第一章　一个全新的命题
——用市场经济理论认识中国铁路

长期以来，我们都是用传统计划经济的理论来看待中国铁路、认识中国铁路，形成了与此相适应的一系列观念。在改革开放的进程中，在市场取向的改革实践中，这些思想、观念总是与不断发展变化的新情况相抵触，成为铁路深化改革的严重障碍。改革的每一步深化，首先是对传统观念的突破，只有突破国有必须国营的观念，才会有铁路全行业的承包；只有突破全国铁路是一个“大工厂”、铁路运输指挥必须全部集中的观念，才会有铁路局、铁路分局、铁路公司等单位运输企业地位的确立；只有突破铁路是国家的基础设施、只能由中央进行建设的观念，才会有中央、部门、地方和企业合资建设铁路的局面，促进了铁路网的较大发展；只有突破行业垄断、地区封锁的观念，才会有铁路多种经营、集体经济的大发展；只有突破铁路企业经济效益与社会效益相互矛盾的观念，才会逐步打破全国铁路大一统的运价体系；只有打破闭关锁国的封闭观念，才会有中国铁路对外开放、利用外资、外商直接投资的新局面。事实证明，在传统计划经济体制下形成的大量传统观念，很不适应改革开放新形势的要求，只有破除铁路传统的计划经济观念，才会推动中国铁路走向市场的实践，形成中国铁路走向市场的理论。

实践的坚定性，来源于理论的坚定性。某一个传统计划经济观念的突破，只是认识过程中的包含着小部分质变的量变；这种量变只有发展到大的质变，形成新的理论体系，才会在更广泛的领域、更高的层次、更大的规模上推动实践活动的进展。党的十四大在总结我国改革开放十五年实践经验的基础上，提出了在我国建立社会主义市场经济体制的目标。这一目标后来又写进了党

需要全本请访问 www.ertongbook.com

章和宪法。这既是对十多年来我国改革开放实践经验的总结，也是对改革开放前 28 年我国社会主义现代化建设的经验总结。在传统计划经济体制下，是完全排斥市场机制的，在经济活动中只要存在一点自由活动的成份，就要当成资本主义的尾巴来割。改革开放以来，对社会主义经济中市场机制的认识不断进步、不断深化。改革初期，我们破除了把社会主义与市场调节对立起来，把指令性计划等同于计划经济的观念；党的十二大提出计划经济为主，市场调节为辅的原则；党的十二届三中全会通过的《关于经济体制改革的决定》指出，社会主义经济是建立在公有制基础上的有计划的商品经济，并随之提出了我国经济体制改革的重要任务之一就是逐步完善市场体系，使改革逐步深化；党的十三大在总结改革开放经验的基础上，明确提出了社会主义经济体制中计划与市场都是覆盖全社会的论断，“ 国家调控市场，市场引导企业 ”;使市场机制在社会主义经济中的功能大大增强。进入九十年代，随着改革的深化，我们党对计划与市场关系的认识进一步成熟和深化，看到了在社会主义条件下以市场作为资源配置的基础的重要性。这就为党的十四大提出我国经济体制改革的目标是建立社会主义市场经济体制提供了坚实的思想和理论基础。

在社会主义市场经济的目标确立以后，就面临着用新的理论观点全面更新运输经济理论的任务。铁路是我国交通运输体系中的骨干力量，是国民经济的大动脉，铁路经济理论是整个运输经济理论的重要部分。运输经济理论的更新既关系到运输系统改革的深化，也关系到全国社会主义市场经济新体制的建立。新的形势、新的需要呼唤着新的理论，这是对有志于献身运输系统的改革开放、建立新的体制的理论工作者和实际工作者的挑战。正是在这种迫切需要的形势下，在学习建设有中国特色社会主义理论的时候，在推动铁路改革开放的实践中，我们撰写了《中国铁路走向市场的理论和实践》,力求用市场经济的理论研究铁路改革开放和建立新体制等方面的重大问题。

