

马克思交通经济思想

研究札记

陆玉龙 著



南京出版社

马克思交通经济思想

研究札记

陆玉龙 著

赠母校！

1978级学生 陆玉龙

7208.12.



淮阴师范学院图书馆 796367

北京出版社



马克思交通经济思想研究札记

陆玉龙 著

南京出版社出版发行
句容县江南印刷厂印刷

开本787×1092 1/32 印张:2.94 字数:60千

1990年2月第1版 1990年2月第1次印刷

印数: 1—6,200册

ISBN 7—80560—171—2/A·2

定价: 1.00元

前 言

伟大革命导师马克思在制定他的经济学研究和写作计划时，曾一再考虑用专门篇幅论述交通运输业，但由于种种原因，未能如愿以偿，因而马克思关于交通运输业的论述，就象珍珠一样散落在已完成的经济学著作中，主要是在马克思主义经典著作《资本论》及其手稿中。这本小册子就是学习、研究马克思关于交通运输业论述的札记性文章的汇集。

收进这本小册子的十篇文章，最初是应陕西《交通研究》（季刊）之约而撰写的，并连续发表在1987年第2期至1989年第3期《交通研究》杂志上。各篇相对独立，又有一定的内在联系，大致反映了马克思交通经济思想的基本内容。这本小册子的附录，收入了作者1984年以来相继发表在全国综合性经济理论刊物《经济研究》上的三篇文章，因为主题相近，所以这三篇文章可以看作是前十篇文章的发挥和补充。本书出版时，书中所有文章除做个别技术处理外，基本保持最初发表时的原貌。

建国以来，我国交通运输业获得相当大的发展，但仍然比较落后，远远不能满足国民经济发展和社会发展的需要。特别是在当前，交通运输十分紧张，已成为宏观经济结构中最严重的“瓶颈”产业之一。我认为，摆脱我国交通运输业发展困境，迫切需要把马克思主义交通经济原理同我国交通运输业发展的实际情况相结合，制定出有中国特色的社会主义交通运输业的发展模式和政策措施。这本小册子在这方面做了初步

的尝试，在介绍马克思交通经济思想的同时，又联系我国交通运输业实际，对我国交通运输业发展和改革，提出了一些设想和建议。

在我国经济学界包括交通经济学界，全面、系统地发掘、研究和宣传马克思交通经济思想，无疑应该是非常重要的和必要的，但事实上却是做得很不够的，这方面的学术成果尚属空白。希望这本小册子能抛砖引玉，引起人们更深入地开展这方面的工作，以便为我国交通运输业改革和发展提供更科学的理论指导。

由于作者理论水平和实践经验都有限，再加上是业余研究，写作时间比较仓促，所以这本小册子中难免会有缺点和错误，热忱欢迎大家批评指正。

作者是交通运输经济领域里的一名年轻的耕耘者。这本小册子的写作是在南京市交通局诸位领导同志的关怀下完成的，其正式出版得到了交通部政策法规司、陕西省交通厅政策研究室、江苏省交通厅政治部和福建、河北、山东、兰州、武汉、重庆、乌鲁木齐、上海、成都、杭州、北京等地交通厅、局以及南京交通系统许多企事业单位的大力支持，南京出版社的姚加宁同志和《中国交通报》社的刘金晓同志给予了热情帮助，在此一并致以衷心感谢。

谨以本书献给一切热爱和关注中国交通运输业的人们！

陆玉龙

1989年11月于南京

目 录

前 言

1. 交通运输业是物质生产部门…………… (1)
2. 交通运输业是特殊产业…………… (6)
3. 交通运输经济是商品经济…………… (12)
4. 交通运输与社会生产力…………… (17)
5. 交通运输与商品流通…………… (22)
6. 股份化：振兴中国交通运输业的必由之路…………… (28)
7. 先调后浮：我国运输价格改革的基本思路…………… (34)
8. 合理分工：交通运输业发展的客观规律…………… (41)
9. 优化社会生产布局：缓解我国交通紧张状况
的重要途径…………… (47)
10. 加速交通发展：九十年代中国经济发展的
战略抉择…………… (52)

附 录：

- 一、论交通运输业的性质——和于光远同志
商榷…………… (58)
- 二、交通运输是生产力系统的独立因素…………… (72)
- 三、论发展以综合运输体系为主轴的交通业…………… (79)

交通运输业是物质生产部门

交通运输业的性质决定交通运输业在国民经济体系中的地位和作用,所以它是马克思主义交通经济理论的首要问题。在马克思的交通经济思想中,始终贯穿着一个基本观点,这就是,运输生产属于物质生产领域,交通运输业是一个独立的物质生产部门。

