Globethics Repository



功利性与公共性的博弈 [The Gambling of Utility and Publicity]

This page was generated automatically upon download from the Globethics Repository. More information on Globethics see https://www.globethics.net. Data and content policy of Globethics Repository see https://repository.globethics.net/pages/policy.

Item Type	Article
Authors	陆, 礼
Publisher	中国软科学研究会
Rights	With permission of the license/copyright holder
Download date	2026-11-08 04:54:41
Link to Item	http://hdl.handle.net/20.500.12424/182892

陆礼：功利性与公共性的博弈：我国城市交通困扰的伦理焦点

陆礼

功利性与公共性的博弈：我国城市交通困扰的伦理焦点

陆 礼（南京交通学院，江苏 南京 210028）

摘要：我国城市交通的困扰主要表现为：私人轿车猛增、公交萎缩滞后、拥堵、污染及其蕴涵的人类自由、公正、权利等一系列深层伦理紧张。问题的根源是，在功利性与公共性的长期博弈中前者占据了主导地位。因此在对城市交通问题的反思中，关键在于科学考量并真正确认城市交通的公共属性。而功利原则与经济理性主义是一种悬置价值理性的思路，在其利益导向作用下，城市交通的公共性及其伦理正当便被长期挤压甚至完全消解。只有坚持“人本位”的价值原则，重新确立并有效贯彻“公交优先”的发展战略，城市交通才能可持续发展。

关键词：城市交通；公共性；功利性；公交优先

在城市化和汽车化的背景下，城市交通已成为困扰我国现代城市生活的突出问题。这一问题集中表现为拥堵、安全、资源、生态及其蕴涵的人类自由、公正、权利等一系列伦理紧张，尤其是“我们使用汽车的方式使我们的健康、经济和环境都付出了代价。”[1]然而，对这种至今仍以巨大惯性运作并扩张着的异化现象，媒体和学者们仅仅从城市人口扩张、道路供给不足，或公交改革滞后、线路设置不合理等技术、管理或社会学层面作种种碎片式的阐释或批评，这些研究尽管有其各自的价值，但均未触及问题的要害。重要的是，在汽车化超速发展的同时，中国恰好处在将一系列职能和财政责任从中央下放到地方的分权化改革的关键阶段。世界银行去年6月发布的《加强机构建设，支持城市交通可持续发展》的研究报告，分析了中国城市交通问题的背景与病因，指出：“机构和制度建设的薄弱是中国城市交通问题的核心所在。……在地方层面，激励、规划、制衡和融资四方面机制的缺陷是制约知识转化为行动的主要原因，进而阻碍了可持续城市交通战略的制定与实施。”[2]

然而问题的根源还不止于此，城市交通问题需要道德哲学的批判和应用伦理学的介入。

在这里，值得反思和需要研究的是——我国为何未能吸取欧美国家的前车之鉴，反而使城市交通困扰有过之而无不及？只有把视点聚焦于功利性与公共性、经济性与伦理性在城市交通问题上的博弈，我们的分析才能进入问题的深层。

一、城市交通的困扰与伦理紧张

城市交通是一个由来已久的全球性问题。国际公共交通协会《罗马宣言》指出，尽管“作为我们居住环境中不可分割的部分，公共交通为人们就业、服务、教育及娱乐提供了经济的通行方式，同时是实现长期社会、环境及经济目标的有力手段。然而，由于城市不断受到交通堵塞、环境污染等问题的困扰，如今的交通系统常常无法满足市民的需要。”[3]“尽管城市范围的交通问题在世界上并不罕见，但是它们却不相称地出现在私人汽车拥有量仍然处于较低水平的中国大多数城市中。”[4]随着私人轿车拥有量不断攀升，我国城市交通发展的可持续性面临严峻挑战。主要表现为：

1．私人轿车急速暴增。从九十年代中期以来，我国轿车进入家庭发展速度之快，已远远超出了人们早期的预计。以北京市为例，1950年机动车仅1757辆，到1995年发展到82.5万辆，2006年底将突破300万辆，其中2002年为176.5万辆，近四年增长70%，平均每天就有1000多辆新增机动车开上北京的马路。《2006年南京城市道路交通发展年度报告》显示，南京市私家车近5年连续以40%-50％递增，五年翻了两番，已占机动车57%。目前，南京城区道路上每4辆机动车就有1辆私家车，而在4年前，私家车“出镜率”不足1/10。现在，尽管道路堵塞、油价上涨，人们还是把拥有汽车当成一种风格、权力、地位、奢华或娱乐等“阶层符号”来追求，私人轿车的快速增长依然方兴未艾。

