

<<基础设施与经济社会空间组织>>

图书基本信息

书名：<<基础设施与经济社会空间组织>>

13位ISBN编号：9787030330840

10位ISBN编号：7030330846

出版时间：2012-1

出版时间：科学出版社

作者：金凤君

页数：333

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>

## <<基础设施与经济社会空间组织>>

### 内容概要

本书系统阐述了基础设施在经济社会空间系统构建中所扮演的角色以及其在发展中所遵循的规则；从集成角度探索了基础设施体系发展的机理，总结了高效利用国土理念下基础设施对功效空间构建的影响。

全书分三部分，第一章到第四章为基础设施建设的理论部分，重点阐述基础设施的基本范畴、规律及其在经济社会中的空间建构功能；第五章到第七章为专题部分，重点讨论基础设施建设的基本依据、对城市发展的影响，及其空间效应的评价方法；第八章到第十章为实践部分，以交通基础设施为对象，重点讨论其建设在我国经济社会空间组织与结构演化中的作用及作用机制。

本书可供相关领域的研究学者和规划工作者以及相关部门的管理者参考。

## <<基础设施与经济社会空间组织>>

### 书籍目录

#### 前言

#### 第一章 基础设施类型与建设历程

##### 第一节 基础设施的内涵及特性

###### 一、基础设施的内涵

###### 二、基础设施的基本特性

###### 三、基础设施建设的矛盾性

##### 第二节 基础设施的类型与职能

###### 一、基础设施的分类

###### 二、主要基础设施类型的职能

##### 第三节 基础设施建设的历程与趋势

###### 一、基础设施的建设历程

###### 二、基础设施的建设趋势

#### 参考文献

#### 第二章 基础设施与人类生存环境

##### 第一节 生存环境演化中的基础设施

###### 一、人类生存环境的基本构成

###### 二、基础设施对人类生存环境的作用

###### 三、自然环境对基础设施建设的影响

##### 第二节 基础设施与人类活动空间

###### 一、空间资源利用的支撑作用

###### 二、活动空间扩展的激发作用

###### 三、时空观念的变革作用

##### 第三节 基础设施与资源共享

###### 一、自然资源共享强度与规模

###### 二、经济资源共享效率与网络

###### 三、文化信息资源共享速度与泛空化

###### 四、非均衡共享环境营造与演化

##### 第四节 基础设施与生存环境优化

###### 一、优化生存环境的基本作用

###### 二、优化生存环境的基本功能

#### 参考文献

#### 第三章 基础设施与经济发展环境

##### 第一节 基础设施的经济功能

###### 一、从属功能与引导功能

###### 二、地域空间优势营造

###### 三、经济生产效率提高

###### 四、服务网络化的经济效应

###### 五、就业环境改善效应

##### 第二节 基础设施与经济竞争能力

###### 一、经济增长差异的诱导效应

###### 二、经济竞争过程的成本效力

###### 三、技术创新的环境营造功能

###### 四、供给能力短缺的约束作用

##### 第三节 基础设施与经济空间形态

###### 一、空间收敛效应与集聚功能

<<基础设施与经济社会空间组织>>

- 二、空间经济发展的基本模式
- 三、经济社会空间结构演进的阶段性

参考文献

- 第四章 基础设施与功效空间
    - 第一节 基础设施与功效空间构建
      - 一、功效空间基本范畴与内涵
      - 二、功效空间基本要素的确立
      - 三、功效空间基本效力的发挥
    - 第二节 空间级联系统与功效空间体系
      - 一、空间级联系统的基本内涵
      - 二、空间级联系统的结构与秩序
      - 三、空间级联系统的经济社会意义
    - 第三节 网络经济与轴—辐空间组织模式
      - 一、轴—辐空间组织模式的形态与特征
      - 二、轴—辐空间组织模式的功效机制
  - 第五章 基础设施与城市发展
  - 第六章 需求环境与基础设施建设
  - 第七章 基础设施空间服务评价方法
  - 第八章 我国交通网络的空间效应
  - 第九章 我国交通枢纽的空间组织
  - 第十章 我国交通基础设施建设转型
- 后记

