

FROST & SULLIVAN

沙利文

2026

中国eVTOL产业发展白皮书

——从技术验证迈向商业化落地

2026年8月

© 2026 Frost & Sullivan. All rights reserved.

CONTENTS



01

执行摘要

02

中国eVTOL产业现状与
发展拐点

03

重点应用场景、市场空
间与商业模式

04

竞争格局与代表企业



执行摘要

中国 eVTOL 产业正进入由验证可行性转向验证商业化能力的关键阶段。随着适航审定、低空基础设施、示范运营与产业链协同同步推进，行业评价体系正在从单点技术突破，转向对场景价值、系统集成能力和规模化落地路径的综合判断。本白皮书致力于系统梳理中国 eVTOL 产业在应用场景、市场空间与商业模式上的阶段性进展及未来发展预期，识别产业由技术验证迈向商业化落地过程中的关键变量。本白皮书亦希望在多路径并行的产业格局中，呈现商业载人高性能 eVTOL 路线的长期价值及代表企业的战略意义，为理解中国低空交通未来发展提供具有前瞻性和产业深度的研究视角。

- **中国 eVTOL 总机队规模预计由2025年的约500架增长至2040年的约72万架，整体呈加速放量趋势。** 其中，商业载人场景在2040年约占总机队规模的84%，将成为低空商业化需求的主要来源。
- **中国 eVTOL 产业正由原型机验证迈向适航推进、示范运营与商业化准备并行的新阶段。** 行业竞争焦点由适航取证延申至产品性能、量产交付、场景运营、基础设施协同和售后服务，**全链条推进能力将成为企业穿越商业化拐点的核心。**
- **出行是 eVTOL 长期最具战略价值的核心场景之一，** 具备高价值需求和网络化延展空间。 机场接驳、城市群短途通达、商务通勤和未来城市空中交通，对安全冗余、航程速度、运营效率、公众接受度和基础设施协同提出更高要求。
- **不同技术路线正围绕应用场景形成分化。** 多旋翼适合短航程、低速、固定区域的早期落地场景；复合翼兼顾垂直起降与固定翼巡航效率；倾转旋翼在速度、航程、运力效率和高价值载人任务适配方面优势突出，代表载人 eVTOL 向交通工具属性演进的重要方向。
- **商业载人高性能 eVTOL 的核心价值在于支撑可复制的中短途出行网络。** 机场接驳、城际短途和商务通勤天然要求更高的点对点效率、任务半径覆盖能力和运营经济性，倾转旋翼路线与上述需求高度契合，有望成为高价值商业载人低空交通的重要技术路径。
- **时的科技聚焦载人高性能 eVTOL 路线，率先布局面向中短途高价值出行的倾转旋翼构型。** 公司围绕产品定义、适航推进、工程验证、场景合作和产业化准备形成较完整的发展路径，随着中国 eVTOL 商业化进程加速，其在载人高性能赛道中的战略代表性和中长期产业价值将持续凸显。

注：本白皮书所发布内容均为弗若斯特沙利文咨询公司作为第三方研究机构的独立数据与分析结论，不代表任何企业的立场及观点，转载请注明数据及观点来源。

CONTENTS



01

执行摘要

02

中国eVTOL产业现状与
发展拐点

03

重点应用场景、市场空
间与商业模式

04

竞争格局与代表企业

eVTOL 产业生态由整机制造、核心零部件、低空基础设施及运营服务体系共同构成

产业链上游

产业链中游

产业链下游

电池

CATL 宁德时代
CALB 中创新航
BYD 比亚迪
国轩高科 GOTION HIGH-TECH
FARASIS

电推进系统

WOLONG 卧龙
SANTROLL 松正航空动力
SAFRAN
magniX

飞控系统

Honeywell
MOOG
庆为航空
boundary AI
QWCA
THALES

航电导航系统

Collins Aerospace
HMVIC
庆为航空
QWCA
北斗星通
CEIC 中国电科
GARMIN

通信感知系统

HUAWEI
ZTE中兴
中国移动 China Mobile
中国联通 China unicom
中国电信 CHINA TELECOM

复合材料与机体

中复神鹰碳纤维有限责任公司
GW 光威复材
GW COMPOS
ATCC 安泰复材
恒神股份

主机厂

国内企业

EHANG 亿航
VOLANT AEROTECH 沃兰特
时的科技 TCab Tech
AEROFUGIA 沃飞长空
AUTOFLIGHT

海外企业

Joby AVIATION
ARCHER
Vertical
wisk
BETA

民航运营服务

运输航空

中国东方航空 CHINA EASTERN
AIR CHINA 中国国际航空公司
中国南方航空 CHINA SOUTHERN AIRLINES
AIRLINES 顺丰航空

通用航空

南航通用航空股份有限公司
XINCHEN
东部通航
中信海直 CITIC COHC
黄山迎客通用航空公司

个人消费端

个人消费者

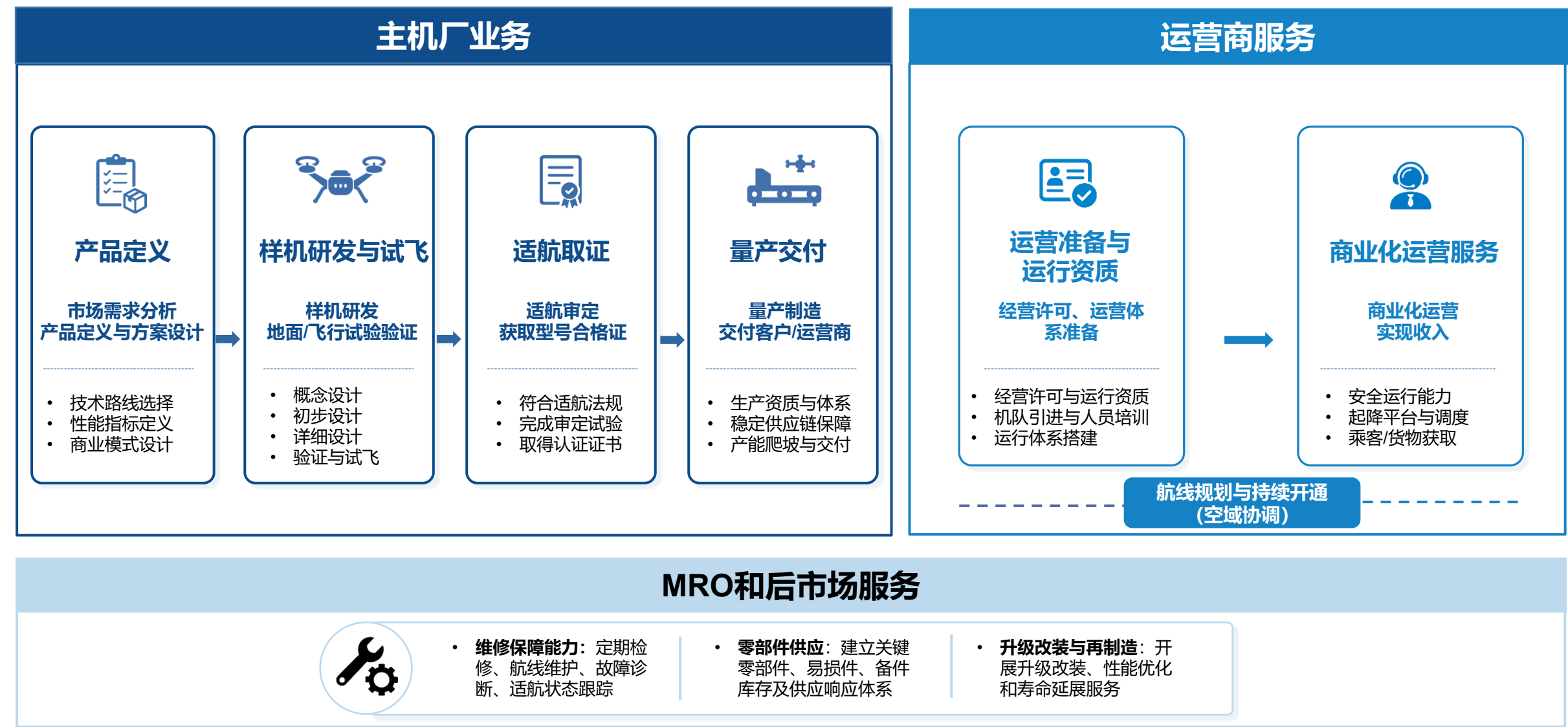
其他类型

MRO/FBO
物流公司
政府公共服务
文旅平台和场景运营

- **上游环节是 eVTOL 产业链的技术基础**，主要包括电池、电推进系统、飞控系统、航电导航、通信感知及复合材料等核心零部件与材料，其技术水平直接影响 eVTOL 的续航能力、安全性能和飞行稳定性。
- **中游环节是 eVTOL 产业链的核心**，主要包括整机研发、总装制造、试飞验证、适航取证及量产交付等。企业围绕多旋翼、复合翼、倾转旋翼等不同技术路线持续推进产品研发与工程验证，行业竞争正逐步由“原型机验证”向“适航能力、量产能力与商业运营能力”转变。
- **下游环节是 eVTOL 商业化的落地关键**，主要由民航运营服务、低空运营平台、文旅场景运营、政府公共服务、MRO/FBO 运维保障体系及个人消费端共同构成，是长期市场扩容的重要方向。

