

张毅. 概览历史上重大交通方略对中国发展进程的影响及启示[J]. 交通运输研究, 2018, 4(5): 1-11.

ZHANG Y. An Overview of Impacts of Historically Significant Transportation Strategies on China's Development and Its Implications[J]. Transport Research, 2018, 4(5):1-11.

DOI: 10.16503/j.cnki.2095-9931.2018.05.001

概览历史上重大交通方略对中国发展进程的影响及启示

张 毅

(交通运输部科学研究院, 北京 100029)

摘要: 为探寻交通作为基础性、先导性行业与国家兴衰发展的关系, 从战略层面分析我国历史上重大的交通进步及其对中国发展进程产生的影响, 以不同历史阶段交通发展影响为重点, 分析了从秦“交通立国”, 汉、唐“交通兴国”, 宋、元依运河实现“交通富国”, 使中国在经济、政治上达到南北均衡; 到明、清“通而不交”, 导致在大航海时代后错失海权; 再到抗战时期的“运输救国”至近现代, 跨越两千多年交通发展主要脉络。在此基础上, 尝试应用马克思主义经典理论及习近平新时代中国特色社会主义思想对新时期交通运输本质进行再认识, 提出建设“交通强国”的历史逻辑。通过总结交通强国的内在联系规律, 为新时代建设“交通强国”提供了经验借鉴与启示。

关键词: 交通方略; 历史; 国家发展进程; 马克思主义; 新时代中国特色社会主义思想

中图分类号: U-9

文献标识码: A

文章编号: 2095-9931(2018)05-0001-11

An Overview of Impacts of Historically Significant Transportation Strategies on China's Development and Its Implications

ZHANG Yi

(China Academy of Transportation Sciences, Beijing 100029, China)

Abstract: Transportation is the foundation and leading industry of economy and society, and it is closely related to the rise and fall of a country. From a strategic perspective, the major transportation projects in Chinese history were reviewed and their impacts on China's development were analyzed. To sort out the key points of transportation development that spanned more than 2,000 years, the “building country by unifying transportation system” in the Qin dynasty, “achieving greater prosperity by developing transportation” in the Han and Tang dynasty, the “enriching the country by developing canal” in Song and Yuan dynasty were analyzed, which achieved the economic and political equilibrium of the North-South; the “having transportation but no communication” in the Ming and Qing dynasty was analyzed, which caused China to lose the sea power, and the “saving country by developing transportation” in Counter-Japanese War

收稿日期: 2018-03-30

作者简介: 张毅(1980—), 男, 吉林长春人, 硕士, 副研究员, 研究方向为绿色交通。

E-mail: 4043665@qq.com。

to modern times was analyzed. Through the application of the classical Marxism and Xi Jin-Ping's ideology of socialism with Chinese characteristics for a new era, a new understanding of the nature of transportation in the new era was achieved, the historical logic of building a "powerful transportation country" was put forward. Through summarizing the internal connection of transportation power, the historical reference and enlightenment of "making China a powerful Transportation country" in the new era were explored.

Key words: transportation strategic; history; national development process; Marxism; ideology of socialism with Chinese characteristics for a new era

0 引言

党的十九大提出“建设交通强国”^[1]开启了建设交通强国的新征程^[2]。交通运输作为国民经济和社会发展的基础性、先导性产业，是国民经济和社会发展的“先行官”。人类文明发展的每一历史阶段，都可以看到交通进步的轨迹，反之交通进步也推动着实现文化融合、区域交往、经济发展、国家统一。《史记》有黄帝“披山通道，未尝宁居”，夏禹“禹开九州，通九道，陂九泽，度九山”的记载。历朝历代为道路拓展付出了持续而艰难的努力。

站在中华民族伟大复兴踏上新征程的时代起点，回顾历史上多次重大的交通发展标志性工程，其发展历程宏伟、艰辛、曲折。本文拟从战略层面分析交通对中国发展进程产生的深远影响，探求交通与国家兴衰的内在联系规律，研究交通对国民经济、人类社会发展的推动作用，进而科学研判社会主义现代化强国建设进程中交通业的新方位和新任务，为新时代奋力“建设为交通强国”提供借鉴与启示。

1 我国历史上交通方略概览

1.1 秦实现“大一统”，依交通立国

秦朝首次实现了中华大地名副其实的统一局面^[3]，这种统一广泛地深入到了政治、经济、思想、文化的各个领域。这样一个幅员辽阔的国家，政令的及时下达、政权的有力巩固、文化的广泛融合均需要依靠与之相应的交通格局。

1.1.1 秦形成了联络全国、规模庞大的交通体系

秦朝在对先朝交通路线整修和连接的基础上，以咸阳为中心，向四方辐射，修筑了以“驰道”为

主的全国交通干线，以“直道”为主的军事高速公路，开辟了面向南方以“五尺道”为代表的联络线，形成了通达全国的交通网络^[4-6]。

(1) 干线公路秦驰道

《汉书·贾山传》中有这样的记载：“（秦）为驰道于天下，东穷燕齐，南极吴楚。江湖之上，滨海之观毕至。”西方世界有“条条大路通罗马”的谚语，古罗马道路里程约6000公里。秦驰道的里程虽然没有明确的统计，据史料和考古学界推算约有6000~7000公里^[3]，基本实现了“条条大路通咸阳”。

(2) 军事专用道——秦直道

为军事用途，于始皇35年（公元前212年），秦大将蒙恬征调军民数十万，用仅仅两年多的时间，修建了相当于军事高速公路的秦直道^[7]。秦直道北起内蒙九原南抵都城咸阳，全长1000公里，这一历史罕见的工程无论是工程规模还是实际作用都堪比长城。

