

交通文化刍论

戴生岐¹, 戴 岩²

(1 长安大学 政治与行政学院, 陕西 西安 710064

2 陕西省交通建设集团公司 商界分公司, 陕西 西安 710075)

摘 要: 交通文化属于亚文化范畴, 具有极其鲜明的部门乃至行业特色, 也具有在实践基础上形成经济、政治、文化和社会(狭义)“四位一体”的综合价值。交通文化因其特色具有其他部门鲜能匹敌的软化、沟通乃至整合社会结构、促进社会良性变迁的“之间性”品格。因此, 研究交通文化的生成机制、特征、品格、价值、生态机制和未来发展路向, 对于现阶段中国社会的现代化转型和人的全面发展不无裨益。

关键词: 文化; 交通文化; 现代化; 人的全面发展

中图分类号: G 122

文献标志码: A

文章编号: 1671-6248(2010)03-0024-10

交通是经济的媒介和政治的途径, 是文化实现自身的管道和社会自我完善的阶梯。文化的本质诉求是人化, 其中既规定着人的本质力量的外化; 又包孕着“物性原理”在人自身主体世界的生成和内化。在当代, 交通文化是交通人通过交通实践创造活动实现自身本质力量的平台; 同时, 交通文化又是构筑现当代社会进步和繁荣之盛世景观的基本元素。因此, 探讨交通文化的内涵、机理、特色、价值乃至生态机制的优化, 不仅有利于交通文化的进一步繁荣和壮大; 也对促成社会的良性运行和人的全面发展不无裨益。

一、交通文化及其规定

交通文化是人们在满足自身的交通欲望、需要和目的过程中所“外化”成的交通器物文化以及所“内化”成的交通理念文化的总和。而且, 不论是“外化”和“内化”, 把二者整合起来的活动便是交通实践。因此, 交通器物文化与交通理念文化必然通

过交通实践的“合化”(即整合外化、内化), 派生出一系列交通制度文化的成果。因此, 交通文化也“全息”着一般文化的 3 个样态, 即交通器物文化、交通理念文化和交通制度文化。具体而言, 交通器物文化属于交通文化的本源性物质躯壳和实体性存在, 包括交通基础设施、工具、方式等等。这一文化因子承载着人的空间流动与物质、能量、信息的社会流转的基本职能, 集中物化了交通生产力系统中的渗透性和准备性因素即交通科技和交通教育文化的优秀成果, 因而是集中体现交通生产力先进性的基本人文景观。交通理念文化属于派生性的交通知识、理论、教育、思想、价值、意识、观念、精神以及掌握它的交通人的综合体系, 这一层面的交通文化虽然至为抽象和柔软, 然而却是交通文化生态生成、存在和科学发展的灵魂与路向。而交通制度文化属于交通理念文化的“物质附属物”, 它是交通文化的生态约束机制, 它以追求交通效率为指归, 以协调交通物性因素和心理因素内部及相互间的关系为核心^[1]。这具体表现为交通政策、法规、伦理以及与之相应的

收稿日期: 2010-08-22

作者简介: 戴生岐(1956-), 男, 陕西宝鸡人, 教授, 硕士研究生导师。

运筹性的实体要素、相关管理人员和机构。从系统和过程看, 交通文化正是交通人在交通实践创造活动过程中通过交通制度文化生态整合机制所建构的交通器物文化和交通理念文化相互作用的系统, 这个系统在内外因素的作用下形成了循环往复、开放多变、螺旋向上的一系列过程与圆圈。从人本性视角观照, 这个系统的主要社会主体就是现阶段共襄全国交通事业这一“宏大叙事”的交通部门和其他相关部门广大的生产者、消费者和管理者(包括教育者)队伍。正是他们, 在感应工业文明、信息文明双重变革的时代氛围中, 在“物化”新科技革命相关成果的实践创造中, 立足当前交通文化的发展现实, 扬弃交通文化的历史积淀, 前瞻并规划着交通文化的繁荣未来, 把规模宏大的交通文化事业推向了无限的绵延。

二、逻辑与历史相统一的 交通文化特征

交通文化特点的逻辑顺序, 根植于交通文化系统演进的历史过程中。换句话说, 交通文化特点出现的先后逻辑顺序要与交通文化系统发育的生命历史相对应。由本文开篇可知, 交通文化应该是人类社会存在和发展须臾不可或缺的基本方式。

从文化人类学角度看, 社会一词在历史上首先表现为“社区”的概念, 而社区, 尤其是城市社区的发展从一开始就与交通结下了不解之缘。因而, 社区乃至一座城市发展对交通的要求以及交通文化在适应这种要求中所表现出来的历史特征, 便构成了交通文化特征逻辑展开的基本依据。回眸历史不难发现, 交通文化大体呈现出以下 7 个前后相随的鲜明特征。

(一) 交通文化的基础性特征

一个社区的发展, 离不开一定的人群、地域空间和相对完整的生活服务机构、设施, 也需要维系一定社区可持续发展的文化和社区居民的归属感、认同感的培育。而所有这一切, 离开交通文化的基础性设施的支撑是不可想象的。从这个意义上说, 如果说“诚信”是社会(区)生活的软件方面的基础性结构; 那么, “交通”便是一定社会(区)居民生活得以展开的硬件方面的基础性结构。首先, 一个国家或社区内一定数量人口的“集结”, 是支撑该国家或社区现代化工业的人力资源凭借, 而这是需要交通

“利器”的。诚如马克思所讲: “人口较少但交通工具发达的国家, 比人口较多但交通工具不发达的国家有更加密集的人口。”^[2] 其次, 社区发展中的地理区域的开辟, 也需要利用交通文化来拓展。在这里, 中国西部大开发的“宏大叙事”就生动地证明了这点。正是十年之久的开发, 尤其是交通先行的开发, 才使得西部地区的“边、远、荒、穷”的欠发达状态得以改观并逐渐走上了“大、才、宝、美”的境地^[3]。再次, 一个国家或社区的居民生活需要商业和服务业等流通渠道的畅通, 但繁荣“流通”的基础性设施是交通。最后, 发达的城市交通体系也是形成特定社区文化和居民社区互动, 从而求同共识、培育归属感的先决条件。

