



首页 → 学术文章 → 社会伦理

陆礼：论“和谐交通”的结构特征与伦理关系

论“和谐交通”的结构特征与伦理关系

陆 礼

摘要：建设“和谐交通”是系统性的价值目标，需要从宏观上审视现代交通关系的结构及其特征，研究交通主体之间（实体性主体与精神性主体）、交通客体之间（五大运输方式之间以及运输物质支持系统与自然生态）、交通主客体之间（人与物或交通软件与交通硬件）的基本伦理关系，并研究如何通过一系列调整优化，使之不断地从冲突走向和谐。

关键词：和谐交通 结构特征 伦理关系

交通和谐是社会和谐的基本条件与重要表征。构建安全、便捷、文明、舒适、公正、协调、环保、可持续的“和谐交通”，既是建设“和谐社会”的内在要求，也是现代交通科学发展的最高伦理指向。和谐交通，是指各交通主体之间、交通主体与客体、交通子系统与社会大系统、交通与自然等诸要素之间的融洽互动与协调发展，它要求在构建社会主义和谐社会的总目标下，使交通系统内外的各种要素、各个部分、各个环节都能和睦共处、协调相生、功能优化、良性互动。“和谐”是一种“至善”的关系状态，是一种最高的道德哲学境界，需要作为“生活智慧”的伦理提供导向与支持；建设“和谐交通”，不仅仅是为了交通自身的健康、协调、可持续发展，更是出于促进人类自由、社会进步与科学发展的考虑；“交通和谐”是系统性的价值目标，必须立足系统整体，“跳出交通看交通”，从全局视野和最高层次上来认识和把握现代交通关系的结构特征及其基本的伦理关系。这就需要从宏观上进一步深层审视和研究——建设“和谐交通”的内涵与外延，应如何把握其基本结构，处理好哪些伦理关系等基本问题。正确认识这些问题，无论对于当前建设“和谐交通”的决策或实践，显然都是十分有意义的。

一、现代交通关系的结构特征

交通是陆、海、空四维时空互动的整体系统。现代交通已发展为航空运输、铁路运输、水路运输、公路运输、管道运输等五大运输方式有机组合的综合运输体系，它运用路、桥、航道（线）、管道、站、港、场等固定设施和车、船、机等流动设施，通过市场形式为旅客、货主提供以“空间位移”为产品的运输服务。^[1]然而，为了实现交通的“系统和谐”，我们应当对交通有一个更广泛的社会形态考察。从现代自主性交通的发展状况来观察，交通不能仅仅狭隘地理解为“运输业”，人们以各种自助方式（如私家车、助力车、自行车甚至步行等）实现的出行或物质移动，亦应作为行业外的流通活动纳入和谐交通实践要求的大系统之中。因此，现代交通应当看作是运输行业内外多维多重的流通关系的总和，这是我们研究与建设和谐交通的前提性共识。

现代交通关系的整体系统可以从不同的角度来分析，从大的结构上看，可以包括交通客体即交通物质环境因素（物）与交通主体即交通参与者群体（人）两大部分。其中交通客体由交通硬件与自然环境有机结合而成：交通硬件指的是由各类交通设施和交通工具组成的物质支持系统，这种物质支持系统的时空运行形态即为五大运输方式及其相关物质要素；自然环境是与交通进而与人类生活发生相互作用的生态系统。交通主体则是一种流动、开放、相互交融变化并以一定的主体意识而存在的群体，它由群体的实体结构与群体的交通伦理精神结构有机结合而成：前者包括交通管理者、交通提供者、交通需求（使用）者和交通影响者；后者是指由交通理念、交通文化、交通法规与交通伦理体系组成的并由交通伦理为导向的交通主体的精神形态。

一定交通关系组成的结构即为系统。按照系统科学的眼光来看，系统是由相互联系和相互作用的若干组成部分结合成的具有特定功

能的有机整体。世界上一切事物、现象和过程几乎都是有机整体，且又都自成系统、互为系统；每个系统都是在与环境发生物质、能量、信息的交换中变化发展，并能保持动态稳定的开放体系；系统内部及系统之间保持一种有序状态。^[2]由此观之，现代交通关系结构具有以下特征：

1. 广泛性和结构互补性：广泛性指的是从空间关系上看，交通已经涉及或覆盖、影响了几乎所有社会生产、流通以及政治、经济、文化生活诸领域，作为现代社会的“血管系统”，其触角已延伸到社会机体的每一个末端。结构互补性指的是，在交通运输系统内部，各种运输方式都有自己特定的技术经济优势和适用范围，它们相互配合、相互补充，共同组成综合配套、立体交叉的运输体系；在交通运输系统外部，它和社会经济、政治、文化生活构成了一种紧密关联的功能和价值互补体系。广泛性和结构互补性这一特征决定了交通的“和谐”不是某种局部的伦理诉求，而是一个十分复杂的、需要用全局的视野来处理的庞大的系统工程。

