

# 马克思交通运输观与新时代交通强国建设

桑业明

(长安大学 马克思主义学院,陕西 西安 710064)

**摘要:**习近平关于交通运输重要论述是马克思交通运输观的最新成果。坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,就需要从理论源头上深入研究马克思交通运输观。采用文本分析等方法分析马克思交通运输观的基本思想内容,结合中国交通强国建设具体国情,研究马克思交通运输观的时代价值。马克思交通运输观是在创立唯物史观和剩余价值学说过程中逐步形成的重要理论体系,在内涵上包括:交通运输是按照一定目的改变人与物“位置变动”的活动,是独特的物质生产部门,是生产力发展的重要范畴,是导致生产关系变革的重要因素,是现代工业发展的先驱,是需要合力建设的行业,是无产阶级实现团结的重要条件等思想内容。马克思交通运输观具有重要时代价值:是交通强国建设的重要理论依据;在新时代应以投融资机制改革为切入点,充分发挥交通运输先行官作用;牢牢把握扩大内需战略基点,深化交通运输供给侧结构性改革;推进基础设施网络建设,构建现代化综合交通运输体系;发挥交通运输的文化交流作用,增强国家话语权。

**关键词:**马克思交通运输观;交通运输;新时代;交通强国;剩余价值;互联互通路网;供给侧结构性改革

中图分类号:A81

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2021)03-0001-10

## On Marx's view of transportation and turning China into a transportation power in the new era

SANG Yeming

(School of Marxism, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

**Abstract:** Xi Jinping's important discourse on transportation is the latest achievement of Marx's view of transportation. Guided by Xi Jinping's thought of socialism with Chinese characteristics in the new era,

收稿日期:2020-12-28

基金项目:国家社会科学基金项目(20VSZ061)

作者简介:桑业明(1972-),男,安徽霍邱人,副教授,哲学博士,管理学博士后。

we must study Marx's view of transportation in depth from the theoretical origin, and study the epochal value of Marx's view of transportation through the text analysis method based on the analysis of its basic ideological content, combined with the specific national conditions of the construction of China as a transportation power. This study believes that Marx's view of transportation is an important theoretical system which is gradually formed in the process of creating a materialistic conception of history and the surplus value theory. It believes that the connotation of transportation is the activity to change the "positions" of people and things purposefully, a unique material production department, an important category of productivity development, an important factor leading to the transformation of production relations, a pioneer of modern industrial development, an industry that needs to be built by "joint efforts", and an important condition for the proletariat to achieve unity. Marx's view of transportation entails significant value of the times. It is an important theoretical basis for the construction of transportation power. In the new era, we should take the reform of investment and financing mechanism as the starting point, give full play to the pioneering role of transportation; firmly grasp the strategic base of expanding domestic demand, deepen the structural reform of transportation supply side; promote the construction of infrastructure network and build a modern and comprehensive transportation system. Also, we should give play to the role of cultural exchange of transportation and enhance the voice of the state.

**Key words:** Marx's view of transportation; transportation; new era; transportation power; surplus value; interconnected road network; supply-side structural reform

改革开放以来,中国交通运输实现了历史性的大发展,为中国经济社会做出了重大贡献。经过多年建设与发展,中国现已成为交通大国,但与交通强国目标相比还有着明显差距,还有相当长的路要走。习近平总书记在党的十九大报告中,首次提出要建设“交通强国”的目标,标志着中国交通建设将迈入新时代。如何建设“交通强国”,是新时代交通人必须要解决的关键性问题。2019年中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》,提出了中国未来30年交通发展目标,从而使交通发展具有了一个“总抓手”。理论界围绕交通强国的内涵、中国交通强国建设存在短板等问题建言献策,认为进行交通强国建设需要建设与之相适应的政府治理研究,要深化结构改革、强化技术支撑和注重人才培养,走中国特色交通强国之路等等。重视研究交通强国建设的指导思想,特别是研究习近平新时代交通强国建设重要论述,是学界研究的新热点。但对习近平新时代交通强国建设重要论述的理论渊源、马克思文本中交通运输观在新时代交通强国建设中的

价值意义等问题的研究还处于起步阶段,有许多问题需要深化研究。本文正是以此为基础,从马克思文本出发,研究马克思交通运输观及其与习近平新时代交通强国建设重要论述之间的关系,探讨其时代价值。

