

低空经济成新引擎：政策引导产业加速布局

本报记者 陈靖斌 广州报道

今年以来，低空经济持续升温。从去年年底中央经济工作会议将其列为战略性新兴产业，到今年首次写入《政府工作报告》，并被定位为经济增长的新引擎之一，国家层面的政策规划与引导使资源迅速向这一领域集中。顶层设计的明确不仅为产业发展提供了战略指引，更大幅提升了市场预期与资本信心。

低空经济产业布局提速

小鹏汇天计划在广州开发区建设全球首个现代化流水线飞行汽车工厂，用于飞行汽车的研发、生产和销售。

在今年2月6日，亿航智能与广州空港经济区管理委员会、广州经济技术开发区管理委员会以及广州汽车集团股份有限公司正式签署战略合作协议。该协议旨在充分整合各方优势，共享资源，共同打造完善的低空产业链生态，推动广州在万亿级低空经济赛道中争先，助力该市实现高质量发展。

“此次合作将充分发挥各方在各自领域的核心优势，形成合力，共同推动广州低空经济的发展。”亿航智能相关负责人向记者介绍。

根据协议内容，广汽集团与亿航智能将在研发、生产和销售等关键领域展开深度合作，合力拓展低空市场。广汽集团将依托其在智能制造领域积累的丰富经验和完善的产业链布局，为亿航智能的无人驾驶航空器生产和产品推广提供有力支持。同时，亿航智能将充分发挥其在无人驾驶载人航空器的技术研发和产品集成方面的核心竞争力，助推广汽集团的飞行汽车项目发展。

《中国经营报》记者在盘点中发现，除与亿航智能的合作外，广

各地政府也迅速行动。今年以来，近30个省份将发展低空经济纳入地方政府工作报告，或出台专项政策，重点围绕产业扶持、资金支持与空域开放等关键环节，构建有利于产业发展的政策环境。这些政策举措显著推动了相关产业链的快速扩张，催生了一批具有市场竞争力的企业和项目，为低空经济的规模化发展奠定了坚实基础。

在政策红利的推动下，企业布

局步伐显著加快。《中国经营报》记者了解到，多家龙头企业正加速深耕飞行汽车产业链。例如，亿航智能、广汽集团、小鹏汇天和沃飞长空等企业，围绕智能网联技术、飞行器设计与空地交通系统等核心领域展开深入布局。通过持续技术创新与战略合作，这些企业不断完善产业链生态，加速推进低空经济从概念验证到商业落地的转变，推动整个行业迈向规模化与高质量发展。

广汽集团在低空经济领域的布局持续扩展。12月18日，广汽正式发布了全新飞行汽车品牌“GOVY 高域”，并首次展示其复合翼飞行汽车“GOVY AirJet”。

广汽集团总经理冯兴亚表示，广汽将基于飞行汽车产品和多维度交通场景，构建Robo-AirTaxi端到端低空立体出行体系，实现地面与低空交通的无缝连接，提供一体化出行解决方案。

按照规划，高域将在2025年启动飞行汽车产品的适航认证，同时布局生产线并开启预订，逐步推进低空出行的商业化落地。冯兴亚补充道，广汽集团计划到2027年在粤港澳大湾区的二到三座城市推出飞行汽车示范运行方案，构建“多元站点—地面交通—空中交通”全链条立体智慧出行服务。

不仅广汽集团和亿航智能在飞行汽车领域加速布局，小鹏汇天和沃飞长空也在该领域动作频频。今年7月4日，广州开发区与小鹏汇天签署了飞行汽车项目投资合作协议，政府将在用地、融资和应用场景等方面给予全力支持。

小鹏汇天计划在广州开发区建设全球首个现代化流水线飞行

汽车工厂，用于飞行汽车的研发、生产和销售。该工厂年产能规划为1万台，首批产品将是分体式飞行汽车“陆地航母”的飞行体部分。10月27日，小鹏汇天飞行汽车智造基地正式动工，标志着该项目的实质性推进。

小鹏汇天相关负责人表示，该工厂充分结合了航空业高质量标准和汽车工业的大规模制造经验，能够实现更高的质量一致性、更低的生产成本和更快的交付周期，加速新能源汽车与低空经济产业的融合发展。

与此同时，沃飞长空的全球总部基地项目也在积极推进。今年5月，该公司宣布将在成都未来科技城建设全球总部基地，负责总部办公、研发与生产制造等核心业务。12月12日，该项目正式启动建设，成为低空经济产业发展的重要里程碑。

该项目建成后，主要用于沃飞长空自研AE200产品的批量生产，将激活区域产业链，促进上下游企业紧密衔接，推动科研团队深度合作，加速低空经济产业在成都的集聚发展，助力该市打造“西部低空经济中心”。



图为首批完成适航认证的EH216-S无人驾驶载人航空器分别在广州、合肥两座城市完成了商业首飞演示。

本报资料室/图

战略部署与政策落地

作为新质生产力的典范，低空经济政策在粤港澳大湾区的落地路径愈发清晰。

低空经济产业布局的加速推进，离不开各地政府的积极响应和政策支持。

亿航智能相关负责人表示，广州空港委和广州开发区管委会正通过空域管理、基础设施建设和政策支持等多方面举措，积极推动低空经济的发展。这些措施包括划设低空空域及航线，建设低空飞行服务站，以及加强政府与企业间的深度合作，支持亿航智能与广汽集团在广州市的技术研发和产品推广。

