

我国绿色消费战略研究

江亿¹, 李强², 薛澜³, 刘毅⁴, 朱安东⁵

(1. 清华大学建筑学院, 北京 100084; 2. 清华大学社会科学学院, 北京 100084; 3. 清华大学公共管理学院, 北京 100084; 4. 清华大学环境学院, 北京 100084; 5. 清华大学马克思主义学院, 北京 100084)

摘要: 绿色消费是我国生态文明建设与持续发展的重要组成部分。要推进绿色消费, 首先应厘清我国进一步的发展路径。我国下一阶段的发展重点应由量转质, 所对应的绿色消费, 本质上应是一种精致、适度、重视精神提升的消费模式。本文结合我国现状, 明确绿色消费理念, 基于这一理念提出相关政策建议。

关键词: 绿色消费; 发展模式; 生态文明; 精品

中图分类号: C913.3 **文献标识码:** A

Promoting Green Consumption in China

Jiang Yi¹, Li Qiang², Xue Lan³, Liu Yi⁴, Zhu Andong⁵

(1. School of Architecture, Tsinghua University, Beijing 100084, China; 2. School of Social Sciences, Tsinghua University, Beijing 100084, China; 3. School of Public Policy & Management, Tsinghua University, Beijing 100084, China; 4. School of Environment, Tsinghua University, Beijing 100084, China; 5. School of Marxism, Tsinghua University, Beijing 100084, China)

Abstract: Green consumption is an important part of China's ecological civilization building and sustainable development. To promote green consumption, it is critical to clarify the development path of China in the next period. The focus of China's future development should be shifted to quality rather than quantity. Accordingly, green consumption should be understood as a consumption style that is sophisticated and moderate, with an emphasis on spiritual uplift. The paper will further expound the concept and offer some suggestions for public policies.

Key words: green consumption; developing pattern; ecological civilization; quality

一、前言

绿色消费是我国生态文明建设的重要组成部分。2015年印发的《中共中央国务院关于加快推进生态文明建设的意见》中, 着重指出应“倡导勤俭节约、绿色低碳、文明健康的生活方式和消费模式”^[1]。

然而, 在实际工作中, 绿色消费的定义尚不够明确, 已有工作大多停留在鼓励民众节约或使用再生产产品等, 缺乏更深层次的探讨与规划。绿色消费需满足生态文明建设的要求, 更作为经济、社会的重要组成部分需保障我国的持续发展、增强人民的幸福感。因此, 绿色消费应当符合我国综合建设目标的需求, 同时通过倡导全民绿色消费达到我国下

收稿日期: 2015-08-26; 修回日期: 2015-09-02

作者简介: 江亿, 清华大学建筑学院, 教授, 中国工程院院士, 主要研究方向为暖通空调、建筑节能; E-mail: jiangyi@tsinghua.edu.cn

基金项目: 中国工程院重大咨询项目“生态文明建设若干战略问题研究”(2013-ZD-11)

本刊网址: www.engingsci.cn

一步建设的目标。

自改革开放以来,我国经济发展先后经历了“两头在外”“出口导向”(20世纪80年代末至2000年左右)以及通过城镇化建设拉动的“大房大车”(2000年左右至今)的经济发展模式,实现了我国经济的飞速发展,综合国力的迅速提升以及人民生活水平的显著改善。然而现有的发展模式已受到多方面制约,难以为继,也不符合生态文明建设理念,必须找到新的发展路径以实现持续、全面的发展^[2-5]。

本研究首先根据我国当前发展目标,探索我国未来较为适宜的发展理念;基于这一理念,对我国居民消费现状进行分析,从居民消费的角度分析现存的主要问题以及可能的解决途径;最后,在这一发展路径的基础上提出我国应当提倡的绿色消费理念以及这一理念可能的推进方式。

本研究认为绿色消费应当符合我国当前的发展形势,能够提升居民幸福感,且不过多消耗环境资源,其本质是一种精致、适度、重视精神提升的消费模式。

二、我国下一阶段的发展理念与模式

(一) 我国下一阶段的发展理念

我国要持续发展,实现“双百年”目标,在2049年建成社会主义现代化国家,实现国家富强、民族振兴、人民幸福,对当前发展模式应有如下要求。

首先,我国经济需要持续发展。在现发展阶段,我国依然是一个发展中国家,提高经济发展水平依然是发展的第一要务。这要求之后的发展模式能够有新的经济增长点、持续的经济增长动力。

其次,我国的经济发展模式应当符合低资源消耗、低环境污染的要求。我国资源相对匮乏,且环境已存在大量问题。在接下来的发展中,不能延续“高投入、低产出”的方式,而应结合生态文明建设的思想,珍惜资源环境,每一份资源都创造出尽可能多的价值。

最后,我国的经济发展模式需要能够提升居民幸福感。我国的发展目标就是要保证国民的幸福,因此经济的发展、环境的治理都不应当与提升居民幸福感相悖。

(二) 我国未来发展模式分析

结合我国经济的发展轨迹和现状,未来的经济

增长可能有以下三种发展模式。

第一种模式,是延续过去十年的经济发展方式,继续扩大进出口、扩大产量,以产品数量带动国内生产总值(GDP)的增长;第二种模式,是大力建造房屋、发展汽车业,引导居民购买更大的房屋、更好的汽车,增加物质消费;第三种模式,是提高产品的劳动力附加值(人的劳动和创新增加的价值),不过多扩大产量,提升居民素质,引导居民购买高劳动力附加值的产品,增加文化消费,实现中华民族素质的全面提高。

第一种模式下,进出口与投资依然是带动经济发展的主要手段,资源环境的消耗程度难以大幅下降。这一发展模式可以在一段时间内保持国内生产总值以及外汇储备的增长。但是,这一发展模式很大程度上依靠我国现有的廉价劳动力以及环境污染与资源消耗为代价,单纯地以“数量”来拉动国内生产总值。如果继续这样一种发展模式,我国的劳动力价值难以提高,所处低端的产业链位置难以改变,内需市场难以增加,同时资源环境问题难以解决。随着居民生活水平不断提高,我国难以一直保持劳动力价值低廉的“优势”,如果没有其他优势,则必然会在国际市场失去竞争力,此时国内生产总值的增长也难以持续。

第二种模式下,由于房屋、车辆的大量制造,国内生产总值依然会有所上升。但居民消费率由于房屋、车辆的巨大压力仍然无法提高。同时房屋、车辆都是对资源环境影响较大的消费品,这一发展模式依然会对环境资源产生较大的影响。此外,居民对车辆、房屋的追求也是有一定限度的。

