



## “轿车进入家庭”：“囚徒困境”抑或“公地悲剧”

何玉宏 2009-09-16 10:48:25

### 一、引言

冲突是社会生活中的一种客观现象。社会是一个有机的整体。在现实社会中，冲突是普遍存在和不可避免的。或者说，冲突是一个在社会性与结构性安排中不可抗拒的过程。冲突因素的积累不仅在社会政治体系内存在，社会其他系统内也有冲突因素的积累。社会交通系统特别是城市交通系统作为社会大系统中的一个重要的子系统也不例外，其内部也同样存在潜在的或现实的冲突因素，并且这些潜在的交通冲突因素一旦从少量、分散与临时性，发展到大量、集中与持久性，就会迎来中国城市交通问题的高涨期或曰城市危机的爆发期，从而导致大城市交通瘫痪的危险。

时下的中国，汽车消费正成为一种新的时尚，私人小汽车正快速进入千家万户。据商务部发布的信息称，中国已经成为世界上最富有成长性的汽车销售市场，并正在以惊人的速度进入汽车社会。不可否认，私家车大规模步入寻常百姓家为人们带来了许多便利和享受，在扩大内需、促进经济发展、提高城乡居民的生活水平等方面都具有不容置疑的作用。然而，私家车的快速发展也带来了城市交通拥堵、能源短缺、环境污染等诸多负面问题。因此，无论是从社会学的角度还是从人类持续发展的角度来看，都已经到了把私家车的合理化发展纳入日程的时候，在私家车市场还处于发展初期，广泛吸取国内外的经验、引导私家车供求已是当务之急，否则，任其泛滥恐怕将会导致“囚徒困境”乃至“公地悲剧”的境况。

### 二、我国“轿车进入家庭”的政策分析

90年代中期，随着国家汽车产业政策的颁布，与小汽车生产、流通相关的重大举措亦相继出台，“小汽车进入家庭”被确定为国家扶持汽车工业发展的战略安排，国产汽车的生产开始转向小汽车，小汽车的销售价格大幅度下降。小汽车拥有量逐年增加，且增长速度越来越快。从工业化和现代化的角度看，我国选择小汽车作为新的主导产业的政策无疑是正确的。然而，从另一方面来看，小汽车如果作为大城市主要交通工具来发展，又必将加剧我国能源、交通的紧张状况，会对社会系统和生态系统造成巨大的冲击，甚至产生难以估量的后果。

### 三、可能趋向：“囚徒困境”抑或“公地悲剧”

对于我国城市交通目前的这种状况与可能的发展趋向，用“囚徒困境”与“公地悲剧”来概括在有些人看来或许是杞人忧天，但在笔者看来，照目前汽车消费的发展趋势，“囚徒困境”乃至“公地悲剧”的发生只是时间问题。

“囚徒困境”来源于博弈论（gametheory，亦有人译为对策论）的一个经典案例：两个嫌疑犯给警察抓了起来，但法官却因缺乏证据不能判罪。为了得到所需的口供，警察将这两名嫌疑犯分别关押以防止他们串供或结成攻守同盟，并设下“圈套”进行诱迫：如果两人都拒不认罪，则他们各判1年监禁；如果两人中一人认罪，则立即释放招供

者，另一人将被重判10年监禁；如果两人都招，则他们将被各判5年监禁。这样，两个囚徒都面对相当艰难的选择：招还是不招。显然，招也难，不招也难，因为两人是彼此分开的，任何一方都不知道对方要选什么，不选什么。现在的问题是：囚徒A和囚徒B所博弈和追求的唯一目标就是要实现自身的最大得益，即被法官立即释放。A和B为了这个目的，必然要选择招认。可是，最后的结果是什么呢？两人都被判5年监禁。事实上，无论是对A和B两人总体来说，还是对他们个人来讲，最佳的结果都不是同时招认。然而，在现实中，A和B都为了自己的利益选择了招认。

