

# 绿色交通文化兴起之三重转向

胡金东

(长安大学 政治与行政学院, 陕西 西安 710064)

**摘要:** 现代交通快速发展, 交通与能源、资源间的关系日趋紧张, 人车冲突加剧, 生态环境恶化, 有必要透过交通思考人类生存的处境和意义, 通过深刻地价值反思, 重新认识交通与人、社会及自然的关系, 探索绿色交通文化, 推进交通可持续发展。为此, 需要完成三重转向: 第一, 交通发展不仅要关注其对人和社会具有的价值, 还要关注其对自然和环境的价值, 在价值诉求上, 从传统的速度效益追求向注重环境生态平衡转变; 第二, 应以整体的眼光来研究交通, 运用系统分析方法对交通的目标、功能、环境、变化规律及影响因素进行深入分析, 从单向度的思维向系统综合的思维方式转变; 第三, 需营造合适的氛围促进绿色交通制度变迁, 廓清其变迁路障, 逐步形成完整的绿色交通制度体系。

**关键词:** 绿色交通; 交通文化; 生态价值; 交通制度

**中图分类号:** G 122

**文献标志码:** A

**文章编号:** 1671-6248(2010)02-0034-05

现代交通运输是经济发展的重要支持系统, 其发展却越来越遇到环境、资源和能源的约束。2003 年美国交通运输部门能源消费量为  $6.73 \times 10^5$  kcal, 占其全社会终端消费总量的 27.1%; 2005 年日本交通运输部门能源消费量为  $9.11 \times 10^4$  kcal, 占其全社会终端消费总量的 24.4%; 2005 年中国交通运输部门终端能源消费量为 210 百万 t 标准煤, 占全社会总能源消费的 16.3%。与此同时, 交通运输部门 CO<sub>2</sub> 排放量持续增加, 2005 年美国交通运输部门 CO<sub>2</sub> 排放量为 19.2 亿 t, 占美国 CO<sub>2</sub> 总排放量的 32%; 2005 年英国交通运输部门 CO<sub>2</sub> 排放量为 1.31 亿 t, 占英国 CO<sub>2</sub> 总排放量的 23.6%; 而日本交通运输部门 CO<sub>2</sub> 排放量为 2.57 亿 t, 占日本 CO<sub>2</sub> 总排放量的 22.4%; 2005 年中国交通运输部门 CO<sub>2</sub> 排放量为 4.9 亿 t, 占全国 CO<sub>2</sub> 总排放量的 10.1%。依照传统的发展模式, 交通发展必将遭遇到障碍性

壁垒。现代交通发展需要从文化上寻找路径, 这是毋庸置疑的, 但现代交通文化不是简单地与自然同一的“原始文化”, 也不适用完全以人类自身利益为标准的“人类中心主义”的文化, 应该是追求人类与自然和谐、互惠互利的“生态绿色文化”。

1993 年, 约翰·怀特莱格、戴维·班尼斯特和肯尼施·伯顿分别出版了《可持续未来的运输: 欧洲实例》和《运输、环境和可持续发展》, 通过对美国和西欧等交通发达国家运输对环境的影响与价值、关于交通政策的建议等方面的研究成果, 提出了“可持续发展交通”的理念。此后中国学者郑也夫、王蒲生对国内小汽车的发展提出了社会学和伦理价值的批判。近 20 年的交通快速发展, 导致交通与环境、能源、资源关系日趋紧张、人车冲突加剧、生态环境破坏等问题更加突出。为此需要反思其伦理价值、需要超越交通发展的经济、技术指标, 重新审视

收稿日期: 2010-03-01

基金项目: 长安大学社会科学基金项目(09Y07)

作者简介: 胡金东(1969-), 男, 安徽怀宁人, 副教授, 工学博士。

交通与人、交通与社会、交通与自然的关系,透过交通思考人类生存的方式和意义。

现代交通的自身发展需在其中融入交通生态文化,在交通系统设计中贯穿交通、自然和社会发展协调一致的理念,即在交通系统运行中注重资源节约和环境保护的绿色交通行为,构建具有超前性、进化式、适应性和自组织的交通系统。这样,交通在整体的文化关照下发展,使绿色环保型交通从理念走向实践,从而获得稳定而完整的进化。交通发展必须满足经济社会发展的需求、出行公平性和多样化的需求、交通发展与自然和谐的要求<sup>[1]</sup>,为此需要推进绿色交通文化的兴起。当然绿色交通文化的兴起是一个长期演化、逐渐深入的过程,需要来自思想和实践领域的双向推动以形成多维变化,包括价值观的重塑、思维方式的转变以及社会制度的变迁。