## 一、马克思交通运输观的形成过程

马克思交通运输观是马克思对人类生产交往的历史考察中逐步发展起来的思想认识成果,是马克思对第一次工业革命影响进行深刻反思的结果,是马克思主义的重要组成部分。从社会背景看,一方面,资本主义经济快速发展带来了交通运输方式的革命性变革。以蒸汽机为标志的第一次工业革命经过了近百年发展,使资本主义经济取得了历史上从未有的成就,对社会政治、经济、文化等产生全面而深刻影响,同时也带来了交通运输方式的巨大发展;以蒸汽为动力的各种交通工具应运而生。以

人力、畜力、风力等为动力的交通运输方式退居次要地位,被以蒸汽为动力的交通运输方式所取代。作为经济生产的重要环节,交通运输在生产中的重要性被资本主义生产和再生产充分地突显出来。因而,对于研究资本主义产生、发展的马克思而言,研究交通运输问题就成为其研究的重要内容之一。另一方面,交通运输发展加速了资本在全球范围内的流动。资产阶级清醒地意识到,如果没有交通运输的发展,资本的流动是非常缓慢的,也难以获得巨大利润。因此发展交通运输,建设交通运输网络是资本家在资本周转中必须要做的重要事情之一。无论是新航道的开辟,还是在各殖民地建设铁路网等,都是资本逐利的结果。因而,从交通运输角度考察研究资本主义生产实质,研究资本的全球化发展等问题就是研究资本主义问题时的必涉领域之一。马克思正是基于上述时代背景,通过对资本主义生产交往及其扩大化的考察,一步一步形成了自己的交通运输观。这一过程可分为以下几个阶段。

### (一)《1844年经济学哲学手稿》:初步阐明了交通的基本作用

尽管《1844年经济学哲学手稿》(以下简称《手稿》)是一部较早时期的著作,但并不妨碍其包含着深刻的思想精髓及其伟大之处。在这篇著作中,马克思在论证异化劳动过程中阐明了对交通的一些初步看法:一是提出需要是推动交通运输方式发展变革的重要动力。二是交通运输发展是人实现自由的条件。可见,马克思在这一时期主要是从“现实的”主体人的需要出发对交通进行研究,这无疑奠定了马克思之后对交通运输研究的基本理路。

### (二)《德意志意识形态》:确立了交通运输内涵、地位和意义

《德意志意识形态》(包括《关于费尔巴哈的提纲》在内)是马克思唯物史观形成的标志性著作,虽然这篇著作在马克思生前没有发表。在这篇著作中,马克思对交通运输的理解完全建立在唯物史观基础上,他指出:第一,交通运输是人类最基本的需要之一,属于物质生产活动中“行”的方面。正是在

这个意义上,马克思指出交通运输是“物质生产部门”。这就从唯物主义的角度奠定了对交通运输认识的基石。第二,交通运输发展导致人类交往扩大化,最终促使世界历史的形成,从而实现“真正的共同体”。“行”就是交往,是人类活动范围的扩大。因而,交通运输发展意味着人类交通的扩大化,意味着人类历史向世界历史的发展。这样,马克思就将交通运输放在唯物史观的范畴进行理解,从而为我们正确研究交通运输本质等相关问题提供了科学方法论。

### (三)《共产党宣言》:集中论述了交通运输历史作用

《共产党宣言》是马克思新世界观首次集中公开问世的代表著作,是研究马克思思想不可缺失的重要篇章。在这篇著作中,马克思论述了资产阶级的历史作用以及世界历史形成和转变过程,对交通运输形成了以下观点看法:第一,交通运输是变革社会生产力的重要因素。马克思指出,正是由于新工具的广泛应用(这里的新工具包括了新式交通工具如蒸汽轮船、铁路、电报等),资本主义社会才创造出巨大的生产力。第二,正是由于先进交通工具的广泛应用,为资产阶级带来巨量财富,同时又为各地工人能够快速联系起来,使工人斗争发展成全国性的阶级斗争。所以,交通运输的发展又是无产阶级的联合和团结的重要条件,是资产阶级创造出来的“埋葬”自身的条件。第三,交通运输发展也是推进人类文明世界化发展的条件,因为它把所有民族“都卷到文明中来了”<sup>[1]</sup>。可见,《共产党宣言》中,马克思集中论述了交通运输的历史作用问题,并指明了交通运输对于无产阶级实现自身解放的历史意义。

