

超大城市公交优先政策的实践及优化空间

——基于上海市公交优先政策的分析*

金肖店

(中南财经政法大学,湖北 武汉 430073)

摘要:公共政策作为政府管理公共事务的最重要方式,通过提取、分配、监管和象征性功能为公众提供福利、安全、秩序和自由。只有履行了这一使命,公共政策才能符合社会正义的道德要求。城市交通政策作为公共政策的一个重要组成部分,对城市发展具有重要导向作用。文章从公共政策的公正性、平等性出发,具体分析上海市公共交通政策的实施诸方面情况,探索了超大城市实现公共优先战略的实践经验和公共交通政策的优化空间,指出制定交通发展政策的关键点要落于改善城市慢行系统,实施公交优先战略,实现交通发展政策向“以人为本”的转变,为我国大城市交通拥堵问题的解决,建立畅达、舒适、安全、美好的城市交通体系提供了思路。

关键词:政策研究;城市交通;城市管理;以人为本;公交优先;慢行系统

中图分类号: U491.1

DOI: 10.3969/j.issn.1672-9846.2019.02.003

文章编号: 1672-9846(2019)02-0014-06

开放科学(资源服务)标识码(OSID):



现阶段,城市化进程对城市交通的发展提出了更高的要求,然而,交通拥堵问题常常成为制约城市进一步发展的瓶颈。交通问题不仅是社会问题,也是民生问题。交通拥堵不仅导致公民出行成本的增加,而且会进一步造成资源和环境危机。

针对城市化进程中不断加剧的交通拥堵问题,2005年,国务院办公厅转发建设部等部门《关于优先发展城市公共交通意见的通知》,明确指出城市交通政策要坚持优先发展公共交通,缓解城市交通拥堵。城市交通发展要遵循公交优先的战略上升到国家层面。2012年,国务院颁布了《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》,提出要转变城市交通发展方式,加快发展公交优先政策,落实公共交通发展保障措施,依靠发展公共交通来缓解城市交通问题。尽管中央和地方制定了诸多政策,如加大财政投入来解决交通拥堵问题,但现实中的交通发展仍然不容乐观。尤其在人口不断涌入、产业集聚、机动化快速增长的大城

市,城市发展不断突破规划规模,进一步加剧了城市交通规划建设的压力。面对这种情况,如何发挥城市交通政策的导向性作用,在路权合理分配的基础上实现公共交通满足城市居民的出行需求值得关注。基于此,本文通过研究超大城市,上海市公交优先政策的制定和实施情况,指出在城市交通政策制定过程中,需要转换视角,把关键点放在路权上,充分重视路权分配的公平性,实现交通规划建设向“以人为本”转变。

一、公交优先:现代公共交通政策定位

(一)公交优先的理念内涵

城市交通政策是城市发展政策的重要组成部分,对城市发展具有重要的导向作用^[1]。城市空间结构与城市交通发展相互作用,城市空间结构的变化决定了交通规划和建设的方向,交通规划和建设反过来又影响着城市的进一步发展和演变^[2]。长远来看,安全合理的城市交通规划与建设有利于促进城市形态合理建构,降低城市管理的成本。

* 收稿日期:2019-05-16

基金项目:中南财经政法大学中央高校基本科研业务费专项资金资助项目“需求导向、信息沟通与社区公共服务精准化供给:基于武汉市南湖社区案例研究”(编号:201911217)。

作者简介:金肖店(1992-),女,安徽六安人,中南财经政法大学公共管理学院硕士研究生,主要从事地方政府治理研究。

当前,高度集中和紧凑布局的城市特征和日益突出的城市交通问题,决定了公共交通的优先发展是城市交通发展的必然选择。

公交优先起源于20世纪60年代初的法国巴黎,随后欧洲和美国等发达国家的大城市开始实施。多个国际城市的交通政策已经证实,公交优先战略作为一项政策保障,能够有效缓解城市交通问题^[3]。公交优先是指按照群众便利、全面融合、绿色发展、适应当地情况的原则,把公共交通放在城市交通发展的最前沿,构建以公共交通为主,由轨道交通网络、公共汽车、有轨电车等组成的城市机动化出行系统,以完善城市的公共交通体系,引导居民优先选择^[4]。

从长远来看,公交优先可以提高城市居民出行的效率,优化城市空间的布局,提高当地公共交通的服务水平和运营效率,增强公共交通对居民的吸引力。因此,实施公交优先战略,完善城市公共交通系统是打破城市交通发展困境的有效策略^[5]。