## 一、交通发展价值观的生态转向

世界万物都处于对象关系之中,都会涉及到价值意义。当我们摒弃了上帝与神的崇拜后,具有终极价值的唯有自然。传统工业文明的价值理念实质上是以功利主义为核心的道德观。这种理念导致了人们短视地追求利益的思想方法和行为模式,并造成了集体无意识地破坏环境行为;这种理念把人变成了单向度的经济人,只一味地向自然索取,很少考虑其与自然间的互利。他们认为,在人与自然关系中,人是唯一主体,自然是任人摆布的客体,因而主体的需要和利益是制定生态道德原则和评价标准的唯一根据,对非人类的动物、植物乃至整个自然界的关切也完全是从人的利益出发,如此一来自然对人来说只具有工具价值。这种工具理性“只停留在解决科学和技术难题的层次上,或即便把它们推向一个新的领域,都是一个个肤浅和狭隘的目标,很难真正吸引住大多数人,它不能释放出人类最高和最广泛的创造能量,从短时期来看,它导致了不利于生产力发展的毫无意义的活动,从长远看,它正把人类推向自我毁灭的边缘”<sup>[2]</sup>。这种现象产生的根源可追溯到人类历史刚刚进入到工业文明时期。从那时起,“自然的意义发生了变化,从敌人到榜样,从榜样到对象,从对象到伙伴……先前的意义没有消亡,而是像在进化过程中常常看到的那样在其上面又增加了新的意义”<sup>[3]</sup>。在工业时代,人类运用自己的智慧来认识自然,运用自己的技术来改造自然。虽然

其间自然界发生了奇异的改变,然而有许多变化超出了自然可以承受的范围,其中包括一系列诸如环境污染、人口失控、能源紧缺等生态问题。

现代经济中反映出现代人似乎正在丧失古人对自然的敬畏感,也在丧失从自然中吸取营养的智慧,只是简单地认为自然是人们征服、改造的对象,自然本身不具有独立的价值。这正是现代人的盲目自大、鼠目寸光的表现,他们没有看到整体的世界和长远的将来。事实上西方传统中从苏格拉底、柏拉图到笛卡尔等,都过分关注主体的存在,而对自然的内蕴精神不太关注,漠视人与自然的关系。

相比较而言,中国古代文化比较重视人与自然的和谐,如“天人合一”观便是一种包含人与自然统一和谐的哲学思想,视天地人为一体,其间具有不可分割的联系。但这些看法来自直观、混沌,缺乏精确的分析。

当代生态哲学结合了中西方哲学的优点,体现了整体论与分析方法的统一。它反思了人类的行为,还原人与自然的真实关系,确定人在自然界中的正确位置,并积极探讨经济社会发展与环境演化的协调性。它主张人与自然是一体共生、内在统一的关系,“人以自然而存在,自然也以人而存在……人在生态关联网中遇到了严格的控制,我们不是作为主人面对这一发展,我们自己也是整体的一部分。虽然我们成为进化的帮手,可以影响其方向,但是自然不是我们可以随意摆布的物体,而是我们得适应自然,以便使自然根据其规律按照我们的意愿起作用。在这里我们不仅是行动者,而且也是这种作用所涉及的对象”<sup>[3]</sup>。由此可见,在生态系统中,人与自然是统一的,自然对人类除了工具价值之外,更重要的还有生态价值,人们不能停留在对自然的改造与征服层面,而要达到与自然界协同进化。人类自身价值与自然界价值是统一的,人类生存权利与自然万物生存权利是一致的,生态系统、社会系统和经济系统的矛盾与利益需要加以整合。

交通的价值需要在交通、人以及自然的关系中去理解。交通虽然为人类经济社会服务,但人类不是孤立的,而需要与自然联结为一个整体,人类包含于自然之中,人类活动也要牵涉自然。既然交通发展的物质材料全来自于自然,那么其价值诉求最终也应归结于自然界。交通价值应植根于人类与自然的整体性,积极传承和汲取它们的智慧,克服现代性单向度发展价值观,消除经济的、社会的、政治的和技术的异化,形成交通发展的绿色价值观,促进