2. 变动性和有序性：变动性是指交通是一个流动变化的过程性实体，各种交通运输要素如物质、信息、工具、人员等都依据其特定的运输环境和空间位移的具体情况而进行连续的流动和交换，交通体制、模式和观念的发展演变使有关主体在不同时空结成不断变化着的利益、法律和伦理关系，使主体之间、主体与客体之间不断发生着碰撞；有序性指的是交通环境诸如交通空间规划、道路、桥梁、航道、航线、轨道等基础设施以及交通规则乃至交通观念都在一定历史阶段依其惯性相对稳定有序地客观存在着。变动性与有序性这一特征内在地孕涵着交通“和谐”与冲突的辩证运动——即“和谐”的理想性与冲突的现实性和不可避免性。

3. 普遍性和特殊性：普遍性指的是，交通是社会整体的一个组成部分，是一种“在整体中的个体”，它服务于“系统整体最优目标”即社会整体发展目标，必须遵循“经济”原则及社会经济发展的普遍规律；但另一方面，交通又具有特殊性，它作为一种相对独立的公共性运行系统，具有自身独特的社会属性和特定的功能实现体系，忽视这种特殊性，将会模糊或消解其应有的价值向度，带来“交通的赢利性与交通产品的公益性”持续博弈为核心根源的一系列伦理问题与社会问题，如：交通模式的权衡与选择、公共交通的地位、各主体交通权益的分配、交通发展与资源生态环境的关系等。从国内外交通发展的实践来看，它是影响交通能否和谐的深层次经济与伦理动因。

二、“和谐交通”的基本伦理关系及其调整

我们将交通视为一个具有一定组织、结构和功能的系统来加以考察，还需要在其实物——关系辩证互动机制、复杂性——模糊性的内部关系网络、随机——动态的非稳定结构、系统——环境的非平衡性等相关方法论指导下对现代交通伦理关系及其“和谐”运作的要求进行研究。从交通客体与交通主体两大部分自身及其相互作用的大视角看，现代交通活动各种要素的总和形成一定的交通关系，这种关系主要有：交通活动中人与人（各交通主体）的关系、物与物（各交通客体）的关系、人与物（交通主客体）的关系。

1. 交通主体之间的关系

交通主体可分为实体性主体与精神性主体两个子系统。

实体性交通主体指全体交通参与者，包括交通管理者（政府机构与交通执法人员）、交通提供者（各类运输企业及其员工）、交通需求者或使用者（旅客、货主）和交通影响者（包括所有与交通发生一定关系的城乡居民，如行人、马路设摊或铺晒者、航道占用者、相关拆迁户等，他们在特定条件下可以成为交通影响者）。这四种群体在特定境遇下的角色、行为和功能都可以互换，如交通管理者、交通提供者和交通影响者也可以是交通使用者，交通需求或使用者同样也可以是交通管理者（他们对交通秩序有维护与监督权）或交通提供者（如交通管理、服务人员在职活动之外对交通的需求，私家车主、骑车族、行人既是交通使用者也是交通提供者）或交通影响者（如在出行中违反交通规则影响交通秩序、超载或损坏交通设施、制造交通污染等），如此等等。实体性交通主体伦理关系的调整与优化，主要是强调各交通群体在各自所处的工作岗位与交通环境中，应强化交通角色意识与社会角色意识。交通管理者、提供者要恪守交通职业道德，科学管理、文明服务、文明执法、文明拆迁、文明施工，构建好交通行业内部、交通行业与社会公众、交通行业与外部行业的和谐关系；交通使用者、影响者则要恪守公民交通道德，文明出行、守法自律，“同舟共济”，实现个人与整体在“空间位移”中的和谐共处。

精神性交通主体是指由交通管理者、提供者、需求者和影响者在交通活动中所形成并起支配作用的思想观念形态，包括交通理念、交通文化、交通法规、交通伦理等组成的有机整体，是现代交通的软件系统。交通“和谐”最根本的是交通精神的和谐，而在实际交通运作中，精神性交通主体存在着法律与道德、个体与集体、“自然我”与“社会我”、赢利与公益、“车本位”与“人本位”、创新与保守、“中国特色”与国际理念等诸多交通观念的冲突，其中交通人性化、交通立法执法、交通廉政建设、工程伦理、轿车文化等方面的问题十分突出，已成为“和谐交通”建设中意识结构的深层矛盾。在精神性交通主体中，法律与伦理、经济理性和道德理性的矛盾应予特别关注：法律与伦理的冲突主要表现为交通法规的滞后（如对出租车管理等法律条规的滞后使城市交通纠纷难以及时有效解决）以及交通法规及其执行中蕴涵的伦理缺陷（如城市交通中“车本位”、“过街难”等交通强弱弱势群体权益不平等问题，整治“黑车”不规范及对私家车共乘[Carpooling]现象的制约等）；经济理性和道德理性的冲突主要表现为交通发展中经济与伦理的失衡，德性被边缘化并成为实现

