

中国汽车社会 大革命

◆光忠 / 著

传 统汽车文化以车为中心，关注的是车的发展；汽车社会以人 为中心，关注的是汽车与人的和谐发展。最开始的汽车只是交通工具，是人造福于自己的工具，只具有物质属性；现在的汽车是社会的组成部分，是人的空间属性的扩展和精神的延伸，具有了社会和文化属性。



中国时代经济出版社
China Modern Economic Publishing House

中国汽车社会 大革命

◆光忠 / 著

传统汽车文化以车为中心，关注的是车的发展；汽车社会以人为中心，关注的是汽车与人的和谐发展。最开始的汽车只是交通工具，是人造福于自己的工具，只具有物质属性；现在的汽车是社会的组成部分，是人的空间属性的扩展和精神的延伸，具有了社会和文化属性。



中国时代经济出版社
China Modern Economic Publishing House

图书在版编目(CIP)数据

中国汽车社会大革命/光忠著. —北京:中国时代经济出版社,2009.1

ISBN 978 - 7 - 80221 - 139 - 1

I. 中… II. 光… III. 汽车—驾驶术 IV. U471.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 208891 号

中国
汽车
社会
大
革
命

光
忠
著

出 版 者	中国时代经济出版社
地 址	北京市西城区车公庄大街 乙 5 号鸿儒大厦 B 座
邮政编码	100044
电 话	(010) 68320825(发行部) (010) 68320422(编辑部) (010) 88361317(邮购)
传 真	(010) 68320634
发 行	各地新华书店
印 刷	北京市鑫海达印刷有限公司
开 本	787 × 1092 1/16
版 次	2009 年 1 月第 1 版
印 次	2009 年 1 月第 1 次印刷
印 张	17.25
字 数	290 千字
定 价	38.00 元
书 号	ISBN 978 - 7 - 80221 - 139 - 1

版权所有 侵权必究



前 言

进入 21 世纪,伴随着经济的快速发展,中国迎来了汽车时代。在连续几年近乎井喷的跃进中,中国的汽车保有量从建国初期的几万辆猛增到目前的近 4000 万辆。和汽车相关的行业都无一例外地迅猛发展起来。汽车驶入寻常百姓家。而在保有量和使用率达到一定程度之后,人们开始追求更深层次的精神需要。由此,汽车文化也成为备受关注的热门词汇。于是,名车、车展、车模、赛车等词语就成为有文化品味的流行语,汽车的历史、汽车技术、汽车的外观与装饰等内容就成为了汽车文化的核心内容,并以此来说明汽车文化的热度与深度。但是,究竟什么是汽车文化?

根据常识,我们可以认为,汽车文化至少包括以下三个方面的内容:首先,汽车文化的品性载体,即品牌、企业的文化。其次,汽车文化的物化载体,即设计的文化。第三,就是汽车文化边缘载体,即汽车同其他文化种类的结合。从广义上来讲,汽车文化可以分为两个方面,一方面是汽车本身的,另一方面是汽车折射出来的,比如美国人那种喜好自由、大气的观念。

从诞生那天起,汽车就被赋予了人类的价值观、生活形态、情感需求等,折射出了不同时代、不同人群的审美取向,形成了汽车文化的主要特征。人类发明、制造了汽车,首先把汽车当作缩短自己行走时间和扩展自己生活空间的工具。这时,汽车并没有什么文化上的价值。然后,人类开始美化汽车,对汽车提出了品质、性能、舒适和美观的要求,同时也使人类有更多理由喜欢汽车,于是汽车更深入地融入了人类社会。这时候,人们开始关注汽车的品牌和设计,并在日常消费中体现出来。再然后,人类开始在其车身上寄托拟人化的思维,赋予汽车更多人性化和精神层面的象征,由此,汽车在人类社会具有了文化地位,不再仅仅是工具和玩物。这时候,汽车文化就开始真正兴起。人们赋予了汽车一种影响生活方式的生命内涵。反过来这种内涵又作用于人类,拉近了人与车之间的距离,形成消费理念、生活情趣以及审美趋向等文化范畴,亦即汽车文化。这时候,人类开始热衷于谈论汽车的历史、



