

I

资本主义的蜕变

第一章

资本主义的蜕变与 21 世纪

1 20 世纪的理想与现实

未来是难以预知的。用凯恩斯的话来说，“不懂”的事太多。因此，要谈 21 世纪的经济，除了从 20 世纪的资本主义进行类推外别无他法。

但是，即使是如何来把握 20 世纪这一问题本身，也会因论者的个人体验与出发点的不同、深度的不同而众说纷纭。

身兼小提琴家与音乐指挥家的尤迪·梅纽因对 20 世纪作了这样的概括：“如一定要对 20 世纪作概括的话，那么它就是

这样的—个世纪：人类打碎了有史以来的最高的希望，也同时打碎了任何幻想和理想。”也许，许多理想主义者一定会对梅纽因的此语抱有同感。

此外，已被译成日文的《美术的历史》—书的作者、美术史学家刚布里奇 Sir Ernst Hans Josef Gombrich 说，“20 世纪的主要特征是，世界人口的令人畏惧的增加。这是破灭，是灾难。对此应采取何种对策，我们尚一无所知。”

确实，令人生畏的人口增加还在持续。即使单从环境问题来看，其根本原因也还是人口增加。并且，为控制人口所采取的政策也好，或为此所进行的宣传教育也好，收效都微乎其微。真正能够控制人口增长的因素，也许只有收入水平的提高和教育水平的提高，以及因妇女的社会地位提高与社会活动参与而带来的晚婚。

人们预测，在 21 世纪中叶，已经历了这一过程的日本的人口将大为减少。这种发达国家人口减少的现象可能给 21 世纪的资本主义造成—种经济危机。但在同时，如换—角度看，在某种意义上它也许意味着—种乐观的前景。比如，瑞典被认为在男女平等问题上做得最出色，然而促成这一事实的最主要因素，是劳动力的不足。这一事实与英国形成了—种对照。虽然英国是具有典型的市民意识的国家，但它却是一个男女工资差异很大的国家。由此想到，21 世纪将笼罩整个日本的青年劳动力不足的问题，在—定的政策引导下，或许能转化成实现瑞典型社会的经济基础。同时，人口减少也许会使城市的人均土地面积增加，使居住空间更为符合人本来应

享有的居住条件。

再重复一下，世界人口在大量增加。然而，在当前市场经济席卷全球的情况下，可以预料，人口增长将引起地球环境的恶化、因稀缺资源引起的国际争端和稀缺资源本身的价格上升，同时又会触发旨在解决这些矛盾的技术革新。这些都将成为 21 世纪资本主义的重大问题。

我们再看 20 世纪资本主义，从世界经济的主轴自欧洲移至美国这点看可以说 20 世纪是美国资本主义的世纪。汽车产业作为象征 20 世纪美国资本主义的产业，牵引了石油时代，使钢铁工业出现跃进，并向全世界传播了美国式生活方式。

1901 年，也就是本世纪初，全世界的汽车生产量约为 1 万辆。其中约 6 000 辆产自欧洲，约 4 000 辆产自美国。到了 1995 年 世界的汽车生产量已约达 4 500 万辆 其中约有 1 500 万辆产于美国，1 500 万辆产于欧洲，1 000 万辆产于日本，剩余的约 500 万辆则产于其他地区。在 100 年间，汽车的生产量增至 4 500 倍。

在回顾汽车产业的发展时，必须提到 T 型福特汽车的出现。T 型福特汽车于 1908 年问世 经过不断的试制、研究与改良，1914 年确立了被称为福特生产方式的以传送带为基础的大量生产方式。自 1909 年后 尽管 T 型福特汽车的车型几乎一直未变，每辆车的价格却从 1909 年的 950 美元降到了 1925 年的 290 美元，还不到最初的三分之一。

然而人们注意到，福特的这种以流水线作业为主的生产

方式，仅仅是单纯劳动的重复，它迫使人在时间的追赶下疲于奔命，从生产者手中夺走创造劳动果实的喜悦，从而产生巨大的自我异化。众所周知，卢耐·库莱尔在电影《还我自由》中、卓别林在《摩登时代》中，将这种生产方式喻为受人监视的监狱劳动。

不过，也有人从另一个侧面来看待这个现实。意大利的政治家和马克思主义经济学家格拉姆西（Antonio Gramsci），就非常注意福特公司的高薪政策。福特公司认为，如果汽车工人买不起自己生产的汽车，那将是一个错误。所以，公司想办法将工人的工资提高了 3 倍。以福特生产方式为代表的技术革新，使生产率得以飞跃发展。它提高了人们的收入水平，降低了价格，使人们的生活水平发生了根本变化。1920 年，美国就已是平均每 10 人拥有 1 部汽车的国家。

