

成都工学院图书馆

325435

基本馆藏

021734

资本主义国家设备的 生产和对外贸易问题

亚斯諾夫斯基著



財政經濟出版社



資本主义国家設備的生产和对外貿易問題

亞斯諾夫斯基著

刘 ~~丙~~ ~~古~~ 譯

財政經濟出版社

內 容 提 要

設備(包括機器、發動機、運輸工具等)是國際貿易中的一個重要項目。本書對於戰後時期資本主義國家的設備生產方面的變化以及對外貿易方面的新情況,作了系統的闡述和分析,並附有比較完備的統計資料。本書可供我國外貿工作人員和經濟研究人員作為工作中的參考。

Н. П. Ясновский
ВОПРОСЫ ПРОИЗВОДСТВА И ВНЕШНЕЙ
ТОРГОВЛИ ОБОРУДОВАНИЕМ
КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

Внешторгиздат Москва 1956

根據蘇聯國立對外貿易出版社

1956年莫斯科俄文版本譯出

資本主義國家設備的生產和對外貿易問題

〔蘇〕亞斯諾夫斯基著

劉 丙 吉 譯

*

財政經濟出版社出版

(北京東總布胡同10號)

北京市書刊出版業營業許可證出字第60號

中華書局上海印刷廠印刷 新華書店總經售

*

787×1092 1/32 · 4 1/4 印張 · 93,000 字

1958年8月第1版

1958年8月上海第1次印刷

印數: 1—1,000 定價: (7) 0.38 元

統一書號: 4005.40; 58.7.京型

目 录

序言	(4)
第一章 资本主义国家设备再生产的某些特点	(5)
第一节 资本主义总危机第一阶段设备耗损的补偿不足	(7)
第二节 资本主义总危机第二阶段的设备投资	(9)
第三节 军备竞赛条件下的设备投资	(24)
第二章 资本主义国家设备对外贸易的变化	(37)
第一节 资本主义设备市场上最大的出口者力量对比 的变化	(37)
第二节 经济发达的资本主义国家对经济不发达国家设备 对外贸易的增长	(42)
第三节 资本主义国家设备出口结构的变化	(52)
第三章 刺激资本主义国家设备出口的最重要手段	(59)
第一节 刺激设备出口的手段——资本输出	(59)
第二节 刺激设备出口的手段——出口信贷	(88)
附表 1—7	(99)

序 言

在这本書里，作者的任务是闡述資本主义国家設備的生产和对外貿易的若干問題。

作者对于研究設備需求增高的原因予以很大的注意，因为这种对設備提高了的需求，保證了第二次世界大战后整个資本主义机器制造業有比較高的生产水平。

在这本書里，闡述了战后时期所發生的最大的資本主义出口国力量对比方面的变化、它們与經濟不發达国家的貿易、出口結構，以及作为刺激資本主义国家設備出口手段的資本輸出和出口信貸。

第一章

資本主义国家設備再生产的某些特点

第二次世界大战结束后所經過的年代，是資本主义国家中設備需求很高的年代。

在促进設備需求增高方面，應該指出下列一些最重要的因素：經濟軍事化和軍备竞赛；美国和英法部分地加强对外經濟扩张，由于在資本主义世界市場上，德、日、意三国退出竞争者行列而暂时为美、英、法創造了一些有利条件，这是引起增加工業品和食品产量以及制造这些商品的設備增产的补充潜力的有利条件；有形和無形耗損的机器、發动机和运输工具需要补偿，这些設備在 1929—1933 年的世界經濟危机后都是無力更新的。

与此同时起作用的，还有下列这几个因素：某些欧洲和亞洲国家在第二次世界大战期間遭受軍事破坏的工業、运输事業、公用事業及其他設施方面的修复；第二次世界大战期間被破坏的資本主义国家間对外貿易联系的恢复；經濟不發达国家对設備需求的增長。

