善蒙古，及阿濟納蒙古，至哈密而已入新疆境，若由哈密再西經吐魯番，由吐魯番西南一支至阿克蘇及喀什噶爾，由哈密西北一支至古城，由古城西北一支至阿爾泰，古城又西一支至迪化。由迪化西至綏來，一支至塔爾巴哈臺，一支至伊犁，由迪化再南一支與吐魯番一道會。

南路：自包頭西南經寧夏再西至涼州、甘州、肅州，出關至哈密。若再往西發展，亦與中路同。

這三條路線之興築，各有其利弊，北洋政府雖曾採擇，但未予實行。^②

二、黃淮平原至西北線：這條路線最早是因京漢鐵路築成，清廷打算續修汴洛鐵路，引發陝、甘、新三省人士的興趣。光緒三十一年，陝甘兩省官在京提議築一伊犁至蘭州之鐵路，並集資銀六十萬兩。^③其後陝撫曹鴻勛為抵制外人路權的擴張，擬議以陝西為中心，分向河南、四川、甘肅築三條鐵路，其中「西安至潼關一段，則長不過三百里，康衢無阻，地稱形便，若秦豫同時並舉，兩線交會，則南通江漢，北達京津，於陝省民智商情頗多裨益。」^④認為應先行籌辦，而其最終目的在於「擴充甘隴幹路以抵伊新」^⑤。不久秦豫兩省即開始分別籌辦轄境內的西潼和洛潼鐵路。西潼路之修築，因籌款不易，屢生風波。但此貫穿華北地區鐵路之構想，漸受時人重視。郵傳部也指出此線「東至潼關，與洛潼相接，西至省城，將來取道涇涼，直達蘭州，實為西北幹路之樞紐。」^⑥宣統二年(1910)陝甘總督長庚鑒

① 中國國民黨與中國鐵路（臺北，臺灣區鐵路黨部委員會，民國54年11月），頁11, 324-5。

② 林競，西北叢編，頁387-8。

③ 大公報，光緒31年10月19日。

④ 東方雜誌，卷3，期3（光緒32年3月25日）。

⑤ 「陝西西潼鐵路章程」，東方雜誌，卷4，期1（光緒33年1月25日）。

⑥ 東方雜誌，卷6，期6（宣統元年5月25日）。

於「西北邊境地廣人稀，大凡舉辦新政以及軍事，靡不遲遲，實爲地勢使然，其原因在交通阻隔，風氣未開」，而擬議創辦甘肅新疆鐵路，以「移植內省新風氣，啟發邊陲人民，並將邊陲產物輸運交換。」早先黃中慧曾擬向英國借款，修築伊犁鐵路，由伊犁經精河、庫爾喀喇烏蘇、綏來、吉昌，至迪化，但未果行。長庚則建議將此線再予延長，經吐魯番，與喀新鐵路連接。東行過哈密、猩猩峽，入甘肅，經西安、玉門、肅州、甘州、涼州，直達蘭州，總計六、一四三里。^⑦不久清朝滅亡，然民國初肇，立即展開了隴秦豫海鐵路的修築計畫。由於該路東起蘭州，西至於海，未將蘭州以西以及新疆部分包括在內，故而屢次有人爲文呼籲展延此線。^⑧日後完成之隴海鐵路即由此而來。

三、華中至華北線：本條路線最先於光緒三十一年(1905)由陝西安康籍的陳雄藩提出。他感於「西北者礦產所匯萃，而強鄰之所窺伺」。建議以武漢爲中心，修築四向鐵路，其中又以通往西北的漢新鐵路最爲迫切。陳氏所擬路線共分七段，起自武昌，經老河口、西安、甘肅、涇州、固原州、嘉峪關，至新疆哈密，再由哈密分南北兩幹，西北向至伊犁以通俄之西伯利亞爲北幹；西南向至喀什噶爾，度帕米爾高原爲南幹，聯合阿富汗、波斯至敘利亞，以達地中海。這條貫通華中西北，甚至通往國外的鐵路若能築成，陳氏預言「可以奪蘇彝士河之利益，則不難凌駕俄之西伯利亞美之大北鐵路而上之也。」^⑨但他的意見似未獲得回應。民國元年孫中山提出三大幹線鐵路計畫，中路起點爲揚子江口，由江蘇經安徽、河南、陝西、甘肅，越新疆而達伊犁。這條路線之後半段其實和前述之華北線重疊。孫中山所擬之南路起自廣州，經廣西、貴州、雲南、四川，最後達於天山南路。中華全國鐵路協會所擬之修正路線，則由江蘇江北起，經開封、西安、蘭州、哈密、天山南路，和孫中山所擬路線大同小異，不過該線再由喀什噶爾出境，接帕米爾，克什米爾，過阿富汗之喀布爾候勒特，越波斯之馬什得黑蘭，入東土耳其小亞細亞，以達君士坦丁。^⑩

中山先生手著之實業計畫中，對於中國鐵路之發展有詳細的規劃。第一計畫中的西北鐵路系統，起自北方大港，經內、外蒙古而抵新疆，幹支線共長約一萬英

⑦ 順天時報，宣統2年8月5日。

⑧ 涂恩澤，「論鐵道與國家之關係及其建築時之注意」，民國經世文編，交通，頁32。闕名，「論政府宜速建秦豫鐵道秦新鐵道之理由」，民國經世文編，交通，頁39。

⑨ 陳雄藩，「籌修漢新鐵路敬告鄂陝甘新同志」，大公報，光緒31年10月16日，頁2。

⑩ 中國國民黨與中國鐵路（臺北，臺灣區鐵路黨部委員會，民國54年11月），頁11，324-5。

哩。這條鐵路「以移民於蒙古、新隴之廣大無人境地，消納長江及沿海充盈之人口為目的。」他認為這種「由人口眾多之處，築至人口較少之鐵路，其利尤大。」第四計畫中的中央鐵路系統，有十二條路線與西北有關，部分路線可用於開發西北各省的農業與礦藏，或有助於殖民；而擴張西北鐵路系統的十八條路線和高原鐵路系統的若干條路線，亦有類似功能。^⑩

