智能社会研究
Journal of Intelligent Society
ISSN 2097-2091
CN 23-1615/C

# 智能社会研究

# Journal of Intelligent Society

第 3 卷
2024
第 5 期

中华人民共和国工业和信息化部主管　　哈尔滨工程大学主办

ZHINENG SHEHUI YANJIU

JIS
第3卷
2024
第 5 期
智能社会研究
Journal of Intelligent Society
中华人民共和国工业和信息化部主管

杂志公众号二维码
官网网址 www.jis.ac.cn

ISSN 2097-2091
09>
9 772097 209246
定价：45.00 元

智能社会研究
（双月刊）
2022 年 11 月 10 日创刊

2024 年
第 5 期
2024 年 9 月 10 日出版
总第 12 期

# 目　次

**会议纪要**

大模型时代的社会计算与社会发展
——中国人工智能学会第九届全国大数据与社会计算学术会议纪要
…… 董　雪（ 1 ）

**平台城市专题**

“平台城市”研究的跨学科语境与在地化未来
——“传播与智能城市”国际博士生工作坊暨第四届传播政治经济学青年学者工作坊综述 …… 蒋效妹　姬德强（ 17 ）

平台城市“前话”
——作为社会技术物的汽车与城市空间理论视域的勾连
…… 李孟名　汪　柳（ 26 ）

作为概念与体验的数字场所营造
——平台化视角下的再思考 …… 康正煜（ 43 ）

平台城市主义视角下外出就餐实践的探索性研究 …… 杨新雨( 62 )

## 论文

资源—能力—环境框架下的人工智能国际竞争力塑造组态
——基于 33 个国家的模糊集定性比较分析 …… 黄振羽( 86 )
论网红作为“新型企业主”
——对数字资本主义的马克思主义分析 …… 荣伟杰(111)
数字劳动条件下劳资关系研究 …… 宋金鸿　林　晶(124)
网络消费渠道对大学生传统文化认同符号消费的影响及其机制研究
…… 罗振男(144)

## 研究报告

现代科技发展对行为公共管理的影响
——范式革命、方法演化与实践变迁 …… 申红梅　刘　聪(174)
如何应对 AIGC 时代的教育挑战
——技术在教育领域应用的国际经验和启示 … 朱　赫　李　升(191)

## 书评

技术批判视角下对资本主义未来的反思与想象
——评《技术封建主义》…… 李　喆(206)

# CONTENTS

## MINUTE

Social Computing and Social Development in the Era of Large Models: Summary of CAAI BDSC2024 ····· Dong Xue( 1 )

## SPECIAL TOPIC ON PLATFORM CITIES

Exploring the Localized Future of "Platform Urbanism": A Summary of the International Doctoral Workshop on "Communication and Smart Cities" and the Fourth Youth Scholar Workshop on Political Economy of Communication ····· Jiang Xiaomei, Ji Deqiang( 17 )

Prelude to the Platform Urbanism: Interlinking the Automobile as a Sociotechnical Artifact with Theoretical Perspectives on Urban Space ····· Li Mengming, Wang Liu( 26 )

Digital Placemaking as Concepts and Experiences: Rethinking from a Platform-Based Perspective ····· Kang Zhengyu( 43 )

An Exploratory Study on Dining-Out Practices from the Perspective of Platform Urbanism ····· Yang Xinyu( 62 )

## THESES

Shaping Configurations of Artificial Intelligence International Competitiveness under the Resource-Capability-Environment Framework: An fsQCA Approach Based on 33 Countries ····· Huang Zhenyu( 86 )

On Internet Celebrities as "New Enterprise Owner": A Marxist Analysis of Digital Capitalism ····· Rong Weijie(111)

Research on Labor-Management Relations under Digital Labor Conditions ····· Song Jinhong, Lin Jing(124)

Research on the Impact and Mechanisms of Online Consumption Channels on Symbolic Consumption of Traditional Cultural Identity among University Students ····· Luo Zhennan(144)

## RESEARCH REPORTS

The Impact of Modern Technology Development on Behavioral Public Administration: Paradigm Revolution, Method Evolution and Practice Changes ····· Shen Hongmei, Liu Cong(174)

Comparative Study of Academic Achievements and Governance Strategies in the Application of AIGC in Education Between China and Abroad ····· Zhu He, Li Sheng(191)

## BOOK REVIEW

Techno-Feudalism and the Imagination of Platform Empires: Review on *Techno-Feudalism* ····· Li Zhe(206)

# 平台城市“前话”

## ——作为社会技术物的汽车与城市空间理论视域的勾连

李孟名　汪　柳*

**摘要：**“平台”概念常被回溯到信息技术的发展脉络中，从芯片硬件、应用软件直至智能交互技术，都被视为彰显数字平台特殊性和划时代意义的重要环节。本文试图进一步将数字平台与城市的联系追溯至更久远的历史，尤其聚焦20世纪的社会技术物——汽车。通过对贯穿20世纪的汽车文化及同期城市空间的研究进行梳理，本文以流动和连接为线索，在空间政治学和人文地理学的理论框架下，再思汽车社会化进程与城市空间意义的相互构建，并探讨这两条脉络在当下数字平台城市研究中结合的可能性。数字平台与城市空间的深度融合，使得过去各有偏向的空间研究在概念上有所呼应和互补，正如数字平台在既有城市基础设施上的整合、联结与扩展，展现出了强大的网络组织效应。在探讨平台城市时，我们不能忽视既有漫长城市发展史所积淀的思想资源。

