????????????????

2021年 2月：顶层设计的 “破题 ”起点，国家战略的确立。 《国家综合立体交通网规划纲要》发布，首次将 “低空经济 ”纳入国家级规划。这一标志性事件完成了低空经济从行业概念向国家战略的跨越，正式确立了其作为国家综合立体交通网重要组成部分的地位，开启了产业发展的元年。

2023年 11月至 12月：空间红利的释放与战略定位的升格。 《国家空域基础分类方法》的发布实现了从 “管控 ”向 “服务 ”的逻辑转变，通过划设 G类、 W类非管制空域，从根本上破解了低空飞行的 “路权 ”难题。随后，中央经济工作会议将其列为战略性新兴产业，低空经济由交通补充工具跃升为驱动国民经济的新动力。

2024年 3月：政府背书下的 “新增长引擎 ”全面发力。 低空经济首次写入《政府工作报告》，并被明确定义为 “新增长引擎 ”。以此为契机，民航局加快了 eVTOL（电动垂直起降飞行器）的适航审定速度，实现了由 “单机专项 ”向 “类别通用 ”的审定突破，为产业化规模应用扫清了产品合规障碍。

2024年 12月：体制变革与统筹中枢的建立。 国家发改委低空经济发展司正式成立，标志着产业管理进入 “国家统筹 ”时代。通过构建 **“1+3”**政策体系（即一个综合指导意见，配合基建、应用场景、投融资三个专项方案），解决了长期以来多头管理、资源分散的痛点，产业落地开始由 “点状突破 ”转向 “系统布局 ”。

2025年 2月：法治定型与治理底座的构筑。 《民用航空法（修订草案）》首次将 “低空经济 ”专章写入法律体系。这一立法举措将政策红利转化为法治保障，明确了权责边界，不仅为商业化运营提供了避风港，也极大地提振了社会资本进入低空基础设施领域的长远信心。

2025年 12月：统计标准与空间管理权的协同闭环。 这是产业走向成熟的里程碑。国家发改委发布《低空经济及其核心产业统计分类（试行）》，确立了 **“4**大类、**65**小类 ”的统一口径。同月，《低空经济标准体系建设指南（2025年版）》与《低空空域分类管理实施方案》联动发布，推行600米以下空域的属地化管理试点，形成了 “数据可核算、标准可依循、空域可调用 ”的治理闭环。

2026年：迈向 “新兴支柱产业 ”的质变与全球领跑。 低空经济连续三年写入《政府工作报告》，并正式升级为 “新兴支柱产业 ”。依托国家发改委 “三先三后 ”（先载货后载人、先隔离后融合、先远郊后城区）的战略路径，中国不仅实现了低空物流与通勤的大规模商业化，更在国际标准化组织（ISO）中占据了主导地位，低空经济正式成为继高铁、电动汽车之后的第三张 “中国制造名片 ”。

版本号 #4
由 Admin 创建于 2026-04-14 08:54:14 CST
由 Guest 更新于 2026-04-14 12:06:15 CST