

交通强国建设的内在逻辑及其推进策略

孙百亮,张 昭

(长安大学 马克思主义学院,陕西 西安 710064)

摘要:交通强国建设是一个综合系统性的工程。推进交通强国建设,首先必须澄明交通发展与国家强盛两者之间的内在逻辑,这是推动交通强国战略的前提。以马克思主义辩证法为指导,指出交通发展与国家强盛既是相互制约,又是相辅相成、相互支持的。一方面,交通发展是国家强盛的重要内容和体现,交通发展不断促进资源的优化配置和高效利用,奠定国家强盛的经济基础;还可以提升国家与社会治理能力,提升国家文化软实力以及国防军事能力。另一方面,交通发展是以强大的综合国力为后盾的。交通发展水平的高低是交通相关要素构成的系统与其所处的政治、经济、社会、文化、生态等环境聚合匹配的结果。交通发展特别是大型交通运输工程,需要强大的经济基础、国家政策的科学指导、完整工业体系和国民经济体系的支撑。通过对交通发展与国家强盛内在逻辑的分析,结果表明,需要在综合平衡中推动交通强国战略的实现。

关键词:交通强国;交通发展;国家强盛;推进策略

中图分类号:D616; F512. 3 **文献标识码:**A **文章编号:**1008 - 7192(2020)05 - 0007 - 07

2017 年中国共产党第十九次全国代表大会作出了建设交通强国的重大决策。为了推进交通强国建设,2019 年中共中央、国务院制定了《交通强国建设纲要》。当前有关交通强国的研究主要从交通强国战略提出的背景、意义及路径方面展开。代表性的成果主要有:郭洪太^[1]对我国交通强国建设前景的展望的研究,夏杰长^[2]对习近平交通强国战略思想的研究,钱俊君^[3]对习近平交通强国思想产生的理论、历史和现实根基的研究,邱铁鑫^[4]对新时代交通强国战略的研究,徐飞^[5]对交通强国建设的综合基础与战略意义的研究,杨雪英^[6]对交通强国的内涵与关键指标的研究,庞跃辉^[7]对交通强国战略的背景、意蕴及路径的探索。这些研究深化了我们对交通强国建设的认识,有助于为交通强国建设决策提供理论借鉴。但当前的研究对交通强国的内在逻辑却缺少系统全面的总结和归纳。从逻辑上看,交通强国包括交通发展与国家强盛这两个既相互制约又相互促进的方面。交通强国建设是一个系统综合工程,需要多领域多部门的协同推进。

这首先需要从理论上厘清交通发展与国家强盛之间的内在逻辑,为实现交通强国战略目标提供理论支撑。

一、交通发展与推动国家强盛的有机联系

交通是人类社会生活的基本条件,是经济社会发展的大动脉,发达的交通是国家强盛的基本前提和重要支撑。

1. 交通发展构建国家强盛的经济动脉

一是交通是经济社会活动的基础,任何社会的发展都离不开交通,特别是现代社会,交通的地位和功能更加重要。二是交通是市场扩展和效率提升的前提。市场机制对生产发展的推动作用取决于市场范围的扩展和效率的提升。这是以交通运输能力的提升为前提的。三是交通发展优化产业布局。马克思曾说:“土地的位置随着一国工业的发展、随交通手段、随人口增加必然不断改善时,而位置和自然丰度会一样发生作用的。”^[8]产业布局

收稿日期:2020-04-16

基金项目:中央高校基金项目“发达国家交通发展与国家强盛关系研究”(310811170218)

作者简介:孙百亮(1977 -),男,长安大学马克思主义学院、交通强国科普基地副教授,法学博士,研究方向为政治学与交通现代化;张 昭(1996 -),女,长安大学马克思主义学院硕士研究生,研究方向为政治学与交通现代化。E-mail:sunbailiang@sohu.com

在制于资源的分布,而资源被利用的优先度在不同程度上受交通的影响,产业布局也会随交通的发展不断优化。四是交通是区域经济整合的动力。交通发展可推动区域经济系统中的不同要素与联结机制不断重组优化,从促优化经济结构。五是交通发展会推动地缘经济联系的加强,从而提升国家在地缘经济中的地位。

