

中国现代化阶段典型运输政策对比

芮晓丽

(长安大学经济与管理学院, 西安 710064)

摘要: 本文以纵向时间的角度, 通过对中国现代化各个阶段的社会经济与交通运输总结, 分析了在各阶段运输的发展状况和代表性的交通运输政策, 得出在现代化起步阶段无成型的运输政策, 局部现代化阶段则形成初具系统的交通运输政策, 全面现代化阶段运输政策已经与市场经济体制接轨, 走上理性轨道的结论。由此证明市场经济体制能确保运输政策符合经济规律。

关键词: 现代化; 社会经济; 交通运输政策

中图分类号: U11

文献标识码: A

文章编号: 1000-713X (2015) 08-0051-04

Comparison of Representative Transport Policy in the Process of Modernization of China

RUI Xiao-li

(School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, China)

Abstract: In the longitudinal time point of view, the paper analyses the development status and representative transport policy in each stage with the social economy and transportation in the process of modernization of China, coming to the conclusion that the initial stage of modernization is without the transport policy, transport policy system is formed in local modernization stage, and transport policy has been in line with the market economic system in the comprehensive modernization stage, following a rational track. The market economy system should ensure that the transport policy in line with the economic laws.

Key words: modernization; social economy; transport policy

1 现代化进程的阶段划分

现代化是指以大工业为发端、以一个民族实体为载体的整个社会的变革及发展, 其描述的是现代发生的社会、文化变迁的现象。现代化的核心是“人性的解放”和“生产力的解放”^[1], 具体包括经济的工业化、政治的民主化、文化人性化、社会生活城

市化、学术知识科学化以及思想领域自由民主化等。

中国的现代化进程是中国历史的组成部分, 中国科学院现代化研究中心将中国现代化分为三个阶段: 1860 ~ 1911 年, 清朝末年的现代化起步阶段; 1912 ~ 1949 年, 民国时期的局部现代化阶段; 1949 年至今, 中华人民共和国的全面现代化阶段^[1], 如表 1 所示, 这也是目前中国学术界普遍比较认可的。

在国家的现代化的进程中, 运输与经济间的

收稿日期: 2015-04-15

修回日期: 2015-06-16

录用日期: 2015-07-20

作者简介: 芮晓丽 (1989-), 女, 长安大学交通运输规划与管理专业研究生。

通讯作者: ruimohan11@163.com

表 1

中国现代化的历史阶段

阶段	时期	大致时间	历史阶段	工业经济	科教文卫
现代化起步	准备	1840 ~ 1860	鸦片战争	外资造船和银行	引进科学知识
	起步	1860 ~ 1894	洋务运动	外资和官办工业	现代运输、教育
	调整	1895 ~ 1911	维新政策	民办工业化	现代教育、卫生
局部现代化	探索	1912 ~ 1927	北洋政府时期	民办工业化	现代教育的发展
	探索	1928 ~ 1936	国民政府时期	官办工业化	交通运输、教育
	探索	1937 ~ 1949	战争时期	战时工业化	局部现代化
全面现代化	探索	1949 ~ 1977	计划时期	工业化、设计性	教育、卫生和福利
	市场化	1978 ~ 2001	改革时期	工业化、市场化	城市化、信息化
	全球化	2002 至今	追赶时期	新型、绿色、知识化	福利化、信息化

资料来源：中国科学院中国现代化研究中心《中国现代化报告 2010》

关系甚为密切，两者相互影响、相互促进。从微观的角度来看，运输发展水平一定程度上影响到单个生产者和消费者对资源获取的便利程度，较高的便利程度促进扩大其所在地的供给需求能力，如此又作用于交通运输，对其发展提出新要求，从而完善、调整运输。从宏观的角度来看，运输是国民经济的载体，不断提高的运输水平会加速社会经济的发展，而较高水平的国民经济又会反作用于运输，带动其创新与变革^[2]。

2 现代化起步阶段的运输政策

在世界范围内，这一时期是运输经济的历史轨迹中缓慢发展的第一阶段。在国外，早在 1850 年，拉德那的《铁路经济》被马歇尔称赞为近代铁路经济科学奠定了基础；1920 年，国外的庇古的《Well-fare Economics》提出外部经济的概念，运输经济学理论基础形成^[3]。然而，中国在这一阶段的表现是愚昧落后的。1850 年代末，清政府反对外来侵略、维护国家主权，拒绝列强在中国修建铁路。