## &lt;&lt;基础设施与经济社会空间组织&gt;&gt;

## 章节摘录

第一章基础设施类型与建设历程 基础设施作为区域发展和城市化的支撑体系,其建设与发展是相应政治、经济、社会进步的一个主要方面,并遵循着特有的自然规律和经济规律。

本章系统总结归纳了基础设施的内涵、类型、特性与职能。

从理论上探讨了基础设施体系的基础性、服务性、系统性、从属性、专业性和长效性,以及层次性、多样性和复杂性,阐述了人类在发展基础设施过程中的矛盾性,包括投入与产出间的矛盾、供给与需求间的矛盾、长期效益与短期服务之间的矛盾。

简述了交通、输变电、信息、给排水、生态等基础设施类型的作用与职能。

第一节基础设施的内涵及特性 一、基础设施的内涵 (一)基础设施的概念 基础设施是指以保证国家或地区经济社会活动正常进行、改善人类自身生存环境、克服自然障碍等为目的而建立的公共服务系统,是国民经济各项事业发展的基础和人类活动的基础。

其内容包括交通运输、信息、输变电、给排水、科研技术服务、园林绿化、环境保护、文化教育、卫生事业等公用工程设施和公共生活服务设施。

狭义而言,基础设施由固定设施、移动设备和管理利用系统构成。

固定设施是指道路、站场、给排水管网、通信线网等,其一经建立,位置也就确定下来,不随外部环境的改变而改变其空间区位。

固定设施是基础设施体系中的基础。

移动设施是指依靠固定设施而能产生区位变化的设施,如车辆、飞机、船舶、站场中的机械设备等。

管理利用系统是指依据一定的规则和技术措施维持固定设施与移动设备协同运转的管理利用机制和手段。

一个完善的基础设施体系,上述三要素是缺一不可的。

只有三者之间建立起紧密合理的联系,才能使基础设施体系发挥良好的经济社会效益,一定规模的高质量、高技术固定设施和移动设备是一个国家或地区发展或发达的重要标志,也是一个国家或地区能力大小的体现。

现代化的管理利用系统是设施和设备高效合理利用的关键,同时也是一个国家或地区管理水平高低的具体体现。

因此,缺乏或不重视管理利用系统的建立,即使再先进的设施,也不能发挥良好的效益。

广义而言,基础设施是一个具有层次性和多样性的复杂系统,是人类与自然协调发展的有机组成部分,内容广泛,涉及人类生产与生活诸方面。

在这个系统中,包含着各种职能明确的子系统,如交通基础设施体系、信息基础设施系统等。

一方面,每个子系统具有独特的固定设施、移动设备和管理利用系统,在经济社会活动中发挥着相应的作用;另一方面,每一个子系统有明显的层次性或主次之分,是一个主次分明的系统网络。

(二)基础设施与经济社会发展 基础设施的建设与经济社会的发展具有密切关系,经济社会发展需求是基础设施建设的依据,而基础设施的建设又对经济社会发展具有较强的影响力。

社会越进步,经济越发展,对基础设施的要求也越高。

自然资源的大规模开发、工业的规模化生产、城市的集聚与扩散、社会信息化的发展,都需要相应规模的基础设施作保障,并促使基础设施不断朝着高级化、规模化、系统化方向发展。

随着基础设施的不断完善与发展,其对经济社会发展的影响力也在逐步加大,一定程度上会加速经济社会活动及其空间结构的演变,提高人类利用与改造自然的能力。

例如,随着交通基础设施的建设,提高了人类克服空间阻力的能力,改变了人类的时空观念,使得地表空间相对于时间而言正在逐步缩小。

(三)基础设施的作用 基础设施在促进人类经济社会发展的过程中,主要起三方面的积极作用。

第一是拓展人类认识世界的广度,扩大其活动的空间,削弱一个地区、一个国家乃至整个世界的封闭性。

第二是提高人类共享资源的能力,包括对自然资源、经济资源、文化资源、技术资源和信息资源等的

## <<基础设施与经济社会空间组织>>

共享能力。

通过基础设施所建立的流通网络，使一个地区或国家可以利用其他国家的资源或向其他国家输出优势产品或剩余资源。

第三是保护或优化人类的生存环境。

通过给排水、输变电、环卫等设施的建立，可以改善一定地区人类生存的环境。

保护方面的作用主要表现在保护原始自然环境、防灾等；另一个重要方面是人类通过利用基础设施而产生的对生活安全性和舒适性的感知。

经济发展水平与技术进步是决定基础设施建设的两个最主要因素。

经济发展水平决定着经济实力的大小，而经济实力是基础设施建设的保障。

一般情况下，基础设施建设需要大量的资金，而这些资金只能来自于地区或国家的经济活动。

技术水平决定着基础设施的建设模式、结构和系统规模，尤其是移动设备技术水平的提高，对整体基础设施水平的提高起着关键作用，如高速铁路列车、汽车、大型客机的发明，促进了相应基础设施的建设和技术等级的提高。

