低空经济的发展态势及促进策略研究

茹雨暄，王　乐，盖梦瑶

（渤海大学管理学院，辽宁 锦州 121013）

摘要： 低空经济作为新时代的经济引擎和战略选择，具有显著战略意义和广阔市场前景。目前，低空经济的发展在新质生产力的助推下，产业链基础相对稳固，各省份正加速推进相关政策法规的制定与完善。但是在发展低空经济的过程中仍然存在基础设施建设速度相对较慢，关键技术的研发能力有待加强，行业保障能力有待提高等问题。因此，针对目前这些问题，重点对比了各省份的政策方案，为更好地推动低空经济发展，需要进一步发挥市场的作用，专注于关键行业和领域，加强基础设施建设，提升科技创新对低空经济的支撑作用，加速低空经济产业化和商业化进程，开展多场景的“低空经济＋”模式等策略，充分释放低空经济的价值。

关键词： 低空经济；eVTOL；“低空经济＋”模式；无人机；产业链

中图分类号： F562　　**文献标志码：** A　　**文章编号：** 1671－1807(2025)10－0032－06

低空经济被视为推动新质生产力的新动力源，其核心产业涵盖低空飞行、低空制造、低空保障及综合服务等产业[1]。因此，发展低空经济将推动产业升级、提升应急救援能力、提升国际地位等。

随着全球化的快速发展，中国积极应对挑战并紧跟国际趋势，出台了一系列相关政策加速低空经济发展。2010年国务院、中央军委印发的《关于深化我国低空空域管理改革的意见》标志着低空经济开始进入实质性发展阶段。2021年《国家综合立体交通网络规划纲要》提出“要发展交通运输平台经济、枢纽经济、通道经济、低空经济”。党的二十届三中全会通过的《中共中央关于进一步全面深化改革推进中国式现代化的决定》明确指出大力发展通用航空和低空经济。2024年工信部等部门发布的《通用航空装备创新应用实施方案（2024—2030年）》中指出，到2027年，国内通用航空装备供给能力、产业创新能力显著提升，现代化通用航空基础支撑体系基本建立。布局低空经济是现阶段各大城市的重要投资领域，在当前时代背景下，分析低空经济国内外研究现状，对因地制宜制定适合中国经济发展方式的政策具有积极作用和现实意义[2]。

1　低空经济的发展态势

低空经济作为推动新质生产力前行发展的重要战略性新兴产业，是启动立体空间资源、拉动经济增长和技术突破新引擎的关键[3]。

1.1　国际低空经济发展态势

随着科技的不断进步和创新，全球低空经济正在快速发展，尤其是在美国、欧洲、日本等国家。展望未来，随着相关技术的进一步成熟、政策框架的更加完善以及市场需求的不断扩大，低空经济将成为刺激经济新增长的重要力量。

1.1.1　美国具体措施

美国作为全球城市空中交通领域最领先的国家，拥有庞大的通用航空器保有量、先进的飞机制造技术和完善的服务保障。在硬件设施方面，截至2023年，美国通航飞机总保有量约为22.4万架，拥有世界上最多的通航飞机。同时，美国拥有各类机场约为19 700个，其中美国县区超过3 000个，基本上各县都有通用航空机场，为低空经济基础设施网络的建设提供先天条件。在技术创新方面，美国的科技巨头如亚马孙、谷歌等纷纷投入巨资，研发并测试无人机配送系统。美国的空中出租车项目也

收稿日期： 2024-11-15

基金项目： 辽宁高等学校新型智库联盟智库专项2023年度课题（LJKZK-Y202320）；渤海大学海洋研究院2023年开放课题（BDHYYJY2023024）；中国物流学会、中国物流与采购联合会研究课题（2025CSLKT3-506）

