

“错配修复”：交通发展对山区农民增收的 内在影响机制研究

□ 刘 升^{1,2}

(1. 贵州大学 公共管理学院, 贵州 贵阳 550025;
2. 贵州基层社会治理创新高端智库, 贵州 贵阳 550025)

[摘 要] 山区农村受地理地形限制, 自身生产生活条件较差, 在交通基础设施落后导致他们难以得到外部市场资源支持的情况下, 山区农民为了生存内生出一套紧密而有效的“社会化帮工”组织方式, 以应对单家独户无法完成的事情, 但“社会化帮工”组织方式的本质是以劳动力等价互换为基础的换工。在当前城镇化和工业化所塑造的打工经济背景下, 山区的“社会化帮工”组织方式因为吸纳了大量劳动力而挤占了村民外出打工的时间, 这种“结构错配”阻碍了山区农民增收; 而农村交通基础设施的发展让外部市场资源进入山区农村成本降低, 随之外部资源全面进入山区农村, 组织成本更低的“市场化雇工”得以取代“社会化帮工”, 实现了家庭外劳动力组织结构与山区农村打工经济的“错配修复”, 由此山区农村劳动力资源得以更充分地参与外部市场, 实现了山区农民的快速增收。

[关键词] 交通; 结构错配; 错配修复; 社会化帮工; 市场化雇工; 乡村振兴

[DOI编号] 10.14180/j.cnki.1004-0544.2021.08.014

[中图分类号] C916

[文献标识码] A

[文章编号] 1004-0544(2021)08-0123-10

基金项目: 贵州省教育厅高校人文社科研究项目“贵州精准扶贫的实践经验研究”(2020SSD004); 贵州基层社会治理创新高端智库的阶段性成果。

作者简介: 刘升(1987—), 男, 山东青岛人, 贵州大学公共管理学院副教授、硕士生导师, 贵州基层社会治理创新高端智库研究员。

长期以来, 农民增收都是我国“三农”问题的核心之一, 我国也一直将发展交通基础设施作为拉动农民增收的工具。建设交通强国已成为党的十九大作出的重大战略部署, 2019年9月党中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》, 2020年11月

颁布的《中共中央关于制定国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》在“实施乡村建设行动”中再次明确提出, 完善乡村水、电、路、气、通信、广播电视、物流等基础设施。之所以如此重视农村交通建设, 是因为交通

建设对提高农民收入具有重要意义。我国也一直有“要想富,先修路”的说法,但发展农村交通到底如何促进农民增收,相关研究却一直没有说清楚。目前学界关于交通促进农民增收的研究虽有一定基础,但相关研究主要集中在地理学和经济学等学科,重点关注农村交通促进农民增收的效果、意义和类型等方面,鲜有社会学层面的内在机制分析。本文拟在经验研究的基础上,从社会学层面对交通促进农民增收的内在机制进行深入探讨和解释,以期后续研究提供基础。

一、研究综述与问题提出

(一)交通发展促进农民增收的研究综述

山区农村交通中公路交通占据了绝对主导地位,所以当前对农村交通的研究也以公路交通为主。近年来关于农村交通的很多研究都是以交通扶贫的形式展开,但其实质内容仍是农村交通的发展提高了农民收入,所以在此进行统一论述。目前关于交通促进农民增收的研究主要集中在增收效果和增收机制两方面。

1. 交通促进农民增收的效果研究。尽管在整体上,交通基础设施建设对农民增收具有巨大促进作用,其不足也往往成为阻碍农民增收的主要瓶颈^{[1](p111-123)[2](p52-59)}。但交通发展在具体促进农民增收过程中的效果会有所不同。

第一,不同的交通方式对农民增收的效果会有不同。高速公路、等外公路和普通乡村公路对农民增收的效果并不完全一样。已有研究指出,铁路和等外公路建设促进了我国的区域经济增长,但等级公路建设起了反作用^{[3](p26-35)}。

第二,交通在不同时间段对农民增收的效果也不同。交通对农民增收的效果会有一个逐步展开的过程,研究发现交通对农民增收的长期效益要高于短期效益^{[4](p111-123)}。

第三,交通发展的不同阶段对农民增收的效果会有不同。研究发现,交通基础设施发展对农民增收的作用并非直线增长,而是呈现显著的非线性动态变化趋势^{[5](p28-34)[6](p46-52)},即当一个地区或者部门的交通基础设施存量达到某一极值后,继续投资会显著降低交通基础设施对农民增收的拉动作用^{[7](p21-31)}。所以农村交通基础设施对农民增收的

影响在区域间会表现出一定的差异性^{[8](p28-33)},在一些农村交通发展基础非常好的东部地区,农村交通建设带来的增收效果已经降低,但对广大交通条件仍相对比较差的中西部地区来说则仍有非常好的带动作用。

