

2014 年底深圳实施汽车限购政策,展望 2015 年——

还有多少城市会“限购”

2014 年底,汽车“限购大军”再添一员。随着汽车保有量的激增,越来越多的城市将面对治堵难题,采取限购限行的办法虽被视为“特效药”,但专家认为,关键还要转变城市发展思路,以市场化手段进行深层次治理。

从 2014 年 12 月 29 日 18 时起,深圳实行小汽车限购,电动汽车也在限购之列。深圳由此成为继北京、上海、广州、贵阳、石家庄、天津和杭州之后,第八个实施汽车限购的城市。

更让市民没有想到的是,从正式发布限购公告到实施限购,相隔仅短短 20 分钟,而由深圳市交管、市场监管等部门组成的“执法队”旋即封锁多家汽车 4S 店,引发许多汽车经销商和消费者的强烈不满,被誉为“史上最强悍的限购”。

深圳限购之后,在刚刚启幕的 2015 年,全国还有哪些城市会“跟风”?限购治堵效果究竟如何?怎样才能做到两全其美?

下一个限购城市是谁

对于为何突然抛出“限购令”,深圳市政府作出四点解释:一是深圳市机动车增长迅猛,车辆密度居全国第一。二是目前机动车尾气排放成主要大气污染源。三是深圳停车位总计约 104 万个,未来缺口达三分之二。四是以征收路外停车场停车调节费为主要经济手段的调控措施目前无法推行。

不过,从目前的舆论反映来看,社会各界看法不一。2014 年 1 月在广东省召开的“两会”上,深圳市市长许勤曾承诺,深圳对私家车不限行、不限购。此外,深圳市公安局副局长王国宾曾在 2013 年 11 月表示,如果深圳出台限牌限号政策,“一定会广泛听取意见,绝对不会搞突然袭击”。

“承诺‘不限购’的深圳突然限购,确实很难得到人们的理解。”汽车行业分析师林燃认为,“如果从深圳的实际交通状况来看,这项政策的出台又在意料之中。”

据深圳市相关统计数据显示,截至 2014 年 12 月 20 日,深圳市机动车保有量超过 314 万辆,近 5 年年均增长率约为 16%,每公里道路机动车约 500 辆,车辆密度居全国第一。其中,2014 年新增约 55 万辆,增速达 20.9%。伴随着机动车的持续快速增长,交通

拥堵时长不断上升,交通拥堵区域不断扩大。目前,深圳中心城区高峰拥堵时段已经由 2012 年的 38 分钟上升至 2014 年的 55 分钟。其中,深圳市“三横六纵”拥堵带晚高峰车速已降至每小时 9 公里至 15 公里。国际经验表明,大城市交通拥堵的警戒线是每小时 20 公里,也就是说一个城市如果平均车速在每小时 20 公里以下,那么这座城市就必须想办法“治堵”。

“在限购上,深圳非始作俑者,也不是终结者。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬说,目前成都、石家庄、重庆、青岛、武汉等 5 个城市均存在实施汽车限购政策的可能性,“因为这些城市的道路交通拥堵状况已不容乐观。”

就社会上的一些揣测,成都曾就限购一事召开听证会,遭到部分听证代表反对,最终未能成行。

寻找更有效治堵途径

尽管有人质疑一些地方政府限购限行政策的合法性,但是一个不容否认的事实是:这些城市均已车多为患,交通拥堵严重,以限购限行治堵无疑“见效快”。

公安部交通管理局统计数据显示,截至 2014 年 11 月,我国机动车年增量超过千万,35 个城市汽车超过百万,交通出行结构发生了根本性变化。北京、成都、深圳等 10 个城市汽车超过 200 万辆。交通拥堵越来越成为中国众多城市的通病。

在林燃看来,越来越多的中心城市会加入到汽车限购潮中,这是在城市化进程中中国汽车社会发展的一个缩影。

来自政府部门的数据显示,部分城市在实施限购限行政策一段时间后,取得了一定效果。但一些“双限”城市市民出行感受和有关报告则显示,治理交通拥堵并非一“限”就灵。

以实施多年限购政策的北京市为例,北京市交通委发布的交通运行分析报告显示,



2013 年北京市工作日平均每天堵车 1 小时 55 分钟,比 2012 年平均每天多堵 25 分钟,而且拥堵已由核心区向外围蔓延。

对此,专家认为,短期来看实施限购限行可以起到立竿见影的效果。但从长远看,根本方法还在于转变城市发展思路,以市场化手段进行深层次治理。

“事实上,国外很多大城市汽车保有量比中国还多,但交通拥堵状况比中国要轻。”中国汽车工业协会副秘书长师建华认为,“像巴黎这样的大都市基本没有堵死或堵得很严重的情况,是因为他们的道路设施设计得非常合理,包括信号设置、道路设置,形成一种非常顺畅的自然流动状态。”

