



วิทยุไมตรีไทย-จีน

เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ (Low-Altitude Economy)





วารสารรายเดือน วิทยไมตรีไทย-จีน นำเสนอข่าวสาร

ข้อมูล ความรู้ และเรื่องราวเกี่ยวกับการอุดมศึกษา

วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม รวมถึง

เรื่องที่น่าสนใจหลากหลายมิติของสาธารณรัฐประชาชนจีน

บรรณาธิการ

พสุภา ชินวรโสภาค

อัครราชทูตที่ปรึกษา

ฝ่ายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

กองบรรณาธิการ

วัชรภรณ์ พรหมพินิจ

ต่อวงศ์ อยู่ยอด

จัดทำโดย

ฝ่ายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง

กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

เลขที่ 21 ถนนกวงหวา เขตฉวหยาง กรุงปักกิ่ง 100600

สาธารณรัฐประชาชนจีน

โทรศัพท์ (86-10) 8531-8700

โทรสาร (86-10) 8531-8791

เว็บไซต์ www.stsbeijing.org

อีเมล stsbeijing@mhesi.go.th

เฟซบุ๊ก www.facebook.com/stsbj

สวัสดีค่ะ

วารสารวิทยุไมตรีไทย-จีน ฉบับเดือนมกราคม 2569 ต้อนรับปีใหม่ด้วยเรื่อง “เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ” หรือ Low-Altitude Economy – หนึ่งในรูปแบบเศรษฐกิจใหม่ที่มีมูลค่าทางการตลาดสูงถึง 7.5 ล้านล้านบาท และเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญของจีน

เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ หมายถึง เศรษฐกิจที่ใช้อากาศยานที่มีคนขับและไร้คนขับ เดินทางเหนือ น่านฟ้าที่มีระดับความสูงต่ำกว่า 3,000 เมตร ให้บริการในรูปแบบต่างๆ เช่น การสำรวจ การถ่ายภาพทางอากาศ การขนส่งสินค้า การคมนาคม การท่องเที่ยว และการจัดการพื้นที่เกษตร

ขอเชิญมารู้จักกับเศรษฐกิจการบินระดับต่ำของจีนได้ ในวารสารวิทยุไมตรีไทย-จีน ฉบับนี้ค่ะ

พสุภา ชินวรโสภาค

บรรณาธิการ



สารบัญ

เศรษฐกิจการบินระดับต่ำของจีน	5
แผนการพัฒนาระดับต่ำของจีน	16
จุดยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับภูมิภาค	21
หน่วยงานด้านการบินระดับต่ำของจีน	24
การเรียนการสอนสาขาการบินระดับต่ำของจีน	25
อ้างอิง	31

เศรษฐกิจการบินระดับต่ำของจีน





เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ

Low-Altitude Economy/低空经济

เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ (Low-Altitude Economy) คือ รูปแบบเศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จากน่านฟ้าที่มีระดับความสูงต่ำกว่า 1,000 เมตร ซึ่งสามารถขยายไปถึงน่านฟ้าที่มีระดับความสูงต่ำกว่า 3,000 เมตร (ปัจจัยหลักขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์การใช้งานและขอบเขตสภาพภูมิศาสตร์) โดยครอบคลุมถึงอากาศยานที่มีคนขับและอากาศยานไร้คนขับ เพื่อให้บริการการบินสำรวจ การถ่ายภาพทางอากาศ การขนส่งสินค้า การคมนาคมท่องเที่ยว และการจัดการพื้นที่เกษตร

น่านฟ้าระดับต่ำของจีน

China's Low-Altitude Airspace

	ประเภทอากาศยาน	การใช้ประโยชน์
3000 M	 เครื่องบินโดยสารพลเรือน Civil Aviation Aircrafts 民航客机	สำหรับขนส่งพลเรือน และการบินเชิงพาณิชย์
1000 M	 เฮลิคอปเตอร์ Helicopter 直升机	ใช้ในการกู้ภัย ขนส่ง ค้นหาทาง อากาศ ขนส่งพลเรือนและทางทหาร
300 M	 อากาศยานไฟฟ้าขึ้น-ลงทางดิ่งสำหรับ ผู้โดยสาร (eVTOL) 电动垂直起降飞机	แท็กซี่บินได้ในเมือง แก้ปัญหาจราจร ช่วยขนส่งผู้โดยสารและพัสดุในระยะสั้น
120 M	 อากาศยานไร้คนขับในอุตสาหกรรม Drones for Industry 行业无人机	สำหรับการขนส่งด่วน และใช้งานในภาค ธุรกิจและอุตสาหกรรมโดยเฉพาะ
	 อากาศยานไร้คนขับขนาดเล็ก Consumer Drone 消费型无人机	ใช้ประโยชน์ส่วนตัว การถ่ายภาพทาง อากาศ และการขนส่งสินค้าขนาดเล็ก

จากข้อมูลสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศจีน (Civil Aviation Administration of China-CAAC/中国民用航空局) คาดว่า ในปี 2568 มูลค่าทางการตลาดของเศรษฐกิจการบินระดับต่ำของจีนพุ่งสูงถึง 1.5 ล้านล้านหยวน และจะเพิ่มสูงถึง 3.5 ล้านล้านหยวน ในปี 2578

จุดเริ่มต้นของการพัฒนาเศรษฐกิจการบินระดับต่ำของจีน



เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ

เป็นรูปแบบเศรษฐกิจเกิดใหม่ และเป็นต้นแบบของกำลังการผลิตที่มีคุณภาพใหม่ การพัฒนาเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ นับเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของรัฐบาลจีน โดยคาดการณ์ว่า หากมีการปรับปรุงภาพรวมด้านนโยบายเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ ยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน และขยายความต้องการของตลาดอย่างต่อเนื่อง เศรษฐกิจการบินระดับต่ำจะมีแนวโน้มเติบโตสูงมากในอนาคต

กุมภาพันธ์ 2564

คณะกรรมการกลางพรรคคอมมิวนิสต์จีนและสภาแห่งรัฐได้ออก “แผนแม่บทเครือข่ายการขนส่งสามมิติแบบบูรณาการแห่งชาติ” (Comprehensive National Transport Network/国家综合立体交通网) เป็นครั้งแรก ที่นำแนวคิด “เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ” บรรจุไว้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอย่างเป็นทางการ

ธันวาคม 2566

มีการประชุมการปฏิบัติงานเศรษฐกิจส่วนกลาง (Central Economic Work Conference) ระบุว่า เศรษฐกิจการบินระดับต่ำเป็นอุตสาหกรรมเกิดใหม่เชิงกลยุทธ์

มีนาคม 2567

รายงานการปฏิบัติงานของรัฐบาล ได้เสนอการพัฒนาพลังขับเคลื่อนการเติบโตใหม่ๆ เช่น การผลิตทางชีวภาพ การบินและอวกาศเชิงพาณิชย์ และเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ ต่อมาในเดือนกรกฎาคม 2567 ในการประชุมเต็มคณะของคณะกรรมการกลางพรรคคอมมิวนิสต์จีนชุดที่ 20 ครั้งที่ 3 ได้เสนอการพัฒนาการใช้ประโยชน์จากการบินและเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ

smart logistics

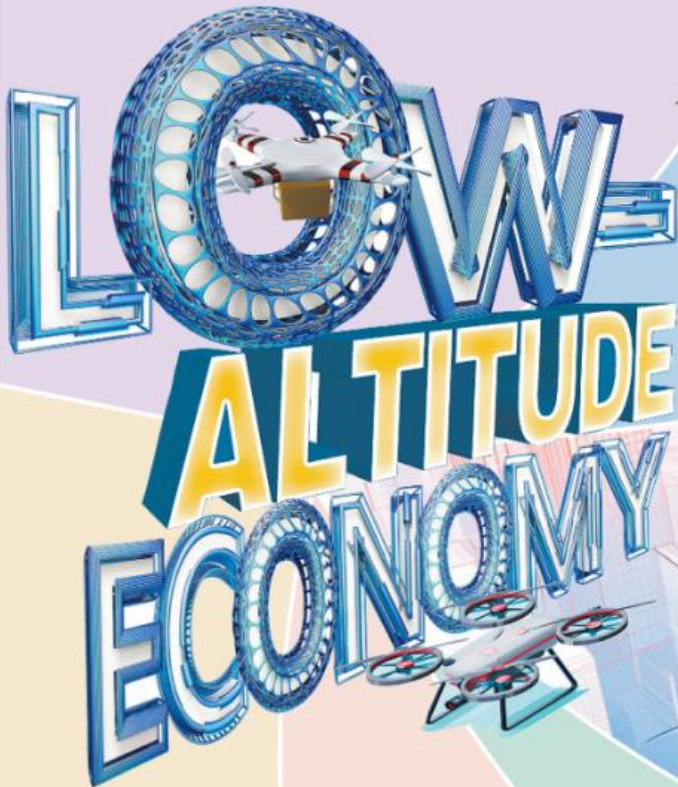
At Shenzhen's Window of the World theme park, visitors can simply place an order on their smartphones and receive food deliveries within 15 minutes via drones, effectively solving the challenge of food delivery. The delivery companies have continuously advanced drone technologies, particularly in intelligent scheduling algorithms and advanced safety systems, enabling drones to fly steadily even in adverse weather conditions.

