2026中韩产业论坛

2026中韩产业论坛在深举办 共话低空经济高质量发展

编者按/10月26日，中韩产业论坛(2026)在中山大学深圳校区举办，论坛聚焦低空经济高质量发展与中韩产业合作，汇聚两国学界、产业界专家，围绕产业瓶颈、商业模式、跨境协同等议题交流研讨。本次论坛嘉宾观点丰富，本报选登部分专家精彩论述，展现低空经济发展的机遇与挑战，为产业协同发展提供参考。（详见B5—B6）

10月26日，中韩产业论坛(2026)在中山大学深圳校区举办。 主办方/图

中经记者 赵毅 深圳报道

10月26日，中韩产业论坛(2026)在中山大学深圳校区举办。论坛以低空经济高质量发展与中韩产业合作为主题，邀请中韩两国学界、产业界专家参会交流。

据悉，本次论坛由中国社会科学院工业经济研究所、韩国产业研究院联合主办，中山大学岭南学院、深圳经济研究院、中观经济学与区域产业协同发展重点实验室共同承办。

中国社会科学院工业经济研究所副所长杨海峰介绍了中韩产业论坛自2011年创办以来的相关情况，期待两国专家能够深入交流，碰撞出思想火花，凝聚起合作共识，推动中韩产业交流持续走深走实，实现互利共赢。

韩国产业研究院经营副院长李东熙表示，中韩地理地缘相近、低空经济产业互补，双方正携手努力，推动低空经济领域合作取得更多成果。

在论坛上，中山大学副校长邰忠智介绍了中山大学在低空经济领域产学研布局与实践情况，特别是通过强化人才培养、搭建高端对话平台等方式，积极赋能推动中韩低空经济合作。

产业内生动能强劲 发展仍存多重现实挑战

在论坛上，中国社会科学院工业经济研究所研究员邓洲围绕低空经济高质量发展及飞行器制造产业化路径展开分享，介绍了《低空经济发展报告2026(飞行器制造)》(以下简称“报告”)的相关研究成果。

邓洲表示，中国飞行器制造已形成覆盖材料、核心部件和整机集成的产业链，电机、电控及复合材料等领域具备较强的国产配套能力，但高端主控芯片、高精度传感器及高能量密度动力电池等环节仍存在短板。

邓洲在报告中指出，当前低空经济部分应用场景较为分散，企业需要进一步验证投资回报模型。飞行器投入运营后，折旧、维护、人员及保险等持续性支出，均影响商业模式的可持续性。与此同时，低空空域管理、无人机交通管理平台、通信导航及起降设施等配套体系仍需完善。缺少统一的技术和运营标准，也增加了飞行器跨区域、规模化运行的难度。

中国社会科学院工业经济研究所副研究员孙天阳表示，从全球贸易数据来看，我国在无人机上游基础材料，中游电机、电池、图传系统，下游整机环节已经形成显著竞争优势，出口规模、比较优势指数、产品质量均位居全球第一梯队，拥有完整配套制造体系与整机集成能力。

孙天阳同时指出，在碳纤维复合材料、航空发动机、高端导航系统等高附加值环节，目前仍由美欧日占据领先地位，我国无人机产业链呈现“基础制造强，顶尖硬件弱”的结构性特征。

“广东低空经济是本土优势产业的自然延伸，是新质生产力‘从存量里长出增量’的鲜活样本。”暨南大学产业经济研究院院长陶锋表示，广东构建起“双核引领、多点支撑、梯度推进”的低空经济发展格局，全省九成以上市场主体与产值集中于珠三角九市，形成“深圳研发创新、广州eVTOL整机制造、珠中莞惠零部件配套、粤东西北特色场景落地”的协同生态。

“快速发展的同时，广东也面临上游核心元器件自主化不足、人才供给存在缺口、部分地区规划同质化、部分场景商业化盈利难题、配套服务体系有待完善等现实问题，不同城市梯队也各有发展痛点。”陶锋说。

中山大学智能工程学院教授、副院长刘强提出，低空交通快速发展，城市空中交通安全是产业行稳致远的核心前提，要构建政策、技术、场景三位一体的发展体系。

“低空经济已从经济新增长点的培育，明确成为国家的新兴支柱产业。安全是低空经济发展的首要前提，各部门正协力推进低空经济安全与健康发展。”刘强表示。

广东省提出2026年低空经济规模超3000亿元目标，广深珠集聚大量飞行器、无人机企业，大量试飞、示范航线陆续落地。但在城市复杂环境下运行，面临着高密度建筑群、复杂地形、复杂风场、电磁干扰等多重交织风险。刘强认为，安全保障是系统工程，要打造全链条安全技术体系，包括数字化空域管理技术、通信导航与感知技术、智能运行管控与应急保障技术等。

探索多元商业模式 谋划区域协同与国际合作新路径

“低空经济是以低空飞行活动促进产业融合发展的综合性经济形态，当前以无人机和eVTOL航空器实践为发展开端，本质是通用航空业向绿色、智慧化、数字化、电气化方向转型，将生产生活空间从地面平面拓展至立体三维空间，逐步渗透到社会经济的各行各业。”北京航空航天大学低空经济产业与技术研究中心研究员沈映春指出。

