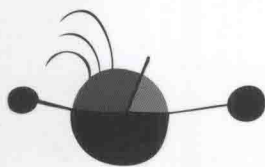


政治与社会哲学丛书 | 主编 李建华 左高山

磨难论

蒋美仕 商万里 夏德计 著



MONAN
LUN

湖南大学出版社

政治与社会哲学丛书
丛书主编 李建华 左高山

磨 难 论

蒋美仕 商万里 夏德计 著

湖南大学出版社

内 容 简 介

属于人生哲学、社会哲学范畴的《磨难论》共由六章内容有机组成。第一章磨难——存在、认知与价值：描绘了“生”“行”“存”“死”的人生磨难之“旅”，阐释了磨难的性质，论证了磨难是懦夫与勇士的分水岭。第二章和第三章磨难类型与元素：不仅揭示了“万物之灵”的人类的磨难、民族磨难、家庭磨难、个体磨难等四个层面的受体磨难类型，而且解析了组分磨难、过程磨难、“半边天”的磨难等其他磨难类型。第四章磨难种子：从“天命”“人命”“己命”等三个方面分析了磨难产生的根源。第五章降服磨难的“法宝”：从“诺亚方舟”说起、“用嘴咬住自己尾巴的蛇”“天行健，君子以自强不息”“知识就是力量”“没有规矩，不成方圆”等富含的人类特有智慧，阐释了人类层出不穷的降磨“法宝”。第六章冲破人生的冰河：从“去掉泥足”“艰难困苦，玉汝于成”两个方面，指出了人类必将战胜各种磨难险阻的信心、决心及希冀。

图书在版编目 (CIP) 数据

磨难论/蒋美仕, 商万里, 夏德计著. —长沙: 湖南大学出版社, 2015. 6

(政治与社会哲学丛书)

ISBN 978-7-5667-0880-9

I. ①磨… II. ①蒋… ②商… ③夏… III. ①人生哲学—通俗读物 IV. ①B821-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 147743 号

磨 难 论

MONANLUN

作 者: 蒋美仕 商万里 夏德计 著

责任编辑: 祝世英 责任印制: 陈 燕

印 装: 长沙利君漾印刷厂

开 本: 710×1000 16 开 印张: 12.75 字数: 249 千

版 次: 2015 年 10 月第 1 版 印次: 2015 年 10 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5667-0880-9/B·102

定 价: 38.00 元

出 版 人: 雷 鸣

出版发行: 湖南大学出版社

社 址: 湖南·长沙·岳麓山 邮 编: 410082

电 话: 0731-88822559(发行部), 88821174(编辑室), 88821006(出版部)

传 真: 0731-88649312(发行部), 88822264(总编室)

网 址: <http://www.hnupress.com>

电子邮箱: presszhusy@hnu.edu.cn

版权所有, 盗版必究

湖南大学版图书凡有印装差错, 请与发行部联系

政治与社会哲学丛书

学术委员会

主任：李建华
委员：陈一壮 丁瑞莲 冯周卓
高恒天 蒋美仕 吕锡琛
刘立夫 孙明湘 左高山

编委会

主任：左高山
委员：周谨平 雷良 阳建国
董山民 徐陶 高帆
谭忠诚 彭立静 米满月
杨俊 欧阳建平

序 言

哲学是时代精神的精华，是最高的智慧。它思常人之所不思，立凡夫之所不立，故有人云，哲学应该在远离“实在世界”的地方运作。西方认识论、逻辑学、形而上学多循此进路。但是，举凡哲学家，莫非凡人，哲学家与日常生活世界的关系，如鱼之与水，不可须臾离也。从哲学发展史而言，在苏格拉底、柏拉图、亚里士多德乃至康德的传统里，哲学家与现实世界的距离并非遥不可及；即使在维特根斯坦那里，哲学虽是由“语言游戏”汇流而成的大河，但“生活形式”正是“语言游戏”的河床；胡塞尔则直接指出，“生活世界”是包括科学在内的一切人类文化样式的意义之根源，欧洲科学与人性的危机，正植根于人们对“生活世界”的遗忘，因此，当代哲学应该回归“生活世界”，追寻生活的意义。

