
交通经济论

交通经济论

——城市交通理论、政策与实践

韩摇彪摇著

经济管理出版社

———交通经济论

摇摇责任编辑摇亚摇夫
版式设计摇陈摇力
责任校对摇孟赤平

图书在版编目 (CIP) 数据

交通经济论：城市交通理论、政策与实践 韩彪著 北京：
经济管理出版社，2006.12
ISBN 7-305-05111-1

I ①交...摇 II ②韩...摇 III ③城市运输 原交通运输经济 原研究
摇 IV ④E47

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 151111 号

交通经济论
——城市交通理论、政策与实践
韩彪摇著

出版：经济管理出版社
摇摇摇 (北京市新街口六条红园胡同 愿号摇邮编：100031)
发行：经济管理出版社总发行摇全国各地新华书店经销
印刷：北京银祥印刷厂

2006 年 12 月第 1 版摇 2006 年 12 月第 1 次印刷
2006 年 12 月第 1 版摇 2006 年 12 月第 1 次印刷
印数：1—20000 册

ISBN 7-305-05111-1
摇摇定价：25.00 元

· 版权所有摇翻印必究 ·

凡购本社图书，如有印装错误，由本社发行部负责调换。
通讯地址：北京阜外月坛北小街 圆号摇邮编：100045
联系电话：(010) 51996100

序

在我国，城市交通问题研究还相当薄弱，韩彪博士的专著《交通经济论——城市交通理论、政策与实践》面世，弥补了这一领域研究的不足。

作者通过多年亲历亲为的调查研究，包括组织颇具规模的问卷调查、访问与实地考察，在充分掌握第一手资料的基础上，经过科学筛选、严格分析，应用扎实、广博的交通运输理论功底，以改革开放前沿城市——深圳的交通问题为实例，参照国内外城市交通发展的经验、教训，完成了这部著作。本人仔细阅读作者的手稿后，特别向城市交通的研究者、规划者、决策者、投资者和经营著推荐这本专业性和可读性都很强的著作。

概括起来，本书具有以下优点：

■ 比较全面地探讨了城市交通的发展问题，包括城市交通发展的制度、模式、政策、管制等领域，涉及私家车、自行车、公共交通等城市对内交通的发展问题和港口、机场等城市对外交通的发展问题。

■ 探索了一些理论上几乎空白的领域，如首次对出租车市场进行全面系统的研究，提出一整套管理出租车市场的方法，对规范出租车市场的发展具有理论意义和实践意义。另外，对学校巴士线网的规划研究在国内亦属第一次尝试。

■ 注重理论联系实际，对若干现实课题提出了解决办法。作者在完成“公交线路新增与调整”、“出租车投放”、“公交大巴‘车列化’问题的解决”、“校巴线网规划”等课题应用研究基础上，经过提炼升华，形成系列专题，为同类课题的研究提供

了可资参考的范本。个中，提出了许多颇有见地的设想，对现实中的问题又敢于大胆提出看法，这是非常难能可贵的。例如在城市交通管制上提出宜多用“软”办法，少用“硬”办法、建议在港深间开辟直通出租车、倡导采用交通运输基本适应性发展战略、预示我国铁路客货运兼容的状况将会改变等都是富有创意的；作者对珠海市基础设施建设过度超前所造成的经济后果，以及航空“禁折令”、“铁路计划经济弊端”等都能提出令人信服的改革意见。

瀟灑颇有前瞻性和客观性。作者在深圳大学任职，研究的多是改革开放的前沿问题，对内地有很好的参考价值，这些在上述优点中已有所反映。作者还将香港、深圳、广州、珠海、澳门等城市群合起来作为都市圈来研究它们之间港口、机场的分工与合作，相邻城市客运交通衔接等问题，这些研究都较以往的研究更具远见，更具区域整体意识。而且，没有囿于深圳利益分析深圳在区域交通中的地位、作用，而是较客观地、恰如其分地给深圳航空定位，认为在港、穗两大区域性航空客运枢纽之间不宜再盲目竞争区域客运枢纽，而应扬长避短，发展成为香港机场国际航空货运的分流机场、中国南方国际航空货运的枢纽机场。

