

文章编号:2095-0365(2015)04-0006-05

# 基于低碳消费视角的京津冀雾霾治理

李新慧

(石家庄铁道大学 马克思主义学院,河北 石家庄 050043)

**摘 要:**2013年初以来,京津冀多地持续出现雾霾天气,已使这一地区成为污染重灾区。治理雾霾,除了需要企业转变生产发展方式和政府完善政策外,消费环节也应该有所作为。事实上,消费模式与雾霾治理互相影响,人类的高碳消费方式是雾霾天气产生的主要原因之一,而实施低碳消费则有利于减少污染物的排放,促进雾霾治理。当前,京津冀地区居民消费方式存在能源、资源消费较高、浪费严重,污染物排放高等问题,再加上监管、法制与技术上的掣肘,加剧了雾霾天气。要从根本上解决雾霾污染,还需要消费环节上通过经济、法制、技术等手段协同、构建低碳消费模式,才能重建蓝天绿水、清洁美丽的生活环境。

**关键词:**京津冀;雾霾治理;低碳消费模式

**中图分类号:**X321 **文献标识码:**A **DOI:**10.13319/j.cnki.sjztdxbskb.2015.04.02

2013年初以来,京津冀地区持续出现的雾霾天气,使这一地区成为污染重灾区。据国家环保部数据显示,2014年北京污染天数为175天,天津197天,石家庄高达264天。这不仅是生产环节的问题,也与我们的消费方式、生活方式有关。研究显示:石家庄市本地污染中,燃煤、机动车分别贡献28.5%、15.0%,其它生物质燃烧、餐饮、农业等占比8.8%;北京的本地污染中,机动车、燃煤分别占了31.1%、22.4%,14.1%来自餐饮、汽修、烧烤、建筑涂装、畜禽养殖等;天津本地排放中,PM<sub>2.5</sub>中燃煤、机动车分别贡献27%、20%。这些均与消费方式密切相关。但目前国内关于雾霾治理的研究,多集中于运用经济学、气象学、生态学等理论,分析雾霾产生的原因、影响及治理等方面,而通过消费视角减少雾霾污染的研究较为缺乏。雾霾治理不仅需要调整区域产业结构与能源结构,也需要转变人们的消费方式,构建低碳消费模式。

## 一、雾霾和低碳消费的内涵及关系

雾霾是指各种排放源产生的污染物(气体和颗粒物,如CO、SO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、NH<sub>3</sub>、VOCs、PM),在特定的大气环境条件下,经过一系列物理、化学过程形成的细粒子,并与水汽相互作用导致的大气消光现象。<sup>[1]</sup>其中空气动力学直径小于等于2.5微米的颗粒物,称为PM<sub>2.5</sub>。我国城市雾霾污染的主要来源包括燃煤、机动车尾气、餐饮炊事、扬尘、工业过程排放、生物质燃烧以及各种污染物在空气中发生的二次反应等。低碳消费是低碳经济的重要环节,它是一种更好地提高生活质量的消费方式。“广义的低碳消费方式涵义包括五个层次:一是‘恒温消费’,消费过程中温室气体排放量最低;二是‘经济消费’,即对资源和能源的消耗量最小,最经济;三是‘安全消费’,即消费结果对消费主体和人类生存环境的健康危害最小;四是‘可持续消费’,对人类的可持续发展危害最小;五是

收稿日期:2015-03-25

作者简介:李新慧(1974—),女,副教授,法学博士,研究方向:消费经济。

基金项目:2014年河北省高等学校青年拔尖人才计划项目(BJ2014098);石家庄铁道大学预研项目(20142014);河北省生态与发展环境研究基地资助项目

本文信息:李新慧.基于低碳消费视角的京津冀雾霾治理[J].石家庄铁道大学学报:社会科学版,2015,9(4):5-9,16.