作者简介： 茹雨暄（2001—），女，山西长治人，硕士研究生，研究方向为数字物流；王乐（1982—），男，辽宁大连人，博士，副教授，硕士研究生导师，研究方向为港口物流与绿色发展；盖梦瑶（2002—），女，山东德州人，硕士研究生，研究方向为物流系统工程。

取得显著进展,多家企业如Joby、Archer等成功进行了多次试飞,并计划在未来几年内实现商业化运营[4]。在服务保障方面,全美约有5 000家航空固定运营基地和上万家维修服务站,设有180个飞行服务站和58个自动飞行服务站,构建了完善的通航飞行服务保障体系,从而助推低空经济市场的可持续发展。在政策方面,2023年7月,美国联邦航空管理局(FAA)提出在2025—2028年,先进空中交通的初步运营将主要依赖现有机场和直升机场,美国首批城市空中交通项目超过90%将会利用现有基础设施。为了应对未来城市空中交通需求的持续上涨,FAA鼓励地方政府和开发商积极规划并建设低空基础设施,以保障交通公平、市场多元化和社区需求的满足。

1.1.2 欧洲具体措施

相较于其他国家,欧洲航空制造业基础雄厚,航空应用场景多元化。欧洲非常重视空中交通管理,欧控针对欧洲空域的独特性,制定了统一的空域发展战略规划促进各成员国的空域发展与技术研发工作。在通用航空服务方面,欧洲开展空中吊车作业、航空探测和制图、等专业服务[5]。在无人机技术方面,根据Mordor Intelligence的报告,2023年欧洲无人机市场规模达到67.4亿美元,并且已广泛应用于农业、环境监测、应急救援等领域。在航空应用场景方面,欧盟通过“欧洲地平线”以及专门针对航空领域的“Clean Sky计划”“UAM Plaza加速器计划”“CORUS-XUAM示范项目”,成功培育了一系列与城市空中交通相关的企业和项目,这些项目涉及U-Space空中交通管理系统、空域管理优化、航空AI技术应用等多个关键领域。预计在未来2~5年,实现机场旅客接送、商业区到居住区的快速连通,以及高密度城市间的高效空中穿梭等多种应用场景。

1.1.3 日本具体措施

基于“政府规划+企业参与+技术创新”模式,日本积极推进低空经济发展[6]。日本明确产业扩张计划及商业化目标,依托产业龙头和研究机构,持续鼓励企业加大低空航空器的研发投入。具体表现为日本制定了关于先进空中交通(AAM)的发展蓝图,设定了2025年与2030年的发展目标,包括启动先进空中交通服务和实现空中出租车及重型货运无人机业务的全面商业化。日本经济产业携手新能源产业技术综合开发机构(NEDO)计划在未来五年内拓宽无人机的应用范畴,并争取在2025年大阪世博会上可以使飞行汽车这一创新技术走向商业化。除此之外,日本的丰田、本田等汽车企业也在积极探索空中交通领域,日本宇宙航空研究开发机构(JAXA)也在联合企业共同推进低空相关产业基础设施的研发。

1.2 中国低空经济规模

近年来,低空经济的发展迅速,在相关政策的助推下,《新华每日电讯》相关数据表明2023年底中国低空经济规模超过5 000亿元。同年,国内通用航空企业已有689家,无人机设计制造单位约为2 000家,无人机运营企业近2万家。相较于传统通航,国内无人机产业规模的年增长率高出10%,为低空经济的发展奠定良好的基础。

截至目前,国内拥有超过1.7万家的经营性无人机企业,且实名登记的无人机数量已突破200万大关。《中国通用航空发展报告》和《中国民用无人驾驶航空发展报告》表示2024年1—8月期间,全国民用无人机累计飞行时长达1 946.1万h,与上年同期相比增长了15.6%。而截至2024年9月,国内的无人机注册数量达到了204.9万。作为世界第一大民用无人机出口国,中国在无人机领域的专利申请量占据全球的70%以上,充分展现了中国在该领域的强大技术实力。

