

B 汽车社会蓝皮书[®]

LUE BOOK OF AUTO SOCIETY

· 权威机构 · 品牌图书 · 每年新版

中国汽车社会 发展报告 (2011)

ANNUAL REPORT ON DEVELOPMENT
OF AUTO SOCIETY IN CHINA (2011)

主 编 / 王俊秀



YZLI0890126210



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

2011
版



汽车社会蓝皮书

BLUE BOOK
OF AUTO SOCIETY

中国汽车社会发展报告 (2011)

主 编 / 王俊秀

ANNUAL REPORT ON DEVELOPMENT
OF AUTO SOCIETY IN CHINA (2011)



YZLI0890126210



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

中国汽车社会发展报告. 2011 / 王俊秀主编. —北京: 社会科学文献出版社, 2011. 11

(汽车社会蓝皮书)

ISBN 978-7-5097-2735-5

I. ①中… II. ①王… III. ①汽车工业-经济发展-研究报告-中国-2011 IV. ①F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 191994 号

汽车社会蓝皮书

中国汽车社会发展报告 (2011)

主 编 / 王俊秀

出 版 人 / 谢寿光

出 版 者 / 社会科学文献出版社

地 址 / 北京市西城区北三环中路甲 29 号院 3 号楼华龙大厦

邮政编码 / 100029

责任部门 / 皮书出版中心 (010) 59367127

电子信箱 / pishubu@ssap.cn

项目统筹 / 邓泳红

总 经 销 / 社会科学文献出版社发行部 (010) 59367081 59367089

读者服务 / 读者服务中心 (010) 59367028

责任编辑 / 高 启 任文武

责任校对 / 李海雄

责任印制 / 岳 阳

印 装 / 北京季峰印刷有限公司

开 本 / 787mm × 1092mm 1/16

版 次 / 2011 年 11 月第 1 版

印 次 / 2011 年 11 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5097-2735-5

定 价 / 59.00 元

印 张 / 22.5

字 数 / 387 千字

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社读者服务中心联系更换

▲ 版权所有 翻印必究

法律声明

“皮书系列”（含蓝皮书、绿皮书、黄皮书）为社会
科学文献出版社按年份出版的品牌图书。社会科学文献出版社拥有
该系列图书的专有出版权和网络传播权，其 LOGO () 与
“经济蓝皮书”、“社会蓝皮书”等皮书名称已在中华人民共和国工商
行政管理总局商标局登记注册，社会科学文献出版社合法拥有其商
标专用权，任何复制、模仿或以其他方式侵害 () 和“经济蓝皮书”、“社会蓝皮书”等皮书名称商
标专用权及其外观设计的行为均属于侵权行为，社会科学文献出版社
将采取法律手段追究其法律责任，维护合法权益。

