



韩国汽车产业安全研究

The Safety Research on Automobile Industry of South Korea

李莲花◎著



吉林出版集团 吉林人民出版社

韩国汽车产业安全研究

李莲花

吉林大学出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

韩国汽车产业安全研究 / 李莲花著. --长春 : 吉林大学出版社, 2011.9

ISBN 978-7-5601-7765-6

I. ①韩… II. ①李… III. ①汽车工业—工业企业管理—研究—韩国 IV. ①F431.266.4

中国版本图书馆CIP数据核字 (2011) 第198246号

书 名: 韩国汽车产业安全研究

作 者: 李莲花 著

责任编辑、责任校对: 刘子贵 卢 婵

吉林大学出版社出版、发行

开本: 880×1230 毫米 1/32

印张: 7.5 字数: 200千字

ISBN 978-7-5601-7765-6

封面设计: 创意广告

长春市泽成印刷厂 印刷

2011年10月 第1版

2011年10月 第1次印刷

定价19.80元

版权所有 翻印必究

社址: 长春市明德路501号 邮编: 130021

发行部电话: 0431-89580026/28/29

网址: <http://www.jlup.com.cn>

E-mail: jlup@mail.jlu.edu.cn

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。

前 言

冷战时期，现实主义把国家安全上升到理论层次，形成了以政治安全、军事安全及领土完整为主要内容的传统国家安全观。但随着冷战结束以及经济全球化的扩展，传统安全观被非传统安全观替代，经济安全成为国家安全的核心内容。产业安全是构成经济安全的基础，是国家制定产业政策、实行经济干预最基本的出发点，因此，在一国经济中，其主导产业的安全状况，代表和反映着该国经济的安全状况。

汽车产业是以高投入、高产出、长链条、集群式发展为特征的产业，它在生产、销售、研发、服务、信贷、保险等诸多方面，都能成为推动一国经济的力量，因此，汽车产业的发展程度往往会成为一国工业化水平高低的重要标志，也因为如此，一国一旦拥有汽车产业，往往就会成为该国支柱性产业。韩国是战后发展起来的新兴工业国，在整个工业化过程中，汽车产业对韩国经济发展起到了至关重要的作用。韩国汽车产业是20世纪60年代初在政府扶持下起步的，目前已经发展成为国内出口第一位，贸易额第一位，提供就业职位第一位以及产量排名世界第五位的自主性产业，在国民经济中占据着显赫地位。但随着经济全球化和国际环境的不断变化，韩国汽车产业中存在的不安全隐患突显出来，如其国内过于单一的汽车产业格局不利于企业间竞争；新世纪韩国外资开放政策使跨国公司控制韩国本国汽车企业的忧虑大幅增加；中国、印度等发展中国家汽车产业的崛起，使国际汽车市场竞争异常激烈；2008年爆发的国际金融危机影响世界汽车市场，有望形成新格局等等。

本书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。

为了得到更为有说服力的结果，本书从静态和动态两个方面对韩国汽车产业安全状态进行考察。静态产业安全，表现为特定行为体自主产业的生存和发展不受威胁的状态；动态产业安全，表现为特定行为体自主产业的可持续发展能力和竞争力。静态的研究主要通过产业安全评价体系中的各指标来定量分析。产业安全评价指标包括国内生存环境指标、国际竞争力、对外依存度及外国资本控制力等，每个指标还进一步细分为二级指标或三级指标。在确立一级函数和二级函数的基础上，根据四大影响汽车产业安全的一、二级指标，从静态上得出目前韩国汽车产业安全处于“安全状态”的结论。而通过对影响因素优势丧失模拟的动态分析得出，在开放市场条件下，在变化莫测的国际竞争环境中，国际竞争力起到了关键作用。韩国政府及本国汽车企业为提升韩国汽车国际竞争力所做出的努力是形成目前汽车产业安全状态的有力保证。

