

# 交通现代化与人的行动自由之拓展

## ——理解交通发展的另一种视角

孙百亮,宋琳

(长安大学 马克思主义学院,陕西 西安 710064)

**摘要:**交通现代化可以看作是人的行动自由不断扩展的过程,从人的行动自由的视角审视和衡量交通发展情况是一个需要拓展的问题。运用历史和逻辑相统一的方法,通过理论和现实的相比照,对交通现代化和人的行动自由的内在逻辑进行了分析。研究认为,行动自由是人的本质要求,人对行动自由的追求是无限的,但人类自身的有限性和时空障碍却制约着人的行动自由;交通的本质是人的行动自由的外在表现形态,交通发展是克服人自身的有限性和时空障碍,拓展人的行动自由能力的重要途径;交通现代化建设是社会主义现代化建设的应有之义,是人民日益增长的美好生活需要的本质内涵和基本诉求。新时代中国交通现代化建设应以科技创新为有力支撑,以平等自由为价值导向,全面推动交通强国建设,降低出行成本,不断提升人的行动自由的能力。

**关键词:**交通现代化;交通发展;行动自由;交通强国;交通运输体系

中图分类号:F512;G122

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2022)02-0090-11

## Modernization of transportation and the expansion of people's freedom of movement

### —— an alternative perspective to understand the development of transportation

SUN Bailiang, SONG Lin

(School of Marxism, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

**Abstract:** The modernization of transportation can be seen as the process of people constantly expanding their freedom of movement. It is a problem that needs to be expanded to examine and measure

收稿日期:2022-01-07

基金项目:中央高校基本科研业务费专项资金资助项目(310811170218)

作者简介:孙百亮(1977-),男,山东费县人,副教授,历史学博士。

the transportation development from the perspective of people's freedom of movement. Using the method of unifying history and logic, this paper analyzes the internal logic of transportation modernization and people's freedom of movement through the comparison between theory and reality. The research holds that freedom of movement is the essential requirement of human beings, and people's pursuit of freedom of movement is unlimited. However, people's inherent limitations and space-time obstacles restrict their freedom of movement. The essence of transportation is the external manifestation of people's freedom of movement. Transportation development is an important way to overcome their own limitations and space-time obstacles and expand their freedom of movement. The modernization of transportation is an integral component of socialist modernization and the essential connotation and basic appeal of Chinese people's growing desire for a good life. In this new era, China's modernization of transportation should be firmly supported by scientific and technological innovations and oriented by equality and freedom. It should comprehensively promote building a country with strong transportation network, reduce travel costs and continuously improve people's ability of freedom of movement.

**Key words:** modernization of transportation; transportation development; freedom of movement; country with strong transportation network; transportation system

交通是人类社会生产和生活不可缺少的内容,特别是在现代社会,交通是现代化的开路先锋。交通在现代社会的重要功能,引起众多学者的关注。李连成认为,经济和快速是现代交通的两大基本特征<sup>[1]</sup>。许云飞等认为,交通现代化是为用户提供经济、安全、高效、便捷、舒适、可靠以及多样化和人性化的交通运输服务<sup>[2]</sup>。梅剑飞等认为,交通现代化包括交通科技创新、基础设施、运输服务、绿色安全、治理能力现代化“5个渐展模样”<sup>[3]</sup>。刘芳等从发展动力、过程、结果以及基本模式等方面,提出了实现交通现代化的路径<sup>[4]</sup>。徐飞认为,交通现代化不仅要实现公路、铁路、航空、水运和管道运输的“五位一体”,同时还要实现智慧交通、绿色交通、平安交通、人文交通、综合交通的“五位一体”<sup>[5]</sup>。杨雪英分析了交通强国的内涵与特征,在构建交通强国关键指标的基础上,提出了建设交通强国的相关发展措施<sup>[6]</sup>。从关于交通现代化的现有研究来看,主要集中在经济学领域,具体表现为主要从经济学的意义分析交通的性质和功能。

在审视和衡量交通发展时,当前还没有学者从“自由”的视角进行过专门的探讨。阿马蒂亚·森

认为:“发展可以看作是扩展人们享有的真实自由的一个过程。”“由于两个不同的原因,自由在发展过程中居于中心地位:(1)评价性原因:对进步的评判必须以人们拥有的自由是否得到增进为首要标准。(2)实效性原因:发展的实现全面地取决于人们的自由的主体地位。”<sup>[7]</sup>交通的本质是“行”,是人类最基本的活动方式和获得行动自由的重要载体。保障行动自由体现了交通发展的基本目的和标准,是评价交通发展是否合理、有效的依据。“交通运输要满足人民日益增长的美好生活需要,交通服务要坚持以人民为中心的价值取向。”<sup>[8]</sup>当代中国的新发展理念“是通向未来实现每个人自由发展的行动指南”<sup>[9]</sup>。行动自由在交通发展中拥有不可替代的核心价值地位,从行动自由的视角审视和衡量交通发展以及新时代中国交通强国建设具有重要的意义。