上述这些因素之一，如經濟軍事化，只能引起对設備的暂时需求；而其他因素如：更新在危机年代里、在三十年代的蕭条时期以及后来的战争年代里所耗損了的設備；恢复为軍事行动所破坏了的机器、發动机和运输工具；主要資本主义国家在国外市場上的有利的局势，这些也仅仅在战后最初几年里起过作用。資本主义的內部力量，过去曾經是生产周期性高

漲(特別是在機器製造業方面)的基礎，現在却越來越顯得微不足道了。

馬克思曾指出，固定資本的大規模的更新，是資本主義周期的物質基礎。大家知道，固定資本的價值是在生產過程中一部分一部分地(並非全部一次地)轉移到所生產的產品中去的。固定資本的折舊也是一部分一部分地實現的。而固定資本的有形補償，却是一下子進行的，即用新的固定資本替換舊的固定資本，比如以新的設備代替舊的設備。引起設備的大規模的無形耗損和無形貶值的生產危機，是固定資本在廣大的社會規模上同時更新的原始推動力。馬克思曾寫道：“不錯的，資本投下的時期，是極相異的、分散的。但危機往往是大規模新投資的開始。所以，就全社會考察，那末危機又多少是下一周期的新的物質基礎”^①。

資本主義總危機時代，在資本主義周期的進程中已烙上了深深的痕跡。在資本主義總危機第一階段，經濟危機的破壞力的增強和經濟危機的深刻性、持久性的增加，以及每次經濟危機之間的間歇的縮短諸傾向，都加強起來了；原先發生于周期的降低部分(危機和蕭條階段)的企業開工不足現象，甚至在周期的升高部分(復蘇和高漲階段)，也成為許多部門的特征；失業現象帶有大規模的、經常的性質；在1929—1937年這一周期內，出現了新的現象——特种蕭條；資本主義經濟時而在這一方面、時而在另一方面陷入長期的停滯狀態。

在第一次和第二次世界大戰之間，資本主義國家機器製造業的某些部門長期處於生產低落狀態，它們的生產能力沒有全部充分利用。

① 馬克思：“資本論”，1956年人民出版社版，第2卷，第218頁。

第一节 资本主义总危机第一阶段

设备耗損的补偿不足

在世界资本主义体系总危机整个时期内伴随资本主义而产生的企业的大量的开工不足，大大影响了固定资本的再生产过程。

在资产阶级经济学者的著作中和在资本主义国家的官方统计出版物中所引用的许多直接和间接的资料表明，在个别年份里，甚至在10年内，工业、公用事业、运输、农业、商业企业及其他企业的业主所实现的基本费用，一般是远不足以更新固定资本的，尤其不足以更新固定资本的最主要的部分——设备。在主要的资本主义国家美国，在1929—1937年周期内的设备购置费（按各该年度价格计算）是310亿美元，而在1920—1929年周期内却约为440亿美元；在前一周期的加工和采掘工业的生产能力、铁路的机车车辆、汽车的总数和发电站的发电能力等都较后一周期少得多。在1929—1937年期间，补偿固定资本全部要素的折旧提成总额是629亿美元。如果房屋和建筑占这个总额的35—40%的话，那么，这些年份里应该购置的新的设备的价值应该是377—408亿美元。即使考虑到下面这个事实：折旧提成是有利于垄断组织减少它们所支付的税款的，折旧提成通常是定得过多的，而在1929—1937年周期内，用以更新超过使用期限的机器、发动机和运输工具的设备价值，依然较实际所需要的低得多。

美国股份公司在1929—1937年期间所购买的设备的相当一部分，不是用来更新有形和无形地耗损了的设备，却是用来建立工业、公用事业企业和其他企业，增加运输工具等等。1932—1933年的设备投资，比1914年以来任何年度都低，而

**1929—1937 年周期內美国的生产指数、私营公司(股份公司)的
企業設備費和建筑費、固定資本的折旧提成^①**

	1929年	1932年	1933年	1937年
生产指数 (1935—1939 年 = 100).....	110	58	69	113
耐用品生产指数 (1935—1937 年 = 100).....	132	41	54	122
私营公司 (股份公司) 的企業設備費和建筑費 (單位: 10 亿美元; 按各該年度价格計算).....	10.2	2.8	2.4	7.6
其中設備.....	5.6	1.6	1.5	5.3
固定資本的折旧提成 (單位: 10 亿美元; 按各該 年度价格計算)	7.6	7.0	6.6	6.8

