

《与速度同行》

图书基本信息

书名：《与速度同行》

13位ISBN编号：9787508645049

出版时间：2014-5-1

作者：赵小刚

页数：280

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu000.com

《与速度同行》

内容概要

从1958年中国第一台电力机车诞生到2011年，中国南车成为全球最大的机车制造商；从1961年中国第一条电气化铁路开通到2013年，中国高铁运营里程突破1万公里，超过世界其他国家的总和。

纵观中国改革开放35年建立市场经济体系的历史，就是中国造车修路的历史。

始于1978年的中国经济体制改革，是中国几千年以来最伟大、最成功的变革，我有幸处在这个波澜壮阔的伟大时代，亲眼目睹了这一切，并且参与其中。

冰冻三尺非一日之寒，中国高铁的华美亮相绝不是“忽如一夜春风来”。作者作为中国铁路和中国高铁改革、变迁与发展的参与者和见证者，将自己在南车亲历的人与事、真相与谬误、功与过、创新与引进在书中进行了客观记述，呈现给读者关于中国改革开放的历史背景、市场经济体制建设和国企改革与变迁的历程，同时也针对中国高铁动车组和电力机车的创新与发展、与西门子等跨国公司的竞合关系、中国铁路未来的发展与改革等问题做了公正的说明。

《与速度同行》

作者简介

赵小刚，中国南车集团前总经理，中国南车股份公司前董事长。教授级高级工程师，第九届全国人大代表。曾任中国企业联合会、中国企业家协会副会长，中国交通运输协会常务理事，中国铁道学会常务理事。现任中国建材集团公司独立董事。

书籍目录

序言 VII

第一章 沉香

——科技是这样成为第一生产力的 1

“丁格拉底” 4

突破“围城” 8

科技是这样长入经济的 13

组织架构决定未来发展 22

冲出“围城”当鲶鱼的日子 28

技术更替发展关键阶段的成与败 33

当科技插上资本的翅膀 42

第二章 与狼共舞

——与西门子合作的20年 49

“讲政治”促成了与西门子的合资 51

谈判桌上，我与西门子高管互不相让 55

“自主创新”保卫战 59

“捅破窗户纸”工程 63

采购核心部件，西门子未能中标 67

西门子的丛林法则 70

合资企业举步维艰 74

与群狼共舞 77

序幕刚刚拉开 82

第三章 车城

——走进真实的电力机车之都 89

《美国之音》爆料，株机厂一万多名员工下岗 92

国企冗员，外国的经验也无济于事 95

韶山8型电力机车质量问题堆积如山，京广线告急 101

质量是干出来的，不是检查出来的 103

挖走了别人的技术骨干，别人还来感谢我 107

女工下岗，刺了车间主任一刀 110

苏联专家撤走，中国电力机车的自主创新是被逼出来的 112

十年之争：电力机车要不要下山 117

老职工拉着我的手说，你是不是在走资本主义 123

技术延伸，产品跨界 128

世界电力机车之都 132

第四章 凤凰涅槃

——一家央企10年的浴火重生之路 135

湛蓝的天空上彩云飞舞 137

上市是国企改革的外力 140

小作坊集合而成的大企业 144

要忘记自己原来拥有的权力 150

战略落地有时需要“一把手”亲力亲为 157

证监会给企业出了一道天大的难题 165

练就企业的软实力 169

经受暴风雨的洗礼 176

凤凰展翅 182

第五章 与速度同行

——中国高铁的那些事儿 187

“7·23”事故使南车进退维谷	189
中国高铁发展的魔瓮	192
戴相龙力挺京津城际高铁建设	195
“磁悬浮”、“轮轨”之争使京沪高铁纸上谈兵18年	199
和温州市副市长聊“7·23”特大铁路事故抢险	204
“中华之星”们的历史功绩	206
选择国外合作伙伴就像是一场赌局	214
“市场换技术”：一个争论了20多年的伪命题	218
坐中国高铁到底安不安全？	225
中国高铁只有进行时	228
第六章 铁路畅想曲	
——中国铁路发展与改革思考	237
铁路发展：千载难逢的历史机遇	239
铁路改革：攻坚克难的政经红利	253
后记	265

《与速度同行》

精彩短评

1、动车技术尽管大多为引进，若无中国铁路车辆和机车长时间的积累，是无法消化吸收直至后来的改进和创新的，在装备制造方面，铁路与国际上的差距不断缩小，为中国铁路而骄傲

