

公路运输经济管制研究的回顾和进展

王建伟, 颜 飞

(长安大学 经济与管理学院, 陕西 西安 710064)

摘 要:经济管制理论的研究较多地关注反垄断问题,而中国的公路运输行业长期处于低效率分散竞争状态,传统的管制经济学理论并不能简单地平移 to 这一领域。文献回顾表明,由于以往的研究是借助经济学的个别范式进行的,因此对管制理由、管制目标,以及公路运输市场结构和市场绩效的关系方面的认识都存在缺陷。分析认为,在公路运输经济管制理论的研究中应该强调研究方法的规范化,侧重于系统化的理论体系的构建。最新的研究在产业模型建立、产业基本经济属性的研究方面都有显著进展,并在此基础上就运输业的规模经济、市场结构和管制政策形成了新的观点。未来这一领域值得关注的问题包括由于政企不分造成的管制者寻租问题、管制者与企业间利益关联问题、公益性事业过度市场化的矫正等问题。

关键词:公路运输;经济管制;网络型产业;规模经济

中图分类号:F062.9

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2008)01-0011-06

在政府对经济的各种干预中,经济管制更多的倾向于在市场体制之内解决问题。传统经济管制较多地针对垄断,而市场作用不明显的地方还非常多。中国公路运输领域长期处于低效率分散竞争状态,一般意义的经济管制理论不适用于这种特殊的市场失灵。近年来,公路运输管理部门一直致力于帮助企业实现规模化、网络化和集约化的经营,效果甚微。笔者认为,只有从经济学的视角系统地审视公路运输经济管制政策的理论基础,才有可能在政策供给的层面上对运输业效率的改进作出贡献。

一、公路运输经济管制研究的回顾

(一)管制和经济管制的界定

在国内文献中,“Regulation”被翻译为管制或规制。有的学者认为翻译成“管制”更为恰当^[1],有的

学者认为译做“规制”更好^[2],还有的学者认为可以根据习惯来选择^{[3]88}。

对于经济学意义上管制内涵的诠释,王俊豪对国内外学者的论述进行了归纳,将管制概括为三个要素:(1)管制的主体(管制者)是政府行政机关,通过立法或其他形式,管制者被授予管制权;(2)管制的客体(被管制者)是各种经济主体(主要是企业);(3)管制的主要依据和手段是各种法规(或制度),明确规定限制被管制者的决策,如何限制以及被管制者违反法规将受到的制裁等等^{[3]89}。于立认为管制经济学由反垄断、经济性管制和社会性管制三部分构成,分别针对人为垄断、自然垄断和信息不对称及外部性等三大类市场失灵问题^{[4]79}。

关于经济管制的解释,王俊豪指出经济管制包括四个方面的内容:价格管制、进入和退出管制、投资管制以及质量管制^{[3]87}。于立对经济性管制的定义是:对经济性活动进行的管制就是经济性管制,对

收稿日期:2007-11-19

基金项目:陕西省社会科学基金项目(07E024S)

作者简介:王建伟(1965-),男,山东莱州人,教授,博士研究生导师。

非经济性活动进行的管制就是社会性管制^{[4]79}。国外学者避免对经济管制进行直接的定义,强调经济管制的两个特征:(1)经济管制主要是控制企业的决策变量——价格、数量和企业的数目等;(2)经济管制一般是针对特定行业的,而社会性管制则主要针对健康、安全和环境问题,并非专门针对某个行业^{[5]128}。

(二) 公路运输业经济管制的文献回顾

公路运输业存在的问题很多,大量文献从运输基础设施、技术装备、从业人员素质、运输组织手段等方面进行了分析,王水平和朱喜龙对这些问题进行了比较全面的归纳^[6-7]。这些问题都可以归结为运输业的竞争是缺乏效率的,陈引社将这种状况称为“过度分散竞争”^{[8]66},路成章认为公路运输市场是过度进入的^[9]。现有文献对这种状况形成的原因缺乏系统的研究,简单地认为企业规模过小是造成竞争缺乏效率的原因。

有些情况下,管制的综合效果可能不如默认市场运行的自然结果^{[4]80}。管制是有成本的,1982年里根政府发布行政令,成立信息管制事务办公室,根据成本与收益的比较,对管制部门提交的新规章进行审核^[10]。维持市场效率并不是管制的充分理由,是不是有合理的目标才是判断是否需要管制,需要什么样的管制的键。哈伯格认为合理有效的管制应该是:配置有效率,即价格应接近边际成本;厂商的成本应尽可能低,以使厂商因为信息优势而获得的超额利润带来的负面分配影响最小化^[11]。

