

# 情景分析对交通运输的积极和消极作用\* ——从欧洲1970年代以来的发展预测2050年

The Didactical Function of Bright and Horror Scenarios, 1970-2050 Case Study: Scenarios for the European Transport Industry

Hans-Liudger Dienel[德国], Robin Kellermann[德国], Massimo Moraglio[德国]

**摘要** 对未来不同的前景预期会产生不同的暗示和激励,即便预期的提出者并非有意为之。通过分析自20世纪60年代末期以来对欧洲交通规划及交通运输业的积极预期和消极预期,讨论了这些预期的作用机制。以预言的自我实现效果为视角,人们可以发现消极预期不知不觉地阻止了这种情况的发生。20世纪60至80年代欧洲运输业的例子分析证实了上述情况。对交通领域中历史上和现在的消极预期的广泛分析清楚地表明,这些预期如何预示了一条条“不宜前行(No-go)”的路径,而积极预期则确实促进了一些“大胆可行(Go-go)”的措施。当传播针对的是更广泛的受众而不是客户、利益相关者的时候,这种预期的影响作为一种政策工具就显得尤为突出。影响城市规划未来的前景设想应该混合使用“大胆可行”的主调和“不宜前行”的警示。有时候预期的社会传播效应会非常强烈,以至于损害预期的科学精确性。但是无论如何,这些预期的背景必须由预期的提出者和公众一起讨论。

**Abstract** Scenarios have a didactical impact and motivation, even when it is not the aim of their authors. The article discusses these motivations and functions by analysing dark and bright scenarios for European transport planning and European transport industry since the late 1960s. With the perspective of the self-fulfilling prophecy effect, one can argue that dark scenarios implicitly lead to activities to avoid their realisation. The example of the European transport industry in the period 1960s-1980s – largely described in this essay – confirms the above. A broad analysis of historical and present dark scenarios in the field of transport clearly shows how they indicated “no-go” paths, while the “bright” scenarios did offer “go-go” perspectives. This didactic impact of scenarios as a policy instrument was especially strong when dissemination targeted a wider audience, beyond the client and the stakeholders. Influential scenarios for the future of urban planning should mix “Go Go”-Leitmotifs with “No Go” warnings. Sometimes the didactical intention is so strong that it harms the scientific rigidity of the scenario. In any case, the didactical background of scenarios have to be discussed both by the authors and the audience.

**关键词** 交通运输业 | 情景分析 | 欧盟

**Keywords** European transport industry | Scenarios analyse | European Union

文章编号 1673-8985 (2018) 02-0005-06 中图分类号 TU981 文献标志码 A

## 作者简介

**Hans-Liudger Dienel**

德国柏林工业大学教育学院 研究院院长,教授  
奈克瑟斯(Nexus)合作管理研究所 常务董事

**Massimo Moraglio**

意大利托里诺大学城市规划史 博士  
德国柏林科技大学 高级研究员,客座教授

**Robin Kellermann**

德国柏林工业大学 助理研究员

## 0 引言

对未来前景的研究(Foresight study)在过去10年间发生了许多变化。如今没有人想要“预知未来”。任何人类社会结构的复杂性和无数可以塑造未来轨迹的外部因素,都让预知未来这一想法显得鲁莽而轻率。无法预言的人(或事物)也进一步削弱了我们描

绘未来的能力。

换言之,未来必须被理解成无数的机会,它不受技术的或政治的铁律所支配。这就把关于未来的指挥棒交还给了社会及其物理环境,同时技术和科学研究者作用降低了,这也可以归咎于科学家和专家们的创造力匮乏以及他们社会信仰的崩溃<sup>[1]</sup>。但事实上,这不但没

\*基金项目:本项目得到“欧洲联盟第七框架计划”(FP7/2007—2013)的资助(编号314753)。

有减弱反而增加了预知未来的需要,因为它表明了这些要素之间是多么的错综复杂。与此同时,前景研究的最终目标也发生了变化。现在前景研究不再提出一个固定的场景,而是要详察现有的影响因素,衡量它们的重要性,并提供这些因素如何长期互动的线索<sup>[2]</sup>。因此前景研究的目标是组织可获得的最佳信息和知识,把它们放到未来的时间维度中,最后在不断发展的事物轨迹和未来的多种可能性(数量不断下降)中展示这些要素。

