

王柏江◎著

运输经济 论文集

—基础结构理论拓创

YUNSHUJINGJI
LUNWENJI



中国物资出版社

运输经济论文集

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

运输经济论文集：基础结构理论拓创/王柏江著. —北京：中国物资出版社，2010.9

ISBN 978-7-5047-3522-5

I. ①运… II. ①王… III. ①运输经济学 IV. ①F50

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 156047 号

策划编辑 马 军

责任编辑 马 军

责任印制 方朋远

责任校对 孙会香 梁 凡

中国物资出版社出版发行

网址: <http://www.clph.cn>

社址: 北京市西城区月坛北街 25 号

电话: (010) 68589540 邮政编码: 100834

全国新华书店经销

中国农业出版社印刷厂印刷

开本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 25.75 字数: 627 千字

2010 年 9 月第 1 版 2010 年 9 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978-7-5047-3522-5/F·1395

印数: 0001—1000 册

定价: 46.00 元

(图书出现印装质量问题, 本社负责调换)



序

《运输经济论文集——基础结构理论拓创》是一本富有前瞻性、开拓性和理论价值的运输经济学论文的汇编，作者王柏江教授长期从事运输经济学的教学、科研工作，不仅培养了大批的有用之材和各方面的专家、学者、领导，而且对运输经济学的钻研和取得的成就令人钦佩。他所发表的许多论著都与国家经济的发展和改革进程中的重大事件息息相关、休戚与共，而且其见解精当、切中时弊，为国家经济的改进提供了理论指导。

基础结构（Infrastructure）一词的含义是“经济的基石”、“支撑一国经济的基础”，作为规范的译名和定义解析早已见诸《远东英汉大辞典》、《现代经济词典》等权威辞书，而作者王柏江以基础结构命名的论文结集付梓，在运输经济专业研究领域堪称首屈一指，尤其值得关注和推荐。

《运输经济论文集——基础结构理论拓创》一书乃是中国交通运输走出困境的历史见证。作者在20多年前即援引市场经济的基础结构理论为高层决策提供对策建议。在从计划经济向市场经济改革的过程中，我国铁路运输业一直在解放思想、克服错误认识，并取得了巨大的发展。同时，我国交通运输凸显紧张和不适应于经济社会发展的需要，远非一日，改革开放前30年铁路运输滞后的问题年深日久，以致“大动脉”不畅通，“先行官”拖了国民经济发展的后腿。王柏江以鲜见的专业敏感性，于1963年年初在《光明日报》著文，呼吁认真研究“交通运输适应于国民经济发展的规律性”，翌年春复在《人民日报》发表《试论组织合理运输》的专论，1973年又参与了《铁路运输方案》一书的调研与写作，因而得以于1978年8月应命为国家经委、铁道部、交通部等“一委四部”联合召开的“全国合理运输会议”捉刀，继之于1979年5~6月积极投身于铁道部打通京广线“运输方案领导小组”活动，成绩斐然，口碑甚佳。

1985年10月下旬，王柏江应新任铁道部部长丁关根之邀去京座谈和研讨铁路管理体制问题，他在会议期间根据美国学者洛克林著《运输经济学》的市场理论，提出了铁路应实施公司化建制——组建铁路运输、工业、基建三大公司的建议。此前，作者多次亲历晋煤外运问题的调研，认识到在铁路投资严重“欠账”的条件下，不加快改革步伐，仅仅是改进运输组织工作不可能扭转铁路运输和能源紧张的局面。1988年全国仅修建铁路28公里，铁路建设跌落谷底，铁路运输问题变本加厉，工厂停三开四成了“常规”，全国能源频频告急，经济循环严重恶化，于是1989年春节十万火急地立项了两个国家级课题，一是铁道部主持的《我国交通运输业综合问题研究》，二是中国科学技术协会主持的《中国交通运输发展战略与政策研究》，这两大课题动员了经济学界、运输学界的上百名专家，集思广益，献可替否，历时几近两年，运用市场经济理论深剖细析，终



于理清了我国交通运输问题的来龙去脉和症结所在，明确了交通运输作为“支撑一国经济的基础”的基础结构和社会经济生活纽带的不可或缺的作用，提出了可操作性的对策与建议，从而把我国的交通运输引上了健康、高速和可持续发展的正轨。