## 一、人对行动自由追求的 无限性及其限制

人作为一种行动主体是“行动之物”,具体表现

为步行、奔跑、游泳等。“行动”的含义主要有3个方面:一是“行动”是人生存和发展的基本需要,即行走交往的需要;二是“行动”是人的生存能力和方式,即行走的能力和方式;三是“行动”表现为多种形式和标准,具体包括用什么方式行走、用什么标准评价行走等。概而言之,“行动”是人生存和发展的基本能力、基本需要和方式,体现为人身体的位移和交往目的实现。“行动”作为理解人的存在方式的基本概念,其本质是“自主性”,可能性条件是“自由”。

第一,自由的最基本含义是“由于自己”,自己做主,不受限制和阻碍(束缚、控制、强迫或强制)。“自由确实是人所固有的东西”,“人的类特性恰恰就是自由的有意识的活动”,对于人来说,“自由是全部精神存在的类的本质”<sup>[10]</sup>。行动自由是自由的重要内容,体现了人的本质要求,是人之所以成为人的重要本性。早在古希腊时代,就有行动自由是人的本性的观点,亚里士多德认为,可以自我移动是动物与植物相区别的重要特征,也是高等动物和低等动物相区别的重要特征<sup>[11]</sup>。行动自由“首先表示一种积极价值”,“表示为祛除藩篱以达到驰骋人类思想和决定行动、为获取对自身及外在现实的掌握、为扩大人类空间时间而奋斗”<sup>[12]</sup>。行动自由是一种积极自由,是一个人“要做什么”的自由。行动自由也是人有意识的“自由的活动”,即“感性的人的活动”<sup>[13]</sup>,是一种合乎人性的善的生活方式。如通过自由的迁徙和旅行,人可以获得放松、体验、社交、猎奇、享受和审美的需要。

第二,追求行动自由是人的本性。自古以来,人类就希望能够像鸟儿一样在天空中自由地飞翔,像雄鹰一样翱翔于蓝天白云之上,像猎豹一样飞奔过山野丛林之间,像巨鲸一样遨游在千顷碧波之中。关于“飞天”“嫦娥奔月”“翼若垂天之云”“乘龙御风以游万极”“鲲鹏展翅九万里”的想象,其实是古人对行动自由的一种向往和追求。人类追求行动自由的本性在许多文学作品中有形象的展

现。古典小说《封神演义》《西游记》等中关于御风而行、腾云驾雾、入地土遁、分开水路等的描述,就寄托了人类许多超现实的行动自由梦想。人类还渴望自身长出一双能够自由飞翔的翅膀,早在商周时期的青铜器上,就出现了关于“羽人”形象的描绘,到汉代“羽人”的形象大量出现在墓室壁画和画像砖瓦上。《山海经》中对“羽人”的描述为:“羽民国在其东南,其为人长头,身生羽。”<sup>[14]</sup>屈原的《楚辞·远游》认为:“羽人於丹丘兮,留不死之旧乡。”<sup>[15]</sup>“羽人”其实是中国古代神话传说中的飞仙,身上长着羽毛,能够自由飞翔。“羽人”形象具有重要的象征意义,它是中国人利用想象突破时空对行动自由限制的精神追求,是古人向往、追求遨游天地之间行动自由本性的体现。

马克思说:“人以其需要的无限性和广泛性区别于其他一切动物。”<sup>[16]</sup>人对行动自由的追求是无限的,庄子《逍遥游》是人对无限行动自由追求的一个阐释。所谓“逍遥游”就是摆脱来于自身、社会以及自然的限制和束缚,任性地遨游于无限之境。鲲鹏“扶摇直上九万里”,逍遥于四海之外、无极之野,这一极具夸张性的想象,是庄子对人无限行动自由追求最典型的想象。如何才能“逍遥游”呢?庄子认为惟有“无待”才能做到“逍遥游”。所谓“无待”就是无所对待,没有任何限制和束缚的意思。

行动自由总是伴着限制,没有绝对意义上的行动自由。人的行动自由是一种能力,需要具备一定的条件。人的能力是“人的本质力量的公开的展示”<sup>[13]</sup>。人是有限的存在者,有限性是人的基本属性。在现实性上,“人的本质力量的公开的展示”要受制于必然。行动自由不能无视必然,“现实的个人”的行动自由“是在一定的物质的、不受他们任意支配的界限、前提和条件下能动地表现自己的”<sup>[17]</sup>。人的本性向往能遨游于无限自由之境,但有限的人生和无限的时空限制了人的行动自由追求。概而言之,人的行动自由的有限性主要体现在两个方面:一是行动自由的主体的有限性,人总是具体而

现实的人,必然会受到其自然属性与社会属性的限制。二是行动自由的基础是有限的,现实社会的具体的行动自由只能在历史实践创造的基础上展开。“人们不能自由选择自己的生产力——这是他们的全部历史的基础,因为任何生产力都是一种既得的力量,是以往的活动的产物。”<sup>[18]</sup>因此,任何现实的、具体的行动自由,总是在一定的“界限”“前提”和“条件”的限制下进行的。

