

● SKYBUS

大湾区 空中快线

用 12 座电动飞行器，把大湾区最难走的那 40—60 公里，
从两三个小时压缩成 **40 分钟**。

9 条

骨干航线

10 座

起降场

20 分钟内

任意两点飞行时间

10 分钟

高峰发车间隔

1/9

跨境直升机的票价

大湾区每天有几百万人，卡在城市之间的路上

深圳、东莞、惠州、广州、珠海、香港、澳门挤在一个湾里。工作在这座城、住在那座城，早就是几百万人的日常。但把这些城市连起来的，还是那套老东西：桥、隧道、渡轮，和排着长队的口岸。

120.8万

深圳 ↔ 东莞
每天跨城出行人次

广州市交通发展年度报告

82.5万

深圳各口岸
2026 年日均出入境人次

深圳边检总站，2026 年 5 月

8.9万

深中通道
日均车流（开通即高位运行）

广东交通，2025 年全年

64%

城际通勤属于「边到边」
两头都不在市中心

中国城市交通报告

最后一个数字最要命。「**边到边**」意味着**两头都不在市中心**——而所有的高铁站、城际站，恰恰都建在市中心。你要先花半小时进城，坐 20 分钟车，再花半小时出城。**越是跨城通勤的人，越用不上跨城的轨道。**

40—60 公里，是大湾区交通的一个黑洞

比这更近，地铁很好用。比这更远，高铁很好用。

偏偏卡在中间的这一段——不够近到坐地铁，不够远到值得去高铁站——什么都不好用。

福田CBD → 东莞松山湖

直线 45 km · 车程约 65 km

开车 / 网约车 高峰 75—90 分钟

SkyBus 40 分钟

蛇口 → 香港上环

直线 34 km · 一条海

渡轮 / 陆路口岸 90—110 分钟

SkyBus 39 分钟

东莞虎门 → 香港国际机场

直线 61 km · 跨海 + 跨境

陆路口岸 + 香港境内接驳 180 分钟以上

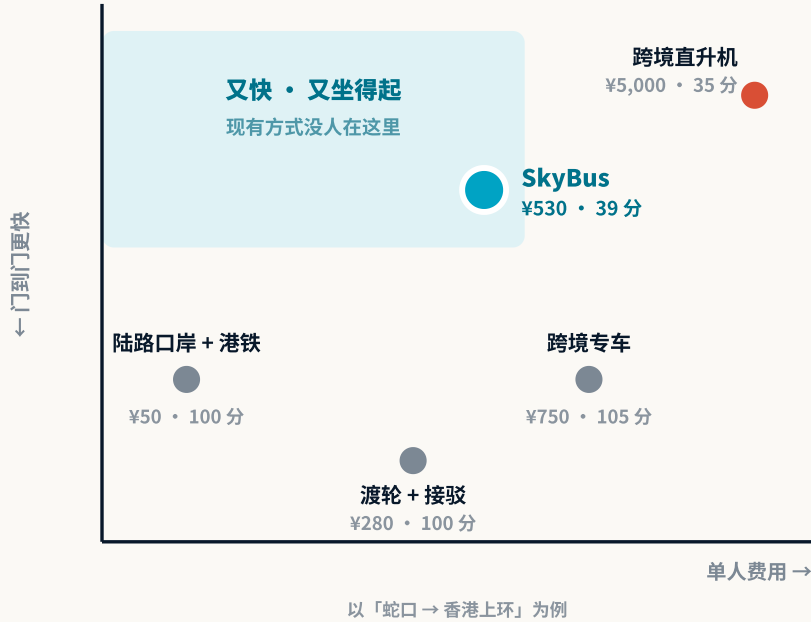
SkyBus 46 分钟

这三条线的直线距离都在 **34—61 公里** 之间，飞过去不到 20 分钟。地面之所以要两三个小时，不是因为远——**是因为中间隔着海、隔着边界、隔着一座必堵的桥。**

快的太贵，便宜的太慢

现有方式	强在哪	卡在哪
地铁	便宜、准点、班次密	不跨市。跨城要多次换乘，边到边覆盖不到
高铁 / 城际	速度快，运量大	站点固定在市中心，两端接驳各半小时
开车 / 网约车	门到门，随时出发	高峰堵；跨江过桥必堵，时间方差极大
跨境渡轮	不堵车，海景好	一天只有 4—5 班；航行本身就要 50—60 分钟
跨境巴士	便宜，直达	口岸排队 40—90 分钟，全看运气
跨境直升机	20 分钟就到，确实快	5,000 元一张票，只有 4 个座位

