

业界评说

# 环保为油价不降背书?

## 编者按

国家发改委近日宣布因环保因素而暂缓调整国内成品油价格。对此,社会各界议论纷纷。本版特约请相关人士撰文,陈述各自观点,以飨读者。

## “环保加税”是一种引导

◆李志青 许文立

继2014年首次以环保为由取消油品价格下调之后,本周再出现“环保加税”现象在华北地区一些城市比较普遍,产业结构和能源结构问题已成为华北地区环保瓶颈。以化石能源为主的重化工业已经成为华北地区空气污染的主要因素。网络热词“主要看气质”,甚至有人演绎成God Wants To Check The Air Quality。大家都能看出问题的严重性,但是敢问路在何方?

在雾霾的成因中,油品消耗排放汽车尾气,在不同情况下,对雾霾有着相当程度的贡献。但这其实是就整体水平而言,也就是在当汽车保有量和出行水平的基础上,进行相应测算得出的结果。这意味着,在汽车保有量和出行水平短期弹性较小的情况下,即便是“加税”,汽车保有量和出行水平也不会出现大的变化。哪怕是微小的变化,可能也不会出现。

这是短期的情况。那么长期的情况呢?在汽车保有量与出行水平上,长期的弹性显然比短期来得大。不过,这个弹性的来源并不是“加税”本身,而是与相对价格有关。一是汽车出行与其替代品之间的替代关系决定的相对价格。二是汽车出行与其他消费品或服务之间的相对价格。除非这两个相对成本和价格出现很大的变化,汽车出行的长期弹性也将难以出现很大变化。

那么,这个相对价格是什么?在中国,税收已包含在商品价格中,也就是说,5元成品油价中有1.52元(或者1.2元)是成品油消费税。大家往往过于关注收入的筹措财政资金的作用,而忽视了税收的本质是为了矫正外部性。由于工业企业只关心自己的边际成本,而对于空气污染造成的社会成本漠不关心。通常边际私人成本小于边际社会成本,因此,工业企业生产超过社会合意水平的工业产品。但是,政府通过对工业企业征收污染税,可以将工业企业的边际私人成本提高到边际社会成本。工业企业可以生产得更多,或者改变生产要素投入,从而降低空气污染。

环境税或者资源税,抑或是其他环境财政政策,对于生态环境保护的直接效应较小,甚至没有显著的效果,但是其引致效应(间接效

应)可能非常大,如波特效应、双重红利效应等。政府干预环境问题一般有两类途径。一是设立法律法规来影响环境行为,即通过环境标准的形式来限制对环境资源的损害;或通过创造环境市场,主要是通过法律法规确认环境资源产权,使得产权得以保护,为环境资源价格机制的运行创造条件。二是政府利用其自身拥有的资源来引导环境,运用财政税收资源,通过清洁技术补贴、环境税收等政策工具在环境中引导市场行为主体的环境行为,从而让市场自发实现有效的环境结果。

从人类发展的历史长河中,不难发现环境问题是伴随着工业化时代的到来而逐步凸显出来的,工业化的进程与环境污染之间确实存在着一定的必然联系。到目前为止,西方发达国家在治理能源环境危机的过程中,均走的是就环境治理环境,“头痛治头、脚痛治脚”的外部治理之路。正如学者指出的,欧美等主要发达国家的绿色发展模型完全不同:第一,经济结构与能源结构问题;第二,多样化能源结构促进环境改善;第三,可再生能源技术、环保科技领先全球;第四,绿色已深入居民的生活和消费习惯。

有学者认为,环境污染问题或环境质量问题的根源在于个人和企业无节制的欲望。而人类社会经济发展实践证明,制约个人和企业无节制欲望的最有效办法是市场机制。离开市场机制,或者不重视市场机制,或者不是基本依靠市场机制来治理环境污染,虽然程度上有所不同,但都不利于实现有效治理环境的目标。因此,政府需要做的是,将环境治理内生化,使得居民和生产者都内生地改变其环境行为决策。

我们应该将“环保加税”理解为一种引导,而环境财政政策应该充分发挥其引导作用,无论是环境税还是环境支出,都只是改变环境要素和产出的价格,进而影响环境主体的行为决策,最后传导至环境保护效果上。因此,相关部门理应告诉纳税主体,税收的增加究竟发挥了多大作用,以及如何发挥作用的,而不仅仅是用短短的几句话解释而已。

