

2026 中国低空经济人才发展报告

目 录

第一章 低空经济领域现状与人才格局总览	4
1.1 产业进入规模化发展前夜，人才需求呈爆发式增长	4
1.2 低空经济起飞，人才结构却“断层”：两头紧缺，中间转型，复合型最稀缺	5
1.2.1 人才结构呈现明显的“金字塔失衡”，两端同时短缺	6
1.2.2 核心技术岗位呈现持续性的结构性紧缺	6
1.2.3 制造与工程人才存在“有数量、缺匹配”的结构错位	6
1.2.4 行业进入规模化落地阶段，商业与管理型人才需求快速上升	7
1.2.5 最稀缺的是“跨技术 + 跨行业”的复合型人才	7
1.3 企业现状：创始人强势主导下的人才断层与组织能力瓶颈	7
1.3.1 创始人主导产业方向，但组织能力支撑不足	7
1.3.2 人才梯队断层明显，中层技术与骨干极度稀缺	7
1.3.3 核心岗位人才缺口持续扩大，高端专业人才稀缺性加剧	7
1.3.4 组织能力建设滞后成为规模化发展的隐性瓶颈	8
1.4 低空经济人才供需空间版图：需求扩张与供给集聚并行演进	8
1.4.1 人才需求的空间版图：从头部集聚到多核心扩散	8
1.4.2 人才供给的空间格局：向城市群集聚并形成多层级分工	9
第二章 低空经济企业创始人特征与核心梯队挑战	10
2.1 创始人核心背景四大体系	10
2.1.1 航空航天“国家队”系	11
2.1.2 顶尖航空院校系	11
2.1.3 工业无人机/特种无人机系	11
2.1.4 高科技产业跨界系	11
2.2 核心管理梯队建设不完善的挑战	11
2.2.1 将强兵弱	11
2.2.2 职能管理短板	11
2.2.3 企业文化融合	11
第三章 低空经济人才储备不足：跨行业引才成主流，磨合挑战突出	11
3.1 低空经济领域人才所在行业：呈现多元融合格局	12
3.1.1 航空航天及相关行业仍占主导地位	12
3.1.2 电子信息与计算机产业成为关键智能化支撑来源	12
3.1.3 传统制造与机械设备行业提供重要工程支撑	12
3.1.4 新能源与环保领域技术融合趋势显现	13
3.1.5 其他跨行业力量开始参与产业协同	13
3.2 跨行业人才融合面临的关键挑战	13
3.2.1 技术语言与工程体系差异	13
3.2.2 安全思维的认知鸿沟	13
3.2.3 专业知识与适航法规体系鸿沟	13
第四章 低空经济核心技术人才供给体系：国央企院所的关键支撑作用	14
4.1 低空经济核心技术人才（飞控、气动、动力系统等）主要来源机构	14

4.1.1 飞行控制与导航领域:	14
4.1.2 飞行器设计与结构领域:	14
4.1.3 动力系统领域:	14
4.1.4 电子信息与雷达领域:	14
4.1.5 适航与试验领域:	14
4.2 从院所到民营企业的人才流动趋势与挑战	15
4.2.1 技术与产品节奏的转化挑战	15
4.2.2 思维模式的转变	15
4.2.3 知识产权与合规风险管控	15
第五章 低空经济人才教育背景与院校供给分析	15
5.1 低空经济人才版图: 头部引领、长尾支撑的梯度格局	15
5.2 低空经济人才专业图谱: 工程为基、智能为核、应用与商业并进	17
5.2.1 航空与机电工程类专业构成产业的技术底座	17
5.2.2 计算机与电子信息类专业支撑智能化与数字化能力	17
5.2.3 行业应用类专业反映低空经济深入垂直场景	17
5.2.4 经管与商科类专业体现产业进入商业化阶段	18
第六章 低空经济岗位整体技能框架与核心研发岗位细分要求	18
6.1 低空经济整体岗位技能要求	18
6.1.1 飞行器总体与系统设计能力——会“造飞机”的人	18
6.1.2 飞控与智能控制能力——让飞行器“飞得稳、飞得准”	19
6.1.3 嵌入式与底层软件能力——把算法真正“烧进飞机里”	19
6.1.4 电子硬件与机电系统能力——飞行器的“神经和骨架”	19
6.1.5 仿真与工程设计工具能力——会用“工程语言”做研发	19
6.1.6 行业应用与场景融合能力——懂飞行器，还要懂“飞去哪儿干嘛”	19
6.1.7 市场与运营能力——技术要变成生意	19
6.2 低空经济核心研发岗位细分及其岗位要求	20
6.2.1 飞控与导航系统类	20
6.2.2 气动与结构设计类	20
6.2.3 动力与能源系统类	20
6.2.4 适航与测试类	20
第七章 低空经济领域薪酬状况	21
7.1 低空经济招聘薪资: 整体高溢价，技术端领跑、产业链分层明显	21
7.2 热招职能薪资结构分化明显: 高薪正在奖励“让飞行更聪明”的核心能力	22
7.3 重点城市低空经济招聘薪资: 钱流向技术高地: 低空经济城市角色与价值层级	23
结 语	24

引 言

随着政策红利持续释放、关键技术不断突破以及应用场景加速拓展，中国低空经济正迎来新一轮繁荣发展期，产业规模与市场关注度同步攀升。低空经济已从概念验证阶段迈入加速落地阶段，成为推动新质生产力形成的重要力量。在这一关键产业窗口期，人才作为核心要素，其供需结构、能力层级与区域分布正深刻影响行业发展节奏与竞争格局。基于此背景，猎聘大数据研究院与航投人才联合推出《2026 中国低空经济人才发展报告》（以下简称“报告”）。本报告基于猎聘大数据，系统梳理产业快速扩张阶段的人才供需现状、结构特征与核心挑战，深入分析人才来源、岗位能力、薪酬结构与城市分布格局，力求为产业企业制定人才战略、高校优化培养体系以及从业者进行职业规划提供数据支撑与趋势洞察。

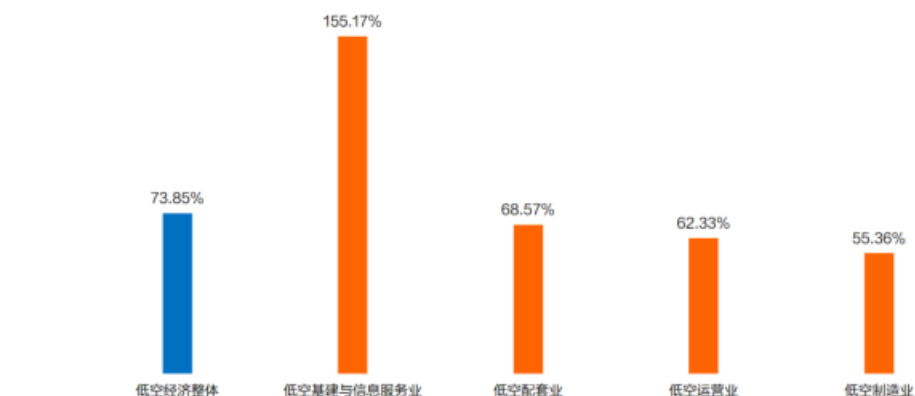
第一章 低空经济领域现状与人才格局总览

1.1 产业进入规模化发展前夜，人才需求呈爆发式增长

低空经济作为国家战略性新兴产业，已由概念探索阶段迈入实质性商业化推进阶段。赛迪研究院指出，到 2026 年，我国低空经济将逐步进入规模化、高质量发展的关键时期。应用场景也正由早期以“低空+文旅”为代表的相对单一场景，向城市空中交通（UAM）、全域物流等更复杂的“典型应用场景”，以及“3D 立体交通”远景体系加速演进。据新华社报道，2023 年全国低空经济产业规模已突破 5000 亿元，2030 年有望达到 2 万亿元。产业体量的快速扩张，直接带动了对全产业链各类型人才的巨大需求。

猎聘大数据显示，2025 年低空经济整体领域及其各核心细分方向的新发职位数量呈现显著增长态势。具体来看，低空经济整体领域新发职位预计同比增长 73.85%，反映出企业对相关人才的需求大幅提升。其中，低空基础与信息服务业表现尤为突出，新发职位增长率高达 155.17%；低空配套产业的新发职位增长同样不容忽视，达到 68.57%。这表明，伴随飞行器研发制造能力提升，低空信息化、配套服务及支撑体系也在同步扩张，对专业人才的吸纳能力持续增强。整体而言，低空经济正处于加速扩张期，行业对人才的承载空间和吸引能力显著提升。