在《剩余价值学说史》中,马克思写道:“除了开采业、农业和加工制造业,还有第四个物质生产的部门,那也通过了手工业经营、手工制造业经营和机器经营这些不同的阶段。这就是运输业。那或是运输人,或是运输商品。”^①这段话虽短,马克思却提到了其他三个物质生产部门和运输业发展的三个阶段。这表明,马克思是在纵向考察了资本主义运输经济发展历史,又和其他物质生产部门作横向比较之后,才提出交通运输业是属于物质生产领域这一论断的。在《资本论》中,马克思也反复说明交通运输业是“独立的产业部门”,^②是“一个独立的生产部门”,^③“真正的运输业和运送业事实上可以是而且是和商业完全不

① 马克思《剩余价值学说史》,人民出版社1975年版(后同),第1卷第466页。

②③ 马克思《资本论》,人民出版社1975年版(后同),第2卷第65页、第170页。

同的产业部门”。^①

尽管马克思是以上述的横向比较和纵向考察为基础提出交通运输业是物质生产部门这一观点的，但马克思依然给予科学的论证。在《剩余价值学说史》中，马克思在把运输业列为第四个物质生产部门之后紧接着写了两段话：

“生产劳动对资本的关系，也就是工资雇佣劳动者对资本的关系，在这个部门里，是和在物质生产的其他部门里完全一样。并且，在运输业上，也会在劳动对象上发生一种物质的变化——一种空间的变化，场所的变化。

“另一方面，如果我们就商品考察这个过程，那么在这个场合，劳动对象，商品，就确实会在劳动过程中发生一种变化。它的空间存在将会改变，与此同时，它的使用价值也会发生一种变化，因为这个使用价值的空间存在已经发生一种变化。它的交换价值看它的使用价值的这种变化需要有多少劳动，也会按相同的程度增加起来。这个劳动量，部分由不变资本的磨损决定——从而是由加入到商品中去的物质化劳动的总量决定——部分由活劳动的总量决定，这和其他一切商品的价值增殖过程一样。”^②

这两段话实际上是马克思从两个方面或两个层次分析交通运输业属于物质生产领域的原因或依据。第一个方面是从社会生产关系意义上分析运输业的生产过程，说明资本主义运输经济领域存在着雇佣劳动与资本的关系，运输生产过程同其他部门的物质生产过程一样是剩余价值的生产过程。因为物质生产过程都是生产关系与生产力的统一，所以马克思

① 马克思《资本论》第3卷322页。

② 马克思《剩余价值学说史》第1卷第466页。

在分析运输过程的生产关系的同时，也分析了它的生产力性质，即分析运输过程中劳动者对自然对象的关系，说明运输劳动者凭借运输工具引起了运输对象的空间位置变化，这个变化和其他物质生产过程的劳动使对象发生形态变化在本质上完全一样，都是物质的变化。可见，不论从生产关系角度看，还是从生产力角度看，交通运输业的生产过程和其他物质生产部门的生产过程都一样，既创造剩余价值，又改变劳动对象，因而是物质生产过程。这是马克思把交通运输业列为第四个物质生产部门的首要论据。

商品总是生产劳动的结果，所以马克思上述第二段话“就商品来考察”，实质上是从运输劳动的结果，也就是从运输劳动的物质内容方面来考察运输业的生产过程，说明交通运输业生产和其他部门的生产一样是商品生产。商品是使用价值和交换价值的统一体，使商品使用价值和交换价值均发生变化的生产便是商品生产。交通运输生产正是如此，它改变了商品的使用价值，因为商品经过运输改变了空间存在的位置；同时它的交换价值也因空间位移耗费了一定的劳动量而发生变化，即有所增大。因而，交通运输生产和其他部门的物质生产有着相同的性质：在商品经济条件下，表现为商品生产。这是马克思认为交通运输业属于物质生产领域的另一个重要论据。

这里有个难题：为什么说交通运输改变商品的空间位置就是改变商品的使用价值呢？这是因为，商品的空间位置是决定商品有何使用价值甚至有无使用价值的重要因素。商品只有在一定的空间位置才能发挥它的特有效用，空间位置不同，同一商品往往会发挥着不同的效用。例如，木材只有从森林运

到木器厂才能制作成精美的家具；苹果只有运出果园到达市场才能是人们的食物；煤炭在产地煤场只能自燃，只有运到电厂才能发电；机床只有运到厂房才能切削金属，否则它很可能就类似于一堆废钢铁，等等。可见，在实际的经济生活中，交通运输生产虽然不改变商品的形态、结构和物理化学的性能，但它按照社会生产、流通和消费的需要，有目的地完成空间位置转移，使商品使用价值由潜在的转化为现实的，所以，交通运输生产改变商品的空间位置实质上就是改变商品的使用价值。马克思明确指出：“运输所使用的劳动的结果就是使用价值的改变。也就是说，这种结果就是商品空间存在的改变。这就是与商品的使用价值有关的规定。”^①当我们理解了交通运输生产与商品使用价值的关系之后，那么交通运输业属于物质生产领域就不言而喻了，因为“物质财富本来就是由使用价值构成的！”^②

