

文章编号: 0451-0712(2015)01-0128-05

中图分类号: U491.11

文献标识码: B

基于生产力视角的交通特性分析

徐 杰, 王朝霞

(云南云岭高速公路桥梁工程有限公司 昆明市 650224)

摘 要: 交通是一个国家的重要物质生产部门, 它所包含的交通基础设施和交通运输工具是人利用自然、改造自然所形成的生产工具, 是人与自然的中介。历史上, 交通的发展促进中国的统一和发展; 为资本主义的发展创造了世界市场和商品流通的历史前提。交通具有生产力的特性: 它是社会生产的一般生产条件, 是生产力的质和量的两方面规定性发展的重要条件。交通设施是科学技术的物化, 为科学技术的发展提供需求。交通基础设施是整个社会的固定资产和社会财富, 在生产和交换不发达时, 它创造需求; 在生产和交换发达时, 交通成为价值增值的领域。我国东、中、西部的差异表面是经济的差异, 其实主要是地理的差异, 本质上还是交通条件的差异。我们应该从国家战略高度发展交通, 为国家的均衡发展创造生产条件。

关键词: 交通; 生产力; 生产; 一般生产条件

交通是国家发展的基础性设施, 由于交通的发展, 以前单点的、分地区发展的文明发展模式逐渐为世界文明整体发展的模式所取代, 整个人类世界已经越来越成为一个有机的整体。目前中国社会取得飞速的发展, 交通的发展取得举世瞩目的成就。然而, 交通的发展也带来瓶颈的问题, 比如高速公路的通行费过高、大量交通基础设施的建设带来一定的通货膨胀、运输成本高、建设资金筹措困难等, 导致

近年交通基础设施建设滞后, 而这些问题的产生正是因为对交通基础设施的重要性和紧迫性认识不足所造成的。交通成为我国中西部发展的瓶颈, 交通发展的滞后导致运输费用的大量增加, 据春城晚报 2012 年 12 月 7 日报道, 昆明至保山的运输费用与广西防城港到印度的费用相当。大力发展交通成为迫切需要解决的问题, 可是资金问题又成为制肘, 以云南公路为例, 2011 年运营亏损 20 亿元, 很难开展

收稿日期: 2014-06-17

参考文献:

- [1] 周荣贵. 公路纵坡坡度与坡长限制的研究[D]. 北京: 北京工业大学交通运输规划与管理, 2004.
- [2] 刘浩学, 周荣贵. 连续长大下坡路段安全保障技术研究[R]. 西安: 长安大学, 2007.
- [3] Bowman B L. Grade Severity Rating System Users Manual [R]. U. S.: The U. S. Federal Highway Administration, 1989: 1-53.
- [4] 王佐, 孙忠宁, 张江洪. 欧洲高速公路长大纵坡设计技术[J]. 公路, 2008, (9): 58-61.
- [5] Harwood D W, F M Council, E Hauer. Prediction of the Expected Safety Performance of Rural Two-Lane Highways [R]. Washington DC: The U. S. Federal Highway Administration, 2000: 15-25.
- [6] Base models-Prediction of the Expected Performance of Rural Two-Lane Highways (FHWA-RD-99-207) [EB/OL]. <http://www.tfhrc.gov/safety/pubs/99207/03.htm#bsae>
- [7] Bowman B L, Coleman J A. Impact of fuel conservation measures on safe truck downgrade speed. Journal of Transportation Engineering [J], 1989, 115 (4): 351-369.
- [8] Firestone M, D Cunningham, H McGee. Reducing Runaway Truck Accidents through Weight-Based Advisory Speeds [R]. McLean: Federal Highway Administration, 1989.
- [9] Bowman B L, J A Coleman. Grade severity rating system [J]. ITE Journal, 1990, 60(7): 19-24.
- [10] 杜博英. 货车制动器温度建模与长大下坡安全研究[D]. 上海: 同济大学, 2010.
- [11] 刘瑞林, 刘宏威, 秦德. 涡轮增压柴油机高海拔(低气压)性能试验研究[J]. 内燃机学报, 2003, 21(3): 193-196.