### (四)《资本论》:全面系统阐述交通运输问题

如果说在《资本论》之前,马克思交通运输观还主要是以一种理论论证的方式展开,那么在《资本论》中,马克思对交通运输的看法则已经转向经济学的实证研究了,即马克思将交通运输作为国民经

济生产的重要环节,从经济学角度对之进行了论证,从而使马克思交通运输观更为系统、全面而深刻。总的来说,《资本论》中反映出的马克思交通运输观主要表现在:第一,明确指出交通运输的行业特性,是社会生产的重要环节和必要条件。第二,指明了交通运输业既是第三产业,但又具有自身特殊性。第三,具体论述了交通运输在缩短劳动时间、提高劳动生产率中的作用问题。

总之,马克思对交通运输的认识是伴随着对唯物史观的论证和剩余价值观的发现而逐步明晰化、系统化,是一种建立在社会生产发展史即唯物史观基础上的理解和把握,是以经济生产为中心对交通运输的考察和研究。但马克思对交通运输的思想观点却又不仅仅囿于经济范畴,而是涉及政治、文化、社会发展等多角度。因而,马克思交通运输观的内容是丰富而又深刻的,随着时代的发展而发展,添增新的内容,以新的形式表现出来。

## 二、马克思交通运输观的主要内容

马克思以资本主义社会为标本,研究了人类社会生产及其发展问题。而正是在研究资本主义社会大生产和发展的过程中,马克思看到了交通运输在其中的地位和作用,看到了交通运输与社会化大生产之间的密切联系,从而形成了对交通运输的系列看法和观点。

### (一) 交通运输是“位置变动”的活动

什么是交通运输,这是研究交通运输首先要回答的基本问题。对此,马克思认为交通运输是有目的地改变人与物“位置变动”的活动。也就是说,交通运输是通过交通工具等,将其对象(或者是人或者是物)从一地转移到另一地的生产实践活动。位置变动是交通运输最典型的特征。“不论是客运还是货运,结果都是场所的变动”<sup>[2]</sup>。因此,交通运输从结构上看,由交通运输行为主体(人)系统、中介

系统(即交通工具,如人、牲畜、车、船、道路、场站等)、客体系统(即对象,包括人、物或者人与物)三大部分构成。所以,交通运输在其实质上可以看作是有目的地改变人与物“位置变动”的活动,由于是生产场所的变更,因而交通运输是人类最基本的活动之一,是伴随着人类发展由始至终的一种活动。这一活动在内容上,包括三大类,即客运、货运和邮电通讯业,这三者构成“全部的运输业……即引起位置变动的工业”<sup>[2]</sup>。

### (二) 交通运输是“第四个物质生产领域”

物质生产活动是人类社会的最基本活动,包括衣、食、住、行等生产。交通运输是“行”的活动,是人类最基本的物质活动之一。马克思认为,“第四个物质生产领域……这就是运输业,不论它是客运还是货运”<sup>[3]</sup>。这就对交通运输的行业属性和独特性进行了界定。也就是说,从行业属性来看,交通运输是从事物质生产的部门领域之一。因此,我们需要将交通运输放在物质生产角度对之进行理解和把握。但交通运输是不完全等同于其他性质的物质生产活动,它具有自身的独特性。具体表现在:第一,生产产品的特殊。它不生产新的产品,只是实现原有产品的转移,即其出售的是“场所的变动”。因为它不会导致产品总量增加,但是使产品价值增加。从另一角度来说,交通运输虽然不直接生产新产品,但整个生产过程的持续和循环,又离不开交通运输。如果没有交通运输,全部完整的生产过程将难以循环下去。正是在此意义上,交通运输是生产过程的重要环节和组成部分,在性质上是物质生产活动。第二,经济效用和生产过程密不可分,即生产过程同时也是消费过程<sup>[4]</sup>。其他领域的物资生产产生的经济效用是在产品生产出来后,进入流通环节发生交易时才会产生,即如果没有交易就不会产生经济效用。交通运输领域的物质生产活动,在“位置变动”过程的同时,又产生交易消费活动,形成经济效用。因而,交通运输的生产过程和消费过程是交通运输同一活动过程的两个方面,