这就意味着需要让预测和设想具有实际影响力而非进行偶然预测。越来越多的文献分析认为需要更好地调整预测,并使之与政策制定者的日常工作相适应<sup>[1,3]</sup>。这些文献分析启发了我们进一步塑造未来研究成果的必要性,使它们能够正确处理信息,变得令人信服,引发适当辩论,让政策制定者参与其中并采取相应行动。正如哈珀<sup>[2]</sup>指出的那样,前景研究能够给我们提供两个方面的启发:

“在与政策有关的预测中,人们可以区分出两种主要形式。第一种是对政策的预测,与其咨询和战略职能有关,可以用于在任何领域中制定政策或在多个领域中制定‘联合’政策。第二种形式与预测的工具属性有关,这时预测的作用是在研究领域和/或创新政策领域里实施预算、结构或文化转变的手段。……总之,在第一种形式中,预测的主要好处是战略性的,而在第二种形式中,预测的主要好处则与提高政策工具的有效性有关。”

因此,预测的有效性被假设为与政策制定者“听到”预测的困难程度具有相关性<sup>[1]</sup>,而关于前景研究与其形成后续行动的能力<sup>[3]</sup>之间的差距引发了更大的讨论。换言之,这种影响有关未来的辩论的能力是一个成功预测的关键因素。

基于此,本文仔细研究了消极预期,例如对未来的负面评价,甚至是反乌托邦的预期。消极预期的叙述通常阐述社会中已经存在的不利因素,或者拾取这些因素的“微弱信号”,并将其极端化,从而向公众说明其趋势的必然性。需要指出的是,消极预期在某些问题上

能够发挥警示公众的积极作用,从而动员社会力量,正确地采取行动来应对这种负面的未来预期。换言之,关于负面预期和未来威胁的讨论一旦开始,消极预期就会充当一条“不宜前行”的道路,从而激活积极的行动。上述情况说明这些消极预期具有强大的教学功能,作为动员工具具有着非常好的表现。

从更广泛的角度看,本文试图论述前景研究与其在政策层面上的影响之间的关系。根据以往经验的分析表明,负面评估或消极预期是非常有用的工具,它们会被决策者仔细阅读、深化和衡量。更重要的是,消极预期发布之后所引发的讨论将迫使决策者对这种情况做出反应。在本文中,我们还分析了所讨论的消极预期中哪些是政治、社会或文化场景。这是为了更好地理解为什么消极预期不会成为自我实现的预言;相反,它们成为了促进反向行动的强大工具。

为了支持这一说法,我们调查了1960—1980年期间关于欧洲交通运输业未来的预期,这些预期以消极预期为主,设想在这一领域中欧洲的领导地位即将结束,转而青睐其他国际竞争对手。20世纪60年代至80年代的那些预期解决了政治和经济议程中已经存在的问题,但是它们描绘出了一个负面的未来,并且在许多情况下,出现这种消极趋势是理所当然的,因此没有给出解决方案或需要采取的行动。

尽管很多专家讨论认为这些消极预期所描绘的场景是不可避免的,但它们最终都没有兑现,或者只有极少部分兑现了。我们认为,消极预期的教学功能不是偶然发生的。为了达到目标,例如对抗消极的未来,消极预期需要有一系列特征。因此,本文也仔细研究了消极预期中所嵌入的社会和经济环境。

最后,本文作者致力于欧洲交通运输业未来发展的研究,因此本文还调查了作者主持的2012—2015年研究项目。这一当代研究呈现了一系列消极和积极预期,希望达到两个目的:一是提醒利益相关者和公众舆论关于该行业严重衰退的风险;二是提出可能的

退出策略。

## 1 欧盟交通运输行业1960年代至1980年代的例子

欧洲交通运输业如今已在全球占据领先地位。该行业占据了欧洲出口业务的很大一部分,同时欧洲品牌已经取得国际地位并且进入了全球市场,包括新兴经济体。但对其他行业来说,情况并非完全如此,例如欧洲海运业的地位在细分领域中逐渐下降。然而欧洲铁路设备部门的作用无疑在全球是占主导的,空中巴士(Airbus)也处于强势地位,汽车行业中欧洲原始设备制造商(OEM)正在覆盖全球。

针对这种现状,我们应该注意到,在过去的50年里,欧洲交通运输行业需要面对数个威胁期和外部竞争压力。对本文来说,其中有两个时期似乎非常具有吸引力,这两个时期都出现了令人担忧的负面预期和评估,提出欧洲交通运输业即将终结的预言。这两个时期是:

(1) 美国威胁时期。1967年,法国记者让-雅克·塞尔旺·施莱伯(Jean-Jacques Servan-Schreiber)出版了《美国的挑战》一书(很快被译成15种语言)。他认为,如果欧洲工业不能合并并且欧洲不能团结,则将败于美国规模经济的优势。

(2) 日本威胁时期。20世纪80年代,美国和欧洲的汽车市场首次被日本汽车所淹没。与此同时,韩国造船业战胜了美国和欧洲的许多竞争对手。美国工业(几年后欧洲工业也会如此)开始欣赏日本的汽车质量和精益生产组织,并且担心自己会消失。

## 2 关于“美国威胁”的消极预期

20世纪60年代,西欧正在经历从跨大西洋和国家为主转向欧洲内部视角的逐步调整。在美国于重建和改变饱受战争蹂躏的欧洲中发挥重要作用之后,已建立的横跨大西洋的军事、货币和经济证券体系在欧洲的政治和公共领域内不断受到质疑<sup>[4]</sup>。当时的口号是抵抗美国,并与之竞争。考虑到当代不平等

的工业条件和肯尼迪 (Kennedy) 为数不多的欧洲梦想继任者约翰逊 (Johnson) 和尼克松 (Nixon), 越来越多的利益相关者在日益增多的公众和政治辩论的支持下表示, 欧洲正在成为美国的附庸。这些疑虑以“美国挑战”或“美国威胁”等广泛概念表达出来, 并引发了许多关于20世纪60年代和70年代早期的政治和公共辩论。一些报道、小册子和书籍均表达了对美国经济和文化 (程度较小) 优势的恐惧和暗含的敬意。据主流经济学讨论, 美国工业部门的制胜因素是其规模经济。

1967年, 法国记者让·雅克·塞尔旺·施莱伯在其里程碑之作《美国的挑战》中突出强调了欧洲的主要弱点和未来面临的挑战。这本书仅在法国就销售了60多万册, 它热情宣传了许多欧洲经济学家和政治学家在20世纪60年代已经讨论过的内容。他把美国工业现状称为“美国巨人”, 令人信服地指出, “是美国巨型企业而非中型企业, 在渗透欧洲市场方面起着主要作用”<sup>[5]</sup>。

面对工业和交通运输业的未来以及其他令人担忧和负面的评估<sup>[6]</sup>, 关于这个问题如何进行广泛讨论并最终提炼出一系列行动来阻止这一趋势是值得注意的。1969年在海牙举行的首次欧洲经济共同体首脑会议 (EEC Summit)、1971年达沃斯欧洲管理论坛 (Davos European Management Forum) 和1972年维尔纳计划 (Werner Plan)<sup>[7-9]</sup>都可以作为政策和决策领域抵抗消极未来的直接成果。

除此之外, 我们可以得知, 如果欧洲面临存在主义危机, 威胁到其强大全球力量的自我认知, 那么各国可以更快地克服排他性的国家视角。对于欧洲共同体来说, 在做共同决策时, 外在动机可能会比国家内部的说服力更加强大。此外, 我们可以了解到的最后一点是, 像1960年代《美国的挑战》这样消极预期的警示可能比政治上的“坚持到底就是胜利”(仅为动机的口号) 更加卓有成效。在这方面, 塞尔旺·施莱伯所做的贡献可能不仅仅是象征性的而是具有决定性的推动力, 去

加强对于已经开始的欧洲统一进程以及在技术、运输和基础设施方面富有竞争力的项目的政治意愿。

### 3 关于“日本威胁”的消极预期

20世纪60年代, 日本通过对关键产业和未来产业进行严格的政府规划以及采取高效的生产模式, 其经济实现了高达14%的增长率。亚洲国家当时正在经历能够最终挑战美国和欧洲的巨大经济增长, 比大多数专家预料的要快得多。日本提供了高质量、可靠性强、不断改进的资本密集型产品, 并且产品成本低廉得令人咋舌, 其令人瞩目的出口率威胁到了国外市场及其贸易平衡。与美国威胁相比, 即将出现的日本威胁的“微弱信号”似乎被20世纪60年代的西欧低估了。“从1969年到1977年, 日本对欧洲的出口增长了620%, 从14亿美元增加到87亿美元。”<sup>[10]</sup>

简言之, 20世纪70年代末期日本的出口和经济表现如此卓著, 使得交通运输专家们确信欧洲在2000年会沦为日本的殖民地, 因为日本的关键技术远远领先于欧洲。欧洲 (还有北美) 汽车公司相信, 他们必须从根本上改变生产文化, 才能坚持下去并且战胜日本 (还有后来的韩国) 的竞争<sup>[11]</sup>。

