

中交地产人事变局

本报记者 吴静 卢志坤 北京报道

伴随着房地产行业持续调整，行业内央企改革也在不断深化。

近日，央企中交地产股份有限公司(000736.SZ,以下简称“中交地

高管团队变动

徐爱国、陈玲、杨光泽不仅在中交地产管理层升任更高职务，还同时进入了中交地产董事会。

根据11月27日公告，中交地产高管团队发生变更，徐爱国不再担任执行总裁，调整为总裁；汪剑平不再担任总裁，调整为执行总裁；孙卫东不再担任执行总裁，调整为副总裁；何平、王剑由于工作变动原因辞任副总裁；杨光泽、陈玲被聘任为副总裁。

与此同时，中交地产董事会层面也进行了调整，叶朝锋、赵吉柱、汪剑平由于工作变动原因辞任董事；王尧、陈玲、杨光泽、徐爱国被提名为非独立董事候选人。

其中，徐爱国、陈玲、杨光泽不仅在中交地产管理层升任更高职务，还同时进入了中交地产董事会。

据了解，徐爱国曾于2014年至2021年先后在龙湖集团、阳光城担任副总裁。自2021年12月至2022年7月任中交地产临时党委委员、

组织架构调整

此前中交地产实行“总部—区域—城市”三级管控模式，层级精简后，将由集团总部直管城市公司，实行两级管控。

除了上述人事变动外，同一日，中交地产还发布了《关于调整公司管理职能部门的议案》，调整后共设部门18个，分别为：办公室(党委办公室)、战略发展部(董事会办公室)、党委工作部(品牌文化部、党委统战部、工会办公室)、人力资源部(党委组织部、纪委办公室、党委巡察工作办公室、财务金融部、审计部(派出监事办公室)、法律风控部、运营管理部(数字与信息管理部)、

产”)发布人事变动和总部管理职能部门调整，意图提升管理效率，进一步推动公司有质量地快速发展。

《中国经营报》记者了解到，中交地产是中交集团旗下唯一A股地产上市公司，面对近两年的行业调

整，中交集团对于房地产业务格外重视，希望地产业务能够尽快扭转困局，探索发展新模式。

今年年初时，中交地产对标民企缩减管理层级、重组城市公司，通过区域合并集中优势资源，并打造强势组织。此外，在中交集团的支持和推动下，中交地产近期还收购了母公司物业资产，为公司转型寻找新的“抓手”。

此次升任中交地产副总裁的陈玲、杨光泽此前均为中交地产控股股东中交房地产集团有限公司(以下简称“中交房地产”)党委常委，也都曾在中交集团旗下担任过房地产事业部副总经理。

据了解，此次人事变动之前，

中交集团是国内八大基建央企之一，主要从事交通基础设施的投资、建设、运营，以及装备制造、房地产及城市综合开发等。中交房地产是中交地产直接控股股东，也是中交集团为推进内部房地产板块整合所设立的专业化子集团，旗下拥有绿城中国(03900.HK)与中交地产两个上市平台。

成本供应链管理、投资管理部、工程管理部、研发设计部、营销管理部、商业管理部、安全质量环保监督部、财务共享中心。

据了解，从2021年开始，伴随着行业销售额下滑，企业人均效益持续下降，诸多房企开始优化组织结构，进行精细化管理，一切向利润看齐。

相比前两年持续不断的小幅度调整，今年以来进行调整的头部房

经济”四个字得以迅速“出圈”。其中有看好，有不解，也有嘲讽。热闹的背后，低空经济究竟是一项什么样的买卖？各地该以什么样的姿态来打开？业内又是如何看待的？

为此，《中国经营报》记者专访了武汉市“北斗+低空经济”专家库入库专家、湖北沃可智能科技有限公司创始人、董事长曹喆博士，剖析这门“天上”的生意。

随着低空经济的发展，相关产业、领域及场景必然造就一大批新的企业。

各地政府推动低空经济发展也并非只能从应用场景入手，也不要将关注点仅仅停留在低空运营层面，而是要站在特色产业链布局和发展的角度来筹划。例如一些中小城市，可能发展规模化应用场景还为时尚早，但可以优先发挥优势成为低空飞行器原材料、元器件、模具、组件等制造、生产、加工、贸易或者培训、维修等特色服务的聚集地，这样都是低空经济发展的范畴。

