低空经济政策法规国际比较与优化路径研究

鲁蓉蓉

（国家计算机网络应急技术处理协调中心湖南分中心，长沙 410000）

摘要：为厘清低空经济发展的制度逻辑与实践困境，破解中国低空经济政策法规体系滞后、空域管理机制不健全等制约产业发展的核心问题，系统地比较了国内外低空经济政策法规的现状与模式。首先，界定了低空空域范围及低空经济的核心概念，阐述了其作为战略性新兴产业的法律属性与产业特征。随后，重点分析并比较美国市场主导型、欧盟协同规范型以及日韩精细化引导型3种典型模式的制度逻辑与核心特征。在梳理中国低空经济政策法规现状的基础上，指出现行体系面临的突出问题。最后，针对性地提出了完善立法体系、优化空域管理、健全适航认证等6个方面的优化路径，为低空经济政策法规体系完善提供理论支撑与实践参考。

关键词：低空经济；政策法规；空域管理；适航认证；国际比较；优化路径

中图分类号：F562 **文献标志码：**A **文章编号：**1671－1807(2026)11－0059－06

低空经济作为新质生产力的典型代表，已成为全球经济增长的新引擎和各国竞争的新赛道。据中国民航局预测，2025年中国低空经济的市场规模将达到1.5万亿元，到2035年更有望达到3.5万亿元[1]。但目前国内政策法规体系仍不完善，难以完全适配产业发展需求。与此同时，美国、欧盟、日韩等国家和地区已形成各具特色的低空经济政策法规体系，积累了成熟经验。在此背景下，开展国内外低空经济政策法规比较研究，有利于填补中国相关领域比较研究的短板，为中国政策法规优化提供理论支撑和实践借鉴。首先界定低空经济相关核心概念，系统梳理国外典型国家和地区低空经济政策法规模式并进行比较分析。随后剖析中国低空经济政策法规的现状与突出问题，最终提出有针对性的优化路径，为中国低空经济政策法规体系完善提供参考。

1 核心概念界定

1.1 低空空域的范围界定

低空空域是低空经济活动的物理空间载体，目前全球尚未形成统一的范围界定标准。从国际实践来看，多数国家将垂直距离地面1 000 m以下空域界定为低空核心区域，同时根据实际需求可延伸至3 000～4 000 m。中国结合空域管理实际，在《国家空域基础分类方法》中明确，低空空域主要指垂直高度为1 000 m以下的空域，根据实际需求可延伸至不超过3 000 m的绝对高度。

1.2 从“通用航空”到“低空经济”的演进

低空经济的发展源于通用航空产业的升级迭代，二者既存在关联又具有显著差异。通用航空作为低空经济的基础，主要聚焦于航空器运营、飞行培训、作业服务等单一领域，核心是“飞行活动本身”；而低空经济是以低空飞行为牵引的各类经济活动，包括低空飞行器制造、低空飞行服务及相关配套产业[2]。中国低空经济一词最早见于2010年，由中国民航大学首次提出，此后10余年间，这一概念从学术探讨逐步进入政策话语体系，最终成为国家战略性新兴产业的重要组成[3]。

1.3 低空经济的法律属性与产业特征

从法律属性来看，低空经济兼具公法与私法双重属性，公法属性主要体现在低空空域作为国家战略性基础资源，其管理、使用需遵循国家空域管制；私法属性则体现在低空经济中的市场主体在航空活动中，享有平等的民事权利，遵循契约自由、公平竞争等私法原则[4]。从产业特征来看，低空经济具有4大鲜明特点：①科技含量高，聚焦eVTOL（电动垂直起降飞行器）、无人机、复合材料等前沿技术，创新要素高度集中[5]；②产业链长，涵盖研发制造、飞行运营、基础设施、保障服务等多个环节，辐射带动效应显著；③应用场景广，广泛渗透于农林牧渔、应急救援、城市交通、文旅消费等多个领域[6]；④安全要求高，低空飞行活动直接关系公共安全、人身财产安全，对监管能力和安全保障水平提出了极高要求。