作者承担了铁道部课题的第11项子课题——《交通运输业发展相关政策研究》，他在已收入本集基础结构篇的该课题报告中，首先对我国交通运输的基本状况、主要问题和多层次成因进行了深入剖析，其核心论点是：“重新认识交通运输是支撑国民经济的基础结构”、“交通运输作为基础结构必须超前发展”以及“铁路是我国综合运输体系的主干，必须重点发展”和铁路超前发展的基本内涵；特别强调，要“大力改革交通运输业发展机制，实行倾斜和密集投资政策”、“全面理解和正确运用运价职能”、“正确地处理运价水平问题”、坚持实行廉价运输政策，“制定与大政策相衔接配套的系列政策”。并提出了十点建议，主要有：改革单一投资主体，实行多层次、多元化投资和多渠道、多方位集资，积极修建客运专线、高速铁路和高速公路，等等。20年后的今天，我们看到了铁路大发展的现实和全国高速公路网85000公里规划的实现。

作者作为中国科协课题的咨询专家参与了全程活动，1990年3月30日在北京科学会堂课题落成会议上与邹家华副总理对话时，他被安排为首位发言，其中心内容是：我国交通运输问题的深层原因在于“理论认识上的偏差，导致决策上的失误”，着重阐明了交通运输是基础结构和具有公益性的双重属性认识（参见收入本集基础结构篇中的《与邹家华副总理对话发言记录稿》），得到了与会众多专家和领导的认同，也博得了不虞之誉。改革开放30多年来，我国以市场经济为取向的改革取得了长足的进步和伟大的成就，亦复足以欣喜的是，在两大课题的对策建议被高层采纳以后，国务院迅即出台了“九五”针对基础设施建设倾斜，密集投入25000亿元巨资的大政策，从而很快实现了通信设施和高速公路的两个跨越式发展，铁路也从中分享了4500亿元的投资，一举跳出低谷，迈上了高速发展的轨道。

《运输经济论文集——基础结构理论拓创》是我国运输经济学科由计划转向市场的现实写照。作者深切关注实践和锐意探索的精神，使基础结构理论在中国的应用得以拓展并有所创新。

“Infrastructure”一词，在世界银行对华文件中通译为“基础设施”，这已成为改革开放以来国人熟悉的经济学术语。譬如，中国为缓解国际金融危机影响而投入的40000亿元中，有18000亿元（占45%）用于基础设施的建设，铁路系统在2009年也获得了6000亿元，这表明在硬件建设方面通用“基础设施”一词是无可厚非、完全适当的，作者在《中国基础设施建设亟须走出误区》等若干篇文章中也正是如此应用的，但他强调的是基础设施建设亟待提高质量和按公共企业规范运营管理，尤为关切铁路运输管理体制改革的现实问题（参阅本集运输经济篇中的《铁路运输管理体制改革的刍议》等）。我们在多次会晤谈论时，柏江兄申述了坚持运用“基础结构”这一译名的根据、用意甚至耐心解析了中文词尾的含义，今姑择其要转述如下：①《现代经济词典》（P.230，商务印书馆1981年版）将“Infrastructure”译为“基础结构”，并与“社会间接资本”



