

CIUG

中国城市治理研究院

城市治理理论与实践丛书

中国城市治理研究系列

总主编 姜斯宪

彭仲仁 路庆昌 朱祎等 编著

——中国交通发展与变革40年

交通引领城市可持续发展

1 9 7 8 — 2 0 1 8

40



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

CIUG

中国城市治理研究院

城市治理理论与实践丛书

中国城市治理研究系列

总主编 姜斯宪

交通引领城市可持续发展

——中国交通发展与变革40年

彭仲仁 路庆昌 朱祎 等 编著



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

内容提要

中国交通在改革开放 40 年中,无论是在交通基础设施规模、运输能力、服务质量、技术装备等方面,还是在发展理念转变、体制和政策创新、市场化发展等方面,都取得了前所未有的成就。本书通过大量的文献查阅、数据分析,对 1978—2018 年中国交通所发生的变化及其原因,尤其是对重要的交通政策及其施行效果进行了分析、归纳和总结。本书适合城市治理领域的实践者和研究者参考阅读。

图书在版编目(CIP)数据

交通引领城市可持续发展:中国交通发展与变革40年 / 彭仲仁等编著. —上海:上海交通大学出版社, 2020
(城市治理理论与实践丛书)
ISBN 978-7-313-22501-6

I. ①交… II. ①彭… III. ①交通运输发展—概况—中国 IV. ①F512.3

中国版本图书馆CIP数据核字(2019)第263853号

交通引领城市可持续发展:中国交通发展与变革40年
JIAOTONG YINLING CHENGSHI KECHIXU FAZHAN:
ZHONGGUO JIAOTONG FAZHAN YU BIANGE 40 NIAN

编 著: 彭仲仁 路庆昌 朱 祎 等

出版发行: 上海交通大学出版社

邮政编码: 200030

印 制: 当纳利(上海)信息技术有限公司

开 本: 710mm×1000mm 1/16

字 数: 261千字

版 次: 2020年6月第1版

书 号: ISBN 978-7-313-22501-6

定 价: 89.00元

地 址: 上海市番禺路951号

电 话: 021-64071208

经 销: 全国新华书店

印 张: 17.75

印 次: 2020年6月第1次印刷

版权所有 侵权必究

告读者: 如发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系

联系电话: 021-31011198

“城市治理理论与实践” 丛书编委会

总主编

姜斯宪

副总主编

吴建南 陈高宏

学术委员会委员

(以姓氏笔画为序)

石楠 叶必丰 朱光磊 刘士林 孙福庆
吴建南 吴缚龙 陈振明 周国平 钟杨
侯永志 耿涌 顾海英 高小平 诸大建
梁鸿 曾峻 蓝志勇 薛澜

编委会委员

(以姓氏笔画为序)

王亚光 王光艳 王浦劬 关新平 李振全
杨颀 吴旦 吴建南 何艳玲 张录法
张康之 陈宪 陈高宏 范先群 钟杨
姜文宁 娄成武 耿涌 顾锋 徐剑
徐晓林 郭新立 诸大建 曹友谊 彭颖红

“中国城市治理研究系列” 编委会

(以姓氏笔画为序)

王佃利 李振全 吴金群 吴建南
余敏江 张录法 陈 文 陈高宏
姜文宁 袁方成 夏奇缘 徐 剑
郭圣莉 彭仲仁 韩志明 锁利铭

“城市治理理论与实践丛书”序

城市是人类最伟大的创造之一。从古希腊的城邦和中国龙山文化时期的城堡，到当今遍布世界各地的现代化大都市，以及连绵成片的巨大城市群，城市逐渐成为人类文明的重要空间载体，其发展也成为人类文明进步的主要引擎。