在此之前，汽车不过为一部分富人的游乐工具，但现在已成了维持日常生活的耐用消费品。非拥有者、无产者成了拥有者。格拉姆西想指出的是，在这个过程中市民社会起了变化，甚至发生了变质。对格拉姆西的这一观点表示重视的，是在《市民社会与社会主义》一书中提出了重要问题的已故的京都大学名誉教授平田清明。还有，京都大学的间宫阳介教授也指出，这是将本来被排除在市民社会之外的工人接纳为市民的过程。日本《经济学者》周刊，1997 年 1 月 7 日号《世纪之末与日本经济——20 世纪研讨会》。确如格拉姆西所说，这是市民社会的扩大。但同时也不能忘记，这一过程为大众社会的诞生奠定了基础。

尽管 T 型福特汽车不拘泥于款式，具有坚固耐用的特点，但还是渐渐地败给了通用汽车公司（GM）的西博莱车。通用汽车公司的武器是，外观与款式的不断更新、全型号系统^①和分期付款等诸如此类的诱发欲望机制。这一过程也在说明，在 20 世纪中，由于纯粹的“实业”已难以为继，美国的象征性产业也不得不逐渐向含有“虚业”成分的产业转移。不言而喻，这一动向大大改变了资本主义，也大大改变了 20 世纪。

以福特汽车公司、通用汽车公司为象征的巨型企业的诞生，一方面提高了生产能力，另一方面则增强了对市场的垄断倾向，这些现象不仅诱发了 30 年代的严重的经济危机，也促使政府对经济进行政策介入，即产生了所谓的凯恩斯政策。这些都是众所周知的。

2 美国资本主义的变化

如对工人的生活这一侧面进行观察即可发现，使资本主义发生了变化的第二个原因，来自于战后美国资本主义的变化。这一变化起源于第二次世界大战后企业年金的广泛普

^① 全型号系统是一种销售战术，它首先配齐从廉价小型车到大型高级车的各种汽车档次，然后先是向消费者推销廉价的小型车，数年之后再收购旧小型车，将旧车的售款充抵购买高一档次汽车的一部分费用，以此逐渐提高消费者的汽车档次，同时又开辟旧车市场来吸收新的购车层。

及。由于企业年金的普及，使相当部分的美国大众摆脱了年老后的不安定状态，生活开始趋于稳定。

巨额的企业年金基金的出现，产生了机构投资家，并由于其资金的运用委托于投资顾问公司、银行信托部，使金融与产业的关系开始发生重大变化。这种关系已使美国资本主义的面貌变得与 30 年代大相径庭。

长期以来有这样一种说法，在二战前，美国并不存在像德国的金融资本那样的银行对事业公司的支配。然而，1963 年设立的隶属于美国众议院银行通货委员会的国内金融小委员会，发表了所谓帕多曼报告 *Commercial Bank and Their Trust Activities: Emerging Influence on the American Economy*——其主要部分的译文，收录于志村嘉一译：《银行集中与产业支配》，1970 年。），该报告显示了这样一种事实：日益巨额化的企业年金，已不只是停留在委托银行信托部、投资顾问公司进行运用，更已发展到亲自挑选投资对象。虽然在形态上与德国不同，但这种金融对产业的支配现象已经开始出现。并且，机构投资家通过大量拥有大企业的股份，而对大企业的受托经营层形成了巨大压力。

对美国大企业的所有权与经营权的分离问题的讨论，始于 1932 年的巴利与明斯的研究。但就日本对该问题的研究而言，此处所说的经营的涵义并不明确。美国大企业的经营层由两层组成。一层是以董事会为中心的受托经营层，另一层是由受托经营层任命的总经理及其部下组成的一般管理层，它们的作用是大不相同的。受托经营层总是处于巨大的

