

积极布局低空经济赛道，推动低空产业高质量发展

——雄安新区专题研究

投资要点

➤ 雄安新区积极布局低空经济产业，推动低空产业高质量发展

雄安新区毗邻京津冀，承载疏解北京非首都功能，不断承接北京优质企业资源，肩负推动京津冀协同发展，打造中国经济新增长极的历史使命。政策优势明显，区位优势突出，产业基础设施完善，利于系统布局前沿产业，打造能够协调带动全国经济发展的新的增长极。雄安新区正积极构建低空经济产业生态，推动产业创新和高质量发展。7月5日，雄安新区正式发布了《雄安新区关于支持低空经济产业发展的若干措施》，包含支持低空经济创新主体落地新区、支持公共服务平台建设、加快引进低空经济专业人才等12条政策措施。

➤ 产业政策持续发力，低空经济商业化有望加速

低空经济是以各种有人驾驶和无人驾驶航空器的各类低空飞行活动为牵引，辐射带动相关领域融合发展的综合性经济形态。2023年12月中央经济工作会议提出“打造生物制造、商业航天、低空经济等若干战略性新兴产业”。首次将“低空经济”列入战略性新兴产业，并且中央及各地方政府出台了一系列相应政策与之呼应。2023年以来，峰飞航空、沃兰特航空、御风未来、小鹏汇天、时的科技等公司均已发布代表eVTOL产品，并在进行试飞测试，测试进展整体顺利。

➤ 低空经济市场规模庞大，发展潜力巨大

中商产业研究院数据显示，2022年低空经济对国民经济的综合贡献值约为4000亿元，同比增长29.03%，预测2023年市场综合贡献值达4633亿元，2024年将达5035亿元。工信部《通用航空装备创新应用实施方案（2024-2030年）》中指出，到2030年，以高端化、智能化、绿色化为特征的通用航空产业发展新模式基本建立，支撑和保障“短途运输+电动垂直起降”客运网络、“干-支-末”无人机配送网络、满足工农作业需求的低空生产作业网络安全高效运行，通用航空装备全面融入人民生活各领域，成为低空经济增长的强大推动力，形成万亿级市场规模。根据上述工信部的《方案》，我们测算，2025-2030年低空经济市场空间CAGR为12.1%，发展潜力巨大。

➤ 投资建议

低空经济长期的市场空间广阔，在各地政策加持下产业发展提速，头部企业积极研发、逐步取证。雄安新区重点布局高端产业，不断疏解央企总部、子公司及分支机构落户雄安，引进高技术企业、一流实验室等，预期将对低空经济产业起到系统推动作用，促进相关产业链逐渐完善，建议关注雄安新区的区域性低空经济产业投资机会。

➤ 风险提示

低空空域利用不及预期的风险、低空应用场景推广不及预期的风险、技术突破不及预期的风险、相关标的估值较高的风险。

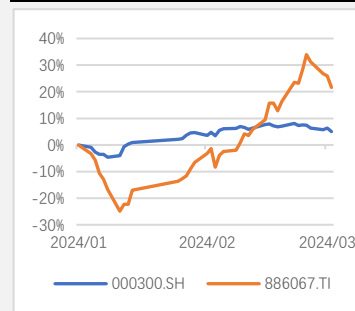
投资评级：看好

分析师：吴起涛

执业登记编号：A0190523020001

wuqidi@yd.com.cn

低空经济指数与沪深300指数走势对比



资料来源：同花顺 iFinD，源达信息证券研究所

目录

一、雄安新区积极布局低空经济产业，推动低空产业高质量发展	3
二、产业政策持续发力，低空经济商业化有望加速	5
1.低空经济是以低空飞行器为载体，辐射延伸出的新兴经济	5
2.顶层政策密集出台，地方政府积极响应	7
3.产业端新型飞行器成熟度提升，商业化有望加速	10
三、低空经济应用场景丰富，市场空间广阔	10
1.应用场景丰富多样，涵盖多领域、多行业	10
2.低空飞行器具备多重优势，低空经济大有可为	11
3.低空经济市场规模庞大，发展潜力巨大	13
四、投资建议	15
五、风险提示	16

图表目录

图 1：雄安新区产业规划	3
图 2：雄安新区正式发布了关于支持低空经济产业发展的若干措施	3
图 3：雄安新区中关村科技园低空经济大厦正式揭牌	3
图 4：国家空域基础分类示意图	6
图 5：eVTOL 示意图	6
图 6：低空经济产业链	6
图 7：地方政府高度重视低空经济产业发展	9
图 8：低空经济应用场景示意图	11
图 9：不同里程下，eVTOL 与火车、汽车和飞机耗时对比	12
图 10：eVTOL 在综合用时、碳排放、私密性、舒适性等方面具有较为明显的优势	12
图 11：eVTOL 运营成本有望将至直升机的 1/5	13
图 12：低空经济对国民经济的综合贡献值(亿元)	14
表 1：雄安新区低空经济产业发展措施十二条	4
表 2：国家层面低空经济相关政策梳理	7
表 3：地方层面低空经济相关政策梳理	8
表 4：国内厂商产品进展	10

一、雄安新区积极布局低空经济产业，推动低空产业高质量发展

雄安新区毗邻京津冀，承载疏解北京经济功能，不断承接北京优质企业资源，肩负推动京津冀协同发展，打造中国经济新增长极的历史使命。政策优势明显，区位优势突出，产业基础设施完善，利于系统布局前沿产业，打造能够协调带动全国经济发展的新的增长极。