概而言之, 交通文化的基础性特征不仅表现为对一个社区的支撑作用, 而且是决定一定社会历史形态的生产关系、经济基础和上层建筑的基础性要素。诚如马克思所言: “我们视为社会历史的决定性基础的经济关系, ……也包括生产和运输的全部技术装备。这种技术装备, 照我们看来, 同时决定着产品的交换方式以及分配方式, 从而在氏族社会解体后也决定着阶级划分, 决定着统治和从属的关系, 决定着国家、政治、法律等等。”^[4]

(二) 交通文化的先导性特征

马克思早就指出, 包括铁路运输在内的交通文化, 是“现代工业的先驱”; 毛泽东在新中国成立伊始就指出, 铁路和电力部门是国民经济的 2 个“先行官”, 这些论述都是对交通文化的先导性特征的生动诠释。

回眸历史, 全球化的运动发轫于伟大的地理发现; 而新航路的开辟作为先导性触媒, 使这种运动扩展到世界的各个角落, 并给凭借交通的“利器”四处开拓、到处“安家”的资产者带来了丰厚的利润。诚如马克思所言: “美洲的发现, 绕过非洲的航线, 给新兴的资产阶级开辟了新的活动场所, 于是……工业中的百万富翁, 整批整批产业军的统领, 现代资产者, 代替了工业的中间阶级^[5]。”

喜看今朝, 中国特色社会主义给广大人民群众带来了无尽的福祉, 而这又是和我们党在改革开放的历史新时期把交通运输业作为发展的战略重点, 并给予优先安排的政策分不开。在现阶段, “要致富, 先修路”, “小路小富, 中路中富, 大路大富, 高速公路快富”已经成为了炎黄子孙的共识和心声。这是交通文化先导性特征得以宏扬的广泛而富有真实生命力的社会心理基础。

(三) 交通文化的渗透性特征

一般而言,生产力的渗透性实体因素,专指科学和技术。但是,由于交通工具、方式及其设施是人类智慧的结晶,因而它也就是在“物化”层面的科学技术。诚如马克思指出的:“自然界没有制造出任何机器,没有制造出机车、铁路、电报、走锭精纺机等……它们是人类的手创造出来的人类头脑的器官;是物化的知识力量。”^[6]渗透性是科技文化最本质特征,交通文化也具有这种渗透性。它可以全方位地渗透到劳动对象、劳动资料和劳动者主体世界。例如,土地虽然是形成社会财富的必要条件,但是远离交通干线的土地价值大打折扣。又如,劳动者是生产力要素中最活跃的因素,然而这一因素“活跃性”的“激活”,却有赖于交通文化的引发。诚如列宁指出的:“人口的流动(即人员的交通往来——笔者注),大工业中心的影响等等,——所有这些不能不引起生产者性格的深刻改变……。”^[7]列宁接着进一步指出:“没有居民的流动,居民的自觉性和主动性的发展是不可能的”^[7]。

(四) 交通文化的开放性特征

普利高津认为:“一个远离平衡的开放系统,通过与外界交换物质能量和信息,可以在一定条件下形成新的稳定有序的结构(耗散结构),实现由无序向有序的转化。”^[8]基于这一认识,社会人类学家阿丹斯博士认为:“耗散结构也是组成人类生命和人类社会的基材。人的机体就是按这种方式建成的,而人类把自己组织到一些协会、俱乐部、民族、家庭以及上百种其他组织中去,这些人的集合也象耗散结构一样。”^[8]然而,耗散结构的形成不是自然而然的,它必须满足3个条件:一是存在一个开放系统;二是该系统必须保持远离平衡态的条件;三是系统内各个要素之间存在着非线性的相互作用。惟其如此,才能增强生命系统乃至社会系统发展进程中的“有序性”。细细考量不难发现,人类社会人际之间、群际之间、族际之间和各组织系统之间的非线性相互作用形式的机制,恰恰是由交通文化促成的。所以,与其说是交通文化本身的开放性,不如说是交通文化保持了人类社会的开放性。正是空路、陆路(包括铁路和公路等)、水路(包括海路)、管道、邮路和网络等全方位的交通文化的中介与桥梁,才使得人类社会变成了孔德和斯宾塞所期望的那样一种有机整体,并且焕发了无穷的生机与活力。

交通文化不仅带来了开放,还促进了人类社会真正的发展。科学发展观要求系统的演进必须是耗

散结构的;也就是说,发展不仅是量的扩展,还表现为质的提升,具体表现为系统有序性的增强、结构信息量的增加和熵的递减,而这一切发展态势的形成,离开了交通文化的“酵素”是不可想象的。

(五) 交通文化的公共性特征

“公共物品是指具有任何人对该物的消费不会妨碍和减少别人对其消费的效用值”^[9]。由是观之,公路这一交通文化的宠儿,就具有这种典型的公共性。例如,一个人在公路上驾驶汽车不会妨碍另一个人对公路的使用。因此,包括公路在内的灯塔、气象服务、基础研究、社会治安以及国防事业,都是典型的公共物品。而且,公共物品的生产和提供者也只能是政府部门或“公共工程部门”。马克思晚年在研究东方社会结构时指出,东方亚细亚土地国有制的生产方式,决定了其政府机构必须承担提供类似于水运工程这样的公共物品的社会职能。因此,亚洲的一切政府都不能不执行一种经济职能,即举办公共工程的职能^[10]。审视当下,即便是实行生产资料私有制的资本主义社会,其政府也要承担举办公共工程的社会职能。