当代哲学，无论是伦理、政治，还是社会哲学，关注的焦点正是共同的人性和处理人类事务的普遍原则。罗尔斯、诺齐克、德沃金、柯恩诸公，致力于探寻潜藏于人类社会政治规则背后的普世原则、追索美德的普遍本质，乃是此一“面向生活世界”哲学路线的坚定实践者。然而，他们的主张预设了存在着可适用于不同社会类型的抽象原则，忽视了人类社会的历史传统与现实结构的差异，带有强烈的理想主义色彩，遭到了现实主义哲学家的激烈批评。哲学发展的这种曲折历程告诉我们，哲学家理应在理想主义与现实主义之间保持必要的张力，既要立足于时代潮头，又要关注社会发展的历史背景与现实语境，体悟时代之精神，反思人类之命运。

梁任公有言：“凡‘时代’非皆有‘思潮’；有思潮之时代，必

文化昂进之时代也。”弹指一挥间，21 世纪的头十年已经成为历史。在新的世纪里，“民族复兴”“大国崛起”“文化软实力”“核心价值观”等概念，滥觞于中华大地，成为时代的文化符号。我辈学人，聚焦于“政治与社会哲学”，自当深思其玄妙，力求“思”以成“潮”，为丰富我国哲学文化尽绵薄之力。“书不尽言，言不尽意”，我们既希冀丛书的出版能抛砖引玉，亦恳请学界先进不吝赐教，期待着中南哲学的进步，也憧憬着中国哲学的繁荣。

中南大学哲学系同仁 谨识
2014 年 12 月于岳麓山下

目次

第一章 磨难——存在、认知与价值

一、磨难之旅：“生死时空”	1
1. “生”之磨难	1
2. “行”之磨难	3
3. “存”之磨难	8
4. “死”之磨难	11
二、磨难认知：“盲人摸象”	12
1. 磨难的“说文解字”	12
2. 磨难的建设性特征	14
3. 磨难的破坏性特征	18
三、磨难价值：“成王败墓”	24
1. 从“阿拉丁的神灯”说起	25
2. 大力士神	27
3. 失乐园和复乐园	29
4. 真勇敢与假勇敢	31

第二章 磨难受体——从种群到个体

一、“万物之灵”磨难	35
1. 生命进化的磨难	36
2. “潘朵拉的盒子”式磨难	37
3. “毁灭性”磨难	39
4. “被放大”的危害	43
二、民族磨难	44
1. “最苦”民族的灾难	45
2. 华夏族的苦难	46
三、家庭磨难	47

1. 追求另一半的“苦”与“痛”	48
2. 清官最难断的“事务”	50
3. 天下最“苦”的心	52
四、社会个体磨难	53
1. “平凡者”的累	54
2. “非常人”的痛楚	55
第三章 磨难元素——构造机理	
一、组分磨难	65
1. 肉体磨难	65
2. 心灵磨难	69
二、过程磨难	78
1. “始势”磨难	79
2. “盛势”磨难	80
3. “颓势”磨难	81
三、“半边天”的磨难	81
1. 女性共有的磨难	83
2. 知名女性的磨难	85
第四章 磨难种子——因伴果随	
一、“天命”	90
1. 自然因素	90
2. 生理因素	90
二、“人命”	92
1. “罪感文化”	93
2. “1=磨难?”	95
3. “精神力量的另一面”	98
4. “心与心的距离”	100
5. 社会行为因	102
三、“己命”	103
1. “扪心自问”	103
2. “理性囚牢”	109
3. “一句话的代价”	111
4. “自讨苦吃”	112

