

馬克思 恩格斯 列寧 斯大林
論交通運輸業

人民鐵道出版社

005
7146/6

馬克思 恩格斯 列寧 斯大林
論 交 通 運 輸 業

人 民 鐵 道 出 版 社 編

人 民 鐵 道 出 版 社

一 九 五 五 年 · 北 京

7.0030

馬克思 恩格斯 列寧 斯大林

馬克思 恩格斯 列寧 斯大林

論 交 通 運 輸 業

人民鐵道出版社編

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府十七號)

北京市書刊出版營業許可證出字第零壹零號

新 華 書 店 發 行

人民鐵道出版社印刷廠印

(北京市建國門外七聖廟)

一九五五年八月初版第一次印刷平裝印1—2,620冊

書號: 351 開本: 787 × 1092 1/32 印張: 59 千字 定價(7)0.32元

編輯說明

一、本書是摘錄馬克思，恩格斯，列寧，斯大林的經典著作，以及蘇共中央其他領導同志和聯共（布）關於經濟建設決議等文獻中有關論述交通運輸業部分彙編而成的。

二、本書所搜集的材料及摘錄的內容，限於編者的水平及時間，定有不少遺漏和不够妥當之處，尚望讀者指出，以便補正。

三、本書爲供閱讀方便，所有標題，皆係編者所加。

CAB 2400



定價(7)0.32元

此为试读, 需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

目錄

馬克思、恩格斯：	交通運輸業和社會發展的關係	1
馬克思：	運輸業是社會物質的生產部門	7
馬克思：	運輸工業生產的特點	8
馬克思：	運輸費用和商品價值的關係	10
馬克思：	運輸對商品流通時間的影響	15
馬克思：	鐵路固定資產的大修和折舊週期	19
列寧：	鐵路發展的不平衡，是全世界壟斷資本主義底總結	24
列寧：	鐵路工人的罷工在總罷工中的意義	28
列寧：	關於鐵路管理的集中領導和統一指揮問題	30
列寧：	運輸是聯系工農業的物質支柱	33
斯大林：	交通運輸業對於國民經濟和國防的意義	36
附：（克里姆林宮鐵路員工招待會）		39
古比雪夫：	蘇聯運輸業和郵電業的技術改造	45
莫洛托夫：	蘇聯運輸業和郵電業的技術改造	52
卡岡諾維奇：	論合理運輸	58
聯共（布）關於經濟建設問題決議中有關交通運輸業的一些決定		63

馬克思 恩格斯：交通運輸業和社會發展的關係

一個產業部門內生產方式的革命，引起別個產業部門內生產方式的革命。因社會分工而孤立起來，各自生產一種獨立的商品，但當作總過程一階段而相互聯系起來的諸產業部門，是最先有這種情形。所以，機器紡紗業使機器織布業成為必要；二者合起來，又在漂白業、印花業、染色業上，使力學的化學的革命成為必要。同樣，紡紗業上的革命，又引起軋棉機（使棉纖維與棉子分離）的發明；必須有軋棉機發明，棉花的生產才有可能依必要的大規模來生產。工業和農業生產方式的革命，又使社會生產過程的一般條件，那就是使交通手段和運輸手段有發生革命的必要。以小農業（它有它的家庭輔助工業）和城市手工業為樞紐（Pivot 佛里埃的用語）的社會所有的交通運輸手段，不滿足手工製造業時期的生產需要，因為在手工製造業時期，社會分工的擴大，勞動手段和勞動者的集中，殖民地市場的開放，已經使交通運輸手段不能不在事實上發生革命了。同樣，手工製造業時期傳下來的交通運輸手段，對於大工業，也為不能忍耐的桎梏，因為大工業有熱病樣的生產速度，有龐大的生產規模，有多量資本和勞動者不斷由一個生產部門向別一個生產部門投入，有新創造的世界市場的聯系。所以，且不論完全變化了的帆船建造術。交通運輸制度也漸漸靠河川輪船、鐵路、海洋輪船，電報等等的體系作媒介，而與大工業的生產方式相適合了。但鍛鍊、鍛接、截斷、穿鑿、鉗鑄極大量鐵所必需的各種驚天人的機器，是手工製造業的機器建造方法所不能勝任的。

所以，大工業必須掌握着它的最特別的生產資料，即機器本身；必須用機器生產機器。要這樣，它方才有它的適當的技術基礎，有它自身的立足點。十九世紀最初十年機器經營發展的結果，機器已經在事實上漸次支配工具機的建造了。但到最近十年間，大規模鐵路的敷設和海洋輪船的建造，才使龐大的機器，被用在原動機的建造上。（馬克思：「資本論」第一卷，人民出版社，一九五三年版，第四六二、四六三頁）

