

<<车记>>

图书基本信息

书名：<<车记>>

13位ISBN编号：9787108037619

10位ISBN编号：7108037610

出版时间：2011-11

出版时间：生活·读书·新知三联书店

作者：李安定

页数：411

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>

## &lt;&lt;车记&gt;&gt;

## 内容概要

这部书叫做《车记》。  
既是一个国家的轿车业从无到有发展的真实记录，也镌刻着一个职业记者30年的心路历程。  
历史因为充满情感的记录而磅礴生动，也因为与我们生活的紧密关联而亲切感人。

20年前，安定和我以及几个媒体人攒过一个工作室，大家闲暇时经常打趣的话题就是什么时候一人开上一辆奔驰，到街上得瑟得瑟。  
1994年创办《三联生活周刊》的时候，投资人拿来一辆北京吉普，全编辑部只有方某一个人有本儿，于是最先“得瑟”，让一众哥们儿手痒。

倒推20年，不止一个人做过这类关于有车的春秋大梦，之所以称“梦”，是因为现实中的遥远。  
说起中国这30年经济发展天翻地覆的变化，恐怕没有哪个行业像轿车业这样，30年走完了人家100年的路。

1981年，中国千人轿车保有量在全球130个国家中叨陪末座；全国轿车年产量不过5000辆。  
30年之后的2010年，中国汽车产销1800万辆，超过美国成为世界上头号汽车生产大国。

这部书从“1982年那个阴云漫天的下午”中国汽车工业公司成立说起，一直说到2011年北京买车的“摇号”，30年的跨越尽收眼底，一部中国百姓走近轿车文明的历史跃然纸上。  
轿车在中国，无论观念还是产业的变迁，就是一部中国改革史的缩影；蓦然回首，细细体味，此间风云，既有庙堂开阖，亦有江湖起落，每个人都可能在里面想到、找到与自己有关的一缕余烟。  
不过在安定兄这里，则是呼吸俯仰纠结半生的一段生命历程。

## 作者简介

李安定，新华社原国内部编委，经济新闻采访室主任，高级记者。

自80年代至今，作为改革开放的全程观察者，他报道了诸多重大经济决策和历史事件。

伸张中国百姓拥有轿车的权利，亲历中国轿车业从无到有的阵痛与纠结，是其记者生涯中始终的关注点。

早在1989年，他就是公开呼吁轿车进入家庭的媒体第一人。

30年来，轿车文明植根中国的每个节点，都有他的独家见解和生动记述，他被业内公认为最资深、最有影响力的汽车专栏作家。

李安定著有《干手干眼——中国变革台前幕后》、《中国模特》、《家庭轿车诱惑中国》、《门外车谭》等书，并在多家媒体、网站开有专栏。

## &lt;&lt;车记&gt;&gt;

## 书籍目录

序痴恋一生

第一章 摸着石头过河

一、探路者的悲壮使命

今天的新闻，明天的历史 / 拿掉一个“总”字的中汽公司 / 中汽“地震”“红旗”下马

二、邓小平拍板：轿车可以合资

1978，合资经营可以办 / 1982，大众的中国“桥头堡”

三、上海大众，首批合资的幸存者

“北京吉普风波” / 波斯特：上海大众1000天 / 高标准，还是“卡脖子” / 三军过后尽开颜

人物印象 饶斌：我愿化作一座桥

第二章 轿车工业获得“准生证”

一、解冻：1987年夏天

新中国拒绝轿车 / 需求凸显黑洞 / 十堰“轿车神仙会” / 少壮派，只要政策不要钱 / 北戴河：轿车工业获得“准生证”