自然条件的限制往往是人行动自由的最大障碍。三国时的曹丕曾临长江天险感叹说:“固天所以隔南北也!”北宋梅尧臣的《行路难》诗说:“途路无不通,行贫足如缚,轻裘谁家子,百金负六博。蜀道不为难,太行不为恶,平地乏一钱,寸步邻沟壑。”南宋杨万里在《瓜州遇风》诗中说:“涛头抛船人半空,船从空中落水中。”古代交通落后,远行异常艰辛,一时的离别便可能是一生的遗憾,所以才有“儿行千里母担忧”、“父母在,不远行”的担忧。古代人特别注重魂归故里,落叶归根,在外漂泊的异乡人期盼自己能够回到故土,一生的轮回才算得上是圆满。然而在交通不便的古代,山高路远、跋山涉水、险滩恶浪、舟车劳顿,大多数人往往不能如愿,客死他乡是很常见的事情。卒于徙途中的宋濂,赴任途中去世的苏轼,长逝于舟中的杜甫,就是其中的典型。在古代社会,军人戍边、官员外任、商人贩货、书生赶考、诗人游历,都不得不踏上“长征”一般的旅途。远行人往往要冒很大的风险,于是就形成了远行前祭神的习俗,古人祭拜的行神主要有陆地行神梓潼君、五通神、紫姑神等和水上行神天妃等。离愁最让人伤心,因此远行前要举行饯别仪式。北宋词人柳永的《雨霖铃》有生动的描述:“寒蝉凄切,对长亭晚,骤雨初歇。都门帐饮无绪,方留恋处,兰舟催发。执手相看泪眼,竟无语凝噎。念去去,千里烟波,暮霭沉沉楚天阔。多情自古伤离别,更那堪,冷落清秋节!今宵酒醒何处?杨柳岸,晓风残月。此去经年,应是良辰好景虚设。便纵有千种风情,更与何人说?”

人的行动自由与社会时空存在着不可分割的内在联系。人的本性渴望打破时空的障碍,从而获得行动自由的无碍。但是人是有限的存在者,人的行动自由总是在一定时间、空间和自然条件下进行的,人的行动自由无法完全摆脱现实必然性的限制。有时面对现实的必然性的限制,人只能凭借想象力穿越无限的时空,这是人的行动自由本性的一种另类展示。

## 二、交通发展与人类行动自由的历史性拓展

人的行动自由是受限制的,但是人是有理性、有智慧的存在物,人对行动自由的本性追求不断地推动着人自觉地利用理性和智慧克服自身的有限性和外在的限制。马克思说:“人作为对象性的、感性的存在物,是一个受动的存在物;因为它感到自己是受动的,所以是一个有激情的存在物。激情、热情是人强烈追求自己的对象的本质力量。”<sup>[13]</sup>人追求行动自由的本质力量,推动了交通的起源和不断发展。

交通是人类利用自己所创造或驾驭的交通工具实现人和物的位移或实现人们之间相互交往的一种能力和活动形式。“交通的本质是人的行动能力的外在表现形态。”<sup>[19]</sup>具体而言,交通的目的是实现人和物在陆上、水中、空中以及地下(地表以下)水下(水面以下)以更快的速度运动。交通的本质是“行”,是人类获得行动自由的重要途径,是人的行动自由能力和目的的具体表现形式。关于“交通”的这一理解从人的行动形式、功能和目的3个方面揭示了交通与人的行动自由之间的内在关系,使我们在认识“交通”时,能够把交通发展和人的“行动自由”联系起来,从“行动自由”的角度来审视和衡量交通发展。交通还“可以理解为人创造或运用交通工具方面的行为”<sup>[20]</sup>,通过交通工具和相关设施,人可以实现“行动自由”的目的。从这个意义上说,“交通”是人的“行动自由”的替代形式或外在

表现形式,是人利用交通工具和相关设施实现人的行动自由的能力、满足人的行动自由需要的一种活动形式。

第一,交通工具的发展以交通技术的进步为支撑。交通工具的发展与交通技术的创新相互依赖,没有交通工具,交通技术只会变成纸上谈兵;没有交通技术,交通工具就无法使用并获取预期的效果。交通技术是人的本质力量的表现。马克思说:“劳动创造了人本身”,“劳动是从制造工具开始的。”<sup>[21]</sup>作为人的创造物,交通技术的本质不过是人本质力量的对象化而已。人也是一个能够思考的存在物,他要对制造的交通工具是否合用,是否体现人的行动自由的本性要求,是否能够达到预期目的,进行深入思考和谋划。交通技术的创新与发展是在人的行动自由本性的支配下,在现实的生产和生活中,谋划将人的本质力量应用到改造和创新交通工具的活动中,以实现和促进人的行动自由的过程。交通技术构成了人的行动自由不可忽视的内在力量与外在力量的统一。在人类的活动中,交通技术扮演了一个非常重要的角色,它从很大程度上改变了人类的行动方式,开创了人的新的生活世界。

