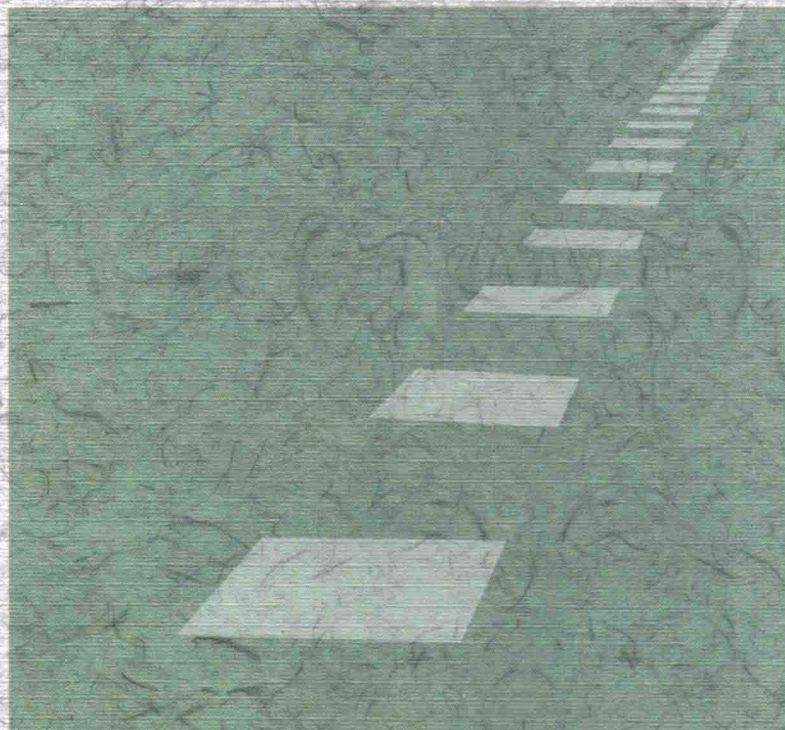


胡继立 年志远◎等著

道路运输业

发展、贡献及政策研究

中国社会科学出版社



道路运输业 发展、贡献及政策研究

胡继立 年志远◎等著



中国社会科学出版社

图书在版编目(CIP)数据

道路运输业发展、贡献及政策研究 / 胡继立, 年志远等著. —北京: 中国社会科学出版社, 2015. 12

ISBN 978-7-5161-6891-2

I. ①道… II. ①胡…②年… III. ①道路运输—交通运输业—研究—中国
IV. ①F542

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 217670 号

出 版 人 赵剑英
责任编辑 王 茵
特约编辑 英岁香
责任校对 胡新芳
责任印制 王 超

出 版 中国社会科学出版社
社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮 编 100720
网 址 <http://www.csspw.cn>
发 行 部 010-84083685
门 市 部 010-84029450
经 销 新华书店及其他书店

印 刷 北京君升印刷有限公司
装 订 廊坊市广阳区广增装订厂
版 次 2015 年 12 月第 1 版
印 次 2015 年 12 月第 1 次印刷

开 本 710×1000 1/16
印 张 14.25
插 页 2
字 数 245 千字
定 价 49.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书,如有质量问题请与本社营销中心联系调换

电话:010-84083683

版权所有 侵权必究

| 前 言 |

本书系吉林省交通运输厅委托项目——“道路运输业发展、贡献及政策研究”的最终研究成果。

道路运输是综合运输体系的基础，在现代交通运输业中具有举足轻重的作用。新中国成立以来，特别是改革开放以来，我国道路运输业保持了平稳快速发展的良好势头，运输结构不断优化，服务水平稳步提升，为经济社会发展和人民群众出行做出了重要的贡献。

我们在看到道路运输业的贡献的同时，也应当看到，道路运输业发展仍然面临许多问题，如发展方式较为粗放、结构性矛盾还很突出、财政投资力度偏弱，等等，影响了道路运输业服务功能的进一步发挥。因此，如何有效地解决这些问题，促进道路运输业更好、更快地发展，具有重要的现实意义。

道路运输业是国民经济体系中的重要组成部分，是一个特殊的生产部门，与社会经济发展相互促进、相互依存，对国民经济和社会发展具有重要的促进和保障作用。不同经济发展阶段，对道路运输业需求不同，这就要求道路运输业必须与经济发展相协调，提供与经济发展阶段相适应的运输供给。道路运输与经济发展是一个相互结合、共同推动的互动过程。

