

哲学视域下城市交通发展的新理念

芮海田, 吴群琪

(长安大学 经济与管理学院, 陕西 西安 710064)

摘要:城市交通问题在一定程度上制约和障碍了城市经济发展、社会可持续发展、城市文化繁荣,然而当前的研究成果对于解决中国城市交通中存在的技术异化问题存在一定的局限性。从哲学角度出发,提出了当下城市交通发展所需的新理念:关注最少受惠者出行利益,城市交通发展应当是符合每一位城市居民的出行利益,尤其是城市中弱势或困难个人和群体的出行利益,即最少受惠者的利益;坚持程序正义原则,现实生活中大家的关注点已经由实体正义过渡到程序正义,城市交通中任何一项制度和规范的制定、执行必须符合程序正义;坚持以建构主义为前提的进化理性主义,建构理性主义则处于优先地位,进化理性主义应该占据主要地位;坚持公共理性原则,通过合理的制度供给、合程序的制度运行,达到个体理性与公共理性相统一的目标。

关键词:城市交通;交通哲学;最少受惠者;功利主义;程序正义;建构理性主义;进化理性主义;公共理性

中图分类号:U121

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2017)06-0054-08

Study on the new concept of urban traffic development from the perspective of philosophy

RUI Hai-tian, WU Qun-qi

(School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract: o a certain extent, urban traffic problems have restricted and hindered urbaneconomic development, social sustainable development and urban cultural prosperity. However, the current research achievements have some limitations to solve the problem of technology alienation existing inurban traffic in China. From the perspective of philosophy, the new concept that is needed in the current development of urban traffic was put forward: Focusing on the travel benefits of the leastbeneficiaries, the

收稿日期:2017-09-07

基金项目:中央高校基本科研业务费(人文社科)专项资金项目(2014G6503015)

作者简介:芮海田(1973-),男,安徽芜湖人,工学博士。

development of urban traffic should be in line with the travel benefits of each urban resident, especially the travel benefits of the disadvantaged individuals and groups in urban areas, that is, the interests of the least beneficiaries; insisting on the principle of procedural justice, everyone's concerns in real life has transformed from substantive justice to procedural justice, the formulation and implementation of any systems and norms in urban traffic must comply with procedural justice; insisting on evolutionary rationalism that takes constructivism as a prerequisite, constructivist rationalism is a priority, and evolutionary rationalism should occupy the main position; adhering to the principle of public rationality, the goal on the unification of individual rationality and public rationality is achieved through a reasonable system of supply and procedural system of operation.

Key words: urban traffic; traffic philosophy; the least beneficiaries; utilitarianism; procedural justice; constructivist rationalism; evolutionary rationalism; public rationality

随着中国国民经济的持续高速发展、城市化进程的加快、城市人口的不断增加以及城市机动化水平的不断提高,城市交通问题却在一定程度上制约和障碍了城市经济的发展、社会可持续发展、城市文化的繁荣。尤其是在大多数大中型城市中,随着城市社会经济水平的逐步提高和汽车工业的不断发展,私家小汽车的数量迅速增多,城市交通问题越来越严重。城市人口的膨胀与机动车保有量的增加加剧了城市交通的严重程度。随着交通拥堵等问题的加剧,其重要性也日益凸显,越来越受到存在交通拥堵等问题的大中型城市政府乃至各国政府的高度重视,城市交通论题逐渐进入相关学者和实际工作者的视域,并逐渐成为世人关注的重要话题。正如十八大报告所提出的,以科学发展为主题,以加快转变经济发展方式为主线,是关系中国发展全局的战略抉择。因此,中国城市交通经过60多年的发展,现在该是我们认真反思和深刻总结城市交通发展模式的时候了。

