

中国交通运输发展不足的思想意识根源

Ideological Root of Slow Development of China's Transportation

韩 彪

(北方交通大学经济系, 博士研究生)

关于我国交通运输发展不足的原因, 理论界与实践界已作了多年的探讨, 从不同的角度提出了许多很有见解的看法。然而, 这些见解与措施大都是针对一定时期的具体做法(包括政策、法规和管理等)而言的, 挖掘的是导致交通运输发展不足的“浅层原因”, 很少触及支配这些“具体做法”的思想意识这个关键问题。本文想就我国对待交通运输发展在思想意识上的问题作些探讨。

一、缺乏均衡意识, 在交通运输的发展上选择了一条尽可能“节省”的道路

近代中国的历史是一部与“现代化”无缘的历史。新中国成立前夕, 现代工业只在十分有限的空间上, 作为殖民地的标志有所存在。与此相应的是, 没有一种现代运输方式得到充分的发展。在长达百年的连绵战争之后, 新中国所能继承的是一片意识落后、物质财富匮乏的废墟。这决定了我国的社会主义建设只能一步一个脚印地前进。然而, 当时的情形似乎很难让人如此冷静。

社会主义作为一种理想的先进的制度是在资本主义阵营带着明显敌意的重围中开始实践的。社会主义国家综合国力提高的大小, 人民生活水平改善的快慢, 成了社会主义制度能否在世界范围内巩固和发展的决定因素。在这样的国际环境下, 急于显示出社会主义制度优越性的心态在许多社会主义国家领导层中自觉不自觉地形成了。携着革命成功的兴奋, 不少社会主义国家开始了急于求成的一些计划和做法。我国1958年刮起的“跃进风”, “15年内超英赶美”的“宏伟目标”, 以及50~60年代苏联很快就要进入共产主义的“蓝图”, 都是这一思想意识泛滥的结果。

由于我国想在主要工业产品的产量方面(按超英赶美的目标)获得超常的发展速度, 自然会在安排国民经济与社会发展计划时, 将投资用于更“重

要”的部门, 在交通运输的发展上选择一条尽可能“节省”的道路。这样, “一五”后期交通运输已开始滞后于国民经济的发展, 却仍要减少交通运输投资的做法也就不难理解了。

二、社会主义与资本主义强烈的敌对意识延误了交通运输发展的时机。

军事装备对中华民族是个极富刺激的字眼。近代中国的历史是在列强枪炮的蹂躏和威慑下谱写而成的。中国人民深知军事装备落后的痛楚。这对新中国领导层的影响同样是深远的。尽管很重视人在战争中的决定作用, 但从来没有否定过现代化的军事装备在战争中的重要性。这样, 在资本主义阵营虎视新生的社会主义国家的情况下, 花大力气发展军事工业是很自然的, 也是十分必要的。问题在于将大量的精力倾注在备战上, 用去了国家有限财富中的相当大部分, 减少了用于国民经济发展的财力、物力和人力, 而且首先体现在交通运输这种“可以紧一紧, 过得去的行业”上。

此外, 社会主义与资本主义强烈的敌对意识还导致了社会主义封闭发展的模式, 过分强调社会主义国家之间的互助性, 致使本该用于发展国民经济的财富又一次被“分割”, 用于帮助社会主义“穷兄弟”的“繁荣”上。交通运输业本来就不被重视, 自然会再一次遭到“宰割”, 交通运输投资的比例越来越低。

古代中国曾经有过让世代中国人都能感到骄傲的交通运输设施, 它们在尔后的经济发展中起着重要的作用, 但是修筑它们的初始目的大都不是为了经济, 而是为了军事与统治。秦朝的驰道当时主要用于军事, 为了加强中央对地方的控制, 直道的建造则是为了加强对匈奴的防御; 西汉的“丝绸之路”萌芽于为反击匈奴的“张骞通西域”, 形成于沟通与西域各族的联系、发展同中亚西亚邻国的关系

之时;隋朝开凿大运河的目的是为了加强中央对东方和南方的统治,同时也是为了从南方漕运粮食和便利对东北用兵,及供隋炀帝南巡享乐。所以,尽管中华民族没有普遍认识到交通运输在经济发展中的重要性,但却早已认识到了交通运输在战争中的重要性,“兵贵神速”便是这一认识的精辟论断。强烈的战争意识不仅降低了国家对交通运输业的投资比例,而且还扭曲了交通运输业的投资方向。很长一段时期里,我国铁路建设集中在“三线”,公路的延展强调战备,在军港和民港的取舍中更多地考虑了军事的需要,致使运输供给与运输需求在时间上、空间上严重错位,不能不说是交通运输发展不足的根源之一。

