

后发国家客运交通发展的特点与启示*

Characteristics and Enlightenment of Passenger Transport Development in Late-developed Countries

赵一平

(西南交通大学运输工程系, 博士后 成都 610031)

一、理论思考

长期以来,关于发展中国家交通运输综合发展理论的研究,国内外理论界始终存在两种观点相对的学术思想。一是强调系统的对称性,认为经济发达国家交通运输发展的现状即是发展中国家运输发展的未来;一是否定世界交通运输发展的自身逻辑,认为今日的发展中国家将走一条与发达国家完全不同的交通运输发展道路。这两种学术思想,前者注重普遍性与共同性,后者强调差异性与特殊性。前者是一种线性发展观,后者实质上是一种历史宿命论观点。实际上,研究发展中国家交通运输发展问题,如果将普遍性与特殊性有机地结合起来,既承认世界交通运输发展存在历史与逻辑的内在规定性,又考虑到目前发展中国家交通运输发展所处的条件的不同,可能会更加符合发展中国家交通运输发展的实际。

如果将目前世界发达国家按照一定的原则分类,进行比较分析,研究与目前发展中国家经济发展、现代化过程存在相似性的一类发达国家交通运输发展特点,从理论上加以概括,可能会对发展中国家交通运输发展的总图景具有一定的参考意义。

在具体操作上,我们吸纳了经济发展理论、现代化理论的研究成果,以一国进入现代经济增长进程的时期先后进行分类,将先进入这一进程的国家称为先行国,后加入的国家谓之后发国,两者的区别主要在于其发动现代经济增长进程的国内外条件的不同。从实证的角度,前者以欧美国家为代表,后者以日本、前苏联为典型。

在进行这种分类之后,通过比较分析,便可以揭示出这两类国家在现代经济增长进程中交通运输发展的不同特点。只要我们能从理论上解释这种

不同特点产生的背景、原因和条件,并论证这种不同特点是由于这两类国家社会、经济发展的不同特点的结果。进一步地,如果后发型发达国家与后发型发展中国家在社会、经济发展过程中具有相同或相似特点,加之我们始终认为交通运输是社会经济发展的必要条件,那么,从后发型发达国家现代经济增长进程中揭示出的交通运输发展特点,对于目前正致力于现代经济增长的后发型发展中国家交通运输的长期规划,在理论上就具有一定的指导意义。

二、后发国客运交通的发展特点

在现代经济增长进程的长期过程中将先行国与后发国客运交通的发展过程进行比较,我们发现了不少有趣的现象。

1. 虽然在一定时期后,后发国经济发展水平已达到或超过先行国,但是,与先行国相比,后发国公共交通所承担的旅客运输周转量占总客运量的比重明显较高,私人交通所占比重明显较少(如表1)。

表1 先行国与后发国客运交通的比较

国家	1984年国内客运周转量(亿人公里)	
	公共交通比重%	私人交通比重%
美国	17.8	82.2
英国	15.94	84.06
日本	57.95	42.05
前苏联	72.1	27.9

注:前苏联为1980年值,只包括城市客运周转量

表1所示,1984年先行国中美国、英国的国内旅客运输总周转量中,公共交通所占比重已少于18%,私人交通所占比重高达82%;相对应地,后发国中日本公共交通与私人交通所占比重分别为58%和42%。在前苏联,虽然仅有1980年城市客运量的统计值,但公共、私人交通所占比重却为72%

* 国家自然科学基金资助

和 27%。在后发国中,日本的情况是有说服力的,它的经济发展是成功的,人口密度较大,而且与我国具有相似的文化背景。

2. 与先行国比较,后发国经济发展水平虽然在某一时点以后达到或超过先行国,但是,轿车拥有量却明显低于先行国(如表 2)。

表 2 1989 年先行国与后发国轿车拥有量比较

指 标	国 家	先 行 国					后 发 国	
		英国	法国	美国	瑞典	德国	日本	前苏联
轿车拥有量(辆/千人)		392	411	557	423	492	284	47
人均 GNP(美元)		10430	12860	18430	15690	14460	15770	4550

1989 年日本的人均 GNP 为 15770 美元,已排在美国之后的第二位,而轿车拥有量只有 284 辆/千人,比所列先行国少 100~270 辆/千人。

3. 再从这两类国家轿车拥有量增长过程分析,先行国表现为增长速度较慢,但持续时间长;后发国则相反,表现为增长速度快,但持续时间短。以美国和日本为例,美国轿车拥有量从 1906 年的 1.24 辆/千人增加到 1989 年的 557 辆/千人,年均增长率为 7.63%,持续时间为 83 年。日本这一指标从 1935 年的 1.20 辆/千人增加到 1989 年的 284 辆/千人,年均增长率为 10.65%,持续时间只有 54 年。如果仅从二次大战后日本经济恢复的 1955 年算起,即轿车拥有量从 1955 年的 1.71 辆/千人到 1989 年的 284 辆/千人,年均增长率高达 16.23%,持续时间仅为 34 年。