2. 交通发展提升国家治理能力

一是交通发展提升行政效率。发达交通是打破行政工作地域、距离的限制,提高行政效率的保障。二是交通发展提升国家的应急管理。突发事件的特点就是它的突发性和紧迫性。交通越快越能及时采取措施,降低突发事件的破坏和影响程度。三是交通发展促进边疆治理的内地化。交通发展可在很大程度上解决边疆治理鞭长莫及的难题,促进边疆经济社会发展,减少与内地的差异,促进边疆治理的内地化。四是交通运输是加强国际交往和合作的重要途径和抓手。交通发展不仅能降低国际交往的成本,而且能够为自己在国际社会中赢得良好的声誉,进而实现国家利益的递增。五是交通发展提升国家在地缘政治中的地位。交通发展可拓展地缘政治角逐的空间。控制地缘空间的最基本手段就是争夺交通控制权。谁控制了更大、更广的交通网络,谁的地缘空间和发展空间也就更巨大。

3. 交通发展提升国家文化软实力

一是交通发展的价值理念是文化软实力的重要构成部分。综合、智慧、绿色、平安、便捷、高效的通发展理念对交通发展具有导向作用,可驱动、调节、激励人们去探索先进的交通发展模式,从而成为激励一个国家交通发展的内在推动力。二是交通发展中形成的相关精神是国家软实力的重要内容。如“一不怕苦、二不怕死、顽强拼搏、甘当路石、军民一家、民族团结”的“两路精神”;“科学求实、相容并蓄;自主创新、赶超一流;忠诚祖国、拼搏奉献”的“高铁精神”,都是国家文化软实力的重要内容和体现。三是交通发展促进文化交流,提升国家文化软实力。交通是文化传播和提升文化软实力的重要载体。人的迁徙、杂居、通婚、通商、传教、旅游等必须以交通发展作为支撑。四是交通发展有助于改善国家形象。例如中国已成为世界上高铁规模

最大、发展速度最快的国家,世界其他国家提到中国时,会想到中国高铁的安全、正点、快速、便捷等特点,高铁已成为中国提升国家形象的名片。

4. 交通发展促进社会发展

一是交通发展有助于提高和改善民生水平。交通是一项“惠民生、顺民意、赢民心”的民生工程。通过优化交通资源配置,实施路网升级改造,完善交通管理、服务等“软件”,可更好地服务居民出行,使居民真正体验到国家强大的成就感、幸福感、归属感、自豪感。二是交通发展有助于实现社会公平正义。公平正义的国家才是真正强盛的国家。由于每个国家不同区域间人文与自然条件的差异,在一定阶段的发展不平衡在所难免。交通发展是解决区域间社会公平正义问题的重要途径。国家统筹规划,重点建设落后区域的运输大通道,可提高交通运输现代化水平,实现区域间协调发展。交通运输也是扶贫的重要手段,是实现脱贫的基础性和先导性条件。加快实施交通扶贫脱贫攻坚,是破解贫困地区经济社会发展瓶颈,促进社会公平正义的关键。

5. 交通发展提升国防军事能力

一是交通发展巩固国防和提升军事能力。交通是战争胜利的基础。恩格斯说:“军队同作战基地之间的交通线,也就是它本身的生命线。”^{[9]326}交通既是战争准备的重要内容,也是制定战略和战术应充分考虑的重要因素,还是军队有效机动的重要保障。二是交通运输能力是衡量国防军事实力的重要标准。周武王伐纣“戎车三百乘”,其后有了“千乘之国”“万乘之国”之称。军舰的多少和先进程度是国家有效维护海权能力的体现。马汉曾提出:“海上强国必须拥有作为海上交通工具的运输船只;必须拥有强大的海军,以保护海外领地及其与本国基地之间的交通线。”^{[10]29}三是交通发展可压缩军事行动的时空。时空是决定战争持久、速决、阶段、时机的重要因素。古代部队的机动能力差,劳师远袭是兵家大忌。在现代社会,遥远距离的困难因交通发展而在一定程度上被克服了。交通发展使现代战争达到分秒必争的程度。在古代战争中,几分钟甚至几小时的误差可以忽略不计;而在现代战争条件下,几分钟甚至几秒钟都必须严格掌握。

