

<<中国>>

图书基本信息

书名：<<中国>>

13位ISBN编号：9787122139931

10位ISBN编号：712213993X

出版时间：2012-4

出版时间：化学工业出版社

作者：张毅

页数：339

字数：454000

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>

内容概要

本书从亲历者的角度出发，以大量第一手内容，全面而准确地介绍了“入世”10年来中国汽车产业的发展历程，包括入世以来汽车业所面临的冲击，中国汽车市场十年巨变，自主品牌汽车在崛起，新能源汽车扑面而来等内容，并对中国汽车产业的一些著名人物进行介绍。

《中国:第一汽车大国是怎样炼成的》可供汽车产业研究者、相关行业从业人员阅读参考。

作者简介

张毅，新华社高级记者。
法学硕士，陕西西安人。
现任职于新华社中央新闻采访中心经济采访室。
被聘为腾讯网汽车频道首席评论员、《汽车杂志》特约主笔。
出任中国汽车记协副理事长、中国汽车流通协会专家委员会专家。

1982-1984年在《西安晚报》当记者。
1984年进入中国社会科学院研究生院攻读硕士。
1987年研究生毕业到新华社工作至今。
长期从事涉外经济、产业经济和宏观经济报道，采写过一大批有较大影响的稿件，被业界公认为多个领域的专家型记者。

书籍目录

第一章:汽车入世冲击波

外经贸部称:2002年初进口轿车增加只是暂时现象
我国实行进口许可证管理的商品减至12种
权威人士称2002年我国进口轿车不会大幅增加
2002年新发证的进口汽车将陆续进入国内市场
国家机电办发出通知——严厉打击倒卖汽车进口许可证活动
2002年我国汽车进口配额和许可证全部发放完毕
分析:入世初年进口汽车冲击何以波澜不惊
2003年我国将继续降低关税 总水平下降1.2个百分点
2003年我国实行进口许可证管理的商品减至8种
我国2002年进口汽车增加5.5万辆
分析:进口汽车价格为何不降反升
汽车产品进口配额2004年增至近105亿美元
2003年我国进口小轿车超过10万辆 档次、排量趋高
我国2005年取消汽车进口配额管理 继续降低关税
分析:入世两年进口汽车冲击为何并不明显
我国进口汽车配额2005年如期取消
分析:取消进口配额对2005年车市影响几何
分析:中国汽车产业平稳度过三年保护期
商务部:取消配额后我国进口汽车实现平稳过渡
进口关税再次下调 汽车市场进入全面开放新阶段
加入世贸组织5年我国轿车需求年均增长近四成
商务部:中国有权对进口整车征收高于零部件的关税
国家发改委:中国汽车大国地位已经确定
商务部:国家将降低进口汽车零部件关税纯属误读
分析:“整车特征”管理办法完成了历史使命
国家发改委:“整车特征”办法制定和调整都正确
分析:“造车运动”加剧汽车产能过剩
入世10年中国汽车产业在开放中确立大国竞争优势
财政部:入世10年我国汽车关税税率大幅降低
入世10年中国进口汽车数量增加 市场比重下降
分析:入世10年中国汽车业一飞冲天

第二章 中国汽车十年巨变

2002年我国汽车整车进口将达12万辆
2002年上半年我国汽车产品进口呈现三大新趋势
我国十大轿车生产厂家占内地市场份额超过八成
2003年我国轿车产量首次突破200万辆
加价售车成为过去我国轿车消费进入买方市场
2004年上半年国内十大轿车厂家排名又有新变化
我国汽车市场专项整顿取得阶段性成果
商务部预计2004年我国汽车产量将首次突破500万辆
背景:近年我国汽车产销量的变化
分析:如何看待2004年下半年的我国车市
分析:我国私人轿车知多少
分析:国内车市走出低谷开始回暖

