

空域赋能 聚势而强

2026 低空经济产业高质量发展大会

中国银行王家强：产融双向赋能 共拓低空经济万亿蓝海

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”在北京隆重举行。大会就新兴支柱产业培育、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。

在本次大会上,中国银行研究院资深研究员王家强指出,当前,我国已初步形成中央与地方政策协同、多元金融主体联动的全方位赋能体系,银行信贷、融资租赁、产业基金、资本市场、保险保障五类模式各显其能。同时,低空经济轻资产、高成长、长周期的产业特征,对金融机构价值评估与风险识别能力提出更高要求,资本市场支持体系、保险创新与风险补偿机制仍有待健全。

万亿蓝海催生巨大金融需求

近年来,低空经济从“未来产业”加速迈向“现实引擎”。

王家强指出,从政策导向看,低空经济连续两年被写入《政府工作报告》,“十五五”规划建议将其纳入战略性新兴产业范畴。从市场规模看,低空经济延续跨越式增长态势。

产业的蓬勃生长必然催生庞大的金融服务需求。王家强认为,未来五年,低空经济在装备制造、基础设施和低空运营三大领域有望带来近万亿元的潜在融资需求,债权、股权融资市场均将保持活跃。

四大路径构建产融协同新生态

同时,低空经济轻资产、高成长、研发周期长的产业特征,对金融业产品和服务提出更高要求。

“金融机构亟须精准评估企业价值、研判潜在风险、预判回报周期,方能推动资本有效赋能产业,助力优质项目稳健发展。”王家强说。

面对巨大的融资需求,王家强认为,我国已初步形成全方位赋能低空经济发展的金融服务体系。

从政策层面看,中央和地方政策上下协同,围绕低空经济企业融资、上市、保险、再贷款等关键环节形成合力。在中央政策引导下,地方政府进一步细化金融支持举措,围绕低空经济企业全生命周期需求,构建覆盖融资、保险、技术研发和产业落地的综合支持体系。

对此,王家强提出四方面政策建议。一是完善多层次资本市场,强化长期资本支撑。拓展直接融资渠道,鼓励符合条件的企业上市挂牌、发行公司债和资产支持证券;发挥产业基金引导作用,撬动社会资本;

从金融机构实践看,目前已经形成五类有代表性的金融支持模式。一是银行信贷。银行业探索推出发展支持贷款、产业链孵化贷、供应链金融等定制产品,建立符合低空经济信用特色的风险评估体系。二是融资租赁。借鉴国际航空业经验,融资租赁在飞行器采购中占据重要地位。部分租赁公司创新“融物+融空域资源”模式,将企业获批的低空空域使用权作为增信措施,并通过残值管理、飞行计划代理、空域协调等配套服务,

畅通股权转让、并购重组等退出渠道,激活市场投资活力。二是创新金融产品与服务,优化信贷供给结构。鼓励银行推出航空器融资租赁、项目收益权质押等专属产品;针对通用机场、飞行服务站等重大基建,推动REITs等多元化融资模式,

实现从单纯设备租赁向综合服务升级。三是政策性金融工具。全国超25个省市设立低空经济产业基金,总规模突破千亿元;中央安排超长期特别国债,地方将低空经济纳入专项债支持范围。四是资本市场融资。VC/PE机构持续加码低空赛道,越来越多低空企业登陆主板、创业板、科创板募资。五是保险产品。目前,已有约40家财险公司备案170余款低空相关保险产品,覆盖第三者责任险、机身险等品类。

盘活存量资产。三是加强基础设施与数据生态建设。推动民用无人驾驶航空器综合管理平台、飞行服务站网络、企业信用信息平台与金融机构信息系统在数据脱敏基础上对接,整合经营、飞行、安全、信用等多维数据。四是强化政策协同与风险



王家强
中国银行研究院资深研究员

防控。建立多部门协同机制,统筹低空经济融资支持政策;构建金融风险监测预警平台,实时跟踪风险变化;完善保险保障体系,丰富低空飞行第三者责任险、飞行员责任险、通用机场公众责任险等产品,筑牢产业稳健发展的安全防线。

邮储银行娄飞鹏：金融助力低空经济 构建分层适配融资体系

中经记者 张漫游 北京报道

从无人机物流、低空旅游到载人飞行器,产业链条涵盖研发、制造、适航、基建、运营等众多环节,技术门槛高、投入周期长、资

资本与产业是“共生共荣”

资本是重要的生产要素,产业发展离不开资本的投入。娄飞鹏认为,当前低空产业金融需求最为迫切的环节有三方面。一是核心零部件研发制造环节。飞行器电池、飞控系统、航空复合材料等核心部件研发投入大,迭代速度快,单项目资金需求高,企业自身资金难以支撑,急需大额长期研发资金。二是整机装配与适航认证环节。无人机、载人飞行器整机生产造价高,官方适航审批流程较长,其间企业没有或者很少有营收回流,资金持续消耗压力大。三是低空基建与商业运营环节。起降站点、空域管控配套设施建设耗资量大,物流、观光、通勤商业化运营前期回本缓慢,亟须资金支撑场景规模化落地。