改革开放以来，国民经济一直保持着持续健康的增长速度，远高于同期世界经济的平均增速。2009—2013年，国内生产总值分别为340903亿元、401513亿元、473104亿元、519470亿元和568845亿元，同比分别增长9.2%、10.4%、9.3%、7.7%和7.7%，经济总量居世界第二位，继续发

挥着世界经济新的增长极作用。随着人民生活水平的提高,以及国家高等级公路网的拓展和完善,社会公众选择道路运输出行的意愿变得更加强烈,客运量和旅客周转量等都呈现出稳定增长的态势。经济的持续快速增长,不仅加速了全社会人员的流动,也极大地刺激了货物运输需求的增长。随着经济总量的增长,货物运输量和货物周转量始终保持高于经济增长速度的稳定态势。从总体发展来看,道路客货运输的增幅与国民经济发展基本保持步调一致,道路运输充分发挥了支持和保障国民经济和社会发展的基础性作用。

本书首先系统梳理了道路运输业发展、贡献以及政策研究等方面现有研究成果;其次,对美国、欧洲、新加坡等国外道路运输业发展、经济与社会贡献及其融资政策、税收政策等进行考察和分析,并概括其启示;再次,对香港、北京、上海、广东、辽宁和黑龙江等地道路运输业的发展、贡献及其政策进行研究;复次,通过客货运输、基础设施、运输辅助业及相关辅业、市场主体和经济发展五个维度,对国内道路运输业发展的经济环境、社会环境和政策环境以及道路运输业的发展变迁水平进行评价;最后,以吉林省道路运输业为案例和切入点,利用比较分析和实证分析方法,深入研究其发展状况、贡献度及相关政策资源配置情况,剖析影响其发展和贡献度的阻滞因素,在此基础上,提出针对性的政策建议,即制订道路运输业发展战略规划、增加政府财政资金投入、开辟道路运输企业融资渠道、加强道路运输基础设施建设等政策建议。

本书研究过程中,参考、借鉴和使用了很多国内外专家学者的研究成果,这里就不一一列举了,谨在此表示衷心的感谢!没有你们前期成果的支持,本书的研究将不会这样顺利。

本书虽然取得了一定的成果,但是由于研究者水平有限和有些资料难以获得,所以难免存在错误、疏漏和不足,欢迎各界朋友和同人予以批评指正。

本书是年志远、李恩惠、杜莉、沈瑞峰、王倩、周建、胡继立、宋敬兴、赵放、褚军、袁春旺、李金龙、王扬雷、张晶、张一晋、胡勇、徐磊、王鑫、赵福成、康佳霖等项目组成员共同努力的成果。参与本书撰写者

为：胡继立、年志远、袁春旺、赵放、王扬雷、徐磊等。

年志远对本书进行了统稿、修改和定稿。

作 者

2015 年 12 月 15 日

| 目 录 |

CONTENTS

第一章 国内外道路运输业发展、贡献及相关政策研究综述	(1)
第一节 道路运输业发展的相关研究综述	(1)
一 国外道路运输业发展研究综述	(2)
二 国内道路运输业发展研究综述	(3)
第二节 道路运输业对经济社会发展贡献的相关研究综述	(5)
一 国外道路运输业贡献研究综述	(6)
二 国内道路运输业贡献研究综述	(7)
第三节 道路运输业发展的相关支持政策研究综述	(10)
一 国外道路运输业相关政策研究综述	(10)
二 国内道路运输业相关政策研究综述	(13)
第二章 发达国家道路运输业发展、贡献及其支持政策	(16)
第一节 美国道路运输业发展、特色及其支持政策	(16)
一 美国城市道路交通设施	(17)
二 美国道路交通运量	(18)
三 美国道路运输业发展与产业经济发展的相关情况	(19)
四 美国道路运输业发展的特色	(22)
五 美国道路运输业的改革	(22)