第五章 磨难天敌——人类智慧

一、从“诺亚方舟”说起	114
1. “诺亚方舟”的传说	115
2. 人类奇迹	116
二、“用嘴咬住自己尾巴的蛇”	119
1. 心理修炼法	119
2. “英雄的热情”	131
三、“天行健，君子以自强不息”	135
1. “离经叛道者”的战斗	136
2. “蚂蚁与鸽子”	136
3. “辛德勒的名单”	139
4. “盲人提灯笼”	140
5. “人生的两条真理”	141
四、“知识就是力量”	142
1. “知识就是力量”	142
2. “运筹帷幄，决胜千里”	145
3. 自我解嘲法	147
五、“没有规矩，不成方圆”	148
1. “苹果落地”的启示	148
2. 社会规范体系降魔法	150

第六章 冲破人生的冰河

一、去掉泥足	156
1. 恺撒的“三 V”	157
2. 任凭北风吹	160
3. 骰子已经掷出去了	163
4. 铁锅和瓦罐	167
二、艰难困苦，玉汝于成	171
1. 以天文学家为鉴	171
2. 公牛的精神	175
3. 世上的盐	179
4. 秃头的武士	182

参考文献	187
------------	-----

后 记	190
-----------	-----

第一章 磨难——存在、认知与价值

无论界定与否，磨难都客观地存在着，从摇篮到坟墓的人生旅途上随时都可能遭遇到磨难，人生的磨难之旅就是在时空中生与死的竞速。对于磨难的认知如同“盲人摸象”：有人辩证地将其当作百味人生、幸福人生之反衬或映射，因“磨难是金”，故需倍加珍惜；也有人单一地将其看作是人生的全部悲伤、完全痛苦、纯粹折磨、无尽灾难，因“磨难是害”，故需刻意回避。有人将其当作多彩人生路上必不可少的前进动力，“不经历风雨，哪能见彩虹。”“不经受磨难，怎可得幸福？”也有人将其看作是悲哀人生路上避无可避的行进阻力，“磨难是折磨人类的困境”“磨难是人们前进的障碍”，如此等等。不同的认知决定了人们对待磨难两种完全相反的态度：一种是在正确了解和认识磨难基础上，积极、主动地适应并尽可能控制或消除磨难；另一种是错误认知磨难之后，消极地逃避磨难、被动地对付磨难甚至被磨难所压垮、压倒。这进而决定了磨难作用发挥的两种完全不同途径：在勇敢者、成功者那里，磨难既是磨砺自身意志品质、激发自身潜力并提升自身能力素质的“磨刀石”，也是成功大道上的“通行证”；相反，在懦弱、失败者那里，磨难既是成功的障碍，也是失败的借口，还是失败者的“墓志铭”。显然，该章关于磨难的存在论、认识论和价值论的讨论，构成了整个磨难论研究框架的概念基础与思想前提。

一、磨难之旅：“生死时空”

有人认为，人的脸型就是一个“苦”字，天生就该受尽各种苦难。想人之一生，在自己的哭声中临世，在亲人的哭声中辞世，中间百十年的生涯，无时无刻不在与艰难、困苦、疾病、灾祸打交道。以此观照人生，则人生不啻为一苦难的历程：孕育有苦，出行也有难；生存有苦，死亡还受难。

1. “生”之磨难

“生”之磨难，即人的生命孕育、诞生过程中胎儿和孕妇可能遭受的各种

生理与心理疾病、损伤、困难、痛苦、折磨之总称。人的出生，必须经历十月住胎，胎儿居住在窄小的胎盘内，犹如关在黑暗的地狱里，饱受挤压之苦；怀孕期间，母亲要经受种种磨难煎熬；婴儿初生之际，会出现种种险象；十月怀胎，胎儿的孕育成熟，其本身就是一个艰辛的历程。

首先，对母亲来说，胎儿孕育过程既有喜悦又是灾难。其中，稍不注意就可能引发以下种种磨难：尿频、腰酸背痛、胃口改变、腹部不适、乳房胀痛、恶心呕吐、阴道黏液增多、外阴瘙痒、孕期出血、情绪易变等。^①好不容易“十月怀胎”，盼来“一朝分娩”，还是危险重重。生孩子可能会给女人带来的5种危险是：羊水栓塞、胎盘早剥、产后出血、子宫破裂、先兆子痫（妊娠高血压综合征）。