With growing market demand, the potential for low-altitude logistics continues to expand. For example, the Phoenix Wings drones have been deployed across the Pearl River Delta region, completing more than 5,000 daily deliveries to mountainous and island areas. Compared to traditional methods, this reduces transportation costs by 60%. The rapid iteration of emerging technologies is accelerating the restructuring of conventional logistics workflows, injecting powerful momentum into the industry's intelligent and efficient transformation.

precision agriculture

During this year's spring ploughing season, more than 120 unmanned intelligent sugarcane planters were deployed in Baise, Guangxi Zhuang Autonomous Region. Equipped with the BeiDou Navigation Satellite System, these autonomous machines carried out integrated sowing operations at a sugarcane demonstration base. By reducing labor intensity and cutting costs, they also boosted the sugarcane germination rate to 90%. It is estimated that this could raise farmers' income by 400 to 500 yuan per mu.

With the rise of the low-altitude economy, unmanned agricultural equipment is becoming the key driver of agricultural modernization. Empowered by patented technologies, the deep integration of digital tools with agricultural production is not only improving efficiency, but also significantly strengthening rural low-altitude service capabilities, providing renewed impetus for rural revitalization and industrial upgrading.



City Fly is coming

The low-altitude economy refers to a comprehensive economic system centered on both manned and unmanned low-altitude flight operations conducted in airspace below 1,000 meters (and in special cases, up to 3,000 meters), with applications spanning multiple sectors. Amid the global boom, China has elevated the low-altitude economy to a national strategic priority, and is actively driving the industry's transformation and upgrading. According to forecasts by the Civil Aviation Administration of China (CAAC), the market size of China's low-altitude economy is expected to reach 1.5 trillion yuan by 2025 and exceed 3.5 trillion yuan by 2035, gaining a significant position in the global innovation landscape. Various innovators are actively pursuing intellectual property (IP) portfolios and achieving new technological breakthroughs. This surge in innovation is not only transforming traditional industries but also giving rise to entirely new business models, fostering new engines of economic growth. Today's *Bilingual Weekly* highlights five major application scenarios of the low-altitude economy, showcasing the potential of "low-altitude plus" to drive cross-sector integration through strong IP protection and technological innovation.

低空经济是指在1000米以下空域(特殊情况下可延伸至3000米以下)开展,以有人驾驶和无人驾驶航空器的低空飞行活动为核心,辐射多个领域的综合性经济形态。在全球低空经济蓬勃发展的热潮之下,中国将低空经济纳入国家战略布局,大力推动低空经济产业升级。据中国民用航空局预测,2025年中国低空经济市场规模将达到1.5万亿元,到2035年有望突破3.5万亿元。中国正在全球创新版图中占据重要一席,各类创新主体积极开展知识产权布局,取得技术新突破。这些创新成果不仅推动传统产业转型升级,更催生全新的商业模式,打造新的经济增长点。本期《双周刊》遴选了低空经济的5个应用场景,向读者展现“低空+”在知识产权保护、技术创新的助力下与各行各业融合发展的潜能。



Chief Planner:
Zeng Yanis
Coordinators:
Lin Shengye/ Cai Guangning
Writers:
Xue Peiwu/ Tian Yihui/ Guo Siyuan
Designer:
Yao Lihui

aerial tourism

In Chengdu, Sichuan Province, the combination of low-altitude economy and cultural tourism is emerging as a new growth driver, creating a strong supply-demand trend. In January this year, Chengdu Cultural & Tourism Development Group successfully completed the test flight of its first low-altitude tourism route. The route connects the iconic panda IP with the World Heritage Site Dujiangyan, allowing visitors to board a sightseeing flight over the centuries-old water conservancy project after visiting the panda base. Data shows that from January to April 2025, Chengdu recorded over 45,000 low-altitude tourism flights, including aerial sightseeing and skydiving, an 18.1% year-on-year increase.

Among different application scenarios, the low-altitude cultural tourism sector is rapidly evolving into a new consumer trend, thanks to its unique appeal and strong market penetration. In recent years, China has introduced a series of policies to support the development of low-altitude tourism, exploring a comprehensive industry value chain driven by aerial tourism and extended through integrated offerings in accommodations, dining, cultural experiences, and entertainment.

urban transportation

An "air taxi" drew public attention recently at the Luogang Low-Altitude Traffic Operation Center in Hefei, Anhui Province. This "air taxi" is an electric vertical take-off and landing (eVTOL) aircraft. The aircraft is compact, agile, and capable of easy takeoff and landing. The "air taxi" provider has actively pursued Chinese and international IP strategies around this aircraft, and one of its related patents was awarded the Guangdong Provincial Patent Award in 2019.

In recent years, empowered by cutting-edge technologies such as electrification and intelligent systems, the low-altitude intelligent transportation sector has given rise to a number of leading companies such as EHang and XPeng AeroHT. Strong IP protection policies and operational frameworks are playing a key role in fostering collaboration across the entire low-altitude transport value chain. These measures help accelerate the commercialization of technological achievements and support companies in overcoming challenges in flight control, battery endurance, and vertical mobility, ultimately enhancing the companies' competitiveness in the global market.



emergency response

Currently, low-altitude aerial vehicles represented by drones are increasingly utilized in fire and rescue operations due to their advantages in rapid response, strong maneuverability, and minimal impact from ground obstacles. For example, 18 drone airports have been established in Changsha, Hunan Province, to cover residential areas and densely populated locations. These facilities can maintain 24-hour standby status and reach incident sites within a 5-kilometer radius in just 4 minutes, providing support for urban fire inspections and emergency response.

In the long term, the development of the low-altitude economy is redefining the boundaries of speed, precision, and safety in firefighting and rescue services. With the further integration of 5G, artificial intelligence, and advanced aircraft technologies, the sector is set to undergo a shift toward integrated air-ground operations, paving the way for a more efficient, intelligent, and user-centered emergency response system.



การใช้ประโยชน์จากเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ

เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ ถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งใหม่ของจีน ที่จะใช้ประโยชน์จากรากฐานของอุตสาหกรรมการบินเข้ามาบูรณาการเทคโนโลยีเกิดใหม่ อาทิ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle - UAV) อากาศยานไฟฟ้าขึ้น-ลงทางดิ่งสำหรับผู้โดยสาร (Electric Vertical Take-Off and Landing - eVTOL) และเครือข่ายข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างอวกาศ อากาศ และภาคพื้นดิน ทำให้เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ มีประโยชน์ต่อการพัฒนาระดับชาติและสร้างกำลังการผลิตใหม่ที่มีคุณภาพสูง และกลายเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันขั้นศักยภาพทางเทคโนโลยีระดับชาติ

ระบบนิเวศของอุตสาหกรรมเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ



โดรน หรือ อากาศยานไร้คนขับ
(Unmanned Aerial Vehicle - UAV)
无人机



อากาศยานไฟฟ้าขึ้น-ลงทางดิ่งสำหรับผู้โดยสาร
(electric Vertical Take-Off and Landing - eVTOL)
电动垂直起降飞行器



เฮลิคอปเตอร์
(Helicopter)
直升飞机



อากาศยานปีกตรึง
(Fixed-wing Aeroplane)
传统固定翼飞机



ดาวเทียมประเภทวงโคจรไม่ประจำที่
(Non-Geostationary Satellite Orbit - NGSO)
非地球静止轨道