三、忽视生产力发展的客观规律, 将产品经济作为社会主义制度的 重要标志

根据马克思和恩格斯的设想,社会主义是在没有小生产的单一资本主义基础上产生的,在社会主义社会没有商品,没有货币,也不再会有商品经济。然而,本世纪从事社会主义的实践却是在生产力水平较低、小生产势力很强、商品经济还基本没有发育的国度里产生的。显然,这样的社会主义国家在初始时期所宜于实施的经济制度,在马克思的学说中也是找不到的。因此,试图用革命的方式消灭商品经济,僵化地按马克思和恩格斯设想的共产主义原则组织社会生产,把产品经济作为社会主义制度的标志是不恰当的。这是因为生产力发展的连续性以及商品经济发展的不可逾越性,是不会因社会制度的跃进而改变的。建国40余年的历史已经证明了这一点。

由于长期实施产品经济,产品的产量成了生产的目 的和生产成果的标志,忽略了产品的有效性。由于交通运输不足而造成的流通不畅,对经济发展的直接影响反映不大,交通运输在国民经济中的地位和作用也就很难为人们真正认识,采取“重生产,轻流通”的做法也就不可避免了。更为可怕的是在“大锅饭”的“保障”下,许多人对交通运输制约国民经济发展的恶果视而不见。

产品经济的实施还造成了经济工作中对价值规律的蔑视。由于产品经济是以生产为核心,交换不为人们所重视,价值规律的作用难以正常发挥,实际工作中不懂价值规律和不遵循价值规律办事的做法比比皆是,影响了国民经济的发展,阻碍了交通运输业的发展。我国长期实施的低运价—→低收入—→低发展能力—→低发展速度—→低收入—→……的政策,便是其中之一。总之,在客观实践和主观意识上对商品经济的长期否定限制了交通

运输的发展,为交通运输发展不足的又一根源。

四、对马克思政治经济学部分学说的 僵化理解,引起经济政策的失 误

首先是对马克思社会扩大再生产理论中“生产资料生产优先增长规律”的理解片面化了。所谓生产资料生产优先增长的规律,是指在技术进步和资金有机构成提高的条件下,生产资料生产的增长快于消费资料生产增长的必然趋势。这是在技术进步条件下马克思关于社会扩大再生产理论的结论之一。

一般来讲,重工业的产品,主要用于生产消费,从主要方面看,生产生产资料的部门基本上属于第1部类;农业和轻工业的产品,主要用于生活消费,从主要方面看,生产消费资料的部门基本上属于第2部类。这样,生产资料生产优先增长规律在实践中的具体要求便是重工业的发展速度相对地快一些,农业和轻工业的发展速度相对地慢一些。但究竟快多少,要视产业结构的演进情况而定。然而,我国对这一规律的理解显然有失偏颇。首先是将轻重工业的发展速度落实在价值指标而不是实物指标上;其次是以以为只要重工业的发展始终快于轻工业、农业的发展就是遵循这一规律。于是,片面地重视重工业的发展,忽略轻工业的发展,导致轻重工业之间比例严重失调。我国自第一个五年计划至改革开放前,重工业在国民经济中的比重持续上升,远远超过轻工业的比重。尔后,经过十年的反“扭曲”,轻重工业的比例才达到比较协调的水准应该是个很好的证明。

然而,生产资料的优先增长是有条件的,它不能脱离消费资料生产的增长而片面地增长。生产资料的生产要受消费资料生产的制约,是以两大部类的协调发展为前提的。其实,马克思揭示的扩大再生产的实现条件,核心是两大部类必须平行地协调发展,否则扩大再生产就不可能继续下去。这是一切扩大再生产的共同规律,也包括技术进步条件下生产资料优先增长时的扩大再生产。离开了两大部类的平衡,生产资料的生产既难以扩大,也难以实现优先增长。况且,马克思的扩大再生产理论是对一个假定的封闭社会的抽象,没有考虑产业结构的变化,也没有考虑对现代经济有巨大影响的对外贸易等重要因素。因此,在实践中必须针对具体的国情灵活运用。

必须指出的是,前苏联对待轻重工业发展的态度较我国有过之无不及,其轻重工业的失衡比我国更甚,佐证了上述论断的普遍性。

可以肯定,这一时期轻工业的发展都受到了

“歧视”，交通运输业的发展就必然地被忽略了。

其次是对马克思关于物质生产理论的理解绝对化了。马克思在其整个政治经济学学说中确实非常重视物质生产，这是由其理论基础及当时国民财富的构成情况决定的。长期以来，我们拒绝接受其他的经济学说，将马克思的物质生产理论绝对化、唯一化，轻视非物质生产领域的发展。以致到了60、70年代，还没有认识到第三产业对国民财富的贡献越来越大的事实，尤为可悲的是还竟然千方百计地清除勉强残存的、少得可怜的一点第三产业。在这样的思想意识指导下，轻视属于第三产业的交通运输的发展就不难理解了。

