

周莹◎著

TIELU CHUNYUN ZHISHANG
BUZU YU BUGONG XIANXIANG GUANKUI

铁路春运之殇

不足与不公现象管窥

上海人民出版社



周莹◎著

TELE CHUNYUN ZHISHANG
KUZU YU BUCONG XIANXIANG GUANKUI

铁路春运之殇

不足与不公现象管窥

上海人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

铁路春运之殇:不足与不公现象管窥/周莹著. —
上海:上海人民出版社,2013
ISBN 978-7-208-12003-7

I. ①铁… II. ①周… III. ①铁路运输管理—管理体制—研究—中国 IV. ①F532.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第306962号

责任编辑 鲍 静

封面设计 范昊如

铁路春运之殇:不足与不公现象管窥

周 莹 著

世纪出版集团

上海人民出版社出版

(200001 上海福建中路193号 www.ewen.cc)

世纪出版集团发行中心发行

常熟市新骅印刷有限公司印刷

开本 635×965 1/16 印张 16.25 插页 2 字数 243,000

2014年1月第1版 2014年1月第1次印刷

ISBN 978-7-208-12003-7/C·454

定价 38.00 元

目 录

引言 / 1

一、问题缘起 / 1

二、文献回顾 / 6

三、分析框架 / 13

第一章 铁路春运“一票难求”的生成路径 / 19

一、改革开放前铁路运力供需相对均衡的体制基础 / 20

（一）改革开放前的春运概述 / 20

（二）改革开放前铁路春运运力供需分析 / 21

（三）运力不足下的相对均衡 / 27

二、改革开放以来铁路运力不足与“一票难求” / 34

（一）改革开放以来的铁路状况 / 34

（二）“一票难求”现象的显现、凸显和持续 / 41

（三）“一票难求”引起的民怨与危机 / 47

三、高铁扩张后的挤出效应 / 51

（一）高歌猛进的高铁建设 / 51

（二）运力提升后的供需悖论 / 54

第二章 体制变迁与供需失衡：运力不足的结构性困境 / 59

一、社会流动的体制变迁与铁路运力之间的张力 / 59

（一）社会流动的体制变迁 / 59

（二）体制变迁下激增的春运客运需求 / 65

（三）相对滞后的铁路运网建设 / 75

（四）春运铁路运力供需矛盾分析 / 79

二、垄断与低效：铁路运力不足的体制困境 / 82

（一）垄断体制下的铁路发展悖论 / 82

（二）铁路运营管理的效率低下 / 86

三、“一票难求”：公众选择偏好与资源稀缺性的放大效应 / 88

- (一) 铁路客运的比较优势 / 88
- (二) 公众对铁路客运的选择偏好 / 94
- (三) 短缺下的拥挤与合谋 / 98
- (四) “一票难求”的放大效应 / 102

第三章 正式制度的负外部性与车票资源配置不公 / 107

一、铁路客运票务机制的设计理念与社会关怀 / 107

- (一) 铁路客运售票系统安排与整体关照 / 109
- (二) 对特殊人群的预留票与优先购票制度 / 113
- (三) 适度规模需求的团体票与合同订票制度 / 116
- (四) 便民初衷的客票代售点 / 122
- (五) 众望所归的火车票实名制 / 124
- (六) 铁路客运票务制度的其他规定 / 125

二、铁路客运售票系统的制度区隔 / 127

- (一) 身份区隔：购票群体的阶层分化 / 128
- (二) 时空区隔：购票需求的条件转换 / 133
- (三) 部门区隔：铁路系统与购票公众 / 137

三、铁路客运票务制度的失灵与异化 / 144

- (一) 车票配额与调度原则的有失公平 / 144
- (二) 预留票与购买优先权的道德风险 / 148
- (三) 团体票与合同订票制度的无限滥用 / 150
- (四) 便民代售点的逆向选择 / 156