压力之下，而这种压力则来自前述的以年金基金为中心的机构投资者。

在这些机构投资家中，规模最大的是全美教职员年金基金。根据 1996 年 1 月的《年金与投资》(Pension & Investments)报道，其金额达 1 536 亿美元。第 2 位的加利福尼亚的职员退休年金基金为 926 亿美元，第 3 位的通用汽车公司的年金基金是 720 亿美元。总之，前 200 位的年金基金总额已达 2 兆 4 417 亿美元(以 1 美元等于 115 日元计算，约相当于 366 兆日元)。以加利福尼亚的职员退休年金基金为例，该基金以委托处理许多股票议决权的 GPSC 公司等为据点，以所有者的身份向美国许多企业的董事会施加压力。在经历了 1930 年代的所有权与经营权的分离(即各受托经营层成为经营的权力中心的经营者革命)之后，大众在年老后能过上安定生活这一资本主义的结构变化，却又使机构投资家夺回了一部分所有权。

在介绍美国的年金基金的材料中，只要浏览一下前 1 000 位的名单即可发现，以 AT&T 美国电话电报公司为首的美国的巨型企业的年金基金比比皆是。在这些材料中，还附有前 200 名基金运用者的名称。值得重视的是，这些基金的运用对象是随着运用成绩而不断变更的。因而我们必须注意，这种随基金的运用而发生的所有权，不是古典资本主义的那种集所有权与经营权于一身的具有实质意义的所有权，而是视运用成绩而定、可随时进行转移、放弃的所有权。

1991 年，美国的年金基金已达 3 兆 5 000 亿美元，约相当

于 450 兆日元。并且，这些年金基金有一半被投资于股票市场，为了期待股票价格的波动，也为了分散风险，其中相当多的部分被投入于将各种公司的股票进行组合的一揽子交易或指数交易。指数交易是进入 1990 年代后股市交易的一大特征。就像日本的“日经 225”译注 全称是“日经平均股票价格 225 种”，日本经济新闻社对在东京证券市场上市的具代表性的 225 家公司的股票价格按市况作调整后公布的修正平均股票价格，其水平本身不具有重要意义，涨落率成为市况判断的指标。那样 将一些有代表性的公司的股票放在一起 以其平均值的上下波动作为投机对象。“日经 225”交易只需二十分之一的保证金，3 个月后进行结算。这种投资形式具有明显的投机性，为此而破产的英国霸菱银行倒闭案就是著名一例。

这些年金基金的运用形式是，对指数交易中的组合比率与现实的买卖比率之间的偏差施加人为影响来操纵期货，以此获取投机性利益。即无论价格是上升还是下降，投资者都可望从中获益。

因此，在这种运用形式下，投资对象的企业、产业的收益是否会好转，通常是与其无关的。事实上，仅仅在 1996 年 4 月至 11 月的日本的证券价格推移中，据说美国的代表性的运用公司即从日本市场获得了约 6 000 亿日元（纯利益 3 000 亿日元）的利益。

1997 年 1 月 2 日的英国《金融时报》登载了世界主要国家过去一年的股市动向。值得注意的是，尽管芬兰、瑞典等国的经济实际上并未发生变化，但其股票价格却平均上涨了

40%。其背景是，由于基金运用者的运用与指数交易等的信用交易的出现，美国的机构投资家的巨额基金化为 10 倍以上的投资资金一举涌入了股市。结果必然会导致这些小国的股票价格与其经济实体毫无关系地涨落。

此处须注意，据推测，在全世界的年金基金中（目前担任主角的是美国与英国）美国约占 58%、日本约占 24%、英国约占 10%（公共年金采用课税方式的德国、法国由于没有这种公积金方式，故年金基金的规模很小）。并且，正是这些年金基金的不断增加造成股市上升，导致出现了市场价格超出本来应根据红利率（译注：yield。红利率 = 每股平均年红利额 / 股票价格。）决定的股票价格的现象。问题是，如欲使机构投资家的这种对股票价格的人为操作得以持续下去，追加资金的流入则就必不可少。

正因如此，现在人们都把目光转向了唯一拥有巨额年金基金、因而有能力投入追加投机资金的日本。换言之，如何将日本的年金基金弄到世界金融市场进行上述投机活动，已成为重大的焦点。

在日本，公共年金占了大部分，民间年金仅为全体年金的三分之一。此外，更有邮政储蓄、简易保险等公共性质的巨额积累金。如何将这些巨额资金纳入民间的金融市场，已成了一些人的战略目标。我们应认真地琢磨一下，在批判日本财政投融资（译注：由日本政府进行的投资与贷款，资金大部分来自邮政储蓄、厚生年金、简易生命保险等。）主张邮政储蓄实行民营化等热门话题的背后，又有着何种动机。同时，在对

这种包括年金在内的公共资金的管理上，必须认真参考北欧国家的保守的管理政策，这些政策的原则是资金的安全性优先于运用效率。对那些在减少政府限制的借口下企图走相反道路的日本政治家，要予以充分的警惕。