本书的不足在于对都市圈的交通言而未尽。都市圈交通或都市连绵区交通是一个新的研究领域，既有区域交通问题，又与城市交通问题交织，作者未能就建立都市圈环状综合交通运输网作深入一步的研究。还有作者认为“香港将来新建集装箱码头的可能性越来越小，集装箱吞吐能力的增加十分有限”的结论需要进一步讨论。此外，全书的定量分析还可以加强些。

圆年猿月圆日于中山大学

前摇摇头

20世纪70年代以来，发达国家的交通运输业已经相当成熟，总体上可以满足社会经济发展的各种需要，尤其是城间运输表现得更为充足（其在物质特征上的体现是交通运输网的规模不再明显增长），交通运输不再是社会经济发展的制约因素。然而，这些国家的城市交通问题至今仍没有很好解决，某些方面甚至还有进一步恶化的迹象，如拥挤、污染、噪音等。于是对交通问题的研究日益集中到城市交通。这已是世界范围的一大趋势。我国的情形有所不同。20世纪70年代以前，我国的交通运输全面短缺，地区间的交通问题是主要问题，它每时每刻都在阻碍着地区之间的物质交流与人员流动，影响社会分工在更大范围内展开。这种情况决定了我国对交通问题的研究主要集中在地区间的交通上。

20年前，我国明显加快了交通运输业的发展步伐，地区间的交通问题逐渐缓解。那时笔者已经感到，随着地区间交通问题的不断解决和城市化进程的推进，我国交通经济研究的目光也将更多地从地区间的交通问题（随着城市化的深入，地区间的交通将演变为城市间的交通）转向城市交通问题。今天，除了有限的节假日，我国地区间（或城间）的交通基本上是畅通的，倒卖车皮、倒卖舱位、倒卖车票已不再普遍。特别是1995年以来，我国进一步加快了交通运输业的建设步伐，短则3年，长则5年，我国的城间交通问题将不再存在。可是，在城市化的大潮下，城市交通问题日益引起人们的关注。这是笔者将研究的注

意力越来越多地转移到城市交通的动机所在。

缘年，南下深圳大学从教，客观上促就这一“转移”的开始。深圳是个务实的城市，注重应用研究，强调理论联系实际。笔者不能像在北京时那样过多地放眼全世界，议论全中国，而需将精力集中在深圳这个城市，集中在珠江三角洲；不能像在北京时那样过多地钻研追求理论水平的“高深学问”，而需将研究重点放在企业、政府、市场所面临的现实课题。

本书是笔者缘年多来，以深圳为背景研究城市交通问题的阶段性成果，由“交通运输业的发展及其成因”、“交通运输业的公共性与运输管制”、“城市客运交通模式”、“出租车市场管理创新”、“城市公共交通发展与规划专题”、“都市圈内的交通发展——粤港澳交通发展研究”六个部分组成。

第一部分，遵循历史与逻辑统一的原则，探索交通运输业与社会经济发展之间的关系，揭示交通运输业的发展规律，为交通运输业发展战略的取舍，城市交通发展路向、发展水平的选择提供理论支持。

第二部分，通过对交通运输业公共性与公益性的重新认识，寻求交通运输业放松经济管制的理论依据，并对现实中有影响的交能运输管制进行剖析，为城市交通的发展与管理提供政策背景。

第三部分从“社会”和“交通参与者”两个角度考察城市交通的成本与效益，通过对各种城市交通形式的比较，结合世界各国经验，提出我国的城市客运交通模式及实施建议，并对公共交通、小汽车、自行车等主要交通工具的发展提出了自己的看法。