新项目的建设,该如何来解决交通问题,成为需要思考的现实。

1 交通的词义辨析及现实形式

交通,用中文来解释,就是交流和融通;《管子》认为交通就是“万物交通”;《尉繚子·分塞令》认为交通的意思是“通的交往”。英语中“communication”、“transport”、“traffic”都指的是交通的意思。“communication”着重于交通与交流;而“transport”含有交通运输的意思;“traffic”指的是交通的方式。这些词都说明交通指的是人与人、人与物的交流的载体。这也说明了交通就是人改造自然、制造和使用工具把人和物运输到其他地方,使人和物的交换成为可能。然而人之所以为人,乃是因为人的活动是有目的的、有意识的活动。交通这种活动也不例外,人是精神和信息的载体,人的时间和空间位置的变化的同时意味着人的精神的有目的、有意识的传播。从这个意义上讲,交通就不仅是物质的交换的中介物,也是人的思想传播与信息、精神传播的中介物。交通的形式是多种多样的,从最初的自我行走,到利用舟楫、木轮、牛、马等等开始,又包括以后为这些工具而修筑的通道等等,这些通道因此而称之为马路或者航道。在人类社会的发展中,汽车、蒸汽机、飞机、航天器等不断的出现,为之而产生公路、铁路、航道、航线等更加现代化的通道,使地球连接在一起。正如威尔·杜兰特认为“运输史上两个代表着最早期与现代化的阶段,就是搬运工从一架新式飞机上将行李一件件地搬卸下来”^[1]。这反映的是人类交通工具的主要形式:(1)人自身就是交通工具;(2)利用自然界的其他物体制造工具作为交通工具;它们可以单独使用也可以同时使用。交通工具的发展也促成了为这些交通工具通行的通道的发展,这就是交通基础设施。交通工具和交通基础设施构成了交通的现实表现形式,二者都是人类利用技术改造自然为人类社会发展的产物,从技术哲学的角度来看,我们“把一切有目的的活动(个人的和社会的)都归结为技术活动”^[2],它是“通过改造外部世界来支配自然界”^[3]。作为人类的实践活动之一,具有人的主观目的性,是技术活动和技术活动的产物,对人有使用价值。

2 交通的历史作用

历史昭示未来,“交通是任何一部严谨的历史著

作的基础”^[4],这其中的重要原因就是交通在人类社会发展起着重要的作用。在古代,交通与一个国家的政治、军事、管理密切相关。“交通系统的完备程度决定了古代国家的领土规模、防御能力和行政效能。交通系统是统一国家维持生存的首要条件”^[5]。从中国历史看,交通的发展促进了中国社会的发展和进步。丝绸之路成为我国古代对外交往的重要通道和典型代表,促进了中国社会的对外交往和发展。丝绸之路分为西北和西南两条,西北丝绸之路从中原开始,经西域、中亚各国到达地中海;西南丝绸之路从四川、云南,经过缅甸、印度再到达中亚、地中海。古代丝绸之路成功开辟了东、西方文明的交流,开辟了东、西方文明交流的通道,加强了东、西方之间的贸易活动、文化交流,促进了东、西方文明的相互发展,中国的丝绸、铁器和先进的生产技术、以及后来的四大发明通过这个通道传向西方;西方的文化也同时传入中国。佛教也是通过这条道路传入中国,并融入中国文化的发展,成为中国文化的重要组成部分。在中国社会的内部整合方面,交通也起了重要的作用。在秦统一中国后,为了加强国家社会的整合,其中,主要的改革措施就是交通方面的改革,具体有“车同轨”、修秦“直道”、开凿通岭南的“灵渠”等。修筑“车同轨”的驰道,使“秦朝以京都咸阳为中心、东至燕齐,南达吴楚,北极九原,可谓四通八达”^[6];修通“灵渠”,大大促进了中原和南方的交流,岭南从此与中原在经济、政治、文化上密不可分;秦“直道”的修建,有力的抗击北方游牧民族的入侵,保护了中原经济、文化的发展,同时也促进了北方社会的发展,保护了文明的发展成果。交通在保卫中国社会发展方面的重要例证还有滇缅公路。抗日战争时期,日寇为了尽快占领中国,对中国进行交通封锁,中国与外界在军事、经济、文化等方面的交流完全断绝。为了打破日寇的封锁,获得急需的军用、医疗物资,中国修建了著名的“滇缅公路”,成为抗战期间中国唯一的国际大通道,在1939年,中国新增加的“61个师又50个旅”^[7]的军事物资就是来自这个通道,有力的支持了中国的抗日战争。这条公路由此称为中国抗日战争的生命线,它体现了中华民族不屈不挠的伟大精神,与“中华民族的命运如此息息相关”^[8],为抗日战争的胜利、保卫中华民族做出了不可磨灭的功勋。从以上历史可以看出,交通的发展促进了中国的发展和进步。

