

被禁三十多年的摩托车，还能骑回大城市吗？

当下，拥堵几乎是最突出的城市病之一。

今年5月，上海传出“绿牌新政”消息，纯电动微型车不再能获得免费牌照。而除了北上广深以外，更多城市也正被限行新规“套牢”。7月兰州发布的机动车限号政策就引起了很大争议，本地机动车要依尾号对应的日期上路，外地车也需单双号限行。

更多城市逐渐收紧的电动车管理政策，也让很多人担心，自己的小电驴可能不能在城市街巷中自由驰骋。

此时，适度解禁摩托车的呼声又起：比汽车轻便，比电动车规范，摩托车能成为解决城市交通拥堵的良药吗？坐惯了电动车的一代年轻人，有很多可能已经不再知道骑摩托，是一种什么滋味了。

2013年3月11日上午，北京城二环内，举行了一场“赛车”。

发起这场赛事的“车手”是时任全国政协委员左宗申，他跟另外两位全国政协委员高培芬、赵秀君一起从北京宣武门出发，终点是前门，赛段约2公里。

左宗申骑的是一辆踏板摩托车，另外两位委员则分别开汽车、坐地铁。一骑绝尘的左宗申用了10分钟抵达，另外两位选手则耗时16分钟和27分钟。在北京的早高峰，摩托车可以轻松称王。

八年过去，以今天北京的拥堵情况，左宗申要再胜一次，可以说毫无悬念。

如今，拥堵问题让所有城市头疼不已。大家想出来的办法，主要是限牌和限行。今年5月，上海传出“绿牌新政”消息，纯电动微型车不再能获得免费牌照。而除了北上广深以外，更多城市也正被限行新规“套牢”。7月兰州发布的机动车限号政策就引起了很大争议，本地机动车要依尾号对应的日期上路，外地车也需单双号限行。

限牌和限行多年，“治堵”的效用如期而至了吗？不少饱受拥堵困扰的人，已经开始怀念起了摩托车。至少，这种交通工具比汽车轻便，马路上左右穿行不怕堵车，更不用担心“抢车位”的问题。

这种交通工具，从21世纪初开始，逐渐在中国的市中心区绝迹，如今有200多个城市实行着“禁限摩”。

不过，据公安部统计，2020年上半年摩托车保有量仍有6889.6万辆，占机动车的19.14%。

摩托车新增登记数量已经高速增长两年。2020年，摩托车新注册登记数量826万辆，同比增长43%，2019年新增577万辆，同比增长27%。这是禁限摩普及以来摩托车市场第一次回温。

在城市边缘和广大农村，摩托车仍然是一种重要的出行方式。摩托车产业界和“车友圈”，多年来都在呼吁解禁摩托车，让摩托车重回中国城市。

全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福2020年指出，中国是世界上唯一实施“禁限摩”的国家，在欧洲多地都倡导多开摩托车，少开汽车，以抵消使用汽车带来的油耗、道路通行率、车位占用面积等问题。

一、禁限摩三十六载，“飞抢”成为历史在摩托车面前，没有一种交通工具敢自称“贴地飞行”。

媲美迈凯伦的2.9秒零百加速已经足以傲视群雄，疾风燃烧皮肤、引擎声响彻长街、无边框风景呼啸而过的体验更带来无可比拟的自由。

直到交警叔叔将你拦下，那一刻你的机车之心仍在澎湃。

《堕落天使》里，伴着The Flying Pickets的《Only You》，李嘉欣坐在金城武后面说出的那句“我已经很久没坐过电单车（摩托车），也很久未试过这么接近一个人”，如今只会出现在文艺青年的梦境中。

是的，三十年过去，消失的不仅是坐在你摩托车后座的初恋情人，还有那辆嘉陵摩托。

虽然钟情摩托车的车主往往自称为“骑士”，但他们在城市里却是不折不扣的“边缘人”。

别说北上广深，在中国但凡叫得上名字的城市，都将摩托车排挤到了中心城区之外。

广州限制摩托车行驶的范围就有越秀、荔湾、海珠、天河四个区，更遥远的黄埔、白云两区南部也禁行，其他区域也只让挂广州牌的摩托车通行。

政策歧视之下，摩托车在普通市民的心目中也逐渐边缘化。汽车车主上路见了摩



托车就躲，行人听见摩托车发动机的咆哮声更如遇洪水猛兽。

这很大程度上是长达三十六年“禁限摩”的结果。

1985年，北京一纸“禁限令”开启了禁限摩大潮，首先停发了九个区的二轮摩托车牌证，还不准二轮摩托车驶入三环以内。

2000年后，各大省会城市迅速跟进，也是从停止上牌开始，逐渐分区域限行。杭州从2002年开始禁摩，广州从2004年开始，很快地级市也开始禁限摩，手段由松到紧，一点点将摩托车“挤出”城区。