二者密不可分。因此,交通运输具有生产活动过程与交易消费活动过程的同时共生性。

### (三) 交通运输是发展生产力的重要范畴

马克思认为,生产力是社会发展的根本动因。生产力发展决定着交通运输的发展,但同时交通运输的发展又会反过来成为影响生产力发展的重要因素。交通运输影响生产力发展,主要体现在:第一,交通运输是生产中的重要因素。人类社会生产包括三大因素:劳动者、劳动工具、劳动资料,其中劳动工具和劳动资料合称为生产资料。无论交通工具还是交通基础设施等都是生产资料内容。正是在这个意义上,马克思指出“改善交通运输工具也属于发展一般生产力的范畴”<sup>[5]</sup>。第二,交通运输状况对生产力发展具有重要影响作用。一方面,优良的交通运输能促进生产力发展。马克思指出,一旦交通运输业发生革命性变革,就会使整个生产方式得到一种跳跃式发展的能力,突飞猛进地快速发展。另一方面,低劣的交通运输则阻碍生产力发展。“由于印度极端缺乏运输和交换各种生产品的工具,所以它的生产力陷于瘫痪状态。”<sup>[6]</sup>第三,发展交通运输是提高劳动生产率的重要途径。交通运输对劳动生产率有重要影响,主要是通过生产工具和生产产品的“位置变动”(无论空间距离多远还是多近),达到以“空间换时间”的目的,从而提高劳动生产率。也就是通过缩短生产与销售之间的距离,实现对生产商品所需要时间的缩短,从而提高劳动生产率。“交通工具的增加和改良,自然会对劳动生产力发生影响:使生产同一商品所需要的劳动时间减少。”<sup>[7]</sup>一般而言,交通运输越发达,生产商品所需时间就会越少,劳动生产率就越高;反之,劳动生产率就越低。因此,交通工具的改进,交通基础状况的改善,会大大提高生产力,使同一时间内能够生产出更多的产品,从而增强竞争力<sup>[8]</sup>。马克思进一步提出,要改善交通运输状况,提高劳动生产率,有两条主要途径:一是改进交通工具,二是改善运输效率<sup>[9]</sup>。正因为如此,要了解一个社会经

济发展情况,可以通过该社会的交通运输发展水平进行判断。

### (四) 交通运输是变革生产关系的重要因素

交通运输发展是人类社会交往扩大化的最直接体现,既是社会生产力发展状况的反映,又会直接引起生产关系变革。因此,交通运输在生产交往扩大化或普遍化过程中承担了极其重要的作用,是必不可少的环节。每一次交通运输的革命性变革不仅能极大地释放出生产力能量,也会使建立在落后生产基础之上的上层建筑发生革命,即带来生产关系的变革。交通运输发展引起的生产关系变革主要表现在:第一,瓦解旧制度。铁路的发展“必然会瓦解印度种姓制度所凭借的传统的分工方式。”<sup>[6]</sup>第二,催生、巩固并发展新生产关系。马克思指出,铁路的出现会使原来只是局部的、少数性的现象(如印度社会),在很短的时间内建立起资本主义上层建筑。第三,导致社会结构演变。马克思指出,印度社会的贫困和交通的极端不发达有直接关系,因此,印度社会应大力发展铁路工业,兴建铁路网。而正是铁路网等发展,才使得在很古老时期就产生的一种特殊的社会制度,即村社制度,最后“被破坏,并且正在完全归于消灭”<sup>[6]</sup>。后来的印度社会结构变迁,充分证实了马克思的预见。第四,推动经济活动中心的改变。一方面,新的经济中心(无论是生产中心还是销售中心)会因交通工具即交通运输的发展而加剧集中。“交通特别便利的情况……既使生产中心又使市场加速集中。”<sup>[9]</sup>另一方面,原有的经济活动中心会因交通运输状况的改变而变化,或强化或消失,即是说经济活动中心在交通运输发展下是相对的。“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。”<sup>[9]</sup>之所以这样,是因为交通运输的发展直接导致人口更进一步集中,从而形成了新的经济中心及经济中心的变动。正是在此意义上,交通运输发展是城市的产生、发展和湮灭

