[中文马克思主义文库](https://www.marxists.org/chinese/index.html) -> [马克思](https://www.marxists.org/chinese/marx/index.htm) - [恩格斯](https://www.marxists.org/chinese/engels/index.htm) -> [《马克思恩格斯全集》第二十四卷](https://www.marxists.org/chinese/marx-engels/24/index.htm)

第十四章　流通时间

　　我们以前考察的一切情况，引起了投入不同生产部门的不同资本的周转期间的差别，从而也引起了资本所必须预付的时间的差别。这些情况都是在生产过程本身发生的，例如固定资本和流动资本的差别、劳动期间的差别等等。但是，资本的周转时间等于它的生产时间和它的流通时间之和。因此，不言而喻，流通时间的长短不一会造成周转时间，从而造成周转期间的长短不一。只要拿两个不同的投资作比较，假定其他一切影响周转的条件都相同，只是流通时间不同，或者，考察一定量资本，假定固定资本和流动资本的构成已定，劳动期间已定等等，只是流通时间是可变的，那末情况就显得清清楚楚了。  
　　流通时间的一部分——相对地说最有决定意义的部分——是由出售时间，即资本处在商品资本状态的期间构成的。流通时间，从而整个周转期间，是按照这个时间的相对的长短而延长或缩短的。由于保管费用等等，追加的资本支出也就成为必要的了。从一开始就很清楚：出售成品所需的时间，对同一个生产部门的单个资本家来说，可能是极不相同的；因此，它不仅对投入不同生产部门的资本量来说，是极不相同的，而且对各个独立的资本即实际上只是投入同一个生产领域的总资本的独立部分来说，也是极不相同的。在其他条件相同的情况下，同一个单个资本的出售期间，随着市场情况的一般变动或者随着特殊生产部门的市场情况的变动而变动。关于这一点，在这里就不多讲了。我们只是说明一个简单的事实：所有那些会使投在不同生产部门的资本的周转期间产生差别的情况，即使它们单个地发生作用（例如，假定一个资本家有机会比他的竞争对手卖得更快，或者比另一个资本家采用更多的方法来缩短劳动期间），同样会使处在同一个生产部门的不同的单个资本的周转产生差别。  
　　商品的销售市场和生产地点的距离，是使出售时间，从而使整个周转时间产生差别的一个经常性的原因。在商品运往市场的全部时间内，资本束缚在商品资本的状态；如果商品按订货生产，就要停留到交货的时候；如果不是按订货生产，那末，在商品运往市场的时间上，还要加上商品在市场上等候出售的时间。交通运输工具的改良，会绝对缩短商品的移动期间；但不同的商品资本或向不同的市场移动的同一商品资本的不同部分，由于移动而在流通时间上发生的相对差别，不会因此消失。例如，改良的帆船和轮船，缩短了商品的移动时间，从而也就缩短了商品到达远近港口的时间。相对的差别仍然存在，虽然往往是缩小了。不过，由于交通运输工具的发展，这种相对差别会以一种与自然距离不相适应的方式发生变化。例如，一条从生产地点通往内地一个人口聚集的主要中心的铁路，可以使内地的一个不通铁路的较近地点，比这个自然距离较远的地点，绝对地或相对地变远。同样，这种情况还会使生产地点到较大的销售市场的相对距离发生变化，由此可以说明，随着交通运输工具的变化，旧的生产中心衰落了，新的生产中心兴起了。（此外还应指出，远距离运输比近距离运输相对地说要便宜得多。）随着运输工具的发展，不仅空间运动的速度加快了，而且空间距离在时间上也缩短了。不仅交通工具的数量增多了，比如说，许多条船同时驶向同一个港口，好几辆列车在相同的两地之间同时沿着不同的铁路线行驶，而且例如货船在一周内，按不同的日期，依次由利物浦开往纽约，或者，货车在一天内按不同的钟点由曼彻斯特开往伦敦。