学者们认为中国公路运输市场效率低,有许多文献支持这种观点,如马银波的实证研究表明中国公路运输经济绩效不良^[12]。将经济管制与市场绩效相联系,是政府职能的错位,也是管制目标的错位。管制机构服务于最大化国民利益^{[5]79},而行业的市场绩效并不总是与国民利益最大化目标一致,况且对运输业经济绩效的主要衡量指标并没有包括消费者的满意程度。

对价格、数量、市场中企业的数目、质量和投资这些显著影响企业决策变量的控制手段是学者、企业和政府共同关心的课题。受到哈佛学派产业组织理论的影响,近年来的研究具有结构学派的特征。马银波认为,市场结构与经济绩效有密切的关系^{[13]36}。陈引社认为,市场集中度不高使企业难以实现集约化经营,建议通过管制来优化公路运输业的市场结构^[14]。

帕累托改进总是在市场具有充分竞争的情况下

更有可能出现,因为垄断均衡在造成经济效率损失的同时,也造成社会福利的损失。公路运输市场企业数目庞大,大多数学者不认为公路运输市场存在非人为的垄断。马银波认为公路运输是完全竞争市场^[15],但是他不能解释为什么完全竞争市场中不存在帕累托最优。由这些文献可以推知,公路运输市场存在着特殊的市场失灵,行业利润率很低,企业的数目不断增加,企业规模难以扩大。

政府和学者都认为公路运输市场结构的调整目标是达成垄断竞争的市场结构,陈引社认为应当调整为适度的寡头市场结构^{[8]68}。许多文献将运输业存在的问题归结为市场结构问题。

(三) 高速公路经济管制文献回顾

高速公路作为公路运输重要的基础设施,近年来发展迅速。对运输发展的作用已得到公众普通认同,但其引发的经济和社会问题也不少,其中有关高速公路经济属性以及由此引发的一系列问题一直是各方关注的焦点。方明认为高速公路是公共物品^[16],这种观点具有代表性。夏业良在《新京报》的一篇题为“高速公路应当是公共产品”的文章被新华网、光明网等转载,引起较大的社会反响。还有许多学者将高速公路界定为准公共产品。刘诗白归纳了国内经济学界对公共产品的不同理解,认为争论源于对公共产品的不同定义^{[17]6}。对高速公路经济属性的争论就属于这种情况,争论的焦点可以归结为:高速公路应该由谁来供给。夏业良将公共物品与政府物品等同,与主流经济学中对公共物品的定义相去甚远,却具有代表性。主流经济学从未根据供给者来区分物品是不是公共产品,公共物品并不一定要由公共部门来提供,也可以有私人部门来提供^[18]。由于这一名词在分析结果得出前就已经隐含政策定义,有些经济学家甚至避免使用它^[19]。

发展经济学在讨论基础设施时使用 Social overhead Capital 这一概念,中国翻译为“社会间接资本”或“社会资本”。罗森斯坦·罗丹在《东欧和东南欧国家的工业化问题》一文中首先使用这一概念,他认为社会间接资本是在一般的产业投资之前,一个社会应具备的基础设施方面的积累。除了局部地区以外,中国高速公路的供给在整体上是短缺的。实行公路车辆通行费制度的主要目的是为了有效筹措资金,在一定程度上缓解公路建设资金相对短缺的问题^{[20]72}。高速公路建设引入非政府资金是必然的选择,资金来源的多元化自然就伴随着投资主体的多元化。中国高速公路投资已经初步形成以财政资金为基础、贷款资金为主体、非国有资本为重要补充

的格局^[21]。王国清较早地探讨了高速公路产业化并涉及到行业管理问题^[22],学者们对产业化的内涵也有不同的解释^[23]。综合各种文献,产业化的概念是大同小异的,就是利用市场激励机制来推动高速公路发展。

产业化并不是经济管制的充分条件,反垄断、外部性和信息不对称都是对高速公路实施经济管制的理由。在政企不分的体制中,通过对企业内部治理机制的干涉来约束企业行为,对政府来说可能更有效率。到目前为止,中国高速公路特许经营还不规范^{[20]73},政企不分的状况可能要长期持续。在这种情况下,严格意义上的管制是不存在的。