二、国家强盛为交通发展提供强有力的保障

交通建设是一项系统综合工程,需要国家提供保障。强大的国家可以最大限度地集中必要的人力、财力、物力,调动各方面的积极性,快速推进交通强国目标的实现。

1. 强大的国家能力是交通发展的重要支撑

一是举国体制是交通发展的制度支撑。国家能力是国家将自己的意志、目标转化为现实的能力。强大的国家能力可以举全国之人力、物力、财力发展交通,这是后进国家实现交通发展弯道超车的最好方式。大型交通运输工程,投资大、风险大、心益不确定,需要举全国之力才能推进。习近平指出:“我们最大的优势是我国社会主义制度能够集中力量办大事,要形成社会主义市场经济条件下集中力量办大事的新机制。”^[11]新中国交通运输之所以能够取得举世瞩目的成就,举国体制的优越性无疑是成功秘诀之一。二是政治善治为交通发展和运行提供稳定的环境。维护政治安定和社会稳定,是顺利进行交通发展的政治保证。从历史和现实上看,交通发展大多得益于各个历史时期相对和平的环境,战争和灾祸是交通发展的恶魔和最大障碍。社会治理不善,矛盾激化会阻碍交通发展。

2. 国家政策是影响交通发展的重要杠杆

这主要是由交通的综合性决定的。综合运输是一个包括四个层次的运输体系,四个层次由上而下分别是法律政策及体制、企业及组织层、设备及服务层、层线网及设施层。现代交通运输具有高度复杂性、艰巨性和长期性的特点,这决定了国家政策作为指南的重要性和必要性。国家在交通发展中的作用和主要手段是进行顶层设计,制定和实施国家政策。因此,顶层设计就成了推动和实现交通发展目标的前提性手段。国家政策是调动和提升交通发展主体积极性的根本力量,要顺利推动交通现代化,就需要调动不同交通发展主体的积极性。这主要是因为国家是最强大的政治组织,依靠国家的力量,调动广大民众的积极性,可以有效克服交通“迟发展”的负面效应,充分发挥其正面效应。顶层设计对于充分发挥国家政策作用,加快培育发展

交通运输业,推进交通运输业结构调整,加快转变发展方式,具有十分重要的意义。

3. 国家经济实力是交通发展的基础

一是经济发展推动交通运输方式的演变。自然经济社会各个经济单位相互独立、很少往来,社会悠闲松散节奏慢,人们对交通的需求不很强烈。商品经济社会则不同,商品经济的发展要不断开拓市场,就需要靠扩大交通运输的规模、改进交通运输方式和提高服务质量。如马克思所说:“自然力的征服,机器的采用,化学在工业和农业中的应用,轮船的行驶,铁路的通行,电极的使用,整个整个大陆的开垦,河川的通航,仿佛用法术从地下呼唤出来的大量人口。”^{[12]26}二是经济需求是交通发展的基础动力。经济发展必然对交通发展提出进一步的要求,从而为交通发展提供动力。经济社会发展的需要决定交通发展的规模 and 发展的方向。正如恩格斯所说:“如果说,在中世纪的漫长黑夜之后,科学以梦想不到的力量一下子重新兴起,并且以神奇的速度发展起来,那末,我们也得把这个奇迹归功于生产。”^{[13]149-150}“发展工业需要多种因素支持。在英国建立工业体系的历程中,发展交通运输业和银行业,与发展工业是同步进行的。”^[14]

4. 国家为交通发展提供工业体系和技术保障

一是完整的工业体系是交通科技发展的基础。“科学和工业存在密切联系”^[15],当今科学技术,尤其是信息技术的发展给交通科技的发展带来强大推动力^[16]。信息化和工业化的成果被广泛应用于道路工程、桥隧工程、智能运输与交通工程、材料与试验、养护与环保、工程管理、船舶海事、港航工程、铁路工程、物流工程与综合运输等诸多领域。交通发展依赖于独立完整的工业体系和国民经济体系的建立。一个国家完整的工业体系,不仅为增强交通力量和维护国家交通安全提供条件,为交通发展奠定牢固的物质技术基础,还能为交通发展培养骨干力量。二是完整的工业体系是保证一个国家交通独立发展的基础。完整的工业体系能够减少交通配套产品的生产成本,加强国内交通产品在国际贸易中的竞争优势。完整工业体系最大价值体现在国际贸易战和战争中,一个国家能够自主生产一切交通运输产品就不会被外国卡脖子。复杂的交通工程只有具备完整工业体系的强国才能建造。