21世纪是城市的世纪。据统计，目前全球超过一半的人口居住在城市中。联合国人居署发布的《2016世界城市状况报告》指出，排名前600位的主要城市中居住着五分之一的世界人口，对全球GDP的贡献高达60%。改革开放以来，中国的城镇化率也稳步提升。2011年首次突破50%，2017年已经超过58%，预计2020年将达到60%。2015年12月召开的中央城市工作会议更是明确提出：“城市是我国经济、政治、文化、社会等方面活动的中心，在党和国家工作全局中具有举足轻重的地位。”

城市，让生活更美好！而美好的城市生活，离不开卓越的城市治理。全球的城市化进程带动了人口和资源的聚集，形成了高度分工基础上的比较优势，给人类社会带来了灿烂的物质和精神文明。但近年来，人口膨胀、环境污染、交通拥堵、资源紧张、安全缺失与贫富分化等问题集中爆发，制约城市健康发展，困扰着政府与民众，日益成为城市治理中的焦点和难点。无论是推进城市的进一步发展，还是化解迫在眉睫的城市病，都呼唤着更好的城市治理。对此，党和国家审时度势、高屋建瓴，做出了科学的安排和部署。2015年11月，习近平总书记主持召开中央财经领导小组第十一次会议时就曾指出：“做好城市工作，首先要认识、尊重、顺应城市发展规律，端正城市发展指导思想。”中央城市工作会议则进一步强调：“转变城市发展方式，完善城市

治理体系,提高城市治理能力,着力解决城市病等突出问题,不断提升城市环境质量、人民生活质量、城市竞争力,建设和谐宜居、富有活力、各具特色的现代化城市,提高新型城镇化水平,走出一条中国特色城市发展道路。”

卓越的城市治理,不仅仅需要政府、社会、企业与民众广泛参与和深度合作,更亟须高等院校组织跨学科、跨领域以及跨国界的各类专家学者深度协同参与。特别是在信息爆炸、分工细化的当今时代,高等院校的这一角色显得尤为重要。在此背景下,上海交通大学决定依托其在城市治理方面所拥有的软硬结合的多学科优势,全面整合校内外资源创办中国城市治理研究院。2016年10月30日,在上海市人民政府的支持下,由上海交通大学和上海市人民政府发展研究中心合作建设的中国城市治理研究院在2016全球城市论坛上揭牌成立。中国城市治理研究院的成立,旨在推动城市治理研究常态化,其目标是建成国际一流中国特色新型智库、优秀人才汇聚培养基地和高端国际交流合作平台。

一流新型智库需要一流的学术影响力,高端系列研究著作是形成一流学术影响力的重要举措。因此,上海交通大学中国城市治理研究院决定推出“城市治理理论与实践丛书”,旨在打造一套符合国际惯例,体现中国特色、中国风格、中国气派的书系。本套丛书将全面梳理和总结城市治理的重要理论,以中国城市化和城市治理的实践为基础,提出具有中国特色的本土性、原创性和指导性理论体系;深度总结及积极推广上海和其他地区城市治理的先进经验,讲好“中国故事”,唱响“中国声音”,为全球城市治理贡献中国范本。

相信“城市治理理论与实践丛书”的推出,将有助于进一步推动城市治理研究,为解决城市治理中的难题、应对城市治理中的挑战提供更多的智慧!



上海交通大学党委书记

上海交通大学中国城市治理研究院院长

2018年1月

“中国城市治理研究系列”序

农业社会的田园牧歌已经渐行渐远，当今世界是一个以城市为中心的世界。城市是政治、经济和文化的主要载体，是社会网络体系的重要节点。城市的发展和进步，直接关系到国家和社会的发展。作为现代文明的标志性成果，城市推动了人类文明的持续进步，也是现代国家治理的中心所在。如何提高城市治理的水平，实现可持续的城市发展，更好地发挥城市在引领经济和社会发展过程中的作用，让城市管理更加卓越，让城市变得更加美好，已经成为世界各国政府都高度重视的问题。

