# 人口增长对世界经济发展的作用

来源：网络 作者：雪海孤独 更新时间：2024-08-27

*第一篇：人口增长对世界经济发展的作用人口增长对世界经济发展的作用一提及人口的增长，我们的观点大多数可能就会想到人口的增长会导致经济的低速发展，原因往往是由于中国人口过多导致人均数值降低这方面的原因。然而，其实人口增长有其本身的对经济增长的...*

**第一篇：人口增长对世界经济发展的作用**

人口增长对世界经济发展的作用

一提及人口的增长，我们的观点大多数可能就会想到人口的增长会导致经济的低速发展，原因往往是由于中国人口过多导致人均数值降低这方面的原因。然而，其实人口增长有其本身的对经济增长的促进作用：

一、创新是经济和社会发展的根本动力，而人口增长可以从需求和供给两方面促进创新的发生。从需求看，一定密度的人口对生存环境造成适度压力，促使人们发明新的制度和技术来缓解这种压力。从供给方面看，只有当人口达到相当数量时才会有各种各样的人才涌现，他们的新思想、新方法是创新的基础。

二、从较长的历史时期看，人口增长是推动社会进步的主要动力之一。例如欧洲从公元1000年到13世纪中叶的巨大社会变迁，就主要依赖于人口增长及其规模。较大的人口绝对数量是日益增多的贸易和随之发生的城市扩张的基础，而城市扩张又反过来极大地推动了贸易对庄园经济的替代。另外，人口增长还放松了对城市农奴的束缚，因而对提高人类自由也有所贡献。

一般情况是，人口的增长速度，决定劳动力的增长速度。如果人口增长均匀的话，人口的增长速度与劳动力的增长速度，大小应该相等。现在世界的绝大部分国家，人口的增长速度，与劳动力的增长速度，基本相等。在少数国家，比如，中国，劳动力的增长速度，大于人口的增长速度。原因是，中国对汉族人，搞了计划生育政策。中国的人口结构，是萎缩型人口结构。主要表现为一下两个方面：其一，劳动力的增长，降低了劳动力价格的上涨速度。有利于增加资本投资收益。其二，人口增长可以提高社会运行与经济发展的效益。社会的运行，以及许多产业，都具有规模效益。人口的增加，可以促进社会与各种产业规模效益的实现。与人口萎缩，对经济的影响相反。

但是，就现在的状况来看，发展中国家人口增长率远高于世界人口增长率。1980年以来，世界人口年平均增长1.6%，发展中国家为1.9%，发达国家只有0.7%。发展中国家人口增长过快已给经济发展造成了阻碍，控制人口过快增长已成为发展中国家主要的人口战略。发达国家的人口转变经历了三个阶段：第一阶段：高出生率、高死亡率阶段。第二阶段；高出生率、低死亡率阶段。第三阶段：低出生率、低死亡率阶段。人口转变不仅适用于发达国家，也适用于发展中国家：1950s以前是第一阶段，同发达国家第一阶段1950－1960s中期进入第二阶段。但并没有很快进入第三阶段。在这些发展中国家生产力发展水平依然很低，经济结构没有改善，缺少社会和经济动因的诱导，生育观念和行为无改变。发达国家人口转变的第二阶段被拉长，渐进的人口转变没有导致人口爆炸；而发展中国家由于借助外力，第二阶段缩短，因而出现了人口爆炸。

因此，从整体上说人口的增长对经济的发展具有促进作用，但是对于那些人口与资源均衡的国家来说是正确的，一些发展中国家例如中国也要看清当前的形势，分析人口与经济发展的关系，找到正确的对应关系，从而总结人口增长对经济发展的作用！

**第二篇：浅谈农村公路对农村经济发展作用**

浅谈农村公路对农村经济发展作用

一、我国农村公路现状

众所周知，在我国农村的交通运输事业中，公路是最基本的运输工具，此外，农村公路也是我国公路运输中的一个主要组成部分，因此，发展农村公路建设对于发展我国的社会主义现代化建设事业具有深远的重要意义。根据我国提出的全面建设小康社会的基本要求，必须要加强农村的公共服务水平，逐渐缩小城乡之间的差距，不断提高我国广大农民的物质文化生活水平。要达到这一目标，首先要从直接服务于农民出行和农村经济发展的公路事业来开展工作，从而为又快又好的建设农村小康社会提供必要的交通条件。