平阴县对其国资企业打包出让了“空域”的经营权，该国资企业作为平阴县低空发展的规划建设方、管理实施方和运营收益方，可能一开始难免面临先期投入较大的挑战，但后期通过布局、建设、管理和运营是可以产生稳定收益的。以该区域低空运营、导、监等基础设施网络建设为例，无论是正在推动低空“通航一体网络”试点和建设的三大运营商，还是基于北斗提供通信导航一体化融合技术的一些团队，如果平阴县低空经营方能借此机会先对接、先引进、先建设，不仅可以通过引进授权收益弥补一部分投入，还可以在后期运营服务过程中通过与投资方分成而获得持续收益。当然前提是该县的低空经济产业进入稳步发展阶段。

整，中交集团对于房地产业务格外重视，希望地产业务能够尽快扭转困局，探索发展新模式。

今年年初时，中交地产对标民企缩减管理层级、重组城市公司，通

中交地产高管及其他重要人员						
姓名	职务	任职日期	性别	国籍	学历	出生年份
汪剑平	执行总裁	2024-11-27	男	中国	本科	1969
徐爱国	总裁	2024-11-27	男	中国	硕士	1965
陈玲	副总裁	2024-11-27	女	中国	硕士	1975
孙卫东	副总裁	2024-11-27	男	中国	硕士	1969
杨光泽	副总裁	2024-11-27	男	中国	硕士	1970
梅瑰	财务总监	2024-04-02	男	中国	本科	1979
田玉利	董事会秘书	2011-08-10	男	中国	硕士	1978
徐爱国	总法律顾问	2024-04-02	男	中国	硕士	1965

中交地产曾在今年9月份发布公告称，董事长李永前因工作变动，申请辞去董事长、董事会战略与执行委员会、提名委员会委员职务。公开信息显示，李永前于2014年入职中交集团，之后被派遣到绿城中国任职。在绿城中国任职期间，李永前见证了绿城中国销售规模

从几百亿元到千亿元的突破，以及旗下代建业务绿城管理(9979.HK)上市。

今年10月份，中交地产迎来新任董事长郭宝龙。据了解，郭宝龙此前担任过中交集团总经理助理、房地产业务部总经理和中交房地产董事长。

西北及津雄等7个区域。层级精简后，将由集团总部直管城市公司，实行两级管控。

据了解，在管理架构上，此前多数房企实行的多是“总部—大区—城市公司”三级管理架构。而在过去几年，伴随着行业调整，已有不少民营房企在层级架构上进行了优化精简，作为央企的中交地产也直接对标民企，彻底实行扁平化管理。

据了解，在管理架构上，此前多数房企实行的多是“总部—大区—城市公司”三级管理架构。而在过去几年，伴随着行业调整，已有不少民营房企在层级架构上进行了优化精简，作为央企的中交地产也直接对标民企，彻底实行扁平化管理。

沃可智能创始人曹喆：低空经济是好生意，也是难做的生意

本报记者 颜世龙 北京报道

中国民航局数据显示，到2025年，低空经济市场规模将达1.5万亿元，到2035年有望达3.5万亿元。有业内测算，2023年我国低空经济规模已超5000亿元。2024年更是被业内称为“低空经济元年”。

伴随济南市平阴县9.24亿元“卖天”一事成为热点新闻，“低空

大投入，大收益

《中国经营报》：什么是低空经济？为什么要重视低空经济发展？

曹喆：低空通常指的是真高(真实距离地面高度)1000米以下的空域，也是各地主要在推动建设和管理的空域。根据各地特点和实际，局部地区可延伸至3000米到4000米。作为依托低空空域出现的综合经济新形态，低空经济广泛涉及第一、第二、第三产业，具有产业链条长、应用场景复杂、使用主体多元、带动效应强等特点。

从低空飞行器来说，低空经济不只涉及无人机，还涉及通航飞机，比如直升机、固定翼等。以飞行器主机厂为中心，上游产业涉及电子元器件、航空材料、动力电池、飞控、导航、通信模组及零部件制造等；中游和主机厂平行的涉及一些系统集成类、软件服务类及配套起降平台制造类、建设类等企业；下游产业则主要围绕实现运营和配套管理保障服务，包括以通航公司为代表的各类飞行运营主体，基础设施类生产制造及数据服务提供企业，配套的维修、保险、培训、检测认证类的企业等，此外还涉及投融资、金融服务、咨询服务等领域。而从具体应用场景而言，除了目前城市背景下比较有特色的外卖配送、载人旅游、医疗急救、空中交通等，也有已经相对成熟的农林植保、遥感测绘领域的应用及能源电力、环保、城管、交管、消防、救援等领域的巡检和应急

