



首页 → 学术文章 → 社会伦理

陆礼：从经济理性主义到现代交通的困扰

摘要：本文认为，从全球范围看，现代交通的困扰及其批判主要集中在道路交通尤其是轿车交通，表现为拥堵、安全、资源、生态及其蕴涵的人类自由、公正、权利等伦理紧张。需要研究的是，这种至今仍以巨大惯性运作并加速扩张着的异化现象，其背后强有力的伦理精神支撑——有违和谐理念的、被现代商品社会普遍认可的经济理性主义。

关键词：现代交通 伦理精神 经济理性主义

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，它借助某些固定设施和流动设施，实现着人类与物质资源“空间位移”的价值目标。人类的交通活动正在经历着从简单到复杂、从低流动度向高流动度尤其是超大规模的机动车化的急剧演变。然而近二、三十年里，各国已领教了道路系统的扩张造成的副作用，美国学者Khisty和Zeitler指出，在美国“过去10年里，交通堵塞率就增长了30%”，且“越来越恶化，车辆堵得看不到尽头。”^[1]《英国交通政策白皮书》承认，在英国“全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”^[2]，使以人车矛盾为表征的各类交通权益冲突愈演愈烈，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。”^[3]然而，对这种至今仍以巨大惯性运作并扩张着的异化现象，汽车文化的批判者们大多从交通模式选择的失误、交通管理的缺陷或其他种种因素去作碎片式的阐释^[4]。问题在于：其背后强有力的伦理精神支撑是什么，它比之被人们重新认识的和谐伦理世界观又有怎样的伦理缺陷与价值误导？这是我们在评介和反思现代交通模式时不应忽视、回避而需进一步研究的深层视域。

一、交通发展史的伦理进路

在原始时期，交通伦理规范只是一种并未被人们自觉意识到的、整合于部族禁忌法则内部的行为规则。这种诸如“同舟共济”、“扶老携幼”等朴素意识尚处在人类精神发展的初级阶段，仅仅为氏族内部全体成员所共同遵守，它在个人自我意识中还仅仅是一种对习俗的被动遵循。这种自在状态的伦理普遍性必将随着社会生活的进一步发展，尤其是随着部落制度向国家制度的转换发生根本性变革。

奴隶社会早期，在几大古典文明地区，原始部落已经被原始国家所取代，此后，马车被普遍使用而成为主要的交通工具，交通运输史进入跨越奴隶社会和封建社会两大历史时期的“马车时代”。个人的活动得以超越原始部落和村落的自然空间界限，社会合作的范围也不局限于血缘亲族内部而扩展到民族或者国家的范围，自给自足的家庭自然经济变成了国民经

济的组成单位，在国家范围进行的经济交往和物资流动得以可能。马车、帆船、轿子等交通工具，作为环境友好型的交通方式，体现了“天人合一”的道德传统，以一种良性流动的方式与自然界保持了高度的和谐一致^[5]。当交通伦理规范逐步转变为社会规范，交通道德就不再仅仅是一种部族伦理的自为存在，而是获得了对自我的反思意识，即意识到自身作为社会结构之一的独立性，又意识到自身与其他社会结构之间的整体性。一方面形成了体现自身独立性的交通道德规范体系，另一方面则在社会整体价值实现的结构中获得了自己的价值合理性。

“马车时代”的交通伦理深刻体现了封建时代王权源于神权的道德合理性论证原则。所谓“条条大路通罗马”，“车同轨、书同文”、“车穷燕、齐，南极吴、越”，道路的规划均体现为以中央政权为核心的辐射系统，其目的在于将中央政权的政治意志有效地贯彻到王国的每一个角落，将中央政府树立成为唯一具有社会规范制定能力的政治、经济和文化核心。同时，交通现象作为社会规训体系的一部分，反映并维护着封建社会等级制度的伦理特征。秦汉以下，古代象征身份地位的器物如鼎彝等失去重要性，车服、印绶取而代之^[6]。在长期的封建社会里，天子、诸侯、大夫、士、庶人在行路、骑马、坐轿、乘车船等方面都有严格的等级规定，处处渗透着对交通从业人员的等级歧视和职业歧视^[7]。

