

科学发展 成就辉煌  
聚焦这十年 ⑪



汽车 :开进寻常百姓家

本报记者 杨忠阳

有车真好



2012年北京市汽车保有量突破500万辆,如今私家车已走进寻常百姓家中。

甜蜜的烦恼

钟 扬

10年前,人人都渴望拥有一部属于自己的汽车,今天,当私家车开始大规模驶入普通家庭,在给人们的出行带来方便快捷的同时,也带来了能源危机、环境污染、交通拥堵和停车难等新的问题。

应该说,这些问题是甜蜜的烦恼,也是成长中的烦恼,很多国家在步入汽车社会时都会遇到。从未来发展看,我国汽车社会的理想类型应该是汽车规模适度。由于拥有率受城市容量约束和环境制约,家家拥有汽车,人人驾车出行并不现实,而公共交通则更环保和高效。令人欣慰的是,随着汽车快速驶入百姓家庭,绿色出行、低碳出行的理念悄然走近我们。在不少城市,特别是年轻人中间,选择一周少开车或干脆选择自行车出行,已渐成风尚。

事实上,就交通工具而言,自行车是最低能耗的。也正因此,有关部门和地方大力倡导自行车出行方式。6月11日,在由国家发改委等14部门联合举办的2012年全国节能宣传周活动上,交通运输部启动了公共自行车项目,鼓励公务员在一定距离内通过自行车递送文件。6月16日,北京市也启动公共自行车租赁服务,目前,东城区、朝阳区的63个自行车租赁服务点已办理了1000多张租车卡,租还车次数达到1700余次。可以想见,随着这种绿色理念的深入人心,未来将有更多的人选择自行车出行。

从骑自行车到开汽车,再到从开汽车到骑自行车,这不是一种简单的回归,而是一个巨大的进步,折射的是人们对科学发展观和全面小康生活理念的深入理解。汽车不是人的生活必需品,也不附加交通工具之外的象征意义,只有坚持理性消费,在城市日常出行中低碳出行,人与环境才会更加和谐,经济社会才有可能实现可持续发展,而这也正是身处汽车社会中的我们对汽车文明应有的追求。

随感

本版编辑 齐慧 冯其予  
美编 夏一 摄影 王亚男

10年前,拥有一辆汽车是很多家庭的梦想。如今,一个家庭拥有两辆汽车也不再是稀罕事。来自国家统计局的数据显示,2011年底,我国民用汽车保有量已达10578万辆。如果以平均家庭人口为3人来计算,今天我国百户家庭汽车保有量已从2002年的2.34辆跃升到了23.5辆。

国际经验表明,每百户家庭拥有汽车量达到20辆是步入汽车社会的重要标志。显然,仅就数量而言,我国已驶入汽车社会。

出行更便捷了

今年4月27日,四川省乐山市的王志辉和家人到4S店买了一辆新赛欧。开始在家里我就想好了买什么车,可一到4S店就晕了,现在的车型可真多啊,千挑万选,刷卡提车,一共花了8万多元。回想起买车的情景,王志辉至今记忆犹新。

我1岁的女儿在乡下让爷爷、奶奶照看,而我和老婆都在乐山市区工作,每周基本上都要坐车回去看望,时间不自由不说,天热坐车更是赶得心烦,算了一下,开车的费用和坐车的费用差不多,再加上这几年收入还不错,就下定决心买了。王志辉说,自从有了车,生活真的方便舒适了很多。

和王志辉一样,10年来,数千万个家庭圆了轿车梦。来自国家统计局数据显示,截至2011年,我国已拥有私人轿车4322万辆,而2002年我国私人轿车拥有量还不到430万辆。

10年前,对于很多老百姓而言,轿车还只是官车的象征。中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬分析认为,轿车之所以能够快速驶入

家庭,首先得益于国家采取了一系列鼓励轿车进入家庭的消费政策。

同时,随着我国加入世界贸易组织,汽车市场改革迅速推进,国内汽车产业发展明显加速,轿车供应量不断增加,轿车价格大幅下降,私人轿车拥有量快速增长。

私人轿车的大规模出现是我国加速进入小康社会的一个重要标志,这种情况只有在人均国内生产总值达到一定程度才会出现。国家信息中心信息资源开发部主任徐长明表示,汽车消费要有两个前提条件,一是经济实力,有了钱才有能力买车;二是基础设施条件,因为好的交通基础设施是汽车产业发展的基础。

事实上,经过10多年的财富积累,更多家庭和个人已拥有了购买汽车的实力。统计显示,2002年我国城镇居民人均可支配收入7703元,农村居民人均纯收入2476元,而2011年我国城镇居民人均可支配收入21810元,农村居民人均纯收入6977元,10年分别增长2倍左右。

与此相对应,国家交通基础设施建设进程也在明显加快。日益完善的基础设施建设为汽车快速驶入家庭提供了更为广阔的驰骋空间。

致富有了新工具

1月6日,清丽的阳光照耀着苹果之乡陕西洛川。在县交警大队车管所,20多位给新车办理上户手续的人,急切地挤在柜台前。昨天新上户76辆车,今天也不少,80%是农民的私家车。交警大队副大队长樊永仓说,洛川平均每4户农民就有一辆小轿车。