第二,交通工具是人的行动能力的延伸和扩展。人类在认识和利用自然界各种物质属性的过程中,创造了满足人们行动自由需要的各种交通工具。人类创造的交通工具凝结了人的目的、体力、智能、技巧、意志等因素,因此,交通工具就是人的机体自然器官的延长及其能力的放大,通过创造和利用交通工具,人可以弥补自身的不足。马克思说:“只有当物以合乎人的本性的方式跟人发生关系时,我才能在实践中以合乎人的本性的态度对待物。”“对象如何对他来说成为他的对象,这取决于对象的性质以及与其相适应的本质力量的性质,因为正是这种关系的规定性造成了一种特殊的、现实的肯定方式”<sup>[22]</sup>。交通工具是人的行动能力的具体替代形式或外在形态,目的是为了现实和满足人的行动自由的需要。

第三,人类对行动自由的追求是交通发展的源动力。事物的发展一般要遵循从简单到复杂、从低级到高级的规律,交通发展也不例外。人类通过对外部世界的观察和实践,找到了“行动”的替代形式。远古时候,人类在狩猎活动中就有目的地用最原始的手提、头顶、肩挑、背扛等方式运输工具和猎物。由于人在生理结构上没有某些动物一样具有快速奔跑和大量负重的发达肌肉组织,为了更好地狩猎和运送猎物,人学会了驯养牛、马、骆驼、大象等动物,使其帮助人行走和运送物品。人类交通的发展经历了一个漫长的历史过程:陆上交通大约开始于5 500年前,水上交通发展大约开始于7 000年前,动物驯养大约开始于10 000年前,其中马的驯化大约开始于4 500年前<sup>[23]</sup>。

第四,人类的行动自由随着交通发展进步而不断拓展。工业文明之前人类的交通发展非常缓慢,进入工业文明之后,在人的行动自由本性的驱动下,越来越多现代化的交通工具和设施被创造出来。工业文明时代交通的飞速发展与资本逻辑推动、工具理性扩张密切相关。工具理性为人们实现行动自由的价值理想提供了智力支持,资本逻辑为交通现代化提供了强大的推动力。资本周转速度的快慢影响剩余价值量的多少,交通是影响原材料和商品运输的重要条件,也就是影响资本周转速度快慢的重要因素。在资本逻辑和工具理性的推动下,现代交通工具不断获得了突飞猛进的发展。这就是马克思所说的:“社会一旦有技术上的需要,则这种需要就会比十所大学更能把科学推向前进。”<sup>[21]</sup>现代社会“交通”的具体形式日益增多,人类行动自由的能力也越来越强大,越来越丰富多彩。人类从驯服和使用牛马到发明火车和汽车,再到发明飞机和火箭等交通工具,就是最直接的证明。交通工具在本质上是人的行动能力的替代物。人在行动能力方面具体需要什么,人就会千方百计地设计和创造出这种替代物。在陆上自由行走,在空中自由翱翔,在水中自由沉浮,这都是人行动自

由追求的目标。相应地,人类发明了满足人行动自由需要的汽车、游艇、飞机等交通工具,未来还会有今天尚不知晓的更多智能交通工具出现。

人类社会早期的先民行动半径十分有限,行动的制高点也在陆地上。现代社会火车的发明极大地延伸了人的脚力和旅程,给人带来了现代交通速度的崭新体验。最早坐上火车的中国人首先感受到的就是火车的速度之快。1876年上海吴淞铁路通车前,《申报》极具夸张地介绍火车的速度说:“火轮车行时数十车以铁索贯联而齐进,前车设火轮机器以曳诸车,次载食物煤薪,其行甚疾捷如飞鸟,速于奔马,两傍之屋树人物如箭之过,视不清也。一点钟时可行二百里,一时可行四百里,一昼夜可行四千八百里,疾之至矣”<sup>[24]</sup>。火车“疾之至矣”的速度给现代社会发展和人的出行都带来了革命性的变化。随着航海技术和海上交通的发展,人类的行动空间由陆地向海上扩展;当世界上第一架飞机上天,人类的行动由二维空间扩展到三维空间;随着二战以来航天技术的进步,太空活动成了人类活动的新潮流和行动方式。现代化交通工具的不断出现,相对地缩短了时间和空间的距离。古代需要几个月甚至几年才能完成的远距离行程,在现代社会,利用现代化交通工具只需几天或者几小时甚至几秒钟时间就能完成。古代神话传说中的“翱翔天空”“日行千里”的幻想,在现代社会已变成了现实。可以说,现代人凭借“知识的力量”“科学的翅膀”和“技术的威力”,无往而不胜。昔日蜀道难,难于上青天;今朝天堑变通途,千里蜀道一日还。交通发展的成就在古代是难以想象的。西方学者罗伯特·科尔维尔说:“在过去半个世纪以及更久的时间里,我们眼前充满着速度和自由的画面——火车、汽车、飞机轻而易举地将我们从一个地方送到另一个地方。今天,继喷气式飞机和火箭车之后,新一代梦想家希望用超音速喷气式飞机消除大陆之间的距离,用超高速气动车将我们从一个城市送往另一个城市”<sup>[25]</sup>。

