

先进空中交通

AAM REPORT

2025年

专题报道

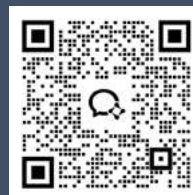
飞行汽车的创新突破与未来展望
城市低空出行与文旅新生态
eVTOL的适航、出海与商业化路径
载人eVTOL相关政策与法规



关注亚飞公司



关注亚翔航空



加入读者群

目录

02 亚太地区的eVTOL制造商（上篇）

亚太地区eVTOL 制造商概览，以及项目现状。

中国：

- 08 小鹏汇天
- 12 亿航智能
- 16 峰飞航空科技
- 18 沃飞长空
- 20 零重力飞机工业
- 24 时的科技
- 26 沃兰特
- 28 御风未来
- 30 华羽先翔
- 32 齐飞航空
- 34 追梦空天
- 36 亿维特航空科技
- 38 览翌航空
- 40 天翎科
- 42 广汽高域

46 亚太地区的eVTOL制造商（下篇）

亚太地区其他eVTOL 制造商概览，以及项目现状。

中国：

- 47 九五智驾
- 47 航景创新
- 48 中航通飞
- 48 商飞北研中心
- 49 联合飞机
- 49 智航无人机
- 50 斑斓航空
- 50 磐拓航空
- 51 航天时代飞鹏
- 51 海鸥飞行汽车
- 52 尚飞航空
- 52 倍飞智航
- 53 天路飞行汽车
- 53 维新宇航
- 54 牧羽天航空（原牧羽航空）
- 55 翼飞航空
- 55 安特狗航天航空
- 56 翱翔天际
- 56 蜻蜓翼行
- 57 朋诚万利航空
- 58 英武通用航空

其他：

- 58 本田技研工业株式会社（日本）
- 59 韩国航空宇宙研究院（韩国）
- 59 Alauda Aeronautics（澳大利亚）
- 60 Frogs Indonesia（印度尼西亚）
- 60 SkyDrive（日本）
- 61 teTra aviation corp（日本）
- 61 新翔宇航（新加坡）

62 先进空中交通市场现状（中国视角）

载人eVTOL在中国面临的挑战和现状

64 先进空中交通市场现状（美国视角）

载人eVTOL在欧美面临的障碍和问题

68 eVTOL高端出行新生态

专访华龙航空

70 小鹏汇天“陆地航母”： 飞行汽车的创新突破与未来展望

专访小鹏汇天

72 从适航破冰到商业落地： 亿航的全球化运营战略

专访亿航智能

76 eVTOL的未来场景： 沃飞长空畅想 城市低空出行与文旅新生态

专访沃飞长空

78 从技术选择到全球落地： 时的科技谈E20 eVTOL的 适航、出海与商业化路径

专访时的科技

82 载人eVTOL相关政策与法规

六大低空试点城市的eVTOL政策



封面图片
沃飞长空
AE200飞行汽车

Dr. Yoon is a professor of Mathematics at the University of Illinois at Chicago. He is also a member of the American Mathematical Society and the Society for Mathematical Biology.

2024年是中国“低空经济”的元年，也是eVTOL（电动垂直起降飞行器）从专业领域走向公众视野的转折点。当我们的《先进空中交通》系列报告迎来第五期时，这个行业正站在理想与现实的交汇处：一边是政策的东风与资本的瞩目，另

我们必须认识到，新兴产业的成长必然伴随质疑。当前，eVTOL在安全设计、成本控制、基础设施乃至公众接受度上，仍面临重重挑战。例如，亿航智能为其EH216-S的认证完成了超过4万架次的安全试飞；而另一项有意思的数据是，国内一款5座级eVTOL从研发到取齐CAAC“三证”的总成本约需10-12亿元人民币。这背后是难以想象的投入与坚持，也印证了“航空级”标准绝非“车载级”产业链可以轻易满足。

最后，我谨代表《先进空中交通2025》编写组，向为本报告提供了宝贵洞察与数据的各家eVTOL整机厂家、供应链伙伴及行业专家，致以最诚挚的感谢。是你们的真知灼见，让这份记录行业脉动的报告得以成形。

何宗光

您誠摯的，
伍家煜
董事

亚太地区的 eVTOL制造商（上篇）

新兴的航空制造商正致力于开发电动垂直起降飞行器（eVTOL），以期为未来的空中交通提供解决方案，缓解城市交通压力，并降低对化石燃料的依赖。在本节中，我们重点介绍总部位于亚太地区或母公司在亚太的载人eVTOL制造商，并梳理其产品研发进展、项目启动时间及预期取证时间表。截至目前，中国大陆共有15家企业研发进度已接近商业化¹，另有21家处于早期研发阶段²；在亚太其他国家和地区，还活跃着约7家主要制造商。

注：

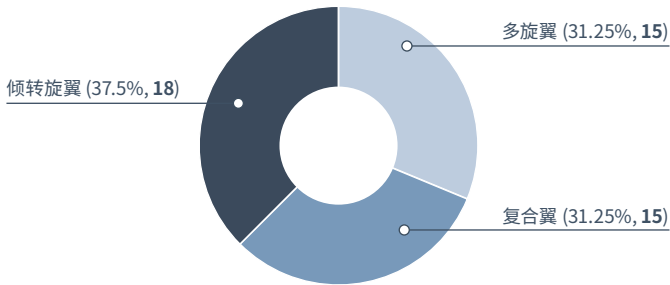
1. 企业融资金额或自有资金足以支撑载人eVTOL的继续研发，较为活跃、产品有清晰的载人商业化规划且研发进度较好。
2. 早期研发阶段包括研发进度未达到全尺寸验证机、项目已暂停、载人商业化道路不明确、产品体量较小、资金不足以支撑载人eVTOL的继续研发或公开信息不足的厂家。



概览

美国联邦航空局 (FAA) 定义的先进空中交通 (AAM)，是指在城市、城郊以及乡村地区低空运输乘客或者货物的空中交通系统。本节将重点讨论载人级电动垂直起降飞行器 (eVTOL)，它们为人们提供了一种可持续的新型出行方案。

载人eVTOL按构型分类



截至2025年9月，全球电动垂直起降飞行器 (eVTOL) 的设计方案已超1140架。作为全球为数不多将eVTOL纳入政府报告的国家，中国当前布局eVTOL领域的企业 (含非载人类型) 也已突破70家。随着载人先进空中交通 (AAM, Advanced Air Mobility) 赛道的参与主体持续扩容，国内相关制造商在2024-2025年这一年间也获得了市场高度关注与快速成长。

基于此，我们对国内43家载人eVTOL整机厂商在2025年前发布的48款载人eVTOL产品展开研究，发现这些产品当前处于不同发展阶段：部分已完成中国民航局适航“三证”（型号合格证 TC、生产许可证 PC、维修许可证 AC）认证，部分进入原型机密集试飞阶段，另有部分仍停留在缩比模型验证阶段（通过缩小比例的样机测试气动布局、动力系统等核心性能）。

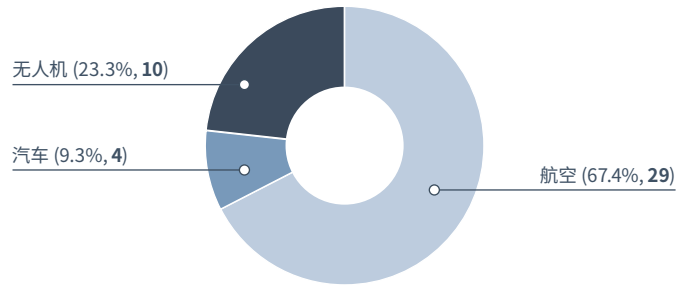
产品构型与企业背景特征

从核心构型来看，载人eVTOL主要分为三大类，且占比相对均衡：**倾转旋翼构型**占比37.5%（通过旋翼倾转实现垂直起降与水平飞行切换），**多旋翼构型**与**复合翼构型**各占31.25%（前者依赖多组旋翼实现升力，后者融合固定翼与旋翼优势，兼顾航程与起降灵活性）。

从企业背景分类，43家厂商可划分为三类，且不同背景决定了产品设计的核心优势：

- **汽车制造背景 (4家)**：依托成熟的汽车制造工业体系，产品设计更侧重“陆空场景衔接”（如地面转运适配、用户出行链路整合），同时可复用部分汽车供应链资源（如轻量化材料、电子控制系统），为后续量产降本奠定基础；
- **无人机制造背景 (10家)**：凭借无人机领域的技术积累，在产品快速原型开发、迭代优化及货运场景商业化（如载重控制、

制造商按背景分类



航线规划) 上具备天然优势，可快速实现“货运eVTOL向载人领域的技术迁移”；

- **航空设计/制造背景 (29家)**：以传统航空产品的研发逻辑设计载人eVTOL，核心特点是“极致注重安全冗余”（如多备份航电系统、故障容错设计），其创始团队多具备军用飞机研发经验或中国商飞等民航企业任职经历，对适航标准的理解更深入。

区域分布与场景定位

在亚太地区，中国是载人eVTOL制造商的核心集聚地，其余厂商主要分布在日本、韩国、新加坡、印尼及澳大利亚。此前备受关注的韩国现代汽车集团旗下Supernal (2019年成立)，因多重因素已宣布暂停载人eVTOL项目。

与传统直升机“功能通用、场景适配广”的“万金油”属性不同，载人eVTOL从设计之初便聚焦特定使用场景，核心参数与场景需求高度绑定：

- **城际运输场景**：核心诉求是“低噪音+中长航程”，设计航程多为200-300公里，座位数以4-6座为主（适配小型商务出行、跨城通勤）；
- **空中游览场景**：核心诉求是“低成本+短途灵活”，设计航程多为15-30公里，座位数以2座为主，且多数配备自动驾驶功能（以降低飞行员成本，提升运营性价比）。

需注意的是，当前公开的产品参数中，部分已通过实测试验证，部分仍为理论设计值（有待实际试飞证实）；同时，由于各厂商测试时的载重基准（如是否包含乘员、燃油/电池重量）、环境条件（如风速、温度）存在差异，航程、载重等关键参数暂未形成行业统一标准，后续需推动测试体系标准化。

取证进展与商业化节奏

从行业动态来看，多数厂商对载人eVTOL的取证时间与商业化落地节奏持乐观预期，且已有企业实现阶段性突破：亿航已在2024年实现载人eVTOL交付；小鹏汇天计划于2025年底完成适航取证；峰飞、沃飞长空、航景创新、沃兰特、时的科技、零重力、广汽高

域、SkyDrive及智航无人机等企业，则集中规划在2026年完成取证并启动商业化应用。

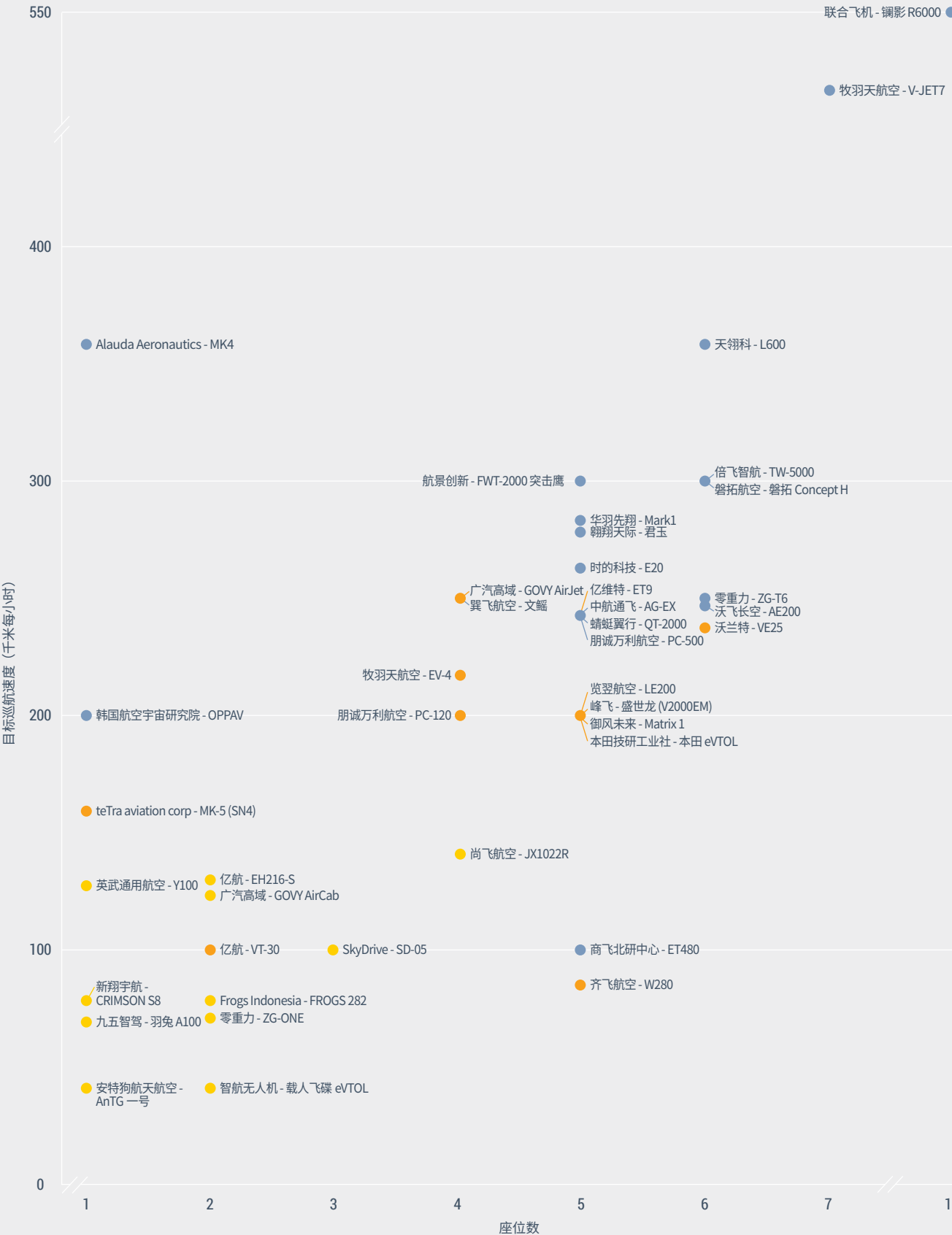
此外，也有部分厂商采取“谨慎观望”策略：虽已启动载人eVTOL的技术验证，但选择“先货后人”的发展路径——先通过货运eVTOL验证市场需求、打磨技术体系，待载人市场需求（如政策配套、用户付费意愿）进一步明确后，再推进载人产品的商业化落地。

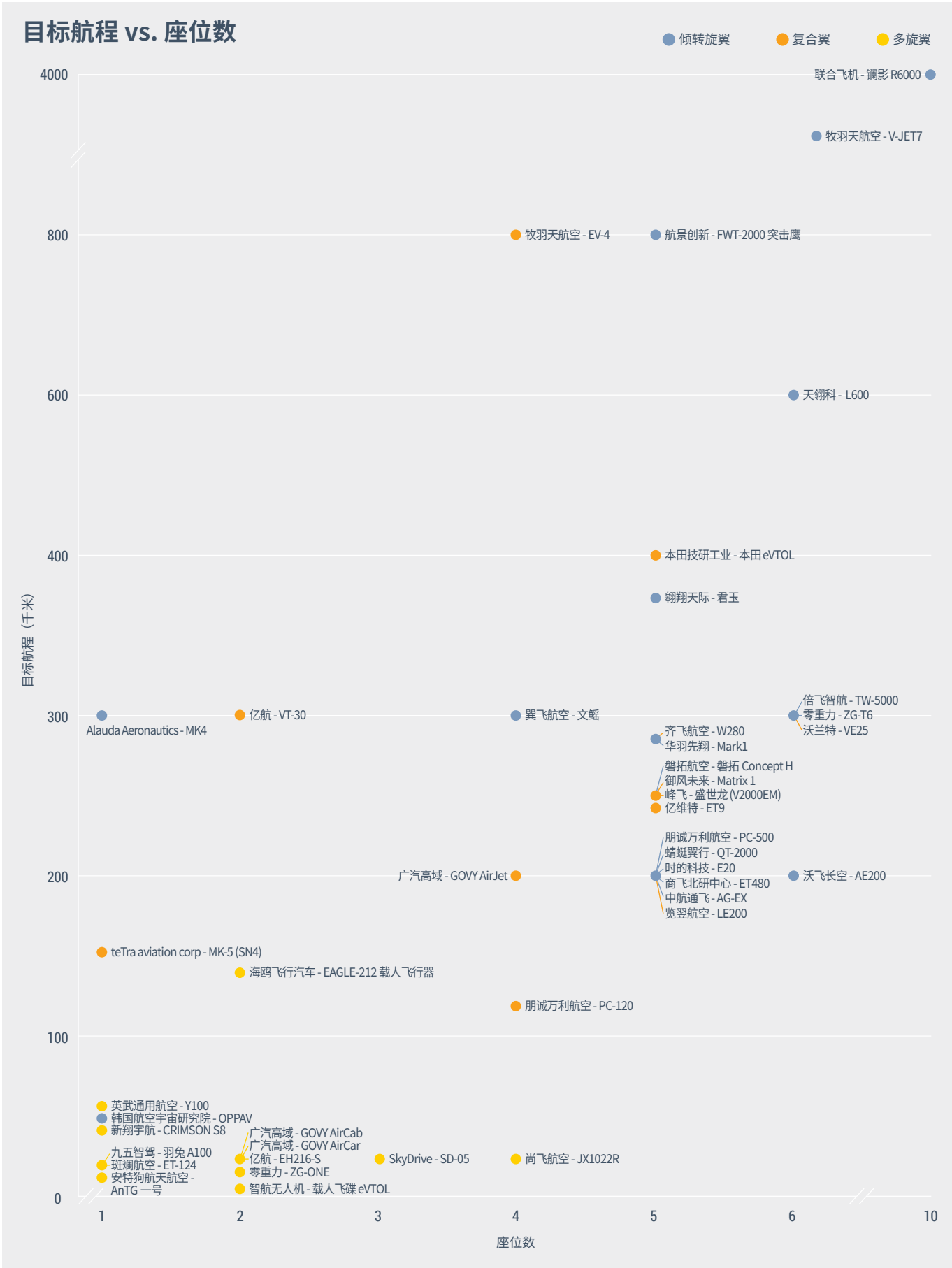
以下是亚太地区eVTOL制造商的概览。

国家	公司名称	成立时间	飞行器
日本	本田技研工业株式会社	1948	本田Honda eVTOL
韩国	韩国航空宇宙研究院	1989	OPPAV
中国	九五智驾	2007	羽兔 A100
中国	航景创新	2008	FWT-2000 突击鹰
中国	中航通飞	2009	AG-EX
中国	商飞北研中心	2010	ET480
中国	小鹏汇天	2013	旅航者T1 / 旅航者 X1 / 旅航者 X2 / “陆地航母” X3-F
中国	联合飞机	2014	镧影R6000
中国	亿航智能	2014	EH216-S / VT-30 / VT-35
中国	智航无人机	2014	载人飞碟eVTOL
澳大利亚	Alauda Aeronautics	2016	Airspeeder MK4
中国	斑斓航空	2016	ET-124
印度尼西亚	Frogs Indonesia	2017	FROGS 282
中国	峰飞航空科技	2017	盛世龙 V2000EM
日本	SkyDrive	2018	SD-05
日本	teTra aviation corp	2018	MK-5 (SN4)
新加坡	新翔宇航	2018	CRIMSON S8
中国	磐拓航空	2019	磐拓Concept H
中国	航天时代飞鹏	2020	复合翼模块化飞行汽车
中国	沃飞长空	2020	AE200
中国	海鸥飞行汽车	2021	EAGLE-212 载人飞行器
中国	零重力飞机工业	2021	ZG-T6 / ZG-ONE
中国	尚飞航空	2021	JX1022R
中国	时的科技	2021	E20
中国	沃兰特	2021	VE25
中国	御风未来	2021	Matrix 1
中国	倍飞智航	2022	TW-5000
中国	华羽先翔	2022	鸿鹄 Mark1
中国	齐飞航空	2022	W280
中国	天路飞行汽车	2022	南京天路飞行汽车
中国	亿维特航空科技	2022	ET9
中国	追梦空天	2022	DF3000
中国	览翌航空	2023	LE200
中国	牧羽天航空（原牧羽航空）	2023	EV-4 / V-JET7
中国	天翎科	2023	L600
中国	维新宇航	2023	Vector5
中国	翼飞航空	2023	文鳐
中国	安特狗航天航空	2024	AnTG一号
中国	翱翔天际	2024	君玉
中国	广汽高域	2024	GOVY AirJet/ GOVY AirCar / GOVY AirCab
中国	朋诚万利航空	2024	PC-120 / PC-500
中国	蜻蜓翼行	2024	QT-2000
中国	英武通用航空	2024	Y100

目标巡航速度 vs. 座位数

● 倾转旋翼 ● 复合翼 ● 多旋翼

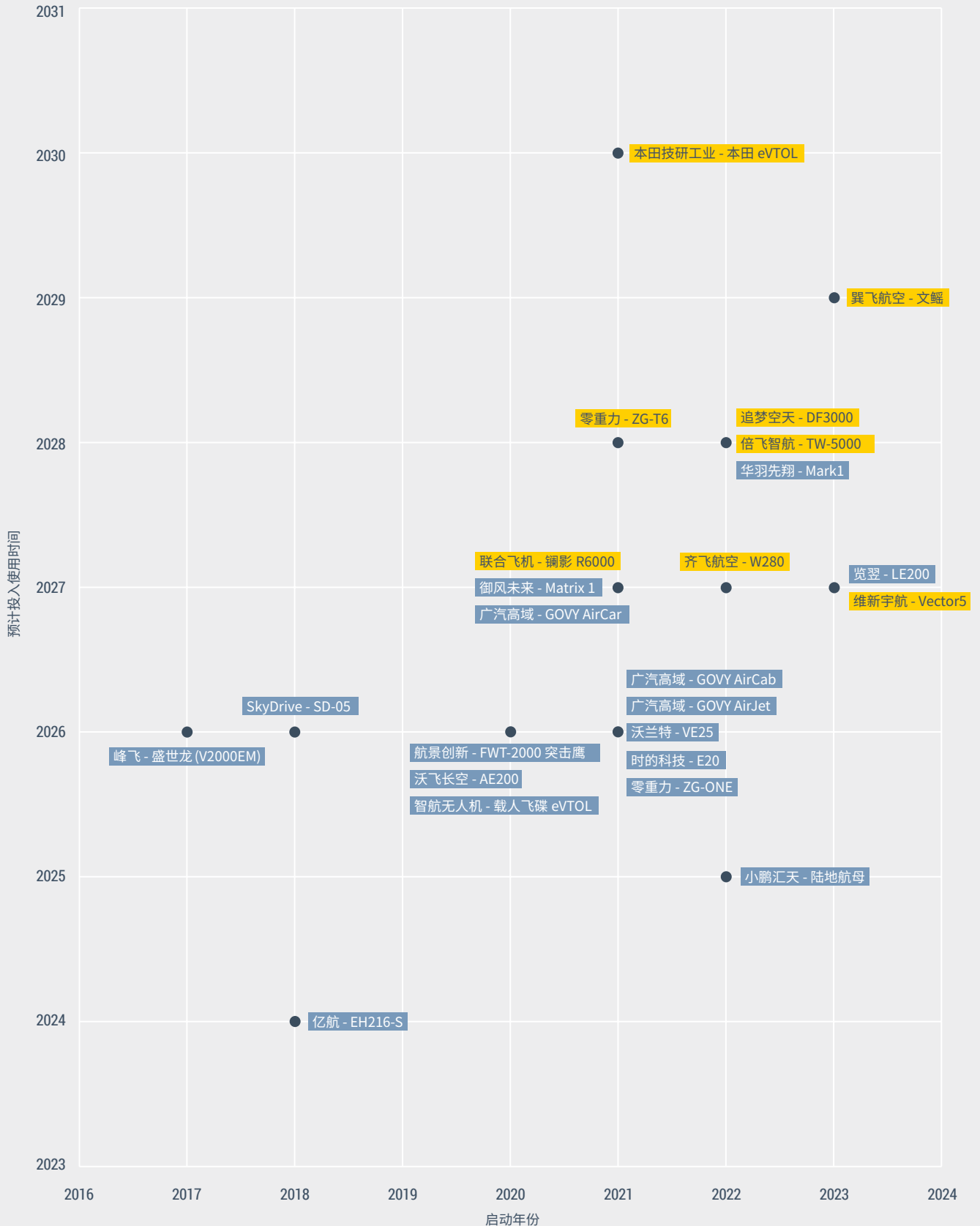




投入使用 vs. 启动年份

■ 已取证 / 已开始取证程序

■ 未开始取证程序 / 未公开



中国 | 成立时间: 2013

汇天航空航天科技有限公司（以下称：汇天）成立于2013年，主要从事低空领域飞行器的研发和飞行测试，是小鹏汇天的前身。2020年，汇天的创始人小鹏汽车共同创立了小鹏汇天，其愿景是“在未来城市空中交通、旅游观光、应急救援等低空出行领域，为人类城市立体交通提供产品和解决方案”。目前已推出其第一款商业化的eVTOL产品“陆地航母”，且有多家意向订单。

旅航者 XPENG T1

产品名称	旅航者 T1
研发时间	2019
构型	多旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	/
巡航速度	/
座位数	1



小鹏汇天早期技术验证产品之一，并无进一步的商业化计划。

认证适航

时间	认证适航
	验证机，无量产计划

融资事件

时间	融资事件
2024年	B1轮融资 - 时间: 2024年 - 金额: 1.5亿美元 (约合10亿人民币) - 主要投资者: 广州金控, 广开控股, 广州开投 - 广州凯得投资控股有限公司、广州市属国企、广州黄埔区属国企 - 用途: 广州开发区建设全球首个利用现代化流水线进行大规模量产的飞行汽车工厂
	B2轮融资 状态: 在完成B1轮融资后，同步启动了B2轮融资进程。

旅航者 XPENG X1

产品名称	旅航者 X1
研发时间	2020
构型	多旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	/
巡航速度	/
座位数	1



小鹏汇天早期技术验证产品之一，并无进一步的商业化计划。

认证适航

时间	认证适航
	验证机，无量产计划



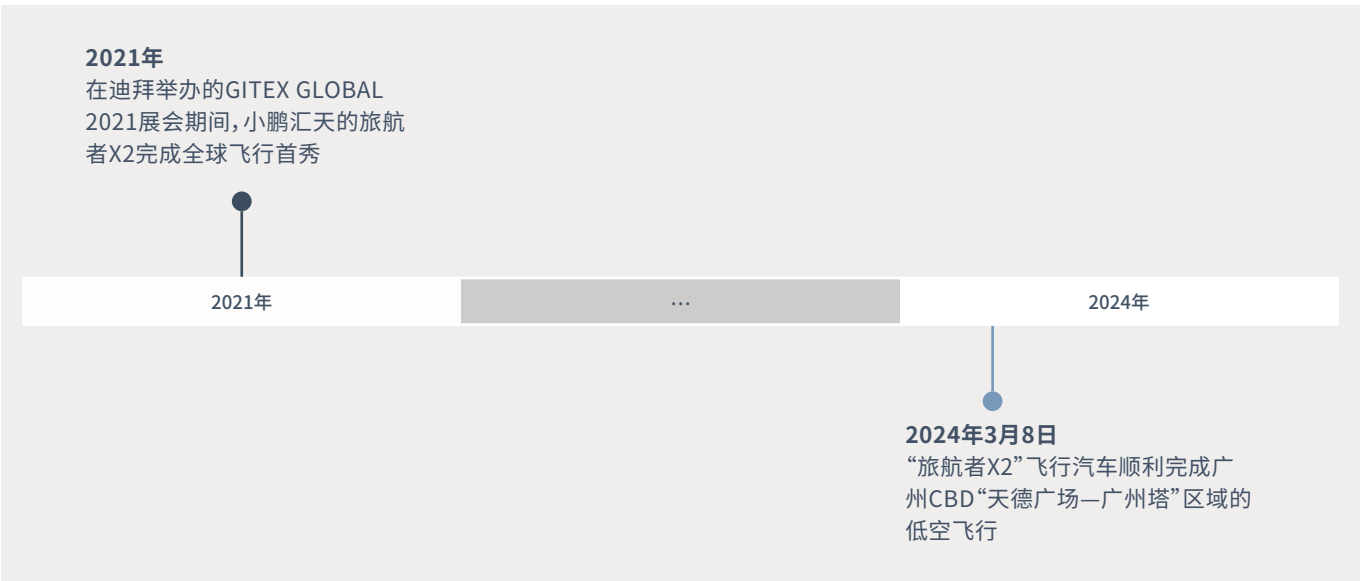
旅航者 XPENG X2

产品名称	旅航者 X2
研发时间	2021
构型	多旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	/
巡航速度	/
座位数	2



