

我们的“十四五”



联创：自主突围，争做汽车智能网联控制系统的领跑者

以梦为帆，以智为桨

到2025年，在智能网联化方面，上汽集团旗下装备PA（部分自动驾驶）和CA（有条件自动驾驶）技术的智能网联汽车，国内市场销量占比超过50%，比2020年提高37个百分点以上；C-V2X终端装备率达50%，比2020年提高15个百分点。

——摘自《上汽“十四五”规划》

授权，不仅要负责技术研发，整个事业部的发展策略、技术方向、产品推广，都是他们做决策。”邱国华介绍说。

这是一个直面市场竞争的扁平化组织，在这样的管理机制下，一批科技小巨人在联创孕育而生。“iEPS已成为自主品牌销量冠军，我们称为‘领跑小巨人’；iBS突破了核心技术瓶颈，我们称为‘突破小

巨人’；iECU通过技术和产业链的合纵连横，实现了全功能等级的智能驾驶系统和产品系列全覆盖，我们称为‘纵横小巨人’；iBOX作为后来者，在5G时代成功逆袭，我们称为‘逆袭小巨人’……”邱国华如数家珍。

这批进击的科技小巨人各有特色，成为了联创乃至上汽未来生命力的迸发点。

快！快！快！

创新产品全面落地

“时间窗口不等，人要快！快！快！”今年年中，上汽集团董事长陈虹在调研联创汽车电子时特别强调。他还表示，创新创业要有“红军不怕远征难”的韧劲。

只争朝夕，一场赛跑的发令枪在联创内部悄然打响。

邱国华向记者展示了一张表格，表格上，各大事业部已经落地的产品、市场竞争对手、正在规划中产品，以及各个事业部的未来目标清晰可见。

iEPS事业部所打造的第三代EPS产品累计销量已经超过30万件；第四代冗余EPS已搭载在荣威MARVEL X上，完成了示范运营；第五代线控EPS已经完成B样开发。

iBS事业部所打造的ESC/ABS产品搭载在五菱MINI EV上，

累计销量已经超过20万件。“我们采取了差异化的策略，在大陆、博世等巨头的夹缝中求发展，力争在2023年突围成功。”iBS事业部负责人说。

iECU事业部打造的i-ECU产品已在MARVEL X上量产，后续将在智己、R标、MIFA等车型上量产；同时，ADAS（辅助驾驶系统）产品将于今年9月量产。

iBOX事业部打造的5G i-BOX产品已在MARVEL R上量产，后续还将搭载在智己、R标等产品上。“与此同时，我们还在研发智能中央网关域控制器。”iECU事业部负责人说。

“各事业部的产品进度都不一样，大家会互相比较劲。我们鼓励各事业部在各自的赛道上奋勇前进。”邱国华说。

求真务实，脚踏实地，是邱国华来到联创的最大感触。“作为一家创新企业，我们拥有前瞻性的布局。更值得自

豪的是，所有的产品已经全面量产落地，不是简简单单地写创意计划书。”在他看来，这便是联创的核心竞争优势。

灵活机制，协同发展

开放的创新创业平台

“打造开放式创新创业科技平台”，是联创的愿景。

目前，围绕六大核心业务，一个初具规模的产业集群已经形成，联创各大事业部相辅相成，协同发展。

在市场上，联创持续扩大朋友圈，坚持业内业外双轮驱动，实现了业务的全面突破发展。同时在联创内部，

“我们将继续保持灵活机制，构建面向市场扁平高效的流程体系。未来时机成熟时，将分拆上市。”邱国华坦言。

与此同时，据透露，联创正在酝酿核心员工持股计划，将员工发展与企业发展深度绑定。“平台，就是持续为员工、客户、伙伴创造价值，共同发展。”邱国华说。

拓市场、树品牌

立志领跑汽车智能网联控制系统

在小有成就的今天，联创又有了新的思考。“要更快、更好地做好市场拓展，还必须要把联创的品牌打出去，让外界一提起联创，就想到先进、可信赖的产品。”邱国华说。

站在“十四五”的新起点上，他们的目标已经明确：

公司将通过分拆混改上市、市场化融资持续为公司提供发展资金，实施更具吸引力的人才政策，实现公司技术和市场地位的全面提升。“在集团的部署和支持下，上市计划正在紧锣密鼓地推进中。”邱国

华透露。

“经过15年的沉淀和拓展，联创将继续拼搏奋进，力争‘十四五’末整体销售额再创新高。”邱国华信心满满。

有人说，这是最好的时代，新时代的汽车正处在呼之欲出的关键时刻，它赋予了企业家们最广阔的驰骋空间，这一点让人兴奋。但兴奋可能是一时的，挑战却是持续的，熬过来就有可能迎来春天。

“我们希望成为中国汽车智能网联控制系统的领跑者。”邱国华说。这是汽车电子领域的中国梦。

聚焦“6i核心技术”

打造一批科技小巨人

自动驾驶的汽车，何时刹车、何时加速、何时转弯？背后，有诸多绕不开的核心技术，其中就包括智能汽车的“大脑”——中央控制决策系统（iECU）；智能驾驶的执行机构——智能转向系统（iEPS）、智能制动系统（iBS）；汽车与外界信息交互的核心——智能网联系统（iBOX）。

联创汽车电子的技术布局，正切其义。这四大技术，在公司内部被称为“4i核心技术”。一直以来，联创汽车电子以这四大核心业务为

抓手，积极打造汽车智能网联创新创业孵化平台，加快建设汽车电子自主核心能力。

今年，在原有“4i核心技术”的基础上，联创又有了新的布局，增加了智能控制器事业部和胎压传感器事业部。“新的事业部都是在市场需求下孕育而生的。比如，我们的胎压传感器，今年大概销售了400万个。”

在联创，每一位事业部的带头人都如同一家科创公司的创始人。“我们把事业部的带头人推向市场，向他们充分

首席记者 阮希琼

智能网联新赛道的开辟，为国内的汽车电子企业开启了一条自主突围之路。

从一个小小的胎压传感器起步，逐一突破汽车智能网联“卡脖子”技术。这条路，联创汽车电子已经走了整整15年。

“如今，在智能网联汽车核心控制器上，我们已不再被国外巨头垄断，将核心技术牢牢掌控在自己手中。”谈起联创汽车电子取得的自主

研发成果，公司总经理邱国华颇为自豪。

这是上汽抢占新赛道的底气：聚焦汽车智能网联领域，联创汽车电子已完成了决策、执行及网联三大核心系统的全面布局，并且产品全部实现产业化落地。

智能汽车的黄金时代，站上风口的联创汽车电子，也感受到了前所未有的紧迫感。“机制创新，要快！技术创新，要快！市场拓展，要快！”新赛道的发令枪打响了，15年的沉淀，如今蓄势待发……