

环境市场失灵下我国汽车产业低碳发展模式研究

黄忠伟

(山东财经大学马克思主义学院,山东 济南 250014)

[摘要] 当今世界汽车产业已明显分化为两种不同的发展模式。在中外汽车产业对比研究中得出的结论是:从环境资源的特性所决定的市场手段的失灵,从资源节约型和环境友好型社会建设的要求来看,未来中国汽车产业的发展应该摒弃目前“用户主导,政府调控,企业选择”的模式,主动选择“政府主导,企业转向,用户参与”的发展模式。并且,政府应进一步加严相关规制,完善财税政策,提高管理水平,在汽车产业低碳发展上发挥主导作用。

[关键词] 市场失灵;汽车产业;低碳发展模式;高碳发展模式

[DOI 编码] 10.13962/j.cnki.37-1486/f.2017.03.003

[中图分类号]F205 **[文献标识码]**A **[文章编号]**2095-3410(2017)03-0023-08

近年来,我国中东部地区频繁发生雾霾天气。特别是2015年和2016年12月底,在全国许多地区持续数日之久的严重雾霾,已引起全国上下高度关注。这时候,人们已深切感受到建设生态文明、实现绿色发展的极端重要性。目前,我国频繁发生的雾霾天气的原因尽管很多,但机动车的增加及尾气的大量排放显然是其中一个重要原因。要实现我国空气质量的根本好转,必须解决汽车产业的低碳发展问题,必须选择正确的汽车产业低碳发展模式。

一、研究现状与意义

关于低碳发展模式的研究,目前,国内外研究较多、成果较丰硕的是从全球角度,或从一国经济整体模式变革的角度,对低碳发展模式进行关注。由此,形成了传统发展模式与低碳发展模式的对立及变革的要求。前者,是以牺牲自然资源和环境为代价,换取物质产出增长的发展模式。至今,我国还未完全摆脱其影响。后者,是以低消耗、低排放、低污染,高效率、高效益、高循环为特征的发展。这是20世纪

90年代《京都议定书》签订后,人类探索的一种新的发展模式。目前,我国通过“转方式、调结构,压产能、去库存”,通过供给侧结构性改革,正在努力促其形成与发展。在这里,有的学者还提出了一些具体模式。如Dou(2013)认为依据不同标准,可分为自然约束模式和技术驱动模式、政府强制模式与政府诱导模式、地区差异模式与地区联动模式^[1]。乔国厚等(2012)提出了自上而下、自下而上、治理型三种模式^[2]。侯军岐(2010)通过对发展低碳经济的国际经验比较,提出了中国发展低碳经济的八种主要模式^[3],如:企业带动型、政府推动型、法律约束型,等等。

相比而言,从某个产业比如从汽车产业,研究低碳发展模式则明显欠缺,而且成果有限。国外相关文献证明了汽车产业低碳发展对发展低碳经济的意义。但是,对于汽车产业低碳发展模式本身则鲜有涉及。在国内,王翠(2013)提出国外电动汽车产业发展有政策激励、产业联盟和产业标准化模式,国内

[基金项目] 本文是济南市哲学社会科学重点规划项目“济南市汽车产业低碳化发展路径研究”(课题编号:JNSK15B08)的阶段性成果。

[作者简介] 黄忠伟(1962—),男,山东济南人,山东财经大学马克思主义学院教授。主要研究方向:应用经济学与马克思主义理论。

有技术创新等模式^[4]。王立平、许蕊(2012)提出发达国家汽车产业低碳发展主要有政策引导、技术创新和经济杠杆三种模式,认为应选择自主创新模式^[5],等等。

上述研究都很有价值,为本论题的研究提供了参考。但是,仔细分析我们能够看出,目前研究还有一些不足。首先,从哲学上看,我们知道一般存在于特殊之中,但特殊却有一般难以包含之处。因此,仅仅从一般角度研究低碳发展的模式,而忽略从某个产业的特殊角度去深化这种研究,仍有理论上的不足。而且,这对指导实践也有缺陷。比如,国内外多从全球角度,或从一国经济整体模式变革的角度去研究低碳发展的模式。但是,对于严重的汽车排放及造成的污染,只有深入研究汽车产业低碳发展的具体模式,才能有针对性地解决汽车排放所造成的空气污染问题。其次,从全面性上看,目前国内对汽车产业低碳发展模式的研究,大多见于硕士学位论文