旅航者X2是一款四轴八桨多旋翼eVTOL，已获特许飞行证，主要用于技术验证和试飞。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
	验证机, 无量产计划

“陆地航母” X3-F

产品名称	“陆地航母” X3-F
研发时间	2022
构型	多旋翼
项目阶段	取证中
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	陆行超 1000公里， 飞行体数据待定。
巡航速度	/
座位数	2



中国 | 成立时间: 2014

亿航智能是全球城市空中交通行业先行者，并于2019年在美国纳斯达克上市，成为全球城市空中交通行业首家上市公司。亿航智能在电动垂直起降飞行器的基础上，结合自动驾驶技术，提出自动驾驶飞行器（Autonomous Aerial Vehicles, 简称AAV）概念，面向企业用户推出多款产品，布局空中交通领域。同时亿航智能的产品在不断迭代升级，继多旋翼飞行器亿航216

认证适航

时间	认证适航
2023年10月	获全球首张无人驾驶载人 eVTOL 型号合格证 (TC 证)。
2023年12月	获全球首张载人无人驾驶航空器标准适航证 (AC 证)。
2024年4月	获全球首张 eVTOL 生产许可证 (PC 证)。
认证总结	EH216-S 成为全球首个“三证齐全” (TC/PC/AC) 的载人 eVTOL 机型。

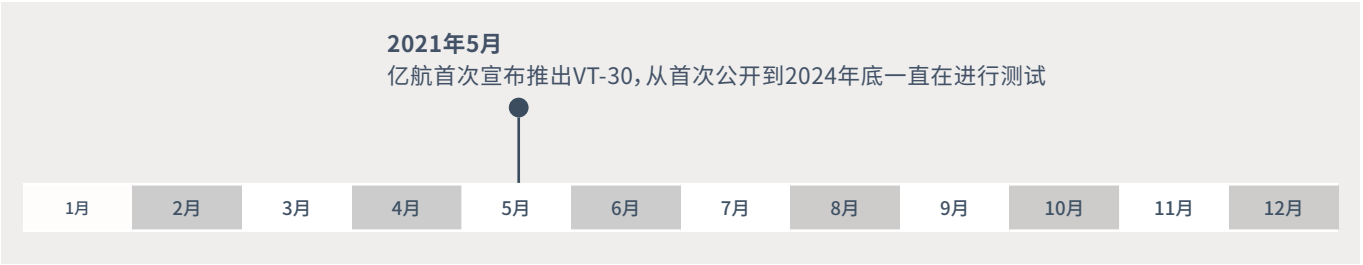
VT-30

产品名称	VT-30
研发时间	2020
构型	复合翼
项目阶段	试飞验证
运行模式	自动驾驶
续航里程	300 公里
巡航速度	100 公里/小时
座位数	2



亿航的VT-30采用双座、复合翼构型，设计航程达到300公里，续航时间为100分钟，专注于城市内空中交通的EH216机型互相补充，主要场景在于城际运输。

产品发展路线图



VT-35

产品名称	VT-35
研发时间	/
构型	复合翼（待公开）
项目阶段	取证中
运行模式	自动驾驶
续航里程	将于2025年下半年公开
巡航速度	将于2025年下半年公开
座位数	2



VT-35为VT-30的量产升级版本，目前暂未对外公开具体参数和信息。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2024年	中国民航局已经正式受理了VT-35的型号合格证申请，VT-35首架机的顺利下线，将投入适航验证相关活动。

峰飞航空科技



中国 | 成立时间: 2017

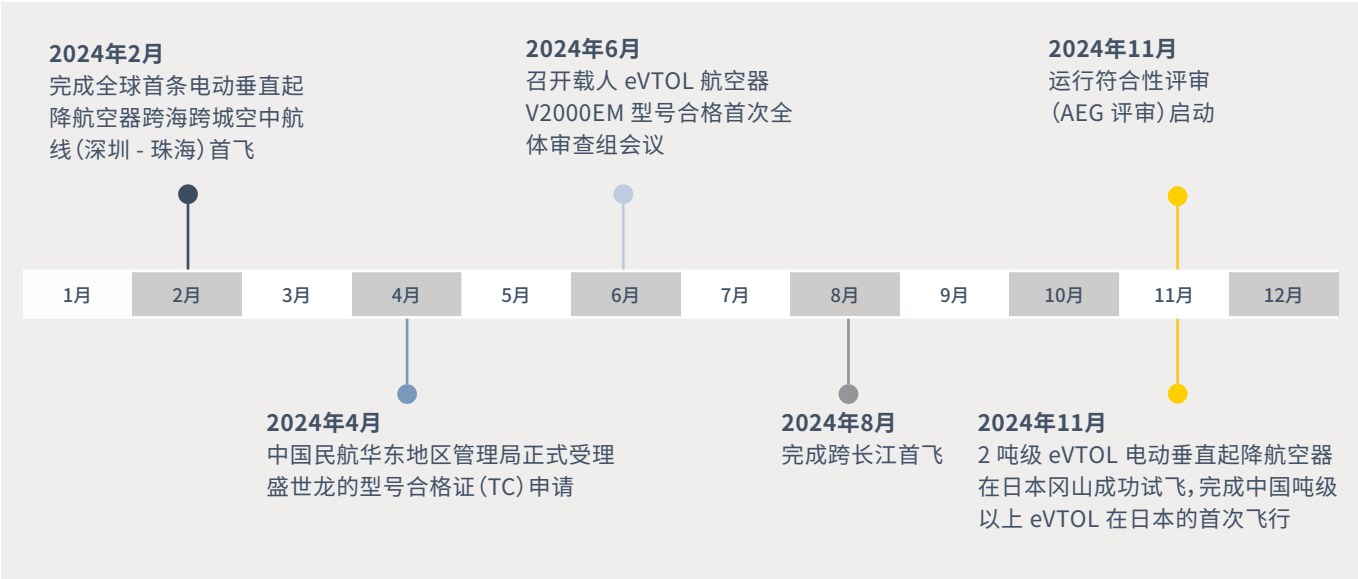
峰飞航空科技于2017年在上海成立，是中国最早投入大型eVTOL自动驾驶飞行器赛道的科技企业之一。峰飞航空在德国成立了欧洲研发与适航中心，在美国筹建运维中心，并在山东建有大型复合材料量产制造基地。目前峰飞航空科技在电动垂直起降飞行器领域的产品布局包括大型自动驾驶物流飞行器和载人飞行器。根据“由小到大、由物到人”的战略规划，峰飞的eVTOL自动驾驶飞行器已经完成多次试点飞行，率先在海岛、器官移植、核酸检测样本运输、商业物流等场景实现eVTOL技术的应用落地。

盛世龙 PROSPERITY V2000EM

产品名称	盛世龙 V2000EM
研发时间	2017
构型	复合翼
项目阶段	取证中
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	250 公里
巡航速度	200 公里/小时
座位数	5

盛世龙是峰飞的一款5座复合翼eVTOL，航程250公里，2024年成功完成深圳-珠海跨海飞行，目前正在推进适航认证，主要用途为短途运输、城际交通。

产品发展路线图



认证适航

时间	阶段	认证适航
2024年4月	已完成	中国民航华东地区管理局正式受理了盛世龙的型号合格证（TC）申请。
2024年6月	正在进行	召开了载人 eVTOL 航空器 V2000EM 型号合格首次全体审查组会议。
2026年	规划	预计 2026 年完成适航取证并投入商业运营。

融资事件

时间	融资事件
2021年9月	峰飞航空完成 1 亿美元 A 轮融资，由国际航空资本（Team Global）投资。
2024年8月	宁德时代与峰飞航空签署战略投资与合作协议，宁德时代独家投资数亿美元，成为峰飞航空的战略投资者。



中国 | 成立时间: 2020

沃飞长空成立于2020年9月，是吉利科技集团新通航战略下的航空产业载体。沃飞长空的低空出行业务致力于在低空物流与空中出行市场中，实践低空智慧立体交通的大规模商业化运营。沃飞长空不仅完成多项关键技术突破，其产品AE200正积极申请民航局相关认证，积极探索低空客运、商务出行、低空文旅、应急救援等多元应用场景。

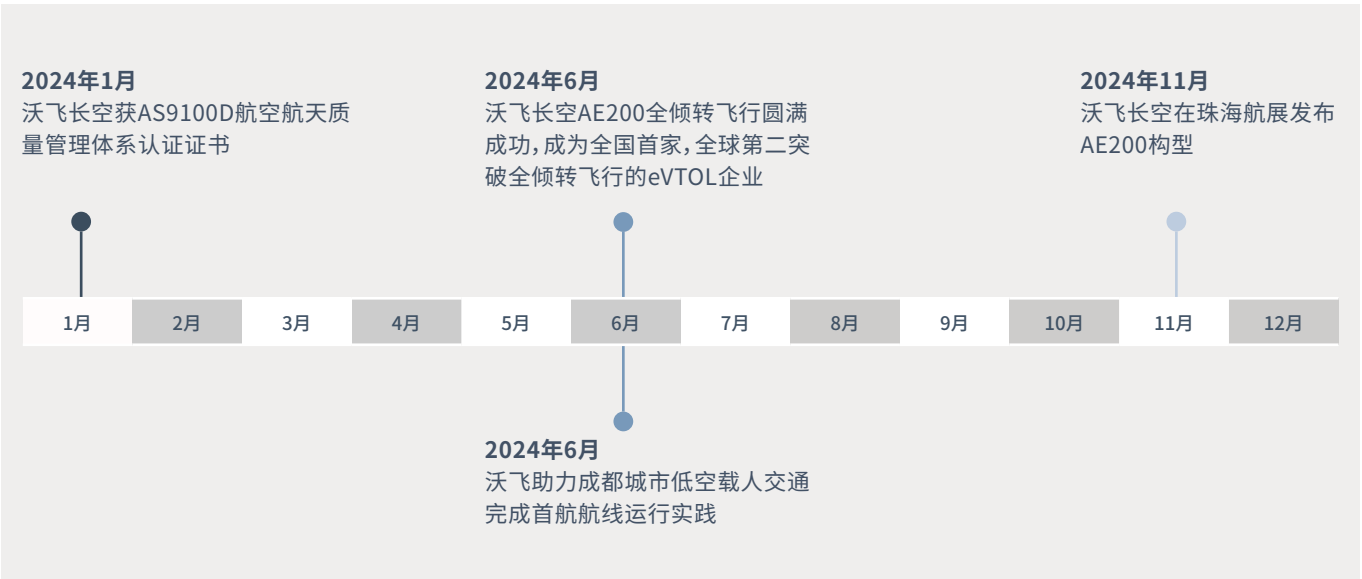
AE200

产品名称	AE200
研发时间	2020
构型	倾转旋翼
项目阶段	取证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	200 公里
巡航速度	248 公里/小时
座位数	6



沃飞长空的AE200是一款6座倾转旋翼eVTOL，航程200公里，2024年完成全倾转过渡飞行测试，预计2026年取证，主要用途为短途运输、城际交通。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2024年8月	沃飞长空设计保证系统 (DAS) 顺利获批。
2024年10月	沃飞长空 AE200 运行符合性评审启动会在北京召开。
2024年10月	沃飞长空完成 AS9100D 航空航天质量管理体系扩项认证，成为国内首个取得“民用航空器设计和生产”认证范围的 eVTOL 公司，为后续取得生产许可证 (PC) 奠定了基础。
规划	根据沃飞长空公布的计划，AE200 在适航取证方面预计 2025 年全面启动符合性验证工作，2026 年完成型号合格证 (TC) 取证。

融资事件

时间	融资事件
2021年	Pre-A轮融资，由吉利科技投资。
2023年6月	完成 A 轮融资，融资金额为 1 亿元，由华控基金领投，元禾原点、鸿华航空、陕西空天动力研究院跟投。
2023年12月	完成 A + 轮融资，由中科创星领投，蕴盛创投、海睿投资、华西金智、四川锋翊、浙江省机场集团、华控基金、海南云航私募基金管理跟投。
2024年6月	宣布完成 B 轮数亿元融资，创下近两年国内低空经济 eVTOL 行业单笔融资的最高纪录。本轮融资由策源资本主投，华控基金、中科创星、翱翔天行、泉州海睿等追投。资金主要用于 AE200 的研发与商业化进程。
2024年7月	完成 B + 轮融资，由成都先进制造产业投资公司投资。



零重力飞机工业



中国 | 成立时间: 2021

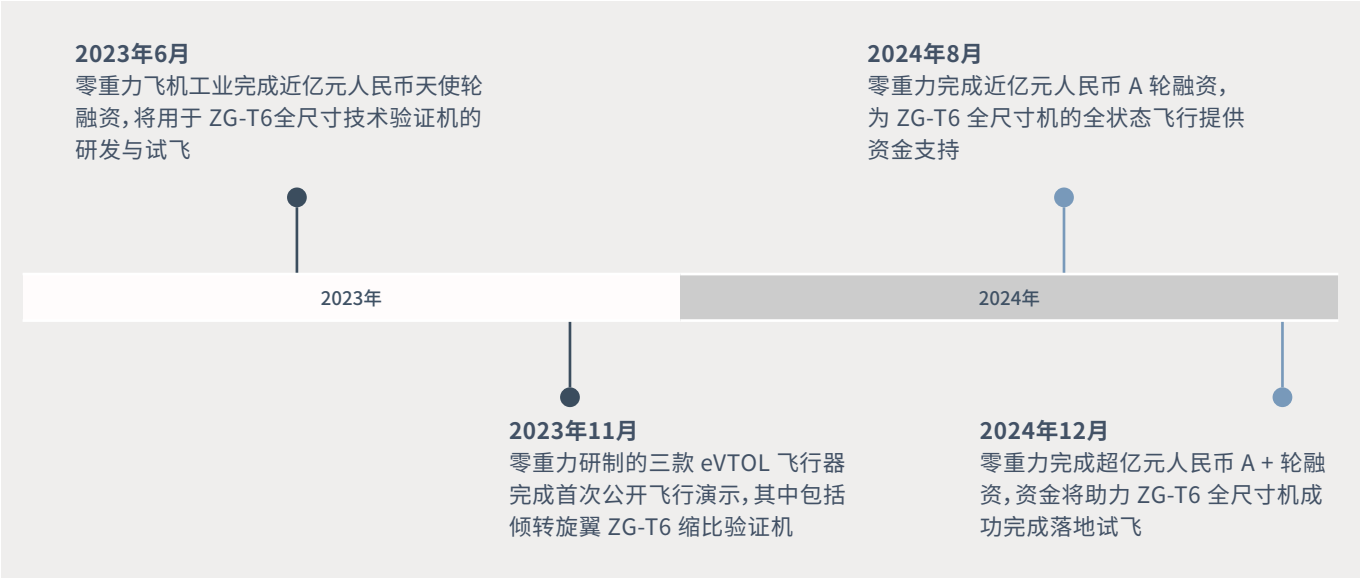
零重力飞机工业 (以下简称零重力) 成立于2021年, 总部位于合肥高新区, 致力于构建地球上第三种交通生态, 提供符合“未来、绿色、创新”理念的 low-altitude 出行方案。零重力的核心成员来自中国大陆知名航空企业、高校以及科研院所, 并参与过多个国家重点型号的研制。

ZG-T6

产品名称	ZG-T6
研发时间	2021
构型	倾转旋翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	300 公里
巡航速度	250 公里/小时
座位数	6

零重力ZG-T6是一款六座倾转旋翼eVTOL, 最大起飞重量2.5吨, 航程300公里, 巡航速度250-300公里/小时, 采用纯电驱动和智能化飞控系统, 适用于城际通勤。2023年完成验证试飞, 预计2028年投入商业化运营。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
	目前 ZG-T6 暂无明确的取证相关公开信息，不过零重力在倾转旋翼等关键技术、适航取证经验等方面具有核心优势。

融资事件

时间	融资事件
2021年3月	完成近千万元种子轮融资，由蓝驰创投独家投资。
2023年6月	完成近亿元人民币天使轮融资，由联想创投和啟赋资本联合领投，合方资本跟投。
2023年8月	完成近亿元人民币战略融资，由南京交通工程有限公司领投，合肥市天使基金跟投，老股东蓝驰创投追投增持。
2024年8月	完成近亿元人民币 A 轮融资，由合肥高投领投，科大硅谷引导基金、国华投资、中安云、紫峰资本跟投，为 ZG - ONE 的适航取证等工作提供资金支持。
2024年12月	完成近亿元人民币 A + 轮融资，由肥西县运河产业基金有限公司领投。



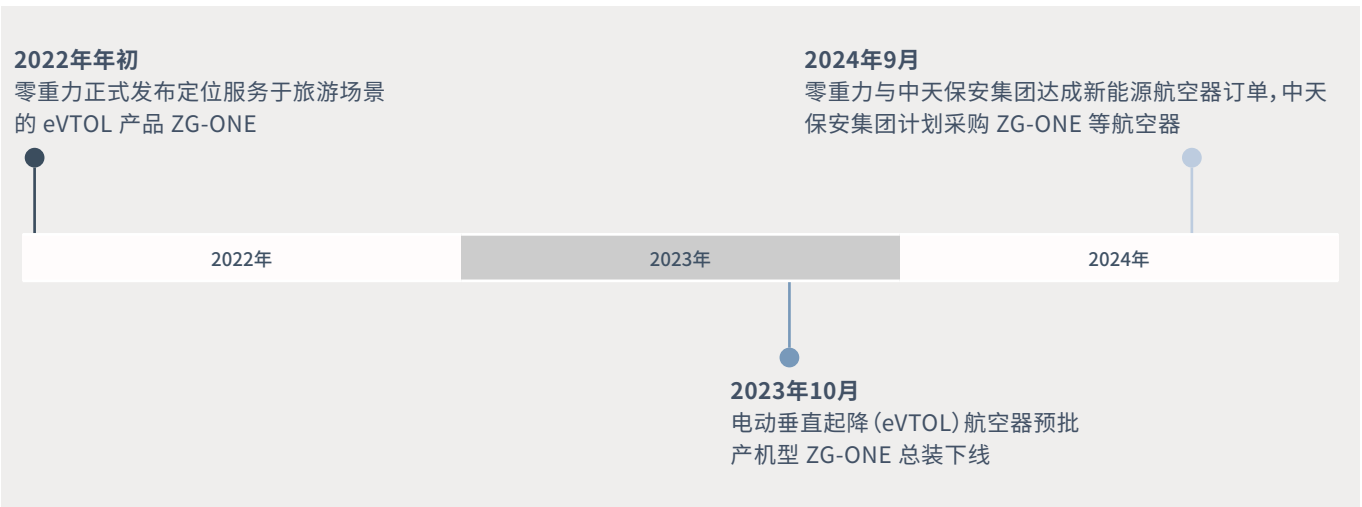
ZG-ONE

产品名称	ZG-ONE
研发时间	2021
构型	多旋翼
项目阶段	取证中
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	20 公里
巡航速度	75 公里/小时
座位数	2



双座多旋翼eVTOL，专为低空旅游设计，航程30公里，巡航速度75公里/小时，配备三余度飞控和整机弹射伞。2024年型号合格证（TC）申请获受理，计划2026年取证。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2024年9月	ZG-ONE 型号合格证（TC）申请已获得中国民航局的正式受理。据了解，该机型预计2025年下半年取得型号合格证后推进规模化商业使用。

聚焦垂直起降飞行器
助力低空新质生产力



中国天津国际直升机博览会

2025年10月16-19日

天津空港经济区



联系方式：022 8672 7860 邮箱：li.x@advbe.com.cn

中国 | 成立时间: 2021

时的科技于2021年5月在上海成立，致力于打造绿色可持续的数字化立体交通生态圈，为社会提供空中出行服务。公司名字中的“时的”二字意为时间的士，作为垂直起降飞行器的制造商，时的在未来亦计划参与到相关的基础设施建设中。

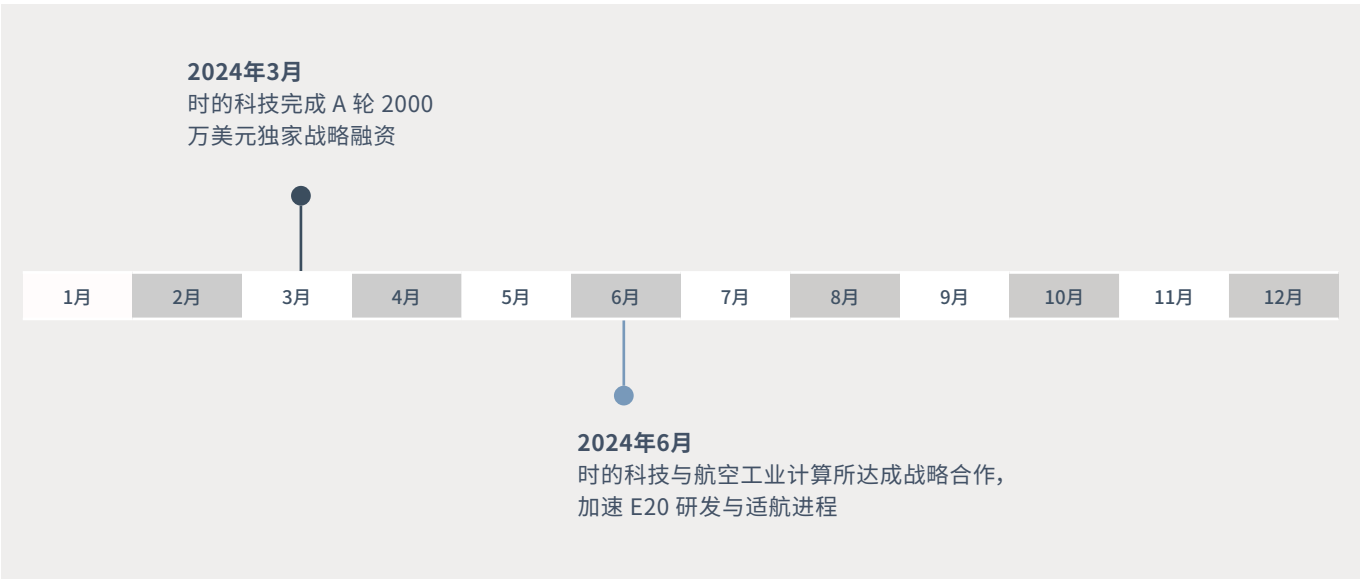
E20

产品名称	E20
研发时间	2021
构型	倾转旋翼
项目阶段	取证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	200 公里
巡航速度	260 公里/小时
座位数	5



时的科技E20是一款5座倾转旋翼eVTOL，航程200公里，最高时速320公里，2023年完成首飞，计划2026年取证，主要用途为空中出租车。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2023年10月	时的科技 E20 的型号适航审定申请已被中国民用航空华东地区管理局受理。
规划	据预测，时的科技 E20 预计在 2026 年前后完成型号合格证（TC）取证工作。

融资事件

时间	融资事件
2021年	公司迅速完成两轮融资，总额达千万美元，其中种子轮由蓝驰创投支持，种子 + 轮由德迅投资加入。
2023年2月	时的科技宣布达成 1 亿人民币的 Pre - A 轮融资，由远翼投资主导，昆仑资本、KIP 资本以及既有投资者蓝驰创投和德迅投资共同参与。
2024年3月	公司宣布获得 2000 万美元的 A 轮独家战略融资。



中国 | 成立时间: 2021

沃兰特总部位于上海，总装试飞基地位于宜兴。核心业务包括eVTOL研发设计、总装制造、运营维护和飞行培训。致力于为世界提供安全、环保、人人可负担的客运级飞行器。沃兰特的具备民机型号研制经验的成员比例高达90%。目前沃兰特旗下的VE25六座复合翼eVTOL正在申请适航审定，已有多架意向订单。

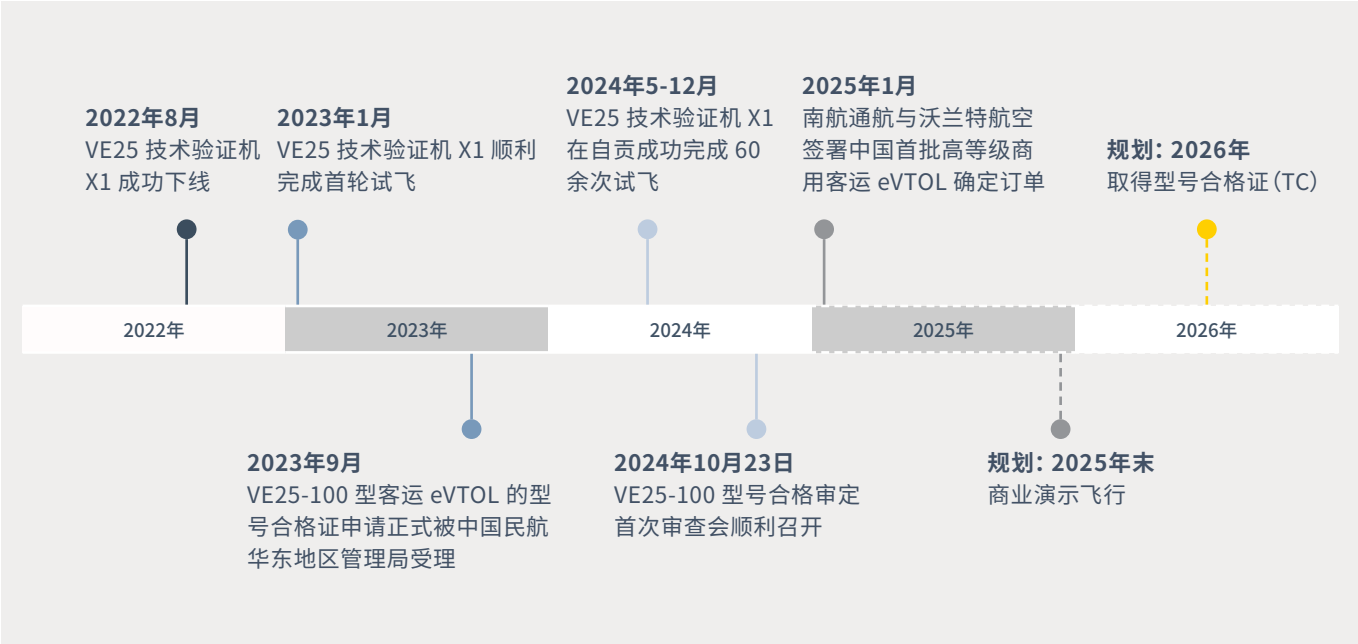
VE25

产品名称	VE25
研发时间	2021
构型	复合翼
项目阶段	取证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	200-400 公里
巡航速度	235 公里/小时
座位数	6



沃兰特VE25是一款6座复合翼eVTOL，航程200-400公里，客舱空间宽敞，已有多架意向订单，适航审定进行中，主要通途为短途运输、城际交通、医疗救援等。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2023年9月	VE25-100型客运eVTOL正式进入型号合格审定程序。
2024年10月	VE25-100项目型号合格审定首次审查会顺利召开，标志着适航审定工作进入实质性阶段。
规划	2025年末执行商业演示飞行任务，2026年年中取得型号合格证。

融资事件

时间	融资事件
2021年7月	沃兰特航空完成数百万美元种子轮融资，由顺为资本领投，Ventech China跟投。
2022年1月	沃兰特航空完成近亿元天使轮融资，由明势资本领投，青松基金和微光创投跟投。
2022年5月	完成亿元级别的 Pre-A 轮融资，由明势资本主导。
2023年3月	完成 1 亿元的 A 轮融资，由鼎晖百孚与自贡创发共同领投。
2023年5月	沃兰特航空完成数百万美元Pre-A轮融资，由老股东顺为资本、明势资本、微光创投追加投资。
2024年2月	沃兰特航空完成亿元A轮融资，本轮融资由鼎晖百孚、自贡创新资本领投，老股东青松基金、明势资本追加投资。
2024年4月	沃兰特航空完成亿元A+轮融资，本轮融资由华强资本领投，晶凯资本跟投。
2024年6月	沃兰特航空完成亿元A++轮融资，本轮融资由啟赋资本领投，南山战新投、敦鸿资产跟投，微光创投追加投资。
2024年7月	沃兰特航空完成1亿元A+++轮融资，本轮融资由君联资本独家投资。
2024年8月	沃兰特航空顺利完成数亿元A++++轮融资，本轮融资由北京机器人产业基金领投，京国瑞基金、首钢基金旗下股权投资平台首程资本、燕创集团参与投资。
2024年12月	沃兰特航空顺利完成Pre-B轮数亿元人民币融资，本轮融资由建发新兴投资、元璟资本、千乘资本、张科垚坤基金、中国互联网投资基金等知名机构参与，并获得老股东燕创资本、晶凯资本、北京机器人产业基金、君联资本追加投资。

