



北京交通大学  
基础产业研究中心文库  
《现代运输经济学丛书》

丛书主编：荣朝和

Beijing JiaoTong DaXue  
JiChu ChanYe YanJiu ZhongXin WenKu  
XIANDAIYUNSHU JINGJIXUE CONGSHU

# 综合交通运输的 体制与研究方法

ZONGHE JIAOTONG YUNSHU DE  
TIZHI YU YANJIU FANGFA

荣朝和 / 等编著



经济科学出版社  
Economic Science Press

北京交通大学基础产业研究中心文库

《现代运输经济学丛书》

丛书主编：荣朝和

# 综合交通运输的体制 与研究方法

荣朝和等 编著

经济科学出版社

## 图书在版编目 (CIP) 数据

综合交通运输的体制与研究方法 / 荣朝和等编著.  
—北京: 经济科学出版社, 2010. 9

(北京交通大学基础产业研究中心文库 / 荣朝和  
主编. 现代运输经济学丛书)

ISBN 978 - 7 - 5058 - 9911 - 7

I. ①综… II. ①荣… III. ①交通运输经济 - 研究  
IV. ①F5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 181417 号

责任编辑: 纪晓津

责任校对: 徐领柱

版式设计: 代小卫

技术编辑: 董永亭

## 综合交通运输的体制与研究方法

荣朝和等 编著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 88191217 发行部电话: 88191540

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

印刷厂印刷

装订厂装订

880 × 1230 32 开 12 印张 300000 字

2010 年 10 月第 1 版 2010 年 10 月第 1 次印刷

印数: 0001 — 3000 册

ISBN 978 - 7 - 5058 - 9911 - 7 定价: 23.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

(版权所有 翻印必究)

本书出版得到

教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目  
《中国综合交通运输体系研究》(07JZD0012) 支持

# 丛书前言

---

运输经济学是应用经济学的一个重要分支，是以经济学的一般理论和方法研究探讨与运输有关的各类问题的一门学科。人类从事交通运输以克服空间距离的阻隔，这是一项无时不在、无地不在的任务，其联系和影响远远超出运输业本身而深入到社会经济生活的各个方面，因此运输是人类的基本活动之一。和其他行业甚至包括一些网络型行业相比，运输业更具网络经济、自然垄断和公益性特点，这使得其在供求关系、投资建设、运营组织以及政府作用等方面的重要性和复杂性更加明显，需要进行更有针对性的经济学分析和解释。运输问题的重要性和复杂性使得运输业成为一个能够应用几乎所有经济学基本理论与方法的极好领域，也是严格检验与完善这些基本理论与方法的极好场所。

从古典经济学开始，运输问题就一直受到关注，那些与运输有关的经济学现象往往总能够启发或诱导经济学代表人物提出重要的经济学思想或理论，或者成为解释重要思想或理论的著名案例。例如，我们可以很容易就举出亚当·斯密关于运输业与市场范围关系的论述、马克思关于运输与资本和商品剩余价值关系的论述、杜

彼特利用运输案例提出边际概念、马歇尔和庇古关于运输与分工及外部性关系的论述、科斯在提出产权理论时关于蒸汽火车行驶殃及沿途农田的例子、威廉姆森以铁路为例说明资产专用性、钱德勒在论述现代企业形成和规模经济时对铁路等运输行业例子的引用，等等。从某种意义上说，运输领域是从事经济学研究的一块宝地。

但运输经济学在很长一段时间里似乎与主流经济学没有很好地融合在一起。我们认为其原因在于：一方面，运输经济问题确实有很强的行业特点，运输经济学家在建立该领域的学科体系或进行经济分析时似乎更像行业技术专家，较少使用通用的经济学方法和语言，而一般经济学家也难以在短时期内从总体上把握住整个运输经济学的脉络，因此学科之间的沟通比较困难。另一方面，过去一般经济学是以新古典理论作为基本框架，但这种分析框架需要一系列非常严格的假设前提，例如完全竞争、交易成本为零、信息完全对称等，相比一般工商业，这些假设在交通运输领域更加不适用，因此经济学一直没有为运输经济学提供一个适当的分析框架和基础以建立起自己合理的理论体系，在运输经济学教科书中直接平移过来的新古典理论又确实距离运输市场的现实十分遥远。可喜的是，这两种情况都已经出现显著变化，运输经济学家开始比较自觉和熟练地运用经济学的通用分析方法，特别是经济学微观领域的几乎所有最新进展也都为运输经济研究提供了相对比较理想的理论工具。