且沒有超过 15—16 亿美元, 可是, 在这些年代里用来补偿已耗損的設備的折旧提成, 却有 43—46 亿美元。在 1936—1937 年的稍許复苏时期, 設備費用落后于折旧提成水平并不多。但是, 这个复苏却没有轉变为高涨, 而且是以 1937—1938 年的新的周期性危机結束的, 这次危机以投資額的新的降低为条件, 这就是: 1937 年的設備購置費用是 53 亿美元, 而 1938 年却只是 36 亿美元。在 1937 年和第二次世界大战开始之間这一时期內, 美国固定資本的更新过程, 並沒有發生重大变化。

有关美国金屬加工工業工厂金屬切削車床总数的使用年限構成动态的資料, 可以作为战前时期美国設備更新規模不大的具有說服力的标志。

从下表可以看出, 在从 1925—1940 年这 15 年时期內, 美国金屬加工工業金屬切削車床总数只增加了 19%, 可是使用年限在 10 年和 10 年以上的車床数量却增加了 50%。

在兩次世界大战之間, 差不多在全部資本主义国家都可

^① “美国机械师”, 1949 年 9 月 3 日, 第 130 頁; “基本經濟統計手冊”, 1952 年 1 月 2 日, 第 72、74 頁; “經濟势力集中的研究”, 临时国家經濟委员会, 論文第 37 号, 第 126、127 頁。

美国金属加工工业金属切削车床总数①

調查年度	全部金属切削车床 总数(單位: 千台)	其中使用年限在 10 年和 10 年以上的	
		每千台中的数量	占全部总数的%
1925	790	340	43
1935	1,020	680	67
1940	940	520	55

以看到相似的固定資本的更新情况。英国設備更新規模的不足，使得第二次世界大战开始时英国工業中車床的平均使用年限超过了20年。德国和意大利工業中車床的平均使用年限比英国还高。在比利时、荷蘭、瑞典、西班牙和其他資本主义国家的工業、农业和运输業中，也曾使用着大量陈旧的机器、發动机和运输工具。

第二节 資本主义总危机第二阶段的設備投資

在第二次世界大战快开始时，整个資本主义經濟有大量的已接近有形和無形地耗損了的設備。战争更加深了这种情况。在战争年代里，某些資本主义国家进行了較大量的投資，这主要是靠增加对劳动人民大众的課稅而进行的国家投資；可是，这些投資却基本上是用来扩大軍事工業的生产能力。至于說到已陈旧的固定資本的更新，那么，不是規模实现得很不够，要不就是完全没有进行。对于那些生产滿足居民需要的产品的民用工業部門，尤其是如此。例如，“現代商業概覽”曾指出，在第二次世界大战快結束时，美国“民用工業工厂，由于在战争年代里無法补偿固定資本的耗損，已变得極度衰竭”②。官方的資料証明，在从 1940 年 7 月到 1945 年 6 月

① “美国机械師”，1949 年 11 月 3 日，第 130 頁。

② “現代商業概覽”，1951 年 12 月号，第 16 頁。

这一时期内,以軍事部門为主的美国加工工業的投資約有 258 亿美元,其中国家投資占 172 亿美元^①。

在战争年代里,第一部类的工業部門从制造生产消費品轉到制造軍用产品。在战争年代里,固定資本普遍性的更新大大地减少了,战争减弱着更新陈旧设备的刺激。

軍事經濟引起国家对軍事工業部門和与軍事工業部門有关部門的产品的大量需求,所以它給軍事生产的增長建立了基础。战争經濟使国家壟断資本主义的發展过程非常加快,也使資產階級国家越来越完全屈从于資本主义壟断組織的过程非常加快,因此,使壟断資本有很好的机会来利用由軍事經濟所产生的需求去發財致富。大壟断組織把絕大部分的軍事定貨集中在自己手里,并靠完成这些定貨而“賺得”亿万利潤;政府机关里的它們的仆从,与它們簽訂远远超过产品实际价格的軍用产品生产合同。在这些情况下,当然不会关心更新有形和無形地耗損了的設備。