二、基础设施的基本特性 作为人类经济社会活动支持系统的基础设施，具有基础性、服务性、系统性、从属性、专业性和长效性等特点。

认识这些特性，对于确定各类基础设施的建设目标、方向和建设规则是非常必要的，乃至对基础设施项目的建设标准和运营标准的制定也是必要的。

(一) 基础性 基础性是基础设施最主要的特性之一。

其基础性主要表现在以下几方面：第一，基础设施是人类利用自然的基础。

人类在利用自然的过程中，如开发自然资源等，都离不开基础设施的支持。

第二，基础设施是人类活动的载体，离开基础设施，人类将寸步难行。

第三，基础设施是人类生产和生活活动的先期投入。

一个工厂、一个企业的建设，首先是从基础设施建设开始的。

第四，基础设施是一个区域或城市赖以生存发展的基础。

第五，基础设施是一个国家存在与发展最基础的支撑。

(二) 服务性 基础设施的服务性主要表现在其非直接生产性，即基础设施是服务系统，而不是生产系统，是生产的间接投入而非直接投入。

在基础设施庞大的家族中，绝大多数基础设施，如交通基础设施、信息基础设施、文教卫生基础设施，供水供电基础设施等，虽然其自身是一个完整的系统，具有自身的运行规律，但自一个系统过程的开始到终结，均不产生新的有形产品，也不改变初始产品的使用性质，只是通过输送过程使运输的产品或信息发生位置转移等。

基础设施系统与工业生产系统的区别在于，后者产生有形产品，而前者则不能产生有形产品。

具体而言，基础设施的服务性主要体现在以下几方面：第一是产品位移的服务，即把一地的产品运送到另一地，削弱或强化空间经济势能。

第二是信息文化传播服务，如通过信息设施、文教设施等使信息、文化得到传播。

第三是能量传输服务，主要体现在供电、供热基础设施等方面。

第四是消费性服务，如购物等。

第五是休闲性服务。

第六是安全性保障。

基础设施的基础性和服务性决定了基础设施具有从属性特征，即社会需求决定着基础设施的建设。

由于基础设施不能直接产生有形产品，人类只能“消费”其提供的服务。

基础设施的存在与发展必须依赖于人类经济社会的发展，没有生产和生活的需求，基础设施也就失去了存在的意义。

因此，人类在建设基础设施时，通常先要对社会需求进行一番预测分析研究，然后才根据所得依据对基础设施进行建设。

(三) 系统性 基础设施的系统性在交通基础设施、信息基础设施、输电设施，给排水基础设



## &lt;&lt;基础设施与经济社会空间组织&gt;&gt;

施上表现较为突出,呈现出“点”、“线”联系密切的网络形式,具体表现在空间关系统性和内部结构协同性两个方面。

以“网络”为特征的基础设施,其主要目的是沟通不同空间中的点,加强或削弱这些点上由于人类活动所引起的“势能”。

因此,连接空间上各点的基础设施就形成了一个空间关系统,并表现出较强的规律性,如干线与支线能力的协同,线网与枢纽的协同等,形成内部不同部分相互协同的关联关系。

一地区基础设施的建设,可能会直接影响到遥远地方的经济社会活动。

这种空间基础设施网络的完善与否,标志着人类利用自然和保护自然能力的大小。

基础设施系统性的另一个表现形式是不同类型基础设施体系之间的协同,如交通基础设施体系需要信息基础设施体系、供电基础设施体系的密切配合等。

(四)专业性 基础设施的专业性是指每一类基础设施具有明确的职能,相互可代替性较差。交通基础设施的职能主要是服务于人与货物的空间流动,输电网络主要职能是输送能量,信息基础设施的职能是传输信息等。

基础设施专业性所表现的另一个方面是不同基础设施的专业技术性较强,并具有相应的管理利用手段。

(五)长效性 基础设施的长效性是指基础设施对经济社会活动具有较长远的影响力。

有些基础设施的影响力可延续数百年乃至上千年,尤其是重大基础设施的建设与布局,对人类活动的空间范围、聚散能力具有深远影响。

例如,一条重要交通线的建设,将直接影响产业和城镇的布局与发展,且由于其空间区位的不可更改性而产生长久的影响,这一影响有积极方面的作用也有消极方面的作用,有成功的范例也有失败的范例。