近年来，我国低空经济在产业链建设、核心技术突破与应用场景落地上快速推进，上游核心零部件国产化率稳步提升，中游整机制造产能持续扩容，下游运营服务市场规模不断扩大，但商业模式不成熟仍是制约行业纵深发展的核心挑战之一。

沈映春提出，当前低空经济已形成四类差异化商业模式，共同支撑产业的商业化探索。其中，产品型模式是产业发展的基础支撑，以硬件创新为核心，覆盖飞行器整机、核心系统零部件及配套基础设施的研发与销售，除一次性产品销售收益外，也形成了长期盈利路径，依托后续专用配件、运维服务获取持续收入。

香港中文大学(深圳)公共政策学院教授及副院长肖耿表示，低空经济是粤港澳大湾区同城化的重要组成部分。他提出，通过建立“跨境双总部”机制，将香港的国际化制度优势与内地城市的产业资源相结合，为跨境低空交通创造持续的应用需求，推动大湾区由城市间竞争转向协同合作。

据肖耿介绍，香港拥有国际金融市场及与国际接轨的监管制度，但土地空间有限，产业发展受到成本和空间约束。相比之下，大湾区内地城市具备制造业基础、研发空间和市场资源，如何将两地优势结合，是进一步释放区域产业潜力的重要问题。

深圳理工大学科技商学院院长宋敏在论坛上表示，低空经济是一个经济的概念，不是一个技术的概念。低空经济的发展不仅需要飞行器和相关技术进步，还需要形成实际市场需求，并通过保险这类市场化工具完善产业运行保障。

宋敏指出，一旦从经济发展的角度讨论低空飞行活动，就必须关注市场。即使技术水平不断提高，如果相关产品和服务缺少真实需求，也难以形成持续发展的基础。

“推动低空经济发展，除了政策支持外，还应重视市场因素，要让技术应用与实际需求相衔接。”宋敏结合自身的研究提出，可以更多运用保险及其他市场化手段参与风险管理。他表示，除了通过技术手段提高飞行安全水平、通过监管完善运行秩序外，也应考虑利用金融工具分担风险，为相关市场主体提供保障。

中山大学岭南学院教授、中观经济学与区域产业协同发展重点实验室副主任张莉表示，低空经济的长期高质量发展，既需要持续优化空域管理的制度环境，进一步释放应用场景潜力，也需要夯实上游产业基础，强化产业链协同创新能力，在内生市场动力与外部制度配套的共同作用下，推动产业持续进阶。

据了解，研讨会结束后，参会嘉宾还分别赴中国大疆创新科技有限公司和韩国产业技术试验院进行了调研。

多位专家学者在总结发言时表示，通过此次论坛，中韩两国专家秉持开放合作的宗旨，不仅充分交流了两国在发展低空经济产业方面的实践经验，分享了相关学术研究成果，还共同发出了推动两国产学研界进一步交流合作、携手共进的倡议，并进行了积极探索。

中国社科院工经所邓洲：低空经济将从“硬件收入”走向“服务收入”

中经记者 陈靖斌 深圳报道

邓洲
中国社会科学院工业经济研究所研究员

随着低空经济产业规模持续扩大，飞行器制造正从技术研发和产品验证向规模化应用迈进。然而，从飞行器成功试飞到形成可持续的商业运营，产业仍需跨越适航认证、核心技术、制造成本及场景运营等多重门槛。

10月26日，中韩产业论坛(2026)在中山大学深圳校区举办，论坛聚焦低空经济高质量发展与中韩产业合作。论坛上，中国社会科学院工业经济研究所研究员邓洲围绕低空经济高质量发展及飞行器制造产业化路径展开分享，介绍了《低空经济发展报告2026(飞行器制造)》(以下简称“报告”)的相关研究成果。

根据邓洲展示的研究数据，中国已拥有超过2200家无人机厂商、5000多个在产无人机型号，电动垂直起降飞行器(eVTOL)相关企业超过70家。消费级无人机形成全球市场优势，eVTOL产业则进入从原型机研发向适航取证和工程化制造推进的阶段。

产业规模扩张也推动市场竞争重心发生变化。邓洲在报告中提出，低空经济的收入结构将逐步由整机制造向运营服务转移。按照包含相关融合产业的研究口径，2025年中国低空经济市场规模已达1.5万亿元，在乐观预测下，2030年有望达到3.5万亿元。

邓洲在报告中指出，当前低空经济部分应用场景较为分散，企业需要进一步验证投资回报模型。飞行器投入运营后，折旧、维护、人员及保险等持续性支出，均影响商业模式的可持续性。

在产业供给端，中国新能源汽车产业链为低空飞行器制造提供了技术和供应链基础。邓洲认为，动力电池、电机电控、轻量化材料以及智能驾驶相关技术的跨产业应用，将为eVTOL工程化和规模化制造提供支撑。在市场拓展方面，邓洲还提出，中韩两国可围绕低空飞行器整机合作、适航标准对接、产业链协同及示范运营深化交流。

