

<<基础设施与经济发展>>

图书基本信息

书名：<<基础设施与经济发展>>

13位ISBN编号：9787307037410

10位ISBN编号：7307037416

出版时间：2003年1月1日

出版时间：第1版 (2003年1月1日)

作者：唐建新

页数：352

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>

<<基础设施与经济发展>>

前言

基础设施是涉及到经济增长、环境保护、生活质量、社会可持续发展的基础性产业，其在一国或一个地区提升经济实力和市场竞争中的地位和作用越来越受到各国政府和经济学家的重视。

长期以来，人们只是关注到基础设施对工业化与生产效率的重要性，而对基础设施及基础设施与经济发展关系的理论化认识程度不高，并由此导致基础设施发展政策的失当。

直到20世纪40年代末，基础设施才作为一个独立的经济学范畴而存在；此后，发展经济学家开始研究基础设施对于发展中国家经济增长的重要作用。

20世纪70年代以后，各国政府逐渐意识到一国基础设施恰当与否，决定了其在从事多样化生产、进行国际经济竞争、解决人口增长问题、减少贫困以及保护环境方面的成败，并把发展基础设施摆在主要位置，纷纷对基础设施领域实行改革。

与此同时，许多经济学家及世界银行专家对基础设施与社会发展和经济增长的关系进行了细致研究。然而，这些对基础设施的研究作为理论经济学的一个分支，至今还没有建立比较统一、比较完整的权威性的科学理论体系。

人们对基础设施的认识比较肤浅，对基础设施问题进行专门研究的资料和文献更为少见。

本著作运用历史和逻辑相统一、理论与实际相结合、规范与实证并重的研究方法，通过比较、总结部分发达国家和发展中国家以往基础设施发展的经验教训，详细剖析我国基础设施建设的实际，力图深入探讨我国基础设施发展中的重大问题，为我国基础设施建设提供政策建议。

中国是一个发展中的大国，具有基础设施投资的特殊性和复杂性。

中华人民共和国成立之初实行的计划经济体制和经济落后的现实所决定的经济发展战略，导致了对基础设施投资严重不足、“欠账”太多。

随着改革开放的深入和市场经济的发展，物质供给日益丰富，产品供求发生逆转，而作为经济增长和社会发展条件的基础设施依然供给小于需求，“瓶颈”制约依然严重。

近十多年来，我国基础设施建设取得了长足的进步，服务总量与效率大为提高。

然而，基础设施服务还是不能完全满足经济增长的需求。

面对国情现实、快速提升国力的需求及21世纪中叶建成中等发达国家的目标，面对中国基础设施领域与发达，国家相比在规模、结构、区域配置、技术进步、资金筹措、管理体制等方面的劣势局面，我国基础设施建设与发展还有很长一段路要走。

为此，中国政府必须努力解决基础设施发展中的一系列重大问题，正确地制定基础设施发展政策。

在这种背景下，研究基础设施理论以及经济发展中基础设施的有关问题有助于我们加深对基础设施及其与经济发展关系的认识，有助于我们科学地制定基础设施的发展政策。

本书共有九章，除导论外，其余各章分别研究基础设施发展模式、基础设施规模、结构、区域配置、技术进步、管理体制和投融资七大问题，其中第九章是发展我国基础设施的对策研究。

具体内容如下：第一章：导论。

本章首先介绍了早期经济学家关于基础设施的思想、西方发展经济学家以及前苏联、东欧和中国学者关于基础设施的论述，分析了以往关于基础设施及其发展思想认识上的局限，然后说明笔者自己的研究方法和研究范围。

在此基础上，笔者提出应以新的经济发展观来重新界定基础设施的涵义，深化对基础设施的认识。

同时，还对基础设施的特征作了较系统的分析，以期深化人们对基础设施的认识，进而为研究基础设施问题和制定我国基础设施发展政策找到理论依据。

<<基础设施与经济发展>>

内容概要

《基础设施与经济发展：理论与政策》共有九章，分别研究了基础设施发展模式、基础设施规模、结构、区域配置、技术进步、管理体制和投融资七大问题，最后为发展我国基础设施的对策研究。

<<基础设施与经济发展>>

作者简介

唐建新，男，生于1965年，湖南平江人。
1988年毕业于武汉大学，获经济学硕士学位；1999年获经济学博士学位。
现为武汉大学商学院副教授，并在中国人民大学会计系从事博士后研究工作。
曾在《投资研究》、《经济评论》、《江汉论坛》、《南开管理评论》、《经济管理》等杂志发表论文数十篇，出版著作和教材5本。

<<基础设施与经济发展>>

书籍目录

第一章 导论 第二章 基础设施的发展模式研究 第三章 基础设施规模研究 第四章 基础设施结构研究 第五章 基础设施区域配置研究 第六章 基础设施技术进步研究 第七章 基础设施投融资研究 第八章 基础设施管理体制研究 第九章 我国基础设施建设的政策选择 参考文献 后记

