

广汽高域苏庆鹏：低空经济是长周期赛道 资本质量比数量更重要

国庆假期的鸣沙山、月牙泉游客络绎不绝。为了一睹月牙泉的美貌，在落日余晖中留下一张纪念照，沙丘之上，人和骆驼组成一支支纵队爬向沙峰，也因此形成了一个有趣的现象——堵骆驼。

低空经济行业估值逻辑生变

《中国经营报》：今年前三季度，高域已完成逾8亿元融资，投资方评估项目时，最看重高域的哪些核心能力？

苏庆鹏：从核心能力看，资本认可的是我们冲刺行业头部的综合实力与成长潜力。我们将航空安全标准与汽车工业成熟的制造、质控、供应链体系深度融合，打造安全、普惠、可商业化的载人飞行产品。

工业化层面，公司已具备标准化量产能力，黄埔工厂落成，首款机型 AirCab 下线，同时拿下 AS9100D 航空质量体系认证，适航取证路径清晰。商业层面，我们打通了从场景首飞验证到量产落地的全链条，聚焦交通、文旅两大 B 端刚需场景，实现研发、适航、商业落地闭环。

《中国经营报》：高域在融资过程中是否会主动筛选投资人，具体筛选标准是什么？

苏庆鹏：我们坚持投融资双向选择。低空经济是长周期赛道，资本质量远比数量重要，产业协同价值优先于财务收益。

我们优先选择能带来落地场景、产业配套、区域赋能等实质资源的投资方，秉持长期主义共识，摒弃

广州、台州双基地协同布局

《中国经营报》：台州国资旗下晨熹资本重仓高域，主要看中公司哪些价值？除资金外，其还能带来哪些资源？

苏庆鹏：晨熹资本的投资是典型的产业战略投资，不只是追求财务回报。他们看重高域三层价值：第一，看重独有的“汽车+航空”融合路线与量产壁垒。第二，看重产业强链补链的价值。台州本地有空天产业基础，但缺少载人 eVTOL 整机龙头。引入高域，可以补齐当地低空经济产业链最核心的整机制造环节，带动本地零部件、复材、航电企业升级，形成整机牵引配套的产业集群。第三，看重“基金+订单+产能”的协同赋能模式。高域补齐台州低空整机环节，台州给高域打

目标成为低空经济生态链主

《中国经营报》：高域的技术壁垒是什么？

苏庆鹏：我们的壁垒不是单一技术，而是行业稀缺的“航空标准+汽车量产”体系化能力。首先，我们独创融合制造体系，以航空最高安全标准整合成熟汽车供应链，平衡了航空安全与量产降本之间的矛盾；其次，高域拥有贯穿研发全流程的适航团队，可全面复用广汽的汽车产业生态，将电控、动力电池、智能制造等技术平移至飞行器研发，快速迭代产品并控制量产成本。目前，高域累计申报 264 项专利，覆盖飞控、动力总成、智能调度、航空复材等领域，掌握 L4 级低空自动驾驶关键技术。

《中国经营报》：高域未来的发

打造中国低空经济样板

《中国经营报》：你深耕汽车行业多年，为何跨界切入飞行汽车赛道？如何判断赛道长期价值？

苏庆鹏：跨界源于对产业趋势的精准判断。汽车电动化、智能化升级后，约 70% 的底层技术与供应链可适配 eVTOL 产品。电动飞行器避开了传统航空发动机的高难度壁垒，只需以航空安全标准重构系统工程，大幅降低研发门槛，其数字化优势也契合出行即服务趋势。

长期来看，地面交通拥堵常态化，低空出行是提升城市出行效率

如何让低空出行提升类似的文旅体验？今年 9 月，广汽高域与敦煌签署战略合作，首个低空交旅融合枢纽示范项目落地敦煌。未来，人们有望乘坐广汽高域 AirCab，用最短的时间在天空