(四) 上述研究存在的缺陷

上述的文献没有形成公路运输经济管制的完整理论体系,还存在几个方面的缺陷。

第一,对于运输业的经济管制并没有给出规范性的描述,至少根据笔者的检索,没有发现这样的文献。笔者认为在特定的时期,经济管制有特定的问题指向,就经济管制控制的企业决策变量而言,哪些是公路运输市场最重要的变量还缺乏研究,尽管近年来学者们对企业数目给予更多的关注。

第二,就管制目标而言,没有系统化的论述。对管制目标的论述散见于各种文献中,且多有错位,研究者将市场的经济绩效与管制相联系。对高速公路、客运站是否是公共产品的争论一直存在,很多人认为这涉及到在管制中是偏重效率、还是偏重社会公平的政策取向问题。从理论上来说,效率是企业资源约束和制度约束下自主决策的目标函数,管制机构关注的是社会公平和公民利益的最大化。产品是否属于公共产品或公用事业,与产品的供给方式没有必然的联系。如果市场化的供给是有效率的,那么人们通常会选择市场来配置资源。政府是否要对市场实施管制,也与产品是否是公共物品或公用事业没有必然联系。

第三,将市场结构与市场绩效等同。多数文献都认同市场绩效不好的原因是企业规模太小。在对运输企业成本进行分析以后,刘世超认为公路货运企业具有规模经济^[24],多数学者肯定运输企业存在规模经济。现有的文献不能解释运输企业规模无法扩大的原因。熊彼得曾经就垄断与创新问题进行过研究,认为一定程度的市场集中有利于创新,分散的市场结构缺乏效率。这一观点在理论上还没有得到有力的证明。

第四,现有文献对运输业的产业属性和供给特征缺乏研究。荣朝和教授讨论了网络经济与规模经

济的关系^[25-26]。马银波在研究运输市场结构优化途径时部分地涉及了公路运输业的网络经济特征^{[13]34}。黄静兰对交通运输业的网络特性做了描述性研究^[27]。对公路运输网络的构成形式、构成要素、产业结构层次以及网络经济的来源都缺乏研究。

第五,对客运市场的结构缺乏细致的研究。从全国来看,客运市场的确是分散的。不过考虑到公路旅客运输承担区域性运输,就不能排除某些企业在其所处区域内具有较强市场力量的可能性。所以运输经济管制不能简单地看作是提高市场集中度,事实上也存在着反垄断的任务。

第六,从管制策略来看,没有明确的指向。一般来说,调整市场结构属于竞争性管制策略,但是为什么一个可竞争市场是缺乏效率的?路成章认为还应当加强市场监管^[28],这属于约束性管制策略,但是对一个高度分散的市场实施有效监管,管制成本最终由谁来承担?也有学者主张建立信用体系,这一主张带有激励性管制的色彩。但是政府、消费者和企业间的信息不对称又该如何解决?

二、公路运输经济管制研究的进展

(一) 研究方法的规范化和理论结构的系统化

对公路运输经济问题的研究,在方法上向来有技术经济学和计量经济学的传统。不过经验研究不足以揭示经济运行中的本质性规律,规范化的理论研究是必不可少的。自 20 世纪 90 年代中期开始,有学者在运输经济研究中引入产业组织理论。此后越来越多的研究者利用 SCP 范式来解释公路运输中的经济现象。

对西方经济学局部理论中个别范式的引用,还不是真正意义上的规范化的理论研究。近两年来有学者开始应用经济学的整体理论结构来分析公路运输市场。经济学从个体决策的动机出发,研究众多个体决策如何形成市场的整体均衡。单纯对市场结构进行的实证研究,以及基于市场结构对企业行为的影响进行推论,不足以构成经济管制政策的基础。以往的研究偏重于向政府提出各种管制建议,事实上是相信政府干预确实可以纠正市场失灵。最近的研究则开始相信,政府失灵也是经常会出现的。

在研究方法逐步规范化的同时,在公路运输经济管制理论体系的构建方面,也出现了系统化的研究成果。笔者撰写的《公路运输经济管制》一书是

近年来我们研究的最新成果^[29]。该书也是中国第一部完全以经济学的规范化理论来探讨公路运输经济管制理论的专著,初步形成了体系化的研究成果,在多个方面提出了新的观点。

(二) 产业供给模型的建立

公路运输产业的结构和供给特征,是制定经济管制政策的基础。交通运输的各个构成部分经济属性不同,有的属于基础设施,有的属于一般性的运输服务;有的属于公共产品;有的则属于私人产品。其市场失灵的原因和形式也多种多样。从不同层面观察公路运输市场,进行“切片”分析研究,是科学研究中常用的方法。

