

# 低空经济立法问题研究

李宇航

中国民航大学法学院, 天津

收稿日期: 2026年1月27日; 录用日期: 2026年3月11日; 发布日期: 2026年3月20日

## 摘要

近些年来, 低空经济的快速发展带来了巨大的经济效益, 其作为技术驱动型产业要素的代表, 正越来越得到社会各界的重视。低空经济的发展具有正外部性与潜在风险, 适当利用能够促进低空经济发展、保障公共福祉的实现。但是, 随着低空经济领域的不断发掘, 越来越多需要解决的问题不断涌现。现如今, 我国对于低空经济的规制主要采取政策的方式, 这是目前低空经济的发展不得不经历的阶段, 当相关政策所积累的经验足够时, 有必要将相关规定上升为效力位阶更高、权威性更强的法律。然而, 低空经济所涉及的领域涵盖诸多方面, 相关立法工作需要关注更多问题。通过协调处理各方面问题, 确保低空经济立法工作的高质量完成。

## 关键词

低空经济, 立法, 发展, 保障

# Research on the Legislative Issues of the Low Altitude Economy

Yuhang Li

School of Law, Civil Aviation University of China, Tianjin

Received: January 27, 2026; accepted: March 11, 2026; published: March 20, 2026

## Abstract

In recent years, the rapid development of the low-altitude economy has brought significant economic benefits. As a representative of new productive forces, it is receiving increasing attention from all sectors of society. The development of the low-altitude economy is a double-edged sword: appropriate utilization can promote its growth and safeguard public welfare. However, as the low-altitude economy continues to expand, more and more challenges emerge. Currently, China primarily regulates the low-altitude economy through policy measures, a stage that must be navigated in its

development. When sufficient experience is accumulated from these policies, it is necessary to elevate relevant regulations to higher legal authority with stronger enforceability. Yet, the low-altitude economy spans multiple domains, requiring legislative efforts to address a broader range of issues. By coordinating and resolving these various concerns, the legislative process for the low-altitude economy can achieve high-quality outcomes.

## Keywords

Low-Altitude Economy, Legislation, Development, Guarantee

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言

2021年2月24日,“低空经济”出现在中共中央、国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》中,以加快建设交通强国,构建现代化高质量国家综合立体交通网[1]。近些年来,尽管“低空经济”这一名词被越来越多的文件提及,但是其概念尚未在中央性质的文件中得到明确定义,相对比较正式的定义出现在一部地方性法规——《深圳经济特区低空经济产业促进条例》中,这也是我国首部低空经济产业发展地方法规,其第二条规定:“本条例所称低空经济,是指以民用有人驾驶航空器和无人驾驶航空器的低空飞行活动为牵引,辐射带动航空器研发、生产、销售以及低空飞行活动相关的基础设施建设运营、飞行保障、衍生综合服务等领域产业融合发展的综合经济形态。”[2]结合该条规定以及低空经济的运行实际情况,可以得知,低空经济具有空间立体性、区域依赖性、数字生态性、产业融合性以及辐射带动性等特征[3]。现如今,低空经济的发展愈加迅速,这就要求地方甚至中央需要尽快出台相关法律法规对低空经济的发展进行一定的规制,以促进低空经济的创新性发展以及公共福祉的保护。

## 2. 低空经济政策

毫无疑问,立法是对低空经济发展的有效手段,甚至被一些学者认为是最重要的手段,加之我国低空经济相关产业的体量庞大,有必要尽快推进低空经济相关立法的落地。但是,低空经济在我国属于一个全新的概念,并且处于发展阶段,根据《中华人民共和国立法法》第七条规定:“立法应当从实际出发,适应经济社会发展和全面深化改革的要求,科学合理地规定公民、法人和其他组织的权利与义务、国家机关的权力与责任。法律规范应当明确、具体,具有针对性和可执行性。”[4]贸然直接通过立法的方式对低空经济进行规制,容易产生阻碍低空经济的创新、相关立法面临频繁修改导致影响法律权威性等问题。因此,我国目前所采取的措施多采取“政策先行”的方式。