一、文献述评

笔者搜索“中国知网”,未发现直接从哲学角度来阐述城市交通问题的文献,而有部分学者从哲学角度来考察交通问题。因此笔者拟述评从哲学角度考察交通问题的文献。

黎德扬认为,人类社会的交往和发展就是通过

交通来实现的,即社会交通的本质;交通是社会交往生成过程的媒介;资源分布不均衡是交通发生的内在根据;交通是社会赖以存在和发展的物质基础和社会生产力的有机组成部分;交通概念的内涵和外延不断扩展和深化;当前需要发展智能交通和生态交通^[1]。张殿业认为,城市流动的框架结构就是交通,交通是城市的重要组成部分,不能把交通和城市割裂开来,城市交通是一个很重要的概念;从哲学(即方法论)的角度思考城市交通问题,并认为城市交通主要解决城市人和货位移的问题,追求交通中各方之间利益的平衡^[2]。陈育彬认为,为了当今世界中的城市交通问题,即“城市病”,尤其是解决城市交通管理中的问题,需要运用马克思主义哲学进行考察和解决;从马克思主义的认识论、矛盾论、主体性理论、价值论4个层面依次分析了城市交通管理的认识对象、认识主体和认识方法,城市交通管理中的主要矛盾和矛盾的主要方面、城市交通管理主体认识与管理的缺陷,最后从马克思主义哲学的高度阐述城市交通管理的方法论,提出城市交通管理的价值观、若干原则和基本方法^[3]。王彦丽从工程哲学角度论述了京津城际轨道交通工程的研究对象和任务、哲学性质和定位;探讨了京津城际轨道交通工程中的辩证法的运用,即分析其在工程设计、建造、使用阶段所解决的矛盾关系以及投资、进度和质量的特殊矛盾;分析京津城际轨道交通工程创新理念的体现,即工程技术创新、运输组

织与管理创新、安全管理和风险控制,体现了哲学对工程的指导作用;分析了京津城际轨道交通工程的和谐思想体现,即将哲学的和谐思想应用在工程项目管理之中,做到工程与社会、人文和自然的协调^[4]。王健在哲学(方法论)的意义上分析了有关北京市道路交通拥堵的争论,通过辩证推理和演绎归纳一些有助于走出“交通拥堵悖论”(即布雷斯悖论(Braess's Paradox)、当斯-托马斯悖论(Downs-Thomson Paradox))的基本原则^[5]。王玮玮认为,科学技术已经渗透到公路交通的路网建设、运营、管理等各个部门,体现在公路交通飞速运转的细节之中,科学技术与公路交通是一个相互依赖、共生、共存、共荣的不可分割的整体;以山西公路交通为例,从科技哲学的视角观察,公路交通运输是科学技术的物化形态,公路交通科学技术是公路交通运输业的另一个版本;现代科学技术已经成为公路交通生产力的突破口和公路交通运输业的生长点;发展多学科交叉的公路交通具有重要意义;运输需求是公路科技发展的动力^[6]。冯晋祥梳理了人类早期、工业革命后、太空时代的人类交通运输工具发展进程,揭示了作为人类生产资料系统中的交通运输工具与整个社会结构各层面之间的互动关系:每一类型的交通运输工具都折射出一定的社会生产方式和社会形态;同时,每一划时代的交通运输工具又深刻地影响着社会的变迁及观念的更新^[7]。张慧或等分析认为,老子关于道的“有、无”“虚、实”对立统一思想,对交通科技信息资源共享平台促进交通运输产业发展具有科学意义;老子“道”的朴素思想,指导交通科技信息资源共享平台对信息积累和信息开发的原则;老子“道”的古典系统思想,对交通科技信息资源共享平台作为系统工程建设的指导意义;老子“道”的辩证哲学思想,指导平台运行管理的“以人为本、可持续发展”的科学发展观^[8]。凤懋润主张从矛盾论(抓主要矛盾)、实践论(“实践出真知”)和系统论视角发展和建设公路交通^[9]。张杰等报道了多位专家的观点:交通拥堵不是孤立的社会现象;多学科系统性研究城市交通问题;从关注交通供给转向减少需求;总之,哲学社会科学

