

推迟大城市的小汽车家庭化,加快发展轨道交通

To Speed Up the Development of China's Urban Track Transportation

荣朝和

(北方交通大学经济学院,教授、博士 北京 100044)

王缉宪

(香港大学地理及地质学系,讲师、博士 香港 薄扶林道)

一、需要重新审视现行的汽车工业政策

争论在今天的中国铁路和公路究竟谁应该先得到发展,实际上已经没有太大意义。公路运输在所有国家都获得了巨大发展,而铁路的新生也是一个世界性的现象,在运输需求日益多样化和运输技术不断更新的今天,各种运输方式显然都在市场上确定自己应有的位置。需要引起充分注意的,倒是公共交通和私人交通之间谁更应该受到重视,谁更应该得到优先发展。这方面如何决策,真正关系着国家运输资源配置的方式与效率,是我国运输政策目前必须首先解决的重大问题。

笔者对以加快小汽车进入家庭为导向的现行汽车工业产业政策持强烈的批评态度,原因在于在下决心大力发展小汽车的时候,如果不能预见到小汽车大规模使用所必然引起的一系列经济、社会和生态环境问题,会引起十分严重的后果。加快轿车工业的发展,可以提高我国机械工业和相关的上游和下游工业的水平,可以在一定程度上刺激消费,并避免外国轿车全面占领我国市场。但从经济学看,任何事情都是有代价的,因此必须正确分析需要付出的代价究竟有多大和这种代价的必要性。

小汽车过快大规模进入家庭必然引起的结果包括:能源和其他资源的过度消耗、道路交通进一步加剧拥挤、停车场地严重不足、环境污染等。对小汽车迅速普及可能带来的负面效应必须有充分的物质准备和社会心理准备,不能把希望寄托在一些主要问题到时候自然会迎刃而解的设想上。一些发表出来的论点非常明确地表示出这种盲目乐观:既然别人能解决,我们到时候也自然会解决。殊不知私人小汽车的过快普及早已是被多少国家吞下的苦果,而在发展私人小汽车这条通道上,真的是好进不好出,甚至是许进不许出的。有研究表明,由于能源、环境、场地等方面的限制,小汽车的使用到下

世纪有可能随着燃油、车税、环境治理费和停车费的大幅度提高而变得极其昂贵,很多城市可能会实行限制小汽车的严格法律,社会将要为以小汽车为基础的生活方式的再次改变而付出代价。而我们恐怕经不起先上了马再去限制的那种折腾。

鼓励还是限制使用小汽车是一个世界性的课题。历史地看,小汽车进入家庭是个难以避免的趋势,但这并不意味着一定要尽快完成这一过程,盲目地推进小汽车家庭化的负面效果会相当大。小汽车的广泛使用曾经改变了西方国家的生活方式,在一定范围里,私人小汽车的优点是方便、迅速、舒适,可以减少出行中各种换乘的麻烦,符合现代生活快节奏的要求,因此成为相当普及的必备交通工具。但不管小汽车怎样普及,它也不可能完全取代公共交通。必须为小汽车进入中国的家庭设计一条符合实际、经济可行的道路。对于各国小汽车普及过程中产生的问题,为解决这些问题所制订的各方面政策,和这些政策所具有的效用,中国不能不关心。可以负责地说,在积极发展公共交通的前提下,小汽车进入家庭这一过程实际上是越慢越好。时间越长,社会在各个有关方面的物质准备和精神准备就可以越充分,这一过程所引起的负面效应才可以减少到最小的程度。各发展中国家小汽车的普及大体可以分成这样两条路线:一种是盲目发展私人轿车,造成忽视公共交通→道路拥挤堵塞→修路不及的恶性循环,结果是私人小汽车过多,公共交通处境困难,城市交通条件恶化;另一种是限制私人小汽车的过快发展,鼓励使用公共交通,并进行有计划的道路网建设,结果是形成了优良的公共交通体系,私人小汽车数量适度,城市交通效率高。中国绝对不应该走第一条路线。

需要指出,一个国家的汽车工业政策不仅仅是一个单一的行业政策,它实际上应该是影响范围要广泛得多的国家运输政策的一部分。汽车工业的产业政策必须与相关的能源政策、环境政策,特别是

运输政策配套制订。私人小汽车的发展问题应该放在研究和制订国家综合性运输政策的大背景中去考虑,在这方面显然应该更多地听取交通管理部门和运输经济及运输政策专家的意见。在忽视总体运输政策的研究与制订的情况下,汽车工业的盲目发展会给国家带来不利影响。

