

Publication: Jfdaily.com

Date: 23 June 2014

Headline: Road congestion: A tale of three cities

## 关注治堵·三城记

作者：陆绮雯/任翀

2014年6月23日



①



②



③



⑤



④

本报记者 陆绮雯 任翀

关注治堵·三城记

新加坡

- 新加坡最主要的治堵政策就是数量控制，而竞投车牌的具体操作方法，一般会促使人们尽量出低价格。
- 新加坡政府采取任何措施往往不追求最先，有一点保守，但做什么、怎么做都是经过深思熟虑的，从执行的效果来看达到了较好的平衡。
- 在新加坡路上，有时还会看到一些红牌车，这也是新加坡特别的分流交通举措。
- 目前，道路面积占到了新加坡国土面积的 12%，新加坡人的共识是，道路面积不能再增加，而出行及便利问题却要进一步改善，因此私家车不是方向，公共交通才是解决之道。
- 统计表明，工作日的高峰时段（早上 8 点-9 点、晚上 6 点-7 点），快速道路上的平均车速能够达到 63.1 公里/小时，主干道上平均车速为 28.6 公里/小时。对于一个人口密度如此高的国家来说，这样的交通环境确实相当好了。
- 新加坡政府未来面临更大的挑战是，现在能想到的办法似乎都用上了，该如何“管理”人们拥有车辆的欲望呢？相比年长的一代人，新加坡的年轻一代更难被“说服”，当某些经济杠杆的作用越来越小，政府该如何应对？

到过新加坡的人，都对这里有序的交通印象深刻。这座人口密度如此之高的现代化都市是如何做到这一点的呢？记者前几天专程前往新加坡实地探访。

“新加坡最主要的汽车政策就是数量控制。”这是在狮城，新加坡管理大学商学院副教授范平正接受记者专访时的第一句话。

他介绍说，新加坡从 1990 年开始实行车辆配额系统（Vehicle Quota System, VQS），政府在综合考虑上一年车辆的总数、每年允许增加额度，以及报废车数量等多种因素的基础上，计算本年度车辆增长率，即车辆配额。新加坡车牌即拥车证（Certificate Of Entitlement, COE），以竞投方式取得，一张拥车证的使用年限为 10 年。

记者从新加坡陆路交通管理局（LTA）了解到，2009年前，新加坡的年车辆增长率保持在3%。然而，主管部门评估后认为，3%的增速还是过快，于是，从2009年开始，年车辆增长率被限定到1.5%的水平，到2012年8月，再下降到1%，而从2013年2月开始到2015年1月，设定的车辆增长率不得超过0.5%。

有限的拥车证数量和上升的购买需求让价格水涨船高，根据LTA发布的《2013统计概要》，2012年，A类拥车证（排量小于1600CC的车辆及出租车使用）的均价达到63898新加坡元，换算成人民币接近32万元（按新币、人民币汇率1:5计算）；而B类拥车证的平均价格更是高达84431新加坡元，两类拥车证价格均比2011年上涨约三成。

“这两年，新加坡拥车证的价格确实上涨很快，2008年金融危机跌到低谷后，迅速反弹。”范平正告诉记者，“现在一张拥车证通常要8万-10万新币。”虽然拥车证很贵，但COE的拍卖并不是基于“最高出价”原则。新加坡竞投车牌的具体操作程序是这样的：假设有5个人竞投3张COE，他们各自的出价为20元、15元、10元、5元和1元，那么出价高的前三位即出20元、15元、10元价格的三人可以投得COE牌，但这三个人最后实际需要支付的钱是最低竞投成功价格，即都只需支付10元。根据竞卖理论和实际操作效果来看，这样的方法一般会促使人们尽量出低价格。

除了拥车证的价格，新加坡居民在购车时还得考虑另外一项成本——拥堵费。在新加坡，你经常会看到马路上方树着大大的“ERP”字样的闸门，这是电子道路收费系统（Electronic Road Pricing System）的收费装置，当上面显示有当时的时间时，表示是收费时段，车子这时候驶过该位置，就会被收取拥堵费，具体的收费时间、价格则是随着交通状况调整变动的，当然，还和你驾驶的车辆型号有关。虽然每次的收费一般在0.5元-3元新元，但对驾车者来说，一天出行经过多个ERP，积少成多，也是一笔不小的开销。