对城市交通的思考可使人们更加全面地认识交通问题^[10]。

综上所述,现有的研究成果主要存在以下不足:一是绝大多数文献只是泛泛地从哲学角度论及交通问题;二是有些文献只是就某一种交通方式进行哲学意义上的讨论;三是有些文献只是就交通模式的某一方面(如交通工具)进行着哲学探讨;四是只是讨论城市交通管理问题。总之,还缺乏有关城市交通的哲学探讨的系统和深入的思考,因此有必要继续探讨之。

二、城市交通发展的新理念

(一) 关注最少受惠者出行

从原子论视角来看,社会是由无数(其实是有限的、可以计量的——笔者注)个人组成,那么城市交通的发展应当是为每一个人服务。我们在城市交通实践过程中往往采用的是功利主义的视角和立场。19世纪,英国边沁首先提出功利原则,成为功利主义的代表人物。约翰·穆勒于1822~1833年组织“功利主义学会”,最早提出“功利主义”一词。功利主义把行为作为达到所有相关者的最大幸福或快乐的手段,将功利原则看作是采取行动或选取规则的终极标准。功利主义的主要观点是:“能够为社会成员创造最大幸福的行为或政策就是道德上正当的”^[11]。由于功利主义所主张和倡导的价值取向依赖于社会成员的最大幸福,所以在人类历史上是具有进步意义的。但是,历史和辩证地看待功利主义,它还是有其明显的弊端:如何理解最大多数人的最大幸福或快乐(我们说到功利主义不是必然意味着一味地追求自身或自身所在群体的私利,否则就是庸俗意义上的功利主义,本文在此只是从方法论意义上看待功利主义;现代学术界将功利主义划分为普遍功利主义、行为功利主义和规则功利主义等3类,本文在此没有做详细区分,只是泛泛地从一般意义上简要讨论功利主义)。

在此,本文认为约翰·罗尔斯在其《正义论》中

提出的“最少受惠者”将是我们看待和评判城市交通发展过程中基于功利主义的某项制度或行为的最佳视角。假如一项制度或行为的结果不能够有利于该社会中每一个人的利益,它就需要改进和完善。也就是说,该项制度或行为的受惠面不仅包括“最大多数人”,还应该包括“最大多数人”之外的人。还需要注意的是,在应当受惠者相互之间,该项制度或行为的受惠面应当优先有利于该社会中的最少受惠者。因此,我们在出台任何一项有关城市交通的制度时,首先应该考虑最少受惠者的利益,而不是泛泛地分析其有利于“最大多数人”的最大出行利益,否则最少受惠者的利益可能是基于整体或全面的视角而被忽视了。

约翰·罗尔斯为了纠正功利主义的最大多数人的最大幸福原理所带来的不平等局面而提出了差别原则:“社会的和经济的的不平等应这样安排,使它们在与正义的储存原则一致的情况下,适合于最少受惠者的最大利益。”^[12]并且,差别原则以及机会的公正平等原则是结合在一起的。也就是说,社会中的不平等安排必须是符合最少受惠者的最大利益,才是合适或合理的。

其实,有关城市交通问题及其解决路径的选择还可以从集体主义和个人主义的视角加以解释。集体主义的原则是指从集体出发,将集体利益放在个人利益之上,当二者发生冲突时,主张集体利益高于个人利益的行为准则和价值观念。个人主义是指强调个人的自由和个人的重要性的价值观念和行为规范。本文所主张的个人主义和集体主义不是一个非此即彼的对立性的范畴,二者本身在一定意义上是相互联系和辩证统一的。本文只是从便于分析问题的角度使用个人主义的视角和方法。“但是我并不是想用‘集体’和‘个体’的二分法来简化国家、社会和个人之见的种种复杂的关系。我也不相信任何一个实际社会,无论是传统的或现代的,东方的或西方的,可以简单的划分为纯集体主义或纯个体主义的形态。所以本文涉及集体主义或者个体主义的概念时,都只有畸重畸轻之间的相