交通、经济、社会和自然的和谐。

交通系统不仅是作为一个社会或经济系统而存在,它还必须被看作一个生态子系统的存在。绿色交通观就是将交通与社会和自然看作为一个大系统,对交通系统的评价不仅要关注其对人和社会具有的价值,还要关注其对自然和环境的价值。前者主要指的是其实现人与物位移的方便性、快捷性和舒适性,后者则是指交通系统对环境的友善和对资源的节约。从深层次上看,这两者是有机统一的,若是单纯地追求其属人的价值而忽略了其属自然的价值,就是将人的存在凌驾于自然存在之上,最终必将损害人类的整体利益、长远利益,消解其更为基本、更为深远的价值。单一价值理念的追求必将交通带入发展的陷阱,最后“我们的发展速度越快,但我们却迷失了方向”<sup>[4]</sup>。

交通发展的生态价值诉求要求其发展模式要从传统的追求速度效益向环境生态平衡转变。交通问题不只是路与车、通与达的物理问题或经济问题,更是一个由人、车、路、土地、能源、环境组成的复合生态系统问题,如果说生态哲学是从理论上追求人与自然的和谐,那么绿色交通从交通实践上实现人与自然的和谐,它将人与自然协调、生态环境保护、资源节约等观念带入交通运输领域,努力减少交通运输对资源与环境的压力。

## 二、交通发展思维的系统综合转向

在思维方式上,交通发展需从单向度的思维方式向系统综合的思维方式转变。思维方式,就是时代人们的理性认识方式,本质上是主体把握客体的一种认识活动过程,是实践方式在人脑中的内化。随着人类作用于自然能力的增强,需要运用整体性观点,运用复杂性思维观察、处理和解决问题。思维方式是由思维诸要素相互作用结合而成的相对稳定的思维样式,它由众多的思维要素构成,主要包括思想观念、知识经验、思维方法和思维习惯等。思维方式有较强的时代烙印,带有一定的广泛性,是主体把握客体、改造客体的精神中介,是主体从事实践活动的定型化、结构化的观念前提,它将主流观念内化到观念之中从而潜移默化地影响人们的行动。也就是说,思维方式对特定时代的社会发展具有积极的导向作用。行为方式是思维方式的外化,人们在改造世界的过程中,内在的思维方式在外部社会实

践过程中的展开,思维方式就外化为行为方式。

传统的思维方式与实践方式具有明显的单向度性,只把生态环境看作改造和征服的对象,忽视了对它的保护和建设,没有自觉到生态系统的动态平衡和环境系统的良性循环是生产力实现可持续发展极为重要的自然要素、不可或缺的资源前提和非常必要的环境条件。传统的交通以工业文明的价值理念为基础,倡导人类中心主义。这种理念导致了人们局部与短期利益思维方式的形成,并造成了集体无意识破坏环境的行为;这种理念把人变成了单向度的经济人,崇尚“发展就是经济增长”,“物质享受的高消费便意味着幸福”,于是道路越修越多且越宽,轿车越开越豪华,造成了交通与公共资源如土地、能源的紧张,也加剧着交通与环境的冲突。

“现代人类掉进了自己不断取得更加光辉灿烂的成就所设下的陷阱。这些成就掩盖着流沙,人越是向前迈进就陷得越深……宣扬不惜任何代价只求增长的人们,在各方面都处于困难境地”<sup>[5]</sup>。近些年,交通发展的速度与成就令人欢欣鼓舞,高速公路、机场跑道越修越豪华,运输的速度与效率也在快速提高,但我们不必为此过于沾沾自喜,交通的发展也必将遭遇发展的陷阱。公路、机场侵占了花园、耕地,汽车、飞机消费了过多的资源,汽车尾气破坏了蓝天、白云。也就是说,我们发展交通的代价可能太大了,传统的不计代价地发展交通的思维方式应该终结了,发展交通需考虑环境等代价,促进交通绿色化。