电子道路收费系统1998年开始投用，和通常理解的进城费不同，新加坡在市中心外车流量较高的道路上也会安装ERP收费装置。在新加坡管理大学法学院副教授、新加坡官委议员陈庆文看来，这是比较合理的管理手段，如果你驾车绕开某些容易拥堵的路段，不给城市交通带来压力，就不用支付拥堵费，这是出于“多使用、多付费”思路的调节，也是一种引导交通分流的方式。

油价的高低、停车的便利与否，也会影响人们的出行选择，在这方面，新加坡政府的引导方向就是“没那么便宜、没那么方便”。范平正告诉记者，新加坡的油价比马来西亚贵出不少，之前有车主开车去马来西亚加满油再回来，后来，新加坡方面就出台规定，汽车驶出新加坡加油，箱里必须有超过3/4的油量，以此杜绝人们去马来西亚加油。而停车方面，新加坡路边大多不能停车，很多地方的停车位也相当有限，近来在新建商场或写字楼时，控制停车位数量也是一个主导的思路。据记者了解，在新加坡中心城区，一天的停车费用一般要20元新币，且车位非常紧张。

在新加坡路上，有时还会看到一些红牌车，这也是新加坡特别的分流交通举措。和普通车辆相比，挂这种牌的车不受高昂的拥车证限制，但只能在周末、节假日、早 7 点以前和晚 7 点以后行驶。假如车主在非允许时段有急事需要用车，那就需要提前购买一张特别行驶证，一天的费用是 20 元新币。不过，这些年，随着 COE 的价格上涨，挂红牌车的车辆有减少的趋势。

那么，对于拥车证价格高企，新加坡政府和国民是如何看待的呢？范平正和陈庆文都谈到，拥车证的价格是完全市场化的，政府不会去“管理”价格，政府会做的和需要做的只有治理交通，尤其是大力发展公共交通。目前，道路面积占到了新加坡国土面积的 12%，新加坡人的共识是，道路面积不能再增加，而出行及便利问题却要进一步改善，因此私家车不是方向，公共交通才是解决之道。从国民的角度，当然会有抱怨，但当他们走出国门，比如到马来西亚吉隆坡市区感受过长时间拥堵的交通后，会对新加坡交通有更高的满意度。

LTA 发布的 2012-2013 年度报告显示，2012 年，新加坡各类车辆总数达到近 97 万辆，其中，私人拥有车辆约 53.5 万。然而，在汽车总数比上一年增加 1.3 万余辆的情况下，新加坡整体道路交通状况保持良好。统计表明，工作日的高峰时段（早上 8 点-9 点、晚上 6 点-7 点），快速道路上的平均车速能够达到 63.1 公里/小时，主干道上的平均车速为 28.6 公里/小时，分别比前一年的数字提高了几个百分点。对于一个人口密度如此高的国家来说，这样的交通环境确实相当好了。

范平正评价说：“新加坡政府采取任何措施往往不追求最先，有一点保守，但做什么、怎么做都是经过深思熟虑的，从执行的效果来看达到了较好的平衡。当下，我最希望看到政府能出台鼓励电动车的新政。”陈庆文则认为，新加坡政府未来面临更大的挑战是，现在能想到的办法似乎都用上了，该如何“管理”人们拥有车辆的欲望呢？相比年长的一代人，新加坡的年轻一代更难被“说服”，当某些经济杠杆的作用越来越小，政府该如何应对？

在新加坡采访的几天，记者亲身感受了新加坡的交通状况：路面极少堵塞，地铁四通八达，坐公交也很方便，总之是管理有序，细节人性化。非要挑毛病的话，就得说一说公交车没有报站了，这让非本地人稍感不便。

①市中心高峰时段车行依然畅通

②路面停车场

③秩序井然的公交车等候区

④地铁换乘通道

⑤ERP 收费装置

本版摄影 任翀 陆绮雯