完整工业体系是一个国家综合国力、工业制造水平、科学技术水平以及这个大系统的集成能力发展到一定阶段的产物。

5. 国家精神为交通发展提供文化动力

一是中国精神是交通发展的精神支柱,对于交通发展具有凝聚力量的功能。弘扬中国精神体现为弘扬开拓进取、勤劳勇敢、诚实守信、艰苦奋斗、自强不息、改革创新的精神。中国精神有助于凝聚力量,战胜困难,不断推动交通发展。二是工程伦理是交通工程发展的伦理支撑。工程伦理的诚实守信、智慧勇敢与责任意识等是国家精神的体现。交通伦理和交通工程相关人员的社会责任事关交通发展的前途。模范型的交通工程往往渗透着工程技术人员高尚的德性和德行、高度负责的伦理精神和道德意识;与之相对的是那些“问题工程”,毫无例外地都在不同程度上忽视了工程伦理。三是工匠精神是交通技术发展的核心动力。“工匠精神是国家精神的重要组成。”^[17]工匠精神是工匠对技术和设计独具匠心的精神、对质量精益求精的精神、对技艺不断改进的精神、为提升产品品质不竭余力的精神。有了工匠精神,工匠才会在生产、服务等各环节追求精益管理,在技术、品质、标准等方面建立优势,才能支撑起交通运输业的可持续发展。

6. 国家为交通运输提供保护

一是保护陆路交通安全。道路特别是一些交通要道是兵家必争之地。因此国家会特别重视交通要道的保护。在古代,兵家必争之地一般都修有关隘。现在的交通要道,国家也会重点保护。二是保护港口安全。港口特别是海上重要咽喉大通道的海港是交通运输的枢纽,一般也是军事重地,如扼守大西洋和地中海交通咽喉的直布罗陀海峡,有英国海军基地。作为“世界桥梁”的巴拿马运河,美国常驻重兵。三是保护海上交通运输安全。建立和发展强大的海军,对于打赢海上战争、夺取制海权以及维护国际政治地位具有重要意义。四是保护空中交通运输安全。在非战争时期,保护空中交通安全的主要是防止劫机、炸机、防止国家通缉犯罪嫌疑人利用航空器外逃。近年来,恐怖袭击事件对空中交通安全造成了严重影响。这些事件使很多国家开始探讨提升国家预警、通讯、应急保护能

力来保护空中安全。在战争期间,国家军事能力的强大,可以有效地应对各种空中安全威胁,有效管控危机、遏制战争和打赢战争。

三、在综合平衡中推动交通运输协调发展和国家强盛

交通发展水平是交通系统与其所处的政治、经济、社会、文化、生态环境等聚合匹配的结果。构建交通强国评价指标显示,我国距离交通强国还有差距^[18]。因此,必须在综合平衡中推动交通协调发展和国家强盛。

1. 交通发展适度超前于经济发展

交通是经济社会发展的先导性、基础性和战略性新兴产业,是经济社会发展的先行官^[19]。交通运输落后于经济和社会的发展,就会限制经济和社会的发展。交通发展一定要具有超前的意识,超前的意识就是用超越当前的思想意识来研断交通发展的前景,用发展的眼光来看待交通发展中所存的问题,不仅要看到当前的状态,还要预测数十年甚至上百年之后的交通发展的未来状态,这样做出的交通发展规划才能更具前瞻性,而不至于朝令夕改,造成交通发展的资源浪费。交通规划不仅是展望而且也是交通资源控制的有效手段。如果不想在未来交通发展的过程中走弯路,就需要有超光的思维和眼光,超前规划,提前控制。交通发展也不能脱离经济社会发展的需要而太过于超前。如果交通发展策略违背交通发展的规律,跨越社会发展阶段,结果则会带来部分交通设施的过剩、降低交通的经济效益。如一些港口的吞吐能力大大超过实际的运量,大量新建的高速公路客货流量严重不足;许多支线机场建成后即大量亏损^[20]。

