

<<丰田领导者>>

图书基本信息

书名：<<丰田领导者>>

13位ISBN编号：9787302227137

10位ISBN编号：7302227136

出版时间：2010-6

出版时间：清华大学出版社

作者：佐藤正明

页数：290

译者：王茁,顾洁

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>

<<丰田领导者>>

前言

2007年11月3日，丰田公司跨入了第七十个年头。

从1973年开始，身为《日本经济新闻》记者的我就开始负责汽车行业的报道，屈指算来，我已经亲眼目睹了丰田公司几乎一半的历史了。

当然，在这么漫长的岁月里，虽然我身在报道前沿，但是对于丰田所经历的每一件事情，我显然并不能完全了如指掌。

不过，这段经历倒是给我带来了一个好处，那就是即使我已经远离汽车阵线，仍然和众多身处不同层级的丰田高级主管人员们保持着不错的关系。

我想，在自己懵懵懂懂一路走来的漫漫岁月里，丰田的发展历史已经成为了我生命的一部分。

在丰田所有的主管人员中，第一个与我建立起紧密关系的就是当时的常务总监花井昌也。

花井，人称丰田的财神，烟酒不沾，唯一的爱好可能就是打打高尔夫了，而且他在打高尔夫的时候只用铁杆，以至于他被手下戏称为“铁人”。

与很多人不同的是，他极少会将个人事物与生意混杂在一起，但同时他又可以称得上是丰田英二的铁杆崇拜者，他甚至宣称，“丰田英二才是我唯一的兴趣。”

花井一向认为，“如果你宣称自己为所服务的公司感到自豪，对之持有深刻的感情，那么你就应该拥有公司的股票。”

因此，从加入丰田公司，他就开始刻意地购买丰田的股份，随着时光的流逝，他已经成为继丰田章一郎和丰田英二之后公司第三大个人股东。

由于膝下无子，在辞去丰田董事的职务后，花井将价值数亿日元的管理层退休福利全部捐给了自己的母校。

<<丰田领导者>>

内容概要

2008年。

丰田超过占据世界汽车市场霸主地位77年之久的通用，首次成为世界第一大汽车生产商，但是转年的国际金融危机以及大规模的汽车“召回事件”却让丰田风光不再，丰田公司的现状和前景成为了一个众说纷纭的话题。

本书出自日经新闻社资深记者佐藤正明之手，是其“潜伏”丰田汽车和日本汽车行业数十年来厚积薄发的登峰之作。

该书不同于其他关于丰田生产系统和成本管理等方面的技术性图书。

而是从丰田的历史、历代领导者、文化、战略等层面深入探讨和总结丰田的成功经验以及挫败的教训，并在本书最后对丰田提出了一个极为尖锐的问题——持续经营。

本书值得正在走向世界的中国各行各业(不只是制造业)的企业家和经理人研读。

对于研究丰田、日本以及整个西方管理模式的学者也是不可多得的参考资料。

<<丰田领导者>>

作者简介

佐藤正明(MASAAKI SATO), 20世纪80年代开始为《日本经济新闻》(日本经济界的《华尔街日报》)报道汽车行业的动态, 如今在日本汽车行业报道方面无人能出其右, 现为日经商业出版公司的经理人。