每一种都很好，但都只解决了一半问题：要么慢，要么贵得只有极少数人坐得起。中间那片「又快又坐得起」的区域，一直是空的。



把那片空白填上

SkyBus 是一套**城际低空通勤系统**。我们自己设计了一台 12 座的电动飞行器，再围绕它设计了整套怎么运行：航线怎么排、起降场建在哪、多久发一班、停多久、票卖多少钱。

飞行器 SkyBus-CW3

它像直升机一样垂直起飞，不需要跑道；升空后机翼接管，像飞机一样平飞，速度是直升机模式的两倍多， 每公里耗电只有纯多旋翼的一半。

座位	12 座
巡航速度	250 公里/小时
巡航高度	600 米
翼展	20.4 米（可折叠至 15.6 米）
动力	纯电，落地换电池
安全特性	断电后可靠机翼滑翔 7—8 公里

运行方式 像公交，不像包机

不需要预约包机，不看人数凑不凑得齐。**按时刻表发车，到点就飞**——早晚高峰主干线每 10 分钟一班，跟机场快线差不多。

航线形式	两端直飞，中途不停站
航段长度	36—68 公里
飞行时间	12—20 分钟
门到门	38—46 分钟
运营时段	06:30—23:00
起降场	建在码头、机场、口岸、园区

一句话：地铁到不了、开车要堵两小时、坐直升机又太贵的那些地方，SkyBus 20 分钟飞过去。

9 条航线，把珠江口两岸连成 20 分钟的距离



9 条航线，以及为什么是这 9 条

	航线	距离	飞行	门到门	高峰发车	票价	它解决什么
L1	福田CBD ↔ 香港国际机场	36 km	12 分	38 分	每 10 分钟	¥490	深圳市区直飞港机，地面要 2—2.5 小时
L2	蛇口 ↔ 香港上环信德	40 km	13 分	39 分	每 15 分钟	¥530	替代一天只有 4—5 班的渡轮
L3	深圳机场 ↔ 香港国际机场	44 km	14 分	40 分	每 10 分钟	¥570	双机场联程，行李直挂
L4	东莞虎门 ↔ 香港国际机场	68 km	20 分	46 分	每 15 分钟	¥820	东莞没有机场，港机是它的国际门户
L5	蛇口 ↔ 澳门氹仔	55 km	17 分	43 分	每 10 分钟	¥680	深澳之间没有直连桥，地面要绕 2.5 小时
L6	福田CBD ↔ 东莞松山湖	50 km	16 分	40 分	每 15 分钟	¥350	制造走廊商务，驾车高峰 75—90 分
L7	福田CBD ↔ 惠州大亚湾	62 km	19 分	43 分	每 15 分钟	¥420	临深居住带与石化产业，无直达轨道
L8	蛇口 ↔ 珠海九洲	45 km	14 分	38 分	每 20 分钟	¥310	深珠之间没有直连通道，只能坐船
L9	蛇口 ↔ 东莞虎门	49 km	15 分	39 分	每 20 分钟	¥340	绕开常年拥堵的虎门大桥

选线只用三条规则

- 01

航段必须在 36—68 公里。更短，地面接驳和安检的固定开销会吃掉全部优势；更长，高铁和城际重新占上风。
- 02

地面必须至少慢一倍。中间要隔着海、隔着边界，或者隔着一座必堵的桥——否则没有存在的理由。
- 03

两端必须已经有大客流。口岸、机场、码头、产业园区，我们不新造需求，只接管现成的痛点。

这些线我们主动砍掉了

- 深圳 ↔ 中山

深中通道 2024 年通车，驾车只要 30 分钟，飞机没有优势
- 深圳 ↔ 广州

广深港高铁最快 56 分钟直达，日均 178 列，班次太密
- 深圳 ↔ 塘厦 / 凤岗 / 长安

只有 20—30 公里，太近，固定开销划不来
- 福田 ↔ 香港西九龙

广深港高铁只要 14 分钟，这一段本来就不痛

坐一次 SkyBus 是什么体验

以「蛇口 → 香港上环」为例。全程 39 分钟，其中真正在天上的只有 13 分钟——剩下的时间都花在地面上，而这部分我们已经压到了最短。



0 分钟

合计 39 分钟

为什么不用提前两小时到

会员制白名单 + 起飞前 60 分钟线上申报，所有证件资料提前推送两地。到了现场只做刷脸核验，**每人 30 秒**。起飞前 5 分钟关闸，建议提前 20 分钟到场就够。