一、用市场经济理论认识铁路的要点

1. 从优化配置资源的角度认识中国铁路走向市场。按照经济学的观点，资源都是相对稀缺的，研究稀缺资源的优化配置、有效利用，是经济学的首要任务。经济体制的优劣主要也是看能否做到资源的优化配置和有效利用。当今世界上的经济体制主要有两种，一个是计划经济，另一个是市场经济。这两种体制的区别就在于资源配置的方式不同，以计划机制作为资源主要配置手段的属于计划经济；以市场机制作为资源主要配置手段的属于市场经济。经济发展的实践证明，在国家的宏观调控下以市场机制作为资源配置的基础性手段，能够达到资源的优化配置，使得经济发展做到高效益、高效率。市场经济所以优于计划经济，能够达到资源优化配置的目的，这是因为，市场经济是自主的经济，在市场中活动的各个经济主体具有独立的经济利益，为了获得自己的最大经济利益而独立作出生产、经营决策，并对自己决策的后果负责。市场经济中的这种自主性质不仅是经济活力与效率的保证，而且是整个现代文明社会的基石。还有市场经济是自动调节的经济,它依靠货币、价格来组织和协调整个经济的运行过程,配置经济资源。而货币和价格制度是人们的经济联系、交换关系本身发展的产物。市场经济愈发展，它自行创造的组织工具与技术——集中表现为货币与价格制度——也就愈发展，从而市场经济的自我组织能力与组织效率也随之不断提高。所以，市场经济的不断成长也同时意味着其调节系统的不断健全，其中重要的一个方面就是国家宏观调控的完善。市场组织方式的发展，自行成长出相当完备的组织工具与技术，使有效的现代意义上的政府宏观调控成为可能，国家的宏观调控正是市场经济本身充分发展的结果。而在传统计划经济体制下，企业缺乏独立的经济利益，没有自主决策的权力，在经济活动中也不承担相应的决策后果。在这样的经济体制中，作为经济细胞的企业缺乏生机和活力。由于企业的一切活动听命于行政上级，形成了依附性很强的行政性的纵

向关系,横向经济联系被切断,必然窒息市场交换关系的发展,作为组织和协调整个经济运行的一系列工具与技术——集中表现为价格和货币制度——也就难以发展起来。正因为如此，计划经济即使通过模拟市场均衡价格的形成过程来制定计划价格，也不能指导资源的优化配置，因为作为计划经济基础的经济细胞的企业，由于缺乏独立的经济利益和决策权力，不可能对价格信号作出合理的反映，模拟市场最多只能做到对市场信号的功能模拟，却无法实现信号与动力的内在统一，无法从利益动力上保证生产单位对调节信号的合理反应。

2. 从市场经济与现代化发育过程逻辑的一致性来认识中国铁路走向市场。传统计划经济模式在工业化初期阶段起过积极的作用。当生产规模小，经济水平低，产业结构简单，发展目标比较集中、单一，生产和消费的需求易于掌握，由国家集中控制人力、物力和财力发展经济是比较有利的。然而，初步工业化实现以后，经济的进一步发展，规模扩大，结构复杂，技术进步加快，分工愈来愈细，社会化程度愈来愈高，生产和消费的需求多种多样且变化迅速，集中控制的传统计划经济体制就失灵了。为了适应生产力发展的要求，必须从传统计划经济向现代市场经济转变。现代市场经济是经济发展中不可逾越的阶段，是经济发展中不以人们意志为转移的客观规律。发展市场经济是实现现代化的必由之路，由市场化而现代化，人类文明进程的这一内在逻辑是普遍存在,不可抗拒的。现代化只有靠现代化的组织方式才能实现,而市场经济则由于它与现代化进程之间高度的逻辑一致性成为这种唯一的、不可替代的现代化方式。生产力的巨大发展是在社会分工的不断深化和拓展中实现的。人们物质和精神生活的多样性使他们因社会分工而形成的相互独立、相互分离必须由他们之间全面的相互依赖、相互交换关系来补足。这种关系就是市场关系。市场是社会分工体系的表现形式或实现形式，是人类在社会分工条件下最普遍、最一般的经济联系方式。人类社会的经济活动不断市场化的过程就是社会经济不断发展，日益繁荣，人类经济文明

不断进步的过程。近代工业文明的产生和迅猛发展,归根结底,来自富有效率的市场组织制度的作用。全面的经济现代化是在市场化过程中，在市场经济充分发展的条件下实现的，这是迄今为止人类社会史上的一个基本事实。从落后的农业国向先进的工业国转变、从分散的小生产向社会化大生产转变、从封闭的自然经济向全面开放的市场经济转变，即构成经济现代化的不可分割的整体过程。

