

探索构建高铁背景下思维意识与环境的科学适应体系

——以 JN 市某区为例

高巍¹，方垒¹

(1. 山东大学 哲学与社会发展学院，山东济南 250100)

[摘要]在我国高铁大力发展的同时，高铁沿线居民的思维意识和客观环境会受到深刻影响，二者之间的适应性会发生显著变化。文章以 JN 市某区为例，首先分析了京沪高铁对 JN 市某区当地客观环境变化产生的影响；其次阐述了当地居民思维意识与环境变化不相适应的具体表现，并进行原因探究，以亚历克斯·英克尔斯的“人的现代化”理论，分析实现高铁背景下人的思维意识与环境相适应的必要性；再次，为实现高铁背景下某区居民的思维意识与环境相适应，提出并详细论述如何构建科学适应体系。希望能够为今后我国高铁建设过程中类似问题的解决提供参考，为构建高铁背景下居民思维意识与环境的适应体系助力。

[关键字] 高速铁路；思维意识；环境；适应性；JN 市某区

京沪高速铁路是世界上一次建成线路最长、标准最高的高速铁路，也是我国建国以来一次投资规模最大的建设项目，即将于 2011 年 7 月正式开通运营。JN 西客站是京沪高速铁路全线 5 个高速始发终到站之一，位于山东省 JN 市某区。北靠小清河，南临腊山河北路，东到二环西路，西至京福高速公路，规划建设用地 55 平方公里，距市中心 10 公里，从而规划形成了 JN 西客站片区。

京沪高铁的建设，给 JN 市某区的客观环境带来的巨大的现代化变迁，也正在逐步打破原先当地居民的思维意识与环境之间的适应性关系，并且这种不相适应的状态在短期内会进一步加剧，因而构建高铁背景下人的思维意识与环境的适应体系就变得异常重要。

在这里，“高速铁路背景下人的思维意识与环境之间的适应”是指，由高速铁路的建设引发的当地客观环境向日益开放、强调独立、崇尚契约和激烈竞争的方向发展的同时，处于这种环境中的人应当具备一种具有开放性、自主性、契约

【作者简介】高巍（1989-），男，山西太原人，山东大学哲学与社会发展学院社会学本科生；方垒（1990-），女，山东莱阳人，山东大学哲学与社会发展学院社会学本科生。

性和竞争性特征的现代化思维意识。即实现高速铁路背景下思维意识与环境的同步发展和良好契合。

思维意识与环境的适应性	开放性的思维意识与日益开放的环境适应	便捷的出行条件与开放的外出观念
		开放的就业环境与开放的就业心态
		多元的维权渠道与宽阔的维权视野
	自主性的思维意识与强调独立的环境适应	全新的居住环境与自理生活的意识
		个人的就业问题与自主解决的能力
		各户的拆迁问题与自我维权的意识
	契约性的思维意识与崇尚契约的环境适应	理性型人际关系与理性的交往思维
		法制型社会构建与依法维权的意识
		谈判-契约型劳资关系与受聘的就业心态
	竞争性的思维意识与激烈竞争的环境适应	激烈的就业竞争与竞职的就业观念
		激增的生活成本与迅速适应变化的心态
		非法的竞争行为与积极的维权意识

图 1

一、京沪高铁背景下某区客观环境的改变

根据调查发现，京沪高铁 JN 段和 JN 西客站的建设，给某区环境带来的变化是深刻和多元的。大体可以概括为：环境变开放、处事更自主、社会尚契约以及竞争愈激烈等四个方面。

1、环境变开放

第一，便捷的出行条件。京沪高铁、JN 西客站以及配套立体交通体系的建设，会给当地百姓的出行带来极大便利，出行范围大为扩展：到达北京、上海的时间分别为 1.5 小时和 2.5 小时；两条地铁线、多条 BRT 线路和数条公交线路将

在这里通过；此外，当地居民还可以选择传统的出租车等交通方式出行。这些都使某区百姓的出行条件大大改善。

第二，开放的就业环境。据了解，京沪高铁 JN 西客站片区功能被定位为“山东新门户、泉城新商埠、城市新中心”，55 平方公里的土地，将被精心打造五大功能组团，引进一批大项目、好项目。在带动 JN 市某区整个经济结构调整和快速发展的同时，也会使某区就业环境更加开放：

