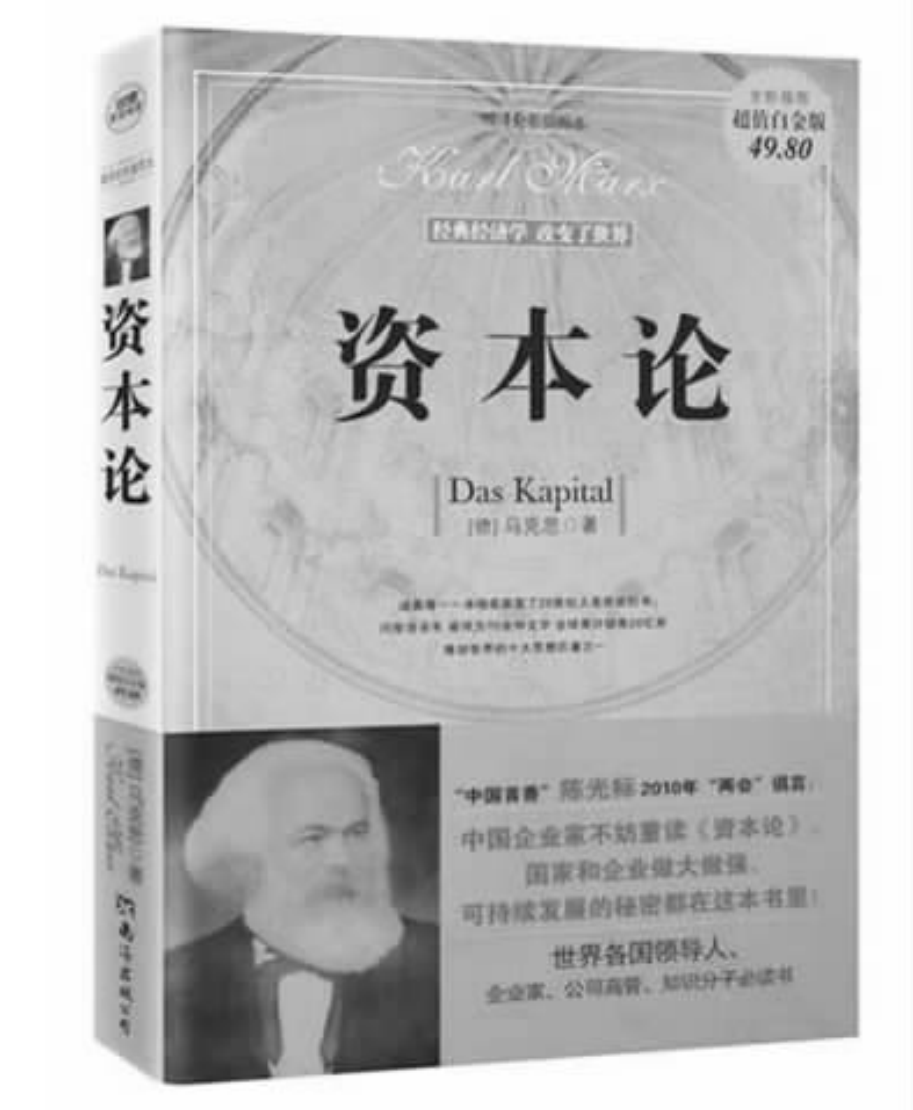




■ 多思

关柏春同志的新作《对劳动和劳动价值论大讨论的评论》(以下简称《关文》)已拜读,深为关柏春同志锲而不舍的求索精神所感动。关柏春同志在书中收集了关于劳动商品问题具有代表性的一些理论观点,并进行了分析评论,这有利于不同理论观点之间进行讨论和比较,最终形成共识。《关文》将劳动商品的内涵表述为:“在这里作为交换对象的是个人劳动,个人劳动具有二重性,是具体劳动与抽象劳动的统一。个人劳动具有两个因素,即具有使用价值和价值,个人劳动中的具体劳动就是劳动的使用价值,个人劳动中的抽象劳动就是劳动的价值。个人劳动的价值由其中包含的抽象劳动决定,其具体数量由社会必要劳动时间来表示。”(《关文》第 22 页)对于这个表述我是完全赞同的。但是,笔者认为《关文》对几个问题的看法仍值得商榷。

