



长安汽车：百年历史孕育自主之魂

本报记者 李予阳 王轶辰

2012年,长安汽车股份有限公司迎来了150周年华诞。透过长安汽车的150年历史画卷,看到的是中国近现代工业发展的缩影,长安汽车历经三个世纪的风雨砥砺,见证并参与了中国近现代工业的起步、自强与复兴。

150年来,辗转迁徙,从上海到苏州,再到南京、重庆,长安始终与国家和民族同呼吸、共命运,并取得了一系列令国人骄傲的成绩。抗战时期贡献最大的兵工厂,中国第一辆吉普车诞生,中国第一辆微型汽车下线,中国第一辆混合动力汽车上市,中国纯电动汽车带电。第一撞,拥有中国汽车第一研发实力,树立中国汽车第一自主品牌。众多辉煌成就为百年长安落上了自强不息、勇于担当、自主未来的烙印。

风雨共济 自强不息

与民族工业同呼吸共命运

落后就要挨打,内外交困之中,林则徐、李鸿章等不甘民族衰亡的进步官吏逐步萌生了“师夷长技以自强”的思想,开始“习西法,兴洋师”,推行洋务新政。

1862年底,李鸿章在上海松江创立上海洋炮局,招募外国工匠,由香港购办造炮器具,并聘任英国人马格里任“总办”(厂长),确立了由洋人、国人分别管理工厂的两种模式,从此拉开了中国近代工业的序幕。而这个上海松江洋炮局就是如今中国第四大汽车集团——长安汽车的前身。其后,上海洋炮局几经迁徙落户南京,更名为金陵制造局,成为当时标志性的工业企业。

1931年,民国政府将金陵制造局更名为金陵兵工厂,李承干接任厂长职务。1937年,抗战全面爆发,金陵兵工厂西迁重庆并更名兵工署21兵工厂。作为当时中国最大的兵工厂,全体职工同仇敌忾,向抗战前线输送了60%的枪支弹药,为抗战胜利作出了不可磨灭的贡献。

1949年,21兵工厂投入新中国的怀抱,并于1951年4月2日更名为国营长安机器制造厂。和平时期,长安有计划地利用剩余生产能力,支援地方经济建设,开始了民品的研制和开发工作。1957年初,根据国防工业提出的“军民结合,学会两套本领”的方针,长安除已投产的猎枪外,先后选定了机床、柴油机、吉普车和精密量具等28个产品作为长期生产的主要民品。

值得一提的是,长安生产了中国第一辆吉普车——长江牌46型越野吉普车。在这之前,这种产品国内从来没有生产过,工厂也没有生产基础和经验积累。后来,长江牌吉普车赶赴北京参加国庆十周年阅兵式,成为中国汽车工业史上光辉的一页。到1963年为止,该吉普车共生产1390辆。这是长安初涉汽车领域的第一步,也是长安“实业强国、自主创新、灵魂的写照”,尽管只是初次尝试,却走出了民族汽车工业的重要一步。

正如长安汽车股份有限公司董事长徐留平所言:“无论是经济建设还是国防建设,只要在国家重大建设战略中,都能见到长安的身影,长安始终挺立在时代的潮头,与国家和民族工业同呼吸、共命运。”

二次创业 开放合作

开启国人造车梦

20世纪70年代末,改革开放的春风吹遍中国。一方面,为了响应中央提出的国防工业“军转民”的号召;另一方面,为了尽快扭转企业亏损的被动局面,长安开始了二次创业,逐渐向民用工业领域转型,从此开始了“军转民”的不懈努力。

军工企业转型生产民品的关键,在于选准和尽快形成自身的拳头产品,在激烈的市场竞争中求得生存和发展。长安汽车总裁张宝林介绍说,长安看到当时交通运输建设需要和国内汽车市场“缺重少轻无微”的现状,最终选定了日本铃木公司及其生产的ST90型微型汽车,作为合作方和合作车型。

为了显示长安人立志在汽车领域再创辉煌的决心,长安人发挥自强不息的军工精神,决定将样车造出来。长安汽车党委书记朱华荣告诉记者,长安在普通机床上造出两辆样车,这让日方代表深受震动,为推动合作发挥了关键作用。1984年,长安和日本铃木公司签订了技贸合作协定书,正式进行微车和发动机项目的合作,长安从此正式进入汽车领域,开启了飞速发展之路。

1992年,国家正式批准长安为开发生产经济型轿车生产基地之一。1993年,通过与铃木合作,长安在重庆成立了专门生产奥拓微型轿车的基地。由此,长安已形成年产奥拓轿车5万辆,微型汽车15万辆的生产能力。

