新消费 激活新动能

高质量发展 新动能 产业新观察

坐拥多项“全球首个”，开启“载人时代”帷幕

低空经济高飞的广州密码

文/图 羊城晚报记者 严锦程

日前，亿航智能旗下全资子公司广东亿航通用航空有限公司（亿航通航）及其在合肥的合资运营公司合肥合翼航空有限公司（合翼航空）收到了由中国民航局（CAAC）颁发的全国第一批载人类民用无人驾驶航空器运营合格证（OC）。

亿航智能EH216-S无人驾驶载人航空器相关运营航司正式获得运营合格证是全国低空经济的一个重大突破，对于广州与合肥两座城市也是一条喜讯。这意味着中国低空经济“载人时代”序章正式拉开帷幕，消费者也可以在广州和合肥相关运营点体验低空观光和低空通行。

亿航智能的总部就在广州开发区、黄埔区。

广州穗港码头亿航未来城

A 为什么是亿航？

2025年央视总台春晚，亿航智能EH216-S无人驾驶载人航空器率先在武汉分会场上演“七机联飞”，随后跨越时空，于广州塔上演“时光倒计时”。这场前所未有的飞行，将科幻的魔幻瞬间照进现实的镁光灯下，震撼全场。

近几年亿航智能无疑是低空产业的明星，它的创始人相比则低调了许多。

1992年至1997年，亿航的创始人胡华智就读于清华大学计算机系。2008年，胡华智参与北京999应急调度系统工程的主要承担方，也曾服务过多个大型项目，比如2008年北京奥运会。2013年，胡华智进入了智能无人机的研发领域，2014年，他在广州黄埔成立了亿航智能。

仅仅两年后，也就是2016年，亿航就在美国拉斯维加斯消费电子展上发布了全球首款无人驾驶载人航空器亿航184。

2019年12月，亿航智能在纳斯达克全球股票市场挂牌上市，成为全球第一家上市的城市空中交通行业公司。

“让人类真正征服天空，让飞行变得安全、便捷，是我毕生追求的梦想。”胡华智是这样说的。在他的理念下，亿航智能也成了国内最早一批布局低空经济的企业之一。

有了先行者的时空优势，再加上稳扎稳打的科技投入、产品研发，亿航智能正在逐步实现“自我增值”。今年3月，亿航智能公布了其2024年四季度财报及全年财报，亿航智能2024年总收入为4.562亿元，创历史新高，并且首次实现非美国通用会计准则下全年盈利及正向经营现金流。

B 为什么是黄埔？

在亿航取得运营合格证的一条消息下，有网友评论：“黄埔正在打造低空界的‘黄埔军校’。”在时事辣评领域，网友总是“天赋型选手”，但不可否认，黄埔区在推动低空经济高质量发展上，确实是那一位“有天赋”“又努力”的尖子生。

黄埔区聚集低空产业链企业50家，覆盖研发设计与原材料、制造与集成、应用与服务等环节，产业规模约130亿元，其中包括14家专精特新“小巨人”、3家单项冠军、9家上市公司。

中国人创业讲究“天时地利人和”，作为大湾区冲在第一线的低空经济行政区，黄埔区一直致力于为低空企业提供最好的“地利”。“到开发区来，到离成功最近的地方来！”广州开发区发出的邀请，不仅是口号，也是底气。

2023年12月，广州开发区、黄埔区发布《广州开发区（黄埔区）促进低空经济高质量发展的若干措施》（“低空10条”）及政策实施细则，设立规模100亿元的低空产业创投基金；启动建设5.2平方公里的低空产业园；对符合条件的低空产业项目奖补最高达3000万元。

3月31日，广州开发区、黄埔区发布《关于打造“三城一岛”产业增长极 加快发展新质生产力的若干举措》（又称“新质生产力30条”），提出30条硬核新政策，更是将黄埔区角色从“政策供应商”升级为“创新合伙人”。

在企业投资方面，黄埔区是“投资合伙人”。降门槛让企业“能投”，外资奖励门槛从1000万美元降低到500万美元；指方向让企业“敢投”，重点支持战略性新兴产业和未来产业，单个项目最高扶持1亿元。

在壮大新兴产业方面，黄埔区是“产业合伙人”。锚定低空经济等9个战略性新兴产业、4个未来产业，将针对性出台一批专项政策，鼓励企业就地融入龙头企业、生态企业、骨干企业供应链，对成效明显的给予一定资金扶持。