二、天上掉下个林妹妹

为了红旗第二代 / 哈恩，冬日的长征 / 高手各有胜算

三、“三大三小”格局初现

一汽大众：后来居上 / “神龙”好事多磨 / “一号工程”上海大众 / “三小”的小康生活

人物印象 亚柯卡的忠告

第三章 家庭轿车第一声

一、造梦前传

“领航产品”与“官车之累” / 崇山峻岭中的会师 / “斯巴鲁360”铸剑为犁 / 划天而过的“小卫星” / 1989家轿思考：但愿不是一个梦

二、家轿曙光，看上去很美

私车消费写进产业政策 / 国际巨头热捧94家轿研讨会 / FCC驶向环行跑道 / 踮起脚才能摘到的果子

三、路漫漫其修远兮

笔墨官司：不可逾越的台阶 / 2001，家庭轿车是一种权力

第四章 贵在双赢

第五章 山雨欲来风满楼

第六章 “入世”成就了井喷

第七章 自主品牌，产权的“族徽”

第八章 价值链在车轮下延伸

第九章 研发能力才是硬道理

第十章 兼并重组没有温情

第十一章 新能源，别在一棵树上吊死

第十二章 危局中的中国机会

第十三章 第二个甲子的“纠结”

后记 恍若隔世

## 章节摘录

1987年，我有一次搭乘中汽联理事长陈祖涛的车，对那辆挂着四环车标的轿车充满好奇。陈祖涛自豪地说：奥迪100，和奔驰一样高级。

今天想来，这车应该是早年在上海大众SKD组装的那批奥迪100中的一辆。

根据一汽与大众1988年签署的技术转让协议，一汽以许可证和CKD组装方式生产奥迪100，期限为六年；在此期间，奥迪派技术、管理人员协助一汽控制质量，提高国产化率，逐步降低进口零部件比例。

六年后的1995年，奥迪100完成了其在中国的“特殊使命”，国产化率已达到82%，一汽随后将车标全部由奥迪换成了红旗。

应该说，生产奥迪100为一汽重振轿车事业开了一个好头。

1988年到1997年，一汽生产奥迪100轿车10万辆、“小红旗”2.3万辆，国产化率分别达到82%和93%；10年间销售收入达到311亿元，实现利税66亿元，相当于6.25亿元人民币总投资的10倍。

然而，多年来只生产卡车的一汽，无论人才、管理、装备、流程、经验，应该说都还与高档轿车的生产能力相去甚远。

特别是零部件国产化的质量控制，受制于当时国内机械加工和电器制造业的水平，非短时间内所能解决。

而在奥迪方面看来，这种许可证生产的最大缺点，就是奥迪根本无法参与管理，更谈不上控制。

奥迪的高层看过一汽生产奥迪100的现场，直言不讳地称为“一塌糊涂”。

眼睁睁看着一汽“贴牌生产”的奥迪100质量无法达标，故障率高，品牌声誉每况愈下，实在让奥迪欲罢不能。

加上技术转让到期，奥迪也不愿意放弃中国这个日渐明朗的潜在市场。

大众董事长皮耶希、奥迪公司总裁戴莫尔与一汽厂长耿昭杰为此密集穿梭谈判，常常是耿昭杰和戴莫尔分头飞到法兰克福，下飞机就到一间旅馆会谈，谈完立刻乘飞机各奔东西。

最后共同决定，还是把奥迪生产纳入合资企业一汽大众。

1995年11月13日，在德国总理科尔访华期间，一汽和大众公司及奥迪公司三方在北京共同草签奥迪加入一汽大众的协议。

在一汽坚持不让股比的情况下，大众从40%的股份中让出10%给了奥迪。

12月18日，一汽大众公司的股比改为：一汽60%，大众30%，奥迪10%。

奥迪系列产品正式进入一汽大众生产。

.....

<<车记>>

媒体关注与评论

《车记》这部书从“1982年那个阴云漫天的下午”中国汽车工业公司成立说起，一直说到2011年北京买车的“摇号”，30年的跨越尽收眼底，一部中国百姓走近轿车文明的历史跃然纸上。它既是一个国家的轿车业从无到有发展的真实记录，也镌刻着一个职业记者30年的心路历程。历史因为充满情感的记录而磅礴生动，也因为它与生活的紧密关联而亲切感人。这本书恐怕是国内第一部中国轿车史，却不是官史。对于轿车业30年的创业历程，许多似是而非的观点和被曲解的史实，作者并不认可，而在书中棱角分明地写下第一手的真实记录和理性的诠释，特别值得一读。

——杨浪

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>