(二)公交优先的伦理内涵

城市交通作为公共空间区域存在,公交优先包含深刻的道德内涵。出行作为每个公民的基本生活需求,城市交通的伦理性在于其对低收入人群的人文关怀,表明它是一种公益事业^[6]。

城市交通作为一种公共产品,其特征是:一、全面性。它为所有社会成员提供服务,社会的每个成员都可以平等自由地使用这些产品。二、公益性。城市交通成本是巨大的,但不以盈利为目的。所有人只需支付必要的费用。另外,城市交通关乎居民的公共利益,无论是私家车还是公共汽车,都与实现公共利益有关。在面临公共交通和私人交通选择时,我们应该选择发展有助于实现公共利益最大化的交通方式。三、公平性。享受交通的权利和自由,需要坚持公平原则,不得损害大多数人的交通权和自由;在享受交通权和自由时,每个人都应平等地支付相应的费用。为了确保城市交通的公共性,有必要依靠社会公共管理机构,即政府来规划、投资、调整和管理城市交通发展,而不能单纯地依靠市场来规划和引导城市交通发展。

“以人为本”、发达的公共交通是衡量城市发展水平的一个重要指标,为居民提供舒适、安全、畅达的公共交通环境更是政府必须承担的

责任^[7]。

二、上海市公交优先政策的演变

上海作为一个地域小、人口多的超大型城市,交通在城市发展进程中始终具有巨大的作用。近年来,上海正经历经济快速发展期,同时外来人口不断涌入,为满足城市发展需求,城市空间向四周不断扩展,快速发展的城市化对城市交通建设和规划提出了更高的要求。

为了满足居民出行的需求,上海市交通政策的制定更加关注其中的公共属性。通过鼓励城市慢行系统和公共交通向可持续城市发展的过渡,上海市以构建安全可靠、经济适用、便捷高效、低碳智能的城乡一体化公共交通综合系统作为目标,持续推进城市交通建设,积极发展和完善城市轨道交通,缓解长期累积的交通冲突,推动公交服务水平以提高吸引力。上海为居民建设人性化慢行交通空间的措施对当前国内大城市交通系统的推进改善具有重要意义。

从交通发展战略看,上海的公共交通发展始终跟随着国家的政策方针,并从本地的实际特点出发,制定相关的指导性政策。2004年以来,我国中央政府开始发布有关公交优先的政策,2011年颁布了《国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》,将公交优先战略明确为国家发展中的一项重要战略,为上海市实施公交优先战略、制定相关公交优先政策提供了依据。表1列举了上海市政府出台有关实行公交优先战略的部分政策文件。

三、上海市公交优先政策的实践

在公交优先战略指导下,上海市对发展公共交通增加了财政补贴,全面发展地面交通,注重建立高密度的轨道交通网络,更加注重公共交通的整体规划。从上海的交通发展政策中可以看出,在公交优先战略背景下,上海更加注重加强公交系统与城市规划、经济发展、社会目标等的有效衔接,更加注重系统性和协调性,以提高公共交通对居民的吸引力。具体政策实践体现在以下方面。

(一)强化轨道交通的骨干地位

运量大、快速、便捷是轨道交通相较于其他公共交通独有的特点,能够满足居民追求远距离和高效率的出行需求。上海在公共交通发展政策中,注重发展轨道交通对于城市主要功能区和人口集中地区的服务功能。加快推动地铁线路建设

和完善,优化线路来拓宽市民的出行方式选择;同时,也注重提高地铁站内的服务水平,为乘客带来高效、优质的乘车体验。

1. 网络化的轨道交通线路

2018年底,上海的轨道交通运营线路已经达到17条,运营线路的长度从2010年的452公里增加到673公里。地铁网络共有395个站点,网络规模居世界第一,客运量居世界第二位。轨道交通已成为上海公交系统的支柱,基本形成了快速、立体、多元化的中心城市综合交通系统,是世界上最便捷的地铁系统之一。

轨道交通网络的基本形成成为城市的发展提供了重要支撑,缓解了制约上海城市发展的交通矛盾,使上海市的交通建设与经济发展速度相适应,交通拥堵有所缓解,提高了居民出行效率。

2. 人性化的轨道交通线路模式

随着上海市常住人口的逐年增加,上海外环外的中心城周边地区成为新增人口的主要涌入地区,而这些人口的主要就业地依然在内环以内区域。居民工作地点和居住地的分离延长了居民通行距离。居民的出行活动往往多样化,出行总次数和距离与日俱增。

