

城市公共交通票价听证满意度评价研究

石凤蓉

(昆明铁道职业技术学院, 云南 昆明 650000)

摘要: 针对中国城市公共交通票价听证实践中普遍存在的“逢听必涨”、公众信任度不足等问题, 通过构建科学的城市公共交通票价听证满意度评价模型, 量化公众态度, 以期优化听证实施、提高公共决策的认同感。基于价格听证的过程性特征, 通过改进C-CSI模型, 构建城市公共交通票价听证满意度评价模型, 并以2024年11月昆明地铁票价听证为例开展实证研究。结果显示: 公众对该次票价听证基本满意; 同时, 模型反映出公众认知、公众期望和政府公信力对公众满意度具有显著的正向影响, 并由此揭示出公众因认为自身意见对听证结果影响较弱, 而对听证组织产生不信任感。研究表明, 城市公共交通票价听证模型能够有效量化公众态度, 其结论可为提升公众满意度提供明确的改进方向。

关键词: 城市公共交通; 满意度评价; 价格听证; 公众认知; 公众预期; 政府公信力

Satisfaction Evaluation of Urban Public Transportation Fare Hearings

Shi Fengrong

(Kunming Railway Vocational and Technical College, Kunming Yunnan 650000, China)

Abstract: To address the widespread issue of "fares increasing with every hearing" and the insufficient public trust in China's urban public transportation fare hearing processes, this paper develops a scientific model for evaluating satisfaction with such hearings. The aim is to quantify public attitudes, optimize hearing implementation, and enhance public acceptance of policy decisions. Drawing on the procedural characteristics of price hearings, the model is built by modifying the C-CSI model. An empirical study is conducted using the November 2024 Kunming subway fare hearing as a case study. The results indicate that the public was generally satisfied with this fare hearing. Additionally, the model reveals that public perception, public expectations, and government credibility have a significant positive impact on public satisfaction. Moreover, it uncovers that the public harbors distrust of the hearing organization, as they perceive their opinions as having little influence on the hearing outcome. The findings demonstrate that the proposed satisfaction evaluation model can effectively quantify public attitudes, and its conclusions provide clear directions for enhancing public satisfaction.

Keywords: urban public transportation; satisfaction evaluation; price hearing; public perception; public expectations; government credibility

收稿日期: 2025-07-20

基金项目: 云南省职业技术教育学会2024年科研课题“高素质‘双师型’教师培养体系研究”(YF202414)

作者简介: 石凤蓉(1991—), 女, 云南大理人, 硕士, 讲师, 工程师, 研究方向为交通运输管理、公共管理, 电子邮箱1621033173@qq.com。

引用格式: 石凤蓉. 城市公共交通票价听证满意度评价研究[J]. 城市交通, 2026, 24(3): 94-100.

Shi Fengrong. Satisfaction evaluation of urban public transportation fare hearings[J]. Urban Transport of China, 2026, 24(3): 94-100.

价格听证制度是城市公共交通定价的必要程序, 常以价格听证会的形式出现, 是消费者、经营者和有关利益方各抒己见, 实现民主决策的重要途径^[1]。该制度在中国城市

公共交通定价领域实施多年, 在推动民主决策等方面发挥着重要作用。但在城市公共交通领域, 公众对票价听证会的参与积极性并不高, 且对组织过程尤其是听证结果表现出

极大的不信任，“逢听必涨”之类的声音频频出现，公众态度值得重视。为准确把握公众态度，本文在中国满意度指数测评体系(China Customer Satisfaction Index, C-CSI)^[2]的基础上，构建了城市公共交通票价听证满意度评价模型；并以2024年11月昆明地铁票价听证为例开展实证研究，旨在通过量化分析明晰公众态度，并为提高公众满意度指明听证实施的改进方向，从而不断增强价格听证制度在该领域的实施有效性。

1 价格听证制度概述

1.1 概念界定

听证制度，起源于英国的“自然公正”原则，发展于美国的“正当法律程序”原则^[3-4]，是指在法律规定的条件下，由非本案调查人作为主持人，采用准司法方式听取利害关系人申辩，成为行政程序中的基本制度和现代程序法的核心制度。价格听证，是对制定和调整价格的必要性、可行性及合理性进行论证的过程。政府价格主管部门在依法调整或制定政府定价、指导价以及定价机制过程中，以公开、公平、公正、效率为原则，采取听证会形式，充分征求消费者、经营者和有关利益方的意见^[5]。