弹指一挥间，从1978年改革开放至今，已有40个年头。40年风云激荡，中国的城镇化率从改革开放前的不足20%，持续迅速发展到目前的60%左右，越来越多的人走出农村，聚集在城市中，享受城市发展所带来的现代化文明成果，享受便捷和舒适的城市生活，但也深受各种城市病的困扰。40年来，伴随着工业化的进程，中国城镇化的快速发展给政治、经济、社会、文化和生态等各个领域都带来了意义深远的影响，构建了中国特色的城镇化发展道路，也探索形成了中国特色的城市治理经验。

中国是大国，也是文明古国。从传统意义上来说，中国的“大”，不仅仅是指疆域辽阔，也意指人口众多。这样一个大国的快速城镇化，面临着一元与多元、集权与分权、效率与公平、发展与稳定等关系的多重挑战。而对于一个文明古国的快速现代化来说，遇到的则是从伦理社会转向功利社会、从熟人社会转向陌生人社会、从超稳定社会转向风险社会等方面的重大难题。不管是大国的城镇化，还是文明古国的现代化，在高速发展的时代背景下，必然经历着社会转型与改革发展的阵痛，这也对中国的城市治理施加了更

大的压力,提出了更高的要求与期待。

近年来,随着城市的重要性日益凸显,党和政府逐渐将工作重心转移到城市治理上来,正在实现从“重建设”到“重管理”的重要转变,先后多次召开高层次的城市工作会议,提出了城市治理的方略和部署,形成了推进城市治理的新契机。为深入贯彻习近平总书记在哲学社会科学工作座谈会上的重要讲话,落实党的十九大的重要精神,推进中国城市治理体系与治理能力现代化,上海交通大学中国城市治理研究院邀请国内外相关领域的专家学者,组织撰写了“中国城市治理研究系列”著作。

本书系立足于中国改革开放40年的伟大探索,紧扣当代中国社会转型和大国治理的特殊国情,聚焦于快速城镇化进程中波澜壮阔而又各具特色的城市治理实践,从政治、经济、社会、文化和生态等方面全面回顾、总结和分析中国城市治理的典型经验,阐释当代中国城市治理进程中的风云变幻,回应当前中国城市治理方面的重大问题,寻找解答中国城市治理发展道路的关键“钥匙”,为城市治理方面的重大决策提供理论支持和经验支撑。

本书系以时间脉络为经,以发展阶段为纵轴,明确城市治理不同领域的重要时间节点,划分城市治理40年演进和发展的关键阶段;以事实梳理为纬,以要素分析为横轴,深入梳理改革开放40年相关治理领域的基本事实和主要经验,重点关注相关领域的改革举措、实践演变和制度变迁,结合具体实践阐述和诠释相关的理论观点,致力于探讨和提出有中国特色的城市治理逻辑。这是我们所有编著者共同的心愿和追求。但由于各方面的原因,我们可能离这个目标还有一定的距离,还有很多心有余而力不足的遗憾,因此期待各位同仁和读者的批评指正。

本书系编写工作自2018年3月份确定下来之后,时间紧、任务重、要求高。各位编著者快马加鞭,在日常繁忙的教学和科研之外,投入了大量的时间和精力,如期顺利完成了高质量的研究工作,展现出非同凡响的学术素养和职业水准。在此,向他们表示由衷的敬意!

本书系的编写和出版工作,得到了社会各方的关注,尤其是得到了上海市人民政府发展研究中心、上海交通大学文科建设处、上海交通大学出版社等方面领导的关心和支持,出版社的工作人员进行了认真、细致和专业地编辑,在此,一并表示衷心和诚挚的感谢!