收稿日期：2026-03-11

作者简介：鲁蓉蓉(1990—)，女，湖南长沙人，硕士，工程师，研究方向为网络安全、舆情研究与上报等。

2 国际低空经济政策法规的典型模式与比较

2.1 美国:市场主导型政策法规体系

美国形成了以市场为主导、政府监管为辅的体系,以《联邦航空法案》为核心,并制定了如《小型无人机系统规则》(14 CFR Part 107)等专项法规进行具体管理。在空域管理层面,美国采取分类管理与动态授权相结合的机制。美国联邦航空管理局(FAA)将空域划分为A、B、C、D、E、G 6类,其中85%的空域为民用空域,仅部分限制区和禁飞区属军管。对于受管制空域内的无人机飞行,FAA于2018年推出低空授权和通知功能(LAANC)系统。通过这一系统,无人机操作员可在受控空域内获得近乎实时的飞行授权,将传统烦琐的空域申请流程从数周缩短至几分钟。

在适航准入层面,美国对无人机和eVTOL采取差异化监管策略。FAA于2020年发布Part 107规则,为小型无人机的运行、登记、飞手资质和空域管制提供了统一监管框架[7]。对于eVTOL,FAA在2022年将其归入《美国联邦航空法规》21.17(b)所属的"特殊类别",定义为动力起降类(powered lift)。2024年10月,FAA发布针对动力起降类航空器的专项规章,为eVTOL飞行员培训、操作要求和安全制定了标准[8]。2023年,FAA出台了城市空中交通(urban air mobility,UAM)运行概念2.0版,该概念指在城市低空空域内主要利用垂直起降或短距起降航空器及相关系统设施实现载人载货空中运输的活动[9]。这一渐进式、分类别的监管思路,既保障了安全底线,又为技术创新预留了空间。为推动无人机与eVTOL等先进空中工具融入空域体系、强化空域主权与安全管控,美国于2025年6月发布两项行政命令——《释放美国无人机优势》和《重振美国领空主权》,两项行政命令呈现"产业促进"与"安全管控"并行的双轨逻辑,标志着美国低空经济政策的新转向。

2.2 欧盟:协同规范型政策法规体系

与美国市场主导模式不同,欧盟采取"统一框架+成员国自主"的协同规范型政策体系。在欧盟层面,欧盟航空安全局(EASA)负责制定统一的法规、指令和标准。2019年,欧盟通过了《欧盟委员会第2019/945号授权条例——关于无人驾驶航空器系统和无人驾驶航空器系统第三国运营人》[即(EU)2019/945]和《欧盟委员会第2019/947号实施条例——关于无人驾驶航空器运行规则和程序》[即(EU)2019/947],建立了统一的无人机监管法律框架。2024年,欧盟要求所有新上市无人机必须配备远程身份识别模块(Remote ID),并计划从2026年1月起,对存量无人机强制加装该模块,以加强对低空飞行器的身份识别和管理。

在适航性方面,EASA于2019年7月发布特别条件以授权小型垂直起降(VTOL)飞机运营。为推动eVTOL、无人机货运等新型空中交通方式在欧洲城市的商业化应用,欧盟提出《城市空中交通倡议》,其中无人机空域管理系统(U-Space)空管系统自2021年起分阶段开始实施,用以支持无人机和eVTOL在低空(150 m以下)的实时交通管理。2023年开始,EASA全球首个U-Space/UTM法规套餐,即U-Space空域监管框架[(EU)2021/664],无人机运营规则修订[(EU)2021/665]及U-Space服务提供商(USSP)认证要求[(EU)2021/666]正式生效,为欧洲低空空域提供了标准化的运行框架。2023年《欧洲无人机战略2.0》首次将城市空运纳入航空法体系,2024年发布《UAM运营框架条例》,重点监管货运无人机、eVTOL、医疗无人机等低空城市交通形态的安全、噪声和隐私问题[10]。

在监管层面,各成员国在欧盟总体要求下,结合自身情况制定具体实施细则。例如,德国凡是大于250 g或带传感器无人机需注册并标注电子识别码;强制投保高额责任险,民用无人机保额为100万欧元,商用无人机保额至少为750万欧元;对黑飞、未注册、闯禁飞区等行为处以高额罚款,屡犯者可面临监禁。法国划定严格禁飞区,原则上禁止夜间飞行;噪声限值限定在60 dB以下;垂直起降机场还需额外安全认证。西班牙规定,未按要求注册无人机最高罚款22.5万欧元;空域限制严于欧盟,禁飞区范围广泛;原则上禁止无许可夜间飞行,违者罚款高昂,屡犯者将被吊销执照。