行业发展取决于改革速度

《中国经营报》：行业发展的难点、痛点是什么？

曹喆：低空经济要发展，低空飞行器要起飞，就要做到飞行有序、安全和高效，这就衍生了对低空管理的需求，这一部分是需要由县级以上人民政府来负责的。而本身所有中高空飞行器都需要使用低空空域实现起降，如今再加上各类低空飞行器，相关管理就必然会涉及军航、民航等领域和管理主体，空域划分和使用权限的协调难度不小。

因此，目前低空管理不仅需要政府有关部门尽快出台适应低空经济发展所需的运行管理机制、规则、标准等，还需要完善相关的管理手段和措施，并做好和军航、民航多方的协同、协调工作，在不影响军航、民航安全的基础上再谈低空空域释放、运行和管理。这属于机制层面的改革和调整，不会一蹴而就，也不会是单一模式，具体怎么发展需要经过改革、试点、验证和调整，才能逐步推广。这个过程用时无法确定，也可能有一些规定、标准执行方面的反复，这都是难免的。比如目前正在开展的城市空中

需要更进一步细化

《中国经营报》：“偷着做”或“黑飞”的影响是什么？

曹喆：无论是不符合标准的飞行器本身，还是未提前履行手续的飞行，都属于非合作飞行行为。同一片空域下，哪怕只有一架非合作无人机，也会对其他正常运行的无人机、通航飞机及军、民航航空器造成威胁，在一些禁飞、限飞或者受保护区域，甚至会对国家安全、军事安全和社会公共安全方面造成威胁。因此，对于这种非合作类型的飞行器，必须要早发现、早拒

交通管理改革。

除了管理视角之外，各级政府如何在保持低空经济长远稳定发展方面同样面临着挑战，这一层面主要是责、权、利的划分。比如低空发展所需的基础设施、设备，与以往围绕军航和民航的服务相比，要覆盖的范围会大很多，这属于公共产品范畴，难以依靠个别企业来投入和推动，一般是由政府来主导，但落地模式上可以有多种选择，选择什么样的合作模式，以什么方式盈利并保持持续收益，风险、责任等如何确认和分担等，都是摆在各级政府面前亟须思考和解决的新问题。目前国家发展改革委已筹划成立专门的低空经济司，从国家层面明确了主导低空经济工作的部门和隶属，相信下一步地方各级的低空工作也会对应铺开。

而在企业和用户侧，伴随《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》《民用无人驾驶航空器运行安全管理规则》《民用无人驾驶航空器生产管理若干规定》等一系列新规范的颁布和执行，无论是对无人机生产企业还是对

止，这也要求开放低空空域，发展低空经济的同时还要注意将配套的监管体系建立起来。

随着技术的发展和普及，目前无人机技术更新速度加快，对监管也提出了新的要求。尤其应用惯性导航、视觉导航或具备自主飞行能力的新一代智能化飞行器，或者一些改装、解禁、破解的无人机，以及应用蜂群技术的机群等，都对低空监管技术手段提出了新的挑战。单一类型设备难以实现有效防控，亟须融合应用

全力支持房地产板块

王彤宙在讲话中指出，要加快资金回流，紧紧把握房地产“止跌回稳”的政策“窗口期”，全力推动房地产业务扭转困局。

一系列人事变动和组织架构调整背后，源于中交集团对于房地产板块的高度重视。

据了解，中交房地产和中交地产分别为中交集团旗下二级、三级子公司，是中交集团旗下主要的地产平台，中交地产也是其旗下唯一A股地产上市公司。

近几年，楼市情况急转直下，各线城市销售惨淡、房价不断下行。与此同时，行业风险事件频发，消费者购房意愿较低。在此情况下，中交地产业绩也与其他同行企业一样出现下滑。

受前期拿地成本上升以及销售端限价等因素影响，公司近几年部分项目毛利空间有限，盈利空间收窄。2018—2022年，公司营收从89.48亿元升至384.67亿元，但同期归母净利润则分别为8.1亿元、5.4亿元、3.47亿元、2.36亿元和0.34亿元。去年实现营收324.68亿元，同比下降15.59%，归母净利润则亏损16.73亿元。

