

## 空域赋能 聚势而强

2026 低空经济产业高质量发展大会

**编者按/**5月27日,由中国经营报社主办的“空域赋能 聚势而强——2026低空经济产业高质量发展大会”在北京举办。大会汇聚了中国社会科学院、中国航空学会、产业领军企业及金融机构等各方代表,共同把脉低空经济从概念走向产业实践的关键命题。我们推出这组专题报道,系统梳理大会核心观点、前沿实践与建设性建议。当空域资源被充分激活,当产业链上下游聚势协同,低空经济必将托举出一个更具活力、更可持续的产业未来。T1~T4。

## 低空经济：推动“十五五”经济高质量发展的新引擎

中经记者 张漫游 北京报道

5月27日,由中国经营报社主办的“空域赋能 聚势而强——2026低空经济产业高质量发展大会”在北京举行。大会就新兴产业支柱产业培育、产融双向赋能等话题展开深度对话,为低空经济高质量发展注入强劲动能。

在大会上,中国社会科学院工业经济研究所所长、党委副书记陈彦斌表示,迈入“十五五”开局之年,在复杂多变的国内外环境下,中国经济运行总体平稳、稳中有进,充分彰显发展韧性和活

力。中国经济要稳住大盘、保持运行在合理区间,就必须寻找新的增长极和动力源。其中,新兴支柱产业不仅是扩大就业、增加财政、稳定社会预期和发展信心的重要支撑,更以其强大的产业关联度和辐射带动效应,形成“一业兴、百业旺”的乘数效应。

陈彦斌指出,低空经济作为我国培育新质生产力的重要增长极,具有产业链条长、应用场景广、成长空间大、带动效应强等特点,是“十五五”时期推动经济高质量发展的新引擎。“十五五”规划纲要提出,“推进低空经济健康有序发

展”,今年《政府工作报告》明确提出,“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”。这一系列重要部署精准把握了未来发展脉搏,为加速壮大新兴支柱产业指明了方向。

数据显示,集成电路、航空航天、生物医药、低空经济、新型储能、智能机器人六大新兴产业的相关产值在2025年已接近6万亿元,到2030年有望再翻一番甚至更多,扩大到十万亿元以上。由此可见,新兴支柱产业正成为中国经济增长的关键动力,前景广阔,大有可为。



大会汇聚了中国社会科学院、中国航空学会、产业领军企业及金融机构等各方代表,共同把脉低空经济从概念走向产业实践的关键命题。

## 中发展领航孙乐乐：布局无人机产业，共拓低空经济新蓝海

中经记者 李昆昆 李正豪 北京报道

5月27日,北京中发展领航科技有限公司董事长孙乐乐在由中国经营报社主办的以“空域赋能 聚势而强”为主题的“2026低空经济产业高质量发展大会”上表示,当前低空经济已经成为国家战略性新兴产业,领航低空赛道,激活未来增长正是我们(北京中发展领航科技有限公司)立足延庆、布局无人机产业的核心方向。依托首批民用无人驾驶航空试验区专属空域,以及全链条配套与政策加持,公司致力于打造无人机产业创新策源地,以科技之翼,赋能新质生产力,共拓低空经济发展的新蓝海。



孙乐乐  
北京中发展领航科技有限公司董事长

据孙乐乐介绍,2025年,北京市延庆区低空技术产业营业额达

到26.8亿元,同比增长9.8%。在国内还没有进入低空经济发展元年时,延庆区已经在布局低空经济赛道,于2020年10月获批成为中国民航局首批民用无人驾驶航空试验区。而最近的一期政策是在2026年3月《北京市无人驾驶航空器管理规定》正式发布,确定北京为全域管制空域,将在延庆划定专门飞行场地,适时有序开放,为无人机企业发展提供合法、专属、安全的低空发展空间。

延庆区是北京市唯一的民用无人驾驶航空试验区,拥有374平方公里,真高1098米的专属空域,能够为园区的企业提供便捷的空域申请服务。整个延庆区产业基础深厚,从产业链上游的元器件、

零部件,到产业链中游的整机和反制,再到下游的运营等,聚集了148家无人机企业。

孙乐乐还介绍,(中关村发展)集团在2014年和延庆区合作,共同打造长城脚下的创新家园,总投资20亿元,建设面积1230亩,地块位于延庆区康庄镇,距离八达岭长城高铁站7.5公里,距离最近的高速出口900米。创新家园引入了航天九院时代飞鸿及相关明星企业,为匹配整个区域的人员住宿需求,也引入了人才公寓项目。中关村发展集团在创新家园的门户位置拿地建设中关村(延庆)无人机产业园,目前产业园主体结构已经封顶,预计今年年底竣工,明年投入使用。

