

私车牌照,正成为大城市最为稀缺的资源之一

城市治堵,以“卡”为主?



核心提示

□新华社记者 陆文军 陈冀

一边是堪称“最贵铁皮”的上海车牌“高烧”不退,一边是广州突然加入汽车限购行列。私车牌照,正成为大城市最为稀缺的资源之一。

日益凸显的“堵城效应”,似乎在“倒逼”政府加速出台“限令”,这些举措能否缓解“堵城”痼疾?汽车社会,日渐蹒跚的步伐又将走向何方?



一些城市实施汽车“限购”后,一些问题随之引出,比如,这样是否可以彻底解决城市拥堵问题?如果不能,那又该怎么办?
(资料图片)

1 车牌之“重”,几近于中彩票?

根据广州7月1日零时开始实施的汽车限购政策,在为期一年的试行期内,广州市中小客车增量配额为12万辆,按照每月1万辆进行配置。而近年来广州市汽车每年的增量为30万辆左右。

一石激起千层浪。“北上广”等大城市启动汽车限购政策,传递着一个信号:对于猛烈增长的汽车保有量,国内大城市的道路、环境资源承载力已经岌岌可危。

广州的一个市民表示,如此大的政策调整,不打提前量,而是“突然袭击”,让市民

觉得措手不及,以后取得私车牌照的难度更大了。

对于市民密切关注的“如何办理配置指标”等问题,广州市政府表示,将在7月底前另行制定发布相关管理规定。这意味着,广州究竟采取北京的摇号模式,还是上海的拍牌模式,抑或制定新办法,还不得而知。但汽车销售商通宵营业,购车者连夜提车,突击式抢购已经说明了一副车牌的分量。

车牌话题今年以来一直热度未减。北京摇号限购政策实施一年半以来,中签

率已经从最初的1:12猛跌到如今的1:47,对于许多迫切购车的市民而言,摇到号的难度甚至不亚于中彩票。

持续了10多年的上海车牌拍卖,也在2012年上半年连续突破5年前创下的5.6万元历史纪录,最高达6.4万元,成为升值最快的“铁皮”。

“社会对于‘北上广’等大城市车牌政策高度关注,随着拥堵、停车、排放等各种压力增大,不排除一些城市会效仿。”汽车业内专家钟师说。

2 “堵城”之困,“限字令”的难言之隐

不断激增的汽车保有量,业已绊住了一座经济高速发展的城市的“时速”,“堵城”之困迫使一些城市作出“艰难选择”。

北京在15年间,汽车保有量从100万辆暴增到500万辆,加上不尽完善的城市规划和道路设施,出现严重拥堵的情况越来越频繁。自2011年实施摇号限购政策以来,第一年就挡住了约60万辆的新车增量。

广州市机动车保有量已超过240万辆,近5年年均增长率达19.0%,但同期道路里程增长仅约2%,全路网晚高峰平均车速已逼近20公里/小时的国际拥堵警戒线。

上海从1994年就开始车牌控量,据测算,如果当时不采取措施,到2010年年

底,汽车保有量就可能达到338万辆,而实际仅为170余万辆,这被认为是目前上海交通未出现严重拥堵的最重要因素。

诚然,客观压力导致了国内一些城市不得不用汽车“限购”来治堵,然而以“卡”为主是否为根治良策?

同济大学交通工程系主任杨晓光曾说,一些城市习惯于研究“拥堵收费”、“限购令”、“尾号限行”等限制性政策来治堵,但首先应弄清造成拥堵的主要原因是什么?是规划问题、建设问题,还是管理问题?必须对症下药。如果简单采取限制性措施,可能会掩盖造成拥堵的真正原因。

“以‘卡’为主,可以说治标不治本。”杨晓光说,如果单纯“限制”,只能让交通瘫痪来得晚一点儿,无法实质性改变。只有将目

前的一些限制措施“时间换空间”,通过提高道路资源利用率、大力发展公交优先两大举措,改变“堵城”困境。

钟师也认为,虽然国内一些城市实行了限行等行政措施治理拥堵,但也是“头痛医头”的方式。对于管理者来说,目前最紧要的是发展公交。“公共交通目前的任务不仅是解决无车族的出行问题,而是吸引有车族选择公交。私车在经济性和便捷性上都没有优势,自然拥堵状况就缓解了。”

行业专家贾新光则指出,治堵不能只盯着私车,私车对于交通的冲击是“潮汐式”的,每天也就早晚高峰的一两个小时,而大量公车却是全天连轴转,这种影响应该评估。

3 科学治堵,让“铁皮”不再沉重

备受关注的“北上广”车牌之限,正是中国迅猛发展的汽车产业,遭遇环境、交通、资源、土地等“硬约束”的一种表征。中国如何应对突如其来的汽车社会?

“十一五”期间,我国汽车产销量由570万辆猛增至1800万辆,年均增速25%,创造了超高速,也带来了深刻的社会变化,越来越多的尴尬开始摆在我们面前。

一方面汽车数量增长很快,但相比纽约、东京等大都市,国内城市人均汽车保有量低得多,但各种汽车困境却提前出现;全

球都在提倡绿色出行,国内汽车“以大为美”的观念却愈演愈烈。据统计,2010年中国新上市乘用车的平均油耗分别比2008年欧洲高18.3%,畸形的消费结构和消费文化成了比堵车更可怕的隐患。

专家认为,当前汽车消费所带来的大量社会性问题,政府职能应该及时从汽车产业层面提升到汽车社会,进行趋利避害的引导和调控,需要的不仅是简单的“限令”,而是综合统筹的汽车社会健康发展规划。

国务院发展研究中心研究员陈清泰就表示,近年来中国走向汽车社会,来势异常迅猛,以至于我们在很多方面都没能做好准备。他建议,目前汽车社会政策制定有五大方面值得重视:第一,把汽车产业引入国家和区域经济社会发展的整体规划;第二,城市的发展应该更加充分考虑汽车社会的因素;第三,要牵住汽车消费政策的“牛鼻子”,培育健康的汽车社会文化;第四,制定和实施汽车能源战略;第五,制定和实施越来越严格的排放标准。