虽然我国在 1840 ~ 1894 年社会现代化的准备时期，交通运输无大的发展，但也主要是以引进交通运输为主。1881 年，在清政府洋务派的主持下，中国开始修建唐山至管各庄铁路，1886 年成立开平铁路公司，从而揭开了中国现代化进程中的交通运输的序幕。紧接着 1895 ~ 1911 年的清末新政期间，社会领域的现代化开始起步，尤其是交通运输、邮电通讯的起步，但是这一阶段并无成型的运输政

策，仅有典型事件，见表 2。

表 2 中国社会领域现代化的起步时期的交通运输典型事件

领域	典型事件	时间	地点
交通运输	马路——上海市外马路	1897 年	上海
	第一条中国自造铁路——唐胥铁路	1881 年	河北
邮电通讯	第一个邮政局——台湾邮政局	1888 年	台湾
	第一个电话局——南京电话局	1900 年	南京

资料来源：《中国现代化报告 2010》

3 局部现代化阶段中的运输政策

3.1 国际环境

中国处于局部现代化阶段时期，是世界运输经济理论形成与发展的时期。世界范围上看，这一时期的交通运输业的发展较为全面。虽然世界大战影响了各个国家的经济发展，但不断提高的世界工业化的程度在一定程度上还是推动了经济，保障了交通运输基础设施的建设。各国大幅提升的铁路、公路建设里程，以及多种运输方式在竞争中所形成的合作机制，都表明形成了初步运输化模式的交通运输业。交通运输业俨然为社会经济增长提供了产业、结构和条件设施方面的保障，工业化的发展推进了社会经济体系的前行，更会频繁地促进人与物的空间位移，交通运输的地位愈发地举足轻重。

3.2 国内的运输政策

1912 ~ 1936 年运输政策的趋势，需要运用各种符合历史实际的评价标准。

表3 国民时期若干年份国民收入和人均国民收入 (1936年币值: 亿元)

年份	交通业收入(元)	国民总收入(亿元)	年平均增长率(%)	人口(亿)	人居国民收入(元)	年平均增长率(%)
1914	24.80	187.64	1.00	4.55	41.22	0.51
1936	40.60	257.98	1.45	5.11	50.51	0.92
1949	23.20	189.48	-2.40	5.42	34.98	-2.87

资料来源:《中国近代经济史》

首先,这一阶段的经济有如下总体特点:一是现代化因素不断增长,社会各方面均从传统急剧转向现代,经济层面上发生的变化比以前更激烈;二是政府的相对无为和有为所营造的适合发展民族资本主义的环境,不同程度上刺激了企业数量和投资额;三是虽然中国经济现代化与发达国家存在一定的距离,但在政府对社会经济发展的制度供给作用下,取得一定的进步^[4]。表3为国民时期若干年份国民收入、人均国民收入以及GDP。

在这一阶段,作为运输产品之一的运输政策,能很好地反映出整个交通运输经济的状况。

在民国前期的北洋军阀政府时期(1912~1927),交通运输处于商民自由经营的初创阶段。铁路方面主要是改邮传部为交通部,设路政司,实行铁路联运,回收胶济铁路管理权,成立交通大学;公路方面组设汽车公司,各省设立路工局,建设公路;水路方面则鼓励保护民族航运业,创办远洋轮运企业。但此时,政权频繁更替、战事不断、军阀割据,历届中央政府只能在运输上投入极为有限的人力、物力、财力等资源,政策方面建树并不多。

南京国民政府(1927~1949)成立后,政治上要巩固政权,军事上要围剿苏区红军,所以加强了对交通运输的管理和多方扶持,在30年代初,在北洋政府具有过渡性质的运输政策的过度下,设立全国经济委员会交通处,制定实施一系列符合运输规律的政策,促进交通运输的快速发展。