但是,对于低空经济领域的规制,不应该且不能仅仅停留在政策领域,政策的好处在于灵活、针对性强,但是与法律法规相比,其权威性大打折扣,在低空经济立法尚处于过程中、原则性规定相对较少时,各地方政策更加倾向于促进地方低空经济的发展,可能会出现地方政策越权甚至与未来低空经济立法原则相悖的问题,“最好的法律是能顺利达成政策目的的法律”[5],低空经济政策的实施过程在某种程度上可以理解为低空经济立法经验的累积过程[5],因此,当地方政策实施过一段时间后,中央与地方应当在充分吸取地方政策的实施经验的基础上,通过立法手段对低空经济的相关问题进行规制。法律思维是以“价值-保障”为思维模式,而政策思维则是“目的-手段”的思维模式,法律思维更注重价值目

标的多元化，也希冀于通过立法手段来协调不同价值目标的平衡；而政策思维的价值目标较为单一，并且是通过不同手段达到其目标(而非折中或平衡)，切忌以政策思维模式代替法律思维模式，否则会让低空经济法律法规陷入工具主义立场[5]。

### 3. 我国各地方低空经济立法现状

以“低空”“低空经济”“通用航空”“无人驾驶航空器”“无人机”等关键词进行搜索，可以搜索出我国各地方对于低空经济相关活动进行规定的地方性法规和地方政府规章共 17 部(见表 1)，其余则大多以地方规范性文件的形式制定<sup>1</sup>。

**Table 1.** The legislative status of the low-altitude economy in China's provinces and cities

**表 1.** 我国各省市关于低空经济的立法情况

序号	名称	所属地区	效力位阶	施行日期
1	无锡市民用无人驾驶航空器管理办法	江苏省无锡市	地方政府规章	2017.9.1
2	四川省民用无人驾驶航空器安全管理暂行规定	四川省	地方政府规章	2017.9.20
3	新疆维吾尔自治区民用无人驾驶航空器安全管理规定	新疆维吾尔自治区	地方政府规章	2018.7.1
4	深圳市民用微轻型无人机管理暂行办法	广东省深圳市	地方政府规章	2019.3.1
5	浙江省无人驾驶航空器公共安全管理规定	浙江省	省级地方性法规	2019.5.1
6	厦门市民用无人驾驶航空器公共安全管理办法	福建省厦门市	地方政府规章	2020.4.1
7	四川省通用航空条例	四川省	省级地方性法规	2022.9.1
8	湖南省通用航空条例	湖南省	省级地方性法规	2022.10.1
9	三亚市促进低空旅游发展暂行办法	海南省三亚市	地方政府规章	2023.9.1
10	深圳经济特区低空经济产业促进条例	广东省深圳市	经济特区法规	2024.2.1
11	重庆市民用无人驾驶航空器公共安全管理办法	重庆市	地方政府规章	2024.2.1
12	珠海经济特区低空交通建设管理条例	广东省珠海市	经济特区法规	2025.1.1
13	达州市民用无人驾驶航空器公共安全管理办法	四川省达州市	地方政府规章	2025.2.1
14	广州市低空经济发展条例	广东省广州市	设区的市地方性法规	2025.2.28
15	苏州市低空经济促进条例	江苏省苏州市	设区的市地方性法规	2025.10.1
16	无锡市低空经济发展促进条例	江苏省无锡市	设区的市地方性法规	2025.10.1
17	山东省民用无人驾驶航空器公共安全管理办法	山东省	地方政府规章	2026.1.1

通过以上统计可以看出，我国各省市关于低空经济的立法，效力位阶多集中于地方政府规章，少部分文件的效力位阶为地方性法规，且深圳经济特区和珠海经济特区分别制定了经济特区法规。多数低空经济地方立法的施行时间集中在 2022 年以后，尤以 2024 年和 2025 年居多，这也与近几年来我国重视低空经济发展，大力推动各地方依据地方特色发展低空经济的特点有关。从整体来看，低空经济地方立法数量偏少，且效力位阶较低，有必要在中央的指导下，加强低空经济地方立法，以促进低空经济发展。

<sup>1</sup>数据来源：北大法宝数据库，最后访问日期：2025 年 12 月 17 日。注：相关数据不包括港澳台地区。

## 4. 低空经济立法的必要性

### 4.1. 低空经济发展速度对立法的迫切需要

“低空经济”这一概念被提起的时间不久，但是其发展速度在以指数级增长，现如今，低空经济已经能够实现带动不同产业领域协同发展。依据罗兰·贝格研究机构预测，到2050年，全球低空经济市场规模将超过60万亿人民币；而到2035年，中国低空经济的产业规模预计达6万亿人民币[6]。作为新兴产业具有如此强劲之发展势头，可见其未来发展空间巨大。而在此情景下，更需要立法机关通过立法对低空经济领域进行规制，一来为低空经济的发展指明方向，二来避免相关产业及人员利用立法漏洞。