有关部门建议,地方政府应借鉴发达国家采取经济手段治理拥堵经验,科学选择限行措施,在鼓励旧车报废、推进以旧换新、做

好黄标车淘汰工作的同时,重新构建适应汽车社会的城市道路规划发展战略,加强交通管理、停车场等基础设施建设。

“限购限行治标不治本,只能暂时缓解交通拥堵,关键还是要在加快完善公交系统的同时,引导消费者改变现在的汽车使用模式。”业内资深专家张毅以日本东京为例说,“东京汽车保有量超过北京,大约有 700 万辆,但是早高峰晚高峰拥堵并不严重。绝大多数上班族都是乘公交车或者地铁,只有极少数有停车位的人开车或坐小车上下班。”

张毅认为,当前中国汽车消费模式应该提倡热买冷用,即鼓励购买、限制使用,上下班以公交为主,周末出行再使用私家车。“这种模式既可以实现轿车进家庭的目标,又可以减少私家车上路,可以说是两全其美。”

(据《经济日报》)

雪铁龙 C3-XR:

“舒适 时尚 科技”打造美好生活

刚刚上市的 C3-XR,正是对东风雪铁龙“舒适、时尚、科技”品牌主张的完美诠释。

自 2014 年广州车展前夕启动预售以来,便好评如潮,预售火爆。未来,它也将从“高效动力、智能驾驭、美学设计”三方面,为城市 SUV 用户带来愉悦的全新体验。C3-XR 的目标人群是一群精彩生活的发现者,是有着别样青春的‘城市自由派’,C3-XR 所传递的挑战未知的精神,便是深刻洞察了这个族群的消费需求,而与其强大产品力匹配的是 10.88~17.18 万元极具诱惑力的价格,所以说,C3-XR 将从感性和理性上,全面满足年轻消费者对城市 SUV 的完美期待。

自由我精彩源于高效动力。力,源自对自由的向往。瞬间爆发的力量,是对前行的执着,是压力释放时的畅快淋漓,驱动着你一路向前。C3-XR 搭载“T+STT”核芯动力,1.6THP 涡轮增压直喷发动机动力强劲,最大功率可以达到 123 千瓦,1000 转涡轮就及时介入,1400 转时便可达到 245 牛·米的峰值扭矩,而 STT 智能启停系统,可实时感知驾驶者意图,启停之间拥有高达 15%的节油表现;与“T+STT”核芯动力匹配全新 6 速手自一体变速箱,换挡更顺畅、更敏捷,让驾驶者对澎湃动力的驾驭更加从容。

自由我精彩源于智能驾驭。驭,是用掌控来把握自由的深度。摆脱城市的羁绊,用车轮丈量内心的渴望,随心所“驭”,寻找大自然的别样精彩。C3-XR

所配置的 Grip Control 智能多路况适应系统,一键切换沙地、雪地、泥地、ESC 关闭、公路 5 种路况模式,并因地制宜做出最聪明的响应,让你探未探之疆域,见未见之精彩;Citroen Connect 车载互联系统,集智能导航服务、汽车安防服务、车载互联系统、娱乐资讯系统、远程车辆诊断五大功能于一体,让你时刻享受旅行乐趣,发现别样精彩;而 DCS 动态舒适底盘系统和 ESC 车身电子稳定控制系统,则让你旅途舒适无忧。

自由我精彩源于美学设计。美,去探索,去发现,美是自由的勋章!用不同的视角观察生活的点滴,在熟悉的城市寻找不一样的精彩,人生从此大不同。雪铁龙设计师们运用 ARTECH 设计理念,用简约的造型勾勒动感,用曲线的张力诉说自由,用精致的细节打造极致体验;2655mm 超长轴距与车身长形成最佳的黄金分割比例,兼顾了无与伦比的美感和驾乘空间;晶钻星辉前大灯与晶翼 LED 日行灯,弧光掠影行李架,1.3m 的沐光全景天幕,16 寸流光旋动轮毂以及晶炫回旋式尾灯等独具一格的设计元素,造就了其极具质感与美感的炫酷外形。

对于未知,我们每个人都有着探索的渴望。不一样的年轻,当然要驾驭不一样的城市 SUV,用不一样的动力去发现未知,用不一样的操控去感受不同,去发现不一样的精彩。拥有“高效动力、智能驾驭、美学设计”的 C3-XR,将和追求自我精彩的“城市自由派”们一起,展现城市 SUV 的新风范。(雪铁龙)



1 月 3 日,人们期待已久的东风本田 XR-V,在东风本田周口瑞盈 4S 店炫丽上市,准车主们争相订购。图为新车上市发布会现场。 记者 杨运栋 摄