第四章 非正式制度的嵌入与车票获取机会不公 / 159

一、人情面子：车票获取的重要渠道 / 160

- (一) 差序格局下的人情面子 / 160
- (二) 人情面子在车票获取中的运作方式 / 163

二、关系运作：“黄牛”现象分析 / 171

- (一) “黄牛”的关系网建构 / 171
- (二) “黄牛”关系运作中的利益交换 / 178

三、部门利益交换与权力寻租 / 183

(一) 部门利益交换 / 184

(二) 权力寻租 / 187

四、非正式制度与正式制度的交互作用 / 189

(一) 非正式制度对正式制度效率的弱化 / 190

(二) 正式制度对非正式制度的规制 / 193

第五章 铁路春运之殇:不足抑或不公? / 197

一、结构性困境下的不足 / 198

(一) 制度壁垒与刚性需求 / 198

(二) 路径依赖与发展滞后 / 202

二、正式制度、非正式制度与分配正义 / 207

(一) 稀缺资源行政垄断与分配权力 / 208

(二) 既得利益团体的形成与权力寻租 / 211

(三) 社会关系变革与分配不公 / 214

三、再分配权力与市场 / 217

(一) 再分配权力导致的不平等 / 218

(二) 市场机制产生的不平等 / 220

四、不足与不公的双重变奏 / 224

(一) 总量不足引发分配不公 / 224

(二) 分配不公加剧总量不足 / 227

第六章 讨论与建议 / 231

一、体制改革与弱势群体权益保障 / 231

二、机会平等与资源配置机理 / 234

三、个体权利与分配正义 / 237

四、市场化配置与权力规范 / 239

参考文献 / 243

引言

不足与不公就像一对孪生兄弟,有资源供给不足的地方,就会有配置不公的存在。相对于人的需求来说,资源,尤其是公共资源永远是稀缺的,而稀缺性在一定的文化和制度土壤里就容易滋生分配不公。不足引发不公,不公加剧不足,不足与不公之间的双重变奏,是来自社会的最强音。

一、问题缘起

公共资源总量的不足是当前中国社会的普遍现象,这集中反映在教育、医疗、养老、文体服务乃至基础社会的诸多领域。比如,我国作为拥有 13 亿人口的大国,教育资源不足、教育经费短缺是多年来困扰政府的一道难题。中国教育经费占 GDP 总量的 4% 的指标是 1993 年提出的,2006 年曾予重申。2010 年,中央政府在制订未来 10 年教育发展纲要时,4% 又被写入了最终文本,国家教育体制改革领导小组办公室还专门成立了一个“落实 4% 工作办公室”。至此,1993 年提出的指标,过了近 20 年才得以实现。长期以来,专家学者们普遍认为,我国的教育经费投入不足,连教育部也承认,中国财政对教育的投入“在全世界处于较低水平”。供需矛盾在农村表现得尤为明显,不光是教师工资水平低,还有不少学校达不到基本的办学要求,而且在国家的投入水平无法满足教育的基本需求时,家庭承担了更多的负担,甚至出现了一定的经济压

力。又如,尽管近几年政府加大了对医疗卫生事业的投入,但总体上仍然不足。我国人口占世界的 20%,但卫生总费用仅占世界总额的 2%。2009 年我国卫生总费用占 GDP 的比例为 5.05%,低于 2007 年全球平均水平(9.7%)和中高收入国家(6.4%)、高收入国家(11.2%)的水平,与低收入国家(5.3%)水平接近。2009 年卫生总费用中政府投入占 24.7%,远低于发达国家水平(75%),也低于发展中国家水平(55%)。在政府投入不足的情况下,医疗费用缺乏分担机制,也在客观上形成了医院“自劳自收”的收入结构。^①再如,据全国老龄工作委员会办公室副主任朱勇介绍,从 2011 年到 2015 年,全国 60 岁以上老年人将由 1.78 亿增加到 2.21 亿,老年人口比重将由 13.26%增加到 16%;到 2020 年,全国老年人口将达到 2.55 亿,占总人口的 17.8%。到 2050 年,劳动力人口与老年人口比将由 2000 年的 10:1 下降到 2.8:1。但是,由于国家总体投入不足、历史欠账太多,负担过于沉重,缺乏科学合理的保值增值手段,长期以来,中国养老金账户寅吃卯粮,2010 年空账运行金额竟高达 1.3 亿元。加上社保基金总体收益率仅为 5%,难以适应当下日益增长的支出需求。

