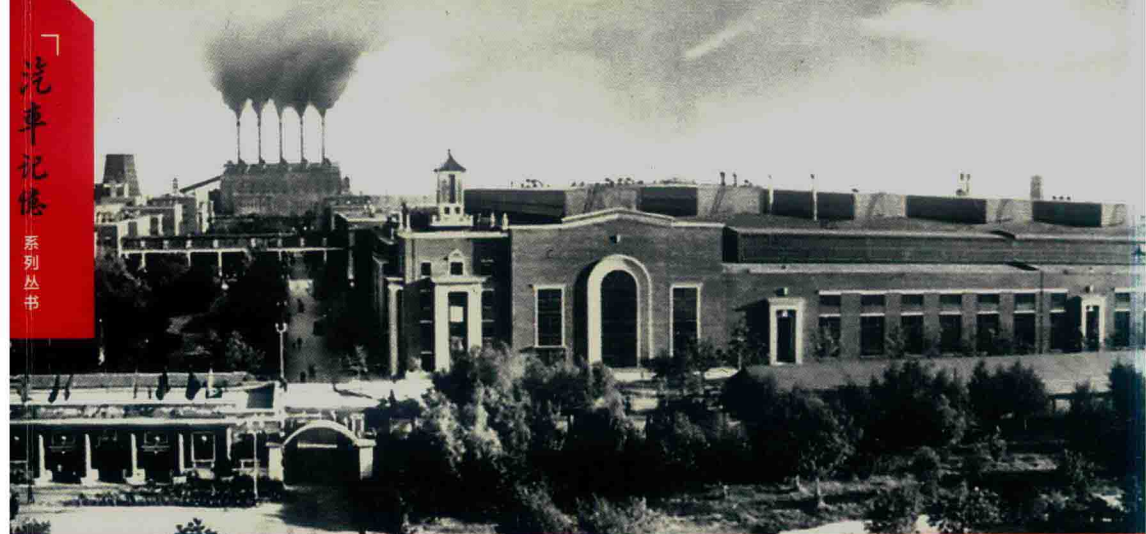




解放

中国第一个汽车品牌的前世今生

中国汽车工业咨询委员会 指导

葛帮宁 著

中国工人出版社



「汽车记忆」系列丛书

解放

中国第一个汽车品牌的前世今生

中国汽车工业咨询委员会 指导

葛帮宁 著



中国工人出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

解放: 中国第一个汽车品牌的前世今生 / 葛帮宁著. -- 北京: 中国工人出版社, 2018.12

ISBN 978-7-5008-7122-4

I. ①解… II. ①葛… III. ①汽车工业-工业史-长春 IV. ① F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 005983 号

解放——中国第一个汽车品牌的前世今生

出 版 人 王娇萍

责任编辑 习艳群

责任校对 赵贵芬

责任印制 栾征宇

出版发行 中国工人出版社

地 址 北京市东城区鼓楼外大街 45 号 邮编: 100120

网 址 <http://www.wp-china.com>

电 话 (010) 62005043 (总编室)

(010) 62005039 (出版物流部)

(010) 62382916 (职工教育分社)

发行热线 (010) 62005996 (010) 82075964 (传真)

经 销 各地书店

印 刷 北京美图印务有限公司

开 本 710 毫米 × 1000 毫米 1/16

印 张 20

字 数 260 千字

版 次 2019 年 3 月第 1 版 2019 年 3 月第 1 次印刷

定 价 68.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社出版物流部联系更换
版权所有 侵权必究

葛帮宁

从事汽车行业报道十余年，长期采写中国汽车人口述历史稿件。迄今为止，已寻访百余位中国汽车人。2015 年，出版《拓荒》，由原国家机械工业部部长何光远题写书名，工业和信息化部部长苗圩作序。2016 年，出版《红旗》，由中共中央政治局原常委、国务院原副总理李岚清作序。2017 年，出版《东风》，由中共中央政治局原委员、中华全国总工会原主席王兆国作序。

汽車記憶

何光遠題



序言

解放尚未有穷期

何光远

解放：解除束缚，获得自由或发展。

——《词源》

1949年10月1日，五星红旗在天安门广场升起，宣示了中国人民从此推倒了头上的三座大山。新中国成立了，天亮了，中国人民站起来了！

新中国的成立，是中华民族在政治上的解放。但是，一个民族、一个国家要真正站起来，还必须在经济上得到解放。因此，新中国成立之后的第一个重大举措就是全面开始在苏联支持下的156项工业基础建设，而第一汽车制造厂（即“一汽”）正是这156个项目中的重中之重。从这个意义上说，一汽不但是新中国汽车工业的长子，也是新中国工业的先驱。