(六) 交通文化的利他性特征

“长技交建夯国基,安得直道德弘毅”。诗句彰显着公共性特征的交通文化,尤其是它的器物堆积,除非那些在主体世界弥馨着“超我”式大爱情愫的社会个人或集团莫为。如果说公共性是交通器物文化所反映的特征,那么交通文化的利他性特征则是对交通文化主体人的内心世界的把握和揭示。

从历史史料和儒家经典不难看出,人的社会关爱价值诉求,往往是在超越一家一姓的血缘羁绊,像大禹治水一样三过家门而不入,并且在心系天下苍生安危、共襄社会公共工程的“宏大叙事”中积淀的。在儒家经典那里,具象层面上的道路工程中的“大道”、“直道”等等往往与抽象意义上的社会正义、社会公平和社会关爱等政治伦理诉求相关联。《诗经·小雅·大东》云:“周道如砥,其直如矢”;《礼记·礼运·大同》曰:“大道之行也,天下为公”;《论语·泰伯》讲:“士不可以不弘毅,任重而道远”,等等。这些命题都揭示了一个道理,即“大行德广”,从事公共工程“宏大叙事”的人们也就自然具备恢弘远大、公平正义和充满仁爱的道德境界。

儒家不仅认为客体性的道与主体性的“弘毅”、“公正”等范畴相类似,而且二者还可以转化。所以,《说文解字》才有“心得直道即为德”的命题。这个德既可以表现在交通人的个体层面,从这个意义

上讲,从事交通运输业的人大都是社会慈善家;又可以表现为国家政府层面上,如政府交通运输管理机构及其人员。

(七)交通文化的审美性特征

在真、善、美3个范畴的系列中,美是真与善的合题。如果说交通文化的先导性、渗透性和开放性特征反映了交通技术业务规律性的规定,它在本质上是一种工具理性层面的“是”的话;那么,交通文化之基础性、公共性和利他性特征则是表征其满足社会发展和个人福祉的道德终极目标的价值理性层面上的“应该”。而交通文化的美则集中蕴含在交通器物文化的巨大物性存在中,并成为反映“是”与“应该”这种交通文化真与善的深邃意味的感性形式。显而易见,交通文化器物层面的物性堆积和结构展示是美的,而且她所激发和调动出的审美主体的审美愉悦大体上是一种令人惊赞的壮美;否则,就不好理解邓小平徜徉在由著名桥梁设计大师林同炎等人设计出的上海杨浦大桥上所生发出的“喜看今日路,胜读万年书”的感慨。壮美属于审美体验中的“崇高”范畴,而“崇高”基本表现为审美对象体量的巨大性和结构的完美性。而交通器物文化,尤其是组成她的跨越江海的大桥、凿穿山岭的隧道以及缔构在城市通衢大道上的气势如虹的立交和流畅舒展的轻轨等等,就是引发人的壮美性审美体验的、最富诗意的文化景观。若从高空鸟瞰,人世间最美的壮美图景,除了自然景观中的高山密林、沃野平畴和江河湖海等元素外,就属于与人类建筑结构相匹配的这些交通建筑景观了。其之所以能给人带来壮美的感受,盖因其本身表现了人的本质力量的伟大。按照马克思实践唯物主义观点,美是人的本质力量的对象化存在,而人的本质力量的对象化过程就是人的对象性活动的实践过程。马克思把这个扬弃“异化劳动”后所显示出的过程称之为“真正的生产”过程,也即把人的“内在尺度”运用到对象上去的过程,因为这是摆脱动物肉体需要和生存压力的真正自由、自觉的创造性活动。而“人的内在尺度”则是人的本质力量,因此,“人也按美的规律来建造”世界^[1]。而交通文化的器物堆积和结构展示正是人的本质力量对象化的杰作,从中可以体味出人超越地理阻隔,实现自我理想的力量,而这就是深刻的壮美性的审美体验。

三、交通文化的社会价值

马克思主义有关社会生活过程的四元分析框架

和价值实践生成观,是我们分析交通文化价值的基本维度。本着前一视阈,我们认为社会有广狭两义的分判。前文的“社会”是相对于自然过程的大社会的概念;随后笔者还论及狭义的社会概念,而它是与经济、政治、文化并列的社会。交通文化的社会价值,恰恰产生于这4个过程的实践展开中。

(一)社会财富的媒介:交通文化的经济价值

第一,“交通”一词天然地蕴含着经济活动、社会生产和财富创造的意味。扬弃西方语言学语词本位的偏颇,站在中国传统的“说文解字”方法论观点上观照,“交通”一词的含义可以单独由“交”与“通”2个字义来分别表达。“交”字的基本含义有“交感变化,革新发展”的意思。这是由被誉为万经之首的《周易》中的有关卦象看出来的。在《周易》中,集中表达“交”之上述含义的卦象有泰卦(䷊)、既济卦(䷾)、革卦(䷰)、丰卦(䷶)、大畜卦(䷙)等。以上卦象有一个共同特点,即它们各自所表现的2种事物间的关系都是相互开放的,如泰卦中的地在上天在下;既济卦中的水在上火在下;革卦中的泽在上火在下;丰卦中的雷在上火在下;大畜卦中的山在上天在下等等,2个具有相反属性(或阴或阳)事物的这种位势的存在和相互利用,必然会带来交感变化和革发展的前途,因而,“交”字就蕴含着吉祥如意和创获财利的意味。再看“通”。“通”的基本义项是通达顺利和品物咸亨,这同样出自《周易》。坤卦(䷁)就集中表达了“通”字的意象。解释该卦象的彖辞认为,只要大地顺承效法刚健自强之天德,那么大地上的一切生物都会涵化整合出无限之生机。如果是动物,它们将会任意驰骋而“行地无疆”;如果是人类(君子),他们则会克服任何地理阻隔而“应地无疆”。从外延上看,“交”字的基本类型有二:即为交媾之交和交易之交;“通”字的基本类型亦有二:即为通婚之通和通商之通。而且,交媾之交即为阴阳和合,其所生结果即是“贵胄”或子嗣,正所谓孔子的“和为贵”是也(《论语·学而》)。延续生命是儒家社会财富观念中的应有之义,而且人力资源应该是第一生产力。其他物质资料的生产完全仰赖于人口自身的生产。“通婚”之顺又意味着“家和”,而“家和”也是包括通商贸易在内的“万事亨通”的前提和基础。