本书的研究并不止于单纯地对韩国汽车产业安全度进行实证评估，更重要的是通过实证评估得出的结论，进一步探索韩国汽车产业能够实现安全发展的路径，并在上述基础上对韩国汽车产业实现产业安全的模式进行了总结与探究。韩国汽车产业实现安全发展路径可概括为，政府对汽车产业的保护与培育路径；扩大内需与开拓国际市场并重的市场组织路径；注重技术的引进与创新，实现技术跨跃路径；提升国际竞争力，创造世界性自主品牌路径。上述路径表现出，韩国在实现汽车产业安全发展时，政府、企业及市场是共同起作用的，相应地，本文以开放经济为假设前提，对韩国宏观、中观、微观三个层面的汽车产业安全模式进行了探索与总结。

首先是宏观层面的政府与市场互动模式。韩国利用政府与市场的利弊关系，在实现汽车产业安全过程中，采取政府与市场互动模式，在对汽车产业进行有效保护、扶持的同时，充分发挥市场配置资源手段，调动竞争积极性，既鼓励产业内企业间的竞争，更是鼓励本国企

业提升国际竞争力，在世界市场上与国外企业进行充分竞争。在政府与市场互动模式当中，政府与市场互动程度由产业发展状况来定。假如产业处在发展初期，即使是开放经济，也需要政府的扶持与保护多一些；要是处在成熟期，政府要多放手，让市场机制多发挥些作用。比如，目前全球瞩目的节能环保型汽车，因为处在起步培育阶段，就需要政府在其研究开发与普及方面多给予一些扶持及保护政策，而当节能环保型汽车产业技术成熟，形成规模时，就应放到竞争环境中与国际相关产业进行竞争，以保证环保型汽车安全成长。

其次是微观层面的企业自主创新提升国际竞争力模式。企业是构成产业的最基本单位，是一国产业安全的微观基础。一个产业的安全问题，归根到底就是产业中主要企业的安全问题。纵观韩国汽车产业，韩国汽车生产企业在政府与市场互动的宏观大环境下，成为了生产主体、技术创新及研发主体、营销主体和投入主体，不断通过自主创新提升国内国际竞争力。

最后是中观层面的高度集中、集团化的产业组织模式。韩国汽车产业中观层面的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高投入的要求，这种高度集中的集团化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形态。正如迈克尔·波特指出那样，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，只有小规模的企业，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。

上述微、中、宏观层面的三种模式并不是孤立的，宏观层面的模式为企业与产业的发展提供生存大环境，企业与产业的生存大环境如何，决定企业的交易成本，影响产业发展运行状况；而微观的企业层面的模式，又往往是中观的产业层面模式的基础，企业的发展壮大，关系到产业的发展壮大，而整个产业的安全发展，有利于企业的持续发展；中观层面是联系宏观和微观层面的中介，政府在制定政策的时

候，不是参考某个企业状况来定的，而是从中观的产业安全层面去考虑如何进行协调的。在探究韩国实现汽车产业安全模式基础上，本书还对我国汽车产业安全发展提出了一些政策建议。

本书是以作者在2010年完成的博士学位论文为基础修改而成的，因此，在这里要感谢在吉林大学学习期间各位老师和同学的指导与帮助，特别是我的导师尹小平教授，在写作过程中，给予了理论和方法上的悉心指导，在工作和生活上也一直给予鼓励和帮助，使我终身难忘。

当然，由于作者水平和精力有限，本书尚存在不足之处。首先，数据收集不够全面，有些指标有可能因数据不完整而影响到分析结果。其次，本书可能会受到笔者对理论理解深度不足的影响，还存在一此未解决的问题，有待于今后进一步研究和提高。真诚地希望得到同行与专家的指导与批评。

2011年5月

目 录

前 言	1
第 1 章 绪 论	1
1.1 问题的提出	1
1.2 选题的意义	6
1.3 国内外研究状况简述	8
1.3.1 产业安全的国外研究	8
1.3.2 产业安全的国内研究	9
1.4 研究结构和研究方法	12
1.4.1 研究结构	12
第 2 章 产业安全及其相关理论	16
2.1 产业安全的内涵	16
2.1.1 学术界对产业安全的界定	16
2.1.2 本书对产业安全概念的界定	18
2.1.3 产业安全的基本特征及影响因素	19
2.2 产业安全的评价标准	24
2.2.1 产业生存环境评价指标	24
2.2.2 产业国际竞争力评价指标	24
2.2.3 产业对外依存度指标	25
2.2.4 产业控制力指标	25
2.3 产业安全相关理论	27
2.3.1 基于国际贸易保护思想的产业安全保护理论	27
2.3.2 产业国际竞争力理论	31
2.3.3 产业控制理论	34

