



SWEDEN: THE PRACTICE AND THEORIES

瑞典“福利国家”
的实践与理论
——“瑞典病”研究

黄范章 ● 著

OF 'WELFARE STATE'

THE STUDY
OF 'SWEDISH DISEASE'
HUANG · FAN-ZHANG

501358

上海人民出版社

SWEDEN:
THE
PRACTICE
AND
THEORIES

瑞典“福利国家”
的实践与理论
——“瑞典病”研究

黄范章 ● 著

OF
'WELFARE
STATE'

THE STUDY
OF 'SWEDISH DISEASE'
HUANG FAN-ZHANG

责任编辑 汪从容
封面装帧 王申生

瑞典“福利国家”的实践与理论

——“瑞典病”研究

黄范章 著

上海人民出版社出版

(上海绍兴路54号)

新华书店上海发行所发行 上海中华印刷厂印刷

开本 850×1156 1/32 印张 7.75 插页 2 字数 164,000

1987年2月第1版 1987年2月第1次印刷

印数 1—3,000

书号 4074·620 定价 1.85元

序

陶 大 鏞

从上世纪末到本世纪初，德国“讲坛社会主义者”和英国“费边社会主义者”都鼓吹社会改良主义，主张由国家来兴办各种社会福利事业。到战后初期(1948年)，以艾德礼为首相的英国工党政府曾宣称英国已建成“福利国家”，其他发达资本主义国家也相继效尤，纷纷以福利国家相标榜。这是现代资本主义发展中的新情况、新问题，值得经济理论工作者来具体分析和深入探索，它对全面了解世界经济动态、掌握时代脉搏是有现实意义的。

从历史上看，社会改良主义和福利经济学在西方世界的产生，绝不是偶然的。从十九世纪七十年代起，资本主义开始从自由竞争阶段向垄断阶段过渡：一方面，垄断资本的势力不断扩张，力求维护和巩固资产阶级的统治；另一方面，工人阶级作为一支独立的政治力量登上了历史舞台以后，不仅已经争取到选举权和工会的合法地位，并且形成了不可压服的社会力量。拿十九世纪末的英国来说，阶级斗争的形势已发展到相当尖锐的程度，这对于垄断资本集团当然是一个很大的威胁。在“费边社”理论家西·韦布夫妇合著的《资本主义文明的衰亡》(1923年)

602-10/07

一书中,也曾有所揭露。经过了十九世纪末、二十世纪初的那段“和平”繁荣时期,英国工人阶级的经济生活,若与其他国家的劳苦群众相比,显然已有某种程度的改善。在这种情况下,为了缓和阶级矛盾、稳定资产阶级的政治统治,以庇古为代表的《福利经济学》(1920年)就应运而生。作者自称该书的目的在于研究“现代社会实际生活中影响经济福利的重要因素”,实际则是主张通过国家对经济生活的某些“干预”,采取各种社会改良政策,把垄断资本主义美化为“超阶级”的福利国家。

在庇古之后,特别是经历了三十年代席卷西方世界的经济大风暴和第二次世界大战,资本主义制度所固有的各种矛盾暴露无遗,为了“挽狂澜于既倒”,形形色色的福利国家论者就各显神通了。从后凯恩斯经济学到新福利经济学,从制度学派到瑞典学派,从民主社会主义到混合经济论,尽管各树一帜,别出心裁,但他们在不同程度上,都主张加强国家垄断资本主义的措施,推行改良主义经济政策,通过各种社会保险和福利补贴,实现“收入均等化”和“充分就业”,消除资本主义社会的贫困和经济“波动”,使它得以持续、稳定地发展下去。

所以,所谓福利国家,是现代资本主义条件下阶级矛盾趋于激化、战后国家垄断资本主义进一步发展的产物。从本质上看,当代资产阶级各派经济学家所宣扬的种种有关福利国家的理论,都是为了通过推行“三高”(高福利、高消费、高工资)政策,掩盖资产阶级专政的根本性质,竭力缓和趋于激化的阶级矛盾,为垄断资本实现最大限度利润和巩固资产阶级统治效劳。