文之中。这反映出年轻人的敏锐。但仔细分析仍有系统研究的必要。因为,当前的研究多为笼统、一般性的分析,而没有从诸多因素相互作用上去进行深入具体地研究。

研究本论题,从实践上看,有助于我国汽车产业政策的调整,引导汽车产业走节能减排、低碳发展之路,减少温室气体排放,减缓全球气候变暖。从理论上看,这种研究有一定的学术价值。因为,模式是指从生产和生活经验中经总结归纳的核心知识体系,是解决某类问题的方法论。鉴于目前这方面研究还不深入,因此,其研究有一定学术价值。

二、两种不同的模式

由于我国汽车产业的消费结构从全国与地方的比较看,具有十分明显的同构性。因此,从下面两张济南市汽车保有量的表格中,我们能间接知道全国的情况。

表 1 2014 年济南市汽车保有量占比情况											
分类	载客					载货					其他
总计(辆)	小计	大型	中型	小型	微型	小计	重型	中型	轻型	微型	小计
1382459	1224763	11966	4700	1169820	38277	134929	26303	4323	104019	284	22767
比重%	88.59 100	0.98	0.38	95.51	3.13	9.76 100	19.49	3.20	77.10	0.21	1.65

资料来源:济南市公安局交警支队车辆管理所

这里要说明的是,根据 GA802—2008《机动车类型术语和定义》,大型载客汽车是指乘坐人数大于等于 20 人的载客汽车。中型载客汽车是指乘坐人数大

于 9 人小于 20 人的载客汽车。小型载客汽车则是乘坐人数小于等于 9 人的载客汽车。而微型载客汽车是发动机气缸排量小于等于 1 升的载客汽车。

表 2 2012-2014 年济南市汽车保有量及增长率变化情况(增长率以 2012 年为固定基期)										
全市(辆)		总计			个人			新注册		
年份		2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
合计		1057040	1213611	1382459	907746	1051529	1217636	167397	184110	213225
增长率%		0	14.81	30.79	0	15.84	34.14	0	9.98	27.38
其中 载客 汽车	小计	893704	1052540	1224763	787904	940848	1115593	152275	166909	194451
	增长率	0	17.77	37.04	0	19.41	41.59	0	9.61	27.70
	大、中型	16669	16082	16666	3384	2931	3316	1349	1542	2763
	增长率	0	-3.52	-0.02	0	-13.39	-2.01	0	14.31	104.82
	小型	834842	993572	1169820	745657	898093	1076090	149031	163935	190288
	增长率	0	19.01	40.12	0	20.44	44.31	0	10.00	27.68
	微型	42193	42886	38277	38863	39824	36187	1895	1432	1400
	增长率	0	1.64	-9.28	0	2.47	-6.89	0	-24.43	-26.12

资料来源:济南市公安局交警支队车辆管理所

从表 1 和表 2 中,我们能得出如下结论:
第一,在济南市的汽车构成中,载客汽车占比 90%左右,载货与其他汽车占比 10%左右。这说明我国汽车产业节能减排的重点应该放在载客汽车之

上。
第二,在载客汽车中,占比 95%左右的是小型汽车,其次是 3%左右的微型汽车,两者是四种类型载客汽车的主体部分。

第三,就微型汽车而言,不仅连续几年绝对量变化不大,而且 2014 年与 2012 年相比增长率还有一定下降。这说明节能减排的微型汽车在我国不受欢迎。

第四,比较这三年济南市载客汽车与小型载客汽车两者在“总计”和“个人”绝对值增加上的惊人相似,说明我国载客汽车每年约 1800 万辆的增长,主要是由小型载客汽车的增长所带来的。从现实生活我们也能看出,这主要是家用汽车快速增长的结果。因此,我国汽车产业节能减排的重点应该主要针对家用小型汽车的快速增长。