1.2 功能价值

由于所涉及的均为与群众切身利益相关的公共商品或服务，价格听证结果对群众具有直接的、广泛的影响力。加之，近年来价格听证会高频率举行，已成为社会各界关注的焦点。价格听证作为公众参与国家公共事务管理、维护自身合法权益的重要途径，其功能在于：提高政府价格决策的科学性、合理性和透明度，保障公民的民主参与权，实现社会不公的最小化与社会效率的最大化，以及协调各方利益。价格听证是落实全面深化改革、全面推进依法治国、推进国家治理体系和治理能力现代化战略的实际行动^[6]。

1.3 产生逻辑

随着市场经济体制的不断发展以及公共管理水平的持续推进，价格听证制度体系已逐步发展成相对完善的体系。当然，价格听证制度的产生具有历史必然性和客观性。一是应对市场经济快速发展的挑战。为实现价格稳定和防止利益垄断，政府要对垄断企业

的定价进行限制，协调各方利益，防止损害公共利益。二是公共决策的内在需求。价格听证为决策者倾听民意，发现问题，获取更为全面、真实的信息提供了渠道，有助于推动政府价格主管部门依法履行价格管理职责，使价格决策更具有科学性^[7]。三是公共管理需要。价格听证发挥着连接政府与政府外组织、社会公众的纽带作用，使更广泛的普通公民能够参与到公共决策和社会管理中，有助于公民利益诉求真实、准确地表达，激发了公民参与公共管理和公共决策的积极性，进一步加快法治化、民主化建设。

1.4 立法情况

中国对价格听证的探索与实践开始于1989年成立的深圳市价格管理咨询委员会，之后在江苏省和广东省得到进一步的实践与创新，为1998年《中华人民共和国价格法》(以下简称《价格法》)的正式出台实施积累了理论基础和实践经验^[1]。进入21世纪后，公民对关系切身利益的商品和服务价格的关注度越来越高，价格制定的公平公正、民主化、法治化、透明化呼声愈发强烈。为增强价格听证制度的可操作性、民主性等，以更好地适应依法治国的国家治理理念，原国家发展计划委员会于2001年出台《政府价格决策听证暂行办法》、2002年出台《政府价格决策听证办法》，结合实际运行过程中暴露出的问题，分别于2008年、2018年两次进行修订，形成现行《政府制定价格听证办法》(以下简称《听证办法》)，目前全国各地依据2018年修订版组织实施价格听证。中国价格听证制度的立法情况具体见表1。

2 模型构建

2.1 C-CSI模型简介

C-CSI模型是在瑞典顾客满意度指数模型(Sweden Customer Satisfaction Barometer, SCSB)、美国顾客满意度指数模型(American Customer Satisfaction Index, ACSI)和欧洲顾客满意度指数模型(European Customer Satisfaction Index, ECSI)等顾客满意度模型的基础上，根据中国市场情况和特点建立的测评方法^[8]。C-CSI模型于2015年首次推出，其评价结果对中国消费者做出明智的品牌选择、品牌方研发产品和优化服务

极具指导价值。

Chnbrand BrandKey 数据中心相关报告显示^[2], C-CSI 模型由客户忠诚度、总体满意度、要素满意度3个指标构成。其中, 客户忠诚度得分为问卷中针对用户再次购买意愿的问题中, 回答“非常愿意购买”和“愿

意购买”(以下简称“TOP2”, 下同。本定义中的 TOP2 还包括后续出现的“非常满意”“满意”“非常符合”“符合”等选项)的比例。总体满意度得分为问卷中满意度评价的 TOP2(即“非常满意”和“满意”)比例。要素满意度得分 = $\sum_{i=1}^n W_i C_i$, 式中 C_i 为第 i 个要素的 TOP2 比例; W_i 为第 i 个要素重要程度的加权值。C-CSI 模型如图 1 所示。