中大智能工程学院刘强：安全是低空经济发展的首要前提

中经记者 陈婷 深圳报道

刘强
中山大学智能工程学院教授、副院长

10月26日，中韩产业论坛(2026)在中山大学深圳校区举办，论坛聚焦低空经济高质量发展与中韩产业合作。论坛上，中山大学智能工程学院教授、副院长刘强提出，低空交通快速发展，城市空中交通安全是产业行稳致远的核心前提，要构建政策、技术、场景三位一体的发展体系。

“低空经济已从经济新增长点的培育，明确成为国家的新兴支柱产业。安全是低空经济发展的首要前提，各部门正协力推进低空经济安全与健康发展。”刘强表示。

低空经济作为新质生产力重要赛道，正迎来政策、资本、技术多重加持，粤港澳大湾区成为国内产业先行地。

在刘强看来，当前国内低空经济进入培育壮大新阶段，广东省提出2026年低空经济规模超3000亿元目标，广深珠集聚大量飞行器、无人机企业，大量试飞、示范航线陆续落地。但在城市复杂环境下运行，面临着高密度建筑群、复杂地形、复杂风场、电磁干扰等多重交织风险。

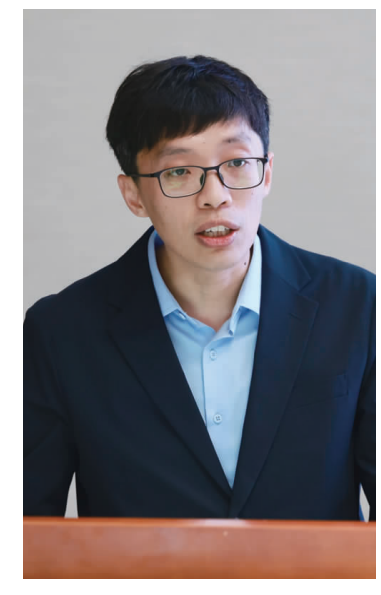
刘强认为，安全保障是系统工程，要打造全链条安全技术体系，包括数字化空域管理技术、通信导航与感知技术、智能运行管控与应急保障技术等。

技术之外，制度保障同样重要。刘强指出，一方面要加强政策引领，深化空域改革，制定相关政策标准、空域审批、运营许可等；细化空域分类管理，合理配置空域资源，拓展适飞空域面积，加强军地信息共享等。另一方面，引领技术升级，保障安全运行，促进低空飞行保障技术不断迭代升级。此外，要积极拓展应用场景，创新商业模式。

刘强表示，低空经济的价值在于安全和健康发展。只有把安全前置，协同好产业发展与风险管控，城市空中交通才能走深走远，为民便捷服务，发挥出巨大的经济与社会价值。

中国社科院工经所孙天阳：无人机供应链呈梯度分化 开放协作是破局关键

中经记者 陈婷 深圳报道


孙天阳
中国社会科学院工业经济研究所副研究员

低空经济浪潮之下，无人机作为高端装备载体，其全球产业链分工格局正发生深刻变化。

10月26日，中韩产业论坛(2026)在中山大学深圳校区举办，论坛聚焦低空经济高质量发展与中韩产业合作。论坛上，中国社会科学院工业经济研究所副研究员孙天阳提出，无人机产业链是“生产网络+跨国贸易网络”交织的复合体系，任何一个国家或企业难以在全链条保持领先，国际产业链合作至关重要。

孙天阳表示，从全球贸易数据来看，我国在无人机上游基础材料，中游电机、电池、图传系统，下游整机环节已经形成显著竞争优势，出口规模、比较优势指数、产品质量均位居全球第一梯队，拥有完整配套制造体系与整机集成能力。

孙天阳同时指出，在碳纤维复合材料、航空发动机、高端导航系统等高附加值环节，目前仍由美欧日占据领先地位，我国无人机产业链呈现“基础制造强，顶尖硬件弱”的结构性特征。

“通过贸易网络分析可见，无人机供应链随技术复杂度呈现差异化规律。”孙天阳指出，中等复杂度零部件跨国协作活跃，贸易网络联系紧密；高复杂度零部件受知识产权、供应链安全约束，贸易网络密度走低，向少数核心国家集中。

孙天阳认为，中韩两国具备很强的产业互补性，可成为无人机领域区域协作的范例。双方可推进材料、零部件的配套供货与联合验证，在动力、飞控领域开展联合研发，共享测试平台；面向农业、巡检、物流开拓第三方市场，共同探索本地化运营；推动检测标准对接、测试结果互认，在合规前提下简化贸易壁垒，以制度合作释放产业潜力。

孙天阳表示，放眼未来，无人机产业竞争不再是单个企业的比拼，而是产业链网络的较量。既要夯实自身产业底座，补齐高端环节短板，也要主动构建稳定的跨国合作生态，在开放协作中提升供应链韧性，助力低空经济行稳致远。