御风未来



中国 | 成立时间: 2021

御风未来成立于2021年4月，在长三角和粤港澳大湾区均有布局，载人eVTOL的研发位于上海，以“人人都可享有的未来城市空中出行”为愿景，致力于打造高安全性、高性价比和智能化的电动垂直起降飞行器。御风未来的核心研发团队均为国家多个航空器重点型号的技术骨干，具备多年的飞行仿真和飞行控制技术积累。

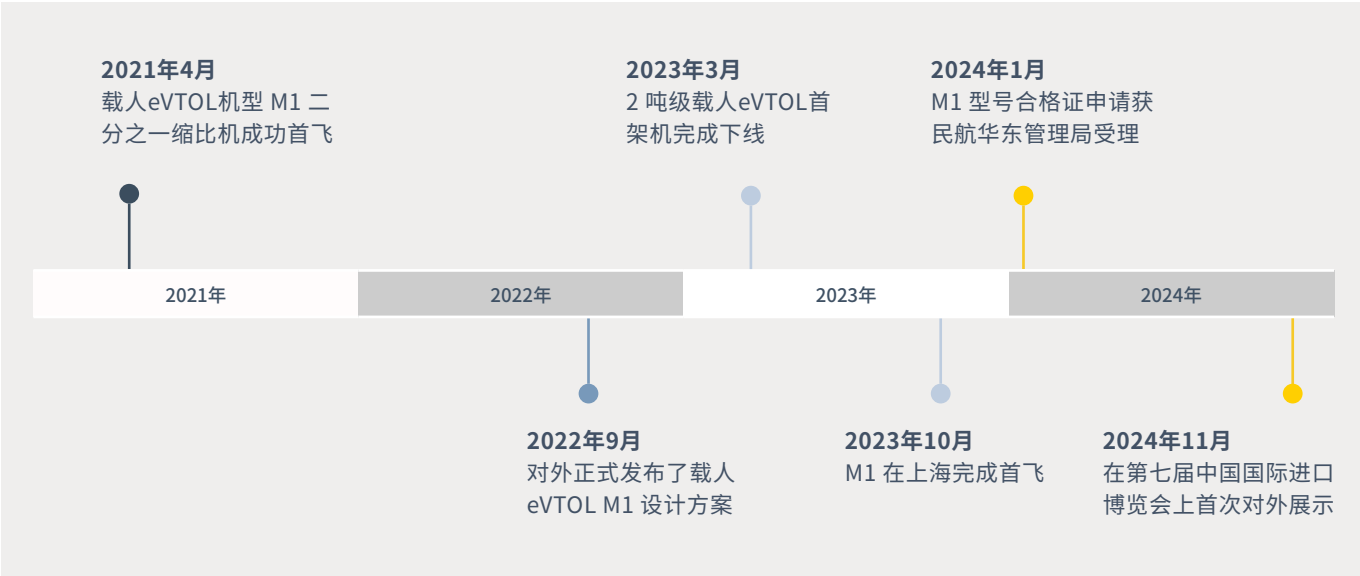
Matrix 1

产品名称	Matrix 1
研发时间	2021
构型	复合翼
项目阶段	取证中
运行模式	自动驾驶
续航里程	250 公里
巡航速度	200 公里/小时
座位数	5



御风未来 Matrix 1是一款国产电动垂直起降飞行器。它采用纯电能源，为5座载人设计，拥有20个旋翼的复合翼结构。其最大飞行里程可达250公里，巡航速度为每小时200公里，主要用于解决城市内和城市间的短途空中出行需求。据了解，Matrix1在电动系统、飞控系统、复合材料等核心环节实现了100%国产化。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2024年1月	中国民用航空华东地区管理局正式受理御风未来 M1B 型（即 M1 货运型）eVTOL 的型号合格证申请。
规划	公司计划在 2024 年底之前获得货运 eVTOL 型号的适航许可,并争取在 2027 年获得载人 eVTOL 的适航证。

融资事件

时间	融资事件
2018年2月	获得种子轮融资。
2021年4月	获得盛大网络、连尚网络创始人陈大年个人数千万融资。
2022年5月	获得云晖资本和容亿资本 A 轮融资。
2022年12月	获得天善资本加轮融资。
2024年9月	完成超过 2 亿元人民币 Pre - B 轮融资，由中山国资委下属企业中山创投领投，上海市金山区携手彬复资本参投，航发基金、沂景资本、宝顶创投等多家知名投资机构跟投，老股东容亿投资继续加码。



华羽先翔



中国 | 成立时间: 2022

华羽先翔成立于2022年1月，由西北工业大学孵化，湖南国资领投，总部位于湖南长沙，依托于西北工业大学、航空工业原国家队成员以及多个科研平台的技术和项目经验进行eVTOL研发。目前公司旗下有三翼面5座eVTOL鸿鹄 Mark1，以及若干无人机项目同时进行中。

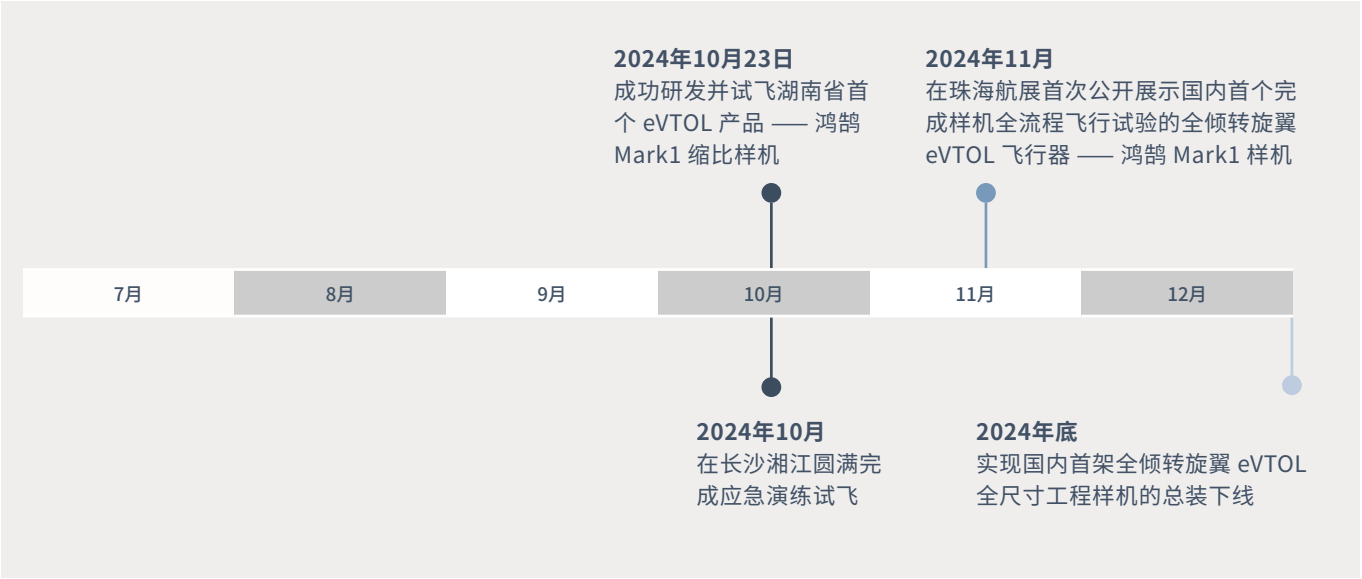
鸿鹄Mark1

产品名称	鸿鹄 Mark1
研发时间	2022
构型	倾转旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶
续航里程	280 公里
巡航速度	280 公里/小时
座位数	5



鸿鹄 Mark1是华羽先翔鸿鹄系列eVTOL的旗舰产品，致力于未来城市空中交通，主要用途为客运载人，货运载物，空中救护车等特种场景应用。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2024年	目前已取得民用无人驾驶航空器运营合格证，全尺寸工程样机各项常态化飞行验证工作正在有序进行，为后续适航审定相关流程打下基础。
规划	预计在2028年取得TC证书。

融资事件

时间	融资事件
2024年1月	完成数千万元人民币天使轮融资，由湖南省通航基金领投，长沙湘江通用航空发展有限公司、上海劲邦资本跟投。
2024年10-11月	完成天使+轮和天使++轮累计近亿元的融资。
2025年1月	完成Pre-A轮融资，由天创资本独家投资。



齐飞航空

W E F L Y

中国 | 成立时间: 2022

齐飞航空科技(苏州)有限责任公司成立于2022年,其创始成员曾主导过波音、空客等适航项目,具备FAA/EASA多项TC/PC取证经验。公司定位“全球城市空中交通(UAM)运营商”,计划自研、自产、自运营纯电复合翼eVTOL机队,主打超大城市群城际通勤与应急救援场景。

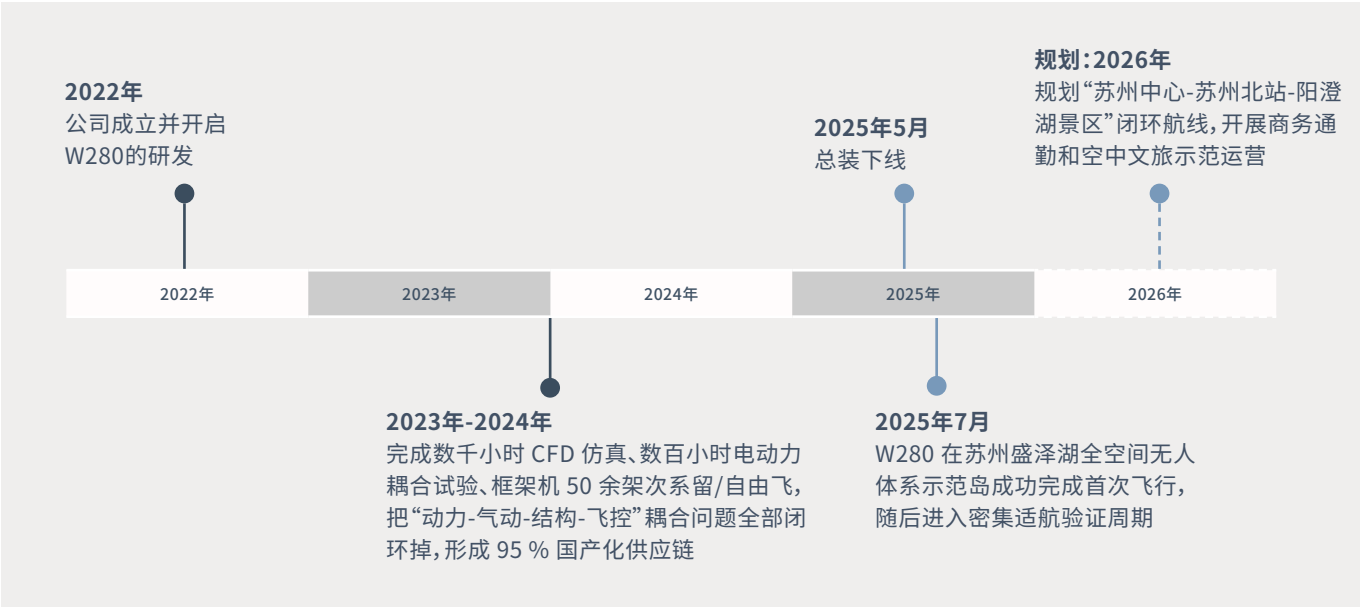
W280

产品名称	W280
研发时间	2022
构型	复合翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶
续航里程	280 公里
巡航速度	80 公里/小时
座位数	5



W280是齐飞研发的载人eVTOL, 2.8吨最大起飞重量, 6座布局, 纯电复合翼, 2025年5月总装下线并首飞成功, 具备“全复材机身”、“95%国产化率”和“巡航噪音低于50分贝”的技术标签。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
规划	计划按CAAC TC（型号合格证）→PC（生产许可证）→AC（单机适航证）推进，预计2026-2027年取得TC，但尚未公布正式受理日期。

融资事件

时间	融资事件
2022年5月	获得数千万元美元天使轮融资，由渙策资本、线性资本联合投资，沧澜资本担任本轮独家财务顾问。



追梦空天



中国 | 成立时间: 2022

追梦空天是一家专注于混合动力倾转旋翼eVTOL研发的高科技企业，由清华大学团队组建，核心成员来自航空工业体系，致力于推动低空经济规模化应用。产品覆盖无人货运、载人通勤、应急救援等场景。

DF3000

产品名称	DF3000
研发时间	2022
构型	复合翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	1000 公里
巡航速度	300 公里/小时
座位数	/

追梦空天的DF3000 采用“混动 + 倾转”技术，巡航速度达 300公里/小时，续航超 4 小时，满载航程1000公里，在城际通勤场景中具备显著优势。据了解，该机型在液氢混动领域已完成国内首次飞行验证。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2026年	启动认证试飞，进入预先量产阶段。
2028年	目标完成适航取证并小批量交付。

融资事件

时间	融资事件
2023年9月	种子轮获得数千万人民币投资，由腾业创业、水木清华校友基金主导。
2024年12月	天使轮融资，由晓池资本、为溪创投、深圳摩山主导。
2025年2月	Pre-A 及 Pre-A + 轮：2025 年 2 月由悦达汽车科创基金、耀途资本领投，融资额超亿元，用于 DF3000 研发。
2025年8月	Pre-A++ 轮及战略轮：2025 年 8 月由朝希资本、航投基金等投资，资金主要用于适航取证、团队扩张。
截至2025年8月	累计融资：截至 2025 年 8 月，总融资额超 2 亿元，投资方包括水木清华校友基金、深圳摩山等。



亿维特航空科技



中国 | 成立时间: 2022

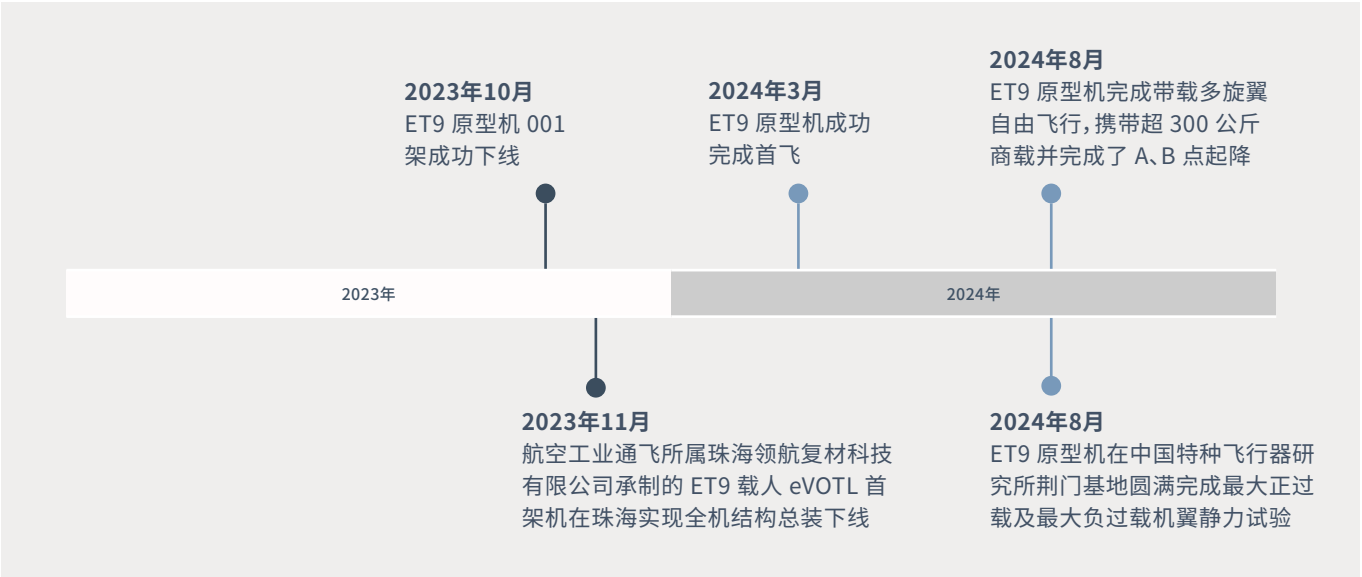
亿维特(南京)航空科技有限公司成立于2022年1月,公司员工数超40人,团队参与运8、ARJ21、C919、无人机等多款航空器的研发。目前公司推出5座复合翼eVTOL,在2024年完成首飞。

ET9

产品名称	ET9
研发时间	2022
构型	复合翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶
续航里程	240 公里
巡航速度	240 公里/小时
座位数	5

复合翼eVTOL, 可载5人或500公斤货物, 航程240公里, 2024年完成首飞。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
	暂未公开。

融资事件

时间	融资事件
2022年5月	获得2000万元人民币战略投资，投资方为商络电子。
2023年7月	获得商络电子（追加）、邦盛资本投资。



览翌航空



中国 | 成立时间: 2023

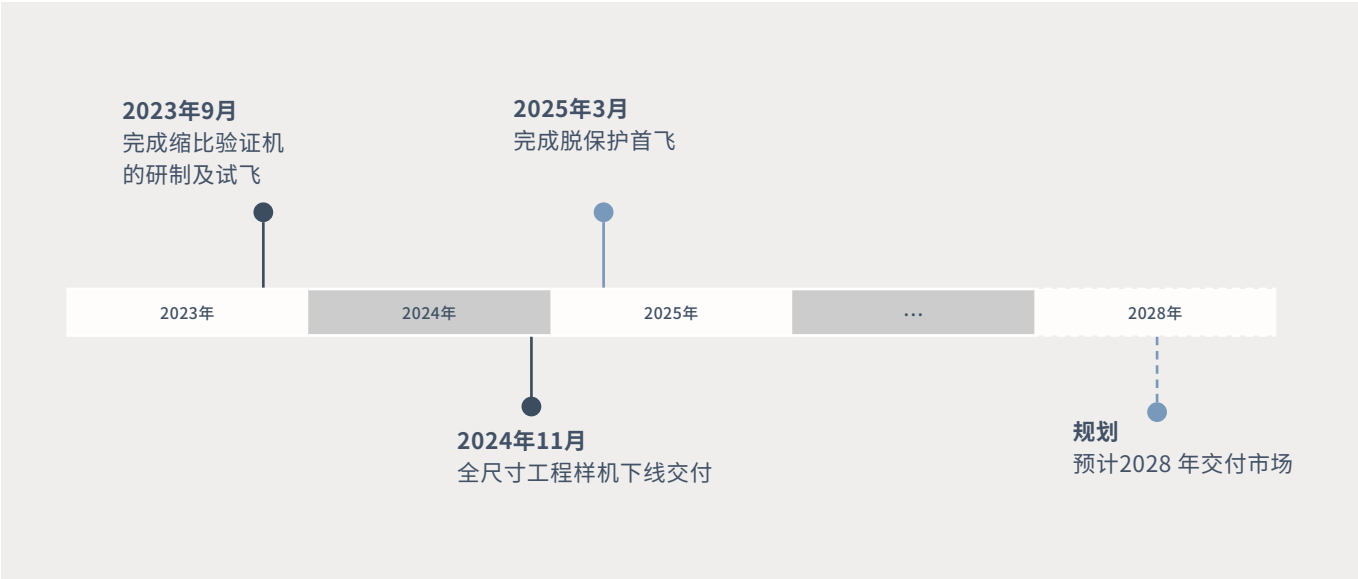
合肥览翌航空科技有限公司成立于2023年5月, 由一群出身于中国商用大飞机研制体系的资深航空人创建, 核心团队成员曾深度参与ARJ21 和 C919 飞机的总体气动设计工作, 公司创始人曾是沃兰特的前CTO。

LE200

产品名称	LE200
研发时间	2023
构型	复合翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶
续航里程	200 公里
巡航速度	200 公里/小时
座位数	5

LE200为览翌航空的客运eVTOL型号, 5座, 巡航速度200公里/小时, 航程200公里, 可用于低空客运、物流运输、旅游观光、医疗转运、紧急救援等场景。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2025年4月	型号合格证申请获得中国民航局受理。
规划	2027年底取得适航型号合格证。

融资事件

时间	融资事件
2024年5月	获得数千万人民币的天使轮融资，投资方为德宁资本、蓝海华腾、合肥包河政府基金、博益尚。
2024年9月	再次获得数千万人民币的天使轮融资，投资方为力合科创、蓝海华腾、德宁资本、合肥滨湖金投。
2025年	完成数千万 Pre-A 轮首笔融资，由合肥产投独家注资。



中国 | 成立时间: 2023

天翎科成立于2023年10月，研发总部位于上海，核心团队来自中航工业、中国商飞、宁德时代等知名企业。天翎科2024年完成天使轮融资，目前在研的eVTOL为6座倾转涵道构型，有望2025年推出全尺寸样机。

L600

产品名称	L600
研发时间	2023
构型	倾转涵道
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	600 公里
巡航速度	360 公里/小时
座位数	6



天翎科L600采用了技术难度较大且罕见的倾转涵道构型，设计续航里程600公里，预计2025年推出全尺寸样机。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
	目前INFLYNC L600尚未有关于取证方面的公开计划，预计2025年下半年推出全尺寸工程样机并进行试飞。

融资事件

时间	融资事件
2024年9月	完成数千万元人民币天使轮融资，由轻舟资本领投。
2025年1月	宣布完成数千万元天使 + 轮融资，由柏彦基金领投，上海天使会跟投，并于2025年1月正式开启 Pre - A 轮融资。



中国 | 成立时间: 2024

广汽研究院于2021年内部启动“分体式飞行汽车”预研，后续于2024年12月成立广汽高域科技有限公司并设独立法人，进行独立资本运作，是广汽集团全力支持孵化的低空出行科技企业。业务覆盖飞行汽车整机及其生态产品的研发、生产、销售与运营服务。其首款复合翼飞行汽车GOVY AirJet、GOVY AirCar已获特许飞行证，GOVY AirCab已开启预售。

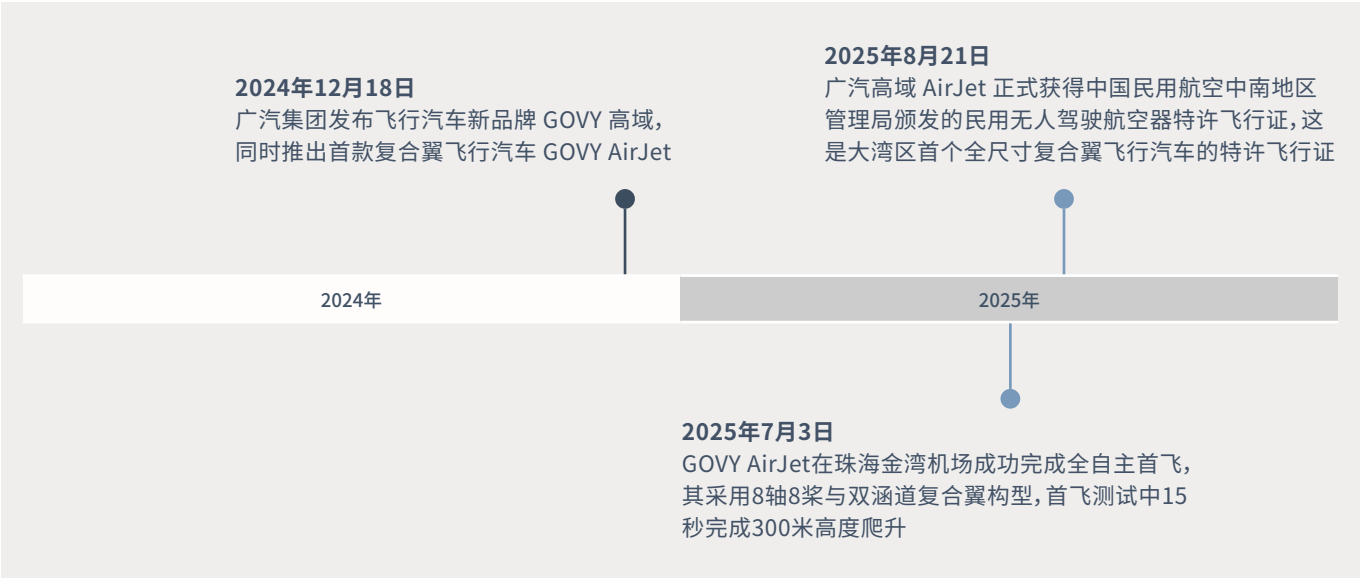
广汽高域 GOVY AirJet

产品名称	GOVY AirJet
研发时间	2021
构型	复合翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	无人驾驶
续航里程	200 公里
巡航速度	250 公里/小时
座位数	4



广汽旗下的载人eVTOL与2023年首次亮相，采用复合翼构型，8轴8桨布局，航程200公里，支持30分钟快充，座舱可灵活配置1-4座，计划2025年启动适航认证。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2025年年初	该机型于2025年年初申请了无人驾驶型号合格证(TC)。
规划	该机型预计将在2025年年底前完成取证工作。

融资事件

时间	融资事件
2024年12月	广汽高域于2024年12月31日完成天使轮融资，公司注册资本为2.3亿元，广汽集团为大股东，持股比例34.7315%，其他股东还包括广州新鸿航空投资合伙企业(有限合伙)、广州翎先航空投资合伙企业(有限合伙)等，此次具体融资金额并未披露。



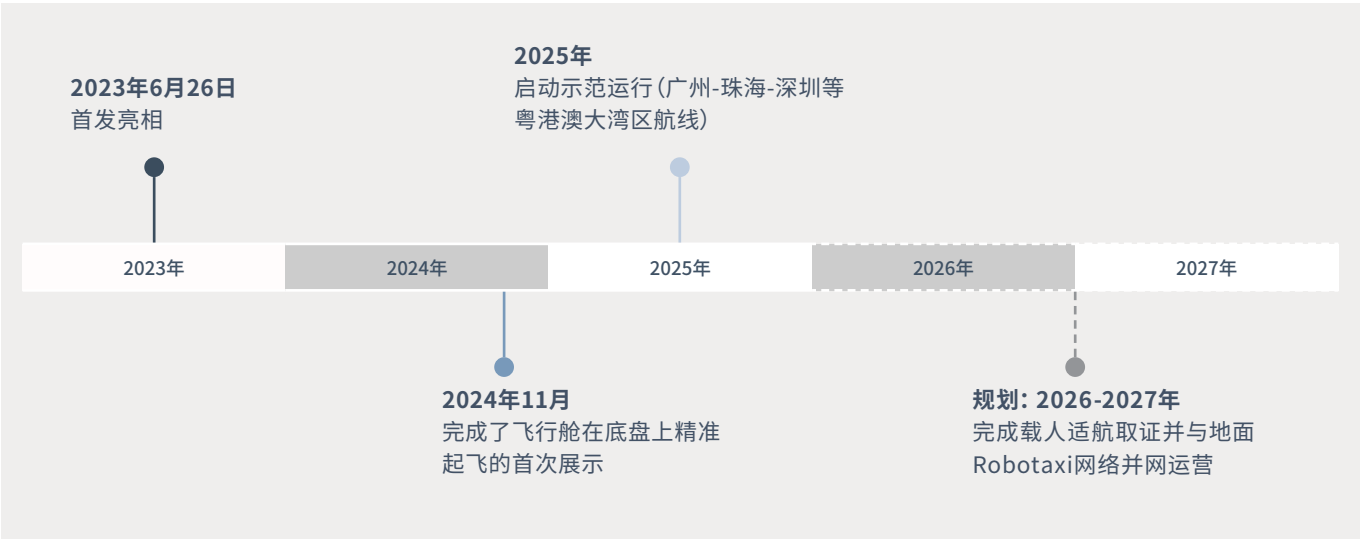
广汽高域 GOVY AirCar

产品名称	GOVY AirCar
研发时间	2021
构型	多旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	无人驾驶
续航里程	30 公里
巡航速度	/
座位数	2



广汽旗下的陆空解耦分体式纯电动飞行汽车，采用飞行舱+共享底盘可快速分离/组合；底盘是“自动驾驶移动起降平台+移动充电站”，飞行舱离开后可自行去充电站补能，并在目的地提前待命，实现“空地无缝接力，于2023年6月首飞的，已完成400余架次飞行验证，并拿到民航中南局颁发的民用无人驾驶航空器特许飞行证。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
2024年9月	特许飞行证：2024-09获民航中南局颁发，编号AP-21-AA-2022-71，允许在限定空域开展载人科研试飞。
规划	预计2025年完成取证。