他撰写了多部历史著作。

其中《本田神话：天才及其觉醒》一书获得了年度Soichi Ohya非虚构类作品大奖；最负盛名的著作《丰田之家》，目前已推出了海外特别版。

<<丰田领导者>>

书籍目录

第1章 丰田训诫 丰田训诫1：企业使命是奉献社会 丰田训诫2：“发明”是企业成立时的重要章程之一 丰田训诫3：脚踏实地，避免轻浮 丰田训诫4：员工才是企业的真正财富 丰田训诫5：懂得尊重他人第2章 领导者的素质 身为领导者就需要设定目标 技术并不能确保成功 丰田和本田之间的差异 日产神话 销售之神：商业和个人意志的融合第3章 创立者的梦想和挫败 从纺纱机到汽车 丰田创始人引发的一次破产危机 选择喜一郎的接班人 石田继任的“第一把火”第4章 丰田向福特学习 与福特的联盟谈判重新回到起点 福特的装配系统没有什么秘密可言 合理化使用劳动力第5章 丰田生产系统 英二布置的家庭作业 纽约街头的“蚁群” 准时生产方式 看板生产方式 带人字旁的自动化第6章 社长的有条件复职 日本的市场被国外资本垄断 缺席的社长 喜一郎复职的内幕 喜一郎为何不愿回来？ 喜一郎的最终决定第7章 丰田的家族悲剧 喜一郎意外离世 利三郎的最后遗愿 石田继续留任 丰田是在赚钱，但并不是在大量敛财第8章 选择独立发展 究竟是美式汽车还是欧式汽车？ 英二决定走自己的路 丰田的“尤伯连纳” 喜一郎的代言人第9章 日本汽车的标准 打造一部完整的乘用车 被任命为首席工程师 市场研究的结果 打造一部设计出众的汽车第10章 丰田最大的敌人是自己 丰田不是一天建成的 把公共路面作为试车场地 皇冠终于面世了第11章 建设元町工厂 新瓶装新酒 章一郎被委以重任 元町厂达到月产1万辆 从Koroino到丰田第12章 日本汽车打入美国市场 皇冠打入美国的“准备战” 丰田美国之路险阻重重 日本汽车出口的“攻坚战”第13章 人民的汽车还是大众市场的汽车 从经销商那里获得资金 1000美元的汽车 中晚年的中村贤哉第14章 守住自己的城堡 与福特的第四轮合作谈判 董事会成员只能由日本公民担任 这不是梦想中的汽车 难当丰田领导人第15章 卡罗拉：丰田创始人的美梦终成真- 意料之外的继任人 丰田和日产的冲突 卡罗拉寄托的希望 卡罗拉的巨大成功第16章 工业重组剧中的胜利者 积蓄动能，为整个工业的变局做好准备 日产社长川侯的雄心 与日野、大发联盟 中小型汽车制造商时刻准备有所行动 众多日本汽车制造商转向外国公司第17章 丰田的基石：劳工—管理层合作 我继任因为我是最佳人选 企业不能蒙骗自己的员工 丰田终于越过了日本的边界第18章 摇动社长的大旗 石田卸任 尼克松事件的冲击 英二的经商天分 与废气排放规定斗争 所有技术皆在内部发展第19章 变恶为善 催化剂大大提升了燃料的经济性 丰田减产，马自达却大量增产 丰田生产系统正式诞生 主“管家”开始管事第20章 全球小型车大战 三大汽车巨头的全球汽车策略 小型汽车之战恶化为美日汽车冲突 日产开始投资长期项目第21章 与福特和通用的谈判 与福特之间的第五次谈判以失败告终 进军中国市场 还是开拓美国市场 把最好的留到最后 与通用的谈判宣告成功第22章 “世界丰田”的起起伏伏 担心沦为“老三” 独立建造海外工厂 美日汽车冲突再度激化 丰田作为国际性公司的意识第23章 丰田的危机 丰田母公司成为股票挟仓的牺牲品 并没有人掩住丰田的双眼 企业掠夺者四处逃窜 布尼·皮肯斯公司进场 为何皮肯斯以失败告终第24章 奥田的改革 有着不凡能力的人 奥田的雄心抱负 本土市场占有率达到40%的重要性第25章 雷克萨斯背后的人 飞人销售员 质量超过奔驰车，但是没有它那么贵 打造终极豪华车第26章 普锐斯：丰田的另一张王牌 令人尊敬的汽车企业 电池：丰田由来已久的梦想 通向普锐斯之路 21世纪，恰逢其时第27章 准备成为世界最佳 品牌重塑策略 丰田对行业重组的反应 日产：重组中的焦点 奔向雷诺之路第28章 登临王位：多维战略 商业界的首相：丰田CEO 快速成长的秘密 金砖四国，新兴市场和F1方程式大赛后记 受伤的先行者 国际化经营的陷阱 后“世界领袖”时代的挑战 石油价格高居不下迫使奥田采取进一步的行动 丰田真正的对手：傲慢