综上所述，以上诸点中最重要的是，提高工人的生活水平并使人得以安心养老的这一 20 世纪资本主义的变化与安定化装置的出现。它既改变了资本主义的面貌，同时也强化了资本的所有，增强了资本主义的投机性。

3 21 世纪的对抗轴

再看第二个问题——21 世纪的对抗轴。

对于 20 世纪，在某种意义上可以说，资本主义在其内外制造了对抗者，并在与对抗者相处的过程中不断地发生变质。而在 20 世纪末，资本主义失去了可以律己的敌对者。20 世纪的资本主义在其内部制造了不平等、不景气、失业、社会不安、敌对的意识形态，在其外部则相继出现了与资本主义相敌对的社会主义、共产主义、法西斯主义等。

整个 20 世纪的资本主义的自我改革，皆源于同来自内外的威胁、竞争者所作的对抗和应变。到了 20 世纪末，在外部敌对者的消失的同时出现了这样一种情形：尽管欧洲出现了如此众多的失业者，却既不存在批判这一现象的力量，也不存在危机感。也许，资本主义如失去了敌对者，就会失去自我改革的能力。

主张市场经济万能的人的出现，即是一个证明。这些颂扬资本主义优越性的人会说，由于企业间竞争的存在，资本主义会追求合理性、消灭浪费，并由此得以不断发展。总之，这种观点认为，竞争的存在是资本主义优越性的关键所在。然而问题是，资本主义本身在 20 世纪末失去了竞争对手，即使是 21 世纪的资本主义，目前的状况也将持续一个时期。

虽说资本主义已失去了敌对者，但 21 世纪的资本主义仍存在着其对抗轴。著有《资本主义的未来》（1996 年）一书的莱斯特·C. 瑟罗（Lester C. Thurow），认为在民主主义与资本主义的关系中存在着这种对抗轴。瑟罗认为，民主主义的原则是一人一票，是平等的世界。然而资本主义的自由市场则会制造不平等，并以不平等作为发展的源泉。正因如此，资本主义与民主主义在本质上是対立的。

最早指出这一点的，是斯特累奇（译注：Evelyn John St. Loe. Stracher 英国政治家、经济学家。1930 年代曾接近过共产党，后成为改良主义者，二战后曾历任工党政权的内阁成员。所著的《现代的资本主义》（1956 年）一书。当经济从集中向垄断发展时，会产生巨大的权力。切不可忘记，自由的市场会产生不平等。由此而产生的社会问题要依靠政治来解决，而政治则又试图通过民主主义的途径来解决这一问题。在 20 世纪中，这种为实现平等化的政治努力与产生不平等、使权力趋向集中的资本主义经济之间的对立，就是斯特累奇所描绘的对抗轴。到了 21 世纪，这个对抗轴依然会存在。

现实经济的问题是什么 经济学又是什么 在这 100 年中

人们一直讨论着这两个问题。恰巧 1991 年是世界最资深的经济学的学术性刊物《经济学家》创刊 100 周年，当时我撰文对此问题作了回顾。我得出的结论是，在这 100 年间人们一直在追求这两样东西：效率与平等。

对效率的追求，通常发生在对自由的市场经济寄予信赖的社会意识占据主流之时，这通常也是许多新产业开始兴起之时。这种时候，不平等会逐渐扩大。不平等的扩大又会使新产业达到饱和状态，这时发展开始停滞，新产业亦不再继续出现。在这种情况下，人们对不平等会变得敏感，社会意识又会向平等倾斜，政府的干预也因而会得到认同。

虽说 80 年代至 90 年代的社会意识表现为向效率型经济、自由的市场的倾斜，但这种状态不久必然会诱发相反的运动。随同克林顿政权执政而出任美国经济咨询委员会主席、克林顿再任总统后又重返加利福尼亚大学执教的劳拉·泰森 (Laura D'Andrea Tyson) 说：“80 年代美国经济学家的关心集中在财政赤字上，而如今几乎所有人的关心都集中于不平等这个问题上”。

剑桥大学经济学教授弗兰克·哈恩 (Frank Hahn) 是一位数理经济学家。他原来一直被认为是倾向于强调效率的经济学家，是那种对社会问题漠不关心的理论领域的学者。但就是这位哈恩却在《经济学之将来》一书中对主张市场经济优越性的经济学的一个理论高峰——合理预期理论（合理预期理论根据人们能够对将来进行合理预期的假设，认为由于人们会对一切政策的结果作出正确的预见尔后行动，因此任何