第三种模式下,居民消费率由于居民购买了质量好的产品、增强了精神层面的非物质消费而提高,同时国内生产总值的增长更多地依靠“质量”,而不是单纯的数量堆积。同时,优质产品与非物质消费品的发展都与生态文明建设的思想相契合,也都能够提升居民的生活水平与幸福感。如果采取这样一种发展模式,将会一定程度上打压房地产与汽车产业,同时需要大力发展文化产业,大力发展精品制造业,并且在全社会开展文化建设、树立“精品”意识。这种模式能够全面提高各种日常消费品的劳动力附加值,把社会消费集中在高劳动力成本、低资源成本的产品上,同时通过非物质消费和精品消费全面提高国民的素质。这是一种依靠“质量”来提升国内生产总值的发展方式,试图在相同的物资

消耗下制造尽可能多的国内生产总值。这样的发展模式可以给我国产业带来新的竞争优势，在经济继续发展的同时不给资源环境增加负担，因此能够持续。由于在这种发展模式下，居民能够消费质量更高、更为精致的消费品，又由于消费非物质消费品提升了自身素质，对居民的整体幸福感与生活质量都大有裨益，还能够促进国家软实力的提升，提高我国在国际上的地位。

我国未来发展，国内生产总值增长不能继续依靠单纯的数量增长，因此，第一种，即现在的发展模式，显然无法满足这一可持续发展的要求。第二种模式下依然是依靠数量来增长国内生产总值，且居民消费率由于房屋车辆导向的巨大压力难以提高。同时，这种模式会持续现在的高资源消耗、高环境污染的状况，与生态文明建设的思想不符，在我国资源紧缺、环境恶化的情况下也无法承担。而第三种模式可以依靠质量提高国内生产总值，同时降低资源消耗与环境污染，且能够总体上提升国民生活水平，是我们应当发展的模式。

增加产品的劳动力附加值，提高劳动力成本，可能会打压高资源低劳动力成本的廉价产品，在短期内将弱化我们的出口产品竞争力，但这是我国可持续发展的必经之路。这一种发展模式，还包括非物质消费的发展，这是提升国民的整体素质与软实

力的主要依托。

总的来说，第三种发展模式能够保证我国持续的经济增长，找到新的经济增长点，同时不给资源环境带来较大负担。要实现这一发展模式，需要完成三个转变：发展理念由量长转为质增，主要工作由基础设施的大量建设转为生态环境的治理营造，经济增长点由投资制造业转为教育、医疗等第三产业。与之对应的消费模式转变为：消费需求由量多变为质优，由注重道路、交通等基础设施转变为关注社会和生态环境的和谐，由满足基本需求的物质消费提升为教育、健康、文化等精神产品的消费。

三、我国居民消费现状与存在的问题

(一) 当前我国经济发展模式分析

与大部分发达国家相比，目前我国国内生产总值中资源、能源的消耗所占比重较大，相对劳动力附加值贡献率 L 较小。^①图 1、图 2 所示为我国单位国内生产总值能耗与自然资源对国内生产总值贡献率与其他国家的比较。从图中可以看出，与其他国家相比，目前我国的国内生产总值主要依靠“量”，即依靠资源与环境的消耗获得。结合其他数据对各国国内生产总值的劳动力附加值贡献率进行估算，

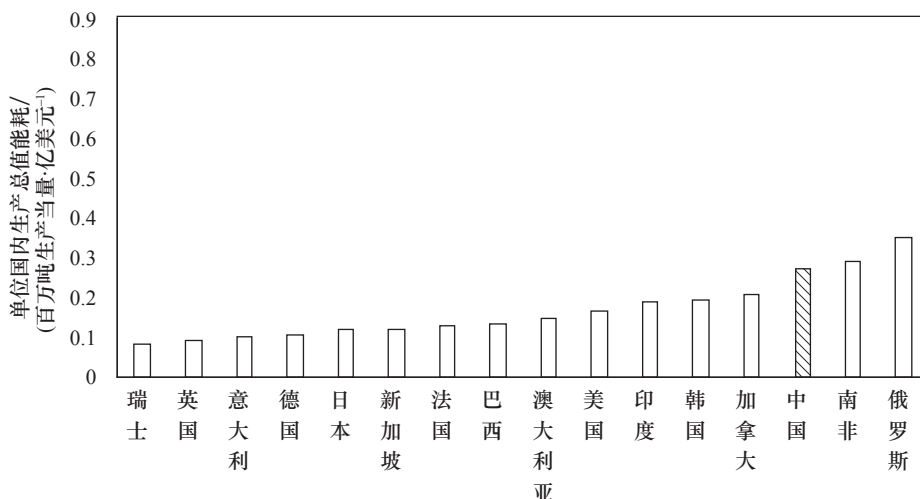


图 1 世界主要国家单位国内生产总值能耗 (2011 年, 2005 年美元不变价)
注: 数据来源于国际能源署 (IEA) 数据库。为排除汇率影响采用购买力评价法计算的国内生产总值。

^① 所有的消费品可以分为自然资源的消耗与劳动力资源的投入。本文定义劳动力附加值贡献率表征消费品中劳动力附加值在总价值中所占的比例，以此衡量消费品、国内生产总值的“质”。

同样得到中国的劳动力附加值贡献率相对较低，如图 3 所示。

不同行业劳动力附加值贡献率 L 不同。如图 4 所示为 2009 年我国部分行业的劳动力附加值贡献率估算结果与建筑业、第二产业、第三产业的平均劳动力附加值贡献率。从图 4 中可以看出，目前尚为我国部分地区乃至全国重要产业的黑色金属冶炼及压延加工业、化学原料及化学制品制造业、石油加工炼焦及核燃料加工业等均为劳动力附加值贡献率相对较低的产业，即我国高劳动力附加值贡献率行业还有待继续发展。

此外，从图 4 中可以看出，第二产业劳动力附加值贡献率总体低于第三产业。但我国相对第三产业占比较低，如图 5 所示。因此，要增加我国总体劳动力附加值贡献率，需要努力提高我国三产的比例。

建筑业平均劳动力附加值贡献率 L 相对较低，但目前在我国占了较大比重。2011 年，我国全社会固定资产投资中，64.3% 用于建筑和安装工程。我国目前单位国内生产总值能耗偏高、碳排放高，重要原因是较多依靠城市建设拉动国内生产总值，导致钢材、建材等需求过高。2011 年，建筑运行能耗占到总能耗的 19.7%，如图 6 所示^[6]。而建筑与基

