

<<低碳革命>>

图书基本信息

书名：<<低碳革命>>

13位ISBN编号：9787564209599

10位ISBN编号：7564209593

出版时间：2011-7

出版时间：上海财经大学出版社有限公司

作者：彭文兵

页数：238

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>

<<低碳革命>>

内容概要

《低碳革命全球绿色新政》的主要信息是，全球绿色新政(GGND)所提供的广阔视野是世界经济持久成功复苏的至关重要的因素。

振兴经济增长、确保财政稳定和创造就业岗位是至关重要的目标。

但是，除非新的政策措施也能解决其他全球性挑战，例如，减少二氧化碳的依赖度，保护生态系统和水资源，减少贫困，否则，这些政策在避免未来危机上将是无能为力的。

如今，如果缺乏这种广阔的视野，而只是简单地依靠恢复全球经济增长，将无助于解决迫在眉睫的威胁。

这些威胁来自于气候变化、能源不安全、越来越多的淡水匮乏、恶化的生态系统，最重要的是日益恶化的全球贫困。

相反，有必要减少碳依赖与生态稀缺度不仅仅是因为环境问题，更是因为这是一个在可持续发展的基础上振兴经济的正确并且唯一的办法。

《低碳革命全球绿色新政》由爱德华·B.巴比尔编著。

<<低碳革命>>

作者简介

爱德华·B.巴比尔是怀俄明大学经济金融系经济学专业的约翰·s.布加斯教授。作为一名环境和资源经济学家，他已有25年的专业经验，主要研究环境和发展经济学。他撰写了大量的环境政策方面的书籍，包括《自然资源经济发展》（剑桥大学出版社，2005），以及与大卫·皮尔斯合著的《可持续经济发展蓝图》（2000）。

<<低碳革命>>

书籍目录

前言

序言

致谢

第一部分为什么提出全球绿色新政

1.引言：危机中的机遇

多重全球危机

绿色财政刺激和二十国集团(G20)

传统商业增长模式

全球绿色新政

第二部分全球绿色新政的关键内容

2.降低碳依赖

创建低碳经济

减少能源贫困

改善交通的可持续性

使交通更加可持续地行动

总结和结论

3.减少生态稀缺性

生态稀缺性与贫困

改善初级生产的可持续性

4.创造更多的可持续资源依赖型经济体

改善穷人的生计

改进水资源管理

水资源的缺乏、风险和脆弱性管理

总结和结论

5.发展中经济体面临的挑战

6.全球绿色新政的国家优先领域

提出的国家行动

韩国绿色新政

第三部分国际社会的角色

7.促进全球治理

8.优化融资路径

9.提高贸易激励

贸易和贸易融资便利

贸易保护主义

贸易自由化

10.结论：全球绿色新政的国际优先领域

第四部分迈向更加绿色的世界经济

11.建议小结

全球绿色新政的国家行动

全球绿色新政的国际行动

12.全球绿色新政会成功吗？

绿色部门投资促进了经济与就业

公共与私人绿色部门投资

债务、全球性不平衡状态和绿色复苏

13.超越绿色经济复苏——策略与展望

<<低碳革命>>

补充性定价政策

创建全球市场

绿色发展战略

定向援助和发展

结束语

附录1 美国绿色复苏项目的PIIE-WRI分析

附录2 美国清洁能源领域的就业与投资的比较分析 (pew, 1998 ~ 2007)

词汇

专栏

<<低碳革命>>

章节摘录

首先，该系统强调移动性的益处多过方便性。后者给城市发展、土地利用规划和就业机会造成了意想不到的后果。例如，在美国，1950~1990年间迅速扩张的公路系统造成了大城市人口的大幅度下降。不幸的是，特别是随着人均收入的增加和汽车使用的增加，美国模式已成为全球运输系统的模型。这种自动导向型城市结构不能提高工作的可通达性，可能会带来恶性循环。例如，波士顿、洛杉矶和东京的一项比较研究表明，在这三个城市，公共交通乘客的工作通达性比机动车乘客要低，并且美国城市公共交通用户通达性比东京低。换句话说，在现代大都市地区，私家车的缺乏会减少获得就业的机会，但是对于那些模仿美国交通模式的国家尤其如此，因为这些国家的交通变得更加自动导向。

