



中国宏观经济丛书

ZHONGGUO HONGGUAN JINGJI CONGSHU



国家高端智库成果

GUOJIA GAO DUAN ZHIKU CHENG GUO

我国春运 有关问题研究

WOGUO CHUNYUN YOUGUAN WENTI YANJIU

汪 鸣 谢雨蓉◎主编



人民出版社



中国宏观经济丛书

ZHONGGUO HONGGUAN JINGJI CONGSHU



国家高端智库成果

GUOJIA GAODUAN ZHIKU CHENGGUO

我国春运 有关问题研究

WOGUO CHUNYUN YOUGUAN WENTI YANJIU

汪 鸣 谢雨蓉◎主编



人 民 出 版 社

策 划: 张文勇

责任编辑: 张文勇 何 奎 孙 逸 罗 浩

封面设计: 李 雁

图书在版编目 (CIP) 数据

我国春运有关问题研究 / 汪鸣, 谢雨蓉主编. —北京: 人民出版社, 2017.12

ISBN 978 - 7 - 01 - 018774 - 7

I . ①我… II . ①汪… ②谢… III . ①铁路运输—旅客运输—研究—中国

IV . ① U293.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 331729 号

我国春运有关问题研究

WOGUO CHUNYUN YOUGUAN WENTI YANJIU

汪 鸣 谢雨蓉 主编

人 民 出 版 社 出版发行

(100706 北京市东城区隆福寺街 99 号)

北京市文林印务有限公司印刷 新华书店经销

2017 年 12 月第 1 版 2017 年 12 月北京第 1 次印刷

开本: 710 毫米 × 1000 毫米 1/16 印张: 7.5

字数: 110 千字

ISBN 978 - 7 - 01 - 018774 - 7 定价: 22.00 元

邮购地址 100706 北京市东城区隆福寺街 99 号

人民东方图书销售中心 电话 (010) 65250042 65289539

版权所有 · 侵权必究

凡购买本社图书, 如有印刷质量问题, 我社负责调换

服务电话: (010) 65250042

《中国宏观经济丛书》编委会

主 任：朱之鑫

常务副主任：陈东琪

副 主 任：马晓河 任伟民 王昌林 吴晓华

委 员（按姓氏笔画排序）：

史育龙	白和金	毕吉耀	刘立峰	刘树杰
杨宜勇	肖金成	汪 鸣	宋 立	张长春
张燕生	林兆木	罗云毅	胡春力	俞建国
郭小磅	高国力	黄汉权	银温泉	韩文科
董 焰	臧跃茹			

本书编写人员

主 编：汪 鸣

副主编：樊一江 谢雨蓉

成 员：陆成云 贺兴东 冯 浩 吴文化 刘希龙

战榆林 杜 欣 彭 扬 李连成 程世东

杨正泽

前 言

“春运”在我国是一个家喻户晓的词汇，从运输组织角度，一般是指以春节为界，节前 15 天，节后 25 天，共 40 天（每年起止时间略有不同，持续时间也有差异），由国家发展改革委统一发布，铁路、交通运输、民航等部门按此进行专门运输安排的全国性交通运输高峰时段。春运蕴含了我国独特的民俗民风与亲情文化，涉及广泛的社会群体与多种需求，既是人流密集、规模庞大的运输状态，又是高度紧张、复杂艰巨的管理甚至是政治任务，牵动着全国亿万人心和众多管理部门的神经。

从 20 世纪 90 年代开始，春运已经形成我国一年一度的大范围大规模人口流动，尤其 90 年代中后期以来，随着农村剩余劳动力加速向城市转移和高等学校不断扩招，春运的规模与影响范围越来越大，运输组织与协调管理难度越来越高。当前，我国运输供给仍存在结构性短缺，春运服务又