当然，在运输工具的效率已定时，绝对的速度——因而流通时间的这个部分——并不会由于最后这种情况而发生变化。但是，一批又一批的商品可以每隔一个较短的时间起运，这样，它们可以连绵不断地到达市场，不需要在实际运出以前，作为可能的商品资本大量堆积起来。因此，资本的回流也就每隔一个比较短的期间发生，以致有一部分不断转化为货币资本，而另一部分则作为商品资本流通。由于回流在若干连续的期间之内发生，总流通时间就缩短了，因而周转也缩短了。首先是运输工具的运行次数增加，例如，一方面，一条铁路的列车次数，随着生产地点生产的增加，随着它变为较大的生产中心而增加，而且这种增加，是面向现有的销售市场，也就是面向大生产中心、人口中心、输出港等等的。另一方面，这种交通特别便利的情况以及由此而加速的资本周转（因为资本周转是由流通时间决定的），反过来既使生产中心又使市场加速集中。随着大量人口和资本在一定的地点这样加速集中，大量资本也就集中在少数人手里。同时，生产地点和销售地点的位置还会移动和变迁，因为交通工具发生变化，二者的相对位置也随着发生了变化。一个生产地点，由于处在大路或运河旁边，一度享有特别的地理上的便利，现在却位于一条铁路支线的旁边，这条支线要隔相当长的时间才通车一次。另一个生产地点，原来和交通要道完全隔绝，现在却位于好几条铁路的交叉点。后一个生产地点兴盛起来，前一个生产地点衰落了。因此，运输工具的变化，在商品的流通时间，买和卖的机会等方面造成地点差别，或者使已有的地点差别再发生变化。这种情况对资本周转的重要性，可以从各地工商业代表和铁路公司的争吵中得到证明。（例如，见前面［注：见本卷第169页。 ——编者注］引用的铁道委员会的蓝皮书。）  
　　因此，凡是按其产品性质来说主要靠在当地找销路的生产部门，例如啤酒业，在人口聚集的主要中心会得到最大规模的发展。在这里，由于资本周转更为迅速，一些生产条件（例如建筑用地等等）的昂贵就部分地得到补偿。  
　　如果从一方面说，随着资本主义生产的进步，交通运输工具的发展会缩短一定量商品的流通时间，那末反过来说，这种进步以及由于交通运输工具发展而提供的可能性，又引起了开拓越来越远的市场，简言之，开拓世界市场的必要性。运输中的并且是运往远地的商品会大大增长，因而，在较长时间内不断处在商品资本阶段、处在流通时间内的那部分社会资本，也会绝对地和相对地增加。与此同时，不是直接用作生产资料，而是投在交通运输工具以及为运用这些工具所必需的固定资本和流动资本上的那部分社会财富，也会增加。  
　　商品由生产地点到销售市场的运载过程的相对长度，不仅会在流通时间的第一部分即出售时间上引起差别，而且也会在第二部分即由货币再转化为生产资本要素也就是购买时间上引起差别。以运往印度的商品为例，运一次要历时四个月。假定出售时间等于零，也就是说，假定运去的商品是订货，货物一交出，生产者代理人就得到货款。送回货币（在这里，不论以什么形式送回都一样）又要历时四个月。因此，同一个资本要重新作为生产资本执行职能，重新开始相同的经营，共需历时八个月。由此引起的周转的差别，是各种信用期限的物质基础之一，正如海外贸易，象威尼斯和热那亚的海外贸易，一般说来也是真正的信用制度的源泉之一。

　　“1847年的危机，使当时的银行业和商业能够把印度和中国的汇兑习惯〈这两国和欧洲之间的汇兑期限〉由发票后十个月，减为见票后六个月；二十年来，由于航运的加速和电报的设置，现在有必要再把见票后六个月减为发票后四个月，或者作为第一步先减为见票后四个月。帆船从加尔各答经由好望角到伦敦，平均不到90天。见票后四个月的汇兑习惯，等于比如说150天的时间。现在通行的见票后六个月的汇兑习惯，就等于比如说210天的时间。”（1866年6月16日《伦敦经济学家》） ——

