

马克思 恩格斯 列宁 斯大林
论铁路 交通运输

中共铁道部党校理论研究室编



中共中央党校出版社

馬克思 恩格斯 列宁 斯大林

經濟學 交通運輸

中共青島黨校理論研究室編

中共中央党校出版社出版

北京印刷廠印刷

850×1168毫米 32開 8印張 12

1984年3月第1版 1984年3月第1

印數1—14,000册

書号 1230·175 定價 0.80元

编 者 的 话

铁路和交通运输是国民经济的动脉，是重要的物质生产部门，又是重要的社会服务部门。它对于经济和社会的发展历来起着巨大的作用。

伟大的革命导师马克思和恩格斯，是交通运输理论的伟大奠基者。列宁、斯大林在领导世界上第一个社会主义国家的建设实践中，又对马克思主义的交通运输理论作了进一步的发展。认真学习革命导师关于交通运输的论述，联系我国的国情和社会主义现代化建设的实践，对于深刻领会党的十二大把交通确定为我国经济发展的战略重点这一英明决策，对于进一步加速我国社会主义交通运输业的发展，实现交通运输特别是铁路运输的现代化，具有十分重要的意义。

为此，我们选编了这本《马克思恩格斯列宁斯大林论铁路交通运输》。由于我们的水平有限，选编工作难免有疏漏或缺点，恳请同志们批评指正。

本书由中共铁道部党校黄万畴同志主编，参加摘录和选编工作的还有蒋锡岐、李琪同志，参加校核的有李卫、戈成等同志。在选编过程中，我们得

到中共中央党校出版社和有关单位以及陈新、张磊、李国政、左新平等同志的大力支持和帮助，谨致谢意。

中共铁道部党校理论研究室

1984年2月

目 录

一、交通运输业的主要的社会经济职能和特点..... (1)

(一) 交通运输工具属于一般生产力的范畴，
是直接的生产要素..... (1)

(二) 运输是生产在流通过程中的继续..... (7)

(三) 交通运输工具的发展是缩短流通时间
的主要因素..... (20)

(四) 交通运输工具的发展可以减少生产资
料的储备和商人资本的绝对量..... (28)

(五) 运输费用是商品价值的追加部分..... (34)

二、交通运输业与国民经济及其各部门发 展的相互关系..... (37)

(一) 交通运输业的发展扩大了世界市场，
造成了世界历史发展的新阶段..... (37)

(二) 铁路是工业发展的先驱..... (46)

(三) 铁路、交通运输业的发展推动了农业、
农村和对外贸易等的发展..... (59)

(四) 铁路工程建设与固定资本和流动资本..... (72)

(五) 国民经济各部门的发展对交通运输业
发展的影响..... (87)

三、铁路、交通运输业的发展与政治的关系…………… (92)

(一) 铁路、交通运输业的发展推动了政治斗争的开展…………… (92)

(二) 铁路是打破封建壁垒的武器…………… (95)

(三) 铁路、交通运输业的发展促进了无产阶级的觉悟和团结…………… (101)

(四) 铁路、交通运输业的发展为无产阶级革命和社会变革创造了条件…………… (105)

(五) 社会主义制度下，交通运输业的发展有助于挖掉资本主义的根底，反对官僚主义和小生产习气…………… (117)

四、铁路、交通运输在战争中的地位与作用…………… (120)

(一) 没有铁路，进行现代化战争就是空谈…………… (120)

(二) 军队、军事建设依赖于经济水平和交通状况…………… (125)

(三) 战争中的突击运输…………… (131)

五、社会主义制度下的交通运输业…………… (134)

(一) 在一定条件下必须把交通运输工作放在首位…………… (134)

(二) 动员广大群众和各行业支援铁路、交通运输业克服困难…………… (145)

(三) 铁路、交通运输业的社会主义改造与技术改造…………… (159)

(四) 铁路、交通运输业必须集中领导、统一指挥、实行计划建设与铁的纪律·····	(168)
(五) 必须打击交通运输业中的经济犯罪活动·····	(176)
(六) 铁路、交通运输业的经营管理与改革·····	(177)
(七) 铁路的损耗与维修·····	(192)
六、铁路、交通运输业的发展史·····	(202)
(一) 铁路是在工场手工业时期奠定基础的·····	(202)
(二) 英国铁路的发展过程·····	(210)
(三) 法国交通运输业的发展过程·····	(219)
(四) 资本主义制度下交通运输业的剥削、贪污和浪费·····	(223)
(五) 资本主义制度下交通运输的发展有利于资本、帝国主义的侵略扩张·····	(229)
(六) 资本主义发展初期交通运输业的管理状况·····	(241)