第二节 欧盟道路运输业发展、特色及其支持政策	(23)
一 欧盟道路交通运量	(25)
二 欧盟道路运输业与经济产业及其家庭消费的相关情况	(26)
三 欧盟道路运输业发展的特色	(27)
四 欧盟道路运输业的最新动向	(29)
第三节 新加坡道路交通业发展、特色及其支持政策	(31)
一 新加坡公共交通业发展的演进	(31)
二 新加坡公共交通运行方式及其特色	(32)
三 新加坡公共交通最新的政策规划	(34)
四 新加坡公共交通治理与其扶植政策	(36)
第四节 发达国家道路运输业发展对经济社会发展的贡献	(37)
一 公路交通体系的社会效益	(38)
二 高速公路体系的经济效益	(41)
三 城市轨道交通的综合效应	(43)
第五节 发达国家政府对道路运输业发展的支持政策	(48)
一 道路运输业发展的支持政策	(48)
二 道路运输业发展的融资政策	(49)
三 道路运输业发展的税收政策	(50)
四 道路运输业发展的安全政策	(51)
第三章 我国部分省市和地区道路运输业发展、贡献及其支持政策	(53)
第一节 我国道路运输业发展环境的优化	(53)
一 经济环境的不断优化	(53)
二 社会环境的不断优化	(56)
三 政策环境的不断优化	(58)
第二节 我国道路运输业发展及其变迁	(63)
一 客货运输以较快速度稳定发展	(63)
二 基础设施不断向高水平发展	(65)
三 运输辅助业及相关业务	(69)

四 市场主体	(70)
五 经济发展	(73)
第三节 香港道路公共交通业发展、机制及其支持政策	(74)
一 香港道路公共交通业概况	(75)
二 香港道路公共交通发展的演进	(78)
三 香港道路公共交通运行方式及政策动向	(78)
四 香港道路公共交通发展的启示	(81)
第四节 我国部分省市道路运输业发展、贡献及其支持政策	(82)
一 北京市道路运输业发展、贡献及其支持政策	(82)
二 上海市道路运输业发展、贡献及其支持政策	(88)
三 广东省道路运输业发展、贡献及其支持政策	(95)
四 辽宁省道路运输业发展、贡献及其支持政策	(99)
五 黑龙江省道路运输业发展、贡献及其支持政策	(105)
第四章 吉林省道路运输业发展现状	(111)
第一节 吉林省道路客运业发展	(111)
一 旅客运量及密度发展	(111)
二 旅客周转量及密度发展	(113)
第二节 吉林省城市公交客运业发展	(114)
一 公交车运营能力与需求满足程度	(114)
二 出租车运营能力及需求满足程度	(115)
第三节 吉林省道路货运业发展	(118)
一 货运量及密度发展	(118)
二 货运周转量及密度发展	(120)
第四节 吉林省道路运输辅业发展：驾驶员培训业发展	(121)
第五章 吉林省道路运输业对经济社会发展的贡献：比较分析	(123)
第一节 吉林省道路运输业的经济贡献：基于行业	
生产总值的分析	(123)
一 吉林省道路运输业生产总值连年攀高	(124)

二	吉林省道路运输业人均贡献度一直呈上升趋势	(128)
第二节	吉林省道路运输业的社会贡献：基于就业和	
税收分析	(131)	
一	对吸纳大量劳动力就业的贡献	(131)
二	对增加财政收入的贡献	(133)
第三节	吉林省道路运输业对相关产业的贡献：基于承运	
货物分析	(135)	
一	产生了对相关产业发展的引致效应	(135)
二	拉动了货运量的增加	(136)
第六章	吉林省道路运输业对经济社会发展的贡献：实证分析	(140)
第一节	吉林省道路运输业对经济社会发展贡献的总体评价	(140)
一	评价指标体系构建的基本原则	(140)
二	评价指标体系的指标选择	(142)
三	评价方法的选择和基本原理	(147)
四	因子分析过程和结果评价	(149)
第二节	吉林省道路运输业对经济社会特定领域发展的	
贡献程度评价	(156)	
一	基于协同学理论的适应度检验	(156)
二	基于协整方程的长期均衡检验	(160)
第七章	吉林省道路运输业发展的相关政策及其实施效果	(170)
第一节	吉林省高速公路和公路发展政策	(170)
一	全国性的相关高速公路和公路管理的政策和规则	(170)
二	部委颁发的相关高速公路和公路管理的政策和规则	(171)
三	吉林省政府和管理部门颁发的相关高速公路和	
公路管理的政策和规则	(171)	
四	政策的支持与激励效果	(173)
第二节	吉林省道路运输业发展政策	(174)
一	全国性的相关道路运输业发展的政策和规则	(174)

