

<<老国企的那些事儿>>

图书基本信息

书名：<<老国企的那些事儿>>

13位ISBN编号：9787501197293

10位ISBN编号：7501197296

出版时间：2011-10

出版时间：新华出版社

作者：李治

页数：318

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>

<<老国企的那些事儿>>

前言

中国的企业经历了从无到有、从小到大的过程。这些老国企都有几十年甚至上百年的历史，他们是近代社会发展不可或缺的物证，其所承载的关于中国社会发展的信息，曾影响社会、经济和人口的发展，从某种意义上说这是一笔重大的文化遗产，为此将这些老国企的老故事记录下来实属必要。

每当我流连于迷宫般的厂区，叹惋那精巧的工艺流程，惊叹那宏伟的被称为包豪斯大跨度厂房和足以标志该企业的百米大烟筒，再翻开此书读一读退休老职工追忆悠久历史及传奇故事，就深深感到，正是这些讲故事和故事中的人，催生了一个时代的奇迹和壮观。

今天的脚步联系着昨天的历史。

当我们越过新时代的门槛的时候，忆往昔峥嵘岁月，那些热血乐章依然响彻在我们的耳畔，这些故事和故事中的人，艰苦奋斗的精神对今天仍有现实意义。

新闻的本源是客观事实。

如果说老国企老故事还有一些价值的话，那就是它比较客观地从一个侧面记录了那个时期老国企的发展轨迹，而这一工作也是一个记者责无旁贷的使命。

我和《老国企的那些事》的作者《首都建设报》资深记者李治先生交往已20余年，他最大的特点是爱读更爱写。

我结识的记者很多，李治是其中突出的一位，他除了具有正直、勤奋、多产诸优点之外，最大的特点是热衷于主旋律作品的创作，并取得了很大成绩。

他的作品曾荣获国家二等奖和北京市一等奖，这也是我尊重他的原因。

李治的作品大都反映城市建设系统广大职工的火热生产和生活，而我恰恰也对此有浓厚的兴趣。城建系统是个规模宏大、种类繁多的行业，它的涵盖面之广也是很多行业难以企及的。

作为《首都建设报》记者，一踏进这个行业，便被广大职工崇高的奉献精神和创造力所感动，这一点从他的作品中可以看得出来。

李治写消息、通讯、小说，也写电视小品和报告文学，不论什么体裁、什么题材，在他的笔下都流露出对生活的真情和鲜明的善恶以及他的向往和追求，这大概是他坚持深入生活的可贵收获。

我觉得李治这《老国企的那些事》表明了他对首都职工和他们的工作环境极为熟悉，体会到他与他们感情相通，从中可以读出作为记者素质的底蕴。

在中国作为一个有个性的记者很难，而李治在这方寸之地上干得有声有色，我想这首先在于他的敬业精神，在于他保持着待人的正直、朴实和对事业的热忱和通达，这也是取得成绩的重要因素。我想获得成绩的人一定是一个不断超越自我的人，他的身上会有一种内驱力，这力量会驱使他始终奔跑在不懈追求的路上。

世界上有两种人，一种是看故事的人，一种是创造故事的人。

未来的企业家都应该是创造故事的高手。

因此无论是现任还是未来的企业领导人，如果他具有政治远见的话，就不应该忽略这《老国企的那些事》。

让我们仔细地倾听吧，倾听这些老同志如何很好地把握时代赋予他们的机遇，在那个特定的历史时期，以中国式的原始积累方式，为国家夯实了“中国制造”的基础，打造了创新发展的未来。

原北京市城乡规划委员会主任 北京城市规划学会理事长 赵知敬 2010 / 10 / 1

<<老国企的那些事儿>>

内容概要

本书从一个侧面客观地记录了中国的企业从无到有、从小到大的过程，这些老国企都有几十年甚至上百年的历史，他们见证着中国近现代社会的发展和当代中国的崛起、振兴，是一笔重大的文化遗产。《老国企的那些事儿》讲述了一些退休老职工在那个特定的历史时期如何很好地把握时代赋予他们的机遇，从而创造了一个又一个传奇故事，为国家夯实了“中国制造”的基础，无论是经理还是职工，都用他们特有的方式给我们展示了那个时代的企业原貌。