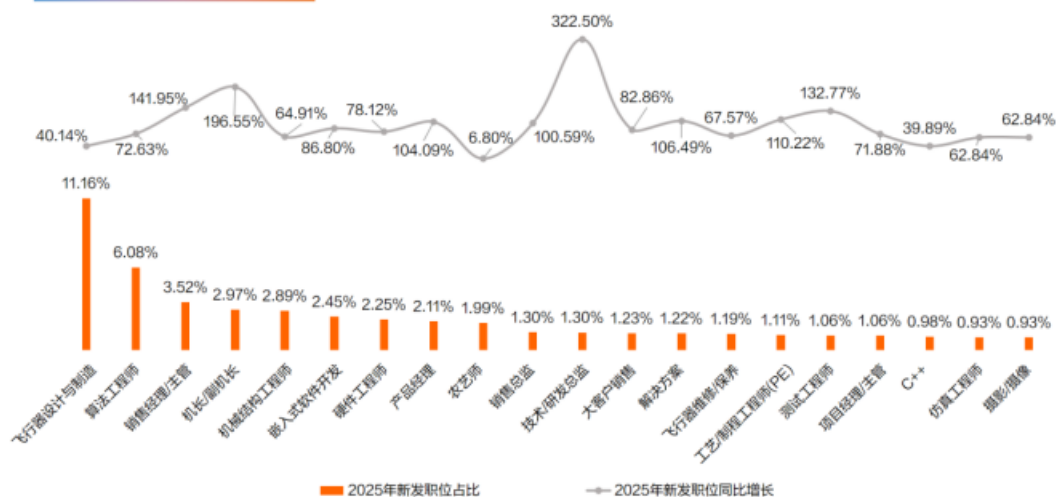
低空经济领域整体与其核心子领域新发职位同比增长



数据来源：猎聘大数据（数据统计时间：2025年1月-12月）

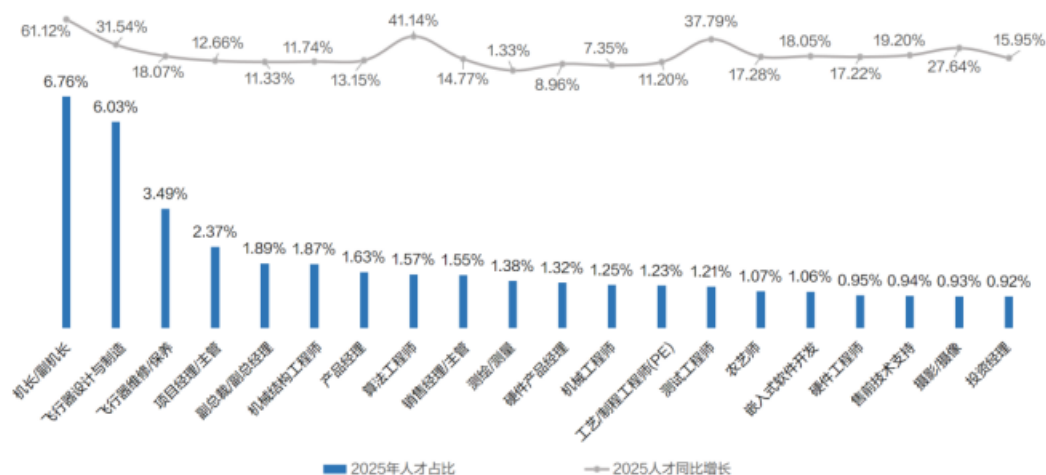
1.2 低空经济起飞，人才结构却“断层”：两头紧缺，中间转型，复合型最稀缺

低空经济领域热招职能分布TOP20及其同比增长



数据来源：猎聘大数据（数据统计时间：2025年1月-12月）

低空经济领域人才职能分布TOP20及其同比增长



数据来源：猎聘大数据（数据统计时间：2025年1月-12月）

从猎聘大数据可以看出，不少核心岗位的新发职位同比增长动辄达到 70%、100%甚至翻倍以上，而对应技能人才的同比增长普遍仅在 10% - 40%之间。这表明，低空经济正由试点探索快速迈向规模化应用阶段，但人才培养与能力沉淀具有明显滞后性，整体呈现出“岗位在加速放量，人才在缓慢爬坡”的发展态势。

1.2.1 人才结构呈现明显的“金字塔失衡”，两端同时短缺

当前的人才紧张并非集中于单一层级，而是呈现出典型的“两头短缺”格局。

一端是高层次领军型人才极度稀缺。从招聘端看，技术/研发总监、解决方案、项目管理/主管等岗位需求快速攀升，其中技术/研发总监新发职位同比增长超过 320%。这类岗位对应的是系统总师、适航与安全专家以及能够主导整机系统设计与行业标准制定的核心人才。然而，由于行业发展时间较短，此类“定方向、搭体系”的顶层技术与管理人才供给严重不足。另一端则是一线技能型人才缺口同样巨大。机长/副机长、飞行器维修/保养等岗位招聘增长显著，但这类岗位高度依赖执照资质与实操经验，供给弹性极小。随着无人机及各类低空飞行器数量快速增长，具备合规资质并能够长期稳定从事飞行与运维工作的技能型人才规模仍然有限，形成明显的基础操作层“供给瓶颈”。

因此，低空经济的人才结构并非健康产业所具备的稳定金字塔形态，而更接近“中间有储备、两端明显空缺”的失衡结构。

1.2.2 核心技术岗位呈现持续性的结构性紧缺

算法工程师、嵌入式软件开发、硬件工程师、测试工程师、工艺/制程工程师等岗位新发职位增幅普遍在 70%-130%以上，但对应人才增速明显偏慢，很多不足 20%。这些岗位技术门槛高、培养周期长，且直接决定飞行器的安全性、智能化水平与规模化生产能力，因此形成长期存在的技术型人才结构性缺口，且是伴随产业成长持续存在的“硬缺口”。

1.2.3 制造与工程人才存在“有数量、缺匹配”的结构错位

飞行器设计与制造、机械结构工程师等岗位需求显著上升，但人才端传统机械工程师增速相

对有限。这说明企业所需并非普通制造工程师，而是具备航空级可靠性设计能力、轻量化结构经验以及小型化系统集成能力的工程人员。传统工程背景与低空飞行器工程需求之间存在明显能力错位，形成“有人才但难匹配”的结构性矛盾。

1.2.4 行业进入规模化落地阶段，商业与管理型人才需求快速上升

销售经理、产品经理、解决方案、项目经理/主管等岗位招聘增长普遍超过 100%，而对应人才端相关岗位增速多停留在十几个百分点。这表明低空经济正从“以技术研发为主”逐步过渡到“场景落地与行业应用拓展并重”的发展阶段。企业需要大量既理解产品技术逻辑，又熟悉行业应用场景的复合型商业人才，但此类人才的市场沉淀仍明显不足。

1.2.5 最稀缺的是“跨技术 + 跨行业”的复合型人才

在所有紧缺类型中，最难补齐的并非单一技术人才，而是具备交叉背景的复合型人才断档。例如，既理解飞行器系统底层逻辑，又熟悉人工智能、物联网与空域管理规则，或能够将图像识别、自动驾驶等成熟技术迁移至农业、应急、巡检等具体场景中的工程师与专家。这类人才既需要具备航空与飞控底层认知，又要掌握算法、数据与行业应用逻辑，培养路径复杂、来源分散，短期内难以规模化供给，因此成为低空经济发展中的关键稀缺资源。

低空经济的人才供需矛盾本质上是一个高速新兴产业在爆发前夜所呈现的典型结构性失衡：总量紧张、层级两端短缺、核心技术岗位长期紧缺、传统工程人才与新型需求错位，以及复合型高端人才断档并存。能够同时具备技术深度、行业理解与跨界能力的人才，正处于这一轮低空经济发展中最具溢价的位置。

1.3 企业现状：创始人强势主导下的人才断层与组织能力瓶颈

1.3.1 创始人主导产业方向，但组织能力支撑不足

作为技术转化与商业落地的核心枢纽，创始人团队在低空经济企业中往往直接决定技术路线选择与市场竞争策略。然而，从整体来看，行业普遍存在“头部强、中层断、基层缺”的人才梯队断层现象。多数企业将资源高度集中于核心研发与早期商业化突破，而对中层管理体系建设、工程化技术落地能力以及运维服务等支撑型人才储备重视不足，导致组织能力建设与产业扩张节奏之间出现明显错位。