的直接因素。

### (五) 交通运输是无产阶级实现团结的便利条件

无产阶级要推翻资产阶级专政,实现自身解放、建立共产主义新社会,必须联合起来。如何联合?马克思认为,交通运输在无产阶级实现大联合大团结中具有极其重要的作用,是无产阶级联合起来的重要手段。并且,交通运输越是发展,就越能够为无产阶级实现联系和团结提供越来越多的便利条件。因为,交通运输的发展可以为无产阶级进行联系、实现联合节省时间。“中世纪的市民靠乡间小道需要几百年才能达到的联合,现代的无产者利用铁路只要几年就可以达到了。”<sup>[1]</sup>交通运输发展为无产阶级实现大联合提供便利条件,主要表现在:第一,交通运输节约了工人联合的时间。第二,交通工具的改进便利了人们由偏远区域向更广大区域流动,使工人之间的联系更为方便。第三,交通运输促进了人口的集中也为工人之间的联系和联合提供了条件。第四,邮电、信息等的发展为工人远距离联系提供了更快捷、便利的方式。总之,正是在交通运输发展下,不仅人类交往实现了更进一步扩大化,也为工人实现自身解放和全人类解放创造了条件。

### (六) 交通运输是经济发展的“先驱”

交通运输在现代工业中具有发展“先驱”作用思想的提出,是马克思第一次从理论上对交通运输在经济生活中的地位和作用进行定位。马克思在分析英属殖民地印度的铁路建设及其意义时指出,“铁路在印度将真正成为现代工业的先驱”<sup>[6]</sup>。马克思指出,铁路的建设能够很容易地为各种产业服务(如对农业的服务),“可以缩减军事机构的人员和开支”<sup>[6]</sup>,并且能够满足人与人之间的社会交际和产品交换的新要求。而在平时,要维护一个铁路网的存在,也会把涉及到的各种生产过程都建立起来,甚至那些与铁路没有直接关系的生产部门都要建立起联系。在这里,马克思论述到

铁路是经济建设的先驱,但在普遍意义上是指交通运输是经济建设的先驱,即交通要优先建设和各司其职。交通建设要先行是发展国民经济的一个基本规律,是马克思对经济建设和交通运输建设的独到贡献。

### (七) 交通运输发展需要“合力”建设

马克思以铁路建设及其维护为例,指出交通运输业是涉及多方面的综合大系统,既要把与之相关的各种生产过程都建立起来,还涉及到在“与铁路没有直接关系的工业部门里应用机器”<sup>[6]</sup>。因此,一方面,交通运输建设涉及到的不是单个生产部门,而是多个生产部门的整体配合。这远远不是单个资本能够充分做到的事情。另一方面,交通运输建设的投资回报所需要的时间比较长。尽管现在随着科技进步和生产率的提高,交通运输建设周期有缩短的趋势,但其生产建设是以年为计。所以,交通运输业具有投资大、建设周期长等特点,远不是一个企业或一个投资主体能够独立完成的。正如马克思所指出的那样,如果等到个别资本强大到能修铁路的时候,铁路不知道要到什么时候才能出现,但通过股份公司的集中方式却能够瞬间做到。因此,交通运输发展需要合力才能建设好。合力建设是交通运输发展的基本规律之一。事实上,交通运输建设必须由国家出面或者由多个投资主体共同完成,以“合力”进行建设。当然这并不排除在单个社会资本实力较为雄厚的条件下,单独进行交通运输建设的可能,但总体上交通运输建设是需要多方资本“合力”进行的。

受时代所限,马克思主要以资本主义社会为对象,更多是在研究资本主义社会生产发展的过程中研究了交通运输问题,对于交通运输的另一领域(邮电通讯类)虽然提到了,但没有更进一步深入论述。但马克思将交通运输放在资本周转循环中进行考察,以及通过交通运输分析资本如何

进行增殖、生产力如何加快发展等思想观点,既为我们认清资本主义社会的实质提供一个全新的研究视角,更为我们新时代建设交通强国提供了理论指导和方法论依据。

### 三、马克思交通运输观对新时代交通强国建设的价值意义

新时代人民对美好生活的追求,“对交通运输提出了更高的要求——不但要走得了,还要走得好;不但要‘运得了’还要‘运得好’”<sup>[10]</sup>。立足中国实际,以服务人民对美好生活需要为宗旨,满足人民群众“走得好”“运得好”的要求,就必须认真学习和研究马克思交通运输观,挖掘其深厚的时代价值,以马克思主义交通运输观的最新成果——习近平新时代中国特色社会主义思想中对交通运输的重要论述为根本遵循,指导交通强国建设。