毛泽东同志亲自为一汽产品命名，称其为“解放”。

1956年7月13日，第一汽车制造厂生产的第一辆解放卡车下线，

终结了中国不能生产汽车的历史，开创了中国汽车工业的新纪元。就是在这一年，我加入了解放汽车的辉煌事业。从此，我的一生就与中国汽车工业永远地结合在了一起。

今年，葛帮宁同志在一汽解放的支持下，编写了《解放——中国第一个汽车品牌的前世今生》一书，嘱我为之作序。写书的意义，不仅仅是回顾以往，更是警示未来，为此我欣然答应。

解放汽车的诞生至今已有62年，中国汽车的历史也同样走过了62年。岁过花甲，是到了该对中国汽车之路进行深刻反思、梳理总结的时候了。

这本书收集了17位中国汽车人口述的关于解放汽车的故事。他们之中有中国第一代汽车工业的奠基者，也有当年一汽建设的参与者，还有解放汽车历代发展的亲历者。他们的激情讲述，在我们眼前展开了一幅解放汽车为中国汽车工业62年不息奋斗的壮丽画卷。

在62年的时间里，解放汽车经历了七次大换代，每一次都凝结着国人的期盼，凝结着中国汽车人的心血，每一次都推动了中国汽车工业的自我革新。

第一代解放卡车结束了我国不能造汽车的历史，展现了中国汽车从无到有的艰苦历程，这段历程从1956年到1986年整整走了30年。从此，解放汽车不仅是我国汽车工业的发轫，成为中国汽车的图腾，还为我国进行大规模的汽车工业建设创造了丰富而宝贵的经验，培养了一大批汽车行业领导骨干和技术人才。在一汽的多方支持下，全国各大汽车企业如雨后春笋般发展起来，中国逐渐构建了自己的汽车工业体系。

1986年7月15日，具有当时国际水平的第二代解放卡车经自主研发实现转产。解放完成了第二次创业，结束了老解放“30年一贯制”的历史，将中国汽车工业带入全新发展阶段。

1995年5月，解放第三代车型六平柴开始批量生产，结束了40年来一汽只生产长头卡车的历史，开了解放卡车长头、平头两大系列并举的新格局，同时实现了发动机的柴油化。

1997年，9吨、16吨柴油车批量投产，解放卡车从此进入准重型行列，形成中、重型产品全面发展的格局，向重型化迈出坚实一步。

2002年7月15日，第四代解放产品J4下线，凭借大发动机、大离合器、大变速箱、大后桥（“四大”加强型）的优势，投放市场后迅速成为热销产品。

20世纪末，随着国民经济不断发展和高等级公路的普及，重卡在运输市场上的地位越来越突出。科技含量高，经济性、稳定性好，赢利能力强的重卡，逐渐成为广大用户购买大型货运车辆的首选。但是一汽要开发真正具有时代意义上的重卡，把解放打造成国际知名品牌，就必须开发具有世界先进水平的大马力柴油发动机。

为了能在最短的时间内攻下这道难关，一汽曾尝试与某世界著名汽车公司进行合资谈判。外方的合资条件是坚持要求一汽放弃解放品牌，而这是一汽人绝对不能接受的。后来，一汽选择了一条独立自主但困难重重的发展之路。2004年7月15日，由一汽汽研所独立开发的解放第五代产品奥威重卡问世，标志着一汽卡车产品结构调整基本完成，正式转型为生产重型卡车的主力企业。

2007年7月15日，由一汽自主研发的解放第六代重型卡车——解放J6正式下线投放市场。这次换代在一汽发展史上具有里程碑意义——解放J6主要定位于国内高端重卡市场，既要抵御进口车的冲击，又要逐步出口海外市场。后来的事实证明，这次换代车型成为一汽解放引领重型卡车市场的新一代主导产品。10年后的2017年7月15日，解放J6迎来了第70万辆下线，充分彰显一汽解放自主创新的骄人成就。

