

# 19世纪美国交通运输革命的研究综述

## ——以铁路建设为中心

孙南洋

(安徽师范大学 历史与社会学院,安徽 芜湖 241003)

**摘要:**美国铁路由于其飞速发展,以及其发挥的重大外部效应,因此成为国内外学术界争相研究的对象。国内外学者对美国交通运输革命的研究具有一定的互补性,并在研究美国交通发展轨迹、美国铁路飞速发展的动因以及美国铁路产生的外部效应的研究上取得很多成果。中国学者在此基础上细化了研究角度,增加了对铁路在破坏生态平衡造成野牛灭绝、大平原沙尘暴等负面影响的研究。另外中国学者还就国外学者忽略的华工在美国铁路修建中作出的重大贡献进行了研究。

**关键词:**交通发展轨迹;美国铁路;铁路飞速发展;外部效应

**中图分类号:**K712.4 **文献标志码:**A **文章编号:**1674-6341(2015)05-0044-05

### 1 研究背景

经济发展的成功与交通运输业的发展有着重大关系。因此,如何让交通发挥其重大作用,成为各国政府的重要研究课题。

美国独立后,随着经济活动向西延伸,农产品销售的收入必须大于等于生产和分销的成本,而在分销成本中,运输成本占很大一部分。美国人意识到生产率会随着运输成本的下降而上升,因此在南北战争之前的集体活动中最为突出醒目的就是改善交通。

铁路修建带来了美国交通运输业的最大变革,因为不论是隧道的建设还是汽船的发明或者是运河的开凿,都要受到地理条件的限制。相比之下,铁路运输却具有更大的优越性,不仅速度快、载重多,运费也相对较低,而且它可以穿山越岭直达内地。因而铁路的出现一定程度上克服了隧道和运河的不足,把其不便完成的内陆运输和水上运输结合起来,从而真正形成一个完整的交通运输体系,从根本上改变这个国家的交通运输状况。

需求拉动与铁路建设具有战略上的相关性。内战后,美国铁路建设速度空前高涨。不仅是开发大西部的需要,也是内战后南部重建的需要。除此之外,第二次科技革命与各种鼓励铁路建设的积极政策,都有力地推动了美国铁路建设在全国范围内不断扩展。

美国铁路在美国编年史上写下了壮丽的诗篇,对合众国的发展产生了深远的影响。铁路的兴起与发展,既是美国大规模西进运动的主要组成部分,也反过来对西部开发的速度和深度起了巨大的促进作用,对美国经济的发展产生了重大的影响。随着铁路的延伸,“铁路城镇”逐渐兴起,在西部城

市发展史上有着举足轻重的作用。西部城镇的大规模兴起,造成空前广泛的就业机会,吸引大批移民、农村人口和东部贫苦工人,对东部城市来说就业压力减轻了,就业结构改善了。

铁路的修建在进入20世纪以后有所减慢,公路和空中运输发展相对较快,但就南北战争到第一次世界大战这段时间而言,铁路仍是美国国内“独一无二和最庞大的运输工具”。

美国铁路由于其飞速发展,以及其发挥的重大外部效应,成为国内外学术界争相研究的对象。

### 2 国外研究现状

国外学术界尤其是美国学术界开始对美国交通运输革命的研究几乎在隧道建设的时候就已经开始,在“铁路时代”取代“汽船时代”时达到高潮。其研究主要涉及:美国交通运输业的发展过程,包括隧道、运河和铁路;由于需求的拉动、技术的进步以及政策的创新所引起的铁路超前发展;铁路建设对全国经济发展、西部城市建设及东部社会就业的影响等。

#### 2.1 美国交通发展历史轨迹的研究

国外学者尤其是美国学者在许多专著中阐述了美国交通发展的历史轨迹。基本上每位学者在介绍交通运输革命时都涉及隧道、运河和铁路。

阿尔伯特·菲什洛(Albert Fishlow)在《美国经济增长:美国一位经济学家的历史》<sup>[1]</sup>中认为美国城际收费公路也就是隧道最初是解决许多地面交通问题的办法,适合地方需要。但是,隧道的利润令人沮丧,根据阿尔伯特·菲什洛估算,隧道的利润率只有3%到4%。到19世纪30年代,隧道已被运河超过,随后又被铁路超过,最后被抛弃了。

