

共同富裕目标下交通运输的发展

刘晨, 陈璟*, 毛亚平, 曾学福, 赵羽, 王中奇

交通运输部规划研究院, 北京 100028

摘要 为剖析交通运输在推动共同富裕中发挥的更大作用, 回顾了社会主义革命和建设时期、改革开放和社会主义现代化建设新时期、中国特色社会主义建设进入新时代等不同阶段, 交通运输服务推动共同富裕的历史实践, 总结了交通运输发挥的重要作用, 对照新发展阶段中国扎实推进共同富裕的时代要求, 研究了交通运输发展面临的困难和问题, 从打造现代化高质量综合交通运输体系, 缩小交通运输发展的地区差距、城乡差距, 改善低收入和弱势群体出行条件, 提高交通运输生态文明和精神文明发展水平等方面提出相关具体建议。

关键词 交通运输; 共同富裕; 中国式现代化

共同富裕是社会主义的本质要求, 是中国式现代化的重要特征。党的十八大以来, 习近平总书记就扎实推动共同富裕作出系列重要论述^[1]。共同富裕是社会主义现代化语境下的概念, 发达资本主义国家则主要对福利国家、分配正义进行了长期实践, 二者有本质不同。发达国家对交通领域的相关研究主要围绕交通公平的政策、规划制定而开展。以欧洲为例, 国外交通研究人员对交通公平的研究与讨论主要集中在: 横向公平、纵向公平、地域公平、地域均衡、公平竞争环境、交通用户自费、补偿交通政策受损者、交通用户平等、空间公平、团结等^[2-3], 相关研究主要是着眼于评估政策或规划对

交通公平造成的影响, 并提出改进措施(表1)。国内研究聚焦于交通基础设施影响经济增长、地区交通差距、城乡交通差距、交通公平、服务全面建成小康社会等方面, 如刘秉镰等^[4]研究交通基础设施与全要素生产率增长之间关系, 张学良^[5]、刘生龙等^[6]等研究交通基础设施对区域经济发展差距的影响, 韩先科^[7]构建全面建成小康社会公路交通评价指标体系, 研究者也对交通运输部分领域推动共同富裕进行了讨论^[8]。总体来看, 相关研究缺少对实现共同富裕中交通运输发挥的作用的分析, 少见对新发展阶段扎实推进共同富裕中交通运输存在的问题剖析和对交通运输发展的系统性对策建议。

收稿日期: 2022-10-12; 修回日期: 2022-10-31

基金项目: 交通运输部交通运输战略规划政策项目(2022-2-7)

作者简介: 刘晨, 高级工程师, 研究方向为综合交通运输规划, 电子信箱: 738782423@qq.com; 陈璟(通信作者), 正高级工程师, 研究方向为运输经济, 电子信箱: chenjing@tpri.org.cn

引用格式: 刘晨, 陈璟, 毛亚平, 等. 共同富裕目标下交通运输的发展[J]. 科技导报, 2023, 41(11): 19-25; doi: 10.3981/j.issn.1000-7857.

2023.11.002

表1 交通公平的类型及原则

交通公平类型	特征	对应研究内容
横向公平	相似个人、群体或地区应以相似的方式对待	不同群体、地区都享受一定水平的交通运输服务
纵向公平	弱势个人、群体或地区应当受保护,人们应该根据其贡献能力承担责任	交通政策对欠发达地区和弱势群体倾斜
地域公平	脱胎于个体公平概念,具有类似特征的地区应具有相似的对(公共)交通的资金支持	资金对欠发达地区(公共)交通的广泛支持
地域均衡	参照欧盟全域人类活动的平衡发展	不同地区交通运输发展水平的协调
公平竞争环境	运输部门应根据税收、基础设施使用费等以类似方式被对待	公平的交通运输市场环境
交通用户自费	通常被解释为平均成本,意味着所有运输用户的集体确切地支付总成本	交通费用降低
补偿交通政策受损者	以现状为出发点,受益者须补偿受损者	交通发展受益者对受损者的定向帮扶支持
交通用户平等	所有个人都受到平等对待,作出相同的贡献,而不管他们的经济(或其他)能力	不区别对待不同经济水平的群体
空间公平	受交通基础设施项目影响的个人、群体或地区的地理位置	地区间交通运输的服务均衡
团结	更加关注团结问题,在更广泛的欧盟凝聚政策的背景下制定欧盟运输政策	全国交通运输政策的协同

