

深化改革 为创新转型注入强大动力

上汽首家混改科技企业擎度科技成立一周年

深化改革，智能汽车核心技术打破垄断挺进市场

首席记者 阮希琼

3月23日，是擎度科技成立一周年的纪念日，没有特别的庆祝活动，办公室里的研发人员像往常一样忙碌着。疫情就像“催化剂”，加速市场的优胜劣汰。对于一家初创企业来说，这场磨炼显得更为艰难。“要在残酷的市场竞争中求得生存，我们必须争分夺秒。”擎度科技总经理李荣庆说。

一年前，为打破国外零部件巨头的垄断，上汽在联创科技创新创业平台上成立了擎度科技，致力于研发智

能驾驶制动执行系统，是上汽首家混改科技企业。如今，公司已有多个自主研发项目量产，获得市场认可。

一位联创汽车电子的员工告诉记者，武汉雷神山医院内负责物流配送的无人驾驶小车上的C-booster（线控制动系统）就是联创汽车电子和擎度科技共同开发的。“自主研发的成果在疫情期间发挥了作用。今年，新一代产品X-booster有多个项目要量产，它拥有更好的性能，性价比也更高。”

命运共同体，人人都是合伙人

作为上汽第一家科技混改企业，在擎度科技，“人人都是合伙人”这句话显得尤为贴切。

在擎度科技注册资金中，联创汽车电子有限公司占股60%，上海（常州）创新发展投资基金有限公司占股10%，擎度科技核心技术人员持股约30%。据悉，擎度科技目前持股员工数量达到半数以上，基本上都是核心技术人员持股。“在法律意义上，这些持股员工都是上汽的合伙人。”上汽集团副总裁、总工程师祖似杰曾这样表示。

有一次，在公司的采购会上，一位持股员工对采购

成本提出了质疑，“尽管我不是采购相关部门的，但考虑到公司发展，我觉得还是要大胆说出自己的建议。”股权激励让员工成为企业的命运共同体，“如何让企业在市场竞争中活下去”，成了他们每天思考的问题。

今年，擎度科技将进一步把员工的绩效与业绩挂钩，加快实施市场化运营机制。“借着智能汽车发展的机遇，我们在过去一年取得了一些发展，这是我们的幸运。但我们危机感很强，希望通过更市场化的绩效与业绩挂钩机制，让员工感受到，我们生存下去的问题还没有解决。”李荣庆说。

打破垄断，从tier1到tier0.5

时间回到1978年，ABS（汽车防抱死制动系统）首次实现批量生产。自此之后，ABS逐渐成为所有汽车主动安全系统的标配。但由于国外技术垄断，上世纪90年代，一套ABS系统价格甚至高达3000元。即使国内尝试自主研发，却因国外巨头的价格打压，最后以惨败收场。

如今，汽车制动系统正在悄然发生变革。原有的ABS等传统的制动系统，在“新四化”的趋势下，已经进化发展成为满足智能化和电动化的EBS（智能制动系统），预计全国市场规模超

过300亿元/年，全球市场超过1500亿元/年。而这次，中国绝不能再错过。为了将智能制动自主技术快速推向市场，打破国外零部件巨头的垄断，在上汽和联创汽车电子的孵化下，擎度科技应运而生。

优胜劣汰的铁律在大变革时期显得更加冷酷无情，刚成立不久的初创企业该如何与国外零部件巨头竞争？

“历史的经验告诉我们，面对市场竞争，我们更多的是需要智取，不只靠硬拼。我们不仅需要在产品上走差异化路线，也要在市场的选取上走差异化路线。”



研发团队与客户进行冬季标定

李荣庆说。

据介绍，擎度科技自主研发的智能制动产品采用了与国外供应商不同的技术方案，能比竞品实现更高效的能量回收，将电动汽车的续航里程提升10%-15%；同时，系统拥有更高效的快速响应，缩短了制动距离。

不仅有优秀的产品性能，还有更快的服务响应速度。曾经有客户感叹：“昨天晚上还开着视频会议，今天一早，研发人员就打了‘飞的’过来商讨解决方案，你们真是太拼了。”

“比起tier1（一级供应商），我们与整车厂合作更密切，甚至是tier0.5。”

擎度副总经理徐松云说，“有些项目量太小，国外零部件巨头没兴趣，但我们十分珍惜每一个量产化项目。”

就这样一步一个脚印，擎度科技的智能制动系统产品已经与上汽通用五菱、上汽乘用车、上汽大通等多家企业形成配套，并且走出上汽，完成了与集团外汽车企业的量产配套。

张弛有度，既要快又要稳

“人生能有几回搏，此时不搏何时搏。”在一张联创汽车电子和擎度科技的团队照中，一条横幅上这样写着。照片中，每一个人的脸上都写着对未来的憧憬。

这是一支富有激情的团队，而今年，擎度科技计划为这支团队添一份“成熟”。

“大家都很拼。”李荣庆说，“我们是做汽车核心安全产品的，激情的同时要有理性。就像我们的名字，‘度’代表着张弛有度，稳扎稳打地去发展。”根据规划，今年擎度科技将进一步完善公司体系和组织架构。

同时，团队成员将进一步扩充，公司也预留了股权池。如果说去年是擎度科技的起步年，那么今年，擎度科技将加快步伐，更加张开怀抱去拥抱人才、拥抱市场。

“对我们来说，今年必须保证各批产项目节点、加紧新产品开发。同时，作为初创企业，今年我们还要完成首轮融资。”李荣庆说。采访完，他们又匆匆赶往下一个投资方会议。

面对未来智能汽车发展浪潮，擎度科技肩负着打破国外巨头垄断的重任，蹄疾而步稳，勇毅而笃行。

评论

向着春天进发

本报记者 甘文嘉

今年的春天不一般。一场疫情，打乱了一些行业的运行轨迹，对于注重产业链的汽车行业尤为明显。但对于刚成立一年的初创企业擎度科技来说，不仅如期复工复产，而且发展势头良好，运行节奏不断加快。

和普通的项目不同，电控制动是智能驾驶制动系统中的关键核心技术，可谓“卡脖子”的环节。去年春分时节，上汽集团首家科技混改企业擎度科技正式成立。为激发科技创新人才的活力，擎度科技于去年在集团内率先对核心员工实行股权激励机制。

今年，擎度科技发展将按下快进键。在疫情中不但不能“卡”，还要抢回被疫情耽误的时间。疫情当下，一些企业开始减薪，甚至裁员。而擎度科技却在深化市场化运营机制上做文章，进一步将员工的绩效与业绩挂钩，新的方案已制订并将在近期实施。最近一段时间，擎度科技的校招、社招也在加快推进。擎度科技总经理李荣庆透露，公司团队成员将进一步扩充，公司将进一步完善股权激励。

“时间不等人，转型升级慢不得。”擎度科技的目标是以领先的设计方案，配合整体制动系统需求的革新，成为国内智能制动领导者。同时，作为初创企业，擎度科技融资计划已经摆上议事日程，A轮融资计划于今年开启；B轮融资计划于明后年开启，最终要完成IPO挂牌上市。



逆水行舟，不进则退。尽管车市还处在“寒冬”，但具备拥有自主知识产权的核心技术、身居产业高位的企业，必将赢得未来。胸怀天下擎天志，向着春天进发。