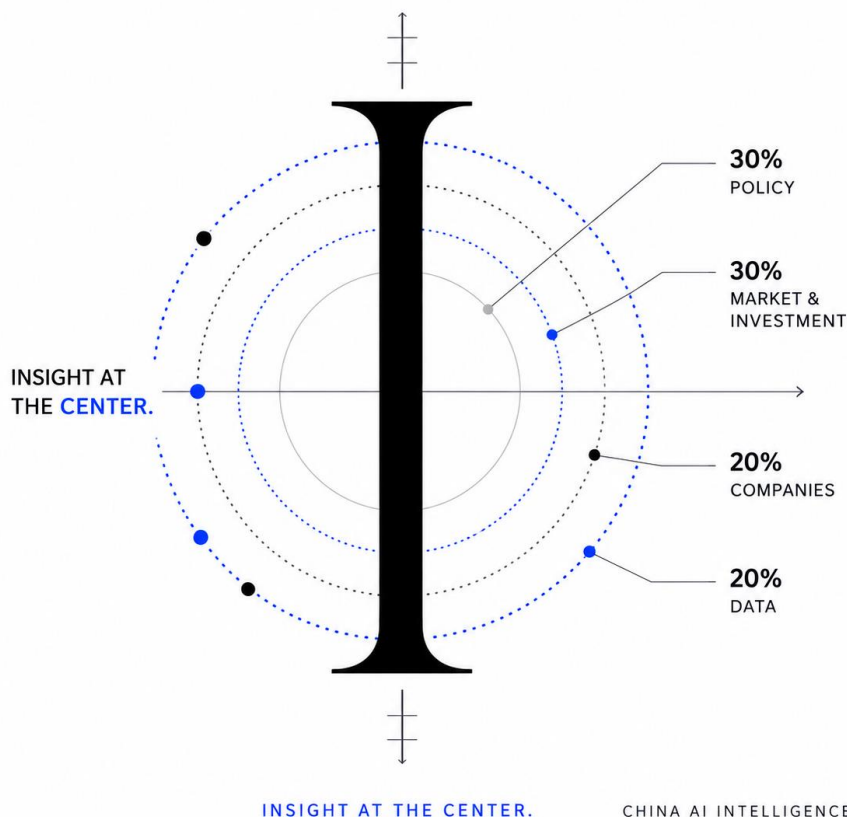


중국 드론·저공경제 심층 리포트

하늘의 도로가 열린다 — 공역이 수요를 앞지른 중국 저공경제의 현재 좌표



에디션 월간(Monthly) — 창간호

발행일 2026년 09월 08일

발행인 차이나랩 CHINALAB

수신자 드론·UAM·물류·인프라 기업 전략팀, 지자체·규제기관, 증권사 리서치

환율 USD/KRW 1342.6 · CNY/KRW 200.6 · HKD/KRW 171.26 (2026-09-08 한국은행
매매기준율(ECOS))

목차

실행 요약.....	5
① 핵심 인사이트 5 개	5
② 한국 기업에 가장 중요한 변화 3 가지	6
③ 위험·기회 2x2 매트릭스	6
④ 실행 액션 아이템 5 개	7
⑤ 다음 호 전망	7
제도의 완성 — 2026 년에 무엇이 확정됐나	9
제 1 층 — 법: 개정 민용항공법이 저공경제를 성문화했다	9
제 2 층 — 행정법규: 무인항공기비행관리잠행조례의 5 분류가 실무의 뼈대다	9
제 3 층 — 규칙(진행형): 관제규칙과 배경심사 규정은 아직 확정되지 않았다	10
제 4 층 — 표준: 국가급 표준위 67 명이 취임했다	10
제 5 층 — 통계: 1676 호 문건이 산업 경계를 닫았다	10
제 6 층 — 조직: 발개위와 민항국의 2 원 체제	11
법에 없는 것: '0~120m 개방·120~300m 관제'와 '심사 2 시간'은 업계 해설이다	11
부처별 시그널 3 종	11
밸류체인 지도 — 3 층 구조와 각 층의 실제 크기	13
3 층 밸류체인의 구성	13
크기의 비대칭 — 세 숫자를 나란히 놓는다	13
시장 규모 추정치가 주체마다 다르다는 사실 자체가 정보다	14
층별 성숙도 진단 — 완성기 선도, 시스템 추격, 기초 취약	15
기체 ① 무인기 — 매출을 실제로 만드는 층	16
규모 — 등록 328.7 만 대, 비행시간 4,530 만 시간	16
구성 — 비행시간의 대부분은 논밭 위에 있다	16
농업 — 보조금이 만든 25 만 대 시장	16
기업 지형 — 유니콘 12 개 중 8 개가 중국이다	17
부품 — 발표 사양과 양산 실적을 구분한다	18
이 층에 대한 판정	18
기체 ② eVTOL — 인증서는 다 나왔는데 손익이 없다	19
먼저 증명 체계를 갈라놓는다	19
기체별 인증 단계 — 발행일 기준 현재 상태	19
이항 — 4 층을 다 갖고도 매출이 꺾였다	20
오토플라이트 — 할로는 국내 여객이 아니라 해외 화물이었다	21
아에로푸지아 — 자본은 모였지만 형식합격증은 아직이다	21
시캡테크·추명쿵텐 — 제조 능력이 먼저 지어지고 있다	22
수주 잔고와 인도의 간극	22
이 층의 좁음을 보여주는 한 장면	23
인프라 ① 공역 — 하늘의 도로는 어떻게 그어졌나	24
수직 구조 — 진고 120m 가 모든 것을 가르다	24
상위법이 공역 배분에 개입하기 시작했다	25
면적으로 본 개방 — 지방이 숫자로 경쟁한다	25
eVTOL 시범도시 — 확정 문건은 확인되지 않는다	26

진행형 규칙 — 한국 규제기관이 지금 읽어야 할 문서 두 건	26
지역 거버넌스 — 지방이 운영 주체가 되면 규범 통일이 과제가 된다	27
인프라 ② 이착륙장·항로·관제 플랫폼·통신측위	28
비행서비스소 — 46 개, 23 개 성	28
통합관리 플랫폼(UOM)	28
이착륙점 — 지역별 목표와 진도	28
도로 인프라의 전용 — 가장 현실적인 확장 경로	30
통신·측위 — 베이더우 고정밀 데이터가 열렸다	30
이 층에 대한 판정	30
응용 ① 물류·배송 — 원가 곡선이 흑자를 만나는 지점	32
메이탄 — 원가는 매년 40~50% 내려갔는데 아직 흑자가 아니다	32
순평 평이와 3 강 구도	32
농촌·낙도가 먼저 경제성을 확보한다	33
도시 간 물류 — 다음 전선	33
인력 — 직업이 만들어지고 있다	34
이 층에 대한 판정	34
응용 ② 공공임무·농업·도시항공	35
공공임무 — 표준이 생기면 조달이 생긴다	35
농업 — 보조금이 만든 시장에서 데이터 시장으로	35
도시항공 — 인프라는 다 지었는데 승객이 없다	36
해외 실증 — 규제 샌드박스로 시간을 사는 전략	36
이 층에 대한 판정	37
지방 경쟁과 자본 — 257 개 도시가 같은 계획서를 썼다	38
291 개 중 257 개 — 동질화 경쟁의 실체	38
선두 도시의 실제 지표	38
지방 목표의 합이 전국 시장보다 클 수 있다	39
자본 — 기금과 시범기지	39
상장 계보 — 문은 열렸으나 1 호는 아직 없다	40
상장사 실적 — 증가율은 크고 절대액은 작다	40
동질화의 해법 — 지역 분업 시도	41
해외 진출과 미국 규제 — 양방향 압력	42
나가는 힘 — 첫 시장은 중국이 아니라 섬과 사막이다	42
막는 힘 — 미국의 규제 타임라인	43
두 힘이 만드는 결과	44
한국의 위치 — 규범은 미국, 부품은 중국	44
이미 벌어진 일 — 제주에서 날았다	44
한국 시사점·액션 플랜	46
속도차의 실체 — 격차는 기술이 아니라 서류다	46
이미 벌어진 일 — 한국 공역이 시험장이 됐다	47
주체별·시기별 실행 과제	47
리스크 — 같은 표에 적는다	48
무엇을 하지 말아야 하는가	49
부록 — 주요 지표와 출처	50
부록 1. 이번 호 주요 지표	50

부록 2. 인증 5 종 대조표	51
부록 3. 기체별 인증 단계 (2026-09-08 기준)	51
부록 4. 주요 제도 문서	51
부록 5. 용어 대조표	52
부록 6. 주요 원문 출처	53
부록 7. 환율	54

실행 요약

중국 저공경제는 2023 년 조례부터 2026 년 표준위까지 4 년 만에 제도를 전부 세웠지만, 매출은 여전히 산업용·물류용 무인기 층에서만 나온다. 2025 년 중국 유인(탑승용) 저공 산업 규모는 57.5 억 위안인 반면 산업용 무인기 시장은 1,200 억 위안을 초과했다(조신문 2026-09-06). 유인 eVTOL 의 대표 주자 이항(EHang, 亿航智能)은 형식합격증(TC)·생산허가증(PC)·감항증(AC)·운영합격증(OC) 4 증을 모두 갖추고도 2026 년 2 분기 매출이 전년 동기 대비 31.3% 줄었고, 2026 년 연간 매출 가이드선 6 억 위안을 철회했다(이항 2026-08-25 실적 발표). 공역이 수요를 앞질렀다. 따라서 한국이 지금 붙어야 할 지점은 기체가 아니라 인프라·부품·운영 규범이다.

① 핵심 인사이트 5 개

첫째, 제도는 4 년 만에 완성됐다. 무인항공기비행관리잠행조례(국무원령 제 761 호, 2024-01-01 시행)로 무인기 5 분류와 진고 120m 기준의 공역 구분이 세워졌고, 30 년 만에 전면 개정된 민용항공법(2025-12-27 통과, 2026-07-01 시행)이 제 74 조에서 공역 구분 시 저공경제 발전 필요를 고려하도록 명시하고 제 225 조에서 저공공역 자원배치 최적화와 감독서비스 플랫폼 건설을 국가 의무로 못 박았다. 여기에 저공경제 통계분류(발개저공[2025]1676 호, 2025-12-26 공표)가 산업 경계를 확정했고, 제 1 회 전국 저공경제 표준화 기술위원회 67 명이 2026 년 9 월 공식 취임했다.

둘째, 저공경제는 사실상 무인기 경제다. 2025 년 말 등록 무인기는 328.7 만 대로 전년 대비 51.0% 늘었고 연간 비행시간은 4,530.29 만 시간으로 69.9% 증가했다(민항국 2025 년 민항행업 발전통계공보, 2026-04-21 보도). 2025 년 농림 식물보호 비행이 전체 소티의 82%를 차지했다(신화망 2026-08-20). 유인 eVTOL 은 전체 저공경제의 1% 미만이다.

셋째, 인증 4 증은 매출을 보장하지 않는다. 이항은 OC 취득(2025-03-28, 광둥 이항통용항공·허페이 허이항공) 후 17 개월간 안전 운행했으나 2026 년 2 분기 eVTOL 인도는 36 대로 전년 동기 52 대에서 줄었고, 2 분기 귀속 순손실은 1.28 억 위안으로 확대됐다. 오토플라이트(AutoFlight, 峰飞航空科技)의 V2000CG 는 TC(2024-03-22)·PC(2024-12-24)·AC 3 증을 갖춘 유일한 1 톤급 이상 eVTOL 이지만, 돌파구는 국내 여객이 아니라 인도네시아 형식인가증(VTC, 2026-06-03)과 화이트스카이에이비에이션 60 대 프레임 구매협정(2026-08-12)이라는 해외 화물·수출 루트에서 나왔다.

넷째, 수요는 정부와 플랫폼이 만들고 있다. 메이탄(Meituan, 美团) 드론은 2026 년 중반 기준 누적 배송 90 만 건(선전에서 100 만 건 초과라는 집계도 있다, 신화망 2026-08-20)에 건당 운영원가가 매년 40~50% 하락했지만 규모화 흑자까지 2~3 년이 더 필요하다고 부총재 마오이넨이 밝혔다(신량재경 2026-05-23). 지방은 공역을 먼저 열었다. 우후는 적비공역이 시 면적의 28%에서 87%로 넓어졌고(2026-05 안후이성 신판 공역), 산시(陕西)는 승인 적비공역 12,712 km²·상시 저공항로 3,266km 를 확보했다(2026-09·산시교통통제그룹).

다섯째, 국제 변수가 판을 흔든다. 미국은 DJI 를 FCC Covered List 에 등재했고(2025-12-22), 무역확장법 232 조로 55 파운드 초과 드론에 100% 관세를 부과했다(2026-09-03 발효). DJI 의 미국 시장점유율은 96%다(FAA 연구, 2026-03). 중국 기체의 미국 시장 차단은 중국 자본·기체의 제 3 국 진출을 밀어내고, 그 첫 실물 사례가 완펑 산하 볼로콥터(Volocopter)의 제주도 공개비행(2026-07-29)이다.

② 한국 기업에 가장 중요한 변화 3 가지

첫째, 한국 공역이 중국 기체의 시연장이 됐다. 완펑그룹(Wanfeng)이 2025 년 3 월 인수한 독일 볼로콥터가 2026-07-29 초당대학교와 함께 제주도에서 해상 비행을 포함한 eVTOL 공개비행을 완료했다. 한국의 K-UAM 상용화는 2028 년으로 재조정됐는데(2025-08 K-UAM 운용개념서 개정), 중국 자본 기체가 한국에서 먼저 날았다. 기체·인증·인력 3 축에서 한국이 수요자 위치로 밀린 것이다.

둘째, 비교 우위의 지점이 기체에서 인프라·규범으로 이동했다. 중국은 버티포트·이착륙점(선전 2026 년 목표 1,200 개 이상), 저공비행 서비스소 46 개(2025 년 말·민항국), 위성항법 측위 기준국 일장망(자연자원부 2026-09-04) 같은 인프라와, 민용항공 항공교통관리규칙 개정안(2026-08-11 의견수렴, 마감 2026-09-11) 같은 운영 규범을 병행 구축 중이다. 한국이 기체 개발로 정면 대응할 필요는 없다. 버티포트 설비·관제 소프트웨어·측위 인프라·부품에서 협력 지점이 열려 있다.

셋째, 중국 표준이 국제 표준 후보가 된다. 전국 저공경제 표준화 기술위원회에 화웨이·ZTE·CATL·메이탄·순펑이 위원으로 들어갔고, 기체·비행제어 4 석 중 유인 eVTOL 완성기 기업은 아에로푸지아(Aerofugia, 沃飞长空) 1 곳뿐이다(2026-09·룽거공업자원망 보도). 2027 년 표준체계 기본 구축, 2030 년 표준 300 개 이상이 목표다. 한국이 국제 표준 논의에 늦게 합류할수록 중국 실무 규격이 사실상 표준으로 굳을 위험이 커진다.

③ 위험·기회 2×2 매트릭스

	단기(1~2 년)	중기(3~5 년)
위험	중국 자본 기체의 한국 시장 선점(볼로콥터 제주 비행 2026-07-29), 232 조 관세로 인한 중국 드론 부품의 제 3 국 우회 유입	중국 주도 표준의 국제 규격화, 저공 관제·운영 규범에서의 규제 종속
기회	버티포트·관제 시스템·정밀 측위 인프라 수주, 배터리·통신 부품 공급(CATL 이 표준위 배터리 1 석 점유한 만큼 한국 배터리사 진입 여지 존재)	공동 인증 프레임워크 협의, 6 개 eVTOL 시범도시(허페이·항저우·선전·쑤저우·청두·충칭, 2026-09·조신문 인용)와의 도시 간 파일럿

④ 실행 액션 아이템 5 개

주체	시기	액션
국토교통부	2026 년 4 분기	중국 민용항공 항공교통관리규칙 개정안(의견수렴 마감 2026-09-11 이후 확정본)을 분석해 K-UAM 교통관리 규정에 대조·반영한다. 헬기 활용 실증에서 확보한 데이터를 무인기 관제 규범 초안에 연결한다
산업통상자원부	2027 년 상반기	버티포트 건설·관제 소프트웨어·정밀 측위(베이더우 일장망에 대응하는 한국형 위치기반 인프라)를 저공경제 협력 3 대 품목으로 지정하고 중국 시범도시 대상 수주 로드맵을 수립한다
배터리·통신 부품 기업	2026 년 하반기	eVTOL 배터리(중국 측 CATL 응집태 500Wh/kg 은 기업 발표 기준이며 양산 실적은 공개되지 않았다)와 5G-A 통신·센싱 통합 장비의 대중 수출 가능 범위를 미국 232 조·FCC 규제와 충돌하지 않는 선에서 검토한다
지방자치단체(제주 등)	2027 년	외국 자본 기체 시연을 수용하되, 시연 데이터 공유·한국 인력 참여·버티포트 운영 규격 공동 작성을 조건으로 묶어 수요자 위치를 협상력으로 전환한다
민간 표준 단체·연구소	2026 년 4 분기~2027 년	전국 저공경제 표준화 기술위원회의 표준 동향(2027 년 표준체계 기본 구축 목표)을 추적하고, ISO·ICAO 등 국제 무대에서 중국 규격의 독주를 견제할 대안 표준 참여 전략을 마련한다

⑤ 다음 호 전망

2026 년 10 월호는 민용항공 항공교통관리규칙 확정본과 과창판 제 5 세트 상장기준을 통한 eVTOL 기업 IPO 1 호(아에로푸지아가 2026-04-03 쓰촨증감국에 IPO 지도 등록을 제출했다)의 향방이 중국 저공경제의 두 번째 분기점이 될 것으로 보인다.