中国推动共同富裕将沿着中国式现代化道路前进,是在社会主义市场经济条件下对资本主义市场经济局限性的超越。交通运输作为中国现代化的开路先锋,推动共同富裕是交通运输服务建设社会主义现代化国家的应有之义,要以解决发展不平衡不充分的问题为目标,以缩小地区差距、城乡差距和收入分配差距为主攻方向,在高质量发展中扎实推进共同富裕。

1 交通运输服务推进共同富裕的实践和要求

社会主义的本质是解放和发展生产力,消除两极分化,最终达到共同富裕。新中国成立以来,中国共产党就促进共同富裕进行了长期探索,实现了全面建成小康社会的伟大历史性成就。交通运输在这一过程中发挥了重要作用。

1.1 历史实践

社会主义革命和建设时期(1949—1978年),交通运输以跨区域骨干通道建设为重点,为国家整

体经济实力的提升打下坚实基础。新中国成立初期,百废待兴,国家集中力量发展重工业,但全国铁路总里程仅2.18万km、一半处于瘫痪状态,能通车的公路仅8.08万km,7.36万km的内河航道处于自然状态,民航航线只有12条。为支撑国家建设,交通运输成为优先发展领域,1978年各方式运输线路总里程突破120万km,是新中国成立初期的7倍。结合三线建设,西北和西南地区、西南地区与华中地区、西北地区 and 东部地区的通道相继贯通,为国家工业、农业发展打下坚实基础。

改革开放和社会主义现代化建设新时期(1978—2012年),交通运输促进东、中、西、东北等“四大板块”协调发展,西部地区、农村地区、贫困地区的交通条件得到改善。党的十一届三中全会后,国家一方面大力发展经济,另一方面通过扶贫开发实现了贫困地区广大农民群众千百年来吃饱穿暖的愿望。期间,支撑“四大板块”的区域发展总体战略,服务重要经济节点之间交流,国家推动公路主骨架、水运主通道、港站主枢纽建设,发展铁路干线,实现高速铁路从无到有。2003年,为切实解决农

民增收、农业发展、农村稳定的问题,交通部提出了“修好农村路,服务城镇化,使农民兄弟走上沥青路和水泥路”的农村公路建设总目标。2013年墨脱县通车标志着中国实现了县县通公路。

中国特色社会主义建设进入新时代(2012年至今),交通运输以实际行动践行了“小康路上不让任何一地因交通而掉队”的庄严承诺,开启加快建设交通强国新征程。交通运输行业认真贯彻落实党中央决策部署,建成名符其实的交通大国,加快建设交通强国,交通运输行业基本适应经济社会发

展需要,实现了高速铁路营业里程、高速公路通车里程、城市轨道交通运营里程、沿海港口万吨级及以上泊位数量均位居世界第一的成就,进一步加大了对西部地区、农村地区、城市公共交通的支持力度,特别是以“四好农村路”建设为主战场,着力打好交通运输脱贫“两通”“外通”“帮扶”三大攻坚战,全面打赢交通运输脱贫攻坚战,为决胜全面建成小康社会当好先行^[9-10]。

