

新自由主义私有化批判

——基于国外铁路私有化改革实践的分析

崔 云

【摘 要】铁路私有化论认为私有化可以提高经营效率，提升服务质量，减轻财政负担。然而，国外铁路私有化改革实践表明：铁路私有化未必能够提高经营效率、提升服务质量；铁路私有化不仅无助于减轻财政负担，还会加重财政负担，大大降低社会效益，加剧社会贫富分化。铁路私有化本质上是西方新自由主义的一种表现样态，铁路私有化改革是新自由主义在铁路行业的实践。国外铁路私有化改革的失败表明，新自由主义私有化行不通。与此同时，以国有为主体的中国铁路取得了伟大的成就，充分彰显了社会主义公有制的巨大优越性。无论是国外铁路私有化改革的失败，还是以国有为主体的中国铁路取得的伟大成就，均以无可争辩的事实对新自由主义私有化作出了最有力的批判。中国应警惕新自由主义私有化，警惕铁路私有化论，坚持铁路以国有为主体的发展方向。

【关键词】铁路私有化 新自由主义 经营效率 社会效益

近年来，中国铁路尤其是中国高铁取得了举世瞩目的成就，赢得了世界普遍赞誉。但与此同时，也出现了少数不同声音，其中不乏用西方资产阶级新自由主义价值观裁剪我国铁路实践，用西方资本主义私有资本利润最大化等评价体系来衡量我国铁路发展的声音。有人认为，虽然中国铁路发展迅速，但是很多线路处于亏损状态，而亏损的主要原因在于国有缺乏效率，难以提高经济效益。尤其是2011年“7·23”甬温线特大铁路交通事故发生后，媒体上不时有舆论攻击中国铁路，并抛出形形色色的铁路私有化论。有人认为，铁路私有化可以明晰产权，提高经营效率，提高经济效益，提升服务质量；有人认为，铁路私有化可以减少亏损，减少政府补贴，减轻财政负担；等等。各种铁路私有化论试图通过舆论造势等各种方式影响中国铁路改革，使中国铁路走向私有化之路。

铁路私有化真的有如此神效吗？从国外铁路私有化改革实践看，铁路私有化并不是灵丹妙药。早在20世纪70~90年代，受鼓吹自由化、私有化、市场化的新自由主义影响，面对铁路行业连续亏损、政府财政负担日益加重的状况，英国、阿根廷、日本等国家不同程度地推行了铁路私有化改革。英国铁路私有化改革不但没有从根本上改善铁路运营状况、提高经济效益、提升服

务质量、减轻财政负担,反而出现了重大交通事故频发、铁路行业连续亏损、旅客满意度下降、财政补贴远超国有国营时期的情况。阿根廷铁路私有化改革后,也出现了大量线路停运关闭、重大交通事故频发的情况。国外铁路私有化改革实践表明,铁路私有化行不通。铁路私有化本质上是西方新自由主义的一种表现样态。铁路私有化改革是新自由主义私有化在铁路行业的实践。国外铁路私有化改革的失败表明,新自由主义私有化行不通。与此同时,以国有为主体的中国铁路取得了举世瞩目的成就,充分彰显了社会主义公有制的优越性。无论是国外铁路私有化改革的失败,还是以国有为主体的中国铁路取得的伟大成就,均以无可争辩的事实对新自由主义私有化作出了最有力的批判。

一、铁路私有化未必能够提高经营效率、提升服务质量

国外铁路私有化改革实践主要分为两类:一类是铁路所有权和经营权全部私有化,以英国为代表;另一类是盈利线路的业务所有权和经营权私有化,亏损线路的业务所有权国有,公司化经营,以日本为代表。这些国家铁路私有化改革的目标之一是改变铁路行业的亏损状况,提高铁路行业的经营效率,提高经济效益(铁路私有化国家主要以经济效益代表经营效率),提升服务质量。然而,铁路系统极其复杂,铁路经营效率不仅受铁路系统自身管理、技术、制度等因素的影响,还受地理位置、地形条件等自然因素的影响,更受人口密度、经济发展、产业规模、产业结构等经济社会因素的影响。实践表明,铁路私有化未必能够提高经营效率、提高经济效益、提升服务质量。

首先,铁路私有化后,虽然铁路行业的经济效益在短期内有所提高,但最终陷入亏损状态,亏损的数额甚至超过国有时期。以英国为例,经过1994~1997年的铁路私有化改革,在政府补贴减少的情况下,英国铁路行业的经营状况短期内得到改善,经济效益有所提高。但是,这一改变主要是通过充分利用国有时期的设施设备、减少雇员、减少或放弃长期投资等手段降低成本并提高价格来实现的,并非通过追加投资或技术进步实现,因而严重影响了铁路行业的长远发展。英国铁路私有化改革后发生的多起重大交通事故也充分说明了这一问题。英国铁路经济效益在短期提高后,政府铁路补贴数额也开始增长,并远超国有时期,但英国铁路行业还是陷入亏损状态。从可获得的数据看,以1987年1月的不变价格计算,在英国铁路国有时期,即1972~1973年、1973~1974年、1974~1975年、1975~1976年财政年度铁路行业亏损额分别为48.18百万英镑、144.51百万英镑、52.41百万英镑、24.07百万英镑^①,而在铁路私有化后,即2015~2016年、2016~2017年、2017~2018年、2018~2019年财政年度铁路行业亏损额分别为792.08百万英镑、785.85百万英镑、772.2百万英镑、387.22百万英镑^②。显然,英国铁路私有化后亏

