

<<管理的历史与现状>>

图书基本信息

书名：<<管理的历史与现状>>

13位ISBN编号：9787810849500

10位ISBN编号：7810849506

出版时间：2007-1

出版时间：东北财经

作者：小阿尔弗雷德·D.钱德勒

页数：496

译者：郭斌

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>

<<管理的历史与现状>>

内容概要

本书讲述了我们在哈佛商学院教授的课程“管理资本主义的到来”中运用的30个案例。该课程又成为哈佛商学院课程计划的有机组成部分。

我们希望本书的出版能让其他高等院校的学生学习到该课程。

本书通过“案例方法”来讲述这些问题。

案例教学在商学院教学中已运用多年。

如果正在阅读本序言的您是一个正在攻读工商管理学士或硕士学位的学生的话，您可能已经接触过许多案例了。

当然，如果您攻读的历史或经济学学位的话，您可能对案例不太熟悉。

本书不是一本传统的叙述性的历史教科书。

我们的目的不是要全面地涉及所有的细节和背景，相反，我们力求集中，我们集中于自认为最重要的问题和关键的转折点，为您提供大量的有关信息。

<<管理的历史与现状>>

作者简介

郭斌，浙江大学管理学院教授，博士生导师。

郭斌教授的主要研究领域包括技术创新与战略、创新经济学。

近年来在《技术分析与战略管理》(Technology Analysis & Strategic Management)、《中国社会科学》、《经济研究》、《科学研究》等学术刊物发表了一系列相关领域学术论文。

作为项目负责人，郭斌教授近年来主持完成的研究课题包括国家社会科学基金项目“我国产业风险投资体系的构建及其相关政策研究”、国家自然科学基金项目“基于核心能力的企业竞争优势理论及其在管理中的应用”、国家自然科学基金项目“基于现实期权方法的新产品开发组合管理研究”、国家自然科学基金项目“知识密集型产业新产品开发过程中的隐性知识管理”、教育部人文社科“十五”规划项目“知识经济下产学合作的模式、机制与绩效评价研究”。

郭斌教授曾参与完成的国家教育部资助项目“教育、科技、经济协调发展的理论与机理研究”获全国第二届教育科学优秀成果评选二等奖(1999年9月)；参与完成的“技术创新的新模式：组合分析”获浙江省第九届哲学社会科学优秀成果三等奖(2001年)；参与完成的“基于能力的技术创新理论：过程、模式、机制、系统与政策”获第三届中国高校人文社会科学研究优秀成果奖二等奖(2002年9月)

<<管理的历史与现状>>

书籍目录

译者简介 第二版译者前言 第一版译者前言 前言致谢 第1篇 美国经济初具雏形 案例1 本杰明·富兰克林和美国价值观的确立 案例2 亚历山大·汉密尔顿的战略眼光 案例3 约翰·雅各布·阿斯特：1763—1848年 案例4 纽约港的兴起 案例5 美国第二银行 案例6 萨缪尔·斯洛特、弗朗西斯·卡伯特·洛威尔与工厂体制在美国的兴起 第2篇 运输与交通的革命 案例7 铁路时代的到来 案例8 铁路公司与现代管理的开端 案例9 杰伊·古尔德与铁路合并 案例10 J.P.摩根：1837—1913年 案例11 铁路问题及其解决 第3篇 分销与生产的革命 案例12 19世纪零售业与百货商店的兴起 案例13 连锁店 案例14 大规模生产与大规模分销的一体化 案例15 标准石油公司：联合、合并与一体化 案例16 杜邦公司：集权组织结构 案例17 多分部企业 第4篇 劳动力与工作场所间变动着的关系 案例18 奴隶制度 案例19 工作：19世纪美国的手工工厂与机器化工厂 案例20 大规模生产与科学管理的起源 案例21 有组织的劳工和工人 案例22 两次世界大战期间的劳工运动 第5篇 大企业时代中政府的角色 案例23 反垄断：在大企业问题中的观念与现实 案例24 新政与混合经济 案例25 联邦政府与就业 第6篇 历史与现状 案例26 亨利·福特和阿尔弗雷德·斯隆 案例27 迈克尔·米尔肯 案例28 帕特里夏·奥斯钱德 案例29 列维·斯特劳斯公司和艾滋病危机 案例30 通讯革命