《河北雄安新区规划纲要》指出，雄安新区将高起点布局高端高新产业，涉及新一代信息技术产业、现代生命科学和生物技术产业、新材料产业、高端现代服务业、绿色生态农业五大高端产业，积极推进军民深度融合发展，加快传统产业改造升级，建设实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展的现代产业体系。

图 1：雄安新区产业规划



资料来源：中国雄安官网，源达信息证券研究所

雄安新区正积极构建低空经济产业生态，推动产业创新和高质量发展。7月5日，雄安新区正式发布了《雄安新区关于支持低空经济产业发展的若干措施》，包含支持低空经济创新主体落地新区、支持公共服务平台建设、加快引进低空经济专业人才等 12 条政策措施。

图 2：雄安新区正式发布了关于支持低空经济产业发展的若干措施 图 3：雄安新区中关村科技园低空经济大厦正式揭牌



资料来源：中国雄安官网，源达信息证券研究所

资料来源：中国雄安官网，源达信息证券研究所

表 1：雄安新区低空经济产业发展措施十二条

措施	核心内容
支持低空经济创新主体落地新区	对新落户新区开展 eVTOL（电动垂直起降航空器）、飞行汽车、大中小型有人/无人驾驶航空器整机研发制造、通用航空器整机研发制造、核心零部件研发制造、商业运营服务等业务的低空经济企业、科研院所、科研机构等创新主体,实缴注册资本规模 2000 万元以上的,按实缴注册资本的 1%给予不超过 1000 万元的落户奖励。
支持关键产品研发	聚焦整机装备、通导设备、新材料、关键零部件、软件研发等核心产品,在政策有效期内,产品形成的累计年度产值(销售额或营业收入)首次达到 2000 万元以上的企业,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。
支持公共服务平台建设	对围绕低空飞行服务、共性关键技术攻关、试飞验证、检验检测、适航审定、在线交易、气象安全保障、交付服务/展示中心等低空经济重点领域的各类公共服务平台,按其建设投入的 50%给予资助,每个项目最高不超过 5000 万元。
支持基础设施建设	支持新区企业有序规划建设适应低空飞行器航线需要的起降坪、垂直起降点、停机库、航空飞行营地、无人机自动值守机库、低空通导感知服务网络等基础设施,构建低空飞行器起降点和航线网络。对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、低空服务站、低空服务网等基础设施的企业,按照实际建设投入的 50%给予一次性补贴,每套基础设施最高不超过 20 万元,每家企业每年度该项资助金额合计最高不超过 500 万元。对建设中型起降场、大型起降枢纽、eVTOL（电动垂直起降航空器）起降场、停机库、航空飞行营地跑道、直升机起降平台的企业,按照实际建设投入的 50%给予一次性补贴,每个起降场地最高不超过 300 万元,每家企业每年度该项资助金额合计最高不超过 600 万元。
支持适航取证	对在新区获得中国民用航空局颁发的航空器型号合格证（TC）和生产许可证（PC）并在新区经营的低空经济企业给予奖励,其中 eVTOL（电动垂直起降航空器）、飞行汽车、通用航空器（有人）每次奖励 1500 万元,大型无人驾驶航空器每次奖励 500 万元,中型无人驾驶航空器每次奖励 300 万元。政策有效期内,每家企业每年奖励不超过 3000 万元,同一型号仅奖励一次。
鼓励开展低空经济标准规范制订	对在新区经营的低空经济企业或机构牵头制定并发布的低空领域内的国际标准、国家标准、行业标准、地方标准,按项目分类分别给予奖励。其中,主导国际标准制定、修订的,按项目分别给予不超过 100 万元、50 万元的奖励;主导国家标准制定、修订的,按项目分别给予不超过 50 万元、20 万元的奖励;主导行业标准制定、修订的,按项目分别给予不超过 30 万元、10 万元的奖励;主导地方标准制定、修订的,按项目分别给予不超过 20 万元、5 万元的奖励。参与标准制定或修订的,应为参加起草单位前 3 名,参照《雄安新区支持企业标准创新发展实施细则（试行）》标准给予资助。每个申报主体年度奖励累计不超过 300 万元。