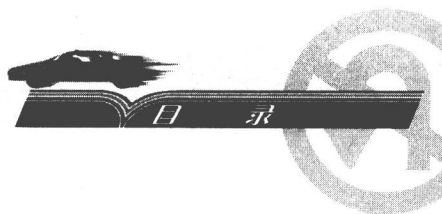
品牌的优劣、汽车技术的革新、设计的合理与美观、名人与名车的关系等等。

汽车极大地扩张了人们的生活半径，也改变了社会的产业结构、生产和生活方式。汽车社会的前提是大众可以普遍享受汽车文明。随着汽车数量的积累，从量变到质变，汽车在人类社会的数量终于可以使它变成人们眼见不鲜、耳熟能详的一部分，汽车的存在变成了人类社会的一种习惯。围绕汽车，人们展开了一系列社会活动。为了娱乐和便利地驾车出游，为了竞技娱乐的赛车，服务于长途驾车的汽车旅馆，以及汽车本身带有的相对独立的为人类活动提供了另外一个私密的生活空间。诸如此类，汽车成为了人类社会活动的载体和重要组成部分。而当人们依托于汽车的社会活动日益普遍而达到一定程度之后，汽车文化无疑已经成为社会文化的重要组成部分，也就是说，一般层次上的汽车文化已经进化成为了汽车社会这个新的文化体系。这就是汽车文化革命的内涵，从一种表层的文化进化成为深入影响社会和社会文化中不可或缺的一部分。

之所以说汽车社会的形成是一场革命，关键是汽车已经可以深刻地影响人类社会的发展。不说积极的方面，如汽车为个人生活提供便利，提高工作效率，扩大活动空间，提高生活情趣，汽车产业是整体经济的核心部分，汽车产业极大地推动人类社会的发展等。就是当今人类社会面临的三大全球性危机：资源短缺、环境污染、生态破坏。哪一项基本上都有汽车的消极作用。或者说，汽车就是造成人类社会危机的主要源头之一。汽车是能源消耗大户。在我国每年大约有85%的汽油和20%的柴油被汽车消耗。世界上许多城市，汽车已经是空气污染的首要源头。而资源的过度消耗和环境污染，本身就是生态破坏的原因，也是生态破坏的一部分。因此，可以说，汽车的消极影响，早已波及社会的各个层面。

但是，就算是汽车为人类社会带来了多么大的危害，汽车仍然是人类社会不可或缺的一部分，人们的生活仍然离不开汽车，汽车也仍然是人们文化生活的重要内容。我们只有通过政策法规、宣传教育和市场手段来弥补汽车造成的缺憾，控制汽车的消极影响，而不是想法取缔汽车。也只有如此，才可以说，汽车真正走进了人类社会，人们已经进入了汽车社会。





目 录

第一章 让汽车告别杀手身份 1

文明的发展向来充满艰辛，辉煌的荣誉与惨烈的付出交相并存。汽车，是人类文明进步的又一大表现，毋庸置疑，它带给我们经济的高速发展和社会生活的繁荣昌盛，然而，我们在享受这一切的同时，却不得不接受随之而来的负面影响——生存空间的缩小，甚至生命的丧失。

一、在中国，汽车每年夺走十万条人命 1

- 汽车推动中国的腾飞 3
- 汽车，最危险的杀人工具 8

二、汽车带来的社会灾难 13

- 汽车决定现代社会 14
- 汽车尾气入侵人类“呼吸空间” 17
- 车内也是毒气室 24

三、汽车，新时代的社会问题 26

- 生活无处不汽车 27
- 谁来养活中国车 32
- 汽车占领我们的生活空间 40

四、汽车社会，让汽车告别杀手身份 44

- 汽车社会，不是简单的数字 45
- 汽车已经成为社会的一个主角 51



第二章 车祸，其实是人祸 58

无论男人、女人、孩子，无论富人、穷人，只要他们在街道或马路上，每一分钟都可能遭遇车祸。这句话并非耸人听闻。有人做过一项统计：从汽车诞生至今，全球车祸累计死亡人数约 3000 万，超过第二次世界大战的死亡人数，有关分析数据显示，近年来，中国每年有 10 万人死于车祸。一条条鲜活生命的丧失迫使我们不得不正视车祸。正视车祸背后的真正原因——人祸。