**关键词：**城市基础设施　平台概念史　汽车社会　空间理论

“平台”概念常被回溯到信息技术的发展脉络中（包括芯片硬件、应用软件以及智能交互技术），与很多学科历史的书写类似，着重凸显其特殊性和划时代意义，以彰显数字平台伴随技术革新而“横空出世”。然而，这不能不说是一种主流叙事模式的遮蔽，倚重信息技术迭代的讲述，带有技术决定论的色彩，忽视了平台概念的其他源流，限制了平台城市擘画理论蓝图与进行行动实践的想象力。

* 李孟名，武汉大学新闻与传播学院。汪柳，武汉大学新闻与传播学院。

## 一、研究背景与问题提出

平台衍生出的关键词层出不穷,多拼接起某学科领域的既有概念,如社交媒体平台、自媒体平台、数字媒体平台等,循环论证了媒介技术所带来的跨行业变革。笔者无意否认技术发展给媒介平台带来的复杂内涵,但值得反思的是,以资本、算法、智能等术语概而论之,存在忽视过程形式的弊端,笼统将可呈现面归为数据信息流、算法权力的平台效应,使得这一概念有时代新意,却似乎无连续性传承。

本土传播学界在探讨数字平台与媒介的关系时,往往侧重利用媒介的阐释语境来理解平台,常见的有三类形式:第一类是借助平台来阐述新闻媒体业务的发展,“搭建平台”成为传统媒体机构转型和融合的常用措辞,重在展示融合成果,少有对平台概念的厘清;第二类倾向于以平台代指互联网公司产品,虽与前一类有所重叠,但逐渐将其纳入媒介基础设施范畴,贴近平台内容及公众话语实践的观察多,但究其物质形态的探索少;第三类则以“平台化”来回应媒介与社会生活的深度嵌入,侧重对“平台化”进行结构建构和层级划分,如孙萍(2024)将“关联性、数据化、具身性和情感性”作为平台扩展业务和社会影响的要素,围绕平台劳动展开行动者的实践观察,并伴随着对平台经济、权力主体的批判反思。

学界少数学者开辟了平台概念史研究的新路径,以汽车制造业、组织管理学、建筑学等领域的探索为代表,其共性在于:相较于技术变革,更关注在物质生产实践和组织管理的动态互动中,一步步形成、扩展和转变的平台话语。当平台成为媒介研究领域的高频词语时,我们不应局限于计算技术领域的概念范畴,而应将平台置于具体的社会历史语境中,审思这一跨学科概念过往的“断裂的连续”(刘海龙,2015:20)。斯坦伯格(Steinberg, 2022)以平台的制造业溯源挑战了“平台本质是数字化”“平台是新组织形式”的假设,将

平台概念推向了 20 世纪兴起的汽车制造实践,特别是制造商共享底盘“平台”的形式。也有学者指出,大型互联网科技平台公司的业务重心正在从智能手机向智能汽车转移,并以“平台化汽车出行”(platform automobility)为例探讨了科技重塑传统汽车行业的多种路径。在梳理概念时,他们特别指出了媒介和平台研究长期以来对汽车工业的忽视(Stehlin, Hodson & McMeekin, 2020)。

不可否认,汽车作为空间移动媒介在 20 世纪乃至当今城市发展中均举足轻重。1991 年,德国学者本·巴赫迈尔(Bachmair, 1991)通过“传播流动性”(mobility for communication)这一概念,揭示了从“汽车”到“电视”所承载的文化意义的关联,指出“电视”之所以能迅速融入大众生活,是因为它扩展并延续了原本由汽车所塑造的生活方式。同样地,社会学家约翰·厄里(Urry, 2006)将 20 世纪称为“汽车的世纪”,他详细阐述了汽车与城市化进程的紧密联系:汽车不仅是一种工厂产品,更是自主性(autonomous)与物质、符号意义上流动(mobility)文化的复杂混合。阿尔瓦雷斯·莱昂(León, 2019)进一步阐述了汽车在技术、政治和经济力量的共同作用下,转变为移动空间媒介(mobile spatial media)的过程。

受既有研究启发,本文以“社会技术物”(sociotechnical artifacts)为概念工具,探讨技术嵌入社会系统并隐匿于基础设施之中的过程(Edwards, 2003),重新聚焦平台的物质前身之一——汽车,从汽车技术物到该技术系统的社会化,以流动和连接为线索,梳理 20 世纪汽车社会文化与城市空间理论之间的紧密联系。重点回答以下三个问题:

汽车技术物与城市社会空间的嵌入有何社会历史背景?

不同空间理论视域如何解释从汽车技术物到汽车技术系统的社会化过程?

从汽车技术系统到平台技术系统与城市社会空间的互嵌,有何延续的传统和显著的区别?