其次，生命的孕育既是一个奇迹，也是一个历尽艰辛、充满惊险和苦难的复杂历程。现有研究成果表明：男女均健康且自然受孕条件下，男性一次性释放出的500万个精子相互竞争，一般最后只有1个且是生命力最强的精子才能成功地与1个卵子实现结合，由此孕育的是一胞胎；特殊情况下，2个、3个甚至4个精子成功与1个卵子结合，由此孕育的是同卵双胞胎、三胞胎和四胞胎，但其成功的概率分别是1/80、1/6400、1/512000。^②特别是当某一个或几个精子与卵子成功结合之后，失败的400多万个精子也随之迅速消逝。可见，一个受精卵的形成也是以牺牲数百万个精子的机会为代价的；而前述2~4胞胎的孕育概率，显然也是在明确500万个精子中至少有1个能成功与卵子结合的基础上得出的。

瑞典摄影师伦纳特·尼尔森（Lennart Nilsson）1965年发表在美国《生活》（Life）杂志上的胚胎发育照片显示，正常或健康的精子与卵子成功结合后即成为受精卵，5~6天后到达子宫并发育成胚囊；第8天开始着床于子宫内膜，并分裂发育成几百个细胞；第22天大脑开始部分发育，第24天是心脏，第35天嘴巴和鼻子等面部器官隐约可见，第40天胎盘和胚胎被流动着生命之血的脐带紧密相连，第42天奠定眼睛基础，第49天胚胎开始发育成人形，第70天（第10周）约3厘米长的胚胎进入胎儿阶段；……第36周，子宫紧包着胎儿即将分娩。^③显然，伦纳特·尼尔森照片所解释的是生命成功孕育和诞生的过程，这是生命奇迹的一个方面。然而，男性年龄及其精子数量与质量等

① 北京天伦医院：《北京天伦医院告诉您：怀孕后你会经历“磨难”》[EB/OL]，2009-10-10。
http://blog.39.net.

② Ryan：《关于“双胞胎”》[EB/OL]，boai1983贡献于2010-11-23。http://wenku.baidu.com.

③ 伦纳特·尼尔森（Lennart Nilsson）：《人的生命孕育过程图解》[EB/OL]，水仙1941贡献于2013-02-18。http://wenku.baidu.com.

生理心理健康状况，女性年龄及其卵子质量、输卵管与子宫等生理心理健康状况，以及其他各种自然与社会因素，都可能导致受孕失败；即便成功受孕，有时却会遭遇意外流产。如此等等，这是生命在孕育和降生过程中所遭受的另一面苦难——困苦、阻碍、危险、磨难、失败。其中，历经种种艰苦、困难、危险而成功孕育并降生的，恰恰彰显了生命的神圣、生命的伟大——生命本身就是奇迹。

此外，降世的新生儿也可能会经受巨大的风险和磨难考验。因为胎儿原本生活在一个温暖、舒适的子宫里，他们靠母体内温暖的羊水生长，母体通过胎盘供给胎儿所有的营养。在那个黑暗但安静、温暖的环境里，他们不受外界环境的干扰，渐渐长大。而突然有一天，成熟的胎儿被妈妈用力地抛出子宫，在妈妈的产道经受强烈且漫长的挤压后，新生的宝宝猝不及防地被带到一个陌生的环境。

还有，妈妈分娩过程中，污染的羊水可能会呛入新生宝宝的气道，还没有来得及呼吸到人世间的第一口空气，宝宝小小的娇柔的身体就被产房的接生人员用力地拍打，甚至将一根长长的管子插入气道，吸出吸入的羊水。对于柔弱的新生儿，这近似于一种“酷刑”，但它是用来救命的措施。宝宝出生后要面对一个明亮却干燥、寒冷、嘈杂的世界，一切都是那样陌生而恐怖，他需要很快地调整自己身体的功能来适应新的呼吸、新的环境、新的声音；他要自己呼吸，自己吸取营养，自己消化；他要逐渐熟悉身边所有的人；宝宝一出生就被强行穿上衣服，戴上帽子，用包被捆绑起来，他们柔弱的身体必然遭受到痛苦的限制和不适。对新生的宝宝来讲，这是一个艰难而必须适应的过程。如此说来，宝宝一出生就要经受磨难。