作者单位:李志青,复旦大学环境经济研究中心;许文立,武汉大学经济与管理学院

维护新闻传播公信力 严防虚假新闻报道

虚假失实报道举报电话 010-67112039

## 控制油价能抑制石油消费吗?

◆韩继勇

对于成品油暂缓调整的理由,笔者认为值得商榷。

首先,油价下降真的会导致成品油消费过快增长吗?如果成品油价格过于便宜,大家用的时候无所顾忌,石油消费就会过快增长,这是一个基于常理的推测,乍一听有些道理。但对于治理大气污染,促进空气质量改善而言,这样的论断明显理论性和严谨性不足,很难经得起推敲。

微观经济学指出任何商品都是有需求价格弹性的。一般而言,商品的需求价格弹性系数主要由以下几种因素影响,商品替代的可能性、商品使用的必需性、商品消费支出在消费者预算支出中所占的比重等。如果一种商品有许多相近的替代品,那么这种商品的需求价格弹性就大;如果是人们生活基本必需品,即使价格上涨,人们还得照样买,其需求弹性就小或缺乏弹性;当其在消费者预算支出中所占很小的部分时,消费者并不太注意其价格的变化。

随着我国居民收入水平提升,汽车消费已经成为一般消费品和家庭必需品。成品油每次降价之后,普通车一箱油就能节省十几元钱或几十元钱,在消费者家庭日常预算支出中所占比例极低。因此,成品油的需求价格弹性较低,人们不会因为油品价格提高就将车放在家里;也不会因为油价降低,没事也开着车到处跑。因此有关部门关于“控制油价能够抑制石油消费的过快增长,有利于环保”的

说法的确有些片面和牵强。

其次,机动车尾气污染应该怎么治?当前,我国雾霾污染严重,汽车尾气已成为我国城市雾霾污染的重要来源。建议从车、油、路3方面着手,加强机动车生产、使用、淘汰等全过程的环境监管。一是加强交通秩序管理,优化城市路网布局,完善立体交通网络,有效缓解交通拥堵,减少机动车因怠速行驶,汽油不完全燃烧导致的严重尾气污染。二是鼓励市民绿色出行,根据城市规划合理控制燃油机动车保有量,优先发展公共交通,提高公共交通出行比例。三是实行新能源车污染控制制度,对新出厂的机动车特别是中重型柴油车,严格进行排放检验,不达标准坚决不允许出厂销售。四是推进老旧柴油车淘汰工作,按照国家标准及时淘汰2005年底前注册登记的全部营运黄标车。以财政奖励补贴方式鼓励私人和企业提前淘汰黄标车。五是推进非道路移动的拖拉机、三轮车等农业机械尾气排放状况进行监督检查,排放不合格的,不得使用。六是政府提供免税和贷款补贴等优惠政策,大力推广新能源汽车,鼓励公众选择更环保车型。

作者单位:环境保护部东北环境保护督查中心

## 油价杠杆是不是优先选择?

◆余池明

既然这次决定的理由是为了抑制石油消费和改善空气质量,那就有必要拷问两个问题:一是石油价格杠杆对抑制石油消费和减少排放是否有效;二是如果石油价格杠杆有效,是否与其他政策手段比较起来是更有效的选择。如果不能肯定回答这两个问题,那么依据环保的理由暂缓降价就是缺乏说服力的。

汽油价格是汽车消费者运营成本的主要构成部分,影响着消费者的购买决策和出行方式。同时,也间接影响着汽车厂家的生产行为。如果提高油价,就会产生两种效应,即部分消费者退出市场,改变出行方式(收入效应),部分消费者选择其他价格相对较低的替代车型(替代效应)。汽车厂家也可能产生两种反应,一是生产政府政策鼓励的车型(替代效应);二是进行技术改造升级,如节能减排技术(技术效应)。

这样看来,发改委的暂缓调价决定好像顺利成章,然而上面只是理论预测,实际上油价传导机制和影响要复杂得多。油价变动对空气质量影响至少分为两大环节,一是油价变动对机动车使用影响,二是机动车排放对空气质量影响。目前,多数研究证实机动车排放对空气质量的影响是显著的,因此采取限制机动车使用的政策来改善空气质量是有效的,主要包括路段限行、车辆限牌限号等等。然而,通过提升燃油成本来减少机动车使用的政策实际效果并没有获得较为一致的结论。