当然,西方福利国家制度在战后的最终形成和迅速发展,决不是出自各国金融寡头的“慈心”或“恩赐”,而是迫于当代世界

阶级斗争和革命的形势。很明显，战后时期，在欧、亚一些国家取得社会主义革命胜利的鼓舞下，各发达资本主义国家的工人阶级和劳动群众也展开了争取扩大民主、改善生活待遇的政治斗争和经济斗争，阶级矛盾进一步趋于尖锐。垄断资产阶级害怕“星火燎原”，迅即求助于扩大社会福利措施，来转移视线，平息一下此起彼伏的群众斗争浪潮。这就提示我们：广大工人阶级和劳动人民所赢得的各种福利待遇，跟他们自身的团结合作、坚持斗争是分不开的，也可说是各国工人阶级长期斗争、国内阶级力量对比发展到一定条件下的产物。

还应该看到，战后的科学技术革命在推动社会生产力迅猛发展的同时，也对垄断资本主义的生产关系产生多方面的影响。特别在五十年代和六十年代，随着各个发达资本主义国家劳动生产率的空前提高，使垄断资产阶级在不断增加相对剩余价值的同时，也为进一步推行具有社会规模的福利制度提供了物质基础。加以，战后跨国公司畸形发展，属于这些母公司的子公司遍及资本主义世界，海外利润率大大超过国内的平均利润率。垄断资产阶级在获得巨量超额利润和垄断利润以后，就有可能多办一些社会福利事业，来局部地“调整”本国劳资关系、缓和社会矛盾、稳定和巩固金融寡头的统治。

然而，“好景不长”，到了七十年代初期，随着西方世界陷入“滞胀”的困境，在公共开支猛增、财政赤字庞大、通货膨胀日剧、资本投资疲软、技术更新缓慢、竞争能力削弱的情况下，福利国家制度也走到了反面，处于进退维谷的境地。八十年代以来，垄断资产阶级的代表人物纷纷提出要对福利主义进行“重新估计”，并且大造舆论，主张大幅度削减社会福利开支，准备向劳动

人民经过长期斗争得来的果实开刀。有人硬把西方经济的“滞胀”归咎于推行以“充分就业”为中心的“经济稳定化”政策，甚至归罪于整个社会福利制度，说什么它使“穷人养成依赖性和惰性”，使投资者却步，从而造成了经济发展的停滞。这当然是欺世之谈。因为，“滞胀”的根本原因，仍在于资本主义制度的本身，在于它是现代资本主义基本矛盾不断积累和发展的必然产物，是西方国家长期推行“反危机”政策的直接后果。近年来，从美国里根政府到欧洲的英国、联邦德国、荷兰、挪威乃至被称为福利国家“橱窗”的瑞典，都借口财政负担过重，提出了削减社会福利开支的方案，这就充分揭示了垄断资产阶级推行社会福利政策的欺骗性和伪善本质，也是对蛊惑人心的福利国家论者一个绝妙的自我讽刺。

通过上述简单的历史回顾，我们不难认清福利国家制度产生的时代背景及其实质。毫无疑问，这也是一个颇为复杂的社会经济现象。我们对一些带有根本性的重大理论问题，不宜轻率地骤然作出结论。实践是检验真理的唯一标准，有些新情况、新现象，尚有待于进一步调查研究和深入剖析。过去，我们长期在“左”的路线和思想影响下，理论界一提到社会改良主义以及社会民主党或工党的政策主张，都被不分青红皂白的“一棍子打死”，以示立场的“坚定”。对西方世界的各种社会福利设施，也不作具体分析，全盘予以否定，仅仅归结为“羊毛出在羊身上”这一句话。正如不能象“文革”时期那样把“清官”看成比“贪官”还要“反动”一样，现在，我们既不能把法西斯主义、军国主义同社会改良主义、民主社会主义简单地划等号，也不能说一个扩大公共福利的政府比一个大砍社会福利费用的政府更加保守和落后。

尽管垄断资产阶级推行的社会福利政策并没有改变资本主义剥削的实质和资产阶级专政的性质，也没有真正实现“收入分配均等化”和“充分就业”，更没有消除贫困和两极分化的社会根源；但是，他们通过推行福利国家制度是否在某种程度上提高了居民的消费水平、多少缓和了资本主义生产与消费之间的尖锐矛盾，从而影响或减轻社会资本再生产周期波动的剧烈程度呢？是否通过老年、医疗、失业、工伤事故等项保险和种种福利津贴，在一定程度上起到阶级对抗缓冲器的作用了呢？是否通过国民收入的再分配，使无产阶级在全部国民收入中所占的份额仍然“越来越少”呢？是否资本家为了赢得更多的“火腿”，也可以给工人多一些“香肠”呢？对诸如此类的问题，我们不能再象过去那样，光凭想当然，而必须进行实事求是的调查研究，才能辩证地得出符合时代特征的结论。