对意义,而且也仅仅是为了分析上的方便。”^[13]同时,本文认为集体主义原则和个人主义原则都不能极端化、绝对化。

基于个人主义的视角,城市交通的发展应当是符合每一位城市居民的出行利益,尤其是城市中弱势或困难个人和群体的出行利益,即最少受惠者的利益。比如,为城市发展做出过重要贡献的农民工个人和群体的出行利益,行动不方便者的出行利益等等。也就是说,居住或临时居住在城市中每一个人是该城市交通发展的主体。

(二) 坚持程序正义原则

在城市交通领域中,每一项制度的实施都必须依据一定的规划方案,或者此项制度的本身就是一定的规划方案。笔者在此将这一规划方案或制度视为规范性文件,并以法治理论分析之。

规范性文件可做广义和狭义两种情况进行理解。在广义上,它一般是指属于法律范畴的立法性文件以及由国家相关机关和其他社会团体、组织制定的具有一定约束力的非立法性文件的总和;在狭义上,它一般是指法律范畴以外的其他具有约束力的非立法性文件。目前,这类非立法性文件主要是指各级党组织、各级人民政府及其所属工作部门、人民团体、社团组织、企事业单位、法院、检察院等所制定和发布的非立法性文件。本文在此所说的规范性文件更多是指这个层面和意义上的规范性文件。城市交通领域的行为者更多地是遵守和执行狭义上的规范性文件,比如西安市城市交通行业的较多的规范性文件是出自西安市交通运输局及其所属部门之手。

为了城市交通的良好有序发展,必须实现城市交通项目的论证调研阶段、决策阶段、建设阶段、运行阶段、经营管理阶段、养护阶段等所有阶段和步骤的良好状态,否则就会出系统中的“短板效应”,从而影响整个城市交通系统的整体效果。

由于“法”或者广义上的法律概念涵盖或收摄狭义的规范性文件,所以法理学或政治学中的“法治”理念或概念对于我们在此讨论问题很有借鉴意

义。古希腊先哲亚里士多德是西方最早使用法治范畴并给予其科学界定。亚里士多德在论著《政治学》中说:“法治应包含两重意义:已成立的法律获得普遍的服从,而大家所服从的法律又应该本身制订得是良好的法律”。^[14]二战后的东京审判和纽伦堡审判非常鲜明地提出了法的合法性或者法的合理性问题(法的合法性或法的合理性问题滥觞于亚氏的法治理念)。这一问题又可以理解为法的良恶问题。党的十五大所提出的“依法治国”思想实质上是指“良法治国”。中外法学家对于良法的界定标准众说纷纭,但是核心理念是非常明确的:价值合理性是其核心要素、规范合理性是其形式表征、体制合理性是其实体要件、程序合理性是其运行保障^[15]。

与良法治国理念相关的重要范畴还有实体正义、程序正义和实质正义。为了实现实质正义,必须做到实体正义和程序正义。实际上,实体正义和程序正义的根本目的都是为了实现实质正义,只不过是二者的侧重点略有不同。在实际的立法、执法、司法等活动中,相关人员普遍比较重视实体正义,而对于程序的不公正则比较宽容。程序正义亦可以做广狭两义之理解:狭义的程序正义指的是司法过程中的程序公正,广义的程序正义是指所有的国家公权力部门严格按既定的工作程序办事。由于后者涉及每一个人的利益,所以应该一视同仁地对待每一个人。

由于城市交通中的一系列规范性文件(狭义上的)必须符合实体正义已经是大家的共识和熟知,而这一系列规范性文件(狭义上的)的制定、执行等活动所涉及的程序正义(广义上的)常被人们所忽视和遗忘(比如城市交通执法过程中存在的“钓鱼执法”问题),因此笔者在此着重强调城市交通中任何一项制度和行为的制定、执行必须符合程序正义。这也许比我们泛泛地强调实质正义更为有意义和价值。还需要说明的是,笔者在此强调程序正义,并不意味着实体正义的不重要;相反,实体正义和程序正义一样是重要的,只不过是现实生活中大

