



向低空“图强” 万亿“蓝海”加速开启



“低空经济不是把飞机‘飞’起来这么简单，重点是‘飞’起来的业态。”要通过低空经济这根“签”，将其他经济业态像串糖葫芦一样串起来，让每一个在竹签上的业态，让每一个在航线上的点位，都能发挥自己的价值。同时，也给消费者带来更好的体验。

中青报·中青网见习记者 赵丽梅
记者 张均斌

一个消费新“风口”来了。不久前，全国首批载人类民用无人驾驶航空器运营合格证(OC)落地，意味着中国低空无人驾驶将正式步入“载人时代”。

低空经济是一片“蓝海”，这是行业的共识。据中国民航局预测，到2025年，我国低空经济市场规模将达到1.5万亿元，2035年有望达到3.5万亿元。

随着“载人时代”到来，低空经济这个万亿“蓝海”正在加速开启。人们距离实现低空出行的梦想又近了一步，低空经济与“低空经济+”也将“飞”出消费的新模式、新业态、新空间。

“载人时代”真的来了

随着“四证”到手，相关企业正在加速向低空“图强”。

首次实现“四证在手”的企业是广东亿航通用航空有限公司与合肥合翼航空有限公司，亿航智能副总裁贺天星向记者透露，随着型号合格证(TC)、标准适航证(AC)、生产许可证(PC)、运营合格证(OC)“四证”到手，亿航正围绕合肥和广州两个即将开始商业化运营的审批点，加速无人驾驶载人电动垂直起降飞行器(eVTOL)的商业化运营落地，其中，“低空+文旅”将成为其首个发力的重点方向，相关的预约系统和票务系统也将于近期正式对外发布。不久后，消费者可以在相关运营点购票体验低空游览、城市观光及丰富多彩的商业载人服务。

多家企业在近期闭幕的第五届中国国际消费品博览会展出了低空飞行器。亿航展出了“四证齐全”的无人驾驶载人eVTOL航空器EH216-S。

老百姓最关心的还是“空中出租车”模式何时到来。贺天星表示，“空中出租车”模式是为老百姓提供高频率、高效率的出行模式。亿航将本着“安全第一，风险递进”的原则，未来合法合规逐步开拓城市通勤等其他场景，探索载客“空中出租车”运营航线。

与此同时，贺天星也谈到，当前，低空飞行器面临地面起降场、空中航线、地



4月15日，第五届中国国际消费品博览会消费科技展区，聚焦低空经济等新兴领域的企业现场展示了飞行装备、无人机应用等前沿科技，给消费者呈现消费场景视觉中国供图

网以及其他相关基础设施建设不够完善的情况，如果要在一个城市部署“空中出租车”，这些设施以及相关法律政策、监管措施还需进一步完善。

“我们要以点连线，织网成面，才能实现未来常态化、个性化的‘空中出租车’出行模式。”贺天星介绍，未来两三年，亿航将通过新产品、新技术、新场景的大规模应用示范，打造精品示范航线，推动打造低空飞行的示范城市。他说：“让更多老百姓、更多消费者能够接受，而且乐意消费，而不是说低空飞行只是少数人的玩具和工具，把票价打到大家都喜欢的价格。”

飞机副总裁孙立业介绍，未来，这款飞行器将用于城市空中交通、物流运输、应急救援等领域，比如，地震之后，这款飞机可以将食品、水、药直接投送到灾区。随着不断推进，未来还将用于载人。

“现在看来，低空消费已经到了，虽然工业级无人机没有走入普通消费者，但是普通老百姓正在越来越多地用到低空经济相关服务。”孙立业说。

“像糖葫芦一样”串起其他业态

当前，各地正在积极布局低空经济。低空经济已经连续两年写入政府工作报告。

“低空经济从未来来看一定是蓬勃发展、具有战略意义的经济形态。”中国电子科技集团首席专家左涛表示，中国有巨大的市场空间，广大的自然资源可以变成经济资源。

“低空经济不是大家一哄而上。”左涛强调，安全有序是当前的主要基调，在载人、载客等新业态培育的当口，特别要注意安全。

一是要提升飞行本身的安全水平，比如飞行器在起降、续航、避障等方面的技术安

全，还需要发展和提升；保障飞行器运行安

全的通信导航监视微气象等基础设施，还

需要补充建设。与地面道路基础设施建设

有所不同，低空“道路网”的交通先导效

应不明显，难以超前去大规模基建，建设完

还有一个较长的过程。二是要应对密集化

多样化低空飞行带来的安全新影响，比如

未来给低空安全治理、城市管理、应急管

理、边海空防建设带来的新要求新挑战等，

这对空中交通管理提出了更高的要求，相

较于中高空，低空的空管难度更大，在涉

及公共安全和国家安全的关键领域，还需要

做好顶层设计，坚持“全国一盘棋”。

“安全是底线。”贺天星表示，安全的

基础上，发展低空经济要寻找当地的产业

优势、应用场景优势或者研发能力优势，整

个低空经济生态中有很多产业链，各地需

要结合自身特色进行布局。

“低空经济不是把飞机‘飞’起来这么简单，重点是‘飞’起来的业态。”贺天星向中青报·中青网记者表示，低空经济不是单一业态，只靠飞行一个业态带不起来低空经济这么大规模的发展。他更希望，通过低空经济这根“签”，将其他经济业态像串糖葫芦一样串起来，让每一个在竹签上的业态，让每一个在航线上的点位，都能发挥自己的价值。同时，也给消费者带来更好的体验。

他说：“我们想达到的是，低空经济业态很好地串联起周边的文旅等业态，甚至希望通过这个业态，让周边很多的业态都火起来，燃起来，嗨起来。”

当前，一些大城市的低空经济发展面临相对更多的限制，不少人质疑大城市低空经济的未来前景。

“大城市也是低空经济发展的广袤热土。”孙铭表示，都市圈是大城市发展低空经济的重要场景，比如京津冀、长三角、珠三角等，如何因地制宜发展低空经济很关键。

另外，她还认为，低空经济中的研发环

节需要科研力量去攻克克难，北京、上海等

大城市拥有数量众多的高校和科研院所，

拥有丰富的科研力量，这将为低空经济核

心技术的发展提供支撑。

“我相信是先试点，再连线，低空经济

发展应该会较快地迎来大消费阶段。”孙铭

表示，随着低空飞行器逐步进入市场，相关

标准、规章制度、法律逐步完善，该领域发

展将释放巨大潜能。

联合飞机正在因地制宜发展低空经济，在不同地区布局低空农业、低空应急、低空医疗等业态。

低空医疗是一个拥有广泛应用前景的行

业。孙立业举例道，在深圳，无人机被用于

快速配送 AED(自动体外除颤器)，用户通

过一键扫码呼叫，AED 救急包就可以送达，助力构建“5分钟社会救援圈”。在湖北

可能会有一个比较大的突破。”

“安全是底线。”贺天星表示，安全的

基础上，发展低空经济要寻找当地的产业

优势、应用场景优势或者研发能力优势，整

个低空经济生态中有很多产业链，各地需

要结合自身特色进行布局。

要结合自身特色进行布局。