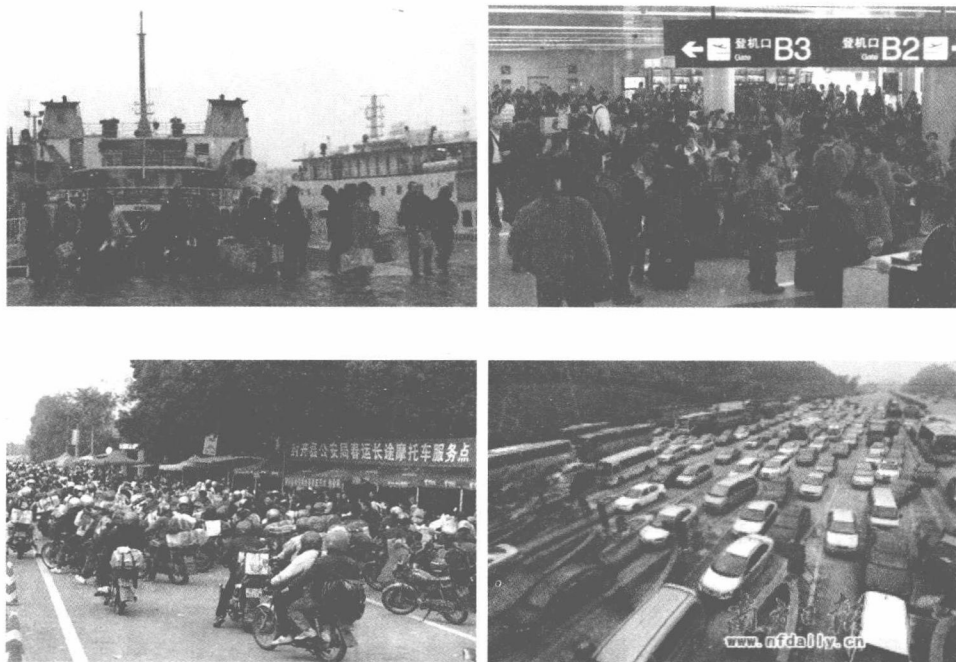


图 1 忙碌的春运大军

有其特殊需求，使得供需矛盾十分突出，也倍受关注，这其中有短期问题，也有长期问题。随着时代的发展和社会的变迁，春运不断呈现出新的特征，准确判断和把握春运当前面临的问题与未来发展趋势，对于完善春运组织管理工作和从全局角度处理好春运与经济社会发展的关系，具有重大意义。

目 录

第一章 春运客流的历史分析.....	1
第一节 客流总量分析	1
第二节 分方式客流量分析	4
第三节 客流构成分析	16
第四节 客流时空分布分析	23
第五节 客流历史演变趋势	37
第二章 春运的组织管理状况.....	39
第一节 春运组织管理系统架构	39
第二节 春运运输组织管理	41
第三节 相关保障组织管理	48
第四节 春运组织管理工作评价	51
第三章 未来春运客流演变趋势分析.....	56
第一节 春运客流演变的影响因素分析	56
第二节 春运主要旅客群体的演变趋势	70
第三节 春运客流的发展变化趋势	77
第四章 春运组织管理的工作思路.....	82
第一节 基本原则	83
第二节 总体思路	86

第五章 完善春运工作的政策建议..... 95

 第一节 未来春运组织管理的政策方向 95

 第二节 近期优化春运组织管理的措施建议 100

第一章 春运客流的历史分析

第一节 客流总量分析

一、绝对数变化情况

近 20 多年来,我国春运客流总量^①呈现出持续增长态势,由 1991 年的 8.57 亿人次增加至 2013 年的 34.21 亿人次,日均客流量由 2142.5 万人次增长至 8551.5 万人次,增长了近 3 倍。客流总量在经历了 2008 年受国际金融危机影响的小幅下降之后,迅速回升,2010 年以来,增速明显加快,规模迅速扩大。