公共资源的不足是不争的事实,但更受关注的是由供给不足引发的配置不公。公共资源由于总量不足,使之无论在教育、卫生医疗或是社保等各个领域,在城乡抑或城市内部不同城区之间,还是在不同的社会群体之间,其配置的不平等都是普遍存在的现象。以教育为例,公共教育资源的配置更重要的作用是要促进教育公平,使不同社会阶层的人受到教育,特别是使社会下层人士的子女通过接受教育来改变他们不利的经济、政治、文化地位,实现平等、民主的社会理想。遗憾的是,在中国传统的公共教育资源配置方式中,很难看到配置过程中的效率及公平。在基础教育领域,过去的十几年,在东部富省和西部穷省间,教育水平的巨大落差,给人以触目惊心的观感,学界的各类研究报告也都清晰地显示出,二者之间在教师工资、生均经费、居民教育负担等最重要的几个公平性指标上的差距都逐年拉大。即使是在同一座城市内,不同学校之间的差距也相当惊人。生均经费等财政指标的差异直接造成教学

① 数据来源:《中国卫生统计年鉴 2011》,中国协和医科大学出版社 2011 年版。

质量的悬殊,加上获取高等教育资格的不公平,造成了全国范围内的省际落差和一省内城市和农村的差距,并已形成了鲜明的现实后果,那就是,教育不仅没能成为阶层流动的通道,反倒加剧了中国社会的阶层固化。

古人云:“不患寡而患不公。”“公”,是公正、公平,“不公”,是不公平、不公正。这个命题不否定差别的存在,但是要求差别必须合理。“公”不以结果的绝对平均为目标,但否定通过不合理的制度、途径和方法造成的“不均”。可见,这里的“公”与“不公”不是经济学概念,而是政治学概念、社会学概念,因为这里的“不公”是不合理的制度造成的,而不是自由竞争状态下出现的自然的不均等。它的后果也不仅是经济的或物质的,还是政治和社会的问题。正因为这样,“不公”就可以成为社会问题产生、公民道德败坏乃至国家政治危机的根源。

尤其是在公平、公正意识深入人心的情况下,在法律和党的意识形态肯定公平、公正,而现实又与之背道而驰的情况下,人们对不公就越来越不能忍受。近期,一系列群体性事件的发生,实际上也是公众不满情绪的集中爆发。目前中国社会一些不稳定现象的根源就是深入人心的公平意识和现实生活中普遍存在的不公之间的矛盾。只有消除这个矛盾,社会的和谐和稳定才是有保证的。经济社会快速转型,带来利益结构的加速调整,公平问题由此凸显。在法制不断完善,制度不断健全的过程中,难免存在诸多失范现象,而人们往往根据自身所见所闻的经验产生公平感或不公平感,不公平感在个人身上的体现尤为明显并易放大。为什么公众对社会不公平现象会有广泛的强烈的感受?中国社会学会名誉会长、中国人民大学教授郑杭生表示,快速转型中的中国社会的极端复杂性,不仅表现在受损者会产生、引发问题,如会有强烈的不公平感,甚至受剥夺感,受益者也会产生、引发各自的问题,也会有程度不同的不公平感。

不足与不公是普遍存在的社会现象,其背后是社会制度的变迁、社会结构的分化、社会关系的变革,为此,笔者试图寻找一个切入点、一个具有代表性的现象,运用解剖麻雀的方法,深入剖析不足与不公现象生成路径、逻辑机理及发展反思……

一年一度的中国春运^①，被视为世界上最大的周期性人口迁移，在 40 天左右的时间里，有 20 多亿人次的人口流动，占世界人口的三分之一，为此，成为我国城市化进程中的一个鲜明的符号。每逢春运，铁路售票处都会排起长长的队伍，数千甚至数万名民众集中排队等待购票，很多人是连续几天在售票现场排队只为求一票。这种“一票难求”的状况已延续了三十多年，年年如此，已成为具有中国特色的季节性景象。关于铁路春运“一票难求”问题，因其持续时间之久、涉及面之广、产生原因之复杂，已不再是单纯的运力不足的问题，而成为了一个深深地烙印在中国人心上的印记，一个每年社会舆论都要关注的热点话题。

