

狮城) 脉搏 周毅

## 拥车证改革三点建议

拥车证去年的价格不断高升，许多民众认为现有的拥车证制度应该改革，也有许多专家提出一些方法来控制用车，从而取代拥车证制度。陆路交通管理局后来宣布，把一部分未来确定终止的拥车证配额提前发放，以“远水”救“近火”，立竿见影地将拥车证价格从历史高位降了下来。

在这一两个月，笔者在回答本地许多记者多方面、多角度、多层次的问题时，有机会进一步思考拥车证改革的可能性、可行性和有效性，在此提出三点建议供参考和讨论。

第一，逐步拉平拥车证10年周期的起伏曲线。

根据陆交局官网的拥车证配额数据，我们可以看出，拥车证有一个接近10年周期的配额和价格起伏图。这是因为拥车证的有效期基本为10年（也有五年不可再续的拥车证），而周期内的配额在波峰和波谷时的差别非常大。

由于供求关系，再加上在拥车证价格比较高的时候更少人提前杀车，因此在拥车证配额少的年份，拥车证的价格会急剧攀升，然后在配额增加的年份逐渐滑落。拥车证价格波动的主要原因之一是配额的波动。从去年底随着陆交局调整配额，拥车证价格立即下降，也可以看出配额对于拥车证价格的波动是非常关键的。

拥车证配额的10年周期波动不仅让市场价格起伏动荡，对经销商来讲也很麻烦，在配额多的年份生意多，配额少的年份生意少。

为此，笔者的第一个建议是，陆交局可考虑更长远的计划，逐步调整拥车证配额的发放。在减少拥车（car-lite）的长远愿景下，在某些配额少的低谷年份，有策略有计划地调拨未来高峰年份的配额，并将调拨的配额用于鼓励更环保更可持续发展的出行模式，如电动车和共享汽车。如此经过一到两个周期的调整，我们可以期待一个比较平直的配额曲线、比较稳定的汽车价格和销售市场。对于汽车经销商来说，一个比较稳定的市场也有利于他们的经营和发展。

### 投标与抽签系统并行

第二，投标与抽签两套系统并行发展，平衡社会需求与市场杠杆。

目前我国大部分的车辆都通过投标的方式获取拥车证。由于德士的特殊性，在上一次拥车证制度调整后，德士不再需要直接投标，而是按照A组价格分配拥车证。

也有国家和城市限定车辆数目，但它们采用抽签方式来决定购车资格。与抽签方式相比，我国的拥车证制度更好地反映了市场的杠杆——价高者得；而抽签方式则让所有未拥车的居民均有机会拥车。

笔者不赞成用抽签制度完全取代现在的投标制度，因为那会让拥车变成博运气的消费，也需要更复杂的改变车辆转售和使用的制度，来防止抽签的配额被用来牟利。但我们仍可以把一部分的

点对点 and 共享交通也可以是公共交通的一部分，这样就能在减少“拥车”的前提下保障“用车”。拥车证也可以作为一种手段来鼓励和发展共享交通。

配额，放到一个无须竞价

的组别，以抽签方式分配。政府可以对这个无须竞价的特殊组别加以限制，或者让政府希望推广的出行服务商归入这个组别。这个组别的车可有不可转让的限制，如果中途取消，拥车证将退还给政府。如果允许两套系统并存，那么急需拥车并愿意

出价的车主可以继续投标拥车证，但对于愿意等待和接受限定条款的民众，等待机会也是一种选择。两套系统并存或许可以兼顾更广泛民众的需求，也可平衡市场的价格的调整。

### 更大力发展共享车和点对点服务

第三，政府应鼓励及更大力发展共享车和点对点服务。新加坡的车一方面很贵，一方面使用不多，私家车很多时候只是停在车库和停车场。如果用共享车替代私家车，大概只需要三分之一的共享车就能取代私家车。也就是说，一个共享车的配额可以提供三个私家车的“用车”功能。共享车能在减少“拥车”的情况下仍然保障“用车”。

不过，目前新加坡的共享车和共享交通（包括德士和私召车）既不便宜也不充足。如果在需要点对点服务的时候，立刻能叫到负担得起的私召车或者能很方便租到共享车，那么很多国人可能都会放弃拥车。

目前德士和私召车的成本很高，一个很大的因素是拥车证。试想一下，如果提供共享交通的车辆不必投标，而是由政府有计划地按公司的公共交通服务效能来决定配额，共享车和共享交通的服务成本，在很大程度上应该可以降低。作为回报，政府可以限定共享交通服务的价格，以保证政府提供的优惠能让广大乘客受惠。

一旦共享交通能够蓬勃发展，就可以降低更多人拥车的需求，这样一来，就可以把拥车证配额投放到共享交通上。为了达到这样的良性循环，必须要解决“鸡生蛋，蛋生鸡”的问题。政府可以调研市场数据，创新地由政府扶持“点对点的公共交通”。如果政府担心监管私召车很难，可以成立相关机构或者发放牌照给能够监管的企业来经营。特许企业须要严格遵照一些标准，确保能为公共交通出行做出贡献，否则政府可以收回牌照，并通过罚款追回该企业在拥车证上获得的优惠。

市场的波动是常态，但对于拥车证来说，宏观调控可以起到积极的作用。拥车证的分配，我们也未必只能做单选题。在交通数码化的大潮下，有关当局可以更加灵活和有效地做多选题，以达到更优解的效果。

点对点 and 共享交通也可以是公共交通的一部分，这样就能在减少“拥车”的前提下保障“用车”。拥车证也可以作为一种手段来鼓励和发展共享交通。

以上三点肯定有不足和思虑不周的地方，但愿抛砖引玉，来共同探讨这个民众关心的问题。

作者是新加坡理工大学工程系副教授  
本文仅代表个人观点