- 一、超过九成的交通事故都是人的原因 58
 - 车祸，其实是人祸 59
 - 从人的身上治理交通事故 65
- 二、培养“杀手”还是培养车手 70
 - 从源头防止交通事故 71
 - 用驾照控制“马路杀手” 74
- 三、没有爱，汽车只是危险的工具 79
 - 有对人的爱心，才有人的安全 79
 - 能保证自己的安全，其实就是对社会的爱 83
- 四、教育才是汽车社会的核心 86
 - 安全教育，从心塑造汽车社会 88
 - 驾驶技能，永远是最基本的保障 90
 - 汽车教育，也是“节能减排”的源头 94
- 五、从源头开始，为和谐社会服务 99
 - 汽车与人的和谐共处 100
 - 和谐交通，就是和谐的汽车社会 106

第三章 从驾校教育开始打造驾驶新人 110

权威统计，我国每年有 800 多万人要学习驾驶技术。这个庞大的数字令人为我国汽车社会的高速发展感到自豪的同时，又不免陷入深深的担忧；这些人成为驾驶新人后技术过硬吗？素质过关吗？为何新人的交通事故发生率居高不下？驾驶新的重要诞生地——驾校究竟该怎样做才





能保证这些新人的真正合格。

一、驾校教育应强调对生命的关爱	110
• 汽车培训与人们生命安全息息相关	112
• 驾校应该培养合格的驾驶新人	115
二、用新方式新标准培训驾驶新人	117
• 放纵驾驶培训就等于犯罪	118
• 驾驶模拟器——一种更有效的培训方式	122
三、只教会开车是不道德的	137
• 驾校：教人开车还是帮人办证	138
• 开车，不是一个人的事	140
四、安全意识，汽车社会的准入证	145
• 汽车安全教育，是全社会的大事	146
• 安全意识是打开汽车社会的钥匙	150

第四章 汽车社会呼唤全新有效的汽车教育方式

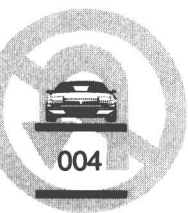
152

开车不是简单的动手动脚，所以，仅仅传授驾驶技能远远不够，要知道，一个人的性格、气质、心智等皆对驾车安全产生影响。驾驶模拟训练器一方面能够分析学员性格，帮助教练掌握学员信息，因人而异进行施教；另一方面亦可以通过虚拟世界，让学员体验真实事故案例，从而达到慎行的目的。这种驾培教育新方式值得大力推广。

一、开车不是简单的动手动脚	152
• 开车是全身心地投入	153
• 驾驶是一项心智技能	155
二、好老师不是开车好的老师	158
• 谁是合格的教练	158
• 职业教练是汽车社会的基础	180
三、心理测试决定你学车的方式	183
• 你的个性决定你的安全	183



• 个性化学车	186
四、事故倾向，让你避免潜在的威胁	192
• 看看你是不是潜在的肇事者	193
• 扬长避短，避免成为事故的牺牲者	197
五、体验到危险的汽车教育才是完整的	206
• 经过车祸，你还敢如此大意	206
• 让学车者意识到危险的真实存在	208
六、再现事故，是最有效的经验教育	214
• 每一次事故，都是最好的教材	215
• 在事故中学经验	218
 第五章 瞧，那群推动汽车社会前进的人	220
人是汽车社会的中心。推动大家认识到汽车社会的到来，帮助大家认识传统汽车文化的不足，提醒大家意识到中国“汽车社会”的缺陷，主动思考汽车社会问题并提出解决办法的人，才是汽车社会中最重要的人。	
一、走在驾培行业最前端的人	220
• 做第一个吃螃蟹的人，总会有痛苦	220
• 在事业中实现永生	225
二、给先行者更多关注	228
• 他们是中国汽车社会的动力	228
• 值得尊重的探索者	236
三、汽车社会的发动机	238
• 为了共同目标走到一起	241
• 与汽车社会一起成长	244
 后 记 模拟培训技术大有可为	250