(3) “五尺道”等联络线

秦为将长城防区贯通，建“北边道”；为征服西南夷，修治“五尺道”，得巴蜀滇贵；为遏止岭南，修建“新道”穿越五岭，平定了南越。

秦朝历时虽短，但其交通建设格局意义重大，奠定了面向中国“大一统”的交通空间格局。

1.1.2 秦统一度量衡，建立了“标准化”的交通规制

秦实施“书同文，车同轨”。明确车辆轨距标准，使更大范围内交通往来通联成为可能，适应了军事工程的需要。在道路修建方面，秦实施了因地制宜的道路修建标准。《汉书》记载，秦驰道“道广五十步，三丈而树，厚筑其外，隐以金椎，树以青松”^[8]，可见对道路宽度、路基设置、绿化都有

相应的标准。统一的交通标准与统一的文字、统一的度量衡标准同样重要，在客观上促进了中华民族的融合与统一，对于中华文明的发展有着重要的功绩。

1.1.3 “示疆威，服海内”促进形成大一统的中国

从公元前220年到公元前210年，秦始皇依托“驰道”、渭河及黄河河道，先后五次巡视。足迹所至，北到今天的秦皇岛，南到江浙、湖北、湖南地区，东到山东沿海，并在邹峰山、泰山、芝罘山、琅邪、会稽、碣石等地留下刻石^[9]，以宣扬主权、表彰其功德。

秦将发展交通作为主要行政任务之一，交通事业在该时期有了巨大的进步。汉在秦的基础上不断夯实，主要交通规制在汉代得以巩固延续，为后世交通的发展奠定了基本格局^[10]。秦代建立强大的交通系统初衷是军事上的征服与统一，但从历史长河来看，其更大的实际性作用是技术传播、文化交流与民族融合。应该说“中国”概念的产生，尤其是统一的、被广泛认同的“中国”概念的产生离不开发达的交通格局，离不开秦“交通立国”举措。交通对于中国国家概念的形成具有重要意义。

1.2 汉、唐“丝绸之路”，依交通兴国

自公元前2世纪中叶西汉武帝派张骞出使西域后，开通了由长安（今西安）经河西走廊沿着戈壁荒漠的边缘，穿越西北边疆地区，直抵中亚、西亚的马尔罕、波斯和叙利亚^[10]的商道“丝绸之路”。丝绸之路的畅通使中西政治、经济、文化全方面的联系得以实现。

1.2.1 “丝绸之路”与“草原之路”

远在战国时代，古希腊已经称中国为塞里斯（Seres），意为“丝绸之国”，说明在当时东、西方两个文明已存在实质性沟通。事实上，在汉张骞通西域之前，中国北方已存在着一条途经蒙古草原沟通欧亚的天然大道，那就是“草原之路”^[7,11,12]。“草原之路”虽然更早，但与汉唐时代繁荣的“丝绸之路”有着本质区别，其作用和影响力也不可同日而语，采取不同的交通策略是形成差别的主因。

汉唐“丝绸之路”是固定线路，其沿线有驿站、集市等设施，并设立了相应的军事郡县行政机构。北方民族早期的“草原之路”虽然能够实现沟

通，但由于不是固定线路、没有标志性节点，从而没有形成经常性的商贸通道。可见“丝绸之路”并不是简单的通达，它的诸多创举有深层次的必然原因。

1.2.2 “丝绸之路”的重要创举

汉至中唐历代王朝采取了系列措施保障丝绸之路的畅通，使得丝路贸易兴盛近一千余年。

（1）强化交通基础设施建设，采取实用的运输模式

丝绸之路穿越西北边疆地区戈壁荒漠，一路并非坦途。汉、唐两朝为推动丝绸之路的发展，注重道路及沿途驿站兴建。早在西汉武帝时即沿丝绸之路修筑长城，设立亭障；东汉在丝绸之路要冲设立了不少邮亭；唐代兴修驿道、驿馆。丝绸之路沿线的基础设施，发挥了保障安全、提供食宿便利、通邮、传递信息的作用，功能逐步完备。据考证，仅从长安到敦煌的驿馆至少有40余座^[12]。唐代文学家柳宗元在《驿馆使壁记》中称“馆驿之制，于千里之内尤重”。这些驿站作为长途跋涉路线的补给节点，配合“沙漠之舟”骆驼形成非常实用的运输模式。基础设施的兴建与实用的运输模式，终使陆路丝绸之路保持畅达。

（2）强大的军事、开放的民族政策、低廉的税赋保障“丝绸之路”的繁荣畅达

一方面，强大的军事与开放包容的文化保障丝绸之路的交通畅达。汉、唐均在解除了北方匈奴势力的安全威胁之后，在西北部丝路沿线设立相应的军事机构，开展边疆地区的政权建设。唐朝实行了非常开放的统治政策，尊重民族习俗和宗教信仰，同时许可胡人往来、定居中原，客观上促进了民族融合，边疆民族逐步融入了先进的中原文化。从军事、文化两方面稳固边疆，有效保障丝绸之路的畅达。

另一方面，实施开放包容的税赋政策。唐朝有专门保护外商在华合法权益的律令，曾有地方官员因敲诈外商受到重刑^[13]。公元834年，唐文宗颁布谕令“除舶脚（船舶税）、收市（政府购买）、进奉（进贡）外，任其往来通流，不得重加率税”，明确规定禁止重征外商，营造了平等、祥和的商贸氛围。

(3) “丝绸之路”供给保障与商贸发展形成了良性互动

丝绸之路促进了周边的经贸繁荣,沿线的发展也为丝绸之路提供了物质基础。丝路沿线节点性驿站,逐步发展为贸易市场乃至城市。自汉起已在从前沿线的驿站、商贸之所设立行政管辖,丝路上的节点城市得到了极大的发展^[14]。唐代在都市设立专门的接待外国贡使和商人的宾馆及中外交易市场。汉唐时期来华外商除了云集于长安、洛阳之外,在天水、兰州、武威、金昌、张掖、酒泉、嘉峪关、敦煌、哈密、吐鲁番、乌鲁木齐、石河子、伊犁等城市也广泛分布。这些城市节点相应的服务设施也被逐步建立起来,繁荣了丝绸之路贸易,促进沿线社会的稳定。