(Social Overhead Capital) 合并为同一词条, 释义为“支撑一国经济的基础”, 除包含决定“五大流”素质和经济活动水平的“四层次”物质基础(硬件)即第一板块外, “它还可以包括人民受教育的水平、社会风尚、生产技术以及管理经验等无形资产”, 后者即日常习称的“投资软环境”, 可见“基础结构”的内涵较“基础设施”的含义更为深邃和宽广。②20世纪中叶以前, 基础结构的第二板块社会基础——社会资本(Social Capital)的作用日益凸显, 有无社会资本成为决定一国经济活动的质量高低和状况好坏的分水岭, 吸引资本时突出强调投资软环境已是尽人皆知的现实, 这与《现代经济词典》的定义解是完全合拍一致的。③世纪之交, 知识经济和以知识为基础的高科技产业化潮流浩浩荡荡, 势不可当, “知识价值论”(参阅本集知识经济篇)业已深入人心, 颠扑不破, Infrastructure已发展为Info structure(信息基础结构), 从而形成了基础结构的第三板块——知识基础, 益显“基础结构”的内涵远较“基础设施”丰富而多姿多彩。三大板块结合起来作为“支撑一国经济的基础”坚如磐石, 牢不可破, 它决定了基础结构与一般基础产业的分野, 显然不可同日而语, 等量齐观, 即使杜撰一个“先导性基础产业”来偷换概念, 也不足以揭示基础结构的地位、作用和本质特征。作者近年发表了这方面颇有见地的几篇文章(参阅本集基础结构篇), 根据这个“三结合”理论十分精辟地指出: 基础设施(硬件)建设可以通过近期大力密集投资取得立竿见影的成效, 它与经济社会发展的关系“贵在适应、适度和适当超前, 绝非越多越超前越好”, 否则将造成严重的投资沉没和社会资源浪费; 而社会资本——社会基础和知识基础则需要长期的积聚、培育和渗透融合, 其支撑“经济可持续增长”的潜在力量是不可估量的, 切勿失察或掉以轻心, 它们的不断拓展和创新, 更大有利于积极提升整个社会经济的素质和成长速度, 乃至全民族的文化品位和文明程度。

目前, 我国铁路行业正处在大发展的新时期, 尤其是高速铁路(预期到2012年底将建成1.3万公里, 现投入运营的已达6920公里)的迅速发展令世界瞩目。经济建设的大发展需要有理论建设的大发展相辅相成, 提前研究, 防患未然, 总结经验, 指导未来。

我深信不久柏江兄在这方面的研究一定会给我们看到辉煌的新作。回顾我们已逾半个世纪的友谊, 同道相益, 和而不同, 柏江兄的前瞻思维和执著追求是一种很可宝贵的学术品格, 理论拓创需要勇气、顿悟和思想火花, 更需要锲而不舍的韧性和钉子精神, 我由衷地祝愿老朋友百尺竿头, 更进一步!

彭道济

同济大学经济与管理学院 教授

世界银行研究中心 主任

美国哈佛大学 ARIES 研究员

新西兰 Waikato 大学商学院 顾问教授

2010年2月10日



目 录

运输经济篇

开篇引言	(3)
关于运输经济学的对象	(5)
试论组织合理运输	(11)
全国合理运输会议开幕词(奉命代笔)摘要	(16)
“北煤”可以少南运——对“北煤南运”问题的初步探讨	(18)
试论运输问题及其疏解途径	(24)
铁路运输质量指标浅析	(31)
试论运输业的经济效益	(38)
大力发展以铁路为主干的综合运输体系	(44)
湖南综合运输网配置刍议	(46)
公路必须实行专业化管理——关于湖南公路管理体制改革的建议	(49)
对振兴湖南交通运输的几点建议	(52)
展望跨世纪的湖南交通运输	(58)
对建设湖南综合运输网的建议	(66)
《运输经济学》译者前言(代笔)	(79)
关于廉价运输的社会经济效益——读 D. 洛克林著《运输经济学》札记	(81)
重视运价改革的理论研究	(85)
开展宏观运输研究	(91)
必须加强对运输的宏观控制	(96)
“市场经济”不姓资，也不姓社——学习邓小平南巡讲话一得	(103)
铁路要加快步伐全面走向市场	(105)
走向市场 参与竞争	(110)
尽快转换铁路运行机制	(112)
试论铁路管理体制的改革	(115)
中国铁路改革的新出路：实行行业管理 组建联合股份公司	(119)
对国营铁路转换运行机制的建议	(124)
铁路运输管理体制改革的刍议	(128)
铁路管理体制改革的展望	(147)
铁路改革的核心是放权	(156)



我国交通运输问题的成因与对策	(159)
试论我国交通运输业的投资结构与发展机制	(169)