## 二、作为平台的汽车制造、城市扩张与流动的支配

20 世纪后半叶,西方社会的产业发展在很大程度上依赖汽车制造业生产、消费增长与管理创新。从福特公司的流水线生产技术,到丰田公司的即时装配和精益生产,汽车普及与城市化进程齐头并进,共同推动城市布局的分散蔓延。这一进程并非凭空产生的,而是汽车生产系统结构化过程中的空间分异现象。汽车零部件的分布式生产和集中式装配促生了一个广阔的流动体系,利益最大化驱动资本工业在城市之外寻求更低廉的成本和劳动力,甚至跨地区、跨国家进行生产外包配置。其中,20 世纪 90 年代丰田、本田等企业的全球制造体系尤为引人注目。相较于汽车生产本身,其组织生产、管理运营方式更受瞩目:丰田追求即时性、自动化,从需求出发避免盲目的生产浪费,配合“自动化”的适时调整,不仰赖机器的“无碍运行”,而是“包括人的因素的‘自动化’”,使其在全球市场占据竞争优势(大野耐一,1979:9)。斯坦伯格(2024)将“丰田制”视为数字平台的前身,在此基础上分析了 20 世纪 50 年代丰田汽车生产的管理创新与数字平台系统之间的关系,发现两者在数据收集和流通、标准化与多样化结合的模式等要素上存在重合之处。

公共交通及工具的传播意义,在部分传播物质性研究中得到了一定程度的再认识。然而,在探讨公共交通工具对人与环境、人与人关系的塑造与改变时,往往将其置于“传播的传递观”范畴内,更多聚焦运河、铁路、航道等线路的历史考察。私人汽车是相对于公共交通的另一种存在,其在社会生活中生成的空间意义,不局限于作为一种交通工具或交通技术,更在于它衍生的系列物件、地点和配套设施,后者共同反映了技术物嵌入社会空间的早期状况:可见的空间占据与地点复制。正如彼得·弗伦德(Freund & Martin, 1993: 111)指出,汽车作为一个自创生系统,不断地为自我复制创造条件,20 世纪西方城市社会中的公共政策、土地使用、文化模式、个人空间移动以及能

源发掘等,都围绕着以汽车为中心的技术系统展开。研究者解析汽车进入行驶状态所需的配置,阐释了这一技术系统的空间意义:合格的驾驶员、扩展的公路网、合理的交通法规、停放汽车的空间、生产和经销汽车的区域。换言之,从汽车工业生产到汽车使用普及,都极大影响了城市空间的转变与创造,城市边缘扩张、郊区化进程与私人汽车消费增长之间存在密不可分的联系。值得一提的是,将汽车技术系统类比为生物学生命系统,可能是当时应用生物学领域向社会科学领域渗透的一种表现。

无序扩张的城市边界是私人汽车灵活性的具象折射。当驾驶者探索城市边缘时,他们可能在既定法规和既有道路之外狂飙突进,这使得分散式的边缘扩张与城市中心地区空间的纵向利用形成了相辅相成之势。大卫·哈维(2013)在《后现代的状况》中提出了“时空压缩”理论,用以阐释资本主义生产方式的变化如何影响人们对时间和空间的体验方式。以汽车制造业为例,从早期的福特制大规模生产模式,到强调专业分工和流程标准的泰勒制组织模式,再到丰田制灵活即时生产模式,这一转变不仅反映了组织管理和技术更新,也揭示了福特制集中化生产的弊端,暴露了资本主义的固有矛盾。哈维(2013)认为,过度积累需要时间和空间的转移,表现为伴随着地理流动的灵活外包劳动。空间流动摩擦最小化意味着生产效益最大化,这种追求已经从过去加速物的移动转变为如今加速信息、数据的流动,空间秩序与时间加速的控制在此过程中紧密配合。

驾驶私人汽车常被符号化为个体对时间和空间的自主掌控,传递着自由和身份的个人主义文化价值观(Seiler, 2009),但却伴随着大量交通与环境问题。尽管私人汽车被赋予了自由价值观,但常常伴随着束缚——不仅是暂时停留在固定物理空间的束缚,还有嵌入日常往返于住所与工作地点的束缚。尽管汽车消费、驾驶行为以及围绕汽车的生活系统并不完全由资本决定,但多少受资本主义扩张的影响。尤其是 20 世纪 50 年代后,超大型城市的兴起拉动了汽车消费,资本市场塑造了象征阶级与品味的消费选择,在外形设计

与风格营造上满足消费者的个性需求。汽车的使用改变了城市社会景观,高速公路建设获得了比公共交通建设更多的政策与资金投入,大型商超纷纷迁往郊区,人们的休闲方式随之改变,公路旅行装置及配套设施开始出现(Joo, 2007)。总而言之,从城市向郊区迁移的空间重组过程,使得郊区化成为城市发展的新阶段。

厄里(Urry, 2004)以“非线性扩张”来描述汽车影响下的空间实践,从“汽车”到“汽车化”(automobility),再次强调了汽车不仅是一种技术产品,更是一种深深植根于社会空间结构与实践中的现象,甚至已成为一种社会形式和技术系统。将汽车称为“技术系统”遭到了一些学者的批判,他们认为这样可能会回避人为造就的程序及其背后的非平等权力支配。例如,博姆等人(Böhm, Jones & Land et al. , 2006)指出,汽车不仅是一种技术系统,更是一种产生权力关系的制度(regime)。这一观点与更广泛意义上的流动性概念产生了衔接和对话的可能:汽车并非唯一的移动形式,还存在一些非具身的“流动”形式,如电话、互联网、电视等,后者与具身移动在表达及体现自主权的意义上存在共通之处。换言之,“汽车化”并不局限于汽车这一技术物本身,还潜藏或显现了与各类流动形式的交织。汽车及其装置系统所占据和创造的城市空间,已相对于其他流动形式展现出了霸权支配和非平等关系。