“翱翔太空”现在还只是少数人的事,日常生活中的行动自由才是与普通大众密切相关的行动自由。日常生活总是在特定的时间和空间内完成的,为了更好地克服特定时间和空间的限制,1885年德国工程师卡尔·本茨发明了汽车。当时时速只有4英里,但是仅仅经历了百余年,汽车的发展就取得了惊人的成就,现代汽车的时速大提升。汽车不仅仅是一种交通工具,它还代表着一种主动性和自由独立的精神。有学者说:“汽车是自由的化身”。<sup>[26]</sup>汽车的发明大大提升了现代人的行动自由的能力,给人们带来了“时空压缩”和“时空伸延”的体验。汽车交通具有快捷性和便利性,快速行驶的汽车可以通过“以时间压缩空间”的方式提升人的行动能力,延展人的行动空间。在一定程度上可以说,汽车带来的“时空压缩”大大拓展了人的行动自由。现代很多国家已进入汽车社会,汽车成了最主要的交通工具。私人汽车可为人的行动自由提供个性化服务,相对于其他集体行动的交通工具,更利于满足了人行动自由的欲望和需要。就此而言,汽车化与个人自由相辅相成。有了汽车,人可以更加自由地行动。汽车承载着人类对远方与自由的期望,是人类智慧与想象力的结晶。有了私人汽车,说走就走,触手可及,远方变成了车轮上的惊艳时光。

第五,交通是人为了追求行动自由而不断发展起来的。交通发展首先表现为人对人的行动能力及其具体表现形式的模仿,其实质是对人自身行动能力的一种超越性开发,其目的是为了更好满足人的行动自由的需要。从交通工具的起源和发展可以看出,交通工具是人的机体的延伸,是人的肉体机能交通工具形式上的发展。弗洛伊德说,人类已经变成带着“义肢”的神<sup>[27]</sup>。从一定意义可以说,交通工具是人的“义肢”。马克思说:“自然并没有制造出任何机器、火车头、铁路、电报、自动纺棉机等等,它们都是人类工业的产物,自然的物质转变为由人类意志驾驭自然或人类在自然里活动的器官。”<sup>[28]</sup>无论交通的具体表现形式以及交通工具

多么复杂,从本质上看,它们都是人的行动能力的一种外在表现形态或者替代形式。人类不能像猛兽一样迅速奔跑,不能像鸟儿一样自由飞翔,但是人类比其他动物行动更自由,一个很重要的原因就是人能够创造和使用各类交通工具。没有交通发展就没有人类的发展,交通发展对于推动人类社会发展的意义是重大而深远的。从工具理性的意义看,交通工具是对人肉体的延伸,但是并不能与相应的人体器官简单地划等号,而主要是从功能上对人体器官的某一方面或综合性的拓展。车辆是人的腿脚功能的延伸,宇宙飞船则不仅是对人腿脚功能的延伸,还是对手、眼、耳等器官功能等的延伸,因为它是一个多功能的庞杂系统。“从根本上讲,工具是人的肉体的延伸,是适应人类活动的需要而产生的,与人们的活动直接相关联。”<sup>[29]</sup>交通工具能够扩大和延伸人的行动自由的能力,满足人行动自由的本性需要,这是交通工具发展的根本动力。

第六,人类的交通发展史就是人的行动自由的拓展史,这是交通的本质和交通发展的基本规律。在人类历史上,每一次重大的交通变革和科技创新,总是扩大着人的行动自由的深度和广度。在现代社会,人类到达远方不再是缓步踱行,不再疲于舟车劳顿,现代交通工具超强的续航和运行速度,时空被大大压缩。交通现代化让人类的生活不再苟且于眼前的尺寸之地,远方变得如此之近、如此之便捷。人们不用再恐惧天南地北和天涯海角路途的遥远。古代远行的离愁和伤感,对于现代人来说变成了一种情调。因为现代人远行时,不仅可以感受山花对海树的和谐与优雅,还可以体会赤日对苍穹的浩瀚。

### 三、人的行动自由视角下中国交通现代化建设的价值与策略

自由是马克思主义的内在要求之一,也是社会主义核心价值观的重要内容之一。倡导和促进人的行动自由,是中国特色社会主义现代化建设的重

要任务。交通现代化是中国特色社会主义现代化的重要内容,是推动人的行动自由的重要手段。

#### (一) 推动交通现代化和提升人的行动自由是社会主义的应有之义

自由“标志着人的尊严和人的存在意义”<sup>[30]</sup>,社会主义以追求“人的自由”为根本价值目标,没有人的自由,社会主义就失去了根基,失去了存在的合法性与正当性<sup>[31]</sup>。自由也是中国特色社会主义的基本要素、内在要求和核心价值的重要体现。人的行动自由是自由的重要内容,拓展人的行动自由是中国交通现代化建设的重要内容和目的。