3. 从世界发达国家铁路改革的潮流认识中国铁路走向市场。铁路属于社会先行资本。这种先行性体现在两个方面，其一是表现为市场经济发展的基础性、先决性条件，由于发达国家在工业化初期首先各自建成了强大的铁路运输网，以至西方多数的经济学家都把经济运动的空间实现作为既有条件，作为考虑经济运动规律的现存背景，从理论上抽象掉。但是，当我们研究发展中国家经济问题的时候，由于这些国家根本不存在现成的完备的运输系统,运输往往成为经济发展的制约因素,正是在这种情况下,运输作为社会先行资本的性质越来越引起了广泛重视；其二，运输作为社会先行资本，随着运输产业规模的扩大，在各国的现代化进程中，对市场经济的发展和成熟，起到了关键性的推动作用。马克思称铁路为现代实业之冠,我们理解,它包含了生产力和生产关系两个方面的内涵。十九世纪中叶的大规模修筑铁路的高潮,大大推动了西方国家工业化的进程，如著名经济学家 W. W. 罗斯托总结到“:美国起飞的产生主要是铁路化的工业结果而不是农业的结果”。同时,铁路产业的发展大大推动了市场经济制度成熟和走向现代化。在这方面，最突出的是铁路的发展对现代公司制度的形成，对现代金融市场的发育所起的巨大作用。公司制这种企业形式，至今已有 400 多年的历史，但是真正形成现代公司的则始于铁路公司。这是由铁路的产业特点所决定的，铁路建设需要大量资本，必须通过公司这种形式在短期内进行大量筹集；铁路专业性强，需要有一批专门管理人才，公司制这种企业组织形式，有利于企业家阶层的形成。铁路产业的发展对现代金融市场的成

需要全本请访问 www.ertongbook.com

熟的作用也是不可估量的，由于铁路需要的资本量大，必须通过多种渠道筹集，铁路公司传统上一直是国际股票市场、债券市场上的主要发行者，对国际上一些金融中心的形成、对金融工具的现代化都起到了巨大的推动作用。

西方发达国家，在铁路产业发展到一定程度后，由于认识上的失误，以及政治和军事上的原因，对铁路采取了过严的控制措施，这种控制违背了市场经济的基本原则，使铁路在与其它运输方式的竞争中处于十分不利的地位，导致铁路日益衰落，对市场经济的正常运行产生十分不利的影响。正是在这种情况下，世界发达国家铁路在经历过这一段弯路后，又先后走上了市场经济之路，并取得了初步的成果。社会再生产的进行，既是生产力的再生产，也是生产关系的再生产。关于铁路产业对整个社会经济发展的作用,以往我们从铁路发展滞后、能力不足,成为‘ 瓶颈 ’制约因素认识得多，而对铁路产业在生产关系发展中的作用认识不深，进而对加快和深化铁路改革的必要性、紧迫性认识不足，这是应该引起高度重视的。

4. 从其它基础产业的发展来认识中国铁路走向市场。改革开放以来，许多基础产业，如电力、公路、邮电等获得了较快的发展。这些基础产业的较快发展，并不是国家预算内投资增加的结果，而是运用市场机制，吸收社会资金进行建设，实现了跳跃性的发展。投资是经济发展的第一推动力。在运用市场机制吸收社会资金的同时,促进了投资体制的改革和企业经营机制的转换。即吸收社会资金，实现了投资主体的多元化，投资主体的多元化突破了传统体制下行业垄断，地区分割的部门管理模式，加之由于投资是以盈利为目的或者资金是有偿使用的，促使企业转向经营以效益最大化为目标。经营机制的转换增加了企业积累和吸收社会资金的能力，使企业走上了自我发展的道路。以吸收社会资金作为起点，在改革投资体制的同时，改革企业的经营体制，企业走上了“ 借鸡生蛋，蛋生鸡，鸡生蛋 ”的良性循环。在国家直接投资没有增加的情况下,这些基础产业获得了大的发展。“ 发展是