<<老国企的那些事儿>>

作者简介

李治，首都建设报特稿部记者，中国纪实文学研究会会员。
长期从事新闻记者和编辑工作。
发表和撰写新闻采写作品约数百万字，出版过《火红的事业》《高速之旅》《职场人生的故事》上下集等书。

<<老国企的那些事儿>>

书籍目录

序
北京汽车的故事
北京开关厂的故事
电报大楼的故事
“琉璃河”的故事
首钢春秋
公路的故事
百年义利的故事
玉器的故事
“北内”的故事
“京棉”故事
“百花蜂蜜”的故事
城市规划的故事
国色天香话“牡丹”
焦化厂的故事
北京电话的故事
“化工”故事
市政的故事
兆维的故事
合作社的故事
百年南口大厂的故事
北方车辆厂的故事
718厂大院的故事
“二七公司”的故事
曙光电机厂的故事
亨得利的故事
粮食的故事
隆达的故事
红都的故事
大明眼镜的故事
六必居的故事
王致和的故事
燃气的故事
“龙顺成”的故事
“星海”钢琴的故事
琉璃的故事
大北照相馆的故事
测绘的故事
友谊商店的故事
环卫的故事
京西煤矿的故事
煤栈的故事
绿化的故事
红星二锅头的故事
四联的故事

<<老国企的那些事儿>>

同仁堂的故事
天坛家具的故事
公交的故事
自来水的故事
参考书目
后记

<<老国企的那些事儿>>

章节摘录

北京汽车的故事 1958年6月20日，中国第一辆轿车“井冈山”受到毛泽东、刘少奇、朱德、邓小平等的称赞。

从此，拉开了北京生产汽车的序幕。

20世纪60年代，BJ 212越野车、BJ 130轻型卡车红遍全国，填补了中国汽车的空白。

第一辆开进中南海的北京轿车——“井冈山” 1958年，我国经济建设进入了第二个五年计划时期，党的八大二次会议提出了“鼓足干劲，力争上游，多快好省地建设社会主义”的总路线，全国出现了大干快上的热潮。

这股热潮也带动了国内第一次“汽车热”。

当时的国内汽车工业实际上只有长春一汽一家汽车厂，只有解放牌中型货车一种产品。

而建立一汽之后，中央财政再也没有力量建设新的汽车厂，为此中央提出在地方上发展汽车工业的想法。

当时国内汽车工业的主管部门提出了有关的报告。

报告中估计全国在“二五”期间大约需要150万辆汽车，为完成这个任务，计划在全国各个经济区建设14个汽车主导厂，各省普遍建立专业零部件厂，根据需要建立1-2家汽车总装配厂，总规模为52万辆。

在这种形势下，各地加紧了汽车研制工作，全国27个省市区共试制生产了233种汽车产品。

当时的北京市委、市政府领导彭真、刘仁都主张上轿车。

经过研究，责成郑天翔、张彭组建北京汽车试制领导小组，北京汽车制造厂的前身北京第一汽车附件厂厂长李锐兼任组长。

经过多方面的比较，试制领导小组决定参考大参汽车公司生产的优克斯瓦根牌轿车进行自行设计。

这种产品属于小型轿车，结构比较简单。

试制轿车的决定在企业内部引起很大震动，因为当时厂里不具备生产汽车的基本条件，但是那时是一个“敢想敢干”的年代，北京汽车工业战线的干部和职工凭着一股革命热情就干起来了。

四个月后样车出来了，起名为“井冈山”牌轿车。

这款车外形尺寸为长4100毫米、宽1560毫米、高1450毫米。

发动机为四缸水平对置风冷发动机，排量1.192升，额定功率36马力，最大车速110千米/小时。

1958年6月20日，第一汽车附件厂召开庆功大会。

会后，由彭真率领，北汽职工将井冈山轿车开进中南海，向中央领导报喜。

毛泽东、刘少奇等中央领导同志观看了井冈山轿车。

毛主席说：“附件厂能生产小汽车，很好，谢谢你们！”

朱老总还坐车在中南海转了一圈，高兴地说：“总算坐上自己生产的汽车了。”