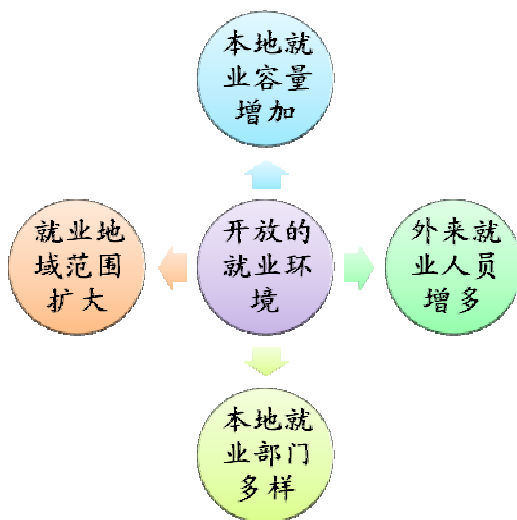


图 2

第三，多元的维权渠道。随着某区环境日益的开放以及在京沪高铁 JN 段建设期间和建设完成后各种利益问题出现，各种矛盾的解决成为百姓的诉求，也要求各个社会主体提供相关的途径帮助百姓维护自身权益。调查发现，为妥善解决由高铁建设引发的各种矛盾，各社会主体已经为百姓提供了相关渠道，包括：

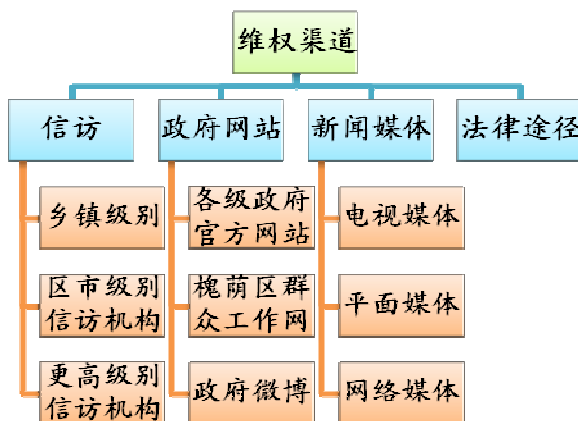


图 3

2、处事更自主

第一，全新的居住环境。受拆迁影响的居民将由原先的平房、小二楼搬入到政府提供的 18-28 层的高层、小高层安置房内居住，JN 西客站片区内百姓的居住环境将会发生几点变化：

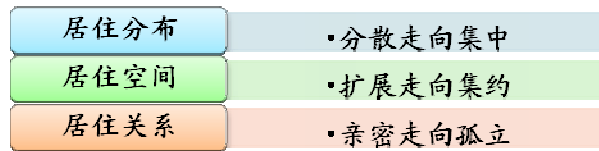


图 4

第二，个人的就业问题。在未来京沪高铁和 JN 西客站正式运营后，经济的发展是必然，带来的就业机会、容量也会增多，但是相对过去而言竞争也会更大。虽然政府承诺会为当地百姓解决部分人的就业问题，但是能够解决的毕竟是部分个人条件优越、积极上进人群的就业，其他受到各种条件限制的百姓的就业仍旧是需要个人自主解决的问题。因此，随着环境改善，就业竞争的日趋激烈，个人就业问题的自主解决，成为客观环境的必然要求。

第三，各户的拆迁问题。在京沪高铁和 JN 西客站建设前期和建设中期，可以说遇到的最棘手的问题是拆迁问题。由于各户情况不同，并且这个问题是关乎着一个家庭的生存的问题，因而在处置这一问题时，不少人无暇顾及他人，只能照顾好自己的利益，对于别人或别的家庭，哪怕是隔壁邻居，也只能采取“各人自扫门前雪，莫管他人瓦上霜”的态度。

3、社会尚契约

京沪高铁和 JN 西客站的建设，必将使某区变得更为现代化，社会更加强调理性，崇尚契约，重视法制。

第一，理性型人际关系。调查发现，随着某区现代化水平的逐步提高，以及一些利益问题的产生，理性型人际关系正在逐步出现。人们更加注重个人和家庭的利益，对于人与人、家庭与家庭的感情，一部分人相比于以往有了更为理性的态度和看法，交往时感情成分所占比重也在逐渐下降。