硬道理”这些基础产业的较快发展,在三个方面发挥了积极的作用:一是满足经济和社会发展的需要,促进了国民经济的发展;二是推动了全国改革的深化，促进了全国社会主义市场经济新体制的建立；三是从市场中获得了巨大的收益，为本系统和企业职工带来了巨大的利益。改革开放以来，在吸收社会资金投入铁路建设方面，也进行了一些探索和努力，在集资建设客站、货场，发展地方铁路和合资铁路方面积累了初步的经验。但是，从投资来源渠道来看，传统的单一的投资主体的状况没有从根本上得到改变;“一方建路、八方用路”的格局没有改变。传统投资体制,在造成投资的大量浪费、效益低下的同时，使得企业经营机制难以转换，企业缺乏自我积累，自我发展的能力，这样就堵住了企业进入市场，吸收社会资金加快发展的路子。在经济和社会发展很快，国家难以集中大量财力投向铁路建设，而铁路企业又难以通过市场获得发展的资源的条件下，铁路必然会陷入内外夹攻的困境，成为国民经济和社会发展的薄弱环节。十五年来，改革开放的实践证明，铁路传统的体制已成为铁路发展的桎梏。传统管理体制，其主要弊端是：经济管理的权力高度集中，经济动力基本上是国家自上而下的指令性计划；行业垄断、条块分割，割断了铁路与地区经济发展的内在联系；政企不分；国家对企业统得过死，企业缺乏应有的自主权；分配上的平均主义，企业吃国家的“大锅饭”,职工吃企业的‘大锅饭”,严重地影响了广大群众和基层的积极性、主动性和创造性。经济体制上的弊端，既影响着社会主义基本制度优越性的发挥，又影响着生产力的发展。不打破僵化体制，不积极进行改革，企业就没有生机和活力，铁路“瓶颈”制约地位就难以改变。改革是中国的第二次革命，改革的核心问题，是从根本上改变束缚生产力发展的原有经济体制，建立适应社会主义市场经济的铁路新体制。

二、本书主要的新观点

本书以邓小平同志建设有中国特色社会主义理论为指导，在

总结我国改革开放经验，特别是结合铁路系统改革开放经验的基础上，进行国内外、路内外、历史的和现实的开放式探索，用市场经济的一般规律和原理认识中国铁路，研究中国铁路，提出一系列新的观点。归纳起来，主要有：

1．关于对铁路运输特点的新认识。提出了铁路运输生产过程具有两重性，是高度集中的运输调度指挥和高度分散的运输组织作业相结合的观点。否定了传统的只强调高度集中的运输调度指挥，忽视高度分散的运输组织作业的观点。如果我们实事求是地认识铁路运输生产过程，就会看到，一方面，由于车辆运转过程的连续性，货物运输中的全程联网性和线路使用上的排它性，在技术上，运输调度指挥需要保持相对高度集中统一。但，另一方面，铁路运输需求差别很大，由货物数量、客运类别、运输距离、运送方向等多种因素构成，运输产品（服务）的差别性决定运输组织作业的分散性。运输组织作业是在铁路沿线广大地域空间内进行的,点多线长,具有高度的分散性。与其它一些行业相比,铁路运输生产过程的两重性，其高度集中统一的一面，与电力、邮电、冶金等现代工业生产流程相类似，有的企业其生产过程指挥上的高度集中统一的要求比铁路还严密、严格；但就作业的分散性来看，任何一个企业都比不上铁路，我国铁路运输组织作业分散在 5 万多公里的铁路沿线上。

2．关于对铁路是国家宏观调控手段的新认识。提出了在社会主义市场经济体制下铁路运输企业主要是国家宏观调控的对象。国家对经济的宏观管理，宏观调控，在计划经济体制下和在市场经济体制下，其目的、行为手段和方法是完全不同的。在传统体制下，国家是通过直接管理企业，运用计划（行政）命令手段指挥经济运行。在这种情况下，铁路建设表现为多重目的，有政治线、军事线、开发线和经济线等，铁路运输也服从和服务于多重目的。此时，铁路就成了国家宏观调控的一个重要手段，其建设，运营都要为某些特定的目 的服 务。从计划经济体制转向社会主义市场经济体制，政府管理经济的职能和行为手段发生了变化，政

府运用经济手段、法律手段和必要的行政手段管理经济，不直接干预企业的生产经营活动。为此，必须建立适应社会主义市场经济需要的新的宏观调控体系和手段。《中共中央关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》指出：“宏观调控的主要任务是：保持经济总量的基本平衡，促进经济结构的优化，保持国民经济持续、快速、健康发展，推动社会全面进步。”并且指出，宏观调控主要采取经济办法，主要是运用计划、财税、货币政策和产业政策，调节供求基本平衡，促进国民经济和社会的协调发展。《决定》明确指出了在社会主义市场经济条件下，国家宏观调控的“四个”手段。就这“四个”手段而言，财税和货币政策的运行，主要是国家财税金融部门通过相应的立法、执法和金融操作来进行，铁路企业主要受国家财税金融政策的调控；计划和产业政策有时需要铁路运输来配合才能得以运行，如产品供给和需求之间在不同地区间的平衡，特别是我国生产力布局和资源分布空间上的差异，使得某些资源和产品的大宗长距离调运不可避免，在较长时期内都将存在。在促进地区经济发展和经济结构优化方面，铁路运输的作用是其它运输方式难以替代的。但是，铁路运输的这种作用是在国家计划和产业政策这两种宏观调控手段的指导下发挥作用的，是服从和服务于这两种手段的。

