

<<引入空间维度的经济学分析及我国>>

图书基本信息

书名：<<引入空间维度的经济学分析及我国铁路问题研究>>

13位ISBN编号：9787501794478

10位ISBN编号：7501794472

出版时间：2009-10

出版时间：中国经济出版社

作者：赵坚

页数：336

字数：373000

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>

前言

这本论文集包括本人在学术刊物、报纸以及网络媒体上已经公开发表的文章，还包括了一些记者采访的文章和访谈。

部分文章有两人署名，是因为本人的研究生参与了相关课题的研究工作。

部分文章因篇幅等方面的原因，在发表时编辑作了删节或标题的改动，在本论文集中基本上保留了原来的文字，并注明公开发表的出处和发表时的标题。

书名以“引入空间维度的经济学分析”为题，是想表明作者不同于现代主流学派经济学的观点。本人从1990年代初期开始曾先后使用萨缪尔森、帕金和曼昆的英文版教材为本科生讲授微观经济学和宏观经济学。

在理解主流经济学理论体系和阅读经济学经典文献的过程中，我越来越感到，主流经济学理论中虽然存在一些经济学的真理，但也有很多不能令人满意的东西。

或许是读过黑格尔和《资本论》的缘故，我一直相信批判性思维应当是经济学家的基本思维模式，即使对诺贝尔经济学奖获得者的理论也不应迷信。

现代主流经济学是以新古典经济学为核心的，该理论假设了一个没有空间、没有时间、没有交易成本的理想世界，并在此基础上构建起表面严谨的理论体系。

对于新古典经济学设想的没有空间维度的理想世界，有经济地理学者讽刺说，所有的人类活动——专业化分工、生产、交换、消费——都发生在一个针尖上。

<<引入空间维度的经济学分析及我国>>

内容概要

在更高的哲学层次上认识上述问题，经济学和物理学属于不同的符号体系。德国哲学家卡西尔认为人是符号动物，亚里士多德把人定义为社会动物是不全面的，在蜜蜂和蚂蚁中间也可以看到明确的劳动分工和社会组织。人与动物的主要区别在于，“人不是单纯地生活在物理宇宙之中，而是生活在一个符号宇宙之中。神话、语言、艺术、宗教、历史、科学是这个符号宇宙的各部分。除非凭借这些人为媒介物的中介，他就不可能看见或认识任何东西”。物理学属于科学的符号体系，而经济学属于历史和语言的符号体系。二者最主要的区别是能否进行重复实验。“物理学的事实是靠观察和实验来确定的，一个物理学家如果对一个实验结果有怀疑，他可以进行重复实验，他会发现他的研究对象每时每刻都存在着。”但经济学家不可能进行实验，更不用说重复实验。经济学研究可以借用数学来表达某些概念，但经济学研究有自己的逻辑。混淆不同的符号体系会使经济学研究表面上看来“科学”，而实际上逻辑混乱与浮浅，经受不住时间的考验，没有阅读价值。

作者简介

赵坚，1950年11月生于北京，1968年北京四中初中毕业后在北京东城金属加工厂工作，1978年1月考入同济大学，1982年1月毕业于同济大学工业自动化专业，1982年2月至今，在北京交通大学经济管理学院工作。

其中：1995-1996年任工业与建筑管理工程系副主任；1996-1997年任工商管

<<引入空间维度的经济学分析及我国>>

书籍目录

第一部分 有关经济学理论及我国经济问题研究 引入空间维度的经济学分析 交通运输与国民经济的关系 关于我国实行国土交通建设综合管理体制的思考 关于运输需求理论与建设节约型交通的思考 交通运输业与经济增长的关系 供给与需求中的正反馈机制和经济体制转型 我国自主研发的比较优势与产业政策 企业能力理论、假定与模型 模块化与产业集群竞争优势 “保八”能否不计代价？

提高出口退税率有助于我国应对国际金融危机吗？

试论我国经济快速增长与基础设施的关系 推进住房改革促进结构调整 20世纪90年代中国主导产业的选择 第二部分 铁路改革与发展问题研究 中国铁路重组中的企业边界问题分析 统一调度指挥与路网完整性、企业产权及运输效率的关系研究 建设铁路高速客运专线将给我国经济造成严重损害 铁道部政企合一不利于保障铁路安全生产 用科学发展观指导我国铁路的改革与发展 铁路发展还应维持政企不分吗？

铁路改革要打破政企不分的制度瓶颈 建高铁客运专线人大审议过吗？

铁路总里程达到16万公里较合适 动车组应该听证什么？

基于国情建设我国铁路 我国发展铁路高速客运的两种战略模式比较 德国铁路考察随笔 印度铁路考察中得到的若干启示 第三部分 交通与城市土地相互作用机制研究 城市交通具有塑造城市形态的功能 北京应否构建“两轴一两带一多中心”的城市形态？

<<引入空间维度的经济学分析及我国>>

章节摘录

这是在任何一本经济学教科书上都可以读到的供给需求理论。从最大化假设推导出的个人需求函数和个别厂商的供给函数是具有理性的经济人实现最大化的意愿表示。

新古典经济学把个人意愿的需求累加在一起得出市场需求曲线，把厂商意愿的供给累加在一起得出市场供给曲线。

供给和需求相互作用决定的市场价格就可以引导资源实现最优配置，而且依靠市场进行资源配置是有效率的。

这里的基本假设是，所有的消费者都集聚在地理空间的同一地点，所有的厂商也集聚在地理空间的同一地点生产，而且所有的购买和供给都在地理空间的同一地点进行，因此可以不考虑空间维度，运输成本可以忽略不计，这样个人需求和供给曲线的简单相加就可以得出市场的需求和供给曲线。

但在现实世界中，消费者分布在不同的地点，生产者也分布在不同的地点，他们要进行交易就必须克服空间障碍，必然存在运输成本，而运输成本的大小会改变消费者的购买行为和生产者的生产行为，或者说，运输成本要进入消费者的需求函数和生产者的供给函数。

为使问题简单起见，让我们假定所有的消费者和生产者都分别集聚在地理空间的不同地点，把物品从生产者所在地运送到消费者所在地发生的成本是本文所讨论的运输成本。

现在让我们考察，如果考虑空间维度和运输成本，需求函数和供给函数会发生什么变化。

经济学对人的经济行为的研究，是基于对人们经济活动的观察。

“衣食住行”是人们最基本的经济活动，经济学对与“衣食住”相关物品的关注程度往往超过了对“行”的关注。

但没有“行”，“衣食住”的问题都没法解决，或要以完全不同的方式解决。

“行”的方式的进步对经济社会的影响是更为巨大和深刻的。

“行”可以一般地理解为运输活动，所谓运输是指人和物的空间位移。

运输活动是区别动物和植物的基本标志，植物可以在某个固定的地理位置上生存，只要那里能够获得生存所必需的水分和阳光。

但维持动物的生存则需要更多的资源，而这些资源分布在不同的地理区域，只有通过运输活动才能获得所需要的资源。

动物要运送自己的身体才能找到食物，鸟类要把树枝运到树上搭窝。

.....

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>