제도의 완성 — 2026 년에 무엇이 확정됐나

2026 년은 중국 저공경제 제도가 '조각'에서 '체계'로 넘어간 해다. 이 절에서는 제도를 여섯 층위 — 법, 행정법규, 규칙(진행형), 표준, 통계, 조직 — 으로 나눠 무엇이 확정됐고 무엇이 아직 확정되지 않았는지 구분한다. 핵심 판정은 이것이다. 최상위 법과 통계 경계는 2025 년 말에 닫혔고, 공역 운용의 세부 규칙은 이 리포트 발행일(2026-09-08) 현재 아직 의견수렴 단계에 있다. 즉 뼈대는 완성됐고 살은 붙는 중이다.

제 1 층 — 법: 개정 민용항공법이 저공경제를 성문화했다

개정 민용항공법은 2025-12-27 전국인민대표대회 상무위원회에서 통과돼 2026-07-01 시행됐다. 1995 년 제정 후 30 년 만의 첫 전면 개정으로 보도된다(2026-07-13·중국공업보). 구조는 16 장 262 조다.

저공경제와 직결되는 실체적 변화는 두 가지다. 첫째, 제 13 장 '발전촉진(发展促进)'이 신설됐다. 일부 2 차 매체가 보도한 '저공경제 전용 장'이라는 표현은 정확하지 않다. CAAC 법령 전문 페이지에서 직접 확인한 장 제목은 '발전촉진'이며, 저공경제는 이 장 안의 조문에 편입됐다. 둘째, 무인항공기의 감항허가와 유일 제품식별코드 부여가 법률 수준 의무로 올라왔다. 민용 무인항공기의 설계·생산·수입·정비·비행 활동에 종사하려면 국무원 민용항공 주관부문에 감항허가를 신청해 취득해야 하고(규정상 불요한 경우 제외), 생산 기구는 제품마다 유일 식별코드를 부여해야 한다(2025-12-27·CAAC 법령 전문).

공역과 저공경제를 직접 연결한 두 조문은 이 리포트가 원문을 확인한 대로 인용한다.

〈제 74 조: 공역을 구분할 때에는 민용항공과 국방안전, 저공경제 발전 필요 및 공중 이익을 고려하여, 공역의 합리적·안전적·충분적·유효적 이용을 도모해야 한다.

〉제 225 조: 국가는 저공공역 자원배치를 최적화하고, 민용 저공비행 및 응용 관련 감독서비스 플랫폼 건설을 추진하며, 저공경제 발전 요구에 적응하는 감항심정·비행관리 등 제도 및 기준을 수립·완비한다.

제 74 조는 공역 구분이라는 국가 독점 권한의 행사 기준에 '저공경제 발전 필요'를 명시했고, 제 225 조는 자원배치·플랫폼·심정제도라는 세 개의 후속 입법 과제를 국가 의무로 못 박았다. 이후 나올 모든 하위 규정 — 관제규칙 개정안, 서비스 플랫폼, 표준체계 — 은 이 두 조문의 위임을 실행하는 구조다.

제 2 층 — 행정법규: 무인항공기비행관리잠행조례의 5 분류가 실무의 뼈대다

법 아래에서 실제 비행을 규율하는 것은 무인항공기비행관리잠행조례(국무원령 제 761 호)다. 2023-06-28 공포, 2024-01-01 시행된 중국 최초의 무인기 전문 행정법규다(CAAC 법령 원문). 이 조례가 정한 중량 기준 5 분류는 현재 모든 기체 인증과 비행 신고의 출발점이다.

분류	공기중량 기준	최대이륙중량 기준
미형(微型)	0.25kg 미만	—
경형(轻型)	4kg 이하	7kg 이하
소형(小型)	15kg 이하	25kg 이하

중형(中型)	—	150kg 이하
대형(大型)	—	150kg 초과

출처: 무인항공기비행관리잠행조례 원문(CAAC, 2024-01-01 시행).

공역에 관한 조례의 실질 규칙은 단순하다. 진고(지표면 기준 실제 고도) 120m 이상 공역은 관제공역에 포함되고, 적비공역(비행 가능 공역)은 관제공역 밖의 공역이다. 미형·경형·소형 무인기가 적비공역 안에서 비행할 때는 사전 비행활동 신청이 필요 없다. 운영합격증(OC)은 미형을 제외한 민용 무인기로 비행활동에 종사하는 '단위'가 관리기구·인력·안전운영능력·관리제도 요건을 충족한 뒤 신청하는 구조다. 이항(EHang) 계열 2 개 통용항공사가 2025-03-28 전국 첫 유인 민용 무인항공기 OC 를 취득한 것(2 차 보도)도 이 조례의 틀 안에서 집행된 것이다.

제 3 층 — 규칙(진행형): 관제규칙과 배경심사 규정은 아직 확정되지 않았다

발행일 기준으로 가장 중요한 미완성 사안은 민용항공 항공교통관리규칙 개정안이다. 민항국은 2026-08-11 개정안을 공개 의견수렴에 부쳤고 의견 회신 마감은 2026-09-11 이다(CAAC 의견수렴 공고). 2 차 요약에 따르면 개정안은 무인기 관리를 민항 핵심 관제 규장에 처음 편입하고 무인항공기를 독립 장으로 분리하며, 진고 120m 이하 적비공역과 120m 이상 관제공역을 구분해 공역별 비행 신고 요건을 명확히 하고 비행서비스소 기능을 법정화한다. 같은 시기 게시된 민용항공 안전배경심사 관리규정 의견수렴안(마감 2026-09-04)은 무인기 조종자 면허 신청인과 기존 조종자를 심사 대상에 추가하고 안전 책임을 OC 보유 단위에 귀속시킨다. 두 규정 모두 이 리포트 발행일(2026-09-08) 현재 의견수렴 진행 중이며 확정 규칙은 발표되지 않았다. 따라서 이 호에서는 이들을 '확정 제도'가 아니라 '진행형 변수'로 기록한다.

제 4 층 — 표준: 국가급 표준위 67 명이 취임했다

2026 년 9 월 제 1 회 전국 저공경제 표준화 기술위원회 위원 67 명이 공식 취임했다(2026-09-07·룽저공업자원망 보도). 주임위원은 국가발전개혁위원회 저공경제발전사 사장 정젠(郑剑)이고, 사무국은 중국표준화연구원과 발개위 종합운수연구소가 공동으로 맡는다. 구성은 부처 10·연구원 18·대학 7·국유기업 8·검측기관 8·협회 4·기업 12 의 7 유형이다. 기업 12 석에는 화웨이·ZTE 등 통신 3, 배터리 1(CATL), 물류 2(메이탄·순펑), 자동차 1(창안), 기체·비행제어 4 가 배정됐는데, 기체·비행제어 4 석 가운데 유인 eVTOL 완성기 기업은 아에로푸지아(Aerofugia) 1 곳뿐이다. 표준 논의의 주도권이 완성기가 아니라 통신·배터리·물류 사업자 쪽에 실려 있음을 보여주는 배치다. 앞서 10 개 부처의 저공경제 표준체계 건설 가이드(2025 판)가 제시한 목표는 2027 년 표준체계 기본 구축, 2030 년 표준 300 개 이상이다.

제 5 층 — 통계: 1676 호 문건이 산업 경계를 닫았다

저공경제 및 그 핵심산업 통계분류(시행)는 문서번호 발개저공(发改低空)(2025)1676 호로, 국가발전개혁위원회가 2025-12-22 서명하고 2025-12-26 공표했다(NDRC 공고문). 문건 목적 원문은 '저공경제의 개념·범주를 명확히 하고 산업 경계를 분명히 한다'이다. 이 문건의 존재 이유는 시장 규모 수치의 난립에서 확인된다. 싸이디컨설팅(CCID)은 2026 년 시장 규모를 10,644.6 억 위안으로 전망하는 반면 민항국은 2025 년 1.5 조 위안·2035 년 3.5 조 위안을 전망한다. 두 값의 차이는 계산 오류가 아니라 산업 경계 정의 차이이며, 1676 호는 이 경계를 국가 차원에서 하나로 고정하려는 시도다. 다만 대분류 층위의 상세 내용은 공고 본문이 아니라 첨부 문서에만 실려 있어, 분류 체계의 세부 구조는 후속 호에서 다룬다.

제 6 층 — 조직: 발개위와 민항국의 2 원 체제

집행 조직은 2 원화됐다. 국가발전개혁위원회 저공경제발전사(低空经济发展司)는 2024 년 12 월 신설돼 발전 전략과 중장기 계획을 입안·시행한다. 중국민용항공국 저공안전사(低空安全司)는 2026-05-13 민항국 공식 홈페이지에 공식 표기됐고, 중앙기구편제위 승인 정원 30 명이다(2026-05-14·상하이증권보). 직책에는 저공 민항 발전기획 기초, 저공 안전과 발전의 통합, 저공비행 서비스 조도 플랫폼 및 저공비행 서비스소 체계 구축이 포함된다. 발개위가 거시 전략, 민항국이 업계 감독을 맡는 구도다.

법에 없는 것: '0~120m 개방·120~300m 관제'와 '심사 2 시간'은 업계 해설이다

시중에 널리 퍼진 두 문구는 법 조문이 아니다. '0~120m 개방, 120~300m 관제'라는 층위 구분과 '비행 심사가 72 시간에서 2 시간으로 단축됐다'는 수치는 모두 2 차 해설 매체에 근거한다. 확인된 1 차 근거인 조례 원문의 기준은 '진고 120m 이상이 관제구역에 포함된다'는 한 줄이며, 300m 상한이나 심사 시한의 수치는 조례도 개정 민용항공법도 규정하지 않는다. 진행형인 관제규칙 개정안이 확정되면 이 해설들의 성적이 갈리겠지만, 발행일 현재 이 문구들을 제도 근거로 인용하는 것은 오류다.

부처별 시그널 3 종

마지막으로 2026 년에 각 부처가 내놓은 정책 언어를 정리한다. 셋은 서로 다른 문법으로 같은 방향 — 속도보다 순서 — 을 가리킨다.

부처	시점	시그널	내용
국가발전개혁위원회	2026 년 4 월	삼선삼후(三先三后)	선화물 후여객 · 선격리 후융합 · 선원고 후시가지
공안부	2026 년 7 월	일등이사삼신청(一登二查三申请)	실명등록·조회·신청 절차 강제 + 전국 정공(净空) 특별 정비
공업정보화부	2026 년 8 월	6 대 신흥지주산업	집적회로·항공우주·바이오의약·저공경제·신형에너지저장·지능로봇

출처: 2026-08-26 국무원 신문판공실 기자회견(공업정보화부 부부장 신귀빈 발언)·타이보망 2026-08-28.
발개위의 삼선삼후는 화물을 여객보다 먼저, 격리 공역을 융합 공역보다 먼저, 외곽을 도심보다 먼저 열겠다는
순서 규칙이다. 공안부의 일등이사삼신청은 등록·조화·신청이라는 단속 문법으로 같은 속도 조절을
뒷받침한다. 공업정보화부는 2026-08-26 저공경제를 6 대 신흥지주산업에 명시해 산업 서열을 끌어올렸다.
서열 상승과 속도 규제가 동시에 나오는 이 대비야말로 2026 년 제도의 본질이다. 공역의 문은 법으로
열렸지만, 그 문을 누가 어느 순서로 통과하는지는 규칙과 단속이 결정한다. 다음 절에서 볼 수치 — 등록
무인기 328.7 만 대(2025 년 말·민항국 통계공보), 저공비행 서비스소 46 개 — 는 이 여섯 층의 제도가 실제
운용으로 번역된 첫 산출물이다.

밸류체인 지도 — 3 층 구조와 각 층의 실제 크기

저공경제는 하나의 산업이 아니라 세 개의 층이 겹쳐 있는 구조다. 아래에서 위로 **기체** → **인프라** → **응용**이며, 각 층은 서로 다른 속도로 자란다. 창간호가 먼저 해야 할 일은 이 층을 갈라놓고 각 층에 실제로 얼마가 도는지 붙이는 것이다. 층을 뭉뚱그려 '조 위안 시장'이라고 부르면 어느 층에 언제 들어가야 하는지 판단할 수 없기 때문이다.

3 층 밸류체인의 구성

층	세부 구성	대표 주체	수익 모델
기체	소비자용 무인기 · 산업용 무인기(농업·순찰·측량) · 물류 무인기 · 유인 eVTOL	DJI(大疆创新) · 엑스에이지(XAG, 极飞科技) · 이항(EHang, 亿航智能) · 오토플라이트(AutoFlight, 峰飞航空科技) · 아에로푸지아(Aerofugia, 沃飞长空)	기체 판매 · 부품 공급
기체 부품	비행제어 · 모터·감속기 · 배터리 · 복합소재 · 광전 탑재체 · 통신 링크	CATL(宁德时代) 등 배터리사 · 통신 장비사	부품 납품
인프라	공역(적비공역·저공항로) · 이착륙점·버티포트 · 저공비행 서비스소 · 통합관리 플랫폼(UOM) · 통신·측위(베이더우 고정밀)	지방정부 · 민항국 · 중국통하오(CRSC, 中国通号) · 자연자원부	정부 예산 · 플랫폼 운영
응용	물류배송 · 농림 식물보호 · 공공임무(소방·순찰·측량·응급) · 도시항공(관광·통근)	메이완(Meituan, 美团) · 순펑 핑이(SF Fengyi, 顺丰丰翼) · 국가전력망 계열 · 통용항공사	배송 수수료 · 작업 용역 · 조달 계약 · 탑승권

이 표에서 곧바로 읽히는 것이 하나 있다. **인프라 층에는 민간 수익 모델이 거의 없다**. 공역은 국가가 여는 것이고 이착륙점은 지방 예산이 짓는다. 즉 인프라 층은 시장이 아니라 정책의 산물이며, 이 층의 확장 속도는 재정 여력이 결정한다. 이 점이 뒤에서 다룰 지방 동질화 경쟁의 원인이기도 하다.

크기의 비대칭 — 세 숫자를 나란히 놓는다

저공경제를 이해하는 가장 빠른 길은 세 숫자를 같은 줄에 놓는 것이다.

구분	2025 년 규모	성장	출처·기준
유인(탑승용) 저공 산업	57.5 억 위안	2021 년 3.2 억 위안 → 연평균 복합성장률 100% 초과	조신문(潮新闻) 2026-09-06 인용
산업용 무인기 시장	1,200 억 위안 초과	전년 대비 35% 초과	동상
저공경제 전체	6,800 억 위안(타이보 데이터) ~ 1.5 조 위안(중국민항국 전망)	—	타이보 2026-06-15 · 중국민항국

유인 저공 산업은 산업용 무인기 시장의 5% 수준이고, 저공경제 전체로 넓히면 1% 미만이다. 성장률만 보면 유인 층이 압도적이지만, 절대 규모의 출발점이 3.2 억 위안이었다. 연평균 100% 성장은 작은 수에서 시작할 때 나오는 숫자다.

여기서 이번 호의 첫 번째 판정이 나온다. 저공경제는 사실상 무인기 경제다. 미디어와 정책 문서가 그리는 하늘을 나는 택시의 이미지와, 실제로 돈이 도는 논밭 위 방제 드론과 아파트 단지 배달 드론 사이에는 두 자릿수 배율의 간극이 있다. 한국 기업이 사업 계획을 세울 때 이 간극을 지우면 진입 시점을 통째로 오판한다.

시장 규모 추정치가 주체마다 다르다는 사실 자체가 정보다

저공경제 시장 규모는 발표 주체에 따라 두 배 가까이 벌어진다. 이 편차를 평균 내지 않고 그대로 보는 것이 옳다.

발표 주체	대상 연도	값	성격
싸이디컨설팅(CCID)	2023	5,059.5 억 위안(+33.8%)	실측 추계
싸이디컨설팅	2024	6,702.5 억 위안(+32.5%)	실측 추계
싸이디컨설팅	2025	8,591.7 억 위안	전망
싸이디컨설팅	2026	10,644.6 억 위안	전망
타이보 데이터	2025	6,800 억 위안	모니터링 추계
타이보 데이터	2028	1 조 위안 초과	전망
중국민항국	2025	1.5 조 위안	전망
중국민항국	2035	3.5 조 위안	전망(연평균 30% 초과)

같은 2025 년에 대해 싸이디컨설팅은 8,591.7 억 위안, 타이보는 6,800 억 위안, 민항국은 1.5 조 위안을 말한다. 민항국 값이 다른 두 값의 두 배에 가까운 이유는 산업 경계의 정의가 다르기 때문이다. 통용항공 운수, 공항·서비스소 건설, 관련 제조업 전후방을 어디까지 넣느냐에 따라 값이 갈린다.