1.3.2 人才梯队断层明显，中层技术与骨干极度稀缺

除创始人及少数核心技术带头人外，能够承担系统工程协调、跨部门技术管理与产业化推进职责的中层骨干人才供给严重不足。研发、适航、试飞、供应链管理等关键岗位普遍缺乏成熟人才储备，“一人多岗”“一岗多责”的现象在企业中较为普遍。这种状态在企业早期尚可维持，但随着项目复杂度和业务规模不断提升，将显著制约企业规模化扩张能力。

1.3.3 核心岗位人才缺口持续扩大，高端专业人才稀缺性加剧

从岗位结构看，低空经济的人才缺口规模庞大。公开数据显示，仅无人机操控员等基础操作岗位的缺口已达百万量级。与此同时，飞行器研发、飞控系统、适航认证等相关核心技术岗

位需求仍保持高速增长态势。随着电动垂直起降飞行器（eVTOL）逐步进入商业化落地阶段，结构工程师、动力系统专家、低空交通管理与运行组织相关人才的稀缺程度进一步加剧，高端复合型人才紧缺问题愈发突出。

1.3.4 组织能力建设滞后成为规模化发展的隐性瓶颈

大量初创企业仍处于技术突破与产品验证阶段，尚未建立系统化的人才管理与组织发展体系。在人才吸引、培养、激励与保留方面缺乏成熟机制，导致核心人才流失风险上升。组织能力建设的滞后，正逐步从“隐性问题”转变为制约企业由技术创业迈向产业化运营的瓶颈。

1.4 低空经济人才供需空间版图：需求扩张与供给集聚并行演进

1.4.1 人才需求的空间版图：从头部集聚到多核心扩散

低空经济领域新发职位城市分布TOP10及其同比增长



新发职位占比排名	城市	2025年新发职位占比	2025年新发职位同比增长
No.1	深圳	18.29%	86.67%
No.2	北京	10.70%	48.74%
No.3	上海	8.87%	57.41%
No.4	广州	5.66%	62.13%
No.5	杭州	5.41%	88.43%
No.6	成都	5.25%	81.93%
No.7	苏州	4.46%	65.42%
No.8	西安	3.96%	54.75%
No.9	南京	3.36%	71.40%
No.10	武汉	2.61%	64.88%

数据来源：猎聘大数据（数据统计时间：2025年1月-12月）

1.4.1.1 需求高度头部化，但正在形成“多核心格局”

深圳以 18.29% 的占比位居首位，成为当前低空经济人才需求最为集中的核心城市。北京、上海紧随其后，但与深圳之间已形成明显梯度差距，表明低空经济仍处于资源与企业高度集聚阶段，头部城市的虹吸效应十分显著。与此同时，杭州、成都、苏州、西安、南京、武汉等城市均进入需求规模前十，显示产业并未仅停留在传统一线城市，而是在加速向强二线科创城市扩散，逐步形成“一个超级核心 + 多个区域核心”并存的多极格局。这意味着低空经济的发展并非单点爆发，而是在全国范围内构建网络型、节点式的产业版图。

1.4.1.2 增长速度普遍高位，行业已进入“全面起飞期”

前十城市的人才需求同比增幅几乎全部处于 50%—90% 区间，深圳、杭州、成都等城市更是超过 80%。这一数据释放出一个关键信号：低空经济的人才需求增长并非源于个别城市的政策刺激，而是多个核心城市同步进入加速扩张阶段。这并不是“示范城市现象”，而是产业整体进入放量期的体现。企业开始在地多大规模落地项目、扩编团队、完善组织结构，标志着行业正由早期探索阶段向规模化落地阶段转变。

1.4.1.3 城市类型呈现“科技 + 制造 + 应用场景”三类驱动并存

从城市结构看，低空经济的人才需求正在由三类不同功能城市共同驱动：

1) 科技创新型城市：深圳、北京、上海、杭州

这类城市在无人机整机研发、自动驾驶飞行器、低空数字化系统等核心技术方向占据主导地位，是飞行系统“大脑”与关键技术创新的集中地。

2) 高端制造与产业配套型城市：苏州、成都、西安

这些城市具备坚实的制造业基础与航空工业积累，承接整机制造、核心零部件、先进材料及系统集成等产业链环节，是低空装备规模化生产的重要支撑区域。

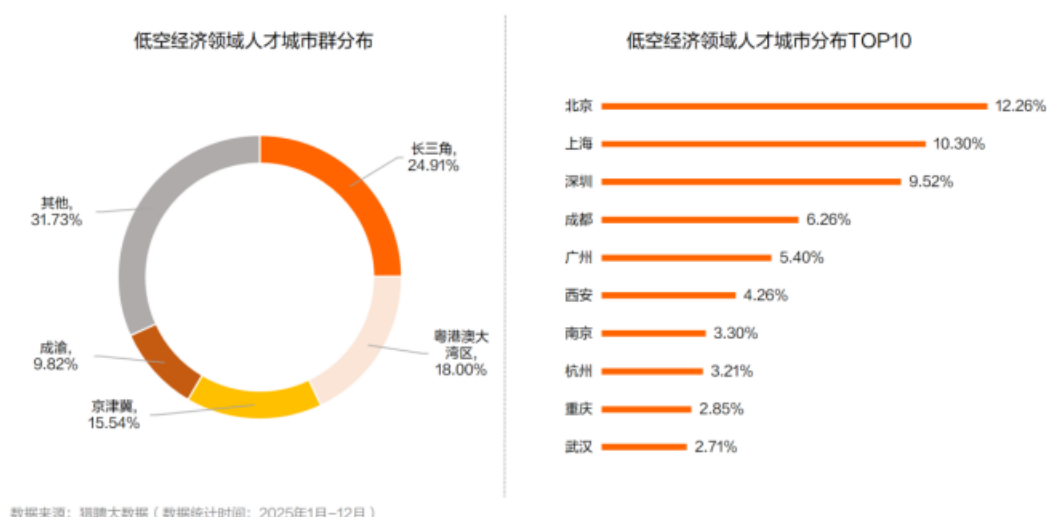
3) 应用场景与综合枢纽型城市：广州、南京、武汉

这类城市在城市治理、应急管理、文旅服务等方面的低空应用需求旺盛，是低空技术向真实场景落地的重要载体。

总体来看，低空经济的人才需求已不再由单一技术岗位（如飞行器研发）驱动，而是呈现出从研发 → 制造 → 运营应用全产业链同步扩张的态势，产业结构正快速“变厚”。在空间格局上，则表现为深圳领跑、多核心城市协同崛起的扩散格局，且前十城市普遍保持高位增长，说明需求并非局部试点现象，而是全国范围内的同步放量。这一趋势表明，低空经济正从概念与探索阶段迈入产业化加速落地期，逐步成为一个真正开始规模化发展的新兴赛道。

1.4.2 人才供给的空间格局：向城市群集聚并形成多层级分工

低空经济领域人才城市群与城市分布



1.4.2.1 人才高度集中于国家级城市群，低空经济是“城市群产业”而非单城产业

从城市群分布结构看，长三角、粤港澳大湾区、京津冀三大城市群合计占比近 60%，表明低空经济人才正向国家级城市群平台集聚，而非零散分布于个别城市。这一现象反映出低空经济的产业本质：其发展高度依赖空域管理体系、先进制造能力、科研创新资源、丰富应用场景以及基础设施协同能力，只有具备综合要素集聚能力的城市群，才能支撑产业体系化发展。因此，低空经济更接近高铁、新能源汽车等依赖系统协同和产业链配套的复杂产业形态，而

非依靠单点创新即可快速爆发的互联网型行业。

1.4.2.2 人才分布呈现“一线领衔 + 新一线承接”的梯度结构

从 TOP10 城市人才供给结构看，已形成较为清晰的梯队分工格局：

第一梯队（全国级枢纽）：北京、上海、深圳

这些城市占比高、能级强，集聚了研发总部、政策资源、创新平台和龙头企业，是低空经济技术创新与战略布局的核心区域。

第二梯队（区域产业核心）：成都、广州、西安

这些城市具备较强的制造基础和航空航天产业积淀，承担整机制造、系统集成、军民融合与产业化推进等重要职能，是产业由研发走向规模化落地的重要承接区域。

第三梯队（应用与产业扩散城市）：南京、杭州、重庆、武汉

这些城市在数字化应用、无人机运营服务和低空场景落地方面表现活跃，更侧重于推动低空技术向具体行业场景扩散。

这一结构表明，低空经济的人才聚集已不再呈现“单向涌入北上深”的模式，而是逐步形成“核心城市负责源头创新 + 区域中心推进产业落地 + 多城市承接应用扩张”的多层级分工体系，产业链协同分工格局日益清晰。

