

珠海市禁电限摩交通管理效果研究

彭益伦 王亚

银川科技学院 宁夏银川 750001

摘要：珠海市自 2005 年实施禁电限摩交通管理政策以来，已历经 16 年实践。政策实施初期的交通环境、社会经济水平与当前存在显著差异，但其延续性引发了社会各界的持续争议。目前全国 185 个城市推行类似政策，而疫情期间摩托车因“道路资源占用少、通勤灵活经济”等优势被部分地区鼓励使用，促使管理者与公众重新审视其在交通体系中的价值。该政策在规范交通秩序、提升出行安全等方面成效显著，但也暴露出法治冲突、交通拥堵加剧等负面效应。本文通过多维度分析，为地方政府政策调整与治理能力现代化提供参考案例。

关键词：禁电限摩；交通管理；政策评估；珠海市

1 研究背景及意义

1.1 政策实施现状与争议

截至 2020 年 5 月，我国 185 个城市出台“禁限摩”措施，覆盖超半数地级行政区。这类政策的核心矛盾在于：一方面，摩托车作为《道路交通安全法》明确认可的合法机动车，其路权与物权（财产使用权）受宪法保护；另一方面，地方政府以“交通管理便利化”为由限制其通行，引发公众对政策合法性与公平性的质疑。例如，重庆作为超大城市长期开放摩托车行驶权，西安在禁摩 8 年后暂停政策延续，反映出不同地区对摩托车管理的认知分歧。

从社会需求看，摩托车对短途出行群体（如工薪阶层、快递从业者）具有不可替代性。数据显示，禁限摩政策使这类群体丧失“经济便捷”的出行选项，被迫转向汽车或公共交通，进而加剧资源分配矛盾。而从治理角度，政策延续性暴露出地方政府在“管理成本”与“民生需求”间的权衡困境——据调研，超 60% 的交通管理者认为限摩“降低了执法难度”，但仅 32% 的公众认可政策“符合多数人利益”。

1.2 政策评估的时代意义

党的十九大提出“国家治理体系和治理能力现代化”目标，要求公共政策需与时俱进。珠海市限摩政策诞生于 2005 年，彼时摩托车管理混乱、事故率高发，政策实施具

有历史合理性。但当前社会环境已发生深刻变化：

法律层面：《民法典》强化物权保护，地方政策与国家法律的潜在冲突亟待解决；

交通层面：私家车保有量年均增长 12%，限摩导致的“汽车替代效应”加剧道路负荷；

产业层面：摩托车行业向“大排量、高端化”转型，250cc 以上车型占比从 2010 年的 15% 升至 2020 年的 48%，消费属性从“代步工具”向“多元出行方式”转变。

因此，科学评估政策效果，不仅关乎交通管理优化，更成为检验地方政府“依法行政、民生导向”治理理念的试金石。

2 研究方法与创新点

2.1 研究方法设计

2.1.1 文献研究法

系统检索 CNKI、万方等数据库中“禁限摩政策”相关文献，重点分析三类内容：

政策起源：梳理 1985 年北京首推限摩至今的政策演进逻辑；

争议焦点：归纳法学界（路权平等）、社会学界（民生影响）、交通学界（资源配置）的理论分歧；

实践案例：整理重庆、西安等城市的管理经验，提炼可借鉴模式。

表 1 各城市政策整理

城市类型	代表城市	政策特点	对比维度
完全开放型	重庆	无限制，摩托车与汽车平等路权	交通流量、事故率
部分解禁型	西安	2018 年暂停禁摩政策延续	出行结构、管理成本
严格限制型	珠海、深圳	全域禁摩 + 严格处罚	城市形象、环保指标
区域限制型	北京、上海	核心区禁摩，郊区开放	通勤效率、停车资源