我对于福利经济学和福利国家论，并未进行过深入的研究，也缺乏实地的调查经验。读了黄范章同志的这部书稿，使我对瑞典这个福利国家的真相及其面临的实际困难有了比较全面的了解。这本书不仅言之有物，并且重视理论分析，尤其可贵的是，作者还结合亲身考察，提供了第一手资料，富有新意和现实感，相信它的出版，对我们洞察福利国家制度的实质及其发展前景，将会得到教益；对我们正确对待当代资产阶级经济理论，当会有所启发，因而，对我们坚持以理论联系实际的原则来推进马克思主义的经济理论研究是会有好处的。为此，我乐于写几句话，同广大理论工作者一起，面向世界，胸怀祖国，为社会主义物质文明和精神文明的建设略尽绵薄。

1985年9月于北京



作者简介 黄范章

中国社会科学院经济研究所研究员。1954年毕业于北京大学经济系，毕业后一直在中国社会科学院经济研究所从事研究工作，长期研究当代西方经济理论。1980——1981年作为访问学者在美国哈佛大学进行学术考察。1982年初回国后，担任中国社会科学院经济研究所副所长，同年9—10月间赴瑞典考察。1985年底，担任国际货币基金组织中国执行董事。

目 录

序.....	陶大镛
第一章 瑞典经济的基本情况.....	1
第一节 瑞典的产业结构	1
第二节 瑞典的所有制结构	9
第三节 瑞典的经济政策结构	16
第四节 瑞典的基本阶级关系	21
第二章 瑞典社会福利设施的基本内容.....	28
第一节 瑞典社会福利设施的历史沿革	28
第二节 全国的“医疗保险”制度	34
第三节 对老年人的社会保障制度	48
第四节 对失业的救济与帮助	57
第五节 住宅及其他方面的福利设施	65
第六节 “充分就业”与“国有化”政策	73
第三章 福利国家的危机.....	88
——“瑞典病”剖析之一	

第一节	巨额的公共开支	83
第二节	沉重的税务负担	89
第四章	福利国家的危机	99
	——“瑞典病”剖析之二	
第一节	庞大的财政赤字	101
第二节	通货膨胀加剧	107
第三节	生产率的增长率下降	115
第四节	竞争能力衰落	123
第五节	经济结构危机及失业增加	129
第五章	瑞典福利国家的主要经济理论	139
第一节	瑞典学派的先驱	139
第二节	五十、六十年代瑞典经济学家关于“福利国家” 政策的讨论	154
第三节	七十年代瑞典经济学家关于“福利国家”政策的讨论 ..	171
第四节	关于瑞典“福利国家”前途的一场论战——“职工 投资基金”计划的讨论	191
第六章	福利国家制度的本质——国家垄断资本主义	203
第一节	福利国家制度——现代资本主义基本矛盾和阶级 矛盾的产物	203
第二节	福利国家的理论基础——国家垄断资本主义的 意识形态	211
第三节	福利国家的危机——国家垄断资本主义的危机	219
后 记		236

第一章 瑞典经济的基本情况

第一节 瑞典的产业结构

瑞典，全称瑞典王国，位于北欧斯堪的纳维亚半岛东部，东临波罗的海和波的尼亚湾而与芬兰隔海相望，东北部分与芬兰毗邻，西部和西北部分与挪威接壤，南临海峡，西南有卡特加特和厄勒两海峡与丹麦相望。瑞典地形南北狭长，西北是高原和山地，东南沿海是低地，大部分地区为海拔 300—400 米之间。领土面积约有 45 万平方公里。这个半岛国家，有着 7,624 公里长的海岸线，它的造船与航海事业有着非常悠久的历史。瑞典境内一片郁郁葱葱，森林覆盖面积达 55%，而且大小湖泊有 92,000 个，星罗棋布于全国。瑞典的森林与水力资源十分丰富，因而木材加工和造纸业素负盛名。瑞典的矿物资源中以铁矿最为丰富，蕴藏量估计达 40 亿吨，且多为含铁率高达 65—70% 的富矿，因此制铁业和采矿业历来都是瑞典的重要生产部门。此外，瑞典还有铝、铜、锌、硫磺和低质铀等矿藏。1981 年，全国人口计有 832 万。