因此,对于一个地区或一个国家基础设施的建设与布局,必须统筹规划,具有科学的预见性,切不可单一因素来决策,要考虑社会发展的连续性而不是阶段性。

三、基础设施建设的矛盾性 (一)投入与产出间的矛盾 经济社会发展对基础设施的需求表现出明显的矛盾性,即总希望用最少的基础设施投入,换取最大的效益或最大的服务,使得基础设施在少投入多产出中徘徊发展。

因此,基础设施的合理投入与高效利用是具有挑战性的研究课题,也是具有重大现实意义的研究课题。

基础设施建设中的“投入-产出”矛盾是由基础设施本身的特性所决定的。

如前所述,基础设施是人类经济社会活动的服务系统或辅助系统,其自身不能产生人类可以直接消费的有形产品,对其建设上的投入仅是生产过程中的间接投入,而非直接投入。

例如,人类总希望用尽量少的交通投入满足其对出行或商品流通的需求。

所以,人类在发展经济的过程中总希望在基础设施上的投入越少越好,但提供的服务越充分越好。

然而,实际发展中,这种投入-产出之间的关系总是得不到明确的答案,虽然许多研究利用模拟方法、相关分析方法、时间系列统计方法等去追求二者之间的定量关系。

多数情况下,对基础设施的投入总是得不到所希望的服务。

这是因为,多数基础设施是一种各部分相互关联的空间网络,一部分的发展必然受到其他部分的制约,而一个地区一个企业对基础设施的投入,总是从局部最大利益来考虑的,而这种局部利益的极大化由于受到其他部分的制约总是难于实现。

另外,基础设施的完善是投入逐步积累的过程,特定阶段的基础设施总存在不完善之处,因而也限制着服务极大化的实现。

基础设施建设是高投入的行业,经济实力是基础建设的关键因素。

发展中国家或落后地区,一方面期望建立完善的基础设施促进其经济发展,但“捉襟见肘”的经济实力又不可能对基础设施建设提供足够资金,形成了较为突出的矛盾。

由于资金有限,多数发展中国家的基础设施建设滞后于其经济发展的需求。

虽然我国在某些基础设施建设方面已经取得了举世瞩目的成就,但仍面临着不完善等一系列问题,这将长期困扰着我国经济社会的发展和生存环境的改善。

## <<基础设施与经济社会空间组织>>

(二) 供给与需求间的矛盾 基础设施供给与基础设施需求是其发展中的另一对矛盾。主要集中在四个方面。

第一，空间供给与需求的不平衡矛盾，主要表现在基础设施供给与基础设施需求在空间上的不匹配引起的供需矛盾。

人类的经济社会活动在空间上具有较强的集聚性，而基础设施是一种空间网络系统，具有扩散性，这使得需求与供给在空间上存在差异。

这种差异会引起一地区基础设施的过剩而另一地区基础设施短缺并存的现象。

第二，局部与整体的供给-需求矛盾。

主要表现在局部供给与整体需求、整体供给与局部需求等方面的矛盾。

整体需求的满足可能会引起局部基础设施供给能力的过剩，整体供给能力的适合也有可能引起局部需求的不满足等，产生匹配上的矛盾。

这是因为基础设施服务能力的增加是跳跃性的，而不是连续线性的。

例如，高速公路通行能力的增加是随行车道的数量增加呈跳跃性增长的，显而易见，我们不可能修半幅行车道而去适应理论上的需求。

第三，均衡供给与非均衡需求之间的矛盾。

基础设施作为服务系统，一经建立，在相应的管理利用系统中，其供给能力是固定均衡的，不随时间而变化。

而人类的经济社会活动则相反，其时间的波动性较强，对基础设施的需求随时间的变动而变动，如人的出行具有季节性，有淡季和旺季之分；一天的出行有高峰期和非高峰期之分；用电有峰谷之分；通信有昼夜需求之差异，等等。

因而不同时间段对基础设施的需求量差异很大，货物运输需求、通信需求、休闲需求等均具有非常强的时间变化特性。

这一对矛盾对基础设施的建设与利用的影响非常之大，涉及基础设施建设的标准和原则：是以最大需求为建设依据，还是以最小需求为建设依据？

如何追求基础设施的利用效率？

这又是一个难以两全的难题。

一般情况下，一项具体基础设施的设计与建设，多以平均情况的需求为依据。

.....



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>