随后朱老总亲笔为北京汽车制造厂题写了厂名，1958年7月27日北京汽车制造厂正式挂牌成立。

从1951年7月到1973年4月的22年间，朱老总轻车简行先后六次视察北京第一汽车附件厂，即后来的北京汽车制造厂，深入宿舍看望职工，给北汽职工极大的鼓舞。

其后，近50辆井冈山轿车参加了国庆9周年的游行，浩浩荡荡地驶过天安门，大大鼓舞了国人的士气。

但由于该车技术有很多地方没有过关，也没有按科学程序鉴定定型，加之部、市领导要求北汽试制高级轿车，所以井冈山轿车的试制工作很快就停止了，前后累计试制了154辆。

北京吉普212的诞生 30年前，中国的轿车保有量很小，一般官员出行，能坐上北京牌BJ 212越野车，上山下乡正合适。

尽管212是个软顶布篷车，根本谈不上密封性，而且又是冬凉夏暖，但当时人们都相当满足，甚至坐在上面有些洋洋得意。

北京212的诞生过程也是一部传奇故事。

20世纪60年代初，中苏关系破裂，我军战术指挥车一下子失去了供应来源。

<<老国企的那些事儿>>

中央军委指示：一定要尽快开发出部队装备用车，以满足国防建设的需要。

中国人民解放军总参谋部呈报李富春副总理，建议以研制“东方红”轿车的北京汽车制造厂为基地，生产轻型越野车。

1961年1月，国防科委批准了上述建议，确定生产车型号为210的设计方案。

该车1963年通过国家鉴定。

BJ 210C先后试制和生产了300余辆，经过部队反复试验和使用。

后来各大军区的司令员们建议将BJ 210C改为4个车门，于是罗瑞卿总长等指示改为4个车门，并要求各项性能不低于苏制嘎斯，69水平。

这是一个工作量很大的修改方案，相当于重新设计一个车型。

经过一年多的努力，重新设计了BJ 211、BJ 212两种四门车型，多次征求部队的意见，反复试验和修改，最后决定选用BJ 212并批量生产。

BJ 212轻型越野汽车1966年通过了国家鉴定并获得了国家奖励。

1966年8月，毛主席在一次接见红卫兵时，乘坐敞篷BJ 212从天安门广场出发绕城行驶，第二天各大报纸都在头版刊登了毛主席乘坐BJ 212的大幅照片，BJ 212一下子扬名天下。

1988年1月30日，北京汽车工业联合公司在北京吉普汽车有限公司举行了第50万辆汽车下线仪式，充分显示了BJ 212轻型越野车的勃勃生机。

由于BJ 212后来嫁接了近百项美国吉普技术，性能有了明显改善，成了北京吉普公司的“钱匣子”。

试制生产BJ 130轻型载货车 为了解决北京马车进城搞运输带来的种种问题，缓解货运能力紧张状况，1965年，时任北京市常务副市长的万里提出要开发轻型货车，这项任务落在了汽车修理公司二公司肩上。

第二汽车修理公司的前身是北京市汽车修配厂第二分厂，从上世纪50年代开始从事汽车配件制造。

1965年7月改名为北京市汽车修理公司第二修理厂。

1965年11月，根据市委、市政府关于研制轻型货车的决定，市交通局成立了以局长苏挺为组长、副局长朱临为副组长的领导小组，并成立了以唐根堂为主任，王明先、张宝琰、马义成为副主任的会战办公室，具体组织研制工作。

研制开始时，朱临明确提出既要先进又要符合我国国情的设计指导思想，注意吸收各种进口车型的优点，从本厂工艺水平实际出发进行研制。

经过四个多月的努力，1966年4月20日试制出两辆BJ 130样车。

当晚，样车开到八达岭，获得了宝贵的试验数据。

BJ 130试验成功后；在社会上引起极大反响，各地提出大量的订货要求。

为了形成批量生产能力，在无法得到国家基建投资的情况下，工厂“土法”上马，自搞专用设备和工装模具，先后制造出车身覆盖件塑料模具、油压机、车架、大梁滚压机、货箱滚压机、转向机和前后桥生产线，共制造了1000多套工装。