私人购车成为我国轿车市场消费主流
国产轿车进入充分竞争时代
特稿:原油进口超亿吨的忧思
2004年我国新推出上百种轿车 新车型创历年之最
2004年我国汽车产销首次双超500万辆
分析:三大因素带动国内轿车市场明显升温
商务部:我国汽车产业进入自觉重组整合阶段
分析:喧嚣一时的“造车运动”为何烟消云散
我国现有355个汽车品牌 近七成是自主品牌
中汽协预计2005年我国汽车产量将达到560万辆
我国加紧制定二手车流通管理办法
2005年上半年汽车产销平稳增长乘用车增幅较高
分析:国内车市缘何再现排队加价
分析:取消进口配额汽车进口缘何不升反降
2005年我国汽车产销有望实现10%以上的增长
我国已有8.4万家加油站 基本满足需求
分析:年底车市为何再现“寒冬里的小阳春”
分析:关税降低对2006年进口车价影响不大
综述:“十五”期间我国汽车产业出现七大变化
最近5年我国600多万家庭提前圆了轿车梦
我国民用汽车拥有量2005年有望超过3000万
“十一五”我国汽车产业将保持快速发展势头
我国汽车市场进入持续较高速度增长期
2005年上百款新车型上市 平均三天一款新车
我国十大汽车厂家销量重新排名 一汽继续居首
2005年我国汽车产量比“九五”末净增363万辆
分析:我国还不是世界第二大汽车市场
中汽协:我国轿车市场进入品牌竞争时代
分析:汽车消费税调整对国内车市影响有多大
分析:两项新政策深远影响国内车市
2006年上半年十大畅销轿车品牌一半是小排量车
中国车市进入品牌竞争时代品牌价值受到关注
发改委:近两年将有一大批自主品牌轿车上市
邵奇惠:我国农村汽车市场前景十分广阔
入世5年我国轿车需求年均增长近四成
2006年我国将成为世界第三大汽车生产国
分析:2006中国车市大盘点
2007中国车市仍将快速增长
中国汽车,海外卖得怎么样
自主品牌轿车已占国内四分之一市场份额
我国汽车产销双超720万 超日本成第二大新车市场
分析:我国汽车产销双超720万意味着什么
中国私人汽车保有量超过2000万辆
国家发改委:中国汽车大国地位已经确定
我国汽车产业形成多元资本结构
中国车市 私家车当家
上汽南汽携手打造中国汽车业新航母

2007年我国共推出90款乘用车新车型以轿车为主
年终评论:四大预测深度剖析2008年中国车市
我国汽车产销2007年首次突破八百万辆 再创历史新高
国内车市竞争激烈2008年上半年近60款新车上市
2008年上半年国产汽车产销首次突破500万辆大关
分析:《反垄断法》不会改变现行汽车营销模式
分析:2008年下半年国内车市形势严峻但仍会增长
分析:消费税调整严重冲击进口车市
分析:“后奥运”时代国内车市能否由冷转热
分析:金融危机对中国车市影响有多大
中汽协会会长:汽车业要过冬 但不能冬眠
中国车市喜忧参半
分析:燃油税费改革对国内车市带来哪些利好
南北大众:年底停产是误传
分析:2008年中国车市跌宕起伏
振兴汽车产业规划即将出台
中国车市有望告别低迷
2008年国产汽车产销逾900万 增幅明显回落
分析:国内车市高速增长势头戛然而止
汽车业界认为振兴规划对车市带来重大利好
分析:汽车振兴规划加快我国新能源汽车产业化
分析:汽车振兴规划为农村汽车消费带来福音
财经观察:国家扶持政策能否拉抬低迷车市
政策刺激国内车市回暖 1月销量大增
受政策鼓励自主品牌厂家纷纷推出小排量新车型
财经观察:中国离世界第一汽车大国还有差距
汽车振兴规划全文下发提出未来3年8大目标
特稿:汽车产业未来三年的行动纲领
3月车市火爆异常 销量破百万再创新高
中汽协:国内车市回暖 千万目标可期
国内车市再现“小阳春”尚待全面复苏
分析:清醒认识中国汽车产业的全球地位
车市回暖新车扎堆上市
分析:振兴规划带动国内车市全面旺销
车市迎来红五月 国产汽车产销双超110万辆
车辆购置税近期再下调没有根据
2009年国产汽车产销有望达到1200万辆
国家发改委指出警惕汽车产能过剩
中国车市进入月销百万新时代
私人轿车开进两千多万中国家庭
中国汽车迎来年产千万辆
分析:中国离世界汽车强国还有差距
上汽有望成为世界第八大汽车集团
2009年前11月国产汽车产销逾1200万辆
中汽协:2009年我国汽车产销稳超1300万辆
车购税优惠政策为何缩水
2009中国车市体验大悲大喜

<<中国>>

2009中国汽车市场成为全球老大

中国车市逆势上扬全球惊羨

我国2009年新车型创历年之最 多数为改型改款车

中国首次超越美国跃居世界第一大汽车产销国

分析:中国汽车市场拯救跨国汽车公司

综述:汽车产业振兴规划实施一年成效突出

中国汽车需要放慢脚步

中国汽车市场进入多元化竞争 汽车消费逐步理性

工信部:预计2020年中国汽车保有量将超2亿辆

汽车产能过剩 不是危言耸听

中国汽车增长也要“计划生育”