3. 关于对铁路垄断和运力短缺的新认识。提出垄断和短缺都是人为造成的，是传统体制的重要特征，推动铁路走向市场，就是要破除垄断，充分运用经济手段达到供求均衡，消除短缺。通过改革，在一些基础产业领域，正是由于打破了人为的行业垄断，消除了自由进入的限制，多方吸收资金，才获得了很快的发展。从传统体制下的思维定势出发，必然是：划定事业范围——为防止垄断利润而限制价格——国家单独所有——成本失控——供给不足，需求过度——供求失衡。社会主义市场经济体制的思维特点是：放开事业界限——打破垄断——放开价格——放开资金市场——资金投入增加——供给增加——供求平衡。

4. 关于对铁路属性的新认识。提出了公益性是建立在企业性

的基础上,没有企业性,就没有公益性的观点。传统观点认为,铁路有多重属性，是国家的基础设施，把社会效益（公益性）与企业效益（企业性）对立起来，认为企业可以长期不顾自身效益而单纯地去追求社会效益。在社会主义市场经济体制下，企业效益和社会效益是统一的,《中共中央关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》指出“企业按照市场需求组织生产经营,以提高劳动生产率和经济效益为目的，政府不直接干预企业的生产经营活动。企业在市场竞争中优胜劣汰，长期亏损资不抵债的应依法破产”。企业要想获得效益,就必须占领市场,而只有生产消费者需要的产品，适销对路的产品，市场才能不断扩大；企业产品的市场扩大了，消费者得到需要的产品，企业增加了收入，既扩大了企业利润来源，也扩大了国家的收入，达到了企业效益和社会效益的统一。由此可见，在企业效益和社会效益中，企业效益是基础，只有在企业效益的基础上才谈得上社会效益。只有立足于企业效益,企业才能千方百计瞄准市场,生产市场需要产品,只有企业效益的不断扩大，才能为国家提供更多的税收；只有企业效益的扩大，企业才有扩大再生产的能力，才能不断扩大生产规模，生产更多社会需要的产品；只有立足于企业效益的扩大，企业才有开发新技术的动力和财力,才能生产出新的产品和服务。如果企业不注意自身效益，长期亏损下去，当资不抵债时就要依法破产，此时什么效益也谈不上了。所以，要理直气壮地支持企业按照市场需要组织生产经营，以获得最大利润为目标。

5. 关于学习发达国家铁路改革管理和发展的经验问题。提出学习和借鉴外国经验关键是要结合中国铁路的实际，将外国成功的经验中国化。历史经验证明，闭关锁国要导致落后，但照抄照搬也要吃大的苦头。任何成功的经验办法都有其存在的条件，条件变了，办法也应随之改变。中国铁路在改革开放的进程中，在认真汲取国外经验的同时，必须要特别注意分析中国铁路与外国铁路的异同，在认清国情路情的基础上将国外成功的经验中国化。

以上几个方面的观点，是铁路走向市场进程中争议的主要观

点。根深蒂固的传统观念，是铁路走向市场的最大障碍。解放思想是改革开放的先导，没有认识上飞跃，也就没有实践中的突破。我们一定要在邓小平同志建设有中国特色社会主义理论和党的基本路线指导下，进一步解放思想，实事求是地按照建立社会主义市场经济的要求，更新观念。以思想的解放，观念的更新，推动铁路更快更好地走向市场。

三、对铁路走向市场难点的新认识

本书提出一系列新的观点，不是要否定铁路走向市场的难点，而是运用这些新的观点正确认识铁路改革、走向市场中存在的矛盾和难点，进而采取正确的、有效的措施来解决。

我国的经济体制改革是一场深刻的制度变迁，是由传统的计划经济体制转变为新的社会主义市场经济体制。从总体上看，我国改革事业的艰难性远非其它国家所能比拟。我国的改革前无古人，今无范例，既没有现成的经验可以搬用，又无成熟完备的理论可以照抄，一切都要靠我们自己在改革的实践中去探索。特别是铁路长期以来作为计划经济体制较为典型的部门，其体制转轨必然更为困难与艰巨。

