

上海社会科学院青年学术交流中心 编

理论热点

大碰撞

(2015)

传统儒学复兴，孔子复活了？

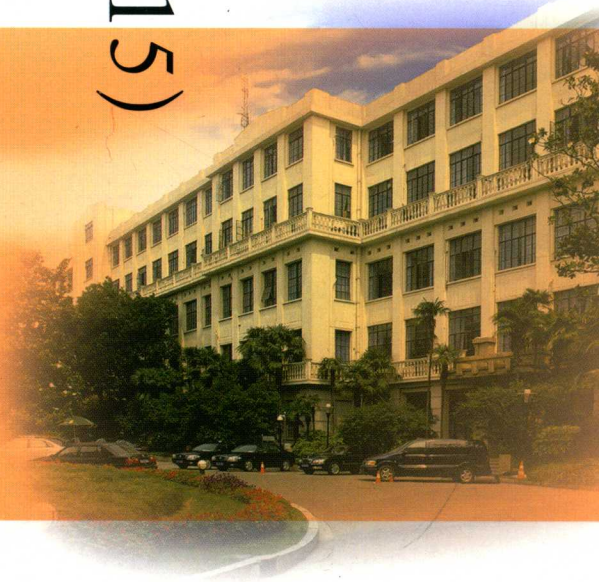
新《消法》实施，消费者维权依旧难？

『单独』二胎政策，生还是不生？

垃圾围城，何方是净土？

埃博拉来了，我们准备好了吗？

.....



上海社会科学院青年学术交流中心 编

理论热点 大碰撞

(2015)

图书在版编目(CIP)数据

理论热点大碰撞.2015/上海社会科学院青年学术交流中心编.—上海:上海人民出版社,2015
ISBN 978-7-208-13045-6

I. ①理… II. ①上… III. ①政论-中国-2015
IV. ①D602

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 127700 号

责任编辑 罗俊华

封面装帧 王小阳

理论热点大碰撞(2015)

上海社会科学院青年学术交流中心 编

世纪出版集团

上海人民出版社出版

(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.co)

世纪出版集团发行中心发行 常熟市新骅印刷有限公司印刷

开本 720×1000 1/16 印张 13.25 插页 2 字数 283,000

2015 年 7 月第 1 版 2015 年 7 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-208-13045-6/D·2698

定价 38.00 元

前言

上海社会科学院青年学术交流中心成立于1996年,中心秉承服务科研、服务社会、促进青年科研人员成长的基本宗旨,在近20年的发展历程中,中心主任历经七届,培养了一大批有影响力的青年科研人员,很多人已成长为上海市领军人才、曙光学者、浦江人才。

近年来,中心取得了一系列的成绩,获得了较好的社会声誉和影响。2005年,青年学术交流中心发现社会舆情正逐渐成为不容忽视的重大问题,即开始组织院内青年科研人员重点针对国家及上海市领导关注的社会热点问题,或者当年度发生的重大现实问题,展开学理分析和评述,并结集出版。2012年,为更好地适应社会需求,中心进一步提升和凝练报告的敏锐性、通俗性和深刻性,推出《理论热点大碰撞》年度系列丛书,对年度内的热点问题展开独立评析,丛书出版以后,社会反响良好。

2015年1月20日《人民日报》等中央媒体发布中办、国办《关于加强中国特色新型智库建设的意见》。上海社会科学院作为在全国第一个(2005年)正式提出建设“国内一流、国际知名的社会主义新智库”办院宗旨的研究机构,多年来一直在践行着智库建设和学科发展“双轮驱动”的战略定位。这也是我院青年学术交流中心所有工作的核心和方向,由此展开的各项研究和学术活动紧紧围绕这一方向,努力担当青年学者学术交流平台的功能作用。

今天呈现在大家面前的《理论热点大碰撞(2015)》,是青年学术交流中心在全院范围内通过公开招标,经专家认真筛选后获得立项的十八个小型课题。在内容上,这十八个主题反映了2015年最有热度、最受关注、最令人深思以及最具争议的话题。在这里,我们探究了孔子文化,挖掘了垃圾围城的瓶颈,也剖析了阿里巴巴上市后的危机,还思索了二胎政策带来的民众普遍性焦虑事实;在深度反思和倾心解读之外,我们非常关注现实问题,包括中国梦圆之路的百年探索与深度忧思,当代知识分子人文情怀与精神气质,等等。