การบินระดับต่ำ + “วิทยาศาสตร์”

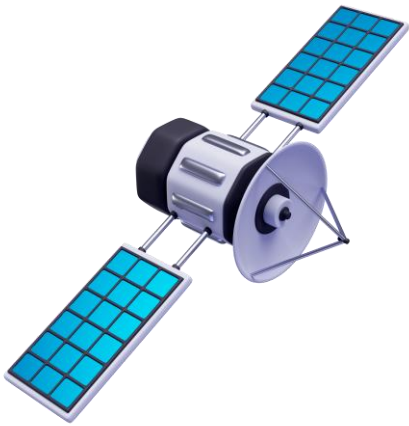


เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2568 - เรือเหาะสำรวจทางวิทยาศาสตร์ สัญชาติจีน “จีมู่-1” (Jimu-1/极目一号) ซีรี่ 3 ที่มีรูปร่างคล้ายวาฬเบลูกา ประสบความสำเร็จในการทดสอบสังเกตการณ์บรรยากาศในเขตหูล่าง (Lulang) เขตปกครองตนเองทิเบต โดยบรรทุกสัมภาระทางวิทยาศาสตร์ 16 ชิ้น น้ำหนักประมาณ 200 กิโลกรัม

ภารกิจหลักของการสำรวจทางวิทยาศาสตร์ ในมณฑลชิงไห่-เขตปกครองตนเองชนชาติทิเบต ครั้งที่ 2 เรือเหาะ “จีมู่-1” ได้ทำการทดสอบที่ระดับความสูง 5,500 เมตร จำนวน 30 ครั้ง และได้เก็บข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับองค์ประกอบของบรรยากาศและการกระจายตัวของสารมลพิษ (Dispersion) อย่างแม่นยำ ซึ่งเป็นข้อมูลสนับสนุนการวิจัยเกี่ยวกับวิวัฒนาการของสภาพภูมิอากาศบนที่ราบสูงชิงไห่-ทิเบต และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก



การบินระดับต่ำ + “การบริการข้อมูลสารสนเทศและโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล”



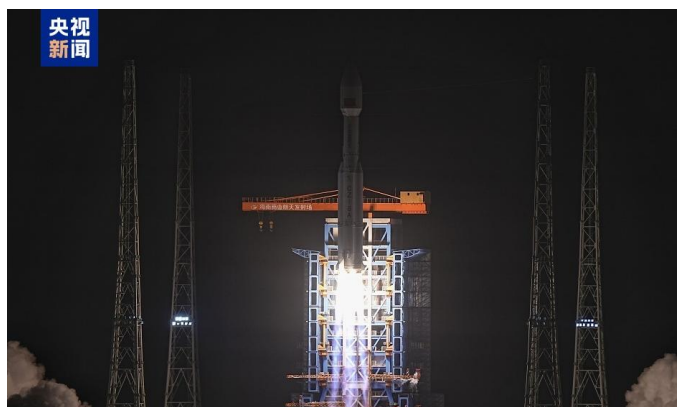
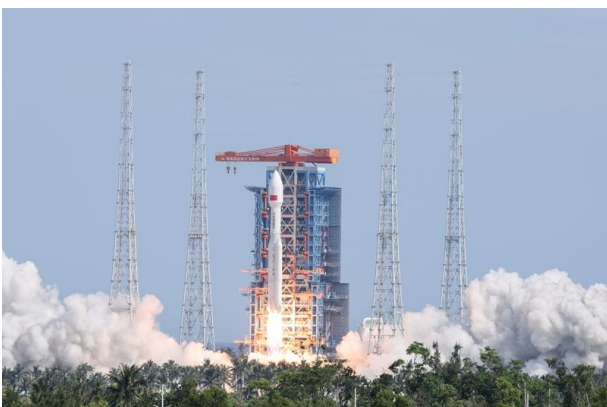
ดาวเทียมประเภทวงโคจรไม่ประจำที่ เป็นดาวเทียมที่ปฏิบัติการอยู่ ณ ระดับความสูงประมาณ 400 - 20,000 กิโลเมตรเหนือพื้นผิวโลก สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ในหลายรูปแบบ ตัวอย่างเช่น ดาวเทียมสำรวจโลก ดาวเทียมสื่อสาร และดาวเทียมนำร่อง

เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2568 ศูนย์ข้อมูลขนาดใหญ่ด้านการตรวจสอบและรับรองความปลอดภัยทางไซเบอร์และการกำกับดูแลตลาดของจีน ออกใบรับรองผลิตภัณฑ์สำหรับระบบดาวเทียมนำร่องเป่ย์โต่ว จำนวน 10 รายการ นอกจากนี้ ยังได้ออกมาตรฐานความปลอดภัยทางเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ เช่น ผลิตภัณฑ์โดรน

โดยมาตรฐานที่ออกใหม่นี้ จะใช้รูปแบบโมเดล “เป่ย์โต่ว + ความปลอดภัย” ซึ่งจะช่วยในการบูรณาการด้านนวัตกรรมในการระบุตำแหน่งที่มีความแม่นยำและมีสัญญาณเสถียรสูง ช่วยแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยของอากาศยานไร้คนขับ และเพิ่มความสามารถในการระบุตำแหน่งระดับเซนติเมตรและการติดตามเส้นทางแบบเรียลไทม์ได้อีกด้วย

คาดว่าในอนาคต เมื่อมีการนำมาตรฐานการรับรองการบินระดับต่ำมาใช้เต็มรูปแบบ จีนจะเดินหน้าสร้างแพลตฟอร์มการพัฒนาระบบดาวเทียมนำร่องเป่ย์โต่ว และการกำกับดูแลความปลอดภัยในการใช้อากาศยานไร้คนขับที่เป็นมาตรฐานสำหรับอุตสาหกรรมการบินระดับต่ำ

และเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2569 จีนประสบความสำเร็จในการปล่อยดาวเทียมจำนวน 18 ดวง เพื่อให้บริการอินเทอร์เน็ตผ่านดาวเทียมขึ้นสู่วงโคจรต่ำของโลก (Low Earth Orbit: LEO) โดยใช้จรวดนำส่ง Long March-8A จากฐานปล่อยจรวดเซิงผาฉีฉี ณ มณฑลไห่หนาน





การประชุมนานาชาติระบบนำร่องด้วยดาวเทียมเป่ย์โต่ว ครั้งที่ 4 ว่าด้วย “ความก้าวหน้า การเจาะลึก และการเปิดกว้าง”

เมื่อวันที่ 24 - 25 กันยายน 2568 มีการประชุมสุดยอดนานาชาติเป่ย์โต่ว ครั้งที่ 4 ว่าด้วย “การประยุกต์ใช้ระบบนำร่องด้วยดาวเทียมเป่ย์โต่วในระดับมหภาค” (4th International Summit on the Large-scale Application of Beidou) ณ เมืองจูโจว มณฑลหูหนาน ภายในงานมีการนำเสนอรูปแบบการประยุกต์ใช้งาน และรูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเป่ย์โต่วที่ล้ำสมัย “เป่ย์โต่วพลัส” ที่จะผนวกรวมกับเศรษฐกิจและสังคมได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงการสร้างศักยภาพให้กับอุตสาหกรรมและการขยายความร่วมมือระดับโลกอย่างก้าวกระโดดของเทคโนโลยีเป่ย์โต่ว จาก “โซลูชันของจีน” สู่ “การแบ่งปันระดับโลก”

การประชุมสุดยอดเป่ย์โต่วครั้งนี้ ได้เผยแพร่ สมุดปกน้ำเงินว่าด้วยการพัฒนาอุตสาหกรรมเป่ย์โต่ว (ปี 2568) ระบุว่า ในปี 2567 มูลค่าผลิตรวมของอุตสาหกรรมเป่ย์โต่ว อยู่ที่ระดับ 5.758 แสนล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.39 เมื่อเทียบกับปี 2566 แสดงให้เห็นว่า ระบบนำร่องด้วยดาวเทียมเป่ย์โต่ว ได้พัฒนาห่วงโซ่อุตสาหกรรมที่สมบูรณ์ ครอบคลุมตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ไปจนถึงปลายน้ำ ระบบนำร่องด้วยดาวเทียมเป่ย์โต่ว มีสัญญาณครอบคลุมกว่า 200 ประเทศและภูมิภาคทั่วโลก ให้บริการแล้วมากกว่า 140 ประเทศ โดยระบบนำร่องด้วยดาวเทียมเป่ย์โต่ว ได้รับการบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของระบบมาตรฐานขององค์กรระหว่างประเทศ 11 แห่ง รวมถึงองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