最近,席鹏辉、梁若冰在《中国工业经济》2015年第10期发表《油价变动对空气污染的影响:以机动车使用为传导途径》研究报告,利用2005~2013年中国城市日度数据,实证分析了油价对汽车使用和空气污染的影响效应。实证结果表明,油价提高无法改变一个地区的整体空气质量,主要是因其对私人汽车、公共汽车以及摩托车无显著效应,而仅通过非私人汽车和出租车的变化来影响空气质量。报告建议,在私人汽车快速增长背景下,政府不应简单依赖税费调节燃油消费,应通过财政补贴等方式鼓励清洁能源发展。

因此,通过提高油价减少机动车使用,从而抑制石油消费的效果是不确定的,甚至没有效果。因为汽车初始投入大,车主不会因为短期油耗成本增加就放弃汽车使用。另外,对高收入阶层来说,价格弹性不敏感,更不会因为价格变动影响。退一步讲,假设提高油价对抑制石油消费增长是有效的,是不是能促进空气质量改善的优先选择?从发达国家治理雾霾和空气质量经验来看,严格执行达标排放,提高油品质量,从源头消减汽车尾气排放等供给侧的政策是更有效手段。

通过以上分析,笔者认为以环保理由为这次暂缓调价背书是缺乏说服力的。一个衍生的问题是,暂缓调价决定已经做出,应降价而未降价的收益是公民的贡献。这一部分利润也应该大部分上缴国家,用于民生。

作者单位:全国市长研修学院

## 热评

## “一带一路”建设要有绿色支撑

◆刘贺青

2013年,国家主席习近平提出“一带一路”的倡议,共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路;2015年3月,商务部、外交部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》,设计了“一带一路”战略的实施纲领。在“一带一路”建设过程中,不仅有经济诉求、国际视野,还要有绿色维度,在投资贸易中突出生态文明理念,加强生态环境、生物多样性和应对气候变化合作,共建绿色丝绸之路。

“一带一路”建设中的环境保护和我国生态文明建设相得益彰。环境保护已经成为时代发展的主题,“绿色GDP”、“绿色经济”、“绿色化”等新词纷纷出现,给发展设定了新的目标和价值关怀。2012年,我国提出政治建设、经济建设、文化建设、社会建设、生态文明建设五位一体总体布局;党的十八届五中全会提出了绿色发展理念与一系列重要举措。

随着“一带一路”建设在不同空间展开,我们要考虑沿线地区或国家生态承载力,平衡好经济发展和环境保护的关系。在国内进行经济建设时,要注重环境保护;在同“一带一路”沿线国家开展经济合作时,也要有绿色关怀。生态环境是一个系统,各地的环境保护是相互关联的,国内生态文明建设和域外的生态文明建设也是密切联系在一起的。

“一带一路”建设中的环境保护有利于维护我国的国际环境形象。我国与“一带一路”沿线国家开展经济合作时要有绿色关怀,因为这关系到我国的国家形象,特别是绿色国家形象、注重环境保护的国家形象。国家形象可以呈现为礼仪之邦、热爱和平、繁荣富强等。但是在当今社会,绿色国家是国家形象的一种新的呈现方式,即国家是注重环境保护的,环境治理能力达到了较高水平,甚至达到了世界先进水平。而在国内注重环保,在海外忽视环境保护或者环境保护工作做得不到位,不利于维护国家的国际形象,即国家在环境保护领域的国际形象,也没有把环境保护作为一种价值关怀。因此,在谈及树立正确的国际观时,应对对当地环境的保护责任作为一种适当的义利观。例如,我国企业在肯尼亚修建铁路时,充分考虑到当地

生态保护及生物多样性的维护问题;我国修建穿越塔克拉玛干沙漠的铁路时,在铁路两侧种了很多树,受到好评,这些为中国国家形象及外交都带来了积极影响。

“一带一路”建设中的环境保护有利于维护企业的海外经济利益。我国与“一带一路”沿线国家开展经济合作时,要有绿色关怀,因为这有助于维护企业的海外经济利益。“一带一路”倡议提出之前,我国已经实施了十多年的“走出去”战略,企业在走出去的过程中积累了经验,也尝到某些苦果。某些企业在施工之前没有进行充分调研,没有深入分析和评估海外项目对当地环境影响,加之当地复杂的政治、文化、社会等因素,导致企业在海外项目被迫停产、停工或者出现烂尾工程,直接损害了企业海外经济利益,也损害了企业海外形象及中国的海外形象。当这些企业在国际上进行索赔时,国际社会并不会予以同情,企业为此饱受苦果。