大工業建立了由美洲的發現準備好了的世界市場。世界市場引起來了商業，航海事業與陸路交通極大規模的發展。這種發展又反過來促進了工業範圍的擴大，並且按照工業，商業航海事業和鐵路交通發展的程度，資產階級也在同樣的程度內發展了起來，逐漸增加着自己的資本，把中世紀遺留下來的階級都排擠到後面去了。（馬克思、恩格斯：「共產黨宣言」，馬克思、恩格斯文選，第一卷，莫斯科外文版，一九五四年版，第一〇頁）

資產階級既將一切生產工具迅速改進，並使交通工具極臻便利，於是就把所有一切以至最野蠻的民族都捲進文明的漩渦了。……（同上，第十三頁）

……隨着憲章運動和大陸革命之後來到的反動，加上一八四八年至一八六六年的英國工商業底空前繁榮（普通常常是僅僅用於自由貿易來解釋這個繁榮的，其實它底產生更多地是由於鐵路、航海、以及一般地交通工具的巨大發展而起的。）（恩格斯：「社會主義從空想到科學的發展」，人民出版社，一九四九年版，第四〇頁）

……更因為人類之一種世界的交通只是以這種生產力之世界的發展為前提，因之一方面有「無產的」大衆之現象在一切民族中被創生出來（一般的Konkurrenz★），每一種民族都不能免於變革，終至把局部地方的個人置換為世界史的與經驗上之普遍的個人。沒有這項時，第一，共產主義只能作為一種

局部性而存在，第二，交通之諸多力量本身會難以發展成爲世界的因而是無可忍耐的力量，它們會停滯在鄉土迷信的「情況」中，第三，交通之各種擴張會把地方的共產主義廢止✱✱。共產主義只有在作爲一般支配着的諸民族之行動上，一時而且同時地，在實際上才有可能，這事是以生產力之世界的發展與之密接關係着的世界交通爲前提。……

★此字義乃「競爭」，在此頗費解。疑本是 Konkursch. (Konkursklarung 之略「破產宣告」) 形近而譌。(譯者)

★★此義殆以原始共產主義爲其例證。(譯者)

(馬克思、恩格斯：「德意志意識形態」，羣衆出版社，一九四九年版，第七二頁)

分工之其次的擴張是生產與交通之分離，一種特殊的商人階級之形成，這一種分離，在歷史地傳承下來的城市中是一道(與別的事物連同猶太人一道)傳承下來的，在新建的都市也很快地出現了。以此便有一個伸張到鄰接境地的商業聯絡之可能，這一可能，其實現如何是依存於現存的交通機關，於由政治的所保障着的地方上之公安狀態(全中世紀中商旅們組織武裝的隊商是人衆皆知的)，於由當時的文化階如所條件着的，凡於交通上可以到達的地域之或粗野或繁複的諸多慾望。——伴隨着由一特殊的階級所構成的交通，伴隨着商業由商人之力向城市鄰接地境之擴張，生產與交通之間立地便有交互作用出現。城市與城市互相連接起來，新的工具會由這一城市搬運到別一城市，生產與交通之分劃立地在各個的城市間喚起生產上之一種新的劃分，各個城市各各地立即開出一種專長的產業部門。開首的地方上之畛域便逐漸地開始解消了。(同上書，第一〇三頁)

工場手工業與同一般地生產之運行，因爲有由美洲與通向東印度的航路之發現而發生的交通上之擴張，便得到了一種異常的飛躍。由那兒所輸入的新的生產品，特別是大量的金與銀，這走入流通中，把

階級相互間之地位全盤變更，對於封建的地主與勞動者給予了一種沉重打擊，還有探險隊，殖民事業，以及最主要的是到了現在才成為可能而且日日愈見在成立着的商業市場之向世界市場之推廣，這些情形在歷史的進展上喚起了一個新的階段，關於這層一般上不便在這兒詳述。……（同上書，第一〇八頁）

……社會的勞動力底繼續進步，這種進步是由下列諸事產生的，大規模的生產，資本的集積，勞動的結合，細密的分工，機器改良的方法，化學力和別種自然力的利用，藉交通和運輸的手段之縮短時間和距離，以及其他科學藉以驅使自然力為勞動服務，勞動的社會性或協力性得以發達的種種設計。……

