

任虹◎著

资本与国家控制力

C 交通运输发展理论的新思考
Capital And The State Control
New Theories on The Development of Transportation



人民交通出版社
China Communications Press

资本与国家控制力

交通运输发展理论的新思考

任虹 著

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

资本与国家控制力:交通运输发展理论的新思考/任虹著.
—北京:人民交通出版社,2009.5

ISBN 978-7-114-07724-1

I. 资… II. 任… III. 交通运输经济-研究 IV. F5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 065712 号

书 名:资本与国家控制力:交通运输发展理论的新思考

著 者:任 虹

责任编辑:何 亮

出版发行:人民交通出版社

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址:<http://www.ccpres.com.cn>

销售电话:(010)59757969,59757973

总 经 销:北京中交盛世书刊有限公司

经 销:各地新华书店

印 刷:北京牛山世兴印刷厂

开 本:787×980 1/16

印 张:21

字 数:268 千

版 次:2009 年 5 月第 1 版

印 次:2009 年 5 月第 1 次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-07724-1

定 价:38.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)



前言

Qianyan

时间和方向是人类生产和生活演进过程中非常关键的标志性度量。通过时间人们可以延伸出效率,可以衡量出劳动付出与所得的多寡,相比之下方向问题则更费些心智和思量,有时,人们过于看重眼前利益的得失,反而忽略了重要的方向问题,这是值得思考的。

习惯使然,现实生活中,无论是计时还是装饰的需要,人们习惯于戴手表,但却很少有人佩带指南针。因为人们对于时间的变化和生活状态随时间的变迁(包括更加表象化的外在装饰)反应比较直接、敏感。但对生活空间和方向的变化,则因对生活环境的熟悉和适应以及由此产生的思维惯性而疏于关注。显然,在人类的社会生活和生产活动中,时间和方向同样重要。从发展的角度看,方向问题所包含的思想内涵比时间更加丰富、更加深刻。

我国是一个经济社会体制处于变革与转型时期的社会主义市场经济国家,正在努力追寻着世界经济发展的大潮,千方百计汇入世界经济发展的主流当中。改革开放30年来,在国家经济各个行业日新月异的变革中,每一个社会成员无疑都深切地感受到了时间带给我们的巨大变化。手表指针每次的跃动,都会给人带来由于变化所产生的愉悦或者是触痛。与此同时,时刻关注我国社会经济发展走向的改革者们,也在端详着他们手中的“指南针”,在品味着时间变化带来的愉悦或者伤痛感受的同时,努力思考、辨识着社会变革前进的方向,他们是改革者,但更重要的,他们是善于思辨的思想者。

交通运输是国民经济的基础性产业,交通运输行业的发展水平直接关系到国家整体经济的运行。伴随着经济体制改革走过的





30年历程,我国的交通运输也经历了一个巨大的飞跃性变化。随着改革的深入,交通运输行业如何顺应经济体制的变革,保证行业健康持续发展,是今天我们所要应对的全新课题。因为我们不得不直面原本在改革初期可以回避的一些更加深层次的问题和矛盾。此时我们所面临和需要思考的已经不仅仅是与时间相关的效率问题,而是如何保持效率、保证可持续发展的更深层次的方向性问题。今天,我国的交通运输发展需要更多、更深层次的理论思考,需要从国家体制的根本点出发思考行业发展理论框架的构建;今天,我国交通运输的发展仍寄希望于改革的深化,但迫切需要的是与深化改革相适应的行业发展理论,迫切呼唤的是能够摆脱旧传统思想束缚,具有实事求是和创新精神的思想者。

《资本与国家控制力:交通运输发展理论的新思考》是笔者对相关理论学习研究的心得体会和长期从事交通运输规划建设管理工作实践所做的理论性归纳。之所以称之为交通运输发展理论的“新思考”,是因为本书中的立论、逻辑、理论范畴,包括方法和叙述语言等都超出了传统运输经济学的范畴。笔者意在通过书中所阐述的思想、理论和实证,为在改革发展实践中形成的交通运输发展理论洪流增添一点有新意的思想浪花。

本书命题为资本与国家控制力。从资本和国家控制力的角度研究、讨论我国交通运输发展的理论问题,是一个全新的视角,改革进程不断深化至今,这应当被视为社会主义市场经济体制对交通运输发展理论所提出的具有变革性和时代意义的要求。全书贯穿这样一个思维逻辑线路:**资本—国家控制力—运输市场形态特征**。这里有必要叙述这一思维逻辑线路产生的背景,同时也是对本书命题背景的阐述。

