

Public Transport Policies Shaped by Common Cultural Values: A Comparative Study Between Singapore and Shanghai

文化共性影响下的公共交通政策 ——新加坡与上海的比较研究

文 / 华 夏 同济大学建筑与城市规划学院 博士后

王世军 同济大学政治与国际关系学院 副教授 (通讯作者)

摘要: 新加坡与上海的公共交通服务水平在世界领先, 而现有研究多关注规划与营运技术对公交发展的影响。文章从两地社会背景特征入手, 探讨两地共有文化价值观对公交运营规制及个体出行需求管理的影响。文献研究整理比较两地交通发展史与机构沿革表明, 除了社会利益优先、精英政府主导和多元动态治理三个文化价值观对两地推行公交优先并引导个体机动出行需求有着重要作用以外, 两地长期积累的社会文化价值对城市交通发展建设也有重要影响。因此, 了解地方社会文化差异对知识交流与城市发展有重要作用。

Abstract: Singapore and Shanghai have been acknowledged for their high-quality public transport services. Most studies focus on the technological factors contributing to their success. This paper, instead, highlights the social and cultural factors in the evolution of public transport institutions and the management of urban mobility. Through literature review and comparative studies, this paper claims that prioritizing public interests, promoting meritocracy, and dynamic governance are three key cultural values shared by Singapore and Shanghai. They fundamentally impact the formation of the two cities' transport strategies. This result underscores that the social and cultural legacies inherited from the past still determine the city's future. Acknowledging the differences in the social context is critical to successful knowledge communication and urban development.

关键词: 公共交通; 体制改革; 交通需求管理; 价值体系; 贤能政治

Keywords: public transport; institutional reform; transportation demand management; value system; meritocracy politics

DOI: 10.19875/j.cnki.jzywh.2024.01.041

1 公交优先与文化价值共性

1.1 研究背景

协调市场与社会需求是公共政策研究中的重要课题。本文以新加坡和上海两座城市为案例, 探讨政府在公交运营规制和交通需求管理两方面中的角色。前者关注公共交通的公益属性与资本市场需求间的平衡, 而后者关注公交服务水平与个体出行需求间的关系。当前, 已有较多的学术讨论探讨了新加坡与上海的公交事业发展。不过现有讨论大多局限在交通规划与城市建设领域。本文从社会文化角度出发, 分析新加坡与上海在公交运营规制与需求管理方面政策发展的演变, 探讨宏观文化价值观对两座城市公交优先政策的影响。

尽管新加坡与上海在很多方面都存在差异, 两地公交优先政策均取得了不俗的成绩。比如 2017 年, ARCADIS 对全球 100 个城市的出行水平进行了评估, 新加坡与上海在综合排名中分列第 8 位及第 27 位^[1]。2018 年, 麦肯锡针对全球 24 座大城市的调查报告指出, 新加坡综合出行水平名列第一, 公众满意度高达 86%; 而上海在公交便利度和公众满意度方面也名列前茅^[2]。新加坡因华人占其总人口比例近 75%, 在许多方面与中国拥有相似的文化价值观、社会制度以及治理模式。相似的文化价值体系对两座城市公交运营规制和需求管理有何影响, 对是本文关注的主要问题。

1.2 文化价值共性

新加坡与上海的文化价值共性主要体现在

下面三个方面: (1) 集体与社会利益优先; (2) 强有力的精英政府; (3) 灵活的公私领域合作^[3]。首先, 新加坡政府倡导儒家文化以及更具包容性的亚洲价值观, 而中国社会同样受儒家文化思想的深刻影响^[4]。两地政府都强调发展须惠及多数民众, 满足人们日益增长的生活需要, 为城市持续发展创造有利的社会条件。其次, 两座城市都推行精英主义的决策和施政方式。两地政府在资源分配和对市场机制的掌控方面均拥有显著的主导权——这通常有利于城市发展策略和开放合作政策环境的长期稳定。政府能够持续调整公共政策和项目、改变政策制定和实施方式, 推动城市发展建设, 实现长远的利益。最后, 两地政府主动感知环境的变化, 反思已有政策, 将新认知、反思及知识融入已有的理念、规则和政策中, 以使其适应环境的变化。即使在“强政府”的环境中, 社会团体与个人可以通过多种途径表达自己的意见, 谋求与政府协商合作以达成共识^[5]。虽然在现代城市管理逻辑上, 新加坡与一些西方城市相似, 但中国许多城市因与新加坡有上述相似的文化背景, 更倾向学习新加坡的发展与治理经验^[6], 进一步缩小了两地在城市发展与治理方面的价值观点差异。

