

# 改革开放给予民营企业最大资源 要让中国的“长城”成为世界的“长城”

——专访长城汽车股份有限公司董事长魏建军

(上接A1版)

长城汽车成立于1984年,前身是长城工业公司。成立之初,这家在保定市南大园乡注册的集体所有制企业主要从事汽车改装业务。1989年,公司经营不善陷入亏损,南大园乡政府无奈开出优惠条件引人承包。

那年,魏建军26岁,却已经积累了多年工作和经商经验。“做了三年工人后,回保定跟着父亲干了两年,之后又借了5万元创业,造了三年水军。”

1990年7月份,年轻的魏建军主动请缨,承包了长城工业公司,担任总经理。当时,公司总资产仅300万元,负债高达200万元,只有60个员工。

“当时公司只有改装资质,没有制造资质。到了2002年,公司才有了整车制造的资质。但是当时我们规模很小,各种资源是很差的。一路走来,我们资源都是改革开放所赋予的。”魏建军感叹道。

“做乡镇企业起步都是很低的。我开玩笑说,我们只有一条路,就是当老板,改革开放给了我们一条路。”忆往思今,魏建军笑道。

在接受采访的过程中,魏建军多次强调,是改革开放成就了长城汽车。而这些抓住改革开放机会、在市场竞争中脱颖而出的优秀民营企业家,也获得了国家和社会的肯定。2018年10月24日,中央统战部和全国工商联公布了《改革开放40年百名杰出民营企业家名单》,魏建军就位列其中。

**长城汽车的“聚焦”战略  
从皮卡到SUV都不怕市场“冷”**

在魏建军接手初期,长城汽车主要业务仍以改装车为主,因此只能在大市场里面、细分市场里面寻找机会。

1995年,魏建军在泰国考察时发现,满大街跑的都是皮卡,而国内却是

以轿车为主。在分析了国内皮卡市场之后,他判断,竞争对手比较弱,而国内的皮卡市场还有很大潜力。

如魏建军所料,长城推出的实用性皮卡,由于质优价廉,很快赢得了消费者的青睐。短短三年,长城产销皮卡销量达到7000余辆,成为国内行业老大。

1999年长城皮卡产销已达到1.3万辆,保持市场销量第一。

1998年,长城工业公司改制为长城汽车有限责任公司。1999年,南大园乡政府将持有的21%长城汽车集团股份以800万元转让给魏建军。至此,长城汽车集团完成了集体所有制到私有化的过渡,魏建军持有公司46%股权,成为实际控制人。

2000年,在皮卡不能进城、公司又无资质生产轿车的情况下,魏建军看准10万元以下的经济型SUV的市场空间,决定由皮卡向SUV战略延伸。之后,长城汽车定位精准的哈弗SUV,再一次俘获了消费者的青睐。

熟悉长城汽车的人也对记者表示,“长城汽车做产品,就一个理论——‘聚焦’,从皮卡做起,到聚焦SUV,公司才从小到大、由弱变强”。由于“聚焦”战略,长城皮卡在国内已经连续20年销量第一,并且使长城汽车成为中国SUV领导者。

“消费者在买东西的时候,是按品类划分去挑选的,所以我们尊重一个原则,就是‘聚焦’”,魏建军说道,“所以我们是品类品牌,哈弗定位经济型SUV,WEY定位豪华SUV。”

在今年经济下行压力大、汽车市场整体遇冷的背景下,长城汽车却捷报频传——11月份月销量达到13.25万辆,环比增长20.35%,刷新今年单月销量纪录,其中哈弗品牌销量高达10.64万辆。

据记者了解,目前,长城汽车旗下拥有长城皮卡、哈弗、WEY和欧拉四个品牌,产品涵盖SUV、轿车、皮卡三大品

类。

欧拉是长城汽车今年成立的新品牌,专注纯电动汽车。除此之外,今年7月份,长城汽车和宝马集团正式签署了合资合作协议,双方各持股50%建立光束汽车有限公司,共同开发新一代纯电动汽车平台。