家的关注点已经由实体正义(已经实现)过渡到程序正义(还没有真正实现,需要予以关注)了。

(三) 坚持以建构主义为前提的进化理性主义

建构理性主义和进化理性主义是哈耶克在其《法律、立法与自由》所提出的秩序分类之知识论基础,这是两种不同的考察人类行为的哲学观。哈耶克认为,由于人类行为模式的不同,关于人的理性存在着两种不同观点:绝对理性和有限理性,并推演出两种不同哲学思想,即建构理性主义和进化理性主义。

前者主张:人生而具有智识和道德秉赋,能够根据理性原则精心规划和建构社会制度和结构,并尽可能地摒弃一切非理性现象,因此,社会制度完全可以重新设计、彻底改造;而后者根据个人理性的有限性和不完全性,个人理性在社会事务中只能发挥较小的作用,主张各种社会制度不是人类预先设计的产物,而是以一种累积的方式长期进化而来;社会制度在不断试错的过程中有机地、缓慢地发展^[16]。

我们认为,社会制度的建构和设计都离不开建构理性主义,又是进化理性主义的结果。具体到城市交通问题,则存在城市交通发展规划是否可能的问题?按照建构理性主义的观点,对于城市交通的发展以及未来来说,我们完全可以进行建构,所以未来城市发展的方向和状况是可以预见和想象的;但是按照进化理性主义来说,由于城市交通是逐步进化而成,我们当下是无法预见和建构未来的城市交通的。因此,我们必须认真甄别进化理性主义和建构理性主义之间的区别和界限。它们区别的核心焦点在于对理性的看待:究竟人类的理性是绝对的还是相对的?与此同时,我们在讨论人类理性时不能避开人类感性。

作为人类社会独特存在方式的实践活动,就是人类的感性与理性的矛盾性的集中反映。在以实践为基础的人类认识活动中,人既要以自己的感官去感知外部世界以及人自身的存在,又要以自己的

理性思维认识事物的本质和规律,从而形成关于人和世界及其相互关系的感性经验和规律性认识。在哲学史上,对人的感性与理性的矛盾之哲学反思,形成了经验论和唯理论的分歧和斗争。从现实的人及其历史发展出发,我们就会以历史文化的视野去看待感性与理性、表象与思想的矛盾运动,把人的认识理解为思维向客体接近和逼近的无限发展过程^[17]。在认识和实践过程中,详尽论述理性及其性质参见孙正聿《哲学通论》^[17],但是其非本文主旨和论题的根本,故笔者在此只是提出结论,恕不赘言。由此可见,理性是绝对性与相对性的辩证统一。

既然理性是绝对性与相对性的辩证统一,那么无论是采用进化理性主义,还是建构理性主义的观点,都不是科学的态度和方法。这不仅因为理性之绝对性和相对性,还因为作为社会主体的人具有创造性。因此,笔者主张对于城市交通及其发展应当采取以建构主义为前提的进化理性主义。在绝大多数学者眼中,进化理性主义与建构理性主义往往是处于对立面意义上的两个范畴。笔者认为它们不是一个非此即彼的对立性论断,而是存在一定联系又具有一定区别的两种范畴。然而我们在考察某一问题或范畴,还必须从形而上学的视角来考察,否则将陷入无法言说的境地。

所谓以建构主义为前提的进化理性主义是指人类社会及其制度的形成不是进化理性主义或建构理性主义单方面作用的结果,而是二者相互作用的结果。这里面还隐含着两个问题:既然既有进化理性主义的作用,又有建构理性主义的推动,那么究竟谁为主要者?谁为优先者?

整个人类社会的产生与人的产生相同步,人的产生伴随着社会制度的建构,这些已建成的社会制度将在以后的历史过程中不断被批判和扬弃。因此,从整个历史进程来看,进化理性主义应该占据主要地位,建构理性主义则处于优先地位。否则,没有社会制度的建构,何有后来的批判和扬弃;同时,现有社会制度的重要组成部分——城市交通制