^① 根据英国皇家出版局出版的英国官方手册(1975~1978年)有关铁路的统计数据和英国国家统计局官网价格指数数据计算得出。

^② 根据英国铁路与公路办公室官网相关铁路行业统计数据和英国国家统计局官网价格指数数据计算得出。

损的数额要远高于国有时期。铁路私有化并没有从根本上提高经营效率和经济效益。

其次，铁路私有化后，部分私有铁路公司之所以能够持续盈利，主要原因不在于它们是私有公司，而在于它们所经营的线路本就是国有时期经济发达地区客流量较大的盈利线路等。例如，1987年，日本开始推行铁路私有化改革，将日本国有铁道（国铁）分割私有化，成立日本铁路集团（JR）。其中，东日本旅客铁道公司（JR东日本）、西日本旅客铁道公司（JR西日本）、东海旅客铁道公司（JR东海）、九州旅客铁道公司（JR九州）四家公司分别于2002年、2004年、2006年、2016年完全私有化后，实现了持续盈利。由此，日本被奉为铁路私有化改革的成功典范。但是，四家公司之所以能够持续盈利，主要原因不在于它们是私有公司，而首先在于四家公司所运营的线路本来就是国有时期盈利较大的线路，覆盖了日本东京、大阪、名古屋三大都市圈等客流量大的经济发达地区。而且，私有化时剥离了大量债务，四家公司只承担国铁时期很少一部分债务，绝大部分债务由日本国有铁道清算事业团承担^①，最终大部分债务由国家偿还，从而大大降低了私有公司的财务成本。此外，实行铁路私有化后，四家公司裁撤了大量铁路员工，大幅降低了运营成本。因此，将四家私有铁路公司的持续盈利简单机械地归结为私有化，是不符合事实的。英国能够持续盈利的私有铁路公司基本也是上述状况。例如，维珍铁路公司（Virgin Trains）运营的英国西海岸主线（West Coast Main Line），等等。由此可见，私有铁路公司能够持续盈利，未必是私有化提高效率的结果。

再次，在私有公司经营不佳甚至亏损的同一条线路上，国有公司的经营实现了持续盈利。从英国东海岸主线（East Coast Main Line）铁路私有化、国有化、再私有化、再国有化的过程，可以一窥国有国营与私营的效率高低。铁路私有化改革后，作为英国第二大主干线的东海岸主线铁路先后授权给两家私有公司运营，但由于多年经营效益不佳甚至出现较大亏损，2009年，英国政府不得不把铁路收归国有，并成立国有直营铁路（Directly Operated Railway）公司运营，该公司在运营后的首个财政年度就实现了盈利，此后持续盈利。英国学者2014年1月10日在英国《金融时报》网站发表过一篇题为《国营的东海岸铁路成为“最有效率”铁路线》的文章，指出“英国少数国有铁路线之一的东海岸铁路的经济效益高于私有铁路”^②。2015年，怀有新自由主义私有化执念的英国政府再次将东海岸线路私有化，授权给向英国政府承诺缴纳更高特许经营费的私有公司运营。但私有铁路公司最终缴纳的特许经营费不仅远低于承诺的费用，还低于国有直营铁路公司所缴纳的费用，经营也陷入亏损。2017年底，英国政府被迫收回两家公司在该条线路的特许经营权，再次将东海岸主线铁路国有化，国有铁路公司2018~2019年财政年度实现盈利。事实表明，铁路私有化不仅未能提高运营效率，相反，还降低了运营效率。英国东海岸主线铁路私有化、国有化、再私有化、再国有化的奇葩过程一方面用无可辩驳的事实否定了铁路私

^① 国土交通省鉄道 《国鉄の分割民営化から30年を迎えて》，<https://www.mlit.go.jp/common/001242868.pdf>。

^② 〔英〕罗思义 《国营的东海岸铁路成为“最有效率”铁路线》，https://www.guancha.cn/europe/2014_01_10_198737.shtml。

有化高效率论，否定了新自由主义私有化，另一方面也深刻反映出新自由主义对英国政府的影响何其根深蒂固。

最后，很多资本主义国家的铁路行业仍以国有为主体，部分国家仍有部分业务国有。在德国，占据市场主体地位的铁路公司为国有的德国铁路控股公司（DB）；同样，在法国，占据市场主体地位的法国国家铁路公司（SNCF）也为国有。此外，还有澳大利亚、意大利、荷兰、瑞士等国家^①。与此同时，即使在铁路私有化程度较高的国家，仍有很大一部分业务国有。例如，一贯以最大自由化、私有化和市场化标榜的美国，在私有铁路客运业务连续亏损、难以为继、濒临破产的情况下，1971年，对部分铁路客运业务实行国有化，成立了国有的美国铁路公司（Amtrak）。目前，该公司已连续运营50年，财务状况逐渐改善。上述情况本身就是对铁路私有化改革的否定。