2. “行”之磨难

“行”之磨难，是指受不同历史时代的条件限制而导致人们出行、交通、运输整个过程中所遭受的种种艰辛、折磨、困难、痛苦之总称。其中既包括古代极为艰难困苦交通条件下人们为了生存、生活、发展而遭受的出行困难，也包括现代发达交通条件下，因道路设计失误、车辆激增和交通拥堵所带来的出行烦恼，以及因事故频发而导致财产损失、健康伤害甚至生命丧失的痛苦等。

首先，由于古代科学技术、经济和社会发展水平以及人们改造自然能力的极端低下，除了少数特权阶层利用牛车、马车作为交通工具出行以外，人们的出行绝大多数主要依赖于自己的双腿，因此其出行极为不便且限制了出行范围，并进一步影响人类的生存环境、生活质量与发展速度。唐代伟大诗人李白创作的《行路难》组诗即是一种生动鲜明的描述。

《行路难》其一写道：“金樽清酒斗十千，玉盘珍馐值万钱。停杯投箸不

能食，拔剑四顾心茫然。欲渡黄河冰塞川，将登太行雪满山。闲来垂钓碧溪上，忽复乘舟梦日边。行路难，行路难，多歧路，今安在？长风破浪会有时，直挂云帆济沧海。”^①

特别是在其创作的《蜀道难》^②中，“蜀道之难，难于上青天”竟然反复强调了三次之多。其中，蜀道开辟之难，突出一个“难”字；蜀道行走之难，突出一个“险”字；把自然环境与政治形势结合起来，隐喻国情的险恶，以引起人们的警惕，突出一个“恶”字。撇开政治因素不谈，为什么蜀道难？四川、重庆两地在三国时代隶属蜀国，北面大巴山，东面巫山，南面大凉山，西面雪山高原，把四川盆地围得个严严实实。陆路崎岖难行，水路险滩重重，自古以来对外交通都极为不便。古时候，长江可说是连接四川盆地稍微便利的通道，但长江流经四川东部形成了一系列峡谷，江底硬岩横亘，水流湍急不利航行；上游三峡之险，危崖千尺，河槽深陷，险滩错杂，礁石林立，水流起伏回转，航道弯曲狭窄，也是障碍重重，极有风险；南部又有乌江“天险”阻隔，两岸山势峭立，水势汹涌，多险滩，视为水上交通的畏途。盆地北部仅有栈道（在悬崖峭壁上铺成的木板路），人行其上，险象环生。西南高山深谷间以索桥相连，西北多高原雪山，更是茫然。

其次，现代宇宙飞船、飞机、轮船、火车、汽车、地铁等交通工具推陈出新，客运航线、高速铁路、高速公路、国道省道及乡村公路四通八达，似乎“蜀道难，难于上青天”已经成为历史，不存在“行难”的问题了。其实不然，交通工具的便利，交通网的发达，在给人们提供便利的同时，也给人们带来了交通堵塞、交通事故多发、交通事故死亡人数居高不下的灾难。根据出行是否利用交通工具以及利用何种交通工具，现代“行难”可以包括行人的“行难”与利用各类交通工具的“行难”。

其一，与古代及近代行人的出行困难相比，现代行人的出行困难已经迥然有别：除了极少数户外运动爱好者以外，其遭遇的已不再是“风餐露宿萧索徒步千山万水、顶风冒寒孤独行走冰天雪地”之苦境、难境，而是由众多无法预见、不可控制的突发交通事故和灾难所带来的伤害甚至死亡之险境、危境与绝境。根据《道路安全全球现状报告 2013》统计，全球每年死于道路交通事故的人数高达 124 万人，其中有 27 万人是行人，占到道路交通安全总死亡人数的 22%。2013 年 5 月 6 日，中国疾控中心副主任梁晓峰在主题为“行人安全”的“联合国第二届全球道路安全周”启动仪式上指出：“2010 年中国