第一章 让汽车告别杀手身份

文明的发展向来充满艰辛，辉煌的荣耀与惨烈的付出交相并存。汽车，是人类文明进步的又一大表现，毋庸置疑，它带给了我们经济的高速发展和社会生活的繁荣昌盛，然而，我们在享受这一切的同时，却不得不接受伴随而来的负面影响——生存空间的缩小，甚至生命的丧失。

一、在中国，汽车每年夺走十万条人命

如今，马路上的汽车数量每天都在增加，车祸作为汽车社会的必然产物，亦越来越频繁地出现在我们身边。周一上午8:40，王进还没有走进办公室就听到同事孟华东的声音：“知道吗？昨天我们老家杭州发生一起特别严重的车祸，人死了两个，车也被撞断了，就在我面前不远，太惨了！”

“哦！怎么回事？你没什么事吧？”一听这个满是好奇与关心的声音，王进就知道是办公室里好奇心最重的李可。不过王进对这个话题也很关心，因此紧赶几步，走进办公室，想听听究竟怎么回事。

孟华东是浙江杭州人，刚毕业不到一年，女朋友还在母校浙江大学读研究生，他只要有时间，几乎每个月都会抽一两个周末赶到杭州与女朋友见面。刚过去的周末，孟华东就是到杭州赶赴“鹊桥会”的。

见大家都有兴趣，孟华东也不推托，清清嗓子，详细说了起来。

原来，星期天上午11点左右，孟华东与女朋友正在浙江大学门口依依惜别，突然听到一声巨响，扭头一看，只见一辆汽车断成了两截，半截汽车高高飞起，把一棵树撞断，当场从车里甩出来一个人。这个场景当时就把孟华东吓呆了。

等交警赶到车祸现场，孟华东详细打听，才知道出事的别克林荫大道（顶配版本，车牌号为浙A569G9）已经被撞得面目全非，前、后两截分别落在相隔约



十米远的人行道上，轮胎等车上零部件散落一地。一辆蓝色萨博轿车（是新车，车牌还没有上），前保险杠掉在了地上，停在离断成两截的别克林荫大道不远的地方。两名死者躺在前半截车身处，地面上血迹斑斑。两位死者均为男性，是瑞泰别克4S店的维修人员；别克林荫大道则是一家公司放在店中做保养的。事故原因好像是事故发生地浙大紫金港校区门前的光明路还没有完全开通，瑞泰别克4S店的维修人员为了试车在这里超速驾驶，在避让萨博车时，突然刹车，车头偏向路边，冲上人行道撞断了消火栓，又横向撞上了路边的灯杆，车子因此被截成了两段，人员遇难也就难免了。

说完，孟华东还满脸惊惧：“真是太可怕了！”

听孟华东说完，大家都感慨万分，纷纷讨论起来。说着说着，大家话题从车祸转到了汽车对社会的发展究竟是好还是坏上来。

只听李可恨恨地说：“现在好像总听这里车祸那里车祸，真让人担心！好像开车的人总不那么安全。”

“何止开车不安全，就是走路也不安全。好好地在路上走，也可能有车撞上你。常在路上走，总怕被车撞。”王进也凑凑热闹。他这么多年来一直都撑着不买车，出行就靠步行、公交、地铁，坐出租车，也经常在路上遇到各种各样的车祸，对汽车抱有太多偏见。

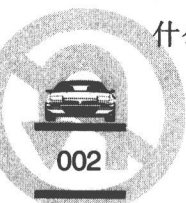
“还有还有，就算不出车祸，汽车也让人不省心，路上堵车，养车难，停车难，真是处处都是问题。”办公室资格最老的张熙一直就不喜欢车，平时就经常抱怨自己爱人开车遇到各种问题，这次也乘机重复了他的抱怨。