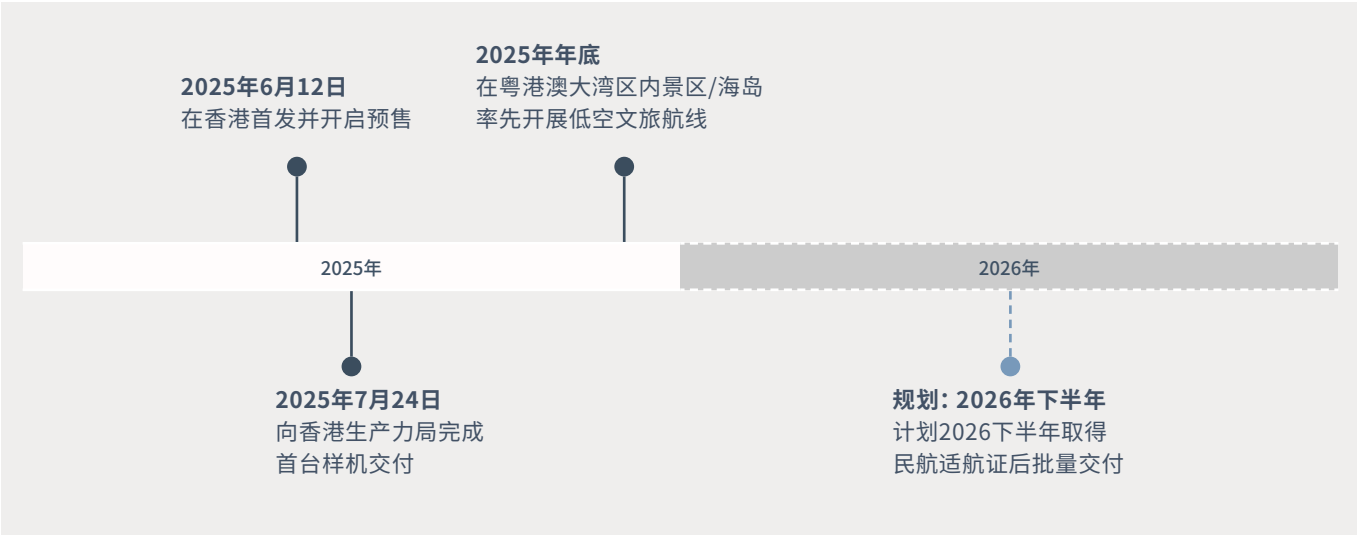
广汽高域 GOVY AirCab

产品名称	GOVY AirCab
研发时间	2021
构型	多旋翼
项目阶段	取证中
运行模式	无人驾驶
续航里程	30 公里
巡航速度	120 公里/小时
座位数	2



广汽 GOVY AirCab 是高域（GOVY）品牌面向“低空文旅+城市短途接驳”推出的首款量产型无人驾驶多旋翼飞行汽车，计划2026年下半年取得民航适航证后批量交付，官方指导价不超过168万。

产品发展路线图



认证适航

时间	认证适航
规划	已向中国民航局提交TC申请，预计2026下半年完成取证。

亚太地区的 eVTOL制造商（下篇）

载人eVTOL的整机制造商数量正随着时间不断增加，预计未来5-10年仍将有更多企业进入该领域。然而，可以预见并非所有厂商都能在市场逐步成熟的过程中存活下来。我们需要明确认识到，载人eVTOL市场尚处于起步阶段，相关技术、基础设施及监管条件仍待完善。在此背景下，许多企业一方面积极推进研发，另一方面对载人市场保持观望，同时通过融资或多元化经营以确保充足的现金流¹。

注：

1. 该部分包括即便有实力但企业重心非载人eVTOL、研发进度未达到全尺寸验证机、项目已暂停、产品体量较小、或公开信息不足的厂家。



九五智驾



中国 | 成立时间: 2007

九五智驾即北京九五智驾信息技术股份有限公司成立于2007年，是国内领先的车联网服务运营商和解决方案提供商。公司位于北京市大兴区，法定代表人为高赫男，是兴民智通集团旗下企业，属于以从事信息传输、软件和信息技术服务业为主的企业。

羽兔 A100

产品名称	羽兔 A100
研发时间	2023
构型	多旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶
续航里程	23 公里 (20 分钟)
巡航速度	72 公里/小时
座位数	1



2024年12月18日，在山东省龙口市举办的低空经济产业发展大会上，九五智驾推出了首款载人电动垂直起降航空器（eVTOL）。这是一款单人运动版轻型eVTOL，名为“羽兔 A100”，其飞行速度为72公里/小时，续航20分钟，充电50分钟，可零基础3分钟上手，主要用于飞行爱好者体验和低空文旅。该机型已完成2000架次飞行测试，适用于多种场景。

航景创新



中国 | 成立时间: 2008

北京航景创新科技有限公司于2008 年在中关村科技园成立，现为国家级专精特新 “小巨人” 企业。公司由北航无人机所技术负责人、国家无人机专家库专家王伟创立，深耕重载无人直升机领域十余年。其产品广泛应用于应急救援、森林消防、重载物流等领域，2024 年 12 月完成数亿元 B++ 轮融资，持续领跑低空装备研发与产业化。

FWT-2000 突击鹰

产品名称	FWT-2000 突击鹰
研发时间	推测为2020年
构型	倾转旋翼
运行模式	原型机验证中
运行模式	有人/自动驾驶
续航里程	800 公里
巡航速度	300 公里/小时
座位数	5



一款 1.5 吨级双发混动倾转旋翼有人/无人驾驶载人飞行器。最大起飞重量 1.5 吨，可搭载 5 名乘客或运载 500 公斤物资，在巡航速度 300 公里/小时的情况下，航程能达到700公里以上。该机型采用倾转旋翼构型，兼具普通直升机垂直起降及空中悬停能力，以及固定翼飞机的高速巡航飞行能力，支持在平原、高原、岛礁及海上平台等多种复杂环境起降，适用于低空通勤、医疗救援、物资运输等载人、载货的多种低空应用场景。

中航通飞



中国 | 成立时间: 2009

中航通用飞机有限责任公司（航空工业通飞）是中国航空工业集团旗下的大型国有企业集团，于2009年2月6日在珠海成立。公司主要从事通用航空制造业、运营服务业以及相关非通航工业制造领域的投资与经营管理，业务涵盖通用飞机、无人机等的设计、制造、销售及售后服务等。其已形成17个型号的在研和在产通用飞机产品线，包括“鲲龙” AG600、“领雁” AG50、“野马” AG60等产品。

AG-EX

产品名称	AG-EX
研发时间	2020
构型	倾转旋翼
运行模式	首飞成功
运行模式	有人驾驶
续航里程	200 公里
巡航速度	240 公里/小时
座位数	5

全尺寸技术验证机采用矢量推力布局构型，乘员5人(含1名驾驶员)，商载450千克。续航时间60min，航程200 公里，巡航速度240公里/小时，具备垂直起降和常规滑跑起降能力，分布式电推进，起降噪声不大于65dB，巡航噪声不大于40dB。该机型适用于多种场景，如城市空中交通、低空旅游等，凭借其低噪声等特性，可在城市环境中较为友好地运行。中航工业对该机型的定位主要以科研为主，当载人eVTOL市场清晰时再布局商业化。

商飞北研中心



中国 | 成立时间: 2010

中国商飞北京民用飞机技术研究中心（简称“北研中心”）是中国商飞公司旗下的科研事业单位。中国商飞为利用北京丰富的科研院所、高等院校等资源，开展民用机背景型号论证、关键技术攻关和前沿技术探索等工作，决定在北京设立一线研究机构。2010年3月29日，北研中心由中国商用飞机有限责任公司出资，经中央编制委员会办公室批准成立。

ET480

产品名称	ET480
研发时间	2019
构型	倾转旋翼
项目阶段	原型机验证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	200 公里
巡航速度	100 公里/小时
座位数	5

商飞北研中心旗下一款具有倾转旋翼的固定翼eVTOL，可搭载4名乘客，采用“燃料电池 + 锂电池”动力系统，航程约200公里。商飞对该机型当前定位主要以科研为主，当载人eVTOL市场清晰时再布局商业化。

联合飞机



中国 | 成立时间: 2014

联合飞机是专业从事无人机等高端装备研发、生产和服务的企业集团，于2014年9月23日成立。作为国家级专精特新“小巨人”，它具备无人机全产业链研发服务能力。

R6000

产品名称	镕影R6000
研发时间	2021
构型	倾转旋翼
项目阶段	原型机验证中
运行模式	自动驾驶
续航里程	4000 公里
巡航速度	550 公里/小时
座位数	10



联合飞机发布了其全球首款6吨级倾转旋翼无人机，采用传统涡轴发动机或油电混合动力，载重2吨或10人，航程4000公里，2024年下线，目标军用和高端物流市场。

智航无人机



中国 | 成立时间: 2014

深圳智航无人机由北航团队于2014年创立，核心成员拥有 20 余年航空工业经验，自主研发的飞控系统与倾转旋翼技术打破国外垄断。其载人飞碟 eVTOL 与物流无人机矩阵技术成熟度国内领先，入选深圳市低空经济重点企业。

载人飞碟eVTOL

产品名称	载人飞碟eVTOL
研发时间	2020
构型	多旋翼
项目阶段	取证中
运行模式	无人驾驶
续航里程	6 公里 (15分钟)
巡航速度	30-50 公里/小时
座位数	1-2



载人飞碟eVTOL于2020年开始研发，其外形科幻酷似飞碟，在2024年获得中国民航局特许飞行证，并在多地进行景区试点，主要应用场景为观光旅游。

斑斓航空



中国 | 成立时间: 2016

公司成立于2016年2月1日，原名为天津瑞鼎创展科技有限公司，2019年10月转型研发eVTOL并更名为斑斓航空。2024年，斑斓航空研发总部落地天津东疆综合保税区。创始人为中国航天十一院研发中心原总工程师，曾带队攻坚完成C919、ARJ21等机型气动方案。团队核心成员从业30余年，拥有丰富的无人机和航模行业经验。

ET-124

产品名称	ET-124
研发时间	2019
构型	多旋翼
项目阶段	验证中
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	21 公里
巡航速度	/
座位数	1



斑斓ET-124是一款电动串联多旋翼eVTOL，设计为单座飞行汽车。它具有前后臂，带有同轴反向旋转的前后双螺旋桨，能够沿支撑臂的轴线旋转推力矢量。ET-124的有效载荷能力为一人，自重为116公斤，最大起飞重量为216公斤，飞行高度为3000米，飞行时间为20分钟，最大航程为21公里，最大有效载荷为100公斤。

磐拓航空



中国 | 成立时间: 2019

磐拓航空成立于2019年，总部位于上海西岸，飞行器的测试中心位于浙江莫干山。其愿景为“用设计、体验与科技的共融，塑造可持续发展的未来人类交通”。因公司资金问题，该项目目前已停滞。

磐拓 PANTALA Concept H

产品名称	Concept H
研发时间	2019
构型	倾转旋翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	250 公里
巡航速度	300 公里/小时
座位数	5



磐拓旗下的五座倾转涵道翼eVTOL，航程250公里，设计时速300公里/小时。

航天时代飞鹏



中国 | 成立时间: 2020

航天时代飞鹏成立于2020年12月25日，位于昆山市花桥经济开发区，是由中国航天科技集团发起，联合顺丰集团旗下丰鸟无人机共同设立的混合所有制企业。

复合翼模块化飞行汽车

产品名称	复合翼模块化飞行汽车
研发时间	2024
构型	/
项目阶段	原型机验证中
运行模式	/
续航里程	/
巡航速度	/
座位数	/



该项目由清华大学车辆与运载学院智能交通实验室主导研发，有奇瑞汽车、航天时代飞鹏等合作单位。团队基于轻量模块化设计理念，将复合翼飞行器、智能座舱和滑板底盘分离，有效突破了飞行汽车在长距离行驶中自重过大、动力性能不足等技术瓶颈。目前暂无量产计划。

海鸥飞行汽车



中国 | 成立时间: 2021

2021年10月，海鸥飞行汽车集团在珠海高新区成立，后又于2024年成立苏州海鸥飞行汽车并获得融资，由曾创立珠海欧比特宇航科技股份有限公司的颜军博士开启二次创业时所创办，颜军本人是国家重点人才工程入选者、俄罗斯工程院外籍院士等，拥有深厚技术背景。

EAGLE-212 载人飞行器

产品名称	EAGLE-212 载人飞行器
研发时间	2021
构型	多旋翼
项目阶段	取证中
运行模式	自动驾驶
续航里程	140 公里
巡航速度	/
座位数	2



EAGLE-212有氢动力和纯电两个版本，纯电版本最大起飞重量为650公斤，可承载200公斤。续航时间为40分钟，飞行距离可达60公里。目前已获得特许飞行证，适航申请工作正在稳步推进。适用于城市内及周边短距离的低空客运飞行，如旅游观光、小型商务出行等场景。

尚飞航空



中国 | 成立时间: 2021

安徽尚飞航空科技有限公司2021年成立，专注eVTOL研发生产。核心团队通航经验丰富，完成过货运无人机研发与适航取证。秉持“先载物后载人”理念，打造路空协同产业生态。主力机型JX1022载物版载重500千克，已申请适航；载人版也取得阶段成果。

JX1022R

产品名称	JX1022R
研发时间	2021
构型	多旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶
续航里程	30 公里
巡航速度	140 公里/小时
座位数	4

JX1022R是一款多旋翼的载人eVTOL。它有两个版本：纯电版本，最大起飞重量为600公斤，续航里程为30公里，可容纳四名乘客；增程版本，最大起重量和乘客座位相同，但续航里程为160公里。该机于2023年6月16日成功完成了首次飞行。

倍飞智航



中国 | 成立时间: 2022

倍飞智航于2022年9月成立，总部位于浙江绍兴。核心团队由北航教授张曙光领衔，成员涵盖航空业资深专家与高校科研人才，在倾转翼控制等领域经验深厚。公司专注倾转翼 eVTOL 研发，自主攻克飞控、人机交互等技术，供应链国产化率超 97%。

TW-5000

产品名称	TW-5000
研发时间	2022
构型	倾转旋翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	300 公里
巡航速度	300 公里/小时
座位数	6

TW-5000，可搭载 1 名飞行员与 5 名乘客，巡航时速 300 公里，航程超 300 公里，纯电驱动。



天路飞行汽车

中国 | 成立时间: 2022

南京天路飞行汽车科技有限公司由多年从事汽车和飞机研究的人士发起，起源于2021年，成立于2022年。公司希望不断探索优化，致力于改善现有出行方式，打造全新出行体验。打造一个既能在“天”上飞，又能在“路”上行驶的全新产品形态，所以品牌名为天路。

南京天路飞行汽车

产品名称	南京天路飞行汽车
研发时间	2022
构型	多旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	25 公里
巡航速度	80 公里/小时
座位数	2



南京天路飞行汽车采用分离式结构，具备地面和飞行两种模式，在地面模式下，续航达550公里；在飞行模式下，通过滑板式共享底盘结构实现垂直起降，飞行距离约20-30公里。应用场景为城市立体通勤、景区接驳观光、紧急救援和矿区巡检等。

维新宇航



中国 | 成立时间: 2023

维新宇航科技（西安）有限公司由资深航空从业者和高校专家教授于2023年6月成立。基于对航空产业的理解和从业经验，致力于建设更加清洁、高效、智能的下一代智慧空中出行（SAM）产品。公司在西安设有总部和研发中心，核心研发团队源于西北工业大学和航空工业集团，拥有一线型号研发经历和广泛的工程经验。

Vector5

产品名称	Vector5
研发时间	2023
构型	复合翼
项目阶段	原型机验证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	250 公里
巡航速度	250 公里/小时
座位数	7



维新宇航Vector5是专门为医疗救援（EMS）和搜索救援（SAR）设计的大载重eVTOL飞行器。该机型采用7座级设计，由纯电驱动，机长10.4m，翼展15m，设计最大起飞重量3180千克，最大航程250公里，最大巡航速度250公里/小时。

牧羽天航空（原牧羽航空）



中国 | 成立时间: 2023

牧羽天航空成立于2023年，其前身牧羽航空于2018年在中国无锡成立，而其一脉相承的团队最早可追溯到2004年，是中国较早进入轻型运动飞机研发与制造领域的企业之一。目前已经先后成功研发设计出海豚200水陆两栖轻型飞机、MY-ABC海陆空三栖飞行汽车、MY-AH500无人共轴直升机等产品。牧羽航空曾进行一款4座和一款7座垂直起降飞行器的研发测试，但因为不看好载人eVTOL市场，载人eVTOL项目暂停。公司现在专注于货运eVTOL的研发和生产。

EV-4

产品名称	EV-4
研发时间	2017
构型	复合翼
项目阶段	首飞成功（已暂停）
运行模式	有人驾驶
续航里程	800 公里
巡航速度	216 公里/小时
座位数	4



四座复合翼eVTOL，载重500公斤，目前处于试飞阶段，主打物流和应急救援，原计划2030年商业化，但因公司指出载人eVTOL商业前景暂不明朗，暂时处于停滞状态。

V-JET7

产品名称	V-JET7
研发时间	2017
构型	倾转电动喷气式公务机
项目阶段	缩比验证中（已暂停）
运行模式	有人驾驶
续航里程	2000 公里
巡航速度	500 公里/小时
座位数	7



牧羽天航空 V-JET7是一款中型 7 座 eVTOL 倾转电动喷气式公务机，采用氢燃料电池作为动力能源，垂直升力由两个电动主涵道和一个尾部电动旋翼构成，呈 Y3 构型，每个旋翼由 4 台电机并联输出动力。该项目现已暂停。

翼飞航空



中国 | 成立时间: 2023

四川翼飞航空工程技术有限公司成立于2023年8月16日，位于成都青羊区。公司与西北工业大学等高校合作，专注中大型无人机与eVTOL研发制造，其“文鳐”eVTOL 最大起飞重量 1600 公斤，可载 4 人。

文鳐

产品名称	文鳐
研发时间	2023
构型	倾转旋翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	300 公里
巡航速度	250 公里/小时
座位数	4



采用倾转旋翼设计，最大起飞重量 1600 公斤，续航里程 300 公里，巡航速度 250 公里/小时，可载客 4 人。该机型适用于城市空中交通以及短途城际旅行等场景，计划在 2029年后将4-5座载人版推向市场，致力于为用户提供便捷的低空出行选择。

安特狗航天航空



中国 | 成立时间: 2024

深圳安特狗航天航空于2024年2月在深圳成立，汇聚了来自哈工大、耶鲁大学等的博士团队，专注超轻型低空飞行器研发。其产品AnTG一号是纯电单人飞行卡丁车，2023年完成原型机测试，2024年初实现首次安全载人飞行，同年12月通过适航性预审。

ANTG一号

产品名称	AnTG一号
研发时间	2022
构型	多旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶
续航里程	13 公里 (20分钟)
巡航速度	40 公里/小时
座位数	1



AnTG一号是深圳安特狗航天航空推出的亚洲首款纯电单人飞行卡丁车。空重60公斤，最大载重90公斤，采用太空铝合金与碳纤维材质打造。飞行高度1至5米，续航20分钟，最高时速40公里。配备AI飞行头盔、激光雷达避障、低空弹射伞，主要场景为个人娱乐。

翱翔天际



中国 | 成立时间: 2024

深圳翱翔天际航空科技有限公司, 专注中高端全倾转旋翼 eVTOL 研发生产。2022 年起源于南宁, 2024 年正式成立于深圳。核心产品“君玉”为 2.8 吨级 5 座飞行器, 翼展 11.09 米, 巡航速度 275 公里/小时, 航程 360 公里。团队经验丰富, 已完成缩比验证机试飞, 致力于开拓多元低空应用场景。

君玉

产品名称	君玉
研发时间	2022
构型	倾转旋翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	360 公里
巡航速度	275 公里/小时
座位数	5



深圳翱翔天际的旗舰产品为“君玉”eVTOL, 这是一款 2.8 吨级的飞行器, 采用 5 座布局, 翼展 11.09 米, 机身长度 8.46 米, 最大载荷能力达 619 公斤, 最高飞行速度为 350 公里/小时, 巡航速度 275 公里/小时, 实用升限 3000 米。其运用海豚流线型舱体设计, 能将运行噪音控制在 65 分贝以下, 支持有人驾驶和无人驾驶两种模式。

蜻蜓翼行



中国 | 成立时间: 2024

成立于成立于2024年8月7日的蜻蜓翼行(杭州)科技有限公司是一家专注于倾转机翼型eVTOL研发、生产和销售的企业。团队自2010年起在无人飞行器领域积累了丰富的经验, 成功完成了多款产品的设计开发工作, 已成功开发了超过100架总体方案设计及飞控性能验证机。

QT-2000

产品名称	QT-2000
研发时间	2024
构型	倾转旋翼
项目阶段	原型机验证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	200 公里
巡航速度	240 公里/小时
座位数	5



2025年5月23日, 蜻蜓翼行举行了QT-2000倾转机翼eVTOL飞行器的首发仪式。QT-2000是一款5座倾转机翼载人电动飞行器, 融合倾转机翼技术与高效能源系统, 具备低噪音、零排放、高续航等优势, 可垂直起降并实现高速巡航。其载重450千克、航程200公里、巡航速度240公里/小时。

朋诚万利航空



中国 | 成立时间: 2024

广东朋诚万利航空科技有限公司于2024年4月16日在珠海香洲区成立，作为华特天维复材旗下企业，聚焦科学研究和技术服务业，致力于为航空领域带来创新性变革。作为航空科技创新企业，专注电动垂直起降飞行器（eVTOL）研发运营。团队汇聚多领域专业人才，在碳纤维材料技术应用上有创新成果。其PC-120复合翼飞行器垂直动力采用8轴16桨，水平动力由3台尾推电机驱动，系统安全性高。

PC-120

产品名称	PC-120
研发时间	2024
构型	复合翼
项目阶段	/
运行模式	/
续航里程	120 公里
巡航速度	200 公里/小时
座位数	4



PC-120为一种常规复合翼飞行器，其垂直动力采用8轴16桨，水平动力采用3台尾推电机进行驱动。

PC-500

产品名称	PC-500
研发时间	2024
构型	倾转旋翼
项目阶段	/
运行模式	/
续航里程	200 公里
巡航速度	240 公里/小时
座位数	5



PC-500采用全倾转旋翼的复合固定翼布局形式，上单翼+V尾，6个旋翼分布于V尾翼梢前缘、机翼翼梢、机翼中部前缘，成对称分布。PC-500配置有纯电构型和增程构型，能够满足不能航程的场景应用需求。此外，针对客运和货运需求，也配置了客运型和货运型二种不同构型。

英武通用航空



中国 | 成立时间: 2024

深圳市英武智能科技成立于2024年10月31日, 注册资本100万人民币, 位于深圳福田区。公司是前沿低空经济eVTOL企业, 是北航、深圳大学成果转化平台, 专注整机研发与核心部件创新, 已与十余省会城市达成战略合作。

Y100

产品名称	Y100
研发时间	2022
构型	多旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶
续航里程	60 公里 (30分钟)
巡航速度	125 公里/小时
座位数	1



Y100是单座超轻型eVTOL, 为英武通用航空与北京航空航天大学 and 深圳大学联合研发, 具有城市通勤、观光巡航和运动飞行等运用场景。据了解, 该款飞行器可实现3分钟换电, 半固态电池续航30分钟。

本田技研工业株式会社



日本 | 成立时间: 1948

本田技研工业株式会社成立于1948年9月。公司总部位于日本, 在全球各地拥有众多生产基地。其产品涵盖摩托车、汽车和动力产品等, 汽车的产量和规模排名世界十大厂家之列, 摩托车销量也位居全球前列。

本田 Honda eVTOL

产品名称	本田 Honda eVTOL
研发时间	2021
构型	复合翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	未公开
续航里程	400公里
巡航速度	200公里/小时
座位数	5



本田eVTOL采用复合翼构型, 配备10个螺旋桨, 由10台电动机驱动。其独特的混合动力系统, 融合燃气涡轮发电机与电池, 使航程达约400 公里, 可搭载 1 名飞行员与 4 名乘客。本田凭借航空、F1 等技术沉淀, 全力打造这款创新低空出行载具, 计划2030年取证。

韩国航空宇宙研究院



韩国 | 成立时间: 1989

韩国航空宇宙研究院（KARI）是一所由韩国政府资助的航空和航天研究机构，成立于1989年，总部设在大田。韩国航空宇宙研究院致力于“航空航天科技领域的探索和技术进步、发展和传播，为国民经济的稳固发展和国民生活的提高做出贡献。”

OPPAV

产品名称	OPPAV
研发时间	2018
构型	倾转旋翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶/自动驾驶
续航里程	50 公里
巡航速度	200 公里/小时
座位数	4



韩国自主研发的倾转旋翼无人机，载重100公斤，航程50公里，用于城市物流和应急运输，2024年参与韩国UAM大挑战项目。

Alauda Aeronautics

ALAUDA

澳大利亚 | 成立时间: 2016

Alauda Aeronautics是一家开发eVTOL赛级飞行器的公司。它于2016 年在澳大利亚悉尼成立，后来迁至澳大利亚阿德莱德。Alauda的电动垂直起降赛车系列飞机为Airspeeder，其中Airspeeder Mk4是其研发的最新远程操控的比赛级飞机。Airspeeder将下一代赛车飞机运动视为解锁UAM（城市空中交通）和AAM（先进空中交通）革命的钥匙。

AIRSPEDER MK4

产品名称	Airspeeder MK4
研发时间	2016
构型	倾转旋翼
项目阶段	首飞成功
运行模式	有人驾驶
续航里程	300 公里
巡航速度	360 公里/小时
座位数	1



氢动力载人飞行赛车，最高时速360公里/小时，航程300公里，计划2024年参赛。采用AI飞控系统，机身碳纤维复合材料打造。

Frogs Indonesia



印度尼西亚 | 成立时间: 2017

Frogs Indonesia的总部位于班图尔，于2017年在UMG Idea Lab的孵化下成立。Frogs Indonesia是最早在东南亚研发载人eVTOL的公司之一，该公司致力于在包括监控、喷洒、物流和客运等各个领域研发各种类型的无人机。公司的使命是带来“引领印度尼西亚的智能交通方案”。

FROGS 282

产品名称	FROGS 282
研发时间	2017
构型	多旋翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶/遥控 有人驾驶/自动驾驶
续航里程	/
巡航速度	80 公里/小时
座位数	2



印尼首款双座eVTOL，8旋翼布局，载重200公斤，航程20公里，设计用于旅游和短途运输。2020年完成首飞，计划2025年商业化。

SkyDrive



日本 | 成立时间: 2018

SkyDrive是由非盈利机构CARTIVATOR的成员于2018年成立，旨在开发、制造和商业化载人飞机和货运无人机。CARTIVATOR是一个主要从事汽车和航空行业的工程师小组，通过对SD-00模型进行飞行和悬停测试，为SkyDrive奠定基础。SkyDrive开发的SD-01、SD-02和SD-03模型为SD-05的原型机。

SD-05

产品名称	SD-05
研发时间	2018
构型	多旋翼
项目阶段	取证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	15-40 公里
巡航速度	100 公里/小时
座位数	3



三座多旋翼eVTOL，最大起飞重量1.4吨，航程15公里（未来升级至40公里），2025年完成演示飞行。



teTra aviation corp.