이 혼선을 끝내려고 나온 문서가 국가발전개혁위원회의 **저공경제 및 그 핵심산업**

통계분류(시행)(발개저공(发改低空)(2025)1676 호, 2025-12-22 서명·2025-12-26 공표)다. 문건이 스스로 밝힌 목적이 "저공경제의 개념과 범주를 명확히 하고 산업 경계를 분명히 한다"이다. 즉 중국 정부도 자국 통계가 서로 맞지 않는다는 것을 알고 있었고, 산업 규모 발표가 정책 홍보 수단으로 쓰이는 것을 제도로 늘렸다. 2027 년 이후 발표되는 저공경제 통계는 이 분류를 기준으로 다시 잡힐 가능성이 높으므로, 지금 시점의 시계열 비교는 **주체를 고정한 채로만** 해야 한다.

층별 성숙도 진단 — 완성이 선도, 시스템 추격, 기초 취약

2026 년 8 월 상하이에서 열린 국제저공경제박람회를 근거로 신화망 계열 경제참고보가 내린 진단은 세 마디로 요약된다. **완성이 선도·시스템 추격·기초 취약**(2026-08-20). 제품은 날 수 있으나 항공 표준에 맞춰 안정적으로 생산하고 장기간 운영하는 단계에는 아직 이르지 못했다는 뜻이다.

이 진단은 박람회 참가 기업 구성에서도 드러난다. 400 여 개 참가 기업 가운데 완성이 기업이 약 40 개(10%)였다. 나머지 90%는 부품·서비스·플랫폼이다. 완성이가 앞서 있다는 말은 뒤집으면 **완성기만 앞서 있다는** 말이기도 하다. 비행제어 칩, 항공용 인증 부품, 검측·시험 설비 같은 기초 층은 여전히 보강 대상으로 지목된다.

층별로 정리하면 이렇다.

층	성숙도	근거
소비자용·산업용 무인기	성숙 — 세계 시장 70% 이상 점유	신화망 2026-08-20
물류 무인기 운영	상용 초기 — 원가 곡선이 관측되나 흑자 미달	메이탄 2026-05-23
인프라(공역·이착륙·플랫폼)	정책 주도 구축 중 — 지방 예산 의존	각 지방 문건
유인 eVTOL	인증 완료·수요 미형성	이항 2026-08-25 실적
기초 부품·검측	취약 — 보강 대상으로 공식 지목	신화망 2026-08-20

세 층의 속도차가 이번 호 관통 논지의 근거다. 제도와 인프라는 국가가 밀어서 빠르게 올라갔고, 응용 중에서도 무인기 층은 시장이 자력으로 자랐으며, 유인 층은 인증만 앞서고 수요가 따라오지 못했다. 다음 두 절에서 기체 층을 무인기와 eVTOL 로 나눠 각각의 실제 상태를 본다.

기체 ① 무인기 — 매출을 실제로 만드는 층

저공경제에서 실제로 돈을 벌고 있는 기체는 유인 eVTOL 이 아니라 무인기다. 이 층은 이미 산업이며, 따라서 이 층을 볼 때 던져야 할 질문은 "언제 상용화되는가"가 아니라 "원가와 보조금과 수출규제가 어떻게 움직이는가"다.

규모 — 등록 328.7 만 대, 비행시간 4,530 만 시간

중국민용항공국의 2025 년 민항행업 발전통계공보가 밝힌 수치가 이 층의 크기를 가장 정확하게 보여준다.

지표	값	증감	기준
등록 무인기	328.7 만 대	전년 대비 +51.0%	2025 년 말
연간 누적 비행시간	4,530.29 만 시간	전년 대비 +69.9%	2025 년
저공비행 서비스소	46 개(23 개 성·자치구·직할시)	—	2025 년 말
참고: 2020 년 무인기 등록	51.7 만 대	5 년간 약 6.4 배	2020 년 말

출처: 중국민용항공국 2025 년 민항행업 발전통계공보(2026-04-21 보도).

비행시간 증가율(+69.9%)이 등록 대수 증가율(+51.0%)보다 높다는 점을 놓치면 안 된다. 대당 가동률이 올라갔다는 뜻이고, 이는 무인기가 보유의 대상에서 **작업 도구**로 넘어갔음을 의미한다. 등록만 하고 놀리는 기체가 줄고 매일 뜨는 기체가 늘었다.

구성 — 비행시간의 대부분은 논밭 위에 있다

무인기 층의 내부 구성은 도시 하늘의 이미지와 다르다. 2025 년 농림 식물보호 비행이 **전체 소티(架次)의 82%**를 차지했다(신화망 계열 경제참고보 2026-08-20). 소비자용 무인기는 세계 시장의 **70% 이상**을 중국 기업이 점유한다.

정리하면 중국 무인기 산업의 실체는 ① 세계 시장을 장악한 소비자용·촬영용 기체 수출과 ② 국내 농업 방제라는 두 축이다. 물류·순찰·측량은 성장하고 있으나 아직 비행시간 기준으로는 소수다.

농업 — 보조금이 만든 25 만 대 시장

농업용 무인기는 저공경제에서 가장 먼저 성숙한 응용이다.

지표	값	기준·출처
식물보호 무인기 보유량	25 만 대 돌파	2025 년·업계 추계

연간 작업면적	26.7 억 무(亩)회, 세계 1 위	2024 년·업계 추계
판매 대수	101,931 대	2024 년~2025 년 9 월 누계
판매액	47.2 억 위안	동상
보조금 총액	13 억 위안 초과	동상
DJI + 엑스에이지 합산 점유율	95% 초과	2025 년
농업용 무인기 응용 확장	30 만 대 이상이 순전 모니터링·변량 시비로 확장	2026 년·신화망 계열

위 수치는 증권사·리서치 기관 집계를 인용한 값이며 민항국 공보 같은 1 차 통계와 등급이 다르다. 다만 판매액 47.2 억 위안에 보조금 13 억 위안이 붙어 있다는 구조는 분명하다. **판매액의 4 분의 1 이 재정에서 나왔다.** 이 층의 성장을 볼 때 보조금 정책의 변화가 곧 수요 변화라는 뜻이다.

기술 측면에서는 기체가 살포 장비에서 **센서 플랫폼**으로 이동하고 있다. 다분광 무인기가 100m 상공에서 순찰하다가 병충해가 의심되거나 생육이 부진한 필지를 발견하면 12~60m 저공으로 하강해 근접 촬영하고, 클라우드 인공지능 알고리즘이 즉시 해석하는 작업 흐름이 2026 년 가을 수확기에 확산됐다. 이 변화는 기체 판매가 아니라 **데이터 서비스**로 수익 구조가 옮겨갈 가능성을 시사한다.

기업 지형 — 유니콘 12 개 중 8 개가 중국이다

후룬연구원이 2026 년 6 월 발표한 2026 글로벌 유니콘 순위에 따르면 저공경제 분야 유니콘 12 개 중 **8 개가 중국 기업**이고 나머지 4 개는 주로 미국(스카이드ิโอ 등)이다.

기업	평가액	비고
DJI(大疆创新)	2,500 억 위안	글로벌 유니콘 상위 20 위권
항토펬이홍(航天飞鸿)	약 130 억 위안	
아에로푸지아(Aerofugia, 沃飞长空)	약 120 억 위안	유인 eVTOL
볼란트항공(Vertaxi, 沃兰特航空)	약 100 억 위안	유인 eVTOL
텅둔커창(腾盾科创)	약 100 억 위안	
엑스에이지(XAG, 极飞科技)	약 68 억 위안	농업
유나이티드에어크래프트(United Aircraft, 联合飞机)	미공개	대형 틸트로터

출처: 후룬연구원 2026 글로벌 유니콘 순위, 타이보망 2026-08-21 인용.

DJI 하나의 평가액(2,500 억 위안)이 나머지 중국 저공 유니콘 전체를 합친 것보다 크다. 이 편중이 다음 절에서 다룰 미국 규제 리스크의 크기를 결정한다. **중국 무인기 산업의 대외 노출은 사실상 DJI 한 기업의 노출이다.**

한편 대형 산업용 기체에서도 진전이 있다. 유나이티드에어크래프트는 2026 년 6 월 25~29 일 우루무치에서 열린 제 9 회 중국-아시아유럽박람회에서 세계 첫 6 톤급 틸트로터 무인기 **란잉(铜影) R6000** 을 전시했다. 최대 항속 4,000km, 상용 탑재 2,000kg, 실용 상승한도 7,620m 다. 같은 자리에서 신장공항공그룹과 전역 저공경제 협력 프레임 협정 이행에 들어갔고, 프랑스 고객으로부터 산업용 무인기 100 대를 수주했으며 누적 저공장비 400 세트 이상을 인도했다고 밝혔다. 이 급의 기체는 민간 물류보다 **국경·해양·에너지 인프라 감시**에 가까운 시장을 겨냥한다.

부품 — 발표 사양과 양산 실적을 구분한다

eVTOL 과 중대형 무인기의 병목은 배터리다. 중국 배터리 기업들이 항공용 셀을 잇달아 발표했다.

기업	제품·사양	상태
CATL(宁德时代)	응집태(凝聚态) 배터리 500Wh/kg	2024 년 4 월 발표. 1 톤급 이상 검증기 초도비행 탑재 보도
푸닝커지(孚能科技)	2 세대 Plus eVTOL 셀 350Wh/kg 초과	2026 년 양산 예정으로 보도
중창신항(中创新航)	고에너지 비행 배터리 350Wh/kg	2026 년 탑재 예정으로 보도

이 수치들은 모두 **기업 발표** 또는 **2 차 보도 기준**이며, 양산 수율·사이클 수명·항공 인증 취득 여부는 공개되지 않았다. 항공용 셀은 자동차용과 달리 급방전 특성과 열폭주 억제, 그리고 무엇보다 **감항 인증**을 통과해야 한다. 500Wh/kg 이라는 숫자가 곧 eVTOL 항속 확대로 이어진다고 읽는 것은 이른다.

다만 제도 쪽 신호는 분명하다. 전국 저공경제 표준화 기술위원회 기업 위원 12 석 가운데 배터리 몫 1 석을 CATL 이 가져갔다(2026-09). 항공용 배터리 규격을 누가 쓰는가라는 질문에 중국은 이미 답을 정해둔 셈이다.

이 층에 대한 판정

무인기 층은 인증 논쟁의 대상이 아니다. 이미 등록·비행시간·판매액·점유율이 모두 관측되는 산업이다. 이 층에서 실제로 다투는 변수는 세 가지다. **첫째 보조금**(판매액의 4 분의 1), **둘째 원가**(대당 가동률과 데이터 서비스 전환), **셋째 수출규제**(미국 관세와 조달 금지). 세 번째 변수는 11 절에서 따로 다룬다. 한국 기업이 이 층에서 찾을 자리는 완성기 경쟁이 아니라 **부품·검측·데이터 서비스**다.

기체 ② eVTOL — 인증서는 다 나왔는데 손익이 없다

전기 수직이착륙기(eVTOL)는 저공경제 서사의 주인공이지만, 2026 년 9 월 현재 이 층의 특징은 **인증 진도와 손익 진도의 극심한 불일치**다. 세계에서 가장 앞선 인증 서류를 가진 기업이 같은 해에 연간 매출 가이던스를 철회했다. 이 절은 그 불일치를 정확히 재는 데 목적이 있다.

먼저 증명 체계를 갈라놓는다

중국 eVTOL 보도에서 가장 흔한 오독이 인증 종류를 뭉뚱그리는 것이다. 다섯 가지 증명은 각각 다른 것을 승인한다.

증명	무엇을 승인하는가	없으면 못 하는 일
형식합격증(TC, 型号合格证)	기체 설계가 감항 기준을 충족함	그 형식의 기체를 감항 인증 대상으로 만들 수 없다
생산허가증(PC, 生产许可证)	승인된 설계대로 반복 생산 할 품질체계를 갖추	양산 라인에서 나온 기체를 인증할 수 없다
감항증(AC, 单机适航证)	개별 기체 1 대 가 승인 설계에 부합하고 안전 사용 상태임	그 기체를 띄울 수 없다
운영합격증(OC, 运营合格证)	운항 주체 가 조직·인력·안전관리 요건을 갖추	영업 목적 비행을 할 수 없다
형식인가증(VTC, 型号认可证)	타국이 발급한 TC 를 자국이 인가함	그 나라에서 운항할 수 없다

이 구분을 지키면 "세계 최초로 인증을 받았다"는 홍보 문구를 스스로 번역할 수 있다. 무엇을, 언제, 누가 발급했는지만 남기면 된다. 특히 VTC 는 TC 가 아니다. 새로 설계를 심사한 것이 아니라 이미 있는 TC 를 인정한 것이다.

기체별 인증 단계 — 발행일 기준 현재 상태

기업·기체	TC	PC	AC	OC	해외	발행일 기준 상태
이항(EHang) EH216-S	보유	2024-04-07 발급(중국민용항공국)	보유	2025-03-28 광둥 이항통용항공·허페이 허이항공	멕시코 AFAC 비행허가(2026-05-01)	4 층 완비, 상업 시운항
오토플라이트(AutoFlight) V2000CG	2024-03-22 화둥지구관	2024-12-24 화둥지구관리국	보유	해당 없음(화물)	인도네시아 DGCA VTC 2026-06-	국내 1 톤급 이상

	리국				03	유일 3 증 완비
아에로푸지아(Aerofugia) AE200-100	취득 4 단계 진행 중	—	—	—	—	TC 미취득
시캡테크(TCab Tech) E20	심정계획(CP) 승인 완료	—	—	—	아랍에미리트 350 대 수주	2027 년 감항증 취득 예상
추멍쿵텐 DF600(화물)	민항국 TC 수리(受理)	—	—	—	—	전 과정 시험비 행 완료
추멍쿵텐 DF3000(유인)	—	—	—	—	—	하이브 리드 모드 초도비 행 완료
위펑퓨처(御风未来) M1	—	—	—	—	—	2028 년 감항 취득 계획

업계 전체로는 18 개 기업이 eVTOL 감항 인증을 추진 중이다(신화망 계열 2026-08-20). 이항의 TC·AC 취득일은 사측 공개 페이지에서 확인되지 않아 이 표에서는 보유 사실만 적는다.

이항 — 4 증을 다 갖고도 매출이 꺾였다

이번 호에서 가장 중요한 대비가 여기 있다.

운항 실적은 계속 쌓이고 있다. 허페이 뤼강 항공교통 운영센터에서 EH216-S 가 2026 년 8 월 기준 누적 5,000 소티 이상 시험비행을 마쳤고, 발권·보안검사·대기·이착륙 구역을 표준 공항에 준해 지었다. 전 세계 23 개국에서 누적 9 만 소티 이상 안전 시운항 기록을 쌓았다. 운영합격증을 가진 두 통용항공사는 17 개월간 안전·안정적으로 운항했다.

그런데 실적은 반대 방향으로 움직였다. 2026 년 8 월 25 일 발표된 2 분기 실적은 다음과 같다.

항목	2026 년 2 분기	증감
매출	7,788.7 만 위안	전년 동기 -31.3% / 전분기 대비 +203.5%
상반기 매출	1.04 억 위안	전년 동기 -25.7%
총이익률	61.2%	전년 동기 0.3%

귀속 순손실	1.28 억 위안	+24.3%
상반기 귀속 순손실	2.54 억 위안	+40.3%
eVTOL 인도	36 대(EH216 계열 35 대 + VT35 1 대)	전년 동기 52 대 / 1 분기 4 대
GD4.0 편대 드론 인도	520 대	1 분기 1,000 대
현금·재테크 잔액	9.294 억 위안	—
2026 년 연간 매출 가이드스	6 억 위안 철회, 대체 가이드스 미제시	—

전분기 대비 203.5% 증가는 1 분기가 4 대 인도로 바닥이었기 때문에 나온 반등이고, 전년 동기 대비로는 31.3% 감소다. 그리고 회사가 스스로 연간 목표를 거둬들였다. 총이익률 61.2%는 높지만 판매량이 받쳐주지 않으면 고정비를 덮지 못한다.

무엇이 문제인가. 인증은 **비행할 권리**를 주지 인증이 **탈 사람**을 만들어주지는 않는다. 2026 년 3 월 국내 상업운영 개시가 예정으로 보도됐고 광저우 이항미래성 본사와 허페이 휘강공원에서 대중 대상 저공관광 유상 판매 계획이 알려졌으나, 유상 티켓 판매가 실제로 개시됐는지는 확인되지 않았다. 인도 대수 감소와 가이드스 철회는 이 지점이 아직 열리지 않았음을 시사하는 것으로 보인다.

