

<<韩国汽车产业安全研究>>

图书基本信息

书名：<<韩国汽车产业安全研究>>

13位ISBN编号：9787560177656

10位ISBN编号：7560177654

出版时间：2011-10

出版时间：吉林大学出版社

作者：李莲花

页数：224

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>

## <<韩国汽车产业安全研究>>

### 内容概要

李莲花所著的《韩国汽车产业安全研究》旨在通过理论分析及定量分析方法相结合来探讨韩国汽车产业安全状态，总结韩国保持有效维护产业安全的手段及路径，以便为中国汽车产业安全发展提供可借鉴的理论和实践经验。

<<韩国汽车产业安全研究>>

作者简介

李莲花，女，1971年生，朝鲜族，吉林省和龙市人，经济学博士，就职于吉林财经大学外国语学院，讲师。  
2003年至2006年在吉林大学东北亚研究院世界经济专业攻读硕士学位，2006年至2010年在吉林大学东北亚研究院世界经济专业攻读博士学位。

## &lt;&lt;韩国汽车产业安全研究&gt;&gt;

## 书籍目录

## 前言

## 第1章 绪论

- 1.1 问题的提出
- 1.2 选题的意义
- 1.3 国内外研究状况简述
  - 1.3.1 产业安全的国外研究
  - 1.3.2 产业安全的国内研究
- 1.4 研究结构和研究方法
  - 1.4.1 研究结构

## 第2章 产业安全及其相关理论

- 2.1 产业安全的内涵
  - 2.1.1 学术界对产业安全的界定
  - 2.1.2 本书对产业安全概念的界定
  - 2.1.3 产业安全的基本特征及影响因素
- 2.2 产业安全的评价标准
  - 2.2.1 产业生存环境评价指标
  - 2.2.2 产业国际竞争力评价指标
  - 2.2.3 产业对外依存度指标
  - 2.2.4 产业控制力指标
- 2.3 产业安全相关理论
  - 2.3.1 基于国际贸易保护思想的产业安全保护理论
  - 2.3.2 产业国际竞争力理论
  - 2.3.3 产业控制理论

## 第3章 韩国汽车产业发展阶段及新时期面临的安全局势

- 3.1 韩国汽车产业发展阶段
  - 3.1.1 幼稚工业保护阶段(1962—1981年)
  - 3.1.2 提升国际竞争力阶段(1982—1996年)
  - 3.1.3 大规模引进外资及重组阶段(1997—2001年)
  - 3.1.4 国际化阶段(2002—至今)
- 3.2 韩国汽车产业新时期面临的安全局势
  - 3.2.1 国内汽车产业格局过于单一,国内竞争不足
  - 3.2.2 跨国公司投资带来的外资控制力问题日益凸显
  - 3.2.3 世界汽车生产格局发生变化,国际市场竞争更加激烈
  - 3.2.4 国际金融危机带来的韩国汽车产业安全问题

## 第4章 韩国国内生存环境对汽车产业安全的影响

- 4.1 国内生存环境及产业安全
  - 4.1.1 国内生存环境的内涵
  - 4.1.2 影响产业安全的国内生存环境要素
- 4.2 韩国金融环境对汽车产业的影响
  - 4.2.1 韩国金融制度及产业金融
  - 4.2.2 韩国汽车产业的融资模式
  - 4.2.3 韩国汽车产业的融资环境安全评价指标分析
  - 4.2.4 小结
- 4.3 韩国生产要素供给环境对汽车产业的影响
  - 4.3.1 韩国汽车产业劳动供给成本

## &lt;&lt;韩国汽车产业安全研究&gt;&gt;

- 4.3.2 韩国汽车产业原材料及零部件供给
- 4.3.3 韩国汽车产业技术供给状况
- 4.3.4 小结
- 4.4 韩国国内市场需求环境对汽车产业的影响
  - 4.4.1 韩国汽车产业国内市场需求规模
  - 4.4.2 韩国汽车产业国内市场需求增长速度
- 4.5 政府政策对韩国汽车产业安全的影响
  - 4.5.1 韩国汽车产业保护政策
  - 4.5.2 韩国汽车产业培育政策
- 第5章 外资引进与对外依存对韩国汽车产业安全的影响
  - 5.1 外资引进与韩国汽车产业安全
    - 5.1.1 外资引进与产业安全
    - 5.1.2 韩国汽车产业利用外资的特点
    - 5.1.3 外资对韩国汽车产业控制力分析
    - 5.1.4 小结
  - 5.2 韩国汽车产业对外依存度分析
    - 5.2.1 对外依存与产业安全
    - 5.2.2 产业对外依存与韩国出口导向型战略
    - 5.2.3 韩国汽车产业的对外依存度评价指标分析
    - 5.2.4 小结
- 第6章 国际竞争力与韩国汽车产业安全
  - 6.1 基于产业安全考虑的产业国际竞争力
    - 6.1.1 产业竞争力定义
    - 6.1.2 新产业安全观中的国际竞争力
    - 6.1.3 国际竞争力在产业安全中的地位
  - 6.2 影响产业安全的国际竞争力评价指标
    - 6.2.1 汽车产业基础环境竞争力
    - 6.2.2 汽车产业市场竞争力
    - 6.2.3 汽车产业技术竞争力
    - 6.2.4 汽车产业产品竞争力
  - 6.3 韩国汽车产业国际竞争力评价指标分析
    - 6.3.1 韩国汽车产业的生产及基础环境竞争力分析
    - 6.3.2 韩国汽车产业的市场竞争力
    - 6.3.3 韩国汽车产业技术竞争力
    - 6.3.4 韩国汽车产业的产品竞争力
  - 6.4 韩国汽车产业国际竞争力综合评价
- 第7章 韩国汽车产业安全实证评估
  - 7.1 汽车产业安全评估指标体系
  - 7.2 汽车产业安全一、二级评估函数的确立
    - 7.2.1 实验模型的建立
    - 7.2.2 对抽样数据的处理
    - 7.2.3 一致性检验及汽车产业安全函数的确立
    - 7.2.4 汽车产业安全函数自变量确定标准
  - 7.3 韩国汽车产业安全的静态评估实证
    - 7.3.1 韩国汽车产业国内生存环境安全分值确定
    - 7.3.2 韩国汽车产业国际竞争力安全分值确定
    - 7.3.3 韩国汽车产业对外依存度安全分值确定

