

一、概念

1. 现代政策研究组织（思想库）
2. 政策调整
3. 价值分析
4. 有限理性

二、简述

1. 政策科学研究的经济途径的内容；
2. 影响政策工具选择的主要因素；
3. 政策分析过程的程序

三、论述

结合当前实际，谈谈如何拓展我国公民政策参与的渠道和途径

四、案例分析

案例全文：师日还是法美？修路还是铺轨？

美国的私人汽车，代表了美国的个人主义与自由精神；日本的公共交通，则象征着日本“社会共同体”的价值观念。当今中国面对这两者的历史性选择。

最近美国《商业周刊》欢呼：中国的中产阶层将能够买得起私人汽车。据有关估计，在未来几年，中国私人汽车的销售量将每年增长 15%，到 2010 年将有 250 万辆私人车，更乐观的估计则是 500 万辆。中国将渐渐变成一个私人汽车社会。难怪美国的汽车制造商们会大喜过望了。

然而，私人汽车并非一个现代社会的惟一标志。私人汽车将会给中国的能源、环境带来显而易见的影响，不过更重要的是私人汽车对一个社会的公共精神的损害。

美国与日本这两个目前最发达国家之间的一大不同，就是交通。美国人大多用私人汽车，日本人则多依赖公共交通。这种不同的背后，实际潜藏着不同的政治理念。美国人注重个人自由，认为社会由个人组成；日本人则认为人首先是社会的动物，离开了社会，无所谓个人自由。私人汽车，代表了美国的自由精神；公共交通，则象征着日本“社会共同体”的价值观念。

美国：个人自由忽视社会交流

美国人很少不喜欢车的，开车的人有如当年骑在马背上的西部牛仔，可以纵横驰骋，不受任何拘束。车，已经成为自由的神话。

一些新古典主义经济史学家，甚至企图否认铁路在美国西部开发中的决定性作用。他们声称，没有铁路这一庞然大物，美国的西进也许在开始时慢一点，但慢得微不足道；依靠小而自由的私人交通工具，西进会更有后劲，会迅速超过依赖铁路而展开的西进。日后美国铁路系统不断萎缩，似乎颇能支持这一论断。

在美国，一提公共交通，人们立即会想到庞大的政府预算，高税率，甚至社会乌托邦工程。克林顿本来非常羡慕日本的公共交通系统，当年竞选时就许诺要将美国各大城市用日本式的新干线高速列车连接起来，但他的构想到他任满时还无影无踪。

那么，私人汽车是否就意味着小政府、低税率呢？当然不是。美国的高速公路，并非私人资金的产物。几年前，美国国会还通过巨额拨款，维修全国的高速公路网。钱还是要从税金中出。买不起车的人，有时难免要为开着豪华车的人交税修路。

私人汽车，表面上支持着“小的是好的”新古典主义自由经济的理想，实际上恰恰相反，是大企业垄断经济资源、控制社会生活的工具。一辆私人汽车的投资，是比一列火车或公共汽车的投资要“小”，但远比一张火车票或汽车票的投资要大。

因为大家都开车，以车主为主顾的大型连锁店便应运而生。如 Stop&shop、沃尔玛这样的超级销售商，便统治了销售业。小本经营的夫妻店，本来不仅为人们提供了方便的服务，而且也是邻里之间的一个社区中心，社交与生意相杂，颇具人情味，如今则再难与这些销售王朝竞争。因为有了车，人们不需要到街坊近所的小店买东西。靠摆摊起家成为商业巨头的故事，早已是十足的神话。“小”再也美好不起来了。社会的流动性，也因此减少。

更重要的是，人永远坐在车里，人与人之间变得越来越隔膜。街上车多人少，人们的交流机会少了，街上变得越来越冷清甚至危险。

刚来美国时听政治家演讲，一提教育问题，不管是共和党还是民主党，都众口一辞“不能把投产丢在街上！”街道已经成为“学坏的地方”的同义词。可是如果回到古代的雅典——民主的发源地，我们就会发现，街道是进行公民教育的最理想场所，是当时城邦民主政治的基础。许多关于城邦的政治问题，是在街上进行公共讨论，苏格拉底也是在街上传播他的智慧。要培养理想的公民，你就需要把孩子放在街上。一句话，街道是公共空间，是培养民主社会公共精神的地方。汽车，则通过把人们从街上赶走或隔离，扼杀了这一公共领域。

