

学校的理想装备

电子图书·学校专集

校园网上的最佳资源

# 轿车大论战

 **eBOOK**  
网络资源 免费下载

## 前 言

我们生活在一个开放的时代，享有了父兄们在三十余年中未能享有的种种自由与福祉：经商、从业、移居、迁徙，以及本书行将展开的“争论”。

争论自由也像经营自由与居住自由一样重要吗？争论自由也称得上是一种福祉吗？是的。一方面，对一个“自觉”的个体而言，他的“意见”同他的财产一样弥足珍贵，他可以拥有自己的资产并借此从事一种经济活动，同样他愿意维护自己的见解并以此参与社会生活，影响该社会的选择和决策。对一个普通的人是如此，对一个智者尤其是如此。另一方面，对整个社会而言，争论可以拓宽其视野，深化其思考，使其脱去偏狭与浮浅。不是说有了争论就一定能做出最佳选择，而是说争论至少可以使我们避免低级的错误、常识性的错误，使我们更有希望做出明智的选择。

我们生活在一个时时面临选择的时代。不必说在形而上的层面上价值观念与意识形态的重建，亦不必说对一个社会发生深远影响的制度安排，仅在生活中，即所谓衣食住行上，我们便面临着一重又一重的选择。生活方式的选择不仅仅属于个体，它同时也属于社会，其原因在于一个人总是生活在群体中，一种特定的生活追求总是要以特定的产业构成为基础。而一种生活以及使之赖以维持的生产必将受到该社会已有的知识、能力和共有的空间、资源的制约。

当一个社会面临选择时往往就发生了争论。在我们的前面不是已经有了发达国家的现代生活方式吗？但是事实上发达国家的经验正在被不同的人（包括其内部的人士）做出不同的解释。它虽然为一个发展中国家提供了借镜，却没有为一个面临选择的民族弥合分歧，相反为其争论增添了内涵。正如老资格的自由派思想家密尔所说：“不是单靠经验，还必须有讨论，以指明怎样解释经验”。于是，争论发生了，它必然发生，它是正常的，更是正当的。

1993—1995年，围绕中国是否要发展私人轿车展开了一场大争论。它先是由学者出题，由大学生的电视辩论会开始的。而学者们不满意学生们的争论水准，便亲自上阵了，且对立的双方争相出场，将这一题目辩得有声有色。自然，它已不再是一场游戏，而是一场严肃的、关乎今后几十年亿万人民生活选择与数万亿元投资的产业选择的大论战。

过去有争论，今后还将有争论。而关于轿车的这一场争论将在中国的社会生活和智力生活中占据什么位置呢？其特征或许在于，它告别了那种目标无限的、大而无当的、带有浓厚意识形态色彩的空洞争论；它指向了一个与大家切肤相关的、迫在眉睫的而又范围有限的问题。它是一种真实而且可能的社会参与。

这场争论还未有共识之结论，或许双方还都未拿出全部论据。而唯其如此，有必要将已有之言论集结成册，以便于更多的同仁投以关注，从而深化这一思考。

本书按文章风格分为两篇。篇内文章次序基本循发表时间排列。所选文章均保持原貌或恢复原貌（有些在报刊发表时曾被删节），文责自负。

感谢对这一论战投注了巨大热忱的每一位参与者和关注者。

编者

1996年3月4日

## 编者的话

中国的经济体制改革举世瞩目，中国的社会经济发展日新月异。与此同时，各种矛盾和问题也不断出现。人们的视点聚焦于关系中国发展道路、国计民生的几个重大问题：中国的改革应选择哪条道路——渐进还是激进？中央与地方的关系是集权还是分权？谁来养活中国——中国能养活自己吗？中国的轿车工业在道路拥挤、人口密集的条件下如何发展？国有企业能够摆脱债务困扰焕发“青春”吗？国内市场是需要保护还是开放？……这些热点论题引起了国人乃至全世界的关注。

冷静、客观、全面地审视中国社会经济面临的各种问题，寻求解决这些问题的方法，探索有中国特色的社会主义现代化道路，是极其艰辛又意义深远的事情，而真实地记录、反映中国改革开放的历史趋势和思想轨迹，亦是十分必要的。为此，我们愿注入一腔热忱，出版这套“焦点问题论丛”，承担一份社会责任，促进改革开放和思想进步。

“焦点问题论丛”收录社会各界人士对国内外普遍关注的若干热点问题阶发表的见解，并邀请有关专家、学者展开深入讨论。在坚持党的四项基本原则的基础上，倡导“百花齐放，百家争鸣”；注重理论联系实际，主张从中国的实际出发，切实研究问题，提出解决问题的办法；力求把深奥的理论问题用深入浅出的写作方式，精练活泼的语言予以表达；努力将严谨的治学态度和现代精品意识结合起来。我们企望奉献给广大读者的是一套思想新颖的高质量、高品位的“焦点问题论丛”。

应该说明的是，本套丛书所涉及的观点并不表明我们是赞同或反对，收录国外学者的观点，也仅供读者了解某种观点的背景。“实践是检验真理的唯一标准”，各种观点都将在实践中接受检验。

“天下兴亡，匹夫有责”，我们愿和广大作者、读者一道，为了中国现代化的明天，为了中国思想和学术的繁荣，付出全部智慧和力量，并希望通过“焦点问题论丛”唤起更多的人对“焦点问题”的关注。

1996年5月

## 轿车大论战

## 专论篇

大多数工程师、开发者、实业家和政府官员都是单一目标计划者。……  
很少注意，甚至根本不去衡量新体系的多种后果。

丹尼尔·贝尔

对一些人来说，知识分子是不切实际的梦想家，干扰了严肃的生活事物；  
对其他人来说，他们是“人类的触角”。

刘易斯·科瑟

## 轿车文明批判

· 郑也夫 ·

### 百年回首，路在何方

轮，是人类无与伦比的伟大发明。

迄今为止我们见到的最古老的轮出土于中东地区的墓地，造于公元前3500年。自公元前2000年始，轮已经滚动在古代叙利亚、埃及和中国国王的战车之下了。

尽管以后的纺轮、齿轮、涡轮为文明开创出一个又一个新的天地，但对人类发生了最大影响的仍然是车轮的演进。

1829年史蒂文森发明的火车使得巨轮飞速地运转在铮铮铁轨之上，但是敬畏之余，人们仍在寻找一种兼有火车之快捷和马车之轻便，可以保持个人的独立性与秘密感的车辆。

1885年德国人本茨用四冲程汽油机制成三轮汽车。然而本茨作梦也不会想到这种汽油机怪物在他死后一发不可休止地繁衍起来。

1953年世界汽车年产量突破1000万辆大关。

1969年世界汽车年产量再破3000万辆大关。

今天，我们这个星球上拥有54亿人口和5亿辆汽车，其中1亿辆商用汽车，4亿辆私人轿车。

轿车文明冲击着今天的世界。

号称“汽车动物”的美国人已经拥有1.8亿辆汽车，而且每年仍以1100万辆汽车（其中700万辆轿车）的速度不停地生产着。

以商场为战场的日本人，国内汽车拥有量已达5000万辆。他们每年造出1300万辆汽车，轿车生产量在向1000万大关挺进，轿车年出口量达到600万辆以上。

欧洲人也不甘落后，德国年产量500万，法国400万，西欧共1500万辆。

自70年代以来，巴西、韩国、墨西哥、阿根廷、印度也加入到轿车生产的大潮之中，韩国的年生产量已达200万，其中半数以上推入了国际市场。

现今全世界每年降生9000万人口，与此同时每年将造出5000万辆汽车。伴随着每对新生儿的啼哭就必有一辆新的轿车间世。

我们真的需要这么多的轿车吗？

轿车文明真的是人类交通的福音吗？是其最佳的选择吗？

追求轿车的人们是为了赢利，为了虚荣，还是为了社会生活的便利？

每个民族都能像山姆大叔那样做个“每人一辆车”的美梦吗？

我们的地球能够承载无穷多的轿车吗，她的限度在哪里——7亿辆？8亿辆？20亿辆？她是否将要甚至已经对我们发出了她的嘲讽？

在追寻轿车梦的大潮中，中国姗姗来迟。

1901年，两辆汽车被送到了上海滩——轿车第一次闯入中国。10年后中国的汽车数量将近300辆。又是5年过后，达到1000辆，1948年时中国拥有汽车7万辆，其中轿车2万辆。不过那统统是洋人造的。当时的中国只有维修和配件厂。

1956年中国有了她第一个汽车制造厂，当年产出1600辆。1958年中国

第一次造出了轿车。1960 年汽车产量 2.2 万辆，1966 年突破 5 万辆，1971 年 10 万辆，1980 年 20 万辆，1992 年突破 100 万辆大关，今天的中国拥有 500 万辆汽车，其中轿车 100 万辆。

中国人在拥抱轿车文明。购买私人轿车的数量正呈几何级数增长。“现代化”令中国人如醉如痴。我们 2000 年的目标是年生产能力 200 万辆，我们几乎一定可以达到和突破这一目标。

但是更严峻的问题不是我们能否进入轿车文明，而是我们应否进入轿车文明。

即使我们只达到俄国人的水平（莫斯科每 20 人拥有一辆私人轿车），那都将是一项资金高达数万亿元人民币的重大抉择。

我们有那么多能源吗？有那么多道路吗？有那么多停车场地吗？——在作出这一抉择时须算算家底。

这是我们交通问题上的唯一选择吗？是我们的最佳选择吗？——轿车文明已经走过了 110 年的历程，它正遭遇到日益纷繁的问题和空前猛烈的批判。在我们一头扎进轿车文明的尘流之前，务必再度回首，反省轿车文明——它的起因，它的功过，它的得失，它在今日世界的遭遇，它在明日中国的可行性，以及它前方的暗礁与陷阱。

### 轿车文明，是耶非耶

道路、汽油、停车场以及其他一些因素，同轿车一道构成了一个系统。美国著名社会学家丹尼尔·贝尔在其《后工业社会的来临》一书中引用杰克·伯纳姆的话：“当我们购买一辆汽车时，我们再不是购买汽车这个词的旧含义所表示的物品，我们是以购买一个 3—5 年的租借权来参加州政府认可的私人运输系统，公路系统，交通安全系统，工业零件更换系统，昂贵的保险系统……”

什么是系统？系统不等于其内部各部分的简单的相加，系统的功能、效益也不等于其系统内每个个体的单纯的功能与效益的总和，如果一个城市中只有几十辆、几百辆轿车，每辆车都不会遭遇到堵车的厄运，车可以开得飞快，构不成污染，不会导致燃料紧缺，还会为城市增加几许漂亮的点缀。但是当个城市拥有了几十万、上百万辆汽车后，就完全是另一番情形，得失必须从那个巨大的系统中考察。

对轿车构成最大制约的是道路。为了使日益暴涨的车流畅通，被轿车文明覆盖的国家每年要支付巨额资金修路筑路。在本世纪 20 年代，美国每年用 20 亿美元修路。六七十年代修建的美国州际高速公路耗资超过 600 亿美元。据认为，美国联邦政府施行的公共设置，半数与道路相关。这个世界第一大国的政府的一半财力是为了负担它的轿车文明。据估算，日本自 1973—1977 年，195000 亿日元用于道路投资。为了世界第一大轿车城洛杉矶的畅通，该市总面积的 1/4 成为了道路。人们在疑惑，城市的主要功能是什么，仅仅是为跑路？而这些轿车飞奔的道路已经不能任孩子轻松地行走、玩耍、上学。享受轿车文明的美国人说，只有在旧大陆和东方才存在着更符合人性的道路。

尽管在修建道路上消耗了巨资，随着车流的膨胀，轿车曾经具有的优势不复存在。1907 年，纽约的马车每小时走 6 公里，今天纽约的汽车仍是这



个速度。人们质问，为什么要发明内燃机？莫斯科的轿车只能开出其车速的25—50%，即城市中每100辆车只完成了25—50辆车的作用。人们质问，为什么要搞出这么多车？因此未来学的创始人杜克雪奇斯说，同技术发展相比，现代运输系统是石器时代的残余，为什么系统的效益如此低，就是因车太多了。20世纪初叶，福特的T型车就开始造就美国的汽车文明，至1927年已造出1500万辆T型车。然而饱享汽车文明的美国的城市研究之父芒福德却一直是以批判的态度看待汽车。他说，在一个小城市，运送10万人，最快的方法是让大家步行，最慢的方法是把这10万人都用小汽车运送。“在波士顿，如果街上没有汽车的话，它的全部人口可以在1小时内集中到波士顿广场。假如用小汽车运送，也许要好几个小时，而且除非这些人放弃他们难以停放的车辆否则他们也许永远不会到达目的地”。他说：“解决城市交通拥挤唯一的有效的办法是把工业区、商业区、住宅区联系起来，妥善安排，以便大部分人能步行或骑自行车上班，或乘公共汽车或火车。……小型汽车可补充公共交通，而不是替代”。

轿车洪流的涌入没有加快交通速度，却污染、堵塞、毒化着城市。它的巨大的停车场侵吞了街心公园，它的无休止的道路扩建蚕食了城市的剧院、艺术馆、绿茵场，它打破了城市甚至郊区的宁静，那么为什么人类会走入这一误区呢？

这是商人赚钱的动机与人类中多数成员虚荣的性格合力导致的。芒福德一针见血地指出：“先进的商业思想的错误在于，它过份地强调那些最能赚钱的交通工具的重要性，导致城市规划师们忽视步行者的作用，忽视保持公共交通，导致后来只能用小汽车作为解决私人交通的办法，使交通本身处于特殊地位，优于其他许多城市功能。……我们的公路工程师和市政当局，对私人小汽车的普及着了迷，觉得有义务帮助通用汽车公司繁荣昌盛，即使这样会造成全面混乱，他们公开合谋取消一个好的交通系统所必需的各种交通方式”。具有巨大说服力的是法国《汽车杂志》的主编尼·兰洛伊斯与芒福德立场完全一致，他说：“当日本依靠自己的汽车确立经济霸主地位的时候，其他国家也试图以自己的方式予以回击。为了避免受到侵害，避免失去利润和就业机会，各国对自己的汽车工业都给予更强有力的推动。可是，他们或许没有考虑到它们真正应该做什么，听一听其他领域专家们的意见”。这位汽车杂志的主编还说：“我们正以一种舒适的交通工具毒化自己的星球。……由于耽于幻想和疏忽大意，汽车成为我们时代的一种祸端，但却被认为是必不可少的，值得追求和应该鼓励的。……这些殖民者们甚至不需要去唤起其他文化——他们只需制造和兜售梦想，汽车崇拜不就是号称发达国家的一种宗教吗？”

商人们多唯利是图不容置疑，那么最初的私车购买者图的又是什么呢？其实汽车王国昔日的总统威尔逊早就为购车热定了性：“汽车是炫耀财富的象征”，如果只为实用，那么今天中国的一位商人即使天天要用几次车，“打的”也要比购车便宜和省心得多，他不用保养（或不雇司机），不用找停车场，不用担心丢失，不用交保险费，花销也绝不会超过购置奥迪、皇冠之类，那么他为什么要买车？一句话，多数最初的购车者是为了虚荣。

造成购车狂潮的另一个原因是购车者不需为轿车之外的社会性支出——如修路、安全设施、交警力的增加等等，负担足够的费用。如日本学者宇泽弘文说：“他们以廉价买到了舒适，……为了斩断这条恶性循环的锁链，

必须贯彻当事者负担汽车通行造成的社会性费用的原则”。

当然为了虚荣或占了社会的便宜他们也仍希望交通迅捷，而他们却绝没想到，当他们带动起私车潮后，交通却越发堵塞、缓慢、窒息，这就是个体理性加在一起汇成的群体行为的非理性，也就是经济学家所称的“囚徒困境”。汽车文明是人类历史上罕见的由商人与富贵者为了赚钱和炫耀财富酿成的一种灾难性潮流。

今天在美国和西方，汽车已成为一种生活和工作方式，一种文明，一个普通人为了生存，也必须有私车。因为轿车的暴发造成了公共交通业的衰落，最终使得人们失去了选择。

但是西方的有识之士们一直在呼吁更明智地对待轿车，寻找更有效益的交通方式。法国记者赫尔德说：“毫无疑问，必须对汽车加以限制，必须堵住私人汽车的洪流，让出道路，方便公共交通，方便大量的出租汽车，以及我们只迷恋于汽车不顾穷人利益而放弃了的各种交通工具”。

今天的西方，对轿车文明的批判已从言论转变为行动。北欧的丹麦人或许可以成为这一思潮与运动的先驱。早在1970年丹麦人就发起了减少汽车的运动。在哥本哈根修建一系列高速公路的计划被取消。与此同时，市政当局开始着手兴建大量公共汽车车道和网络密布全市的自行车车道。这些举措致使轿车膨胀的势头发生逆转。自1970年以来轿车的使用量下降了10%。

1980年来自自行车的使用量增长了80%。目前上班族中1/3的人乘坐轿车，1/3乘公共汽车，1/3的人骑自行车。是丹麦人没有购置私人轿车的财力吗？今天丹麦的人均GNP（人均国民生产总值）已达23650美元，高居美国之上。是一个新的思路促使他们作出了全新的探索。这一思潮在节节推进。1994年3月，伯明翰、利兹、爱丁堡、阿姆斯特丹等34个欧洲城市成立了无汽车城市俱乐部，其宗旨是“共同努力逐渐减少城市地区的私人轿车，并争取进一步达到在城市完全禁止与经济活动无关的私车运行”。

1993年，瑞士人投票禁止外国汽车越过阿尔卑斯山脉。最近瑞士城市圣加纪就是否成为无汽车城市投票。瑞士学者彼得·古勒说：“1/3的人投票赞成这项提议，这对建议者是极大的鼓舞”。

饱尝轿车利弊企图返朴归真的西方人甚至吃惊，东方人为什么对汽车保持着天真乐观的热忱。瑞士一位工程师兼汽车研究家布朗施威格说：“今天，当半个地球警觉的舆论对汽车的未来持悲观态度，而另外半个地球上的人们则认为他们被残酷剥夺了享受汽车带来好处的机会”。但是时至今日，这种来自北方的声音很少引起南部世界的人们的共鸣。在发展中国家中更多的人以为：这是富贵者的怀古幽情，是有车者的无病呻吟。然而事实恰恰相反，当西方的少数学者以公允的态度、悯人的胸怀奉劝南部世界不要涉入轿车迷途之时，他们的汽车商们正竭力向我们鼓吹轿车是跨进现代生活门坎的通行证，正不遗余力地将他们的奔驰、凯迪拉克、丰田、雪弗莱以至大宇一齐推向中国市场。

在这个纷繁的世界上，哪一种声音更动听？哪一种声音更真实？哪一种声音更符合我们中国之国情？

### 细检国情，何去何从

中国现阶段不应鼓励私人购买轿车。甚至在下阶段我们也不应重蹈美国

汽车文明的老路。能源、路面、地面，这些条件制约着我们私车的发展。

1990年中国原油消费近1.2亿吨，人均100公斤。1990年美国原油消费6.6亿吨。人均2652公斤，人均消费为中国的26倍。1990年中国汽油的全部消费量0.19亿吨，人均17公斤。1990年美国仅汽车消费汽油3.1亿吨。人均1247公斤，人均为中国人的70倍。我们能够承受美国汽车文明的燃料负担吗？即使21世纪的中国有能力购买更多的石油，国际市场，以至我们的地球，可以支撑一个11亿人的轿车大国的兴起吗？

美国城市的发展，特别是其西部的城市，是与汽车文明同步走来的。洛杉矶是轿车文明造成的——是轿车将那些昔日的小镇连结成一个现代化的大都市。因而其人口密度与轿车文明相适应。洛杉矶大都市区的人口密度是每平方公里3500人，纽约为3400人，伦敦1500人，波士顿1300人，东京6000人。而上海“市区”高达2万余人，北京“中心区”（即8个市区）的人口密度27620人。实际上中国的“市区”含有规划的性质，它包括了人口较少、居住条件不足的郊区。以“旧市区”为中心的“建成区”更反映实际情况。上海旧市区149平方公里内居住610万人，人口密度4万，黄浦区人口密度高达10万。加上流动人口，我国多数城市的旧城区密度达到4—5万人，这密度远远高于西方城市。我们根本无法在这种密度中开出一条条九衢大道。洛杉矶的总面积中1/4是道路，另1/4是停车场。这是中国一个个老城望之兴叹的。在道路密度（道路长度比国上面积）上美国是0.68，德国1.96，日本2.97，中国仅0.09，盲目发展私人轿车，将使车无路可走，将使城市交通瘫痪。现在仅有60万辆汽车的北京道路已在喘息不止，已不得不投入巨资修建二环、三环。即使修好了三环，70万辆也将是其饱和点，而洛杉矶的车辆是它的10倍。

但是我们大可不必为我们难于闯进以私车为基础的汽车文明而懊丧。车的多寡未必意味着交通的效率与现代化，车的豪华更不代表人的尊严。我们可以找到一条以公共交通为主的交通手段。

在我们大都市的中心区首先应该着手的是建设地铁。不错，地铁的起动资金大。但你如果把这些年购买汽车的资金都省下来，地铁怕早不是今天的样子了。而在都市的城区与郊区交界的地带，轻轨火车将是疏导城市人口洪流的最有效率、最为廉价的手段。如果说地铁与轻轨火车毕竟是长期建设项目，当下，就该在公共交通业上下大功夫。近年北京的出租业，特别是“面的”，发展迅猛，它完全可以成为替代私车的手段。而事实上，这些年北京公共汽车，大客车、中巴，都几乎无发展或发展甚微。大客车与中巴具有更大的“规模效益”，它几乎必然具有与“面的”抗衡的能力。一个城市人在交通问题上应该能有多种选择：地铁、大客车、中巴、“面的”……，现在显然是大客车与中巴要加强。大客车、中巴一增多；“面的”势必减少，交通堵塞也就进一步缓解了。

解决中国城市交通的一个重要手段仍然是自行车。中国拥有4亿余辆自行车，是当之无愧的自行车王国。我们不必以为这是落后的标志。这种无能耗、无污染的交通工具必将在21世纪全面流行。自行车传统绝不是我们的负担。专家们说自行车停车面积是1.5平方米，轿车是4—6平方米。而实际上正是因为大小的差别，二者甚至没有定量意义的可比性。自行车因其小，可以占据任何一个没有其他实际意义的空间，而轿车必须占据大块的有效地面。因而自行车不存在停车用地问题，轿车却严重地存在。人均占用道路面

积自行车与轿车似乎接近，但实际上轿车很少满员，因而实际上轿车人均占用道路面积是自行车的 5—8 倍。

中国都市中有限的、难于拓展的路面与地面决定了它的主导交通手段应是自行车与公共交通业。在改革开放的年代，公共交通业应日益呈现出多元化、多样化的趋势：国营、民营、私营；地铁、轻轨、汽车、电车；大车、中车、小车；高档、中档、低档。而其主导交通手段的原则应是追求规模效益、总体效益、社会效益。这恰恰是与西方私车文明相对立的。

我们反对鼓励私人购车，却主张市场经济公平竞争。一个人有买车的权利，社会不应压制他，甚至也不该把车价提得过高。但是同样就公平而论，修路钱、养路钱、汽油钱，则不该宽容。中国城市中的每一条道路都是中间跑汽车，两边跑自行车。汽车的路大多比自行车还宽，至少相等，道路的修建与维护是谁掏腰包？说到底，是纳税人掏的，而纳税人又分为汽车阶层与自行车阶层。后者的数量显然百倍于前者。后者只骑自行车为什么要与人数很少的前者一齐掏钱修汽车路线呢？汽车路线的修路费，从理论上说，应该均摊到跑在上面的汽车车主身上。北京现有 60 万辆汽车，全部汽车路线的修路费、养路费应按车体大小分摊在这 60 万辆车上。公共汽车、出租车也要交行路钱，而这钱通过车票转嫁到公共汽车乘客身上。而私车拥有者则应掏出十足的一份修路养路费，不该在道路使用上侵占他人的利益。商店，剧院门口停车，又是一笔费用。商店是大家的，而停车影响了行走，不付钱怎么行，甚至你愿意付钱，也不是一切公共场所前面都可以停车的，并且对私车征收的道路税应高于对公共汽车、出租车，因为道路有限，应鼓励公共利益的服务者。至于私车购买者究竟应付多少“买路钱”，这是专家的事情。其实这并不是为购私车设置障碍，而是贯彻公平的原则。都市的黄金道路段，都市中心地段的停车场，不是可以凭借自己有辆车就可以横冲直撞，随意占用，从而最终干扰公众的利益。

反对鼓励私人购车，中国的汽车工业还有前途吗？我们反对鼓励私人购车，绝不是反对汽车和汽车业，而是鼓励将汽车与一种“规模效益”，与一种公共服务业结合起来，从而发挥其长处，抑制其弊端。我们主张广义的公共交通业，包括大客车、中巴、出租车，包括国营的，也包括集体的、私营的、个体的。中国有 460 个城市，有 2 亿 2 千万城市人口。中国 400 余个城市的公共汽车（不包括出租车）才不过 4 余万辆。北京拥有公共汽车、电车 4857 辆（1990 年），出租车 5.5 万辆（其中“面的”3 万辆）。东京的地铁远比北京发达，东京的轿车更比北京多，其公共汽车却多达 12000 辆。北京至少该有 1 万辆公共汽车，那样其出租车倒可以少些。即使 300 人配有一辆公共汽车及小型出租车，中国城市也需要 70 万辆公共汽车。现代化的重要标志是“人口的城市化”。在今后 20 年中，中国的城市人口将从 2.2 亿增长到 3 亿、4 亿。与之相适应城市公共汽车的需求量应突破 100 万辆。加上生产用车，中国的汽车业是不愁没有市场的。韩国的国内能有多大的需求，他们的汽车业不是蓬勃发展，甚至走向世界了吗？影响中国汽车制造业发展的不是私人购车群体的狭小。中国是世界上最有潜力的市场。我们的人口是韩国的 30 倍，是法国的 20 倍。即使仅仅依靠生产用车与公共交通业（包括出租汽车业）的发展，也可以消化掉 2000 年的生产目标——年产汽车 2000 万辆，只不过要在品种上作出明智的倾斜。影响中国汽车业发展的最重要原因还在于我们汽车的质量，我们汽车业的效益，以至笼罩在我们社会上的崇

拜“洋货”、炫耀名牌的高消费意识。

而从一个更高的层次上说，难道生产的指标是至高的吗？难道把汽车业搞上去就是最终的与最高的目标吗？汽车是交通的手段，是人类役使的工具，如果过头的轿车业造就出的是窒息的交通状况，那难道是可取的吗？如果我们可以凭借多种更为廉价的手段有效地解决交通问题，就无须为轿车业的弱小而沮丧。

一个伟大的千年一遇的时刻即将来临。让我们站在历史的肩膀，站在新世纪的潮头，去思考往昔，铸造明天。

如果汽车文明注定将成为夕阳文明，我们为什么要随它走入死亡的港湾。如果汽车所代表的功利哲学和黑色文明注定将融进绿色思潮中，我们为什么不及早为它谋划。交通与交流推动着人类创造了往昔的辉煌，如果 21 世纪的人类还有希望，它将打开新的交通与交流的天地。那将是一个崭新的思路，它不该是一个功利滔滔的世界，一个虚荣浮华暴殄天物的世界，一个由理性的个体组成的非理性的世界。

一个新的交通蓝图将在批判与继承中诞生。

（原载于《光明日报》1994 年 8 月 9 日）

## 轿车文明辨析——关于发展私人轿车的思考

· 樊纲 ·

《光明日报》所载郑也夫的《轿车文明批判》，刺激人思辨的欲望，引得我也想来讨论一下“轿车文明”这个东西，以及在轿车这一现象背后更重要的与人类发展相关的种种问题。

### 文明的魅力

郑文的第一个论点是人们现在买私车主要是为了“炫耀”，其实，私人轿车，像其他种种私人消费品一样，绝不仅仅是（请注意，我这里没有完全否定）因为它能提供“炫耀的满足”——私车能提供一些公共汽车、公家车、出租车所不能提供的特殊享受。首先一个区别是私人轿车是你自己开的，它就满足了我们每个人身上都多少有的要驾驿一些比自己更强大的东西或借助机械扩展自己能力的欲望。其次，有一辆自己可随时自由支配的车放在门外，你可以不必担心赶班车晚了点、叫出租车叫不到：自己开车东奔西跑，不是坐“公车”，你可以不去考虑司机的麻烦；与自行车相比，你不必每天骑几小时的车，回到家精疲力尽，书都读不进去；有了一辆车，等于是有了一个属于你自己的移动的空间，你可以不必担心提着大包小包地去挤公共汽车、挤火车、挤飞机，郊游的时候尽可以瓶瓶罐罐地带上一大堆；轿车使我们的空间与地理的概念发生根本的改变，可以使我们选择住在空气清新的郊外、选择去更远的地方度假，选择在风雨交加的夜晚去听音乐会。

总之，轿车或“私车”的确是一种“文明”，给人以特殊的享受。我想正是这个基本的原因导致了汽车市场的扩大，导致对汽车需求的增加；也正是这个基本的原因使人们一方面在不断提出对汽车的批判，另一方面又不断地扩大着汽车的生产与消费。我想这是人类的基本矛盾之一：他不仅要一种享受，而是要多种的享受；既要清洁的空气、畅通的道路，又想要享受汽车能提供的一切文明。这种每个人内在的矛盾，会扩展成为某种利益集团之间的冲突，但这些集团之所以各自都有一些号召力，谁也难以把对方真的压下去，说到底是因为我们作为消费者本身就是一个悖论——我们爱着冲突的双方。鼓励私人购车意味着交通拥挤、停车无处、环境污染、汽油费提高等等；但是，另一方面，我们是否能够、是否应该制止人们追求新的享受的欲望，是否应该让人类承运停留在“自行车的王国”或永远在公共汽车上奔波，永远让我们停留在批判轿车文明的人们所留恋万分的“旧大陆”或“落后的东方”。

你不能制止人们追求一种文明。

### 发展的极限

人类不断追求新的享受，但会遇到资源条件的限制。“增长的极限”这个词曾是世界上一个极其权威的研究机构的一批极其权威的研究人员写的一本极其权威的的书的书名。自从人类进入现代工业文明以来，关于能源枯竭的“世界末日”式的警世箴言就不曾绝于人耳。但也有人论证过，人类这几百

年的发展，不仅不曾遇到过极限，可利用的资源相对于产品数量，不是少了，而是在不断增多；能源的相对价格不是在上涨而是在下降；人类活得不是更糟，而总是活得更好。

“极限派”忽视的一件事是技术的进步。技术进步最根本的意义在于为人类开拓新的疆界、新的空间、新的资源。铁矿原本对人类来说只是废石，后来有了冶铁术，它才成了人类可利用的资源。倒退几百年，谁能想象到人类会用核能发电？甚至不会想到石油、天然气会成为人类在一定时期的主要能源。技术进一步发展，现在的废石头可能被用来织布，打桶井水倒进“油箱”就能开起拖拉机耕地，这都是说不准的事情。月球、火星上的东西现在当然不属于我们人类所拥有的资源（资源这个概念不是指自然界的一切，而只是指自然界中那一部分能被我们人类利用的东西），但说不定哪天我们会建立起“飞船货运公司”每天从月球上往回拉东西烧火做饭、炼铁发电，就像现在日本人每天从澳大利亚用船往回拉铁矿炼钢一样；或者，建立起“星际移民局”每天给一定数量的人类发“绿卡”去月球上定居，同时在月球上修三环路、四环路、“月亮庄小区”（那时候或许会有“郑也夫八世”批判“飞船文明”）。就像凡尔纳小说中的事情若干年后许多都成为现实一样，我这里不是仅仅在说神话。至少，这种乐观的设想与“发展极限”式的悲观设想一样可以获得逻辑与历史的同等支持。这不说明别的，只是说明，我们人类所拥有的，或潜在地拥有的，不会仅仅是目前我们知道的那点资源、那点疆界、那些技术能力和那种生活方式。

现在让我们反过头来谈谈逻辑。人类为什么要不断地发展科学技术，拓展自己的疆界？说到底无非就是为了追求新的享受、新的满足、新的“文明”，今天想出这样一种文明来享受、明天想出那样一种文明来享受，生活才不至于停滞，但天下没有免费的午餐，物质不能无中生有，任何一种物质享受都是消耗能源、占用空间的。若给定技术从而给定人类可利用的资源，用于这种享受的多些，用于另一种享受的就必然少些，一种享受可能还损害另一种享受，现有的资源会趋于减少，于是逼得不想降低生活水平的人类去发明新的技术，开发新的资源。从经济学的角度说，新开发的科学技术只有在旧资源逐步减少而人类又产生了新的需要，才变得“值得”、“合算”，才会被实际地应用，也才会有人花精力、花资金去进行有关的研究。即使科学的进步在历史上有时是吃喝不愁的贵族探索真理的结果，但科学转化为实用技术，应用于生产活动，一定与需要的增长相关联。有些新的原材料（包括能源），开始时造价比现有的原材料贵，不能被实际采用，但随着现有原材料供给减少、价格提高，替代物便逐步变得合算起来，同时生产新的替代物的成本也在随技术的进一步发展而逐步下降，最终使其得到广泛的应用。在遍地是草木、随手拖些回来就可以生火做饭取暖的时代，到地底下去挖煤显然太贵了，更不用说要钻几千英尺到地底下找石油，那时即使有了那个技术，也不会被广泛应用，只是到了后来，在地上找草木所需花的时间、精力越来越大，“挖地三尺”才成为合理的、经济的选择。现在核能已经变成有实用价值的能源了，科学技术实际已经能把许多东西变成能源，包括“取之不尽用之不竭”（也只是现在说说而已）的水和空气，只是它们现在还太贵，现有的能源还太便宜罢了。从这个意义上说，人类发展的极限不是外在世界或自然资源，而只是他自己。

## 人性的悖论

现在让我们集中地来谈一谈“空间的拥挤”问题，这更直接地关系到人类为什么要发展汽车，什么是“符合人性的道路”。

如果假定人类不能离开这个星球，那么我们就得假定有一种“资源”是绝对有限的，那就是空间。有两个基本的原因使人类生活空间出现紧张，首先是人口增长。即使假定每个人的生活面积不变，生活质量不变，饮食结构不变，人口的增长本身导致拥挤，使得人们不得不把更多的土地用于居住和道路。200人的一个村子只需修100米的路，人口增长到500人至少要修200米的路。与此同时，随着人口的增长，人与人交往的空间距离随之扩大，所需时间也会增加，以前用10分钟可以从村子这头走到那头，现在得用20分钟，于是产生了如何加快交通速度以节省交往时间的问题。这就需要改进交通工具。可见，人口增长这件事本身引起了路与车的共同发展与相互冲突。而这一对矛盾的根源于人口规模与生存空间的矛盾。所以，在讨论路与车的矛盾时，我们得首先讨论人口问题——你能否有效地控制人口的增长？人口太多了，地球太挤了，这个事实逼着我们去改善技术，进行新的开拓。但我们已不可能再回到人烟稀少毫无交通堵塞的时代，不可能再回到批判家们万般留恋的“旧大陆”，那样会“侵犯人权”——新增加的人口也要有一份属于他的生存空间。纽约市在1907年马车时速6公里，现在汽车也是6公里，即使这是真的，首先也是因为现在纽约的人口更多了，而不是车多了。对那些危言耸听的所谓“论据”应该多作些分析。

第二个基本因素是我们在前面已经涉及的人类（现在可以假定人口数量不变）生活质量的改善。随着社会、文化的发展，人类不再满足一辈子在一个村子里日出而作日落而息；对多种多样物质产品的享受又促使人们突破一个村子里资源条件的局限而向外伸展，开拓更多的资源与市场。物质享受越多，所需付出的时间精力越多，活动空间也需要越大，这就是为什么人类社会越发展，人在时间上显得越是忙碌、社会在空间上越是显得拥挤、越是要有更快的交通工具在更大的空间范围内相互交往的基本原因（这也是总会有人批判人类物质进步或物质文明包括汽车文明的一个基本原因）。于是，在讨论人与车、车与路的矛盾之前，我们似乎还得讨论一下：你是否能阻止人类其他各方面生活质量的改善？这里“其他方面”指的是除了“拥有私车”之外的各种生活享受。仔细研究一下就可以发现，几乎每一种人类的新享受都会需要更多的空间；而人类又不得不接受空间有限的事实，“拥有私车”，在“私车”里享受在公共汽车里或自行车上享受不到的那些乐趣，不过是在人类逐步发展起来的享受当中的一项新享受罢了，它当然也需要占用空间。

当然，像在其他方面一样，人类也在不断改善和利用新的交通工具以缓解空间的拥挤。另外许多方面的努力也都有利于这一问题的解决，比如电话、电报、电子通讯技术的发展就是为了减少人们在空间中的运动；粮食高产技术的改进则可以节省耕地、“腾出”更多的空间干别的，包括供人跑路，或者反过来，因为不得不用更多的空间来跑路而改进技术在单位面积上生产出更多的粮食（以实现吃饭的文明）。但人类面临的最基本的矛盾就在于：她不断地追求更高的生活质量，而这种追求本身会遇到时间、空间、各种资源的限制，于是人们也就不断地为自己制造出了更多的难题、更大的麻烦，于是又要花力气发展自己以解决这些问题、克服这些麻烦。人类社会“发展”



或“进步”的真谛不过如此（关于“进步”这一概念的涵义，已经引发了许多有意思的争论，本文其实也在讨论这个问题，也是笔者认为轿车文明这个问题的值得讨论的原因之一）。人不过就是这么一种不断为自己制造麻烦又不断想办法去解决麻烦的动物。从这个意义上说，否定轿车文明，相当于否认人类本身。我们是否真的要这样做？我们是否真的要用我们追求一种文明所创造出来的麻烦、所遇到的问题来否定我们人类不断追求新的文明的天性？有一个故事，说有一老人，穿些最基本的衣服、吃些最基本的东西，每天坐在海边晒太阳。一位少年问他为什么不出海捕鱼，老人问为什么要出海捕鱼？少年说捕了鱼可以卖钱；卖了钱又为什么？卖了钱可以盖大房子、盖大花园；盖了大房子、大花园又为什么？少年语塞，最后的结论是住在大房子里、坐在大花园中可以更舒服地晒太阳。于是老人问：我们现在就晒太阳，费了半天劲，换成那种方式晒太阳，值得吗？我想我们关于轿车文明以及一切其他物质文明的讨论最终都可以归结为这个“晒太阳”的问题，甚至可以更加简单：人都是要死的，为什么现在不死？用这样一种思维方式去思考人类历史，人生不过是一场骗局，人类都是一群傻冒，只有那些清静无为的道士和海边的那位老人，才是真正“看破红尘”的智者，郑也夫等等是否真的希望我们大家真的每天都只是坐在墙根晒太阳？其实，一切关于人类在变成物质文明奴隶的说法，一切关于技术越进步，人类越忙碌、生活空间越小、交通越拥挤的说教，都只看破了“一半红尘”，而没有看破全部：绝大多数人类的成员都平凡的很，不会听从这种说教，而会按他们的本性行事，还是要不断追求新的享受，新的生活方式、新的刺激，同时要不断发展科学技术、不断解决自己制造出的难题，以此来填充“空虚的人生”，以此来与那些吃饱了无所事事或只知道吃饱了是一种满足、吃饱了就不再追求别的享受，也就没有那么多新的难题要来解决的其他动物种类区别开来。

结果，我们发现：一切对“文明”的批判，最终的结果都是导致对人类本性的批判，都是要改变人类的类人本质本身。这是人类当中的一小部分人，即所谓的智者、贤达、精英在历史上不断从事的一种“悲壮”的努力。而他们用以填充人生意义并以此与其他同类相区别的，正是这种教导其他同类改变自己本性的那种伟大企图。我想这是一切“富于忧患意识”的人骨子里潜在地有的那么一种内在冲动。

现在一个更时髦的说法是：批判轿车文明，是要另一种文明，或是“返回东方文明”，或是走向新的所谓“绿色文明”。我想我们大家都知道“东方文明”的优越性，但也都知道它迄今为止是与物质生产的落后相联系的，因此只对物质已经发展了之后想要“返”朴“归”真者吸引力大，广大发展中国家的一般俗人们还很难到达那个境界（少数智者当然除外）。再来看所谓“绿色文明”。有人建议我们可以跳过汽车的“黑色文明”，直接进入“绿色文明”的阶段。但是第一，我不认为他们提出的仅以自行车和公共交通为主的绿色文明这样一个“替代方案”具有足够的说服力，说服人们不再追求汽车文明，因为这样一个替代方案并没有用一种更高级的享受去替代一个较低级的享受（比如象第5代电脑取代第一代计算器那样），不具有“进步性”，而只是要抑制人们对一种新享受的追求，这不符合历史由低级向高级发展的规律，也不符合人性。我真心希望能有一个真正具有进步性的替代汽车的方案问世，但现在还没有，在此之前我想“轿车文明”的发展是不可避免的，尽管它会产生各种问题，其次，真正的所谓“绿色文明”在目前是一种“更

贵”的文明。我曾有幸应邀到美国的一个大资本家（不是一般的大，而是最大的之一）的第二代亲属的庄园中度周末。那是二个很大的庄园，一个角开辟出来种地，种谷物的大片地是用作喂马的，另一些地是主人自己种菜的园子，总也有十几亩。他们十分得意地对我说，我们从不买超级市场上的菜吃，因为菜上有化肥；我们吃的都是自己来种；在我们的庄园里，我们从不开车，连自行车也不骑，要去后山办事都是骑马。多么令人神往的“绿色文明”！我也很愿如此地享受。但是我享受得起吗？我们能不使用化肥来解决我们的温饱问题、解决非洲灾民的问题吗？我们现在的科学技术能使人们纯朴的“绿色食品”更加便宜吗？我们能象当今世界上的贵族那样惬意地保持着“马背上的文明”吗？

### 选择的理性

经济学相信这世上的人们会在自己的各种需要、各种享受、各种代价之间，作出理智的权衡。首先，作为一个人，一个具有起码智力的普通人，他能够对一定的路状条件下究竟是步行更快、骑自行车更快、坐地铁更快、还是坐汽车更快作出判断和选择；能、够在坐公共汽车更快更省，还是坐出租车更快更省，还是自己买私车更快更省之间作出选择；能够在把自己的钱用来买私车（以及交他应该交的那份养路费、修路费）享受那份特殊的满足还是用于其他各种享受之间作出合理的选择；能够在是住在城里步行上班，还是住在郊外开车上班之间作出合理的选择。我相信有了汽车之后人类社会经常地、不时地会发生交通堵塞现象，我们每个人都吃过这样的苦头，但我不信要是天天堵车人们还会开车或坐车。福芒德所说的波士顿我曾经住过近两年，几乎到哪里都开车，但每次要到市中心去，也就是要到那个波士顿广场去，我却绝不会开车，一定是乘地铁，甚至骑自行车，真不知为什么福芒德非得假定人会那么傻都要开着汽车去广场自找没趣？为什么要设想出这么一个开全体并不傻的波士顿居民大玩笑的主意来作自己的论据。所谓路与车相辅相成的道理，正是人们理性选择的一种结果：道路畅通，人们就会多买车；然而路上越来越挤，买车的人会趋于减少；如果没人修路，最后路上车辆的数目会停止增加，拥挤状况会稳定在某一临界点上，直到新的路修起来，人们又会买车，既不会有完全“窒息的交通”（真是那样一定会有人退出），也不会有永远的畅通。很多人都想往那种出门就上班的小城市以至小村庄的田园诗般的生活，但又有那么多人不愿住在小城市、小村庄，非得往拥挤、污染、嘈杂的大城市挤，他们都是傻子？那大城市一定能提供某些另外的吸引人的东西，足以补偿诸多不便给这些人所造成的痛苦，至少是为那些对大城市中某些东西有特殊偏好的人，提供了某种补偿，不然他们为什么非要在这里“死磕”？从这个意义上说，理性的个体组成的整体一定也是理性的，因为如果整体的结果是所谓“非理性的”，理性的个体会“退出”那个整体另辟蹊径。

人类作为整体出现所谓“非理性的结果”，一定不是由于人们追求享受，而是因为人类相互交往的制度上存在着问题，抑制了人们作为个体的自由选择（比如“不能退出”），或是阻碍了资源向人们选择的用途上合理地配置以满足各种需要，或是阻碍了个体能够自由地表达自己的要求，或是阻碍了整体能够在充分的公共选择基础上做出使得各种群体的利益能够相互平衡的

决策。只要允许人们自由选择，只要有一个适当的社会机制，那么，经济学的原理告诉我们，在一定的物质资源、空间条件下，在一个城市中，各种交通方式骑车、坐公共汽车、打的、开私车等等，作为交通方式本身所能达到的快速程度会仅仅与使用者付费的多少和偏好的状况成正比。具体他说，有了这样一种社会机制，在中国这样一个人口多、资源少、经济较为落后的国家里，人们目前选择的结果一定是自行车较多、公共交通较多，而私人轿车相对较少。但随着经济的发展，各方面物质消费水平的提高，私人轿车的绝对数量与相对比重，都会逐步地有所提高。这里所谓“适当的社会机制”，既包括使公众得以表达自己偏好的民主选择机制，也包括合理而有效的税收制度，一个有效而廉洁的行政机构来贯彻公众的决议等等。汽车、道路、公共交通等等，正如郑也夫文中正确指出的那样，是一个“系统”，而且是一个“公共系统”，它需要由公众参予决策。如果多数人投票禁止一个城市里人们拥有私车，我们便应尊重这一建议选择，反之则反是。世界上某些国家公共交通系统的衰落并不是由于私人轿车发展的结果，而只是因他们没有建立起一种好的、能平衡各种利益与需要的公共选择制度。象日本和英国这样的国家，私人轿车的增加与公共交通系统不断完善并行不悖，是一个很好的证明。最关键的是要有一种机制使人们真的能对各种交通方式、对各种交通工具（自行车、小轿车、公共汽车）、对各类交通设施（公路、地铁等）的发展、对同一地段上使用不同交通方式的规则（步行街、汽车禁驶街等等）等等，充分地进行讨论，找到那种能够与人群整体的需要结构和他们目前所面临的资源限制相适应的理性决策。

我们应该做的，不是告诉别人怎么活着，不是批判人们追求一种文明，该用这种交通工具而不用另一种交通工具，而是进行改革与创新，建立起一种使不同的人都能自由去选择交通工具并使各种交通工具在交通这一目标上达到的效果相互平衡的社会机制。人能做的是改善相互间的关系，也就是改变社会机制，而不是改变人的本性。

在一个有效的民主选择机制中，“学者”起什么作用？学者的本职是传播知识、揭示问题、勾通信息，使人们在自由选择中能够掌握充分的信息与足够的知识，清楚地理解每一种选择的各种可能的后果。郑也夫文章的功绩就在于他把发展私人汽车可能带来的一些问题和一些相关的事实揭示和分析给大家看，而本文可能的贡献则在于把另一些问题、另一些事实、另一种思维方法揭示给大家看，让人们在选择中充分考虑各种“说法”。但学者的职能不是代替人们作出选择，更不该“教导”人们应该如何生活甚至是如何改变自己的偏好。其实从一般情况看，学者也做不到这一点。学者只能改变人们的知识结构，但改变不了“人性”，改变不了人们在一定自然环境与社会条件下的偏好结构与利益结构。

## 平等的权利

以上我们基本上是把人类当作一个“共同体”来对待，假定人与人之间是平等的，假定人类社会在哪里都是一样的。现在让我们更现实一点，讨论一下与利益集团之间的冲突与权利平等相关的问题。

郑也夫反对在中国发展私人轿车，但他不知想过没有，中国今天已经出现的交通拥挤，并不是由“私人轿车”过多造成的，而是由“公家轿车”过

多造成的。中国今天的轿车工业，基本上还是面对“公家买主”而服务的。这两年刚刚开始有一些私人公司、三资企业、非国有企业以及它们的老板和雇员加入购车行列，但迄今为止中国轿车市场上的供求状况，基本上由“公款”的多少决定，由国家“控办”对国有单位管得严不严所决定（所以汽车工业集团总是加入“反对控办”的大合唱，也就是“公款购车光荣”的大合唱）。正因如此，我们这样一个发展中的穷国，人均 GNP 排在全世界 100 位以后（现在有算法上的争议），前些年发展的轿车，大多数都是豪华型，这是我们这个有问题的经济体制的产物。在这种体制条件下，你反对发展私车，私车少了，公车却并不会因此而减少，相反，路上空了，会有更多的公车。各单位要是把公车交出来办出租车业，既提高了汽车的利用率，又能减少街上的汽车数量，但现在却根本做不到这一点。我倒是想街上的私车要是多了，再拥挤一点，反倒有可能逼着大家想办法减少公车，那些一个劲儿买公车的单位也会少一点热情。有公车可坐的人，不必“发展私车”，他们还会起劲地反对发展私车，以保持道路的畅通、油价的便宜、空气的清洁，使他们更好地享受轿车的文明。这是否会加剧社会的不平等，是否会使那不合理的体制反倒得到巩固？无论从制度改革还是经济发展的意义上说，发展“私车”都要比发展“公车”健康得多、合理得多、有益得多。

还有一个集团是“反对私车”的运动拿它无可奈何的，那就是富人。限制私人购车，除了用行政手段控制，加大一些非经济障碍之外，一个主要的办法就是维持汽车的高价，或者只生产高价车，使更多的人买不起。谁会买不起呢？显然是穷人而已。因此我们要考虑的另一个问题是要不要在批判“轿车文明”的同时，维持“轿车不平等”？市场经济条件下人们的收入不平等，是一个客观事实，我们要想办法解决的问题是如何在这个前提下使大家尽量更平等一些，而不是多一限制导致更不平等。普通工薪族若能开上最廉价的微型车，与那些奔驰 600、“大卡”、“富豪”车相比，无论就车的质量与舒适程度而论绝无平等可言，但当他与他们在二环路上并驾齐驱（反正它们也无法开得更快）、在风雨交加时同样有遮有盖的时候，他多少还会有一种“平等感”，觉得自己与他们是“同类”，反对发展私车，但又不能限制有钱的人有轿车可坐，有车族与无车族的差别只会越来越大，会使多数人永远处在自行车的座子上遥望越来越豪华的轿车在高速路上飞驰。当年美国福特公司推出 T 型车，卖到 350 美元一辆，不仅是解决了一个交通工具的问题，在我看来更重要的是解决了一个社会平等的问题，从此后穷人与富人的差别不再是有车与无车的差别，而只是车好车坏的差别，大家平等地享受或平等地拥挤。“有私车”的确具有某种“炫耀”的功能，但其实有的人拼命攒钱买车有时不是为了炫耀其富有，而只是为了表示他不再没有。当你不能也不该阻止富人拥有私车以私车炫耀其富有的时候，你要想使其炫耀失去意义，最好的办法就是让穷人也都有车。学者的一大社会职责是为穷者、为弱者呼吁，而不是维护富者的特权；而帮助穷者、缩小差别的最好办法，不是压制富者（这不仅办不到，而且也不利于经济与社会的发展），而是要尽量使穷者获得平等的权利。

### 落后的悲哀

还有穷国面对富国的问题。我们当然尊重西方发达国家的学者关于汽车

的忠告。它们毕竟是“过来人”。但即使完全出于善意，也有一点可能存在的偏颇值得我们警惕：他们有没有想过，他们这几十年来经济的发展，财富的增加、收入的提高、文明水平的提高，直到发展到今天要返朴归真追求绿色文明，在很大程度上依靠的正是汽车、轿车的发展，包括公路建设、与汽车相关的各种上游与下游的工业的发展、以及相关的各方面科学技术的发展！这种“依赖性”当然有汽车工业利益集团的夸大其词之处，但这个利益集团之所以有那么大的财力去游说政客、游说民众，毕竟还是因为经济增长本身的确与人们对私车的需求有密切的联系。现在让我们不发展汽车、从经济发展的角度来说只有一种理由能使我信服，那就是指出我们这个落后的穷国现在可以不再发展汽车，而是直接跳过汽车工业阶段，去发展另一种机械类工业（比如“飞船”工业之类），就可以支撑经济的增长、就业的增长、收入的增长，逐步赶上富国（最后这一点特别重要）。你如果指不出这样一种可供替代的产业，就总会让人怀疑你是要我们永远处在自行车、驴车的落后国家的行列而看着你们富国在那里继续大开其车，并使我们继续处在处处受富国利用其优势占我们便宜的境地。

发达国家现在开始“返朴归真”，已到了组成“无汽车城市俱乐部”的地步，轿车市场开始萎缩。于是我们这些发展中国家将听到一个动听的“二重唱”：一方面是悲天悯人的外国学者告诫我们汽车会带来何等的祸害，让我们只发展公共交通；另一方面则是垂涎三尺的外国汽车商的美丽的广告宣传，让我们买他们的小轿车。在这种情况下，我们要是听了学者的话，只发展公共汽车，倒是正中了中国汽车商的下怀，因为他们多年发展起来的“长项”正是轿车，他们现在开始要过剩的也正是轿车，正可以乘机大举占领中国的轿车市场。而我们的市场却并不会因有人不鼓励私人拥有轿车而萎缩，公款购车的需求还会增长、富人购车仍不在乎价格高低，最终的结果只是把这个市场永久地拱手让与他人。一个不具规模的汽车工业是难以有效益发展起来的，而一个落后国家的汽车工业若不先在国内有所发展是很难走向世界的。汽车在西方也许已经有了“夕阳工业”的征兆，但我们要是过早地使它在我们东方夕阳西下，那它反倒会在西方发达国家里继续“旭日东升”——我们无论如何仍在扩大着的市场反倒会延长它们的寿命！

最让人听不进去的是那种我们东方的增长正在耗尽地球上的能源及其他资源的论调。我之所以就汽车问题谈了这么多，一个重要的原因是最近刚由一个国外朋友告知，在西方一家主要报纸上最近登载了一篇颇为引人注目的文章，说是中国这个 12 亿人口的大国继续高增长下去，几年后对粮食的增长会大大增加，导致世界粮食市场的短缺，引起谷价上涨，天下灾民增多。这种“资源极限”理论不能不说已经有了鲜明的利益冲突的味道了，它等于在说：你们的发展，正在妨碍我们的生活！分明是发达国家通过控制粮食产量来维持粮价、维持本国农民的收入，发达国家在消耗世界 70% 以上的能源，却说我们的发展会造成世界粮食的短缺，我们发展汽车工业会耗尽地球上的能源。分明是他们的高消费把油价抬上去的，现在却想方设法让我们为他们省油！其实他们真正要说的是：你们不要发展，让我们保持现在的享受！我们不是生活在一个博爱的天堂里，而是生活在弱肉强食的世界；别人在与我们竞争着人类能够拥有每一片资源。这不能不让人警惕一切有意无意的叵测居心。

发展轿车工业，鼓励私人买车，并不是要否定公共交通系统发展的优先

地位。正如前面所说的，无论是个人还是整个社会，在我们这样一个 12 亿人口的穷国发展交通，都应该优先将地铁、公共汽车、出租汽车、自行车等公共交通工具，作为我们自己的理性选择。人们其实正在作出这样的选择。自行车已经充分发展了（中国的自行车产业反倒已经由于人人有车、市场饱和而遇到了发展的极限），出租车正方兴未艾，大都市都在修地铁、公共汽车正在重振旗鼓。我们毕竟是一个穷国，从整体上说我们这个民族还是穷人，我们支付不起那么多的车、那么多的路、那么多的油，因此优先发展公共交通是我们唯一的出路。但优先发展公共交通，为什么要批判“轿车文明”，为什么就不能同时鼓励私人购车？当然，这里的“鼓励”，不等于要过早地搞什么“购车信贷”、降低养路费，降低购置税、降低消费税。汽车工业集团不自己想办法用降低成本、降低价格提高质量的办法促销，而是拼命游说搞“购车信贷”、降低那些与修路相关、与社会平等相关的税费，是一种典型的带有利益偏见的做法。这里的鼓励，只是鼓励人们在已经支付得起的条件下把私车作为一种消费的选择，而不是再设置新的障碍去“不鼓励”人们买私车，从经济发展的角度来看，我们在没有新的替代物之前，甚至还需要汽车作为一种个人消费的“大件目标”来起作用，使我们这个落后国家的经济增长不过早失去必要的消费激励。

“私车”不仅是一个交通问题。“轿车文明”不能靠一个“新的交通蓝图”来加以批判，而是要放在社会与经济的大背景中加以思考。

（原载于《光明日报》1994 年 11 月 8 日，发表时曾略作则节）

## 轿车文明再批判——对私车辩护者的思想方法的剖析

· 郑也夫 ·

1994年8月9日笔者在《光明日报》上发表《轿车文明批判》一文（以下简称《批判》）。11月8日樊纲针锋相对，在《光明日报》上发表了《轿车文明辨析》（以下简称《辨析》）。对樊文的观点笔者基本上不赞同。但樊君拓宽了讨论的范围，引发了若干重大问题，推动了讨论的深入，笔者颇表敬意。樊文共分六部分，下面我一一答复。

### 1

樊文说，我的第一个论点是“买私车主要是为了炫耀”。不错，我赞成这样的看法。但重申原话的出处是重要的，既在于不可掠人之美，更因为“汽车是炫耀财富的象征”这话出自一个高消费天经地义、无可非议的金元帝国如日方升时代的总统威尔逊口中是耐人寻味的。为什么这位20年代的美国总统没有力轿车的实用性辩护，一个90年代的中国学者却执著于此？

我在《批判》一文中说，“打的”比购车要便宜和省心得多，并且如果我们大力发展公共交通业，前者会更便宜、便利和省心，正是从这个意义上说，买车是为了炫耀。樊文认为私人轿车“绝不仅仅是炫耀”，但恐怕没有人认为它“仅仅”是炫耀。而接下来他说私车的首要特点是“满足了我们每个人身上都多少有的要驾驭一些比自己强大的东西或借助机械扩展自己能力的欲望。”这难道不带有浓厚的自我炫耀与向他人炫耀的意味吗？

我并不在一般的意义上贬斥“炫耀”，且承认这是人性中的一种成分。从上古时代苏格拉底与孟子的妙语与豪言到今日卡尔·刘易斯的壮举，都带有炫耀的意味，但那是伟大的创造而不是贪婪的占有，那是智力的创造与体能的发挥。我与樊君此番争辩，我不知樊君，却不敢否认自己亦有炫耀成分。而从动力与效果上看恐无可非议。我以为应当非议的是以巨额的物质财富，包括很多非再生性的自然资源（如石油），来炫耀自己。

不错，在每个民族的历史上都留下过贵族富豪穷奢极欲的记录。但因那时生产能力的局限，只有少数人能够以浪费资源来炫耀，且这必然以多数人贫困为代价。因而资源浪费的总数是有限的。工业革命的伟大成果在于使亿万万人致富。但是无论对于一个个体还是整个人类，道德情操未必与能力同步增长。相反，能力的增长往往意味着行善与作孽的机会的同时激增。因而当亿万万人有了能力都要效仿昔日的豪门时，输家便只能是这个星球，是明天的子孙，是人类这个物种。

触摸社会之脉搏是一个民族的智者素质高下的试金石。我以为十多年来中国民风的最大变化是浮华虚荣超高消费已成风尚。我们应该正视这一事实。一个健康的社会应该为他的成员提供丰富的消费选择。而同时它还应该以其蕴含着内在魅力的文化模式为其成员提供娱乐。“炫耀”、宣泄的方式。这种炫耀可以是攀登高峰，是漂流大河，是助威绿茵场，是演讲，是美文，是艺术，是一门绝活，是奇装异眼，是放歌狂舞，但不可以是仅仅为了虚荣而大肆挥霍资源。即使一个人这样做是合法地挥霍他的合法收入，他只是在现行法律（瑞士已有1/3人投票禁止外国汽车穿越阿尔卑斯山。欧洲有越来

越多的人呼吁无私车城市)前不受指责,在人格与文明的层次上他是低下的。当一个社会的多数成员都卷入这种浮华风尚时,我们说它的文化走火入魔了。难道很多发达国家都走火入魔了吗?谁说不是,他们的智者早就对此作了深彻的批判。

1994年,布热金斯基重复着这一声音:“(一个)道德上败坏的幸福生活的定义在传播。……乌托邦的狂热就这样被欲壑难填的消费挥霍所取代”。在一个发展中国家,提出“不能制止人们追求一种文明”来为此辩护,就是为一种以粗俗的占有欲与炫耀狂为基础的生存方式披上时髦的意识形态外衣。揭开这一外衣,我们要追问,除了高昂代价的炫耀,这种生活的意义是什么?不错,炫耀从来不排除该物可能具有的实际功效。但私车只能在极少数人占有时才能兼顾炫耀与速率。笔者曾问一位大款:“自己会开车为什么还要雇司机”?他说:“我自己只在深夜开。白天总堵车,使我心情败坏,谈不成生意”。私车成了如此拙劣的财富炫耀的方式。

置身于一个虚荣浮华的世界中的智者应当自问:你要为它推波助澜吗?处在一个反省旧文明的世纪之交,他当思考旧文明的弊病是什么?他愿意身心追随的新文明又是什么?