1.3 各省份助推低空经济发展

低空经济涉及范围广泛,包括无人机产业、航空器研发制造、物流配送、空中摆渡、低空飞行基础设施建设运营等多个领域[7]。各部门应当加紧制定和完善低空经济政策法规,促使这些领域相互融合,推动经济高质量发展,推动形成合力[8]。

1.3.1 东部地区具体措施

东部地区积极探索各类应用场景。中国低空经济应用场景正在加速构建,特别是在城市密集的东部地区正积极探索城市内、城市间低空载人运输,大力发展低空物流、医药血液应急运输等各类应用场景。其中,全国低空经济产业53.2%的资源都聚集在东部地区,且仅广东就聚集全国20.6%的低空产业资源。2023年广东省政府明确提出,积极推行韶关丹霞机场“低空+旅游”、广州珠江“精品航道+岸上旅游”、江门大槐“高速公路服务区+特色旅游”等发展模式,推动旅游交通低空类产品创新;强化景区“玻璃桥”“低空飞行”等高风险游乐项目及新兴业态的安全监管。江苏依托智能制造、电子信息、新能源等领域的发展优势,加快建设低空空域协同管理机制,完善低空飞行器及装备制造领

域产业链，不断拓展丰富低空应用场景。目前，旅游业作为海南主要经济支柱产业之一，其旅游产业发展水平遥遥领先于其他经济体[9]。海南三亚将重点发展低空旅游市场，推出多样化的低空体验项目，比如空中观光、低空载人运输和空中婚礼等。此外，三亚将开通城市内部、城际以及城乡之间的电动垂直起降飞行器（electric vertical take-off and landing，eVTOL）示范航线[10]，推广 eVTOL 在城市空中交通的应用，构建中国式现代化的空中交通网络。同时，大力支持无人机技术服务于日常生活，如医疗物资运送、紧急物品快速送达和即时零售等，以提升物流效率和服务质量[11]。山东高速集团拥有省内高速公路重要枢纽和立交超过 100 座、高速公路桥梁和隧道超过 20 000 座、169 对服务区和 500 多个收费站，同时，集团计划利用现有高速公路，建立空中运输 UAM 运营平台，并在各收费站和服务区设立无人机起降点。依托低空运输服务，将打造五大运营场景，包括区域飞行、城际飞行、商务定制、城市空中游览和应急救援[12]。通过“点对点”规划无人机航线，将构建起覆盖高速路域与城乡区域的高效低空交通网络。

1.3.2　西部地区具体措施

西部地区将着力打造低空设备研发基地。四川作为低空空域改革试点省份，将围绕空域改革、低空装备测试、低空智联网建设等领域开展较多探索，已形成一批创新成果，集聚一批创新资源，预计在“十五五”时期有望发挥产业基础与空域改革双重优势加速实现西部示范。2024 年 10 月，广西壮族自治区人民政府办公厅公布了《广西低空经济高质量发展行动方案（2024—2026 年）》，方案表示至 2026 年底广西将成为面向东盟地区提供低空场景服务解决方案的重要来源地及低空设备研发制造的核心基地。为此，广西将争取国家级空域管理改革试点，拟建民用航空器适航审定中心或其分支，并设立城市空中交通管理试点。同时，将培育 2 或 3 个低空经济示范城市和 10 个示范县区，增建 5 个通用机场，推广 300 多个起降设施用于高速服务区、公路站、建筑等地。广西将吸引和培养一批优质的低空产品和服务提供商，创建 20 多个应用场景案例，支持 eVTOL 示范应用，探索城市低空航线。最终目标是发展 200 家低空经济企业，其中民营企业不少于 100 家，实现总产出超 500 亿元。