基础结构篇

开篇引言	(177)
与邹家华副总理对话发言记录稿	(179)
交通运输业发展相关政策研究报告（铁道部：我国交通运输业发展综合问题 研究之十一）	(182)
中国交通运输的现状、问题及其成因	(192)
交通运输业发展的历史道路	(211)
交通运输业的性质、地位与作用	(218)
改革交通运输业发展机制 实行倾斜、密集投资政策	(227)
对运价改革的理论探讨与政策思考	(234)
大力改革货物的运送方式 发展交换运输的技术和装备	(255)
基础结构与交通运输	(260)
基础结构必须超前建设	(263)
论基础结构——苏南经济再现辉煌的启示	(264)
大力加强和规范基础结构建设	(268)
高速公路热应该降温	(272)
中国基础设施建设亟须走出误区	(274)
燃气“庭院管网设施建设费”该谁承担	(277)
燃气初装费的性质究竟是什么——与马壮昌博士商榷	(278)
正本清源 利国利民——收费公路阻碍经济发展问题的剖析与对策	(282)
收费公路：吞噬中国经济的怪蟒	(290)

知识经济篇

开篇引言	(297)
勤奋学习 励精图治	(298)
迎接知识经济时代	(300)
顺应潮流 因势利导——正确处理工业经济与知识经济的关系	(306)
论“科学技术是第一生产力”	(309)
“知识价值论”初探	(316)
中国新的经济增长点到底是什么——与樊纲研究员商榷	(324)
“传统产业仍是今后几十年中国经济发展的主要源泉”吗——再与樊纲 研究员商榷	(329)
“大长沙经济区”的发展战略	(334)
长株潭经济一体化发展的总体思路	(338)



对益阳经济发展的五点建议	(341)
我对办好学校的认识	(344)
办大学要靠大师	(346)
端正师德, 纯化学风之我见	(349)
回顾过去是为了更好地前进——恢复高考 30 年反思	(351)
上海建设“两个中心”的当务之急	(358)

人生随想篇

人生格言十则	(367)
还我本真	(369)
咬定青山不放松——记七十五岁退休教师王柏江	(372)
诗锦	(376)
楹联五副暨训词	(381)
权力饰伪析	(383)
桃花仙子	(384)
乌	(385)
新编“守株待兔”	(386)
言行琐谭	(387)
土方丈弄权铁槛寺	(388)
“出口成章”三解	(389)
八戒加冕	(390)
“教授之死”析	(392)
名实篇	(394)
知识·命运·机遇——人生感悟五言篇	(395)
跋	(399)



运输经济篇



开篇引言

1960年8月，从北京交通大学调转新建的长沙铁道学院，是我正式从事运输经济学教学与研究之伊始，此前七年专攻铁路财政学，尽管谛听苏联专家德米特里也夫讲授运输经济学几近三年从未中辍。服从调动，强舍源泉，使我有一种围困似涸辙之鲋的感觉，与调往另一单位的同窗挚友张耀曾君同车离京南下，促膝款曲，相响以湿，约定此后为学坚忍不拔，百年一日，戮力同心，以联名著文相互激励与支持，声应气求，以至久远。“目标认定了，切莫回头，一回头，灵魂里的怯懦要你停留！”认定的目标促使我读报倍加殷勤仔细，以期捕捉专业信息和社会需要。20世纪60年代初，讨论经济学科的研究对象成为报刊上的热门话题，我遂以《关于运输经济学的对象》一稿与耀曾联名投寄《光明日报》，于1963年1月28日披露于该报4版“经济学”专刊。继之，又有合署的《试论组织合理运输》一文发表于《人民日报》1964年2月20日5版。两发两中，金石不渝，坚定了我从事运输经济专业的方向和信念。

十年浩劫甫过，国家经委、铁道部、交通部等一委四部于1978年8月联合组织召开“全国合理运输会议”，铁道部急电令我去京为会议捉刀，整整一个月夙夜匪懈，撰写了会议开幕词暨八铁路局的参会资料约12万字，为国家经委副主任郭洪涛所作的会议主报告订正、润色、定稿，并记录和整理了郭洪涛副主任在会议期间的所有言论指示，用作铁道部的工作指导，从而使我获得了一次展示所学、为国效力的机会。返湘后，又迅即投入“湖南省合理运输会议”的筹备与组织工作，并为省经委起草了大会报告，为大会介绍了全国会议的情况。

