

社会价值体系变化及其交通影响研究

刁晶晶 全永燊 程苑 线凯 王倩

【摘要】 伴随着社会经济发展，资源条件、制度条件、科技条件不断进步，促使社会价值体系越来越多元、个性，且这个趋势仍将持续相当长的时间。未来社会价值观多样性会继续扩张，个体对获得自我尊重的价值需求不断增加，势必产生更多样的行为活动及出行需求，对城市交通供给提出更高的要求。为了适应需求的变化，交通体系在规划建设、运营管理、制度保障上均应采取必要的改进措施，缩小交通服务水平和日益增长的多样需求之间的矛盾。

【关键词】 价值体系；交通需求；多样化；策略

0 引言

价值观是对特定时期社会客观经济条件及政治结构的反映，也是个体对自身发展目标和社会地位的期盼。其中，核心价值观是指社会全体需要共同遵守的、形成共识的内容。社会价值体系除核心价值观外还包括一些外围的价值标准，受当时社会经济发展客观条件限制，并随之变迁。

价值观是居民生活方式、行为模式的基本原则，特定群体在共同的价值体系指引下形成某种生活方式，其中个体具体的行为模式选择是由自我的价值认知决定的。人的任何社会活动，总是在一定价值观指导和支配下进行的^[1]，价值观的变迁指引着生活方式和行为模式变化。

目前，我国正处于社会经济发生转型的重要时期，价值体系日新月异，研究和挖掘社会核心价值观变迁引发的居民需求变化，对于把控未来出行需求变化的主要方向，及时采取恰当的策略措施，避免引发交通负外部性，产生新的交通问题意义重大。

1 社会价值体系变化特点及趋势

在社会经济制度及科学技术水平作用下，未来对资源的利用方式及效率转变将指引居民价值体系发生相应的变革。尽管社会群体的差异性在不断扩大，未来科技水平也存在众多不确定性，总体来说，社会居民价值观仍存在着普适性的变化方向。

1.1 改革开放以来中国大陆社会价值体系的变化

改革开放以来，由于社会经济变革，中国大陆社会价值体系发生了重要变化。

伴随着市场化发展，物质生活资源日益丰富，居民对生活的追求不再仅仅满足于生存的基本条件，价值观从生存观过渡到了幸福观，价值体系内容逐渐多元，产生了对社会平等、生活品质等方面的需求。总体来看，改革开放以来中国大陆居民社会价值体系主要经历了以下转变：以一元价值观、整体价值观、理想价值观和精神价值观为主导的价值体系发生转变，逐渐实现了向一元价值观与多元价值观互动、整体价值观与个体价值观融合、理想价值观与世俗价值观共存、精神价值观与物质价值观并重的转变^[2]。

这段时期的社会价值体系变化主要有以下特点：

1.1.1 多元化价值体系逐渐形成

改革开放以来，中国大陆社会发生了深刻的转型，社会结构和社会分工、社会生活逐渐分化，产生了日益多样化的社会价值主体、价值标准、价值取向，对单一化的价值体系产生了强烈冲击。全方位的开放和相对宽松的社会环境下，人们的价值观念开始发生鲜明的多元变化，社会价值体系逐渐呈现明显的多元化现象^[3]。

1.1.2 个性化价值观显现

在市场化发展的过程中，个人的“私人生活”从社会的“公共生活”中分离出来，获得了独立自主的存在空间^[4]，多元化的价值体系也给个体提供了更多的价值选择的机会，价值追求及价值实现途径逐渐个性化。

在从生产型社会向生活型社会转型升级过程中，更强调以实现人的自由全面发展，肯定人的价值，尊重人的尊严，满足和发展人民正当合理的需求及利益，尊重个性化的价值需求。对个体的社会认同感和获得尊重关注度提升。

1.1.3 社会价值体系包容度持续提升

改革开放以来，在内部体制变革与外部环境影响共同作用下，新的价值观不断涌现。在多元的新旧价值观共同冲击下，对新事物、新理念的包容度逐渐提升，对价值观的评价标准更加多元，社会价值体系包容度持续提升。

1.2 社会价值体系的未来变化趋势

中国大陆社会价值体系经历了相当长的新旧交替的过渡时期，传统与现代价值观、中方与西方价值观并存互生。反观社会价值体系的变迁，在本身资源条件的基础上，由社会经济体制变革和技术进步引起的资源分配变化是社会价值体系转型的主要动力。未来，决定人才、科技等无形资源配置及有形的自然资源开发利用的相关政策制度将会持续推动社会价值体系进一步变迁，总体来说，社会价值体系的变化趋势持续变现为多样性扩张、发展需求及