2. 推动交通运输方式的多样化和协调发展

国家和社会的发展对交通运输方式的需求是多样化的。交通运输方式主要有公路、铁路、水运、航空和管道等,这些交通运输方式可以说各有优缺点,互为补充,共同构成了交通运输网络,从而适合现代社会的客货运输的多样化需求。铁路运输特点是运量大、运费低、连续性好、安全可靠、受气候影响小,适合大宗、笨重、长途货物的运输。公路运输特点是运量小、运费高、速度快、机动灵活,适合

短途、量小货物的运输。水路运输的特点是运量最大、运费最低、速度慢、受气候影响大,适合距离远、运量大、时间宽松的大宗货物的运输。航空运输的特点是运量小、运费高、速度快,适合运输距离远、贵重、急需、量少的货物。管道运输的特点是运量大、运费低、连续性好、不分昼夜、投资小、占地少、便于管理、安全可靠、受气候影响小,适合液体、气体等货物的运输。现代经济与社会的展对交通运输方式的需求是多样化的,单一的交通运输方式来难以满足现代社会发展的需求。因此,现代社会实现交通运输的合理化,必须推动交通运输方式的多样化和协调发展。

3. 推动区域和城乡之间交通运输的协调发展

实现经济社会要协调发展,需要统筹区域、城乡之间的交通运输的协调发展,推进区域和城乡交通运输的基础设施和服务的一体化。具体要求为:实现区域和城乡交通运输的衔接,通过整合区域和城乡综合交通运输资源,优化区域和城乡交通运输网络,打通阻碍区域和城乡一体化衔接的各种“断头路”,提升区域和城乡交通运输的服务水平。在区域和城乡交通路网建设方面,建设区域和城乡内联外通的交通干道,加强农村公路、城市道路、干线公路、渡口码头之间的衔接,强化不同区域市县乡村间的交通联系。在区域和城乡水运基础设施建设方面,建设客运码头、乡镇渡口和城乡便民水运停靠点,推进区域和城乡之间水运交通的均衡发展。在客运服务方面,构建完善的区域和城乡之间综合交通运输网络体系,实现区域和城乡道路客运与铁路客运、机场、码头的衔接和换乘。在推进区域和城乡客运结构优化方面,整合区域和城乡客运资源,鼓励开展区域经营,整合分散的农村客运经营主体,培育相关骨干客运企业,推动区域和城乡之间交通运输的均衡发展。

4. 更好地发挥市场和政府机制的双重调节作用

市场和政府是推动交通发展的两种机制。由于交通发展中既有市场失灵又有政府失灵问题,这既需要发挥好市场对交通资源配置起决定性作用,同时还要发挥好政府在交通资源配置的中的调控作用。在市场经济条件下,市场机制对交通发展的作用不应是在政府管控下发挥作用,而是自主地发挥决定性作用。市场决定交通资源配置是靠市场

机制的有效运行来实现的。市场有效发挥作用的基本要求是交通资源的配置依据市场规则、市场竞争、市场价格来决定,这样有利于实现效益的最大化和效率的最优化。市场决定交通资源配置的特点的是市场的自主性。这种自主性既表现为市场自主决定交通资源的配置方向,也表现为相关价格也是自主地在市场上形成,不是在政府干预下形成的。政府在交通发展中要正确履行其职能,既不能越位也不能缺位,政府主要职能是实施对交通发展的宏观调控,这种调控既不能扩大化,也不能频繁地施行。政府要减少管制价格的范围,凡是能由市场形成价格的最好交给市场来完成。