第四部分比较系统地研究了出租车经营资格管制、供给规模控制、营运牌投放方式、出租车服务价格及对外地出租车驻点营

运的管制等问题，给出租车市场管理这一过于薄弱的研究领域增加了一点厚度。

第五部分是对城市公共交通发展与规划中的典型课题的研究，包括公交线路新增与调整、出租车投放、公交大巴“车列化”问题的解决、学校巴士线网规划等。它们既是前述各部分研究成果的应用，也是对实际问题的探索与解决。

第六部分则顺应世界各国研究城市交通的趋势，将研究地域从城市扩大到都市圈。我国的城市化刚刚开始，都市圈的概念还不强，但相信很快会建立起来。位于粤港澳中心的港（香港）深（深圳）穗（广州）珠（珠海）澳（澳门）五个城市，联络东莞、番禺、中山等城市，都市圈的轮廓已经出现。基于这一认识，对近期急需考虑的城市间客运交通的衔接，“都市圈”内港口、机场的合作与分工等问题作了重点讨论。

上述六个部分涉及到了城市交通的各主要方面，但还是一个框架性的体系，许多内容有待补充和进一步完善。笔者之所以要发表这些成果，主要基于以下三点考虑：

第一，城市交通问题研究在我国相当薄弱，可城市化进程却很快，城市交通问题日趋严重，已成为城市发展中最引人注目的问题之一。希望本书的出版能够引起更多的学者参与这一领域的研究，起抛砖引玉作用。

第二，每个城市每天都在面对自己的交通问题，而且每天都在处理所面临的问题，但对一些问题的处理仍然是凭经验、凭感觉，影响城市交通的健康发展。本书的部分成果正是在协助有关单位解决城市交通问题过程中逐渐形成的，对同类问题的解决有一定的借鉴作用。

第三，城市交通是个仍在快速发展的系统，理论及其应用研究总是处于不断成熟、不断完善之中。本书的成果至多也是

“半成品”，倘若能为后续研究增加一份垫材，就足以自慰了。

本书的出版得益于许多人的帮助。深圳大学经济学院对本书的出版给予了关心与支持，经济系老师对本书的写作提出了宝贵的意见和建议，运输经济专业学生为本书形成做了力所能及的工作，部分资料由他们协助收集。感谢经济学院领导，感谢经济系的王江、罗清和老师，感谢温婕、黄晓昧、李慧芬、王伟光同学。

深圳市运输局为笔者提供了多项城市交通方面课题，不仅使笔者有机会理论联系实际，而且能更全面、真切地了解城市交通发展的实际及存在的问题。感谢王文贵、胡剑平、王光照、黄敏、罗晓虎、赵一平、孙甫伶、高旭敏、贾丽魏、胡春雷、韩立清的多年支持。

本书的出版得到了经济管理出版社的大力支持。对于编辑们为之付出的辛勤劳动，表示由衷的感谢。

最后，我要特别感谢我的妻子徐艳丽和女儿韩雪。为了我的事业，妻子不仅承担了家务、教育孩子的职责，而且三次通读书稿，提出了不少建议性的意见；在我写作、思考的时候，远岁的女儿总能克制自己不来缠我，而且时常有一些关心的举动，让我欣喜。

摇摇摇摇摇韩摇彪摇摇摇摇摇
圆园园年 圆月于深圳大学经济学院

目摇摇录

序	(员)
前言	(员)
员 交通运输业的发展及其成因	(员)
员 员 交通运输业的阶段发展理论	(员)
员 员 国民经济的运输化理论	(源)
员 员 “运输化”的本质特征	(远)
员 员 交通运输业与国民经济之间的“交替推拉关系”	(员)
员 员 “引致投资最大化”与交通运输业的发展战略	(圆)
员 员 对我国交通运输业发展战略的思考	(缘)
员 员 “交通投资热”剖析	(圆)
员 员 投资基础设施拉动经济发展的理论分析	(猿)
<hr/>	
圆 交通运输业的公共性与运输管制	(源)
圆 员 交通运输业的公共性与公益性	(源)
圆 圆 交通运输业的性质与运输管制	(缘)
圆 猿 放松运输管制实例——日本国铁民营分析	(源)
圆 源 对我国民航机票价格管制的评述	(缘)
<hr/>	
猿 城市客运交通模式	(远)
猿 员 城市交通需求分析	(远)
猿 圆 城市交通成本的外溢性	(苑)