4. 从这两类国家汽车工业发展过程分析,先行国汽车工业的诞生与发展直接源于轿车工业的技术、组织创新,卡车工业始终处于相对次要地位。后发国却相反,国内汽车工业的发展以卡车、大客车制造为先,轿车生产为后,只有当经济发展达到一定水平后,轿车生产量才占据较大比重,汽车工业的发展才主要表现为以轿车生产为主。如日本,1955 年以前,轿车产量不到汽车产量的 30%,但逐年上升,从 1965 年的 37%很快上升到 1970 年的 62%,1980 年以后稳定在 64%左右。前苏联的情况与日本相似,轿车产量从 1950 年的 17.8%上升到 1975 年的 61.2%,此后大约为 60%左右。

5. 奥地利学者格鲁贝勒(A. Grubler, 1990)在其出版的《基础结构的兴衰》著作中,对欧美、日本等发达国家轿车拥有量增长过程利用 Logistic 方程进行拟合,并预测了这些国家轿车拥有量的饱和水平。他发现,1987 年左右这些发达国家的轿车拥有量已经接近饱和水平,即发达国家轿车拥有量已达到其饱和水平的 90%以上。格鲁贝勒的研究使我们看到,80 年代后期这些国家的轿车拥有量虽然已经接近饱和水平,但是,先行国与后发国的饱和水平却存在很大的差别。在极端的情况下,美国的饱和水平大约为 600 辆/千人,而日本大约为 300 辆/千人。

三、成因分析

对后发国经济发展理论、现代化理论研究的重视,是 70 年代以来的一大趋势。国内外学者的大量研究表明,先行国与后发国在经济发展型式、产业结构演变、发展的内外条件等方面存在着明显的区别。然而,后发型发达国家与后发型发展中国家在现代经济增长过程中却存在着许多相同或相似之处。由于交通运输与社会经济发展之间存在着“共生”关系,那么,我们从后发型发达国家现代经济增长进程中揭示出的交通运输发展特点,对于目前仍进行工业化的后发型发展中国家,特别是我国交通运输长远规划的正确制定,就存在着历史与逻辑的内在规定性。

1. 公共交通在后发国经济发展已达到或超过先行国以后仍在国内客运交通中占主要地位的主要原因,亦内在原因,是由于①公共交通在后发国更加受到政府的重视、支持和鼓励;②后发国善于吸取先行国交通运输发展过程中的经验与教训;③后发国不失时机地重视公共交通工具的技术、组织创新,特别是重视提高公共交通工具的安全性、速度和改进服务质量,以满足国民随收入增加对旅行方式的要求,从而在不同程度上抑制了人们对私人轿车的需求。另外,以石油危机为契机的汽油的大幅度涨价,宣传媒介对先行国私人交通的车祸、污染等负效应的大量报道以及后发国相对更大的人口密度,等等,影响了人们的消费偏好,大多数国民宁愿花钱买劳务而不愿买私人轿车。

2. 马哈劲(V. Mahajan)与彼特森(R. A. Peterson)在 1979 年发表的题为《时空作为整体中的技术替代模型》论文中,将技术扩散置于时空中进行研究,揭示了某项技术的市场占有率在时空中存在逐渐下降的趋势,如图 1 所示。这为后发国轿车拥有量饱和水平较先行国低提供了一种理论解释。由于经济先行与后发概念的相对性,存在经济越后发,轿车拥有量饱和水平就越低的趋势。

3. 后发型经济其实质是一种赶超型经济。这类国家要在一定时期以后赶上和超过先行国,必须走

一条发展速度更快的经济发展道路。因此,经济发展成功的后发国,其现代经济增长过程均比先行国短。这种发展特点必然作用于这类国家的交通运输,使其轿车拥有量变化曲线增长速度快,但持续

时间较短;又由于发展成功的后发国国民的收入是在差距不大的情况下共同提高的,因此,后发国轿车拥有量在低水平上便开始快速增长,很快进入增长曲线的减速段,接近饱和水平。