1.4.2.3 “制造底盘 + 数字能力”城市占优，低空经济是“硬科技 + 新场景”复合产业

从核心城市的能力结构来看，低空经济人才高度集聚的城市大多具备两类能力之一或同时兼具：一类是以北京、上海、成都、西安、重庆为代表的高端制造与航空工业基础；另一类是以深圳、杭州、广州、南京为代表的数字经济与无人系统技术优势。

这表明，低空经济早已不再是单一的飞行器制造产业，而是由航空制造能力、无人系统与 AI 通信感知等数字技术，以及城市场景运营能力三者叠加形成的新型复合产业形态。因此，人才流向也不再局限于传统航空重镇，而是同步向数字经济实力突出的城市集聚。

总体来看，低空经济人才正明显向国家级城市群高度集中，并逐步形成“超一线城市主导创新、新一线强市承接制造与产业化、多城市拓展应用场景”的梯度分工格局。这一结构本质上反映出，低空经济是一个融合高端制造与数字技术、依赖区域协同基础设施支撑的体系化产业形态，当前已从技术探索阶段迈入规模化落地与产业链全面扩展的新阶段。

第二章 低空经济企业创始人群体特征与核心梯队挑战

2.1 创始人核心背景四大体系

低空经济企业的创始人多为技术驱动型，其背景高度集中在以下几个体系，决定了企业的初

始技术路径与文化基因：

2.1.1 航空航天“国家队”系

包括商飞系（完整参与 C919 等大飞机研发与适航取证的核心人员）、航空工业/航发系（来自中航工业、中国航发各大院所）、以及军机研制体系。他们具备深厚的系统工程经验、严格的适航安全理念和丰富的项目资源。

2.1.2 顶尖航空院校系

主要来自北京航空航天大学、西北工业大学、南京航空航天大学等高校的教授、科研带头人。他们拥有深厚的理论功底、前沿的科研视野和丰富的学生资源，创业常以实验室技术产业化为起点。

2.1.3 工业无人机/特种无人机系

如联合飞机集团创始人田刚印（北京理工大学飞行器设计专业，深耕工业无人机飞控系统）。他们从解决特定行业痛点（如电力巡检、农业植保）出发，积累了深厚的产品工程化、产业化经验，并逐步向 eVTOL 等更高阶产品延伸。

2.1.4 高科技产业跨界系

包括消费电子（如大疆）、汽车（尤其是智能电动车，如小鹏汇天）、人工智能与机器人等领域的创业者。他们为行业带来了快速迭代的互联网产品思维、成熟的供应链管理经验和智能化的技术解决方案。

2.2 核心管理梯队建设不完善的挑战

创始人作为“灵魂人物”光芒耀眼，但普遍面临核心管理梯队不完善的困境：

2.2.1 将强兵弱

创始人往往具备顶尖的技术视野或丰富的工程经验，但能够与之匹配、共同承担战略决策与全面管理的联合创始人或核心高管团队难以寻觅。

2.2.2 职能管理短板

技术出身的创始团队在资本运作、规模化市场营销、供应链体系管理、适航法规合规等专业化职能上存在明显短板，亟需引进具备相关经验的成熟高端管理人才。

2.2.3 企业文化融合

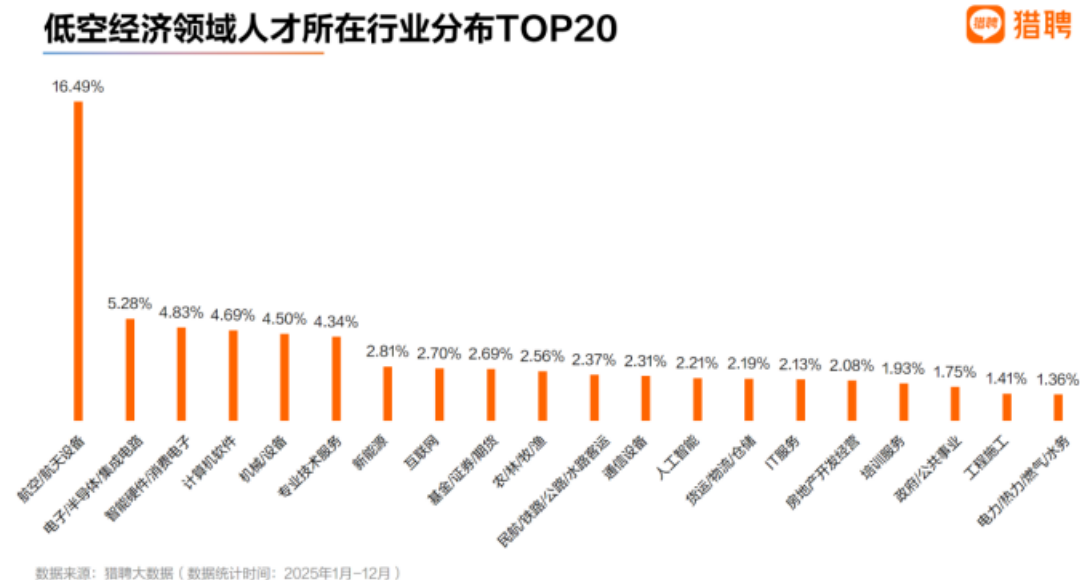
不同背景创始人创立的企业文化差异巨大。“国家队”体系出身的企业严谨但可能决策流程较长；高科技跨界企业灵活高效但可能对航空安全文化的深度理解不足。如何融合多元文化，构建既保障安全又鼓励创新的组织体系，成为企业梯队建设和长期发展的关键课题。

第三章 低空经济人才储备不足：跨行业引才成主流，磨合挑战突出

当前低空经济领域本土专业化人才储备规模有限，难以支撑产业快速扩张需求。为弥补关键能力缺口，企业普遍采取“跨行业挖猎”策略，从多元产业领域引入技术与管理人才，推动低空经济呈现出明显的跨领域融合特征。

3.1 低空经济领域人才所在行业：呈现多元融合格局

低空经济人才的行业分布结构表现出显著的多元化与跨领域融合特点，反映出该产业本身的技术复合性与系统复杂性。



3.1.1 航空航天及相关行业仍占主导地位

航空/航天设备行业位居人才分布首位，占比达到16.49%。这表明，低空经济的核心技术基础仍牢牢建立在航空航天体系之上，特别是飞行器设计、航空系统工程、飞行控制与适航管理等专业能力依然是行业发展的底层支撑。

此外，民航/铁路/公路/水路客运等传统交通运输领域的人才也位列前列，说明在低空物流与空中运输新模式逐步形成的过程中，运行管理经验与运输体系思维同样发挥着重要作用。

3.1.2 电子信息与计算机产业成为关键智能化支撑来源

电子/半导体/集成电路、智能硬件/消费电子、计算机软件分别位列人才行业分布的第二至四位。这些行业为低空经济提供了飞行器控制软件开发、嵌入式系统设计、人工智能算法、数据处理与物联网通信等核心能力。这表明，低空经济的发展已不再仅依赖传统航空技术，而是深度融合信息技术与电子技术，使飞行器逐步演变为高度数字化、网络化与智能化的系统平台。

3.1.3 传统制造与机械设备行业提供重要工程支撑

机械设备行业排名第五，反映出低空经济不仅依赖高科技信息系统，也高度依赖精密制造和

工程实现能力，这推动传统制造业人才向高可靠、高精度和轻量化方向转型升级。

3.1.4 新能源与环保领域技术融合趋势显现

新能源行业排名第六，这意味着低空经济正朝着绿色、可持续方向发展，尤其是在低空飞行器动力系统、电池技术、能源管理与环保标准等方面，新能源技术成为重要支撑力量。

3.1.5 其他跨行业力量开始参与产业协同

IT 服务、房地产开发经营、政府/公共事业、工程施工等传统行业的人才也开始聚集在低空经济领域。尽管这些行业占比相对较低，但随着低空经济从单一技术产业向综合城市系统工程延伸，与基础设施建设、法规政策、市场开发和城市规划等领域的融合需求正日益增强。