1.3.3　东北地区具体措施

东北地区充分利用资源和产业优势，重点发展上游原材料加工、零部件生产、航空器制造等。其中辽宁作为中国工业的奠基地不仅产业基础雄厚，还是国内飞机制造业的重要发源地之一，拥有完整的产业链和丰富的创新资源，展现出在发展低空经济方面的巨大潜力和广阔前景。为了进一步推动低空经济的发展，沈阳市政府于 2024 年 4 月发布了《沈阳市低空经济高质量发展行动计划（2024—2026 年）》，计划至 2026 年，构建完善的低空飞行基础保障体系，形成涵盖研发制造、低空飞行及综合服务的融合产业生态系统。届时，低空飞行器将在城市空中运输、物流配送、紧急救援和智慧城市管理等多个领域实现高效的综合服务，并设立超过 10 个低空经济的应用示范场景。沈阳将致力于培育超过 100 家低空经济相关企业，使该产业的市场规模达到 30 亿元。辽宁将继续发挥其独特的优势，以成为国家重大战略支持为发展目标，重点关注低空经济全产业链的布局与应用，强化军事、地方和民用领域的合作，加速低空空域管理的改革与创新，提前规划低空基础设施，提升低空产业的创新能力，深化应用场景的示范应用，构建一个低空制造与服务相融合、应用与产业发展相互促进的新格局，目标是建立国内领先的低空经济产业高地。

1.3.4　中部地区具体措施

中部地区按照地区实际需求颁布相关政策助推低空经济发展。2024 年，《中共湖南省委全面深化改革奋力谱写中国式现代化湖南篇章的决定》明确，要推进低空空域管理改革，探索可持续、有效益的通用航空产业运营模式。构建更加完善的现代化基础设施体系，深化综合交通运输体系改革。建立与“4×4”现代化产业体系相适应的综合交通物流网络信息共享机制，健全一体衔接的流通规则和标准，降低物流成本。安徽省发展改革委印发的《安徽省推动空天信息产业高质量发展行动方案》，聚焦低空经济、商业航天、卫星应用、深空探测 4 个方向，开展低空经济提质扩量等 6 大行动，实施“低空+“应用等 4 大工程。其中，低空经济提质扩量行动方面包括：优化通用机场建设标准，因地制宜建设简易型通用机场和临时起降场地；构建低空智能信息网，建设省级低空飞行数据中心；推进低空制造集群发展，招引涡桨式支线公务、运输飞机生产和运营企业；支持建设低空经济标杆应用场景、示范区、示范城市和综合应用城市群；优化低空飞行服务保障，统筹建设全省统一的低空飞行监管服务平台。

2 发展低空经济面临的主要问题

在相关政策的大力驱动下，低空经济领域取得了明显进展，但是仍面临基础设施建设步伐缓慢、核心关键技术力量不足、市场体系构建落后以及管理体系完善健全等问题，这些问题成为低空经济高质量发展的瓶颈。

第一，通用机场和低空基础设施建设严重滞后。在通用机场数量上面，《中国航空运输协会》显示截至 2024 年 7 月国内通用机场只有 465 个，约占发达国家美国机场的 11%。在低空领域覆盖率上，受管制区域的影响国内民航目前所使用的空域比例不足 30%，其中通航所用的低空空域占比甚至不到 30%，且通航机场存在分布不均的问题，特别是重点区域覆盖率较低，不能有效地连接各个区域，导致难以满足不同的服务需求。

第二，低空技术创新有待加强。考虑到航空应用的具体需求，eVTOL 对锂离子电池的性能提出更高的要求。据高工锂电的数据，目前新能源汽车所使用的锂电池能量密度约为 200 Wh/kg，而为了适应城市空中交通的需求，eVTOL 所需的电池能量密度至少要达到 400 Wh/kg。然而，当前国内市场上较为成熟的 eVTOL 电池能量密度仅为 285 Wh/kg远不及航空燃油的能量密度，仅能满足小型全电飞行器的短途飞行需求[13]。因此，为了推动 eVTOL 的产业化进程，亟须加速相关技术的迭代与升级。