表 1 中国价格听证制度的建立与立法情况

Tab.1 Establishment and legislation of China's price hearing system

实施时间	标志	范围	领域	特点
1989 年	“价格管理咨询委员会”成立	深圳市	民生	首推
1997 年 6 月	《江苏省公用事业价格决策听证暂行办法》发布	江苏省	公用事业	领域扩大
1997 年 9 月	《广东省价格决策听证暂行办法》制定	广东省	全面	覆盖范围扩大
1998 年 5 月 1 日	《中华人民共和国价格法》正式实施	全国	全面	价格听证制度正式确立
2001 年	《政府价格决策听证暂行办法》	全国	全面	规则具体化
2002 年 11 月	暂行办法发展为正式办法	全国	全面	增强操作性
2008 年 10 月 15 日	《政府制定价格听证办法》(2008 年版)	全国	全面	制度完善
2019 年 1 月 10 日	《政府制定价格听证办法》(2018 年修订版)	全国	全面	进一步修订

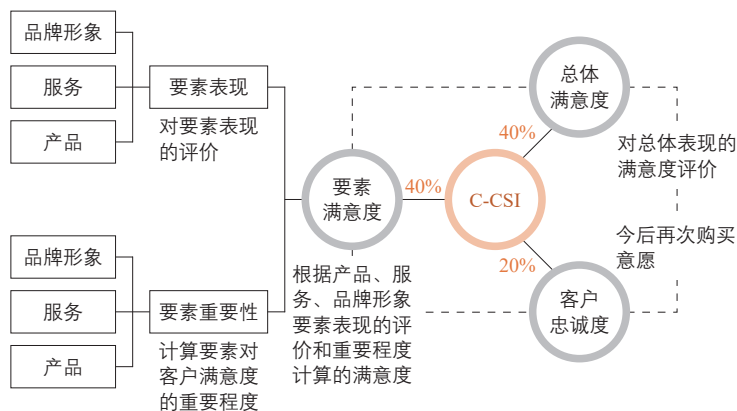


图 1 C-CSI 模型

Fig.1 C-CSI model

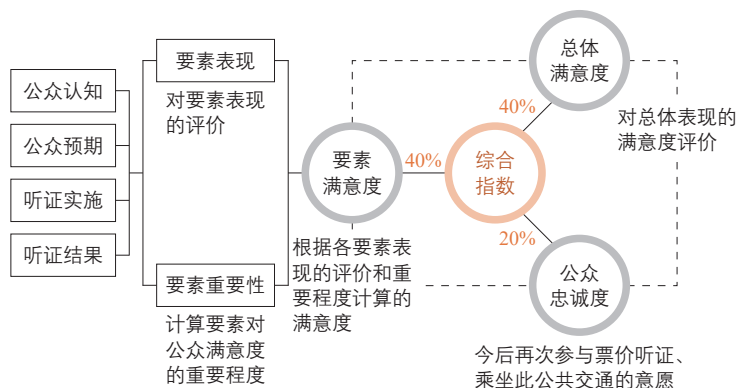


图 2 城市公共交通票价听证满意度评价模型

Fig.2 Satisfaction evaluation model for urban public transportation fare hearings

2.2 城市公共交通票价听证满意度评价模型假设

基于研究对象的差异性, 在构建城市公共交通票价听证满意度评价模型时, 有必要结合研究对象特性对 C-CSI 模型进行改进。首先, 与普通商品不同, 城市公共交通票价听证是一种具有公益属性但不具备盈利性的活动; 其次, 票价听证是一种活动过程, 具有程序上的因果属性, 即从票价听证实施到听证结果的传导过程; 此外, 公众认知和公众预期相互作用, 并对公众的票价听证态度产生显著影响。基于此, 以 C-CSI 模型为基础构建城市公共交通票价听证满意度评价模型(见图 2)。

2.3 指标确定

指标的选取对评价结果的准确性和可信度具有关键影响^[9], 因此在选择城市公共交通票价听证满意度评价指标时, 应遵循科学性、客观性、全面性、系统性、可操作性和主体导向原则^[10]。通过查阅满意度评价相关理论、城市公共交通票价听证相关文献资料, 以及与利益相关方的深度访谈, 形成评价指标(见表 2)。