新中国刚成立时交通落后,现代化的交通工具和基础设施相对落后。为了改变这一现状,毛泽东强调,我们“必须尽一切可能修理和掌握铁路、公路、轮船等近代交通工具”<sup>[32]</sup>。在党和政府的领导下,中国交通现代化建设走出了一条具有中国特色的道路,创造了举世瞩目的奇迹。当前中国交通运输体系快速发展并不断完善,网络布局逐步展开,相关技术等级也不断提高,运输能力和服务水平显著增强。2020年中国高速铁路里程3.79万公里,位居世界第一位;高速公路总里程已超过16万公里,也是位居世界第一。在20世纪50年代初,拥有一辆自行车是大部分中国人的一个美好梦想,到2020年全国机动车保有量已达到3.72亿辆,中国已成为名副其实的“车轮上的国家”;20世纪50年代初,百姓乘坐的交通工具,大多时速仅有40公里,现在高铁已把中国带入全新的“高速时代”。新中国的交通现代化建设大大方便了人的行动自由,让人们真实享受到出行的方便与快乐。新中国交通发生了翻天覆地的变化,天堑变通途,江山归咫尺,“可上九天揽月,可下五洋捉鳖”的梦想在今天都实现了。尤其是党的十八大以来,中国已经建成世界交通大国,下一步目标就是坚定地向交通强国迈进。阿马蒂亚·森说:“发展就是扩展人们享有的真实自由的一个过程。”<sup>[7]</sup>新中国的交通现代化建设不断以实际行动推动着人的行动自由的拓展。

中国特色社会主义进入新时代,人民对美好生活的需要日益增长。人的行动自由是美好生活的重要内容,美好生活则以人的行动自由为本质内涵和基本特征。“人们对美好生活的愿景是基于自身对自由的理解及其实现为依据的。”<sup>[33]</sup>行动自由是实现美好生活的基础和要求,美好生活是行动自由的具体展开。因此,在新时代中国人的美好生活中,行动自由是一个重要因素;没有行动自由的生活,不是美好生活。美好生活是人的一种感性体现的美好生活,在一定程度上,人们对美好生活的追求是基于自身对行动自由的理解及其实现为依据的,通过不断提升行动自由,人民的美好生活可以不再苟且于眼前的环境,而是带着千姿百态的美好憧憬通向“远方”的世界。

## (二) 基于行动自由的新时代中国交通现代化建设策略

人的活动空间范围越大,获得的资源和发展机会就可能越多,获得的生存与发展的条件就可能更加优越。“人民对美好生活的向往,就是我们的奋斗目标。”<sup>[34]</sup>新中国交通现代化建设取得了伟大的成就,中国已成为交通大国,但是距离交通强国的目标还有差距。为人民提供更加安全、便捷、舒适、高效以及个性化的交通服务,建设交通强国,实现人民行动自由和美好生活需要,仍然需要大力推动交通现代化建设。

第一,以科技创新为支撑推动交通强国建设,为人民行动自由创造更好的条件。党的十九大作出了建设交通强国的重大战略决策,交通强国建设是一个综合系统的工程,重点内容和要求是交通基础设施要立体互联、布局完善,交通运输装备要完备可控、先进适用,交通运输服务要经济高效、便捷舒适,交通科技创新要智慧引领、富有活力,交通安全保障要完善可靠、反应快速,绿色交通发展要节约集约、低碳环保。科学技术是交通强国建设颇具革命性的力量,诚如毛泽东所说:“人们为着要在自然界里得到自由,就要用自然科学来了解自然、克

服自然和改造自然,从自然里得到自由。”<sup>[35]</sup>。“创新是引领发展的第一动力。”<sup>[36]</sup>“科技创新不仅是极大激发交通发展活力的重要源头,而且是极大释放交通发展效能的重要力量。”<sup>[37]</sup>“交通运输由大向强的历史性转变,关键要靠科技创新。”<sup>[38]</sup>交通强国建设要以科技创新为引领,把满足人民对美好生活的向往和行动自由作为交通科技创新的重要方向。从人的行动自由的视角审视和衡量交通强国建设,未来交通科技创新和交通现代化建设应该具有两个要求:一是人的行动自由能力的各种具体表现形式集于一身;二是人的行动能力及其运用更加个性化。目前的交通现代化还不能完全满足人行动自由的个性化要求。因此,从人的行动自由和交通发展的趋势看,应该大力发展能够满足个性化需要的智能交通。以科技创新为支撑推动交通强国建设,既要在核心技术方面不断突破,也要打好基础。如果基础研究搞不好,应用技术就会成为无源之水、无本之木。具体而言,要大力加强智能网联交通系统的研发,开发新一代智能交通系统,推动互联网、人工智能、超级计算、区块链、大数据等技术与交通系统的深度融合,在关键领域、卡脖子的地方下大功夫,重点攻克“卡脖子”的技术,从而使人的行动自由能在智能交通的发展中获得更好的呈现和满足。

第二,坚持“差别原则”推动交通现代化,让人们公平地享受行动自由。现代社会人的行动自由存在着阶层、性别等方面的分化,那些经济条件较优越的人群往往享有较高的出行自由。2001年,俄罗斯联邦航天署将美国富商丹尼斯·蒂托送上太空,丹尼斯·蒂托成为人类首位太空游客。然而,丹尼斯·蒂托为了这次太空旅游花费了2 000万美元。这是富人的行动自由,对于为生计而奔波的普通人而言只是梦想,“贫穷限制人的想象力”,甚至连梦想也没有。在贫富分化的现代社会,汽车带来的“行动自由之光”并不能照到所有人身上,社会弱势群体不可能和那些经济条件较优越的人群具有



