



高管访谈

飞联天下CEO张鹏:

差异化布局300家总部基地 深耕低空经济蓝海

本报记者 张晓玉

2026年《政府工作报告》提出,打造集成电路、航空航天、生物医药、低空经济等新兴支柱产业。当前,低空经济这片万亿元级产业蓝海,已然成为各地争先布局、资本市场重点竞逐的核心赛道。然而,行业爆发式增长的背后,空域管理统筹难度大、基础设施建设同质化、专业人才供给断层等痛点日益凸显。

北京飞联天下科技有限公司(以下简称“飞联天下”)CEO张鹏在接受《证券日报》记者专访时表示,随着低空经济法治体系逐步完善,行业核心竞争变量已从政策预期转向落地运营能力。企业唯有结合区域禀赋打造差异化核心竞争力,才能在激烈角逐中站稳脚跟、实现突围。

搭建全域低空智联网

长期以来,低空飞行存在飞行规则、空域管辖范围、飞行高度标准等界定模糊的问题,行业规则的不确定性导致大量社会资本长期处于观望状态。2026年7月1日,新修订的《中华人民共和国民用航空法》(以下简称“民用航空法”)正式落地施行,首次在民航基础性法律中明确支持低空经济发展。在张鹏看来,民用航空法的落地,为行业发展带来的核心价值就是确定性。

张鹏进一步表示,法治化框架的确立,有效提振了长线资本的投资信心,推动行业资本从观望试探转向实体落地,行业将开启合规化、可持续的高质量发展周期。

空域管理是低空经济的核心“交通规则”,也是行业高质量发展的关键支撑。张鹏坦言,当前行业

发展的核心难点,是如何在守住安全底线的前提下,高效、有序释放低空空域资源,平衡好“放开应用”与“严格监管”的关系。民用航空法从制度层面实现了低空空域分级分类管控的重大突破,而行业规模化发展,还需完善的数字化技术底座支撑。

基于此,张鹏认为,行业当务之急是搭建一张“看得见、连得上、管得住”的全域低空智联网。这一体系的核心是由低空通信网、感知网、导航网协同构建的数字化产业底座。他建议采用“政府统筹、多方共建、企业运营”的模式,由政府牵头统筹全域规划,统一行业标准,引入具备成熟运营能力的生态企业落地实操,有效避免标准混乱、重复建设、资源浪费等问题。

针对公众高度关注的飞行噪声、飞行安全、隐私保护等问题,张鹏建议依托新版法律框架,完善低空飞行分级管控体系,强制执行飞行器降噪技术标准,划定专属静音飞行航线;搭建全流程数字化溯源监管系统,实现飞行轨迹实时上传、全程可查、可追溯,并开放监督渠道,定期公开行业运行数据,全方位构建公众对低空经济的信任体系。

打造综合服务枢纽

在张鹏的产业视角中,低空经济不仅是高端航空装备制造的竞争赛场,更是赋能地方实体经济转型升级的重要抓手,能够催生低空物流、空中文旅、应急救援、城市巡检等多元应用场景,补齐城市立体交通与公共服务短板。

作为天九共享集团旗下天九通航推出的低空经济生态平台,飞联天下致力于打造立体出行与运营体系。



图①飞联天下CEO张鹏
图③无人机进行作业
图②公司展出的飞行器 公司供图
图②公司展出的飞行器 张晓玉/摄

依托覆盖全域的数字化能力和多城联动的服务网络,飞联天下致力于为地方政府及产业伙伴提供从顶层规划到落地运营的全链条支撑。目前该公司已与多地政府达成战略合作,率先在承德、镇江、绍兴等城市实现低空经济总部基地开业运营,开展无人机展销、航空研学等业务,致力于打造低空经济综合服务枢纽。

张鹏认为,各地布局低空经济切忌盲目跟风、同质化内卷,必须立足自身空域资源、产业基底、区位优势与市场需求,找准专属发展定位。

“我国西部省市空域开阔、飞行限制少,实景应用场景丰富,是低空技术测试、场景试点的天然试验田;江浙地区制造业基础雄厚、产业链配套完善,适合布局低空装备生产、零部件配套等;深圳、广州等城市,供应链响应高效、创新创业生态活跃,是低空前沿技术研发、模式创新的核心高地。”张鹏向记者拆解了不同地区的赛道优势。