2.3 日本、韩国:精细化引导型政策法规体系

日本和韩国作为东亚发达国家,结合自身国土面积狭小、人口密度高、产业集中度高的特点,在低空经济领域采取政府精细化引导型模式。日本在立法层面,以《民用航空法》《无人机安全操作指南》为核心,构建了完善的法律框架,国土交通省作为核心监管机构,下属民航局(JCAB)细化运营规则,采用事前许可+严格规范的方式[11]。在政策层面,日本表现为渐进式开放与强有力的政企协同,经济产业省与国土交通省联合制定的路线图设定了明确的发展阶段与目标,2018年《空中交通革命路线

图》的发布是一个关键转折点,将飞行汽车定位为日本国家战略项目,后续政策进一步扩展至整个低空经济领域[12]。

韩国则聚焦城市空中交通(UAM)领域,构建了针对性的政策法规体系,2023 年启动 K-UAM 大挑战计划,汇集全球顶尖企业在全罗南道 UAM 试验台进行联合演示测试,推动技术落地和标准完善[13]。在监管层面,实行中央统一监管与地方协同配合的模式,由国土交通运输部统筹低空空域管理和产业发展,地方政府负责本地低空飞行活动的属地监管和基础设施布局。

2.4 小结

从模式比较来看,美国市场主导模式注重市场活力释放,政策法规的核心是为市场主体提供清晰的规则指引和适度监管,适合产业基础雄厚、市场主体成熟的国家;欧盟协同规范模式注重区域一体化协同,通过统一标准和协同监管破解区域分割难题,适合区域一体化程度高的地区;日韩精细化引导模式注重政府精准调控,通过顶层规划、精细化管理和针对性扶持,破解国土空间有限、安全风险较高的难题,适合中小规模、产业集中度高的国家。三者的共同特点是:具有完善的立法体系、明确的空域管理规则、健全的适航认证标准,以及协同高效的监管机制(表 1)。

表 1 低空经济政策模式对比

维度	美国	欧盟	日本	韩国
监管主体	FAA(民航主导)	EASA(区域统一)	民航局(严格许可)	国土交通部(基建导向)
空域策略	开放优先、分级管理	统一分层、跨境协同	安全优先、渐进开放	政府统筹、集中建设
法规路径	技术驱动、灵活修订	标准先行、统一框架	政府规划、严格立法	战略引领、基建先行
核心目标	商业化、产业领先	安全、绿色、协同	安全、技术整合	赶超、全域覆盖

3 中国低空经济政策法规的现状与挑战

3.1 法律层面:上位法律支撑逐步完善

中国低空经济相关活动主要依托现有上位法律进行规范,形成了以《中华人民共和国民用航空法》为核心,配套相关法律法规的法律框架。2025 年 12 月 27 日,十四届全国人大常委会第十九次会议表决通过新修订的《中华人民共和国民用航空法》[14]。本次修订是 1995 年《中华人民共和国民用航空法》颁布以来较为系统性的全面修订,共 16 章 262 条,核心亮点之一是将促进和发展低空经济正式纳入民用航空领域的基本法律之中。首次增设“发展促进”专章,明确低空空域分类分级管理规则,为 eVTOL 等新业态建立精准监管体系。此外,《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》于 2024 年 1 月 1 日正式施行,标志着中国无人机产业进入规范化发展阶段,明确了无人机的实名登记、飞行许可、安全管理等具体要求。《中华人民共和国治安管理处罚法(2025 修订)》于 2025 年 6 月 27 日正式发布,将于 2026 年 1 月 1 日起生效。该法明确将“黑飞”行为纳入规制范畴,填补了此前低空飞行活动中违法处罚的制度空白。

地方层面立法亦趋活跃,如《深圳经济特区低空经济产业促进条例》《广州市低空经济发展条例》《苏州市低空经济促进条例》和《无锡市低空经济发展促进条例》等地方性产业促进法规陆续出台。