多数学者认为，造成囚徒困境的真正根源是个人理性与集体理性的矛盾，或者个人理性行为与集体理性行为的矛盾。由于这种矛盾，造成了许多个选择主体的理性组合最终却不能达到最佳预期结局。囚徒困境看似是一种“思想游戏”，而实际上，在现实生活中类似囚徒困境的事例比比皆是，像私人轿车的使用就恰好构成了一个典型的囚徒困境模式：假设某人上下班面临两种选择：乘公共交通工具和使用私人轿车。乘公共汽车在路上要花2小时，驾驶轿车只需要1小时。如果公共汽车票价是1元，使用轿车时的油费和其他费用一共是5元，他的时间价值是每小时10元，那么他使用公共汽车的总成本是21元，使用个人轿车的成本是15元。显然，他会选择使用轿车。与他时间成本相近的人，也会同他一样选择使用轿车。但当过多的人开车上下班时，道路上的车辆数便会超过最佳车流量，引起道路拥堵，车速减慢，结果开车上班的时间变为2小时，使用私人轿车的成本增加到了25元，比以前乘公共汽车还高。使用私人轿车原是为了减少成本，结果适得其反。而公共车辆也受拥堵影响，运行需要3个小时，成本增至31元。这就使得所有交通者的利益都受到了损害。

造成囚徒困境的根本原因是个体理性与集体理性的矛盾。要消解囚徒困境，就必须解决这对矛盾。但就轿车交通方式来看，该矛盾的解决并非易事。这是因为，轿车交通是一种个人交通方式，在现实中，轿车使用者很难看到他们驾车出行的全部成本，也无从了解他人的出行成本；他们在使用轿车的时候，计算的仅是如何降低个人交通费用，而看不到由于他们加入了车流后引起这条车流中所有其他车辆减慢车速的事实。换句话说，一个车主加入车流的时候，他所看到的边际个人费用，低于该增加的车子加之于其他公路使用者的实际费用。正如美国著名社会学家丹尼尔·贝尔在《后工业社会的来临》中引用另一位学者的话说，在现代社会里，当我们购买了一辆汽车时，再不是意味着你仅买了一辆车所表示的物品，而还意味着你购买了走进一个交通系统的入场费，这包括一辆车，还包括修路钱，养路钱，标志系统，安全系统，交通警察等等。但是我们的政府在这点上偏偏帮了买车人的忙，他们通过税收的方式拿了全体公民的钱来修路。这样每一个上路的人就觉得非常上算，觉得自己只是买了一辆车，就上了路，就可以开到各处。但这是一种障眼法，使他误以为上路真的是如此廉价，真的是买一辆车就行了。如果我们换一种方式，把这所有的成本都作为账单放在他面前，上路的时间越长，修路费摊到他头上的就越多，很多人就觉得买不起或者不合算。况且，即使轿车使用者认识到了使用轿车可能引起的社会总成本的增高，也未必会相应地调整个人的活动。因人们往往倾向于认为自己的时间是最珍贵的，也总是在追求自身利益的最大化，只要他们认为行车所得到的额外私人利益多于支出，就会坚持使用轿车，而不会考虑由于加剧了道路拥堵而加在别的驾车人身上的增加费用。

这样一来，囚徒困境的结局就表现在，当其他人的利益受到损害的时候，自己的利益反过来也受到损害，从而难以实现自己的最佳利益，且有可能导致“公地悲剧”

（“*The Tragedy of the Commons*”）的出现。

“公地悲剧”说的是，在封建时代的英国，所有放牧者都可以任意到公地放牧，于是在自利心的刺激下，每个放牧者都尽其所能地增加放牧的牲畜数量，结果，随着牛羊

数量无节制地增加，牧场最终因过度放牧而成了不毛之地，所有牲畜均被饿死。“公地悲剧”其实是公共资源的悲剧，这一困境或悲剧的根源来自于人的自私。如果放牧者A和放牧者B都能为对方着想一些，那么，后果就完全是另一种情形。哈丁说，像公共草地这样的困境“没有技术的解决途径”，“但是我们必须选择，否则我们就等于认同了公共地的毁灭”。随着汽车走向中国家庭的步伐加快，就有可能导致买得起却用不了的可怕局面或曰“囚徒困境”，最后则可能走向“公地悲剧”的结局。

显然，每一辆汽车对城市的影响并不起眼，犹如一只老鼠的蚕食似乎对大厦无关紧要，但群鼠长期的一点点蚕食，就迟早会导致大厦的最终崩塌。因此，如何限制城市被汽车的蚕食，或者说，如何避免“囚徒困境”或“公地悲剧”的发生，人类必须做出自己的抉择。

