

# 低空经济带火“会飞的车” 车企争做“造机新势力”

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

原本在科幻电影里出现的“飞的”场景，正慢慢成为现实。作为新质生产力的典型代表，低空经济正逐步成为我国经济增长新引擎，飞行汽车作为其中的细分赛道更是火热出圈。

“低空出行未来在中国会有很好的发展前景。从无人机开始，中国在低空飞行领域就有很好的技

术积累，整个应用领域也非常广。”谈及中国低空出行的未来发展，普华永道中国汽车行业主管合伙人金军向《中国经济报》记者直言，“低空出行一定是未来重要的发展方向。”

何为飞行汽车？头豹研究院发布的《企业竞争图谱：2024年飞行汽车》显示，飞行汽车分为两类：一类是飞行器与汽车融合、飞行与地面行驶自由切换的陆空两

用载具；另一类是电动垂直起降飞行器(eVTOL)，采用电力驱动、能够垂直起降的新型城市空中交通工具。

由于飞行汽车具备广阔的市场发展前景，加上其与智能电动车也存在技术互补性，国内很多整车制造商纷纷加码这一新赛道。除此之外，国内还有很多eVTOL科技企业迅速出圈。

“低空出行的未来发展，需要

跟电动车去进行衔接。”金军解释道，“低空出行不是一个单独发展的模块。首先，它需要很多数据和使用场景的支持；其次，它的补能也非常重要。”

以低空飞行器的补能为例，金军告诉记者：“低空飞行器毕竟受到飞行时间的限制，在哪儿补能、如何补能，这些问题都不可避免。若与电动车衔接好的话，它们可以在一起补能。”



今年进博会期间，多家eVTOL厂商集中参展。

夏治斌/摄影

## 多家车企竞速飞行汽车赛道

日前，吉利、奇瑞等车企在布局飞行汽车赛道。

有公开报道称，吉利计划通过注资约6.88亿元人民币收购德国飞行出租车初创公司Volocopter85%股份。

对于上述消息，吉利方面暂未给出官方回应。但在低空经济方面，吉利早已进行多维度的布局。对于国内低空经济的发展前景和企业的布局，吉利方面向记者表示，低空经济是我国战略性新兴产业，也是新质生产力的重要代表。

“近年来，吉利控股集团以智能新能源转型为核心，在新能源科技、人机交互、智能驾驶、车载芯片、低轨卫星等技术领域，做了大量投入与探索。希望通过‘地面+低空+低轨’的无缝衔接，加速构建面向未来的天地一体化智能科技生态，打造立体出行解决方案，全面提升用户智能出行体验，培育发展新质生产力。”

吉利方面表示：“在低空出行

领域，吉利科技集团旗下沃飞长空以低空出行为核心，聚焦垂直起降、新能源动力与智能集群。秉承‘创造可信赖、可持续的美好低空出行’的使命，沃飞长空围绕eVTOL不断创新，已经成为国内低空出行领域的头部企业。沃飞长空全自研eVTOL产品AE200验证机已于2024年6月顺利完成全尺寸、全重量、全包线倾转过渡等系列飞行试验所有科目，成为中国首

个、全球第二个完成该类试验科目的eVTOL企业。”

对于车企竞速飞行汽车赛道的现象，工信部信息通信经济专家委员会委员盘和林表示，目前低空出行领域的应用场景尚未明确，各家企业的主要目的应该是储备技术、完善产品，以等待低空载人飞行的风口。“在风口起来之前，任何基于未来的投资目标都应该是技术。”

## eVTOL厂商乘“东风”起飞

低空经济是今年进博会最受瞩目的话题之一。

今年进博会期间，包括御风未来、时的科技、沃兰特、览翌航空在内的多家eVTOL厂商集中参展。各家展台均是人潮涌动，低空经济也成为今年进博会最受瞩目的话题之一。

记者了解到，沃兰特成立于2021年6月，在三年多的时间内就拿下了860多架意向订单。在资本市场，公司在2024年就获得了5轮亿元级融资，背后的投资团队知名且多元化。

为何能成为资本市场的“香饽饽”？沃兰特市场总监付常银告诉记者，首先公司的研发进展很快。“2022年8月，公司成立一年多，技术验证机X1就成功下线，在2023年1月顺利完成首轮试飞。2023年9月，VE25-100型客运eVTOL

成为中国民航局华东地区管理局受理的首个客运载人eVTOL项目。今年10月，上述项目型号合格审定首次审查会顺利召开，这就相当于我们的适航取证进入实质性阶段。整体来看，公司研制没有走弯路，效率很高。”

记者了解到，eVTOL包括复合翼、多旋翼、倾转旋翼等多种类型，时的科技是国内率先研发倾转旋翼载人eVTOL的科技企业。“倾转旋翼构型的效率最高，时速可以达到320km/h。现在国外的eVTOL科技企业，大部分都是选择倾转旋翼构型，技术趋同性已经凸显，国内也逐渐从百花齐放的局面向倾转旋翼构型转变。”时的科技相关负责人向记者如是说道。