① 刘焯：《唐诗选（上）》，大众文艺出版社 2003 年版，第 64 页。

② 刘焯：《唐诗选（上）》，大众文艺出版社 2003 年版，第 61 页。

死因监测系统数据显示：道路交通伤害是我国人群伤害致死的第一位原因，而行人已经占到其中 1/4。”^①

其二，各类交通工具运营过程中所导致的种种事故和灾难，是现代人遭遇出行磨难的主要表现形式。根据其适用空域或领域的不同，由此形成了陆路、水路及航空运输事故和灾难，特别是陆地道路交通事故已经成为置人于死地的重要杀手。据德国《图片报》2014 年 4 月 11 日报道，联合国的最新统计数据显示，全球每年因交通事故死亡的人数超过了 100 万。从各地区的情况来看，欧洲最为安全，而非洲的街头则最危险。统计显示，80% 以上导致死亡的交通事故都发生在相对贫困的国家，这些国家的人口总数占世界人口总数的 72%，但交通工具的数量却仅为世界的一半。^② 即便是在所有交通工具中发生事故概率最低的空难事故，2014 年总计三起空难事故中，接连两次落在马来西亚航空公司身上：马航 MH370 自 2014 年 3 月 8 日失联以来，机组成员 12 人、来自 15 个国家或地区的 227 名乘客（其中 2 名婴儿）以及整架飞机都不知所踪，迄今还是谜案；而载有 295 人（机组成员 15 人，乘客 280 人）的马航 MH170，于 2014 年 7 月 17 日晚被不明导弹击落于乌克兰东部，致使机毁人亡。

中国交通运输部综合规划司于 2014 年 5 月 13 日发布的《2013 年交通运输行业发展统计公报》显示，在铁路公路水路生产安全方面，2013 年全年发生特别重大、重大铁路交通事故 1 起，死亡失踪 10 人，铁路交通事故意外死亡人数 1336 人，比 2012 年下降 5.7%。全年全国共发生运输船舶水上交通事故 262 件，死亡失踪 265 人，沉船 142 艘，直接经济损失 3.84 亿元。全国各级海上搜救中心全年共组织、协调搜救行动 2164 次，出动、协调各类船艇 7507 艘次、飞机 386 架次；在我国搜救责任区遇险船舶 2129 艘，获救船舶 1748 艘，遇险人员 21379 名，成功搜救 20692 名，搜救成功率达 96.8%。公路水路交通运输建设领域全年共发生生产安全事故 56 起，死亡 89 人。其中，死亡 3~9 人的较大事故 5 起、死亡 17 人。死亡 10~29 人的重大事故 1 起、死亡 11 人。^③ 另据公安部交通管理局 2015 年 2 月 10 日公布的信息显示：2014 年全国交通事故多发、死亡人数集中于 10 个路段。国道 102 线、104 线、105 线、327 线以及甘肃省道营兰线、四川成都绕城高速等 10 个路段的通车里程

① 李木元：《行人占我国交通事故死亡人数 1/4》，《人民政协报》2013 年 5 月 8 日。

② 闫宇：《统计显示全世界每年因车祸死亡人数超过百万》[EB/OL]，国际在线，2014-04-13 08:56:10。http://gb.cri.cn.

③ 中国交通运输部综合规划司：《2013 年交通运输行业发展统计公报》[EB/OL]，2014-05-13。http://www.moc.gov.cn.