第 3 章 韩国汽车产业发展阶段及新时期面临的安全局势	37
3.1 韩国汽车产业发展阶段	37
3.1.1 幼稚工业保护阶段 (1962—1981年)	37
3.1.2 提升国际竞争力阶段 (1982—1996年)	40
3.1.3 大规模引进外资及重组阶段 (1997—2001年)	42
3.1.4 国际化阶段 (2002—至今)	42
3.2 韩国汽车产业新时期面临的安全局势	46
3.2.1 国内汽车产业格局过于单一, 国内竞争不足	46
3.2.2 跨国公司投资带来的外资控制力问题日益凸显	47
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	48
3.2.4 国际金融危机带来的韩国汽车产业安全问题	50
第 4 章 韩国国内生存环境对汽车产业安全的影响	54
4.1 国内生存环境及产业安全	54
4.1.1 国内生存环境的内涵	54
4.1.2 影响产业安全的国内生存环境要素	55
4.2 韩国金融环境对汽车产业的影响	55
4.2.1 韩国金融制度及产业金融	55
4.2.2 韩国汽车产业的融资模式	61
4.2.3 韩国汽车产业的融资环境安全评价指标分析	66
4.2.4 小结	74
4.3 韩国生产要素供给环境对汽车产业的影响	74
4.3.1 韩国汽车产业劳动供给成本	75
4.3.2 韩国汽车产业原材料及零部件供给	76
4.3.3 韩国汽车产业技术供给状况	77
4.3.4 小结	79
4.4 韩国国内市场需求环境对汽车产业的影响	79
4.4.1 韩国汽车产业国内市场需求规模	79
4.4.2 韩国汽车产业国内市场需求增长速度	82

4.5 政府政策对韩国汽车产业安全的影响	83
4.5.1 韩国汽车产业保护政策	84
4.5.2 韩国汽车产业培育政策	87
第 5 章 外资引进与对外依存对韩国汽车产业安全的影响	98
5.1 外资引进与韩国汽车产业安全	98
5.1.1 外资引进与产业安全	98
5.1.2 韩国汽车产业利用外资的特点	100
5.1.3 外资对韩国汽车产业控制力分析	105
5.1.4 小结	113
5.2 韩国汽车产业对外依存度分析	114
5.2.1 对外依存与产业安全	114
5.2.2 产业对外依存与韩国出口导向型战略	115
5.2.3 韩国汽车产业的对外依存度评价指标分析	116
5.2.4 小结	124
第 6 章 国际竞争力与韩国汽车产业安全	125
6.1 基于产业安全考虑的产业国际竞争力	125
6.1.1 产业竞争力定义	125
6.1.2 新产业安全观中的国际竞争力	126
6.1.3 国际竞争力在产业安全中的地位	127
6.2 影响产业安全的国际竞争力评价指标	129
6.2.1 汽车产业基础环境竞争力	129
6.2.2 汽车产业市场竞争力	130
6.2.3 汽车产业技术竞争力	132
6.2.4 汽车产业产品竞争力	133
6.3 韩国汽车产业国际竞争力评价指标分析	134
6.3.1 韩国汽车产业的生产及基础环境竞争力分析	134
6.3.2 韩国汽车产业的市场竞争力	137
6.3.3 韩国汽车产业技术竞争力	142
6.3.4 韩国汽车产业的产品竞争力	144