现代交通发展需要整体性的思维,以克服从个体出发孤立思考问题的缺陷。从哲学角度说,“不仅所有的存在在结构上是通过宇宙联系之链而联系在一起,而且所有的存在内在地由与他者的关系构成的”<sup>[6]</sup>。人类的存在便是由人与大气、水、岩石、土壤、森林、动植物等“他者”组成的关系所构成。不管我们要做些什么,都要从整个生态关联网中考虑我们行为的利弊。发展绿色交通,必须处理交通与经济、资源、环境之间的矛盾,寻求资源、环境、经济、社会与交通发展相协调,达到人与自然的和谐。为达到这样的目标,必须转变传统主导的思维方式,建立绿色交通思维,首先要树立系统观念,运用系统综合思维方式分析交通问题。以整体的眼光研究交通,运用系统分析方法对交通的目标、功能、环境、变化规律及影响因素进行深入分析,选择达到交通、社会、自然环境和谐发展的行动方案。交通发展要从单向的功利性思维向双向的互利性思维转变,要从

单一思维向系统综合思维转变;否则,片面地强调“人类中心主义”将会淡化或者忽略自然的价值,最终损害交通及人的价值。

交通作为一个人工自然系统,不仅是为人类服务,也要受到自然的限定。随着交通与社会发展,人们逐渐认识到交通是社会的一个子系统,而且它和社会系统一起也是自然的一个子系统,因此交通的发展必须要与社会发展、自然界的进化协调一致。随着交通资源能源节约、交通环境保护等理念的广泛践行,绿色交通理念便逐渐沉淀固化到思维结构中,稳定到思维方式中,最终成为一种思维习惯体现到交通行为之中,这样绿色交通思维方式与行为方式就得以形成。当绿色交通作为理念存在时,只是个别的、暂时的存在,只有当其渗透到时代主流的行为方式与思维方式之中时,才会具有更强的持久性、稳定性。

### 三、交通制度变迁的 环保转向

制度可以理解为一套行为规则,以保证人们行为的稳定性。制度是文化的根基,合理的制度能够促进文化的形成,制度的供给是由社会科学知识以及法律、商业、社会服务和计划领域的进步所引致的。当前世界上许多国家都在积极推行交通节能环保制度之变迁。如美国自1978年开始制定并实施“公司燃油经济性”(CAFE)标准,1993年克林顿上台时又制定了新一代汽车合作计划(PNGV),2001年推出的“Freedom Car”计划,大力开发燃油车,并且对购买高能效的混合动力车和清洁柴油车实行税收减免。欧洲实行高燃油税以及购买高能效汽车的高退税政策,制定严格的汽车燃效标准和尾气排放标准;日本实行“节能领跑者计划”,并大力开发新能源汽车。

近几十年来,中国交通部门的能源消费增长很快,从20世纪70年代以来,以每年9.3%的速度增长,2001年达到8200万吨标准石油,占全社会总能源消耗的15.4%。2005年中国终端能源消费总量为1305百万吨标准煤,交通运输部门终端能源消费量为210百万吨标准煤,占到全社会能源消费总量的16.3%。虽然这个比值低于世界平均值29.5%,但其增速高于世界平均水平<sup>[7]</sup>。国际能源机构预测:中国2010年交通用能将占全社会总用能的17.6%,2020年则占20.4%。由于交通部门是最大

的石油消耗部门,根据中石化集团公司技术经济研究院预测,2020年全国石油消费量将达到4.5亿吨;其中交通运输用油将达到2.27亿吨;将占全国石油消费总量的51%,而这其中的一半以上又将为道路交通所消耗。同时,道路交通的石化能源消耗又造成了严重污染,目前国内大城市80%以上的一氧化碳、40%以上的氮氧化物,是来自机动车尾气排放<sup>[8]</sup>。

为缓解能源与环境压力,中国近些年来积极推进交通节能制度。2003年9月颁布了《中华人民共和国环境影响评价法》,2008年4月颁布了新的《中华人民共和国节约能源法》,与此同时交通部门也制订了相关实施细则,这些法律法规都大力推进了交通领域的节能环保。在车用燃料消耗量限值标准上,中国于2004年发布了强制性国家标准《乘用车燃料消耗量限值》,并于2005年7月1日起开始实施;2007年又公布了《轻型商用车燃料消耗量限值标准》,并于2008年2月1日起开始实施。在汽车尾气排放标准上,国家环保局规定自2009年起在全国强制实行国III标准。另外,中国从2009年1月1日起,实行了成品油价格和税费改革,取消公路养路费、6项收费,开征燃油税,油价间接与国际接轨。

