現代中國

年年春運年年難 何年春運不再難？

小知識 何謂春運？ 春運（Spring Festival Travel Rush）是中國在農曆春節前後發生的一種超大規模的人口集中流通的現象。這個現象往往伴隨着交通運輸壓力及堵塞的情況。春運一般為40天，主要發生在春節節前15天及節後25天。一般意義上的春運，是指中國的省際、省內交通，不包括內地與港澳之間的交通、海峽兩岸間交通以及國際交通。

■2013年1月16日，昆鐵千餘輛客車迎春運。資料圖片

人在囧途

農曆春節已過，中國各地迎來春運返程高峰，為期40天的2013年春運即將結束。從1980年現代意義上的「春運」一詞第一次出現在《人民日報》上開始，每逢春節前後，春運必然成為人們關注的重大事件。春運被譽為人類歷史上規模最大的、周期性的人類大遷徙，在40天左右的時間裡，有30多億人次的人口流動，可以形容為「全球罕見的人口流動現象」。那麼，為甚麼中國會有春運現象？春運在中國為何是一個難題？又應該如何解決這一難題呢？

■嘉賓作者：岳經綸

作者簡介 岳經綸 中山大學政治與公共事務管理學院副院長、中山大學中國公共管理研究中心副主任、中山大學流動人口公共衛生政策研究中心副主任、社會保障與社會政策研究所所長、《中國公共政策評論》主編及《公共行政評論》編委。）

Kan Sir 通識教室 www.kansir.net

■廣西南寧迎來節前春運客流高峰。資料圖片

客流量揭秘

在討論以上問題之前，筆者將從春運的客流量、參與人員以及客流的流動方向入手，讓大家對春運有進一步的了解。

客流量佔一半世界人口

春運由於客流量規模巨大被稱為「全球罕見的人口流動現象」，近20年來，每年春運客流量*都超過中國的總人口，並從2000年開始保持高速增長， 2013年客流量預計高達34.07億人次，佔世界人口數量的二分一，相當於全國人口都進行了2.4次的流動。中國春運入選中國世界紀錄協會世界上最大的周期性運輸高峰，創造多項世界之最。

***注：春運客流量以人次作為統計單位，人次的概念是指旅客乘一次車，統計為一個旅客人次。例如，一個旅客從北京回家鄉，來回都要先坐火車，再坐客運汽車，在計算時就統計為4個人次。**

誰參與了春運？

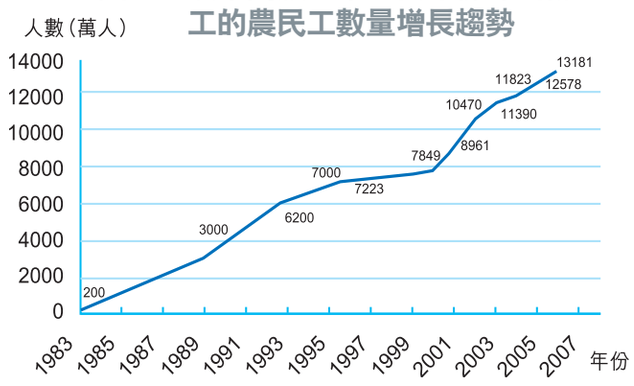
在春運的不同時段有不同的人員參與春運，春節前主要以農民工和學生為主，尤其是農民工，春節期間主要以探親人員和旅遊者為主，春節後期與春節前相似，同樣是以農民工和學生為主。雖有不同類型的人員參與春運，但總的來說，春運以農民工為主。春運客流量與農民工跨區流動呈現同步增長趨勢（見圖1、圖2），以鐵路運輸為例，農民工每年在8,000萬以上，佔鐵路春運客流總量的60%左右。

客流：節前東往西 節後西往東

由於農民工是春運的「主力」，他們流動方向的特點構成了春運人口流動方向的特點。20世紀80年代，沿海地區和城市周邊地區發生了大規模的農民向非農業產業轉移，此時春運以省內流動為主。20世紀90年代以後，隨着改革開放的深入，農民跨區域流動規模擴張，跨省流動成為春運的主流，其中中西部地區是主要的流出地，東部沿海地區是主要的流入區域。因此，春運呈現地區客流分布不均衡的特點，春節前北京、長三角和珠三角地區客流量較大，春節後四川、重慶、河南、湖南等地則是客運壓力較大的地區。