抗战时期,在政治和军事上,交通运输作用更加重要。由于适应战时形势的需要,中央政府战时管制交通运输;抗战胜利后,撤销战时运输体制,复苏交通运输,但随着内战的产生,严重恶化国民经济的发展,交通运输政策的实施由此遭受破坏,运输业濒临崩溃。

总体来看,我国局部现代化时期的运输政策是

从缺失到零散状态再到初具系统,从盲目到逐渐适应经济规律,对社会的进步起到一定程度的促进作用。

4 全面现代化阶段中的运输政策

从20世纪50年代末开始,世界上对于运输经济学的研究步入繁荣期,我国自1949年建国之后,经济学家将较多的关注放在运输上。1991年荣朝和^[5]完善运输化理论,分析运输化的阶段性特征,并定性地判断中国目前的运输化发展阶段,此后,国内学者针对运输与经济的关系提出了交替推拉理论、运输成本阈值理论和适应性理论的观点。物流业产生并发展于这一阶段,这使得在国民经济中,运输的地位进一步凸显。

在中国全面现代化的进程中,先后经历“探索计划——市场化改革——全球化追赶”三个阶段,社会的发展重点逐步由发展工业化到将重心转到经济建设上再到开创中国特色社会主义事业新局面。交通运输方面,在运输经济学的研究内容中,运输政策作为运输产品的一部分,亦是国家宏观经济政策的重要组成部分,为规范、监督交通运输业的可持续发展提供体制机制的保障,也为协调运输活动的各经济主体间的利益关系提供行为准则^[6]。此阶段具体的运输经济政策见表4。

5 小结

本文依据中国现代化历程的不同的发展阶段,结合各阶段的背景,整理、总结了典型的、带有各阶段特点的运输政策。

(1)在现代化起步阶段,先后经历了鸦片战争、洋务和维新运动,清政府在反抗外来侵略和维护主权的过程中还是固步自封的,直到清末新政时期,

表 4

建国后各个阶段交通运输政策概况

阶段			时间	社会背景	运输政策大体走向	具体方面	要点阐述
建国至改革开放	文革前	计划经济体制形成	1949 ~ 1966	运输经济进行社会主义改造; 大跃进运动造成运输政策违背客观规律	由尊重经济规律到违背经济规律再到一定程度纠正	运输企业	恢复运力, 加强企业管理
						运输经济	社会主义改造, 大跃进
						市场准入	逐步封闭
						运输结构	重新构建
						市场监管	推陈出新
	文革期	计划经济体制僵化	1967 ~ 1978	“左”倾思潮、“左”倾政策进一步发展	受计划经济体制束缚, 影响运输经济健康运行, 运输政策与运输经济规律渐行渐远	运力结构	顾此失彼
						市场监管	监管机制由破坏到有限恢复
						市场准入	全面开放
						运输企业	
						市场培育	
	初步市场化		1979 ~ 1991	实行改革开放政策, 国家高度重视交通发展, 管理体制由政企合一适时转变为逐步分离	总体上宏观放开、微观搞活市场由封闭到开放、管理范围由部门管理转向行业管理、运输服务供给水平大幅提升	市场监管	
						运输企业	
						市场准入	
						运输结构	
						市场监管	
	市场经济体制初步建立		1992 ~ 2002	确定了市场经济战略目标, 交通基础设施建设飞速发展, 行业管理理念及方式发生根本转变	改革开放政策进一步深化, 充分发挥市场机制作用, 加强宏观调控, 坚持行业市场质量数量并重, 努力推进行业管理法制化、规范化水平	运输企业	转换经营机制, 推行股份制
						市场准入	
						运输结构	
						市场监管	
	市场经济体制完善		2003 至今	提出并全面贯彻落实科学发展观, 颁布第一部道路运输的行政法规, 改革交通体制	坚持市场基础性作用与政府主导作用并重	运输市场	统筹考虑准入退出机制
						运输结构	
						市场监管	

资料来源:《中国现代化报告 2010》、《建国初期中国公路运输政策演变》

运输、邮电起步, 然而并无成型的运输政策。

(2) 在局部现代化阶段, 由于政权更替、战事频繁, 北洋军阀政府在运输政策上虽无颇多建树, 但其承上启下作用不可忽视, 后期国民政府和抗战时期, 运输政策逐渐由散乱到初具系统, 慢慢适应经济规律。