表 1.1 1991~2013 年间春运客流总量和日均客流量

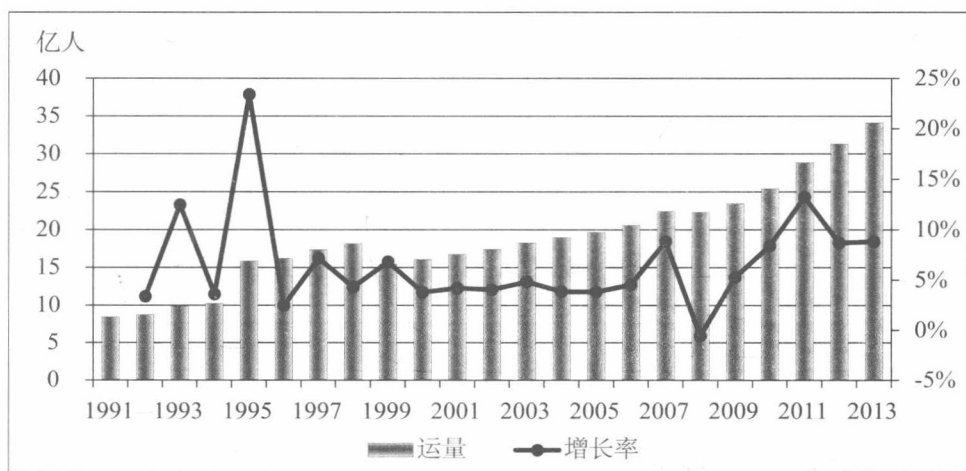
年份	天	客流总量 (亿人)					日均客流量 (万人)				
		总量	铁路	公路	水运	民航	总量	铁路	公路	水运	民航
1991	40	8.57	1.14	7.12	0.29	0.02	2142.5	285.0	1780.0	73.5	4.0
1992	40	8.86	1.14	7.40	0.30	0.02	2214.9	285.0	1850.0	75.0	4.9

① 本报告中春运客流量是指1991~2013年政府部门统一发布的春节期间客运量统计数据,其中1995~1998年为春节前后共计50天的客运量,其他年份为40天的客运量。

续表

年份	天	客流总量（亿人）					日均客流量（万人）				
		总量	铁路	公路	水运	民航	总量	铁路	公路	水运	民航
1993	40	9.96	1.94	7.70	0.30	0.02	2490.9	485.0	1925.0	75.0	5.9
1994	40	10.32	1.85	8.13	0.31	0.03	2580.7	462.5	2032.5	77.5	8.2
1995	50	15.92	1.68	13.80	0.39	0.05	3184.4	336.0	2760.0	78.4	10.0
1996	50	16.31	1.35	14.50	0.40	0.06	3262.7	270.0	2900.0	80.3	12.4
1997	50	17.48	1.42	15.60	0.38	0.07	3495.3	284.0	3120.0	76.8	14.5
1998	50	18.23	1.38	16.38	0.39	0.08	3645.2	276.0	3276.0	78.2	15.0
1999	40	15.57	1.23	13.97	0.31	0.07	3893.1	307.5	3492.5	76.4	16.6
2000	40	16.16	1.28	14.52	0.29	0.07	4041.2	320.0	3630.0	73.6	17.7
2001	40	16.85	1.26	15.25	0.26	0.07	4211.4	315.0	3812.5	66.0	17.9
2002	40	17.53	1.28	15.92	0.24	0.08	4381.9	320.0	3980.0	61.0	20.9
2003	40	18.37	1.35	16.67	0.26	0.10	4593.7	337.5	4167.5	64.7	24.0
2004	40	19.08	1.40	17.30	0.27	0.11	4770.8	350.0	4325.0	67.8	28.0
2005	40	19.81	1.39	18.01	0.28	0.14	4953.3	347.5	4502.5	69.0	34.3
2006	40	20.72	1.49	18.77	0.28	0.18	5178.8	372.5	4692.5	69.6	44.1
2007	40	22.55	1.56	20.50	0.29	0.20	5636.3	390.0	5125.0	71.3	50.0
2008	40	22.41	1.74	20.17	0.29	0.22	5603.5	435.0	5042.5	72.0	54.0
2009	40	23.59	1.92	21.10	0.31	0.26	5896.6	480.0	5275.0	77.2	64.4
2010	40	25.57	2.04	22.90	0.34	0.29	6391.5	510.0	5725.0	83.9	72.6
2011	40	28.94	2.21	25.98	0.42	0.33	7234.4	552.5	6495.0	105.4	81.5
2012	40	31.44	2.21	28.47	0.42	0.34	7860.5	552.5	7117.5	106.1	84.4
2013	40	34.21	2.40	31.00	0.43	0.38	8551.5	600.0	7750.0	106.3	95.3