公共交通政策与其他公共领域政策一样, 需要考虑政府在协调资本市场和个体需求过程中扮演的角色。现有研究普遍认为, 公共交通服务, 特别在高密度城市环境中, 是保证城市运转、社会发展的基础公共服务, 具有准公共物品的属性。完全依赖市场化经营、

放任个体出行活动, 可能造成资源浪费、资源分配不公平的现象, 影响城市与社会进步; 而完全由政府维持经营的公交服务常常陷于服务效率与品质低、财政压力大等困境。因此, 世界各国城市在公交经营模式上都会根据自身情况, 充分利用市场竞争的优势, 同时维持公共交通公共服务属性, 在满足人们自由出行需求的同时, 保证城市交通集约、高效的可持续发展。而新加坡与上海在共有文化价值体系影响下, 政府在相关决策中在充分考虑市场规律及个体出行需求的增长与变化的同时, 会偏向服务集体与社会的长远利益。本文将具体阐述上述文化价值共性的三个方面是如何体现在公交运营规制及交通需求管理的具体决策中的。

2 公共交通运营规制的演变

2.1 新加坡: 从完全市场化到政府积极干预

在 1965 年建国前, 新加坡对公共交通服务的管理十分宽松。自 1905 年第一条线路投入运营开始, 殖民地政府认可的公交服务只覆盖了市中心地区, 而郊区则被非正规的巴士服务覆盖。1935 年政府将这些非正规服务组织成 10 家巴士公司, 但是因为缺乏长期有效的政府干预, 到了 1950 年这些巴士公司都面临着集体腐败、票价浮动、车辆拥挤、服务恶化等问题^[7]。

1965 年建国后, 新加坡认定发展公共交通体系是在土地稀缺的新加坡解决交通问题的必须路径^[8,9]。在这样的背景下, 1970 年新加坡政府颁布了《公路运输服务重组白皮书》, 指

出改善服务品质的问题首先要统一公交企业并加强监管。因此从 1971 年开始, 10 家巴士公司逐步合并为新加坡巴士服务公司(下称“新巴士”)。政府小组介入新巴士, 监管公司营运, 改善票务统计, 并沟通政府部门与银行, 调动资源来协助新巴士。政府小组的入驻极大地提高了公交服务的效率和收益。新巴士公司在 1978 年成为上市企业^[10,11]。

尽管政府已强力介入了公交运营, 但仍然鼓励适度市场竞争以提升公交服务水平。20 世纪 80 年代, 新加坡先后又成立了两家巴士服务公司以打破新巴士的垄断局面, 着眼可持续发展。1990 年以后, 新加坡开始着眼满足不断增长多元化的出行需求, 并于 1996 年颁布《交通发展白皮书》, 提出建设包含巴士、轨道交通与轻轨等多模式公交网络^[12,13]。在此之后, 政府一方面不断加大对公交服务的资助, 减轻公交企业的经济压力; 另一方面也继续降低公交市场准入门槛, 鼓励更多优秀竞争者加入。

为了保证公交服务品质, 满足出行需求, 新加坡政府逐年加强了对市场的监管和规划的管理(图 1)。在首次公交改革时期, 政府成立了巴士服务许可处, 负责线路批准与服务监管。1987 年, 由社会各界代表组成的公交理事会替代了巴士服务许可处, 不仅负责服务监管, 也进一步宣传推动公共交通出行, 加强公众与政府和企业间的联系^[7,14]。1995 年成立的陆地交通管理局(LTA)主要负责轨道线路的规划、建设以及基础设施管理的工作。2000 年以后, LTA 进一步收回了轨道交通车辆与设施的所有权, 同时从公交企业收回了巴士线路的规划权。这些举措不仅保证了公共交通的公共服务属性, 也减少了企业的负担, 促使他们更关注提升公交运营品质^[15,16]。