在战争年代里,美国民用工業部門每年購置的新設備是低于每年的折旧提成的。

在第二次世界大战年代里,美国民用工業部門和許多經濟部門設備的更新規模不大,尤其可以由美国發电站存在着非常陈旧的設備得到証明。1928 年美国火力發电站的發電能力約有 2,000 万瓩。1948 年它們的發電能力增加了一倍,可是,正如“电气世界”杂志所指出,在 1928 年开始運轉的發电站机組中,恐怕在 20 年期間連一个新的机組都沒有更換过。因而到 1949 年时,美国火力發电站的設備有一半的使用年限是在 20 年和 20 年以上。

^① 布列尔·豪頓和魯茲合著:“經濟集中和第二次世界大战”,1948 年莫斯科国立外文出版社版,第 50 頁。

1946年法国有2万5千台車床的使用年限在50年以上，有3万5千台車床是40—50年，有6万台車床是30—40年，有23万台車床是20—30年，而只有8万台开动的車床是在10年以下。英国机車的平均使用年限，1939年是27.7年，到1946年就增加到32.4年。

战争结束后，资本主义国家的设备投资是在许多因素的影响下形成的。曾起着特别显著作用的是：战争年代里设备的大量耗损和特种萧条以前年代里未曾更新的大量设备的存在；在日益加深的通货膨胀的情况下，巨额的折旧提成和利润，曾以货币形式聚集在垄断组织手里。

在战后最初年代里，资本主义国家对设备需求的提高，也是由于机器、发动机和运输工具无形耗损的结果。竞争和垄断组织追逐高额利润，是大规模更新技术上已陈旧的设备的基础。当由资本主义国家拨款的军用产品和与军用产品相关的工业部门的需求稍有降低，而在资本主义国家里又出现了所谓自由市场（自由市场上以其所固有的一切方式和方法来进行竞争）时，在这种情况下，就有必要用较完善的机器来代替比较不完善的机器，来作为资本主义垄断组织在国内和国外市场上对其竞争者取得优势的斗争中保持和扩大自己地位的主要条件，作为保证高额利润的必要条件。

列宁曾指出，对帝国主义来说，这两种倾向的斗争是固有的，这就是：对技术的停滞和腐朽的倾向，以及因竞争和追逐高额利润的结果对技术的进步的倾向。列宁写道：“若以为这一腐化倾向排除了资本主义迅速发展的可能，那就是错误的想法了。事实上并不是如此。个别工业部门、个别资产阶级阶层和个别国家，在帝国主义时代，各以多少不一的强度，时而表现着此种趋向，时而又表现着那种趋向。整个说来，现在资

本主义發展得比以前快得不可計量，但这种發展不仅一般地成为更不平衡，并且这种不平衡又特別表現于資本主义最雄厚的国家(英国)的腐化”^①。

大家知道，壟斷組織的統治和由它們規定的壟斷价格(那怕是暫時的)，造成人为地阻碍技术进步的經濟上的可能性。資本主义国家設備的生产和銷售的壟斷化程度是極高的。例如，在美国，發電站重型設備的生产有4/5集中于三个公司：“通用电气公司”、“威斯汀豪斯电气公司”、“阿利斯·卡麦尔斯公司”的企業；蒸汽輪机的生产約有3/5集中于“通用电气公司”的工厂，電話机的生产有9/10集中于“西方电气公司”（“美国電話电报公司”的女兒企業）的企業。

在英国，电气設備的生产掌握在三个康采恩手里，这就是：“联合电气工業公司”、“通用电气公司”、“英吉利电气公司”；而在西德，电气設備的生产則掌握在“德国电气总公司”和“西門子电气公司”手里。英国全部蒸汽鍋爐的生产約有90%是由三个康采恩来实现的，这就是：“巴布高克和威尔高克斯公司”、“国际热力公司”、“約翰·湯姆遜公司”。

