

北京洪堡论坛 2019

该主题论坛由“欧洲经济研究院 (ZEW)——欧洲经济研究莱布尼茨中心”举办  
减缓气候变化、控制空气污染与交通物流行业

地点：对外经济贸易大学，北京洪堡论坛

时间：2019年9月22日，周日

会议主题摘要：

欧洲经济研究院主题论坛将以“减缓气候变化、控制空气污染与交通物流行业”为主题，邀请来自中国，德国和美国的科学家展示其正在进行的相关研究项目，包括在地方、地区和国际层面上处理由交通物流行业造成的与排放相关的经济问题，以及从供应方面考察电动汽车的发展和从需求方面研究对减少排放而采取的不同的激励措施的行为反应。会议还将侧重于分析多种减少城市空气污染政策措施的功效。

国际主席：

吕安迪教授(Andreas Löschel)，明斯特大学，欧洲经济研究院 (ZEW)，对外经济贸易大学

现任职务：

- 自 2011 年起：任德国政府能源专家委员会主席，负责监测能源转型
- 自 2014 年起：任明斯特大学能源及资源经济学教授(W3)和明斯特应用经济研究中心(CEAW)主任，欧洲经济研究院 (ZEW)助理研究员
- 自 2017 年 7 月起：北莱茵-威斯特法伦州智能能源虚拟研究所所长

研究方向：

能源经济学与政策，气候变化经济学，国际环境协议，行为经济学，可计算一般均衡模型

学术影响力：

- 谷歌学术搜索：被引用 5419 次, h 指数 (h-Index) = 38 (1.9.2019)
- 斯高帕斯数据库 (Scopus)：85 篇论文，被引用 1858 次, h 指数 (h-Index) = 24 (1.9.2019)
- Web of Science：66 篇论文，被引用 1535 次, h 指数 (h-Index) = 22 (1.9.2019)

学术荣誉:

- 自 2016 年起, 推选成为德国国家科学与工程院(ACATECH)院士
- 2013 年, 2014 年, 2017 年 入选《法兰克福汇报》(F.A.Z.) 德国最具影响力的经济学家 Top50
- 2017 年, 入选《商报》德语地区前 100 位经济学家 (目前的研究)

Bodo STURM, 莱比锡应用技术大学 (HTWK Leipzig), 欧洲经济研究院 (ZEW)

现任职务:

- 2009 年起: 任莱比锡应用技术大学 (HTWK Leipzig) 经济学和定量方法教授
- 2010 年起: 任欧洲经济研究院(ZEW)助理研究员

研究方向:

气候变化经济学, 实验经济学

学术影响力:

- 斯高帕斯数据库 (Scopus): 27 篇论文, 被引用 251 次, h 指数 (h-Index) = 9 (2.9.2019)

国内主席:

张希良, 清华大学

现任职务:

- 2005 年起: 任清华大学管理科学与工程教授、清华大学能源环境经济研究所所长
- 2014 年起: 任清华大学中国车用能源研究中心主任
- 2015 年起: 中国能源研究会能源系统工程专业委员会主任委员

研究方向:

能源经济与政策、气候变化经济学、可再生能源、车用能源

学术荣誉:

- 2018 年, 获得北京市政府人文社会科学研究奖
- 2017 年, 获得国家能源局能源政策科学研究奖

报告流程:

时间	题目	发言人姓名及单位
09:00 – 09:15	致欢迎词	吕安迪 (Andreas LÖSCHEL) (明斯特大学, 欧洲经济研究院) 张希良 (清华大学)
09:15 – 10:00	中国电动汽车的发展及其对二氧化碳排放和大气污染的缓解作用	张希良 (清华大学)
10:00 – 10:45	蓝天保卫战解了燃眉之急? 中国改善空气质量发布短期禁令的未预结局	Antonio BENTO (南加州大学可持续发展解决方案中心)
10:45 – 11:15	茶歇	
11:15 – 12:00	电动汽车和日常出行需求——里程焦虑是否合理? ——以德国为例说明	Martin KESTERNICH (欧洲经济研究院, 卡塞尔大学)
12:00 – 12:45	北京市机动车交通与空气质量关系的计量经济学分析	秦萍 (中国人民大学)
12:45 – 13:45	午餐	
13:45 – 14:30	透明度和环境绩效	张炳 (南京大学)
14:30 – 15:15	信息披露对于企业购买碳补偿的重要性	Carina FUGGER (欧洲经济研究院)

报告摘要:

中国电动汽车的发展及其对二氧化碳排放和大气污染的缓解作用  
张希良（清华大学）

蓝天保卫战解了燃眉之急？中国改善空气质量发布短期禁令的未预结局

**Antonio BENTO**（南加州大学可持续发展解决方案中心）

尽管以市场为基础的手段在控制政策方面具有效率优势，但短期禁令仍然非常流行，尤其是在发展中国家，这些禁令实质上是停止污染环境的设备的生产活动。例如：为确保中国重大事件期间的蓝天而发布的禁令；重污染天气发布的应急预案；以及基于车牌限制的驾驶禁令。