## 2

樊文根据以往人类经验的事实,不承认发展的极限和前面的危机。未来学家是一种与众不同的角色。一切科学家都希望自己的预言不折不扣地实现。未来学家却是例外,他们决不希望一个巨大的悲剧被他们不幸言中。他们的悲剧的预言是以人类今天的行为为前提的,即如果继续这样将是危险的。因而他们呼吁人们改弦更张避免悲剧。他们对悲剧的预言当然是可能而非必然的。而乐观派能否合乎科学逻辑地判定没有悲剧发生的可能性呢?不能。从人类历史上曾经战胜过几次危机可否推断它还将战胜下一个危机?18世纪的思辩之王大卫·休谟对这种思想方法作过最深刻的批判。他说,甲(比如一场危机)和乙(比如人类克服了危机)在过去的经验里一向相连,就使人们相信甲乙二者必然关联。但这却是一种现象重复所导致的懒惰的心理惯性所使然的。以往甲乙的联系很难说明它们永远不分离。何况工业革命使人类史无前例地获得了伟大的生产力,由此造成的资源消耗也是以往不可比拟的。有什么理由断定人类能继续闯关,全然不需要自我约束呢?

樊文抬出了科学。但是科学研究的本质特征是什么呢?就是它将在何时何地产生何种成果是无法预计的。没有人预言过相对论将问世。甚至不管你投入多少人力,没有人敢为攻克费尔马定理制定一个日程。休谟思想的继承者,20世纪最伟大的哲学家波普反驳决定论的理论就是建立在科学的这一特性之上的。他说,科学极大地改变人类的命运和历史,而科学的新成果的问世完全无法预料,所以历史不能预言。按照樊文的说法,只要有巨大的压力存在,科学就将发生突破。但是牛顿,爱因斯坦这些划时代的突破却不是压力造成的。甚至煤、石油的使用,也不是如樊文所说,因为地面上能烧的树木烧光了。相反,癌症、艾滋病对今天的医学科学家构成巨大压力,但谁能说出突破的日期。美国总统里根曾投入巨资扬言搞一个科研会战,几年内攻克癌症,最终在科学界成为笑柄。大家不是嘲笑他的动机,而是嘲笑他的科盲。



不错，科技的发展也有可能传统能源告罄之前开发出新的普及型能源。但几十年内完不成突破，传统能源坐吃山空的可能性同样存在。在克服潜在的危机还只是飘渺的可能性之时，就乐观地声言危机必将克服，尽可以继续昨日的高消耗，就是把人类明天的生存放在一场赌博之上。赌胜了跃上潮头，赌败了葬身波底。一个人怀有这种赌徒心态，是他的权利。但一个文明不可以这样。凭什么我们可以一代人消耗掉以往十代人的资源，并剥夺子孙本该拥有的资源。“儿孙自有儿孙福”，如果我们迫于生存，将目前可利用的资源消耗干净了，只好让子孙从零开始，也算生存之命运所使然，无可厚非。正象一个穷人无法为他的子女留下遗产。但如果我们是为了虚荣，为了炫耀，吃掉了潜在的属于子孙的一份，而使人类面临危机，我们就将是这一物种家族中的败家子，这一物种生命体中的致癌细胞。

一个物种，一个生命，既是强悍的，又是脆弱的。它进化的每一步履都由无数因子聚合起来，它的覆灭却可能仅仅源于一个因素。恐龙等无数物种灭绝之谜对人类意味着什么呢？那难道是一个神话，一个天外传说？

### 3

樊纲在《辨析》一文的第三节中告诫我们，车的拥挤源于两个因素，第一人多，第二人员流动的愿望的勃兴。我想，这是常识，不是新得，尽人皆知。并且还是定量，不是变量，即我们既不能禁止人员流动，更不能令一些人出局，既然这是不可更改的，怎样使交通顺畅、便捷、成本低，就要以这为前提，正是在这个不待言的背景下，笔者提出的出路是公共交通系统，而非私人轿车，不仅目前如此，而且长远地看亦是如此。

樊纲为后者辩护说“人不过就是这么一种不断为自己制造麻烦又不断想办法去解决麻烦的动物”。但是这话太笼统，太微言大义，与私车问题不能丝丝入扣。因为“麻烦”的种类太多了，有深刻意义上的，作为一种收益的必然代价的麻烦，还有人为的低级错误导致的不必要的麻烦。前者比如人类使用石油，获得了收益，却也引出了问题，于是他又去克服污染。后者简直太多了，大跃进是最典型的例证。我认为汽车的问世属于前者。但私人轿车系统膨胀不完全属于前者，人类完全可以以另一种方式利用汽车，其所以流行并非必然。它流行的原因我在《批判》一文中已作说明，如芒福德（美国城市研究之父）说，私车系统不是最有效率的系统，却是最能使商人赚钱的系统，商人与市政当局合谋造就了私车文明。那么大众即顾客是自由的为什么他们参与进私车系统？这才是一个比人口及流动更深刻的问题，但如同昨天的很多大众狂热参与的运动未必动力源自群众一样，在个人形式上有选择自由的市场体系中一股风尚同样可以是产生于诱导的。西方经济学中的供应学派就在解释这种现象：未必是需求带来供应，供应可以唤起欲望。又因为不是每个个体都关心全局，都洞彻自身的长远利益，所以才会有误导，才会有广告的天地，才会有骗局，才会有利益集团牺牲社会养肥自己。

“麻烦”还有一种区分，就是因无经验而造成的麻烦和已获得充分教训的麻烦。私车系统属于后者。如果说西方社会走入私车系统是利益集团的驱动加上社会无经验造成的，尚可理解。在西方私车文明已积累了一百年经验和巨大代价后的今天，就没有任何理由重蹈覆辙。

因为人类是具有可能性的动物，所以它比动物更易犯错误，当然同时它

也拥有更大的可塑性和潜力。不犯错误是不可能的。但愿今后中国人只犯那些高级的错误，开创中的错误，再勿犯低级的错误，违背常识的错误，前人外人已经教训惨痛的错误。

樊纲说，因为人的前述属性，否定轿车文明，相当于否定人类本身。第一，我们是批判轿车文明，并非全面否定。我们否定的是私车文明，即私车成为一个社会交通主导方式；我们提倡公共车加出租车，不仅今天，而且永远反对以目前能源方式为基础的私车。第二，如果说否定私车，提倡公共车和自行车，是否认人类本身，这一殊荣还不属于中国学者。丹麦人正是在世界轿车文明如日中天的 70 年代，力挽狂澜，以后他们的私车数量逐年下降。这一“急停”要比今天我们提倡的“驻足”艰难十倍。能否说他们否定人类本身吗？他们恰恰是以否定一种荒诞系统的方式“解决麻烦”。

接下来樊纲为我们讲了一个海边晒太阳的长者的故事。他问少年为什么捕鱼，为什么卖钱，为什么买房子又买大房子，直至少年语塞。这是人类最伟大的寓言之一。但我不知道为什么樊纲作出了与多数讲述者迥然相异的解释。这个寓言对今人不是寓意深长吗？有多少人能解答长者的发问呢？无力解答这一问题，生存价值上一片空白不正是今日世界的写照吗？我们为什么不可以积极地领悟长者的发问呢？

讲过这个故事后，樊纲笔锋一转发问道：“郑也夫的观点是否真的希望我们大家都只坐在墙根晒太阳”？真令我大惊失色。我以往谈过多次，我最惧怕那种非黑即白的、非此即彼的两分法的思想方法。在我们这个世界上，在人类的社会中，就外在特征与内在逻辑而言，非黑即白的事物都并不多，但可卑的是非黑即白的世界观却久盛不衰。难道人类在生存方式上只有两种选择：要么纵欲，要么禁欲；要么疯狂攫取，要么一无所有。难道反对私人轿车，就是“否定汽车文明”，“制止追求一种文明”，“否定人类本身”吗？我并非没有开出自己的药方啊，我主张公共车、地铁、轻轨加出租车，这不过是利用汽车的另一思路。这是“坐在墙根晒太阳吗”？利用汽车有种种方式，它构成了一个连续系列谱，而不是两个极端：要么私车，要么弃绝。正是因为人类面对的多数事物都存在着丰富的选择空间，才有了色彩斑斓的各民族生活方式。正是因为要达到每一个目标都有着工具、手段与社会组合方式的多种选择，才有了人类无休无止、无穷无尽的智力时空。两极化的思维方式既歪曲了大宇宙，也歪曲了小宇宙（人的精神），它是文明与人类的牢笼。

个体的理性行为加在一起可能形成一种群体的非理性行为。这在社会生活，包括经济生活中是司空见惯的。经济学家们生动地将之称为“囚徒困境”，说的是两个罪犯被当作嫌疑抓获，隔离囚禁着，等待审问。他们都在想：如果我不招他也不招，只能各判 1 年；但如果我不招他招了，我要坐 15 年牢；如果我招了他不招，我立功释放；但如果我招了他也招了，各坐 10 年牢。在无法沟通的情况下，他们很难做出共同的最合算的选择。社会生活中人们虽未被囚禁，但因人员大多不能一致行动，理性的个体行为构成了非理性的群体行为比比皆是。比如上公共汽车时不排队，比如托福考试，但最生动的例子就是购买私人轿车。最初每个购车者都觉得既荣耀又便利，但开车的人

多了，反而更不便利。囚徒困境的道理在社会科学界尽人皆知。经济学界中探讨理性选择的书籍汗牛充栋，原因就在于群体理性行为的获得殊为不易，甚至可以说这是人类社会中永恒的课题。但樊纲却说“从这个意义上说（根据我的理解，即个人可以选择买车、乘公共车、自行车、步行，堵了不开，通了再开，以此调节），理性的个体组成的整体一定也是理性的，因为如果整体的结果是所谓‘非理性’的，理性的个体会‘退出’那个整体另辟蹊径”，在这里樊纲显示出比前述“压力促进科技突破因而发展无界限”更大的幼稚的乐观主义。他大大地低估了社会生活中从诸多困境中解脱出来的难度。我们先捡最简单的例子说，上公共车大家都知道人人都排队平均上车速度最快，但一种风气已造成了不排队，在此种风气下只好往前挤。如此简单的一个困境，当事者解得开吗？照樊纲说，“退出那个整体另辟蹊径”。但很多上班族无路可退，只有拥挤在、厮守在这一困境中。好了，再说私人轿车问题。轿车的车速可以开到每小时 150 公里以上，但在有着近百年个体选择与调节的西方城市中，每小时时速只有 20 公里左右，这不是囚徒困境是什么？轿车的困境还有两个独具的特征。第一，它是从较好的状况渐渐走入困境。起初轿车较少时确乎可以开得飞快，而这就更诱使大家趋之若鹜。这不同于有些困境一开始就不顺。因为轿车困境的形成有一个逐渐走向恶化的较长的时间跨度，它将酿成的是一个大规模的困境。这便是其第二个特征，规模大，耗资堪称天文数字。它一形成就有了自身的逻辑，绝非如樊纲所言“退出那个整体另辟蹊径”首先，轿车系统是由厂家、顾客、公路、燃料构成的一环扣一环的大系统，规模巨大的厂子建起来了，顾客纷纷出局，车卖给谁？其次，这一大系统的建立必然挤压公共交通的发展，从而使得公众只好加入到这一系统中，没有别的退路。再次，一个个体好赖也投入了上万美元，他们中相当数量的人必须另辟蹊径，这代价也实在不小。车转卖别人更不可能，因为很多人在找下家。于是出路在于扩展道路了。以美国之自然条件，经营了一百年，都市中尚且堵车，遑论其他地带。

其实社会上的很多制度选择如同轿车一样，一旦形成，虽然可以另起炉灶，但那都是极为艰难的，代价更不待言了。以中国的情形而论，如果轿车系统开始实施其进入私人家庭的战略，20 年下来，车、路、油的花销将是数万亿人民币。这是前所未有的产业抉择，不可草草行事。

樊纲还是很讲民主的，他说：“如果多数人投票禁止一个城市里人们拥有汽车，我们便应尊重这一建议选择，反之则反是”。与这一观点截然相反，我对全民投票始终持有保留态度。普通公众没有很多信息、知识，他们从何判断这一庞然大物在漫长时间中的利弊。不错，瑞士人就轿车问题投过票，但西方政治学家早就指出，直接民主只属于古代雅典那样的小国，或许瑞士最接近它，且瑞士饱尝过轿车之甘苦。而现代民主均是代议制，西方的政治家说：“作为一员民众的代表是受委托来为选民考虑问题的，而不是来与选民站在一起的”。（乔治·克莱姆语）我觉得汽车战略的抉择与汽车政策的制定要比公民举一下手复杂得多。此处再次显示出我之悲观，樊纲之乐观。

在第五节中，樊纲问道：“郑也夫反对在中国发展私人轿车，不知他想过没有，中国今天已经出现的交通拥挤，并不是私车过多造成的，而是由‘公

家轿车’过多造成的”。

对此我倒可以明确地答复，我想过这件事，并写在“轿车文明批判”的手稿中。不过我称之为“官车”。“公家轿车”的数量可能更大些，但这概念也更混乱些。不过我的手稿中的这部分论述被《光明日报》的编辑删去了，我尊重他们当时的决定，同时也高兴地看到樊纲文章中关于公车的论述公诸于世了。这开阔了我们讨论的范围。我愿把我手稿中“官车”部分抄录如下：

“造成北京交通堵塞的又一原因是干部的轿车太多。北京局级以上干部为数众多，自然专车也多。从改革的趋势看，显然官车不如私车，但官车与私车都不如公共汽车。官车与私车的一个共同的弊病是停车的时候太多，这既是物质财富的浪费——一笔资产停滞（特别对官车而言），又要在白天浪费一块地面作停车场。另外官车还要有司机，要为司机开工资、医疗费、分住房，加起来又相当于一辆车的开销。我们的改革方案是，局级干部每人每月发给交通费 1000—3000 元，交通问题由本人自行解决，愿“打的”、坐公共汽车、骑车、步行，悉听尊便，反正国家发的钱够“打的”用的。这样既有利于干部个人，又为国家省了钱，还因减少了社会上轿车数量，从而缓解了交通。除此还将有个效果，就是随着大量局级干部加入到公共交通工具的使用中，会监督并促进公共交通业服务质量的提高”。

1994 年 7 月，我应邀为一家报纸写了一篇小文《京城官车》，为此向有关部门了解，获知：截止 1994 年 7 月，北京有机动车 62 万辆（不包括拖拉机），其中私车 23 万辆；北京有轿车 105024 辆，其中私车 23093 辆。减去私人轿车，还有 81731 辆轿车，即为樊纲所说“公家轿车”，其绝大多数即为“官车”。这些数字或许有助于各位思考和研究，一并抄录。

在“平等的权利”这一节中，樊纲接着谈到了富人的私车：“还有一个集团是‘反对私车’的运动拿它无可奈何的，那就是富人。限制私人购车，除了用行政手段控制，加大一些非经济障碍之外。一个主要的办法就是维持汽车的高价”。

首先，我要说我并不绝对反对限制，限制也未必是不平等，相反可能很平等。比如通过一个合法程序（在樊纲看来是全民投票，我以为人大更妥当），如私车遭到否决，就禁止它，不论贫富。这不是什么不可思议的事情。1994 年 3 月，欧洲 34 个城市成立了无汽车俱乐部，其宗旨是“共同努力逐渐减少城市地区的私人轿车，并争取进一步在城市完全禁止与经济活动无关的私人运行”。

如果这样的倡议未能立案及在立法部门通过，那么我不主张“加大非经济障碍，及维持汽车的高价”，相反我认为，如果我们真的贯彻了有车人与无车人社会经济权利上的平等，购私车的热潮会有所收敛的。恰恰是因为分摊修路养路费、使用警力费用等方面的不公正，刺激了购车的热忱。

中国现今的城市中的道路多分为汽车行驶道与自行车行驶道，汽车行驶道的修路养路费用应由全体汽车使用者负担，不可转嫁到未使用汽车的公民身上。为汽车行驶设置的安全设施亦应全部由汽车使用者负责。警力费用也应按比例分摊到汽车公民与非汽车公民身上。又因为驾车行路里程不等者不应负担同等费用，因而以上费用亦可打进每个城市的汽油价格中。这样才是权利平等。可以说不仅在轿车初级阶段的中国，而且在轿车发达国家中，有车者侵占无车者利益的情形极为普遍。直到反省轿车文明的今天，它才引起人们注意。正如日本学者字泽弘文说：“在以日本为首的多数先进国家，每

个人为购置、驾驶汽车所支付的费用，远比他们使用汽车占有的利益小。汽车拥有者虽因汽车通行而消费各种社会性资源并妨害第三者，却不为此负担足够的费用而处之泰然。基于这种缘故，汽车与其他的交通工具相比，当事者能以低价格获得舒适的服务，这是汽车得到普及的主要原因。为了斩断这条恶性循环的锁链，必须贯彻当事者负担汽车通行造成的社会性费用的原则”。

鉴于樊纲这样的经济学家都只说车价太高，而闭口不谈驾车者在诸种社会性消费上对无车者的侵占，我们以为这足以说明在这个问题上的权利、平等与公正，都颠倒和混淆到了相当程度。而照理，这该是一个经济学家的强项。一句话，我以为是不公平刺激着购买私车，公平恰恰可以制约它。

## 6

樊纲说，西方人今天要返朴归真追求绿色文明，这是因为他们有钱了，而财富的增长在很大程度上还是靠轿车的发展。我是不是可以理解绿色思潮包含对私车的批判，也就是说樊文的意思是批判私车实际上仰仗着轿车的发展。但这不是事实。自 70 年代始世界轿车的产生才进入腾飞的阶段。而丹麦人也正是自 70 年代始发起了减少轿车运动。在这 25 年中，当其他国家的轿车增长了几倍，他们的轿车却减少了 10%。他们未占有这 25 年的汽车红利，却率先批判轿车文明。这说明了什么呢？说明一个思想未必是一种物质生产的副产品，它拥有自己的独立性，并拥有自己不可替代的力量。

樊纲更重要的观点是汽车系统是就业、收入、国民经济三增长的最重要的支撑，赶上富国亦须仰仗它；找不到替代产业，否定汽车业就是误国。一个落后国家的第一优势就是它不必重蹈先进国家的覆辙，它有机会吸取前者的教训。因此我疑惑，我们能否以一个正在遭到怀疑，明日将吞噬我国大部分能源的产业作我们经济的基石。

不错，一个国家应该有它经济发展的重心产业。但是这一重心产业形成的最大根据应该在于它与世纪之交的一代人的新的生存方式、新的审美情趣、新的环境意识达成深刻的默契，并为此提供价值含量最大的商品性服务。

在对工业文明与消费主义的彻底反省中，一些新的思路渐渐成形。“绿屋”是否具有生命力还须拭目以待。但是她预示着一种集新型生存方式、审美情趣与社会生产于一体的新文明已呼之欲出了。她在考验着我们的真诚。

（原载于《中国市场经济报》1994 年 11 月 24 日）

## 轿车中的乌托邦

· 张祥平 ·

《光明日报》1994年8月9日和11月8日分别刊载了郑也夫的《轿车文明批判》和樊纲的《轿车文明辨析》。作为社会学家的郑也夫注重统计数字、中国社会的日常生活和普通人的行为动机，对轿车文明进行了批判，具有较强的现实性；作为经济学家的樊纲则注重普同的经济功利和抽象“人”（其实是以欧美人为楷模）的“本性”，为轿车文明进行了辩护，体现了较多的理想性。因此，这里所说的“轿车中的乌托邦”，主要是指樊文。

喻于利（群体）：“私车”，还是“绿房”

樊文中的乌托邦倾向植根于“欧美经济发展模式”——“从经济发展的角度来说”，该文作者除了“私车”之外，竟然看不到“可以替代的产业”来作为跨过温饱阶段之后的先锋产业。

其实，中国，以及其他许多发展中国家，没有像欧美日那样把产业升级推进到以私人汽车为“龙头”的阶段，实在是“因祸得福”——发达国家的居民已经过于依赖私人小汽车，公共交通系统也已严重萎缩。在越来越严重的污染面前，他们只能穷于应付（如改进化油器、使用新燃料、颁布新法律等）。

相反，发展中国家却能够绕过这个大规模耗能的阶段，去发展有利于改善生态的龙头产业，如“绿房”——以矮化攀附植物、耐踏匍匐草类取代壁纸和地毯，以花卉盆景插花美化室内空间。

“绿房工程”以生物技术（基因工程、组织培养、无土栽培等）和材料技术（基质、光导等）为主，以仪器电脑为辅（温湿光照控制），完全具备了技术上的可行性。

与汽车工业相比，绿房工程在技术上更先进，在工艺覆盖面上也更广——第三产业（园林服务）的成分更多，第二产业（如能源消耗）中的信息成分（如微机调控采光）也更多。它不仅有利于环境保护，而且与我国国内的市场需求相衔接——目前的“室内装修热”便可见其端倪，更可发挥我国的优势去打开国际市场。

喻于利（个体）：“私车”方便，还是“城市交通预订系统”方便

只要不膜拜“欧美经济发展模式”，就会发现：“可以替代的产业”其实不只一个“绿房”——基于信息产业的“城市交通预订系统”便是另一个例子。

该系统与电脑调度及终端呼叫结合起来，可以事先预订道路，十分准时；因此将使得公共交通和出租车系统赶上甚至超过以私人轿车为主的交通系统——私人轿车不仅需要车主进行日常的“伺候”，还得“满世界”寻找停车场（郑文中有较详细介绍）。

这一系统的运行方式与客机订座系统一样，交警岗核对也与查验旅客类似。但由于利用交通传感器和电脑，一般无须停车。与客机订座不同的是：

对于购“票”而不登“机”的用户要加以处罚，因为他们排斥了其他用户在其预订时刻使用其预订的道路（尽管可插空）。

在运行中，交叉路口红灯时应无预订车通过，基本不存在汽车干扰，警力除拦堵少数闯路车之外，可集中精力管理自行车。

这个产业比轿车工业在技术上更先进——传感器和模式识别技术的发展将促成对计算机潜力的开发，无论是硬件还是软件，都将上一个台阶。

其工艺覆盖面也更广——以信息产业为主。例如传感器，可在现有的红外光电管的基础上加以发展，或利用多谱段扫描仪和摄像机。也可设计利用更先进的专用探测仪器，例如在监测站前的路段埋设光导纤维等。

它不仅有利于环境保护，而且有利于综合国力的增强——传感器和模式识别技术都是军民两用的技术。

### “文明”乌托邦：要不要来一口鸦片

樊文中的乌托邦倾向使之把“文明”曲解成“给人以特殊的享受”——“不仅要一种享受，而是要多种享受，既想要清洁的空气，畅通的道路，又想要享受汽车所能提供的一切文明……你不能制止人们追求一种文明”。

既然如此，吸毒是不是一种“享受”或“文明”？你能不能制止人们吸鸦片？

这种对文明的曲解可以上溯至法国启蒙运动。而法国启蒙运动是一个“坏启蒙”，所谓“坏启蒙”，就是认为在“启蒙者”本人存在之前的人类历史全都是不合理的“被颠倒的历史”，一切已有的契约关系或对人的约束（如对某种“享受”的约束）都是“不合乎人性的”，一切过去的观念价值都是“愚昧迷信的”。所以，要由他们来“启迪蒙昧”。他们否认人类进步的渐进性和积累性，似乎一切都要从头开始。这个“头”，又往往是“启蒙者”自己所体验的人的动物本性或“初始人性”。因为他们完全无视人类的文明史已经把人类早期的初始人性发展为“文明人性”。

不受约束地去“享受”，决不是“文明”，恰恰是“反文明”！

其实，历史决不是一笔糊涂帐——人类的文明历史，是人类与资源环境条件相“磨合”（适者生存）的过程中被“逼”出来的。这个过程所造就出来的组织结构及相关约束的合理性，远远大于早期启蒙者所宣扬的原始人性和平等欲望。即使是世袭制，在早期也有其合理性，更不用说象科举竞争系统和市场竞争系统这种以相对公正和人道的方式长期地保证了较大范围内的个体生存和群体延续的社会结构及相关约束了。

### “发展”乌托邦：绿色革命今安在

樊文中的乌托邦倾向使之把“无限发展”寄托在“科技万能”的基础上——“我们人类所拥有的，或潜在拥有的，不会仅仅是目前我们知道的那点资源，那点疆界，那些技术能力和那种生活方式……人类发展的极限不是外在世界或自然资源，而只是他自己”。

换句话说：“人有多大胆儿，地有多大产儿”！

由此而导致的悲剧性结果不仅仅是中国的大跃进和随后的灾难——曾经被西方专家们兴高采烈地欢呼过一阵的所谓“绿色革命”或“高产水稻”，

现在实在不该被人们淡忘——人类的能力决不象那些不了解科技发展史的人们那么乐观。

“绿色革命”没有带来奇迹，“高产水稻”没有解决饥荒！

翻开 20 世纪中叶以来的对于科学发展前景的预测（不是指科学幻想！），你会发现许许多多连一阵子欢呼都没有出现过的“大胆设想”，甚至不太大胆的设想——就连这样一些谨慎的预测都没有实现，在那些“潜在拥有的”东西变得“显在”之前，人们怎么能够把自己生存的环境拿来开玩笑呢？

### “人性”乌托邦：最小耗能，还是自找麻烦

樊文中的乌托邦倾向使之在“人性”之中增加了一个虚设的成分——“为自己制造麻烦”——“人不过就是这么一种不断为自己制造麻烦又不断想办法解决麻烦的动物。”

其实，人类从来没有“为自己制造麻烦”——人类行为受“最小耗能原则”支配。也就是说，人们总是试图以较小的耗能来达到目的；一般倾向于相对的稳态，即维持个体生存与群体延续。进步的驱动因素则是环境条件的“逼迫”。

人类学的调查证明：对于早期社群来说，“只要粗放的、较少劳力的替代方法能满足其生产目的”，即能够维持个体生存和群体延续，人们在利用自然资源时就总是“避免采用强烈的做法”，更不用说去发展组织管理和相应的文明了。调查显示：在食物来源较多的地区，即使是承担大部分播种收获等劳作的妇女，也不是把主要时间用于向自然索取，而是经常歇闲若干天。

即使相当简单的游耕，也是被季节性的食物短缺“逼”出来的——由于采集的果实不易贮存，猎物也可能隐蔽不出，所以人们以一种耕作期短于休闲期的刀耕火种方式，种植一些较易贮存的富含淀粉的谷物或薯类，用来弥补采集和狩猎的不足。

被称为农业革命或第一次浪潮的定耕农业，则是被人口压力和较严酷的环境条件“逼”出来的。随后，自然灾害“逼迫”人们“同域分层”（这才有了古文明），战争灾害“逼迫”人们“异域整合”（这才有了秦帝国和罗马帝国，以及科举竞争系统和市场竞争系统），人造（污染和生态等）灾害“逼迫”人们“信息保障”（这才有了保护环境的强大需求）。

樊文之所以认为“人不过就是这么一种不断为自己制造麻烦又不断想办法解决麻烦的动物”，除了乌托邦倾向之外，就是试图为欧美经济发展模式中的“刺激需求”寻找理论根据。

关于这一点，放在下节讨论。

### “理性”乌托邦：“刺激需求”的台理性在哪里

樊文中的乌托邦倾向使之过于肯定“自发性”——“经济学相信这世上的人们会在自己的各种需要，各种享受，各种代价之间，作出理智的权衡……如果多数人投票禁止一个城市里人们拥有私车，我们便应尊重这一建议选择，反之则反是”。

希特勒取得多数票上台的时候，你是否也“尊重”？

就连许多西方的经济学家，也早已“不相信”这一类乌托邦的神话了——



—“个人发财致富的想法对人的天性来说具有强烈的吸引力，这是没有任何疑问的……如果人的贪婪和嫉妒之类的罪恶是通过系统培养而形成，必然的一个结果只能是完全丧失智力”。“已经有确凿的证据证明大自然的自平衡系统在某些方面以及在某些特定地区已变得越来越失去平衡了”。

问题是：如此不智的事情，人们为什么要去干？如樊文所问：“他们都是大傻子？”

答案是：在跨过温饱阶段之后，商人资产者仍然要利用广告甚至政府干预来“刺激需求”，不断推出象私车这样的大附加值的新技术、新产品，其合理性在于：要维护整个市场竞争系统的秩序。

过去曾有一些经济学家认为，“刺激需求”的合理性是为了“资源最优配置”或“效率”。然而，人类发展经济的目的本来不是为了资源，而是为了满足人类自身的需要。如果为了资源配置而去刺激需求，就背离了发展经济的目的，由此导致的扭曲人格、浪费资源和污染环境就是得不偿失。也就是说，为了“物”“而去刺激需求是不合理的；只有为了“人”而去刺激需求才是合理的——为了维系秩序而去刺激需求，并没有偏离发展经济的正当目的，只是不得不在人格、资源、环境等方面支付必要的代价而已——如果失去了秩序，大多数人的需要都得不到起码的满足。

对于较为单纯的市场竞争系统（如欧美社会）来说，社会秩序主要取决于经济活力——从一国内部来看，需求不足会使商人资产者难图高利，歇业裁员，引起各种社会问题；从国际来看，中心区域（二战前是英国，二战后是美国）必须不断推出大附加值的新技术、新产品，才能积累起高于其他区域的金钱，从而使非中心区域有求于自己，这样才能维系市场竞争系统整合的级差秩序（无级差则无整合秩序，正如无差别则无秩序：极端状况是“热寂”）。

“刺激需求”的合理性在于维护整个系统的秩序，而不在于“资源最优配置”。认识到这一点，我们就既不会去贬低市场竞争系统，也不会去美化市场竞争系统。

例如，郑文认为轿车泛滥“是商人赚钱的动机与人类中多数成员虚荣的性格合力导致的”，就未免贬低了市场竞争系统，因为从维护整体秩序来看，“赚钱与虚荣”有其“理性”的成分在内。反过来，樊文认为轿车泛滥是人们“作出理智的权衡”，就未免美化了市场竞争系统，因为其中的理性成分实在有限——充其量不过 200 年的经验教训而已。

中肯他说：轿车泛滥中的理性成分不多于，也不少于“权宜之计”——在短期内维护市场竞争系统的秩序以保证有关群体的延续。

理性的多少，取决于从较长历程还是从较短历程的周期性事件中提取决策依据。至于连周期性都没有出现过的“轿车文明”，其理性与“跟着感觉走”差不多。

结果只有两种：一是资源环境的灾难将其淘汰；二是采用新的发展模式。

### “平等”乌托邦：经济学家中的个别现象

樊文中的乌托邦倾向使之不惜利用“坏启蒙”的口号之一“平等”来作

论据——由于“公家”和“富家”已经有了轿车可乘，如果不发展“私车”，就不“平等”。

人类社会以及宇宙中任何一种秩序都建立在“差别”或“不平等”之上——人类历史上从未出现过“消灭差别”的无秩序状态，只出现过一部分人主张消灭差别的时期，结果反倒是以不公正的方式来形成新的低素质的差别。即使在热力学系统之中，分子平均动能之间的“平等”，也会导致“热寂”或“无序状态”。

目前，无论东西方的经济学家，除个别之外，都不再把“平等”作为目标，而是代之以“公正”。

### “奢富”乌托邦：少耗未必不英雄

樊文中的乌托邦倾向使之不顾中国国情而试图以欧美式的奢华与富裕作为中国的奋斗目标。甚至愤愤不平：“富国是要我们永远处在自行车、驴车的落后国家的行列而看着他们富国在那里继续大开其车”。

其实，这反倒说明该文作者过于忠诚于欧美模式——仿佛非如此则没有大路可走似的。有一个半认真的笑话：“别把艾滋病说得那么可怕，我在中中国想得还没机会呢”！

欧美模式就那么不可逾越？我们中国人为什么不能比他们干得更好？

不但可能，而且必然——中国人维护广大地域上和平秩序的经验教训是从两千年中的周期性事件中抽取出来的，而且是在相对严格的资源环境条件下形成的。至少已经有两次长达千年的时间历程的周期性可供人们用作决策参照。而欧美模式中可供人们用作决策参照的周期最长不过 30 年左右。

历史的合理性与人类行为的权宜性，使得人类社会中最可靠的决策依据只能从周期性事件中寻找——“以史为鉴，可以知兴替”。说得详细一点儿是：“事物循着可预期的周期，不断地运转，直到它们发生的原因被发现为止。一旦我们（从更长的周期中）知道事件发生的原因，就可以防止（恶性）事件的再度发生……我们对一再发生的问题不断容忍，直到受不了为止，然后某些人便发现了这些问题的真正肇因，协助人类打破了这个（较短周期的）循环。不久之后，便由（更长周期中的）另一个（较短）周期取而代之”。

历史的周期显示：目前的世界经济系统（较单纯的市场竞争系统）是一种“不进则退”、“不升级就涣散”、“不扩张就瓦解”的系统，所以正在并且越来越强烈地受到资源环境容度警戒线的制约，不值得也不应该仿效！

历史的周期还显示：科举竞争系统的秩序不仅不依靠扩张来维护，而且在其盛期耗能较小——注重教化，较少物质笼络和动用军警，也较少奢费和战乱。

因此，中国在经济发展跨过温饱阶段并具备一定国防实力之后，把有益的中华文化观念价值与现代信息技术相结合，就能够走出一条更加信息化的，更少浪费和污染的现代化道路，率先跨入信息文明。

也就是说，不仅“轿车文明”不可能长存，就连大耗能的工业文明，也

---

引自巴特《资本主义在美国的进化》，载《知识分子》1994年夏季号。另，本段括号中的文字是笔者所加的。

将被较小耗能的信息文明所扬弃。这，或许才是“一张新的交通蓝图”的内涵。

## 轿车文明在中国

· 徐友渔 ·

### 有益的讨论

1994年8月9日郑也夫在《光明日报》上发表《轿车文明批判》，对近来议论日多的“家庭轿车梦”敲起警钟，对发展私人轿车的经济战略构想提出否定意见，对发端于西方的所谓轿车文明予以抨击。樊纲于11月8日在《光明日报》发表《轿车文明辨析》，对之商榷和辨驳。郑也夫又于11月24日在《中国市场经济报》上撰《轿车文明再批判》，进一步阐明自己的观点。此后，一些报刊也纷纷发表文章，对发展家庭轿车的利弊得失作出种种评论，各方面人士就关系到国计民生的热点话题踊跃思考、各抒己见，是多年来少见的可喜现象，这将有助于深化和完善关于轿车发展的战略构想，有助于我国的现代化事业。

在我看来，这场讨论有以下三个特点。第一，各种不同意见中，没有一种意见占压倒优势，没有人以权威身份或权威架势发表定论，这显然是好事，人们还有更一步研究和商量的余地；第二，参加讨论的人大大超出了汽车行业，这对于最后得到客观、科学的结论至关重要，因为当事人不论主观上多么力求全面和公正，总免不了有先人之见或片面性，“偏听则暗，兼听则明”，众说纷纭，对当事人和决策者均有益无害；第三，讨论不仅在技术和经济层面进行，而且涉及对文明和进步的理解，涉及环保意识和社会公正等各个方面，不是就事论事，而是视野开阔，这种全方位、多视角的观察和立体式的思维，不仅表明了这场讨论在高层次上进行，而且对于今后的类似讨论或争辩都有启发性意义。

郑文和樊文代表了两种对立意见，但细看之后可以发现，两位作者在不少具体问题上仍有共识，比如他们都认为在中国发展汽车工业是大有前途的，同时也看到人口多、资源缺乏、经济落后的制约条件，并认为汽车数量增加会给环境和个人生活造成危害，这些问题必须切实解决；他们都认为不能剥夺人们购车的权利，但应纠正有车人和无车人经济上的不平等，不能像目前这样大家出钱少数人用路，解决行路问题应首先发展公共交通事业；他们还共同批评有关公家轿车的弊端，比如超前地追求高级豪华，公车私用等等。这些一致的看法澄清了不少问题，推进了对问题的讨论。从根本上说，两人的尖锐对立是在抽象的理念层面，正如《光明日报》编者按颇有见地地指出的：“从这两篇文章中可以看出，对轿车发展方式的选择，不仅是一种消费和生活方式的选择，也是一种思维方式的选择。它涉及到什么是文明，怎样认识进步，如何看待发展，乃至人类未来发展模式和终极目标等深层问题”。确实，不论是结论的歧异，还是态度的对立，均肇源于此种观念的区分。

本文不拟赞同和发挥业已表述的各种真知灼见，仅借助于对种种偏颇之议加以解析，来探究轿车文明与中国的关系。

我之所以感到撰写此文还有其必要，是因为不论是赞成还是反对轿车发展的一方，不论是在作理论选择还是作技术性政策论证时，都没有始终地、完全地紧扣中国的现实。

轿车发展是一个极其现实的问题。

## 两种发展观

如果把郑、樊二位的观点和争论放到国际思潮大背景中来看，将它们和当代两种重要而又对立的发展观、进步观、文明观相联系和比较，就更能昭现其内涵和意义。

争论是由以研究“全球困境”为己任的著名的罗马俱乐部挑起的。

1972年3月，该俱乐部以米都斯为首的一些成员提出了一份被誉为“70年代的爆炸性杰作”的报告《增长的极限》，该报告大致内容如下：

1. 人类正处于困境之中，现代文明表现出多种衰落综合症，这表现在人口爆炸、个人消费爆炸、自然界由于过度开发而恶化、世界经济危机、军备竞赛、科学技术无政府状态的发展等方面；

2. 地球的容积和资源有限，以人口、经济、粮食、不可再生的资源和污染为主要参数进行运算，可知增长是有极限的，人类未来的生活质量将不如现在；

3. 不惜代价地追求经济的高速增长是得不偿失的，从长远观点看，发展中国家致力于工业化可能并不明智，人类应自觉地控制增长；

4. 技术并不能使增长的极限无限后移，技术并不能解决一切问题，技术乐观主义对于理解和解决危机十分有害和危险；

5. 不能依靠纯技术的、经济的和法律的手段解决问题，应该开创新思维，从根本上改变人的行为（需要和消费模式）和社会发展方向。

这是一种对现状持批判态度，对未来抱悲观看法，从气质上讲是浪漫主义的思潮。

持相反观点的人充分相信人类知识的潜力，坚信科学技术的进步能突破增长的极限，对于现状，他们忧虑中有肯定，对于未来，他们乐观而自信，他们的思想方法是实证主义的。

通读“批判”、“再批判”和“辨析”，可以发现郑、樊二位的观点或倾向与上述两大对立思潮不是明应，就是暗合，或至少是异曲同工。比如郑文认为轿车文明不合人性，是人类的误区；道路、汽油、停车场等等是轿车文明不可逾越的障碍；人类技术能力的增长可能促进的是作孽的机会，到头来地球是输家；工业化造成了史无前例的资源消耗，人类并非遇到压力就能取得科学发明，足以应付危机；人类的前途是抛弃汽车所代表的功利哲学和黑色文明，追求新的审美情趣、新的环境意识和新的存在方式。而樊文则认为人类的发展证明，资源在增多，人类生活得不是更糟，而是更好；极限派的悲观态度是忽视了技术进步，实际上，在人类有需求的时候，就会创造出解决问题的科学和技术；追求发展总是有理的，“资源极限论”值得发展中国家警惕；不能制止人们追求现存的文明，汽车工业阶段是跳不过的。

前述两种观点交锋结果如何？当然，重要的不是理论上争论的胜负，而是在实践中得到的印证。一篇题为“关于地球的打赌”的文章记叙了一件事例。

1980年，悲观的生态学家额尔利奇和乐观的经济学家西蒙以1000美元为赌注，以5种金属——铬、铜、镍、锡和钨在未来10年的价格打赌，以检验两种对立理论的对错。自然资源由于人口增长、过渡耗费而枯竭，从而

价格昂贵；随着科学技术的进步，人们花同样的劳动时间能买回更多的原材料。结果是西蒙赌赢了：扣除通货膨胀因素，5种金属的综合价格下降了。

但我们不能仅凭这一件事就作结论，中国人清楚知道另一个预言、另一场争论的结果，这是关于应不应该限制中国人口自然增长的争论。当时，盲目的乐观派的论据似乎是强有力的：人有一双手，也有一张口，但手的生产能力总会大于口的消费能力，因此，人口毕竟是生产发展、经济增长的正面因素。乐观派的致命弱点在于，他们忘记了手的生产能力必须借助于其他资源，比如土地或资金才能实现，而这些资源要么是有限，要么是不充裕的。过多的人口成了中国经济发展的负面因素，至今已是公认的事实。

就个人感情而言，我同情罗马俱乐部的立场。我认为克制是美德，大大超出生活基本需要的物质欲和享受欲是没有价值的，人能克制一分，麻烦就会少十分。但是，论及人类社会生活和历史发展，我不得不持相反立场。对绝大多数人而言，追求更舒适、更方便的生活是无止境的，欲望，哪怕是并不崇高的物质欲望，确实是人类进步的动力。

具体谈到中国的发展，我们更不可忽视当今世界的严峻现实。全球化时代已经到来，而当今世界是竞争激烈、弱肉强食的世界，环境不允许我们不追求高速增长，去探索“更人性”的发展道路，另辟文明蹊径。中国人百多年来受了多少气，过了多少穷日子，急欲扬眉吐气的巨大心理能量正蓄势待发。悲天悯人的情怀固然值得嘉许，但不可能作为现实政策的出发点。

往更深一步讲，可以说现实的，乐观的态度和批判的、悲观的态度是社会生活中的对偶或两极，它们之间的张力推进了社会的发展。即使是乐观派取得胜利，其中也包含了悲观派不断猛敲警钟的功劳。如果人类能避免自杀性悲剧，两派之间并无胜利和失败之分。

对于郑樊二君的争论辩驳，我亦作如是观。

## 文明还是歧路

郑文对轿车文明持严厉批判和全盘否定的态度，主要理由在于它的起因很不光彩：买车者是出于虚荣、炫耀和粗俗的占有欲，卖车者是为获利而进行诱骗，社会则是无经验而误入歧途。这种说法也许包含了部分真理，但一定是极少部分真理。

多数人想要有属于自己的车，是因为需要它。现在一部分中国人向往私车，是因为社会生活条件的变化使他们感到有此必要，而且现在或将来的经济条件又能允许。郑文提倡用公共交通系统（包括汽车、电车、中巴、地铁、出租车等）解决问题，但私人轿车的某些便利是公交手段无法提供的。如果我的家离办公地点30公里或50公里路上要转3次车，如果假日我要扶老携幼外带食品饮料遮阳伞皮筏玩具去海滩，如果我要到超级市场一次买回一家五口一周的食品，在公共汽车、出租车、自行车和家庭轿车之间，我选择什么呢？当然是轿车，其他工具或者是不方便，或者花费太大，甚至根本无法达到目的。当人们买不起轿车时，他们的选择无非是两种，一是受累（往往加受气）、浪费时间，二是放弃计划。我们以前和现在总是这么做的，但这就叫穷，叫落后。向往一辆车，并在条件适合时实现这个梦想，这就是自然的，也是合理的。

如果人们的收入仅够吃穿而且没有向上的机会，那么他们会安于每天拎

着菜篮子四处逛悠，用看电视、打麻将、侃大山打发他们的业余时间。他们一方面认为轿车是奢侈品，一方面不反对部长或总经理有小车，为什么，因为后者的事情重要，时间宝贵。一旦人们的生活条件变了，认为自己也很重要，应该有高质量的生活，一旦人们对于时间和空间的观念改变了，轿车对他们就不是奢侈品，而是必需品。

几百年前，铝比黄金还贵，只有欧洲的王公贵胄才用铝锅，那时它是奢侈品；50年代，尼龙袜曾是奢侈品；电冰箱、电视机也一度被视为奢侈品。现在谁还认为它们是奢侈品呢？可能只有那些处于赤贫之境的人。难道我们永远会穷得把汽车当奢侈品吗？

什么叫炫耀？当你拥有许多人没有的东西时你才可以炫耀。当汽车王国——美国的每个家庭平均拥有两辆轿车时，谁向谁炫耀？虚荣心是什么？只有极少数蠢人才会抢着会钞然后自己挨饿，大多数人毕竟有理性，会计算，不会干打肿脸充胖子，做得得不偿失的事。

汽车商的促销行为纯属诱骗？买车者不是傻瓜，就是爱慕虚荣之徒？且不谈“诚招天下客”也是商界一句格言，他纵能得逞于一时一事，还能行骗五洲四海？多数人买车，难道不是有必要，总体上对自己合算？轿车文明之所以能叫做文明，就是因为这是一种跨越不同时代、地域、民族、宗教、文化、社会制度的生活方式。只有渔利之心的商人，任凭其如簧之舌，也鼓吹不出一文明。况且，几乎在所有的情况下，人们都有充分的言论自由讨论买车的利弊，不会听任商人一手遮天。

对轿车文明的批判和全盘否定之所以是轻率的，就在于它忽视了这一事实：在大多数情况下，想拥有轿车是出自人的自然天性。

有人主张，用基于生物技术的“绿屋”代替轿车，作为发展经济的龙头产业。姑且不谈有关绿屋的设想远远不像轿车那样现实，就算它能代替轿车回笼大量货币，它能满足人们对行动的方便和效率的追求吗？绿屋能提供美丽、健康、舒适的室内环境，但如果我想轻松方便地购物、访友、旅行，它却无能为力。打个比喻说，饮食男女，是人的两种基本欲望，你不能叫人用一种代替另一种。人不能有极丰富的饮食，就放弃男女，反之亦然。认为可以用绿屋代替轿车，要害就在于漠视人的基本需要。

郑文一方面斥责汽车代表了功利哲学和即将死亡的黑色文明，另一方面希冀世纪之交的一代人对于新的生存方式，新的审美情趣与新的环境意识达成深刻的默契，从而转向某种更文明、更合人性的产业。我要说，这表现了对人性不切实际的了解和要求。一种基于人性的物质生活方式不能简单否定，对人性的改造更非易事。当然，历代先贤哲人都盼望一代新人出现，以期人间和谐、社会公正、世界合理。就人类的最终归宿而言，我不认为这种乌托邦理想有什么不对。但如果我们谈的是当前的产业政策，谈的是下世纪初（只有10来年了）的经济结构，寄希望于一代人灵魂的变异和重铸，恐怕未免失之于高远和空疏。

幸好，郑君还谈到“能源、路面、地面，这些条件制约着我们私车的发展。”如果我在某些实际问题上将得到和郑君一致或类似的结论，那是基于对中国现实的考虑，而不是出自对轿车文明的批判。

抽象和具体

世界上的事情总难尽如人意，有一利则必有一弊，一项新发明带给人方便和享受，同时也产生副作用，甚至危害。人类最终会因资源枯竭而克服不了危机，还是可以借助于科技进步无限发展，悲观的生态学家和乐观的经济学家仍在争论，胜负尚属未定之天，双方观点变化很大，总趋势是在相互接近。我们可以偏爱某种思潮，但在讨论轿车发展战略这种当下、急迫的问题时，不能仅靠从上述信念作简单推理。樊文有不少洞见和智慧的闪光，但对几个重要主张的论证却失之空泛和一般。

有些事情，别国能做到，在我国就未见得行得通，因为国情不同；有些困难，从长远看也许能克服，但眼下却不行，因为条件不成熟；有些道理和方法，在一般的情况下适用，对某个问题却不适宜，因为它有特殊性。讨论当前我国轿车发展，只能具体问题具体分析，不能抽象地讲大道理。

人类发展的制约条件主要是资源和空间，樊纲想象人类在未来可以从月球、火星上开发新资源，并向外层空间移居。我绝不怀疑这种可能性，我也同意他的这句话：“至少，这种乐观的设想与‘发展极限，式的悲观设想一样可以获得逻辑与历史的同等支持”。但这里有一个时间差，上述幻想的实现显然属于遥远的未来，而我们目前讨论的对轿车发展的制约条件却是现时存在，马上就会变得尖锐的事。我不嘲笑空间发展计划是空想，但我要提醒，远水不救近火。文中还说：“科学转化为实用技术，应用于生产活动，一定与需要的增长相关联”。这里说的是科技发展以生产和生活需要为必要条件，但作者得到乐观结论时却将其变成了充分条件。有人反驳说，需要并不一定导致发明的成功，我可以退一步说，即使有需要就有发明，那也需要时间，而且是漫长的时间。你可以把整个人类文明的前途寄托在科技的突破上，但不能把当前我国轿车发展的战略放在这种期望上。反对发展轿车的人可以说：我们并不从根本上敌视轿车文明，也不否定科技突破的可能性，但我们把轿车计划放到实用技术的曙光已经出现时行不行？