#### (一) 马克思交通运输观是交通强国建设的重要理论依据

《交通强国建设实施纲要》明确指出,交通强国建设坚持“以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导”。习近平新时代中国特色社会主义思想是马克思主义中国化的最新理论成果<sup>[11]</sup>,内涵丰富,涉及政治、经济、社会、文化、生态等多个方面,是交通强国建设的根本遵循。习近平在不同时期对交通运输的重要论述形成了习近平新时代中国特色社会主义思想,这是习近平新时代中国特色社会主义思想的重要组成部分,与“马克思交通运输观具有一脉相承性,是中国特色社会主义新时代马克思交通运输思想理论中国化的最新成果”<sup>[12]</sup>。因此,坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,坚持马克思交通运输观为指导,是交通强国建设应有之义。

交通强国战略是新时代做好交通工作的总抓手,这一战略全面贯彻于习近平关于交通强国的重要论述,贯穿并体现着马克思交通运输发展理念。如交通“先行官”的提出,是对马克思关于交通运输

是现代工业发展先驱思想的继承和发展;加强交通网络、交通基础设施网、综合交通枢纽体系建设等的提出,是对马克思关于路网作用思想的继承和发展;加强交通技术的研发和发展先进交通运输工具等是对马克思关于交通工具在社会变革中的作用思想的继承和发展等。这些思想观点既吸收继承了马克思交通运输观,又结合现代科技和生产力发展实际发展了马克思交通运输观。因此,马克思交通运输观为新时代交通强国建设提供了重要理论依据,并通过习近平新时代中国特色社会主义思想这一最新成果彰显其时代价值和实践意义。

#### (二) 以投融资机制改革为切入点,充分发挥交通运输先行官作用

交通运输建设因其投资大、建设时期长、涉及行业领域广等特点,能够较好地提振经济,推进国民经济发展。所以马克思称交通运输是现代工业发展的先驱。习近平总书记继承发展了这一思想。早在2014年,习近平总书记就指出“要把交通一体化作为推进京津冀协同发展的先行领域”<sup>[13]</sup>。党的十九大更是首次提出“交通强国”,指出国家要强大,交通必先行。所以,交通运输是社会经济发展的“先行官”。新时代优先发展交通运输,已经获得共识。有学者认为,“适度超前”优先发展交通,需要相应的体制机制来支撑<sup>[14]</sup>。我们认为,优先发展交通的核心问题是解决好交通运输的投融资机制问题。正如马克思所言,交通运输发展需要“合力”建设。因此,新时代需要以交通运输领域的投融资改革为切入点,调动各方力量合力建设。只有这样,才能充分发挥交通运输先行官作用,推进社会经济发展,实现交通强助力国家强。为此,第一,提高中央财政支持力度和方向。“不仅需要将投资重心更多地转移到普通国省干线公路、内河水运发展等方面,同时分区域施策。”<sup>[15]</sup>此外,应通过减税降费等政策性措施,刺激交通运输真正“动起来”,同时将有限财政资金投资到高质量路网改善和建设、投入到交通运输工具改善和技术研发等,而不应做重复性建设投资或投资到经济效益不高的路网建

设中。第二,完善收费政策和标准。一是应打破地方保护主义,实行全国同一车型同一收费标准;二是完善ETC收费技术标准体系,确保路畅人通;三是针对不同时期的交通运输车型采取灵活收费政策,特别是对运输农产品等的收费,在特定季节给予减免或优惠,使交通运输确保经济“通畅”,助力扶贫脱贫,助力经济发展。第三,大力推行PPP改革,让更多社会资本参与到交通运输建设各个环节,使“市场的决定性作用”在交通运输业中真正体现出来。第四,推行交通运输产业基金、信贷和债券融资模式,使交通运输建设资金来源由借贷向“发行基金+信贷+债券”综合融资模式发展。只有这样才能实现交通运输的“合力”共建,改进政府单一投资的建设模式。