欢迎社会各界人士对侵犯社会科学文献出版社上述权利的
违法行为进行举报。电话：010-59367121。

社会科学文献出版社

法律顾问：北京市大成律师事务所

梅赛德斯—奔驰战略支持

汽车社会蓝皮书编委会

主 编 王俊秀

顾 问 张小虞 中国汽车工程学会理事长

包月阳 国务院发展研究中心中国发展出版社社长

编 委 王俊秀 中国社会科学院社会学研究所副研究员

王 燕 戴姆勒东北亚投资有限公司及梅赛德斯 -
奔驰（中国）汽车销售有限公司公共关系
及媒体传播副总裁

王丰斌 新势整合传播机构副总裁

孔令斌 中国城市规划设计研究院副总工程师

肖明超 新生代市场机构副总经理

林晓珊 浙江师范大学法政学院副教授

罗 赤 中国城市规划设计研究院教授级规划师

夏德才 上海市公安局研究室副主任

《中国汽车社会发展报告（2011）》作者（以文章排列为序）

王俊秀 肖明超 施凤丹 程广宇 王舒蔓

孔令斌 黄良会 韩佩诗 何玉宏 谢逢春

郝忠娜 刘 欢 郑亚莉 林晓珊 夏德才

新势整合传播机构市场研究中心

主编简介

王俊秀 男，内蒙古呼和浩特市人。中国社会科学院研究生院发展社会学博士，中国社会科学院社会学研究所副研究员。2008~2009 年在美国加州大学洛杉矶分校社会学系做访问学者。主要研究领域：在社会心态研究领域，探索用社会心理学的理论和方法研究社会心态，其成果主要反映在《社会蓝皮书》和在国内学术期刊上发表的多篇有关社会心态方面的研究报告，是《社会心态蓝皮书》主编之一；在监控社会研究方面，出版了《监控社会与个人隐私》；在对风险社会的探索中，主要关注风险的社会认知及个人与社会视角下的风险防范方面的研究，完成了中国社会科学院国情调研重点课题“风险认知与风险行为策略——民众风险心态测量与调查”，主持 2010 年度国家社科基金项目“个人与社会关系视角下的公共风险规避与应对”；在对社会空间研究方面，关注城市化进程中实体空间变化下社会空间、心理空间的变化，探索实体空间、社会空间、心理空间综合视角下的空间建构。

摘 要

本书是中国社会科学院社会学研究所“汽车社会蓝皮书”课题组“中国汽车社会发展报告”的第一个年度报告。课题组成员包括中国社会科学院、中国城市规划设计研究院、清华大学、国家统计局统计科学研究所、中国科学技术发展战略研究院、上海市公安局、浙江师范大学、南京交通学院、北京工商大学、香港何黄交通顾问有限公司、澳门城市规划学会、北京新势整合传播机构、新生代市场监测机构的学者、研究人员、专业工作者。本年度报告从社会学、城市规划、交通管理、环境科学、经济学、消费与传播、汽车科技等学科角度进行跨学科研究，从不同层面反映中国汽车社会发展的现状和问题，并对汽车社会未来的发展进行探讨。课题组创立了“中国汽车社会发展指数”，通过问卷调查和统计资料相结合的方式获取定量数据，用这一评价系统对中国及各主要城市的汽车社会发展状况进行评价。本书还对汽车社会发展、汽车家庭分布、居民交通满意度、准车主消费倾向等内容进行了问卷调查和分析。本报告还对香港、澳门城市发展中应对汽车社会问题的经验作了介绍，也通过统计数据对美国汽车社会的基本状况作了介绍。

Abstract

This book is the first annual report on development of auto society in China, written by the research group of Auto Society Blue Book of Institute of Sociology, CASS. The researchers in the research group are from different institutes, universities and professional organizations. The annual reports are interdisciplinary research, the reports are from the views of sociology, urban planning, traffic management, environmental science, economics, consumption and marketing, automobile technology. The different aspects of auto society in China are researched, the status and the problems of development of auto society and the future auto of society are explored.

We establish the Index on Development of Auto Society, to evaluate the development of auto society in China and the major cities of China. We obtain quantitative data by questionnaires and statistical data.

There are some other survey research in this book. They are about development of auto society, auto family distribution, the traffic satisfaction, propensity to consume.

The urban development experiences to the automobiles in Hong Kong and Macau are introduced. As an auto society, the basic conditions of United States of America are presented by statistical data.

汽车社会：考察和探索 社会发展的新视角

(代前言)

