



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 JiaoTongDaXue

JiChu ChanYe YanJiu ZhongXin WenKu

XIANDAI YUNSHU JINGJIXUE CONGSHU

出租车业的竞争、 契约与组织

CHUZUCHE YEDE JINGZHENG、
QIYUE YU ZUZH

荣朝和 孙 光 帅晓姍 李 寒 / 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

出租车业的竞争、 契约与组织

荣朝和 孙光 帅晓姗 李寒 著

经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

出租车业的竞争、契约与组织/荣朝和等著. —北京:
经济科学出版社, 2012. 8

(北京交通大学基础产业研究中心文库)

ISBN 978 - 7 - 5141 - 2376 - 0

I. ①出… II. ①荣… III. ①出租汽车 - 交通运输
经济 - 中国 - 文集 IV. ①F542 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 208198 号

责任编辑: 纪晓津

责任校对: 杨晓莹

责任印制: 王世伟

出租车业的竞争、契约与组织

荣朝和 孙光 帅晓姗 李寒 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: 88191537

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

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

北京季蜂印刷有限公司印装

787 × 1092 32 开 11.75 印张 290000 字

2012 年 10 月第 1 版 2012 年 10 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 2376 - 0 定价: 23.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 88191502)

(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
(07JZD0012) 和国家自然科学基金项目
(41171113) 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。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运输经济学新教科书，成为当时摆在我国运输经济界面前的一个挑战；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前苏联的框架，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。除教材之外，该学术团体还出版了一批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，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，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，网络特性使得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综合经济编辑室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

本书所讨论的出租车是计程出租车的简称（国内也有些地区包括台湾称其为计程车，香港地区称为的士，英文为 taxi）。在计程出租车业务中，客户（乘客）购买的是位移服务，此类市场行为的交易对象及契约形式与内容都有别于那些借贷实物的汽车租赁业务。

本书是一本研究出租车行业的文集。汇集的是几位共同作者一些年来关于出租车业经济问题的研究成果。书中的论文分为四编，其中第一编包括我自己 1995 年发表在《经济学消息报》上的商榷文章“也谈出租车行业的性质与规范化管理”，和 1999 年的一篇工作论文“关于出租车运营许可证与有效产权制度的思考”。第二编是孙光于 2007 年在北京交通大学经济管理学院通过答辩的经济学硕士论文（缩写本），题目是《基于自由选择权的出租车经营模式研究——以北京市出租车行业为例》。第三编是帅晓姍 2008 年在北京交通大学经济管理学院通过答辩的经济学博士论文（缩写本），题目是《契约视角的出租车产业组织研究》。第四编是李寒 2011 年在北京交通大学经济管理学院通过答辩的经济学硕士论文（缩写本），题目是《出租车经营权数量管

制问题研究》。

每篇论文各有自己的特点，有写作、发表和答辩时间上的先后，基本上体现了研究团队在这一领域观察视角和研究深度的变化。各篇论文成果的主要线索是：运用公共物品理论分析出租车行业的性质、运营特点；运用产权理论分析以运营许可证为核心的出租车行业管理制度，提出实行通过竞争性价格取得并允许合法转让的出租车经营权制度；运用信息经济学和博弈论分析由于信息不对称容易导致出租车业竞争不充分，提出技术进步可以改传统巡街扬招型为约租电招型经营模式，进而在出租车行业引入有效竞争；运用管制理论与契约理论对出租车业进行产业组织分析，提出应该从政府管制决策、企业组织结构以及空间经营范围三个不同层面理清出租车业的不同契约特点与契约关系，提高监管效率；对出租车行业在各国发展全过程中巡街扬招、蹲点和约租车等服务形式和代表性经营模式进行分析，认为数量管制是我国出租车行业问题丛生的主要原因，提出通过放开约租车进入破除数量管制的思路。

目前我国共有出租车企业 8700 多家、出租汽车 100 多万辆、出租车驾驶员 200 多万名，每年客运量达上百亿人次，已成为城市交通与城市生活的重要组成部分。但出租车行业一直问题丛生，从我们最初关心这个行业那时起，这一领域的相关问题就在不断暴露。

按照主管部门的看法，出租车行业是当前劳动关系矛盾较为突出的行业。出租车企业劳动合同签订率低、驾驶员收入水平较低，有的企业劳动用工管理不规范，驾驶员超时加班多，休息权得不到有效保障，于是在上下班高峰期、油价上调期，不少出租车索性停运，造成城市出行“打车难”。此外，一些地区出租汽车企业产权不明确，劳动关系不清晰，加上出租汽车具有流动性