数据来源：国家发展和改革委员会。

图 1.1 1991~2013 年间春运客流总量变化趋势图^①

数据来源：国家发展和改革委员会。

二、增长率变化情况

2008~2012 年，历年春运高峰月^②与平日日均客流量增长率分别为 12.1% 和 12.3%，基本保持同步增长，但不同年份春运客流的波动性明显大于全年客流，这主要是由于春节假期分布不同造成的，若假期集中于一个月，则该月客流密度明显增加，若分布于不同月份，则节前节后的高密度客流分布在两个月，单月日均客流量激增的现象就会相对缓和。但总体来说，春运期间客流增长是较为明显的，近 5 年来，春运高峰月与平日客流的**最大年份差值达到 1264 万人次 / 日，相差 14.19%。

① 由于不同年份春运天数存在差异，总量增长率不具可比性，本报告中在分析春运客流量增长情况时，统一使用日均客流量增长率数据。

② 春运高峰月是指每年春节前后日均客流量最大的月份，通常为 1 月或 2 月。由于春运与全年客运量非同一统计口径，不具可比性，因此本报告中凡涉及春运与全年客流的比较，均采用春运高峰月统计数据。

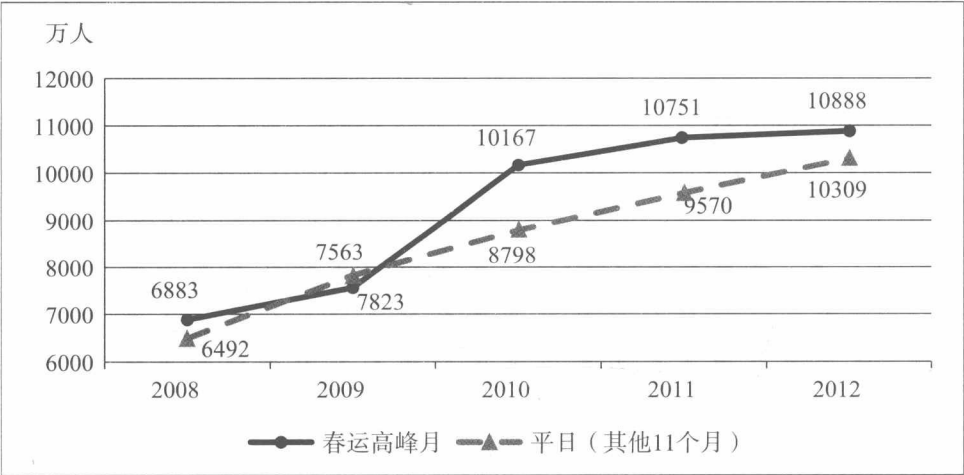


图 1.2 2008~2012 年间春运高峰月与全年日均客流量比较

数据来源：根据铁道部、交通运输部、民航局网站统计数据计算、《中国统计年鉴》。

第二节 分方式客流量分析

不同交通运输方式具有不同的技术经济特性和服务供给能力，因此在春运中发挥的作用也不尽相同。铁路、公路、水运和民航是四种主要的旅客运输方式，在春运中承担了绝大部分旅客运输任务，除此之外，近年来，摩托车、私人小汽车等个性化交通方式也开始发挥自身优势，分担了一部分春运客流，进一步丰富了运输结构。

一、铁路客流量分析

20 世纪 90 年代以来，我国铁路春运客流量总体呈现小幅增长态势，1991~2013 年均增长率仅为 3.4%，低于同期客流总量增长率 3.1 个百分点。

虽然总体增幅不大，但 20 多年间却呈现出剧烈波动，每一次波动都有其特定的历史背景，大体可分为三个阶段。1993 年以后，客流量大体呈现出先降后升态势，由 1993 年的 1.94 亿人次持续降低至最低时 1999 年的 1.23 亿人次，而后又持续升高至 2013 年的 2.4 亿人次。