支持开设航线运营	对经审批在新区新开设低空无人机、轻型有人机货运航线（起点或终点至少一个在新区内）并常态化运营的低空经济企业给予补贴，轻小型无人机按照 50 元/架次、每家企业每年度不超过 500 万元给予补贴；中大型无人机、轻型有人机按照 200 元/架次、每家企业每年度不超过 1000 万元给予补贴；对于同时开设低空无人机、轻型有人机的货运航线企业，每家企业每年度该项补贴金额不超过 1000 万元。
支持低空经济示范应用场景	支持低空经济示范应用场景，鼓励新区企业在城市空中交通、航空物流、应急救援、基础设施建设、智慧城市运营管理 AI 巡检、环境监测、低空旅游等领域打造标杆性应用场景，开展创新示范应用，打造一批标杆示范项目，形成一批可复制可推广的典型案列。鼓励企业和科研机构加强技术研发和创新，加快推动技术成果形成示范效应。聚焦低空经济领域，为相关技术成果所有者打造或提供创新应用场景，对成功实现落地转化的，每个项目按前期研发投入 30% 给予最高额度不超过 1000 万元奖励性后补助。
强化低空经济产业场地保障	对在新区注册落地的低空经济企业及相关行业协会，在新区租赁研发、生产制造、办公用房的，享受相应的租金减免政策。对符合条件的优质低空经济企业，优先保障入驻中试基地等相关园区。
加快引进低空经济专业人才	创新选人用人机制，对低空经济领域高端人才实行“特岗特薪”，围绕服务承接疏解和重点发展产业，支持用人单位设置首席科学家、首席技术官、首席信息官、首席运营官、首席架构师等特聘岗位，经认定后每年按年薪的 50%~100% 给予奖励。允许高校、科研院所等国有企事业单位科技人才按规定在雄安兼职兼薪、按劳取酬。对柔性引进的急需高端人才，按累计服务时间，给予每月 1~3 万元工作津贴。支持开展低空飞行培训，推动更多飞机爱好者到雄安参加实训实操，形成完整的低空飞行员培训模式。
加大金融支持力度	充分发挥雄安新区新一代信息技术产业基金、种子基金、天使基金等基金作用，引导社会资本、专业机构参与新区低空经济产业发展。加大雄安科技专项对低空经济领域的支持力度。对低空经济企业贷款进行贴息，按照贷款合同签订实际贷款利率的 50% 予以贴息，采用数字人民币实际贷款利率的 80% 予以贴息，每家企业的贴息总额不超过 100 万元。
支持在新区举办论坛等交流推广活动	支持低空经济领域企事业单位、协会、高校、科研院所在雄安新区举办低空经济峰会、高端展会、学术会议，按照《关于雄安新区促进会展业发展的若干措施》实施细则给予奖励，加强雄安新区低空经济宣传交流、扩大影响。

资料来源：中国雄安官网，源达信息证券研究所

二、产业政策持续发力，低空经济商业化有望加速

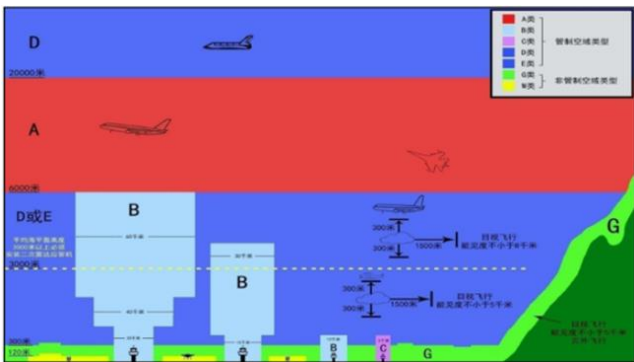
1. 低空经济是以低空飞行器为载体，辐射延伸出的新兴经济

低空经济是以各种有人驾驶和无人驾驶航空器的各类低空飞行活动为牵引，辐射带动相关领域融合发展的综合性经济形态。低空经济以通用航空产业为主体，以无人机产业为主导，广泛体现于第一、第二、第三产业之中。“低空”一般指真高在 1000 米以下。低空空域范围由真高 1000 米提高到 3000 米。

低空经济产业具备创新性、高质量、规模大等特征，符合国家提出新质生产力的发展方向。电动垂直起降飞行器（eVTOL）由于其具有对起飞场景要求低、绿色化、低功耗、噪声小等优势，有望成为低空场景的主要飞行器。

图 4：国家空域基础分类示意图

图 5：eVTOL 示意图



资料来源：中国民用航空局，源达信息证券研究所

资料来源：亿航智能官网，源达信息证券研究所

中国低空经济产业链上游为原材料与核心零部件领域，研发包括各种工业软件，原材料包括钢材、铝合金、高分子材料等，零部件包括芯片、电池、电机等；产业链中游包含无人机、航空器、高端装备、配套产品、低空保障与综合服务；衔接下游需要有飞行审批、空域备案等，通过后的下游应用是低空经济与各种产业的融合。

图 6：低空经济产业链



资料来源：前瞻产业研究院，源达信息证券研究所

2. 顶层政策密集出台，地方政府积极响应

中央政策：顶层政策密集出台，低空经济写入 2023 年 11 月中央经济工作会议、2024 年政府工作报告中。2023 年 11 月中央经济工作会议中强调，“打造生物制造、商业航天、低空经济等若干战略性新兴产业”，将低空经济定义为战略性新兴产业。2024 年两会，十四届全国人大二次会议作政府工作报告时指出，“积极培育新兴产业和未来产业”、“积极打造生物制造、商业航天、低空经济等新增长引擎”，低空经济被定义为新增长引擎。