1.2.3 “丝绸之路”是历史上的“西部大开发”,具有改变国土空间格局的重大作用

丝绸之路是我国历史上的“西部大开发”,具有改变国土空间格局的重要意义。如:丝绸之路的咽喉要地河西地区,西汉丝绸之路初通时,还是“地广民稀”,以畜牧经济为主、农业落后的地区,通过修筑道路、水利设施、实施屯垦,繁荣了商贸并引入大量移民,到东汉初,已是“兵马精强,仓库有蓄,民庶殷富”之地了。经隋唐的进一步开发,到天宝年间,河西粮食产量已占全国的三成,成为发达的农业经济区了^[15]。此外,新疆特殊的水利工程坎儿井也创始于西汉,据《汉书·西域传》记载:汉宣帝遣将率军万五千人屯垦,穿卑鞞侯井以西,欲通渠转谷^[16]。此堪称人类适应气候变化的典范工程。

如前所述,依托交通往来,丝路上的武威、金昌、哈密、吐鲁番、敦煌等城市发展繁荣起来,改变了中国国土空间发展的版图,堪称人类历史上最早、最成功的交通引领土地开发(Transit-Oriented Development, TOD)的思想实践。

1.2.4 “丝绸之路”使中国成为世界文化、科技交流的中心枢纽

丝绸之路在世界文化、科技交流史上具有划时代的意义。丝绸之路以开拓、包容的价值取向,包容的文化,促进了技术进步和生产力发展,推动世界东西方文明交融发展格局的形成。唐对外输出丝

绸、瓷器、茶叶等;其输入更是丰富多彩,马、骆驼、牛、绵羊和山羊等家畜,大象、犀牛、狮子等野兽,毛皮、香料、药物、宝石、金属、珠宝、书籍甚至人口^[17]。而这些输入对中国社会、中国原有的文化又发生着复杂的、多方面的影响,其中很多逐步融入中国文化之中,最终成为中国文化的组成部分。今天的中国文化同样是历史上的多元文化融合,既有本土的,也有外来的成分。同时,唐朝将自身的艺术、文化、技术传给四邻,对中世纪的整个远东区域,尤其是对日本、朝鲜、突厥斯坦、吐蕃和安南的影响甚广,小到木版印刷术、服装样式以及诗歌体裁,大到城市规划、建筑风格,在文化技术各个方面都产生了深远影响。

可以说依靠“丝绸之路”,中国扮演了将东西方的文化、技艺相互传播的媒介角色,成为世界技术文化交流的“枢纽”,从而带来了汉、唐兴盛,是历史上的“交通兴国”。

1.3 依大运河繁荣的农耕与城市文明

水运是历史悠久的运输方式,从运输经济的角度而言有运量大、效率高、运距长、成本低的优势。江河湖泊是大自然对交通运输的恩赐,在生产条件相对落后的古代,其作用超过陆路运输。除了对自然河流的利用,中国古代劳动人民开凿了大量运河。隋、唐、五代以及宋、元均注意发展运河,疏浚、拓宽北方的浅狭河流。先秦时期已有多条史书可考的运河,其后逐步发展,在唐朝已经形成了“商旅往返,船乘不绝”的繁荣景象^[18]。中国大运河几经变迁,主要包括隋唐大运河、京杭大运河和浙东大运河3部分,全长两千多公里,地跨10个纬度,运河沟通了中国华北大平原上海河、黄河、淮河、长江几大自然河流水系,形成了庞大通联的内河航行体系,其分布地区几乎遍及大半个中国。作为中国古代交通的大动脉,至今已延续千年,是联系政治、文化与经济的桥梁和纽带,对人口发展、城市的形成有着重大意义。

1.3.1 农耕、人口、城市与漕运

中国古代先民创造了高度发达的农耕文明,这块土地哺育了历代华夏儿女。从人口规模上看,华夏系统内,商周直到隋唐人口未曾超过6 000万,有史学家认为这是以黄河中下游为中心的粟麦农业

区所能支持的人口上限^[19]。从唐朝末年开,黄河农业衰落,中原区域高产的水稻逐步取代华北地区的粟麦,作为帝国经济的支柱农业,重心南移,农耕的发展使得粮食富足,人口总数得以迅速超过历史最高值,在13世纪达到一亿以上(宋朝出现百万人口的城市,人口超过20万的有6个城市)^[20];14世纪几经战乱,人口数量有所减少,但15世纪,到明朝中期,玉米、地瓜、土豆传入中国,3种农作物适应性强、产量高,原本不可利用的土地变为耕地,中国出现了“土地利用的革命”,使我国明清时期的耕地面积成倍地增加,食物产量成倍地增长。在农业社会,人口数量与食物量直接关联,明清两代在社会安定时期人口数量也迅速增长。

农耕造就了富余人口,促进了行业细化分工,城市成为各行各业人口及贸易繁荣的汇集中心,高人口密度大城市出现,中国古代城市人口已具备相当的规模。以宋代为例,出现了百万人口的大城市^[19]汴梁(今开封),宋实行中央集权政策,集重兵于中央。政治、军事、经济中心重合客观促进了城市发展,城市人口规模达到了空前水平。

城市的人口规模与粮食需求、运输量成正比。通过水路运输粮食的漕运,无疑是最为经济、便利的运输方式。反之,相对便利的水运交通又进一步促进了城市的繁荣。宋汴梁依托汴河(通济渠)沟通盛产稻米的江浙等南方粮食产区及仓储点,成为当时全国最大的都市,城内百万人口的粮食、生活物资、原材料、生产商品通过水运往来于全国各地。从清明上河图可以管窥当时水运与城市的繁荣发展程度。

1.3.2 中国政治、经济重心的迁移与运河变迁

古代中心都城依托有较为便捷水系的地方而建。秦、汉政治中心、经济中心在长安(今西安),依靠的是渭水;隋唐时期修建大运河,大运河以洛阳为中心,北有永济渠至涿郡(今北京);南通过汴河(通济渠)、江南河至余杭(今杭州);西经过黄河、广通渠连接关中,形成一个喇叭形的水运网络。相比之下3条水运干线在洛阳交汇,其交通枢纽地位比关中更有优势,秦汉至唐经济中心也逐步由长安迁至水运更加便利的洛阳。到了北