有人拿出空间拥挤的问题作为反对在我国发展轿车的论据，樊纲宣称，“对那些危言耸听的所谓‘论据’应多作些分析”。他认为，人口增长本身导致拥挤，如果说纽约市因为道路拥挤车速才达每小时6公里，首先也是因为现在纽约的人口多了，而不是车多了。我真不明白这叫那门子分析！如果要切题的话，就需要证明，车的增速和人口增长大致相等。近几年，我国人口自然增长率平均不超过1.2%，但车辆数增幅平均达21%以上，后者是前者的17.5倍，道路拥挤是因人多还是车多，答案昭然若揭。

由于论证大而化之，樊纲没有利用一个于己有利的论据：公路里程也在增加呀。确实，加进这个因素才从根本上揭示事实的真相，但答案却非常说明问题。近年来公路里程每年递增大约3%，也就是说，车辆增幅与人均拥有道路增幅之比为17！

樊纲说：“人不过就是这么一种不断为自己制造麻烦又不断想办法去解决麻烦的动物”。这话说得精彩，“退后一步自然宽”，但人就是不肯。彩色电视看得好好的，还要大屏幕、高保真的，音响组合已经够完美了，还要花大价钱上一个档次。有时真想谴责人的欲望无穷，贪得无厌，但正是这种精益求精、永无止境的追求，才推动了人类物质文明的发展。不过事情还有另一面，当人们在技术上无法解决某些享乐的负面作用时，也会放弃它们，开始不情愿，有争论，后来也就心安理得了。而且，人们还往往把对负面作用越来越不能容忍，乐于禁止或限制某种享乐当成文明和进步的表现。这方



面的例子有，在某个范围内禁止打猎，禁放烟花爆竹，限制城市养狗，等等。

善于放弃和敢于追求同样重要，都表现了人的睿智。

对于车和路的矛盾，樊纲认为可由市场机制自然调节。“道路畅通，人们就会多买车；然而路上越来越挤，买车的人会趋于减少；如果没人修路，最后路上车辆的数目会停止增加，拥挤的状况会稳定在某一临界点上，直到新的路修起来，人们又会买车，既不会有完全‘窒息的交通’（真是那样一定会有人退出），也不会有永远的畅通”。这又是在用一般的道理代替具体分析。一户中国普通百姓，要倾其所有才能加入轿车行列，若被看不见的手推搡出局，其痛苦和愤懑可想而知。这当然是没有办法的事，但若政府决定全力投资轿车产业，那将涉及数千亿元巨款，不能不周密考虑，小心从事。彩电生产大起大落，可谓殷鉴不远。当然，我们也不可重走老路，假设有全知全能，料事如神的政策制定者，波动兴衰也必不可免。但大上天下总是该尽力避免的，中上小下的结局至少可以争取。对轿车的发展不能采取放任政策。

### 现实的分析

“轿车文明”是一个观念化的概念，我们当然可以在哲理层次上深入探讨轿车文明对世界、对中国到底是福是祸。但引发对于轿车文明争论的又是中国目前轿车发展战略的现实问题，为了使讨论对于实际有所裨益，我们应当把问题化解和转变成可以落到实处的问题。

按照目前最积极的轿车发展战略构想，到 2010 年时我国轿车年产量为 350 万辆，保有量为 2200 万辆，每百户拥有量为 4 辆（大致相当于美国现在水平的 15%）若仅以普及率为标准来衡量，这么低的水平无论如何也不能称为进入了轿车文明，但问题并不因此就不存在。这个战略构想的出发点是把汽车工业作为国民经济的支柱产业，把轿车业当成创造巨额产值和效益的产业来发展，同时，实施这个计划又可能同我国的资源状况发生尖锐的矛盾。因此，把问题的讨论变为对这个构想的分析和评价，既使问题具体化了，又使得讨论具有实际意义。

郑文称：“更严峻的问题不是我们能否进入轿车文明，而是我们应否进入轿车文明”。“应当”涉及价值判断，不易理清，也涉及对当代两大对立的发展思潮的评判，这一时难以下结论。我把问题归结为对一项已经提出的构想进行分析，如果它不可行，就不应当遵照实施。

首先应该指出，讨论中论证片面化、简单化，先有结论后作论证的倾向应当纠正。

有篇文章说：“1989 年日本的人均国民生产总值是 23810 美元，我国为 350 美元，比我们富裕 68 倍的日本，许多家庭尚且不敢问津的家庭轿车，我们来问津，搞不清这到底是一种勇敢呢，还是一种愚昧”？这种说理方式只能作为一种应加避免的事例，而不必加以辨驳。

另有一种算法：我国城乡居民储蓄余额已达 1.66 万亿，加上现金、国库券等，可支配资金为 2.7 万亿，即使其中 20% 用于购车，对轿车有支付力的现实消费需求就达 5000 多亿元，由此可知年需求规模可达 500 万辆。这种乐观的数据简直令人难以置信。如果我偏要闹别扭，可以搞一种正相反的算法，（上一例就是如此）：那 2.7 万亿元平摊在中国 12 亿人身上，每

人有 2000 多元钱，20%用于买车，每人只能摊 450 元，这样，一个 10 口之家也买不了一辆车。结论是，对轿车有支付力的需求为零！当然，情况并非如此，正确的算法是估计一小部分高收入（比如每年 10 万）家庭的买车意向。

以上两例的荒谬性告诉我们，不可为证明自己已有的观点玩数字游戏！

由某课题组提出的中国家用轿车发展战略构想，是一项准备得最认真、最周密的计划，就轿车行业本身发展的意义、可能性、措施和步骤而言，它的论述是相当充分的。但这个构想没有充分考虑到轿车行业之外的制约因素，它虽然提到了许多不利因素，但提出的应付办法是简单的、行不通的。一项计划再好，但它把难题都留给别的行业和部门去解决，而且实际上解决不了，那么这项计划就是不可行的。

按照这个构想，到 2010 年中国年产汽车 350 万辆，保有量约 2200 万辆，其中家用轿车的用油量为 650 万吨。油的问题怎么解决？一是提高油价，二是依靠进口。认真分析一下，这两条均不可行。发展家用轿车的前提就是车价低（让老百姓买得起）、使用费低（让人用得起），提高油价将使第二项有利条件大打折扣。进口油外汇哪里来？构想上没讲，另有几篇文章提议像日本一样，出口汽车赚外汇。但是，据预测世界汽车市场将会不景气，而且，期望大大落后，刚刚起步的中国轿车业与日本等国争夺国际市场，是否过于天真和乐观？

道路问题更大。1993 年轿车保有量大约是 100 万辆，到 2010 年的 2200 万辆，17 年增加 20 来倍，公路里程数这几年平均每年增加不到 3%，虽然实际可比关系比这两个数字复杂，但一望而知，缺口之大，是绝对无法弥合的。

民众购买力也是一个大问题。构想是以小型家用轿车价格 6 万元一辆，使用费每年 6 千元，人均国民生产总值 2—3 万元，相当家庭年收入 5 万元为预设条件。第一点批评是，它把那时生产价廉物美轿车的能力和济水平估计得太乐观，没有留什么回旋余地，而把使用费估计低了。使用费包括汽油费、维修费、养路费等，现在 6 千元就不够用。而且专家指出，现在交纳的养路费太低，太不合理，大概是应交费用的若干分之一。第二点批评是，这个本已有问题的预算是静态的，考虑到轿车大发展的动态趋势，它将大大地脱离实际。汽车猛增将引起道路严重堵塞，怎么办？一种可能是许多人不买车了，那么这个构想会落空。合理的选择是大力扩建公路，这需要巨额款项。像现在这样国家出钱显然没有可能，第一没有这么多钱，第二就算能挤一些钱，靠轿车赚钱以积累建设资金的初衷在无形中就成了泡影。唯一实际而合理的解决办法是增加养路费，“羊毛出在羊身上”。这时买车加一年使用费至少会在 10 万元以上，前述对于家庭购买力的期望就会全盘落空。香港为了解决车路矛盾和筹措修路资金，对私车征收的首次登记税相当于车价的 1—3.5 倍，但仍有许许多多的人去投标或抽签，以得到买车配额，这是因为别人家庭年收入大大高于车价。我们的购买力估计是满打满算，从动态发展看是过低，实际上用不着香港那样的加价，多半家庭的经济能力就会在预期线之下。

且不说停车费也会猛涨，到时候交钱也无处停车。

但我们是不是应该完全不发展轿车呢？我认为不是，我主张在短期内（到本世纪末）应有一个大发展，中长期则应有适度的发展，速度和规模比上述

构想为小，当前应该大发展的理由如下：第一，我国现在年产轿车 20 多万辆，保有量 100 万出头，平均每千人 1.2 辆，处世界最低水平，这无论如何也是说不过去，应当改观的；第二，由于基数太小，国内需求量现在很大，需求靠硬压是压不住的，短期内没有稍微象样的民族汽车工业，进口外国车就势不可免，甚至刹不住走私，每年花 100 多亿元进口 10 多万辆车，总流入量有时高达 40 万的局面应当改观；第三，虽然复关延迟，但靠关税壁垒保护国内汽车业肯定不是长久之计，我们至少应追求轿车业有这样的规模：相对量极低、绝对数不少，产量规模和队伍质量与国际水平不要相距太远；第四，现在虽然某些大城市已出现交通堵塞问题，但总体来说还未达到饱和，很多地方还有相当发展余地；第五，经济发展和环境、资源、生态的矛盾，应两者兼顾，单顾哪一头都是不对的。

区分盲目、不合理的发展与积极、健康的发展，提倡适度发展，说来容易做起来难。我认为，只要不是靠政策倾斜，即靠全民出钱供少数有车人用路，靠其他行业和部门收拾摊子，而是靠轿车制造者和使用者在政府指导下自己用经济杠杆解决价格、道路、汽油、停车场所、污染等问题，怎么发展都是可以的，都是于国于民有利的。这样办，把社会公正和实际可行结合起来了。

轿车发展战略问题还应深入讨论，未雨绸缪是明智之举，大起大落的教训应该记取，到时欲罢不能的局面应该避免。

## 政府对发展私人汽车的政策

· 茅于軾 ·

大家在讨论要不要发展私家小汽车。其实，并没有人绝对反对，也没有人说要不顾一切地去发展，争论的实质是应该发展到什么程度。或者更确切地说，是应该让市场本身去决定要发展到什么程度，还是应该由政府对此加以扶植，或是加以限制。

微观经济学的重大成果，是肯定了市场的作用。如果不存在外部性，市场本身可以通过公平竞争实现资源的最优配置。譬如人们应花多少钱去旅游，应该多喝饮料还是多吃粮食，如此等等，都不必政府来参与。政府的作用只是站在一旁监督市场规则的严格遵守就行了。然而如果某种商品存在外部性，市场就不能实现资源的最佳配置，而必须有政府的直接介入。外部性是指商品价格不能完全反映参与各方的利害时的现象。譬如工厂生产产品时排出污染物，损害了当地居民的利益（负外部性）；养蜂由于蜜蜂授粉，使当地农作物增产（正外部性）。对于负外部性，政府应使居民所受的利益损失转化为工厂的成本，也就是向工厂征税，用来补贴受损的居民。对于正外部性，政府应向受益的农民征税，用以补贴养蜂人，这种办法称为外部性的内部化。存在外部性时，经济效益和社会相背离，经营者追求自身的经济效益却不能实现社会整体效益的最佳。内部化的方法就是解决二个效益不一致的手段。工厂排污的外部损失转化为工厂的生产成本，养蜂的外部利益转化的养蜂的收益。在这种情况下，市场依旧可以做到资源的最优配置。但是内部化的办法说起来容易做起来难。充其量只能对外部性的扭曲多少起一点限制作用，比之不采取措施应该好一点。

小汽车这种商品是否有外部性？回答是肯定的，而且是一种负外部性。首先它排出带污染的气体，损害了居民的环境；其次汽车增加了道路的拥挤，造成堵车、浪费了其他人的时间。为了解决堵车问题，势必要多修道路，增加立交桥，这些都是花费巨大的工程。如果工程费用不是由开车上路的人负担，就会由其他百姓负担。这不但不公平，而且会鼓励大家去买车，造成马路上格外地拥挤，因为使用马路不必付费。

用内部化办法解决外部性问题，其实质是使权利和责任对称，任何人不得不付代价地损害旁人的利益，治理污染的原则之一就是“污染付费”，同样地，解决道路拥挤的办法之一就是开车上路者付费。北京在近几年内修造的二环、三环等道路工程，花费几十亿元，平均在每个北京市民身上的负担超过几百元。将来还要造更多的路和桥，花费还要多。然而这些道路完全是为了汽车，其中大约 90% 是小汽车使用的，行人和自行车不许进入。一般而言，经常使用小汽车的人都是收入水平较高的阶层。如果从一般市政税收去支付造桥造路，无异于让一般百姓去为高收入家庭义务劳动。上面这些讨论无非是想说明，政府必须对使用汽车的人额外征收道路交通税。征收的具体方法可以在购买汽油时征收，或在买汽车时征收，或在车辆年检时征收，也可以在路上设卡。这要比较何种方法的社会成本更低，税赋更公平合理，偷漏税的机会更少。拿北京的情况而言，粗估每辆汽车每年大约要缴近 1 万元，才可保证道路的建设、维修和管理。

我曾去过新加坡、香港、马尼拉、汉城。比较这四处的城市交通可以非

常明显地看到一个奇特现象。新加坡和香港是城市国家（或地区），弹丸之地汽车又非常之多，想起来堵车现象必定远比马尼拉和汉城为严重。但事实上恰好相反。新加坡和香港虽然也有堵车，但等待很少超过五分钟，而马尼拉和汉城堵车半个小时乃至一小时是家常便饭。所以马尼拉的豪华饭店装备有直升飞机，用来沟通旅馆到机场之间的交通，否则根本无法保证赶飞机不误点。其所以有这一超乎寻常的现象，是因为香港和新加坡对汽车课的税极重。在这两个城市里，新汽车的牌照费大约是汽车本身价格的 2—3 倍。政府收了如此大的一笔钱用于交通建设和管理，这种政策一方面适当限制了小汽车的数量，一方面改善了道路和交通条件，减少了需求，增加了供应，所以交通状况得以保持较正常的秩序。当然，道路的拥挤不光是买新车的人造成的，每一辆在马路上跑的汽车都应承担同样的责任，所以为了避免拥挤也应对已经上了牌照的汽车征税。附带说一句，北京开始对迁入北京的外地人征收城市容纳费，每人 10 万元，但只对外地迁入北京的人收容纳费，难道已经在北京的人就不引起城市的“爆炸”吗？

适当限制小汽车，相应地必须发展公共交通，包括地铁、公共汽车、电车，还可算上出租车。公共交通的建设也是花费巨大的投资。从经济学的资源配置有效性的要求出发，公共交通也不应当由政府补贴，换句话说，不当由不使用公共交通的人去为使用的人支付费用。但从公平的角度看，使用公共交通的人多半是一般工薪阶层，收入比较低，用全部纳税人的钱去补贴他们，也还勉强说得过去，然而补贴也应该有个限度，据我看，目前北京公共交通收费太低，已经低得不合理，大大地脱离了成本。这将极不利于北京的公共交通建设。

## 我国目前是否应发展家用轿车

· 刘力群 ·

1994 年年初以来，适应我国居民购买力和机电业水平的超微型家用小轿车在各地纷纷上马，其代表作如全部国产化的长春“海神”车，售价 2.5 万元，可乘坐 4 人，百公里油耗 3 公升。而很多生产“大摩托”和“小轻型”的厂家，现在也想转产超微型家用轿车。这种态势使消费者产生了热切的期望，也引起了国家有关部门的重视和很多人的忧虑，主要是我国现阶段应该不应该发展家用轿车，担心再发生以超微型家用轿车为主的新一轮“大战”。于是，各种看法和意见增多了。本人有幸考察过“海神”车的研制工作，也产生了一些看法。现从我国机电业的供给能力、有支付力的居民需求、现实的选择及需要解决的问题等几方面，谈几点初步的意见，以使讨论进一步深入。

### 机电产业日趋衰败前景堪忧

前 30 年中央机电业以军工为主，其他各部门、地方和企业则是自己装备自己。改革之初，在经济结构调整时，多数人认为“重工太重，重工自我服务”。但能源、原材料的长期短缺说明“重工太重”实际上是机电业太大，而机电业太大的实情又是军工业太大。这使得作为“国民经济装备部”的中央机电业系统无力为国民经济服务，迫使处于封闭经济条件下的各部门、地方和企业，不得不自己装备自己。机电产业这种自我装备的发展模式与条块分割的体制模式相结合，便形成了改革前机电业的状况：军民两套、中央地方两块、行行业业搞机电，企业不论大、小、土、洋皆是全能化。

前 30 年的这种政策和体制模式，造成严重的低水平重复建设性浪费。这首先是由于低技术和落后装备形成的生产能力过剩，资产大量闲置。改革之初，我国机电仪的制造能力在数量上已名列世界前茅，从金属切削机床的拥有量看，已超过美国仅次于前苏联。

1984 年世界银行根据中国 1982 年以前的统计数据在其考察报告中判定：中国的制造业在 GNP 中所占的比重，相当于人均 4000 美元国家的比重。实际上这个比重还是在我国制造业的开工率并不高，而含军工在内的机电业设备利用率还不到 1/3 的情况下所做的判断。

与生产能力大量过剩并存的是技术水平低、装备落后，产业组织结构不合理。由于几十年的低水平重复建设浪费了大量资金，造成机电产业的技术结构升级缓慢。“高、精、尖”技术和装备严重不足，重大、关键、成套装备的研制生产能力低下。而条块分割和自我装备又造成各部门和地区的机电业自成体系全能化，这就使产业组织的专业化和联合化发展迟缓，产品配套能力低下。长期低水平重复建设的后果是，占机电业大多数的低水平企业生产能力长期过剩又无活可干，亏损累累；而我国重化、运输、通讯、国防设备定货中的“重、大、精、尖”设备却又无人能干，被迫在 70 年代中期开始了第二次进口高潮。

改革 15 年虽经多次转向性调整，但问题并未解决。机电和军工向消费品转产并未解决生产能力过剩的问题。改革开始后，国内外形势发生了变化，

我国实行了“上农（业）轻（工业），下军（工）重（工业）”的经济结构调整，过大的军工和机电业开始向消费品转产。先是“六五”期间向号称“老三件”的自行车、手表、缝纫机转产，后是“七五”期间向号称“新三件”的冰箱、彩电、洗衣机转产。在初期，少数企业的转产确曾对增加耐用消费品的生产产生了明显的效果，自行车、电视机等产品均在5年中增产了10—30倍。但到后来大批企业纷纷转产，几乎是它们转向哪种产品，哪种产品很快就过剩。如今我国上述耐用消费品的产量已达到世界第一，出口量也位居前列，但国内销售量却仅为生产能力的1/2—1/3。

转产后能力仍过剩的原因还是技术落后、产业组织水平低。80年代初，宝钢等22个大项目的近千亿元设备，国内机电业只拿到少量定货，五年后轻纺升级时，上千亿元的设备定货又是大部分进口。大活干不了，就只能干些耐用消费品类的小活，单一机械技术的“老三件”大上时，国内机电业还能应付，而到机电结合技术的“新三件”大上时，不仅加工设备是进口，就连产品、零部件也改为进口组装了。由于耐用消费品比起机电产品的产业链短得多，加工量小，品种又少，而“新三件”又以进口组装为主，则使产业链更短，加工量更小。这样，即便是世界上最大的中国，耐用消费品市场的需求规模也仍消化不了军工和机电业的过剩生产能力。

这种状况与发展 and 改革战略有关。改革之初急于给人民生活还帐，全上轻工，当时既等不及也顾不上机电和军工业的体制改革、合理化改组和技术改造，于是就开始大量进口设备和消费品。扩大进口使机电业解决生产能力过剩所需的市场份额被外商占去，产业升级所需的定货利润被外商拿走，这样本国机电业就更为过剩，技术更落后。以后虽成立了机械委，也确定了军转民的方针，却因“放权让利”的形势所迫，既改不了又统不起也转不动。在既无计划又无资金的窘境下，只好号召企业自己想办法。而饥不择食的企业一窝蜂涌进组装耐用消费品行列，跟着两次高消费浪潮走了一回，结果造成如今没转产的因缺少国家定货而亏损，转了产的则因卖不出去而亏损的困难局面。

正在衰败中的机电业令人担忧。我国机电产业始建于“一五”时期，像其他力图赶超的国家一样，我国也把国民经济现代化的希望，寄托在作为装备部的机电产业上。在建设初期，即以高比重投资建起了门类齐全、独立完整的机电工业体系。但从“大跃进”开始就打乱仗，后来经过艰难的调整，企业能均衡、稳定地生产了，技术上也日臻成熟了，却又开始了三线搬迁和“文革”，将一切又都打乱，直到“文革”结束前，才完成调整。改革开始后，急于给人民生活还帐，大上轻纺。而前30年以复制翻版起家的机电产业，这时只完成了工艺上的“生变熟”，而同级技术转产所需要的“熟变巧”尚未达到，至于结构升级所需的“巧升华”，对大多数企业而言还遥遥无期。此时能力过剩、技术过时、装备落后、组织不合理的机电业无力承担为重化、轻纺提供装备的重任，在新的结构政策下，从过去的拳头变成了包袱。再经十几年的乱转一气和增加进口的折腾，现已陷入衰败状态。

这种衰败表现为：原来装备水平就落后，经过十几年乱转产、精机粗用、优机劣用后，现在比原来更破了，就同役龄的设备而言，我国比美国、日本旧得多。现在，就连低档的“海神”超微型车要寻找不经重大技术改造就能胜任的配套厂都很难，多数厂设备陈旧、役龄太长。原技术水平就低，改革十几年又降级转产，高技术低利用，五花八门，无奇不有，质量全面下降。

以机电产品的核心——工作母机中的发动机为例，如今小到轻便摩托车，大到航空、船舶，除了“中卡”外，没有一种国产发动机的性能和质量能过关。这又导致国产化程度降低。前30年除航天、核工业是自研外，其他都是复制翻版起家，会工艺不会设计。改革十几年从翻版仿制退到进口组装，甚至连做都不会了。机电产品的本国品种、档次、技术含量全面下降。技术员工素质大幅度下降，士气低落，企业管理混乱，各项经济技术指标全面恶化，目前，三线、军工的很多企业已无活可于，亏损了15年，而转产“老三件”的企业也挂帐亏损了10年，就是进口组装“新三件”的企业也亏损5年了。

从中长期发展看，机电业的衰败必将阻滞我国经济起飞。经济起飞初期，二元经济的转化加快，大量农民进城，现代化部门大量取代传统部门。在这个工业化和城市化的过程中，要求作为国民经济装备部的机电业，提供大量、廉价的国产现代化装备。如果继续象现在这样，以高价进口与国产系统不配套的成套装备，国产系统必将被摧毁，而买个现代化的高成本我国也付不起。另外，经济起飞期还必须解决完全、充分就业问题。我国人多地少就必须出口。机电业作为劳动技术密集型产业其国际贸易条件远较轻纺为好，在我国轻纺多数出口商品数量已达世界第一，贸易障碍急剧增加的情况下，机电业若无力接替增加出口的重任，我国由出口带来的经济扩张必然受限制。从近期看，我国“复关”在即。复关可能会改善我国轻纺出口的贸易条件，但对我国机电业而言，却是拆除对其贸易保护的堤坝。在目前美、日、欧的机电大企业占据绝对优势的情况下，复关破堤之后我国衰败的机电业命运如何，令人担忧。

### 家用轿车与消费升级

改革以来，支撑消费升级和经济增长的商品，在“六五”时期是自行车、手表、缝纫机这“老三件”和纺织品，到“七五”时期升级为彩电、冰箱、洗衣机“新三件”。从消费者的支付力和商品价格看，“老三件”当时的价格为100—200元/件，现在涨到200—400元/件，“新三件”当时的价格1000—2000元/件，现在也涨了一倍。从目前城市居民收入和储蓄情况看，在“八五”时期以至今后一段时期中，城镇居民及农村富裕户具有支付力的消费需求，大约为2—4万元/台（件）的商品和服务。从需求品种看，主要是电话、住宅、汽车这三种商品。

从供给方面看，满足程度是很低的。现在供给的主力商品，仍是10年前就过了高峰期的“老三件”和5年前已过了高峰期的“新三件”，目前城镇已呈现饱和或趋向饱和状态。农村消费虽在增长，但从农村收入和基础设施情况看，要使耐用消费品恢复增长势头，就必须从根本上改变城乡不平等关系。而这显然是整个工业化过程中才能解决的问题。就目前的电话、住宅、汽车供给而言，由于国土整治和基础设施投资太低，造成宅地和城建用地太少，而房改和住宅商品化又遇到障碍，2万元一套连成本也不够，不敢商品化，20万元一套多数人又买不起，这样，住宅在供给上就有难以解决的问题。

5000元的电话初装费已是买产权而不是租金价格了，但供给能力仍不够。电话缺乏巨额政策融资，路网建不起来，在消费需求和外商进口双重压力下，话机、交换机实际上都以进口为主，国内厂商已败退至了组装水平，



这就受外汇制约。轿车也是靠进口组装，价格 10—20 万一辆，多数人也买不起，而国产的廉价轿车又没有。

由于现在城市里百元级，千元级的耐用消费品都处于饱和状态，农村消费又上不来。而城市消费者想买的轿车、住房中，适合其 2—4 万元支付力的现在还没有，现有的价格都在 10—20 万元以上，目前还买不起。电话买得起，又供不上。这种低的没人要，高的买不起，适中的又没有的状况，使目前满足消费升级和带动经济增长缺乏主力商品。在这种情况下，一方面城乡居民储蓄急剧上升，另一方面，则出现了一些很不合理的投机性货币型投资。通常是穷人钱少，重视变现能力，所以大多存款、储蓄；中等人赔得起息赔不起本，所以买债券；只有富人才玩股票。我国属低收入国家是显而易见的，但现在车、房都买不起，却一窝风去玩股票投机。另一个不合理现象是浪费型的高消费，其档次之高，花费之大，连洋人都为之咋舌。

轿车的便利和舒适性是其他交通工具无法替代的。目前，自行车和公交已无法满足收入快速增长的我国消费者对“出行”的需求。不赞成上轿车的替代方案是目前的城市中的自行车加公交。公交在我国目前发展阶段，在小城市运行，因人口规模小，车次稠、乘客少、则无效益；车次稀，则不便利，乘客更少，仍是无效益；在大城市只对解决白昼、街区的通行有效益。而在工业化和城市化过程中，对于急剧增加的中小城市远距、分散通行，如村镇到市县上班上学、多样采购、上门推销、聚集开会、外出协调等，因生活水平提高而增加的远距寻医、购携重物、节假日远郊旅游、探亲访友等，因工业化加速和人口年轻带来的换班率提高和夜生活丰富而日益增加的夜行者等，公交车和自行车的局限性便很大了。由于自行车速度慢又费力，而公交车对乘客不能提供随时随地的“门到门”服务，所以对人类节时、省力、自由移动的需求只是在低程度上满足。而公交车因为人群集中带来的拥挤、紧张、劳累及环境等问题，目前从技术、经济上还无法解决。继续以自行车代步通勤，在我国风雪交加的北方和阴雨连绵的南方，其顶风冒雨、忍暑受寒之苦，令青壮年亦倍感艰辛，更何况老弱、妇孺、病残之人。由于公交车不便利，自行车不舒适，当人们收入上升后，放弃这两种艰苦的代步工具，选择便利、舒适的轿车是自然而然的。

轿车可以远距、自由、快速地“门到门”载人运物，其便利性是公交和自行车无法比拟的。自行车虽也可“门到门”地自由移动，但以人力为动力无法克服距离和速度的障碍。公交可以快速、远距，但要自由移动——即使达不到随时随地和“门到门”的程度，基础线网和运行密度也要很高，这在目前的经济、技术条件下是不可行的。另外，轿车载人运物时单车可载 4—5 人和上百斤重物，这在自行车和公交也很难办到。再从舒适性看，现代轿车已配空调，冬暖夏凉又遮风避雨，不怕恶劣气候和环境。车内可载饮食、用品，躺卧小睡皆可，再加收录音机等娱乐功能，轿车内的环境和功能现已达到起居室的水平。这对外界环境适应力差的老弱、妇幼、病残人的自由移动是无可替代的。另外，在安全性方面，自行车是两点一线平衡，人体无保护，而现代轿车对车内乘员的安全保护性能已很高，目前需改进的是对车外行人的安全性。

当然，公交车的性能也还能改善，座位可以增加，地铁可以建爬梯，但要提高公交网的站线和运行密度，就必然遇到财政和技术上难以解决的困难。建网的巨额投资和亏损线路的补贴，在目前财政日薄西山，公共部门一

齐衰败情况下，根本无力负担。实际上由于所有城市的公交系统都靠财政补贴维持，目前各地的公交系统都是萎缩的。从技术改进角度看，世界上磁浮车已发明了，但我国的老城市大多数连地下的供排水网档案都不清楚，公交建网要从城市翻建的基础——地下调查和测量开始。从目前情况看，即使从现在起对公交系统急剧增加投资，在今后 20 年内对出行者而言，也仅能维持在现有服务水平上，仍满足不了需求。自行车的功能改进从设计角度看潜力不大，目前以碳纤材料减轻自重成本不低，功能提高有限。

由于轿车具有远距、快速、自由移动的舒适小屋的特性，所以从轿车诞生以来就成为人类追求的主要代步工具。可以说，轿车代表了 20 世纪的物质文明。我国多年属于低收入国家，家庭不具备买车的财力，对少数公用车也采取限制政策。而今随着人们收入的迅猛增长，消费水平和结构也逐步升级，在吃、穿、用满足后，转向“住和行”的消费是必然的。而这种需求若具有现实的支付力又不可替代时，则必然是刚性的。目前我国城市很多家庭已拥有 2—4 万元台（件）的现实购买力，而需求也已转向住房、汽车，但由于目前仍对家用轿车的生产和消费实行限制政策，导致缺乏与购买力相对应的廉价国产轿车，使“行”的消费明显受到限制。

轿车的功能既然是公交和自行车无法替代，而消费者又具有现实支付力，那么限制的结果就只会使消费变形变相。首先，限制家用轿车，导致有权者公车私用，以权谋私扩大化。掏公家钱，买豪华车，使对车的要求越来越脱离我国国民消费和汽车工业发展的水平。这已成为财政赤字、外贸逆差、群众不满的重要原因了。其次，限制发展，就不会预先有计划地上，待消费浪潮临头时又是一哄而上，重蹈历次“大战”覆辙，其后果就是遍地开花，质差价高。再者，不准上也就不准组织国内生产，于是一窝风进口，不准进口就走私。近年对轿车进口加强控制后，轿车走私一浪高过一浪，连北方的口岸也加入了走私的行列，很多沿海县的走私已形成一条龙。普通百姓和这些无缘，于是城里人在自行车旁焊偏斗，摩托车后加小斗，健康人买残疾人车，各种机动小三轮一齐上街。乡里农民小四轮拖拉机后加斗，上加蓬，载人运货，爬山下坡。比起国产的超微型车，它们的油耗更高，安全性更差，技术水平更低。这些对轿车变形变相的消费，无论从经济性、安全性、社会性上看不是更糟吗？

### 发展廉价家用轿车是出路

汽车工业是工业化、城市化中的主力产业。根据各国经验，在工业化、城镇化过程中，会出现大规模的人口集中和产业扩散，而专业化的发展则使产品品种多、批量小。就运输方式而言，水运的大量、廉价和火车的快速、连续，对长距和原材料运输效益高，但由于其不能“从门到门”地载人运货，所以不适应短距、分散、往返频繁的运输需要。而自由移动的汽车“从门到门”快速运输的方式，适应了工业化和城市化中专业化发展的趋势，所以，无论从运输业或制造业看。汽车都是主力产业。我国前 30 年交通滞后，汽车尤甚，据世界银行 1984 年考察报告讲，我国农村公路网仅及印度的一半，农村人均卡车占有量比非洲撒哈拉以南贫穷国家还要少。改革以来，汽车发展大大加快，但由于交通运输滞后的局面不仅未能改变，反而有所加剧，而机电业又陷入衰败之中，所以，汽车今天无论是在运输业还是在制造业中要

作为主力产业，其差距仍是很大的。

汽车要发展，家用轿车是主力，仅靠公商用车前景有限。当人类生活水平提高后，在出行中必然追求便利性和舒适性，所以就不满足象货物那样的集装运输，目前，世界汽车产量的 80% 是轿车就说明这一点。而轿车的大发展又主要靠私人家庭用车，以公商用车为主发展轿车只会停滞不前。其原因是，公商用车的购车款直接间接来自财政，进口或组装要用外汇，所以，每当财政或进出口状况变化，必然造成供需断裂，对生产经营者影响太大。另外，公商用车需求有限，车种又杂，投入大，产量低，效益不好。我国长期以公商用车为主，导致轿车发展几十年停步不前就是明证。至于近年来公商用车发展较快，是因为公车私用普遍化，但这并不是轿车发展的福音，而是陷阱。以公商用车为主发展轿车，对豪华程度的要求会越来越高，越来越脱离我国汽车工业和国民消费水平，路子就会越走越窄。家庭轿车则不同，购车款是居民劳动所得，只有生产率提高，国民收入才能增加，轿车的销量和档次才能提高。这种消费随生产提高而提高的良性循环，是轿车发展的根本保证。家用轿车的需求规模从远景看，以 2015 年人口 15 亿，每户 0.5 辆计算，届时我国家庭轿车保有量为 2 亿辆；而达到生产零增长时的年产量至少 4000 万辆。如此巨大的规模足以保证多车种（型）下的大批量和高效益。

发展家用轿车是机电业走出困境的机会。目前我国机电业由于生产能力过剩、产业组织不合理和技术水平低，已降入全面衰败的困境之中。要走出困境，其出路一是增加国内成套设备订货和出口，但这是在机电产业的技术升级完成之后，而不是在此之前。而且设备需求量也有限，仅适合老的设备制造专业大厂，而大批军转民的军工及家电制造厂还是无活可干。二是继家用电器滞销后，寻找新的居民消费需求。如前所述，目前居民新的消费需求主要是轿车、住宅、电话。住宅由于国土整治和房改问题困难重重，电话又基本被洋商占了，仅有家用轿车由于尚无适合我国消费等级的供给，同时我国又有雄厚的机电业基础，而家用轿车的需求规模不仅远较设备订货为大，而且加工量也非家用电器可比，是唯一可以在近期内、在目前条件下，经过力所能及的政策调整和体制改革后，在满足居民消费升级的同时，与洋商一拼的产品。

家用轿车的大规模需求，对解决机电业生产能力过剩具有重要意义。目前，我国汽车年产量刚超过 100 万辆，其中轿车产量仅为 20 多万辆。而到 1994 年 3 月末，我国城乡居民储蓄余额已达 1.66 万亿，还有持市待购的 4600 亿人民币和 130 多美元现金，再加上数千亿的国库券、股票等有价证券，城乡居民可支配的资金已高达 2.7 万亿元，在这笔巨额资金中，即使只有 20% 为购车资金或转向购车，对轿车有支付力的现实消费需求就达 5000 多亿元。从近 2—3 年的情况看，对 7—10 万元/辆的进口组装的微型轿车年需求量应不低于 50 万辆，如果 2—4 万元/辆的国产廉价轿车能大量供给，则年需求规模可达 500 万辆。若平均按 4 万元一辆计算，则销售额即达 2000—4000 亿元。这样巨大的家用轿车消费需求可从根本上解决困扰我国机电业多年的生产能力过剩问题。同时，由于我国家用轿车消费尚处起始阶段，其后的增长势头必然很猛，我国机电业能否抓住这个重要的机会，是个至关重要的选择。目前，超微型轿车的“一哄而上”，就是多年来苦于无活可干的机电企业在饥饿难忍时的本能反应。

家用轿车的大量生产方式和产业关联度高的特点，对机电业的专业化、

联合化改组十分有利。我国曾数次对机电业作合理化改组，但均告失败，究其原因，一是发展目标、战略多变，计划调整频繁，导致专业化产品的需求不稳定，使专业化改组后的企业日子更难过。二是机电业以军品和设备为主的订货结构，使很多改为专业化生产的产品批量太小，规模不经济。三是原体制为条块分割，条块的行政力量常常阻滞企业的联合化要求。而即将到来的家用轿车的生产和消费，不仅规模大，而且还会保持长时期的高增长，同时，由于买方是私人家庭，所以生产者还必须在价格、成本上具有竞争力。这就使轿车制造企业的专业化、联合化改组具备了经济规模上的合理性。另外，改革到今日，各级主管部门大多数权力已放给企业，而面对陷入困境的企业，多数主管上级既无资金可补，又无订货可给，可以说，如今企业搞专业化和联合化的阻力已减少，而面对家用轿车的大量、稳定的生产方式和产业关联度高的特点，企业专业化和联合化的压力却在增加，我国机电业应抓住家用轿车大规模生产的机会，对长期“大而全、小而全”的产业组织结构，搞一次大规模的合理化改组和填平补齐的大改造。

我国机电业是前 30 年投资最多，这十几年闲置性浪费最大的产业，同时也是我国各部门中技术积累最厚，与世界先进水平差距最小的部门。所以，在当前重化工业生产能力极为短缺，基础设施严重不足的情况下，机电业再想要国家给投资搞技改，然后再去上轿车，恐怕是既无资格也排不上队，对端着金饭碗要饭的人来说，唯一的出路就是眼睛向内，自强自立。从目前轿车的生产情况看，其利润是很可观的，现在不论进口组装还是国产化轿车的成本利润率，都高达 30% 以上，一辆轿车最低也有 1—2 万元的利润额，如果按今后 2—3 年生产 1000 万辆计算，机电业可获得 1000—2000 亿元的利润。这笔巨额资金，既是机电业大上家用轿车亟需的专业化、联合化技术改造投资，也是今后家用轿车工业技术升级必不可少的开发研制资金，现在，5000 亿有购车意向的钱就装在老百姓的口袋里，就看机电企业是继续徒劳无功地跑府、跑部要补贴求贷款呢，还是自己发奋图强从消费者手中挣来了。

### 迎头而上解决问题

近期可通过扩大原油进口和增加机电产品出口来缓解原油短缺。目前我国轿车上得很快，而我国原油则是十几年低增长。但因此而以油限车却不合理。前面讲到上轿车的主要目的就是促使机电业升级，机电业升级后，就可将其过剩的生产能力用于增加机电产品的出口，然后学习工业化国家的成功经验，用增收的外汇扩大原油进口。再以大船装运廉价的轻质油，在杭州湾以南缺油区的海蚀港湾建立临海型石化厂，既可缓解近期国产原油短缺，又可降低动力油成本。所以出机电进原油在近期具有现实可能性。目前发达国家在机电技术上尚具优势，所以还会维持一段时间的自由贸易，而我国机电业实力远较多数发展中国家为高，机电产品的价格又较发达国家为低，也还具有出口的优势。

解决能源和环境问题的根本出路是电动车。电动车使用电能，而我国西南山区拥有世界上最丰富的水电资源，西北地区能转化为电能的太阳能和风能资源也很丰富，这些都是无污染的再生资源。使用可再生电能的电动车不仅无污染，而且无噪音，是 21 世纪人类追求的理想交通工具。目前电动车的技术革命在发达国家已完成，美日欧各大汽车公司竞相研制的高能微体蓄

电瓶换代频繁，并已开始工业化批量生产。为此很多国家的政府和大汽车公司已经分阶段制定了电动车占整个汽车产量的年递增百分比。目前由于西方发展百年的燃油机和石油生产及销售系统的资本技术过于庞大，且目前利润仍然丰厚，动之干系太大，而储电技术和电动车的投资不小，生产成本居高，所以在替代问题上动作并不快。我国目前各种车辆的发动机技术尚不过关，生产能力也还太低，而要解决这一难关所需的大量投资将集中在今后十年中。我国应努力抓住新技术革命提供的这一赶超机遇，在努力攻克重型、大型、越野车所需燃油机的同时，把需求量大、进口依赖深的小型、轻型城市内用车辆的发动机研制转向电动机和蓄电池。要搞电动车先要发展家用轿车的生产能力，发展电动车要有强大先进的机电工业基础，燃油机变电动机、汽油变蓄电池以后，对机电业的依赖更强了。对我国而言，关键是要尽快形成能够大批量生产汽车的能力，有了车没有油，现在可以进口；没有蓄电他，将来也可以进口，进口蓄电池和进口原油，总比进口汽车要便宜。现在不尽快发展轿车，等发达国家大大提高环保标准，全世界普遍使用电动车的时候，我国汽车业就走投无路了。但发展汽车工业绝不是一朝一夕的事情，现在发达国家蓄电池革命已经完成，开始工业化规模生产了，我国汽车工业还因为环境问题不能起步，那么当人家解决了环境问题以后，我国汽车工业却衰败了，那时候有环境无汽车又有什么用呢？届时在居民有支付力而又无可替代的“出行”需求面前，是不是又要去进口电动车呢？

大城市的拥挤是小城市的衰落造成的。目前我国百万以上的大城市莫不交通拥挤、人满为患。其原因首先是工业化过程中人口和产业过分集中于大城市，其次是随工业化水平提高而来的车辆增加。在相同发展水平的国家中，我国大城市的规模和比重都是世界第一，就是加上发达国家的大城市，我国仍名列前茅。改革前我国的中小城市发展虽然缓慢，但大城市的膨胀尚能限制，改革开始后，在“依托大城市经济效益高”的口号引导下，人口和产业急剧向东南部特大城市集中，如此一来，就出现了道路一再扩增、而交通阻塞却越来越严重的现象，这个问题的背后是权钱过于集中在大城市，这大概是“让利放权”的改革战略推行者始料不及的。大城市吸引人口、产业集中的原因，首先是巨额投资建成完善的基础设施给产业和人口提供的便利和低成本；其次是城市规模大的专业化发展机会。所以要改变大城市的拥挤，就必须改善小城市的道路等基础设施，使分布在小城市的人口和产业也能与大城市相联系而获得专业化发展的机会，这样人口和产业就会流向小城市。

发展家用轿车应以小城市为主，大城市应以公交为主。如前所述，我国现有小城市的规模太小、财力也太低，公共汽车等公交系统目前毫无效益，所以很难自我发展。所以在目前阶段，小城市要想发展公交，则先要发展家用轿车和以轿车为主的出租车，使城市的人口和产业规模扩大到公交的经济规模下限。这样就先要改善以道路为主的基础设施，使小城市的人口和产业与大城市的联系方便、快捷。就制造业而言，城市间货物在“门对门”之间运输，以不超过4小时为限，人员往返不超过1小时，这样大城市的人口和产业才可能按经济合理原则自愿向小城市扩散。当然大城市无论从道路还是从经济合理性来看，都应以公交为主，即使发展轿车也应以社会化经营的出租车为主。

1985年本人曾作过调查，中央国家机关105个单位的专车平均日行驶里程仅20公里，公用车仅60公里，而国营大企业首都出租汽车公司则220

公里，近乎私营的出租车日行则达 300 公里以上。单位自备车辆与社会性车辆二者效率之差是明显的。

现在大城市道路和停车场拥挤，看似单位自备车太多，其实是由于公款购豪华车财务无约束，其中公车私用又很普遍造成的。公款无限制购置进口或变相进口的组装轿车，不仅挤占了公交投资和骑车人与公交的路面，而且花掉了本国发展轿车工业的投资，这显然不是改革，而是腐败。要解决发展轿车引起的交通阻塞，还有个城市的现代化改造问题。现在城市的道路皆以传统的人行马车道路改造而来，但时代已变，却仍是多平面少立体，而机动车具有上下坡的动力，应努力把道路和停车场向上下发展，尤其地下，至少停车应在楼厦的地下厅中，不宜占用路面。我国传统城市的建筑是以封闭院落为主的，现在马车变汽车，好象是现代化了，但不少人至今传统意识不变，其表现是小院变大院。以北京很多巨型大院为例，几百米长的院墙隔断了纵横道路，迫使车辆行人绕行，院内道路又不允许社会车辆行驶，院内宽阔的园林化大道上空空荡荡，而院外的市政道路则拥挤不堪。这就象单位自备车占用了公交车的空间一样，大院内的道路占用了公众使用的市政道路的土地。最后，如宇泽先生所著很多作者所言，我国轿车使用者对其应承担的社会性费用承担太少，造成事实上对轿车使用者的补助，其代价是骑车者的艰辛和公共汽车的拥挤。

综上所述，我国机电业、汽车工业目前面临着生死攸关的选择，一条路是根据居民目前的收入水平和我国现有的机电技术能力，发展自己干得了，居民也买得起的国产廉价轿车，用从居民手中挣来的钱，解决因机电业能力过剩和产业技术水准低而造成的困难，促使经济结构升级，保证经济顺利起飞；再从我国经济持续稳定增长中和汽车工业获得的超额利润中，获得解决上述种种问题所需要的财力和技术。另一条路就是面对上述发展轿车必然要带来的种种问题停步不前，让汽车工业在起飞初期就失速、徘徊。可以明确他讲，如果这两年内轿车工业再停步不前或乱上一气，导致“复关”前再次滑坡或触礁，我国机电业必将因缺乏主力产业，而在生产能力过剩和技术水准下降中衰败下去，直至“复关”后被洋商歼灭。待将来我国居民经历了目前的浪费型消费后，若还能把钱攒到购买进口车时，中国轿车将被洋车挤出马路。

总之，无论是机电业过剩还是能源环境问题，或是道路停车场及城市现代化改造也罢，上述问题都不会自然消失。不迎头而上解决问题，问题只会越来越严重，而将来再解决的时候，代价比现在要大得多，至少一是要补贴大批亏损企业，支付进口车的高价成本；二是同样要解决进口车造成的环境、道路、停车场和原油问题。

## 福兮祸所伏——鼓励轿车进入家庭的忧思

· 远征 ·

### 交换舞伴

时间：1994年7月10日，地点：法国巴黎，法国的第一个“巴黎自行车日”，成千上万的男女老少骑着自行车在塞纳河沿岸长达10余公里的公路快车道上欢乐地行进。由法国环境部长和交通部长联合倡导发起的第一个“巴黎自行车日”。目的是在法国逐步推广自行车这种既无污染又有益于健康的交通工具。法国交通部长在记者会上指出：今后在城市交通建设中必须首先考虑环境保护。从长远来看，自行车完全应该作为一种保护环境的交通工具在城市内发展，巴黎市也已经在研究推广骑自行车的计划和方案。这不禁使人想起马克思对巴黎公社的赞语：这些巴黎人具有何等的历史主动性、创造性……

时间：1994年金秋，地点：中国北京传媒在传送这样的信息：中国要建立汽车支柱产业，需让轿车驶入家庭……仿佛千万辆汽车震动大地，令人心悸。

《交换舞伴》的旋律在心中萦绕，感觉却不是优美而是忧虑。

### 市场机制还是长官意志

#### 拉郎配

机械工业部部长在谈到贯彻国家《汽车工业产业政策》的基本思路时指出：如果不能及早认识轿车进入家庭对汽车工业发展的重要性、必然性，不积极着手培育个人购车市场，把汽车工业建成支柱产业就难以实现，按照我国规划，到2000年，小轿车产量将达到135万辆，如果不适量进入家庭，其结果要么车子生产出来卖不出去，要么还由集团消费包下来……因此，我们正着手研究制定鼓励轿车进入家庭的有关政策，特别是随着销售对象逐步向个人转变，对非公款购车要给予政策上的支持，使私人购车逐渐取代公款购车占据主导地位。

由此可见，让“轿车驶入家庭”的理由，不是家庭需要轿车，而是非如此“把汽车工业建成支柱产业就难以实现”；非如此，按规划生产出的轿车就将卖不出去……。显然这不是由热恋导致的婚姻，而是因为皇帝女儿要嫁人演出的拉郎配。那么，让我们来看看观众的反应：

“轿车驶入家庭，停哪儿呀”？这是一位女中学生的困惑。

上海的老工人是中国工人阶级的老大哥，他们很有主见。一位退休的上海八级老工人说：“私人轿车以后是会发展的，可是一般劳动人民买不起，现在的钱就是吃饭么，这个税、那个税吃不消，买了也没有地方停，道路也不行，现在车子已经太多了，挤都挤不动了……”

见多识广的北京人怎么看呢？一位北影厂的演员说：“我不买，买了没地儿搁，晚上还睡不好，总怕车丢了，五六万也挺心疼的。有钱我‘打的’，我也就再活三四十年吧，有五六万块打‘的’也够了……”

福建的一位女干部说得更绝：太不现实了，我是绝对不会买，就是不要钱送我我都养不起……我觉得应该发展公共交通。外国有一个国家公共交通有专道，任何其他车辆都不能跟公交车辆抢道，连总统的车辆都不行，所以人家的公共汽车又快又准时，一分钟都不差，如果我们的公共交通也能办成这样，我甘愿乘公共汽车……。

看来“轿车驶入家庭”只是剃头挑子——一头热，它对现在绝大多数中国家庭来说只是位“不速之客。”

那么，是不是中国人太保守了？我们的观念该不会太落伍了吧？让我们看看我们富裕的东邻——日本吧。从 1979 年起，日本雄踞世界第一大汽车生产国的宝座长达 15 年之久，按其生产能力每人一辆都有富余，但日本却有许多家庭没有轿车，对许多日本家庭来说，轿车是买得起用不起，因为税很重，费用很高，比买车的钱贵几倍。

1989 年日本的人均国民生产总值是 23810 美元，我国为 350 美元，比我们富裕 68 倍的日本，许多家庭尚且不敢问津的家庭轿车，我们来问津，搞不清这到底是一种勇敢呢还是一种愚昧！按照日本生产汽车的能力，汽车完全可以取代其他交通工具，但日本政府却不惜耗费巨资营建了世界最先进的磁悬浮式列车新干线，这又是为什么？

### 市场调节还是长官意志

为到 2000 年按照规划生产出来的轿车找销路，是否应该成为轿车进入家庭的理由？如果这个理由能成立，那么，用不着等到 2000 年，现在世界上轿车工业每年就富余 800 万辆的生产能力，难道我们也应该买吗？或许有人会说，我们的目的主要是扶持本国的汽车工业。如果这个理由能够成立，那本国需要扶持的产业很多。近年来中国有许多耐用消费品生产能力的利用率只有 20—70%，这么多企业开工不足，是不是都要通过政策来促销呢？

轿车卖不出去，说明消费者不需要，这是市场提出的善意警告，说明你当初的“规划”就不符合市场的胃口，太主观了，你应当接受市场反馈的信息，及时重新调整投资方向，这就是市场机制对投资的调节功能。如果你对市场善意的劝告不予理睬，产品销不掉，不是考虑怎样调整生产，反而硬着头皮人为地通过政策来促销，只能形成一些虚假的需求，虚假的繁荣，造成进一步的错误投资，这样行事就不是“市场调节”而是长官意志了。长官意志的出发点也许是好的，可是如果不符合消费者的需求还要坚持己见，结果会是什么呢？

### 消费结构决定生产结构

为什么“按规划”生产出来的轿车会有滞销之虞呢？让我们回过头来看看这“规划”本身是否符合市场需要，看看按照这规划设置的汽车产业结构是否适应我国消费结构的现状及发展变化。目前我国消费结构的现状是一种什么样的状况呢？在所有生活费用的支出中，食品所占的比例是一个很重要的指数。

1991 年我国城镇居民用于购买食品的支出为 53.8%，农村居民为 56.8%，这说明我国的居民要将其大部分收入用来糊口，这是一种低层次的消费



水平，让处于这种消费水平的人买轿车是完全不现实的。拥有轿车是一种什么样的消费水平呢？美国的消费者要将其收入的 1/4 用于汽车上，比例超过他在食品上的支出。如果让我国居民买轿车，即使除了吃以外其他任何项目全都不开支，光是汽车费用超过食品支出这一项，就将使全部费用突破 100%，这是小学生也会算的帐。何况美国人的收入高出中国几十倍，作为全部生活支出的那个分母虽然同为 100，实际数额上的差别却是相当悬殊的。

可见，从我国目前的消费水平来看，还不具备轿车驶入家庭的条件，这也反证了到 2000 年生产 135 万辆轿车的“规划”脱离了中国的消费结构。目前中国大众的生活支出，除了吃以外，随着住房制度的改革和人们生活水平的提高，城镇居民用于“住”的比重会有较大幅度的上升。另外，随着教育制度的改革和教育收费标准的提高，其费用上升的幅度也相当可观。如此，中国居民的口袋里还能剩几个子儿呢？那些引进了国外先进的汽车生产线准备把轿车卖给私人的人们，请问，人们拿什么来买你的车呢？也许你会说中国人有钱，他们有两万亿元存在银行里，不错，但这钱是他们一辈子节衣缩食省下来的，正因为生活得不容易，他们才不敢像那些生活无虞的民族那么潇洒地把钱用掉，因为别人赚钱容易，而我们却太难，这些从牙缝里省下来的储蓄，是中国人赖以安身立命的一根保险索，而不是扎在头上的一条花哨的绸带，更何况，这笔储蓄够不够付买房子的钱、孩子上学的钱、生病住院的钱，都还要打一个大大的问号呢！可见，无论从我国的消费水平来看，还是从消费结构的变化来分析，家庭轿车都还排不上号。如果脱离这个消费基础盲目地规划大规模发展轿车生产，不仅占压了大量资金，还会导致开工不足，效益低下。

### 鼓励还是控制

综上所述，目前我国消费水平还偏低，还在向温饱的小康目标努力，轿车进入家庭还不具备普遍性的条件。但实际上轿车已经在进入家庭！最近报纸上《北京私人购车者占半数》的铅字已赫然在目。改革开放，确实有一批人先富了起来，而且由于我国税收制度的不够健全完善，使这些高收入者的日子远比国外的富人好过（国外的税收比例按财产的数额上升，有的可达 70% 以上）。于是在当前的中华大地，一方面是大量因贫困而失学的儿童，另一方面，一年费用高达 10 万一人的贵族学校也在涌现；一方面是企业开工不足，有些人基本工资都拿不到，另一方面有人买轿车手面很阔绰。面对贫富悬殊的社会现实，你可以无动于衷，但由此引发的社会治安问题你就不能置若罔闻了。鉴于目前我国买轿车的是些收入远远超过社会平均水平的高收入者，同时社会上还存在着极为贫困的现象，笔者以为，现在应当对私人买轿车者课以重税，既可以补救税收方面的疏漏，又可以取有余以补不足。希望工程每募集 300 元就可以让一个失学的孩子受教育，如果让每个买私人轿车的大款多掏 3 万块，就可以扶助 100 个失学的孩子，这对大款是所费不多，对社会却不无补益，又符合邓小平同志关于“在制定和执行政策时要注意不搞两极分化”的教导，何乐而不为？反之，如果对私人买轿车者给以“政策上的支持”，只能进一步拉大社会成员资源配置的不公平，扩大社会矛盾，影响社会安定。