清末民初之際，國人對於地下資源的利用稍有認識，陝北延長石油的開採權問題頗受人注意。民國元年，陝西革命黨人于右任領導的「西北實業學會」和「秦晉豫隴協會」呼籲政府和民間重視西北地區的實業建設和教育發展。^⑪中山先生也在實業計畫中強調，西北之甘肅、新疆、陝西等省發現油礦，但未知其多寡，但開採油礦已為中國必要之圖。^⑫

四、高唱入雲——國民政府時期

國民政府成立之初，正值各地軍閥割據混戰，中原自顧不暇，遑論開發西北。是時關心西北開發可能以馮玉祥最為突出，他曾動員兵工種樹修路，墾闢荒地，頗有成績。^⑬另有一留美礦物學家劉垣，鑒於西北礦產豐富，卻無充分資本開採，乃主張將美國退還庚子賠款約二千萬元，移作開發西北之用，此議並獲教育家鄒秉文支持。^⑭除此之外，目前尚無法得知其他人的開發西北想法。

從國民政府完成北伐到民國三十四年對日抗戰結束，國人有兩次時機特別注意西北開發的問題。這段期間大致可以民國二十六年抗戰之爆發作為分界線，在這一年前後，有關西北開發的討論，都曾達到最高潮，然後又逐漸歸於平淡。不過戰前中央政府位處沿海地區，而抗戰期間，中樞遷往內陸，是故論者關於開發西北的構想，稍有不同。因此本節分戰前和戰時兩個部分來作討論。

（一）戰前十年

民國十八年豫陝甘三省遭遇大旱，繼而中原大戰爆發，中央一面設法賑災，一面用兵討逆，因此開始考慮在軍事行動告一段落後，進行開發西北的措施。因為「

⑩ 中國國民黨中央黨史會編，《國父全集》（臺北，中央文物供應社，民國69年8月3版），第一冊，頁參—251-4, 309-13, 326-7。

⑪ 申報，民國元年3月7日，頁7；民國元年10月5日，頁3。

⑫ 國父全集，頁參—350-1。

⑬ 大公報，民國14年6月17日，頁4；民國14年9月2日，頁4。上海民國日報，民國17年3月10日，頁2。

⑭ 大公報，民國14年9月2日，頁4。

環顧全國情況，尤以西北建設為最重，實在關係我們國民革命的前途。」⁶⁶ 國民政府建設委員會曾擬有「開發西北計畫」一種，詳列開發之步驟與方法。⁶⁷ 翌後九一八事變爆發，東北旋告淪陷，次年一月二十八日，日軍進攻上海，近在咫尺的首都南京為之震動；國民政府於三十日宣佈遷都洛陽。三月五日舉行的國民黨四屆二中全會，更決議以洛陽為行都，以長安為西京，並成立西京籌備委員會，⁶⁸ 有意於中日戰爭一旦全面爆發，立即準備遷都長安。此案雖未實行，但因東北已告淪陷，華北和沿海地區又飽受日軍的威脅，國民政府必須加速內陸地區的建設，方能作長期抗戰的打算。是故已略現端倪的開發西北呼聲，便於此時高唱入雲，報章雜誌經常刊出朝野人士對此問題的意見和構想，前往西北地區調查或考察的團體不絕於途；以開發西北為職志的人士紛紛組織學會，出版專門刊物，集中探討相關的問題。上海明星電影公司甚至於民國二十三年拍攝影片「到西北去」，鼓舞國人投入開發西北的行列。此一熱潮持續約四年，其間國民黨四屆三中全會於二十一年十二月二十九日由褚民誼等六位委員提出「開發西北案」，希望在行政院之下設西北拓殖委員會，專門負責開發西北，「所管之事，先將西北交通線路修築完成，次及金融貿易農田水利造林開礦畜牧紡織諸端，而促進教育，發揚文化，亦應為同時並舉之事。」⁶⁹ 此案雖經三中全會通過，但未見後續之實施計畫。二十二年二月中央政治會議召開三四三次會議時，通過由褚民誼、于右任、張繼、劉守中、戴季陶等委員審查的「開發西北案」，並決定由國府責成全國經濟委員會於最短期間內召集西北各省長官及各專家，在南京開會，擬定開發西北計畫。⁷⁰ 全國經濟委員會遂於二十三年二月成立西北辦事處，處理若干開發計畫。後因國軍對中共展開第五次圍剿，國民政府勢力伸入西南，而西南的局勢似較西北更易掌握，因此開發西南的工作逐漸取代了開發西北的呼聲。⁷¹

戰前十年是國民政府較有機會從事國家建設的時期，此時的國家建設中，因有上述之推動力量，故而西北建設頗受重視。是時論者所舉之開發動機及其具體建議，

⁶⁶ 戴季陶，「開發西北工作的起點」，革命文獻，輯88，頁20。戴季陶（1891～1949），浙江吳興人，民國17年7月至37年任國民政府委員兼考試院院長，平日留心邊務，為中央籌辦西北建設之主要策劃者。

⁶⁷ 建設委員會，「開發西北計畫」，革命文獻，輯89，頁83-159。

⁶⁸ 中央常務委員會提，「提議以洛陽為行都以長安為西京案」，革命文獻，輯89，頁4。

⁶⁹ 革命文獻，輯89，頁8。

⁷⁰ 大公報，民國22年2月9日，頁3。于右任（1879-1964）為陝西三原人，劉守中（1882-1941）為陝西富平人，因地緣關係，兩人一向對開發西北之事十分關心。張繼（1882-1947），字溥泉，河北滄縣人，民國21年至34年任西京籌備委員會委員長，親身參與開發西北事務。