此外，铁路私有化也未必能够提升服务质量。以英国为例，铁路私有化后，除经营管理不善造成多起重大交通事故外，为获取最大利润，私有铁路公司不断提高票价，关闭停运盈利不佳线路，降低设备更新等再投资比例，造成“铁路票价高、运力不足、设备老旧、晚点严重”。英国火车票价昂贵，英国铁路员工国内出差情愿坐飞机也不愿坐火车。英国铁路设备也很老旧，“车外下大雨车里下小雨”。英国铁路与公路办公室统计数据显示，“2016年，英国境内的火车平均服役21年，达到2000年以来的最高值”。英国北方公共政策研究所（IPPR）智库主任艾德·考克斯（Ed Cox）称，“英国的铁路系统比其他发达国家都要老旧”^②。另一家智库研究报告称，“私有化每年带来的总成本大约12亿英镑，而真正的私人投资额只有这个数字的1%。难怪欧洲其他地区主要以国营为主的铁路都要比英国便宜得多”^③。英国火车晚点十分严重，“同一车次一次也没准点过”，“全国常有延误的铁路班次超过三分之二”。而造成列车延误的原因更是千奇百怪，“除了常见的天气因素，铁轨被偷、电线着火、信号丢失、司机迟到、中途迷路，都可以成为火车晚点的理由”^④。

实践表明，无论是在提高经营效率，还是在提升服务质量方面，同国有铁路相比，私有铁路公司均无优势可言。因此，铁路私有化并不可行。

二、铁路私有化不仅无助于减轻财政负担，还会大大降低经济社会效益

国外铁路私有化的一个主要目标是减少政府对铁路行业尤其是对亏损线路或业务的补贴，减轻财政负担。然而，事实表明，私有资本的逐利性，即追求利润最大化的本性，决定了铁路私有化不但难以减轻财政负担，还会加重财政负担，并大大降低经济效益和社会效益。

首先，私有资本的逐利性决定了它在选择投资经营铁路线路或业务时，优先选择盈利最大的

^① Department for Transport, “Current Railway Models (Great Britain and Overseas): An Evidence Paper”, <https://www.gov.uk/government/publications/current-railway-models-great-britain-and-overseas-an-evidence-paper>.

^② 陆纾文 《英国铁路让民众忍无可忍》，《文汇报》2017年1月27日。

^③ 《英国人15%的收入用来买火车票》，https://www.guancha.cn/Macroeconomy/2012_08_29_94077.shtml。

^④ 陆纾文 《英国铁路让民众忍无可忍》，《文汇报》2017年1月27日。

线路或业务，力避盈利不佳和亏损线路或业务。铁路私有化后，通常情况下，在多个私有资本的角逐中，实力较强的私有资本会获取盈利较大的线路或业务。而盈利较小或亏损线路的业务通常会出现三种情况：一是无法实现私有化，仍需政府补贴。例如，在日本推行铁路私有化改革过程中，北海道旅客铁道（JR 北海道）、四国旅客铁道（JR 四国）和日本货物铁道（JR 货物）三家公司，由于受人口较少、经济活动水平较低等因素的影响，客货流量较小，经营状况不佳。尤其是北海道旅客铁道公司长期处于亏损状态，没有私有公司愿意购买。至今三家公司仍无法实现原计划的私有化，虽以公司形式运营，但仍为日本国家全资所有，需要日本政府给予补贴。二是私有化后公司亏损，又重新国有化。例如，英国铁路私有化后，成立全国铁道公司（Railtrack），在发生多起重大交通事故后，该公司亏损严重，加之铁道等基础设施本身具有投资大、回报低等特点，没有私有公司愿意接手，“英国政府不得不于2002年组建路网公司接管铁路资产，重新国有化”^①。三是私有化后亏损，公司以各种理由获取政府各种补贴。综上所述，铁路私有化后，一方面，原本盈利尤其是利润丰厚的线路或业务出售给了私有资本，提高了私有资本的经济效益，缩小了政府的收入来源；另一方面，亏损线路或业务仍需政府给予大量补贴。对于这种状况，英国媒体称，“英国铁路现在是吞噬公共财富的黑洞，钱全都溜进了垄断承包商的口袋里”^②。

其次，私有资本的逐利性，决定了它会不惜一切代价大力降低运营成本，提高价格，最大程度提高股东分红比例，争取政府最多补贴。为降低经营成本，一些私有公司不惜牺牲铁路安全购买劣质低价的产品或服务。例如，英国铁路私有化后成立的全国铁道公司，为降低成本，购买廉价低劣的安全系统，将维护、保养等业务低价外包给私有公司等，导致多起重大交通事故发生，给社会造成重大损失。为增加收入，私有铁路公司一再提高价格，提高了广大民众的出行成本。例如，铁路私有化后，英国火车票多次提价，成为欧洲最昂贵的火车票。2012年，火车票支出就已高达英国乘客收入的15%，英国有50%的热门线路飞机票比火车票更便宜^③。为获取最大收益，私有铁路公司还常常提高股东分红的利润占比，降低用于技术研发和再投资的利润占比，这不利于铁路行业的长远发展。此外，为增加收入，无论是长期赢利的私有公司，还是亏损的私有公司，常常以各种“合理”理由扩大支出，以争取得到政府更多补贴。