2.4 满意度得分

依据 C-CSI 模型中满意度指数的计算方法, 城市公共交通票价听证满意度得分的计算方法为:

$$C_p = 40\% \times B + 40\% \times C + 20\% \times D,$$

式中: C_p 为公众满意度得分; B 为要素满意度得分; C 为总体满意度得分; D 为公众忠诚度得分。

要素满意度得分计算方法为:

$$B = \sum_{i=1}^n \left[\alpha_i \sum_{j=1}^m (100\beta_{ij} B_{ij}) \right],$$

式中: α_i 为第 i 个要素重要程度的加权值; β_{ij} 为第 i 个要素下第 j 个指标重要程度的加

权值； B_{ij} 为第 i 个要素下第 j 个指标的 TOP2 比例(乘以 100 以转换为百分制)。

总体满意度得分计算方法为：

$$C=\sum_{l=1}^p100\gamma_lC_l,$$

式中： γ_l 为第 l 个满意度指标重要程度的加权值； C_l 为第 l 个满意度指标的 TOP2 比例。

公众忠诚度得分计算方法为：

$$D=\sum_{k=1}^q100\delta_kD_k,$$

式中： δ_k 为第 k 个忠诚度指标重要程度的加权值； D_k 为第 k 个忠诚度指标的 TOP2 比例。

3 实例分析

3.1 问卷调查与描述性统计

3.1.1 问卷设计与调查

问卷包括两部分内容：第一部分是个人信息，包括年龄、受教育程度及家庭出行支出占总收入比例；第二部分为观察变量对应题项，采用李克特五级量表对问题进行量化，即“1—非常不满、2—不满意、3—一般、4—满意、5—非常满意”，针对预期期望等题项的量化方法同理。

本次网络问卷调查以 2024 年昆明地铁票价听证为研究对象，借助问卷星平台，于 2025 年 1 月 11—14 日进行，收回有效问卷 295 份。

3.1.2 描述性统计

受访者年龄集中在 18~60 岁之间，占比 89.1%；受教育程度以本科及以上学历为

主，占比 79.0%；家庭人均月收入集中在 1 000~6 000 元，占比 56.7%；出行支出占家庭总收入的比例集中在 2%~15%，占比 60.7%(见表 3)。

3.2 信度检验

为验证各项具体指标的一致性和稳定性，借助 SPSS26 对量表的信度进行检验。

表 2 评价指标

Tab.2 Evaluation indicators

一级指标	二级指标	三级指标
B 要素满意度	B1 公众认知	B11 对票价听证制度的了解程度
		B12 对城市公共交通票价方案及其配套政策的了解程度
	B2 公众预期	B21 对城市公共交通票价听证组织实施过程的预期期望
		B22 对当地政府意见及建议的采纳与反馈的预期期望
		B23 对城市公共交通票价听证结果的预期期望(具体要素层面)
	B3 听证实施	B31 对城市公共交通票价听证组织实施过程的满意程度
		B32 对当地政府意见及建议反映渠道设置与畅通性的满意程度
		B33 对当地政府意见及建议的采纳与反馈的满意程度
	B4 听证结果	B41 对城市公共交通票价听证结果的满意程度(具体要素层面)
	C 总体满意度	C11 对城市公共交通票价听证结果的预期期望(总体匹配程度)
		C21 对城市公共交通票价听证结果的总体满意程度
D 公众忠诚度	D1 听证参与	D11 愿意再次参与城市公共交通票价听证的程度
	D2 出行选择	D21 愿意再次乘坐城市公共交通的程度

表 3 样本概况

Tab.3 Sample overview

变量	类别	频率/个	百分比/%	变量	类别	频率/个	百分比/%
年龄/岁	<18	17	5.8	家庭人均月收入/元	0~1 000	37	12.5
	18~25	54	18.3		1 001~3 000	81	27.5
	26~30	72	24.4		3 001~6 000	86	29.2
	31~40	64	21.7		6 001~10 000	45	15.2
	41~50	41	13.9		>10 000	46	15.6
	51~60	32	10.8	出行成本占家庭总收入的比例/%	≤2	0	0
	>60	15	5.1		>2~8	112	38.0
受教育程度	大专及以下	62	21.0		>8~15	67	22.7
	本科	92	31.2		>15~25	32	10.8
	研究生及以上	141	47.8		>25	84	28.5