为了满足大都市居民的动态出行需求,从线路分布区域上看,上海市已建成的轨道交通线路可以分为两种模式,一条是通过市中心连接郊区的线路,另一条是连接中心区域和外部区域的线路。

通过市中心的轨道交通为中心城区的客运走

廊提供大容量运输服务,同时为郊区提供郊区旅游服务。这样的路线缩短了居民的通勤时间,减轻了居民出行的压力。例如,上海轨道交通2号线承担上海东西方向的客流量,并兼顾到浦东东郊进入市区的郊区线路。

连接中心区域和外围区域的轨道线。不穿过市中心,只有城市轨道交通站点连接到中心城区的外围区域。其线路大部分位于外环以外地区,这种线路的功能定位就是方便市郊居民出行服务,使得外围地区的市民能够更加便捷地到达中心区。

这两类市郊铁路的综合建设,是将城市不同区域居民的出行需求结合考虑的结果,体现了上海市交通政策规划“以人为本”的理念。发达的轨道交通网络缩小了中心城区居民到轨道交通站的平均距离,中心城区轨道交通站服务的人口覆盖率和覆盖面积得以提升。在便利居民出行的同时,也加强了中心区与外围城镇、郊区的联系,引导了城市可持续发展。

(二)加强智能交通管理体系建设

国家发展改革委、交通运输部联合颁布的《推进“互联网+”便捷交通 促进智能交通发展的实施方案》指出,地方政府和部门要加强组织领导,推动交通智能化发展。在“互联网+”背景下,上海交通发展政策面向智慧城市建设,围绕构建和完善交通信息化,促进交通资源整合,实现信息共享。智能交通管理体系的运营和服务能力在推动上海城市交通组织管理方面发挥着极其重要的

表1 上海市政府2002年至2018年实施“公交优先”战略的政策

时间	政策文件	要点
2002年	《上海市城市交通白皮书》	大力提倡公共交通的发展
2007年	《关于优先发展城市公共交通的意见》	进一步明确上海优先发展公共交通的目标
2007年	《上海市2007-2009年优先发展城市公共交通三年行动计划》	分解和细化公交优先战略年度的目标、任务以及具体措施
2012年	《上海市城市公共交通“十二五”规划》	坚持公交优先战略,进一步发展公共交通
2014年	新版《上海市交通发展白皮书》	对上海交通发展未来十年的战略目标和行动计划作出定位
2014年	《2014-2015年“最后一公里”公交线网计划》	提高主干道运输效率,减少公交线路复线
2014年	《关于推进上海市轨道交通场站及周边土地综合利用的实施意见》	促进公交优先发展,提高土地集约利用水平
2016年	《上海市公交专用道管理暂行办法》	加强本市公交专用道管理,保障公交优先通行
2016年	《上海市城市总体规划(2015-2040)》	计划建立一个庞大的轨道交通网络系统
2017年	《上海道路交通管理条例》	倡导绿色交通,路权分配向公共交通倾斜

资料来源:上海市人民政府门户网站。

作用。

1. 多样化的交通信息采集分析

在公交车上安装车载智能终端,终端具有GPS定位和车辆状态信息采集等功能,对车辆行驶速度、经停站点、车油耗量等实时信息能够及时进行追踪。2014年,智能集群调度系统覆盖了中心城区的大部分公交线路,并初步实现了从单个线路监测的传统手动操作模式,向公共交换枢纽为重点的多层次、多线路智能集群调度模式转变。借助上海世博会期间公共交通保障机制的实践经验和数据积累,轨道交通以客流为主要对象,建立以进出站闸机票务为主要源数据的实时客流信息采集系统,并根据整个网络的实时客流分布和轨道交通车辆的在线运行状态,在每条线路的每个站点实现了信息实时发布。

2. 智能化的移动交通信息服务

在交通信息化发展趋势中,上海大力推进基于移动智能终端的交通信息服务。信号控制中心提取、处理、统计、分析采集的路网数据和公交运行速度及位置信息,并且从信息内容、用户体验、应用方法等方面更贴近用户,使公交运营和路况等动态信息和数据得到及时发布。在移动互联网下,出行者总能知道他们需要交通信息,并且在一定程度上通过出行者多样化选择的自然调整来缓解交通拥堵。