：（馬克思、恩格斯合著：「政治經濟學論叢」，山東新華書店，一九四九年版，第一〇七頁）

曾用這種方法★替英國商業所開闢並曾能引起一時興旺的最後一個新市場，就是中國。唯其如此，英國資本家才這樣堅持主張要在中國修築鐵路。但在中國建築鐵路，這就是破壞中國小農業及家庭工業底全部基礎，而且在中國，就是發展本國大工業也絲毫不會在相當程度內彌補這種害處，因此數萬萬民衆將處於完全不能生活的狀態。

★指暴力方法而言。

（恩格斯致達尼愛松的信。馬克思、恩格斯：「論中國」，人民出版社，一九五〇年版，第一八三頁）

本可以延長到半年以上的繁榮時期，已經告終。要事業有起色，——至少直接使鐵底生產，間接使其他部門有起色，——只有在中國建築鐵路（這是能做到的事）才有可能，這樣一來，以農業與手工業相互配合為基礎的最後一個閉關自守的文化就將被消滅了。但是只要半年的工夫，就能把這種可能性利用完，而過些時候又會發生（這是有可能的）極厲害的危機，除了英國在世界市場上的壟斷地位底倒塌以外，新的交通工具：電報，鐵路，蘇彝士運河以及輪船之排擠航船也促進了十年一次的工業循環週底破

壞。(恩格斯給伯伯爾的信，同上書，第二〇一頁)

在現時，暴力的工具是軍隊和艦隊，我們一切人不幸都知道，軍隊和艦隊需要「不可勝計的金錢」。但是暴力本身不能造出金錢，最多它只能奪取已經造出的金錢，可是在這上面它也不是時常能够收效的，這點根據法國十億法郎的經驗我們不幸也知道了。所以歸根到底，金錢還是要從物質生產上去求得的；這樣，力量還是要由經濟情況來決定的，因經濟情況，供給它以製造及保藏鬥爭工具的資料。但是還不只如此。沒有東西像軍隊和艦隊那樣厲害地依靠於經濟條件之上。軍備、人員、組織、戰術及戰略，首先就要依靠當時在生產和交通上所達到的程度。在戰爭上面起革命作用的，不是天才指揮員的「理性的自由創造」，而是更好的武器的發明與活的士兵成份的改變；天才指揮員的影響，最多只限於使鬥爭的性質，適合於新的武器和新的戰士。(恩格斯：「反杜林論」，三聯書店，一九五〇年版，第二〇七頁)

……資本主義社會的無計劃的生產，向着將要來到的社會主義社會的有計劃生產投降。固然，最初這只是有利於資本家的。但是在它的這種形式之下，剝削已變成如此的明顯，使得它不得不被毀壞下來。沒有一國人民，能够長久忍受由託辣斯來指揮的那種生產以及一小夥坐享紅利的強盜對於全社會的公然剝削。無論如何，不管有託辣斯或沒有託辣斯，資本主義社會的官式代表——國家，總不得不★出來管理生產。這種轉為國家公產的必要，首先表現在大規模的交通工具上：郵政、電報及鐵路上。

★我說「不得不」，這是因為，只有在生產手段交通工具真正發展到不適用於股份公司的管理，而國有在經濟上成為不可避免的場合——只有在這場合上，國有，甚至現代國家手中的國有，才是經濟上的進步，才是準備一切生產力轉入社會手中的轉變過程上的一個進步。可是最近以來，自俾斯麥力倡「國營」以來，出現了特種的偽社會主義，在有些地方，甚至變成了自願的逢迎阿諛的勾當，它毫不遲疑的把任何生產手段之轉為國有，甚至俾斯麥式之國有，都宣佈為社會

主義的了。顯然的，如果國家的烟草專賣也算是社會主義的話，那末拿破崙及梅特涅（奧國首相，歐洲反動的神聖同盟的主腦——譯者），也可算做社會主義的始創者了。如果比利時國家，因尋常財政的及政治的理由，自己去建造主要的鐵路，如果俾斯麥沒有任何經濟上的必要，把普魯士的主要鐵路，收歸國營，其唯一目的，是爲着使鐵路更適於戰時的應用，是爲着使鐵路的辦事員，變成投票擁護政府的走卒，而且主要的，是爲着不求助於議會即能有新的進款的來源——所有這些，直接地，間接地，自覺地，不自覺地，都絲毫不是社會主義。不然，便應該先把普魯士國家銀行，皇家製磁廠，甚至陸軍製衣隊，都可以算成社會主義的組織，甚或至於把法萊特立哈·威廉第三時代某一聰明人所認真提議的妓院的國有，也當作社會主義了。——恩格斯註。（同上書，第三五七，三五八，三五九頁）