自从改革开放以来，我国在提高农村公路建设方面投入了大量的资金和人力，目前已经取得了一定程度的绩效，在我国大多数的农村中，我国农村的公路总里程和通达深度都在不断的稳步上升，同时，我国在农村公路建设和改造方面的发展步伐也在不断加快，农村公路的建设管理水平和公路质量水平也都在不断提高。目前，我国农村公路的开通已经显著方便了农民的出行和农产品的运输，也更加完善了我国的交通运输网，从而大大提高了广大农民的收入水平。

然而，在我国农村公路的建设中，仍然还存在着一些问题，比如在偏僻地区的农村公路建设还相当滞后，大部分地区还存在着资金的缺口问题，以及农村公路的专业化管理和养护水平还比较低下，同时，公路建设专业人才的缺乏也是制约农村公路发展的一个关键因素。

针对我国目前的农村公路以及整体交通运输的发展现状，在我国以后的交通运输发展事业中，必须实行两手抓的战略方针，一是要全面加快建设我国的交通主干道，保证我国经济的稳步发展；二是要提高农村公路运输的发展步伐，使得农村公路的发展与国家交通主干道的发展协同前进。

二、农村公路对农村经济发展的重要性

在我国广大农村地区，公路运输是最基本的交通工具，农民的正常出行和农产品的正常运输都是需要公路来保障的，因此，农村公路的发展对于保证农村发展具有重要的意义。所以农村经济水平的发展必然也是离不开公路的，公路对于农村经济发展的重要性主要体现在以下几个方面：

（一）改善投资环境，打破农村封闭现状

加强农村的公路建设水平，必然会改善农村的交通运输条件，这样就可以打破广大农村自然封闭的现状，使得更多的农产品可以运往城市中销售，也可以使得更多的开发商和开发公司进入到农村进行投资发展，从而加快农村的经济发展。

在以前的农村发展过程中，由于农村道路条件的不便，造成了农村大量的农产品和其他农作物都无法运出到城市中去，这样农民们只能守着这些产品过日子；此外，由于交通条件的限制，开发商们也不愿意到交通条件较差的农村进行土地、水电以及矿产等资源的开采，这样造成的结果就是农村的各种资源都得不到充分的利用，进而造成农村经济发展滞后，农民生活水平低下的问题。

通过对农村公路的建设，无疑会加强农村与城市之间交通运输的便利性，农村中生产出来的农产品和农作物可以运往城市进行销售，而城市中的先进设备和产品等也可以运往农村中帮助农民进行生产工作，此外，农村中蕴藏的大量土地、水电等资源也会吸引更多的开发商进入到农村中进行投资，这在一定程度了改善了农村的自然封闭状态，提高了农民的生活水平，也带动了农村经济的发展。

（二）增加农民就业，提高农民收入

以前，农民要想参加农生产以外的就业来增加收入就只有一条途径，那就是离开家乡进城打工，然而，当越来越多的农民进入城市后，又带来了新的问题，比如农民工的安全隐患问题以及家里的老人小孩无人照顾等。因此，背井离乡的进城打工对农民来说也不是一个好的就业方式。

其实，当农村的公路建设水平提高后，农民们完全可以打破旧的思维方式，用新的就业平台来扩大农民的就业和增加农民的收入。具体来说，农民们可以通过以下几个途径来增加就业的机会和岗位：一是加强招商引资，拉动开发商进入到农村中来投资开发，一旦开发商在农村中进行建厂生产后，这样农民们就可以在家门口参加工作，而不用再背井离乡；二是充分利用农村的自然资源，进一步丰富农村的自然风光、传统文化、农家特色以及农村绿色食品等功能，在农村中以农家乐的形式来吸引城市里人们来消费，这样农民们就可以在家中开展旅游、餐饮服务业；三是加强引进新的农生产技术和设备，抛弃传统的农生产观念，利用农村现有的土地和水电等资源来推动现代农业的快速发展，这样农民们就可以在自己的土地上来提高经济收入。