然而,与这些迫切需求形成鲜明反差的,是现有金融体系面

金需求大。中国邮政储蓄银行研究员娄飞鹏表示,资本与产业是相互依存的共生关系,既要借助资本力量助推低空经济“起飞”,也要防范短期逐利行为,完善退出机

对低空企业时的诸多不适应。娄飞鹏将其概括为五个突出痛点:“一是轻资产属性缺失传统抵押物。低空产业领域企业核心资产主要为技术专利与研发人才,厂房、大型设备偏少,传统抵押融资模式无法适配,企业难以获取常规贷款。二是产业周期与银行资金期限错配。低空产业属于长周期硬科技领域,企业研发、适航认证、市场培育周期普遍较长,需要长期资金支持,银行负债以短期资金为主,资金投放周期错配问题突出。三是技术与行业风险难以精准定价。低空技术路线更新快,技术迭代路线不确定,叠加市场营销模式尚未完全成熟,空域政策、监管标准等也在动态调整阶段,增加了银行风险研判的难度。作为新兴产业,低空行业专业门槛较高,银行缺少配套的风

制,确保资本“安全着陆”。他指出,包括银行在内的金融机构亟须创新授信模式,通过分层融资、投贷联动、精细化定价等手段,破解长周期硬科技企业的融资之困。

控评估人才,难以精准甄别项目未来发展态势。四是早期企业经营数据空白。初创企业暂无盈利、无稳定订单,财务之类的信息不完善,缺少银行进行信用评估的信息,增加了开展首贷、信用贷的难度。五是产业链金融服务适配度低。现有金融产品多适配传统行业,缺少针对低空研发、试飞、运营的专项融资产品,无法匹配产业链专属资金使用场景。”

娄飞鹏分析称,资本追求收益回报,产业侧重长期深耕,二者的诉求存在天然差异,唯有找准平衡点,才能实现互利共赢,避免资本短期逐利打乱产业稳步发展节奏,也防止产业低效消耗资本资金。这意味着,金融供给必须主动重塑逻辑,找到与长周期硬科技相匹配的服务方式。

产融错配破局

如何破解融资困局,推动资本与产业从“彼此错配”走向“共生共荣”?娄飞鹏给出了系统性解决方案:构建分层适配的投融资体系,重塑差异化授信逻辑,并搭建多元风险分担机制。

在投融资体系上,他强调匹配产业全生命周期的节奏。比如在资本支持产业发展上,对处于初创期的企业,以风险偏好较高的股权类风险资本为主,助力企业突破核心技术;成长扩张阶段搭配银行信贷、产业基金,支撑企业的生产线搭建与市场拓展;成熟运营阶段通过债券发行、上市融资等拓宽企业的融资渠道。

与此同时,娄飞鹏认为,必须完善资本退出机制。当前,耐心资本退出再配置机制不畅,IPO仍然是创投资本退出的主渠道,并购重组、股权转让、基金份额转让等多元退出渠道发育不足,直接影响资本周转效率和持续投入意愿。娄飞鹏坦言,从增量资金来源看,保险资金、养老金、产业资本等长期资金进入股权市场仍面临制度保障和激励短板,长周期考核要求和差异化的风险评估等关键安排尚不健全,导致“长钱”难以真正“长

投”。对此,他建议,联动政府风险补偿、专业担保和保险机构,建立多方风险分担体系,划定资本投资边界,严控短期投机,依托企业并购、股权转让、上市减持实现资本有序回笼,保障资本稳健“着陆”。

在此基础上,构建差异化的银行授信体系尤为关键。娄飞鹏提出,应摒弃单纯依赖固定资产、营收利润的传统考核逻辑,建立以技术实力、团队资质、专利储备和适航认证进度为核心的专属评价体系。最近在广东试点的“低空经济气候贷”,就是为低空经济量身定做的信贷产品。针对初创、成长、成熟三类企业分层授信:初创企业可依托知识产权和核心技术授予信用额度;成长期企业以订单合同、收益权质押核定授信规模;成熟期企业则结合产能与经营数据等发放贷款。

同时,在信贷期限和利率上,娄飞鹏建议,需突破短期贷款限制,匹配低空经济3至10年的研发运营周期,增设中长期贷款,并实行浮动利率机制,将利率与技术攻关、资质审批、市场落地成果挂钩,业绩达标下调利率,以此把控资金使用效率。