合资公司定位是制造纯电动汽车,产品面向全球市场。”长城汽车董秘徐辉告诉记者,之前汽车行业的合资公司是以“市场换技术”,由外方提供产品和技术,由中方生产,共同经营合资公司。这次公司和宝马的合作,是双方从研发、设计到生产、营销的全方位深度合作。这种合作建立在平等互补的基础上,没有技术壁垒,只有互利共赢。

## 这家“保定府”企业 拥有六个海外技术中心

在一次新车发布会上,没有跟任何人打招呼的情况下,一贯低调的魏建军,自己驾驶长城汽车新款车型漂移登场,现场的人都惊呆了。

长城汽车一位高管向记者描述的这一幕场景,令人印象深刻。“魏总一直坚持造车、造好车,是因为他真的特别喜欢车。他在年轻时候还被人称‘保定神车’”,他说。

魏建军爱车,也了解车,在造车这件事上,他也极具全球视野。

保定是个小城市,想吸引人才进来非常难,但是要想改变地区环境也不太现实,所以需要建立全球研发布局。”魏建军表示,每款车型的设计,不是一个造型中心在做,是全球多个造型中心同时在做,最后再集中挑选。

他表示,建立国际化的研发中心,从另一方面来看,也降低了成本,是一种全球化资源优化。“全球研发可以优化资源,节省成本。在印度,软件人才特别多,同样的工程师,成本比国内低一

半以上。但是,如果找自动驾驶相关人才,就得去美国。”

据记者了解,长城汽车已经构建以保定总部为核心,涵盖欧洲、亚洲、北美等全球研发布局。去年,伴随奥地利、韩国技术中心正式运营,长城汽车海外技术中心已有6个。哈弗技术中心为国内规模最大整车研发中心之一,具备研发、试制、试验、造型、数据五大功能区域,实现了整车及零部件的研发布局。

如果不是亲身到长城汽车采访,我们很难感受到这家诞生在“保定府”的公司是如此现代,如此国际化。

去年,长城汽车自主研发7DCT湿式变速器荣获“世界十佳变速器”殊荣。另外,公司自主研发的1.5GDIT发动机,在去年的“中国心”年度十佳发动机评选活动中,荣获“十佳发动机”称号。

“我们的发动机达到国际水平,长城的出租车跑了40万公里到50万公里不需要大修。”魏建军说道。

该高管对记者表示,宝马选择合作伙伴非常严格,能够跟长城合作,一方面是看中公司的研发和技术水平,另外跟公司的管理方式也有一定关系。“公司的制度严格是为了强调执行力。对于制造企业来说,不进行严格管理,如果员工的思想松散,对生产是有影响的。”

记者了解到,长城汽车虽然是民营企业,但并不实行家族式管理,而是采取“一人一族”的做法,即一个家族在公司中只有一个人,“一人一族”除了表面含义之外,还有排除拉帮结派的意思,所以公司创造了比较干净的人际环境,从公司政治上没有派系和小团体。”魏建军告诉记者。

“消费者买东西的时候,是按品类划分去挑选的,所以我们尊重一个原则,就是‘聚焦’”,魏建军说道,“所以我们是品类品牌,哈弗定位经济型SUV,WEY定位豪华SUV。”

他表示,建立国际化的研发中心,从另一方面来看,也降低了成本,是一种全球化资源优化。“全球研发可以优化资源,节省成本。在印度,软件人才特别多,同样的工程师,成本比国内低一

半以上。但是,如果找自动驾驶相关人才,就得去美国。”

据记者了解,长城汽车已经构建以保定总部为核心,涵盖欧洲、亚洲、北美等全球研发布局。去年,伴随奥地利、韩国技术中心正式运营,长城汽车海外技术中心已有6个。哈弗技术中心为国内规模最大整车研发中心之一,具备研发、试制、试验、造型、数据五大功能区域,实现了整车及零部件的研发布局。

“我们的发动机达到国际水平,长城的出租车跑了40万公里到50万公里不需要大修。”魏建军说道。

去年,长城汽车自主研发7DCT湿式变速器荣获“世界十佳变速器”殊荣。另外,公司自主研发的1.5GDIT发动机,在去年的“中国心”年度十佳发动机评选活动中,荣获“十佳发动机”称号。

“我们的发动机达到国际水平,长城的出租车跑了40万公里到50万公里不需要大修。”魏建军说道。

“我们的