卡特·H·古德里奇(Carter H. Goodrich)等在《运河和美国经济的发展》<sup>[2]</sup>中认为正是通过隧道和运河,合资企业——私人(州及地方)政府的资金和力量的结合——才进入了美国历史。他们认为如果没有铁路,运河系统是很有

收稿日期:2015-07-23

作者简介:孙南洋(1990—),女,安徽合肥人,硕士研究生。研究方向:美国史。

意义的。正如阿尔伯特·尼米(Albert Niemi)在《进一步审视地区运河和经济专业化:1820—1840年》<sup>[3]</sup>中认为,地方农业因为运输成本的下降而更为繁荣,而这些运河催生了为此服务的制造业部门。罗杰·兰森(Roger Ransom)在《运河和发展:关于这个问题的讨论》<sup>[4]</sup>中认为,运河降低了交通成本,带来了经济繁荣。但是因为铁路的出现,美国大部分运河注定要失败。在许多情况下,甚至在运河完工之前就已经出现了竞争性的铁路线路。

长期以来铁路在美国经济历史书上一直扮演着关键角色。乔纳森·休斯(Jonathan Hughes)、路易斯·P.凯恩(Louis P. Cain)在《美国经济史》<sup>[5]</sup>中认为有史以来从未有别的创新更能凸显19世纪美国人的冒险精神。从一开始,铁路就侵蚀着运河潜在的收入,并共同分享着总体经济增长的成果。乔治·R.泰勒(George Rogers Taylor)在《运输革命,1815—1860年》<sup>[6]</sup>中写到“1869年5月10日第一条横跨北美大陆的铁路——太平洋联合铁路建成通车,把旧金山与奥马哈联成一体,这预示着运河时代已经一去不复返了”。可以看出泰勒也认为随着铁路的蓬勃发展,运河渐渐失去了其主导地位。

## 2.2 美国铁路飞速发展动因的研究

国外学术界对铁路建设飞速发展动因的研究大多集中于对需求的拉动、技术的进步和政策的创新等的解释。

道格拉斯·C.诺斯(Douglass C. North)在《美国的经济增长:1790—1860年》<sup>[7]</sup>中分析到,随着工业化运动的扩展,东部城市人口即非农人口的数目迅速增加,这就扩大了对农产品(包括粮食、面粉、肉类和蔬菜)的需要,与此同时西部提供的是廉价的农产品,但它必须以大量的农产品去换取东部的工业品,为了适应这一发展趋势,铁路网不断扩大。

当然,铁路的超前发展是无法与技术改进分开的。杰里米·阿塔克(Jeremy Atack)在《通过制造业普查观察十九世纪美国工业的发展》<sup>[8]</sup>中阐述,美国自制的钢轨、货运车厢的标准、火车头的重量、刹车器和车厢自动连接器的改进与发明等,都有助于铁路的标准化和系统化,推动铁路不断深入大平原和西部地区。

劳埃德·J.默塞尔(Lloyd J. Mercer)在《铁路和土地赠予政策:对政府干预的研究》<sup>[9]</sup>中直接写到:“美国的7条铁路系统中的中央太平洋铁路、联合太平洋铁路和北方大铁路系统是根据需求修建的,而德克萨斯铁路系统、太平洋系统、圣塔菲系统、北太平洋系统和加拿大太平洋系统是超前修建。”

卡特·H.古德里奇(Carter H. Goodrich)在《美国政府对运河和铁路建设的促进1800—1890年》<sup>[10]</sup>中分析到,铁路明显地具有超越地方主义的性质,许多决定国家经济命脉的大型铁路,都是跨州和市的重要交通路线,它们的建设难以由地方承担。因此,在“铁路时代”,联邦政府的作用比以前任何时候都明显加强,政府的作用主要体现在对铁路建筑的援助政策上:(1)对进口铁轨豁免关税;(2)给铁路公司土地授予,它给铁路公司的赠地是以修筑铁路的长度为单位计算的;(3)以贷款形式出现的直接财政援助,并且它给铁路公司的贷款数额是根据铁路线穿越的地理条件考虑的。因此,公司尽量多多筑路,并尽可能向西部山区延伸,以便获取更多的赠地和贷款。