第二,交通是“货殖”增殖的方便。“货殖”是司

马迁在《史记》中对社会财富的儒家式概括。儒家所期求的“人财两旺”的社会经济发展目标,正是通过交通之便利而促成的。“民以庶为先”,通过交媾通婚繁衍生殖人口,从而人丁兴旺,就意味着儒家心目中首要一个财富目标的达致。为了交易与通商而“开关梁,驰山泽之禁”,形成“富商大贾周流天下,交易事物莫不通”的活跃局面,就是儒家的又一个经济目标。而这一目标的实现,“开关梁”式的交通条件的设置,则是最基本因素。因为交通是劳动与土地结合而产生财富的媒介。一般地讲,经济活动的存在离不开4个元素,即土地、劳动、企业和资本;在四者中我们不难发现,不是别的什么元素,恰恰是交通在把劳动变为财富之父的时候将一块块天老地荒的处女地变成了聚金攒银的“飞地”和财富之母,从而把偏安一隅的原始性土地上的资源优势变成了商品优势、市场优势和财富优势。

第三,交通是“生命的生产”成为现实的方式。马克思讲道:“生命的生产——无论是自己生命的生产(通过劳动)或他人生命的生产(通过生育)——立即表现为双重关系:一方面是自然关系,另一方面是社会关系;社会关系的含义指许多个人的合作。”^[12]显然,社会化的自然关系上的交媾和自然化的社会关系上的“交通”,才是生育和社会合作的劳动得以完成的方式。马克思的“生命的生产理论”也即恩格斯的“两种生产理论”。显而易见,无论是人类自身的生产即“种的繁衍”,还是物质生活资料的生产,交通也都是二者由可能变为现实的基本方式。从这也可以看出,马克思主义经典作家的上述理论与中国传统文化中交通概念和“货殖”理论是相通的。

第四,交通是社会生产得以良性运行和协调发展的媒介。按照斯大林的理论,社会生产即是社会生产力与生产关系的统一。笔者先考察交通对于社会生产力良性运行和协调发展的作用和方式。社会生产力是以结构性的方式存在。在这里,社会生产力空间性的内部结构、部门结构、布局结构、生态结构和时间性的动态结构的优化,都与交通的媒介作用息息相关。一是从微观性的内部结构来看,马克思把一个生产企业内部包括仓库、道路、渠道、管道在内的勾连人财物与产供销的运输设备、灌溉设备、仓库设备、包装设备、物流设备等等,称为生产力内部结构中的“脉管系统”^[13]。显然,没有布局合理、设置得当和衔接有序的脉管系统的维系,一个企业内部生产力的“骨骼系统”和“肌肉系统”(即生产工

具系统)的相互衔接和协调运作是不可能的。二是对生产力部门结构的优化,一点也离不开交通文化的触媒。生产力部门结构反映的是农业、工业和服务业之间的关系和联系。从社会学维度看,三次产业中主要矛盾的磨合可以转换为城(工)乡(农)关系的协调。要协调城乡关系,舍弃交通文化的媒介则别无它途。诚如美国经济史学家福克纳所讲,包括铁路在内的交通文化的经济意义,不仅仅是提供了运输,而且在于它打破农村的孤立状态和连接城市与乡村的利益方面所产生的便利和社会意义。三是对生产力布局结构的优化,也有赖于交通文化的触媒。生产力的布局结构是指各种类型的生产力在各个地区的分布和关系。在旧中国,全国工业的80%集中于沿海地区,广大的内地几乎没有什么现代工业。这种畸型结构的出现,原因故然有多种,但内地交通文化的落后不失为一个极为重要的原因。建国后,国家在前30年基于“三线建设”的考量,在内地建造了许多铁路和公路干线,才使得这种畸形结构得以改观。改革开放后30年来,特别是近10年来西部大开发这一国家发展战略构想的推进,极大地加强了西部的交通基础设施,这又进一步使这种畸形的生产力布局结构得以根本改观。四是对生产力生态结构的平衡。生产力生态结构反映的是生产力诸要素与环境间的关系和联系^[14]。而优化的生产力生态结构用中国式语言表达就是“天人合一”。“天险地阻”4个字所表达的信息就是人的空间超越性与地理阻隔性间的紧张关系,正是交通文化成为消弭这种紧张关系并臻于动态平衡的利器。例如,遇山修路(洞)和遇水架桥,就极大缓解了人与自然相抗相争的关系。五是对生产力动态结构的提升,也得力于交通文化的牵引。生产力的动态结构是对生产力“历时性”演进的纵向考察。它揭示的是生产力诸要素,尤其是生产力三大实体性要素在历史展开过程中所表现出的客观的、确定性的联系^[14]。诚然,生产工具对提升生产力的品质具有决定性作用;但是交通文化作为由于物化层面的科学技术在提升社会生产力的动态结构品质和促进社会发展中的作用也不可小觑。从这个意义上讲,由马车和大车组成的交通文化产生的是前现代的农耕文明的生产力;由“大规模的铁路建设和远洋航运带来的发展以及电报的支撑所形成的才是现代化的机器大工业的生产力”^[12];而由高速铁路、高速公路、移动电话、多媒体和互联网等信息网络系统所支撑起的,才是后现代信息文明条件下的生产力。