### (三) 牢牢把握扩大内需战略基点,深化交通运输供给侧结构性改革

交通运输是衔接供需两端的重要纽带,通过时间换空间,节约资本周转时间,提高劳动生产率。因此,提高交通运输供给意义重大。1949年以来,中国交通运输建设成就辉煌,交通运输供给显著提高,有效地解决了运能和运力的矛盾,较好发挥了交通运输“先行官”作用。然而,新时代人民对美好交通的需求,要求交通运输供给必须向高质量供给转变,这对人民生活而言是实实在在的改善。正如亚当·斯密在《国富论》中所讲:“一切改善,以交通改善最为有实效。”<sup>[16]</sup> 交通运输的供给必须以提高质量为根本,才最为有效。为此,要深化交通运输供给侧结构性改革,促进物流降本增效<sup>[17]</sup>,服务于劳动生产率的提高和经济社会发展。我们认为,在以国内大循环为主体,国内国际双循环相互促进的新发展格局下,深化交通运输供给侧结构性改革,需要以人民对美好交通需求为旨归,“牢牢把握扩大内需这一战略基点”<sup>[18]</sup>,加大高质量交通运输设施的供给,激发内需潜力,助推经济高质量发展。第一,加强以“乡村振兴”战略为轴心的城乡间道路、场站、便捷换乘点等高质量供给建设,使人、货的交通运输能够实现及时畅达,实现城乡间无障碍

的互联互通。因此,不仅注重交通数量和规模,更加注重交通建设特别是交通基础设施建设的质量和效率,使生产产品能“进”更能“出”,提高运能和运量,实现人、物的充分、便捷、安全流动。第二,加大新能源交通工具的支持力度和配套的基础设施建设,改变因基础设施建设滞后而影响新能源交通工具推广和使用的状态。第三,加强不同交通运输方式便捷换乘的基础设施建设,特别是城乡结合处的基础设施建设。

### (四) 推进基础设施网络建设,构建现代化综合交通运输体系

英国在殖民统治印度时期,进行了以铁路为主要内容的路网建设,马克思在研究印度这段历史时,充分认识到路网建设的重要意义。今天,路网建设已经比马克思时代要丰富得多,但马克思重视路网建设,通过路网建设推动经济发展和社会变革的思想仍然具有现实意义,而且在某种程度上,随着交通运输方式多样化发展,更应重视路网特别是现代化综合交通体系建设。当前,中国运输效率并不高,“这主要是由于多种综合交通运输方式各自为政、彼此衔接不畅、协调不佳导致的”<sup>[19]</sup>。对此,习近平总书记指出“能不能从综合交通运输体系全局出发找出解决问题的有效办法?”<sup>[20]</sup>“加快形成安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通体系”<sup>[14]</sup>。习近平总书记在党的十九大提出建设“交通强国”,就内在地包括了“联通世界客运、货运、信息、数据的现代化综合交通运输体系”<sup>[21]</sup>。《交通强国建设纲要》进一步指出建设现代化综合交通体系的目标是“安全、便捷、高效、绿色、经济”。如何建设,交通运输部部长李小鹏提到了重要一点,即“推进基础设施网络建设”<sup>[22]</sup>。为此,我们认为当前应着重加强以下几方面的工作:第一,在城市内部,加快推进以“轻轨+高架+地铁”为主脉络的立体式交通建设。做好不同交通方式便捷换乘的基础设施建设和衔接,特别是做好城市立体式交通方式间的便捷换乘设计和建设,以满足居民满意出行。第二,在城市之间,加



快推进以“高铁+公路”为脉络的互联互通路网建设。在城市间高铁和公路脉络上,建设新的生产和销售集散中心点,缩短运输和出行时间,促进资本快速流通,推动城市物流的发展,实现经济发展。第三,在区域之间,加快推进以“空中+高铁+管道”为主脉络的交通运输建设,同时做好与其他交通方式之间的无障碍衔接建设。第四,改革交通运输组织管理机构,着力解决交通运输方式分布、投资不平衡问题。由国务院组建专门部门,统筹规划各种交通运输方式的基础设施、信息管理、场站枢纽等建设的设计和协调,解决不同区域、不同行业多种交通运输方式分布、投资等方面的不平衡问题,推动多种交通运输方式的融合发展。