第二，法制型社会构建。法制型社会的构建是我国社会现代化发展的一大目标，JN 市某区借京沪高铁和 JN 西客站建设的契机，目前的现代化程度相比以往有了明显改善，法制型社会也在加快构建：

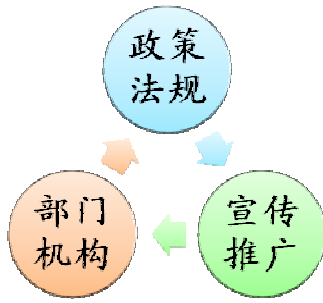


图 5

第三，谈判-契约型劳资关系。调查得知，JN市某区受高铁建设的带动，已经引发了诸多商家投资的热潮，许多商家看重这里未来的商机，正在或准备进行投资。同时，众多商家的到来也将带来众多的就业机会，引进现代社会谈判-契约性的劳资关系模式，这是某区居民就业关系向现代化发展的一个趋势，不少原先从事农业劳动的居民也开始意识到这一点。

4、竞争愈激烈

京沪高铁不仅在交通层面上给某区带来了高速动车组350KM/H的高速度，也在社会层面上引发了当地环境竞争的高速激烈化。

第一，激烈的就业竞争。JN西客站片区内激烈的就业竞争从当地大量农民失去土地之后就已经显现出来许多原先从事农业劳动的居民因为各种各样不同的原因处于无业状态，仅有少数年轻人或者有其他技能的人员从事着零活或不固定的工作。

第二，激增的生活成本。据调查，因高铁建设引发的拆迁，许多居民需要外租房居住，使得当地出租房屋的价格大幅提升²。而在未来搬入新居后，可以预见到，物业、水电、教育、医疗、就业等费用也会比当前大大增加。

² 当地一室一厅 40-50 m²住房的租金由京沪高铁建设前（或当地许多村庄开始拆迁之前）的 500—600 元/月上涨到京沪高铁开始建设后（当地村庄开始拆迁之后）的 1000-1200 元/月

您对京沪高铁建设后所形成的新的居住生活场所的哪些方面更重视

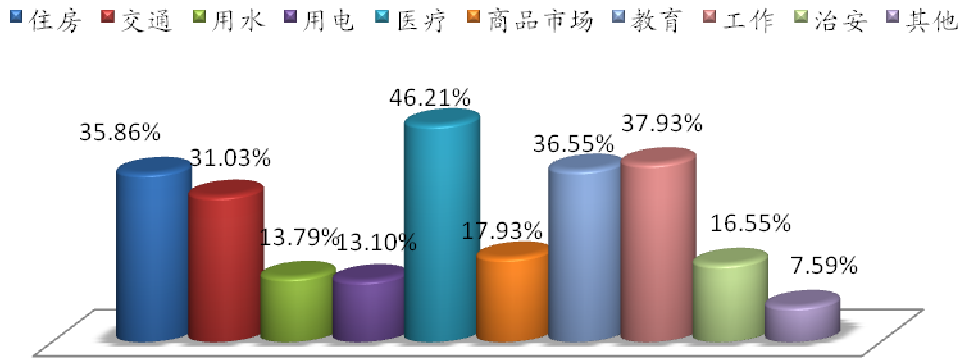


图6

第三，非法的竞争行为。据调查，一些居民认为，在高铁建设和建设后，由于可能存在的漏洞，为非法竞争行为的出现提供了条件，尤其是在资金补偿分配、就业机会获得等方面，非法操作或者暗箱操作的现象更容易出现。

二、高铁背景下 JN 市某区居民思维意识与客观环境不适应的表现

虽然京沪高速铁路和 JN 西客站的建设引发了一系列环境的变化，导致了包括环境变开放、处事更自主、社会尚契约以及竞争愈激烈等四个方面在内的 JN 市某区环境深刻而多元的变化。但当地居民的思维意识却并没有能够赶上环境产生的变化，处于一种相对滞后的状态，造成了当地居民的思维意识与环境不相适应的局面：



图 7

1、日趋开放的环境与封闭意识

JN 市某区因高铁建设而变得日趋开放的环境，并没有及时的使当地百姓的思维意识随之更加开放，继续保持了原有的封闭意识。

第一，保守的外出观念。虽然京沪高速铁路建设将极大改善原先某区居民乘坐火车难的现状，包括今后乘坐高铁外出旅游、就业、求学等。在调查中，很多居民也意识到了这一点。但是，很多居民从思想上仍旧不愿离乡，乡土观念依旧根深蒂固。