《理论热点大碰撞(2015)》又有一些新的突破。写作定位上更加突出现实意识和人文情怀。写作范式上从自由选题为主转变为案例切入

为主,更能聚焦社会热点;写作导向上从理论关注为主转变为观点解读为主,更贴近民众;写作风格上,从深度思考为主转变为现实解读为主,更具可读性。全书在上海社科院黄仁伟副院长的学术指导下,由青年学术交流中心集体负责总策划,智库科研处处长杨亚琴研究员,中心主任胡晓鹏研究员、秘书长李宏利博士等具体组织有关专家进行选题、审阅、统稿。

本书能够顺利完成并付梓出版,得到了院领导的大力支持,上海社会科学院智库科研处、学科科研处在热点选题、内容审阅、统稿安排等方面也都付出了大量劳动,在此表示深深地感谢!同时,上海人民出版社对本书的目标定位、选题导向、文字校对等方面给予了全力的协助,在此一并致谢。

上海社会科学院
青年学术交流中心
2015年5月13日

目 录

前言	001
我的生活为何低碳？ ——APEC 蓝与幸福生活关系的思考	汤 伟 001
垃圾围城 何方是净土？ ——上海生活垃圾分类的困局与破局	郭 进 013
“治标”如何过渡到“治本”？ ——论 2014 年中国反腐倡廉新常态的构建	张树平 025
埃博拉来了 ——我们准备好了吗？	宗传宏 037
黄金水道怎样发挥“黄金”效益？ ——重启长江经济带建设的思考 ...	李 娜 张 岩 刘 靖 048
当理想遭遇现实 ——从学术诚信引发的思考	胡晓鹏 061
孔子复活了？ ——传统儒学复兴的背后	李宏利 070
百年中国梦 ——圆梦在何方？	张秀莉 081
维权难在哪里？ ——新《消法》实施后的消费者维权	刘长秋 李 静 刘 锋 092
不要侵犯我的隐私 ——个人信息安全侵害和保护刍议	罗 力 104
薪水之殇 ——关于公务员加薪之争	俞晓晶 114

生还是不生?

——“单独”夫妇的艰难抉择..... 徐林卉 125

购房进名校?

——新“孟母三迁”的悲哀与无奈..... 邓立丽 133

十指不沾阳春水?

——论孩子做家务的重要与必要..... 裘晓兰 147

网购改变生活?

——论网上购物的是是非非..... 林超超 159

“未来之屋”,近在咫尺?

——智能家居面面观..... 曹祎遐 鞠子伊 170

繁华背后的危机

——聚焦阿里巴巴美国上市..... 张来春 181

身份转变的背后

——解读全面实施居住证制度..... 沈桂龙 金晓梅 195

我的生活为何低碳？

——APEC 蓝与幸福生活关系的思考

汤 伟

“中国城市的空气质量依赖于气象条件”，这已经成为当下中国城市居民的一个经验性认识，而人们似乎也在逐渐习惯当下“雾霾”的生活。然而 2014 年 11 月 5 日到 11 日，北京召开“共建面向未来的亚太伙伴关系”的 APEC 会议，北京和周边地区人民着实体验了一把时空隧道穿越的感觉，灰沉沉的雾霾天一下子转变为万里晴空，清新空气、畅通道路反而引发人们诸多“不习惯”。甚至还有人调侃道，“为了 APEC，北京人民蛮拼的”。也有人情真意切地期盼着，“APEC 蓝，请别走！”“APEC 蓝”这个网络热词习近平主席在 11 月 10 日的 APEC 晚宴致辞中也提及，他说：“有人说现在天是 APEC 蓝，美好而短暂，过了一阵就没了，我希望并相信通过不懈的努力，APEC 蓝能够保持下去。”“APEC 蓝”说明污染确实是高排放造成的，采取适当政策可有效缓解雾霾，而严控能使空气质量达到比较好的状态。为了获取“APEC 蓝”，国家采用“奥运模式”，而奥运模式典型特征便是国家摆脱日常规则以紧急措施予以应对，用政治学的术语说就是“安全化”。为了给 APEC 营造良好的氛围，政府资源、社会资源、国际资源也被广泛有效地动员，“安全化”往往带来期望的效果却也免不了高昂的社会成本。这就提出一个问题，既然蓝天白云效果的呈现是国家动员的结果，那么城市居民是否就不需要承担相应的居民责任，而这种责任的履行又是否直接间接地影响到城市居民的幸福指数？