交通利益的工具。而“在市场体系和市场竞争中，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。”^[3]应当看到，法律与伦理、经济理性和道德理性是辨证的统一体，精神性交通主体之间关系的调整与优化，需要通过伦理的政府提出伦理的政策加以伦理的补充调节，需要从形而下和形而上两个层面推进交通与美德的协调发展。

2. 交通客体之间的关系

交通客体由五大运输方式及其物质支持系统与自然生态系统组合而成。交通客体之间的关系主要表现为五大运输方式之间的关系以及各种运输方式及其物质支持系统对自然生态的影响。

五大运输方式之间的关系，是指在综合运输体系中，航空运输、铁路运输、水路运输、公路运输、管道运输的权衡、分布与比重，是交通模式的选择即运输资源的优化配置问题。这种关系的处理同样有经济和伦理两大视角。从运输经济学角度看，各种运输方式都有自己特定的技术经济优势和空间适用范围，它们应相互配合、相互补充，各展其长，共同组成综合配套、立体交叉的运输体系，无论是客运还是货运，需要哪种运输方式，最终由市场来选择。然而从伦理的角度看，由于市场本身的自发性与逐利性，可能导致“利益最大化”主宰运输方式的选择，使更具生态性、社会性与可持续性的运输方式受到挤压，从而造成运输体系自身产生的不和谐。当前轿车交通的过度发展与水运的萧条、轨道交通的滞后便是明证。尽管汽车交通具有“门到门”的机动便捷优势，然而从全球范围来看，现代轿车交通所造成的拥堵、污染、车祸以及所引发的自由、公正、权利等社会伦理问题，招致人们愈益深刻的反思与批判。在英国“有关交通问题的辩论中，道路交通的增长是全国辩论的焦点。”“道路交通的两难境地”^[4]，使以人车矛盾为表征的各类交通权益冲突愈演愈烈，值得忧虑的是，当公交优先、重视水运与轨道交通成为国际交通政策调整之共识的今天，我们的轿车交通却因其巨大的产业贡献而方兴未艾并高速扩张。应当认识到，调整优化交通模式的主体不能诉诸于市场而应诉诸于政府，“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；^[5]应“根据行人数量（而非机动车数量）分配城市空间”；应“弄清交通的基本原则——交通系统的组织应满足最广泛的社会需要，并为大多数市民提供可持续的交通选择”^[6]；应鼓励私家车共乘(Carpooling)和共有(carsharing)，对私家车的增加和使用加强管理和限制，使之与道路建设、公共设施、能源供应、环境状况协调发展。”^[7]

运输物质支持系统与自然生态系统之间的关系，主要是指各种运输方式及其物质系统对自然生态的影响与作用。在古代中国，“天地与我并生，而万物与我为一”，“和谐”，被认为是宇宙万物协作共存的状态。帆船、马车均属环境友好型的交通工具。^[8]而现代交通则在给人类带来出行便利的同时，产生着日益严重的资源耗竭与交通污染这一副产品。从对资源的需求看，大量的土地占用，钢材、铝、铜、铅、镍、锌、橡胶以及大量石油的消耗，是交通的重要特征；从对环境的影响看，各种交通设施的运行与作业所带来的废气、粉尘、油污、噪音、电磁波及各类废弃物，影响着社会文明，危害着人们的生命与健康。^[9]由于在现代五大运输方式中，对自然生态的负面影响最严重的是汽车交通，其次为航空运输、铁路运输、水路运输，管道运输，因此，调整优化运输物质支持系统与自然生态系统的关系，主要重点也应在对汽车交通尤其是私家车的控制。“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。”^[10]在人口众多、人均耕地和石油资源贫乏的中国，大力鼓励严重污染环境的私家车畸形增长以刺激经济发展更无异于竭泽而渔、饮鸩止渴。因此，要积极转变交通增长方式，大力开发环保节能的交通工具，加快高速轨道交通与港口航道水运建设，“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。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。”^[11]