### 4.2. 低空经济立法的战略价值

习近平总书记指出，全面推进依法治国，必须坚持科学立法，提高立法科学化、民主化水平[7]。低空经济立法的战略价值，本质上是通过法治化路径破解低空经济发展中的制度瓶颈，为培育壮大新质生产力、提升国家治理效能、推动高质量发展提供制度保障[6]。低空经济是全球竞相布局的战略新兴领域，但全球低空经济规则制定尚处形成阶段，要重视国内立法实践在国际法领域的造法功能，积极制定并努力推动中国低空经济促进法成为区域性、全球性的制度成果文件，创新立法、执法和司法的协作机制，提高国际规则制定的话语权[6]，从而促使低空经济成为我国参与全球价值链重构、推进国际经贸合作的新支点。

### 4.3. 低空经济立法的经济价值

低空经济立法所要解决的核心是低空空域的使用与规制问题，而传统空域管理的“静态划设，集中管控”模式已难以适应低空经济高频次、碎片化的使用需求[6]。空域的动态管理，空域资源的特许使用是对低空经济领域进行规制要解决的核心问题，解决新发展背景下低空空域资源配置的体制机制创新问题，确保低空空域的使用达成实现社会公共福祉的目标。

除此以外，低空经济的发展存在明显的地区差异，因低空经济的发展需要各领域人才的，而东部沿海地区高校数量远多于西部地区，人才资源的不平衡也就导致了低空经济发展的不平衡，而低空经济若能实现良好的发展，通过“区域协同”与“城乡融合”的制度设计，构建起“立体经济”的发展前景，培育区域新增长极，弥补地区发展差异，解决地区发展不均衡问题，则低空经济将成为新时代解决我国地区发展不平衡不充分问题的有效治理工具。

### 4.4. 低空经济立法的社会价值

如前所述，低空经济的发展不再仅仅局限于一两个方面，其势必会拉动多产业的发展，从形式上来看，其解决的是社会如何更好地利用好低空资源实现发展，从实质上来看，其发展将会大大缓解我国普遍存在、长期难以解决的问题，比如缓解就业压力等。因此，低空经济立法若能聚焦于调和社会中普遍存在的利益冲突、以增进民生福祉为终极目标等高层次的治理效能，将会推动形成“科技创新-产业发展-社会进步”的良性循环[6]。

## 5. 低空经济立法方向

综合上述分析，笔者认为，对于低空经济领域立法，宜采取先制定政策，再根据政策的实施情况过渡到中央立法，最后根据各地的实际情况在中央立法的指导下制定地方立法。尽管不同的学者对于低空经济的立法过程的具体顺序有不同的见解，但是无论是制定政策、中央立法还是地方立法，都应当遵循以下几项原则。

### 5.1. 安全保障为首要前提

2025年全国民航航空安全工作会议中,中国民用航空局副局长胡振江作了题为《始终坚持安全第一持续强化体系建设 以更高水平航空安全保障行业高质量发展》的航空安全工作报告[8]。《中华人民共和国民用航空法》第一条规定:“为了维护国家的领空主权和民用航空权利,保障民用航空活动安全、有序进行,保护民用航空活动当事人各方的合法权益,促进民用航空事业高质量发展,制定本法。”[9]因此,安全保障应当视为民用航空活动的首要任务。而低空经济所涉及的空域较低,对地面活动的影响更大,因此基于立法目的考虑,安全保障亦应当成为低空经济活动的首要前提。尽管有些学者提到,低空安全观需要革新,主要体现在四个方面,一是安全与效率共同提升的协同安全观;二是科技发展导向的动态安全观;三是风险抵充的综合安全观;四是可容许风险导向下的合理安全观[10]。在这四个方面中,笔者对于第三点存有疑问。对于第三点,学者多认为低空经济产业的发展过程中会带来一些额外的甚至其他产业无法带来的收益,而这些收益可以与低空经济发展过程中带来的安全风险相抵充。“抵充”一词在此处的适用其实是不妥当的,低空经济的发展所带来的收益与其所带来的风险立足于不同的价值定位,甚至可以说,为了防止低空经济的发展所带来的风险,应当放弃其所带来的收益,因此二者之间难以实现抵充。虽然无论采取多么严苛的预防措施都不能做到百分之百阻断风险,但这并不是降低低空经济发展过程中风险预防的价值定位的理由,中央与地方仍应当采取最严苛的立法手段,防范低空经济发展过程中的风险。