一、交通运输业的主要的社会 经济职能和特点

(一) 交通运输工具属于一般生产力的 范畴，是直接的生产要素

我不论是从矿山弄来金属矿石，还是把商品运到商品消费地去，这同样都是位置的〔V—20〕移动。改善交通运输工具也属于发展一般生产力的范畴。

马克思：《政治经济学批判》（1857—1858年）。《马克思恩格斯全集》第46卷（下），第14页。

如果我们设想，同一资本既从事生产又从事运输，那么这两个行为都属于直接生产。

马克思：《政治经济学批判》（1857—1858年）。《马克思恩格斯全集》第46卷（下），第14页。

……一旦工厂制度达到一定的广度和一定的成熟程度，特别是一旦它自己的技术基础即机器本身也用机器来生产，一旦煤和铁的采掘、金属加工以及交通运输业都发生革命，总之，一旦与大工业相适应的一般生产条件形成起来，这种生产方式就获得一种弹力，一种突然地跳跃式地扩展的能力，……。

马克思：《资本论》第1卷(1867年)。

《马克思恩格斯全集》第23卷，第493—494页。

生产越是以交换价值为基础，因而越是以交换为基础，交换的物质条件——交通运输工具——对生产来说就越是重要。资本按其本性来说，力求超越一切空间界限。因此，创造交换的物质条件——交通运输工具——对资本来说是极其必要的：用时间去消灭空间。既然直接产品只有随着运输费用的减少才能在远方市场大规模实现，另一方面，既然交通工具和运输本身只有在使必要劳动得到补偿而有余的大规模交换的情况下，才能够成为价值增殖的领域，成为资本所推动的劳动的领域，那么生产廉价的交通运输工具就是以资本为基础的生产的条

件，因而这种交通运输工具就由资本创立出来。

马克思：《政治经济学批判》（1857—1858年）。《马克思恩格斯全集》第46卷（下），第16页。

交通工具的增加和改良，自然会对劳动生产力发生影响：使生产同一商品所需要的劳动时间减少，并建立了精神与贸易的发展所必需的交往。它们对劳动生产力所产生的影响，完全和耕作方法的改良，化学、地质学等等的进步，以及普及教育……，法律保障等所产生的影响一样。

马克思：《经济学手稿》（1861—1863年）。《马克思恩格斯全集》第47卷，第584页。

总而言之，随着更迅速的交通工具的出现和流通速度的加快即资本的急剧周转，生产力的提高，就表现在同一时间内能够生产出更多的产品，也就是说，根据竞争规律，必定生产出更多的产品。

马克思：《工资》（1847年）。《马克思恩格斯全集》第6卷，第651页。

自然界没有制造出任何机器，没有制造出机车、铁路、电报、走锭精纺机等等。它们是人类劳动的产物，是变成了人类意志驾驭自然的器官或人类在自然界活动的器官的自然物质。它们是**人类的手**创造出来的人类头脑的器官，是物化的知识力量。固定资本的发展表明，一般社会知识，已经在多么大的程度上变成了**直接的生产力**，从而社会生活过程的条件本身在多么大的程度上受到一般智力的控制并按照这种智力得到改造。

马克思：《政治经济学批判》（1857—1858年）。《马克思恩格斯全集》第46卷（下），第219—220页。

资产阶级争得自己的阶级统治地位还不到一百年，它所造成的生产力却比过去世代代总共造成的生产力还要大，还要多。自然力的征服，机器的采用，化学在工农业中的应用，轮船的行驶，铁路的通行，电报的往返，大陆一洲一洲的垦殖，河川的通航，仿佛用法术从地底下呼唤出来的大量人口，——试问在过去哪一个世纪能够料想到竟有这样大

的生产力潜伏在社会劳动里面呢？

——马克思、恩格斯：《共产党宣言》
(1848年)。《马克思恩格斯全集》
第4卷，第471页。

我们的出发点是：创造了现代资产阶级社会的那些力量——蒸汽机、现代化的机器、大规模的殖民、铁路和轮船、世界贸易，现在已经由于接连不断的商业危机而使这个社会走向崩溃并且最后走向消灭——这些生产资料和交换手段也足以在短时间內使比例关系翻转过来，并且把每个人的生产力提高到能生产出够两个人、三个人、四个人、五个人或六个人消费的产品；那时，城市工业就能腾出足够的人员，给农业提供同以前完全不同的力量；科学终于也将大规模地、象在工业中一样彻底地应用于农业；欧洲东南部和美洲西部的天然肥沃的极其富饶的地区将以空前巨大的规模进行开发。

——恩格斯：《致弗·阿·朗格》（1865年）。《马克思恩格斯全集》第31卷，第470—471页。

但是，铁路或出租的生产建筑物在同一时间內是生产工具，又被它们的卖者作为产品，作为资本

来实现。

马克思：《政治经济学批判》（1857—1858年）。《马克思恩格斯全集》第46卷（下），第242页。

大家知道，由于印度极端缺乏运输和交换各种生产品的工具，所以它的生产力陷于瘫痪状态。自然物产是丰富的，但由于缺乏交换的工具而使社会非常穷困，这种情况在印度比世界任何一个地方都要严重。