1949—2020年中国公路里程和铁路营业里程增加趋势见图1。

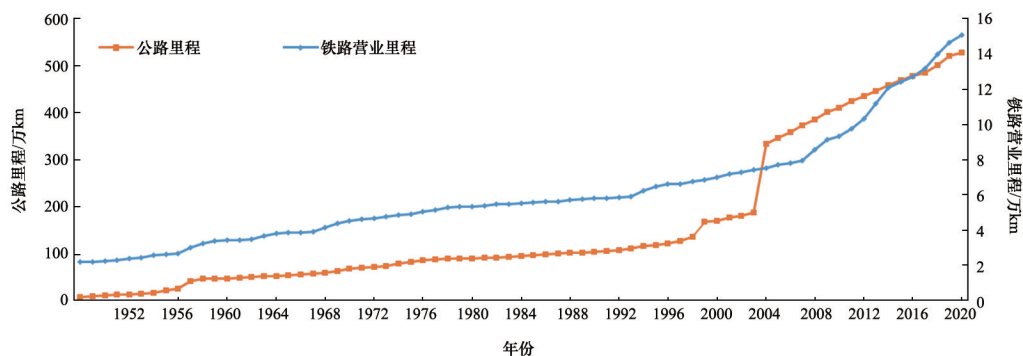


图1 1949—2020年公路里程、铁路营业里程

总体来看,交通运输在服务推动共同富裕中发挥了以下作用。

一是交通运输是经济社会发展的坚实支撑。中国建成全球最大的高速铁路网、高速公路网、世界级港口群,航空航海通达全球,有力支撑国土空间开发、产业发展和对外开放。交通运输新技术新业态新模式蓬勃发展,满足多样化运输需求,促进消费增长。

二是交通运输是缩小地区差距的先行领域。区域重大战略、区域协调发展战略均对交通运输重点部署、先行推进。2020年西部地区高速公路、铁路的地均密度和全国平均水平的比值分别为57.3%、56.3%,是2000年的1.8倍、1.1倍,综合密度和全国平均水平的比值分别为93.1%、91.4%,是2000年的1.9倍、1.1倍,2020年西部地区国内生产总值(GDP)是2000年的12倍,西部地区交通条件改善促进经济发展^[11]。

三是交通运输是缩小城乡差距的基础保障。交通运输行业以建好、管好、护好、运营好的“四好农村路”为主战场和主载体,实现具备条件的建制村100%通硬化路、通客车、通邮,大力发展城市公共交通,保障城乡百姓基本交通服务。

四是交通运输在缩小收入分配差距中发挥积极作用。建设资源路、旅游路、产业路,推动农村地区交通与产业深度融合,推广“以工代赈”促进群众就近就业增收,让产业因路而兴、农村因路而美、农民因路而富^[12]。

1.2 面临的新要求

新发展阶段促进共同富裕,要求交通运输在高质量发展中增强发展的平衡性、协调性、包容性。在第二届联合国全球可持续交通大会上,习近平主席提出“坚持交通先行”“要发挥交通先行作用,加大对贫困地区交通投入,让贫困地区经济民生因路而兴”^[13]。进入新发展阶段,交通运输要在促进共

同富裕中打头阵、闯新路、立新功,不断提高发展的质量和效益。

支撑经济社会高质量发展,要求进一步提高交通运输保障国民经济循环的能力。交通运输是中国稳增长扩内需的重要领域,也通过服务经济社会发展所需各类要素流通间接促进各产业发展。支撑经济社会高质量发展,需要交通运输提质增效,建设安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系,有效支撑国家重大战略和促进国民经济良性循环^[14]。

缩小地区差距、城乡差距、收入分配差距,要求优化交通运输资源配置。解决地区差距、城乡差距、收入分配差距问题是促进共同富裕的主攻方向(图2)。这要求交通运输提供更高水平、公平共享的公共服务,更加注重交通运输资源向农村、基层、欠发达地区倾斜,更多惠及弱势群体,实现相关利益在全社会公平分配。