오토플라이트 — 활로는 국내 여객이 아니라 해외 화물이었다

오토플라이트의 V2000CG '카이리어우'는 최대이륙중량 2,000kg, 순항속도 200km/h, 항속 200km 의 무인 화물 eVTOL 이다. 형식합격증을 2024 년 3 월 22 일, 생산허가증을 2024 년 12 월 24 일 중국민항 화동지구관리국에서 받았고 감항증까지 갖춰 **중국 내 1 톤급 이상 eVTOL 중 유일하게 3 증을 모두 보유했다.**

이 기업의 돌파구는 국내 도심 여객이 아니라 해외 화물 노선에서 나왔다. 2026 년 6 월 3 일 **인도네시아 민항총국(DGCA)이 V2000CG 에 형식인가증(VTC)을 발급했다.** 중국 eVTOL 이 받은 첫 해외 공식 인증이다. 두 달 뒤인 2026 년 8 월 12 일에는 인도네시아 최대 헬기 운영사 **화이트스카이에이비에이션(Whitesky Aviation)**과 자카르타에서 전략협력 및 V2000EM '성스룽' 60 대 **프레임 구매협정**을 맺고 10 년 만기 금융 방안을 함께 검토하기로 했다.

인도네시아가 첫 시장이 된 이유는 지리에 있다. 1 만 7 천여 개 섬으로 이루어진 나라에서 도서 간 화물 운송은 헬기 아니면 배다. 도심 상공을 나는 유인 비행보다 규제 부담이 작고 대체재의 원가가 높다. eVTOL 의 첫 수익 시장은 도시가 아니라 섬이라는 사실을 이 사례가 보여준다.

아에로푸지아 — 자본은 모였지만 형식합격증은 아직이다

아에로푸지아는 지리(吉利) 계열의 유인 eVTOL 기업으로, 중국에서 민항국이 심사를 수리해 감항심정을 전면 착수한 첫 유인 eVTOL 기업으로 알려져 있다. 2024 년 전국 첫 유인 eVTOL 설계보증시스템 승인을

받았고, 교통접속형 eVTOL 감항심정에서 **제 4 단계**에 선도 진입했다. AE200-100 기종(8 축 내 4 틸트 구성)의 첫 양산기가 라인오프했다.

자본 조달은 순조롭다. 2026 년 초 약 10 억 위안 융자에 이어 **2026 년 8 월 19 일 다시 약 10 억 위안**을 조달했다(중신증권투자·렌신캐피탈·상평투자 공동 투자, 기존 주주 팔로우온). 자금 용도는 AE200 계열 최종 감항인증 마무리, 청두 글로벌본부 생산제조기지 가동, 저공 이동 사업모델 구축이다. 건설은행 쓰촨은행 등에서 **60 억 위안 금융리스 여신 한도도 확보**했다. 2026 년 4 월 3 일 쓰촨증감국에 IPO 지도 등록을 제출했고(지도기관 중신센터우증권) 목표는 과장판이다. 회사 최고마케팅책임자 페이란(费岚)은 AE200 계열이 2026 년 안에 감항심정을 통과해 형식합격증을 취득할 것으로 전망했고, 2026 년 하반기 청두에서 시민 시승 체험을 계획하고 있다.

다만 **발행일(2026-09-08) 기준으로 형식합격증 취득은 확인되지 않는다**. 취득 전망과 취득 사실을 섞어 읽으면 안 된다. 이 기업이 A 주 첫 eVTOL 상장사가 될지 여부는 인증 일정과 심사 일정이라는 두 시계가 맞물리느냐에 달려 있다.

시캡테크·추멍쿵텐 — 제조 능력이 먼저 지어지고 있다

시캡테크의 E20 은 순항속도 320km/h, 항속 200km, 유효탑재 450kg 사양의 유인 eVTOL 이다. 모든 적합성 검증 방법과 심정계획(CP) 승인을 마쳤고 2027 년 감항증 취득을 예상한다. 2026 년 7 월 22 일 상하이 민항 신창공업구와 본사·제조기지 투자 협정을 맺었다. 부지 50 무, 총투자 10 억 위안 초과, 단일 생산라인 연 생산능력 100 대이며 안후이 우후에 이은 두 번째 총조립 공장이다. 누적 7 회 융자로 총액 10 억 위안을 넘겼고 국내외 수주 잔고가 1,000 대를 넘는다고 밝혔다. 여기에 아랍에미리트 350 대 수주가 더해진다.

추멍쿵텐은 하이브리드 틸트로터로 접근한다. 순전기 방식의 항속 한계를 발전기로 우회하는 구성이다. 화물기 DF600 이 전 과정 시험비행을 마치고 민항국 형식합격증 심사에 수리됐으며, 유인기 DF3000 이 하이브리드 모드 초도비행을 마쳤다. 2026 년 9 월 항저우시 실업투자그룹과 항저우저공회사가 공동 리드한 A+ 라운드로 수억 위안을 조달해 국내 하이브리드 eVTOL 최대 단일 용자를 기록했고 누적 용자는 약 8 억 위안이다.

수주 잔고와 인도의 간극

이 층의 수치를 읽을 때 반드시 걸러야 할 것이 **수주 잔고**다. 시캡테크의 1,000 대 초과, 오토플라이트의 60 대 프레임 협정, 아랍에미리트 350 대는 모두 **프레임 협정·의향서 단계**이며 인도로 전환될 실적은 공개되지 않았다. 민항국이 인용한 2025 년 eVTOL 연간 수주총액 300 억 위안 초과라는 값도 같은 성격으로 보인다. 반면 실제 인도가 공시된 유일한 사례인 이항의 2026 년 상반기 인도는 40 대(1 분기 4 대 + 2 분기 36 대)다. 수주 잔고와 인도 실적 사이에는 두 자릿수 배율의 간극이 있는 것으로 추정된다.

이 층의 좁음을 보여주는 한 장면

2026 년 9 월 출범한 제 1 회 전국 저공경제 표준화 기술위원회의 기업 위원 12 석 가운데 기체·비행제어 몫은 4 석이다. 그 4 석 중 유인 eVTOL 완성기 기업은 아에로푸지아 한 곳뿐이다. 나머지는 통신 3 석(화웨이·ZTE 등), 배터리 1 석(CATL), 물류 2 석(메이탄·순펑), 자동차 1 석(창안)으로 채워졌다.

국가가 표준을 만들 때 유인 eVTOL 완성기 업계를 대표할 자리를 하나만 둔다는 것은 두 가지 중 하나를 뜻한다. 그 산업이 아직 작거나, 아직 표준을 정할 만큼 기술이 수렴하지 않았거나다. 어느 쪽이든 유인 층은 2026 년 현재 산업이라기보다 후보 산업이다. 이 판정이 뒤에 나올 한국 액션 플랜의 출발점이 된다.

인프라 ① 공역 — 하늘의 도로는 어떻게 그어졌나

저공경제에서 공역은 인프라이면서 동시에 규제다. 도로는 지으면 쓸 수 있지만 공역은 열어야 쓸 수 있고, 여는 주체는 국가와 군이다. 중국이 지난 3 년간 만든 가장 실질적인 자산은 기체가 아니라 **공역을 여는 절차**다. 이 절은 그 절차를 수직 구조·개방 면적·진행형 규칙·지역 거버넌스 네 갈래로 정리한다.

수직 구조 — 진고 120m 가 모든 것을 가르다

현행 실무의 뼈대는 무인항공기비행관리잠행조례(국무원령 제 761 호, 2024-01-01 시행)다. 이 조례는 무인기를 중량으로 5 분류하고, 공역을 **관제공역**과 그 밖의 **적비공역**으로 나눈다. 관제공역에는 **진고(真高) 120m 이상 공역**이 포함된다. 진고는 지표면을 기준으로 잰 실제 고도다.

분류	중량 기준	적비공역 내 사전 비행활동 신청	운영합격증(OC)
미형(微型)	공기중량 0.25kg 미만	불요	불요
경형(轻型)	공기중량 4kg 이하·최대이륙중량 7kg 이하	불요	필요(단위 운영 시)
소형(小型)	공기중량 15kg 이하·최대이륙중량 25kg 이하	불요	필요(단위 운영 시)
중형(中型)	최대이륙중량 150kg 이하	필요	필요
대형(大型)	최대이륙중량 150kg 초과	필요	필요

출처: 무인항공기비행관리잠행조례 원문(국무원령 761 호).

이 표의 세 번째 열이 중국 무인기 산업 확산의 열쇠였다. **미형·경형·소형이 적비공역 안에서 사전 신청 없이 날 수 있다**. 농업 방제 드론, 촬영 드론, 대부분의 배달 드론이 여기 들어간다. 규제를 없앤 것이 아니라 **신고와 승인을 분리**하고, 저위험 기체를 승인 대상에서 빼낸 것이다. 등록 328.7 만 대와 연간 비행 4,530 만 시간(4 절)이라는 규모는 이 설계 없이는 불가능했다.

여기서 한 가지 구분이 필요하다. 업계 해설 자료가 널리 인용하는 "0~120m 는 개방, 120~300m 는 관제", "심사 기간이 72 시간에서 2 시간으로 단축" 같은 표현은 **법 조문이 아니라 실무 해설**이다. 조례 원문이 정한 것은 진고 120m 이상이 관제공역에 포함된다는 것과, 적비공역은 관제공역 밖 공역이라는 정의다. 300m 라는 상한이나 심사 시간 단축 수치는 개별 지방의 운영 방침이나 개정 논의 과정에서 나온 값이므로, 한국 규제기관이 벤치마킹할 때는 **조례 원문과 지방 운영 지침을 분리해서** 읽어야 한다.

상위법이 공역 배분에 개입하기 시작했다

2026 년 7 월 1 일 시행된 개정 민용항공법이 이 구조에 상위 규범을 얹었다. 제 74 조는 공역 구분 시 민용항공·국방안전과 함께 **저공경제 발전 필요**를 고려하도록 명시했고, 제 225 조는 국가가 **저공공역 자원배치를 최적화**하고 **감독서비스 플랫폼**을 건설하며 감항심정·비행관리 제도를 완비하도록 규정했다.

이 두 조문의 실질적 의미는 공역 개방이 더 이상 시혜가 아니라 **국가의 법적 고려 의무**가 됐다는 데 있다. 종전에는 지방이 군 관제기관과 개별 협의해 공역을 얻어냈다면, 이제는 법이 그 협의의 기준에 산업 발전을 넣으라고 지시한다. 국무원 2026 년도 입법공작계획에 **공역관리조례** 예비 제정이 들어간 것도 같은 흐름이다.

면적으로 본 개방 — 지방이 숫자로 경쟁한다

공역 개방의 진도는 면적과 항로 길이로 관측된다. 2026 년에 확인된 값들이다.

지역	지표	값	시점·주체
안후이 우후	적비공역	5,200 km ² 초과, 시 면적의 28%→87%	2026-05 안후이성 신판 공역
산시(陝西)	승인 적비공역	12,712 km²	2026-09 산시교통통제그룹
산시(陝西)	상시 저공항로	3,266km	동상
산시(陝西)	전용 기반 자원	고속도로 6,500km·요금소 360 여 개·서비스구역 100 여 쌍	동상
선전	120m 이하 무인기 적비공역 비중	75% 초과 (2026 년 목표)	선전시 발전개혁위원회
선전	일 최대 비행	1.2 만 대	2026-07 업계 발언

우후의 28%에서 87%로의 확대는 공역 개방이 **성(省) 단위 결정으로 하루아침에 바뀔 수 있는 변수**임을 보여준다. 기체 개발은 몇 년이 걸리지만 공역은 문서 한 장으로 세 배가 된다. 저공경제가 정책 의존형 산업이라 불리는 이유가 여기 있다.

산시성 사례는 다른 각도에서 중요하다. 산시교통통제그룹은 고속도로 6,500km 와 요금소 360 여 개, 서비스구역 100 여 쌍이라는 **기존 자산을 이착륙점 자원으로 전용**해 '일핵삼극칠량+N' 배치를 만들었다. 도로가 있으면 공역도 있다는 접근이다. 시안 순환고속도로는 무인기 순찰이 전 구간 커버되고, 란관 서비스구역 이착륙점은 응급·의료 물자 긴급 수송에 실전 투입됐다. 새 인프라를 짓지 않고 **선형 인프라의 상공을 항로로 바꾸는 모델**이며, 한국 지자체가 그대로 검토할 수 있는 방식이다.

eVTOL 시범도시 — 확정 문건은 확인되지 않는다

유인 eVTOL 의 구역은 무인기와 다른 트랙을 탄다. 중앙공관위(中央空管委)가 허페이·항저우·선전·쑤저우·청두·충칭 6 개 도시를 eVTOL 시범도시로 하고 600m 이하 구역의 일부를 지방에 위임했다는 내용이 2026 년 보도에 반복적으로 등장한다.

다만 이 사안은 신중하게 다뤄야 한다. 2024 년 11 월 시점의 보도는 6 개 도시 시범이 업계의 보편적 기대일 뿐 **관련 문건이 아직 하달되지 않았**다고 명시했다. 2026 년 보도들은 이를 확정 사실로 서술하지만 문건 원문은 확인되지 않는다. 따라서 이 리포트는 6 개 도시 시범을 **진행 중인 것으로 보이는 사안**으로 서술하고, 확정 문건의 존재 여부는 향후 호에서 다시 다룬다. 한국 기업이 시범도시를 전제로 진출 계획을 세울 때는 이 불확실성을 반영해야 한다.

진행형 규칙 — 한국 규제기관이 지금 읽어야 할 문서 두 건

발행일 기준으로 중국의 구역 규칙은 완성된 것이 아니라 **개정 중**이다. 두 건이 동시에 의견수렴에 부쳐졌다.

문건	공고일	의견 마감	핵심 내용
민용항공 항공교통관리규칙(개정안)	2026-08-11	2026-09-11	무인기 관리가 민항 핵심 공중교통관리 규장에 처음 편입. 무인항공기가 독립 장(章)으로 분리돼 피관제구역 규칙 체계에 들어간다. 진고 120m 이하 적비구역과 120m 이상 저공 관제공역을 구분하고 구역별 비행 신고 요건을 명확히 하며 비행서비스소 기능을 법정화한다
민용항공 안전배경심사 관리규정(의견수렴안)	2026-08 월	2026-09-04	무인기 조종자 면허 신청인과 면허 보유 조종자를 심사 대상에 추가. 안전 책임을 운영합격증 보유 단위 에 귀속

출처: 중국민용항공국 의견수렴 공고(2026-08-11), 중국항공보 2026-08-26.

이 두 문서가 이번 호에서 가장 시급한 관찰 대상이다. 첫째, 무인기를 민항 공중교통관리 체계의 정식 구성원으로 넣는 작업이며, 유인기와 무인기가 같은 규칙서 안에서 다뤄지는 첫 사례다. 둘째, 안전 책임의

귀속 지점을 조종자 개인이 아니라 **운영합격증 보유 법인**으로 옮긴다. 이는 사고 발생 시 책임·보험 구조를 근본적으로 바꾸는 설계다.

한국의 무인기·UAM 규제 설계가 아직 초기 단계인 만큼, 이 두 문서의 확정본은 번역·분석 우선순위 최상위에 두어야 한다. 남의 나라가 시행착오를 끝낸 조문을 읽는 것이 가장 싼 학습이다.

지역 거버넌스 — 지방이 운영 주체가 되면 규범 통일이 과제가 된다

공역 운영의 실권이 지방으로 내려가면서 새 문제가 생겼다. 도시마다 다른 규칙이 만들어지면 도시 간 비행이 불가능해진다. 이에 대한 첫 제도적 대응이 2026 년 9 월 3~5 일 안후이 우후에서 열린 제 5 회 저공경제발전대회에서 나왔다.

창장삼각주 G60 과학창신회랑 9 개 도시(상하이 쑹장·항저우·쑤저우·허페이·우후·취안청·자싱·후저우·진화) 정부가 **저공안전 공동행동 이니셔티브**를 최초로 공동 발표했다. 여섯 축은 다음과 같다.

축	내용
1	실명등록·공역조화·비행심사 준수, 불법비행(黑飞) 근절
2	기업의 주체 책임 확립
3	저공 감독플랫폼 접속 의무화
4	도시 시나리오 비행의 규범화
5	다자 공동 거버넌스
6	안전과 발전의 통괄

G60 저공경제 협동혁신연맹에는 저공 제조·인프라·연구기관·서비스 등 300 여 개 기관이 참여하고 있다. 앞서 2026 년 8 월 30 일에는 상하이 창닝에서 창장삼각주 저공경제 산업 수급 리스트가 발표되고 상하이·장쑤·저장·안후이 **26 개 기관**이 산업 생태체인 협력 각서에 서명했다.

이 흐름의 의미는 분명하다. 중국은 공역을 지방에 내주면서 생긴 파편화를 **광역 협의체**로 통합하려 하고 있다. 국가가 정하지 않고 지역이 합의하는 방식이며, 표준이 아니라 이니셔티브라는 느슨한 형식을 택했다. 이는 유럽연합이 국가 간 항공 규범을 조율해온 방식과 구조적으로 닮았다. 저공경제가 도시 단위 산업이라는 성격상, **규범의 최소 단위가 국가가 아니라 광역권**이 될 가능성을 이 사례가 보여준다.