前 言

交通一贯被称为国家和地区发展的“大动脉”，可见其在国家和地区经济发展中的重要性。经济学鼻祖亚当·斯密在其经典著作《国民财富的性质和原因的研究》里提到，交通的发展会对国民财富的增加产生很大的作用，经济效率来源于劳动分工，劳动分工会受市场范围和交通运输条件的限制；运输条件的改良，不但可以减少运输费用，更主要的是能够开拓更大的市场^①。人流、物流、信息流和资金流是经济发展的关键，而交通是促进人流、物流和信息流在不同空间交互的基础。从这个意义上讲，交通运输跟人体的大动脉又不一样，因为交通运输是一种衍生需求，即经济发展对人力和物资的需求以及个人对出行和消费的需求衍生了对交通运输的需求。当然，交通本身也是经济发展的一部分，因此，对交通设施的投资和交通运输产业本身的发展也会直接或间接地影响整个经济的发展。

一、 交通运输与经济的相互影响 ▶▶

交通运输与经济发展的关系是相互的。交通运输的发展无疑会影响经济的发展。同时，经济的发展也对交通运输有直接的影响。交通运输与经济发展的关系看似简单，但实际上很复杂，而且在经济学领域还广受争议。在有些情况下，交通优先发展可以促进经济发展，尤其是对落后地区而言。

^① 亚当·斯密.国民财富的性质和原因的研究[M].郭大力,王亚南,译.北京:商务印书馆,2002.

而在另一些情况下,则是经济发展到一定阶段催生了对交通的需求,因而促进了交通的发展。而且交通投资对运输企业的影响和对最终用户的影响在很多情况下是不一样的。因此,如果交通超前发展,没有其他生产要素的配套,对当地经济的推动作用则会很有限。

(一) 交通运输对经济发展的影响

交通对经济的影响重点反映在交通运输促进了经济四要素的发展——人、物、信息和资金的流动。便利的交通系统能促进人力、物资和信息的自由流动,对经济发展产生积极的作用;而效率低下的交通系统则会妨碍人力、物资和信息的自由流动,从而对经济发展产生负面的影响。

交通运输对经济的影响表现在宏观和微观两个层面。在宏观层面上,交通运输的重要性表现在对全国经济如国内生产总值(GDP)、就业和国民收入的贡献率上。一般来说,交通运输包括货运和客运产值可以达到GDP的6%~25%^①。如果将交通基础设施和车辆制造业一并考虑,交通运输行业产值可以达到发达国家经济总量的近一半。在微观层面上,交通对经济的影响表现在对生产者和消费者出行成本和其他产业生产、运输成本的影响上。比如,交通出行成本一般占居民家庭开销的10%~15%,交通运输成本占制造业成本的4%~10%^②。当然,这个比值在不同行业差别较大。

不管是在宏观层面还是在微观层面上,交通对经济的影响包括直接影响、间接影响和衍生影响。直接影响是指跟交通运输建设和运营管理本身直接相关的行业对经济的影响,这包括修路、建桥等行业对GDP、就业和工人收入的影响。间接影响是指因为交通条件改善以后对人流、物流流动性的提高(即运输成本的降低),企业原料和市场可达性的改善,以及对规模经济造成的影响。衍生影响是指对直接影响和间接影响的乘数效应的影响,如桥梁建设引发对钢铁的需求,因钢铁的需求引发对矿石的需求和码头货运的需求,以及由此引发对矿工和码头工人的需求,等等。

① RODRIGUE J P. The geography of transport systems [M]. Taylor & Francis, 2016: 227.

② RODRIGUE J P. The geography of transport systems [M]. Taylor & Francis, 2016: 228.

1. 交通运输对经济的宏观影响

经济的发展是国富民强的首要条件,发展经济就必须要有物资交易和人力流动,而物资交易的实现离不开运输,这就与各种交通运输方式密不可分。按照经济活动分类可以将交通运输行业划分为交通设施建设和客货运输。交通设施建设属于建筑业,提供的是有形的产品;客货运输属于运输业,提供的是无形服务。从国民经济行业看,二者在提供有形产品和无形服务的同时,本身也都创造了固定资产折旧和营业盈余、劳动者报酬、生产净税额等组成的附加值^①,均对国民经济的发展产生重要影响。

交通作为国民经济发展的催化剂,在为我国客货运输生产提供重要支撑的同时衍生出一系列直接与间接经济效益:完备的交通体系可以降低客货运输费用,扩大产品市场的规模,加强我国区域经济之间的联系与发展;而交通基础设施建设不仅可以拉动钢铁、木材、水泥等相关产业的发展,还可以提供大量的就业机会。这些均为国民经济的快速发展提供了重要保障。