2. 交通促进农民增收的作用机制研究。当前关于交通促进农村增收的作用机制主要集中在改善农民消费支出和增加农民非农就业收入两方面。

第一,交通促进农民的消费增长和提升消费结构。对印度农村的研究发现,道路的扩展使村庄消费增长了40%,特别是非本地生产性消费品的消费,由此产生了增收效果^{[9](p375-395)}。

第二,交通增加农民的非农就业收入。公路交通条件改善了社会经济连通度^{[10](p1313-1326)},有效削弱了农村地区的空间隔离程度,提高了要素流动和经济交流^{[11](p35-48)},降低了运输和交易成本^{[12](p100-110)},改善了非农就业机会^{[13](p145-170)},从而增强了农村地区劳动人口和要素的流动性,促进了收入的增长。对埃塞俄比亚的研究发现,农村公路建设增加了人口和资源的流动性,进而增加了进入市场的机会和提高了生产率水平^{[14](p1-14)}。对印度的研究表明,公路里程每增加1%,可使农业劳动人口再分配增加0.378%,雇佣增长0.248%^[15]。这都实现了农民收入的增长。

从上面的综述看出,相关研究已提供了比较好的基础,尤其是在交通促进农民增收效果方面学界已基本达成共识,但对交通促进农民增收的内在机制方面仍有需要补充和改进的地方。目前关于交通促进农民增收的研究主要集中在地理学和经济学方面,这些研究大都是从空间计量模型角度探讨交通对农民增收的效果^{[16](p1-10)},对其中的作用机制则多属于缺少实地调研的逻辑演绎,这就难免出现解释力不足的问题。

比如,现有研究对交通促进农民增收都默认一个基本前提,交通设施的发展会增强农村地区劳动力要素的流动性,从而达到提高农民收入的目标。过去是因为交通条件太差而阻碍了农村地区劳动力要素的流动,但这个前提本身缺乏说服力。以交通条件较差的山区农村为例,再边缘封

闭的山区农村也无法完全自给自足,他们一定需要通过某种道路与外界互通有无,即便假设农村地区真的完全没有路,对于从小生活在山区农村的青壮年劳动力而言,他们爬山也能够出去。可见,单纯的交通不便并不能真正阻碍山区农村劳动力的流动。调研发现,山区农村交通条件的落后真正影响的是山区社会的组织结构,而这种组织结构才是阻碍劳动力向外流动的真正原因。本文正是要在总结经验的基础上通过详细论证来揭示交通发展促进农民增收的内在机制。

本文的创新点在于,从组织社会学角度分析了交通发展对山区村庄内部劳动力组织结构的影响,明确提出阻碍山区农民增收的根本原因并不是交通不便,而是交通不便下山区农民为了生存而内生出的“社会化帮工”组织方式,这种组织方式束缚了山区农村劳动力的流动,进而阻碍了山区农民增收。交通也并不能直接促进山区农村的劳动力流动,而是发展交通为山区农村引入了外部市场资源,外部市场以其提供的“市场化雇工”替代了山区农村内生的“社会化帮工”组织形式,从而达到了解放山区劳动力的目标,山区劳动力得以全身心投入到外部市场,通过劳动获取更高非农工资性收入,实现了增收。

(二)本文的研究对象

本文主要以交通条件较差的山区农村为研究对象。我国山区面积约占我国国土面积的2/3,同时由于山区自然资源、地理条件、生态环境等自然地理禀赋较差,公共服务水平不足,山区农村一直是我国经济发展最落后和农民增收最困难的地区。2011年颁布的《中国农村扶贫开发纲要(2011—2020年)》将14个集中连片特困地区作为扶贫攻坚的主战场。这14个地区中包括六盘山区、秦巴山区、武陵山区、乌蒙山区、滇西边境山区、大兴安岭南麓山区、燕山—太行山区、吕梁山区、大别山区、罗霄山区共十个山区。相关研究也发现,我国贫困人口大部分分布于山地地区^{[17](p33-42)},70%的贫困县位于地面平均坡度10°以上的区域^{[18](p157-166)},可见山区已成为农民增收的重

要障碍。

本文资料主要来自贵州乌蒙山区。笔者及团队在深度调研了该地区数十个山区农村村庄的基础上,又在2015—2020年跟踪调研了一度作为贫困村的贵州石村^①。石村四周被连绵不绝的高山环绕,受此影响,2016年前的石村交通非常不便。石村国土面积22.7平方公里,有耕地7700亩,林地8550亩,荒山荒坡500亩,总人口246户1196人,虽看起来土地较多,但因为耕地都是山坡地,土层薄、土地细碎、水利条件差且耕作条件不便,农业长期只能靠天吃饭,收成很低。这种自然和交通条件使石村2016年前有建档立卡贫困户107户412人,贫困率达到43.50%,成为当地有名的贫困村。从2016年开始,石村借助精准扶贫政策实现了道路的“村村通”“组组通”和“户户通”,交通运输条件得到彻底改善,包括贫困户在内全体村民的经济收入快速提高,2016年前人均年纯收入不足3000元,2019年人均年纯收入超过6000元。2019年底,石村顺利通过了国家验收,实现了脱贫。

