

系统地观察中国交通问题

同济大学
经济与管理学院
张小宁

交通基础设施现状

改革开放以来，公路、铁路、水路、民航等交通基础设施总量规模实现跨越式增长，运输服务能力显著提高，交通运输紧张状况总体得到有效缓解，瓶颈制约基本消除。到**2010**年底，全国公路通车总里程达到**400**万公里，居世界第**2**位；高速公路从无到有达**7.4**万公里，居世界第**2**位；公路货运量从世界第**6**位跃居第**1**位。吞吐量全球排名前十位的大港口，有六个在中国沿海地区。内河通航里程居世界第一，港口货物和集装箱吞吐量连续**8**年居世界第一。民航运输总周转量从世界第**37**位跃居第**2**位。全国铁路营业里程达到**9.1**万公里，居世界第二；电气化铁路里程达到**4.2**万公里，居世界第二；高铁投入运营里程达**8358**公里，高速铁路运营里程位居世界第一。全国目前已有**36**座城市向国家主管部门上报了城市轨道交通建设发展规划，大部分已获批并陆续开工。

交通设施财务现状

■铁道部8月公布的上半年财报显示，其负债总额已经突破**2.09**万亿元，负债率为**58.53%**。

■**2010**年全年，仅还本付息一项，铁道部就需要支出**1501**亿元，比**2009**年的**732.6**亿元翻了一番。

■中国工程院院士王梦恕透露，由于铁道部融资困难，目前国内停工的铁路项目已达在建铁路项目的**9**成以上，停工铁路里程总数已超过**1**万公里。王梦恕说，停工或缓建主要是因为没钱。铁道部近期将获得超过**2000**亿元的融资支持，确保其资金偿付和重点项目的推进。

■审计署今年6月发布的审计报告，在地方政府性债务余额中，用于高速公路建设的债务余额为**1.1168**万亿元，部分地区的高速公路处于建设期和运营初期，其收费收入不足以偿还债务本息，主要依靠举借新债偿还，全国高速公路贷款中，政府负有担保责任的债务和其他相关债务借新还旧率已达**54.64%**。这么多债务和这么高的负债率，正如审计署指出的，只能靠举借新债来偿还，而滚雪球的债务又只能靠不停地收费来偿还，由此陷入一个变本加厉收费的恶性循环。

■北京，1987年以来，累计投资**756**亿，社会投资**66**亿，贷款**455**亿，现债务**439**亿。

物流费用

中国物流与采购联合会：

2010年中国物流总费用占国内生产总值比重约**18%**，比发达国家高出一倍，过高的物流成本导致我们的不少商品价格畸高。GDP：397983亿。物流总费用：71636亿。

2010年，中国货物运输总量**75%**是由公路承担的，过路过桥费占到了运输成本的**20%-30%**。

最新数据显示，中国高速公路收费占物流业总成本的**1/3**。所谓通行费占物流成本的三分之一，实际是对某些以运输业务为主的物流公司来说，通行费占其公司运输成本的三分之一。

2007年2月，世界银行一份有关我国高速公路的研究报告披露，在车辆通行费所占人均GDP的比例中，中国以超过**2%**的水平高居首位。通行费：7960亿元。

全国收费公路专项清理第一阶段摸底调查已于8月底结束。截至目前，至少已有江苏、北京、重庆、宁夏等**12**省市公布了收费公路摸底调查结果。中新网财经频道梳理各省收费公路情况发现，**12**省市收费公路累计债务余额超**7500**亿元，收费公路去年收费额达**1025.7**亿元。

超载

■公路收费造成汽车行业的畸形发展。一些汽车制造业和改装企业为了打开销路，伪造型号和技术数据，大车小标识，降吨位促销。

■阻碍了货物运输向大型化、专业化和高档化方向发展，阻碍了车辆的更新换代和车辆结构调整，使货运企业竞争力和经济利益难以提高。

■越罚越超，为了减少罚款导致的损失，货车加高马槽超长加宽、多拉多跑。

■机动车超载超限，对道路的破坏力极大。超限超载运输被称为头号“公路杀手”和“事故元凶”。

■车辆超限重量的增加和其对路面的损害是呈几何倍数增长的。

■公安部门和路政部门的超载定义不同。

最后一公里

■西葫芦从产地到社区市场，5分到1元，价格翻了**20**倍，进城最后一公里的费用比前面一千公里的费用还要高出**150%**。菜价背后的问题，是蔬菜进城难。

■车难行，货车限行，还有一部分地区是货车禁行，还有一个是车难停，现在的货运的车辆几乎没有专门的停车的地方。

■上海市内道路通行规定，如果没有通行证，早**7**点至晚八点货车禁止在市区内环内通行。为了避开货车限行，很多物流公司放弃货车，用客车改货车运输。

■上海利丰物流公司是上海市内最大的卖场商品配送物流企业，每天都**40**辆货车为上海市内**400**多家卖场配送商品，但是公司的市内通行证只有三套，也就是说，公司每天只有三辆货车能进入内环，为内环内**45**家卖场配送商品。

■通行证每三个月换一次，工本费其实只有**5**元，但是基本办不下来，托关系每个季度要花费**1000**多元。

地铁

■越来越多的地方政府有强烈投资建设地铁的冲动。截至目前，已经有31个城市轨道交通规划获得批准，“十二五”城市轨道交通投资会超过1万亿元。

■徐州、大理白族自治州、海口、包头、温州、洛阳、株洲、济宁、柳州等城市也都有发展城市轨道交通尤其是地铁项目的冲动，或在进行论证，或在进行征求意见，或在编制建设规划。