3. 多元化的支付方式

2018年,上海申通地铁集团研发上线了地铁支付APP“Metro大都会”,地铁支付APP是一个以乘客出行为核心的地铁移动支付终端,乘客通过手机二维码扫描即可乘坐地铁,将移动支付引入轨道交通,为乘客支付方式提供了多样化选择,实现了对轨道交通运行数据的整合,是当前国内较为先进的、高水平的“互联网+”地铁服务。

(三)改善城市慢行交通空间布局

为实现上海交通发展目标,上海市城市交通发展更加注重绿色发展。为了提高全市自行车、步行出行比例,上海市从人的体验角度出发,加快开辟人行天桥的建设和公交专用车道,改善自行车和步行出行系统,营造安全、舒适的慢行空间。

为了解决人车矛盾,保护行人过街安全和车辆畅通,20世纪80年代,上海市在商业街、步行街和购物区等拥挤的地区开始建造大型人行天桥。近年来,随着人行天桥在上海市交通中的定位变

化,人行天桥也开始拓展使用功能,继陆家嘴、徐家汇、曹家渡、新江湾城之后,空中连廊也成为其他商圈追捧的建筑形式。空中连廊的出现使天桥不再单单是过街方式,同时实现了空间资源集约、高效地利用。

以乘客需求为基础,设置公交专用道是提高公共交通服务水平的又一重要手段。公交专用道为城市公交车提供专用车道和优先使用权,提高了公交车的服务水平和运营效率。在客流量集中的道路上设置公交专用车道,很大程度上保证了居民出行的舒畅,节省出行时间。通过提高公共交通的便利性和运营效率,更多的人将被公共交通用户吸引,从而减少私家车的使用频率,实现“以人为本”的公交优先。目前,上海的公交车道基本上是侧边车道,每天早晚高峰公共汽车运行三小时,允许社会车辆在其他时段运营。“十三五”期间,上海开始新一轮公交专用道建设,预计到2020年底,公交专用车道达到500公里规模。

(四)强化交通规划和城市空间布局的统筹协调

上海市公共交通政策中,政府强调交通规划与城市空间布局的统筹协调,注重交通对于城市发展的引导和支撑作用。围绕优化城市功能布局和居民的出行需求,上海市交通发展与规划的重要原则,旨在提高土地使用率,使居民的生活更加舒适便利。在上海交通实际建设过程中,公共交通设施尤其是轨道交通不断向居民居住区分散,轨道交通的站点与增加的建筑、岗位和居住点有很好的结合,已经形成了规模效应,使居民获得了更加便利的交通服务。

公共交通的公交导向致力于缩短居民的出行距离,增加公共交通的吸引力,鼓励居民优先考虑公共交通作为出行的首选,并在城市中创造一个慢行系统为主的交通格局。随着TOD(Transit Oriented Development)发展模式的成熟,众多的商业区、居民区与交通枢纽等城市基础设施连接形成的TOD社区,住宅区已形成更加生态化和人性化的城市空间。

四、上海市公交优先政策的优化空间

在过去的二十年里,虽然上海一直控制私家车数量的增长,并维持公共交通系统的运量和公交车的实际份额同步增长。但是,上海城市公共交通发展仍然存在一些不足,未来在公共交通政策制定中亟待加强对公交优先战略的优化。

(一)提升公共交通服务水平

虽然公共交通系统的总运量每年略有增加,但私家车总数远远高于公交总数,汽车牌照的总数不断增长就是一个信号。其根本原因在于公共交通的发展落后于城市化,公交运输量增速低于汽车运能增速,公交运营管理水平落后于公交设施建设水平,多层次、广范围的公共交通网络和服务体系尚未形成,公共交通缺乏取代汽车出行模式的基本服务能力,还无法满足居民出行时效要求^[8]。

上海轨道交通的乘车环境和地面公交的运行速度无法吸引对交通工具、交通方式有选择能力的人;同时,缺乏高质量、高度监管的公交车道和信号优先设施保障,公交线路上的高强度负载难以得到缓解。在这种情况下,地面公交运行速度受限,能够维持当前的运量已经十分不易。

面对私家车的快速增长,在公共交通政策制定中,交通、财政、土地等部门要统筹协调,做好政策规划和财政支持,优先投资建设公共交通设施项目,优先保障公共道路路权分配。在科学规划指导下,合理安排城市主、次车道、人行通道和自行车道布局,打通城市拥堵地段,完善城市道路系统建设。在城市交通体系上,坚持轨道交通为主干,公共汽车为基础,合理设计、完善公交线路与换乘的布局,尽可能提高公共交通的正点率;优化公共交通的乘车环境,建设多种方式协调的城市公共客运系统,提高公共交通的吸引力。引导居民选择公共交通出行方式,使绿色出行理念深入人心。

