

<<开车经济学>>

图书基本信息

书名：<<开车经济学>>

13位ISBN编号：9787508614403

10位ISBN编号：7508614402

出版时间：2009-4

出版时间：中信出版社

作者：[美]汤姆·范德比尔特

页数：261

译者：徐英

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>

<<开车经济学>>

前言

如果说我的人生因为《开车经济学》而发生了改变，这未免有些夸张。

这本书因而今后也不会被列入“对我的生活产生重大影响”的书籍名单。

但是它无疑大大增加了我的驾车乐趣。

再加上我每天花在路上的时间少说也有一两个小时，所以，如果说《开车经济学》没有让我的生活变得更有趣，那就是撒谎了。

它带给我的第一个乐趣在于，让我每一次普通的驾车出行成为有意思的实验过程。

或宽阔或拥挤的马路是开放的实验室，各色汽车、骑车人乃至行人、警察、交通协管员全部是实验的对象。

当然，我也是实验对象，只不过我还同时兼有观察员身份，把观察来的实验结果和书中列举的结论一一比对，然后窃喜，偷笑。

如果你也和我一样，是一名有着7年驾龄的司机的话，你当然知道，《开车经济学》里说的这些都是千真万确的事实：如果堵住路口的是一个女司机，那么会有更多的人（包括女司机）鸣笛。

如果造成堵车的司机贴着“新手上路”的标签，对他鸣笛的人就更多。

同样是堵塞了路口的交通，吉利会比奔驰招来更多的鸣笛。

<<开车经济学>>

内容概要

为什么一名绅士到了车上就变成了“失控的恶魔”？

为什么在路上不能总做谦谦君子？

是女人使得塞车更严重吗？

人们在停车场找车位时，常犯的愚蠢错误是什么？

从纽约、北京、新德里到哥本哈根，全球的公路上都充斥着汽车、摩托车、自行车、手推车这些形形色色的交通工具。

在汽车发明120多年后，来自美国的鬼才汤姆·范德比尔特驾车跑遍世界，和全球的汽车专家、交通官员讨论那些令人愉快却也常让人气愤的交通问题：人类的行车秩序竟然不如一群蚂蚁！

我们的爱车竟然能够决定自己所生活的这座城市的面积！

为了行人的安全，一个减速的标志牌是没多大用处的，最好的办法，就是在路边放置一幅衣服穿得很少的美女画像！

你相信鬼才的这些奇谈怪论吗？

不信？

不信的话，您不妨先把爱车停在车库里，泡上一杯咖啡，听着《我的S.U.V.保险杠》，随手翻开这本书，来看看汤姆·范德比尔特是怎样让路上的那些烦心事，都化在笑谈中吧！