今天，全国660多个城市里，超过200个都实行着不同程度的禁限摩政策。

禁限摩的理由离不开三板斧：交通拥堵、环境污染、出行安全。还有一个现在听来颇有年代感的现象：“飞抢”，法律上特指驾驶机动车、非机动车夺取他人财物的犯罪行为。

部分城市实施禁限摩政策之后，确实取得了预期的目标。

珠三角城市佛山在2010年实施限摩，到2013年，全市摩托车保有量下降了25%。这三年间，交通拥堵情况有所改善，环境监测数据好转，涉摩交通事故减少。

比如，三年里交通拥堵指数从6.12下降到5.56，涉摩交通事故降幅达20%。环境数据方面，2012年空气中主要污染物二氧化硫、二氧化氮和PM10比2010年分别下降了47%、15%和20%。而“飞抢”案件则减少了24.33%，中心城区的此类案件得到根本遏制。

不过话说回来，这些交通问题的改善在多大程度上可以归功于禁限摩？

对“飞抢”的遏制，天网视频监控系统普及的功劳不小。而禁限摩所减缓的交通拥堵，和汽车保有量不断提高带来的新问题，二者孰轻孰重，恐怕也很难回答。

清华大学中国与世界经济研究中心主任李稻葵就曾指出，禁限摩的本质是因噎废食，是“公共管理低能的无奈”。他认为，禁限摩人为地提高了运输成本，反而加剧了城市交通拥堵。

禁限摩在法律层面也面临种种尴尬，目前的《道路交通安全法》第三十九条和《行政许可法》第八条，都未能为禁限摩提供充分的依据。

有法律界人士认为，《道路交通安全法》第三十九条赋予交管部门限行、禁行的权力，仅限于局部性、临时性的情况，该限行的也不应是体积较小的摩托车。

而《行政许可法》第八条第二款要求行政机关基于公共利益的需要，才能变更或者撤回已经生效的行政许可。摩托车牌照作为一种行政许可，意味着车主被允许驾驶摩托车上路，不可任意撤回。

但各种讨论之下，“禁限摩”措施还是在越来越多城市落地。一二线城市道路上的摩托车成为“稀有动物”，成长在2000年以后的一代人，有很多对这种原本司空见惯的交通工具感到格外陌生。

二、销量腰斩，龙头企业四散

城市禁摩，不等于完全不能开，仍然有摩友倔强地在市郊或者广大农村地区继续“贴地飞行”，也有“old money”开着28万元的哈雷戴维森Breakout大谈圈层和格局，长途自驾旅行中摩托车也占有一席之地。

不过，从一种普及最广的出行方式，到一种亚文化圈下的兴趣爱好，摩托车文化无疑已经江河日下。同时滑坡的还有中国的摩托车产业和市场。

2008年以前，中国摩托车的销量增速极快。1994年后每年摩托车销量仅500万辆

左右，到了2008年超过2700万辆，年均增长率接近12%。

禁限摩陆续在全国推广之后，2018年的销量只剩十年前的57%，到2020年，全年的摩托车销量只剩1713.26万辆了。

市场自然是被汽车和电动车抢占。2019年乘用车销量达到2144.4万辆，比2008年增长了175%，电动车的产量则为2707.7万辆，比2008年增长23.7%。

因此，也有观点认为，禁限摩政策的推广与国产汽车产业高速发展的阶段暗合，或有借禁摩扶持汽车产业的考量。

时代大潮下，中国摩托车企业也不复当年了。

2019年，在资本市场上已经多次“披星戴帽”的中国嘉陵，将公司更名为“中电科能源股份有限公司”，曾经的“摩托车黄埔军校”，正式放弃了摩托车。

中国兵器装备集团公司下属的中国嘉陵，算上跟清末江南制造总局的渊源，已经140多岁了。经历过20世纪的风风雨雨之后，1978年嘉陵决定从造军工设备转为造摩托车。

通过借鉴日本本田的技术，嘉陵在1979年造出中国第一辆民用摩托车，此后的十多年间，嘉陵的摩托车产销都走在行业之首。

嘉陵还在1995年被国家统计局“加冕”为“中国摩托车之王”，同年在上交所上市，成为“中国摩托车第一股”。

据不完全统计，嘉陵一家公司历年投放的摩托车累计高达1800万辆。

终于，嘉陵还是没挺过“禁摩”大潮。20世纪末，嘉陵神话破灭，2002年以后，嘉陵大部分时间都处于亏损状态。

2018年底，中国嘉陵以1元的价格，甩卖了全部摩托车相关的资产，又置入了特种电源研发制造的业务，最后在2019年更名为中科电能源。

如果说嘉陵的沦落还有自身不够硬的因素，那在21世纪初踩着嘉陵步步高升的其他摩托车企业现在又过得怎么样呢？

以龙头企业大长江、隆鑫、宗申和力帆为例，留给摩托车企业的有三条路：转出口、高端化、电动化。

2021年1-7月，全国燃油摩托车产量有933.2万辆，整车出口量就有512.04万辆，超过了一半。“三甲”大长江、隆鑫、宗申的销量分别为129.1万辆、74.85万辆、55.85万辆，半数以上产品出口，大长江的出口量更接近75%。缅甸、菲律宾、墨西哥、阿根廷，甚至美国每年都进口不少中国摩托车。