进入新时代后，国家倡导的制造强国战略对各行各业产生了深远影响，引领中国商用车驶入崭新的智能时代，解放第七代产品也开始从中国制造向中国智造进军。

2018年10月27日，一汽解放在上海举办“智未来7新程”品牌战略发布暨J7上市盛典，决心推出以J7为代表的新一代重卡产品，其品质对标欧洲高端重卡，以引领中国商用车迈向世界一流为己任，标志着一汽解放在重卡研发、制造领域跨越到一个新的高度。在解放的这次全新战略构想中，重卡不再仅仅是运输工具，而进化为搭载信息化技术的智能终端。

解放再一次在自力更生、自主研发、突击世界重卡巅峰的道路上阔步前进。今天，解放在商用车特别是重卡领域仍然是高举民族大旗、披坚执锐、攻城略地的先锋。

60多年来，解放在七次蜕变中一路高歌。但相对而言，中国汽车业也经历了不少曲折，基本上分成前后30年。

中国汽车业的前30年，差不多就是一汽和从一汽分蘖出来的新中国汽车工业的发展历史。这30年的特征是，中国汽车的产量和保有量都很低；产品以工具属性为主，大部分汽车直接参与了国家经济建设；在中国道路上曾经有过的“万国汽车博览会”现象已经不复存在。从经济地位来说，中国汽车工业还远远达不到成为国家支柱产业的程度。1982年，中国汽车的工业总产值仅占国内生产总值的千分之四，但是中国中型载货车的规模产能已经成为世界第一。

今天，中国轿车市场上，国际品牌占据大半天，但载货车市场上却仍然是中国品牌占据绝对优势，这正得益于当初以解放卡车为首的中国汽车工业打下的坚实基础。

中国汽车业的后30年，应该是以1982年第二次成立中国汽车工业

公司为转折点。在党的十一届三中全会上制定的“对外开放、对内搞活经济”的政策指引下，饶斌同志领导的中汽公司制定了“技术交流、进口设备、引进技术、合作生产和合资经营”的对外方针。

但在后来的实施中，这五条方针却只有“合资经营”一枝独秀，逐渐形成了没有一家汽车国企不对外合资、没有一家汽车跨国集团不来中国合资的局面。在这种大趋势下，中国汽车工业迅速膨胀起来，很快成为世界第一大汽车生产国和世界第一大汽车市场。

这30年的特征是，中国汽车的主体为乘用车，尤其是轿车。轿车以其消费品属性快速进入广大中国家庭，中国道路上再次出现了“万国汽车博览会”现象。与此同时，中国汽车工业也发展成为中国经济的第一支柱产业，为中国的经济腾飞作出了巨大贡献。

不可否认，在这后30年，中国汽车工业的成绩是巨大的，但是存在的问题也值得深刻反思。

如果我们仔细分析一下中国汽车市场现状，就会发现，中国汽车市场分成了大、中、小三块。最大的一块毫无疑问是轿车市场，在这块市场上，外国品牌占据了绝对优势。令人遗憾的是，在这块市场上与外国品牌拼死抗争的竟然是地方车企和弱小的民营企业，他们就像当年奋战在敌后的土八路，凭借着满腔热血和自造武器，前仆后继，抗衡着财大势沉的所有汽车跨国公司，并且在一寸一寸地收复着失地。中间这块则是SUV市场。在这块市场上，中国汽车自主品牌已经取得相对优势，取得了一定的主动权。最小的一块，是以重卡为主导的商用车市场。和轿车市场正好相反，在这块市场上，以解放重卡为代表的中国汽车自主品牌取得了绝对优势。我认为，可以把这一块叫作“解放区”。

市场态势大致如此，但为什么会出现这种态势却值得我们深思。有人认为，出现三个市场三种态势是由于中国汽车工业传统的基础和结构

不同，这个结论未免过于简单了。我认为造成这种态势的深层原因，是中国汽车失去了原有的一种精神。汽车业就像一个人，是需要有精神的，否则这个行业长得再大也是个婴儿，脱离不了对父母和他人的依赖。中国的航天、航空、船舶、高铁、手机等行业之所以能站立在世界之巅，就是因为他们一直都具备自力更生、自强不息的精神。

我想，这也是这本书的意义所在。这本书对我们讲述的，就是一种薪火相传、再接再厉、发扬光大的“解放精神”。

说起“解放精神”，就会想到饶斌、郭力、孟少农等老一辈中国汽车工业奠基人，正是他们用自己的毕生心血铸成了这种精神。中国汽车老前辈方昉同志曾在悼念孟少农同志的文章中写道：“孟少农弥留之际说的话别人已经听不见、分不清，但我懂得，他说的是‘小轿车以我为主！’我非常自信，我译出的语言，误差是零。这种精神，才是中国汽车最宝贵的基因。”