在赫德伯格 (Hedberg) 的“日本挑战”<sup>[12]</sup>或卡恩 (Kahn) 的“日本新兴超级大国”<sup>[13]</sup>等众多预言中, 欧洲的未来受到不确定性和略带悲观的调子的影响, 原因是日本的经济增长率预计会持续到20世纪80年代, 同时也受卡恩关于日本将于2000年领先世界的预期影响。起初, 欧洲关于日本威胁的言论被文化怀疑论和低估东京的趋势所主导, 伴随着对于处在上升期的竞争对手的钦佩。1990年麻省理工学院一个里程碑式的研究“改变了世界的机器”<sup>[11]</sup>, 最终发明了集合名词“精益生产 (Lean production)”, 它总结了日本经历的新的工业现状。此外, 这意味着一个必然的、不可避免的新生产系统<sup>[14]</sup>的到来, 它是灵活的, 以客户为导向的, 比以往任何时候都更有效率。

正如20世纪70年代初期的美国挑战那样, 日本威胁一方面 (让欧洲各国) 从根本上调整和适应了日本的“精益生产”理念, 另一方面促进欧洲一体化进入1992年的单一市场。然而, 欧洲的问题和困境是“似乎没人知道如何应对日本的挑战”<sup>[15]</sup>。

由于日本威胁导致了工业的进一步国际化并革新了生产与质量要素, 政治领域再次引发了欧洲“群聚效应”, 这也是为了克服20世纪80年代“欧洲怀疑主义”导致的萧条。由于担心失去欧洲的“工业产业”, 相关行业的高层管理人员和政策制定者不得不向其主要竞争对手学习, 并促成全球一体化, 这成为时至今日欧洲在新兴市场取得进一步成功的先决条件。换言之, 他们意图逐渐使欧洲的工业基础多元化, 并从原来的规模经济转向学习和 (国际) 合作经济。

对这一新挑战的回应是多样化的。正如萨赫瓦尔德 (Sachwald) 准确指出的那样, 首先出现的是防御性和 (新) 保护主义政策, “这个术语本身就是新保护主义的典型代表, 因为它实际上是各种形式的数量限制的委婉说法”<sup>[16]</sup>, 其中涵盖了进口限制、许可证争夺、非关税贸易壁垒<sup>[17]</sup>, 以及一种令人不快的且某些时候是种族主义的指责和诽谤<sup>[18]</sup>。接着是整个欧洲层面的一系列政策回应, 最终导致了1992年的“单一市场 (The Single Market)”行动。鉴于当时的情况, “一个共同的外部政策和更开放的市场是汽车行业单一市场最重要的预期后果”<sup>[16]</sup>。因此, 日本威胁——如同20年前的美国威胁——与欧共同体成员国于1992年达成的里程碑具有很强的相关性, 他们比以往任何时候都能促进更加密切的合作和统一。从这个意义上说, 莱曼 (Lehmann) 认为, “为了振兴工业、再次实现工业化并且重新获得全球竞争力, 单一市场的创建就是解决方案”<sup>[19]</sup>。由于运作良好和值得信任的国内市场可以成为共同创新、提高质量和获得经济成功的先决条件, 因此欧共体的目标是建立一个不断扩大的欧洲单一市场。竞争、技术和研发合作是“恢复经济活

力和国际竞争力的首要目标”<sup>[15]</sup>。

总之，因为日本更低的生产成本和更高的产品质量而让欧洲工业产生了对自身的担忧，从而推动了欧洲单一市场这一彻底的体系革命。这提醒欧洲人“需要更充分地协调他们的经济、政治和安全利益”。因此，日本威胁“最终对欧洲一体化进程产生了积极的间接影响”<sup>[17]</sup>。

#### 4 为当今欧洲交通运输业提出新的消极预期

在交通运输领域，历来消极预期的成功暗示了我们今天需要对欧洲交通运输业的未来提出新的消极预期。

“RACE2050”是由欧盟委员会于2012—2015年资助的一个研究联盟及其所承担的项目，其目标是调查截至2050年欧洲交通运输业的竞争力。该项目集中了6个欧洲研究中心，并由本文作者负责协调。该项目的出发点是以反思的方式研究至2050年的未来40年，其中考虑了前景研究在多层次利益相关者中的影响，涉及的对象通常在全球范围内运作，远远超出欧洲大陆。