二、必须制止城市交通状况的恶化

我们不能轻信“先有车不愁没路”的乐观。盲目发展小汽车,必然陷入车多路少,路虽越修越多但交通却越来越拥挤的恶性循环,直至各大城市和经济中心的交通屡屡陷于瘫痪,难以解脱;这需要付出极大的社会和资源代价。在世界上的大都市中,交通都是造成城市拥挤、噪音和空气污染的主要原因,是最令市政当局头疼和花费心血最多的问题。交通堵塞屡屡引起城市经济生活停顿,造成其经济功能的严重丧失或效率降低,这一世界性的普遍问题提醒我们,在把私人小汽车作为主要的城市交通工具引入社会生活时必须极其谨慎,要汲取前车之鉴,不要重复别人过去犯过却已经很难纠正的错误,坠入本可以避免的城市交通困境。

现实已经毫不留情地给刚刚开始的小汽车的过快增加提出了警告。北京是全国城市道路建设最快也是最好的,但仍无法接受近年汽车的增加速度,市内拥堵路段 1995 年已比两年前增加一倍,二环、三环路的车辆时速则从 1994 年的 45 公里降至 33 公里,城区干道甚至降至 12 公里。迫不得已,北京市从 1996 年 2 月起对部分小汽车实行单双日行驶的限制规定,上海、天津和广州等城市也正在积极准备采取同样或类似的对策。这显然是交通管理部门对过急的小汽车进入家庭所亮起的红灯。而近两年我国交通事故大幅度上升,特别是交通事故的死亡人数从每年基本稳定的约 5 万人迅速增加到约 7 万人,则可以说是我国人民正在开始为这种缺乏足够准备的小汽车化付出沉重的生命代价的明确信号。

我们有必要认真研究一下世界各大城市小汽车普及的过程,特别是从本世纪 70 年代以来汉城、曼谷、雅加达、孟买、圣保罗和墨西哥城等这样一些发展中国家的大城市,由于生活水平逐步上升同时又处在世界上汽车生产技术已成熟的环境中,小汽车一下子大量涌上街而给城市交通带来的严重问题。也要研究新加坡和香港经验所具有的意义。在几乎同样的时期,这两个城市实行了不鼓励私人小汽车而促进公共交通工具发展的政策,比较好地用高效率的公共交通体系解决了大众交通问题,到后来私人轿车拥有率开始上升的时候,它们的城市道路体系和民众的现代交通意识已经可以适应要求。

中国城市的交通问题绝不是靠普及小汽车所能解决的,这一点无须怀疑。在可以预见的未来时期,小汽车无论多快地进入家庭都不可能解决大多数中国人的出行位移问题。因为即使有了象现今美国那样 1 亿辆以上的私人小汽车,仍然是大多数人没有车。我国城市道路系统的建设速度无论如何也赶不上现行汽车工业产业政策所规定的私人小汽车增加速度。因此现在最要紧、最应该做的,是在小汽车大量涌上街之前,建立起先进、发达、高效、方便,而且符合下个世纪标准的公共交通系统,有远见并真实地解决大城市普通市民的交通问题,以便把小汽车有效地挡在大城市市内交通之外,让它如实地成为普通人心目中昂贵而使用价值却很低的东西。中国哪一位大城市的市长如果能对城市做出这样有远见的发展规划,并坚决付诸实施,历史将会证明他是一位真正为城市的未来和子孙造福的合格市长。

三、应该重视城市交通发展的阶段性

城市交通的发展是有一定阶段性的。城市在成长的最初阶段是以城乡间以及城际间的交通联系,即以城市对外交通网络的拓展作为最重要内容的,这也是人与经济资源向城市大量集中的过程;当城市化达到一定规模,特别是一个城市的人口超过百万,人与货物在城市内的流动量急剧增加,城市内部的交通问题就开始爆发出来;而当城市化进程进入成熟期后,随着大城市的市郊化与卫星城市化,在着力解决市内交通问题的同时,城郊间运输的地位也显著上升了。城市交通问题,本质上是由于大城市一般具有优越的地理条件、完善的经济结构和功能,产生吸引人与货物首先向其集中的空间运动,使城市化过程中人与货物针对城市的运动流量规模骤然扩大,并在城市中产生巨大沉积而导致城市客货流密度迅速提高而爆发的。城市交通问题是从城市交通发展的基本生成期开始出现,于成长期日益严重,到成熟期才能逐渐缓解的一个动态过程。

我国目前正处于城市交通发展的成长期,城市数量 10 年间大约翻了一番,城市的社会总值所占比重也在大幅度增加。随着我国城市化进程的逐渐加速,在城市对外交通中出现了人与物流入城市的向心运动流量大于流出城市的离心运动流量的非平衡加剧现象。目前我国城市人口以每年 3~5% 的速度增加,全国城市货运到达量每年以 7~8% 的速度增长,而相应的货物发送量的年增长速度只有 5~6%。特别是人口在 1 000 万左右的城市,如北京、上海、天津、重庆等,城市客货运量正在分别以 15.1~17.8% 的年均速度增加;其他大城市,如沈阳、南京、大连、成都、福州、广州、济南等,城市客货运量