共计 153 千米，全年共发生交通事故 1203 起，造成 451 人死亡，平均每 10 千米发生 78 起、死亡 30 人。^①

此外，因各国经济与社会发展程度、文化管理制度以及人们的行为习惯等因素的特异性影响，导致各国在年交通事故数、致死率等方面也存在着显著差异。根据 2012 年各国和地区官方统计数据，腾讯今日话题栏目绘制了各国（地区）每 10 万人中交通事故死亡人数柱状图（图 1-1）^②。

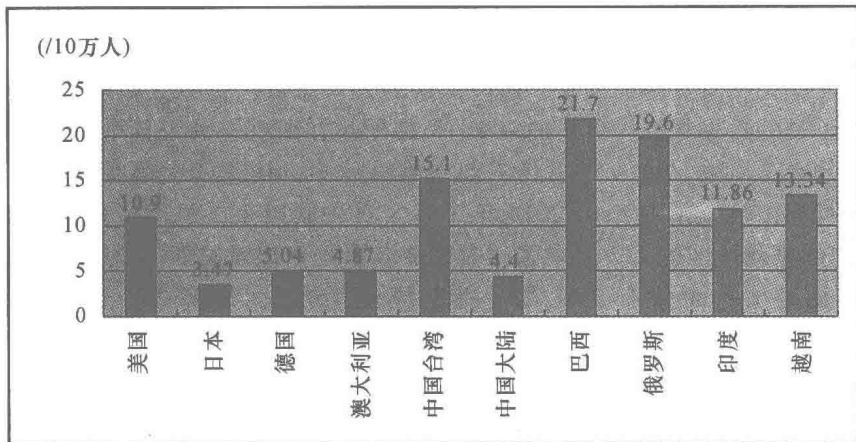


图 1-1 各国（地区）每 10 万人中交通事故死亡人数

如图 1-1 所示，因交通事故死亡人数：排名前 3 位（中国除外）的日本、澳大利亚、德国，每 10 万人中因交通事故死亡人数分别为 3.47 人、4.87 人、5.04 人；全球汽车保有量最大的美国为每 10 万人中有 10.90 人发生交通意外，印度、越南、中国台湾、俄罗斯每 10 万人中发生交通意外的人数分别高达 11.86 人、13.34 人、15.10 人、19.60 人；最高的巴西则达到了 21.70 人/10 万人。这说明，由各类交通事故和灾难所引发的出行困难，即便是发达国家也不可避免，更难以彻底消除，最多只能不同程度地减少或降低。有时即使是总体上减少了，而在某一方面却出现了大幅增长。例如，据《读卖新闻》消息，日本警察厅于 2014 年 1 月 6 日发布的报告显示，2013 年日本全国交通事故死亡人数为 4373 人，比上一年减少 38 人。另一方面，因老年人口增加和较高的致死率，导致老年人占交通事故死亡人数比例高达 52.7%，创自 1967

① 中国公安部交通管理局：《公安部交管局公布 2014 年度全国 10 大交通事故高危路段》[EB/OL]，2015-02-10。http://www.mps.gov.cn.

② 腾讯今日话题：《中国车祸死亡人数的不解之谜》[EB/OL]，2014-09-09 第 2911 期。http://view.news.qq.com.

年统计以来历史最高纪录。^①

最后,因道路设计失误、车辆激增等所导致的城市交通拥堵及其带来的出行烦恼与痛苦,已成为世界性城市交通难题,这也是当今众多的“城市病”^②之一。据阿姆斯特丹著名交通导航服务商 TomTom 《2014 年全球交通调查报告》显示,相关人员通过收集、分析全球各地逾 180 个城市的交通数据发现:全球各地的上班族每年平均有 8 天时间消耗在堵车上,这相当于每年在车里“度假”一整周;俄罗斯莫斯科(74%)、土耳其伊斯坦布尔(62%)、巴西里约热内卢(55%)、墨西哥墨西哥城(54%)、巴西圣保罗(46%)、意大利巴勒莫(39%)、波兰华沙(39%)、意大利罗马(37%)、美国洛杉矶(36%)、爱尔兰都柏林(35%)成为世界上排名前十的汽车“堵城”;TomTom 交通指数,是以乘用车在非高峰时段和高峰时段的行程时间进行比较计算得出,所有数据取决于基于 GPS 的实际测量结果,该指数主要针对高速公路和地方道路。^③ 尽管没有一个中国城市入围上述世界十大“堵城”,但据高德发布的《2014 年第二季度中国主要城市交通分析报告》显示:2014 年第二季度全国重点城市拥堵排名 TOP10 依次为上海、杭州、北京、重庆、深圳、广州、福州、沈阳、成都、济南,详细数据参见表 1-1;城市总体交通现状堪忧,省会城市、直辖市为拥堵重灾区;小长假前夕、通勤日的周一或周五拥堵情况最严重;快速路拥堵情况较地面道路严重;商圈拥堵情况多样,对城市交通影响较大;拥堵延时指数=交通拥堵通过的旅行时间/自由流通过的旅行时间,拥堵延时指数越高,表示拥堵越严重。该高德报告以互联网众包思路采集数据:将高德地图导航用户作为数据蓝本,以浮动车数据为佐证,最终形成了动态躲避拥堵城市出行方案。^④