瑞典从一个贫穷的农业国发展成为现代的经济发达国家，

只不过是近百年来事情。在十九世纪上半叶，瑞典的封建经济日趋瓦解，资本主义经济关系逐渐确立。1809年通过了瑞典宪法，1827年完成了农村土地改革。这一“改革”导致旧有的农村公社解体，而代之以所谓“恩希夫特”制度，即通过扩大圈地和合并小块土地的办法建立起资本主义式的农场^①。这时，大批农民丧失土地；而工业生产尚处于近乎停滞的状态。制铁业只是在二十年代以后才因采用英国的冶炼技术而逐步有所发展，其他工业部门也几乎仍墨守着传统的技术，规模也不大，所以无法吸收农村中的过剩劳动力。1850年瑞典近350万人口中，农业人口还占到四分之三以上。但尽管如此，农村社会经济的变革与技术的发展，毕竟为十九世纪中叶的瑞典工业革命创造了物质前提。

十九世纪中叶瑞典开始进入现代工业化世界。机器的采用迅速改变了瑞典工业的面貌。布罗斯成了棉纺织工业的中心，木塔拉成为机械制造工业的中心。马丁炼钢法在钢铁工业中推行。第一条铁路于1856年建成。钢铁制造的巨型轮船在七十年代的出现，大大地促进了瑞典的对外贸易和航运业。不仅现代的邮电系统在六十年代建立起来了，而且随着斯德哥尔摩银行于1856年建立和瑞典商业银行于1871年创立，一个现代的银行制度也在七十年代建立起来了。股份公司制度也迅速发展，股份资本在工业资本总额中的比重1896年达到24%，1905年进一步增长到35%。总之，正是从十九世纪中叶掀起的工业革命开始，瑞典的经济在一百年时间内以比西欧和北美大多数国家更高的增长率（据瑞典著名经济学家、诺贝尔经济学奖金委员

^① 参阅安德生：《瑞典史》下册，商务印书馆1972年版，第497、478页。

会主席林德伯克教授统计,在1870—1970年的100年内,瑞典的人均产值年增长率为2.1%,而西欧和北美大多数国家只有1.5—2%^①)发展,使瑞典跻于发达的工业国的行列。据统计,随着工业化的推进,瑞典农业人口的比重,从1850年的75%左右降到1870年的72.4%,1890年的62.1%和1910年的49%。1981年,瑞典的农业劳动力只占全国劳动力总数的4.7%。第二次世界大战后的瑞典,无疑已是世界经济发达国家之一。

那末,今日的瑞典经济究竟是一种什么样的产业结构呢?

瑞典只有830多万人口,但国民生产总值(GNP)在1981年却达到5,700亿克朗,相当于1,000多亿美元。据世界银行1982年发表的统计,1980年瑞典的人均国民生产总值为13,520美元,居世界第7位,高于法国、美国、加拿大、日本等主要资本主义国家。^②瑞典作为一个发达的工业国家,其工矿业和建筑业在国民生产总值中居第一位,见表1。

表1 1981年瑞典国民生产总值构成(%)

总计	农 渔	林 业	工 矿 业	建 筑 业	商 业(包 括饭 馆)	交 通 运 输 业	公 事 用 业	其 他 服 务 业	其 他
100.0	4.0	24.4	7.0	10.6	6.6	19.9	17.2	10.3	

资料来源:斯堪的纳维斯卡银行编:《瑞典基本实况》1982年版。

下面,我们就瑞典国民经济的几个主要部门作一些分析:

(一)工矿业。瑞典工矿业中最重要的是机械、钢铁、木材加工等工业部门。特别是机械工业,其产值和职工人数在整个工

① 林德伯克:《瑞典经济政策》,纽约1975年英文版,第1页。

② 转引自《国外经济文献摘要》1982年第4期。

矿业中分别占到 43% 和 45%，见表 2。

表2 1978年瑞典工矿业的产值和职工构成(%)

	总计	食品烟酒工业	纺织业	木材加工及有关工业 (如造纸)	基本金属工业	机械工业	非金属矿产品	其他工业
产值	100.0	10.1	3.8	23.8	9.5	43.4	8.9	0.5
职工	100.0	8.7	5.3	21.9	7.4	45.6	10.8	0.8