การประชุมนี้ ยังมีการลงนามในโครงการสำคัญ 22 โครงการ และการประกาศโครงการส่งเสริมการลงทุน จำนวน 21 โครงการ ในสองอุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ อุตสาหกรรมอวกาศ และเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ โดยมีมูลค่าการลงทุนรวมทั้งสิ้น 3.198 หมื่นล้านหยวน

การบินระดับต่ำ + “โลจิสติกส์”

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์การบินระดับต่ำของจีน ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจอ่าวกว่างตุ้ง-ฮ่องกง-มาเก๊า เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี เขตเศรษฐกิจจิงจินจี (กรุงปักกิ่ง-นครเทียนจิน-มณฑลเหอเป่ย์) และเขตมณฑลเสฉวน-มหานครฉงชิ่ง ส่วนมณฑลอื่นๆ จะนิยมใช้อากาศยานขนาดเล็ก

จากรายงาน “การพัฒนาโลจิสติกส์การบินระดับต่ำของจีน ประจำปี 2567” ระบุว่า ตลาดโลจิสติกส์การบินระดับต่ำของจีนกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว จีนเปิดเส้นทางโลจิสติกส์การบินระดับต่ำใหม่มากกว่า 140 เส้นทางทั่วประเทศ ดำเนินการจัดส่งพัสดุตามคำสั่งซื้อแล้ว มากกว่า 48 พันล้านรายการ คาดว่า ภายในปี 2578 มูลค่า GDP ภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์การบินระดับต่ำ มีมูลค่าเกิน 1 ล้านล้านหยวน โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 20 ต่อปี

จากข้อมูลล่าสุด จีนมีบริษัทที่ขึ้นทะเบียนในระบบสารสนเทศผลิตภัณฑ์อากาศยานไร้คนขับสำหรับพลเรือนแล้ว มากกว่า 969 แห่ง โดยมีผลิตภัณฑ์อากาศยานไร้คนขับจำนวน 3,191 รุ่น รวมทั้งสิ้นมากกว่า 4.78 ล้านเครื่อง



โดรนเหมยถวน (美团无人机)

บริษัทเหมยถวน (Meituan) เริ่มนำโดรนมาให้บริการจัดส่งพัสดุ ตั้งแต่ปี 2560 ข้อมูล ณ สิ้นเดือนกันยายน 2568 โดรนเหมยถวนเปิดเส้นทางจัดส่งพัสดุแล้ว 65 เส้นทางทั่วโลก ได้แก่ เมืองเซินเจิ้น กรุงปักกิ่ง นครเซี่ยงไฮ้ ประเทศญี่ปุ่น และเขตปกครองพิเศษฮ่องกง จัดส่งสินค้ามากกว่า 130,000 ประเภท คำสั่งซื้อมากกว่า 670,000 รายการ

ล่าสุด เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2568 เหมยถวนร่วมกับโรงพยาบาลเหรินจี ซึ่งเป็นโรงพยาบาลในเครือคณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเซี่ยงไฮ้เจียวทง ประสบความสำเร็จในการจัดส่งตัวอย่างทางการแพทย์ด้วยโดรนเป็นครั้งแรกในนครเซี่ยงไฮ้



โดรน ZTO เอ็กซ์เพรส (中通无人机)

มุ่งเน้นการใช้งานขนส่งพัสดุในชนบท และสังเกตการณ์เฝ้าระวังระหว่างภาคพื้นและอากาศ และยังให้บริการโซลูชันการใช้งานโดรนในอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น การรักษาความปลอดภัยสำหรับตำรวจ การกู้ภัยฉุกเฉิน การตรวจสอบสายส่งไฟฟ้า และการป้องกันผลผลิตทางการเกษตรและป่าไม้ และเมื่อเดือนมีนาคม 2568 โดรนบรรทุกสินค้านำเข้ามาจากเขตปลอดภาษีเขตชิงไปเจียง ส่งพัสดุไปยังศูนย์คัดแยกพัสดุของ ZTO Express ในเขตซินตู นครเฉิงตู มณฑลเสฉวน โดยใช้ระยะเวลาบินประมาณ 20 นาที



โดรนปีกตรึงขนาดใหญ่ (Fixed-wing UAV/大型固定翼无人机)

โดรนปีกตรึงขนาดใหญ่ รุ่น FP-985 “ทอรัส” (Taurus/金牛座) สัญชาติจีน พัฒนาโดยบริษัทแอโรสเปซ ไทมส์ เฟย์เฟิง จำกัด (Aerospace Times Feipeng) ประสบความสำเร็จในการขนส่งผลิตภัณฑ์ขึ้นชื่อของเขตปกครองตนเองทิเบต เช่น น้ำมันเมล็ดคามิเลีย และผลิตภัณฑ์นมจามรี ณ เมืองเหมียนหยาง มณฑลเสฉวน

โดรนลำนี้ มีระยะทางบินเที่ยวเดียวมากกว่า 1,100 กิโลเมตร ถือเป็นความสำเร็จของเส้นทางโลจิสติกส์ด้วยโดรนขนาดใหญ่ในที่ราบสูงของจีน



อากาศยานไฟฟ้าขึ้นลงทางดิ่งแบบบรรทุกหนัก ลำแรกของจีน

จีนพัฒนาอากาศยานไฟฟ้าขึ้น-ลงทางดิ่ง (electric Vertical Take-Off and Landing - eVTOL) แบบบรรทุกหนัก “รุ่น AR-E800” ลำแรกของจีน ที่มีความสามารถบรรทุกได้ถึง 300 กิโลกรัม พัฒนาโดยบริษัทอุตสาหกรรมการบินแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (Aviation Industry Corporation of China- AVIC)

AR-E800 เป็นอากาศยานไฟฟ้าขึ้น-ลงทางดิ่ง ที่ใช้มอเตอร์ใบพัดแบบแกนรวม 6 ตัว มีระบบการขนส่งที่สามารถสับเปลี่ยนการใช้งานได้ 2 โหมด ได้แก่ การขนส่งสัมภาระแบบบรรทุกภายใน และการขนส่งสัมภาระแบบสลิงแขวนภายนอก สำหรับการทำงานของเครื่องยนต์จะใช้เทคโนโลยีตัดเสียงรบกวน (Noise Cancelling) และลดมลพิษเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



การบินระดับต่ำ + “การเกษตร”



เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2569 กระทรวงเกษตรและกิจการชนบทจีน รายงานสถานการณ์ทั่วไปในด้านเศรษฐกิจ การเกษตรและชนบทของจีนประจำปี 2568 ระบุว่า การสนับสนุนด้านอุปกรณ์เทคโนโลยีและการพัฒนา การเกษตรให้ทันสมัยของจีน ได้รับการส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการใช้ประโยชน์จากเศรษฐกิจการบิน ระดับต่ำในภาคการเกษตรมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันจำนวนโดรนทางการเกษตรมีมากกว่า 300,000 ลำ ครอบคลุมพื้นที่ปฏิบัติการต่อปีมากกว่า 460 ล้านหมู่จีน หรือประมาณ 191 ล้านไร่

การบินระดับต่ำ + “การกู้ภัยฉุกเฉินและการขนส่งทางการแพทย์”



การขนส่งทางการแพทย์

ปี 2567 ศูนย์บริการโลหิตแห่งชาติ เปิดตัวแพลตฟอร์ม บริการขนส่งโลหิตด้วยโดรนไร้คนขับเป็นครั้งแรก ณ มณฑลกว่างตุง ทำหน้าที่ดูแลกระบวนการขนส่ง ทั้งหมด ตั้งแต่การจัดส่ง และการจัดการเส้นทางขนส่ง โลหิตฉุกเฉิน ไปจนถึงการประสานงานการตอบสนอง ฉุกเฉินและการรับของโรงพยาบาล