<<丰田领导者>>

章节摘录

由于第一代皇冠不能达到100公里/小时的最高时速，因此没能顺利出口到美国市场。

如果公司希望在美国市场销售皇冠车，它就必须要达到每小时130~140公里/小时的时速而且不能发出太大的声音。

在这一点上，中村是这个工作当仁不让的最佳人选。

在被任命为第二代皇冠车的首席工程师后，他马上着手开发工作，内心深处一直以一部世界一流的汽车应该是什么样子为标杆。

当工作接近尾声时，他和英二驾驶着模型车来到新开辟的名神（名古屋-神户）高速公路上进行试车。

“嘿，贤哉，”英二说，“这部车震动时似乎不像原来那辆那样古怪了，而且最高时速能够达到140公里/小时。

我想，它到了美国也是完全合格的。

”第二代皇冠有着与第一代圆润的外形完全不同的直线型造型，于1962年10月投入市场。

1964年，正好是东京奥运会召开的那一年，中村已经51岁了，这应该是一个可以被提拔到高管位置上的年龄了。

这自然就变成丰田内部的一件大事。

考虑到他做出的成就，他完全有资格被提拔为公司高管。

但是，与此同时，公司内部总是存在着一些顽固的反对意见：中村完全不符合丰田的规范，而且他非常缺乏作为高管应该拥有的能力和才干。

他显然不是一个适合组织的人。

例如，在任何时刻如果开发团队的人建议在开发过程中应该更多地考虑到成本核算，他的回答通常是，“你怎么能对这些投入了全身心的人说这些呢？

要削减成本的最佳方法就是尽快地完成赋予我们的任务。

”中村自己无视组织的存在，说过很多怪话，这些可以列出很多：“根据一个人的位置或职位来判断他所作出的决定是对是错是非常荒唐的”以及“作为一个首席工程师从来不应该受到人力资源或者会计部门的表扬，我就从来不希望自己是那样的人”。

这时候的丰田已经发展成为日本领先的汽车制造商之一。

如果中村被提拔为公司高管的话，那么他就需要学会如何取舍或者妥协，学会在商海里游弋周旋。

但是，他又是一个眼睛里揉不得沙子的人。

因此如果他不能时刻被提醒不要顺着自己性子乱讲话的话，那么作为一个高管就会给组织带来混乱。

在内心深处，英二希望提拔中村，但是他同时也需要对公司的整体利益进行全盘考量，保护好公司不让公司内部出现任何动荡。

<<丰田领导者>>

后记

2008年第三季度，从丰田公司业绩看来，其销售收入达到26.3万亿日元，同比增长了10%，但是运营利润和净利润分别为2.27万亿日元、1.7万亿日元，同比增长率相对来说就没有那么显著了。

正是由于美国市场的次贷危机和居高不下的石油价格刮来了一阵冷风，使得丰田打了个喷嚏。

美国汽车市场的繁荣更多的是折射出了20世纪90年代后期经济的繁荣，当时人们对这个市场的年需求量估计高达1700万台。

但是随着时间的流逝，这一热潮开始逐渐消退，到了2008年，对需求的估计在过去13年来第一次降落到1500万台。

其中最大的落差体现在标准尺寸的卡车类别，由于石油价格抬高，消费者对SUV的需求一下子开始消退。

在2008年第二季度，在这一市场占据领导地位的通用和福特亏损额分别达到155亿美元和87亿美元。

2008年7月的全美销量进一步显示出了三大汽车巨头的衰退。

日本八大汽车制造商的销量总和占整个市场比例达到前所未有的43%，第一次超越了三大巨头市场份额的总和。

对于美国汽车行业来说，2008年是一个极为重要的周年纪念日：离通用1908年创始以来以及福特T型车这部在世界汽车史上被世人视为“不朽的汽车”面世以来已经过去了整整一个世纪的岁月。

很自然，应该为这个值得纪念的日子庆贺一下，但是对于这两家公司来说，似乎根本就没有值得庆祝的氛围。

<<丰田领导者>>

编辑推荐

《丰田领导者》：丰田佐吉、丰田喜一郎、丰田英二、张富士夫……丰田的历任领导者带领丰田打入全球市场，爬上全球销量冠军的宝座，他们的经验与智慧将为我们展现：强调集约经营、强调员工智慧的“丰田之道”能否再放光芒？

成功向全球输出东方价值观的“丰田精神”能否在反省中回归？

JIT、5S、看板等“经验价值”在新管理时代能否保持生命力？

70多年所探索的东西方结合的“丰田模式”是否仍值得学习与效仿？

丰田家族重掌公司行政大权后，能否再次带领丰田走出困境？

行业标杆遭遇信誉危机，全球销量冠军面临让位，“丰田之道”能否再放光芒？

以人为镜，丰田领导者如何续写“丰田精神”，以史为鉴，从公司史中找寻重建信誉的力量。

<<丰田领导者>>

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>