表 2：国家层面低空经济相关政策梳理

时间	政策/会议	主要内容
2021.02	国家综合立体交通网规划纲要	首次将低空经济纳入发展规划。
2022.06	“十四五”通用航空发展专项规划	设定通用航空的安全、规模、服务等 16 个具体指标。
2022.11	中华人民共和国空域管理条例（征求意见稿）	明确空域用户定义，标志着我国空域放开有实质性突破。
2023.06	无人驾驶航空器飞行管理暂行条例	填补我国无人驾驶航空器管理法规空白，具有里程碑意义。
2023.12	国家空域基础分类方法	将空域划分为 A、B、C、D、E、G、W 等 7 类，保证空域资源有效利用。
2024.01	无人驾驶航空器飞行管理暂行条例实施	进一步规范低空经济无人机产业发展。
2024.02.23	中央财经委员会第四次	强调鼓励发展与平台经济、低空经济、无人驾驶等结合的物流新模式。
2024.03.27	通用航空装备创新应用实施方案	加快通用航空技术和装备迭代升级，为培育低空经济新增长极提供支持。
2024.07.30	中央政治局会议	习近平总书记在中共中央政治局第十六次集体学习时强调，“要做好国家空中交通管理工作，促进低空经济健康发展”，进一步明确了国家在低空经济管理和发展方面的决心和方向。
2024.10.23	工信部新闻发布会	工信部新闻发言人、总工程师赵志国在新闻发布会上表示，要培育壮大低空经济、商业航天、生物制造等新产业新赛道。

资料来源：政府官网，源达信息证券研究所

地方政府响应中央号召，依托于自身禀赋开放发展低空经济。随着低空经济在全球范围内的兴起，越来越多的省份开始认识到这一新兴产业的巨大潜力，并将其作为推动地区经济发

展的新引擎。在我国，低空经济的发展已经成为国家战略的一部分，各级地方政府纷纷响应中央政府的号召，积极探索和推动低空经济的本地化发展。

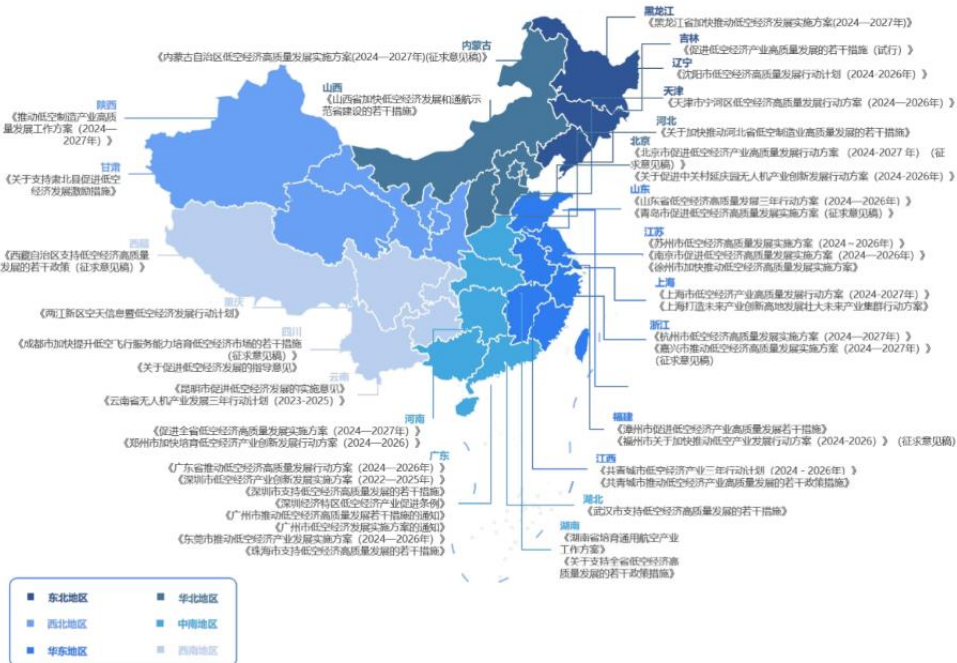
表 3：地方层面低空经济相关政策梳理

地区	主要内容
重庆	积极推进通用机场建设，形成一民用枢纽机场为主骨架、支线机场为节点、各类通用机场为补充的机场网络。
浙江	针对城市低空环境下无人机超视距运行，开展常态化、多样化、规模化运行，逐步建立覆盖省内 4A 级以上景区的低空旅游航线网络。
云南	充分利用通航优势，打造“干线运输+通航短途货运”的航空货运模式，打造立体多式联运物流体系。
新疆	拓展通用航空商业化市场，大力发展航空器制造维护、通航飞行、教育培训、应急救援等通用航空全产业链，打造通用航空产业集群。
四川	深化智慧城市基础设施与智能网联汽车系统发展试点，争取创建民用无人驾驶航空试验区，加快低空物流网络建设，发展无人机配送。
上海	突破倾转旋翼、复合翼、智能飞行等技术，研制载人电动垂直起降飞行器，探索空中交通新模式。
陕西	有序建设通用机场，培育发展无人机产业集群。
山西	加快推进太原机场三期改扩建等项目，布局建设一批航空飞行营地项目，加大通航示范省建设力度。
山东	支持低空应用基础设施建设，对公共无人机起降、停放、气象监测等服务设施，鼓励地方政府给予支持。
青海	建成一批通用机场，探索通用机场建设运营管理和省内同行短途运输模式。
宁夏	因地制宜布局建设通用机场，形成“一干两支多点”现代机场体系。
内蒙古	到 2025 年，全区通用航空基础设施全面提升，通用机场连点成网，到 2035 年，全区建设通用机场 100 个左右。
辽宁	到 2025 年，全省通用机场总数达到 41 个，形成集短途运输、通用航空服务、航空消费、飞行培训等功能为一体的通用机场网络。
江西	提出支持低空经济发展的若干措施，强化制度机制、技术人才和政策法规支撑。
江苏	有序推进通用机场及相关设施建设，建成淮安金湖、无锡丁蜀等通用机场，实时推动镇江大路等通用机场扩建。
吉林	加快建设布局合理、干支协调的“一主多辅”机场群体系。