最后，私有资本的逐利性，决定了它会根据自身经济利益停运、关闭一些盈利不佳和亏损线路，从而不利于经济社会的平衡发展。停运或关闭的线路通常位于客流量小的偏远地区、农村地区，而这些地区一般为交通不便、经济社会发展相对落后的地区，民众收入水平普遍偏低，铁路是当地民众与外界加强经济社会联系的重要纽带。铁路线路的停运或关闭无疑会弱化当地民众与外界经济社会的联系，加大地区间经济社会发展的不平衡。例如，阿根廷进行铁路私有化改革后，私有公司停运、关闭了大量盈利较小和亏损的铁路线，这不仅导致阿根廷铁路行业发展严重

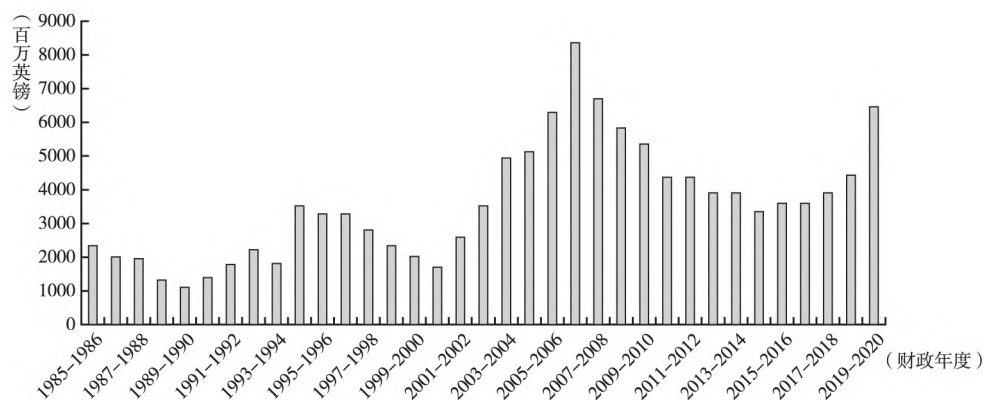
① 贾晋京《铁路为何难以“私有化”》，《社会观察》2011年第9期。

② 《英国人15%的收入用来买火车票》，https://www.guancha.cn/Macroeconomy/2012_08_29_94077.shtml。

③ 《英国人15%的收入用来买火车票》，https://www.guancha.cn/Macroeconomy/2012_08_29_94077.shtml。

倒退，还加剧了偏远落后地区的贫困化和社会的贫富分化。

实践表明，铁路私有化不仅无助于减轻财政负担，还会加重财政负担，降低社会效益，加大社会的不平等程度。英国进行铁路私有化改革后，政府对铁路的补贴金额在短期内略有下降，随即迅速攀升到远超私有化之前的水平，详见下图中的英国政府铁路运营补贴情况。英国政府原本希望通过铁路私有化减轻财政补贴负担，结果却适得其反。此外，根据法国著名经济学家托马斯·皮凯蒂（Thomas Piketty）在《资本与意识形态》一书中提供的相关数据，20世纪80年代以来（即英国撒切尔政府私有化改革以来），英国公有资本占全部资本（包括公有资本和私人资本）的比重基本呈不断下降趋势。与此同时，英国收入不平等程度自私有化改革后呈现上升趋势^①，而英国经济增长率在经过私有化改革后的短期上升后，随即陷入长期的增长停滞困境。由此可见，新自由主义私有化无助于从根本上解决经济发展问题，只会加剧贫富分化，并把经济推向长期衰退。与此同时，越来越多的有识之士日益认识到铁路私有化的危害，呼吁回归国有化。英国绿党领袖、欧洲议会议员卡洛琳·卢卡斯（Caroline Lucas）发文声称，“铁路私有化是一场灾难，是再次国有化的时候了”^②。



英国政府铁路运营补贴 (2019-2020年不变价格)

数据来源: Department for Transport and Office of Rail and Road, "Government Support to the Rail Industry", <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/rai03-rail-finance>.

三、铁路私有化本质上是新自由主义的一种表现样态

铁路私有化是一种私有化主张，而私有化是西方资产阶级右翼意识形态新自由主义自由化、

^① Thomas Piketty, "Technical Appendix to the Book «Capital et Ideology»", <http://piketty.pse.ens.fr/files/Piketty2020TablesFiguresLinks.pdf>.

^② Caroline Lucas, "Privatising the Railways was a Disaster. It's Time to Renationalize", *The Guardian*, 22 August, 2013.

私有化和市场化三大核心内容之一，也是新自由主义思想、理论体系的根本原则之一。因此，铁路私有化主张本质上是一种新自由主义价值观，铁路私有化本质上是新自由主义的一种表现样态，铁路私有化改革则是新自由主义在铁路行业的实践。国外铁路私有化改革实践表明，新自由主义私有化无力解决资本主义国家铁路行业出现的问题，铁路私有化改革注定是失败的。

（一）私有化主张本质上是一种新自由主义价值观

新自由主义是在资本主义经济社会发生深刻变化，并出现了社会主义实践的复杂背景下，产生并发展起来的思想、理论体系，是现代资产阶级右翼的意识形态。

20世纪20~30年代，自由竞争资本主义已逐渐过渡到垄断资本主义，与此同时，俄国十月革命胜利后，社会主义付诸实践，这些变化对资产阶级古典自由主义经济理论形成极大的挑战和压制，新自由主义就是在此背景下产生的。1920年，奥地利经济学家米塞斯（Ludwig von Mises）发文断言，“社会主义国家不可能有合理的经济计算，不可能实现资源的合理配置”^①。显然，新自由主义在产生之初就将矛头直对社会主义。20世纪20年代末30年代初，资本主义世界爆发严重经济危机，古典自由主义理论遭到怀疑和否定，而主张通过扩大政府支出解决有效需求不足的以凯恩斯主义为代表的国家干预主义开始盛行，并占据主流地位长达40年之久。由于新自由主义的保守立场及其不合时宜的极端政策主张，它长期受到冷落，处于非主流地位。