การกู้ภัยฉุกเฉิน

การใช้เฮลิคอปเตอร์ หรือ โดรน (UAV) ในภารกิจ การค้นหาและช่วยเหลือกู้ภัย การลาดตระเวนและ สอดแนม สำรวจภัยพิบัติ การสำรวจทางอากาศ การติดตามการสื่อสาร การสนับสนุนการกู้ภัย รวมถึง การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการถ่ายภาพความร้อนจาก โดรน เพื่อระบุตำแหน่งของไฟฟ้า



แผนการพัฒนาและนโยบายที่สำคัญ

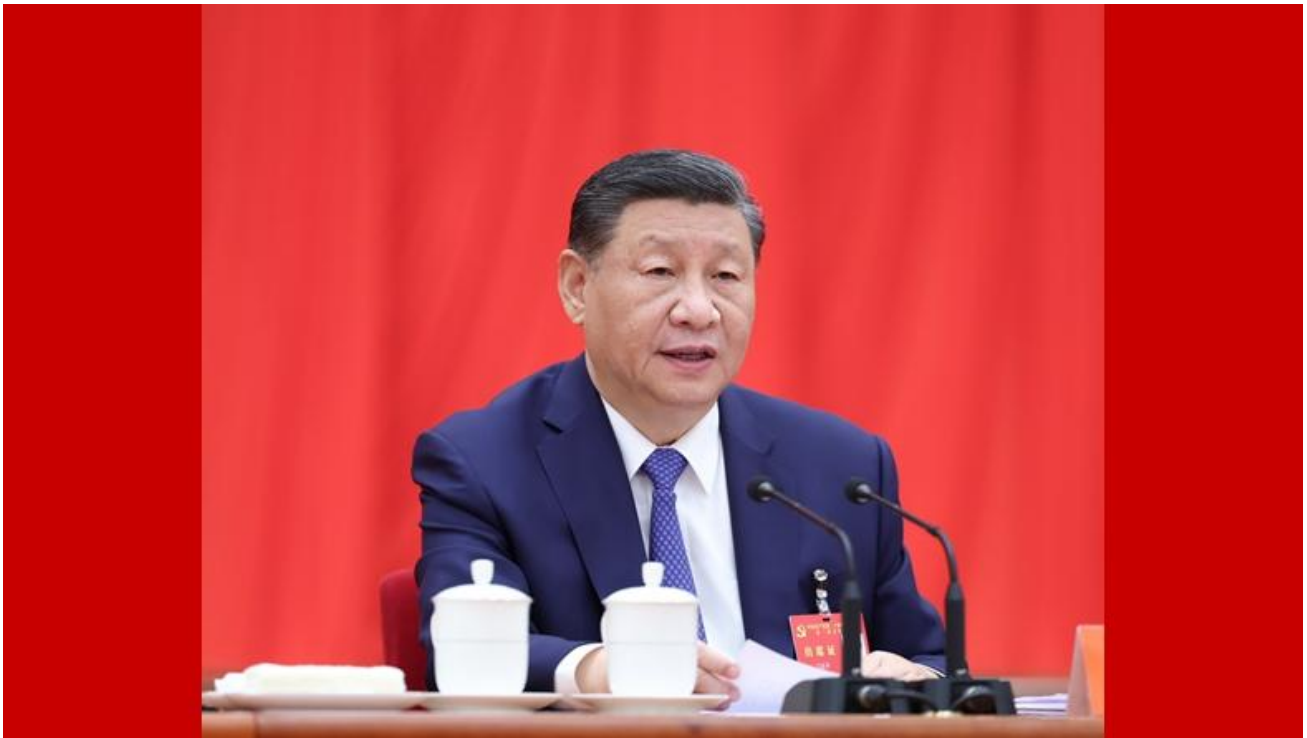
จากการพัฒนาอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจการบินระดับต่ำทั่วโลก จีนได้นำเรื่องเศรษฐกิจการบินระดับต่ำบรรจุเข้าในแผนยุทธศาสตร์ระดับชาติ และพร้อมส่งเสริมการยกระดับอุตสาหกรรมเศรษฐกิจการบินระดับต่ำอย่างเต็มที่

เมื่อเดือนธันวาคม 2567 จีนได้จัดตั้งแผนกพัฒนาเศรษฐกิจการบินระดับต่ำเพื่อประสานงานและเร่งการพัฒนาด้านการบินระดับต่ำ ซึ่งเป็นการผลักดันอย่างครอบคลุมเพื่อความก้าวหน้าของเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ

จีนมีวิสาหกิจการบินทั่วไปจำนวน 744 แห่ง มีเครื่องบินที่ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้วจำนวน 3,226 ลำ มีการสร้างสนามบินการบินทั่วไป 470 แห่ง และสถานีบริการเที่ยวบิน 32 แห่ง โดยมีการนำเทคโนโลยีล้ำสมัย เช่น 5G-A และ AI มาใช้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ นอกจากนี้ จีนยังมีบริษัทผู้ให้บริการโดรนมากกว่า 19,000 แห่ง และมีโดรนที่ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้ว จำนวน 2.158 ล้าน ลำ



การประชุมเต็มคณะของคณะกรรมการกลางพรรคคอมมิวนิสต์จีนชุดที่ 20 ครั้งที่ 3



ในการประชุมเต็มคณะของคณะกรรมการกลางพรรคคอมมิวนิสต์จีนชุดที่ 20 ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 15 - 18 กรกฎาคม 2567 ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง เลขาธิการใหญ่คณะกรรมการกลางพรรคคอมมิวนิสต์จีน กล่าวว่า จีนให้ความสำคัญของส่งเสริมการพัฒนากำลังการผลิตคุณภาพใหม่ คือ การสร้างเศรษฐกิจด้วย 3 เป้าหมายหลัก คือ เทคโนโลยีขั้นสูง ประสิทธิภาพสูง และคุณภาพสูง และได้กำหนดเป้าหมายการปฏิรูปเพื่อส่งเสริมความทันสมัยแบบจีน และเน้นย้ำถึงการพัฒนากิจการไปและเศรษฐกิจการบริษัทรดับต่ำในยุทธศาสตร์ระดับชาติ ภายในปี 2578

“เศรษฐกิจการบริษัทรดับต่ำ” เป็นหนึ่งในการพัฒนาของกำลังการผลิตคุณภาพใหม่ ซึ่งเป็นทางเลือกเชิงกลยุทธ์ในการสร้างความได้เปรียบรูปแบบใหม่ในด้านการแข่งขันใหม่ สร้างแรงขับเคลื่อนใหม่ เปิดเส้นทางอุตสาหกรรมใหม่ และเสริมสร้างแรงขับเคลื่อนใหม่ในการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เศรษฐกิจการบริษัทรดับต่ำ ถูกนำไปประยุกต์ใช้ผ่านนวัตกรรมในหลายสาขา เช่น อุตสาหกรรม การเกษตร บริการ และการใช้จ่ายของผู้บริโภค รวมถึงการมีบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลงและยกระดับของอุตสาหกรรมดั้งเดิม อุตสาหกรรมเกิดใหม่ อุตสาหกรรมแห่งอนาคต การขับเคลื่อนการลงทุน การตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค และการยกระดับขีดความสามารถทางนวัตกรรม เพื่อผลักดันการสนับสนุนการสร้างประเทศที่แข็งแกร่งทางด้านการผลิต วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และการคมนาคมขนส่ง มุ่งสู่การสร้างระบบอุตสาหกรรมที่ทันสมัยของจีน

ในการประชุมได้เผยแพร่ “รายงานการพัฒนาเศรษฐกิจการบินระดับต่ำของจีน (ปี 2568-2569)” เพื่อรายงานความสำเร็จของการสร้างระบบอุตสาหกรรมเศรษฐกิจการบินระดับต่ำของจีนในปี 2568 รวมทั้งการวิเคราะห์ความท้าทายที่ต้องเผชิญในปัจจุบัน และการดำเนินงานในภารกิจเศรษฐกิจการบินระดับต่ำที่สำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 5 ปี ฉบับที่ 15 (ปี 2569-2573)

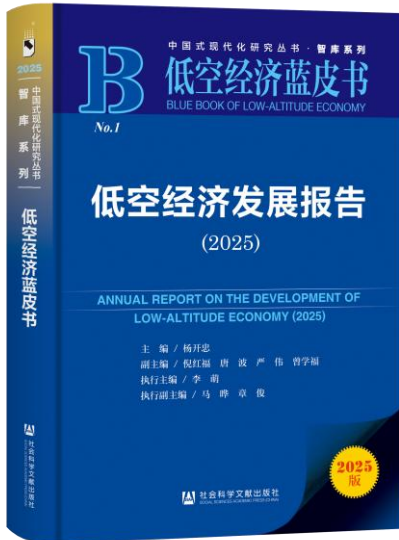
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 5 ปี ฉบับที่ 15 (ปี 2569-2573)