对20世纪后半叶私人汽车对社会空间强势影响的反思,与当下国际上对超大型平台负面后果的回应,呈现出类似的调整趋势。例如,欧盟的《数字服务法案》便根据互联网公司平台的规模,明确了其相应的权责。当欧盟开始以立法形式对待深度嵌入日常生活的超大型平台时,便意味着大型网络平台不再仅被视为纯粹的市场主体,而是与个人权利、社会生活、地缘政治等息息相关的技术制度。

## 三、空间政治学视域:汽车技术系统、基础设施及不平等的空间生产

私人汽车与高速公路所构成的交通体系,推动了城市空间在实体及社会意义层面的碎片化与分离化。格雷厄姆等人(格雷厄姆、马文,2021:150)认为,构建网络基础设施是连接这些碎片化、分离且间隔的城市空间的关键手段。这些基础设施应支持密集的流动、交流及出行,且需要精密的流通管理。西方城市基础设施的普及进程,也是城市社会生活现代化的过程,彼时国家政府投入建设的基础设施,如电力、燃气、自来水及电话是现代生活的重要标志。早期城市基础设施与国家公共投资政策紧密相连,资本流动因此获得了固定的物质支撑,如管道、电线与公路等,这些线路与设施作为基础设施网络,因统一规划与公共属性而分布相对均衡。但当围绕汽车生产与消费的私人企业在 20 世纪后半叶成为市场主导,日益普及的汽车技术物嵌入基础设施,乃至成为社会技术系统,支配公众的日常生活,却展现了不平等、非均衡的网络化状况。

汽车技术系统的社会化存在不同表述,如在马蒂奥尼(Mattioli,Roberts & Steinberger et al. ,2020)处为汽车依赖型社会(car-dependent societies)。他列出了这个社会的五个要素:汽车工业、汽车的基础设施、城市扩张、公共交通、汽车消费文化。相比于单独阐述各要素的含义,这些要素在汽车技术社会化系统中的角色更为关键。从事汽车制造的企业于资本主义经济扩张逻辑下长期锁定其商业模式,并带来对既有模式的维护。简言之,汽车生产商试图通过基础平台(底座)实现规模生产和差异化外型的结合,发挥品牌效应,积极拓展市场。大规模、过量的汽车生产需要相应汽车基础设施的支持,如加油站、停车场和交通法规。此处的“汽车基础设施”与前文提及的城市早期公共基础设施网络相比,呈现出了更为明显的私人性,即公共设施使用的前提

是私人汽车消费行为。

城市的扩张和对私人汽车的需求相辅相成,且基础设施的配置调节了地理距离,进一步支撑和刺激了大众消费需求,助力了资本扩大再生产。上一节笔者提到,城市郊区化成为吸收资本过量生产的一种空间形式。在《资本的限度》里,哈维(2017)认为解决资本过度积累的方案,是地理扩张和重组的“空间修复”。城市中心空间极度压缩或折叠存在限度,而边缘地带的开发既能缓解挤压的生存状况,又能因土地利用而刺激新一轮的消费需求,即缓解包括汽车在内的商品过量生产状况。另有研究(Walks, 2014)表明,以美国为代表的西方国家为刺激私人消费而推动郊区化,且对私人汽车的政策支持强化了汽车在各交通方式中的主导地位。

区别于早期城市基础设施建设的同质化、标准化,基于私人汽车这一技术系统的社会空间布局并不均等,边缘、弱势、缺失汽车承载设施的地方可能被忽视或破坏,如高速公路分隔的地理区域可能原属于一个整体;又如不拥有私人汽车而选择其他出行方式的人群,也会承受汽车社会空间的负面影响。相较于对步行、公交和自行车的城市空间分配,更多城市空间的规划建设和使用提供给了私人汽车(Attard, Guzman & Oviedo, 2023)。在空间政治经济学视角下,汽车技术系统社会化与资本主义扩张逻辑相互嵌入,空间成为资本权力关系的生产对象。与其说城市边缘缺乏公共交通,倒不如说城市边缘的规划设计本质上以私人汽车出行为优先。因而,私人汽车的生活方式既是被设计的需求,又是被迫的选择。

可见,汽车技术物的社会化并不完全由生产或消费构建,即便是彰显阶级品味、自由、个人主义的符号,也需要对既有基础设施的利用和适应,以及关联基础设施对地理空间的扩展占据,直至成为一种惯常生活方式。汽车技术系统社会化提升了城市基础设施网络的灵活度,流动和连接成为持续状态。