在资本主义生产方式的发展中,交通也扮演重

要的角色。马克思在阐述商品流通的过程中认为“商品流通是资本的起点。商品生产和发达的商品流通,即贸易,都是资本生产的历史前提。世界贸易和世界市场在 16 世纪揭开了资本的现代生活史”^[9]。同时,马克思认为“我考察资产阶级经济制度是按照以下的顺序:资本、土地所有制、雇佣劳动;国家、对外贸易、世界市场”^[10]。其中国家、对外贸易和世界市场等几方面都依赖于交通的发达。正如恩格斯所说“铁路和海运——现在已经在国际范围内应用起来;它们事实上创造了以前只是潜在的世界市场”^[11]，“1848—1866 年英国贸易的空前繁荣……应归功于铁路、远洋轮船以及全部交通工具的发展”^[12]。从这些论述我们可以看出世界贸易和世界市场是资本主义产生和发展的历史前提,而它们都是交通发展的结果。正是交通的发展开发了世界市场和世界贸易,促进了资本主义的生产和再生产的扩大。这是交通在资本主义发展中的历史作用体现。

3 交通的生产力特性

马克思认为“改善交通工具也属于发展一般生产力的范畴”^[13]。马克思主义认为,生产力就是“人类利用自然、改造自然的能力,表示人们在生产过程中对自然界的关系”^[14]。生产力的状况表现为质和量的规定性。交通的发展改变这两方面的内容,促进生产力的发展。

生产力质的规定性指一定历史阶段上生产力的具体性质,它表现为劳动者使用什么样的生产工具进行生产。交通工具和交通设施本身就是生产工具的一种,是人类的科学技术在交通行业的具体应用和物化。一方面来说,更多的科学技术通过这个物化过程转化为现实的生产工具,发展成为现实的生产力,反应了生产力的发展水平,促进社会的发展和进步;另一方面,在具体的生产应用过程中,创造科学技术的需求,这种需求也反过来促进科学技术的发展,正如恩格斯所说“社会一旦有技术上的需要,则这种需要就会比十所大学更能把科学推向前进”^[15]。同时,实践是检验真理的唯一标准,在科学技术的应用过程中,也增加了理论在实践中的检验,从而促进科学技术理论的发展。现实上看,现代交通的高速公路、高速铁路、航海、航空航天的发展无不体现一个国家科技发展水平。从上述两方面来看,交通的发展促进了生产力质的方面的发展,推动

生产力的进步。

生产力量的规定性指生产力的水平,即生产发展的规模和能力以及劳动生产率的高低。马克思在《费尔巴哈》中这样写到:“各民族之间的相互关系取决于每一个民族的生产力、分工和内部交往的发展程度。这个原理是公认的。然而不仅一个民族与其他民族的关系,而且一个民族本身的整个内部结构都取决于它的生产以及内部和外部的交往的发展程度”^[16]。同时在《雇佣劳动与资本》中这样认为:“人们在生产中不仅仅同自然界发生关系。他们如果不以一定方式结合起来共同活动和互相交换其活动,便不能进行生产。为了进行生产,人们便发生一定的联系和关系;只有在这些社会联系和社会关系的范围内,才会有他们对自然界的关系,才会有生产”^[17]。在这里,不管是人和自然发生联系或者人与人之间发生的联系以及民族之间和民族内部的交往都需要一种现实的基础。这个基础就是交通。交通的发展让生产和交换的时间缩短、空间增大,促使生产资料和劳动对象的供应地不断的扩展,增加了生产主体的更多选择,让更多、更好的生产资加入到生产领域,扩大了生产的规模、提高了劳动生产率,从而促进了生产力的量的方面发展。人类社会的发展也证实了这一点,欧洲工业革命时期,由于航海和铁路等交通的发展,亚洲、美洲、非洲的生产资料不断的加入到欧洲的生产中,成为了国际贸易和世界市场等资本主义生产方式产生和发展的历史前提,整个世界都处于资本主义的生产中,从而使生产工具不断革新,生产规模不断扩大,促进了欧洲乃至世界的生产力发展。在生产力的构成要素中,劳动者是最活跃的因素,一方面,随着交通的不断发展进步,劳动者之间的交流不断扩大,劳动者的素质具有提高的现实可能性;另一方面劳动者的协作也可以在更大范围内实现,为更多的人参加到同一生产领域创造物质条件。正如马克思所说“生产者相互发生的这些社会关系,他们借以互相交换其活动和参与共同生产的条件,当然依照生产资料的性质而有所不同”^[18]。交通就是这种共同生产的条件,它的性质影响到社会的结合程度,以及社会分工的质量和数量,从而影响到社会的劳动生产率的发展。从这些方面来看,交通的发展也为生产力的发展和进步创造条件。