日本 | 成立时间: 2018

TeTra航空公司是由东京大学发起的一家总部位于日本东京的电动垂直起降飞机初创公司，主要从事个人先进空中交通（AAM）和赛级飞行器。它在GoFly竞赛中凭借Mk-3赛车模型获得了“Pratt and Whitney Disruptor Prize”。

MK-5 (SN4)

产品名称	MK-5 (SN4)
研发时间	2018
构型	复合翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	160 公里
巡航速度	160 公里/小时
座位数	1



双座倾转旋翼eVTOL，纯电驱动，航程160公里，最高时速180公里/小时，定位为个人飞行器，符合美国FAA超轻型飞行器标准。

新翔宇航



新加坡 | 成立时间: 2018

NEO Aeronautics于2018年在新加坡成立，目前在研产品为CRIMSON S8，是一架一座的多旋翼eVTOL，致力于解决城市交通问题。

CRIMSON S8

产品名称	CRIMSON S8
研发时间	2018
构型	多旋翼
项目阶段	缩比验证中
运行模式	有人驾驶
续航里程	40 公里
巡航速度	80 公里/小时
座位数	1



新加坡研发的单/双座eVTOL，航程100公里，最高时速100公里/小时，采用共享租赁模式运营，2025年在美国试点。



先进空中交通市场现状 (中国视角)

作者: 伍家煜

经历一年多低空经济的爆发,电动垂直起降飞行器(eVTOL)及其产业链被资本重新审视,也吸引了一批圈外关注。先进空中交通(AAM)是依托新型航空技术与智能交通理念构建的低空立体交通体系;eVTOL作为核心载体,分为载人与货运两类。货运eVTOL因不涉及乘员安全且起飞重量较小,商业化路径更通畅,国内已有若干航线与试点案例(能否闭环此文不展开)。载人eVTOL则是AAM的“硬骨头”,涉及政策标准、基础设施、整机制造与商业落地,部分环节在过去一年长足进步,也有不少“热闹”背后的深层困境浮出水面。

一、政策与标准

载人eVTOL商业化首先依赖政策与标准。2024年起,全国各省市集中发布低空经济扶持政策,覆盖空域改革、适航取证、商业运营、人才吸引、基建、科研转化、资金奖励、软件及零部件等方向。合肥、杭州、深圳、苏州、成都、重庆被中央空管委确定为六大低空试点城市,600m以下空域授权地方政府管理,但载人eVTOL运营商何时才能体验到丝滑的空域使用权则有待空域管理方、局方和地方政府的进一步合作。

也是在2024年,亿航成为全球首家集齐“适航三证”(TC、PC、AC)的载人eVTOL企业,并于2025年拿到首张无人驾驶航空器运营合格证(OC),拉开载人运营序幕。中国民航局(CAAC)对通航安全要求一向

严于美国联邦航空管理局(FAA)与欧洲联盟航空安全局(EASA),致使欧美跑通的商业模式未必适用于中国。基于安全与现金流考量,部分厂商采取“先货后人”策略:在开发载人平台的同时,先推出同系列货运机型(全尺寸或缩比)申请适航或特许飞行证,既获得收入又积累安全飞行小时。

2023年10月,工信部《绿色航空制造业发展纲要(2023—2035年)》已提出:支持城市空运、应急救援、物流运输等场景,鼓励轻小型电动航空器产业化,到2025年实现eVTOL试点运行。

二、基础设施

“要通车,先修路”。AAM所需的“路”不只是航线与空域,还包括卫星/地面通信网、空地智能管理平台、新一代停机坪及飞行服务平台。

通用机场:2016年国家鼓励通航发展后,在册通用机场从70余座增至2024年的近500座,但真正高频使用的寥寥,多数机场业务量无法覆盖运营成本,症结包括建设标准过高导致投资过重、通航整体体量受限等问题。

直升机/eVTOL停机坪:处于极早期阶段,应吸取通用机场教训,探

索可持续商业模式。这类基础设施按照地面交通的逻辑应以政府投资为主,但在财政紧缩的大环境下政府开始鼓励企业参与投资建设,并给予一定补贴。

数字平台: 依托5G与AI, 低空所有飞行器(货运无人机、eVTOL、直升机、固定翼、娱乐无人机)将接入统一的空地智能管理平台。理论方案包括“网格化”城市空域(如深圳SILAS系统),把城市切分为若干网格,分区管控机场、起降点、通信、导航、监视、气象、情报等设施,实现空域申报、审批、实时监测与异常预警。系统投用后,需保证气象、通信、起降点不被破坏,关键设施定期维护,城市数字孪生及时更新,航路尽量避开人口稠密区。当下无人机超视距飞行仍会出现信号丢失、电磁干扰甚至坠机,安全等级远未达到载人要求;如何让平台满足 10^{-9} 级灾难概率,是标准制定者、运营商与研发方共同面对的考题。

三、整机制造

“ 业内估算,一款5座级载人eVTOL从研发到取齐CAAC三证的总成本约10-12亿元人民币。”

融资轮次不足或缺乏强背书的企业往往倒在取证前;国外亦屡见知名eVTOL企业破产或项目停摆。预计2026—2027年,小鹏汇天、峰飞、沃飞长空、航景创新、沃兰特、时的科技、零重力、广汽高域、智航无人机等有望陆续获颁适航证,为后续商业化铺路。尚未启动适航或流程停滞的企业将面临融资寒冬,行业洗牌在即。

“ 国内虽拥有全球领先的新能源与无人机产业链(锂电池、碳纤维、电机等),但“车载级”不等于“航空级”。

按照现有的适航标准,载人运输类航空器灾难性失效概率需达到 10^{-9} 即每一亿次,而无人机则指数级低于该水平(10^{-5})。安全是载人eVTOL的生命线,一旦频繁出事,将重创全行业。新技术、新产品需要时间去验证,尤其是在交通密集、人流复杂的城市环境。

成本同样不可忽视。国内民用航空级零部件产业本就不够发达,当产量有限且定制化程度高时,单机生产成本居高不下。当前5座载人eVTOL售价普遍在2200-2600万元;待市场放量、产线爬坡后,公开售价有望降至1000万元以内,从而从“高端工业品”走向“普及化装备”。

四、商业落地

再好的产品也需闭环逻辑。基础设施、空域与采购价格解决后,运营成本与适用场景成为最后一道关。

运营端: eVTOL日常维护工作量或低于传统直升机,但仍需飞行员、维修、航务、管理团队,与通航差异不大;省下的航油费用被大城市高峰电价部分抵消;早期保险费用高、保额无参照、二手残值不明朗。

场景端: MIT与KPMG研究表明,约90%的eVTOL需求集中在城市内交通。城市内运行面临三大现实挑战:

- 1. 噪音:** 虽然eVTOL已比直升机安静,但一旦航班量上升,起降点与航线附近居民投诉或成常态,需提前制定社会沟通与降噪方案。
- 2. 航线曲折:** 为避开人口高密度区,eVTOL未必能直线飞行,本就有限的航程将进一步缩水;民航局未来可能出台城市内运行的硬性航路规定。
- 3. 临近城市接驳:** 中国100-300公里的大城市几乎被高铁网络全覆盖,跨海无高铁航线亦屈指可数,eVTOL难以形成“刚性、高频、高复购”的市场需求。

结语

载人eVTOL的终局或许不会是一场轰轰烈烈的“空中革命”,而更可能是一段漫长的“城市妥协”——在噪音与效率、空域与安全、成本与便利之间,一点一点找到社会可接受、企业可盈利、政府可监管的微妙平衡点。中国的低空经济正走出“政策驱动”的第一阶段,接下来是“运营驱动”的淘汰赛。故事远未结束,主角却已悄然换人——从“讲故事的人”变成“算细账的人”。





先进空中交通市场现状（美国视角）

Revolution.Aero 旧金山, 2024年12月4日至5日

作者: Jeffrey Lowe、伍家煜

随着众多eVTOL制造厂家努力推进其先进空中交通（AAM）飞行器的最终认证及投入运营，未来的关键在于如何将风险最小化。安全问题不容妥协，认证环节无捷径，是必经之路。然而，风险评估的复杂性在于，此前无人涉足此类飞行器的认证领域。尽管大家知晓认证会很艰难，但实际有多艰难大家心里并没有数，只能全力以赴。

垂直飞行协会（Vertical Flight Society）统计，先进空中交通行业已有超1000名参与者，但在美国市场上，只有Joby和Archer一路领跑。在SMG咨询公司的“先进空中交通（AAM）现实指数”中，二者分列第4和第5位，众人目光聚焦于这两大企业奋力推进认证与服务落地。当前市场略显沉寂，各方静候这一里程碑事件达成。一旦达成，市场预期现有企业和新入局者将掀起新一轮活跃浪潮。但与此同时，若Joby或Archer稍有闪失——未达预期或发生事故，将对市场造成巨大冲击，导致市场倒退，进一步收紧可用的私人或公共资本。

为有效管理风险，还须审慎抉择所追求的用户场景/商业案例，切忌“样样通吃但样样稀松”。当下市场普遍达成共识，最佳的用户场景应满足：

- 1) 位于城郊或农村地区；
- 2) 对时间敏感；
- 3) 目前成本高昂。

我们需要认识到，此类场景的成熟尚需3至5年。

另一种观点认为，鉴于当下市场的发展态势，新进入市场的eVTOL/无人机公司的战略应聚焦于：

- 1) 应对监管风险，特别是定义并与美国联邦航空管理局（FAA）就飞行器/无人机的合规方式达成一致；
- 2) 明确目标市场——当下消费者市场不应作为优先选项，而应优先考虑物流（货运）或器官转运（EMS）等初始应用场景。

除上述挑战外，行业还将面临保险、融资、培训和基础设施等方面的难题。其中，高度数字化的eVTOL如何融入美国国家空域（NAS）这一陈旧且亟待现代化升级的空中交通管制系统，也是待解之题。

保险风险行业的关注点在于eVTOL开始涌入市场时的风险管控，相应的，律师与运营商当下就应开启对话，着手起草适用的法律法规。

评估新投资机会的融资风险时，应考量以下因素：

- 是否存在额外的增量收入来源？在当下的经济和融资环境下，这显得尤其重要。
- 其他投资方有哪些？切忌孤军奋战，需要考察其他投资者的背景以便给项目带来更大的确定性。
- 该公司与你的长期投资目标之间是否具备“愿景协同性”？协同

至关重要，因为投资者往往追求颠覆性变革（以期收获最大回报），而eVTOL制造商则倾向于通过渐进方式管控技术风险。

“目前，部分人士认为先进空中交通的财务风险高于技术风险。”

当下，原始设备制造商正处于eVTOL发展的关键阶段，而eVTOL高度资本密集型，这一阶段被称为“死亡谷”，涵盖技术成熟度（TRLs）第4和第5级，TRL6则对应认证以及从原型机向完整制造体系的转变。

对于美国本土的原始设备制造商而言，有多种资金来源（公共与私人）可供利用以降低财务风险：

一.美国进出口银行（EXIM Bank）提供三种资本形式，还为预付款（PDPs）提供融资：

1. 国内融资——助力工厂建设和制造设备购置。
2. 流动资金——应收账款融资。
3. 出口融资——为买家提供融资支持。

二.美国国防部提供研发资金，美国空军将按比例以股权资本形式匹配任何私人融资。

三.还有几项小型企业项目，即所谓的“美国种子基金”：小型企业创新研究（SBIR）项目和小型企业技术转移（STTR）项目。

四.甚至美国国家航空航天局（NASA）也参与其中，提供增量公共资本。

公众认知与座位里程成本

汉莎航空（Lufthansa）近期对其顶级高端客户开展了一项调查，以了解他们对先进空中交通的态度，以及其在提供多模式运输（即eVTOL与传统起落架飞机的混合运输）方面的潜在用途，从起点至终点。汉莎航空提议将先进空中交通用于机场班车角色，利用现有基础设施。以下是部分调查结果：

- 70%的受访者支持先进空中交通，但认为其缺乏经济吸引力：“我认可它，但不会使用它”。只有汉莎航空顶级20%的高端客户（更注重品牌）表示愿意使用先进空中交通。但同样，这一群体有时较为善变，可能仅使用有限几次（2至3次）。此外，出于隐私考量，他们希望成为机上唯一乘客，这意味着座位共享模式将被摒弃。关键客户的需求是：节省时间、可持续性以及全程“一票通达”。

- 汉莎航空考察了先进空中交通的多种不同角色：城市出租车、机场班车和城际连接器。汉莎航空认定，观光和机场班车是最受欢迎的使用场景。
- 先进空中交通服务的引入将需要创新的定价模式，以及涵盖地面交通、机场班车和干线承运人服务的综合“套餐”——即先进空中交通机场班车的费用需纳入机票价格，实现“一票式”服务。预计先进空中交通服务初期将需要某种形式的补贴（见下文）。
- 普通用户希望先进空中交通的成本比UBER便宜10%。然而，汉莎航空顶级15%至20%的高端客户愿意为先进空中交通所承诺的便利和时间节省支付高达300美元的费用。
- 这些调查结果似乎与导致Volocopter未能在巴黎奥运会展示其Volocity eVTOL的公众抗议相呼应。政府官员评论称：“这并非大众交通工具，这些飞行器只会被最特权阶层使用”“它们是为商务人士设计的，是一种荒诞的、只会让少数超级富豪受益的东西。”
- 这凸显了先进空中交通行业面临的重大挑战之一。无论是与UBER每座位低10%的价格，还是与UBER Black相当，只有当数千辆此类飞行器投入运营时才能实现这些价格。然而，如此大规模的运营只有在eVTOL被公众日常使用的情况下才有可能实现。因此，如果最初只有前20%的客户愿意支付300美元将其作为机场班车，我们该如何扩大eVTOL的运营规模？因此，上文提及补贴，或许“解决方案”在于初期服务需要以某种形式获得补贴，直至实现所需规模。
- 值得注意的是，一些地区/国家拥有必要的政府支持、灵活的监管环境以及更适宜引入先进空中交通服务的城市环境，成功很可能首先在那里实现（如Joby在迪拜、Archer在阿布扎比和中国）。
- 每座位成本同样是关键议题。

“首先，eVTOL的采购价格高于预期（500万至800万美元），随着认证流程的推进，所需资本随之增加。”

这并不令人意外。应尽可能通过提价来弥补非经常性开发成本/通货膨胀。

- 同时也认识到，起降场的成本（通常与费用捆绑在一起并通过起降费体现）被低估。建造地点的房地产成本（地段至关重要）、法规与认证、接入电网及获取所需电力（例如，一个典型的300千瓦时电池组需要1.5兆瓦的充电器才能在15分钟内完成充电）、安全的电池存储和充电站……这些成本均高于最初预期。降低成本需要时间，因此尽快扩大运营规模对于降低成本至关重要。
- 起降场的选址至关重要，它将直接影响总行程时间，进而影响客户成本和接受度。Joby的设想应用程序“Uber Elevate”将提供多模式行程解决方案，包括从您家门到最近起降场的Uber之旅；乘坐eVTOL飞往最近的机场起降场（很可能不在机场区域）；最后再从起降场乘坐Uber前往出发候机楼。因此，起降场的选址以及其与您家和机场的接近程度将推动时间节省，最终决定行程成本和接受度。
- 电池本身及其更换成本也在增加，进而影响座位成本。目前尚不清楚电池在实际恶劣条件下的表现及其对维护的影响，但这将影响运营效率和利用率。最终，必须延长电池的使用寿命。



此外，还有一个不便之处：您不能携带行李。行李需在飞行前24小时取件，因为eVTOL无法携带。

- 而汉莎航空的高端客户只希望汉莎航空自行取件，而非第三方服务提供商。这里存在信任问题，因此如果出现问题，汉莎航空必须承担责任。以上所有这些都需要以环保的方式实现。
- 如今，一股现实主义的清泉正渗透到最初那些用于评估某些用户场景和市场可行性的“乐观”经济假设之中，新的成本估算值比最初预测高出整整5至10倍。或许我们应该重新审视某些项目的可行性。





ASIAN SKY GROUP

YOUR INTERNATIONAL AIRCRAFT DEALERS ASSOCIATION (IADA) PARTNER

YOUR ACCREDITED AIRCRAFT DEALER

Asian Sky Group is an International Aircraft Dealers Association (IADA) Accredited Dealer, regulated by independent accreditation, ensuring strict compliance with IADA's 14-point Code of Ethics. With headquarters in Hong Kong and offices around Asia, we are uniquely qualified to advise & manage aircraft transactions in Asia.

YOUR TEAM OF CERTIFIED AIRCRAFT BROKERS

Asian Sky Group's team of IADA Certified Brokers each passed a written test administered by an independent consulting firm. IADA Certified Brokers are required to participate in regular continuing education and be re-certified every 5 years.

YOUR PARTNER WITH A PROVEN HISTORY OF SUCCESS

IADA aircraft dealers are responsible for 40% of the world's pre-owned sales. IADA Accredited Dealers buy and sell more aircraft by dollar volume than the rest of the world's dealers combined, averaging over 700 transactions and USD 6 Billion in volume per year. Asian Sky Group is the only IADA member in Asia.

YOUR PARTNER WITH ACCESS TO THE MOST EXCLUSIVE AND TRUSTED GLOBAL MARKETPLACE

Asian Sky Group lists and sources aircraft from an exclusive global online marketplace. AircraftExchange.com is the exclusive online marketplace of IADA and is the industry's most trusted source for the sale or lease of aircraft. IADA's robust listing verification process ensures aircraft advertised are truly available for sale.

YOUR PARTNER THAT CAN ACCESS BEST-IN-CLASS PRODUCTS AND SERVICE PROVIDERS

Asian Sky Group has exclusive access to IADA-verified products and service members. These members are industry leaders in their respective fields, including escrow, legal, financial services, maintenance and refurbishment, aircraft management and operation, and over 15 other specialties.

- DISCRETION
- EXPERIENCE
- TRANSPARENCY
- PROFESSIONALISM
- KNOWLEDGE
- GLOBAL NETWORK



专访华龙航空： eVTOL高端出行新生态

1.随着低空经济的推进，eVTOL近年来在通航业内也是个火热话题，你们认为国内现在的eVTOL具备商业化条件了吗，还是仍有一段路要走？

技术验证与政策环境已迈出关键步伐，但全面商业化仍需突破产业链协同、运营生态构建等核心挑战，预计未来3-5年将进入规模化应用的关键窗口期。

其中技术认证（如部分机型获适航证）、政策支持（低空经济入政府工作报告）、市场需求（高端出行、文旅等领域）为商业化奠定了条件。

“ eVTOL的商业化不是“技术能否实现”的单选题，而是“生态何时成熟”的系统工程。

华龙航空将持续以“场景驱动+生态共建”策略，助力中国在全球城市空中交通领域占据先机。

2.对于华龙来说，eVTOL运营有哪些场景是可以实现的？

依托股东华控基金（T-Capital）在低空经济领域的全产业链布局，华龙航空正以“载人客运”为核心，深度融合物流、游览、应急等多元场景，通过“公务机+eVTOL”运营模式，构建高端出行生态闭环。

3.跟现有的航空器相比，运营公司看中的是eVTOL的哪些优势？

对于华龙航空而言，安全性永远是首要且不可妥协的基石。我们看中eVTOL的核心前提是其必须达到与传统航空同等甚至更严苛的安全标准——通过其分布式电推进与多重冗余设计显著提升系统抗故障能力。

“在此安全基础上，eVTOL的优势显而易见：纯电驱动带来的零碳排放与极低噪音使其拥有卓越的环保兼容性；垂直起降能力结合点对点连接将革命性地提升都市及区域间的通勤效率；结构简化与电力驱动则预期将大幅降低运营和维护成本。

因此，eVTOL并非替代现有航空器，而是在同等安全前提下，为我们的高端客户网络提供一种更安静、更环保、更高效的立体交通补充方案，重新定义“时间价值”与出行体验，是面向未来的“时间最优解”。

4.中国现在距离eVTOL全面商业化运营还有哪些障碍和需要解决的问题？

中国eVTOL的全面商业化仍面临四大关键挑战：

首要仍是安全体系的终极验证——需完成适航审定（如载人型号合格证TC），并通过大规模实景运行验证全生命周期可靠性；

二是低空空域管理改革需提速，实现城市空中交通走廊数字化监管、空域动态分层开放，建立适应高频次运行的空中交通管理系统；

三是基础设施短板的突破，包括城市内高密度垂直起降场的规划审批、电网扩容保障超充需求、空域与地面交通的立体接驳；

四是公众认知与商业模式的培育，需协同政府科普低空经济价值，探索合理定价体系，并制定统一的电池回收等可持续标准。

华龙正积极参与适航协作、基建试点和客户教育，这些系统性工程需**政策、技术、资本的多轮驱动**才能实现从示范到商用的跨越。

5.你们认为，eVTOL的乘客主要是哪些人群？他们会因为什么原因选择eVTOL而不是直升机呢？

“短期来看，eVTOL的核心乘客将是时间价值极高的人群。

一是**高端商务客群**——如跨城会议的高管，eVTOL以“地面1小时=空中10分钟”的效率革命，使其可单日内触达多点；

二是**高端旅行者和紧急服务**——如医疗转运团队、高端定制游客户。他们更看重“点对点无缝衔接”（如从城市酒店顶楼直飞滑雪场/海岛度假村），避开车流拥堵与多次换乘的体验断层。

从长远来看，eVTOL作为一种安全性更高、更加便捷和舒适，及成本更低的交通工具，未来将会逐步进入大众市场。

6.华龙航空在eVTOL产业有哪些规划？

华龙航空携手股东华控基金（其在低空经济全产业链已深度布局投资十几家企业）战略性开拓eVTOL赛道。核心规划分三步走：

① 产业平台搭建期

华龙航空已经成立了易飞低空出行集团（EFLY），作为运营主体整合产业链；在国内多个重要经济圈，与产业龙头成立区域运营公司，构建属地化服务网络；建立标准化安全流程、机组培训体系与维保能力。

② 高效运营验证期

聚焦**高端商务摆渡、景区低空游览、紧急公共服务**等场景，验证eVTOL商业化模型；通过自有机队和合作伙伴，持续沉淀安全运营数据。

③ 平台生态跃升期

依托前期运营流量和场景数据，升级为**数智化驱动**的低空出行平台；向制造商、旅行社、应急机构开放接口，打造中国低空交通生态级入口。



小鹏汇天“陆地航母”： 飞行汽车的创新突破与未来展望

1. 小鹏汇天“陆地航母”分体式飞行汽车计划2025年量产，这类空陆结合的设计在适航认证和用户习惯培养上有哪些独特挑战？

- 适航认证：“陆地航母”产品涉及整车、陆行体、飞行体等多个领域的法规认证。其中，飞行体的适航审定由汇天提出申请，民航局负责审查。产品最终组装、整车法规认证及公告申报等环节需统筹协调，获得国家监管部门批准。我们正积极与相关部门沟通确认方案。根据当前研发节点，如进展顺利，预计2025年四季度可完成型号合格证（TC）审定。
- 用户习惯培养：面临的主要挑战包括基础设施建设、法律法规需进一步完善、公众接受度仍需时间提升、成本控制、安全保障以及噪音水平管理等。解决这些问题需政府、企业、公众多方协作，并依赖跨学科领域的创新与合作。

2. 小鹏的“陆地航母”设计和定位跟市面上其他eVTOL相比非常独特，是什么样的契机或者基于什么样的考虑推出这样独特的设计呢？



传统eVTOL普遍存在“移动难”、“存储难”、“补能难”、“学习难”四大痛点。小鹏汇天的“陆地航母”旨在通过创新设计解决这些问题，重新定义越野、飞行与自驾游体验。

- 解决“移动难”、“存储难”：“陆地航母”由陆行体（“母舰”）和飞行体组成。陆行体采用三轴六轮设计（6×6全轮



小鹏汇天“陆地航母”海南首飞

驱动+后轮转向），具备出色承载与越野能力。整车尺寸（约 $5.5\text{m} \times 2\text{m} \times 2\text{m}$ ）可停入标准车位及地库，普通驾照即可驾驶。其搭载全球首创车载自动分离结合机构，可将飞行体自动收纳于后备舱，一站式解决移动与存储难题。

- 解决“补能难”：我们全力提升巡航效率。采用电芯机身一体化结构（CIB），满足航空级坠落冲击要求，结合AI实时电池安全监测与多重冗余控制安全备份，实现航空级热安全防护。动力研发团队正攻坚高能量/功率密度、高安全锂电池，目前能量密度已达行业顶尖水平。同时，陆行体本身即是移动超充站，行驶或停泊状态下均可为飞行体提供大功率补能，满能量状态下可完成6次充电作业，有效解决补能难题。
- 解决“学习难”：为实现“简单易学”的飞行体验，飞行体采用六旋翼双涵道创新设计，机臂与桨叶可折叠，主体及桨叶选用高强度轻量化碳纤维材料。操作上，我们首创单杆操纵系统，零基础用户亦可轻松上手，灵活操控起降。自动驾驶模式下，支持一键起飞、自动航线规划与飞行，并具备多维环境感知与降落视野辅助功能，在保障用户体验的同时，显著降低学习门槛。

3. “陆地航母”主要面向哪些客户群体？客户要驾驶“陆地航母”的飞行体X3-F，需要获得什么样的资质？

- 我们怀有长期服务B端公共服务领域的愿景（如紧急医疗救援、短途越障救援、高速事故救援、高楼逃生舱等），现阶段战略重心聚焦于C端“喜欢驾驶、热爱飞行、追求科技感和与众不同体验”的消费者。面向个人用户，我们布局了全国飞行汽车体验网络。在城市周边及经典自驾游线路中分类布局飞行营地，这些营地具备起降平台及空域净空条件，可为用户提供飞行体验、运营服务、飞行培训、游玩娱乐等服务。截至2024年底，已签约超过200家合作营地。

- 飞行体在按照轻型运动类申请型号合格证，简单易学；相应的驾照会比常规的飞行驾照获取更简单，用时更短，费用更低。我们首创的单杆操纵系统，零基础用户亦可轻松上手，灵活操控起降，极大降低了用户学习成本。同时，我们正在协同监管部门确认飞行器的驾驶执照类型、培训方式等，也在与AOPA（中国航空器拥有者及驾驶员协会）等协会共同探索、推动这类创新型航空器的执照与培训方案；

4.在你们看来，eVTOL在未来最重要的使用场景有哪些？

中国将低空经济列为战略性新兴产业的政策支持，提供了关键发展土壤；低空经济鼓励如eVTOL等新型航空器的发展，有望实现我国在航空行业对西方国家的换道超车。

- 载人载物类，能真正解决交通问题的航空器产品能支撑万亿级市场空间，也是汇天目前选择的赛道。在这样的背景下，小鹏汇天畅想的未来场景不只是低空与文旅的结合，更是未来低空交通方式的变革。
- 未来应用场景应遵循短、中、长期有节奏的发展：低空经济带动飞行汽车的落地应用，从短期的景区限定场景，如个人体验飞行、低空观光，以及应急医疗等领域到中期逐步拓展至城际文旅枢纽，如串联黄金旅游带、衔接机场高铁站与核心景区，再到长期实现城市立体交通网络。相信在未来所有的汽车都可以飞起来，人类3D立体交通时代一定会到来。



小鹏汇天“陆地航母”飞越上海陆家嘴



从适航破冰到商业落地： 亿航的全球化运营战略

1. 亿航EH216-S身为首个获得PC、TC、AC三证的eVTOL机型，有什么重大意义？拿到三证后有新的规划吗？目前公司的VT-30进展如何？

亿航智能的EH216-S这款eVTOL产品作为一个全新的航空产品，它的技术架构、产品构型以及性能功能与传统航空器存在巨大差异，加上在世界范围内，此类型航空器适航的标准是一片空白，没有完全可参考的依据和标准，需要新建立一整套完善可行、科学严谨的体系。实际上，这一过程是内容繁多、周期长、成本高，对eVTOL产品和企业来说都是一次很大的考验。EH216-S载人eVTOL的适航认证工作是在中国民航局主导和推动之下，严格按照民航的适航审定程序和流程科学严谨进行的，从专用条件编制到500多个科目的摸底试验和40000多个安全飞行架次的试飞，都在实现从“0到1”的突破。2023年10月EH216-S获颁全球首个载人eVTOL型号合格证，半年内陆续获得标准适航证、生产许可证，完成三证齐全的里程碑。而三年就完成了这样一项革新性的创举，在全球民航业来说是意义重大的，不仅弥补了当前新型航空器适航的全球空白，提振了行业发展的信心，同时也

为全球发展eVTOL树立了中国方案，建立的全新体系和标准。

自获得“适航三证”以来，我们持续推动无人驾驶载人航空器EH216-S的商业化交付与运营落地。迄今，我们携手合作伙伴已在国内16座城市建成20多个亿航eVTOL运营示范点和E-port起降场，网点遍布在合肥、广州、深圳、上海、无锡、太原、温州等地。今年我们的首要目标是率先在这些重点城市打造落地运营样板示范工程，让普通人真正体验到eVTOL飞行服务。

基于VT-30原型机，亿航智能将其复合翼eVTOL机型优化升级为VT-35。这款长程产品是对现有中短途产品的补充，主要面向跨城市、跨海域、跨山区的长距应用场景，将与面向城市内空中交通的EH216-S的场景应用形成互补，实现低空交通闭环，打造门对门式交通的全应用场景覆盖。目前，VT35已完成首架机的总装下线，正在开展全机全模态的试飞验证工作，中国民航局已经正式受理了VT35的型号合格证申请，VT35首架机的顺利下线，将投入适航验证相关活动。凭借亿航EH216-S的适航经验，相信可大大加快VT35的适航进程。