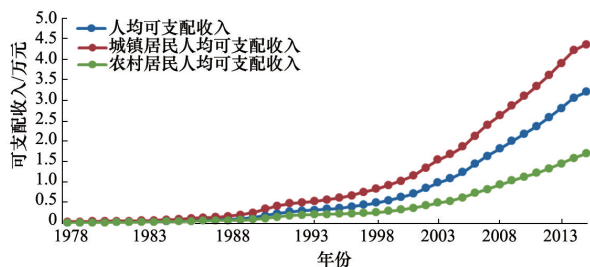


图2 1978—2020年人均可支配收入变化

促进人民精神生活富裕,要求兼顾交通运输“硬实力”和“软实力”发展水平。共同富裕不仅是物质生活富裕,也是精神生活富裕。交通运输发展要围绕培育和践行社会主义核心价值观,构筑美丽宜人的交通设施,提升交通体验,实现全面绿色转型,支撑“五位一体”总体布局^[15-16]。

强化促进共同富裕的制度保障,要求推进交通运输治理现代化。促进共同富裕要构建初次分配、再分配、三次分配协调配套的基础性制度安排。交通运输部门要加强促进共同富裕的系统谋划,加快形成统一开放的交通运输市场,完善交通运输基本公共服务政策体系,加大政府资金对交通普惠兜底领域投入^[17-18]。

2 交通运输服务推进共同富裕面临的困难和问题

对照新发展阶段促进共同富裕对交通运输的要求,当前交通运输发展还存在一些发展不平衡不充分的问题。

2.1 交通运输稳增长促消费能力有待提升

一是国家综合立体交通网存在短板,运输服务的效率和品质有待提升,不能满足各类经济要素高效运输的要求。西部地区川藏通道等尚未实现“应通尽通”,长江黄金水道等重要运输通道效能有待提升,各种交通运输方式间衔接不畅的问题仍然存在。二是交通运输促进消费、提升体验的配套设施、服务还不完善。部分“互联网+”交通、交旅融合项目尚未形成稳定投入和可持续运营模式。第五代移动通信技术(5G)等信息基础设施在交通线路、枢纽的布局还不完善。交通运输无障碍设施不健全问题依然突出,老年群体快捷出行还存在“数字鸿沟”。重大安全生产事故仍时有发生。

2.2 地区间交通运输发展差距较大

一是西部地区交通发展水平和东中部地区相比存在较大差距。中国交通设施空间布局总体呈现东密西疏特征,西部铁路、公路和机场面积密度是东中部地区平均水平的23%~40%,西部地区普通国道二级及以上比例不足70%,低于79.6%的全国平均水平。例如,云南每万人拥有铁路0.86 km、低于全国1.04 km的平均水平。二是省内不同市县间交通发展不协调,中心城市的辐射带动作用有待进一步加强。例如,陕西省以西安为核心的关中地区,路网密度分别是陕南、陕北的1.6、2.2倍。广东省粤西、粤北地区农村公路双车道比例,分别低于全省平均水平9.6%、12%。三是边境地区、少数民族地区等区域交通基础设施网络还不完善。中国边境地级行政区公路网面积密度仅为全国平均水平的1/3。沿边铁路、公路通道尚未贯通,沿边国道三级及以上公路比例仅65%。

2.3 城乡交通运输一体化发展水平不高

一是农村公路通达深度不足,整体服务水平不高。截至2020年底,全国仍有约30%的自然村不

通硬化路,涉及约4000万群众。已建成农村公路等级较低,部分早年建成的农村公路损坏严重,配套安全设施不足。例如,广东县道三级以上比例仅占42.4%,建制村通双车道公路比例仅为66.5%。二是农村客运可持续运营存在较大压力,城乡公交一体化存在制约。随着部分农村人口流失、私家车逐渐普及,农村客运需求日渐减少,农村客运企业大多处于亏损运营状态。例如,河南部分地区农村客运出行规模下降60%。部分地区城市公交延伸线路与原有班线客运线路之间在政策、资金、税率、运价等方面不对接。三是农村物流网络覆盖率不够高,功能相对简单,运营模式单一。各地对农村物流公益性认识不足,多数未出台有效支持政策。四是城市公共交通系统仍需优化,在具备条件的地区,城市公共交通向周边延伸不足。