摇猿猿瑶城市交通成本——效益分析	(猿苑)
摇猿源瑶城市交通的制度性设计	(猿愿)
摇猿缘瑶“公交优先”的实施前提	(猿愿)
摇猿远瑶城市交通政策评析	(猿源)
摇猿苑瑶城市客运交通发展模式及我国的选择	(猿苑)
摇猿愿瑶城市客运交通模式的政策支持	(猿猿)

源瑶出租车市场管理创新	(源愿)
摇源员瑶出租车经营资格管理模式	(源愿)
摇源圆瑶出租车供给规模控制	
——出租车营运牌投放制度	(源圆)
摇源猿瑶出租车营运牌投放点的确定	(源员)
摇源源瑶出租车服务的价格形成机制	(源远)
摇源缘瑶对外地出租车驻点营运的思考	
——以深圳、珠海为例	(源怨)

缘瑶城市公共交通发展与规划专题	(源远)
摇缘员瑶城市公共交通线路开设调查	(源远)
摇缘圆瑶出租车市场供求分析	(源缘)
摇缘猿瑶城市主干道公交大巴“车列化”及解决途径	(源苑)
摇缘源瑶学校巴士的开设与线路规划思路	(源远)
摇缘缘瑶深圳市首期学校巴士线网规划	(源圆)

远瑶都市圈内的交通发展	
—— 粤港澳交通发展研究	(圆源)
摇远员瑶深港两地客运系统衔接	(圆缘)
摇远圆瑶深港两地港口系统分析	(圆缘)

深圳机场发展战略

——兼论粤港澳机场合作 (页)

澳门交通运输发展路向 (页)

主要参考文献 (页)

摇摇交通运输业的发展及其成因

自交通运输业以商队、轿夫的形式从其他经济活动中独立出来以后，经历了一个漫长的岁月。其间既有默默无闻的沉寂，也有令人刮目的辉煌；既有迅猛的发展，也有缓慢的增长，还有过暂时的“衰落”。然而，如何概括交通运输业发展的历史，如何解释支配交通运输业发展的内在因素，如何把握交通运输业与国民经济之间的发展关系，关注的人似乎并不太多。目前较有影响的理论（或假说）主要有交通运输业的“阶段发展理论”、国民经济的“运输化理论”和交通运输与国民经济之间的“交替推拉关系”。本部分首先对这些“理论”的形成、发展及视角进行考证，并对他们的“功能”作出分析。然后，通过理论与实证相结合，探索我国交通运输业的发展路向。

摇摇交通运输业的阶段发展理论

摇摇这是一种着重概括交通运输业发展历程的理论。简单的讲，“阶段发展理论”将交通运输业的发展历史划分为能代表交通运输业发展技术特征的几个时期，如小路与驮马阶段，水运阶段（有些国家或地区还将其细分为原始公路和运河两个阶段），铁路阶段，公路、航空、管道崛起阶段和交通运输业综合发展阶段

等。在具体到某个特定的国家或地区时，其中的有些阶段可能省缺。这一理论的产生已很难溯源，但在美国经济学家 阅·洛克林的《运输经济学》一书中已经有了丰富的内容，欧美的经济史著作中也不乏类似的提法，至少有 缘年的历史了。我国学者吴志恒教授在《公路运输经济学》一书中对这一理论也作了比较系统的叙述。值得注意的是有些学者在叙述这一理论时，提法上存在着差异，体现了对这一理论不同的认识，考察这些差异有助于对这一理论的准确把握。