在美国，“通用汽車公司”、“福特汽車公司”和“克萊斯勒公司”占全部輕便汽車生产的95%。在西德，“福利克斯瓦根公司”和“奧別里公司”在輕便汽車生产中所占的比重是70%，等等。

資本主义設備市場的壟斷化，在很大程度上由于国际壟斷組織的存在而更为加强。

保証高額利潤，是壟斷組織建立国际卡特尔的主要刺激。列宁認為，自由竞争的統治为壟斷的統治所代替，是现代資本

^① 列宁：“列宁文选”二卷集，莫斯科外国文書籍出版局版，第一卷，第1029頁。

主义經濟中最主要的現象，這也是形成国际卡特尔組織的条件。

除了由于某些資本主义国家的壟断組織相互勾結而产生的国际壟断組織（卡特尔是这种壟断組織的最普遍的形式）外，还有另一类型的国际壟断組織，这就是某些資本主义国家的最大的托拉斯和康采恩，这些国际壟断組織是由于它們在某种設備的生产和銷售上所处的地位是超出国境以外而产生的。美国的电气托拉斯“通用电气公司”、“威斯汀豪斯电气公司”和汽車制造托拉斯“通用汽車公司”，就是这种国际壟断組織。

下面这种情况对于人为地阻碍技术的进步，也具有極为重大的意义，这就是：資本的聚积和集中規律，使得从事科学研究工作的大量資財集中在一小撮最大的和最大的壟断組織手里，从而把研究的成果仅限于在这些壟断組織的領域內加以运用，可是，为数众多的中小公司却没有这种机会。

可是，不管設備的生产和銷售的壟断化是怎样的强大，不管一般壟断組織特別是机器制造業的無限統治权是怎样的强大，而設備市場的完全壟断化、“純粹的”壟断資本主义，却是不存在的。

在壟断資本主义条件下，除了有成千上万的非壟断化的企業（其中也包括机器制造業）外，在各壟断組織之間也进行着为保持較其竞争者获得更高得多的利潤率的殘酷竞争。正是这种情况就决定着：“……用实行技术改进的办法来降低生产費用和提高利潤的可能性……”^①。

馬克思曾指出，資本主义竞争的基本規律是建立在“商

^① 列宁：“列宁文选”二卷集，莫斯科外国文書籍出版局版，第1卷，第1005頁。

品价值与商品成本价格間的这种差异上，便是建立在由此引起的可能性上，那就是商品在价值以下售卖也还能获得利潤”①。

那些裝置有較現代化設備的企業，由于生产費用較低，單位产品价值就处于較社会平均价值为低的水平，这些企業不仅可获得平均利潤，且也可获得超額利潤。

美国鉄路上采用柴油电动机車，特別是美国的鉄路公司不仅利用它們来互相竞争，而且也利用它們在参加客貨运输上与汽車公司、航空公司爭夺更多的生意，就可作为这方面的例証。美国鉄路上采用柴油电动机車，無疑是較蒸汽机車前进一步。柴油电动机車可增加列車的行車速度和里程長度，且可降低營業費和修理費。柴油电动机車的这些長处是保証美国鉄路公司获得最高利潤的重要因素。如果 1925 年美国鉄路上总共只有一輛柴油电动机車的話，那么，在 1940 年它們的数量就增加到 967 輛，在 1945 年增加到 4,301 輛，在 1949 年增加到 12,025 輛。这样，美国从 1945 到 1949 年就有 7,724 輛柴油电动机車在运行，即較以前的 20 年时期約增加了 80%。与此同时，美国的蒸汽机車却从 1925 年的 67,470 輛减少到 1945 年的 41,000 輛，再减少到 1949 年的 30,300 輛②。