湖南	出台低空空域划设及协同运行办法，对低空空域协同机制进行规范。
湖北	推进一批通用机场建设，实现通航服务广覆盖。
黑龙江	到 2025 年，实现通用航空 50 公里服务覆盖所有 5A 景区、5S 滑雪场及主要农林产区，具备通用航空短途运输功能的机场达到 40 个。
河南	到 2025 年，力争全省通用机场及具有通用航空服务功能的机场达到 20 个以上，基本建成省内航空应急救援体系，打造精品低空旅游项目 6 个以上。
贵州	投资约 210 亿元加快全省通用航空规划建设，力争到 2030 年实现全省“通用航空县县通”。
广西	到“十四五”期末，力争全区共建成 21 个通用机场，重点构建低空经济圈和沿海沿边通道。
广东	以广州、深圳、珠海为依托，突破无人机专用芯片、飞控系统、动力系统、传感器等关键技术，做大做强无人机产业，推动在物流、农业、测绘、电力巡检、安全巡逻、应急救援等主要行业领域的创新应用。
福建	到“十四五”期末，落地 30 家-70 家正常运营的低空旅游企业，形成 2 家-3 家以上龙头企业，低空旅游总收入规模达到 94 亿元。
北京	依托北京密云低空旅游示范基地、北京通用航空产业基地，开发低空旅游消费产品。
安徽	到 2025 年，安徽芜湖市低空经济相关企业数量突破 300 家，其中龙头企业超过 10 家，“专精特新”企业、高新技术企业数翻一番，低空产业产值达到 500 亿元。

资料来源：前瞻产业研究院，源达信息证券研究所

图 7：地方政府高度重视低空经济产业发展



资料来源：36 氪，源达信息证券研究所

3.产业端新型飞行器成熟度提升，商业化有望加速

2023 年以来，峰飞航空、沃兰特航空、御风未来、小鹏汇天、时的科技等公司均已发布代表 eVTOL 产品，并在进行试飞测试，测试进展整体顺利。其中亿航智能采用多旋翼构型 EH216-S 已取得中国民航局颁发的型号合格证，是全球首张 eVTOL 合格认证。2024 年 2 月 27 日，上海峰飞自主研发的 eVTOL “盛世龙” 在深圳-珠海实现跨海飞行，是全球首条跨城跨湾 eVTOL 电动垂直起降航空器航线的公开首次演示飞行。

表 4：国内厂商产品进展

厂商	代表产品	构型	进展
亿航智能	EH216-S	多旋翼型	已于 2023 年 10 月获得中国民航局颁发的型号合格证，并在 12 月获得标准适航证，完成了首次商业飞行演示。
峰飞航空	V1500M	复合翼型	已经成功完成了 V1500M 的首飞测试，并计划在 2024 年取得适航认证，正式上市开展商用试点。
御风未来	M1	复合翼型	在上海金山成功完成了首飞，已经收到了来自龙浩航空产业投资有限公司的意向订单。
小鹏汇天	旅行者 X3	多旋翼型	亚洲规模最大的飞行汽车公司，已自主研发了五代智能电动垂直起降载人飞行汽车，试飞 15000 余架次。
时的科技	E20	侧转旋翼型	时的科技的 E20 eVTOL 型号适航审定申请已由中国民用航空华东地区管理局正式受理。
沃兰特航空	VE25	复合翼型	VE25 型 eVTOL 在 2022 年 8 月成功下线了全尺寸技术验证机，并在 2023 年 1 月顺利完成了首轮试飞。到了 2023 年 9 月，VE25 型 eVTOL 在完成场内转换飞行后，获得了民航华东局的型号合格证申请受理。