⁷¹ 侯封祥，「開發西北的時期到了」，獨立評論，第226號（民國25年11月8日），頁10。

大致如以下之分析。

先就開發西北動機言之。首先此一時期鼓吹開發西北的言論十分強調歷史與文化的因素，這是清末民初時期較少注意者。如曾養甫就指出：

堯舜禹湯文武的修明政治，秦皇漢武的發揚武力，都以西北為發祥的根據地……假使今日全國人民，都能如秦人的尚武，勇於公戰，怯於私鬪，人人有急公義，勤遠略的精神，中國的民族地位，還怕不能恢復嗎？……恢復民族精神的重要條件，在發揚中國固有文化，考中國固有文化演進的歷史，實由西北而漸趨於東南，中國的古代文化，其策源地皆在西北……可見西北為中國最古的聖地。^{⑦2}

何應欽也指出：「秦晉山地及關中平原，為中華文化策源地……我們為研究與發揚我民族固有文化起見，更要開發西北。」^{⑦3}致力推動西北建設的張繼，更是屢次從文化和歷史的角度來闡釋西北地區對中華民族的重要性。^{⑦4}國民政府時期持此一論點者頗不乏人。論者所以強調歷史與文化的因素，實與中國多年來的積弱不振有關。為了恢復民族精神，喚醒民族意識，只得向光榮的古代尋找刺激的原動力。此外西北地區生活條件不佳，一般人視為畏途；因此強調古人竟能在惡劣的環境中創造光榮的歷史，或能產生一些鼓舞的作用。

第二個動機是基於國防的考慮。早在北伐完成之初，白崇禧就提請中央重視西北之國防問題，為此他舉出八點不可緩之理由，及三項先決問題。^{⑦5}一般說來，清末民初之開發西北，主要以防俄為目的；到了國民政府時期，此一顧慮依然存在。曾養甫認為「俄國對中國向來是有很大的野心，共產以後，赤化中國的企圖益發利害，從前利用西伯利亞鐵路以為侵略的工具，因受日本打擊，兼之東北方面防範得法，遂即改變方向，轉圖西北。」^{⑦6}迨至民國十九年春，蘇俄完成土西鐵路，此路

⑦2 曾養甫，「建設西北為本黨今後重要問題」，革命文獻，輯88，頁24-5。曾養甫（1898~1969），廣東平遠人，民國17年2月至21年任國民政府建設委員會副委員長。

⑦3 何應欽，「開發西北為我國當前要政」，革命文獻，輯88，頁35。

⑦4 張溥泉先生全集補編（臺北，中央文物供應社，民國41年6月），頁225-6。

⑦5 順天時報，民國17年12月1日，頁2。白崇禧所舉出之八點不可緩理由是：(一)為扶植國內弱小民族，健全民國組織計；(二)為國家繁榮民族生存之久遠計；(三)為發展歐亞交通，實現總理計劃計；(四)為中國將來海軍及工商業之根本計；(五)為預防英俄隱患，消除未來共禍計；(六)為消除國內戰爭計；(七)為保持社會治安計；(八)為殖民實邊計。三項先決問題為(一)請中央速成立最高國防會議機關，將國防整個的計畫，早日決定；(二)國防交通，應及早籌備；(三)國防經費，使之獨立。白氏於民國四年自保定軍校畢業時，即自願請求分發新疆當見習官，是時就想為鞏固邊防建立一支邊防軍。後因受阻於陝西，而未能實現。見郭廷以校閱，賈廷詩、馬天綱、陳三井、陳存恭訪問記錄，白崇禧先生訪問記錄（臺北，中央研究院近代史研究所，民國73年5月），頁9-10。

⑦6 曾養甫，「建設西北為本黨今後重要問題」，革命文獻，輯88，頁26。

北與西伯利亞鐵路銜接，西與中亞細亞鐵路相交，對新疆威脅甚大。^⑦二十一年十二月，中俄兩國宣佈復交，此一情勢發展對西北的影響，張繼作了如下的說明：「今中俄已復交，此與西北之關係甚大。」他認為這是恢復中山先生以前聯俄容共的主張，「中俄關係如能維繫良好，不特西北可以發達，並可藉此解決東北問題。」^⑧不過仍然有人對蘇俄懷有警惕之心，且明白指出「自從俄國的土西鐵路通車以來，俄人割裂西北的野心，愈加顯著。」^⑨另一個值得憂慮的外患是已殖民印緬，進而窺伺西藏、新疆的英國。曾養甫就認為英國「以印度北與新疆為界，也無日不在磨拳擦掌張爪露牙打我們的主意。」^⑩居正亦於民國二十二年指出：「一年來康藏糾紛，傳聞某帝國主義者，從中嗾使，想打通康藏，作其殖民地。我們若不放大眼光，速籌守在四邊之策，從此康藏兩地，甚至四川雲南，及鄰近各省，也恐難免要步東三省的後塵了。」^⑪還有人相信，俄英之外，日本和德國都意圖染指西北。^⑫列強的窺伺西北，都可能利用西北地區交通的不便、落後的經濟生活，及複雜的種族情勢，引發動亂。康藏糾紛、新疆事變，以及內蒙自治問題，都有外力因素摻雜其中，是故「西北的英俄，固無異於東北的俄日。」但是東北交通發達，駐有重兵，且種族單純，尚不免於一夕之間淪於敵手，「若西北各省發生問題，不特無實力可以抵抗，恐實際消息，中央也不易及時得到；派遣軍隊，更非數月不達。」^⑬因此就國防而論，開發西北實為急迫之事。況且日人不斷侵擾沿海地區，國民政府需設法在內陸地區及早建立抵抗的根據地。

第三個動機是平衡地區發展，此點也曾經受到清末民初論者的重視。一般所持之論點，大約是東南和沿海地區人口稠密，工商業發達；西北地區則地廣人稀，生活落後。為使內地過剩之人口得以宣洩，且促進內陸地區經濟生活的改進，必須有效經營西北地區。隨著科學技術的進步，國人對於西北地區的自然資源，也有新的認識，鑒於西北各省自然資源的豐富，論者遂大力鼓吹開發，以提昇當地的經濟發展。