一、“蓝天白云”的健康效应

蓝蓝的天空，白白的云朵，静静的湖水，是许多人向往的理想生活的

必备要素,更是人们幸福指数的基本组成。也许有人说幸福是个主观概念,不同的个体有着不同体会,然而幸福在社会发展的不同阶段却有客观内容。长期以来,人们物质匮乏、生活困苦,幸福差不多就是物质财富的增加和生活的富足。然而随着食物、衣服、居住等居住情况的改善,单一的物质财富指标已难以衡量国民生活水平的提升,由此以 GDP 为核心的衡量指标已不能说明当下群众的幸福。一些学者对微观个体研究也发现,幸福不仅与个人收入有关,还取决于住房、医疗、教育、就业及公平因素等诸多要素,而健康、安全、懂得满足和欣赏也是必要组成甚至越来越重要的组成。“蓝天白云”具有欣赏的美学价值,在这种幸福观指引下,享受蓝天白云的美好便成为“幸福”。然而“蓝天白云”又如何失去的呢?科学研究发现这主要与以气溶胶形式存在的细颗粒物相关,气溶胶对城市大气光学性质的影响可达 99%。当然,颗粒物也是有大小的,环保部门主要根据直径来定义:当颗粒物直径 $<2.5\mu\text{m}$ (微米)这一尺度也称可吸入颗粒物(PM_{2.5}),当浓度每立方米空气中含量超过 50 微克时霾便形成。而当颗粒物直径 $>2.5\mu\text{m}$ 以上的空气混沌现象称为浮尘天气或者扬尘天气,环保部门用 PM₁₀ 表示,也叫不易吸入颗粒物。颗粒物来源很多,可大致分为三大类:(1)自然源,譬如土壤扬尘;海盐、植物花粉以及自然灾害事件譬如火山爆发。(2)人为源,包括固定源和流动源,固定源包括各种燃料燃烧源,例如发电、冶金、石油、化学、纺织。流动源主要指各类交通工具在运行过程中使用燃料时向大气中排放的尾气。(3)生活来源,如餐饮、垃圾焚烧等。当然除了 PM_{2.5} 和 PM₁₀,各类生产企业排放的各种有害气体和机动车辆排放的尾气也对太阳光产生遮蔽作用。这些气体也会在太阳光照射下产生光化学反应形成酸雾(毒雾)。颗粒物和酸雾共同构成雾霾,雾霾降低能见度,必然影响人们的心情,诱发心理疾病等,这就是蓝天白云的美学意义。然而随着雾霾天数的增多、雾霾面积的持续扩张,健康负面后果便成为幸福讨论的关键。那么雾霾对健康的讨论意义又如何衡量?这种探索主要从健康造成的损失说起。

细微颗粒物和酸雾对健康危害的发现最早起步于 1952 年的伦敦烟雾,该事件在不到三个月的时间内造成 12 000 多人死亡,当时颗粒物的平均浓度超过欧盟标准的十倍。此后国外对雾霾的健康效应进行深入细致的研究。

美国医学会杂志的研究表明:如果 PM_{2.5} 的浓度每增加 $10\mu\text{g}/\text{m}^3$,总的死亡风险就会上升 4%。美国癌症协会主持的一项队列研究,对 120 万美国成人从 1982 年起进行长达 26 年的跟踪调查,结果发现空气

表 1 我国的空气质量标准

空气质量指数 AQI	空气污染级别	质量评定类型	对人们健康影响
0—50	I	优	舒适、空气清新、蓝天白云
51—100	II	良	较为舒适、少数敏感人群轻微不适
101—150	III	轻度污染	敏感人群明显不适，空气较不清新，远处有雾状显示
151—200	IV	中度	易感人群不适感强烈，呼吸系统有明显症状，空气较为混浊
201—300	V	重度污染	呼吸系统发病者大量发生，心肺、气管老患者病情加重，空气混浊
>300	VI	严重污染	所有人群均患呼吸系统病，老年人员死亡率增大，空气严重混浊