同等的行动自由。公平是社会主义的核心价值和最终目标之一,共享是中国特色社会主义本质要求的重要体现,社会建设要以共建共享为基本原则。社会主义的行动自由是公平的行动自由,公平的行动自由体现为交通现代化的成果要由社会成员共享。新时代中国交通现代化建设要坚持“差别原则”,“差别原则”是“适合于最少受惠者的最大利益”的原则<sup>[39]</sup>。“差别原则”体现的是一种伦理关怀:即处于社会合作体系的每一个成员都是自由和平等的,不管自然的还是社会的原因造成的不平等都是不应当的。这一伦理精神反映在交通发展战略上就是寻求一种公平的交通资源配置方式,以“适合于最少受惠者的最大利益”。“差别原则”强调“对社会和经济不平等的安排应能使这种不平等不但(1)最有利于那些处于社会最不利地位的人(即社会弱势群体)而且(2)社会所能提供的一切职位和机会应向所有人开放”<sup>[39]</sup>。“差别原则”为中国交通差别发展提供了伦理根据,对于进一步实现中国交通发展的正义具有十分重要的意义,新时代推动中国交通现代化和人的行动自由的拓展需要坚持“差别原则”。党的十九大报告指出,制约美好生活需要的主要因素是发展不平衡不充分的矛盾。“推进供给侧结构性改革,提高供给体系质量,适应新需求变化,才能在更高水平上实现供求关系新的动态均衡。”<sup>[40]</sup>新时代中国要加大交通网络建设力度,科学制定交通发展规划,精准发力,加大力度,加快构筑综合交通基础设施网络,为更多的人提供更加公平的行动自由。

第三,降低交通成本,让更多的人享受行动自由。行动自由是人的权利,权利的实现必须以相应的能力为支撑。人的行动自由的程度反映在其可行能力当中。“一个人的可行能力指的是此人有可能实现的、各种可能的功能性活动组合。可行能力因此是一种自由,是实现各种可能的功能性活动组合的实质自由(或者简单说就是实现各种不同生活方式的自由)。”<sup>[41]</sup>人的行动自由需要相应的物质

条件做基础。马克思说:“人是什么样的,这取决于他们进行生产的物质条件。”<sup>[42]</sup>物质财富是人“靠自己的属性来满足人的某种需要的物”<sup>[43]</sup>,是人的本质力量的对象性存在,是人的本质力量得以展示的基础与保障。人拥有物质财富的多少决定着人行动自由的程度,物质财富越多,人的行动自由度就可能越高,没有物质财富保障的行动自由是受限的行动自由。以私人汽车为例,当前中国已进入汽车社会,但是一辆普通轿车的资产消耗、购置税、牌照费、车船税、城市路桥费、保险、固定车位停车费、年检杂费等固定成本比较大,油费、临时停车费、维修保养费等可变成本也不低,大部分人对汽车的使用也不是任性的,质优价廉才能让汽车成为大众化的交通工具。较高的出行成本限制人的行动自由,降低其生活质量。从理论上说,公共交通提供的服务具有公益性和准公共性特点,绝大部分应该是免费或者“低价”的。中国交通现代化建设应该在经济性和公益性中间寻找最佳的结合点,完善交通补贴制度和补贴方法,降低交通成本,让更多的人享受行动自由。对于当前而言,国家应该采取如下措施降低交通成本:清理与私家车保有相关的地方性固定收费;取消车船税和车辆购置税;修订小汽车强制报废标准,将资产消耗由固定成本账户调整到可变成本账户;理清含税油费构成,开征环境税,调整价税结构,使之公开、清晰、透明;改善公共交通出行环境,降低公共交通成本。

## 四、结语

从交通发展和人的行动自由的本性追求的内在逻辑来看,可以看到两者之间存在相互促进的关系。人本身蕴含着行动自由的本性诉求,自从人类诞生以来就产生了对行动自由和超越自身限制的向往和实践。交通发展是人类超越现实的限制并获得行动自由的必要前提,它为人的行动自由发展提供了必要物质载体,不断地提升着人行动自由的程度。从行动自由的视角衡量交通发展,交通发展

把人从各种限制的束缚中解放出来,有力地促进了人的行动自由和生活质量的提高。扩展人类的行动自由既是交通发展的首要目的,又是它的主要手段。以人的行动自由看待交通发展,同时又要以交通发展促进人的行动自由。从历史唯物主义的角度来看,交通现代化和人的行动自由之拓展是理想性与现实性、过程性与条件性以及合目的性与合规律性的统一。交通现代化建设要以人的行动自由为价值导引,以科技创新为引领,坚持“差别原则”推动交通现代化,降低交通成本,让更多的人公平地享受行动自由。