在《公路运输经济管制》一书中,笔者构造了公路运输产业的层次结构模型,研究了不同层次的经济特征。研究表明,运输产业的每一个层次都有自己的一体化特征,其市场失灵的原因是不同的。芝加哥学派认为在既定的技术基础上,每一种产品的供给都有自己独特的规模经济特征,也就自然会产生与之相适应的市场结构。在结构分散的市场中,市场机制并没有创造出人们所期望的经济效率,一方面超限运输导致基础设施的过度利用,而另一方面,之所以会出现超限运输是因为除非超限,否则载运工具的利用效率是很低的。这说明就整个运输产业而言,缺乏有效利用载运工具的组织机制——无论一个企业有多少车辆,如果缺乏这个机制,那么它和只拥有一部车的企业区别不大。荣朝和用企业中间层理论来解释这种情况^[30],最新的研究是利用网络外部性理论来解释基本运输业务供应商为什么难以获得规模经济。这些研究结论是:如果政府始终将经济管制的重点放在促进企业规模的扩张方面,管制失灵就是难以避免的。因为市场结构分散,所以企业不能获得规模经济,应该扩大企业规模来提高市场集中度,这样企业就可以获得规模经济,因为片面地将市场结构与市场绩效联系起来,以往的研究在这种逻辑悖论中是寻找不到答案的。

组织层的缺位,造成公路运输业的供给与需求脱节。公路运输业的供给以基本运输业务为主,而基本运输业务具有低固定成本和高边际成本的特征,没有哪种方法可以使这样的生产系统形成较大的规模。所以,对小规模企业的经济管制并不是问题的核心,对缺位的组织层加以培育才是解决问题的可能途径。

交通运输基础设施的经济属性同样是复杂的,如果一种物品是政府供给的,那么就不存在经济管

制问题,而是一个政府如何管理的问题。

(三) 对运输产品公益性的研究

学者们将这个问题与交通运输的需求联系起来讨论。交通运输是一种派生性的需求,这个词汇可能会使一些人认为交通运输是不重要的。派生并不等同于无关紧要。格兰德认为人的需求分为绝对需求和参与性需求,前者对应于马斯洛的低层次需要^[31],后者指人参与社会的需要。在多数人的工作和社会活动中,交通是必不可少的,没有交通工具的人 would 感到与世隔绝,也没有能力参与社会活动^[32]。他还进一步指出,交通是殊价品,殊价品基于这样的概念:人们为了维持最低生活水平,必须有权享用一些基本商品。正是因为人们要利用交通参与社会,所以应当保障最低标准或水平的提供,使任何人不论收入、年龄、种族或性别都有权享用^[32]。这是一种相对公平的观念,是经济效率与社会公平的折衷选择,在资源稀缺性的约束下,绝对公平造成的效率损失已经被历史所证明。

马啸和吴群琪教授对传统交通需求理论提出了批评,认为运输需求是一切有利于国民经济及社会发展的对人与物位移的需要^[33]。这些定义强调了交通运输产品的公益性,也指出了支付能力与实际需要之间的矛盾。公益性的物品并不见得要全部借助市场来供给,但是交通运输系统的资产具有不可分性,这样就难以将公益性的需要与市场化的需求分开供给,况且信息不对称,也很难鉴别这种需要。

有的学者认为公益物品也属于公共物品^{[17]8},尽管对这种观点存在争议,但是由于经济资源的约束,用市场机制来供给具有公益性的物品,在很多时候是必需的,否则效率损失可能会非常严重。这样,经济管制就必须面对物品的公益性与供给物品的竞争系统的逐利性之间的矛盾。

笔者在《公路运输经济管制》一书中从交通运输的公益性和基础性出发,认为经济管制的目标是社会福利最大化,管制机构有责任在保障相对公平的前提下,促进效率的提高。

(四) 其他方面的新观点

产业基本结构模型和产业经济属性界定,是经济管制理论首先必须解决的核心问题。在这个基础上,有一系列对公路运输经济管制中具体问题的新的研究结论,这些新的观点构成了调整若干管制政策的建议的基础。