3.2 政策层面:国家与地方协同推进

中国低空经济政策体系呈现“国家顶层规划、地方试点先行”的特点。在国家层面,2021 年《国家综合立体交通网规划纲要》首次将低空经济写入国家规划[15];2023 年中央经济工作会议将其上升为战略性新兴产业,同年国务院、中央军委发布《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》,填补了无人机监管的法规空白。2024 年政府工作报告首次明确将低空经济作为培育新增长引擎的重要方向,同年工业和信息化部等 4 部门印发《通用航空装备创新应用实施方案(2024—2030 年)》,国家发展改革委低空经济发展司,推动相关政策举措持续落地。2025 年,《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》提出加快低空经济战略性新兴产业集群发展。2026 年 2 月,国家发展改革委、金融监管总局、中国民航局联合印发《关于推动低空保险高质量发展的实施意见》,加快建立健全低空保险政策体系。在标准方面,2025 年 12 月市场监管总局会同中央空管办、国家发展改革委等十部门联合发布《低空经济标准体系建设指南(2025 年版)》,与已实施的《民用无人驾驶航空器系统安全要求》,2026 年 5 月 1 日起实施的《民用无人驾驶航空器系统运行识别规范》和《民用轻小型无人驾驶航空器实名登记及激活要求》,2027 年 1 月 1 日起实施的《民用无人驾驶航空器唯一产品识别码》等形成低空经济安全管理体系。

地方试点政策方面,截至 2025 年 5 月,全国已有 50 多个省市地区出台了低空经济发展相关方案,广东、浙江、福建、湖北、重庆等多个省份将低空经济写入本地“十五五”规划建议。其中,广州市发布

中国首个《低空垂直起降设施场址选择及建设技术指引(试行)2025》,上海制定了《上海市关于链接长三角加快建设低空经济先进制造业集群的若干措施》。

3.3 监管层面:多部门协同监管格局初步形成

中国低空经济监管体系呈现多部门协同监管格局。中国民用航空局(CAAC)作为核心监管部门,负责低空经济政策制定、飞行审批、适航管理及安全监管。地方交通管理部门协同开展低空交通基础设施规划,负责辖区内低空飞行活动属地监管。公安部门聚焦非法飞行行为打击,维护低空领域公共安全。市场监管部门承担低空经济企业资质审核、产品质量监管(如航空器生产标准)等职责。此外,空管部门负责空域管理和飞行管制,工信部门负责无人机产品识别码备案、关键技术标准制定,发改部门负责产业发展规划和政策协调。

在跨部门协同监管机制方面,目前已形成信息共享、联合执法等协同机制。执法监管依据《中华人民共和国民用航空法》《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》《通用航空飞行管制条例》等法规展开。监管技术手段持续升级,包括建设低空飞行服务站(FSS)为飞行活动提供飞行计划申报、气象信息等服务,应用无人机云平台(如 UOM、UTMISS)实现飞行数据实时采集监控,部署低空监测设备(低空雷达、电子围栏)实时监测飞行活动,运用人工智能、大数据分析等技术精准识别异常飞行轨迹。

3.4 现存突出问题

尽管中国低空经济政策法规体系建设取得重要进展,但对照产业高质量发展的要求,现行体系仍存在以下突出问题:①法律层级有待提升。虽然新修订的《中华人民共和国民用航空法》已对低空经济发展作出原则性规定,但中央层面全局性、根本性的制度规范仍存在空白。②空域管理机制有待优化。中国适飞空域供给不足,各地实际可用的空域过少,以广东为例,目前该省低空适飞空域占比仅为40%,与低空用户需求集中区域的重叠度仅为25%[16]。传统空域管理模式审批流程复杂、周期长、效率低,难以满足时效性及机动性的要求。③适航认证体系尚不健全。中国 eVTOL 的取证大多通过"一事一议""专项审定"等方式进行,没有形成标准化的认证流程,导致适航取证周期长、成本高,影响相关产品的市场推广和应用。④安全监管协同有待强化。跨部门协同机制的实际运行效率有待提升,对"黑飞"等违法行为的监测、识别和处置能力仍显不足,缺乏实时有效的技术手段支撑。⑤产业扶持政策精准性有待提高。各地发展低空经济存在一定程度的"内卷"现象,产业布局同质化问题显现。⑥专业技术人才培养体系尚不健全,适航审定、空管服务等专业人才短缺。⑦国际协同不足。中国低空经济政策法规与国际标准衔接不够紧密,在适航认证、飞行规则、安全监管等方面的国际合作较少,难以适应低空经济全球化发展的趋势。

4 中国低空经济政策法规优化路径

4.1 完善立法体系,提升法律层级

首先,加快制定专门立法,填补新业态领域的法律空白,为低空经济发展提供根本法律遵循。其次,修订完善现有相关法律法规,结合低空经济发展需求,细化低空飞行管理、适航认证、安全监管等条款,增强法律的可操作性。最后,制定配套的专项法规和实施细则,出台专项法规和地方实施细则,形成上下衔接、左右协同的立法体系,确保低空经济发展有法可依、有规可循。