## 汽车猛于虎

如果说我国目前的消费水平远没有达到轿车驶入家庭的程度，那么以后呢？等我们的经济发达了，消费水平提高了的时候，我们是否要让轿车大量驶入家庭呢？古人打仗讲究知己知彼，因此，在我们做出选择之前最好对汽车有更多的了解，这样才不会后悔莫及。

## 土地

买车图它跑得快，可是汽车在中国的土地上跑得怎么样呢？有位在省委党校教哲学的老教授说：轿车进入家庭，这些人有没有经过头脑思考？现在连自行车出去都要回不来了。

确实，中国的城镇现在到处都在塞车。上海已经实行单双号车牌轮流上路，车子还是塞做一团；福州到厦门因为路上塞车要多花一倍的时间；乌鲁木齐，6 公里的路汽车开了 1 小时，走也走到了。塞车塞得人火冒三丈，就连流行歌曲都在感叹《塞车》。看来中国现在已经是车满为患，要想让汽车发挥速度就得再修路，就得占用更多的土地。

汽车占地大致是个什么情况呢？由于汽车不但活动的时候要占地，停下来也要占地，所以美国 53 个中心城市用地的 30% 都被汽车占领；芝加哥、底特律等城市近一半的城市用地“被用于行车和停车之用”，至于像洛杉矶那样的闹市区，就要有大约 2/3 的土地被辟为停车或行车用地。即使如此，人们还是苦干找不到车位，在交通高峰时，进出美国许多大城市的汽车还是不得不以 5—6 英里的时速蜗行，比自行车还慢一半。美国地广人稀，汽车已经占尽了地利，问题尚且如此突出，中国的人口密度是美国的 4.4 倍，土地本来就十分紧张，如果汽车再来霸占土地，问题将更加尖锐。

中国的土地紧张到什么程度呢？让我们先来看看城镇居民的住房状况。据全国 190 个城市的统计资料表明，1977 年我国城镇居民人均居住面积为 3.6 平方米，比解放初期的 4.5 平方米都不如。1979—1981 年，我国城镇建造的住宅相当于 1966—1977 年 12 年建房的总和，可即使如此，也只使人均住房面积增长了 1 平方米。虽然党和国家花了大力气，可是至今城镇居民的住房问题仍很尖锐，住房要改善，人口不断增加，地皮却越来越少，只好向空中发展，而且楼与楼之间挨得越来越紧，以致人们不用去三峡，在家就可以坐享“两岸连山，略无缺处，重岩叠嶂，隐天蔽日，自非亭午夜分，不见曦月”的风情。福州居民的老宅，一个厅堂里就放了八张饭桌，当家里连饭桌都放不下时，轿车不知要放在哪里？

再来看看我国耕地的情况。有位父亲带儿子去秋游，他们登上了离福州 8 公里的鼓山，父亲指着山下一块金黄的稻田——十几里路旁唯一的一块稻田，声音低沉地跟儿子说：“好好看看吧，恐怕再来就看不见了”。可惜这并不是个别的现象，几乎全国所有的市郊绿色和黄色都在大量消失。我真怀疑北方还能像歌里唱的那样“棉田一片白茫茫”吗？由于人口的膨胀，我国耕地面积只有世界人均耕地面积的 1/3，而且这少得可怜的耕地还在不断被蚕食。解放初期人均耕地还有 2.5—2.8 亩，1989 年已降为 1.2 亩，到 2000 年将只剩 0.75 亩！美国的人均耕地面积是中国的 9.5 倍尚且无法填饱汽车的血盆大口，如果引车入室，中国将何以堪！

如此，中国土地的紧张可说是到了最后的关头，人的吃住都成问题，岂容汽车再来抢吃人粮，抢住人房！真是车知人肚饥，少夺口粮作路基！

## 能源

柴米油盐酱醋茶，开门七件事，柴排在第一位。中国的古人在还不知道“能源”这个同的时候，就已经体悟了能源的重要。确实，能源不仅是人类文明的基础，它更是生命的本源。每个人每天都要摄入一定数量的有效能量才能得以生存。而地球所能提供的有效能源却是有限的。正是在这有限的能源的逼迫下，人类才被迫学会了控制人类自身的生产。然而能源并没有放松逼迫，一罐液化气，不到 10 年的功夫，已经从 6 元涨到 30 元，价格暴涨，是能源紧缺的警示。当我们连生育都要通过能源审批的时候，对于叫门的汽车，就更要摸清它的老底了。

美国是装在汽车轮子上的国家，致使每个美国人每年消费的能源相当于 23000 磅煤炭，是其邻国海地人均耗能的 33 倍多。同是发达国家，生活水平相近，瑞典和德国的人均耗能量只有美国的一半。美国每年耗费的能量要高于西欧所有国家耗能的总和，而西欧的总人口还比美国多 75%。这就是过量的汽车带给美国的礼物——因为汽车吞掉了美国全部耗能的 30—40%。正是过量的汽车使美国消耗了全世界 1/3 的能量。由于美国的发展是以对不可再生资源的无情掠夺为代价的，所以我们不能步美国的后尘发展轿车。一个美国，世界已不堪其重负，世界难道还能负担起一个像美国那样消耗的中国吗？

当一个家庭因为食不果腹已经在考虑卖孩子的时候，它能否让一个不相干的大肚醉汉进门，并且常住不走？何况汽车这个能源的老饕餮进了中国的家门，油量比在美国更大，在美国喝 10 碗，在中国要喝 27 碗——我国汽车的单车油耗约为美国的 2.7 倍。

## 污染

有个烟民看到报上登的东北林区一抽烟的老汉活了九十多岁的消息大为兴奋，以为找到了吸烟无损健康的证据。这当然是无稽之谈，因为他忽略了“东北林区”这一大环境，而且时至今日再来讨论吸烟是否有害健康已无太大意义，因为不论你本人吸不吸烟，也不论你是男是女是老是少，哪怕是驮在自行车后面刚刚附呀学语的幼儿都已经被动地成了烟民，他们被迫吸着十数倍于雪前直径的汽车排气管排放的废气，所有的人一律在劫（街）难逃。中国人为什么老是闯红灯？跟汽车排放的尾气令人窒息有没有关系？每当我蹙额皱鼻屏住呼吸等待那难挨的红灯熄灭好急忙逃走时，都对十字路口值勤的交警分外同情。

两年前“面的”在北京上市，众口称便，几乎没有人提出异议。可是曾几何时，当汽车排放的废气甚至超过了工厂的今天，空气污染的超过标准，迫使人们不得不考虑是否要停开面的。那么，家庭轿车是否准备步面的的后尘，先买后停，或者，不顾环境污染的严峻程度，来个一意孤行，雪上加霜？

今天，污染已成为世界公害，以致有的经济学家把国民生产总值讽刺为“国民污染总值”。美国多数城市里 60% 的空气污染现象是由汽车废气引

起的。

1971年，由于空气污染造成的建筑物和财产的损失约100亿美元。空气污染还严重的威胁着人们的健康。研究人员对美国6个城市的8111名死亡居民进行了11年至16年的调查，结果发现，空气污染最严重的市与空气污染最少的市相比，其居民死亡率，前者竟比后者高出26%。研究小组还发现，在大气污染严重的城市，其疾病发生率也高于其他城市。有关方面还承认，心、肺系统的疾病和癌症患者死亡人数剧增，跟汽车废气引起的空气污染也有一定的联系。

今天我们的家长花成千上万的钱供孩子上学，他们知不知道，由汽车废气引起的铅中毒可以使儿童嗜睡、狂躁、腹痛、呕吐，严重的甚至会瘫痪、痉挛、昏迷？

外国朋友善意地劝告我们不要走台湾、泰国盲目发展轿车以致造成严重污染的老路。汽车污染确是跟每个人息息相关。那些由汽车排出的一氧化碳、氧化氮、碳氢化合物，降低了空气的含氧量，败坏了空气的品质。美国的环境科学家最近声称，即使是达到联邦大气污染标准的城市，其存在的空气污染仍与人口死亡有关。那么，当奥运会已经对北京的污染出示红牌以后，面对严重到刺鼻、呛人甚至令人窒息的空气污染，亲爱的同胞，我们准备怎么办？

## 车殇

车殇——死于车祸者的心情跟公元前四世纪那些国殇的灵魂迥异。国殇是“身既死兮神以灵，魂魄毅兮为鬼雄”，而车殇却是“出不入兮往不返，首身离兮心不甘”。是的，死于车祸的人是死不瞑目的，既为自己的不幸，更为世道的不公平、不明智。

1945年8月6日，日本广岛的上空爆炸了一颗原子弹，死亡约18.7万人，后来人们在遗址上建了广岛和平公园。公园中心的原子弹牺牲者纪念碑时时在警醒人们：珍惜生命，憎恶战争。

中国每年死于车祸的有6万多人，相当于每3年就有一颗原子弹在中国上空爆炸。今天，人们对核武器慎之又慎，可是为什么，对于杀伤力并不亚于核武器的汽车，人们却无动于衷？

美国为越战阵亡者树碑，黑色大理石上镌刻着年轻的姓名。可是谁为美国每年死于车祸的55000名冤魂树碑？那些刚刚拿到录取通知书的准大学生，那些正在度蜜月的新人，那些急诊路上的大夫，那些正在散步的老人……有谁来珍惜他们的生命？同是生命，为什么他们的生命被剥夺得如此无声无息？美国死于车祸的人数已超过100多万，全世界呢？恐怕只有夜空才刻得下这么多的姓名。可是为什么人们心中还没有树起警世的纪念碑？死于车轮的人数早已超过了死于战争的人数，为什么人们只反对战争而不反对汽车？为什么至今还没有人对汽车进行检讨，提起公诉？

诚然，5万、6万，甚至100万在几亿、十几亿面前不过是微不足道的凡万分之一，十几万分之一，好像他塘里偶尔掉进的石子，几个水圈很快就消失了，池塘还是那么平静。但是，母亲的独子死了——天塌了；孩子的爸爸去了——地陷了；情人的伴侣永远不会回到怀抱——世界的末日来临了……一盞盞生命之火的熄灭，这都是百分之百，千真万确，全世界都换不

来的。

车殇的怨鬼在思考：我们为什么要汽车？答案是为了速度，为了财富，为了便利，为了炫耀。怨鬼记起庄子讲过这样一个故事：有人问昭僖侯，如果让你拥有天下，代价是你的胳膊，你干不干？结果昭僖侯不干，这个“两臂重于天下”的道理，为什么今人却不记得了？为什么他们不惜比胳膊更大的代价换取比天下更小的微利？难道真的如九斤老太所说一代不如一代？或是人们的心眼被什么迷糊了？

现在人们抱怨社会治安不好，不是丢了自行车就是门被撬了，金项链被抢了，但是对于车祸造成的损失却无动于衷。殊不知，哪怕是在暴力犯罪猖獗的资本主义的美国，交通事故引起的生命财产损失都十倍于其他暴力犯罪的总和。加上交通事故在整个社会伤亡事故中占了百分之八九十，说汽车是事故的罪魁祸首是一点不冤枉它的。但是为什么人们对这个罪魁不但不痛恨反而优礼有加？难道“窃钩者诛，窃国者侯”才是人类行为的准则？

在车殇的怨鬼看来，汽车猛于虎，因为老虎是饿了才吃人，且昼伏夜出，有规律可循，而汽车却随时随地可以伤人。人类已经置身于汽车的血盆大口之中，什么时候阖上牙齿什么时候就完蛋。司机喝醉了酒、刹车失灵、车轮飞弹而出，随时都可以要你的命，至于高速公路上一撞就是几十辆的惨景，已经不是老虎所能能力的了。何况老虎并不挤兑我们的地盘，也不跟我们抢能源，更不会污染我们的环境让我们慢性死亡……但是奇怪，人们偏偏怕老虎，如果哪里出了虎患，人人自危谈虎色变，不是退避三舍就是聚而歼之，否则将寝食不安。然而对于比老虎更凶猛可怕的汽车人们却安之若素，即使看见别人被车压死也不知道怕，甚或有点庆幸，不知远避，甚至想引车入室。惑矣！殆矣！车殇之冤魂永无瞑目之日矣！

## 后起优势与决策

发展中国家虽然起步较晚，但却具有后起优势，狭义的后起优势指低于消费水平形成的低劳动成本及由此形成的商品出口优势和优越的投资条件。广义的后起优势还包括起点较高，尤其是吸取别国的经验教训可以少走弯路。避免错误决策也是后起优势。

## 殷鉴不远

发展不仅要引进国外的资金，更重要的是采纳经验，吸取教训，正确决策。这一点对发展中国家来说尤其重要，可以说是给发展中国家领导人出的一份考卷。对别国经验教训吃不透，对本国国情不甚了解，都可能考不及格。而最容易犯的错误就是照搬。邓小平同志说：“过去我们中国照搬别人的，吃了很大苦头。”我们照搬过苏联的人口理论，把人口迅速增长当作社会主义人口规律的客观要求，看成社会主义制度优越性的表现，导致 1949-1958 年净增人口 1.2 亿，相当于建国前 100 年人口增长的总和。文革十年又增加了 1.9 亿，相当于日本加法国的人口总和。盲目照搬别国经验造成了沉重的人口包袱，压得我们几乎喘不过气来。现在又有人想照搬美国的汽车模式，把轿车大量引进家庭，全然不顾轿车要消耗比人多得多的资源，严重地污染环境，还会造成交通事故，叫人怎么能不震惊！前车覆而后车不诫，诚可畏

也！

如果说苏联地广人稀，他的那套人口理论对基本国策还能称为经验的话，我们还只是没有结合自己的国情盲目照搬，而美国的汽车模式对于美国已经是一个教训了，如果我们再照搬，那真是滑天下之大稽了！美国号称装在汽车轮子上的国家，这与其说是桂冠不如说是紧箍咒，走钢丝看起来比脚踏实地高明，但却随时有掉下来的危险。石油危机期间，美国人不得不在加油站排 1—4 个钟头的队，甚至有人拔枪相向，饮弹身亡。以美国那么广袤的国土，那么丰富的资源，那么发达的经济，为什么石油输出国组织打个喷嚏美国就感冒头痛？脆弱到这种程度是什么造成的？为什么只占世界人口 6% 的美国人却消耗了全世界 1/3 的能量？不仅掠夺了全肚界而且掠夺了后代！难怪美国友人会说美国最大的决策错误就是过量发展汽车。那么这种局面是怎么造成的呢？美国地广人稀，汽车对于加快流通，提高生产力确实起过大作用，但是，当汽车带来的优越性由于过分拥挤已经大打折扣，本来应当考虑收缩的时候，美国汽车商为了自己的钱包不惜重金通过院外集团影响国会作出拨巨款营建高速公路的决策。此后，美国的公路系统就以不能忍受的速度毁灭土地资源和气候，汽车更加膨胀，导致城市空气严重污染，有钱人迁到远郊，对汽车的依赖更甚，终于形成今天这种骑虎难下的局面。现在美国政府已经在采取补救措施，如限制只乘一个人的汽车走快车道、重新研究发展公共交通等。但这对于大量的汽车闯下的大祸只能是杯水车薪。美国汽车模式所走的弯路应该引起我们对于利润误导市场的警惕，而不是亦步亦趋。

总之，对于国外的情形我们不应趋众盲从，应该冷静地思考，到底什么才是我们真正需要的，这就要求我们真正从本国的实际情况出发，现在有人根据目前世界平均水平千人保有 78 辆轿车，计算出我国需要轿车 1 亿多辆，全然不顾我国不仅人满为患，而且车满为患的现状和国情。有人开口就是“按照世界汽车产业的共同规律”，也不想想世界规律是否适合中国，什么样的发展道路才是具有中国特色的。如果我们吸取了别国的经验，避免走别国的弯路，作出了真正适合自己的决策，我们才算有了真正的后起优势。

### 实事求是与系统论

决策的关键就是要实事求是，但有很多皮毛的表相容易晃我们的眼，使我们容易往往只注意是白猫还是黑猫，而忘记了逮耗子的目标。

在解放初期，社会主义阵营形成，“主义”的争论很容易使人们忘记终极目标，因为马尔萨斯的人口理论被贴上了“资本主义”的标签，人们就很难再去冷静地思考它有没有合理的成分？现在，当发展成为压倒一切的主题时，发展速度也很容易使人们忘记终极目标，往往以为能快速发展就好，很难再去冷静地想想快速发展又为了什么，会不会有悖于提高人民生活的宗旨？

纵观历史，由决策造成的灾难超过自然灾害，甚至，有的自然灾害都是由错误决策引发的。比如三年自然灾害就是大炼钢铁滥砍山林造成的生态失衡的后果。因此，从某种意义上说，危险没有大于决策错误的，所以决策要慎之又慎，无论怎样慎重都不为过。

那位教哲学的教授分析，作出“汽车驶人家庭”的决策，可能是看老百

姓银行里有存款，但是他觉得，考虑问题要全面地分析，如果不把国情、土地、资源、污染、环境等相关因素考虑进去，很难做出正确的判断。的确，事物不是孤立存在的，所有的因素都是相关联的，它们形成了一个系统。运行得好的系统，子系统合作的结果可以是  $1 + 1 > 3$ ，所谓的三个臭皮匠顶个诸葛亮；运行得失败的系统，子系统各自发展的结果，可以是  $2 + 2 < 1$ 。比如一只黑花瓶，插满了红玫瑰，三角梅，还有黄色和白色的康乃馨和菊花，虽然每种花都不错，可是看起来就很糟杂，如果只插一朵黄菊花反而清新醒目就是这个道理。系统的观念就是整体的观念，也就是常说的小道理服从大道理。决策的子系统都要为整个系统的目标服务，如果不顾整体地发展于系统，就可能对整体产生负作用。因此，子系统的发展如果不利于总目标，就要自觉地收缩削减。改革开放系统的终极目标是提高人民生活，让我们从稳定与物价、环境与适度发展和两个文明与适度消费等方面来考察一下“轿车驶入家庭”是应该鼓励还是控制。

### 稳定与物价

小平同志说：“现在需要聚精会神地做几件使人民满意、高兴的事情，同时要赶快注意那些对我们前进不利的东西。”

人民怎么样才会满意、高兴呢？花 3000 万元，是修一公里高速公路满意呢？还是盖 3 万平方米居民住宅高兴呢？还有，老百姓现在最焦心的是什么呢？上海的退休老工人说：“我们现在第一希望的就是稳定物价，物价这样涨法，老百姓没有办法过日子。”确实，几十年前，1 元钱能买一二十只鸡蛋，现在只能买一两只了。

工资的增长被通货膨胀抵消，严重影响了人民生活水平的提高，物价问题已经成为影响稳定的最紧迫的问题之一，解放前夕，马寅初先生曾作过一次著名的演讲，是立下遗嘱（准备特务暗杀）再上讲坛的，演讲的题目是《米价为什么会涨》。马老分析道：米价涨由于物价涨，物价涨由于法币贬值，法币贬值由于通货膨胀，通货膨胀由于财政赤字，财政赤字由于军费庞大，军费庞大由于打内战，所以“解决问题的办法只有一个，就是马上停止内战”！

那么，今天的物价为什么会涨呢？我们不妨学马老也来分析一下：物价涨由于人民币贬值，人民币贬值由于通货膨胀，通货膨胀由于财政赤字，财政赤字由于费用庞大……通货膨胀说到底是由于物资紧缺，这是另一种形式的物以稀为贵。你想，耕地都被占光了，没有地种菜，蔬菜能不贵吗？钢材、水泥等产量有限而需求无穷，价钱能不涨吗？难怪有的地方使尽了一切法子（包括补贴、调运、定硬性指标等）仍然制眼不了物价这匹脱缰的野马。令人不解的是，在物资如此紧缺的情况下，竟有人规划大力发展轿车，请问，你了解轿车的胃口吗？汽车制造业消费掉了美国 20% 的钢材，12% 的铝，10% 的铜，51% 的铅，95% 的镍，35% 的锌和 60% 的橡胶……就原材料消费而言，现代史上尚无能与汽车业相匹敌的产业！现在我国百业待兴，物资紧缺到涨价的程度，岂容轿车再来插一杠子！就拿钢材来说，我国钢铁的生产能力只能满足需求的一半，就在领导为怎样改造现有企业以增加钢产量减少进口绞尽脑汁的时候，有人竟提议领养一只专门吃钢的老虎，来和面黄肌瘦的居民住宅、学校校舍争食！

“我们现在的的问题是通货膨胀，物价上涨得太快，给国家和人民都带来

了困难”，扬汤止沸，不如釜底抽薪。要平抑物价，就要减少一切不必要的开支，尤其是像轿车生产这种既无必要而又耗费巨大的开支，希望那些规划大量生产轿车，准备为此投资 1600 亿元的同志认真学习小平同志的指示，看看通货膨胀每天都在威胁着老百姓的菜篮子的现实，认清我国的物资不是多得没处用，需要轿车来刺激生产而是恰恰相反的国情，重新调整自己的规划。否则只会给物价插上翅膀，引起社会更大的动荡。

“中国要摆脱贫困，实现四个现代化，最关键的问题是需要稳定”，不稳定的因素有外因，内因，其中内因是决定性的。而物价相对稳定，人民生活水平有保证，人心才会稳定，这是社会稳定的奠基石，是管其他小道理的大道理。

## 环境与适度发展

有人天真地以为“发展轿车的意义远不止于使汽车工业获得新的推力，还有希望推动整个经济发展”，他们没有弄清楚“发展”并不是目的，甚至速度、效益也不是目的，它们都是满足人民需要的手段。

因此，那些人民不需要的发展，即使可以带动整个经济发展也是盲目的，而盲目发展的结果是，速度越快，破坏性越大，不但不能改善人民生活，还会造成灾难性的后果。大跃进、大炼钢铁就是教训。小平同志说：“例如搞‘大跃进’人民公社，就没有按照社会经济发展的规律办事。”那么，什么是社会经济发展的规律呢？为了满足需要是不是就可以无限制地发展呢？发展好比吃饭，不吃饭就不能活命，但是谁若无节制地吃，就会使身体臃肿肥胖，不堪其重负，继而诱发糖尿病，高血压等。可见发展虽是好事，也要有节制，并不是越发展越好，要讲究个度，讲适度发展。

当今世界有两大主题——和平与发展。和平是求得人与人之间的协调，发展是求得人与自然环境的协调。当人明白要控制自身的生产就迈出了与自然协调的第一步；当人明白要控制物质生产就迈出了与自然协调的第二步。毕竟，世界对于人类的容量是有限的，世界可供消耗的资源也是有限的（现在世界许多地方甚至在闹水荒！）。许多发达国家已经注意到发展经济必须高度重视生态环境的保护，宁可适当放慢经济发展的步伐，也不要让环境付出高昂的、无可挽回的代价。例如，为了保护地力，美国和日本政府都采取了强制休耕的政策。日本政府还限制高产，对高产农户课以重税。

那么，我们该怎么办呢？从发展不仅要适应需要、而且要节约资源保护环境这个角度，来重新考虑一下我国汽车作为支柱产业到底有没有必要呢？少则得，多则惑，如果我们调整改造现有的汽车工业，从总量上不再发展，而是适度收缩，适度集中，发挥规模效益，提高技术水平，既可提高有限资源的使用效益，又可充分发挥汽车的作用。反之，如果多了挤不动就造路，再多了挤不动就再造更多的高速公路，人被车牵着鼻子跑，那是汽车在驾驭人，而不是人在驾驶车了，总之，在这连人都要计划生育的时代，控制汽车的数量，势在必行。

世界人口翻番的周期越来越短，人类似乎正在把世界的每个角落都挤得满满的。寻找有用能源越来越困难，面对能源奇缺、价格暴涨、污染严重这些全球性的能源问题，迫使人们确立一种新的标准，一种新的社会价值观——以节约能源为指标来衡量、评判、决定事物。耗能少的是高级的、可取的，



反之，则是拙劣的。

当我们拿着能源的卡尺，我们心里就会有数得多。比如载一名乘客行驶 1 英里要花 8100B·T·U，公交系统只需 3800B·T·U，火车运 1 吨货物行驶 1 英里只需 670B·T·U，而卡车却要 2800B·T·U；中巴的资源利用率比私人轿车高 49 倍。显而易见，从能源的合理使用来看，应当优先发展公共交通和铁路运输，而不是轿车。在这方面，人口稠密的香港做得就很好。由于香港的公共交通和地铁办得很成功，对消费者来说更便利，更节约，所以香港很多买得起轿车的人都不买。这很值得我们借鉴。我国有学者提出“非传统现代化”的观点，主张不攀比工业国家的生活水平，而是以自行车、公共交通为主，不普及家庭小轿车，这显然更适合我国的资源消费水平，更具有中国特色。

节约能源、减少污染和交通事故，还可以借重信息传播的优势，以信息流通，减少实物的运输量。美国已经有越来越多的人在家里办公，1988 年在家办公的人数约占美国劳动力的 1/5，1994 年这个比例已上升为 1/3。设想，如果我国有一半的会议能通过电话、电传解决，那将减少多少出差的车辆！还不要说可以通过信息网络就近调配物资。

总之，我们清楚，我们活动的这个舞台，其容量和资源是有限的。我们需要发展，但不是盲目的无节制的发展，而是与自然环境、社会环境相协调的适度发展。我们懂得，过分的发展，过分的能量消耗，就是对世界和后代的掠夺，是一种杀鸡取蛋的愚蠢行为。而当我们自觉地控制了发展的速度，最大限度地珍惜了能源，我们就向我们以后的生命表达了我们崇高的爱。

## 两个文明与适应消费

社会主义物质文明与精神文明都离不开消费。但这消费不应当无节制，而要适度。当前，在明确消费需求是国民经济增长的推动力的同时，我们应当注意一种倾向可能掩盖着另一种倾向——不应鼓励消费的盲目膨胀，防止经济畸形发展。比如私人轿车这类消费，就不应当鼓励而是要限制，这样才能保证绝大多数人的生活质量。刺激消费是促进生产企业创收的手段，但如果这被刺激起来的消费会造成大量的资源浪费，严重的环境污染，企业的效益与社会的价值就产生了冲突，这时就需要我们调动一切手段来抑制这种不适当的消费，克服市场经济盲目的一面。消费是促进生产的手段，但过度的消费是对资源的浪费，还会造成环境的污染，反而不利于人类的生存，所以我们不仅发展生产要适度，消费也要适度。

从社会发展进程上看，人们解决温饱之后，提高生活质量就上升为主要追求。现在的问题在于，怎么样的生活才是高质量的？是不是别人有轿车，我们也要有轿车才叫高质量呢？不，这不是高质量的生活，而是盲从，其结果是永远落后。反之，如果我们对汽车模式有透彻的了解，根据自己的国情发扬自行车文明，走自己的路，那才是有自信、有个性的选择。

人家有轿车，我们没有，不是显得太寒酸了吗？攀比、炫耀、挥霍、无止境的物欲追求，这些绝不是富裕的表现，恰恰相反，他们身上烫着深深的贫穷的烙印。世界首富瑞士人均国民生产总值达 3.5 万美元，他们的空军司令请各国武官用午餐吃的是：每人一个面包、一小块黄油、一盘土豆牛肉汤，一小碟甜点，饮料是红、白葡萄酒和矿泉水。相比之下，我们实在是太可怜

了，我们摆阔的大菜和洋酒不但不能说明我们的富裕，反而揭穿了我们无知奢靡的老底。日本的夏天酷热难当，但有许多人不轻易开空调，因为节约能源、崇尚自然已经成为他们的行为准则。原来，高度的文明不是恣意挥霍，而是自觉的节制。

在多数情况下，我们被占有的东西占有了我们，我们占有的东西越多，我们被占有的越多，我们得为自己的占有操心，还要担心它会被夺走。北京的那位仁兄还只是怕汽车被偷，其实，如果你真有了一部汽车烦心的事岂止这个？报牌、交税、加油、车库、车位、塞车、修车、轮胎、车玻璃……事情多了去了。任何占有都使人更加依赖他所不能控制的外部力量，因此，反而加剧了生存恐惧。物欲的占有还会淹没我们，使别人只凭我们占有的多少来对我们作出判断，而对我们本人却视而不见。需求的无限扩大有悖于智慧，也和自由与安宁背道而驰。

人生的最终目的不是满足一切物欲，而是进入自由王国。当丰衣足食以后，消费不再被看作人类生存的目的，正如吃饭是为了活命而活命却不仅仅是为了吃饭。圣雄甘地认为：文明的精髓不在于需求的增长，而在于有目的地、自觉自愿地放弃它们。我们已经文明到自觉节制生育、自觉节制进食，我们应当向学会节制自己的物欲前进了。过分的臃肿肥胖是丑的，过度的挥霍消费也是丑恶的。如果控制物欲能像控制食欲一样达到一种社会共识，我们的社会就更加文明了。不是穷奢极欲地丧失自己，而是过一种自发的朴素生活去发现自己，摆脱物欲无止境的纠缠，去注重个性及内心世界的发展。当我们适当地控制了自己的消费，我们就达到了能源与生态的和谐，我们就兼顾了自己和他人，现在和未来，我们就是一个有道德的人。

## 尾声

1994年夏天，作者单位的一位同事车祸身亡；就在此文的写作过程中，作者爱人单位所属的技校学生，在早上去学校的路上，被汽车撞死在离校门口700米的地方。他们亲人的世界从此不再完整。难道这真的是不可避免的吗？有什么办法能让这种悲剧减少一点吗？这个念头是作者给死者家属的安慰。这篇文章是悼念过去、现在和未来所有死于车祸的亡灵的一朵白花。

（原载于《科技日报》1994年12月2日）

## 轿车与国情

· 胡鞍钢 ·

轿车文明之争或批判的实质性问题，是欧美模式还是中国模式。

人类历史已有的西方模式，是以“两高”为其基本特征的：一是对资源的高消耗，二是对生活资料的高消费。“两高”发展模式最终都反映在能源消耗上，即反映在人均能源消费上。从1990年看，加拿大、美国、前西德、英国、日本、韩国的人均消耗标准煤分别为，10.25吨、9.96吨、5.57吨、5吨、4.15吨、2.47吨，分别相当于中国人均消耗倍数11.88倍、11.54倍、6.46倍、4.81倍、4.8倍、2.87倍。它们共同的特点就是人均能源消耗量大大地高于中国。

面对西方发展模式，人们自然就提出了这样一些问题：首先，就是现有的世界资源能否继续支撑这样的高消耗和高消费？其次，现有的发展中国家能不能走这条路？最后，作为中国这样一个人口众多、经济落后的发展中大国，能不能走这条路？

对于第一个问题，就连欧美学者都认为，他们不能再维持这“两高”的状况，他们已对自己的发展模式，或说对他们自己的轿车文明做了重新的审视或批判。这是因为，无论你怎么评价，有一条，就是资源是有限的。当然，科学技术正在不断突破资源匮乏的状况，但科学家自己也认为，不应该把科学技术的积极作用过份夸大。说什么我们的耕地不够，我们上月球开垦去。这样描述问题是不负责任的，不仅脱离了中国国情，就是对世情也是脱离的。

对于第二个问题，发展中国家能不能走这条路。世界著名发展经济学家托达罗讲到过，作为第三世界的发展中国家，即使西方的模式是成功的，套过来也是不成功的。发展中国家与西方国家相比，发展的起始条件、约束条件就不一样。西方国家不仅早发展了一、二百年，而且资源丰富。恰恰第三世界的穷国又是资源稀缺国、短缺国。看来，各种条件决定了发展中国家走不了西方发达国家的模式。

至于说到中国，我认为中国也不可能走西方的模式。这里有几条基本的原因：第一，中国是一个人口大国，人口数已接近发达国家的总人口数。第二，无论是耕地、矿产资源和其他资源，中国人均资源的占有量相当于世界平均水平的1/3或不足1/3。现在中国的石油后备资源严重不足，到下个世纪问题就相当严重了。所以，仅就资源约束这一客观条件，就决定中国不能普及小汽车。第三，中国又是一个典型的大陆性国家。它不像一般的岛国和小国，或者像美国这样的大国，有东西两岸。在未来，即使你有硬通货来购买能源，其运输成本也是相当昂贵的。

上面所讲的这些都说明了，中国在选择自己发展模式时，包括中国的汽车工业发展模式或轿车工业发展模式的选择上，存在着不容忽视的制约条件。这个条件是最重要的国情条件。反过来，也是我们选择新模式的依据。我们认为这些条件和这些国情已经决定了我们不可能重走西方模式，只能走自己的模式。

那么，中国应该走什么样的模式呢？我认为应该走适度消费模式。所谓适度消费并不意味着是低消费，更并不意味着传统时期的低消费，如发粮票或其他票证。适度消费的含义就是我们现在的消费要与我们的经济发展水平、

经济增长速度以及资源的可供量包括来自国外的可供量相适应的消费。适度消费包括两重意义，一方面，指我们消费水平增长速度不仅应低于经济增长速度，以便有更多的积累来搞生产，为了长期发展，而且消费要与资源的可供量相适应；另一方面，我们所建立的适度消费体系、生活服务体系，应以中国 12 亿人为主体，特别是以广大的城乡居民这个人口群为主体。这样，汽车发展的中国模式就出来了。这就是发展以公共汽车、地下铁路为主的城镇居民交通工具，不应提倡普及私人小汽车。这里的意思是，允许有私人小汽车，一不普及二不提倡。我们应提倡的是公共交通设施，使用方便的、经济的公交设施。

当然，我并不反对有私人小汽车，我将来有钱也要先买小汽车。但是，我比较同意这样的观点，就是你比别人消耗更多的资源、能源，比别人排放更多的废物，你就要比别人负担更高的社会成本，这才体现出公平和平等。所以，你得多交费如道路费、汽油费、车位费等。就现在我国的实际情况来看，我认为中国并不是没有走出一条路来。以北京为例，就创造出“面的”模式。“面的”模式是在嫌乘公共汽车拥挤而又买不起小汽车的这部分中间群体中造成的一个新模式。像广东、深圳的小巴，也是这种模式，并不是仅北京一家，包括上海。这个模式既给消费者带来便利，而且还形成了一个产业，创造了好几万个工作岗位。所以，我们现在还是少谈轿车文明，多谈谈“面的”文明。“面的”可能更适合我们的国情和发展阶段。

## 家庭轿车获得准生证

· 李安定 ·

### “轿车世纪”与中国百姓无缘

1886年，从斯图加特通向康斯塔特的大路上，行人惊愕得几乎掉了下巴：一辆没有马匹拖曳，甚至连前轱也被锯掉的“马车”，似乎有一个魔鬼用看不见的手推着他前进，车上坐着戴姆勒和他的朋友。这辆装着戴姆勒汽油发动机的无轭马车就是世界汽车的鼻祖。

1895年，伟大的发明家爱迪生在看过汽车的性能后，曾经做出有名的预言：“马的末日已经来临。”这的确是一个历史性的结论，取代数千年来马在日常出行中的地位，汽车把人类送进了一个新的文明时代。

然而，轿车在以后的十多年里，仍和马车一样，依靠作坊式生产，装饰华丽，价格昂贵，非达官贵人不敢问津。

直到1913年，美国汽车大王亨利·福特受肉牛屠宰线的启发，用流水线的方式生产出廉价、耐用的T型轿车，轿车才终于成为普通老百姓的代步工具。

正是轿车的普及，创造了20世纪专业化大生产模式，为现代科技成果提供了最广阔的应用舞台。没有一个产业像汽车工业一样，能给如此众多的相关产业带来巨大的波及效益。尽管有硅谷。有空间技术，美国仍然自称为“驾在轮子上的国家”。

轿车生产力社会带来的浩瀚财富，使平民百姓得以分享。

福特生产T型轿车时，由于规模大，效率高，工人可以拿到当时破天荒的每天5美元的工资，也才能买得起逐步降到300美元一辆的T型轿车。20世纪，无可争议的成为“汽车世纪”美国、欧洲、日本、巴西、韩国，一个个国家依靠轿车的普及和出口，先后完成了经济的起飞，圆了平民百姓的轿车梦。

在人类漫长的历史长卷中，汽车——构成20世纪地平线上最具代表性的人文景观。在驰骋一个世纪之后，汽车已经成为世界上最主要的交通工具。目前世界汽车年产量为5000万辆，有5亿辆汽车正在各国的道路上行驶，其中轿车占80%，汽车在经济、交通、社会生活、军事乃至国家关系方面都扮演着重要的角色。

在中国，自50年代以后，作为一种意识形态的象征，私人小汽车在大陆几乎荡然无存，也许出自一种心理平衡的考虑，于是有人制造了自行车王国的童话，有人告诉我们，骑自行车无污染，又有利于健康。

殊不知，发达国家的自行车人均占有量并不低于中国，只不过人家把自行车视为运动娱乐器械，很少有人顶风冒雨骑车办公或出行。目前全世界轿车保有量达4亿多辆，平均每12个人拥有一辆，在发达国家平均两个人一辆轿车，而中国每千人竟摊不到一辆，在世界140个国家中处于倒数位置，比最贫穷的埃塞俄比亚还不如，怎能想象，伏在自行车上的中国龙能在21世纪实现腾飞。

民众轿车之恋

在中国，把轿车和民众连缀成为一个词，似乎“不合国情”。让轿车进入老百姓家庭，往往被讥为“轿车梦”。但是，如果没有梦，也就没有了人类的创造和发展。

一段广为传诵的历史：1958年，手工敲打的第一辆“东风”轿车驶进中南海，毛泽东高兴地感叹：坐了我们自己的小汽车了。随后，中央给一汽下达任务，生产“红旗”高级轿车，供高级干部乘坐。

鲜为人知的是：与此同时，在清华大学校园里，一批血气方刚的汽车工程系师生别出心裁地在设计微型轿车。十月，样车诞生，取名与微型谐音的“卫星牌”，一直延续生产了8年。这种车身轻巧，发动机排量650毫升的小车虽然没有能进入民众家庭，但是始终以每公里2角钱的低廉租费，作为取代人力三轮车的出租汽车服务于北京普通市民。

文革十年，狠批了为老百姓造车的念头，“四人帮”的一位属下，勒令停止在北京一息尚存的普及型轿车生产，转产用于“反帝反修”的军用吉普。

直到80年代中期，在当时担任兵器工业部部长的邹家华倡导下，国内4家兵工企业分别开发了4种以进入家庭为指向的微型轿车。这些轿车大部分采用塑料车身，自重只有400多公斤。开始了军工企业向家庭轿车领域的首次冲击。

有趣的是，力主中国老百姓与轿车绝缘的，恰恰都是有地位、有知识的中国人。然而挡不住的是经济与社会发展对轿车急剧增长的客观需求。数十万辆进口轿车涌入国门，数十亿美元哗哗流出。轿车成为一个政治话题，限制轿车进口几乎成了每年全国人代会的传统提案。

1987年夏天，一批专家带着凝重的使命感聚会武当山下，举行了中国汽车史上划时代的“中国轿车研讨会”，呼吁国家结束中国汽车工业单一生产卡车的历史。随后，这一建议被最高决策层采纳，国家决定着手建立轿车工业，公布了“三大三小”的轿车布点，中国轿车至此拿到了“准生证”。

为老百姓生产轿车，在中国这片古老土地上虽然举步维艰，屡遭挫折，但是探索者功不可没。

### 冲出公款消费的“轿车怪圈”

带着时代印记，在80年代末制定的《中国轿车发展规划》中，只安排了公务车、商用车的生产，明确提出家庭轿车在2015年以前不予考虑。这似乎无可厚非，小汽车在中国本来就是权力与财富的象征。解放后，即使官员用车也有严格的等级规定，1984年以前，县团级以下主管干部只能配吉普车。轿车的公车公用似乎成了公有制最自豪的象征。

但是，随着小汽车的社会保有量从几万辆到几百万辆的急剧膨胀，轿车以公款购买为主的消费结构，却使国家财力不堪重负。

1993年，中国共生产了23万辆小汽车，各种渠道进口的小汽车大体也是这个数量。这近50万辆小汽车中，98%是公款购买。于是光是新增轿车，国家每年就要支出买车和养车的费用约700亿元，相当80年代末全国社会集团全年消费的总额。

于是中国经济生活中出现了一个无法走出的怪圈，国家一边投入数以百亿计的资金建立轿车厂，一边花大钱把产品全部包下来，一旦财力承受不了，

于是实行“控购”，工厂生产的轿车卖不出去，受挤兑的恰恰是国家的“亲儿子”，最后吃亏的还是国家财政。

国家早在 8 年前就把汽车定为支柱产业，但是由于市场狭窄，起落无常，中国的汽车业始终达不到经济规模，几百家汽车厂散乱差的混战局面愈演愈烈。

其实，世界一百年的汽车发展史早已提炼了一条共同规律：只有把轿车引向家庭消费，才能走出怪圈，只有形成广阔的市场，汽车才能形成支柱产业。

90 年代的中国，已经建立起完整的工业与科技体系，人民手中的金融积蓄已达 27000 亿元之多。呼唤一种与国家整体经济技术水平相适应，并能产生裂变效应的“领航产品”，已是当务之急。

在 60 年代初，国家曾以农产品为原料的，几元钱一斤的高级点心、高级糖回笼货币；70 年代，应用单一机械中低技术，售价百元的自行车、手表、缝纫机成为供不应求的“三大件”；80 年代，机电一体化，千元级的冰箱、彩电、录像机又风靡一时；到了 90 年代，中国大城市，彩电、冰箱的普及率已达 80% 以上，推出一种万元级的，技术含量更高，产业覆盖面更大的工业产品，作为国民经济的领航产品，轿车和住房一起，具有明显竞争优势。

轿车是一棵树，它庞大的根系几乎囊括了国民经济的所有部门。

90 年代，是汽车世纪留给中国的最后机会。人们越来越清楚地看到，轿车进入家庭不是中国经济格局上无足轻重的一颗子，而是实现跨世纪腾飞的一局棋。

### 轿车何年到你家

一种历史的冷漠与无奈：中国人穷，购买时下昂贵的轿车对工薪家庭来说几近天方夜谭。

但是，用发展的眼光看，轿车价格和百姓收入却是此消彼长的变量。

15 年前的改革开放之初，对当时人均收入只有三四十元的城市职工家庭来说，一台 3000 元的 20 英寸彩电，恐怕像今天的轿车一样遥远。同样，尽管初装费只有百十元，1980 年全国的私人电话加起来也不过 1000 部。

正是国家制定了发展彩电、家电、计算机、程控电话的中长期规划，并且在切实的保证体系中予以实施，这些过去遥远宛如梦境的产品终于进入寻常百姓家。反过来，新兴产业的建立，对国民生产总值从 1978 年的 3588 亿元增长到 1992 年的 23988 亿元，产生了决定性的影响，为“发展是硬道理”这一论断提供了浅近而又有力的佐证。

今后若干年，汽车工业在裂变中的波及效益，将是广大中国老百姓就业机会和收入水平稳步提高的一大活跃因子。

其实，没有哪个国家是等人民十分富裕了再发展轿车的。当年的法国和德国在二战的废墟上生产家庭轿车，日本在人均国民收入只有 280 美元的 50 年代，就把发展国民轿车定为国策，韩国在 70 年代建立轿车工业时，工人还须每周 7 天，每天 10 个小时地若干，恰恰是轿车的发展，为这些国家开拓了一条富国富民之路。

静止地说穷，干事无补。轿车工业发展，使更多的百姓致富，推动轿车

进入千家万户，市场扩大，价格下降，更多的人买得起轿车——捅破一张窗户纸，生产与消费良性循环显而易见。

虽然轿车进入家庭的消费潮的出现尚有待时日，但第一批“吃螃蟹者”已为数不少。到1993年，中国私人汽车拥有量为100万辆，其中轿车近5万辆。这些轿车的拥有者是一批“先富起来”的人：企业家、文体明星、致富的农民、留学归国人员。据国家统计局抽样调查，1991年全国收入5万元以上的富裕家庭有530万户，相当欧洲一个中等国家的人口。这些家庭已完全具备购置夏利、奥拓那样档次普及型轿车的能力。

轿车对中国老百姓自有它的亲和力。人们的观念正发生变化——北京的一项调查让人叹为观止，百分之35%的市民表示需要家庭轿车；7.1%的人对此有迫切需求；其中，青年人家庭轿车表现出更大的热情。

轿车何时到我家？专家们说，对于一个具体家庭，当车价相当家庭年收入的1.3—5倍的时候，就会把买车的愿望付诸实施。因此，三五年后，一种性能先进，大批量生产，价格在5—8万元的轿车将获得广大普通百姓的青睐。

80年代，彩电、电话进入百姓家已经梦想成真，谁能说，10年后，轿车不是当年的彩电呢？

## 轿车 住房 路

对大多数中国老百姓来说，当务之急无疑是改善居住条件。

但是越来越多的城市化问题专家发现，“行”的现代化扩大着人们的生活半径，轿车进入家庭将对中国人“住”的格局带来新的冲击。

一个显而易见的事实是，离开高速便捷的“行”去解决“住”。今后中国一些人口密集的大都市，只能向高空索要空间，人们沙丁鱼一般挤在水泥立柱似的高层住宅里生活，居住密度之大可想而知。然而一旦有了家庭轿车，人们将不必再留恋拥挤不堪的市中心。卫星城镇、郊外空气清新而不宜耕作的山冈坡地，都会成为居家的理想去处。眼下，一些大城市与卫星城镇商品房的差价已经超过一辆普及型轿车的车价，住郊区，沿高速公路开车进城，已出现明显的可行性。

经历了10年探索，中国人才刚刚接受以住房商品化为内核的房改新思路，轿车进入家庭又被提上日程，有人担心普通老百姓能否承受。但是有个比喻可以给人以启发：城镇住房从国家全包转到商品化，好比取消国家粮价补贴，事关千家万户的承受能力，运作难度很大。轿车进入家庭，没有历史包袱，好比名烟名酒提价，有喜好，有财力的人去买，非不会对一般老百姓的生活带来冲击，反而给原本挤在吃穿用狭窄渠道里的巨额消费资金，找到新流向，为平抑物价打开一道泄洪闸，不买车的家庭也是受益者。

提到轿车，就会提到路。一些大城市眼下拥塞的路况，让人没法不摇头。

但是即使一些市政专家也提出，道路不应作为轿车进入家庭的障碍。

且不说，我国城市道路比起发达国家并不狭窄，道路拥塞多是由于快慢机动车、自行车、行人混流造成的。其实城市道路的扩展与改善，往往正是汽车流量增加的结果。福特说得好：先有汽车，后有路，再有沿途的辅助设施，世界上绝没有一个国家是先修好了路再发展汽车的、人口密度远大于中国的日本，就是靠轿车的税收解决了修路70%的资金，形成了世界上最完



善的道路体系。

并非像有人臆想的那样，轿车使用公路，占尽了纳税人的便宜。在中国一次性交纳的车辆购置费为车价的 10%，加上每年的养路费，全部用于公路建设。在市场经济的环境下，没有一条道路的投资者希望通过的汽车越少越好。如果没有巨大的轿车流量，通往首都机场的“国门第一路”恐怕惟也造不起，养不起。顺便说；往往被对立与轿车而提倡的公共交通，恰恰需要发展轿车增加国家财政收入来支撑。

### 影响深远的的一个“过程”

轿车来到世上，并非人人欢迎的宠儿。轿车的百年发展史也始终有赖于“批判现实主义”的匡正。轿车文明在急剧发展中对能源的滥用、对生态环境的污染、对生命安全的威胁，曾受到有识之士的严厉批判，推动了汽车产业的自我完善。电与太阳能等新能源的开发、严格的环保指标的制定、防抱死制动和安全气囊等安全装置的问世，已经成为国际汽车业的潮流。

说到轿车进入中国家庭，有人就援引发达国家当年在轿车发展中的弊端，并援引发达国家的轿车保有量，担心一夜之间在中国出现几亿辆轿车会造成的灾难。其实，这种担心是多余的。在积极发展城市公共交通的前提下。轿车进入家庭是一个长期而复杂的渐进过程。

从“时间”上讲，在中国这样一个人口众多，轿车保有量极低的大国，轿车进入家庭的过程也许需要 15 年 20 年，真正的普及恐怕要更长时间。作为一个后发展国家，中国不必走别人走过的弯路。在一个渐进的时间跨度里，全世界轿车在交通、耗能、安全、环保等方面出现过的弊端和克服这些弊端的经验都可供我们借鉴。

从“空间”上说，轿车进入家庭，将从沿海富裕地区中小城市起步。在上海、广州等特大都市，国家将大力发展地铁和轻轨列车等高速、大运量的公共交通，市民购买轿车反而持谨慎态度；农村，是家庭轿车另一个起步空间，江苏华西村的农民一次成百辆地购进轿车已不是新闻；就连大西北偏远的宁夏同心县，农民靠在草滩上抓“发菜”出口而发了财，3 年前，这个县就有 50 多户农民买了轿车。

从“运作”上讲，国民经济对于家庭轿车的宏观安排，有关法规和行政措施的制定，金融机构和民间集资渠道的建立，甚至家庭车辆优选车型的开发……涉及一个宏大的系统工程。如《汽车工业产业政策》中就涉及了汽车化进程中的社会保障、强制性的停车场地、加油站建设，甚至从 1995 年度起，小学要将交通知识教育列入教学内容，强化交通意识。

伴随轿车进入家庭的过程，将给中国带来的冲击也许远远超出经济的范畴。

举例来说，今天，由公家配车的“官员”已超过 10 万人，随着开放，各级干部的社会交往日益增多，轿车公用私用很难分清，老百姓没有车坐，对此格外看重。轿车进入家庭后，除了国家高级领导人，一般属于配车范围的官员和企业负责人，可否像当年公用自行车和单位配给家具取消供给制一样，转为国家给予一定数额的补贴或优惠贷款，供官员自己买车开车。这样做，一能真正实现轿车从社会集团到个人消费的结构转变；二能改善于群关系；三能彻底根治公款买车竞相豪华的攀比之风。

不难预见，当有一天，普通的中国老百姓能够拥有国产的家庭轿车，一家人出行时，不用怕日晒雨淋，不再受风霜之苦，其乐融融——尽管这些轿车并不豪华，中国人圆了轿车梦，由此而产生的民族自豪感和凝聚力，谁能说不是一种无可估量的精神力量？

（原载于《中国青年报》1994年12月1日）

## 汽车化与城市交通

· 全永燊 ·

自从中国的产业政策明确把汽车工业作为支柱产业以来，对未来汽车化进程的前景以及在这一进程中可能引发的各种问题愈来愈为社会各界人士所关注，特别是轿车进入家庭问题如今已经成为各种新闻媒体评论的热点。赞成者有之，反对者不乏其人，疑惑者也有之。不管赞成、反对抑或怀有疑虑者，均有见仁见智的评论，评论所列举之论点及论据也可谓言之凿凿。笔者作为一个长期从事城市规划工作的专业技术人员，试图从汽车化与城市发展的关系上谈一点粗浅的看法。

### 汽车化是社会经济发展的必然结果

受经济增长以及由计划经济向市场经济转轨的影响，近 15 年中国的汽车化水平以前所未有的猛烈势头迅速发展，民用汽车保有量平均年递增率高达 15%。大体上，每隔五年机动车总量翻一番。尽管如此，中国人均汽车拥有量在世界上仍居落后水平。到 1993 年底，全国平均每千人只拥有机动车（不含摩托车）8 辆，其中客车拥有量只达到每千人 1 辆的水平。这一水平不仅远远低于发达国家水平，在同等经济水平的国家中也算是比较低下的。当然，在中国一些经济较发达的特大城市或大城市中，汽车化水平要相对高得多，例如：北京为每千人 47.8 辆；上海为每千人 24.3 辆；广州为每千人 41 辆（以上均为 1993 年统计数字）。即便如此，应当承认，中国目前的汽车化水平还是很低的，因此，无可置疑。未来的发展具有相当大的潜力。

从中国乃至世界绝大多数国家汽车化发展的历史进程来看，尽管影响汽车化水平的因素很多，诸如经济、文化、地理以及交通政策等等，但其中最主要的因素是经济，这包括国民经济总体水平、工业化程度以及人均收入（消费）水平。不言而喻，作为人类日常四大消费要素——衣、食、住、行——之一，出行消费需求（量与质）无疑是受收入水平制约的。根据世界银行专家所搜集的世界 60 个国家的统计资料，人均收入每增长 1 个百分点，汽车拥有量要相应增长 1.02—1.95 个百分点，其中客车的增长系数普遍高于货车。换言之，对应于平均收入的同一增长幅度，客车（尤其是家用轿车）拥有量的增长要比货车拥有量的增长快得多。中国近 15 年的情况也完全证实了这一点，全部汽车保有量年递增率为 15%，而客车的平均年递增率却高达 25%，其中，私人小客车拥有量平均年递增率竟高达 51%。人类从主要依靠步行到以兽力车作为代步工具无疑是一种进步，由自行车或摩托车为主要出行工具发展到以汽车（包括家用轿车）出行为主也是社会文明的必然发展结果。因为随着社会经济的不断发展，城市规模必然要扩展（尽管我们不希望过度扩展），人们活动空间也随之大大扩展，而且出行规律变得愈来愈复杂。很难以某种单一的大众化公共运输方式完全满足多层次、差异性甚大的各类出行，（尽管就出行的主体部分而言，可以也应当以集约化程度很高的公共运输方式为主）。客运如此，货物运输方式的多元化趋势也是必然的。在以往的几十年中，受能源条件以及经济发展水平的制约，城市间的货物运输主要靠铁路，城市内的货运除汽车外，兽力车以及人力车仍占据很大比重。

随着社会进步，经济成份的多元化，汽车运输的便捷与高度灵活性优势愈来愈受到青睐，以至才有近年来公路（包括高等级汽车专用路）的大发展。

调查统计资料表明，人均 GDP（或 GNP）与汽车人均拥有量大致呈正比，最为敏感的阶段在人均 GDP 为 2000—3000 美元的经济水平时期。不仅如此，随着人均 GDP 的进一步增加，汽车（尤其是家用轿车）拥有量的增长速度会变得更快，日本从每千人之辆轿车到每千人 20 辆轿车用了 15 年时间，而从每千人 20 辆发展到每千人 150 辆只经过 5 年时间。