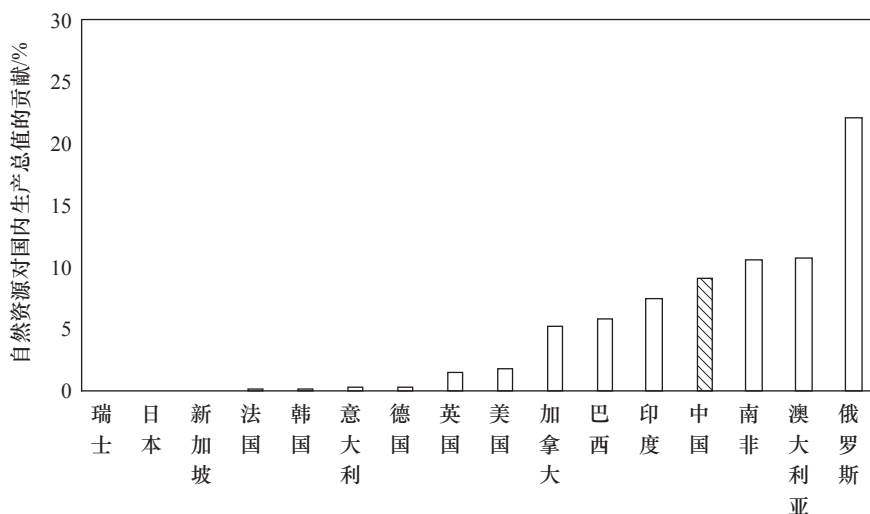


图 2 2011 年自然资源对世界主要国家国内生产总值的贡献
注：数据来源于世界发展指标 (WDI) 数据库。包括石油、天然气、煤炭、矿产、森林。

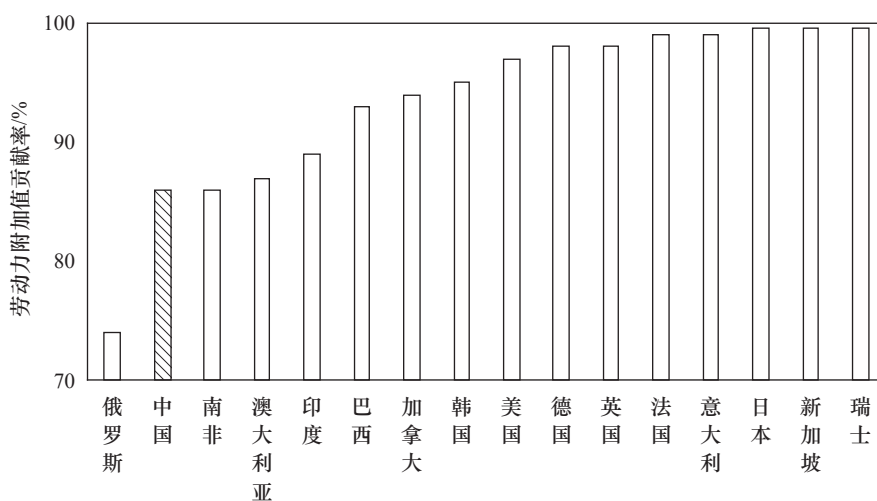


图 3 2011 年世界主要国家国内生产总值中劳动力附加值贡献率
注：数据根据世界发展指标数据库以及国际能源署数据库估算。

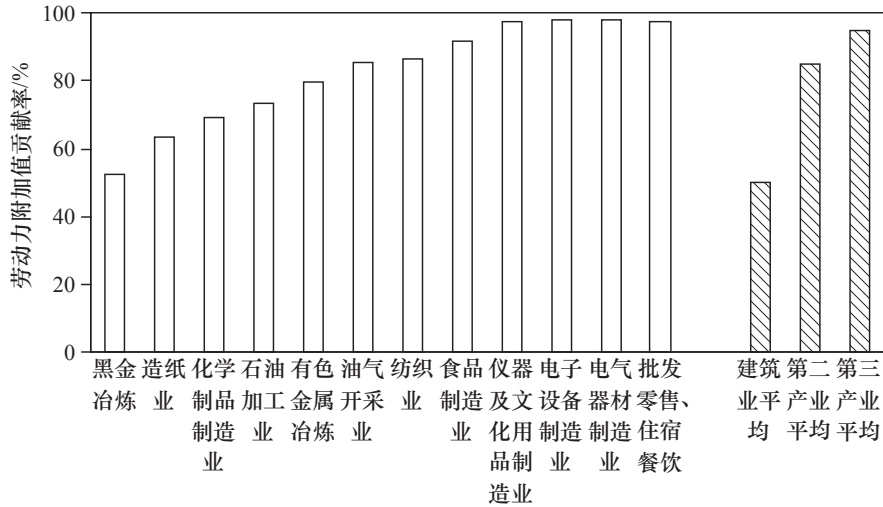


图 4 2009 年我国部分行业劳动力附加值

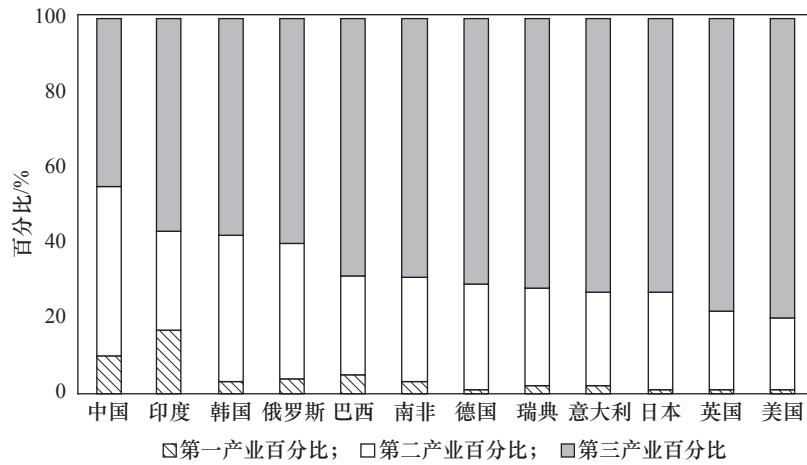


图 5 2012 年世界主要国家三产百分比

注：数据来源于世界发展指标数据库。

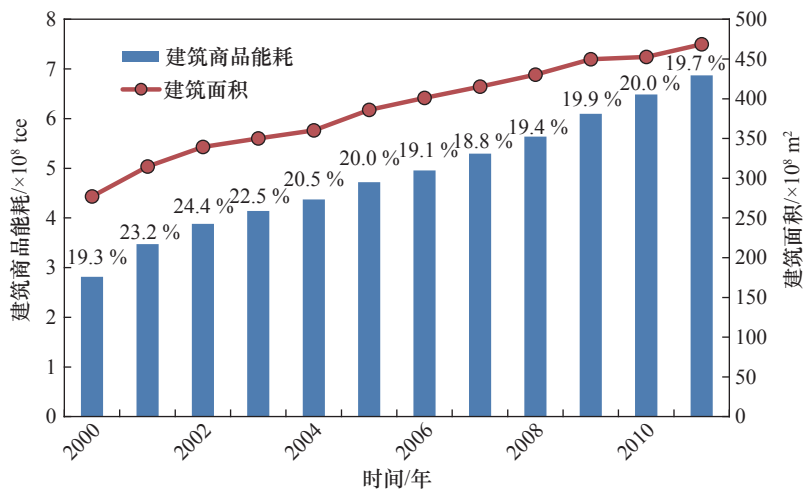


图 6 我国建筑运行能耗现状

注：数据来源于《中国建筑节能年度发展报告 2013》，tce 为吨标准煤。

基础设施建设所需的钢材、建材等的营造能耗占到总能耗的 36%，即建筑业整体能耗占我国总能耗的 56%，如图 7 所示。

在同一行业中，存在同一种产品的价格有巨大差异，这一差异主要在于劳动力附加值贡献率。目前我国大量产品的 L 值较低，商品价值中主要是资源能源的贡献。举例来说，同样厚度、大小的合页，国产的价格为 5 元/付，德国产的为 100 元/付，折算两者的 L 值，国产的约为 60%，德国产的约为 95%。即两者的价格差异主要为劳动力附加值贡献率的差异。而 5 元合页的使用周期往往低于 100 元的合页，因此从全生命周期的角度来说，5 元合页消耗了更多的资源，不符合生态文明的指导思想。

(二) 我国居民消费现状与比较

从统计数据来看，从 1980 年到 2010 年，我国城乡居民的恩格尔系数大幅下降（见图 8），消费的主要支出从食品转向了其他消费品。通过比较 1996 年与 2011 年这两个时点数据（见图 9）可以看到，在我国城乡居民的食品消费占比显著下降的同时，医疗保健、交通通信等服务类消费的占比则显著提高，尤其是农村地区，其交通通信消费占比由 7.01% 攀升到 12.06%，医疗保健支出则由 5.67% 上升至 9.49%。由以上的消费结构变化可以看出，我国居民的消费模式已经渡过了初级阶段，步入中高级阶段。