4.2 优化空域管理机制,推动空域有序开放

空域是低空经济发展的核心资源,优化空域管理机制是释放低空经济活力的关键举措。①细化空域分类分级管理,科学划定低空适飞区域,逐步扩大空域开放范围;②建立空域动态管理机制,实现空域使用的动态调配、实时监控和高效利用,推动空域资源市场化配置;③推动区域空域协同开放,加强京津冀、长三角、粤港澳大湾区等重点区域的空域协同,打破区域空域分割;④因地制宜推进地方空域开放试点,总结试点经验并在全国推广,逐步实现低空空域的全面有序开放。

4.3 健全适航认证体系,推动与国际标准衔接

中国可充分依托现有与美国联邦航空局(FAA)、欧盟航空安全局(EASA)签署的双边适航协议(BASA)框架,围绕适航审定互认、技术标准协同、测试资源共享及低空运行监管等关键领域开展务实技术合作。具体来说,与 EASA 合作聚焦标准制定层面,依托其体系化优势,将中国在无人驾驶 eVTOL 审定中形成的专用条件与符合性方法通过技术工作组机制嵌入其规则修订进程;与 FAA 合作则侧重型号审定层面,利用其性能化监管的灵活性,鼓励国内企业通过"特殊类别"通道提交 TC(型号合格证)申请,以型号实践建立技术对话渠道。同时,借鉴电动飞机领域成功经验,将"等效安全"原则作为合作基础——不追求标准文本的完全等

同，而是通过 BASA 框架下的联合审定安排，证明中国审定标准能够达到同等安全水平。在此基础上，以港珠澳大湾区为制度创新试验田，依托香港国际认可的检测认证体系，探索“一地测试、多地认可”机制，将中国在低空经济领域的技术先行优势，转化为参与全球适航治理的规则话语权。

4.4 强化安全监管协同，提升安全保障能力

①完善跨部门协同执法机制，破解监管权责分散难题。梳理民航、空管、工信、发改、应急、公安等部门的监管职责，消除职责交叉和监管空白，建立权责清晰、分工明确、协同高效的监管机制。同时，构建低空飞行安全监管平台，实现对违规飞行的精准发现、快速处置。②建立基于运行风险的动态分级分类监管机制。依据航空器性能、运行场景、空域复杂度等维度构建量化风险评估模型，对轻型娱乐无人机实施备案制宽松管理，而对载人 eVTOL、城市物流无人机等高风险运行，则实施“运行许可＋动态监控＋强制保险”的强监管模式，实现监管资源精准投放。③夯实“远程识别（Remote ID）”技术的法律闭环，在《低空经济标准体系建设指南》框架下，明确生产者、运营者、飞手在设备预置、信号保持等方面的具体法律责任，实现“技术异常”与“执法定性”的硬挂钩，为公安机关利用民用无人驾驶航空器综合管理平台（UOM 平台）开展“非现场执法”提供明确依据。

4.5 优化产业扶持政策，助力新质生产力培育

低空经济作为新质生产力的典型代表，需要精准有效的产业扶持政策。①加大核心技术研发扶持力度。例如，设立低空经济核心技术研发专项基金，重点支持核心领域的技术研发，鼓励企业、高校、科研机构开展产学研合作，突破关键核心技术瓶颈。②完善基础设施扶持政策。加大对低空起降设施、导航通信设施、气象观测设备等基础设施建设的投入，制定全国统一的设施建设标准。③强化人才培养和引进。例如，支持高校开设相关专业，培养飞行、适航、监管、技术研发等方面的专业人才；出台人才引进政策，引进国际高端人才。④加大财税政策支持力度。鼓励金融机构创新低空经济信贷产品，加大对低空经济企业的信贷支持。探索设立低空经济产业投资基金，引导社会资本投向低空经济领域。

4.6 加强国际协同，提升全球治理话语权

①积极参与国际民航组织、国际标准化组织等国际机构的低空经济标准制定工作，提升中国在国际低空经济治理体系中的话语权；②深化国际技术合作与交流，引进国际先进的技术和经验，加强与美国、欧盟、日韩等国家和地区的合作，联合开展技术研发和试点示范，提升中国低空经济产业的国际竞争力。

5 结语

低空经济作为新质生产力的典型代表，正成为推动经济高质量发展的重要引擎。研究通过对国内外低空经济政策法规的系统比较，揭示了美国市场主导型、欧盟协同规范型、日韩精细化引导型 3 种典型模式的制度逻辑与核心特征，分析了中国现行政策法规的核心框架、监管体系与突出问题，并提出了完善立法体系、优化空域管理、健全适航认证、强化安全监管、优化产业扶持、加强国际协同 6 方面优化路径。

参考文献

[1] 武晓红. 协同发力激发低空经济发展动能[N]. 光明日报，2025-11-12(6).