从以“人—物”流动形式为主的汽车技术系统,到数字平台技术系统,劳

动力、数据、信息、物质的流动中,有来自空间政治经济学谱系的延续。以往的汽车技术系统网络以提供、扩展服务范畴为导向,而当下的数字平台注重物质及非物质要素的协同、互补、组织,虽然资本较量的形式变为了算力和联结强度,但也是刺激需求和缓解过量生产的后果,如互联网平台企业在公共交通末端扩展出连接公共交通换乘点和目的地的运营市场。依赖平台连接和运转“闲置资源”,不失为一种“空间修复”的重组:利用数据、算法等技术形式,适时匹配服务提供者和消费者的需求。既有设施作为资源得到了挖掘,流动与连接成为服务形式,而流动边界从汽车到数字平台不断扩展,跨越了虚实的空间边界。

但并不能说这是独属于数字平台的变革创新,当捕获、组织和连接数据成为平台企业的生产核心时,不难发现其与 20 世纪汽车技术系统的共通点。

其一,当福特制下汽车零部件过量积累时,从泰勒制的分配生产管理到丰田制的即时装配和灵活改进,复杂的生产流程被逐步划分为精细的模块,与当下互联网科技企业和基础设施网络的步步交织相比,同样趋向于程序执行流程,并将数据处理划分为多个独立的模块,以便灵活处理和优化。

其二,为降本增效,汽车生产技术对机械化和自动化的引入,在数字平台企业表现为减少人工干预,提高数据处理的准确性和速度。基于市场需求的受众行为预测和反馈调整,延续着资本主义市场的生产—消费循环。平台资本主义(platform capitalism)、数据资本(data capital)、数字劳工(digital labor)等概念的提出,某种程度上意味着旧资本扩张形式在新场景的重新实践。

其三,当流动和连接继续维持资本扩张时,平台技术系统也可能像汽车技术系统般生产新的不平等空间。例如,平台企业对数据和既有资本的选择性重组,在加强有效用户和服务提供商的时空连接的同时,也进一步边缘化了欠缺基础设施配置及资本流动因素的地区和用户。

## 四、人文地理视域下的汽车与地方：视觉传播、具身经验与流动景观

移动出行是久坐下的视觉传播体验，人类丰富的感官体验变成了窗户里的二维画面（Merriman，2004）。20 世纪西方社会学者对技术物的人文理解，延续着重视视觉文化的传统，这也体现在对汽车技术物直观体验的描述上。汽车、火车、电视、电影，在“视觉”运输机器上被并置关联和比较，只是前两者是物理意义上的，后两者是虚拟的，而使用者的动机、目的及参与空间景观的方式则各有区别（Merriman，2009）。以流动的主体视觉感知空间成为另一条进路，车窗如荧幕，荧幕如车窗，汽车部件成为媒介，当部分工程师、建筑学者和设计师致力于在基础设施布局和空间利用上展现城市结构时，另一部分学者则选择以经验主体的、具身的、非表征的方式来分析空间。

爱德华·雷尔夫（E. Relph）提出的“无地方”（placelessness），便是直接经验下的空间审思。高速公路连同城市的摩天大厦被划分为“无地方的景观”，人本主义视角下现代流动性的增强和城市扩张的后果遭到批判，雷尔夫将汽车等交通工具视为“中介性的机器”（Relph，1976：196），借助机器感知的景观欠缺本真情感，却也转变为适应流动变化的优势。交通工具及促使流动加速的基础设施的同质趋向，杂糅着移动的系统公共性和个性化体验。当流动成为日常生活的一部分，机器在一定程度上进入隐匿状态，对地方或地点的感受再度受到关注。20 世纪 70 年代兴起的公路电影是体现关注的一种形式，隔离的、碎片化的人造环境引发了人们对生存状态的思考，“汽车成为逃离的媒介”（邵培仁、方玲玲，2006）。然而，被赋予逃离意象的“汽车”不仅是被建构的对象，还是建构多元关系的主体。早在数字平台之前，人和机器本就难以作为二元对立的存在被讨论。仍以汽车驾驶为例，操控汽车动作引发的移动，既是人的移动也是物的移动——人在驱动车辆时，车辆的动态反

馈也对人的认识和行为产生了影响。

技术结构系统下的地方意义趋向变动不居,从物质基础设施到平台基础设施,宏观布局的描摹容易忽视人的能动性和私人情感,无论是从话语层面还是从物质层面来讨论地方边界都不甚明晰,于是“网络”“联结”“转化”,情境条件、瞬时状态和互动过程得到了更多关注。一如当下,数字平台纷纷提供基于地理定位的即时服务,城市地点成为数字地图上的抽象符号,地点意义在具身参与的实践中生成并变动。提出“情感平台城市主义”(affective platform urbanism)的学者从日常不同情境下的外卖平台使用方面进行了探索,以跳脱政治经济学预设的权力关系桎梏,身体不只是确切的被异化或被监控的客体,还有感受、行动与调整感受的主体意义(Bissell, Birtchnell & Elliott et al, 2020)。重视平台城市的情感维度,本质上延续了人文地理学对具身实践、身体知觉、地方感的关注,如斯特劳恩等人(Straughan & Bissell, 2022)描述了平台零工的劳动过程,三位参与者的即时遭遇(encounters),以及这些基于平台的社会互动与人际交往,在实际生活中给他们自身带来了正面积极的情感转变。