(3) 在全面现代化阶段, 由于市场经济体制由初步建立到逐渐完善, 运输政策也逐步脱离计划经济的色彩, 与市场经济接轨, 愈发重视市场、运输结构、环境保护、法规建设以及社会的可持续发展, 稳步走上理性轨道。^[1]

参考文献

- [1] 中国科学院中国现代化研究中心. 中国现代化发展报告 2006——社会现代化研究 [R]. 北京: 2006. [China's Modernization Research Center of Sciences Academy. China's modernization development report 2006——social modernization research [R]. Beijing: 2006.]

- [2] 杨华, 雷雨. 浅谈我国现代化进程中的运输经济问题 [J]. 管理科学与经济学, 2013(4). [YANG Hua, LEI Yu. The analysis of economic problems in the process of the modernization of transportation in China [J]. Journal of Henan Science and Technology, 2013(4).]
- [3] 袁军飞. 运输经济学发展阶段及经验浅析 [J]. 内蒙古公路与运输, 2013(6). [YUAN Junfei. The analysis of transportation economics development stage and experience [J]. Highways and Transportation in Inner Mongolia, 2013(6).]
- [4] 陈晋文, 庞毅. 现代化视阈下的民国经济发展 (1912~1936 年) [J]. 北京工商大学学报 (社会科学版), 2010(25): 107-108. [CHEN Jinwen, PANG Yi. The economic development of the republic of China under the perspective of modern (1912~1936) [J]. Journal of Beijing Technology and Business University (Social Sciences), 2010(25): 107-108.]
- [5] 荣朝和. 论运输化 [M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2002. [RONG Chaohe. The theory of transportation [M]. Beijing: China Social Sciences Press, 2002.]

城市交通拥堵特征与治理策略的多维度 综合评述

林雄斌，杨家文*

(北京大学城市规划与设计学院，深圳 518055)

摘要：快速城市化和机动化发展趋势下，交通拥堵逐渐成为城市规划和可持续发展面临的重要问题。各国城市采取不同的措施积极应对交通拥堵带来的能源消耗、环境污染和健康等挑战。本文首先回顾城市交通拥堵特征及其负面效应，进而从空间结构、土地利用、城市设计、信息技术和交通政策等多维度介绍应对城市交通拥堵的规划、税收和技术等策略，最后简要评述城市交通拥堵多维度治理策略。从综合性和多维度的视角理解交通拥堵及其治理策略，为交通规划政策提供参考，提升交通拥堵治理的效果。

关键词：交通拥堵；治理策略；交通规划；交通政策

中图分类号：U12

文献标识码：A

文章编号：1000-713X (2015) 08-0055-07

Multidimensional Reviews on Characteristics and Solutions of Urban Congestion

LIN Xiong-bin, YANG Jia-wen*

(School of Urban Planning and Design, Peking University, Shenzhen 518055, China)

Abstract: Urban congestion has increasingly become challenges for sustainable development all over the world, and diversified strategies are employed to cope with urban congestion. This paper firstly reviews the characteristics and potential effects of urban congestion, and then introduces multidimensional solutions to reduce urban congestion, such as planning, tax and technology strategies. Finally, it gives criticisms on current transport planning and management policies to reduce urban congestion. The results would provide potential implications for urban congestion in urban China.

Key words: urban congestion; governance strategies; transport planning; transport policy

收稿日期：2015-05-28

修回日期：2015-07-01

录用日期：2015-07-18

基金项目：国家自然科学基金面上项目(41371168)；深圳市海外高层次人才创新创业专项资金(KQCX20130628093909157)。

作者简介：林雄斌(1988-)，男，博士研究生，研究方向为交通规划与政策。

* 通讯作者：yangjw@pkusz.edu.cn

[6] 张云, 孙启鹏等. 交通运输与区域经济有关问题的探讨[J]. 长安大学学报(社会科学版), 2004(6):43-47. [ZHANG Yun, SUN Qipeng, et al. Discussion on

the questions related to the regional economy and transportation[J]. Journal of Chang'an University (Social Sciences), 2004(6):43-47.]