为什么落地不用再排一次队

跨境航线采用**一地两检**——在出发地一次性完成两边的查验，落地直接放行走人。如果落地还要重新排队，空中省下的一小时会在到达大厅原样还回去。

停多久，多久来一班

飞机落地后停 10 分钟，然后原路飞回去

所有航线都是两端直飞、中途不停站，所以只有终点站需要停靠。10 分钟里发生这些事：

01

1分

停稳、旋翼降转
开门安全确认

02

2分

下客
12 人走后舱门

03 • 同时进行

6分

机器人换电池
与上下客并行

04

2.5分

上客
闸内已排好队

05

2.5分

关门自检
请求起飞

单项加起来是 14 分钟，但换电和上下客同时进行，实际占用 **10 分钟**。多数航线可以「飞过去再飞回来才换一次电」，那种情况下停靠只要 6 分钟。

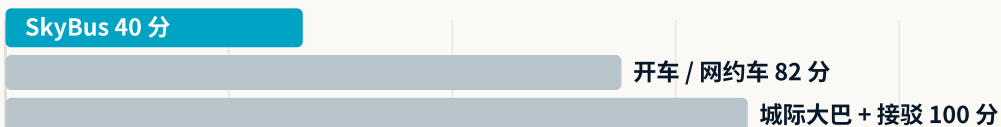
按时刻表发车，不用等人凑齐

时段	主干线 L1 / L3 / L5	骨干线 L2 / L4 / L6 / L7	支线 L8 / L9
首班 06:30—07:00	每 20 分钟	每 30 分钟	每 40 分钟
早高峰 07:00—09:30	每 10 分钟	每 15 分钟	每 20 分钟
平峰 09:30—17:00	每 20 分钟	每 30 分钟	每 40 分钟
晚高峰 17:00—20:00	每 10 分钟	每 15 分钟	每 20 分钟
夜间 20:00—23:00	每 20 分钟	每 30 分钟	每 40 分钟

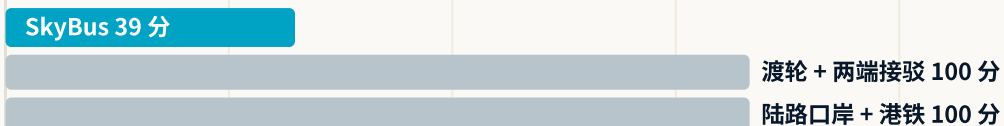
跨境航线运营至 22:30（受口岸值守时间限制），境内航线运营至 23:00。全网一天 886 班，机队 44 架。

同样的路，别的方式要多久

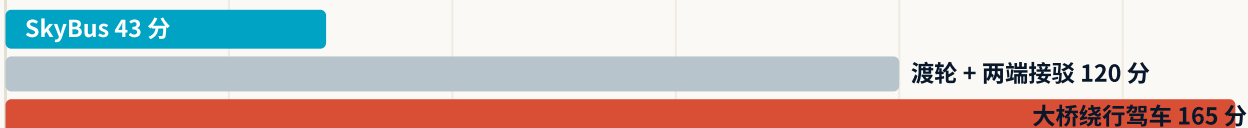
福田CBD → 东莞松山湖



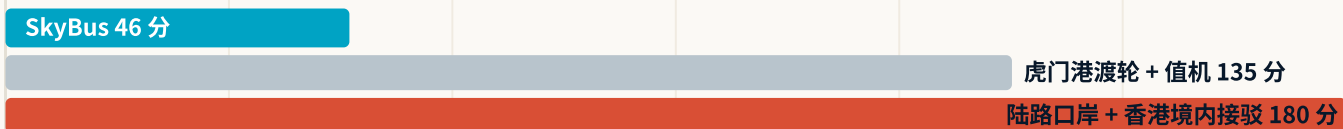
蛇口 → 香港上环



蛇口 → 澳门氹仔



东莞虎门 → 香港国际机场



30 分 60 分 90 分 120 分 150 分

全部按**门到门**算——包含走到起降场、安检、等车、换乘的时间，不是只算飞行时间。

那要多少钱？

境内：福田CBD → 东莞松山湖

方式	门到门	单人费用
地铁 + 跨城公交	约 100 分	约 ¥30
城际大巴 + 接驳	约 100 分	约 ¥62
滴滴快车	75—90 分	约 ¥210
出租车	75—90 分	约 ¥270
滴滴专车	75—90 分	约 ¥350
SkyBus	40 分	¥350