资料来源：各公司公众号，36 氪，源达信息证券研究所

三、低空经济应用场景丰富，市场空间广阔

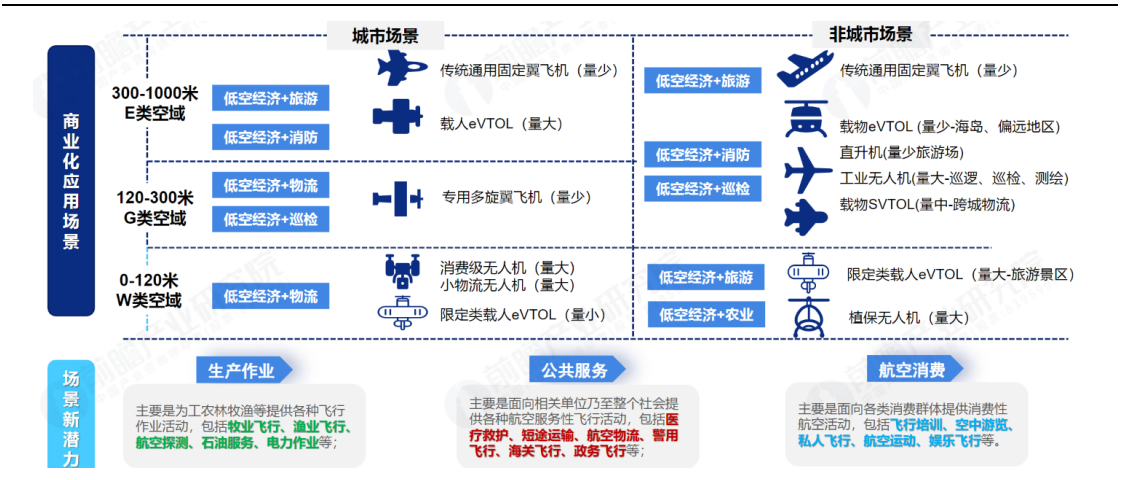
1.应用场景丰富多样，涵盖多领域、多行业

低空经济应用场景丰富多样，涵盖了多个领域和行业，具有广泛的经济和社会价值。主要包括：

- **应急救援**：低空飞行器可以快速到达事故现场，进行紧急救援和医疗救护，提高救援效率和成功率。

- **城市管理服务**: 无人机等低空飞行器在国土资源勘查、工程测绘、农林植保、环境监测、警务活动、交通疏导、气象监测等方面发挥重要作用, 提升城市管理的智能化和效率。
- **交通运输**: 低空飞行器用于市内、城际、跨境等客货航线的开通, 探索在交通枢纽和商务区开展低空飞行联程接驳应用, 为城市交通提供新的解决方案。
- **物流配送**: 无人机在快递、即时配送等物流服务领域的应用, 通过无人化配送方式, 提升配送效率, 降低成本, 增强物流服务的便捷性和安全性。
- **文体旅游**: 低空经济与旅游业结合, 发展低空文化园区、低空消费小镇、低空飞行营地等, 鼓励开展低空运动、低空旅游等活动, 为游客提供新颖的旅游体验。
- **农业植保**: 植保无人机在农业发展中应用广泛, 通过精准施药和监测, 提升农业生产效率和质量, 促进农业可持续发展。
- **工业巡检**: 低空飞行器在工业领域用于设备巡检、监测和维护, 提高工业生产的安全性和效率。
- **环境保护**: 在环境保护领域, 低空飞行器可用于监测环境污染、森林防火、国土测绘等, 为环境保护提供技术支持和数据支撑。

图 8: 低空经济应用场景示意图



资料来源: 前瞻产业研究院, 源达信息证券研究所

2. 低空飞行器具备多重优势, 低空经济大有可为

eVTOL 即电动垂直起降飞行器, 是低空领域的新型飞行器, 潜在市场潜力大。eVTOL 的核心在于电动和垂直起降。作为航空电动化的代表, 具备多重优势。

- **安全可靠**

eVTOL 用电池代替燃油箱、用电机代替发动机、用旋翼取代螺旋桨, 采用分布式动力系统、自动避障、自动驾驶、敏捷机动以及冗余配置、应急恢复等技术, 或配备整机降落伞, 大幅

提升了飞行安全性。同时，电气化的 eVTOL 简化了传统动力及传动复杂的机械结构，突破了传统构型的限制，运行过程更加可靠。

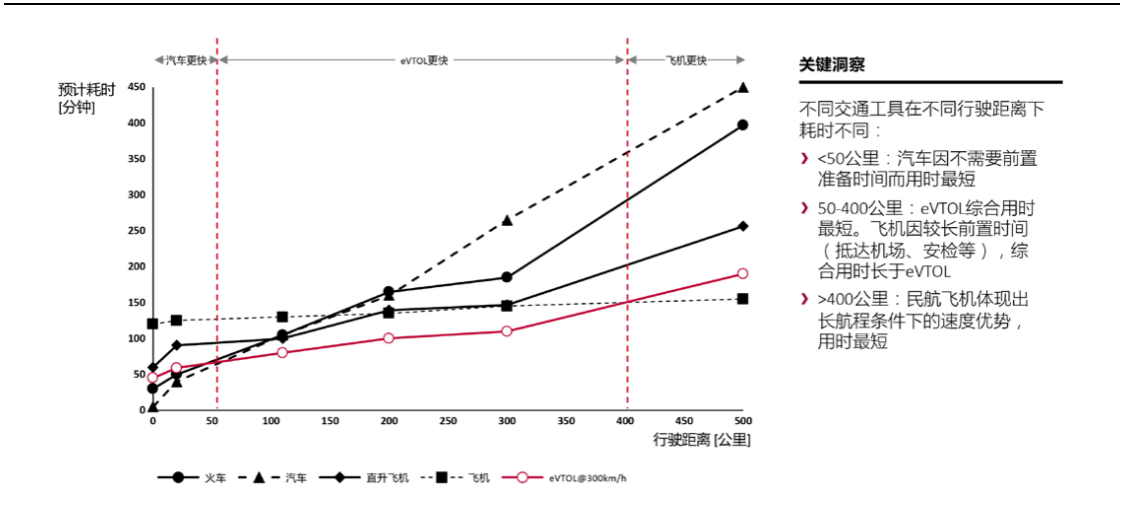
● 绿色环保

eVTOL 绿色环保性能主要体现为采用新能源应用的 DEP 系统与降噪技术。eVTOL 可以减少城市内的交通拥堵以及对化石燃料的依赖，符合碳中和、碳达峰的航空交通未来趋势。同时，eVTOL 噪音小的优点将使其尽可能地飞到社区中心，延长 eVTOL 在城市内的运行时间。

