

图书基本信息

书名：<<高速公路成本补偿的理论与政策研究>>

13位ISBN编号：9787811104943

10位ISBN编号：7811104946

出版时间：2009-10

出版时间：安徽大学出版社

作者：申燕

页数：244

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>

内容概要

本书共分为六章，主要讲述了高速公路提供方式与成本补偿机制、国内外高速公路的发展现状、公路成本补偿理论的回顾、高速公路的特性分析、高速公路的提供方式选择、从政治经济学角度对高速公路成本补偿选择的研究、高速公路成本补偿的收费标准、高速公路提供方式与成本补偿资金的实证分析、高速公路收费制度、公路税收对高速公路成本补偿的影响、结论与政策建议等内容。

作者简介

申燕女，1972年10月生，山西文水人，毕业于上海财经大学公共经济与管理学院，获经济学博士学位，研究方向为财政政策与理论。

现任教于上海金融学院公共经济管理学院。

近年来，在《价格理论与实践》、《改革与战略》、《经济论坛》等刊物发表多篇论文，主编《财税专业英语》。

书籍目录

第一章 高速公路提供方式与成本补偿机制 第一节 国内外高速公路的发展现状 一、国外高速公路的发展现状 二、中国高速公路发展现状 三、现行高速公路成本补偿机制存在的问题 第二节 公路成本补偿理论的回顾 一、西方经济学家关于公路设施成本补偿的观点 二、马克思关于公路设施成本补偿的观点 第三节 高速公路的特性分析 一、高速公路的定义与技术特征 二、高速公路的功能定位 第四节 高速公路的提供方式选择 一、高速公路提供方式与成本补偿资金的选择 二、高速公路产品的局部均衡分析 三、高速公路提供方式的效率分析 四、高速公路成本补偿资金的分担机制研究 第五节 从政治经济学角度对高速公路成本补偿选择的研究 一、“蒂布特模型”与“用脚投票”理论 二、“蒂布特模型”与高速公路成本补偿机制的选择 三、“逆中间投票人结果”的出现第二章 高速公路成本补偿的收费标准 第一节 高速公路收费标准的规范研究 一、自然垄断下的产品定价研究 二、自然垄断价格管制的实际操作方式 三、政府管制可能产生的问题 第二节 基于公共选择理论的高速公路收费管制研究 一、公共选择理论 二、高速公路的政府管制第三章 高速公路提供方式与成本补偿资金的实证分析 第一节 高速公路提供方式的实证分析 一、中国高速公路提供方式的选择 二、典型国家的高速公路提供方式的选择 第二节 高速公路成本补偿资金来源的现状分析 一、高速公路成本补偿资金来源分析 二、中国高速公路成本补偿资金的来源分析 三、国外高速公路成本补偿资金的来源分析 第三节 高速公路融资现状分析 一、中国高速公路的融资现状分析 二、美国高速公路的融资现状分析 三、中美高速公路融资现状比较 第四节 美国公路成本补偿的发展趋势分析 一、美国公路成本补偿结构的转变 二、“蒂布特模型”与高速公路成本补偿机制的选择 三、“逆中间投票人结果”的出现第二章 高速公路成本补偿的收费标准 第一节 高速公路收费标准的规范研究 一、自然垄断下的产品定价研究 二、自然垄断价格管制的实际操作方式 三、政府管制可能产生的问题 第二节 基于公共选择理论的高速公路收费管制研究 一、公共选择理论 二、高速公路的政府管制第三章 高速公路提供方式与成本补偿资金的实证分析 第一节 高速公路提供方式的实证分析 一、中国高速公路提供方式的选择 二、典型国家的高速公路提供方式的选择 第二节 高速公路成本补偿资金来源的现状分析 一、高速公路成本补偿资金来源分析 二、中国高速公路成本补偿资金的来源分析 三、国外高速公路成本补偿资金的来源分析 第三节 高速公路融资现状分析 一、中国高速公路的融资现状分析 二、美国高速公路的融资现状分析 三、中美高速公路融资现状比较 第四节 美国公路成本补偿的发展趋势分析 一、美国公路成本补偿结构的转变 二、美国未来成本补偿机制的规划第四章 高速公路收费制度第五章 公路税收对高速公路成本补偿的影响第六章 结论与政策建议参考文献后记

章节摘录

1.准公共品性 根据财政学理论，依照社会产品的消费特征，将全社会产品分为三类：纯公共品、准公共品和私人品。

美国经济学家萨缪尔森于1954年在《公共支出的纯理论》中系统阐述了公共品理论，他将公共品定义为每个人对这种产品的消费，都不会导致其他人对该产品消费减少的产品。

与私人品相比，纯粹的公共品具有非竞争性，即某消费者对该产品的消费不会影响其他消费者从该产品中获益和非排他性，即在该产品的消费中难以将其他消费者排除在该产品的消费利益之外。

在现实生活中，纯公共品并不多见。

较多的是准公共品，它是介于纯公共品和私人品之间的社会产品，具有不完全的非竞争性或者具有不完全的非排他性。

按照公共品理论，从竞争性角度，高速公路的交通流量有一个饱和界限，在交通流量未达到饱和状态之前，路上行驶的车辆不会妨碍其他车辆的行驶。

一旦交通流量超出了饱和状态，增加一辆车的行驶就会影响到其他车辆的行驶质量，给正在行驶的每一辆车带来拥挤成本，因此，高速公路具有有限的非竞争性。

从排他性上，高速公路产品不同于普通公路之处在于，高速公路从其技术设计上是严格控制出入，实行全封闭、全立交，规定车辆只能从指定的互通立交匝道出入，在交叉道口设置立体交叉，既可以使交叉路口的车辆互不干扰，又可以控制车辆的出入，这使得高速公路具有了明显的排他性。

根据公共品理论，基于高速公路产品的不完全非竞争性和明显的排他性的特征，我们更倾向于将高速公路划分为准公共品。

2.级差收益 级差最早是用于地租的。

级差地租是指土地由于其肥沃程度、所处地理位置以及在同一块土地上各个连续投资的劳动生产率的差别而导致的地租差别。

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>