工人們有時也獲得勝利，但這種勝利只是暫時的。他們鬥爭的真實成果並不是直接的成功，而是工人們愈加擴大的團結。促進這種團結的是由大工業所造成的愈益發達的交通工具，因爲這種交通工具使各種工人彼此發生聯系。祇要有了這種聯系，就能把許多地方範圍內發生而到處性質相同的鬥爭集中成爲一個全國範圍的階級對階級的鬥爭了。而一切階級鬥爭都是政治的鬥爭。中世紀的市民因交通梗阻需要幾百年才能達到的團結，現代的無產者因有鐵路交通便利只消幾年就可達到了。（馬克思、恩格斯：「共產黨宣言」，馬克思、恩格斯文選，莫斯科外文版，一九五四年版，第十七頁）

馬克思：運輸業是社會物質的生產部門

除了開採業、農業和工業，尚有第四個物質的生產部門，那也會通過手工業經營，製造業經營，和機械經營這三個不同的階段。那就是運輸，那或是運輸人，或是運輸商品。生產勞動者的關係，那就是工資勞動者對資本家的關係，在這個部門，是和其他的物質生產部門完全一樣。並且，在運輸業上，勞動對象上也會發生物質的變化——即空間的或場所的變化。就人的運輸而言，這好像只是一種服務，是企業供給乘客的服務，但這種服務的買者和賣者間的關係，是和紗的買者和賣者間的關係一樣，無關於生產勞動者對資本的關係。但若我們是就商品的關係來考察這個過程，則在運輸業，勞動對象（商品）也會在勞動過程內發生一種變化。它的地位將會改變，並由此在它的使用價值上發生了一種變化，因為這個使用價值的地位將會被改變。它的交換價值就看它的使用價值的變動需有多少勞動，而依同程度增加起來。這個勞動量，一方面是由不變資本的磨損決定，從而是由加在其內的對象化勞動的量決定；一方面是由活勞動量決定。就這層說，那是和其他一切商品的價值增殖過程全然是一樣的。商品一經達到它的目的地，它的使用價值的變化就會消滅，而只表現在它的已經增進的交換價值上，只表示在商品已經更貴的事實上。雖然在這個場合，實在的勞動不會在使用價值上留下一點痕跡來，但它會實現在這種物質品的交換價值內。所以在這種產業上，是和其他各種物質生產部門上一樣。那就是，它會體現在一個商品內，雖然它不會在商品的使用價值上，留下任何可以識別的痕跡來。（馬克思：「剩餘價值學說史」第一卷，新中國書局，一九四九年版，第四〇五頁）

馬克思：運輸工業生產的特點

……但也有些獨立的產業部門，其生產過程的生產物，不是任何新的對象的生產物，不是任何商品。在其中，經濟上重要的，只有交通工業（*Kommunikationsindustrie*），例如搭客運貨的真正的運輸業，以及傳達書信電報的通信業等等。

朱蒲洛夫（A. Tschuprow），關於這點曾說：「製造業者會先生產商品，然後尋求消費者。」（他的已經在生產過程內完成的生產物，會當作一種和過程分離的商品，加入流通過程。）「因此，生產與消費表現為空間與時間上分離的兩種行為。但在不造出任何新生產物，只搭客運貨的運輸業上，這兩種行為却是合在一起的。服務（場所的變更）必須在它被生產出來的同一瞬間被消費。所以，鐵道能夠求得顧客的範圍，充其量，只限兩側五〇斐斯特（五三基羅米突）之處。」

不論運的是客還是貨，結果都是所在地的變更，例如，把英國生產的紗，運到印度去。

但運輸工業所售賣的，也就是場所變更（*Ortsveränderung*）。由此發生的效用，與運輸過程（運輸工業的生產過程）是不可分離地結合着。人與商品是和運輸手段一同移動；這種移動，這種場所變動，就是用運輸手段實行的生產過程；這種效用結果，只能在生產過程的持續中被消費。它不是當作一種和過程不同，要在生產之後才能當作商品來發生機能，來流通的使用物。不過這種效用結果的交換價值，是和任何其他商品的交換價值，依相同的方法，由所消費的各種生產要素（勞動力與生產資料）的價值，加運輸工業上使用的勞動者的剩餘勞動所創造的剩餘價值，來決定。它對於消費的關係，也和其他一切

商品對於消費的關係相同。假如那是個人地消費的，它的價值就會和消費一同消滅。假如它是生產地消費的，以致它自身就是運輸中的商品的一個生產階段，它的價值就會當作追加價值，移轉到商品本身去。就因此故，運輸工業的公式是 $C - W \sqrt{P_n} \dots P - G$ 。因為所支付的所消費的，是生產過程本身，