2.4 交通运输在优化收入分配格局中的作用仍需加强

一是“以工代赈”方式助力低收入人群增收的模式仍在摸索。交通运输部门的有关职责尚不明确,对推广“以工代赈”方式项目缺乏有力抓手和支持政策。二是面向低收入、弱势群体的兜底性交通出行保障不足。各城市公共交通补贴主要依靠当地财政,部分城市未对老年人、低收入群体等出台补贴政策。三是部分从业人员权益保障不到位。部分一线交通运输从业人员的劳动强度与工资收入不匹配、社会保障水平不高、从业环境有待改善、职业归属感不强。仅个别快递公司、“网约车”平台与少量从业人员签订了劳动合同,其他均签订合作协议,平台企业不承担社保等雇主责任。

2.5 交通运输服务精神生活富裕的能力不足

一是交通运输绿色发展水平不高。绿色交通方式有待推广,与新能源载运工具配套的充电网络不完善、标准不统一,运输结构有待优化,车船大气污染物排放控制仍需加强。初步测算,公路运输(含社会车辆、营运车辆)碳排放量占交通领域排放总量的87%,铁路和水路能耗低、排放低,但其优势未充分发挥。二是交通文化软实力不足。交通文化品牌的影响力多局限于行业内、社会影响力不足,新时代交通精神有待进一步挖掘提炼,交通参

与者文明水平有待提升。

2.6 促进共同富裕的交通运输现代化治理水平不高

一是交通运输基本公共服务的政策保障体系有待优化。国家相关文件未将交通运输领域的基本公共服务纳入国家基本公共服务范围,各地的保障机制和政策也存在较大差别。例如,部分城市未将公共交通纳入一般公共预算,出现较大资金缺口。二是农村公路建设养护保障政策有待完善。农村公路项目属线性工程,无法做到完全避让永久基本农田和生态红线,前期工作难以推进。农村公路管养、运营等方面机制不健全、主体责任落实还不到位,对农村公路建设的资金投入不足。三是尚未形成有利于各类要素高效流动的交通运输市场。地区间、行业间市场隐性壁垒依然存在,统一开放的交通运输市场亟待建立。例如,对于中欧班列,不同省市对运输企业的补贴依然存在,影响公平竞争。

3 交通运输服务推进共同富裕的建议

交通运输促进共同服务,要紧紧围绕加快建设交通强国目标要求,推动交通运输发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变,由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变,由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变^[9],打造现代化高质量综合交通运输体系,缩小交通运输发展的地区差距、城乡差距,改善低收入和弱势群体出行条件,不断提高行业文明水平,实现基本供给均等化、交通权利平等化、品质服务共享化,让人民享有美好交通服务,有力支撑全体人民共同富裕。

3.1 提升交通运输服务品质和效率,增强交通运输支撑经济高质量发展的能力

加快建设国家综合立体交通网,服务经济活动所需的各类要素高效流动。依托区域产业链和交通线路、站场,形成一批具有优势特色的交通经济(产业)带和枢纽经济业态^[20]。提高交通运输服务的精细化人性化水平,打造“门到门”旅客出行链,扩大全程物流服务范围,加强交通无障碍服务,建设更高水平平安交通。以创新增强发展新动能,鼓励企业探索可持续的新技术新业态发展模式,扩大

交通运输信息网、新能源交通网等覆盖范围。

3.2 缩小地区间发展差距,优化地区间交通运输资源配置

加快构建区域间、城市群间运输主通道,进一步优化西部地区交通设施空间布局,提升西部干线铁路、机场覆盖率,推动公路提质升级,实施运河连通工程,促进长江经济带、珠江—西江经济带等重点流域经济带上下游间合作发展。大力发展城市群、都市圈交通,强化中心城市对周边的带动作用。有序推进革命老区、少数民族地区、边境地区、欠发达地区经济效益差但社会效益突出的交通基础设施建设。鼓励发达地区、龙头企业、科研院所等帮助欠发达地区交通运输发展。