## 2.3 美国铁路发展外部效应的研究

美国铁路发展的外部效应,无论是在国外还是在国内都有相当多的研究成果,而国外的研究主要集中在对经济发展的影响上,当然也有对东部城市就业和西部城市发展的研究。

美国历史学家和经济学家在20世纪中期曾就铁路在美国经济发展中的作用展开过大辩论。阿尔伯特·菲什洛(Albert Fishlow)在《美国铁路与美国经济变迁》<sup>[11]</sup>中提出,从整个美国经济发展的角度看,铁路网的建立一方面加速了五大湖及整个中西部纳入东北部资本主义核心地区的步伐;另一方面是把为工业化提供粮食和原料等基础资源的范围扩大到太平洋沿岸,使一个统一的国内市场在全国最终形成,而且使远西部农产品的运输和销售更为便利。

罗伯特·威廉·福格尔(Robert W. Fogel)在《用计量方法研究美国经济增长中的铁路:关于一些初步研究结果的报告》<sup>[12]</sup>中用了新的研究方法,通过对铁路作为运输手段和钢铁消费者这两方面所起作用的考察,计算出铁路运输所创造的经济成果大约占当时美国年国民生产总值的5%。由此他得出结论:铁路对美国经济发展不是“不可缺少的”,即使当时美国没有兴建铁路,其经济增长速度也只是稍微慢一些而已。福格尔对铁路作用所作的考察,克服了传统研究中有关铁路作用“含糊的说明”,这无疑是有积极意义的。但铁路的影响是广泛而复杂的,有直接的作用也有间接的作用,而且其间接作用往往会超过直接作用。也就是说,并不是所有的铁路贡献都是可以量化的,因为其不足以全面地估计铁路对社会经济多方面、深层次的影响。对此,福格尔后来也承认:铁路的间接经济作用要比其直接经济作用大得多,这种间接的经济作用也不是能用公式来计算的。

杰弗瑞·威廉姆森(Jeffrey Williamson)在《美国东北地区的城市化》<sup>[13]</sup>中指出铁路带来广泛的就业机会,改变了东部城市的就业结构,减轻了就业压力。

铁路修筑,特别是横贯大陆的铁路的修筑,对西部城镇的兴起和发展的推动是多方面的。格林·M.格雷斯利(Green M. Gressley)编《美国西部:一次重新定位》<sup>[14]</sup>中分析到:首先,铁路是一种大型工程,它的建筑、维护和管理都需要大量劳力,铁路完工后一些住地、仓库等被保存下来并扩大为城镇,成为“铁路城镇”的重要组成部分;其次,铁路公司组织城镇开发公司利用赠地进行“镇址投机”;第三,铁路使一些靠近铁路线的旧市镇或村庄为了满足生产和市场的需求,不仅人口迅速增长而且在性质上也发生了变化,成为“铁路城镇”的新成员。约翰·W.普里斯(John W. Reys)在《美国西部的城市》<sup>[15]</sup>中分析了铁路对西部城镇建设的重要作用,他发现通过“镇址投机”建立起来的城镇最多,也最为典型。

## 3 国内研究现状

正如美国经济史学家沃尔特·罗斯托所说:“铁路在历史上是起飞阶段最有力的推动因素,起到了关键性的作用。”国内学术界也有较多学者将目光投向美国交通运输革命,以期从中得到某些启示。

### 3.1 美国交通运输业发展历史轨迹的研究

1992年北京大学何顺果教授在其著作《美国边疆史——西部开发模式研究》<sup>[16]</sup>中阐述到,在“隧道”时代,主

要是交通线路方面的改变,而运输工具并没有发生重大变化,而1807年“富尔顿航行”由于成功地把蒸汽机运用到商业航行,成了引起十九世纪美国交通运输革命的第一件大事。第二个革命性变化是由“伊利运河”的开凿引起的,但是美国交通运输业的最大变革是由铁路带来的。

2001年南通师范学院的姜德琪副教授在《略论美国西部开发中交通运输条件之改善》<sup>[17]</sup>一文中分析到,西部交通运输事业的改善主要从三个方面着手:修建收费公路和改善公路状况;修筑运河和改善河道;修筑铁路。他认为真正解决经济发展所需要的运输问题还是铁路的兴建。