‘新领域消费’,转向消费新能源,鼓励开发新低碳技术、研发低碳产品,拓展新的消费领域,更重要的是推动经济转型,形成生产力发展新趋势。”<sup>[2]</sup>

消费模式与雾霾治理互相影响、互相促进。一方面,人类的高碳消费方式是雾霾天气产生的主要原因之一。有研究表明:城镇人口的不断增长,加剧了河北的大气环境污染。<sup>[3]</sup>而消费者使用机动车、燃煤、秸秆焚烧、餐饮烹饪等消费活动,均会加重PM<sub>2.5</sub>的排放。2012年,全国机动车排放污染物4612.1万吨,其中氮氧化物(NO<sub>x</sub>)640万吨,颗粒物(PM)62.2万吨,碳氢化合物(HC)438.2万吨,一氧化碳(CO)3471.7万吨。<sup>[4]</sup>除此之外,餐饮业与居民家庭生活烹饪时油烟机排放的烟雾也是PM<sub>2.5</sub>的重要来源。资料显示,北京市烹饪产生的油烟污染占PM<sub>2.5</sub>颗粒的20%~30%,而且抽油烟机的使用每小时排放的二氧化碳为0.2229kg,油烟机的使用是北京市继工业排放、汽车尾气排放之后,空气污染的第三“元凶”。另一方面,实施低碳消费有利于减少污染物的排放,促进雾霾治理。就拿机动车尾气排放来说,一辆车每开100公里,所排放的污染物大约为一氧化碳量152克、碳氢化合物18克、氮氧化物3克,总计排放的污染物约173克。假设一辆车一天行驶20公里,那么这辆车每天至少要向空气里排放35克污染物。<sup>[5]</sup>再如北京市,北京330万辆机动车如果全部实现每月少开一天车,一年将减少4.4万吨污染物排放。用电方面,消费者每节约1度(千瓦时)电,就节约了0.4kg标准煤,同时减少污染排放0.272kg碳粉尘、0.997kg二氧化碳、0.03kg二氧化硫、0.015kg氧化物。总之,转变消费方式,构建低碳消费模式,减少直接或间接的燃料消耗的同时有效减少雾霾,这也意味着每个机构和个体,都可以在消费环节做出努力来改善现状。

## 二、基于消费视角的京津冀雾霾治理现状

### (一)消费者对自身责任义务认识不足,消费主义理念影响较大

对于严重雾霾天气,广大消费者在深受其害的同时,也体会到环境污染的严重程度以及治理的迫切性,但大多数消费者都认为治理雾霾是政府和企业的事,与自己无关。从媒体的报道来看,

多数报道只是客观地介绍了雾霾的严重程度、对人体的危害及预防,也有报道分析了雾霾天气的成因以及治理,但更多地归因于能源结构过于依赖煤炭、产业发展方式粗放以及冬季的气候特点等,而对于消费者在雾霾天气中起到了什么作用、今后的雾霾治理消费者又应担当什么责任,消费者如何做能减少雾霾,如何量化等问题,多数报道涉及较少、宣传不够,结果就造成了人们一面抱怨污染严重和政府不给力,一面继续自己的高污染、高消耗、高排放的消费生活。另一方面,从消费理念和思想上,虽然中华文化源远流长,其中勤俭节约、反对浪费的朴素消费观代代相传。但随着全球化进程的加深,西方消费主义文化对广大消费者也形成了较强的冲击。例如,以汽车购买为例,京津冀区域汽车首购比例(86.8%)比全国平均水平略高,未来再购时间平均为6.1年,汽车再购者的年龄普遍在30岁以上,这个年龄段的车主考虑更多的是车型的品质及品牌等因素,一般会考虑置换大众、通用等品牌的中高端车型,这类厂商的主流车型价位一般在20~30万元之间。<sup>[6]</sup>这些消费思想和行为,与资源严重短缺的现实相矛盾,也违背了人与自然协调发展的原则。

### (二)居民消费结构以煤为主、消费方式高碳化,污染物排放总量较大

目前,京津冀地区生产生活能源消费构成仍以煤炭消费为主,清洁能源、低碳能源消费总体占比较低,CO<sub>2</sub>排放量较高。据统计,2011年,京津冀地区煤炭消费量达到38420万吨,其中河北煤炭消费就超过3亿吨。<sup>[7]</sup>而对京津冀地区农村生活能源消费状况的调查表明:煤是京津冀地区农村主要的生活用能来源,均占生活能源消耗的55%以上。<sup>[8]</sup>另外,截至2014年8月底,北京市机动车保有量为535余万辆,机动车排放的一氧化碳、碳氢化合物以及氮氧化物分别占各类污染物总量的86%、32%以及56%。PM<sub>2.5</sub>来源中,机动车占本地排放源的31.1%。机动车排放污染已成为影响大气环境质量的主要来源之一。再次,餐饮业和居民家庭在食品加工过程中产生的大量油烟,排放后长时间飘荡游离在城市上空,造成大气污染。据2011年公布的第六次全国人口普查数据显示,全国共有居民家庭户40152万,平均每个家庭户的人口为3.10人,同年,北京市常住人口19612368人,天津市12938224人,河