1. 协调铁路改革与发展的矛盾是体制转轨中的一大难题。铁路改革任务重，铁路发展的任务也很重。我国是发展中的社会主义国家，面临西方发达国家和周边国家经济上和政治上的严重挑战，迫使我国经济必须保持较高的增长速度。实现国民经济发展“三步走”的战略目标,是全党全国的头等大事。基础设施对促进经济增长起着重要作用，它为企业生产提供前期服务。没有发达的运输网络、经过良好培训的劳动力、以盈利为目的的企业，生产是不可能有效率的。铁路是基础设施的重要组成部分。我国铁路是交通运输的骨干力量，承担着国内 70% 以上的货物周转量。铁路长期以来发展不足，如今成为国民经济发展的“瓶颈”制约因素，铁路发展的任务很重。九十年代是铁路大发展的关键时期，是实现铁路发展战略的决定性一步。同时，九十年代也是我国经

需要全本请访问 www.ertongbook.com

济体制改革的关键时期，党的十四大和十四届三中全会提出了在本世纪末初步建立社会主义市场经济体制的目标。铁路走向市场既是新的经济体制的重要方面，又对新体制的建立起到重要的促进作用，铁路改革也不能滞后。铁路同时肩负着改革和发展两副重担，从根本上和长远来看，改革解放和发展了生产力，是铁路发展的强大动力。但是，在体制转轨中需要一个相对宽松的经济环境，在一定时期内，发展需要为改革让路。从铁路情况看，改革与发展的矛盾在较长时间内都将存在，只有协调好改革与发展的关系，改革才能顺利前进，发展也会因此获益。

2. 铁路目前基本上单一的所有制形式和单一投资主体的格局，使得在实现公有制与商品货币关系的对接，计划与市场的对接方面存在着特殊的困难。我国改革的目标是建立社会主义市场经济体制。具体地说，在所有制形式方面要实现公有制与商品货币关系的对接；在运行机制方面，实现计划与市场对接。社会主义经济市场化是生产力发展的不可抗拒的必然趋势。市场经济是多利益主体的经济。投资是经济发展的第一推动力。发展市场经济必须从源头做起，实现投资主体的多元化。我国经济体制改革就是从发展多种所有制起步的。实践说明，在体制转轨的过程中，非公有经济对竞争和市场机制等具有天然的适应性，而国有经济需要经过反复探索才能找到自己的生长点。如今，在其它行业和地区，多种经济成分有了很大的发展，但铁路系统，单一的投资主体、单一的全民所有制的格局基本上没有改变，使得铁路系统在政企分开、企业“四自”和经济运行由完全依靠行政机制转向以市场机制为基础方面，存在着特殊的困难。这就是铁路改革的难点，也是在体制转轨时期制约我国铁路发展的关键点。

第二章　铁路走向市场是市场经济发展的客观要求

一、市场经济的本质特征

市场经济的本质特征，是以市场作为资源的主要配置者，实现资源的优化配置。

就人们的需求无限性而言，任何资源都是相对稀缺的。这一稀缺决定了经济运行一个重要环节便是如何有效、优化地配置资源。迄今为止，有两种主要的资源配置方式，计划经济与市场经济。中国长期以来实行的是计划经济体制，以计划作为资源配置的主导形式。在实践过程中，这种资源配置方式对于经济运行的负效应日趋明显。因此，由计划经济向市场经济转轨便成为体制变迁的内在必然过程。

以计划经济作为资源配置的手段，必须具备两个前提： 1. 计划主体的信息完备性，即中央计划部门必须掌握全社会经济运行的全部信息，据此对各微观经济主体（地区、部门、行业、企业）进行资源配置。2. 各经济主体利益的均质性，即各经济主体没有利益差别，对资源运用享有相同的利益结果，第 1 个前提在社会经济发展的一定阶段在理论与技术上显然是不现实的；第 2 个前提在商品与货币存在的背景中，是无法实现的。在不具备上述两个前提的条件下推行计划资源配置手段，其实践特征必须表现为：1. 资源配置的非需求导向性。这种资源配置不是以现实需求为依据，而是由行政渠道自上而下地进行； 2. 非流动性。这种资源配置是通过互为分割的地区、行业、部门、企业来实现的，这一行政性分割使资源配置成为一次性过程，不但增量资源无法流动，一旦增量资源转化为存量资源则更无法流动；3. 非竞争性。这