与此同时，工厂大量选用国内当时已经生产的轻型车零部件和总成，这部分大约占全车成本的40%。

领导小组确定动力总成采用北京内燃机总厂生产的BJ 492汽油机，这不但减少了试制的工作难度，也为以后的专业化打下基础，节省了大量投资。

另一方面，工厂大力组织零部件生产扩散，与国内60家工厂建立专业化生产协作体系。

1968年第二修理厂投入小批量生产，1973年转入大批量生产。

1972年，第二修理厂改名为北京市二里沟汽车制造厂。

1975年5月，一机部召开全国130汽车经验交流会，肯定了BJ 130汽车的研制成果，要求全国2吨轻型货车按BJ 130设计图纸进行生产，后来全国有20家汽车厂采用或参考BJ 130图纸进行生产，成为当时国内生产量最大的轻型货车车型。

1976年北京二里沟汽车制造厂改名为北京第二汽车制造厂。

国内第一家整车合资企业——北京吉普 上世纪70年代末，北京汽车制造厂曾经同日、美、法、英、香港等国家和地区接触，探索不同方式合作的可能性。

1978年12月，美籍华人杨汉华找到一机部，转达了美国汽车公司（AMC）愿意同中国合作生产吉普车

<<老国企的那些事儿>>

的信息。

美国汽车公司以生产轻型四轮驱动车著称世界，其拥有的JEEP' 商标是世界著名品牌，轻型越野车的产量也居世界首位。

中国汽车工业公司、北京市政府分析了美国汽车公司的情况和中国汽车工业发展的需要，认为北京汽车制造厂与美国汽车公司合资经营具有很大可能性，可以利用该公司的技术、资金、管理优势，推动北京汽车工业的发展。

1979年1月，一机部汽车局、北京汽车工业公司共同派人到美国考察，随后成立了商务谈判小组，与美国汽车公司就合资经营吉普车事宜进行谈判。

1979年2月21日，机械部工业部长饶斌、北京市副市长叶林连署向国务院提交了“关于北京汽车制造厂与美国汽车公司合资经营吉普车公司的报告”。

同年3月3日，余秋里副总理批示：“拟原则同意。

合资条例要请懂法律的人帮助审定，以免吃亏上当。

”邓小平在国务院的一次会议上明确表示同意合资。

经过4年多的谈判，北京汽车制造厂与美国汽车公司于1983年5月5日在人民大会堂签订了合资经营总合同，北京汽车工业总公司总经理吴忠良以北京汽车制造厂代表的身份，与美国汽车公司董事长铁伯特在总合同上签了字。

北京吉普公司投资额为15233万美元，北汽占68.65%股股权，美国汽车公司占31.35%，注册资金5103万美元，成为国内第一家整车合资企业，也是当时国内规模最大的合资企业。

合资经营涉及扭转传统的思想观念问题，许多人对于与美国合资经营不理解。

有一位老司机，曾经上过朝鲜战场，板门店谈判时为中国首席代表开车。

30年后，要他为当时战场上的对手服务，心里一时难以平衡。

还有人认为BJ 212是自力更生开发的产品，是北汽的骄傲，倒要美国人来教我们如何造车，感情上受不了。

于是，中方管理者被戴上“华籍美人”、“二鬼子”、“80年代李鸿章”、“受大鼻子指挥的小鼻子”等“桂冠”。

震惊中外的“吉普风波” 1985年11月至1986年5月，由于美方极力主张多组装切诺基（5年CKD，4万辆，总规模7.8亿美元），可我国实施宏观控制，吉普公司外汇不能自身平衡，故无力支付CDK贷款。

而美方因散件已经装箱到港，不能发运，从而刮起了一场东西方板块撞击的飓风，形成了震惊中外的“吉普风波”。

事情还得从头说起。

由于北京吉普是我国第一家整车合资企业，因而备受国内国际各方面的关注。

但是北汽和美国汽车公司追求的战略目标是完全不同的，这种战略冲突就酿成了后来轰动世界的吉普风波。

.....

<<老国企的那些事儿>>

编辑推荐

每当你流连于迷宫般的厂区，叹惋那精巧的工艺流程，惊叹那宏伟的大跨度包豪斯厂房和足以标志该企业的百米大烟筒，翻开《老国企的那些事儿》读一读退休老职工追忆悠久历史及传奇故事，就深深感到，正是这些讲故事和故事中的人，催生了一个时代的奇迹和壮观。

<<老国企的那些事儿>>

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>