

# 中国城市交通走向何方

何祚庥\*

(理论物理研究所 北京 100080)

**关键词** 城市交通, 小汽车, 公共汽车

## 1 曼谷和新加坡城市交通对比给我们的启示

最近,有机会去了东南亚的两个城市:曼谷和新加坡。这两个城市的交通状况正好相反。曼谷以发展私人交通(即小汽车和摩托车)为主,新加坡以地铁和公共汽车为主。两种政策导致两种结果,形成鲜明对比。

据曼谷导游介绍,曼谷城市面积约为北京市的  $1/6$ ,也就是 2 800 平方公里,人口 840 万,人口密度每平方公里 3 000 人。但是曼谷约有 340 万辆小汽车,平均每 2.5 人拥有 1 辆,此外约有 170 万辆摩托车。曼谷没有地铁,没有高架的轻轨(只是两年前才决定建造一条轻轨,约再有 3 年可完成),只有车身比较狭窄的小公共汽车。因此,从清晨 6 时 30 分至下午 7 时 30 分,整个曼谷到处堵车(曼谷没有农业区,也没有市中心)。乘小汽车一般只需 5 分钟的路程,往往要走 30—40 分钟,其间红绿灯变化达 5—6 次,车辆仍然走不动。曼谷的交通警要戴防毒面具上岗,因为污染太严重。

据泰国 1995 年 1 月 25 日出版的《世界日报》报导:主管交通的副国务卿读信中校声明,原期望“使汽车能在素坤逸路、碧武里路、威帕丽及达信路,以每小时 6 公里速度行车”的目标“未能完成”,表示“将继续推动改善交通的工作,……但不再订定工作时间表”。

新加坡导游所介绍的则是另一种情况。新加坡城市面积 618 平方公里,人口 300 万人,每平方公里人口密度近 5 000 人。但新加坡一共只有 30 万辆车,其中约有 15 万辆私人小汽车,平均每 20 人拥有 1 辆。新加坡的突出特点是有发达完善的地铁,四通八达的公共汽车。新加坡是自由港,各种商品均免税,但禁止进口和销售口香糖,对烟、酒和小汽车,均收高达 350% 的进口税,购买小汽车还要缴高额的牌照税。新加坡对小汽车的行驶也有限制性的措施,如规定从早上 7 时 30 分到下午 7 时 30 分,小汽车要通过某些中心地区,必须事先申请和缴纳高额费用。新加坡已被联合国正式确认为发达国家,但城市交通秩序井然,基本上没有严重交通堵塞问题。

据新加坡 1995 年 1 月 7 日出版的《联合晚报》报导:新加坡也面临私人要求购买小汽车的

---

\* 中国科学院院士  
收稿日期:1996 年 3 月 25 日

巨大压力。因为“国人富裕了”，“拥有车子不仅是为了解决交通问题，而且也变成衡量身份和财富的尺度”。但是新加坡执政当局仍坚持“不鼓励私人购车”，并认为“要根本解决私人拥车的问题，从积极改善公共交通着手才是对症下药的良策。公共交通完善，人们就少依赖使用汽车，公路也就不会太拥挤”。

近来，我国有些人（包括政府某些部门）极力鼓吹“小轿车进入千家万户”，而且宣称“这是我国既定的产业政策”。这里只提供有关中国城市人口密度的如下数字：北京市共有人口约1 100万人，其中城区有600多万人，城区面积约为230平方公里，平均每平方公里27 000人；类此，上海市城区约每平方公里40 000人，中国东部南部的大中小城市，几乎无一例外，城区至少每平方公里10 000人。这比只有市区没有郊区的曼谷每平方公里3 000人，或新加坡的每平方公里近5 000人要密得多。北京市已拥有近100万辆小汽车，但有人还在鼓吹北京应拥有250万辆小汽车。

中国的城市交通将何去何从？曼谷乎抑新加坡乎？

## 2 发展汽车工业要结合我国国情

在八届四次人代会上所通过的《国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》中，将汽车工业列为支柱产业的一项，就是希望通过汽车工业来带动和促进其它工业的发展。问题在于所设想的市场需求和据以制订的汽车工业发展规划，必须符合我国的客观实际。有人提出，根据世界各国经验，当人均国内生产总值达到一定水准以后，就“必然”出现一定数量的购买小汽车的市场需求，这是世界各国经济起飞的“必然”规律。殊不知这一“必然”规律后面蕴含着某些假定。如假定了城市人口密度十分稀疏，亦即有足够大的活动空间，可以修建车库、停车场，可以有较高的人均道路面积（如30—50平方米），可以承受较高的尾气排放和噪音，还假定了有充足且廉价的汽油供应，等等。然而，一旦这些假定并不满足，必然带来小汽车行驶成本的大幅度提高，社会生活的极大不便，引起有关部门的限制或控制，这也就必然大幅度地抑制了对私人小汽车的需求，如新加坡。老实说，现在我国某些地方政府所采取的限制小汽车行驶的措施，如和新加坡比较，只能说太不得力。我国城市人口密度，无论是大中小城市，都远超过新加坡和曼谷，以致已经采取某些措施的这些城市，仍然出现严重的堵车、塞车现象。

我们并不反对将汽车工业作为支柱产业，但是，我国汽车工业如果以国内市场为主要对象的话，那就必须明确一个思路，即汽车工业首先应服务于解决城市公共交通问题。高质量的大客车的技术，同样是高技术，同样能带动许多其它工业。大客车能比小轿车更节省路面，节油，也减少城市污染。全国12亿人口，比起少数购车族，对方便、舒适的公共交通无疑有更为迫切的需求，为什么有些人总是把眼睛盯着少数购车族，而看不见广大人民群众的需求？！

问题还在于，至今国家没有一个部门来研究和解决有关城市公共交通的政策问题和技术问题（地方政府是无力解决这些带全局性的问题的），也没有拟定出实现小康目标或更高目标在城市交通方面所应达到的水准。在八届四次人代会上所通过的《国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》中，没有任何一个章节谈到城市交通问题，这不能不认为是一个疏漏！