第二，闭塞的就业心态。调查发现，对于未来的就业，除了对于政府帮助就业的渴望和对就业岗位分配的公平性质疑外，很多居民对于未来某区更加宽阔的就业领域和行业并未表示太大兴趣，他们大都希望自己从事原先的行业或相近的、发挥自身特长的行业，而对于由高铁建设带来的一系列新兴产业，兴趣不大。

第三，狭隘的维权视野。虽然随着某区社会的发展，政府提供的维权渠道得到了大大的拓展，部分居民的维权意识也得到了增强，但是还是有很多居民的维权视野很狭隘，不懂得利用多元的手段进行自我合法利益的维护，这是引发他们对于一些政策的不满和对现状及未来的悲观的重要原因。

2、强调自主的环境与依赖思维

虽然 JN 市某区现实的客观环境强调自主，但当地居民仍旧在生活、就业、维权方面存在着相当强烈的依赖性。

第一，欠缺自理生活的意识。调查发现，许多居民在生活上对于政府的依赖非常强。由于丧失土地和工作，当地百姓在生活上对于政府的依赖性非常强，存在渴望依靠政府帮助的观念。

第二，缺乏自主就业的想法。调查显示，对于许多因京沪高铁和 JN 西客站建设而失去或者需要变更职业的某区百姓而言，未来如何就业成为一大棘手的问题，也是他们最关心的问题。

最关注京沪高铁给本地区哪些方面带来的影响



图 8

第三，欠缺自我维权的意识。调查发现，由于各种原因，很多居民权益受损，通过各种途径这种权益是可以得到不同程度维护的。但一些居民中存在的“一两个人维权没用”的想法，使得他们不会单独进行维权，而分散的居住和由于搬迁导致的鲜有联系又难以将他们和其他利益同样受损的居民团结起来，权益维护的诉求难以落实。

3、崇尚契约的社会与人情观念

第一，重视感情的人际关系。调查发现，许多被调查者认为即便在搬入新居，户与户彼此之间距离相对拉大的情况下，邻居之间的关系也不会疏远，甚至还有亲密的可能，原因在于他们认为共同的经历会使他们对彼此更为依赖更为信任。

第二，认为存在人为暗箱操作的意识。调查中涉及到拆迁安置补偿问题时，一些居民的确有依法维权的知识和意识，但很多居民都只是停留在口头上对于不公正行为的谴责。对于自我利益受侵害的不满，并未付诸行动来切实依法维护自身的利益，主要原因是认为侵权行为的背后都存在人为的暗箱操作，“维权无用论”甚嚣尘上。

第三，情感主导的就业心态。随着某区就业机会的增多，现代的就业方式也在逐渐渗透到当地，现代社会聘任制方式、谈判-契约型劳资关系也正逐步融入。但是，许多年轻人和个体户并不愿意选择签订合约的就业方式，更倾向于与亲朋好友合伙经营或者单干。

4、竞争加剧的社会与保守意识

第一，消极面对就业竞争。调查发现，面对由高铁建设带来的未来某区激烈的就业竞争，许多人的观点是“自己不行”、“没文化”等等，缺乏自信，消极对待激烈的就业竞争。对于自己，许多百姓存在自卑感，认为自身条件无法适应未来就业岗位的要求，对未来自己的就业情况悲观看待。

第二，对高成本生活的恐惧。对于将来 JN 西客站和安置房建成之后的生活状况，更多的人看到的是生活成本的大幅增加，而非个人的生活环境和生活条件的改善。相比目前高昂的水电、物业、教育、医疗等费用以及安置房 70 年产权的限制，很多人对未来不敢奢望太多，充满担忧。

第三，面对不正当竞争时的自保心理。虽然在工程建设和完工后存在一些不

正当竞争行为，但是居民中普遍采取“睁一只眼闭一只眼”的心态，力求自保，不希望惹上不必要的麻烦。

三、二者不相适应的原因分析

京沪高铁和 JN 西客站的建设并没有使得某区居民的思维意识与环境相互适应，即思维意识的现代化滞后于社会物质层面的现代化，产生这种现象的主要原因包括内部因素和外部因素。