政策都毫无意义，只有市场能解决问题。1970年代，这一理论主要由芝加哥大学的 R. 卢卡斯、T.J. 萨金特等所提倡。）作了酷评。哈恩写到：“像这种公理性理论模型的思维方法今后将会衰退，就像托拉亚努斯帝（译注：古罗马皇帝 Trajanus）的纪念碑预言到了罗马之没落那样显而易见。这只不过是那种垂死的理论的最后一记挣扎。”他还指出，作为经济学家，不应以物理学作为模型，“要么抛弃那种对定理、证明感到喜悦的习惯，要么对其敬而远之”。哈恩认为，“应吸收历史学、社会学和生物学”来取代数理经济学。

4 两种自由主义

以上论述了资本主义与自由主义的对抗轴问题。现在，我想在这个对抗轴中再加进两种自由主义来进行思考。

一种是极端的自由主义，它来自于对人的智慧的不信任。其观点是，人所制定的制度、规定是有缺陷的，社会的调和应以承认个人的利己行为作为前提，唯有市场才是调整利益关系的场所。

获1974年诺贝尔经济学奖的哈耶克（Friedrich August von Hayek），曾表述过对人的不信任、人的局限性与对人的绝望感。他认为，由于人性中存在着不可救药的利己主义这一局限性，加之人对知识的掌握的不充分，所以除了自由的市场之外，不可能存在其他的可对社会进行调整的机制。

还有一种自由主义则建立在对人信任的基础之上。其社

会观认为，纵然会出现错误，如果在社会中存在容忍反对者的自由，那么错误就会得到纠正，人本身也能得到提高，社会因此而得到发展。其政治观认为，制定出与上述社会观相适应的政治、社会经济的规则是有可能的。

在上述两种自由主义中，我愿意选择后者，即那种认为人有着自制能力，相信人有纠正自己的错误、不断提高自己的能力，并能在容纳敌对者的同时对制度与社会的规则加以改善的自由主义。我希望通过它，来开拓 21 世纪的自由主义。作为资本主义的对抗轴，应选择哪一种自由主义？当所选择的自由主义与资本主义进行结合时，将会产生什么样的紧张关系？这一点，正是 21 世纪资本主义的一个问题。

5 拥挤现象

再看第三个问题。我在本章的开始说过，20 世纪资本主义是美国的资本主义，其具代表性的产业是汽车产业。汽车这种商品，换个角度看，是一种非常奇特的商品。当社会变得富裕时，如果有人想拥有汽车，可以说这种欲望都能无例外地得到满足。在社会变得富裕时，如果某种商品任何人都买得起，我们可称其为民主商品。制造业的产品即属于此。迄今的经济学的对象正是这类民主商品。

然而，汽车这个象征了 20 世纪美国资本主义的商品，其便利性（比如出门时不用走路，可驾车到任何想去的地方）并不一定能向所有的人提供。一旦汽车得到普及后，如果所有

的人都想拥有它的话，就会在大城市引起拥挤现象，因此汽车并不能向所有的人提供便利。

如果有这样一种商品，当社会变得越来越富裕、其持有者越来越多时，它的便利性只能向一部分特定的人提供，则不妨称之为特权商品。

到了 21 世纪 随着富裕面的扩大、高等教育的普及 阶级社会将成为过去。但是，越是平等的社会，那种围绕社会地位的竞争就必然会成为引起社会紧张的主角。而且，作为获得这种特权商品的一个手段，首先会出现考试竞争。可以说日本就处于这种状况。

不仅如此，无论是公司还是官厅，只要进入了一定的组织，人们就会与许多同样受过高等教育的同事（正因如此，彼此之间优劣难分）展开争夺社会地位的晋升竞争，这种竞争往往以派系斗争的形式出现，派系斗争也是一种平等化社会的弊病。

经济学中有关拥挤现象的理论，被认为是交通经济学对二战后的经济学的三个新贡献之一（译注：据作者解释，交通经济学的另外两个贡献，是外部性问题的理论与机会成本的理论。）也许，它的意义已超越了交通经济现象，为我们准备了解决社会问题的钥匙。

经济学家凯恩斯曾对丰裕社会的将来作了描绘。他预见到，也许作为一种拥挤现象，条件好的土地的价格会变得昂贵，这必将会吞噬大量的社会财富。全球性的环境问题，也可称为是一种拥挤现象吧。面对这些问题，应采取什么对策？