交通是社会生产的一部分,为社会生产提供一般生产条件。所谓一般生产条件就是“进行生产所

必不可少的条件”。以及“或多或少对生产有促进的条件”^[19]。为什么必须要修建道路等设施,马克思也做了进一步的说明:“这种劳动(指修建道路)所以必要,是为了使他把他自己作为共同体成员再生产出来,从而也把共同体再生产出来,而共同体本身则是个人从事生产活动的一般条件”^[20]。“如果不以一定方式结合起来共同活动和互相交换其活动,便不能进行生产。为了进行生产,人们便发生一定的联系和关系;只有在这些社会联系和社会关系范围内,才会有他们对自然界的关系,才会有生产”^[21]。交通在自身的生产中,对土地的占用、能源的消费、对铁的消费等等是对自然资源的利用和生产,把自然界的劳动资料变成能为人类服务的生产工具和消费资料”,在这方面来说交通的生产是固定资本的生产,属于人类物质生产的一部分。而且,交通自己本身的生产,是人通过自己的劳动创造,把自然变为人工化自然。从这方面来说,它是现实生产的一部分。既然交通部门的生产是社会生产的必要条件之一,在自身的生产中就有两种生产主体。在生产 and 交换不发达时,不能成为价值增值的领域,即“不能补偿它自己的生产费用”,但由于它在缩短整个社会的必要劳动时间的作用,成为促进生产和交换的一般生产条件,从而又不得不修建时,只能采用“徭役劳动”或者“赋税”来进行自身生产,即“用强制手段把国家的一部分剩余劳动或剩余产品”^[22]来修筑交通基础设施,以此来促进社会的生产和交换的发展,从而促进社会的生产力发展。在另一方面,随着社会的发展,资本渗透到各个生产领域,在资本参与到交通运输的过程中时,运输也成为价值增值的领域,它也属于直接的生产,正如马克思所说“资本既从事生产又从事运输,那么这两个行为都属于直接生产”^[23]。从上述两方面来讲,交通的生产都增加了社会的物质财富,是社会生产的有机组成部分。

4 现实意义

从上述的分析,交通在生产力的质的规定性和量的规定性两方面影响生产力的发展;为社会创造一般生产条件,推动生产力的发展,成为现实的生产力因素。我国现阶段的社会主要矛盾是人民日益增长的物质文化需要同落后的社会生产之间的矛盾,解决的办法主要是提高生产力水平,而且交通部门将物品从生产地运输到各消费地域,为满足人民的物质文化需要提供现实的通道。科学发展观的核心

是以人为本,胡锦涛同志指出:“坚持以人为本,就是要以实现人的全面发展为目标,从人民群众的根本利益出发谋发展、促发展,不断满足人民群众日益增长的物质文化需要,切实保障人民群众的经济、政治和文化权益,让发展的成果惠及全体人民”^[24]。满足人民群众的物质文化需要,即是满足人民的消费的需求,交通的发展最能体现。亚当·斯密也认为“一个人是贫是富,就看他在什么程度上享受人生的必需品、方便品和娱乐品”^[25],而交通的发展为人民满足更多的消费品提供了现实的条件,因此为解决社会主要矛盾提供创造条件,特别是在中西部地区。世界的发达国家如英国、德国、法国、美国等,在生产迅速发展的工业化时期都经过交通大发展。以英国为例,1860 年英国的铁路里程达到“22 000 英里”^[26],合 3 万多 km,而英国的国土面积还不到云南省大。现在,云南作为交通主骨架的铁路和高速公路之和还不到 6 000 km。目前,我国正在进行新型工业化建设,正需要交通的大发展来提高生产力,促进工业化的发展,使东部的产业及产品向中西部转移和消费,促进东、中、西部共同发展。通过现实和资料对比,本文作者提出解决交通问题的思路:(1)把交通问题上升到国家战略,统筹规划整个社会的交通运输网络,实现整个社会机体的完整交通网,站在为了整个社会的综合发展,建设小康社会、和谐社会的要求发展交通,为社会的文明发展创造条件;(2)国家出台相关的法律、法规和政策促进交通的发展,重点是促进中、西部的交通建设,为东部的产业向中西部转移创造条件,不仅中西部需要交通的发展,东部的产业也需要中西部交通发展提供的市场,这样才能促进西部的消费,扩大内需,从而促进东部的发展,以达到整个国家共同发展的目的;(3)资金是控制整个交通建设的关键性因素,应该区分东、中、西部并制定不同的发展政策,关键是按照东部和西部的不同发展阶段制定资金投资策略。具体说,就是中西部以国家投资为主,发挥交通促进交换和生产的职能;东部以社会资本投资为主,以资本增值为目的,促进再生产。为此,应当建立整个国家交通发展的专项资金用于交通的建设,重点是促进中西部交通建设,使国家的整个交通发展趋于一致,从而促进国家的生产进步;(4)加大在交通领域的科技投入,为更少的投入创造更多的价值,便于节约资源,为社会可持续发展提供新的动力。