样本整体及各维度信度分析结果见表4，总量表的 α 系数为0.926，大于0.8，量表总体信度较高；4个维度的 α 系数分别为0.746，0.830，0.825和0.707，表明各维度信度均较好。此外，为保障各题项的信度，对“修正后的项与总计相关性”即CITC值进行了计算，各题项的CITC值均大于0.4，进一步表明量表具有较好的信度。

3.3 探索性因子分析

为验证各项具体指标的准确性和有效

性，借助SPSS26对量表的效度进行检验。首先，进行KMO和Bartlett球形检验，以判断量表是否适合进行因子分析。KMO值为0.944，表明变量间具有很强的相关性，量表适合进行因子分析；Bartlett球形检验的P值为0.000，进一步验证了量表的因子分析适用性。

采用主成分分析法，并用最大方差法进行因子旋转，对11个题项进行探索性因子分析。结果显示：提取出1个主因子，其特征值为6.405，表明该主因子对变量具有较好的解释力；累计方差贡献率为58.228%，表明该主因子对变量的信息覆盖较好。各因子载荷值均大于0.6，说明各变量与主因子之间关联紧密，具体结果见表5和表6。综上，探索性因子分析结果表明，11个题项可提取1个特征值大于1的主因子，说明量表具有较好的单维性，各题项共同测量了“城市公共交通票价听证满意度”这一核心概念，与模型中各维度之间的相互作用关系总体吻合。

3.4 满意度评价

3.4.1 得分计算

1) 要素满意度得分。首先对城市公共交通票价听证的4个要素分别计算满意度得分，依次为B1=72.9分，B2=80.1分，B3=75.6分，B4=73.6分，然后再计算要素满意度B=76.3分。二级指标和三级指标的调查参数见表7。

2) 总体满意度得分。由调查结果可知，城市公共交通票价听证总体满意度包含2个三级指标：预期一致性和听证结果。两者的TOP2比例分别为78.0%和73.6%，权重系数依次为0.743和0.257。计算得到总体满意度C=76.9分。

3) 公众忠诚度得分。由调查结果可知，城市公共交通票价听证公众忠诚度包含2个三级指标：听证参与和出行选择。两者的TOP2比例分别为76.9%和78.0%。由于公众对票价听证的参与意愿受个人主观因素影响较大，而乘坐地铁的忠诚度一定程度上受替代交通方式、家庭社会经济属性等客观因素影响，因此结合对利益相关方的深度访谈及专家咨询，确定票价听证参与忠诚度系数 $\sigma_1=0.6$ ，地铁乘坐忠诚度系数 $\sigma_2=0.4$ 。在实际应用中建议以更优方式获取该系数。计算得到公众忠诚度D=77.3分。

表4 量表的信度分析

Tab.4 Reliability analysis of the scale

维度	测量指标	CITC	删除项后的 α	维度 α
公众认知	B11	0.595		0.746
	B12	0.595		
公众预期	B21	0.681	0.773	0.830
	B22	0.700	0.753	
	B23(C11)	0.686	0.768	
公众满意度	B31	0.650	0.780	0.926
	B32	0.623	0.792	
	B33	0.658	0.776	
	B41(C21)	0.671	0.770	
公众忠诚度	D11	0.546		0.707
	D22	0.546		

注：总量表的维度 α 为0.926；公众认知和公众忠诚度维度因仅有2个指标，故未计算“删除项后的 α ”。

表5 总方差解释率

Tab.5 Percentage of total variance explained

成分	初始特征值			提取载荷平方和		
	总计	方差百分比/%	累计方差贡献率/%	总计	方差百分比/%	累计方差贡献率/%
1	6.405	58.228	58.228	6.405	58.228	58.228
2	0.791	7.189	65.418			
3	0.631	5.740	71.157			
4	0.552	5.016	76.173			
5	0.517	4.698	80.871			
6	0.443	4.026	84.898			
7	0.428	3.894	88.792			
8	0.392	3.568	92.359			
9	0.305	2.769	95.129			
10	0.275	2.496	97.624			
11	0.261	2.376	100.000			