以公路运输为例。公路运输承担着区域经济发展的主要运输任务,促进了区域经济协调有序发展,主要体现在优化区域产业结构、促进区域经济空间布局合理化以及加强区域经济之间相互联系等方面^②。而且公路运输的特点也决定了其广阔的社会效益波及范围与显著的其他产业关联效益^③,与国民经济的发展存在着显著的正相关性^④。以高速公路建设为例。高速公路每投入1亿元,就可以直接创造1 800个就业岗位,间接创造2 100个就业岗位;建设一公里高速公路需要消耗500吨到1 500吨钢材,4 000吨到12 000吨水泥,以及1 900吨沥青等^⑤。这些数字充分显示了公路对经济发展的重要性。

此外,航空运输因其运行速度快、时效性强、安全舒适等特点在远程旅客运输、紧急物资与其他时效性货物运输中发挥着不可替代的作用。航空

① 谷红晓.公路交通在我国经济发展中的作用[J].中国外资,2012(8):28-29.

② 宋学明.中国区域经济发展及其收敛性[J].经济研究,1996(9):38-44.

③ 郭平.浅析交通运输在国民经济发展中的重要性[J].技术与市场,2015(7):384-386.

④ 赵会忠.公路交通发展指标与国民经济的关联度分析[J].兰州学刊,2008(12):72-73.

⑤ 郭平.浅析交通运输在国民经济发展中的重要性[J].技术与市场,2015(7):384-386.

运输除了提高航空业的经济效益外,还带动了相关产业的发展,如旅游业、飞机制造业、通信业等。航空运输使得国家或地区间的经济、文化、科技交流更加便利,有利于国家或地区间的相互协作、共同发展。在我国,航空运输发展程度已成为衡量一个地区经济是否发达和对外开放程度的重要标志^①。

交通运输是国民经济中一个重要的物质生产部门,它把社会生产、分配、交换与消费各个环节有机地联系起来,是保证社会经济活动得以正常进行和发展的前提条件^②。改革开放以来,我国经济社会取得了巨大成就,交通基础设施的发展是重要的原因之一。交通基础设施是各项经济活动的载体,它所提供的服务是其他社会商品与服务的生产所必需的。倘若缺少交通基础设施,那么与之相关的直接生产经营活动便难以正常进行。

2. 交通运输对经济的微观影响

如前所述,交通对经济的微观影响表现在对生产者和消费者出行成本和其他产业生产、运输成本的影响上。生产者和消费者的交通成本表现在其出行成本上,通常用出行花费和出行时间来衡量。出行成本包括汽车购置费、维护费、道路通行费、公交使用费、汽油费、停车费、保险费等。出行时间在个人交通总成本中占有较大的比重。因此,改善交通基础设施,减少出行时间,可以减少生产者和消费者的出行成本,提高生产效率。

同时,交通对经济的微观影响还表现在对产业生产、运输成本的影响上。交通成本是商品和服务生产中的一个要素,尽管在所有生产成本中所占比例不大,但是,交通成本又是不可或缺的,尤其是目前的实时生产系统,简称JIT(just in time)系统,任何运输的障碍或因意外事件造成的延误都会对生产造成巨大的损失。

3. 交通投资的经济回报

一般认为,在交通方面的投资会产生可观的经济回报,因此从长远来看,对交通的投资是值得的。对交通基础设施的投资的年回报率可以高达

① 田强. 水路运输和航空运输在我国经济发展中的作用和地位分析[EB/OL].(2014-07-24)[2020-05-12].<https://wenku.baidu.com/view/47eca046f18583d048645937.html>.

② 姜勇. 交通运输在国民经济发展中的作用[J]. 民营科技, 2010(11): 154.