（一）第一阶段——1991~1996 年，客流急升急降

20 世纪 90 年代初，铁路春运客流总量规模仍然较小，刚刚超过 1 亿人次。1993 年出现客流激增，此后两年也维持高位运行，这主要是由于 1992 年小平同志“南巡讲话”之后，我国东南沿海地区率先加快了改革开放的步伐，大批内陆农村富余劳动力涌向这些地区，成为参与城市建设的农民工。农民工在春节期间有相当一部分选择返乡过节，节后再重回城市，由于家乡与打工的城市距离较远，他们大多首选铁路这一适合中长运距且价格相对便宜的运输方式，带动了铁路春运客流的大幅增长。而就在 1993 年，铁路部门为了平抑客流，首先在广东省实行了铁路春运浮动加价，由于当年客运需求增长过大，且这一措施只限定在部分地区，客流并没有被抑制，而是增长了 70.2%。1995 年，国家将浮动票价的措施扩展到上海、北京等 7 个铁路局，基本覆盖了铁路客流集中的主要地区，对旅客出行选择造成了较大影响，当年铁路春运日均客流量下降了 27.4%，但仍达到 336 万人次。1996 年，铁路价格上浮继续影响着春运客流，而且由于铁路运力长期紧张，其他运输方式逐步分担了一部分客流，使得当年日均客流量降低至 270 万人次，再次下降 19.6%，达到近 20 年来的最低值。

（二）第二阶段——1997~2006 年，客流稳中有升

1997 年，亚洲爆发金融危机，中国经济也受到了一定程度的影响，一些外出打工的农民工提前返乡，造成 1998 年春运期间的铁路运量小幅回落，降低了 2.8 个百分点。2002 年，铁路部门首次通过听证确定了春运票

价上浮制度，再加上供给不足的被动抑制，此后几年间，铁路春运客流基本维持 3% 左右的小幅增长。

（三）第三阶段——2007 年至今，客流较快增长

2007 年，铁路部门发布了票价不再上浮的政策，而且铁路经过多年的建设和历经多次提速，运能逐渐增加，特别是 2008 年国际金融危机以来，我国为拉动内需而加大了对基础设施的投资，铁路获得了前所未有的发展机遇，运输能力大幅提升，春运客流量才重新回到快速上升通道，在春运期间发挥的作用也越来越大。2007~2013 年，铁路春运客流量增长了 8400 万人次，日均客流量突破 600 万人，增长超过 50%。