短期套利的热钱，更注重资源互补。资本看中我们“航空+汽车”的硬核实力与商业化能力，我们筛选资本，则是为了深耕场景、做实产能、拓宽市场。

《中国经营报》：近两年低空赛道资本市场波动明显，当下资本对 eVTOL 赛道的估值逻辑有何变化？投资人关注哪些核心指标？

苏庆鹏：行业估值逻辑已经彻底转变，从追捧概念、讲故事，转向重落地、重实证。当前资本核心看三大硬指标：适航取证的确定性，即关键试验完成情况与取证时间表；量产能力的真实性，看是否有实体产线、能否从原型机跨越到工业化成品；商业化的可验证性，看是否有真实场景与付费订单。能否穿越行业周期是现阶段资本对低空赛道最核心的评判标准。

《中国经营报》：本轮融资后，高域具体的业务发展与战略规划是什么？

苏庆鹏：本轮融资资金重点投向飞行器研发迭代、适航认证推进、量产产线建设和运营体系搭建，加速进入“量产+运营”双轨阶段。

开长三角的产业与场景空间，是双向奔赴的产业共建。

这次合作能给高域带来三大增量资源：更多落地场景、更完善的本地产业配套、更多元的供应链选择。

《中国经营报》：高域落地台州建厂，看中当地的哪些优势？

苏庆鹏：选择台州是“场景验证+量产承载+长三角市场”的最优组合。台州湾新区是浙江唯一陆岛联动低空“先飞区”，跨海跨岛的试飞条件是适航验证的关键稀缺场景；当地集聚完整的空天产业配套与数千家汽摩配企业，适配“航空+汽车”模式；区位优势上可卡位长三角高密度城市群市场，承接旺盛的商务出行需求。我们打

展定位，是专注整机集成，还是延伸核心零部件与运营平台业务？

苏庆鹏：我们的定位是整机为根，生态为翼。中短期深耕整机制造主业，做好 AirCab 产品、完成适航取证、跑通量产产能，长期致力于成为低空出行生态链主。核心技术坚持自研，非核心零部件依托成熟供应链。此外，硬件销售是基础底盘，运营服务是长期价值增长点，未来核心竞争力是数字化、智能化、网联化能力，以此赋能生态伙伴，共同做大低空产业市场。

《中国经营报》：售价 168 万元的 AirCab 多久可实现投资回报？

苏庆鹏：短期我们通过 AirCab 整机销售获得确定性收入，这是业

务底盘。中长期，盈利来源于持续的运维、升级服务，以及低空运营平台带来的生态收益。

投资回报模型受区域客流、票价体系、有效飞行窗口、运维及配套成本等多重因素动态影响，基于当前假设条件，我们的测算回报周期是非常可观的，这也是低空载人 eVTOL 这类新兴的业态被大家关注的一个重要原因。

《中国经营报》：高域未来的终极盈利模式是什么？是否会转型为“制造+出行平台”企业？

苏庆鹏：我们不做单纯的设备制造商，也不依托重资产亲自运营出行业务。未来的核心形态是以硬件为入口、服务为核心、数字能力为

中一览月牙泉。

“低空文旅需要的是一场从飞起来到融进去的系统重构。”在接受《中国经营报》记者专访时，广汽高域创始人兼董事长苏庆鹏描绘了一幅低空经济的生态图景。



同时，今年前三季度广汽高域获得超 8 亿元融资，充足的资金给广汽高域插上了“飞起来”的翅膀，而这家企业的野心远不止造飞行器，苏庆鹏还要带领广汽高域成为低空经济生态链主。

1

企业家

秘籍

【企业家简介】



苏庆鹏

天津大学先进制造专业博士，现任高域科技董事长兼任中国航空学会飞行汽车分会副主任委员、广东省通信学会数字低空专业委员会副主任委员。

深耕汽车研发领域 14 年，主持广汽自主品牌汽车几十款车型标定工作和 10 余项技术创新项目工作。曾任广州汽车集团股份有限公司汽车工程研究院智慧交通载具创新工作站负责人，负责广汽飞行汽车自主研发工作。