觀察此一時期各家的開發西北言論，除了可發現各人所認識的西北地區範圍，

^⑦ 熊應祚，「蘇俄新築成之突西鐵路與中國西北之邊防」，東方雜誌，卷27，號18，頁16。

^⑧ 張繼，「開發西北問題」，革命文獻，輯88，頁68。

^⑨ 李慶饗，「屯墾青海與開發西北」，革命文獻，輯88，頁78。

^⑩ 曾養甫，「建設西北為本黨今後重要問題」，革命文獻，輯88，頁26。

^⑪ 居正，「東北淪陷中的西北邊陲問題」，革命文獻，輯88，頁69。

^⑫ 劉家駒，「開發西北者應該怎樣準備」，開發西北，卷1，期2（民國23年2月15日），頁25。

^⑬ 馬鶴天，「開發西北的幾個先決條件」，開發西北，創刊號（民國23年1月15日），頁13。

並不相同；另外大多數論者執著於自己所熟知的事物，熱心貢獻已見。正如一位論者所說：「學農業的人，認為開發西北農業，是開發西北最要的事業；學礦業的人，認為開發西北，應以開礦為主；其他學牧畜、交通、政治、教育的人亦只知道自己所學的事物的重要，認為有先開發的必要。」⁸⁴造成這個現象的主要原因是因為政府一直沒有一個開發西北的全盤計畫，故而論者只能就其所知，踴躍建言，至於是否會牽一髮而動全身，就無法顧及了。論者的建言儘管是各說各話，卻也有若干重點值得我們注意。

發展交通仍是此一時期多數論者所認為開發西北的首要任務。隨著科技的進步，交通事業不只是公路和鐵路，尚包括航空、電信與郵路的開闢。不過交通的主幹仍是鐵路，論者一般都同意中山先生「實業計畫」中關於西北鐵路的修築，是值得遵循的發展方向；而當務之急，卻是儘早展築隴海鐵路至蘭州，以及修築包寧鐵路。⁸⁵可以看出論者對於鐵路的修築，大都採取了比較務實的看法，希望能在已有的基礎上，克服經費的困難，使鐵路能深入西北。

以往最受朝野重視的移民墾殖，也是此一時期論者關心的重點。移民的主要目的在紓解東南沿海各省過剩的人口，並使之在西北地區從事生產事業，所移之民，包括災民、游民、軍隊編遣後的被裁之兵，以及受到外國排斥的歸僑。⁸⁶建設委員會認為陝、甘、青、新、寧、綏六省，可以容納九千萬以上移民，⁸⁷不少人也抱持這種樂觀的看法。比較保守的估計則是「西北各省土地縱能盡量利用，亦只能多養活兩千萬人。」⁸⁸翁文灝甚至認為移民九千萬之計畫過於幼稚，他就西北之自然條件加以分析，估計只能移民一千萬人。⁸⁹因為民國以來政府從未有系統地規劃移民，故論者大都強調墾殖事業需由政府負責，設立主管機關。如褚民誼等建議在行政院直轄之西北拓殖委員會之下設墾殖局，辦理移民墾荒及屯墾獎勵等事。⁹⁰楊生彬則建議由中央有關部會及社會人士組織西北墾殖委員會，為最高機關，其下設

⁸⁴ 洪瑞濤，「開發西北交通計畫」，革命文獻，輯89，頁296。

⁸⁵ 張午中，「隴海路連雲港與西北之關係」，革命文獻，輯88，頁446-7。

⁸⁶ 「建設委員會為覆三屆三中全會通過『建設之方針案』，就主管範圍擬具建設四方案呈行政院函」，革命文獻，輯89，頁79。曹博如，「復興西北農村經濟的我見」，革命文獻，輯88，頁174。

⁸⁷ 建設委員會，「開發西北計畫」，革命文獻，輯89，頁90。

⁸⁸ 李慶譽，「屯墾青海與開發西北」，革命文獻，輯88，頁83-4。

⁸⁹ 翁文灝，「中國人口分布與土地利用」，獨立評論，第四號（民國21年6月12日），頁10。翁氏認為可以移墾之處是有較大的灌溉水利區域，共有渭河平原、綏遠平原、河套平原、甯夏平原、甘肅省西部、新疆若干地區，合計面積約四萬七千方哩，不及東北的松遼平原一半，土壤也不及東北肥美。

⁹⁰ 「開發西北計畫大綱」，革命文獻，輯89，頁9。

調查委員會和設計委員會，為立法諮詢機關。此外還需設立墾殖銀行，作為墾殖事業的金融機關。他並認為「墾殖事業，為一專門學問，而墾殖在西北，尤非具特殊知識不可。」所以應創辦西北墾殖學校。^⑩ 在政府的指導和鼓勵之下，吸引人民前往墾殖。論者有關移墾的設計，大都考慮周詳；但移墾的目的在於農墾或牧墾，則有見仁見智的看法。一般而言，移居內之民赴西北地區，主要是從事農業生產，方符合地盡其利的要求。不過「西北各省之地，多有宜牧畜而不宜耕種者，倘使改牧為農，將來之收穫，實遠不及牧畜獲利之大。」^⑪ 因此強調農墾者，就特別注意水利建設和農業改良；強調牧墾者，則特別注意畜牧改良和相關的毛革工業發展。至於比較折衷的想法，則認為「土地之宜墾者墾，宜牧者牧，蒙人亦墾，漢人亦牧，墾牧兼施，各盡地利，必可以化悍之風，有造於民族團結。」^⑫

水利建設本就是改良農業生產重要的一環，西北部分省區已有水利設施，因此論者多建議重加修浚舊有渠道，並增開新渠，俾能灌溉農田，「西北農田設能盡得灌溉之利，則地利可興，民生充裕，勢不難以農餘之利，而及其他。」^⑬ 為了避免渠道淤塞，則需廣為造林，以保持水土。此外，曹博如在「復興西北農村經濟的我見」一文中，提出改進生產的方法有種子問題、利用機器、製造肥料、剷除農害、農產品加工製造、運輸問題、嚴禁煙毒等項。^⑭ 基本上這些都是改良農業的具體作法。不過持悲觀論者卻相信，農民的負擔過重，才是西北農業不振的根本問題：