5. 推动交通运输数量与质量的均衡发展

交通发展的数量与质量是相辅相成的,两者既相互促进又相互制约。交通发展包含交通数量的增长,但交通数量的增长并不等同于交通发展,如果只是有交通数量的增长,没有交通运输结构的优化升级,没有交通质量的提升,就不是严格意义上的交通发展。这种情况在经济学上通常称为“有增长而无发展”。社会经济的发展对交通运输的需求在“质”和“量”方面都会不断提出更高的要求。在工业革命以前,由于科技进步十分缓慢,这些要求基本发生在交通运输“量”的扩展的范围之内,“质”的改进方面很小。在此期间,交通运输对经济与社会发展的推动作用往往不够显著,不占主导地位。随着生产和流通的进一步发展,进入现代社会以后,经济社会的发展对交通运输的需求在“质”和“量”方面提出了更高的要求。一般来说,对一个人口众多、国土面积广大、经济规模大的国家来说,必须有巨大的交通运输总量,然后在此基础上不断提升交通运输的质量。经济社会越发展,人民对美好生活的要求就会越高,对交通发展“质”的要求就会越高。这就需要不断创新现代交通发展模式,推动绿色、安全、高效交通的发展。新时代 5G 已成为“新基建”的重中之重,用高质量的数字化支撑交通强国建设^[21]。

6. 推动交通运输设施和交通工具的协调发展

交通运输设施是运输能力形成的基础。交通运输基础设施落后于交通工具的发展,即使有先进的交通运输工具,也难以形成强大的交通运输能力。从交通强国建设的目标看,交通强国建设要大

力发展为完成客流和物流所需要的各种固定设施,如线路基础设施,站场基础设施,枢纽基础设施以及附属基础设施,还要大力发展交通工具,重点要推动汽车、船舶和航空等核心领域及技术的发展。这些核心技术当前还主要掌握在欧美等西方国家手中,无论从研发投入总量还是其占营业收入的比例看,中国与汽车强国、航海强国、航空强国相比均有一定的差距。2015年国家出台《中国制造2025》,这是我国实施制造强国战略的第一个十年的行动纲领。纲领要求中国要大力发展以汽车、航空母舰和飞机为代表的重型工业。只有掌握汽车、航空母舰和飞机的核心技术,才能根本提升我国的交通工具的制造能力,才能提升我国的交通运输范围和能力。由于交通技术的升级受制于一个国家整体的工业基础,交通基础设施和工具的协调发展需要推动工业化的整体发展来实现,也需要推动交通企业结成联盟来实现。

7. 推动交通经济、社会 and 国防效益的协调发展

交通发展的经济效益是衡量交通发展的综合经济指标,主要是指交通相关企业的经济效益,反映的是交通企业的生产总值同生产成本之间的比例关系。提高交通企业的经济效益,有利于增强交通企业的市场竞争力,充分利用有限的资源推动交通发展。交通发展的社会效益是指交通发展为社会发展所做的贡献,也称外部间接经济效益。从广义上看,交通发展的社会效益包括政治效益、思想文化效益、生态环境效益等等。交通发展的军事效益指交通在国防和军事上所起积极作用的大小,通常是相对非军事性质的交通而言的。交通发展的经济效益、社会效益和军事效益从整体上看是相互促进的,但并不总是统一的,有时是相互冲突的。企业以获取最大的经济利益为目的,完全以企业的经济效益为目标推动交通发展,不仅不会带来交通运输的均衡发展,甚至会损害社会效益和军事效益。如在一些贫困边远地区,交通发展的经济效益不高,但发展交通对于精准脱贫,推动社会公平正义和巩固国防具有重大的意义。尽管经济效益、社会效益与军事效益三者各自的实现形式大不相同,衡量标准和尺度也不完全一样,从交通强国的内在逻辑上看,三者之间是相互依赖、相互促进、共同受益的。没有经济效益

的提升和经济发展,交通发展的社会效益和军事效益的提升就失去了基础。反过来,没有交通发展的社会效益和军事效益的提升,交通发展的经济效益就会失去目标和保障。发展交通,国家应坚持融合发展的战略,推动交通发展的经济效益、社会效益和国防效益的协调统一。

四、结 语

交通强国建设是一个伟大的系统工程。交通发展需要理论,理论要面向实际。文章立足中国交通强国建设的战略需要,阐述了交通发展与国家强盛之间的内在逻辑,并在基础上提出交通强国建设的基本策略,可为推动中国交通强国建设提供理论支撑。不可否认的是,受困于研究水平和研究视角的限制,本研究还存在以下不足:一是主要从宏观层面上进行分析,具体的内容仍须进行深度的阐述;二是地方各省市如何配合国家交通强国战略,贡献各自的智慧,也需要结合地方特点进行规划。特别是如何对接“一带一路”,做好交通强国的研究和实践,还有进一步拓展的空间,还需深化研究。因此,后续应继续深化这些领域的探索,才能够更好地提升交通强国建设对策建议的针对性和可操作性。