一、马克思在批判劳动商品论时是否犯了逻辑错误

《关文》认为马克思在批判劳动商品论时使用的是归谬反证法,“即从论敌的前提出发

推论出荒谬的结论,从而批驳论敌的论点和结论……但是,他使用的前提是论敌的,推论出来的结论也是他的论敌的,这是我们所应注意的。很可惜,后来的经济学家们都没有注意到这一点,甚至一直到今天也都没有明确地认识到这一点,他们都把它理解成马克思的意思了,并且当成了反对今人说明劳动价值的根据。这实在是一个天大的误解。”(《关文》第 40 页)《关文》认为,马克思批驳劳动商品论从而得出劳动不能成为商品的结论并不是马克思的本意。那么,马克思的本意是什么呢?难道马克思的本意是赞同劳动商品论吗?是的,马克思在《资本论》第六篇第十七章(‘劳动力的价值或价格转化为工资’)中为了阐明工人作为商品出卖的并不是劳动而是劳动力,工资并不是劳动的价值而是劳动力的价值时指出:“我们又用什么来计量商品的价值呢?用它所包含的劳动量来计量。那末,比如说,一个十二小时工作日的价值是由什么决定的呢?是由十二小时工作日中包含的 12 个劳动小时决定的,这是无谓的同义反复。”(参见《资本论》第一卷第 585 页)在这段论述下面,马克思作了注释,马克思的这个注释是想

借用赛·贝利的论点来说明:如果劳动是商品,那么就会遇到同义反复难题,而这一难题李嘉图早已经遇到,只不过李嘉图机智地回避了这一难题而得出劳动的价值应当由生产工资所必需的劳动量来估量的结论。(参见《资本论》第一卷第 585—586 页注释[21])接下来,马克思论述了劳动不能成为商品的第二个理由,即“劳动要作为商品在市场上出卖,无论如何必须在出卖以前就已存在,但是工人如果能使他的劳动独立存在,他出卖的就是商品,而不是劳动。”(参见《资本论》第一卷第 586 页)马克思在这段论述下面仍然引用《评政治经济学上若干用语的争论》的观点作了注释,其目的是要说明:在市场上出卖的商品必须在出卖以前就已经存在,但劳动则是在它被创造出来以前被带到市场上去的。(参见《资本论》第一卷第 586 页注释[22])商品在出卖以前必须独立存在,这种说法在传统的商品经济中也许还能够成立,但在现代市场经济中,随着期货市场的发展,尚未生产出来的东西仍然可以作为期货进行交易,有些期货商品在商品正式生产出来之前也许早已被商家交易多次了。最后,马克思得出结论:“工人出卖的是他的劳动力。当工人的劳动实际上开始了的时候,它就不再属于工人了,因而也就不再能被工人出卖了。劳动是价值的实体和内在尺度,但是它本身没有价值”。(《资本论》第一卷第 587 页)既然没有价值,按照商品的二因素理论,没有价值的东西当然不能成为商品。在这段论述下面,马克思仍然引用托·霍吉斯金的论述进行了注释:“劳动,即价值的唯一尺度……一切财富的创造者,不是商品。”(《资本论》第一卷第 587 页注释[25])从以上分析可以看出,无论马克思采用什么论证方法,他的本意和结论都是劳动不能成为商品,而这一结论与他的论敌的论点恰恰是相反的(论敌的论点是劳动是商品,工资是劳动的价值或价格)。