获得尊重的需求凸显。

1.2.1 社会价值体系持续多元化发展

随着供给侧改革深入发展，个体可获得的资源条件在数量、内容和品质上进一步提升，衍生出多样化的附加需求。社会价值体系多元化一方面体现在日益扩大的代际差异上，不同年代下个体的成长环境及资源条件差异造成各年龄层的价值观悬殊。另一方面，同一年龄层的个体，由于社会分工差异，也存在多样化的价值观。近年来社会环境日新月异，科技不断改变资源分布，社会价值体系将继续朝着多元化的方向发展。

1.2.2 发展价值需求不断增加

社会价值从关注商品数量转变为关注品质、服务及健康，生存价值观逐渐被发展价值观取代。社会的关注点逐渐从衣、食、住、行等生存基本物质条件转移到对品质、健康、可持续等更高层次的抽象精神条件，价值体系中社会发展和个人发展的内容不断生长。

1.2.3 个体尊严需求提升

以人为本，实现人的自由全面发展是中国社会发展的重要目标。随着社会价值体系包容度提升，以往被压抑的以个人为中心的价值观逐渐浮现，越来越关注自我的发展。与此同时，对社会公平及每个个体获得尊重的价值需求逐渐提升。

2 价值体系变化引发交通需求变革

价值体系变革直接推动了居民生活方式变迁^[1]，对出行结构方式及服务需求产生重要影响。受未来多元化、以发展和自我实现为核心的社会价值体系影响，居民生活方式变迁必然引发交通需求的巨大变革。

2.1 出行活动空间发生变化

在多元化的发展价值观推动下，职住空间、活动空间逐渐产生变迁，进而改变了居民出行的起讫点分布特征及出行距离。

对于生产性活动而言，经济条件、区位偏好、设施配套等价值观直接影响居民职住地选择。自我发展的价值观驱使人口向城市集聚，推动城市住宅市场向外扩张，而高端产业仍集中在城市中心区，不同的职业选择价值观迫使一部分人远距离就业，生产活动空间扩大。以北京为例，在过去十余年间，居民的活动范围发生了巨大的变化（图 1），居民平均通勤距离由 2010 年的 10.3km¹增长到了 2017 年的 13.2km²。

¹ 第五次北京城市交通综合调查报告，北京交通发展研究院，2016。

² 2018 中国城市通勤报告。极光大数据，2018。

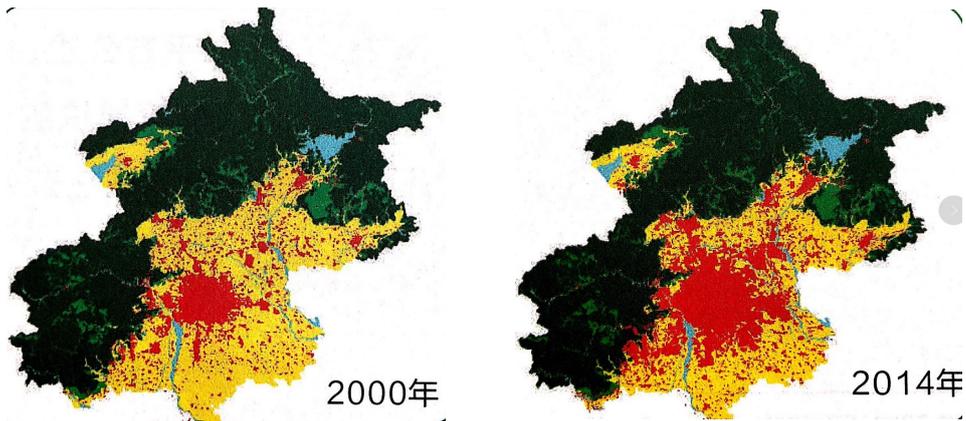


图1 北京市城市建成用地变化图

来源：第五次北京城市交通综合调查报告，北京交通发展研究院，2016.

对于生活性活动，多元化的价值观衍生出多种多样的活动目的，有限的空间范围很难满足越发多样的活动目的和与日俱增的品质要求，居民逐渐到更大的空间范围内参与购物、休闲、娱乐等活动，活动空间范围持续扩张。对于城市内部而言，体现在跨区域非通勤出行比例增加；对于城市间，则表现为旅游休闲需求与城际客流增多（图2）。