2．车路互动恶性循环。私家车增长使近年不断加大的城市道路、高架桥和停车场建设“相形见绌”，全国各城市不惜巨资投入道路建设的结果却是陷入了“面多加水，水多加面”的无休止恶性循环局面。2001年至2006年，南京市道路改扩建量每年递增10％左右，不但建成了若干隧道、高架，还整治了老城区100多条主支干道，开辟140条机动车单行线，城市井字型快速内环初步形成，但这些都不能满足私家车张开的“血盆大口”：路越修越多，越来越堵，小区和路边停车场，全部车满为患。现在交通管理部门又将希望寄托于智能运输系统(ITS)的使用上，然而美国学者C.乔亭•克斯塔、乌里•泽特勒认为，依靠信息和计算机技术不仅不能解决城市道路拥堵问题，反而还有可能造成新的问题。在所谓“时间诱因”、“空间诱因”和“交通方式诱因”的三重作用下，以现有交通模式为框架的任何交通改善举措都只会鼓励更多的私人汽车投入城市道路，造成更多的城市空间被占用[5]。

3．拥堵低速效率受损。据测算，北京市区１８３个主要路口中，严重阻塞的达６０％；上海市干道网的平均饱和度达到０.９；南京市主要道路的路段饱和度达到０.８７，私家车约占道路资源的1/3，而乘坐的市民才2.57％。迅速扩容的私家车，使城市交通结构持续向以个体交通为主演变，导致城区车速一降再降，以北京为例，居民乘坐公共交通出行的速度平均只有１０．２公里／小时，低于自行车的平均出行速度１２公里／小时。道路拥堵严重磨损着社会运行效率，仅以北京公交车乘客的时间损失一项为例，每年的经济损失高达792亿元，用这笔钱可以建设100公里地铁[6]。建设部一位官员近期发出警告:“如果再不采取断然措施，加快发展城市公共交通，对道路资源使用合理调控，某些城市的交通陷入瘫痪将指日可待。”[7]

4．大气污染生态破坏。轿车交通已危及到现代社会的资源利用、生活质量和生态稳定。从对资源的需求看，大量的石油、钢材、铝、铜、铅、镍、锌、橡胶消耗以及土地占用，是交通的重要特征。中国人均资源仅及世界平均水平的1/3，其中石油人均储量远低于世界平均水平。据国际能源组织和国内十几个中期战略规划的预测，中国原油产量到2020年至

多能达2.0亿吨的规模，因而保守估计2010和2020年原油进口量将分别超过1.5和2.0亿吨 [8]，这对能源供给及中国石油安全提出了严峻挑战。在中国每年500-600万亩递减的耕地中，交通用地占了很大一部分，1997-2004年，全国公路占地达681万亩，这些土地将与0.35亿亩的全国交通用地一起，永远从稀缺的中国耕地中消失。汽车尾气大量排放使城市笼罩于日趋严重的污染之中，尤其是在堵车或蠕动状态下车辆有害气体排放浓度会提高五、六倍。北京市汽车排放的一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物已占总排放量的40-75%，1990年、1995年成都、上海已先后出现了类似于1936年美国洛杉矶发生的“光化学烟雾事件”。目前在中国500多个城市中，大气质量达到环境一级标准的不到1%，有的城市在浓厚的污染物尘埃笼罩下已从卫星照片上消失。“交通噪音干扰了人们的睡眠，影响了孩子们在学校的表现，噪音造成的紧张会导致慢性心脏病和精神紊乱。[9]目前北京城区有超过100万临街居住的市民日夜忍受着交通工具带来的噪声污染。