2.2 上海: 从国有化到市场化改革

1958 年, 上海市成立了上海市公共交通公司。但由于改革开放前长期重工业、轻市政的政策, 公共交通服务并未随着城市发展而得到重视。1985 年, 上海市编制了首轮综合交通规划, 明确了优先发展公共交通的城市发展战略。然而受制于道路拥堵、运力紧张等历史遗留问题以及公交公司的计划体制, 巴士运营效率低, 企业亏损严重。因此从 1996 年开始, 上海市分别启动了两轮公交规制改革。

第一轮公交改革主要落实在三个方面: 第一是改变管理体制。为了打破垄断经营, 公交总公司下属 13 家运营公司全部自主经营。政府成立客运管理处, 强化行政管理, 并成立公交控股公司实施资产管理。此外, 政府鼓励区县、企业、社会办公交, 形成多家运营企业良性竞争的局面。第二是改变补贴机制。政府不再补贴公交企业经营性亏损, 而仅补贴政策性亏损。第三是改变票价制度。多数线路取消了公交月票, 统一使用普票, 并要求市区一般线路票价

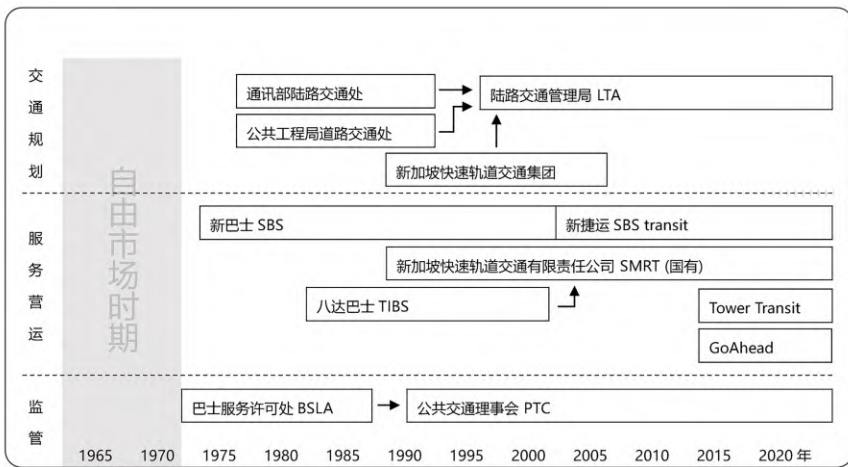


图 1 新加坡公共交通规划、营运、监管体系变迁(图片来源: 作者自绘)

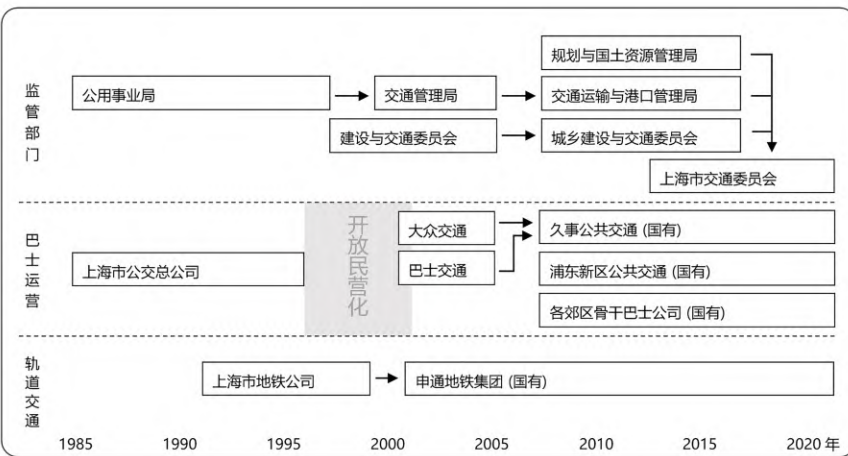


图 2 上海公共交通行政与运营系统发展变迁(图片来源: 作者自绘)