인프라 ② 이착륙장·항로·관제 플랫폼·통신추위

공역이 열려도 뜰 곳과 내릴 곳이 없으면 산업은 서지 않는다. 저공경제의 물리 인프라는 이착륙점, 비행서비스소, 통합관리 플랫폼, 통신·추위 네 갈래다. 이 절의 결론을 먼저 적으면 이렇다. **중국의 저공 인프라는 신규 건설이 아니라 기존 자산의 전용으로 만들어지고 있다.** 도로·통신·추위 자산을 저공용으로 다시 쓰는 방식이며, 이 점이 예산 제약이 있는 한국 지자체에 그대로 적용 가능한 모델이다.

비행서비스소 — 46 개, 23 개 성

2025 년 말 기준 전국 저공비행 서비스소는 **46 개**이며 23 개 성·자치구·직할시를 커버한다(중국민용항공국 2025 년 민항행업 발전통계공보). 서비스소는 비행 계획 접수, 정보 제공, 비상 대응을 담당하는 지상 조직으로, 유인 통용항공 시대의 관제 보조 기관이 무인기 시대로 이어진 형태다.

이 기능이 2026 년에 법적 근거를 얻었다. 개정 민용항공법 제 225 조가 **민용 저공비행 및 응용 관련 감독서비스 플랫폼 건설**을 국가 의무로 규정했고, 2026 년 5 월 13 일 공식 표기된 중국민용항공국 **저공안전사(低空安全司)**의 직책에 저공비행 서비스 조도(调度) 플랫폼과 저공비행 서비스소 체계 구축이 명시됐다(정원 30 명, 중앙기구편제위 승인). 진행 중인 항공교통관리규칙 개정안도 비행서비스소 기능을 법정화하는 방향이다.

즉 46 개라는 숫자는 출발점이며, 법이 확장을 명령한 상태다.

통합관리 플랫폼(UOM)

무인항공기비행관리잠행조례는 적비공역 조회와 비행 신고의 창구로 **민용무인항공기 종합관리플랫폼(UOM)**을 지정했다. 사용자는 이 플랫폼에서 자신이 날리려는 지점이 적비공역인지 확인하고, 필요한 경우 신고한다.

업계 해설 자료는 2026 년 2 월 1 일 UOM 플랫폼과 항행서비스 시스템이 정식 가동돼 안후이·광둥·장쑤·쓰촨·하이난·선전에 우선 적용됐고 초 단위 신고가 가능해졌다고 전한다. 이 내용은 민항국 원문으로 확인되지 않으므로 **업계 해설 수준의 정보로 취급**한다. 다만 플랫폼의 존재와 법적 지위는 조례 원문으로 확인된다.

관제·운영 플랫폼의 민간 사업자 사례도 있다. 중국통하오(CRSC, 中国通号)의 '일망통비(一网统飞)' 플랫폼이 칭다오·난징·스자좡 등에서 상시 운영되며 **누적 작업 5.8 만 소티**를 기록했다. 궈도교통 신고 사업자가 저공 관제로 사업 영역을 넓힌 사례로, 지상 교통관제 역량이 저공으로 이전 가능함을 보여준다.

이착륙점 — 지역별 목표와 진도

이착륙점은 지방정부 문건에서 가장 자주 등장하는 계량 지표다. 원문으로 확인된 목표들을 모으면 다음과 같다.

지역	문건	2026 년(또는 명시 시점) 목표
선전	심천시 저공 인프라 고품질 건설방안(2024~2026 년), 시 발전개혁위원회	저공 이착륙점 1,200 개 이상 · 저공 상업항로 1,000 개 이상 · 산업 규모 1,300 억 위안 돌파 · 헬기·eVTOL 이착륙시설 1km 반경 건설구 면적 커버율 50% 초과 · 저공 인구 커버율 70% 초과 · 120m 이하 적비공역 비중 75% 초과 · 1+5+4 배치(대과학장치 1·운행시험구 5·시험장 4)
광둥성	광둥성 저공경제 고품질 발전 추진 행동방안(2024~2026 년), 웨푸반(粵府办)(2024)6 호, 2024-05-21	산업 규모 3,000 억 위안 초과 · 통용항공기 비행시간 15 만 시간 · 무인기 비행시간 350 만 시간 · 국가급 혁신플랫폼 1~2 개 · 광저우·선전·주하이 3 핵 연동
후베이성	후베이성 현대종합교통운수체계 발전 15·5 계획, 2026-09-04	통용공항·대형 이착륙장 통합 배치로 일핵삼극(一核三极) 구도 · 이착륙장 현(縣) 단위 전면 커버 · 어저우공항~중점도시 무인기 도시 간 물류 시나리오
하이난	저공 인프라 중대사업	36 건(통용공항 11·수직이착륙시설 23·공공항로 2)
중산	중산시 저공경제 고품질 발전 행동방안(2026~2028 년)	2026 년 말 산업 규모 50 억 위안·이착륙점 100 개·시범 시나리오 10 개 이상 / 2028 년 200 억 위안·특색 시나리오 30 개 이상 / 15·5 말 300 억 위안·이착륙점 누계 300 개

선전은 진도도 앞서 있는 것으로 보인다. 2026 년 6 월 기준 이착륙점 1,284 개, 항로 310 개, 일평균 비행 2,700 여 회라는 집계는 업계 자료에 나온다. 목표 1,200 개를 이미 넘긴 셈이지만 상업항로는 1,000 개 목표 대비 310 개로 격차가 크다. **이착륙점은 지으면 되지만 항로는 열어야 한다**는 차이가 여기서 드러난다.

중산 사례는 소도시 모델로 참고할 만하다. 인접한 선전의 연구개발 역량을 쓰고 자기 도시는 제조를 맡는 '선전 연구개발 + 중산 제조' 협동 모델을 명시했고, 물류 목표를 '3060'(무인기 동일 도시 30 분 즉시 배송, 도시 간 60 분 내 선전·광저우·주하이 도달)이라는 소비자가 이해할 수 있는 언어로 제시했다. 산업 규모 목표보다 **서비스 수준 목표**를 앞세운 드문 사례다.

도로 인프라의 전용 — 가장 현실적인 확장 경로

새 버티포트를 짓는 비용은 크다. 중국이 찾은 우회로는 이미 있는 선형 인프라를 쓰는 것이다.

산시성 교통통제그룹은 고속도로 6,500km, 요금소 360 여 개, 서비스구역 100 여 쌍을 이착륙점 자원으로 삼아 12,712 km²의 적비공역과 3,266km의 상시 저공항로를 확보했다. 시안 순환고속도로는 무인기 순찰이 전 구간 적용되고, 란관 서비스구역 이착륙점은 응급·의료 물자 긴급 수송에 실전 투입됐다.

중앙정부도 같은 방향을 표준화했다. 교통운수부 판공청은 2026 년 9 월 4 일 두 건의 기술 가이드라인을 발표했다.

문건	문서번호	내용
저공무인기 응용 도로 응급복구 기술가이드라인(시행)	교판공로(交办公路)(2026)52 호	도로 응급복구에 무인기를 활용하는 기술 기준
저공무인기 응용 도로 사면순찰 기술가이드라인(시행)	교판공로(交办公路)(2026)53 호	도로 비탈면 순찰에 무인기를 활용하는 기술 기준

두 문건 모두 성급 교통운수 주관부서에 도로 응급복구 관리와 사면 양호 관리의 수치화·지능화 수준을 높이라고 요구한다. 부처가 무인기 사용 방법을 표준화한 첫 사례군이며, 이는 곧 조달 규격이 된다. 표준이 있으면 지방이 예산을 세우기 쉽고, 예산이 서면 기업에 매출이 생긴다. 공공 응용이 민간 응용보다 먼저 열리는 이유가 이 경로에 있다.

통신·측위 — 베이더우 고정밀 데이터가 열렸다

저공 비행의 안전은 위치 정확도에 달려 있다. 2026 년 9 월 4 일 자연자원부(自然资源部)가 전국 위성항법 측위 기준국 '일장망(一张网)' 서비스 데이터의 권한부여 운영(授权运营) 개시를 발표했다. 전국 베이더우 고정밀 시공간 데이터가 사회에 공유되는 첫 사례이며, 자연자원부는 안전통제·고품질 원칙 아래 중점 산업과 시장 주체에 개방해 자율주행·저공경제·도시갱신 등 시나리오에 활용한다고 밝혔다.

이 조치의 의미는 인프라 비용의 이전이다. 종전에는 사업자가 각자 기준국 망을 구축하거나 상용 서비스를 구매해야 했다. 국가 기준국 망이 개방되면 개별 기업의 진입 원가가 내려간다. 측위 정밀도가 국가 공공재가 되는 구조이며, 이는 저공 산업 확산의 조용하지만 결정적인 변수다.

통신 쪽에서는 5 세대 이동통신 진화형(5G-A)의 통신·센싱 통합 기술이 저공 감시에 활용되는 흐름이 알려져 있으나, 기지국 커버리지 등 계량 자료를 이번 호 취재 범위에서 확보하지 못했다. 다만 제도 신호는 확인된다. 전국 저공경제 표준화 기술위원회 기업 위원 12 석 중 통신 몫이 3 석으로 가장 많고 화웨이·ZTE 등이 포함됐다. 저공 인프라 표준의 상당 부분이 통신 규격으로 정의될 것임을 시사한다.

이 층에 대한 판정

인프라 층은 민간 수익 모델이 약한 대신 **정책 확실성이 높다**. 법이 플랫폼 건설을 국가 의무로 정했고, 부처가 조달 규격을 표준화했으며, 국가가 측위 데이터를 개방했다. 한국 기업이 중국 저공경제에서 찾을 수 있는 가장 가시성 높은 사업 기회가 이 층에 있다. 구체적으로는 이착륙 설비, 관제·운항관리 소프트웨어, 정밀 측위 단말, 통신 모듈, 검측·시험 장비다. 기체 완성기 경쟁과 달리 이 영역은 **중국 기업만으로 채워져 있지 않다**.

응용 ① 물류·배송 — 원가 곡선이 흑자를 만나는 지점

저공경제의 모든 응용 가운데 원가 곡선이 실제로 관측되는 유일한 영역이 물류 배송이다. 다른 응용은 조달 예산이나 보조금으로 움직이지만, 배송은 건당 원가와 건당 수익이 매일 부딪힌다. 그래서 이 층을 보면 저공경제가 언제 산업이 되는지 알 수 있다.

메이탄 — 원가는 매년 40~50% 내려갔는데 아직 흑자가 아니다

메이탄(Meituan, 美团)은 중국 저공 물류의 규모 선두다. 2025 년 말 기준 선전·베이징·상하이·광저우·홍콩·두바이 등에서 **항로 70 개**를 운영하고, 2026 년 중반 기준 **누적 배송 90 만 건**을 기록했다. 선전 한 도시에서만 저공 물류 배송이 **100 만 건**을 넘겼다는 집계도 있다(신화망 계열 2026-08-20). 두 수치의 집계 기준이 달라 보이므로 각각 출처와 함께 읽어야 한다.

가장 중요한 수치는 규모가 아니라 원가다.

지표	값	출처·기준
건당 운영원가 하락폭	최근 5 년 매년 40~50%	메이탄, 2026-05-23 보도
선전 런차이공원 일 주문	수십 건 → 최고 400 여 건	동상
흑자 도달 시나리오	의료 시나리오는 흑자	동상
미달 시나리오	요식 배달은 규모의 경제 한계효익이 기대 미달	동상
규모화 흑자 예상 시점	2~3 년 더 필요	메이탄 부총재 마오이넨(毛一年)
잠재 운영 도시	전국 경제력 상위 50~100 개 도시	동상

이 표가 보여주는 것이 저공 물류의 정확한 좌표다. 원가는 매년 절반 가까이 내려가고 있는데도 아직 흑자가 아니다. 그리고 회사 스스로 2~3 년을 더 부른다.

왜 그런가. 병목은 원가가 아니라 **밀도**로 보인다. 드론 배송의 원가 구조는 기체 감가상각, 이착륙 설비 운영, 관제·안전 인력, 배터리 교체로 구성되는데 대부분이 **주문량과 무관한 고정비**다. 따라서 노선당 일 주문이 임계치를 넘어야 흑자가 난다. 런차이공원 사례에서 일 주문이 수십 건에서 400 여 건으로 늘었다는 것은 그 임계치를 넘긴 지점이 존재한다는 뜻이지만, 그런 지점이 아직 소수라는 뜻이기도 하다.

의료 시나리오가 먼저 흑자가 된 이유도 같은 논리다. 혈액·검체·응급 의약품은 **건당 단가가 높고 시간 가치가 크다**. 배달 음식은 그 반대다. 즉 저공 물류의 흑자 순서는 **물량이 아니라 단가와 긴급도가 정한다**.

순평 평이와 3 강 구도

순펑 핑이(SF Fengyi, 顺丰丰翼)는 화물 특화로 접근한다. 선전 바오안·룽화, 둥관 사텐·탕샤·쑹산호, 광저우 난사를 잇는 항로군을 운영하며 전국 누계 항로 500 여 개, 비행 100 만 소티 초과를 기록한 것으로 보도된다. 국내 무인기 물류 시장은 메이탄·순펑 핑이·쑤이커지(迅蚁科技) 3 강 구도로 정리된다.

세 사업자의 성격이 다르다는 점이 중요하다. 메이탄은 자체 주문 수요를 가진 플랫폼이고, 순펑 핑이는 물류 사업자이며, 쑤이커지는 운영 전문 기업이다. 수요를 스스로 만들 수 있는 사업자와 남의 수요를 실어주는 사업자의 손익 구조는 다르다. **한국 물류 기업이 참고할 것은 메이탄 모델이 아니라 순펑 핑이 모델**일 가능성이 높다. 한국에는 배달 플랫폼과 물류사가 분리돼 있기 때문이다.

농촌·낙도가 먼저 경제성을 확보한다

도시 배달의 흑자가 더딘 반면, 교통이 불편한 지역의 배송은 다른 경로를 탄다. 국가우정국 자료 기준으로 2026 년 8 월 현재 전국에서 **400 여 대**의 무인기가 말단 배송 서비스에 투입돼 있다.

쓰촨 쑤중현(资中县) 사례가 구조를 잘 보여준다.

지표	값
커버 범위	6 개 읍·131 개 촌
개시 시점	2026 년 6 월
최단 배송 시간	진급 배송소에서 마을까지 7 분
누적 배송	올해 1,500 여 건

누적 1,500 여 건은 도시 기준으로는 하루치도 안 되는 물량이다. 그런데도 이 노선이 성립하는 이유는 **대체재의 원가가 높기 때문이다**. 산간 마을까지 트럭이 가려면 왕복 몇 시간이 걸린다. 드론이 7 분에 끝내면 물량이 적어도 단위 원가에서 이긴다.

여기서 저공 물류의 두 번째 원칙이 나온다. **드론 배송의 경제성은 물량이 아니라 지형이 만든다**. 도시는 물량이 많지만 대체재(오토바이)도 싸고, 산간·도서는 물량이 적지만 대체재가 비싸다. 후베이성이 15·5 계획에서 산악·호소·저수구 등 교통 불편 지역의 저공 물류배송을 명시하고 어저우공항과 중점 도시를 잇는 무인기 도시 간 물류 시나리오를 탐색하기로 한 것도 같은 인식이다.

도시 간 물류 — 다음 전선

도시 내 배달과 농촌 말단 배송 다음 단계는 도시 간 화물이다. 이 구간은 기체 급이 달라진다. 25kg 급 소형기가 아니라 오토플라이트 V2000CG 같은 2 톤급 화물 eVTOL 의 영역이다.

중산시는 이 구간의 목표를 소비자 언어로 제시했다. **'3060'** — 무인기 동일 도시 30 분 즉시 배송, 도시 간 60 분 내 선전·광저우·주하이 도달이다. 웨강아오 대만구 저공 물류 시범 노드를 만들겠다는 구상이며, 2026 년 말까지 이착륙점 100 개, 15·5 말까지 누계 300 개를 짓겠다고 했다.

도시 간 구간이 열리면 저공 물류의 성격이 바뀐다. 지금까지는 지상 배송의 마지막 구간을 대체하는 보완재였다면, 도시 간 구간에서는 **트럭·항공화물과 직접 경쟁하는 대체재**가 된다. 그 시점의 경쟁 변수는 배송 시간이 아니라 kg 당 운임이다.

인력 — 직업이 만들어지고 있다

산업의 성숙도를 재는 또 하나의 지표가 직업의 제도화다. **저공물류원(低空物流員)**이 중국의 제 8 차 신직업 공시에 포함됐고, 15 차 5 개년 계획 기간 저공경제가 **6 대 중점 직업훈련 분야**에 편입됐다(중국공업보 2026-09-04). 조종 인력뿐 아니라 배송 운영 인력의 직무가 국가 직업 분류에 들어갔다는 뜻이다.