5．公共交通萎缩滞后。公交行业在整体上存在服务总量不足、服务质量和运营效率低、等候时间长、交通工具单一、设施破旧等问题，居民对城市公共交通服务的不满意率高达70％。在现代化国际大都市中，公共交通占整个城市的出行比例大都在65%以上, 华盛顿占80%，香港占到了90%。而目前我国公交出行的分担率不足10％，特大城市也仅有20％左右，即使是这一比例也加速下滑，特大城市近年来公交出行比例平均下降约 6 个百分点。投入不足直接导致城市公交事业暗疾丛生，在2006年调查的117个城市中，66个城市在公交场站建设以及车辆、设施装备和配置更新方面得不到政府资金和政策支持。2004年全国城市公共交通固定资产投资328.5亿元，仅占城市建设固定资产投资的6.9％，而同期满足私人汽车使用的道路桥梁投资占44.7％。与此同时，国内许多城市又普遍存在公交线网覆盖不均衡、线路重复设置的问题，有的城市边缘居民小区、街道甚至没有一条公交线路。近年来，由于国内燃油、保险、维修等价格上涨，公交企业步履维艰，被调查的117个公交企业中，没有得到政府财政补贴的多达42家。企业生存状态上的弱势使各种“负效应”迅速在城市公交体系中延伸扩大，由于收入偏少，2005年公交司机的流失率已达16％以上[10]。长期亏损使不少公交企业放缓甚至停止车辆的更新速度，有的对经济效益低下的线路停止运营，有的被迫增大发车间隔和减少发车密度。轨道交通运能大、能耗低、占地少、无污染，至今却因交通规划滞后、开发缓慢而尚未发挥主导作用。目前全国600多个城市轨道交通运营线路总计只有440公里，仅相当于英国伦敦一个城市的规模[11]。

从社会与人文的视角看，城市交通问题蕴涵并日益凸显出一系列深层伦理紧张。以公益、普惠和人本化为主的公共交通转变成以资本和财产差距为本的新贵族交通，已对人类自由、权利与公正等基本价值观构成了伦理挑战。轿车交通模式似乎为人员的流动提供了“自由”的选择，然而这种个人自由是同强迫相对的，是对他人的一种非自由。在“车本位”高于“人本位”的管理理念下，交通弱势群体的权益被忽视，城市交通中日益严重的人车冲突和过街难问题，如红绿灯时间长短的争端和两难选择、行人过马路的违章概率和整治难度等便是明证。引发轿车交通伦理冲突的核心，如加瑞特•哈丁指出的是短期的自私行为和长久的共同体利益之间的道德关系，这种“《公共的悲剧》的发生有以下几个条件：1）把“公众”利益放在很低的位置；2）消耗大于投入；3）只考虑个体利益而不顾公众利益。”[12]私家车主因经济、社会、娱乐乃至追求“符号消费”为目的而付出的费用远小于其所得和种种社会成本，而社会和公众却承担了道路设施的扩充费、燃油贮备的耗费、车祸、出行难、交通堵塞所造成的时间浪费等诸多损失。如《英国交通政策白皮书》所指，“道路交通对某些人的影响要比其他人多，最贫穷和最脆弱的人受罪最多。不断增长的交通量和车速破坏了街道。老年人有时因为担忧交通安全而不愿意出门，因此越发觉得孤独。”“孩子们独自玩耍、步行或骑自行车上学的自由几乎丧失了。这对孩子们身心健康的影响更严重。”[13] 而交通拥堵与污染作为一种强制性公害，人们更是无法拒绝而被迫接受，因而具有极强的非道德性。

公正是社会和谐不可侵犯的伦理基础。斯密说，“与其说仁慈是社会存在的基础，还不如说正义是这种基础。虽然没有仁慈之心，社会也可以存在于一种不很令人愉快的状态之中，但是不义行为的盛行却肯定会彻底毁掉它。”[14]从世界各国对公平与效率的历史抉择看，公平的受重视程度一般随效率提高而呈现出“U”字型走势，即注重公平——注重效率——重新注重公平的否定之否定过程。我国城市交通的发展走到今天，人们已经越来越感受到：轿车交通无助于建立一个自由、公正、环保的和谐社会，因而对私人汽车及其提供的“自由”的过多渲染，与公正、民主、人权的思想相悖，实际上是不足取的。

二、城市交通的公共属性与伦理正当

英国学者O’Riordan (1981)曾经指出，由于当代交通问题的跨学科性质，欧洲国家的工程师、政治学家、社会学家，经济学家和环境学家进行了很多不同观点的论证：“汽车垄断者”就汽车的利益进行游说；“汽车辩护者”支持使用汽车，因为汽车提供了自由选择；“社会工程师”（主要是大学教师）强调社会公平；“运输技师”寻求使公共运输成为交通的主要模式；生态学家指出了由交通所引起的破坏性影响；“平衡主义者”则寻求一种最佳的比率[15]。笔者认为，在对城市交通问题的反思中，关键在于科学考量并真正确认城市交通的自身固有属性——公共性。

在城市交通的研究中，我们首先需要明确的是城市交通的伦理属性——即城市交通应作为一种社会公共领域而存在。理由很简单——出行是城市公民基本的生存需要，再贫困的人也无法例外。因此，城市交通的伦理性源于对最低收入者生存权利的人文关怀，表现为它是一种具有公益性的公共产品。这种公共产品具有以下特征：