1、内部因素

第一，家族传统影响深刻。当地许多居民世代居住在 JN 市某区，对当地环境既熟悉又感情深厚。长期的定居，使得家族的生产、生活活动稳定，特点鲜明，世代传承。农业是主要的生产活动，一些村庄成为当地居民世代居住的场所。因而浓重的乡土观念渐渐产生，不愿外出和尝试新的工作，开放性眼光较差；世代交往，居民间人情味十足，契约意识淡薄；长期以来受政府管理，听组织安排的习惯，使得居民的服从依赖意识较强；传统上严格的家规王法，百姓不敢越雷池半步，安分守己，思想保守。

第二，自尊心强自信心差。调查发现，某区一些居民对于政府在分配、安置过程中的公平性特别看重，对于不公平现象通常会表现出极大愤慨，实际上是希望自己得到有关部门的尊重，反映了他们自身强烈的自尊心。另外，对于家庭未来、政府帮扶、利益维护以及个人发展等方面却明显信心不足，忧心忡忡，总是存在“自己不行”、“将来生活没着落”的意识。

第三，人口素质相对较低。调查得知，当地居民的整体素质偏低，文化水平较低、知识技能匮乏以及人口结构老化。文化水平是反映一个人科学文化素质的重要依据。但调查中，居民的文化程度却非常低下（如图 9），严重影响了当地居民开放意识、自主意识、契约观念的培养。

文化程度

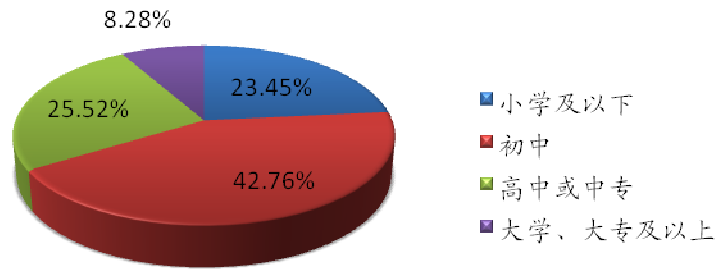


图 9

职业技能匮乏是导致竞争性思维难以形成的重要原因。当地居民中，农民、个体工商户、自由职业者的比重超过了 50%（如图 10），而这几种职业严格来说是不具备特殊技能的，并且在未来某区现代化经济体系构建的过程中也是很难继续存在的。因而职业技能的匮乏，容易使他们丧失在未来社会竞争的机会。

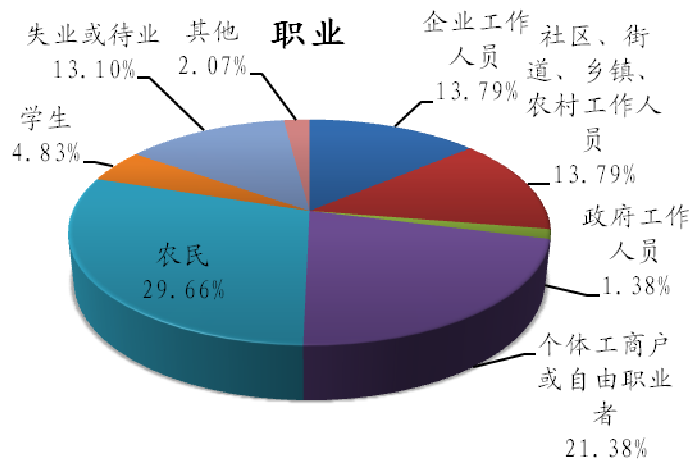


图 10

人口结构老化，主要是指，当地居民中老年人的比重非常大（图 11），老龄化趋势明显，严重制约了当地居民整体现代化思维意识水平的提高。

年龄

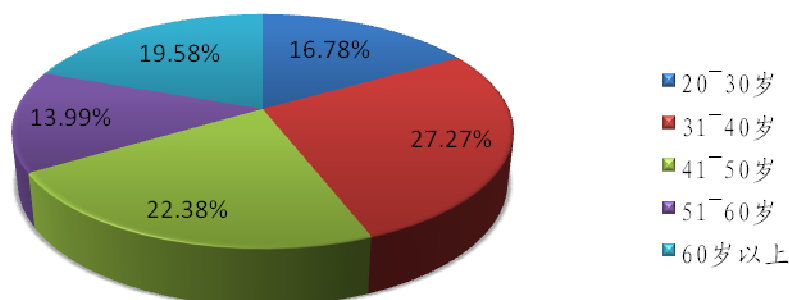


图 11

2、外部因素

第一，环境变化的突发性。多年来，某区百姓已经适应了当地的各种环境条件。因而对于由京沪高铁和 JN 西客站的建设引发的地区迅速剧烈的变化有些措手不及，不易在思想上实现与快速变化环境的同步发展。