中国交通节能制度变迁需要持久深入,既要强制性方式积极推进,也要及时与诱致性制度变迁的方式有效衔接,使二者相互补充、相得益彰,增加制度供给。按照制度经济学的原理,制度变迁只有在新制度的社会潜在净收益大于原有制度的社会净收益,新制度的个别潜在净收益也大于原有制度的个别净收益,才会既有制度变革的需求,又有制度的供给<sup>[9]</sup>。当绿色交通理念仅仅停留在口头上而没有真正深入人心时,交通环保制度的供给肯定不够充分。只有随着交通领域绿色价值观日渐深入人心,逐渐固化到行为模式和消费习惯之中,在社会文化中内生出节能环保的需求;出现一系列与绿色交通相适应的社会规范,交通中资源节约和环境保护成为社会风尚;在交通的物质形态上做出改进,铁路与水路运输的方便性、快捷性得到增强,步行和自行车获得更大的交通权利和自由,公共交通变得更加便利。只有这样才能顺利地廓清交通制度变迁的路障,深入进行交通制度变迁,从而使绿色交通具有了更加合适的氛围。

### 四、结 语

综合以上分析,随着绿色交通理念向价值观、思

维方式、行为模式和制度变迁中逐渐渗透,绿色交通文化悄然兴起。但由于文化的结构尤其是其内核部分,如核心理念与价值观等具有较强的稳定性和连续性,很难在短期内彻底改变,所以在绿色交通文化兴起的过程中需持久注入生态保护和人文关怀的理念,不管是培养节能环保意识及交通消费习惯,还是转变交通发展的思维方式,或者是推进绿色交通制度变迁,都需要经历一定的时间才能深入。对于交通发展来说,宁可慢一些,但方向必须正确;只要方向正确,目标一定就能实现。

参考文献:

[ 1 ] 陆 建. 面向可持续发展的城市交通系统规划目标研究 [ J ]. 东南大学学报: 自然科学版, 2004 34( 6 ): 819-823  
 [ 2 ] 大卫·格里芬. 后现代科学: 科学魅力的再现 [ M ]. 马季方, 译. 北京: 中央编译出版社, 1997.

[ 3 ] 汉斯·萨克森. 生态哲学 [ M ]. 文 韬, 佩 云, 译. 北京: 东方出版社, 1991  
 [ 4 ] 威利斯·哈曼: 未来启示录 [ M ]. 徐 元, 译. 上海: 上海译文出版社, 1988  
 [ 5 ] 奥雷利欧·佩西. 世界的未来: 关于未来问题一百页 [ M ]. 王肖萍, 蔡荣生, 译. 北京: 中国对外翻译出版公司, 1985.  
 [ 6 ] Charlene Spretnak. State of grace the recovery of meaning in the post modern age [ M ]. San Francisco A Division of Harper Collins Publishers, 1991  
 [ 7 ] 胡金东. 中国能源安全与交通节能战略 [ J ]. 技术经济与管理研究, 2007, 28( 6 ): 100-102  
 [ 8 ] 朱剑红, 李丽辉, 陆娅楠. 专家详解燃油税改革方案: 促进节能减排实现科学发展 [ N ]. 人民日报, 2008-12-08( 4 ).  
 [ 9 ] 张曙光. 论制度均衡和制度变革 [ J ]. 经济研究, 1992, 38( 6 ): 30-36

### Three-dimensional turns of cultural rise of green transportation

HU Jin-dong

(School of Politics and Administration, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

**Abstract** As modern transportation is developing rapidly, the relationship between transportation and energy, people and vehicle is becoming increasingly tense, and ecological environment is degraded. Therefore, it is necessary to think over the situation, the human existence and its meaning through the traffic. Through profound rethinking of value, it is easy to recognize the relationship among traffic, human, society and nature, explore the culture of green transportation, and put forward the sustainable development. To do this, it's necessary to fulfil the three-dimensional turns. First, the development of transportation call for attention not only to human and society but also to nature and environment. In the value, the emphasis of the traditional emphasis on speed and benefit should be shifted to the ecological balance. Second, transportation should be studied in panoramic sight, analyzed its aim, function, condition and other factors, and one-way thinking should be transformed into multiway thinking. Third, it is necessary to build proper atmosphere to accelerate the change of green transportation system, clear out its block, gradually form a complete green transportation system.

**Key words** green transportation, culture of transportation, ecological value, system of transportation