我国交通运输的发展从体制范畴上说,先后经历了计划经济和社会主义市场经济两个不同的体制阶段。如果我们不比较交通运输在这两个截然不同的经济体制下发展成长的速度、效率和质量,仅就结果而言,两种体制下的交通运输都对当时的国家经济发展起到了不容置疑的基础性促进作用。在计划经济体制下,人们

习惯了一切按计划行事,发展问题就是国家财政、资源投入数量和计划的相对合理性问题。随着国家实行社会主义市场经济体制,计划体制中的僵化思想,特别是烙刻在人们思想深处的传统观念也需要随之发生根本性的转变。对于任何社会和生活于其中并习惯于这一社会经济体制的人们来说,由于思维的惯性,这种转变,或称其为转型,无论如何都是艰难和痛苦的。但人类对于社会发展永远都抱着期盼,只要有期盼,转型和改革所遇到的任何艰难和痛苦都可以被克服、被忍受,关键问题是要找到新体制下社会赖以发展的动力,并确认这一发展的动力和相应的发展模式与旧有体制相比是更有效率的。这时问题出现了,在国家经济体制转型后,是什么替代或部分替代了传统体制下由国家计划安排的交通运输建设资源投入?新的资源如何产生?又如何组织?答案是资本,是在市场经济中产生,由市场经济所组织并为市场经济规则所约束的资本。于是我们有了本书思想逻辑的起点,这是本书命题的背景之一。

资本和市场经济是孪生的,中国走上了社会主义市场经济的发展道路就必须认真地研究资本。在改革开放的30年中,交通运输行业在从计划经济向市场经济的转型中充分体验到了市场经济带来的前所未有的多方面影响。开放的市场经济提供了充足的社会资本,使交通运输行业能够以超乎寻常的速度和规模发展;资本多元化给交通运输企业带来了现代企业制度,提高了企业运行效率;资本对于利润放纵追求的天性驱使企业快速膨胀等。在交通运输行业充分享用市场经济带来的规模庞大的资本及由于资本作用而产生的发展动力和经营活力的同时,我们不得不注意到一个现实的问题,即资本的有效组织和有效管理问题,这关系到交通运输体系的整体发展方向。这一问题来自于三方面的要求和约束:一是我国社会主义市场经济的特点(公有制占主导地位),二是交通运输作为国民经济基础产业所具有的公益性,三是世界经济一体化所强化的国家、经济体之间的生存发展竞争。于是,作为对交通运输发展中资本问题的讨论研究在逻辑上的延续,国家控制力



的概念被提了出来。因为国家控制力的提出源自于资本,所以本书中所讨论的国家控制力与一般所说的政府控制力在概念上有本质的不同。在经济体制转型阶段,很多人对于社会主义市场经济条件下资本和国家资本的认识仍不完整,一提到国家控制力就会立即与计划经济和政府的行政性指令联系起来。对此,本书作了详尽的分析与论述,意在揭示国家控制力产生与存在的条件及其与资本的关系。此乃本书命题的背景之二。

市场经济中的资本结构决定了在此结构下市场的形态特征。任何经济理论以及在其影响下制定的经济发展政策,都会直接影响经济主体的市场行为,并最终以市场的某种特征表现出来。我国的社会主义市场经济是公有制为主体,多种所有制并存的经济体制,国家资本占据国民经济发展的主导地位,从资本结构的角度考察,与一般市场经济条件相比较,社会主义市场经济条件下的交通运输市场形态也一定具有某种特殊性。当我们从资本分析的角度入手,找到了在社会主义市场经济条件下我国交通运输发展的动力源——资本,并以恰当的国家控制力作为交通运输行业资本组织和资本管理的手段后,最后要考察的就是与某种资本构成和某种程度国家控制力相对应的市场形态问题。当适合交通运输发展的资本结构和国家控制力的程度、范围确定后,相应的市场形态就是客观存在的。于是,研究考察并正确认识特定条件下的市场形态特征,成为把握时机、推动交通运输行业发展和适时调整交通运输发展策略的关键。本书思想逻辑的最后一个环节,将交通运输发展的“动力”、“控制”回归到市场规则中去,最终揭示了交通运输发展的资本构成、国家控制力和市场的联动关系。我们将其归结为本书命题的背景之三。

显然,在上述的三方面背景下确立的本书命题——资本与国家控制力以及编写本书的思想逻辑,形成了一个关于交通运输体系发展问题的理论框架,以试图探究、解决交通运输在社会主义市场经济条件下发展的体制性和方向性问题。这与交通运输领域中常见的关于经济理论、技术研究和其他系统性分析等在立意、着眼