改革开放之初，北京交通大学经济系资深教授赵传云先生之长子赴美，遵父嘱购得洛克林著《运输经济学》最新版本。据恩师面述，当年他在美国伊利诺伊大学读硕，而身材魁伟的洛克林正在读博，二人经常在操场晨练时邂逅，颇为投契。洛克林所著《运输经济学》初版于1935年问世，在美国作为大学教材风行近半个世纪，乃是中国留美学人习研运输科学的必读书目和回国必携的名著，此次购得系1977年第七版第七次印刷本。赵老认定，此书对中国铁路的改革实践具有重大的理论价值和深远影响，遂不辞艰辛以耄耋之年亲自执笔一丝不苟地翻译全书（中译本80余万字）；译出后苦于无法付梓，我乃自告奋勇，与贾肇谦教授共同承担编校任务，假借“长沙铁道学院运输系”名义于1986年印行精装本2000册、平装本10000套（上、下册），推向全国，解了当时运输学界书荒的燃眉之急。因赵老年事已高，不忍再加劬劳，我遂奉命代笔撰写了中译本的“译者前言”，诂料恩师褒以“内容精当，文采富丽”，未免诚惶诚恐、汗颜无地。在1987年10月中国运输经济研究会活动期间，我带去30册精装本分送同行，受到交通部部长李清和同人们的嘉许。我以此书的市场化、法制化精神熏陶了三届硕士生，也为博士生讲了课，特别是此



书的基础结构理论给予我承担铁道部大型课题以巨大支持,《交通运输业发展相关政策》课题研究报告所含几篇文字,以及运输经济学由计划转轨市场的一系列文章,可以窥见一斑。我之所以如此饶舌唠叨,固然是弘扬恩师的不世之略,亦复是为了促动中国铁路改革的步伐。顺应世界潮流,从善为流,取法乎上,如此而已,岂有他哉!

1985年10月下旬,应邀去铁道部参与铁路体制改革问题的研讨座谈,我在会上宣读了根据美国学者D. P. 洛克林《运输经济学》理论写成的《试论铁路管理体制的改革》一文,建设组建铁路运输、工业、基建大公司,因与当时的“大包干”风相悖,未能得到应有的重视!

1992年4月退休以后,我对运输经济问题之关切一如往昔,从未稍懈,并不时在读书、读报的过程中结合现实问题迸发出思想火花,进而频频整理出专业文章问世,诸如《铁路要加快步伐全面走向市场》、《重视运价改革的理论研究》等均已选入本篇,可以任人品评,亦可为后世作见证,见仁见智,历史自有公论。

值得突出一记的是,温家宝总理主政一年后,在2004年3月的《政府工作报告》中指出“今年要全面推进铁路和邮政部门的改革”,不禁使我喜出望外,大受鼓舞,遂奋力于3月30日写成了25000字的《铁路运输管理体制改革的刍议》(以下简称《刍议》),奉呈铁道部部长刘志军,曾得到部体改法规司赵副司长受领导之命打来的申谢电话。我在给哈尔滨铁路局调度培训班讲课时将《刍议》内容作了全面介绍,满怀希望与乐观情绪,不意当天吴汉林教授辞世,期冀和悲恸双重地感染了学员,课堂寂静一片,情真意切,感人心脾,未料这竟是我教学生涯的真正终结,而铁路改革倏忽26年过去,依然故步自封,踟蹰不前。翌年3月18日,铁道部宣布取消全路42个铁路分局,由新组建的18个铁路局直管基层站段。3月21日《南方周末》记者吴传震同志来舍下采访,并约写了一篇文章,这就是《南方周末》2005年4月21日C19版刊出的《铁路改革的核心是放权》一文。斯时诚难逆料,铁路改革迟滞可能出现的诸多问题究竟有多么深重,更不敢说与重特大事故之间存在着内在的必然联系。实践是最好的老师,“敏而好学,不耻下问”,善于做“事后诸葛亮”,未尝不是汲取教训的明智之举和长远之计。

纵览此篇,可为拙著作一概括定性,事实先行,论从史出,不妨说论文集是中国交通运输走出困境的历史见证,也是我国运输经济学科由计划转向市场的现实写照!

