

“推进创新产品产业化应用刻不容缓”

联创汽车电子智能网联项目加速跑

首席记者 阮希琼

疫情就像个过滤器，它筛选出强者，淘汰掉弱者，“一慢下来就会被淘汰”。对于上汽集团旗下的自主创新科技型企业来说，这句话显得尤为深刻。

“必须加快创新产品平稳批产。”在公司务虚会上，联创汽车电子总经理芦勇如是说。都说疫情按下了“暂停”键，但为了确保智能网联汽车核心产品的量产落地，联创汽车电子创新业务却在加速跑。



扩大朋友圈,按下5G汽车“加速”键

当记者问及在疫情影响下，是否会延迟智能网联汽车核心零部件量产计划时，芦勇斩钉截铁地回答：“不会，联创的创新产品落地都按照原计划的项目节点在做。相信不久后，上汽集团的5G智能网联汽车将会和消费者见面。”

兵贵神速，全面复工后不久，上汽联创智能网联创新中心揭牌开工了。其坐落于上海首个5G产业生态园，那里集合了华为5G创新中心、中国移动上海产业研究

院5G应用创新中心、中国信通院5G标准开放实验室。

“不同于我们自己的研发部门，上汽联创智能网联创新中心向社会开放。”芦勇说，“借助这个创新中心，我们可以扩大朋友圈，和我们的合作伙伴一起，更快地推动5G智能网联汽车投入产业化应用。”

根据联创汽车电子的规划，创新中心将围绕5G智能网联汽车进行核心技术的产业化研发工作：一方面，研发汽车智能驾驶计算平台

(iECU、ADAS等)，推进汽车的智能驾驶技术；另一方面，研发iBOX车载智能网联通讯终端产品，让汽车实现从单车智能向云端智能升级。

“去年11月，上汽集团前瞻技术部和我们联合研发的iBOX产品已经搭载在上汽5G智能重卡上。下一步，我们要将智能重卡的示范运行向商业化运行推进。同时，在乘用车方面，我们也在协助集团不断推进5G汽车落地。”芦勇说。

研发不停步,力保量产项目节点

在上海金桥5G产业生态园，记者注意到，一辆无人驾驶的小车在园中自动进行着配送工作。“看，这辆车的C-booster（线控制动系统）就是我们联创汽车电子和下属公司擎度科技共同开发的。这个无人配送小车也在武汉有投入使用。没想到，我们自主研发的成果在疫情期间发挥了作用。”一位联创汽车电子的员工自豪地告诉记者。

今年是联创汽车电子各大创新产品产业化推进的关键一年。

根据规划，今年，除了iBOX和iECU，公司自主研发的iEPS（智能转向系统）、iBS（智能制动系统）都有相关的项目推进计划。iEPS方面，在保证多个EPS（电动助力转向系统）新项目于今年投入量产的同时，研发团队还在研发新一代的冗余EPS和线控EPS；iBS方面，ESC（电子稳定系统）经过两年的自主研发和孵化，将在今年首次投入量产，打破国外技术垄断，同时还有多个C-booster（线控制动系

统）的新项目要投入市场。没想到，一场疫情打乱了研发团队的节奏。

“因为疫情，黑河的测试基地关闭了。一旦错过冬季试车，就会严重影响项目进度。”公司IBS智能制动事业部执行总监陈晶杰告诉记者，“经过三番五次地沟通，好不容易在黑河西沟找到了新的试车点。”

虽然政府宣布延长假期，但部分联创汽车电子的工程师按照原计划，自发地在大年初四复工了。

“当时，上海的试车场也关了。我们就找了位于安亭的智能网联汽车开放测试道路，并安排了头车和尾车，在确保安全的情况下，进行中低速标定。”陈晶杰说，“我们还有家住花桥和苏州的成员，为了完成试车工作，每天在高速公路道口排队一两个小时进行测温，跨省来到安亭工作。完成了高附标定后，又马不停蹄地直奔黑河，启动新一轮的测试工作。”

黑龙江黑河，天刚蒙蒙亮，几辆车整装待发，联创汽车电子的工程师已经开启

了一天的测试标定工作。为了保证项目节点，他们正与时间赛跑。

另一头的上海，公司的试验室也未曾停歇。“虽然有疫情，为了保证项目节点，我们的试验不能停，尽管并不是所有人都能到岗。但团队中就有成员在春节期间连续多日在试验室值守，跟踪项目的耐久试验情况，及时排查出问题反馈给客户，得到了客户的高度认可。”公司ISS智能转向系统事业部执行总监张小乐说。