<<开车经济学>>

作者简介

汤姆·范德比尔特，居住在美国纽约布鲁克林的自由作家、新闻记者，擅长于以新锐的眼光看待生活中的事物。

长期为《纽约时报》、《连线》等媒体撰写有关设计、科技、文化等方面的文章，曾出版畅销书《生还的城市》（Survival City）。

<<开车经济学>>

书籍目录

序 给所有司机的一面镜子 前言 为什么我后来插队？

（为什么你也这么做？

）第一章 为什么总是别的车道开得快？

交通如何作用于我们的大脑？

闭嘴，我听不清你说话：非实名制，攻击行为，以及驾车时的交流问题 你盯着我看什么？

眼神交流，模式化思想以及路上的人际交往 排队等候，遵守交通规则：为什么其他车道速度更快？

附：现在，揭开后来插队的秘密第二章 为什么你车开得不像你想的那么好？

如果驾驶如此简单，对于机器人来说为什么那么困难？

是什么教学机器教会了我们驾驶？

我的车开得如何？

可我怎么知道？

为什么缺少了反馈信息，我们在路上就发挥不好？

第三章 在路上，我们的眼睛和大脑如何背叛了我们？

在路上，我们要专心：为什么专心关注道路这么困难？

实际上，道路上的事物比看上去要复杂得多：我们驾车时，眼睛如何欺骗你？

第四章 为什么蚂蚁不会遭遇交通堵塞（而人类会）：通过合作应对堵塞问题 见识世上最棒的通勤者

：我们可以从蚂蚁、蝗虫和蟋蟀那里学习什么？

在洛杉矶上帝自居 慢车道变快时，少数人如何战胜多数：车流以及人性第五章 为什么比起男司机

，女司机更能造成交通堵塞（交通中的其他奥秘）这些人都是谁？

关于交通心理学 停车问题：为什么我们停车的效率不高，这如何造成了交通拥挤？

第六章 为什么道路增多，车辆也会随之越多（如何应对这一问题） 自私的出行者 用米老鼠的办法来

解决几个交通问题第七章 危险的道路变安全之后 高速路上的难题：司机如何适应他们面前的道路 交

通标志带来的麻烦——摆脱这些麻烦如何给大家带来益处 对道路宽恕还是纵容？

交通工程的致命缺陷第八章 交通如何诠释世界：关于驾驶的地方特色 “离合器要好用，喇叭质量要

好，也祝你好运”：跳进德里的交通漩涡 纽约人乱穿马路（为什么哥本哈根的人就不这样？

）：从文化角度看交通 危险：前方有“腐败现象”——疯狂驾车的私下告密者第九章 弗莱德，蒙大

拿乡下一个离了婚的喝着啤酒的医生，在举办橄榄球超级杯赛的星期天，他正开着一辆小型货车，为

什么你不能和他在一起乘车：在路上做什么冒险，为何如此？

下意识的恐惧感：我们如何误解道路的风险 去还是留？

为什么道路风险如此复杂 安全的风险后记 驾驶经验致谢

<<开车经济学>>

章节摘录

所以在我们驾驶过程中，对事物运行方式的理解很模糊。

我们都自认自己是“驾车高手”，可是我们的视线却是扭曲的，我们只能从风挡玻璃观察事物。

也许又是老生常谈，例如在保险公司的调查中指出，多数交通事故发生地都在自家附近。

看上去，这似乎很容易理解：你很多的旅行，很多的驾车经历，都是从家门口开始。

对此值得深入探索的是什么呢？

那就是我们的习惯。

心理学家认为，习惯是一种降低精神能量的方式，而这种能量应该在路上驾车时消耗。

习惯也源于一种心理倾向，提示我们在某种场景下应该怎么做。

所以当我们进入一种熟悉的环境时，比如在我们自家附近的街道时，我们的习惯行为就占了上风。

一方面，这是有效的：它让我们放松，不必搜集各种新信息，也不会把车开向旁道。

可是另一方面，因为我们没有花太多心思分析周围的情况，我们的大脑放松了警惕。

如果三年来邻居的车道从来没有车开出来过，那么第四年的某一天，突然有一辆车开出来，会发生什么？

我们能及时注意到车吗？

我们看得见吗？

我们在安全性和控制方面的认识也是我们的弱点。

一组以色列研究者们的调查表明，司机在熟悉的路线上不遵守规则的几率要大于在不熟悉的路线上的几率。

当然有时你可能在路上开着车，然后突然“在轮子上醒过来”，不记得刚刚几分钟发生的事。

在某种程度上，在路上的时间里我们似乎处于模糊的梦境，身体无意识地移动，也记不清看到了什么景象。

在路上的时间只是一种中间状态，我们更需要思考要去哪儿而不是考虑当前在什么地方。

在路上，时空颠倒，我们看到的不过是片段，而且常常不清晰。

即使我们的确看到了什么，接下来也几乎会立即忘记了几百种，甚至几千种意象和感觉。

每一分钟我们周围都出现不同的人群，我们要和这些人享用共同的空间，却从不和他们交谈或者会面。

比起和家人在一起用餐、外出度假或者在性生活上所花费的时间，我们多数人把更多时间花在了路上，因此对路上的经历深入挖掘似乎很有意义。

作为21世纪初的美国人，在这个星球的历史上，我生活在一个最依赖汽车，适应了有车生活而且喜欢行车的社会。

我们的驾驶时间多过花在吃饭和保健上的时间。

还有最后一点共识：车辆的数目远远超过居民的数量。

在1960年，几乎没有几个家庭有三辆车，多数家庭只有一辆车而已，现在更多的人不止拥有一辆车，而是拥有三辆车。

过去几十年里，即使对于北美的普通家庭来说，拥有容纳多辆车的车库的家庭数量已经增长了一倍。

每五个家庭中就有一个家庭的车库可以容纳下三辆车。

占有额外空间需要付出的代价就是通行次数的增多。

通过先前进行的“通行调查”可以了解到，美国增长最快的一类人就是“极端通行者”，他们每天花在路上的时间长达2个小时（运动或者做其他的事）。

很多人因为支付不起高房价而住到稍偏远的地区，他们途经的广告牌上写着“住在这里的话，这会儿已经到家了”，这种现象被房产经纪人称之为“驾驶直至你够资格”，换句话说，你为了不支付按揭贷款，就需要多走几英里的路程。

