

图书基本信息

书名：<<汽车相关能源、环境和交通政策研究>>

13位ISBN编号：9787807458098

10位ISBN编号：7807458097

出版时间：2011-9

出版时间：上海社会科学院出版社有限公司

作者：孙林

页数：271

字数：270000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## 内容概要

本书随着汽车社会的到来，汽车特别是乘用车给人们的生活带来了极大的便利性，并正在改变社会大众的出行习惯。

同时，正如发达国家所经历过的那样，在我国，随着以乘用车为主的汽车交通工具的普及，汽车交通产生的能源消费快速增长、城市空气质量下降、交通事故频发和交通拥堵常态化等“汽车交通外部性问题”日显突出。

特别是汽车尾气排放导致的城市空气污染，直接影响了人们的健康，成为重大的社会问题。

随着汽车普及率的持续提高，汽车保有量的不断膨胀，如果没有包括新能源汽车在内的汽车“节能减排”技术水平的迅速提高，必将导致汽车燃料消费量与尾气排放量的进一步扩大。

尽管即便是在发达国家，上述“汽车交通外部性问题”也没有获得根本性的解决，但是，发达国家已经过了汽车市场快速增长的发展阶段，社会汽车保有量趋于稳定甚至下降。

另外，发达国家在过去几十年里，通过不断完善法律、法规、技术标准等规制性手段，税收和财政政策等经济手段，致力于缓解上述“汽车交通外部性问题”，并取得了显著的效果。

## 作者简介

孙林，1963年生。

2000年获日本名古屋大学国际开发研究科博士学位(Ph.D.)。

现为上海社会科学院部门经济研究所副研究员，日本同志社大学综合政策研究科客座教授，同大学技术·企业·竞争力研究中心(ITEC)客座研究员。

主要研究领域为可计算一般均衡(CGE)模型研究，汽车相关能源、环境和交通政策研究。

书籍目录

前言

第一章 政策评估与可计算一般均衡 (CGE) 模型

- 1.1 相关内容的界定
- 1.2 政策评估的含义和方法
- 1.3 作为政策评估工具的CGE模型
  - 1.3.1 CGE模型产生的背景
  - 1.3.2 CGE模型的求解工具
  - 1.3.3 早期CGE模型的主要分类
  - 1.3.4 标准CGE模型的主要特征

第二章 中国能源环境CGE模型的构建和应用

- 2.1 模型构建的背景与目的
    - 2.1.1 模型构建的背景
    - 2.1.2 模型构建的目的
  - 2.2 模型构建的基本假设和一般手续
  - 2.3 模型的构建过程
    - 2.3.1 模型的结构概述
    - 2.3.2 模型的生产结构
    - 2.3.3 模型的所得分配与储蓄
    - 2.3.4 模型的需求结构
    - 2.3.5 模型其他相关问题
  - 2.4 数据库和基准情景
    - 2.4.1 数据库
    - 2.4.2 基准情景
  - 2.5 二氧化碳税与二氧化硫税政策的模拟分析
    - 2.5.1 模拟情景
    - 2.5.2 模拟结果分析
    - 2.5.3 削减二氧化碳的边际费用成本
    - 2.5.4 模拟分析的有关结论
- 附录A：中国能源环境CGE模型方程式和符号体系  
附录B：方程式体系的瓦尔拉斯法则检验

第三章 前期非标准混合CGE模型及其应用

- 3.1 从“价值模型”到混合模型
- 3.2 汽车相关能源、环境和交通政策的研究背景
  - 3.2.1 我国汽车市场的发展
  - 3.2.2 “汽车社会”的问题
  - 3.2.3 缓解“汽车交通外部性问题”的相关政策
  - 3.2.4 构建混合CGE模型的目的与意义
- 3.3 前期混合CGE模型的构建过程
  - 3.3.1 前期研究
  - 3.3.2 模型的概要
  - 3.3.3 模型的生产结构
  - 3.3.4 居民家庭消费行为
  - 3.3.5 总旅客交通消费行为
  - 3.3.6 居民家庭乘用车选择行为
  - 3.3.7 投资行为与政府行为

3.3.8 市场均衡与动态化

3.4 模型数据库与基准情景

3.4.1 数据库构建和外生变量设定

.....

第四章 汽车相关能源、环境和交通政策的AEET-CGE模型

第五章 AEET-CGE模型的功能、局限与改进方向

参考文献

后记

## 章节摘录

一般来讲,在强化油耗规制和尾气排放规制等技术标准的同时,实施以燃油税为主的行驶阶段的汽车相关税制,是最具有效率的政策体系。

然而,我国汽车销售阶段的税费比例已经占到销售价格的1/3。

即在汽车生产阶段,厂商代收消费者最终负担的增值税、消费税,购买阶段的消费者负担的车辆购置税,保有阶段的车船税等。

而行驶阶段,征收道路通行费、燃油增值税、燃油消费税等。

总的来看,基本上是以生产、购置和保有阶段为主的汽车消费征税体制,行驶阶段的税费水平相对较低。

从遏制汽车燃料消费和汽车尾气排放的角度来看,这样的税收体系导致汽车购买、保有成本较高,行驶成本较低,不利于解决汽车交通的外部性问题,不利于节能减排,也不利于汽车产业的长期发展。

目前,在我国的财政和税收体制中,对高油耗汽车增税的政策意图较强,而对低油耗汽车减税或补贴的政策意图比较薄弱,即“重惩罚而轻奖励”的政策取向较为明显。

从调整汽车消费税率的政策可以看到,对大排量汽车的增税幅度提高很大,而对小排量汽车的优惠却不明显。

如果从解决“汽车交通外部性问题”出发,那么,需要考虑在汽车生产、购置、保有、行驶和报废阶段保持税费政策的平衡性和合理性,在降低生产、销售和保有阶段税费的基础上,提高行驶阶段的税费。

汽车节能技术不仅仅关系到燃料消费量,还与温室气体排放量的削减关系密切。

尽管我国的温室气体排放还不受“京都协议书”约束,但面临的国际压力将越来越大。

为此,2007年6月,我国政府公布了《中国应对气候变化的国家方案》,针对温室气体排放削减问题,制定了到2010年的基本原则、重点削减领域、总体削减目标和政策措施。

在这项国家方案中,设定了2010年单位GDP能源消耗量在2005年水平的基础上削减20%的总体目标。

另外,指定交通运输领域为重点对策领域。

在汽车相关领域,将进一步制定奖励节能、环保小排量车、混合动力汽车、电动汽车的开发、生产和消费的税收、补助金等相关政策。

.....

#### 版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>