## (五) 发挥交通运输的文化交流作用,增强国家话语权

交通运输发展能够为无产阶级实现联系、加强团结提供便利条件,能够引起社会结构发生变化,原因之一就是交通运输具有推动和实现文化交流的作用。“交通是文化传播和提升文化软实力的重要载体”“有助于改善国家形象”<sup>[23]</sup>。“一带一路”的提出和实施,正是立足国内循环为主体,畅通国内与国际循环的重要举措,能够更好地实现中国与其他国家之间的文化交流,增强中国的影响力和话语权。中国经过几十年的交通运输基础设施建设和发展,国内交通运输基础设施建设整体布局基本完成,新时代交通基础设施建设正以高质量供给为核心在发展、转型,但中国与周边其他国家之间的交通运输基础设施建设还依然滞后,非常不利于中国对外交流。因此,“十四五”规划继续坚持推进以“一带一路”为重点的交通强国建设,还需要进一步做好跨国交通运输建设:第一,加强跨国交通议程设置建设<sup>[24]</sup>,如建立政府主导的交通部长会议制度,成立跨国交通运输产业合作联盟等,从而实现在交通运输统一建设、技术标准等方面的全方位合作。第二,瞄准国际需求,做好跨国交通运输项目承建工作,打造好中国交

通运输的文化名片。第三,发挥技术优势,将内引和外出培训相结合,增强周边国家交通运输建设的技术实力,“合力”共建互联互通的交通运输网络。

## 四、结语

交通运输是“现代工业的先驱”,在整个国民经济建设与发展中具有基础性、先导性和前提性作用,是实现文明交流与文明成果共享的重要条件。人类发展史表明,只有交通得到发展,才能促进区域社会经济快速发展;而如果某地区交通运输建设发展慢,则该地区的经济发展也会较慢,人民的生活则相对贫穷落后。所以,为进一步促进经济社会可持续发展,确保脱贫攻坚取得长效胜利,必须优先发展交通运输。交通运输的状况反映了一个国家和地区社会发展水平,交通发展起来了,国家才会更加强大。发展交通运输,建设交通强国,必须进一步深化交通运输供给侧结构性改革,提升交通运输治理能力,提高交通运输的服务水平,满足人民对美好交通的需求。

## 参考文献:

- [1] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯选集:第1卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译.北京:人民出版社,2012.
- [2] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯全集:第24卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译.北京:人民出版社,1972.
- [3] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯全集:第26卷第1册[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译.北京:人民出版社,1972.
- [4] 李耀富,黄庆.学习马克思的运输经济思想[J].武汉水运工程学院学报,1983(1):1-7.
- [5] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯全集:第46卷下[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译.北京:人民出版社,1980.
- [6] 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,编译.

- 北京:人民出版社,1961.
- [7] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯全集:第47卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译.北京:人民出版社,1979.
- [8] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯全集:第6卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译.北京:人民出版社,1961.
- [9] 马克思.资本论:第2卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译.北京:人民出版社,2004.
- [10] 傅志寰.走中国特色交通强国之路[J].中国公路,2018(13):56-59.
- [11] 韩振峰.习近平新时代中国特色社会主义思想是马克思主义中国化的最新成果[J].前线,2017(12):4-6.
- [12] 钱俊君,伍慧,卢毅.论习近平交通强国重要论述产生的理论、历史和现实根基[J].交通运输部管理干部学院学报,2019,29(4):12-15.
- [13] 中共中央文献研究室.习近平关于社会主义经济建设论述摘编[M].北京:中央文献出版社,2017.
- [14] 谢燮.深刻理解交通先行官“适度超前”[N].中国交通报,2019-11-26(3).
- [15] 战国会,耿彦斌.新冠疫情对综合交通运输长期性影响与对策[J].综合运输,2020,42(12):18-24.
- [16] 亚当·斯密.国富论[M].郭大力,王亚南,译.北京:商务印书馆,2015.
- [17] 石宝林.深化物流降本增效稳固经济运行底盘[N].中国交通报,2020-06-10(2).
- [18] 袁维海.牢牢把握扩大内需这个战略基点[N].学习时报,2020-09-16(3).
- [19] 郭伟.习近平关于建设交通强国的重要论述探析[J].南方论刊,2020(10):7-9,74.
- [20] 习近平.在深入推动长江经济带发展座谈会上的讲话[M].北京:人民出版社,2018.
- [21] 杨琦.深刻理解加快建设交通强国的三大逻辑[N].中国交通报,2020-11-04(3).
- [22] 李小鹏.加快建设交通强国[N].人民日报,2020-12-17(9).
- [23] 孙百亮,张昭.交通强国建设的内在逻辑及其推进策略[J].西安建筑科技大学学报(社会科学版),2020,39(5):7-13.
- [24] 杨琦.构建“一带一路”现代综合交通运输体系[N].光明日报,2018-04-19(11).

(责任编辑:王佳)