今年1月15日，中交集团董事长王彤宙出席中交房地产2024年工作会议时表示，2024年，中交房地产要深刻领会房地产行业供求关系发生的深刻变化，加快新发展模式的建立。

今年10月底，中交集团召开2024年三季度经济运行分析会，王彤宙在讲话中指出，要加快资金回流，紧紧把握房地产“止跌回稳”的政策“窗口期”，全力推动房地产业务扭转困局。

在中交集团的推动和支持下，今年11月份，中交地产顺利收购了中交物业服务集团有限

公司(以下简称“中交物业”)100%股权。

记者了解到，近两年，面对行业的持续下行，不少地产企业开发业务面临亏损，资本市场上股价不断走低。寻找新的增长曲线、谋求转型，甚至剥离开发业务成为众多房企不得不面对的现实。物管业务现金流相对稳定，被业内认为具有较强的抵御周期波动的属性，重新成为房企转型的一个抓手。

中交地产方面表示，交易完成之后，公司新增物业管理业务，实现房地产业务产业链的延伸，助力公司拓展轻资产业务。本次收购也符合公司经营发展的需要和长远发展战略规划，有利于公司提升资产质量和盈利能力，增强抗风险能力和持续经营能力。

据了解，在近日宣布的人事变动中，被选为中交地产非独立董事候选人的王尧，现担任中交集团暨中国交建团委副书记、中交房地产党委常委、中交物业董事长等职务。

此外，今年6月，中交地产还完成了一次定增，募集资金总共约4.4亿元。根据此前的公告，大股东中交房地产拟认购股票数量合计不低于实际发行数量的30%，其余股份由其他发行对象以现金方式认购。而从实际募资金额看，大股东认购比例已经提高到了50%左右。

记者就近日公司人事变动和总部管理职能部门调整原因联系中交地产董秘办，对方不予置评。

曹喆
沃可智能创始人

运营、飞行的企业或个人机主，要求都更高了。

一个是适航标准明确和提高，不是所有造出来的无人机都能飞，要满足标准、达到适航条

件、完成相关登记才允许飞；另一个是不能想什么时候飞就能飞，飞行活动要提前登记、备案，部分还需要审定，也不能谁飞都可以飞，操控无人机需要获得执照等。这些规范从长远来看肯定是有利于低空经济的安全有序发展，但对具体的企业和个人而言，可能需要面对阶段性成本上升的问题。比如适航认证，就不是所有飞行器生产企业都有精力和实力去做的，尤其一些小微企业可能首先就面临投不起的尴尬，这可能会导致部分企业转型不再做无人机生产，另一部分则“偷着做”，不遵守既定标准，改装或生产一些不合规、不易受监管的飞行器。前者会导致市场主体越来越少，而后者则会扰乱低空管理秩序。同样在飞行活动中，一方面飞行活动都要提前报备或申请许可，另一方面除微小型无人机外的其他机型具体执飞人员都要有对应机型的飞行执照并且进行备案登记，有些主体就会嫌麻烦或者心存侥幸不报备、不登记飞行，这就很容易出现黑飞、违规飞行现象。这都是我们不愿意看到的。

提出技术升级的要求无可厚非，但是还有一部分之前没有被规范过的无人机已经到了用户侧，后续这些飞行器如果要飞是否需要升级，如果需要的话，这个升级或改造的工作由哪一方承担，原厂还是新的技术支持企业，由此产生的相关费用由个人、厂家还是其他哪个主体来承担目前都不明晰，还需要时间去试点和确认。这对于个人机主来说，可能就会存在一定阶段时间内无所适从，也会间接对低空秩序产生影响。

多种防控技术，同时注重防控技术手段的伴随研发和创新升级。

《中国经营报》：在消费端会面临哪些新的变化？

曹喆：行业的发展最终是需求在推动，以《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》的颁布实施为开始，今后低空经济的发展会像汽车牌照管理一样要求登记的飞行器都以一定方式能出示和获知身份，同时在飞行过程中还要主动向地面报送身份和位置信息等等。这些新标准、新要求对新生产的飞行器