马克思：《不列颠在印度统治的未来结果》（1853年）。《马克思恩格斯全集》第9卷，第248页。

国有化的土地、国有化的工业、国有化的运输业和信贷业、垄断化的对外贸易、由国家调整的国内贸易，——这一切都是能够用来发展我国工业的“追加资本”的新泉源，这些新泉源在任何一个资产阶级国家中都不曾有过。

斯大林：《问题和答复》（1925年）。
《斯大林全集》第7卷，第166页。

在工业高度发达的国家中——英国、法国、比

利时、美国铁路的兴起标志着资本主义大厦的建成。

《马克思恩格斯全集》俄文第二版第27卷，第32页。转自苏联T.C.哈恰图洛夫著《运输经济学》上册，中国科学出版社1960年版，第74页。

(二) 运输是生产在流通过程中的继续

除了采掘工业、农业和加工工业以外，还存在着第四个物质生产领域，这个领域在自己的发展中，也经历了几个不同的生产阶段：手工业生产阶段、工场手工业生产阶段、机器生产阶段。这就是运输业，不论它是客运还是货运。在这里，生产劳动对资本家的关系，也就是说，雇佣工人对资本家的关系，同其他物质生产领域是完全一样的。其次，在这里，劳动对象发生某种物质变化——空间、位置的变化。至于客运，这种位置变化只不过是企业主向乘客提供的服务。但是，这种服务的买者和卖者的关系，就象纱的卖者和买者的关系一样，同生产工人对资本的关系是毫无共同之处的。

如果我们就商品来考察这个过程，那末〔1331〕这里在劳动过程中，劳动对象，商品，确实发生了某种变化。它的位置改变了，从而它的使用价值也起了变化，因为这个使用价值的位置改变了。商品的交换价值增加了，增加的数量等于使商品的使用价值发生这种变化所需要的劳动量。这个劳动量，一部分决定于不变资本的消耗，即加入商品的物化劳动量，另一部分决定于活劳动量，这同其他一切商品的价值增殖过程的情况是一样的。

商品一到达目的地，它的使用价值所发生的这个变化也就消失，这个变化只表现为商品的交换价值提高了，商品变贵了。虽然在这里，实在劳动在使用价值上没有留下一点痕迹，可是这个劳动已经实现在这个物质产品的交换价值中。可见，凡是适用于其他一切物质生产领域的，同样适用于运输业；在这个领域里，劳动也体现在商品中，虽然它在商品的使用价值上并不留下任何可见的痕迹。

马克思：《剩余价值理论》（1861—1863年）《马克思恩格斯全集》第26卷（I），第444—445页。

商品在空间上的流通，即实际的移动，就是商

品的运输。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，它又具有如下的特征：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。

马克思：《资本论》第2卷（1885年）。

《马克思恩格斯全集》第24卷，第

170页。

如果我们从商品的交换价值来看，说商品是劳动的化身，那仅仅是指商品的一个想象的即纯粹社会的存在形式，这种存在形式和商品的物体实在性毫无关系；商品代表一定量的社会劳动或货币。使商品产生出来的那种具体劳动，在商品上可能不留任何痕迹。从制造业商品来说，这个痕迹保留在原料所取得的外形上。而在农业等等部门，例如小麦、公牛等等商品所取得的形式，虽然也是人类劳动的产品，而且是一代一代传下来、一代一代补充的劳动的产品，但这一点在产品上是看不出来的。还有这样的产业劳动部门，在那里，劳动的目的决不是改变物的形式，而仅仅是改变物的位置。例如，把商品从中国运到英国等等，在物本身谁也看不出运输时花费的劳动所留下的痕迹（除非有人想起这种

东西不是英国货)。

马克思：《剩余价值理论》（1861—1863年）。《马克思恩格斯全集》第26卷（I），第163—164页。

但是，例如某产品是为中国生产的，难道不可以认为只有当该产品到达中国市场时，这个产品，它的生产过程才算完成吗？实现产品价值的费用可能由于把该产品从英国运往中国的运输费用而增加。（……）于是，生产费用就归结为在直接生产过程中物化的劳动时间加上在运输中所包含的劳动时间。

首先会产生这样一个问题：按照我们迄今提出的基本论点，能否从运输费用中赚到剩余价值？我们撇开运输上消耗掉的那部分不变资本，即船只、车辆等等以及使用它们所需要的一切东西不谈，因为这个要素对于解决问题没有关系，而且不论它等于零或等于X，都是无关紧要的。现在要问，运输费用能否包含剩余劳动，也就是说，资本能否从运输费用中赚到剩余价值？这只要提出以下问题就能得到解决：什么是必要劳动，或者说，什么是这个