谈到汽车产业发展模式,一般来说它有狭义和广义两种含义。狭义是指一定时期汽车产业发展所表现出来的主要特征,包括汽车生产与消费的内容、水平、结构、方式及发展趋势等。广义是指除了上述狭义内容之外,还包括企业及消费者的行为表现、反映的经济发展规律,以及国家对汽车产业发展的方针政策等。本文是从广义上研究汽车产业的低碳发展模式。

近三年来,笔者先后到欧盟四国(德国、法国、意大利、瑞士),俄罗斯,美国,澳大利亚,新西兰等国参观考察。到过这些国家我发现,当今世界汽车产业的发展已明显分化为两种不同的发展模式。一

种是汽车产业低碳发展模式。这以欧盟和日本等国表现最为突出。另一种是汽车产业高碳发展模式。这其中美国、俄罗斯、澳大利亚、中国等都表现为这种情况。

汽车产业低碳发展模式的突出表现是,在家用汽车的消费构成中,节能的两厢小型微型汽车能够占比达六至七成,而三厢紧凑型以上的汽车只占少数,SUV 汽车并不多见。

而汽车产业高碳发展模式的表现则正好与此相反。先看我国的情况。从表 3 中看出,在全国乘用车销量前 50 名中,两厢汽车只占 14%,而三厢汽车则占比高达 86%。在三厢汽车中又主要是排量在 1.4-2.4 升左右的紧凑型 and 中型汽车,两者占比 70%;小型汽车仅为 10%;中大型汽车为 6%。在两厢汽车中,小型微型汽车只占 4%;紧凑型的又占 10%。另外,笔者随机调查过本地多家停车场,发现现实中除了两厢和三厢汽车外,国人还大量购买 SUV 汽车。一般来说,国内两厢的小型微型汽车大致占比 10%左右,SUV 汽车占比 20%左右,三厢汽车能占 70%左右。在美国,高油耗、大排量的皮卡、SUV 车,以及紧凑型以上的三厢汽车比比皆是。相反,两厢的小型微型汽车却很少能看见。这就是两种发展模式的不同表现。

表 3 2014 年全国乘用车销量前 50 名的车型级别、排量统计资料								
级别与结构 参数	微型汽车 Aoo 级	小型汽车 Ao 级		紧凑型汽车 A 级		中型汽车 B 级	中大型汽车 C 级	豪华型汽车 D 级
	两厢	两厢	三厢	两厢	三厢	三厢	三厢	三厢
级别数量	0	2	5	5	24	11	3	0
级别比重	0%	4%	10%	10%	48%	22%	6%	0%
发动机排量	1.0L 左右	1.0-1.4 L		1.4-1.8L		1.8-2.4L	2.4-3.0L	3.0L 以上

资料来源:搜狐汽车——全国乘联会发布的乘用车销量数据

如果用最简洁的语言来概括汽车产业低碳发展模式的主要内容,这就是:为了促进汽车产业节能减排,实现可持续发展,目前欧盟等国已形成了“政府主导,企业转向,用户参与”的三方良性互动式低碳发展模式。

所谓政府主导就是基于环境污染的负外部性和大气使用的非排他性,当用市场手段难以解决环境污染问题时,政府运用“看得见的手”,通过建立严格的规制和奖惩措施,以引导企业和消费者走节能减排之路。企业转向是指面对政府的规制和引导,为了拿到进入欧盟等国汽车市场的通行证,企业必