超限超载运输是公路运输市场的痼疾,李晓峰认为超限运输产生的原因是买方市场造成运输业利

润空间的压缩^[34]。王利彬、吴群琪认同这种观点,指出公路通行费等都是造成运输业利润降低的因素,治理超限运输的成本很高,需要通过进一步完善市场机制来实现^[35]。李丽研究了超限运输中的利益关系,指出对超限运输治理的难度在于超限运输与多个行业的获利能力相关^[36]。这些观点都具有代表性,现有研究也非常关注超限运输造成的危害。最新的研究表明综合运输系统运力分布不均衡是公路超限运输严重的主要原因,一定程度的超限运输具有积极意义。在综合运输布局未调整以前,片面的末端治理不会有良好的效果。而治理成本高昂也使得这种治理是难以持续的。

在市场结构方面,最新研究认为公路旅客运输市场有地域垄断性,小多散弱的概括不适用于旅客运输市场。就市场准入而言,现有管制政策在某些方面限制了运输网络的构成。入市前的特许经营竞标和入市后的经济管制都是必需的。

高速公路收费在近年来成为社会舆论关注的热点,甚至有学者在非正式场合发表言论,认为高速公路通行费已经成为经济发展的制约因素。利用均衡分析方法和高速公路社会福利函数模型可以说明高速公路收费在高速公路供给资源短缺的情况下是具有经济效率的。通行费的“制约作用”远远弱于高速公路短缺的制约作用。

有学者关注了公路运输经济管制中地方政府的利益主体地位^{[8]67},提出了管制者的最大垄断租金问题。管制者和管制对象之间的利益关联,都会影响到管制政策的供给。

根据上述研究成果,可以形成的经济管制政策建议包括:(1)管制政策应当既重视对企业的激励,又重视以社会责任为基础的企业约束机制的构建;(2)对公路货物运输改变以往片面依靠扩大企业规模来调整市场结构的做法,设法培育运输组织层市场;(3)对公路旅客运输改变以往的线路经营权管理为区域经营权管理,促进运输组织层的发育;(4)对超限运输的末端治理不可能有明显的效果,在综合运输体系不完善的情况下,适度的超限运输是必须的,也是有效率的。

三、结 语

公路运输经济管制理论的近期进展主要集中在对基本理论问题的再认识和理论体系的构建方面。管制经济学是经济学领域内比较年轻的分支,在中

国公路运输中的应用仅仅是最近几年的事情。就公路运输经济管制的理论体系而言,现有的研究成果是基础性的,尚有需要补充和完善的部分。由于政企不分,在很多情况下,对企业的管制和直接的行政干预是并行的,这些问题都是今后研究的重点。

参考文献:

- [1] 曾国安. 管制、政府管制与经济管制[J]. 经济评论, 2004, 25(1): 93-103.
- [2] 陈富良, 万卫红. 企业行为与政府规制[M]. 北京: 经济管理出版社, 2001.
- [3] 王俊豪. 管制经济学学科建设的若干理论问题——对这一新兴学科的基本诠释[J]. 中国行政管理, 2007, 23(8): 86-90.
- [4] 于立. 规制经济学的若干基本概念及其关联[J]. 产业经济研究, 2006, 5(2): 79-80.
- [5] 吉帕·维斯库斯, 约翰·弗农, 小约瑟夫·哈林顿. 反垄断与管制经济学[M]. 陈甬军, 译. 北京: 机械工业出版社, 2004.
- [6] 王水平. 关于建设和规范道路运输市场的几点思考[J]. 公路运输文摘, 2004, 41(Z1): 4-9.
- [7] 朱喜龙, 刘宇熹. 我国道路运输业发展状况及其对策研究[J]. 上海理工大学学报: 社会科学版, 2005, 26(1): 53-56.
- [8] 陈引社, 王利军. 从过度分散竞争到适度寡头垄断——我国道路客运市场发展的必然方向[J]. 交通科技与经济, 2004, 6(1): 66-68.
- [9] 路成章, 王文龙. 从超载、超限说到运输市场的过度进入和运输行业的管理方针[J]. 公路交通科技, 2006, 23(6): 170-174.
- [10] 孙吉胜. 美国政府管制改革的分析和启示[J]. 中国行政管理, 2005, 21(4): 69-73.
- [11] Harberger A. C. Monopoly and resource allocation[J]. The American Economic Review, 1954, 44(2): 77-87.
- [12] 马银波. 中国汽车货运业经济绩效的实证分析[J]. 产业经济研究, 2004, 3(3): 47-52.
- [13] 马银波. 汽车货运行业市场结构与经济绩效关系的实证分析[J]. 长安大学学报: 社会科学版, 2004, 6(2): 34-38.
- [14] 陈引社. 市场集中度与道路运输集约化经营[J]. 公路交通科技, 2004, 21(7): 134-138.
- [15] 马银波. 中国道路货运市场结构优化途径与对策[J]. 长安大学学报: 社会科学版, 2006, 8(1): 10-14.
- [16] 方明. 市场经济条件下高速公路建设发展的公共性产品属性探讨[J]. 生产力研究, 2004, 19(12): 87-88.
- [17] 刘诗白. 市场经济与公共产品[J]. 经济学家, 2007, 19(4): 5-12.