5%~20%^①。但是很多研究也证明,对交通设施投资的边际效用是递减的,在一定条件下甚至可能为零甚至为负数。

交通设施投资的经济回报也受投资时机的影响。交通设施投资相对经济发展而言可以分为超前、同步和滞后三种情况,其影响各不相同。从理论上来说,交通的超前发展有助于经济的发展,但如果超前太多,则会提前花费太多的经济成本,对当地经济不但无利反而有害,因为它妨碍了对其他领域的投资。另外,对交通设施的投资也有饱和的风险,即很可能造成交通设施资源的过剩,如港口吞吐量的过剩、铁路运输能力的过剩等。

总的来说,交通的改善会提高人力资源、货物和信息的流动效率,从而减少运输成本,提高经济发展的效率。尽管交通通达本身并不是经济发展的充分条件,但是交通不发达是国家和地区经济发展的一大障碍。这也是各国、各地区,尤其是发展中国家和落后地区,在经济发展的过程中大力发展交通运输的主要原因。

(二) 经济对交通运输的影响

经济发展水平对交通运输的影响也是显而易见的。这主要表现在经济对交通设施供给的影响,没有一定的经济实力就没有充足的资金来建设交通设施。同时,也表现在经济对交通运输需求的影响,经济发展落后会减少对物流的需求,从而影响交通运输企业和政府的收入,进而影响对交通设施的投资和建设。

1. 经济对交通设施供给的影响

经济的发展为交通设施建设提供了经济基础,这是毋庸置疑的。交通体系的建设和完善进而又改善了区域的可达性,提高了人员与物资的运输效率。与此同时,完善的城市交通建设与充足的交通运输能力还能够有效刺激城市居民的出行需求,提高其消费能力、扩大内需,推动城市各产业资源的有效配置,带动城市产业经济的快速发展,进一步实现城市区域经济效益的最大化。相关统计数据表明,城市交通运输的投资乘数在2.5左右,

^① RODRIGUE J P. The geography of transport systems [M]. Taylor & Francis, 2016.

累计的社会总乘数在7左右,即如果国家将1亿元的经济支出投资在城市交通设施供给方面,那么就可以在社会上带动7亿元的总产出,由此可见城市交通建设与社会经济发展相辅相成^①。

正因为如此,在经济发展初期,当国家或地区经济实力不足以承受大规模建设交通运输设施的时候,只有通过借贷来完成交通设施的建设。从理论上来说,只要交通运输设施建设和运营管理所带来的直接、间接和衍生效益大于建设成本、运营管理成本和借贷利息,通过借贷的方式来建设交通基础设施就是经济有效的。

2. 经济对交通运输需求的影响

经济的快速发展离不开煤炭、石油、钢铁、木材、粮食、化肥等重要物资的生产、流通与运输,由此衍生出一系列的交通运输需求量。以铁路运输为例。根据2011年中国统计年鉴的资料显示,全国铁路煤炭运量完成227 026万吨,石油运量完成13 552万吨,粮食运量完成9 946万吨,化肥及农药运量完成8 666万吨,这四项货物运输约占铁路总运输量的70%。在这些促进国民经济发展的物资中,只要其中一种物资运输量达不到需求,都会对国民经济运转产生严重的负面影响^②,可见国民经济发展极大地刺激了交通运输需求。除了铁路运输之外,水路运输在国民经济发展中同样发挥着不可替代的作用,逐渐成为能源、原材料以及其他与国计民生相关物资的运输主力。外贸经济作为国民经济的重要组成部分,其物资运输90%以上都是通过水路运输来完成,因此经济的发展在很大程度上促进了水路运输枢纽——港口的形成与发展,逐步建成功能完善的港口基础设施,从而进一步带动区域经济的发展。

对城市交通而言,由于交通运输是衍生需求,经济越发达、人口越多的大城市对交通的需求也越旺盛,因而也就衍生出交通需求大于供给的情况。所以说交通拥挤在一定程度上也是一种经济活力或经济需求旺盛的表现,或者叫副产品(side effect)。但是正如以上所讨论的,交通拥挤会增加生产

① 高晓松.城市交通运输在经济发展中的重要性[J].产业经济,2016(26):28-29.