第二，社会传统因素影响。中国长期农业文明的生产生活方式、传统儒家思想的影响以及人治模式的历史，农耕意识强烈、保守安分意识突出、法治程度较差，在京沪高铁和 JN 西客站建设的背景下，这种观念短期内仍旧不易改变。封闭性、人情性意识仍会占据主导。

第三，社会负面事件效应的影响。在京沪高铁建设中的社会负面事件大多存在于利益问题的处置上，包括土地补偿金分配不均等不良事件，导致很多居民认为世态炎凉，崇尚中庸自保，人情性、保守性观念根深蒂固。

四、实现二者相适应的必要性

亚历克斯·英克尔斯在他的《人的现代化》一书中对“现代人的特征”从 12 个方面进行了大体上的勾勒，并对个人现代化的社会意义进行了详尽的阐述。因此，实现京沪高铁建设背景下的某区居民的思维意识与环境的相互适应，既是个人现代化的必然要求，同时也具备相当的社会意义。

1、个人意义

在亚历克斯·英克尔斯关于“现代人的特征”的 12 个方面的大体勾勒中，“准备或乐于接受他未经历过的新的生活经验、新的思想观念、新的行为方式”、

“准备接受社会的改革和变化”、“思路广阔，头脑开放，尊重并愿意考虑各方面的不同意见、看法”、“乐于让自己和他的后代选择离开传统所尊敬的职业。对教育的内容和传统智慧敢于挑战”、“重视专门技术，有意愿根据技术水平高低来领取不同报酬的心理基础”³ 等等，成为了界定现代人的重要标准。

因而，按照英克尔斯的观点，对于由京沪高铁建设引发的某区环境的变化，居民能否乐于接受这种变化，体验新的生活、行为方式，敢于挑战传统，热衷于良性竞争，并以开放性的心态接纳之，就成为了衡量一个人能否成为现代人的标准。所以，对于当地居民而言，实现自我思维意识与日益现代化的客观环境的适应，是实现自我现代化的必要途径。

2、社会意义

英克尔斯同时还指出：“一个发展中国家有越来越多的现代人，它的社会改革步伐就会越来越快，当现代性深入到大多数国民性格中去时，现代的态度、舆论、行为就会变成一种巨大的内在推动力，这对于国家发展的任何计划的全面成功，都是必不可少的基本因素。”⁴

京沪高铁背景下，某区居民的思维意识如果能够与日益现代化的环境相契合，将现代性融入到其思维意识当中。那么，对某区、乃至 JN 市整体环境的提升无疑是巨大的。因而，就社会意义而言，京沪高铁建设背景下的某区居民的思维意识与环境的相互适应，也十分必要。

五、科学适应体系的构建

1、科学适应体系的横向分析——多主体合作

1.1 国家层面——双拳出击

国家层面上所谓的“双拳出击”是指国家应当将政府部门实施与政策法规出台相结合，促进京沪高铁建设背景下某区居民思维意识与环境相适应。

1.1.1 政府部门实施

政府部门实施方面，同样应当以多主体的方式开展。包括国家部委、各级政府都应当参与其中，并建立有效的组织体系。

3英格尔斯. 人的现代化[M]. 成都: 四川人民出版社, 1985: 22-36.

4英格尔斯. 人的现代化[M]. 成都: 四川人民出版社, 1985: 273-281.