笔者再逐一分析交通对于社会生产关系的促进或延续作用。社会生产关系在共时性上表现为生产资料所有制形式,人们在生产中的相互地位和相互交换其活动,以及受前两者所决定的产品分配方式。就第一方面看,凡是在交通文化上处于优先地位的社会集团、阶级或国家,也往往在经济、政治和思想上处于统治地位。中国历史上的黄帝部落集团之所以与蚩尤“战于涿鹿之野”,并最终战而胜之,这显然与黄帝部落擅于建造舟车,精于“披山通道”而获得的强大的交通文化支撑有关。历史上资产阶级之所以全球“行走”,四处拓殖,也与他们手中掌握的先进交通文化有关系;现当代超级大国美国之所以对后发展国家施以“胡萝卜加大棒”的霸权政策且每每得逞,这与他们在交通文化上捷足先登,率先掌握了制海权和制空权的有利条件有极大关系。就第二方面讲,人们相互间交换的活动无外乎分为死劳动与死劳动的交换、活劳动与活劳动的交换以及死(活)劳动与活(死)劳动的交换。这3种交换关系的实现,完全有赖于交通文化的利器。至于第三个方面,则完全是由第一和第二方面予以说明的,此处不赘。社会生产关系在历时性上又表现为生产、分配、交换和消费4个前后相继的环节。其中,生产和消费是主要矛盾,解决这个矛盾的条件是分配和交换,而分配和交换得以实现的方式,正是交通文化。马克思认为,“交换”在商品和市场经济条件下必须通过商业流通的渠道。商业流通过程中需要大量的活劳动,与纯粹的商品买卖的流通不同的是,包括交通运输在内的商品包装、保管、物流、仓储等劳动,都属于生产性劳动,因而,从事交通运输等工作的劳动者也同其他产业工人完全一样可以创造出商品的新价值,并使得社会财富得以增殖。

(二)实现政治目标的途径:交通文化的政治价值

第一,交通文化是实现国家政治统一的平台。致力于大一统政治格局的实现,历来是政治家梦寐以求的政治理想,而在促成这一目标的众多因素中,交通文化的建构不失为最重要的物性条件。正是以国家首都为核心的交通网络系统的构筑,才克服了“山高皇帝远”的地理阻隔性,使得国家的政治整合能力得到空前提高。例如,无论从秦始皇开凿水道,兴修驰道,车同规矩,北镇直道,南通巴蜀,西和诸戎,北备匈奴以实现横扫六合的谋求国家统一的政治实践中;抑或是汉武帝“开通西南夷”,布展千里栈道,以便涵化少数民族的历史壮举,都能看出中国

古代交通文化的政治整合功能。

第二,交通文化亦是传达政治、军事信息,调动各种政治资源共襄各种政治“宏大叙事”的物质基础。一是渡口、河津等设施在政治动员上的作用。例如,武王讨纣之前的会盟众诸侯的誓师动员大会,就是在黄河著名渡口孟津之上完成的。二是关塞等设施在交通行政管理上的综合职能。有交通就有关塞,它们基本是交通制度文化的物质载体,履行着国家公共权力机构所执行的行政管理的诸多功能,如政治军事行政的凭险攻退职能、经济建设行政的税收征稽职能、社会民事行政(如对人口流动的管理)的约束归化职能。三是交通传置和烽燧在传递行政或军事信息方面的重要物质凭借。《史记·孝文本纪》载:“太仆见马遗财足,余皆以给传置”。《史记·始皇本纪》载秦始皇“昼决狱而夜理书”,每天的工作量“以衡石量书,日夜有程,不中程不得休息”。这足以证明中国古代行政信息传递的传置设施是非常发达的。1990年,甘肃省敦煌市与安西县之间的一个名叫吊吊水的地方,发掘出一处汉代邮驿遗址,名悬泉置,并出土了大量的行政信息传递的工具。这是中国古代发达的行政信息交通文化的有力物证。中国古代长城沿线燃放狼烟传递军事行政信息的交通文化设施——烽燧也是非常发达的。

第三,交通文化还是综合国力的象征和决定战争胜负相当显著的物质因素。一是拥有车马的多寡是衡量国家大小的尺度。大国的标准是“万乘”,称之为“万乘之国”;而小国的标准是“千乘”,称之为“千乘之国”。二是车辆和船只的质量往往是决定战争胜负极为显著的物质因素。甚至古代战争从某种意义上说就是“车战”或“车轮战”。《史记·田单传》载:“齐人走,争涂,以车轳折车败,为燕所虏,唯田单宗人以铁笼故得脱”,说的就是车轳质量上乘在战争中取胜的案例。

第四,交通文化还是彰显政治首脑主体形象,进而传播儒家王道正德的政治文明理念的平台。这可以从以下3个方面看出来:一是通过冗杂繁复的车辆使用等级制度,尽显皇家威仪。在中国古代,帝王使用的车辆从最高级排起有“五路”:即金路、玉路、象路、革路和木路,而且都极尽华饰。尤其是秦始皇出行使用的“金路”(也称为“辒辌车”),更是冬暖夏凉,舒适豪华。围绕在帝王身边的大小百官以及这些百官的家室,也都有相应的车辆作为一种待遇匹配,如轩车、轺车、辎车、安车等。二是通过为皇帝安排便于活动和出行的特殊交通设施和特殊交通政

治伦理规范,进一步彰显皇权政治系统的“威不可测”性和至高无上性。封建皇帝为了巩固自己的统治,必然要实行“刑不可知,威不可测”的“愚民政策”。为了增强帝王活动的隐秘性,以便造成上下在信息不对称中实行愚民统治的方便,就需要一些特殊的交通设施。这些设施主要有供帝王使用的辇道,遍布于帝王行宫四周的甬道和执行祖宗崇拜职能的宗庙道等等。而帝王一旦做远距离出行,则又要大肆张扬,以尽显皇权的至高无上性。这方面的独特制度安排有“清道”(或除道、“辟道”)、鸣玉鸾等等。三是以海路交通文化为平台,通过政治外交将中国历史上形成的“王道正德,威仪天下”^[15]的公共管理价值观念传播到世界,是中国古代交通文化之最高政治价值。“内修文德,外服友邦”,从而形成“近者悦,远者来”的悦治政治局面,是儒家政治统治者“法先王”和大一统的最高诉求。