获得中国机械工业科学技术奖科技进步奖三等奖，广东省机械工业科学技术奖、广东省机械工程学科学技术奖二等奖，广汽研究院科技进步奖一等奖和二等奖，广汽研究院技术发明奖一等奖；荣获广州市 2024 年第一季度“广州好人”（敬业奉献类）、“广东最美科技工作者”、“广东好人”等称号。个人申请 80 余件专利，已授权专利 44 件（其中发明专利 33 件）。

当下资本对 eVTOL 赛道的估值逻辑有何变化？

行业估值逻辑已经彻底转变，从追捧概念、讲故事，转向重落地、重实证。当前资本核心看三大硬指标：适航取证的确定性，量产能力的真实性，商业化的可验证性。能否穿越行业周期也是资本核心的评判标准。

低空经济创业者需要具备哪些特质？

创业者需要具备四个特质：长期主义的耐心，不急于求成；跨界融合的视野，能整合多领域资源；务实落地的精神，用工程师思维一步步解决实际问题；开放共赢的心态，相信只有生态繁荣，企业才能长远发展。

观察

低空经济要“飞得起来”更要“飞得安全”

从产业专项规划落地到连续写入《政府工作报告》，低空经济已从行业热词升级为国家培育新质生产力的核心赛道。随着技术迭代加速，eVTOL 载人通勤、空地联运、低空文旅观光、城市应急救援、跨海立体交通等应用场景持续落地，低空经济正在打破传统交通边界，重塑城市立体出行体系，产业规模化、商业化趋势愈发清晰。

行业高速扩容的背后，安全始终是悬在低空产业头顶的红线。飞行器飞行环境复杂、空域动态多变、公众敏感度极高，行业容错率几乎为零。任何一次飞行故障、安全隐患，不仅会造成设备与经济损失，更会直接冲击公众对低空出行的信任基础，甚至引发监管收紧、行业停摆等系统性风险。

纵观全球低空产业发展历程，一些海外头部企业折戟出局，并非输在技术迭代，而是败在安全体系缺失、量产标准混乱、合规体系不完善。对于尚处成长初期的国内低空产业而言，跑得快速、跑得热闹远远不够，跑得安全、跑得稳健才是产业长久发展的核心根基。

热度之下，更需要冷静。天空容不得试错，一起载人事故损失的不只是一家企业，更是整个行业来之不易的公众信任。苏庆鹏观察到，行业估值逻辑已彻底重构，从早期追捧概念、炒作赛道热度，全面转向重

落地、重实证、重安全的理性阶段。当前资本筛选低空企业的核心标尺，集中在适航取证的确定性、量产能力的真实性和商业化的可验证性三大维度，而适航合规与飞行安全，是贯穿所有指标的关键门槛，更是低空产业不可逾越的生命线。

在高域，安全与适航并非产品定型后的后置审核环节，而是前置贯穿产品研发、设计、试验、制造、量产全流程的核心准则。

高域真正的行业壁垒，并非单点技术优势，而是独有的“航空标准+汽车量产”体系化安全能力。以最高航空安全规范为底线，深度整合成熟的汽车工业供应链体系，将汽车产业数十年积累的电控安全、动力电池防护、智能制造质控、规模化品控经验全面平移至飞行器制造，在严守航空安全标准的同时，实现量产一致性、稳定性与可靠性，从工业化层面筑牢飞行安全底盘。

低空经济是一场长跑，跑得快不如跑得稳。在苏庆鹏看来，低空出行普惠大众、实现科技平权的产业初心，核心前提是绝对的飞行安全。未来低空产业的竞争，终将回归安全、合规、量产与商业闭环的综合实力比拼。唯有始终将安全置于首位，以体系化标准护航产业迭代，低空经济才能真正从示范飞行走向常态化运营，成为可持续、可普及、可信赖的新质生产力支柱产业。

本版文章由中经记者赵毅采写