我国企业只有转变工作方式,充分了解投资所在国,关注国际环境规范、提高自身环境竞争力,才能保障自身经济利益及我国海外利益。

“一带一路”建设中的环境保护有助于加强“一带一路”战略在海外的认同感及持久性。“一带一路”战略标志着我国对外开放进入第二个阶段,将会对我国今后的外交、经济等方面产生较大影响,将有助于中国的和平崛起。“一带一路”战略的实施最初主要是以工程为抓手,工程建设过程中存在环境风险。环境风险的预防和环境冲突的化解,不仅关系到工程本身,也关系到企业和国家的形象,关系到“一带一路”战略的持久性。

在实施“一带一路”战略时,作为环境利益攸关者,无论是个人、企业还是政府,都要关注“一带一路”战略的绿色维度。“一带一路”战略构筑的是命运共同体,倡导的是共商、共建、共赢、共享,而优美的生态环境是大家共同的诉求。建设绿色丝绸之路,将使“一带一路”战略在沿线国家获得更多的支持和认同;同时,建设绿色丝绸之路,也可以避免使一些国家借环境问题抨击我国“一带一路”战略。

作者单位:河海大学

## 垂直管理之下县级监测如何发展?

◆李学辉 方爱琼 余红林

党的十八届五中全会提出,实行省以下环保机构监测监察执法垂直管理制度。这将使从体制上解决一些地方重发展轻环保、干预环境监测执法工作的问题。如何落实好这一制度,提升县级监测机构技术能力,成为基层环保系统面临的新课题、新考验。

作为基层环境监测工作者,笔者对落实这一制度提出如下几点建议:一是出台相关政策和制度。国家层面应尽快出台相关的政策法规,其内容包括县级监测机构的机构设置、任务职能、人员配备、资金保障等。厘清垂直与属地责任,指导各省、自治区根据地方实际情况,制定相关配套制度。明确县级监测机构的任务职能、工作内容,加强县级监测机构队伍能力建设。

二是先行先试,不断改革创新。根据监测事权和实际情况,改革创新县级监测机构建设,对县级监测机构的属性、职能、人员编制和管理等的改革可先行先试。对数量众多、类型多样的县级站,应按照区别对待、分类指导的原则,多提供一些改革路径或垂直管理模式进行实践。省

级站与市级站、县级站要进行协商,采取一县一议的方式,定位好县级站的发展方向,形成上一盘棋的工作格局。

三是提升监测技术水平。省级财政应根据当地经济发展状况,拨付给县级监测机构一定的经费和资金,维持其工作正常运转。引进环境监测高级人才,调整技术人员专业结构,同时对现有监测机构明确自己的工作职责,提高监测工作水平和环境监测数据质量。

四是厘清关系,接受监督。垂直管理后,县级监测机构应厘清关系、摆正位置,处理好与地方政府及其相关部门的关系,独立开展环境监测工作。要强化公众监督机制,接受社会各界和广大公众对监测工作的监督。这有利于县级监测机构独立开展环境监测工作,确保监测数据真实有效。

作者单位:湖北省巴东县环境监测站

### 环保系统反腐倡廉警示教育片《扭曲的灵魂》征订通知

由驻部纪检组监察局联合中国环境报社、环境保护部宣传教育中心拍摄制作的反腐倡廉警示教育片《扭曲的灵魂——李学智案警示录》已经完成。

根据中央纪委驻部纪检组《关于发放〈扭曲的灵魂〉警示教育光盘的函》(驻环纪组[2014]23号)通知,环保系统有关单位或个人有需要购买光盘者,可直接向中国环境报社按工本费订购。

联系人:中国环境报社影视新闻中心 张瑾  
电话:010-67130977 18618326436

地址:北京市东城区广渠门内大街16号1005室  
邮编:100062  
银行电汇至:  
开户行:北京银行广渠门支行  
开户名:中国环境报社  
账号:01090514000120111006865  
备注:征订表复印有效

订购单位	经办人
详细地址	邮编
联系电话	订购单位盖章
订购套数:共 套 单价:60元/套(10套以上免快递费,10套以下加快递费20元)	
总计金额(大写):	

环保系统反腐倡廉警示教育片

# 扭曲的灵魂

李学智案警示录