因此，加强农村的公路建设对于推动农民就业和增加农民的经济收入有非常重要的作用，当农民的经济收入水平提高了，整个农村的经济发展水平也就跟着提升了。

（三）加强农村对外交流，加快农村信息传播

过去由于农村经济发展比较滞后，所有的文化传播机构都主要分布在各大城市中，因此，媒体关注的焦点和信息传播的市场也都集中在城市中，这就造成了占全国大部分人数的农民们不受媒体的关注，而且信息在农村中的传播覆盖程度和传播内容都远远不及城市。

当农村的公路建设情况改善了之后，农村的交通道路便利了，农民的经济水平也提高了，因此农村的对外交流和信息传播情况也有了明显的改善。没有对外交流、没有新信息的传播，农村的农民们只能封闭的生活，他们没有新的知识和技术，所以就很难在农业生产中采用科学的方法来进行管理，因此，通过创新的方式来提高生产效率对他们来说就更是天方夜谭。然而，随着新信息的传播和对外交流的不断深入，这种情况也在逐步改善，农民们可以通过新技术和借鉴其他地方的技术来提高自己的生产效率，或者是通过接受一些专业的技术培训来提升自己的专业素质，进而来更好的进行农业生产。

由于农村道路条件的改善，媒体可以方便的进入到农村中进行宣传，使农村和农民生活也成为社会关注的焦点，同时还可以将最新的农业生产信息在农村中进行传播，从而使农民们在加强自身专业素质的前提下，采用新的技术和新的设备来投入生产，从而提高生产效率，增加经济收入。

（四）加快农村城镇化建设，提高农民生活水平

缩小城乡之间的差距是我国现代化建设事业中的一个基本目标，然而，在以前，由于农村交通运输情况的不便，农村中的人们很难进入到城市中，而城市中的人们也无法真正的进入农村，他们完全是生活在两个世界中，这样只会使得城乡之间的差距越来越大。

随着农村公路建设的不断深入，农村和城市之间的道路和交通运输也变得更加便利，因此农村和城市之间的差距也逐渐开始减小。当农民的经济收入有了一定程度的提高之后，他们便开始注重物质文化生活，逐渐向城市人们的生活靠近。农民们可以借助便利的交通进入到城市中进行购物和学习，并且不断的将城市中的先进物质引入到农村中，此外，城市中的一些商家也可以方便的进入到农村中进行运营，这样不但会使得城市和农村之间的差距越来越小，同时也会在农村中逐渐形成小的商业中心，使得农民的生活水平不断上升，从而使得农村城镇化建设的步伐也越来越快。

**第三篇：人口增长对生态环境的压力**

人口增长对生态环境的压力

（1）对土地资源的压力

土地是人类赖以生存的物质基础，在人类生存所需的食物来源中，耕地上的农作物占88%，草原和牧区占10%，海洋占2%。随着海洋的开发利用，海洋为人类提供的食物能量将会增加。目前，全球适于人类耕种的土地约1.37×109 hm2，人均约0.26 hm2。但由于非农用地增加、土地荒漠化、水土流失、土壤污染等原因，促使人口增加与土地资源减少之间的矛盾越来越尖锐，人口增加对土地的压力越来越大。据联合国 粮农组织研究，目前全球大约有5亿人口处于超土地承载力的状态下。人口过载对生态环境，特别是农业生态环境的威胁巨大。

（2）对水资源的压力

虽然水是可再生 资源，但也有一定的限度。对某一区域，水循环的自然过程限制了该区域的用水量，这就意味着人均用水量是一定的。如果人口增加，用水量就会相应增加，同时污 水也相应增加，而人均水资源减少。如果要维持生活水准，则需要开采更多的水资源，造成水资源缺乏日益严重，甚至导致水荒。人均年可用水量1 000～2 000 m3的国家被列为水资源紧张国家，全球现有100多个国家缺水，其中有40多个国家严重缺水，十几个国家发生水荒。

（3）对能源的压力

能源为人类生产 生活所必需。随着人口增加和经济发展，人类对能源的需求量越来越大。据统计，1850～1950年的100年间，世界能源消耗年均增长率为2%。而20世 纪60年代以后，发达国家能源消耗年均增长率为4%～10%，出现能源危机。现在能源危机已成为一个世界性的问题。为了满足人口和经济增长对能源的需求，除了矿物燃料外，木材、秸秆、粪便等都成了能源，给生态环境带来了巨大的压力。发展中国家的燃料有90%来自森林，造成森林资源的严重破坏。许多地区树木 被砍光，植物秸秆被烧光，甚至牲畜粪便也用做燃料。据联合国粮农组织估算，在亚洲、非洲等地，每年作燃料烧掉的粪便大约有4×108 t，使农田肥力减退。全球目前以矿物燃料利用为主，一方面缩短了其耗竭时间，另一方面释放出大量的CO2，引起温室效应和全球气候变化，危害地球自身的健康发展。