西北各省借錢的農家平均占農家總數58.8%，借糧的農家占農家總數47.6%，其貸款的來源，以商人為最多，平均占35%，富農地主次之，而其貸款的利息，五分以上為最多，平均占35.7%，至於借糧的利息，年息平均竟達112.1%。農村之窮，利貸之高，完全可以指明西北農村崩潰的一般情形。^⑮ 是故論者盼望地方政府能籌設農村借貸機關，並提倡各種合作社的組織，以解決農民的困境。^⑯

強調畜牧改良者，則從比較實際的觀點指出西北發展畜牧的有利因素，包括投

^⑩ 楊生彬，「開發西北與墾殖問題」，開發西北，卷1，期3（民國23年3月15日），頁18。

^⑪ 「開發西北宜先發展綏寧牧畜不必專重開墾案」，革命文獻，輯88，頁642。

^⑫ 唐啟宇，「開發西北與農業」，地政月刊，期128（民國22年8月），頁1137。

^⑬ 開發西北協會，「西北水利計畫」，革命文獻，輯39，頁34。

^⑭ 曹博如，「復興西北農村的我見」，革命文獻，輯88，頁175-7。

^⑮ 曰生，「西北農村經濟的真相」，西北嚮導，期15（民國25年8月21日），頁275。作者所稱的西北，是指綏遠、寧夏、青海、甘肅、陝西五省。

^⑯ 王翰芳，「西北農村經濟之凋敝及其救濟政策」，西北研究，期3（民國21年1月15日），頁50-2。

曹博如，「復興西北農村經濟的我見」，革命文獻，輯88，頁181-2。

資較少，成效立見，對外可增加輸出，挽回利權，對內可補充人民的衣食，這些都非發展農業所能及。而「改良畜種，化游牧為土著，俾戶有恆產，得安生計，更進而教之農事，使蒙藏民族咸知開發西北，並非含有排斥性質，乃為一謀福利之事，斯則不至引起糾紛，致誤開發大業。」⁹⁸更有人建議於適當地點設立毛織、皮革、骨粉、罐頭、肥皂、洋燭等工廠及製乳場，俾充分利用西北之畜產。⁹⁹

西北地區的工業和礦業發展十分落後，而在清末民初，國人已知陝甘兩省的煤和石油儲量甚大，新疆亦蘊藏豐富的金礦，但其開採方式極為原始，因此現代工業亟需的煤和石油，竟無用武之地。論者打算利用西北地區所產的這兩種重要礦產，和其它金屬礦產，以及農牧產品，發展西北的工業。建設委員會之「西北開發計畫」就已擬議開發西北省區儲量甚豐的煤、鐵、金、石油等礦藏，並開發西北的毛織、棉織、麵粉、罐頭、機器工業，及設置發電廠。¹⁰⁰民國二十四年十一月國民黨五全大會通過的「西北國防經濟之建設案」，亦著重於利用西北經濟資源，發展重工業（包括煤炭、石油、鋼鐵、機械），化學工業（包括酸廠、鹼廠、棉籽製油廠）和製藥廠。¹⁰¹

經濟發展之外，另有人注意到西北地區民族和教育的問題，而這兩個問題又相互關連，意圖藉教育的方法來消弭漢族和其它民族之間的摩擦。馬鶴天就指出：

西北民族複雜，言文各異，文化幼稚，教育毫無。因之一切落伍，且與漢族往往發生隔閡，甚至與地方政府衝突，釀成慘案……今欲開發西北，需先免除隔閡，求各民族之智識精進，文化均等，則教育尤為重要，且所移之兵與民，多係少時失學，亦非實施補習教育不可。¹⁰²

基於以上的認識，所以西北的教育除了給予當地人民智識的啟發，更要加強其對政府的向心力。論者所呼籲加強者，自然包括各級教育。戴季陶又提倡西北專門教育，其重點在（一）造成發展西北經濟所必需之各級專門人材；（二）令現在各中學生有確實而正當之生活出路，故建議西北成立大學，應以理科為中心，農、礦、工、醫各實科繼之。而戴愧生則指出「為解決西北自然的及社會的各種問題，仍應於自然科學及社會科學之施教兼籌並顧，以收綜合之效。」¹⁰³論者雖為西北教育勾

⁹⁸ 蒙民，「開發西北與牧畜」，《開發西北》，卷1，期3（民國23年3月15日），頁41-7。

⁹⁹ 彭文如，「開發西北應以畜牧事業為先驅」，《革命文獻》，輯89，頁436。

¹⁰⁰ 建設委員會，「開發西北計畫」，《革命文獻》，輯89，頁124-40。

¹⁰¹ 「西北國防之建設案」，《革命文獻》，輯89，頁40-62。

¹⁰² 馬鶴天，「開發西北之步驟與方法」，《革命文獻》，輯89，頁155。

¹⁰³ 戴愧生委員提，「促進西北教育案」，《革命文獻》，輯89，頁36。

劃美麗的遠景，但西北各級教育進展甚緩，高等教育僅止於專科學校，是故論者屢屢促請設立西北大學，以使全國高等教育平均發展，並培植服務西北人才。^⑩

相對於蓬勃的開發西北呼聲，卻是實際行動進展甚緩，往往各家所提的計畫，流於紙上談兵。國民政府所通過之各項決議案，「都變成官家的檔案」，而西北各省所擬的許多建設計畫，「皆因政治糾紛，經費缺乏的緣故，以致無從實現。」^⑪論者希望政府能設立專責機構，寬籌經費來全力進行開發西北的工作，事實上大概只有全國經濟委員會西北辦事處的設立，勉強符合這個要求。依照經委會二十三年份事業進行計畫之經費分配，西北建設項下共列二五〇萬元，分用於水利、畜牧、農業和農村建設等事業，另在公路項下列有興築西北公路八十萬元。^⑫而各項建設工作也次第展開。除此之外，就沒有較大規模的開發西北措施了。論者自然也瞭解國民政府時期財政狀況不佳，又需應付內憂外患，當然無法展開建設西北的大業，只有在可能範圍內，略加注意而已。因此有些論者也曾設想如何籌集經費，如馬鶴天提出墾殖構想時，就認為可以把災區賑款用作移民費，把編遣裁兵費用作移送邊疆之資，再設立西北墾殖銀行專司金融之責。^⑬戴愧生在「西北教育案」中，也指出應「依總理對外政策第五條，退還庚子賠款完全劃作教育經費之規定分配巨款於西北。」^⑭也有人呼籲運用招股、外資的方法，來籌集資金。^⑮其東南各省的資金，更是西北人士所殷殷企盼者。^⑯論者雖然大聲呼籲，開發西北的經費籌措，仍然十分困難。