分析:中国汽车保有量到底有多少

原装进口汽车为何再受青睐

我国将对汽车实施积极的进口促进战略

分析:车购税减征等优惠政策为何退出

2010年国内汽车产销量突破1800万辆 蝉联全球第一

分析:全球第一汽车大国能承载多少汽车

“两会”汽车界代表在关注什么

分析:上半年国内车市喜忧参半

上半年国产车产销双超900万辆 增速大幅下滑

综述:中国汽车保有量破亿的忧思

二线豪华汽车 中国增势凶猛

前10个月国产汽车产销双超1500万辆

分析:中国汽车进入后合资时代

分析:中外汽车厂商继续看好中国车市

“十二五”我国将加快汽车流通体系建设

我国数万家汽车经销商亟须转型升级

分析:国内车市告别狂飙进入理性增长

中国汽车黄金十年能否再现

全球车企重排名 上汽升至第七

第三章 自主品牌汽车在崛起

我国现有355个汽车品牌 近七成是自主品牌

商务部:支持自主品牌轿车开拓国际市场

中国第一汽车 愿耐寂寞二十年

且慢为自主品牌的出口喝彩

你愿意买自主品牌轿车吗

自主品牌轿车已占国内四分之一市场份额

2006年轿车销量排名前十位厂家揭晓 奇瑞跃居第四

徐留平:长安汽车力争跻身国内汽车行业第一阵营

特稿:中国车为何纷纷“取道”英国研发

2000辆自主品牌华普轿车出口利比亚

李书福为何要搞方程式赛车

综述:从北京车展看自主品牌的进步与差距

13个汽车自主品牌入选“最具市场竞争力品牌”名单

自主品牌中高级轿车荣威750公布售价

我国自主品牌汽车已占全部销量57%

上汽荣威成功秘诀何在

产量过百万奇瑞将怎么走
自主品牌为何纷换车标
吉利集团自主研发成功汽车爆胎安全控制技术
自主品牌企业纷纷进军中高级轿车领域
数百辆自主品牌汽车集体亮相展示巨大进步
综述:三大汽车集团自主品牌建设获突破性进展
专访魏建军:中国自主品牌要走出“碰撞门”
上汽对荣威宠爱有加
自主品牌长城哈弗汽车中标政府采购大单
自主品牌吉利轿车首获C-NCAP四星级碰撞成绩
高端访问:奇瑞A3要卖出中国人的品质
自主品牌长城汽车通过欧盟一级体系认证
巴菲特为比亚迪汽车品牌加分
分析:跨国车企2008年在华业绩优于自主品牌
车市黑马比亚迪
搞自主品牌条条大路通罗马
专访左延安:江淮汽车实现华丽转身
特稿:从“吉利”看中国车市经历的大悲大喜
王凤英代表建议制定中国汽车品牌发展战略
中国一汽发布全新品牌战略
分析:北京车展自主品牌不再是配角
纳智捷下线推动两岸经贸合作
吉利购沃尔沃 中国踏上汽车强国路
中国长安是否在跑马圈地?

股神巴菲特为何访问比亚迪?

巴比为何对比亚迪推崇备至
长安汽车发布全新品牌战略
拿来主义不是长久之计
纳智捷打造两岸自主品牌汽车
近两百辆自主品牌汽车亮相国家会议中心
自主品牌汽车并非全面溃败
上汽自主品牌贵在创新
从中报看自主品牌汽车业绩
长城汽车何以一枝独秀
分析:自主品牌汽车核心动力技术获新突破
比亚迪走出困境重新出发
自主品牌应该扬长避短

第四章 新能源汽车扑面而来

电动汽车的未来应该是中国人的天下
分析:新能源轿车何时进我家
麦肯锡:中国有望在全球电动汽车市场取得领先
全球首款不依赖专业充电站的新能源车上市
汽车振兴规划加快我国新能源汽车产业化
国家发改委:新能源汽车不能一哄而上
王传福:发展电动车事关国家石油安全

我国自主研发的3款纯电动汽车亮相北京

比亚迪电动车从出租车市场先突破

新能源汽车个人补贴终出台

国家为何不鼓励混合动力汽车

综述:电动车驶进千家万户还有待时日

我国电动汽车开始产业化 技术接近国际先进水平

新能源汽车在上海世博会承担园区66%运能

2012年上海新能源汽车年产值将达300亿元

日产电动汽车聆风2011年初登陆中国市场

燃油公交成空气污染元凶 出路在于公交电动化

电动汽车从公交车率先突破

电动汽车不会增加新的污染

电动汽车供应不足面临尴尬

沃蓝达将节油进行到底

分析:如何全面看待电动汽车自燃事件

推广电动汽车谨防画地为牢

外国电动汽车纷纷来华试水

分析:跨国车企缘何青睐中国电动汽车市场

第五章 汽车界人物速写

在中国卖汽车的英国人

李书福印象

巴菲特像个老顽童

福特总裁艾伦·穆拉利印象

夏治冰印象

福将李峰印象

奇瑞掌门人尹同跃素描

中国长安少帅徐留平印象

曾庆洪印象

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>