20世纪70年代，随着资本主义社会基本矛盾的加剧，主要资本主义国家陷入高通胀、高失业、低经济增长的滞胀困境，奉行国家干预的凯恩斯主义对此束手无策，鼓吹自由化、私有化、市场化的新自由主义取代凯恩斯主义上升到主流地位。1979年英国首相撒切尔夫人和1981年美国里根先后上台，开始大力推行新自由主义政策，极力减少政府干预，大规模推行私有化改革，并在全球掀起私有化浪潮，至今仍余波未平。

新自由主义发展至今已有百年，新自由主义学派众多，理论体系庞杂。影响最大的是伦敦学派、货币学派和新古典宏观经济学派。其中，尤以哈耶克（Friedrich August von Hayek）的影响为最，他是伦敦学派主要代表人物，同时也是新奥地利学派和芝加哥学派的核心成员。哈耶克极力主张自由化，认为自由是效率的前提，私有制则是自由的前提，而市场经济是实现自由的最有效途径，是保证自由的自然秩序。因此，哈耶克也极力主张私有化和市场化，反对任何形式的社会主义和经济计划等，认为这些属于人为构建的秩序，会给人类带来灾难。在反对社会主义方面，哈耶克和他的老师米塞斯可谓一脉相承。哈耶克的理论观点成为新自由主义诸多学派的主要思想来源。自由化、私有化和市场化成为新自由主义思想、理论体系的三大原则。因此，从这一意义上讲，私有化主张本质上就是一种新自由主义价值观。

从新自由主义的产生、发展历程看，新自由主义既是对社会主义的极化反应，也是对凯恩斯主义的极化反应。一方面，面对实践中的社会主义，西方资产阶级惶恐不安，迫切需要建立不同的思想理论反对社会主义；另一方面，面对资本主义经济危机，在不改变资本主义生产资料私有

^① 吴易风 《略论新自由主义及其影响》，《当代世界与社会主义》2004年第2期。

制的条件下,西方资产阶级黔驴技穷,极易走向束手无策的凯恩斯主义的反面,从而主张推行自由化、私有化和市场化。然而,在资本主义体系内,无论是凯恩斯主义,还是新自由主义,都不可能解决资本主义的基本矛盾,解决资本主义经济社会发展的停滞问题。新自由主义私有化,只会推动越来越多的生产资料等私有化,不断加剧资本主义的基本矛盾。因此,新自由主义私有化注定是失败的。

(二) 新自由主义“华盛顿共识”的本质与危害

20世纪80年代以来,新自由主义逐渐由理论转向“政治化、国家意识形态化”^①,其标志性事件为1990年达成的“华盛顿共识”。“华盛顿共识”的核心是推行最大程度的私有化、自由化和市场化。“华盛顿共识”要求所有想融入全球化的国家(实际上主要是发展中国家)必须实行国企私有化、国际自由化(贸易自由化,放松外资限制,开放商品、资本市场)和市场化(利率市场化、汇率市场化、放松政府管制等)。就其本质看,国有企业私有化不过是主要发达资本主义国家私有垄断资本削弱发展中国家尤其是社会主义国家独立自主发展本国经济的国有经济力量,廉价获取其优质国有资源以占为私有(自身私有或其代理人私有)的过程;国际自由化不过是发达资本主义国家跨国资本无障碍地进出他国获取利润的自由;国内市场化不过是发达资本主义国家私有垄断资本不断获取有定价权的市场的过程。“华盛顿共识”旨在向社会主义国家渗透新自由主义意识形态以诱导其和平演变,同时向发展中国家灌输新自由主义意识形态以推行其新殖民主义。

美国新自由主义经济学家杰弗里·萨克斯(Jeffrey Sachs)针对俄罗斯的“休克疗法”改革方案以及挪威新自由主义经济学家伊萨克森(Arne Jon Isachsen)等针对俄罗斯和其他东欧国家提出的私有化政策建议就是“华盛顿共识”的具体应用。新自由主义“华盛顿共识”推动俄罗斯和其他东欧国家迅速走向全面资本主义化。然而,新自由主义私有化并没有带来预期的经济效益的提升、经济的快速发展、人民收入水平的提高。相反,它给俄罗斯和其他东欧国家的人民带来了巨大灾难,私有化之后的俄罗斯和其他东欧国家经济发展严重倒退,社会严重两极分化,人民生活水平急速下降。此外,萨克斯等人还为中国制订了私有化方案。该方案提出,要通过“产权清晰化”,使中国国有企业“私有化”“股份化”。萨克斯等人指出,“中国私有化方案与俄罗斯私有化方案的主要区别仅在于:俄罗斯私有化是‘突变式私有化’,中国私有化是‘渐进式私有化’”^②。