中国社会科学院世界历史研究所的顾宁教授在《美国铁路与经济现代化》<sup>[18]</sup>一文中,阐述了铁路时代的诞生和铁路的发展,并指出在铁路诞生之前,美国水路运输和公路运输都已经在运营中,铁路在最初的年代中只不过是水路运输和公路运输的辅助手段而已。铁路的修建在进入20世纪以后有所减慢,公路和空中运输发展相对较快,但就南北战争到第一次世界大战这段时间而言,铁路是美国国内“独一无二最庞大的运输工具”。

### 3.2 铁路飞速发展的动因的研究

国内学者对于美国铁路飞速发展动因的研究:何顺果教授在《美国边疆史——西部开发模式研究》<sup>[16]</sup>的第八章“交通革命给西部开发注入活力”及第十三章“三大区域之间的矛盾冲突”中介绍到:北部希望通过修建横贯大陆的铁路,把远西部和东部核心地区联系起来,并进而打通太平洋地区和远西部的通道,因为“它可令中央各州及纽约享受远东贸易的巨大好处”。而在1848年“淘金热”以来,远西部的采矿业,及由此引发的农业、工业和商业的扩大,也迫切要求尽快建成横贯大陆的干线:一是可以加快远西部的移民和开发,二是便于将远西部的各类产品运往东部。

1981年南开大学张友伦教授的著作《美国工业革命》<sup>[19]</sup>的第十二章“交通运输先行”中介绍到:由于英国的殖民统治,美国的交通运输畸形发展,留下了深刻的殖民地烙印。同英国经济联系比较密切的海运事业极为发达,而殖民地内部各地区和各城镇间的交通运输却完全依靠崎岖道路、印第安人的羊肠小道和不多的几条水路来维持。这种情况在殖民时期就已经严重地影响着各地经济的发展。

2000年内蒙古师范大学丁平老师在《论美国以铁路建设为中心的运输革命及其影响》<sup>[20]</sup>一文中认为,交通运输革命是在当时美国工业化的基础上发生的。文中分析到,铁路建设中所有设施的装备都不是以粗加工材料和传统经验为基础的,而是由科学技术新突破和钢铁、制造工业发展为先导的。

1990年6月由杨生茂、刘绪贻总主编,丁则民主编的《美国内战与镀金时代,1981—19世纪末》<sup>[21]</sup>一书中,提到“为了鼓励私营公司向铁路投资,联邦实行补贴制度”。“铁路公司可无偿取得铁路两侧20英里内的土地,并有权使用国有土地上的木材、石料等。政府还给予铁路公司特殊的银行信贷条件,颁发特许证,允许铁路享有长期或者短期免税特权。”他们认为由于西部铁路与土地联系在一起,铁路变成向西部移民和运出农产品的主要渠道,由此赢得的巨额利润往往又转变为对铁路的投资,铁路投资总额也随之不断增加,铁路建设速度也不断增快。

何顺果教授在《西部边疆史——西部开发模式研究》<sup>[16]</sup>中所表达的意思与丁则民教授类似。他们都认为在整个美国交通运输业的发展中,虽然合众国政府的援助在全部投资中只占少数,但政府的政策特别是土地赠予政策,对美国交通运输业的扩张却具有举足轻重的作用,因为根据特许状条款的规定,一个公司建筑铁路越多,获得的利益便越大。结果,铁路竟延伸到荒无人烟的地方,即使那里根本没有什么运输业是可以做的。何顺果教授直接写到:“这或许是美国交通运输往往走在经济发展前面的一个重要原因。”

湖州师范学院的汪建丰教授在《美国政府铁路产业政策变迁的历史分析》<sup>[22]</sup>一文中,认为美国政府对铁路产业的政策安排经历了从开始时的积极资助到后来的严厉管制,到最后的放松管制。作者分析认为,政府的铁路政策必须根据铁路的实际情况进行相应的调整,否则就算是资助政策也有可能产生全国性“铁路热”这样的负面效应。除此之外,这篇文章中还提到联邦政府为铁路公司提供建筑工程的勘测和设计方面的技术援助。