6.4 韩国汽车产业国际竞争力综合评价	147
第 7 章 韩国汽车产业安全实证评估	151
7.1 汽车产业安全评估指标体系	151
7.2 汽车产业安全一、二级评估函数的确立	154
7.2.1 实验模型的建立	155
7.2.2 对抽样数据的处理	157
7.2.3 一致性检验及汽车产业安全函数的确立	159
7.2.4 汽车产业安全函数自变量确定标准	161
7.3 韩国汽车产业安全的静态评估实证	162
7.3.1 韩国汽车产业国内生存环境安全分值确定	162
7.3.2 韩国汽车产业国际竞争力安全分值确定	165
7.3.3 韩国汽车产业对外依存度安全分值确定	168
7.3.4 韩国汽车产业外资控制力安全分值确定	169
7.3.5 韩国汽车产业安全度的总体评估	171
7.4 韩国汽车产业安全因素优势丧失的动态模拟分析	172
7.4.1 韩国汽车产业国内生存环境优势丧失模拟	173
7.4.2 韩国汽车产业国际竞争力优势丧失模拟	173
7.4.3 韩国汽车产业对外依存度优势丧失模拟	174
7.4.4 韩国汽车产业外资控制优势丧失模拟	174
7.4.5 优势丧失动态模拟结论	175
第 8 章 韩国实现汽车产业安全模式探究	176
8.1 产业安全模式的一般分析	176
8.1.1 产业安全模式概念	176
8.1.2 传统的产业安全模式	177
8.1.3 产业安全模式的新认识	179
8.2 韩国实现汽车产业安全路径	180
8.2.1 政府对汽车产业的保护与培育路径	180
8.2.2 扩大内需与开拓国际市场并重的市场组织路径	181
8.2.3 通过技术的引进与创新实现技术跨越路径	182

8.2.4 提升国际竞争力, 创造世界性自主品牌路径	183
8.3 韩国汽车产业安全模式初探	185
8.3.1 宏观层面的政府与市场互动模式	185
8.3.2 微观层面的企业自主创新提升国际竞争力模式	188
8.3.3 中观层面高度集中、集团化的产业组织模式	191
8.3.4 韩国汽车产业微、中、宏观三层模式的内在联系	192
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	193
9.1 中国汽车产业的发展历程及地位	193
9.1.1 中国汽车产业发展历程	193
9.1.2 中国汽车产业的地位	197
9.2 中国汽车产业安全指标	199
9.2.1 产业市场竞争力	199
9.2.2 产业劳动力成本及利润率	200
9.2.3 产业集中度	201
9.2.4 外资进入与合资品牌控制	202
9.2.5 产业技术水平及研发能力	202
9.3 中国汽车产业面临的安全问题	204
9.3.1 本国汽车产业国际竞争力低, 市场结构不均衡	205
9.3.2 企业数量多, 规模普遍小, 产业集中度低	206
9.3.3 “技术换市场”导致企业技术自主创新能力弱	207
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	208
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	209
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	210
9.4.2 建立汽车产业自主创新体系, 提高自主研发能力	210

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	212
9.4.4 战略重组与集约化发展并进，提升产业集中度 ...	213
9.4.5 巩固国内市场，积极拓展国际市场	214
参考文献	215
作者简介	225

第1章 绪论

1.1 问题的提出

本书以“韩国汽车产业安全”作为研究选题，问题的提出主要基于以下背景：

（1）随着冷战结束，传统安全观被非传统安全观替代，经济安全成为国家安全核心内容，而产业安全是构成经济安全的基础

从历史进程来看，国际垄断资本主义形成后为满足工业化大生产的需要，通过扩张性侵略手段来获取资源和商品销售市场，导致“国家间冲突成了活生生的，普遍存在的总现象”。现实主义把这一时期国家安全问题上升到理论层次，形成了以政治安全、军事安全及领土完整为主要内容的传统安全观。这种传统安全观笼络了直到冷战结束之前各国家在安全方面所考虑的最首位的、核心的安全问题，是符合当时国际形势的。

然而，世界历史进程是不断发展变化的。第二次世界大战结束以后，世界经济一体化趋势日益明显。苏联解体，冷战结束，世界各国之间关系彻底发生了变化，越来越多的国家融入到经济全球化的大潮之中，各国争先恐后地参与国际分工。资源以市场为媒介，无需通过战争就可在全球范围内实现配置，产品也实现全球制造和销售，这就使国家间相互依存度不断加深。正如美国学者约瑟夫·奈指出那样，“在当今全球化时代，我们比以往任何时候都更无法通过保卫我国边境以保卫我们的祖国。”¹可见，传统的国家安全观，因安全主体的单一、安全手段简单以及安全主体共性不强等特性，已不适合世界经济

1 [美]约瑟夫·奈.美国霸权的困惑[M].世界知识出版社, 2002, 第176页.