# 参考文献:

- [1] 李连成. 交通现代化的内涵和特征[J]. 综合运输, 2016,38(9):43-49.
- [2] 许云飞,金小平,曹更永. 现代化和交通现代化研究[J]. 理论与现代化,2013(3):16-23.
- [3] 梅剑飞,朱璇,田墨池. 交通运输“5 个现代化”渐展模样[N]. 新华日报,2022-02-15(2).
- [4] 刘芳,杨雪英,周紫君,等. 交通运输现代化的内涵、特征及发展路径[J]. 交通运输部管理干部学院学报, 2021,31(4):16-20.
- [5] 徐飞. 中国建设交通强国的综合基础与战略意义[J]. 人民论坛·学术前沿,2018(11):70-79.
- [6] 杨雪英. 交通强国的内涵与关键指标分析[J]. 交通运输部管理干部学院学报,2017,27(4):16-20.
- [7] 阿马蒂亚·森. 以自由看待发展[M]. 任贇,于真,译. 北京:中国人民大学出版社,2002.
- [8] 邱铁鑫. 新时代“交通强国”战略的理论探析[J]. 北京交通大学学报(社会科学版),2019,18(4):58-62.
- [9] 黄福寿. 新发展理念是通向未来实现每个人自由发展的行动指南[J]. 理论与现代化,2018(6):26-33.
- [10] 马克思,恩格斯. 马克思恩格斯全集:第 1 卷(上)[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译. 北京:人民出版社,1995.
- [11] 蔡华杰. 资本逻辑宰制下的“汽车社会”意识形态透析[J]. 社会科学战线,2020(3):21-29.
- [12] 伯尔基. 马克思主义的起源[M]. 伍庆,王文扬,译. 上

- 海:华东师范大学出版社,2007.
- [13] 马克思,恩格斯. 马克思恩格斯文集:第 1 卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译. 北京:人民出版社,2009.
- [14] 刘瑞明. 山海经新注新论[M]. 兰州:甘肃文化出版社,2016.
- [15] 洪兴祖. 楚辞补注[M]. 北京:中华书局,1983.
- [16] 马克思,恩格斯. 马克思恩格斯全集:第 49 卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译. 北京:人民出版社,1980.
- [17] 马克思,恩格斯. 马克思恩格斯全集:第 3 卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译. 北京:人民出版社,1960.
- [18] 马克思,恩格斯. 马克思恩格斯文集:第 10 卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译. 北京:人民出版社,2009.
- [19] 刘卫民. 试论交通的本质及其一般发展规律[J]. 北京交通管理干部学院学报,2005(2):7-11.
- [20] 刘卫民. 关于交通文化研究相关问题初探[J]. 北京交通管理干部学院学报,2005(1):3-6.
- [21] 马克思,恩格斯. 马克思恩格斯选集:第 4 卷[M]. 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译. 北京:人民出版社,1995.
- [22] 马克思. 1844 年经济学—哲学手稿[M]. 刘丕坤,译. 北京:人民出版社,1979.
- [23] 尹铁超. “马”一词在阿尔泰语群扩散研究[J]. 黑龙江民族丛刊,2015(1):138-144.
- [24] 李玉. 从速度的角度观察近代中国——以轮船、火车为例[J]. 暨南学报,2017(11):104-115.
- [25] 罗伯特·科尔维尔. 大加速:为什么我们的生活越来越快[M]. 张佩,译. 北京:北京联合出版公司,2018.
- [26] 蔡华杰. 资本逻辑宰制下的“汽车社会”意识形态透析[J]. 社会科学战线,2020(3):21-29.
- [27] 西格蒙德·弗洛伊德. 文明与缺憾[M]. 王冬梅,马传兵,译. 北京:中国对外翻译出版有限公司,2011.
- [28] 马克思. 政治经济学批判大纲:第 3 分册[M]. 北京:人民出版社,1963.
- [29] 韩民青. 工具论[J]. 社会科学辑刊,1984(3):9-16.
- [30] 张华金. 自由论[M]. 上海:上海人民出版社,1990.

- [31] 田海舰,邹卫.社会主义核心价值观论纲[M].北京:人民出版社,2010.
- [32] 毛泽东.毛泽东选集:第4卷[M].北京:人民出版社,1991.
- [33] 张三元.论美好生活的自由之维[J].探索,2021(1):37-48.
- [34] 中共中央文献研究室.十八大以来重要文献选编(上)[M].北京:中央文献出版社,2014.
- [35] 毛泽东.毛泽东文集:第2卷[M].北京:人民出版社,1993.
- [36] 习近平.决胜全面建成小康社会夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利[N].人民日报,2017-10-28(1).
- [37] 庞跃辉.“交通强国”战略的背景、意蕴及路径探索[J].改革与战略,2018(8):29-35.
- [38] 中共交通运输部党组.奋力从交通大国向交通强国迈进[J].求是,2017(20):42-44.
- [39] 罗尔斯.正义论[M].何怀宏,译.北京:中国社会科学出版社,1988.
- [40] 本书编写组.党的十九大报告辅导读本[M].北京:人民出版社,2017.
- [41] 徐道稳.社会发展与发展型社会政策[J].深圳大学学报(人文社会科学版),2006(3):38-44.
- [42] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯选集:第1卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译.北京:人民出版社,1995.
- [43] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯全集:第23卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,编译.北京:人民出版社,1972.

(责任编辑:王佳)