宋,重心进一步向东,向水运更为便捷区域迁移,全国各大水系在东京汴梁(今开封)交汇,以汴梁为中心,汴河、惠民河、金水河、广济河互相贯通,黄河连通运河,汴河连接淮河、长江,全国绝大多数地区凭此紧密相连,真正构成了一个巨大的水运网络,各地物资实现了大交换、大汇集。南宋以后随着都城南迁,南方得到开发,经济中心继续向江南方向移动,迁至苏杭。

宋之后,元明清三代王朝政治中心向北迁移,而经济重心仍然在南方鱼米之乡,尤其是以长江中下游地区为代表,因此,政治中心与经济重心呈北南分立的格局^[21]。此时,南北沟通的需求更加旺盛,而中国的地势西北高、东南低,决定了中国的自然河流基本走向是自西向东,而要想沟通南北,则必须有人工运河的开辟。因此,大运河在元朝翻修时弃洛阳而取直至北京,形成了京杭大运河典型的南北走向。京杭大运河使得南方的物质财富能便捷地输送到北方政治中心,极大地降低了南北纵向的运输成本,使粮食等大宗物资长距离运输成为可能。明、清两朝每年从南方征收北运的漕粮多达400~500万石,漕船达9000多艘^[22]。兴建北京故宫使用的龙柱、地砖等物品均是依靠水运而来。

1.3.3 运河的深远影响

运河在古代逐步演变为最重要的联系通道,无疑给政治、经济、社会各个方面带来了深远影响。

首先,运河及漕运是古代交通追求便捷、降本增效的有效手段。农耕发展促进人口增长,进而促进社会分工、人口聚集和城市壮大,在这一过程中体现了对便捷交通、低运输成本的追求。经济、便捷的水路漕运运输模式起到了关键作用。

其次,运河促进了沿线的繁荣发展。漕运路线繁荣了沿线城市,促进了沿线经济的发展^[23]。历史上繁荣的城市多与水运息息相关。从运河的发展可以看到中国先民利用自然、改造自然、顺应自然的往复过程。

最后,运河线的纽带作用实现经济重心与政治中心均衡。从大运河的发展及走向上可以明显看出经济重心、政治中心的迁移。水路运输是连接政治中心与经济重心区域的纽带,是权力中心输入养料的生命线,促进了空间融合和区域分工。漕运从秦

汉时代的“东粮西运”(黄河中下游的关中、山东一带为农业经济发达之区,漕粮通过黄河、渭河由东向西运抵长安),到唐宋时期逐渐转变为“东南粮西北运”,与自然河流的流向基本吻合。但到元明清,运河变为南北方向,实现“南粮北运”。运河成为南北交通的大动脉,对于文化的融合以及经济发展都起到了重大作用。同时,运河也成为沟通亚洲海上“丝绸之路”和内陆“丝绸之路”的重要交通纽带,运河开通对维护国家统一和中央集权起到了促进作用。

1.4 中国航海的波澜跌宕

1.4.1 中国历史上辉煌的航海成就

历史上中国人特有的海洋观念、海洋文化、海洋道路、海洋战略,独特而波澜^[24]。

从自然地理看,中国地处太平洋西岸,属于海陆复合型国家,拥有绵长的、航运价值极高的海岸线,是陆地大国也是海洋大国^[25]。从技术上看,中国历史上远洋技术、造船工艺曾几度领先^[26],船舶坚固巨大,对人类的航运文明做出了重大贡献。战国石碑纪录了当时已使用摇橹与桨作为船舶推进的方式。宋发明水密分舱法造船技术。至元,中国航海事业逐步进入“定量航海”时代,掌握了磁罗经导航、用锚、使舵技术,掌握了海洋气象、水文的变化规律。13~14世纪,西太平洋—印度洋已由中国掌控。

从对海洋的探索精神上看,中国曾勇于对海洋探索开辟了大量航线。秦有“徐福东渡”,东晋有“法显西行,海路回国”,汉“开边巡海”开辟通往朝鲜、日本的北航线和经南海通往印度和斯里兰卡的南航线,隋唐五代中国船航迹不仅遍及东南亚、南亚而且已经拓展到阿拉伯湾与波斯湾沿岸及东非海岸,航海事业繁荣发展,“海上丝绸之路”已全面兴旺。从海权上看,汉已开始巡行南海诸岛,隋唐出现了专门管理海外航运贸易的市舶司^[27]。中国在两汉时已是航海大国,到唐朝又有进一步的发展^[28]。宋代水军的航迹范围已达西沙群岛、澎湖诸岛。元朝海外征战,更是有史以来规模最大、次数最多的,表明其具有一定的海权意识^[29]。

正如英国学者李约瑟在研究中国古代航海历史后得出结论:“中国人一直被称为非航海民族,这

真是太不公平了。他们的独创性本身表现在航海方面正如在其他方面一样^[30]。”中国历史上是辉煌的海洋大国。

1.4.2 明清海洋发展与转折

(1) 明清海洋贸易的发展

明朝郑和在1405—1433年七下西洋,舰队浩荡,从航船大小、航行规模、航海技术的系统化而论,远超过八九十年之后的哥伦布、达·伽玛、麦哲伦等人的航行,航海事业令人惊叹^[31]。

史实证明清朝也并非是一个完全“闭关锁国”的国家。清中期至鸦片战争前,海上贸易较为繁盛,清政府长期处于出超,白银内流。根据清代海关关税定额数字记录,鸦片战争前一百年,清朝四大海关关税呈上涨趋势。这一时期,海上贸易的相关服务产业也发展完备,与商业贸易相关的各种产业也初步形成,如清代沿海地区发展产生的“牙行”兼顾“中介、保险、报税、仓储”等服务功能,类似现代的货运代理或无车承运人,具有从运输到物流的性质。