（4）对森林资源的压力

人口增加，人类需求也不断增加，为了满足衣食住行的要求，人们违背自然规律的制约，不断进行掠夺性开发，比如毁林造田、毁林建房、采伐木材等，使得越来越多的森林受到破坏。森林的大肆砍伐，破坏了生态平衡，引起水土流失、土地荒漠化、生物多样性减少等一系列问题。

（5）环境污染加剧

人口增加和经济发展，使污染物的总量增大。大量工农业废弃物和生活垃圾排放到环境中，影响了环境的纳污量以及对有毒、有害物质的降解能力，加剧了环境污染，从而进一步影响到人类的健康。

**第四篇：关于环境保护对我国经济发展作用的论文**

关于环境保护对我国经济发展作用的论文

合肥六中高一三班黄志宇

我国从改革开放以来经济有了飞速发展，但其代价却是资源的过度利用与环境的破坏，造成了一系列的环境污染问题。因此，关注环境问题、保护环境成为我国经济发展中面临的重大问题。

从短期发展来看，牺牲环境可以换取更快的经济发展。但从长期发展来看，必须通过改善环境才能获得长足持续的经济发展。我们现在所实行的可持续发展战略，其最大特点就是将环境作为经济成本的一个部分，所以环境保护成为降低成本、提高经济效益的途径，保护环境提供了经济持续发展和稳定的条件。

但是环境保护绝不是消极地防治，更重要的是对环境进行有效的改善和管理，以及开发和利用。这样才能把环保和经济发展有机结合，促进我国经济发展，同时经济力量也要为环境提供物质上和技术上的支持。

只重视经济却忽视环境保护的严重后果比比皆是。例如2024发生的舟曲泥石流，此次灾害共造成1144人遇难，水毁房屋307户、5508间，损坏车辆38辆。而发生灾害的主要原因就是对环境的破坏。舟曲县城承载了大量的人口聚集，人一多，就需要各种各样的资源，于是砍伐树木，开采矿山，乱开乱挖就变得很平常，所以才有灾难的发生。以及最近发生的广西龙江镉污染事件、欧洲严寒、越来越频繁的沙尘暴、极端天气的增多，都与环境的破坏有关系。

由此可见，人类对环境的破坏最终将反作用于人类自身。保护环境并不是牺牲发展，发展与保护环境不是对立的，而是相辅相成的。保护环境，才能真正实现可持续发展，才能达到人与自然的和谐相处。所以，解决环境问题，避免环境带给人类的影响显得尤为重要。我们应该将环境保护与经济发展摆在同样的位置。要选择恰当的经济发展方式，加强发展过程中的环境治理，就不会给环境带来毁灭性的污染或破坏，反而会拉动经济实现可持续的增长。

**第五篇：浅论港口对区域经济发展的带动作用**

浅论港口对区域经济发展的带动作用

港口是区域经济发展的重要资源，是带动区域经济发展的核心战略优势，港口经济已经成为区域经济发展的增长极。

一、港口发展对区域经济发展产生乘数效应

港口发展的乘数效应表现在两个方面：一是表现在港口业本身的乘数效应。“据初步测算，我国沿海港口每百万吨吞吐量可创造1亿元以上的GDP和2024多人的就业机会。”港口产业不仅解决了大量的就业问题，创造一定的国民收入，而且带动了为港口建设提供原材料和港口机械的行业的发展，这些行业又会带动为其提供原材料、机械、服务等其它行业的发展等等。港口运输业需要金融、邮电、通讯、餐饮等行业提供服务，从而带动了第三产业的发展。二是港口区域经济的乘数效应。沿海港口城市是先进产业最先登陆的地区，无论是依靠雄厚的资金发展起来的资金密集型还是知识技术密集型产业，都会逐渐在港口城市形成支柱产业。这些支柱产业的发展会带动一系列为它们服务的生产性和非生产性行业的发展，使沿海港口城市的社会规模越来越大。