<<基础设施与经济发展>>

章节摘录

第三节 同步发展——最优模式的实证分析 从实践上看，在世界经济发展史上，基础设施的建设主要有如下几种发展类型：第一种是超前型，即基础设施建设相对于直接生产活动超前一个时期。英国等西欧发达国家由于起步较早，大体属于基础设施超前发展一类的国家。第二种是同步型，即基础设施与生产消费引起的需要相适应，直接生产部门与基础设施的形成和扩大同步发展，稍后发展起来的美国、加拿大、瑞典等国均属于这种类型。第三种是滞后型，即基础设施发展落后于直接生产部门。这是20世纪50年代以来具有代表性的发展类型。

前苏联、东欧以及大多数发展中国家，其中也包括作为发展中社会主义国家的中国以往基础设施的建设，均属于这种类型。

一、“超前”型发展模式 超前型发展模式的一个典型特点是基础设施的发展超前于工业高速发展阶段到来之时，也就是说它的发展超过直接生产活动在一个时期的需要。

19世纪中叶的英国，基础设施的建设就属于超前型的发展模式。

以交通运输为例，当时主要的运输方式是铁路运输和水路运输，从1840年到1850年英国铁路里程由0.135万公里增加到1.065万公里，增加了6.89倍，用恩格尔公式计算的铁路密度由0.541增加到4.11，增加了6.6倍，而向期煤由3600万吨增加到5000万吨，只增加了0.38倍，生铁由14200万吨增加到22900万吨，仅增加了0.61倍。

这一时期英国铁路长度和铁路密度的增长速度远远超过了煤和生铁的增长速度。

英国“在1830年就形成了全国性的水路运输网”，纵横全国的运河长达7507公里，是当时国内水运最发达的国家；到1840年英国的主要铁路干线已大部分建成，而在“1850~1870年英国工业高涨时期”才到来。

英国全国性水路运输网的形成 和主要铁路干线大部分建成比工业高涨期的到来分别早20年和30年。

而且，用恩格尔公式计算的英国铁路密度，1850年为4.11。

而1978年亦不过4.84，这说明早在130多年前，英国的铁路密度与130多年后的铁路密度几乎相当了，不难看出，英国的铁路、水路等基础设施是超前形成的。

一般来说，超前型模式能够促进经济的发展。

交通运输基础设施的先行发展和超前建设，为1850年至1870年的工业高潮准备了基础条件，从而使这次工业高潮所取得的“巨大力量”连应用蒸汽和机器所获得的“惊人成果”与之相比也都显得“微不足道了”。

但是，基础设施超前发展引致基础设施存量超过了直接生产部门的需求，使得基础设施利用效率低，投资效果差。

如英国自19世纪就开始修筑运河，形成了一个相当完善的运河体系，使得运输费用大大降低，“但是英国的整个运河系统究竟在怎样的程度上给投资人以适当的报酬，这有待商榷”。

“横贯南英格兰分水岭的支河开筑——几乎可以说是南部的运河开筑——始终不是一种赚钱的企业”。

因为“它们的所有者一直没有能看到城市和工厂在他们的产业附近勃兴起来”。

“在1800年，泰晤士—塞佛恩运河公司的秘书承认该公司在开办了10年之后还没有得到所有者们所期望的那样多的贸易”。

上述经济史料可以反映出基础设施超前发展的缺点。

我们认为超前型的发展模式对发展中国家来说是不可取的，问题不仅仅在于在基础设施超前发展模式下基础设施部门自身的投资效果较差，更主要的是，采用超前型发展模式需要在工业化以前就积累足够的资本。

英国之所以能够使基础设施超前发展，关键在于其在工业化以前就进行了充分的资本原始积累。

二、“同步型”发展模式 同步型基础设施发展模式的典型特点是基础设施的发展大致上与直接生产部门的发展同步。

<<基础设施与经济发展>>

美国是这种发展模式的典型代表。

1850年美国铁路密度为0.41，仅为同期英国水平的1/10左右。

“1850~1870年英国工业高涨时期，也正是美国、德国工业迅猛发展急起直追的时期。

”同时美国在“50年代里铁路建筑迅速发展一。

这证明，美国在工业迅猛发展之前，铁路并没有大的发展，铁路密度也远不及英国，1850年开始了美国工业与铁路的同步迅速发展。

美国的运输网是和美国直接生产部门的发展同时形成的，“不能把美国以及加拿大、瑞典等国的基础设施的发展视为超前型，因为美国曾是英国的殖民地，它在工业化以前积累的财富没能像英国那么多。

而且美国不同于英国，其工业化开始于铁路已经有了发展的时代，也就是说在19世纪前半期的技术水平上开始的，因而它要求基础设施的发展有较高的水平。

所以美国的工业化发展到一个又一个地区，而基础设施则是与工业平行发展的。

在19世纪后30年，当美国在经济发展水平方面超过英国时，其基础设施发展水平虽尚未赶上英国，但基础设施的总体和技术完善程度，已大大超过了英国”。

这说明美国的基础设施发展与工业化进程基本是同步的。

当然，应该指出的是美国某些基础设施部门，如铁路，到19世纪末20世纪初也是大大超前经济发展需要的，造成了资源浪费。

同步型的发展模式使得基础设施的发展与直接生产部门的发展相适应。

基础设施基本上不存在大量的、非正常的设施闲置和能力多余的问题，因此，基础设施部门自身投资的效果比超前型要好，同时，由于它及时保证了国民经济各部门正常运转、协调发展以及居民生活的需要，促进了经济的发展，综合经济效果较好。

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>