第五,交通文化还是衡量社会政治治乱盛衰的晴雨计。回眸历史不难发现,当社会由乱致治,必然伴随着交通文化的勃兴;反之,一旦社会进入多事之秋,交通文化便一蹶不振。从这个意义上讲,没有秦始皇统一六国的政治抱负,便没有车同规矩、兴修驰道和北镇直道等等的交通壮举;没有文景之治的历史转机,便没有汉武帝的凿空西域、南通夜郎和栈道千里;没有贞观之治的雄风再起,便就没有唐王朝发达的交通文化设施。据史料记载,唐朝的交通文化的物性存在系统是:驿道坦通,水运便捷,天下诸津,舟航所聚,旁通巴汉,前指闽越,七泽十薮,三江五湖,控行河洛,兼包淮海。弘舸巨舰,千舳万艘,交贸往还,昧旦永日^[16]。相反,一旦社会由治到乱,则交通文化首当其冲要遭破坏,最典型的历史事件莫过于南越王赵佗绝新道的轶事。

(三)“游于艺”的管道:交通文化的文化价值

如果说交通文化在经济与政治实践中是一种手段性设置,其所发挥的作用主要体现一种工具性功能的话;那么,交通文化的文化价值就在于揭橥狭义的文化(与政治、经济和社会相并列的文化,主要是文化的心性存在系统)与交通之间的直接同一性。或者说,交通文化的动态演进过程——比如说“行”和“游”,其本身既是狭义文化实现自身的手段,也是狭义文化实现自身文化意义的目的。

第一,是否“行万里路”是一个是否具有文化水准的重要标志。儒家曾提出过君子养成的4条科目,这就是“志于道,据于德。依于仁,游于艺”(《论

语·述而》)。但由于受前现代农耕文明生产力发展状况下的强硬制约,“六艺”中的“御”,即出行和交游的课程在君子那里并没有真正落实。这种养成内容上的缺憾必然造成人们在人格完善即修齐治平 and 生活方式建构即衣食住行诸方面的失衡;同时,也造成社会认识上重知轻行的偏差。然而,在工业革命乃至信息革命的现当代,在一个崇尚“交往理性”和“主体间性”的后现代氛围下,一个成功文化人的标志,就是温元凯说的,必须在社会行为上造成以下的“连续统”:即“读万卷书”→“行万里路”→“交八方友”。而所有这些要求的实现,完全仰赖于交通文化的支撑,甚至可以说,“交游”本身即成了文化人的目的。诚如中国著名行政管理学家黄达强教授生前讲的:“行万里路”的“旅行是人民物质文化生活的一种特殊需要,这种需要只有交通运输才能满足。正是由于这个原因,有人认为旅游业也应属于交通的范围。一定时期内平均每人的旅行次数或旅行距离,已成为当今社会衡量生活水平高低及文明程度的重要标志之一。”^[17]

第二,文化精品的推出,有赖于文化人社会游历基础上的锐意创造。历来文人墨客被称之为迁客骚人。“迁客”之“迁”字,非常传神地表达了他们都是乐于交游的人。这些人的交游和活动可以表现为以下的类型:一是地理学者的舆情探险;二是历史学者的访古探幽;三是失意官员的田园归隐;四是军旅将士的边塞豪吟;五是宗教人士的跨文化沟通等等。这些活动的文化价值诉求侧重点或者有异,但是其中所涵盖的“探”、“访”、“归”、“旅”、“跨”等社会行为都如出一辙,因为这都是交通文化的使然。正是由于以上人士的努力,我们才享受了如此丰富的精神食粮。例如,唐玄奘的《大唐西游记》;司马迁的《史记》;马可·波罗的《马可·波罗游记》;斯诺的《红星照耀中国》;而高适、岑参、陶渊明等等也正是在回归桑梓抒发田园风光或旅屯边关传达边塞雄风的诗意中,把古代诗学推向了新的高度。

第三,更为重要的是,交通文化在振兴文化产业中的突出作用。在市场取向下的现阶段,文化要实现自身的价值,就必须产业化,而产业化在生产上的标志,就是要把各种文化资源“景观化”。然而,包括自然景观、人文景观和心灵景观在内的文化景观,如何实现其“销售”呢?即必须通过“旅游化”的营销环节,才能把“景观”销售出去,并最终在旅游者消费的过程中实现其价值。而旅游的中心环节便是“游”,保证旅游者进得去、散得开、出得来的利

器,依然是交通文化。被誉为东方罗马的古城西安,旅游产业之所以实现销售收入不高,一个很重要的原因就是交通文化“瓶颈”的制约。

(四)个体人完善自我的阶梯: 交通文化的社会价值

按照吉丁斯(Giddings)等人的社会“唯名论”的观点,社会是代表具有同样特征的许多人的名称,因而是空名,而非实体,真实存在的只是个人^[18]。根据这一视角,交通文化的社会价值集中表现在对个体人的自我完善的价值上。同时,这样理解的“社会”应该是狭义的“社会”,即与经济、政治和文化相并列的社会。

第一,社会角色的自我升华离不开交通文化的襄助。社会角色理论告诉我们,个体人社会角色的建构可以是多元的,有的人偏于经济方面,有的人偏于政治方面,有的人偏于文化方面,因而也相应形成企业家、政治家或科学家的不同角色。然而,惟有“社会活动家”,才是人的社会角色的总计与完备。因为惟有全面的“社会活动”,才是人所承载的各种社会关系并最终完成人的本质的实践基础,也才能克服人的本质建构上的任何片面的“单向度”。而社会活动家离开社会空间的自我拓展,离开交通文化的实际支撑,几乎是不可能的。