点、思考方式、所涉及问题的深度和广度等方面均有不同。在整个国家经济体制处于转型的过程中,在交通运输行业体制改革工作向更深层次迈进的时候,更需要我们总结出相应的理论来指导后续的工作。笔者期望本书中所阐述的理论观点,能将大家的注意力引向交通运输发展和改革工作更深的理论层次,使我们能够共同探讨、认识市场经济的本质,理解社会主义市场经济的精髓,真正学会在市场经济的海洋中畅游。笔者同时期望本书能够对构建社会主义市场经济体制下交通运输发展的理论框架起到抛砖引玉的作用。

任 虹

2009年2月7日





目 录

Mulu

第一章 绪论	1
1.1 问题的陈述	1
1.2 理论层面的归纳	8
1.3 本书的叙述思路	9
1.4 几个供深入探讨的理论观点及总结	12
1.5 发展政策导向的相关推论和建议	14
第二章 前提与理论准备	19
2.1 交通运输发展的资本与国家控制力这一命题的 思考背景	19
2.1.1 改革时代的现实背景	19
2.1.2 对“普世价值”旗帜下西方经济模式的道德质疑	21
2.1.3 西方经济理论假设前提的真伪	22
2.1.4 我们自己思想认识上的误区	23
2.2 讨论资本与国家控制力这一命题的环境、前提与 起点	27
2.2.1 命题叙述的理论线索	27
2.2.2 命题讨论的环境、前提与起点	28
2.2.3 对交通运输体系发展研究起点的认识	30
2.3 曾经深刻地影响我国交通运输发展的基本经济理论	31
2.3.1 中央集权式计划经济的思想理论来源	32
2.3.2 以“苏式社会主义政治经济学”为理论基础的 集权式计划经济对我国交通运输发展的影响	35





2.4	有关命题的几个关键性理论问题的讨论	38
2.4.1	历史书写了我国社会经济发展的成功实践经验	39
2.4.2	马克思主义理论于我国社会经济建设之现实意义	41
2.4.3	西方“新自由主义”经济学告诉了我们什么	44
2.4.4	我国的社会主义市场经济与国家主义经济思想	47
2.5	社会主义市场经济中的政府职能与国家控制力	52
2.5.1	西方经济学流派关于政府职能和国家干预的纷争	53
2.5.2	政府职能的争论和国家控制力的背后——经济社会结构中资本形态的演变	59
2.5.3	社会主义市场经济中政府干预和国家控制的特点——市场经济的传承与嬗变	60
2.5.4	国家控制力存在的基础——一个“悖论”的解析	66
第三章	交通运输的行业特征：经济与资本的视角	71
3.1	交通运输的经济属性	71
3.1.1	交通运输行业经济特征的理论研究	71
3.1.2	从资本的视角看交通运输的发展与体制因素	73
3.1.3	交通运输体系定义中的资本因素	80
3.1.4	交通运输经济属性及其隐含的资本特征	86
3.2	交通运输行业的资本选择	96
3.2.1	交通运输的“公共品”特征和公益性	97
3.2.2	交通运输“公共品”和公益性特征的资本保障	102
3.2.3	交通运输市场化经营所对应的资本形态：效率对资本的多元化需求	103
第四章	改革的核心问题——资本的解放	109
4.1	公路运输系统的改革发展成就与问题	109
4.1.1	公路行业体制改革所取得的成就	110

4.1.2	改革催生的法律环境是公路行业实现跨越式发展的基础	113	
4.1.3	法律法规保障下的资本主体多元化为可持续发展创造了条件	115	
4.1.4	发展与改革进程中的问题	119	
4.1.5	总的评述	121	
4.2	铁路运输行业改革的艰难进程——现实与归宿	121	
4.2.1	我国铁路运输行业的改革步履	123	
4.2.2	改革者的努力与心中的蓝图	126	
4.2.3	现实分歧的实质——“扩充”与“改革”孰轻孰重	130	
4.2.4	市场化归宿,一步分作两步走	136	
4.3	交通运输系统建设中国家财政投入和资本管理的案例分析	138	
第五章 交通运输发展的新国家主义经济观			
——对国家控制力的呼唤			143
5.1	国家民族利益至上——国家主义经济思想烙印的现实表现	144	
5.1.1	主权财富基金,国际竞争中的国家出击	144	
5.1.2	主权财富基金反映了国家和民族的经济力量	145	
5.1.3	主权财富基金的海外投资引起西方国家的戒心	147	
5.1.4	西方国家对主权财富基金的阻击	148	
5.1.5	既有规则维护者的“调停”	149	
5.1.6	我国资本的“国家行动”	150	
5.2	国家主义经济观的思想渊源与新国家主义经济思想	151	
5.2.1	国家主义经济观形成的思想脉络	151	
5.2.2	顺应世界经济发展潮流,我国经济发展遵循的新国家主义经济思想	153	
5.3	交通运输发展中新国家主义经济观的思想原则及其		