第三，整体成本过高。在低空基础设施建设方面、生产运营和技术研发等方面都需要巨额的资金投入，且这些投资的成本回收周期往往较长。此外，由于低空经济自身具备显著的网络效应和规模效应，若应用场景拓展有限或应用深度不足，则很难实现投资回报。再者，对于消费者而言，低空经济产品的接受度还受到消费观念、行业安全性及产品价格等多方面因素的影响。例如，昆山至上海浦东机场低空航线使用的飞机是美国贝尔公司生产的 BELL505 单发四座轻型直升机，在市场推广阶段单程执飞的价格为 1 800 元/位，是普通高铁价格的 90 倍；小鹏计划量产的第六代飞行汽车预计售价也在 100 万元左右，高价位可能抑制了经济的增长。

第四，低空应用场景少。低空经济目前仅在少数领域如农业、电力、旅游、拍摄、配送、医疗急救、消防及救灾中得到应用，尚处于发展的初级阶段，尚未形成成熟的商业模式或稳定的盈利途径[14]。在这些新兴领域，由于缺乏深入的研究与创新，导致其潜在的市场价值未能得到充分释放。特别是在低空旅游方面，行业内部如通航企业、景区以及地方政府间缺乏深度合作，未建立起长效稳定的合作框架与产业链，这直接影响了低空旅游产品的品质与多样性，同时也缺乏有效的市场推广策略和广泛的客户群体支持。此外，尽管“低空经济＋”的概念已被提出并尝试应用于不同产业的融合发展中，但这种融合仍处于初级阶段，未能形成成熟的利益共享和风险分担机制，从而制约低空经济应用场景的多元化及商业化步伐。

第五，低空行业保障能力不高。首先，在低空物流领域方面，企业要获取运营许可必须通过相关技术测试和审查的同时向空管部门申请必要的空域使用权和航线批准，同时保证无人机具备足够的安全性和可靠性才可以实现运营[15]。其次，在基础设施和服务支持方面，虽然国内通用机场数量有所增加，但是目前中国还未建立起一个系统化、科学且全面的低空飞行运行体系，这导致无法有效地向低空飞行用户提供必要的航空情报、气象信息、告警以及应急救援等服务。最后，在人力资源方面，低空经济的发展迫切需要大量高水平的技术研发、生产和运营维护人才，但现有的教育体系和专业培训机制尚不能完全满足这一新兴领域的人才需求。

3 低空经济发展的促进策略

为了促进低空经济的发展，推动新质生产力的发展，将加强市场机制的功能，引导企业根据市场走向做出相应调整。例如，以具体的低空应用场景为导向，结合国内的市场规模优势，促进企业的战略规划和业务发展更加贴近市场的真实需求，打造更具有针对性的低空市场。同时，为了加强低空领域的基础建设并促进其核心技术创新与突破，仍然需要着重于技术研发和基础设施建设的深化。目前根据已有关于低空经济的研究，有如下解决措施。

第一，加强通用机场和低空基础设施建设。在全国范围内加大对通用机场建设投资的同时提升现有通用机场的服务水平，确保能够提供全面的服务，如低空飞行器的起降、停泊、燃油补充、维护保养及托管等。在此基础上，计划并建设一系列规模不等的无人机起降设施、低空飞行服务站点、无人机充换电站及公共测试场地的设置。增强低空基础设施与传统交通网络之间的连接至关重要。在确保安全的基础上，逐步拓展低空空域的开放范围，尤其在城市周边、乡村及偏远区域优先放宽低空空域限制，以更好地服务于低空物流、低空旅游

等领域的需要。同时,制定明确的低空飞行规则,建立低空飞行服务线上系统,实行电子审批,使低空空域的申请过程更加便捷高效。

第二,加强低空产业核心技术的创新。首先是针对关键技术进行深入研究与开发,如eVTOL和无人机的主控芯片、电力驱动系统、机载传感器等关键部件的研发。同时,对高效的动力系统、机载设备、飞行控制系统等核心组件进行技术攻关,以此推动产业链上游的发展[16]。此外,鼓励低空经济领域的企业与高等院校、科研机构合作,共同创建专注于低空经济的重点实验室、技术创新中心和企业技术中心等研究机构,这些机构将致力于低空前沿技术的研究,形成从基础研究到技术攻关,再到成果产业化的完整创新链条,从而促进低空经济的持续健康发展。