(二) 抗戰時期

民國二十六年七月盧溝橋事變爆發後，再度引發了開發西北的呼聲；初時因國民政府定重慶為陪都，抗戰前期又需經由西南地區對外連絡，顯然西南較西北重要，因此並未造成廣泛的討論。到了民國三十一年八月，蔣委員長為處理新疆事變，親赴西北各省視察，提出「西南是抗戰根據地，西北是建國的根據地」主張，又使開發西北成為眾人矚目之事。

抗戰期間各家論及開發西北的目的，亦不外乎強調其在歷史和文化上的特殊地

^⑩ 大公報，民國21年11月29日。楊一峰等提，「請設國立西北大學以宏造就而免偏枯案」，革命文獻，輯39，頁74。

^⑪ 李慶襄，「屯墾青海與開闢西北」，革命文獻，輯38，頁78。

^⑫ 全國經濟委員會檔案，26-01:35-(2)

^⑬ 馬鶴天，「開發西北之步驟與方法」，革命文獻，輯89，頁154。

^⑭ 戴愧生，「促進西北教育案」，革命文獻，輯89，頁38。

^⑮ 程世康，「西北的經濟建設」，革命文獻，輯88，236

^⑯ 西北文化日報，民國22年10月30日，頁5。

位。^⑩由於此時中國全力應付日本侵略，且和蘇俄均為同盟國，因此開發西北多未指明是要防俄，但在國防上仍具有相當的重要性。^⑪至於西北地區經濟資源的利用，或其容納移民的潛力，仍然受到論者的重視。不過因為戰爭的刺激，不少人遂特別著重於國防資源的開採和國防工業的建立，^⑫抗戰後期甘肅石油礦業的蓬勃發展，就與此有關。若從各家所提之開發重點來作觀察，則可發現與戰前論者之建言類多相同之處；舉凡交通、農業、水利、畜牧、造林、礦業、工業、教育等，無一不包，並無太多新義。這顯示了抗戰前雖然開發西北的聲浪高漲，但具體成果卻微乎其微，是故相同之呼籲再度出現。不過此一時期之建言多採取更為務實的作法，而少有大規模的開發建議。^⑬如民國三十一年八月蔣委員長在提示西北各省建設的要務時，固然承認發展交通應注重公路與航空，利用新式的機器，但他也指出「在目前國家艱苦的情況之下，我們不能專靠飛機與汽車，而要利用人力與獸力，所以有驃馬的地方，就要用大車，並且沿途要設置驛運站，利用人力獸力，節節推進，以利交通。這種方法，雖然緩慢一點，但在目前這是唯一必取的途徑。」^⑭即使如此，西北在當時雖無法大力開發，但在戰後似有無限的發展潛力。西北建設考察團所作之數十萬言報告，正代表了這種想法。

民國政府時期，朝野對於西北建設可謂十分關注，相關之言論多不勝數。以上所述，大致反映了當時較為樂觀的想法和建議。這十餘年的開發西北呼聲多少也促成西北地區的若干建設，如隴海鐵路的西展至天水，各省省內和省際公路的拓建，以及水利的興修和墾殖事業的進行，都是較為具體的成果，這種有限度的開發，亦曾對抗戰發揮支援的效果。^⑮然而西北地區的發展，畢竟十分遲緩，資金和人才的不足固為其主因，而西北各省的政治情況，也屢屢為人詬病，徐旭就曾指出：

過去幾次建設西北之所以不能兌現，其癥結問題是「政治」，是在政治脫節，中央與地方的脫節，省與省的脫節，官吏與民眾的脫節。其次是在政治

^⑩ 張繼，「西北精神之建設」，張溥泉先生全集補編（臺北，中央文物供應社，民國41年6月），頁225-6。朱家驛，「西北建設問題與科學化運動」，朱家驛先生言論集（臺北，中央研究院近代史研究所，民國66年5月），頁586。

^⑪ 國史館編印，西北建設考察團報告（臺北，國史館，民國57年5月），頁23-4。

^⑫ 「開發西北的先決問題」，江西民國日報，民國31年10月7日，頁2。白崇禧，「應如何建設西北」，重慶商務報，民國31年10月12日。

^⑬ 內容較完整的開發意見，有周立三，「西北的地理環境與經濟建設的途徑」，邊政公論，第一卷第七、八期（民國31年3月10日），頁9-15；徐益棠，「西北建設綱領及方案」，邊政公論，第二卷第一、二期（民國32年3月），頁89-96。

^⑭ 蔣中正，「開發西北的方針」，蔣總統集（臺北，國防研究院，民國52年10月31日），頁1414。

^⑮ 王聿均，「抗戰期間西北經濟開發問題」，頁192。

的不良，貪官污吏的橫行。復次，是在政治上封建性的存在，伴著政治的不清明，而派生了許多不正當和不合理的社會現象。^⑪

傅斯年曾呼籲政府「要先使得西北有可以發展的環境」，其首要任務在維持社會的秩序、澄清政治的腐化、給予人民以一種蘇息、便利交通等四端。^⑫大公報記者徐盈於抗戰初期走訪西北各省時，一位「抱著犧牲精神來西北服務的青年人」，就向他表達了對於當地政治黑暗面的憎惡。^⑬顯然政治的腐敗，不僅造成公帑的浪費，也使有志獻身西北建設的人才裹足不前。