全球化的新的客观现状。于是，超越国境安全的适合目前状况的非传统的安全理论开始层出不穷。

在这种背景下出现的大多非传统安全理论在解释国家安全时，除了军事与政治安全外，还强调了国家经济、科技、信息、文化、生态等多种非军事领域安全要素，同时，普遍强调经济安全的重要性，强调国家经济安全是军事安全和政治安全的基础和依托，是构成国家安全的核心内容。非传统安全观对经济安全的重视高于军事与政治安全。一般非传统安全观认为经济、军事、政治安全形成一种梯形关系，在梯形中，经济是正三角，而军事与政治为倒三角。因此，在国家所有安全追求中，失去了经济安全的保障，其他安全会失去支撑。

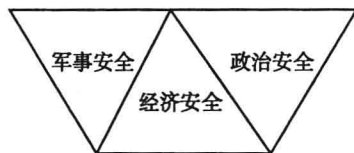


图1-1 经济、军事、政治安全的梯形关系

可见经济安全在国家安全中处在关键的地位。虽然目前对国家经济安全理论的研究还处于发展和完善阶段，但大家关心的影响国家经济安全的因素基本包括国家产业安全、国家经济决策与体制安全、战略资源安全、国家财政金融安全、国家科技与信息安全、国家贸易与市场环境安全等方面。而在考虑国家经济安全时，不仅要考虑对国家经济发展有重大影响，却面临危险的具有不安全因素的一些部门和领域，还要考虑如何增强和提高有关国家经济命脉的部门的竞争力问题，从广义上讲发展与保护都属经济安全范畴。可见产业安全因素作为经济安全的物质基础存在，是位于国家层面的宏观和企业层面的微观中间部分的中观层面，其稳定与可持续发展，可以构成国家经济安全乃至国家安全的一个坚实的基础。一国关键领域和重要产业的技术

水平、创新能力与可持续发展状况是一国综合实力的核心，有强大的产业是成为经济强国的前题。如同迈克尔·波特在《国家竞争优势》中指出那样，“产业有竞争力，国家自然有竞争力”。一国重要产业被外资控制，经济命脉被别国把持，经济安全就失去了物质基础，即使拥有庞大的军队，经济安全也无从谈起，政治主权也存在潜在的危机。因此，在经济全球化背景下，谈论国家安全必定离不开该国重要领域中的产业安全问题，产业安全的研究必定成为一国经济安全乃至国家安全研究的重要组成部分。

(2) 经济全球化加剧了汽车产业的国际竞争，影响韩国汽车产业安全

20世纪90年代以后，随着以信息化、市场化和自由化为特征的经济全球化的深入发展，贸易全球化、生产全球化、金融全球化逐步形成。世界各国和地区的经济在生产、分配、交换、消费等领域中相互融合日益密切，生产要素在各国之间自由流动并得到优化配置；国际贸易实现更高水平的自由化和进一步的规范化；国际金融市场一体化进程持续深化，资本在国际市场上的流动也越来越自由及迅速，大大降低了全球经济运行和交易成本。在经济全球化下，世界市场如同一个“统一的市场”，越来越规范的市场机制，成为经济行为的全球规则，更加促进全球性市场的开放。¹

在这个开放的“统一的市场”上，各经济行为主体为寻求自身利益最大化不得不进行激烈的竞争。20世纪90年代，国际汽车工业发生了两个极为显著和重大的变化，一是汽车工业的全球化，二是跨越国界的巨型汽车企业之间的重组和联合。²这两大变化使汽车产业在国际上逐步形成了汽车链的全球性配置，巨型汽车企业改变了传统的资源配置方式、产业竞争模式和产业组织结构，通过扩张、合并、兼并等手段增强自身竞争力。这种经济全球化带来的汽车产业全球化虽然使汽车链的国际依存度提高，并有利于全球性资源配置，但由于汽车产

1 马云飞、杨辰飞.经济全球化对国际贸易的影响[J].市场经济研究, 2002(2): 44-46.

2 王涛, 张友芹.国际汽车产业的全球化和重组分析[J].汽车工业研究, 2008(7): 39-43.