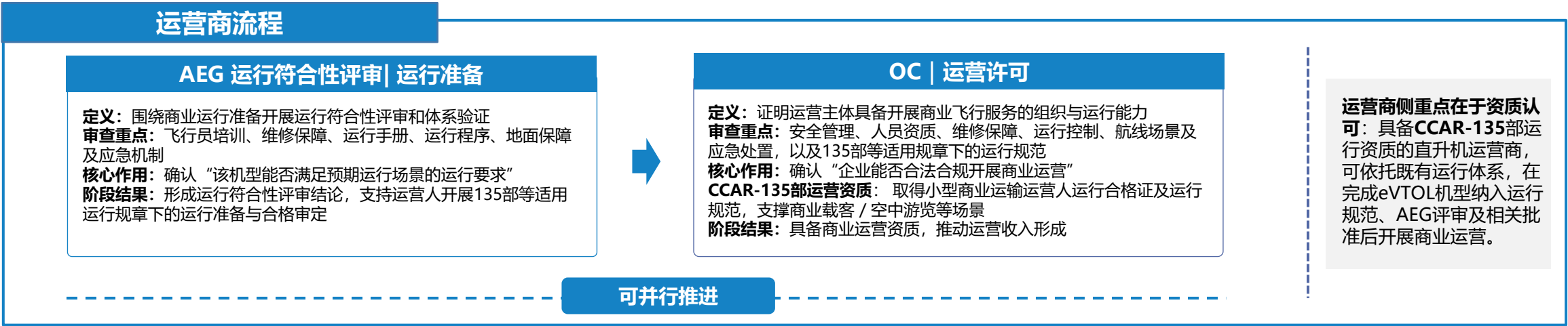
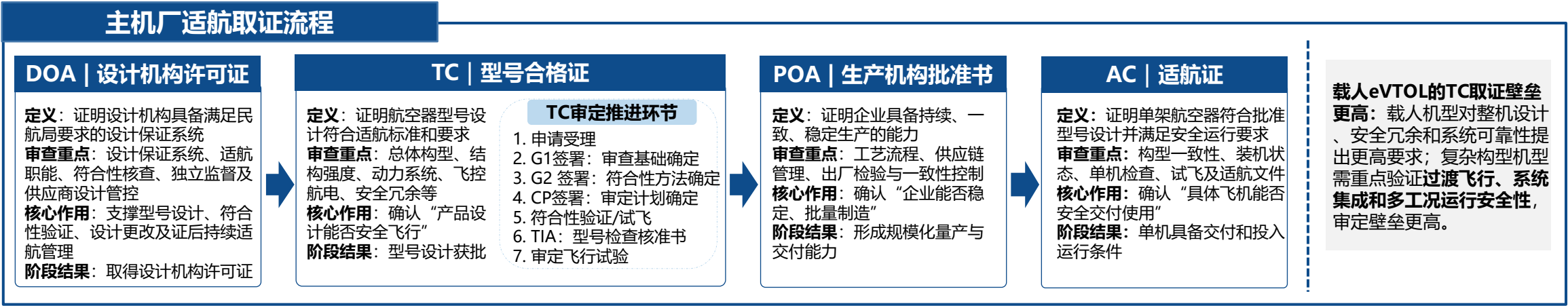
基础设施与监管服务
(起降场、低空智联网、飞服平台、空域管理、保险租赁等)

eVTOL商业化落地依赖研发、适航取证、量产、运营和售后市场服务的全链条打通



TC取证是eVTOL商业化核心关口，载人出行场景进一步抬升适航与运营门槛

适航取证流程

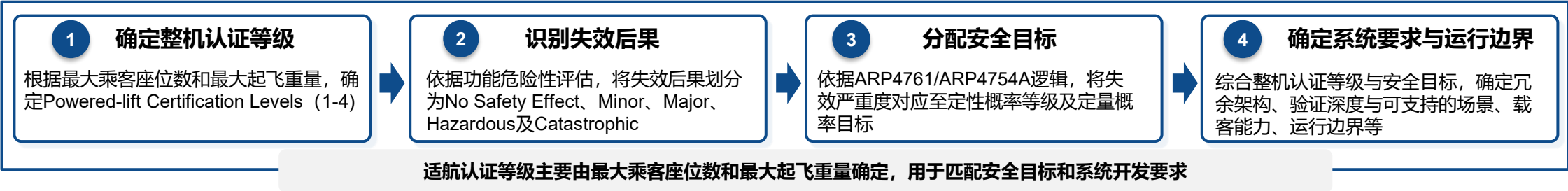


关键洞察

- **TC是eVTOL商业化落地的关键：**TC审定聚焦型号设计安全性，覆盖整机设计、结构强度、动力系统、飞控航电及安全冗余等关键环节，决定产品能否从工程验证进入合规发展通道；相较POA、AC及运营端资质，TC**技术壁垒最高、审定周期最长、对企业研发能力要求最强**。
- **商业化取证需区分“产品合规”与“运营合规”：**主机厂侧以“DOA—TC—POA—AC”为主线，解决**产品从设计批准到生产交付**的问题；运营商侧则围绕运行资质与运营体系建设，解决航空器投入真实商业场景后的**持续运行**问题。

eVTOL整机认证等级与系统安全目标共同决定审定复杂度及商业运行边界

逻辑
路径



认证
等级
划分

动力提升航空器认证等级 (Powered-lift Certification Levels)		不同认证等级对应的安全性目标与失效概率分类							
最大乘客座位配置及最大起飞重量		动力提升航空器认证等级		认证等级	No Effect	Minor	Major	Hazardous	Catastrophic
0-1名乘客，且最大起飞重量≤ 12,500 lbs.		1		Level 1	无概率或无FDAL要求	<10 ⁻³ FDAL D	<10 ⁻⁵ FDAL C	<10 ⁻⁶ FDAL C	<10 ⁻⁷ FDAL B
2-6名乘客，且最大起飞重量≤ 12,500 lbs.		2		Level 2	无概率或无FDAL要求	<10 ⁻³ FDAL D	<10 ⁻⁵ FDAL C	<10 ⁻⁷ FDAL C	<10 ⁻⁸ FDAL B
7-9名乘客，且最大起飞重量≤ 12,500 lbs.		3							
10-19名乘客，或最大起飞重量> 12,500 lbs.		4		Levels 3 and 4	无概率或无FDAL要求	<10 ⁻³ FDAL D	<10 ⁻⁵ FDAL C	<10 ⁻⁷ FDAL B	<10 ⁻⁹ FDAL A
Powered-Lift Aircraft (动力提升航空器)：FAA针对兼具垂直起降能力和固定翼飞行能力的新型航空器类别定义，涵盖eVTOL等采用升力与推进转换技术的航空器。 表示国内主机厂所在等级 数字越高，代表载客规模或重量更高，整机审定基线相应提升。				FDAL：功能开发保证等级，用于衡量航空器系统开发与验证要求的严苛程度；等级由A至D递减，其中A为最高等级；表中失效概率数值代表失效事件发生概率量级，用于安全目标评估参考；对于Minor等级失效状态，可通过定性分析证明符合性。 在航空器功能层面，任何单一失效不得导致灾难性 (Catastrophic) 后果。					
安全目标越严格，对应运行边界越开放；满足更高等级（如10 ⁻⁸ ）的系统，可支持城市人口密集区等高风险场景的商业载客运营									