铁路春运问题年年被关注，年年被讨论，专家学者、社会民众、政府人员为这一问题而仁者见仁、智者见智，并且，在此过程中，铁道系统的发言人不止一次地许诺，随着铁路运力的增加，铁路春运“一票难求”问题将会得到彻底解决。然而，在过去的几十年间，尽管我国铁路建设投资额度年年提高，铁路运能年年增加，“一票难求”问题依然如故，甚至在部分地区还有愈演愈烈之势。由此可见，铁路春运“一票难求”不仅是铁路运力的问题，还是一个社会问题，在公众心中，是一个关乎公平、正义的社会问题。

为此，铁路春运“一票难求”这一具有中国特色的、长期存在又难以解决的周期性社会问题，也是一个具有典型性的不足与不公现象，在笔者看来是值得深思和探究的。春运问题表象的背后，其实反映着中国实行改革开放、建立社会主义市场经济制度后产生的深刻社会变革。在城乡二元结构的大背景下，垄断体制、市场规则、文化惯习、权力逻辑等因素相互激

^① 春运，就是“春节期间的旅客和货物运输工作”的简称。中国人的平均出行量与世界相比悬殊较大，但是，总量却有所超越，尤其在春运期间，旅客发送量比平时多了许多。由于春运期间主要是铁路的情况突出，矛盾较为集中，所以通常春运就是特指铁路春运，本文讨论的也是铁路春运。

春运客流通常由基本流、学生流、民工流、旅游流和探亲流组成。基本流是指构成铁路平时客流主体的商务、休假、日常出行等刚性需求；学生流为当地普通高等院校的外地生源，因为高校学生在寒假期间除少数人员基本会回家过年，所以这部分客流是每年固定的可较精确预计的客流；探亲流主要是由一部分当地户籍人员或在当地已扎根的有稳定职业的外地户籍人员等回老家探亲组成；旅游流从某种程度上讲，其春运出行的方式选择性较大，对铁路的依赖性较学生流和民工流更小些，而且旅游流主要是在大年初一到初七期间，与民工流和学生流的冲突较小。此外，外出务工人员返乡所组成的民工流因其规模巨大、情况复杂而受到全社会的关注。在春运高峰期往往呈现学生流、民工流和探亲流“三流”叠加的情况，客流出行时间集中，客流增幅较大。

荡、碰撞,影响到政府官员、“黄牛”、都市白领、农民工、学生等各种群体在春运场域中的社会行为、选择偏好、关系变革、结构分化等。通过春运现象,我们能够管中窥豹,借以透视在社会转型期,在旧的制度体系向新的制度体系变迁的进程中,正式制度与非正式制度相互作用下不足与不公现象这一社会问题的衍生路径、逻辑机理与发展反思。

笔者试图运用制度主义和社会结构的理论,从我国春运的历史背景、现实境况以及制度体系出发,通过与春运有关的组织者(铁路部门、政府相关部门工作人员)、购票者(旅客)、倒票者(“黄牛”)等不同类型的、不同阶层的人群的访谈以及大量的文献分析,对春运问题中“一票难求”现象进行深入剖析和细致研究,进而探索在制度变革进程中如何有效整合利益格局、合理配置社会资源、实现公共资源的分配正义,以保障个体权利、实现社会公正。

从制度主义和社会结构的理论视角研究春运问题拓展了我国春运问题研究的领域,同时也拓展了分配正义研究的领域,具有重要的理论意义。首先,之前的研究从多学科的角度对春运问题进行了不同侧面的探讨,为进一步研究奠定了丰富的经验积累,本文着力对春运问题进行纵贯性、系统性和深入性的研究。其次,从制度主义和社会结构理论视角研究春运问题涉及了社会、政治、经济、文化等多个纬度,并能避免就事论事,就春运谈春运的尴尬,丰富了春运问题的研究视角。可以站在一定的历史背景、发展历程及社会结构变迁等角度去看待问题,有助于从问题的起因而不是表象入手,有助于人们从理论上更全面地认识春运问题的原因及其多纬度性。因此,从制度主义和社会结构的理论视角研究我国铁路春运“一票难求”问题,突破了我国目前舆论对春运问题的局限理解,有利于人们进一步全面深刻理解春运问题的成因,深入解析我国改革开放以来社会结构、制度安排、市场体制等方面所产生的巨大社会变革,为后续关于不足与不公现象的社会学研究提供一种新的理论视角与分析框架,具有显著的理论意义。