基于这一逻辑,张鹏介绍,飞

联天下未来拟在全国落地300家低空经济总部基地,依托各城市核心禀赋搭建本地化综合服务平台,实现全域低空场景协同落地、错位发展。

当前eVTOL(电动垂直起降飞行器)载人飞行、低空物流配送是行业热门赛道,但张鹏判断,低空文旅将是最先跑通商业闭环、实现规模化盈利的细分领域。低空文旅的市场需求更刚性,落地门槛更低,用户付费意愿更强。空中观光、城市江

景游览等场景,无需等待全链路基础设施完全成熟,即可快速落地运营,叠加各省市针对低空消费场景出台的财政补贴政策,低空文旅行业即将迎来爆发式增长窗口期。

业内讨论产业链短板时,普遍聚焦电池续航、飞行器载荷、机身材料等硬件技术瓶颈,但张鹏提出了更紧迫的行业痛点:复合型运营人才严重断层。

“硬件技术迭代速度极快,大量制造企业、科研院所持续投入攻关,技术短板可快速补齐。但产业

落地的‘最后一公里’,完全依赖专业实操人才支撑。”张鹏表示,目前行业持证飞手、设备运维技师、适航工程师等专业人才缺口巨大。国内高校相关专业开设时间短、人才培养周期长,难以匹配行业爆发式增长的需求,人才短缺已成为制约产业规模化落地的核心因素。

为破解行业人才焦虑,飞联天下依托全国总部基地布局,深度推进产教融合,联动各地职业院校搭建全国标准化人才培养体系,通过定向招生、定向培养、定向就业的模式,批量输送持证低空运营复合型人才。

展望未来,张鹏表示,随着法治体系持续完善,基础设施不断夯实、运营模式日趋成熟,低空经济将告别野蛮生长的1.0粗放发展时代,全面迈入精细化、规范化、专业化运营的2.0新时代。飞联天下将坚守“平台化、全国化、场景化”三大核心战略,全力打造国内领先的低空经济综合服务平台,精准赋能区域实体经济高质量发展。

纯电GLC上市:豪华电动SUV再进阶 奔驰本土化攻势再落关键一子



7月8日,全新梅赛德斯-奔驰纯电GLC SUV 臻金版正式上市,晖银版与星铂版同步开启预售。臻金版33.98万元的全国统一价,叠加至高超过5万元的多重上市礼遇,让这款诞生于MB.EA纯电架构的中型豪华SUV,甫一亮相就以足够的诚意搅动了纯电市场的现有格局。

当造车新势力们还在用“彩电冰箱大沙发”定义豪华时,奔驰用一款真正走量的产品告诉市场:什么才是奔驰理解的电动豪华——它不是参数的军备竞赛,不是配置的简单堆砌,而是一种从研发、生产到测试、服务全链路打通的体系化能力。站在2026年7月这个时间节点回望,奔驰在中国电动化转型的棋局中,已经悄然落下了最关键的一子。

从“在中国,为中国”到“以中国研发,反哺全球”

全新纯电GLC的产品定义从一开始就与中国用户深度绑定。3027毫米的长轴距、全车座椅通风加热按摩、B柱空调出风口、前排双侧隔音玻璃和海绵轮胎……这些细节背后,是奔驰中国研发团队对本土用户需求的精准洞察。

而首次搭载的为中国市场量身打造的液壓衬套,则是这种洞察在产品工程层面的直接体现——针对国内颠簸路面的滤振优化,让钢悬架车型的舒适性足以媲美同级空悬,真正做到“大坡不晃,烂路不颠”。

更值得关注的是全新启用的晖银版、臻金版、星铂版命名体系,这套摒弃了传统字母数

字组合的中文命名方式,直观传递车型定位差异,帮助客户一眼识别配置重点。从研发端的专属调到产品端的本土化命名,奔驰正在完成从“在中国,为中国”到“以中国研发,反哺全球”的深层转变。

智能化领域的本土化合作同样体现着奔驰的战略考量。与中国领先科技公司Momenta联合开发的城区及高速领航辅助驾驶系统,上市即实现“全国都能开”;由中国团队主导研发、融合豆包大模型和3D图形技术的奔驰虚拟助手“小奔”,从粤语到四川话都能自然应答。这些成果的背后,是奔驰在中国建立的全球第二大研发网络在持续发力。