低空经济的人才行业分布已覆盖航空航天、电子信息、传统制造、新能源以及城市基础设施等多个领域。其显著特征是对跨技术、跨行业融合型人才的高度依赖，这些人才构成了支撑低空经济技术创新与产业落地的多元化人才体系。

3.2 跨行业人才融合面临的关键挑战

低空人才显著的跨行业特征为低空经济产业带来了技术活力与创新能力，但不同产业之间在工程体系、技术标准和安全理念上的差异，使融合过程面临显著挑战。

3.2.1 技术语言与工程体系差异

在人才研究中可以发现，航空工程体系与智能硬件/消费电子工程体系在底层工程逻辑上存在显著差异：前者长期围绕系统安全、冗余设计与适航合规构建能力，工程人才擅长在高约束条件下通过前置设计与严格验证闭环消解风险；后者则更强调产品迭代速度与成本效率，工程能力集中于敏捷开发、快速试错与市场反馈，风险更多在商业化过程中被动态消化。由此，两类工程人才在开发流程认知、验证方式选择及风险容忍边界上形成结构性分野，简单的人才平移往往难以奏效。企业在推进跨行业业务融合时，与其强行统一工程流程，不如建立统一的工程价值观与系统工程语言，并通过成熟的系统工程框架对安全关键型与商业敏捷型工程活动进行分层管理与接口对齐，从而在保留各自工程优势的同时，实现跨体系团队的高效协同与可持续发展。

3.2.2 安全思维的认知鸿沟

航空背景从业者对“Fail-Safe（失效安全）”理念具有天然敬畏，而部分来自互联网或消费电子领域的人才可能低估空中系统失效所带来的后果。企业需通过系统化安全文化培训、联合仿真验证与飞行安全评估机制，帮助跨界人才建立符合航空级要求的安全认知体系。

3.2.3 专业知识与适航法规体系鸿沟

跨行业人才进入低空经济后，需要快速掌握空气动力学、飞行力学以及适航规章体系（如 CCAR-23、CCAR-25 等）。企业应建立系统化内部培训体系，并推行“导师制”，由具备深厚航空背景的资深工程师进行专业引导，加速新进入者的知识体系转化。

这一系列挑战表明，跨行业融合并非简单的人才流动，而是一场深层次的技术体系与工程文化整合过程。只有在组织层面建立起统一标准、强化安全文化并完善知识传承机制，跨界人才才能真正转化为低空经济发展的有效生产力。

第四章 低空经济核心技术人才供给体系：国央企院所的关键支撑作用

低空经济核心技术人才，特别是在飞行控制、气动设计、动力系统、航电与适航验证等关键领域，长期主要来源于航空航天领域的国有大型企业与专业研究院所。这一体系在行业人才供给中发挥着“技术输出主阵地”的作用，是支撑低空飞行器向高安全、高可靠方向发展的核心人才来源。从人才来源结构看，低空经济中相当比例的核心技术人才具有航空航天院所背景，这些机构长期承担国家重点型号研制任务，培养了大批具备系统工程能力、标准化意识与安全文化的技术骨干。

4.1 低空经济核心技术人才（飞控、气动、动力系统等）主要来源机构

该类人才中通常半数以上源自航空航天领域国央企专业院所，形成“技术输出主阵地”效应。 以下为核心人才供给院所名录（按领域分类）：

4.1.1 飞行控制与导航领域：

- 618 所（西安飞行自动控制研究所）：C919 主飞控系统研发核心单位，飞控算法、惯性导航技术输出量全国第一
- 631 所（西安航空计算技术研究所）：机载计算机、航空软件开发核心基地，嵌入式软件人才摇篮

4.1.2 飞行器设计与结构领域：

- 601 所（沈阳飞机设计研究所）：战斗机、无人机总体设计技术积淀
- 602 所（中国直升机设计研究所）：旋翼飞行器技术权威，适配 eVTOL 垂直起降需求
- 623 所（中国飞机强度研究所）：结构强度试验与验证核心机构

4.1.3 动力系统领域：

- 606 所（沈阳航空发动机研究所）：航空动力研发龙头，燃气轮机技术可迁移至 eVTOL 动力系统
- 624 所（中国燃气涡轮研究院）：航空发动机核心技术研究

4.1.4 电子信息与雷达领域：

- 607 所（中航雷达与电子设备研究院）：机载雷达、电子对抗技术
- 615 所（中国航空无线电电子研究所）：航空通信、导航系统研发

4.1.5 适航与试验领域：

- 630 所（中国飞行试验研究院）：唯一国家级飞机鉴定试飞机构，适航认证人才输出核心
- 301 所（中国航空综合技术研究所）：航空标准与质量体系研究

这些院所通过“技术外溢、人才流动与产学研合作”等多种路径，持续为低空经济输送高端技术人才。其培养的人才普遍具备“技术基础扎实、工程标准严谨、安全意识强”的显著特征，是低空飞行器向工程化、规模化与适航化发展的关键支撑力量。

4.2 从院所到民营企业的人才流动趋势与挑战

近年来，随着低空经济产业化进程加速，越来越多来自院所体系的核心技术骨干被民营企业的广阔发展前景与市场化激励机制吸引，加入低空经济创业与创新浪潮。这一趋势有助于推动先进技术向产业端转化，但也伴随一系列现实挑战。

4.2.1 技术与产品节奏的转化挑战

院所技术人员长期从事型号研制与前沿技术攻关，研发节奏相对稳健、周期较长。而民营企业更强调产品快速迭代与成本控制，需要在工程实现效率和市场响应速度上做出调整，这对人才的适应能力提出更高要求。

4.2.2 思维模式的转变

从完成国家指令性科研任务转向面向市场竞争、创造商业价值，需要在技术决策逻辑、资源配置方式以及风险承担机制上进行深层次转变。如何在保持技术严谨性的同时增强市场敏感度，是院所人才转型过程中面临的重要课题。

4.2.3 知识产权与合规风险管控

人才流动必须严格遵守国家保密与知识产权法律法规，相关技术成果与经验的转化应建立在合法合规基础之上。这既是企业可持续发展的底线，也是个人职业发展的基本前提。

低空经济正在成为航空航天技术向市场化应用转化的重要承接领域。如何在保障合规与安全的前提下，充分释放院所技术人才的创新潜力，将对产业整体发展质量产生深远影响。

第五章 低空经济人才教育背景与院校供给分析

5.1 低空经济人才版图：头部引领、长尾支撑的梯度格局

从院校类型结构看，低空经济人才呈现出明显的“高端院校集中 + 大众化供给扩张”的双重特征。一方面，985/211 院校人才占比超过三成，说明该领域核心技术岗位、系统研发岗位仍高度依赖高水平院校的人才供给；另一方面，普通院校人才占比超过六成，反映出低空

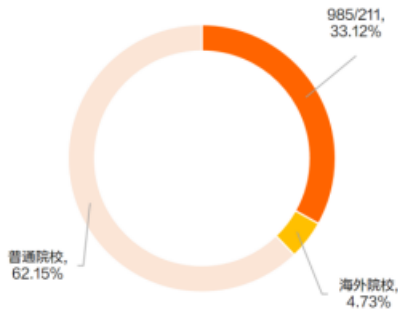
经济已进入规模化发展阶段，大量工程 0 实施、应用开发和运行保障岗位对更广泛院校来源的人才形成持续吸纳。

从具体院校构成看，顶尖综合性大学与航空航天特色院校构成了低空经济技术人才的“源头阵地”，在飞行器设计、控制系统、电子信息和智能算法等方向提供关键支撑。同时，众多理工类强校和行业特色高校则为产业链中游的工程实现和应用落地输送骨干力量。整体来看，低空经济的人才来源正在形成“头部院校提供技术引领，中坚院校支撑产业放量”的梯度结构。