比方说在2005年，美国每年人均堵车时间是38小时。

1969年，几乎一半的美国儿童步行或者骑车上学，现在依旧如此的学生比例只有16%。

从1977年到1995年，人们徒步旅行的数量几乎下降了一半。

<<开车经济学>>

这引来了一个笑话：在美国，步行的人就是那些刚刚停好车的人。

交通已经变成了一种生活方式。

汽车内置杯架直到1980年才完全成为标准设备，现在已经成为车上用餐必不可少的设备。

“饮食处”摆放着坎贝尔羹汤和优沛蓄酸奶一类的产品。

2001年时，在商标或者广告上注明“便携”字样的特色食品有134种，到了2004年，这种食品的数量上升到了504种。

同理，在美国和欧洲，被称作“边走边用餐”的快餐行业，营业额预计从2003年的732亿美元上升到2008年的844亿美元。

美国快餐店有22%的餐点都是司机在车窗内购买的，但在其他地方，比如北爱尔兰，据说有八分之一的人一周至少在车上用餐一次，他们习惯了这种方式。

麦当劳在美国的一百多家店面都已增加了第二通道来加速运行，在中国也新开了汽车餐厅，叫“得来速”（意为可以快速取到食物），公司已经把这种区域性的食物重新定位为“饭堡”，以卖给迅速增多的过路顾客。

星巴克曾带头反对汽车餐厅的快餐理念，然而现在公司新经营的一半以上的店面都出售快餐。

星巴克所拥护的“第三空间”为人们往返于家庭和单位期间提供了集体休闲场所，无可否认，这就是汽车式的“快餐”。

交通甚至改变了我们的食物。

“举手之劳”就是商家遵循的信条，塔可钟的六角馅饼，便是为了“方便在车内食用”而设计的。

我花了一个下午的时间和洛杉矶的一位广告经理一起做了一个实际交通测试（他受到了这家连锁店的委托），测试的都是驾驶时最方便食用的食物。

食物的成败主要反映在使用餐巾纸的数量上。

如果食物溢出来，人们可以伸手去够到汰渍便携去污笔，这是一种形状如钢笔的“便携去污器”，这在120多家（数量还在增加）CVS便利店的任意一家驾车专售窗口都可以买到。

20世纪80年代几乎没有人听说过“有声读物”，现在它的年商品价值达到8.71亿美元，你是否知道，在有声出版协会的销售报道中，人们明显提到了“交通堵塞”。

开车上下班渗透到日常生活的方方面面，全美公共广播将其最受欢迎的广播时间称为“路上时间”，即节目收听者沉浸到故事中以至于他们不愿下车。

在洛杉矶，人们要求教堂把晚礼拜的时间从8点提前到6点，以便吸引那些开车回家的人。

先回家然后还要去做礼拜，洛杉矶的人们无法容忍这里的交通状况。

美国人很多时间都花在车内，研究表明，司机（尤其是男性）身体的左侧得皮肤癌的几率更大，而在那些道路左行的国家情况刚好相反。

长久以来美国人都好动。

19世纪来到美国的法国访问者亚历克西·德·托克维尔（Alexis de Tocqueville）在其书中无数次提到“立即开往同个地平线”这句话。

现在每当我乘飞机飞越大都市，看着汽车的红灯或者白灯照出的平行线，像闪闪发光的链子垂在地面上，我就会想到这句话。

可这不仅仅是一本描写北美的书。

虽然美国拥有世界上最成熟的汽车文化，但交通问题已经成为一种全球现象，却又具有不同的地域特色。

在莫斯科，俄罗斯人原始的排队形象已不复存在，取而代之的是道路严重堵塞状况下汽车无所事事的画面。

1990年以来，爱尔兰人的汽车拥有量已经翻倍。

<<开车经济学>>

媒体关注与评论

这本书让我们看到了道路上那些反直觉的事实，也让我们知道了为什么会这样。

——《商业周刊》《开车经济学》抽丝剥茧地分析了人类复杂的交通行为，其详实程度令人惊异。

——《纽约客》交通是一个发达的社会最应该统筹规划的项目……范德比尔特先生精于此道，他在每一页都列举了系列可观的事实。

——《金融时报》一本融合了交通行为和交通心理的伟大著作。

那些关于交通拥堵的文字，读来妙趣横生，任何一位每天都要在路上耗去超过19分钟的人，都应该花点时间读读这本书。

——《黑天鹅》作者 纳西姆·尼古拉斯·塔勒布 汤姆·范德比尔特让我们以新的视角看待每天都要面临的问题（也是每天都忧虑的问题）。

在这本书中，我们了解到的不仅限于高速公路上的事，还有我们生活的世界。

无论你是开私家车还是选择公共交通——这本书都值得你读。

——（The Wisdom of Crowds）作者 詹姆斯·索罗维基《群体的智慧》这不是一本驾驶教科书，而是一面给所有人的镜子：一面帮助我们了解自己和别人以及如何更安全更快乐生活的魔镜。

——北京人民广播电台著名主持人 刘思伽

<<开车经济学>>

编辑推荐

《开车经济学》针对一次对坐在方向盘后人们的心理的全面体察，充满乐趣、启迪和奇思妙想。如果让我给这个交通糟糕的国家提些建议，那就是要求每位司机在拿驾照前，都必须读《开车经济学：我们为什么这样开车？》。

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>