3.3 缩小城乡发展差距,推动城乡交通运输一体化发展

因地制宜构建互联互通的三级及以上农村公路骨干网络,推进较大人口规模自然村(组)通硬化路建设,加快产业路、资源路、旅游路建设。创新城乡客运发展,推广定线班车、区域经营或预约响应等多种客运组织模式,灵活采用“城乡公交+镇村公交”等多种模式推动全域公交发展。实现城乡物流一体化发展,构建县、乡、村三级农村物流节点体系,加快推进“快递进村”工程。提高城市公共交通服务能力和大城市轨道交通可达性。

3.4 缩小收入分配差距,加强交通运输对低收入群体的帮扶

做好对低收入群体的交通帮扶,推广农村公路建设、养护等工程“以工代赈”。加强对低收入群体公交出行的政策性补贴,保障兜底性、公益性出行方式持续运营。保障各类从业人员合法权益,进一步规范网约车、快递等平台企业经营行为,推广交通运输行业远程网络继续教育,持续提升从业人员技术水平,深化“司机之家”建设。

3.5 增强发展“软实力”,提高交通运输生态文明和精神文明发展水平

协同推进交通发展和生态环境高水平保护,提升交通运输清洁化低碳化水平,优化运输结构,加强交通生态保护和修复。丰富和提升百姓出行体验,提供舒适的休闲交通基础设施和优美的观景交

通设施,依托交通枢纽打造城市综合体,利用信息技术打造交通移动空间。建设人文交通,加强交通运输软实力建设,全方位提升交通参与者文明素养和道德水平,全方位提升交通参与者文明素养和道德水平,大力弘扬新时代交通精神。

3.6 优化有利于促进共同富裕的制度体系,提升交通运输现代化治理能力

研究推动将乡镇通三级公路、农村公路养护、城乡客运、建制村通快递物流服务等作为交通运输领域的基本公共服务,纳入国家基本公共服务范围,完善财政和土地等配套政策。落实基本公共服务领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革要求,将更多交通运输基本公共服务项目纳入政府购买服务指导性目录,推动各级政府保障兜底性任务的资金投入。深化交通运输体系改革,加快形成统一开放的交通运输市场,打破地方保护和市场分割。

4 结论

从不同阶段历史实践的角度,分析了交通运输在推动共同富裕中发挥的重要作用,包括服务各类要素高效流动支撑中国经济社会发展,坚持交通先行推动缩小地区差距和城乡差距,并在缩小收入分配差距中发挥了积极作用。

提出进入新发展阶段,中国推动共同富裕也对交通运输发展提出更高要求,包括需要交通运输从支撑经济、社会领域的共同富裕向服务推动“五位一体”全面富裕转变,将更多资源向农村、基层、欠发达地区倾斜,让交通发展“红利”公平惠及更多群众,完善配套制度保障。对照这些新要求,交通运输发展还存在稳增长促消费能力有待提升、地区间发展差距较大、城乡一体化发展水平不高、在优化收入分配格局中的作用仍需加强、服务精神生活富裕的能力不足、促进共同富裕的交通运输现代化治理水平不高等问题。

建议中国交通运输发展要紧紧围绕加快建设交通强国目标要求,以破解发展的不平衡不充分问题为目标,打造现代化高质量综合交通运输体系,缩小交通运输发展的地区差距、城乡差距,改善低

收入和弱势群体出行条件,提高交通运输生态文明和精神文明发展水平等,以期交通运输更好支撑全体人民共同富裕提供相关参考。

参考文献(References)