二	部委颁发的相关道路运输业发展的政策和规则	(175)
三	吉林省政府和管理部门颁发的相关道路运输业 发展的政策和规则	(175)
四	政策的及时性和有效性	(176)
第八章 吉林省道路运输业发展中的问题及其阻滞因素		(178)
第一节 吉林省道路运输业发展中的问题		(178)
一	吉林省道路运输业发展水平不高	(178)
二	吉林省道路运输业发展政策导引不力	(180)
三	吉林省道路运输业感应度系数偏低	(181)
四	高速公路布局和公路客运体制等亟待完善	(182)
五	道路运输辅业发展急需规范	(183)
第二节 影响吉林省道路运输业发展的阻滞因素		(183)
一	产业结构不合理	(184)
二	财政资金投入不足	(185)
三	固定资产投资增长缓慢	(186)
四	货物场站建设严重滞后	(187)
五	管理体制落后	(187)
六	自筹建设资金压力较大	(189)
第九章 促进吉林省道路运输业发展的对策建议		(190)
第一节 依托科学发展战略规划和政府增量投入 推动道路运输业发展		(190)
一	科学制订并实施吉林省道路运输业发展战略规划	(190)
二	大力增加政府财政资金的投入	(191)
第二节 创新道路运输企业多元化融资渠道		(193)
一	设立吉林省道路运输产业投资基金	(193)
二	开拓直接融资渠道	(195)
三	发展融资租赁业	(196)

第三节	大力加强道路运输基础设施建设	(196)
一	加强吉林省城市公交停车场站及站点建设	(196)
二	加快吉林省道路运输业固定资产投资速度	(197)
三	迅速提升信息化建设水平	(197)
第四节	构建综合运输服务体系,提升公共服务能力	(198)
一	综合运输服务体系注重货运、客运的匹配发展	(198)
二	优化吉林省城市公共汽(电)车网络	(198)
三	提升吉林省道路运输基本公共服务能力和水平	(198)
四	完善出租车体系管理	(199)
第五节	坚持绿色低碳与科技建设	(201)
一	强化监管,落实规制,执行绿色标准	(201)
二	创新运输组织形式,推动绿色发展	(202)
三	优化交通工具结构,实现绿色优先	(202)
四	政策引导,推动绿色交通运输	(202)
五	利用科技创新,提升绿色道路运输的贡献率	(202)
第六节	完善道路运输业发展体制和机制	(202)
一	以制度供给和完善为出发点解决体制和机制矛盾	(203)
二	以惠及民生为最终目标推动改革	(203)
三	以科技进步为手段促进机制变革	(203)
四	以人为本推动目标的实现	(204)
参考文献		(205)

国内外道路运输业发展、 贡献及相关政策研究综述

在综合运输体系当中，道路运输业处于基础性的环节，而且在现代交通运输业的发展中起着关键的作用。虽然各国在道路运输业领域的投资力度逐年加大，促使其生产力持续快速增长，但是整个行业粗放式的发展形态并未从根本上得以改善。面对当前的机遇和挑战，我们亟须加快转变行业发展模式，开启现代道路运输业发展的新阶段。^① 因此，对于道路运输业发展的研究就显得尤为重要。研究道路运输业发展的重要前提，是了解道路运输业发展研究现状，把握研究方向，准确确定研究的起点。因此，梳理、综述和评析国内外关于道路运输业的发展、贡献与政策的相关文献，是非常重要的。

第一节 道路运输业发展的相关研究综述

道路运输业作为国民经济体系中的大类行业，包括公路旅客运输、道路货物运输、道路运输辅助活动三个中类行业。^② 道路运输业是国民经济运行过程中最基础的子系统，是能够保证其他各子系统有效运转的中间媒介，是连接各产业和各部门的关键中心环节。因而，道路运输业也就成为

① 交通运输部道路运输司：《国家道路运输业“十二五”发展规划纲要（最终稿）》，2010年11月通过。

② 国家统计局：《国民经济行业分类》（GB/T 4754—2011），2011年。

保证国民经济系统合理且健康运行的前提条件。在我国社会主义经济建设过程中,大力发展并建立良好的道路运输体系是实现经济持续发展的根本保障(闫振华,2010)^①。

一 国外道路运输业发展研究综述

道森(Dawson,1962)从财政预算的角度对英国1960年道路运输业的支出预算进行了研究,他着重考察了货物运输、公共服务运输、车辆配置等方面在道路运输业中的支出预算情况。其分析的内容是道路运输业中的各项费用的使用,还没有上升到政策管理层面。^②艾贝尔森和弗劳尔迪(Abelson & Flowerdew,1975)研究了英国的道路运输承载能力,认为运输量是一个国家道路运输能力的体现。高标准的等级公路能够承载更多的运输量,同时还可以降低道路发生交通事故的概率。^③

