

俄罗斯经济

李广和 白庆泰 主编



黑龙江教育出版社

前 言

世界经济格局是由各经济大国之间的相对经济实力、相互关系以及它们对世界市场的占有情况的变化而形成的。一国经济实力的变化，决定了它在世界经济活动中的地位的变化，并对世界经济格局变化产生深刻的影响。

俄罗斯是与我国毗邻的经济大国。俄罗斯自然资源丰富，工业基础雄厚，科技人员队伍庞大，某些领域的科技水平居世界领先地位，是一个有着极大经济发展潜力的国家。

中俄两国从产业结构、技术结构、资源结构、生产要素结构等较多方面都存在合作的坚实基础与合作的广阔领域，两国的经济合作前景美好。

这本《俄罗斯经济》是在黑龙江省世界经济学会组织下，由哈尔滨工业大学，黑龙江省社会科学院，哈尔滨大学等单位的理论工作者合作完成的。在编写过程中还得到了中国社会科学院世界经济与政治研究所的专家们的大力支持，借此机会向支持和帮助过我们工作的所有领导和同志表示衷心的感谢。

本书由李广和、白庆泰任主编，侯宏勋、肖凤鸣、李平、王宏敏、秦嗣毅任副主编。参加本书编写的还有陈日山、牛燕平、李鹏雁、陈静、张显斌、李滨、李淑霞、程玉林、姚俊梅、滕振忠、张滨、张挺敏。

由于各方面条件及我们水平所限，书中还存在不足，欢迎指正。

作者

1995年10月

目 录

第一章 俄罗斯经济的发展	1
第一节 帝国时期的俄罗斯经济.....	1
第二节 十月革命后俄罗斯国民经济的恢复和初步发展.....	7
第三节 第二次世界大战期间的俄罗斯经济	24
第四节 第二次世界大战后的俄罗斯经济	37
第二章 俄罗斯的自然资源	54
第一节 自然资源在国民经济发展中的地位 and 作用	54
第二节 俄罗斯自然资源概况	78
第三章 俄罗斯的经济结构	103
第一节 经济结构的合理化.....	103
第二节 经济结构演变的一般规律.....	107
第三节 俄罗斯的所有制结构.....	114
第四节 俄罗斯的产业结构.....	127
第五节 俄罗斯的技术结构.....	138
第六节 俄罗斯畸形经济结构形成的原因.....	143
第四章 俄罗斯的工业	148
第一节 工业在国民经济中的地位和作用.....	148
第二节 俄罗斯工业的现状.....	159
第三节 俄罗斯工业的发展前景.....	177
第五章 俄罗斯的农业	183
第一节 农业在国民经济中的地位与作用.....	183
第二节 俄罗斯农业的发展.....	186

第三节	俄罗斯发展农业的主要政策和措施·····	194
第四节	俄罗斯农业中的主要问题及形成原因·····	202
第五节	俄罗斯农业的改革和发展前景·····	210
第六章	俄罗斯的科学技术·····	223
第一节	科学技术对社会经济发展的作用·····	223
第二节	俄罗斯科学技术的发展·····	229
第三节	俄罗斯的科学技术政策·····	235
第四节	几项具有代表性的俄罗斯科学技术·····	242
第五节	苏联解体后的俄罗斯科技状况·····	256
第七章	俄罗斯居民消费·····	261
第一节	消费在社会再生产中的地位和作用·····	261
第二节	苏联解体前的俄罗斯居民消费·····	268
第三节	苏联解体后的俄罗斯居民消费·····	276
第四节	俄罗斯各经济区消费水平比较·····	288
第八章	俄罗斯的对外经济贸易·····	295
第一节	俄罗斯对外经济关系发展历程·····	295
第二节	俄罗斯的对外贸易体制·····	312
第三节	俄罗斯的外贸格局·····	328
第四节	俄罗斯主要贸易伙伴·····	348
第九章	俄罗斯的经济体制·····	361
第一节	政策体制对经济发展的作用·····	361
第二节	俄罗斯市场经济体制的确立·····	365
第三节	俄罗斯经济转轨的目标·····	381
第四节	俄罗斯农业体制的改革·····	383
第五节	俄罗斯国有企业管理制度·····	390