有了这种精神，我就可以预测中国汽车业的未来。中国汽车业有了前30年和后30年，就一定会再有一个全新的30年。这个30年的起点应该是党的十九大。在十九大上，习近平同志对全党提出，在新时代中国特色社会主义建设中要不忘初心，牢记使命。

那么，中国汽车工业的初心是什么？中国汽车工业的使命是什么？我认为，这个初心就是建立新中国自己的工业体系；这个使命是为建成社会主义新型汽车强国而奋斗！对此，我们永远不能忘记！

习近平同志指出：“中华民族迎来了从站起来、富起来到强起来的伟大飞跃。”中国汽车工业的前30年，实现了从无到有，这是站起来；中国汽车工业的后30年，实现了从有到大，这是富起来。在下一个30年，中国汽车工业要强起来，就必须开始中国汽车工业的二次解放。

实现这一伟大目标，我觉得要抓住三个重点：

一是重铸中国汽车工业的“解放精神”，并使之发扬光大。

二是再次推动、夯实中国汽车工业的基础建设，特别是在人才培养和零部件研发上下功夫，好钢要用在刀刃上。

三是大力扶持中国汽车民营企业的发展。在中国汽车工业由大到强的征程中，民营企业是绝不可忽视的生力军。

只要我们坚持初心，牢记使命，扑下身子，砥砺前行，新中国就一定能在成立百年之前，成为一个真正的汽车强国。到那个时候，中国的道路上依然会有万国汽车的身影，但是在全世界任何地方，也必然能看到中国汽车的身影。

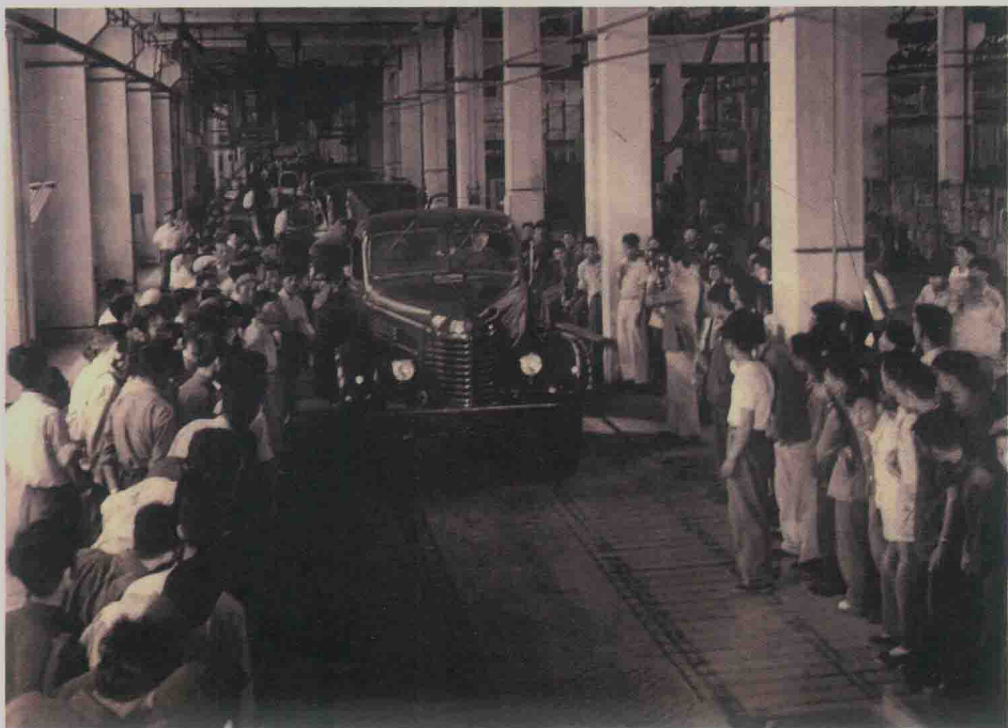
也许我见不到这一天的到来，但是我坚信这一天必然会到来！

不忘初心中国梦，解放尚未有穷期。

是为序。

2018年11月6日 北京

（作序者系原国家机械工业部部长）



1956年7月13日，第一批解放卡车下线



勘测厂区地形



1953 年 7 月 15 日，一汽奠基仪式上，万名建设者在红绸上签名



一汽奠基典礼大会



建成后的第一汽车制造厂