5 结语

从文章中的论述我们可以看出,交通具有现实生产力的特性,为社会的发展进步创造必要的物质条件,是社会发展的必要条件和前提之一。我国处于新型工业化时期,交通建设任重道远,应该从国家战略的高度来发展交通。充分利用交通对社会发展的促进作用,将其作为我国社会发展的先导性条件,区别东、中、西部的不同经济发展阶段,制定不同的综合交通发展战略与资金投入计划,促进东、中、西部共同发展,为全国人民共同建设全面小康社会创造条件。在利用交通的过程中,应该统筹各种交通方式,打造适合国情和地区发展状况的综合运输体系,重点是形成低价、快速、便捷的交通网络系统,为中国特色社会主义道路的发展创造现实的物质条件。

参考文献:

- [1] 威尔·杜兰[美]. 世界文明史(第 1 卷)[M]. 北京:东方出版社,1998:12.
- [2] F—拉普[德]著,刘武,译. 技术哲学导论 [M]. 沈阳:辽宁科学技术出版社,1986:30.
- [3] F—拉普[德]著,刘武译. 技术哲学导论 [M]. 沈阳:辽宁科学技术出版社,1986:30.
- [4] 费尔南·布罗代尔[法]著,唐家龙,等译. 菲利普二世时代的地中海和地中海世界(第一卷) [M]. 北京:商务印书馆,1996:419.
- [5] 王子今. 秦汉交通史稿[M]. 北京:中央党校出版社,1994:4.
- [6] 李伟智. 中国通史 [M]. 北京:中国广播电视出版社,2006:159.
- [7] 白山. 大通道[M]. 昆明:云南民族出版社,2010:33.
- [8] 陈友康. 云南读本[M]. 昆明:云南人民出版社,2008:122.
- [9] 中共中央编译局. 马克思恩格斯全集(第 23 卷)[M]. 北京:人民出版社,1972:167.
- [10] 中央文献编委会. 马克思恩格斯选集(第二卷)[M]. 北京:人民出版社,1972:81.
- [11] 中央文献编委会. 马克思恩格斯选集(第四卷)[M]. 北京:人民出版社,1995:420.
- [12] 中央文献编委会. 马克思恩格斯选集(第三卷)[M]. 北京:人民出版社,1995:715.
- [13] 中共中央编译局. 马克思恩格斯全集(第 46 卷下) [M]. 北京:人民出版社,1980:14.
- [14] 夏征农. 大辞海(哲学卷)[M]. 上海:上海辞书出版社,2003:132.
- [15] 中共中央编译局. 马克思恩格斯全集(第 39 卷)[M]. 北京:人民出版社,1974:198.
- [16] 中央文献编委会. 马克思恩格斯选集(第一卷)[M]. 北京:人民出版社,1972:25.
- [17] 中央文献编委会. 马克思恩格斯选集(第一卷)[M]. 北京:人民出版社,1972:362.
- [18] 中央文献编委会. 马克思恩格斯选集(第 6 卷)[M]. 北京:人民出版社,1961:487.
- [19] 中央文献编委会. 马克思恩格斯选集(第二卷)[M]. 北京:人民出版社,1995:4.
- [20] 中共中央编译局. 马克思恩格斯全集(第 46 卷下) [M]. 北京:人民出版社,1980:18.
- [21] 中央文献编委会. 马克思恩格斯选集(第一卷)[M]. 北京:人民出版社,1995:344.
- [22] 中共中央编译局. 马克思恩格斯全集(第 46 卷下) [M]. 北京:人民出版社 1980:16.
- [23] 中共中央编译局. 马克思恩格斯全集(第 46 卷下) [M]. 北京:人民出版社,1980:14.
- [24] 胡锦涛. 在中央人口资源环境工作座谈会上的讲话 [N]. 人民日报,2004—04—05.
- [25] 大卫·李嘉图[英]. 政治经济学及赋税原理[M]. 南京:凤凰传媒出版集团,2011:156.
- [26] 中共中央编译局. 马克思恩格斯全集(第 15 卷)[M]. 北京:人民出版社,1963:472.