低空经济领域人才毕业院校分布



低空经济领域人才院校类型分布



数据来源：猎聘大数据（数据统计时间：2025年1月-12月）

低空经济领域人才院校分布TOP30（排名不分先后）

院校类别	院校名称
C9（6所）	清华大学
	北京大学
	浙江大学
	上海交通大学
	西安交通大学
	哈尔滨工业大学
985院校（不含C9，共13所）	北京航空航天大学
	西北工业大学
	电子科技大学
	北京理工大学
	重庆大学
	四川大学
	武汉大学
	华南理工大学
	华中科技大学
	中山大学
	天津大学
	大连理工大学
	中国人民大学
211院校（不含985，共4所）	南京航空航天大学
	武汉理工大学
	南京理工大学
	西南交通大学
	中国民航大学
	中国民用航空飞行学院
其他院校（共7所）	国家开放大学
	沈阳航空航天大学
	南昌航空大学
	南昌航空大学
	深圳大学
	广东工业大学
	广东工业大学

为应对人才危机，教育部与高校已超常布局。2024 年，教育部批准 6 所“双一流”高校（北京航空航天大学、北京理工大学、北京邮电大学、南京航空航天大学、华南理工大学、西北工业大学）首批开设“低空技术与工程”本科专业，于 2025 年首次招生，标志着系统性人才培养的启动。

- 1) “双一流”重点高校（研发领军）：北京航空航天大学、西北工业大学、北京理工大学、南京航空航天大学、哈尔滨工业大学、清华大学、上海交通大学。主要方向：飞行器总体设计、飞控算法、气动布局、结构材料、适航技术等高端研发人才，目标是培养“飞行器总师型”人才。
- 2) 特色专业院校（专业中坚）：中国民航大学、沈阳航空航天大学、南昌航空大学、中国民用航空飞行学院。主要方向：空域管理、飞行服务、运行控制、机务维修、无人机驾驶等运行保障与工程技术人才。
- 3) 新兴交叉领域院校（复合创新）：北京邮电大学、华南理工大学、电子科技大学。：主要方向：低空通信组网、人工智能应用、智能交通管理、物联网集成等“低空+信息”交叉领域人才。
- 4) 应用型本科与职业院校（技能骨干）：北方工业大学（无人机学院）、潍坊职业学院、

各航空职业院校。主要方向：无人机操控、维护检修、行业应用（植保、巡检、测绘）、数据采集处理等一线技能型与应用型人才。

尽管高校在低空经济相关专业布局方面响应迅速，但受制于人才培养周期较长，加之课程体系更新节奏相对滞后，当前教学内容与快速演变的产业需求之间仍存在明显的“脱节”现象。为缩短人才从培养到适岗的转化周期，高校亟需进一步深化产教融合，通过校企共建实验室、推行“双导师制”等协同培养机制，将真实工程项目、行业标准与前沿技术更深度融入教学过程，从而提升人才培养与产业需求的匹配度。

5.2 低空经济人才专业图谱：工程为基、智能为核、应用与商业并进

低空经济领域人才毕业专业分布TOP20



占比排名	专业	占比排名	专业
No.1	无人机应用技术	No.11	软件工程
No.2	工商管理	No.12	金融学
No.3	机械设计制造及其自动化	No.13	测绘工程
No.4	计算机科学与技术	No.14	飞行器制造工程
No.5	电子信息工程	No.15	市场营销
No.6	电气工程及其自动化	No.16	会计学
No.7	土木工程	No.17	工程管理
No.8	机械工程	No.18	飞行器动力工程
No.9	通信工程	No.19	车辆工程
No.10	自动化	No.20	交通运输

数据来源：猎聘大数据（数据统计时间：2025年1月-12月）

从专业背景 TOP20 可以看出，低空经济人才的专业结构呈现出“工程技术为主干、信息智能为核心、行业应用与管理并行”的复合型特征，主要体现在以下几个方面：

5.2.1 航空与机电工程类专业构成产业的技术底座

无人机应用技术、机械设计制造及其自动化、机械工程、电气工程及其自动化、自动化、飞行器制造工程、飞行器动力工程等专业集中出现，说明低空经济本质仍然是以飞行器平台为核心的工程产业。这类专业为飞行器结构设计、动力系统、机电控制和整机集成提供基础能力，是低空产业硬件与系统实现的主要人才来源。

5.2.2 计算机与电子信息类专业支撑智能化与数字化能力

计算机科学与技术、软件工程、电子信息工程、通信工程等专业占据重要位置，体现出低空经济高度依赖智能算法、飞控软件、数据处理和通信系统。这表明低空飞行器不只是“能飞的设备”，更是集感知、计算、通信于一体的智能系统，对信息技术类人才需求持续走高。

5.2.3 行业应用类专业反映低空经济深入垂直场景

测绘工程、土木工程、交通运输等专业的出现，说明低空技术正在广泛应用于测绘巡检、基础设施监测、交通管理等领域。这类专业人才懂行业场景和应用逻辑，是推动低空技术落地

的重要桥梁。

5.2.4 经管与商科类专业体现产业进入商业化阶段

工商管理、市场营销、金融学、会计学、工程管理等专业进入 TOP20，说明低空经济已从单纯技术研发走向市场化运营，需要大量从事项目管理、市场拓展、资本运作和企业运营的人才，支撑产业规模化发展。

低空经济的人才专业结构并非单一航空或单一信息技术导向，而是形成了“工程制造 + 智能信息 + 行业应用 + 商业管理”多专业交叉融合的格局，典型体现出一个新兴综合性产业对复合背景人才的强烈需求。

第六章 低空经济岗位整体技能框架与核心研发岗位细分要求

6.1 低空经济整体岗位技能要求

低空经济领域职位技能要求关键词TOP50



数据来源：猎聘大数据（数据统计时间：2024年1月-2025年12月）

从近两年猎聘平台低空经济领域岗位要求的技能关键词 TOP50 来看，低空经济企业要的不是单一背景的人，而是围绕“飞行器+智能系统+行业场景”的复合能力型人才，可归纳为以下主要方向：

6.1.1 飞行器总体与系统设计能力——会“造飞机”的人

关键词里多次出现：飞行器、机身设计、结构设计、动力系统设计、飞行系统设计、控制系统设计、导航系统设计、载荷系统设计、飞行性能设计等。这说明企业急需的是能从整机层面理解低空飞行器的工程人才，不只是画零件图，而是具备整机系统架构思维的人：既懂气动与结构，又理解动力、飞控、航电之间的系统耦合关系，能参与整机方案设计和技术路线制定，其本质是：偏航空工程体系的系统级工程师。

6.1.2 飞控与智能控制能力——让飞行器“飞得稳、飞得准”

控制系统设计、导航系统设计、算法开发、路径规划、SLAM 算法、定位算法、自动驾驶、载荷系统控制等关键词密集出现。这类能力聚焦在飞行器的大脑和神经系统：如何感知环境、如何自主定位、如何规划路径、如何在复杂低空环境中稳定飞行。由此可见，企业需要的是：既懂控制理论，又能落地算法实现的飞控与智能控制工程师，这是低空飞行器从“能飞”走向“会飞”的关键。

6.1.3 嵌入式与底层软件能力——把算法真正“烧进飞机里”

嵌入式软件开发、C++、Python、Linux、Qt、ROS、Simulink 等关键词说明，低空经济企业对底层软件与嵌入式系统能力要求很高。这些人才要做的不是普通应用开发，而是：在资源受限的硬件平台上实现飞控和感知算法；开发飞行控制板、任务计算单元的软件系统；做实时性强、稳定性要求极高的嵌入式系统。他们属于“软硬结合”的嵌入式系统工程师，是飞行器真正的“数字中枢”。

6.1.4 电子硬件与机电系统能力——飞行器的“神经和骨架”

硬件设计、电路设计、PCB 设计、传感器相关、机电系统、机器人等关键词表明，企业非常需要懂电子与机电一体化的人才。这类人才负责：飞控板、电源管理板、通信板等核心硬件；传感器选型与接口设计；执行机构、舵机、电调等机电系统集成。其本质是航空级可靠性的电子与机电系统工程师，不是普通消费电子工程师。

6.1.5 仿真与工程设计工具能力——会用“工程语言”做研发

MATLAB、Simulink、CATIA、SolidWorks 等工具的出现，说明低空企业研发体系已经比较工程化、系统化。企业需要的人才不仅懂理论，还要能做飞控与系统级仿真；进行结构与整机三维设计；参与工程验证与性能评估。这是标准航空工程研发能力的体现。

6.1.6 行业应用与场景融合能力——懂飞行器，还要懂“飞去哪儿干嘛”