从视觉体验到情绪感受,经验知觉上的空间认知离不开对地方与非地方、表征与非表征实践的思考。“中介性的机器”既是渠道也是经验,随着重复使用的惯性逐渐隐匿,机器和主体相伴生成意义。约翰·厄里提出的新流动范式扩大了流动的范畴,其中包括人员、信息、物质的流动,也涉及情感和想象的流动,流动和社会关系的联系、远距离的亲密关系是其表现形式之一(Elliott & Urry, 2010)。康拉德森等人(Conradson & McKay, 2007)用“跨地主体性”(translocal subjectivities)这一概念阐释地理移动下主体状态的复杂和多元,其中主体的多重自我意识、特定地点和社会关系的维系及涌现的情感是其侧重点。情绪或情感不是理性反思的对立面,而被理解为一种具身认知及思维形式。流动带来的不仅是人与人的联结,也可能是人与物、人与地方的情感联结。“跨地性”(translocal)(阿帕杜莱,2012)这一概念为理解移动主体的身份提供了途径,流动与固定并行不悖于主体(Daskalaki, Butler &

Petrovic, 2016),个体在不同地点之间的移动和社会实践使得身份流动而多变,固定性则体现为个体与特定地点之间的持续联系和认同,跨地性网络里主体身份及关系具有多重特质。此外,地点的意义也在不断变化,地点不再仅是物理空间,也是通过社会实践和个体经验被构建的。

从人文地理学视域下的空间流动概念来考察,主体跨地性实践模糊了物质和非物质的界限,物质环境的改造和以社会关系、文化意义的创造与传播为代表的非物质元素交织在一起,空间中的现象涉及个体、群体、社区、国家乃至全球等层面,并且这些层面既不平行独立也不一致均衡,而是互有关联和差异,层次的连接性恰是进行空间实践过程分析的关键。沿着人文地理学对主体感受和主体行动的关切传统,平台空间和城市空间的相遇,有了可供进入的既存视角:跨越物质与非物质界限的社会空间建构实践。正如前文所提,从驾驶汽车的感官体验到无地方的景观、跨地方的流动主体身份。

在上述梳理中,浮现了两条贯连平台与城市空间的路径:一条路径取自空间政治经济学,从平台之物“汽车”技术系统到数字平台的技术系统,平台数字经济延续了资本主义寻求空间修复和空间扩张的惯性,但生产出新的社会关系和空间实践,城市基础设施网络化是贯连前后的重要概念;另一条路径取自人文地理学,强调“汽车”技术系统造就的景观经验和具身体验,“汽车化”既是一种技术系统也是一种技术文化,技术系统带来的主体性感受、主体与地方的互动、情感和社会联系,贯连起彼时的城市汽车化生活和当下的平台化生活。两条路径来自不同的学科传统,各有偏向,但不无交集。下一节,笔者试图讨论在平台城市中两条路径结合的可能性。

## 五、视域结合的契机:数字平台与城市社会空间的现实碰撞

从电子商务、移动互联服务到数字平台,数字技术系统嵌入城市空间的

进程,与汽车技术系统和城市空间的勾连既是一致的也是异质的。一致的延续前一节已有阐述,而异质性则来自数字平台技术系统社会化过程中已出现或尚未出现的新实践和新现象。换言之,嵌入城市空间的数字平台也会将其作为技术系统的特征带入进来,如同半世纪前汽车作为技术系统嵌入城市空间布局和功能利用,空间结构朝着“汽车化”方向演变,产生新的地方配置,人们的生活方式也随之变化。

技术社会化过程不是一蹴而就的,在探索数字平台技术系统嵌入城市空间的过程中,若只以空间政治经济学或人文地理学的角度切入,就很容易陷入“技术—人”对立关系的循环:前者重视技术系统和空间结构性力量的发挥,个体显得脆弱而微小、被动且同质;后者注重主体感受和个体经验,但将技术视为客体则可能轻视现实中技术(物)的能动性。因而两者的结合与其说是一种尝试,不如说是一种直面现实的转变。

数字平台与城市空间碰撞出了哪些现实?

其一,持续非稳定状况的连接与断连,从能源水电到道路交通,过往城市空间的基础设施和技术系统,往往被认为具有普遍性,呈现长期稳定的特征,似乎不够完善的配置便不足以支撑起空间社会化的运转,深度嵌入日常生活以至于成为理所当然的存在。然而,数字平台技术一定程度上使得技术系统被重新审视,上一秒连接起物与物,下一秒便连接起人与物或人与人,原有的连接可能中断,也可能产生新的连接。平台技术系统的空间实践和联系是变动的,强行划分人与技术(物)已不符合实际,而探讨关联的过程和情境已成必要议题。人文地理学对地方意义、人地联系、具身经验的关注,契合处在嵌入过程而非已完成全面嵌入的平台的实际状况,流动地点的意义不仅需要资本主义经济逻辑下的权力剖析,更需要异质状况、瞬时、多情境等涉及主体行动实践的人文地方概念来补足。