保持三年不变。这些措施有效地减轻了政府负担, 提高了公交企业的积极性, 缓解了交通的供需矛盾^[17]。

2002 年启动的第二次公交改革进一步通过企业整合来提升巴士服务水平。1996 年底, 共 151 家公交企业通过重组的形式, 形成以“巴士”“大众”和“强生”三大集团为主的巴士运营服务。为了保证在这一市场化过程中巴士服务水平不受负面影响, 在明确巴士线网布局优化和服务规范原则的同时, 政府设立“公交专项”资金专项补贴制度, 实施公交优先三年行动计划, 凸显公交的“公益属性”。尽管如此, 在第二次改革之后, “重市场规律、轻行业公益性”的观念仍然存在^[18]。一方面利润率高的线路竞争激烈, 而客源不足的区域巴士服务不足, 郊区新城的公共交通服务仍然落后; 另一方面, 平价公交服务迫使企业牺牲职工待遇来应对上涨的成本, 进而降低巴士服务水平。2000 年后, 上海城市轨道交通建设发展迅速, 但是配套的巴士接驳未能同步跟进, 进一步加剧了出行需求增长与公共交通服务不足之间的矛盾^[19]。

这些矛盾促成了 2008 年的第三次改革, 原先主要由上市公司和民营企业组成的公交运营企业, 通过资产重组, 形成国有控股企业, 营造浦西、浦东、郊区 3 大经营格局。浦西以市国资委出资监管的久事集团为主体, 成立上海巴士公交(集团)有限公司; 浦东由浦东新区国资委出资监管下成立上海浦东新区公共交通有限公司; 郊区依托区县县政府推进区域公交兼并重组, 促成“一区一骨干(巴士公司)”。至此, 上海巴士服务完全转变为国有控股运营, 巴士服务管理逐渐统一化、专一化。

同一时期, 上海市公共交通政策制定与监管体系也变得更加集中。在第二次公交改革之前, 上海市公共交通规划与管理职能比较分散。2000 年成立的上海交通管理局接管了轨道交通、巴士客运和出租汽车管理工作; 2008 年成立的上海市交通运输与港口管理局又纳入了港口和路政管理的职责; 2014 年成立的上海市交通委员会不仅承接了交通运输与港口管理局的全部业务, 还承接了交通发展规划、交通综合协调的工作、编制轨道交通网络系统规划以及选线专项规划等职责(图 2)。

2.3 交通运营机制的殊途同归

从新加坡和上海两地公交运营机制的演变中我们可以看到,虽然两地公共交通发展起点不同,经过数年变革,两地都选择了较为开放的公共交通发展路线:新加坡的公共交通设施建设、维护、线路规划和票价制定基本由政府承担,但是线路运营服务则通过打包竞标的方式向市场资本开放;上海的公共交通服务虽然经历了从市场化到再国有化的变革,但新环境下国有企业与市场资本关系比以往更加紧密,发展策略也更加灵活。

两地公交运营机制演变特点之一即是强有力的政府在面对国有经营和市场资本的挑战时能够果断介入并调整策略。诚然相似的土地所有制和行政体系是两地公共策略能够果断实施的保证,但通过层层选拔而构建的精英政府也是两者文化价值体系的特征之一。在此体系下,集体和社会的普遍利益通常决定了多数决策结果。比较而言,许多西方城市公交服务需要兼顾运营成本与服务水平,而新加坡和上海两地

公共交通服务受相关影响则较小。同时,两地政府都通过周期性的制度改进和机构整合来提高管理效率;透过专门机制保持与社会各团体间的沟通,确保公共交通发展能够反映社会需求。这种系统内的“自省”是新加坡和上海共有的,也是两地文化价值体系的一部分。