二、“社会化帮工”秩序及对劳动力外出的束缚

山区农村内生的“社会化帮工”方式在以务农为主的农业经济时代契合了自然和社会需要,为山区农民的生产生活提供了重要保障。但到了以外出打工为主的工商业经济时代,山区“社会化帮工”却因为挤占了大量劳动力的务工时间而阻碍了山区农民的增收。

(一)农业时代的“社会化帮工”是农民生存的重要保障

“社会化帮工”指的是在山区农村社会内部通过劳动力互相帮助解决生产生活困难的家庭外劳动力组织方式。在村庄这个熟人社会中,熟人社会的内聚性不仅体现在直接的社会互动和人情交往等村庄生活层面^{[19](p118-124)},而且体现在间接的互助劳动和生产联合等村庄生产层面^{[20](p3-5)}。

1.“社会化帮工”的生成基础。山区特殊的地理环境让山区农民需要对抗自然环境所造成的负面影响,因此也决定了他们在交通不便的时期必

①按照学术规范,本文中所有的地名和人名都采取了匿名化处理。

须采用“社会化帮工”的组织方式。第一,农业时代生产力水平低下,农业剩余少,市场经济本就不发达。第二,山区农村恶劣的生产生活条件需要更多劳动力支持。山区农村地形崎岖,基础设施薄弱,机械化程度低,大量工作只能依靠肩挑背扛这类纯人力的方式完成。相对于平原地区,山区农村在日常生产生活中遇到的困难更大,如在面对结婚、丧葬、建房等家庭大事过程中需要动用的劳动力数量远远多于平原地区,如办理丧葬一次性就需要使用数十个劳动力,已经远远超出了一个家庭所能提供的劳动力数量,这就构成了山区农村对家庭外劳动力资源的大量需求。第三,山区农村的家庭外劳动力需求只能内部解决。山区受地形影响交通不便,外部资源进入山区的成本非常高,这就使得外部资源难以大规模进入山区农村。此时,面对山区农村对家庭外劳动力资源的结构性刚需,就只能通过山区农村内部解决。为了应对这种随时可能出现的家庭外劳动力需求,在长期的共同生产生活中,山区农村内生出一个以自然村为单位的“社会化帮工”组织方式。具体而言,因为自然村的村民居住集中,具有地理空间上的组织优势,于是,当自然村内有人因为结婚、丧葬、建房等需要其他人帮工的时候,同一个自然村的村民都会自发地到这家人中去帮工。这种“社会化帮工”组织方式在山区农村起到了“集中力量办大事”的作用。

2.“社会化帮工”的实践成效。“社会化帮工”的劳动力组织方式为山区农民的生存提供了重要保障。一方面,“社会化帮工”非常方便快捷。“社会化帮工”以自然村为组织单位,同一个自然村的村民都是毗邻而居,一家有事,其他村民很快就能提供劳动力支持,沟通和组织成本低。如一家有人过世,同自然村的村民都会很快去帮工。在2016年前,石村通往县城只有一条狭窄到仅能容纳摩托车通行的盘山土路,所以尽管石村距离县城只有40公里,但进出县城大约要2个小时,住得偏远点的农户进城则要超过2.5个小时。这种情况下依靠去县城请人显然费时费力。另一方面,“社会化帮工”的经济成本非常低。在山区农村的“社会化帮工”过程中,参与帮工的村民都没有经济报

酬,办事的人家只需提供餐食,所以经济成本非常低。事实上,山区农村的交通不便并不是完全阻隔了外部资源进村,而是提高了外部资源进村的成本。以石村的丧葬为例,尽管县城很早就有包括办酒、火化、送葬一条龙服务的公司,但因为石村办丧事需要至少三天,且石村到县城交通不便,使得县城的丧葬服务到石村必须支付远高于县城的价格。2016年前如果全程从县城请公司办理,一个丧事办完需要花费近万元,而石村村民若借助村内“社会化帮工”的方式则只需要2千—3千元就可以办完,可见在交通不便条件下“社会化帮工”的组织成本低得多。

3.“社会化帮工”的内部组织机制。“社会化帮工”并非无偿付出,在山区农村这类资源本就匮乏的地区,农民的生活水平非常低,没有人有额外的劳动力资源,只是单方面地支持别人。山区农村中的“社会化帮工”组织方式之所以能够长期存在,其实有其内部的组织机制。尽管山区农村的“社会化帮工”过程中不需要给帮工的人支付经济报酬,但付出的劳动力会以人情的形式存在村庄的“社会银行”中,用工的人需要记录其他村民前来帮工的数量,等到别人需要的时候,自己就必须以别人之前给自己帮工的数量为基数,以等于或者大于的数量给予回报,这被称为“还人情”。如自家老人过世时别人去帮工了三天,那对方有人过世的时候自己也至少去帮工三天,以达到平衡。可见,“社会化帮工”的本质是基于劳动力等价互换的换工。换工通过低度货币化和市场化的方式利用外部劳动力,同时可以满足集合性农业活动的需要^[21](p135)]。