北省共有常住人口 71 854 202 人。按户均人口 3.10 人计算,三地约有家庭户 3 368 万户。在 2012 年《吸油烟机》国家新标准正式实施以前,大部分家庭抽油烟机都是未经净化地不达标排放,成为城市首要污染物可吸入颗粒物的贡献者之一。

### (三)污染防治措施力度不够,监管薄弱,防治技术尚待突破

总体来看,京津冀三地正在逐步完善各项措施防治雾霾,出台了《北京市大气污染防治条例》、《天津市大气污染防治条例》等法规,从生产、管理等环节提出了有效的治理措施,但是从消费环节减少和遏制大气污染、动员民众,激励与约束消费者行为方面还做得不够。例如,河北省 2013 年实行的《机动车排气污染防治办法》对机动车污染预防控制、检测治理、监督管理以及法律责任等做出了具体规定。从立法的内容可以看出政府雾霾治理的决心,但是作为全国雾霾污染的重灾区,河北省在机动车污染治理方面仍然停留在“机动车所有人和使用人应当保证机动车排气污染控制装置正常运行,不得擅自拆除或者改装机动车排气污染控制装置”阶段,并未采取更为严格的措施。此外,大气污染治理监管依然薄弱。例如对餐饮业油烟排放监管,由于目前没有有效的机制使环保部门在饮食服务项目筹备阶段即可介入,环保部门无从了解有多少项目正在准备建设。大部分办理“环境影响评价”审批的中小型饮食娱乐服务项目往往是在开工建设甚至接近竣工才进行,此时环境影响评价已经失去了“预测和估计”的作用。最后,雾霾防治技术研究尚不能适应污染治理的需要。例如从检测技术看,目前国内外还没有一款真正符合能见度定义的能见度自动观测仪,京津冀地区也未开发出适合区域特点的尘埃处理技术或吸附技术,煤、天然气等能源利用率技术也有待进一步提高。

### 三、基于低碳消费的京津冀雾霾治理建议

要治理京津冀地区严重的雾霾天气,还必须从多方面下手,政府应加强宣传、完善法制、促进雾霾防治技术的研发,每一个消费者能做的则是在衣食住行等方面践行低碳消费,为重见蓝天白云的美丽家乡承担相应责任。

#### (一)细化雾霾防治宣传,明确消费者责任,树立低碳消费理念

宣传方面,政府和环保部门可以充分发挥各类媒体的优势,明确消费者在雾霾治理中的责任,给消费者提出能够减少污染物排放且操作性强的实施办法。例如,为减少家庭油烟对大气的危害,可以建议居民炒菜不要把油烧太久,少做煎炸菜品;建议居民尽量少开车、绿色出行,并提供居民少开一天车、节约一度电可以减少各类污染物排放的数据。通过宣传使消费者了解自身消费对雾霾污染的影响、为减少污染自己能做什么,逐步形成控制雾霾“人人有责”的良性氛围。在这方面,德国、美国等国家的做法值得借鉴。在德国强调减少排放人人有责。例如,农业领域,政府引导农户借力生态农业,优化饲养种植方法。在日常生活中,提倡人们使用可再生能源,注重节能减排。而菲律宾政府面对严重的空气污染,发起了针对汽车尾气排放监管的“人民战争”。在宣传其危害的同时,开通了短信平台,号召年轻人通过手机短信检举揭发排放超标的车辆。一旦被 5 人以上举报,交管部门将对其检测,并限期整改。<sup>[9]</sup>当然,从长远看,要根治雾霾,还应引导消费者树立低碳、绿色的消费理念,使消费者自觉抵制享乐主义等消费导向,为构建低碳经济、建设美丽京津冀提供稳固的思想根基。