娄飞鹏
中国邮政储蓄银行研究员

“还需要拓展专利、飞行设备、航线经营权、未来运营收益权等新型质押物,开放供应链应收账款融资,切实解决轻资产企业的担保难题。”娄飞鹏说。

为进一步分散风险,娄飞鹏还建议,搭建多元风险分担机制。一是政银担多方共担风险,联动地方产业风险补偿基金和专业担保公司,按比例分摊信贷坏账损失,降低银行独自承压的顾虑。二是银保协同转移风险,配套适航延误、设备损毁、运营事故等专项保险,对冲技术失败和运营突发风险。三是组建联合授信联合体,多家银行抱团授信,分散单一客户信贷集中度风险,合力把控项目整体风险。

峰飞航空谢嘉：大型eVTOL是低空经济产业跃升的“金钥匙”

中经记者 夏治斌 石英婧 北京报道

“低空经济已为大众所熟知,主要覆盖1000米及以上空域,广义范畴至3000米以下。依托有人及无人驾驶航空器低空飞行牵引,带动多领域协同发展,形成综合性经济形态。它已连续三年被写入《政府工作报告》,并纳入‘十五五’规划,现被定位为国家新兴支柱产业,在国民经济中的战略地位持续提升。”5月27日,在中国经营报社主办的2026低空经济产业高质量发展大会上,峰飞航空科技高级副总裁谢嘉如是阐述低空经济的发展定位。

《中国经营报》记者注意到,国内针对低空经济领域的顶层设计早已稳步铺开。2023年12月的中央经济工作会议,明确提出培育低空经济之类的战略性新兴产业。

伴随着政策持续加码,这一赛道也被寄予拉动经济增长的厚望。此外,按照“十五五”规划部署,行业发展将跳出前期技术试验与场景试点阶段,全力搭建完备的产业生态,全面推进商业化规模落地。

产业热度与政策加持之下,低空经济的市场体量也迎来快速增长。相关数据显示,2023年,我国低空经济规模已超过5000亿元。预计到2030年,低空经济规模将达到2万亿元。

“在低空经济版图里,大型eVTOL航空器是非常重要的一个组成部分。”谈及低空经济的核心构成,谢嘉直言大型eVTOL航空器占据举足轻重的位置,作用十分关键。

“大型eVTOL之所以能扮演关键角色,主要得益于几项核心技术特点与技术革新,使其与传统航

空器形成显著差异。”谢嘉解释道,“首先是高度智能化,大型eVTOL采用纯电驱动,实现零碳排放,同时大幅降低维护成本和维护难度。相比传统直升机,其噪声仅为后者的几分之一,维护成本约为1/5到1/10。电动化也意味着数字化和智能化,使其能够大幅减少对飞行员的依赖。通过高精度传感器与智能飞控系统,航空器的航迹、航姿控制更加精准可靠,并且能够无缝接入数字化时空智联平台,便于机队规模的灵活扩展。”

“其次是垂直起降能力。”谢嘉进一步解释道,“垂直起降是大型eVTOL航空器的另一大核心特征。这一能力使其能够实现灵活的点到点连接,无须跑道或机场,也不像传统固定翼航空器那样需要占用大量土地的长跑道。整体布局更加灵活,对环境也更加友好。”



谢嘉
峰飞航空科技高级副总裁

“正是纯电动与垂直起降这两项特性的结合,决定了大型eVTOL未来将在低空经济中发挥极其重要的作用。”基于上述特性,谢嘉称,“我们认为,大型eVTOL是开启低空经济产业跃升的一把‘金钥

匙’。而凭借纯电动与智能化架构,大型eVTOL可做到与民航客机同等的等级,同时摒弃了传统航空器复杂的发动机、油路、液压及机械结构,日常维护成本大幅降低。舱内配备空调与娱乐设施,巡航阶段舱内噪声可控制在65分贝以内,这相当于普通会议室的噪音水平,无须佩戴降噪耳机,乘坐舒适性显著提升。”

谢嘉补充道:“正因如此,未来大规模商用后,其单座票价有望与高端陆地交通费用持平。而具备大众可承受的出行成本,正是低空经济实现规模化、产业化的重要前提条件。”

谢嘉称:“峰飞航空目前整体规模超千人,已申请各项专利1200余项,其中研发工程师占比达60%。公司核心竞争力体现在以下几个方向:第一,公司是目前唯

一家拥有中国民航局颁发的‘适航三证’吨级以上eVTOL航空器的企业。第二,公司采用垂直集成模式,所有核心模组均实现自主研发、自主生产。此外,宁德时代不仅是其电池供应商,还作为战略投资方投入了数亿美元。”

在夯实技术与供应链优势的基础上,企业还加快了海内外市场布局。谢嘉透露:“我们已形成全球布局。国内方面,我们在昆山、上海、深圳、山东均有布局,在武汉、温州及合肥也已落地或即将落地。海外方面,我们在日本已实现成功销售,在韩国、印度尼西亚及中东地区签署了相应订单,近期还在哈萨克斯坦完成了中亚首飞并签署订单。此外,我们在德国设有欧洲适航中心,该中心拥有十余人,专门就欧洲EASA适航认证进行长期沟通。”