3 出行需求与公共交通优先

今天,出行需求管理需要平衡个体对灵活出行的需求以及高效、公平、可持续的公共交通服务的需求,即关注如何引导小汽车使用并鼓励公共交通出行。其中,引导小汽车使用主要通过控制小汽车拥有率、引导小汽车合理使用等手段实现,而鼓励公共交通出行则多通过票价、换乘优惠等方式实现。新加坡与上海在这两方面的交通政策与实施手段能够反映两地区文化价值体系所共有的特点。

3.1 新加坡:高昂的拥车成本与公交出行补贴

在新加坡,附加注册税和机动车配额制度

是更加严苛有效的小汽车拥有率控制手段。附加注册税制度从1972年开始实行,是政府在普通消费税和进口税之外,针对小汽车的额外税费^[7]。机动车配额制度开始于1990年。LTA根据小汽车排量及类型划分配额,并在每个季度对可新增机动车注册总数进行调整。附加注册税和机动车配额制度通过抬高机动车购买成本来限制小汽车拥有量。高额的拥堵车费用使得近年来新加坡小汽车拥车率的增长一直控制在3%以内。

此外,政府通过拥堵收费等手段引导小汽车合理使用。1975年开始实行的区域准证制度是世界上第一个拥堵收费政策。该制度要求私人汽车、业务用车和出租车在早高峰时进入市中心地区都需要购买区域通行许可。得益于该制度,从1975—1995年,新加坡的公共交通分担率从33%升到了63%^[7,10]。1998年,LTA推出道路电子收费系统(下称ERP)。相比区域准证预付款式的出行管理,ERP属于“即走即付”型:出行次数越多,费用越高。因此,ERP推出后对于限制中心城区的车流量起到了显著的作用。

同时,新加坡政府通过价格激励措施来鼓励公共交通出行。一方面,公交理事会监督票价制定,保证大多数民众能够负担票价;另一方面,LTA积极提升出行体验,实施包括换乘优惠、早高峰乘车优惠、弱势群体优惠等在内的各种票价优惠(图3)。根据调查,以工作通勤为目的公交出行所需开支大约为每个月84新币,仅占普通的新加坡居民月工资中位数的1.8%。因此,与全球其他主要城市相比,新加坡的公共交通票价可负担水平较高。

3.2 上海:从控制车辆所有权到引导车辆使用

交通专家普遍认为,上海交通系统没有能力且没有必要适应小汽车的无限增长^[20]。2002年发布的《上海市交通白皮书》明确提出控制机动车总量,并制定了“近期控制拥有,远期控制使用”的政策^[21]。1986年起,上海已经开始对非营业用小汽车实施专用号段管理。2000年,上海开始对小汽车实施上牌额度无底价公共拍卖制度,因引发诸多问题,2008年与2014年拍卖制度先后进行了较大的改革。2008年开始,每次拍卖实行两轮报价,并在第二次报价中公开竞标人数与最低中标价格的动态信息。2014年,为了控制车牌拍卖价格增长,减少车牌价格波动,上海市根据往期最低成交价格的加权平均值,提出“警示价”为第一轮拍卖最高可接受报价。这两次改革对限制小汽车拥有量以及调控小汽车牌照拍卖价格起到了显著的作用。2014年以后,竞标人数显著增长,竞标成功率大大降低(图4)。今天,上海已成为世界拥车成本较高的城市之一。