表 2 雾霾天气的各种化学物质

微 生 物		代时	每日分裂次数	每日增殖率
细菌	乳酸菌	38 分	38	2.7×10^{11}
	大肠杆菌	18 分	80	1.2×10^{24}
	根瘤菌	110 分	13	8.2×10^3
	枯草杆菌	31 分	46	7.0×10^{13}
	光合细菌	144 分	10	1.0×10^3
		120 分	12	4.1×10^{11}
	小球藻	7 小时	3.4	10.6
	念球藻	23 小时	1.04	2.1
	硅藻	17 小时	1.4	2.64
草 履 虫		10.4 小时	2.3	4.92

资料来源：顾卫东：《中国雾霾特殊形成机理研究》，《宏观经济研究》2014 年第 6 期。

中 PM2.5 浓度每升高 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，人群肺癌死亡率将升高 15%—27%，且肺癌死亡风险在慢性肺部疾病患者中更高。北卡罗来纳大学环境科学一项新的研究表明，全世界每年有超过 210 万人的死因可能与空气污染和细颗粒物有关。这种微小的颗粒物可以深入肺里，使人因心脏病和肺部疾病死亡；与此同时，颗粒浓度增大也是人类活动造成的后果。这

项研究还发现,每年有 47 万人的死亡与人类制造的臭氧有关。基于以上病理学研究,美国环境署确立空气污染标准为 $15\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$ 和 24 小时平均为 $65\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。欧洲也作出了类似研究,60 名研究人员在欧洲 25 个城市(居民总计 3 900 万)深入调研,得出结论:这 25 个城市中,当微粒污染超出限值时便可造成平均每年 1.9 万人丧生,降低细悬浮颗粒的排放量能够延长人群平均寿命。如果 $\text{PM}_{2.5}$ 年平均水平每立方米 10 微克以内,30 岁以上人群平均寿命就能增加 22 个月。2011 年英国的空气污染—合规性评价认为空气污染物造成肺部及心血管疾病的增加。据估计,仅 $\text{PM}_{2.5}$ 造成的影响就相当于每年 29 000 起死亡病例,或相当于人口平均寿命减少 6 个月。

联合国环境规划署(UNEP)对此进行调研和测算,发现全球每年约有 10 亿人暴露在室外空气污染中,城市空气污染大约消耗了发展中国家 5% 的 GDP 和发达国家约 2% 的 GDP。世界卫生组织(WHO)对 3 211 个城市的研究表明,2000 年全球室外空气中可吸入颗粒物污染引起的早死人数约为 79.9 万人,其中亚太地区就有 48.7 万人。

考虑到我国雾霾浓度、天数和面积持续扩大的事实,美国使领馆、美国航空航天局(NASA)以及我国自己的环保部门对重点地区的雾霾情况进行监测,结果显示我国大部分地区的平均浓度已超过 $50\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$,而北京、上海、天津等重灾区,年平均达到 $80\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$ 甚至更高。根据亚洲发展银行和清华大学发布的中国环境报告,全世界污染最严重的 10 个城市中,7 个位于中国。达到世界卫生组织空气质量推荐标准的城市不足 1%。

既然中国雾霾如此严重,对健康的损害引发的不幸福又有多少呢?一些研究机构也进行了实际调研和流行病学检验。北京大学公共卫生学院对北京、上海、广州、西安四个城市 $\text{PM}_{2.5}$ 的健康危害和经济损失进行分析,发现 2010 年北京、上海、广州、西安因 $\text{PM}_{2.5}$ 污染分别造成死亡人数为 2 349 人、2 980 人、1 715 人、726 人,共计 7 770 人,经济损失分别为 18.6 亿元、23.7 亿元、13.6 亿元、5.8 亿元,共计 61.7 亿元。若四城市 $\text{PM}_{2.5}$ 继续攀升,无论死亡人数还是经济损失都会持续上升。该分析也认为 $\text{PM}_{2.5}$ 治理如能达到国家二级标准甚至更高的世界卫生组织标准,那么则会减少过早死亡并实现相关经济收益,这种收益还不包括疾病医疗的减少。“过去 30 年内,我国的肺癌死亡率上升了 465%,虽然吸烟和老龄化仍然是这个数字的主要因素,但细颗粒物明确的致癌风险,越来越得到重视”。也许有人认为雾霾天气如果不外出影响应该不大,然而 2011 年起中国疾病预防控制中心环境与健康相关产品安全所开展了“城市雾霾天气人群健康影响监测、预警”项目的研究,以北京、