在产品层面，时的科技自主研发的E20 eVTOL已经在市场上引发广泛关注。而在资本层面，不久前，时的科技宣布完成B轮融资。“我们倾转旋翼构型的产品方向是对的，行业的关注度很高。此外，公司整个创始团队都有非常丰富的航空从业背景。”上述负责人表示。

谈及E20 eVTOL项目的产业化进程，该负责人称：“公司预计在2026年年底取得适航证，预计2027年年初可以实现商业化交付。第一个总装制造工厂也在芜湖开工了。”

御风未来也是低空领域的代表企业。今年进博会期间，国内唯一具有民用航空制造企业和航空服务业股东背景的金融租赁公司浦银金租，与御风未来进行战略合作签约

仪式，双方就100架M1纯电动飞机载人版达成战略合作采购意向，合作规模超10亿元人民币。

御风未来副总裁岳婷婷告诉记者，御风未来有两大业务：一是做大型载人垂直起降飞行器，主要应用场景是低空载人出行；另一个是做中小型垂直起降无人机，已经在持续批量化生产和交付，广泛应用于公安、应急、消防、能源巡检、物流运输等多个领域。

“今年以来，我们的中小型无人机产品营收迅速增长，已经成功中标包括广东省航空应急在内的全国多个重大应急项目，同时海外市场增长喜人，远销中东多个国家。截止到9月，公司营收同比增长300%，连续两年保持3倍增长态势。”岳婷婷向记者说道。

# 被传收购汽车之家 解码海尔跨界局中局

本报记者 方超 石英婧 上海报道

此前频频跨界汽车行业的海尔集团，日前再度传出收购汽车垂直网站——汽车之家。

近日，多家媒体报道，海尔集团正准备收购汽车之家部分股权，以实现对其控股。此外，市场还传出消息称，海尔集团将于2025年1月对汽车之家裁员30%。

对于收购汽车之家的传闻，《中国经济报》记者日前联系海尔集团相关负责人，其对此表示“不予置评”。实际上，在对收购传闻作出上述表态的背后，海尔集团近年来已在持续加

大汽车行业布局力度。海尔延展汽车产业链布局之下，跨界生态图谱逐渐清晰。

除了与上汽集团、奇瑞控股等主机厂陆续签署战略合作(框架)协议外，海尔集团近年来已密集布局二手车业务、投资汽车上下游行业。不仅如此，在今年全国两会中，全国人大代表，海尔集团董事局主席、首席执行官周云杰还建议，推动二手车全产业链高质量发展。

“海尔进入汽车行业比较晚，错过了前期发展机遇。”沃达福数字汽车国际研究中心主任张翔向记者表示，目前家电市场已经饱和，跨界汽车行业是寻找新的增长点。

## 传闻收购汽车之家

一则跨界收购传闻，让频频跨界的海尔集团成为行业焦点。

“此前盛传的海尔集团计划收购汽车之家的消息，已正式得到确认。不出意外的话，海尔预计很快就会正式对外宣布收购作为三大汽车垂直媒体之一的汽车之家的消息。”近期，有汽车行业媒体对外披露上述信息。

不仅如此，据多家媒体后续报道，海尔以一定资金收购汽车之家部分股权，以实现对其控股，而非此前传闻的仅收购某个业务板块。收购后其预计会在明年1月对汽车之家裁员30%。

对于上述收购传闻真实性以及收购原因，记者联系海尔集团，其相关负责人后续回复记者称：“我们对于市场传闻不予置评。”不过据蓝鲸新闻报道，接近汽车之家的相关人士透露，海尔或收购汽车之家部分部门。

公开信息显示，汽车之家是国内三大汽车行业垂直网站之一，创始人李想。汽车之家于2004年筹建，2005年6月1日正式上线，并于2013年在纳斯达克上市，2021年实现港股上市。

记者了解到，在此次传出被海尔集团收购前，汽车之家控制权已经历多轮转手。公开信息显示，2008年，澳洲电讯收购了汽车之家55%股份，但在收购多年之后的2016年，澳洲电讯对外宣布，将其所持汽车之家47.7%的股份出售给中国平安保险集团。

据公开报道，澳洲电讯CEO安迪·佩恩(Andy Penn)彼时在一份声明中称，自2008年以来，汽车之家的业务发展非常迅速。对于澳洲电讯股东而言，目前是获得投资回报的最佳时期。

但在多重因素影响下，汽车之家当前业绩承压。公开数据显示，2024年前三季度，汽车之家营业收入为52.56亿元，同比下降0.31%；归母净利润为13.15亿元，同比下降9.17%。

“一般企业跨界汽车行业，要么造车，要么造零部件。”张翔对记者分析到，造车投入比较大，造零部件投入虽小，但是竞争也很激烈。“海尔进入汽车行业比较晚，错过了前期发展机遇，现在选择互联网这种轻模式也是一条路径，因为现在流量越来越贵。”

## 多次否认造车计划

市场传出收购汽车之家前，海尔集团早已布局汽车行业。

公开信息显示，2015年5月，佛吉亚宜思创新中心与海尔的开放创新平台HOPE建立了开放式创新战略合作关系。公开信息显示，彼时双方表示，未来将通过跨界合作，在汽车领域实现优势资源共享，促进跨领域的技术创新合作。