而横向比较我国与其他发达国家居民的消费模

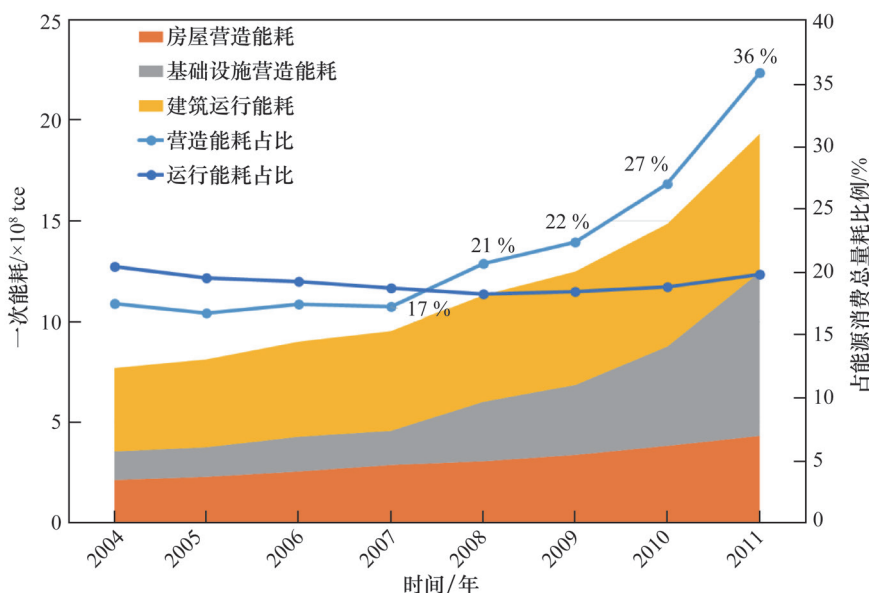


图 7 我国建筑营造与运行能耗

注：数据根据相关统计年鉴、中国建筑节能年度发展报告相关数据折算。

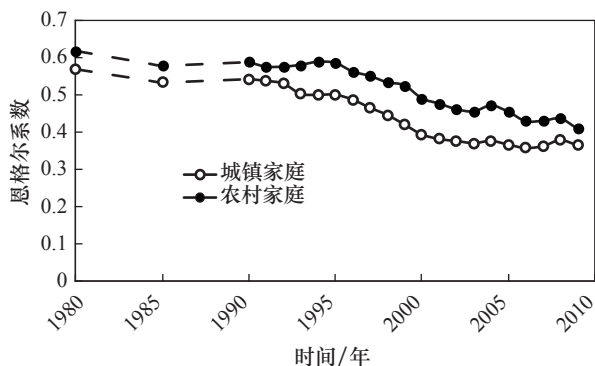


图 8 我国居民恩格尔系数变化

注：数据来源于《中国统计年鉴 2011》。

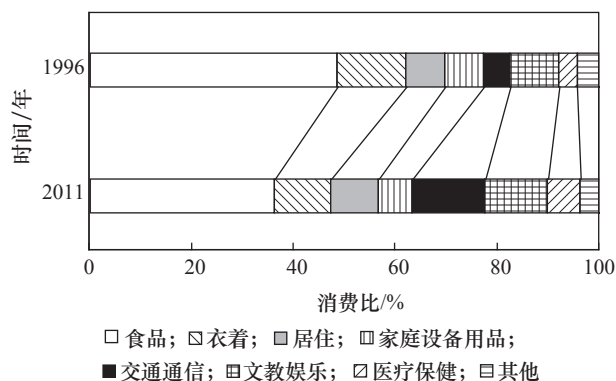


图 9 中国消费结构变化

注：数据来源于《中国统计年鉴 2012》。

式，可以看出近年来我国居民在食品消费的数量和品质上已经与发达国家居民非常接近（见图 10）。然而在其他消费品上，我国居民倾向于购买价格较为便宜的、“物美价廉”的产品，这些产品往往质量较差、使用寿命较短。质量差、使用寿命短的产品与质量好、使用寿命长的产品消耗了相似的资源环境，但后者由于使用寿命长，从全生命周期的角度来看，能耗反而相对较少。因此，对于“物美价廉”这一类产品的需求与我国生态文明建设的理念并不符合，需要进行改变。我国多年来处在物质消费品相对匮乏的状态，为了满足多数居民的基本需求，提倡“物美价廉”，鼓励生产低成本产品来满足大多数人的需求，已经成为一种文化。而目前经济状况已经得到根本的转变，90%以上的居民已完全满足基本的温饱需求，进一步需要的是“质”的提高而并非“量”的增加。长期形成的文化惯性继续追求“物美价廉”的低成本产品和居民对量的持续追求，实际上与生态文明的理念不符。我国在生产和消费领域都需要开始从追求“量”向追求“质”的转变。对于 10% 尚不能满足温饱的居民，应该通过社会补贴救助机制解决他们的基本需求，并且也向他们供应高质量产品，不能为了满足 10% 贫困人口的需要而持续发展低成本、低质量产品，影响整个经济的转型发展。

