



2020年，国内多达20多家车企相继宣布倒闭，但长城在2020年，却如同开挂，一直创造神话，完成了很多似乎是不可能完成的事情——特别是其全球化速度，在2020年几乎是每月都能玩出花样。1月，哈弗品牌就登录了科威特市场；2月，长城又亮相印度车展，宣布要进军印度市场的目标；3月，长城统筹协零部件生产厂商，破除万难完成首批复工的出口订单.....

长城完成每个目标，都太漂亮了。但梦想要照进现实，开始其实都并不那么美。

1990年，被封为“保定车神”的河北省保定市小伙魏建军从叔叔手上接下一个烂摊子——欠债200万的长城工业公司。这样的困境，却成为了他实现汽车梦的开端。



随后三年里，长城皮卡成为国内皮卡的老大，长城工业也更名为今天的长城汽车集团。1997年10月，第一批长城皮卡出口中东。

这应该是长城的全球化步伐的初试，而这一举动，也正式拉开了中国汽车进军海外的序幕。

1999年，长城皮卡第10000辆下线仪式，将国产皮卡推向高潮。可是，常备危机感的魏建军，他的汽车梦并不安于此。



他人笑我太痴狂，我笑他人看不穿。魏建军始认为，从起步开始就做正确的事，是

一个企业成功的关键。但如何做到决策的正确性，这恐怕也是与生俱来的洞察力。魏建军要长城单腿走路的决断，打赢了自家门前的战役，这就彻底实现了他很多年以后的说法：“自己家门口都打不赢的战役，在别人家门口早就叫外资打垮了。”



这只是哈弗全球化的序章，马来西亚2012年亚洲汽车行业奖颁奖结果公布，长城汽车哈弗H5荣获马来西亚最佳SUV组装奖，这是亚洲汽车行业奖设立五年以来第一次由中国品牌获得该奖项。



长城的持久战斗力在何处？一般的商人可能是哪里赚钱就往哪里去。例如红极一时的众泰，走的就是“拿来主义”的路子。最怕的是拿成习惯，渐渐丧失自我。由于自身缺乏核心技术，产品力严重不足，众泰最终泯然众人矣。

2020年，是结算总账的一年。长期不重视研发的企业，最终会因为没有竞争力的产品，走出历史舞台。

生死，是在2020年以前就已埋下伏笔。

2007年上海车展上，曾有外媒记者调侃长城汽车是山寨企业。魏建军对此也从不避讳。不过，魏建军的头脑很清醒：“搞研发还得靠自己，外资又怎能轻易的将看家本领传授给本土企业，真正的核心技术都在手里捏的紧紧的。”



2016年，长城汽车在日本成立的技术研发中心正式开业，这是长城汽车投入运营的第一个海外技术中心，也是长城汽车整合全球优势资源的里程碑。

2019年6月5日中国汽车品牌在海外的首个全工艺独资制造工厂——长城汽车俄罗斯图拉工厂正式竣工投产，同时中国品牌首款全球车哈弗F7在此工厂下线并在海外上市。这意味着，长城汽车全球化战略进入了全新阶段。



大道至简，把一件事做到极致，才是最难的。他把不能服务于全球的汽车品牌，定义为“浪费”：如果长城汽车不能“走出去”，成长为全球知名的汽车品牌，将有负于这个时代。

将汽车产业链本地化，是完善全球汽车产业链布局的必经之路。为实现这个梦想，在转型“全球化科技出行公司”之路上，长城汽车高歌猛进。



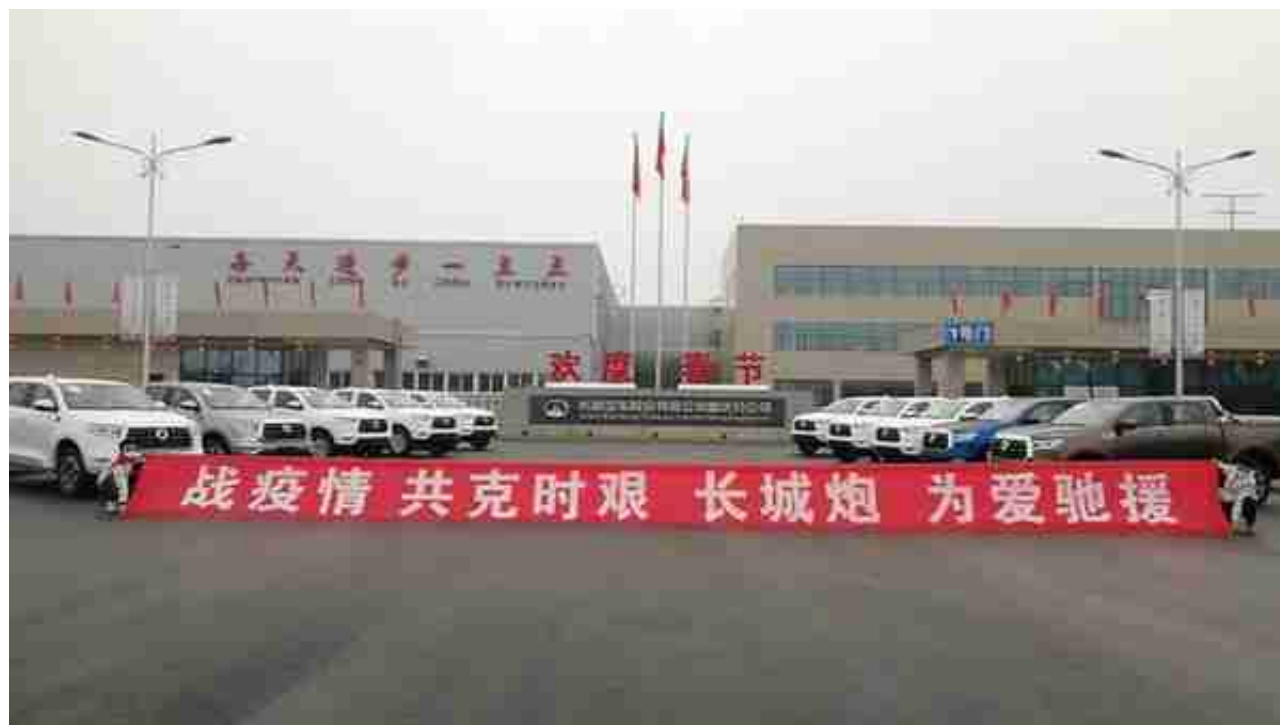
2020年，长城汽车与宝马集团合资的光束汽车工厂在江苏张家港打桩施工。

但在2018年，长城和宝马集团的合资，还被外界调侃成穷小子迎娶了白富美。但人们似乎忘记了，只有当你足够强大的时候，才有资格和世界一流的车企并肩前行，合资的股份占比是50:50！

难吗？一切，只是开始

2020年被称为车市地狱开局年，而这一年恰好是长城汽车成立30周年。在魏建军造车三十余载的岁月里，什么事是最难的呢？"从内心里说我真回忆不出来哪一件最困难。确实是比较难，但是每天都是难事，也觉不出太难了。"魏建军曾这样来回应

"困难"。



2020年，长城也从未独善其身。这一年，长城向防疫一线捐赠车辆、物质、款项总价值880万元，向经销商推出"三减三赋"的扶持政策，2021年1月，长城汽车又向河北捐赠了500万元助力疫情防控。

云销售，直播带货等创新营销，长城一直走在前沿。在国内密集新车发布，制度上去总化，对外公布长城"21个字发布会".....纵观长城发展的每个节点，上下均是背水一战的决心。