事实上,《关文》已经指出,马克思在批驳劳动商品论时存在的逻辑问题,即“只有从古典经济学家的非科学的劳动价值论出发说明劳动的价值才会导致同义反复问题,而我们从马克思创立的科学的劳动价值论出发说明劳动价值就没有同义反复的问题了。”(《关文》第 39—40 页)那么,马克思既然创立了劳动的二重性理论,那他为什么不用劳动的二重性理论来理解和论述劳动的商品属性,反而借用古典经济学家对劳动内涵的模糊认识来反驳劳动商品论呢?因此,按照马克思创立的劳动二重性理论来理解马克思对劳动商品

论的批判,马克思的论述就犯了偷换概念的逻辑错误(把两个字面相同但内涵不同的劳动概念相混同),只不过《关文》不愿意承认马克思在这个问题上犯了偷换概念的低级错误(同义反复和偷换概念是人们常犯的逻辑错误之一),反而认为马克思提出同义反复的问题肯定有他的道理(马克思的道理就是要证明劳动不能成为商品,只有劳动力才能成为商品)。事实上,马克思犯这样看似低级的逻辑错误其实并不低级,正如马克思所指出的:“用同一术语表示不同的意思是容易发生误会的”。(《马克思恩格斯全集第 23 卷,人民出版社 1972 年版,第 249 页》)这个错误就是用同一术语表示不同意思而发生的误会(长期以来,很多经济学家都没有发现这个看似低级的逻辑错误)。何况马克思在早期的一些著作中对工人出卖的劳动或劳动力并没有作严格区分。比如,马克思在《雇佣劳动与资本》一书中就犯过这样低级的错误(劳动与劳动力没有严格区分),是恩格斯在再版该书时作了更正和说明。正是在该书序言中,恩格斯也用同义反复问题进一步批驳了劳动商品论:“可是,只要经济学家将价值由劳动来决定这个观点应用到‘劳动’这个商品上去的时候,他们马上就陷进一连串的矛盾之中。……假如劳动是一切价值的尺度,那么我们只能用劳动来表现‘劳动’的价值。但是,假如我们只知道一小时劳动的价值等于一小时劳动,那么我们就绝对不知道一小时劳动的价值。这样,我们丝毫也没有接近我们的目的,总是在一个圈子里打转。”(《马克思恩格斯选集》第一卷,人民出版社 1972 年第 1 版,第 343 页)在这里,恩格斯并没有用什么归谬反证法来论证,而是直截了当地指出劳动商品论中存在的同义反复问题。因此,我认为,马克思和恩格斯在批判劳动商品论时确实犯了逻辑错误,我们不能因为他们是伟人就认为他们不会犯这样低级的逻辑错误。只有从逻辑上指出马克思和恩格斯的错误,才能厘清传统劳动价值论对劳动非商品论认识上的误区。

二、关于商品概念的定义问题

《关文》引用了反对劳动商品论的一些学者提出活劳动不是劳动产品,本身没有价值,因而不能成为商品的问题。(《关文》第 24 页)这个观点倒是应该引起重视并用新的理论加以阐述的。因为马克思给商品下的定义是:商品是用于交换的劳动产品。既然活劳动不是劳动产品,它当然没有价值。没有价值的东西当然不能成为商品。为此,我们应该对商品的概念重新审视,并对商品的内涵重新定义。我

认为,商品是用于交换的物品或效用。因为在现实生活中,非劳动产品作为商品进行交换已经十分普遍,如果再把非劳动产品排除在商品之外,显然不符合商品经济发展的客观现实。致于非劳动产品为什么能够成为商品,我在《使用劳动力创造的价值为什么能够大于自身价值》(参见《经济学家周报》2011 年 11 月 13 日第 44 期)一文中已经作过论述,其大意是:自然生产力能够为人类创造财富即使用价值,但稀缺的自然资源不能无限供给。因为在不同的生产方式下,稀缺的自然资源将采取不同的配置方式。在自然经济和公有制经济条件下,自然资源可以共同占有平均分配或按计划配置,但在市场经济条件下,要提高自然资源利用效率就必须按市场化原则和方式配置稀缺的自然资源。生产者要获得稀缺的自然资源使用权,就必须用一定量的劳动或劳动成果对公共利益给予相应补偿(与公共利益主体进行交换)。这样,未经人类加工的稀缺的自然资源以及由自然生产力创造的那一部分使用价值,在与人类劳动或劳动成果相交换之后便转化为商品。如果按照上述定义来理解商品的概念,那么,不仅稀缺的自然资源可以成为商品进入市场进行交换,而且第三产业的服务性劳动也可成为商品与消费者进行交换。只不过这种服务劳动与生产性劳动创造价值的方式有所不同而已:生产性劳动把活劳动过程物化到具体的产品之中形成凝固形态的物化劳动与消费者进行交换,而服务劳动是一种流动形态的劳动,其创造的价值直接表现在为消费者提供的劳动服务这一使用价值中,消费者除了购买表现为物化劳动的商品之外,还购买了劳动者提供的劳动服务。