在企业落地方面，黄埔区是“项目合伙人”。对“拿地即动工”“竣工即投产”的项目和运营团队给予扶持。支持项目方整合自身资源和上下游资源，实现一批补链强链项目集聚发展，最高给予1000万元资金支持。

值得一提的是，广州的又一家低空经济巨头，小鹏汇天选择将飞行汽车工厂落址黄埔区。小鹏汇天飞行汽车智造基地于2024年10月27日正式动工，这是全球首个利用现代化流水线进行大规模量产的飞行汽车工厂。

为什么是广州？

2024年5月，广州市人民政府颁布《广州市低空经济发展实施方案》，提出到2027年，广州低空经济整体规模达到1500亿元左右；同年7月，颁发《广州市推动低空经济高质量发展若干措施》，强调加快培育壮大低空经济主体，推动完善低空基础设施、低空科技创新环境和低空多场景应用。

2024年对于广州仅仅是一个起点，高质量发展低空经济，广州持续发力，志在必得。

广州为什么能在低空领先？

截至2024年年底，广州拥有从事低空经济的企业超过4000家，排名全国第二。其中，核心企业约65家，包括亿航智能、小鹏汇天、极飞科技等“全球独角兽”企业。

要想让丰富的低空经济应用场景落地，飞行器产品是必不可少的一环。广州深厚的整车和零部件制造业易于向低空飞行器生产链转型，这是广州的产业基础。同时，广州处于珠三角、大湾区核心位置，信息交流、交通物流、人才往来与周边城市互联互通。

单看低空经济的主机制造，广州就拥有如此多个大将。小鹏汇天、小鹏汽车董事长、CEO何小鹏在3月29日的2025中国电动汽车百人会高层论坛上表示，广州开发区的飞行汽车工厂建成后预计一年制造飞行汽车的产能有1万辆。

此前，小鹏汇天拿到了5家银行的共12.6亿元银团贷款，用于支持小鹏汇天飞行汽车智造基地的建设。这是目前全球范围内最大一笔用于飞行汽车生产的银团贷款。目前，小鹏汇天“陆地航母”飞行体也全面进入适航审定阶段，预计今年完成飞行体型号合格证（TC）审定，后续将推动产品合格证（PC）审定。

另外，极飞科技在农业无人机领域则是备受瞩目的“头号玩家”。其农业无人机通过播种、管理、喷药等功能，极大提升了农业生产的效率，为不少农民开辟了新天地。从2015年以来，极飞科技的农业无人机价格已降至4.8万元，越来越多的家庭农场用户逐步成了其用户群体。

胡华智当年南下广州，创立亿航，也是细致考察珠三角地区完善的无人机产业链后下定的决心。2024年，亿航智能共交付EH216系列无人驾驶航空器216架，亿航智能的eVTOL飞到了包括上海、威海、温州、韶关、武汉等多个城市。

D 为什么要打造规模化效应？

有了飞行器，市民想要“打飞的”出行，那么就还需要建机场、搭航线。

2024年9月，亿航智能、小鹏汇天的eVTOL飞跃广州城市CBD，这是广州城市中心的一场低空飞行示范活动，也是广州打造低空载人应用场景的起点。未来，广州将构建低空飞行起降点“一张网”，以广州塔为核心，覆盖广州11个行政区，形成“1+10”起降点首期划设。广州塔和海心沙就是首批建设的起降枢纽点。

低空企业选址一个城市，很大一部分的考量就是这座城市发展低空经济规模化应用场景的未来潜力。

广州一直是拓展低空应用场景的“排头兵”。《广州市推动低空经济高质量发展若干措施》明确提出，支持开设载人无人驾驶应用场景航线，鼓励企业提供市内交通类、城际交通类低空飞行器载人飞行服务，单条航线年度最高补助100万元。

除此之外，广州还致力于打造低空经济产业园区。广州临空经济示范区、花都低空经济产业园、三凤临空产业园、电子五所低空经济核心区、广本研发中心片区、通用机场配套与产业园、中汽研低空飞行测试基地，分别分布在白云区、花都区、增城区，产业集聚效益明显。

为什么一定要打造规模化效应？这跟普通人的生活有什么关系吗？

低空经济要实现规模化发展，核心价值在于打造高频次应用的刚需场景，最直接的影响当然是能促进各种“飞的”出行场景尽快落地，另外重要的一点，就是更方便把低空出行的价格“打下来”。

E 广州还有哪些不足？

2024年，深圳、广州、上海、苏州等城市相继提出创建全国低空经济第一城的奋斗目标。除了广州，其他兄弟城市近两年发展低空经济的势头同样迅猛，其中不少城市具有广州需要审视或学习的优势。