“我们的产业园总投资3.9亿

元,建筑面积4.5万平方米。可以满足无人机企业不同发展阶段的空间需求。”孙乐乐说。

据介绍,中关村发展集团是北京市为了整合科技创新资源而设立的市属国企,于2010年4月成立,愿景是打造国际一流的创新生态集成服务商。使命是让创新成

长,服务体系以投资服务为引领,以金融服务为补充,以集成服务为特色,以创新网络为支撑,系统破解科技成果转化“最初一公里”和“最后一公里”的卡点和堵点问题,助力idea-IP-industry-IPO转化过程更高效,让万千创新创业者能够“心无旁骛”地干事业。



刘洋/制图

## 中国低空经济开启产业发展元年

中经记者 吴静 卢志坤 北京报道

在由中国经营报社主办的“空域赋能 聚势而强——2026低空经济产业高质量发展大会”上,中国社会科学院工业经济研究所工业发展研究室主任、研究员邓洲代表中国社会科学院低空经济研究

基地课题组对《低空经济发展报告(2026)》(以下简称“报告”)进行了系统解读。这份报告通过深入调研,对低空经济的发展态势、

产业格局、技术瓶颈与未来趋势进行了全景式剖析,明确提出“十五五”开局之年将是中国低空经济真正意义上的产业发展元年。

产业格局、技术瓶颈与未来趋势进行了全景式剖析,明确提出“十五五”开局之年将是中国低空经济真正意义上的产业发展元年。

### 直面瓶颈、把握机遇

尽管中国低空经济总体实力位居全球第一梯队,报告仍以务实态度系统梳理了当前面临的瓶颈与挑战,并提出了破解之道。

制度层面,两大核心制约因素最为突出:一是空域管理的持续优化,如何平衡安全与效率、实现更灵活的飞行审批,仍需深层次突破;二是适航证的取得,这对eVTOL等新型飞行器的商业化运营至关重要。随着低空经济进入蓬勃发展期,数据安全、运行监管、隐私保护等也构成制度建设的新难点。

技术层面,动力电池是最大的约束,此外整机可靠性以及大规模应用场景下的某些技术难题仍有待攻克。产业链虽存在一定不稳定性,但报告认为产业链短板相对容易通过补链强链来解决。更为关键的约束来自市场端——当前不少企业仍处于亏损状态,根源在于市场的高价值付费机制至今尚未形成,这已成为制约行业良性循环的核心症结。

面对挑战,报告同样识别出供给与需求两端的重大机遇,为低空经济注入确定性。供给端,技术持续突破、产业协同与生态构建日趋完善,基础设施加快建设,适用于低空经济发展的制度体系也在不断完善。

需求端,邓洲指出,一方面,传统行业转型升级迫切需要新的发展空间,智慧物流对高效配送的渴求、智慧农业对精准作业的需求、基础设施巡检对降本增效的期待,都为低空经济提供了扎实的应用底座;另一方面,新兴消费和服务需求与低空经济直接相关,城市低空交通的想象空间、低空

文旅的体验升级、公共服务与应急救援的刚性需求,共同勾勒出广阔的市场前景。报告判断,供需两端的同频共振,将推动低空经济真正迈入商业化良性循环。

为进一步具象化这些趋势,报告选取了三座各具代表性的城市进行剖析。深圳被定位为商业化示范高地,在政策先行先试、应用场景开放和产业集聚方面走在前列;成都作为低空经济运营先行示范区,已实现提前一小时报备飞行等管理创新,城市低空服务网络初具雏形;西安依托深厚的航空工业底蕴,成为低空装备的策源地,在技术研发与产业转化上优势明显。

此外,报告还遴选了十余家典型企业作为案例输出,覆盖从关键零部件到整机制造再到场景运营的产业链各环节,为行业提供了可参照的实践样本。

邓洲指出,低空经济已成为国家新兴支柱产业,中国在各方面总体上处于全球领先地位,但也必须正视材料、航电、适航等明显短板。未来发展必须坚持技术与制度建设并重。场景拓展,特别是真正具备盈利能力、能够形成可持续商业价值闭环的应用,是未来低空经济发展的核心要点。