- [18] Paul Samuelson. Pure theory of public expenditure and taxation[C]//Margolis J, Guiton H. Public Economics. New York:St Martin's Press, 1969.
- [19] 爱伦·斯密德. 财产、权力和公共选择——对法和经济学的进一步思考[M]. 黄祖辉, 译. 上海:上海三联书店, 上海人民出版社, 2006.
- [20] 周国光. 完善高速公路特许经营管理的政策研究[J]. 交通企业管理, 2007, 22(1): 72-74.
- [21] 周国光. 利用非国有资本加快高速公路建设的理论探索[J]. 长安大学学报:社会科学版, 2007, 9(1): 1-5.
- [22] 王国清, 王秉纲. 论中国公路的产业属性及高速公路产业化[J]. 西安公路交通大学学报, 2000, 20(4): 64-67.
- [23] 樊建强, 徐海成. 高速公路产业化经营及政府规制探析[J]. 经济问题探索, 2007, 28(3): 93-98.
- [24] 刘世超. 公路货运企业生产成本分析[J]. 公路交通科技, 2006, 23(4): 143-146.
- [25] 荣朝和. 关于运输业规模经济和范围经济问题的探讨[J]. 中国铁道科学, 2001, 23(4): 100-107.
- [26] 荣朝和. 从网络经济看铁路改革与行业监管[J]. 中国铁路, 2002, 41(3): 22-25.
- [27] 黄静兰. 交通运输网络特性分析[J]. 综合运输, 2003, 25(6): 11-13.
- [28] 路成章, 王文龙. 对我国道路运输行业管理方针的探讨[J]. 公路交通科技, 2007, 24(5): 140-146.
- [29] 王建伟, 颜飞. 公路运输经济管制[M]. 北京:中国财政经济出版社, 2007.
- [30] 荣朝和. 企业的中间层理论以及中间层组织在运输市场中的作用[J]. 北方交通大学学报:社会科学版, 2006, 5(3): 1-5.
- [31] 亚伯拉罕·马斯洛. 动机与人格[M]. 3版. 许金声, 程朝翔, 译. 北京:中国人民大学出版社, 2007.
- [32] 朱利安·格兰德, 卡洛尔·普罗佩尔, 雷·罗宾逊. 社会问题经济学[M]. 郭庆旺, 译. 北京:商务印书馆, 2006.
- [33] 马 瞰, 吴群琪. 对运输需求理论问题的再认识[J]. 管理科学文摘, 2004, 25(6): 52-54.
- [34] 李晓峰, 尚晋平. 公路超限超载治理的宏微观经济学分析[J]. 公路交通科技, 2005, 22(4): 152-155.
- [35] 王利彬, 吴群琪. 对超载与查超的经济学反思[J]. 公路交通科技, 2006, 23(10): 146-149.
- [36] 李 丽, 曾 博, 范文彬. 从超限超载论道路货运市场上的政府管制[J]. 交通企业管理, 2007, 22(2): 69-70.

Review and advancement on research of economic regulation for road transport

WANG Jian-wei, YAN Fei

(School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract: The research of the regulation theory pays more attention to the anti-monopoly problem, and the highway transportation trade of China is in low efficiency and dispersion of the competitive state for a long time, traditional control economics theory can not be transfered to this field briefly. Review indicates that because the past research was carried on through the specific paradigm of economics, there was a defect to the control reason, control aim, especially the recognition of relationship between highway transportation market structure and market results. This paper emphasizes the standardization of the research approach among the study of highway transportation economic control theory, lays particular emphasis on the construction of the systematized theoretical system. The latest research had prominent progress in the study of model establishing and industrial basic economic attribute. Based on above study, there was a new view in the transporation scale economy, market structure and control policy. In the future, merit problems should be concerned including control people seek the renting problem due to the mixed functions of the government and enterprises, the interests related problem between people and enterprises, the correction of public welfare undertaking among markets excessively and so on.

Key words: road transport; economic regulation; network industry; scale economy