

新规落地致行业洗牌，低空经济转向规范发展

## 挂售激增，部分二手无人机回收价“腰斩”

2026年1月1日，新修订的《中华人民共和国治安管理处罚法》正式施行，明确将违规飞行无人机行为纳入治安管理处罚范围。依据《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》，由中国民航局推出的UOM系统成为无人机管理的统一平台，所有飞行空域的申报均须在此进行。新规之下，二手无人机市场迎来哪些变化？对此，齐鲁晚报·齐鲁壹点记者做了探访。

发式增长，产业迅速崛起。数据显示，截至2025年6月底，全国实名登记无人机达272.6万架，半年净增超51万架，市场仍处于快速扩张阶段。

而伴随着无人机加速融入日常生活与各行各业，使用人群日益庞大，其带来的公共安全风险也随之而来，“黑飞”“乱飞”现象屡禁不止，不仅可能撞击建筑、伤及行人，还可能干扰民航运行等。公开报道显示，多地公安部门曾查处过多起无人机“黑飞”案件，并依法作出处罚。

2026年1月1日，新修订的《中华人民共和国治安管理处罚法》正式施行，首次明确将无人机“黑飞”等违法违规飞行行为且情节较重的行为列为“妨害公共安全”的治安违法行为，并规定了相应的拘留处罚，为提升依法打击查处“黑飞”行为提供了法律依据。

在山东等地，其管理细则进一步明确了9类禁飞行为，包括未批准闯入管制空域、拍摄涉密场所等。警方被授权可对违规无人机采取干扰、截断乃至摧毁等措施。全国范围内，真高120米以上空域、机场周边、军事禁区等均被划为管制空域，飞行必须提前报批。

此外，依据《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》，由中国民航局推出的UOM系统成为无人机管理的统一平台，所有飞行空域的申报均须在此进行。

“新规对无人机行业的规范化要求，本质上是为低空经济的长期发展奠定安全基石。”山东大学社会学教授王忠武表示，通过明确飞行规则、统一监管平台、加强技术防控等形式，实现在“看得见、管得住”的基础上有序开放空域，让相关行业从“野蛮生长”转向“规范发展”，也让无人机在物流、巡检、应急救援等更多高价值场景中持续释放潜力。



在迪诺航空展厅内，多名工作人员正在对回收的二手无人机进行质检。



文/片 记者 管悦 济南报道

### 无人机步入“强监管” 二手平台挂售量上涨两倍

1月30日，迪诺(山东)航空发展集团有限公司二手无人机回收部办公室里呈现一派繁忙景象。电话声与消息提示音此起彼伏，销售人员正忙碌地回复消费者关于二手无人机价格及市场趋势的咨询。

“消费级无人机用户以爱好者为主，多用于日常航拍和商业拍摄等。”迪诺航空销售负责人白女士介绍，随着无人机管理新规出台，行业管理正步入规范化、安全化、精细化的“强监管”时代，“测绘、巡检等行业级无人机使用较为规范，影响不大”。

新规之下，不少无人机爱好者和初级商用飞手出于对合规成本与使用风险的重新评估，开始选择出售手中设备。“1月份以来，二手无人机出售咨询量同比提升两倍，日均50人以上。”白女士介绍，实际出售无人机的消费者同比增加3—5成，多为个人玩家。

与此同时，在深圳市从事二手无人机交易多年的王女士也感受到了这轮市场波动。“过去，不少消费者将无人机视为娱乐设备，甚至作为青少年的‘高科技玩具’。”王女士表示，在婚庆、团建、开业等商业活动中，无人机操作往往缺乏明确的资质要求，仅需基本飞行技能即可开展所谓“飞手兼职”，一定程度上造成了行业秩序不规范和安全隐患的增加。

如今，在政策引导与市场需求的的双重推动下，行业准入门槛逐

步提升，使用场景也日益明晰。“行业正处于洗牌阶段，二手无人机出货量明显上升，近日均交易量较往年同期增长约50%。”王女士说。

当日，记者在闲鱼、转转等二手平台看到，不少消费者出售大疆御系列、精灵系列等热门产品，不少产品带有“99新”“刚激活”等标签。根据相关数据，2026年1月，二手平台无人机挂售量超60000台，相比去年同期上涨200%。

### 日跌几十元是常态 目前市场“供大于求”

随着二手无人机市场供应量快速攀升，其整体销量与价格却双双下滑。1月30日，记者在闲鱼、转转等二手交易平台看到，多款热门无人机价格已出现明显回落，部分型号售价接近“腰斩”。其中，以原价为5999元/台的

大疆Mini3Pro为例，当前二手平台普遍报价已下降至1600—2500元/台；而原价17888元的大疆御4Pro畅飞套装，如今二手成交价则跌至9900—12500元/台。

“二手无人机价格持续走低，日跌几十元是常态，未来或继续下跌。”迪诺航空销售负责人白女士介绍，二手无人机市场呈现供大于求态势，价格也随之下降，以2025年生产的原价9988元/台的大疆Air3S为例，2025年12月，该机型根据成色不同，其二手回收价还维持在7000—8000元/台，如今已降至6000元/台。