本文是第一篇研究禁令经济学的论文。利用亚太经合组织（APEC）会议期间中国发布的第一个主要禁令，我们研究了发布禁令之前、之间和之后对污染的影响。其中一个重要的洞见为，禁令的净效应导致了污染的全面增加。此外，本文还通过两个独特的数据集，连续监测排放数据和制造业普查来研究导致这一结果的调整机制。

电动汽车和日常出行需求——里程焦虑是否合理？——以德国为例说明

**Martin KESTERNICH**（欧洲经济研究院，卡塞尔大学）

在德国，电动汽车（EVs）的销售量明显落后于预期的市场渗透率。里程焦虑是指由于电池允许的里程有限，人们害怕驾驶电动汽车无法满足预期的距离要求，这通常被认为是电动汽车普及的主要障碍。对此，我们实证研究了里程焦虑对于驾驶内燃机汽车（ICE）每天行驶的距离是否合理。根据 6783 辆私人内燃机汽车和德国一家稳定的大型汽车租赁公司提供的 1000 多辆内燃机汽车的样本进行了单日实际行驶里程观测。通过检验驾驶电动汽车是否可以完成观察到的距离，我们发现 82%—100%的内燃机汽车用户可以驾驶电动汽车来完成他们的单日里程，同时这也取决于所有权类型和电动汽车里程的假设。

## 北京市机动车交通与空气质量关系的计量经济学分析

秦萍（中国人民大学）

早期关于评估机动车排放对城市空气质量影响的研究结论往往南辕北辙，因此对于寻求解决日益严重的空气污染问题方法的城市规划者来说没有实际指导意义。我们运用工具变量法重新检验这一问题，预估北京交通拥堵与环境空气质量之间的因果关系。通过研究，我们发现北京市 38%-58%的环境空气污染可归因于机动车排放。然而，这一平均指数被非线性特性所掩盖，这表明决策者应集中力量缓解拥堵最严重的地区，以改善空气质量。

## 透明度和环境绩效

张炳（南京大学）

我们将一项全国范围的随机现场试验视为透明度外生变化的来源，并利用其评估了企业和空气质量监测站有关污染和环境质量监管效果透明度的下游影响。我们发现，透明度的提高导致了空气污染的减少。这项研究成果有力地证明了透明度的提高增加了中国监管活动的严格性，从而缩小了中央政策与地方政策执行之间的“执行差距”。因此，更广泛地推进提升治理中的透明度，可能对政府提供服务和监管质量产生深远的影响。

## 信息披露对于企业购买碳补偿的重要性

Carina FUGGER（欧洲经济研究院）

这项研究为企业自愿参与提供非纯粹公共物品的动机提供了现场实验依据。我们主要研究的问题是，B2B 的快递服务行业参与碳抵消计划是否与关注形象有关。现场试验的设定为客户提供了送货服务提供商，并且可以通过支付附加价格来抵消货运产生的碳排放量，同时我们也改变了方向，给予接收者发出抵消信号的机会。在 2018 年 3 月至 9 月间购买的 6664 批产品中，有 10.6%的产品运输是碳中性的。我们发现，和参与企业社会责任活动来说明社会形象相比，如果发送者没有直接机会向接受者显示这一信号，则也会购买补偿。更令人惊讶的是，如果信号是可选的，那么超过一半的抵消订单是在没有任何信号的情况下发送的，这意味着发送者自愿隐藏他们的亲社会行为。

发言人介绍和联系方式:

吕安迪 (Andreas LÖSCHEL) (andreas.Loeschel@wiwi.uni-muenster.de)

吕安迪 (Andreas Loeschel)教授拥有能源和资源经济学教职,自 2014 年起担任明斯特大学应用经济研究中心主任。他于 2003 年在曼海姆大学获得经济学博士学位。2010 年起担任海德堡大学经济学教授,2011 年起担任德国政府能源专家委员会主席,负责监测能源转型。吕安迪教授同时也是政府间气候变化专门委员会 (IPCC) 第五次和第六次评估报告 (2010-14、2017-21) 的主要作者。他还是德国国家科学与工程院 (ACATECH) 院士,德国经济研究院 (ZEW) 助理研究员,对外经济贸易大学 (UIBE) 客座教授。

Bodo Sturm (bodo.sturm@htwk-leipzig.de)

Bodo Sturm 是莱比锡应用技术大学经济学和定量方法教授。1999 年至 2005 年, Bodo Sturm 教授是马格德堡大学经济与管理学院 (经济政策主席: Joachim Weimann 博士教授) 的研究员。在他的博士论文中,他检验了环境经济学中试验方法的选择应用。Sturm 先生在 2005 年至 2009 年间是欧洲经济研究院(ZEW)的高级研究员。他在研究中分析了国际环境政策中环境监管和激励问题在设计层面的问题。此外,Sturm 先生还从事实验经济学。Sturm 教授还是欧洲经济研究院(ZEW)助理研究员,他与“环境与资源经济学,环境管理”等研究机构有着密切的合作。