须接受政府的管制,通过技术进步和产品结构调整,以应对外部环境的变化。从而,完成了由高能耗高排放的汽车生产结构向节能减排的产品结构的转向。而用户参与是指面对政府所营造的燃油使用的高成本,广大民众从理性消费出发,更新消费观念,调整购车行为,以适应低碳社会发展的需要。这样,用户也积极参与到政府所促进的低碳发展的行列之中。在这种模式中,为了保护环境,实现绿色发展,政府始终起着主导性的作用。它通过采用强有力地措施,引导企业和用户走可持续发展之路。

以欧盟为例,欧盟各国政府在其中所采取的主

要措施是:对于厂商,欧盟对所有类型的车辆所排放的废气物都加以管制。通过制定强制性的排放标准,以引导厂商走环境友好的道路。从1992年开始,欧盟先后颁布并实施了从欧Ⅰ至欧Ⅵ的六套标准。同时,对达标和未达标车辆制定了相应的财税激励及罚款政策。就PM排放限值从0.36g/kwh降到0.01g/kwh;NO_x限值从8g/kwh降到0.4g/kwh看,由于标准的制定越来越高,对排放的要求越来越严,这就迫使企业为了获得认证,拿到进入市场的通行证,不得不开发绿色技术,调整产品结构,从而引导厂商走上了小型化节能化的道路。对于消费者,欧盟是通过制定较高的燃油税收政策,引导用户转变消费观念。一般来说,其燃油的单位税额(主要是燃油消费税和增值税)能占零售价的50%-60%。正是由于税收所带来的高油价,有效转变了民众的消费观念,促进了节能的小型微型汽车的发展。从笔者所目睹的欧盟各国的情况看,由于政府对厂商和消费者的管制是强有力的,其引导已取得了上述明显的成效。

相反,目前许多国家在汽车产业发展上却仍然采用“用户主导,政府调控,企业选择”的发展模式。这种模式与前者相比,明显表现出高碳特征。

在采用这种发展模式的国家中,用户起着主导性的作用。用户的需求包括非理性的需求,主导着整个汽车产业的发展。尽管这其中也有政府的引导和调控,但由于力度不够,管理不严,消费者还没有明显感受到使用成本的压力等,以至于政府的调控在与用户消费的博弈中,还难以改变用户的主导地位。这样,企业也就主要按照用户的导向,用户喜好什么我就生产什么,在谋求短期利益最大化的过程中,形成了汽车产业高碳发展模式。

拿我国来说,从2000年开始,中国政府也积极借鉴、引入发达国家的经验,不断加强节能减排相关规制的建设。但是,如果与欧盟的规制相比:

(1)目前我国所建立的从国Ⅰ到国Ⅴ的汽车废气物排放标准,相关的财税激励和罚款政策并不完善;目前我国正实施的国Ⅳ标准,这在欧盟已进入到实施欧Ⅵ标准阶段;目前我国汽车排放允许的PM_{0.02}g/kwh和NO_x3.5g/kwh,在欧盟已加严到0.01g/kwh和0.4g/kwh。这种管制力度上的差距,会直接

影响厂商减排的积极性。

(2)目前我国燃油消费税经过几次调整,汽柴油单位税额已提高到1.52元/升和1.2元/升。如果把我国成品油中的流转税(包括增值税、消费税、城建税和教育附加)都加在一起,大致能占其零售价的35%-40%左右。这与欧盟燃油税率一般为50%-60%相比,其绿化程度还不是很高,消费者税负还不是很重,仍难以有效引导人们的合理消费。

(3)在汽车购置环节我国所设置的两项税收,也不利于小排量汽车的发展。一是汽车购置税。其10%的固定税率,没有节能减排的功效;欧盟等国一般对小排量汽车实行的减、免税收政策,这在我国没有实现。二是汽车消费税。尽管该税具有明显的节能减排功效,但是,由于对1.0至3.0升排量段的汽车始终未作税率调整,这对占车市销量八成以上的该区间车辆来说,没能引导人们“扬小抑大”。而且,汽车购置税和消费税在功能上的重叠,也有重复征税之嫌。

