

作为一名长期观察汽车新闻的记者，这5年中感触最深的是什么？我的回答是轿车快步、大范围进入家庭之后，媒体、公众高度关注的关键词从家庭轿车向汽车社会的过渡。

这5年，恰逢中国加入世界贸易组织后汽车业的蓬勃发展。

与2002年国内车市相比，老百姓最突出的感受是汽车越来越便宜，车子的品种也越来越多。桑塔纳、捷达、富康这“老三样”风头渐弱，更多消费者花上比2002年少得多的钱，就能买到平台与世界接轨，更安全、环保、节能的新车型。

与之相对应的是国内车市连年高速增长。加入世界贸易组织后，中国汽车产量5年翻了一番多。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。

数据显示，推动中国汽车市场高速增长的正是私人购车力量。根据国家统计局发布的数字，截至2005年底，中国民用汽车保有量为3160万辆，其中私人汽车保有量为1852万辆，占总量的58.6%。专家估计截至2006年底，中国私人汽车保有量接近2200万辆。应当说，十几年前业内专家提出的让轿车进入家庭的“梦想”已经成为现实，家庭轿车已经成为拉动国民经济快速增长、人民群众提升生活质量的重要推手。

然而，伴随着越来越多老百姓家庭轿车梦的实现，能源、土地、环境、交通等一系列制约汽车发展的因素也开始从宏观层面凸显出来，越来越多的媒体和公众开始把注意力从微观层面的家庭轿车，转向由此汇聚成的宏观层面的汽车社会。

汽车社会是工业社会发展到一定阶段，特别是随着轿车大规模进入家庭后出现的一种社会现象。随着时代的发展，汽车目前在中国已经不像十几年前那样仅仅是人们的代步工具，人们认识汽车也不再仅仅局限于经济学的产业视角。随着轿车快步入寻常百姓家，汽车社会有了自己的“社会分子基础”，其主体也已经由过去的公车转变为现在的私车。

特别是近年来，中央号召树立和落实科学发展观，启发人们用全新的和谐发展的视角观察我国的汽车社会。我们欣喜地看到，越来越多的车友为了大多数人的蓝天响应每月少开一天车的号召；国家有关部门正式公布汽车的实测油耗，引导公众消费，建设节约型汽车社会；各地政府对“无车日”理念的宣传越来越重视；节能、环保的小排量汽车在中央精神和国家政策的保护下，在很多城市解除了枷锁；北京这样的大城市终于在“彷徨”中找到了公交优先的城市交通规划方向，而这种方向的正确性也已被中非合作论坛限制公车、“单双号”限行私车等“测试”验证……

经济学家梁小民认为，几乎每一个人都有一个汽车梦，各种汽车展会上人头攒动预示了一个汽车时代的来临，但关注汽车文明的人远远比想实现汽车梦的人少得多。如果每个人都不关心汽车文明，

汽车梦的实现就将是一场灾难，个人的理性行为将会引致社会的非理性状态。记者认为，这正说明了微观的家庭轿车与宏观的汽车社会之间的辩证关系。而从微观的家庭轿车，到宏观的汽车社会，既体现了近些年经济发展的进步，也证明了树立和落实科学发展观的必要性。