### 3.3 美国铁路发展外部效应的研究

张友伦教授在《美国工业革命》<sup>[19]</sup>这一著作中分析到,随着机车和车辆的不断改进,到十九世纪中期,美国的铁路不仅在交通运输事业中起着举足轻重的作用,而且成为整个国民经济中极其重要的部分。庞大的铁路系统不仅促进了美国各州的工业发展,加快了工业革命的步伐,而且源源不断地把大批移民输送到边远的西部,使西部地区同工业发达的地区连结起来,对美国整个经济发展产生了“极其重大而深远的影响”。

丁则民教授在《美国内战与镀金时代1861—19世纪末》<sup>[21]</sup>这一著作中认为,交通的变革使19世纪末的美国跨入了现代经济、社会、文化生活的门槛。

顾宁教授在《美国铁路与经济现代化》<sup>[23]</sup>一文中认为,铁路的修建带来了经济结构的变化、技术的创新、大企业的产生、政府对经济的干预、社会结构的变化、城市化的加快、农业的资本主义化、广告业的大发展、生产规模的转变以及美国经济在其他方面战略性的变化。

汪建丰教授在《试论铁路在近代后期美国经济转型中的地位》<sup>[24]</sup>一文中阐述到,美国铁路在美国经济转型的进程中,具有不容忽视的地位,对于美国垄断资本的形成,企业组织经营管理体制的转变和最初的国家干预经济活动的产生都起到了一种先导性的作用。

东北师范大学2008级博士研究生刘彦伯在《19世纪美国铁路与农业现代化》<sup>[25]</sup>一文中认为,美国农业在铁路建设的推动下发生了深刻的变化。铁路建设引领农业用地不断向西部扩展,从而使农业发展在广度上不断取得进步,将农业发展从水系的束缚中解放出来,改变了农业发展的空间结构,客观上促进了农业地区专业化的水平。

四川大学经济学院博士研究生张准2006年在《论美国铁路建设得失及其对我国的启示》<sup>[26]</sup>一文中认为:美国铁路通过“私人投资、政府援助”的方式,取得了很大的成功,极大地推动了美国的西部大开发和国民经济增长。当然该文也提到了这种方式带来的消费者福利损失和效率低等弊端。

何顺果教授在《美国边疆史——西部开发模式研究》<sup>[16]</sup>中认为交通革命在乡村和城镇、生产和消费、产品和市场之

间架起了桥梁,有力地刺激着传统社会向工业社会的转变,给西部开发注入了活力。

南开大学2000级硕士研究生孙丹榜2005年在《试论横贯大陆铁路的铺设与美国西部开发》<sup>[27]</sup>中认为,在西进运动中铁路修筑对美国政治、经济、文化以及地域版图带来了影响,尤其是对加速美国的西部城市化进程和人口大迁徙产生了巨大的推动作用。

首都师范大学周钢教授在《野牛灭绝与大平原印第安人的命运》<sup>[28]</sup>一文中,分析了在破坏大平原生态平衡、实施对野牛的大屠杀中,铁路公司负有不可推卸的罪责。认为那些铁路大王、矿业大王等因为利益的驱使在开发中带有明显的残暴性和掠夺性,不仅破坏了生态环境的平衡,浪费了宝贵的自然资源,造成野牛的灭绝,而且对印第安人犯下了人类历史上罕见的种族灭绝罪行。

中国社会科学院世界历史研究所的高国荣教授在《20世纪30年代美国南部大平原沙尘暴起因初探》<sup>[29]</sup>一文中分析到,造成大平原沙尘暴除了自然因素外,最重要的原因还是人为的破坏。认为联邦政府将铁路沿线的大片土地赠与铁路公司以及铁路修建使移民西进一日千里,大大加快了大平原开发的进程,也就加快了对大平原的生态破坏、沙尘暴的出现,这是自然对人的无情报复。

#### 4 其他研究

北京师范大学黄安年教授近些年来致力于对美国铁路建设中华工的研究,前后发表了《中央太平洋铁路的建成与在美华工的贡献》<sup>[30]</sup>《华工建设太平洋铁路和美国的崛起》<sup>[31]</sup>《沉默的华工和贯通北美大陆的中央太平洋铁路》<sup>[32]</sup>等文章,认为不畏艰险、勤劳朴素的华工是修建太平洋铁路的主力军,为太平洋铁路的建成作出了不可磨灭的贡献。