第一章 俄罗斯经济的发展

第一节 帝国时期的俄罗斯经济

一、俄罗斯的工业

在第一次世界大战前夕，俄罗斯境内同整个俄国一样，经济落后，工业不发达，但在俄国劳动分工自发形成的生产力配置极端不平衡的情况下，在俄罗斯境内形成了对发展全俄经济起主导作用的几个基本工业区。当时，在俄国主要有4个工业区，即中央工业区、彼得堡工业区、乌拉尔工业区和南部采矿工业区，其中前3个工业区位于俄罗斯境内。全俄大约75%的产业工人集中在这3个工业区内。由于中央工业区和彼得堡工业区同国内其它各区有着运输上的联系，因而也形成了俄国最重要的商业中心。

中央工业区位于上伏尔加河与奥卡河的河间地区，是俄国工业的主要核心，在国家经济和政治生活中始终占居主导地位。1910年，中央工业区拥有俄国65.5%的纱锭和70.9%的机床，纺织工业成为该工业区最发达的工业部门，仅次于纺织工业的是金属加工业和机器制造业，1912年所提供的产品占全国总产量的35.1%。但是，中央工业区的燃料动力工业较为落后，到1913年，莫斯科近郊煤炭的开采量只有30万吨，造成这种状况的主要原因是，高热量的顿涅茨煤炭和巴库石油在燃料市场上的竞争，使中央工业区对本地的燃料开采产生了不利影响。中央工业区的重要性，可以从俄国铁路网的建设中充分体现出来。第一批铁路系采

取自莫斯科向四方辐射的路线，与数世纪以来开辟的以莫斯科为起点的驿路线重合。其中包括彼得堡——莫斯科线、莫斯科——雅罗斯拉夫尔——俄罗格达线、莫斯科——巴日尼诺夫戈罗德线、莫斯科——梁赞——做罗奈什——顿河畔罗斯托夫线、莫斯科——库尔斯克——哈尔科夫——洛佐瓦亚——塞瓦斯托波尔线、莫斯科——斯摩棱斯克——明斯克——布列斯特——华沙线等。

彼得堡工业区是俄罗斯古老的工业中心之一。到19世纪前半期，彼得堡已成为俄国最大的工业城市，拥有金属加工、造船、纺织等300多家工厂，在资本主义时代，随着连接彼得堡与全俄广阔市场的铁路的修建，彼得堡发展速度之快，使它很快就进入了世界大城市之列。由于旧工厂的扩建和新工厂的修建。出现了许多大型企业，即所谓“多数工厂群”。19世纪后半期，工业产值增加10倍以上。到1913年后，彼得堡的工业达到空前的集中。工人超过500人的大企业中集中了全城70%的工人。彼得堡成为了俄国垄断资本的中心，该城与外国资本有密切联系的银行，迅速将自己的势力扩大到全俄国。彼得堡工业区之所以能够在短期内获得较高速度的发展，是因为其具有以廉价海运从外国获得大工业所必需的机器、燃料和原料等优越条件。另外，作为俄国的首都，对该城经济的发展，也具有很大的意义。但更重要的原因是外国资本对彼得堡的影响，彼得堡的资本家在国外的联系方面有着其它城市不可比的优势地位，他们熟悉最新技术成就较早，并能够首先采用这些技术。由于政府机关设在这里，因而极发达的军事工业也容易取得政府的订货。除此以外，作为首都，上层社会和生活较富裕的阶层，还有一种特殊的“京城生活”需求，这对奢侈品和高级日用品的生产，也产生了推动作用。总之，彼得堡在发展的最初阶段，就运用了西欧工业产生的经验，而这对于发展技术最复杂的电工器材和精密机器制造业，是重要的先决条件。彼得堡的工业之所以强大，主要是因为工业集中在一个城市中，许多工业部门是作为某些工业的辅助部门（如硫酸工业、油

