

选题（20%）	说理（60%）	文笔（20%）	总分

作者：黄文初

学号：1710108101

学校院系：北京大学护理学院

提交日期：2020 年 12 月 19 日

摇号购车背景下的经济学分析——以北京市为例

为了有效缓解交通拥堵状况，2010 年北京市出台了个人购车规定，其核心是摇号购车政策^[1]。城市道路是由政府提供的公共物品，由于近年对车牌（车辆）的需求增加，当道路中车辆达到一定数量后，再多一个人的消费就会减少其他人的效用，从而造成拥堵。此时车牌变成了介于私人物品和纯公共物品之间的准公共物品。“无限制的使用公共资源将导致负的外部性和公共的悲剧（Garrell Hardin, 1968）”。由于市场失灵导致的低效率，在准公共物品资源的配置中需要政府的干预来减少市场扭曲^[2]。常见的干预手段即为北京实行的车牌摇号和上海实行的拍卖制度。

在摇号制度下，所有参与者中签的概率相同，其思想就是平均主义。这种假设下最优效果的前提是所有摇号者对车牌具有相同的效用^[3]。而实际上，在摇号购车政策实施半年后北京不但没有解决交通拥堵的情况，反而在免费摇号制度下产生了额外的车牌需求：无论对车牌效用高低，在不需付出任何参与成本并且对摇上号不购车的行为没有惩罚成本的激励下，许多人都加入了摇号的行列。这将会使资源流向效用低处，从而导致资源配置的无效率。此外，没有经过市场交易的准公共产品直接提供给消费者，意味着零的交易成本。这导致帕累托效率的出现^[4]：为了能够提高中签率，出现了全家总动员参与摇号的情况。这进一步加大了摇号基数，即一方想要获益只有损失另一方的利益。因此从表面上看大家都是平等的，但随着摇号人数的不断扩大，越来越低的中签率又告诉人们并不是“人人平等”。

第二，牌照本非稀缺资源，但因人为施行的政策却成了稀缺资源，从而变得抢手。由于摇号制度本身缺乏足够的公开度，这背后也驱使了通过非正常途径获得号牌的现象。滋生了暗箱操作和“地下交易”。

第三，居民从表面上看是没有任何成本的，即使没有中签的民众也可以继续参加下一次摇号，直到中签为止。然而由此被迫采取公交车或坐出租车等替代方式，在等待时间方面花的成本就是他们所要负担的隐性政策成本。因为在等待的过程中，没有办法获得和私家车一样方便、快捷、舒适的出行体验，这对于那些急需用车的市民来讲，所付出的额外替代成本甚至要高于拍卖所带来的可见成本。

第四，摇号政策制造了或然的社会和代际间的不公平^[5]。现代社会讲究机会平等的原则，它表明个人可以通过努力改善自己的生活，然而在现行摇号购车政策下，无论个人穷其一生多么努力，都有可能无法获得购车资格，这在某种程度上造成了或然的社会；此外，那些在政策出台前就已购车者，是城市道路拥堵和空气污染的主要原因。而摇号政策所限制的却是尚未购车的人，这意味着上一代人对汽车的过度消费却要由后代人来承担，由此造成了代际间的不公平。

公平和效率一直是对立的两面，而摇号和拍卖政策则是两者的代表。同作为实现“限牌令”的手段，从经济效率的角度讲，拍卖是有效率的，而摇号是无效率的。因为市场经济的根本原则是价格引导资源实现优化配置。拍卖就是按照“价高者得”的原则来配置稀缺的资源，从而保证资源能够得到最有效率的使用，而摇号则是随机地配置资源，没有反映资源的真实成本。当我们关注的重点是经济效率时，关键是个人效用的最大化，此时拍卖制度发挥了市场敏感的优势；而当我们着眼于一般民众的福利，关注社会公平而不计成本时，摇号则成为了理想的选择，但常常导致效率的低下。

从对两者制度的选择来看，若认为汽车（车牌）是必需品，则民众对摇号的认同一般高于拍卖，因为拍卖会挤出一部分低收入人群的需求；相反，若把汽车（车牌）当作奢侈品，则采用拍卖的方式更加合理。因为只有中高收入人群才会有奢侈品的需求，而公交和出租车都可以成为普通民众的替代品。按照中国目前的发展情况来看，不可否认的是汽车仍是一种奢侈品，很大程度上没有完全成为必需品^[4]。因此采取拍卖的方式更加适应当前的国情，它使那些本可以选择公交出行的居民放弃当下的购车计划，从而达到在中长期缓解交通拥堵；但摇号政策对于所有民众一视同仁，对于那些有强烈购车需求的居民，可能会一直参与摇号直至中签。而对于那些近期不急于购车的居民，一旦中签，他们也可能选择购车自驾或租借他人使用，购车的需求在无形中增加了。因此拍卖政策比摇号对缓解拥堵更有效果。同时拍卖制度实际上是福利转移和财富的再分配效应，政府通过拍卖获得额外的税收可以用来改善城市公共交通^[6]。

在配置可竞争的社会资源时，市场机制往往比政府机制有更高的效率。但鉴于车牌具有准公共物品的特性，其配置的目标不应是公平优先或是效率优先，而应是公平与效率的均衡^[7]。北京市摇号购车的政策终究是一种过渡手段，而解决的关键在于完善整个公共交通体系，对城市进行合理布局，从而在本质上解决交通拥堵的问题。■

参考文献

- [1] 《北京市小客车数量调控暂行规定》第 1 条、《《北京市小客车数量调控暂行规定》实施细则》（2013 年修订）第 1 条》
- [2] 张飞, 程亚茹. 上海车牌拍卖机制背后的微观经济学原理探讨[J]. 商, 2016(28):270.
- [3] 饶旭勇. 摇号政策正当性探析——《北京市小客车数量调控暂行规定》评析[J]. 研究生法学, 2011, 26(06):132-141.
- [4] 李松有, 兰秋蓬. 车牌“摇号”政策与拍卖机制的比较与启示[J]. 西昌学院学报(自然科学版), 2013, 27(03):47-51+59.
- [5] 刘银良. 概率下的消费权——北京市摇号购车政策的正当性疑问[J]. 法学, 2016(06):19-30.
- [6] 侯幸, 彭时平, 马烨. 北京上牌摇号与上海车牌拍卖政策下消费者成本比较[J]. 中国软科学, 2013(11):58-65.
- [7] 郭鑫鑫. 从公共政策的角度看北京市摇号购车政策[J]. 商, 2013(17):347.

WORD 批量转 PDF 工具-未注册 注册码购买 QQ: 3049816538(注册后本文字和以下内容消失)

成都购房咨询, 大专本科成都落户咨询, 成都社保代缴咨询 QQ: 3049816538