2009年9月9日



关于运输经济学的对象

运输经济学是一种部门经济学，它在我国的建立为时不久。它的对象、内容和体系等，尚有值得商榷的地方。我们不揣浅陋，谨就对象问题发表一些不成熟的看法。

毛泽东同志说：“科学研究的区分，就是根据科学对象所具有的特殊的矛盾性。因此，对于某一现象的领域所特有的某一种矛盾的研究，就构成某一门科学的对象。”^①他在阐明辩证唯物主义的认识论时又教导我们：人的认识根源于社会实践，又通过实践来检验认识的真理性的。科学研究的任务就是从不断的实践过程中，探求出符合于客观规律性的认识，用以指导人们能动地改造世界。基于如上理解，要弄清楚运输经济学的对象，就要划定它所研究的领域并捉住其中所特有的矛盾，从分析这门学科与社会实践的关系入手。

运输经济学与作为社会实践的重要组成部分的运输活动有着密切的联系。然而，这门学科所研究的是何种运输活动？从哪一方面来进行研究？这就需要逐次地进行剖析。

一、运输经济学从社会生产关系方面研究公用运输业的活动

运输活动的根本功能在于：实现人与物的位移，从而克服空间距离对人类活动的障碍。物质资料的生产是人类生活以及社会存在和发展的基础。交通运输则是人们生产活动和生活中一个不可或缺的方面。根据运输活动与社会生产这两种基本实践的关系，可以把运输活动划分为两大类：第一，生产领域以内的运输活动，包括生产内部运输以及作为物质生产部门的公用运输业所从事的运输活动；第二，生产领域以外的运输活动，这是指利用军用运输工具、科学研究用运输工具，以及个人使用的运输工具等所进行的运输活动。此类运输活动，或因其从属于某一专用性实践活动，直接作为某种科学研究的组成部分，或因其为个人消费性的，不具有重大的社会实践意义，都不是运输经济学要研究的。

所谓生产内部运输，乃是与某一物质生产过程密切联系的那种运输活动。其作用是在具体的生产过程中实现劳动者、劳动对象和半成品、产成品等的场所变更，以保证生产过程的顺利进行。像农业生产中极为广泛的田间运输，工业企业中一般常见的传送带、架空索道、载重汽车、厂内专用铁路线暨车辆等所进行的运输活动，都是它们所服务的生产过程的有机组成部分。生产内部运输是人类有史以来就依存并作用于物质资料的生产过程的。因此，对某一经济部门以至生产过程的研究，必然会包括这种运输活动，它的技术方面也可以由专门的学科（如《工业运输》）来加以研究。作为部门经济学之一的运输经济学，是不以生产内部运输为对象的，尽管在研究过程中会涉及有关这方面的问题。

在社会生产和交换不断发展，社会分工不断扩展的条件下，逐渐形成了一个新的物质

^①引自《毛泽东选集》第1卷，第297页。



生产部门——公用运输业。它专门从事社会化的运输活动，以自己独立的生产技术作业过程（运输过程）来满足整个社会的物资流转和人们旅行的运输需要。

公用运输业存在的必要性，首先取决于生产必须以消费为终结，整个社会的生产必须连续更迭和扩大。在社会生产范围内，产品在生产地对异地的消费者来说，不过是一种潜在的、可能的使用价值，只有把它运送到消费地以后，才是现实的使用价值。没有公用运输业的参与，产品便不能由生产领域进入消费领域，便不能认为完成了生产过程而且是可以消费的。在社会分工日益精细的条件下，如果没有公用运输业把地区上相分离的众多部门、企业联结起来，整个社会的生产过程就不能继续。公用运输业运送社会产品的活动，服务于流通领域，其实是在流通领域内继续社会的生产过程，不过是表示与生产内部运输相同的现象在更大的规模上进行罢了。

因此，公用运输业在国民经济中起着纽带作用，它的主要任务在于：实现企业之间、部门之间、城乡之间、地区之间，以及国家之间的产品的位移（货物运输），把社会的生产过程和流通过程衔接起来，把社会的生产、交换、分配、消费贯串一气，把国民经济联结成为一个有机整体。同时，它也保证人们在地区之间的交往活动，保证一个国家内部以至整个世界范围内的经济、政治、军事和文化等各方面的联系。