就乡村地区城市化和大城市的现代化发展进程而言，汽车化的积极作用是不可忽视的。

首先，中国乡村（特别是大城市周边地区）的城市化目前还是建立在乡镇经济发展的基础上的。事实证明，如果没有汽车化的支撑，乡镇经济的发展就是一句空话。

其次，由于城市汽车化，城市人口日常活动的自由与灵活性无疑得到强化，同时，也为活动空间的拓展提供了可能。这样，无论是就业还是居住场所的选择就都有了更大的灵活性。在过去一个很长历史时期内令城市规划师最为苦恼的城市中心区人口过于密集，城市环境恶化的难题也就有了解决的契机。以北京为例，自 1949 年以来，虽然在历次城市总体规划中都强调要逐步疏散中心区人口，建设远郊卫星城，逐步把城市建设战略重点转移到郊区，但是在经济水平低下，汽车化程度也相应很低的情况下，这种愿望和努力都是不切实际的。迄今，北京市民的日常出行平均距离没有超过 6 公里，中心区人口密度仍然高于 1949 年的水平。

### 汽车化引发的问题

在看到汽车化的积极作用的同时，也必须充分估计到汽车化进程所必然引发的各种社会问题，尤其是在大城市和特大城市中这些问题更为突出和棘手。

### 道路及停车设施容量问题

应当承认，和汽车化水平较高的现代化城市道路及停车设施相比，我国的大城市道路设施容量严重不足，而且在未来 10—20 年内很难有根本性改变。

据统计，我国即便是一些现代化水平较高的城市，道路面积率也只有 10% 左右，而东京、伦敦、华盛顿以及汉城等城市，最低也在 18% 左右，甚至高达 23—35%。对全世界 375 个城市（包括中国的若干城市）统计资料分析表明，中国除北京以外，其他一些被调查的城市人均道路面积指标均在国际平均水平之下。此外，从这一统计资料中也可看出这样一个规律，即人口高密度的城市，其人均道路长度必然是很低的。由此可推断，只要中国城市还维持高人口密度，将来无论怎样发展，人均道路拥有水平也不可能达到美国及欧洲一些大城市的水平。如果考虑到未来中国大城市中心区人口密度降低及城市用地扩展的可能前景，每个城市都竭力提高路网密度，尽管要涉及到大规模的拆迁和昂贵的高架路对城市环境的破坏，也不可能 20—30 年时间内达到世界平均水平。据不完全的资料统计，近 15 年内北京、广州

及上海等几个发展较快的城市，每年道路面积的拓展速度也只不过在 3—4% 左右，差不多只是同期机动车保有量增长率的 1/4 左右，可是即便如此，用于城市道路交通设施的投资已经达到 GDP 的 8% 以上，大大高于世界银行对 30 几个发展中国家大城市道路交通投资比例调查之后所推荐的比例——占 GDP 的 2—3%。显然，维持前几年的那样一个高比例（GDP 的 8%）是不可能的。

就停车设施而言，现有水平已经是捉襟见肘了，更不用说如何满足未来汽车化进程的发展。以北京为例，现在可以向社会提供的公共停车位只有 17000 个，而且 90% 是路内停车。按照世界现代城市目前的平均水平。社会公共停车位至少要达到汽车保有量的 10%。如此算下来，北京市即便仅仅满足现有民用汽车的停车需要，也要再增辟 40000 个车位。

道路空间的拓展和停车设施的建设除了取决于经济因素之外，还有城市土地资源问题。后者的制约作用对中国一些大城市来说，可能是更不容忽视的。

这里值得一提的是有名的 Downs 定律，Anthony Downs 在 1962 年即提出所谓“交通需求总是趋于超过交通设施供给能力”的定律。他解释道：新的道路建设固然降低了出行，时耗，但同时也引发了新的交通需求。于是经过一段时间之后，最终又将恢复到原来的拥挤水平。世界银行交通问题专家 S·Stares 先生经过大量的调查研究，得出这样一个严峻的结论：无论如何加速道路建设及提高道路运行效率，真正要解决道路拥挤问题则不得不控制和正确引导交通需求，别无选择。

### 环境容量问题

在几乎所有的当今大城市中毫无例外地都面临着日趋恶化的环境问题。固然城市生态环境质量涉及的影响因素很多，环境质量的改善依赖于经济发展及科技进步，但是不能不承认这样一个事实，迄今为止，世界上还没有一个城市可以有效地解决抑或缓解来自各种机动车的污染问题。除了噪声以外，在全球的空气污染中，各种机动车是主要的污染源。大城市 60% 的 CO 污染，50% 的氮氧化物污染以及 30% 的碳氢化物污染均是由机动车排放的尾气带来的。80 年代末的调查资料表明，中国主要城市的 CO 及 HC 排放量已经过高，而且随着车辆增多而继续增高。北京市机动车排放的 CO、HC 及 NOx 分别占到总排放量的 39%、75% 及 46%。可见汽车化将会引发的环境问题是何等之严重。特别应当指出的是，我国汽车工业尚处于起飞阶段，车辆功况与发达国家生产的汽车相比还有相当大的差距，污染程度会更高些。

### 能源条件

我国虽不能算是贫油国，但也称不上富油国。如果按人均石油储量和人均石油产量计算，问题就更显而易见了。诚然，许多发达国家的汽车化进程未必受产油多少的制约，但能源短缺毕竟是全世界面临的共同问题，中国是一个拥有世界 1/5 人口的大国，支持汽车化的能源条件之重要程度恐怕不能与日本、新加坡等国家在汽车化进程中所遇到的能源问题相提并论了。据国家计委技术经济研究所的资料，到本世纪末，全国小汽车拥有量可能达 600

万辆，全国汽车耗油量可能达到 4000 万吨，2010 年则可达到 5900 万吨。

### 派生出来的问题

如前所述，由于一定时期内道路空间及停车设施的供给限制（即便不谈 Downs 定律），汽车化进程直接引发的城市交通拥挤问题看来是难以避免的。问题在于对可能产生的拥挤程度以及由交通拥挤派生出的其他社会问题。

交通拥挤无疑会大大降低运输效率，不仅直接增加社会运输成本，而且会抑制市民除“必须”的出行（例如上下班、上下学等）之外的其他出行，降低全社会生活质量。此外，运输效率的下降也必然会刺激车辆购置，因为要完成同样数量的运输任务，不得不配置更多的车。车辆配置增多又会进一步加剧交通拥挤，如此下去无疑将形成一种恶性循环。根据 S·Stares 先生的研究，在交通拥挤状况下，机动车使用者给别人带来的额外费用远远高于给自己增添的额外费用。在严重交通拥挤状况下，前者可能要比正常交通状况下增加 12 倍，而后者可能只是增加 1 倍。

特别应当指出的是汽车化引发的日趋严重的交通拥挤状况将对公共交通的运营带来难以克服的困难。北京等城市在 80 年代的经验表明，由其他社会车辆引发的交通拥塞致使公共汽车运营速度连年下降。仅此一项，每年就要损失 200 部车的运力，为了维持原有的客运能力。势必要扩大车队，增加司售人员，运输成本每年递增 30%，不仅使政府和经营者苦不堪言，而且使公交也渐渐失去应有的吸引力，以致出现公共客运连年滑坡的局面。

交通拥挤将进一步加剧环境污染。据调查，在车辆低速运行状态下，燃油消耗会大幅度增加，尾气排放量自然也随之增加。车速如果从每小时 20 公里降至 15 公里，燃油消耗会增加 25%，尾气排放量增长幅度还要更大些。

交通拥挤对城市形态及土地使用布局所产生的恶劣影响也是不能低估的。因为交通拥挤导致社会运输成本增加，很可能会引起一个逆城市化过程，即由于城市中心区就业成本的大幅度上升而失去吸引力，就业岗位与人口居住都会向外围转移。中心区出现空洞化的同时，城市规模过度地向外扩展。汉城、曼谷等城市已经出现这种情况。

最后，交通拥挤对经济发展的负面影响也是不言而喻的。这就是说，如果对汽车化进程失去控制，必然引发难以逆转的交通拥挤，这一状况的直接后果是城市活力下降，城市各项功能的衰减，社会生产率下降，社会经济的发展受到严重制约。

### 适度控制汽车化进程

前面两部分的论述阐明了汽车化进程是伴随社会经济的增长而发展的，它对于提高市民生活质量、改善大城市中心区布局以及促进城市间公路运输体系的完善都有积极的作用。至于汽车化对改善国家产业结构体系的积极作用已有许多专论，在此不再赘述。然而，汽车化进程的推进和发展也是需要有必要和充分的条件保证的，如果离开了这些保证条件，盲目从事，不仅会阻滞汽车化进程的正常发展，而且会给社会经济及城市生活带来严重的后果。

纵观世界各国在汽车化进程中所采取的各种对策，归结到一点就是“适

度控制，稳步发展”。这一对策的实质是从交通需求管理的角度，把汽车化进程与前述的各项保证条件（道路设施及停车设施空间容量、环境容量以及能源等等）紧密结合起来，使汽车化进程的速度、节奏与这些客观条件的发展相协调。

这里所说的“适度控制”既强调了控制，也强调了控制要适度。换言之，既不能不顾客观条件的盲目发展，也不是不要发展。某一个时期，在某一地区范围，对汽车化进程控制什么程度取决于那个时期，在那一特定地区环境里，我们所能提供的容纳能力。当然，最好的办法是，各项交通设施的供给及环境改善能够“水涨船高”地随着需求的增长而增长，这正是在“适度控制”对策中必须考虑的措施。所以，我们所说的“适度控制”完全是一种积极的动态的控制与协调，而不是消极的、静态的限制。

世界各国通常采取的交通需求管理对策包含两大方面，即：对机动车拥有量的适度控制和对机动车使用的控制。对机动车拥有量控制的办法主要包括：加征车辆牌照税，车辆购置实行配额制，限制车辆标准以及停车库许可制等等。对机动车使用的控制包含运用价格手段的控制措施（例如，停车位控制、征收道路及燃油税、特定管制路段及地区的通行费等等）及非价格手段的控制（设置禁行区、单双号牌车辆隔日驶人等等）。

对机动车拥有量的控制对策在新加坡及香港都取得了成功。我国内地城市（如上海）自 80 年代中期开始也作了成功的尝试。香港 1973 年与 1982 年两次大幅度调整车辆牌照税，现在的汽车牌照登记税为车辆到岸价格的 70~90%。此外，对私人小汽车每年还要征收高额的年检费。新加坡则实行严格的配额制，即每年根据道路网扩充的实际幅度，公布当年购车限制额度，尔后采用竞标方式向购车者分配购车额度。除此之外，还要征收车辆牌照登记税。竞标购置“额度”及首次牌照登记税加在一起可能达到车辆到岸价格的 150~200%。上海市从 1986 年开始以行政手段与经济手段相结合的办法控制车辆购置，并加收车价 10% 的附加费用于道路建设。与此同时，对私人购置车辆同样也采用竞标方式限额拍卖牌照。

除了上述办法之外，有许多国家和地区还采取停车场车位控制及车辆标准控制等措施，以期通过增大车辆所有者的日常维护费及停车位购置费来抑制购车需求。

对机动车使用实行控制是几乎所有各国都毫无例外地采用措施。例如，雅典、拉格斯及墨西哥城都采用单双号分日行驶的限制办法，北京等城市也曾实行过。许多欧洲城市则禁止私人小汽车白天进入市中心区，意大利的米兰禁止私人汽车于 7:30—16:30 期间经过市中心。美国及日本则通过加征高额汽油税和轮胎税的方式抑制机动车的使用。

应当指出的是不论何种限制使用措施都是因时因地而异的，其原则是既要达到疏解特定地区在特定时段交通拥挤的目的，又要最大限度地照顾市民的“必须”出行。此外，不难看出，上述各项控制与限制措施均属“双刃剑”，既对无度增长的交通需求进行了有效抑制，又增加了政府的财政收入，为不断扩大设施供给能力，进而有可能放宽控制程度创造了必要条件。

综上所述，在推进汽车化的进程中，寻求交通设施与环境容量的供求协调发展关系是世界各国共同采取的战略对策，而决非权宜之计。

我国政府最近公布了汽车工业发展政策，旨在推动汽车工业发展以带动整个工业行业。在国家汽车工业发展规划中明确提出要在 2010 年之前实现两个战略重点转移，即：2000 年之前实现从以生产载货汽车为主转变为生产轿车为主；2010 年之前实现第二个战略转移，从以生产公务轿车为主转变为以生产家用轿车为主。按照规划，到 2000 年，全国汽车总产量将达到 300 万辆，其中小轿车生产规模达到 120 万辆。2010 年年产小轿车 350 万辆。

上述规划是建立在对市场需求预测分析基础上的，而且考虑了近期主要依靠国内市场的支持（90%的销售量面向国内市场），同时提高汽车工业在国际上的竞争能力，为远期向外向型过渡打好基础。根据预测，2000 年全国将有 400—470 万户家庭有能力且愿意购买小汽车。到 2010 年，这样的家庭可能会达到 3750—4050 万户。这样，2000 年和 2010 年全国对小轿车的需求量将分别达到 140 万辆和 400 万辆左右。其中，家用轿车的比例分别为 30%和 60%左右。按照这样一个预测和汽车生产发展规划，2000 年，全国小轿车拥有量指标将达到每千人 4.7 辆；2010 年达到每千人 15.8 辆。世行交通专家们运用“收入弹性系数法”对 1995—2020 年期间我国各类机动车拥有量也做了全面预测，结果表明，国家计委技术经济研究所在上述规划方案所提出的发展指标非常接近世界银行专家（Kain and Liu）所给出的低方案，而远远低于高方案预测值。所以，Stares 先生认为上述规划所确定的轿车生产指标一点也不过份，同时也意味着 2010 年以前中国国内市场有足够的销售量支持汽车工业的发展，而且也为每个城市采取各种适度控制措施提供了余地，以避免机动车过量发展而导致城市交通系统的全面瘫痪，而使中国刚刚起步的汽车化进程受挫甚至夭折。

Kain and Liu 的预测按两种假设前提分别提出所谓“低发展方案”和“高发展方案”。在低方案中，假设 1995—2000 年机动车年递增率逐渐由现在的 15%降至由“收入弹性系数”（小汽车为 1.58，货车为 1.15）决定的增长率，而高增长方案则假定当前的机动车高增长率继续维持不变，直至 2000 年。

2000 年之后再经过 5 年时间逐渐降至按“收入弹性系数”决定的增长率。这两种预测方案共同的前提假设条件是国内生产总值年递增率由目前的 10%降至 8%（2000 年）。低增长方案的预测结果表明在 2000 年之前机动车总量年递增率为 10%；2000 至 2010 年期间，机动车总量年递增率为 11%；2010—2020 期间则回落至 9%。按高增长方案，2000 年之前机动车总量年递增率仍维持 15%，2000 年之后逐步回落至 11%。

如前所述，国家计委技术经济研究所提出的发展指标大致上是在上述“低增长方案”的预测指标范围内。按照近些年，北京、广州、上海等大城市道路建设的实际速度估算，每年道路面积的递增率大致在 3—4%左右。如果按照世界银行所建议的道路交通投资规模（占 GDP 的 3—5%），未来 10 年城市道路面积年递增率维持在 3%是完全可以做到的。考虑到在各个大城市逐年扩展道路面积的同时，对改善路网功能结构，提高路网质量也会有相当的成效，因此每年大城市路网实际容纳能力的提高幅度一定会超过 3%，加上现有路网能力的挖潜，估计每年有可能维持 10%的路网容纳能力增长率。至于 2000 年之后，考虑到通过对车辆购置与使用采取的种种控制措施逐步建立起来的供需调节关系，完全有可能逐年扩大道路交通设施的投资渠道，



使道路交通设施供给能力的增长速度随着汽车化进程的推进而加快。

此外，还应当看到，我国汽车工业对国内市场的依赖程度将会随着这一产业的技术进步以及在国际市场上竞争能力的提高而逐渐弱化。即便在初期10—20年内，形成年产300—600万辆的生产能力，仅现有车辆报废更新就会形成100万辆左右的年需求量，扣除这一部分需求，实际机动车总量的年增长率就不到10%了。所以近几年内，把机动车总量的年递增率控制在10%左右是适宜的，是完全可以做到的。

基于上述分析，可以完全消除这样的顾虑——对民用机动车总量实行适度控制是否会影响我国汽车工业发展规划的实施？显然，这种建立在科学分析基础上的控制对策非但不会有悖于国家把汽车工业作为支柱产业的政策，而是真正保证我国汽车化进程从一开始就进入有序化可持续发展轨道的必要战略举措。

## 中国轿车工业决不能效法美国

· 金小丁 ·

随着中国经济的发展，轿车作为交通工具不可避免地将会增加，但是，轿车工业能否作为中国经济发展的支柱产业，这对国计民上关系重大，因为它必然涉及许多相关经济领域如钢铁、石油、城市建设、环境保护、外贸等。对于轿车工业若没有一个长远规划，盲目发展，将会给下一个世纪的人们带来严重后果。

我认为，如果把轿车发展最充分的美国作为中国的发展样板，这将是一个十分错误的选择，理由如下：

1. 与美国相比，中国人均资源十分贫乏。轿车工业所需的钢材、玻璃、橡胶在世界市场上都是紧俏商品，而且我们现在已跨入石油进口国之列。西方学者认为，下个世纪中国在国际市场上对原油的大量购买，将刺激油价暴涨。无须赘言，为此花费的巨额外汇将成为一个沉重的负担。

2. 美国可耕地面积大，农产品只愁卖不出去。公路网占用农田不成大问题。而中国可耕地严重不足，下一个世纪粮食自给几乎无望。本已稀缺的农田，正被处处蚕食。城市乡村建设用地日紧一日。如建设高密度公路网和大片停车场，这必将使如何利用土地资源的矛盾更加尖锐。

3. 由于社会化程度高，美国人口分布平均，流动性大，家庭成员分散，长途旅行频率高、定向性差，公共交通手段效果差。而中国百万以上人口大城市星罗棋布。家庭成员较集中，流动性较小，长途旅行频率低、定向性较强（大城市、旅游点），如建公共交通网络，其经济效益肯定会大大高于发展轿车工业。

4. 美国汽车工业作为三大支柱产业之一，多年来在刺激需求、增加就业上作用显著。中国人多物乏，政府干预多，消费需求长期过旺，不需要刺激。另一方面，近年来世界各大汽车厂竞相裁员，提高效率。随着世界经济一体化，中国如建大量汽车工业，必然只能与国际生产水平看齐，而不可能在解决中国的就业问题上起到预想的作用。

5. 汽车工业在现代经济中对国民经济的其他部门并无多少科技带动作用。与航空、电子、计算机、通讯等行业相比，汽车工业技术比较成熟，几十年来没有出现带动其他行业的重大创新。例如，虽然德国多年在高档轿车（奔驰、宝马）上名列前茅，但仍无助于改变德国在主要新兴领域的相对落后的局面。

6. 中国人生活进入小康始于沿海大城市，轿车普及也必将如此。但在京、津、沪这样的大城市，轿车的增加对彻底改善城市交通状况并无多大作用。北京市内道路建设为全国之冠，却仍堵车严重，假如北京 10 户人家有 1 辆轿车，恐怕再加多少个“环线”也难保不堵车。上海就更没指望。家家有车之日，定是出门寸步难行之时。据北京调查，“过一个十字路口，大客车仅比小车多费 1—2 秒钟，客流量却十倍、数十倍于小轿车”。若与地铁相比，轿车的运输效率之差不下百倍。

7. 中国面临着极严峻的环境挑战，大城市尤甚。1 辆轿车重约 1 吨，以载 2 人计算，90% 以上的负重是车身。中国人口密集，若发展公共交通，有效负载肯定比轿车高得多，轿车是当今世界最大污染源之一，以全国 12 亿

人口计算，轿车普及率每提高 1%，环境污染代价将提高多少？不知是否有人算过这笔帐？

8. 中国人均收入长时期内不会有很大提高。低收入家庭注定买不起轿车。在有限的国力下，轿车工业及相应设施的建设不可能不削弱公共交通，尤其是地铁的发展，这对占人口大多数的低收入家庭十分不利。在美国无车寸步难行，幸运的是人人有车。但中国什么时候能发展到“人人有车”的时代呢？中国决策者不能不为近几十年内占人口大多数的无车者着想。

9. 今日美国许多社会问题都与大城市的衰落有关，而衰落的主要原因是中产阶级的外移。轿车的普及促成了对公共交通尤其是地铁的疏忽，加重了市区生活的不便和交通污染，同时又为移居郊外提供了方便，“城市平面化”成为一个总趋势，城市占地面积扩大十分厉害。相比之下，欧洲汽车发展较慢，公共交通如地铁系统比较完善，大城市可居住性较高，没有美国那么严重的问题。这种连锁的教训应当总结吸收。

10. 有人以为，耗能低、环保、安全又廉价的经济型家用车可缓解能源、环境矛盾。这是一厢情愿。世界上每个汽车厂都在努力提高质量、压低成本，然而性能价格比的提高总是十分有限的。真正的环保车（电动）不可能低价，经济车难免具有低速、不舒适、不耐用等缺点。如果发展轿车成风，当收入达到一定水平时，人们都将倾向于多付一点钱以满足他们认为“必需”的要求。因而，一厢情愿设计出的廉价车很难有市场，正如 9 时的黑白电视一分利润不赚也难受买主青睐一样。东西德合并前，东德曾推行过一种经济型车，统一后很快就被淘汰了。尤其是二手车市场将对低档车构成致命威胁。况且，环保与节能要看总体效果，在一个轿车普及率已饱和的国家，降低革车耗能效果比较明显。在中国，即使每辆车耗油降低 10%，轿车保有量增加 10% 就把所“节约的”全部抵消了。

11. 如果政府推动轿车普及，必然在中国出现对轿车的强大需求，这对我国的外贸将造成长久的影响。新公布的《汽车工业产业政策》提出到 2000 年“总产量要满足国内市场 90% 以上的需要”，美国这样一个汽车工业大国，本国市场占有率尚远未达到这个百分比。凭我们国产车的竞争力，谁能保证 90% 的消费者对它们钟情不移呢？如果靠关税保护的强行政策，这当然不利于我国与世界的贸易发展。而如果允许汽车大量进口，又必定要消耗大量外汇。

12. 普及轿车是不是现代化生活所必需的呢？美国汽车人均占有量是德国的两倍。可德国人均国外旅游消费是美国的几倍。美国的住房条件、环境状况优越于中国的程度决不小于交通。如果公共交通完备，拥有一辆私人轿车对普通市民有多大价值呢？究竟把宝贵的资源用在哪个或哪些方面最有利于改善人民生活呢？

13. 发展汽车工业目的是什么？机械工业部部长何光远最近说：“不积极着手培养个人购车市场，把汽车工业建成支柱产业就很难实现”。他又说：“（小轿车）如果不适量进入家庭，其结果要么车子生产出来卖不出去，要么仍由集团消费包下来，那对整个国家财政来说无疑是一个大包袱”。由此看来，发展汽车工业不是为了满足消费者需要，相反，汽车进入家庭倒是为了“把汽车工业建成支柱产业”。那么，“把汽车工业建成支柱产业”又为了什么呢？为了带动经济发展吗？难道非要一个“卖不出去”、“对整个国家财政来说”“是一个大包袱”的产业来带动经济不可吗？无论汽车在外国

多么辉煌，它在我国所需要的资源、环境和社会代价太高。如果效益低于代价，难道也一定要发展它吗？

根据以上所述，本人提出下面三点建议：

1. 中国各主要城市应尽快制定长远的公共交通发展计划，尽可能建设以地铁为骨干的城市交通网。其好处是快速、准时、不堵车、输客量大、节能、不污染、不占地、安全。柏林在 30 年代即已建成相当完整的地铁网络，至今仍是这个 300 多万人口大城市的主要交通管道。这一点值得中国学习和借鉴。

2. 应该积极发展租车业，提高轿车使用率。目前中国人虽然用车频率低，但人口多、租车需求量很大。租车既适合用户，也有经营市场，并且可减少自有车占地，同时还便于维修、管理，当前欧洲有人倡导几个家庭共同拥有一辆车，这与租车有着异曲同工之妙。中国如发展购车市场也可以推行“邻里共有模式”，不一定要推行“户户有车”的消费引导政策。

3. 对汽车使用应该加征环境税和交通税。汽车进入少数家庭不可避免，而且是应当的，但目前应作为奢侈品，而非必需品来对待。对奢侈品消费者来说，价格昂贵是好事，而非坏事。增加汽车使用税既增加了政府收入，又保护了环境，还帮助了大款们炫富，也维护了广大低收入纳税者的利益。

最后，希望中国政府在重大问题上广开言路，多多讨论，研究，不可偏听偏信。也就是说，既要听企业家的，也要听消费者的，更重要的是要站在广大群众的立场，站在整体国民经济未来健康发展的立场。最近北京举行汽车工业发展研讨会，与会者都是造汽车的。卖瓜的决不会说瓜苦，难道政府不解此理吗？外国制造汽车的资本家老板们关心的是他们的利润，而我们的后代将来有无粮食吃、呼吸什么样的空气却要中国人自己在现在就提前关心。

## 私人轿车与消费主义

· 黄平 ·

### 问题的提出

私人轿车开始在中国大城市的一些阶层中成为时髦话题和最新潮流。根据一些媒体所载的权威消息或精辟分析，在今后的一个可以预见的时间段以内，轿车应当并且可以进入中国的大城市里工薪阶层的家庭，这不仅意味着中国的大城市在与发达国家的城市接轨方面又多了一项可供测量的指标和令人情服的标志，而且，更重要的是，将由此形成新的龙头产业，其不但本身会直接提供难以数计的就业机会，而且还能带动其他相关产业的兴起或发展。

在这种情况下，由郑也夫以及樊纲的关于汽车文明的文章所引发的讨论，就是一件很及时又很有意义的事了。本文作者愿意在此提出以下问题以参加这一讨论：私人汽车的普及是不是中国这样的国家应该追求而且也可以达到的目标？私人汽车在中国的普及是不是我们不仅不可避免，而且还应该孜孜不倦地追求的东西？

毫无疑问，汽车以及其他现代交通工具，例如火车、飞机，和现代的通讯设施一起，不仅带给人们在以前是连想也不敢想的快捷和方便，地球因为这些交通与通讯手段的出现而似乎在猛然间变得“狭小”了许多，或者反过来说，人们生活的时间和空间大大地向外伸延开了。按照当代英国社会学家安东尼·吉登斯的理论，时间空间的高度伸延是理解现代社会的关键。正是由于这种伸延，现代人同所有传统形式上的人们才有了根本的区别：他们不再是仅仅生活在由亲戚、邻居所组成的社会范围内了，相反，现代人在理论上是以整个世界为其生活空间和思维领域的。

对于现代社会的种种产物和潮流，关起门来视而不见听而不闻，与鸵鸟政策相差无几，而企图简单地用过去；日的生活方式和思维模式去抵挡它们，就更有螳臂当车之嫌。在这方面，我们过去付出的代价或者说“学费”实在是够高的了，于是又才有了令世人瞩目的对外开放。但是，在逻辑上，这并不意味着现代文明的种种具体形式，对所有的国度在所有情况下都一定是合理的，更不一定是必然的、不可避免的、“不以人的意志为转移的”。拿私人汽车来说，如果说它也算是现代化或现代文明的一种外在具体形式的话，那么至少这种形式在给一些人便捷甚至心理满足和享受的同时，也的确对全社会造成了以前所没有过的问题，例如空气和噪音的污染、能源的紧张，以及在一些地方由于汽车等等的充斥所带来的堵塞、延误并由此产生的对包括驾车人和行路人在内的大家的不方便和不舒适。

例如，在西欧发达国家的一些著名历史文化场所，如巴黎国家歌剧院门口、罗马的古老街头、伦敦的鸽子广场，穿梭不停的汽车洪流与震耳欲聋的喇叭轰鸣以及难闻的汽油味，使人很难领略这些场所昔日的风韵，甚至连想象的心情也没有了。这会儿再回过头来读《文明及其不满》、《单向度的人》等等，再来琢磨所谓“异化”，感受可就大不一样了。在伦敦目睹行人提心吊胆地穿街过巷，真是感慨万端。本来是人驾驭汽车的，现在却看到了汽车排挤人！应该说明，象伦敦和巴黎这样的大城市，还有上百年历史的纵横交

错、四通八达的地铁系统；许多住在郊外的中产阶级或职业阶层，就干脆先把私人汽车开到地铁车站，再又转乘地铁上班，可以想象。如果没有地铁将是如何情景。至于在发展中国家的一些城市，例如笔者在郑也夫、樊纲的文章发表后正巧去过的泰国首都曼谷，简直就是车满为患。没有一条街不是一眼望不到头的汽车，没有一个路口不是被汽车堵塞着。从我们的旅馆到亚洲社会科学联合会所在地，不过一公里地，但是几天之中，来来回回没有一次不在车里呆上半小时。离开曼谷后我又到马尼拉去参加由联合国教科文组织召集的“社会转型中的管理”问题研讨会，在会上正好有联合国发展计划署的官员就曼谷的主要社会问题——过多的私人汽车——发表专题演讲。据这篇论文作者说，曼谷如今的许多白领工薪阶层乃至所谓新贵，都不得不要么在上班路上的轿车里刮脸梳头打领带，要么干脆与家人“一地分居”（不是异地！）：让妻子儿女稍微远离甚嚣尘上的地方操持家务或安心学习，自己却在虽然吵闹却与闹市中心相去不远的公寓里再租或再买一套单元房，以不误谋生。

面对汽车、噪音、污染和堵塞，对于所谓现代化或现代文明，不由得多了几分怀疑与忧虑。于是，对于有那么多西方的有识之士、学者文人在那里批判现代文明，也就容易理解了。

### 社会变迁与历史发展

本文作者比较同意这样一种说法，即：关于存在某种超越于人们的实践的所谓社会发展的历史必然性的论断，是一种神话。因为，社会发展绝不是一种物理过程，没有一种社会历史不是由社会成员们自己的有目的的实践活动创造出来的。而且，人们自己所创造的人类社会的历史，是可以被人们自己的有目的的实践活动加以改变的。虽然人们不能随心所欲，但是，人类社会的历史，确实是有认知和行动能力的人们用自己的有目的的实践活动创造出来的。他们总是不断地用自己的有目的的行动“介入”到潜在的具有可塑性的“客观”世界中去的，而且，他们的这种介入，并没有被谁规定只能用某一种特定的方式实现。所以，人们的这种有目的有意识地介入自己的周围世界，其结果可以是多种多样的，而绝不只是某一种相同的未来。

所谓的现代化、现代文明及其诸种形式，也不过是被人们自己的实践活动创造出来的而已，它们既不是“只能如此”，也不是“永远如此”的东西，人们完全可以通过新的实践活动去改变它们，超越它们。如果不能改变不能超越它们，那除非是彻底异化了。

例如汽车，就是一些人为了方便、快捷，另一些人为了赚钱、牟利，还有一些人为了炫耀、虚荣，而创造出来的。既然人们可以有目的地创造汽车这样一种东西，人们也就可以有目的地创造别的东西。换句话说，汽车本身就是对马车等等的超越，现在西方开始有越来越多的人对汽车所造成的堵塞、污染、噪音等等不满意，这也就在一定程度上预示着，人们又在捉摸着创造新的文明形式了。

那么，西方人不满意的东西，是不是我们也就不要不满意呢？当然不见得。我们选择或追求某种文明形式的依据，应该是我们自己，包括我们自己的资源、环境、文化和历史。在这个意义上，别说是有些西方人已经开始不满意甚至激烈批判的东西，就是西方人仍然很满意很骄傲的东西，我们也不一定

就应该追求、应该选择。

毫无疑问，问题实际上绝非如此简单。现在的问题是，不论出于方便、赚钱、炫耀或是别的什么样的考虑，我们自己正在大力发展汽车工业，正在大量生产（或进口）轿车，私人轿车也越来越多，北京、上海等大城市的道路也因此越来越拥挤，噪音越来越大，空气越来越齷齪。问题在于，汽车（包括供私人或家庭用的轿车）在中国的迅速发展，是不是人们的理性选择呢？是不是可以说，每一个个人的行为都是有理性的，而且，有理性的个人所组成的整体也因此是有理性的呢？如果是，那么的确，我们尽可以走自己的路，让西方人说去吧。但是如果不是呢？

愚以为，迄今为止的中外历史上，人们的种种行为，更多地是受到其利益和由此产生的欲望的支配，而不是什么理性。而且，退一步说，即使某些个人的行为从个人追求其自身利益的角度说，就算是有理性的，由于各个个人之间存在着利益纷争乃至冲突，这些“有理性的个人”所组成的整体，很难说也是有理性的。比较起来，我倒更倾向于同意安东尼·吉登斯的这样一种说法，即：第一，人们的行动总是有动机有目的的；第二，但是不管他们的目的和动机是什么，他们的行动所产生的种种后果，又往往是他们所不能预期的；第三，而且，正是这些未能预期到的行动后果，反过来又会成为制约人们进一步行动的条件。

拿汽车或轿车来说，每一个个人在买它的时候，只是考虑着自己的利益或“需要”，他们当初无法预先就知道后来的堵塞、噪音、空气污染、能源短缺等等，而正是这些当初他们未能预期到的堵塞、噪音、污染和能源短缺，成了制约他们继续驾车乃至别的行动（包括步行！）的重要条件。这里不仅看不见什么整体的理性，连个体的理性也少得可怜，更多的是人们有目的地对舒适生活的追求，对赚钱发财的向往，和对显赫身份的憧憬。这本来也是符合充满矛盾的人性的，尽管其中并没有包含多少所谓理性。

人类的社会史，并不是一部永远高奏理性之凯旋进行曲的历史，它也充满了愚昧、贪婪、掠夺、侵略和残杀，即使是“好心”也免不了常常办坏事，有目的的行动往往产生未预期的后果。勿言汽车或私人汽车这一种非常具体的文明形式，即使是现代文明本身，“本来也可以是以另外的形式表现出来的”。而对于现在还没有完全走到西方社会今天这一步的人们来说，与其去相信什么不可避免的历史必然性，从而简单地跟在别人后面亦步亦趋，连别人走过的弯路也去重复，不如以人为鉴，从自身的实际需要与环境允许的条件出发，比较谨慎地着手规划自己的未来。

### 消费：从需要到欲求

从亚里斯多德以来，人们对所谓需求作过许多探讨和区分。按照丹尼尔·贝尔等人的区分，需求可以有两种：需要和欲求，前者是基本的、应予满足的，否则个人就不能成为社会的完全“公民”；后者则不是这样，它是标明个人的社会地位、体现其优越感的东西。用凯恩斯的话说，前一种“是人们在任何情况下都会感到必不可少的绝对需要”，后一种则是相对的，它“能使我们超过他人，感到优越，……很可能是无止境的”。

当然，正如丹尼尔·贝尔所说，即使是基本需要，也是随着历史变迁与社会发展而不断变化的。例如过去在广大劳动者看来是奢侈的九年制基础教

育，今天已经成为越来越基本的东西。对于基本需要的这种变化，本文作者绝对无意否认。但是，现代社会的主要问题之一，在我看来，不是各个群体的人们的基本需要在得到满足的前提下如何变化、如何丰富的，而是在许多社会成员的基本需要（例如在今天，人们的基本食品、衣物、住所、公共交通、基础教育和必要的医疗等等）并没有起码的满足的情况下，消费主义的浪潮由于利用现代科学与传媒技术而席卷大地。从西方到东方，从城市到乡村，从沿海到内地，从有钱有闲的阶层到普通的工薪大众乃至失业群体，都给卷了进来。

自从马克斯·韦伯以来，人们常常把新教伦理以及其中所包含的理性看作是在现代社会的诞生过程中起了关键作用的因素，虽然人们常常因此忽略了韦尔纳·桑姆巴特在《奢华与资本主义》中所揭示的现代社会的兴起与十七八世纪英法贵妇人的奢侈消费之间的紧密关系。正如丹尼尔·贝尔在其名著《资本主义的文化矛盾》中所说，“然而资本主义有着双重的起源。假如说韦伯突出说明了其中一面：禁欲苦行主义，它的另一面则是桑姆巴特长期遭到忽视的著作中阐述的中心命题：贪婪攫取性。”

不论当初新教伦理或奢侈消费各自在资本主义起源过程中起过什么样的作用，至少从第一次世界大战结束以来，支撑当代西方社会的，似乎并不是新教伦理所提倡的节俭与苦行精神，相反，倒是一种我们今天称之为消费主义的东西。按照英国社会学家斯克莱尔的分析，“始于19世纪后半期并在20世纪急剧增进的技术领域中的质的飞跃，以及阶级组合关系和日常生活的组织形式上的社会变迁，表明了与过去时代的明显断裂。”20年代以来，由于技术的革命，特别是由于大规模地使用家用电器，中底层过去认为是奢侈品的东西开始在社会上扩散开来，不断地被广告商们升级为必需品，从洗衣机、电冰箱、吸尘器到汽车，都成为消费主义的象征，而仅仅不是用品。消费主义以及作为消费主义的符号象征的商品，给人满足的不是需要，而是欲求，是对商品无止境的占有。

所谓消费主义，指的是这样一种价值观念和生活方式，它煽动人们的消费激情，刺激人们的购买欲望，在消费者（包括普通民众）中不断创造出新的“欲购情结”，使人们——不论其经济实力或购买能力如何，更不论其所赖以生存的环境所具备的资源怎样——没完没了地追求名牌，无休无止地渴望高档。实际上即使在今天的西方，消费主义的拼命鼓吹者和实际受益者，并不是那些也算是享受了名牌、领略了高档的普通消费者群体，而是以赚钱盈利为目的的跨国财团、批发商人及其各色各类的代理、买办。在这一点上，郑也夫所指出的商人的赚钱动机，是绝对不应该被忽略的。本来商人要赚钱，也没有什么值得大惊小怪的，他们不赚钱反倒让人觉得奇怪了。问题在于他们通过花样翻新的广告和软广告（包括在电视上连续播放的“肥皂剧”）所鼓吹的以追求物质占有和心理满足为目的的消费主义一旦在普通民众中散布开来，则使后者陷入了难以自拔的困境之中：一者，天经地义地，普通民众也总是渴望过上更好的物质生活，享受更多的由现代科技提供的方便和舒适；二者，不无嘲讽地，他们却又总是为了跟上潮流而紧张得常常无暇真正享受他们所憧憬的美好生活，即使他们辛辛苦苦地积攒了一些钱，也每每不过是生活在分得一杯羹般的陶醉之中而已。从消费主义的角度来解释为什么即使是穷人也可以公开蔑视所谓的“经济法则”，宁可贷款负债也要购买那些带有全球性著名商标的昂贵商品，从而也为自己打上“现代文明之象征”



的烙印，是比较具有说服力的。

就西方社会本身而言，消费主义在过去似乎不无存在的基础。丹尼尔·贝尔称“当资源非常丰富，人们把严重的不平等当作正常或公正的现象时，这种消费是能够维持的。可是当社会中所有人都一起提出更多的要求，并认为这样做理所当然，同时又受到资源的限制（成本的限制超过数量的限制），那么我们将面临政治要求和经济限度之间的紧张局势”。

更重要的问题还在于，从时间空间伸延的角度来看现代社会，我们的视野就绝不应仅仅停留在发达的西方社会范围以内。现代性从一开始就是全球性的现象，西方社会的发达也是包括不发达以及发展中国家和地区彼此相互作用的结果。而消费主义的浪潮一旦波及到不发达或欠发达的地方，所产生的困境就更加严峻：一方面是制度、资源、技术、人口等等的限制，另一方面是对西方高消费水平的不尽的羡慕和无边的渴望。

而且，在消费主义浪潮冲击下，各色各样的人们，不论其生活在何处，对高档名牌的追求，究竟多少才算够呢？退一步说，就算这种没完没了的追求就是人类社会得以发展的动力，我们是否应该因此就一味地追求名牌消费吊，是否应该将生活的意义理解为对名牌高档商品的占有，本身仍然是个大问题。对物质产品的孜孜不倦地渴求，会使人沉迷于无休无止的对亨乐的渴望之中。口果说，人不过就是一种不断为自己制造麻烦又不断想办法去解决麻烦的动物的话，有的人通过自己的有目的的活动（不论其是否预期到结果）可以制造象环境污染、交通堵塞这样的麻烦，而别的人也可以为了解决这样的麻烦而有所悟有所悟有所想象有所批判。

Alan . Durning 在 1992 年出版了一本分析消费主义对西方社会的消极影响的专著《How Much Is Enough?》。他在书中引用世界观察研究所 1992 年的材料，按照人们的消费情况，把人们划分为：（1）贫困者阶层，约有 11 亿人，其家庭人均年收入在 700 美元以下，他们主要分布在非洲、南亚和印度的农村，得不到足够的粮食和清洁的饮水，日常用的只是一些当地的天然物和有机物，外出靠步行，其收入只占世界总收入的 2%；（2）中等阶层，约有 33 亿人，人均年收入 700—7500 美元，主要生活在拉美、中东、东亚、中国以及前苏联和西欧的低收入群体，他们能得到较为充足的谷物和较为清洁的饮用水，日常生活中也有冰箱洗衣机等耐用消费品，外出靠自行车和公共汽车，其收入占到世界总收入的 33%；（3）高消费阶层，约有 11 亿人，人均年收入 7500 美元以上，也就是所谓的高消费群体，其主要食物是肉类、包装食品和软饮料，日常生活完全电器化，日常用品则随用随扔，有自己的私人汽车，出远途乘飞机，其收入占世界总收入的 64%。

无疑，这个划分，是非常粗略的，尤其是所谓中等阶层，覆盖面似嫌过宽。如果以国家划分，则可以看到，主要的发达国家在能源消耗方面同其他国家的巨大差异。就 1989 年人均能源（以煤为单位）消耗而言，据联合国 1989 年能源统计年鉴，美国是 10127 公斤，苏联是 6546 公斤，西德 5337 公斤，日本 4032 公斤，而中国是 810 公斤，印度 307 公斤，孟加拉只有 69 公斤。

即使我们假设西方的“发达国家”可以多多少少有一些消费主义的奢侈，并不意味着象中国这样的人口众多、人均资源贫乏的发展中国家也可以走上消费主义的路子。在中国这块土地上，不管消费主义来势多猛，12 亿多人，大多还在农村，教育程度也很低，而且就那么点人均物质资源和基础设施，

在新的技术新的资源开发出来以前，要达到今天西方发达社会的所谓现代文明水平，不会是一件只是带给人们方便和舒适的事情。相反，在资源有限的条件下，再加上某些不合理的体制的制约，舒适方便的物质生活条件，在一个相当的时间范围内，恐怕都只是极少数人才能享受的，不论他们是用公款的名义还是不用公款的名义，也不论他们是追求着汽车文明还是别的更高级的文明。对于绝大多数人来说，在一个可以预见的时间内，首先还是解决如何满足基本需要问题，而不是跟着赶时髦，追风尚。私人汽车进入家庭，对普通中国人来说，不仅不是基本需要，而且是太奢侈了。

### 消费主义在中国：刚刚开始困扰

在中国，人们在经历了长时间的战乱、动荡、饥饿之后，包括以崇高的名义而导致的（未能预期的？）普遍贫困之后，终于从 80 年代开始迈入了经济生产的持续发展和生活水平的稳步提高的阶段。据统计，1978—1993 年期间，我国居民的消费水平提高了 6 倍以上，农村与城镇居民家庭的人均纯收入指数分别增长了 3.38 倍和 2.51 倍。而城乡居民平均每人的年底储蓄存款余额由 1978 年的 21.88 元上升为 1993 年的 1,282.81 元，与此同时每一农村劳动力负担的人数则由 2.53 人减为 1.60 人，每一城镇就业者负担的人数由 2:06 人减为 1.72 人。

中国城乡居民实际的基本饮食需要的满足程度，近十年来有所提高，但并不是很快。

而耐用消费品却增加得相当快，其平均增加速度，大大超过了食品平均消费速度的增长。以彩色电视机为例，1985 年年底我国城镇居民家庭平均每百户只有 17.21 台，1993 年年底已经上升为 79.46 台，电视机在农村的普及率也由 1985 年年底的每百户 11.7 台发展到 1993 年年底的 69.16 台。如果我们假设，一般他说，一个家庭平均拥有一台电视，那么到 1993 年年底，在城镇已经有近 80% 的家庭有了彩电，农村也有近 60% 的家庭有了黑白电视，这个比例即使拿到国际上去，也是相当高的。如果再把彩电和黑白电视加起来考虑，这个比例就更高。有的学者根据国家统计局的资料计算，从 1980 年到 1989 年，电视机的社会拥有量增加了 17 倍多。

更有意思的是，即使是在日本，1970 年的时候每百户的彩色电视机也只有 26.3 台，前苏联到 1985 年才达到 26 台，而这两个国家在该年度的基本食品人均消费量，都比每百户中国城镇居民已经拥有 51.47 台彩色电视机的 1989 年高。

那么，不同收入水平的社会群体，在日常消费和耐用消费品的占有上有没有区别、有多大区别呢？按照 10—20% 的比重划分，中国国家统计局在其一年一度的居民调查中的城镇居民分为最低收入户（10%）与低收入户（10%），中等偏下收入户（20%），中等收入户（20%），中等偏上收入户（20%），高收入户（10%）和最高收入户（10%）。根据国家统计局调查所获得的数据，1993 年，两端各 10% 的平均每人年收入差距 3.6 倍（4905.77/1359.87 元），“平均每人年消费性支出的差距 2.8 倍（3533.49/1261.36 元）。

如果以各 20% 划分，看他们在几项主要日常生活所需食品的平均每人年开销，则可以发现差别要小得多，除了水产品外，皆不足一倍之差，与此

同时，他们所拥有的耐用消费品的数量差异也不是很大。

换句话说，与耐用消费品以大大超过日常食品增长的速度高速猛增相随的，是各收入阶层的耐用消费品同步增长和高普及率，虽然也有明显的由于收入差异而形成的差别。

本文作者关心的是，为什么会出现耐用消费品平均拥有量的增长明显高于日常食品的平均消费量？一方面，毫无疑问地，由于彩色电视机这些耐用消费品八十年代初在中国几乎是从零开始，从无到有，增长速度快于日常食品的人均消费量增长，有其正常的一面；另一方面，在中国经历了多年的相对关闭状态之后，国门一开，彩色电视机等一下子对国人的心理冲击大大了，这些舶来品在特定的国情条件下，已经不仅仅是严格意义上的耐用消费品了，而同时也成了具有特殊意义的象征符号，象征着地位、财富和荣耀，因而起着强烈的示范效应。这种符号性示范效应，由于特殊的政策性导向而得到了强化。例如在国家制定的公派出国留学、进修、工作的政策中，很长时间以来一直有一条对许多人颇具吸引力的规定，那就是被派出国者在回国时可以用远低于国内一般商店的价格买到这些进口原装的高档名牌消费品。近年还加上了免税汽车！本来这些消费品本身并不一定就意味着所谓的消费主义，问题更多地还在于人们是用什么样的态度、眼光和方式去对待它们的。如果是本文所列数据所表明的那样，在实际的基本需要（包括中国文化向来极为重视的饮食需要）之满足程度并不很高的情况下，就对所谓的耐用消费品，尤其是进口原装的名牌高档品有很高的预期值和购买量，那就值得让人思索了。

现在，在一些社会群体中，尤其是具有符号性示范作用的高级专业人员和商贸企业家队伍（包括在外资合资企业中的高级雇员、经理）中，又已经开始出现所谓更新的“新三件”，如高级组合音响、摄像机、超大屏幕高保真立体声电视机，人们以此去演唱卡拉OK，欣赏流行歌曲，观看体育比赛和电视肥皂剧，仿佛进入了更高一级的现代文明境界。他们的示范效应随时都在提示人们，这才是现代化，才是高品味，而不论后者的实际生活水平究竟如何，更不管自己所在的社会处在什么样的发展阶段。

可以毫不费力地看出，下一个“大件”，轮到汽车了。

### 拒斥秋人轿车

在消费主义文化意识形态以前所未有的规模和速度同时又不知不觉地在中国民众中蔓延的同时，新的问题也将随之产生。简单他说，这类问题主要有：1) 由消费主义所激发的普遍的高消费热情与我国民众的实际购买能力之间的差距。2) 维持高消费生活方式所必需的资源、能源和基础设施与我国实际可利用的资源、能源和基础设施之间的不平衡。3) 由全球性的消费主义文化对人们的身份认同感所形成的所谓“趋同性”后果与中国历史所形成的传统、价值之间的矛盾与不和谐。4) 多数受到消费主义文化影响却又无力享受消费主义的社会成员与少数可以身体力行消费主义生活方式的社会群体之间的心理性距离与社会性紧张。

汽车或轿车，在这种消费主义文化背景下，已经不只是某一种具体的科技成果和物质产品了。它更是一种符号和象征，既象征着财富、地位和荣耀，同时也象征着跨国财团对中国市场的长驱直入。

在商品市场和广告市场上，对于大力发展汽车工业（或者更严格他说，私人轿车工业）的一个主要理由，并不是什么现代文明、客观规律、历史潮流之类的大道理，而是一个在本文开头提到过的看上去最为实际或实用的说法：以汽车带动相关行业并因此大量解决严重的就业问题。要知道，中国几亿农村劳动力中，即使按目前的生产水平，也有上亿的剩余，而且城市本身每年安置已成年的城镇待业者也是很头痛的。这大概是比什么学究式讨论都更能说服人（尤其是决策者）的“道理”。但是，在接受这种道理以前，我们必须记住：

首先，能解决大量就业的，绝不只是汽车工业。比如说，在中国这样的农业大国，农用科技的推广与应用，可以吸纳无数的农村剩余劳动力，而且搞得好的，也能吸引城镇人。从逻辑上说，不能仅仅因为能安排剩余劳力就大力发展，否则，赌博业、色情业、贩毒业、走私业都可以名正言顺地开张。要不要大力发展某种行业，更重要的是看其是否符合中国实情，是否有利于社会的长远的可持续发展，是否不给已经面临危机的生态环境造成新的破坏，是否对人本身的全面发展有意义。

其次，解决就业本身并不是目的。在目前情况下，就业对绝大多数人来说，在很大程度上还仍然是谋生的手段，也就是说，是不得已而为之的事情。人不是为就业而就业的。考虑社会整体的长远发展蓝图，决不应该在低层次上被某一具体问题束缚住手脚而丢掉更为根本的核心：人本身的全面发展以及他们与自己所处社会环境、生态环境的和谐。

再次，就算从技术的角度说，汽车工业（特别是私人轿车工业）究竟意味着什么，也还有待研究。如果增加就业的结果同时也意味着增加噪音，加重污染，破坏环境，甚至搅乱人们的心境，那么全社会到头来付出的成本或代价还更高。而且，比如说，私人汽车确实有一天走进中国的普通家庭了，但是家庭成员的教育水平、做人的素质并没有实质性的改变，甚至还有所下降，情形又会怎样呢？即使仅仅把汽车看作是现代科技的产品，结果也会更糟。

最后，发展汽车工业的理论前提，是现代社会（实际上是现代西方社会）的发展模式具有不可超越性，而正如本文在前面所力图阐明的，赋予某一特定的文明的具体形式以普遍性特征，在逻辑上和事实上都是站不住脚的。

如果拒斥私人轿车，是否就意味着抱残守缺、顽固地抵制现代文明？显然，只要我们不是对“现代文明”作过于狭窄的理解，那么回答就是否定的。实际上，在假想的两极之间，存在着极大的空间和选择的可能性。人类社会的未来，决不只是某种人为的两难选择。从操作的层面上考虑，在牛车马车与私人轿车之间，一个最实际的选择，是大力发展公共交通事业，包括增加对铁路公路空运水运的设施与管理的投资，也包括健全长期以来被严重忽视的城市地下铁路系统，还包括鼓励科研机构与社会团体共同寻求新的更加适合自身特性并且也更加符合人性的交通手段。在这些手段被发现以前，比较而言，自行车是比私人小汽车更安全更卫生也更富有人情味的我国城市交通工具。

## 交通问题：台湾社会第一沉痾

· 张保民 ·

一个国家或社会是否文明和进步，无需探讨它的历史长短、文化深浅，只要根据五官可以感受到——尤其是眼睛可以看到——的事物，便可多少加以判定。因为眼睛可以看到、五官可以感觉到的东西，已足以反映出一个国家或社会有否法律及秩序。如果连明显可见的环境皆呈一片乱象，则直觉感受不到之处，必然更是藏污纳垢，腐败不堪了。

台湾尽管在经济上已经创造了一次奇迹，台湾人的钱财也已到了“淹脚目”的地步，但台湾交通之混乱，公共运输系统之落后、驾车人之无法无天、交通事故之频繁以及其所造成意外伤亡比率之高，皆已名闻遐迩，不仅令观光客望而却步，而且也使台湾居民有“一出门、入虎口”之感，终年生活在无名恐惧的阴影之下。虽然多次民意调查皆显示，交通问题已成台湾百姓最为诟病之社会问题，但政府对此沉痾重症，迄今却仍无有效因应之良方。本文仅就此问题之缘由及严重性，试作一初步探讨及分析。

### 自用汽机车之快速成长

单从陆地交通乱象来看，其首要原自必推道路与车辆之供求失衡。就此而言，台湾在处理交通问题方面最根本的失误，便是盲目效法美国任由自用汽机车成长之政策。殊不知以台湾的人口高密度和有限平地，根本没有模仿欧美国家的客观条件。而在民生经济日趋富裕之际，政府对于道路之扩建、停车之增设、捷运系统之发展，以及各种交通法令之增订，皆无前瞻性、全盘性之规划。结果在车辆激增、道路不足、法令残缺、且执行不力之情况下，便必然造成日益混乱的交通秩序了。

根据交通部门的统计数字显示，全台湾在 1993 年底共有小客车 341 万辆，其中 331 万辆（即 97%）为自用小客车。再看自用小客车的成长率，则更力惊人。1961 年时只有 6600 辆，1971 年起开始急速增加。1976 年已达 12.7 万辆，1981 年增至 43.8 万辆，1986 年再跃升至 95.6 万辆，1990 年破 200 万辆大关，1993 年年底再破 300 万，达到现有的数字。而这一增长趋势尤以最近年来最为凶猛，每年皆在 30 万辆以上，1992 年已达 39 万辆，1993 年

表 1：台湾地区公路及汽机车增长趋势（1961-1994 年）

再破纪录，增加了 41 万辆。总计自 1961 年至 1993 年底的 32 年之间，增长率高达 381 倍，实为当今世界各国所仅见。

固然，小汽车之成长，原可显示一国或地区经济富裕的程度。但若是道路里程及面积之成长率，不能同时相对提高，齐头并进，则必然出现拥挤、堵塞及混乱之现象。不幸这正是台湾交通混乱的根本原因。据统计，全台湾的公路总长，在 1961 年时为 16300 公里，到了 1993 年底也只得 20100 公里，总计 32 年之中仅增加了 3800 余公里或 23.6%，远远落在小汽车增长率之后。尤其是 1983—1993 年小汽车增幅最大之时期，全台公路仅增加了 1.6%。结果 1961 年时，平均每 1.8 公里公路才有一辆小汽车，1971 年时每公