■国务院办公厅2003年提出的申请发展地铁的条件：地方财政一般预算收入在100亿元以上，国内生产总值达到1000亿元以上，城区人口在300万人以上，**规划线路的客流规模达到单向高峰小时3万人以上**。而包头、株洲、济宁、柳州的城区人口均不足300万。

■从每公里造价来看，地铁成本是5亿元，轻轨成本是2亿元，有轨电车是2000万左右。

■上海410公里，600万客流；
东京292公里，800万客流。

机动车拥有量

■2010年上海民用车辆拥有量达309.7万辆 增长8.7% 。上海汽车拥有量170.25万辆，比上年增长15.6%，占民用车辆拥有总量的55%；其次是摩托车129.12万辆，增长0.4%，占总量41.7%。挂车的数量虽然小，仅占1.1%，但增速最高，增长23%。个人汽车拥有量103.85万辆，增长21.9%。

■以目前速度，10年后个人汽车拥有量翻一番。

■2010年末，上海机动车驾驶人员数量为448.48万人，比上年增长9.2%，其中汽车驾驶人员412.56万人，增长13.7%。

■小汽车的快速增长使居住区夜间停车问题越来越突出。根据调查，中心城居住区夜间停放车辆总量约为74.3万辆，但小区配建的停车位总数仅为47.1万个，也就是说，只能够满足60%左右车辆的停放需求。

■小汽车是机动车交通主要排放源。2008年全市机动车CO₂排放量约为1388万吨，其中，社会客车排放量占42%，出租汽车占15%，公共汽（电）车占13%，货车占30%。全市机动车主要污染物合计排放量54.5万吨，其中小汽车排放量占49%。

燃油价格增长迅速

■近年来，我国汽油、柴油价格增长较快，成为导致运输成本上涨的重要因素。从2005年至2011年，涨幅分别达100.3%和132.5%，年均增长分别为14.9%和15.1%。

■国务院国资委10月21日发布《央企2010年度分户国有资产运营情况表》，披露了120家央企中102家去年的“成绩单”。中石油、中国移动、中海油、中石化、神华集团分别以1241.8亿元、972.7亿元、742.3亿元、721.2亿元、468.6亿元的净利润，排名“最赚钱央企”前五名。

中国交通问题

- 基础设施建设太快，重复建设，债务太重，收费过高。
- 管理水平和管理人员跟不上，安全问题突出。
- 运输方式结构不合理，过度依赖公路运输。
- 公路融资模式不当，财务不透明，中央政府监管困难。
- 小汽车过快增长，城市道路拥挤不堪，最后一公里成本太高。
- 大城市停车矛盾突出，社区不和谐。
- 燃油价格太高。
- 流通成本太高，农产品价格太低，菜篮子米袋子难保障。
- 地铁建设注重里程，运输效率不高。

如何解决交通问题

- 放慢基础设施建设，避免重复建设。
- 提高管理水平，培养管理人员，加强安全。
- 改善运输方式结构，提高水运和铁路的比重。
- 逐步取消经营性公路，加强中央政府监管。
- 控制小汽车过快增长，降低最后一公里成本。
- 降低燃油价格。
- 收紧地铁审批。

朱镕基2003年1月在国务院全会上的卸任总结讲话

现在搞汽车也成风，银行也给贷款。我想，小汽车不是我们发展的方向，不要造成一种狂热，中国不是这样的国家，这个观点我到现在都没有变，应该以发展公共交通为主。现在北京交通拥堵得一塌糊涂，2008年怎么开奥运会啊！各种基础设施、交通设施、管理设施等管理的水平都不适应。上海的汽车数量现在比北京少一半，还到处都塞车，2010年怎么开世博会呀！还有车位，也是个大问题。发展公共交通这条方针一点不能动摇。没有那么多石油啊！同志们，去年进口7000万吨原油，还不算成品油走私，某些省走私还相当厉害，现在不知道进口了多少油了，我们自己只生产了1.6亿吨，而消费达到2.6亿吨，这能维持下去吗？好在我们现在外汇可以进口，将来怎么办啊？没有油，哪能这么去发展小汽车呢？公共交通始终是我们的一个弱点，一直没有发展好。现在我每天就担心两件事：一件事是煤矿不断爆炸、死人；另一件就是交通事故多，不断地死人。今天早上看到一份材料，广西百色地区一辆农用车超载，拉了30多个人，一翻车17个人死了。农用车是不合格的汽车，但是遍地开花，这是非常可怕的。到处死人，天天死人，我作为总理天天看到这个东西，自己又拿不出办法来，你们说我多揪心！在发展公共交通上，我们还有多少事情要做啊！要把公共汽车、长途汽车制造业好好地发展起来，把那些农用车、不合格汽车都淘汰掉，农用车不许上路，公安交通管理要严格，不要动不动以影响农业为借口。人命关天的大事，不去把精力放在这个方面，而去搞什么小汽车，这一旦成风可不得了！不是说不要发展小汽车，而是不要把目标定得那么高，不能一哄而起都去搞小汽车。小汽车一搞上去，需要一系列的原材料的供应都搞上去，将来一垮下来又全部都垮。搞什么东西一哄而起都是不行的。

谢谢！