- [1] 习近平. 扎实推动共同富裕[J]. 先锋, 2021(10): 13-16.
- [2] Thomopoulos N, Grant-Muller S, Tight M R. Incorporating equity considerations in transport infrastructure evaluation: Current practice and a proposed methodology[J]. *Evaluation and Program Planning*, 2009, 32(4): 351-359.
- [3] 吴玲玲, 朱雪梅, 江海燕. 国外交通公平分析理论方法述评[J]. *规划师*, 2014, 30(11): 108-113.
- [4] 刘秉镰, 武鹏, 刘玉海. 交通基础设施与中国全要素生产率增长: 基于省域数据的空间面板计量分析[J]. *中国工业经济*, 2010(3): 54-64.
- [5] 张学良. 中国交通基础设施促进了区域经济增长吗: 兼论交通基础设施的空间溢出效应[J]. *中国社会科学*, 2012(3): 60-77, 206.
- [6] 刘生龙, 胡鞍钢. 交通基础设施与中国区域经济一体化[J]. *经济研究*, 2011, 46(3): 72-82.
- [7] 韩先科. 西部地区全面建成小康社会公路交通发展目标研究[J]. *公路*, 2015, 60(3): 109-112.
- [8] 赵光辉, 吴宏, 张慧玲. 交通运输促进共同富裕政策研究[J]. *重庆交通大学学报(社会科学版)*, 2022, 22(2): 19-30.
- [9] 中华人民共和国交通运输部, 《中国交通运输改革开放40年》丛书编委会. *中国交通运输改革开放40年(综合卷)*[M]. 北京: 人民交通出版社, 2018.
- [10] 中华人民共和国国务院新闻办公室. *中国交通的可持续发展2020年12月*[M]. 北京: 人民出版社, 2020.
- [11] 崔愿, 孔哲, 孙相军, 等. 交通运输支撑服务区域重大战略的思考[J]. *科技导报*, 2022, 40(14): 57-64.
- [12] 范振宇. 坚决打赢交通扶贫脱贫攻坚战[J]. *科技导报*, 2020, 38(19): 16-19.
- [13] 习近平出席第二届联合国全球可持续交通大会开幕式并发表主旨讲话 强调坚持开放联动, 坚持共同发展, 坚持创新驱动, 坚持生态优先, 坚持多边主义, 书写基础设施联通、贸易投资畅通、文明交融沟通的新篇章[J]. *中国水运*, 2021(11): 6.
- [14] 张大为. 不懈努力加快建设交通强国[J]. *科技导报*, 2020, 38(9): 13-16.
- [15] 王慧莹, 田芝健. 以精神生活共同富裕为价值导向的公共文化治理研究[J]. *社会主义研究*, 2022(4): 107-114.
- [16] 张龙丽. 精神生活共同富裕的生成逻辑、价值意蕴与实践路径[J]. *理论建设*, 2022(5): 1-7.
- [17] 谭欢. 新时代中国特色社会主义共同富裕实现路径研究[J]. *重庆科技学院学报(社会科学版)*, 2022(5): 9-15, 26.
- [18] 杨秀云, 冯子纯. 协同性三次分配制度构建研究[J]. *社会科学研究*, 2022(5): 135-140.
- [19] 本书编写组. *交通强国建设纲要学习读本*[M]. 北京: 人民交通出版社, 2020.
- [20] 刘长俭, 奚宽武, 黄力, 等. 中国交通+产业扶贫模式溯源、演变及展望[J]. *科技导报*, 2020, 38(19): 77-87.

Countermeasures and suggestions for the development of transportation services under the background of achieving common prosperity

LIU Chen, CHEN Jing*, MAO Yaping, ZENG Xuefu, ZHAO Yu, WANG Zhongqi

Transport Planning and Research Institute, Ministry of Transport, Beijing 100028, China

Abstract Common prosperity is the essential requirement of socialism and is an important feature of Chinese modernization. As a pioneer of China's modernization, transportation needs to play a greater role in promoting common prosperity. The study reviews the historical practices of transportation services in promoting common prosperity at different stages. It summarizes the important role played by transportation and discusses the difficulties and problems that transportation development does not adapt to the requirements of new development stage when China solidly promotes common prosperity. Specific suggestions are presented in terms of building a modern high-quality comprehensive transportation system, narrowing regional and urban-rural gaps in transportation development, improving the travel conditions for low-income and vulnerable groups, and improving the development level of ecological civilization and spiritual civilization in transportation.

Keywords transportation; common prosperity; Chinese modernization ●



(责任编辑 刘志远)