农业、农艺、植保技术、土壤防治技术、航拍摄影测绘等关键词出现，说明低空经济不是只做平台，还深度进入行业应用。企业需要的是能把飞行器能力转化为行业解决方案的人才，比如：懂无人机喷洒，同时懂农作物病虫害；懂航拍载荷，同时懂测绘与地理信息；懂巡检飞行，同时理解能源、电力或基础设施场景。这类人属于“技术 + 行业知识”的复合型应用工程师。

6.1.7 市场与运营能力——技术要变成生意

运营、销售管理、渠道销售、客户管理、市场洞察等关键词表明，低空经济已经进入商业化阶段。企业不仅要工程师，还需要能把复杂技术讲清楚的行业销售；能做区域市场开拓和渠道建设的人；能从场景出发设计产品组合与商业模式的人。这类人属于懂技术逻辑的产业型销售与运营人才。

从这些技能关键词看，低空经济企业最需要的是三类复合能力人才：懂飞行器系统的工程底座能力 + 懂智能控制与嵌入式的数字化能力 + 懂具体行业场景或市场落地的应用能力。企

业要的不是“单科状元”，而是能把航空工程、智能技术和行业应用拧在一起的人。这种跨界能力，正是低空经济里最有价值的人才资本。

6.2 低空经济核心研发岗位细分及其岗位要求

飞行器研发环节核心岗位呈现“技术细分深、能力要求高”的特点，各岗位模块既独立专业又高度协同：

6.2.1 飞控与导航系统类

1) 飞控算法工程师：自主飞行算法、姿态控制、轨迹规划

必备技能：卡尔曼滤波、PID 优化、C++/Python 编程

2) 飞控系统工程师：系统架构设计、软硬件集成、故障诊断

必备技能：嵌入式系统、总线技术（CAN/429）、系统仿真

3) 导航算法工程师：卫星导航、惯性导航融合、抗干扰设计

必备技能：多源融合算法、GNSS 技术、传感器标定

4) 自主避障工程师：障碍物识别、路径重规划

必备技能：计算机视觉、点云处理、AI 决策模型

6.2.2 气动与结构设计类

1) 气动分析计算工程师：气动特性仿真、流场模拟、性能优化

必备技能：CFD 软件（Fluent/Star-CCM+）、气动理论

2) 气动布局设计师：总体气动布局、翼型设计、升阻比优化

必备技能：飞行器设计原理、布局迭代经验

3) 结构设计工程师：机身 / 机翼结构设计、强度校核

必备技能：有限元分析（ANSYS/Abaqus）、材料特性认知

4) 轻量化材料工程师：新型材料选型、结构减重设计

必备技能：复合材料应用、工艺优化能力

6.2.3 动力与能源系统类

1) 动力系统集成工程师：动力装置选型、多动力耦合控制

必备技能：发动机 / 电机特性、系统匹配经验

2) 电池管理系统（BMS）工程师：电池充放电控制、续航优化

必备技能：锂电池技术、热管理设计、安全防护

3) 电机控制工程师：无刷电机驱动、转速控制

必备技能：电机控制算法、功率电子技术

6.2.4 适航与测试类

1) 适航认证工程师：适航标准解读、取证方案设计

必备技能：民航适航法规、测试验证流程

2) 飞行测试工程师：试飞方案制定、数据采集分析

必备技能：飞行试验技术、故障排查能力

3) 质量检测工程师：零部件检测、系统可靠性验证

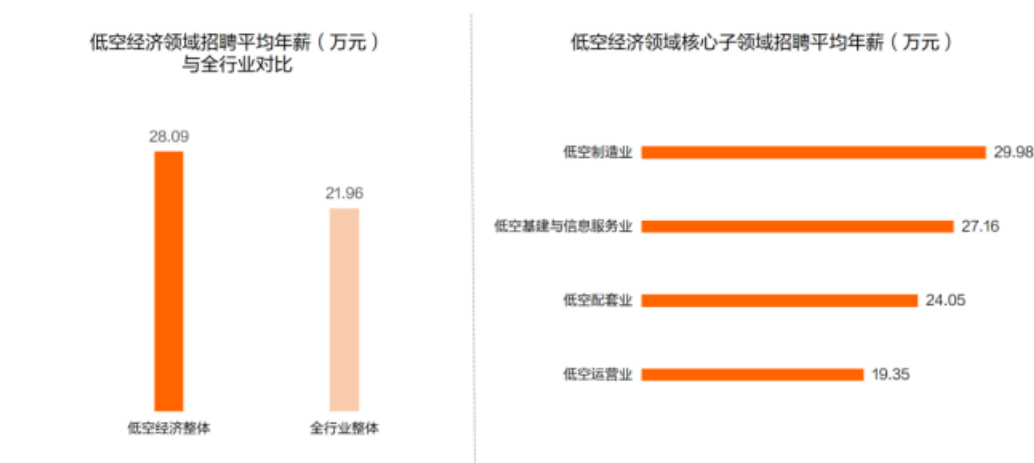
必备技能：质量标准体系、检测设备操作

综上所述，低空经济核心研发岗位呈现出高度专业化与强系统协同并存的特征，各细分岗位虽分工明确，但共同服务于飞行器安全性、智能化与工程可靠性的整体目标。企业对人才的需求已从单一专业深度，延伸至跨模块理解与系统集成能力，能够在多学科交叉环境下协同工作的工程师，将成为支撑低空飞行器技术成熟与规模化落地的关键力量。

第七章 低空经济领域薪酬状况

7.1 低空经济招聘薪资：整体高溢价，技术端领跑、产业链分层明显

低空经济领域招聘薪资



数据来源：猎聘大数据（数据统计时间：2025年1月-12月）

7.1.1 整体薪资显著高于市场均值，低空经济已具“高薪赛道”属性

低空经济整体招聘平均年薪 28.09 万元，而全行业均值为 21.96 万元，高出约 6 万元，溢价接近 30%。低空经济岗位已经不再是“概念期行业”的薪资水平，而是进入了以技术稀缺性驱动高薪的阶段。企业愿意用明显高于市场的价格抢人，本质是行业在加速扩张；技术门槛高、可替代性低，优秀人才相对紧缺。

7.1.2 薪资呈现清晰的“技术链条梯度”，越靠近核心技术端越高薪

从低空经济核心细分领域可看到一个清晰的规律：越靠近“飞行器制造、核心系统、信息基础设施”的上游技术环节，如低空制造业、低空基建与信息服务业，薪资越高；越靠近运

营、服务和应用端，如低空运营、配套业，薪资越接近甚至低于行业均值。这说明低空经济目前的高薪主要集中在技术密集型与工程密集型岗位，而不是普遍高薪。

7.1.3 行业正在从“硬科技驱动”向“产业分层”演进

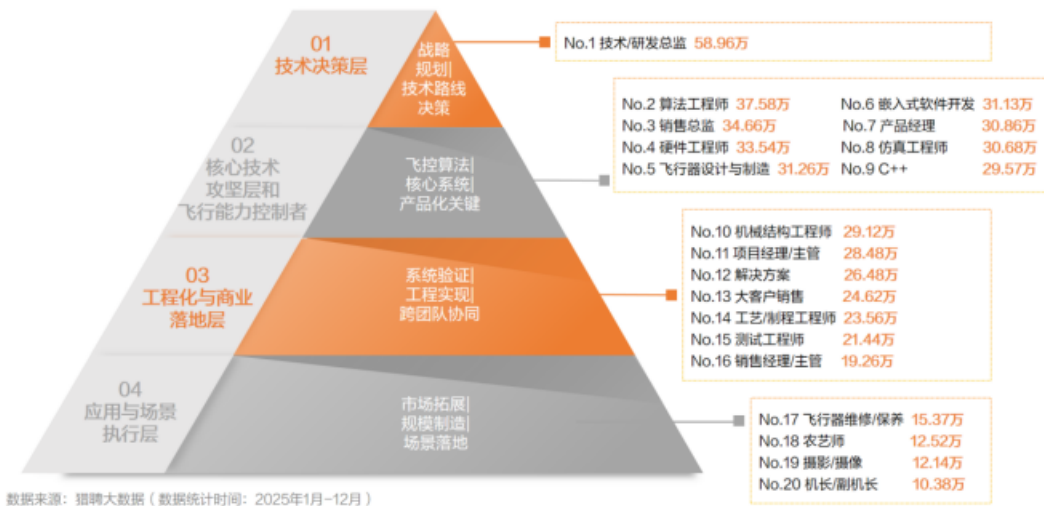
制造端接近 30 万年薪，而运营端不到 20 万，差距超过 10 万，说明低空经济已经不再是单一技术创业阶段，而是出现了：上游高端研发制造高薪 + 中游系统与工程较高薪 + 下游运营服务常规薪资。这是一种典型的产业成熟化信号：产业链变长、岗位分工变细，薪资结构开始分层，而不是所有岗位都“概念溢价”。

