

从红旗到奥迪,从奥迪到红旗 ——长春第一汽车制造厂参观活动有感

金融学院 祁敬宇

近年来,我校工会结合广大教师实际,有的放矢地举办了各种活动,这些活动贴近教师,贴近教学,从教职工的身心保健、理论课题调研、社会实践等方面组织了活动,得到了大家的普遍认可。

2012年7月,首都经济贸易大学工会组织的暑期考察团一行到长春第一汽车制造厂(以下简称“一汽”)进行了参观。通过这次参观学习,我们对我国的汽车工业有了深刻的认识。

一、红旗汽车——中国汽车工业的起步

通过参观我们了解到,我国汽车工业每一阶段的发展,与当时的国家整体经济形势和国家宏观政策密不可分。参观一汽,我们看到了新中国成立以来汽车工作发展的足迹。可以毫不夸张地说,一汽的发展史也是中国汽车工业的发展史。

我国汽车工业起始于毛泽东时代。1950年,毛泽东访问苏联期间,中苏双方商定,由苏联援助中国建设第一个载重汽车厂。1953年,毛泽东签发《中共中央关于力争三年建设长春汽车厂的指示》。建设汽车制造厂还作为我国首批重点工程被列入第一个五年计划。

1956年7月13日,第一辆解放卡车下线,此第一阶段生产的解放牌汽车的型号是CA10型,C代表中国,A是第一的意思。在这条崭新的总装线上,生产出被毛泽东命名为“解放”牌的第一辆汽车。在新中国的历史上,由党和国家最高领导人为一款车命名并题字是史无前例的事情。

首批12辆解放牌汽车缓缓驶下装配线,成千上万的人站在道路两旁,争先恐后目睹国产车的风采,工程师们还兴致勃勃地凑起一副对联:“举国翘盼尽早建成汽车厂,万人空巷人民争看解放牌。”这12辆解放汽车的下线,结束了中国不能批量制造汽车的历史。

由于我讲授“中国金融史”课程,对钱币收藏有更多的喜好,1953年版的壹分纸币(采用四色胶印,主色调为茶色,由天津印钞厂印制)的正面主景图案为一辆满载货物

的卡车,这辆卡车就是国人早已熟悉的国产(老式)解放牌汽车。

从1954年到1978年,中国在自己经济也很困难的情况下,对阿尔巴尼亚实行了大量的经济援助。在阿尔巴尼亚的公路上跑的是解放牌或东风牌汽车。解放牌汽车的“身影”还出现在阿尔巴尼亚流通纸币的图案中。

1957年9月26日,5590多辆解放牌载重汽车被分配到全国60多个省市。解放牌汽车用实实在在的销量书写了“中国制造”的佳话。另外,解放牌汽车还被改装成公共汽车、无轨电车、消防车、洒水车等,实现了多功能开发。

解放牌汽车结构坚固,使用寿命长,跑遍中国大地的每一个角落,甚至登上了号称“世界屋脊”的青藏高原。20世纪50年代,奔驰在中华大地上的汽车,每两辆中就有一辆是解放牌汽车。1986年9月29日,第1281502辆“解放”牌卡车开下了一汽的总装配线,生产了整整30年的“老解放”最终停产。

二、从红旗到奥迪——改革开放的见证

自20世纪80年代末期,一汽引进了奥迪轿车的制造技术后,企业走上了开放合作、自主发展的道路。在20多年的开放合作中,一汽引进、学习、消化、吸收了国外大量的先进技术、管理经验,而且学会了造轿车,形成了开放合作与自主发展的“联动效应”。通过合资合作,一汽整车产品形成大众、奥迪、丰田、马自达四个合作品牌,并进一步做强了解放、红旗、夏利三大自主品牌;在产品系列上发展出重、中、轻、轿、微、客多个品种;在生产布局上形成了东北、华北及胶东、西南几大基地;在市场竞争上已经通过数千个经销服务商网点将触角延伸到全国的每一个地区,并已在海外一些国家建立工厂和开展销售业务;在产品的开发上已经形成了以总部的技术中心为核心,长春、青岛、无锡、天津互为补充的研发体系。近几年来,一汽每年的合作品牌产品与自主品牌产品各占“半壁江山”。2005年,夏利这一自主品牌销量突破20万辆,成为国内轿车的销量冠军。一汽的发展为企业从“开放合作,自主发展”向“自主发展,开放合作”的跨越打下了坚实的基础。

汽车工业是一个典型的全球化产业,世界各国对汽车安全、节能、环保的要求日趋严格,这成为我国汽车工业发展面临的又一重大课题,也是实现“人、车、社会和谐发展”的重要因素。毫无疑问,“人、车、社会和谐发展”首先要求作为经济组织的企业提供给用户和社会的产品要不断地体现“绿色”的追求。对用户而言,他们青睐燃油消耗低、噪声低、安全性好的车型;对社会而言,它要求企业要按时生产出满足国家法规要求的产品。近两年,一汽成功开发了红旗混合动力轿车,并相继开发了两款双燃料经济型轿车和多款代用燃料发动机,自主开发了具有国际先进水平的J6系列换代卡车,开发了达到欧Ⅲ标准并面向欧Ⅳ标准的电控柴油机。