除了佛吉亚外，记者注意到，海尔集团此前还与上汽集团、奇瑞控股签署战略合作(框架)协议。2021年3月25日，海尔集团与上汽集团正式签署战

略合作协议。

根据协议，海尔集团与上汽集团将在汽车轻量化新技术新材料研发与应用、智能驾驶在智慧物流等场景的应用方面深度合作，并打造具有差异化竞争力的智能驾驶科技公司；同时基于双方优势，在房车、智能家居等领域，实现联合研发、渠道共享等方面的深度融合，构建车家互联新生态。

而在10多天后的4月10日，海尔集团与奇瑞控股签署战略合作框架协议。据悉，双方将携手打造引领全球的汽车工业互

## 入局汽车生态圈

多次否认造车的背后，海尔集团此前已通过成立青岛卡泰驰汽车科技发展有限公司(以下简称“卡泰驰”)切入二手车赛道。

相关信息显示，卡泰驰早在2022年11月就已经成立，大股东为青岛卡泰驰车联科技有限公司(以下简称“卡泰驰车联”)，持股比例为90.9269%，而卡泰驰车联的股东为青岛卡泰驰控股有限公司，后者为海尔集团控股企业。

卡泰驰在成立后迅速扩大规模，2022年11月22日，湖北卡泰驰汽车科技服务有限公司成立，卡泰驰与河南美时捷企业管理有限公司(以下简称“美时捷”)分别持股53%、47%。

不仅如此，本报曾报道，美时捷法定代表人汪国保亦担任美驰名车董事长，而美驰名车在郑州、武汉两地经营豪华二

手车，拥有“10万平方米豪华二手车城市展厅，1000台在售精品车”。

记者了解到，除了美驰名车外，卡泰驰近年来密集联手各地知名二手车商成立合资公司，青岛卡泰驰恒程致远汽车科技服务有限公司、北京卡泰驰中驰严选科技发展有限公司等合资公司先后成立，天眼查显示，卡泰驰目前对外投资公司达到33家。

卡泰驰相关负责人此前向记者表示，海尔将从生态角度切入汽车市场，未来将积极打造二手车产业体系，建立标准体系和监管机制，促进二手车规范化、提高行业诚信度、提升用户认可度，从而推动二手车全产业链高质量发展。

在轻资产“跑马圈地”之时，海尔集团也在对二手车行业进行重资产投资。

联网平台，并在“灯塔工厂”建设、智慧工业园区打造以及供应链、采购数字化等领域展开深度合作，共同探索引领全球的汽车工业互联网新生态。

记者了解到，在与多家主机厂签约相关协议后，外界数次传出海尔造车信息。2022年8月，市场有消息称，海尔正在筹划造车，进入整车领域，推出自有品牌的汽车产品，对此，海尔集团相关人士回复称，网络上传言海尔推出自有品牌汽车的消息不属实。

尽管辟谣亲自下场造车，

但市场还不时传出相关信息，2022年12月，海尔集团相关负责人回复称：“海尔目前依托旗下的卡奥斯工业互联网平台，正在与相关汽车企业共建汽车领域工业互联网平台，旨在赋能汽车产业链企业数字化转型。”

2023年4月份，海尔集团再度回复媒体称，海尔非常明确不造整车，将从生态的角度切入汽车市场。而在2023年9月份，海尔集团新闻发言人也对媒体表示，网络上传言海尔推出自有品牌汽车的消息不属实。

公开信息显示，罗伦士汽车定制产业园于2022年9月破土动工，2024年9月10日正式落成开业，历经24个月工业化建设，占地面积65亩，总投资5亿元。

海尔集团董事局董事刘斥彼时表示：“海尔集团旗下的罗伦士汽车定制产业园，作为行业领先的汽车高端定制数字互联工厂，通过创新研发能力、数字互联能力和个性化定制能力，为用户、生态乃至行业创造价值。”

在今年两会期间，周云杰也提交了《关于推动二手车全产业链高质量发展，释放汽车消费新活力的建议》。在周云杰看来：“2023年是二手车行业‘爆发’元年，在有关部门发布‘二手车新政’后，二手车交易量创历史新高纪录。”

“但与发达国家相比，我国

二手车发展起步时间较晚，市场认知还没有统一标准，行业发展还存在信任缺失、市场集中度低等痛点。”周云杰对此提出多条建议，其中一条就建议“汇聚从生产制造到循环再利用等全流程信息，促进二手车规范化、提高行业诚信度”。

在二手车市场方面，据报道，2023年7月，中国汽车流通协会副会长兼秘书长肖政三在二手车大会上表示，根据协会调研数据，近年来出现亏损情况的二手车商比例高达92%。

“新能源汽车是现在的热门方向，海尔转型做汽车相关产业，是一个明智之举。”但张翔也表示，“很多资本都在关注汽车行业，每一个赛道竞争都很激烈，可以说汽车行业没有蓝海，海尔进入汽车行业也面临激烈的竞争，它的投资也有风险，也可能会投资失败。”