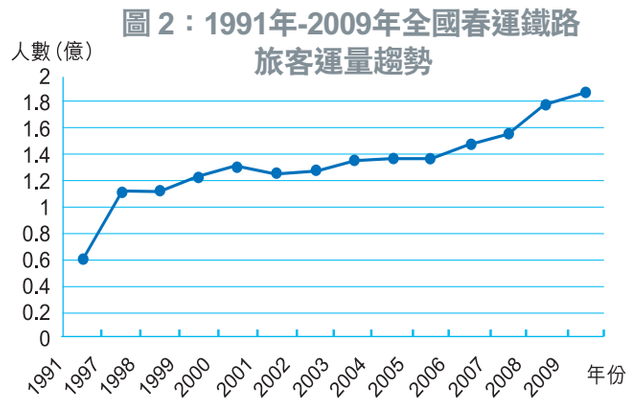
基礎級

圖1：改革開放以來主要年份外出務工的農民工數量增長趨勢



■資料來源：段成榮：春運與流動人口，《人口研究》，2009年3月。

圖2：1991年-2009年全國春運鐵路旅客運量趨勢



■資料來源：段成榮：春運與流動人口，《人口研究》，2009年3月。

鐵路運輸不足 一票難求

春運是隨着改革開放發展而來運輸現象，為甚麼春運會是個難題呢？其原因是運輸供給不足難以滿足春運的旺盛需求，尤其是鐵路運輸不足。

春節期間，農民工在就業地與家鄉之間的往返交通形式，包括鐵路、公路、水運、民航；民航、公路價格較高，水運適用性不強，因此鐵路是農民工春運的最佳選擇。但是春運鐵路運力供給嚴重不足，導致一票難求的現象。據鐵路部門官方媒體披露，最近5年，全國鐵路貨運滿足率在35%左右，鐵路客運席位日均滿足率70%左右，高峰期不足一半。雖近年來，國家加大了鐵路建設的投入，截至2010年，中國鐵路營業里程達到9.1萬公里，比上年增加5,660.7公里，增長5.5%，但是營業里程增長速度仍然趕不上客流的增長速度，距離需求仍有很大的差距。

■工作人員在站台疏導列車車廂內的旅客。 資料圖片

需求供給 解決難題

從上文的分析中可以發現，地區經濟差異、城市化不足所導致的春運需求旺盛，但鐵路運力供給不足，使春運陷入年復一年的結構性困境。要解決春運難題，需從需求與供給兩方面去入手。

一方面，從減少需求入手，從根本上打破戶籍制度的限制，使農民工在城市也能享受與當地居民同等的教育、醫療、社保等方方面面的待遇，讓農民工真正成為城市居民，在城市建立家庭。同時要加快經濟落後地區的發展，縮小地區經濟發展差異，目前隨着西部開發、中部崛起、東北振興等國家戰略的深入實施，勞動力就業的選擇越來越多，這將會減輕春運壓力。

另一方面要從增加供給入手，應適當加大鐵路的投資和建設力度，但是春運期間對運力的需求是周期性的，因此不能為了一年中短短40天的時間大規模提高運力，這將會導致其他時間運力的大量閒置，造成資源浪費。

總的來說，從短期來看，有關部門應該適當合理地提高春運期間交通運輸的能力；從長遠來看，春運難題解決的關鍵是要推進改革，解決農民工居住、子女教育、社會保障和遷移落戶等問題，改變農民工不能在城市扎根的現象，使越來越多的農民工在就業地安居樂業；從更長遠來看，國家應該積極地發展經濟，加大對農村和不發達地區的支援力度，促進均衡發展。

摘星級

經濟差異 應「運」而生

從前面的資料中可以發現，農民工是中國春運的最主要參與人員。農民工是中國社會從計劃經濟向市場經濟轉型的產物。在計劃經濟時期，中國實行城鄉分割的戶籍制度，人口流動受到極大限制。自改革開放開始，東部沿海地區市場經濟快速發展，地區經濟差異開始日益巨大，戶籍制度控制得到放鬆，大量農民為了尋求更好的發展和生活條件，在市場力量的驅動下選擇進城打工。據國家統計局網站公布的2011年中國農民工調查監測報告顯示，2011年全國農民工總量達到2.53億人。