约翰·F.L.罗斯(John F.L.Ross,1998)对欧盟在区域性国家制定并实施的“共同运输政策”进行了深入研究,认为在欧盟共同运输政策实施的早期阶段,相关的利益集团和政治领域上存在着多层次的矛盾:既有欧盟内部大国与小国之间、运输装备生产国与非生产国之间、地处欧盟中心地带与边缘地区国家之间的矛盾,也有不同运输方式之间(如铁路与公路)和同一运输方式内部不同规模企业之间以及国有企业与私营企业之间的矛盾。随着欧盟提出的“共同运输政策”日趋完善和制度化,早期的这些矛盾从不同国家主体之间的“合作”,逐渐被相对统一的欧洲共同体内部的“协调”取代。^④

安东尼·J.维纳布尔斯(Anthony J.Venables,1999)从需求弹性的角度研究了道路运输业的拥堵问题,认为无限大的需求弹性将使道路运输业失去效率,短线运输量的增加将会使长线运输线路拥堵,并最终导致整

① 闫振华:《山西省交通运输业与经济发展关系研究》,硕士学位论文,山西财经大学,2010年。

② Dawson,“Estimated Expenditure on Road Transport in Great Britain”,*Journal of the Royal Statistical Society, Series A (General)*, Vol.125, No.3, 1962.

③ P.W.Abelson and A.D.J.Flowerdew,“Models for the Economic Evaluation of Road Maintenance”,*Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.9, No.2, 1975.

④ John F.L.Ross,*Linking Europe: Transport Policies and Politics in the European Union*, London: Praeger Publishers, 1998.

个运输网络瘫痪。^① 托马斯·安德森 (Thomas Anderson, 2000) 研究了瑞典 1780—1980 年四次产业革命之间的关系, 对交通建设与区域或城市发展的一般关系进行了论述。他将系统科学中的突变理论运用到了交通与区域经济关系的研究当中, 认为交通因素是影响区域或城市演变发展的“慢”变量, 交通系统的连续变化 (如道路网络的扩张等) 会产生一定程度的“量变”, 进而影响区域经济的“相变”, 并最终促使区域系统的生产、布局、贸易关系等诸多环节发生结构性的突变。^②

尼尔斯·B. 舒尔茨·瑞沃尔德 (Niels B. Schulz Reviewed, 2004) 对英国过去 60 年间的运输情况进行了研究, 其研究表明: 交通运输与经济发展和经济长期结构性变革之间具有非常紧密的联系。另外, 在道路客运输方面, 在运输工具平均速度提高的同时, 旅客在途的平均小时数却没有出现明显的下降。这说明, 道路运输业的发展, 不仅与经济增长相关, 而且能够影响人们的出行习惯, 大大拓宽人们的活动范围。

从国外学者的研究情况来看, 发达国家道路运输业的发展较为完善, 学者们关注的焦点并没有局限于对统计数据的罗列, 往往更多的是通过对统计数据的分析, 侧重于如何提高交通运输业的经营效率、服务水平、行业监管等微观方面的内容。

二 国内道路运输业发展研究综述

从总体上看, 随着道路运输供给能力的提升, 道路运输已成为我国运输市场中的主要运输方式, 市场供给不足的状况已经成为历史; 也为国民经济和社会发展起到了有力的支持和保障作用 (姚佳岩、关强, 2007)^③。关于我国道路运输业的发展问题, 国内许多学者做过很多研究, 也取得了比较丰富的研究成果。

张忠 (2000) 依据产业经济学理论, 从我国道路运输业的行业特点入

① Anthony J. Venables, “Road Transport Improvements and Network Congestion”, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 33, No. 3, 1999.

② Thomas Anderson, *Economics of Transport: The Swedish Case, 1780–1980*, Almqvist & Wiksell International, 2000.