不仅如此，在雅典的街道上所展开的公共辩论中，阶层感可以被淡化。汽车却可以使穷人与富人在空间上隔离开来。因为有了车，富人白天上班时驱车从穷人区或高速公路上急驶而过，晚上迅速退入郊外。没有了现场的目睹身受，富人们的社会责任感便大大减弱了。

日本：公共空间培养公共精神

如果就交通而论，一个买不起车的人在日本有的自由要比在美国多得多。从东京到京都，本是跨越日本东西的长距离旅行。若在美国，你要先订机票，驱车或乘出租车提前两个小时到机场，然后经过安全检查。如今因为害怕恐怖分子，免不了要脱鞋搜身。等完成了飞机旅行，又要等朋友开车到机场来接你，或叫出租车赶赴目的地。

在日本，你常常只需花 5 分钟走到就近的一个车站，搭上电气化列车，中间不需出站，就可换上新干线，很快就到京都。下车出上进站后，也常常走 5 分钟就到了目的地，感觉像市内旅行一样简单。笔者当年任在横滨，去东京只需 20 分钟，根本不会感到是去另外街道一个城市。在东京的大学教授去大阪开会，常常是当天往返。

这种公共交通带来的并不仅仅是方便，还塑造了一种公共精神，个人的价值也因为这种公共精神而提高。

2000 年初，东京发生一起罕见的列车出轨事件，死了 4 个人，结果一周的新闻全围绕着这一惨案转。打开中视，从事故调查，到这 4 个人的生平事迹，悼念仪式，乃至由此引发的对日本铁路系统潜在危机的讨论等等，无所不有。

事实上，当月在公路上出车祸死的人，大概远不止 4 人，但都湮没无闻。惟独这 4 个人的生命，显得格外之重。为什么呢？因为这 4 个人死在公共交通工具上，他们的死具有“公共性”。这种公共性使人们产生一种连带感，觉得他们是“我们”中的一员，这种事也可能发生在我们之中任何一个人身上，由此对死者有了强烈的关心和同情。

在这里，公共性使人与人之间的纽带增强，更加关心彼此的命运，个人生命的价值也受到了公众更多的关注。相反，私人汽车使人与人之间关系疏远，漠不关心，人的生命也因此贬值。

民主社会，不仅是建立在个人自由的基础上，而且也是建立在公共精神的基础之上。在公共空间里培养的公共精神、公共舆论，常常是捍卫个人自由的有力工具。

私人汽车的普及，摧毁了许多美国的公共空间。人与人之间漠不关心，人们对公共事务缺乏兴趣，结果公共事务的讨论，全集中于媒体之上，但再客观公正的媒体，也不能体现整

个公共空间的所有声音。这种大众从公共领域的疏离，也是美国的选举投票率长期不过半的原因之一。

反观日本，民主传统并不深，人们对政治漠不关心，电视上歌舞升平，没有美国那么多政治节目。可是选举一投票，哪怕投票率再低，过半还是绰绰有余。

中国：应该大力发展公共交通

当今中国面临着一个历史性的选择：是发展公共交通，还是变成一个私人汽车的社会？美国缺少公共交通方面的技术和管理经验，有的是雄踞于世的汽车业。如果中国注重发展公共交通，在这方面有技术和管理优势的欧洲和日本则会捷足先登。所以美国企业竭尽全力，试图影响中国作出对美国有利的决定。问题是：如果中国变成了一个私人汽车的社会，我们对由此而产生的社会和文化后果，是否有所准备呢？

私人汽车在美国的发展，是 20 世纪以后的事。在此之前，美国已经有了立足于社区的公共精神，私人汽车并不能将之扫荡一空。比如，现在有一大半的美国人，每周至少去一次教堂，很少或完全不去的，只占人口的 14%。教会在美国不仅是单纯的宗教组织，而且是社区的中心，能使人们有面对面交流的机会。

教会还筹办教育慈善等事业，特别是在中下阶层中影响甚巨。这种以宗教为中心的公共领域，多少对私人汽车所造成的人与人之间的隔绝有所补救

中国并无这样的宗教传统。宗教也不可能在社会中扮演如此重要的角色。那么，如果大家都坐在车里面，人与人之间的纽带如何维持？原来那种街谈巷议的“世论”、“公议”，是否还能够生存？除了借助大众传媒外，公共舆论将如何创造？如果这些基本的公共精神都丧失殆尽，我们还能够有真正的个人自由吗？

问题：

分析案例，你是否同意作者的观点？依你看，当今中国交通发展应选择哪一条道路，为什么？