(2) 海禁与朝贡贸易

中国历史上,偶尔有断绝往来之事。“海禁”又称“禁海”,最早开始于元代,但只是偶发的临时性政策^[32]。明清两代“海禁”越发趋紧与常规,严格时“片帆不得下海”,但都是有开有禁,明代有隆庆开关,万历时期恢复广州、宁波二市舶司。清朝康熙、乾隆先后几次群臣商议海禁政策,逐步解禁,也从未彻底断绝过海上贸易,但总体是谨慎控制状态。

明清两代海禁政策既有关联又有所差异,背后又有着共同的深层次原因。明代海禁因为海盗猖獗、走私泛滥,中国海盗与日本海盗勾结在一起,亦商亦盗,为患于中国沿海^[33]。清代海禁则是为了“防汉制夷”。“汉”是反清复明的海上势力,如郑芝龙、郑成功父子;“夷”则是荷兰东印度公司和英国东印度公司。顺治及康熙五次颁布禁海令,三次下达“迁海令”,禁止沿海居民出海经商,进而断绝对郑成功的支援。海禁还体现在对民间船舶的限制。明清两代对船舶制造有严格管控,船舶的形制与行政等级挂钩,对官船、南洋船、县船并未禁绝,对于民间沿海船只强迫改为不利远航的平底船

及严禁民造双桅船（渔船不可能大到有双桅船编制）。清在海禁开放后，对海商船的船型在长度、桅杆、载荷上还存在苛刻的管理^[34-35]。

与海禁相辅相成的是朝贡贸易。明代在“天朝想象”中实施了“不征诸夷”“厚往薄来”的朝贡政策^[36]。规定周边这些“蛮夷国家”如果不主动挑衅，不许征伐。朝贡体系逐步确立为以中国为一元中心的东方世界通行的国际关系，演变成了贸易往来的主要形式，到明朝中后期，几乎成为同中国进行贸易往来的唯一方式^[37]。

1.4.3 明清海权逐步弱化的反思

尽管明代有郑和下西洋；清代长期出超，白银内流，也并非完全“闭关锁国”，但其海洋交通与贸易的发展与世界发展脱离，具有局限性。郑和下西洋仍属于朝贡贸易的体系，缺乏广泛的民间参与，甚至明中期开始的对外政策在官方与民间两个层次上形成对立的局面。早在宋元时期中国海商网络已遍及东亚和印度洋水域，海外华人已有规模可观的集聚居住之处，并逐步进入贸易和移民互动阶段。而“海禁”政策禁止了中国商民从事海洋生产与贸易活动，情况发生根本转变，尤其是在郑和下西洋后，官方大规模的朝贡贸易，使得中国海外私商贸易无利可图。此外，在“大一统”的天朝幻想下，郑和下西洋还负有招抚流民的职责，对海上游民和移民打击，压缩中国海商的生存空间^[38]。

明清政府在“大一统”的天朝幻想下，实行海洋管控的政策导向，限制民间海外自由贸易，客观上打击了民间对海外的开拓事业。官府管控严格，导致民间力量在此后逐步退出海上，中国海权也渐失于西方^[36]。与此形成鲜明对照的是，郑和七下南洋后的几十年，西方世界进入了“大航海时代”，地理大发现的时代相继到来。尤其是明朝的海洋技术、生产力水平在全世界一度领先的基础上，并没有实施海洋的扩张；同一时代，西方各国以多种形式鼓励海洋拓展。如英国的《航海条例》，旨在通过法案保护本土民商对航海贸易的垄断。

从中西历史的比较中，值得反思的问题是如何营造好开放、开拓的价值取向。在一个国家对外交流的过程中，应该是官民合力向外推进，而不应仅仅是官方的独角戏。在全球化时代，一个国家如何

设计并利用公平合理的制度平台，最大程度地调动民间力量参与国际经贸活动与文化交流活动，在很大程度上将决定这个国家的实力发展和国运兴衰。

1.5 “运输救国”与近现代交通的开端

交通运输在民族危难时刻也发挥着巨大的作用。抗战时期发生的“宜昌大撤退”，为中国挽救了民族工业精华和抗战力量。1938年9月中国大量人员，九万多吨的军备、民生、工程装备等战略保障物资集中于宜昌及江边时，日军节节逼近，对人员及物资的疏散关系到战争成败。卢作孚提出以40天为限做出运输计划，迅速克服了混乱状态，轮船和木船在川江里来回穿梭，百舸争流，科学调度，运筹帷幄，使之完全按照计划顺利进行^[39]。可以说在运输史上写下了重要一笔，是中国实业界的“敦刻尔克大撤退”。

在中国人民的解放事业中，运输业更是发挥着关键作用，淮海战役车轮滚滚，百万雄师千帆竞发过大江，“组织联络前线与后方的军事运输……是对于革命战争有决定意义的事业。”这是毛泽东对军事交通重要性的高度概括^[40]。

近现代，人类进入了工业革命时代。中国人民经过长期苦难卓绝的斗争，摆脱了近百年来帝国主义对中国的掠夺，民族的交通业也有显著改善，但相比世界强国，中国交通仍然是长期落后的局面。孙中山提出《建国方略》，构想了中国建设的宏伟蓝图^[41]，其中重要内容就是超前的大规模的交通建设：提出修建约16万公里铁路、160万公里公路，形成遍布全国的交通网，连接中国的沿海、内地、边疆乃至青藏高原；在中国北部、中部、南部沿海各修建一个世界水平的大海港。这在当时的历史背景下无疑是不可能完成的，但在今天中国共产党领导的社会主义社会，万众一心，开始了崭新的交通运输建设过程，诸多设想已经成为现实。

2 历史对新时期建设交通强国的战略启示

2.1 新时期对交通运输本质的再认识

为实现中华民族伟大复兴的目标，贯彻党的十九大报告中提出的建设交通强国的战略措施，从历

史层面总结交通强国的内在联系规律,从理论实践上探索交通对国民服务、人类社会发展的推动作用,无疑是非常紧迫和重要的。需要坚持和运用马克思主义的立场、观点、方法,以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,推进各项事业的建设发展。