种资源配置是通过刚性计划实施的，它排斥各经济主体通过竞争在资源配置上获取优势，某一经济主体即便资源运用效率高，但资源并不会通过经济方式向这一经济主体转移。这一状态必然导致资源运用的普遍效率低下。

通过市场配置资源则呈现以下特点：1. 资源以信息场为媒介配置于各经济主体。市场是平面型资源配置系统，而非线型的自上而下的资源配置系统。市场本身即是一个信息场，活动于市场中的各经济主体，可以通过价格、产品需求数量、质量、消费者偏好等信号，直接获取信息，依据有用信息，按合理的数量，质量去获取资源。就经济主体自身而言，它在市场中索取的信息是相对完备的，它自身是资源配置的主体。而用自上而下的线型系统来配置资源，则经济主体无需自身去索取信息，自身只是一个被动的资源配置客体。2. 以需求为导向。市场配置资源是一个反馈系统。因为社会需求及这种需求的多量性与多样性会通过市场直接反映出来。通过市场配置资源，资源流向会循着需求运动。3. 价格机制的传导性，在市场经济中，价格对资源配置起着传递机制的作用。当某种产品供过于求时，该种产品的价格便会跌落，在经济主体则表现为利润下降。这时资源便会从生产该产品的行业转移出去使该产品的生产数量减少。反之，当某种产品供不应求时，该产品的价格便会上扬，经济主体的利润会上升。这时资源便会向生产该产品的行业流入，使该行业生产规模扩张以满足社会对该产品的数量需求。这一过程，会使社会总供给与总需求趋于平衡。4. 竞争机制的刺激作用。在市场经济中，各经济主体都会主动地追求收益最大化。某一经济主体对资源运用效率高，则该主体的经济运行必然是低成本、高利润、高收益状态。而其他主体为实现这一状态，也必然提高资源的运用效率。在各经济主体为追求收益最大化的竞争中，会导致经济主体普遍的资源运用高效率，从而达到全社会的资源配置优化。

通过对比不难看出，计划手段是一种行政机制的、静态的资源配置方式，市场手段是一种经济机制的、动态的资源配置方式

在社会经济实践已对计划资源配置方式予以否定后，经济运行必然抉择市场资源配置方式。

二、铁路运力资源配置的市场化

在诸多资源中,铁路运力是一种既重要且具特殊性的资源。铁路运力作为资源的特殊性表现为：1. 对经济发展具有全局性，先导性影响；2. 生产和消费同时进行；3. 是生产过程的一个特殊阶段。在市场经济体制建设的过程中，这些特殊性更加决定了铁路运力资源发展、配置的市场化取向。

1.. 对经济发展的全局性、先导性影响

全局性影响。某些资源具有很高的关联度，即这些资源与国民经济发展的各领域都发生着紧密联系，并且构成这些领域的支持系统。没有这一支持系统的作用，其他经济领域很难甚至无法运行。铁路运力即属这些具有高关联度的资源之一。这种高关联度体现为：

区位资源运动的载体。经济区位理论表明，由于各区位资源赋的非完备性与差异性，某一区位单靠自身的资源并不能形成生产能力，因此就必然发生区位间资源的互换运动。这种资源空间位移的主要载体便是铁路运力。铁路运力的有效配置，可以导致各区位间资源的有效配置，使国民经济形成一个完整的生产系统。例如，我国的煤炭生产集中于主要几个区位，但全国各区位尤其是某些部门（如发电业）对煤炭的需求是不可或缺的。铁路运力便承担了煤炭资源在各区位间配置的绝大份额。一旦铁路运力不能迅捷地保证煤炭的运输，则各区位的正常生产程序便会被扰乱。

全国统一市场形成的媒介。就其自然地域而言，市场都是区域性、地方性的。但经济的社会性发展，要求冲破市场的区域性、地方性分割。在当代社会经济生活中，铁路运力起着连接各区域性，地方性市场的媒介作用，使区域性、地方性市场转化为统一市场。这一点，对于建立全国的统一市场体系是至关重要的。