同时,本研究也具有较强的实践意义。笔者将从隐藏在铁路春运“一票难求”背后的权力、资源分配及关系运作等微观层面入手来透视该问题的生成路径、结构性困境、正式制度的负外部性与非正式制度的嵌入,以说明春运问题是一个综合性的问题,不能仅靠铁路一家来解决,需要社会各界的共同努力;“一票难求”也不是提高运力就能够解决的问题,而是要

从我国现有的制度,包括正式制度和非正式制度的层面去寻找解决途径。这有助于人们认识铁路春运“一票难求”问题背后的深层次的社会根源,认识到解决春运问题的复杂性与多层面性,进而认识到解决春运等有关社会分配的问题、维护弱势群体权益、保障个体权利、完善市场化配置的重要性,进而可以从春运“一票难求”问题的解决推动其他一系列制度变革及相关问题的解决,以实现社会公平、正义,推进和谐社会建设。

二、文献回顾

就学术研究而言,必须回到学术史中以明确自己研究所在的位置。通过对国内学者围绕春运问题开展的社会学研究的相关文献的梳理,笔者发现,近年来不少专家学者在关注春运问题,并且普遍认为,隐藏在春运高潮背后的是中国社会发展的大问题,中国人的乡土观念、城乡二元结构、资源配置、户口壁垒等一系列深层次因素。以下笔者对这些研究加以简要的回顾和评述,以作为后文分析的基础。

(一) 关于春运问题产生原因的研究

关于春运问题产生的原因,不同学者从经济学、人口社会学、社会政策、文化等不同视角进行了解释。

从经济学角度解释的学者认为,经济发展及城乡发展不平衡导致了春运现象的产生。纪嘉伦等专家指出,春运是伴随着经济的发展而产生的一种特殊经济现象。中国农村拥有大量素质较低的剩余劳动力,但由于本地区经济发展落后,不能提供更多的就业岗位,于是这些本应为宝贵的经济资源的大量廉价劳动力,在家乡长期处于失业状态,只能离乡背井外出打工。大量外出打工的农民集中回乡过年,客运市场因需求远大于供给而引发一系列春运危机。叶裕民等认为,春运难题表面上是交通运输能不足导致的,实质上却折射出中国农村经济发展落后的现实问题。^①在

^① 张春莉:《20亿春运客流背后的反思:折射中国农村发展不足》,《人民政协报》2006年2月13日。

中国经济快速发展的同时,严重的东西部差异和城乡差异等状况也是客观存在,农村经济落后、农民收入低是造成数亿农民进城打工的直接原因之一。景乃权也认为,交通的运输能力、现有的资源配置与社会发展不协调等问题是造成春运难题多年来难以破解的主要原因。^①春运难题还反映出,数量巨大的进城外来务工人员,由于体制问题,无法有效地融入城市社区,成为在家乡和工作地之间来回跋涉的“候鸟”。

其实,落后与发达永远都是相对存在着,区域之间的发展不平衡在世界上任何一个国家都是客观存在的,只是发展差异的大小,不平衡的程度不同。也正因为如此,在全世界的版图上,伴随人类历史发展,各地区的人口总是一次又一次的上演大迁移。但是,与其他国家不同的是,由于中国的特殊国情,社会结构空间上的人口流动必须通过地理区域空间上的人口流动来实现。而春运恰好生动地展现了这一地理区域空间上的人口大迁移与大流动。为此,也有学者从人口社会学的角度分析春运问题。董才生等教授从人口社会学的角度分析了春运问题的成因,认为社会结构空间的人口流动促使地理空间的人口迁移与流动,春运现象实际上是中国社会数十年地理空间上人口迁移和流动的集中体现。^②