其二,相较于城市空间多数基础设施独立并存的阶段,数字平台技术系统实现了多系统的互联,超越了单一系统的互联互通,如智能汽车、智能零

售、智能交通网络等,将电力、通信、公共交通等各类型技术系统进行了跨系统的连接组合,且可能产生新的技术社会实践(如可穿戴设备和传感器等前端设施与数字平台相结合,融合了具身感知与计算能力,并置了实时情境和惯常行为模式,为使用者提供个性化的服务)。跨系统、跨层次的数字平台,将城市空间之“网”编织得更加细密,让用户和服务商之间的连接更加直接,但同时也更加不稳定。此外,这也不是一张均质的空间网络,有联系、流动的密集处,也有排除在联系外的区域和被忽视的人群,理性计算产生的或浮现的社会问题,需要对空间非平等关系的动态关注,需要来自人文地理学和政治经济学的共同关切。

综上所述,平台技术系统不是空中楼阁,本质上任何技术系统都无法脱离社会而单独存在。数字平台与城市空间的对话,建立在既有城市基础设施和社会资本、社会关系的基础之上,但也因其技术系统的新特征,在嵌入过程中逐渐产生更大范围的影响与改变,从物理空间实践到社会关系和社会文化,任一偏向的先验决定论都不足以囊括变动新现象,也让空间政治经济学和人文地理学的概念碰撞成为可能。近年来,拉图尔(B. Latour)的行动者网络理论成为传播研究的热门理论,其实也是对数字平台与城市空间碰撞现实的一种反映。数字平台技术系统的全面嵌入尚未完成,地方化、区域化、具反抗性的差异仍然存在,剖析关联式过程成为更具意义的话题,而重视一切“人”与“非人”关联的行动者网络理论展现了符合现状的价值,成为新的理论坐标。

本文尝试将数字平台与城市的衔接上溯到更久远的过往,其中20世纪汽车技术系统和城市空间的关联是论述中心。笔者以流动和连接为主要延续形式,在空间政治学和人文地理学的脉络中再思汽车技术系统社会化过程与城市空间的关系,最后讨论了两条脉络在数字平台城市研究领域对话的可能性。本文认为,恰恰是数字平台和城市空间的嵌入进行时状态,让原本各有偏向的空间研究在概念上有所呼应和弥补,就如数字平台在既有城市基础设

施上整合、联结各方资源,发挥出强大的网络和组织效应一般,我们不能忽视漫长的城市发展过程中的思想资源。笔者能力有限,仅选取了有代表性的空间研究路径,但还有更多不同视角下对城市基础设施和空间问题的思考亟待挖掘。

## 参考文献

阿帕杜莱,2012,《消散的现代性:全球化的文化维度》,刘冉译,上海:上海三联书店。

大野耐一,1979,《丰田生产方式》,李长、赵世英、吕永和译,北京:北京出版社。

格雷厄姆、马文,2021,《支离的城市主义:网络化基础设施、技术变迁与城市状况》,陆萍、胡跃明译,南京:江苏凤凰教育出版社。

哈维,2013,《后现代的状况:对文化变迁之缘起的探究》,阎嘉译,北京:商务印书馆。

哈维,2017,《资本的限度》,张寅译,北京:中信出版社。

刘海龙,2015,《重访灰色地带:传播研究史的书写与记忆》,北京:北京大学出版社。

邵培仁、方玲玲,2006,《流动的景观——媒介地理学视野下公路电影的地理再现》,《当代电影》第 6 期。

斯坦伯格,2024,《从汽车资本主义到平台资本主义:作为数字平台前身的丰田制》,黄晓伟、卫帅译,《国外社会科学前沿》第 6 期。

孙萍,2024,《平台研究的想象力:概念、生态与公共价值》,《新闻界》第 5 期。

Attard, M., L. Guzman & D. Oviedo 2023, "Urban Space Distribution: The Case for a More Equitable Mobility System." DOI:10.1016/j.cstp.2023.101096.

Bachmair, B. 1991, "From the Motor-Car to Television: Cultural-Historical Arguments on the Meaning of Mobility for Communication." *Media, Culture & Society* 13(4).

Bissell, D., T. Birtchnell & A. Elliott et al. 2020, "Autonomous Automobilities: The Social Impacts of Driverless Vehicles." *Current Sociology* 68(1).

Böhm, S., C. Jones & C. Land et al. 2006, "Introduction: Impossibilities of Automobility." *The Sociological Review* 54(1).

Conradson, D. & D. McKay 2007, "Translocal Subjectivities: Mobility, Connection, Emotion." *Mobilities* 2(2).

Daskalaki, M., C. Butler & J. Petrovic 2016, “Somewhere In-Between: Narratives of Place, Identity, and Translocal Work.” *Journal of Management Inquiry* 25(2).

Edwards, P. 2003, Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems.” DOI: https://doi.org/10.7551/mitpress/4729.003.0011.

Elliott, A. & J. Urry 2010, *Mobile Lives*, London: Routledge.

Freund, P. & G. Martin 1993, *The Ecology of the Automobile*, Vol. 201, [S. l.]: Black Rose Books Ltd.

Joo, J. 2007, “The Impact of the Automobile and Its Culture in the US.” *International Area Review* 10(1).

León, L. A. 2019, “Eyes on the Road: Surveillance Logics in the Autonomous Vehicle Economy.” *Surveillance & Society* 17(1/2).