4) 满意度得分。综合3个一级指标得分，计算得到2024年昆明地铁票价听证满意度 $C_p=76.7$ 分，表明公众对2024年昆明地铁票价听证整体满意。

3.4.2 分析与建议

2024年昆明地铁票价听证满意度及其要素满意度、总体满意度和公众忠诚度得分依次为76.7，76.3，76.9和77.3分，表明城市公共交通票价听证工作的方式方法及其成效均有待提高。结合模型中要素满意度、总体满意度和公众忠诚度之间的作用关系，以及公众认知(72.9分)、公众预期(80.1分)、听证实施(75.6分)和听证结果(73.6分)4个要素的得分情况，城市公共交通票价听证公众满意度的提升可从以下3方面着手：

1) 通过宣传与解读，提高公众对价格听证制度、票价听证方案及其配套政策的了解。调查结果显示，价格听证制度、票价方案及其配套政策认知程度高的群体(即TOP2群体)，对听证形式、意见反馈渠道、意见及建议的采纳与反馈情况、听证结果以及票价听证和公共交通选择的满意度均较高，TOP2比例均超过82%。反之，认知程度较低群体(即选项为“不了解”和“不熟悉”的群体)的满意度则较低，TOP2比例最高值仅为11.8%，最低值为5.5%，表明公众对价格听证制度、票价听证方案和配套政策的认知水平，对公众听证满意度有显著的正向影响。因此，针对公众认知满意度仅得72.9分所反映出的认知水平不足、进而影响听证满意度的问题，首先应加强对公众认知的重视，而后通过制度宣贯、听证方案解读等措施推动其提升。

2) 多措并举，在引导公众期望向社会利益最大化的合理方向发展的同时，不断提高政府公信力。要素满意度中听证结果的得分为73.6分，表明公众对听证结果并不是十分满意，甚至存在一定的不信任感。对此，对影响票价听证结果满意度的5大因素(公众预期、政府公信力、价格听证制度本身、票价听证的组织实施、票价听证结果)展开进一步调查分析，发现：公众普遍认为预期期望和政府公信力对听证结果满意度的影响力最大，权重分别为0.428和0.258；其次为价格听证制度本身，权重为0.132；而票价听证的组织实施和结果影响较小，权重均低于0.100。基于此，为实现公众从听证结果满意度到听证满意度的提升，需要采取多项措

施。一方面要不断加强对公众预期的指导，推动其对城市公共交通票价听证预期向社会利益最大化发展，而不是局限于个人短期利益；另一方面要通过畅通群众意见及建议反映渠道广集智慧、对群众意见及建议提有所应、加大为群众办办实事的力度等路径策略，不断提高政府公信力。

3) 以城市公共交通运营开源节流为核心，兼顾民意的倾听与反馈。要素满意度中听证实施的得分为75.6分，表明公众对听证组织实施过程并不满意。对此，分析受访者关于票价听证结果的影响因素，发现：公众普遍认为运营成本和收益对票价听证结果有极大影响，权重依次为0.423和0.254；其次

表6 探索性因子分析结果
Tab.6 Results of exploratory factor analysis

测量指标	因子载荷值
B21	0.825
B23(C11)	0.821
B22	0.810
B41(C21)	0.801
B31	0.788
B33	0.770
D11	0.752
B32	0.720
B12	0.711
D22	0.690
B11	0.688

表7 要素满意度二级指标和三级指标权重以及三级指标TOP2比例
Tab.7 Weights of second- and third-level indicators for factor satisfaction and the proportion of Top 2 third-level indicators

二级指标		三级指标		
名称	权重	名称	TOP2比例/%	权重
B1 公众认知	0.392	B11	71.9	0.499
		B12	73.9	0.501
B2 公众预期	0.429	B21	82.4	0.450
		B22	78.6	0.281
		B23	78.0	0.269
B3 听证实施	0.090	B31	77.3	0.184
		B32	72.5	0.388
		B33	77.6	0.428
B4 听证结果	0.089	B41	73.6	1.000