漆颜料工业等)而产生的,它们相互配合,形成了一系列产业部门。

按工业构成来说,彼得堡在整个 18 世纪和 19 世纪的大部分期间,以生产日用品为主,而从 19 世纪末起,金属加工、电工器材、化学品等重工业部门开始占居首位。到 1917 年初,彼得堡的工业产值已占俄国工业总产值的 12%,而在金属加工工业、电工器材制造业和化学工业方面,在全国占第一位,在工业发展的同时,彼得堡还成为全俄最重要的交通枢纽之一。19 世纪 60 年代在俄国广泛发展起来的铁路建设,将彼得堡与全国各主要地区连接起来。而作为全国最重要的港口城市,彼得堡对于俄国的对外贸易有着巨大意义。1909~1913 年,平均有全俄 8% 的输出品和 15% 的输入品(按价格计算)通过这个港口。经过 200 多年的发展,彼得堡在工业与人口方面均超过了莫斯科。到 1917 年初,彼得堡的人口已超过 240 万(同期莫斯科的人口为 160 万),并成为俄国最大的工业城市和金融资本堡垒,以及最重要的文化基地和国家政治生活的中心。

乌拉尔工业区是俄罗斯 3 个工业区中最落后的一个。乌拉尔工业区草创于 17 世纪 30 年代,当时在伊尔比特附近的尼察河畔建立了 1 座尼察炼铁厂,在乌拉尔山麓西坡的索里卡姆斯附近建立了 1 座比斯科尔斯基炼铜厂。到 18 世纪时,乌拉尔的工厂已发展到 100 个左右。所生产的金属不仅供应俄罗斯,而且还远销欧洲,但由于乌拉尔工业区长期依赖于农奴劳动。因此在资本主义时期,乌拉尔工业的发展受到了农奴制残余的阻碍而陷于衰落。到 19 世纪末,乌拉尔工业区受到乌克兰南部采矿工业区的排挤而退居次要地位。十月革命以前,乌拉尔的工业配置很不均衡,工业大多集中在中乌拉尔东部的矿产区,北乌拉尔和南乌拉尔则很少进行工业建设。乌拉尔的工业结构很落后,约有 90% 以上的产品是原料,直至第一次世界大战时期,由于军事订货的需要,乌拉尔的工业结构才稍有变化,军械工业、工具制造和化学工业有所

发展。

到 1913 年，俄罗斯其它较为重要的工业区还有：布良斯克工业区，主要工业部门有黑色冶金业、玻璃工业、机器制造业和水泥工业等；设在别日察的布良斯克工厂是俄罗斯最大的机车和钢轨制造企业；弱维尔——维什尼伏洛齐克工业区，主要工业部门有棉纺织工业和车厢制造业，该区在彼得堡的交通运输中占有相当重要的地位；伏尔加河下游工业区，主要工业部门有农产品加工业、木材加工业和水泥工业等；北高加索工业区，主要工业部门有石油开采和水泥工业；维亚特卡工业区，主要工业部门有纺织业、各种木器加工业、制革业、毛裘业、花边业等手工业，该区的手工业在俄国首屈一指。

在俄罗斯境内的 3 个基本工业区，除陷于衰落的乌拉尔以外，最典型的特征是完全缺乏自己的原料基地、燃料基地和发达的农业基础。工业区同原料、燃料和粮食产地的脱离，正反映了资本主义所固有的畸形的生产力配置。在工业结构方面，俄罗斯境内的工业、轻工业占绝对优势。1913 年，轻工业占工业总产值的 61%，而重工业占 39%，金属加工业和机器制造业仅占整个工业总产值的 11%，还不及纺织工业的 70%，1913 年，俄罗斯境内的采煤量为 721 万吨，占全俄的 20%；生铁产量为 130 万吨，占全俄的 28%；钢产量为 180 万吨，占全俄的 45.5%。