广州开发区和黄埔区此前发布了《广州开发区(黄埔区)促进低空经济高质量发展的若干措施》(简称“低空10条”)，以真金白银的政策激励，支持低空经济产业的高质量发展。

“亿航智能与广汽集团战略合作的达成，是全面落实中央经济工作会议提出的打造低空经济等战略性新兴产业要求的具体成果。这将加速低空经济的高质量发展，为建设粤港澳大湾区低空经济产业高地提供有力支持。”亿航智能相关负责人表示。

作为新质生产力的典范，低空经济政策在粤港澳大湾区的落地路径愈发清晰。

2023年12月，中央经济工作会议提出发展低空经济等战略性新兴产业。2024年3月，《政府工作报告》明确提出将低空经济作为新增长引擎重点打造。同年5月，广东省人民政府办公厅发布了《广东省推动低空经济高质量发展行动方案(2024—2026)》，提出建设世界级低空制造高地。广州市人民政府办公厅也发布了《广州市低空经济发展实施方案》，提出实现首台“广州造”飞行汽车的全球生产销售，推动广州成为国内首个实现载人飞行商业化运营的城市。

不仅仅是粤港澳大湾区，成都也在积极布局低空经济。2024年9月，成都市发布了《成都市低空经济高质量发展三年攻坚行动方案(2024—2026年)》，提出到2026年，成都将形成具有国际领先技术创新能力的低空经济产业集群，完善低空基础设施和飞行服务保障体系，建设西部低空经

济中心。

小鹏汇天相关负责人表示：“随着政策红利的持续释放，我国低空经济生态系统将逐渐成熟，从技术创新、产品研发到应用场景，产业链的各个环节都将得到提升，为经济发展注入强劲新动能。”

据赛迪顾问测算，2023年我国低空经济市场规模已突破5000亿元，预计到2026年将超过万亿元。核心产业规模增长的同时，低空经济还将带动上下游产业链的投资过万亿元，并通过跨界融合带动整体经济增长。

然而，行业发展依然面临挑战。国内咨询机构科方得智库研究负责人张新原指出，试点城市及低空经济规划需要重点解决飞行汽车的安全性、空地交通管理、环保性以及噪音控制等问题。

此外，为平衡地方政府与中央空管委的监管权责，张新原建议，两者需加强沟通协调，中央空管委应制定合理的监管政策，确保行业健康有序发展。

纵目科技遭遇“成长的烦恼” 自动驾驶行业打响“淘汰赛”

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

纵目科技(上海)股份有限公司(以下简称“纵目科技”)近期备受外界关注。有消息称，纵目科技因公司业务未达预期，自2024年11月起暂停工资发放，只发放

基本生活费。

随着停薪的传闻愈演愈烈，纵目科技方面也向媒体进行了辟谣，称员工的社保、公积金都正常缴纳，薪资没有调整，只是发放的时间有所调整，并表示公司年底还会有融资进来。

自动驾驶是个需要巨额资金持续投入的行业。今年以来，随着行业竞争日趋白热化，中国内地自动驾驶赛道上的本土独角兽们纷纷扎堆冲刺IPO，它们将IPO的目的选在美股和港股。

《中国经营报》记者注意到，纵目科技也曾多次冲刺IPO。早在2017年、2022年，纵目科技就已经挂牌过新三板、冲刺过科创板。3月28日，纵目科技正式向港交所递交招股书，拟主板挂牌上市，而后由于招股书满6个月后

未能通过审核，纵目科技港股上市申请于9月28日失效。

针对员工薪资发放调整的背后原因，以及公司融资的进展和未来自用等相关问题，12月9日—16日，记者发送邮件并多次致电纵目科技方面，但始终未得

到回复。

盘古智库高级研究员江瀚告诉记者，在自动驾驶这个竞争激烈且资金密集的行业，企业需要持续投入大量资金进行技术研发和市场拓展。若业务未达预期，资金链很容易出现问题。

昔日多次上市遇阻

纵目科技成立于2013年，是国内ADAS解决方案提供商，提供覆盖全面自动驾驶功能的解决方案。据悉，纵目科技总部位于上海，在上海、北京、厦门、深圳、重庆以及美国密歇根Novi市、德国斯图加特设有研发中心，生产制造中心位于厦门、湖州、东阳(在建)。

伴随着智能电动车的蓬勃发展，自动驾驶相关的企业也驶入发展快车道。根据纵目科技今年3月份提交的招股书显示，截至2023年12月31日，纵目科技已经就50款车型部署智能驾驶解决方案。2021年至2023年，纵目科技已与2022年中国销量排名前十的所有OEM(占中国市场乘用车总销量的72.1%)以及多家中国其他主要新能源汽车品牌开展业务合作。