[2] 毛磊. 低空经济产业：内涵界定、经验借鉴和政策建议[J]. 中国商论. 2024(24)：143-147.

[3] 夏宁. 从技术和产业融合角度看低空经济[N]. 21 世纪经济报道，2025-10-11(12).

[4] 2025 年低空经济法律回顾与展望[R]. 北京：盈科全国低空和空天经济研究院，2025.

[5] 欧阳日辉. 低空经济助推新质生产力的运行机理与路径选择[J]. 新疆师范大学学报(哲学社会科学版)，2025，46(1)：118-131.

[6] 赵景龙. 低空经济高质量发展：内涵特征，约束条件与突破路径[J]. 当代经济研究，2025(4)：27-42.

[7] Small unmanned aircraft systems (UAS) regulations (Part 107)[EB/OL]. (2020-10-06)[2026-02-23]. https://www.faa.gov/newsroom/small-unmanned-aircraft-systems-uas-regulations-part-107.

[8] With new rule, FAA is ready for air travel of the future [EB/OL]. (2024-10-22)[2026-02-23]. https://www.faa.gov/newsroom/new-rule-faa-ready-air-travel-future.

[9] Urban air mobility (UAM) concept of operations[EB/OL]. (2023-08-31)[2026-02-23]. https://www.faa.gov/air-taxis/uam_blueprint.

[10] 杨淑芳. 欧盟低空安全管理制度与实践探索[J]. 现代世界警察，2025(5)：42-49.

[11] 胡雪原，谢林翰. 日本低空经济：政策与产业的协同共进[N]. 人民邮电报，2025-07-01(3).

[12] 马芳芳，傅少川，李丽颖. 国外低空经济发展的路径及启示[J]. 新经济导刊. 2025(10)：54-60.

[13] 金杜律师事务所. 域外低空经济监管实践及启示[EB/OL]. (2025-03-02)[2026-02-23]. https://www.kingandwood.com/cn/zh/insights/latest-thinking/low-alti-

tude-economy-development-extraterritorial-supervision-practice-and-enlightenment.html? Redirect.
[14] 蒲晓磊. 统筹发展安全 严格法律责任[N]. 法治日报，2026-01-06(5).
[15] 韩霞，臧静楠. 低空空域开放政策演变及逻辑机理：基于话语分析视角[J]. 北京航空航天大学学报(社会科学版)，2022，35(6)：146-152.
[16] 金杜律师事务所. 从低空经济角度简评《民用航空法》修订[EB/OL]. (2026-01-07)[2026-02-23]. https://www.kingandwood.com/cn/zh/insights/latest-thinking/a-review-of-china-s-revised-civil-aviation-law-from-the-perspective-of-low-altitude-economy.html.

Research on International Comparison and Optimization Path of Low-altitude Economy Policies and Regulations

LU Rongrong
(Hunan Branch of National Computer Network Emergency Response Technical Team/Coordination Center, Changsha 410000, China)

Abstract: Based on the rapid development of the global low-altitude economy, the current status and models of low-altitude economic policies and regulations at home and abroad were systematically compared. Firstly, Firstly, the scope of low-altitude airspace and the core concept of low-altitude economy were defined, and their legal attributes and industrial characteristics as a strategic emerging industry were elaborated. Then, the institutional logic and core features of three typical models were analyzed and compared: the market-dominant model in the United States, the collaborative regulation model in the European Union, and the refined guidance model in Japan and South Korea. After analyzing the current situation of China's low-altitude economic policies and regulations, prominent problems in the current system were identified. Finally, six specific optimization paths are put forward, including improving the legislative system, optimizing airspace management, and perfecting airworthiness certification. The theoretical support and practical references were provided for the improvement of China's low-altitude economic policy and regulation system.

Keywords: low-altitude economy; policies and regulations; airspace management; airworthiness certification; international comparison; optimization path