동시에 규제도 인력을 겨냥한다. 진행 중인 민용항공 안전배경심사 관리규정 의견수렴안은 **무인기 조종자 면허 신청인과 면허 보유 조종자**를 심사 대상에 추가한다. 인력이 늘어나는 만큼 인력에 대한 통제도 함께 설계되고 있다.

이 층에 대한 판정

물류 배송은 저공경제에서 유일하게 **원가 곡선이 공개된 층**이다. 한국 물류 기업이 중국을 볼 때 세어야 할 지표는 항로 수나 누적 건수가 아니라 세 가지다. **첫째 건당 운영원가의 연간 하락률**(현재 40~50%), **둘째 노선당 일 주문 임계치**(런차이공원 사례 400 여 건), **셋째 시나리오별 흑자 여부**(의료 흑자·요식 미달). 이 세 값이 한국에서 재현 가능한지가 진입 시점을 결정한다. 그리고 진입 순서는 도시 배달이 아니라 **의료·긴급 물자와 도서·산간 배송**에서 시작하는 것이 중국의 경험이 가리키는 방향이다.

응용 ② 공공임무·농업·도시항공

응용 층은 열리는 순서가 있다. 중국의 경험이 가리키는 순서는 **공공 → 물류 → 관광 → 통근**이다. 공공이 먼저인 이유는 단순하다. 조달 예산은 수요를 증명할 필요 없이 집행되기 때문이다. 이 절은 물류를 제외한 나머지 세 응용을 그 순서대로 본다.

공공임무 — 표준이 생기면 조달이 생긴다

공공 응용에서 2026 년의 결정적 변화는 기술 발전이 아니라 **부처가 사용법을 문서로 정한 것이다**.

교통운수부 판공청은 2026 년 9 월 4 일 두 건의 기술 가이드라인을 발표했다. 저공무인기 응용 도로 응급복구 기술가이드라인(시행, 교판공로(交办公路)(2026)52 호)과 저공무인기 응용 도로 사면순찰 기술가이드라인(시행, 53 호)이다. 성급 교통운수 주관부서에 도로 응급복구 관리와 사면 양호 관리의 수치화·지능화 수준을 높이라고 요구했다.

이 문서가 왜 중요한가. 지방 도로관리청이 무인기를 사기 위해서는 예산 항목이 있어야 하고, 예산 항목이 서려면 상급 부처의 근거 문서가 있어야 하며, 조달 사양을 쓰려면 기술 기준이 있어야 한다. **가이드라인 두 건이 그 세 가지를 한꺼번에 해결한다. 표준이 곧 시장이다.**

실전 사례도 축적되고 있다. 2026 년 9 월 2 일 충칭 덴장현(垫江县) 삼림초원 방화지휘부가 국가전력망 충칭 초고압공사, 쓰촨 초고압공사, 완저우 공전공사 등 **12 개 기관**과 광역 정전 및 산불 방지 통합 응급훈련을 실시했다. 산불이 임구를 통과하는 초고압 ±800kV 진용선과 110kV 위치선을 위협하는 상황을 가정하고 다음 기술을 투입했다.

기술	역할
무인기 격납고(无人机巢)	무인 상주 화재 정찰
중량 무인기	소화탄 투하
고공 정찰 무인기	실시간 영상 회신

1 시간여의 진화 후 확산 경로를 차단했고, 전력 직원이 곧바로 송전선로 특별 순찰에 들어갔다. 이 사례에서 주목할 점은 무인기가 **정찰·진화·감시 세 역할을 동시에** 맡았다는 것이다. 전력·소방·응급이라는 세 부처의 예산이 하나의 기체군에 모이는 구조이며, 이는 공공 조달 시장의 규모를 키운다.

앞서 본 산시성 사례에서도 시안 순환고속도로 전 구간 무인기 순찰과 란관 서비스구역 이착륙점의 응급·의료 물자 긴급 수송 투입이 확인된다. 도로·전력·소방·응급이라는 인프라 관리 영역 전반에서 무인기가 표준 장비가 되어가는 중이다.

농업 — 보조금이 만든 시장에서 데이터 시장으로

농업용 무인기의 규모는 4 절에서 다뤘다. 여기서는 응용의 성격 변화를 본다.

2026 년 가을 수확기에 전국 30 만 대 이상의 농업용 무인기가 순전(巡田) 모니터링, 변량 시비 등 새로운 방향으로 응용을 확장했다. 작업 흐름은 이렇다. 다분광 무인기가 100m 상공에서 순찰하다가 병충해가 의심되거나 생육이 부진한 필지를 발견하면 12~60m 저공으로 하강해 근접 촬영하고, 클라우드 인공지능 알고리즘이 즉시 해석한다.

이 변화의 의미는 수익 모델의 이동이다. 살포용 기체는 팔면 끝이지만 순전 모니터링은 **매 시즌 반복되는 서비스**다. 기체 제조업에서 데이터 서비스업으로 무게중심이 옮겨가는 초기 신호로 보인다.

동시에 리스크도 분명하다. 2024~2025 년 9 월 농업용 무인기 판매액 47.2 억 위안에 보조금이 13 억 위안 이상 붙어 있었다. **판매액의 4 분의 1 이 재정**이다. 보조금이 축소될 때 남는 수요가 얼마인지가 이 시장의 진짜 크기다. 서비스 모델로의 전환이 성공하면 보조금 의존도가 낮아지지만, 실패하면 보급률 포화와 함께 성장이 멈춘다. 한국 기업이 중국 농업용 드론 시장을 볼 때 확인해야 할 선행 지표는 판매 대수가 아니라 **보조금 정책 변화와 서비스 매출 비중**이다.

도시항공 — 인프라는 다 지었는데 승객이 없다

도시항공(관광·통근)은 저공경제 서사의 정점이지만 현재로서는 가장 늦게 열리는 응용이다.

허페이 뤼강 항공교통 운영센터는 이 응용의 최전선이다. 무인 자율 유인 eVTOL 인 EH216-S 가 **상업화 시운항 단계**에 있고, 발권·보안검사·대기·이착륙 구역을 **표준 공항에 준해** 건설했다. 2026 년 8 월 기준 이 운영점에서만 **누적 5,000 소티 이상** 시험비행을 마쳤다. 이항은 세계 23 개국에서 누적 9 만 소티 이상 안전 시운항 기록을 쌓았다.

허페이 전체로 보면 저공 산업체인 기업 약 300 개가 집적했고 물류항로 134 개를 상시 운영하며 누적 비행 2.8 만 소티를 넘겼다. 이항은 EH216-S 의 응용을 문화관광 관광비행에서 **도시 통근·응급구조·공중 물류**로 확장할 계획이다.

그런데 **유상 티켓 판매가 실제로 개시됐는지는 확인되지 않는다**. 2026 년 3 월 국내 상업운영 개시 예정으로 보도됐고 광저우 이항미래성 본사와 허페이 뤼강공원에서 대중 대상 저공관광 유상 판매 계획이 알려졌다, 개시 사실과 개시일을 확인할 수 있는 자료를 이번 호 취재에서 확보하지 못했다. 5 절에서 본 2026 년 2 분기 실적 부진과 연간 가이던스 철회를 함께 놓고 보면, 유상 운항이 아직 의미 있는 매출을 만들지 못하고 있는 것으로 추정된다.

정리하면 도시항공은 **공항급 지상 시설과 인증과 안전 실적이 모두 갖춰진 상태에서 수요만 비어 있는 구조**다. 이 구조가 얼마나 지속되는지가 유인 저공경제의 운명을 결정한다.

해외 실증 — 규제 샌드박스로 시간을 사는 전략

국내 수요가 늦자 이항은 해외로 나갔다. 2026 년 8 월 19 일 발표한 **글로벌 패스트트랙(Fast Track) 계획**은 해외 시장의 eVTOL 운영 평가와 현지 안착에 체계화된 가속 경로를 제공하는 프로그램이다.

첫 시장은 스리랑카다. 스리랑카 항만·민항부와 스리랑카 민항국(CAASL)이 이 계획을 채택했고, 규제·기술·운영·안전 평가를 마친 뒤 **4 개월 내 샌드박스 방식 상용화**를 목표로 한다. 초기에는 콜롬보 포트시티를 핵심으로 샌드박스 구역을 설정하고 시길리야 관광비행과 공항~도심 접속 노선을 계획하며, 무인 해상 화물 운송도 검토한다.

앞서 2026 년 5 월 1 일에는 멕시코 민항국(AFAC)에서 EH216-S 비행허가를 받고 멕시코와 라틴아메리카 첫 유인비행을 마쳤다.

이 전략의 논리는 명확하다. 인구밀도가 낮고 규제 체계가 유연한 국가에서 **먼저 운항 실적을 쌓아 안전 데이터를 만든 뒤** 그 데이터로 큰 시장의 규제를 설득하는 순서다. 규제 샌드박스로 시간을 사는 것이며, 중국 국내에서 수요가 열릴 때까지 버티는 방법이기도 하다.

이 층에 대한 판정

응용의 열리는 순서가 사업 우선순위와 정책 우선순위를 결정해야 한다.

순서	응용	수요 원천	현재 상태	한국 진입 난이도
1	공공임무(소방·순찰·측량·응급)	조달 예산	부처 표준 확립·실전 투입	낮음 — 표준·조달 구조가 유사
2	물류(의료·도서·산간 우선)	원가 우위	원가 곡선 관측·부분 흑자	중간 — 밀도와 지형에 의존
3	농업	보조금 + 서비스 전환	성숙·전환기	중간 — 경지 규모 차이
4	도시항공(관광)	소비 수요	인프라 완비·수요 미형성	높음
5	도시항공(통근)	이동 수요	미개시	높음

한국 기업과 지자체가 저공경제 사업을 설계할 때 4·5 번부터 시작하면 중국이 겪고 있는 것과 같은 상태에 빠진다. **인프라는 다 지었는데 승객이 없는 상태다.** 1·2 번부터 시작해야 매출이 먼저 생기고, 그 매출이 안전 데이터를 만들며, 그 데이터가 4·5 번의 규제를 여는 근거가 된다.

지방 경쟁과 자본 — 257 개 도시가 같은 계획서를 썼다

저공경제는 중앙이 방향을 정하고 지방이 예산을 대는 산업이다. 그 결과 2026 년 중국에는 거의 모든 도시가 같은 산업을 육성하겠다고 적어놓은 상태가 만들어졌다. 이 절은 그 숫자를 성과가 아니라 **위험 신호**로 읽는다.

291 개 중 257 개 — 동질화 경쟁의 실체

제 1 재경(第一财经) 도시연구소가 공개된 지급 이상 도시의 15 차 5 개년 계획 강요 **291 건**을 조사한 결과, **257 개 도시(약 86.5%)**가 저공경제와 통용항공을 신항산업 또는 미래산업 배치에 편입했다. 14 차 5 개년 계획 기간에는 23 개 도시였다. **10 배가 넘게 늘었다**. 성 단위로는 **31 개 성**이 정부업무보고에 저공경제를 기재했다.

이 수치는 두 가지를 동시에 뜻한다. 첫째, 중앙의 산업 서열 격상이 지방에 완전히 전달됐다. 저공경제는 2024 년 정부공작보고에 처음 등재됐고 2025 년 신항산업으로, 2026 년에는 **신항지주산업**으로 올라섰다. 2026 년 8 월 26 일 국무원 신문판공실 기자회견에서 공업정보화부 부부장 신귀빈(辛国斌)이 6 대 신항지주산업으로 집적회로·항공우주·바이오의약·저공경제·신형에너지저장·지능로봇을 명시했다.

둘째, 그 결과 **차별화가 사라졌다**. 86.5%의 도시가 같은 산업을 쓴 계획서는 계획서로서 기능하지 못한다. 중국공업보 이론면이 2026 년 9 월 7 일 지적한 4 대 병목 중 하나가 '지역 동질화 경쟁'인 것도 이 때문이다. 나머지 세 병목은 핵심부품 자국산화, 규모화 시나리오 부재, 구역관리 정밀화 부족이다.

선두 도시의 실제 지표

동질화 속에서도 격차는 뚜렷하다.

도시	저공경제 관련 기업	산업 규모	기타
선전	5,303 개(전국 1 위)	2026 년 상반기 1,050 억 위안	처음으로 베이징을 제치고 저공경제 1 번 도시
광저우	4,553 개	—	—
난징	2,901 개	—	—
안후이 우후	산업체인 기업 300 개 초과·완성기 19 개	2025 년 산업체인 매출 400 억 위안 초과	적비구역 시 면적의 87%(5,200 km ² 초과)
허페이	약 300 개	—	물류항로 134 개·누적 2.8 만 소티
전국	7.6 만 개 초과	—	2025 년 말 기준

출처: 제 1 재경 도시연구소(저공경제망 2026-09-07 인용), 신화 안후이 2026-09-07.

선전이 베이징을 제쳤다는 사실보다 중요한 것은 **기업 수 상위 3 개 도시(선전·광저우·난징)의 합이 12,757 개로 전국 7.6 만 개의 17%**라는 점이다. 나머지 83%가 254 개 도시에 흩어져 있다. 도시당 평균 250 개 남짓이며, 그중 상당수는 사업자등록만 한 껍데기일 가능성이 있다. 기업조회 플랫폼 치차차 집계로는 2026 년 1 월 26 일 기준 저공경제 관련 기업이 16.3 만 개, 2025 년 신규 등록만 4.9 만 개(전년 대비 +142.26%)에 달하는데, 이는 **사업자등록 기준이므로 실질 사업 영위 기업 수와 다르다**.

우후 사례는 집적의 실체를 보여준다. 2022 년부터 5 년 연속 저공경제발전대회를 열었고 완성기 기업 19 개를 포함해 300 개 이상이 모였으며 2025 년 산업체인 매출이 400 억 위안을 넘었다. 앞선 4 회 대회에서 안후이성 전체가 168 건·총투자 668.76 억 위안의 프로젝트를 계약했다. **대회를 반복 개최해 집적을 만드는 방식이며, 도시 규모가 크지 않아도 특화로 자리를 잡을 수 있음**을 보여준다.

지방 목표의 합이 전국 시장보다 클 수 있다

지방 문건의 목표 수치를 모아보면 검증이 필요한 지점이 드러난다.

지역	목표 시점	산업 규모 목표
광둥성	2026 년	3,000 억 위안 초과
선전	2026 년	1,300 억 위안 돌파
중산	2026 년 말 / 2028 년 / 15·5 말	50 억 / 200 억 / 300 억 위안
산시(山西)	—	저공경제·통용항공업 발전기금 총 50 억 위안

한편 전국 시장 규모 추정치는 발표 주체에 따라 2025 년 6,800 억~1.5 조 위안이다(3 절). 광둥성 하나가 2026 년 3,000 억 위안을 목표로 잡았고 31 개 성이 모두 정부업무보고에 저공경제를 넣은 상황에서, **지방 목표의 산술합이 전국 추정치를 넘어서는지**를 점검하는 것은 기본적인 검증 작업이다. 저공경제 통계분류(발개저공(发改低空)(2025)1676 호)가 산업 경계를 확정한 이유 중 하나도 지방마다 다른 계산법을 통일하려는 것으로 보인다.

한국 기업이 지방정부와 협력을 검토할 때 던져야 할 질문은 목표 금액이 아니라 **그 금액의 산정 기준과 이미 달성한 실적**이다.

자본 — 기금과 시범기지

지방은 예산 외에 기금으로도 산업을 밀고 있다.

산시성(山西省)은 2026 년 8 월 21 일 **저공경제·통용항공업 발전기금**의 상공 등기를 마치고 정식 설립했다. 성 재정이 15 억 위안을 유도자금으로 출자하고 등록 규모는 15.01 억 위안이며, 자기금과 프로젝트를 통해 성 소속 국유기업·중앙기업 등 사회 자본을 모집해 **모자기금 클러스터 총 50 억 위안**을 만든다. 투자 대상은 성 내 통용항공 인프라, 통용항공 제조, 통용항공 운영 서비스, 무인기 등 과학기술형 혁신산업이다.

중앙 차원의 배치도 진행됐다. 2026 년 9 월 공업정보화부가 **제 1 차 국가 신항산업 발전 시범기지 창건대상 예비명단**을 공시했다. 시범단지 21 개와 시범기업 112 개 중 저공장비 분야는 다음과 같다.

구분	대상
시범단지 3 개	광저우경제기술개발구 · 쓰촨 청두 칭양경제개발구 · 징더전 고신기술산업개발구
시범기업 9 개	차이홍무인기 · 시안 아이성 · 창허비행기 · 중항시페이 · 쓰촨 텅둔 · 중항(청두)무인기 · 이항 · 청두 쥔형자동화 등

시범기업 명단의 구성이 흥미롭다. 차이홍·시안 아이성·창허비행기·중항시페이·중항(청두)무인기 등 **항공공업 계열 국유기업이 다수**이고 민간 기업은 이항과 청두 쥔형자동화 등 소수다. 국가가 저공장비의 중심축을 어디에 두는지 보여주는 명단이다.

