



环京300公里划为“禁飞区” 驻京低空产业将重构产业地理

■《中国企业家报》调研组

新修订的《北京市无人驾驶航空器管理规定》将于11月15日正式施行,京津冀低空产业迁移就此按下“加速键”。

9月20日零时起,以北京为中心、半径300公里的首都及周边地区禁飞区正式启用;11月15日,北京无人机新规全面升级,北京全域升级为“禁飞、禁存、禁携”区。业内人士分析,随着空域政策的不断升级,京津冀低空经济企业集体站上“进退路口”,一场精准化“产业大迁移”就此悄然展开,全国低空经济版图也随之加速重构。

政策收紧:首都空域进入“全域管控”时代

《中国企业家报》调研组了解到,今年3月27日,北京市第十六届人大常委会第二十三次会议表决通过的《北京市无人驾驶航空器管理规定》,对无人驾驶航空器的飞行和销售、运输、存储等作出规范,并于2026年5月1日起实施。规定北京市行政区域全域为无人驾驶航空器管制空域,无人驾驶航空器所有室外飞行活动均需提出申请,未经批准不得实施飞行活动。

新修订的《北京市无人驾驶航空器管理规定》(以下简称“新版规定”)进一步加码,监管规则从“严管+可申请”进一步收紧为“全域禁飞、禁存、禁携”。新版规定明确,北京行政区域全域为无人驾驶航空器管制空域,禁止持有、存放无人驾驶航空器及其核心部件,禁止运输、携带其进入北京市行政区域,线上线下均不得向在京单位、个人销售和出租。

另据《中国民航报》等媒体报道,9月20日正式启用的“首都禁飞区”覆盖6省份,包括京津全域,以及冀晋蒙鲁部分区域,管制自地面至无限高、全天24小时实施,除民航航班、应急救援、公务飞行等特许场景外,各类低空飞行活动均纳入严格管控。

业内人士指出,这意味着管控从“飞行环节”前推到“产、销、运、存”全链条。

产业层面,低空经济正沿着“研发—设计—软件—地面测试”与“总部—仓储—试飞—运营”两条线完成地理切分,演化为“研发中心+圈外试飞取证基地”的双点协作模式。

国家发展改革委数据显示,2026年低空经济市场规模预计突破1万亿元;截至2025年底,全国注册无人机达328.7万架,同比增长51%,全年累计飞行4530万小时,同

比增长近70%。

承接版图初成之际,这场迁移的深层意义也逐步清晰。10月9日,中共中央、国务院印发《关于发展新质生产力的意见》,明确提出“在确保安全前提下,推动低空经济、商业航天健康有序发展”。

产业链分层:“可飞性”重塑选址逻辑

《中国企业家报》调研组发现,禁飞区并非“一刀切”。按“是否同时需要空域与实体设备在本地”的标准,低空产业链可划分为三个梯队。

第一梯队是强空域依赖环节,面临刚性外迁。整机总装与出厂试飞、型号取证试飞、低空运营、飞行培训等对可飞空域有刚性需求的,外迁或布局备份基地已成理性选择。第二梯队是跟随调整环节。总装线本身不依赖空域,交付试飞可安排在外场完成,但核心部件仓储将随下游客户外移,复材批产、动力电池与电驱上机验证等环节亦将跟随迁移。第三梯队是非空域依赖环节。总体设计、机载软件、芯片与航电器件、地面试验验证基本不依赖空域,布局由人才、科研与资本密度决定,恰恰构成北京“留得住”的产业基本盘。
(下转第二版)

发展新质生产力顶层设计出炉

近日,中共中央、国务院印发《关于发展新质生产力的意见》,围绕5方面创新提出19项重点举措。

- 大力推进科技创新
- 推动科技创新和产业创新深度融合
- 着力推进发展方式创新
- 扎实推进体制机制创新
- 深化人才工作机制创新



(据新华社)

【精彩导读】

区域案例

坚守十八载 困境楼盘逆势交出重生答卷

2026年秋日,走进宁夏回族自治区石嘴山市平罗县明珠嘉园小区,一幅安居乐业的祥和图景徐徐铺展。历经十八年接续攻坚,在属地党委政府统筹推进、多方协同发力与开发企业的主动担当之下,明珠嘉园项目逐步盘活、续建完工,昔日“忧居”终成百姓安心的“优居”家园。

>>>>>4版

理论智库

西夏历史遗存助力宁夏特色文旅

西夏历史文化是宁夏具有辨识度的文化IP,蕴藏丰富的遗址、文物与历史故事,是推动宁夏文旅产业差异化、特色化发展的宝贵资源。通过政企研协同开发、沉浸式业态打造和主题文旅线路整合,活化利用文化资源与产业发展相衔接,是宁夏文旅产业高质量发展的重要路径。