2.1.1 马克思明确指出了交通业改造世界的作用

马克思指出交通运输业是物质生产部门,“除了开采业、农业和加工制造业,还有第四个物质生产部门……这就是运输业”^[42]。马克思指出:“社会劳动的物质变换,是在资本循环和构成这个循环的一个阶段的商品形态变化中完成的,这种物质变换要求产品场所的变换,即产品由一个地方到另一个地方的实际运动。”^[43]

其一,马克思主义理论认为世界上一切都是物质的,物质是每时每刻都是运动的,变化发展的,在哲学范畴内空间位置的变化是物质运动的基本属性,因此物质和运输具有天然的共同属性。

其二,物质生产的本质是使劳动对象发生物质变化,而劳动对象的变化包含了物质空间位置的变化,人类的交通运输劳动使得物质空间位置变化。同时,运输实质上就是劳动对劳动对象物质化的具体形式。因此交通运输是物质生产内容,也是物质生产的劳动过程。

其三,以马克思主义哲学的观点分析,物质的运动包括了一切领域,就像自动生产线上零部件的组合,它的生产功能是改变实物的空间状态,以求实物在时空上的最佳配置,使他们固有的使用价值得到最充分的发挥^[43],因此交通运输实现了实物时空上的最佳匹配,从而赋予物质价值。

基于以上三点,马克思主义认为交通运输业是特殊的物质生产部门,交通运输是社会生产力的组成部分,改造世界的作用巨大。

2.1.2 习近平总书记给出了新时期交通运输的基本定位

以习近平同志为核心的党中央特别关注交通运输事业发展,总书记对交通运输有一系列重要论述,如:2014年,总书记就京津冀协同发展提出要求:“着力构建现代交通网络系统,把交通一体化作为先行领域,加快构建快速、便捷、高效、安

全、大容量、低成本的互联互通综合交通网络^[44]。”2014年3月,总书记就农村公路发展批示强调:“在一些贫困地区,改一条溜索、修一段公路就能给群众打开一扇脱贫致富的大门^[45]。”

“先行领域”“打开一扇脱贫致富的大门”等有关交通运输行业的重要论述是习近平总书记对马克思主义关于交通运输是社会生产力组成部分观点的进一步发扬,明确了新时期交通运输与国民经济发展的关系问题,结合国情与国家的发展阶段,进一步强调了交通运输的功能定位,即在稳增长、服务国家发展战略、促改革、惠民生中应当好先行,为交通运输科学发展指明了方向,具有重要的理论意义。

2.1.3 新时期要求交通运输发展模式发生革命性变化

马克思主义认为:“劳动首先是人和自然之间的过程,是人以自身的活动来引起、调整和控制人和自然的物质变换的过程”。这表明劳动作为人类有目的活动必须以同自然界的相互作用为前提,其中使劳动对象发生任何形式的物质变换是物质生产的充要条件。

习近平新时代中国特色社会主义思想提出了“人与自然是生命共同体^[46]”这一重要理念,进一步明确了人离不开自然,同时提出“绿水青山就是金山银山”,进一步生动形象地将生态文明度量引入经济发展要素,进一步阐明“人以自身的活动来引起、调整和控制人和自然的物质变换的过程^[43]”必须尊重自然,尤其是进入新时代后生产力发展水平已极大提升,物质匮乏不再是主要矛盾之后,在人的劳动生产过程中更需要自觉尊重自然。

从历史发展的角度,交通运输作为社会生产力的重要组成部分,新时期在拉动经济社会发展的同时,发展内涵进一步丰富。既需要满足多样化的交通需求,同时需要尊重自然,最大限度提高资源生产效率,减少交通运输行业的负面外部性。因此,交通运输必须发生深刻的变革,需要构建立体综合的交通运输体系,加快形成节约资源和保护环境的空间格局,以新时代的新要求来对标发展。

2.2 交通强国的启示

建国初,中国一穷二白;如今,中国已成为世

界第二大经济体。中国高速铁路里程、高速公路里程、港口万吨级泊位、城市轨道交通运营里程均居世界第一。这些伟大的成绩背后，交通经略经历了从“多快好省”到“又好又快”，再到“两型交通”、“四个交通”；交通运输业从逐步破解国民经济和社会发展的“瓶颈”，实现了“总体缓解”到“基本适应”再到“适度超前”的重大跃升，经历了几代人不懈的努力和波澜壮阔的伟大实践，迈向社会主义新时代的新征程，回顾历史有如下启示。

2.2.1 历史证明强大的交通体系是国家强盛的必要支撑

历史上强盛的时代，均有强大的交通体系支撑，秦、汉、唐均有交通格局上重大的实质突破。丝绸之路经济带和海上丝绸之路曾把中国变成了东西方文化贸易的枢纽，促进了国家的强盛。历史证明国家繁荣昌盛，必然需要强大的交通体系，交通强大是国家强盛的先导。建设社会主义现代化强国的征程中，交通强国是时代之需、发展之急，是新时代的新征程、新使命。

2.2.2 历史证明交通文明的精髓是“开拓、开发、开放”

“开拓、开发、开放”是交而后通的根本。马克思主义认为交往对于生产力的发展、文明的交流与融合、人的全面发展等都具有重要意义。交通发展是不同区域、不同国家、不同文明相互间沟通交流、商贸往来最为直接的前提，是经济、文化沟通的纽带。历史上盛世时代，无不是交通有所拓展，使先前孤立的区域能够相互衔接，进而相互交融、协调发展的时代。只有在交通发展战略选择上秉承开放、包容的态度，才能营造强盛国家在世界文化和经贸往来中的“枢纽”地位。反之，如果没有一个开放通融的交通经略，终将丧失相应的权益而衰落。历史上也有明、清两代海洋权益逐步丧失的教训，使得人们深知开拓、开放的重要。同时，官方与民间资本应协调发展，形成共同的国家力量，与周边国家一起构建一个命运共同体^[9]，以合作、共建、共赢的方式维护好发展的多赢权益。