上海、沈阳为试点,开展室内外 PM2.5 的污染状况监测,发现室内室外 PM2.5 浓度比在 0.7—0.85 之间。现代人平均有 90% 的时间在室内生活和工作,其中 65% 的时间在家。也就是说雾霾期间,室内并非完全安全。如果不及早改变生活方式,其危害程度与室外雾霾将不相上下甚至超过室外雾霾。美国环境保护署历时 5 年的调查发现,许多民用和商用建筑内的空气污染程度极高,是室外空气污染的数字至数十倍,有的甚至超过 100 倍,而吸烟是主要原因。

通过国家动员的奥运模式发现生产过程中的能源利用是产生雾霾的主要原因,那么是否个体就没有责任,或者说个体幸福的通常来源或者舒适度在形成雾霾的过程中无需承担部分责任? 实际上,居民幸福感主要源自生活领域,尽管目前我国工业在国内生产总值占 40% 以上的比重,消耗能源占全国终端能耗比重却达到 70% 左右,其中制造业占终端能耗达到 60% 的比重,但越来越大的部分来自生活领域,而生活领域中汽车所占用的能耗越来越大,由此对个体责任尤其低碳发展的责任和幸福的关系值得探析。

二、现代消费主义已成为城市丢失“蓝天白云”的主要原因

幸福从微观个体角度看颇是个主观概念,主要是知觉感觉,然而从宏观角度看却是人文发展的概念。关于人文发展,联合国开发署(UNDP)开发的人文发展指数给出了权威定义,主要有四方面内容:预期寿命、识字率、儿童入学率以及人均收入。根据指数的高低,国家可大致分为四类:极高人文发展指数、高人文发展指数(人文发展指数大于等于 0.800 0)、中等人文发展指数和低人文发展指数。2012 年中国人文发展指数是 0.699,居于第 101 位,处于中等人类发展水平行列,次于汤加、多米尼加、斐济、约旦等国家。尽管经不平等调整之后人类发展指数为 0.543,排名第 67 位,但依然处于中等人类发展水平行列,还未进入极高人类发展水平、高人类发展水平。一般说来,人文发展从简单到复杂、从低到高演变,国内著名环境学者潘家华发展的人文分析框架认为人文发展可从“限”和“权”两方面予以解读^①。第一,生物学意义“限”,包括上

① 潘家华:《人文发展分析的概念框架与经验数据——以对碳排放空间的需求为例》,《中国社会科学》2002 年第 6 期,第 15—25 页。

限或者下限。上限是营养需求、生理成熟、生物寿命等决定的,在给定技术经济水平下潜力得到基本实现,生物学物理扩张不仅不可能且没有意义。下限是作为生物人的生存,必须有一定数量营养、医疗、住房和衣物等保障,有一个绝对值。世界银行划定最低贫困线,即人均日收入 2 美元,低于此限生存便难以为继。第二,“权”指人类赖以生存的地球的资源 and 生态承载力总是有限的,但不应该成为忽略或剥夺社会个体或群体基本发展权益的原因。人文发展的基本需要是每个人都应该享有的权利,属于基本人权的范畴。