国家部委：铁道部、科技部、环保总局等应当对京沪高铁对某区环境的影响作出科学评估，为居民生活提供方便；教育部、文化部等应当加大相关投入，着力提高居民素质；商务部、建设部要切实帮助解决好建设过程中和建设后的居民安置、就业及相关问题；人力资源与社会保障部等应当做好社会保障工作，积极组织相关单位为当地居民提供社会工作专业指导，进行心理疏导和教育。

各级政府：为居民提供各类学习、发展、就业的机会，实现参与机会的平等；加强民主监督；监督管理者在高速铁路建设中以及完工后分配福利时的公平性程度；宣传有关法律法规，增强居民懂法、用法、依法维权的意识和能力；借助电视、网络、报纸等媒介，开展催人奋进的宣讲；建设小区文化中心，采取社区社团形式，由各方面相对精通的人牵头，并邀请相关领域专家指导，帮助树立社区主人翁形象；借助高速铁路“高效、快捷、便利”等特点，帮助百姓适应相应生活方式，发展相应社会文化，带动形成具有“开放、自主、契约、竞争”特点的思维意识。

组织体系：在今后高铁建设前，成立相关机构，招募专业人员，对当地居民的思维意识与由高铁引发的环境变化之间的适应性进行有效评估，并在整个过程中科学的发挥应有作用；与有关高校合作，积极支持相关领域的学术研究；与相关专业的志愿者机构合作，扩大参与帮助的队伍，并建立相关信息交流平台，促进交流、合作与进步。

1.1.2 政策法规出台

政策法规出台方面，应当通过政策保障和法律维护来实施，确保居民的思维意识能够与环境相适应。

政策保障：由于高铁带来的变迁是巨大的，因而相关的政策也应当是全方位的。包括保障生活、就业、医疗、教育、养老等，是当地居民体验到现代化生活，逐渐形成现代化的思维意识。

法律维护：主要侧重于对当地百姓权益的维护方面，即通过相关法律法规的建立和不断完善，保障当地居民的切身利益，也易使居民懂法、用法，增强居民的法制观念。

1.2 社会层面——三足鼎立

社会层面上对居民思维意识适应环境变化的帮助是必不可少的，也是需要多

元化主体进行参与的。具体来说，应当涵盖了大众媒体、公益机构和公司企业。

1.2.1 大众媒体

作为大众媒体，本身承担着一定的服务百姓奉献社会的义务，因而有责任对高铁建设背景下百姓思维意识与环境相适应进行力所能及的帮助。主要是发挥其宣传优势，帮助普及科学知识、政策法律知识、维权手段，增强居民竞争意识、自主意识，树立法制和开放观念。

1.2.2 公益机构

在对高铁建设背景下百姓思维意识与环境相适应进行帮助的环节中，公益机构的作用必须发挥。在这一环节中，基金会、NGO 组织、高校志愿服务队伍等均可在资金提供、心理疏导、意识培养等方面发挥各自作用。

1.2.3 公司企业

公司企业在这一过程中的作用主要包含两个方面：第一，为当地百姓提供就业岗位，促进其技能水平的提高和发挥，增强其竞争意识；第二，进行慈善捐助，保障居民基本生活，帮助其更好发展。

1.3 个人层面——四位一体

个人层面上，应当注重解决居民在技能、组织、生活、社交方面的适应性问题。

1.3.1 生活适应

生活适应主要的问题在于居民对于新的居住方式的适应。在这一环节中，可以采取分阶段的方式帮助适应：初期进行愿景式描绘，使得居民对未来生活积极接纳、充满希望；中期部分安置房建设好之后，允许一部分人进行实地体验，由居民自己发现存在的困难和问题，采取辅助的方式帮其解决，发挥其主人翁作用；后期在全部居民迁入新居后，积极做好各项服务，保证居民体验幸福生活，心理上得到慰藉。在整个帮扶过程中培养其开放、接纳、自主意识。

1.3.2 组织适应

组织关系是人的心理环境的重要影响因素，马克思指出：“人的本质，就其现实性而言，是各种社会关系的总和。”在高铁建设背景下当地居民实现向现代人转变的过程中，可以借助小组工作的形式帮助其正确处理自己与新的同事以及工作单位的关系，适应未来注重理性、崇尚契约的组织生活。培养理性、契约意

识。

1.3.3 技能适应

通过开设专业课程、专门辅导，帮助居民实现自身现有技能的改善、升级和优化，真正适应未来生活、工作的要求，减少心理落差，促进其竞争意识和自我成就感的培养。

1.3.4 人际适应

人际关系是人的心理环境的另一个重要影响因素。高铁建设背景下的居民，会接触到形形色色从前没有遇到过的人员，可以采取系统训练的方式，如理论介绍、案例讲解以及场景模仿等形式，帮助其以现代化的视角和思维处理人际关系，培养其现代化的思维意识。