此外，实证研究表明，现阶段，居民更倾向于房屋与汽车的消费，精神层面的非物质消费力度不够。比如：仅住房消费而言，2013 年，我国居民商品住房销售额为 6.7 万亿元，而同年居民消费总量仅为 21.2 万亿元，再加上二手房销售额，我国住房消费约占总消费的 30%。过度的追求“大房”与“多套房”，尽管短期保证了国内生产总值的增长，这样不仅消耗了大量的资源用于几乎无任何用途的空房屋，造成巨大浪费，并且严重阻碍社会消费理念的转变。而这一消费理念的转变是我国实现经济转型和持续发展的文化基础和社会基础。同步对比其他发达国家（见图 11），可以看到，随着经济与社

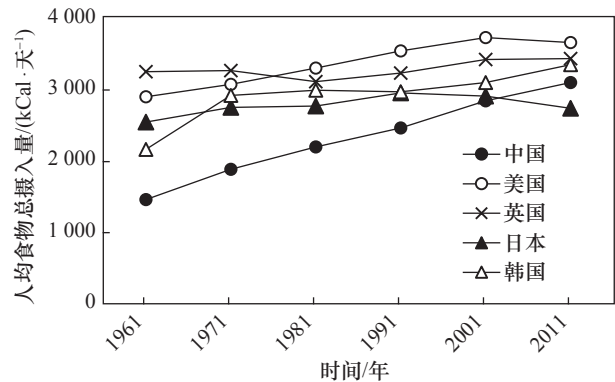


图 10 人均食物总摄入量变化
注：数据来源于联合国粮农组织统计（FAO）数据库。

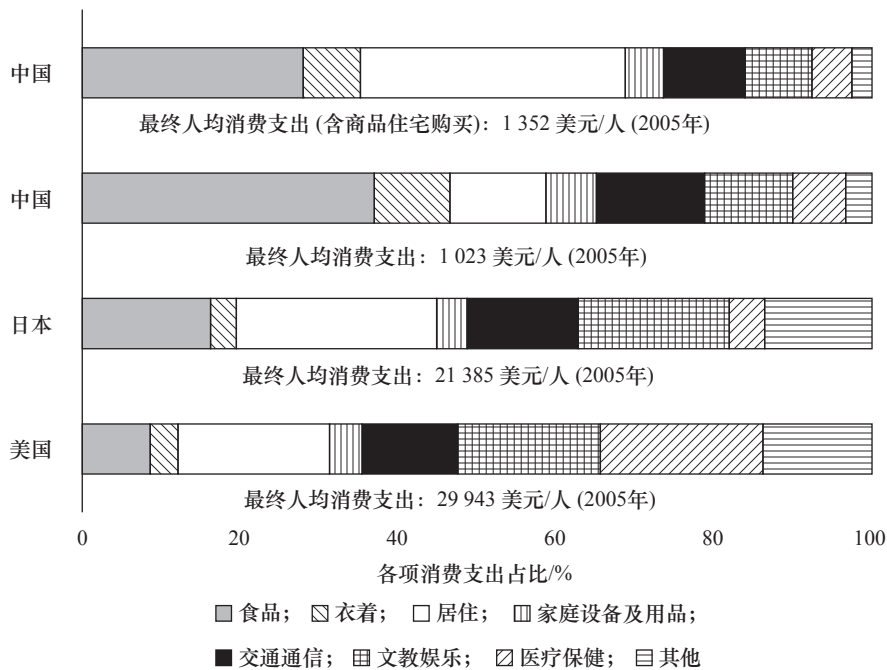


图 11 2010 年中外消费结构比较

注：数据来源于世界发展指标数据库、经济合作与发展组织数据库、《中国统计年鉴》；此处美国、日本的住房消费包含自有房屋折算租金，我国住房消费未包括此项，此处加商品房销售额作为参考。

会的发展，我国文化消费的水平虽然已经有所提高，但与美国、日本等发达国家相比有巨大差距。虽然目前我国人均物质方面消费差异已经变小，但人均服务和文化消费相差仍十分巨大，是我国与发达国家居民人均消费差异的主要原因。

(三) 当前我国各领域能耗现状分析

2011年，我国终端能源消耗总量为1643 Mtoe，其中工业消耗占60.5%，建筑消耗占26.5%，交通消耗占13.0%。与其他国家相比，我国消费领域（建筑、交通）所占的能耗比例较低。各国人均终端能

源消耗量与消费领域占比如图12所示。从图12中可以看出，目前我国人均终端能耗相对较低，与世界平均水平相当。同时，我国消费领域能耗占比相对较低，工业领域能耗占比比较高。

如图13所示为我国与其他国家的交通、建筑领域人均终端能耗。从图13中可以看出，交通领域我国人均能耗远远低于其他国家，也低于世界平均水平；建筑领域我国人均能耗低于经济合作与发展组织国家，但与世界平均水平相当。