### 5.2. 促进发展与监督管理的辩证关系

在低空经济的发展过程中,“发展”与“监管”并不是非此即彼的关系,应当在促进低空经济的发展过程中维护好对其发展的监管,在监管过程中也应当避免过于限制低空经济的创新,以免制约低空经济的发展。

低空经济作为新兴产业,立法应当多采取鼓励性的规则,尽量避免强制性规定,过于严苛的立法将会诱发阻碍低空经济创新的结果。因低空经济的运行会带动多种产业链的相互作用,其产生的收益也将不会仅仅局限于一个方面。然而,低空经济适用场景的多元化也会导致其具有一定的脆弱性,容易产生垄断等恶性问题,盲目追求低空经济增长效率,忽视低空产业监管,容易诱发资源浪费、不公平竞争等消极后果,最终使低空经济增长乏力,低空产业走向无序状态[1]。因此,综合来看,低空经济立法既应当保持宽容态度,鼓励低空经济的发展与创新,同时,对于低空经济发展的监管不能完全放松,需要以公平竞争、优胜劣汰作为其发展方向,并以实现社会公共福祉作为其根本目标。

### 5.3. 管理型与促进型相结合的立法模式为首选

在立法模式方面,有学者用“国家控制”和“个人自主”作为坐标系的两个维度,按国家控制与个人自主的变量关系,将经济社会领域的法律规范具体分为管理法、促进法、权利法、保护法等四个类型[11]。

管理法强调立法多采取强制性与惩戒性立法,尽管低空经济的发展需要将安全价值放在首位,但是这并不意味着强制性立法与惩戒性立法在低空经济领域的立法中要占据主导地位,相反,作为技术驱动型产业要素的代表,国家应当在保障安全的前提下,积极促进低空经济的发展,承担起低空经济发展的引导者和促进者的角色,取而代之的是惩戒者和强制者的角色。

促进法强调立法应当实现对低空经济发展的有力促进,比如《深圳经济特区低空经济产业促进条例》第一条规定:“为了优化低空经济产业发展环境,促进低空经济产业高质量发展,根据有关法律、行政法规的基本原则,结合深圳经济特区实际,制定本条例。”[2]低空经济尚处于探索前行的阶段,需要在

立法层面给予更多的支持与鼓励，促进低空经济产业的创新与发展。

权利法更多强调参与主体之间的权利，而这应当更多的属于民商事领域的范畴，即私法领域的范畴，通过赋予民商事主体平等的权利，保障民商事活动的正常运行。诚然，低空经济领域的确具有私法调整的范围，但是在低空经济发展初期、尚需公法进行更多规制与监管的背景之下，与公法的调整相比较而言，其占比远不如后者。不难承认，若低空经济领域的立法发展到中央层面，势必会规定，即使不会规定也会通过转介条款对一些私法领域的活动进行规制，但这并不意味着只有采取权利法的立法模式才能达成该目的，权利法的立法模式更多强调的是权利法在立法中占据主导地位，这与低空经济的公法规制思维相悖。

保护法针对的是市场和社会中形式上平等主体之间的不对称权力结构[11]。在法律的发展过程中，法律关系都是从简单发展到复杂，从最初的法律关系主体地位相等，再到法律关系主体的地位出现不对称。在低空经济的发展初期，需要关注的是如何控制好不平等主体之间的监管与合作关系和平等主体之间的权利保护关系，尚不急于且尚无必要在复杂法律关系问题上花费过多精力。

低空经济的发展应当以保障安全为第一要素，且监管力度不宜过度，应当满足低空经济发展初期的需要，鼓励低空经济领域甚至其辐射带动领域的创新发展，因此，综合来看，低空经济更应当采取管理型与促进型相结合的立法模式，以满足低空经济在发展初期的安全监管与鼓励创新发展的需要。