二、俄罗斯的农业

帝国时期的俄罗斯农业同工业一样，在欧洲也处于相对落后的水平。在全国各地都存在着农奴制的残余，最明显的就是地主土地所有制。当时农业的特征是使用木犁、木耙和袭用古老而原始的 3 区轮作制。农作物的收获量极小，而且年收获量的差异也很大。畜牧业不发达，产品率很低。在俄罗斯境内播种面积的结构中，反映出各区的农业部门向着单一的谷类作物方面发展。1913 年，谷类作物占俄罗斯播种面积的 94.4%。经济作物占 4%，饲

料作物仅占 1.6%。

从农业生产的区域划分来看。俄罗斯同整个帝国一样，基本上可分为下列两类地区：消费地区和生产地区。俄罗斯欧洲部分的非黑土地带，特别是中央工业区，是典型的消费地区。在非黑土地带，随着铁路的修筑和南方各区的激烈竞争，致使当地农业渐趋衰落，并曾经一度田园荒芜，不仅城市居民，而且绝大部分农民都依靠外地粮食供应，而俄罗斯欧洲部分的黑土地带和西西伯利亚，则是粮食的主要产区，所生产的粮食不仅运往消费地区，而且还向国外出口。

北高加索和顿河下游是俄罗斯境内最重要的农业区，耕地面积占全俄农业用地总面积的 42%。其中冬小麦播种面积占全俄的 20%、玉蜀黍占 22%、向日葵占 20%、洋麻占 30%、蓖麻占 40%；牧场面积占全俄牧场总面积的 28%；刈草场面积占全俄刈草场总面积的 7%。此外，北高加索地区还是俄罗斯境内唯一的亚热带作物地区和最大的畜牧业基地。

伏尔加河流域是俄罗斯传统的农业区，主要可分为 3 个产区，伏尔加河右岸、伏尔加河左岸和南岸以及伏尔加河——阿赫图巴河三角洲。伏尔加河右岸，主要是辛比尔斯克州和萨拉托夫州，农奴制残余较为浓厚，保留了中世纪的许多经济特征和习惯，同时交通不发达，农业的发展受到很大的阻碍。伏尔加河右岸南部地区和左岸草原区，由于农奴制尚未深入，份地的比重很大，所以在这里占优势的是美国式的资本主义农场经营制，是俄罗斯专门生产春小麦的最重要的商品农业区。以萨马拉州为例，1913 年，就向市场提供了 1 亿普特以上的粮食。至于伏尔加河——阿赫图巴河滩地和三角洲地区，粮食则不能自给。

西西伯利亚是俄罗斯的新兴农业区，农业大规模地发展始于 19 世纪末。从 1897 年到 1917 年，随着移民的急剧增加，播种面积扩大了 1 倍，达 630 万公顷。到 1913 年，粮食产量已达 3.05 亿普特。西西伯利亚还是俄罗斯主要的粮食生产基地，1900~1904

年西西伯利亚年平均生产粮食 1 500 万普特，而到 1909 年就增至 4680 万普特，在供应国内市场方面，从 1901 至 1913 年，仅西运的谷物就增加了 8 倍多，成为俄罗斯以农业为主的一个边境区。此外，该区畜牧业获得了较大的发展。1910 年，每百户居民平均养马 54 匹、牛 60 头、羊 172 只，而俄罗斯欧洲部分只分别达到马 15 匹、牛 24 头和羊 34 只。在畜牧业中，牛和猪的增长速度最快。反映了西西伯利亚的畜牧业具有奶油和肉食生产的专业化特点。到第一次世界大战前，西西伯州肉类的年平均生产量已达 80 万普特，奶油达 450 万普特。