消费是生产的终点与起点。工业生产的产品最终大部分都将用于消费。目前，我国生产领域能耗

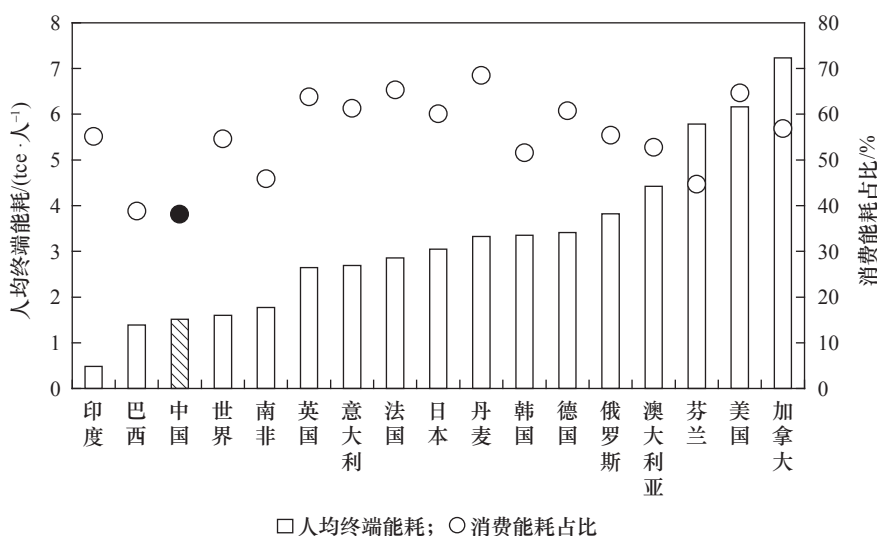


图 12 2011 年世界主要国家人均终端能耗与消费领域能耗占比
注：数据来源于国际能源机构统计数据库。

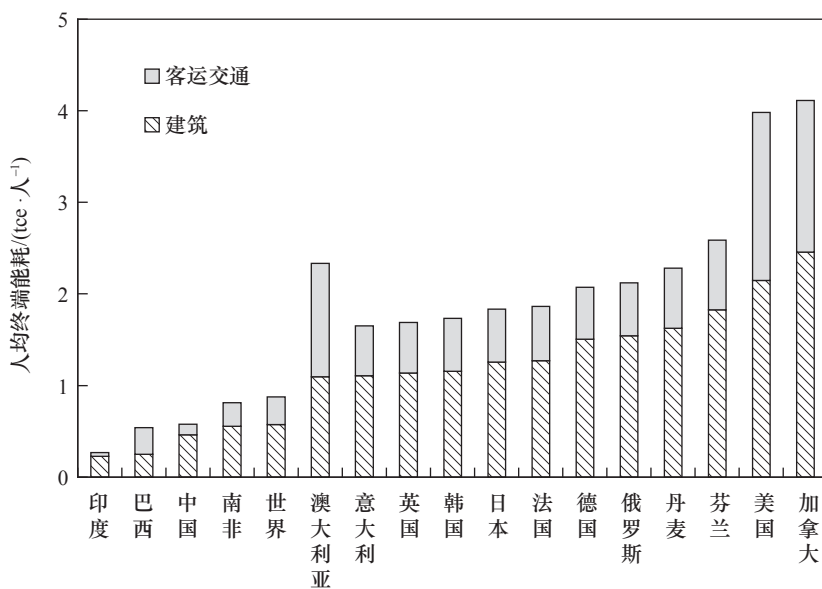


图 13 2011 年世界主要国家人均建筑、交通领域能耗
注：数据来源于国际能源机构统计数据库。

较高，一方面是因为我国目前承担了“世界工厂”的角色，为全世界生产消费品；另一方面也与我国目前产品中劳动力附加值较低有关。

如图 14 所示为家庭年消费的各项比例。从图 14 中可以看出，对目前我国一个家庭而言，“住”的部分，即建筑方面是能耗最大的；其次为“行”，即交通的部分。衣、食、用三部分约占一个家庭消费的 18%，而这一部分能耗主要是在工业部分消耗的。

考虑到建筑与交通、日常衣食用这两部分的消费特点、能耗来源有所不同，且之后的发展趋势亦有所差异，本研究在后面的详细分析中将两者分开进行讨论。

(四) 我国居民消费与幸福感的实证研究结果

为了解我国居民目前的消费结构现状，我们使用 2011 年中国家庭金融调查和 2013 年中国民生调查数据，对居民主观幸福感和消费之间的关系进行了考察。

经过多元回归分析发现，家庭在食品、衣物和日用品方面的绝对支出对居民幸福感已不具有显著影响。总体上，我国城镇居民的消费结构实现了优化升级，各收入层级家庭消费结构已依次从生存型

向温饱型、小康型、富裕型及富有型迈进。城乡居民家庭的需求存在着一定的差异性。对农村家庭来说，发展丰富的文娱活动对增强幸福感极为重要；对于城市家庭来说，旅游探亲对于居民幸福感更有促进作用。

政府消费和转移性支出对居民的消费和幸福感具有直接影响，特别是与公共服务相关的部分。国际经验表明，政府在教育、医疗卫生、社会保障等公共服务方面支出的增加，不仅可以部分替代居民在这方面的消费，间接增加居民收入，而且还会减少居民对未来不确定性的担心，进而增加其他消费。在中国目前的国情下，教育和医疗卫生方面的消费已成为我国居民家庭生活的重担，给百姓生活带来了很大的影响。分析显示家庭在教育培训方面的支出对居民幸福感已产生负向影响。从家庭消费来看，教育支出的增加则意味着对其他消费项目的挤占，从而影响了幸福感。医疗的支出也是如此，医疗支出占比越高，生活满意度越低，这一发现在农业户口家庭中尤为明显。

研究发现，“是否有车”和“是否有房”对居民幸福感有着显著的影响：有车的家庭比起没有车的家庭幸福感更高；拥有自有房的家庭比没有自有房的家庭幸福感更高。同时，居民在车、房等方面