载客规模提升



适用失效组合更严格



系统冗余与验证深度提升



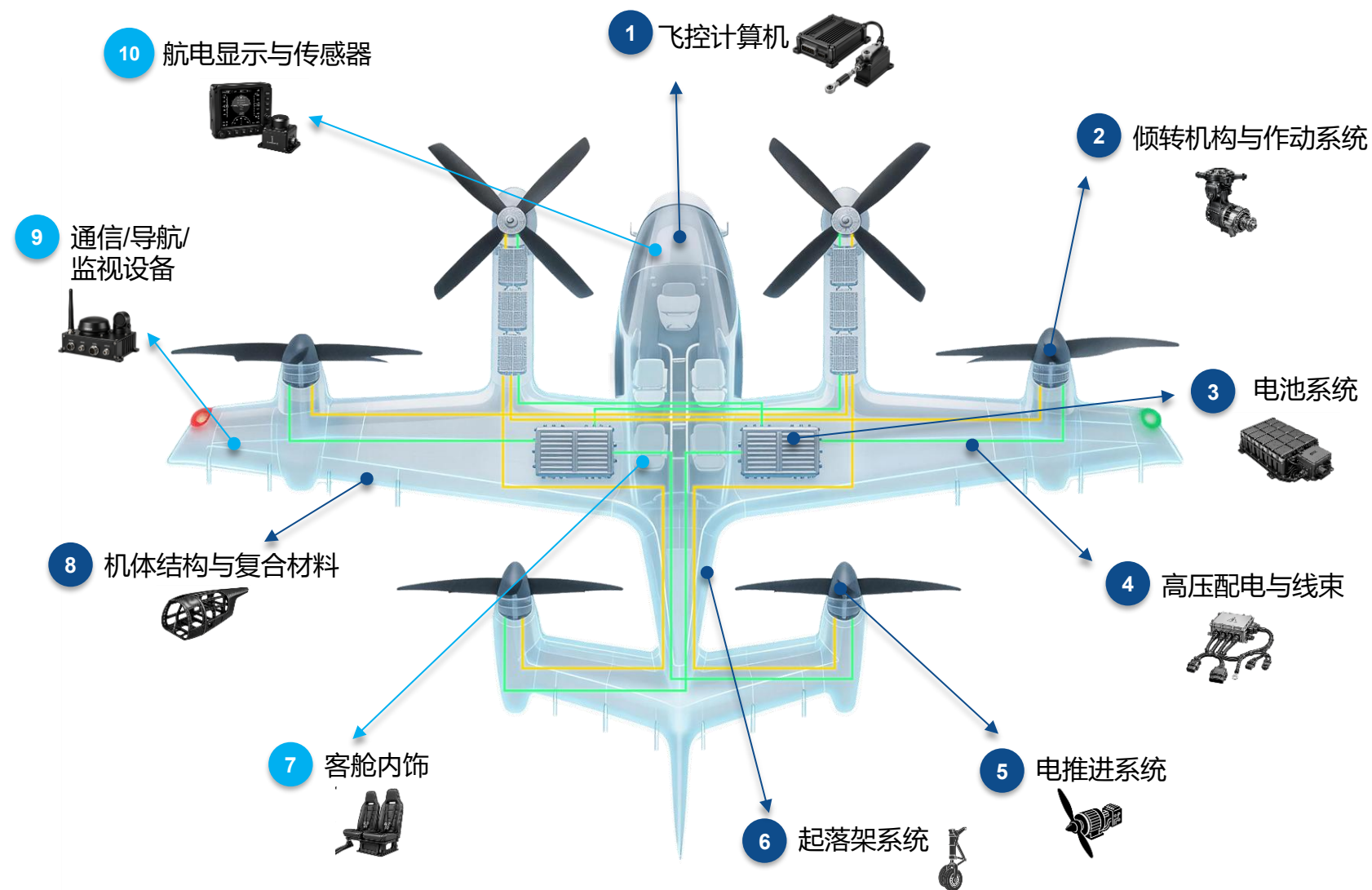
商业运行边界扩大



关键洞察

- 更高整机认证等级直接抬升eVTOL取证门槛：乘客座位配置与最大起飞重量共同决定1-4认证等级；等级越高，对整机安全性、系统冗余、符合性验证及运行能力的要求越严格。

不同零部件和关键系统可按审定路径与批准基础区分，并在整机TC取证中实现对应管理



关键系统与零部件取证要求



随机取证件

- **定义：**作为型号设计组成部分纳入整机TC审定，围绕系统功能、失效安全及整机集成开展符合性验证。
- **典型系统或零部件：**飞控、电池及热管理、高压配电、电推进、倾转机构、关键传感器等。
- **适航SOI阶段审查（针对电子软硬件，如电机、电控、舵机、电池、传感器等）：**
 - **SOI#1 计划审查：**确认审定计划、开发与验证标准、保证等级及符合性方法；
 - **SOI#2 开发审查：**检查需求、设计、代码或硬件实现及双向追溯关系；
 - **SOI#3 验证审查：**检查测试、覆盖率、问题闭环及验证证据是否满足适航目标。
 - **SOI#4 完成审查：**确认生命周期资料完整、构型受控，验证与符合性证据闭环，支持最终适航批准。

eVTOL适航取证的核心重点与关键壁垒



TSO / CTSO批准件

- **定义：**按规定的最低性能标准完成设备级审查并取得批准，但设备批准不等同于装机批准，仍需在整机TC中验证安装适用性和系统集成。
- **典型系统或零部件：**部分通信、导航、监视设备，航电显示与记录设备，座椅、约束装置及部分乘员安全设备。

注：上述分类为基于典型审定路径的行业归纳，具体批准方式取决于型号设计、设备批准基础、系统安全等级及局方审定要求。

低空经济由“新增长引擎”升级为战略性新兴产业支柱产业，空域、适航与运营监管体系加速成型

政策金字塔



关键洞察

- 政策定位升级：低空经济已从“新增长引擎”上升为战略性新兴产业支柱产业。**连续三年写入政府工作报告，并在后续政策中进一步强化为新兴支柱产业方向，低空经济成为国家培育新质生产力和未来产业的重要抓手。
- 制度短板补齐：空域、适航、运营和法律体系正在同步完善。**国家发改委低空经济发展司、民航局通用航空和低空经济工作领导小组等机制设立后，低空经济进入跨部门统筹阶段；新修订民航法共同构成行业规范化发展的制度基础。
- 地方落地加速：城市竞争核心转向空域资源、基础设施和常态化场景。**未来低空经济竞争将更依赖地方综合组织能力和运营承载能力。

CONTENTS



01

执行摘要

02

中国eVTOL产业现状与
发展拐点

03

重点应用场景、市场空
间与商业模式

04

竞争格局与代表企业

中国eVTOL市场将由商业载人与其他场景两大应用体系共同驱动，商业载人场景构成长期核心价值池

商业载人场景

2040E机队规模 **约61万架**
约85% / 长期核心价值池

出行

2040E **约52万架**

出行主要指面向城市内高时效出行、短途跨城通勤，以及短途高铁和自驾出行替代需求的eVTOL客运服务，核心价值在于缩短中短距离出行时间、提升点到点交通效率。

景区接驳

2040E **约2.4万架**

景区接驳主要指在大型景区、山地景区、海岛景区及景区群之间，利用eVTOL提供短途载客接驳服务，解决传统地面交通绕行、拥堵或通达效率不足的问题。

景区观光

2040E **约2万架**

景区观光主要指围绕景区内低空游览、环线飞行和文旅体验形成的eVTOL商业载人观光服务，核心价值在于创造差异化旅游体验并提升景区二次消费能力。

交通枢纽接驳

2040E **约4.6万架**

交通枢纽接驳主要指连接核心机场、高铁站与城市中心、商务区或重点交通节点的eVTOL快线服务，重点满足高时效、确定性和舒适性要求较高的出行需求。

物流及其他非商业载人场景

2040E机队规模 **约11万架**
约15% / 率先闭环

物流运输

2040E **约6.5万架**

物流运输主要指面向快递、即时零售、医药冷链及高时效样本运输等需求，利用eVTOL承担中短距离、高时效、高价值货物运输任务，重点覆盖传统地面物流在时效、地形通达性或温控稳定性方面存在短板的场景。

应急与公共服务

2040E **约4.5万架**

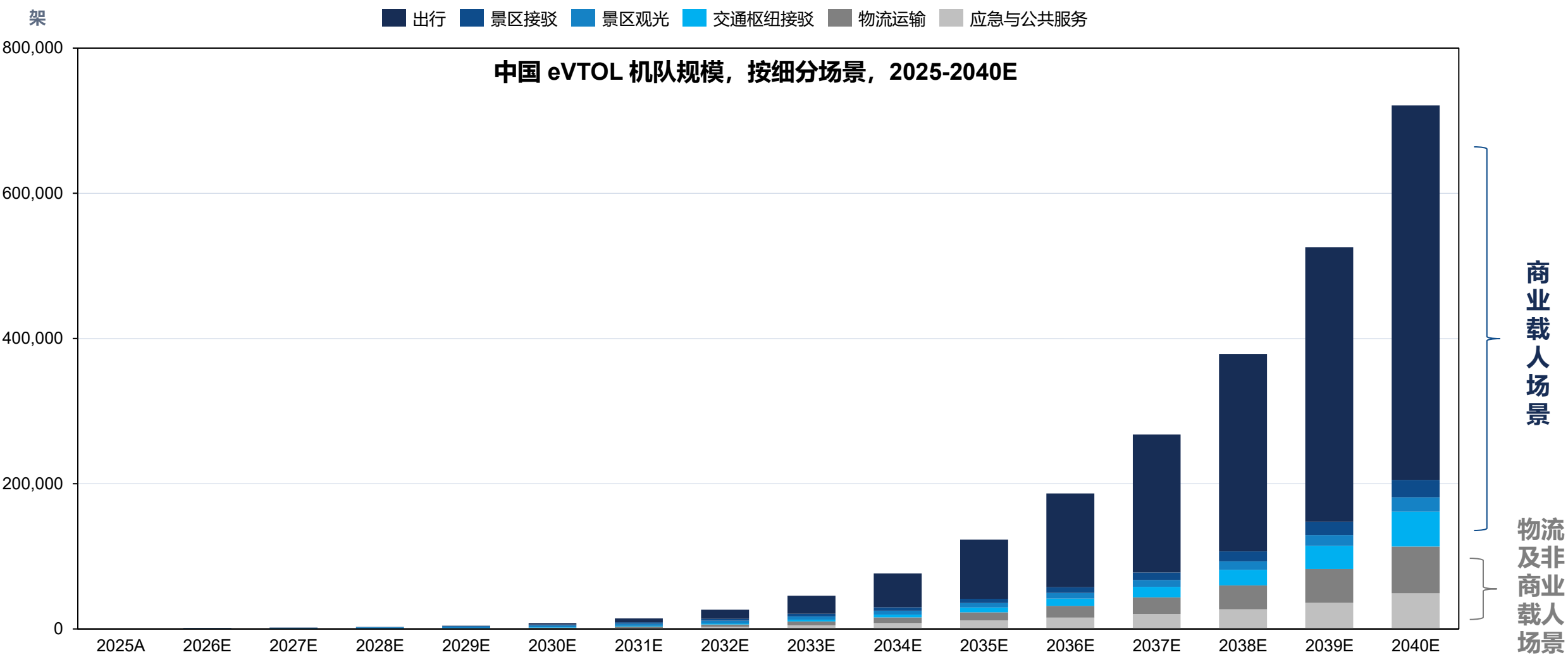
应急与公共服务主要指由政府及公共服务机构主导，将eVTOL应用于医疗急救转运、消防巡检与灭火、灾情侦察、应急物资投送和公共安全治理等高时效、公共属性较强的任务场景，核心价值在于提升突发事件响应速度和城市治理效率。