(4)我国借鉴美国的做法也制定并实施了三个汽车油耗限值国家强制标准。由于与该标准相配套的财税奖惩措施不完善,其实际的执行效果和日本与欧盟相比仍有不小的差距。由此,也就形成了目前我国汽车产业的高碳发展模式。

对于美国和澳大利亚等国来说,由于其人口与国土面积相比,表现出相对“地广人稀”的特征。尽管这些国家许多居民都在使用大排量的汽车,但其排放总量要比我国少得多,废气物扩散情况则比我国要快得多。这就造成了这些国家的空气质量与我国相比出现了明显不同的情况。如果其人口与我国相当,选择同样的发展模式,也会出现目前我国大气污染严重的情况。

三、模式选择的根据

那么,这两种不同的发展模式究竟哪一种合理?哪一种更符合资源节约型和环境友好型社会(以下简称“两型社会”)的要求?下面,我们从理论和实践两方面论证。

(一)从理论上说,由环境资源的特性所引发的市场失灵,决定了在汽车产业低碳发展上政府必须积极作为

社会发展史证明,市场经济是人类最伟大的发

明。它能激励人们为优胜劣汰而不懈努力,为市场注入不竭动力。市场经济之所以有如此功效,最根本的原因在于价值规律的作用所引发的竞争。从而,实现了经济运行的高效率。但是,当市场的力量在某些领域已无法有效配置资源之时,那么,它也会出现失灵。

所谓市场失灵是指市场机制在实现资源配置时存在的局限性,不能达到“帕累托最优”,不能实现预期的社会经济目标。目前,在生态环境领域,全球气候的变化,是迄今为止范围最广、规模最大的市场失灵现象。这也是该领域为什么必须实行政府干预的强有力的理由,也是判定上述两种模式合理性的根据所在。

1.环境资源外部性的影响

所谓外部性又叫外部效应,是指某一主体在从事某一经济活动时,给其他主体造成的好的或坏的影响。这种影响没有得到必要的回报,或者没有承担应尽责任的情况。好的作用称为外部经济性或正外部性。坏的作用称为外部不经济性或负外部性。很显然,在完全开放进入的生态环境消费领域,完全由消费者主导,必然导致环境的不断恶化。因为,对于每个消费者来说,在这样的市场中,不遵守协议,用最快最多的方式占有公共资源,这对个体来说是最优的抉择。每个个体都希望把对环境造成的污染所应承担的私人成本转化为社会成本,并使这种成本让社会来承担。如果制度上不能保证市场中的所有消费者都不会将私人成本社会化,就必然存在负外部性滋生的土壤。其结果,自然是人们想方设法转移负外部性。目前,我国汽车产业的发展正是这种情况。由于规制上的欠缺,人们大量购买三厢和SUV车还感受不到使用成本的压力;购买两厢小型微型汽车也没有减免税的优惠;国家由于为企业考虑过多,所制定的汽车废气物排放法规和燃油经济性标准又不是很严,并且奖惩措施也不到位。这样,在消费主义文化影响下,在攀比风中我国广大消费者自然选择高碳汽车消费模式。因此,市场在调节环境资源的供需关系上是无能为力的。

继1910年马歇尔提出“外部不经济性”概念后,庇古在1920年提出了外部性理论^[6]。

按照该理论,环境问题是由于市场在资源配置

上的失灵造成的。那么,必须通过政府干预来纠正失灵。他认为,政府只要对造成环境负外部性的行为征税(庇古税),对产生环境正外部性的行为补贴,就能使外部性内部化,从而解决环境领域的市场失灵。应该说,欧盟等国汽车产业能够形成目前的发展模式,显然是受这些思想的影响。对于消费者,他们通过征收很高的燃油消费税,以引导民众改变消费观念。在汽车购买中,对于小型微型汽车,通过实行免税和减税政策,鼓励人们购买节能型产品。在生产上,对于达到更高标准和未达标的厂商,分别给予奖励和罚款,同样可以引导厂商走节能减排之路。

