

北京出租车，如何才能不空驶？

V. Brian Viard*

几个星期前，我站在北京一个地铁站外，不断地朝出租车招手，迫切希望能为从外地来访的友人叫到一辆。苦等了半个小时后，我依然呆在原地，胳膊已经酸痛，却未能打到车，甚至有几辆空车也不愿意停下来。最后我们还是不得不选择坐地铁，尽管花时更长。

这让我想起 2012 年 3 月 31 日发表在英国《经济学家》杂志上的一篇文章《北京出租车——别来无恙？》。该文报道了北京市民打车难的问题以及北京市政府在尝试出台的临时政策。过去十年里出租车起步价受政府管制，几乎没怎么变化，而出租车运营的主要成本油价却上涨了很多。

因此，在交通拥堵高峰时段，当计程器运转缓慢时，出租车司机常选择停驶或空驶。提高起步价和出租车费可以解决这个问题；但据说政府不愿意提价，担心因此会提高官方发布的通货膨胀率，同时政府也想保障人数日增的中产阶级市民能打得起车。

政府提出的解决方案是为出租车司机提供每月 300 元的收入补助。对于那些工作非常努力但运营净收益逐年减少的出租车司机，这些转移支付对于维持他们的收入稳定自然有些帮助。但当你下一次仍站在马路上拼命挥手想要打车时，这种补贴政策却无济于事。

究其原因，这背后有一个简单的经济学原理在起作用，导致出租车司机不会按照政府所希望的去做。正如所有其他人一样，出租车司机也是通过比较边际收益和边际成本来做出决策的。

* V. Brian Viard 获美国芝加哥大学商学院商业经济学博士学位，现为长江商学院战略与经济学副教授，他的电子信箱是 brianviard@ckgsb.edu.cn。他为本刊开设的专栏“解读无形之手”将定期发表他对中国社会日常生活以及商业运行的经济学解读。本文原文来自 <http://knowledge.ckgsb.edu.cn/2012/05/10/Policy-and-law/invisible-hand-revealed-beijing-taxis/>，由厦门大学王亚南经济研究院张为东硕士研究生翻译、傅十和校对。

政府每个月 300 元的补助或许可以让出租车司机在面临交通拥堵时得到些许的心里安慰，但这并不能提高他们载客的可能性。因为这并没有改变出租车司机在交通拥堵时决定空驶还是载客的动机。他们会比较载客的边际成本（主要是花费的时间和油耗）和边际收益（收到的车费）。既然他们的耗时及油价都没变，车费也没有调整，边际成本和边际收益的比较在他们得到政府额外的 300 元补助之前和之后都是一样的。

再回头看看政府够悬的目标：让中产阶级市民打车容易。提高车费非但不会阻碍这一目标的实现，反而可以更好地解决打车难的问题。更高的车费使司机在拥堵时段较少可能停运或空驶，从而可以增加有效供给。除非部分潜在的乘客嫌车费太高而不再选择打车。但这种情况不太可能，正如《经济学家》上那篇文章所说：坐出租车在北京可以算得上是罕见的划算。因此提高车费只会使中产阶级市民打车更容易。与此同时，整个城市也能更有效地利用上路的出租车，并鼓励出租车司机做出最佳的决策，即载客行驶而不是停驶或拒载。