#### 5.4. 领域立法的立法范式选择

综合以上分析可知，低空经济领域的规制不仅仅需要公法监管作为其安全保障，亦需要私法的协作促进其发展，仅仅依靠单一的公法或单一的私法无法解决低空经济发展初期的问题。譬如，从迈入低空经济领域，需要行政法层面的审核，在实际运行过程中，如遇到侵权等行为，需要民法层面的救济，若运行不符合规则，亦会受到行政法层面的规制，严重者涉及刑事犯罪的，由刑法予以一定的制裁，即使在退出层面，也会受到行政法的审核与准许。因此，在立法范式选择上就更加青睐于领域立法。领域立法是指以相关领域的风险问题为立法导向，综合运用不同部门的法律手段与各个学科的治理资源，以回应日益复杂、交叉、融合的新兴法律需求，进而形成不同于部门立法形态的立法范式[12]。通过设置概括性的法律责任条款，由该基本法规定转介适用各部门法具体规定，以此来系统性确保飞行服务的绝对安全、低空空域的合理使用与营商环境的持续优化[13]。

### 6. 低空经济的地方协同立法

我国幅员辽阔，低空经济方兴未艾，受限于缺少国家总体规划和分类指导，低空经济在地域上呈现出区域发展不均衡的态势，在运营上暴露出“多头管理”与“管理空白”并存的短板，各地区之间缺乏整体谋划和协调，存在发展不统一、资源利用率不高等现象，导致省际协同发展难度较大等问题[14]。然而，低空经济的实际运行往往不会局限在一个地区内，比如，在低空物流服务领域，势必会涉及到跨过不同地区的问题，而一旦所涉及的地区对低空经济的监管标准不一致，将会大大增加低空物流服务企业的运营成本和管理难度。除此以外，因低空经济所涉及的领域广泛，因此各地对于低空经济的发展也就各具地方特色，比如，近年来，山东淄博旅游业持续升温，热度居高不下，而其邻近的潍坊市寿光市因其蔬菜十分出名而长期备受关注，假设两地政府均积极发展低空经济，那么前者更倾向于选择“低空 + 旅游”的发展模式，而后者则更倾向于选择“低空 + 农业”的发展模式，而不同的发展模式导致不同地区低空经济发展的侧重点也就不一致，因此一旦发生“低空 + 旅游”的发展模式需要横跨寿光地区时，其只能沿用其他地区的标准，而该标准是否能够完全契合当地实际情况仍然是个问号，因此，低空经济的地方协同立法也就显得十分必要。

在地方协同立法层面,主要存在协同合作深度需强化、协同功能定位有冲突、协同地方立法碎片化、协同管控标准不衔接和协同执法路径不明确[15]等问题。因此,在立法模式的选择上,更应当倾向于选择混合立法模式,即结合统一立法和分散立法的优点,以一部基础性区域协同法规为根基,从宏观层面为低空经济的协同发展构建核心框架,确立总体发展目标,同时确立各参与主体,包括政府部门、企业、空域使用者等的基本权利和义务关系[15],而非统一立法模式或者分散立法模式。

当然,支持地方协同立法并非完全排斥地方特色,低空经济的发展无法脱离其所依赖的地区,而此处强调的地方协同立法,其目的是在一些已经实际发生或可预见将会势必乃至极大可能发生的低空经济地方协同发展的领域采取各地区均可接受的规制方式,而不同地区的地方特色仍由各地方自行选择,以无人机的飞行速度为例,A地区所能接受的速度范围为10~20 km/h,而B地区所能接受的速度范围为5~15 km/h,那么在涉及A、B两地协同作业时,相关企业只要保持10~15 km/h的速度就完全能够实现其作业任务,以此节约管理成本。

除此以外,低空经济的地方协同立法具有必要性,但是基于低空经济发展的安全目标的管控,在地方协同立法时不仅仅要听取相关立法领域专家学者的意见,更应当听取实务部门和相关专业人士的意见,并且有必要成立专门的低空经济领域区域协同立法工作领导小组,打造高素质的低空经济立法工作队伍,确保立法的科学性。

