



2035年市场规模有望突破3.5万亿元 低空经济如何“飞”稳致远

▶ 本报记者 罗晓燕

今年政府工作报告明确提出，打造低空经济等新兴支柱产业。这是“低空经济”连续3年被写入政府工作报告。据中国民航局预测，2025年中国低空经济市场规模达1.5万亿元，2035年有望突破3.5万亿元，增长空间广阔。

如何让低空经济真正“飞起来”“飞得稳”“飞得远”，成为今年两会代表委员们热议的话题。

定位升级 低空经济蓄势起飞

低空经济从2024年首次被

列入政府工作报告的“新增长引擎”，到2025年的“新兴产业”，再到2026年的“新兴支柱产业”，充分彰显国家战略方向与目标的恒定性。

全国人大代表，中国航发湖南动力机械研究所专职总师、首席技术专家单晓明在接受本报记者采访时表示，这意味着低空经济战略定位升级，正式成为国家支撑经济大盘的重要产业，也标志着低空经济已具备产业发展基础，进入规模化、产业化、市场化爆发阶段，将从“鼓励探索”

转向“系统推进”进而获得长期、全面的布局与推动。

“这一变化标志着低空经济从概念培育期正式迈入产业成熟期，是国家对新质生产力布局的战略深化。”全国人大代表、贵州图智信息技术有限公司董事长黄勇告诉记者，从“新增长引擎”到“新兴支柱产业”，这意味着低空经济不再是辅助赛道，而是与集成电路、航空航天并列的国家现代化产业体系核心板块，承担稳增长、调结构、促转型重任。

在黄勇看来，政策确定性增强，将加速空域改革、标准制定、基础设施建设；同时引导资本、技术、人才集中涌入，推动全产业链规模化、集群化发展，为“十五五”高质量发展注入强劲动能。

完善顶层设计 “管得住”才能“放得开”

安全是低空经济的生命线，“管得住”才能“放得开”。

全国政协委员、国浩律师（上海）事务所合伙人吕红兵告诉记者，目前我国已建立起以民用航空法为核心，以通用航空飞行管理条例、无人驾驶航空器飞行管理暂行条例等为支撑的法律法规框架，但这些规范主要适

用于传统民用航空。而低空经济涵盖制造、飞行、保障、综合服务等多种业态，是着眼科技发展和产业趋势提出的一个全新概念。

“低空经济具备新质生产力的显著特征，应通过专门立法来激励发展、发挥功能。”吕红兵表示，立足我国低空经济发展现状及需求，这一领域基本法宜采用更侧重促进型的立法模式。

具体而言，在低空界定上，应结合真高及标高等概念明确低空空域绝对高度，在确保民航公共运输安全的前提下最大程度拓展可利用空域；在安全保障方面，应依法确立安全为先原则，坚持“管得住”才能“放得开”，并将此贯穿低空经济发展全过程。在支持保障方面，要加强对低空经济产业发展的领导与规划，各相关部门应按各自职责负责相关工作；鼓励成立低空经济领域行业协会、产业联盟。同时，要发挥国资引导作用，带动社会资本参与；完善投融资服务体系；加大技术创新支持和知识产权保护；支持标准体系和试验验证平台建设；深化国际合作。

破解发展堵点 加速走进大众生活

单晓明认为，当前制约低空

经济走进大众生活的核心问题是，空域开放程度不足、审批流程繁琐、落地应用场景稀缺、产业运营成本偏高等多重因素叠加，导致低空飞行存在“想飞的飞不了、能飞的没地方用、用得起的离老百姓太远”的现状。

“低空经济要实现高质量发展，除持续推动技术创新外，还需在基础设施、法规标准、公众接受度三大领域实现突破。”单晓明建议，基础设施建设要“织网”，打造与地面路网同等密集、便捷的全国“低空路网”；建立军民地高效协同的空域管理机制，推进1000米以下真低空空域分类划设，实现精细化空域管理，扫清低空飞行的制度障碍。同时，通过常态化的科普体验、示范运营，依托人工智能调度、实时监控等技术实现高密度、高频次的有序飞行，以零事故的运营实践，推动公众从“不敢坐、不放心”向“愿意用、主动选”转变。

全国人大代表、广东小鹏汽车科技有限公司董事长兼CEO何小鹏提出，应推进建立军民地“三位一体”协同管理机制，并选择低空经济产业基础较好、空域资源条件较优、配套设施相对完善的区域开展低空空域精细化管理试点，进一步提升地方发展低空经济的积极性和主动性。