此外,产业生态链的构建同样至关重要,只有研发、制造、运营、服务各环节协同进化,才能支撑起万亿级产业规模。

该报告特别强调,中国一定要在这一全新领域扮演全球引领角色,抢占先发优势,从规则适应者转变为规则制定者,将当下的竞争力转化为长期的产业话语权。

邓洲在解读中首先厘清了低空经济的本质。他强调,不能将低空经济简单等同于一个产业或仅仅是无人机,报告给出了明确定义:低空经济是在一个新的空间领域,以有人机、无人机作为载体,带动制造、运营、基建、信息服务等协同发展的新型经济形态。它代表着经济活动向低空空间的系统性拓展,正在从局部试点、单点突破走向多领域协同、多区域联动、全产业链条的发展新阶段。

这种新经济形态的战略地位近年来得到极大提升。报告指出,低空经济是培育新质生产力和建设现代化产业体系的重要载体,不仅自身技术进步迅速,还能辐射带动各类科技创新,其产业链长、辐射面广的特性,使其成为现代化产业体系的重要支撑。

据预测,“十五五”期间低空经济将催生数万亿元的产值规模。同时,低空经济将交通体系从传统地面和高空向中间的低空环节拓展,为构建现代综合交通体系开辟了新路径,并在公共服务与国家安全领域提供了崭新手段。

政策层面,邓洲指出一条清晰的跃升轨迹。从最初作为未来可能出现的增长点进行培育,到被列为新兴支柱产业的重要门类,低空经济已从“战略对象”升级为“战略出发点”。这意味着,在“十五五”时期,低空经济要从一个被培育的对象,真正成长为具有支柱地位的



邓洲  
中国社会科学院工业经济研究所工业发展研究室主任、研究员

产业力量。与之相应,从国家到地方再到行业,空域管理、适航标准、产业促进等各项制度环境与法规政策正在加速完善。

转向产业实际,报告勾勒出“无人机领跑、eVTOL(垂直起降飞行器)待发”的两大特征。一方面,中国无人机研发和制造能力显著提升,无论发展规模还是技术水平均处于全球第一梯队;另一方面,eVTOL已进入爆发前夜,技术路线逐步明晰,工程化推进和适航验证加紧进行。

从应用场景看,农林植保和电力巡检是目前最成熟的场景,低空物流、城市治理和应急救援等新兴场景不断落地,低空旅游、航空运动等也从设想走向实践。资本市

场的热烈回应印证了这一态势——报告初步统计,2025年有超过250起低空经济重大投资案例,总投资规模接近200亿元。

从全球范围观察,传统通航增长温和甚至出现负增长,无人机正成为低空市场的主要增量。产业链视角上,上游技术材料和零部件增长相对缓和,多由传统航空工业衍生而来;下游整机制造则进入蓬勃发展阶段,成为当前低空经济最活跃环节。

在对中国低空经济竞争力的研判上,报告给出了一组极具说服力的数据。显示性比较优势指数(RCA)达到3.13,这一数值大于1即代表具有竞争力;贸易竞争力指数(TC)高达0.83,指数大于0代表具有竞争力,而接近于1则意味着达到世界领先水平。0.83的TC指数表明,中国低空经济产业竞争力在全球已领先。但报告同时冷静指出短板所在:材料、航电系统、治理体系以及国际适航认证等方面,中国仍存在突出弱项,亟须重点突破。

深入到具体产业环节,邓洲对关键零部件和整机制造进行了细致剖析。在关键零部件方面,机体制造呈现出形态化、模块化和协同化趋势,中国交付能力全球领先,产能、交付量和出口量全球占比位居前列。

飞控系统上,我国工程集成能力很强,然而和许多行业一样,主

控芯片和高精度导航模块的对外依存度较高,构成供应链潜在风险。各类载荷均有突破,但边缘智能和安全要求不断提高成为共同趋势。

动力系统上,中国在燃油、电驱动、燃电混合以及未来可能爆发的氢动力等技术路线上均有布局,且都走在世界较靠前水平。值得关注的是,动力电池被报告视为当前技术领域对低空经济发展的最大制约点,其能量密度、安全性等问题亟待攻克,这一突破不仅关乎低空经济,也关系新能源汽车等更广泛行业,目前新的电池技术路线正在孕育当中。

整机制造领域,不同类型飞行器发展态势分化明显。农业作业无人机无论从产品成熟度、场景覆盖还是盈利模式看,都最为成熟。物流无人机开始显现小型轻量化负责城市快递、大中型固定翼负责长途运输的分化格局。工业无人机在传统检修、巡检、测绘领域运用已相当成熟,同时具备更高智能化和安全性的专业机型正在蓬勃发展。

eVTOL方面,工程化推进与适航验证同步展开,中国企业在进行国内技术突破和制度适应的同时,国际化步伐也在同步推进。“总体来看,一个从上游核心技术到下游整机集成,再到多元场景应用的完整产业生态正在加速成形。”邓洲表示。