

<<基础设施供给竞争与地区经济集聚研究>>

图书基本信息

书名：<<基础设施供给竞争与地区经济集聚研究>>

13位ISBN编号：9787514118704

10位ISBN编号：7514118705

出版时间：2012-6

出版时间：经济科学出版社

作者：司增焯

页数：333

字数：430000

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>

<<基础设施供给竞争与地区经济>>

内容概要

本书主要研究基础设施供给竞争对地区经济集聚的影响。首先，对财政分权、政府竞争、基础设施供给、经济发展的相关文献进行了较为系统的述评。其次，系统梳理了基础设施供给和经济集聚的相关理论，并提出了本书研究的新的视角。再次，从四个层面研究了基础设施供给竞争对地区经济集聚的影响机理。并用三章实证研究重点分析了经济要素供给与经济集聚的数量关系。最后基于地区经济集聚能力提高的基础设施供给政策提出思考与建议。

作者简介

司增焯，生于1972年，江苏省丰县人，山西财经大学经济学学士（经济信息管理专业），华东理工大学经济学硕士（西方经济学专业），东南大学管理学博士（管理科学与工程专业）。

现任教于江苏师范大学经济学院，副教授。

1995年任教以来，主要从事宏观经济学、公共经济学和产业经济学方面的研究，在《财经研究》、《经济体制改革》、《产业经济评论》、《制度经济学研究》、《生态经济》、《学海》等杂志上发表论文30余篇。

主持教育部社科基金课题1项、江苏省社科基金课题1项，参与国家社科基金等10多项各类课题的研究。

书籍目录

第1章 导论

- 1.1 问题的提出
- 1.2 研究视角的选取
- 1.3 相关文献述评
- 1.4 研究对象、目的与意义
- 1.5 研究内容、方法与创新

第2章 基础设施供给与地区经济集聚：基本理论

- 2.1 基础设施供给理论
- 2.2 地区经济集聚的界定
- 2.3 地区经济发展要素论
- 2.4 本章小结

第3章 基础设施供给竞争视角下地区经济集聚过程

- 3.1 蒂布特模型(Tiebout Model)——地方公共产品供给与辖区竞争
- 3.2 中国财政分权改革与地方政府间竞争关系形成
- 3.3 政府竞争过程理论模型：模型构造
- 3.4 政府竞争链视野下的经济集聚过程
- 3.5 基础设施供给竞争对地区经济集聚影响机理的分析思路
- 3.6 本章小结

第4章 基础设施供给竞争对地区经济集聚的影响机理：宏观层面和要素层面分析

- 4.1 基础设施供给竞争对地区经济集聚的影响机理：宏观层面分析
- 4.2 基础设施供给竞争对地区经济集聚的影响机理：要素层面分析
- 4.3 本章小结

第5章 基础设施供给竞争对地区经济集聚的影响机理：产业层面和产出层面分析

- 5.1 基础设施供给竞争对地区经济集聚的影响机理：产业层面分析
- 5.2 基础设施供给竞争对地区经济集聚的影响机理：产出层面分析
- 5.3 本章小结

第6章 基础设施发展水平与地区经济集聚关系实证研究

- 6.1 电力基础设施水平与地区经济集聚关系研究
- 6.2 邮电基础设施与地区经济集聚关系的灰色系统分析
- 6.3 基于VAR模型的交通基础设施与地区经济集聚关系分析
- 6.4 本章小结

第7章 基础设施供给与经济集聚的地区差异研究

- 7.1 基础设施与FDI集聚的地区差异计量分析：苏、粤、鲁的比较
- 7.2 基础设施与产出集聚的地区差异实证研究
- 7.3 港口基础设施与临港城市经济集聚的地区差异实证研究：以连云港港与日照港为例
- 7.4 本章小结

第8章 基础设施对地区经济集聚的作用力测度：苏、浙、鲁、粤的比较

- 8.1 投入产出模型基本理论——投入产出分析法(10)
- 8.2 基础设施对地区经济集聚的作用力测度方法
- 8.3 基础设施对地区经济集聚作用力测度结果及其省际比较
- 8.4 本章小结

第9章 提高地区经济集聚能力的基础设施供给政策思考与建议

- 9.1 提高基础设施带动力的政策思考及建议
- 9.2 提高基础设施推动力的政策思考及建议

结论

参考文献
后记

章节摘录

21世纪的这10年里,中国进入了高速公路发展时期,无论是中央政府还是地方政府都积极规划与建设高速公路运输网络。

随着我国经济发展,人们的出行及运输方式也逐渐发生变化,正从传统的铁路和内河航运向公路和航空发展。

我国交通基础设施的供给,在东、中、西部地区以及城乡之间存在显著的地区差异。

这种差异不仅表现在数量上,也表现在质量上。

这种基础设施投入上的差异加剧了地区和城乡之间的经济发展差距。

要改善地区经济发展差距,促进城乡和地区经济协调发展,还应该从发展落后和贫困地区的交通基础设施入手。

东、中、西部之间的交通基础设施巨大差异以及城市与农村之间的交通基础设施巨大差异都决定我国各地在相当长的一段时期内交通基础设施建设都应当保持较高的规模。

(2) 交通基础设施建设应避免过度竞争与过度投资。

作为经济增长的基础性设施,交通基础设施必须保持适当的超前性。

由于交通基础设施作用的显现具有滞后性,交通基础设施建设应适度超前,以满足未来经济增长所产生的客、货运输需求。

从实证分析的结果看,目前的交通基础设施建设应考虑至少3年后经济增长的需要。

虽然交通基础设施与经济发展之间存在长期的均衡关系,但是在交通基础设施建设中,政府部门应重视交通基础设施建设的合理规划,不能为了促进经济发展而任意加大交通基础设施建设的投入,以免出现交通基础设施建设的“挤出效应”,也不能因为经济发展了,运输需求增大,而盲目地扩大交通基础设施建设,造成资源浪费。

经济增长的原因是多方面的,交通基础设施建设,只是经济发展的必要条件,而不是充分条件。要促进地区经济发展,要按照交通运输与区域经济发展的内在规律制定相应的投资政策,合理布局交通网络,优化交通运输方式的发展结构,分不同类型交通基础设施建设速度作建设规划,达到区域经济的均衡、可持续发展。

交通基础设施对经济增长的推动作用存在滞后性,交通基础设施的作用不是立刻就显现出来的,短期内对经济增长的影响并不显著,需要滞后一定的时期,因此将交通基础设施建设作为促进经济增长的手段需要建立在对未来经济增长趋势做出准确判断的基础上,保持合适的度。

在短期内,若交通基础设施建设超过了经济增长的需要,不能充分发挥其作用,则其对经济增长的作用就很小。

过分强调交通基础设施的作用可能导致片面追求建设规模、交通基础设施过快增长、运输能力过剩的问题,造成资源浪费,并对经济增长产生负面影响。

3.信息基础设施的供给与发展模式 (1) 信息产业是国民经济的基础性、先导性产业,代表着国民经济各产业技术的方向。

.....

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>