2005年年底,一汽相继把两款绿色产品推向市场。2005年12月10日,一汽自主

研发的两款混合动力客车在无锡下线；12月15日，一汽与韦田合作的普锐斯混合动力轿车在长春下线……一汽人在国内率先把一些先进技术引入自己的产品上，加快了汽车产品造福用户、造福社会的步伐。实现混合动力轿车的产业化，建立完整的节能环保型、能够参与国际竞争的商用车整车、动力总成的开发平台，成为一汽人新的目标，这个神圣的任务将激励一汽人为我国绿色汽车工业作出新的贡献。

三、从奥迪到红旗——自主创新能力的回归

作为这次考察参观的重点项目，参观一汽让我们从“第一汽车”看到了“第一精神”——自强不息、为国争光。

改革开放使一汽看到了外面的世界，看到了市场经济的风云变幻及世界汽车工业发展的一些规律。而“向外看”的结果又使得一汽认识到：和谐发展是一个系统工程，企业要实现全面、协调、持续发展，就要处理好企业自身发展与社会全面进步的关系。一汽在追求企业持续发展中，走上寻求全面协调发展的道路。

1995年后，为了使自主开发的CA7220型小红旗轿车顺利投产，一汽积极投入到小红旗80%国产化的准备工作中。1995年8月30日，小红旗顺利通过国家海关总署和汽车公司的核查认定，实现小红旗国产化率82.19%的目标。小红旗轿车投放市场以后，受到广大用户的欢迎，广大消费者对“红旗”寄予了殷切的希望。“红旗”轿车是国产轿车唯一被列入世界名车的品牌，“红旗”这块牌子，更是民族轿车的象征。在市场竞争如此激烈的今天，品牌已经成为企业精神、民族精神和素质的体现。

1997年，一汽“红旗”轿车股票成功上市，筹集了20多亿资金，为红旗轿车外形的改造工作提供了资金保证。2000年7月15日，在一汽厂庆47周年之际，小红旗的换代产品——世纪星下线。世纪星从外形到内饰，从技术装备到平台系列化，都在原来小红旗的基础上实现了一个质的飞跃。为了实现新产品的换型转产，一汽轿车股份有限公司在一汽西区新建了现代化的总装生产线和涂装线，改造了原焊装线。随着旧厂的整体搬迁和新总装线的成功启动，“红旗”轿车的整车制造水平又上了一个新的台阶。

2001年，一汽密切跟踪市场需求，又成功推出了与国际价格接轨的“红旗明仕”、“红旗18”两款新车型，至此，红旗轿车已形成低档、中档、高档三大系列50多个品种。一汽“红旗”的品牌价值不断提升，在“2001年中国最有价值品牌”发布会上，“红旗”品牌以人民币44.06亿元的价值再度升值，比上个年度又提高了2.39%，在中国轿车行业名列榜首。

由于一汽轿车背负着特殊的历史使命，打的是“国车情结”的市场王牌，它的一举一动都受到各个层面的关注。“红旗明仕”见证了一汽人长达三年多的潜心开发过程，让更多国人了解到中国汽车的研发水平已经逐步和国际接轨。

至2010年,红旗将形成中档轿车、高档轿车的产品组合,所有产品具有完全的知识产权,自主开发。

目前,一汽正积极行动以推动中国汽车工业健康发展,实现人、车、社会和谐发展。一汽将发展方针由过去的“开放合作,自主发展”转变为“自主发展,开放合作”,这个转变是一汽在开放合作中注重自主发展积累的成果,也是一汽科学发展、自主发展结出的丰硕果实。

通过考察,我有如下一些思考和体会:

其一,自主创新能力是一个国家工业的基础,也是其生命力所在。中国最大的汽车制造公司在为保住一个具有历史荣誉感的自主品牌而战。红旗,承载了太多的历史责任感,寄托了中国人渴望民族汽车工业崛起的梦想!红旗已经不是一款简单的商品车,在拥有“中国第一车”、“国车”、“领袖车”等称号之后,红旗走上了“圣坛”。

其二,我国汽车工业的动力能源——石油的对外依存度高,这给严重依赖燃料的汽车工业带来严重影响。据估计,到2020年,我国石油产量将为1.8亿吨至两亿吨,进口量为2.5亿吨至2.7亿吨,进口依存度上升至56%至60%。

其三,中美谁是汽车第一大国的思考。2009年1月,中国新车销量首次超过美国。但是,对此需要进行理性分析和思考。即使我国新车销量从数量上超过美国,也不代表中国已经超过美国成为世界第一汽车大国。美国是全球汽车保有量最多的国家,也是全球最大的汽车生产国和汽车市场。金融海啸使美国汽车消费急剧下滑,2008年美国新车销量只有1320万辆,比上年减少了两百多万辆。2006年,中国超过日本,成为仅次于美国的世界第二大新车消费市场。当年中国新车销量是722万辆,而美国的新车销量是1600多万辆。为了应对金融危机,拉动内需,保持国民经济持续健康发展,国家从税收、财政等多方面推出扶持政策,鼓励扩大汽车消费。这些扶持政策出台后,消费者信心增强,国内车市明显升温。但从汽车研发能力、企业管理、市场规模、市场服务、汽车文化等许多方面,我国都还有很大的差距。

总之,这次一汽参观学习,让我感触颇多。古人说:读万卷书,行万里路。为学、教书需要知行合一,只有知识与实践结合,才能学问精进,才干逾强,成就教育事业之辉煌。“功夫在诗外”,为学、为教一定要同实践相结合。