상장 계보 — 문은 열렸으나 1 호는 아직 없다

자본시장 접근도 제도로 열렸다. 2026 년 1 월 중국증권감독관리위원회가 저공경제를 **과창판 제 5 세트 상장기준** 적용 대상에 포함했다. 예상 시가총액 40 억 위안 이상과 핵심기술, 단계적 성과를 갖추면 상장이 가능해 연속 흑자 요건을 우회할 수 있다.

기업	시장	상태
아에로푸지아(Aerofugia)	과창판	2026-04-03 쓰촨증감국 IPO 지도 등록 제출(지도기관 중신젠터우증권). A 주 첫 eVTOL 상장 목표
샤오펑후이텐(小鹏汇天)	홍콩증시	IPO 비밀 제출
이항(EHang)	나스닥	상장 유지

2025 년 10 월부터 2026 년 5 월까지 국내 eVTOL 상위 7 개사가 **11 개 라운드**의 용자를 완료했다(신량재경 2026-05-08 집계). 링중리(零重力飞机工业)가 3 라운드(2025-10 A++·A+++ 각 약 3 억 위안, 2026-03 Pre-B 1.5 억 위안), 아에로푸지아와 볼란트항공이 각 2 라운드, 시캡테크·위펑퓨처·오토플라이트·샤오펑후이텐이 각 1 라운드다.

돈은 모이는데 **A 주에 상장한 eVTOL 전업 기업은 아직 없다**. 아에로푸지아가 1 호가 될지, 그리고 그 시점이 형식합격증 취득과 어떤 순서로 오는지가 다음 분기의 관전 지점이다.

상장사 실적 — 증가율은 크고 절대액은 작다

이 절의 결론에 해당하는 대비가 여기 있다. 저공경제를 사업 부문으로 가진 상장사들의 2026 년 상반기 실적이다.

기업	2026 년 상반기 실적	저공경제 관련
중국통하오(CRSC, 中国通号)	매출 141.42 억 위안(-3.99%), 귀속순이익 14.73 억 위안(-9.07%)	저공경제 신규 수주 1.71 억 위안, 전년 대비 +472.88% · 일망통비 누적 작업 5.8 만 소티 · 칭다오·난징·스자좡 등 상시 운영
완펑아오웨이(Wanfeng Auto, 万丰奥威)	매출 74.8 억 위안(-0.2%), 귀속순이익 4.2 억 위안(-16.5%)	통용항공 사업 -22.8%(수주 인도 지연) · 20.1 억 위안에 비행기공업 잔여 지분 인수(지분 83.05%) · 중간배당 3.2 억 위안(10 주당 1.5 위안)
헝튀카이위안(恒拓开源, 834415)	귀속순이익 633.64 만 위안	저공경제 사업이 '이야기'에서 '수주' 단계로 전환 · 영업현금흐름 -3,306 만 위안(전년 동기 대비 1,370 만 위안 악화)

중국통하오의 저공경제 신규 수주는 472.88% 늘었지만 절대액은 1.71 억 위안이고 이는 전체 매출 141.42 억 위안의 1.2%다. 완펑아오웨이는 저공경제 라인을 강화하려고 비행기공업 지분을 20.1 억 위안에 사들였지만 정작 통용항공 사업은 22.8% 줄었다. 헝튀카이위안은 흑자를 냈으나 영업현금흐름이 마이너스다.

증가율은 크고 절대액은 작다. 이것이 2026 년 상반기 저공경제 상장사의 공통 상태이며, 3 절에서 본 유인 저공 산업 57.5 억 위안이라는 숫자와 정확히 일치하는 그림이다.

동질화의 해법 — 지역 분업 시도

파편화된 경쟁에 대한 대응도 시작됐다. 창장삼각주에서 2026 년 8 월 30 일 상하이·장쑤·저장·안후이 26 개 기관(저공 분야 단지·산업그룹·과학기술기업)이 산업 생태체인 협력 각서에 서명했고 저공경제 산업 수급 리스트가 발표됐다. 산업 캐리어, 시험비행 이착륙장, 공역 보장, 장비 제조 등 상하류 수급 자원을 정리한 목록이다. 같은 해 9 월에는 G60 9 개 도시가 저공안전 공동행동 이니셔티브를 공동 발표했다(6 절).

이 두 문서의 공통점은 경쟁이 아니라 목록을 만든 것이다. 어느 도시가 무엇을 갖고 있는지 적어두고 서로 사고팔게 하는 방식이며, 257 개 도시가 같은 계획서를 쓴 상황에서 나올 수 있는 현실적 대응이다. 한국의 지자체 간 산업 유치 경쟁에도 그대로 적용 가능한 교훈이 여기 있다. 계획서의 수는 성과가 아니다.

해외 진출과 미국 규제 — 양방향 압력

중국 저공경제는 2026 년에 두 방향의 힘을 동시에 받고 있다. 하나는 국내 수요가 늦어 밖으로 나가는 힘이고, 다른 하나는 미국이 문을 닫는 힘이다. 두 힘이 겹치면서 중국 기체의 지도가 다시 그려지고 있으며, 한국은 그 지도 위에서 애매한 위치에 서 있다.

나가는 힘 — 첫 시장은 중국이 아니라 섬과 사막이다

2026 년에 확인된 중국 저공 기체의 해외 진출은 다음과 같다.

기업	지역	내용	시점
오토플라이트(AutoFlight)	인도네시아	V2000CG 가 인도네시아 민항총국(DGCA) 형식인가증(VTC) 취득 — 중국 eVTOL 첫 해외 공식 인증	2026-06-03
오토플라이트	인도네시아	최대 헬기 운영사 화이트스카이에이비에이션과 V2000EM 60 대 프레임 구매협정 , 10 년 만기 금융 방안 병행 검토	2026-08-12
이항(EHang)	멕시코	멕시코 민항국(AFAC) 비행허가 취득, 멕시코·라틴아메리카 첫 유인비행	2026-05-01
이항	스리랑카	글로벌 패스트트랙 계획을 스리랑카 항만·민항부와 민항국(CAASL)이 채택, 4 개월 내 샌드박스 상용화 목표	2026-08-19
시캡테크(TCab Tech)	아랍에미리트	350 대 해외 수주	2026 년
유나이티드에어크래프트	프랑스	산업용 무인기 100 대 수주, 누적 저공장비 400 세트 초과 인도	2026-06
유나이티드에어크래프트	아랍에미리트	탈라바트(Talabat)와 두바이 도시 무인기 배송 협력	2026-06
완핑그룹 산하 볼로콥터	한국	초당대학교와 제주도에서 해상 비행 포함 eVTOL 공개비행	2026-07-29

이 목록에서 읽어야 할 패턴이 있다. **중국 eVTOL의 첫 시장은 중국이 아니다.** 인도네시아, 스리랑카, 아랍에미리트, 멕시코가 앞에 있다. 공통점은 세 가지다. 첫째 인구밀도가 낮거나 도심 상공 비행 부담이 작다. 둘째 규제 체계가 유연해 샌드박스 도입이 빠르다. 셋째 도서·산악·사막 등 지형 때문에 **대체 교통수단의 원가가 높다.**

인도네시아가 첫 인증국이 된 이유는 1만 7천여 개 섬이라는 지리에 있다. 도서 간 화물은 헬기 아니면 배인데, 2톤급 무인 화물 eVTOL은 두 대체재보다 싸다. 스리랑카 사례에서 이항이 콜롬보 포트시티를 샌드박스 중심으로 잡고 시길리야 관광비행과 공항~도심 접속 노선을 계획한 것도 같은 논리다.

이 전략은 규제 우회이면서 동시에 **데이터 축적**이다. 규제가 느슨한 곳에서 먼저 운항 실적과 안전 데이터를 쌓고, 그 데이터로 큰 시장의 규제를 설득하는 순서다. 항공 산업에서 안전 실적은 그 자체가 자산이며 시간으로만 살 수 있다.

일대일로 채널도 제도화되고 있다. 제 3 회 저공경제발전대회 겸 저공산업체인박람회가 2026 년 9 월 22~24 일 시안 국제회전센터에서 열리며, **40 여 개 일대일로 공동건설 국가**의 정부 대표단·업계 협회·전문 구매단 참가가 확정됐고 국제 전문 바이어 비중이 3분의 1 에 이를 것으로 예상된다. 전시 면적 3.2 만㎡, 350 여 개 기업 참가 규모이며 '실크로드 저공산업 협력구'가 별도로 설치된다.

막는 힘 — 미국의 규제 타임라인

같은 기간 미국은 중국 무인기에 대한 규제를 단계적으로 강화했다.

시점	조치	내용
FY2025	국방수권법(NDAA)	미 국가안보 기관에 DJI 장비 심사 1 년 기한 부여, 미이행 시 자동으로 규제 목록 등재되는 조항
2025-12-22	FCC	외국산 드론을 커버드 리스트(Covered List) 에 등재 — 신규 승인·수입·마케팅 제한
2026-03	FAA	원격 ID 탐지 연구에서 DJI 의 미국 시장 점유율 96% 확인
2026-05-11	FCC 공지 DA 26-454	기존 승인 기체의 펌웨어·보안 업데이트 보호기간을 2029-01-01 까지 연장
2026-08-13	무역확장법 232 조 선포 서명	대상: 55 파운드 초과 드론, 열화상 장비, 도킹스테이션, 지정 부품
2026-09-03	관세 발효	55 파운드 초과 100%, 기타 25%
계속	연방조달	금지 유지

출처: 드론엑스엘(dronexl.co) 2026-09-04 갱신본.

이 타임라인의 설계 의도는 명확하다. 신규 진입을 막고(FCC 등재), 가격 경쟁력을 없애며(232 조 관세), 공공 수요를 차단한다(연방조달 금지). 다만 기존 사용자에게는 2029 년까지 보안 업데이트를 허용해 **즉시 무력화는 피했다**. 급격한 시장 공백으로 인한 안전 문제를 우려한 조치로 보인다.

한편 2026 년 8 월 14 일 미국 D.C. 연방항소법원이 지방법원의 DJI 관련 판단에 절차적 위법이 있다고 보아 파기환송했다는 보도가 있으나 판결문 원문을 확인하지 못했다. 다만 이 판결과 무관하게 관세와 연방조달 금지는 그대로 유지되는 것으로 보도된다.

두 힘이 만드는 결과

미국 시장에서 밀려나는 힘과 제 3 국으로 나가는 힘이 합쳐지면 **중국 무인기 산업의 매출 지도가 재편된다**. DJI 하나가 저공경제 유니콘 평가액의 대부분을 차지하고(4 절) 미국 점유율이 96%였던 상황에서, 그 시장이 관세 25~100%로 닫히면 대체 시장을 찾아야 한다. 일대일로 채널의 제도화는 그 대체 경로다.

다만 반대 견해도 함께 적어야 한다. **관세와 조달 금지가 곧바로 점유율 이동으로 이어지지는 않을 수 있다**. 첫째, 미국 내 대체 공급자의 원가가 여전히 높다. 25% 관세를 물어도 중국산이 싼 구간이 남는다. 둘째, FCC 등재는 신규 승인을 막는 것이지 기존 기체를 즉시 못 쓰게 하는 것이 아니며 2029 년까지 업데이트가 보장된다. 셋째, 소비자용·촬영용 시장은 브랜드와 생태계 잠금 효과가 커서 전환 비용이 높다. 실제 점유율 변화는 2027 년 이후 통계로 확인해야 한다.

한국의 위치 — 규범은 미국, 부품은 중국

한국은 이 구도에서 가장 애매한 자리에 있다. 미국의 규범을 따라야 하지만 드론 부품 공급망은 중국에 의존한다. 이 이중 위치가 만드는 구체적 리스크는 세 가지다.

첫째, 부품 대체 원가. 비행제어 보드, 모터·감속기, 배터리 셀, 짐벌·카메라 모듈은 중국산 비중이 높다. 미국 규제가 부품 단위로 확대되면 한국 완제품이 미국 시장에서 연대 책임을 질 수 있다. 지금 계산해야 할 것은 품목별 대체 조달 원가와 리드타임이다.

둘째, 제 3 국 시장에서의 경합. 한국 드론 기업이 겨냥하는 동남아·중동 시장은 정확히 중국 기체가 인증과 수주로 선점하고 있는 곳이다. 오토플라이트의 인도네시아 VTC, 시캡테크의 아랍에미리트 350 대, 이항의 스리랑카 샌드박스 모두 그 시장이다. 가격으로는 이기기 어렵다.

셋째, 역으로 열리는 협력 창. 미국 시장이 닫힌 중국 기업은 **미국 규범을 통과할 수 있는 파트너**를 필요로 한다. 한국이 그 위치를 노릴 수 있는지는 규제 설계에 달려 있다. 다만 이 경로는 미국의 우회 수출 규제에 걸릴 위험이 있어 신중한 법률 검토가 선행되어야 한다.

이미 벌어진 일 — 제주에서 날았다

이 절의 마지막이자 가장 구체적인 사실이 한국에서 일어났다.

2026 년 7 월 29 일 완펑그룹(Wanfeng, 万丰集团) 산하 **볼로콥터(Volocopter)**가 한국 초당대학교와 함께 제주도에서 eVTOL 공개비행을 완료했다. **해상 비행 시연 과목**이 포함됐다. 완펑이 2025 년 3 월 볼로콥터를 인수해 구조조정한 뒤 처음 진행한 국제 공개 시연이다. 한국 방송 6 개사와 신문 19 개사가 총 50 여 편을 보도했고 현장에 200 여 명이 참관했다(중국민항보 2026-07-31). 볼로콥터와 초당대학교는 **2 년 기한의 산학 인재양성 협력**을 맺었다.

이 사건의 구조를 그대로 읽으면 이렇다. **독일 기체 · 중국 자본 · 한국 공역 · 한국 대학의 인력**이다. 한국은 기체를 제공하지 않았고 자본을 대지 않았으며 인증을 발급하지도 않았다. 제공한 것은 시험 공간과 학생이다.

이것이 한국이 저공경제 국제 분업에서 현재 차지하고 있는 자리이며, 다음 절 액션 플랜의 출발점이다.

한국 시사점·액션 플랜

속도차의 실체 — 격차는 기술이 아니라 서류다

한국과 중국의 저공경제 격차를 기술 격차로 설명하면 대응을 틀리게 된다. 두 나라의 진짜 차이는 **제도 산출물이 존재하느냐**에 있다.

항목	중국	한국
상위 법률	개정 민용항공법 2026-07-01 시행. 제 74 조(공역 구분 시 저공경제 발전 필요 고려), 제 225 조(저공공역 자원배치 최적화·감독서비스 플랫폼 건설·감항심정 제도 완비)	저공경제 관련 별도 법률 조항 없음
행정법규	무인항공기비행관리잠행조례 2024-01-01 시행, 5 분류·적비공역 확정	—
기체 인증	TC·PC·AC·OC 모두 발급 완료(이항 EH216-S, 오토플라이트 V2000CG)	기체 안전성 인증 작업 미착수
해외 인증 재수출	인도네시아 DGCA 형식인가증(VTC) 2026-06-03	—
상용화 목표	유인 eVTOL 상업 시운항 진행 중	K-UAM 상용화 2028 년으로 재조정(2025-08 운용개념서 개정)
실증 방식	실기체로 5,000 소티 초과(허페이 뤼강)	기체 개발 지연 반영, 헬기를 활용한 교통관리·버티포트 운영 우선 실증으로 조정
규제 조직	국가발전개혁위원회 저공경제발전사(2024-12) + 민항국 저공안전사(2026-05-13, 정원 30 명)	국토교통부 소관, 전담 국·과 단위 미확인
표준	전국 저공경제 표준화 기술위원회 67 명 출범(2026-09), 2030 년 표준 300 개 목표	—

한국의 K-UAM 로드맵은 2020 년 '2025 년 초기 상용화'를 제시했으나 2028 년 상용화로 공식 조정됐다. 기체 인증, 버티포트 기준 마련, 교통관리 체계 구축이라는 세 축이 모두 지연됐다는 것이 조정 사유로 보도됐다.

같은 기간 중국은 기체를 만든 것이 아니라 **서류를 만들었다**. 형식합격증을 발급하는 절차를 정하고, 생산허가증 심사 기준을 세우고, 운영합격증을 받을 수 있는 법인 요건을 정하고, 그 인증을 다른 나라가 인정하게 만들었다. 기체는 그 서류 위에서 날았을 뿐이다.

이미 벌어진 일 — 한국 공역이 시험장이 됐다

2026 년 7 월 29 일 완평그룹 산하 볼로콥터가 초당대학교와 함께 제주도에서 해상 비행을 포함한 eVTOL 공개비행을 완료했고, 2 년 기한 산학 인재양성 협력을 맺었다. 중국 자본이 인수한 독일 기체가 한국 공역에서 먼저 날았다. 한국이 제공한 것은 시험 공간과 학생이며, 기체·자본·인증 세 축에서는 수요자 위치에 있다.

이 사실을 부정적으로만 읽을 필요는 없다. 다만 **시연을 받아주는 조건을 협상하지 않으면** 공역과 인력만 내주고 데이터는 남지 않는다. 아래 액션 플랜의 지자체 항목이 이 점을 다룬다.