至於各家建言本身，也有頗多值得商榷之處。有些言論爲了達到鼓吹的效果，難免過於誇大。有人在抒發己見後，繼而作出如下的保證「同胞們，到西北去罷！不過五年，我擔保你每個人都擁有良田千頃，牛羊數百，我們馬上可以作陶朱公第二了。」^⑭想法雖好，卻不切實際。翁文灝對於所有不够務實的想法和作法，迭有批評，他認爲西北「因地形雨量種種限制，開發西北的方法也不能如一般所說的移民實邊便能成功。」前往西北考察的團體太多，未免過於浮濫，勞師動眾，且浪費公帑。^⑮他以爲「大家只尙空談，事情怎會見好。有許多刊物，往往你抄我襲，都是一些陳舊的數目字。」他本人並不反對開發西北，不過「中國人向來好以地大物博自豪。大多數的人往往默認一切土地皆可同等利用，只要有人去開發。」^⑯其實「西北開發有種種天然限制，不可樂觀太甚。」^⑰翁氏的意見，也指出了開發西北的種種構想，爲何多流於紙上談兵的原因。

五、呼聲再現——1949年以後

民國三十八年，原先在大陸執政的中國國民黨退守東南一隅的臺灣島，此後對於遙遠的西北地區，一直是鞭長莫及。隸屬政府部門的光復大陸設計委員會，基於職責的要求，不時研擬一些反攻大陸後的國家重建方案。有關西北幾個省區的重建方案，內容至爲豐富，政治、經濟、社會建設均包括在內，但到目前爲止，仍屬紙上作業。旅臺的西北籍人士，偶爾透過同鄉會出版的刊物或其他媒體，發抒思鄉情懷，有時也會提供一些未來的開發意見。但比起國民黨在大陸執政時期，聲音自是

^⑪ 徐旭，西北建設論，頁6。

^⑫ 孟真，「多言的政府」，獨立評論，第30號（民國21年12月11日），頁3。

^⑬ 徐盈，抗戰中的西北，頁18。

^⑭ 彭文如，「開發西北應以畜牧事業爲先驅」，革命文獻，輯89，頁435。

^⑮ 翁文灝，「如何開發西北」，獨立評論，第40號（民國22年3月5日），頁2-3。

^⑯ 翁文灝，「中國之人口與土地分布利用」，頁13。

^⑰ 翁文灝，「從實際上談開發西北」，大公報，民國21年5月26日，頁4。

十分微弱。

真正面對西北問題的是控制整個大陸的中共政權。1950和1960年代，中共根據其第一和第二個五年計畫，大力發展西北地區的交通和重工業，雖然中共之政治鬭爭不斷，但在這方面頗有成效。例如鐵路就先後完成蘭青（蘭州——西寧，長一八八公里）、蘭新（蘭州——烏魯木齊，長一、九〇四公里）、包蘭（包頭——蘭州，長九九〇公里）等幹線。公路里程也增加甚多，尤以新疆之多條對外公路，工程至為艱鉅。甘肅及寧夏兩省黃河沿岸則建有劉家峽、鹽鍋峽、青銅峽、碧口等大型水電站，其中劉家峽之裝機容量高達一二二·五萬千瓦，冠於全大陸。石油工業則有新疆之克拉瑪依油田。甘肅之有色金屬工業鋁、鎳等，也有很好的發展。^{④0}至於傳統以來的移民屯墾政策，也極受中共重視，青海一地就曾發動過三次大規模的移民墾荒，但成效不彰。^{④1} 1976年四人幫倒臺之後，中共開始追求經濟發展，推動四個現代化，然西北地區似乎並未受到特別重視。到了1983年，幾位中共領導人到西北地區考察訪問後，中國大陸遂再度傳出開發西北的呼聲。

1983年7月下旬，中共中央總書記胡耀邦在青海進行為期十天的考察，旋於^{④0}日發表以「立下愚公志，開拓青海省」為題的談話，指出「本世紀末和下個世紀初，我國經濟開拓的重點，勢必要轉移到大西北來。這不是我個人的看法，而是中央領導同志的共同看法。」經濟學家于光遠認為胡耀邦的談話，「標志準備開發我國西北部的問題第一次提到了國家的議事日程上來。」8月上旬，中共「國務院」總理趙紫陽率領多名高級幹部至新疆考察十四天後，隨即指出「開發新疆，開發西北，使新疆和整個大西北成為二十一世紀我國最重要的基地……從現在起，就必需把新疆的開發列入全國建設的議事日程。」^{④2} 兩位中共黨政領導人透露此一訊息後，雖未引來開發西北的熱潮，卻也引起部分人士的注意。

由於這一次的開發西北是在四個現代化為前提之下提出，論者對於發展西北的潛力，多偏重能源與工業方面。如胡耀邦指出青海發展的有利條件，在於豐富的能源資源，有世界稀有的巨大鹽礦藏，可以發展化學工業，還有多種金屬礦藏。^{④3} 趙紫陽則指出新疆的農牧業資源、能源和礦產資源，有助於四化建設，所以新疆重點行業，在於農牧業、石油和石油加工業、食品工業和紡織工業、動力工業、建築材料工業，進而帶動其它行業。但是「要發展這些產業，必須解決水利和交通問

^{④0} 中國概覽，頁 185, 191, 195, 253-7。

^{④1} 馮浩華，「對青海移民與飄荒的歷史考察」，經濟研究月刊，1983年第5（五月），頁52-4。

^{④2} 于光遠「談開拓青海省的問題」，人民日報，1983年8月21日。

^{④3} 人民日報，1983年8月4日，頁10。

題。」^⑯事實上中共學者也承認，西北地區的交通運輸事業雖有改善，不過「全區交通運輸網仍然與經濟發展和鞏固國防等需要不相適應。」^⑰在檢討過去三十年西北建設的成果時，論者發現從前以糧為綱，到處墾荒的觀念引導下，造成了嚴重的生態失衡問題，「結果越墾越窮，越窮越墾，造成惡性循環，遺患無窮。」所以「種草種樹，治窮致富」也成了建設的重要目標。另外「不改變科學文化的落後的狀況，要根本改變大西北的面貌是不可能的，」但是「有的領導人卻剋扣、挪用教育經費。其結果，只能使教育更加落後，人才更加匱乏，進一步影響經濟發展。」^⑱所以教育問題的改進，也甚受論者重視。