基本需要的具体内容又有哪些?大致包括相对足量的食物、洁净水、电和其他现代能源、基础教育、医疗和卫生设施等。既然是基本需要,便是由人的生物学属性决定的,应远远少于人的欲望,奢侈品和浪费显然不是基本需要。基本需要还可进一步区分为生存的基本需要和体面的基本需要。生存的基本需要主要相对于贫困而言,显然 1 美元、2 美元不能保证每个人都能过上体面生活。那么体面的基本需要又该如何界定呢,笔者认为大体应居于发达国家和贫穷国家之间,却不应以发达国家尤其美国的生活方式为标准 and 目标。那么这种体面的基本需要又该如何量化呢?其实人文发展都需要一定的资源能源消费,而化石燃料的燃烧和对资源的开采会使大气中的二氧化碳不断增加,引发温室效应,在碳排放成为硬约束的稀缺资源条件下,体面的基本需要便可从碳排放角度进行大致的衡量。国内学者经过计算发现人均每年 6 吨左右的二氧化碳排放能满足基本需要,而人均达到 8 吨则可以满足较为体面的生活需要^①。然而不同国家有着不同的情况,对联合国开发署提供的人类发展指数简单分析就会发现美国的人类发展指数排名始终落后于澳大利亚甚至日本,但能源利用和碳排放却显著地多于日本和澳大利亚,这说明碳效率即使在高人文发展水平的国家中间也有着显著差距。

目前中国人类发展指数、人均能耗、人均碳排放均落后于发达国家,主因就在于大量农村人口和中低收入人口,采用日本还是美国路径对未来能源利用和碳排放有着重大意义。但考虑到城市化和生活方式的变化,内需扩张成为国家主要发展战略,以及一些消费政策的出台和大面积住房、汽车和大型家电的普及化,能源消费的快速 growth 将是趋势。目前我国用电主要以煤电为主,这必然又将导致碳排放的增加。汽车消费政策必将导致我国原油消费的大幅上升,年增长达 4 000—5 000 万吨,

① 郑艳:《气候变化,碳排放与人文发展:一个社会经济的视角》,《广西电视大学学报(哲学社会科学版)》2013 年第 1 期。

以交通领域消耗的原油计算,已超过原油消耗总量的60%。虽然生产已经变得非常高效,但基于结构、技术等多方面的因素,碳效率的提高并未跟上经济增长和人文发展水平的步伐,所以即使体面的基本需要,能源利用和碳排放增长速率也是惊人的。根据BP石油公司提供的能源统计和世界银行提供的人口数据,目前我国的能源利用和碳排放大概与法国基本持平,是英国的3/4、日本的61%、印度的4—5倍。

正如世界存在南北之别,发达国家和发展中国家的区分,国内的发展也是不均衡的,显然发达地区城市的能耗水平和碳排放更高,上海人均水平与发达国家已基本相当。2012年世界银行发布的《中国可持续性低碳城市发展》报告显示上海人均碳排放大约12吨,超过纽约人均10.5吨、伦敦9.6吨、新加坡7.9吨、东京4.9吨的水平。城市碳排放已不仅仅源自生产,还相当程度源自生活,而生活完全能耗中占比最大的为家庭生活,主要为彩电、冰箱、洗衣机、空调、电脑和微波炉等家电,其次为交通通信和饮食。当然不同收入阶层也有不同情况,高收入者的交通完全能耗在生活完全能耗中的比重最大并逐年上升,从2005年的24%上升到近年的35%。其次是家居生活和饮食。尽管非高收入者人口交通完全能耗所占比重并不高,但也在逐年上升,这主要是小汽车普及以车代步出行的结果。这说明城镇居民私家车拥有量持续上升,而城市功能分散,工作、上学、购物等刚性出行距离又导致城镇居民出行增加且更加依赖机动车,能源消耗增加成为必然。

私家汽车的爆炸性增长和无序蔓延说明当前的发展尤其北京、上海的发展模式已脱离了体面的基本需要范畴而走向一种“美国奢靡浪费的生活方式”。一些社会精英甚至过分地认为,美国奢靡浪费的生活方式是天赋权利。2008年11月,一家北京律师事务所组织1773名私家车主向政府递交申诉状,认为汽油价格应向国际接轨和美国不相上下,显然,在高收入阶层看来,其生活方式和美国一样是天经地义,他们往往不把汽油价格和欧盟、日本作比较而和美国作比较,尽管中国的资源禀赋和实际国情可能更接近欧盟和日本而不是美国。这里不得不指出,中国中产阶层也已牢牢树立起对美国生活方式的崇拜。无论城市规划还是制度设计和生活习惯都抛弃了对公共交通系统和自行车的关注,转而鼓励小汽车,不仅城市无序蔓延,居民也争相购买排量越来越大的汽车,使得全国汽车保有量呈现指数级增长。早在2009年,我国就已经成为头号汽车生产大国和消费大国,2014年我国汽车产销量双双突破2300万辆达到2372.29万辆和2349.19万辆,连续第六年位居全球第一。私家汽车的爆炸性增长其实也伤害了中国人自己满足基本需要的人文发展