这种状况在西方到近代资产阶级革命之后发生了改变，在我国则要等到新中国建立之后。近代交通伦理价值诉求的主要特征在于：1、在法理上确立了交通作为社会公共领域的价值属性。即交通运输系统是根据社会发展的公共利益最大化原则，为了社会公众的需要，在取得公众的同意之后建立起来的为所有社会成员提供平等服务的公共产品。2、突破了教阶制度/身份制度导致的不公平，设立了一个在起点上“人人”平等的交通权利体系。3、政治化的交通逐渐转变为经济型的交通。交通的规划和发展不再以统治阶级的政治利益为核心，而是以服从自由市场经济的需求为核心，对特定的交通运输方式和交通工具的使用，已是取决于使用者所具备的经济实力。

二、经济理性的人性假设

现代交通伦理是一种是在经济理性的人性假设的基础上建立起来的、以权利与利益为核心的规范伦理。经济理性的人性假设源于新教伦理，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，是西方近代文明产生的伦理动因和精神基础。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，富有鲜明的和平主义色彩，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，新教则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，信奉“时间就是金钱”，“信用就是金钱”，“金钱可生金钱”等格言。如果说儒家的理性主义是理性地适应世界，那么新教的理性主义则是理性地支配或改造世界。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^[8]。如韦伯所言，“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”^[9]。

经济理性主义的提出有其深刻的社会历史背景。工业革命突破了对资源和动力应用的自然限制，蒸汽机和内燃机对地质时代积累下来的自然力（煤炭和石油）进行了前所未有的开发；电力的使用将自然力的各种形态转变为一种通用的流存形式，使几乎所有生产部门都能够集中应用自然能源。能源方面的进步大大提高了信息、人员与物资运输的效力，同时交通运输的技术发展直接推动了对物资和空间领域的占有和使用效率，体现为大规模集中生产和流通的实现以及海外殖民市场和工场的大规模发展。由于生产力的迅速提高，以前必须通过资源所有权而占有的力量，其优势地位变得不再稳固，新的世界和新的生产领域，可以在不必剥削原有贵族的情况下造就新的、更强有力的贵族。市场的发育逐渐成熟起来，物资的流通规模变大，在传统生产方式下建立起来的社会权力结构，已经不能有效调控。为了获得一种可以在世俗层面计算和比较的价值依据，经济标准成为社会价值体系的核心标准，理论上经济实力就体现了个人的理性创造活动的合理结果。

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^[10]。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。“经济本体论”（*wirtschaftsontologie*）的奥地利学派和新古典学派都把经济学仅仅视为选择手段的理论，而不视为也不考虑目的的理论，他们的区别仅仅在于把经济学原则视为自然法则或决策选择的逻辑规则。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能决定价值选择，它由某些超越性的东西来决定——例如宗教；世俗生活的理性关注的是如何有效率的实现既定的价值目标，也就仅仅是一种理智理性。在“自利本性”和“资源稀缺”的限制下，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）在理智理性规则的决定作用之下、对特定限制条件下特定的“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’。”^[11]

当经济理性主义与“经济决定伦理”成为占居主导地位的现代本体论世界观时，交通运输的发展在其价值原点上，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，就表现为交通运输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，力图以最高的流动度，“用时间去更多地消灭空间”；在交通权益的配置上，则表现为以资本和财产差距为基础，根据经济利益导向原则而不是构成社会规则前提的基本人权与社会公正来分配交通的使用权。这样，运输就成为个体或共同体实现自己经济利益的工具，交通伦理行为也就变成了一种出于功利计算——如果不遵守这些规范将会导致更大的利益损失（被市场规律或法律所惩罚）——而采取的经济活动。

三、现代交通的系统性缺陷与伦理困扰

经济理性主义的根本缺陷是将经济利益伦理化、普遍化，从而挤压甚至替代了人类完整的价值系统。经济理性主义的原则和利益导向作用于交通，很容易导致为了追求经济利益与流通效率的最大化、达到最高流动度和可及性而忽略资源、环境等制约因素以及安全、便捷、自由、公正等价值诉求，其结果是将交通伦理引向一种利益驱动型的、不健康和新的不平等的状况——较为典型的是，20世纪60年代之前，美国政府就建高速公路网还是扩充城市公交系统的问题发生过激烈争论，最后是石油公司和汽车公司的商业利益占了上峰^[12]。而现在更如Zeitler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。”^[13]实际上，对人类和货物的运输是可以通过不下十种模式完成的，而目前各国政府政策的制订仍然受某些集团利益的影响。事实上由于汽车业的广告攻势与游说，不断拓展的汽车产业化及其“汽车文化”的形成，大规模交通基础设施建设对经济的拉动，使得政府很难做出全面长远的考虑与明智的抉择。因此，现代交通的困扰源于在经济理性主义理念支配下，交通模式价值选择上系统性思考缺失所造成的系统性缺陷，这种系统性缺陷表现为交通伤害与拥堵、资源与生态、人车冲突及其带来的自由、公正与权利等伦理问题：