1.它所提供的服务是向社会全体成员开放的，每一个社会成员在其需要并有最低能力支付必要费用时，均享有对这些产品平等和自由的使用权，某些拥挤性、公益性公共产品应低价甚至免费，否则这种付费可能会排挤或否定其他不原意付费者；

2.这种公共产品建设需要调动巨大的资源，并且需要社会不同地区和类型的各群体的相互合作，对每一参与者的付出和利益回报应能够实现公平并具有权威性的安排；

3.这种公共产品的存在使得竞争均衡不再有效率，它可能无法给投资者提供经济上的合理回报和实现收益的排他性，公共产品产生的效益无法局限并具体到个人，需要在促进社会整体经济、政治、文化发展中体现出来，并且其效益将会覆盖和惠及所有社会公众；

4.建设公共产品的代价——经济成本、社会成本（公平、秩序、稳定、）、环境成本都将由所有社会公众（不论其是否受益）来承担，所以必须依赖社会公共管理机构——政府而不是依赖自由市场进行调整和管理。

在明确了城市交通的公共属性后，在城市交通的规划与发展过程中，要努力实现当代人“可达性权利”之享有的平等性和重点关照性的统一。在这里，可以借用罗尔斯的正义理论。按照罗尔斯的观点，可达性一般用于衡量某个地点可以接近的

便捷程度，以评价该地点的活力与生机。可达性权利是每个社会公民基本的生存权利之一，它是保证公民合法获取其他生存发展权利的必要前提。正义是社会制度的首要价值，而正义总是意味着平等。为此，罗尔斯提出了“两个正义原则”。正义的第一个原则(平等自由原则)是：每个人都应有平等的权利去享有与人人享有的类似的自由体系相一致的，最广泛的、平等的基本自由权总体系。正义的第二个原则是机会的公正平等原则和差别原则的结合：社会和经济不平等的安排应能使它们（1）符合地位最不利的人的最大利益，即正义的储蓄原则，以及（2）在公平的机会均等的条件下与向所有人开放的官职和职务联系起来。所有社会价值——自由与机会、收入与财富以及自尊的基础——都应平等地分配，除非对一些或所有社会基本善的一种不平等分配有利于最不利者。[16]根据这两个“正义”原则，可演绎出城市交通发展的“人本位”价值理念。一方面要求可达性权利所享有的全面性和平等性，即城市中每一个人，不管其出身、年龄、职业、性别、收入如何，均享有全面平等的可达性权利；另一方面，在可达性权利的享有和维护方面要强调重点关照性，由于社会分层以及社会个体状况不同，各人实现可达性权利的能力不同，其中老人、儿童、低收入阶层是可达性权利享有和实现的弱势群体。因此，在坚持可达性权利享有的平等性和全面性的同时，城市交通政策还应重点关照弱势人群，采取各种措施，赋予他们更多的可达性权利，优先照顾他们的出行模式，增加他们可达性能力，以满足他们安全、舒适、经济、便捷、准时、多样的出行需求。世界范围的研究表明，对低收入家庭而言，交通费约占收入的１０％至１２％，超过１２％就成为负担了。因此，为低收入人群提供低价优质的公共交通服务，更体现了社会公平正义的伦理原则。

城市交通公共产品的伦理属性还决定了：各类交通主体即城市交通参与者之间的关系并不仅仅是两个普通交往主体之间的关系。因为，每一个城市交通主体——不论是交通管理者、建设者、提供者还是使用者、影响者——都是在由社会整体提供的交通环境中展开自己的活动，其活动目的应受到特定社会整体价值观念体系的指导；同时他们也必须接受社会交通整体规范的限制——这个限制的目的是为了实现社会交通整体的秩序，并在社会整体目标的形成过程中实现参与者自身的价值诉求。因此，各类交通主体即交通管理者（政府相关机构与交通执法人员）、交通提供者（各类运输企业及其员工）和交通需求者、使用者的关系，以及所有城市交通的伦理关系（如交通模式的选择、交通设施的区位设计与公众利益；交通及其基础设施建设的规模速度与效益、政绩与代价；交通发展与资源耗用；公交的赢利性与服务性；私家车主的流动需求与自由公正即其经济成本与社会成本；交通强势群体与弱势群体的交通权益即其伦理与法律待遇；交通使用权益的代际矛盾即当代受益与对后代的利益影响等），均应体现和遵循公共产品之伦理诉求。只有这样，城市交通的公共属性才能不仅得到理论上的确认，而且真正确保在每一具体环节上得以实现。