资料来源：瑞典研究所：《瑞典实况简介：瑞典工业》1980年版。

机械工业的主要产品是船舶、小汽车、汽车、车辆零件等。造船业是机械工业中的一个历史悠久的传统工业部门，其造船、修船总吨位中约有 95% 集中于四家最大的造船公司，这四家公司各有职工 2,000 人以上。瑞典造船工业战后发展较快，1970—1975 年间每年以 10% 的速度增长；1976—1978 年间瑞典每年下水船舶吨位数均占到世界下水船舶总吨位数的 8.5% 左右。随着世界造船业陷入生产能力过剩的危机以及国际竞争的白热化，瑞典的造船业自 1976 年后遭到严重的打击。1980 年瑞典船坞下水船舶 31 艘，只占全世界船舶总产量的 2.4%。瑞典的汽车工业战后也发展较快，它的产值占整个加工制造业产值的 8% 和雇佣人数的 5%。1979 年瑞典年产小汽车 31 万辆。尽管瑞典是一个小汽车的输入国，但它生产的小汽车却有 75% 出口。

钢铁工业在瑞典也有悠久历史。1978 年它的产值占全国总产值的 5%，其从业人员占全国劳动力总数的 0.8%。1981 年瑞典生产钢材 310 万吨，产值为 130 亿克朗。产值之所以高是因为其中 60% 是高质量的特种钢。瑞典的铁矿石产量，曾占世界铁矿的 4% 和世界铁矿石出口量的 5%。七十年代铁矿石产量

一度达到 3,260 万吨, 1979 年产量为 2,660 万吨。瑞典的优质钢, 多被用来生产象滚珠轴承、手表、钻石机、锯刃以及其他许多要求有很高耐用性的耐用消费品。

木材加工工业的年产值约 50 亿克朗, 约占工矿业总产值的 4.5%, 该业从业人员 1976 年曾达到 7.5 万人, 以后逐年减少。木材加工企业规模小而且分散在南部省份, 七十年代以来多被合并, 仅 1970—1976 年间共减少了 2,000 家左右。纸浆和造纸工业约有 6 万从业人员, 约占工矿业从业人员总数的 6%; 其产值也约占 6%。七十年代后期木材加工、纸浆和造纸等部门的设备利用率下降, 1977 年仅为 75%。

瑞典化学工业虽有近百年的历史, 但只是在第二次世界大战后才发展成为一个重要部门。1980 年化工部门从业人员共有 4.1 万人, 化工产品总值为 185 亿克朗, 化工生产主要集中在 50 家大公司手中。无机化工产品中以磷酸、硝酸、化肥为大宗, 有机化工产品主要有药品、溶剂、增塑剂以及塑料等。石油化工是战后整个化学工业中发展最快的, 其产值于 1976 年达到化工产品总值的一半。

总之, 七十年代以来, 瑞典工矿业生产的发展, 呈现出一种把重心逐渐从传统的工矿业部门 (如木材加工、铁矿开采、造船等), 转向一些新的高级技术部门 (如车辆、电器设备、化工等) 的趋向。

(二) 交通运输业。瑞典交通运输中最重要的是船舶航运业。瑞典有较大的商船队。1982 年它共有远洋轮船 300 艘, 近海轮船 200 艘, 共 550 万吨位。1981 年瑞典船队的营业活动中, 只有 20% 服务于国内航运, 而 80% 从事于外国港口之间的航运

业务。

瑞典商船通过 45 条航线,把瑞典的港口跟欧洲其他国家的港口联接起来。它每年运载着大约 1,300 万吨货物和 320 万名旅客进出瑞典港口。航运收入已成为瑞典国际收入中的第四大项目。1981 年瑞典商船仅从运载出口货物中就赚得 124 亿克朗。

瑞典已建立起以高速公路为中心的现代化公路网,公路全长计有 97,800 公里。1980 年全国共有各种汽车 310 万辆,其中公共汽车 1.3 万辆,货运卡车 18 万辆,小汽车 290 万辆。国内 90% 的旅客和 50% 的货物是通过公路运送的。全国铁路线长 12,000 公里,包括 500 公里的私营铁路以及 1,000 公里左右的仅供货运的轨道。电气化铁路约占全国铁路线的 70%。

瑞典民航运输也较发达。由瑞典、丹麦、挪威联合组成的斯堪的纳维亚航空公司,其航线遍及五大洲的 50 多个国家;它还兼营国内航线。另一家林译航空公司则专营国内航线。

表 3 的一些数字,给瑞典的运输结构提供了一个概貌。

表3 瑞典国内客货各类运输比重(%)

	总计	公 路			铁 路	水 路	航 空
		小汽车	公共汽车	货 车			
客运(1980)	100	79.7	8.6	—	9.8	0.2	1.7
货运(1979)	100	—	—	46	33	21	—

资料来源:瑞典研究所:《瑞典实况简介:瑞典运输》1981 年版。