基于大约100份文件的调查，提出了欧洲品牌急剧下降的预言，与过去几十年的大部分消极预期类似。但这也提供了一个创新性的观点。如上所述，20世纪60年代至80年代欧洲交通运输行业面对的威胁和消极预期转化为了许多成功故事：那么昨天的忧虑是否会成为今天成功的因素？该项目相信如此，换言之，消极预期促使行业领导者和决策者提高竞争力并改变商业模式。在这些历史检验的帮助下，该项目的目标是对已经出现的前景预期进行扎实和仔细的分析，利用这些成果为“RACE2050”的预期制定过程提供信息，并为加强2030年及以后的欧洲交通运输业的全球地位提供战略措施<sup>[20]</sup>。

最终报告——其中包括项目对2030年和2050年的预期——不构成中立的预见，而是向工业、政界和整个社会发出需要改变的明确信息。该项目需要足够强大以至于能够

接触众多的利益相关者，这些利益相关者在许多不同的分支中是分散的，他们的目标不尽相同，甚至是互相冲突的。

该项目制定了两组场景设想。第一组中的3个方案的重点放在了2030年，详述了现阶段的讨论，其中包含一个非常消极的信息：欧洲交通运输行业将会大幅下滑，失去竞争优势。这组2030年的消极预期实际上已经有了进一步的发展，声称欧洲社会的两极分化将在交通运输领域产生强烈的溢出效应，并且由于预算限制，欧洲人会减少他们的人口流动（这将恶化该行业的状况）。这样的消极预期——公开地——具有教学功能，其目标是影响讨论中涉及的不同参与者，包括外行人员。这组设想中传递出的信息应该是综合的但不是泛泛的，正如过去的消极预期中所发生的那样，这些预期的目标是为专家提供可靠的信息，而不是为了提醒政界人士的注意<sup>[20]</sup>。

为了平衡消极预期带来的痛苦，该项目针对2050年制定了一组由3个积极预期组成的设想，其目标是中和行业的负面期望。但是这样一个积极的未来也同样不是突然出现的，而是强烈地植根于社会发展中的微弱信号和潜在的商业及社会趋势，这可能会颠覆消极预期令人沮丧的暗示。在此，考虑到积极的未来预期是一种反向估计，在邀请利益相关者和公众共同讨论替代路径的可能性时，甚至是在整个交通运输业思维方式转换的过程中，预期的教学功能会更为强大。

#### 5 消极预期及其政策工具功能

至少在犹太教和基督教的道德传统中，消极预期通常与终结性的或毁灭性的结局相关联，这些预期强烈地被宗教因素所标记<sup>[21]</sup>。这并不意味着消极预期必然具有终结性的结局。然而，希伯来语、古代基督教及基督教先知，包括耶利米（Jeremiah），或者14世纪的佛罗伦萨修士萨沃纳罗拉（Savonarola），这些都是比喻即将到来的“黑暗”时代而大量使用的寓言。当然，最极端和最鼓舞人心的人物是耶利米，他首先为以色列王国提供了一

个消极预期，并且摧毁了耶路撒冷。但是，当耶路撒冷被波斯人征服，他又转向了积极的态度，用最后一笔钱在耶路撒冷购买土地，以表明对该城市将来会得以重建的信心。

就这方面而言，那些反乌托邦式的预期包含了明显的规范性特征，因为它们意在提醒并避免实现这些没有人希望发生的预期。预期作为教学工具，描绘了未来的负面图景，以期激活逆反应<sup>[22]</sup>，并且在宗教的消极预期下，推动更为准确可靠的行为。

在近代，我们很容易理解未来是所有预期的时间范围，一旦它们想要引导现行政策，预期就与当前时间紧密相关。1968年法国人让·雅克·塞尔旺·施莱伯在《美国的挑战》一书中声称“震惊胜于惊奇”<sup>[6]</sup>，他经常因为有着悲观的世界观而受到批评，但是确切地说，对于欧洲重新适应新的全球环境，以及逐渐扩大其全球商业规模这一发展趋势来说，他书中的措辞都是准确的。事实上，最近已经有研究指出气候变化问题是如何在消极预期的观点下发展起来的<sup>[22]</sup>。