三、经济理性主义对城市交通公共属性的挤压

由于承认城市交通的公共属性与某些经济利益的尖锐冲突，在城市交通问题上，公共性的诉求与功利性的肆虐经历了并正在经历着激烈的博弈。20世纪60年代，美国投资建立了便于私车穿行的高速公路网络。在此之前，政府就使用这些资金去建高速公路网还是扩充城市公交系统的问题曾发生过激烈争论，最后还是石油公司和汽车公司的商业利益占了上峰。无独有偶，我国经济学界在10年前，就鼓励发展以轿车为主的私人化交通还是优先发展城市公共交通的问题也曾开展过一场激烈的争论，那场争论虽然没有在纸面上分出胜负，但今天城市交通的困境，显然已经为当初的争论给出了令人遗憾的答案。历史往往着有惊人的相似之处。问题在于，这样的历史和此后发达国家暴露的汽车文化种种弊端，为何在人口众多、资源紧缺的中国以更猛烈的形式得以重演？

实际上，我国早在1986年就提出了“大城市应以公共交通为主，各种交通工具协调发展”的方针，明确将优先发展公共交通作为解决城市交通问题的主要途径。但是，九十年代中期以来汽车产业的迅猛发展，在战略取向上呈现出了与公共交通明显的差异：“汽车消费是汽车产业的基础，以私人消费作为汽车市场的主体是汽车产业发展的战略取向；而城市交通发展的战略取向是建设以公共交通为主体的综合交通系统，为广大市民和外来人员提供多种形式的客运服务，实现人员高效、安全、舒适、方便的移动。”[17]九十年代后期，汽车消费更被赋予拉动内需的四大动力之一，城市交通的公益性相对于汽车产业的巨大利益诱惑，于是不能不显露出其十分苍白、软弱和无耐的一面。显然如美国学者Zeitler,U 所言，“因为汽车工业的已有成就及其贡献，人们没兴趣了解有关交通的副作用这个话题。”[18]值得注意的是，这种状况恰好与我国近几年医疗卫生改革和“教育产业化”的迷误有着某种相似之处。

显然，城市交通种种困扰的根源就在于：在功利性与公共性、经济性与伦理性的目标选择中，前者明显占据了主导地位，有违和谐理念、被现代商品社会普遍认可的功利主义与经济理性主义成了城市交通强有力的伦理精神支撑。功利主义作为一种在西方影响巨大的伦理学说，是资本积累时期利益个人最大化原则在道德领域中的反映。在其近代创始人边沁看来，所谓功利,意指一外物有利于当事者求福避祸的那种特性。“功利原则（the principle of utility）是指：当我们对任何一种行为予以赞成或反对时，我们看取的是该行为增多还是减少当事者的幸福。”[19]这里的行为即包括个人的行为，也包括政府的行为。由于幸福与快乐、利益与善是同一个概念，因此，如果一种行为带来的快乐超过痛苦的余额，大于另一行为带来的快乐超过痛苦的余额，它就比另一个行为更善。在功利主义看来，追求功利不仅是理性的职责，而且也是法律强制的重要任务。在平等地追求功利中，竞争不可避免，因而对功利的竞争是功利原则的必然，也是道德的本质。道德不过是达到功利的手段，只有后果能够产生功利才是善，否则就是恶，道德行为过程其实就是计算和取得功利的过程[20]。功利主义尽管标榜自己信奉“最大多数人的最大幸福”的原则，但认为个人利益是道德的基础，社会利益从个人利益开始，只有极少数人在特殊情况下才会为公共利益而行动。

如果说功利主义价值观过于工具化的话，那么经济理性主义则以具有伦理色彩的严肃生活态度成为现代商品社会具有普遍合理性的道德要求。根据韦伯命题，经济理性的人性假设源于新教伦理，所有新教教派的核心教义是，上帝应许的唯一生活方式，不是要人们以苦修的禁欲主义超越世俗道德，而是要每个人完成自己在世俗生活中应尽的义务，这就是他的天职。在韦伯看来，儒家信仰的是一种非人格化的宇宙秩序即天，强调人与外在世界的和谐以及人与人之间的和谐，在人与自然以及人与神之间的关系上缺乏应有的紧张和对立；与儒家维护现存秩序的维系型伦理相反，新教主张在神的旨令下拒斥现存的俗世，并想方设法去改变这个世界，它提倡勤劳节俭，强调严格的生活和工作纪律，肯定现世正当经济活动的价值。这种加尔文教的入世禁欲主义及其所造成的经济理性主义，正是西方近代文明产生的伦理动因和精神基础，“资本主义精神的发展完全可以理解为理性主义整体发展的一部分，而且可以从理性主义对于生活基本问题的根本立场中演绎出来”[21]。韦伯把经济理性主义与功利主义相区别，他认为富兰克林的“时间就是金钱”，“信用就是金钱”，“金钱