到 1913 年，俄罗斯境内的播种面积达 7 031. 25 万公顷，占全俄播种总面积的 59. 5%，生产谷物 5 734 万吨，占全俄谷物总产量的 67%，而同期美国的谷物总产量为 18. 35 亿吨，法国谷物的总产量为 1. 744 亿吨，可见与世界发达国家相比，当时的俄罗斯农业还是比较落后的。

三、俄罗斯的运输业

1913 年，俄罗斯拥有铁路 43 000 多公里，占俄铁路总里程的 60% 以上，同期美国的铁路总长度为 61 060 公里，日本为 10 569 公里，德国为 63 378 公里，法国为 39 500 公里，英国为 32 623 公里。可见，俄罗斯的铁路运输并不十分发达，而且由于铁路网分布不均衡，以及采用非国际标准的宽轨铁路，给铁路运输的发展带来了更大的困难。

相比之下，俄罗斯的内河运输十分发达。1913 年，拥有的内河航运里程为 5. 6 万公里，占全俄内河航运总里程的 86%。在俄罗斯的内河航运中，伏尔加河占有最重要的地位。从 19 世纪 50 年代开始，由于运输粮食、石油等物资的急剧增加，伏尔加河的航运陡然重要起来。从 1900 年起。国家加强了疏浚浅滩的工作，可通过 8 000~10 000 吨的巨型铁壳油轮。到 1913 年，伏尔加河的货运周转量达 134 亿吨公里，占全俄河运货运周转量的近 50%。

俄罗斯拥有漫长的海岸线,但由于受气候和地理环境的影响,大部分海岸难以通航,仅集中于波罗的海的彼得堡、北方水域的摩尔罗斯克和阿尔汉格尔斯克以及远东水域的符拉迪沃斯托克。彼得堡是俄罗斯的最大港口,进出口货物的相当数量要通过该港口。摩尔曼斯克是俄罗斯欧洲部分的不冻港,但对港口的利用,迟至第一次世界大战才开始。当时,俄国在波罗的海的航道被德国切断以后,才注意到开阔的巴伦支海的不封冰的沿海地区。1916年,通往海洋的铁路网匆匆铺就,从而奠定了作为港口的摩尔曼斯克城。虽然同为北方水城的港口,阿尔汉格尔斯克的发展却远远早于摩尔曼斯克。早在16世纪中叶,阿尔汉格尔斯克就成为俄罗斯通过北德维纳河口的从事对外贸易的重要商道。到20世纪初,阿尔汉格尔斯克又成为木材出口贸易的主要港口。在远东,符拉迪沃斯托克成为俄罗斯在东方历史最悠久、设备最完善的港口。符拉迪沃斯托克始建于1860年,当时仅作为航海部门用来堆放西伯利亚船队货物的集散点,直至1871年最终成为港口城市。从1879年起,俄国就开始了在该地的定期商业航行。由于陆路交通的困难,海运业就成为远东地区的经济命脉,而符拉迪沃斯托克就是这条经济命脉的中枢。