1994年,国务院正式颁布了《汽车工业产业政策》,标志着中国汽车工业进入一个新的发展时期。同一年,经兵器工业总公司批准组建成立了“长安汽车有限责任公司”,这成为国家批准的八大轿车生产基地之一。

1996年,通过精心运作,重庆长安汽车股份有限公司成立,成功上市为长安后续发展增添了实力。

1998年,国家经贸委正式批复,以长安汽车有限责任公司为母公司组建长安集团。组建初期的长安汽车集团成员企业,包括母公司、子公司、参股成员企业、协作成员企业共235家。集团汽车年产量达30万辆,发动机产量达36万台,年销售收入超过80亿,利税总额20亿。

2002年,长安实施“东进北上”战略,先后成立南京长安汽车有限公司和河北长安汽车有限公司,初步形成了西南基地、华北基地、华东基地的格局。

与此同时,在合资合作方面,长安也开始大步前进。2001年,长安与福特合资成立长安福特汽车有限公司;2003年,长安在意大利都灵成立欧洲设计中心;2004年,长安与江铃共同出资成立江西江铃控股有限公司;2004年,长安、福特、马自达三方签订合作框架协议,成立长安福特南京公司;2006年,正式成立长安福特马自达汽车有限公司。

实业强国 自主创新

进军世界一流车企

2006年,长安汽车第一辆自主品牌轿车奔奔上市。2007年,中国第一台氢燃料发动机点火成功,同时中国第一辆实现产业化的混合动力轿车在长安诞生。2012年长安汽车精心打造的逸动、CS35、睿骋、欧诺等中高端汽车产品集中上市,百年长安厚积薄发,在自主创新的坚守中迎来了又一个“春天”。

实业强国的根本途径是自主创新。只有自己掌握核心技术,才能立于世界一流汽车企业之林,才能真正发展好中国的汽车工业。对于自主创新,徐留平有自己独到的见解,仅仅依靠合资合作,而没有自主的核心技术,中国汽车企业永远也无法掌握自己的命运。

历经“技术引进、消化吸收、以我为主、联合开发”的历程,长安汽车最终选择原创式自主创新之路。依托自主研发、自主管理、自主品牌三个维度,长安汽车形成“三位一体”的“以我为主、自主开发”开发模式。

科技创新是中国汽车业做大做强的根本。十一五期间,长安汽车累计投入120亿元,已建成涵盖振动噪声、碰撞安全、制动性能、底盘试验、驱动系统等14个领域的国际先进实验室,拥有安全碰撞与振动噪声国家重点实验室。十二五时期,长安将继续投入300亿元用于科技创新。目前,在国际公认的汽车研发领域286项关键技术中,长安汽车已经掌握了262项。

2006年以来,长安汽车自主创新迈入了新的发展阶段。长安汽车成为我国拥有较强国际化汽车自主开发体系的重要汽车生产基地。

2009年,在产销规模迈上新台阶的同时,长安汽车自主研发能力再度得到认可。在国家发改委办公厅公布的2009年国家认定企业技术中心评价结果中,长安汽车以92.1的高分,作为优秀级别在全国575家企业技术中心评估结果中名列综合类第七,在汽车行业位居榜首。2011年度,长安汽车在该评比中再度荣获行业第一。

2010年,长安汽车全年产销汽车190万辆,销售收入突破1000亿元,成为重庆市乃至中国西部首家产值超千亿元的工业企业。根据国际汽车制造商协会统计数据,长安品牌汽车销量排名全球十三、中国第一。

这一年,长安汽车自主创新不断深入,先后成立北京、哈尔滨、江西、英国诺丁汉、美国底特律研发中心,构建“五国九地、各有侧重”24小时不间断全球研发布局,奔奔mini、CX20、金牛星等自主明星产品先后上市。

2011年法兰克福车展,长安汽车作为唯一一家中国自主品牌车企参展。同年,在中国第三个国家级改革开放新区——两江新区工业园内,长安汽车鱼嘴千亿汽车城奠基,长安汽车正从这里走向全国,走向世界。

长风破浪会有时,直挂云帆济沧海。坚持“自主创新”和“合资合作”两条腿走路,作为中国汽车企业第一阵营的长安汽车,正积极地向“打造世界一流汽车企业的目标迈进”。

在大街小巷中,我们常常可以看到长安汽车融汇于车流中。但很少有人了解,长安汽车已经走过了150年历史。1862年,从上海松江边起步,通过一代代人的奋斗,成为了中国近代工业的先驱,在抗日战争中发挥了重要作用。改革开放之初,长安开始“军转民”的艰难探索,从生产枪炮到生产汽车,现在已经成为中国汽车最具发展潜力的企业,成为中国“军转民”企业的成功典范。