王俊秀*

以往对于汽车的研究基本上是来自三个角度，一个角度是关注汽车本身，是有关汽车技术的发展；另一个角度稍微大一点，但也来自对于汽车的关注，是从经济的角度关注汽车业的发展，讨论的是汽车产业问题、汽车的消费问题，这是政府相关部门、汽车制造和商业服务企业关心的问题，也是汽车消费者关心的问题；再有一个角度是关注汽车的使用环境，也就是交通的角度，是汽车作为一种交通方式的效率问题。汽车作为一种交通工具，给城乡空间格局带来了改变，这个问题正越来越成为困扰中国许多城市的问题，交通问题在民众日常生活的“衣、食、住、行”中的分量越来越重，但仅从这三个角度来解决汽车所带来的问题是不够的，具有很大的局限性。汽车社会概念的提出是《中国汽车社会发展报告》希望从一个新的角度关注汽车问题，也就是不再单纯从上述的三个角度探讨汽车问题，不再局限于汽车技术、经济学、交通管理等学科的视角，而是从综合的、跨学科的角度，从社会学、心理学、环境科学、能源科学、法学、交通科学、城市科学、传播学、经济学、信息技术、文化和汽车技术等综合视角来重新审视社会必须面对的汽车问题，反思汽车对社会和人们生活的改变，规划未来的汽车发展路径，解决目前社会所面临的与汽车相关的能源、环境污染、交通安全、“城市病”等问题，也就是未来社会发展的的问题，其实，更准确地说是从社会发展的角度反思、探索汽车带来的流动性问题。

* 王俊秀，博士，副研究员，中国社会科学院社会学研究所。



什么是汽车社会？

常见的观点是以家庭拥有汽车的量来衡量是不是汽车社会，一个流行的说法认为20%以上的家庭拥有汽车就进入了汽车社会，这样中国一些城市如北京、广州等已经率先进入汽车社会的行列。

其实，以家庭汽车拥有比例来定义汽车社会是片面的，汽车社会实际是一种以汽车为人的主要移动方式构建的社会，人们生活的环境和空间都是为汽车而改变过的，美国是典型的汽车社会，其中，洛杉矶是最突出的汽车社会标本。

用城市规划的术语来说，汽车社会中城市的尺度是以汽车交通为主导的，体现的是汽车交通优先的原则。洛杉矶就是这样的城市，人们把美国称为汽车轮子上的国家，而在洛杉矶的说法是“洛杉矶没有人走路”。2008~2009年我在洛杉矶加州大学做访问学者，第一个周末我依照谷歌地图上获得的印象，向离我居住地“不远”的威尼斯海滩出发了，门前本有一条公共汽车的线路，但周末等公交车的间隔大约要半小时，那天正好遇到公交车途经的路线施工，这一站在这一时段被临时取消，我决定步行过去，结果走了近两个小时。以后，我不止一次去过那里，但都是开车去的，十分钟不到的路程让我深深地体会了洛杉矶的“尺度”，“不远”是使用汽车的尺度衡量的。居住的地方离洛杉矶加州大学校园不太远，因为校外居住的学生比较多，有几路公共汽车到校园，但要是去购物很不方便了。中国的学生喜欢到中国城买食品、蔬菜和水果或去中国餐馆解解馋，中国城的超市和国内差不多，蔬菜种类多，价格也便宜，但路途遥远，也没有公共汽车，只能靠搭熟人的车。刚去的时候没有车是去不了中国城的，我经常到一家墨西哥超市去买食品和蔬菜，先走几个街区去等公交车，到了超市附近再走几个街区，买了菜用一个大旅行袋背着原路返回，来回一趟要两个多小时，很不方便，所以每次尽量多买，背着一个沉重的包去乘公交，常常引来异样的目光。万圣节我想去感受一下他们的狂欢气氛，出发的时候是下午，辗转倒了几次车，花了好几个小时。由于万圣节游行实行交通管制，本该直接到的公交车要临时绕行，只好再步行很远去开展活动的那条街。最惨的是不等活动结束后就要想着找公交车返回，结果又走了很远的路，等了很久的车，很晚才回到住处，搞得疲惫不堪。总的来说，洛杉矶对于一个没有车的人来说，生活极其不方便。