低空经济亟待发展的空管信息化领域，需要航天技术的下放和航天人才的集聚，成都在这方面颇为亮眼。成都集聚了中国民航飞行学院、中国民航局二所等科研机构；在空管、雷达、监视、航电、飞控、材料等领域，成都的产业基础也非常明显。

另外，川渝地区文旅资源丰富，拥有九寨沟、峨眉山、青城山、都江堰等全国闻名的资源，以及成都双流和天府国际机场两大航空枢纽的布局。沃飞长空已经着力进一步打造“网红景点、CBD、城市地标、交通枢纽、城市之间”的商业运输示范场景，合作打造国家级的eVTOL应用场景及运营模式样板。

如今广州在孵化企业、顶层设计、平台建设、国际合作等方面已经有了独特优势，相信随着广州在未来的持续加码，广州会拥有更加广阔的一片低空天域。

◀合肥骆岗中央公园城市空中交通运营中心

相关链接

什么是OC？

OC（Operation Certificate）是民航局向运营商颁发的资质证明，标志着企业具备安全、合规开展商业飞行的能力。

此前，亿航智能的EH216-S无人驾驶载人航空器就已获得了全球首个载人eVTOL（电动垂直起降飞行器）产品型号合格证（TC）、标准适航证（AC）、生产许可证（PC），此次亿航通航及合翼航空取得运营合格证（OC），也让亿航智能成为全球第一“四证集齐”企业。由集齐“四证”开始，亿航智能成为全球首个具备无人驾驶载人eVTOL完整商业运营资质的公司。

聚焦IPO

拒绝并阻碍现场检查，遭上交所纪律处分

想念食品被罚5年内不得IPO

想念食品展台 视觉中国供图

羊城晚报记者 詹淑真

从谋划上市，到IPO被终止，再到遭遇处罚，想念食品股份有限公司（以下简称“想念食品”）的资本之路走得并不平坦。近日，上海证券交易所公布想念食品在发行上市申请过程中存在多项违规行为，涉及拒绝、阻碍现场检查，销毁相关证据材料；重要信息披露不真实、不准确、不完整；财务内部控制存在重大缺陷等。最终，上交所决定对其予以5年内不接受发行上市申请文件的纪律处分。需要指出的是，作为此次IPO的保荐人和中介机构，国金证券与天健会计师事务所均受到处罚。

公司涉及多项违规行为

想念食品成立于2008年，经营范围包含挂面（普通挂面、花色挂面）生产、销售等。2023年3月，公司递交了IPO申报材料，仅8个月后，其IPO处于终止状态。如今，随着处罚决定书的披露，其“带病闯关”的违规细节也逐渐浮出水面。

纪律处分决定书显示，想念食品在发行上市申请过程中存在多项违规行为。一是拒绝、阻碍现场检查，销毁相关证据材料。在现场检查过程中，发行人及其相关人员无正当理由删除小麦收储业务系统历史数据且无备份、人为删除物流台账原始记录，提前清理工作电脑应对检查，并以消极态度对抗询问。

二是重要信息披露不真实、不准确、不完整。上交所称，申报文件披露，发行人销售模式以经销为主，报告期内，有20家（前）员工（亲属）设立或任职的经销商、1家关联方经销商（以下简称特殊关系经销商），形成收入占发行人经销收入总额的比例超过50%。截至2021年年末，发行人已全部通过员工离职、与发行人停止合作等方式完成规范，所有特殊关系经销商均独立开展业务。现场检查发现，上述特殊关系经销商并未完成实质规范，仍有15家存在发行人员工担任经销商财务负责人、发行人按月核算经销商人员五险一金缴纳、发行人为供应商招聘人员等情况。同时，除已披露的20家经销商外，发行人另有3家经销商亦存在类似特殊关系，但未进行规范及披露。

此外，想念食品财务内部控制存在重大缺陷。上交所称，报告期内，发行人部分特殊关系经销商和供应商存在异常资金往来。现场检查发现，报告期内，发行人存在向某小麦供应商预付款后，供应商将资金转入第三方资金池，后再转入特殊关系经销商的情况。报告期内，发行人部分小麦采购业务缺少关键原始单据。现场检查发现，发行人小麦收储业务系统数据已被删除，抽样检查的报告期内小麦采购业务单据有36.97%缺少原始过磅单。