#### 四、设想与对策：以政策引导走出困境

早在上个世纪80年代，交通工程专家就开始意识到，仅靠交通供给方面的政策，很难根本解决交通供需不平衡的矛盾，必须通过政策的调控对交通需求加以适当管理。这是解决交通问题指导思想的一个根本性转变。然而，如同整体思考一样，交通政策不再是一个部门、一种理念的偏执产物。它包括一个经济、生态、社会、文化等方面可持续发展的目标系统，同时要兼顾公共交通和市场效益，各种交通工具之间既竞争又合作，建设高质量的交通基础设置，以及交通建设之间的和谐，提高人们适应新交通政策的能力，协调交通发展与城市空间的矛盾等。因此，我们应该加强城市交通政策的研究，利用城市交通政策的调控与引导，使城市交通需求的增长、城市交通方式的变化，与我国城市交通设施的建设、供应能力趋于协调，使城市交通以最合理的方式运行。

##### 1、实施公共交通的真正优先发展

优先发展公共交通是当今世界各国解决城市交通的共识。世界上许多国家在经历了痛苦的曲折后，才重新认识到优先发展公共交通对解决城市地区尤其是大城市地区交通问题的重要性和有效性。优先发展公共交通已成为许多城市居主导地位的战略思想。

优先发展公共交通的战略思想，是基于人们对城市交通问题的两个方面反思而确定的：

一是城市交通的首要目的是实现人的移动而非车辆的移动。城市是人口高度聚集的地方，城市中繁忙的交通运输是城市高度发达的社会化的经济交流功能的反映，而从事经济交流的主体是人，人也是各种信息和物资交通的最终载体。在人口集中的城区内部，实现以人为主的移动，公共交通的效率显然高于私人交通。通过科学规划和组织，建立高效、快捷的现代化公共交通系统，是解决城市交通问题的最现实、最经济的途径。

二是公共交通能最大限度地满足必要的出行需求。城市交通流量由两部分组成，一部分是“固定的”出行量，另一部分是“随机的”出行量。固定的出行量主要包括市民的工作、学习通勤和日常生活出行，它们基本上是每日必不可少的交通量，是刚性的交通需求。随机的出行量包括外来交通量和城市居民的其他出行量，其交通量是弹性的。因此，这就需要以有效的交通系统满足出行需求，而快速、便捷的公共交通最适合这种要求。

借鉴国内外城市发展和解决城市交通问题的经验，优先发展公共交通不仅是解决我国当前城市交通问题的根本出路，也是我国城市化发展和建设和谐社会的必然要求。或者更准确地说，优先发展公共交通是符合中国实际的城市发展和交通发展的正确战略思想。



公共交通优先战略,实质上是对已有城市交通结构和各种利益关系的重新平衡,是一项复杂的社会系统工程,涉及城市管理的方方面面。它要求在整个城市交通体系中,牢固树立公共交通优先的意识,在法律和政策上扶持公共交通,在体制改革上率先引进竞争机制,做好规划和管理的研究,使得公共交通优越于其他交通方式,从而达到优先发展公共交通的目的。

## 2、加快轨道交通建设的步伐

我国城市交通的现状表明,要从根本上解决城市交通问题,依靠轨道交通是一种必然选择。然而,由于轨道交通投资大,建设周期长,技术要求高,使许多城市规划望而却步。其实,轨道交通可以采用多种形式,不仅要发展地铁,还要发展地面轻轨和高架铁路。根据测算,建高架轻轨不仅造价低,一般只及地铁的三分之一,而且建造的速度也快得多。日本东京的地面高架环线,长40公里,每天载客量高达350-400万人次。我国一些大城市,在特别繁忙的地段也可建几条高架铁路,用比较少的投资,以尽快疏导城市交通。

## 3、大力推广“小汽车共用”

“小汽车共用”作为一种新型的交通服务方式,是个体交通方式的革命,被誉为21世纪的出行方式,对我国城市交通机动化发展的战略选择有着重要的借鉴意义。对中国这样一个人口大国而言,一旦实施小汽车共用可能会比欧美国家效果更明显,也更有益,因为这意味着许多家庭虽然不拥有小汽车或停车位,但偶尔欲使用时也可唾手可得,既节约了开销,又避免了拥有小汽车带来的各种麻烦。因此,鉴于小汽车共用所带来的多种效益,建议参照瑞士政府的做法,由政府组织推动,在全国逐步推广这种交通出行方式,从而使这种新型的交通方式真正受惠于国内民众,并在缓解城市交通问题中发挥其重要作用。