另一方面，随着近年消费升级，中大排量摩托车的市场迅速扩大，250cc以上的车型增多，中高端的街车、仿赛车、旅行车，甚至巡航车和探险车的市场份额都在攀升。

而小排量的代步车就走向了电动化。可惜，传统燃油摩托车企业中，只有宗申的电动摩托车进入销量前十。雅迪、绿源、新日、台铃等靠电动车起家的企业显然更占优势，雅迪电动摩托车的销量，已经是宗申的两倍。

此外，宗申、隆鑫、力帆等摩托车企业都曾尝试转型造汽车，但除了力帆已经是较知名的汽车品牌，其他企业还未做出多大成绩。

三、解禁真的要来了？并不见得其实从禁限摩令开始以来，争议就一直存在。不仅摩友满肚子委屈，产业界也意见很大。

摩友圈反对禁限摩的理据是，与汽车相比，摩托车占地面积更小、灵活性更高，所以运输效率肯定比汽车高。

宗申产业集团董事长左宗申曾援引一份欧洲的调研报告指出，城市汽车的10%用摩托车替代，可以缓解40%的交通拥堵。“在日本也做过专门的研究，提高汽车和摩托车的混行率，可以提高道路的行车速度。”

基于环保的禁限摩也受到挑战。有观点认为，一台125cc的摩托车每一百公里的油耗也就2.5升，而一台1.5L小排量汽车的百公里油耗就要7升，多出近2倍。

中国汽车工业协会摩托车分会的报告显示，若解禁摩托车，全国范围内约有10%的汽车出行将转变为摩托车出行，粗略预算全年可节约碳排放1650万吨。

至于“飞抢”，早已成为历史，况且经济发展水平和治安管理水平的提高才是解决犯罪问题的根本。

安全问题又如何？“肉包铁”真的没有“铁包肉”安全吗？

国家统计局公布的数据显示，2019年汽车交通事故15.93万起，摩托车交通事故4.56万起，交通事故死亡人数分别为4.34万和1.04万。而当年全国汽车保有量为2.61亿辆，摩托车保有量为9000万辆。

据此推算，每一万辆汽车有6起事故，每一万辆摩托车只有5起事故，汽车和摩托车的事故死亡人数占事故数量的比例分别为27.2和22.8%。单就以上数据而言，摩托车不见得更危险。

身为全国人大代表、全国政协委员的左宗申也为摩托车解禁奔走多年。他几乎每年都会在两会期间提议放宽城市对摩托车的限制，甚至还身体力行地向社会证明摩托车的便利。

2020年两会期间，全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福，全国政协委员、重庆工商联主席、隆鑫控股有限公司董事长主席涂建华都提案建议开放“禁限摩”。

涂建华认为，一刀切的“禁限摩”剥夺了老百姓自由出行的权利、加重了拥堵，导致摩托车销售只能面向农村，阻碍了行业技术进步和产业升级，让中国失去了连续21年全球摩托车产量第一的桂冠。

据中汽协摩托车分会的调查，全面解除“禁限摩”将产生一个高达数千亿元规模的增量市场。

然而，哪怕是两会代表委员和产业界的多年努力，禁限摩的“紧箍咒”也难以放松，一些城市也只有零星的行动。

2017年11月，西安成为全国首个解禁摩托车的城市。数年过去，西安街头的摩托车确实多了起来，十三朝古都一时成为“摩友圣地”。

但自此就再没有城市愿意解禁，“忽如一夜春风来”只是摩友圈的幻想。

2021年3月，广州市发布《广州市安全生产委员会关于印发广州市系统防范化解道路安全风险工作方案的通知》，要优化“限摩限电政策”，确立摩托车“带牌销售”政策，还要求简化摩托电注册登记手续。

有人将此视为广州解禁摩托车的前兆，但显然是一种过度解读。尽管“带牌销售”和简化登记手续有利于摩托车上牌，但要说到解禁摩托车，那是八竿子打不着。

包括近年传出深圳、郑州、昆明等地要解禁摩托车的消息，后来也被证明只是摩友的一厢情愿。曾经明确禁摩，近年明确开放的中大型城市，目前仍然只有西安。

摩友总是为似是而非的消息激动，也从一个侧面反映了他们对放开禁限摩的殷切期望。中国摩托车商会在杭州的一次调研结果显示，25%的普通人支持解禁摩托车，而高达44.3%的民众在严格有效管理的基础上支持解禁。

从曾经的社会治安，到后来的交通秩序，再到如今的环保排放，摩托车面对的时代在变化，禁限摩的理由也在变化。在燃油车政策持续收紧的当下，我们应该暂时无法看到摩托车的回归。

但社会需求毕竟就在那里，电动车的“摩托化”趋势已经愈发明显，快递行业存在高需求的需求，外卖行业存在高速的需求，尽管电动自行车新国标已经出台，但各种游走在灰色地带的改装行为仍然常见。还有一些厂家推出的大功率电摩，在价格、速度甚至外型上都无限趋近传统摩托车。

当一些人还在对“摩托车”的定义抠字眼时，对更多人而言，无论用油还是用电，这些大街小巷任驰骋的两轮交通工具，才一直是几十年来不变的生活刚需。