第三,注重成本节约和人才培养。面对当前低空经济领域存在的技术难题和成本较高的问题,首先可以将低空技术创新纳入国家整体科技创新规划,不仅进一步强化在无人机及eVTOL领域的技术领先地位,还重点攻克通用航空器及其核心部件的技术难关,减少对国外技术的依赖性,从而节约成本。其次关于人才队伍建设,一方面,鼓励高等教育机构增设与低空经济相关的学科和课程,打开低空领域知名度的同时培养既拥有深厚专业知识又具备实际操作能力的复合型人才;另一方面,通过职业培训项目提升现有从业人员的专业技能和综合素养。此外,实施积极的人才引进策略,包括设立专门的人才引进项目和激励措施,为国内外优秀人才提供有吸引力的工作条件和发展机会。

第四,积极开发"低空经济+"模式。低空经济的增长动力来源于技术的进步、应用范围的扩大、管理体制与机制的革新,以及全面的政策扶持。随着无人机、通用航空、城市空中交通等领域的快速发展,低空经济已经成为推动经济高质量发展的新引擎。为了促进低空经济的多元化和产业链的协同发展,"低空经济+"模式下的系列应用场景可以创新出新的经济价值,还可以有效地解决各行各业的痛点问题(表1)。

第五,从多角度提升低空行业保障能力。在法规标准体系建设上,为了确保低空飞行的安全与可靠,制定专门针对低空经济新兴业态的法律法规,确保低空经济健康、有序地发展。此外,对低空飞行器的设计与制造过程实施严格监督,确保所有飞行器均达到安全要求。同时,建立一套有效的低空飞行紧急情况处理机制,这有助于在突发事件中迅速而有效地采取行动,从而最大限度地减少可能造成的损害或不良影响。通过定期举办紧急情况模拟演练及专业培训,提升相关人员的应急响应能力。

表1 "低空经济+"模式以及对应工作内容

应用场景	主要作业内容
农、林、牧、渔	航空喷洒、航空护林、渔业飞行、巡护等
采矿业	石油服务、航空探矿、矿区巡查
制造业	库存管理和盘点
电力、热力、燃气	电力作业、空中巡查、管道设施巡查
建筑业	直升机和无人机机外载荷飞行、工程巡检
批发业和零售业	"最后一公里"配送
交通运输、仓储业	载客运输、空中游览、航空运动、交通指挥、事故救援、库存盘点、末端配送、多式联运
住宿和餐饮业	外卖配送、飞行体验
信息技术服务业	信号中继、地理信息采集
金融业	产业经济支持
房地产业	城际智慧交通
租赁和商务服务业	空中广告、地理信息采集
科学技术服务业	科学实验、航空遥感、地质勘查、资源调查、地形测绘、地震救援
水利	水质监测、水资源检测、水质取样
公共设施管理业	应急管理
居民服务	无人机表演、空中清洗
科研教育	执照培训、航空运动训练、实操考试
卫生和社会工作	航空医疗救护、医疗物资转运、血液配送
文旅	园区巡查、空中游览
公共管理	警用飞行,搜索跟踪、消防灭火、生命探测
生态监测	野生动物监测、海洋生态航拍、植物监测
环境	植物养护、土地调查

参考文献

[1] 钟成林,胡雪萍. 低空经济高质量发展的新质生产力逻辑与提升路径[J]. 深圳大学学报(人文社会科学版),2024,41(5):84-93.

[2] 张嘉昕,许倩. 低空经济产业链发展的制约因素与优化对策研究[J]. 经济纵横,2024(8):63-70.