公用运输业作为社会的独立物质生产部门，它的活动是在一定的社会条件制约下进行的。这就是说，公用运输业的活动既有其生产技术方面，又有其社会关系方面。对运输业活动的技术方面进行研究的许多门技术学科（如铁路行车组织、车站枢纽等），是早经确立的。因此，运输经济学必须是从社会生产关系方面来研究公用运输业的活动。通常所说的研究“运输过程中人们的生产关系”，研究“与运输业的活动相关联的诸经济关系”，其含义正是如此。不过，这只能作为一个基本出发点。问题还在于进一步弄清楚运输经济学所要研究的这类经济关系的内容和特点，划定这门学科的研究领域并捉住其中所特有的矛盾，才能具体把握运输经济学的研究对象。

二、运输经济学所研究的与运输业活动相关联的诸经济关系的内容和特点

要阐明与运输业的活动相关联的诸经济关系的内容，必须从运输业发生和发展的过程中加以探寻。

在资本主义条件下，作为 18 世纪末产业革命的直接结果之一，铁路、轮船等现代运输工具的出现，标志着公用运输业彻底形成为一个独立的物质生产部门。现代世界，公用运输业通常可以分为：铁路运输、河运、海运、汽车运输、航空运输和管道运输等几种主要运输方式。迄至目前为止，在经济发达的国家中，铁路运输无论在技术装备的能力、固定资产的价值、完成的运输周转量、从业人数和劳动生产率等方面，都居于领先地位，成为整个运输业的骨干。

运输业为什么只有在资本主义产业革命后才彻底形成为一个专门的产业部门，并以铁路运输为骨干呢？这是因为：

首先，正如马克思所说：“工业和农业生产方式的革命，又是社会生产过程的一般条



件，那就是使交通手段和运输手段有发生革命的必要。”^① 这就是说，在资本主义大机器生产的条件下，众多商品投入流通领域，生产和交换对运输的需要，无论在数量和距离上都迅猛异常地增长起来，并且要求大大地加快运送速度，这决定了铁路、轮船等强力运输工具必然应运而生。随着社会生产的发展，要求运输工具的类型和能力不断地更新和提高。

其次，资本主义的大机器生产及与之密切联系的现代科学技术，为现代运输业的兴起和发展提供了客观可能性。在产业革命以前，手工业不可能为建造铁路、轮船和机车车辆等提供大量的钢材和各种技术装备；劳动生产率低下的小农业也不能腾出大批的劳动力转入运输业这个新的产业部门。同时，铁路、轮船等的建造和运营，需要解决一系列复杂的生产技术问题，没有发达的科学技术是办不到的。

最后，运输业中各种运输方式发展的规模和速度，以及分担运输任务的范围和大小，是同它们各自的运营性能相联系的。铁路运输之所以成为运输业的骨干，是由于它本身具有许多运营优点，铁路运输兼具大量、快速、省费、准确、经常、安全，以及运输地区和方向的广泛性等突出的优点。因此，铁路运输作为最符合于资本主义生产方式本质的一种运输手段，便于 18 世纪后半叶和 19 世纪初期，在资本主义发达的国家以至全世界大大地发展起来了。

运输业特别是铁路运输，一经产生和发展起来以后，就成为整个社会生产力的重要组成部分，作用于国民经济的发展。没有巨轮海运和铁路运输，资本主义在世界范围内的发展是不可能的；没有发达的运输业，现代经济生活必将陷于停顿。但是，运输业中各种运输方式不是孤立发展的，而是在共同担负国民经济运输任务的过程中发展的。国民经济对运输的需要，一方面体现为整个运输业的运输能力的总和；另一方面又要求各种运输方式在完成运输任务时，在它们的适宜范围内能够有所分工，互相补充和配合。

从以上的分析可见，运输业在资本主义条件下的兴起和发展，关系着三个基本方面：整个运输业与国民经济各部门在满足运输需要，以及获得技术装备和劳动力方面的关系；运输业中各种运输方式之间的配合和分工的关系；各种运输方式在进行运输过程中所体现的社会生产关系。这些就是与运输业的活动相关联的诸经济关系的内容。