这促使人们更好地理解哪些特征导致了针对消极预期的讨论，并且最终是哪些因素使得制定能够避免负面结果的逆反应成为可能。后者引发了一个额外的相关问题，即在何种情况下，消极预期不会成为自我实现的预言。当然，以上这些可以让我们更好地理解应该如何复制这种机制，以及它如何能够（或不能）驱使我们避免黑暗的未来。

消极预期的影响当然与特定社会环境下的文化、政治和经济争论有关。耶利米、萨沃纳罗拉或塞尔旺·施莱伯受众广泛，因为他们利用各自所处的社会环境的衰退来进行讨论。但是，例如塞尔旺·施莱伯，不仅能够总结正在讨论的问题，而且能够系统地解决这些问题，为更广大的受众提供信息，并在书中极力支持他论文的论点。时机也是一个重要因素。讨论一开始，他的书就出版了，但书中尚未全面展开论点。他的主要能力是使辩论升级，即使对专家而言，他的消极预期也是可信的、合理的。不过，他书中所述的预期用语沉

闷,或是用术语写成的。换言之,尽管他的书言之凿凿并且已经开展了许多争论,但是仍然能够成功地引起大家的注意<sup>[4,8]</sup>。

另外,20世纪60年代至80年代对欧洲交通运输业的消极预期——使用了旧式过激的语言——但很大程度上使陈述更加客观化,给读者提供了足够的数字、图片和表格。除了数字,还有一些精心挑选的大量论据被添加到叙述中,必要时还会使用以前的研究和评估。最终,基于不可否认的论据,人们通过文本感受到了一种不可避免的趋势,就像20世纪60年代美国公司的规模经济(还有市场范围),以及20世纪80年代日本汽车制造商的出色表现所暗示的那样。

最后,我们强调:一般来说,消极预期通常比积极预期更具吸引力。20世纪成功的例子表明,反乌托邦的未来(奥威尔(Orwell)、赫胥黎(Huxley)或希尔(Shiel),这里仅提及一些英国著名作家)——人类在其中背负着自然或社会的压迫和绝望——取得了长期的巨大成功。

## 6 结论

不幸地是,有言道:

“关于预见的各种功能,在影响评估方面迄今仍然鲜为人知。虽然政策信息的作用是受到普遍公认的(尽管提供的证据不多),但是政策咨询和政策促进的作用仍是较为新颖的概念,因此尚未经过深入调查。”<sup>[23]</sup>

本文旨在为这样的调查做出贡献,并为真实世界的前景研究提供案例。以欧洲交通运输业为重点的长期评估为各种变化的框架条件进行了历时性分析,并确定了以往预期所提及的若干趋势及其对交通和政治领域的影响。通过这一长期评估,本文试图探讨交通运输行业的预测机制及其影响,从而更好地理解前景预期如何引发整体上的行业变化,影响适应性和竞争力。因此,它应该提供有用的想法和从过去经验中得到的教训,至少可以对当前或未来该领域中的活动进行类似的预测行为。虽然本文的案例研究着重于欧洲的交通规划和交

通运输业,但总体思路可以很容易地应用于城市规划及其他前景规划领域。

我们详查的结果是,显著的消极场景对专家以外各阶层人群的辩论产生了巨大影响。如此大规模的社会讨论会引发多个社会阶层的利益相关者的态度改变、学习和适应。总之,消极预期引发了积极影响。在详查中我们注意到,这些引人注目的预期如何驱使行业领导者加强竞争力、实现技术现代化、改变商业模式和重新构建战略目标。

但是,成功回避消极预期的发生并非偶然。恰恰相反,它需要一系列条件,包括政策制定者了解情况后所起的决定性作用,以及“政治资本”和社会辩论的存在,这些活动可以激发出敏锐的行动。“政治资本”和社会辩论的结合是至关重要的,它们促使利益相关方采取行动,提供相关支持,并对应对挑战所采取的举措达成一致。本文的另一个焦点是关于未来的辩论的必要性,这个辩论超越了专家这一层面。实现大规模目标(例如欧洲交通运输业的长期竞争力)所需的“政治资本”,显然要求要素和资源的大量流动,(在专政式干预的领导模式下)要达到这种要素的流动只能通过把辩论范围尽量扩大,并为未来探索潜在的消极和积极的路径。开启社会辩论也有助于促使决策者更好地理解预期所给出的信息之间的相关性。同时,提出预期的专家和决策者之间的信息错位是形成沟通瓶颈的重要因素。