也分别以年均 10% 以上的速度增长。现代生产方式需要人们的定时性集中或疏散以及城市经济活动节奏的加快所导致的城市人口大批量、高频率的出行等原因,使得城市内部客运流量密度在高峰时段出现骤增的特点。

在城市化加速的过程中,人与货物针对城市的空间运动流量规模势必要继续扩大,尽管市内交通网正在逐步建成,交通工具也正逐渐趋向现代化,但城市交通在设施上还存在着不少缺陷和薄弱环节,很多交通运输工具还未得到应有的更新,交通控制指挥系统也不完善。所有这些存在的问题,都是目前城市交通所处发展阶段无法避免的,其中有一些可以通过努力加以解决,还有一些只能等到整体的发展进程进入到下一个时期才能真正见到根本性的改观。因此,我国特大城市及大城市交通问题的爆发是不可避免的,而且今后相当长时期的形势只会日趋严峻。我们必须对城市交通的骤增和集聚加以疏导,通过大力发展公共交通及城市功能区布局的调整等政策手段,尽可能减缓或推迟城市内部交通问题的爆发,而不是使原本形势就非常严峻的城市交通问题由于城市人口骤增和工业化进程加速而进一步激化。

四、轨道交通应该成为大城市公共交通的骨干

目前我国正处于城市交通发展的成长期,随着城市化进程的推进及城市经济功能的日益提高,城市内部的客货交通量也会大幅度上升,因此城市内部交通的综合运输能力也必须有相应的提高。为解决我国城市的交通问题,应大力发展公共交通事业,市内交通应完善自行车与公共客运(市内公共汽车、电车、出租车和城市有轨交通等)合理分工配合的交通体系。当然,实现这种客运结构必须使公共客运的能力、速度、方便、舒适程度和服务水平都应该比现在有很大提高,使绝大多数中国人在没有私人小汽车的情况下,仍感觉出行方便,至少是不受罪。为了达到用较少的物质消耗满足几亿城市人口的位移需要,我们在乘载工具的设计制造、燃油、车辆购置、道路使用等税费以及市内道路的规划设计和行车组织上,都应该以服务于大众出行为出发点,采取有利于公共交通的措施和步骤,大力鼓励

它们的发展。

在大城市中,由于人员流动的流量大距离长,所以应大力发展有轨快运交通系统。要有计划地在各大城市规划建设地下铁道或轻轨客运系统,使铁路在城市交通体系中形成骨干,尽可能发挥优势,减轻市内交通的压力。城市有轨交通在节省能源和保护环境方面具有明显优势;采用地下方式或高架方式或二者结合的方式,又可以做到基本不占用土地;而且有轨交通不受道路交通拥挤的干扰,可以高速、大量并准时地完成大城市居民的输送任务。所有这些优点,使得铁路在现代大城市中将成为唯一能够完全符合未来社会对环境保护、节约土地和保证大量人员准时上班要求的运输工具,而这是任何一种其他交通方式都无法做到的。今后我国各类城市居民一次出行的时间应有较大程度的缩减。城市半径为 5~10 公里的城市,居民一次出行的时间应争取压缩在半小时以内,城市半径在 10~20 公里的城市,应压缩在 45 分钟以内。而城市半径在 20~30 公里的城市,只有借助有轨快运系统,才可能将居民的一次出行时间压缩在 1 小时以内。特别是随着大城市向市郊化和卫星城市化方向转化,市内交通问题由原来的中心城区交通为主的单一形态,逐步向中心城区、中心城与卫星城、中心城与郊区之间等多种交通形态的方向转变,更需要建设长距离、大容量、快速化的有轨交通系统。因此在百万人以上的大城市和特大城市,都应该及时进行市内及市郊的轨道交通规划,并积极创造条件加快建设步伐。

总之,现在已经到了重视城市交通发展阶段性,重新审视现行汽车工业政策的时候了,必须从总体运输政策的高度着眼认识公共交通和私人交通之间的关系,促进国家运输资源的合理与有效配置,要尽量避免或减缓城市交通问题的恶性爆发,要充分认识轨道交通对现代都市生活的重要意义,不失时机地加快规划与建设。

参考文献

- [1] 荣朝和:《关于经济持续发展和建立资源节约型运输体系的思考》,《中国科协第二届青年学术年会论文集——资源与环境科学分册》,中国科学技术出版社,1995,P233~237
- [2] 曹钟勇:《城市交通的阶段性发展理论》,北京交通大学博士论文,1995 (责任编辑 蔡德诚)

(上接第 61 页)

限价,煤层气只用在矿区,作为职工福利,定价很低。如要发展煤层气产业,原则上应实行市场价格,可根据各地的实际情况以及利用煤层气资源生产的下游产品的市场承受力来具体确定。

4. 国家要大力支持办好煤层气主干企业,在资金、贷款、融资和相关权限方面,给予煤层气主干企业以支持,尽快形成龙头企业,全面带动相关企业的发展。(责任编辑 蔡德诚)