奔驰没有选择全栈自研的封闭路线,而是以开放姿态整合中国本土领先技术资源,同时严守奔驰标准®的安全底线——行业首个在辅助驾驶算法安全领域采用QNX操作系统,便是这种“既开放又克制”策略的最佳注脚。用中国速度做智能化,用奔驰标准保安全性,这或许正是传统豪华品牌在智能电动时代极为务实的突围路径。

三电硬实力与“反向虚标”的奔驰哲学

如果说智能化是体验的上层建筑,那么三电系统就是决定用户体验下限的基础设施。全新纯电GLC搭载800伏高压平台,可用容量85.5千瓦时的电驱三元锂电池,CLTC工况续航至高703公里,峰值充电功率320千瓦,10分钟补能300公里——这些参数放在2026年的纯

电市场中依然颇具竞争力。

但真正体现奔驰技术功底的,是那些隐藏在参数表背后的工程决策。同级唯一专为能效打造的电动两挡变速箱,让车辆在低速时拥有充沛扭矩、高速时降低电机转速以削减能耗,解决了纯电车型高速行驶能耗偏高的行业痛点。同级罕有的四驱断开装置(DCU),则让双永磁同步电机在巡航时解耦前轴避免反拖,需要动力时240毫秒内快速耦合,实现了四驱的操控与两驱的能效兼得。

更值得玩味的是奔驰一以贯之的“反向虚标”理念。在法规允许范围内主动下调2%的续航申报数据,让表显续航更贴近真实路况表现,这种做法在追求账面数字好看的市场环境中近乎“反商业直觉”。

但正是这种务实的品牌性格,构筑了奔驰电动车用户深层的信赖感。当不少品牌还在用“实验室续航”制造里程焦虑时,奔驰选择用更保守的标定换取更真实的用户体验。电池包采用CTM方案,内部无冷却管路接口以规避冷却液泄漏导致短路起火的风险,出厂前在-40°C至52°C极端环境下完成3000次充放电测试,电驱电控系统按15年/30万公里生命周期设计……这些消费者未必看得见的工程投入,构成了奔驰电动化的品质护城河。当一台车开了8年16万公里后,动力电池健康度仍能维持在93%左右,用户才会真正理解什么叫“奔驰标准”。

230次碰撞与500万公里跑出来的信任

在汽车行业普遍压缩研发周期、缩短测试验证时间的当下,奔驰的选择显得有些“笨拙”。全新纯电GLC上市前经历了超过230次实车碰撞测试,仅在中国就使用了超过65辆实车、完成近80次本土碰撞测试,单是中国本土测试车的成本投入就高达上亿元。

相比那些用仿真替代实车、用数据替代路试的“180天速成车”,奔驰依然坚持用实打实的碰撞和里程来验证产品的安全与可靠。近500万公里的全球真实道路耐久测试,平均每台耐久测试车每天行驶至少277公里,覆盖从-40°C至52°C的极端环境——这些测试数据背后,是奔驰对“汽车发明者”身份的敬畏,更是对用户生命安全的底线坚守。

这种近乎偏执的测试标准,体现在产品的每一个细节中。11个安全气囊同级领先,车身大量采用厚度达4毫米的超高强度热成

型钢,白车身双面106微米电镀锌为行业厚度的2倍,亦是行业内率先全车外板100%采用双面电镀镀锌钢材的品牌。超9000个车身连接点在投产前经过超50套整车破坏性检测,检测精度达到0.01毫米。即便是多区智控星徽全景式天幕,也要经历高达250公里/小时的防风测试,对应风速相当于17级台风。

这些在参数表中未必占据显眼位置的数据,恰恰是一台车在交付之后五年、十年依然好开耐用的根本保障。奔驰用测试强度和耐久里程告诉市场:豪华不是发布会上的绚烂PPT,而是每一个焊点、每一次碰撞、每一公里实测积淀下来的可靠品质。

从全新纯电GLC身上,我们看到的是一个正在重构自我、却又不失本心的奔驰。它在智能化领域与本土伙伴开放共创,在三电技术上坚持自研深耕,在安全品质上恪守百年底线,在用户体验上以诚实的“反向虚标”赢得信赖。

这套“既有中国速度、又有德国品质”的组合拳,让全新纯电GLC不仅是一款竞争力十足的纯电SUV,更是奔驰在电动化时代重新定义豪华的宣言书。对于那些依然用旧眼光审视奔驰电动化的声音,这款车给出了有力的回应——奔驰依然是奔驰,只是这一次,它跑得更快了。

(CIS)