综上所述，马克思认为资本主义运输业体现资本主义生产关系，交通运输生产既是剩余价值生产又是商品生产，这和工农业等物质生产部门的生产过程完全一样，因而是一个独立的物质生产部门。如果撇开马克思所考察的交通运输业的资本主义社会历史性质，那么这一观点完全适用于社会主义交通运输业。在我国，虽然价格体系还不合理，运输价格偏低，但交通运输业依然创造出社会主义利润，同时又以空间位移这一独特功能直接地或间接地参与社会物质财富的生产，是一个重要的物质生产部门。

马克思主义的唯物史观认为，物质财富的生产是决定社

① 马克思《资本论》第2卷第1稿，《马克思恩格斯全集》第49卷第350页。

② 马克思《哥达纲领批判》，《马克思恩格斯全集》第19卷第15页。

会存在和发展的基础。据此，属于物质生产领域的交通运输业应成为社会基础的经济部门之一，在整个社会大经济系统中中和开采业、农业和工业一样占据重要的地位。可是在我国，交通运输业长期不被重视，以致目前成为整个国民经济体系中最薄弱的一个环节，这种状况的产生不能说与我们没有正确认识交通运输业的性质无关。实践表明，我们必须坚持马克思关于交通运输业是物质生产部门的科学观点，澄清和纠正那些在我国运输经济的实际工作部门和理论界都相当流行的认为交通运输业属于劳务部门的不科学的认识，只有这样，在我国社会主义现代化建设中，才能自觉地、真正地重视交通运输业的发展，以推动整个国民经济实现持续稳定协调的增长。

交通运输业是特殊产业

马克思充分肯定交通运输业是一个独立的物质生产部门，同时又认为，和其他物质生产部门相比，交通运输业有许多显著的特点，是一个特殊的物质生产部门。马克思说：“运输业是特殊产业”，①“可以被看作特殊的工业”。②交通运输业的特殊性，在马克思的经济学著作中主要论述了三点。

一、交通运输业不生产新的实物形态的物质产品

一般产业资本循环的总公式是 $G-W < \frac{A}{P_m} \dots P \dots W'$ — G' 。这里的 W' 是生产过程 P 的结果，它代表着一个包含价值增殖，能和生产过程相分离，并同生产过程中各种物质要素的使用价值不同，具有新的使用价值的物品。而交通运输业生产过程的结果却不是这种 W' ，而是运输对象——人或物的空间位置转移，马克思说：“不论是客运还是货运，结果都是场所的变动。”③人或物的场所变动作为运输生产过程结果或运输业的产品，它不以实物形态而存在，看不见，摸不着，不能作为独立的产品离开生产过程而进入流通，随着运输生产过程的结束它就立即消失。可见，运输业的产品是非

①②马克思《资本论》第2卷第1稿，《马克思恩格斯全集》第49卷第508页、第350页。

③ 马克思《资本论》第2卷第65页。

实物化、独立化的物质产品，这是交通运输业区别于其他产业的显著的特征。马克思写道：“运输业是特种产业，它不同于其他的产业，因为它的产品，即它创造的使用价值，不能同它的生产过程相分离，因而不能象商品那样在这个生产过程本身之外流通。”①

运输业产品的这种特殊性来源于运输生产劳动的特殊性。在运输过程中，运输劳动者和其他产业劳动者一样也使用生产工具——车辆、船舶、飞机等运输工具。但是运输劳动在作用于劳动对象时，则不象工业劳动那样改变劳动对象的物质形状、内部结构和性能，也不象农业劳动那样在劳动对象之外创造出新的实物形态的产品，它只是根据预期目的改变劳动对象的空间存在位置，把人或物从甲地转移到乙地，这样运输劳动在对象上“并不留下任何可见的痕迹”，②整个社会的“产品总量不会因运输而增大”。③运输劳动及其产品的特殊性决定了运输业在现实的经济生活中表现出很强的服务性，可以说是一个服务性很强的物质生产部门。

二、交通运输业的生产过程在流通领域里进行

一般产业部门的生产过程是在社会物质生产领域里进行的，例如工业的机器、纺织品、食品的生产过程，它们本身并不进入流通领域，进入流通领域的只是它们的产品。而运输生产过程则与此不同，它往往发生在流通领域里，因为商品在流通时必然发生空间位置转移，从产地到市场，或从产