>>>>>7版

科技创新

东材科技:为全球绝缘技术贡献“中国方案”

从1966年至今,东材科技始终扎根材料领域,在新型绝缘材料、光学膜材料、先进电子材料等领域持续创新,深度参与诸多国家级重大工程,为国民经济发展贡献力量。从三峡水电站到神舟六号,东材科技以优质可靠的产品和服务参与其中,成为中国工业强国崛起的参与者和见证者。

>>>>>5版

产业公司

坚守安全底线 护航能源保供

作为神木能源集团旗下国有煤炭企业,石窑店矿业有限公司始终坚持统筹发展和安全,层层压实安全责任、精准防控重大风险、加快推进矿井智能转型步伐、厚植特色安全文化,持续夯实矿井安全根基,全力打造特级安全高效现代化国有矿井,以持续稳定的安全生产形势护航企业高质量发展。

>>>>>8版

【重磅推荐】



2版

创新项目面对面 12

C-V2X 车联网技术: 让“聪明车”驶上智慧路

■王璐璐

“鬼探头”易引发车祸、高速公路追尾易导致连环相撞……这些道路交通领域高发且危害严重的典型事故,长期以来因车辆感知范围有限、预警不及时难以得到有效防控。而车联网技术通过实现行人、车辆、道路与云端系统之间的实时“互通对话”和信息共享,能够从根源上弥补单车智能驾驶的感知盲区,为防范这类安全风险提供了可行的技术路径。

近日,在《中国企业家报》集团举办的产业对接交流会上,一款拥有原创C-V2X车联网技术的创新项目正式亮相。该项目基于无线通信技术,打破了传统交通体系中“车、路、人、云”各环节相互孤立、信息割裂的痛点,推动汽车行业智能化升级,有效改善人们的交通出行体验和生活方式,是支撑智能汽车与智慧交通融合发展的基础核心技术。

引领技术迭代,破解三大痛点

C-V2X车联网技术是推动汽车与交通产业变革的新引擎,既助力汽车行业从辅助驾驶向智能驾驶演进,也促进智慧交通系统的全面升级。

当前,全球交通体系普遍存在三大问题:交通安全事故频发,全球每年有超100万人因交通事故死亡;道路拥堵现象突出,高峰时段通行效率大幅下降,造成显著直接经济损失;生态环境影响严峻,全国约10%的温室气体排放源自交通领域,交通运输业作为国内碳排放重要来源,绿色低碳转型需求极为迫切。据项目负责人介绍,针对上述痛点,C-V2X车联网技术通过车路协同、智慧管控与新能源融合的路径,为破解道路安全、交通效率、绿色节能三重难题提供了系统性解决方案。

此外,C-V2X车联网技术还可显著提升单车智能驾驶水平。当前,单车智能驾驶在感知层面存在四大局限:一是“看不到”,感知能力受限,难以实现超视距探测;二是“看不清”,环境适应性差,易受天气、光照等复杂条件影响;三是“看不全”,缺乏全局信息,难以形成全景认知;四是“看不准”,无协同能力,车辆之间无法相互协作。而通过C-V2X车联网技术,能够高效打通多环节间的信息壁垒,有效解决长尾问题并缓解算力挑战,全面提升智能驾驶的安全性与可靠性。

业内人士指出,随着汽车智能网联化与交通数字化趋势日益清晰,C-V2X车联网技术已成为全球公认的技术路线,我国凭借先发优势处于引领地位,产业规模化应用需求迫切。

发挥平台优势,布局汽车产业转型升级

国家高度重视车联网产业发展,《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》明确提出“积极稳妥发展工业互联网和车联网”,为技术产业化、规模化落地提供了坚实的政策支撑与战略导向。

目前,我国已构建起完善的C-V2X车联网全产业链生态。据介绍,该项目所属企业已拥有车联网全栈产品和整体解决方案能力,包括在C-V2X模组、协议栈、通信终端、融合感知、云控平台等环节均具有核心产品。

与此同时,项目所属企业依托央企平台优势,深耕汽车产业多年,积累了深厚的行业资源与技术沉淀。企业紧抓智能网联汽车国产化转型机遇,全力探索并打造业务第二增长曲线,目前已主导并参与全国超100项车路协同项目部署和建设。该企业持续深化改革、完善治理体系,成立以来已完成3轮增资,累计增资总额超8亿元,构建了科学、规范的现代化公司治理体系,为车联网业务持续创新与规模化发展提供了坚实的资本支撑与体制保障。



中国企业家报
新浪微博



中国企业家报
微信平台



中国企业家报
中国企业网



中国企业家报
电子报