三、关于当代西方经济学对劳动商品属性的认识

关于劳动的商品属性问题,国内学者争论较多,但当代西方经济学对此却争论较少,他们大多认为劳动才是商品,工人的工资就是劳动要素对价值创造所作贡献的报酬,由此认为,劳动者出卖的劳动与资本所有者支付的货币工资是一种等价交换关系,并不存在资本剥削劳动的问题。当代西方经济学集大成者萨缪尔森等著《经济学》可供我们借鉴参考。当代西方经济学之所以没有在劳动和劳动力的商品属性上发生争论,是因为他们的主流价值论是要素价值论,即认为新增价值是由各要素共同创造的,无论是劳动力成为商品或者劳动成为商品,都不影响各要素对新增价值的分配。

高铁之于普通铁路最大的区别,在于速度上的“极大”提升,而当速度这一“量”的变化达到“极大”这一水平时,则必然会对其影响着的城市本身带来根本上的“质”的突变,这种突变将表现在从“更高的维度”上改变我们的居住模式。

■ 张冠强 华高莱斯国际地产顾问(北京)有限公司

我们不妨把受到高速铁路影响的所有城市看成是一个“高铁城市带”,那么在这条带上应当有这样三类城市:第一类城市,我们称之为“起点城市”,即这条高铁线所连接的两端的城市,他们往往是这条高铁城市带上已经成名的城市,最为发达,城市级别也最高,多为一线城市。例如京津高铁两端的北京和天津,沪广高铁两端的上海和广州,他们既是这条高铁在空间上的起点,也是这条高铁之所以兴建的根本动因。

第二类城市则是靠近这两个起点城市的城市,我们称之为“辐射圈城市”,与其他沿途城市相比,他们更加靠近起点的大城市,与之关系更为密切,经济上相互依存,通勤上也较为便捷,通常我们将之构成的区域称之为某某经济圈,例如京津高铁上的武清,京沪高铁上靠近北京的廊坊,靠近上海的苏州、昆山等。在高铁时代,我们就可以称之为“环首都经济圈”或是“环上海半小时经济圈”等。

而第三类城市,即是普通的高铁“途经城市”。特别是当这条高铁足够长的時候,将有大量的途经城市,如京广高铁沿途经过的城市有河北省的保定、石家庄、邢台、邯郸,湖北省的孝感、武汉、咸宁、赤壁,湖南省的岳阳、长沙、株洲、衡阳、郴州,以及广东省的韶关和清远。我们这里指的途经城市,是指离开起点城市和高级别大城市有一定距离的城市,从空间上他们已经无法直接承接大城市的外溢居住人口。例如京津高铁途经的武清,我们把它归类为辐射圈城市,而不是普通的途经城市。

高速铁路因为它“速度上的极大提升”,从而对这三类高铁城市的居住模式产生着不同维度上的重大影响。

一、速度:相对于身份的一个特殊界定

速度是一个距离相对于时间的概念,从

高铁下的居住变革

快与慢的角度来讲,看似更倾向于对时间维度的表达,但是高铁的速度却不仅仅是一个距离相对于时间的概念,对居住来讲,它更加倾向于是一个对档次的表达和对身份的界定,特别是对于高铁城市带两端的起点城市而言。