历史不会只是一段段文字。从上海到苏州、南京,最后又到了重庆,在150年的发展历程中,长安几经磨难、挑战,最终成长为我国汽车产业第一阵营的中坚力量。正是这150年的积累,铸就了长安汽车实业报国的发展之魂。尤其是从上世纪80年代,长安响应国家号召“军转民”,几经波折后确定以民用汽车为发展方向,从此走上了一条发展民族汽车工业、坚持自主品牌的道路。

多年来,长安汽车心无旁骛,始终致力于提升自主创新实力,打造面向未来的核心研发能力。国家发改委、科技部等多部委2011年在729家企业中进行的国家认定企业技术中心评比中,长安汽车以90.9的高分获得汽车行业第一名。根据国际汽车制造商协会的统计,2010年长安品牌汽车销量168万辆,居世界第13位,连续5年成为中国销量第一自主品牌。

迈向自主创新新高度

董 娜

与众多的国内自主品牌一样,长安汽车正在中国这个全球最大的汽车市场里积极成长,探索我国汽车自主创新的路径;同时,在150年的发展进程中,尤其是近代以来,国防军工血统,赋予了长安做自主品牌,造民族汽车的决心。长安对于自主发展的坚定意志,也是由此而来。因为做军品,没人给你技术,只能靠自主创新;做汽车一开始可以借鉴,要长期发展,仍然只能靠自主创新。长安汽车董事长徐留平不止一次说过,自主研发的道路是“被逼出来的”。可以说,长安的自主创新,比任何一个企业都坚定并自觉。

自强成就了长安汽车未来的方向。在迈向自主发展的进程中,长安则与时俱进地用开放与创新,为自己找准了定位,并做出了自己的特色。长安的自主创新,绝不是闭门造车,也不贪图半分捷径。参观过长安研发中心,都会被他们“五国九地”的24小时不间断研发模式所吸引。构建这种协同研发体系,都是各地研发中心通过专线和总部的服务器来联系,通过专线传回总部的数据库知识产权完全是长安汽车自有。但这种“以我为主、自主开发”模式,当初却被很多人认为,正向研发投入大,见效慢,不是自主品牌成长的捷径。如今,长安汽车却把这充满“傻气”的自我积累,滚动发展,看作为成就今天一个个水到渠成的“自主品牌第一”的正确选择。

可以说,长安经历150年的发展,沉淀下来的是企业自强与创新开放的相得益彰。它也正在以更加开放的胸怀、自强不息的精神、创新的理念,迈向成为世界一流的汽车企业的新征程!

图片说明:压题图片。左图为长安汽车工程研究总院天工楼。右图为长安汽车悦翔V5车型北京基地生产车间。

左下图片。左图为长安汽车生产线。右图为1984年11月15日,第一批微型汽车在长安下线。(以上图片均由长安汽车提供)

本版编辑 亢 舒 本版制图 夏 一



世纪长安 成长足迹

1862年,李鸿章创建上海松江洋炮局,开创了中国近代工业的先河,这是长安汽车的前身。

1865年,上海洋炮局搬迁南京,扩建为金陵制造局。

1929年,金陵制造局更名为金陵兵工厂。

1937年11月,金陵兵工厂西迁重庆,更名为第二十一兵工厂,成为西迁最早、复工最快、规模最大的兵工厂,为抗战前线输送了60%以上的武器装备。

1958年,中国第一辆吉普车在长安诞生。

1984年11月,中国第一批微型汽车在长安下线。

1997年6月,长安汽车A股在深交所上市,成为中国首家整车上市企业。

2001年,长安与福特合资成立长安福特汽车有限公司。

2003年,长安汽车欧洲设计中心在意大利都灵成立。随后,长安汽车相继在日本、英国、美国成立研发中心,形成“五国九地、各有侧重”的全球研发格局。

2006年9月,长安第一款自主品牌轿车奔奔下线,创造了“奔奔族”,开启了一个“奔奔时代”。

2009年6月,中国第一辆实现产业化的长安混合动力轿车上市。

2011年9月,国际汽车制造商协会(OICA)发布的统计数据显示,2010年,长安

品牌汽车以168万辆的销量,位列中国汽车行业自主品牌销量第1位、全球车企第13位。

2011年12月,长安汽车第1000万辆在重庆渝北工厂下线,长安汽车仅用28年时间就创造了中国汽车累计产销突破千万辆的最快纪录。

2012年9月,在中国汽车技术研究中心公布的2012年度新C-NCAP评价车型结果中,长安逸动以52.9分获得“五星”安全好成绩,成为参与本次测评中唯一夺得“五星”的自主品牌轿车。

2012年9月,第18届中国品牌价值评价结果揭晓。长安品牌价值以346.30亿元位列第九。