2.环境资源公共性的影响

社会物品有两类,一类是私人物品,一类是公共物品。私人物品具有明显的消费排他性和竞争性。这种特性决定了在配置私人物品的生产资源时,市场机制是有效率的。

但是,公共物品作为集体消费的物品,在消费中它既无排他性也无竞争性。比如,对于大气环境,基于企业追求利润的考虑,生产者是不会积极主动地向社会减少排放,提供清洁空气的。这就导致了对环境的市场调节机制出现了失灵。对于环境这样一种具有明显公共性的物品,每个人对其消费的质与量,取决于它向社会提供的总的质与量。在许多情况下,个人无论付费与否都可以消费,都可以排放。这就会过度使用该种资源,出现哈丁所说的“公地的悲剧”^[7]。当今世界全球二氧化碳排放量的激增,温室效应的加剧,生态环境的破坏,以及汽车尾气大量排放导致的雾霾天气的频繁发生等,都是它的明显表现。因此,政府有必要承担保卫蓝天的职责,有必要运用各种政策工具,实现经济社会的低碳发展。

在汽车产业的发展上,欧盟等国政府为避免大气环境因汽车业的快速发展而出现“公地悲剧”,自觉担负起了自己的职责。他们通过采用一系列有效的措施,引导厂商和民众走节能减排之路,最大限度地减少对大气环境的污染,从而实现了生态与经济的可持续发展。而在我国,由于对环境资源的公共属性及政府的责任认识还不到位,制定的各项规制还不完善、不严格,在处理眼前与长远关系上,目前

不少地方政府还把目光主要瞄向 GDP、无视生态效益之时,必然会出现政府对厂商与用户引导上的偏差。在民众盲目攀比之风的左右下,我国出现了汽车产业的高碳发展模式。

3.环境资源公有性的影响

在解决环境污染外部性问题上,西方经济学指出了两条途径:一条是从庇古传统而来的,认为可以通过政府介入,用征税和补贴的办法,使外部性内部化。另一条是循着科斯开创的传统^[8],主张通过明晰产权,用市场手段解决私人成本和社会成本的背离问题。

但是,对于生态环境资源来说,如果按照科斯的思路,我们会发现:有一些是可以界定产权的,如矿产、土地、森林等;而另一些则难以明确界定其产权,如大气、江河、湖海等。如果一定要界定其产权,那只能是一种共有产权。

如同其他公有产权的支配性一样,一般来说,公众是无法将属于自己的这份产权独立出来,拿去交易,进行转让的。他只能将对生态产权支配的希望寄托于政府,要求政府采取各种措施,强制生产、使用者做出符合公共利益的选择。这是产权这种市场手段在这里难以奏效的原因之一。另一方面,产权要想有效发挥作用,它就必须明晰。而明晰产权则需要费用。但对大气等环境资源,一则界定和实施其所有权的费用极其昂贵,不可能接受;二则对于具

有流动性的大气及其污染,人们又难以界定其产权。这就决定了对明晰产权已毫无意义。在这里,运用产权这种市场手段又失灵了。对于汽车产业来说,它所影响的环境具有最广泛意义的共有性。因而,只能通过政府干预,去平衡经济发展与生态保护。

由此,我们也就知道,欧盟等国政府在促进汽车产业低碳发展上,所发挥的积极主导作用是合理的。相反,在我国尽管政府也采取了各种措施以加强汽车产业的调控。但在政府与民众的博弈中,民众的许多非理性行为却主导着企业的发展。长此以往,必然形成我国汽车产业的高碳发展模式。

通常,政府的干预从程度上说可以分为两种,即“强干预”和“弱干预”。从欧盟等国与我国的对比情况看,在促进汽车产业低碳发展上,前者采取的是强干预政策。而后者采取的是弱干预政策。从目前两者环境状况的对比看,想促进汽车产业低碳发展,有必要实行强干预政策。当然,这种干预的前提是:政府干预的效果必须好于市场机制的效果;政府干预得到的收益必须大于政府干预本身的成本。同时,能够避免有可能出现的“政府干预失灵”。