北京交通大学产业经济学科最早就是起源于铁路及一般运输经济的教学与研究。该学术群体近年来注重广泛借鉴经济学最新成果研究各种基础产业的经济问题，已经取得一批具有较高理论水平和实践意义的成果，确立了国内高等院校中以运输经济和基础产业经济分析为特色的国家重点学科的地位。20世纪90年代

中期，如何突破计划经济体系框架，推出适应市场经济和综合运输体系要求的新的运输经济学教科书，成为当时摆在我国运输经济学界面前的一个挑战；新世纪到来之际，编写并出版能够与学科国际主流和经济学主流接轨的运输经济学教材，使我国运输经济学学科的发展尽快进入一个新的时期和新的层次，成为我国运输经济学界的又一次挑战。北京交通大学产业经济学科分别于1995年和2002年出版的运输经济学教材中率先突破苏联的框架，并集成国内外运输经济学成果和突出体现运输业网络特点的经济分析，为学科走向成熟做出了重要贡献。除出版教材之外，该学术团体还出版了一些体现运输经济学最新前沿领域与成果的专著、论文集和译著，并得到学术专业内外人士的好评。

在运输经济研究中，一般经济学的最新前沿和发展，如交易成本理论、产权理论、博弈论、制度变迁理论、契约理论和产业组织理论等，仍旧不能直接平移或套用，因为每一个领域都存在适用经济学一般原理的技术约束和体制约束，运输业也不例外。尽管经济学提供了很好的分析手段，然而需要分析的对象在这里是以实体网络作为基础的运输业，需求是旅客与货物在空间上的位置移动，供给则是厂商在运输网络上提供的位移服务，网络特性使运输业的经济分析与一般工商业有很大不同。即使是已经十分成熟的一些经济学分析方法，也已经证明必须在网络特性这一特定坐标系中重新考虑其针对性和适用性。而通过认识运输业的特殊性去检验和发展已有的一般经济学理论，这对经济学本身的进步也具有重要意义。作为国家级重点学科的北京交通大学产业经济学科，多年来形成了深入行业内部、采用规范的经济学理论与方法进行研讨的学术传统和特色，我们打算继续发扬这一特色，策划和出版本丛书就是进一步推进和深化这一领域研究工作的一部分。

本丛书的作者及编译者主要由北京交通大学经济管理学院产业经济学科点的教师和毕业博士生组成。丛书的设计思想包括：展示近年来本学科的重要研究成果，鼓励学术新人，有选择地推介国外的重要著作以及尽可能系统地积累和系统地保存运输经济学科的研究型文献。希望丛书的出版不但可以证明运输经济学自身正在走向成熟，而且能够带动一般经济学在运输经济问题领域进行更深层次的研究和应用。

感谢北京交通大学经济管理学院和基础产业研究中心为本学科领域所提供的良好学术环境，特别是在本丛书出版过程中所给予的大力支持。也感谢经济科学出版社经管编辑中心主任纪晓津编审对丛书筹划的创意，以及在出版工作中付出的辛勤劳动。

荣朝和

于北京交通大学

# 本书前言

---

—

这是一本试图更多使用经济学思想与方法对综合交通运输问题进行研究的论文集，它是北京交通大学经济管理学院运输经济学团队承担教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目“中国综合交通运输体系研究”的部分成果。所选论文主要涉及综合交通运输的体制与研究方法，故也以此为书名。

文集内的大部分文章分别体现了近年来北京交大项目团队成员对相关问题进行的思考。而根据要求，项目团队还将出版一本作为最终成果的《中国综合交通运输体系研究》专著，我们将在那部著作中以更加严格的逻辑一致性方式全面阐述对我国综合交通运输体系的观点。

本文集中也包括了少数与我们团队或团队成员具有某种合作关系的学者的相关成果，这些学者包括长沙理工大学管楚度、丁琪琳，深圳市交通运输委员会黄敏，北京工业大学宗刚，长安大学颜飞，交通运输部规划研究院李玉涛，清华大学程楠和北京大学吴必虎等。他们

的这些成果与我们的学术主张关系非常密切，也给文集增色不少。特别要说明的是，黄敏同志的文稿是根据会议发言录音整理的，该文对深圳市综合交通运输体制改革的思路作了很清楚的说明，被作为特殊文献收入。此处要对所有学者们的深邃见解和宽容大度表示我们的赞赏与谢意。

感谢《中国软科学》、《综合运输》、《北京交通大学学报（社科版）》、《交通运输系统工程与信息》、《地理研究》、《财经》、《城市问题》、《运输经济与物流评论》、《国际城市规划》等刊物接受了这些论文。也感谢国家自然科学基金及其他有关机构和各方人士对形成这些研究成果所提供的共同支持与帮助。