[3] 张铁柱,王玲. 促进低空经济多业态融合健康发展[J]. 人民论坛·学术前沿,2024(15):15-24.

[4] 屈若锟,王致远,刘晔璐,等. 面向城市空中交通的无人机视觉定位技术研究[J/OL]. 航空学报,1-16[2024-11-29]. https://link.cnki.net/urlid/11.1929.V.20241114.1830.010.

[5] 欧阳桃花. 低空经济的技术创新与场景创新[J]. 人民论坛·学术前沿,2024(15):57-68.

[6] 张晓兰,黄伟熔. 低空经济发展的全球态势、我国的现状及促进策略[J]. 经济纵横,2024(8):53-62.

[7] 宋丹,徐政. 低空经济赋能高质量发展的内在逻辑与实践路径[J]. 湖南社会科学,2024(5):65-75.

[8] 王宝义. 我国低空经济的技术经济范式分析与发展对策[J]. 中国流通经济,2024,38(9):14-26.

[9] 王亚琼. 自贸港建设背景下海南旅游业集聚发展路径探

索[J]. 旅游纵览，2023(13)：173-175.
[10] 李牧南，谢天琪. 中国低空经济发展的实践进路：依托科技自立自强助力新质生产力形成[J]. 科技管理研究，2024，44(17)：1-9.
[11] 刘泉，陈瑶瑶，洪晓苇，等. 面向无人机的城市低空空域规划的国际经验[J]. 城市规划学刊，2024(5)：64-70.
[12] 王俊潼，包丹文，周佳怡，等. 低空空域规划研究现状与展望[J/OL]. 航空学报，1-26[2024-11-29]. https：//link. cnki. net/urlid/11. 1929. V. 20241029. 1546. 008.
[13] 刘洁敏，苏雪娇，沈振江. 无人机交通治理导向的城市低空空域与地上地下空间协同开发模式探析[J/OL]. 国际城市规划，1-16[2024-11-29]. https：//link. cnki. net/doi/10. 19830/j. upi. 2024. 236.
[14] 廖小罕，徐晨晨，叶虎平. 低空经济发展与低空路网基础设施建设的效益和挑战[J]. 中国科学院院刊，2024，39(11)：1966-1981.
[15] 孔得建，袁泽. 低空经济政策法律体系的现状、经验与展望[J]. 北京航空航天大学学报(社会科学版)，2024，37(5)：85-95.
[16] 张彧. 中国低空经济发展促进法的理据与图景[J]. 北京航空航天大学学报(社会科学版)，2025，38(1)：71-84.

Research on the Development Trend and Promotion Strategies of Low Altitude Economy

RU Yuxuan，WANG Le，GAI Mengyao

(School of Management，Bohai University，Jinzhou 121013，Liaoning，China)

Abstract：As an economic engine and strategic choice in the new era，the low-altitude economy has great strategic significance and broad market prospects. At present，the development of low-altitude economy is boosted by new quality productivity，the industrial chain foundation is relatively stable，and various provinces and cities are accelerating the formulation and improvement of relevant policies and regulations. However，in the process of developing the low-altitude economy，there are still problems such as the relatively slow speed of infrastructure construction，the research and development capacity of key technologies to be strengthened，and the industry support capacity to be improved. Therefore，in view of the current problems，the focus is on the comparison of the policies and plans of various provinces and cities，in order to better promote the development of the low-altitude economy，it is necessary to further play the role of the market，focus on key industries and fields，strengthen infrastructure construction，enhance the supporting role of scientific and technological innovation in the low-altitude economy，accelerate the industrialization and commercialization process of the low-altitude economy，and carry out multi-scenario “low-altitude economy ＋” mode and other strategies to fully release the value of the low-altitude economy.

Keywords：low-altitude economy；eVTOL；“low-altitude economy ＋” mode；drone；industrial chain