里尚只有 3.5 辆，但到了 1981 年时，每公里平均已须容纳 29 辆，1986 年再增为 53 辆，1991 年是 131 辆，1993 年底更多达 169 辆，远远超过了英国的 55 辆，南韩 37 辆、日本的 35 辆、美国的 23 辆，足见公路不足之程度。若以土地面积计算公路密度，则台湾是每 17.8 平方公里土地才有 1 公里公路，比例上更远远高过日本的 0.34 平方公里、英国的 0.68 平方公里、美国的 1.52 平方公里、韩国的 1.8 平方公里。因此，从任一角度来看，台湾目前都是公路建设严重落后，车辆数目则严重过剩的地区，交通秩序不乱都难矣！

再看公路交通之动脉——也是小汽车依赖最大的运输管道——高速公路的总长及增幅，台湾也皆远远落在先进国家之后。截止 1994 年 8 月为止，全台湾的高速公路仅 447 公里。人均拥有量便微不足道了。这还不算，从 1978 年中山高速公路历史性通车之日起，有长达 5 年之久未再增加 1 寸。直到 1993 年 8 月北二高线部分启用之后，全台湾高速公路的总里程，才再增加了 65 公里，或 80% 左右。但同一时期之中，小汽车的数量则剧增了接近 7 倍，几达 200 万辆。在如此路车增幅悬殊庞大的情况下，高速公路便难免日愈堵塞、乃至经常瘫痪了。

我们若从车流量之急速增加，也可看出高速公路超额负荷之程度。

1978 年中山高速全线通车时，总车流量为 3900 万辆次，其中小型客车为 2400 万辆次，约占总流量的 62%。到了 1993 年底，总车流量增至 3.2 亿力 1978 年的 8 倍，小型车则为 2.4 亿辆次，占总流量的 3/4，而且是 1978 年的 10 倍。难怪自 80 年代中期起，高速公路的堵塞现象一年比一年严重。到了 90 年代，每天皆要出现许多瓶颈，若逢连续假期，则必然更是车队大排长龙，甚至全线塞车，不仅高速公路变成慢速公路，而且接近南北都会区的路段，更随时有变成大停车场之可能，驾车人无不视为畏途。由此可见路和车不平衡之程度。更糟的是，机动车辆的增加又不只限于自用小汽车。成长速率同样惊人的是摩托车。正因为道路里程之不足，以及小汽车之价格不够普及化，加上台湾地狭人稠之本质，所以摩托车较之小汽车更受百姓欢迎。据统计，台湾在 1993 年底拥有摩托车之数量已仅次于日本，甚至远远超过了欧美西方各国，共达 1950 万辆，相当于每 2 人便拥有 1 部。若以土地面积计，则全台湾机车的密度，又是日本的 10 倍以上，更是举世无双，实在可称为“摩托车王国”。再看过去 30 年来的增长速度，也同样令人叹为观止。1961 年时只有 3.2 万辆，1971 年剧增为 82.6 万辆 1976 年突破 200 万辆，1981 年再破 450 万辆，1992 年更破 1000 万辆大关，而自 1981 年以来，连续十余年每年增幅皆在 70 万辆以上。总计 33 年来的总增长率高达 334 倍，又是另一世界纪录。

若以占用公路里程计，则全台湾的公路，目前平均每公里已有 543 辆摩托车。即每辆摩托车平均只能分配到 1.8 公尺长的路面，正好排满台湾两万公里的道路，密度之高，实已到了匪夷所思的地步。由于摩托车在周转、调度、停放等方面，皆远较小汽车方便和灵活，因此不论大街小巷，皆可四处停放，横冲直闯，甚至倒行逆驶，几乎完全不必遵守任何交通规则。庞大数量的摩托车更排放出大量的噪音及有味废气，严重污染空气及生活的环境。在道路面积已经严重不足的客观环境之下，在几近人手一车的低比例机车拥有率之下，于是台湾各大城市的行人道也已几乎完全被非法停放的摩托车所堵塞。上下班时间所呈现的，则更是车声震耳、污烟满天、瘴气扑鼻。大小

车争道、险象环生的极端混乱景观，实又蔚为当今世界一大奇观！

### 大众运输系统的不足及萎缩

现代化的国家，基本上是一高度城市化的社会，也即是人口密集于大都会的社会，因此大众运输系统——尤其是捷运系统，便成为必不可缺的交通动脉。也只有完善的大众运输网路，才能同时维持现代化社会的高度机动性和良好秩序。因此，所有先进国家在容许私用机动车增加之余，皆必同时大力发展大众运输系统，并借以遏抑小型车辆之恶性膨胀。但台湾省的情况却正相反。过去 30 年——尤其是过去 10 年之中，和私有汽机车数量巨增同时出现，且又互为因果的另一现象——也是台湾交通混乱的第二大原因，便是大众运输系统的不足及萎缩。后者又以各大城市公共汽车数量之减少最为显著。

由于政府缺乏抑制汽机车成长、同时大力发展公车、铁路和捷运的政策，结果购用私有汽机车的人数愈多，搭乘公共汽车的人愈少，营运所得之利润也愈低，从而迫使公车缩减路线及班次。其对城市居民所造成的不便，又回头鼓励个人购买汽机车，因而形成恶性循环。再者，大量私家车所带来的拥挤和堵塞现象，也使公车的营运成本更为高昂，甚至完全无利可图，从而进一步危及它们的生存。

据统计资料显示，全台湾的人口自 1961 年至 1993 年的 32 年中，共增加了 950 万人、或 83%。各型客运公车的数量在同一时期中虽然也增加了 9300 余辆，或 4.2 倍，但主要的增长时间却是在 1976 年之前，也即是自用汽机车急速增长时期之前。事实上，从 1983 年起，全台湾的公营、民营客运汽车数量，长达十年是处于停滞状态，即维持在 1.3 万辆上下，不再增加。1993 年底反而减少了 1000 辆，只剩 1.21 万辆。若以载客人数来看，1961 年是 5.2 亿人次，1976 年达到 21.07 亿人次的历史最高峰。但自该年以后总载客量几乎是逐年下降，尤以 1988 年以来每年递减叫 1 亿人次最为可观。到了 1993 年底，总载客量只剩下 14.1 亿人次，较 1976 年减少了近 6 亿人次，或 1/3，足见大型公营、民营客运萎缩之幅度。而此一趋势又以主导台湾各地区、各城市之间公路交通的台汽公司（前身为公路局）之营运状况最为显著。曾经一度风光无限的公路局，自 1980 年民营化后，载客量逐年持续下降，1993 年的客运量，仅及 1981 年的 44%。1988 年起更是连年亏损。1993 年的累计亏损额高达 94 亿元，负债 200 余亿元。若非省府紧急补助，早已面临破产的命运。

但影响最大的还是各大城市客运公车的萎缩。目前除了台北、高雄、台中三市的公车尚维持起码的行车网路之外，其他包括基隆、台南、新竹、宜兰在内的中小城市，公车几乎皆已退化到有线无车的半休眠状态，旅客往往必须等候 40 分钟至 1 小时以上才有车可搭，除非地方政府大力补贴拯救，否则估计很快便将完全淘汰。但即使是北高两市的情况亦不乐观。高雄市在 1977 年时只有公车 300 辆，但每天的平均营运量却有 28 万人次。到了 1993 年底时，全市公车虽然增至 500 辆左右，但载客量却减少到 9.5 万人次，流失乘客达 2/3。结果市公车处年亏损额高达 5.4 亿元。另

表 2：台湾公车及铁路客运成长趋势（1961-1993 年）

一方面，汽机车之数量则以惊人的速度成长。迄 1994 年 1 月，高雄市共有 29 万辆小汽车、94 万辆摩托车，已逼近高雄市的 140 万人口，并且每月仍以小汽车 3000 辆、摩托车 7000 辆的速度增加。一向以道路宽敞著称的高雄市，90 年代以来也已开始塞车，而且一年比一年严重，前景委实可虑。

再看台北市，情况更不乐观。虽然比起其他城市，台北仍是公车路线最多，载客量最大者，但最近 18 年来公车运输也呈显著萎缩趋势。据统计，1977 年台北市有公营、民营公车 2076 辆，每日平均载客量为 232.8 万人次。到了 1993 年，公车数目虽增加到 2826 辆，但每日平均载客量反自 1985 年起逐年持续下降。到了 1994 年初只剩 180 万人次，减幅达 23%，仅相当于 1976 年的水平。营业亏损则高达 4.8 亿元。相反的，同一时间之中，自用小汽车则由 5.7 万余辆，增至 50.3 万辆，增幅近 9 倍之多。摩托车也由 1977 年的 24.5 万辆，剧增至 1994 年初的 96.8 余辆，增幅亦达 4 倍以上。据报导，现在即使是台北市的“公车族”，也只剩下老弱妇孺及学生，稍有自我保护能力的人，皆已使用汽机车代步。

由于道路里程和面积的成长率，远远落后在汽机车之增长率之后，结果导致台北市交通日益堵塞。据统计 1981 年底至 1993 年底 12 年之间，台北市的道路面积仅增加了 24.2%，小汽车的数目却增加了 4 倍。公用小汽车停车位虽然在同一时期增加了 80%，但绝对数字仅有 5.2 万余个，仅及台北市所有小汽车数量的 1/20。换言之，每 20 辆小汽车之中，仅有 1 辆有公用停车位可停。难怪台北市的小汽车往往宁可罚款也要违规停车了。摩托车的停车位在同一时期甚至反而自 8000 个减少到 5700 个。其结果更是可想而知。事实上，由于汽机车之大量增加，目前台北市重要干道在尖峰时段的平均行车速度，多已在每小时 10 公里以下，严重时每小时只有 5 公里，比步行还慢。而车辆在道路上延滞的时间，则已占全部行车时间的七成以上，使得整个都市运输的机能已出现严重的危机。

再看南北交通的另一大动脉——铁路的运输状况，也出现萎缩及不足之趋势。

1961 年，全台湾营业用的铁路总长（包括林管局及台糖小铁路）为 1853 公里，但此后年年持续减少，主要原因是日据时代建成的数百公里台糖小铁路逐渐停止营运。到了 1991 年更降至历史的最低点——1129 公里。1992 年由于南回铁路之通车，才回升至 1192 公里，但仍较 1961 年减少了 36% 之多。若以土地面积计，台湾目前每平方公里仅得铁路 33 公尺，是英国的 1/5，日本的 1/3，南韓的 1/2。人均占有量则更可怜，每人仅可分配到 57 公分的铁路，是英国的 1/21，日本的 1/6，南韓的 1/3。

再看铁路交通的能效，则更差了。据统计，全台湾铁路列车每日行驶之班次仅在 1966 年到 1981 年的 15 年之间，从 1980 次逐渐增至 1342 次，但自 1981 年起却逐年减少，到了 1993 年底只剩下 1018 次，尤其令人诧异的是，西部铁路干线虽然早在 1979 年完成全线电气化及 300 余公里的复线工程，北回铁路也在同年通车，东部干线又在 1985 年拓宽，但旅客之运输量竟然毫无增加之趋势。相反的，台湾铁路局在 1976 年达到 1.4 亿人次之历史最高峰后，有长达 15 年之久的年载容量，是徘徊在 1.3 亿人上下，直到 1992 年南回铁路完工通车后才再破 1.4 亿大关，1993 年再升至 1.58 亿人次。但即使这一数字，也只说明台湾铁路客运量平均每日仅有 43 万人次，只相当于香港罗湖到九龙段 34 公里长铁路日运客量的 3/4，可见利用不足之程



度。结果，铁路客运自 1981 年起，年年亏损，而且成倍上升，到了 1993 年已达 61 亿元之巨。但实际上由于人口的增加，旅客对铁路运输的需求年年有增无减，而且每逢连续假日必然是一票难求、超量运客。足见铁路客运之成长停滞现象，其实也反映出班车密度及列车容量长期不见改善之事实，委实有负增建路线，复线行车及电气化之原有目的。

至于都会捷运系统之建设，则台湾更是十足的落后了。世界最早的都会捷运系统，是在 1863 年的伦敦建成，至今已有 131 年。紧接伦敦之后的是纽约（1870）、布达佩斯（1896）、波士顿（1898）、巴黎（1900）、柏林（1902）、东京（1927）和莫斯科（1935），在亚洲四小龙之中，唯一没有都市地下铁的是台湾（南韩 1973 年建成，香港 1980 年全线通车，新加坡 1987 年完成）。都会捷运系统之欠缺，因此是台湾城市秩序紊乱、交通堵塞的最大原因。虽然台北市的捷运系统已在施工之中，但主要干线最早亦需至公元 2000 年始可通车。而且即使全线通车，其总长亦不过 88 公里，仅及东京的 1/3，汉城的 2/3。据估计，到了 2000 年时，台北的捷运系统也仅能承载现有都会客运总量的 1/4，要到公元 2021 年加建 4 条辅助线路之后，始可负担一半以上的客运量。换言之，即使是在最理想的状况下，台北市的交通拥塞现象，也要到 30 年后才能有望开始缓解。但以近年来台北市各式汽机车每年增加十二三万辆的速度估计，只怕台北市的交通，不需到本世纪末，便将陷入瘫痪状态。

台北市的情况尚且如此，其他城市的捷运系统便更不知何年何月可能出现了。高雄市虽已完成规划，并经政府核定兴建，但规模更小，仅及台北的一半，全程只有两条路线，总长不过 42 公里，而且能否如期在 1996 年动工，尚未可知。即使准时开工，也需在公元 2005 年之后，始可全线通车。估计届时高雄市之人口将增至 300 万人，汽机车数目也将再升至 250 万辆以上。今日设计的捷运系统，是否也能满足高雄市 10 年后的需要，亦属可疑。已可断言的是，高雄市的交通秩序在公元 2005 年之前，已无可避免地将持续恶化。其他大城市则将由于捷运系统之完全欠缺及汽机车之继续增加，交通更势必加速走向全面瘫痪之困境，成为台湾最为明显及严重的危机。

### 法纪观念欠缺、交通事故特多、工程弊端百出

台湾交通之混乱，尚不只是政策失误及硬件设施落后的问题，法纪观念不强，百姓普遍不守规则，犹如火上加油，造成交通秩序之更加紊乱及脱序。这一现象尤以公路交通最为严重，而其中汽机车之驾驶人更须负担绝大部分的责任。不守交通规则最为普遍的现象是不遵守交通号志灯的指挥及车道使用之限制。世界上大概也只有台湾的汽机车是看交叉路的绿灯转黄色之后，便行开车，而不待自己眼前的绿灯显现，更往往在红灯出现之后还继续闯关。各城市中汽车、摩托车、人行道之区分也早已形同虚设，斑马线则更是历史名词，年轻一代甚至已不知其为何物。

事实上，台湾行车的混乱程序，至少可用“快、抢、逼”三字概括，也即是到了无车不快，有路必抢，大车逼小车，小车逼行人的可怕地步。不论大小公路，在路况允许之时，各型汽机车必然是超速行驶，而且经常右侧超车，极尽“钻营”之能事。行车速度若不够快速或在十字路口稍有“怠慢”，则身后车辆必是灯光喇叭齐用，逼迫加速或让路。尤其恶劣的是计程车，不

仅普遍非法安装连声喇叭，咄咄逼人，而且几乎是蛇行开车，完全不顾他人之安危。近年来，计程车更积极参与政治活动，在都会地区动辄聚集数以百计的车辆，慢驶和挡路，从而陷交通于半瘫痪状态。

上述超速行车，以大逼小，强迫让路的现象，在高速公路上尤其屡见不鲜，每每险象环生。据统计，多年来高速公路上的违章事件，一直以超速和行驶路肩两项高居首位，每占有所有违章案件七成以上，以 1993 年为例，国道公路警察局在高速公路上共举发违规案件多达 168 万宗，罚款高达 40 余亿元，两者本身皆是空前记录。而在所有违规案件之中，仅仅是超速行车便占了 2/3，达 111 万余件。路肩行车则高居第二，达 16.6 万余件，几占 1/10。这还不算，为了逃避高速公路上因超速行车而遭取缔及罚款，1993 年之中，故意在车后张贴反光纸或模糊车牌号码、甚至将车牌拆下的案件，竟也高达 7.3 万余件，仅次于无照驾驶的 9.6 万多件，名列第四位。名列第五者则是大型汽车未依规定在慢速车道行驶，达 4.2 万余件。以上已是在交通警力不足之情况下稽查所得的保守数字，足见百姓普遍不守交通规则的地步。

至于摩托车的违法乱纪现象，则更是罄竹难书了。最为普遍者是几乎完全无视红绿灯之信号，我行我素，更不遵守直角转弯的规定，横冲直撞。占用汽车道乃至快车道，以及在汽车群中任意穿梭，高速行驶者更屡见不鲜。近年来又不断出现目无法纪、动则行凶杀人的“车族”，对汽车驾驶者和行人皆造成极大之困扰和威胁。同样恶劣的是在人行道上驾驶以及在路旁逆向行车，但求自己的方便，而置最起码的行车规则及行人安全于不顾，委实可称名副其实的“横行霸道”。全世界大约也只有台湾的摩托车，是有可能毫无警告地在任何时间、任何地点、从任何方向突然出现的机动车辆，因而严重破坏城市交通之起码秩序及安全。若说摩托车已成为台湾的“马路之虎”，绝不为过。

由于上述无法无天的现象，台湾交通事故之多以及伤亡率之高，早已名列世界前茅。据报导，中山高速公路自 1978 年通车至 1993 年 15 年之间，共发生车祸 4894 件，“未保持安全车距”和“驾驶不当”乃是肇事原因之首，每 10 件中便占了 6 件以上，大型车比率更高，可见以大逼小、以快逼慢现象的严重程度及其恶果。事实上 1966 年以来，台湾民众因“意外灾害”而死亡的人数，连续 28 年是高居十大死因的第三位，并且是排名世界之冠。据统计 1993 年，台湾 10 万人中有 64 人死于意外灾害，远远超过了香港地区的 15 人、英国的 21 人，日本的 28 人，美国的 37 人。而台湾的意外死亡事件中，又以汽机车交通事故致死的人数最多，占了五成五，或 10 万人中有 35 人。这一数字是香港地区的 6 倍、英国的 4 倍、日本的 3 倍，而且已和以色列、巴勒斯坦间交战区的死亡率相当，足见台湾的马路已经到了危险如战场的混乱地步。若再加上至少 10 倍于死亡人数的受伤人口，则台湾百姓实不啻是生存在枪林弹雨、烽火连天的恶劣环境之中。

但台湾百姓违反交通管理条例之普遍性又远远不限于动态的公路交通。例如根据交通法令，骑楼下的通道应属公共走道，只供行人使用。但在台湾，不论大城小镇或住宅区，这一规定皆已形同一纸空文。民众将此走道霸占为私家停车位者有之，堆积货物者有之，摆设电玩机器者有之。开设各种卖场或小吃档者更有之。最恶劣者莫过于违建加盖，或将门前走道范围隔离成他人无法通过的庭院。总之，城镇中的人行走道，已几乎成了店铺所有者的专用区。台湾的城镇也因此是世界上唯一没有专用行人走廊的地方。行人每每

必须在拥挤的马路（虎口）边缘行走，随时有生命之危险。

这还不算，在纯属住宅区的大厦或公寓，一楼店面的拥有者更往往得寸进尺，将骑楼下行人走廊外面的公用道路，私自霸占为自己的专用停车位或广告区。客气者放置“请勿停车”之牌栏，凶恶者干脆设置各式路障，公然划地为界，不许他人停车或使用。遇有婚丧庆典，则更将大半条马路据为己用，肆无忌惮地搭盖祭坛、摆桌置酒，其公产私用、妨碍交通之程度，委实已到无法无天的地步。此一景观也是举世皆无、台湾独有的乱象。

上述非法占用马路作为私人卖场的现象，在台湾各地又以槟榔摊最为刺眼及普遍。据估计，全台湾目前共有 2 万余家槟榔摊，但其中合法领有执照者仅 48 摊。若以全台公路里程总长计，则平均每公里至少有 1 个槟榔摊，不论是总数或密度，又是全球第一。由于槟榔摊的主要顾客便是汽机车的驾驶人，因此往往摆在十字路口或马路边醒目且可停车之地点，因而不只占用道路，而且影响行车。更恶劣的是，这些本身违法的摊贩竟然每每自定法律，规定除了顾客之外，不准任何其他车辆停放在其前后，以免阻挡财路。如此公然普遍占用公共道路之现象，显然又直接妨害正常车流及行车安全，进一步加剧交通堵塞之程度。

以上种种违规乱法行径之普遍性，也可见诸干数据。据统计，单是 1993 年，全台湾因违反交通管理条例而遭受取缔处罚的案件，多达 840 万件，即平均每 2.5 个台湾人（包括老弱妇孺）中，便有 1 个触犯法规，而且受到处罚，足见一般百姓目无法纪之程度。但更有不属上述统计范围之内的是，自 1987 年解严以后，由于台湾民众的“参政”热潮日高，凡遇有争议性的政治事件或现象，反对派人士则成群走上街头，进行“肢体”抗争。他们动辄占据交通要道，包围政府机构，冲击公共建筑物，甚至公然和警察人员大打出手，不仅交通为之中断，而且路人也每遭无妄之灾，不啻又加剧、加深了既有的交通乱象。据统计，街头抗争，聚众滋事的马路事件，自 1987 年以来数字不断上升，即使经过合法申请者每年平均已在 2000 宗以上，参加人数近百万人。未经申请或核准之示威活动，平均每年亦达 400 件以上。而在所有这些事件之中，警察不仅未能积极取缔违法的肇事群众，反而往往成为群众暴力行为的主要受害者，更是 20 世纪的奇闻怪谈。

以上各种现象所集合而成的，便是一个极端混乱、无法无天的画面，而且是举世皆无，台湾独有。但所有这些乱象，除了又与人车争地，路车失调一因素不可二分之外，追根究底，还要归咎于执法欠严、土地炒作、官商勾结、贪污盛行等制度上的原因，不仅使得既有的大众运输系统营运绩效不佳，亏损连年，而且也令新的公共交通建设，长期落后并难以推展。就此而言，台北市捷运系统的兴建过程，或可视为最为凸显之近例。

台北市的都会捷运系统，虽然早在 1976 年便开始进行研究和规划，但一直到 1987 年始签约动工，前后拖延长达十几年。然而，在动工之前，已经黑幕重重。1987 年动工之后，执行机构、承包厂商、施工单位之间，又频频变更设计、延长工期、追加预算，宛如事前毫无全盘规划一样。结果，整个工程长度不到 90 公里，工程标却多达 170 个，小小一只垃圾桶报价竟高达 2.8 万，全部预算更自原来的 1600 亿元，追加至目前的 4400 亿元，平均每公里造价达 50 亿元，真不啻是“寸铁尺金”，也因而成为全球最昂贵的捷运系统。

这还不算。迄今第一条路线的第一班列车尚未开出，却已弊端频传，纸

漏百出。除了一连串的贪渎失职案件之外，工程上的瑕疵更是不断增加及扩大。仅仅在木栅线一线，自 1990 年起至今，便已发生重大事故 10 余起，尤其是 1993 年 9 月开始试车以来，短短不到一年之间，便发生火烧车厢、列车出轨、电脑失灵、轮胎爆炸等五起全系直接危及乘客安全的事故。其品质之差，不仅早已贻笑国际，也令台北市民信心大失。结果，原定第一条路线之通车时间一延再延，迄今已无保证通车的日期整套系统之完工日期，也势必要延到 21 世纪，施工之品质则恐更将创下世界捷运系统低水平之新纪录！

在政府直接监督之下的台北市捷运工程，尚且弊端百出，浮滥至此，其他城市捷运系统的前景，必然更加黯淡了。再看高速铁路之兴建，更是具有高度的争议性。整个计划尚未定案，总预算已自原来估计的 4260 亿元，涨到目前的 5000 亿。完工日期则已延后 3 年，到公元 2003 年。且不论将来预算会否再如台湾捷运一样成倍增加，完工日期是否也会一延再延，仅仅是用作收购土地之款项便高达 950 亿元，几占全部预算的 20%。而短短不到 400 公里路线，所设车站竟达 7 个之多即平均每 50 公里便要停车一次，较之某些自强号班车还多。如此行车速度岂有可能拉高？！又据估计，高铁完成后每日运输旅客 2011 时，也不过 19 万人次至 25 万人次，尚不及目前台湾铁路局客运量的一半，因此是否符合经济效益，诚属可疑。若再以台湾铁路局的经营纪录，则更不知高铁会增加多少新的巨额亏损？！

事实上，仅仅是西部铁路干线铺设双轨的工程，若是全部完工，总运输量已可增加 80% 以上，相当于再建一条铁路，但自 60 年代动工至今。已有 30 年之久，却仍有竹南至丰原间约 57 公里路段的复线工程，据称因难度较大而一延再延，迄今施工已进入第 8 年，却仍只完成 54% 而已，从而造成南北铁路运输之长期瓶颈。以此技术水平和施工效率来兴建属于高科技的高铁，实不知要出多少的继漏？！据报导，兴建高铁的效益根本未经审慎之评估，而是财团门所出炒作上地之新招，更反映出金权干预决策程度之深。果真如是，则高铁即使顺利完工，其品质恐亦等而下之，聊胜于无罢了！总之，台湾百姓距离享受真正方便、安全和舒适的大众交通工具，看来还有一段漫长的日子要等，这也意味了台湾交通的各种乱象，至少也要持续到 21 世纪，而且在可以预见的未来 10 年，势必更趋恶化，诚为台湾社会及经济发展的根本阻力和最大隐忧。

## 小结

台湾的交通混乱问题，本质上是因资源和人口间的失调所致。唯一的差异是：在台湾，是道路的成长速度，远远赶不上车辆的爆增，而且由于地狭人稠，也没有可能赶上。加上长期缺乏发展大众运输系统——尤其是捷运系统——的远见，又没有一套抑制汽机车成长速度之政策及法规，结果，在台湾逐渐富裕之际，既有的铁路公路交通已不能满足日益都市化及日趋机动性社会的需要，使得百姓必须转而购买自用汽机车代步。因此——趋势又回头助长现有大众运输系统之萎缩，终致形成恶性循环，陷入目前进退两难的困境。

但在供求失调的表象背后，又隐藏了文化和制度上的缺陷，使得台湾交通混乱的程度更为严重而且难以收拾。首先，台湾的法纪始终不张、私心长期膨胀，因而难以有效规范机动性日强的百姓或因应日益复杂的各种社会问

题。尤其是 1987 年权威体制瓦解以后，严刑峻法逐一消失，个人主义和自由主义——也即是自私自利的思想及行为，更与日俱增。结果，公权力在应该强化之时反而迅速衰弱及萎缩，各种贪赃枉法、违规乱纪的现象自然迅速滋长，并且泛滥成灾。而交通上的乱象，便是这一此消彼长的趋势最为明显的反映。

此外，台湾的土地私有制度，原不利于公共建设之发展（尤其是在高密度人口的国度），而官商勾结、营私舞弊之积习，又助长土地炒作之风气。近 10 年以来，更出现日益嚣张的金权干预政治，乃至财团主导决策之新趋势。凡此种种，皆又进一步阻延了各种公共工程及城市建设的有效规划及执行，并且大幅度提高了维护及兴建大众运输系统——尤其是捷运系统——之成本，甚至达到无法承担的地步。结果，“辅导及鼓励大众运输系统”之口号，虽然早在 20 年前便已喊出，而且迄今未有间断，但却终于无法兑现成为事实。台北市捷运工程之经验，便是最佳例证。

由此观之，台湾现有交通乱象所呈现的社会缺陷，已不是单纯的交通问题，而需有赖制度上的全盘整顿和文化上的积极改造，始有拨云见日、改善解决之一日。这也充分说明了经济上的富裕，仅仅是走向现代化的一个指标而已，完全不足以代表社会的真正进步。他如有效率的政府、前瞻性的决策、权威性的法律，以及守法的百姓，也皆是现代化不可须臾或缺的重要因素。但显然的是，是否良好的交通秩序，却是迈进高品质现代化社会的第一关卡和试金石，因为如果有形可见的交通问题尚且不能获得解决，其他无形难见的社会乱象（尤其是贪污腐化），便必然更难清除了。因此就目前及可以预见的未来而言，任何有关将台湾建成亚大营运中心之说，显然皆是自欺欺人的违心之论，根本没有可能实现。

不幸的是，在可以预见的未来 10 年之中，台湾的交通乱象非但难以获得有效的改善，而且势将继续恶化。主要的原因有三：一是捷运系统——包括高速铁路和城市地铁——的全面完工，已是遥遥无期，品质更是全无保障。二是开放进口市场、减免机车税率、降低驾照申请年龄等新政策，必然进一步刺激汽机车成长率之继续上升。三是在现有的政治生态和民意走势的局限之下，任一执政党皆无可能使用强制的手段，或通过必要的强制性法令，大幅抑制汽机车的成长，或有效扫除政坛上及社会中的歪风恶习。换言之，本文所列举的交通乱象之各种症结，皆无可能在未来 10 年甚至 20 年中获得纾解。相反的，单以目前汽机车每年 15% 的增长率估计，台湾在 2000 年的汽机车总数将再增加 1 倍，即多达 2500 万辆以上。各种交通乱象的严重性也势必因而成倍恶化！

更糟的是，交通乱象不仅是社会脱序之映象，而且必然回头加剧及加深社会紊乱之幅面及程度。首先，交通混乱之本身，往往迫使守法遵纪者必须同流合污，否则不易生存，同时也令执法人员难以有效贯彻法令及规章，从而更加助长混水摸鱼、为非作歹的行为。结果，整个社会的治安形势必将更趋恶劣。其次，大众运输系统之欠缺，加上交通秩序之混乱，必然严重影响各种政治、经济文化活动之正常进行，不仅降低各级政府的行政效能，而且直接打击各行各业的生存及发展，甚至陷整个社会的运作于半瘫痪状态。可以想见的是，当老弱妇孺无“路”可行、中小學生无车可乘、急病者不能及时送医、消防车无法顺利通行、警察不能迅速赶抵犯罪现场时，这已是个病人膏肓、危机重重的落后社会。难怪王永庆有言：“生活在紊乱无序的台湾，

有钱又有何用？！”。

这还不算。单是大量汽机车所造成的空气污染，已将使台湾不适于居住。事实上，汽机车所排出的废气已迫使许多民众戴口罩上路。早在 1983 年，学术单位的研究也已发现，台湾都会区的空气污染源有 90% 来自汽机车，而台北市汽机车的污染率更达 95% 以上。汽机车所排放的硫化物及二氧化碳，到了空中后形成化学烟雾及酸雨又降回到地面、破坏土壤、植物及人体的健康。据最新资料显示，台湾地区每年每公顷土地平均下降的硫酸量在 1994 年已超过 50 公斤，硝酸超过 15 公斤，是美国的 50 倍。而台湾地区的降雨则有 80% 是酸雨，台北更高达 89%，已严重威胁人体健康。今日业已如此，未来更何以堪？！事实上，全台湾感染过敏、气喘和慢性阻塞性肺部疾病的人口及死亡率，10 年来不断上升，尤以儿童为甚，主要便是由于空气污染所致。近年来外来观光客人数之持续下降，本地观光事业之急剧萎缩，以及台湾向外移民人数之直线上升等现象，也可多少反映出台湾生活品质下降的程度及速度。

总之，交通问题无疑已是台湾社会的第一沉疴，而且有即将陷入回天乏术境地之迫切危险。任一政府倘若不能尽早对此重症投下重药，整个台湾在不久的未来，必将面临极大的社会危机。我们能不忧心忡忡、未雨绸缪乎？！

## 群言篇

上（唐太宗）问魏征曰：“人主何为而明，何为而暗？”对曰：“兼听则明，偏信则暗。”

《资治通鉴》

一个人和另一个人不一样，这才是最能吸引双方注意的事情。……只要人们还被迫兼听双方，情况就总有希望。

约翰·米尔

## 能如此倡导轿车文明吗

· 何祚麻 ·

最近一个时期，报刊上掀起了“轿车进入家庭”的浪潮。有的文章鼓吹“小汽车平民化”，“小汽车进入千家万户”，还有什么“车辆，恢复你的平民身份”……等等。

1994年11月中旬，还召开了国际“轿车文明”研讨会，请了国际20家著名大公司的首脑和理论界著名的精英，共同研讨这一“文明”。

一位撰文者对轿车发展提出了如下“预测”：（1）1990年前为千人2辆，（2）2000年前为千人10辆，（3）2000—2010年为千人50辆，（4）2010年后，只说比例急速扩大的汽车“消费”将以17.5%的增长率上升。这远远超过今后15年预期的国内生产总值上升速度。

作者还提出如下论据：“能源紧缺，是个世界性问题，以我们12亿人口之众，1年仅消费石油1亿多吨，而美国2亿多人口，1年却要消费4亿多吨石油，还照样坐大排气量车。为什么就该我们中国人省吃俭用，留给美国人去大手大脚挥霍”？——这是典型的“败家子”的“理论”！为什么美国人单纯跑汽车就年挥霍4亿多吨石油？因为人家是发达国家，有经济实力从中东大量进口石油！我国是发展中国家，我们石油产量还不很高，而且还要供应国防用油、航空用油、公共交通用油……不能专门用于跑小汽车！人家“大手大脚”；“挥霍成性”，难道我们就该学习？目前美国的耗能是世界耗能的1/3，一些石油专家估计，包括待发现的石油储量在内，世界上的石油，按现在的使用水平，仅够人类再使用70年！

再看一段令人瞠目结舌的言论：“最近到美国通用公司访问，负责环保研究的技术人员对我们说：中国城市空气污染来自自行车，而不是汽车。他分析，由于自行车的拥挤，不断的刹车、启动、慢行，由此造成的排放污染大大高于正常行驶的几十倍到几百倍。”所以，作者做出结论说：“我们的环境污染主要不是来自汽车”，而是“来自自行车”。——这真是无理搅三分！丝毫不会造成空气污染的自行车，竟然成了城市污染的罪魁祸首！

试问，这些言论就是我们应该提倡的“超前意识”？这就是我们这些“平民”或“大众”所应追随的“轿车文明”？

为什么中国城市不能大量跑小汽车？

把眼睛盯住自行车，主张“用小汽车代替自行车”，而且“势在必行”？现在请看来自上海交通部门有关各类交通工具的客运量和路面占有量的一个统计；占有同等路面的自行车，其客运量是小汽车的1.8倍，公共交通是小汽车的9.13倍。结论是明确的，在城市交通中，优先发展的应是公共汽车和电车，优先限制的应是小汽车。

北京市加上外地的车辆才约100万辆，纽约拥有500多万辆车（不知其来自外地的车数）。北京市人均道路面积是3.5平方米，纽约是28.3平方米、是北京的8倍。纽约有庞大的地铁网，但是，《北京人在纽约》已告诉我们纽约交通拥挤的情况。上海市人均道路面积1.6平方米，芝加哥是45.9平方米，是上海市的28.7倍。一般来说，美国的人均道路面积是中国人的28倍。但是，只有道路还不够，有了路还要有车库，有停车场。北京市平均住房面积是6平方米/人，一个车库是8平方米/车，但是，除车库外，还



要留出车能跑出去的路，所以，至少要占用 20 平方米/车！美国有 53 个城市其汽车用地（即道路加停车场）占城市面积的 30%，芝加哥、底特律占 50%，洛杉矶占 67%。中国的大中城市如果都像美国那样“挥霍”，那么，住房在哪里，城市绿化地在哪里？！

美国现在是人均 0.6 辆小汽车，如要达到相同水平，我们就会有 7 亿辆小汽车。美国汽车耗油是 4 亿吨/年，我们就将是 20 亿吨/年。世界上什么地方能供应这样大的耗油量！何况，油一紧张，必然要优先保证国防用油、航空用油。

有资料表明，美国多数城市空气污染的 60% 来自汽车废气。人均有效生存空间只有美国的 1/10 或 1/15 的中国城市，能容忍多大的废气的排放？“作为万物之灵的人，总有办法解决各种难题”。这是先验地预定要大量发展小轿车，而以空洞的许诺，代替对具体问题的回答！其实，这是典型的“先污染、后治理”，而实际上是“污而不治”的理论。

既然大量生产小汽车已是“既定国策”，难题已经提到“作为万物之灵的人”的面前，那么这里也要贡献一条“国策”，那就是全国各大中城市迅速制定限制小汽车使用的“国策”。

怎样限制？一是赞成很多同志提出的意见，限制公费购车、养车。二是征收高额道路牌照税、高额停车占地费、高额废气排放费、超额用油附加费。高额空车或不满足行驶费、外地车辆按停留的时间的附加费等等。三是在空间上和时间上限制小汽车的行驶，规定大客车对小汽车使用道路的优先权。

当然，更力重要的是大力发展大型公共交通，这也是必须付诸实行的国策。

（原载于《中国青年报》1994 年 4 月 6 日）

## 我的汽车观

· 赵忠祥 ·

最近凡尔纳（1828—1905 年）的曾孙找到了这位科学幻想小说大师的一部书稿。这部书稿的内容对 20 世纪的一切科学发明及应用犹如神算，没有一项落空。当年他在书中的预言使得这部书石沉海底，因为任何一位书商都不敢同意他当时的幻想。可是，世事就是难以解释地完成了凡尔纳的幻想。

在这部书中凡尔纳提到了汽车并进而描述成现今的样子。大约在他成书后十多年即 1886 年第一部汽车问世了。

但是这位科幻大师忘记预言汽车尾气将对人类生存环境造成的巨大污染以及地球上石油资源还能使这些 4 个轮子的小铁壳跑多久？这一切并非常人所能解开的难题。

汽车还是如潮般地发展起来，如今在大城市，汽车的内涵也早已超越了代步工具这一功能，越来越成为显示财富与价值或能力与身份的标志。于是街上奔跑的汽车几乎年年月月天天更新换代、川流不息、流光溢彩、夺人眼目、招摇过市。越来越增多的是私人汽车，或是利用公款满足私人自尊自荣的追逐攀比的豪华车型。不能不说这滚滚车流里承载的是现代物质生活不断提高的信息，也不断散播着自我炫耀的俗气。

一个朋友在饭桌上问我：“你现在开什么牌子的车？”我回答他：“我至今还没买车。”他冲窗外一指自己的名牌新款小车，不免流露出几分得意，或许也有一丝同情，“你不至于吧？”是的，我不至于买不起一辆很多人都能买得起的车，但我真的不打算加入这时髦的行列中。

我并不打算以年老之躯继续顶风冒雪骑自行车，也不能以熟悉的面孔挤进公共汽车让一些人起哄，只好“打的”。我也喜欢“打的”。用不着保养车子，用不着为停车场发愁，用不着跟人家无穷尽地比。钱多或有地方报帐时打每公里 2 元的“的”，要不然就打“面的”。

汽车是不能离开的代步工具，但我不想像牵条狗似的老惦着它。

（原载于《中国青年报》1994 年 12 月 1 日）

## 应防治汽车污染

· 樊元生 ·

发展汽车工业带来环境污染。这就要求治理污染的相关措施必须跟上。

要预防和治理汽车污染，应从这几个方面来考虑。一是要加快汽车技术改造步伐，提高生产水平，汽车的主要部件要减少排放，尤其是家庭用车更应考虑到这些问题。二是加强执法力度。《大气法》要有明确规定，新车要有环保机构认证，否则不允许出厂上路。三是要加强道路检测，及时了解排放污染情况。四是要求汽油无铅化，通过罚款、税收等办法鼓励使用无铅汽油。五是管理体制上要体现出环保部门为执法主体，协调各部门共同治理污染，六是制定标准，通过各种标准来促使企业进行技术改造。此外，还可通过公众参与形式，组织群众进行监督、举报。

(原载于《科技日报》1994年12月16日)

## 停车场问题如何解决

· 栗元珍 ·

我不赞成轿车进入家庭。轿车家庭化不是简单的事情，有很多问题有待研究和解决。

中国现有的老住宅区，都没有停车场，要在这些住宅区建停车场，既不现实也不可能。最近有关轿车进家庭的问题搞的很热，对停车场的问题谈论的也比较多。但是，我国近十几年来建设的住宅区，都没有停车场，也没考虑到停车场的问题。甬说停车场，就连住宅建设的“三大一小”问题，喊了这么多年也是如今才实现。

从长远发展来看，新建的住宅区要考虑到停车场的建设，但是如何建？还有许多问题需要研究。应如何设计？应建多大规模，多大面积，等等，有许多具体的问题。在中国这样一个人口多，土地资源等有限的国情下，鼓励轿车进入家庭，仍是一个应充分考虑后再决策发展的大事情。

（原载于《科技日报》1994年12月16日）

## 信息化社会要有新思路

· 顾孟潮 ·

目前来看，轿车进家庭会带来停车场、城市交通混乱及环境污染等一系列问题。我国城市公共基础设施欠帐太多，连公用停车场都没能很好地解决，私人停车场就更无从谈起。此外，还面对轿车安全、性能、价格等一系列现实问题。

发展汽车工业，要进行科学决策，不能只听汽车专家的意见，还要考虑城市建筑、环保、社会心理学等方面专家的意见。

从汽车的诞生、发展来看，汽车带给人类的灾难是深重的，汽车面临着换代问题。对此国外一些国家已经认识到，转而又去发展公共交通事业。因此，在决定发展汽车工业之前，我们应有超前考虑、慎重选择，科学决策。

在进入信息化社会的今天，城市发展，住宅建设都向着智能化方向发展，电话购物、家庭办公等都逐渐变为现实，传统的观念受到激烈的冲击。因此，我们的发展也应该有信息化阶段的新思路，而不是抱着工业化阶段的旧思路。

（原载于《科技日报》1994年12月16日）

## 私人轿车与“排气量”

· 郑渊洁 ·

我在 1991 年拥有了自己的轿车，这其间的甜酸苦辣足以谱写一曲私人轿车咏叹调。中央规定领导干部乘坐的轿车的排气量不能超过 2.0。我补充一条，如果您的个人排气量没有超过 2.0，您千万别买私人轿车，否则，您就是花钱买气生。因为，当您驾驶着自己的汽车外出归来后，如果行车没有发生任何麻烦，汽车没有出现任何故障，车身外表没有任何损伤，您不会为此兴高采烈，您觉得这是理所当然的。而一旦发生了下述任何一件事，您的情绪一准败坏。

新车上牌照之前要去验车，检测汽车使用的是进口检测线，但这并非能完全排除人为刁难的可能。比如检测制动系统时，如果检测员的脚踩得比较疲软不那么彻底，您的车的制动就不会合格。我的新车是从制造厂提货的，提货时收了上千元的出厂调试费。而这辆被调试得几乎符合航天飞机升空标准的新车上了检测场的检测线后，竟然有 80% 的项目不合格！如果您准备自己修理，那您就永远别想拿到牌照了，您必须在检测场为您提供的修理车间修车并交数目可观的人民币。我的车经检验“制动不合格”（多项不合格之一），到了修理车间，那小伙子让我给轮胎放气，说是轮胎瘪了，制动就灵了。当我经历了过五关斩六将后终于拿到全部盖有合格章的验车表时，我的汽车已经开不走了。如果只此一次也还能忍受，而类似的验车每年必须有一次。想必所有私人车主都有同感。一次我去燕莎商城，将车停在门外。出来后，两个车门被撞瘪了，肇事者杳无踪迹。我想起有一次去香港也碰到类似的情况，一位香港朋友驾车和我外出，办完事也是发现车被人撞了，而肇事者却给车主留了一张纸条夹在雨刮器上，上边写着肇事者的地址姓名。正当我站在燕莎门口在心里大骂国人素质差时，一位目击者告诉我，是一位外国人驾车倒车时撞了我的车后跑了。最令车主生气的，莫过于您的汽车无缘无故地被人用钥匙、钉子之类的利器划伤。您是私人车主，一般不会有专职司机为您看车。当您去办事时，您不可能将您的车一起带进饭店宾馆或房屋内，您只能将它孤身一人“遗弃”在室外。即便您将车停在收费停车场，也难免“阶级敌人”对您的车施暴。我的汽车的车身已是伤痕累累、而且几乎全是在收费停车场被划伤的，而且从划痕高度判断全是成年人所为，而且看车人一概拒赔。其实，骚扰汽车并非中国特色。乔丹的爸爸驾驶儿子孝顺他的凌志 600 在美国高速公路上不是被两个正宗美利坚小伙子盯上了想要这辆而且居然开枪打死了老人家吗？另一个美国小伙子跑到新加坡往停在路边的私人汽车上涂油漆不是被新加坡法院判决抽四鞭子，就连克林顿先生求情不也只减了一鞭子吗？可见，由于私人汽车的性质是车主将自己的财产“扔”在户外，因此，它在全世界享受到的非人待遇是一样的。只不过，人家收入比咱们高，车价比咱们低。丢一辆汽车就跟咱们丢一辆自行车似的，汽车被划伤就跟咱们的自行车被划伤似的。

康德说：生气是拿别人的错误来惩罚自己。买私人轿车，如果您的排气量不足，无异于花钱给别人提供犯错误的机会，再拿别人犯的错误的惩罚自己。

（原载于《中国青年报》1995 年 1 月 5 日）

## 清洁汽车空间

· 林炜 ·

有关研究结果印证了美国一环保机构的一项调查结果：全球几乎没有哪一个国家的人比中国人受汽车的危害更深了。

这结论似乎令人费解。因为相对世界上的发达国家来说，中国的汽车并不多，平均密度也不是最大，这是为什么呢？专家们说，中国的汽车并不是按国土、人口平均分布的，而是畸形地密集分布在一些大中城市，特别是沿海开放城市，汽车大量排放的废气和扬起的尘埃已使许多城市难见蓝天。至于汽车内的环境，就更是堪医学分析。在国外，公交车是严禁超员行驶的，而我们的车挤得像沙丁鱼罐头似的超员现象俯拾皆是，致使汽车内的负离子大量减少，氧气严重不足，损害乘客的健康，加上国人的不良卫生习惯（如在车上吸烟、吐痰等），更使汽车成为各种传染性病菌绝佳的传播场所。

“广州的一位保健专家说，解决的办法是要注意汽车的卫生，“可惜的是，我们的汽车厂家在鼓动人们购买汽车的同时，尚未来得及告诉人们怎样才能用上卫生的汽车知识。”他说，“而且，人们对汽车内不洁空气对健康的影响的认识也还很不足。”

早就关注这一问题的深圳新浩实业发展公司总经理罗益洪则认为，并非人们没有这种意识，而是国内目前尚无一种有效的汽车空气清新器，且国内也还没有开展这方面的专门研究。他说，现在许多高级轿车的驾驶台上都摆着一个类似香水瓶的东西，其实这是一种“有病乱求医”的表现，这种认为让车里充满芳香剂就能使车内那些早已霉化变质的空气得到净化的想法，与那种给臭气熏天的便坑洒上香水就以为厕所不脏的做法一样，同属“自欺欺人”。为此，在一年前他就开始筹划在国内开展一场“抢救中国乘客”的运动，向人们宣传“汽车保健”知识。国内没有此类产品，他就到国际市场去寻找，总算在韩国找到了一种价廉物美的“DH 负离子空气清新器”。目前，新浩实业发展公司已取得该产品在中国大陆的总经销权，他的“抢救中国乘客”的运动也已经在全国各地开展起来，受到了大量汽车用户的欢迎。

这不能不说是中国“第一代车主”和广大乘客的福音。据有关专家介绍，“DH 负离子空气清新器”是专为各式大小汽车里的空气净化而设计的，和其他国家的许多空气净化装置相比，具有无马达噪音和空气净化率可达 99% 的最佳性能。

罗益洪说，以外国产品开路，只是他这项工作的第一步，他要以此唤起国人用车卫生的意识，继而组织国内的有关专家研制生产自己的汽车空气清新器。对这位中共十四大代表舍去其在深圳康佳公司的副总经理位置，出来闯荡这么一个完全陌生的领域，许多人都表示不解。但他说：“当你知道全球发达国家中，已有半数以上的肺癌、肺结核、肺气肿、支气管炎等疾病患者是因为常常乘坐空气不洁的汽车而引起的时候，你也不会坐视国人重蹈西方国家覆辙的。我们再不能像有了车才修路那样对待用车的卫生问题了。”

在一次环保研讨会上，专家们发出这样的盛世危言：如果中国再不解决汽车内外的污染问题，再有 10 年、20 年，当中国的人均汽车拥有量达到发达国家的比例时，国人将有一半要因乘汽车而病倒。此时，当你已经拥有一辆汽车的时候，有没有想过还缺少一样什么呢？

(原载于《中国青年报》1995年1月5日)



## 公交：头一把交椅

· 杨珂 ·

建国后，我国城市交通方式一直以自行车和公交车为主，随着人口与社会的发展，80年代以来，交通日渐紧张起来，你不妨了解一下记者在采访中了解到的数字，就明白为什么了：1993年中国城镇居民每万人拥有公共汽车、电车才6辆，而国外80年代初是12—20辆；城市人均占用道路6.5平方米，而国外1985年已是15~20平方米，更何况世界上大城市公交结构多以地铁和轻轨为主，公交线路专用，我们焉能不挤不堵？

那么私人轿车发展会不会使我国交通进一步恶化？为此，笔者采访了有关方面，城市规划协会交通所有几个学者认为“关键是打好时间差”，在小轿车成为城市主要交通工具之前，把公交系统完善起来，否则像洛杉矶那样，当因使用汽车改变了城市用地结构和人口分布模式后，公交已无法组织，成为几乎没有公交的城市，而中国人多的状况离开了公交车是行不通的。机关中一位多年从事城市公交管理的负责人谈到：政府制定发展战略应倾向于优先发展公交业，不要像泰国首都曼谷，由于不断增加新车，使本来就不通畅的道路阻塞问题日趋严重，一天24小时几乎都有车阻塞，平均时速1.3公里，一小时行驶0.5公里是常事，于是，出现了不少汽车上都备了尿壶，以便解“急”的笑话。

其实发达国家并不是多数人想象的那样没有公交而全靠私人轿车，也并不是任其自然发展，相反，已采用了许多管理措施，比如新加坡、伦敦的“市中心战略”（车越往市中心走，交费越多。）；德国的“驻乘战略”（私人小汽车必须在公交旁停放，以换乘发达的地铁、轻轨等，价格便宜，快速）。总之，城市交通发展并非真的“车到山前必有路”，而是需要人们积极主动地去规划管理。有识之士一再强调：不要重走西方曾走过的弯路。

另一方面，随着生活的改善，社会效率的提高，轿车进入家庭乃成必然之势，但是怎么管理私人轿车，私人轿车用来干什么？却是人们应该预料到的。公交所的学者们一再谈到轿车的“角色定位于问题：美国不同中国，人均土地多得多，公用地不紧张，所以大量使用私人轿车做为上下班的工具，而中国相反，人多地少，公用地紧张，一旦大量使用私人轿车做为上下班工具，必然改变城市用地结构和人口分布模式，使人口越来越分散，社会资源、能源耗费太大，其中一个负面效应是：必然损害宝贵的耕地！所以，美国的路子在中国走不通，中国一定要引导人们把家庭轿车用于较高层次的需求：休闲、度假、外出，而不是用于上下班的工具。日本在这一点上同中国相似，它也是这么做的。

凭心而论，城市交通问题早已在国内引起重视，“八五后期”城市交通问题加剧后，已开始形成研究的热潮，每年用于城市交通建设的投资占城市基本建设投资的比例由6%上升到1985年以后每年的15—17%，每年在20—40亿元左右，但由于机动车增加太快，问题不但没有解决，反而在一些城市更突出了，毫无疑问，中国汽车产业政策的出台，给下一个世纪一二十年代的城市建设带来了更加严峻的挑战。

（原载于《中国青年报》1995年1月5日）

## 道路：翻几个跟头

· 陈连山 ·

1988年制定的《道路管理条例》中说，道路是指公路、城市街道、胡同里巷、公共广场、汽车场以及行人车辆通行的地方等的统称。生活在大城市的人对汽车和道路的关系体会是比较深的，经常乘车的人最头痛的莫过堵车。问一问周围的人对汽车和道路感触更深的是什么，回答汽车翻着跟头增加，道路也变化但跟不上趟的准占多数。

据了解，北京市随处可见的黄色“面的”约3.2万辆左右。这些满街跑的出租车一方面满足了人们乘车需要，另一方面也引发了“过多、过滥”的非议。这支出租车大军仿佛一夜间就增加了首都机动车密度，交通阻塞现象跟着便多了。近些年，北京陆续修建了几条环线 and 高速公路，缓解了交通拥挤状况，但前景仍不容乐观。有关部门曾检查了全国的874个城市，发现有99个城市的道路拥挤、车辆阻塞现象严重。

我国城市主要交通道路网络标准格局是“五横五竖两（三）环”，就是说干线道路横竖最低要有5条，环线路2—3条，这样才能满足一般交通需要。然而，有关部门的调查结果表明，当前我国70%的城市没有干道网，次要路及小区路等的修建相对于城市建设整体而言也是落后的。其原因，建设部的同志介绍一是城市内拆迁修路难度大；二是没有专门的资金供应。我国每年城市修护费有几十亿元，其中用于城市道路修建的不足20个亿。

据了解，北京每年道路增加7%、车辆年增加25%，上海市1992年与建国初期相比机动车增加26倍，非机动车增加32倍，道路仅增长1.3倍，而且60%的道路已超龄老化。

1990年国家检查35个城市，只有8个城市道路是合格的，不合格的占70%。一项测算显示，汽车增加70%的使用量用于城市内。这样，城市内增加的车辆不仅造成了行路难，车辆停放也成了突出问题。

据了解，我国城市新建居民小区中，多数没建停车场，私人买了车没地方放的现象屡见不鲜，修建了停车场的地方不能满足需要的现象也很突出。北京饭店的停车场有200个车位，高峰时却有400—600辆车要停放。上海有一个4.18平方公里的商业区有5000个车位，高峰时竟有超出的3000多辆停放在路上。不少修建了地下停车场的单位也没有发挥相应作用，相继用于了其他经营，借道路停车现象在各城市变得也就普遍了。

美国有1亿6千多万辆汽车，合两人一部，是我国目前600万辆的27倍。其公路已达650万公里、高速公路8万公里，是我国的100多倍。然而，美国的交通阻塞也是世界闻名的。国内大城市道路面积占城市总面积一般在15%以下，国外同类城市则达20%—30%。

据说，泰国首都曼谷的路面由于不断被新建筑占去，没有多少空间可修公路。很多商场因为考虑到将来曼谷的交通很有可能阻塞到人们难以动弹的地步，所以都不愿意去曼谷开办，交通使经济付出了代价。