参 考 文 献

- [1] 郭洪太. 我国交通运输实践的发展历程与交通强国建设展望[J]. 交通运输部管理干部学院学报, 2019(4): 5-8.
- [2] 夏杰长. 习近平新时代交通强国战略思想探析[J]. 河北经贸大学学报:综合版, 2018(2): 5-11.
- [3] 钱俊君. 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(4): 12-15.
- [4] 邱铁鑫. 新时代“交通强国”战略的进行了理论探析[J]. 北京交通大学学报:社会科学版, 2019(4): 58-62.
- [5] 徐飞. 中国建设交通强国的综合基础与战略意义[J]. 学术前沿, 2018(6): 70-79.
- [6] 杨雪英. 交通强国的内涵与关键指标分析[J]. 交通运输部管理干部学院学报, 2017(4): 16-20.
- [7] 庞跃辉. “交通强国”战略的背景、意蕴及路径探索[J]. 改革与战略, 2018(8): 29-35.

- [8] 马克思,恩格斯. 马克思恩格斯全集;第26卷[M]. 北京:人民出版社,1975.
- [9] 马克思,恩格斯. 马克思恩格斯全集;第11卷[M]. 北京:人民出版社,1995.
- [10] 马汉. 海权对历史的影响[M]. 安常容,等译. 北京:解放军出版社,1998.
- [11] 习近平. 为建设世界科技强国而奋斗[N]. 人民日报, 2016-06-01(01).
- [12] 马克思,恩格斯. 共产党宣言[M]. 北京:人民出版社,1997.
- [13] 恩格斯. 自然辩证法[M]. 北京:人民出版社,1971.
- [14] 马英昌. 近代英国工业体系的建立[J]. 西北师大学报,1984(4):41-48.
- [15] MUSSON A E, ROBINSON E. Science and Industry in the Late Eighteenth Century[J]. The Economic History Review, 1960(13):222-244.
- [16] 赵光辉,李玲玲. 大数据时代我国交通强国治理能力建设探析[J]. 中国行政管理,2019(6):152-153.
- [17] 陈履生. 工匠精神是民族文化传统和国家精神的重要组成部分[N]. 文艺报,2016-03-18(05).
- [18] 李连成. 交通强国的内涵及评价指标体系[J]. 北京交通大学学报,2020(2):12-19.
- [19] 谢燮. 深刻理解交通先行官“适度超前”[N]. 中国交通报,2019-11-26(03).
- [20] 陆大道. 关于避免中国交通建设过度超前的建议[J]. 地理科学,2012(1):2-11.
- [21] 俞承志. 用高质量的数字化支撑交通强国建设[J]. 交通建设与管理,2020(3):66-67.

The Internal Logic and the Propulsion Strategy to Build a Country with Strong Transportation Network

SUN Bai-Liang, ZHANG Zhao

(School of Marxism & Popular Science Base of A Country with Strong Transportation Network,
Chang'an University, Xi'an 710064, China)

Abstract: The construction of a country with strong transportation network is a comprehensive and systematic engineering. To promote the project, it is necessary for us to clarify the internal logic between the transportation development and national strength, which is the premise of formulating a strategy to propel the construction. Based on Marxist dialectics, this paper points out that the development of transportation and the strength of a country are not only restricting but also complementary and supporting mutually. Traffic development, an important content and embodiment of national prosperity, will lay an economic foundation for national prosperity by a continual promotion of optimal allocation and efficient use of resources. It can also improve the state capabilities and social governance and enhance China's cultural soft power and national defense military competences. Moreover, transportation development is backed by a strong comprehensive national strength so that the level of traffic development is due to the adaption of a system of traffic-related elements to its political, economic, social, cultural and ecological environment. There is a great need of strong economic foundation, scientific guidance of national policies, support of complete industrial system and national economic system for transportation development, especially in the large-scale transportation projects. The paper analyzes the internal logic of transportation development and national strength and finds that it is important to promote the strategy to build a country with strong transportation network in a comprehensive balance of different issues.

Key words: a country with strong transportation network; transportation development; a strong country; propulsion strategy

【编辑 吴晓利】