<<管理的历史与现状>>

章节摘录

铁轨和蒸汽动力结合的可行性首先在英国得到了验证。

英国的需求最大，拥有的技术诀窍也最多。

问题的关键是制造出比以前笨拙的静止发动机更紧凑、更轻、更有效率的蒸汽发动机。

乔治·史蒂文森采用管状汽锅解决了这个问题。

1829年10月，在由成立不久的利物浦曼彻斯特铁路公司资助的著名的雷恩黑尔实验中，史蒂文森钻进他的“火箭”，试验比较动力机车与绳索牵引固定蒸汽发动机的性能。

1万~1.5万人亲眼目睹了“火箭”的优越性能。

“火箭”有效载荷40吨，53分钟行驶了12英里，因此获得500英镑奖金。

利物浦曼彻斯特公司马上订购了7辆（其中还有点小典故，在确定“火箭”的轮子相距多远时，史蒂文森决定用手推车轮子之间的距离，从此为全世界固定了4英尺8.5英寸的过窄标准）。

动力难题解决之后，就可以发挥铁轨交通的基本优势——轮缘凸出的轮子在平铺铁轨上运动的摩擦力比其他车轮运输工具小。

当然，这一点在今天仍然像1829年时一样正确。

速度为每小时60英里，载重40吨的货车车厢能在水平轨道上滑行5英里以上。

5000马力的火车头能拖5000吨。

现代半拖卡车钻塔每吨需要的动力是它的10倍以上。

从一开始，美国人对铁路兴趣浓厚。

既然纽约和费城已经有或不久就会有西行运河，面对与快速扩张地域相联系的贸易竞争，巴尔的摩人1828年就认为铁路是他们能在其中占据一席之地的唯一希望。

尊敬的查里斯·卡洛尔为巴尔的摩—俄亥俄铁路（巴俄铁路）铺下了第一块枕木。

他认为此举是“我一生中最重要的行动，仅次于我在《独立宣言》上签字”。

至于使用什么动力，巴尔的摩人没有很确切的想法。

他们试用过帆船，也短期使用过真正的马力。

但当史蒂文森的雷恩黑尔试验成功，消除了使用蒸汽动力的种种疑问时，他们对新运输系统的信心更足了。

巴俄铁路成为美国第一条按照定期时刻表运行，既运输货物，也运送乘客的铁路。

但巴俄铁路不是第一个用蒸汽动力按照定期时刻表运送乘客的。

这项殊荣属于名为“查尔斯顿最好的朋友”的发动机，由查尔斯顿汉堡铁路公司运营。

这条铁路是南部工业革命缺陷的象征，是南部经济发展史上的不幸人物罗伯特·Y·海尼的纪念碑。

海尼很早就致力于推动南部进入工业时代。

他预见到铁路将从东南部最好的港口查尔斯顿通往孟菲斯。

查尔斯顿汉堡铁路虽然只是到汉堡路程的一小部分，但有几年时间也是整个国家最长的铁路。

但没有什么措施能弥补南部港口的不足，进口货物市场不大，出口货物品种多，不人道的奴隶制度阻碍了资本流动。

海尼突然英年早逝后，建设南部铁路的企业家精神也随之消亡。

直到南北战争发生时，它才开始发展真正的铁路系统。

19世纪30年代是铁路时代中“示范的10年”。

那些于绝望之中求助于铁路的人，发现他们从可能的选择中挑出了最好的。

像巴尔的摩人一样，波士顿人看到了英国的发展，认为只有铁路才能使该城的商业穿过伯克郡，直达奥尔巴尼，与伊利运河及其平行的铁路相连。

马萨诸塞州使铁路成为政府工程项目的努力失败后，私人资本加上政府担保的债券投资，修筑了美国早期的三条重要铁路：波士顿—伍斯特铁路，它很快就与马萨诸塞西部铁路相连，使新英格兰转移走纽约的一些西部贸易；波士顿—洛威尔铁路，北向行进，为高速发展的纺织工业服务，并使米德塞克斯运河退出经营；波士顿—普罗维登斯铁路，在一条多年来运输繁重的通道上运行。

.....

<<管理的历史与现状>>

<<管理的历史与现状>>

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>