作为一种能够长期稳定存在的组织形式,山区农村的“社会化帮工”也形成了自己的组织规则。第一,“社会化帮工”必须以劳动力的形式呈现,不能用金钱替代。山区农村受自然环境和交通条件限制,即便有钱也难以从外部市场购买劳动力服务,只能通过内部劳动力互助互惠的方式解决家庭外劳动力的需求,所以山区农村中直接的劳动力支持比金钱更有用。第二,必须以全体劳动力的方式出现,不能缺席。由于受到自然环境限制,“社会化帮工”是以相对封闭的自然村为

组织单元,而自然村规模较小,资源量有限,村民的家庭外劳动力需求又只能通过村庄内部提供,所以在面对生产生活需要的过程中,为了保证足够的劳动力供应,必须集中自然村内的劳动力资源,否则就可能出现劳动力不足的情况。第三,村民的参与意识非常高。每个村民都清楚,在山区农村这种封闭孤立且资源相对贫瘠的地方,每个家庭都有需要其他家庭帮工的时候,没有谁能够不依靠他人的帮工在山区农村独立生存,如果别人有需要时自己袖手旁观,那自己有需要的时候别人也不会帮忙,所以要在山区农村生存下去就必须积极参加村庄中的“社会化帮工”。因此,在生存第一的逻辑下,山区农村的“社会化帮工”已经成为一种有强大约束力的社会组织方式。

必须承认,“社会化帮工”组织方式对山区农民的生存有重要意义,当村民有家庭外劳动力需求的时候,山区农村的“社会化帮工”组织方式能够集中村庄中的劳动力资源,低成本地提高了单家独户的山区农民抵抗风险的能力。借助“社会化帮工”这种组织方式,尽管山区农民外出打工时间减少而使得劳动价值无法通过货币形式体现,从而阻碍了经济增收,但他们却能够在山区中解决吃住等基本生存问题,让他们能够在恶劣的山区自然环境中生存下来。

(二)工商业时代“社会化帮工”下的经济贫困

尽管“社会化帮工”的组织方式为封闭的山区农村提供了家庭外劳动力支持,为山区农民抵抗风险提供了有力保障。但进入打工为主的工商业时代后,“社会化帮工”反而限制了山区劳动力的外出,阻碍了农民增收,一定程度上制造了山区农民的贫困。

1.“社会化帮工”限制了村民外出务工。改革开放以来,工商业的快速发展促使我国沿海地区出现了大量非农就业机会,通过从事这些非农就业能够获得远高于务农的经济收入,为此,大量农民开始外出打工,外出打工的非农工资性收入成为影响农民家庭经济收入的最重要因素^[22](p75-90)]。但在我国当前产业布局不均衡的情况下,中西部地区的山区农村缺少非农就业机会,山区农民远距离外出打工成为常态,要么跨市到所在省份的

省会等中心城市打工,要么跨省到沿海经济发达地区打工。石村从2000年左右就有人开始外出打工,由于石村地处西部内陆加上山区地形限制,当地的工商业开发较晚且基础较差,非农就业机会非常欠缺。石村村民为了获得非农就业机会,必须走出大山远赴长三角、珠三角等经济发达的沿海地区或省会中心城市打工。但一方面,外出打工的村民因缺少学历、技术而收入相对较低,他们没有能力短期内将自己和家人搬离山区,因此他们的未来预期仍是在山区生活,他们外出打工主要是为了让他们在农村的生活更好一些。另一方面,石村仍处于外出交通不便的状态,村庄中的结婚、丧葬、建房等超出家庭劳动力需求的事还必须通过其他村民“社会化帮工”的方式才能完成。由此,尽管部分村民已开始外出打工,但当村里有需要的时候,他们还是必须返回村里参与“社会化帮工”(案例1)。

案例1:石村陈某,33岁,夫妻俩从2010年开始连续多年到广东等地打工,但经常因为村里的“社会化帮工”回家。他们夫妻俩在2016年外出打工期间就总共回村四次:两次都是村里老人过世回村帮工,还有一次是姐姐的公公去世自己要去帮工,最后一次是自己要建房。最后一次回村是在2016年10月,回村后当年就没有再外出。这导致他们当年在外打工时间只有五个多月。

案例1中的这种情况在石村非常普遍,陈某夫妇尽管在广东打工,但当村里发生婚丧嫁娶和建房这类需要帮工事情的时候,在外打工的村民就必须不远千里返回村庄帮工,只有当村里没有什么需要帮工的时候,他们才能够外出打工,即在山区“社会化帮工”的家庭外劳动力组织方式下,山区农民只能是在村里没有劳动力需要时抽空外出打工,属于“附带打工”。