虽然新自由主义私有化主张至今在我国也没有达到其预期目的,但是,国内的确出现了形形色色的私有化论调,铁路私有化就是其中之一。铁路私有化是一种私有化主张,而私有化是新自由主义思想、理论体系的三大原则之一,是新自由主义“华盛顿共识”三大核心内容之一。铁路私有化既不是什么新理论,也不是什么新观点,而是西方资产阶级右翼意识形态新自由主义的

^① 中国社会科学院“新自由主义研究”课题组《新自由主义研究》,《马克思主义研究》2003年第6期。

^② 吴易风《略论新自由主义及其影响》,《当代世界与社会主义》2004年第2期。

一种表现样态。因此，我们要警惕新自由主义，警惕“华盛顿共识”，警惕包括铁路私有化在内的各种私有化论调。

（三）铁路私有化改革是新自由主义私有化在铁路行业的实践

作为新自由主义的一种表现样态，铁路私有化并没有仅仅停留在思想理论、意识形态层面，还被多国政府推向了经济社会实践。

20世纪70年代，资本主义经济进入萧条期和危机期，信奉新自由主义的政府陆续推行私有化改革，并逐渐将之扩展到铁路领域。一方面，信奉新自由主义的政府希望通过铁路私有化，减少政府干预，推动铁路行业自由化、市场化，同时甩掉对铁路行业的补贴负担，减轻财政压力；另一方面，信奉新自由主义的政府希望通过铁路私有化提高私有铁路公司的经营效率，增加税收，同时通过铁路私有化出售铁路国有资产来直接增加财政收入，缓解财政压力。英国最为典型。1979年撒切尔夫人上台后，面临经济衰退，1980年英国经济增长率为-2.1%^①。为缓解经济压力，受哈耶克、弗里德曼（Milton Friedman）等的新自由主义思想理论影响，英国开始大规模推行国有企业私有化改革，从钢铁、石油等竞争性行业，扩展到电信、电力、自来水等自然垄断性的公共事业部门。梅杰上台后，进一步将私有化扩展到多年亏损、需要政府补贴维持运营的铁路行业，并于1997年彻底完成铁路私有化改革。20世纪80年代，日本国铁投资新干线造成巨额负债，饱受诟病，加之国铁多年亏损，政府财政压力加大。为改变这一现状，受撒切尔和里根新自由主义改革的影响^②，1987年，日本推行铁路私有化改革，将盈利较大的线路逐步私有化。20世纪80年代，阿根廷经济衰退，政府债台高筑，经济压力增大，国有铁路又连年亏损，为改变这一状况，信奉新自由主义“华盛顿共识”的梅内姆（Carlos Saúl Menem）总统在世界银行等国际机构的指导下推行了铁路私有化改革。由此可见，铁路私有化成为资产阶级政府解决国内经济问题、减轻财政压力的工具。作为私有资本获取最大利润并维护统治的工具，资产阶级政府日益从古典自由主义私有资本的“守夜人”演变为新自由主义私有资本的“仆人”。

信奉新自由主义的英国、日本和阿根廷政府希望通过铁路私有化提高铁路经营效率，提高经济效益，同时减轻财政负担。然而，事与愿违。经过20多年的私有化改革，英国铁路陷入重大亏损，2020年9月21日，英国政府宣布，终止铁路特许经营权模式的铁路私有化改革^③，这宣告了英国铁路私有化改革的失败。而早在2015年，阿根廷政府就宣布铁路全部国有化。被标榜为成功典范的日本铁路私有化改革，只是盈利线路的私有化，这一模式并不能说明铁路私有化改革的成功。因此，从实践上看，铁路私有化改革是失败的，即新自由主义在铁路行业的实践是失败的。

^① Office for National Statistics, “Gross Domestic Product: Year on Year Growth: CVM SA %”, <https://www.ons.gov.uk/economy/grossdomesticproductgdp/timeseries/ihyp/pn2>.

^② （日）野口悠纪雄《战后日本经济史》，张玲译，北京：民主与建设出版社，2018年，第187-188页。

^③ Department for Transport and The Rt Hon Grant Shapps MP, “Rail Franchising Reaches the Terminus as a New Railway Takes Shape”, <https://www.gov.uk/government/news/rail-franchising-reaches-the-terminus-as-a-new-railway-takes-shape>.

虽然铁路私有化改革以失败告终，但是，新自由主义仍以各种方式以各种表现样态在世界传播。受其影响，铁路私有化改革仍会在某些国家推行。例如，为缓解当前国内经济压力，尽管遭到了民众的强烈反对，印度莫迪政府还是准备推动本国铁路私有化。新自由主义影响之大，由此可见一斑。因此，我们要始终警惕新自由主义，警惕新自由主义对思想理论、意识形态、经济社会实践、媒体舆论、法律制度等各个层面的渗透。

四、以国有为主体的中国铁路^①取得了伟大成就

在中国共产党领导下，以国有为主体的中国铁路始终以人民为中心，无论是在路网规模上，还是技术水平上，均取得了举世瞩目的成就。与此同时，中国铁路运输生产能力快速增长，有力地促进了经济社会的发展，取得了显著的经济效益和巨大的社会效益。