1. 交通伤害。与航空、铁路、水运、管道、索道等其他交通方式相比，道路交通事故的发生频率及其损害后果最为严重。自有汽车以来，在全世界范围内因为道路交通事故而死亡的人员已达3200多万人，^[14]给人类造成了极其深重的灾难。据世界卫生组织的统计，现在全世界每年因为道路交通事故而死亡的人数已超过120万，数百万人受伤或致残。20世纪末，道路交通事故伤害在人类死亡和发病的原

因中排名第9位，而到2020年后，这一排名将上升到第3位，道路交通事故伤害已成为全球性的公共卫生问题^[15]。20世纪70年代初我国交通事故死亡人数为1万人，80年代初达到2万余人，90年代初达到近5万人，2001年突破10万人，2002年则达到了10.9381万人，直接经济损失达33.2亿元，目前我国交通事故死亡人数已名列世界第一位^[16]。

2. 交通拥堵。在对“效用最大化”的持续追求下，对最大流动度的追求已成为现代交通的价值目标，人们不断要求建设更大更好的设施来拓展交通网络，以达到最大速度。然而，流动度和社会发展之间的关系不如很多人想象的那样清楚。更具讽刺意味的是，这种旨在提供高流动度的系统扩张反而造成了交通拥堵，其结果是降低了流动度和开放度。Khisty和Zeitler的研究表明，在美国“由于车流压力过大形成的城市交通拥堵而耽误的时间是20亿小时（即228,000年），由耽误时间所造成的损失可达200亿美元。由于交通大堵塞影响了货物的运输，在商业上又造成了400亿美元的损失。”^[17]英国政府承认，“交通堵塞的成本每年达几十亿英镑，……高速公路的重要路段每天都遭受着严重的堵塞，但修建更多的道路只会促进交通量的增长。”^[18]在中国，大规模而快速地修建高速公路与城市高架桥同样仍赶不上汽车的增长，反而使道路和城市交通的拥挤愈演愈烈。问题在于，交通效率并不仅仅是由运行速度而是由运行速度与所需道路面积两个变量决定的，据研究，轿车运送每位乘客所需的交通面积是自行车的4倍，有轨电车的20倍，地铁的6—12倍，因此，按单位车道、单位时间运送乘客的人数计算，公共汽车、火车、自行车、步行的运行效率分别是轿车的17、12、3和1.7倍^[19]。而现在，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、地位、奢华或权力的标志来追求，应当优先发展的公共汽车与轨道运输则至今尚未发挥出应有主导作用。

3. 资源与生态。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。据统计，世界主要发达国家交通能耗占国家总能耗的30%左右，且这一比例还在增加。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，^[20]这对能源供给及中国石油安全提出了严峻挑战。美国学者Freund指出，“汽车不仅消耗了大量的不可再生能源，而且还消耗了大量的土地。洛杉矶三分之二的土地现在都被作为汽车用地^[21]。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。在英国，“由光污染和噪音污染导致的‘skyglow’现象使乡村的面貌大大改观”^[22]，道路交通量的增加在很大程度上恶化了本地的空气质量，损害了人们的健康，“主要由道路交通产生的空气污染而夭折的人，估计每年大约有24,000人，住院的人也有这么多。”^[23]冠心病导致成人死亡的比率最高，而其部分原因归咎为驾车时间太长，步行或骑自行车太少。“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。温室气体排放造成的气候变化对全球环境的危害最大，而二氧化碳是主要的温室气体。在英国，交通产生的二氧化碳已经从1970年的每吨1/8增长到1995年的每吨1/4，而且还会继续增长，其中4/5的二氧化碳都是由道路车辆排放的。”^[24]