中介机构“失守”同样遭罚

在这场IPO违规风波中，想念食品上市申请保荐人国金证券、上市申请申报会计师天健会计师事务所也未能幸免，双双被公开谴责。

上交所指出，保荐人在发行上市申请过程中，存在以下保荐职责履行不到位的情形。内容涉及对存在特殊关系的经销商核查不审慎，未发现部分供应商和经销商资金往来、返利计提异常等情况；函证、走访、调查问卷、复核外部专家意见、穿行测试等程序执行存在缺陷；未充分了解发行人的业务控制，未准确识别重要内部控制节点并核查执行情况等。

鉴于上述违规事实和情节，上交所对国金证券股份有限公司予以公开谴责，对程超、宋乐真予以24个月内不接受保荐代表人签字的发行上市申请文件及信息披露文件的纪律处分。此外，天健会计所专业职责履行不到位，上交所予以公开谴责，对2名签字律师刘钢跃、胡健予以24个月内不接受其签字的发行上市申请文件及信息披露文件的纪律处分。

除了合规性问题，想念食品本身的经营困境也是其IPO失败的重要背景。财务数据显示，想念食品面临增收不增利的困境。2019年-2021年，想念食品分别实现营收13.48亿元、19.47亿元、22.23亿元，分别实现归母净利润1.13亿元、1.71亿元、1.03亿元。与此同时，公司高度依赖挂面单一品类，业务结构单一，抗风险能力较弱。2019年-2021年期间，挂面产品的销售收入分别为10.72亿元、13.87亿元、11.62亿元，占比分别为84.42%、79.07%、61.81%。

对于想念食品而言，5年内无法申报上市，叠加内控整改、经营压力及品牌形象受损，短期内或将陷入更大的增长和融资困境。

财经辣评

羊城晚报财经评论员 戚耀琪

小米汽车惨剧证明智驾没用？卖给你L2就不要当L5用

小米汽车高速公路撞车爆燃悲剧发生至今，有关方面尚未给出权威详细的事故还原。这个看起来并不复杂难解的惨剧，人们能提出的疑点其实很有限。简而言之，车不刹，人也刹不住。于是外界更多地从整个智能驾驶领域去探讨和反思，进而提出不要依赖智驾的论断。

但是，智驾恰恰是新能源车最大的竞争力，也是企业的招牌。正如小米官网宣传SU7所言：“三年打磨，满怀敬畏之心，十倍投入，自研关键技术，融汇优雅设计、澎湃性能与生态科技，C级豪华科技轿车，人车合一，我心澎湃。”难怪米粉们膜拜不已。

如今出了事故，外界都去强调L2、L3的区别，并提醒大家目前还是L2辅助驾驶，没有进入L3、L4自动驾驶时代，更不是L5无人驾驶。然而，这种区别只是事后诸葛亮的提醒，强调事故责任归人而不关厂家的事，它并不能用来救人。

当前，很多国内厂家把智驾都夸到了天上去，于是驾驶人发现，不用手和脚，汽车都能自己加速、自己制动，马上会拥有一种手游在线的感觉。网游电竞成长起来的人们，在科技产品前是很容易沉迷虚幻场景，并忘记现实残酷，更别说去背诵L2、L3、L4、L5的区别。

与市场幻觉相适应的，车企会在发布会上传播自己的产品近乎像无人驾驶一样完美。同时，在手册中又会详细备注说，这些都不能完全替代驾驶员的作用，在事故后更是如此澄清。既然已经清楚声明，除非有证据显示案中的车机、零部件或系统出了重大问题，否则车企都不知道自己错在哪里，又何来认错。

如果一家企业制造的是雨伞，消费者把它当降落伞从山上跳下来，那就自己接管好了。尽管企业宣传它能抗10级大风，可它依然还是雨伞，不是降落伞，更不是滑翔伞。遗憾的是广大用户联想太多，以至于突破安全边界而不自知。

但是用户也并非没有道理的，既然是智能汽车，就该能帮你开车，也能帮你刹车。如果驾驶员能力不够，踩制动踏板不够果断，反应速度太慢，车辆就该保持辅助，尽力挽救而不是最后两秒甩锅不管了。这一点，根本就是产品的安全能力与底线的问题。

这次，小米遭遇的也是许多新能源车前辈已经走过的坑——失控、撞毁、燃烧、伤亡。特斯拉、蔚来、小鹏、理想、极氪……数不清的类似事故之后，没有哪一家会去证明自己智驾有问题。

因此，这次小米在给出后台数据和基本解释之后，外界质疑的空间已经很小了。什么价位，就有什么档次的产品；什么配置，就有什么安全隐患。当下阶段，消费者更应该清楚，你以为智能驾驶无所不能，其实在L5来临之前，企业都留了一个隐含的前提：人来兜底。