樊永仓告诉记者,每年11月至来年1月,是当地农民买车高峰期。农民卖了苹果有钱了,买车的就多了。前几年大多四五万元一辆车,现在10万元左右的居多。

俺买车主要有两个想法,一来可以跑跑运输,联系业务,把苹果卖个好价钱,二是图个方便和享受。正在等着给新车办理入户手续的洛川县旧县镇上圪崂村的李明亮告诉记者,他家10亩苹果园,连续几年来平均收入都在七八万元。家中的电视、冰箱、洗衣机等家电一应俱全,所以趁着农闲时间他买了辆比亚迪F3,连续下来7万多元。

据洛川县委书记高武斌介绍,靠持续发展苹果一项产业,洛川16万农民实现了小康生活。2011年,全县苹果总产量74.5万吨,总收入26亿元,农民人均纯收入8003元。正是因为有了收入的大幅度增长,农民才有了买车的经济实力;反过来,他们用车联系业务,使他们的生意做得更大,这是一个良性循环。

统计数据显示,截至2011年底,我国私人汽车保有量已达7872万辆,其中3000多辆是用于生产经营的生产资料。汽车,在提升人们生活质量的同时,也给人们带来了财富和商机。

催生新业态繁荣

10年前,我预感汽车产业将要迎来一个大发展,便从单位辞职,创办了一家汽车经贸有限公司。云南谊和经贸汽车有限公司总经理和忠说,第二年云南谊和正式被悦达起

亚授权为云南惟一的一级经销商。如今,云南谊和已在曲靖、德宏、临沧等地完成网点覆盖,旗下拥有东风悦达起亚、比亚迪、华泰等汽车品牌,年营业额上亿元,在云南汽车界拥有举足轻重的地位。

10年来,随着家庭轿车快速驶入家庭,带动了销售代理商、租赁业、汽车美容业、零配件供应商等相关产业的繁荣与发展,像和忠一样,更多的人因为汽车而拥有了新的创业经历和财富积累。

作为国民经济重要支柱产业,汽车工业不仅本身产业规模大,能创造许多就业机会,而且对相关产业的带动作用也相当显著。中国汽车技术研究中心赵航说。

统计显示,2011年,全国汽车行业规模以上企业累计完成工业总产值5万亿元,占GDP10.6%;而全国汽车行业从业人员近400万人,汽车及相关产业从业人员4000万以上,占全国城镇就业人数的12%以上。

汽车消费的快速增长也推升了汽车金融业的发展。随着一系列政策的施行和人们消费观念的转变,如今贷款买车不再是新鲜事。今年6月中旬,北京的邱小姐订了一辆奔驰E200L,成交价格35.5万元,这是她第一次购车。本来想买C级车,可那车的贷款方案算下来,和买辆E级车不相上下。邱小姐说。

客户贷款买车的数量占总销量的比例称为渗透率。目前中国的渗透率约在15%,欧美等成熟市场的渗透率为50%至60%。随着中国汽车产销规模的不断扩大,贷款购车这样的信贷生活方式,还将加速推动中国从生产型社会向消费型社会转变。

采访对象:江苏省南京市秦淮区九龙雅苑丁志伟

10年前,我在一家国企上班,每天从秦虹小区赶到河西所街,先骑自行车,再转两次公交车,一趟路程足足要花1个小时。那时候,私家车还是有钱人的奢侈品,花上万元买辆摩托车也是挺时髦的事。当时河西的马路没有现在宽阔,公交车也少,冬天的早晨,天不亮就得出门。遇上雨雪天,还得深一脚浅一脚地在泥泞地里转车。这一转,就是4年。

2006年初,我买了车,同样的路程和距离,只需15分钟。想想买车前,15分钟我才刚到车站。时间省下来了,陪伴家人的机会也多了。这几年来一家三口各忙各的,别说周末旅游,就算全家人一起逛街的次数也屈指可数。

从这里走距离最近、这里是高速,路好走、这里有收费站。买车后,每个月,女儿总要拿来地图,我们一家人商量周末的出游计划。

从江宁的将军山到奥体绿博园,再到镇江和苏北。买车才半年,一家人旅游的次数就已超过过去5年的总和。

去镇江那次是走亲戚。以往亲戚总带我们坐车直奔金山景区。开车去才发现,原来镇江还有焦山、南郊这么多优美景点。

去苏北我们走了长芦二桥。走上二桥气势恢宏的桥面那一刻,我们全家不约而同地谈起了当年只有长江大桥一条横架南北的通道时,过桥时的拥堵和颤抖。女儿说,这颤抖我们以后再不会体验了。因为除了大桥,我们还有二桥、三桥可以选择,将来还会有过江隧道可以选择,自驾游也将会越来越方便。

2006年4月,女儿去武汉出差,这是她第一次一个人离家半个月之久,她妈妈给她带了大包小包的行李,我们把它全部塞进了后备厢。开车去机场,时间完全掌握在自己手里。

生活的方便和性情的改变相比,其实微不足道。开车半年,因为时刻牢记安全第一,我发现,自己以往急躁的脾气在开车时渐渐被改变,变得宽容和耐心。宽容地对待别人,处处为别人考虑,这些以往虽明白的道理,如今已深入到生活的时时处处。

细想10年来生活的改变,我们始终对私家车平民化的政策、对道路交通的改善心存感激,是它们让我的家庭更加和谐,生活更美好。(小杨整理)

心声