汪建丰教授在《试论美国早期铁路与美国企业的管理革命》<sup>[33]</sup>一文中,认为铁路企业的管理创新具有非常重要的地位和相当重大而深远的影响。

华东师范大学博士研究生周余祥在《美国铁路劳资纠纷调解机制研究——以1926年〈铁路劳工法〉为中心》<sup>[34]</sup>一文中,认为美国铁路劳资纠纷机制的建立、发展和完善与美国经济社会的发展密切相关。

综上所述,国内外的学术界对美国交通运输革命的研究,具有一定的互补性。相对于国外的研究,国内的研究较为细化,研究角度较为多样,但多是以论文形式出现,即使在书中也多是在一本书中的某一章,或者某一章中的某一节来进行阐述;而在国外研究中,专著和通史类书籍较多。

#### 参考文献:

[1] Albert Fishlow. American Economic Growth: An Economist's History of the United States[M]. New York: Harper & Row, 1972.

[2] Carter H. Goodrich, Julius Rubin, Harvey Segal. Canals and American Economic Development[M]. New York: Columbia University Press, 1961.

[3] Albert Niemi, A Further Look at Regional Canals and Economic Specialization: 1820—1840[J]. Explorations in Economic History, 1970, 7(4).

[4] Roger L. Ranson. Canals and Development: A Discussion of

the Issues[J]. American Economic Review, 1954, 54(2).

[5] Jonathan Hughes, Louis P. Cain. American Economic History[M]. New Jersey: Pearson Education, Inc., 2007.

[6] George R. Taylor. The Transportation Revolution 1815—1860[M]. New York: Rinehart & Company, Inc., 1951.

[7] Douglass C. North. The Economic Growth of the United States, 1790—1860[M]. Englewood Cliffs, N. J.: Prentice Hall, 1961.

[8] Jeremy Atack, Nineteenth-Century U. S Industrial Development through the eyes of the Census of Manufactures[J]. Historical Methods, 1999, 32(4).

[9] Lloyd J. Mercer. Railroads and Land Grant Policy: A Study in Government Intervention[M]. New York: academic, 1982.

[10] Carter H. Goodrich. Government Promotion of American Canals and Railroads, 1800—1890[M]. New York: Columbia University Press, 1960.

[11] Albert Fishlow. American Railroads and Transformation of the American Economy[M]. Cambridge: Harvard University Press, 1965.

[12] Robert W. Fogel. A Quantitative Approach to the Study of Railroads in American Economic Growth: A Report of Some Preliminary Findings[J]. Economic History, 1962, 22(2).

[13] Jeffrey Williamson. Urbanization in the American Northeast[J]. Journal of Economic History, 1965, 24(4).

[14] Green M. Gressley. The American West: A Reorientation[M]. Laramie: University of Wyoming Press, 1966.

[15] John W. Reys. Cities of American West[M]. Princeton: Princeton University Press, 1979.

[16] 何顺果. 美国边疆史——西部开发模式研究[M]. 北京: 北京大学出版社, 2000.

[17] 姜德琪. 略论美国西部开发中交通运输条件之改善[J]. 青海师范大学学报, 2001, (1).

[18] 顾宁. 美国铁路与经济现代化[J]. 世界历史, 2003, (6).

[19] 张友伦. 美国工业革命[M]. 天津: 天津人民出版社, 1981.

[20] 丁平. 论美国以铁路建设为中心的运输革命及其影响[J]. 内蒙古师大学报, 2000, (2).

[21] 丁则民. 美国通史(第三卷): 美国内战与镀金时代 1861—19世纪末[M]. 北京: 人民出版社, 2008.

[22] 汪建丰. 美国政府铁路产业政策变迁的历史分析[J]. 社会科学战线, 2005, (3).

[23] 顾宁. 美国铁路与经济现代化[J]. 世界历史, 2003, (6).

[24] 汪建丰. 试论铁路在近代后期美国经济转型中的地位[J]. 历史教学, 1993, (8).

[25] 刘彦伯. 19世纪美国的铁路与农业现代化[J]. 学术探索, 2014, (1).

[26] 张准. 论美国铁路建设得失及其对我国的启示[J]. 生产力研究, 2008, (3).