2、科学适应体系的纵向分析——多阶段培育

2.1 建设开始前：突出观念层面上接纳环境变化

在高铁建设之前，各种评估、论证、考察会陆续展开，新闻报道和宣传队伍也会接踵而至，地区内长期相对闭塞、安静的环境会被打破，居民的生活状况也会发生相应变化。此时，应当广泛听证、博采众议，听取当地百姓的建议，发挥民主；进行政策制定和宣讲，帮助百姓了解相关政策，增强维权意识和未来维权的能力；开展技能培养、开阔视野，培育开放、竞争的思维。从思想上积极做好接纳环境变化的准备。

2.2 建设过程中：强调思维意识上不断适应变革

在高铁建设过程中，地区的变化会更加迅猛剧烈，可以通过政策的修订、维护百姓切身权利的方式，保证居民利益诉求，增强居民维权意识；不断提升居民素质，强调自主适应过渡期生活；引导社会工作者介入居民生活，对心理问题和障碍进行疏导排解，培养乐观积极的心态，在思维意识上不断适应新的变革。

2.3 建设后初期：力求思维意识上实现逐步转型

高铁建成后初期，是一个不稳定的时期，各种物流、人流汇集，当地居民生活、工作等尚未完全稳定，处于一个相对艰难的时期。此时，应当继续帮助居民保持积极开放乐观的心态，鼓励自立，塑造开放、自主思维；同时，重视法制，积极建立社会保障制度，为百姓解除后顾之忧，对新生活真正接纳，产生主人翁

意识；帮助居民将所学技能应用于工作生活中，鼓励竞争，继续培养竞争性思维。全力实现思维意识的转型。

2.4 建设后远期：达到事实层面上二者最终适应

度过了高铁建成后一段不稳定时期后，当地环境的变化速度会慢慢降低，人们的生活、工作等也会逐渐稳定，通过区域的继续开放，继续拓展百姓视野，培养海纳百川的意识；完善社保制度和法律法规，依法治区，继续增强居民主人翁意识和法制性意识；不断进行素质拓展和技能提升，巩固前三个阶段性的成果，稳定居民情绪，全力打造现代性思维意识，实现高铁背景下居民的思维意识与环境相适应。

[参考文献]

- [1] 张楠楠, 徐逸伦. 高速铁路对沿线区域发展的影响研究[J]. 地理研究与开发, 2005(3): 32-33.
- [2] Kingsley E Haynes. Labor Markets and Regional Transportation Improvements: the Case of High-speed Trains[J]. The Annals of Regional Science, 1997, 31(1): 57-76.
- [3] Gines de Rus, Vicente Inglada. Cost-benefit Analysis of the High-speed Train in Spain[J]. The Annals of Regional Science, 1997, 31(2): 175-188.
- [4] 张弘, 游聚祥, 潘君牧, 谢恭寿, 甘耀牲. 我国发展高速铁路途径的探讨[J]. 铁道运输与经济, 1980(1): 59-64.
- [5] 杨维凤. 京沪高铁对我国区域空间结构的影响分析[J]. 北京社会科学, 2010(6): 38-43.
- [6] 姚如青. 区域经济进入“高铁时代”[J]. 浙江经济, 2010(5): 50-51.
- [7] 唐烈琼. 论新农村建设中农民人格现代化的基本内涵及实现策略[J]. 湖南科技学院学报, 2009, (09): 66-68.
- [8] 张春燕. 试论中国现代化建设中人格的现代化[J]. 理论观察, 2005(6): 27-29.
- [9] 佟新. “三资”企业劳资关系研究[J]. 学海, 2005(4): 38.
- [10] 郭成龙. 传统人情化思维与现代法治建设[J]. 法律文化研究, 2009(05).
- [11] 英格尔斯. 人的现代化[M]. 成都: 四川人民出版社, 1985.
- [12] 马克思. 马克思恩格斯全集(第3卷)[M]. 北京: 人民出版社, 1998.

文章来源：作者投稿

中国社会学网 www.sociology.cass.cn