可生金钱”等格言及其全部道德观念都带有鲜明的功利主义色彩，资本主义精神的实质不在于对金钱的追求，而在于将赚钱与天职观念联系起来，由此合乎理性地使用资本和按照资本主义方式合乎理性地组织劳动。这种资本主义精神是一种合理的谋利和尊重伦理的生活态度，一种将赚钱视为天职但又不是为了个人享受的观念或精神气质[22]。

经济理性主义指导下的“经济”行动指的是“行动者依其主观意义，将行动指向以效用形式来满足其需求”的行为，具有以下几个特征：在形态上限定于和平的物质生产和配置活动；目的指向欲求的满足；在性质上是一种理性活动。从事这种特定意义上的“经济行动”，需要一种经济理性的精神特质[23]。经济理性必须考虑满足效率需求与行动成本的比值，以及所需付出的成本在竞争体系中可能实现的其他价值在同一价值体系内的优先秩序，即该行动

对实现既定的价值目标来说是否具有意义。然而，经济理性是一种悬置价值理性的思路，它并不参与对特定价值目标的选择和认定，仅仅保证所采取的行动是在特定价值目标指导之下展开的活动。这种思路的实质是，将生活分成了价值理想和世俗活动两个相互分离的世界，世俗活动的理性并不考虑价值选择，关注的只是如何有效率地实现既定的价值目标，也就仅仅是一种功能理性。因此，伦理价值的实现过程，就变成了各种影响因素（传统/历史/信仰）在理性规则的决定作用之下，对特定限制条件下 “效用最大化”的表达过程。“经济一旦成为共体的自然冲动，就天生是‘伦理的’。个体的自然冲动是‘欲’，是道德制约和调节的对象，而实体或共体的自然冲动却是‘经济’，是追求和实现的目标。……经济不仅无需批判地获得先验价值，而且反过来成为决定伦理的‘本体’。”[24]由此可见，尽管韦伯试图把经济理性主义与功利主义区别开来，然而就其对价值选择的态度看，两者之间只有功能理性与工具理性之分而不无相通之处。

经济理性主义的根本缺陷是将经济利益伦理化、普遍化，从而取代了人类完整的价值系统。当“经济决定伦理”，功利原则和经济理性主义成为居主导地位的现代本体论世界观时，城市交通的公共属性及其伦理正当便被长期挤压甚至在一些地方完全消解了。城市交通在价值原点上，就主要体现为如何压倒一切地为集团、地方或社会的经济发展服务；在运动模式上，就表现为城市交通的生产和消费严密遵循经济的原则，按照经济发展的要求建立不断扩张的运输体系；在交通权益的配置上，则表现为以资本和财产差距为基础，根据经济原则而不是基本人权与社会公正来分配交通的使用权，“车本位”日益显现出压倒对“人本位”的追求之趋势。这样，城市交通就成为个体或共体实现自己经济利益的工具，成为一种出于功利计算而采取的经济活动。由于功利原则和对城市交通性质认识的这些误区，一方面，私人轿车产销与高速公路建设红红火火。“在放权安排中，市级政府在城市建设包括交通建设上承担了职能上和财政上的主要责任，……但却缺乏足够的征税权来满足支出的增长。”与此同时，“在财政压力如此之大的情况下，许多城市却投入大量资金，在市中心区外建设多层立交和高速公路。这些投资往往超前于交通需求，目的是为了吸引国外直接投资，而不是为了减轻城市中心区交通拥堵。”[25]另一方面，城市公交受轿车交通的挤压更加步履维艰，公交公司成为多年来的“老大难”，人们纷纷将公交当作唯恐甩不掉的经济包袱。近年来不少城市出现了公交“挂靠经营、个人承包”、将同一线路经营权重复授予不同经营者使之恶性竞争，或“将线路经营权私下倒卖，甚至一卖了之、放任不管”等问题。由于受到利益驱动，一些城市盲目拍卖出让出租车经营权，导致出租车运量严重供过于求，空驶率高达40％以上，同时也进一步加剧了城市道路的拥堵。