与新加坡不同的是,一方面上海牌照拍卖

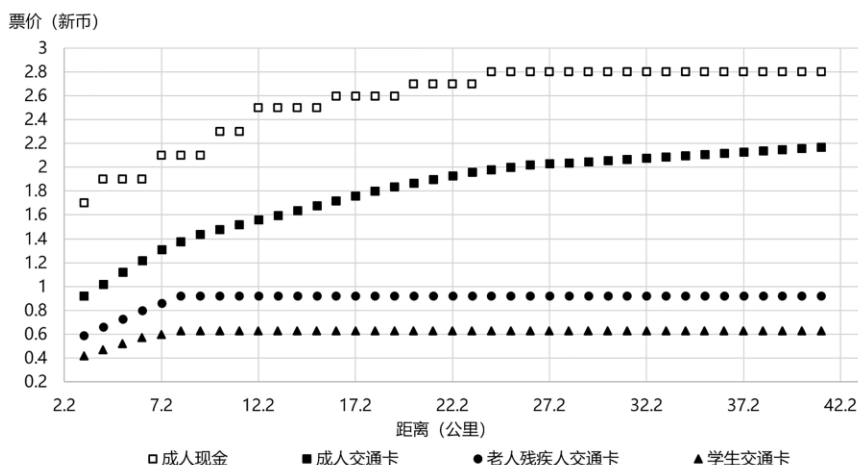
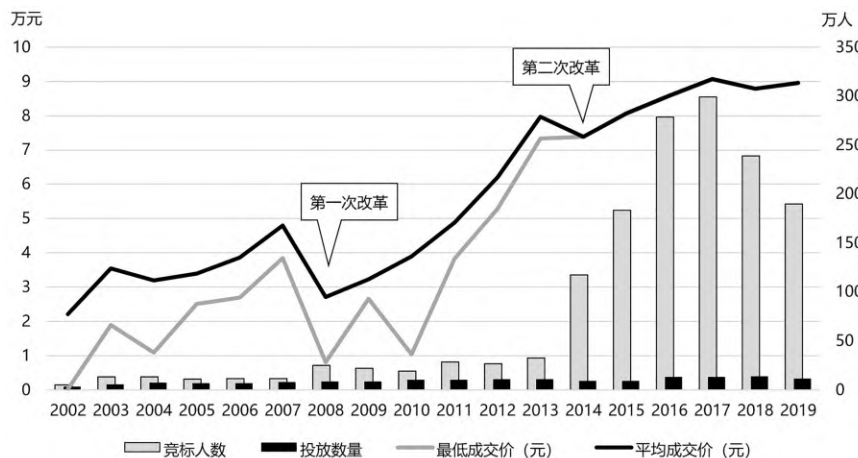


图3 新加坡巴士与轨道交通票价结构(2020年)(图片来源:作者自绘)



数据来源: 2002—2013年 李佳佳. 上海汽车牌照拍卖的机制分析[J]. 商, 2014(23): 110.
2013—2018年 上海市非营业性客车额度拍卖

图4 历年上海非营业性客车额度拍卖情况(2002—2019年)(图片来源:作者自绘)

文化价值共性		集体、社会利益优先	精英政府作为主导角色	多元动态的治理机制
公共交通运营机制	新加坡	• 公共交通设施、车辆国有化 • 票价制定与线路规划由陆交局决定 • 公交运营企业的监管制度 • 政府对公交企业的补贴	• 通过全国总体规划确保公共交通与城市开发一体化发展 • 政府工作小组进驻新巴士 • 公交发展白皮书指引未来发展方向	• 多部门代表形成公交理事会 • 降低公交企业准入门槛，促进市场竞争 • 通过招标选择优秀运营商
	上海	• 维持公共交通设施与车辆资产国有化 • 严格控制票价与路线制定 • 公共交通服务收归国有 • 政府对公交企业的补贴	• 推进公共交通事业发展，促进公交与土地利用综合发展 • 公共交通体制改革，依赖强有力的政府	• 多轮规划与监管机构兼并重组，更加高效的问题处理机制 • 通过听证会制度保证公共交通发展反映社会团体的需求
个体出行需求管理	新加坡	• 弱势群体的优惠公交票价 • 公共交通票价相对居民收入可负担程度高 • 限制私人小汽车购买和使用	• 实施机动车附加税与机动车配额制度 • 推行区域准证制度与道路电子收费系统	• 每季度调整一次机动车配额，灵活应对市场需求变化 • 从区域准证管理到更灵活的即付即走型的电子收费系统
	上海	• 公共交通的票价优惠机制 • 对私人小汽车的限制 • 小汽车牌照拍卖设定警示价格，避免车牌价格迅速上涨	• 实施小汽车牌照拍卖制度 • 实行外地车辆工作日限行措施	• 调整车牌照拍卖报价规则，根据市场需求每季度调整一次拍卖价格上限 • 从控制小汽车拥有向引导小汽车使用转变