度终究是由远古社会的相关社会制度演变而来。再者说,建构理性主义对于中国当下的城市交通更具有重要意义。中国曾经是世界上最为发达和文明的国度之一,比如周秦汉唐时的中华帝国,但是近代化的中国落伍了。文艺复兴以来的西方世界仍然领先于世界,它们已经较早地进入汽车社会,城市交通发展中所面对的问题及其解决问题的路径已经为其所熟稔。作为汽车社会后发国家的中国对西方发达国家的治理城市交通问题的成功经验可以采用拿来主义,并以此构建和完善符合中国城市交通发展实际的一系列制度。

(四) 坚持公共理性原则

城市交通发展过程中所依据的有关城市交通的规范性文件又可视为城市交通的公共政策。有学者提出了公共政策的过程模式:核实、确定和详细说明问题;建立评估标准;确定可供选择的政策;列举并选择可供选择的政策;监控政策结果^[18]。在城市交通公共政策的制定与执行过程中,如果一味针对公共权力本身的讨论或偏好必然带来政策目标上的偏差,这是因为城市交通公共领域也存在一个城市居民追求公共善的问题。其中必然无法避免个体理性和公共理性的冲突。“在公共领域中,作为私人的个人(公民)形成为公众,参与公共事务或就公共问题形成公共意见。在这里,为着共同善的追求,公民们必须与他人交往、讨论、论辩或共同活动。”^[19]

“公共理性”一词渊源于西方,并在西方哲学史上有不同的用法。康德在《对这个问题的一个回答:什么是启蒙?》一文中提出“理性的公共运用”问题,并主张公共理性是自由的、面向整个公众的。“理性的公共使用必须一直是自由的,只有这种使用能够给人类带来启蒙;然而,理性的私人使用经常可以被狭隘地加以限制,而不致特别妨碍启蒙的进步。然而,按照我的理解,理性的公共使用就是任何人作为一个学者(Gelehrter)在整个阅读世界的公众面前对理性的运用。所谓私人的使用,我指的则是一个人在委托给他的公民岗位或职务上对其

理性的使用。”^[20]约翰·罗尔斯主张:“公共理性是一个民主国家的基本特征。它是公民的理性,是那些共享平等公民身份的人的理性。他们的理性目标是公共善,此乃政治正义观念对社会之基本制度结构的要求所在,也是这些制度所服务的目标和目的所在。”^[21]

由上述学者的表述可知,公共理性本身经历了一个内涵不断变迁的过程,而我们现在所说的“公共理性”是指在公共领域里起作用的理性。由于作为城市交通领域,即公共领域发挥重要作用的公共政策在制定与执行过程中因为制定与执行的主体自身私利很容易陷入种种困境之中,即个体利益与公共利益的冲突、短期利益与长期利益的冲突、价值目标与执行手段的冲突。换言之,此为个人理性与公共理性之冲突。个人理性不仅受制于个人禀赋、资源占有量、教育程度,还受制于个人的理解力、洞察力、宽容、心理作用等。立足于个人理性的集体理性在不同社群和共同体之间是否具有无差异的一致性,一直存在着争议,但是其非本文主旨和论题的根本,恕笔者不赘言。因此,需要通过合理的制度供给、合程序的制度运行,达到个体理性与公共理性相统一的目标。

另外,公共理性视角下的城市交通发展与关注最少受惠者出行利益似乎是一对相互矛盾的原则。这亦可以看作基于集体主义和个人主义的不同视角看待城市交通问题之原则。笔者认为,这两个原则非但不是相互矛盾,而是相互补充的必要原则。关注最少受惠者出行利益,是城市交通运营(当然其他社会领域亦是如此)的最终落脚点,即城市交通实实在在地使个人(尤其最少受惠者)获益。而公共理性原则的出发点是指在城市交通的发展过程中,避免城市交通公共政策或制度的制定和执行过程中处于优势地位的个人或团体(如西方政治学者眼中的压力集团)私利,即避免少数人的“暴政”。