结语：走出城市交通困境的基本原则与根本途径

通过本文的分析，我们可以得出以下共识：现代城市交通的困扰源于功利原则与经济理性主义，源于现代社会发展中经济与伦理的失衡。而一个非伦理性的经济运行模式，既不可能为经济发展提供良好环境，也不可能得以持久。德国伦理经济学家科斯洛夫斯基认为，“在市场经济中，伦理学是必须的。经济学与伦理学的结合是因为它们构成了一种由各种不同层次组成的具有活力的相互制约关系和一种社会性的社会生活协调机制。”[26]经济理性和道德理性始终是辨证的统一体，交通的市场化与交通的伦理化应是同一个过程，无论是建构和谐社会或和谐交通，都应从形而下和形而上两个层面推进并保持利益与美德的协调发展。

因此，只有坚持“人本位”的价值原则，有效贯彻“公交优先”的发展战略，城市交通才能走出困境，达到帕累托最优，实现可持续发展。

（一）“人本位”是走出城市交通困境的基本原则。“人”与“车”孰先孰后，是一个看似简单、必须首先明确而又被忽略的问题。城市交通功利性与公共性的博弈，实际上是“车本位”与“人本位”的博弈。美国交通思想家路易斯•芒伏特在十年前写道：“我们犯的最致命的错误就是牺牲了其他形式的交通方式而成全了私人轿车，实际上每种交通形式都有自己的使用空间，好的交通政策应该改善每种交通方式使之得到最佳利用。人的目的应该决定交通方式的选择”[27]，城市交通的公共性，正是“人的目的”、“人本位”的价值原则之体现和要求。解决城市交通的痼疾不能靠“更多的车，更多的路”，而必须是以最少的车来运送最多的人。在环境保护和资源利用与开发方面，应做到满足人的需求高于满足车的需求。

（二）“公交优先”是走出城市交通困境的根本途径。在多种城市交通构成中，城市公共交通在占用道路空间、道路环境污染和能源消耗等三个方面具有其它交通方式无法比拟的优越性。若按同样运送１００名乘客计算，使用公共汽车与小汽车相比，道路占用长度减少近 9 倍，节省油耗约 5 倍，排放的有害气体最多可降低１５倍左右。当前，面对愈演愈烈的城市交通困扰，如不采取有力的措施鼓励、支持公共交通的发展，则在速度、灵活性等方面都劣于轿车的公共交通工具，就可能成为马路上的“弱势群体”，变得更加笨拙和不便，更加促成人们对私人交通的依赖。长此以往恶性循环，将使整体交通环境恶化，城市空气污染加剧，燃油价格继续攀升，城市交通综合成本不断提高，最终可能导致无人可以幸免其害其苦。尤其是那些无力拥有私人轿车因而对公共交通高度依赖的广大民众，更不得不付出极大的时间、体力和精力成本，其生活品质将更加难以保障。因此，越是在“汽车时代”，越是应该采取各种政策措施扶持公共交通的发展，使公共交通变得更加方便、舒适、快捷，以引导公众主动选择公共交通、节制使用私人轿车[28]。

贯彻“公交优先”战略宜采取以下对策：

1．政府应切实加强对城市公共交通的调整和管理。作为一种拥挤性、公益性公共产品，城市交通需要通过伦理的政府提出伦理的政策加以伦理方面的补充调节。对此,“中国并不缺乏可持续城市交通方案的知识。关键在于是否具有起支撑作用的政策和机构，去保证以综合的方式运用这些政策手段。”[29]（1）政府应设立强有力的专门机构，制订相应的政策，统筹安排和管理城市的公共交通。（2）“政府不应人为地鼓励私家车的畸形增长；不刮私家车的浮夸攀比风；应代表大多数人民的利益，尽快通过政策和投资，引导城市交通向大众、高效、快速、低耗、可持续发展的公交出行方式上来[30]；（3）鉴于城市交通的公共属性，政府应加大财政支持力度，使公交部门得以实行低价、优惠的票务政策。在路权使用