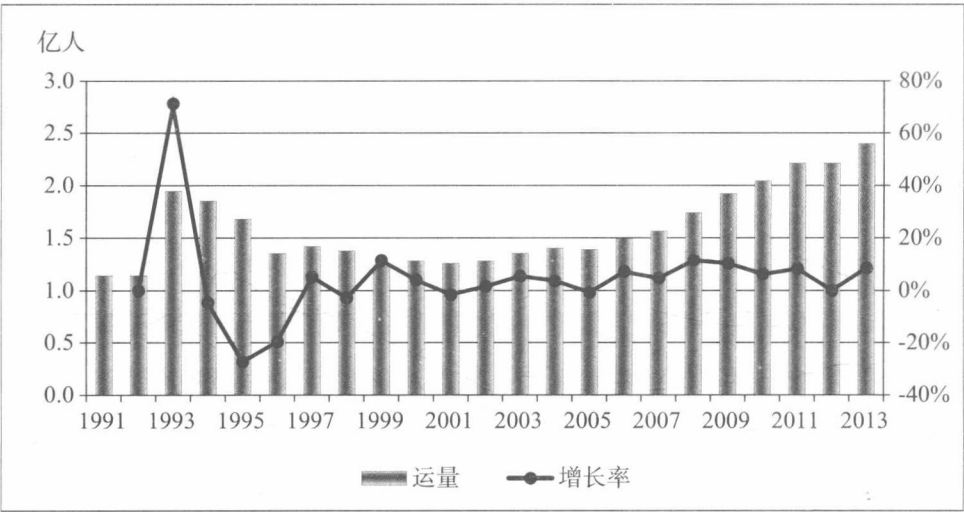


图 1.3 1991~2013 年间铁路春运客流量变化趋势图

数据来源：国家发展和改革委员会。

二、公路客流量分析

20 世纪 90 年代以来，我国公路春运客流量呈现出持续快速增长态势，

由 1991 年的 7.12 亿人次升高至 2013 年的 31 亿人次，年均增长率为 6.9%。其中，1995 年公路春运客流出现了大幅上升，与上一年相比，增长率超过 30%，这是多重因素叠加的结果。一方面，公路自身市场需求扩张较快，特别是高速公路从无到有，里程快速增加，1995 年已突破 2000 公里，带动了公路长途客运的迅猛发展；另一方面，1992 年以后，春节期间的旅客运输总体需求呈现爆发式增长，其中大部分由铁路承担，此后的几年间，由于铁路春运票价上浮，客流逐渐转向他运输方式，而公路是接受转移客流最多的运输方式。因此，公路春运客流增长变化相对铁路滞后了 1~2 年，直到 1995 年才出现了流量激增，这与铁路 1995 年以后春运客流量较大幅度下降的变化情况也基本吻合。2008 年，公路春运客流出现了唯一一次负增长，这主要是由于当年公路运量、周转量统计口径均发生了变化，并非客流的实际下降。

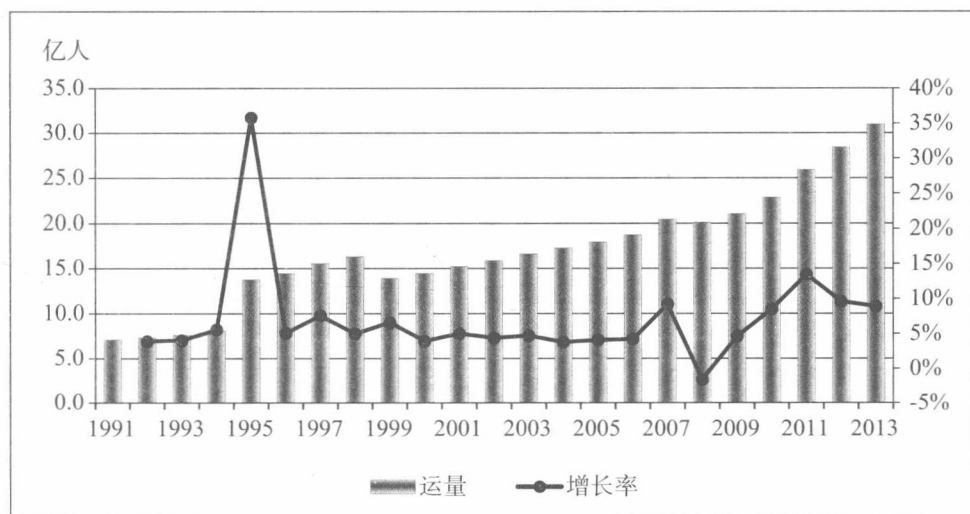


图 1.4 1991~2013 年间公路春运客流量变化趋势图

数据来源：国家发展和改革委员会。

三、水运客流量分析

从春运客流量数据来看^①，20 世纪 90 年代以来，水运客流在不同年份之间出现了大幅波动，这主要是由其技术经济特点决定的。水路运输高度依赖自然环境与气候条件，特别是春节处于冬季最寒冷时期，一般不太适合开展水路运输，部分有水运条件的地区在此期间的天气状况在很大程度上决定了当年水路春运客流量大小。因此，受气候等偶然因素影响较大，水运不似其他运输方式呈现出相对规律的线性变化趋势，但总量还是有所上升，年均增长率为 1.7%。