这时，最喜欢汽车的张明源急了：“哎！哎！我说几位，虽然车祸确实让人心惊胆战，但总不能一棍子打死吧！要知道，汽车的主流是好的，是积极的，出些问题只是支流，是可以改善的！”

早就买了车的张峰也在一旁帮腔：“是啊！想想汽车给我们带来了多少便利，如果没有汽车的话，我们如果要出行，就不可能这么方便。更不要说汽车产业在国民经济中的重要性了。”

接着，大家七嘴八舌地争论起来。王进听了一会，觉得这还真是一个很有意义的话题，汽车飞速发展，但也带来无数的问题。汽车对社会的发展究竟带来了什么，是好是坏？会对整个社会带来怎样的影响？

作为杂志社的资深编辑，随时了解最新的社会变化和时尚潮流是最基本的要





求。王进就是这样一名随时跟踪社会潮流，思考社会变化，并准备将其中有代表性的内容变成自己负责的杂志版面内容的优秀编辑。那么，这个话题有没有做一个深入报道的价值呢？王进陷入了沉思。

为了验证自己的想法，王进开始通过各种渠道收集相关资料，最开始接触的，当然就是汽车的发展与汽车带来的社会问题。

● 汽车推动中国的腾飞

提起中国经济的高速发展，大概每个人都会联想到汽车吧，汽车的发展与中国经济的发展密不可分，相互影响，相互推进。

在王进的印象中，直到自己上大学时的 90 年代，汽车都还很少，不说有汽车的人，就是开汽车的人，都非常让人羡慕。王进还记得，在自己生活的县城，到了 2000 年，也没有几辆汽车，即使有也是政府公车。就是自己 1996 年到北京上大学，北京马路上跑的还大多是红色的夏利出租车，汽车并不算多。但是，进入 21 世纪之后，每年、每月、每天，路上的汽车都不断增加，好像不要钱一样。

根据自己的印象和长辈的述说，王进更知道，从 80 年代到 90 年代初，司机都是令人羡慕的职业，甚至那时候很多姑娘要嫁人都会先想到小车司机。王进的一位堂叔就是因为是在县政府开车，是当年的“王老五”，左挑右选才结的婚。在 1994 年一项职业评价调查中，出租车司机还是排在前十位的好职业，与财会人员、合资企业职工、个体户等并列。

20 世纪 90 年代后期开始，汽车开始增多，有车的也不再局限在政府、国企、事业单位的领导。私企老板、外企员工等高收入人群开始购买自己的私家车。进入 21 世纪之后，汽车更是“飞入寻常百姓家”，收入中等的家庭都开始购买自己的汽车。司机作为一个专门的职业也不再吃香。

专职司机的没落和自己开车的人的增加，二者之间的对比，可以说是中国汽车发展的一个典型标识。

20 世纪末期，中国人在基本的物质生活得到满足之后，对于生存的质量有了更高的要求。有一辆自己的汽车，可以让自己更舒适、更便利、更好地享受生活，提高生活效率；有车在一定程度上象征着地位和财富；有车，可以扩大自己的生活空间，结交更多朋友，大大拓展业务范围，取得更大效益。正是因为汽车



让个人时间“延长”、空间扩大，汽车的巨大优势，使得近几年来汽车业在我国得到了巨大发展。

汽车的不断增加，汽车产业的不断发展，使得开车已经逐渐替代步行，成为人们日常出行的重要工具，人们对于汽车的需求越来越大。从数量上来看，我国加入 WTO 后，2001 年，中国汽车销量只有 230 万辆，是世界第七大汽车生产国；2006 年，中国汽车销量已达 720 万辆，成为全球第三大汽车生产国，超越日本成为仅次于美国的全球第二大新车市场，并被公认为未来发展潜力最大的汽车市场。公安部资料表明，截止到 2008 年 6 月底，全国机动车保有量为 16571.33 万辆。其中，汽车 6122.18 万辆，摩托车 8886.64 万辆，挂车 9.06 万辆，上道路行驶的拖拉机 1463.38 万辆，其他机动车 2.08 万辆。全国机动车驾驶人 17242.99 万人，其中汽车驾驶人 11463.89 万人。