何小鹏表示，低空经济已连续3年被写入政府工作报告，其产业定位不断提升，显示出国家对这一领域的高度重视。伴随政策体系持续完善、应用场景逐步拓展、创新要素加快集聚，低空经济有望成长为新的经济增长极。



2月24日，湖北省自主研发的多款eVTOL（电动垂直起降飞行器）航空器以及人形机器人在“全省加快建成中部地区崛起的重要战略支点推进大会”上亮相，集中呈现该省低空经济、人工智能等产业的最新研发成果。图为小朋友在展出现场观看eVTOL航空器。

新华社记者 肖艺九/摄

本报讯（记者 罗晓燕）如何培养出低空经济领域的优秀人才？今年全国两会期间，全国人大代表、中国民航大学副校长吴仁彪在接受本报记者专访时表示，低空经济产业很热，但人才培养不能跟风，要“因材施教”、把握节奏。

“低空经济是技术密集型、人才密集型、资金密集型行业，其底色是航空元素——载运工具是飞机，无论是有人还是无人驾驶。”吴仁彪对低空经济进行科普：地面上、3000米以下所有经济活动的总称，主要包括交通类、工具类（如吊装、巡检、植保等）和娱乐类（如无人机表演、拍照等）三大类应用场景。

这个看似简单的定义背后，是复杂的人才需求体系。2025年教育部启动低空经济国家急需人才培养项目。吴仁彪告诉记者，如今全国已有150多所普通高等学校开设低空经济相关学科专业，包括90多个博士点、50多个硕士点、120多个本科点，这还不包括很多职业院校。

“让我比较担心的是，现在

大家都在一窝蜂上马。”吴仁彪坦言，虽然现在许多学校开设了低空经济相关专业，但是教材都没有、教师队伍也没建起来就开始招生，很可能导致教育质量参差不齐，甚至出现“一毕业就失业”的问题。

“低空经济的底色是航空元素，人才培养应该优先发挥民航、航空航天类大学的主渠道作用。因为这些学校有基础、有积累。”吴仁彪透露，应相关出版社邀请，他正在牵头组织编写低空经济相关教材，编写团队以中国民航大学为主，汇集校内外多领域专家，包括两本低空经济专著的作者。其中，低空经济导论预计2026年内出版，希望能够满足当前急迫的教学需求。

对于社会上炒热的“无人机操控员缺口100万需求”，吴仁彪

认为这是预期性的需求，而不是现在的需求。“无人机操控员属于技能型人才，并不需要学历教育。比如消费级无人机可以自己玩不需要培训，而农业植保、物流配送、巡检等市场需求还不够大，等市场足够大了再进行培训也来得及。”

当前低空经济领域最缺哪类人才？吴仁彪给出明确答案：一是上游的研发制造类人才，包括飞行器设计制造和适航审定等，其中适航审定类人才缺口很大；二是中游的低空智能网联系统、低空装备等人才，包括空管、通信、导航、监视、气象、无人机探测与反制等。

吴仁彪告诉记者，人工智能（AI）与低空经济的结合，是人才培养的新方向。他解释说，传统民航管理大飞机是人管为主、机器辅助，但低空经济具有“异构、



高密度、高频次、高复杂性”等特征，传统方式根本管不过来，必须靠人工智能和低空物联网技术，实现机器为主、人为辅的管

理体系。

对于有志于投身低空经济的年轻人，吴仁彪建议：一是年轻人要有信心，明晰在与低空经济相关的新能源、5G通信和人工智能等关键技术领域，中国在全球处于比较领先的优势地位；二是要积极拥抱新技术，跟踪新能源、新材料、航空航天、人工智能、卫星通信与导航、6G通信等前沿技术的发展；三是要学习航空安全文化，熟悉无人机飞行管理条例，遵纪守法；四是要培养航空兴趣，多参加航模和无人机比赛，提升动手能力。

“低空经济是新质生产力的典型代表，需要时间培育市场，更需要理性对待、脚踏实地。”吴仁彪说，因地制宜，把握节奏，逐步释放发展活力，这既适用于低空经济产业发展，也适用于低空经济人才培养。

全国人大代表吴仁彪：

低空经济人才培养不能一哄而上