2.“社会化帮工”造成了经济贫困。农业经济时代的山区农民以在村里务农为生,生产生活空间的高度统一让山区农民可以轻松地兼顾自己的生产生活和村庄中的“社会化帮工”,参与村庄“社会化帮工”的成本较低。但到了工商业时代以后,外出打工和在村庄参与“社会化帮工”产生了空间上的冲突,这就增加了山区农民外出打工的成

本。一是直接增加了外出打工的时间、精力成本。山区农民人力资本较低,主要从事简单体力型劳动,因此在外打工的时间往往和经济收入成正比,打工时间越长,经济收入越高。但不定时回村参与“社会化帮工”的要求迫使在外打工的村民不得不随时中断打工返回村里,而从长三角、珠三角等地往返中西部山村至少需要两三天时间,加上在村里帮工的时间,往返一趟需要一周左右,这段时间会因无法打工而没有收入。除此之外,因为打工地与家乡之间距离较远,回家一次不容易,回家的村民在帮工之后大多也不会立刻返回工作地,而是趁机休息一下或处理一下家里的事,这就进一步减少了在外打工的时间。调研发现,2016年前石村村民因经常返村帮工,平均每年在外打工时间只有5—6个月,短的每年仅有2—3个月,这大大限制了他们的打工经济收入。二是直接增加了经济成本。对于在长三角、珠三角一带打工的山区农民而言,每次夫妻俩往返一次大约就要四五千元,因为频繁返村,外出打工村民的收入很多都“贡献”给了客运公司,扣除在工作地的吃住等开销,往往是辛苦打工一年最后也攒不下多少钱。三是丧失了发展机会。即便是在建筑工地打工,是否熟练掌握一门技术对收入都会有非常大的影响,但熟练掌握一门技术需要较长时间的学习和反复练习,石村村民经常需要返村帮工,所以他们在打工的过程经常被打断,频繁请假导致他们无法稳定地学习和掌握技术,这也使得他们只能长期从事低收入的简单体力劳动,不但收入较低且工作不稳定,一旦年龄超过40岁,他们就会因体力优势丧失而被市场淘汰,只能返回农村务农。

“社会化帮工”组织方式在现代打工经济背景下带来的频繁返村让中西部山区农民外出打工变成了赚不到钱的折腾,进而影响了他们外出打工的积极性。2016年前石村村民对外出打工的积极性一直不是很高,在总人口1196人的石村,2014年石村全村外出打工人员158人,2015年为155人,2016年则进一步降到132人,可见石村外出打工人员规模一直不大。

由于“社会化帮工”已经成为山区农村维持生产生活的基本组织方式,山区农民要在村里生活,

他们就必须参与“社会化帮工”。但在村民需要远距离外出打工才能获得较高经济收入的情况下,“社会化帮工”的组织方式因为吸纳了大量村庄劳动力,已经严重挤占了山区农民外出打工的时间和机会,降低了外出打工的经济效益,山区农民的劳动力无法充分市场化和货币化,而山区农村的“社会化帮工”方式并不会以货币的形式表现出来,加上山区农村的农业收入本身也非常低,由此导致山区农民经济上的长期贫困。

三、交通发展的效益:劳动力“市场化雇工”的兴起

在精准扶贫等系列国家政策支持下,石村交通基础设施得到快速发展,在2016年底几乎同步实现了“村村通”“组组通”“户户通”,不仅村民之间通行更加顺畅,村庄与县乡之间也都有了能够容纳汽车通行的沥青路,相比于过去只能勉强通行摩托车的山间土路,现代化的沥青道路极大改善了石村的交通条件。第一,沥青路宽阔且质量好,货车都可以顺畅通行,道路运载量比过去狭窄崎岖的土路要大得多。第二,沥青路受自然条件的影响小。过去山区土路一到雨雪天就变得泥泞不堪进而难以通行,而雨雪等恶劣天气对沥青路则影响较小。第三,沥青路修建过程中采用了去弯取直的方式,通过开山架桥等方式极大减少了道路盘山的距离,缩短了石村到县城的通行距离,进而缩短了通行时间。第四,相对于过去因缺少养护而坑坑洼洼的土路,沥青路更平整,无论是摩托车还是汽车都可以快速行驶。由此,在沥青路修通之后,石村到县城的通行时间从过去的2个小时被缩短到0.5个小时左右。

石村到县城市场通行时间的缩短让两地之间的运输成本大大降低,县城市场中的商品服务等可以大规模低成本地进入石村。一方面,村内固定售卖点的商品和服务更丰富。石村小卖店的商品数量和种类都丰富起来,包括各种瓜果蔬菜、啤酒饮料等商品都能够直接在村里买到。另一方面,移动的商品售卖方式也出现了。几乎每天都有贩卖瓜果蔬菜、粮油小吃的小贩开着货车到村里售卖。因为交通基础设施得到极大发展,石村村民现在需要什么大件商品或者服务,一个电话