强调构建低空经济领域区域协同立法制度,推动低空经济领域的法治建设进程,存在两个前提。一是低空经济领域的问题地方无法独立通过立法解决,二是国家不便于统一管理[15]。在当下普遍强调区域共治的同时,也要防止协同的滥用;在重视协同发展的同时,也不能过分依赖于协同[15]。

## 7. 结语

综合来看,低空经济领域立法绝对不是一蹴而就的过程,并且因为低空经济的发展速度极快,其立法具有强烈的迫切性,除此以外,为了促进低空经济的发展,地方协同立法也应当尽早提上日程,以上原因导致在整体上低空经济领域的立法难度要远超其他部门法,但也正是如此困难之立法难度,要求低空经济立法工作组在立法过程中更应该一步一个脚印,结合中央精神与发展的实际情况,以最高标准完成既能够满足低空经济立法要求,又能切实推动低空经济发展,让低空经济产业敢创新、能创新的立法工作。

## 参考文献

- [1] 周苏湘. 地方低空经济促进法的立法路径与制度表达[J]. 新疆社会科学, 2025(4): 99-109.
- [2] 深圳经济特区低空经济产业促进条例[EB/OL]. <https://www.pkulaw.com/lar/878321ea57a73781b6ddc410797929f1bdfb.html?key-word=%E6%B7%B1%E5%9C%B3%E7%BB%8F%E6%B5%8E%E7%89%B9%E5%8C%BA%E4%BD%8E%E7%A9%BA%E7%BB%8F%E6%B5%8E%E4%BA%A7%E4%B8%9A%E4%BF%83%E8%BF%9B%E6%9D%A1%E4%BE%8B&way=listView>, 2026-03-09.
- [3] 沈映春. 低空经济的内涵、特征和运行模式[J]. 新疆师范大学学报(哲学社会科学版), 2025, 46(1): 108-117.
- [4] 中华人民共和国立法法(2023 修正) [EB/OL]. <https://www.pkulaw.com/chl/6da217477d512dabdbfb.html?key-word=%E4%B8%AD%E5%8D%8E%E4%BA%BA%E6%B0%91%E5%85%B1%E5%92%8C%E5%9B%BD%E7%AB%8B%E6%B3%95%E6%B3%95&way=listView>, 2026-03-09.
- [5] 张玉洁. 法政策学视角下低空经济的法治保障研究[J]. 交大法学, 2025(1): 101-113.
- [6] 蒋中麒, 冯雪. 低空经济促进法的基本构想: 定位诠释与体系化展开[J]. 科学与管理, 2026, 46(1): 42-49.
- [7] 《习近平法治文选》第一卷主要篇目介绍[EB/OL]. [https://www.moj.gov.cn/gwxw/ttxw/202511/t20251117\\_528104.html](https://www.moj.gov.cn/gwxw/ttxw/202511/t20251117_528104.html), 2026-03-04.

- [8] 2025 年全国民航航空安全工作会议在京召开[EB/OL].  
[http://www.caacnews.com.cn/special/2025zhuanli/8274/2019gzhxglj/202501/t20250112\\_1384206.html](http://www.caacnews.com.cn/special/2025zhuanli/8274/2019gzhxglj/202501/t20250112_1384206.html), 2026-03-09.
- [9] 中华人民共和国民用航空法(2025 修订) [EB/OL].  
<https://www.pkulaw.com/chl/bc49ca334bec4ad3bdfb.html?key-word=%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E6%B3%95&way=listView>, 2026-03-09.
- [10] 龙卫球, 王锡柱. 低空经济发展特殊法律制度创新研究[J]. 华东政法大学学报, 2025, 28(2): 63-76.
- [11] 王锡锌. 国家保护视野中的个人信息权利束[J]. 中国社会科学, 2021(11): 115-134+206-207.
- [12] 周佑勇. 从部门立法到领域立法: 数字时代国家立法新趋势[J]. 现代法学, 2024, 46(5): 1-16+217.
- [13] 张彧. 中国低空经济发展促进法的理据与图景[J]. 北京航空航天大学学报(社会科学版), 2025, 38(1): 71-84.
- [14] 张晓兰, 黄伟熔. 低空经济发展的全球态势、我国现状及促进策略[J]. 经济纵横, 2024(8): 53-62.
- [15] 虞浔. 低空经济领域区域协同立法的理论证成与路径选择[J]. 江西社会科学, 2025, 45(5): 37-48+205.