张希良 (zhang\_xl@mail.tsinghua.edu.cn)

张希良博士,清华大学管理科学与工程教授、能源环境经济研究所所长。张教授也是清华大学-麻省理工学院中国能源与气候变化研究项目的负责人。他目前的研究方向包括低碳能源经济转型、能源与气候政策综合评估、可再生能源和车用能源。自 2015 年以来,张教授一直担任生态环境部应对气候变化司中国国家碳市场设计专家组组长。张教授是政府间气候变化专门委员会(IPCC)第四次和第五次评估报告的主要作者。现任中国能源研究会能源系统工程专业委员会主任、中国可再生能源行业协会副会长。张教授拥有清华大学系统工程博士学位。



Antonio BENTO (abento@usc.edu)

Antonio M Bento 是南加州大学公共政策和经济学教授。他还是南加州大学可持续发展解决方案中心的首位主任，美国国家经济研究局(NBER)和施瓦辛格国家和全球政策研究所的助理研究员。

Bento 教授是一位杰出的环境和能源经济学家。他主要致力于研究对重大公共政策问题的理论和实证评估，他的学术研究主题和方法都很广泛。在过去的几年里，Bento 教授撰写了许多关于以下主题的文章：缓解气候变化政策的设计方案以及（新）环境政策和更广泛税收体系的相互作用；促进生物燃料、可再生能源和清洁技术传播的政策的有效性；发达国家和发展中国家城市蔓延和城市环境挑战的原因和补救办法；主要环境法规的好处，如《清洁空气法案》及其修正案；个人对实时定价的反应；以及各种环境政策的分配性影响，包括联邦汽油税。他的研究成果发表在《科学》、《美国经济评论》、《美国经济期刊：经济政策》、《经济学与统计学评论》、《环境经济学与管理杂志》、《城市经济学杂志》、《能源杂志》等学术期刊和出版物上。

Bento 教授为纽约州气候变化行动计划、纽约州生物燃料路线图、国际环境问题科学委员会（SCOPE）关于生物燃料的评估报告做出了贡献，同时也是政府间气候变化专门委员会（IPCC）第五次评估报告的作者之一，并作为社会进步国际论坛（IPSP）研究报告的主要作者。

Martin KESTERNICH (martin.kesternich@zew.de)

Martin Kesternich 是欧洲经济研究院(ZEW)“环境与资源经济学，环境管理”研究部副主任，自 2019 年 1 月起担任卡塞尔大学经济学教授，特别关注环境与资源经济学。在他 2015 年获得汉堡大学经济学博士学位之前，他曾在曼海姆大学（University of Mannheim）和坐落于布宜诺斯艾利斯的阿根廷卡托利卡大学（Pontificia Universidad Católica Argentina）学习经济学。Martin Kesternich 曾获得德国学术交流中心（DAAD）的奖学金赴耶鲁大学林业与环境研究学院做访问学者。他的学术研究包括环境和行为经济学领域的试验和经验方法。

秦萍 (pingqin@ruc.edu.cn)

秦萍于 2009 年在瑞典哥德堡大学获得环境经济学博士学位。2009 年到 2010 年，她访问了未来资源研究所。现为中国人民大学应用经济学院能源经济系副教授。她的研究方向包括环境与资源经济学、能源经济学、实验与行为经济学。她的论文发表在《环境经济与管理杂志》(JEEM)，《土地经济学》，《资源与能源经济学》，《经济行为与组织杂志》等学术期刊上。

张炳 (zhangb@nju.edu.cn)

张炳，南京大学环境学院、政府管理学院环境经济学与政策学教授，担任由南京大学和江苏省环保厅共建的南京大学环境管理与政策分析中心主任。他拥有南京大学和罗格斯大学环境规划与管理博士学位。他的研究重点是中国的能源与环境治理和政策体系。他主要研究了中国污染治理和温室气体管制的详细法规设计，以及对产业竞争力、结构动态和社会福利的影响。

Carina FUGGER (carina.fugger@zew.de)

Carina Fugger（曾用名 Lindener）曾在科布伦茨-兰道大学学习环境科学，研究重点为环境经济学。她的毕业论文是与波恩联合国大学环境与人类安全研究所（UNU-EHS）合作进行的，涉及越南南部的气候变化适应战略。她曾在伍珀塔尔气候环境与能源研究所和菲律宾的一个环境组织实习。2013年至2016年间，Carina Fugger曾在科隆大学经济政策研究所担任研究助理，2016年4月加入欧洲经济研究院(ZEW)，担任董事会科学顾问。截至2017年5月，Carina Fugger一直在欧洲经济研究院(ZEW)“环境与资源经济学，环境管理”研究部工作。