当我们把美国鉄路上采用柴油电动机車看作技术上的进步时，却絕不可忘掉这个問題的另一方面。問題在于采用电气机車較之采用柴油电动机車具有更大的經濟效果。

可是，在美国鉄路上电气机車却并不像柴油电动机車那样广泛地被采用。美国鉄路的柴油机化，除了是技术上的进

① 馬克思：“資本論”1956 年人民出版社版，第 3 卷，第 19 頁。

② “美国統計概要”，1951 年第 449 頁。

步外，同时却也是鐵路公司与汽車制造公司、石油公司在利用国家資金方面相互勾結的結果。在第二次世界大战年代里，鐵路公司曾从美国政府获得了鐵路設備的加速折旧数，并获得了以它們同意在美国鉄路上采用柴油电动机車（不采用电气機車）为条件的大量补助金，而柴油电动机車的制造是要由汽車制造壟断組織来实现，至于柴油燃料則要由石油壟断組織来供給。壟断組織之間的这种相互勾結，使鉄路員工付出了很高的代价，他們的工資被冻结起来为鉄路公司的巨头們补偿更高的業務費。

不过，已耗損的和已陈旧的固定資本（其中也包括設備）的存在，却还不足以說明固定資本的更新过程具有普遍性質。只要壟断組織还有可能用其他方法来保証充分的竞争能力和高額利潤，是不会进行大規模的固定資本更新的。在第二次世界大战年代里，对劳动人民的剝削急剧地加强起来，这就造成了壟断組織的利潤的大量增加。在第二次世界大战结束后，它們的利潤增加得更多。例如，在美国，就改变了在战争年代里所运用的形式，而采取了国家壟断調整的新措施。这些新的措施是：非常便宜地拍卖在战争年代里所建立的国家企業；改变对壟断組織的課稅；取消 1946 年的物价管制等。

战争结束后，由于在国内和国际市場上夺取統治地位的竞争急剧地加强起来，以利潤形式大量地聚积于壟断組織金庫里的資金，就开始用来加紧实行設備投資。在美国，絕大部分的投資来自企業的自有資金，而来自用發行股票和債券方法进行投資的这部分資金却为数不多。

在美国和加拿大这样一些国家里，在战争年代里，生产机构不仅沒有遭受到破坏，却反而扩充起来了，在战后最初的年代里，有形和無形地耗損了的設備的更新过程，具有相当大的

規模。靠軍事定貨發了財的美國壟斷組織，戰后就集中全力來保持和擴大戰爭年代里它在国外市場上已侵佔得很多的地盤，利用它的主要競爭者法西斯德國和軍國主義日本的垮台，和它的資本主義伙伴英國和法國的削弱，來建立它在資本主義世界的壟斷地位。由於美國資本在戰時和戰后擴張的結果，美國在已縮減的資本主義陣營的工業產量中所佔的比重就有些增高，根據大約的統計，1947年為55—60%。因此，美國在第二次世界大戰后最初年代里所發生的固定資本的更新和補償過程是十分明顯的，何況美國壟斷組織擁有靠加強對勞動人民的剝削而獲得的大量資金，而其他資本主義國家由於戰爭的直接結果所產生的破壞和商品奇缺，也為美國壟斷組織預定了新的收入。

在西歐國家則是另外一種情況，這裡曾經是戰爭場所，並遭受着由此而產生的一切余害。在這裡，具有頭等重要意義的事情就是：首先恢復工業生產、消除運輸上的破壞現象，以及在補充和局部地更新現有設備的情況下恢復原料和燃料的儲備。根據聯合國經濟處的資料，在戰爭快結束時，希臘的機車總數只不過是戰前數量的14%，法國是27%，比利時是37%，盧森堡是47%，意大利是48%，挪威是81%。戰前，在比利時、盧森堡、希臘、德國、意大利和法國擁有的96萬9千輛用來運行的車箱中，有43萬5千輛不是有損傷，就是已完全損壞。

西歐國家的海船噸數急劇地縮減了。根據官方資料，在戰爭年代里被擊沉的商船達2,200萬總註冊噸以上，這個數字相當於這些國家1938年所擁有的商船噸數的62%。

戰爭也曾使許多西歐國家的生產機構遭受到損害。可是這種損害是小于這些國家的運輸業和住宅所遭受的損害的，