上，应全方位向公共交通倾斜。
2．在战略取向上对汽车产业政策与城市公共交通的发展进行必要的反思、权衡与调整。应立足可持续发展，力求在发展汽车工业满足部分市民拥有轿车的需求，与降低整体交通的综合成本满足更大多数群众出行方便之间，找到恰当的平衡。
3．大力开发与提倡环保节能的交通工具。应加快高速轨道交通、地铁与公共交通专用车道建设，使之发挥大城市快速公交主通道作用。积极开发氢能、太阳能等清洁能源，倡导公交、自行车、步行等绿色交通工具与出行方式。
4．加强对私家车使用的管理和限制。私家车的增长速度应符合国家的基本国情，应与土地、农田、绿地、能源、资源、居住条件、学校、医院、道路、文化体育设施、环境生态状况相协调[31]。每位交通工具的使用者都应为其所产生的环境及经济消费（尤其是交通拥堵及环境污染）支付相应的费用[32]。应控制私人轿车使用规模和频率，鼓励私家车共乘(Carpooling)和共有(carsharing)。通过开展“无车日”、征收燃油税、提高私家车购买与使用成本等交通需求管理措施，逐步树立“鼓励买车、限制用车”的国际理念。
5．优化城市综合交通体系规划。应围绕公交优先主题，统筹城市道路布局，城市对外交通与市内交通的衔接，实现各类交通方式的“无缝对接”；统筹城市与周边卫星城、邻近城市郊区村镇，以及附近区域中心城市的交通；统筹城市内部机动车道、自行车道、人行道与公交车、轨道交通、出租车等运输工具之间的协调和谐；通过公交导向开发[TOD(Transit一Oriented Development)]策略进行系统、协调的土地发展和公共交通建设，创建宜居型社区。
（本文为江苏省高校哲学社会科学研究项目（06SJD720004）《和谐社会的交通伦理研究》阶段性成果，刊于《中国软科学》2007.4）

参考文献：
[1]Information on the major trends in domestic transport is provided in “Transport Trends”, Department of the Environment, Transport and th
11-551987-4.
[2][4][25][29]刘建辉.没一个城市不堵车：世界银行问诊中国城市交通［ＤＢ］. http://dlrz.blog.sohu.
com/11587737.html, 2006-08-29 .
[3][32]罗马宣言：公共交通是适用于所有人的出行方式［ＤＢ］. http://jt.djtu.edu.cn/bbs/show.aspx?
id=374&cid=25, 2005-11-26.
[5]C. Jotin Khisty, and Ulli Zeitler： Is Hypermobility a Challenge for Transport Ethics and Systemicity? Systemic Practice and Action Resea
[6]陆化普.大城市交通问题的症结与出路[J],城市发展研究,1997,(5):16-20.
[7][10][11]黄全权、田刚.城市公共交通“五大痛点”引人关注.［ＤＢ］. http://gb.cri.cn/8606/2006
/12/02/107@1331035.htm,2006-12-02.
[8]隋舵.国际石油资源博弈与中国的石油外交战略[J]. 学习与探索,2005,(3):27.
[9] [13]英国交通政策白皮书：第二章交通运输的可持续发展［ＤＢ］. http://www.tranbbs.com/Html
/TechArticleTP/111116212511.html. 2005-11-11.
[12][15]O’Riordan,T.(1981) Environmentalism,Pion Press,London.
[14]亚当•斯密.道德情操论[M].北京:商务印书馆,1998.106.
[16]约翰•罗尔斯.正义论[M].北京:中国社会科学出版社,1988.291-293.
[17]刘志刚 申金升 马林.机动化背景下的我国城市交通发展策略[J].综合运输.2006.(3).
[18] Zeitler,U.(1999b). Grundlagen der Verkehrsethic, Logos Verlag, Berlin.
[19][20][22][26]唐凯麟.西方伦理学名著提要[M].南昌:江西人民出版社,2000. 226; 227-268; 232-233; 390-392; 709.
[21]韦伯.新教伦理与资本主义精神[M].北京:三联书店,1987.56.
[23]韦伯.韦伯作品集-经济行动与社会团体[M].南宁:广西师大出版社,2004.1-9.
[24]樊浩.从本体论世界观到生态伦理世界观[J].哲学研究,2005,(5).
[27]Freund，P., and Martin,G.(1993).The Ecology of the Automobile, Black Rose Books, Montreal.
[28]张天蔚.寻找公共交通与私人交通的动态均衡［ＤＢ］.http://www.people.com.cn/GB/14556/38,
2005-11-2.
[30][31]王海燕.防治交通拥堵的有效措施[J].北美交通信息,第十三卷,2003,(4).

作者简介：陆 礼，南京交通学院人文社科系副教授，中国伦理学会会员，江苏省伦理学会理事，研究方向：交通伦理学。

/