其次，目前全球运输系统朝着更大的机动车辆、道路交通和增加能源使用方面发展，这种偏离进一步加剧了大规模的运输市场扭曲，包括机动旅游抑价、鼓励汽车使用的城市规划和土地利用规划、支持道路运输多过其他交通模式的扭曲公共投资等。这些扭曲可能会导致额外的。

经济和社会成本，包括交通拥堵、交通运输成本增加、低效的能源消耗和上升的事故发生率。社会成本大多具有外部性，因为它们是车辆使用者强加给别人的，通常构成汽车使用总成本的1/3。在美国，这类成本已接近每年500亿美元。这种经济后果往往是循环累积并且影响深远的。

例如，拥塞就存在多种经济效应。世界银行的报告认为，发展中经济体的人均保有车辆不断增加的趋势只会更加迅速地导致道路拥堵，这反过来又会增加地面公共交通运行的时间，如巴士公共交通。其结果是汽车和出租车使用越多，交通堵塞问题越严重。在美国大型都会区，车辆拥堵已达到非常严重的情况，以至于影响就业率的增长。有数据估计显示，对于一个交通延误能与洛杉矶相媲美的城市，拥堵每增长10%，长期就业增长就会降低4个百分点。

目前，随着全球城市化和交通拥堵的趋势不断加深，大城市就业率增长的减少可能是巨大的。决策者每年花费数十亿美元用于扩大道路网络以减少堵塞，其结果也逐渐变得不那么有效。例如，美国在公路上每花1美元，货运业务和航运企业驾驶者的阻塞成本减少的程度只有11美分。

第三，当前的全球运输系统鼓励更多的私人机动车辆使用，也是不利于穷人的。在印度的孟买，超过44%的乘客步行去工作，穷人中的63%步行去工作。穷人一般使用公共交通：市区中心的穷人有21%乘坐公车去上班，郊区穷人有25%乘火车上班。在整个发展中世界，较低收入水平的人们一般乘坐公共交通，使用某种形式的非机动车交通或干脆步行。

中等收入水平的人们对小型机动交通工具的依赖加深，如三轮车、滑板车或摩托车。私人汽车的使用只有在高收入水平的人群中才出现。然而，低收入和中等收入家庭在交通运输上的花费最多，城市地区的人们花费在交通运输上的比例高达他们收入的30%。

相类似地，非洲最贫穷的城市家庭花费在交通运输上的费用占其收入的1/4。因此，穷人是高运输成本最大的不对称受害者。例如，在亚洲4个发展中经济体中，2002~2005年燃料价格的上涨导致贫困家庭在交通运输上的支付增加了1.2倍。

在富裕国家，如美国，穷人往往集中在城市中心，收入中较大部分用于支付交通支出，并且高度依赖于公共交通。

因此，贫困家庭对公共交通系统的可用性和交通成本非常敏感和脆弱，他们往往受限于资金不足和其他限制。

因此，公共交通的通达性对于劳动参与率和内城居民的就业率具有显著的影响。

<<低碳革命>>

媒体关注与评论

“自大萧条以来，当我们从最糟糕的经济不景气走出时，如何建立一个更加可持续的经济，巴比尔教授对此作了很多思考，并且提出一个令人深思的观点。他的著作大大丰富了正在进行的大讨论。

” ——德意志银行副主席 凯欧·克哈维萨

<<低碳革命>>

编辑推荐

联合国环境计划署执行董事，联合国环境计划署特别顾问和绿色行动总监共同推荐

<<低碳革命>>

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>