4. 自由、权利与公正。从现代交通权利体系看，在经济理性主义的作用下，以身份等级制度为基础的旧贵族交通正在转变成以资本和财产差距为基础的新贵族交通，从而对人类的自由、权利与公正构成伦理挑战。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，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对这一点的明证。轿车交通伦理冲突的核心，是短期的自私行为和长久的共同体利益之间的道德关系。正如加瑞特·哈丁指出的，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。”^[25]私家车主因经济、社会和娱乐等目的而增加的交通费用远小于其所得，然而社会和公众却负担了很多损失：诸如公路网的扩充费、空气恶化、燃油贮备的耗费、交通堵塞所造成的时间浪费等等列不完的清单。正如《英国交通政策白皮书》所指出的，“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。城镇繁忙的道路把社区一分为二，交通问题严重影响了社区生活。噪音增加了生活的压力，干扰了人们的睡眠；住在繁忙道路附近的人是首当其中的受害者。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。”^[26]轿车交通显然无助于建立一个更公平、自由、更具有亲和力的社会。

通过本文的分析，我们可以得出以下共识：现代交通的困扰源于经济理性主义，源于现代社会发展中经济与伦理的失衡。如麦金太尔所言，在现代社会这一“德性之后”的时期，德性成了边缘性的概念，德性本身也不再是亚里士多德主义的对整体善的追求，而沦落成了实现外在利益的工具。^[27]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。经济理性和道德理性始终是辩证的统一体，无论是建构和谐社会或和谐交通，都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，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。在德国伦理经济学家科斯洛夫斯基看来，“假如物质的丰富和经济效益的增长只是使人们挣扎在道德失范的痛苦中，那么经济增长迟早会失去其持久的动力。经济学应有道德前提。如果伦理学缺席，就会导致因缺乏道德规范约束和因缺乏信任而产生的交易费用上升。因此，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。”^[28]现代交通走出困扰的根本，也在于此。应当认识到，交通的市场化与交通的伦理化应是同一个过程，无论未来是选择高速轨道交通还是走公交优先的发展道路来替代轿车模式，都只有建立相应的价值观念和道德观念才能保证各交通主体普遍化最大利益的真正实现。

- [5]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。
- [6]刘增贵. 汉隋之间的车驾制度[C]. 北京: 中研院历史语言研究所集刊, 第63本, 1993年。
- [7]陆礼. 交通职业道德[M]. 人民交通出版社, 2001年2月, 第1版, 第58—59页。
- [8] [27] [28]唐凯麟. 西方伦理学名著提要[M]. 江西人民出版社, 2000年4月第1版, 第390页—第392页; 第704—705页; 第709页。
- [9]韦伯, 于晓、陈维纲译. 新教伦理与资本主义精神[M]. 北京: 三联书店, 1987年版, 第56页。
- [10]韦伯, 康乐、简惠美译. 韦伯作品集——经济行动与, 社会团体[M]. 广西师大出版社2004年版, 第1-9页。
- [11]樊浩. 从本体论世界观到生态伦理世界观[J]. 哲学研究, 2005年第5期。
- [12]华凌. 美国反省交通战略呼吁发展公共交通[N]. 科技日报, 2003年11月21日。
- [13]Zeitler, U. (1999b). *Grundlagen der Verkehrsethik*, Logos Verlag, Berlin.
- [14]许洪国. 汽车事故工程[M]. 人民交通出版社, 2004年7月第1版, 第1页。
- [15]世界卫生日: 道路安全[N]. 人民公安报·交通安全周刊, 2004年4月7日第4版。
- [16]刘玉增、王洪明. 道路交通事故学[M]. 四川大学出版社, 2005年9月第1版, 第14页。
- [17] C. Jotin Khisty, and Ulli Zeitler: Is Hypermobility a Challenge for Transport Ethics and Systemicity? *Systemic Practice and Action Research*, Vol. 14, No. 5, October 2001
- [18] [22] [24] [26]英国交通政策白皮书: 第二章交通运输的可持续发展。
- [19]王蒲生. 汽车: 越来越慢的蜗行[J]. 中国社会导刊, 2005年第10期(下)。
- [20]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年第3期, 第27页。
- [21]Freund, P., and Martin, G. (1993). *The Ecology of the Automobile*, Black Rose Books, Montreal.
- [23] “Quantification of the Effects of Air Pollution on Health in the UK”, Committee on the Medical Effects of Air Pollutants, Department of Health, 1998.
- [25] O’Riordan, T. (1981) *Environmentalism*, Pion Press, London.

(作者简介: 陆礼, 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, 南京市哲学学会常务理事, 研究方向: 交通伦理学。
E-mail: luli815@sohu.com)

(因文章格式问题, 上传网络后, 注释有丢失。如引用该文, 请参照杂志刊发稿。)