2.2.3 历史证明交通格局将引领国家空间、产业格局

历史上交通格局与国家发展格局息息相关。秦

实施“车同轨”、修直道促进了中华“大一统”；陆路丝绸之路促进中国西部地区繁荣发展，促成了中国在东西方的“枢纽”地位；修建大运河降低运输成本，在政治、经济中心分离的情况下，促进了中国南北通融，历史上重大交通方略无不对中国空间格局发展产生了重大作用。新时期，交通运输发挥的作用从“服务地区经济”已经逐步跃升为“引领国家区域协调发展”“引领产业协同战略格局”。新时期，更应注重交通的“大格局”“大视野”，提高区域及国际通道保障能力和互联互通水平，形成便捷往来的交通格局，更好地实现交通先导。

新时期应从空间格局发展上看“丝绸之路经济带”的重要现实意义。我国东南地狭、人稠，经济发展水平高；西北地广人稀，经济相对落后。陆路丝绸之路，几乎与揭示了中国人口密度一直存在的东南和西北分异突变线胡焕庸线（瑗瑗—腾冲线）垂直。陆路丝绸之路沿线的交通建设及城市带发展十分鲜明地体现了交通对西部区域的先导和引领作用。为此，以丝绸之路为核心，交通为先导，打造西部“三横一纵”多层次城镇结构，建设包昆（包头—昆明）等陆路通道，长江黄金水道、西江通道等综合交通运输走廊，全方面向西辐射。随着“一带一路”建设的推进，近一段时间以来西部地区交通基础设施建设明显加强，东西部交通差距缩小，也必将对我国东西部空间分布不平衡的格局产生深远影响。应进一步突出交通对“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展和新型城镇化的支撑保障作用，推进区域优势互补、分工协作、联动发展。

2.2.4 历史证明“交通强国”有中国模式，更是世界贡献

历史上中国就是世界和平发展、开放进步的贡献者与守卫者，中国曾经为世界贡献了“指南针”、“水密分舱造船”等对远洋产生巨大影响的发明，中国的交通经略曾使中国成为东西方文明沟通的枢纽，长期保持了大国繁荣和世界地位。新时期的强国战略将与各国人民一道构建命运共同体，共享共赢。

同时，我国的国情决定了其发展模式与世界发达国家发展模式均有现实差异，宜根据自身的资源

禀赋、区域差异、自身特点、发展特征选择交通发展模式和路径。我国人均资源占有率远低于世界平均水平,在交通资源方面也是如此,我国千人汽车保有量为140台,美国800台,即便未来中国具备人人购车的经济条件,从资源压力与环境承载力角度也不能选择和美国等发达国家一样的以私人机动车为主的交通模式。目前我国人均交通碳排放是美国的1/9,绿色、低碳、集约、便捷是中国交通强国必不可少的重要特征^[47]。

我国倡导绿色发展理念,走出交通强国的“中国模式”。服务生态文明建设的绿色交通既是新时期自身发展的内置需求,也是和平发展的中国贡献。我国的公共交通、共享交通体现了绿色、高效的理念;我国的高速铁路、共享出行、车联网及新能源汽车应用既是交通强国的标志,更是人类共同面临的社会、环境、健康等问题的中国方案与中国贡献。

2.2.5 历史证明“交通强国”是融合发展,应有重大创新

交通在历史发展进步的过程中一直呈现融合发展的轨迹,融合发展体现在公路、铁路、水路、航空等各种交通方式的综合一体,更体现在交通运输与其他行业与经济社会的紧密融合。交通运输一头连着生产,一头连着消费,交通的创新实现物质财富的增值,作为人类社会活动基本需求从来都不是孤立发展的。蒸汽机的发明和钢轨生产技术的进步伴随着铁路发展;内燃机的发明和工业体系的进步使人类进入汽车时代;电力工业的进步又催生电气化交通,近现代人类工业革命无不伴随着交通运输的更新迭代。

如今,人类进入工业4.0时代,移动互联网普及、人工智能技术革新使得共享交通出现、自动驾驶技术日新月异,交通发展模式正在发生变革,交通运输业正在从重视基础设施建设的传统行业逐步跃升为新型科技实践与产业融合发展的重要领域。“复兴号”、“大飞机C919”、“共享交通”等是与整个交通概念相关的所有产业、科技、服务的同步提升结果,在加快建设创新型国家中意义重大。

2.2.6 历史证明人民是发展的主体,交通强国的主体是人民

人民是历史发展的主体,如习近平同志所说:

“中国人民是具有伟大创造精神的人民……是具有伟大奋斗精神的人民……是具有伟大团结精神的人民……是具有伟大梦想精神的人民”^[48]。以人民为中心的思想回答了新时期交通强国建设为了谁发展,依靠谁发展,需要什么样的精神力量支撑的重要问题。人民群众所期望的更加安全、便捷、高效、绿色、经济的交通运输服务正是交通强国的目标所在,需要把握主要矛盾发生变化,服务好人民群众多样、高端、个性化出行需求;实现好“降本增效”的紧迫目标,使交通成为激发人民创造力和发展活力的载体和纽带。

3 结语

站在中华民族伟大复兴踏上新征程的时代起点,“建设交通强国”是新时代赋予行业的历史使命。“交通强国”要充分把握交通在新时代的历史使命和责任担当,这一宏伟愿景不是一朝一夕,从长远的战略眼光看新时期交通强国的建设,要打好交通行业支撑全面建成小康社会决胜期“攻坚战”,也要打好支撑中华民族伟大复兴“持久战”。交通必将再次助力中国经济发展的历史性跨越,为夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利、实现中华民族伟大复兴的中国梦当好先行。

参考文献

- [1] 习近平. 决胜全面建成小康社会 夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利——中国共产党第十九次全国代表大会报告[R]. 北京: 人民出版社, 2017.
- [2] 杨传堂, 李小鹏. 深入学习十九大精神 努力建设交通强国[N]. 中国交通报, 2017-10-22(1).
- [3] 李零. 我们的中国: 第一编 茫茫禹迹[M]. 北京: 生活·读书·新知三联书店, 2016.
- [4] 施展. 枢纽——3000年的中国[M]. 桂林: 广西师范大学出版社, 2018.
- [5] 王子今. 秦汉交通史稿[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2013.
- [6] 魏继生. 秦汉时期道路交通发展述评[D]. 西宁: 青海师范大学, 2012.
- [7] 杨泽蒙. 世界古代高速公路之首——秦直道感怀[J]. 内蒙古文物考古, 2005(2): 66-74.
- [8] 秦筑. 秦代陆路交通初探[J]. 黑龙江科技信息, 2009(25): 282.