Mattioli, G., C. Roberts & J. Steinberger et al. 2020, “The Political Economy of Car Dependence: A Systems of Provision Approach.” *Energy Research & Social Science* 66.

Merriman, P. 2004, “Driving Places: Marc Augé, Non-Places, and the Geographies of England’s M1 Motorway.” *Theory, Culture & Society* 21(4-5).

Merriman, P. 2009, “Automobility and the Geographies of the Car.” *Geography Compass* 3(2).

Relph, E. 1976, *Place and Placelessness*, London: Routledge.

Seiler, C. 2009, *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, Chicago: University of Chicago Press.

Stehlin, J., M. Hodson & A. McMeekin 2020, “Platform Mobilities and the Production of Urban Space: Toward a Typology of Platformization Trajectories.” *Environment and Planning A: Economy and Space* 52(7).

Steinberg, M. 2022, “From Automobile Capitalism to Platform Capitalism: Toyotism as a Prehistory of Digital Platforms.” *Organization Studies* 43(7).

Straughan, E. & D. Bissell 2022, “Curious Encounters: The Social Consolations of Digital Platform Work in the Gig Economy.” *Urban Geography* 43(9).

Urry, J. 2004, "The 'System' of Automobility." *Theory, Culture & Society* 21(4-5).

Urry, J. 2006, "Inhabiting the Car." *The Sociological Review* 54(1).

Walks, A. 2014, "Driving the Vote? Automobility, Ideology, and Political Partisanship." in A. Walks ed., *The Urban Political Economy and Ecology of Automobility: Driving Cities, Driving Inequality, Driving Politics*, London: Routledge.

# 智能社会研究
Journal of Intelligent Society


编委会主任：高　岩

编委会副主任：夏桂华　赵玉新
吕　鹏（中国社会科学院）

编　　委：尹　航　冯仕政　冯全普
（按姓氏笔画排序）
吕　鹏（中南大学）　吕冬诗
朱齐丹　汝　鹏　苏　竣
李正风　来有为　肖黎明
邱泽奇　何晓斌　宋士吉
陈云松　陈华珊　郑　莉
孟小峰　孟天广　赵万里
赵延东　胡安宁　袁　岳
黄　萃　梁玉成　董　波
曾志刚　蔡成涛

青年编委：丁奎元　王　磊　叶瀚璋
（按姓氏笔画排序）
邢麟舟　向　维　刘灿辉
刘松吟　刘春成　刘晓波
安　博　许馨月　孙宇凡
李子信　李天朗　李晓天
吴雨晴　何　丽　邹冠男
张咏雪　张承蒙　陈　茁
陈典涵　林子皓　周雪健
周骥腾　郑　李　胡万亨
茹文俊　贺久恒　贾雨心
郭媛媛　黄　可　梁　轩
曾　晨

**编辑团队**

主　　编：郑　莉
编辑部主任：吴肃然
编辑部成员：林召霞　王立秋
李昕茹　李天朗
岳　凤



主管单位：中华人民共和国工业和信息化部
主办单位：哈尔滨工程大学
出版单位：哈尔滨工程大学出版社
地　　址：哈尔滨市南岗区南通大街 145 号

国际标准连续出版物号：
ISSN 2097-2091
国内统一连续出版物号：
CN 23-1615/C

印刷单位：哈尔滨理想印刷有限公司
创刊年份：2022 年
出版日期：2024 年 9 月 10 日
发行单位：哈尔滨市邮局
订 阅 处：全国各地邮电局
邮发代号：14-375
发行范围：公开发行
定　　价：45.00 元


## 投稿指南

本刊面向海内外学者征稿，欢迎社会科学及交叉学科的专家学者惠赐稿件。请在来稿首页写明文章标题、作者简介（姓名、工作单位全称、联系电话、详细通信地址、电邮地址等）。文稿需完整，包括标题（中英文）、作者姓名、作者单位、摘要（300 字左右）、关键词（3—5 个）、正文、参考文献等。所投稿件如受基金资助，请在标题上加脚注说明，包括项目全称和项目批准号。来稿请以中文撰写。

稿件采用他人成说的，须在文中以括注方式说明出处，并在篇末列出参考文献；作者自己的注释均作为当页脚注。中外文参考文献分开列出，中文文献在前，外文文献在后，并按音序排列。中文文献参照中文社会学权威期刊格式，外文文献参照APA格式。来稿中的图表要清晰，符合出版质量要求，必要时可单独提供图表压缩包文件。

稿件格式请参考杂志官网（http://www.jis.ac.cn）“下载中心”中的稿件模板。

投稿方式：请登录杂志官网投稿系统（http://www.jis.ac.cn）进行投稿。

## 编辑部联系方式


地　址：黑龙江省哈尔滨市南岗区南通大街 145 号哈尔滨工程大学主楼北楼 N301 室，《智能社会研究》编辑部
邮　编：150001
电　话：0451-82588881
E-mail：mailtojis@163.com


## 著作权使用说明


本刊已许可中国知网等网络知识服务平台以数字化方式复制、汇编、发行、信息网络传播本刊全文。本刊支付的稿酬已包含网络知识服务平台的著作权使用费，所有署名作者向本刊提交文章发表之行为视为同意上述声明。如有异议，请在投稿时说明，本刊将按作者说明处理。