为现行票价及其配套政策和居民收入水平,权重依次为0.130和0.088。而政府的财政补贴能力、社会舆论与公众意见的影响力很小,权重均为0.050。基于此,为实现公众从对听证实施满意度到听证满意度的提升,一方面要关注运营成本、收益等主要影响因素,通过多方协作来实现地铁运营开源节流,从事物本质着手推动外部矛盾的化解;另一方面要重视核心矛盾,针对公众普遍认为社会舆论与公众意见对城市公共交通票价听证结果影响较小这一问题,应给予足够重视,通过实施真正意义上的匿名民意调研,在实现知民所思、懂民所求的同时,深度剖析国内外城市公共交通票价听证实践案例,识别听证组织实施中存在的问题与不足,通过不断改进与完善,让价格听证的论证本质以及民主化、科学化和法治化决策得以切实体现。

4 结束语

利用城市公共交通票价听证满意度评价模型对2024年昆明地铁票价听证进行实证分析发现,公众对此次票价听证持整体满意的态度,但同时也反映出一些问题:1)公众认知、公众期望和政府公信力对公众满意度具有显著的正向影响力;2)公众普遍感知社会舆论及公众意见对听证结果影响较弱,存在一定的信任危机。基于此,后续尝试将政府公信力引入模型,进一步深化对影响权重的解析。

参考文献:

References:

- [1] 崔焯城. 我国价格听证制度的困境及出路[J]. 理论观察, 2016(12): 86-87.
Cui Zhuocheng. Predicament and outlet of China's price hearing system[J]. Theoretic Observation, 2016(12): 86-87.
- [2] Chnbrand BrandKey 数据中心[EB/OL]. [2025-07-20]. <https://idxhome.chn-brand.com/>.
- [3] 徐怡. 广州市价格听证制度执行中存在的问题与对策研究[D]. 广州: 华南理工大学, 2016.
Xu Yi. Study on implementation problems and countermeasures of Guangzhou government price hearing system[D]. Guangzhou: South China University of Technology, 2016.
- [4] 吴奔奔. 重大行政决策听证制度研究[D]. 南昌: 江西师范大学, 2016.
Wu Benben. Research on the major administrative decision-making hearing system[D]. Nanchang: Jiangxi Normal University, 2016.
- [5] 政府制定价格听证办法[J]. 中华人民共和国国务院公报, 2019(6): 23-28.
Measures for hearings in respect of government pricing[J]. Gazette of the State Council of the People's Republic of China, 2019(6): 23-28.
- [6] 陈心蕊. 浅析价格听证制度[J]. 法制与社会, 2014(24): 25-26.
Chen Xinrui. Analysis on price hearing system[J]. Legal System and Society, 2014(24): 25-26.
- [7] 周勇. 公众参与政府价格决策的法律机制完善: 基于《政府制定价格听证办法》修订的几点思考[J]. 中国市场, 2020(5): 18-20.
Zhou Yong. Perfection of the legal mechanism of public participation in government price decision-making: some thoughts based on the revision of "Measures for Government Pricing Hearing"[J]. China Market, 2020(5): 18-20.
- [8] 赵丹阳. 基于CCSI模型的绿色食品消费者满意度影响因素实证研究[J]. 粮食科技与经济, 2024, 49(3): 60-65.
Zhao Danyang. An empirical study on the factors affecting green food consumer satisfaction based on the CCSI model[J]. Food Science and Technology and Economy, 2024, 49(3): 60-65.
- [9] 张龙. 当前我国社区体育赛事的组织管理研究[J]. 浙江体育科学, 2010, 32(1): 13-15.
Zhang Long. Research on the present organization and management of community sport's competition in China[J]. Zhejiang Sport Science, 2010, 32(1): 13-15.
- [10] 吴莉. 基于顾客满意度指数模型的群众性体育赛事服务评价[D]. 成都: 成都体育学院, 2020.
Wu Li. Service evaluation of mass sports events based on customer satisfaction index model[D]. Chengdu: Chengdu Sport University, 2020.