(二)注重地面公共交通与轨道交通协调发展

轨道交通和地面常规交通同属于城市公共交通的重要组成部分,共同承担着城市大部分客流。从上海市交通发展情况来看,目前公共交通的发展过于依赖轨道交通,轨道交通线路按市区功能定位分布,部分客流量大的轨道线和车站非常拥挤,这意味着可能隐含巨大的公共安全风险。与此同时,地面公共交通发展相对缓慢,公交专用车道的建设未能达到预期规划。

在城市公共交通体系中,城市轨道交通以大运量、快速度等特点,是主要客流的承担者,占据主干地位。线路多、线网密集的地面交通是城市交通的重要组成部分。两者在时空上衔接配合、协调发展,能够有效利用公共资源,实现公共交通

系统科学、良性的发展。在此基础上,公共交通发展政策在坚持轨道交通为骨干的同时,要进一步突出地面公交地位,加快地面公交发展速度,扩大覆盖率,解决轨道交通线路通达,但缺乏公交接驳的问题。

优化城市公共交通,推动实现轨道交通与地面交通的协调发展,可以从以下两个方面进行调整。一方面,在轨道交通客流量大的路段合理增加重叠的地面公交线路,引导一定的客流转入地面公交,在高峰时段起到分流作用;另一方面,通过统一规划设计地面交通和轨道交通站点,将轨道交通两端的公交站点尽可能设在轨道交通起始点,缩短已建轨道交通与公交站点的换乘距离,加快实现轨道交通与地面公交协调、配合。

(三)加强道路资源的管理和有效配置

公交专用车道的设置,自行车、步行慢行空间的规划是践行公交优先战略的重要体现。公交专用车道保证了公交通行的优先权,提高了公交的正点率和迅速性,吸引了乘客选择公交出行,步行和自行车道的管理维护将进一步助力居民选择绿色出行方式。城市交通系统中,公交专用车道、步行、自行车道等构建的交通空间,其设置和优化对缓解城市交通拥堵,实现公交优先政策意义重大。

当前上海市公共交通政策中,道路资源配置对慢行系统的重视不足,对于步行和自行车交通被持续侵占的情况缺乏应对措施。同时,公交专用车道建设片面追求总量,设置缺乏合理性,对于其使用情况和维护情况缺乏监控。这些实际上都忽视了道路资源消耗和交通规划成本。现阶段,上海市城市公共交通规划时,要合理规划道路设施建设,同时建设反馈机制,提升资源的使用效率。为确保步行、自行车慢行交通空间不被侵占,绿化带、人行通道以及自行车道设施亟待加强统筹管理。对已建成的设施使用情况,要注意进行日常监管和维护,避免小汽车违章占用步行和自行车通行空间,提升慢行交通环境和品质。在公交专用车道设置前,交通部门要做好规划设计,征询居民建议,统筹考虑是否需要设置专用车道;在已经建成的公交专用车道上,注意设置智能交通信号控制和监控,进一步发挥公交专用车道促进公共交通发展的积极效用。

五、结语

在上海这样一个人口众多、资源有限的超大

城市发展公交优先是非常必要的,过去的战略实施也推动了上海市公共交通的发展,我国其他大城市在城镇化进程中也应当借鉴上海发展公交优先的先进战略,坚持“以人为本”,公平分配路权,通过这种方式缓解交通拥堵的压力。未来上海市在推动公交优先政策的修订上,需要进一步转变交通发展理念与价值取向,更加关注乘客的需求,减少阻碍居民选择公共交通出行的各种因素,提升公共交通服务水平,实现地面公共交通与轨道交通协调发展,加强道路资源的管理和有效配置,以期实现从“以车为本”到“以人为本”的彻底转变,实现公交优先,以建立一个畅达、舒适、安全、美好的城市交通系统为目标。同时,公交优先政策是解决城市交通发展不充分、不平衡问题的一个典型代表,在我国经济社会发展进入新时代的现阶段,针对其他领域不同类型的不充分、不平衡问题,也可以借鉴上海市公交优先政策实践和优化的成功经验^[9]。

参考文献:

- [1] 王婧,李林波,吴兵.公交优先发展政策的关键要素研究[J].交通与运输(学术版),2012(2):118-121.
- [2] 韩兵,邓一凌,徐建刚.大城市常规公交线网规划体系的反思与构建:以苏州为例[J].现代城市研究,2019(1):75-81.
- [3] 陆礼.“公交优先”策略的伦理蕴涵与国际视域[J].城市观察,2012(2):161-167.
- [4] 郭继孚,孙明正,刘雪杰,等.城市公共交通优先发展战略思考与建议[J].城市交通,2013,11(2):7-12.
- [5] 陆礼.功利性与公共性的博弈:我国城市交通困扰的伦理焦点[J].中国软科学,2007(4):75-83.
- [6] 杨涛,陈阳.城市公共交通优先发展的目标与指标体系研究[J].城市规划,2013,37(4):57-61.
- [7] 李昆达,马林,杨新苗,等.快速城镇化下的公共交通优先政策研究[J].城市交通,2013,11(2):60-65.
- [8] 陈小鸿,叶建红,张华,等.重塑上海交通的路径选择与发展策略:公共交通优先导向下的城市客运交通发展策略研究[J].城市规划学刊,2015(3):86-93.
- [9] 谢俊.棚户区改造政策扩散因素分析[J].中南财经政法大学学报,2018(3):80-86.
- [5] 佚名.省委办公厅 省政府办公厅印发《关于落实以增加知识价值为导向分配政策的实施意见》[EB/OL].(2018-10-09)[2018-12-28].http://www.gansu.gov.cn/art/2018/10/9/art_5092_411287.html.
- [6] 佚名.中共河南省委办公厅 河南省人民政府办公厅关于印发《关于实行以增加知识价值为导向分配政策的实施意见》[EB/OL].(2017-11-08)[2018-12-28].<http://kj.henan.gov.cn/2017/11/08/1510128875958.html>.
- [7] 佚名.关于实行以增加知识价值为导向分配政策的实施意见[EB/OL].(2018-01-09)[2018-12-28].<http://inews.nmgnews.com.cn/system/2018/01/09/012438104.shtml>.
- [8] 佚名.河北印发《关于落实以增加知识价值为导向分配政策的实施意见》[EB/OL].(2017-09-13)[2018-12-28].http://hebei.hebnews.cn/2017-09/13/content_6619258.html.
- [9] 佚名.中共山东省委办公厅 山东省人民政府办公厅印发《关于加快实行以增加知识价值为导向分配政策的实施意见》的通知[EB/OL].(2018-04-09)[2018-12-28].https://www.sohu.com/a/227632540_448643.
- [10] 佚名.关于实行以增加知识价值为导向分配政策的实施意见[EB/OL].(2018-11-06)[2018-12-28].<http://www-main.tjftz.gov.cn/bsq3/system/2018/11/06/010099820.shtml>.
- [11] 佚名.山西省人民政府办公厅关于成立山西省实施以增加知识价值为导向分配政策领导小组的通知[EB/OL].(2017-03-21)[2018-12-28].http://www.shanxi.gov.cn/sxszfxxgk/sxsrmzfczcbm/sxszfzfbgt/flfg_7203/bgtg-fxwj_7206/201703/t20170321_289735.shtml.
- [12] 佚名.中共云南省委办公厅 云南省人民政府办公厅印发《关于实行以增加知识价值为导向分配政策的实施意见》的通知[EB/OL].(2017-08-02)[2018-12-28].<http://www.ynsc.gov.cn/szfwj/201708020012.html>.
- [13] 佚名.关于贯彻落实《关于实行以增加知识价值为导向分配政策的若干意见》的通知[EB/OL].(2018-11-06)[2018-12-28].<http://www.hljkt.gov.cn/html/zwgk/TZTG/xztz/show-24220.html>.
- [14] 姚荣.保障与限制之间:高校教师兼职兼薪活动的法律规制研究[J].教育学报,2018,14(3):65-80.
- [15] 李容.民国时期高校教师校外兼课管理制度研究[D].西安:陕西师范大学,2018:27.
- [16] 吴合文.高校教师兼职兼薪的角色冲突与制度设计[J].教育研究,2017,38(12):104-111.
- [17] 熊丙奇.本职工作没做好的教师还是别兼职兼薪了[N].中国青年报,2016-11-09(2).
- [18] 杨德广,谢安邦.高等教育学[M].北京:高等教育出版社,2009:202.