① 郭桂玲:《日本老年人占交通事故死亡人数比例的 52% 创历史新高》[EB/OL],日本新华侨报网,2014-01-06 17:40:56。http://www.jnocnews.jp.

② 据互动百科,“城市病”是指人口过于向大城市集中而引发的一系列社会问题,表现在人口聚集、交通拥堵、环境污染、资源短缺、城市贫困等。http://www.baikē.com.

③ 刘少宇译:《全球十大“堵城”出炉:中国竟然落榜了!》[EB/OL],新浪财经,2014-07-17。http://finance.sina.com.cn.

④ 高德公司:《2014 年第二季度中国主要城市交通分析报告》[EB/OL],eNet 硅谷动力,2014-08-20。http://www.enet.com.cn.

表 1-1 2014 年第二季度中国十大城市拥堵指数

排名	城市	拥堵延时 指数	平均旅行长度 (千米)	平均旅行时间 (分钟)	平均延迟时间 (分钟)	平均速度 (千米/小时)
1	上海市	2.16	10.58	29.26	15.73	21.69
2	杭州市	2.10	9.11	27.58	14.47	19.81
3	北京市	2.09	11.39	31.56	16.44	21.66
4	重庆市	2.07	8.37	21.75	11.24	24.08
5	深圳市	2.05	10.92	26.69	13.67	24.54
6	广州市	2.02	11.33	26.31	13.30	25.83
7	福州市	1.98	7.60	23.94	11.88	19.05
8	沈阳市	1.94	7.84	25.13	12.17	18.71
9	成都市	1.93	13.63	30.98	14.96	26.40
10	济南市	1.91	15.91	32.91	15.64	29.00

3. “存”之磨难

有人认为，写好一个“人”只需两笔；做好一个人却要一生。“人”字像两条腿，撑着一截正直的脊梁，撑着一颗向上的头颅，昂然挺立于天地间；“人”字是相互依赖而存在的，那一撇一捺紧紧地靠在一起，密不可分，象征着人是需要相互帮助的；“人”字向下的两条线，似乎是延伸着的，昭示着人们迈动双脚踏实地向前走。“人”字只有两笔，一撇一捺，却不好写。从书法角度看，字的笔画越少，就越难写好；从社会学角度讲，“人”字这两笔，内涵丰富，哲理深邃，想写好更难。这两笔有一笔没有写好，便不能称之为真正和完整意义上的人生。^① 这从一个方面说明：做人难，生存难，“书写”一个辉煌的人生更难。而此处所谓的“存”之磨难，指的是不同时空条件与社会环境下，人类在生存与发展过程中整个身心所遭受的各种艰辛、折磨、困难、痛苦的总称。

首先，从不同时间条件来看，每一历史时期人们都有各不相同的“存”之磨难，即人类进化过程的每一时期，其生存发展的磨难之数量或多或少、规模或大或小、程度或深或浅、速度或快或慢、影响或重或轻，都客观存在着。在茹毛饮血、刀耕火种的原始蒙昧时期，人类的磨难主要体现在：以弱小的实

^① 阳光：《回复〈一个人为什么学坏很快，学好却很难〉》[EB/OL]，搜狗问问，2010-06-24。
http://wenwen.sogou.com.