第二,社会互动与社会组织优化,离不开交通文化的建构。一是社会互动中最重要的“社会协作”的组织化效应以及基于这一由资本雇佣而形成的“不费资本分文”的劳动的“社会生产力”,离不开交通文化的平台。马克思关于此点有明确阐述:“靠利用交通和运输工具而达到的时间和空间的缩短,以及其他各种发明,科学就是靠这些发明来驱使自然力为劳动服务,并且劳动的社会性质或协作性质也是由于这些发明而得以发展起来。”^[19]二是与此相应的个人利益的实现程度也离不开科层化的大企业组织。马克思还讲道:“一定量同时使用的工人,是工场手工业内部分工的物质前提”,而这个前提是由于发达的交通工具促成的。同时,“更加密集的人口”需要现代化的科层组织,比如工会组织来整合,而这些工会组织就会为表达工人利益诉求作出贡献。

第三,个人的社会化,尤其是现代化特质的累积,也离不开交通文化的催化。现代性的人格有一个很重要的特质,这就是团结协作和求同共识基础之上的个人归属感和阶级意识的形成。马克思主义经典作家发现,与现代化大机器相连的产业工人阶

级,彼此间的团结、求同共识以及由此所造成的从自在阶级向自为阶级的转向,其中交通条件的改善和相互间的交流以及信息量的增加,是一个非常重要的因素。

第四,个人的社会流动和社会定位,也离不开交通文化的推动。个人的社会流动既包括水平流动,又包括上下流动;既包括代内流动,又延伸为代际流动;这些流动又全部与结构性流动有关。而结构性流动又必然涵盖着个人的社会关系空间位置的“位移”。与原地踏步的“时间移民”相比,这种“空间移民”,没有交通文化的帮忙几乎是不可想象的。

四、交通文化生态及优化路向

(一)交通文化生态是伴随着人自我完善的历史进程而不断生成的

马克思在《1857~1958年经济学手稿》一文提出了人类自身发展的3个阶段理论。我们把这一理论概括为人的发展上的“三役性理论”^[18]。重温这一理论不难发现,交通文化的产生正是伴随着人们从“人役性人格”向“物役性人格”的转向中发展和壮大起来。最初,原始先民们受到血缘、地缘关系的强硬制约,因而就形成了“邻国相望,鸡犬之声相闻,民至老死不相往来”的路断人稀和小国寡民的境况。随着商品经济的勃兴和市场交换的繁荣,人们才克服了天然纽带的“依赖关系”所造成的羁绊,才形成了“以物的依赖性为基础的人的独立性”,并“形成普遍的社会物质交换、全面的关系,各方面的需要以及全面的能力的体系”。伴随着“物役性人格”的形成,人类社会才有了彼此交往的甚为发达的交通文化。然而,这时人们的交往关系过多地打上了“物质”的印痕,也难免发生异化。于是,只有到了自由经济阶段,人们才会形成“建立在个人全面发展”基础上的“自由个性”。这意味着“任何人都没有特定的活动范围,每个人都可以在任何部门发展,社会调节着整个生产,因而使我有可能会随我自己的心愿今天干这事,明天干那事,上午打猎,下午捕鱼,傍晚从事畜牧,晚饭后从事批判,但并不因此就使我成为一个猎人、渔夫、牧人或者批判者……。”^[12]值得注意的是,这种“自由个性”作为飞特一族,目前在西方发达国家已经基本上成为现实。这种情况在中国改革开放以来的30年中不断上演,而所有襄成社会和人自由流动的方便便是与之伴随并不断发展的交通文化。

(二) 优化全国现阶段交通文化生态的基本路向

第一,以科学发展观为统领,锐意构建先进、利他和和谐的交通理念文化,是指导全国现阶段交通文化健康发展的灵魂与路向。为此,要树立以下几种观念或理念。一是人本性理念。即要把现阶段人民群众对“出行”的主体要求和“物畅其流”的客观要求,作为建构交通文化的基本特点和归宿点。二是发展性理念。即要继续坚持交通为基础、交通要先行的理念,通过率先发展交通文化,夯实全国社会结构的基础,引领全国社会发展实现新的跃迁。三是统筹性理念。具体包含以下 5 个方面的内容:交通生产力发展与交通公共管理相统筹;交通文化要为城乡一体化发展提供优质服务;交通文化要为国土整治和优化区域经济结构做贡献;发展国内交通文化和发展国际交通文化(尤其是国际航海交通文化和航空交通文化)相结合;评价交通文化要坚持经济效益、社会效益(涵盖政治、文化、社会)、环境效益和生态效益相结合。四是全面性理念。即要树立综合交通文化理念,既要发展强项交通,做到重点突破,带动全盘;又要兼顾弱项交通,拾遗补缺,修复“短板”。五是协调性理念。即既要做好宏观性的协调,处理好交通文化发展与其他部门发展的关系;又要做好中观性的协调工作,处理好交通器物文化、理念文化和制度文化三者的关系;还要做好微观性的协调,处理好交通文化三大子系统内部各要素间的关系。六是可持续性理念。即既要树立当下的直接性的经济效益观念,又要树立间接和长远的社会效益、环境效益和生态效益观念,矫治交通文化的外部不经济性,强化其外部经济性。

第二,以转变经济发展方式为契机,锐意建构高效、集约和低碳的交通器物文化。受前些年低效、粗放特征极为明显的经济发展方式的影响,国内交通文化建构上也存在许多问题。概括来讲,有 5 个方面:一是投资增长型所造成的外延发展模式的尾大不掉;二是交通文化建构中资源配置浪费严重和失衡;三是交通运输市场的垄断与过度竞争并存;四是交通文化发展引发了严重的资源环境问题,从而产生了巨大的外部不经济性;五是交通运输装备技术依然比较落后。因此,发展高效、集约和低碳的交通文化势在必行。为此,要努力做好以下 3 条:一是加大交通器物文化渗透性和准备性要素(交通科技和交通教育)的创新力度,为提高全国交通生产力提供精神动力和智力支持,并最终形成交通文化建设

集约化发展的新路子;二是进一步加大政府的投资力度,优化投资方式,提高资金投入使用效率,从而建构起一个体现时代性、富有前瞻性、符合国情性、突出审美性的系统完整和绿色低碳的交通基础设施体系。三是在尊重市场规律的前提下,建构起一个充分竞争、合理有序、充满活力和富有人文含量的市场环境,做大做强做美全国交通运输服务体系。