关键洞察

中国eVTOL应用将呈现“商业载人场景长期价值大、物流及非商业载人场景率先闭环”的发展特征。其中，景区接驳、景区观光、物流运输及应急公共服务更具早期商业化基础；出行与交通枢纽接驳将在适航、空域、基础设施和运营网络逐步成熟后释放更大规模价值。

中国 eVTOL 机队规模将由多元细分场景共同驱动扩张，出行有望成为最大增量来源

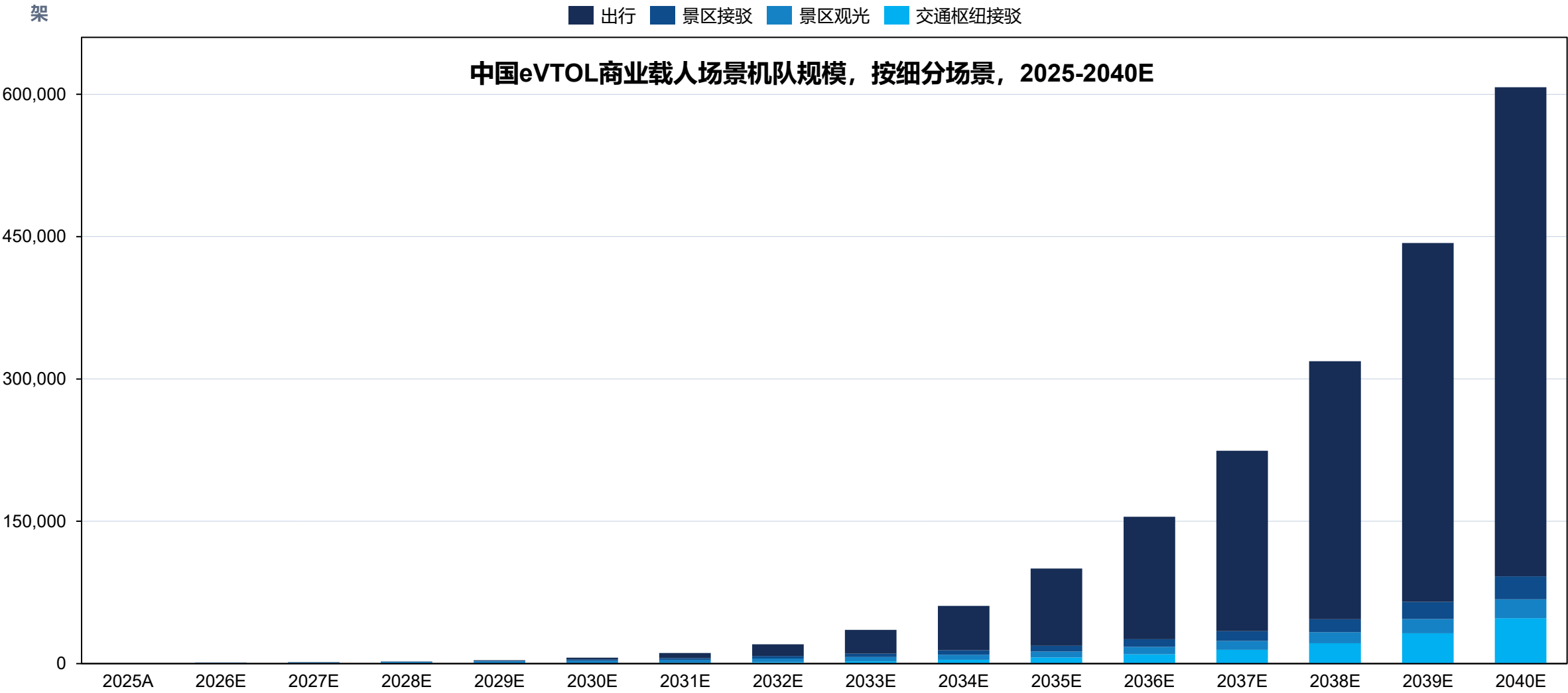


关键洞察

2025-2040年，中国 eVTOL 机队规模预计将由约500架增长至约72万架，不同细分场景将共同驱动行业由早期示范走向规模化放量。分场景看，出行、景区接驳、景区观光、交通枢纽接驳、物流运输在运营距离、载重能力、成本约束和服务属性上存在明显差异。

注：机队规模：指运营商或企业在特定时点拥有、管理或投入运营的飞机/车辆总数量。

中国 eVTOL 商业载人场景将进入加速放量阶段，出行有望成为机队扩张的核心驱动力



关键洞察

2025-2040年，中国eVTOL商业载人场景机队规模整体呈现由早期示范向中后期快速放量的增长态势。分场景看，出行将成为最大增量来源，交通枢纽接驳、景区接驳和景区观光等场景同步发展，共同支撑商业载人场景市场扩容。

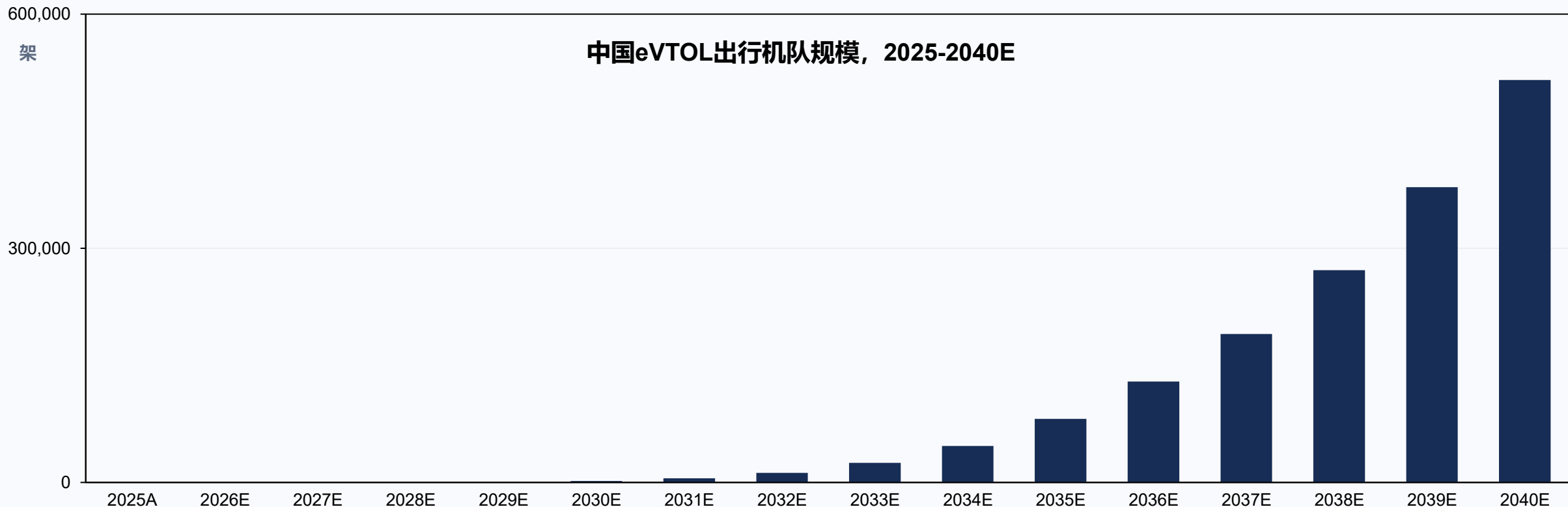
场景一：出行场景——出行需求加速释放，带动中国eVTOL运营机队规模由导入期迈向规模化扩张