# 和谐社会背景下城市社区管理体制创新研究

李 听

(鄂州职业大学 管理学院,湖北 鄂州 436000)

**摘 要:**城市社区的治理是构建社会主义和谐社会背景下重要的民生问题。随着现实社会发展的日益复杂,城市社区管理十分重要,但在和谐社会背景下,现存城市社会管理体制中存在着诸多问题,必须采取相关策略,进行创新管理。

**关键词:**和谐社会;城市社区;体制创新

**中图分类号:**C916

**文献标志码:**A

**文章编号:**1674-6341(2015)05-0048-02

目前,我国正在大力建设社会主义和谐社会,但是在社区管理方面,管理体制不完善等问题很大程度上影响了我国社会主义和谐社会的建设发展。因此,相关部门必须采取措施对社区管理中存在的问题进行处理,针对社区的实际情况,对管理方式进行全面创新。在新形势下,现行城市社会社区管理体制已经无法满足社区自治的需要,要建设和谐社会,就必须做好创新,转变政府的职能以及管理方式,规范好政府以及社区权责利关系,完善社区管理体系。

## 1 城市社区管理体制存在的问题

### 1.1 社区管理体制表现为压力型管理体制

我国相关学者曾经将我国的社区管理体制概括为压力型管理体制。对于压力型管理来说,主要是将经济发展以及社会服务都分解到社区,从政府到街道办,上级传达下层,最终分解到相应的居委会,从而来完成任务指标。但是这种管理方式给社区带来了很大的压力,政府领导将各项任务指标施加给社区,而社区则是无奈地接手各项任务,这在很大程度上影响了社区工作人员的工作积极性,影响了社区工作人员的工作效率。

### 1.2 社区管理机制未能贯彻权责利一致原则

在人力资源的管理中,权责利统一是一项重要的原则。明确规范社区管理中各方权利、责任以及利益三者之间的关系,能够保证社区的各项工作顺利进行。但是根据目前社区的实际情况来看,很多社区工作人员的薪资待遇与其工作量不成正比,一些社区干部的薪资仅仅是高于当地的最低工资标准,尤其是在我国的一些西部城市地区,这种情况十分明显。一般情况下,干部都是加班加点工作,这在很大程度上影响了社区工作人员的工作积极性,最终导致社区服务水平无法得到提升。

### 1.3 社区管理体制制约了社区自治互助功能

社区主要是指能够在固定的区域范围中生活工作的一些群体以及社会组织,并且主要是根据一套制度进行生活的共同体。目前,在现行的城市社区压力管理体制下,社区逐渐作为一个治理单元,行政化的色彩浓厚,社区居委会在强大压力下,逐渐失去了自治的性质。长此以往,逐渐淡化了社区成员的归属感以及责任意识,导致社区无法形成平等互利的自治精神以及互助的特性。

## 2 我国城市社区管理体制的实践探索

在我国经济实力不断提升的同时,相关经济体制发生了很大的变化,导致社区的管理体制也发生不断的变革,很多城市社区都进行了改革创新,根据自身的特点形成了独特的

**收稿日期:**2015-05-11

**作者简介:**李听(1980—),女,河南驻马店人,法学硕士,讲师。研究方向:社会学。

- [27]孙丹榜.试论横贯大陆铁路的铺设与美国西部开发[J].思茅师范高等专科学校学报,2005,(3).
- [28]周钢.野牛的灭绝与大平原印第安人的命运[J].史学月刊,2002,(7).
- [29]高国荣.20世纪30年代美国南部大平原沙尘暴起因初探[J].世界历史,2004,(1).
- [30]黄安年.中央太平洋铁路的建成与在美华工的贡献[J].河北师范大学学报:社会科学版,1999,(4).
- [31]黄安年.华工建设太平洋铁路和美国的崛起[J].历史教

学问题,2007,(6).

- [32]黄安年.沉默的华工和贯通北美大陆的中央太平洋铁路[J].史学月刊,2008,(1).
- [33]汪建丰.论美国早期铁路与美国企业的管理革命[J].世界历史,2005,(3).
- [34]周余祥.美国铁路劳资纠纷调节机制研究——以1926年铁路劳工法为中心[J].历史教学,2012,(4).

**责任编辑:**李增华