总之,从20世纪初到十月革命前,与欧美国家相比,俄罗斯同整个俄国一样,处于比较落后的地位。直到苏维埃政权建立以后,才最终改变了俄罗斯的面貌。

第二节 十月革命后俄罗斯国民经济的恢复和初步发展

一、战时共产主义和社会主义经济体系的建立

早在二月革命成功地推翻沙皇政权以后,列宁与布尔什维克党为了适应革命和平发展的需要,就已经制订了新的经济纲领,即

《四月纲领》中所提出的革命和平发展时期的经济纲领。随着十月革命的胜利，两个政权并存局面的结束，列宁根据新的形势，重新制订了与“四月经济纲领”有较大区别的“十月革命经济纲领”，其主要内容是：将银行和最大的工业垄断组织辛迪加收归国有，初步实现经济的国家资本主义化，准备向社会主义过渡；土地国有化，但决不硬性剥夺小商品生产者（主要是农民）的劳动财产，而是本着合作的和自愿的原则把个人财产变为集体财产，变宗法式的小商品生产为社会主义生产；实行“普遍劳动义务制”，即对产品的生产与分配实行统计与监督；不劳动者不得食等。虽然由于帝国主义的武装干涉一度打断了这一进程，迫使苏维埃政权采取了“战时共产主义”政策，但布尔什维克党始终按着这个纲领逐步实践和探索，并最终完成了社会主义经济体系基础的建设。

1. 土地改革

1917年11月8日，列宁在全俄苏维埃第二次代表大会第二次会议上以执政党领袖的身份，向大会作了“和平与土地法令”的报告。《土地法令》是列宁根据“农民的土地问题委托书”（发表于1917年8月19日的《全俄苏维埃消息报》）起草的，并将其附在《土地法令》中，其主要内容是：

①立即废除地主土地所有制，不付任何酬金；

②地主的田庄及一切皇族、寺院和教堂的土地及牲畜、农具和建筑物等一律交予乡委员会和县农民苏维埃处置；

③宣布土地所有权国有化，农民只有使用权，不得出卖、出租、出典，或以其它方式卖租土地；

④所有地下矿藏和具有全国意义的森林、水利归国家所有，小面积的森林、河流、湖泊等可由村庄使用，但必须由地方机关管理；

⑤大农场和亚麻、家禽场等一律收归国家；

⑥按劳动标准和消费标准平均分配土地。

土地改革主要分为两个阶段进行，第一阶级（1917年11月至1918年6月）主要是剥夺地主的土地；第二阶段（1918年6月至1920年12月）主要是剥夺地主以及富农多余的土地、农具和牲畜。土地改革持续的时间虽然较长，但获得了较大的成功。到1920年底，共剥夺了地主的1亿公顷和富农的5000万公顷的土地，使大约140万户无地的雇农和大量贫农获得了土地，并免除了其全部土地债务，成为小生产者。此外，由于大农场的国有化，在农村还出现了社会主义农场和集体农庄的形式，虽然在农场和农庄从事工作的农业工人，只占当时农业人口的1%，但是已为俄罗斯农业的发展指明了方向。

2. 银行国有化

十月革命前，俄国国家银行设有11个管辖银行，133个固定分行、5个临时分行和一些办事处，到1917年10月22日止，国家银行的资产总额已达242亿卢布，而同期全国所有私营信贷机构的资产总额却仅为1.18亿卢布，可见国家银行已成为沙俄国民经济体系的神经中枢。由于形势比较复杂和缺乏管理人才，十月革命后苏维埃政权并未立即宣布银行国有化，而只是在1917年12月成立了隶属于最高国民经济委员会的国家经济银行部和国家经济政策部，对国家银行的业务实行领导和监督。但是由于国家银行的行政官员和高级职员对新生的苏维埃政权采取了敌视的态度、消极怠工并暗中向帝国主义干涉军和自卫军提供财政援助，从而使苏维埃政权不得不加快了接管国家银行的步伐。1917年12月27日成立了俄罗斯苏维埃联邦社会主义共和国人民银行，宣布从1918年1月起将由国家垄断所有的银行业务，同时停止支付股票股息，禁止股票及所有证券的交换，并根据人民委员会1918年1月26日的法令，进一步没收了私营银行的全部股份资本，停止支付所有股息。银行国有化是苏维埃政权为掌握国家经济命脉所采取的重要措施。它限制了黄金外流，使信贷资本摆脱了外国资本的控制，并切断了国内反苏维埃势力的经费来源，而且能够对