从经济学的视角出发,如何将有限的核心资源公平合理地分配和配置,即需求的无限性和核心资源供给的有限性成为人类社会永恒问题。其中的

关键是依据何种规则配置资源。能否依据个人理性之规则,显然是不可能的,除非是依据克里斯玛型领导者的个人理性。这在现实的、世俗的世界似乎是不可能的,至少不是长期可行的。因此,为解决这一问题,必须依据参与公共政策的制定和执行的公民个人发挥其个人理性,通过不断地碰撞、整合等程序和过程达到公共理性的一致。当然,至于应该有哪些以及多少公民个人参加公共政策的制定与执行则是政治学的问题,不是本文论述的重点,恕不赘言。

三、结语

中国城市交通经过几十年的粗放式发展,已经取得了一系列成绩,适应了中华人民共和国成立以来的城市发展状况。中华人民共和国经过现代化已经积累起丰厚的经济和社会资源,有充分条件和理由反思城市交通发展模式了。面对当下城市交通发展中存在的环境污染、交通拥堵、交通不公平、交通能源不安全、交通发展资金等交通异化问题,笔者不揣简陋,从哲学层面审视和考量城市交通发展过程中存在的问题,并提出一点陋见,期盼弥补现有成果之不足,愿于今后的城市交通规划有所裨益。

参考文献:

- [1] 黎德扬.论当代交通[J].武汉理工大学学报:社会科学版,2012(6):897-901.
- [2] 康晓蓉,石兰英,甘森.交通是一种哲学:专访成都市交通委员会副主任张殿业[J].西部广播电视,2009(10):32-33.
- [3] 陈育彬.马克思主义哲学视阈下的城市交通管理[D].杭州:浙江工业大学,2012.
- [4] 王彦丽.京津城际轨道交通工程的哲学问题研究[D].成都:西南交通大学,2009.
- [5] 王健.关于北京交通拥堵的哲学思考[J].交通世界(运输·车辆),2011(2):4-5.
- [6] 王玮玮.科学技术哲学在山西公路交通中的应用[J].科学之友(学术版),2006(2):79-80.

- [7] 冯晋祥. 交通运输工具的发展进程及其哲学启示[J]. 济南交通高等专科学校学报, 2000(1):1-4.
- [8] 张慧彧, 王辉, 赵正松. 老子哲学思想对交通科技信息资源共享平台发展的启示[J]. 公路交通科技(应用技术版), 2011(8):369-372.
- [9] 陈楠枰. 风懋润: 哲学思维看交通[J]. 交通建设与管理, 2012(10):32-34.
- [10] 张杰, 张清俐. 哲学社会科学有助于破解交通难题[N]. 中国社会科学报, 2013-06-14(A01).
- [11] 威尔·金里卡. 当代政治哲学: 上[M]. 刘莘, 译. 上海: 上海三联书店, 2003.
- [12] 约翰·罗尔斯. 正义论[M]. 何怀宏, 何包钢, 廖申白, 译. 北京: 中国社会科学出版社, 1988:83-84.
- [13] 余英时. 群己之间: 中国现代思想史上的两个循环[C]//许纪霖, 宋宏. 现代中国思想的核心观念. 上海: 上海人民出版社, 2011:206.
- [14] 亚里士多德. 政治学[M]. 吴寿彭, 译. 北京: 商务印书馆, 1965.
- [15] 李龙. 良法论[M]. 武汉: 武汉大学出版社, 2001.
- [16] 哈耶克. 法律、立法与自由: 第1卷[M]. 邓正来, 张守东, 李静冰, 译. 北京: 中国大百科全书出版社, 2000.
- [17] 孙正聿. 哲学通论[M]. 沈阳: 辽宁人民出版社, 1998.
- [18] 欧文·E. 休斯. 公共管理导论[M]. 2版. 彭和平, 周明德, 金竹青, 等, 译. 北京: 中国人民大学出版社, 2001.
- [19] 龚群. 理性的公共性与公共理性[J]. 哲学研究, 2009(11):107-112.
- [20] 詹姆斯·施密特. 启蒙运动与现代性——18世纪与20世纪的对话[M]. 徐向东, 卢华萍, 译. 上海: 上海人民出版社, 2005.
- [21] 约翰·罗尔斯. 政治自由主义[M]. 万俊人, 译. 南京: 译林出版社, 2000.