与“小汽车共用”相类似,最近以来,由于油价上涨等因素使得养车成本攀高,一种几个人搭伙“拼”私家车的出行方式在国内大城市悄然流行,甚至还出现了专门的“拼车网”。有人已经把拼车称作继自驾车、乘公交车和搭出租车后的第四种交通方式。

尽管对于拼车这种交通方式从它诞生的那一天起就不乏责难之声,如有人认为拼车影响国家税收,冲击出租车及公交市场,其安全性难以保证等等。但拼车制度的凸现,生动地演绎了市场这只看不见的手的魔力,它自然自发生成而颇有生命力。首先,拼车为消费者带来巨大的利益。拼车消费者每月支出明显低于购车养车的费用,会延缓许多私家车潜在购买者的购车行为。其次,拼车的交易成本较低。拼车的交易成本主要是搜寻信息的成本,在城市钢筋水泥的堡垒中,邻里之间很少往来,搜寻起点一致、路线相容的交易对象原本非常困难,但计算机网络的出现大大降低了信息沟通的成本。其三,拼车对公交车及出租车的冲击也不大。拼车的消费者多为上班族,原本就是公交车而非出租车的客户。在上下班高峰期,公交车难以满足乘客的需要,“拼车族”的出现,只是分流了部分公交车原本不能满足的乘客需求,并不会使公交车在高峰期空载。最后,拼车制度促进了社会总福利的上升。汽车是典型的具有负外部性的产品,造成的空气污染及交通拥挤是购车带来的额外社会成本。这个成本由城市的全体居民共同承担。拼车制度是对现有车运力量的整合,在提高车辆利用率,缓解交通紧张,减少污染等方面均有积极作用。因此,政府非但不应当限制拼车制度,更应该采取措施,鼓励、规范私家车的拼车行为。

## 4、调控与引导私人交通工具特别是家用小汽车的发展

在现阶段,我国城市私人交通工具主要包括自行车、摩托车和家用小汽车。与公共交通相比,私人交通工具的最大特点是出行灵活,不受时间、线路限制。显然,出行时间自主性强,线路选择性灵活是居民使用私人交通工具的一个重要原因。

对于每一个出行者来说,出行之前都有一个比较“交通效率”的决策过程,他会把交通方式(自行车、公交车、出租车、家用小汽车……)所需的时间、舒适程度、所花费的体力或费用、出行目的以及心理感受进行综合比较,然后选择自认为最佳的出行方式。从我国城市交通的发展趋势来看,在相当长的时间内,我国只能走以公共交通为主体,自行车、家用小汽车交通为辅的道路,这一目标的实现必须依靠交通政策的调控与引导。

对城市私人交通工具的发展实行调控与引导,主要体现在私家车的发展战略与决策上。综观世界各个国家和地区,私人小汽车的发展战略大致可概括为三种类型:

(1) 自由型。即以自由发展为基本特征,任小汽车自由发展,以美国为代表;

(2) 导向型。即以政策导向为基本,引导小汽车向所希望的方向发展,日本、西欧等国家多属于此类;

(3) 控制型。即以控制发展为基本特征,主要以新加坡和香港地区为代表。

我国实际上实行的也是控制型模式,但由于在国家产业政策中汽车工业已定为支柱产业,因而小汽车的发展战略逐步转变为导向型的发展战略。虽然城市小汽车政策的总体思想是限制使用,不限制拥有,但在一些城市的实际执行过程中,不限制拥有做到了,限制使用并没有真正付诸实施。仅短短二三年,私车高峰提前到来,像洪峰一样,凶猛异常,夺堤泛滥,祸及北京和各大城市,到处人满为患,车满为患。

因此,基于我国特殊的国情,对小汽车应及早“先车之忧而忧”,实行“计划生育”政策,走适度发展小汽车交通的“因势利导”之路。因为这涉及国家的重大决策,城市必须制定出引导机动车的拥有和控制其使用,同时又不危及汽车工业发展的政策。

作者简介:何玉宏,男(1963年11月--),南京交通技术学院科研处处长,教授,主要从事交通社会学与社会生态学研究。

文档附件:

编辑: 文章来源: 湖南社会学网

版权所有: 中国社会科学院社会学研究所

E-mail:ios@cass.org.cn

欢迎转载, 敬请注明: 转载自《中国社会学网》[<http://www.sociology.cass.cn>]