一些学者,如张曙光、王小章等从社会政策不平等上解释春运问题产生的原因,认为以户籍制度为主的城乡二元隔离制度导致春运现象的产生。张曙光鲜明地提出“春运是中国非均衡发展的触发点”,改革开放后,在“先富”思路的指导下,非均衡发展成为主要策略。钱流、物流、人流迅速向东南沿海及几个中心城市集结,经济发展的不平衡造成人口流动的不平衡,造成了春运这种系统性社会问题。^③而且,户籍制度对春运的影响也是学者分析最多的角度。他们对比国外,得出了一个统一的结论:从20世纪50年代开始实行至今的城乡二元户籍制度是当今春运问题产生的一大主因。^④在他们看来,任何一个国家都有流动人口,而且流动人口是可以随意定居,但只有在中国,因为户籍制度背景下产生的刚性隔离

① 刘艳涛:《春运六十年回乡路》,《环球财经》2011年3月4日。

② 董才生等:《春运问题的人口社会学分析》,《人口学刊》2008年第1期。

③ 张曙光:《春运,中国非均衡发展的触发点》,《中国经营报》2011年1月29日。

④ 杨清等:《社会学家:解决了户口问题春运终会成为历史名词》,《今日早报》2004年1月9日。

作用,农民工无法获得在城市定居的机会,为此,流动人口离开家乡和亲人流动到城市的目的就是为了养家糊口。

冯骥才等学者从文化视角论述了蕴含在春运问题中的文化因素,认为春运是一种文化现象,正是中国传统春节文化导致春运现象的产生。^①在中国,不管时光流转、社会变迁、政府更迭,乡土家庭亲情观念早已化成深深的情结,植根于炎黄子孙的骨髓之中。春节作为中国最隆重的传统节日,所传承的正是这样一种观念。每逢佳节倍思亲,春节临近,数以亿计的中国人不管天寒地冻筋疲力尽,不管路途遥远舟车劳顿,都要回家过年。^②春节是中国最为隆重的传统节日,因此而有了中国独有的“春运”景观。

(二) 关于铁路春运“一票难求”现象的研究

对铁路春运“一票难求”现象的研究,学者们主要从铁路运力不足、铁路部门利益、行业垄断及定价机制等几个方面来解释。

铁路运力不足导致“一票难求”。铁道部在面对春运“一票难求”质疑时,一直用“运力不足”作为回答。2004年铁道部发言人在回答记者提出的关于火车票为什么年年难买的问题时,给出的回答是:“全国铁路日常开行的客车提供的坐席数,在平时基本上可以满足旅客需要。但进入春运特殊时期后,就远远不能满足激增的需求了。尽管每年铁路都大量增开临客,但由于严重的供不应求,杯水车薪的增开临客仍然无法满足客流。”2011年春运期间,铁道部发言人再次以“运能不足”为理由回答了“春运火车票为什么年年难买”的质疑,并详细解释了铁路部门的难处,他谈到,铁路运能与运量的矛盾十分突出,全国铁路干线长期处于超饱和运输状态,铁路的客车和货车混跑。而且根据行政指令,春运既要运输旅客客流,还要保证煤炭、粮食、油品、化肥等关系国计民生的重点物资运输,本来就运力不足,这样一分流,运力可以调控的空间更加有限。

至今,没有学者对铁路春运运力的缺口进行过分析和统计,因为铁路增加临客的最大极限无法获知,到底有多少铁路客运需求也无法精确获

① 冯骥才:《春运是一种文化现象》,《文汇报》2010年1月19日。

② 谢林霞:《从文化的角度看春运》,《新余高专学报》2008年第1期。

知。所以铁路运力不足的数据多来自铁路部门自己的客流预测和运输安排的计划。不过,一些学者也从农民工数量剧增这个角度来判断铁路运力的不足。崔传义所作的《春运与农民工:三十年的回顾与展望》的研究中,把改革开放以来主要年份外出务工的农民工数量的增长与全国春运铁路旅客运量状况进行了汇总和对比,从一个侧面反映了春运期间铁路运力的不足。而且,每年春运期间,火车上拥挤不堪的场景也确实很直观地告诉世人铁路春运运力的巨大缺口。^①