(二)从实践上看,由于两种模式对资源和环境的影响明显不同,欧盟等国目前所采用的模式更符合“两型社会”发展的要求

表 4		2015 款三种车型相关参数比较		
参数 \ 车款	长安铃木 奥拓自动挡限定版	上海通用科鲁兹 手自一体舒适版	东风本田 CR-V 自动挡四驱豪华版	
车体结构	两厢汽车	三厢汽车	SUV 汽车	
排量(L)	1.0	1.6	2.4	
工信部市区工况油耗 (L/100Km)	5.9	8.0	9.7	
整备质量(Kg)	915	1395	1640	

资料来源:易车网

1.对资源的影响

按照一般经验,乘用车的整备质量每降低 100kg,其百公里油耗通常能下降 0.4-0.6 升。从表 4 看出,在我国占绝大多数、比两厢汽车每辆分别多出 500-700 公斤的三厢及 SUV 汽车,由于其过高的整备质量,必然加剧我国燃油及钢铁资源的巨额耗费,加速我国石油对外依存度的大幅度提高。相反,欧盟近一二十年人均交通能耗始终维持在 600-

700kgoe 水平^[9],一直是美国人均交通能耗的 1/3,这与其两厢汽车占六七成的消费结构密切相关。

2.对环境的影响

目前,我国许多城市雾霾天气频繁发生。这与机动车的大量出现及尾气的大量排放密切相关。据环保部发布的《2015 年中国机动车污染防治年报》统计,2014 年全国机动车排放污染物 4547.3 万吨。其中,氮氧化物(NO_x)627.8 万吨,颗粒物(PM)57.4

万吨,碳氢化合物(HC)428.4万吨,一氧化碳(CO)3433.7万吨。汽车是污染物总量的主要贡献者,其排放的NO_x和PM超过90%,HC和CO超过80%^[10]。2015年环保部发布的大气污染防治重点城市污染源解析结果表明,北京、杭州、广州、深圳环境中颗粒物首要污染来源是机动车^[11]。截至2016年底,我国机动车保有量达2.9亿辆。其中,汽车1.94亿辆。而在汽车中,客车又占九成以上。很显然,小型载客汽车则占客车的绝大多数。一般来说,汽车排量越大,油耗越高,那么,污染物排放的也越多。因此,我国小型载客汽车占比达95%以上的汽车消费结构,必然加重城市的大气污染。相反,在欧盟以节能减排为主要特征的两厢小型微型汽车占主流的汽车市场,则有助于其空气质量的明显好转。

四、几点结论与建议

(一)结论

1.由环境资源的特性所决定的市场手段的失灵,验证了欧盟等国所采用的汽车产业发展模式是合理的。同时,从这种模式有助于“两型社会”的建设看,在绿色发展理念指引下,未来中国汽车产业的发展应该选择“政府主导,企业转向,用户参与”这样一种模式。

2.在生态环境领域市场手段的失灵,决定了在汽车产业低碳发展上政府必须积极作为。

3.从欧盟等国与我国的实际结果看,为了促进我国汽车产业低碳发展,政府必需实行强干预政策。当然,这种干预的前提是效果要好,收益要高。

4.要实现我国汽车产业从“用户主导,政府调控,企业选择”向“政府主导,企业转向,用户参与”这种模式的转变,最关键的是政府必须进一步加严我国的相关规制。这其中最主要的是:汽车废气物排放法规;汽车油耗限值标准;以及燃油消费税的变革。

5.为了让这些规制更好地发挥作用,必须进一步完善与其配套的财税奖惩措施,提高管理水平。

(二)建议

1.在生产环节应加快完善我国“排放与限值标准”和“财税管理政策”