● 提效省时

与汽车/火车相比，eVTOL 出行效率更高，保时捷管理咨询测算路程在 50-400km 之间时 eVTOL 耗时将显著缩短。

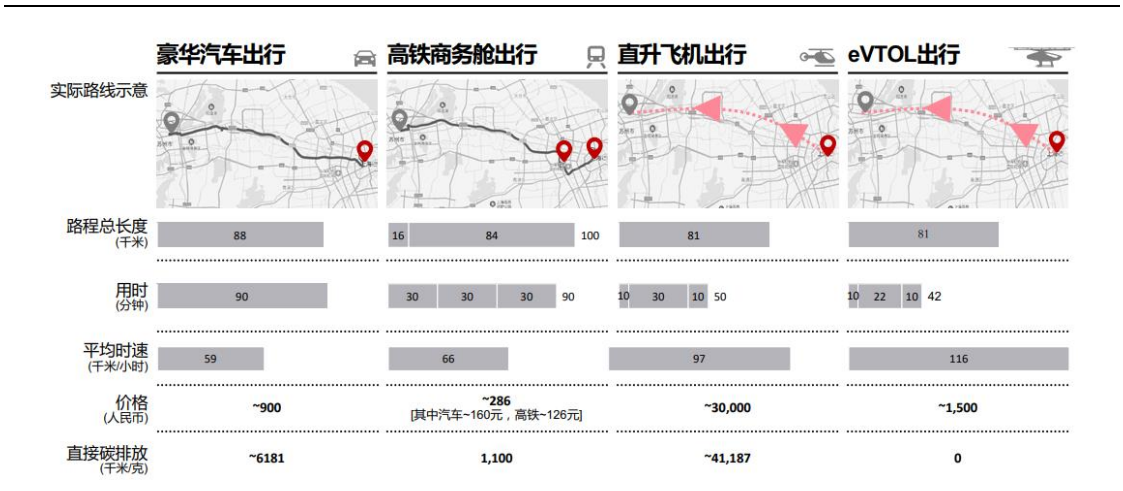
图 9：不同里程下，eVTOL 与火车、汽车和飞机耗时对比



资料来源：保时捷管理咨询，源达信息证券研究所

根据保时捷管理咨询数据，以上海-苏州约 80-90km 的中短途出行为例，与汽车、高铁等相比，eVTOL 高效便捷；与直升机相比，eVTOL 具有明显的成本和环保优势。

图 10：eVTOL 在综合用时、碳排放、私密性、舒适性等方面具有较为明显的优势

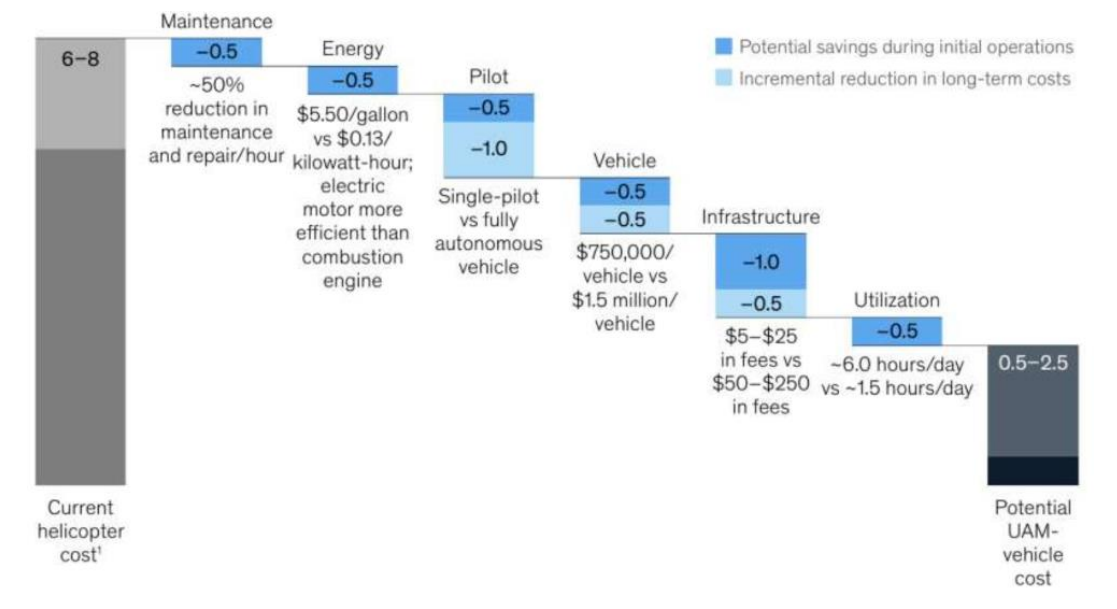


资料来源：保时捷管理咨询，源达信息证券研究所

● 运营经济

与直升机相比,电动化使得 eVTOL 的整机、运维成本大幅降低,叠加更低的人工(自动驾驶)、场地成本,麦肯锡预测 eVTOL 规模化运营后成本将降至 0.5-2.5 美元/座/英里,约为直升机成本的 1/5。