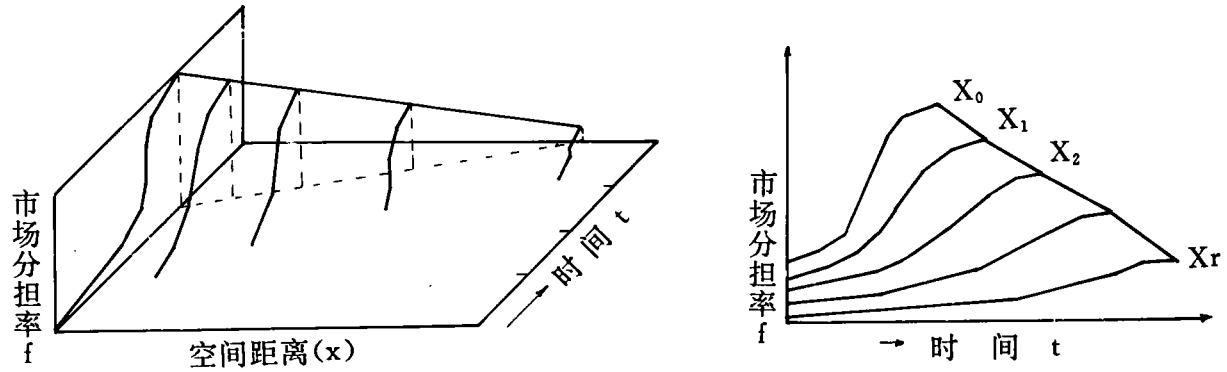


图1 技术扩散在时空上的变化过程

四、几点政策启示

影响一国客运交通发展的因素是多方面的。上述以实证为基础的类型比较分析,给我们以丰富的启示。

1. 要在私人轿车发展的初期,不失时机地大力发展快速、大容量、高服务质量的公共交通

在后发国,公共交通在现代经济增长进程中始终占据较大比重,且当这类国家经济发展已经赶上或超过先行国后,这一特点仍保持着。说明后发国公共交通工具有可能始终是大部分国民的出行代步工具。产生这一特点的条件是多方面的,但我们认为,后发国不失时机地注重大容量公共交通工具的技术、组织创新,特别是安全和速度的提高,服务质量的改善,可能是这类国家经济已走向发达后公共交通仍占主导地位的重要原因。所谓不失时机,即是指这类国家大力发展快速、大容量公共交通工具的时期应该选择在私人轿车发展的初期。因为①私人轿车的发展将对整个社会经济产生深远的影响。私人轿车的发展将改变城市的布局,使人们的居住分散化。而公共交通的发展对大量、稳定的客流存在强烈的依赖性。因此,当私人交通发展到相当的度,已暴露出不少问题,这时才开始重视快速、大容量公共交通工具的发展,即要想使大量客

流从私人轿车转向公共交通,将困难重重,甚至是不可能的。在后发国中,日本的高速铁路(新干线)的通车时间为1964年,当时它的轿车拥有量仅为17.2辆/千人。而在先行国中,法国的高速铁路TGV直到1981年才开始运行,当时的轿车拥有量已达366辆/千人,而德国的高技术ICE列车1991年6月才正式通车,轿车拥有量高达500辆/千人。②私人轿车的发展将改变人们的生活方式。在先行国,经济危机、战争、能源危机等重大事件均在不同程度上影响私人轿车的发展。但是,随着这些事件的结束,私人轿车很快恢复到以前的发展势头。说明当私人轿车发展到一定水平后,要想改变其发展状况是相当困难的。③旅行需求为派生性需求的条件下,人们总是倾向于偏好速度快的交通工具,特别是当收入达到一定水平后,交通费用对人们选择出行方式的影响存在弱化现象。因此,速度、方便、舒适等因素将左右人们对出行方式的选择。也就是说,公共交通工具必须以提高速度为根本,以完善服务质量为保证才能满足收入达到一定水平后的人们对出行方式的要求。只有这样,才能缓解人们对私人轿车的需求。