必然性	154
5.3.1 逻辑上的合理性与基本思想原则	154
5.3.2 交通运输发展中新国家主义经济观在逻辑上的 必然性	155
5.4 我国交通运输发展新国家主义经济观的具体内容	160
5.4.1 新国家主义经济观在国家交通运输综合网络 建设上的体现	160
5.4.2 新国家主义经济观在交通运输体系层次结构 上的体现	162
5.4.3 新国家主义经济观在不同运输方式发展上的 体现	164
5.4.4 新国家主义经济观在运输业资本向制造业、 商业延伸而产生的物流行业发展上的体现	164
5.4.5 新国家主义经济观在与国计民生密切相关， 涉及国家经济安全的重要货物种类运输 系统建设上的体现	165
5.4.6 新国家主义经济观在国际货物运输方面的体现	165
5.4.7 新国家主义经济观在交通运输政府管理规制 上的体现	166
5.5 国家资本的控制力是交通运输发展中新国家主义 经济观的核心体现	167
5.5.1 新国家主义经济观与国家控制力，思想与行动	167
5.5.2 两个值得仔细玩味的例子，差异与共同点	168
第六章 资本与国家控制力	172
6.1 交通运输体系的双重三元结构——体系结构的 一般性描述	172
6.2 资本、控制力、市场，交通运输经济体系结构要素 分析	174



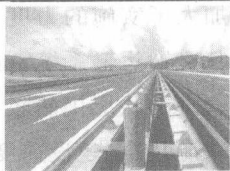
6.2.1	资本概念的抽象表述与资本力量的来源	174
6.2.2	关于国家资本	177
6.2.3	资本控制力的来源及形成机制	180
6.2.4	国家资本所产生的“国家资本控制力”	184
6.2.5	国家控制力的表征和衡量	187
6.2.6	市场与资本和控制力	190
6.3	交通运输体系双重三元结构框架模型	193
6.3.1	框架模型的结构描述	193
6.3.2	框架模型的功能描述	193
6.4	国家控制力体现的实际例子	201
6.4.1	我国政府为强化国家控制力在投资管理上所作的努力	201
6.4.2	国家资本控制下的北方煤炭生产运输系统布局	204
6.4.3	应对金融海啸影响,我国政府千亿国债拉动经济	207
6.4.4	集中国家资本发展“超级国企”,俄罗斯增强国家控制力的努力	213
第七章 交通运输体系的资本形成与资本结构		
——“核心资本”理论		
7.1	交通运输行业的资本聚集	215
7.1.1	资源聚集的形式和资本生成的体制基础	215
7.1.2	资本的市场容量与投资诱导	219
7.1.3	资本形成的国内和国外潜力	221
7.2	经济引力场的概念与核心资本理论	227
7.2.1	“场”的概念——从牛顿与爱因斯坦产生的联想	229
7.2.2	支持这一“联想”的现代数学思想方法——混沌与复杂性	232
7.2.3	关于经济引力场的理论假设	234



7.2.4	经济引力场中核心资本的理论推定	242
7.2.5	国家资本的核心功能和经济引力场的制约因素	244
7.3	交通运输体系资本聚集的结构形式及相关机制	246
7.3.1	交通运输资本需求的估计	246
7.3.2	交通运输体系的“核心资本”结构	248
7.3.3	交通运输体系核心资本理论包含的主要机制	253
7.4	交通运输体系资本管理	255
7.4.1	国家资本管理结构	255
7.4.2	交通运输体系资本管理结构	257
第八章	国家控制力与交通运输市场的特征	260
8.1	交通运输体系与社会经济发展的供需均衡	260
8.1.1	经济均衡的一般理论概念	261
8.1.2	均衡及均衡过程的表现形式：关于适应性	265
8.1.3	交通运输体系与经济发展均衡过程及适应性的 多重层次关系	265
8.1.4	交通运输市场均衡与适应性关系的分析结论	268
8.1.5	适应性衡量的参照：两个潜在的均衡点	269
8.2	运输体系能力与运输市场形态：均衡及其变动机制	274
8.2.1	交通运输总需求与总供给分析	274
8.2.2	交通运输能力长期总供给的短期适应性和短期 不稳定均衡	284
8.2.3	交通运输供需短期不稳定均衡的特殊意义	287
8.2.4	交通运输体系能力总供需的长期均衡	289
8.2.5	集装箱运输系统能力供需长期均衡过程的实例 分析	293
8.3	影响交通运输体系总供给趋向长期均衡的因素	301
8.3.1	影响交通运输总供给能力长期均衡的体系外部 因素	302