生活艱難 難融城市

改革開放以來，中國經濟發展與城市化進程突飛猛進，農民工為此作出巨大貢獻，但是城市在快速擴張的同時卻未能使農民工真正融入其中。一方面，農民工偏低的工資難以承擔城市高昂的生活成本，據國家統計局的農民工調查監測報告，2011年外出農民工月均收入只有人民幣2,049元，東部地區務工的農民工月均收入也只有人民幣2,053元。另一方面，由於教育、就業、醫療衛生、社會保障等權益和福利與城市戶籍密切相關，在城市的農民工難以享受當地市民待遇。據國家統計局的農民工調查監測報告，僱主或單位為農民工繳納養老保險、工傷保險、醫療保險、失業保險和生育保險的比例分別僅為13.9%、23.6%、16.7%、8%和5.6%。因此，農民工在城市的生存空間十分狹窄。正因如此，許多農民工家庭是以兩地分居為代價的，據有關學者統計，農民工舉家遷移的比例還不到30%，其餘的農民工都是離開家人獨自外出打工。農民工無法在城市立足，更莫談在此找到家的感覺。

傳統文化 一家團圓

受到中國傳統文化的影響，為了家庭的團聚，農民工不得不在春節期間往返於城市和農村，由此形成中國特有的春運現象。可以說，中國傳統文化的巨大影響力是春運形成的催化劑，而地區經濟差異與城市化不足則是春運形成的根本原因。

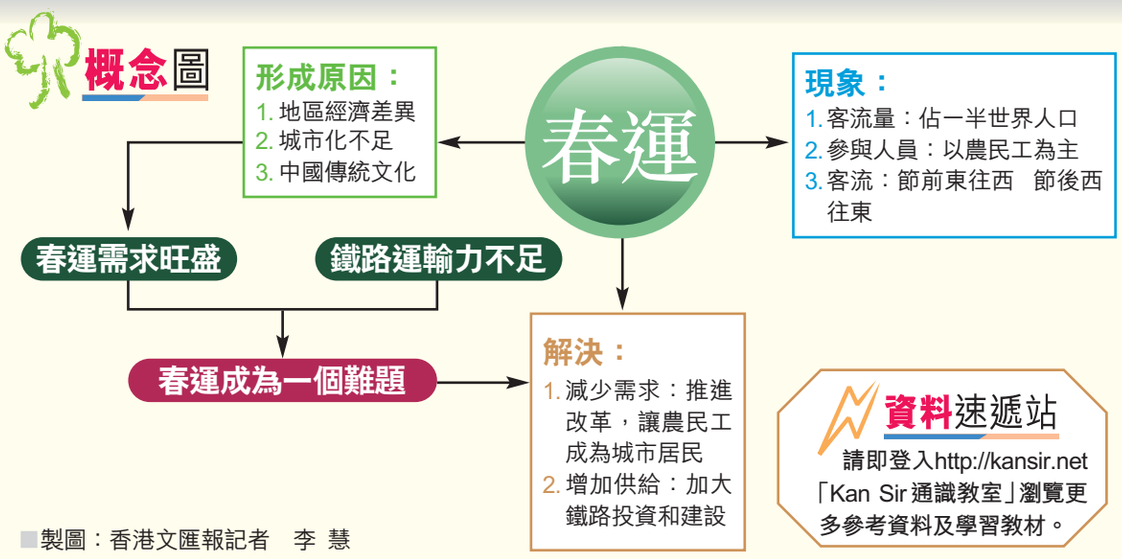
進階級

■大連首列農民工「回家專列」開行。資料圖片

概念鏈接

農民工（Farmers-turned Migrant Workers）：農民工是中國經濟社會轉型時期的特殊概念，主要是指戶籍身份在農村，有承包土地，但主要從事非農產業，依靠工資收入生活的人員。廣義的農民工包括在縣域內二三產業就業人員和跨地區外出務工人員。狹義的農民工一般指跨地區外出務工人員。

概念圖



■製圖：香港文匯報記者 李 慧

資料速遞站

請即登入http://kansir.net「Kan Sir通識教室」瀏覽更多參考資料及學習教材。

想一想

1. 根據上文，指出中國春運的主要參與人員是誰？
2. 承上題，指出自改革開放以來外出務的農民工的增長趨勢。
3. 參考上文，指出中國出現春運現象的原因，分3方面解釋。
4. 文章提到春運在中國是一個難題，你認為解決春運難題的關鍵是甚麼？解釋你的答案。
5. 提出3個方法，以解決中國春運難題，並加以解釋。

■香港文匯報記者 李 慧

延伸閱讀

1.《透視春運背後的經濟密碼 區域發展仍不均衡》，人民網，2013年02月25日，http://finance.people.com.cn/n/2013/0225/c1004-20583623.html
2. 李哲夫、管智堅：《決勝春運：2008年廣東廣州抗冰救災春運攻堅紀實》，廣州：廣州出版社，2008.
3. 新聞專題《春運！春運！》，香港《文匯報》，http://sp.wenweipo.com/1108cy/

■香港文匯報記者 李 慧