现存的私营资本主义企业实行更加严格的管理与监督。

在实现银行国有化之后，苏维埃政权又对信用合作社和储蓄合作社进行了改组。十月革命前，全国共有 11 114 个信用合作社和 4 363 个储蓄合作社，隶属于俄罗斯国家人民合作社（成立于 1912 年），主要由富农控制。革命后，苏维埃政权对其实行了监管，并根据人民委员会 1918 年 12 月 2 日的命令，设立中央管理局合作部和共和国地方银行，以取代沙俄的合作社制度。

革命前，沙俄政府的国债总额高达 600 亿卢布，相当于一战前夕国家年预算的 16 倍，包括内债 440 亿卢布，其中长期债务 250 亿卢布；外债 160 亿卢布，其中长期外债 70 亿卢布，在实现银行国有化后，苏维埃政权宣布废除了旧政府所欠的一切外债，这种作法虽然违背了国际惯例和准则，但在当时特殊的形势下，无疑使苏维埃政权从根本上摆脱了对西方资本主义国家的财政依附。

3. 工业企业国有化

工业企业的国有化主要分 3 个阶段进行。首先是工人监督。十月革命后，列宁起草了《工人监督条例草案》，确定工人监督机构应积极干预生产和分配。据此，苏维埃政权于 1917 年 11 月 14 日颁布了《工人监督法令》。但是资本家拒不接受政府的这一法令，并以关闭工厂、停发工人工资等手段同政府相对抗，迫使政府不得不由工人监督过渡到工人管理。工人管理是实现工业企业国有化的第二步。到 1917 年底，俄罗斯联邦各大厂矿企业都已基本完成了这一过渡。工人监督和工人管理是苏维埃政权实行工业企业国有化的重要步骤，同时也为国有化准备了必要的条件。从 1918 年 5 月至 12 月，全国的国有化大企业从 512 个增加到 3 000 多个，而到 1920 年 11 月止又增加到 4 547 个。

4. 交通运输业国有化

革命前俄国的交通运输业还是比较发达的，共有铁路 7.03 万公里，公路 3.7 万公里，石油管道 1.1 万公里，内河运输线 6.4 万

公里。其中，铁路运输在交通运输业中占有重要地位，其长度仅次于美国（40.8万公里）居世界第二位、欧洲第一位，是俄国的交通大动脉。1917年，俄国各类运输业的货物周转量为858亿吨/公里。其中铁路的货物周转量为630亿吨/公里，占73.3%。客运周转量为276亿人/公里，其中铁路的周转量为252亿人/公里，占91.3%。十月革命前，铁路的经营和管理方式有两种，即国营和私营。其中，国营铁路拥有的营业里程数占全国铁路营业里程数的70%，私营铁路仅占30%（大约80%以上集中在莫斯科——喀山股份公司、莫斯科——基辅——沃罗涅日股份公司、莫斯科——雷宾斯克股份公司、梁赞——乌拉尔斯克铁路公司，东南铁路公司和费拉季高加索股份公司等6家大型铁路股份公司手中）。十月革命后，布尔什维克党曾计划暂时对国营和私营铁路分别实行工人管理与工人监督的制度。逐步实现铁路运输的国有化。但当监督条例颁布后，私营铁路工人都立即自行宣布私营铁路国有化。在这种形势下，苏维埃政权只能加快国有化的过程，于1918年9月4日颁布了关于清理私营铁路的法令，成立清理委员会，办理财产移交手续。但国内战争的爆发又推迟了这一工作的进行，直至1919年9月3日才最终完成了私营铁路的移交工作，并宣布沙俄的国营和私营铁路同时收归国有。

水路运输业收归国有的进程比较复杂。十月革命后，一些洋货轮长期滞留在国外或公海、拒不返回俄国，甚至公开将货轮出租和出卖。为此，苏维埃政府发出了“关于禁止将俄国商船出卖、抵押给外国人”的命令，并于1918年1月颁布了商船国有化的法令，宣布“凡属股份公司、合伙公司、商行和大企业主的商船都属于苏维埃共和国的全民财产”。根据这项法令，共有2476艘海运船只和13754艘河运船只被收归国有。