#### (二)改善居民消费结构,促进居民消费方式低碳化

针对居民能源消费结构以化石能源为主和消费方式碳排放较高的状况,首先,应采取措施大力发展新能源,开发清洁能源,发展公共交通和绿色交通。京津冀地处北温带,日照时间长,更应大力发展太阳能光热系统,普及太阳能。同时华北平原农业发达,秸秆资源丰富,应充分开发利用生物质能源,实现资源循环利用、减少化石能源的消耗和污染物的排放。其次,为了鼓励消费者低碳消费,减少大气污染,运用法律手段、行政手段和经济杠杆调节或引导消费者的消费行为。为在短期内缓解雾霾污染,结合近两年来北京 APEC 会议和 9.3 阅兵期间大气质量保障的经验,三地环境监察部门应加大执法检查力度,对消费者违法违规消费行为及时制止或处罚;三地政府应实行统一尾号限行措施以方便消费者跨区域出行,同时

三地还可以根据自身需要制定区域限行措施,如石家庄市可规定二环以内雾霾污染严重的时段7:00到17:00,禁止排放不达标车辆行驶;京津冀三地环保厅局也应根据这一区域雾霾污染严重的实际情况,实行高于国家通用标准的机动车排放标准;三地政府还可通过财政补贴降低优质煤价格的方式,引导农民削减农村炊事和燃烧散煤,推广应用优质低硫型煤;对消费者购买节能低碳产品、高品质汽油等给予适当补贴或免税,税务部门可对高碳排放消费行为征收环境污染税或碳排放税,商业银行和保险公司可实施绿色信贷、开发绿色保险等,虽然环境污染是由各种污染源的排放造成的,但开启排污阀门的恰恰是社会需求这只无形的手。因此,通过经济杠杆引导居民消费重视产品的环保特征,选择同时具备质量与绿色双重属性的产品,就会从消费端向生产端施加环保约束,促进环境质量的提高。

### (三)加强监管,完善法规,促进雾霾防治技术研发,构建低碳消费模式

为改变京津冀大气污染治理监管薄弱的状况,三地环保厅局下属的环境监测机构应将污染物排放监测常态化,同时在更多节点安装污染物排放监测装置或监测系统。对于制定的规定时段和规定区域限行政策(例如北京为7时到20时五环内禁止外埠车辆驶入),环境监察机构和交管部门应协同加大检查密度和处罚力度,而不是一纸通知了事。对于餐饮业油烟污染,质量监测机构应制定科学的排放标准,提高油烟机产品的质量,

同时环保厅局的行政审批部门应严把审批关,对拟建设的餐饮机构环评审批放在工商审批之前,以防审批流于形式,虽然国家精简了大量行政审批事项,但事关国家和人类生存发展的环境审批事项不会也不应该取消。此外,京津冀三地还应建立市(县)、区环保部门环境监察联动工作机制,实行长效管理。而居民家庭油烟机污染,除了提高污染治理技术和排放标准降低油烟机污染物排放水平外,在法律层面,则应完善相关法规,用法律来强制规范人们的行为,减少污染物排放。2003年,东京推出一项新立法,要求汽车加装过滤器,并禁止柴油发动机汽车驶入东京。京津冀地区也可以借鉴这些做法,根据本区域产业结构及消费结构特性等,制定地方性法规。<sup>[10]</sup>如京津冀低碳消费条例、京津冀三地雾霾联合治理办法等,明确消费主体在减少碳排放、雾霾治理、实施低碳消费方面的责任和义务。最后,技术层面,科研机构应加大雾霾治理技术的研发和推广。例如,车船用燃油环保新技术、污染物排放和能见度检测技术和检测系统,污染物吸附技术和产品,煤炭等能源减碳减排技术,建筑节能低碳技术,此外,还可以开发出能够提供居民少开一天车、节约一度电可以减少各类污染物排放的数据软件,以技术手段调动消费者参与的热情等。当然,由于雾霾天气的区域特征明显,雾霾治理不能独善其身,还应加强与周边区域特别是京津地区的合作,建立大气污染区域联防联控机制,多手段并用、多方联手,打“组合拳”,才能从根本上解决这一区域严重的雾霾污染,重建蓝天绿水的生活环境。