洛杉矶的城市格局就是无限延伸的居住街区，很小的城市中心区，步行不到半个小时就可以穿过。绝大多数人住在城外，由独栋住宅、小庭院和宽马路组成的街区构成了无限延展的棋盘格局，从高空俯视就像是由马赛克拼贴而成的。所谓无限延伸是指：当你开着车不停地疾驶几个小时后，发现依然不变的格局而获得的那种体会。居住区间会有一些更宽的马路和区域的商业中心，在大学的附近有一些公寓建筑，楼层不高，两层或三层；少数几个商业中心有高一点的建筑，只有城市中心才有几幢隶属于银行等大机构的高层建筑。几条纵横交错的高速公路把洛杉矶的一些节点连接起来。尽管洛杉矶在美国属于汽车拥堵严重的城市，但主要体现在上下班高峰期的几条高速公路上。在这样一种城市布局下的居住区汽车出行极其方便，困扰中国城市的居住区停车难的问题几乎不存在，居住区家庭一般都有车库，院里还可以停一两辆车，门前的路边也可以停车，一般只要在每周一次规定的清扫时间挪开两小时就可以了。美国的汽车消费比国内便宜，新车价格低于国内不少，二手车更是便宜，两三千美元就可以买到车况不错的车。美国人买大件常用按揭，买新车也一样方便，也可以和汽车销售商签租赁合同，交一笔首付再按月交一定费用就可以开新车，甚至豪华车，合同期满人们再去租一辆新车，旧车归还车商，进入二手车流通渠道。学车的成本也很低，不需要去驾校。年轻人满16岁就可以通过考试获得驾驶执照，在洛杉矶一般是交20多美元通过交规考试后就可以约时间路考，有三次考试机会，如果三次考试均不过就重新缴费再考交规，约路考。通过交规考试后，初学者一般在家长陪同下在路上练习，自己觉得学会了就可以约时间考试，考试用自己的车，只要有驾照的人陪同下开车到车管部门，考官在简单考察你对仪表的熟悉程度后就上路考试，把规定的考试内容考完，没有大的错误，小的毛病在规定范围就可以通过考试。考试形式虽然简单但考官极其严格，我在国内有三四年驾龄，但考到第三次才过。我在国内有驾照，在通过了交规考试后，给我一个为期三个月的临时驾照，实际上是一张打印后加盖了公章的说明，和我的国内驾照同时使用，这个临时驾照到期可以再续，也可以参加三次考试得到正式驾照。汽车的交易、过户和牌照申请非常简单，收费也很低，汽车保险的费用也很低，这些内容换算成人民币低于国内。而且最主要的一项是油价低于国内。以美国人的收入和消费水准来看，购买和使用汽车并不是很大的负担，汽车成为人人用得起的工具，这就是美国车多的原因。在美国，汽车还有许多方便的地方，比如旅行。美国的高速公路



基本上都过了收费期，多数是免费的，因此，美国人在几百公里内开车是很平常的事情。美国的国家公园可以开车进去，而且是按车收费的，一般以七个人算，如果车里坐满了，摊到每个人身上的花费大约只合三美元左右，而且是一周内自由进出的。美国家庭喜欢开房车旅行、度假，公园有专门提供基本设施的宿营区，很方便。美国的租车业也很发达，特别是在机场附近，有免费的接驳车，可以网上预订，到时间提车就行。出租的车基本上是新车，也提供 GPS 导航设备，加上美国的街道、门牌号都非常规范，街道两边的门牌号码单双号排列，号码字体很大开车不用减速就看得一清二楚。高速公路边很方便就可以找到汽车旅馆，价格便宜、设施齐备。如果饿了路边就有快餐店，不用下车，一个窗口点餐，下一个窗口取餐。超市和商场的停车是免费的，我从来没遇到过没有车位的时候。还有一点很重要，洛杉矶的人开车很规范，自觉地遵守交通规则，没有国内开车的紧张感。有车以后，洛杉矶的生活立刻就非常方便了，你的活动半径立刻从几条有公交车的马路和几个街区扩大到了几百公里之内，甚至到几千公里之外去旅行。