文集中的绝大多数论文并不刻意区分“交通”、“运输”和“交通运输”等概念之间的差别，因此会有交叉使用或混用的情况。

## 二

本文集中的论文基本是以正式发表时间排序，若按研究主题则大体可以归结为“交通体制”、“研究方法”、“通道、枢纽与多式联运”、“城市交通”和“交通规划”五个组别。

**交通体制主题** 该主题包括荣朝和2005年《关于我国尽快实行综合运输管理体制的思考》、赵坚、陈和2006年《关于我国实行国土、交通、建设综合管理体制的思考》、荣朝和、谭克虎2008年《综合运输：到了从制度层面根本解决问题的时刻》、荣朝和2008年《运输业管理体制的改革方向是横向综合、纵向贯通》、黄敏2009年《深圳市交通运输管理体制的综合化改革》和程楠、荣朝和、盛来芳2010年《美国交通规划体制中的大都市区规划组织》共6篇论文。

综合交通运输发展过程中，管理体制一直都是核心性问题，世界各国半个多世纪以来运输业的发展都告诉我们相同的经验，即一定要建立综合体制以便从根本上去除对推进运输一体化的障碍。中国是否应该以及是否应该尽快建立综合性的交通运输，管理部门也曾有过争论，北京交大学术团队一直是旗帜鲜明的正方。可以看到我们在 2005 年以来的文章中一再明确主张要尽快建立综合交通管理体制，而这一观点的最初形成甚至则可以追溯到 20 多年以前。同样地，赵坚、陈和在 2006 年提出实行“国土、交通、建设综合管理”即更加综合化的体制改革建议，也十分难能可贵。相关研究结论的得出，除了通过运输业发展阶段转变、运输系统内在衔接性和一体化的需要、交通运输发展与资源环境的矛盾以及经济活动空间演化与交通运输相互作用等多角度的理论分析，团队成员还总结了国际上的诸多经验，包括深入评介在美国特定行政体制下形成并逐步完善的大都市区规划组织。令人高兴的是，尽管还存在着明显缺项而且仍然矛盾重重，还需要继续克服体制障碍并提高驾驭现代运输管理的能力，但综合主管部门在中国终于蹒跚上路，包括深圳在内的城市综合交通体制也已开始坚定地走入正确方向。

**研究方法主题** 该主题包括荣朝和 2006 年《重视基于交通运输资源的运输经济分析》、金雪涛、荣朝和 2006 年《世界可持续发展工商理事会的可持续交通项目评介》、荣朝和 2008 年《如何把握运输经济学研究的发展方向》、荣朝和 2009 年《关于运输经济研究基础性分析框架的思考》、吴昊 2009 年《论交通运输综合化的发展趋势》、欧国立 2010 年《三维综合交通运输理论阐释》、管楚度、丁琪琳 2010 年《综合运输体系重释及其规划设计思路另构》和李玉涛、荣朝和 2010 年《重视需求视角的综合交通运输政策研究》共 8 篇论文。

现在已经很少有人再怀疑综合交通运输是值得认真研究的领域，但综合运输研究方法的必要进步却尚未引起足够关注。过去人们更多的是从交通工程和技术创新等视角去思考运输问题，而我们认为应该更加重视经济学方法。相关论文成果可以分为两个视角，其中一个是通过提出运输经济研究的一般性方法为综合交通运输研究提供理论基础，包括分别提出产品——资源——网络经济（PRN）的分析框架和运输业网络形态的分层（TNFS）分析框架。另一个则是提出特别针对综合交通运输问题的特定研究方法和解释框架，包括：吴昊提出交通运输的综合化具有层次性和阶段性，交通运输综合化的发展趋势是从交通方式间衔接与匹配的系统内部综合化，逐步走向交通运输与土地、能源及环境协调利用的外部综合化；欧国立提出综合交通运输包括功能维度、结构维度和运作维度等不同层面的意义，分别对应着交通运输应该“生产什么”、“用什么生产”和“如何生产”等问题；管楚度等提出综合运输体系需要综合不同运输方式的运输服务特性和结构特性，核心内容主要是包括诸多项目的运输对象有效衔接及运输主体的有效衔接；李玉涛等则提出需求视角运输政策研究的重要性，并建议关注交通运输与经济增长之间的“解耦战略”。所有这些都是综合运输研究中具有明显独创性的探索和贡献。