此外，灼识咨询的数据显示，以2022年的销售收入来看，纵目科技在中国内地供应商中的排名较为靠前。在ADAS市场中排名第五，市场份额为1.0%；在自动泊车解决方案市场中排名第二，市场份额为4.9%；在APA泊车解决方案市场中排名第一，市场份额为5.6%。

在资本市场，纵目科技是个“香饽饽”。上述招股书显示，纵目科技已经有过9轮融资。值得一提的是，纵目科技是小米在2021年3月宣布进军汽车领域后首批投资的企业之一。

3月28日，小米汽车首款产品

小米SU7上市。乘着小米SU7上市的高热度，纵目科技也在当天递交上市申请。但在六个月后，纵目科技的上申请材料失效。而在此次冲刺港股IPO之前，纵目科技已经多次尝试登陆资本市场。

江瀚告诉记者，纵目科技IPO进展可能与公司的财务状况有关。虽然纵目科技在自动驾驶领域有一定的技术实力和市场份额，但如果公司的财务状况不佳，盈利能力较弱，资产负债率过高等，都可能影响投资者信心。

招股书显示，2021年至2023年，纵目科技的营业收入分别为2.25亿元、4.69亿元和4.98亿元，相应期间的净亏损分别为4.34亿元、5.88亿元和5.64亿元，3年累计亏损16亿元。

对于亏损，纵目科技也在招股书中解释，称公司亏损状况主要是由以下因素造成：一是智能驾驶产品和解决方案的原材料和硬件元件采购产生了大量销售成本；二是在于绩记录期间，公司产生了大量研发费用，以建立和保持公司的市场领导地位、增加收入和实现盈利。

对于是否重启IPO，纵目科技方面未回复记者。但记者注意到，纵目科技内部人士曾向媒体表示，公司今年3月份递交招股书后，为了使资产负债率等财务指标更符合港交所的要求，公司决定进行新一轮融资，等融资落地之后，将重新更新财务审计数据，再度申请港交所IPO。

拓展机器人业务

除智驾业务外，纵目科技也在多维度布局蚕丛机器人业务。天眼查显示，12月4日，上海纵目机器人科技有限公司成立，法定代表人RUI TANG(唐锐)，注册资本5000万元。

“我们正在寻求一些市场机遇。例如，我们的智能移动能源解决方案提供由能源服务机器人进行的移动能源存储和充电服务，该服务目前仍处于商业化的早期阶段，且难以预测我们目标市场的需求、商业化时间范围、技术发展、竞争产品进入情况或

行业加速洗牌

在政策和市场的双重驱动下，国内自动驾驶行业近些年来得以迅猛发展，除纵目科技外，还有多家自动驾驶独角兽意欲登陆资本市场。今年以来，国内已有多家自动驾驶企业上市。

美股和港股是中国内地自动驾驶企业角逐资本市场的两大目的地。今年1月，RoboSense速腾聚创(2498.HK)港股上市。而后在今年8月，黑芝麻智能(2533.HK)也成功登陆港交所。之后，10月24日，国内智能驾驶解决方案供应商地平线在港交所挂牌上市。扎堆上市的背后，自动驾驶企业均面临着亏损难题。以地平

线为例，2021—2023年以及2024年上半年，该公司亏损净额分别为20.64亿元、87.2亿元、67.39亿元、50.98亿元。

自动驾驶行业资深从业者告诉记者，自动驾驶行业资金消耗巨大。“在中国经历了接近10年的持续火热和大量资本投入以及推动。但产业链当前并不成熟，而且非常不健康，陷入恶性循环。行业本身特点是前期投入极大，包括技术研发、数据采集、测试等需要大量资源。”

记者注意到，面对行业持续不断的巨额资金投入，除了上市募

资“输血”外，不同的企业也在

采取不同的应对举措。当地时间12月10日，美国通用汽车在官网发布消息称，公司计划重新调整自动驾驶战略，优先发展高级驾驶辅助系统，以实现完全自动驾驶的个人车辆。

通用汽车打算将大部分控股的Cruise LLC和通用汽车技术团队合并，以推进自动驾驶和辅助驾驶。根据通用汽车的资本配置优先级，由于扩大业务所需的时间和资源相当大，且自动驾驶出租车市场竞争日益激烈，通用汽车将不再资助Cruise的自动驾驶出租车开发工作。

据悉，自动驾驶战略的调整，将

降低对单一业务的依赖，提高抗风险能力。“随着技术的不断进步和市场的日益成熟，机器人领域也具有广阔的市场前景和巨大的发展潜力。”

对于纵目科技拓展蚕丛机器人业务背后的优势和挑战，江瀚告诉记者：“纵目科技在自动驾驶领域积累的技术和经验可以为其机器人业务提供有力支持。例如，自动驾驶技术中的感知、决策和控制等技术都可以应用于机器人领域。这使得纵目科技在拓展机器人业务时具有一定的技术优势和市场竞争力。”

“自动驾驶行业到了洗牌期。”对于自动驾驶行业的发展现状，江瀚向记者分析道，“(自动驾驶企业)现在如果不能有持续的业绩增长或者盈利模式的话，被淘汰是大势所趋。”