2. 发展轿车工业是必要的;但首要问题是提高技术水平、形成规模经济

经济发展存在着自身的发展逻辑。在市场经济中,一国的经济发展必然是在兼顾国际、国内两个

市场的前提下寻求比较优势的发展,生产、产业分工必然是在两个市场下的动态平衡。政府对经济的干预,即通常所说的宏观调控势必要求是亲市场的。经济发展成功的后发国正是较好地处理、协调了市场与政府在发展中的作用,从而实现长期赶超战略的。因此,以一国自然资源探明量为硬约束去规定该国经济发展总规模、经济发展总方向,在市场经济中几乎是没有先例的,也是不可能的。汽车工业的发展,并成为一国经济发展的支柱产业,是重化学工业化成熟阶段的结果与标志。汽车工业要成为支柱产业,必将有赖于轿车工业的大发展,即让轿车进入家庭。只有轿车进入千家万户,重化学工业化才找到其发展的归宿。即重化学工业中分化出一大产业或部门,其生产直接面向消费。否则,重化学工业化的结果只能是自身的自我循环,经济最终难以发展。后发国中,前苏联 70 年代以后经济发展发 困难的重要原因正在于此。而日本经济却在大约每 5 年翻一番的情况下成为世界经济强国。几十年来,我国已建立起庞大的重化学工业体系,其中,冶金、建材、机器制造等工业的发展方向、发展前途将在一定程度上取决于汽车工业,特别是轿车工业的发展。在我国,轿车工业不是要不要发展的问题,而是应尽可能早地确定这一产业的发展方向,是以出口为导向,还是以自给自足为发展战略的问题。不管怎样,提高我国轿车工业的技术水平、形成规模经济是我们面临的首要问题,否则,进口车的大量涌入难以避免。

3. 首要任务是确立发展公共交通与轿车工业的符合国情的正确关系与比例

多年以来,由于私人轿车的大量增加,与之相伴的噪声、污染及车祸引起了发达国家政府、学术

界的关注和忧虑。汽车对不可再生的石油资源的大量消耗随着 70 年代初期世界性石油危机的出现,更加坚定了发达国家政府鼓励、扶持公共交通的政策主张。发达国家交通政策的这种转变无不对发展中国家政府、学术界产生很大的影响。因此,不少发展中国家政府在制定交通政策时,一般均将私人轿车作为不鼓励,甚至限制发展的对象。这些国家的政府、学者总是担心本国的私人轿车会像发达国家那样发展“过度”。通过初步研究,我们认为这种担心似乎是不必要的。我们面临的首要任务,就是确立发展公共交通与轿车工业的符合国情的正确的关系与比例,一方面,从现在起就应当重视快速、大容量的公共交通工具的研究、引进、开发和发展,另一方面,重视我国汽车工业,特别是轿车工业的技术进步和经济规模,提高质量,降低造价,以满足高收入群体对这一新的耐用消费品的潜在需求,从而使我国轿车工业进入其发展的良性循环轨道。

4. 从现在就重视城市和城间道路、停车场的布局和研究,尽可能减少轿车发展的负效应

后发型经济是一种赶超型经济。经济发展成功的后发国总是以较少的时间完成现代经济增长过程。因此,后发国轿车发展通常是在起点很低情况下的快速、短期增长。这一特点告诉我们,必须对此有高度的警惕、深入的研究和超前的准备。由于轿车发展的旺期相对集中,来势凶猛,尽管饱和水平低,但是,对于人口基数巨大的我国来说,轿车发展的绝对量将是相当可观的。因此,我国应该从现在起就重视城市和城间道路、停车场的布局和研究,以使轿车发展可能产生的负效应得以减少。

(责任编辑 王宏章)

(上接第 52 页)

展初期,面临的矛盾较多,因而特别需要强化政府的行政与立法职能,通过制定相应的法律与政策来支持这一工作,并对其进行宏观调控。

首先要给予财政支持。由于农业科技成果具有明显的社会公益性,所以农业科技成果的成本不是作为农业科技市场主体的农民及农业推广单位所能承担的。加上农业生产的比较利益低,农业科技成果商品化必须得到政府的财政支持。据统计,1979~1993 年间,国家财政支持农业生产和农林、水利、气象等部门事业费中用于农技推广的资金为 180 多亿元,其中 1993 年为 30 多亿元,若加上其它支农专项资金中用于农技推广的部分,这个比例约占两类支出的 11% 以上,比 1978 年提高了 7%。但是,我国农业推广经费占农业总产值的比重 1990 年实际上只有 0.19%,而工业化国家 80 年代初就达到 0.62%,低收入国家也达到 0.44%。今后必须

保持相对稳定的投入政策,各级政府财政支出中应尽早明确规定农业推广经费支出的比例。

其次要进行宏观调控。近年来参与农业技术市场的主体越来越多,然而各主体间常缺乏必要的合作,而表现为各自为政,条块分割,造成有限资源不必要的浪费及其它方面的利益冲突。因此,国家应制定相应的政策与法律,建立公平合理的竞争机制,发挥多元化主体的整体功能。同时,在技术市场建设中,一些地方出现无法可依或忽视法律的行为,引起纠纷,甚至出现一些伪劣假冒技术,农民使用后发现上当受骗,利益受到损害,挫伤了他们应用新技术的积极性。因此必须加强技术市场的法制建设,做到有法可依,用法规来规范技术市场和技术市场的交易行为,保证农业科技成果的质量,防止假冒伪劣技术坑农、害农。(责任编辑 刘先曙)