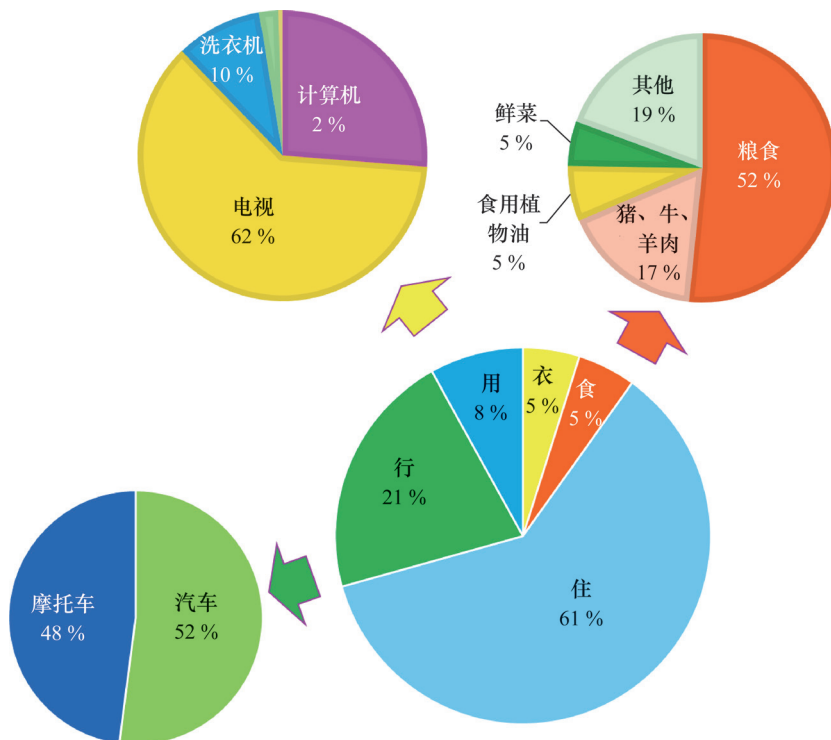


图 14 2011 年我国居民家庭年均能源消耗的比例

的资产性支出对幸福感具有明显的正向作用，表明追求“车子越多越好，房子越大越好”的奢侈消费心理仍然普遍存在，在这样的背景下，亟需推动消费观念的转变，倡导合理健康的消费方式。

四、我国绿色消费理念

（一）绿色消费的内涵

综上所述，“绿色消费”应当是符合我国当前的发展形势，能够提升居民幸福感，且不过多消耗环境资源的消费模式。结合前文分析，绿色消费应当符合传统文化中的“惜物”理念，体现中华民族节约的优良传统。具体来说，提倡“绿色消费”就是要针对我国居民的消费模式与理念进行“绿色化”的转型，包括：①居民的生活消费需求由“量多”转为“质优”；②政府的财政投入由对道路、交通等基础设施的建设转为对整体生态环境的打造；③整个社会的消费理念由物质层面的衣食住行转为精神层面的文化教育。总体而言，“绿色消费”本质上是一种精致、适度、重视精神提升的消费模式。

居民的生活消费需求由“量多”转为“质优”。传统意义上消费模式主要是增加消费的数量，包括数量上和体积上的增加。而绿色消费模式则需要“质”维度有所提升，在这种模式下，居民应把商品质量作为主要的考量标准，其实质上是倡导居民的生活消费转向精品消费，而非对于粗糙基础消费品的铺张浪费。

政府的财政投入由对道路、交通等基础设施建设转为对整体生态环境的打造。大规模基础设施建设，在经济增长的初级阶段，拉动了就业和投资，增强了我国国力，提升了居民生活水平，但即将饱和。在下一阶段，政府的财政投入需解决居民对公共需求的提升，将居民的公共需求转为对公共环境的期望。政府需对公共环境进行综合治理，以进一步提升居民在公共需求维度的幸福感。

整个社会的消费理念由物质层面的衣食住行转为精神层面的文化教育。精神层面的需求是人在满足了基础需求后对生活品质的进一步期望，目前中国社会的整体消费理念仍然偏向于物质层面，居民有了积蓄会尽量满足自身的物质需求，政府有了财政收入会加大基础设施的投入，然而整体上极少有对于精神层面的消费需求。而将消费从物质层面转

向精神层面，实质上就是要让居民提高自己的精神文化消费，让政府提高整体的精神文明氛围。

（二）日常生活中的绿色消费

日常消费领域应当努力提升“质”，主要包括日用消费品“精品战略”的执行与文化领域消费的增加。

所谓“精品战略”就是提升日用品的“质”，从生产与需求两个角度，生产并消费高劳动力附加值的产品（拥有较高的劳动力附加值贡献率 L ）。具体而言，发展“精品战略”就是需要在生产端改变企业的生产产品类型，鼓励生产高劳动力附加值的产品；同时在需求端改变高劳动力附加值产品的市场现状，鼓励更多的消费者购买本国的高附加值产品。

文化、保健等精神层面的非物质消费支出能够满足居民更高级的消费需求。相关研究表明，对闲暇时间的积极引导能够显著提升幸福感，且这一类消费往往能够促进消费者自身的价值提升。此外，非物质消费一般属于高劳动力附加值的消费范畴，同时会对资源环境产生尽可能小的影响。因此应当鼓励居民在这些方面增加消费。

（三）建筑与交通中的绿色消费

驱动建筑与交通领域能耗增长的因素来自于两方面：一是服务水平的提高；二是系统设备的转变。控制这一领域能耗需要合理引导服务水平，同时提高系统能效。服务水平的需求主要由城市模式和相关生活方式决定，而系统效率主要由技术水平决定^[7]。这一领域需主要关注以下问题。

1. 防止城市建筑规模的过快增长

建筑营造过程是一个“高资源、高能源”消耗的过程。持续的大量建造工程会消耗大量能源资源，与生态文明理念不符。目前城市总的建筑拥有量的飞速增长已并非完全是为了满足人口增加的需要。为此有必要逐步建立控制城市建设规模的政策机制，有效抑制目前城市建设中非理性的高速增长。

2. 控制个人交通需求的高速膨胀

中国城镇居民的出行距离、出行次数随着城市化进程的加快与居民生活水平的提高不断增长，出行方式上越来越多的依靠机动车和个体交通方式出行，且因休闲而出行的比重有增加态势，城市公共

交通的基本问题尚没有得到根本性解决。

3. 避免室内环境营造方式的盲目跟从

室内环境营造方式是建筑运行能耗高低的重要因素。室外气候条件处在人体舒适范围内时，自然通风可能是营造室内热湿环境最好的途径。只有当室外环境大幅度偏离舒适带时，才真正需要采用一些机械方式。进一步，室内环境的营造应当从人出发，避免无人时的消耗以及有人时的过度服务。

4. 重审城市消费领域的节能政策

在消费领域，节能的唯一目标应是降低总的能源消耗量。从我国实际情况出发，城市消费领域节能政策的目标是：在维持目前能耗总量不变或有所降低的前提下，通过技术进步和创新，进一步提高建筑和交通的服务质量，改善人民生活。