เป็นครั้งแรกของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 5 ปี ฉบับที่ 15 (ปี 2569-2573) ที่มีการระบุถึงเศรษฐกิจการบินระดับต่ำให้เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมเกิดใหม่เชิงกลยุทธ์

ระบุว่า จีนเร่งการพัฒนาอุตสาหกรรมเกิดใหม่เชิงกลยุทธ์ เช่น พลังงานใหม่ วัสดุใหม่ การบินและอวกาศ และเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ และเสนอให้ปรับปรุงระบบนิเวศอุตสาหกรรม ดำเนินการทดสอบการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีใหม่ ผลิตภัณฑ์ใหม่ และสถานการณ์ใหม่ พร้อมทั้งเร่งการพัฒนารูปแบบอุตสาหกรรมเกิดใหม่

นอกจากนี้ ยังระบุภารกิจของเศรษฐกิจการบินระดับต่ำไว้ 2 ประการ คือ สร้างแรงขับเคลื่อนการเติบโตใหม่ และบูรณาการแนวคิดด้านความมั่นคงของชาติ เพื่อสร้างความก้าวหน้าทางด้านระบบความปลอดภัยที่ครอบคลุม เร่งการพัฒนาเทคโนโลยีรุ่นใหม่ การประยุกต์ใช้เชิงลึก เชื่อมโยงเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐาน และการสร้างความร่วมมือระดับภูมิภาค



มหาวิทยาลัยแห่งสถาบันบัณฑิตด้านสังคมศาสตร์ของจีน (University of China Academy of Social Science) บริษัทพัฒนาอุตสาหกรรมเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ นครเซี่ยงไฮ้ และสำนักพิมพ์วิชาการสังคมศาสตร์ ร่วมกันจัดพิมพ์ สมุดปกฟ้าว่าด้วย เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ : รายงานการพัฒนาเศรษฐกิจระดับต่ำ (ปี 2568) 《低空经济蓝皮书：低空经济发展报告 (2025)》 ระบุ ความก้าวหน้าในการปฏิรูปการควบคุมน่านฟ้าการบินระดับต่ำและการพัฒนาอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีการผลิตอัจฉริยะและพลังงานหมุนเวียนสะอาด ทำให้เศรษฐกิจการบินระดับต่ำกลายเป็นหมวดหมู่สำคัญสำหรับการพัฒนา กำลังการผลิตคุณภาพใหม่ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาระดับภูมิภาคและการยกระดับอุตสาหกรรม

“เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ” เป็นรูปแบบเศรษฐกิจที่มีการบูรณาการระหว่างการบินและอวกาศ การผลิตอัจฉริยะ พลังงานใหม่ ข้อมูลขนาดใหญ่ และเทคโนโลยีต่างๆ จึงกลายเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญของกำลังการผลิตคุณภาพใหม่

รายงานนี้ได้เสนอแนวคิด วงจรนวัตกรรมว่าด้วย “ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี – การตอบสนองต่อสถานการณ์ – ความร่วมมือเชิงระบบนิเวศ” เพื่อเร่งให้เกิดสร้างเทคโนโลยีหลัก กลไกทางนวัตกรรม และห่วงโซ่อุตสาหกรรม โดยมีหลักสำคัญ 3 ประการ ดังนี้

1. จัดตั้งโครงการวิจัยเทคโนโลยีระดับชาติโดยมุ่งเน้นการแก้ปัญหาที่ “จุดคอขวด” เช่น อายุการใช้งานแบตเตอรี่ การควบคุมการบินอัจฉริยะ และการสื่อสารในระดับความสูงต่ำ
2. จัดตั้งแพลตฟอร์มการบ่มเพาะสถานการณ์จำลองในรูปแบบ “การแนะนำจากภาครัฐ + นำทางโดยองค์กร + การมีส่วนร่วมของผู้ใช้” โดยมุ่งเน้นสถานการณ์จำลองการบินระดับต่ำที่มีความจำเป็นอย่างมาก เช่น โลจิสติกส์ในเมือง การกู้ภัยฉุกเฉิน และการท่องเที่ยว
3. ส่งเสริมความร่วมมือตลอดห่วงโซ่อุปทาน ครอบคลุมตั้งแต่วัสดุ อุปกรณ์ครบชุด การดำเนินกิจการและบริการ เพื่อการสร้างองค์กรชั้นนำที่มีความสามารถแบบครบวงจร

กฎข้อบังคับชั่วคราวเพื่อควบคุมอากาศยานไร้คนขับ ปี 2567

(The 2024 Interim Regulations on the Flight Management of Unmanned Aerial Aircraft)

เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2567 สภาแห่งรัฐและคณะกรรมการกิจการทหารกลางสาธารณรัฐประชาชนจีน ประกาศใช้ข้อบังคับชั่วคราว “The 2024 Interim Regulations on the Flight Management of Unmanned Aerial Aircraft” เพื่อปรับแก้กฎข้อบังคับการบินพลเรือนภายในประเทศให้อากาศยานไร้คนขับสามารถเชื่อมต่อกับระบบการกำกับดูแลการเดินทางอากาศ โดยมีรายละเอียดข้อกำหนดดังนี้

1. อากาศยานไร้คนขับ

กำหนดให้อากาศยานไร้คนขับ ที่มีน้ำหนักเทียบเท่าหรือมากกว่า 150 กิโลกรัมขึ้นไป ต้องขอใบรับรองความสมควรเดินทางอากาศ (airworthiness permit) จากสำนักงานการบินพลเรือนสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่วนอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 150 กิโลกรัม ไม่ต้องขอใบรับรองความสมควรเดินทางอากาศ แต่อุปกรณ์ต้องมีคุณสมบัติตรงตามมาตรฐานในข้อกำหนดและกฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. ระบบอากาศยานไร้คนขับ

กระทรวงอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีข้อมูลสารสนเทศจีน ได้กำหนดมาตรฐานอุตสาหกรรมอุปกรณ์ที่ใช้ในระบบอากาศยานไร้คนขับ โดยผลิตภัณฑ์ใดที่ไม่มีเลขมาตรฐานอุตสาหกรรมที่กำหนดโดยกระทรวงอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีข้อมูลสารสนเทศ และสภาแห่งรัฐ จะมีความผิดตามกฎหมาย กำหนดโทษปรับไม่ต่ำกว่า 30,000 หยวน แต่ไม่เกิน 300,000 หยวน

3. ผู้ใช้อากาศยานไร้คนขับ

- (1) ลงทะเบียนผู้ครอบครองอากาศยานไร้คนขับ หากเกี่ยวข้องกับการบินข้ามประเทศ ต้องจดทะเบียนสัญชาติตามกฎหมาย
- (2) ผู้ใช้อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเทียบเท่าหรือมากกว่า 25 กิโลกรัมขึ้นไป ต้องขอใบอนุญาตผู้ประกอบการ จากสำนักงานการบินพลเรือนของจีน สำหรับอากาศยานไร้คนขับทางการเกษตร ไม่จำเป็นต้องขอใบอนุญาตผู้ประกอบการ แต่ต้องได้รับการอบรมและประเมินผลจากสำนักงานการบินพลเรือน
- (3) การใช้งานอากาศยานไร้คนขับเชิงพาณิชย์ หรืออากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเทียบเท่าหรือมากกว่า 25 กิโลกรัมขึ้นไป ต้องทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ตามกฎหมาย
- (4) ผู้ใช้อากาศยานไร้คนขับต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อบังคับการจัดการวิทยุคมนาคม รวมถึงกฎหมายระดับชาติ

4. การบริหารจัดการทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ

หน่วยงานที่รับผิดชอบการบริหารจัดการทางอากาศภายในประเทศ จะเป็นผู้กำหนดรูปแบบและสั่งการให้ระบบบูรณาการเชิงลึกบริหารควบคุมสั่งการอากาศยานไร้คนขับ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับภูมิภาค





ตามรายงานข้อมูล “ดัชนีการพัฒนาเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ” ระบุว่า การพัฒนาเศรษฐกิจการบินระดับต่ำในภูมิภาคต่างๆ ของจีนนั้น ได้มีการจัดระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. มณฑลชั้นนำที่มีการพัฒนาอย่างแข็งแกร่ง ได้แก่ มณฑลเสฉวน มหานครฉงชิ่ง มณฑลกวางตุ้ง มณฑลเหอหลงเจียง มณฑลซานตง และมณฑลส่านซี
2. เมืองที่มีผลงานโดดเด่นอุตสาหกรรมการบินระดับต่ำ ได้แก่ นครเฉิงตู เมืองเซินเจิ้น เมืองฝอชาน นครฮาร์บิน และนครหนานชาง



เมืองเซินเจิ้น

ใช้ประโยชน์จากนวัตกรรมเชิงองค์กรและวิสาหกิจชั้นนำ ก่อสร้างเมืองให้เป็น “เมืองชั้นนำของโลกด้านเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ”

นครเฉิงตู

ใช้ประโยชน์จากได้เปรียบด้านการผลิตเครื่องบิน ก่อสร้างห่วงโซ่อุตสาหกรรมที่ครอบคลุม “การวิจัยและพัฒนา-การผลิต-การปฏิบัติการ”

เมืองซูโจว

ให้ความสำคัญกับการร่วมมือในเขตสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี โดยพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้วยโดรนและอุตสาหกรรม อากาศยานไฟฟ้า ขึ้น-ลงทางดิ่งสำหรับผู้โดยสาร (eVTOL)



เซินเจิ้น “เมืองแห่งโดรน”

ก้าวสู่การเป็นเมืองชั้นนำด้านเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ

“เศรษฐกิจการบินระดับต่ำ” เป็นหนึ่งในทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่แห่งอนาคตที่สำคัญของเมืองเซินเจิ้น โดยใช้โอกาสและใช้ประโยชน์จากห่วงโซ่อุตสาหกรรม เพื่อเร่งการเติบโตของเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ

ปัจจุบัน เซินเจิ้น มีบริษัทในภาคการบินระดับต่ำ มากกว่า 1,700 แห่ง โดยมีมูลค่าการผลิตสูงถึง 9 หมื่นล้านหยวน ในฐานะที่เป็น “เมืองหลวงแห่งโดรน” เซินเจิ้นได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับเศรษฐกิจการบินระดับต่ำฉบับแรกของจีน คือ “กฎระเบียบการส่งเสริมอุตสาหกรรมเศรษฐกิจการบินระดับต่ำในเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองเซินเจิ้น” เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมในด้านต่างๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐาน การบริการทางการบิน การใช้งานทางอุตสาหกรรม นวัตกรรมทางเทคโนโลยี และการจัดการความปลอดภัย



ทั้งนี้ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2567 กองทัพอากาศจีน ประกาศสนับสนุนโครงการนำร่องการบินโดรนภายในเขตเมืองเซินเจิ้น พร้อมเผยแพร่ “แผนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการบินระดับต่ำที่มีคุณภาพสูงของเมืองเซินเจิ้น (ปี 2567-2569)” และเสนอการก่อสร้างจุดขึ้น-ลงสำหรับการบินระดับต่ำ ครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ การบินที่มีคนขับ การขนส่งโลจิสติกส์ การจัดส่งสินค้าสู่ชุมชน และการบริการการบริหารจัดการเมืองมากกว่า 1,200 แห่งภายในปี 2569

หน่วยงานด้านการบินระดับต่ำของจีน



中华人民共和国国家发展和改革委员会 National Development and Reform Commission

คณะกรรมการการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ

(National Development and Reform Commission – NDRC/中华人民共和国国家发展和改革委员会)

เว็บไซต์ : <https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/dks>

ที่อยู่ : 38 Yuetan South Street, Xicheng District, Beijing

สำนักงานการบินระดับต่ำ (低空司)

สังกัดคณะกรรมการการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ จัดตั้งขึ้นวันที่ 27 ธันวาคม 2567 โดยมีหน้าที่หลักในการประสานงานและส่งเสริมงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(Civil Aviation Administration of China – CAAC/中国民用航空局)



เว็บไซต์ : <https://www.caac.gov.cn/index.html>

ที่อยู่ : NO.155 Dongsu West Avenue, Dongcheng District, Beijing

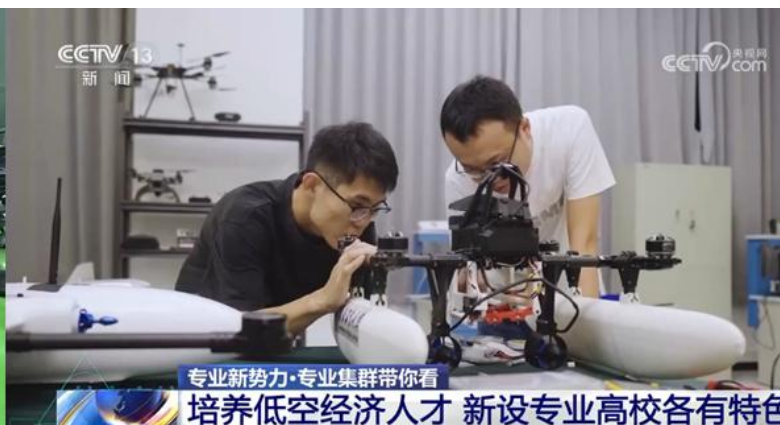
การเรียนการสอนสาขาการบินระดับต่ำของจีน

กระทรวงศึกษาธิการ ประกาศเพิ่มสาขาวิชาใหม่ในระดับปริญญาตรี 29 สาขา สาขาวิชาเทคโนโลยีและวิศวกรรมศาสตร์การบินระดับต่ำ เป็นอีกหนึ่งสาขาวิชาที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก โดยจีนมีเป้าหมายส่งเสริมตลาดเศรษฐกิจการบินระดับต่ำ ที่มีมูลค่าสูงถึง 1 ล้านล้านหยวน ภายในปี 2573 และมีความต้องการจ้างงานบุคลากรผู้ที่มีทักษะในสาขาการบินระดับต่ำเป็นจำนวนมาก

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567 กระทรวงศึกษาธิการจีน ประกาศรายชื่อมหาวิทยาลัยของจีนที่ยื่นขอเพิ่มสาขาวิชาใหม่ใน “สาขาเทคโนโลยีและวิศวกรรมศาสตร์การบินระดับต่ำ” จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยเป่ย์หาง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีปักกิ่ง มหาวิทยาลัยโพรชัยและโทรคมนาคมปักกิ่ง มหาวิทยาลัยการบินและอวกาศหนานจิง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีหัวหนาน และมหาวิทยาลัยสารพัดช่างนอร์ทเวสเทิร์น



มหาวิทยาลัยเป่ย์หาง (Beihang University / 北京航空航天大学) เปิดการเรียนการสอนสาขาที่เกี่ยวข้องกับการบินระดับต่ำเป็นวิชาเอก ในปี 2568 โดยสร้างสภาพแวดล้อมจำลองการกู้ภัยฉุกเฉินที่ซับซ้อนและอันตรายที่หลากหลาย เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม และการระเบิดของสารเคมี ซึ่งโดรนสามารถสแกนและสร้างแผนที่สามมิติแบบเรียลไทม์บนอากาศ พร้อมวางแผนเส้นทางการบินรูปแบบอัตโนมัติ มีระบบหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวางโดยอัตโนมัติ และระบุเป้าหมายภาคพื้นดินอัตโนมัติ ช่วยให้ผู้เชี่ยวชาญสามารถทำภารกิจตรวจจับ ค้นหา และกู้ภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ





信息名称: 教育部办公厅关于做好2026年职业教育拟招生专业设置管理工作的通知

信息索引: 360A07-06-2025-0021-1 **生成日期:** 2025-12-01

发文机构: 教育部办公厅

发文字号: 教职成厅函〔2025〕27号 **信息类别:** 职业教育与成人教育

内容概述: 教育部办公厅关于做好2026年职业教育拟招生专业设置管理工作的通知

教育部办公厅关于做好2026年 职业教育拟招生专业设置管理工作的通知

教职成厅函〔2025〕27号

ในระดับอาชีวศึกษา เมื่อเดือนธันวาคม 2568 กระทรวงศึกษาธิการจีน ได้ออกประกาศว่าด้วย “การดำเนินการจัดการจัดตั้งสาขาวิชา เพื่อเตรียมความพร้อมรับสมัครนักเรียนระดับอาชีวศึกษา ปีการศึกษา 2569” และประกาศ “รายชื่อสาขาวิชาเพิ่มเติมในระดับอาชีวศึกษา ประจำปี 2568” ทั้งหมด 57 สาขาวิชา โดยครอบคลุม (1) สาขาวิชาอาชีวศึกษาระดับปริญญาตรี 23 สาขา (2) สาขาวิชาอาชีวศึกษาระดับสูง (ปวส.) 31 สาขา และ (3) สาขาวิชาอาชีวศึกษาระดับมัธยม 3 สาขา

ในสาขาที่เกี่ยวข้องกับการบินระดับต่ำ มีจำนวนเพิ่มขึ้น 6 สาขา ได้แก่ เทคโนโลยีอุปกรณ์อากาศยาน การบินระดับต่ำ (低空飞行器装备技术) เทคโนโลยีวิศวกรรมอากาศยานการบินระดับต่ำ (低空飞行器工程技术) ความปลอดภัยและเทคโนโลยีการบินระดับต่ำ (低空安全与技术) วิศวกรรมเครือข่ายอัจฉริยะสำหรับการบินระดับต่ำ (低空物联网工程) เทคโนโลยีเครือข่ายอัจฉริยะสำหรับการบินระดับต่ำ (低空物联网技术) และเทคโนโลยีและปฏิบัติการทางโลจิสติกส์การบินระดับต่ำ (低空物流技术与运营)

วิทยาลัยอาชีวศึกษาการบินซีอาน (Xi'an Aviation Vocational and Technical College) (西安航空职业技术学院) ได้ยื่นขอเปิดการเรียนการสอนสาขาเทคโนโลยีอุปกรณ์อากาศยานการบินระดับต่ำ มีกำหนดการรับสมัครนักศึกษาในปี 2569 และรับนักเรียนรุ่นแรกเข้าเรียนในเดือนกันยายน 2569

การจัดอันดับมหาวิทยาลัยสาขาการบินระดับต่ำในจีน

สถานะข้อมูล ณ 30 มกราคม 2569

จัดอันดับโดย SHANGHAIRANKING

วิศวกรรมระบบอากาศยานไร้คนขับ

(Unmanned Aerial Vehicle System Engineering/无人驾驶航空器系统工程)



มหาวิทยาลัยเป่ย์หาง

Beihang University (北京航空航天大学)

Beijing

<https://www.buaa.edu.cn/index.htm>

Comprehensive

985 project universities

Double-first-class

211 project universities



มหาวิทยาลัยการบินและอวกาศหนานจิง

Nanjing University of Aeronautics and Astronautics

(南京航空航天大学)

Jiangsu

<http://www.nuaa.edu.cn>

Comprehensive

985 project universities

Double-first-class

211 project universities



มหาวิทยาลัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์

University of Electronic Science and Technology of China

(电子科技大学)

Sichuan

<http://www.uestc.edu.cn>

Comprehensive

985 project universities

Double-first-class

211 project universities



มหาวิทยาลัยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Civil Aviation University of China (中国民航大学)

Tianjin

<http://www.cauc.edu.cn>



มหาวิทยาลัยหนานชางหางกง

Nanchang Hangkong University (南昌航空大学)

Jiangxi

<http://www.nchu.edu.cn>

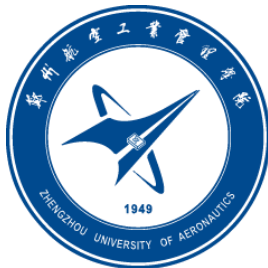


มหาวิทยาลัยซีหัว

Xihua University (西华大学)

Sichuan

<http://www.cauc.edu.cn>



มหาวิทยาลัยอุตสาหกรรมอากาศยานเจิ้งโจว

Zhengzhou University of Aeronautics (郑州航空工业管理学院)

Henan

<https://www.zua.edu.cn>



มหาวิทยาลัยเครื่องบินการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Civil Aviation Flight University of China

(中国民用航空飞行学院)

Sichuan

<http://www.cafuc.edu.cn>



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีเซินเจิ้น

Shenzhen Technology University (深圳技术大学)

Guangdong

www.sztu.edu.cn



มหาวิทยาลัยไทโจว

Taizhou University (台州学院)

Zhejiang

<http://www.tzc.edu.cn>



มหาวิทยาลัยการบินซานตง

Shandong University of Aeronautics (山东航空学院)

Shandong

<https://www.sdua.edu.cn/>



สถาบันวิศวกรรมการบินเป่ย์หัว

North China Institute of Aerospace Engineering

(北华航天工业学院)

Hebei

<http://www.nciae.edu.cn>



มหาวิทยาลัยการประยุกต์ใช้วิทยาศาสตร์จีน-เยอรมันเทียนจิน

Tianjin Sino-German University of Applied Sciences

(天津中德应用技术大学)

Tianjin

<https://www.tsguas.edu.cn>



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีจงหยวน

Zhongyuan University of Technology (中原工学院)

Henan

<https://www.zut.edu.cn/>



มหาวิทยาลัยเวสต์ยูนนาน

West Yunnan University (滇西科技师范学院)

Yunnan

<https://www.wynu.edu.cn/>



มหาวิทยาลัยซีหาง

Xihang University (西安航空学院)

Shannxi

<http://www.xaau.edu.cn>



วิทยาลัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีจูไห่

Zhuhai College of Science and Technology (珠海科技学院)

Guangdong

<https://www.zcst.edu.cn>

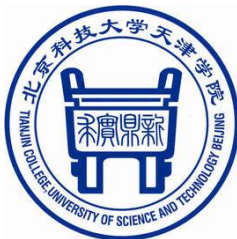


วิทยาลัยหนานหางจินเฉิง

Nanhang Jincheng College (南京航空航天大学金城学院)

Jiangsu

<https://nhjcxxy.edu.cn/>



มหาวิทยาลัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีปักกิ่ง วิทยาเขตเทียนจิน

Tianjin college, University of Science and Technology Beijing
(北京科技大学天津学院)

Tianjin

<http://tj.ustb.edu.cn>



สถาบันเทคโนโลยีซีอานหมิงเต๋อ

Xi'an Mingde Institute of Technology (西安明德理工学院)

Yunnan

www.mdit.edu.cn

发现优质高等教育

Discover First-Class Higher Education

อ้างอิง

- China's low-altitude economy set to take off in 2025, fueled by policy support
<https://en.people.cn/n3/2025/0311/c90000-20287858.html>
- China's self-developed ton-class unmanned transport drone Tianma-1000 completes maiden flight
<https://www.globaltimes.cn/page/202601/1352860.shtml>
- Highlights of new quality productive forces: Low-altitude economy
http://en.hnftp.gov.cn/News/Latest/202412/t20241223_3468299.html
- Low-altitude economy soars as China's new growth engine
<https://en.imsilkroad.com/p/347963.html>
- 低空经济发展报告（2025）发布
<https://www.xinhuanet.com/tech/20251105/56c4c2e24c934cbc99b52113d75e370d/c.html>
https://www.beijing.gov.cn/ywdt/yaowen/202511/t20251103_4250872.html
- 【专家观点】低空经济发展前景可期
https://www.ndrc.gov.cn/wsdwhfz/202411/t20241129_1394729.html
- 低空经济发展需要科技的强大支撑
<https://www.news.cn/tech/20250807/9a94352c14094d4caf384606b8305cd8/c.html>
- 宋志勇：高质量发展通用航空和低空经济
https://www.gov.cn/zhengce/202501/content_6996109.htm
- 低空物流从“小众试点”到“大众体验”
<https://www.news.cn/fortune/20251119/516da2cf4a854b81bdcd52ea7d275154/c.html>

ฝ่ายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง
เลขที่ 21 ถนนกวหวา เขตฉวหยาง กรุงปักกิ่ง 100600
สาธารณรัฐประชาชนจีน

โทรศัพท์ (86-10) 8531-8700
โทรสาร (86-10) 8531-8791
เว็บไซต์ www.stsbeijing.org
อีเมล stsbeijing@mhesi.go.th
เฟซบุ๊ก www.facebook.com/stsbj