中国的路网规模位居世界前列。根据相关数据，截至2020年，全国铁路营业里程14.63万公里，位居世界第二；复线率59.5%，电化率72.8%，均位居世界首位。西部地区铁路营业里程5.9万公里。国家铁路营业里程12.8万公里，复线率61.6%，电化率74.9%。中国高铁发展迅速，从2004年无一寸高铁，从引进、消化、吸收再创新到自主创新，中国高铁现在已经领跑世界。2020年高铁运营里程达3.8万公里^②，位居世界首位。目前，在2017年完成的“四纵四横”高铁网基础上，“八纵八横”高铁网正在加密成型。

中国铁路总体技术水平已迈入世界先进行列，高速、高原、高寒、重载铁路技术已达到世界领先水平，智能高铁技术创新实现重大突破，智能高铁技术正逐步实现全面自主化，自主研发的复兴号高速列车成功实现时速350公里的商业运营、智能型复兴号高速列车在世界上首次实现时速350公里自动驾驶功能，中国高铁从世界铁路发展的追赶者成为了引领者。英国学者希瑟·麦格雷戈（Heather McGregor）2019年10月27日在《星期日泰晤士报》网站发文感叹中英铁路在速度等方面的巨大反差，指出，“如果英国的火车效率能有一点点像中国也好”^③。这既是对中国铁路效率和服务质量的极大肯定，也是对中国高铁技术的高度赞誉。

中国的铁路运输能力和运输效率位居世界首位。根据世界银行和中国国家统计局的相关数据，当前，无论是客运周转量，还是货运周转量，中国铁路均位居世界首位。20世纪80年代初，中国铁路客运周转量低于印度和日本；2008年之前，中国铁路货运周转量一直低于美国；近年，随着中国铁路运输生产的快速增长，中国与世界铁路运输大国的距离不断缩小，并最终超越这些国家。在铁路运输能力快速增长的同时，中国铁路的运输效率也在不断提升。早在

^① 中国铁路（统计范围不含港澳台）基本为国有，其中，主体部分为中国国家铁路集团所有，其余为地方国有和其他国有企业所有；合资企业中的私有部分占比很低。当前，以国有为主体的中国铁路基本为公司化经营，国有经营一说逐渐淡出。

^② 国家铁路局《2020年铁道统计公报》，https://www.mot.gov.cn/tongjishuju/tielu/202104/t20210419_3573713.html。

^③ 《英学者感叹中英铁路巨大反差“我太喜欢从上海到北京的高铁了”》，<http://www.cankaoxiaoxi.com/china/20191029/2394073.shtml>。

2009年,“中国铁路以占世界铁路6%的营业里程完成了世界铁路25%的工作量,运输效率世界第一”^①。

中国铁路取得了显著的经济效益。鼓吹铁路私有化者认为国有铁路产权不清晰,效率低下,进行私有化改革可以提高经营效率和经济效益。近年来,国有中国国铁集团(原中国铁路总公司)在偿还高额债务的同时整体上实现了持续盈利(2020年受疫情影响亏损)。具体到各项业务,客运业务总体亏损,其中,客流量大的线路基本盈利。例如,客流量大的京沪高铁已成为全球最为盈利的铁路,客流量小的西部多条线路尤其是偏远落后地区的线路基本常年亏损;货运业务基本盈利,其中盈利最大的为大秦铁路;投资、科研、设计等非运输业务基本盈利,例如,中国国铁集团下属的中国铁路投资有限公司、中国铁道科学研究院集团有限公司、中国铁路设计集团有限公司等获得了大小不等的盈利。而推行铁路私有化的英国,在政府补贴远超国有时期的情况下,近年来,铁路行业整体陷入亏损状态。即使仅用新自由主义所谓的经济效益标准来衡量国有铁路与私有铁路的运营效率,孰高孰低也一目了然。

中国铁路取得了巨大的社会效益。中国铁路与西方私有铁路的最大区别是,中国铁路始终以人民为中心,西方私有铁路以自身利润最大化为最终目标。中国铁路不仅关注自身经济效益,更关注人民的利益,关注社会效益,关注铁路行业对整个经济社会的影响。马克思指出“缩短流通时间的主要方法是改进交通。”^②中国铁路的快速发展,中国铁路运输生产的快速增长,大大缩短了商品流通时间,加快了资本周转速度,提高了整个社会的经济效益。中国铁路尤其是高铁的快速发展,拓展了人口流动的范围,扩大了人口流动的规模,促进了劳动力生产要素的有效配置,推动了经济社会的发展。中国铁路的快速发展为国防、三农物资、抗震救灾、国家重点物资等公益性项目提供了坚实有力的保障,促进了经济社会的健康稳定发展。中国铁路尤其是高铁的快速发展还促进了国际铁路项目合作、国际商贸合作、国际能源合作等,提升了中国的国际经济政治影响力。此外,中国铁路也为脱贫攻坚作出了重大贡献,有力地推动了经济社会的平衡发展。以国有为主体的中国铁路始终以人民利益为中心,中国铁路有多条线路,尤其是西部山区等偏远落后地区的线路,常年亏损运营。例如,已建成的青藏铁路和在建的川藏铁路,均为投资巨大而明知亏损的项目;普速铁路客运价格多年未变,贫困山区的慢火车公益项目常年亏损运营,如运行超过50年票价未涨,穿越大凉山区的5633/4次扶贫慢火车,等等。这充分彰显了社会主义制度的巨大优越性。