西城：成功之路 美国最佳管理企业的经验 F279/321

2、掌过实权的人写回忆录都还是有些意想不到的亮点的

3、南车董事长写的。真是合久必分，分久必合，如今北车和南车又合并了。

4、书名和文章大标题是精心编辑过的，正文自述有点琐碎，时间线混乱。

5、与西门子的合作与斗争 地铁招投标的国民待遇 刘志军的桑塔纳引进战略 都很有意思

1、去西安出了一趟差，来回都乘坐高铁，在途中，我读了两本书，其中一本是中国南车的的董事长赵小刚写的《与速度同行》。以中国南车为主刀研发的高铁及其配套的基建，服务，是中国的制造的骄傲。这本书，本身是一个生动的高端制造的发展传奇故事。这本书回答了一个困惑已久的问题，为什么中国的高铁技术可以世界第一，而中国的汽车制造和飞机制造不行？原因按重要排序有这么几点。

1，中国高铁抓住了客运铁路从内燃机向电动机转变的重要历史机遇。大家知道，内燃机是工业革命时期的产品，从蒸汽机到内燃机，虽然结构上有了巨大的改进但总体的原理上确实一脉相承的。其中的传动机械，材料制造，结构设计。国外领先中国百年以上。这种差距，尤其是制造业涉及各个环节中的配方，秘法。可不是一年两年就能够追赶上的。但是，电力的普遍运用还不到100年。而在交通领域的普遍运用更是80年代以后才开始跨越式发展，书中记录，“中国第一代电力机车从1959年韶山1型001号机车算起，到1992年韶山3型机车停止生产，共历时33年；中国第二代电力机车从1985年韶山4型001号机车算起，到2008年所有直传动电力机车停止生产，共历时23年。第二代电力机车取代第一代的决定性因素就是大功率半导体器件晶闸管的出现，令人不可思议的是，第三代电力机车（交流传动）取代第二代电力机车，竟也是因为另一种大功率半导体器件IGBT（绝缘栅双极晶体管）的出现”其中三代IGBT技术在2000年才成为欧洲和日本进口机车的主流技术，换言之，欧美与我们的差距其实只在毫厘之间。这种革命性的技术进步使得大家都在差不多的起跑线竞争。并不是，中国的汽车人不努力，中国的航空人不用心，但是有些东西，人家积累了几百年追赶真的需要时间。

2，中国高铁有识货的用户。中国南车的崛起，有两个关键事件，1，1998年广深铁路大胆采用国产的“蓝箭”动车组。2，2011年，上海地铁采用国产的列车。文中记载了这么一些细节，“广铁集团的同志真不愧是改革开放前沿阵地锻炼出来的，不但价格压得低，提出的附加条件也十分苛刻，比如，广深线淘汰下来的老型绿皮车也要由我们厂家处理，并做价抵扣。最终谈判结果是，一列“蓝箭”动车组（1动1控5拖）的价格约为6000万元人民币，进口的“X2000”动车组（1动1控5拖）约为1.44亿元人民币，一列动车组整整便宜了8400万元，8列动车就节省了6.72亿元。广铁集团是最大的赢家！”“上海地铁公司大胆使用本土产品，是第一个“吃螃蟹”的用户。有人认为用户是科技创新的重要力量，这是有道理的。可惜在中国敢于做第一个“吃螃蟹”的人太少，中国本土企业主导地铁车辆市场的局面本应在更早的时间到来，不应是2011年，而应是2005年”“这款机车与引进技术真的没有多大关系，它就是“奥星”机车的派生和衍生。为了避免不必要的麻烦，企业对外仍然宣传这款机车是引进的成果，因为“引进、消化、吸收、再创新”也是自主创新！我会一辈子记住这段历史，是田心车城的那些人们，为了国家的强大、为了民族的复兴，在那段特殊而艰难的时期忍辱负重、自强不息，为中国的电力机车攀上世界之巅建立了丰功伟业。”中国制造面对的问题，不仅是产品的问题。还要解决，一个脑子有病的消费群体。它们固执地拒绝中国的产品，就算事实摆在面前中国的产品更加质优价廉也不采用，比如，最近的，中国的德国车断轴打补丁，德国车排放造假，在中国人眼里那是大众汽车公司的问题，德国制造当然还是让人跪舔的。而中国只要任何一个产品出现问题，必然是中国制造的整体问题，而中国制造问题个根源又必定来源于体制，因为这样狭隘的看法，不知多少中国改革开放以来的好企业，好产品被中国人自己活活给闷杀了！好在，中国高铁不直接面向民众销售，面向铁路客户销售的时候，数据和科学论证还是占据了上风。加上南车管理层与西门子斗智斗勇，这样才有了中国高铁的长足发展。

《与速度同行》

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:www.tushu000.com