强、接触面广、影响范围大的特点，还容易引发群体性事件。一位交通运输部的副部长认为，“近些年来发生的出租汽车不稳定事件，有一半以上与劳动关系不规范、经营承包费不合理、驾驶员权益未得到充分保障有关”。各地民众对出租车经常的拒载、宰客等运营不规范甚至“罢运”行为，对出租车公司暴利以及“黑车”问题也多有诟病。

出租车行业的问题引起社会普遍关注，国务院和主管部门也不断出台相关管理政策。建设部、公安部 1997 年公布《城市出租汽车管理办法》，确立了以城市建设部门为主的出租车管理体制；1999 年，国务院办公厅转发建设部、交通部等部门《关于清理整顿城市出租汽车等公共客运交通意见的通知》；2000 年，国务院办公厅发出《关于切实加强出租汽车行业管理有关问题的通知》；2002 年建设部、交通部、财政部、国家计委、公安部 5 部委发出《关于进一步加强城市出租汽车行业管理工作的意见》；2004 年，国务院办公厅发出《关于进一步规范出租汽车行业管理有关问题的通知》；2005 年国务院作出《关于同意建立出租汽车行业清理整顿部际联席会议制度的批复》，联席会议由建设部、交通部、财政部、国家发改委、公安部、监察部、纠风办、劳动保障部、工商总局 9 个部门和单位组成，建设部为牵头单位；2006 年，该联席会议下属的全国规范出租汽车行业管理专项治理工作办公室编印了《规范出租汽车行业管理专项治理文件汇编》，全面体现了规范出租汽车行业管理专项治理工作的相关政策。在 2008 年行政体制改革中，出租车的行业管理职能从住房和城乡建设部转移到交通运输部。

2012 年 2 月，交通运输部、人力资源和社会保障部和全国总工会要求开展“出租汽车行业和谐劳动关系创建活动”，在全国促推出租车企业员工制经营模式，代替目前承包挂靠制，同时

还将普遍开展以车辆承包费用（即“份儿钱”）、社会保险、劳动收入、休息休假等为主要内容的工资集体协商。此举被称为出租车管理“新政”。但有很多人担心政策中的协商制度恐怕难以落实，因为出租车公司太过强势。也有专家认为“新政”的实际效果将不会显著，只有全面放开出租车经营权才能给公众带来利益最大化。

为了缓解“打车难”，一些城市也在不断探索解决之道。例如从2012年5月起，辽宁省大连市的出租车在交接班时需放置行车方向牌，以便人们打到“顺路车”；北京市则鼓励乘客在高峰时段和路段合乘出租车，合乘者各付共同路段车费的60%，并可以打印多份发票。相关的问题当然也包括出租车行业的有效监管是应该放在中央层面，还是应该以城市为主？人们同时发现，同为国际化大都市，巴黎、纽约、东京、香港等地的出租车市场也曾经历过类似或特殊的困扰，但目前似乎都已经找到了解决相关问题的办法，相继走上正轨。

这显然是个具有挑战性的行业，有关问题的解决显然也需要更多理性认识。现在回过头看，很庆幸我们从较早时期就开始关注出租车行业的问题了，也很高兴不断地思考逐渐形成了一些发出些微闪光的思路和阶段性研究成果。文集的这些论文反映出我们对相关问题的认识正在逐步深化。不能说这些看法从一开始就是完全正确的，因为事物在不断发展变化，认识也需要不断深化。我们更多地愿意将这本文集只是作为研究进程的一个记录，以便为自己，也为后来的研究者提供一个相对系统化和多角度的文献参考，以便于更进一步的深入分析探讨。

出租车行业现象的不断呈现至少印证了我们的一贯看法，即运输业是进行经济学研究的极好领域，很多经济学与运输经济学的基本原理和最新前沿成果都可以在这里得到成功运用。这里特

别要提到运输经济学的两个基础性分析框架，即产品-资源-网络经济分析框架和运输业网络形态的分层分析框架。前一个分析框架说的是，任何运输系统由于内在基础性慢变量的存在，都必须满足三个基本条件：①需求视角的完整运输产品或服务必须尽可能得到满足；②资源配置必须符合提供相应产品或服务所需要的时空特性；③成本水平必须适应运输业网络经济的要求。后一个分析框架则强调，在一定技术和社会经济条件下形成的运输业网络形态，除了实体物理形态的基础设施和通过移动设备提供的运营服务，还包括相关经营主体的组织结构，以及发挥着重要影响的政府政策与管理体制。运输网络形态在不断地变化和演进，新的现象和问题也会在某一个层次内部或者若干层次之间不断显现出来。对出租车行业的经济分析显然也是符合这些基本要求的。