8.3.2 影响交通运输总供给能力长期均衡的体系内部因素	304
8.4 社会主义市场经济条件下国家控制力对运输市场形态特征的影响	306
8.4.1 国家控制力对于运输市场均衡的双向调节	307
8.4.2 国家控制力的市场制衡与主动调节原则	310
参考文献	313
后记	317





1.1 问题的陈述

翻阅大量关于我国交通运输发展的研究报告或专业书籍,著作者几乎都要花上相当笔墨篇幅,或以专业方法、或用逻辑推理抑或引经据典,从各种角度阐述交通运输发展所面临的问题,目的无非试图找到症结以便对症下药。这里也是从“问题的陈述”起始,力图通过“问题的陈述”尽可能地将我们的注意力透过以往那些连篇累牍的叙述,引向藏匿于所叙述问题背后的那个“真正的原因”。

总结 50 多年我国交通运输体系建设发展的历史,特别是改革开放 30 年来交通运输行业走过的变革道路,如同整个社会经济改革进程一样,我们仍然被很多问题所困扰。从传统的发展观点看,以 GDP 指标衡量的国民经济以 7%~8% 的速度增长,交通运输必定要以等量或者超前的速度发展,才能够提供满足国民经济增长要求的交通运输能力,逻辑使然。在宏观上,人们的思路天经地义地集中在简单的数量平衡,特别是在长期计划经济体制下,单一的政府财政资金来源和僵化的投资体制,使得人们将更多的注意力放在通过“粗放式管理”的投资进行扩大生产能力上;而在微观上,同样由于体制的原因,地方政府和交通运输企业则是竭尽全力地向中央政府争取资源,而忽略对交通运输体系自身内在本质性规律的深入研究。

专业研究机构最新的研究报告在分析我国交通运输目前仍存在的问题时指出:

交通运输结构不合理仍然是当前的突出问题。“十一五”规划将运输结构调整作为一项重要任务,从规划项目、资金安排等方面





加大了实施的力度。但由于受到管理体制和机制的制约,不论是从交通运输系统还是从各种运输方式内部系统方面,运输结构不合理的状况仍然较为严重。例如,铁路和内河航道建设由于资金来源狭窄,建设速度与公路相比存在较大差距;又如,高速公路、农村公路与国省道干线公路之间协调不够;民航干支线发展之间、民用航空与通用航空发展之间也存在不均衡。

资金短缺仍是制约交通发展的重要因素。建设资金短缺是制约未来交通发展的重要因素。从区域来看,中西部地区由于地方政府财力有限,配套能力差,交通基础设施投资主要依靠中央投资和银行贷款,建设主体和投融资渠道单一,资金短缺问题十分突出。从结构来看,在农村公路、内河水运、支线机场等公益性强、经济效益差的领域,尚未找到较为可行的筹资方式,建设资金供求矛盾尤为尖锐。从行业来看,各种运输方式都存在各自的问题,如公路方面,受公路建设负债余额不断增加等因素的影响,公路建设项目贷款越来越困难。目前无论是农村公路建设还是高等级公路建设均面临着不同程度的资金来源问题,仅靠地方财政推进的难度愈来愈大;水运方面,水运基础设施建设面临着严峻的资金短缺问题,省级及地市政府财政普遍缺乏稳定的港航建设资金渠道;机场方面,实行属地化管理后,地方自筹资金能力差、机场建设债务负担沉重,因此,除少数枢纽机场外,大多数机场的建设和运营均面临很大困难。从资金的用途来看,在建设资金短缺的同时,因养护资金不足对交通可持续发展产生的负面影响将逐渐凸现,这一问题在农村公路上表现得尤为突出。由于建设资金不足,很多地区为完成农村公路建设任务,存在着压低建设标准的现象,农村公路的质量偏低,加之农村公路存在着“重建轻养”的倾向,养护资金严重匮乏,致使农村公路建成后缺乏必要的养护,损毁严重。若这一问题不能得到有效解决,农村公路养护问题将在“十二五”期间逐渐暴露,并可能对未来农村公路发展产生连锁不利影响。

交通运输业存在改革滞后现象。交通运输业在管理体制和机制、资金筹措、服务质量等方面还存在较大差距,虽然实行了改革