图 11: eVTOL 运营成本有望将至直升机的 1/5



资料来源: 麦肯锡咨询, 源达信息证券研究所

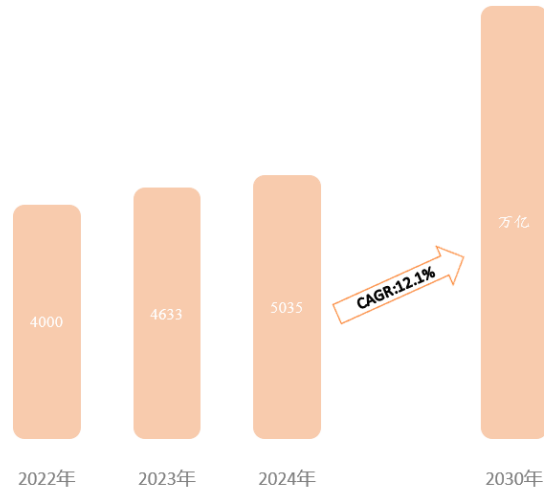
3.低空经济市场规模庞大, 发展潜力巨大

中商产业研究院发布的《2022-2027 年中国航空航天产业发展趋势及投资风险研究报告》显示, 2022 年低空经济对国民经济的综合贡献值约为 4000 亿元, 同比增长 29.03%, 预测 2023 年市场综合贡献值达 4633 亿元, 2024 年将达 5035 亿元。

工信部《通用航空装备创新应用实施方案(2024-2030 年)》中指出, 到 2030 年, 以高端化、智能化、绿色化为特征的通用航空产业发展新模式基本建立, 支撑和保障“短途运输+电动垂直起降”客运网络、“干-支-末”无人机配送网络、满足工农作业需求的低空生产作业网络安全高效运行, 通用航空装备全面融入人民生活各领域, 成为低空经济增长的强大推动力, 形成万亿级市场规模。

根据上述工信部的《方案》, 我们测算, 2025-2030 年低空经济市场空间 CAGR 为 12.1%。

图 12：低空经济对国民经济的综合贡献值(亿元)



资料来源：中商产业研究院，《通用航空装备创新应用实施方案（2024-2030 年）》，源达信息证券研究所

四、投资建议

低空经济长期的市场空间广阔，在各地政策加持下产业发展提速，头部企业积极研发、逐步取证。雄安新区重点布局高端产业，不断疏解央企总部、子公司及分支机构落户雄安，引进高技术企业、一流实验室等，预期将对低空经济产业起到系统推动作用，促进相关产业链逐渐完善，建议关注雄安新区的区域性低空经济产业投资机会。

五、风险提示

低空空域利用不及预期的风险。空域的空间、管理等释放程度，对低空空域利用产生相应影响。可能存在各类管理因素导致低空空域利用不及预期的风险。

低空应用场景推广不及预期的风险。低空应用场景是低空经济发展的重要驱动因素。受限于当前飞行器的成熟度、飞行地区人口稠密度等因素考虑，部分低空应用场景推广可能不及预期。

技术突破不及预期的风险。低空经济需要电动航空技术、无人驾驶、人工智能、信息通讯等相关领域的跨界技术融合，若态势感知与避障技术、智能驾驶技术、低空航线网络、电池技术等核心技术难题无法得到有效解决，将影响 eVTOL 的进一步发展。

投资评级说明

行业评级	以报告日后的 6 个月内，证券相对于沪深 300 指数的涨跌幅为标准，投资建议的评级标准为：
看好：	行业指数相对于沪深 300 指数表现+10%以上
中性：	行业指数相对于沪深 300 指数表现-10%~+10%以上
看淡：	行业指数相对于沪深 300 指数表现-10%以下
公司评级	以报告日后的 6 个月内，行业指数相对于沪深 300 指数的涨跌幅为标准，投资建议的评级标准为：
买入：	相对于沪深 300 指数表现+20%以上
增持：	相对于沪深 300 指数表现+10%~+20%
中性：	相对于沪深 300 指数表现-10%~+10%之间波动
减持：	相对于沪深 300 指数表现-10%以下

办公地址

石家庄

河北省石家庄市长安区跃进路 167 号源达办公楼

上海

上海市浦东新区峨山路 91 弄 100 号陆家嘴软件园 2 号楼 701 室

分析师声明

作者具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并注册为证券分析师，以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。分析逻辑基于作者的职业理解，本报告清晰准确地反映了作者的研究观点。作者所得报酬的任何部分不曾与，不与，也不将与本报告中的具体推荐意见或观点而有直接或间接联系，特此声明。

重要声明

河北源达信息技术股份有限公司具有证券投资咨询业务资格，经营证券业务许可证编号：911301001043661976。

本报告仅限中国大陆地区发行，仅供河北源达信息技术股份有限公司（以下简称：本公司）的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。本报告的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含信息和建议不发生任何变更。本公司已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，不包含作者对证券价格涨跌或市场走势的确定性判断。本报告中的信息或所表述的意见均不构成对任何人的投资建议，投资者应当对本报告中的信息和意见进行独立评估。

本报告仅反映本公司于发布报告当日的判断，在不同时期，本公司可以发出其他与本报告所载信息不一致及有不同结论的报告；本报告所反映研究人员的不同观点、见解及分析方法，并不代表本公司或其他附属机构的立场。同时，本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本公司及作者在自身所知情范围内，与本报告中所评价或推荐的证券不存在法律法规要求披露或采取限制、静默措施的利益冲突。

本报告版权仅为本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为源达信息证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。刊载或者转发本证券研究报告或者摘要的，应当注明本报告的发布人和发布日期，提示使用证券研究报告的风险。未经授权刊载或者转发本报告的，本公司将保留向其追究法律责任的权利。