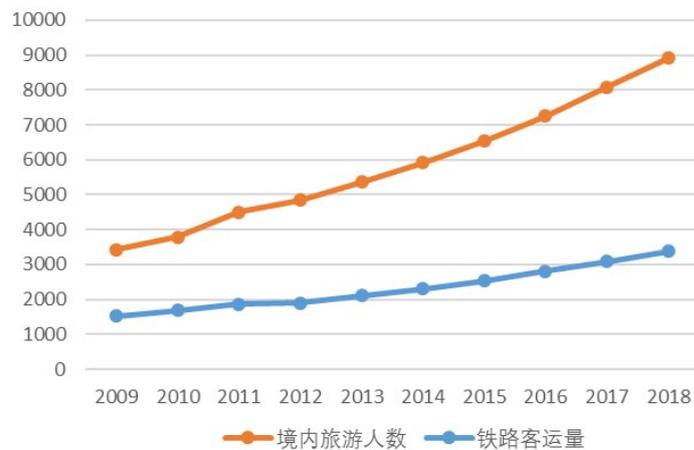


图2 近年旅游人数及铁路客运量变化

来源：中国城市统计年鉴

2.2 个性、多样的高品质出行服务要求提升

劳动分工带来的社会群体差异，除可获得的资源外，还体现在各类群体的劳动时间、职业习惯、业余时间等多个方面，造成各群体的出行活动在出行方式、时间分布、出行目的上也存在多种需求。北京市居民的出行活动中，居住地、工作地之间两点一线的出行占比已体现出下降的趋势，多目的出行的占比在逐渐增多（表1），通勤出行比例逐渐下降，2018年

北京市通勤出行占比已下降至 45.1%³。

表 1 北京市居民出行链变化情况

出行链	10 年	14 年
h-w-h	69.5%	62.5%
h-o-h	9.9%	2.7%
h-w-o-h	2.8%	1.5%
h-w-o-w-h	2.7%	4.4%
h-p-h	2.3%	0.1%
h-p-w-h	1.5%	1.5%
h-p-w-p-h	1.2%	2.5%
h-o-o-h	1.1%	0.3%
h-o-w-h	0.8%	0.4%
h-w-p-h	0.7%	0.3%

来源：北京市第四次、第五次城市交通综合调查报告，北京交通发展研究院

其中，出行链中 h 表示居住地为出行过程中的目的地，w 表示工作地，o 表示生活类的出行目的，p 表示接送人的出行。

随着社会均等化的重视以及个体尊重感、获得感要求提升，社会整体价值体系更为包容多样，居民出行目的越发多样，个性化的即时活动需求增多，无差别的产品和服务体系越来越不受欢迎。

2.3 出行服务评价标准多样化

群体价值差异性产生差异化的评价标准，即使是对于同一群体内的不同个体，在多样个性化产品和服务环境中，由于个体差异、目的差异，关注的重点也各不相同。社会广泛的价值标准产生更为多样化的评价标准。以公交为例，传统的评价体系中，对公交服务质量的关注点集中在覆盖水平、可达性、服务时间、票价结构等方面，而随着信息技术发展与居民生活品质提高，对公共交通的即时服务水平、出行环境等方面也提出了更高的要求。

3 交通发展应对需求变化的策略建议

面对交通需求在空间范围、服务品质与多样化、评价标准等方面的变化趋势，交通发展要在基础设施建设、运营管理、环境保障上采取相应措施策略，以适应未来更加高品质、多样化、个性化的交通需求。

³ 2018 年北京交通发展年报，北京交通发展研究院，2018.

3.1 交通基础设施规划建设

3.1.1 均等化与多样性融合

基础设施规划建设在实现均等化的同时满足多样化的需求。其中，基础设施均等化是指空间均等化，即提升交通基础设施可达性，确保各个区域都有便捷的交通服务。多样化指实施面向需求的基础设施规划建设，根据各区域人群特征、活动类别，提供差异化的交通基础设施，以满足日益丰富的活动需求，为个体的自我实现提供基本物质保障。

3.1.2 因城施策，分类发展

根据城市群、大城市核心区、近郊区、中小城市、风景名胜区及历史文化名城的客流特点，分类别制定交通发展战略。其中，城市群重点关注居民长距离通勤和资源交换需求，积极利用城际铁路、市郊铁路和城市公共交通结合，解决长距离通勤问题；大城市出行需求多样，潜在出行需求量大，要针对不同人群需求制定多元化交通发展策略，特别关注老龄人口、残障人士、幼儿出行的需求；大城市郊区，充分利用大城市公共交通系统，重点解决开始和最后一公里的问题，解决无车族出行难的问题；中小城市居民对私家车的依赖性极强，关注人口老龄化后无车族的出行问题，避免小汽车用户继续无序扩张；风景名胜区和历史文化名城，要结合游客特征，将旅游出行与当地公共交通系统高效结合。