(1)尽快与先进国家的“排放与限值标准”接轨,用更加严格的标准促进企业加快技术进步,实现

节能减排。(2)对于提前达到下一阶段减排标准的厂商,政府应采取积极的财税优惠政策加以鼓励。对于未达标的厂商则应提出明确的罚款办法。(3)对于正常达标的产品,必须强化其生产一致性管理。(4)借鉴它国积分制的管理经验,应允许企业用提前达标后获得的积分,来抵消罚款。从而引导企业调整产品结构,主动节能减排。(5)完善政府每年的企业产品油耗公示制度等。

2.在购置环节应鼓励人们购买节能减排汽车

(1)把购置税并入汽车消费税中,以化解重复征税之嫌。(2)如果要保留购置税,可建立分级征税制度。排量在1.0升以下的汽车免税。1.0升以上的分级征税,最高税率为10%。

这样,可以引导民众合理消费。(3)应进一步完善汽车消费税。对1.0—3.0升排量段的汽车也应形成由低到高的不同税率,以引导人们的合理消费。

3.在使用环节燃油消费税的改革应传递出明确的政策信息

由于目前我国燃油消费税的税率还不是很高,广大消费者还没有感受到其使用成本的压力。为了合理引导人们消费,有必要进一步提高其税率,以传递出明确的政策信息。进入2016年后,我国成品油的调价窗口曾关闭数月。这期间,国际油价也在低位徘徊。与其静止不动关闭窗口,不如在成品油零售价格不变的前提下,继续逐步提高其消费税的税率。这样,就会很平静地逐步让消费者接受较高的燃油消费税税率。一旦消费者懂得了其政策意图,这对矫正我国民众非理性的汽车消费行为,将起到积极作用。

参考文献:

[1] Dou, Xiangsheng. Low Carbon-Economy Development: China's Pattern and Policy Selection[J]. Energy Policy, 2013, 63(06): 1013-1020.
[2] 乔国厚等. 中国低碳经济发展模式与政策体系研究[M]. 武汉: 中国地质大学出版社, 2012: 98-101.
[3] 侯军岐. 中国低碳经济发展研究[J]. 调研世界, 2010, 203, (08): 35-39.
[4] 王翠. 基于技术预见的辽宁电动汽车产业发展模式研究[D]. 沈阳: 辽宁大学硕士学位论文, 2013.

[5]王立平,许蕊.低碳经济背景下汽车产业发展模式研究[J].中国科技论坛,2012,(05):53-57.

[6][英]阿瑟·塞西尔·庇古.福利经济学[M].金镛译,北京:华夏出版社,2013.

[7][美]加勒特·哈丁.生活在极限之内:生态学、经济学和人口禁忌[M].戴星翼译,上海:上海译文出版社,2016.

[8][英]罗纳德·哈里·科斯.新制度经济学创始人[M].胡庆龙著译,北京:人民邮电出版社,2009.

[9]戴星翼.节俭的发展[M].上海:复旦大学出版社,2010:131-132.

[10]环保部.2015 年中国机动车污染防治年报[EB/OL].中华人民共和国环境保护部网站,2016-01-19.

[11]石霞等.338 个城市环境监测数据实时发布污染源无处藏身[EB/OL]. 新华网,2015-04-02.

(责任编辑:杨 磊)

Research on China’s Low Carbon Development Model of Auto Industry
Under The Environment Market Failure

HUANG Zhongwei
(School of Marxism, Shandong University of Finance and Economics, Jinan 250014, China)

Abstract: Today, the auto industry in the world has obvious differentiated as two development models. The comparative study of the Chinese and foreign auto industry came to a conclusion. Under the market failure determined by characteristics of environmental resources, from the requirements of resource-conserving and environment-friendly society building, the development of Chinese auto industry should abandon the "user leading, government regulating and the enterprise choosing" model, and select "government leading, enterprise turning, user participating" model. What’s more, the government should further tighten the related regulation, improve the fiscal and taxation policies, improve the management level, and play a leading role in the low carbon development model of auto industry.

Key Words: Market Failure;Auto Industry;Low Carbon Development Model;High Carbon Development Model