**通道、枢纽与多式联运主题** 该主题包括荣朝和 2006 年《企业的中间层理论以及中间层组织在运输市场中的作用》，荣朝和 2007 年《德国柏林中央车站的建设理念与启示》，王杨堃、荣朝和 2007 年《多式联运经济组织的演变及其启示》，黄志刚、荣朝和 2007 年《国外城市大型客运交通枢纽的发展趋势与原因》，荣朝和、吴昊、程楠 2007 年《关于通道规划及京沪通道资源优化配置的思考》，颜飞、宗刚 2009 年《综合运输的价值链与价值链治理》和黄志刚、荣朝和 2010 年《交通区位性能与大型

铁路客站对交通资源的整合作用》共7篇论文。

与其他一些研究把综合运输问题主要限于判定各种运输方式之间的合理比例，或一下子就要把所有的问题全都“综合”进来有所不同，我们主张综合运输问题的核心应该是不同运输过程之间的有效衔接。我们还一直主张运输业的发展是有阶段性的，而运输衔接问题中所涉及的综合性也是一个不断提升的过程。在某一时期之前，运输业的发展主要表现在单方式运输线路或网络的建设与运营，那时候运输衔接主要体现为解决简单的地区可达性问题；而当运输业发展到必须考虑综合性通道的功能与资源共用时，运输问题的综合性就开始无法回避了；而当运输业的建设与管理重点从线路、通道转移到综合性枢纽，以及必须实现多式联运，进一步推进现代物流的时期，运输业发展的综合性和一体化问题就变得越来越突出，对相关运输企业以及政府能力和水平的要求也越来越高。综合运输研究意味着运输研究应该跨过只需关注单方式线路建设与线上运营的阶段。通道、枢纽和多式联运这些领域的研究在中国才刚刚开始，但以上这几篇文章通过准确定义问题和成功使用经济学前沿理论，所体现的初步成果已经预示了该领域未来研究内容会有多丰富，也显示了应该如何把经济学方法结合到综合运输研究中来。

**城市交通主题** 该主题除了前面已经提到的荣朝和2007年《德国柏林中央车站的建设理念与启示》，黄志刚、荣朝和2007年《国外城市大型客运交通枢纽的发展趋势与原因》，黄敏2009年《深圳市交通运输管理体制的综合化改革》，程楠、荣朝和盛来芳2010年《美国交通规划体制中的大都市区规划组织》和黄志刚、荣朝和2010年《交通区位性能与大型铁路客站对交通资源的整合作用》等5篇论文的内容，还包括赵坚2008年《城市交通具有塑造城市形态的功能——以北京为例的分析》共6篇

论文。

城市在很多地图上只表现为综合交通网络中的一个节点，但节点如今已经越来越制约或决定着整个网络的效率。随着线路与通道建设任务逐渐基本完成，交通运输发展问题中的大部分就会转移到广义的城市交通问题上来，因此城市交通目前和未来会越来越特别凸显综合交通所涉及的各种难点问题。城市交通问题既是网络问题也是枢纽问题，因为城市交通本身就是复杂的开放式网络，而“枢纽城市”与“城市交通枢纽”等概念又在不同层次上将问题纠结在了一起。赵坚在自己的论文中深入论证了特定的城市形态必定要求特定的城市交通模式与其相适应，而城市交通又具有引导城市形态发展、塑造城市形态的功能。深圳市交通管理体制的改革，很有特色，是国内大城市在综合交通运输及一体化交通运输体制改革中非常难得、非常宝贵的探索努力，其经验值得认真关注；而程楠等对美国大都市区规划组织的介绍有助于我们理解国外的重要动态。黄志刚等则构建了基于交通区位性能视角的大型铁路客站对交通资源整合作用的理论解释框架，并以此来探讨网络中枢纽节点上的资源配置效率与网络效率之间的内在关系。

**交通规划主题** 该主题除前述荣朝和、吴昊、程楠 2007 年《关于通道规划及京沪通道资源优化配置的思考》、管楚度、丁琪琳 2010 年《综合运输体系重释及其规划设计思路另构》和黄志刚、荣朝和 2010 年《交通区位性能与大型铁路客站对交通资源的整合作用》等 3 篇论文，还包括余青、吴必虎等 2007 年《风景道研究与规划实践综述》、陈佩虹 2009 年《一体化交通规划从概念到现实的途径》、荣朝和 2010 年《推进综合交通规划的方法创新》和荣朝和 2010 年《经济学视角的交通规划解读》等 4 篇共 7 篇论文。