和滴滴专车一模一样的价钱，时间只要一半。
出租车按深圳官方计价（起步 ¥10／2 km，之后 ¥2.7/km，超 20 km 加收返空费）推算 65 km 车程；网约车为同口径估算。提醒：如果是一家四口出行，拼一辆专车仍然更划算——SkyBus 是按人卖票的。

跨境：蛇口 → 香港上环

方式	门到门	单人费用
陆路口岸 + 港铁	90—110 分	约 ¥50
渡轮 + 两端接驳 一天仅 4—5 班	90—110 分	约 ¥280
跨境专车	90—120 分	¥600—900
跨境直升机	约 35 分	¥5,000
SkyBus	39 分	¥530

比跨境专车便宜，还快一倍；和直升机差不多快，票价不到它的九分之一。
原因很朴素：把 4 座直升机换成 12 座电动飞机，燃油换成电，单座成本自然掉一个数量级。跨境线是全网利润的主要来源。

我们不打算比地铁便宜，也做不到。SkyBus 卖的是时间——用一次专车的钱，换回一个多小时。

一架飞机飞一趟，到底要花多少钱

「飞机怎么可能和打车差不多价？」这是个好问题。答案不在飞机便宜，而在**一架飞机一次拉 12 个人，而且飞的是直线**。

单班运行成本拆解 · 以 L6 福田→松山湖为例

成本项	每班	说明
维护与备件	¥534	按 ¥2,000 / 飞行小时
起降场与地面	¥720	场地折旧、租金、起降费、站务安检
保险、空管、运控、管理	¥505	跨境系统对接摊销在内
飞机折旧	¥292	¥3,000 万一架，按 15 年摊
其他与运营储备	¥270	停航损失、爬坡期补贴
飞行员	¥227	1 名飞行员 + 远程监督
电费	¥127	159 度 × ¥0.8
电池折旧	¥60	电池组约 4 年一换
合计	约 ¥2,735	每飞行小时约 ¥10,500

除以人数，就回到了打车的价位

每班运行成本	¥2,735
每班载客（12 座 × 70% 上座）	8.4 人
每人成本	约 ¥326

为什么不会比出租车贵太多：

一架 12 座飞机每小时烧掉约 ¥10,500，一辆网约车大约 ¥60——飞机贵 **170 倍**。但它快 4 倍、一次拉 12 个人，摊下来**每人每公里的成本只有出租车的约 1.6 倍**。

再加上飞机走直线：同样一趟，出租车要开 65 公里，SkyBus 只飞 50 公里，少绕 15 公里。**一全程算下来，只比出租车贵约两成。**

全网平均票价约 ¥520、平均每人成本约 ¥322，毛利率约三成半。上座率如果掉到 55%，毛利率降到约两成——**境内短线基本是平本在跑，利润主要来自跨境线。**

这不是科幻，是已经在发生的事

SkyBus 要做的每一件事，现实里都已经有人做过其中一块。我们做的是把它们连成一个能天天运转的系统。

跨海跨城，已经飞过了

2024 年，一台 5 座电动垂直起降飞行器从深圳蛇口邮轮母港飞到珠海九洲港码头，把单程 2.5—3 小时的地面车程压缩到 **20 分钟**，巡航 200 km/h。运营方明确把它定位为「点对点摆渡」。

口岸 + 起降场合一，已经建好了

2025 年 11 月，深圳国际邮轮母港成为国内首家同时具备国际邮轮、港澳客船、水上旅游和**跨境直升机**服务的复合型口岸，开通蛇口飞香港、澳门的跨境低空航线，20 分钟到。

跨境低空航线，已经在运行

深圳宝安国际机场至香港国际机场的跨境直升机航线，**15 分钟直达**，空域协调、边检查验、两地对接的程序都已经跑通过一遍。

政府文件里写了要干

东莞的低空经济实施方案明确提出：探索开通**跨珠江口及周边城市**低空重点城际航线，鼓励用 eVTOL 拓展空中通勤、空中摆渡、跨境飞行；2026 年新建超 150 个起降点。

差的那一块是什么？**没有人把它做成一套能天天按时刻表跑的公共交通**——有航线但是包机，有飞机但没网络，有口岸但没班次。大湾区最堵的不是路，是海、是边界、是那座必堵的桥。绕不过去，就从上面飞过去。