核心公式：

机队规模 = eVTOL服务人次 × 1,000,000 × 调度冗余系数 ÷ 单机年运载能力

关键假设：

- 出行服务人次由城市出行、300公里以内高铁替代及300公里以内自驾替代三类场景加总构成，并分别采用差异化eVTOL渗透率；
- 基准载人eVTOL机型按每架4座（乘客数）测算，平均载客率由2025年的约75%随运营成熟度逐步提升至2040年的约90%；假设每架eVTOL每日执行15个有效载客航班，每年有效运营330天，已扣除天气、检修及空域限制等影响；
- 每架eVTOL年运载能力按“座位数×平均载客率×每日有效载客航班×年有效运营天数”测算；机队规模额外采用1.1倍调度冗余系数，以覆盖备用机、维护需求及峰谷运力错配。



场景一：出行场景——构成市场长期最核心价值空间，包括城市出行、高铁替代和自驾替代三大需求来源

核心公式：

出行场景服务收入= 城市出行服务收入 + 300公里以内高铁替代服务收入 + 300公里以内自驾替代服务收入

关键假设：

- 城市出行需求以网约车及出租车总订单为基础，并进一步拆分为出租车、豪华车、专车及普通网约车订单；
- 高铁替代需求以300公里以内高铁总人次为基础，并拆分为商务座、一等座及二等座人次；
- 自驾替代需求以全国自驾出行总人次为基础，其中300公里内出行人次作为核心可替代需求；
- 针对城市出行、高铁替代及自驾替代三类场景分别设置eVTOL渗透率，并假设渗透率随适航取证、基础设施及运营网络完善逐步提升；出行服务收入按照不同场景的eVTOL服务人次乘以对应的每次每座位价格测算。

亿元/年

16,000

12,000

8,000

4,000

0

■ 城市出行 ■ 高铁替代 ■ 自驾替代

中国eVTOL出行服务收入，2025-2040E

2025A 2026E 2027E 2028E 2029E 2030E 2031E 2032E 2033E 2034E 2035E 2036E 2037E 2038E 2039E 2040E

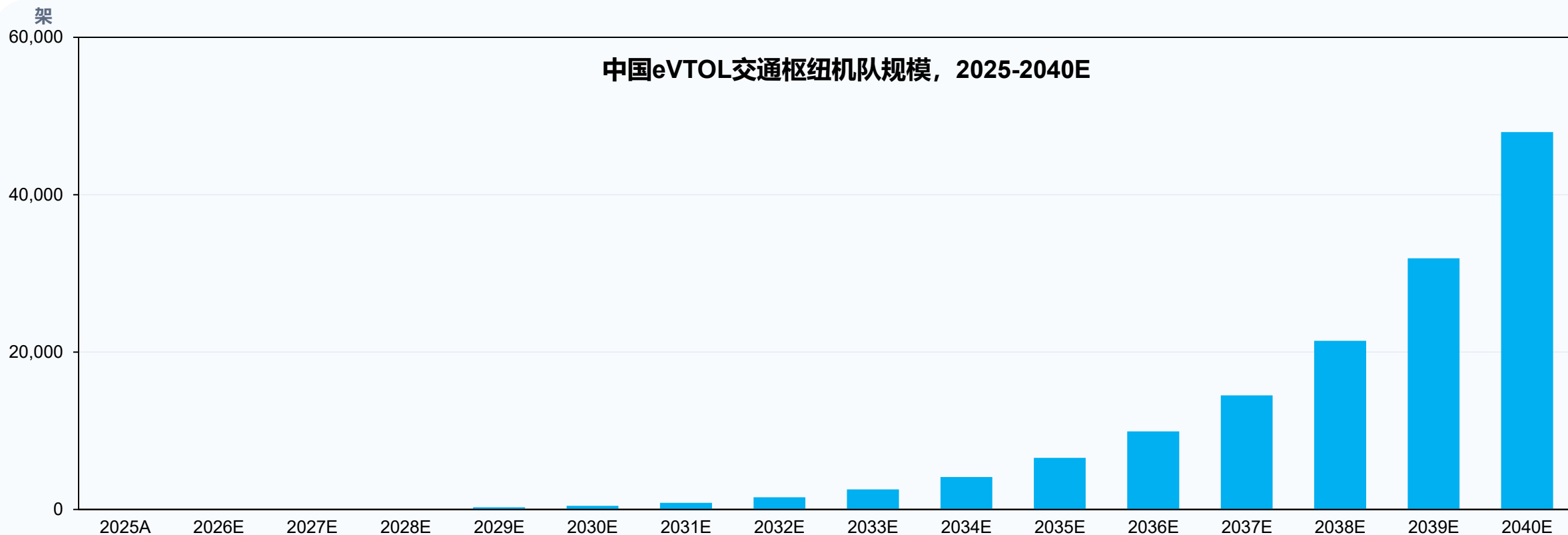
场景二：交通枢纽接驳——eVTOL市场的重要组成部分，由机场接驳及高铁站接驳两大场景共同构成

核心公式：

- 交通枢纽接驳总机队规模 = 机场接驳机队规模 + 高铁站接驳机队规模；
- 机场接驳机队规模 = eVTOL 机场快线服务人次 ÷ 每架 eVTOL 年接驳能力上限；
- 高铁站接驳机队规模 = eVTOL 高铁站接驳服务人次 ÷ 每架 eVTOL 年接驳能力上限。

关键假设：

- 机场接驳以全国机场旅客吞吐量为基础，高铁站接驳以全国铁路旅客发送量为基础；
- 机场场景优先覆盖千万级以上机场，高铁场景优先覆盖核心高铁枢纽站；
- 按高时效客群占比、接驳适用率及 eVTOL 渗透率测算实际服务人次；
- 单机年接驳能力由座位数、平均客座率、每日单程班次和年运营天数决定。



场景二：交通枢纽接驳——服务收入由机场接驳及高铁站接驳两类场景共同驱动

核心公式：

- 高铁接驳服务收入 = eVTOL高铁站接驳服务人次 × 高铁单次收费；
- eVTOL高铁站接驳服务人次 = 可服务核心高铁站旅客人次 × 高铁站接驳适用率 × (商务座/一等座旅客占比 × 该客群eVTOL渗透率 + 二等座及其他旅客占比 × 该客群eVTOL渗透率)；
- 机场快线服务收入 = eVTOL机场快线服务人次 × 单次收费；
- eVTOL机场快线服务人次 = 可服务机场旅客吞吐量 × 机场侧接驳次数/旅客吞吐量 × 可服务高时效客群占比 × eVTOL渗透率。

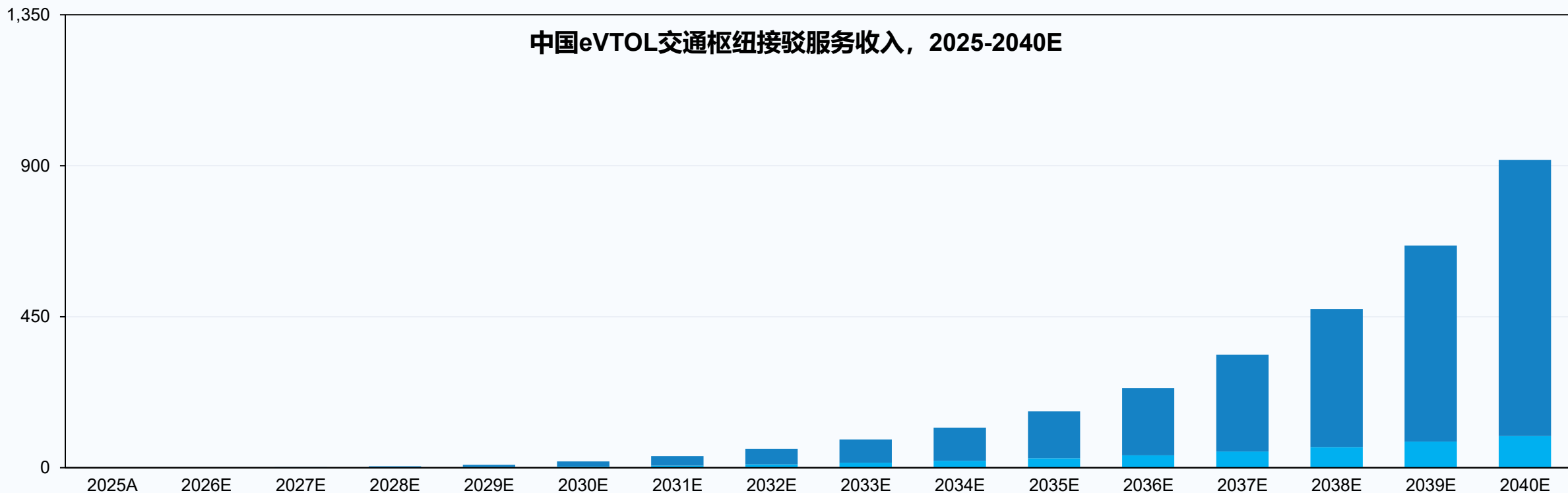
关键假设：

- 以全国机场旅客吞吐量和全国铁路旅客发送量为底层需求基数；
- 机场接驳优先覆盖千万级以上高吞吐量机场，高铁接驳优先覆盖核心高铁枢纽站；
- 按高时效客群占比、接驳适用率及 eVTOL 渗透率测算实际服务人次；
- 基于单机年接驳能力上限测算机队规模，并采用机场约300 元/次、高铁约150 元/次测算服务收入。