汽车社会是怎样形成的？

那么，像洛杉矶这样以汽车为本的社会是如何形成的呢？罗伯特·福格尔森（Fogelson, R. M.）在他的那本《下城：1880~1950年间的兴衰》中提到：“私人汽车的数量从1900年的8000辆增长到1910年的50万辆，1920年达800万辆，1930年达2300万辆，那时平均每五人就有一辆汽车。汽车之城底特律平均每四人就有一辆汽车，巴尔的摩每三人就有一辆多，洛杉矶几乎每两个人就有一辆。”^①在1920年前后，许多美国人开始放弃习惯使用的公交系统开车进城，洛杉矶那个区域很小的下城区一下涌进去了25万辆汽车，大约有五分之二的人开车进城，到了40年代这个比例增加到了50%，可以想见，城市的交通会是多么拥堵。其实，在这之前交通拥堵已经成为美国城市非常严重的问题，从19世纪70年代开始，到90年代进一步恶化，当时美国城市的街道挤满了电车、四轮马

^① [美] 罗伯特·福格尔森：《下城：1880~1950年间的兴衰》，周尚意、志丞、吴莉萍译，上海人民出版社，2010，第321页。



车、二轮运货车等交通工具。美国人本以为速度更快的汽车可以改善城市交通的拥堵，结果发现，卡车、小汽车、电车与马车交会在一起的交通状况变得更加糟糕。从20世纪20年代，人们开始认为汽车的快速增长带来了交通问题，技术部门和政府部门提出禁止私人汽车进入城市中心区，但因为反对的人太多而难以实行。

当时的美国人想了很多办法解决交通拥堵问题，最后采取了制定严格的交通法规，以及修建分流车辆的高速公路等措施。对于不同的交通工具强制使用不同的道路，隔离机动车和行人；禁止随意停车，禁止行人为了抄近道穿行；制定了单行道，禁止在单行道逆行；设立行车、停车标志，继而出现用手动旗语指挥，直到演变为红绿灯信号；实行了车辆登记和驾驶员执照制度；天黑要开车灯；给予直行车辆优先权，减少转弯车辆造成的阻塞，甚至在一些路段禁止左转弯。这些措施起到了缓解交通拥堵，整治交通秩序的作用，但并没有从根本上改变美国城市的交通拥堵问题。他们采取的另外的方法就是修建道路，为需要穿过中心区到达城市另一端的车辆修建分流道路；修建人行道和步行天桥；修建高架公路避免平面交叉路口的拥挤。他们很快发现，修建道路的速度永远跟不上交通量的增长，新建的道路很快就会被汽车塞满，他们甚至发现，交通量的增长比人口增长的速度快两倍还不止，城市永远无法为所有的机动车提供足够的空间。这时，一些人认为城市的汽车已经达到饱和状态，开车进城的时间成本更高，开车者会放弃汽车改乘公共交通工具，他们认为电车是比汽车更有效的交通方式，一条电车道承载的乘客是三条机动车道的三倍多，一条地铁或高架铁路承载的乘客是三条机动车道的50倍，因此，他们提出改进交通系统比修建道路更明智。现在看来，他们当时认识到这一点是比较早的，他们在1926年提出了以上观点，如果他们的观点被采纳的话，之后的美国城市可能是另一种状况。但当时以汽车制造商为核心的利益集团，包括汽车销售商、供应商、钢铁、橡胶、石油、道路承包商、各级汽车协会形成了强大的修建高速公路游说团，高速公路规划者、工程师也支持他们，为他们提供研究支持，地方和联邦官员也认为这是改变“二战”后经济萧条的重要机会。高速公路被宣传得很有诱惑力，是“交通自由地流动”，“（有了高速公路）任何一位驾车者在穿越城市时再没有理由减速，就像飞机飞越城市而无需减速一样”，“交通拥堵的日子一去不复返了”，“宽阔的高速公路，它一直延伸到城市入口”，“高速公路能让城市挽救或阻止商业的离散化