② 赵海燕.铁路交通运输行业在国民经济中的地位与作用[J].现代经济信息,2014(8):14.

者、消费者的出行时间及生产成本,因而各级政府也都会想方设法地缓解城市交通拥挤状况。

二、交通运输对社会的影响 ▶▶

交通运输的水平影响着社会分工与商品交换,进而导致了区域社会经济发展的不平衡。交通运输对自然资源的配置具有较大的影响。在交通工具落后的前工业时代,由于地理因素上的限制造成了各地区相互隔绝,资源无法流动,因此不存在资源配置问题。进入工业化时代以后,交通工具虽然有了较大的发展,但由于各地区交通系统发展的速度不一致,造成各地资源配置水平存在差异,影响了资源的高效利用。企业选址前需要分析所处地区交通运输发展的现状和前景,充分考虑运输费用的经济性^①。合理布局和发展交通运输网是发展市场经济的前提,远离交通运输网的地区很难成为市场经济高度发达的地区。交通运输除了对工业资源配置和利用具有一定程度的制约作用以外,它对劳动力资源的配置和使用,以及农业生产也具有较大影响。同时,只有改善运输条件,才能提高农产品的商品化水平,促进农业的稳定发展^②。

因此,改善运输网络布局,合理进行交通运输资源配置对于各地区经济社会的协调发展具有重要意义。

三、交通运输对人民生活的影响 ▶▶

交通的基本任务之一便是使用运输工具将旅客送达目的地。我国交通运输业尤其是高速铁路的快速发展,极大地方便了人们的出行,缩短了出行时间,促进了人员的交流与信息的流通,提升了人民的生活质量。当下,旅游业得到迅速发展,国内旅行或者出国旅行已成为平常事。同时,交通运输

① 董文武.论交通运输在国民经济发展中的作用[J].中国集体经济,2011(22):19-91.

② 杨孝伟.试论交通运输在国民经济发展中的作用[J].武汉食品工业学院学报,1994(2):55-60.

业的发展加快了城乡一体化建设进程^①，缩短了城市与乡村之间的通行时间，促进了城乡的交流与沟通。大量农村人口前往城市寻找新的机遇，在改善自身生活条件的同时，也为城市经济的发展做出了重要贡献。

交通运输业的发展还在一定程度上促进了就业。一方面，交通基础设施的建设可以直接或间接创造大量的就业岗位，推动经济建设与发展；另一方面，交通网沿线地区的产业被带动，区域经济的快速发展进一步提高了就业率。

四、交通运输对环境的影响 ▶▶

交通的通达性给社会和个人带来了较大的便利性，但同时也产生了很多环境问题，即负的外部性效应，如大气污染、水污染、城市噪声污染、交通事故、耕地的损失，而这些环境问题又反过来对国家的经济和个人的生活及健康带来负面的影响。如果在经济发展的初期，人们为了追求经济发展水平的提高能够容忍一定程度的环境问题的话，这种容忍程度会随着经济和生活水平的提高而降低。

为了减少交通的外部性效应，政府部门一般采取规章制度，如机动车尾气排放标准、噪声标准甚至是对机动车限购限行，但这些规章制度的有效性、公平性和可能带来的负面影响也必须经过认真细致的研究。

五、中国交通40年 ▶▶

中国交通在过去40年的发展也遵循以上所述的规律。在改革开放初期，我国交通不发达，全国运输能力有限，因此全国各地开始了修铁路、建公路、扩大运输能力，以促进经济发展。后来的高铁和高速公路建设更是大大缩短了通行时间，极大地提高了运输效率，为后来的城镇化和经济快速发展提供了有利条件。而城镇化又扩大了城市规模，非农业人口的增加，又造成

^① 张晶. 交通运输在国民经济发展中的重要性[J]. 技术与市场, 2017, 24(6): 323-325.