低空经济整体已具备明显高于市场的薪资溢价，但高薪主要集中在制造与核心技术基础设施等上游环节，而运营端薪资相对理性，整体呈现出“硬科技端领跑、产业链分层明显”的成熟化薪酬结构特征。

7.2 热招职能薪资结构分化明显：高薪正在奖励“让飞行更聪明”的核心能力

低空经济领域TOP20热招职能招聘平均年薪

猎聘



7.2.1 行业最高薪，来自“技术决策权”，而非市场权

薪资顶端并非销售体系，而是以技术/研发总监（58.96 万元）为代表的技术决策层。该岗位薪资显著高于销售类高管，说明当前企业竞争核心不在渠道扩张，而在于技术路线是否正确、系统架构是否先进、研发方向是否避免重大试错。这本质上是“技术决策权溢价”的体现。谁能够降低技术路线风险、缩短产品成熟周期，谁就掌握更高的企业战略价值。

7.2.2 谁控制“飞行能力”，谁占据薪资高地

在 30 万元以上区间，集中分布着算法工程师、嵌入式软件工程师、硬件工程师、仿真工程师以及飞行器设计与制造工程师等岗位。这类岗位的共性不是“研发属性”，而是：直接决定飞行器是否飞得稳、飞得准、飞得智能。它们构成了低空飞行系统的“大脑 + 神经 + 骨架”，决定整机系统性能上限，是典型的技术壁垒定价岗位。这也说明，低空经济的本质并非飞行服务业，而是一个以高复杂度智能装备系统为核心的产业形态。

7.2.3 工程化岗位承载规模化，但不决定技术天花板

处于 20 - 29 万元区间的岗位，如机械结构工程师、测试工程师、项目经理、解决方案工程师以及销售经理/主管等，主要承担“让技术真正落地”的角色：把样机变成量产产品、把技术能力变成工程交付、把产品变成可实施项目。这类岗位重要性随着产业规模扩大而上升，但其薪资仍明显低于核心技术岗，因其创造的是系统落地价值，而非核心技术壁垒价值。

7.2.4 应用端岗位尚未进入价值爆发区

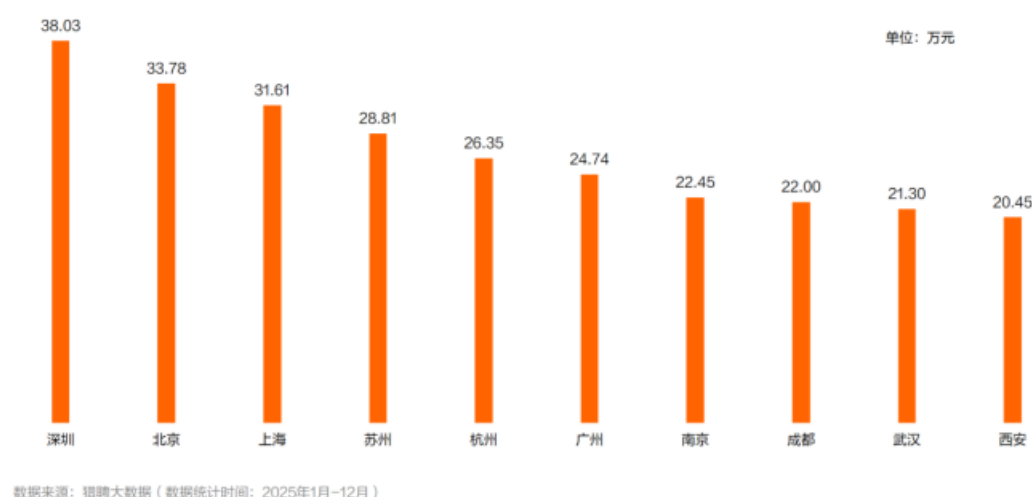
在 15 万元以下区间，主要为农艺师、摄影/摄像、机长等应用与场景执行类岗位。尽管低空经济在农业、巡检、航拍等场景频繁被提及，但从薪资结构看：行业利润与溢价仍牢牢停留在“研发飞行系统的人”手中，而不是“使用飞行系统的人”。应用端岗位承担的是规模化使用职能，技术门槛相对较低，议价能力有限，尚未形成高附加值岗位群体。

7.2.5 薪资结构揭示的产业阶段

这一薪资分布并非偶然，而是产业阶段的直接反映。当前低空经济仍处于技术攻坚期 + 系统成熟期，行业竞争焦点仍是：飞控是否稳定、算法是否可靠、系统是否可规模复制。而非单纯的市场扩张或应用普及。因此，高薪首先流向控制飞行能力的人群，其次才是支撑规模化落地的人群，最后才是应用执行层。

7.3 重点城市低空经济招聘薪资：钱流向技术高地：低空经济城市角色与价值层级

低空经济领域新发职位TOP10城市招聘平均年薪



从重点城市新发职位平均招聘薪资来看，低空经济领域并未呈现均衡分布，而是表现出明显的城市梯度分化特征。薪资高低不仅反映人才市场竞争强度，更折射出各城市在低空经济产业链中的功能定位差异。

7.3.1 头部城市构成“核心技术溢价带”

深圳（38.03 万元）、北京（33.78 万元）、上海（31.61 万元）构成低空经济招聘薪资的第一梯队。这些城市的共性并非单纯经济体量领先，而是具备核心飞行系统研发能力与高端

技术岗位密集度：深圳依托电子信息产业链与无人系统企业集群，成为低空装备硬件与系统集成的重要高地；北京聚集科研院所和科技企业，算法、感知融合、飞控系统等高端研发岗位占比高；上海则兼具高端制造与产业资本优势，在整机研发与商业化环节具有较强带动能力。因此，这一梯队的高薪更多源于高价值技术岗位比例更高，而非岗位数量简单增加，体现出显著的“技术密度溢价”。

7.3.2 新一线强市体现“产业化能力溢价”

苏州（28.31 万元）、杭州（26.35 万元）、广州（24.74 万元）构成第二梯队。这类城市普遍拥有完善的制造基础和数字经济能力，是低空经济由研发走向产业化的重要承载地：苏州在高端制造与电子产业链方面优势突出，系统集成与工程化岗位需求旺盛；杭州依托人工智能与软件产业优势，在无人系统算法与平台开发方面表现活跃；广州在应用场景和产业配套方面较为丰富，但高端核心技术岗位占比相对有限。这一梯队薪资水平的形成，更多反映的是工程化与规模化落地能力的价值提升，属于“产业化能力溢价”。

7.3.3 中西部核心城市承担“制造与承接”角色

成都（22.00 万元）、南京（22.45 万元）、武汉（21.30 万元）、西安（20.45 万元）构成第三梯队。这些城市大多具备航空航天工业基础和高校科研资源，是低空经济产业向外扩展的重要承接区域。但从薪资结构看，高端算法与核心系统岗位占比相对较低，更多集中在制造、测试与工程支持类岗位，因此整体薪资水平低于头部城市。这一现象说明，这些城市在产业链中的定位更偏向工程制造与产业配套基地，而非核心技术策源地。

低空经济城市薪资差异，本质上是各城市在产业链中所掌握的飞行系统核心能力层级差异。城市越靠近“飞行系统大脑”的研发环节，招聘薪资水平则越高；越偏向制造与应用端，薪资则相对平缓。低空经济的城市竞争，首先是技术控制力的竞争，其次才是产业规模的竞争。

结 语

低空经济的天空正在打开，但通往这一万亿级新兴产业高地的航道，必须由人才来铺就。当前人才结构性短缺既是现实挑战，也蕴藏着巨大的时代机遇。谁能率先构建高水平的人才体系，谁就会在这一轮产业跃迁中占据先发优势。低空经济的人才竞争，正在从“数量竞争”转向“能力结构竞争”，从“单一专业供给”转向“跨界融合培养”，从“企业个体争夺”转向“区域体系化布局”。产业界、教育界与专业服务机构唯有协同发力，共同构建开放融合、尊重规律、激励创新的人才生态，才能支撑中国低空经济在这片蓝海中安全、稳健、可持续地发展。