③ 姚佳岩、关强:《道路运输现状与发展趋势》,《黑龙江交通科技》2007年第1期。

手进行分析,认为经营主体“多、杂、小、散”是当前存在的最主要问题,并导致管理能力和科技创新能力差的状况;加入WTO使得国内道路运输业的外部环境发生了重大变化,微观经营主体的实力较弱导致民族道路运输业未来将面临更多的挑战。^①

陈引社等(2003)从产业组织结构的角度分析了公路旅客运输的发展方式,分析了道路运输业竞争极数偏多、集中度过低的市场状况:既不能优化运输产业结构和提高道路运输行业的整体素质,又不能保障道路运输业的可持续发展和提高道路运输企业的市场竞争能力,因此提出应向规模化和集约化的发展方式转变,并给出了具体措施。^②

马银波(2006)从市场结构和技术进步的角度分析了道路货运的发展,认为长期存在的竞争性市场结构是我国道路货运业发展所面临的主要困难,并在行业发展方面产生了一系列的问题,如无法形成有效的行业性技术进步,难以形成规模优势,即在全行业内部实现资源的有效配置进而形成道路货物运输系统或规模经营企业,这些问题都不利于公路运输生产力的发展。另外,群体众多的小型运输企业、单车经营的生产方式依然普遍存在,导致运输服务质量难以提高,运输结构调整难以深入进行。^③王东明(2007)认为,交通运输领域存在的结构优化、效率提高等问题,仅仅依靠扩大行业投资已不能有效解决,交通运输发展方式的转变需要通过提高要素使用效率来实现。^④

朱润芝(2008)认为,虽然道路运输业发展较快、成效显著,但在发展过程中仍然存在不少问题和困难。其中,基础设施不完善、城乡发展不平衡、体制机制需要改革、队伍综合素质与公共服务能力有待提高等问题是客观存在的。^⑤张磊(2008)认为,我国道路运输业发展方式的现状是:基础设施规模的迅速扩张带动了道路运输的发展;要素生产率提高对发展

① 张忠:《我国道路运输政策研究》,硕士学位论文,西安公路交通大学,2000年。

② 陈引社、王利军:《从过度分散竞争到适度寡头垄断——我国道路客运市场发展的必然方向》,《交通与运输》2003年第5期。

③ 马银波:《道路货运市场结构与技术进步关系的实证分析》,《长安大学学报(自然科学版)》2006年第6期。

④ 王东明:《交通运输增长方式转变的基本思路》,《综合运输》2007年第2期。

⑤ 朱润芝:《道路运输业的发展趋势》,《跨世纪》2008年第10期。

的促进作用较低,发展方式粗放;道路运输业发展受到市场需求拉动和政府推动的共同影响。^①

杨洋和欧国立(2012)对交通运输发展阶段进行了研究。他们认为,我国在交通建设资源配置方面存在着许多不平衡之处,虽然已初步建成交通运输网络,但是从我国目前的工业化进程和经济建设对交通运输的现实需求来看还存在着很大的差距。同时,在交通运输体系内部,道路运输资源与铁路运输资源的配置比例还需要重新确定,短途道路运输与长途铁路运输应当协调发展,以保证经济的稳定持续增长。^②

在实证研究方面,邹海波(2005)采用主成分分析方法来计量道路运输业五种运输方式综合发展指数,再通过回归分析方法计算道路运输业各种运输方式完善发展的适应度,并在此基础上计算出整个交通运输系统内不同运输方式各自的完善发展程度(包括静态和动态适应度),得出了我国道路运输业虽然发展快速,但是仍然没有实现完善发展的结论。^③

从上述分析可以看出,虽然很多学者对道路运输业的发展进行了研究,提出了一些可行的方法,但是由于道路运输业本身就处在不断变化发展之中,存在着许多不确定因素。另外,由于数据完整性较差以及主观性地选取数据,导致到目前为止学术界还没有统一认可的定量方法。

第二节 道路运输业对经济社会发展贡献的相关研究综述

在宏观经济领域,道路运输业的基础设施投资额度大,涉及的上下游相关行业多,能够扩大内需进而有效拉动国民经济总量的增长。道路网络的建设发展必然推动运输业的进步,运输业及其相关领域产能产值的逐步扩大反过来又会对国民经济的发展产生有益影响和较大贡献。道路运输业的发展既可以节省市场的总体交易费用,也可以提升国家综合国力,促进

① 张磊:《道路运输业发展方式转变研究》,硕士学位论文,长安大学,2008年。

② 杨洋、欧国立:《中国目前交通运输发展阶段的确定分析》,《管理现代化》2012年第1期。

③ 邹海波:《我国道路运输组织结构调整研究》,《交通标准化》2005年第6期。