与国民经济的各个领域呈蛛网型相关。某些产业在国民经济

中仅呈单向度相关,它或者仅与直接生产领域的某一产业有关,构成工艺上的上下程序关系；或者仅与某种直接消费有关，对国民经济并不形成全局性相关。而铁路运力则不然,举凡基础产品,如各种矿产品、原料等 中间产品,如各种零部件 直接消费品,此类产品更是不胜枚举，都与铁路运力发生联系，使铁路运力与各生产领域形成多向度相关,因而构成铁路运力的蛛网型相关性。铁路运力的正常运行会导致整个生产领域的正常运行；反之，则整个生产领域会陷于停顿状态。

先导性影响。在国民经济整体推进时，必须有某些部门的先行发展，才能奠定其他部门、行业发展的基础。铁路运力的先行发展，是国民经济整体发展的重要前提条件。无论从理论抑或经济史实证都必然得出这一结论。

铁路运力是铁路部门的主要构成要素，而铁路部门又属基础产业。作为基础产业的铁路部门，具有投资大、建设周期长等特点。在国民经济发展时，如果铁路部门与其他产业、部门同时起步，其扩张的速度将远不及某些行业、部门的扩张速度，会形成滞后性发展。而这种负效应时间差，又会反过来对其他行业，部门的发展形成严重的制约。因此,在国民经济发展的一定阶段,必须加大对铁路部门的先期投入，形成一个社会先行资本。如此才能满足国民经济对铁路运力的需求，保持铁路部门在国民经济中的适度超前发展，就会形成推动国民经济发展的正效应先导性影响。

德国与美国是发达国家的后来者。它们之所以能在 19 世纪末 20 世纪初后来居上，除了其他因素外，一个很重要的原因是它们此时对铁路部门的高投入，带动与支持了其他产业的大幅度发展。

19世纪最后 20 年,德国全境出现了修建铁路的高潮。铁路的发展对煤炭、钢轨、机车车辆等提出了巨大需求进而有力地推动了采煤、冶金、机器制造等一系列重工业部门的扩建，由此德国掀起了创办企业的狂热，在短短的 20 年时间中，德国就创设了近 300 个股份公司，吸引了大量的社会游资使其集中起来投入生产，

此举又解决了德国资本原积累不足的困难。社会先行资本对铁路的投入，带动与支持了其他产业的蓬勃生长，成为德国经济后来居上的契机。

19 世纪 60 年代为美国的第一次经济高涨期，其工业总产值较之 1810 年增长了 9倍。此一结果应归功于 50 年代铁路建设的迅速发展。到 1860 年，美国的铁路线长达近 6万公里，承担了全国货运量的 2/3。大规模的铁路建设，带动了美国东部重工业(冶金、采煤、机器制造）的发展，促进了西部农业生产的增长。铁路业的兴起对整个经济的发展起了很大推动作用。 1900 年左右则是美国的第二次经济高涨期，其工农业产值增长率达到了高峰。而此前恰恰有 30 年的铁路投资高潮期。60--90 年代的短短 30 年时间中，美国的铁路即由 6 万公里激增至 40 多万公里。大规模的铁路建设，进一步促进了西部垦殖和工农业的发展，特别是直接带动了钢铁、煤炭、机器制造等重要工业部门的发展。因此有人将此誉为“铁路建设是带动 19 世纪美国经济发展的中心”，此种说法并非溢美之辞。由铁路业带动的美国的钢铁、煤炭、机器制造、电气等重要工业部门的生产，在 19 世纪 80--90 年代，都跃居为世界首位，为美国的经济起飞奠定了坚实的基础。

2. 生产和消费同时进行。一般产品的生产阶段与消费阶段是截然分开的，因而其生产与消费是非共时空进行的。铁路运输产品的一个突出特殊性表现为生产与消费是共时空进行的。例如铁路旅客运输，在铁路部门方面进行的是生产过程，而在旅客方面同时进行的则是消费过程。

3. 生产过程的一个特殊阶段。铁路运输虽然并不构成产品的生产过程，但它却是生产过程的必要延伸。某一生产过程生产的一种中间产品，不通过一定的运输方式使其达到下一个生产过程，则这种中间产品不会转化为最终产品；一种最终产品，不通过一定的运输方式传输于消费者，这一产品亦不会最后实现。因此，铁路运力对于产品的最终完成和实现是极其重要的。

铁路运力资源的上述特殊性决定了它的发展与配置必须抉择

需要全本请访问 www.ertongbook.com