2.从提交申请到获得申请的这段时间，民航局对于eVTOL的态度有什么变化吗？

中国民航局一直支持鼓励eVTOL的发展，鼓励企业“先行先试”。从获得全球首张无人驾驶载人eVTOL型号合格证、生产许可证、标准适航证，再到EH216-S相关运营航司获得运营合格证，我们和中国民航局携手完成一个全新的无人驾驶航空器运行体系建设，再一次实现全球新型民用航空业‘从零到一’的突破，标志着低空载人服务及未来城市空中交通可以正式开启商业化进程，逐步走向大众消费的普及阶段。我们的先发经验，将为行业提供重要的借鉴价值，助力低空经济行业迈向消费新时代。



3.亿航是国内最早开始eVTOL商业化道路的企业，当初对于eVTOL在国内运营的前景有哪些期待呢？现在国家对低空经济的发展符合当年的预期吗？

“2025年全国两会政府工作报告再次提及低空经济，并明确指出“开展新技术新产品新场景大规模应用示范行动，推动低空经济等新兴产业安全健康发展”，表明国家对这一领域发展的高度重视、持续支持和把脉定向，也为低空经济的高质量成长提供了明确的政策导向、指导意见和路径方向。

这将有利于加速推动以eVTOL为代表的新质生产力创新低空科技和产业生态的示范应用及商业运营，推动低空行业走向规范化、规模化、规则化的发展，有助于将低空经济的价值真正落到实处。随着国家对低空经济战略地位的持续强化，企业、投资者以及社会各界对低空经济发展的信心也在不断增强，未来将有更多资源涌入低空领域，加速对低空新生态的构建与探索。

亿航智能已经集齐载人eVTOL行业首张型号合格证、生产许可证和标准适航证，并且EH216-S的运营航司已经获得首批运营许可证。

按照民航监管部门“安全第一、风险递进、稳步运营”的原则，亿航将与运营公司依法依规严格执行运行规范，全力保障各项运营安全。获得运营合格证的合肥合翼和亿航通航两家运营航司，将采取从“载荷试运营”到“载人试运营”再到“载人常态化运营”的“三步走”方案，确保安全、稳定、流畅过渡至全面面向公众消费者的常态化商业运营模式。目前这两家运营商在广州穗港码头和合肥骆岗公园的eVTOL运营场地，已经进入到了常态化载人试运营的阶段。首先面向内部员工、合作伙伴及外部定向邀约的乘客，通过购票平台乘机体验。同步积累更为充足的安全运营经验，接下来运营商将逐步对外公开售票，欢迎更多消费者来做无人驾驶体验飞行。

4.未来预计哪些国家或地区对于eVTOL持有更开放的态度，最快实现eVTOL的商业化？

亿航智能的愿景的全球化的。迄今，亿航智能的EH216-S系列无人驾驶载人航空器的飞行足迹遍布亚洲、欧洲、北美洲和南美洲19个国家，包括中国、美国、加拿大、荷兰、奥地利、西班牙、比利时、日本、韩国、泰国、印尼、巴西、墨西哥、卡塔尔、沙特阿拉伯、阿联酋等，领跑全球城市空中交通发展。

“目前在中国，亿航智能已经集齐“适航三证”。今年3月，亿航智能EH216-S无人驾驶载人航空器相关运营航司正式获得运营合格证（OC），意味着中国低空经济“载人时代”序章正式开启。

接下来，市民和消费者可以在广州和合肥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。未来运营商还将根据运营情况合法合规逐步开拓城市通勤等其他更多场景。这是无人驾驶载人eVTOL航空器行业首批运营合格证，是行业发展的又一座重量级里程碑，标志着低空经济将在国内迈入消费新纪元。

此外去年四季度，亿航智能在泰国首都曼谷市中心完成了连续3天的EH216-S载人飞行，并计划今年在泰国民航局开放的沙盒区域内开展商业试运营。目前，我们在泰合作伙伴已与泰国空管公司开展合作，在普吉岛进行航线和运营点位初步勘测，运营团队已经建立，致力于早日在泰国沙盒试点区率先启动海外商业运营。

5.国内的eVTOL行业相比欧美市场有哪些优势和劣势？

国内拥有庞大的低空经济应用市场，也有着丰富的eVTOL供应产业链。在国内政策春风的支持下，国内的eVTOL行业迎来高速发展。从低空经济首次写入《政府工作报告》，到各地方政府陆续出台发展低空产业的利好政策，再到国家发展改革委低空经济发展司官宣正式成立，中国的低空经济产业正一步步朝着体系化、规模化、普及化发展。作为全球首家“三证齐全”的eVTOL企业，亿航智能在技术创新、产品定位及产业生态构建方面已经积累了长

期的价值，也具备了一定领先优势，并在商业化生态闭环做了大量的准备工作。我们将积极抢抓当前低空经济产业创新和高速发展的战略机遇期、黄金窗口期，高效推进空中交通场景开放应用、产业生态构建、商业模式创新和应用样板城市的打造，携手更多地方政府及合作伙伴扎实做好低空经济发展这篇大文章。

6.近期，亿航智能与车企达成战略合作，共同推进新一代的飞行汽车产品，车企与eVTOL合作有哪些创新点？

亿航智能积极与国内成熟汽车厂商跨界合作，利用双方在各自领域的优势和资源形成互补和协同效应，不断丰富和研发面向更多场景需求和客户群体的eVTOL系列产品，进一步激活和拓展个人立体交通出行市场。2024年12月，我们与长安汽车达成战略合作，共同推进新一代飞行汽车产品的研发、生产、销售以及运营，将会进一步丰富低空经济行业生态的建设，不断为个人消费者的出行创造更多的新选择，这也是亿航面向未来立体交通出行生态的深刻思考。2025年2月，亿航智能宣布与江淮汽车合作投资建设具备先进性、标准化、自动化于一体的低空航空器制造基地。通过不断的研发与创新，亿航智能将进一步丰富低空经济行业生态的建设，推动低空经济新技术新产品新场景的大规模应用。





comlux



**ASIAN SKY
GROUP**

BOEING 767 SKYLADY

THE EPITOME OF LUXURY TRAVEL



51 PAX



2KU BAND



300 PCS



www.asianskygroup.com



+ 852 9199 7751



sales@asianskygroup.com

eVTOL的未来场景： 沃飞长空畅想 城市低空出行与文旅新生态

1. 沃飞长空在研发、取证和融资方面稳步发展，作为国内eVTOL的头部企业，沃飞长空对eVTOL在国内未来3-5年的发展有什么看法？国内eVTOL发展短期内重心是什么？

从整个行业来看，预计2025-2026年，第一代主机厂将走完研发，陆续完成适航审定；

“ 预计2026-2030年，将开启城市间点对点的固定飞行线路商业化试运营；预计2030年后，将进入常态化运营阶段。

对国内eVTOL主机厂来说，目前最重要的就是走完产品研发和适航进程。

2. 目前沃飞长空的产品进展如何？接下来几年的市场拓展规划和目标？

技术方面，去年我们完成全倾过渡飞行试验所有科目，实际上在关键技术攻关方面已经实现了突破。今年我们将进入载人飞行的试验，力争成为国内首个完成载人飞行试验的6座eVTOL产品。



适航取证方面，2025年5月8日，民航西南地区管理局正式受理沃飞长空AE200-100生产许可证(PC)申请；6月25日，沃飞长空生产许可审定首次会议顺利召开，标志着我国首款倾转旋翼构型载人eVTOL的生产许可审定工作全面启动。同时作为国内首家由局方受理并启动适航审定工作的有人驾驶载人eVTOL公司，AE200在国内交通接驳类eVTOL适航审定进程中率先进入第四阶段，争取在2026年完成适航取证。

生产方面，我们在成都高新区未来科技城的全球总部基地一期项目将在2025年底完成基建和封顶工作。市场板块，将会看到我们在文旅、出行等层面更多的合作，以及上下游产业链的联合，值得期待一下。

3.国内eVTOL行业想要进入商业化运营，目前较大的一些障碍是什么？

不能说障碍，而是eVTOL要进入商业化有一些必须要走的路程。首先就是完成航空器的技术研发与适航认证，这个是必须达成的法规基础。其次，空域管理和基础建设也是必须的，还有就是低空服务平台的应用和监管，确保

“飞得起、看得见、找得着、管得住、落得稳。”

4.第一批eVTOL的使用人会是哪些类型的单位或个人？第一批eVTOL的使用者需要具备哪些条件？

从应用发展看，预计景区、医疗、商务等会率先落地。具体的条件和我们前面回答的一样，需要完成适航认证、空域管理、基础设施建设以及低空服务平台的构建等。

5.沃飞对eVTOL在国内商业化的愿景是什么？对于老百姓来说，最能实现的一些使用场景都有哪些？

沃飞长空主要瞄准的是城市低空出行，以及低空文旅、应急救援等应用场景。

以成都为例，通过打“飞的”从欧洲中心出发，前往成都天府国际机场，时间缩短五分之四。后续，AE200将在科学规划站点线路的前提下，与新能源专车联合运营，实现“低空+地面”的无缝衔接，这样“打飞的”将更为便捷、舒心。

基于成都周边和四川丰富的旅游资源，eVTOL在低空文旅方面也大有可为。不仅是景区内的旅游观光，还包括例如成都到九寨沟、到西岭雪山等点对点的载人运输，通过eVTOL串联景区资源，覆盖区域级文旅环线，打造立体化旅游交通体系，促进文旅产业高质量发展。

另外一个我们未来重点会去做的就是应急医疗，这也是eVTOL技术推广非常重要的应用方面，因为我们国家的医疗资源相对来说分布并不均衡，所以说未来的医疗转运一方面是把危重病人从周边地区比如汶川、甘孜阿坝转运到成都；另一方面也可以在偏远地区需要进行大手术时能把医生快速地运到手术线上，这些都是未来具有极高价值的转运场景。

6.国内的eVTOL航空人才整体数量和质量如何？足够支撑产业未来的发展吗？

“随着低空经济快速发展，低空经济人才短缺日益凸显，尤其是跨学科的复合型人才。前段时间国内6所高校增设了低空技术与工程本科专业，这对行业来说是重大利好。”

既呈现出教育界的主动布局和人才导向，同时也有效地发挥各地域各高校的优势，实现多方向的行业探索，比如北航、南航可以借助学校雄厚的科研力量，培养无人机系统、低空飞行器研发人才；北邮重于低空飞行器通信和智能识别等。

沃飞长空一直注重人才建设与人才培养，目前跟多所高校都有深度的校企合作，比如北航、南航、电子科大、西工大、西南交大、中飞院、吉利学院等，包括科研项目、专业共建、实习基地等战略合作，除了研发方向、人才培养、实习实训方面的深度合作。



从技术选择到全球落地： 时的科技谈E20 eVTOL的 适航、出海与商业化路径

1. 时的科技选择倾转旋翼技术路线，这类构型在适航审定中面临哪些要求？

首先，倾转旋翼并非“高难度”构型，而是技术成熟、性能优势突出的构型选择。E20倾转旋翼采用直线舵机机构，结构原理清晰、机械传动可靠，已在多个民用、工业场景中中长期应用，技术基础十分成熟。

关于适航认证，eVTOL不同构型在总体上遵循一致的适航审查框架，包括飞行性能、结构强度、系统安全、电推进系统、飞控逻辑等核心模块。当前行业内的主流技术路线包括倾转旋翼、复合翼、多旋翼等，不同构型在满足通用要求的基础上，会根据其产品构型和技术特点补充验证科目。因此，不同构型之间并不存在“谁更容易通过认证”的问题，而是各自需要满足不同的型号要求。

围绕倾转构型所涉及的适航重点是时的科技持续投入研发、并已取得实质性成果的方向。目前，时的科技已建立起完整的验证方案与适航路径，确保E20在满足适航标准的同时，充分发挥其在续航、速度、效率等方面的综合性能优势。倾转旋翼的选择并不是

对“高难度”的挑战，而是时的科技对技术成熟度、市场适应性与未来发展空间的全面权衡与战略判断。

2. 公司计划2027年完成适航取证，目前倾转旋翼eVTOL的研发进度如何？与国际竞争对手（如美国Joby）相比，技术差异化体现在哪些方面？

时的科技自成立以来，公司即与中国民航局保持密切沟通，系统规划了符合民航法规要求的适航路径。

2022年1月，时的科技与中国民用航空华东地区管理局（以下简称“华东局”）签署《E20安全保障合作计划》，建立了定期技术交流机制。2022年9月，公司与中国民航大学民航航空器适航审定重点实验室签署《E20 eVTOL适航审定合作协议》，在适航基础研究、符合性验证方法等方面展开深入合作，为项目奠定了坚实的技术与理论基础。

2023年10月，E20正式获得华东局受理型号合格证（TC）申请，标志



着项目进入适航审定实质性阶段。鉴于eVTOL作为新型航空器尚无明确的适航规章体系，公司基于CCAR-23/25/27/29/33/35等现有规章，并结合E20的技术特征，自主编制适用的专用条件，并组织开展同行专家评审和局方专项技术交流，确保相关条款满足安全等效性要求。

2024年12月初，E20 eVTOL型号合格审定首次审查会议在上海顺利召开，标志着全面符合性工作正式启动。同期，E20已完成运行适航性评估（AEG）启动会，并于2024年12月30日，与民航局审查组签署型号合格审定问题纪要(G1)，明确了型号审定的适航依据。

2025年6月，时的科技与民航局审查组继续签署审定计划(CP)，明确了审定基础和符合性验证方法（如分析、试验、模拟等）。这为时的科技的适航取证明确工作框架，确保双方对审定要求和验证方式达成共识。这一重要进展标志着E20适航审定工作全面提速，向2027年完成取证目标稳步推进。

在技术路线方面，E20与美国Joby同属倾转旋翼构型，二者均兼顾垂直起降能力与高效巡航性能。但在应用定位与技术实现上，E20更注重满足景区低空旅游、城市空中出行（UAM）与区域空中通勤等民用场景的高可靠性和高可维护性需求；而Joby则在设计中更多体现其技术指标的追求和军民融合战略取向。

3.时的科技与海外运营商签署订单，未来国际化战略中如何应对欧美适航标准差异？是否会推动技术出口或合资生产？

在国际化布局方面，时的科技已深入拓展中东、东南亚等“一带一路”沿线重点区域，依托技术创新驱动产业升级，致力于打造具有全球竞争力与影响力的低空经济品牌。

马来西亚总理、副总理及多位部长级官员先后莅临公司总部参观

考察，对时的科技在eVTOL领域的技术实力与发展潜力给予高度评价。2024年11月，在中国国际进口博览会期间，公司创始人兼首席执行官黄雍威先生向马来西亚总理安瓦尔先生重点介绍了时的科技的核心产品E20 eVTOL。同月，时的科技与战略合作伙伴，阿联酋的国资企业Autocraft正式签署合作协议，双方将围绕E20 eVTOL在阿联酋城市低空旅游及空中出行等场景的商业化应用展开深入合作，联合推动“空中的士”项目的国际化落地与运营。

2025年7月，时的科技与阿联酋企业Autocraft签署采购协议，订单金额10亿美元。Autocraft采购350架E20 eVTOL。时的科技将携手中东客户一同推进E20 eVTOL在中东及北非地区低空旅游、空中出行等多元场景的商业化落地，共同加速低空出行新模式的规模化部署与运营。

2025年7月，阿联酋民航局和中国民航局也正是签署了适航合作协议，加强了两国之间在低空经济的合作。

时的科技目前专注于中东、马来西亚等一带一路地区市场，已经在积极推动航空技术产品和标准的出海。

4.倾转旋翼机型在噪音控制上相比多旋翼有何优势？在城市低空运行中如何通过设计降低公众对噪音的抵触？



倾转旋翼的噪音更低，在运营中，对环境的友好度更好。主要是因为大直径低转速五叶螺旋桨转速低，加上降噪设计，噪音会更低。

5.公司近一年完成多轮融资，资金将优先投入技术研发还是商业化试点？如何看待资本对eVTOL行业短期盈利压力的影响？

时的科技是一家专注于倾转旋翼eVTOL研发与制造的主机厂，面向通航公司和运营公司提供整机产品。由于eVTOL属于民用航空器范畴，只有完成适航审定、获得型号合格证后才能进入市场销售，因此，对于主机厂而言，推动产品取得适航认证，是当前阶段最核心、也是最具确定性的商业路径。

时的科技目前累计近1000架订单，覆盖国内外多个市场。对我们而言，适航证的取得将直接触发交付节点，具备清晰的商业变现路径。

至于外界关注的“资本对eVTOL行业短期盈利的压力”，我们认为应辩证看待。



一方面，eVTOL是一个高技术密集、审定周期长、运营规则待建立的新兴产业，短期内确实不宜以传统消费或互联网项目的盈利节奏去评估其商业价值；但另一方面，资本支持应服务于产业逻辑本身，围绕适航、量产、交付等关键节点精准投入，才是推动产业落地的有效路径。

时的科技始终坚持“以产品为核心、以适航为前提”的发展逻辑，在这条路上，我们有节奏、有规划地推进每一步。在确保产品安全性和合规性的前提下，我们认为，eVTOL行业的商业潜力终将随着技术与市场的同步成熟而充分释放。





ASIAN SKY GROUP AIRCRAFT APPRAISALS

Trusted, independent business jet
and helicopter appraisal services



Desktop
Appraisal

- ✓ Business Jets and Helicopters
- ✓ Valuations for Aircraft Transactions and Financing
- ✓ Aircraft Records Review
- ✓ Valuations Adjusted for Maintenance Status & Condition
- ✓ Aircraft Physical Inspections

✉ sales@asianskygroup.com

🌐 www.asianskygroup.com



Over 20 years' experience in
aircraft appraisals and consulting



Highly experienced
analysts and appraisers



Comprehensive in-house
valuation database



Trusted by operators, lessors,
financiers and OEMs worldwide

载人eVTOL相关政策与法规

截至2025年7月，中国针对eVTOL（电动垂直起降飞行器）的运营已出台多项国家级和地方性政策文件，涵盖适航审定、商业运营、空域管理及产业扶持等方面。

一、国家级政策

《绿色航空制造业发展纲要（2023-2035年）》

（工信部，2023年10月）

支持城市空运、应急救援、物流运输等场景应用，鼓励轻小型电动航空器产业化。到2025年实现eVTOL试点运行，推动电动通航飞机商业应用。

面向城市空运、应急救援、物流运输等应用场景，加快eVTOL、轻小型固定翼电动飞机、新能源无人机等创新产品应用，形成以典型场景为导向的电动航空器供给能力、运营支持能力和产业化发展能力，打造新经济增长极。鼓励开展绿色航空示范运营，推动轻小型固定翼电动飞机、eVTOL实现商业运营。加快将eVTOL融入综合立体交通网络，建立统一的空地智联管理平台，打造低空智联网，初步形成安全、便捷、绿色、经济的城市空运体系。针对市场应用场景需求，结合纯电推进技术及涡轮混合电推进技术发展，由小到大开展新能源商用飞机预先研究。

《通用航空装备创新应用实施方案（2024-2030年）》

（工信部等四部门，2024年3月）

推进eVTOL适航取证，探索商业化应用场景，如飞行汽车技术研发。支持智慧空中出行（SAM）装备发展，推进电动垂直起降航空器（eVTOL）等一批新型消费通用航空装备适航取证。鼓励飞行汽车技术研发、产品验证及商业化应用场景探索。

《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》

（国务院、中央军委，2024年1月生效）

明确无人驾驶航空器需取得运营合格证，为无人驾驶的载人航空器提供初步的法理依据。

从事中性、大型民用无人驾驶航空器系统的设计、生产、进口、飞行和维修活动，应当依法向国务院民用航空主管部门申请取得适航许可。

使用除微型以外的民用无人驾驶航空器从事飞行活动的单位应当……并向国务院民用航空主管部门或者地区民用航空管理机构（以下统称民用航空管理部门）申请取得民用无人驾驶航空器运营合格证（以下简称运营合格证）。

《民用航空产品和零部件合格审定规定（2024修正）》

规范eVTOL适航审定流程，要求取得“适航三证”（型号合格证TC、生产许可证PC、适航证AC）。该规定为包含eVTOL在内的航空器保障适航性所需遵守的法规。

特殊类别航空器指局方指定的尚未颁布适航规章的某些种类航空器，如滑翔机、飞艇、甚轻型飞机和其他非常规航空器。对于特殊类别航空器，包括安装其上的发动机、螺旋桨，其型号设计应当符合《正常类飞机适航规定》（CCAR23）、《运输类飞机适航标准》（CCAR25）、《正常类旋翼航空器适航规定》（CCAR27）、《运输类旋翼航空器适航规定》（CCAR29）、《载人自由气球适航规定》（CCAR31）、《航空发动机适航规定》（CCAR33）、《螺旋桨适航标准》（CCAR35）中适用的要求或者民航局确认适用于该具体的设计和预期用途且具有等效安全水平的其他适航要求。

《关于有人驾驶eVTOL临时维修管理政策的说明》

（民航局，2024年12月）

明确eVTOL维修人员资质、培训及管理要求，支持有人驾驶eVTOL商业化过渡。

维修人员资质要求持有按照CCAR-66部颁发各类航空器维修人员执照的人员，在通过制造厂家对其有人驾驶eVTOL的机型维修培训后，均可作为相应机型的维修放行人员。除放行人员之外的维修人员，可仅通过制造厂家对其有人驾驶eVTOL的机型维修培训。

机型维修培训要求对于有人驾驶eVTOL制造厂家，应当编制其机型维修培训规范并参照CCAR-147部要求建立维修培训体系。机型维修培训规范应当通过民航局飞行标准司组织的航空器评审组（AEG）评审；维修培训体系应当通过属地管理局参照CCAR-147部组织的评估。制造厂家在对维修人员完成机型维修培训后，应当对通过的人员颁发培训合格证书。

二、监管框架与运营要求

适航审定：eVTOL需通过“个案审定”模式，载人机型参照传统航空器标准，无人机型侧重风险管控。

无人运营：2025年3月28日，中国民航局颁发了首张载人类民用无人驾驶航空器运营合格证（OC）。

载人运营：需通用航空经营许可（CCAR-135部）及运行合格证（AOC）。针对eVTOL载人运营的进一步相关法规仍有待出台。

空域管理：依据《国家空域基础分类方法》（2023年），eVTOL主要在G类（真高300米以下）非管制空域运行。

三、六大低空试点城市及地方政策

在2024国际电动航空（昆山）论坛上，中国航空运输协会通航业务部、无人机工作委员会主任孙卫国透露，中央空管委即将在六个城市开展eVTOL（电动垂直起降飞行器）试点。这六个试点城市目前确定为合肥、杭州、深圳、苏州、成都、重庆。

此次试点意义重大，试点文件对航线和区域均有相关规划，尤为引人注目的是，将600米以下空域授权部分地方政府管理，这意味着地方政府在低空经济发展中要承担更多管理责任，也拥有了更大的主导权，是我国空域管理改革的关键一步。

这六个城市的入选并非偶然。合肥作为长三角城市群的重要节点，已构建起完善的科技创新体系，汇聚众多高校、科研机构与领军企业，产学研合作氛围浓厚，在低空经济领域早有布局与探索。杭州以数字经济和互联网产业闻名，为科技创新提供了优良土壤，其无人机产业发展迅猛，是全国乃至全球无人机技术研发中心之一，在低空“数字底座”构建方面有坚实支撑。深圳作为“无人机之都”，创新能力强劲、市场环境开放，一直走在低空经济产业发展前列，在政策推动下积极布局低空起降设施，开展融合飞行试点等工作。苏州作为长三角重要中心城市，经济发达、交通便利，为eVTOL技术商业化应用提供广阔市场空间。成都和重庆，作为西南地区经济重镇，不仅是重要交通枢纽与产业基地，在航空制造、服务等领域也积累了丰富经验和资源，成都还是全国首批低空空域协同管理改革试点区、民用无人驾驶航空试验基地（试验区）。

这些城市将在eVTOL的城市空中交通、应急救援、物流配送等应用领域先行先试，通过实践探索出适合我国国情的eVTOL发展模式，带动低空产业链上下游企业发展，助力形成完整的低空产业生态体系，为我国低空经济全面腾飞探路。

深圳

《深圳市支持低空经济高质量发展的若干措施》

2023年12月

深圳市交通运输局、深圳市工业和信息化局等七部门

- 城市空中交通：深圳首条eVTOL商业航线运营企业，给予一次性奖励100万元。
- 对在深圳开通取得行业主管部门审批且在公开渠道售票的通航短途运输航线并常态化运营的低空经济企业给予奖励。境内航线（起点或终点至少一个在深圳市内，航线距离不低于25公里）：首年每条境内航线（年度执行不少于100架次）一次性奖励30万元；企业飞行架次每增加100架次，给予30万元奖励。次年开始，对于企业新开航线、同比上一年总飞行架次增量部分按相同标准给予奖励。每个企业年度奖励不超过600万元。深港跨境航线：每条深港跨境航线一次性奖励100万元；企业飞行架次每增加100架次，给予50万元奖励。
- 对获得中国民航局颁发的eVTOL航空器和无人驾驶航空器型号合格证和生产许可证并在本市经营的低空经济企业给予奖励，其中eVTOL航空器1500万元，大型无人驾驶航空器500万元，中型无人驾驶航空器300万元。每个企业每年资助不超过3000万元，同一型号仅奖励一次。

《深圳经济特区低空经济产业促进条例》

2024年1月

深圳市人民代表大会常务委员会

- 市交通运输部门应当发展公务飞行、商务飞行等低空飞行服务，推动开通市内、城际、跨境等低空客货航线，发展空中通勤、城际飞行等城市空中交通新业态。
- 市交通运输等部门应当支持探索在机场、铁路枢纽、港口枢纽、核心商务区、旅游景点等开展低空飞行联程接驳应用，拓展旅客联程接驳、货物多式联运等创新场景。
- 市文化广电旅游体育、商务等部门应当推动低空文化园区、低空消费小镇、低空飞行营地等建设，鼓励开展航拍航摄、飞行培训、低空赛事、低空运动、低空旅游、低空会展、低空飞行表演与宣传、低空文化交流等活动。

《深圳市龙华区促进低空经济产业高质量发展若干措施》

2023年9月

深圳市龙华区人民政府办公室

- 对新引进的低空经济企业，上年度产值（销售额或营业收入）达到2000万元、5000万元、1亿元的，分别给予一次性50万元、100万元、200万元的资助。
- 对龙华区内的低空经济企业，年产值（销售额或营业收入）首次达到2000万元、5000万元、1亿元，分别给予一次性50万元、100万元、200万元的资助。
- 支持低空经济企业数字化改造，对在龙华区投资的低空航空器整机或核心零部件数字化改造项目，可申请龙华区数字化改造项目资助：
 - （一）对数字化改造投资总额500万元—2亿元的项目，按企业数字化改造投资总额的30%给予资助，最高不超过1000万元；
 - （二）对数字化改造投资总额超过2亿元的项目，按企业数字化改造投资总额的5%给予资助，最高不超过3000万元。
- 支持企业开展无人驾驶航空器适航审定。对在龙华区注册并开展无人驾驶航空器适航审定的企业，同时获得中国民航局颁发的任一类航空器型号合格审定和生产合格审定的，按eVTOL（电动垂直起降航空器）、大型无人驾驶航空器、中型无人驾驶航空器，分别给予一次性1000万元、500万元、300万元资助。
- 鼓励企业聚焦各类低空航空器，以及与低空航空器相关的电池系统、飞行控制、任务载荷、通讯、导航、自动机场、反制设备、低空数字系统等核心技术及零部件开展自主研发或购买引进国外先进技术并形成高新技术产品。若该产品形成的累计年度产值（销售额或营业收入）首次达到5000万元以上，按照产品产值（销售额或营业收入）的2%给予一次性资助，单个企业最高不超过500万元。
- 对认定为市级以上无人驾驶航空器系统质量检验检测中心、低空领域民航重点实验室、工程实验室、技术创新中心等服务平台或创新载体，按其建设已投入的30%给予资助，单家机构每年最高不超过1000万元。
- 支持市级以上无人驾驶航空器系统质量检验检测中心、低空领域民航重点实验室、工程实验室、技术创新中心等服务平台或创新载体为区内企业提供服务，对年主营业务收入达到200万元以上，且与区内5家以上单位签订服务合同的机构，按区内服务项目收入的20%给予资助，单家机构每年最高不超过100万元。