和幸福感受,而受害最深的依然是穷人。最明显的莫过于通勤时间的持续增长,公共汽车每小时公里数越来越慢。北京公交车在20世纪80年代每小时16公里,1990年这一数字减少到8公里,而目前已经减少到4公里,甚至已慢于自行车,和行人差不多,北京人均通勤时间已高达97分钟。不仅通勤时间,造成“蓝天白云”失去的诸多原因中机动车扮演的角色也越来越大。对汽车文化为代表的消费主义的崇拜,使得汽车尾气污染物排放与日俱增。根据环境保护部目前发布的《中国机动车污染防治年报》,机动车污染已成为我国空气污染的重要来源,是造成灰霾、光化学烟雾污染的重要原因。2012年,全国机动车排放污染物4612.1万吨,其中氮氧化物(NO_x)640.0万吨,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。由于机动车大多行驶在人口密集区域,尾气排放直接影响群众健康。

三、“蓝天白云”公众责任行动的意愿几何?

既然公众有权获得体面的基本需要的满足,而以拥有汽车作为全社会的价值导向使“蓝天白云”多了一份公众责任,也在基本需要和奢侈品需要之间划出了红线。有人也许说,如果只是担心汽车尾气对雾霾的影响,那么通过节能、技术改造,减少单位汽车的排放就可以实现。按照汽车模式构造起来的城市交通基础设施以及由此无序蔓延的城市总面积不仅已威胁到了周边耕地,也成功复制美国的生活方式。这种生活模式有以下几个特点:(1)对私家车的高度依赖,公共汽车的通达率和频率都比较低。(2)大排量车占主导地位,美国2.0L以下的车比例较低仅占14.7%,许多4.5L以上的大排量汽车,初步测算平均容量为2.8L,同为发达国家日本家用汽车平均气缸容量为1.2L。(3)城市郊区化推进,使得住宅面积迅速增加,居住面积的扩大直接间接导致生活能源需求的上升,各种制冷、制热设备和其他电器需求和使用的增加,有学者推测一户美国人消耗的过冬燃油足以让中国百户取暖。此外,郊区化还使得市民白天进城上班,晚上回郊区居住,私人汽车成为主要的通勤工具,汽车通勤距离逐步增加。这种生活模式确实能给人带来较高的舒适度,即所谓幸福指数的提升,但一旦在发展中国家形成对之的崇拜却可能造成较多问题。其中最关键的问题便是作为发展中国家,消费水平与生产能力发展并不协调,发展的物质财富不可能均等分布,很容易落入少数人之手,形成社会上的“特殊消费阶层”,而这种特殊消费阶层倡导的现代消费主义在整个社会占取上风而大众收入又跟不上消费水平的急剧提高,便容

易造成有钱阶层的无节制畸形消费和大众阶层盲目模仿。长此以往，不但世风日下、道德沦丧，还特别容易使各类环境问题走向混合化、复杂化。

表 3 城市环境问题的分类

类 型	表现形式	原 因	影响后果	空间层次
贫困型	清洁水匮乏； 缺乏卫生设施； 水体的有机污染； 无垃圾回收系统	基础设施和服务不足； 快速城市化； 收入不平等	卫生条件引致的健康问题，比如腹泻和感染	地方性的
生产型	工业“三废”（废水、废气、废渣）超标排放； 资源低效使用； 城市湿地的消失	快速工业化； 低排放处理； 煤炭等能源； 无效管理措施	经典污染灾害； 水保病； 地方生态系统的恶化	地方性的和地区的
消费型	交通堵塞； 污染和温室气体； 生活垃圾	高消费生产方式； 汽车没有提升的动机和能力	全球变暖； 二噁英等成分导致婴幼儿不正常； 资源管理失效	地区的和全球的

资料来源：Bai Xuemei and Imurab Hidefumi, “A Comparative Study of Urban Environment in East Asia: Stage Model of Urban Environmental Evolution”, 作者有所改动。