和下城地产的贬值”，这些宣传打动了不同行业和立场的人。^①“在高速公路游说团、城市官员和下城商业利益群体的压力下，州政府和联邦政府很不情愿地放弃了他们长期所坚持的城市公路是地方责任的立场。州政府开始将城市高速公路改为州高速公路，并划定专用资金来修建。这些资金大部分来自汽油税。联邦政府曾长期为乡村公路提供资金，也开始补贴高速公路。起初对城市高速公路的补贴是作为罗斯福新政计划的一部分，后来是作为国防的一部分。而且国会举行了听证会，导致了全美国州际和防卫高速公路系统的产生。这个系统包括了大部分到那时为止没有修建的城市高速路。”^②之后，美国发达的高速公路网逐渐形成，而且他们拆除了原有的高架铁路，汽车成为主要的交通方式。

但是，高速公路带来了更多的汽车，停车成为更加突出的交通拥堵问题。其实，停车难是随着汽车出现而出现的。人们把车停在街道上，三分之一甚至一半的街道被用来停车，路边的空间并排停着车，驾驶员为了寻找车位需要在中心区行驶10~15分钟。之后，围绕着禁止停车的争论就没有停息过。20世纪30年代，一些城市出现了我们现在熟悉的停车计时收费器，随后向全国推展开来，使得当时的停车难题得到了缓解。停车禁令和计时收费使得交通拥堵得到了改善，但也使得一些人感到进城不方便。为了拯救中央商务区的离散化、空心化，商家决定增加停车设施。30年代早期一些城市开始增加街外的停车场所，到1938年洛杉矶有了900多个街外停车设施，65000个车位。但是，这些都无法满足所有汽车的停车需求，当时有人说，停一辆车相当于安置一名办公人员，如果每个在20层高的办公楼工作的工作人员都开车上班，他们工作的时候就需要20层高的车库，也就是说中央商务区要建立完全由车库组成的另一个商务区^③，显然这是不可能实现的。停车难和快速通达到中央商务区并未给商务区带来繁荣，快速通达的结果反而使得商务区的重要性下降，洛杉矶形成了无限蔓延的多中心态势，加上洛杉矶的有轨电车系统被福特收购后拆除，空间的扩散和高速公路网格化联

① [美] 罗伯特·福格尔森：《下城：1880~1950年间的兴衰》，周尚意、志丞、吴莉萍译，上海人民出版社，2010，第344~345页。

② [美] 罗伯特·福格尔森：《下城：1880~1950年间的兴衰》，周尚意、志丞、吴莉萍译，上海人民出版社，2010，第348~349页。

③ [美] 罗伯特·福格尔森：《下城：1880~1950年间的兴衰》，周尚意、志丞、吴莉萍译，上海人民出版社，2010，第381~382页。



结进一步巩固了它独特的汽车社会形态。

洛杉矶被著名城市研究学者、地理学家苏贾称为后现代城市，汽车和高速公路系统是正在变化中的洛杉矶的地理的核心，这个城市的特点被形容为车托邦（autopia），正如雅各布所说，“整个高速公路系统成一个汇总之地，一种连贯的心态，一种完整的生活方式……高速公路是洛杉矶人的大部分生活进行的地方”，苏贾说，洛杉矶“出现了新的社会断裂、分割和极化模式”，是“一种越来越以车为中心的城市”。^①