① 马克思《资本论》第2卷第1稿，《马克思恩格斯全集》第49卷第508页。

② 马克思《经济学手稿(1861—1863年)》，《马克思恩格斯全集》第48卷第64页。

③ 马克思《资本论》第2卷第168页。

地直接到消费地，这时运输生产过程才应运而生。因此，在商品经济条件下，运输生产过程与商品流通过程往往是结伴而行，商品经济越发达，运输与流通越是密不可分。这是交通运输业区别于其他物质生产部门的又一本质的特征。马克思指出：“运输业一方面形成一个独立的生产部门，从而形成生产资本的一个特殊的投资领域。另一方面，它又具有如下特征：它表现为生产过程在流通过程内的继续，并且为了流通过程而继续。”^①这也是“运输业同其他工业部门不同的地方”。^②

为什么交通运输与商品流通密不可分？这是由交通运输业的功能和商品流通过程的内在规律所决定的。商品流通作为商品从生产领域向消费领域转化的运动，是既实现商品价值又实现商品使用价值的双重经济过程。而商品使用价值的实现不在产地、交换地，而是在消费地；由于社会分工的存在，商品生产、交换和消费往往不在同一空间，所以商品流通必然要求商品发生空间位置移动，从产地经过交换地转移到消费地，交通运输的功能主要是完成空间位移，这就注定了它要“嫁给”商品流通，与商品流通紧密相联。这正如马克思所说：“物品的使用价值只是在物品的消费中实现，而物品的消费可以使物品的位置变化成为必要，从而使运输业的追加生产过程成为必要。”^③

交通运输业的这一特点启示我们，发展流通，必须同时发展交通；发展交通运输是搞活商品流通不容忽视的必要条

① 马克思《资本论》第2卷第173页。

② 马克思《资本论》第2卷第1稿，《马克思恩格斯全集》第49卷第323页。

③ 《资本论》第2卷第168页。

件。^①

三、交通运输业投资规模大，是资金密集型的产业

马克思指出：交通运输业是“使用巨额固定资本的生产部门”。^②众所周知，每一种运输方式都由基础设施和运输工具两大部分组成，诸如航道、码头、道路、车站、铁道、机场和船舶、汽车、机车、飞机等，两大部分都需要消耗大量的物化劳动和活劳动，因而交通运输业的投资规模，通常比工农业等其他产业的投资规模大得多。例如在我国，每公里铁路造价在二百万元以上，每公里地铁约需一亿元，修建一公里一级公路需要一百万元以上，一公里高速公路投资额至少是一千万元，港口、机场的造价更高。这是交通运输业区别于其他产业的又一特点。

针对这一特点，马克思分析了资本主义运输业的发展必须具备下列条件：

第一：必须有大量资本积聚在资本家手里，才能够承担如此规模的并且周转即实现过程如此缓慢的工程。因此，大部分是股份资本，……

第二：对这种资本的要求是带来利息，而不是利润（它可能带来比利息更多的东西，但这不是必要的）。

第三：这样的交往——首先是商业性的交往——的前提是，道路要有利可图，就是说，为使用道路而索取的价格，对于使用道路的生产者来说是值得的，或者说，提供了

^① 参见拙作《〈资本论〉关于交通与流通的论述及其现实意义》，载《经济问题探索》1985年第8期。

^② 马克思《经济学手稿（1861—1863年）》，《马克思恩格斯全集》第48卷第334页。

一种生产力，生产者是为能够为此付出昂贵代价的。

第四：存在着将自己的一部分收入用于这种交通工具的享用的财富。

但是，主要的还是以下两个前提：（1）要有足够数量的资本能够用于这项事业，同时它满足于获得利息；（2）对于生产资本或产业资本来说，为某道路支付价格必须有利可图。”^①

马克思提出的这些条件，实质上是针对运输业投资规模大的特点，解决交通建设投资的来源问题。如果撇开马克思研究对象的资本主义社会历史性质，那么马克思的上述思想是完全适合于社会主义交通运输业的，特别是对我国的交通运输业发展有着极为宝贵的启迪。

我国交通建设投资主要由国家包揽，由于交通投资额巨大，国家财力又不足，因而这种单一的交通投资体制远远不能适应国民经济发展的需要，是导致我国交通落后的重要原因之一。要扭转交通运输制约社会经济发展的被动局面，必须改变这种投资体制，建立中央、地方、企业、银行、个人和外资等多元化的投资格局。根据马克思提出的“大部分是股份资本”的思想，我建议，在我国除了具有军事意义的交通项目由国家安排投资以外，其余新建交通项目均实行股份制，由国家、银行和受益地区、企业、个人共同投资入股，还可以吸收外资，并创建股份制的交通运输企业，诸如铁路股份公司、公路股份公司、港务股份公司、航空股份公司等。同时，为了能够多渠道地吸引资金用于交通建设，根据马克思

① 马克思《政治经济学批判（1857—1858年草稿）》，《马克思恩格斯全集》第46卷（下）第22—23页。