亿元/年

■ 机场接驳 ■ 高铁站接驳

中国eVTOL交通枢纽接驳服务收入，2025-2040E



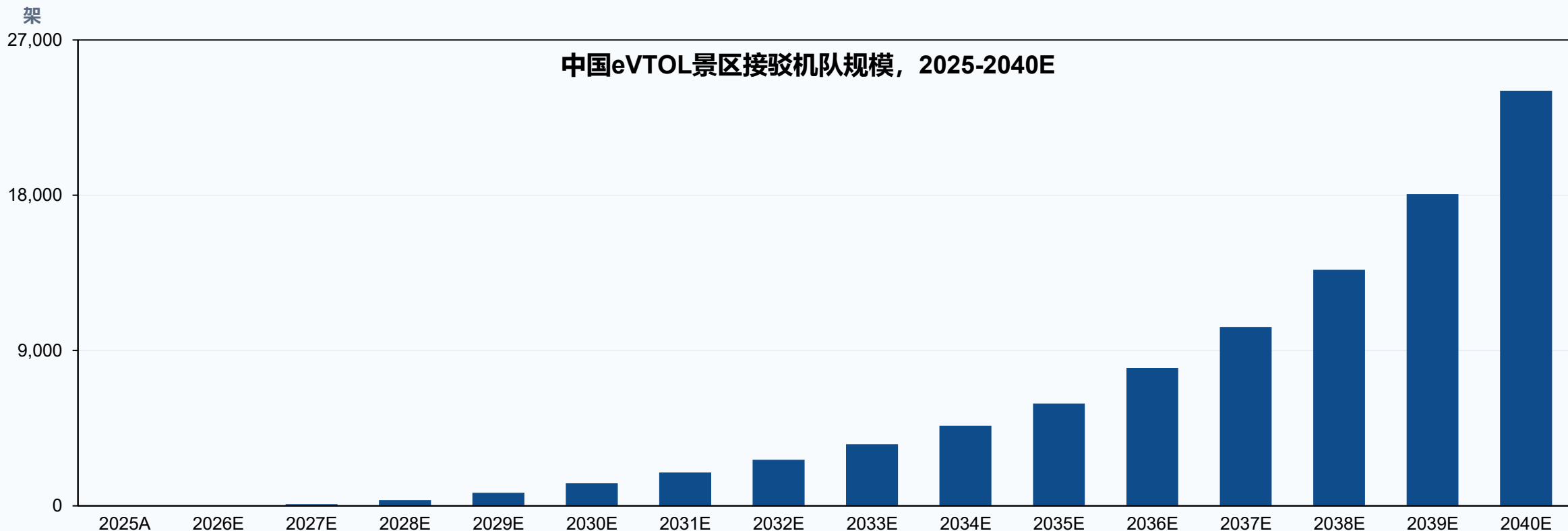
场景三：景区接驳——eVTOL商业化落地的重要切入口，规模扩张由高频短途需求驱动

核心公式：

- 景区接驳机队规模 = 分级景区数量 × 密集景区群适配比例 × 开通比例 × 单景区配置eVTOL；
- 已开通景区数 = 分级景区数量 × 密集景区群适配比例 × 开通比例；
- 总机队规模 = 5A、4A和3A及以下景区机队规模加总。

关键假设：

- 景区接驳主要面向景区之间或景区群之间的短途转运需求，核心是提升游客跨景点出行效率；
- 以全国A级景区数量为基础，并按5A、4A和3A及以下景区分层；
- 按不同等级景区设置密集景区群适配比例、开通比例、已开通景区数、单景区eVTOL配置；
- 通过关键年份机队规模锚点对整体规模路径进行校准。



场景三：景区接驳——是eVTOL商业化落地的重要切入口，规模扩张由高频短途需求驱动

核心公式：

- 景区接驳机队规模 = Σ (分级景区数量 × 密集景区群适配比例 × 开通比例 × 单景区 eVTOL 配置)；
- 已开通景区数 = 分级景区数量 × 密集景区群适配比例 × 开通比例；
- 分级 机队规模 = 已开通景区数 × 单景区 eVTOL 配置；
- 总机队规模 = 5A景区机队规模 + 4A景区 机队规模 + 3A及以下景区机队规模。

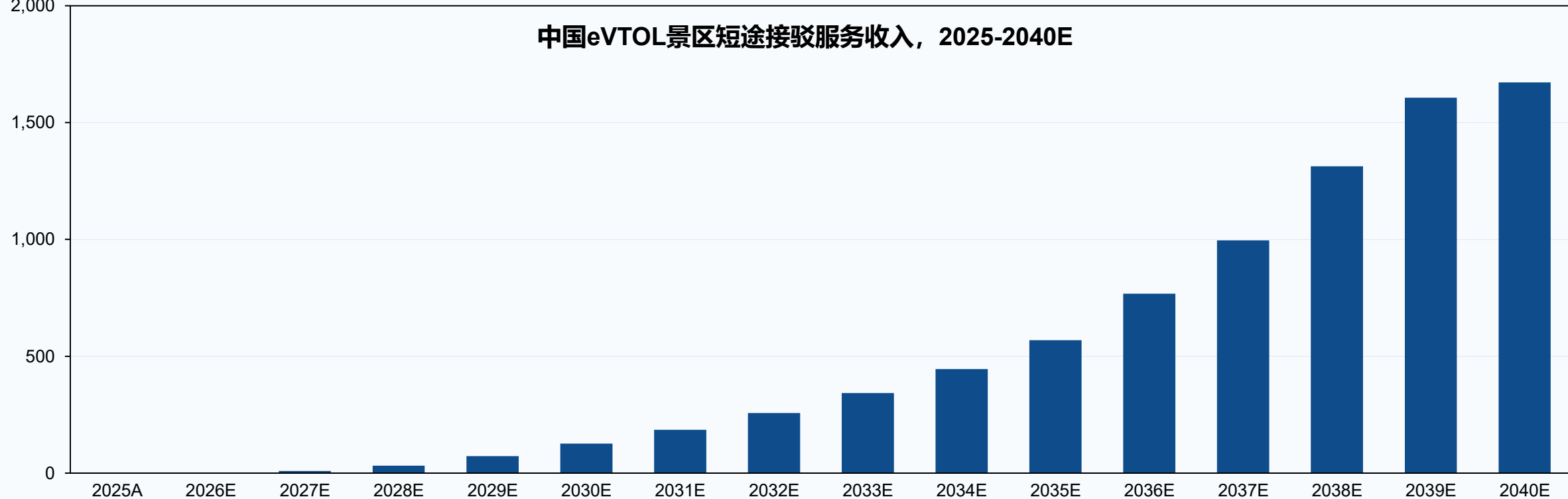
关键假设：

- 以全国 A 级景区数量为基础，并按 5A、4A 和 3A 及以下景区分层；
- 按不同等级景区设置可运营渗透率和单景区 eVTOL 配置，测算机队规模；
- 单架年接驳能力约2.4万人次/架/年，且服务人次受景区间接驳总需求封顶；
- 采用约400 元单座次票价情景测算服务收入区间。