不是任何可以和過程分離的生產物。運輸工業幾乎恰好和貴金屬生產採取相同的形態，所不同的，不過是：在這場合， G 、 (G) 所代表的，是生產過程持續中產生的效用結果的轉化形態，而不是在生產過程內獲得的，並從此投出的金或銀的自然形態。（馬克思「資本論」，第二卷，人民出版社，一九五三年版，第四〇，四一頁）

……第二，一個生產過程的生產物能夠當作生產資料移轉到其他生產過程去的速度，是取決於運輸交通手段的發展。在這種問題上，運費的低廉，有大的作用。例如，煤炭由煤礦到紡紗廠的不絕更新的運輸，在運費比較便宜時，比之為較長期準備好多量煤炭，也許是更多費的，這兩件事情，都發生於生產過程內部。（同上書，第一五四頁）

馬克思：運輸費用和商品價值的關係

在這裏，我們無需細述流通費用的一切細目，如像裝包，揀選等等。一切只是起因於商品形態變化的流通費用，都不會把價值加到商品去。這是一般的法則。那不過是實現價值的費用，或它由一種形態移轉到別一種形態的費用。投在這種費用上的資本（由它支配的勞動也包括在內），是資本主義生產的虛費。這種費用，必須取償於剩餘生產物。從資本家階級全體看，是剩餘價值或剩餘生產物的一種扣除，好比購買生活資料所要的時間，對於勞動者，是損失掉的時間一樣。不過運輸費用既然有這樣重要的作用，不在這裏加以簡短的考察是不行的。

社會勞動的物質變換，是在資本循環和成為循環一部分的商品形態變化內進行的。這種物質變換，會引起生產物的空間上的變換，即生產物由一場所到其他場所的現實運動。不過商品的流通，能够在沒有商品的物理運動時發生；生產物的運輸，也能够沒有商品流通，甚至沒有直接的生產物交換時發生。A賣於B的住宅，是當作商品流通的，但沒有位置變動。棉花生鐵一類可以移動的商品價值，可以通過許多流通過程，由投機者反覆買賣，但還是留在同一個商品堆棧內★。在這裏，實際運動的，是物的所有權證，而非物自身。又如在印加國家，雖然社會的生產物不是當作商品流通，也不是通過直接交換來分配，運輸業還是有重要作用。

所以運輸工業在資本主義生產基礎上表現為流通費用的原因時，這種特殊現象形態還是不會把問題改變。

生產物總量不因運輸而增大，生產物的自然屬性因運輸而感受的變化，除了若干例外，不是任何預期的效果，而寧說是一個不可避免的惡害。但物的使用價值，只是由它的消費實現的；它的消費，有時就使位置的變化，從而，使運輸工業的追加生產過程，成為必要。所以投在運輸工業上的生產資本，會一部份由運輸手段的價值移轉，一部份由運輸勞動的價值追加，把價值加到被運輸的生產物去。後一種價值追加，分為工資的補償物和剩餘價值，是和在一切的資本主義生產上面一樣。

在每一個生產過程內部，勞動對象的位置變化，和那種變化所需的勞動手段與勞動力——例如，棉花由梳刷室移到紡紗室，煤炭由煤礦送到地面——都有重大的作用。完成生產物當作完成商品，由一個獨立生產場所，到別一個在空間上隔離的生產場所的移轉，不過表示同一個現象在更大規模上進行。生產物由一個生產場所到別一個生產場所的運輸，又有完成生產物由生產領域到消費領域的運輸跟在後面。生產物要完成這些運動，方才完成而可以消費的。

前面講過，勞動的生產率，和它的價值創造，是成反比例的。這是商品生產的一般法則。這個法則適用於運輸工業，像適用於其他一切產業一樣。商品運輸一定距離所需的死的或活的勞動量愈是小，勞動的生產力就愈是大；反過來，也就相反★。

其他一切情形不變，由運輸加到商品去的絕對價值量，與運輸工業的生產力成反比例，與所通過的距離成正比例。

其他情形不變，由運輸費用追加到商品價格去的相對價值量，與商品的容積及重量成正比例。但引起變異的事情也很多。例如，看物品的相對的可碎性、腐敗性，及爆裂性如何，要在運輸上講求或大或小的預防法，因而在勞動或勞動手段上有或大或小的支出。在這裏，經營鐵路的老爺們，比植物學者動物學者，還在幻想的物種發明上，展開了更大的天才。例如，英國鐵路的貨物分類，佔有幾卷書的篇幅；