可喜的是，不少城市通过其他渠道筹集了修路款，城市道路的改善再现曙光。1994年，北京通过社会集资和土地使用权出让获得的交通投资约占当年交通建设投资的2/3以上。

（原载于《中国青年报》1995年1月5日）

## 钢铁对汽车说无故事

· 耿炳玺 ·

同汽车行业相关的最大行业就是钢铁，所以我对汽车行业和当前报纸上关于家庭轿车的文章都很关注。

我国以往宏观上的失控造成汽车用钢种国有化率的先天不足。主要有以下原因。

1. 国内汽车行业散、小、多，让钢铁行业很难提供服务。据不完全统计，我国汽车生产厂家大概有 150 多个，其中载重车 80 多家。客车 60 多家，小轿车 7 家，汽车配件厂家大概有 3800 多个，你搞 5000 辆他搞 3000 辆，技术、物力、资金都不行，可就这样搞下去了。这种状况让钢铁行业很难办。为了张三就 2—3 万吨，为了李四也 4—5 万吨。而上一台轧机就几十万吨、上百万吨，怎么可以只为谁生产几吨呢？尤其现在钢铁缺口很大，板材无所谓给不给汽车，别的地方已经不够，为什么非给小批量呢？如果汽车用钢走向批量化就值得下大力量去做，同时汽车用钢的国有化条件就有了。

2. 合资多头引进，外商坚持用自己的钢种，国内钢铁业很难配合。现在引进的小轿车、微型车、大客车、载重车不止是“八国联军”，甚至十几国联军都不止。小轿车有“奥迪”、“桑塔纳”、“标致”、“富康”、“捷达”等等，微型车有“长安”、“昌河”、“大发”等等，大客车有南斯拉夫的、美国的、德国的，最少有 7—8 个国家，载重车有斯泰尔、斯柯达等等。“奥迪”强调一定要用德国钢种，“大发”要用日本的，“标致”要用法国的，都不是中国的钢种。如果这些钢种相对靠拢一下，不能说你这辆车非要你的钢种，他的车只能用他的钢种，接近的就用一种，你 10 万吨，他 10 万吨，加起来 20 万吨，形成批量了，也就好办了。

3. 汽车用钢国有化率上不去，主观客观各有原因，中国钢材质量确有差距。由于国内钢铁市场一直不错，东方不亮西方亮，所以从我国主观上对汽车用钢研究不够，重视不够，现在正在做工作改变这个状况。从客观上说，国内厂家形不成规模，合资厂家形不成批量，冶金部门做起来都很难。至于国内钢材品种和质量上，确实存在差距。

1993 年汽车用钢 350 万吨钢，目前国内能满足的大约 200 万吨，剩下 150 万吨的口子主要差在品种和质量上。

应该强调的是，汽车材料主要是钢铁，钢铁中钢材占主要成份，在钢材中板材和优质型材又占主要成分。在轿车用钢中板材和优质型材的比例是 80% 到 90% 左右，在载重车用钢中板材、优质型材占 80% 多。小轿车用钢的要求要高一些，基本上代表了板村里高质量、高水平。对这些材料，目前解决起来还有一定困难。

钢铁和汽车发展关系密切，必须集中生产厂家，集中引进车型，集中技术攻关，使汽车业尽快成为支柱产业，以带动钢铁等相关行业的发展。

但目前我国汽车业仍处在散乱状况，一定要在宏观上加强控制：

首先，集中生产、集中引进，为钢铁行业搞国产化创造条件。提高轿车的国有化率，就必须扩大产量。象汽车这种行业一定要集中，集中几家大厂，重点引进几种车型，把规模搞上去。这样钢铁行业就可以在国内采取措施了，要不然我们只能先解决象奥迪、桑塔纳这类产量大的，小批量的没办法。

其次，汽车行业要联合相关行业集中技术攻关，带动相关行业发展。从大的方面说，汽车工业一个是制造技术，一个就是材料，材料主要是钢铁。汽车工业要成为支柱产业，必须要集中技术攻关，和相关行业共同消化引进的技术，要解决这个问题，需要国家来组织，要下大力量集中力量打歼灭战，把别人的技术变成自己的。在这方面韩国的经验值得借鉴。

目前国内轿车用钢也是外国的，我们先接受它，然后消化它，消化之后自己的东西就出来了。现在我们用自己的冶炼工艺炼出了一个钢种，和德、日的钢种性质一样，并且不低于它们的性能。随着汽车行业的发展，我们要不断地采取措施来满足它的需求，因为汽车，尤其是轿车要的东西都是比较好的，通过满足这种需求就促进了钢铁行业的发展。

汽车行业要走向市场，政策保护不可能持久，汽车市场将带动钢铁市场。前几年我们还认为家庭坐小轿车是不可能的事情，市场经济一发展，有人手中有钱要买车，中国有条件发展家庭轿车了。许多外商也看好中国轿车市场。现在一辆国产桑塔纳 18 万、19 万，切诺基 18 万多，价格比国外高多了。因为我们的汽车行业受政策保护，可以有这样的价格。1994 年 10 月汽车展示会上外商为中国设计的轿车，车型不错，价格也便宜。购车人为什么不买物美价廉的车呢？所以我们的汽车行业一定要走向市场，要经得住市场的考验。要保护是因为现在受不住冲击，怕一下子被冲掉，但长期保护也不行，如果这样很可能就把汽车行业的前途给断送掉了。

走向市场就有竞争，看谁能降低成本，能提高生产率。降低成本就包含了用国产钢种，提高效率就要提高生产规模，集中大厂，淘汰没竞争能力的厂家，这样汽车市场就能带动钢铁市场了。

（原载于《中国市场经济报》1995 年 1 月 5 日）

## 轿车工业该怎么发展

· 陆彩荣 ·

从社会的发展角度看，轿车进入家庭是不可避免的，也是我国城市化进程不断加快的必然结果，同时，也应看到，中国轿车进入家庭将带来一系列社会问题，西方国家在轿车发展的道路上已经积累了太多的经验教训。

### 先车之忧而忧

1995年2月6日的德国《明镜》杂志以《我们生活在困境中》为题，描述了泰国首都曼谷的交通情景：今天，曼谷市中心的交通已经成为一个恶梦，车速平均每小时4公里，许多车内不得不装上了小便器。一些学生5点钟就得起床赶路去上学……

世界科学界注意到：盲目发展汽车工业也带来了太多的“后患”：空气噪声污染，高耗资源，散热增温，干扰电波，车祸成灾，威胁人身安全，仅车祸一项，1994年全球造成的死亡人数就高达50万。

北京市交通管理局副局长段里仁指出，在小轿车尚未大量进入家庭的今天，全国31座百万人口以上的特大城市交通流量多半已超负荷，出现城外交通尚可、而市区交通堵塞的“四肢发达、心肌梗塞”现象，全国城市平均车速已从50年代的每小时30多公里下降到现在的12公里左右。

有钱就能买车，但不能随之买来道路，尤其是大城市拆迁、改造非常吃力，上海的成都路高架改造耗资就多达近20亿元。

据中国城市科学研究会副秘书长陈为邦介绍，现在我国城镇人均道路面积仅为6.5平方米，道路在城市面积中的比例也仅有4%，还不到发达国家的1/5。而且我国70%以上的城市未形成道路干道网，断头路很多。

世界上城市道路面积率在20%以上比较合适，而我国到本世纪末的国家标准仅为8—16%。

这就是我国轿车工业面对的现实：从城市发展的需求看，从轿车工业抗击海外“列强”说，从发展支柱产业的经济理想出发，我们无疑要大力发展轿车，但从人口、环境、土地等现实的条件与压力着眼，建设部城建司副司长林家宁认为：我国至少在20年内不具备轿车进入家庭的条件！

### 发展轿车不能单从工业角度出发

早在70年代，我国就提出了以发展卫星城市为依托的大城市建设思想，但20多年来“卫星城”发展并不理想，很重要的原因，就是缺少相应的交通支持。

中国社会科学院工业经济研究所赵英指出，交通工具与交通结构直接影响着城市的空间形态、土地政策及其经济布局。美国政府从冷战出发修建的8万公里高速公路，就不仅促使美国经济迅速成为车轮经济，也使城市连绵区的开发成为可能。从我国城市发展政策角度出发，只有大力发展小轿车，才能实现其战略目标。

时代在变，发展轿车工业的思想也要随之转变。不久前，联合国通过了

纲领性的人类社会发展文件——《21 世纪议程》，明确提出了“可持续发展”的建设思想。它提醒人们在任何一个发展中都要考虑到能源、环境的影响，强调人类的历史职责。为此世界各国开始重新审视交通发展战略。

丹麦：旅客运输要从以小轿车为主转向公共汽车与铁路为主，以减少环境污染。

英国：鼓励骑自行车。政府投资 500 万英镑修建 95 公里自行车专用道，并在一些城市实施铁路畅通工程，用铁路把城市外围连接起来。

有关专家指出，我们发展小轿车的目的也不能单纯从工业角度出发，发展交通的目的是为广大群众提供便捷、舒适的现代化交通服务，提高工作效率和生活水准。因此，西方国家的“前车之鉴”我们要尽可能地避免，从现在起就要及早考虑发展小轿车工业可能带来的弊端，缩短可能出现的痛苦过程，使之从一开始就走上一条健康的发展轨道。

为小轿车定位，使之在我国交通构成中找到自己的确切位置，是轿车工业健康发展的必要条件。也只有这样，中国轿车才有可能顺利进入家庭。

（原载于《光明日报》1995 年 3 月 31 日）

## 诺贝尔奖得主谈车

· 周艳秋 ·

1995年3月，美国华盛顿大学75岁的道格拉斯·诺斯教授应邀前来参加“北京大学中国经济研究中心成立大会”。他曾与芝加哥大学教授罗伯特·福格尔共同荣获1993年诺贝尔经济学奖，两人被称为“新经济历史研究的先驱”。

3月10日上午九点，如约前来的记者坐满了北京友谊宾馆1051房的客厅，目光全都集中到那位态度和蔼，长着白色络腮胡子的老人身上。笔者见缝插针地问了几个离正题太远的问题。

诺斯教授不太喜欢驾驶，他说自己仅仅是会开车而已。“在美国会开车是一种需要，否则你将寸步难行”。汽车带来了交通阻塞和环境污染，这令诺斯教授深感头痛。他说，如果有另外一种交通工具能解决这些问题，我想会更好一些。

诺斯教授在美国拥有两辆车，但都不是名牌。一辆是在城市里使用的微型面包车，另一辆是在乡间行驶的四轮小货车。这辆小货车可以敞篷，诺斯教授喜欢开它时那种赛车般的感觉，他说：“真带劲！”当然诺斯教授也喜欢名牌车，他现在就认为克莱斯勒车是最好的。过了一会儿，他又笑着补充说：“因为我小舅子是卖这种车的”。

诺斯教授是一位非常“绅士”的人。采访当中，他起身为一名被阳光烤着脸的女记者轻轻拉上了窗帘。但当我问他是否觉得“好车如贤妻”的时候，他却把手指放在嘴唇上，小声说：“嘘，这可不能告诉你，我妻子正在里间呢。”

说到轿车进入中国家庭的事儿，诺斯教授认真地说：“恐怕很难。首先公共交通设施就是一个问题。”他说，人们在有钱之后总忍不住想买车，车又带来了许多麻烦。“所以说人越有钱，麻烦就越多”。诺斯教授笑起来，两眼炯炯有神。

（原载于《中国青年报》1995年4月6日）

## 敢问路在何方

· 徐唐龄 ·

50年代，初出茅庐的诗人邵燕祥热情地高歌：《中国的公路呼唤汽车》；80年代，历经风霜的诗人邵燕祥冷静地慨叹：《中国的汽车呼唤公路》。

市场经济首先是市场。“致天下之民，聚天下之货”，是人流物流的位移。价差形成的势能，使商品和劳务的供求有吸力和斥力，它们的空间运动，是载体和途径的统一。除了信息流可借助电波光缆等通讯设施传播外，人流物流需要交通运输。当今中国，内河运量太小；铁路负荷太重；管道索道作用甚微；民航的银燕尚未垂青寻常百姓家；即便敞开海洋的大门，广袤国土上的交通工具只能是汽车。

汽车的运行，在人间而非天国，在地表面而非空中，四个轮子的怪物并未纳入飞行器之林，它需要在广大城乡找到现实的道路。

20世纪初，亨利·福特先生断言：“有多少汽车，就能开出多少道路”。他的宏愿化成了伟业，从“大苹果”纽约港到西海岸的洛杉矶，从北部的滑雪场到南方沐浴着阳光海水的沙滩，福特先生和他的后继者们用1.89亿辆汽车开出626万公里道路。有了车才有了道路，有了道路才有了城市。洛杉矶道路面积与停车场面积是1比1，而两者之和又占了整个城市面积的一半。

有人把各国的道路占国土的系数（KM/KM<sup>2</sup>）作过对照：日本是2.97，德国是1.96，美国是0.67，印度是0.58，而我国现在只有0.09，这里且不说路宽与路质。我所在的城市，45年来道路确实成倍地增加了，但人口却成十倍、车辆却成百倍地增加了。而辐辏密集的市中心，唯一的停车场却消失了，在那块“被遗忘的”角落，高矗起一座日进斗金的商业大厦。

汽车是有效率的，但当走投无路时，却失去了效率。拥挤的人群和拥挤的车辆争夺有限的道路资源，城市以逶迤的栅栏分流了人和车，让过往行人一看二慢三通过。“大老爷（轿车，为大腕大款所拥有）当仁不让，二老爷（大客车、货车）摇摇晃晃，三老爷（自行车，上班族的坐骑）见缝插针，四老爷（摩托，或称“一脚踹”，垂涎轿车又做视自行车的阶层）横冲直撞”。交警和监理部门告诫司机让车蠕蠕爬行，而人和车仍在跳起无序的华尔兹。在展品式的高速路段，不时有多米诺骨牌挨个儿撞挤，车轮下倒下的纪录刷新了一大战役。

汽车是讲公平的，但当走投无路时，也就谈不上公平。美国的丹尼尔·贝尔先生从社会文化的角度，把汽车誉为大众消费的象征和新价值观的传播者。但我们的汽车，却明文规定与官阶挂钩。当上班族一次次地被公汽所遗弃或在车上“被挤成照片”时，侧目而视屁股冒烟的轿车也就七窍生烟了。请采风的圣人到这儿来吧：“任你工资发不发，我买我的桑塔纳；不管纱帽多少级，一样都要买奥迪”；“全厂努力干，赚它几十万，买了乌龟壳，坐上王八蛋”。是不象话啦。

汽车要在城市中普及，得把大大小小的旮旯胡同夷为平地；汽车要向农村中扩展，得让现有的大量农田化为黑色路面。不过，一旦共有资源被汽车所垄断，谁能担保拦路不会密布由长凳竹篙横成的“收费站”，以及“若从此地过，留下买路财”的剪径强人？西方世界的夕阳，能否化为东方的朝阳？

20世纪是汽车的世纪，21世纪又是何物的世纪？



也许，车到山前必有路；不过，敢问路在何方？

（原载于《中国经济时报》1995年5月16日）

## 养一辆车要多少钱

· 梁文 ·

让我们看一个详细帐革：夏利微型车初买费 8.4 万元，附加费 0.72 万元，车辆使用税 220 元，牌照验车费 210 元，每年交保险 1200 元，养路费 900 元，燃油费按年 2.5 万公里共计 1000 元，维修费用每年 2000 元，停车费 700 元，不可预计的费用近千元！每年维持费算下来共 6500 元！也就是说每月平均需要 500 元钱。如果按维持费占家庭收入 10% 来算，则月收入在 5000 元以上才能保护好车。

“买车容易，养车难呀！比养个孩子还费钱”！车主普遍有这个说法。这些支出还只是一笔正常的开支，包括购车附加费、养路费、保险金、轿车使用税、燃油费、维修费、停车场费、不可预算费。购车附加费是 1985 年 5 月 1 日国家在全国范围内向所有购置和使用车辆的单位、个人征收的一种用于公路建设的专项交通规定费，征完购车费，国家发给购车者由交通部统一印制的车辆购置附加费凭证。凭车购证，购车者方可为车辆办理入户存档手续，领取车牌及行车执照。保险费是不可缺少的，驾车人可能撞伤别人，也被人撞伤，万一出事，经济责任相当严重，买保险图个心理平安。燃油费、停车费等必不可少。

最令人忧虑的现象是一些人养车用车费明明白白属于挨宰性质。1994 年国家取消“控购”后，明令停止执行各地区以各种名义收取购车附加费，但仍未贯彻实行。收费名目五花八门甚至闻所未闻。如控办费、社控费、购置小汽车调节基金、社控定编费、临时牌照费、城市教育费、铁路无人看守道口监护费”等，让个人用户瞠目结舌望而止步。

（原载于《中国经济时报》1995 年 5 月 16 日）

## 汽车文明是什么

· 赵英 ·

也许除了电话、计算机等传播信息的产品外，还没有其他产品能够象汽车那样深刻地改变了人们的生活方式。在发达国家人们的生活方式带有强烈的汽车文化的印迹，人们的行动、思维有相当一部分是建立在使用汽车的前提和基础上的。

在我国，随着人们对“轿车进入家庭”的关注，种种“汽车热”的现象大量出现。书摊上《外国名车》一类的画册畅销，汽车博览会上拥挤不堪；办驾校成了生财之道，拿驾驶执照成了最时髦的事。中国还没有汽车文化，但汽车文化的种种前兆已开始在中国出现。什么是汽车文化呢？

汽车文化实际上是轿车文化。因为载重车只是用来进行生产、经营性的活动，与每个人的切身生活关系不太密切。而只有轿车才有极强的渗透力，影响到人们的衣食住行各方面，才深刻地改变了人们的生活方式。西方国家大城市的布局，是以存在大量私人轿车为基础的；人们的个体行为方式也是以轿车为基础的。围绕轿车而发展起来的形形色色的服务设施、附加产品成为现代化和时髦的象征。人们在设计、选择轿车的型号、式样、色彩时，形成了汽车美学等，也即汽车文化的重要组成部分。

在我国也可以印证这一点。我国生产载重车已有 40 年的历史，但人们从未把汽车文化作为一个问题提出来，原因无他，就是因为载重车对人们的生活影响力、渗透力都大小，仅有的一点轿车又为政府官员乘坐之故。只有轿车成为平民百姓日常生活的一部分时，汽车文化才能形成。

汽车文化意味着新的时空观。汽车，使人们的活动速度大大提高，活动范围大大扩展。汽车文化，意味着在汽车时代，人们普遍用一种新的眼光去看待周围的空间，去体会新的时间观念。

铁路，由于其是一种“线”的运输工具，且极具“集体性”，因而对人们时空观的影响比不上汽车。航空，由于其是“点”的运输工具，且价格较贵，因而对普通人的影响也比不上汽车。汽车，由于普遍地渗入了人们的生活，尤其是轿车对人们的生活影响更大。以北京为例，过去人们把坐公共汽车跑一趟郊区，视为长途，而且一般来说，一天的时间就消耗了。今天，人们已把天津视为郊外了，当天往返并非难事，正因为有了新的时空观，人们才敢于设想此“星期日工程师”的方式，把城里的科技人才请到乡镇企业去发挥作用。有了新的时空观，人们思考工作计划、安排工作的方式都已经并将继续发生巨大变化。实际上，现在北京人在郊区购买小楼，正是建立在开小轿车往返的生活方式基础上的。

汽车文化意味整个社会更加讲求效益。随着人们形成新的时空观，整个社会生活节奏加快，更加讲求效益。这一效益，来自最大的节约——时间的节约。汽车文化所导致的人们的快节奏，高效益进行工作、生活的习惯，必将使讲求效益成为整个社会的共同心理状态，从而使汽车的使用更为普及。

汽车文化是更为个性化的文化。火车、飞机都是“集体性”很强的运输工具，而汽车尤其是轿车则是“个性化”的运输工具。轿车扩大了人们出行时的选择范围。星期天、节假日，人们可以根据自己的愿望，前往不同的地方。而轿车没有进人家庭时，人们往往只能等待单位组织集体的出游。

同时人们对轿车的选择也导致人们消费的个性化。实际上现在发达国家在生产汽车时采取多品种、小批量混流生产方式，就是为满足轿车消费者不同层次的个性化要求。

轿车的大量使用，还增加了人们私生活的非透明部分。这也是轿车更加受到人们的喜欢的原因之一。

汽车文化与汽车美学。随着人们对汽车尤其是轿车的了解和喜爱，随着轿车大量进入家庭，必将兴起与轿车密切相关的“汽车美学”。这种“汽车美学”，实际上是现代工业文明的一种副产品，汽车，无论从造型、使用时的感觉、色彩等方面看，都是工业品中最能唤起人整体美感的一种，它往往曲折地反映出人们对力量、速度的追求，对男子汉象征的追求与赞美。在这个意义上说，汽车美学的兴起，对我们这个文化生活中缺乏阳刚之美的时代，倒不乏振奋人心的作用。

汽车文化意味着社会更加趋于平等。我国的轿车消费，过去是官员，现在加上了企业家、大款。随着轿车大量进入家庭，这一社会差距的明显标志将成为人们普遍的生活方式。那时社会各阶层之间的差距，从外观上看将明显地缩小，人们对轿车也不再从心理上存在今日的种种不舒服感觉了。

（原载于《中国经济时报》1995年5月16日）

## 巴黎人的交通工具

· 亚文 ·

在法国，拥有私人小汽车的人不计其数，差不多平均每两个人一辆小汽车。

开着自己的车上下班固然很方便，可是也有不少麻烦：首先自己得有车库，否则夜里停在外面总是提心吊胆，不是怕被偷就是怕被撞；汽油价格不断上涨，让人望油兴叹；巴黎市区内街道狭窄，而且停满了汽车，找个停车位往往要转上好几圈，有时根本就找不到停车位，只得打道回府；最令人头痛的就是堵车，尤其是上下班的高峰期，停滞不前的汽车象望不到尽头的长龙，坐在车里的人烦躁不安，大有欲速则不达的感觉，所以许多巴黎人就是有车也不开，宁肯乘地铁。

巴黎的地铁的确很方便，四通八达，车流通畅。巴黎的第一条地铁线是1900年巴黎举行万国博览会时通车的，经过不断的翻修扩建，到目前为止共有15条线路，纵横180公里。每一个地铁站口和地铁里站台的墙上都贴着画有地铁线路图的巴黎地图，每一节车厢里都注明起点站、终点站和各站的站名，在哪站换乘哪线地铁也有标志。首班车凌晨5:30发车，末班车在1:15结束。每辆车与每辆车的间隔时间不长，车速也比较快。只要不出地铁，一张地铁票可以来回随便坐，想去哪去哪。如果买一本10张的地铁票会更便宜。可以说地铁已成为巴黎人日常生活中不可缺少的一部分。另外，为了满足巴黎人对公共交通工具不断增长的需要，巴黎交通管理局与法国国家铁路公司联合创建了高速地铁，与普通地铁相连，可延伸到巴黎的各个郊区。

用同样的地铁票也可以乘公共汽车，但可不是1张票。如果站数超过规定的区域，就得要2张或3张票。当然，买1张月票就方便多了，地铁、公共汽车都可以坐。公共汽车站的站牌上也标明了各站的站名，等车时如果汽车驶来，要向司机招手致意，上车从前门上，以便向司机出示车票；如果没有现成的票，可以从司机那里买。下车时从中门和后门下，要先按动车门附近的红钮，红灯一亮，司机就知道有人这站要下车。如果到站后红灯不亮，车下也没人招手，司机就可以继续往前开。如果有人从远处跑来赶车，司机会耐心地等待，而且不厌其烦地为再跑来的乘客开门。车上有线路图，有所有站的站名，还有空调，冬暖夏凉。现在又在车的前方增设了由卫星控制的电子显示屏，乘客可以通过电子显示知道自己目前的方位，离自己要去的方地方有多远，还需多少分钟方能抵达。如果遇到堵车，总调度也可通过卫星知道各个车辆的位置，究竟在哪里堵车。这一装置只是在几条线路的公共汽车上配备，1997年后将普及到40条线路的汽车上。另外，巴黎的地铁线路图和公共汽车线路图清晰易懂，一目了然，而且免费提供。

如果说坐公共汽车要比乘地铁稍微贵一点儿的话，乘出租汽车就更贵些了。但遇到特殊情况时也不得不坐。巴黎的出租车有专门的出租汽车站，司机们非常自觉地排队，按顺序接待乘客。一般来说，司机旁边的座位不可坐人，乘客都要坐在后排。碰到好说话的司机，如果多给他20法郎，他旁边的位子也可以坐。巴黎的出租司机大都友善、健谈，特别是对外来的游客，他可以像导游一样讲解所经过的名胜的典故和街名的由来，到达目的地后还

殷勤地为乘客搬运行李和包裹，临走时还不忘道声“祝你好运”。

最近，巴黎公共交通管理局局长白利先生向每位住在巴黎的居民致函，并随信寄上一份巴黎交通图。在信中，白利先生再次向居民保证他所领导的巴黎地铁和公共汽车在服务接待、清洁卫生、交通安全、信息提供、准点准时、环境舒适等方面将进一步改善，并提倡集思广益，恳请大家多提宝贵意见。他欢迎更多的人乘坐地铁和公共汽车。这无疑是一份有相当说服力的广告。

（原载于《中国经济时报》1995年5月26日）

## 爱车如爱音乐

· 盛中国 ·

我喜欢白色的车。白色看着洁净，像个大背景，车能和人融为一体。车型最好也别太复杂，简单些反而美。好的车应该像家，温馨、舒适，呆在里面仿佛视而不见，但天天见也不会觉得腻烦。花哨的车我不喜欢，人只是陪衬，车才是主题。三四十年代的老式汽车特别令我心动，前面是一个长鼻子，后面像个马车车厢。象艺术一样，质朴的、有童心的东西才有人情味，才打动人。我拉了一辈子琴，就总忍不住用看音乐的眼光去看待生活、安排生活。

有车好，缩短了距离感。现在去趟天津，感觉跟以前从家去前门似的。当然事实上半道塞车是常有的事儿。有一次我从日本坐飞机回来。在机场门口就被堵了一个多小时，那时间都快够出趟国了。所以我现在不开车，也不想学车，那太麻烦。再说一有车，就总有人来麻烦，让你去交际。现在好，谁有事儿找我，谁开车来。

坐车吧，危险事儿也挺多，不过我命大。70年代去云贵高原慰问演出，那时盘山路还没有修好。结果车走到半道，一个翘起悬空了：三个轮子在里，一个轮子在外，下面是深沟。还有一次是在哥伦比亚山区，只瞅着后面一辆车拼了命追赶我们，心惊胆战地等人走近，才知道我们的车轱辘没气了，多危险呵。前年，中央乐团买了一辆灰白色的桑塔纳，我坐着去人民大会堂听报告，不料前面的“面包”急刹车，我们的桑塔纳猛地一拐，可右灯还是撞扁了人家的屁股。那天我恰巧拉着安全把手，从那以后坐车我就总拉着它。当时是“两会”期间，实行一级交通管理。警察都过来了，一看我胸前的委员证，立马派交通指挥车送我去会场。一路上警车开道，那个威风呀。到现在我还记得总指挥喝茶的大缸子在车里晃呀晃的。

除了北京，我在日本呆的时间也比较多。不过日本最繁华的街道上私车没有国内那么多，而大多是 TAXI（出租车）。要是开私车走这种路段，一塞车你就“死”定了，一点儿辙没有。在日本的时候，我日常上班一般是让太太开车送我到地铁站，再乘地铁去公司。美国的情况又不一样，没事儿你最好在车里呆着。在一些治安比较差的地方，车不仅是交通工具，还是一种安全设施。呆车里，坏人不怎么好袭击你。有一次我从曼哈顿的公寓出来散步，马上被误认为是“有钱的日本人”而被几个黑人盯上了。后来我跑进最近的一座公寓里，打电话让朋友开车来接才算脱身。所以在美国“开车散步”的人不少。

在北京，出门办事儿我一般打，“的”，“面的”、夏利都打。也怕“面的”司机拒载或宰我一刀，不过打“的”次数多了，就总结出两个办法。一是先上车再说话，他再让你下来就不太容易了。二是装作一副很知道路的样子。当然也有不灵的时候。“面的”司机最怕堵车。看着车走不了表不蹦字儿，或者刚要蹦字儿，你让他停了，他着急的不得了。要是司机人还不错，我就安慰他：“别着急，咱们可以参照堵车蹦字儿的车给钱。”大家都挺不容易的。

要说想不想名车，也想，名车毕竟精致。不过首先得喜欢，价格也可以接受才行。不然只冲着它是“名牌”买，还是冤。

（原载于《中国青年报》1995年7月6日）

注：群言篇所选文章均按时间顺序排列。附录一：

## 中国家用轿车发展战略构想

国家计委技术经济研究所课题组

一个世纪以来，轿车作为家庭的交通工具，在全世界获得日益广泛的应用和普及，对世界经济的繁荣和社会的进步产生了巨大而深远的影响。

1958年，中国第一汽车制造厂生产出国产第一辆“东风”牌轿车，接着又生产出“红旗”牌轿车，随后上海轿车厂生产出“上海”牌轿车，从此结束了中国不能生产轿车的历史。但是，由于种种原因，改革开放以前，中国轿车工业处于缓慢徘徊发展状态。

改革开放以来，轿车市场不断扩大，我国轿车工业逐步有所发展。1987年中国汽车工业发展战略讨论会后，中国政府决定汽车工业要实行战略重点转变，从以生产载重汽车为主逐步转为生产轿车为主，从此中国轿车工业进入了新的发展时期。1993年，中国年产轿车23.4万辆，占汽车总产量的18%。

当前，全国广大居民生活正在从温饱型向小康型转变，部分居民进而向富裕型方向发展，具备购买轿车能力的家庭不断涌现，少量轿车已进入高收入家庭，发展家用轿车已经引起中国社会的广泛关注。在中国这样一个拥有12亿人口的发展中大国，如何对待家用轿车的发展，成为中国发展国民经济迫切需要研究和解决的重大课题。

### 一、发展家用轿车的必然性、重要性和轿车需求预测

#### （一）发展家用轿车是社会经济发展的必然结果。

世界社会经济发展进程表明，轿车进入家庭是由社会经济发展规律所决定的，是社会经济发展的必然结果。

人们对生活的追求是不断发展的，在不同的经济发展阶段，有着不同的追求，经济发展水平越高，人们对生活的追求也越高。也正是人们对生活的这种不懈追求，极大地调动了人们的积极性和创造性，推动了生产的发展和社会的进步。

轿车作为方便的交通工具，适应了人们对提高出行效率和舒适性的追求。这是轿车在全世界获得广泛应用和普及的根本原因。现在，在发达国家轿车已成为家庭生活的必需品，在发展中国家，轿车也已不同程度地进入家庭。美国平均1.5人一辆，西欧平均2人左右一辆，日本平均3.5人一辆，巴西、墨西哥、韩国、马来西亚等平均10—20人一辆。全世界轿车保有量达5亿辆，平均每11人一辆。

目前中国轿车保有量水平还很低，平均每千人1.2辆，处于全世界最低水平。但是，应该看到，改革开放以来，中国轿车保有量增长较快，1979—1993年，从15万辆增加到140万辆，年均增长率16%，其中家用轿车5万多辆。这种进程与世界总的进程是相同的，随着经济的发展，轿车不可避免地将逐步进入家庭。



## （二）发展家用轿车对国民经济的重大战略意义。

发展家用轿车，是把中国汽车工业建成国民经济支柱产业的关键。汽车工业是国民经济的带头产业，是创造巨额产值和效益的产业，又是波及效果大和出口值高的产业，而且长期保持旺盛的生命力。它具有作为支柱产业的优越条件。中国具有把汽车工业建成支柱产业的巨大潜力。长期以来，中国以发展载重汽车为主，由于需求有限，又难以充分体现汽车工业的水平，显然，靠发展载重汽车难以建成支柱产业。只有轿车大量进入家庭，才能为汽车工业的发展开辟广阔的前景，从而把汽车工业建成支柱产业。目前，全世界汽车产量和保有量中，每4辆汽车有3辆是轿车，其中2.5辆以上是家用轿车。世界汽车工业的发展，主要是轿车工业的发展，而轿车工业的发展，轿车进入家庭起了决定性作用。

发展家用轿车对实现中国第三步战略目标将产生深远的影响。为实现21世纪中期中国人均国民生产总值达到中等发达国家水平的第三步经济发展战略目标，必须从战略上解决好三大问题：一是满足居民日益增长的消费需求；二是创造广泛而大量的就业机会；三是保持国民经济持续健康发展。发展家用轿车是解决这三大问题的主要途径之一。世界经济表明，为了满足居民日益增长的消费需求，继家用电器普及之后，主要是提高住房水平和轿车进入家庭。轿车是高价值商品，而且在使用中不断支出费用，一辆轿车的生命期，所回笼的货币大体为轿车价格的2—3倍。目前世界各主要汽车生产国，汽车工业所创造的产值，约占制造业产值的10%，并带来约2.5倍的波及效益，包括相关产业在内，提供的就业机会，占全国总就业人数的10—20%。据测算，到2010年，中国轿车产量将达350万辆，轿车保有量约2200万辆，其中家用轿车约占2/3，轿车工业年创产值达4200亿元，年波及效果10520亿元，年购车和用车税收800亿元，包括相关产业在内提供就业机会1500万人以上。

发展家用轿车对优化中国经济和产业结构将产生巨大推动作用。（1）使中国汽车产业结构从以载重汽车为主转变为轿车为主；（2）使相关产业结构向集约化、高度化方向发展；（3）使家庭消费结构从比较单一的以衣食为主的结构转变为多元化消费结构；（4）加快第三产业的发展，提高第三产业在国民生产总值中的比重；（5）加快城市化进程，加快特大城市卫星城建设和长江三角洲、珠江三角洲、环渤海湾等发达地区群体城市的形成，推进城市产业结构的合理化；（6）使客运交通结构从公共交通与自行车交通相结合的结构转变为公共交通与家用轿车相结合的结构。

轿车进入家庭将极大地提高家庭生活的质量，加快生活节奏，增强时间观念，提高工作效率，扩大活动范围，加快信息交流，密切城乡联系，丰富生活内容，增加生活情趣，使家庭生活更加丰富多采。如果说家用电器的普及是居民生活走向小康的主要标志，而轿车进入家庭则是居民生活从小康走向富裕的主要标志。

## （三）轿车市场需求预测。

轿车进入家庭主要决定于三个基本条件：家庭购买和使用轿车的经济承受能力；家庭对轿车的实际需求；使用轿车的条件。

衡量家庭是否具备购买和使用轿车的经济承受能力，通常以轿车价格与人均GNP的比值R来表示。由于各国家庭收入结构、家庭消费结构、国内货币实际购买能力，以及发展家用轿车的政策不尽相同，因此，R值有所差异。

按照部分国家的经验，当轿车大量进入家庭时（每百户拥有轿车5辆以上），其R值波动在1.4—4.0之间。经对中国情况分析，按排量1.0升轿车正常价格6.0万元（相当7000美元）、年行驶1万公里、年使用费6千元计，中国轿车大量进入家庭的R值预计为2.0—3.0，也即人均国民生产总值为2—3万元，相当家庭年收入5万元的水平。这样，一般用2—3年的积累，可买一辆轿车，其使用费占家庭年收入的12%。

1993年中国人均GNP现值为2600元，按照预期的国民生产总值增长率测算，从全国来说，到2010年轿车还不能大量进入家庭。但是，中国各地区间、城乡间经济发展不平衡，家庭收入差别较大。一部分高收入家庭及一部分经济发达地区（城市），约3亿人口的范围，2010年轿车有可能大量进入家庭。

家庭对轿车的需求程度，受家庭消费结构、职业结构、年龄结构、文化知识结构、公共交通发达程度、家庭居住条件和生活情趣，以及社会环境等多种因素的影响。不同家庭在不同时期，对轿车的需求程度是很不一样的，是一个渐进的逐步提高的过程。而使用条件，包括道路、燃油供应、停车场、车库以及多方面的社会服务是缺一不可的，这些对家庭购车都起制约作用。

经课题组对全国14个省、市近万个年收入2.0万元以上高收入家庭进行的购买家用轿车的意向抽样调查，并运用数学模型计算，全国2000、2005和2010年具有购买家用轿车能力并有购买意向的家庭，分别为400—470万户、1550—1650万户和3750—4050万户。

在发展家用轿车的同时，中国公用和经营用轿车仍将有较大发展。2000年前仍是以发展公用轿车为主的时期，2000年以后，随着家用轿车增多，公用轿车需求增长才会逐步减少。在家庭具有乘坐出租车的承受能力，而家用轿车普及率又较低时，将是发展经营用轿车的最好时期。

经采用多种数学模型预测并与国外进行类比，中国轿车总需求量及家用轿车需求量为：2000年轿车需求量130—160万辆，其中家用轿车40—60万辆；2005年轿车需求量220—270万辆，其中家用轿车120—160万辆；2010年轿车需求量350—440万辆，其中家用轿车230—300万辆。需要指出，上述预测数，从绝对数来说是较大的，但到2010年每百户拥有轿车仍只有4辆左右，从轿车进入家庭的过程来说，这仅是一个序幕，2010年以后，将会有更多的轿车进入家庭。

## 二、发展家用轿车的战略模式和方针

中国家用轿车发展战略，要贯彻以下基本指导思想。从中国的基本国情出发。中国基本国情是：国土辽阔，人口众多，整体资源丰富，综合国力较强，但人均占有水平较低或很低。中国家用轿车发展战略，必须从这个基本国情出发，要强调节约和合理利用有限的资源。适应国民经济总体战略要求。到2000年，使全国居民生活达到小康水平，到21世纪中期，使中国经济达到中等发达国家水平。中国家用轿车发展战略，要适应这一总体战略要求，为实现这一总体战略服务。既要充分考虑到发展家用轿车的各种有利因素，同时又要充分考虑到各种制约因素的影响程度，使家用轿车发展战略建立在可靠的基础上。

### （一）战略模式选择。

综合分析，世界各国家用轿车发展战略模式，大致可概括为三种类型。

(1)“自由发展”型。即以自由发展为基本特征，国家的政策干预和影响很少，任家用轿车自由发展。以美国为代表。(2)“导向发展”型。即以政策导向为基本特征。国家通过制定有关政策，引导家用轿车向所希望的方向发展。日本、西欧等国多属于这种类型。(3)“控制发展”型，即以控制发展为基本特征。主要是一些发展中国家和地区，出于种种原因，不同程度控制家用轿车的发展。

以上三种战略并不是截然分开的，也不是一成不变的。有些国家在实行“导向发展”型战略时，也采取一定的控制政策；同样，有些国家在实行“控制发展”型战略时，也采取一定的导向政策。也有的国家先实行“控制发展”型战略，然后转而实行“导向发展”型战略，或者先实行“导向发展”型战略，然后转而实行“控制发展”型战略。

多年来，中国对家用轿车的发展，实际上是实行“控制发展”型模式。由于轿车价格过高及其他多种限制性措施，使家用轿车的发展极为缓慢。经综合分析，中国家用轿车的发展，要吸取“导向发展”型和“控制发展”型的经验，采取具有中国特色的以“导向发展”型为主的发展战略模式。

## (二) 战略方针。

为了正确体现具有中国特色的以“导向发展”型为主的战略模式，中国家用轿车的发展，要实行以下基本战略方针。

### 1. “积极、自主、长期、协调”发展。

“积极”。“积极”是针对“消极”而言的。发展家用轿车，涉及问题很多，不可能没有困难和阻力。如果消极对待，碰到困难和阻力，就会动摇和停滞不前，甚至采取各种不必要的限制措施。因此，首先必须采取积极的态度，积极地克服各种困难和阻力，以推进家用轿车的发展。

“自主”。中国是一个地域辽阔、人口众多的大国，对家用轿车有着广泛而巨大的需求。必须在改革开放方针指引下，依靠自己的力量，开展国际合作，建立自主的强大的轿车工业，来满足这种日益增长的需求。

“长期”。世界各国的经验表明，轿车进入家庭的过程是一个长期的不断发展的过程。中国人口多，且农村人口比重大，各地区经济发展不平衡，轿车进入家庭的过程，将会持续很长的时期。

“协调”。家用轿车的发展，要与中国的经济发展水平、资源条件、以及家庭的承受能力相适应；在发展家用轿车的同时，必须使各相关产业和设施同步协调发展。

### 2. 以发展小排量轿车为主。

在相同条件下，一般是排量越大，轿车越重，占地面积越大，生产消费的原材料和使用消费的能源越多，销售价格和使用费用越高。以排量 1.0 升轿车与排量 2.0 升轿车相比，前者比后者自重轻 50%，占地面积少 30%，生产原材料和使用能耗低 50%，销售价格低 50%，使用费低 30%。

目前全世界除美国以外，基本上都是以发展排量 2.0 升以下的中小型轿车为主。而各发展中国家轿车普遍以小型轿车为主。如韩国，国内销售的轿车，排量 1.0—1.5 升小型轿车所占比重，80 年代中期为 80—90%，目前约占 70%，预计到 2000 年降至 60%。

目前中国生产的轿车是以中型轿车为主，排量 1.8 升以上轿车约占 2/3，而轿车保有量中是中型和大型为主，排量 1.8 升以上轿车约占 80%，其中

排量 2.0 升以上约占 50%，有的地区达 70%。这与中国主要是发展公用轿车有密切关系。从今后发展看，中国要加快家用轿车的发展，为了节约资源和适应用户的承受能力，中国要实行以发展小排量轿车为主的方针。中型以上轿车所占比重逐步下降。

2010 年以前，排量 1.6 升以下的小型 and 微型车与排量 1.6 升以上的中型和大型轿车之比以 7：3 为宜。

家用轿车不具有特定涵义，任何轿车都有可能成为家用轿车。在 2000 年前，轿车只能进入少数高收入家庭，而且大多与开展业务活动结合起来，中型轿车所占比重会较高。2000 年以后，轿车将逐步进入工薪阶层家庭。经综合分析比较，家用轿车的主车型以排量 1.0—1.3 升小型轿车为宜。

### 3. 积极发展家用轿车，鼓励发展经营用轿车，控制发展公用轿车。

目前世界上保有的轿车中，家用轿车所占比重，在发达国家，普遍达到 80—90%；在发展中国家，普遍达到 50% 以上，也有的达到 80—90%。而目前中国保有的轿车中，公用轿车（含公务用车和企事业单位用车）约达 80%，这是中国长期实行发展公用轿车政策的结果，也与中国缺少发展家用轿车的环境和条件有重要关系。中国公用轿车的发展，对推动经济的发展发挥了重要作用，但是，又必须看到公用轿车发展过多，国家和社会集团承受的压力越来越大。据不完全统计，目前中国购买公用轿车年支出已达 400 亿元以上，再加上轿车使用费支出，一年总支出已达 700 亿元以上，分别相当国民生产总值的 1.5% 和 2.5%。同时带来的各种社会矛盾日益突出。以发展公用轿车为主，必然是国家投入越多，支出也越多，一旦放宽政策，就冲击国家财政，一旦进行严控，又阻碍轿车工业的发展，从而使轿车工业难以进入良性循环。

因此，随着具有购买轿车能力的家庭增多，中国要把发展公用轿车为主的方针尽快转变为积极发展家用轿车，鼓励发展经营用轿车，控制发展公用轿车的方针。

### 4. 大力发展公共交通与积极发展家用轿车相结合。

中国人口多，经济发展水平低，就广大居民来说，要改善出行条件，在相当长时期内主要仍是要靠发展公共交通。同时，又要看到发展家用轿车对完善客运交通的重要作用。

（1）满足居民对交通工具的需求。随着家庭收入的提高，居民对交通工具的追求，将逐步从经济性为主转为方便性和快速性为主，发展家用轿车是满足这种追求的主要途径。

（2）缓解城市客运交通紧张状况。长期以来，中国城市客运交通相当紧张，今后城市人口将大幅增长，人均出行次数也要增多，城市客运交通面临巨大压力。在完善公共交通的同时，积极发展家用轿车，可有效地缓解城市客运交通的紧张状况。

（3）加强城市间、城镇间、城乡间的联系。随着市场经济的发展，城市间、城镇间、城乡间的联系日益频繁，仅靠少量公共交通是很不够的，而发展家用轿车，即可在城市间、城镇间、城乡间架起一座无形的桥梁，从根本上改变城市间、城镇间、城乡间的交通落后面貌。

（4）城市交通现代化的必由之路。城市交通现代化是以先进交通工具为前提的。目前中国城市自行车多，已成为城市交通现代化的突出矛盾。通过发展家用轿车逐步取代自行车，中国城市交通现代化才能得以实现。

因此，中国要把发展公共交通与发展家用轿车有机地结合起来，实行大力发展公共交通和积极发展家用轿车相结合的方针，走城市客运交通多元化的发展道路。

### 三、发展家用轿车的战略目标及步骤

#### （一）战略目标。

按照战略方针和客观可能条件，中国家用轿车发展战略目标，以预测低方案为基础。

1. 满足居民日益增长的对轿车的需求，逐步提高轿车保有量和保有率。2000年、2005年、2010年，全国轿车总保有量分别达到600万辆、1200万辆、2200万辆，其中家用轿车分别占轿车总保有量的20%、40%、60%；全国轿车保有率分别达到每千人4.7辆、9.0辆、15.8辆。

2. 把汽车工业建成国民经济的支柱产业。实现两个战略重点转变，2000年或稍长一点时间，实现第一个战略重点转变，即从以生产载重汽车为主转变为生产轿车为主；2005年或稍长一点时间，实现第二个战略重点转变，即从以生产公用轿车为主，转变为生产家用轿车为主。2000年、2005年、2010年，轿车产量上三个台阶，达到120万辆、220万辆、350万辆，其中家用轿车为40万辆、120万辆、230万辆，逐步形成中国自主开发轿车的能力和轿车车型体系，使轿车在质量、品种、价格、服务等方面具有国际竞争能力。

3. 使各相关产业和交通运输业更大发展。发展轿车工业所需原材料和装备逐步做到基本立足国内，能源工业满足发展汽车和家用轿车对燃油的需求，公路建设和城市发展做到与汽车和家用轿车的发展相适应。形成公共交通和轿车交通相结合的客运交通结构。

#### （二）发展步骤。

2010年以前，中国家用轿车的发展、大体可以分为两个时期。

1. 成长（准备）时期。2000年以前，将是中国发展家用轿车的成长（准备）时期，在这期间重点是解决以下问题：（1）建立家用轿车的大批量生产体制，实现轿车生产国产化，并提高质量，降低成本；（2）改善家用轿车的使用条件和社会服务设施；（3）建立和完善有关发展家用轿车的政策，理顺各方面的关系；（4）提高家庭对家用轿车的认识及筹措所需的购车资金。在这一时期，也会有一部分轿车进入少数高收入家庭。

2. 发展时期。经过成长时期，轿车进入家庭的时机和条件趋于成熟。按照中国经济发展速度和可能达到的家庭收入水平推测，可能在2005年左右，在一些经济发达的地区（城市），轿车将大量进入家庭。2010年前，将在集团化的基础上，建成几个具有国际水平的轿车厂，从而使中国汽车工业成为国民经济的支柱产业。

### 四、发展家用轿车的主要战略措施

#### （一）把发展家用轿车置于重要战略地位。

为了使家用轿车得到顺利发展，首先要统一思想，提高认识。要充分认识到发展家用轿车的必然性、重要性和可能性。我国发展家用轿车已不是遥远的事，而是正在和即将成为现实。轿车将成为继家用电器之后，满足居民

消费需求，回笼货币的主要手段。轿车将不再是高级奢侈品，而逐步成为家庭方便的代步工具。要从以发展公用轿车为主逐步转为发展家用轿车为主。城市要从以公共交通和自行车交通相结合的客运交通结构，逐步转为公共交通与家用轿车相结合的客运交通结构。通过发展家用轿车，将使汽车工业成为国民经济的支柱产业，并对经济的发展和社会的进步产生巨大而深远的影响。因此，要从国民经济发展战略的高度，把发展家用轿车置于重要战略地位，提到重要日程上来。

## （二）大力推进轿车工业快速健康发展。

家用轿车的发展，关键是要提供物美价廉的轿车。为此，要大力推进轿车工业快速健康发展。重点要解决以下问题：（1）扩大轿车生产规模。2000年形成150万辆生产能力，2005年形成250万辆生产能力，2010年形成400万辆生产能力。（2）提高投资力度和强度。按2000年形成150万辆生产能力计，需新增投资约1200亿元。要通过提高企业自筹能力、银行贷款、广泛吸收地方资金、发行股票、债券、适度利用外资等多渠道筹措资金。在鼓励多渠道集资的同时，要维护投资各方的合法利益。在资金安排上，要集中合理使用，确保建设重点。（3）推进轿车生产集团的形成和发展。重点是要建立以生产轿车为中心的三大汽车集团，使其产量占轿车总产量的比重保持在70%以上。（4）加强国际合作，建立自主开发能力。目前我国在建的8个轿车厂中，6个为合资厂。要不断总结经验，提高合资经营的水平和效果，并使之有利于自主能力的形成。要进一步扩大国际合作领域，包括生产技术、开发技术、销售技术的合作。各主要汽车集团，尤其是三大汽车集团要建立强大的技术开发机构，并通过多种手段。大力培养人才，逐步形成我国自主开发轿车的能力，并建立我国自主的轿车车型体系。（5）把轿车零部件工业置于优先发展的地位。要改革零部件工业管理体制，建立汽车集团内外两种汽车零部件体系；要按照零部件分类排序，重点扶植一批骨干零部件企业；要提高零部件生产专业化和集中度，到本世纪末，使主要零部件3厂集中度不低于65%，5厂集中度不低于85%；对引进零部件技术，要限期实现国产化，加速国产化进程；要合理调整零部件生产组织结构，加强零部件厂与主机厂的协作关系，建立完善的零部件供应中心和服务体系。

## （三）积极促使相关工业的同步协调发展。

轿车工业的发展要建立在相关工业发展的基础上，在发展轿车工业的同时，必须使相关工业同步协调发展。

（1）原材料工业。我国原材料工业包括钢铁工业、有色金属工业、石化工业、建材工业等，已有较大发展。但是尚存在不少问题，主要是质量不稳定，品种、规格不全，数量不足，有些尚属空白。譬如镀层钢板、高强度冷轧板、多种优质钢材以及各种高分子材料等，在类型、品种、规格、质量、数量上都满足不了需求。各相关原材料工业要针对发展轿车工业的要求，选择一批企业，对一些重点原材料进行攻关或引进技术，从数量、质量、品种等多方面满足轿车生产的需求。同时，要建立汽车产业与相关原材料产业联合开发体制。各大汽车集团内的研究开发机构都要建立相应的原材料研究开发部门，并与各相关原材料产业研究开发机构和企业建立密切关系，共同开发新产品，共同推广应用。

（2）设备制造业。目前我国设备制造业，对装备卡车厂，已基本能满足要求，而对装备轿车厂，尚存在许多问题，主要是设备精度、性能、效率

达不到要求，万能设备多，专用设备少，自动化程度低，成套性差等。轿车工业的发展，给设备制造业带来了极好的发展机会，设备制造业要抓住这一机会，认真解决存在的各种问题，不断提高轿车厂的设备自给率。

（四）为发展家用轿车创造必要的使用条件。

轿车只有具备必要的使用条件才能发挥作用，创造必要的使用条件与发展轿车工业具有同等重要性。

（1）燃油供应。目前中国年产原油约 1.5 亿吨，但仍不能满足需求，今后尚需适度进口。中国已具有进口原油的承受能力。家用轿车一般耗油较少，按排量 1.0—1.3 升小型轿车年行驶一万公里计，年耗汽油约 0.5 吨。根据测算，为发展家用轿车，2000 年和 2010 年分别需汽油 80 万吨和 650 万吨，约占当年全国汽油总消费量 2% 和 11%，需要提出，为使家用轿车得到顺利发展，在燃油比较短缺的情况下，要将汽油价格控制在合理水平。

（2）公路设施。中国已有公路 105.7 万公里，其中高速公路 1200 公里，公路铺装率 26.8%，初步形成了全国比较合理的公路网，为发展家用轿车创造了一定的公路条件。同时，存在着公路密度低、高等级公路少、质量差以及各种车辆混流等问题。要在发展汽车过程中，逐步解决这些问题。对发展家用轿车来说，重点要解决家用轿车密集地区的公路发展问题，提高其公路密度和等级。

（3）城市交通。城市是交通的中心，家用轿车是围绕城市发展的，城市如何适应家用轿车的发展，将成为矛盾的焦点。改革开放以来，中国城市交通发展较快，发展一定量家用轿车是可能的，但是大量发展家用轿车仍不适应。今后城市规划和建设要充分考虑到发展家用轿车的要求，合理规划城市布局 and 交通流向，提高道路面积率，完善路网系统，发展汽车专用快速道路，特大城市修建地下铁路，统一规划加油站、维修点等服务设施，市中心、公共建筑、公共活动场所和居民小区要预留和建设停车场。

（4）交通管理。总的来说，公路和城市交通管理逐步有所改善。但是，中国交通管理所固有的复杂性（车种复杂、车速悬殊、车人混流、交通流量增长快、流量不稳定、国民遵守交通法规意识差等）和不适应性（交通控制、监测、安全、手段设施落后，交通管理法规不健全，交通管理人员素质不高等），构成了当前交通管理的突出矛盾。为了适应家用轿车的发展，对交通管理要采取严格综合治理措施。要实现交通管理手段的现代化，建立完善的系统的交通法规体系，提高交通管理人员的素质，强化全民遵守交通法规的意识。

（五）努力培育和开拓家用轿车市场。

目前家用轿车市场还很小，但市场潜力很大，要努力培育和开拓家用轿车市场。现在，轿车价格过高，购买和使用轿车手续繁多，有些地方对私人购车还做了许多限制性规定，各种税费混乱，给用户不仅在经济上而且在精神上都带来很大压力，这对发展家用轿车极为不利。必须下决心进行改革。改革的基本点是：（1）建立汽车集团内生产与销售一体化的销售体制，随着轿车生产成本的降低，逐步降低轿车销售价格，并在适当时机推行分期付款等促销方式；（2）培育轿车旧车市场，以推动轿车的更新和满足不同层次居民购车的需求；（3）取消不必要的限制。按照《汽车工业产业政策》，任何地方和部门不得用行政和经济手段干预个人购买和使用正当来源的汽车。（4）按照“公私两利”的原则，采取适当政策，鼓励将一部分公用轿

车逐步转为公私兼用；（5）按照有利发展、有利税收、公平合理等基本原则，改革税收政策，充分发挥税收政策的导向作用。为此，要制定全国统一的税收政策；推行差别税率，小排量轿车，实行较低的税率，排量等级越高，税率越高，而且差距要拉大；将养路费改为道路燃油税；整顿收费项目，统一制定收费管理办法，从根本上改变目前的“三乱”现象。