不仅如此，还有员工利用床铺、餐桌，在家搭起了简易的测试台；隔离在湖北的员工开启云端工作模式，与上海的同事并肩作战……走进联创汽车电子的办公室，淡淡的消毒水味盖过了咖啡的香气，带着口罩的工程师们显得分外精神，眼神中流露出捍卫项目的决心。

疫情让车市雪上加霜，推进创新项目的产业化应用刻不容缓。“必须依靠市场的力量培育创新，这样才能走得长远。”联创汽车电子深谙其道。

疫情之下，履新海外挂职员工如何上马？

首席记者 李修惠

近来，朱文澜每天都会报两遍平安，告诉家人一回，和上汽国际汇报一回。斯柯达品牌网络发展与管理高级总监朱文澜最近有了一个新身份——上海汽车中东有限公司总经理助理。

去年年底，上汽集团广发“英雄帖”，从下属企业招募一批有志于投身国际经营事业的员工赴各海外公司挂职。最终，来自上汽大众、上汽通用、上汽乘用车等企业的27名人选者成为上汽最新一批海外挂职员工，朱文澜就是其中之一。

按原定计划，朱文澜本该于3月中旬才奔赴中东地区，但疫情发生后，朱文澜决定提前前往中东地区。“中东最近销量不错，业务繁忙，是最需要我们的时候，就怕晚了过不去。”2月下旬，上海直飞迪拜的航班已全部停航，他几经波折也只能买到北京到迪拜的机票，于是他先飞赴北京，而后转机至迪拜。

“我已经根据要求完成隔离，开始正常上班了。”朱文澜说。隔离期间，他一直以电话会议的形式参与到业务中。现在，疫情在中东地区也出现了蔓延的趋势，朱文澜一边做好防疫工作，一边开始排摸起疫情可能对当地汽车销售造成的影响，及时做好预案。“出发前，我们接受过如何分析国际经营影响因素的培训，这不，马上就派上用场了。”

量身打造特色培训

尽管这批精挑细选的海外挂职员工在原先的岗位上都有着优异的表现和丰富的经验，但在国际经营方面大多是一张白纸。所以，上汽为他们安排了共计67个课时的“海外一线挂职优秀青年人才培养班”，课程涵盖了国际化市场营销、新能源汽车现状介绍、跨文化沟通、国际商务礼仪、跨文化团队领导力、高级财务管理，以及公司内部各板块情况介绍等。

“在国际经营方面，我们还是初学者。”朱文澜说，这次培训中的跨文化课程让他印象尤为深刻，“上完课以后，我意识到认知海外文化差异、尊重其他文化和当地员工的重要性。这些内容在之前的工作中基本没机会学到，能帮我更好地融入海外团队。”

此前，上汽也曾为前几批外派员工提供过语言、商务，甚至是烹饪等方面的培训课程，但这次在培训内容上根据27位海外挂职员工接下来扮演的角色，特别安排了国际化市场营销、跨文化团队领导力等专业课程，帮助他们尽快完成角色转变。

“今年年初，各海外公司总经理趁着回国述职的机会，还和我们做了实战经验分享。”朱文澜说：“影响国际经营的因素多而复杂，海外市场的情况瞬息万变，总经理们不但分享了成功的经验，还有失败的教训，让我们

学到了很多。”

此外，考虑到今年欧洲等市场将以新能源车型为差异化打法，拉动销量，上汽还邀请了下属企业的新能源汽车专家来为学员们“科普”新能源汽车的相关知识与亮点。

疫情期间,做足关心

受疫情影响，原定于2月底之前完成的线下培训课程被搁置，但上汽给这批海外挂职员工准备了线上学习课程，方便他们利用碎片时间随时充电。“我们也建了微信群，平时看到什么新的国内外业界动态，或者看到其他车企的一些好的营销方案，都会发到群里去，一起学习学习。”朱文澜说。

据悉，疫情发生之初，由于预见到疫情可能对国际航班产生影响，上汽已经安排几位海外挂职员工先行前往海外公司。他们已经按照当地的防疫规定完成了隔离，并投入到国际经营工作中。

“海外公司为我们安排了对接人，不管是工作还是生活上遇到问题，都能找他们帮忙，可以说是‘无缝链接’了。”已经身在上汽中东公司的李盛说：“疫情爆发后，我离开中国来到海外公司工作，多少担心家里妻儿老小的健康情况。”上汽国际为了让奔赴前线的外派员工能够安心，特地为其家属送去口罩、消毒液、酒精喷雾等防疫物资。“我们在国内，家人在国内都有人关心，我们在外面‘创业’也放心。”