这很令人不安,虽然大量的前景研究确实存在,但这种前景预期的智慧很难用于决策;“或者它主要用于出于其他原因和/或基于其他知识而支持某些选择”<sup>[24]</sup>。许多专家认为,“预测和决策之间的联系存在严重瓶颈”<sup>[24]</sup>。就此而言,正如“RACE2050”项目所做的那样,消极预期与积极预期结合在一起,可以发展成为前景预测成果的有效模式,既有“愿景预见”的好处(以交感和提供信息为特征),也有“创新预见”的好处,例如那些支持具体决策的预见<sup>[3]</sup>。

谈到交通运输,今天的前景研究有许多

工作方式<sup>[25]</sup>:其中,有的研究为后向预测,即以现在为出发点(为了更美好的未来,今天需要做什么),而其他研究模式则以未来为出发点。着眼于与交通相关领域的预期设想,我们注意到最近有研究指出,“交通运输业务及其未来仍然很大程度上掌握在交通经济学家和交通工程师的手中”<sup>[26]</sup>。

因此,所有这些都进一步推动了讨论范围的扩大,这不仅因为更有利于实现“积极”结果(以及更民主),同时也因为拥有更多的参与者为追求目标提供了更大的机会。换言之,它有助于构建以影响为导向的预期。值得注意的是,这里提到的关于交通运输领域的内容,可以用一种非常相似的方式来描述,即安全领域,我们可以在安全领域中看到大量的消极预期和积极预期。因此,我们为这些问题提出了两项研究内容。

首先,我们认为应该在安全领域研究中进一步分析过去和现在的消极和积极预期,以便发现其与本文相似和相异的地方。安全领域研究的现状促使我们需要在很长一段时间内对它们进行评估,其中包括对“过去的未来”的回顾性分析。我们建议在回顾性技术评估中对安全领域的消极预期分析其教学作用、动机和影响。这里所谓的安全领域的研究是从更广义的角度出发而构思的,它不仅限于安全威胁,还包括有关监视、隐私、数据保护和政府管控的研究。较好的消极预期分析的案例研究有阿道司·赫胥黎(Aldous Huxley)的《美丽新世界》(1931)、赫曼·卡恩(Herman Kahn)的《热核战争》(1960)、罗马俱乐部的报告《增长极限》(1972)或关于森林中的树木因污染而病死的场景(指环境灾难),还有勃兰特报告(1981)和塞缪尔·亨廷顿(Samuel Huntington)的《文明冲突论》(1993)。另一方面,在安全领域中也有一些积极预期:例如斯内托·罗西的《明天的欧洲》(1944)、赫曼·卡恩(Herman Kahn)的《2000年》(1967)、戴维·卡莱欧(David Calleo)的《反思欧洲的未来》(2002)和杰里米·里夫金(Jeremy Rifkin)

的《欧洲之梦》(2004年)。

我们认为对这些报告、文章和书籍所进行的详查,有助于我们理解与此问题相关的文化纷争,并能更好地构建决策者和公民对这些消极预期的反应。事实上,赫胥黎和奥威尔对公民实行专政式控制的要求,或亨廷顿关于文明冲突的声明引发了关于这些预期必然性的大量而无休止的讨论,同时也产生了反驳和抵抗的效果。对预期进行定期检查确实可能有所裨益,可为评估当前情况并更好地塑造未来提供有价值的线索,同时牢记预期所带来的强大的教学功能(不管作者有意如此还是无意为之)。

其次,从理论和方法两方面来说,我们迄今为止都声称预期的影响主要源自其教学作用。因此,我们建议预期的提出者应该更明确地反思和描述他们设想场景中的教学动机、功能和影响。这不会解构前景预期的科学性,而是支持并解释预期发展过程中的背景和影响。■

(本文由上海市城市规划设计研究院《上海城市规划》编辑部周莲莲翻译,祖源源译校。感谢《上海城市规划》编辑部对本文所做的工作和同济大学潘海啸教授对译文的指导。)