此外，城市交通包括城市出租车问题的本质是城市生活的时空关系与时空结构存在着不协调，而我们的任务就是促进这中间必要的协调。这方面的分析还有待进一步深入。希望随着对该领域问题认识的不断加深，有更多城市出租车业的管理能够较快走上正轨，为最大多数的出租车司乘群体带来福利提升。

荣朝和

2012年8月22日

总 目 录

第一编 初步分析	荣朝和	1
----------------	-----	---

也谈出租车行业的性质与规范化管理		
——与郑耀东先生商榷		3
关于出租车运营许可证与有效产权制度的思考		11

第二编 基于自由选择权的出租车经营模式研究		
——以北京市出租车行业为例	孙 光	27

第一章 绪 论		29
---------------	--	----

第二章 出租车产品的定义及特征分析		33
第一节 出租车产品的定义		33
第二节 出租车行业特征分析		35

第三章 管制、竞争的理论综述及自由选择权		40
第一节 管制理论综述		40
第二节 竞争理论综述		41
第三节 传统理论不重视消费者自由选择对有效		
竞争的影响		46

第四章 出租车行业经营模式的选择	50
第一节 出租车行业发展的目标	50
第二节 引入品牌竞争实现自由选择权	52
第三节 实现自由选择权达成行业发展目标	54
第四节 出租车公司化运营的分析	56
第五章 北京市出租车行业的演变与分析	62
第一节 北京市出租车行业概况	62
第二节 北京市出租车行业发展演进	64
第三节 北京市出租车问题的解释	74
第六章 对北京市出租车行业改革的几点建议	81
附录：多城市出租车业情况	86
参考文献	101
第三编 契约视角的出租车产业组织研究	107
第一章 绪论	109
第一节 研究背景	110
第二节 问题的提出：基于经济现象	113
第三节 基本概念界定	115
第四节 研究范围与研究方法	119
第二章 基础理论综述	121
第一节 古典与新古典企业理论	122
第二节 现代企业理论：契约理论	126
第三节 产业组织理论	137
第四节 契约的内涵	147

第三章 国内外出租车业研究综述	158
第一节 对出租车市场供求均衡的研究	158
第二节 对出租车管制政策的研究	162
第三节 我国学者对出租车行业的研究	170
第四节 出租车行业的性质	172
第四章 出租车行业的契约关系分析	177
第一节 出租车行业的契约	177
第二节 出租车行业的多重契约关系	182
第三节 出租车行业的契约关系与治理手段	186
第四节 出租车契约与产权关系	188
第五节 出租车行业契约关系小结	197
第五章 基于契约的出租车产业组织分析	199
第一节 出租车行业的市场结构分析	199
第二节 基于契约的新产业组织分析框架	204
第三节 市场面的契约表现：组织单元结构	207
第四节 行业特质面的契约表现：空间结构	212
第五节 政府面的契约表现：管制结构	216
第六节 中国其他城市出租车行业放松管制的尝试	226
第六章 美国出租车业的组织及其变迁	231
第一节 美国出租车业管制及其改革简况	231
第二节 纽约出租车业的管制结构及变化	235
第三节 纽约出租车业的组织单元结构及变化	241
第四节 纽约出租车业结构变迁的解释和启示	244
第七章 北京市出租车产业组织的变迁	245
第一节 北京市出租车行业发展历程的简单回顾	245
第二节 北京市出租车行业的组织单元结构	251

第三节	北京市出租车行业的空间结构	253
第四节	北京出租车行业管制的变迁	257
第五节	管制结果：与管制目标的差异	272
第六节	基于契约的北京出租车业发展思路	277
第八章	研究结论	282
第一节	主要观点和研究结论	282
第二节	需要进一步研究的问题	286
	参考文献	288
第四编	出租车经营权数量管制问题研究	李寒 299
第一章	绪 论	301
第一节	引 言	301
第二节	出租车行业研究现状	302
第三节	本文研究的主要内容	308
第二章	出租车业相关经济特性分析	309
第一节	准完全竞争性	309
第二节	企业家才能	310
第三章	国内出租车业现状	313
第一节	出租车业的历史	313
第二节	国内出租车业的发展历程及特点	314
第三节	国内最具代表性的两种经营模式	318
第四节	国内出租车业的症结所在——数量管制	321
第四章	经营权数量管制分析	324
第一节	出租车数量管制的起源	324