　[**讨论意义大**] 十年前我开始不断撰文解释，要治理春运综合症，即乘客长时间排队、黄牛党猖獗和火车站大混乱等关联现象，有一个办法，也只有一个办法，那就是让火车票充分提价。十年来，这个建议只在小范围内得到重视和讨论。今天，我的观点没有改变。春运现象是学习价格理论和研究公共政策的优良范本，值得每一位对经济、舆论、政策等领域感兴趣的朋友深思。

　　[**价格规律**] 春运综合症的核心，是其内在的经济机制。说来简单，不难理解，只是很容易忘记。任何商品，因为人们的需求没有止境，所以只要价格过低，就会出现短缺。消除短缺的唯一办法，就是把价格提到足够高。

　　[**回家过年是商品**] 要强调的是，任何商品均如此。人们常有鸵鸟心态，在讨论价格的时候，会说那些正在触动他们神经的商品非常特殊，不是商品，所以价格规律不起作用。谈水费的时候，他们说水不是商品；谈学费的时候，教育不是商品；谈药费的时候，健康不是商品；谈旅费的时候，回家过年不是商品。然而，抱着这样的心态，只能让人脱离现实，而无法正视问题和寻求对策。毕竟，经济规律是不以人的意志为转移的。

　　[**回家过年是商品**] 很显然，回家过年不仅是商品，而且是可以变得颇为昂贵的商品。媒体渲染说回家不需要理由。可是，要在特定的时候回家，就需要理由了。这就好像说泡澡不需要理由，但要在北京到芝加哥的航班上泡个澡，就需要很多理由一样。事实上，春运综合症已经不间断地发生了十年以上，之所以仍未得到根本解决，正是因为春运期间短暂的需求[高峰](http://renwu.hexun.com/figure_2100.shtml)，无法支撑铁路硬件大幅升级的巨额成本。那么多人要同时回家，而且一年就那么一次，这就变成了奢侈的需求。

　　[**刚性需求不成立**] 有些学者动用了经济学术语，说回家过年的需求是刚性的，意思是不管价格多高，乘客还是要回家过年，所以提价只会让铁路系统多赚钱，而不能降低乘客回家过年的愿望。这是没有学透。向右下倾斜的需求曲线，每个点的弹性都不同，只要价格到位，刚性需求就自然会软化。如果说有些旅客回家过年的需求曲线不是右下倾斜而是垂直的，那么这些旅客就应该不惜一切代价回家，就不会非要等放假才回家，更不会非要坐火车才回家。

　　[**铁路垄断无直接关系**] 不少人迁怒于铁路部门的垄断特性。我赞成铁路部门通过民营化来提高效率。然而，铁路部门是否民营化，与解决春运综合症的对策没有直接关系。一方面，我们不能等到铁路民营化了，才去解决春运困难。另一方面，铁路部门民营化后，春运票价是降是升，并不容易推测。目前政府是迫于压力，承担了春运的义务，才压低了火车票价。民营化后，铁路会不会意识到廉价客运根本不如货运赚钱，从而进一步减少客运容量，大幅提高客运服务档次，以致把客运变成豪华旅游呢？至少在美国，情况就是这样。

　　[**低票价造成举国浪费**] 火车票价不够高，其经济之恶，是那些用于排长队、拨电话、托关系、找黄牛、扫黄牛所耗费的努力，数以千万人的精疲力竭的努力，从整个社会上看，是被白白消耗掉的。如果这些人这段时间的努力，是用于通过他们的专业技能来服务他人，然后再把赚到的钱用以竞争火车票，那么这些乘客在争得火车票的同时，其努力也造福了其他人，也转化成了社会的财富。但现在的情况是，火车票以低价销售，人们靠排队来竞争。这种分配方式，必然引发利己不利人的资源耗散，而这种资源耗散只有通过提高票价才能消除。应该认识到，讨论火车票价问题并非“你比较重视效率就赞成提价、我比较重视公平就反对提价”的主观问题，而是一个如何消除社会浪费的客观问题。

　　[**穷人对策**] 穷人怎么办？真关心穷人，就应该行善。不妨像[盖茨](http://renwu.hexun.com/figure_829.shtml)那样，先通过自己的专长赚钱，然后购买提价后的火车票送给穷人。或者，尊重穷人的意愿，把钱送给穷人，让他们爱买什么买什么。再不然，就努力说服别人捐款，专门用于资助穷人买火车票回家过年。这些办法都符合自愿原则和人道精神，都能避免一年一度举国排队所造成的付之东流的社会浪费。

