

什么时候开始，中山的私家车爆发式增长？

1998年10月21日，建设银行中山分行发放了中山首笔个人购车贷款。这是一个重要的信号，显示汽车入家庭的市场需求已经形成。而在此之前，中山对小汽车保有量的统计还没有对私车进行特别的分类。

从此，汽车开始大规模地进入中山的千家万户。当然，起初几年还是慢热阶段，由于进口的太贵，国产车可选择的并不多，只有捷达、桑塔纳、夏利、奥拓、广州标致等，因此，市民在购买欲远未释放。直到2002年，个人购置小汽车才真正进入快速增长期。这一年，中山私家小汽车增量为7257辆，保有量达到了35598辆；两年后的2004年年底，中山私家小汽车达到了6.66万辆，是2001年的2.35倍。

此时，备受瞩目的中山公务用车改革启动。历史记下了2004年10月16日这个日子，中山市直属机关公务用车改革“一步到位”，从组织到实施仅3个月时间，范围涉及全市139个市直机关单位（公检法司除外）的公务用车，全市7成的公务员共2624人参加竞拍。其改革规模范围、力度决心和彻底程度，堪称全国第一。拍卖的公车主要有小轿车、面包车、SUV和皮卡等几类，最低起拍价不到2000元，最高的近30万元。

这次激烈而有序的公务用车现场拍卖在8个场点举行，753台车辆共拍卖出631辆，成交额为5269万元，比底价增加40%。其中，一辆奔驰车以11万余元起拍，竞拍者一路举牌，经过60多轮较量以41万多元成交，成为当日拍卖的“标王”。

整个拍卖仅半日就完成了，无一例违规、违约现象。时任广东省监察厅副厅长谢谷梁巡视了竞拍现场后认为，中山车改在全省进度最快，规模最大，方案成熟，组织周密，经验可向其他城市推广。

此后，又经过了3年，在2007年，中山的私家小汽车数量又翻了一番多，达到了13.6万辆；6年后的2013年，这数字又乘了3倍，达到40.6万辆；截至2017年4月底，数字已上升为71.68万辆。

以上都是在小汽车国产化相对较成熟时发生的故事，但在20世纪80年代至90年代中期，那时人们所说的所谓“私家车”其实大多数都以“公司购买、个人使用”的方式而存在，而且车型五花八门：有方向盘在左边的，也有方向盘在右边的；有整车进口的，也有被分割后进口再焊接拼装的，因此，安全隐患很多。那时，许多人买车都往南海市（现在已改为区）西樵跑，中山还出现过一家生产小汽车的企业。

进入汽车时代，道路建设的标准也在提高。1999年12月6日，中山境内的第一条高速公路——“京珠高速”珠海至番禺坦尾段开通，在中山有南朗翠亨、城区东、三角镇等出入口。中山迎来了高速时代，那正是中山首开车贷后的第一年，不是巧合，而是必然。

“京珠高速”在中山境内全长41公里，原规划是穿五桂山而过，后来调整为改造逸仙公路经南朗进入珠海。到2005年，中山境内的第二条高速公路——“中江高速”通车。此路分两段通车，当年4月先开通了中山港口镇到新隆立交段，使中山城北的车辆可以通过港口收费站上高速后在新隆接上“京珠高速”；11月，“中江高速”全线开通，中山到江门有了快捷的通道。当年12月，西部沿海高速公路开通，让中山人前往台山、阳江等地更为方便。之后，广珠西线高速公路共三期工程陆续建成，其中，先开通的第二期工程经过中山西北部地区的南头镇、东凤镇、阜沙镇、东升镇、西区，止于沙溪镇；第三期工程于2013年1月25日通车，在中山沙溪接入第二期工程后，经过大涌、南区、板芙、三乡等镇区，到达坦洲镇月环，与西部沿海高速珠海支线连接，一直延伸到珠海大道。目前，又一条高速公路——“广中江高速”正在热火朝天地建设中。

中山在进入汽车时代的同时，城区也在迅速扩展，北面的港口镇、西面的沙溪镇、南边的南区、东边的火炬开发区，短短10多年间成为了住宅小区林立的新城市，它们与石岐、

东区、西区等传统城区融为一体，构成了一个新的城市体系。

中山行母