有效率的交通规划是建设综合交通体系的重要途径，但传统规划体制及规划方法与综合交通所要求的资源配置效率存在重大矛盾。在这一主题的相关论文中，团队成员的成果既包括从综合交通视角对通道、枢纽的规划思路与方法提出改进建议，也包括从基本性质和基本原理上对综合交通规划所进行的思考。管楚度等提出综合运输面临的新需求包括无最终目标的运输需求和有最终目标的运输需求，而综合运输体系规划设计就是满足无最终目标的运输需求的机制设计。随着交通运输的综合化和一体化进程，交通规划的边界会越来越模糊，有越来越多原本不包括在内的东西要涉及，因此交通规划的体制和方法都需要调整，余青、吴必虎等对国内外风景道研究与规划进展的综述在这方面提供了很好的范例。陈佩虹提出在我国实现一体化交通规划的途径包括：加强综合管理体制建设、科学设立区域综合规划机构、立法体现一体化交通规划原则以及多部门参与一体化交通规划等。荣朝和则提出了突出综合交通体系形态描述的规划编制思路，设计了从功能特征视角描述交通运输体系形态的主要内容，并特别强调了交通规划必须遵循有利于提高资源配置效率和节约运输成本的基本原则。

### 三

在本文集体现的成果中，我们初步认为综合运输是交通运输系统内各组成部分之间，以及交通运输系统与其外部环境之间形成一体化协调发展的状态，而在我国目前的运输业发展阶段，以多式联运为代表的衔接性是构建综合运输体系的核心问题。对综合交通运输的认识是一个逐渐深化的过程，我们不否认广义综合运输的多目标性，但深知这些目标之间的内在矛盾和全面实现的

难度。我们从研究中得到的结论是不解决核心的衔接性问题，综合运输的其他目标实际上都无从实现。

综合运输是运输业发展出现重大阶段性转换所提出的现实要求，必须改变传统的运输发展观念和运输业发展政策，其中包括需要反思过去一向以片面增加供给为主导的传统交通发展模式与政策研究。过去那些“只要是交通建设就都对经济发展有利”和“基础设施建设不存在重复建设问题”的认识、规划建设主要专注线路设施和单一方式发展，以及重视建设但忽视养护维修等倾向，已经明显越来越不符合目前我国经济发展的实际情况与要求。理论和实践都已经告诉我们，综合交通运输是贯彻科学发展观和转变经济增长方式在交通运输领域最重要的体现。

传统交通发展模式存在着抢占资源和严重浪费的弊端，不同交通方式一旦有条件，例如原来由于能力严重不足抑制社会需求和经济发展的状况得以解脱，就很快会以急速自我膨胀但却脱离社会需求为显著特点表现出来。运输业超理性过度投资的倾向除了自身大量负债导致财务上的不可维持性，也将使社会经济为此付出巨大代价，并极可能对社会经济的良性发展形成损害。我国运输业发展中表现出来的新情况和新问题已在强烈呼唤相关的体制、政策及研究方法进行及时调整，而需求分析与约束条件在交通运输发展政策与战略研究中必须上升到应有的地位。

强调社会需求的分析与管理以及运输业发展的约束条件，就要更加关注交通运输体系的功能，关注其中的衔接性和一体化问题，关注交通运输资源的特性与优化配置要求，关注相关资源环境的可持续利用，而不能再去单纯追求运输设施设备在数量、规模与技术标准上的不断提升。从这个角度看，在有效衔接这样的意义上讨论综合交通运输问题，比只一味想要人为安排好运输方式之间的合理比例，或是把所有与交通运输有关的东西都放进综

合交通的概念里去更有价值。强调有效衔接意义上综合交通运输的原因，是希望在认识理念和政策落实上都能够切实抓住综合交通运输的核心内容，避免既难以从理论上说清到底什么是综合交通，在现实政策中也难以真正落实的局面。

交通运输发展方向从片面增加供给向关注需求与约束条件转变，意味着以工程和技术为主导的交通政策研究也需要进行重大调整。我们主张重视经济学和其他人文社会科学在交通运输政策制定与研究中的作用，力图对长期以来主导着运输领域研究的其他工程性、技术性更强的学科方法提供必要的补充，并修正一些已经出现的偏差。在教育部的哲学社会科学研究重大课题攻关项目中设立“中国综合交通运输体系研究”课题，以及本文集和其他陆续形成的很多成果都说明，以经济学为代表的人文社会科学应该而且能够在交通运输研究中发挥重要作用。当然，政策研究中原有主导学科的改变或调整是一个缓慢的过程，经济学等学科在交通运输研究中更多发挥作用的进程，取决于这些学科所能表现出的参与能力、解释能力和影响能力。我们乐于看到人文社会科学在交通运输规划与政策研究中地位的提升，也深知其中的难度并愿意继续做出不懈努力。

荣朝和

2010年8月8日