基于速度对于身份的界定,是潜藏于人类基因深处的一种倾向。在过去,闯荡江湖的侠客们,驰骋战场的将军们或是权倾一方的权贵们,都需要配一匹良驹,而良驹的唯一判断标准就是速度,最好能“日行千里”。我们假设真的可以有日行千里的马,马的主人也不会真的用它去日行千里,主要原因是那个时候并没有这么着急的事,次要原因是马的主人也不会舍得让马去跑,跑完了,这四马也就废了。所以说绝对的速度,其实并不必要,但是人们还是需要速度,因为它是对主人身份的一种标尺。

高铁铁路也有着很强的由于速度而标的档次、界定身份的效果,而高铁站也因此具备了类似于“第二机场”的很多属性。高铁站的逻辑和机场的逻辑非常相似。因为高端客户群的时间更宝贵,所以他们更多地选择飞机和高铁;因为他们出行更频繁,所以他们会选择在机场周边或高铁站周边居住。而反过来,高端人群的聚集对机场、高铁站周边的某一特定居住区起到了档次标的作用。逐渐的,机场、高铁站也就与高端人群之间产生了一种互为背书的关系。这一价值传递在一线城市的机场周边已经完成,而对于高铁站周边来说,两者之间的价值还在传递之中。

而研究表明,高铁站的建设往往还会带来高端商务的聚集,反过来进一步促进高端商务人群的居住。1981 年 9 月法国开通第一条高铁,巴黎至里昂线,全长 417 公里,里昂高铁车站周边成为商务办公楼发展最快、最偏爱的地区,那里积聚了全市 40%的商务办公楼。从 1983 年到 1990 年,里昂车站周边地区的办公面积从 17.5 万平方米增长到 25.1 万平方米,年均增长 5.20%。北京、上海等一级城市的机场周边也都配有大体量的商务聚集区和成规模的高档商务居住区,甚至是高档别墅聚集区,如上海的虹桥商务别墅区。

高铁站周边的居住价值,将更早期地体现在“北、上、广”等这种已经完成机场居住价值增值的城市。而相对于机场而言,高铁站还有着自身独特的优势,那就是高铁没有飞机的噪音污染,而且高铁站可以离城市中心更近,

可以实现与城市交通更快捷的对接。

二、速度:相对于时间的一个距离概念

高铁对于“辐射圈城市”居住的带动,更大的意义在于扩大了起点大城市的居住外溢半径。从这个意义上讲,高铁的速度更加是一个距离的概念,而不是一个时间的概念。但人们对于距离的直接感知,又必须借助于时间,例如半小时车程。这就好像物理学中“光年”这一概念,“光”和“年”这两个字怎么看都是讲的时间或是速度,但它恰恰是一个描述空间距离的概念。

高铁的高速度可以理解为:同样的距离,耗时更小。但对于辐射圈城市而言,它的意义更加在于:同样的时间,走的距离更远。高铁使人们在同样的时间内,可以到达更远的城市,简单地说,就是大城市的外溢覆盖半径更大了。

不难发现,从较长的一个周期来看,科技的进步必然能够带来相对于收入的经济成本的降低,但如果放在一个较短的时段来看,也不能回避高铁票价较之于普通火车票价的提升。从这个意义上讲,高铁在一段时间内,提高了通勤的货币成本,同时降低了通勤的时间成本。而时间成本与货币成本如何去比较,相互权衡之后最终的选择又是什么,则会因人而异,因时而异了。

空间距离和通勤时间的降低,使得工作在起点城市的人们,在辐射圈城市居住成为了一种可能,成就了“后花园”式的居住模式。高铁时代不一定会带来大城市辐射圈内城市的全面发展,反过来商业消费等还可能被大城市反向虹吸,但是高铁时代却一定会带来后花园式的居住,因为小城市在居住成本上有着绝对的竞争优势,而一定会有一部分人是看重这个成本优势的。对于辐射圈城市来说,最重要的是要提前做好准备,迎接这部分需求,其中最重要的一点就是进一步放大高铁带来的通勤优势,做好城市公交与高速铁路的无缝对接,实现高铁、公交一体化,而剩下的,就由市场这只无形的手自己去解决好了。