## 参考文献 References

- [1] DA COSTA O, WARNKE P, CAGNING C, SCAPOLLO F. The impact of foresight on policy-making: insights from the forlearn mutual learning process[R]. Sevilla: Institute for Prospective Technological Studies, Joint Research Centre, European Commission, 2011.
- [2] HARPER J C. Impact of technology foresight: compendium of evidence on the effectiveness of innovation policy intervention[R]. Manchester: Manchester Institute of Innovation Research, 2013.
- [3] KÖNNÖLA T, et al. Foresight tackling societal challenges: impacts and implications on policy-making[J]. Futures, 2011, 43 (3): 252-264.
- [4] ZIMMERMANN H. Western europe and the American challenge: conflict and cooperation in technology and monetary policy, 1965-1973[J]. Journal of European Integration History, 2000, 6(2): 85-110.
- [5] SCHREIBER S, JACQUES J. The American challenge[M]. London: Hamish Hamilton, 1968.
- [6] LORD P. Report of the committee of enquiry into the aircraft industry[R]. London: Ministry of Aviation, 1965.
- [7] European Parliament.(1969)[2013-06-08]. [http://www.europarl.europa.eu/factsheets/1\\_1\\_2\\_en.htm](http://www.europarl.europa.eu/factsheets/1_1_2_en.htm).
- [8] European Commission. Report to the Council and the Commission on the realization by stages of economic and monetary union in the Community[R]. 1970.
- [9] World Economic Forum. (1971) [2013-06-08]. A partner in shaping history[R]. [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_First40Years\\_Book\\_2010.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_First40Years_Book_2010.pdf).
- [10] JEAN-PIERRE L. Mutual Images[M]. London: Frances Pinter, 1982.
- [11] WOMACK J P, ROOS D, JONES D T. The machine that changed the world: the story of lean production[M]. London: Simon & Schuster, 1990.
- [12] HEDBERG H. Die japanische Herausforderung[M]. Hamburg: Hoffmann und Campe, 1969.
- [13] KAHN H. The emerging Japanese superstate: Challenge and Response[M]. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1970.
- [14] KENNEY M, FLORIDA R. Beyond mass production: the Japanese system and its transfer to the US[M]. Oxford: Oxford University Press, 1993.
- [15] HAGER W. EC 1992 and Japan[M]. Berlin: Springer, 1992.
- [16] SACHWALD F. The automobile industry: the transplantation of the Japanese system abroad[M]. Luxembourg: Harwood Academic Publishers, 1995.
- [17] HUGHES W C. Japan in Europe: Asian and European perspectives[M]. London: Routledge, 2001.
- [18] News Week. The rise of Japan[R]. 1991.
- [19] JEAN-PIERRE L. France, Japan, Europe, and industrial competition: the automotive case[J]. International Affairs, 1992, 68 (1): 37-53.
- [20] RITCHEY T. RACE2050. (2003-12-24)[2004-11-03]. [http://www.race2050.org/fileadmin/files\\_race2050/Reports/RACE2050\\_D7.1\\_FINAL.pdf](http://www.race2050.org/fileadmin/files_race2050/Reports/RACE2050_D7.1_FINAL.pdf).
- [21] O'LEARY S D. Arguing the apocalypse: a theory of millennial rhetoric[M]. New York: Oxford U P, 1994.
- [22] STEFAN S. Climate change and apocalyptic faith[J]. Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change, 5(2) 2014: 233-246.
- [23] HAVAS A, SCHARTINGER D, WEBER M. The impact of foresight on innovation policy-making: recent experiences and future perspectives[J]. Research Evaluation, 2010, 19(2): 91-104.
- [24] VAN DER GIEBEN E, MARINELLI A. The value of FLA for strategic policy making[J]. Paris: European Foresight Platform, 2012.
- [25] TIMMS P, TIGHT M, WATLING D. Imagineering mobility: constructing utopias for future urban transport[J]. Environment and Planning A, 2014, 46(1): 78-93.
- [26] GIESECKE S. From transport forecasting to mobility science[R]. European Foresight Platform, 2012.
- [27] DIENEL H-L, REZA S M, SABINE S, et al. Citizens' participation in urban planning and development in Iran[M]. Abingdon/New York: Routledge, 2017.
- [28] European Commission. [2013-06-08] [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/emu\\_history/documentation/chafter5/19701008en72realisationbystage.pdf](http://ec.europa.eu/economy_finance/emu_history/documentation/chafter5/19701008en72realisationbystage.pdf).
- [29] HENSELER, CHRISTOPH, DIENEL H-L. Maps of the uncertain: a new approach to communicate scientific ignorance[J]. European Journal of Social Science research, 2016,30: 121-36.
- [30] MORAGLIO, MASSIMO, DIENEL H-L. Shifts, turning points and inertia exploring long-term industry trends in European transport[J]. European Journal of Futures Research, 2015(3).
- [31] SCHIEFELBUSCH, MARTIN, DIENEL H-L. Linking networks: the formation of common standards and visions for infrastructure development (transport and society)[M]. Abingdon: Ashgate, 2014.