## &lt;&lt;韩国汽车产业安全研究&gt;&gt;

- 7.3.4 韩国汽车产业外资控制力安全分值确定
- 7.3.5 韩国汽车产业安全度的总体评估
- 7.4 韩国汽车产业安全因素优势丧失的动态模拟分析
  - 7.4.1 韩国汽车产业国内生存环境优势丧失模拟
  - 7.4.2 韩国汽车产业国际竞争力优势丧失模拟
  - 7.4.3 韩国汽车产业对外依存度优势丧失模拟
  - 7.4.4 韩国汽车产业外资控制优势丧失模拟
  - 7.4.5 优势丧失动态模拟结论
- 第8章 韩国实现汽车产业安全模式探究
  - 8.1 产业安全模式的一般分析
    - 8.1.1 产业安全模式概念
    - 8.1.2 传统的产业安全模式
    - 8.1.3 产业安全模式的新认识
  - 8.2 韩国实现汽车产业安全路径
    - 8.2.1 政府对汽车产业的保护与培育路径
    - 8.2.2 扩大内需与开拓国际市场并重的市场组织路径
    - 8.2.3 通过技术的引进与创新实现技术跨越路径
    - 8.2.4 提升国际竞争力, 创造世界性自主品牌路径
  - 8.3 韩国汽车产业安全模式初探
    - 8.3.1 宏观层面的政府与市场互动模式
    - 8.3.2 微观层面的企业自主创新提升国际竞争力模式
    - 8.3.3 中观层面高度集中、集团化的产业组织模式
    - 8.3.4 韩国汽车产业微、中、宏观三层模式的内在联系
- 第9章 借鉴韩国汽车产业安全经验确保我国汽车产业安全的对策
  - 9.1 中国汽车产业的发展历程及地位
    - 9.1.1 中国汽车产业发展历程
    - 9.1.2 中国汽车产业的地位
  - 9.2 中国汽车产业安全指标
    - 9.2.1 产业市场竞争力
    - 9.2.2 产业劳动力成本及利润率
    - 9.2.3 产业集中度
    - 9.2.4 外资进入与合资品牌控制
    - 9.2.5 产业技术水平及研发能力
  - 9.3 中国汽车产业面临的安全问题
    - 9.3.1 本国汽车产业国际竞争力低, 市场结构不均衡
    - 9.3.2 企业数量多, 规模普遍小, 产业集中度低
    - 9.3.3 “技术换市场”导致企业技术创新力弱
    - 9.3.4 自主品牌价值低, 抗风险能力差, 市场大部分由合资品牌控制
  - 9.4 借鉴韩国汽车产业安全经验, 确保我国汽车产业安全的对策
    - 9.4.1 发挥政府宏观调控作用, 为汽车企业发展营造有序的市场环境
    - 9.4.2 建立汽车产业自主创新体系, 提高自主研发能力
    - 9.4.3 实行自主品牌战略, 树立自主品牌形象, 提升品牌价值
    - 9.4.4 战略重组与集约化发展并进, 提升产业集中度
    - 9.4.5 巩固国内市场, 积极拓展国际市场

参考文献

作者简介



## 章节摘录

8.3.3中观层面高度集中、集团化的产业组织模式 韩国汽车安全模式在宏观上进入政府与市场互动以后,宏观上更为重视市场的作用,微观上更注重企业的自主创新能力。

韩国汽车产业,高度集中和集团化的产业组织模式,早在国内市场开放之前就已形成。

由于汽车产业对规模化与大量资本的要求,这种高度集中的集团化产业组织模式促进了韩国汽车产业的安全发展,并将会影响未来的产业组织状态。

目前韩国汽车产业高度集中于现代、起亚、通用大宇、双龙、雷诺三星等五家汽车生产企业,其中现代汽车企业又占据着绝对的市场份额,是韩国汽车产业名副其实的龙头企业,这与中国汽车产业“杂、乱、小”等现象完全相反。

迈克尔·波特认为,一个国家的经济体系中,有竞争力的产业通常不是均衡分布的。

一个产业中,没有强大的产业集团,只有小规模中小企业,那就难以形成专业化优势,而韩国正是利用了产业集团化的发展道路,使大企业集团承担了发展一国汽车产业的任务。

韩国汽车生产企业前身,都是在经济发展初期,由韩国“抓大”模式过程中培育出来的大企业财阀,像现代、大宇、双龙等公司都是在韩国“重工业化”浪潮中,得益于政府优惠贷款、税收减免等政策倾斜,在不完全市场竞争条件和政府强有力的扶植下形成了现代财阀。

大企业财阀的形成,有利于集中资本进行生产,有利于树立本国品牌,也有利于与国外名牌企业竞争,因此,这种模式不仅保护了民族汽车工业的发展,也维护了汽车产业安全,还带动了本国经济的高速发展。

虽然以往韩国政府通过调控财阀来维持经济秩序,但如今这种“政府调控财阀,财阀引导市场”模式逐渐被市场调控所代替,不过产业集团化曾为韩国汽车产业发展带来的影响不容忽视。

.....



<<韩国汽车产业安全研究>>

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>