在法国,因为高速铁路的出现,不少距离巴黎低于 1 小时车程的地方开始成为通勤的住宅区,如旺多姆和兰斯便成为了巴黎的后花园。旺多姆在高速铁路建好后,离巴黎只有 42 分钟车程,高速铁路通车的头 3 年,选择在那里置业的法国人越来越多,镇内的房屋价格提高了 35%,房地产交易率增加了



22%。同样,2007 年连接巴黎和东部城市斯特拉斯堡的法国东部高速铁路的开通,使得兰斯到巴黎仅需 45 分钟,加之兰斯的房价和物价水平比巴黎低得多,因此许多人会搬到兰斯居住,使之成为巴黎的另一个后花园。

而随着我国高速建设的日益完善,“后花园式”的居住模式也将越来越多,越来越显现。诸如京津高峰上的武清,甚至更远的京沈高铁支线上的赤峰,都将自己定位为北京的后花园。得益于高速铁路自身速度的提升,高铁站与城市交通的快速接轨,以及高铁相对于飞机的更加准时性,且省去了大量值机时间等特点,后花园城市的居住概念也将更加趋于现实。

三、速度:相对于未来的一种确定性信心

高铁对于绝大多数的途经城市而言,其实并不具备立竿见影的带动效果:因为距离大城市较远,即使高铁开通了,也不可能带来直接的外溢需求;因为城市本身级别较低,高铁站也不可能带来真正的高端聚集,很难实现大城市的“第二机场效应”。但是,高铁对于这种级别城市的最终带动效果,往往又是最大和最持久的。

法国统计部门的数据显示,法国高速铁路(TGV,Train a Grande Vitesse)的建设与投入使用,不仅使得两端起点城市的经济和社会交往机会增加 14%,而且对沿线的芒芒,旺多姆,斯特拉斯堡,南锡,和梅斯等法国城市的经济以至房地产发展产生了深远影响。在通车 4 年后,廊坊市周边土地的价格和商务办公租金提高了 2 倍左右——土地价格从 5000 法郎/平方米到 10000 法郎/平方米,公

寓租金从 580 平方米/年到 1100 平方米/年。

究其根本,是因为通常这些沿途城市都缺乏明确的发展动力,而高铁的建设,恰恰为这个城市提供了明确而持久的动力,这种确定性构成了这个城市发展的核心引擎。高速铁路改善了各个城市与巴黎的联系,使城市成为商家、企业、尤其是国际性机构考虑投资和扩展业务的区位。城市的通达性提高了,因此凡是高铁线路通达的地方,商业中心和居住中心都得到显著发展,房地产价格也迅速上涨。

对这些城市而言,高铁虽然不会带来直接的居住人口,但是会大大提升人们对于这一城市发展的信心,进而带来实实在在的产业、消费、商务、旅游等。房价就像一个城市的晴雨表,当这个城市的经济、产业有了实质性的改善的时候,房地产自然也就就会发展起来。就像股票实时反应一个国家的经济状况一样,房地产也实时地反映着一个城市的发展。

高铁对于城市的带动也将是一个长期而持续的过程。比尔·盖茨曾经说过这样一句话:“我们总是过高地估计两年内的发展,却总是过低地估计十年后的前景。”高铁对于城市的带动亦是如此。许多高铁站规划尚未确定,周边的房地产价值就已经升值了,这其实是一种过快的估计,是对未来价值的提前兑现。但事实上,高铁对于城市的带动,却又远不止房地产升值这么简单,它还在长期上带来城市格局的更新,经济产业的升级,城市人口级数的增加,最终带来城市级别的变化和城市居住模式的变革。

(选自《技术要点》42 期《高铁改变中国》)