铁路部门利益导致“一票难求”。马光远等人提出,部门利益是春运火车票难买问题的根源所在。他们认为,铁路部门从来不敢公开火车票的分配方式、渠道和结果,有多少票分配给了旅游公司,多少票给了机关部委,多少票通过不明渠道进入了“黄牛”的手里,这些都是机密,但又是客观存在,这使得在窗口公开发售的车票比例已经很小,这也正是为何占春运客流主体的农民工购票难的根本原因所在。^②他们对春运人流进行了分析,认为春运最主要的是民工流、探亲流和学生流,在这三大流中,学生买票可以通过学校统一办理,探亲流中很大一部分也可以通过这关系那门道搞到票,而唯一的弱势群体就是农民工了。春运所指的“一票难求”现象,也主要是针对农民工,评价春运是否成功的标准,也主要看农民工是否可以顺利回家。他们尖锐地指出,“一票难求”的根源并不在于总量不足,而在于分配程序的不透明和不公正。从经济学的角度而言,有短缺,就会有权力寻租,因此,分配合理的关键在于程序的公正和透明。铁道部多年来迟迟不推行实名制购票的真正原因,不在于技术问题,而在部门利益。

铁路的垄断体制导致“一票难求”。陈永昌等学者提出,行业垄断的实质是政府的行政垄断,它严重制约了国民经济的发展。这些垄断行为主要表现在电信、电力、民航和铁路等行业,并起到了负面的作用:(1)垄断排斥公平竞争,保护落后的体制,落后的管理,以及落后的产品和服务。(2)垄断抬高了市场准入的门槛,影响民营企业的进入和发展。(3)垄断产业缺乏市场压力,因而管理弱化,造成高成本、低效益。(4)垄断行业在

① 崔传义:《春运与农民工:三十年的回顾与展望》,《人口研究》2009年第1期。

② 马光远:《春运买票难根源在于部门利益》,中国网,2009年1月16日。

政府庇护下，垄断市场份额，垄断产品价格，严重损害消费者的利益。(5)垄断行业以“老大”自居，霸王条款、低质服务。(6)垄断与强权为伍，引发大量权钱交易的腐败现象。垄断行业的存在与职能部门的既得利益息息相关，给权力寻租带来了更大空间，滋生腐败也就见怪不怪了。^①他们认为，春运难题表面上是交通运能不足导致的交通问题，实质上却是制度问题。中国农村发展不足以及春运火车票难买等问题，肯定都与制度有关系，这个制度说穿了，跟铁道部占据垄断地位密切相关。有学者还建议要成立监管部门来斩断利益链条。

运价规定不符合市场规律导致“一票难求”。吴敬琏在 2007 年“两会”期间全国政协经济界别的一次小组讨论上提出，价格是由供求决定，而不是由道德决定。他认为春运火车票涨价可以通过价格杠杆缓解客流压力，并建议对于外来务工人员乘坐火车可通过其他办法给予补偿，如补贴等。一些专家、学者也始终坚持，火车票在春运期间涨价是解决供需矛盾的有效方式。如经济学家茅于軾的博客中发表了《铁路春运不涨价的社会成本》一文，鲜明地提出希望铁路春运票价上涨，并认为正是由于不涨价政策，导致“黄牛党活跃”、“服务质量下降”等一系列问题，而“按照经济规律涨一点票价”后，上述问题基本上不会发生。^②铁瑛等学者也对铁路部门提出建议：通过使用差别价格进行价格歧视来一方面提升自己部门的经济效率，另一方面完善中国的交通运输系统，同时，通过具体措施的实施建议来使得获得市场经济效率的同时，以社会背景为考量兼顾社会公正。^③

(三) 关于春运问题解决对策的研究

关于春运问题解决对策的研究，学者们主要从提高铁路运力、改革铁路机制、变革户籍制度、促进城市化进程和城乡均衡发展等几个方面提出了解决思路和对策建议。

提高铁路运力，增强综合运输能力。铁路、公路、航空、水路是我国现有的四大交通运输系统，目前这四大系统之间互不协调，这也导致了春运

① 陈永昌：《深度打破垄断才能最终提振经济》，<http://blog.sina.com.cn/chenyongchang>。

② 茅于軾：《铁路春运不涨价的社会成本》，<http://blog.sina.com.cn/maoyushi>。

③ 铁瑛：《关于春运的经济学思考》，《经济研究导刊》2010 年第 13 期。