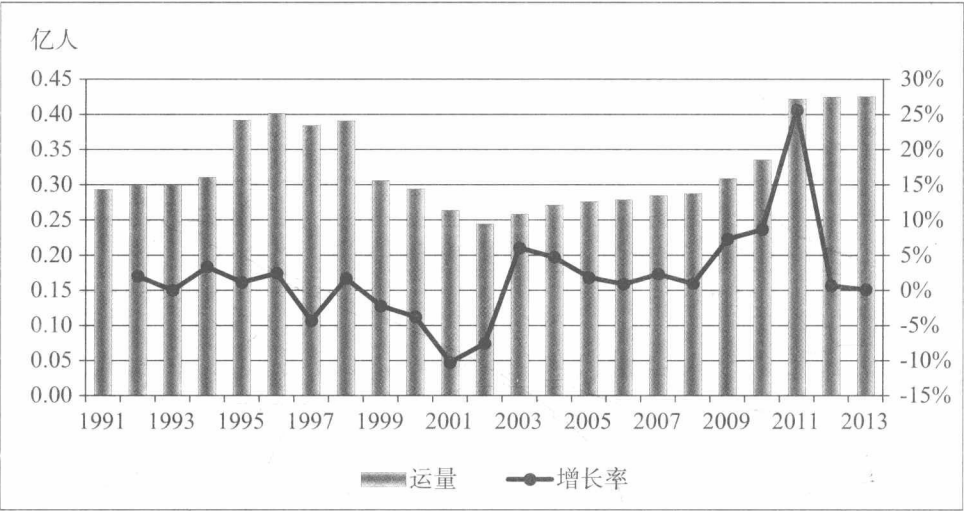


图 1.5 1991~2013 年间水运春运客流量变化趋势图

数据来源：国家发展和改革委员会。

^① 根据全年统计数据，2009 年以后春运高峰月水路客运量总体呈现下降趋势，与春运客流量统计数据所反映的趋势存在较大分歧，本部分仅针对春运客流量统计数据进行分析。

四、民航客流量分析

民航春运客流量从 20 世纪 90 年代以来,基本呈现出一路快速上涨趋势,由 1991 年的 158 万人次升高至 2013 年的 3810 万人次,增长了 23 倍,年均增长率达 15.6%,是所有运输方式中增长最快的。民航春运客流在 20 世纪 90 年代中期出现了一波快速增长,这与同时期我国经济发展速度较快密切相关。1998 年,民航春运客流增长率突然大幅下降,由之前的 20% 左右骤降至 3.4%,这主要是受到了 1997 年亚洲金融危机的影响。对比其他运输方式,在此期间春运客流量也出现了不同程度的增长率下降,但除铁路以外,降幅均小于民航。如前文分析,铁路春运客流下降主要是因为农民工这一主要旅客群体出现时间发生了集体变化,而民航这一主要承担公务、商务、旅游等客流的相对高端运输方式则是受到了金融危机的直接冲击。从全年数据来看,1997 年民航客运量也只增长了 1.4%,较上年下降了

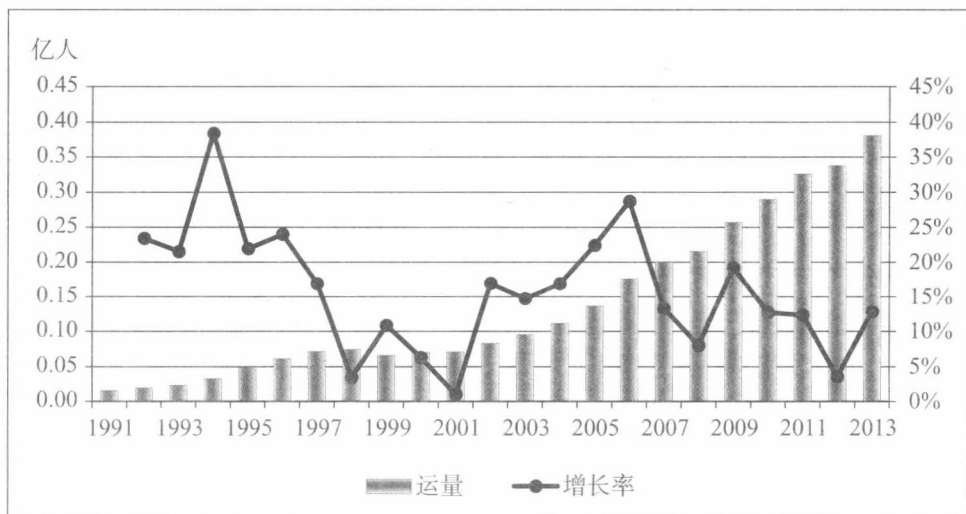


图 1.6 1991~2013 年间民航春运客流量变化趋势图

数据来源：国家发展和改革委员会。