在西安从事二手无人机回收业务的小松(化名)看来，当前消费级二手无人机市场已完全转向“买方市场”，大量玩家集中抛售设备，接盘者寥寥，价格出现断崖式下跌已是常态。小松坦言，仓库内还积存了不少加价回

收的二手无人机，不仅占用了资金，更面临着亏损压力。

“过去，二手无人机只要电池循环次数在70—80次以内，我们基本都会收。”王女士介绍，如今，回收标准大幅收紧，电池循环次数需控制在50次以内，并且还要综合评估机身成色、型号稀缺度及当前库存情况才能决定是否回收，“收了卖不出去的话，收一台赔一台”。

此外，记者在采访中，不少二手无人机回收商反映，当前无人机市场价格正处于阶段性低位，有换机、升级需求或新入门的消费者可以关注市场动态，适时考虑入手。

### 无人机“黑飞”正式入法 行业步入规范发展阶段

近年来，无人机行业呈现爆

### ■相关新闻

## 新规之下，普通飞手该如何合法飞行

记者 鲁畅 刘志坤 报道

王先生已然收起那台曾陪他追逐过无数日落的无人机。这不是一个人的退场，而是一群航拍者的集体困惑：我该如何合法飞行？

从曾经的“追逐逐日”，到如今的“望云兴叹”。无人机新规之下，名为申报焦虑的情绪正在飞手圈内无声蔓延。当旨在推行法治、保障安全的监管平台落地，为何合法飞行反而成了没有标准答案的闭卷考试？

### 方寸之地的“空中沙丁鱼”

2026年伊始，许多无人机飞手感觉，天空似乎“变小”了。“之前常拍的机位，现在都飞不了。”生活在深圳和东莞两地的王先生说。

作为某商用素材平台签约

摄影师，从2019年至今，他的个人主页累计记录了三百余条航拍视频。南山的日出日落，霓虹闪烁的城市风光，曾经被他在空中捕捉的画面，现如今都成了地图上无法逾越的管制区。

今年1月1日，新修订的《中华人民共和国治安管理处罚法》正式施行，明确将违规飞行无人机行为纳入治安管理处罚范围。此外，依据《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》，由中国民航局推出的UOM系统成为无人机管理的统一平台，所有飞行空域的申报均须在此进行。

根据UOM平台划设，城市上空绝大部分被列为管制空域，开放飞行的“适飞区”寥寥无几。这种空域的极度稀缺，催生出略显荒诞的景观：几十架无人机在同一时间段密集起降，螺旋桨的嗡嗡声连成一片。“挤在有限的空域里飞，炸机(坠毁)和碰撞的风

险反而成倍增加。”王先生担忧道，这难道不是另一种形式的安全隐患？

而若未经申报闯入管制区，飞手可能面临罚款、暂扣设备乃至法律责任。

### 没有参考答案的试卷

若想飞出这方寸之地，申报无疑是唯一出路。新规实施之初，王先生提交了4次飞行申请，均被驳回了。

“要填写的内容专业性强，连我这个考过执照的人都觉得吃力。”王先生向记者展示了UOM填报页面：起降场坐标、备降场地、应急处理程序、通信导航监视能力、指挥控制链路、无线电频率……每一项都需仔细填写。

持有ASFC中级飞行执照、CAAC机长资质，同时考取了轻

型民用无人驾驶航空器安全理论培训合格证明的王先生，本以为凭借翔实专业的填报能换来“合法飞行”的确定性，现实却给了他一盆冷水。

审核意见栏常常只有一条横线，通常不说明原因，也无从修改。“不知道审批的标准是什么。”王先生有些无奈。

### 不确定性下的集体迁徙

“我不可能提前36小时预判天气、云层和光线。”时间上的滞后是另一道坎，城市风光航拍摄影师王先生无奈地说。

对于创意工作者而言，瞬息万变的光影，是不等人的。但UOM要求飞行需在前一日中午12点前申报，结果往往当天才知晓。王先生回忆，很多次，航拍摄影师驱车数百公里到达取景地，最终等来的却是一纸拒绝。这种

不确定性，直接导致了飞手群体的“集体迁徙”。王先生告诉记者，不少圈内好友已经决定卖掉设备，不再飞行。

“我们只想知道如何才能合法飞行。”深圳市无人机航拍协会会员王先生告诉记者。“我们都认为新规的初衷是很好的，我们也配合安全合规飞行。”

监管加码是为保障公共安全。此前，杭州查处了横跨全国的非法“解禁”无人机产业链，广东英德、中山及湖南资兴三地都曾有人机“黑飞”，飞行高度最高接近万米，威胁民航安全。

“安全治理是必要的，但管理不等于限制。”山东省未来低空应用技术研究院院长梁峰呼吁，相关部门急需提升跨部门协作能力，利用信息化手段为消费级无人机开辟“轻量化、自动化”的申报路径，实现跨部门信息透明共享。