　　而另一方面：

　　“巴西的汇兑习惯，仍然是见票后两个月和三个月；安特卫普〈向伦敦〉发出的票据，以发票后三个月为期，甚至曼彻斯特和布莱得弗德向伦敦发出的票据，也要以三个月和更长的时间为期。由于一种默契，商人能得到充分的机会，即使不能在为商品开的票据到期之前，也能在票据到期时实现他的商品。因此，印度票据的汇兑习惯并不过分。印度货物在伦敦出售，通常定为三个月。如果还把出售所需要的一些时间算进去，它的实现不能少于五个月，而从印度买货直到在英国货栈交货，平均又要经过五个月。这样，就要有一个十个月的期间，而为这种商品开的票据的期限，却不超过七个月。”（同上，1866年6月30日）“1866年7月2日，主要同印度和中国做生意的伦敦五家大银行和巴黎贴现银行发出通告说，自1867年1月1日起，它们在东方的分行和代办所只买卖见票后不超过四个月的票据。”（同上，1866年7月7日）

　　不过，这种缩减的办法失败了，不得不再取消。（从那时起，苏伊士运河已经使这一切改观了。）  
　　不用说，商品流通时间的延长使销售市场上价格变动的风险增加了，因为能够发生价格变动的时期延长了。  
　　流通时间的差别，一方面个别地出现在同一个生产部门的不同的单个资本之间，一方面也出现在由于不立即支付现款而有不同支付习惯的不同生产部门之间。这种差别是由买和卖的支付期限不同引起的。这一点，对信用制度来说很重要，但这里就不再谈了。  
　　周转时间的差别也是由供货契约的范围引起的。契约范围随资本主义生产的范围和规模一同扩大。作为买者和卖者之间的交易的供货契约，是一种与市场即流通领域有关的业务。因此，由此引起的周转时间的差别，是由流通领域引起的，不过这种差别又反过来直接影响生产领域，而且把所有支付期限和信用关系撇开不说，即使在现金支付的情况下也影响生产领域。例如，煤炭、棉花、棉纱等等是可分离的产品。每天都有一定量的成品提供出来。但是，如果纺纱厂主或者采矿业主接受一项供应一定量产品的契约，这个产品量需要一个比如四周或六周连续进行的工作日的期间才能生产出来，那末，对资本预付的时间来说，就完全象在这个劳动过程中采用了一个四周或六周连续不断的劳动期间一样。当然，这里要假定，全部订货必须一次交清，或者全部交清以后才能得到货款。因此，单个地考察，每天都有一定量的成品提供出来。但是，这种成品量毕竟只是契约规定的供应量的一部分。在这种情况下，如果订货的已经完成的部分不再处于生产过程中，那末，它仍然只是作为可能的资本存放在栈房里。  
　　现在我们来考察流通时间的第二段时间：购买时间，或者说，资本由货币形式再转化为生产资本要素的时间。在这期间，资本必须以或短成长的时间停留在货币资本的状态，因而，全部预付资本的一定部分，必须不断地处在货币资本的状态，尽管这个部分是由不断变化的要素构成的。例如，某一个企业的全部预付资本中，必须有n×100镑处于货币资本的形式，这样，n×100镑的所有组成部分要继续不断地转化为生产资本，而这个货币额却又不断地从流通、从已经实现的商品资本的流入得到补充。因此，预付资本的一定价值部分，不断地处于货币资本的状态，即处于不是属于生产领域，而是属于流通领域的形式。  
　　我们说过，市场距离所造成的资本束缚在商品资本形式上的时间的延长，直接造成货币回流的延迟，因而也延迟了资本由货币资本到生产资本的转化。  
　　其次，关于商品的购买，我们说过（第6章），购买时间、原料主要供应地距离的远近，怎样使人们必须为较长的期间买进原料，并且使它们保持生产储备的形式，保持潜在的或可能的生产资本的形式以供使用；因此，在生产规模不变的情况下，必须一次预付的资本量就会增加，资本必须预付的时间也会延长。  
　　大批原料按或长或短的周期投入市场，会在不同的生产部门发生类似的影响。例如，在伦敦，控制着羊毛市场的羊毛大拍卖，每三个月进行一次；而棉花市场由一个收获期到下一个收获期，虽然不总是均衡地，但大体上是连续不断地进行更新的。这类周期决定这些原料的主要购买日期，并且特别会对于使资本按或长或短的期间预付在生产要素上的投机性购买发生影响，就象所生产商品的性质会对于有意地使产品在或长或短的期间保留可能的商品资本形式的投机性行为发生影响完全一样。