- [9] 李瑞, 吴宏岐. 秦始皇巡游的时空特征及其原因分析[J]. 中国历史地理论丛, 2003, 18(3): 130-138.
- [10] 徐行. 陕西秦汉时期道路交通发展与文化传播[J]. 西安航空技术高等专科学校学报, 2004(2): 60-64.
- [11] 成建正. 汉唐宏观历史视阈下的丝绸之路[J]. 文博, 2010(3): 3-8.
- [12] 严耕望. 唐代交通图考[M]. 上海: 上海古籍出版社, 2007.
- [13] 郑显文. 敦煌吐鲁番文书中所见的唐代交通管理的法律规定[J]. 西南师范大学学报(人文社会科学版), 2005(6): 135-142.
- [14] 孙玉琴. 汉唐时期丝绸之路贸易的历史经验及其现实启示[J]. 国际贸易, 2014(8): 16-20.
- [15] 王宗维. 汉代丝绸之路的咽喉——河西路[M]. 北京: 昆仑出版社, 2001.
- [16] 阿达莱提·塔伊尔. 新疆坎儿井研究综述[J]. 西域研究, 2007(1): 111-115.
- [17] 谢弗. 唐代的外来文明[M]. 西安: 陕西师范大学出版社, 2005.
- [18] 井红波, 杨钰侠. 古代中国运河的交通运输地位——以唐代汴河为中心的考察[J]. 淮北师范大学学报(哲学社会科学版), 2011, 32(2): 113-117.
- [19] 赵文林, 谢淑君. 中国人口史[M]. 北京: 人民出版社, 1988.
- [20] 李宪堂. 大一统秩序下的华夷之辨、天朝想象与海禁政策[J]. 齐鲁学刊, 2005(4): 41-47.
- [21] 吴琦. 南漕北运中国古代漕运转向及其意义[J]. 华中师范大学学报(人文社会科学版), 2016, 55(6): 117-128.
- [22] 高媛. 隋唐大运河的修治及对后世经济发展的影响[J]. 兰台世界, 2013(30): 151-152.
- [23] 李泉. 京杭运河历史文献的整理与研究[N]. 光明日报, 2009-02-15(5).
- [24] 张帆. 中国古代海洋文明与海洋战略概述[J]. 珠江论丛, 2017, 4(2): 4-7.
- [25] 傅梦孜. 对古代丝绸之路源起、演变的再考察[J]. 太平洋学报, 2017, 25(1): 59-74.
- [26] 龚缨晏. 关于古代“海上丝绸之路”的几个问题[J]. 海交史研究, 2014(2): 1-8.
- [27] 范文澜. 中国通史简编(第三编 第一册)[M]. 北京: 人民出版社, 1965.
- [28] 李金明. 唐代中国与阿拉伯海上交通航线考释[J]. 广州社会科学, 2011(2): 114-121.
- [29] 王秀青. 范文澜对史学比较方法的成功运用[J]. 学术研究, 2003(11): 99-104.
- [30] 李约瑟. 中国科学技术史: 土木工程与航海技术[M]. 北京: 科学出版社, 2005.
- [31] 王曙光. 论建设海洋强国[C]// 中国海洋学会第三届海洋强国战略论坛文集. 北京: 中国海洋学会, 2006: 7-14.
- [32] 刘幸. 元朝海禁政策研究[J]. 鸡西大学学报, 2013, 13(8): 153-154.
- [33] 韩庆. 明朝实行海禁政策的原因探究[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2011, 10(5): 87-91.
- [34] 薛国中. 论明王朝海禁之害[J]. 武汉大学学报(人文科学版), 2005(2): 161-170.
- [35] 章忠民, 胡林梅. 明清海上丝绸之路经略与海权渐失[J]. 社会科学, 2016(1): 34-41.
- [36] 庄国土. 郑和下西洋对中国海外开拓事业的消极影响[J]. 历史学习, 2005(12): 41.
- [37] 袁南生. 中国千年外交与全球治理[J]. 同舟共进, 2017(7): 35-38.
- [38] 庄国土. 论中国海洋史上的两次发展机遇与丧失的原因[J]. 南洋问题研究, 2006(1): 1-9, 46.
- [39] 袁清. 卢作孚与宜昌大撤退[J]. 档案记忆, 2015(1): 77-81.
- [40] 王铁牛, 张春林. 依法推进交通领域军民融合深度发展[J]. 中国国防报, 2017(1): 51-53.
- [41] 习近平. 在纪念孙中山先生诞辰150周年大会上的讲话[N]. 人民日报, 2016-11-12(2).
- [42] 马克思. 剩余价值学说史(《资本论》第四卷)[M]. 上海: 上海三联书店, 2009.
- [43] 马克思. 资本论(第二卷)[M]. 2版. 北京: 人民出版社, 2004.
- [44] 习近平为“城市病”开良方[EB/OL]. (2017-12-24) [2015-12-24]. <http://politics.people.com.cn/n1/2015/1224/c1001-27973347.html>.
- [45] 杨传堂. 为扩大农民奔小康提供更好的运输服务保障[J]. 中国公路, 2016(22): 20-26.
- [46] 习近平. 习近平谈治国理政第二卷[M]. 北京: 外文出版社, 2017.
- [47] 张毅, 张恒奇, 欧阳斌, 等. 绿色低碳交通与产业结构的关联分析及能源强度的趋势预测[J]. 中国人口·资源与环境, 2014(s3): 5-9.
- [48] 新华社. 始终把人民放在心中最高位置——论习近平十三届全国人大一次会议重要讲话[N]. 人民日报, 2018-03-22(1).