亿元/年

2,000

中国eVTOL景区短途接驳服务收入，2025-2040E



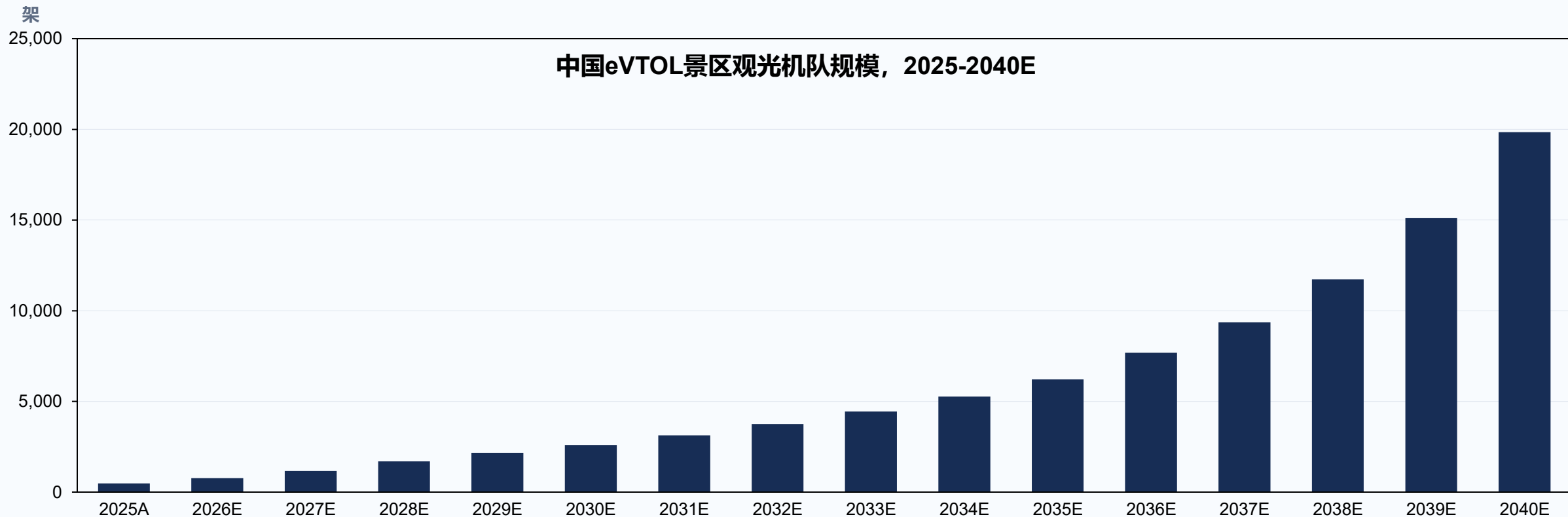
场景四：景区观光——有望成为商业化载人核心场景，分级景区规模化渗透将驱动机队规模持续释放

核心公式：

- 活跃景区数 = 分级景区数量 × 可运营渗透率；
- 分级Fleet规模 = 活跃景区数 × 单景区eVTOL配置。

关键假设：

- 景区观光主要面向景区内部或周边的低空游览体验，核心是观景、环线飞行和文旅消费；
- 以全国 A 级景区数量为基础，并按 5A、4A、3A 及以下景区分层；
- 活跃景区数由各等级景区数量及可运营渗透率决定；
- 单景区 eVTOL 配置按景区等级差异化设置；
- 最终 机队规模 由各等级景区机队规模加总得出。



场景四：景区观光——有望成为商业化载人核心场景，规模增长由体验升级与高客流景区渗透共同驱动

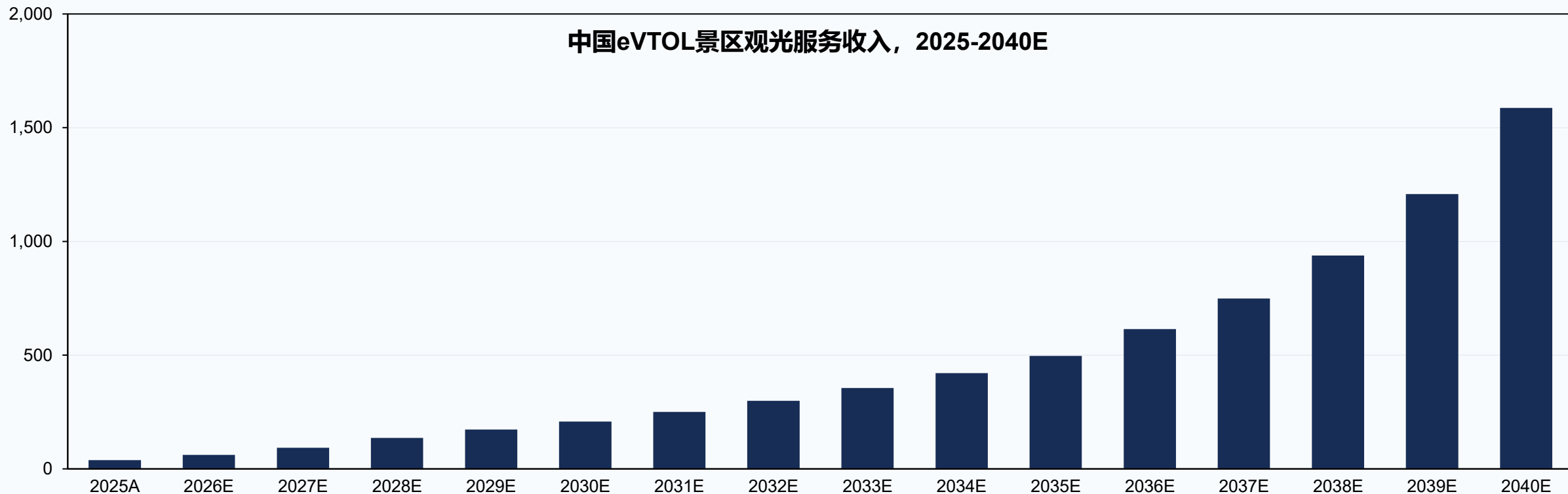
核心公式：

服务收入 = 机队规模 × 每架eVTOL年观光服务能力上限 × 每次每座位价格

➤ 关键假设：

- 机队规模 作为既定供给基础，决定可投入运营的 eVTOL机队规模；
- 单架 eVTOL 年观光服务能力上限假设为 约2万人次/架/年，反映景区观光场景下的单机运营效率；
- 每次每座位价格采用约400元/座次。

亿元/年



CONTENTS



01

执行摘要

02

中国eVTOL产业现状与
发展拐点

03

重点应用场景、市场空
间与商业模式

04

竞争格局与代表企业

时的科技聚焦交通型载人eVTOL路线，目标指向机场接驳、城际短途及商务通勤等高时效出行场景

公司概况



公司

时的科技(TCab Tech)

核心方向

围绕30-150km高时效出行需求，布局交通型高性能载人eVTOL

发展阶段

适航推进、试飞验证、商业合作与产业化准备同步推进

适航进展

2023.10 TC受理；2024.12 G1签署；2026.04 G2完成；2026.06 CP签署完成

试飞进展

累计完成1000+架次试验飞行；已完成载多人飞行与倾转过渡飞行

商业合作

合作覆盖融资租赁、通航、地方低空平台及海外客户

产业化准备

上海：全球总部+制造产线，产线年产能100架
芜湖：智造基地规划年产能200架，2026年预计首条产线

公司正由研发验证阶段，逐步转向适航推进、商业化合作与产业化准备并行阶段

A 技术路线

- 聚焦交通型载人eVTOL
- 倾转旋翼构型兼顾垂直起降与固定翼巡航效率，更适配30-150km中短途交通任务

B 目标场景

- 聚焦交通型载人路线，面向机场接驳、城际短途、商务通勤及园区接驳等具备交通属性的出行场景

C 客户价值

- 面向高时间价值客群
- 提升点对点出行效率，缩短30-150km中短途出行时间

D 商业模式

- 整机销售
- 配套后市场服务、MRO与培训
- 运营协同

兼顾垂直起降与固定翼巡航效率

航程更长
航速更快
(相较于旋翼)