差异之一：涵盖的历史不同。西方学者普遍只提运河、铁路这两个阶段，很少有人把汽车、航空、管道的崛起作为一个阶段，更少有人明确提出交通运输业的综合发展阶段。然而，我国学者大都将这四个阶段作为一个整体。这一差异的根源在于立足点有别。在西方学者眼中，运河、铁路这两种运输方式曾在经济发展中起过十分醒目的作用。正如 孕·迪恩和 匀·栽·哈巴库克在《英国的起飞》一文中所讲：“如果没有开凿运河的热潮——它在不长的时间中促进作用是如此巨大（虽然同时期中的工程建设并不同样集中），那么，在英国工业革命的诸多原因和组成部分中，人们对运河的注意力就要小得多”^①。而且，这两种运输方式产生之后，都曾以绝对的优势抢占了原有运输方式在交通运输业中的地位。因此，即便从整个经济层面考察交通运输业，这两个阶段也是不能忽视的，自然也就有了这类明确的提法。至于后续出现的运输方式，在整个国民经济中的相对地位从来没有像前两者那样显著过，加上几种运输方式短时间内陆续出现，对原有运输方式的“替代”要分散得多、温和得多，也

^① [美] 罗斯托，《从起飞进入持续增长的经济学》第 愿页，四川人民出版社，员愿年。

就没有了与前者类似的提法。我国学者则更多依据西方国家现代运输方式成长过程中依次“传递”的现象概括交通运输业的演变史，也就有了更为完整的提法。相比之下，西方学者更多地是从经济发展的角度，即从交通运输业与经济发展之间的联系，关注交通运输业的发展；我国学者则较多地从交通运输业自身的发展轨迹去认识其发展规律。

陆运差异之二：同一阶段的外延有别。一种称谓是运河建筑时代、新建铁路时代等^①。这一划分的基点是将一种新的运输方式开始大规模建设作为划分阶段的始界，较多地关注财富在交通运输业中的注入。另一种称谓是属于水运阶段、属于铁路阶段、属于公路、航空、管道发展阶段、属于建立综合运输体系阶段^②。这种划分注重特定运输方式在交通运输业发展中占据主流地位的特征，强调各种运输方式在运输业中的地位升迁。陆玉龙先生曾在 1985 年第 6 期《经济问题探索》上的表述更体现了这一观点：以水运为主的阶段、以铁路为主的阶段、以公路、航空、管道的崛起阶段及五种运输方式经过调整和优化结构，组成统一的、分工合理的综合运输阶段。毫无疑问，后一种划分的阶段始界将滞后于前一种划分的阶段始界。从表面上看，这两种划分只是各个阶段开始和终止的时点不同，实际上各自所包含的内容不尽相同。前一种划分除了能使人们认识到交通运输业的发展具有一定的阶段性，各种运输方式间不同的技术经济特征，以及主要西方国家交通运输业发展的基本历史和次序外，似乎没有什么可以再被挖

① [美] 洛克林，《运输经济学》第 124 页，长沙铁道学院运输系翻印；(美) 罗斯托，《从起飞进入持续增长的经济》第 105 页，四川人民出版社，1985 年。

② 吴志恒，《公路运输经济学》第 5 页，陕西科技出版社，1985 年。

掘的了。显然，根据这一划分很难把握交通运输业的基本结构及发展趋势，更难透过交通运输业的发展轨迹窥视经济发展的轮廓。后一种划分则在一定程度上克服了前一种划分的不足。

总起来讲，无论“阶段发展理论”的哪一种提法，由于都将注意力较多地集中在交通运输业本身，没有也不可能将经济发展的历程同交通运输业发展的阶段性明确地联系起来，不足以反映交通运输业同经济发展之间的内在联系。长时期的渴望与探索，终于盼来了一种从总体上把握交通运输业与经济发展之间发展关系的尝试，即“运输化理论”的问世。