就可以让县城的商家免费送货上门,非常方便快捷。

从2016年开始,石村交通设施的发展让村民得以更广泛地参与外部市场。在沥青道路修通之前,石村村民的房子都是通过村内“社会化帮工”的组织方式修建,都是本自然村的村民轮流去帮工修建房子,因为手工效率较低,一栋房子经常需要几个月的时间才能修建完成。但从2016年交通设施发展之后,石村村民开始通过“市场化雇工”的方式修建房子(案例2)。

案例2:王某是石村第一个通过花钱从县城雇工建房的人,他2016年12月建房,当时他请了一个朋友的施工队去村里建房子,用时不到一个月就修建完成。但在上房梁的时候,王某还是找了村里几个有人情往来的人过去帮工,也等于房子是村民帮工完成。

案例2中的王某因为长期在广东打工,他熟知如果他采用传统的“社会化帮工”方式建房,他会以人情形式欠下很多帮工债,“人情就是债”,这些人情必须要他以后以劳动力形式亲自偿还。为了避免以后还“人情债”的负担,他采用了“市场化雇工”从村外请职业建筑队的方式。但作为村庄中第一个使用外来建筑队的人,他还是在上房梁这一重大事情中让少量村民帮工,以表示对村庄“社会化帮工”组织方式和社会规则的认同。尽管上房梁也是通过帮工的方式完成,但因为帮工的数量非常少,也就不构成大的负担。随后,石村村民都开始效仿王某,石村依靠“社会化帮工”建房的方式首先被市场替代。此后,石村村民遇到结婚、丧葬等需要家庭外劳动力支持的事情时,由于村民所需要的这些服务在县城市场都能比较方便购买,所以村民也都纷纷选择“市场化雇工”的方式,“社会化帮工”组织方式被逐渐替代。

市场的进入让山区农村从过去的孤立封闭走向全面开放,人财物等都与外部市场实现了低成本和更加顺畅的流通。山区农民通过“市场化雇工”替代了“社会化帮工”的家庭外劳动力组织方式,山区农民的日常生活安排从“以在村帮工为主”转换到“以外出打工为主”,村民回村帮工的次数大大减少,大量过去被农村“社会化帮工”组织

方式吸纳的劳动力得以释放出来,这些劳动力进入现代打工市场后,市场按照他们的劳动价值给予定价,村民在外打工的时间越长,收入自然也越多,外出打工对村民的吸引力也越来越大。从我国减贫实践来看,自20世纪90年代末期以来我国农业劳动力占比每降低1个百分点,可使贫困发生率降低0.5708个百分点,农业劳动力转移显著促进了农村减贫^[23](p18-29)]。根据国家统计局公报显示,2019年我国农民工人均月收入3962元^[24],这对于每人每年2300元(2010年不变价)的农村贫困标准而言,显然一个劳动力外出打工就可以实现全家脱贫。到2019年,石村外出打工人数已经超过300人,几乎每家都有至少一个劳动力在外打工,村民外出打工时间一般都能达到8—9个月,最多的一户当年打工时间达到了11个月,收入极大增加。由此,石村在2019年顺利通过了国家验收,实现了脱贫。

可见,交通发展主要并不是打通了“有形的山”,而是通过引进市场的方式打破了束缚农村劳动力的社会组织方式这个“无形的山”,从而达到了解放和发展生产力的目的。

四、“错配修复”:交通促进农民增收的内在机制

从上面看出,基于农村熟人社会的“社会化帮工”组织方式已经从山区农民生产生活的支持力量变成了农民增收的阻碍力量,而这正是现代经济基础与传统山区农村社会劳动力组织方式下“结构错配”带来的结果。

(一)现代经济模式与传统乡村结构的“结构错配”

本文中的“结构错配”是指山区农村原本与传统农业经济适配的“社会化帮工”劳动力组织方式由于与现代工商业经济进行了搭配,导致出现“结构错配”。之所以出现这种“结构错配”,主要是现代城镇工商业经济的发展和落后的山区交通基础设施不匹配的矛盾所致。

1. 我国现代工商业发展不均衡导致山区农民必须远距离打工。改革开放以来,随着我国工业化和城镇化的快速发展,我国出现了大量远高于农业收入的非农就业机会,进入工商业打工以获取工资性收入成为农民的主要家庭经济收入来

源。为了更好地适应这种经济结构的转变以获得更高的经济收入,农民家庭已从单纯的在家务农转变为“半工半耕”^[25](p75-81)]的家庭生计方式和劳动力配置方式,即家庭中凡能在市场中找到工作的青壮年都外出打工,无法在市场找到工作的老年人则留在农村务农,从而实现家庭经济收益的最大化。但我国产业分布存在明显的地域性,现代工商业主要分布在省会中心城市或者长三角、珠三角、京津冀等产业带,这种不均衡的产业分布迫使集中在中西部的山区农民必须跨市或者跨省开展远距离异地打工。