第三,尊重交通文化生态机制本身固有的规律,打造管理一体、角色到位、行为规范和合理科学的交通制度文化。交通文化生态的良性运演,需要正确方向(理念)基础上的组织(制度)控制和广大交通人历史作用的充分发挥。国内前些年在交通器物文化建构上存在的上述弊端,与政出多门、角色错位、管理失衡和技术落后的交通制度文化不无关系。因此,必须从 4 个方面作出努力:一是调整和完善国内交通文化建设管理体制,强化和优化政府公共职能,规范政府投资行为;二是按照科学发展观“五个统筹”的原则,以结构调整为主线,优化交通内部(主要包括交通方式结构、交通点线结构、交通硬软件要素结构等等)、地区、部门(主要是城乡比例结构)投资结构,提高国内交通文化建设的资源配置效率和资源利用效率;三是加大技术研发、奖励和管理的制度创新力度,为交通科技和教育工作者发挥聪明才智提供制度平台;四是建立体现科学发展观和转变经济发展方式新要求的交通文化建设工程的评估机制和指标体系。在建立过程中,要进一步突出基于社会公平正义价值诉求的公益性、社会性和环境性尺度的“权重”,突出矫治交通文化建设外部不经济性指标的“权重”,并通过创先争优和惩戒处罚的活动,形成全国交通器物文化良性发展的态势。

五、结 语

交通文化属于亚文化范畴。因此,它的健康发展离不开普遍意义上一般文化生成之方法论的指导。国内学者沙莲香认为,本来意义的文化概念就是文化人类学视角的。马林诺夫斯基认为,文化是一个整全的复合体,其中包括着具体物(使用的器物和生活消费品)和无形的思想(观点、见解和信仰等),即器物层面的文化和理念层面的文化两大部分。随着“政治文明”研究的日渐勃兴,在“理念层面”中剥离出相对独立的制度层面的文化样态是有道理的,而且这也是制度经济学家凡勃伦等人所首肯的。由此看来,文化可以一分为三:即器物→理念

→制度3个样态。而且,人们总是先有“物质关系”然后才产生“思想关系”,再就是根据“思想关系”来建构适合“物质关系”要求的上层建筑等制度文化设置。所以,“器物”和“制度”只是文化“拓殖”中形成的“躯壳”,而贯注其中的“精、气、神”即“理念”形态的文化样态,才是一定社会文化得以良性运行和协调发展的“灵魂”与路向。

本着以上认识,我们认为,交通文化的健康演进和科学发展,就必须在器物层面建构的基础上把交通理念文化的优化作为先导,惟其如此,才能在先进交通思想价值和理念文化的引领下打造出科学的交通制度文化制度架构。

参考文献:

[1] 戴生岐. 史记中的交通文化撮要[J]. 人文杂志, 1998 42(3): 15-18

[2] 马克思, 恩格斯. 马克思恩格斯全集: 第23卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局, 译. 北京: 人民出版社, 1972

[3] 戴生岐. 西部大开发中的文化价值哲学之透视[J]. 唐都学刊, 2001, 17(1): 10-15

[4] 马克思, 恩格斯. 马克思恩格斯全集: 第39卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局, 译. 北京: 人民出版社, 1972

[5] 马克思, 恩格斯. 马克思恩格斯全集: 第4卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局, 译. 北京: 人民出版社, 1972

[6] 马克思, 恩格斯. 马克思恩格斯全集: 第46卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局, 译. 北京: 人民出版社, 1972

[7] 列宁. 列宁全集: 第3卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局, 译. 北京: 人民出版社, 1959

[8] 湛垦华, 沈小峰, 等. 普利高津与耗散结构理论[M]. 西安: 陕西科学技术出版社, 1998

[9] 杨宇立, 薛冰. 市场公共权力与行政管理[M]. 西安: 陕西人民出版社, 1998

[10] 马克思, 恩格斯. 马克思恩格斯全集: 第9卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局, 译. 北京: 人民出版社, 1972

[11] 马克思, 恩格斯. 马克思恩格斯全集: 第42卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局, 译. 北京: 人民出版社, 1972

[12] 马克思, 恩格斯. 马克思恩格斯全集: 第3卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局, 译. 北京: 人民出版社, 1972

[13] 赵家祥. 唯物史观的核心与当代现实: 论生产关系必须适应生产力性质的规律[M]. 天津: 天津人民出版社, 1987.

[14] 樊小贤, 戴生岐. 马克思主义哲学原理[M]. 西安: 西北大学出版社, 2004.

[15] 戴生岐. 东亚价值观的基本积淀和建构理路[J]. 宁夏社会科学, 2007, 26(6): 28-30 194

[16] 戴生岐, 王慰, 张保亚. 西部文化的后现代主义意蕴[J]. 西北大学学报: 哲学社会科学版, 2004 34(6): 109-113

[17] 黄达强. 交通行政管理[M]. 北京: 知识出版社, 1991

[18] 戴生岐. 理论社会学新视域[M]. 西安: 陕西旅游出版社, 2007.

[19] 马克思, 恩格斯. 马克思恩格斯全集: 第16卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局, 译. 北京: 人民出版社, 1972

Discussion on traffic culture

DAI Sheng-qí¹, DAI Y an²

(1. School of Politics and Administration, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

2. Branch of Shangluo, Shaanxi Highway Construction Group, Xi'an 710075, Shaanxi, China)

Abstract Traffic culture belongs to the sub-culture with distinct features of its profession and also has its comprehensive values in economy, politics, culture and society. Its peculiar feature determines its characters in softening, communicating and integrating functions and in promoting the social transference. Therefore, the study of the mechanism, features, character and values due to traffic culture and its developing orientation is very necessary for the current social transformation and people's comprehensive development.

Key words culture; traffic culture; modernization; people's comprehensive development