表 1 上海与新加坡在公交运营机制与个体出行需求管理方面的文化价值共性（表格来源：作者自绘）

制度并不能限制外省市车辆。另一方面，牌照拍卖限制了中低收入群体购车的权利，影响汽车产业的发展；竞拍过程不透明、竞拍收入流向不明确等问题都使人们对牌照拍卖制度接受度低^[22,23]。因此，控制车辆所有权应当是公共交通未能满足人们出行需求前的一个阶段性措施^[24]。今天，上海对个人出行需求的控制逐步从限制拥车转为引导合理使用，即根据不同区域、不同时段以及流量分布和交通拥挤度，采取包括车辆出行时空限制及调整停车收费等措施。这些限制小汽车使用的措施补充了牌照拍卖政策，加上公共交通服务不断提供“低价、补贴”等形式的票价优惠措施，不仅使市中心的交通压力得以缓解，更多的人也都能享受到便利的公共交通服务。

3.3 统一灵活的个体出行需求管理

为了确保公共交通的公益属性，新加坡及上海和许多世界大都市一样，都采取了包括调整票价在内的多种方式来鼓励人们使用公共交通出行。而在引导个体机动出行需求方面，相较于日本要求购买汽车必须确保停车位，以及斯德哥尔摩、伦敦等城市单纯通过拥堵收费来实现出行引导，上海及新加坡依赖政府强有力的手段来推行牌照拍卖等策略来限制机动车的拥有权，对城市个体机动需求的控制十分显著。对于市场需求的变化，两座城市也在不断调整细化个人机动需求管理策略。

新加坡与上海两地公交运营机制的变革以及对个人出行需求的管理反映了许多高密度城市在公交优先战略背后的逻辑：积极发展公共交通服务，限制个体交通以减少小汽车等个体机动出行带来的城市问题，促进城市可持续发展。而对比上海与新加坡两地文化价值特征（表 1），我们能看到社会利益优先、精英政府主导、

多元动态治理等文化共性是如何体现在这两座城市的公交优先战略中的，也能看到上海与新加坡如何有别于许多其他同样拥有高密度城市环境，但政府缺乏有效干预能力、文化价值体系迥异的东南亚、拉丁美洲和非洲城市。

4 文化价值观与城市发展建设

通过回顾新加坡与上海的交通政策演变，本文指出两座城市成功的公交优先战略固然与科学的城市发展理念、治理体制以及灵活的实践原则分不开，但两地所共有的文化价值观——社会利益优先、精英政府主导和多元动态治理对塑造两地的公共交通发展路径也有重要作用。本文主要讨论两地的交通政策与规制演变，但结论有助于进一步探讨文化价值背景对其他城市发展建设的影响。

技术理性不是塑造城市发展的唯一驱动力。诚然促进经济发展、满足民众需求、建设可持续发展的现代化城市需要基于技术理性的城市规划研究与实践，但长期形成的文化价值体系仍然对城市发展有着重要作用。这种长期的影响主要体现在与城市发展相关的规划、政策、规范等相关政府决策的演变以及管理机构制度框架的变迁中。一些社会历史学家将这种制度政策对城市经济和社会发展的长期影响解释为政治上的“路径依赖”，强调历史决策的重要性^[25]。我们认为文化价值体系对于“路径依赖”的形成有重要作用。研究规划决策与制度框架的演变有助于我们探讨文化价值观与城市发展结果之间的联系。

今天，中国城市发展的经验已经推广到许多发展中国家和地区。然而基于本文的结论，我们也需考虑目标国家和地区当地社会文化价值体系与中国的差异，是否影响技术转移与工程项目的实施效果。比如，一些学者指出，只

有对非洲城市的文化、历史和制度有深层次的了解，我们才能更好地运用中国经验推动当地城市发展^[26]。促成这样的知识互惠需要城市规划技术专家与社会文化研究学者的交流合作，从技术与社会各个角度剖析影响城市发展的重要因素。