2. 交通不便导致家庭外劳动力需求只能通过村内“社会化帮工”组织方式解决。山区农村交通不便使得外部劳动力资源无法有效进入山区农村,同时山区农民因收入较低也无法在短期内将全家搬离山区。在“半工半耕”的家庭生计方式和劳动力配置方式下,尽管留在农村的老年人可以应对家庭中的常规性工作,却无法独立应对结婚、丧葬和盖房等重大活动,此时就需要其他劳动力的支持。在农业经济时代,家庭中的重大活动都是通过集中家庭所有成员和同自然村内的村民帮工共同解决。但到了打工经济时代,尽管青壮年劳动力都已经远距离进城打工,但结婚、丧葬和盖房等都是家庭中不得不办的大事,且在山区农村交通不便,难以从外部得到劳动力支持的情况下,仍然只能继续沿用农业时代的“社会化帮工”劳动力组织方式解决这些难题。

但在远距离异地打工背景下,基于村内的“社会化帮工”必须让分散在外地的青壮年返回农村,这就导致家庭用工与外地打工在空间上存在不可调和的冲突。村内的“社会化帮工”是山区农民无可替代的生存保障,山区农民只能在生存理性下首先保障“社会化帮工”的用工需求,于是山区农民的外出打工变成了参与“社会化帮工”之余的“附带打工”。可见,本地家庭用工和外出打工的空间冲突让“社会化帮工”有了巨大的组织成本,这些组织成本最后都以生存压力的方式转嫁给村民,在外打工的村民必须时刻关注村内“社会化帮工”需求,这就挤占了村民在外打工的时间,阻碍了村民收入的提高。

可见,工业化和城镇化的发展已经让我国山区农村劳动力的组织环境发生了重大变化,这种变化本身就对山区农村劳动力组织形式提出了新的要求,需要对传统农业经济时代形成的劳动力组织方式进行变革,但现代交通基础设施建设属于高投入工程,单纯依靠村庄和市场力量都无法完成,这就使得交通不便下的山区农民长期处于现代经济基础与传统劳动力组织方式的“结构错配”中,阻碍了山区农民家庭的增收。

(二)现代交通主导下的农村社会结构“错配修复”

“错配修复”是一个源自生物学的概念。本文借此概念表示现代交通进入相对封闭的山区农村后,通过引入外部市场资源实现了山区农村劳动力资源的市场化有效配置,从而达到了山区农村经济基础与劳动力组织方式的有效适配。

现代交通进入山区农村,通过引进外部市场的方式打破了束缚山区农村劳动力的传统劳动力组织方式,从而通过提高劳动力在外打工时间的方式提高了农民的经济收入。现代交通打通了山区农村到附近城镇市场的“最后一公里”,不仅山区农村劳动力能够更方便地进出,更主要的是外部市场所提供的产品和服务能够低成本地进入过去相对封闭的山区农村。按照奥利弗·威廉姆森(Oliver Williamson)等人的交易费用理论^[26](p27-38)],交易成本降低,意味着更多的商品和服务可以通过市场购买。随着劳动力资源可以通过市场购买,山区农村的“社会化帮工”就不再是唯一的家庭外劳动力供给方式。尽管“社会化帮工”与“市场化雇工”的本质都是等价交换,但“社会化帮工”是以农村熟人社会的人情为基础的交流,在资源有限的山区农村中可替代性弱;而“市场化雇工”是以陌生人社会的货币为基础交换,可替代性强。村民在外打工过程中可以通过货币的形式直接在本地市场雇工,不需要亲自赶回村内帮工,这就实现了家庭用工的本地劳动力替代。而“市场化雇工”以更低的组织成本让山区农民的生存和发展得以兼顾。一方面,“市场化雇工”保障了山区农民在面对家庭重大事情的时候能够就近从市场上得到劳动力支持,实现了家庭稳定;另一方面,外出打

工的村民因为不需要为了村庄帮工“两头跑”而节省了大量路途奔波的时间,实现了从“附带打工”到“全职打工”的转变,打工时间更多,经济收入自然得到提高。

五、结论与建议

习近平总书记反复强调“使市场在资源配置中起决定性作用”。^[27]市场在资源配置中起决定性作用的前提和基础是市场能够有效存在。而只有在农村交通设施得到发展之后,市场才能真正延伸到山区农村并发挥作用。因此,本文的结论如下:

第一,当前山区农民收入较低的重要原因是在打工收入成为农民主要经济收入来源的背景下,山区农民远距离异地打工与村内“社会化帮工”的“结构错位”下产生了高组织成本,进而挤占了山区农民的打工时间,抵消了大部分村民在外打工的收入,致使山区农民的劳动力价值无法有效体现。

第二,山区农民之所以不惜经济代价参与“社会化帮工”,是因为在交通基础设施未得到发展前,在山区农村半封闭的自然地理结构下,基于自然村的“社会化帮工”是山区农民获取家庭外劳动力的唯一途径,是他们在山区维持生存的重要保障。