五、推进绿色消费的政策建议

基于绿色消费的基本理念、我国消费与发展模式现状，本研究对我国消费领域“绿色化”提出相关政策建议。

(一) 鼓励企业生产高劳动力附加值产品

鼓励企业生产高劳动力附加值产品（精品），一方面需要对现行的财政政策进行改革，另一方面可以支持国有企业承担“生态责任”，率先进行产业转型与绿色生产。

应当强化消费税的环境补偿功能，尽快出台与完善环境税等针对环境资源的税收，使得一件消费品所对应的税收中，针对环境资源的部分高于针对劳动力附加值的部分。

目前的“增值税”制度实际上是对劳动力附加值增税，而对产品所占用的材料与能源免税，这与发达国家普遍实行的消费税（与销售额总量成比例计税）的原理不同，这不利于鼓励创新和发展高劳动力附加值的精品产品，而实质上是支持了低劳动力附加值，高能源消费和高的原材料消费的产品。支持鼓励了不符合生态文明理念的产品。应该设计这样的税收体制，使得低劳动力附加值的产品无生存空间，而低能耗、低物质消耗、高附加值的产品受到更好的优惠政策支持。

取消各种对具有低质量、高能耗特征产业的补贴。消费品的补贴应补贴给低收入居民，而不是给

企业。对于 10% 的贫困人口，直接进行消费补贴。

(二) 加强政府公共服务，提升政府绿色消费

当居民生活水平到达一定程度时，居民幸福感会在很大程度上受到公共服务投入的影响。应当加大公共服务的支出，为居民营造更好的生活环境，提升居民生活质量，同时刺激居民更加转向精神层面的非物质消费。

应当强化政府采购的顶层设计，完善绿色采购指标体系和监管体系。同时，严格节制政府自身的公共消费开支，通过财税政策引导居民的绿色消费倾向。

此外，目前居民对居住面积、汽车排量的需求与我国将行政级别与两者直接勾连相关，易导致居民产生误区。应当取消将级别与汽车、住房直接挂钩的制度，以帮助对消费模式的引导。

(三) 发展生态文明教育，推广绿色消费理念

1. 推进生态文明教育

首先，将生态文明教育纳入现代国民教育体系，“以学校教育为主导”，建立纵向贯通的基本教育通道，应对不同年龄层次的教育对象，逐步达成在认知、意识、态度、能力和行动等不同层面的生态文明教育成效。

其次，将生态文明教育纳入全民终身教育体系，“全民学习、终身学习”，建立横向互联的多级教育平台。终身教育，更多是从受教育者和学习者个人出发的，指一生不断地获取所需要的知识、技能和能力。同时建立总体性教育资源整合平台，将生态文明教育纳入终身教育和国民教育的行政框架机制，保障经费、师资等投入机制，建立教育质量监督评估机制，为生态文明教育发展提供制度保障。

2. 推广绿色消费理念与绿色生活方式

发展传播媒介，使其为绿色消费文化的构建与传播发挥正面功能，遏制过度消费在我国城乡的大肆蔓延，既要重视城市中的过度消费和高消费现象，引导城市新兴消费者理性、适度消费，引导绿色节能生活观念，也要为农村地区创造信息完备的消费环境，满足贫困人口的基本生存需求，降低单位消费的资源能源消耗。

生活方式是影响消费领域能耗的主要因素，我国应该走一条与发达国家不同的建筑节能道路，倡

导居民实行绿色的生活方式。对建筑设计、建筑节能技术和设备、交通规划,要求技术和政策能够与绿色生活方式相适应,在用能上限的约束下,努力提高服务水平和人民的生活水平。

(四) 制定节能政策激励交通与建筑领域的绿色消费

1. 交通领域

应尽快出台《城市公共交通条例》,大力发展公共交通,明确其发展定位,建立完整健全的管理制度,并大力提高公共交通的效率。

合理进行城镇规划,居民区与商业区合理分布,减少居民日常工作生活出行距离;为自行车、行人提供良好的交通环境,为低碳出行提供人性化的服务设施。以城市为核心,建设辐射状城乡慢速轨道交通,促进城镇化过程中城乡一体化建设,同时带动农副产业和乡村旅游业发展。

适度控制小汽车的增长速度,反对对大排量汽车的盲目追求。实行合适的交通需求管理,通过差别化停车、错时上下班、收取拥堵费等手段来调节中心城区小汽车使用量,鼓励使用公共交通方式,促进中心城区交通供给和交通需求平衡。

2. 建筑领域

住宅建筑应当适宜、实用而非越大越好,商业建筑要保证室内舒适并非必须与自然割裂、完全依靠机械设备。居民对于建筑的需求应当回归理性,以自身实际需求出发,不盲目追求面积与技术的使用,防止建筑领域需求的过快增长。同时政府相关规划与政策也应对此充分考虑。

应提倡居民在建筑中保持绿色的生活方式。不同的生活方式是造成不同建筑能耗的重要原因。在

建筑建设的过程中,应积极发展与绿色生活模式相适应的技术措施。

六、总结

本研究从我国发展模式出发,提出我国下一阶段的经济应当实现发展理念由量长转为质增,主要工作由基础设施的大量建设转为生态环境的治理营造,经济增长点由投资制造业转为教育、医疗等第三产业的转变。与之相对应的绿色消费,应是一种精致、适度、重视精神提升的消费模式。

推进绿色消费,需实现消费需求由量大变为质优,由注重道路、交通等基础设施转变为关注社会和生态环境的和谐,由满足衣食住行等需求的物质消费扩展到教育、健康、文化等精神产品的消费。这些转变需要政府政策支持、企业生产呼应,更需要居民消费理念的转变。

参考文献

- [1] 国务院新闻办公室网站. 中共中央国务院关于加强推进生态文明建设的意见[EB/OL]. [2015-06-02]. <http://www.scio.gov.cn/xwfbh/xwfbfh/xczb/xgzc/Document/1436351/1436351.htm>.
- [2] 朱安东,李民骐,韩野. 国家能力与中国经济增长的可持续性[J]. 政治经济学评论, 2012(4): 47-66.
- [3] 朱安东,大卫·科茨,周亚霆. 中国的经济增长对出口和投资的依赖[J]. 国外理论动态, 2012(3): 68-80.
- [4] 沈绿珠. 我国区域经济外向化程度的实证分析[J]. 统计研究, 2000(4): 67-72.
- [5] 王国刚. 城镇化: 中国经济发展方式转变的重心所在[J]. 经济研究, 2010(12): 70-81.
- [6] 清华大学建筑节能研究中心. 中国建筑节能年度发展研究报告(2011)[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2011.
- [7] 中国城市能耗状况与节能政策研究课题组. 城市消费领域的用能特征与节能途径[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2010.