一般而言，現階段中國大陸關心西北發展的人也同樣認為西北資源豐富，未來可容納廣大的移民，且戰略地位重要。但是如何開發，依然是千頭萬緒。大陸目前對於中國東部和西部經濟發展的關係，出現「兩步論」、「梯度論」和「反梯度論」三種論點。部分學者認為這三種論點都有其缺陷，並不適於處理內陸地區的經濟問題，因而主張運用西部地區較有利的因素，追求地域性或部門性突破的跳躍發展。西北地區所具有的能源和礦物資源就是最好的突破因素。^⑲雖然如此，中共經濟發展重點地區，仍在東南沿海，對於西北，僅抱持長遠的打算，「要以『愚公移山』的精神，立足現在，放眼未來，從今年做起，經過幾年，十幾年，甚至兩代、三代的人艱苦奮鬥，千瘡百孔的廣大高原，重新披上綠色的盛裝。」^⑳

中國大陸雖在1983年以後終於正視西北開發的問題，但因中共黨政的不穩定，以及改革與保守兩派之間的相互掣肘，成為其經濟發展的致命傷。原任中共中央總書記的胡耀邦失勢，由趙紫陽接替總書記職，此後未能東山再起。1989年4月胡耀邦去世，更引發北京地區學生和人民的民主與改革的強烈要求，不料保守派對此展開無情鎮壓，不僅嚴重打擊了改革的呼聲，趙紫陽等人的地位也岌岌可危。胡、趙兩人都是近年來特別重視開發西北的中共領導人，卻都在政治鬭爭中失敗。看來開

^⑯ 人民日報，1983年9月2日，頁1。

^⑰ 吳郁文，林鍾達編，《中國經濟地理》（廣東教育出版社，1986年11月），頁815。

^⑱ 人民日報，1983年10月7日，頁3。有關西北地區生態失衡及其補救方法的討論，參見唐少卿著，《西北開發：環境·戰略·對策》（蘭州，蘭州大學出版社，1988年2月）。

^⑲ 田廣、王豐、曾永生，「論我國多層次波浪式經濟結構與加速西部民族地區經濟建設」，收於《西部民族地區經濟開發探索》（北京，中央民族學院出版社，1986年10月），頁9-39。所謂「兩步論」，是指「首先集中力量，進一步加速發展和繁榮東部沿海地區的經濟，爾後，再用東部沿海地區的資金積累和技術力量等來開發與發展西部地區經濟。」「階梯論是指「長期的歷史原因及地理環境等因素，我國經濟發展水平由東向西逐級降級，呈現出階梯狀」，由於此一形式難以徹底轉變，所以「東西部之間的經濟在現有差距下同步發展。」「反梯度論」則為「經濟發展中要以西部地區為戰略重點，集中力量加大西部地區的投資，從而使西部地區的經濟全面趕上和超過東部沿海地區，進而促進東部地區的發展。」本書所指的西部民族地區，泛指包括內蒙古、寧夏、新疆、青海、甘肅、西藏、雲南、貴州及廣西等少數民族比較集中的九個省區。

^⑳ 人民日報，1983年9月18日，頁1。

發西北的工作也將隨着他們兩人的失勢而告停頓。

六、結論

百餘年來不時響起的開發西北呼聲，基本上是近代中國持續追求現代化的一環。若就外力衝擊而言，西北地區應是受到直接和間接的影響，俄國帝國主義的窺伺，對西北各省是極大的威脅；而來自海上的侵略，帶給沿江沿海地區極大的衝擊，進而產生不斷的變革；同時也促使有識之士注重內陸地區的建設。因此關切西北的開發，實與中國現代化之進程有密切關係。

綜觀國人所舉之開發西北理由，主要還是為了充實國防。與西北接壤的俄國固然是首需防備者，但是其他西方帝國主義的侵略舉動，也令國人十分警惕。然而國防不只是面對面的防備，迨至日本謀我日亟，則開發西北就有及早建立後方根據地的意義。當然防俄的理由亦隨中俄關係的演變而有不同的解釋，大體說來，對於此一強鄰，國人一直深懷戒心。

西北的地廣人稀也是鼓吹開發的絕好理由，尤其是近以來沿海地區人口不斷增加，經濟生活日益提高，西北內陸卻依然十分落後，是故開發西北應能平衡地區的發展，不過由於自然與人文條件的限制，很難吸引人羣移往西北，論者雖然強調西北地區光榮的歷史與文化，但是物質上的誘因依然不足，許多開發西北的口號遂無法落實。

從百餘年來的各家開發西北的具體建議來看，交通建設一直是論者最強調者，清末民初時期的各種鐵路公路擬議，正逐步的實現，但與整個現代化的要求相比，速度仍嫌緩慢，是故時到今日，中國大陸依然著重於加強交通建設。早期移民屯墾的想法，因西北地區自然條件的不良，實施起來困難較多；因此西北地區大力發展農業，必須設法克服地理環境的限制。不過畜牧事業倒是極具發展潛力。隨著科技知識的進步，西北地區逐漸顯現出其在工、礦業發展的潛能。近代屢屢出現的開發西北的呼聲，確能為開發的計畫，帶來若干程度的推動作用。

一個現代化的西北地區是近代國人的期望，許多知識分子曾為西北設計出美麗的遠景，且點滴促其實現。但西北地區能否真正開發，端賴其誘因是否強烈。西北各省的經濟情況本已不佳，勢必要靠中央妥擬計畫，籌集資金，並動員人才投入開發工作。而更重要的是中央和地方都要有良好的政治環境，方能貫徹開發的主張。如果這些條件無法達成，可以預見的是未來開發西北的呼聲仍將會出現。