《深圳市罗湖区促进商旅文低空应用的若干措施》

2024年1月

深圳市罗湖区发展和改革局

- 鼓励企业围绕商贸、珠宝、文旅、体育等开展低空飞行体验、飞行表演等活动，经相关部门备案后，单场活动载人飞行不少于20人次的给予2万元补贴，单场活动无人机飞行表演规模不少于200架的给予4万元补贴。每家企业每年累计补贴最高不超过8万元。
- 对开通低空载人观光航线（起点或终点至少一个在罗湖区且飞行时长超过5分钟）的企业，通过公开渠道售票且实际飞行的，每100人次给予2万元补贴。每家企业每年最高不超过300万元。
- 对开通eVTOL空中交通航线（起点或终点至少一个在罗湖）的企业，通过公开渠道售票且实际飞行的，根据不同飞行距离按飞行架次予以补贴：飞行距离5-15公里（含）的每100人次给予2万元补贴，飞行距离15-60公里（含）的每100人次给予3万元补贴，飞行距离60公里以上的每100人次给予4万元补贴。每家企业每年最高不超过500万元。
- 在罗湖区新建或改建低空飞行器起降点及配套设施（飞行器停放、维保、充换电、配套运营设施等）且符合市、区相关规划的，按以下类别及条件给予补贴，每家企业每年补贴金额最高不超过500万元：
 - （一）适用于大型无人机、直升机、eVTOL的起降点，取得A类通用机场备案并投入对公众开放的商业化运营后，或取得B类通用机场备案并签订应急救援服务协议后，按工程建设投资的一定比例给予项目建设企业一次性补贴，每个起降点最高不超过200万元。
 - （二）适用于轻型、小型、中型无人机的起降点、智能起降柜机，开展商业化物流配送或城市治理应用后，按工程建设投资的一定比例给予项目建设企业一次性补贴，每个起降点最高不超过10万元。
- 对在罗湖区建设低空整机展销中心的企业或机构，展厅面积不小于200平方米的，按500元/平方米给予一次性补贴，最高不超过150万元。
- 对在罗湖区设立低空飞行器销售公司、旗舰店、体验店等，符合条件的，给予10万元一次性奖励。

《南山区促进低空经济发展专项扶持措施》

2024年3月

深圳市南山区人民政府

- 对新引进中大型工业无人机、行业应用无人机以及载物/载人eVTOL航空器等整机研发制造运营，以及航电飞控、动力能源、机体材料、任务载荷等关键零部件和原材料供应商等低空经济企业，依规模等条件，给予最高1亿元的一次性落户奖励。
- 对于新落地南山区的低空飞行器整机研发、制造及运营项目，项目投资金额（不含地价）达到2000万元以上（含）的，按不超过项目实际发生的固定资产总投资金额的30%给予一次性补贴，单个项目最高2000万元。对带动性强、具有低空经济产业发展重大贡献的项目，报区促进产业高质量发展专项资金领导小组采用“一事一议”方式予以审定支持。
- 鼓励低空经济企业做大做强。对符合一定规模、增速条件的企业，分档给予最高1亿元奖励。对新获得中国民航局颁发的135部、141部运行资质的运营服务企业，分别给予一次性奖励200万元、50万元。
- 支持低空经济产业链融通发展，推动供需匹配、协作配套、创新合作、资源共享，对属于低空经济产业领域，且上年度产值达到一定规模的工业企业直接从辖区其他规上工业企业、规下工业样本企业、专精特新“小巨人”企业采购原材料，按经审计的采购金额的一定比例给予采购方资助，每家企业每年资助额最高1000万元。
- 开展核心零部件研发制造、软件开发、服务应用等领域关键技术攻关（包括主控芯片、飞控系统、轻量化材料、动力电池、感知避障、信息安全、航空器识别及反制等），且获得市科技行政主管部门科技重大专项（重点项目）资助的牵头单位，按照获得市级资助金额最高60%给予资助，每个项目最高资助600万元。
- 对获得中国民航局颁发的eVTOL航空器和无人驾驶航空器型号合格证(TC)、生产许可证(PC)、适航证(AC)的低空经济企业给予奖励。其中，eVTOL航空器分别奖励300万元、300万元、150万元，大型无人驾驶航空器分别奖励100万元、100万元、50万元，中型无人驾驶航空器分别奖励60万元、60万元、30万元。每个企业每年不超过1500万元，同一型号每项认证仅奖励一次。
- 支持企业、科研机构、行业协会等主体开展低空仿真验证、检验检测、风洞实验、试验试飞、适航审定服务等平台建设，鼓

励对外提供共享服务，年度服务收入达到100万元的，按服务收入的20%给予资金补贴，单个主体每年最高500万元。

- 支持企业投资建设低空信息基础设施（低空CNSD通信/导航/监视/反制、气象监测、数字底座、监管调度平台）、地面配套设施（低空航空器起降、备降、停放、智能起降柜机、充换电及公共测试场等）以及全空间无人系统相关基础设施。对经主管部门备案许可、具备提供公共服务能力的项目，按照不超过实际建设费用的50%进行一次性补贴（不包含航空器采购及软件系统），单个项目最高补贴100万元，单个企业每年不超过500万元。
- 对在南山区开通取得主管部门审批且在公开渠道售票的通航短途运输航线、eVTOL商业运行航线并常态化运营的低空经济企业给予奖励。对每条境内航线（起点或终点至少一个在南山区内，航线距离不低于25公里，年度执行不少于100架次）一次性奖励15万元；对每条深港跨境航线一次性奖励50万元；每个企业年度奖励最高100万元。
- 每年安排总额不超过1500万元的专项经费，用于采购城市空中交通(UAM)出行乘用体验券。该体验券面向区绿色通道企业、高层次人才和社会公众发放。

《盐田区关于促进低空经济产业创新发展的若干措施》

2024年4月

深圳市盐田区人民政府办公室

- 支持低空经济领域企业落户发展。对于新落户的掌握低空领域核心技术或行业领先的载人电动垂直起降飞行器(eVTOL)、非载人无人机等飞行器生产及运营项目，投资金额（不含地价）达到两千万元以上（含）的，按项目投资金额的百分之五给予一次性补贴，单个企业不超过五百万元。
- 支持低空经济创新载体落户。对新引进的具备一定资质且符合低空经济产业发展方向的研究院、适航审定中心、重点实验室、检验检测中心等给予一百万元的一次性开办经费支持。对以上机构租赁研发、办公用房的给予租金补贴，经主管部门备案，按照房屋租赁合同价格的百分之二十给予租金补贴，单个机构每年度最高不超过五十万元。对租赁区创新型产业用房且已享受租金优惠的，不再额外给予资助。
- 鼓励加大低空经济配套设施建设投入。支持企业新建或升级改造低空经济配套设施，经主管部门核定投入使用后，按照投资金额达一百万元以上（含）的项目给予百分之十的补贴，单个企

业最高补贴二百万元。对租用场地费用按照房屋租赁合同价格的百分之十给予补贴，每个场地租金补贴每年不超过五十万元。

- 培育载人空中交通新业态。对使用eVTOL开展载人低空飞行运营服务的企业，给予金额不超过实际运营费用的百分之五十，按照一百元/架次进行补贴，每家企业每年最高不超过一百万元。对于新开通航线三条以上（含）的，经主管部门评估具备良好的经济效益或社会反馈良好的，一次性给予十万元补贴。
- 支持建设低空经济专业人才培养基地。鼓励企业开展市场化直升机飞行员培训、低空无人机远程机组飞手培训、飞行器维修培训、航务及航空救援专业救生员培训等培训服务。对培训合格且取得相应从业资格执照的，按照执照培训费用的百分之十给予培训企业补贴，以上单个企业补贴金额每年不超过五十万元。
- 鼓励购买低空经济险种。支持保险机构推出适用于低空载人航空器的专门险种，建立低空保险快速理赔服务绿色通道。对投保的企业，按年度总保费金额的百分之二十给予一次性补助，单个企业补助金额最高不超过一百万元。
- 股权融资支持。对获得股权投资基金投资两千万元以上的企业，按照其实际获得投资额的百分之五给予奖励，单个企业累计不过三百万元。

《深圳市光明区促进低空经济高质量发展若干措施（征求意见稿）》

2024年7月

深圳市光明区发展和改革局

- 对新落户的中大型工业无人机、行业应用无人机以及载物/载人eVTOL航空器等低空整机研制企业，上一年度产值或营收规模达到5000万元、1亿元、5亿元、10亿元的，根据贡献情况分别给予不超过150万元、300万元、1000万元和2000万元的一次性奖励，或支持申请政府引导基金最高不超过750万元、1500万元、5000万元、1亿元的股权投资。对低空经济领域特别优质企业，采用“一事一议”方式最高给予1亿元的落户奖励，或支持申请政府引导基金最高不超过3亿元的股权投资。
- 对新落户的航电飞控、动力能源、机体材料、任务载荷等低空核心零部件及关键材料研制企业，上一年度产值或营收规模达到2000万元、5000万元、1亿元、5亿元的，根据贡献情况分别给予不超过60万、150万、300万和1000万元的一次性

奖励，或支持申请政府引导基金最高不超过300万元、750万元、1500万元、5000万元的股权投资。

- 支持低空企业加大固定资产投资。对新建或改扩建的低空整机研发制造运营、核心零部件及关键材料研制项目，投资金额（不含地价）达到2000万元以上的，分别按不超过项目实际发生的固定资产总投资金额的30%、20%给予一次性补贴，单个企业年度资助分别不超过3000万元、1000万元。
- 对大中型工业无人机、行业应用无人机、载物/载人eVTOL航空器等整机研发制造运营的低空经济企业，以及低空经济相关行业协会、科研机构等，在我区租赁研发、生产制造、办公用房的，按实际租赁金额（不高于市场租金指导价）的70%给予租金资助，单家企业每年最高不超过300万元。
- 对航电飞控、动力能源、机体材料、任务载荷等关键零部件研发制造的低空经济企业，在我区租赁研发、生产制造、办公用房的，按实际租赁金额（不高于市场租金指导价）的50%给予租金资助，单家企业每年最高不超过100万元。
- 鼓励新建或改造的特色产业园区在设计、建设阶段充分考虑低空经济产业未来发展需求，并按行业相关标准预留充足空间。鼓励特色产业园区提升园区公共服务能力，支持打造低空经济各类专业化配套设施平台，重点建设无人机测试场、检验检测中心、综合飞行服务中心、停机坪等，经认定后对园区实际建设投入予以一次性补贴，最高不超过1000万元。
- 对在光明区注册并获得中国民航局颁发的eVTOL航空器和无人驾驶航空器型号合格证（TC）、生产许可证（PC）、适航证（AC）的低空经济企业给予奖励。其中，eVTOL航空器分别奖励300万元、300万元、150万元，大型无人驾驶航空器分别奖励100万元、100万元、50万元，中型无人驾驶航空器分别奖励60万元、60万元、30万元。每个企业每年不超过1500万元，同一型号每项认证仅奖励一次。
- 吸引国内外高端创新人才团队落户，集聚一批优质的低空创新创业项目，培育发展具有核心创新能力、高成长性的低空科技企业。对国内外高水平人才团队在光明区开展创新创业的低空经济重点项目，参照光明区科技创新若干措施相关条款规定执行，给予最高500万元资助。
- 低空载人航线：对每条境内航线（起点或终点至少一个在光明区内，航线距离不低于25公里，年度执行不少于100架次）一次性奖励15万元；对每条深港跨境航线一次性奖励50万元；每个企业年度奖励最高100万元。每年安排“光明飞行

券”专项经费，用于采购城市空中交通（UAM）出行乘用体验服务。“光明飞行券”面向区重点企业机构、科学家、科研人员和社会公众发放。

- 支持开展低空融资租赁服务，鼓励符合条件的机构为低空经济领域企业提供直升机、无人机、轻型飞行器、航空器材等设备的融资租赁服务，对为光明区低空经济企业提供融资租赁服务、且年度融资金额达到1000万元以上的金融租赁或融资租赁机构，按其年度融资金额的1%、最高200万元给予奖励。

《深圳市宝安区低空经济产业创新发展实施方案（2023—2025年）》

2024年8月

深圳市宝安区发展和改革委员会

- 加快建设智能低空信息基础设施。配合市相关部门，将宝安中心区、燕罗、石岩等片区纳入全市智能融合低空系统（SILAS）建设试点，探索推动5G通信、北斗导航等在低空领域的融合应用，依托700MHz、1.4GHz和5G专网，优化城市低空通信网络，推动实现低空飞行数据互联互通，构建设施互联、信息互通的低空物联网。
- 推进载人空中交通首航首试。积极申报国家首批智慧空中交通试点城区，筹划开通全国首条eVTOL商业化航线，逐步推广至市内出行、空中游览、城际交通等多场景，超前谋划eVTOL设施体系，规划布局覆盖全区、辐射大湾区的eVTOL航线网络。对于经主管部门审定在宝安区开设航线的eVTOL运营企业，分类别给予补贴。
- 拓展文体旅游场景应用。探索开发航拍航摄、空中游览、户外娱乐等特色项目，依托无人机、直升机等低空飞行器，融合生态文化旅游资源，打造一批无人机编队表演、空中观光等文旅消费场景，构建“低空+文旅”新型商业生态。
- 引进低空经济领军企业。发挥宝安大湾区核心区位和雄厚产业配套优势，招引集聚一批无人机整机研发龙头企业，对于新引进的eVTOL、非载人无人机等飞行器的整机研发、制造和运营项目，按照项目投资金额给予补贴。鼓励企业开展eVTOL航空器适航审定，按照所需费用给予补贴。
- 鼓励搭建实验性传感、定位导航、通信监控基站、起降场地等相关设施，完善无人机小型起降点、智能起降柜机、中型起降场、大型起降枢纽、eVTOL起降场、直升机起降平台等多层次、多场景起降设施体系，保障无人机起降、备降、停放、充电、运输及服务乘客个性化需求等功能。

《深圳市福田区支持低空经济高质量发展若干措施（试行）》

2024年11月

深圳市交通运输局福田管理局

- 在福田区新建、改（扩）建、调整优化直升机起降场、电动垂直起降飞行（eVTOL）起降场，大型、中型、小型无人机起降场，充换电站、中转站、备降场等基础设施，最高给予500万元支持。
- 在福田区建设直升机、无人机、eVTOL等低空整机（含装备）的展销中心，且展厅面积不小于500平方米的，最高给予500万元支持。
- 鼓励企业积极开通福田辖区航线，对取得行业主管部门审批、在公开渠道售票的常态化运营且达到架次标准的载人运输新航线（起点或终点至少一个在福田区），给予一次性20万元支持，每年给予最高500万元支持。
- 支持低空经济发展壮大，对符合条件的低空经济企业，根据上年度发展情况，最高给予2000万元支持。
- 对入驻低空经济专业楼宇、产业园区、专业市场的低空经济及配套产业的企业和机构，依条件可获得最高100元/㎡/月的租金支持，每年最高给予500万元支持。
- 按运营机构对低空经济专业楼宇、产业园区、专业市场的投入情况及运营效益进行综合评价，按照相应标准给予运营支持，每年最高给予500万元支持。
- 鼓励辖区企事业单位（机构）牵头制定低空经济领域国际标准、国家标准、行业标准、地方标准，按照制定低空经济标准所获市级奖励金额的30%比例给予配套支持。每个申报主体年度最高给予100万元支持。

《深圳市大鹏新区关于促进低空经济产业高质量发展的若干措施》

2025年3月

深圳市大鹏新区发展和财政局

- 支持企业在新区建设起降设施、充换电站、中转站等基础设施，对具备提供公共服务能力的项目，按照不超过实际建设费用的50%进行一次性资助（不包含航空器采购及软件系统）。
- 鼓励低空经济在深圳市低空经济领域产业园集聚发展，对符合条件入驻坝光片区低空经济产业园的低空经济企业或机构，按

不超过实际租赁金额的50%给予支持，补贴单价最高不超过20元/平方米/月，单家企业或机构每年最高不超过300万元。

- 对于在新区开通，依法取得行业主管部门审批且在公开渠道售票、常态化运营的跨区通航短途运输航线及eVTOL商业运行航线（起点或终点至少有一个在新区，航线距离不低于25公里），分类别给予补贴。

（一）通航短途运输航线补贴金额不超过企业实际票价收入的30%，每100人给予最高不超过1.5万元补贴。每家企业每年不超过300万元。

（二）eVTOL商业运行航线补贴金额不超过企业实际票价收入的50%，每100人给予最高不超过3万元补贴。每家企业每年不超过500万元。

每家企业每年获得的通航短途运输航线与eVTOL商业运行航线奖励之和不超过500万元。

- 对于从事研发、运营类的低空经济企业，其营收规模首次达到1000万元、5000万元、1亿元、3亿元、5亿元，分别给予不超过10万元、50万元、100万元、300万元、500万元的奖励。
- 对于从事销售类的低空经济企业，其营收规模首次达到1亿元、3亿元、5亿元，分别给予不超过100万元、300万元、500万元的奖励。
- 加速载人eVTOL、飞行汽车等应用产品产业化发展。对研制载人eVTOL、飞行汽车的低空经济企业，项目投资金额（不含地价）达到1亿元及以上的，按项目投资金额的20%给予一次性补贴，每家企业不超过3000万元。
- 对研发、生产制造基地设立在新区，并同时获得中国民航局颁发的eVTOL航空器型号合格证、生产许可证及适航证的低空经济企业给予不超过1500万元奖励。对研发、生产制造基地设立在新区，从事应急救援、消防灭火、海洋海事类，并同时获得中国民航局颁发的大型、中型无人驾驶航空器型号合格证、生产许可证、适航证的低空经济企业给予奖励。其中，大型无人驾驶航空器不超过500万元，中型无人驾驶航空器不超过300万元。同一型号仅奖励一次，每家企业每年资助不超过3000万元。
- 开展核心零部件研发制造、软件开发、服务应用等领域关键技术攻关（包括主控芯片、飞控系统、轻量化材料、动力电池、感知避障、信息安全、航空器识别及反制等），且获得深圳市科技行政主管部门科技重大专项（重点项目）资助的牵头单位，按照获得市级资助金额最高60%给予资助，每个项目最高资助600万元。

《深圳市罗湖区促进低空经济高质量发展若干措施》

2025年4月

深圳市罗湖区发展和改革局

- 对开通低空载人观光航线（起点或终点至少一个在罗湖区）的企业，通过公开渠道售票且实际飞行的，每100人次给予2万元支持。每家企业每年最高不超过300万元。
- 对开通eVTOL空中交通航线（起点或终点至少一个在罗湖）的企业，通过公开渠道售票且实际飞行的，根据不同飞行距离按飞行架次予以支持：飞行距离5-15公里（含）的每100人次给予2万元支持，飞行距离15-60公里（含）的每100人次给予3万元支持，飞行距离60公里以上的每100人次给予4万元支持。每家企业每年最高不超过500万元。

杭州

《浙江省人民政府关于高水平建设民航强省打造低空经济发展高地的若干意见》

2024年8月

浙江省人民政府

- 加快推进“1+10”通用航空应急救援基地建设，建成直升机起降点500个，覆盖全省各县（市、区），增强航空应急救援力量，实现航空应急救援30分钟快速响应。加快构建无人机消防应急救援网络，打造空中应急通道。
- 建设一批通用航空旅游基地，培育“舟山—建德”“德清—舟山”“横店—建德”“海岛快巴”等低空旅游精品航线，打造“浙东空中唐诗之路”“舟山海岛环飞”等低空旅游名片。支持东阳横店开展旅游通用机场试点，鼓励发展旅游包机业务，打造“低空+影视+旅游”特色消费。支持举办飞行赛事活动，大力发展“低空+体育”新兴消费。
- 采取竞争性分配或揭榜挂帅方式，遴选一批低空产业先导区（纳入未来产业先导区培育）和低空经济“先飞区”，以项目为抓手，开展低空（航空装备）产业发展和低空经济应用场景试点。省级对每个试点给予最高不超过1500万元激励支持，激励资金安排与试点成效挂钩。
- 对牵头制定并完成发布国际标准、国家标准、重要地方标准的，每项分别给予不超过100万元、50万元、10万元省级补

助。鼓励各地因地制宜对牵头和参与制定国家标准、重要地方标准、“浙江制造”标准的企业制定补助政策。

- 鼓励各地对获得中国民航局颁发的eVTOL航空器、大中型无人驾驶航空器型号合格证和生产许可证，并在当地经营的低空经济企业给予支持。
- 推动省属企业结合主责主业组建市场化航空产业发展基金，引导国有资本撬动社会资本投向低空经济、临空经济、航空高端装备制造等航空产业战略新兴领域。

《杭州市低空经济高质量发展实施方案（2024—2027年）》

2024年6月

杭州市人民政府办公厅

- 低空交通网络基本成型。推进“基础网”“航线网”“飞服网”（以下简称“三张网”）建设，到2027年，建成低空航空器起降场（点）275个以上，开通低空航线500条以上，建成统一管理服务平台，基本实现“三张网”全覆盖。
- 低空应用场景丰富多元。重点打造“低空+物流”“低空+治理”“低空+文体旅”三大应用品牌，加快探索“低空+客运”新业态，到2027年，低空物流总量进入全国前5位，低空飞行量超过180万架次/年。
- 加快低空基础设施建设。坚持政府主导、统一规划、国企带动、社会参与，加快各类低空航空器起降场（点）、测试场、智能基站布局，建设eVTOL起降运营中心，布设5G-A网络、卫星互联网等，满足低空航空器起降、飞行、停放等功能需求。到2027年，建成公共无人机起降场40个以上，末端无人机起降点220个以上，试飞测试场3个以上，各类直升机起降点15个以上。
- 创新低空城乡治理。支持公共服务行业通过政府购买服务等方式，加大低空航空器在国土勘察、生态治理、农林植保、气象干预、抢险救灾、电力巡线、管网巡查、港口巡检、城市治堵、城市治安等场景应用力度，到2027年，形成30个以上典型案例。完善“空中110”“空中120”“空中119”等应急体系，实现低空救援快速响应。
- 探索潜在应用场景。持续挖掘低空产品和服务适用场景，评选并推广低空应用优秀案例。推动以eVTOL为主的新兴航空器应用，探索城际出行、联程接驳、空中通勤等空中交通场景，培育低空载人新业态。围绕建德航空小镇，打造通用航空器与无人航空器融合运输场景。

《杭州市支持低空经济高质量发展的若干措施》

2024年9月

杭州市财政局、杭州市交通运输局

- 支持低空经济企业落户。鼓励发展具有全局带动和重大引领作用的低空经济产业项目，对新设立（注册登记不满1年）的低空经济企业，经营范围为电动垂直起降飞行器（eVTOL）、中型和大型无人驾驶航空器以及通用航空（固定翼飞机、旋翼机）整机制造、核心零部件研发制造、数字化建设和运维等，根据企业落户后2年内的综合发展情况，按不超过实缴资本的5%，给予最高1000万元的奖励。鼓励各区、县（市）对低空经济企业在空间保障、场地建设、设备购置、人才引进等方面进一步给予支持。
- 培育低空“链主”企业。支持低空经济领域的智能物联“链主”企业培育上下游产业生态，加大上下游生产配套企业订单，对符合培育壮大链主企业相关规定的，按照我市智能物联产业现行有关政策规定予以最高5%的支持，单个企业最高奖励2亿元。
- 鼓励扩大有效投资。鼓励低空经济企业以数字化、网络化、智能化改造为主线实施重大技术改造，对年度实际完成投资额（设备、外购技术及软件投入）500万元以上的技术改造项目按规定进行支持。其中，对新一代信息技术及应用、高端装备、集成电路、新能源新材料产业项目，给予不高于年度实际完成投资额20%、累计不超过1亿元的补助；对其他项目，给予不高于年度实际完成投资额10%、累计不超过5000万元的补助。鼓励低空经济企业利用银行贷款、债券融资等方式投资固定资产，对实际完成投资额（设备、外购技术及软件投入）1000万元以上的产业项目利用银行贷款投资固定资产所实际发生的利息，按不高于1%的年利率，给予不超过50万元的贴息补助，政策有效期内最长贴息期限3年。鼓励我市政策性融资担保机构平均担保费率优惠至0.5%以下。
- 支持重点企业发展。鼓励符合条件的低空经济企业申报专精特新企业、杭州市总部企业等。对首次认定的省级专精特新中小企业、国家级专精特新“小巨人”企业、省级隐形冠军企业、制造业单项冠军示范企业分别给予最高20万元、100万元、100万元、200万元奖励。对符合我市总部经济政策的低空经济企业，按照我市总部经济现行有关政策规定予以支持。
- 推进科研成果转化。支持低空经济企业牵头建设概念验证中心，对新创建的概念验证中心，市本级给予50万元创建补助；对已规范运营的概念验证中心，按照我市首选地现行有关政

策规定，市本级每年给予最高500万元补助。鼓励企业积极开展技术交易，按照我市科技企业现行有关政策规定予以支持，单个企业年度最高奖励200万元。

- 支持产品推广应用。对首台（套）产品投保的企业，按照首年度实际保费的90%且最高不超过实际投保费率2%的标准给予保险补偿，并从次年度开始逐年递减10个百分点，年度补偿金额最高不超过500万元，最多可连续支持3年。对两年内成功实现应用的首台（套）产品研发企业，给予该企业不高于首台（套）产品年销售总额10%的资金奖励，奖励金额最高不超过300万元，最多可连续支持3年。对符合支持智能终端首台（套）产品应用的低空经济企业，按照我市智能物联现行有关政策规定予以支持，单个产品最高补助2000万元。
- 支持基础设施建设。各区、县（市）要补投结合、统筹资源，加快推进低空基础设施建设。鼓励国企带动、社会参与，统筹推进通信、导航、监视、气象监测等低空基础设施建设。支持有条件的区、县（市）建设通用机场、城市母港基地、无人机试飞基地以及eVTOL、直升机起降平台等大中型起降场地，加快城市空中交通（UAM）、物流配送等基础设施的规划和建设。鼓励各区、县（市）对社会资本投资的公共基础设施，在建设费用、场地租金、运营费用上给予一定补助。建设全市低空交通监管平台，加强对各类低空航线运行的管理和监控。
- 支持企业适航取证。鼓励低空经济企业加大产品研制和适航取证，在获得中国民用航空局颁发的载人电动垂直起降飞行器（载人eVTOL）以及中型、大型无人驾驶航空器的型号合格证（TC）、生产许可证（PC）后分阶段给予奖励，其中载人eVTOL最高奖励1500万元、大型无人驾驶航空器最高奖励500万元、中型无人驾驶航空器最高奖励300万元。同时，参照载人eVTOL奖励标准，对通用航空适航取证给予奖励，每个企业每年最高奖励3000万元，同一型号仅奖励一次。
- 对取得行业主管部门审批且在公开渠道售票的新开通载人eVTOL航线并常态化运营的低空经济企业，每条新开航线（起点或终点至少有1个在杭州市内，航线距离不低于20公里）给予最高20万元的一次性奖励；年运营量每增加100架次，给予最高10万元奖励。同时，参照载人eVTOL航线奖励标准，对通用航空短途运输航线、架次给予奖励。以上补助，每个企业每年合计奖励不超过1000万元。
- 强化金融要素支持。组建30亿元规模的低空产业基金，聚焦低空制造、低空物流、低空视觉、低空数据四个赛道开展投资招引，吸引行业内优质企业聚集。

《杭州高新区（滨江）打造低空经济创新示范区的若干政策意见（征求意见稿）》

2024年10月

杭州市滨江区商务局

- **支持引进低空经济企业。**鼓励企业聚焦空天地一体化的低空经济创新示范项目建设，加快形成低空经济产业生态。对带动性强、具有低空经济产业发展引领作用的项目，给予最高1亿元资助，用于支持企业办公生产、研发投入、市场开拓、扩大投资等，并予以企业发展空间保障。
- **推动通信网、感知网、航路服务网等“三网”建设。**鼓励各类企业、高等院校、科研院所参与低空飞行融合通信网、多元传感智能感知网和智能管理航路服务网（含配套地面基础设施）等低空基础设施建设，经事前认定并投资建成实际运营的，按照不超过建设费用25%、最高不超过1000万元给予资助。
- **鼓励实施重大技术改造。**对实际完成投资额1000万元以上，“低空经济”领域专用芯片、模组、电机、载荷模块、整机设备等技术改造项目且实现相应销售收入的，按照实际完成投资额给予最高20%的补助，每个项目最高不超过1亿元。
- 鼓励企业、科研机构将技术和管理创新成果转化为规制、规则和标准，主导、参与制定国际标准并发布的，分别给予100万元、50万元奖励；主要参与国家标准（前三位）、行业标准（前二位）制定并发布的，分别给予20万元、10万元奖励。实验室低空经济产品检验检测能力首次通过中国合格评定国家认可委员会（CNAS）认可的，给予10万元奖励。
- 支持企业适航取证。鼓励低空经济企业加大产品研制和适航取证，在获得中国民用航空局颁发的载人电动垂直起降飞行器（载人eVTOL）以及中型、大型无人驾驶航空器的型号合格证（TC）、生产许可证（PC）后分阶段给予奖励，其中载人eVTOL最高奖励1500万元、大型无人驾驶航空器最高奖励500万元、中型无人驾驶航空器最高奖励300万元。同时，参照载人eVTOL奖励标准，对通用航空适航取证给予奖励，每个企业每年最高奖励3000万元，同一型号仅奖励一次。
- **支持开展“低空+”服务。**对取得行业主管部门审批并使用轻、小型、中型、大型无人驾驶航空器常态化运营的低空经济企业分类给予奖励。对取得行业主管部门审批且在公开渠道售票的新开通eVTOL载人航线并常态化运营的低空经济企业分类给予奖励。以上补助，每家企业每年度合计奖励不超过1000万元。