3. 交通主客体之间的关系

交通主客体之间的关系是指交通活动中人与物即交通软件与交通硬件的关系。交通软件主要表现为运输经营管理水平和交通职工的文化、业务、作风尤其是道德素质，交通硬件主要指现代化的交通物质技术系统。在新技术革命的推动下，现代交通运输正在向高技术化、信息化为主要特征的新的技术构成过渡，向以现代化管理方法和现代化基础设施及装备为基础的轨道上转移，在技术上主要表现为新材料、新能源和电子计算机的广泛采用。然而运输手段的现代化并不是将人的因素降低为零，恰恰相反，现代运输方式更加需要具有较高专业技术素质和道德素质的人去管理和操纵。在建设和谐交通的实践中，交通运输业不仅在技术装备上要现代化，而且必须在人员素质、服务态度和服务水准上也达到现代化的要求，才能使交通的主客体协调互动。例如，现代高速公路虽然实现了全封闭、全立交，路面平整度高，自动监控和通讯设备完善，克服了以前平面混合交通的拥挤、堵塞和混乱，客观上减少了交通事故的诱发因素，大大提高了公路运输效率，但如果驾驶人员安全行车的道德责任感不强烈，安全意识不牢固，仍然可能引发大规模、甚至更大规模的汽车追尾相撞的车祸。同时，现代交通是一种立体、交叉、互补的交通，各种运输方式之间的合理分工、同步协调十分重要，这同样既有技术问题，又有道德问题。^[12]总体来看，目前交通职工的文化业务和作风素质与创建和谐交通的要求还有一定的差距，尤其是直接接触社会公众的窗口单位和

执法一线的员工,在优质服务、文明执法等方面还存在不少问题,“管理即服务”的理念在一些职工中尚未真正确立,有些执法人员对违章处罚的自由裁量权、严格执法与人性化执法的界线把握不准,有些窗口职工对待服务对象的态度比较生硬甚至恶劣。此外,翻车沉船、拥堵脏乱,污染扰民、工程腐败等问题,更会严重影响交通的社会形象与交通关系的和谐。因此,建设和谐交通,必须调整优化交通主客体之间的关系。一方面需要进一步加强交通硬件设施的现代化建设,不断提高交通的集约化水平,建立完善的交通法规以维持良性流动的交通秩序,另一方面,又需要切实提高交通职业人员的综合素质,使其真正适应交通现代化的需要,从职业情感、职业信念、职业义务、职业良心等一系列个体内在的道德要求出发,把现代交通真正建设成为平安交通、惠民交通、诚信交通、廉政交通、绿色交通、和谐交通。

构建“和谐交通”,是加强交通行业两个文明建设,促进交通科学发展的需要,是时代提出的新课题。“和谐,不仅是伦理精神的人文理想,不仅是伦理精神固持的信念和世界的终极目的,人类的终极目的,而且就是伦理精神最深刻的真理。”^[13]在建设“和谐交通”的实践过程中,我们审视和谐交通的基本结构与伦理关系,是为了通过分析、研究其内在联系揭示其从冲突走向和谐的途径与运动规律。应当看到,和谐并非简单地排斥冲突,和谐包蕴并不断地缓和与消解着冲突,“冲突只是伦理精神,或伦理世界、道德世界辩证运动的否定环节,是它们的异化形态。虽然在事实世界或生活世界中,冲突比和谐更具有现实性,但伦理精神的最高本质和根本任务,就在于通过自身的文化努力,消除冲突,达到自在自为的和谐。”^[14]这就是新时期“和谐交通”建设与发展的道德辩证法。

(江苏省交通科学研究计划项目[05R27]《和谐交通的道德环境研究》阶段性成果,刊于《交通企业管理》2006年12期)

注释:

- [1] [12] 陆礼. 交通职业道德[M]. 人民交通出版社. 2001年2月第1版, 第38—39页.
- [2] 王兵 戴正农. 自然辩证法教程[M]. 东南大学出版社. 2001年12月, 第180—200页.
- [3] 唐凯麟. 西方伦理学名著提要[M]. (科斯洛夫斯基: 伦理经济学原理). 江西人民出版社, 2000年4月第1版, 第709—710页.
- [4] 英国交通政策白皮书: 第一章交通新政.
- [5] [7] [11] 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. 第四期. 2003年8月.
- [6] 国际公共交通协会: 《罗马宣言》.
- [8] 陆礼. 交通伦理的历史演绎与价值意蕴[C]. 韩国国民伦理学会编: “东北亚社会发展与伦理——第14次韩·中伦理学国际学术大会”论文集, 2006年6月.
- [9] 陆礼. 《小康社会交通伦理的基本价值取向》[J]. 《交通企业管理》, 2005年第10期.
- [10] Information on the major trends in domestic transport is provided in “Transport Trends”, Department of the Environment, Transport and the Regions, TSO, 1998. ISBN 0-11-551987-4.
- [13][14] 樊浩. 和谐伦理的道德辩证法[N]. 光明日报·理论版, 2005. 12. 06.

作者简介:

陆礼,男,江苏常熟人,南京交通职业技术学院人文社科系副教授,江苏省伦理学会理事,研究方向:应用伦理学。
E-mail: LL@njci.cn, lulinjy@peoplemail.com.cn