二、港口发展将直接推动区域基础设施建设

据世界银行的研究，一个区域的总产出受道路、机场和港口等基础设施的影响显著，区域经济发展与公共基础设施之间存在着一个正相关关系。港口经济的发展直接导致对道路、港口等公共设施需求的增加，可以吸引大量外来投资、技术和人才，推动与基础设施有关的配套设施建设，将进一步改善地区投资环境，提升区域对外开放的形象。

三、港口发展拉动了区域的产业集聚

就现代港口的临港产业看，大都呈现产业集聚态势。在国外，法国的福斯港，在进口原油、铁矿石、煤炭的基础上，形成了炼油―石油化工、钢铁―金属加工为主体的工业体系，其产量占到全国的1/4；日本的阪神工业带，在港口沿海附近1~3公里的狭长区域内，分布着6000多家工厂，神户制钢、川崎重工、三菱电子等都在这里设有大厂。在国内，凡是临港工业发展较快较好的地方，都呈现或采取产业集聚态势。以青岛港为例，物流、临港服务、修造船等关联行业发展迅速，港口经济集聚效应明显，世界500强和众多国际著名企业相继到青岛投资发展，大量资金、技术、人才以及一些重大项目向青岛及周边区域集中，形成了大量外部投入，为经济发展带来了新的活力，成为青岛地区经济发展的重要带动力量。

四、港口发展带动了区域的技术升级

一是沿海港口城市是科学技术传播的主要通道。西方工业革命出现的三次技术革命，均发生在沿海国家，欧洲沿海国家首先成为新技术革命的受益者，继而向亚洲、拉丁美洲渗透。在亚洲，日本及“四小龙”是该地区最大的受益者，亚洲的新加坡、香港、泰国等沿海国家和地区成为亚洲地区新技术革命植入与成长最快的地区。二是港口发展可为区域引进先进技术。我国在改革开放之后，第三次新技术革命的浪潮很快在沿海港口城市登陆，首先在我国东南沿海与香港交汇点的深圳，80年代以后，新技术开发区逐渐扩展到沿海开放的各个城市。沿海港口城市，往往成为跨国公司聚集的区域，跨国公司的聚集不仅带来了资金和大量的物流，而且带来了先进的技术和管理经验，带动了区域的技术升级，促进了港口城市的经济发展和港口的繁荣。

五、港口发展促进了区域的产业优化

自然资源是经济发展的基础，而资源分布的不平衡性决定了交通运输对区域经济发展的重要影响。港口作为海陆货物运输的结合点，拥有更为广阔的经济腹地，具有利用外部资源发展本地区经济的独特优势，已成为配置资源、调整区域产业结构的重要力量。港口经济在发展中可通过依靠科技进步，调整和改造传统产业，提高产品质量和产量，开发新产品，加强科技创新，支持新兴产业的发展，以及提升第三产业的比重，从而促进区域产业结构的优化升级。同时，现代化港口也为本地区参与全球竞争提供了高效便捷的通道，既可降低各种资源运输成本，又可降低区域经济发展中的交易成本，形成良好的发展环境，增强本区域的竞争优势。

六、港口发展带动了腹地经济发展

国内外发展实践表明，港口经济已经成为区域经济发展的增长极，带动腹地经济发展的强大引擎。一方面，港口本身是所在地区经济的一个重要组成部分，港口的生产经营和发展可为地区经济创造直接的产值、国民收入、就业机会和税收，直接为区域经济发展做出贡献。另一方面，港口建设和港口经济的发展将直接推动有关基础设施的建设和完善，改善地区投资环境，提升区域对外开放的形象，吸引国内外大量的资金、技术和人才，从而推动区域外向型经济的发展。

七、港口为开辟自由贸易区创造条件

世界发达国家为加强与各国间的经济技术交流和发展对外贸易，都先后建立起各种形式的自由港和自由贸易区。自由港就是在港内装卸、储存和转运的绝大部分货物可免除关税及海关程序，自由进出，外商可对商品进行简单的加工及其它各种技术处理，然后自由销售。由于自由度大，港口可以吸引国际贸易商云集，迅速形成国际贸易中心。自由贸易区的免税范围较自由港要小，海关可有不同程度的监管。目前世界上有100多个自由港，600多个自由贸易区。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找