第三,交通基础设施的发展是通过“错配修复”的方式重塑了山区农村的家庭外劳动力组织方式,使其适应了现代打工经济形式,达到了山区农村资源的最优配置。具体而言,交通的发展极大降低了山区农村与外部市场的交易成本,从而让更多的商品和服务得以进入山区农村,山区农村中的家庭外劳动力需求都可以通过外部市场购买方式解决,从而解放了劳动力,山区农民能够更广泛地参与到外部劳动力市场中,劳动力价值得到更充分体现,家庭收入得到提高。

最后,在政策层面,“乡村振兴”中生活富裕是根本。一方面,在未来一段时间,我国工商业分布仍将呈现不平衡的特征;另一方面,劳动力作为当前山区农民的主要资源,外出打工是提高山区农民经济收入的主要途径,外出打工时间长短仍是决定山区农民经济收入的主要依据。因此,要实现山区农村的“乡村振兴”,仍然需要在“交通强

国”战略下发展山区农村的交通基础设施,为山区农民提供一个稳定的外出打工环境,提高广大山区农民劳动力的市场化程度,从而持续稳定提高山区农民的收入。

参考文献:

[1]李丹,裴育.城乡公共服务差距对城乡收入差距的影响研究[J].财经研究,2019(4).

[2]王海江,苗长虹,等.中国公路交通联系的空间结构解析——兼论与贫困地区空间关系[J].经济地理,2018(5).

[3]张光南,张海辉,等.中国“交通扶贫”与地区经济差距——来自1989—2008年省级面板数据的研究[J].财经研究,2011(8).

[4]龚维进,覃成林,等.交通扶贫破解空间贫困陷阱的效果及机制分析——以滇桂黔石漠化区为例[J].中国人口科学,2019(6).

[5]黄寿峰,王艺明.我国交通基础设施发展与经济增长的关系研究——基于非线性Granger因果检验[J].经济学家,2012(6).

[6]任晓红,但婷,等.农村交通基础设施对农村居民收入的门槛效应分析[J].经济问题,2018(5).

[7]刘明,刘渝琳,等.政府投资对区域经济发展的双门槛效应——基于对交通基础设施投资的分析[J].经济问题探索,2013(6).

[8]毛圆圆,李白.农村交通基础设施投资对农民收入影响的区域比较——基于中国30个省区1999—2008年的面板数据分析[J].湖南农业大学学报(社会科学版),2010(6).

[9]Aggarwal S.Do Rural Roads Create Pathways Out of Poverty? Evidence from India[J].Journal of Development Economics,2018,133(4).

[10]杨新军,石育中,等.道路建设对秦岭山区社会—生态系统的影响——一个社区恢复力的视角[J].地理学报,2015(8).

[11]张俊良,闫东东.多维禀赋条件、地理空间溢出与区域贫困治理——以龙门山断裂带区域为例[J].中国人口科学,2016(5).

[12]罗能生,彭郁.交通基础设施建设有助于

改善城乡收入公平吗?——基于省级空间面板数据的实证检验[J]. 产业经济研究, 2016(4).

[13] 刘晓光, 张勋, 等. 基础设施的城乡收入分配效应: 基于劳动力转移的视角[J]. 世界经济, 2015(3).

[14] Rammelt C F, Leung M W H. Tracing the Causal Loops through Local Perceptions of Rural Road Impacts in Ethiopia[J]. World Development, 2017, 95(7).

[15] Asher S, Novosad P. Rural Roads and Local Economic Development. World Bank Policy Research Working Paper, 2018, WPS8466.

[16] 程名望, 李礼连, 等. 空间贫困分异特征、陷阱形成与致贫因素分析[J]. 中国人口·资源与环境, 2020(2).

[17] 周政旭. 山地县域空间因子与贫困现象关系的实证研究——以贵州省为例[J]. 城市规划, 2018(7).

[18] 周蕾, 熊礼阳, 等. 中国贫困县空间格局与地形的空间耦合关系[J]. 经济地理, 2017(10).

[19] 宋丽娜. 熟人社会的性质[J]. 中国农业大学学报(社会科学版), 2009(2).

[20] 王建革. 近代华北乡村的社会内聚及其发展障碍[J]. 中国农史, 1999(4).

[21] 费孝通. 江村经济[M]. 上海: 上海人民出版社, 2007.

[22] 江克忠, 刘生龙. 收入结构、收入不平等与农村家庭贫困[J]. 中国农村经济, 2017(8).

[23] 张桂文, 王青, 等. 中国农业劳动力转移的减贫效应研究[J]. 中国人口科学, 2018(4).

[24] 中华人民共和国国家统计局. 中华人民共和国2019年国民经济和社会发展统计公报[EB/OL]. (2020-02-28). http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202002/t20200228_1728913.html.

[25] 刘升. 家庭结构视角下的“半工半耕”及其功能[J]. 北京社会科学, 2015(3).

[26] [美] 奥利弗·威廉姆森. 资本主义经济制度[M]. 段毅才, 王伟, 译. 北京: 商务印书馆, 2013.

[27] 习近平. 关于《中共中央关于全面深化改革若干问题的决定》的说明[N]. 人民日报, 2013-11-16(001).

责任编辑 杨 幸