（六）加强行业管理和宏观调控工作。

加强行业管理和宏观调控是使家用轿车健康发展的重要保证。根据中国轿车工业现状和发展家用轿车的要求，当前要着重做好以下行业管理和宏观调控工作。（1）在制定汽车工业“九五”计划和长远规划中，要充分考虑家用轿车的发展；（2）坚持贯彻国家颁布的《汽车工业产业政策》，并针对发展家用轿车的要求，进一步制定有关销售和使用政策；（3）完善和严格有关轿车的各项法规，特别是安全和排放法规及有关零部件质量认证标准，严禁不符合法规和认证标准的轿车和零部件进入市场；（4）严格执行轿车厂审批规定，防止轿车工业向分散化方向发展，明确轿车厂合理建设时期，促使轿车厂在合理工期内建成投产；（5）建立汽车产业与相关产业的协调机构，及时协调解决相互发展中的各种矛盾和问题；（6）加强基础工作。完善各项标准和规定，搞“三化”管理，建立完善的汽车数据统计体系；（7）充分发挥舆论的导向作用，使全社会及广大居民对发展家用轿车有正确的了解和认识。

发展家用轿车是一项涉及国民经济各部门的巨大系统工程，在中国还缺乏经验。在发展过程中，不可避免地会出现一些新问题，要不断地总结经验，研究解决这些问题。为使这一系统工程顺利实现，必须调动汽车产业及各相关产业和部门的积极性和创造性，相互协调配合，主动克服困难，解决矛盾，共同为发展家用轿车做出贡献。在改革开放方针指引下，随着国民经济持续、快速、健康发展，中国家用轿车的发展，必将结出丰硕之果。

（本课题由胡子祥、高汉初、张宇贤执笔）

（原载于《经济日报》1994年10月24日）



## 附录二：

### 解决交通挤塞措施

香港（地区）政府运输科

#### 问题

现时路面私家车辆（即私车和电单车）的数目、增长速度已非本港基础设施建设以及交通改善管理计划所能应付。如果这个趋势持续下去，便会普遍出现交通挤塞情况，令环境、经济及社会各方面均须付出沉重的代价。

#### 建议摘要

##### （一）目标。

1. 继续推行“1990年香港运输政策白皮书”所制订的均衡运输策略。
2. 采纳用者自付的原则，就使用道路收取费用（即电子道路收费）。
3. 在考虑电子道路收费前，将私家车辆数目的增长率限制在每年平均约2%。

##### （二）措施。

##### 1. 持续的措施。

- （1）实施“第二次整体运输研究（修订）”所建议的主要道路计划；
- （2）实施将在“铁路发展”中拟优先进行的铁路工程计划；
- （3）扩展公共交通服务及改善服务素质；
- （4）维持现时尽量满足停车位需求的政策；
- （5）扩大区域交通控制及交通监察系统的使用范围；
- （6）实施地区交通研究及市区交通管理计划的建议。

##### 2. 新措施。

（1）委托技术顾问公司研究在本港推行电子道路收费试验计划及全面实施该系统、在技术上须具备的条件，并就试验计划的效果广泛征询意见，以期尽快全面实施该系统；

（2）将私家车辆首次登记税（下称“登记税”）由现时应课税价值的40—60%增至70%，并按年作出检讨；

（3）按上次加费“1991年3月”后的通胀率增加私家车辆的每年牌照费（下称“牌费”）约40%，并按年作出检讨；

（4）利用提高登记税所得的额外收入，以改善交通运输设施；

（5）研究私家车辆配额制度的运作情况，作为取代进一步增加登记税和牌费的措施；

（6）减低或取消购置及操作公司车辆方面所享有的税项宽减；

（7）海底隧道的私家车和的士使用税提高10元，电单车则加费4元，而东区海底隧道则对这些车辆分别开征使用税10元及3元；当局并考虑在以后几年进一步提高收费；

（8）作为取代7项的另一措施，是规定单数或双数车牌号码的私家车只可隔日轮流使用过海隧道；

（9）考虑增加狮子山隧道和大老山隧道的收费；

（10）进一步实施公共交通优先使用道路措施包括增设巴士专线；

（11）优先推行有助于缓解市区交通挤塞情况的地区道路改善计划；

(12) 加紧管制掘路工程，以期减少工程的次数和缩短工程时间；

(13) 研究对因在某些地方停车或等候而造成严重交通挤塞的车辆采取更严厉的执法行动和处罚

(14) 进行“第三次整体运输研究”。

### 运输政策

政府的运输政策是提供一个有效率的交通运输系统，目的在于方便市民往来和货物运输，辅助经济增长，以及满足市民在社交，商业和康乐方面的需要，这项政策是以下列三点为基础；改善运输基础设施；扩展公共交通服务及改善服务素质；管理道路的使用。

集体运输工具，尤其是有助减轻道路网所受压力而不占路面的交通工具（例如铁路），均可优先使用道路，公共交通工具是最有效率的主要道路使用者，故可优先使用有限的道路空间。透过把车辆数目限制在道路网所能应付的水平，交通挤塞问题将会受到控制。

### 运输规划

运输政策与规划并非单独进行。运输及土地用途的规划工作是不不断转变及互相影响的过程。“全港发展策略”根据运输，环境及其他因素研究未来人口及就业分布情况，以便就土地用途及基础建设计划制订一个纲领及粗略的优先次序，当局透过推行“全港发展策略”的目标去施行运输政策，即提供有多种选择的高容量运输系统架构，而该系统须在财政及经济上可行，环境方面可予接受和符合能源效益，且能安全便捷地运载客货。“全港发展策略”对未来土地用途所作的假设，成为全面进行的整体运输研究的主要组成部分。

在这些研究中，“第二次整体运输研究”，（下称“第二次研究”，于1989年完成，为直至2001年的运输规划工作提供了一个纲领，该项研究的建议亦成为了制定“1990年运输政策白皮书”的依据。当局决定搬迁机场后，便对该项研究作出修订（第二次研究（修订）），以便将运输规划的范围推展至2011年，并将港口，机场及其他新订的土地用途发展计划纳入考虑之列。

### 交通运输情况

#### （一）交通特色。

本港市民大多使用公共交通工具。全港市民每日的行程次数超过1000万次，其中80%使用公共交通工具。过去20年，每日行程次数增加了1倍，而入口却只增长了1/3。虽然当局一直发展及改善公共交通设施，特别是铁路方面，但按次数计算，同期内使用自用交通工具的比例，仍有接近50%的增幅。

#### （二）车辆数目。

过去20年，领有牌照车辆数目增加了136%，其中主要是私家车辆方面的增长，同期内增幅达103%。

表1 各类领有牌照车辆数目 截止1993年年底

	数目	百分率
私家车	259874	59.1
电单车	19219	4.4

	数目	百分率
货车	120661	27.4
的士	17639	4.0
公共巴士	8194	1.9
私家巴士	263	0.1
公共小型巴士	4327	1.0
私家小型巴士	2387	0.5
特别用途/政府车辆	7155	1.6
合计	439719	100.0

以每公里道路计算，本港的私家车数目（160 辆）及各类车辆总数（270 辆）是全球车辆数目最多的地方之一。比较起来，在其他高行车量的亚洲国家（和地区——编者注）中，整体密度依次为新加坡（191 辆）、台湾（188 辆）及泰国（184 辆）。但如按人口计算，本港私家车数目仍不算高（只有 13% 的家庭拥有私家车）。就购买力而言，市民拥有私家车的潜力十分大。

表 2 市民拥有私车情况

	每 1000 人口的私家车辆数目 (1992)	按人口平均计算的本地生产总值 (美元)
香港地区	41	17300
新加坡	101	16300
台湾省	147	10000
日本	281	29500
南韩	75	6800

鉴于地理环境所限，以及在市区辟建道路亦有明显的限制，因此市民拥有私家车的数目若增长至其他亚洲国家（和地区——编者注）的水平，显然是不能接受的。

### （三）交通组合。

在早上繁忙时间，私家车约占各主要道路走廊交通量的一半。私家车也分别占海底隧道和狮子山隧道交通量的 60% 和 50%。市区方面，私家车占早上繁忙时间的路面交通量 40% 至 45%。至于屯门公路和吐露港公路，私家车分别占繁忙时间交通量约 40% 及 44%。

表 3 早上繁忙时间各类车辆所占交通量的百分率 (%)

	私家车	的士	货车	其他	合计
东区走廊	41	30	20	9	100
夏道	46	29	13	12	100
皇后大道中	41	32	7	20	100
海底隧道	61	7	12	20	100
西九龙走廊	44	10	33	13	100
狮子山隧道	54	9	23	14	100
屯门公路	40	5	44	11	100
吐露港公路	44	5	44	7	100
平均行车速度					

#### (四) 平均行车速度。

近年来，港岛区繁忙时间的平均行车速度颇为稳定，每小时为 20 至 22 公里左右，九龙方面，平均行车速度在 1991 年之前不断有改善，但现在已退到 1986 年每小时 22 公里的基准。新界区繁忙时间的平均行车速度，则为每小时超过 40 公里（表 4）。不过 1993 年的统计数字清楚显示，平均行车速度已开始减慢，除非当局采取行动遏抑私家车辆数目继续大幅增加，否则未来数年的情况会进一步恶化。

表 4 平均行车速（公里/小时）

	1986 基准	1988	1990	1991	1992	1993
港岛	22	19.8	20.0	21.5	21.8	20.6
九龙	22	25.3	25.2	28.4	26.0	22.7
新界	34				44.4	40.5

（注：1986 年的某准显示了港九及新界所有连接道路的平均行车速度，这些连接道路已列入第二次研究模式的道路网内。1988 年及 1990 至 1993 年的平均行车速度，是取材自对某些选定主要路线进行行车时间调查所得的结果。）

#### (五) 交通挤塞黑点。

虽然整体上交通情况尚可接受，但多处地方确实存在严重的交通挤塞问题，例如。

1. 屯门公路——由于新界西北部发展步伐及过境交通增长率超过道路负荷所致。

2. 海底隧道——在西区海底隧道于 1997 年通车前，并无可能增加隧道容量。

3. 狮子山隧道及大老山隧道——新界东北部继续发展，令通往隧道的进路出现塞车长龙。

4. 旧型工商业及住宅区内道路，亦出现过于挤塞的情况，例如中环、观塘伟业街和巧明街、旺角新填地街及深水埗青山道一带——由于道路狭窄，缺乏街道以外的泊车及上落客货设施，以及由现有及已核准的发展带来的庞大交通量所致。

5. 货柜码头区——后勤用地不足应付货柜车的需求，而道路网亦无多大后备能力去应付骤增的需求（尤其在台风过后货柜码头重开的期间）。

#### 目标及趋势

第二次研究（修订）建议：（1）在 1989 年至 2011 年期间建成 12 条主要的新道路及 3 条铁路线；（2）需要制订一整套措施，以管理交通需求及市民拥有车辆的情况。

第二次研究（修订）预期在 1991 至 1996 年期间，私家车辆数目的增长可限制在每年 5% 的水平，每年增长率至 2001 年为 1.6%，而到 2011 年时则为 3.3%。

根据上述预测，虽然平均行车速度会有下降，但该项研究所建议的基建计划大体上可配合需求。

根据私家车辆在 1991 年的数目，这项研究拟限制私家车辆的数目如下：

事实上，私家车辆每年的增长率接近 10%，1993 年 12 月，路面私家车辆的数目达 279000 辆，已超逾第二次研究（修订）就 1996 年预测的数字，而根据目前的趋势，到 1994 年底时，更会达到为 2001 年订定的数字，如果私家车辆数目每年继续增加 9—10%，到了 1996 年，路面私家车辆约有 35 万

表 5 拟限制私家车辆的数目

( 1991 年实际数字 )	( 230000 )
1996	275000
2001	297000
2006	350500
2011	412000

辆，到 2001 年时更会超逾 55 万辆。

比较起来，货车的增长速度远比私家车辆为慢，并适当地维持在第二次研究（修订）的预测水平之内，即货车数目的增长会与本地生产总值的增长率（现约为 5%）一致。

表 6

领有牌照车辆数目

年份	私家车辆	与前一年比较的增幅 (%)	货车	与前一年比较的增幅 (%)
1983	176324		59399	
1984	162961	7.6	62491	5.2
1985	158790	2.6	69673	11.5
1986	152374	4.0	79257	13.8
1987	159308	4.6	94368	19.1
1988	174532	9.6	105072	11.3
1989	195745	12.2	112363	6.9
1990	214480	9.6	117745	4.8
1991	229794	7.1	118061	0.3
1992	255713	11.3	119790	1.5
1993	279093	9.1	120661	0.7

注：私家车辆包括电单车和私家车

如果现时车辆数目的增长趋势继续下去，平均行车速度会有显著下降（表 7），而交通挤塞的情况亦会普遍出现，令环境和经济方面须付出沉重的代价。到了 2001 年，按乘客“损失的时间”计算的额外成本会增加 2 倍（表 8）。交通挤塞情况将会影响每一个人，包括依赖公共交通工具的绝大部分市民。预期他们会花更长的行程时间，并因而须负担更高的车资。

表 7 平均行车速度（公里/小时）

	1993 年	1996 年		2001 年	
		(1) 策略	(2) 趋势	(1) 策略	(2) 趋势
港岛	21	19	14	17	10
九龙	23	27	21	20	13
新界	41	37	32	31	27

注：(1) 策略 由 1991 年至 1996 年，私家车辆数目每年增加 5%；直至 2001 年，则为 1.6%。

(2) 趋势 直至 2001 年，私家车辆数目每年增加 9 至 10%。

表 8 额外成本/每日（以 1993 年价格计算）

	策略 1（百万元）	趋势（2）（百万元）
1986 年	0	0
1996 年	8	15
2001 年	16	49

注：与 1986 年的基线比较，让更多车辆于 1996 年及 2001 年在道路网行走所需的

额外成本，是采用第二次研究所拟定经济评估模式来计算，该模式量反在 1988—1996 年或 2001 年期间，车辆在操作成本及行车时间方面的差别。

### 交通挤塞

如果现时的趋势继续下去，本港大部分地区的交通情况将会持续恶化（图表 6）。交通量的增长将会超过任何道路工程所能达致的改善，同时亦绝非任何交通改善及管理计划所能应付。虽然我们在道路基础设施上的投资比以前大，而且一直致力处理有交通问题的地方（1993 年内，当局已实施了 2400 项交通管理措施），但交通情况仍会日益严重。根据现时的发展及基础建设计划，即使三号干线落成启用，到本世纪末，各主要路线（例如吐露港公路和屯门公路等）的挤塞情况仍会与现时一样。至于市区的一些主要路线，例如加士居道天桥及告士打道，交通更会陷于停顿。

道路挤塞令经济，环境及社会各方面均须付出沉重的代价：

1. 较慢的行车速度会增加交通成本。车辆慢驶会消耗更多燃料，而且增加损耗程度。根据现时的趋势，所损失的生产力及成本增加，在 2001 年之前可能令经济每年损失 150 亿元（以 1993 年价格计算）。

2. 在市区慢驶或停滞不前的车龙（尤其是柴油引擎车辆）越来越长，会令车辆废气更加危害市民健康。在某些市区范围内，例如旺角，可吸入的悬浮粒子水平已接近空气质素指标的两倍，而这些指标是为保障市民健康而制订的。超过 80% 的可吸入悬浮粒子是由柴油车辆喷出的废气造成。

3. 行车速度减慢会影响巴士行程时间，因而引致巴士班次减少及车资增加。在 1993 年，因交通挤塞而引致的脱班数目，每日接近 1500 次。

4. 道路挤塞会限制土地发展，尤其是新界方面，房屋供应亦会因而受到影响。

5. 交通挤塞会阻碍紧急服务车辆应召前往一些地点拯救生命。

### 建议

#### （一）目标。

我们会继续落实推行第二次研究（修订）的建议，目的在于寻求新的基础设施与管理车辆的使用和拥有二者之间的最佳平衡。我们会继续实施该项修订研究所提出有关道路基础设施的建议，并继续落实推行有关铁路的建议，作为“铁路发展策略”的一部分。就车辆数目而言，货车数目已适当地维持在目标水平之内。不过，近年私家车辆的增长率高于预测，是导致市区交通挤塞的主要成因。这个问题必须加以正视。

我们建议最终目标是采取用者自付的原则，就使用道路收取费用（即电子道路收费）。因此我们打算把工作的重点，从控制私家车辆的拥有，转移至管理其使用。不过，如要维持均衡的运输策略及预留时间推行电子道路收费计划，则现时私家车辆每年 9% 至 10% 的高增长率必须受到控制。从现时的情况来看，我们须将第二次研究（修订）内所列有关私家车辆可接受的增长率（到 1996 年为 5%，到 2001 年为 1.6%，而到 2011 年则为 3.3%）修订为每年约 2%。

当局必须采取强有力的措施，把拥有私家车辆的增长率限制在这个水平之内。在最近的将来，即使能够达至 2% 增长率的目標，但路面私家车辆数目仍会超过道路网所能容纳的水平。为针对这个情况，用来遏抑拥有私家车辆增长的措施，必须辅以更有效的交通管理及执法措施，使道路系统得到充分利用。中间而言，实施收费措施以减少道路的使用，将有助当局检讨对拥

有私家车施加管制的程度和需要。我们将需进行整体运输研究，以便详细考虑这个问题，而作为第一步，我们建议在 1995—1996 年度开“第三次整体运输研究”。

这次工作是集中研究车辆的数目和使用。不过，我们认为必须同时采取多项措施，包括计划兴建新的基础设施，以及增设和改善公共交通服务，才可维持一个有效率的交通运输系统。我们又认为，鉴于香港绝大部分市民都使用公共交通工具，因此这类乘客，而非私家车使用者，应可优先使用路面。

## （二）新铁路线。

铁路是一种可靠、舒适而快捷的交通工具，本港市民乘搭各种交通工具的行程中，有超过 1/4 是利用铁路来往。作为不占地面的集体运输工具，铁路不但有助刺激土地发展和减轻道路网所受的压力，而且不会造成空气污染。

政府已进行首次整体铁路发展研究，为铁路网的未来发展提供一个整体架构。当局现正就“铁路发展策略”作最后定稿。该策略可能会建议优先兴建下述项目：（1）新的西部走廊铁路线，包括港口铁路线，过境客运线和通往屯门北的近郊客运线；（2）地铁将军澳支线。

当局日后会视乎新填海计划的进展情况、土地发展计划和交通需求，考虑是否兴建其他铁路支线。

## （三）新道路。

在机场核心计划的影响下，新道路方面的开支有显著增加（表 9）。机场核心计划更令第二次研究所建议的部分高度优先处理项目得以提早动工，特别是西九龙快速公路、西区海底隧道和七号干线位于港岛的连接部分。由于上述工程已有确实的兴建时间表，我们可着手发展汀九桥和三号干线（郊野公园段）的兴建计划。

第二次研究（修订）将规划的范围扩至 2011 年，并考虑到新港口、机场和其他涉及土地用途的发展计划等因素。该项研究建议在 1998—2011 年，并考虑到新港口、机场及其他涉及土地用途的发展计划等因素，该项研究建议在 1998 至 2011 年期间进行 12 项主要道路的兴建工程（表 10）。经检讨后，我们确认有需要进行这些工程，并且更将部分工程的计划完工日期推前，以应付日后的交通需求。推行与否，须视乎可供运用的资源和政府须优先处理的其他项目而定。其中有若干项工程或可由私营机构建造和营办。

表 9 用于道路基础设施的政府开支（以百万元计）

表 10 建议的公路工程计划



工程计划	大约开支(以 1993 年价格计算) (百万元)	备注
三号干线(横跨兰巴勒海峡路线四)(青衣至长沙湾的另一条连接路)	5630	
Y 号干线(另一条在新界的南北干线)	尚未知悉	路线仍待确定
七号干线坚尼地城至香港仔	3110	

除新建新的主要道路外，我们会继续拨款进行各项地区道路改善计划，以协助纾缓各区的交通挤塞情况。我们打算在有关运输的财政预算中，为这些工程计划拨出一笔新款项，以便确保这些需求殷切的项目，如文汇处改善工程、道路扩阔计划，隧道及行人天桥等可优先进行。

我们曾在未来 5 年耗资 300 亿元兴建新道路。不过，单凭兴建新道路并不足以解决交通挤塞的问题。事实上，新道路可能会促使市民转用个人交通工具，特别是私家车。最近六号干线（大专山隧道及观塘绕道）完成后的情况，便是明显的例子。该条新隧道落成启用后，大老山隧道、狮子山隧道及城门隧道每日的交通流量在 1 年内由 133000 架次增至 178000 架次，增幅约为 30%。同期内，由于市民转用私家车，九广铁路的繁忙时间载客量下降了 14%，最初，狮子山隧道的交通量减少了逾 20%。其后在两年半的时间内（到了 1993 年底），狮子山隧道及大老山隧道都达到其原先设计的容量，而繁忙时间现已经经常出现车龙。私家车辆现时占狮子山隧道及大老山隧道每日行量的 66%。

对附近道路网造成的影响尤其严重，在上文所述的两年半期间内，每日使用吐露港公路的私家车辆数目由 27000 架次增至 43000 架次，增长率约为 60%，目前在早上繁忙时间，吐露港公路已超逾其原先设计的容量。

截止 1992 年年底，本港道路共有 1559 公里，而到 1997 年时，我们的道路网会再延长 15% 至 1800 公里。不过正如上文所述，单凭建造新道路并不足以抑制交通挤塞的情况。特别在人烟稠密的市区范围，由于受地理环境所限，建造新道路的数目亦受到一定限制。要考虑的问题是，如果这些地区有更多车辆，更多噪音和更多空气污染，我们的接受程度为何？

#### (四) 公共交通。

除兴建新的交通运输系统外，扩展现有公共交通服务和改善服务质素，亦是任何均衡的运输策略所需具备的条件。

目前，全港市民乘搭各种交通工具的行程中，约有 80% 使用公共交通工具。为应付这个需求和鼓励市民放弃使用个人交通工具，我们需要让公共交通工具更优先使用道路，以及改善公共交通服务。

##### 1. 公共交通优先使用道路措施。

道路挤塞的主要受害人并非私家车驾驶人士，而是数目多于后者 3 倍的专利巴士乘客。据巴士公司报告，交通挤塞导致巴士往往不能按时开出，令每日脱班数目差不多有 1500 班次。公共交通优先使用道路措施有以下 3 个方式：

(1) 巴士线——给巴士专用的行车线；

(2) 巴士专用线——使巴士绕过桥头的特别通道（例如通往海底隧道的进路；

(3) 路口优先措施——让巴士在其他车辆不得转向的路口转向。

目前全港共有 73 个公共交通优先使用道路计划，其中 68 个在市区范围实施。我们打算扩展巴士优先使用道路措施。研究中的计划有 19 个，地点包括：

(1) 屯门公路；

(2) 大老山隧道的小沥进路，让巴士可绕过车龙进入隧道。

## 2. 改善公共交通服务。

检讨工作已考虑到各种公共交通工具持续的重大改善计划：

(1) 在未来两年开办 23 条新巴士路线，以及对现有路线的服务作出 197 项改善；

(2) 在 1994 年头 10 个月开办了 21 项新的屋邨巴士服务；

(3) 第二个专利巴士营办商于 1993 年开始在港岛提供服务；

(4) 在 1993 年开办两条屯门至市区的新渡轮服务，以及计划对整体渡轮服务作大幅度改善；

(5) 地下铁路将在 1996 年前完成安装新的讯号系统，届时每小时最多可开出上下行列车各 34 班；

(6) 轻便铁路系统的载客量在 1993 年增加了 50%，并在 1995 年延长天水围支线。

(7) 九广铁路在 1996 年前完成安装新的讯号系统，届时每小时列车班次可增加 25% 至 24 班。

(五) 拥有私家车辆的情况。

## 1. 财政措施。

虽然财政措施不受欢迎，但已证明对控制私家车辆数目十分有效。1974 年，当局大幅增加私家车和电单车的登记税和牌费。结果，私家车辆数目在随后两年有所下降，然后再次迅速增加，至 1982 年每年平均增幅达 15%。1982 年，私家车的登记税和牌费分别增加 1 倍和 2 倍，私家车辆数目在随后 5 年减少了 28%，直至 1987 年才再次上升，到了 1990 年底才回复到 1982 年的水平。

登记税和牌费自 1991 年至今并没有增加。期间持有牌照的私家车辆数目上升了 34%（新登记的车辆数目有 152000 辆）。

现时，每年登记的新私家车辆约有 42000 辆，取消登记的旧车约有 18000 辆（即每年净增长 9—10%）。

为达致最大效果，我们的措施是要减少汽车销售额，以及增加取消登记车辆的数目。可是，短期而言，我们对后者的影响力十分有限，原因是汽车销售额在 1982 年加税后已有下降，以至现时路面的旧车比较少。假设取消登记的私家车辆数目维持不变，我们便需降低新车销售额至每年约 23000 辆，然后才能达至第二次研究（修订）为重订均衡的运输策略而建议的 2% 增长率。

可采取的财政措施包括提高登记税、牌费和燃油税。我们不打算提出增加燃油税，原因是本港的车程一般很短，提高燃料成本，相信不大会影响到市民是否决定拥有或使用汽车。然而，提高登记税和牌费则可明显针对新车

销售额。

我们亦注意到，销售的新车大多数属市场上较低价车辆（销售的新车中、有 78% 的应课税价值在 30 万元以下），只须缴付较低的登记税。为达至最大效果，我们应着重提高市场上较低价车辆的登记税。

为遏抑现时私家车辆令人难以接受的高增长率，我们建议：

（1）专虑到 1991 年 3 月（上次加费）至 1994 年 11 月期间的通胀率。牌费应平均增加 40%，以恢复其实际价值；

（2）将现时用以计算私家车辆登记税的 40% 至 60% 的税率，提高至 70% 的标准税率。

建议的新税率及其对车辆售价的影响见表 12。

表 12 私家车辆首次登记税及每年牌照费 [注]

1. 首次登记税			
私家车	现行税率 (%)	新税率 (%)	平均的额外费用
(a) 应课税价值不超过 10 万元	40	70	+25000 元 费用总额 165000 元
(b) 应课税价值超过 10 万元但不超过 20 万元	45	70	+38000 元 费用总额 388000 元
(c) 应课税价值超过 20 万元但不超过 30 万元	50	70	+50000 元 费用总额 480000 元
(d) 应课税价值超过 30 万元	60	70	+50000 元 费用总额 1005000 元
电单车	40	70	+6000 元
2. 每年牌照费			
私家车	现行牌费 (元)		新牌费 (元)
不超过 1500cc	3815		5340
1501cc 至 2500cc	5680		7950
2501cc 至 3500cc	7550		10570
3501cc 至 4500cc	9420		13190
4500cc	11215		15700
采用轻质柴油作为燃料的私家车	+1460		+2045

1. 首次登记税		
电单车	1200	1680

[注] 自 1994 年 8 月起，我们改用“应课税价值”来代替“车辆入口价”，作为课税的某数，应课税价值为代理商卖出一辆车所收取的价值，其中包括车辆及其零件的

价值、运费、保养服务价值、保险值及利润各方面，但不包括首次登记税及一些可豁免的零件，如冷气及音响等。车辆首次登记税的计算方法如下：

车辆首先登记税 = 应课税价值 × 适用税率平均的额外费，是一名车主在应课税价值范围内，因税率增加而多付的平均金额，计算方法如下：

平均额外费用 = 平均应课税价值 × (新税率 - 旧税率)

1974 年及 1982 年私家车首次登记税率

1974 年及 1982 年的私家车每年牌照费

我们估计，这些措施在实施的第一年，可把拥有私家车辆数目的增长率减至每年约 3%，我们需要透过每年的调整来维持牌费的实际价值，以及在有需要时进一步提高登记税，才可达至上述目标，由于小型货车有可能会被用作私家车的代替品，一如 80 年代中期的情况，我们或须同时将小型货车的登记税提高。然而，鉴于尚有其他方法（例如车辆配额）可供考虑，我们建议应就是否需要继续采取这些财政措施，征询公众意见。

## 2. 收入的运用。

我们亦建议应利用提高登记税后所得的额外收入来改善交通运输措施。这笔收入将不会用来资助公共交通票价或通常透过工务计划实施的项目，亦不会同来支付经常开支。我们亦不想依赖任何额外收入，令我们只力增加交通方面的收入，而非基于交通管理的理由而继续征收车辆税。我们建议这些收入应用以提高公共交通工具的吸引力、舒适和方便程度，例如透过改善巴士总站的设施以达到这个目的。

## 3. 车辆配额制度。

### (1) 新加坡实行的制度。

新加坡在 1990 年实行车辆配额制度，以控制车辆数目的增长。除了公共巴士外。这个配额所订每年 3% 的增长适用于所有车辆。

根据配额制度，凡欲拥有及使用车辆的人士必须具备拥有车辆证明书（拥车证）。拥车证分为 8 类（其中 4 类属不同汽缸容量的私家车类别），经每月进行的投标取得。

为了遏止投机活动，竞投者必须支付一笔相当于标金半数的投标按金，而在每次招标中，每人只可竞投一个拥车证，并且不得撤回，中标者只须支付最低的中标价，即某类车辆的配额若为 100 个，所有中标者都会支付第 100 个出价最高的价格。

拥车证的有效期为 10 年，在支付按照“市值价格”厘定的收费后，可再续期 5 年或 10 年。在配额制度实施时经已登记的车辆，均可获发拥车证。这些车辆享有为期 10 年的拥车证，惟须扣除车龄（或最少 2 年）。这做法是避免车辆老化。

拥车证不得在车辆之间转让（即由一辆；旧车转让给一辆新车，以避免在配额制度下进行竞投）。车辆必须在登记及领牌后始可出售。弱能驾驶者均可获得豁免，毋须受这制度约束。

### (2) 在本港实行配额制度。

在本港实行配额制度，将可有效地遏抑车辆的增长率，亦可作为实施道路收费前的一项中期措施，并且是取代进一步增加登记税和牌费的另一办法。

在香港，只须对所有私家车辆实施配额制度，所订配额只允许私家车辆

每年增长 2%，除此之外，本港实行的制度可在多方面仿效新加坡的做法。

配额可用投标或抽签的方式分配。抽签方式会引至投机活动。根据投标制度，小型、家庭式或豪华汽车可分属不同的类别（参照计算牌费时采用的公式）竞投者在每次招标中（譬如每两个月招标一次）只可出价一次，而所有中标者只须支付每个类别的最低中标价。有关投标的制度及投标价均应有很高的透明度。

为了遏止投机活动，竞投者不得折回投标。竞投者将须支付一大笔押金，而车辆必须在“x”月内登记及领牌，否则购车权便会失效。上述手续必须办理妥当，方可出售汽车。购车权只在一段规定期限内有效，同时亦适用于现有的私家车（这项权利不得在车辆之间转让，即由一辆旧车转让给一辆新车，以避免在配额制度下进行竞投）。当汽车出售后，拥车证便归新车主所有；而在汽车取消登记时，拥车证便会失效。为了达致 2% 的净额增长，新车配额应限于每年 20000 至 24000 辆（其中包括 15000 至 18000 辆替代取消登记的车辆，另加 5000 至 6000 辆以达致 2% 的增长率）。弱能人士均可获得豁免。

### 3. 公司车辆。

在这几年中，由公司拥有的私家车数目已有显著增长。现时最少有 25% 的私家车辆（约 7 万辆）由公司拥有，1976 年则只有 3%。上下班时间的路面私家车辆约有 40% 由公司拥有，因此这类车辆是导致繁忙时间交通挤塞的一个主要因素。

这并不是说所有“公司车辆”都只供作私人用途。公司可分为注册公司、未立案公司如合伙经营的律师事务所或医务所，或须依赖某些交通工具来经营专门业务的小型未立案公司。此外，很多公司都有充分的商业理由拥有及使用“私家”车辆来赚取商业利润（例如酒店驾驶学校和汽车出租公司）。

由注册公司购入用来赚取商业利润的私家车，可根据税务条例获得宽大的最初免税额和每年折旧免税额。这可以减轻某些年度须缴付的公司利得税。虽然理论上这项宽减只属延付税款的做法，但实际上该等公司可透过不断购买新车，无限期地延迟履行其缴税义务。

虽然公司车辆可能只被用作员工薪酬福利的一部分，但却符合获得最初免税额和每年折旧免税额的资格，因为公司车辆是为赚取商业利润而付出的成本，正如薪金一样。不过这情况却违背了根据税务条例提供这项宽大免税额的原意，即鼓励公司投资及更换基本设施和设备，借以提高工业生产。

根据新加坡税务法例的规定，只有登记为商业服务客运车辆的汽车（即 Q 字车牌的车辆），才可获得税项宽减。这些税项宽减的最高限额，是订在车辆确实买价和经营成本的某一个比率。确属用于运输业务的客运车辆，均可获得豁免。

鉴于提供这些利得税免税额的原意未能达到，而公司车辆是导致道路严重阻塞的一个主要因素，我们需要重新研究为公司车辆提供这些税项宽减的做法是否适当，我们可以提出的论据是，减少道路挤塞的经济效益超过鼓励公司投资在私家车方面的利益。

一个可供选择的办法是完全取消现时根据税务条例为私家车特别提供的最初免税额和每年折旧免税额。为使公司不再将私家车作为薪酬福利的一部分，另一较极端的做法，是完全不允许从公司利润中扣除购买和使用私家车的费用。不过，我们须确保在采取这些措施时，不会令那些真正依赖私家

车赚取利润的行业处于严重不利地位。为真正有需要的人提供豁可能会涉及相当复杂的问题，而且可能有滥用情况。

由于公司车辆数目众多，且在繁忙时间集中在主要商业中心区行走，我们建议制订一些实际可行的办法，减少或取消公司在购买及使用私家车辆方面所享有的税项宽减。

#### (六) 道路收费。

车辆税，可考虑推行的车辆配额制度和取消给予公司车辆各项优惠等，都是用来控制拥有车辆数目的措施。香港是不可能让车辆数目无止境地增加的，但长远来说，较恰当的做法显然是把工作重点从控制车辆的拥有，转移至管理其使用。简单地说，即应采取“用者自付的”原则，实施道路收费。

道路收费的形式有多种，包括在新加坡及挪威一些城市实行的区域通行证制度、主要道路的通行费（例如香港的隧道）以及全球越来越普遍的电子道路收费办法。

##### 1. 区域通行证。

区域通行证制度是在交通需求量高的区域（通常是一个城市的中心商业区）周围划定收费区，以减少驾车人士进入这些区域范围。这些制度可以发挥到一定作用，但在现有科技限制下（通常驾车人士须购买及展示许可证），却有欠灵活及难于执行和监察，因此，我们不会建议香港采用这制度。

##### 2. 隧道行车。

近年来，海底隧道（海隧）的行车量经常超逾其原先设计的容量，致使隧道入口和通往海隧的进路严重挤塞。车龙在每日大部分时间可长至超过 2 公里，对非隧道交通造成严重干扰。东区海底隧道（东隧）在 1989 年通车后，亦只是暂时纾缓了海隧的挤塞情况（表 13）。到了 1993 年年底，东隧的行车量已大幅增加至每日 87400 架次（即过海车辆总数的 41%）。目前，在傍晚繁忙时间内，东隧车龙经常在东区走廊的东行线出现，令通往东区的交通受到严重阻塞，并对那些受隧道挤塞影响的居民造成不便。

在西区海底隧道（西隧）于 1997 年建成前，上述两条海底隧道的挤塞情况将下会得到纾缓。

表 13 每日交通流量

年份	海底隧道	东海海底隧道	合计	每年增长率
1988	120500		120500	
1989	119200	25300	144500	20
1990	122000	37900	159900	11
1991	123000	62000	185000	16
1992	125300	76600	201900	9
1993	124700	87400	212100	5

按现时的趋势来看，在西隧通车前，每日使用东隧的车辆数目到 1995 年底时会达到 11 万架次。届时，现有两条隧道每日大部分时间的行车量都会达到或超逾最高客车量，令所有通往隧道或受隧道影响的主要走廊出现更长的车龙。港岛方面，一号干线（坚拿道天桥/香港仔隧道）、包括八号干线（东区走廊和维园道）以及七号干线（告士打道、港湾道和干诺道中）的

大部分东西行线的挤塞情况会加剧。而九龙方面，一号干线（公主道），二号干线（加士居道天桥、咸道北，东九龙高架公路和机场隧道）、四号干线（观塘道）及六号干线（观塘绕道）等主要路段，均会过于挤塞。

我们已实施各项可行的道路改善及交通管理措施，以期尽量善用通往隧道的进路。不过，只有透过提高隧道收费水平，或实施严厉的交通管理措施，才会对隧道行车量即时产生效果。当海隧在 1984 年对私家车、的士和货车以及对电单车和小型巴士分别征收 5 元和 2 元的使用税后，每日平均行车量由 106000 架次减少了 16% 至 89000 架次。结果，由告士打道往隧道的平均行车速度，由每小时 17 公里增至 50 公里，而康庄道的平均行车速度则由每小时 20 公里增至 26 公里（现时分别为每小时 27 公里和 10 公里）。交通量在两年半后才回复到先前的水平。

如果交通情况在西隧通前的一段期间要维持在可容忍的水平，现时的过海交通量便须有类似的降幅。由于个人交通工具（私家车和的士）占隧道行车量的 2/3，但却只占使用隧道人数约 30%，我们遂把注意力集中在这些车辆方面。我们建议海隧的私家车和的士使用税提高至 15 元（通行费总额为 20 元），以及在东隧开征 10 元的使用税（通行费总额亦为 20 元），电单车方面，我们建议将海隧的使用税提高至 6 元（通行费总额为 8 元），并在东隧开征 3 元的使用税（通行费总额亦为 8 元）。我们估计这些措施会把每日使用海隧和东隧的车辆数目分别减少约 7000 和 6000 架次（海隧每日 118000 架次；东隧每日 92000 架次）。而在繁忙时间通往海隧的进路，车龙会缩短 20 至 25%，而通往东隧的车龙则缩短约 30%。这样，便可大大消除隧道交通与非隧道交通争路的情况。在接着的数年内或须再增加使用税，才能维持这个效果，此外，亦应考虑增加狮子山隧道和大老山隧道的通行费，以控制使用隧道的车辆数目。

增加海隧使用税的建议上一次在 1992 年提出时，并未获得立法局支持。我们认为应给予市民一项非财政措施的选择，即仿效雅典、墨西哥城和汉城（1988 年奥运会举行期间）等城市的做法，办法是透过实行单双数号码制度，限制私家车只可隔日轮流使用过海隧道。由于使用隧道的私家车约占全部车辆的 45—50%，这项措施可将交通量减少达 25%，从而消除隧道交通与非隧道交通争路的情况。

若实行单双数车牌号码制度，便须制定法例及罚则，并采取严厉的执法行动。最简单的做法，是只对私家车实施这项计划，规定私家车须按其车牌号码隔日（逢一、三、五/二、四、六）轮流使用过海隧道。此外，亦可更改准许车辆使用隧道的日数，又或者只在某段时间（如上午 7 时至晚上 11 时）实施限制措施。不过，这些措施必须在通往隧道但仍可改行其他路线的地点清楚显示。某些类别的车辆，包括伤残人士（使用特别车牌）的车辆，均可获得豁免。

我们会就这项措施征询市民的意见。如获得支持，我们便会研究实施这项措施，作为取代增加使用税的另一选择办法。我们同时亦会研究还可在哪些地方实施这类措施。

### 3. 电子道路收费。

为应付交通挤塞问题，电子道路收费是一个既有效率、公平而又富弹性的解决办法。1985 年在本港实施的试验计划证实，电子道路收费不但在技术上可行，而且能令繁忙时间的行程次数减少 20—25%。不过，各个区议会，与交通运输有关的机构及各大商会当时普遍表示反对，主要原因包括侵

犯私隐权、涉及费用过于庞大，以及对电子电路收费。到了 1993 年，有些隧道采用类似电子道路收费的新技术去实施自动收费办法（现时约有 35000 个用户）。

多个国家现正研究电子道路收费办法，作为解决市中心交通挤塞问题的方法，英国运输部现正进行一项为期 3 年的研究，对 M25 高速公路环绕的伦敦区可否实施道路收费办法进行分析。新加坡政府已决定在 1997—1998 年度之前采用电子道路收费办法，以取代区域通行证制度。现时有 3 个财团正在进行这个系统的试验计划。

其他国家现正研究的技术，较诸 1985 年在本港实施的试验计划所采用的技术，已大有改进。目前拟采用的系统包括：

（1）在每部车辆安装内置仪器或在挡风玻璃设置永久性的标签，里面装上储值“聪明咭”（大小与信用咭相若）；

（2）多对装有天线和执法用摄影机的架空构架。

当车辆驶近第一个构架时，内置仪器会接收到从天线发出的指示信号，然后发出密码以作识别。而第二个构架的天线则会在“聪明咭”上扣除适当收费，并予以核实。若车辆并无安装内置仪器或“聪明咭”或者触犯了某些与通行费有关的违例事项，车尾的车牌便会被拍摄下来，然后传送到中央电脑系统，以便采取执法行动。除非触犯了与通行费有关的违例事项，否则这个系统不会储存经过车辆的详细资料，因此不会引起先前对侵犯私隐权的忧鉴于技术上的改进，以及实施电子道路收费系统显然对管理道路的使用会有好处，我们建议委托技术顾问公司，研究在本港推行试验计划及全面实施该系统所须具备的条件。我们预期该系统最初会适用于私家车辆，并涵盖港岛北岸和九龙半岛最多车辆使用的道路。在这项试验计划的基础上，我们会就有关效果及按当时情况是否需要全面实施该系统一事，广泛征询意见。虽然这项工作应从速进行，但电子道路收费不大可能在数年间便付诸实行，故暂时仍须继续运用财政手段或配额制度来控制车辆数目。

（七）交通管理。

我们必须尽量善用市区内有限的道路空间。市区的交通挤塞。主要是由于车辆经常在路旁活动（泊车、上落客货及停车等候），发生交通意外，以及进行道路或掘路工程所致。

1. 为减少交通挤塞而采取的交通管理措施，主要有：

（1）实施路旁禁止停车限制——在商业区实施禁止停车的限制并不受欢迎，特别是很难就上落客货另作安排的地区。不过，在弥敦道实施“早上七时至下午七时”禁止停车的限制，并在与弥敦道平行的西洋菜街和兰街实施单程行车以方便上落客货，却是个成功的例子。

（2）单程道路系统——例如在坚尼地城交通管理计划中，便会实施这类系统。

（3）将途经交通改道——但在较旧型建设区内，将途经交通改道的机会并不大。

（4）限制驶入——在指定时段内，对某类车辆和某些道路实施。

自 1984 年以来，当局已完成了 9 个市区交通研究。建议实施的交通管理计划共 170 项，其中大部分已付诸实行。不过，有 13 项计划并未获得区内人士支持，主要原因是对驾车人士的不便或对店铺及其他业务的负面影响。我们会推行这些计划，并建议在有需要时以试办形式分别在东区和湾仔



实施两项计划。此外，我们现正考虑实施另 29 项交通管理计划，包括：

(1) 扩阔道路如皇后大道东的西行进路及利用交通灯控制春园街的南面道路。

(2) 在白加士街与佐敦道交界处设置灯号控制行人过路处。

(3) 在基湾大坝街、享和街及芙蓉街更改行车路线，以改善交通流通情况。

我们需要腾出现时市区内被车辆上落客货所占用的道路空间。为此，我们必须在繁忙时间对这类活动实施更严厉的限制，同时亦须继续鼓励有关方面提供街道以外的泊车设施。当局透过制订新的分区计划大纲图将这些面积较细的地点合并，并为那些面积较大的地点批出较高地积比率，使有关方面可以辟设这类设施。

我们会优先考虑早日实施各项交通管理计划，以便改善交通流量及腾出道路空间，并对车辆上落客货、停车/等候等活动实行适当的限制措施，令道路空间得以善用。

#### 2. 泊车问题。

政府自 1981 年起已无利用限制停车位的供应来控制私家车辆数目。现行政策是透过卖地计划，鼓励私营机构在地区有需求及附近道路足以应付增加的交通量时阔设及经营公众停车场。现时，本港约有 47 万个停车位。当局现正进行一项停车位需求研究，探讨停车位的供求平衡问题，并考虑如何善用本港现有及日后的泊车设施。该项研究将于 1995 年年初完成。

我们提议，若我们的建议能够把路面车辆数目维持在可接受的水平，现时尽量满足停车位需求的政策便应继续施行。不过，我们不能承诺会满足无止境的需求。

#### 3. 区域交通控制及交通监察系统。

自采用区域交通控制系统（即电脑控制交通灯及闭路电视摄影机）后，市区的行车时间缩短达 30%。当局于 1992 年完成港岛区系统的改善工程，而九龙区的系统亦将于 1995 年年初完成更换及改善工程。现时，荃湾区已实施一套临时计划，该计划将于 1995 年全面运作。当局将于短期内开始为沙田和马鞍山设置一套新系统，有关工程将于 1996 年年初完成。这项工程亦包括一套交通资料系统，向驾车人士显示大老山隧道和狮子山隧道内的交通情况。

新界西北部方面，当局会在青衣至大屿山干线、汀九桥、三号干线（郊野公园段）和屯门公路设置交通监察及资料系统。我们亦计划在扩阔吐露公路时设置这类系统。

#### 4. 掘路工程。

由掘路工程引起的交通挤塞及混乱情况，实有需要减少，经工务科联同运输科进行研究后，将会实施下述措施：

(1) 只聘请特定名单内的承建商进行道路及渠务工程；

(2) 规定公用事业公司必须完成道路及行人路的永久修复工程；

(3) 公用事业公司就地盘监察及管理订定服务承诺；

(4) 研究设立公用事业管理电脑系统的可行性；

(5) 规定掘开的地面须于停工期间临时盖板。

(6) 规定在挖掘主要道路之前，必须进行合适的交通影响研究及交通管理计划；

(7) 尽可能在晚间进行掘路工程。

(八) 执法行动。

在道路上违例停放车辆及停车等候，均会阻碍交通及造成挤塞，在许多没有“禁止停车”限制的繁忙道路上，有越来越多驾车人士在路旁停放车辆或停车等候。在上落客货需求殷切的地区，例如干诺道中，那些真正需要上落客货的车辆往往被迫在毗邻的一条行车线（第二条行车线）上落客货，因而令路面容车量变得更少。

在伦敦，当局于 1991 年在各主干道推行了一项红色路线试验计划，以消除在认可上落客货，停车等候和停放车辆方面的混乱情况，以及解决违例停放车辆所造成的交通挤塞问题。透过提高罚款及采取更严厉的执法行动，该计划成功地将行车时间缩短了 20% 之多，并将巴士行程的可靠程度提高了 30%。到了 1997 年，这项试验计划将会扩展至长 500 公里的重点道路（红色路线）网络。

这项计划若加以修订，即在某些地区实施严厉的执法行动，就交通违例事项加重罚款额，相信可在本港同样获得成效。我们建议详细研究可否使用一套新的交通标志及道路标记划定某些路段供路旁上落客货，但严禁停车等候或停放车辆。此外，亦可向违例者施以重罚及实行扣分制。

#### 结论

本报告书所提出的一系列建议措施，有助于提供一个继续满足市民需求的交通运输系统。这即是说，我们将会朝着电子道路收费的方向发展，作为控制使用道路空间的方法之一；在此期间，我们将会加强公共运输系统的发展，以及遏抑现时私家车辆令人难以接受的高增长率。此外，我们亦会推行更多交通管理计划以腾出道路空间，并会让公共交通工具更优先使用道路。

所有道路使用者，尤其是绝大部分乘搭公共交通工具的人士，都会从这些措施中受惠。

#### 公众咨询

交通挤塞对每个人都有影响。因此，我们在最后落实这些建议之前，将会考虑公众人士的所有意见。请于 1995 年 1 月 31 日前，将你们的意见寄交中区政府台署运输科。

1994 年 10 月

（编者按：从 1974 年至 1994 年的对比，不难看出，香港地区政府运输科为抑制私车增长，对私车首次登记税率及每年牌照费作了大幅度调整。）

## 附录三：

### 畅通与挤塞的取舍

#### 香港（地区）政府运输科

我们必须正视以下问题：在一些地区，车辆行驶速度比单车还要慢；区内路面的挤塞令直达交通受阻；由于塞车，市民往往要提早出门；为了要避免繁忙时间的塞车，市民亦往往要延迟回家；市民每日吸人的汽车废气亦愈来愈多；上述情况会继续恶化。

鉴于问题严重，政府成立了工作小组研究解决方法。现在工作小组的建议已经公布，欢迎各位驾驶人士、公共交通乘客以及行人发表意见。

#### 1. 挤塞有多严重？

(1) 目前香港的路面上大约有 27 万架私家车，而且很多只有 1 人使用。

(2) 香港车辆总数接近 50 万，引致道路使用率为全球最高。

(3) 在大部分时间内，前往两条过海隧道的车速通常只有每小时 10 公里，比单车的速度还要慢。

(4) 由于交通挤塞，巴士在路面行走时间相应增加，每日有超过 1500 班的巴士因而脱班。

#### 2. 将来会如何？

如果让情况没有控制地继续下去：

(1) 私家车的数目在未来 3 年内会增加 9 万架，足够填满五条六线行车的屯门公路。

(2) 在主要的干线，例如告士打道和加士居道天桥，交通将会陷于停顿。

(3) 在其他路面的行车速度会进一步减慢，降至步行的速度。

(4) 巴士班次亦会减少，市民要多花时间候车和乘车。

#### 3. 代价又如何？

(1) 公共交通收费会提高，影响及大部分市民。

(2) 到 2001 年时，乘客浪费在乘车的时间将会是现时的 3 倍。

(3) 汽车排出的废气将进一步威胁市民健康，现时某些地区废气排放量已是可接受标准的两倍。

(4) 由于噪音和空气污染，环境亦逐渐恶化。

(5) 挤塞亦会延误救护车、消防车和警车赶往现场处理紧急事故。

(6) 车辆的维修费和燃油费会增加。

(7) 房屋和其他社区建设的发展亦受到限制。

(8) 挤塞会引致生产下降和成本增加，到 2001 年时，每年的经济损失将达 150 亿元。

#### 4. 政府做了些什么？

政府承诺会增加开支，发展运输基建、交通管理计划，以及改善和扩展公共交通服务。

(1) 在未来 5 年内，政府会动用 300 亿元兴建新道路，将于 2001 年完成的 5 项主要道路工程如下：三号干线郊野公园段；汀九桥；连接沙田和长沙湾的新隧道；红 绕道及公主道连接路；扩阔吐露港公路。

(2) 铁路发展策略将会有定案，该策略将建议优先处理连接新界西北的新铁路和地下铁路将军澳支线。

(3) 九广铁路和地下铁路在 1996 年完成讯号系统改善工程后，它们的载客量分别会增加 25% 和 10%。

(4) 政府会逐步改善和扩展九龙及新界的区域交通控制电脑系统 550 个路口的交通情况会获改善。

单靠道路建设是不能改善挤塞，因为私家车的增长速度和道路挤塞的严重程度，远超过所有基建计划和交通管理措施所能应付。

5. 有什么解决方法？

解决方法并不容易，我们需作出坚决的抉择。由于交通挤塞涉及整个社会、政府现就工作小组的一篮子建议咨询公众意见。

建议所提的方法可分三方面。

**短期方面**

1. 管理和执行。

推行更有效的交通管理措施：

(1) 增设更多巴士专线，加强对道路工程和路旁上落货的管制。

(2) 更严格执行和加强对交通违例事项的罚则，这包括违例泊车和双线停车。

2. 财政措施。

私家车的增长率需要由现时每年 10% 减至约 2%，而只有运用财政措施才可收即时之效。

工作小组建议增加的收费如下：

(1) 将所有私家车和电单车的首次登记税由现时车辆税值的 40% 至 60% 划一提高至车辆税值 70%。

(2) 将每年牌照费增加 40%，使这项自 1991 年以后没有调整过的收费能维持其实际价值。

上述措施将会使车价平均增加 25000—55000 元，而牌照费则将会增加 15000—45000 元。

因增加首次登记税而得的额外收入将会用于资助改善交通系统。例如设立公共交通交汇设施和扩展铁路系统。

3. 过海交通。

私家车占两条过海隧道交通量的 60%，挤塞的程度已严重至影响及非过海隧道的交通。由于西区海底隧道在 1997 年才能竣工，所以需要采取即时措施解决这个问题。工作小组的建议如下：

(1) 使用隧道税来增加海底隧道和东区海底隧道的收费，使私家车和的士的收费增加至 20 元，而电单车则增加至 8 元。

(2) 另一选择是限制私家车辆使用过海隧道，使单数或双数车牌的车辆只可隔日轮流使用隧道。

**中期方面**

1. 车辆配额制度。

此制度会有效地减低私家车的增长，有关的技术细节要待小心研究，且更涉及立法程序。该制度包括以下特点：预定私家车配额；拥车证会以投标的方式取得；拥车证只属一车，即使车辆取消注册，拥车证亦不能转属另一车辆。

这项建议可避免进一步增加税收，但由于需要一段时间才可实施，故暂不能替代即时的财政措施。

## 2. 公司车辆。

公司车辆的数目近年激增，占目前所有私家车辆数目 25%。更且，在繁忙时间内公司车占路面车辆数目 40%，它们是引致交通挤塞的重要成因之一。

目前这些公司车辆享受到宽厚的免税额，这些免税额足以抵消任何首次登记税的增长，使增加首次登记税的措施对压抑公司车辆的增长只有轻微的影响。

工作小组建议应考虑减低或取消购买和使用公司车辆时的税务优惠。

### 长远方面

#### 1. 电子道路收费。

工作小组建议道路管理应该采用“用者自付”原则，而电子道路收费是实践这原则的最有效方法，有助减低车辆在最繁忙时间内驶入最挤塞的地区。

工作小组属意的制度是在汽车的挡风玻璃上贴上一张“聪明咭”，每当汽车经过一收费点时，所需费用便自动从咭主的户口中扣除，运作情形类似现时已在一些隧道实施的自动缴费系统。目前该系统共有 4.7 万名用户。

收费系统所采用的科技远比于 1985 年建议的电子道路收费方法更为先进。由于该系统在扣除费用时并不会记录下汽车的详细资料，所以并不会侵犯个人隐私权。只有在遇到有车辆违反缴费规则时，有关资料才会被记录下来，情况一如交通雷达记录下超速车辆的资料一样。

工作小组建议委托技术顾问，就为私家车进行电子道路收费试验计划和在香港全面应用该系统作全面研究。

#### 2. 你如何能表达意见？

解决交通挤塞措施工作小组报告书可向各区政务处、运输署各牌照事务处和政府刊物销售处索取，欢迎市民就报告书内容表达意见。意见书请于 1995 年 1 月 31 日前递交香港中环下亚厘毕道中区政府合署东座二楼运输科收。

政府在作出建议的最后定案前将会考虑所有公众意见。

1994 年 11 月

附录四：

统计资料