环境问题按照产生的根源可区分为贫困型、生产型和消费型。从城市发展历史来看，不同阶段环境问题常常不同。如贫困型环境问题多是环境基础设施匮乏引致，如卫生设施、安全饮用水供给不足等，影响区域多局限于城市内部或者特定地点，发展中国家较为常见；生产型环境问题多是工业化和生产扩张所致，如工业三废超标准排放、资源低效使用、环境灾害等，影响多是地区性的，主要存在于发展中大国城市；消费型环境问题是追求高质量生活而带来的高消耗、高浪费和高排放，“汽车—城市蔓延—高速公路—石油”是典型表现，温室气体和能源消耗内在属性上是全球性的，这是欧美国家城市面临的主要问题。解决贫困性环境问题的根本手段在于发展经济、制定向低收入人群倾斜的城市公共卫生和医疗政策，而生产主导型环境问题基本符合倒“U”形的环境库兹涅兹理论，即随经济增长呈现先上升再下降的趋势，需要尽快完成产业结构升级和技术改造。中高收入水平城市较好地解决了贫困主导型环境问题，但生产主导型环境问题悬而未决的同时又开始受困于消费主导型环境问题的困扰，空气污染便是突出案例。这种复合治理难度无疑要比历史上任何成功治理案例都要艰难。治理需针对性的政策工具，而政策工具

的制定和执行复杂多变,要成功必须具备三方面要件:成本收益合理、促进环境正义和法律化。环境经济学认为政策工具合理性取决于边际成本是否等同于边际环境效益的改进。由于制度环境的差异,针对同类环境问题城市选择和使用的政策工具往往并不相同,譬如同样是节能减排,欧美多通过排放权交易的市场手段而中国更多依赖政绩考核。在环境政策工具制定和执行过程中,不同社会阶层对环境问题的社会认知、选择偏好、利益诉求和政治影响力差异甚大,导致的后果便是政策工具制定、执行和出台过程常常伴随激烈的利益博弈。大量数据和报告证明,当遭遇环境变化,处于较低经济社会的阶层通常承受比他们所应承担的份额更高的代价和治理费用,因此制定和执行政策工具过程中对目标群体予以有效区分,尽量不使境遇最差者陷入更差境地。这方面不论发达国家还是发展中国家都有成功的案例,英国伦敦在根据《气候变化法案》征收碳税时就充分考虑贫穷家庭的用能问题,对他们予以减免或者财政补贴,而我国在征收环境税收时也充分考虑到了中性原则。至于法律化,相比政府的公共物品供给、技术規制和税费财政政策,法律无论信息公开、执行效果方面更为明确、可靠,因此环境政策工具法律化应是发展趋势。目前我国为治理空气污染,已经出台《大气污染防治法》,雾霾同样属于大气污染的治理客体,2013年国务院又颁布行政法规《大气污染防治行动计划》,一些地方政府还制定了一些地方性的规定,如《四川省灰霾污染防治实施方案》、《北京市大气污染防治条例》、《兰州市实施大气污染防治办法》、《山西省落实大气污染防治计划实施方案》等。这些防治条例也可看成是《大气污染防治法》的重要组成部分或者实施细则。事实上,我国还构建了专门性法律,《全国汽车尾气排放监测管理制度》、《汽车排气污染监督管理办法》、《汽车排放污染防治技术政策》、《报废汽车回收管理办法》等制度,又分别在汽车尾气污染检测、监督管理、污染防治技术、汽车报废等方面做出专门性规定。

无论环境治理成本收益的衡量还是对环境正义的促进抑或环境法律化,公众都有相应的责任,这种责任主要表现以下几个方面:一是自身环境影响的“最小化”,即从自我做起抑制消费主义扩张;二是有效政策工具的参与,主动提供各种条件推进宏观层面治理;三是利益的表达,对那些尚未实现基本人文发展的权利予以呼吁,对奢侈需要进行抑制,进而在政策制定过程中予以适当考虑。那么目前公众对自己在“蓝天白云”方面的责任认知又如何呢?国内学者进行了一系列调研,发现了一些有趣的事实。2012年一些学者对中国普通公众的气候变化认知进行