在中国，汽车的发展经历了两个阶段，一个是自主探索，缓慢前行的阶段，从 1958 年到 1978 年；第二个阶段是改革开放、引进技术，发展创新的阶段，从 1978 年开始到现在。

1958 年 7 月，一汽参考美国克莱斯勒的 C69 轿车，仅用 28 天时间，试制出中国第一辆“红旗”高级轿车。到了改革开放开始的 1978 年，全国汽车产量 149062 辆；其中轿车 2640 辆，商用车 125073 辆。1978 年，进口汽车 25367 辆，出口汽车 1004 辆。1978 年，全国汽车保有量 142.92 万辆。

对比之下，2007 年，汽车保有量达 4229 万辆，比 1978 年增长了 29.53 倍。到 2007 年，汽车产量达 888.24 万辆，其中轿车 479.77 万辆。2007 年汽车产量为 1978 年的 59.59 倍；其中轿车为 1817.3 倍，商用车为 20 倍。1978 年，全球汽车产量 4230 万辆，中国占全球产量比重为 0.4%；2007 年，全球汽车产量 7307 万辆，中国占全球产量比重提升到 12.2%，30 年上升了 30.5 倍，中国汽车产量居全球第三，销量居全球第二。2007 年，进口汽车 31.42 万辆，为 1978 年的 12.4 倍；出口汽车 61.27 万辆，为 1978 年 61.3 倍。

随着汽车在中国的快速发展，随之而来的就是私人汽车的发展。

在 1978 年，中国国内没有任何一辆私人汽车。仅仅 6 年之后的 1984 年，中国的私人汽车保有量就达到 17.35 万辆，占当年保有量的 6.66%。到了 2001 年，私人汽车保有量 771 万辆，占当年保有量的 42.8%（当年全国汽车保有量为 1802 万辆）。看起来私人汽车在中国取得巨大的发展。但是，从 1978 年到 2001





年，中国私人汽车的发展有一个重要的特点，就是私人汽车中的大部分是商务用车，是主要用于个体运输的“公用私车”。这其实还不能算是纯粹的用于个人私生活的私车。

从2001年开始，到2006年，私人汽车取得了实质上的进展。2006年，私人汽车保有量2333万辆，占当年保有量63.1%（当年全国汽车保有量3697万辆）。在2333万辆私人汽车中，家用轿车为1749万辆，占私人保有量31.1%，这时轿车才算开始进入百姓家庭，轿车产量比重年年增加。

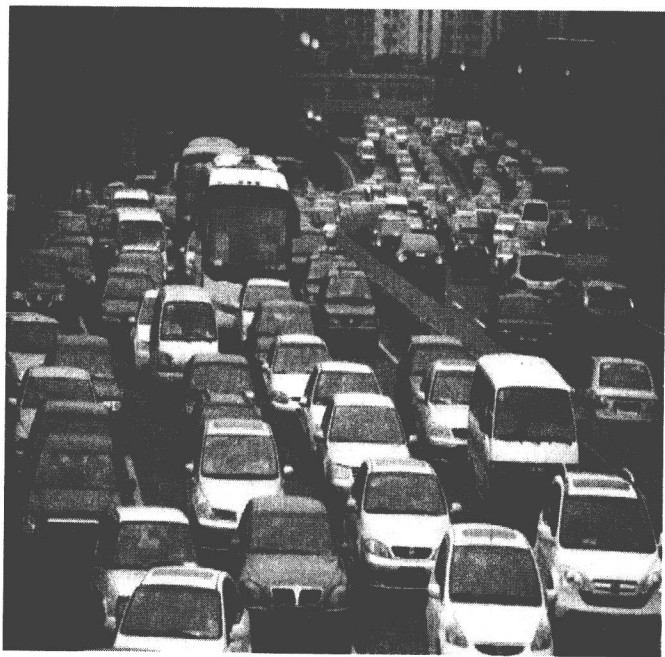


图1-1

汽车的发展不是单一的，与之紧密相连的就是车辆跑动的路与车辆运送的人和物。

2006年，全国公路总长345.7万公里；其中高速公路45339公里，高速公路仅次于美国，居世界第二。

2006年，全国货运总量2037892万吨，其中公路1467282万吨，占71.95%；铁路288224万吨，占14.4%；水运248703万吨，占12.2%；管道34269万吨，占1.6%。公路货运运量占第一位。2006年，全国货运周转量88952亿吨·公