摇摇国民经济的运输化理论

摇摇“运输化理论”由荣朝和博士于 1985 年在其完成的经济学博士学位论文中正式提出，在运输经济界掀起过不小的波澜，刺激了运输经济理论的研究。

“运输化”作为概念最初由刘统畏先生提出，他在 1985 年出版的《交通通讯与国民经济》一书中把“运输化”看作现代经济的一个特征。但是，作为一种经过系统论证的“理论”则是荣朝和博士的贡献。“运输化理论”的要点有三：①国民经济“运输化是工业化的重要特征之一，也是伴随工业化而发生的一种经济过程”。②“经济发展的运输化过程受一定客观规律的支配。在工业革命发生之前，从原始游牧经济、传统农业社会到工场手工业阶段，各国经济一直处于‘前运输化’状态。与大工业对应的是‘运输化时期’，而运输化本身的特征又在‘初步运输化’和‘完善运输化’这两个阶段中得到充分发展。随着发

达国家逐步向后工业化经济转变，运输化的重要性在相对地位上开始让位于信息化，从而呈现出一种‘后运输化’的趋势”。③前运输化阶段，“从总体上看经济对运输的依赖性有限，地区之间的经济活动也是相对隔绝的”。……“大工业使得交通运输与经济关系的传统关系发生了根本的改变，在运输化初期，各国运输业比例都出现明显上升；大体在向运输化完善阶段转变的时期达到最高值；在运输化的完善阶段，运输业的比例一般有个相对平稳时期或略有下降”。……“货物运输量的增长速度开始放慢，逐步变为与国民生产总值的增长同步或略低的增长”。在后运输化阶段，“运输业的增长速度已明显放慢，在国民经济结构和总劳动力中的比重也进一步缩小，而通讯业的地位却迅速上升。货物运输总量以‘吨’和‘吨公里’角度的衡量已基本停止增长，一些国家甚至出现连续下降的情况，平均每单位 吨公里引起的货运量和周转量明显减少”①。

“运输化理论”根据历史与逻辑统一的原则，对交通运输业与经济发展关系的概括作了新的尝试，提出了运输这一人类基本经济活动在社会经济历史中特定时期内的规律性演变的假说。它使人们比较容易把握交通运输业与经济发展的总图景，并有可能透过交通运输业的状态了解经济发展的基本特征，为那些正在工业化的国家和地区发展交通运输业提供了一些“方向”。无疑给运输经济这一沉寂的理论领域吹进了一股清新之风，令人欣喜。尤其是在数据资料不很充分的情况下，凭着强烈的事业心和顽强的意志，通过长时间的分析、推理和论证，完成了这一工作，令人钦佩，给人鼓舞。

① 荣朝和，《论运输化》，中国社会科学出版社，1988年。

摇摇“运输化”的本质特征

摇摇“运输化理论”主要描述的是交通运输业在工业化开始、成长、成熟这一过程中的表现及其与国民经济的关系。其中交通运输业在工业化过程中的“表现”被称为“运输化”；对交通运输与国民经济关系的概括被称为“运输化理论”。多年来，笔者一直关注这一理论的应用与发展，获得了许多新的认识。同时，对这一理论的验证也有一些设想。

摇摇“运输化”的本质涵义。从“运输化”的译文“~~栽~~仿照“工业化”（~~附~~）、“现代化”（~~配~~）的构词方法，可以断定“运输化”中的“化”与“工业化”、“现代化”中的“化”应该具有类似的意思。不妨沿着这一思路推测一下“运输化”的涵义。

摇摇“化”表示转变成某种性质和状态。这是关于“工业化”、“现代化”众多权威解释的共同之处^①，也是《辞海》的解释，如绿化，电气化，大众化。然而，据此推断“运输化”的涵义似乎与“运输化理论”中的解释有很大差距。时至今日，运输需求，尤其是货运需求绝大多数仍属派生需求，人们很少为运输而运输。因此，国民经济不可能转变成运输性质，也不可能呈现运输状态。如果将运输活动作为一种经济活动日益从其他社会经济活动中独立出来的过程理解为“运输化”，符合“化”的

① 姜德昌、夏景才，《主要资本主义国家现代化》第 员~猿页，吉林人民出版社，员年；谭崇台，《发展经济学》第 圆~圆页，湖北人民出版社，员年。