주체별·시기별 실행 과제

주체	0~3 개월(2026 년 4 분기)	3~6 개월(2027 년 상반기)	6~12 개월(2027 년)
규제기관(국토교통부·항공안전기술원)	중국 민용항공 항공교통관리규칙 개정안(의견 마감 2026-09-11) 확정본과 민용항공 안전배경심사 관리규정 확정본을 즉시 확보·번역한다. 무인기를 유인기와 같은 공중교통관리 규칙서에 넣는 조문 구조를 분석한다	인증 5 종(TC·PC·AC·OC·VTC)의 발급 절차와 심사 단계를 한국 기준에 대응시킨 대조표를 만든다. 특히 안전 책임의 귀속 지점을 조종자 개인에서 운영합격증 보유 법인으로 옮기는 설계를 검토한다	개정 민용항공법 제 74 조 방식(공역 구분 시 산업 발전 필요를 고려 의무로 명시)의 한국 도입 가능성을 항공안전법 개정 논의에 올린다
지자체(제주·부산·전남 등)	산시성 모델을 분석한다 — 고속도로 요금소·서비스구역을 이착륙점으로 전용해 적비공역 12,712 km ² ·상시 항로 3,266km 를 확보한 방식. 한국의 고속도로·항만·물류 센터 자산 목록을	외국 기체 시연을 유치할 때 데이터 공유·한국 인력 참여·이착륙 설비 규격 공동 작성 을 조건으로 명문화한다. 시험 공간 제공을 협상 자산으로 전환한다	선전 모델의 계량 지표(적비공역 비중·이착륙점 수·인구 커버율)를 한국형 지표로 번안해 시범지구 성과 관리에 적용한다. 257 개 도시 동질화 사례를 반면교사로 삼아 특화 영역을 하나만

	이착륙점 후보로 정리한다		정한다
물류 기업	메이탄·순펑 평이의 세 지표를 자사 조건에서 재계산한다 — 건당 운영원가 연간 하락률(중국 40~50%), 노선당 일 주문 임계치(런차이공원 400 여 건), 시나리오별 흑자 여부(의료 흑자·요식 미달)	의료·긴급 물자와 도서·산간 배송을 첫 노선으로 설계한다. 도시 배달이 아니라 대체재 원가가 높은 구간에서 시작한다	도시 간 화물 구간을 검토한다. 이 구간은 2 톤급 화물 eVTOL 의 영역이며 경쟁 상대가 트럭·항공화물로 바뀐다
인프라·부품 기업	중국 저공 인프라 조달 규격을 확보한다 — 교통운수부 도로 응급복구·사면순찰 기술가이드라인(交办公路(2026) 52·53 호), 선전 1+5+4 배치, 하이난 36 건 사업	이착륙 설비, 관제·운항관리 소프트웨어, 정밀 측위 단말, 검측·시험 장비를 협력 품목으로 좁힌다. 이 영역은 완성기와 달리 중국 기업만으로 채워져 있지 않다	항공용 배터리·모터·복합소재의 감항 인증 대응 역량을 확보한다. 전국 저공경제 표준화 기술위원회 배터리 1 석을 CATL 이 가져간 상황에서 규격 논의 참여 경로를 찾는다
기체 기업	유인 eVTOL 완성기 신규 개발 계획을 재검토한다. 중국에서도 이 층은 인증 완비 후 매출이 꺾인 상태이며(이항 2026 년 2 분기 - 31.3%, 가이던스 첼회) 국가급 표준위 유인 완성기 자리도 1 석뿐이다	산업용·물류용 무인기와 특수 임무 기체로 자원을 옮긴다. 공공 조달(도로·전력·소방·응급)이 먼저 열리는 시장이다	동남아·중동에서 중국 기체 + 한국 운영·정비 조합을 검토한다. 다만 미국 우회 수출 규제 저축 여부를 사전 법률 검토한다

리스크 — 같은 표에 적는다

리스크	내용	관측 지표
중국 부품 의존 심화	비행제어·모터·배터리·짐벌 모듈의 중국산 비중이 높다. 미국	미국 무역확장법 232 조 대상 품목 확대 여부, FCC 커버드 리스트 추가 등재

	규제가 부품 단위로 확대되면 한국 완제품이 연대 책임을 질 수 있다	
제 3 국 시장 선점	한국이 겨냥하는 동남아·중동을 중국 기체가 인증과 수주로 선점 중이다	인도네시아·아랍에미리트·스리랑카의 추가 인증 발급 건수
유인 eVTOL 시점 오픈	인프라를 먼저 짓고 수요를 기다리는 중국형 함정에 빠질 수 있다	이항의 유상 티켓 판매 개시 여부, 아에로푸지아 AE200 형식합격증 취득 시점
표준 종속	2030 년 중국 표준 300 개 목표. 국제 논의에 늦게 합류하면 중국 실무 규격이 사실상 표준이 된다	국제민간항공기구·국제표준화기구에서의 중국 제안 채택 건수
데이터 유출 없는 시연 유치	시험 공간만 내주고 운항·안전 데이터는 남지 않는 구조	시연 협약의 데이터 공유 조항 유무

무엇을 하지 말아야 하는가

마지막으로 하지 말아야 할 것을 적는다. **첫째, 도시 통근용 유인 eVTOL 을 첫 사업으로 삼지 않는다.** 중국이 인증·인프라·안전 실적을 다 갖추고도 매출을 못 만든 층이다. **둘째, 계획서의 수를 성과로 보지 않는다.** 291 개 중 257 개 도시가 같은 산업을 적었고 그 결과 중국공업보가 지역 동질화 경쟁을 4 대 병목의 하나로 지목했다. **셋째, 시장 규모 전망치를 근거로 투자 규모를 정하지 않는다.** 같은 2025 년에 대해 발표 주체별로 6,800 억 위안과 1.5 조 위안이 공존하며, 중국 정부 스스로 통계분류를 새로 만들어 경계를 다시 그었다. 대신 세어야 할 것은 세 가지다. **건당 원가, 조달 규격, 인증 절차.** 이 셋은 발표 주체와 무관하게 검증 가능한 값이며, 저공경제가 산업이 되는 지점을 정확히 가리킨다.

부록 — 주요 지표와 출처

부록 1. 이번 호 주요 지표

지표	값	기준시점	출처 주체
등록 무인기	328.7 만 대(+51.0%)	2025 년 말	중국민용항공국 발전통계공보
무인기 연간 누적 비행시간	4,530.29 만 시간(+69.9%)	2025 년	중국민용항공국
저공비행 서비스소	46 개(23 개 성)	2025 년 말	중국민용항공국
유인(탑승용) 저공 산업 규모	57.5 억 위안(2021 년 3.2 억)	2025 년	조신문 인용
산업용 무인기 시장 규모	1,200 억 위안 초과(+35% 초과)	2025 년	조신문 인용
저공경제 전체 규모	6,800 억 위안	2025 년	타이보 데이터
저공경제 전체 규모	8,591.7 억 위안	2025 년 전망	싸이디컨설팅
저공경제 전체 규모	1.5 조 위안	2025 년 전망	중국민용항공국
저공경제 전체 규모	3.5 조 위안	2035 년 전망	중국민용항공국
저공경제 관련 기업	7.6 만 개 초과	2025 년 말	제 1 재경 도시연구소
15·5 계획에 저공경제 편입 도시	291 개 중 257 개(약 86.5%)	2026 년	제 1 재경 도시연구소
정부업무보고에 저공경제 기재 성	31 개	2026 년	중국공업보
소비자용 무인기 세계 점유율	70% 초과	2026 년	신화망 계열
농림 식물보호 비행 비중	전체 소티의 82%	2025 년	신화망 계열
eVTOL 감항 인증 추진 기업	18 개사	2026 년	신화망 계열
선전 저공경제 산업 규모	1,050 억 위안	2026 년 상반기	제 1 재경 도시연구소
선전 저공 기업	5,303 개	2025 년 말	제 1 재경 도시연구소
산시(陝西) 승인 적비구역	12,712 km ²	2026-09	산시교통통제그룹
산시(陝西) 상시 저공항로	3,266km	2026-09	산시교통통제그룹
우후 적비구역	5,200 km ² 초과(시 면적의 87%)	2026-05	안후이성
메이탄 드론 누적 배송	90 만 건	2026 년 중반	메이탄
메이탄 건당 운영원가 하락	최근 5 년 매년 40~50%	2026-05	메이탄
말단배송 투입 무인기	400 여 대	2026-08	국가우정국
이항 2026 년 2 분기 매출	7,788.7 만 위안(-31.3%)	2026 년 2 분기	이항 실적 발표
이항 2026 년 2 분기 eVTOL 인도	36 대	2026 년 2 분기	이항 실적 발표
중국통하오 저공경제 신규 수주	1.71 억 위안(+472.88%)	2026 년 상반기	중국통하오
저공경제 유니콘	세계 12 개 중 중국 8 개	2026-06	후룬연구원

부록 2. 인증 5 종 대조표

증명	승인 대상	발급 사례
형식합격증(TC, 型号合格证)	기체 설계	오토플라이트 V2000CG 2024-03-22(화동지구관리국)
생산허가증(PC, 生产许可证)	양산 품질체계	이항 EH216-S 2024-04-07 / 오토플라이트 V2000CG 2024-12-24
감항증(AC, 单机适航证)	개별 기체 1 대	이항 EH216-S 보유 / 오토플라이트 V2000CG 보유
운영합격증(OC, 运营合格证)	운항 주체(법인)	광둥 이항통용항공·허페이 허이항공 2025-03-28
형식인가증(VTC, 型号认可证)	타국 TC 의 자국 인가	오토플라이트 V2000CG, 인도네시아 DGCA 2026-06-03

부록 3. 기체별 인증 단계 (2026-09-08 기준)

기업·기체	유형	TC	PC	AC	OC	해외
이항 EH216-S	무인 자율 유인	보유	2024-04-07	보유	2025-03-28	멕시코 AFAC 비행허가
오토플라이트 V2000CG	무인 화물	2024-03-22	2024-12-24	보유	해당 없음	인도네시아 VTC 2026-06-03
아에로푸지아 AE200-100	유인 6 인승	취득 4 단계 진행	—	—	—	—
시캡테크 E20	유인	심정계획 승인	—	—	—	아랍에미리트 350 대 수주
추명쿵텐 DF600	무인 화물(하이브리드)	수리(受理)	—	—	—	—
추명쿵텐 DF3000	유인(하이브리드)	—	—	—	—	—
위펑퓨처 M1	화물 2 톤급	2028 년 계획	—	—	—	—

부록 4. 주요 제도 문서

문서	발표기관	시점	성격
무인항공기비행관리잠행조례(국무원령 761 호)	국무원·중앙군사위원회	공포 2023-06-28 / 시행 2024-01-01	행정법규
개정 민용항공법(16 장 262 조)	전국인민대표대회 상무위원회	통과 2025-12-27 / 시행 2026-	법률

		07-01	
저공경제 및 그 핵심산업 통계분류(시행) 발개저공(发改低空) (2025)1676 호	국가발전개혁위원회	서명 2025-12-22 / 공표 2025-12-26	통계 기준
민용항공 발전 15 차 5 개년 계획	중국민용항공국·국가발전개혁위원회·교통운수부	2026-08-07	계획
민용항공 항공교통관리규칙(개정안)	중국민용항공국	공고 2026-08-11 / 의견 마감 2026-09-11	규칙(의견수렴 중)
민용항공 안전배경심사 관리규정(의견수렴안)	중국민용항공국	의견 마감 2026-09-04	규정(의견수렴 중)
저공무인기 응용 도로 응급복구 기술가이드라인(시행) 교판공로(交办公路)(2026)52 호	교통운수부 판공청	2026-09-04	기술 기준
저공무인기 응용 도로 사면순찰 기술가이드라인(시행) 교판공로(交办公路)(2026)53 호	교통운수부 판공청	2026-09-04	기술 기준
심천시 저공 인프라 고품질 건설방안(2024~2026 년)	심천시 발전개혁위원회	—	지방 방안
광둥성 저공경제 고품질 발전 추진 행동방안(2024~2026 년) 웨푸반(粤府办)(2024)6 호	광둥성 인민정부 판공청	2024-05-21	지방 방안
중산시 저공경제 고품질 발전 행동방안(2026~2028 년)	중산시 인민정부	2026-09	지방 방안
후베이성 현대종합교통운수체계 발전 15·5 계획	후베이성 인민정부	2026-09-04	지방 계획

부록 5. 용어 대조표

용어	설명
저공경제(低空经济)	진고 1,000m 이하(일부 3,000m) 공역에서 이루어지는 유인·무인 비행 활동과 그 연관 산업
적비공역(适飞空域)	관제공역 밖의 비행 가능 공역. 저위험 무인기는 사전 신청 없이 비행 가능
진고(真高)	지표면을 기준으로 잰 실제 고도(해발 고도와 다름)
소티(架次)	항공기 출격·비행 횟수 단위
버티포트(垂直起降场)	수직이착륙기 전용 이착륙 시설
통용항공(通用航空)	정기 여객·화물 운송을 제외한 민간 항공 활동(일반항공)
비행서비스소(飞行服务站)	비행 계획 접수·정보 제공·비상 대응을 담당하는 지상 조직
통합관리플랫폼(UOM, 民用无人驾驶航空器综合管理平台)	적비공역 조회·비행 신고 창구

삼선삼후(三先三后)	선화물 후여객·선격리 후융합·선원교 후시가지(국가발전개혁위원회 2026-04)
일등이사삼신청(一登二查三申请)	등록·조화·신청 순의 무인기 운용 원칙(공안부 2026-07)

부록 6. 주요 원문 출처

- 중국민용항공국 법령 — 무인항공기비행관리잠행조례
https://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/FLFG/202401/t20240115_222642.html
- 중국민용항공국 법령 — 개정 민용항공법 전문
https://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/FLFG/202512/t20251227_229597.html
- 중국민용항공국 — 개정 민용항공법 2026-07-01 시행
http://www.caac.gov.cn/XWZX/MHYW/202512/t20251227_229595.html
- 중국민용항공국 — 민용항공 항공교통관리규칙 의견수렴 공고
http://app.caac.gov.cn/HDJL/YJZJ/202608/t20260811_231462.html
- 중국민용항공국 — 민용항공 발전 15 차 5 개년 계획
http://www.caac.gov.cn/XWZX/MHYW/202608/t20260807_231452.html
- 국가발전개혁위원회 — 저공경제 및 그 핵심산업 통계분류(시행)
https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202512/t20251226_1402669.html
- 국가발전개혁위원회 저공경제발전사 <https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/dks/>
- 심천시 발전개혁위원회 — 저공 인프라 고품질 건설방안
https://fgw.sz.gov.cn/zwgk/qt/tzgg/content/post_12305044.html
- 광둥성 발전개혁위원회 — 저공경제 행동방안 https://drc.gd.gov.cn/qtwj/content/post_4428391.html
- 중산시 인민정부 — 저공경제 행동방안(2026~2028 년)
https://psc.zs.gov.cn/zcfg/gfxwj/content/post_2648242.html
- 신화망(경제참고보) — 저공경제 산업사슬 회복탄력성 제고
<http://www.news.cn/tech/20260820/6c32732d19aa47f9a34ff587784d1acd/c.html>
- 인민망 안후이 — 허페이 저공 스마트 비행 <http://ah.people.com.cn/n2/2026/0905/c227131-41687802.html>
- 인민망 산시 — 공지일체화 저공교통 신체계 <http://sn.people.com.cn/n2/2026/0905/c186331-41687622.html>
- 인민망 상하이 — 창장삼각주 저공경제 산업 수급 리스트
<http://sh.people.com.cn/n2/2026/0830/c134768-41681580.html>
- 상하이증권보 — 민항국 저공안전사 https://paper.cnstock.com/html/2026-05/14/content_2216404.htm

- 증권시보 — 저공경제 시장 데이터 <https://www.stcn.com/article/detail/3617923.html>
- 증권시보 — 오토플라이트·화이트스카이 협정 <https://stcn.com/article/detail/4072666.html>
- 이항 — EH216-S 생산허가증 <https://www.ehang.com/cn/news/1059.html>
- 오토플라이트 — V2000CG 생산허가증 <https://www.autoflight.com/zh/news/v2000cg/>
- 타이보망 — 교통운수부 무인기 도로 가이드라인 <https://www.taibo.cn/newsflashes/31878568>
- 타이보망 — 공업정보화부 6 대 신홍지주산업 <https://www.taibo.cn/p/99671>
- 타이보망 — 저공경제 유니콘 <https://www.taibo.cn/newsflashes/31943985>
- 중국공업보 — 저공물류원 신직업 <https://www.cinn.cn/zb/2026/09-04/Nk07VRqD.html>
- 저공경제망 — 저공경제 1 번 도시 교체 <https://etbbs.com/news/economy/2025.shtml>

부록 7. 환율

본 리포트의 위안화 표기 금액은 원문 발표 단위를 그대로 사용했다. 원화 환산이 필요한 경우 발행일 기준 한국은행 매매기준율을 적용한다.