《临安区低空经济高质量发展实施方案（2024—2027年）》

2025年1月

杭州市临安区人民政府办公室

- 完善基础设施。聚焦无人机服务和低空数据共享，打造临安特色低空飞行服务平台。建成公共无人机起降场5个以上，末端无人机起降点20个以上，各类直升机起降点5个以上。
- 低空文旅示范场景。发挥临安低空空域环境优、文旅资源丰富等优势，重点发展“低空+旅游”“低空+体育”两大应用场景，聚焦“低空+旅游”，以杭黄世界级自然生态和文化旅游廊道为轴，依托天目山、大明山、清凉峰、青山湖等文旅资源，以点带面，拓展无人机研学、观光等应用场景；聚焦“低空+体育”，培育“低空+体育”消费需求，打造无人机竞赛、虚拟无人机智力运动、高空跳伞运动、滑翔伞运动等低空体育“金名片”，加大低空体育运动培训、赛事活动供给，支持具有市场竞争力的体育运动体验基地建设，拓展越野运动、文化体验等应用场景，助力“一廊三圈十八景”全域景区建设。
- 低空应急救援示范场景。协同市级层面完善“空中110”“空中120”“空中119”等应急体系，实现低空救援快速响应。聚焦自然灾害、突发公共卫生事件、城市突发事件等场景，实现灾情监测、受困人员搜救、救援物资投放、物资医疗运输、应急通讯畅通等功能。

《临平区低空经济高质量发展实施方案（2024—2027年）》

2025年3月

杭州市临平区人民政府办公室

- 到2027年，建成公共无人机起降场5个以上，末端无人机起降场（点）40个以上，直升机起降点1个以上。
- 完善低空应急救援体系。建立统一组织、统一指挥、科学调度的资源配置机制，布局“航空应急救援力量一张网”。完善“空中110”“空中120”“空中119”等应急体系建设，推进低空应急救援30分钟快速响应。
- 丰富低空文体旅消费业态。将低空经济产业与文旅相结合，打造旅游业发展新板块。依托我区丰富的自然及人文景观，加快低空文旅消费场景开发应用，完善“飞行+N”模式，打造“飞行+营地”、无人机表演等特色旅游产品。规划大运河（临平段）、超山风景区、丁山湖湿地等沿河傍湖依山开发低空旅游产品。

成都

《四川省人民政府办公厅关于促进低空经济发展的指导意见》

2024年6月

四川省人民政府办公厅

- 到2027年，建成20个通用机场和100个以上垂直起降点……在通航装备制造、低空飞行运营等领域各培育形成3—5家行业领军企业。
- 开通通航短途运输服务。率先在省内试点城市之间开通常态化运营航班，构建全省短途运输航线网络，积极探索在高原地区开展短途运输服务。推动通航短途运输接入公共航空运输销售系统、离港系统，鼓励通航企业、运输航空公司开通通程航班。鼓励试点城市探索新型飞行器商业应用模式，发展商务出行、空中摆渡、私人包机等新业态。
- 促进低空空域高效使用。推进低空空域分类划设工作，进一步释放空域资源。针对短途运输、航空体验、跨市无人机物流、城市无人机配送等低空飞行活动，探索不同运行场景在同一空域飞行机制。探索中大型无人驾驶航空器与有人驾驶航空器融合运行，促进低空资源高效利用。
- 建立低空非管制空域服务模式。支持试点城市根据不同空域类型及运行场景，建立分级分类的低空非管制空域服务模式。优化空域使用管理方式，针对非管制空域简化现行飞行计划申报流程。加强低空通信导航监视，提高非管制空域的通信导航监视水平。
- 强化资金支持。省级财政安排2亿元资金专项支持低空经济发展。优先支持符合条件的项目申报地方政府专项债券。鼓励金融机构针对低空飞行活动和基础设施建设创新金融产品。省直有关部门（单位）在本行业领域加大对低空经济活动的资金支持力度。
- 加强组织实施。建立省级协调推动机制，统筹指导全省低空经济发展，有关部门（单位）按照职能分工，加强规划实施和要素保障，重点围绕空域管理、基础设施建设、产业发展、安全监管等方面协同抓好工作落实。省委军民融合办、省发展改革委加强与西部战区空军的沟通衔接，统筹协调相关事项。

《成都市加快提升低空飞行服务能力培育低空经济市场的若干措施》

2025年6月

成都市发展和改革委员会、中共成都市委军民融合发展委员会办公室、成都市地方金融管理局、成都市经济和信息化局、成都市交通运输局、成都市科学技术局、成都市财政局

- 支持低空起降基础设施建设。支持社会投资新建、改扩建提供公共服务的通用机场，按项目建成后实际投资总额的10%给予补贴，每个项目最高补助金额不超过500万元。加快布局建设直升机、电动垂直起降航空器（eVTOL）、中大型无人驾驶航空器起降场，对社会投资建设且提供公共服务的基础设施，按项目建成后实际建设投资的10%给予补贴，每个起降场最高补贴金额不超过50万元，每户企业每年度补贴不超过500万元。
- 支持市级低空飞行服务管理平台。支持新建市级低空飞行服务管理平台，增强低空飞行的一体化指挥、信息监管、安全保障、风险防范等能力，按照建设投资的50%给予市级财政性资金一次性补助，最高不超过1000万元。
- 鼓励开展低空载人商业化运营。支持低空飞行运营企业积极申请开通载人航线，对取得航线审批并实现商业化运营的企业给予一次性补贴，每户企业每年度补贴不超过500万元；对乘客按航线距离给予票价补贴。
- 支持区（市）县培育引领性低空应用场景。鼓励区（市）县因地制宜、统筹推进低空应用场景建设，打造一批具有引领示范作用、可持续运行的低空应用场景。对具有示范效应且符合条件的区（市）县，按照最高不超过区（市）县低空经济场景培育财政支出的60%择优给予财政性资金补助支持，年度预算总额不超过5000万元，由区（市）县统筹用于打造低空经济应用场景。
- 支持产业公共平台建设。鼓励企业、高校和科研院所聚焦飞行服务、运营保障、检验检测、适航审定、风洞实验等领域，建设中试平台与产业创新中心、技术创新中心、制造业创新中心等重大创新平台。自中试平台备案次年度起，择优按中试平台年度服务性收入的30%给予运行补贴，连续3年累计给予中试平台运营主体最高500万元补贴。支持链主企业、研发机构承担国家科技重大专项、国家重点研发计划等研制任务，对经审核符合支持条件的项目，按不超过国家实际到位经费（扣除外拨部分）的15%、最高200万元配套支持。

- 鼓励企业积极开展适航取证。支持大中型无人驾驶航空器、eVTOL等低空飞行器研制企业积极申请低空经济领域行业资质许可、市场准入和适航认证。对获得中国民航局型号合格证（TC）、标准适航证（AC）、生产许可证（PC）的企业，按照eVTOL航空器1500万元，大型无人驾驶航空器500万元，中型无人驾驶航空器300万元的标准给予资金奖补，每户企业每年不超过3000万元，同一型号仅奖补一次。

《成都高新区低空经济发展规划（2024-2028）（征求意见稿）》

2024年8月

成都高新区管理委员会

- 到2028年，直升机/eVTOL起降场地拓展到10个，无人机起降场地拓展到50个；标杆应用场景不少于10个，开通20条以上常态化运营的低空航线，开发10个以上低空文旅产品；智能航空器整机制造企业不少于10家；链上企业数量突破300家，其中，国家级专精特新企业20家；低空经济整体规模约400亿元。
- 城市空中交通：支持发展城际飞行、联程接驳、商务出行、空中通勤等城市空中交通业态。支持低空航空器整机企业联合物流企业开展低空物流配送试点，探索低空配送在未来社区、智慧园区、风景区等末端配送场景的应用。
- 应急救援试点：支持低空运营企业联合重点医疗机构，结合城市高层建筑消防救援需要，统筹新建改建一批城市消防站，适时配备消防救援直升机。
- 依照“研发核心在高新南区、无人机及机载芯片制造在高新西区、低空先进制造增量项目在成都未来科技城”的产业布局思路……将成都未来科技城打造为eVTOL整机、机载系统、空管设备等在内的低空先进制造增长区，强化与周边多个地区协同联动，整体形成“一核两区、多地联动”的低空经济发展格局。
- 加速抢跑eVTOL产业。加快建设整机研制重大产业化项目，加速推动eVTOL产品从单件生产到规模量产，持续做优倾转旋翼构型等拳头产品。发挥区内无人机企业在垂直起降固定翼无人机领域的技术优势，拓展布局eVTOL产品开发。支持eVTOL新型号整机、机载设备、零部件研制与适航认证。以场景需求为导向，探索布局倾转涵道构型eVTOL、复合翼构型eVTOL等，积极对接国内外龙头企业，招引一批具有前瞻性、显著带动作用的重大整机项目落地。

- 前瞻布局飞行汽车产业。充分利用成都市汽车产业基础及成都高新区在车载智能系统领域的比较优势，招引若干个飞行汽车领域头部企业落地，促进新能源汽车与新能源航空器跨界融合、协同创新，以取得汽车和航空器双重认证为着力点，布局开展“分体式”与“一体式”飞行汽车研制工作。
- 通过整机牵引，积极布局发展动力、飞控、导航、通信、任务载荷等机载关键系统，引育优质多元配套企业主体，夯实先进整机制造基础。
- 瞄准智能网联新型低空基础设施建设需求，加快5G、北斗数据链、物联网、通信感知一体化（ISAC）、地理信息、低轨卫星通信等新技术融合应用，发展通导与感知、高精度气象监测、低空飞服等系统设备制造业。
- 军民融合转化平台。推动在区军工企业将军工先进科技成果向民用领域转化，鼓励在区军工企业及科研院所的试验研究仪器设备、检验检测资源、试验试飞验证设施向民营企业开放，通过知识产权脱密和转移转化，实现技术资源“军转民”。
- 加快低空新基建技术研发与应用。依托中移成研院、民航二所、电信运营商等资源，谋划建设低空智能网联应用示范区（低空融合飞行试验区），推动低空空域全息勘测与数字化，重点面向未来有人无人融合飞行，探索验证大规模、高密度、多频次、多场景低空飞行综合保障技术。支持区内通信企业、卫星互联网企业、空管设备研制企业加快低空感知、星地一体、三维立体空域监视、低空飞行器调度管理等技术研发与应用，为构建低空智能融合运行环境赋能。
- 低空经济“护航者”精细化保险产品。针对eVTOL、飞行汽车、中大型无人机等不同类别航空器，开发适用于城市治理、物流配送、载人运输等不同应用场景的精细化保险产品及其综合保障方案。
- 城市空中交通载人。支持低空航空器整机企业、低空运营企业采用eVTOL或传统直升机开展城市空中交通试点，支持发展城际飞行、联程接驳、商务出行、空中通勤等城市空中交通业态。借鉴国内外城市空中交通（UAM）商业示范运营经验，支持相关企业有序开通连接成都市区和周边旅游景点、交通枢纽、大型场馆等地区的商业化低空载人航线，加快城市空中交通商业运营模式及保障体系建设。
- 以支撑产业发展和典型应用场景为导向，按照“适度超前、分步实施”的原则，谋划在国际会展中心、环球中心、成都火车南站、成都上锦南府医院等综合商圈、交通枢纽、大型医

院，发挥政府主导作用，鼓励企业与社会资本参与建设一批eVTOL/直升机起降场地。

- eVTOL/直升机起降场地。在重要医院、高速和立交桥交叉口等交通繁忙地区，布设航空应急救援类eVTOL/直升机起降场地，满足医疗救护和交通事故救援需要，近期重点考虑成都上锦南府医院（四川大学华西医院上锦医院）、成都京东方医院、成灌高速绕城高速交叉口等地区。
- 全力参与创建全国城市空中交通管理试点，积极争取600米以下低空空域自主管理授权。在全市逐步开放真高120米以下空域的背景下……合理划设全区低空飞行器适飞空域。

《崇州市支持低空经济高质量发展的若干措施（试行）（征求意见稿）》

2024年9月

崇州市经济科技和信息化局

- 招引低空经济企业。对落户崇州的低空经济企业，经营范围为eVTOL（电动垂直起降飞行器）及大、中型无人驾驶航空器整机制造，核心零部件研发制造与数字化建设及运维等，实缴注册资本规模1000万元以上（含本数），上规入统后，按实缴注册资本的5%给予不超过1000万元的一次性落户奖励。
- 支持基础设施建设。支持社会资本在崇投资建设通用机场、试飞基地、起降平台、飞行服务站、通信和气象站点等基础设施，给予固定资产投入10%的一次性补助，单个项目最高补贴100万元；对新投运的固定资产投入500万元以上基础设施的企业，按年度服务性收入的5%给予连续2年补助，单户企业每年不超过100万元。
- 支持企业适航取证。落户崇州的低空经济企业，在获得中国民航局颁发的载人电动垂直起降飞行器（载人eVTOL）和中大型无人驾驶航空器型号合格证（TC）、生产许可证（PC）、标准适航证（AC）的，给予产业化项目落地崇州的企业奖励，其中载人eVTOL航空器奖励1500万元，大型无人驾驶航空器奖励500万元，中型无人驾驶航空器奖励300万元。单户企业每年奖励最高3000万元，同一型号只奖励一次。
- 支持低空航线运行……对在公开渠道售票的新开通eVTOL载人航线（起点或终点至少有1个在崇州市内）并常态化运营的低空经济企业，每条新开通航线一次性奖励20万元；企业飞行架次每增加100架次，给予10万元奖励，每家企业年度合计航线运行奖励不超过1000万元。

苏州

《苏州市低空经济高质量发展实施方案（2024~2026年）》

2024年2月

苏州市人民政府

- 发展城市空中交通（UAM）新业态。加强与军方以及民航华东局的沟通合作，统筹推进市内及城际间的短途飞行、公务飞行、商务飞行等低空飞行服务，构筑“通道+网络”的低空航线布局，建设以苏州为中心，辐射东南西北的空中走廊，推进苏州与周边运输机场的联程接驳。鼓励电动垂直起降飞行器（eVTOL）、大中型无人机等新型航空器应用，有序推进高时效的载人和载货飞行，有效保障多样化的客货运输需求。
- 拓展文体旅游场景应用。鼓励通用航空企业依托太湖、阳澄湖、金鸡湖、澄湖等湖泊资源和市内重点旅游景点探索开发空中游览、航拍航摄、航空运动等特色项目。利用无人机等低空飞行器，融合江南文化、现代城市等元素，打造无人机编队表演等文旅消费新场景，构建“低空+文旅”新业态。

《苏州市低空经济产业发展促进条例》

2025年6月

苏州市交通运输局

- 市人民政府统筹推进下列低空基础设施的建设：
 - （一）通用机场、水上机场、垂直起降点等起飞降落场地；
 - （二）低空通信、导航、监视、气象监测等飞行保障设施；
 - （三）航空器停放、能源补充、维修保养、飞行测试，货物仓储、乘客候乘等服务设施；
 - （四）市级低空飞行服务管理平台；
 - （五）其他低空基础设施。
- 市人民政府成立低空飞行服务管理机构，组织建设市级低空飞行服务管理平台，并与空中交通管理机构、民用航空管理部门的相关平台系统进行对接，为低空飞行活动提供服务。
- 市交通运输部门应当会同市发展改革、工业和信息化部门，统筹推进市内及城际间的短途飞行、公务飞行、商务飞行等低空飞行服务，推进本市与周边运输机场的联程接驳。鼓励使用符合条件的电动垂直起降飞行器、大中型无人驾驶航空器依法开展安全高效的载人和载货飞行，提供多样化的客货运输服务。

- 市文化广电和旅游、体育等部门应当推动拓展低空文体旅游场景应用，推动航空器与江南文化、现代城市等元素融合，探索无人驾驶航空器编队表演等文体旅游新场景。鼓励本市通用航空企业依托太湖、阳澄湖、金鸡湖、澄湖、大运河等水域资源和市内重点旅游景点，探索开发空中游览、航拍航摄、航空运动等特色低空文旅项目。

《吴中区低空经济高质量发展行动计划（2024—2026年）》

2024年11月

苏州市吴中区人民政府办公室

- 到2026年，力争建成1个通用机场和40个以上垂直起降点，打造低空飞行试验基地，推动充/换电站、5G基站、气象、通信导航监视等配套设施持续完善。
- 载货载人：深度参与城市空中交通网络和低空物流体系建设，培育短途通航等低空载人业态。引进国内外无人机物流头部企业，加强物流中心、配送中心等定点场所间的无人机快速转运服务，形成快递运输、岛际物流等低空运输支线网络。

《张家港市低空经济高质量发展三年行动计划（2024—2026年）》

2025年2月

张家港市人民政府

- 到2026年……基础设施初具规模。构建“1（沿江低空发展带）+2（南丰产业集聚及综合服务基地、双山岛综合应用示范区）+N（起降场）”起降设施体系，到2026年，建成50处各类功能型起降设施，积极主动衔接省、苏州市监管服务平台，推动特色场景下的低空互联网成网应用。
- 拓新空中交通业态。探索商务接驳、城际出行等场景，在张家港站、汽车客运站、双山岛等场地分阶段采用直升机+eVTOL联合运营的方式，实现城市空中交通初期运营。
- 拓展文体旅游场景。充分利用双山岛低空资源，开发eVTOL观光、滑翔伞、动力伞等飞行体验点，开展低空飞行体验、航拍航摄以及空中游览等特色项目。依托双山岛、香山、凤凰山、黄泗浦等特色景区，融合文化旅游资源、生态农业资源与沿江水域资源，规划布局适宜开展的航空旅游业务，打造沿江观光与景点串联的全域低空游览航线，构建新型低空文旅消费商业生态圈。

合肥

《安徽省加快培育发展低空经济实施方案（2024—2027年）及若干措施》

2024年4月

安徽省发展和改革委员会办公室

- 到2025年，建设10个左右通用机场和150个左右临时起降场地、起降点，部分区域低空智联基础设施网初步形成。到2027年，建设20个左右通用机场和500个左右临时起降场地、起降点，全省低空智联基础设施网基本完备，便捷高效、智慧精准的低空飞行服务保障体系构建形成。
- "发挥通用航空“小机型、小航线、小航程”特点，积极开展短途客运服务，建立省内和省际空中交通体系，鼓励探索短途商业运输模式。发挥皖南山水资源、皖西红色资源、环巢湖生态资源、皖北楚汉文化资源优势，谋划低空旅游项目，开通连接景区、度假区、主题公园等旅游航线，开发空中游览、航拍摄影、航空表演、私人飞行等低空消费项目，探索无人机竞速等低空飞行赛事，形成低空旅游网络体系。"
- 2024年，获批中国民航局第三批民用无人驾驶航空试验基地（试验区），基本建成骆岗低空融合飞行试验片区，实现载人eVTOL、货运物流、公共治理等场景全覆盖，初步形成完备的低空经济产业链。

《合肥市低空经济发展行动计划（2023—2025年）》

2023年12月

合肥市推进战略性新兴产业发展工作委员会办公室

- 支持在骆岗公园开通全球首条eVTOL商业化空中游览航线，并拓展至天鹅湖、大蜀山、环巢湖等区域。制定《合肥市民用无人机飞行管理办法（暂行）》，指导运营人开展航线申报。争取空域管理部门逐步释放骆岗公园600米以下空域，分层划设低空航路、航线。
- 示范场景：支持企业打造无人机与无人车、无人船等其他交通方式协同融合的示范项目，推荐申报市级、省级、国家级应用示范场景。对获国家体育总局航管中心、中国航空运动协会授牌的低空飞行营地，给予30万元一次性奖励。

《合肥市支持低空经济发展若干政策》

2024年6月

合肥市人民政府办公室

- 对开设经民航部门审批的载人eVTOL航线的企业，分类别给予补贴，补贴金额不超过企业上年度实际运营费用的50%。其中：观光旅游类航线每人100元/架次，市内交通类每人200元/架次。每个企业每年度补贴最高600万元。
- 支持做强低空经济企业及机构。对新增获得“灯塔工厂”、国家级单项冠军、国家专精特新“小巨人”和省级专精特新冠军的企业，按其当年经济指标增幅超过全市平均增幅部分的50%，分别给予最高300万元、150万元、100万元奖励。对新引进的低空经济新型研发机构，给予每年最高2000万元、累计不超过1亿元的经费支持。对获得中国民航局颁发的无人驾驶航空器型号合格证（TC）、生产许可证（PC）以及运营合格证（OC）并在本市经营的低空经济企业给予资助，其中载人eVTOL1500万元，大型无人驾驶航空器500万元，中型无人驾驶航空器300万元，每个企业不超过3000万元，同一型号仅补一次。
- 支持低空经济关键技术研发及转化。支持企业、高校院所加强对航空材料、电池、导航、飞控、动力、元器件等关键技术研发及应用。对提供试飞、测试、验证等服务的验证试飞场地运营企业，按照100元/试飞场次给予补贴，每个企业每年度最高100万元。
- 对开设经民航部门审批的载人eVTOL航线的企业，分类别给予补贴，补贴金额不超过企业上年度实际运营费用的50%。其中：观光旅游类航线每人100元/架次，市内交通类每人200元/架次。每个企业每年度补贴最高600万元。〔责任单位：市发展改革委、市文化和旅游局、市交通运输局、合肥滨湖科学城管理委员会，各县（市）区人民政府、开发区管委会〕
- 支持低空经济基础设施建设。支持建设eVTOL、无人机起降点（地）、智能起降柜机、充换电站等地面基础设施，通信、导航、监视、气象、电磁、反制等保障设施，以及验证试飞场地设施等，其中，对社会投资建设的基础设施建成并实际运营的，按不高于实际建设投入的15%（根据基础设施类型不同给予不同补贴比例）给予补贴，每个企业每年度最高500万元。

重庆

《重庆市推动低空空域管理改革促进低空经济高质量发展行动方案（2024—2027年）》

2024年9月

重庆市人民政府办公厅

- 鼓励利用直升机、电动垂直起降航空器（eVTOL）等低空飞行器探索拓展空中通勤、商务出行、空中摆渡、陆空交通组网等低空业态，打造城市空中交通运营服务体系。
- 支持有条件的区县培育通用航空公司、通用航空俱乐部、通用航空培训机构、通用航空器销售维修等运营服务主体，积极招引国内通航起降点运营管理、通航飞行、维修维保、行业应用、教育培训、文创消费等优质企业落户。
- 到2027年……新建通航起降点1500个以上，实现低空飞行“乡乡通”。

《梁平区支持低空经济高质量发展十条激励措施（试行）》

2024年9月

重庆市梁平区发展和改革委员会、重庆市梁平区经济和信息化委员会、重庆市梁平区财政局、重庆市梁平区交通局、重庆梁平高新技术产业开发管理委员会

- 支持基础设施建设。对在区内建设无人机小型起降平台、智能起降柜机、充换电站、中转站、气象监测站等基础设施的企业，经验收合格并依法投入使用一年后，按照项目实际固定资产投资额的50%给予一次性奖扶，每套基础设施最高不超过20万元，单个企业每年度合计最高奖扶不超过500万元。对在区内建设中型起降场、大型起降枢纽、eVTOL起降场、直升机起降平台等场地的企业，经验收合格并依法投入使用一年后，按照项目实际新增固定资产投资额的50%给予一次性奖扶，每个起降场地最高奖扶不超过300万元，单个企业每年度合计奖扶最高不超过1000万元。
- 支持产业发展。对新落户的低空经济类企业投资整机及相关零

部件制造加工的航空产业链重大项目，建立生产基地并购置生产设备的，项目验收通过后，按照固定资产投资额（仅限生产设备、厂房装修）的20%给予奖扶，单个企业奖扶最高不超过3000万元。对新落地固定投资额度大且对提高新质生产力有突出贡献的代表企业，按照“一事一议”方式给予奖扶政策。

- 支持科技成果转化。鼓励企业聚焦各类低空航空器，以及和低空航空器相关的电池系统、飞行控制、任务载荷、通讯、导航、自动机场、反制设备、低空数字系统等核心技术及零部件开展自主研发或购买引进国外先进技术并形成高新技术产品，初始年新增销售收入在1000万元以上的，按新增销售收入1%给予一次性奖扶，单个企业奖扶最高不超过30万元。
- 支持适航取证。对获得中国民航局颁发的eVTOL航空器和无人驾驶航空器型号合格证（TC）、生产许可证（PC）并在区内生产交付且不可向外转移型号证书的低空经济企业给予奖扶，其中给予eVTOL航空器奖扶1500万元，大型无人驾驶航空器奖扶500万元，中型无人驾驶航空器奖扶300万元。每个企业每年奖扶最高不超过3000万元，同一型号仅奖扶一次。
- 支持财政金融服务。组建10亿元低空经济产业基金，推动低空经济产业生态培育、重大项目引进和重大科技创新。支持符合条件的低空经济产业企业向银行申请渝惠融·信易贷、抵押增值贷、重点企业流动性信用贷等政策性融资产品，对符合条件的高新技术企业、专精特新企业按照当年银行贷款基准利率的50%给予贷款贴息，单年最高不超过20万元，单个企业年贴息额5年累计贴息最高不超过100万元。鼓励保险公司开发针对物流、载人、城区管理等低空商业应用险种，扩大无人机保险覆盖范围和商业场景契合度，建立风险覆盖广泛的无人机保险服务体系。
- 支持市场拓展。支持低空消费场景，通过发放消费券，支持发展低空航空器的飞行体验和游览等消费场景。支持低空经济企业、行业组织在区内举办低空经济论坛、专业会展、产业交流会等各类活动，对于获得国家、市级批复的活动，经事后审计，按活动实际发生费用的50%给予奖扶，单场活动奖扶最高不超过200万元，同一举办机构全年累计支持最高不超过500万元。



亚飞太平洋有限公司
AvionPacificLimited

30
YEARS+
从业资历

250+
飞机销售

100+
合作单位

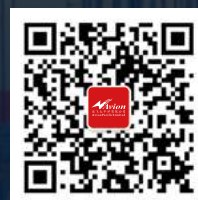
创立于

1993

一站式通用航空解决方案服务商

业务板块：

原厂飞机销售 | 航空器进出口 | 航材与维修支持 | 低空产业咨询
航空器租赁 | 市场营销及展会 | 直升机特种任务培训 | 行业报告



官方网站: www.avionpacific.com

咨询热线: 0755-26670729

发行方



编辑和市场研究

伍家煜

顾庆佳

王玲超

张博闻

宁湘云

练静如

徐圣祺

设计

刘笑平

黄月英

亚飞太平洋有限公司（“亚飞公司”）在本报告中提供的材料和信息仅供参考。虽然此类信息是使用截至2025年7月的最佳可用数据编制的，但我们所提供的关于如何解释数据和市场或如何解决特定问题的任何信息均未考虑您的具体情况。这些信息不应被视为专业建议的替代。在对本报告提供的信息可能是相关的任何事项采取行动之前，您应该寻求独立的专业意见。

对于对任何使用或无法使用本报告，或使用与依赖本报告中任何信息或资料，或其他相关的任何包含在本报告中的表示、声明或信息所直接或间接引发的任何损失、损害、成本或费用，亚飞公司概不负责。

亚飞公司努力确保在发布之日，本报告中包含的信息是准确的，但并不担保或保证其准确性或完整性，也不承担无论如何造成、不论直接或间接因任何错误或遗漏信息而导致的任何性质的损失、损害、成本或费用的责任。

此报告还使用了非由亚飞公司编制的第三方信息。亚飞公司不对此类信息负责，亦不对其准确性、完整性或任何信息所含的其他方面承担任何责任。由任何其他方提供的信息、数据、文章或资源均不在任何方面表示亚飞公司对其进行背书。报告中若有遗漏或不足之处，欢迎联系我们指正。

电话：86-755-26670729

网站：www.avionpacific.com

邮箱：reports@avionpacific.com