总之，片面地、僵化地理解马克思政治经济学说，是我国经济政策不当的重要根源，也是我国交通运输发展不足的重要根源。

五、“形取实舍”，排斥资本主义社会组织与管理经济的一切做法

新中国成立以后，党和国家的主要领导人十分推崇鲁迅的“拿来主义”，提倡古为今用，洋为中用的“扬弃方针”。然而，在当时的社会主义者看来，社会主义是一种崭新的制度，必须摧毁旧制度的一切要素，在旧制度的废墟上重新摸索，重新建设。事实上，古为今用，洋为中用的方针，在我国很大程度上也是名存实亡，没有得到有效的贯彻与执行，实践中与这一精神相悖的思想意识及具体做法随处可见。

借贷记帐法是现代比较科学的世界性的复式记帐方法，在我国却一度受到“排斥”，商业系统采用增减记帐法取而代之，行政事业单位则用以资金活动为主体的收付记帐法。时至今日还未能全面改正过来。理由之一并非是这些记帐方法优于借贷记帐法，而是认为借贷记帐法带有资本主义的色彩。

计件工资制是以泰勒为代表的科学管理的重要内容，也是最能体现按劳分配原则的工资制度，但是在我国相当长的一段时间里却成了资产阶级的“专利”，原因之一是曾被资本家用来剥削过工人。

股份制作为以社会化大生产为基础的商品经济最好的财产组织形式，在我国曾以其“姓资”而长期被否定。

总之，资本主义社会中组织与管理经济的许多内容，只因它是资本主义发展过程中的产物，就没有认识到它是适应社会化大生产的客观要求产生的，断然否定它的科学性。这种思想意识及由此产生的做法至少产生两个不良的后果：一是漠视人类文明发展的成果，延误经济发展的时机；二是背离

国际标准、国际惯例，将自己封闭起来，孤立在“自给自足”的桃园里。

这种思想意识在交通运输的组织与管理中影响同样是深远的，构成交通运输业自我发展能力不足的一大根源。

六、缺乏足够的商品意识，没有认识到交通运输对社会发展的推动作用

交通运输对社会经济的影响最为显著地体现在商品流通、信息交流及人员的交往中。建国前夕，我国还是一个被小生产统治的农业国，商品经济除了在沿海地区有一定程度发展外，基本上还没有发育，经济对交通运输的依赖较少，交通运输阻碍与刺激社会经济发展的典型事例甚少。总之，社会上普遍的小生产实践不会要求交通运输更多更快地发展，社会上广泛的小生产意识更不会去促进交通运输更快地发展。小生产者由于经济活动范围及眼界非常局限，不可能超越其狭隘领域去认识和实现社会化大生产对交通运输的要求和交通运输对社会化大生产的推进作用。新中国成立后，我国实施的是不适当当时生产力水平的产品经济，一段时间内，商品意识不仅没有增强，反而在被当做“资本主义尾巴”予以清除的过程中淡漠了。客观上强化原有的自给自足的小生产意识，加上几千年闭关锁国的烙印，经济建设中的小生产意识根深蒂固，“小而全，大而全”的企业、学校、机关便是一个个活生生的映集。然而，商品经济毕竟是社会主义经济的客观存在，在没有得到人们主观承认的时候，也一定会在客观上为自己不断地开辟前进的道路，只不过更多坎坷而已。

上述思想意识的存在，无论从什么角度，用什么形式表现出来，其结果必然是对交通运输业发展的不重视。若不能在思想意识这一层次上解决问题，即使用再多的事例去阐明交通运输对社会经济发展的贡献，都很难（或只能很缓慢地）在理性上求得对交通运输的重视。这正是本文“另辟蹊径”探索我国交通运输发展不足的缘由所在。

随着改革开放的深入进行，上述各种思想意识障碍必将受到，而且已经受到了强烈的冲击。但也应看到，许多人还存在着这些思想意识，时刻都会与随商品经济的发展对交通运输提出的更高要求发生抵触。这一现象应引起我们的足够重视，及早清除妨碍交通运输发展的各种思想意识。否则，我国的经济发展就很难再上台阶。

本文的部分思想形成于同熊永钧同志的交谈中，在此特向他致谢。

（责任编辑 宋义荣）