平衡高性能与经济性

机场/高铁接驳

文旅接驳

城际短途

商务通勤

高效
节省宝贵时间

快捷
点对点直达

舒适
高品质出行体验

可拓展
网络化运营基础

整机销售

后市场服务
MRO&培训

运营协同
平台与通航运营商

从战略定位看，时的科技优先切入较高门槛的载人场景，围绕高时效出行需求布局交通型倾转旋翼产品，目标指向具备交通效率价值和航线复制潜力的中短途出行市场。

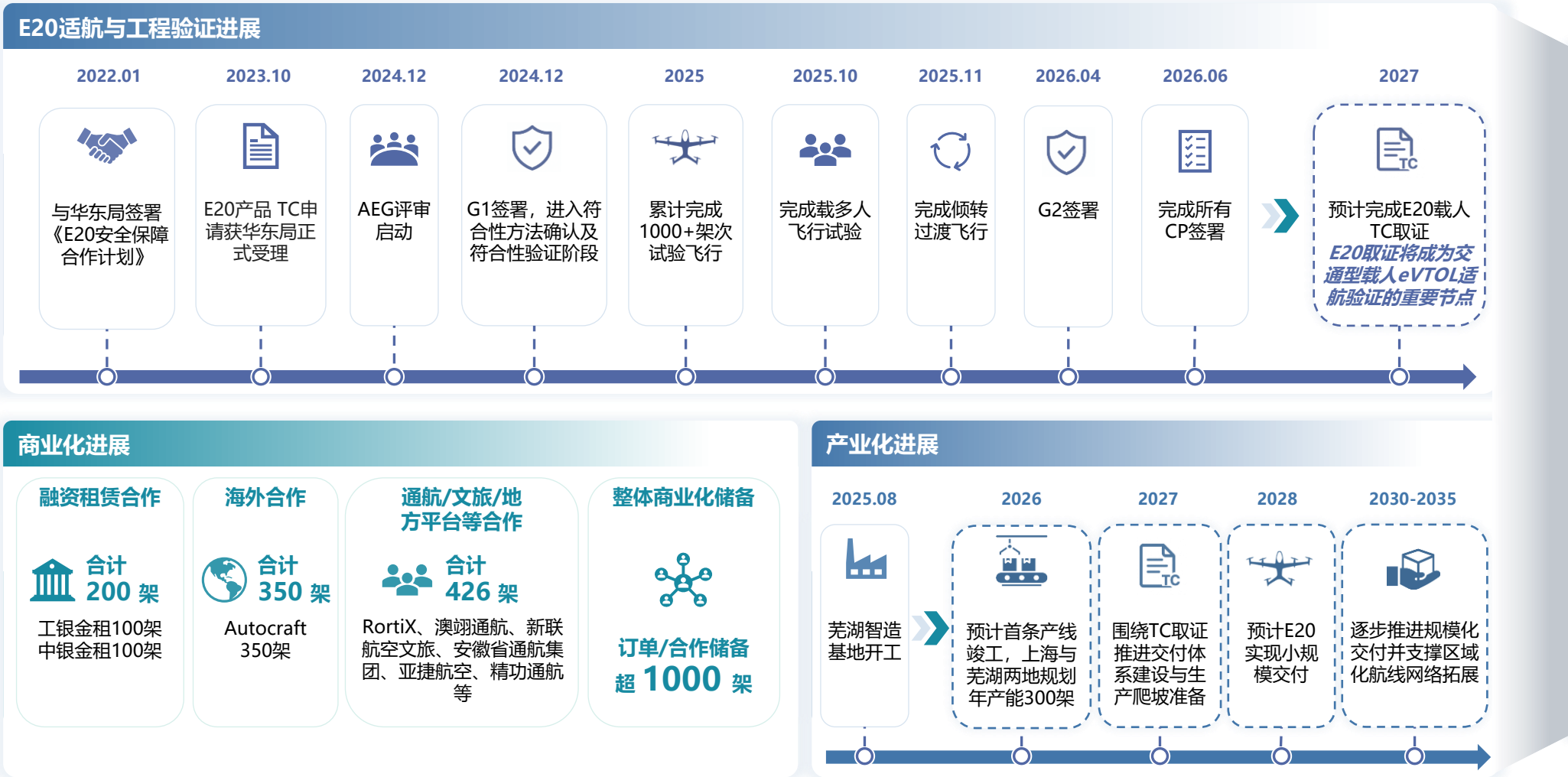
24 资料来源：公开资料整理，企业官网，沙利文研究

FROST & SULLIVAN
沙利文

时的科技E20产品围绕高时效载人出行需求，强化航程、速度、安全冗余与乘坐体验设计

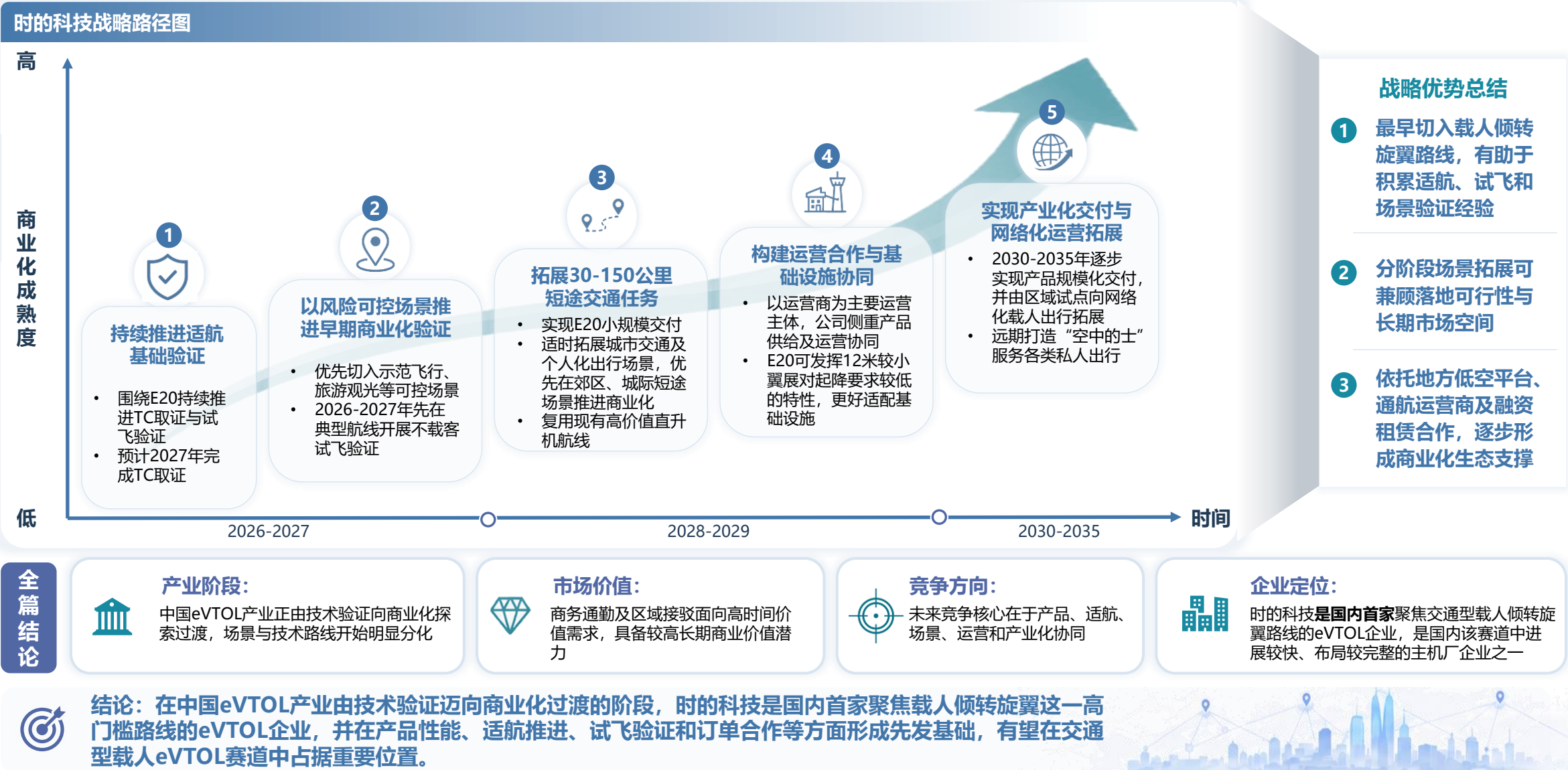


时的科技正由产品研发验证，转向适航取证、商业合作与产业化交付体系建设



结论：时的科技已围绕E20形成从适航审定、试飞验证到商业合作和制造准备的推进链条，项目重心正由研发验证延伸至取证推进与交付能力建设。

商务通勤及区域接驳具备长期战略价值，时的科技有望在交通型载人eVTOL赛道中占据重要位置



沙利文全球办公室

美洲

纽约、圣安东尼奥、休斯顿、硅谷、迈阿密、底特律、多伦多、墨西哥城、布宜诺斯艾利斯、圣保罗

亚洲

上海、北京、深圳、南京、成都、香港、台北、东京、曼谷、首尔、迪拜、利雅得、孟加拉、金奈、孟买、普纳、古尔冈、加德满都、雅加达、柔佛、吉隆坡、新加坡

欧洲

伦敦、牛津、法兰克福、米兰、巴黎、瓦尔邦、华沙

大洋洲

悉尼

非洲

开普敦、赫兹利娅

沙利文中国分支机构

北京办公室

北京市朝阳区建国门外大街1号国贸写字楼二层24层2401-02室
电话: +86 10 5929 8678
传真: +86 10 5929 8680

上海办公室

上海市静安区南京西路1717号会德丰国际广场2504
电话: +86 21 5407 5781
传真: +86 21 3209 8500

香港办公室

香港中环康乐广场8号交易广场二期3006室
电话: +852 2191 5788
传真: +852 2191 7995

深圳办公室

深圳市南山区大冲一路18号华润置地大厦E座1302室
电话: +86 755 3651 8721
传真: +86 755 3651 8721

上海研究院

上海市徐汇区云锦路500号绿地汇中心B栋1018室
电话: +86 21 5407 5836
传真: +86 21 3209 8500

成都办公室

成都市武侯区人民南路四段3号来福士广场塔T3-9楼
电话: +86 28 8170 3296
传真: +86 28 8170 3296

深圳研究院

深圳市南山区大冲一路18号华润置地大厦E座4105室
电话: +86 755 3688 9828
传真: +86 755 3688 8806

南京办公室

南京市经济技术开发区兴智路6号兴智科技园B栋401室
电话: +86 25 8556 2779
传真: +86 25 8556 2779

台北办公室

台北市信义区松高路9号统一国际大楼25楼
电话: +886 2 7743 0566
传真: +886 2 7743 7100