5. 商业和对外贸易系统的初建

苏维埃政权对重建商业系统极为重视，革命后立即规定了主要食品与日用品的价格，并设立了工商业人民委员部负责对辛迪

加的管理及规定其利润率，零售企业则由当地粮食人民委员会负责领导和监督。这样，到1918年初苏维埃政权已基本上控制了绝大部分的私营商业。但由于当时的国营企业还比较薄弱（特别是在农村，销售网点只占总数的1%），政府允许存在普通公民消费合作社和工人消费合作社两种非社会主义商业系统形式，其目的是改善商业销售，满足人民的需求。商业系统的这两种特殊形式，持续了一段时间，直至新经济政策以后才逐步转化为社会主义性质。

1918年1月11日，人民委员部将对外贸易垄断权正式移交给工商业人民委员部，该部下设对外贸易局主管外贸事务，并建立了进出口的许可证制度和海关制度，使国家的对外贸易开始步入正轨，这对于国内战争结束后迅速恢复对外贸易，产生了积极的影响。

1917~1921年由于受帝国主义武装干涉和国内战争的影响，布尔什维克党把主要精力放在了如何保卫新生的苏维埃政权上，从而在经济上也不得不实行一种战时经济政策，即战时共产主义。以余粮收集制为主要内容的战时共产主义，虽然对布尔什维克赢得国内战争提供了保证，但对国民经济特别是农业经济却产生了严重的影响，见表1-1

表 1-1 1913~1922 年俄国国民经济基本统计

		1913	1917	1918	1919	1920	1921	1922
工业生产指数 (1913=100)		100	71	—	—	—	31	40
煤	硬煤 (万吨)	2, 798.7	3, 131	1, 310	945	875	952	1, 132.4
	褐煤 (万吨)	113	235	155	171	202	202	200.6
原油 (万吨)		923.4	880	414.6	444.8	385.1	378.1	465.8
生铁 (万吨)		464.1	296.4	59.7	11.7	11.6	11.7	18

铜 (万吨)	423.1	308	402	199	194	220	318
棉织品 (百万米)	2, 582	1, 205	932	153	120	151	347
毛织品 (百万米)	103	70	—	—	—	—	—
糖 (万吨)	217.5	116.3	40.3	11.3	10.6	5.9	26
农业生产指数 (1913=100)	100	88	—	—	67	60	—
各物产量 (百万吨)	86	54.6	49.5	50.5	45.2	36.2	56.3

资料来源: B. R. 密奇尔:《欧洲历史统计》1750~1970年

二、新经济政策和国民经济的恢复

国内战争胜利结束以后, 布尔什维克党开始研究工作重点的转移问题, 即由战时转入和平经济建设。1921年3月, 在俄共(布)第十次代表大会上, 正式确定了向新经济政策过渡, 其主要标志是以粮食税代替余粮收集制。大会作出的决议指出, 实施粮食税的目的是为了使农民比较自由地支配自己的产品, 调动生产积极性, 以提高生产力, 可以说, 粮食税是新经济政策的核心, 标志着新经济政策的开端。

1. 粮食税与农业经济的恢复

从1921年4月21日起, 苏维埃政府先后颁布了关于谷物、马铃薯、油菜籽、亚麻、大麻、羊毛、蜂蜜和肉类等各类农副产品的实物税法令, 把十大决议具体化。规定交纳实物税一律以小麦为基本折算单位, 即1普特小麦=0.5普特油菜籽=1普特10俄斤燕麦=1.5普特玉米=4普特马铃薯。

同余粮收集制相比, 粮食税是一大进步, 它基本上保证了农业经济比较平稳和正常地向前发展。但是, 实际情况表明, 这种实物税仍然存在着较大的弊病, 主要表现在, 其一, 单一实物税