里，铁路 21954 亿吨·公里，占 24.68%；公路 9754 亿吨·公里，占 10.96%；水运 55486 亿吨·公里，占 62.23%；管道 1.64 亿吨·公里，占 1.87%；民航仅 94 亿吨·公里。公路为第三位。

2006 年，全国客运量总计 2024158 万人，公路为 1860487 万人，占 91.92%；铁路 125656 万人，占 6.21%；水运 22047 万人，占 1.09%；民航 15968 万人，占 0.79%。2006 年，客运周转量总计 19197 亿人·公里，公路 10131 亿人·公里，占 52.77%；铁路 6622 亿人·公里，占 34.49%；民航 2371 亿人·公里，占 12.35%；水运仅 74 亿人·公里。无论是客运量还是客运周转量，公路运输都占绝对优势。

汽车的飞速发展，其实就是汽车产业在中国的飞速发展。

1990 年，汽车产业增加值在全国 GDP 中比例为 0.65%；2006 年上升到 1.59%；预计到 2010 年，即“十一五”末期将提高到 2.5%。汽车产业对国民经济的推动作用日益显现，汽车正在成为国民经济的支柱产业。

2004 年底，我国汽车行业及直接相关就业职工总数约 3045.8 万人，占全国城镇就业人数的 16.5%；而 2006 年底，全国就业人数中平均每 6 人就有 1 人从事与汽车产业产品和服务相关的工作。

迄今为止，中国汽车和汽车产业的发展，虽然取得了巨大的成就，但并不是中国汽车发展的巅峰。相反，未来的中国，汽车还有巨大的发展空间。国务院发展研究中心、中国汽车工程学会出版的“汽车蓝皮书”，对中国汽车中长期市场发展前景进行了预测分析：

在今后 20 多年时间内，中国将是世界上汽车产销增长最快的国家。2006 ~ 2030 年内，年均增速达 7.1%，大量汽车将进入城镇、农村居民家里；2015 年前我国将成为世界上汽车产量第一大国；2030 年将成为世界上汽车保有量第一大国。

汽车之所以在中国能有如此飞速的发展并不是一个特例。除了汽车本身为居民个人生活带来巨大的便利之外，更重要的是汽车产业对一个国家国民经济发展的作用。这不仅表现在中国，更是世界上几乎所有国家发展的必然趋势。

为什么世界上最发达的美国会被称为“汽车轮子上的国家”？为什么一个国家越是贫穷，这个国家的汽车发展程度就越低？为什么每一个追求进入现代化的





国家，都把汽车的发展当作重中之重？历史的经验告诉我们，一个国家的发达与否，可以从这个国家的汽车发展程度来衡量。20 世纪 20 年代，美国开始大规模普及汽车；20 世纪 50 年代，在德国开始大规模普及；20 世纪 60 年代，日本开始大规模普及；20 世纪 80 年代，汽车开始在韩国得到普及。而这几个国家进入世界发达国家行列也正是汽车开始普及的年代。可以说，汽车的开始普及是一个国家和地区开始步入现代化的重要节点。

上个世纪没有车辆运输的时代，在农村或偏远地区生活的人们必须生产自己所需的一切，由于自然条件的限制，这样生产的成本很高、种类有限，因而制约着人民生活的消费，形成生活水平低下，经济发展缓慢的现象。但是，有了廉价而迅速的车辆运输，每一地区都按照比较利益原则，各自生产最优越的若干货物，然后相互交换，以达到彼此经济的目的。