参考文献：
[1]Arcadis.Sustainable Cities Mobility Index 2017[R].2017.
[2]KNUPFER S M,POKOTILO V,WOETZEL J.Elements of success:Urban transportation systems of 24 global cities[R].McKinsey Center for Future Mobility,2018.
[3]贝淡宁,李扬眉.从“亚洲价值观”到“贤能政治”[J].文史哲,2013(03):5-11.
[4]郑永年.中国崛起：重估亚洲价值观[M].北京:东方出版社,2016.
[5]梁文松,曾玉凤.动态治理：新加坡政府的经验[M].陈晖,译.北京:中信出版社,2010.
[6]孙涛.新加坡推进城市治理现代化的经验及其中国借鉴[J].改革与战略,2018,34(07):110-115.
[7]MENON A P G.Singapore Chronicles: Transport[M].Singapore:Strait Times Press,2016.
[8]YUAN L L.A case study on urban transportation development and management in Singapore[J].School of Building and Real Estate Management, National University of Singapore,1997.
[9]DIAO M.Towards sustainable urban transport in Singapore: Policy instruments and mobility trends[J].Transport Policy,2019,81:320-330.
[10]CHIN H C.Urban Transport Planning in Singapore[M]//Yuen B.Planning Singapore: From Plan to Implementation. Singapore:NUS Press,1998.
[11]National Library.The Road to Nationalisation: Public Buses in Singapore[EB/OL].(2017-10-05)[2022-12-01].https://biblioaasia.nlb.gov.sg/vol-13/issue-3/oct-dec-2017/roadtonationalisation/.
[12]YUEN B.Planning Singapore: From Plan to Implementation[M].Singapore:NUS Press,1998.
[13]Land Transport Authority.White Paper: A World Class Land Transport System[R].Singapore:Land Transport Authority,1996.
[14]Public Transport Council.Who we are[EB/OL].(2021-06-29)[2022-12-01].https://www.ptc.gov.sg/about/overview.
[15]Land Transport Authority.Land Transport Master Plan 2013[R].Singapore:Land Transport Authority,Singapore,2013.
[16]BIN T S,CHING L.The Evolution of Public Transport Policies in Singapore[J]//Case-Studies: Lee Kuan Yew School of Public Policy-National University of Singapore.2013:1-33.
[17]上海市地方志编纂委员会.上海市志·交通运输分志·城市公共交通卷（1978—2010）[M].上海:上海交通大学出版社,2018.
[18]陆锡明,李娜.加快推进上海市公交优先三年行动计划的几点建议[J].城市公用事业,2008,22(05):28-30.
[19]邵丹,薛美根.公共利益导向下的理性选择——上海交通政策30年发展沿革(1986—2016)[J].城市交通,2017,15(03):1-6.
[20]潘海啸.上海城市交通政策的顶层设计思考[J].城市规划学刊,2012,199(01):102-107.
[21]陆锡明,顾煜.交通政策顶层设计的战略意义与关键作用——《上海市城市交通白皮书》十五年历程启示[J].城市交通,2013(05):12-17.
[22]王绍达,张博骁.牌照拍卖如何影响上海市汽车交易[J].统计研究,2013,30(03):78-85.
[23]CHEN X,ZHAO J.Bidding to drive: Car license auction policy in Shanghai and its public acceptance[J].Transport Policy,2013,27:39-52.
[24]孙丽丽,刘佳佳,吴楠.上海私车牌照拍卖的机制设计分析[J].商业经济,2010(01):26-27+82.
[25]MAHONEY J.Path Dependence in Historical Sociology[J].Theory and Society,2000,29(04):507-548.
[26]GOODFELLOW T,HUANG Z.Contingent infrastructure and the dilution of Chineseness: Reframing roads and rail in Kampala and Addis Ababa[J].Environment and Planning A:Economy and Space,2020,53(04):655-674.
[27]李佳佳.上海汽车牌照拍卖的机制分析[J].商,2014(23):110+57.