3.2 交通系统运营管理

3.2.1 集约化与个性化高度融合

在尊重个性的同时，绝不能放弃公平和效率。对于更关注出行经济性的群体，集约化的公共交通服务是满足其出行需求的必需品。在个性化服务的基础上，汇集交通需求，以提高资源利用效率，节约出行成本。因此，要继续发展公共交通，提升公共交通服务能力和服务水平，发挥公共交通在应对集中的、大量的群体化出行中的优势。但这并不代表公共交通仍要按照现有固定模式发展，公共交通服务也要跟得上居民需求多样化的变化趋势，提高可达性，需要集约化与个性化相融合的服务方式取代现在扁平化、单一化的服务模式，提供与需求灵活匹配的公共交通服务。

3.2.2 多方式整合，交通资源高度协同

借助于先进的信息管理手段，整合多种交通方式，推动交通运营、服务的高度整合，利用有限资源的排列组合提供更多样化的出行服务。

实现车辆信息互通，通过联合通信调度打造多方式无缝接合的交通运营系统，改变现状各类车辆大规模无组织换乘的现状，推动资源高度协同，以提升存量资源的有效利用率，同

时适应高品质的多样化出行需求。借助于实时通讯手段，打造预约平台，事先掌握用户实际出行需求，根据需求情况动态调度车辆、分配路权，不仅能促进道路交通系统供需平衡，提高系统效能，并可提供针对个体需求的特色化出行服务，满足即时性、个性化的出行需求。

3.3 交通发展制度环境保障

3.3.1 建立长效的动态评估调整模型

未来的人口结构与生活模式是动态变化的，存在多种不确定性，交通发展过程中在解决已有问题的同时可能产生一些新问题。理清影响城市交通发展的各项因素，根据各因素的作用效果建立评估模型，对各因素的实际情况进行长效跟踪，实时动态调整评估模型，以应对在未来发展过程中可能面临的多种不确定问题。

3.3.2 完善交通基本法律体系

将“交通权”纳入我国基本法律体系，完善交通运输法，作为交通领域的上位法，通过法律保障人出行的基本权利，规范交通政策的管理内容、政府基本公共服务的层面，以及投资运营等多方面的内容。

划分清晰规划、建设、管理、运营各环节的范围、责任和主体，以法律条文的形式明确各环节、各部门工作的主要内容。例如，轨道交通建设部门，明确轨道交通建设过程中，沿线的基础设施配套要求和环境影响要求。

3.3.3 加强社会治理体系建设

在交通领域落实“打造共建共治共享的社会治理格局”的战略方针，进一步加强和创新社会治理，以人民为中心，充分了解公众诉求，加强人民的社会参与。拓宽人民在交通建设和运营服务过程中的参与途径，通过人性化的制度建设保障人民参与社会治理的权利和机会。以政府为主导，推动政社合作，激发社会力量参与交通规划、建设、运营的活力，借助于多种社会力量提升交通系统发展质量。发挥社会主体积极性，推动形成政府调节与社会治理良性互动的局面。实现交通发展成果社会共享。

4 结语

随着我国社会经济体制转型以及新科技成果不断冲击，居民生活模式正在且将持续产生多种变化，其活动空间、活动方式及对服务的需求都随之发生转变，引发越发多样、个性的出行需求，给交通发展提出了新的要求。交通发展过程中，在基础设施、运营服务及发展环境等多个层面都要进行相应提升，以适应新的出行需求，满足人民日益增长的美好生活需要。

参考文献

- [1] 张文宏. 生活价值观对生活方式的影响[J]. 天津社会科学, 1988(1): 46-46.
- [2] 廖小平. 改革开放以来我国价值观变迁的基本特征和主要原因[J]. 科学社会主义, 2006(1): 64-67.
- [3] 廖小平, 周泽宇. 价值观的分化探析——以改革开放以来中国社会为背景[J]. 北京大学学报(哲学社会科学版), 2013(3): 15-21.
- [4] 贺来. “道德共识”与现代社会的命运[J]. 哲学研究, 2001(5).

作者简介

- 刁晶晶, 女, 硕士, 北京交通发展研究院, 助理工程师。电子信箱: diaojingjing@bjtrc.org.cn
- 全永燊, 男, 教授级高级工程师, 原北京交通发展研究中心主任, 教授级高级工程师。
电子信箱: quanys@bjtrc.org.cn
- 程苑, 女, 硕士, 北京交通发展研究院, 工程师。电子信箱: chengy@bjtrc.org.cn
- 线凯, 男, 硕士, 北京交通发展研究院, 高级工程师。电子信箱: xiank@bjtrc.org.cn
- 王倩, 女, 硕士, 北京交通发展研究院, 工程师。电子信箱: wangq@bjtrc.org.cn