　　[**回家过年并非最急迫的需求**] 话虽如此，要是真有那么一笔善款，回家过年会是首选的资助项目吗？这个世界上，有更多更迫切的需求。口说无凭只是假慈悲，看看货真价实的慈善家在干什么吧。不妨用“慈善基金会”几个字搜索一下，艾滋，乳癌，唐氏，孤寡老人，失学儿童，什么都有，就是没有“春节返乡过年基金会”的。回家过年，算老几？

　　[**提价没有伤害穷人**] 关心穷人的人还应该认识到，火车票提价其实并不增加穷人负担。是且只是旅客之间在春运期间的竞争，增加了穷人的负担。火车票的实际价格，已经被，而且只被，旅客之间的竞争推高了。经济学者要讨论的，只是名义车票是否跟上实际价格所造成的不同结果而已。在火车票的名义价格不跟上实际价格的情况下，穷人凭借其体力和时间参与竞争。但这并非对穷人有利，因为富人也可以出钱请体力很好的人与穷人竞争，也可以请购置了“电话追拨器”等设备的人来抢线。即便是火车票不提价，穷人也不能避免来自富人的竞争。当我们认识到穷人未必就是更强壮的人，也未必是更有手段的人的时候，这一点就更清楚了。

　　[**不能怪黄牛党**] 春运综合症的根源，在于短期需求激增。是需求激增，抬高了实际票价。这时候，如果铁路系统还是按低价售票，那么已经被需求抬高了的实际票价，与铁路系统确定的纸面定价之间，就出现了显著的差额。这个差额是招引黄牛党的根源。要强调，不是黄牛党抢先买好了车票，就能随心所欲地加码，然后卖给乘客，从而增加乘客负担的。恰恰相反，是乘客之间因为争夺火车票，使得火车票的实际票价大大超过了票面价格，所以才为黄牛党创造了颠扑不破的生存空间。黄牛党的存在，并没有给乘客带来额外的负担；相反，是乘客在春运高峰期本来就乐意支付的较高票价或排队成本，引来了乐意提供有偿服务的人。只是社会误解了这些人的功能，语带讥讽地把他们叫做“黄牛党”罢了。各种各样打击黄牛党的策略，没有正视这个经济因果关系，所以注定是无效的。

　　[**实名制无效**] 在诸多无效的策略中，包括了今年新出台的实名制。我们知道，实名制运用于航空，是基于安全的考虑。既然实名制不增加运力，那么想靠它来解决买票难问题，消灭黄牛党，恢复火车站秩序，就是牛头不对马嘴。当前试行的实名制，是允许他人代购车票的，但通过代购车票收取报酬，不正是黄牛党所为吗？实名制抑制黄牛党如何可能？讽刺的是，广州铁路决定，人太多时就停止验票。那这跟设计一款天太热就停止制冷的空调有何区别？这些简单的问题，在耗资亿元的实名制措施上马以前，根本没有准备好答案。当然，本来就不可能有答案。

　　[**公共政策缺乏问责**] 除了经济规律，我们还能看到，当一个市场本来就能妥善解决的问题，放到社会大讨论和官僚机构那里，会产生多么糟糕的结果。推动这个糟糕结果的，有蹩脚的学界，即那些谈论需求刚性的思想者；有不负责任的舆论，即那些声称同情穷人却忍看他们狼狈不堪甚至陷入危险的观众；有敷衍了事的体制，即那些明知无效而硬让实名制上马的官员；还有以偏盖全的媒体，即那些突出报道某些人幸运地买到原价票的记者和编辑。相反，如果铁路是民营的，那它的所有者和管理者，就不会容许本来属于它的收入，因为票价过低而流入售票职员和黄牛党的腰包。如果火车站是民营的，那它就无法承担在其营业范围内旅客被挤伤、逼疯、踩死所引发的民事责任。我国对商店的低价促销活动有明确规定，目的是防范混乱和事故，遗憾的是它们似乎不适用于国营铁路的春运促销。

　　[**三条对策**] 最后，让我回答三个问题。一，火车票提价多少才算充分？提到春运恢复正常秩序时算充分。二，怎样提价才合理？年前逐日递增，年后逐日递减，从而鼓励时间成本低的人早走晚归。三，提价的后果是什么？部分出价最低但未必是最穷的人不能成行了，因为超过了运力的负荷，就必然会产生悲剧。除此以外，其他旅客照样可以回家，但他们并不通过排队来争得车票，而是凭劳动所得或他人捐助，购买充分提价的火车票回家。