汽车产业在国民经济中举足轻重的地位，是由其生产技术特点及其在人们需求结构中的地位所决定的。从社会需求量来看，目前全球汽车保有量已达到 1.2 亿，全球轿车年需求量在 1000 万辆以上。从产业地位看，汽车产业是最终消费品，位于产业链条的末端，或者说位于产业金字塔的顶端。

同其他消费品相比，汽车具有很多独一无二的特征。我们很难找到第二个产品，能够在技术密集程度、价格和社会需求方面都达到轿车水平的，这从客观上决定了汽车产业对整个国民经济巨大的带动作用。

从人们需求结构看，在满足了“吃”和“穿”的基本需求之后，“行”的需求上升到了提高生活水平的关键位置。而汽车是所有“行”的方式中最便捷、最个性化，也是最能满足这一需求的产品。可以说，需求方面的力量也决定了汽车产业在现代经济和社会发展中无可推卸的支柱作用。

从汽车产品的技术特点看，每辆汽车都是当代高新技术的结晶。汽车产业是应用机器人、数控机床、自动生产线最大的产业，现代轿车也运用了大量新材料，新工艺，新设备和电子技术。汽车产业不但和钢铁、冶金、橡胶、石化、塑料、玻璃、机械、电子、纺织等产业休戚与共，而且延伸到商业、维修服务业、保险业、运输业和公路建筑等行业。同时汽车是现代企业科学管理的先驱，是大批量、高效率、专业化、标准化产业的代表。

汽车产业的发展不仅依赖于汽车行业本身的技术进步，而且也取决于汽车产业应用这些技术的投资能力和世界汽车市场的投放容量，两者相互影响并受到整



个经济形势的发展，及人们对环境要求和能源及原材料供应、意外变化及国家政策等的影响。

为了占领未来汽车市场，如今已有许多公司把各种先进技术和装备，如微型电子计算机、无线电通讯、卫星导航等等新技术、新设备和新方法、新材料广泛应用于汽车产业中，汽车正在走向自动化和电子化。有了卫星导航系统，汽车可接收交通卫星的通信资料，确定汽车所在位置，从而自动提供最优行车路线，并且显示出交通图；汽车的雷达系统可以把障碍物的距离和大小告诉给驾驶员，这样停车就更容易；而语言感知系统可以用图、表和声音告诉驾驶人员汽车的各个部位情况，此外还可按“音”行事，执行驾驶有关指令等等。另外汽车的能耗，排放废气、噪声和污染等公害也日将减少，安全性、使用方便性将日益提高，即使再次发生石油危机，汽车产业也不会受到很大的影响。权威专家认为，汽车是当前世界最主要的交通工具，在将来它仍然是世界上的主要交通工具，别的任何交通工具都不可能完全把汽车取代。

正因为这样，无论从居民个人生活的便利性，还是从社会经济发展的重要性角度来说，汽车在现代社会就有了发展的基本前提。可以说，汽车既是社会发展的标志，更是社会发展的动力。汽车在推动中国经济腾飞的过程中功不可没。

● 汽车，最危险的杀人工具

2005年8月23日，深圳市发生建市以来最严重的车祸，一辆从东环二路拐到东环一路的一辆中巴直冲到深圳宝安区龙华街东环一路与东环二路交界处——河涌桥岸上的人行道上，在短短不足10秒的时间内，中巴从人行道上冲了过去，最后在人行道上疾驶有40多米撞到一棵树才停了下来！当场一片惨叫声，30多个男女躺在地上，一片片鲜红的血迹及脑浆遍布四地，惨不忍睹。当中巴车从河涌岸上的人行道飞过，有3人从桥上跳下去发出很大的惨叫声。

事故发生不到3分钟，巡逻警车和救护车就赶到了现场，东环一路双向车道全部封锁，医护人员对伤者进行抢救。而跳桥的3名伤者也被救出。至当晚8时许，所有伤者全部被救走。

肇事中巴车总共碾过38人，9人当场死亡，后来死者人数上升至19人，另有19人受伤，肇事司机当场被刑拘。

交警调查表明，肇事的是辆幼儿园的校车，车祸原因是司机超速驾驶，为避