　　“农民多少也得是个投机家，所以要按照当时的情况留下自己的产品不出售……”

　　接着说了一些一般的原则。

　　“但是产品的销售，主要还取决于人、产品本身以及地点。一个老练而走运〈！〉并且有足够的经营资本的人，如果在价格非常便宜时，把他获得的收成存放了一年，是不会受到责备的。反之，一个缺少经营资本或者根本〈！〉不会投机的人，就只想得到通常的平均价格，因而一有机会，就非推销出去不可。羊毛存放一年以上，几乎总是要带来损失，而谷物和油料作物的种子，保存几年，也不会损害它们的特性和质量。象油料作物的种子、忽布花、起绒草这类产品，通常会在短时期内大涨大落，所以，在价格远远低于生产价格的年份，把它们保存起来是合乎情理的。但是，有些东西每天需要有维持费用，如肥育的牲畜，或者，有些东西容易腐烂，如水果、马铃薯等等，那就千万不要耽误出售。在有些地方，一种产品在一个季节的平均价格最低，而在另一个季节的平均价格又最高。例如，有些地方，谷物的平均价格，在圣马丁节前后比在圣诞节到复活节要低。还有一些产品，在某些地方，只是在一定的时候才行销，例如有些地方的羊毛市场上的羊毛就是这样，在那里，过了时候，羊毛生意通常是清淡的…… ”（基尔霍夫，第302页）

　　货币是在流通时间的后半段再转化为生产资本要素的。在考察这一段时，我们不仅是考察这种转化本身，不仅是考察由出售产品的市场距离决定的货币回流的时间。最主要的，是要考察预付资本有多大一部分必须不断处于货币形式，货币资本的状态。  
　　撇开所有的投机不说，需要购买多少那些必须不断作为生产储备来存放的商品，这取决于这种储备更新的时间，从而取决于那些本身又受市场条件决定的、因而对不同的原料等等来说也是各不相同的情况；因此，这里必须随时一次预付大量的货币。按照资本周转的时间，货币流回有快有慢，但总是一部分一部分地流回。其中一部分，即再转化为工资的部分，同样不断地经过较短的期间再支出。但是，另一部分，即要再转化为原料等等的部分，必须在较长的期间积累起来，作为准备金，或用于购买或用于支付。因此，它以货币资本的形式存在，尽管它作为货币资本存在的数量是变化不定的。  
　　我们在下一章会看到：另一些情况——不管它们发生在生产过程还是流通过程——怎样使预付资本的一定部分必须以货币形式存在。但是应该指出，经济学家总爱忘记，企业所需资本的一部分不仅不断交替地通过货币资本、生产资本和商品资本这三种形式，而且这一资本的各个部分不断地同时具有这三种形式，尽管这些部分的相对量是不断变化的。经济学家爱忘记的，特别是不断作为货币资本存在的部分，虽然正是这种情况对理解资产阶级的经济十分必要，因而这种情况本身在实践中也是很重要的。