2.1.2 深度访谈法

选取三类访谈对象，采用半结构化访谈提纲：

管理者：珠海市公安局交警支队副支队长（分管秩序管理 10 年）、香洲区执勤交警（一线执法 5 年），重点了解政策制定背景与执行难点；

研究者：西安交通大学交通管理研究所专家，分析解禁前后的交通数据变化；

公众代表：摩托车车主（外卖从业者）、私家车主、公交乘客，收集出行体验反馈。

2.2 研究创新与不足

2.2.1 创新点

多维度评估体系：构建“交通 - 环保 - 经济 - 社会”四维分析框架，突破单一管理视角；

动态政策审视：结合疫情期间摩托车使用场景变化，引入“应急交通价值”评估维度。

2.2.2 研究局限

数据缺口：2005 年前摩托车事故数据缺失，难以完整呈现政策前后的对比；

变量干扰：2005–2020 年私家车保有量从 12 万辆增至 72 万辆，难以精确分离限摩对交通的独立影响；

主观偏差：部分结论依赖受访者主观感受（如 73% 认为限摩加剧拥堵），缺乏客观数据支撑。

3 珠海市禁电限摩政策措施解读

3.1 城市交通环境概况

珠海位于广东省中南部，东望香港、南邻澳门，总面积 1736.46 平方公里，2020 年常住人口 202.37 万，城镇化率 88.6%。作为“百岛之市”，其交通特征包括：

地理限制：多岛屿、河口地形导致道路网络碎片化，核心区（香洲区）面积仅 555 平方公里，却承载全市 60% 的通勤流量；

荣誉定位：连续六届“全国文明城市”（1999–2020 年），交通秩序是文明评选的核心指标；

管理基础：2020 年万车死亡率 1.9，低于全国平均水平

（2.1），智能交通系统覆盖率达 92%。

3.2 政策核心内容与执行标准

3.2.1 限行范围与对象

时间范围：2005 年 8 月 1 日起，全天 24 小时禁行；

空间范围：

香洲区全域禁止未登记及特区外号牌摩托车行驶；

金湾、斗门区摩托车禁止进入香洲区；

车型限制：金湾、斗门区限制 125cc 以下摩托车注册登记，上路需满足排量要求。

3.2.2 处罚措施

违规驾驶：罚款 2000 元，扣留车辆；

注册登记违规：注销牌照，三年内禁止重新申请。

3.2.3 政策演变

2005 年首推后未进行重大调整，仅在 2015 年通过“电子警察”升级非现场执法效率，2018 年将快递电动车纳入“禁行”管理范畴，形成“禁电 + 限摩”的复合管控模式。

4 政策实施的多维影响评估

4.1 正面效应：管理视角的显著成效

4.1.1 城市形象与文明评选赋能

视觉秩序优化：摩托车占比从 2005 年的 35% 降至 2020 年的 12%，汽车主导的车流更符合“现代化城市”视觉预期；

文明城市加分：交通秩序指标在文明城市评选中得分从 2005 年的 78 分升至 2020 年的 92 分，助力珠海蝉联荣誉。

4.1.2 交通管理成本显著下降

执法资源释放：限摩后交警路面执法聚焦汽车管理，人均执法效率提升 40%；

事故处理简化：交通事故责任认定流程（平均 2.3 天）较摩托车事故（平均 5.7 天）缩短 59%，2020 年交通事故投诉量同比下降 31%。

4.2 负面效应：社会视角的多重矛盾

4.2.1 法治冲突与权利侵害

路权不平等：《道路交通安全法》第 3 条规定“车辆、行人应当各行其道”，但珠海未为摩托车设置独立车道，却

直接禁止其使用汽车道，构成“通行权剥夺”；

物权限制争议：《民法典》第 240 条明确“所有权人对自己的不动产或者动产，依法享有占有、使用、收益和处分的权利”，地方政策对合法财产使用权的限制缺乏上位法依据。

4.2.2 交通拥堵的恶性循环

汽车替代效应：限摩后香洲区汽车日均流量从 2005 年的 18 万辆增至 2020 年的 42 万辆，道路通行速度下降 38%；

数据印证：在“限摩对拥堵影响”调查中，73% 的受访者（n=1200）认为政策“加重了早晚高峰拥堵”，仅 11% 认为“有所缓解”。

4.2.3 公共资源供需失衡

停车缺口扩大：珠海城区停车位总计 44 万个，而中小客车保有量超 50 万辆，缺口约 20 万个。限摩后汽车增量每年消耗 3.2 万个停车位，相当于每年新建 2 个大型停车场；

配套设施压力：充电桩需求三年增长 210%，加油站排队时长增加 57%，商业中心停车等待时间平均达 43 分钟。

4.2.4 环保与能源消耗悖论

污染对比：1.4–2.5L 汽车市区油耗 8–12L / 百公里，125cc 摩托车油耗 3–4.6L / 百公里，同距离同载客量下，汽车碳排放是摩托车的 2.5–3 倍；