当前,无论是线路规模,铁路总体技术水平,还是铁路运输生产能力和运输效率,中国铁路均位于世界前列。与此同时,中国铁路还取得了显著的经济效益和巨大的社会效益。以国有为主体的中国铁路取得的伟大成就,是对铁路私有化论调最有力的否定和批判。

^① 《中国铁路营业里程已达8万公里运输效率世界第一》, http://www.gov.cn/jrzq/2009-08/12/content_1389375.htm。

^② 马克思《资本论》第3卷,北京:人民出版社,2004年,第84页。

五、结语

铁路私有化论既不是什么新理论，也不是什么新观点。铁路私有化本质上是西方新自由主义的一种表现样态，是新自由主义私有化在铁路行业的展现。铁路私有化改革是新自由主义私有化在铁路行业的实践。西方国家铁路私有化改革实践表明，铁路私有化未必能够提高经营效率、提高经济效益、提升服务质量；铁路私有化不仅无助于减轻财政负担，还会加重财政负担，大大降低经济社会效益，加大经济社会发展不平衡，加剧社会贫富分化，并将经济推向衰退。西方国家铁路私有化改革的失败表明，新自由主义私有化无力解决资本主义国家铁路行业出现的问题，铁路私有化行不通。与此同时，以国有为主体的中国铁路取得了伟大的成就，取得了显著的经济效益和巨大的社会效益，充分彰显了社会主义制度的巨大优越性。西方国家铁路私有化改革的失败，在实践上验证了新自由主义私有化的不可行；而以国有为主体的中国铁路取得的伟大成就，则在实践上证明了国有铁路的高效。无论是国外铁路私有化改革的失败，还是以国有为主体的中国铁路取得的伟大成就，均以无可争辩的事实对新自由主义私有化作出了最有力的批判。

习近平总书记明确指出“如果我们用西方资本主义价值体系来剪裁我们的实践，用西方资本主义评价体系来衡量我国发展，符合西方标准就行，不符合西方标准就是落后的陈旧的，就要批判、攻击，那后果不堪设想！”^① 这既是忠告，也是警示。我们不要忘记，新自由主义私有化给俄罗斯和其他东欧国家的人民带来的巨大灾难；不要忘记，新自由主义私有化将拉美国家的人民推进经济崩溃和社会动荡的深渊。新自由主义代表人物哈耶克认为，人为构建的社会主义会给人类带来灾难。然而，多国的新自由主义实践表明，给人类带来灾难的不是社会主义，而是哈耶克所推崇的新自由主义。因此，我们要警惕用西方资产阶级新自由主义价值观裁剪我国实践，用西方资产阶级新自由主义评价体系来衡量我国发展，警惕新自由主义陷阱，警惕各种铁路私有化论，同时要坚定不移地坚持我国铁路以国有为主体的发展方向，深化铁路行业改革，进一步提高我国铁路行业运营效率，提升服务质量。

（崔云系中国社会科学院马克思主义研究院助理研究员）

[责任编辑：晓 华]

^① 习近平 《在全国党校工作会议上的讲话》，北京：人民出版社，2016年，第9页。

• Studies on Contemporary Capitalism •

The US Imperialism Is the Declining Stage of Capitalism: The Impact of the COVID – 19 Pandemic on International Strategic Pattern (Part II) Zhang Wenmu (59)

The essence of the Mayflower Compact , which embodies the founding spirit of the United States , is that the state must be a tool of capital which is absolutely controlled by businessmen who abide by corporate contracts. Since the Independence Day , the US government has set up a corporate central bank chartered by the state but owned by private investors , and thus has lost financial autonomy; since the Federal Reserve was set up , the US government has lost the right to issue currency , and only possessed that of issuing bonds. With its credit transferred to the Wall Street , the United States has degenerated into a semi-colonial country controlled by the Wall Street. By the 20th century , Western countries , especially the United States , had developed from liberal capitalism to monopoly capitalism. Once financial capital controls the real economy , it will evolve into usury capital and dominate the entire society , which will cause shrinking in social production , interruption of the country’s growth and its decline , though such growth and decline both take place in a spiral rather than linear manner.

Criticism of Neoliberal Privatization: An Analysis Based on the Privatization of Railways in Foreign Countries

..... Cui Yun (77)

The advocates of railway privatization believe that privatization improves operating efficiency and service quality , and reduces financial burden. However , the practice of railway privatization in foreign countries shows that railway privatization does not necessarily improve operating efficiency and service quality; instead of reducing financial burden , the privatization of railways increases it , and greatly reduces social benefits and enlarges the gap between rich and poor. Railway privatization is essentially a manifestation of Western neoliberalism and its practice in the railway industry. The failure of foreign railway privatization proves that neoliberal privatization will not work. As a contrast , China’s railway , with state ownership as the main body , has made great achievements , fully demonstrating the superiority of socialist public ownership. The failure of foreign railway privatization and the great achievements of China’s railway with state ownership as the main body constitute the most powerful criticism of neoliberal privatization with indisputable facts. China should remain vigilant against neoliberal privatization and the idea of railway privatization , and should insist on state ownership as the main body in its railway development.

• Academic Review •

COVID – 19 Pandemic Accelerates Major Changes Unseen in a Century—A Review of Academic Symposium “COVID – 19 Epidemic and International Situation” Zhang Bo (89)

[责任编辑: 凯 旋]