必须强调指出，在不同社会形态中，运输业的社会经济本质是不同的，运输业作用于国民经济发展的性质是不同的。因此，前述诸经济关系的内容，是受一定社会生产关系制约的。在社会主义条件下，与之相关联的诸经济关系在性质上完全不同于资本主义运输业。

社会主义运输经济学赖以存在和发展的现实基础，乃是社会主义建设实践中的运输业的活动，它的基本任务是：基于对在社会主义经济中起作用的诸经济规律的认识，正确地处理前面所分析的诸经济关系，从而充分发挥运输业的积极作用，以促进整个社会主义建设的多快好省。但是，运输经济学的研究又不应割断运输业在资本主义条件下兴起和发展的历史。

根据上述，社会主义运输经济学所要研究的领域是：运输业在资本主义社会和社会主

^①引自《资本论》第 1 卷，第 462 页。

义社会的发生和发展过程中所关联的诸经济关系，而把侧重点放在与社会主义运输业的活动相关联的诸经济关系方面。

然而，前述诸经济关系的特点是什么，亦即运输经济学这个研究领域中的矛盾的特殊性如何呢？这需要进一步分析运输业的生产过程及其产品效用的特点。

运输业生产的一般特征在于：借运输工具的移动所进行的运输生产过程，来实现劳动对象——乘客和所运货物的场所变更；运输业的生产 and 消费两种行为在时间和空间上是结合在同一个过程内进行的，因而不能产生出脱离生产（运输）过程的新的实物形态的产品。这里的关键是运输业的劳动对象和生产的目的——位移。不同于一般的物质生产部门，运输业直接以劳动手段（运输手段）和劳动力投入生产的和个人的消费。

运输业的劳动对象不属于它本身所有，运输工具与劳动对象的结合，在不同社会形态中具有不同的性质。资本主义的生产资料资本家占有和生产社会性这个根本矛盾，在运输业的活动中表现得特别鲜明，而在社会主义条件下，生产资料公有制和计划经济，保证运输业的生产过程得以合理地进行。

运输业中的各种运输方式，在生产特点上带有某些不一致性。譬如，管道运输仅仅提供输送液体或气体货物的通道和动力，运输工具本身是不动的；铁路运输的运输（生产）能力，是输送能力（机车车辆的能力）和通过能力（线路、站场设备等的能力）的统一，前者是可动的，后者则带有地区的固定性。作为运输业骨干的铁路运输，它的生产过程是分布于沿线各地的许多基本业务单位协同进行的，而以铁路局为基本企业的生产范围的划分也只是相对的；所谓线长、面广、流动、分散，相互依赖关系密切这个特点，决定了铁路运输过程中要求有比其他生产部门更严格的劳动纪律和规章制度，以保证高度集中统一的指挥和准确协调的动作。可见，要充分利用运输能力，发挥各种运输方式的运营优点，使之有利于国民经济的发展，在运输经济学的研究中就不能忽略它们各自的运营特点及其适应性。

运输业的生产特征在如下两个意义上决定着运输经济学研究领域中的矛盾的特殊性：

第一，运输业的活动仅仅是作为适应于社会生产的一般条件，参与社会的生产和分配；它参与社会物质财富的创造，为社会消费（生产的和个人的）提供物质条件，但不能用新的实物形态的产品来体现。脱离社会生产，运输业就没有存在的必要和可能，而没有运输业的积极参与，则社会生产的发展必将遭受阻碍；运输业所提供的运输能力过多，会形成人力、物力的积压和浪费，过少则不能满足需要。因此，关键在于运输业发展的规模、速度及其完成的运输周转量，必须与社会生产和人们旅行对运输的需要相适应。

第二，运输业只有在各种运输方式综合发展和合理分工，并充分发挥各自的运营特长，能够经常可靠、安全、省费、大量、快速地满足整个社会在运输方向、数量和距离上的合理需要时，才会对国民经济起积极的促进作用；否则就相反。

必须强调指出，运输业的活动是否能够与整个国民经济的发展相适应，各种运输方式在进行运输过程中是否能够充分发挥自己的运营特长并彼此协调，这是由一定的社会生产关系决定的，是有规律性可循的。

综上所述，运输经济学研究的领域就是运输业在资本主义和社会主义条件下兴起和发