著名的城市学家刘易斯·芒德福指出汽车社会的问题在于，“不是规划汽车和公路以适应我们的生活，而是人们迅速规划自己的生活以适应汽车”。^②

汽车给我们带来了什么？

一位社会学家批评学者们对于汽车之于社会的影响熟视无睹，在 20 世纪人类生产了 10 亿辆汽车，现在还有超过 5 亿辆汽车在全球行驶，预计 2015 年会翻番，社会学家对这种巨大的影响却关注甚少。“社会科学总体上一直忽视汽车及其对社会生活产生的令人生畏的影响。工业社会学、消费行为分析和城市研究本应是验证汽车的社会影响的三大‘学科’，但是，工业社会学几乎没有研究过汽车的大规模生产如何剧烈地改变社会生活，未能看到‘福特模式’生产出的数目庞大的汽车随着其所有权变成‘民主的’和‘普遍的’而冲击了社会生活模式，尤以美国为甚。对汽车的使用价值如何生成非凡的流动方式、如何生成运动中休息的新生活方式，以及如何推动了汽车文化的发展，消费学也没有做过很多的研究。消费分析关注的主要问题是符号价值，探讨广义上的汽车拥有者或特定品牌的拥有者会不会提高人们的社会地位。汽车的消费卖点仍然停留在它是一个移动的房子。”“社会学创始人在现代城市中首先注意到城市空间的收缩、交易的密集以及构成现代性的‘社会距离’的压倒性影响。事实上，城市研究只是注意到社会空间中的步行行为，特别是城市里的浪荡或‘漫游’活动，似乎汽

① 米米·谢勒尔、约翰·厄里：《城市与汽车》，载于汪民安、陈永国、马海良主编《城市文化读本》，北京大学出版社，2008，第 223～224 页。

② 〔美〕罗伯特·福格尔森：《下城：1880～1950 年间的兴衰》，周尚意、志丞、吴莉萍译，上海人民出版社，2010，第 393 页。



车的运动、噪声、气味、视觉侵犯和环境危害对于解密城市生活本质无足轻重。很多城市分析家对此问题确实持相当冷漠的态度，他们很少关注进入、穿行和穿越城市的移动形式。”“总体而言，汽车要么被视为一种中性的、使必然出现的社会生活模式成为可能的科技，要么是一个破坏早期城市生活模式的恶棍。城市研究者没有考虑汽车如何重构了城市生活，通过汽车化的时空提供了全然不同的居住、出行和社交方式，而这正是我们要考虑的课题。我们认为移动化与城市化一样，是现代化的组成部分，西方的市民社会是‘自移性’社会，而自移性应该通过六个相互关联的成分来考察，正是这些成分的独特组合产生了全球绝大多数社会的‘具体的自移性统治’。”^① 这里“自移性”的六个方面包括：第一，汽车行业成为资本主义生产的典范，并因此创造了现代资本主义的典型特征，也就是说，在一百多年的汽车历史中涌现出了福特、通用、劳斯莱斯、奔驰、丰田、大众等先进的工业领域、偶像级公司和生产了无数经典的优秀产品，并在这个产业中诞生了诸如福特主义、后福特主义、丰田管理等西方资本主义发展本质和核心观念。第二，无论西方还是中国当下，汽车都是继住房之后主要的个人消费项目，这种消费除了在消费中获得的商品的使用价值外，汽车具有超越一切商品的商品性，包含了这类商品背后所代表的符号意义、价值体现，诸如速度、激情、家庭、安全、成功、自由、男子气概、叛逆、动感、活力、财富、时尚等；美国人心中著名的“美国梦”就包含了房子、车子和工作，汽车又具有房子不具备的自移性，是可以移动的房子，况且还有房车，汽车还是奢侈品、高科技产品、时尚产品、收藏品、使用工具、运动方式，总之，汽车连接了人们所有的生活，也引发了大量的汽车盗窃、超速、酒后驾车、飙车等违法犯罪行为。第三，由汽车延伸出不同的产业链条以及与其他产业之间具有技术和社会联系的超强机器综合体，包括汽车零配件、石油冶炼和配送、修路养护、汽车旅馆、路边服务区、汽车销售和修理店、郊区化住宅建设、广告和营销、城市设计和规划等。第四，成为一种具有最强自由度，占有压倒性地位的、私人移动方式，制约和统辖其他移动形式，如行走、骑自行车、乘火车出行等，改变和限制人们对工作、家庭生活、休闲娱乐的安排。第五，成为一种统治性的文化，强行定义美好生

① 米米·谢勒尔、约翰·厄里：《城市与汽车》，见汪民安、陈永国、马海良主编《城市文化读本》，北京大学出版社，2008，第208～209页。