### 参考文献:

- [1]王伟光,郑国光.应对气候变化报告2013,聚焦低碳城镇化[M].北京:社会科学文献出版社,2013:241.
- [2]李琴.低碳消费——科学消费的必然选择[J].中国国情国力,2010(6):6-7.
- [3]蒋春艳,张振,王晓奕.河北省城镇化与大气污染相关性研究[J].石家庄铁道大学学报:社会科学版,2014(2):1-5.
- [4]黄志辉,陈伟程,吉喆,等.全国机动车污染物排放量——2013年中国机动车污染防治年报(第II部分)[J].环境与可持续发展,2014(1):91-96.
- [5]假设一辆车一天行驶20公里,少开一天车能少排放35克污染物[N].生活日报,2011-12-12(A04).
- [6]白莉.区域消费特征明显,京津冀用户购车满意度偏高[J].中国汽车界,2012(1):28-29.
- [7]吴志功.京津冀雾霾治理一体化研究[M].北京:科学出版社,2015:101.
- [8]章永洁,蒋建云,叶建东,等.京津冀农村生活能源消费分析及燃煤减量与替代对策建议[J].中国能源,2014(7):39-43.
- [9]王新,何茜.雾霾天气引反思看国外如何治理[J].生态经济,2013(4):18-23.
- [10]赵莉琴.京津冀城市圈区域物流资源优化研究[M].北京:科学出版社,2015.

(下转第16页)

- [10]新一轮国有企业改革的路径[EB/OL]. (2014-05-29). <http://finance.china.com.cn/roll/20140529/2435766.shtml>.
- [11]陈华,施琳琳.关于国有企业红利分配制度的思考[J].财务与会计:综合版,2007(11):43-44.
- [12]杨成炎.国有资本红利分配政策问题探讨[J].财务与会计,2007(06):21-23.
- [13]岳丽鑫,张红岩,郑英美.政府对自然垄断行业的管制——基于价格管制的分析[J].中国证券期货,2011(01):36-37.
- [14]匡贤明,梅东海.公共产品短缺时代国有企业合理红利分配比例研究[J].中南财经政法大学学报,2011(4):46-52.

## The Dividend Policy of State-owned Enterprise Defects and Improvement

QIAO Li

(College of Economics, Fujian Normal University, Fuzhou 350108, China)

**Abstract:** Because of inertial, the current Dividend Policy of State-owned Enterprise in China still has defects, such as the low distribution proportion and the narrow distribution range. As a result, the rights and interests of the shareholders can't be fully guaranteed. Therefore, we should study the Western Dividend Theory, and analyze the applicability of the four types of dividend policy. On that basis, we should select and design a more suitable dividend policy for Chinese state-owned corporation to strengthen the restrictive mechanism for dividend distribution; State-controlled enterprises should turn in the fixed dividend on the basis of industry capital cost, and pay extra dividends according to the enterprise actual condition. Solely state-owned enterprises should first determine a proper benchmark dividend payout ratio, and then adjust the additional bonus in accordance with the national industrial policies and overall planning.

**Key words:** state-owned enterprise; dividend distribution; defects; policy-design

(上接第9页)

## Study on Low-Carbon Consumption Patterns Based Haze and Fog in the Beijing-Tianjin-Hebei Region

LI Xin-hui

(School of Marxism, Shijiazhuang Tiedao University, Shijiazhuang 050043, China)

**Abstract:** Since the beginning of 2013, sustained haze weather in Beijing-Tianjin-Hebei has turned this region into an area of serious pollution. Therefore, it is necessary to transfer the mode of enterprises' production, refine the government policy and enhance the consumption patterns. As a matter of fact, high-carbon consumption is playing a vital role for haze according to the interaction between consumption patterns and haze measures. Meanwhile, low-carbon consumption is beneficial to reduce emissions of pollutants and promote the haze measure. Currently, quite a few shortcomings are existing in the consumption patterns of Beijing-Tianjin-Hebei Region residents, such as high-level energy consumption and pollutant discharge. Additionally, the haze is intensified by the negative effect in supervision, law-making and techniques. For solving the overall haze pollution thoroughly, a variety of approaches are in great need to construct low-carbon consumption patterns in economy, law and techniques in order to regain the clean and beautiful living environment.

**Key words:** the Beijing-Tianjin-Hebei Region; haze and fog measure; low-carbon consumption patterns