数据测算：若珠海 2.5 万辆摩托车全部由汽车替代，每年增加燃油消耗约 1.2 亿升，多排放二氧化碳 32 万吨。

4.2.5 民生成本显著上升

直接支出：摩托车年均使用成本（油费 + 保养）约 3600 元，汽车则达 1.8–2.5 万元，差距达 5–7 倍；

群体影响：外卖从业者日均出行成本从 25 元增至 68 元，低收入群体通勤支出占收入比从 12% 升至 27%，部分群体被迫选择“超标电动车”违规出行，形成新的安全隐患。

5 结论与政策优化路径

5.1 研究结论：政策的矛盾性与时代局限性

珠海市限摩政策是特定历史阶段的管理产物，其“双刃剑”效应表现为：

短期成效：通过“一刀切”限制，快速实现交通秩序与安全指标提升，契合早期“效率优先”的治理理念；

长期代价：牺牲部分群体出行权利，加剧资源分配矛盾，与当前“治理现代化”要求（公平、法治、民生）存在偏差。

从全国视角看，政策争议本质是“管理便利”与“权利保障”、“短期秩序”与“长期效益”的价值冲突。疫情期摩托车的“应急出行价值”被重新认知，也暴露出现有政策缺乏动态调整机制的缺陷。

5.2 优化建议：从“限制”到“治理”的转型路径

5.2.1 法治层面：厘清政策合法性基础

对照《立法法》第 8 条，地方政府规章不得设定“限制公民财产权”的行政措施，建议通过“听证会 + 专家论证”重新评估政策依据；

参考上海“摩托车额度管理制度”，将“禁行”改为“总量控制 + 区域差异化管理”，既保障合法权益，又实现精准调控。

5.2.2 管理层面：构建科学调控体系

分区域限行：香洲区核心区（如拱北、吉大）维持限行，外围区域（如唐家、南屏）允许合规摩托车通行；

分时段管理：早晚高峰禁止摩托车进入拥堵路段，平峰期开放部分道路；

技术赋能：通过电子围栏、号牌识别等技术实现“精准管控”，降低执法成本。

5.2.3 民生层面：完善替代出行方案

公共交通补位：加密城中村至商业区的短途公交线路，降低低收入群体换乘成本；

共享交通支持：试点“共享单车 + 停车换乘”模式，覆盖 3–5 公里出行需求；

行业帮扶：对快递、外卖行业提供“合规车辆补贴”，引导使用新能源摩托车。

5.2.4 产业层面：引导摩托车市场升级

借鉴重庆“摩托车文化节”经验，发展“休闲骑行 + 旅游消费”产业链，提升摩托车社会认同；

制定“大排量摩托车管理规范”，将高端车型纳入“城市交通补充工具”体系，而非简单限制。

5.3 未来展望

公共政策的生命力在于适应性调整。珠海市限摩政策的优化，不仅是交通管理技术的改进，更是治理理念的革新——从“以管代治”转向“多元共治”，从“经验决策”走向“科学评估”。随着摩托车行业标准化、驾驶者素质提升及智能管理技术成熟，未来城市交通政策应更注重“平衡多元需求”，在保障安全秩序的同时，为不同群体保留合

理的出行选择,真正实现“治理能力现代化”的目标。

参考文献:

[1] 王代伟.(2020). 政府主导背景下“禁限摩”政策在中东部地区实施中的问题与对策研究——以重庆地区为例. 中国管理信息化 (20),199–200.

[2].(2020). 中国摩托车商会就沈阳禁限摩事宜致函辽宁省人民代表大会法制工作委员会提出意见建议. 摩托车技术 (09),24.

[3].(2020). 全国人大代表李书福 2020 年两会建议——适度放开“禁限摩”科学规划城市摩托车行驶. 摩托车技术

(06),24.

[4] 张哲 & 孙昱平.(2020). “禁摩限摩”政策现状及发展趋势分析. 南方农机 (05),244.

[5].(2007). 电动自行车,到底该不该禁?. 中国人大 (21),8–9. doi:.

[6] 亢秉刚.(2007). 电动车何时动起来. 企业标准化 (02),11–18. doi:.

[7] 李将辉.(2005). 禁用电动自行车,污染不是理由. 政协天地 (09),59.