

中国民航局低空安全司亮相

低空经济企业有了日常对口管理部门

记者 操子怡

5月13日，中国民用航空局官网信息显示，在内设机构一栏已出现低空安全司。页面介绍显示，低空安全司负责起草低空民航发展规划、统筹低空安全与发展、建设低空飞行服务调度平台和低空飞行服务站体系等工作。

5月9日，中国民用航空局原党组书记、局长李家祥在2026低空产业协同与生态合

人发展论坛上表示，中央机构编制委员会办公室已正式批复民航局，同意设立低空经济司，核定编制30名。

2026年政府工作报告第三次提及“低空经济”，并且对其的战略定位由“新增长引擎”“新兴产业”进一步明确为“新兴支柱产业”。

2024年12月，国家发展改革委成立低空经济司。今年4月，国家发展改革委

空经济发展司在国新办新闻发布会上首次发声，表示将坚持以健康有序为主题，以改革创新为主线，推动低空经济实现“管得好、飞得稳、用得活”，进一步透露出将低空经济作为新兴支柱产业进行打造的信号。

“民航局低空司的设立，与国家发展改革委低空司形成‘战略规划+行业监管’的清晰分工，意味着我们企业在原有有力支持的基础上，进一步有了明确、权威的日常对

部门，政策预期和沟通效率将极大改善。”沃兰特航空联合创始人、总裁黄小飞说。

黄小飞表示，专门司局的成立，将成为国家政策、区域监管与地方实践（如上海、四川、深圳等地的方案）高效对接的核心枢纽。“这能更快地将我们的运行需求转化为可复制的标准和场景，并推动起降场、航路、能源等基础设施的统筹规划，从而为eVTOL的规模化运营扫清障碍。”黄小飞说。

(上接1版)

“一方面，狠抓执法办案，形成有效震慑；另一方面，加大监督约束力度，推进源头规范。”汪世忠说。

对于平台经济、民生、科技创新等重点领域，市场监管总局表示，将统筹运用各类反不正当竞争措施，综合整治“内卷式”竞争，推动形成优质优价、良性竞争市场秩序。

辛群介绍，下一步，将着力提升网络不正当竞争行为常态化监管水平，坚决规制利用数据和算法、技术、平台规则等实施的各类网络不正当竞争行为，依法保护经营者、消费者，特别是平台各方参与主体的合法权益。围绕打击社会关注度高、群众反映强烈的各类不正当竞争行为，开展全链条执法、穿透式监管，切实维护公平竞争市场环境。

在制度建设方面，市场监管总局法规司副司长徐一文透露，目前，市场监管总局正在积极推动价格法、计量法、认证认可条例、工业产品生产许可证管理条例的修订，通过完善反垄断、反不正当竞争、价格、标准、质量监管等领域的法律法规，为纵深推进全国统一大市场建设提供法律支撑。

“我们将加快修订《公平竞争审查条例实施办法》，健全重要政策措施审查机制，严格例外规定适用，坚决防止出台排除、限制竞争的政策措施。”汪世忠说。

4月出口同比增长超过110%

中国新能源车企开启高质量出海新航程

记者 俞立严

中国新能源汽车出海捷报频传。中国汽车工业协会（简称“中汽协”）最新统计显示，2026年4月，中国新能源汽车出口同比增长超过110%，创下历史同期新高。同时，比亚迪、上汽集团、奇瑞汽车、吉利汽车等主流车企的新能源汽车出口业务均呈现爆发式增长。

在出口数据大幅增长的同时，出海业务的质量也在不断提升。上海证券报记者近日采访获悉，从东南亚到欧美市场，从小城镇到繁华都市，中国新能源汽车已不再单纯依靠性价比拓展海外市场，而是凭借新能源和智能等领域的优势来赢得世界各地消费者的青睐。拒绝“以价换量”，依靠技术、服务和本土化，中国新能源车企正在开启高质量出海的新航程。

货轮载车出海忙

5月的上海海通国际汽车码头，刚下产线的新能源汽车陆续登船，即将开启前往欧洲市场的旅程。

“我们近期每周都有船装载新能源车出海。”上汽集团有关人士日前对记者介绍，在上述中国最大单一整车滚装码头，目前日均装船出运新车已经超过4000辆。作为中国产销规模最大的车企集团，上汽集团的大批新车由此开往世界各主要市场。

最新数据显示，上汽集团旗下MG4 EV车型已经成为欧洲市场最畅销的新能源汽车之一，进入英国、法国、意大利等欧洲传统汽车消费国家纯电车型销量前十。在新能源汽车出口增长的助力下，上汽集团还将于近日迎来全球第1亿位用户。

进入5月，比亚迪“前港后厂”新模式实现了新车“出厂即出港”。在深汕比亚迪汽车工业园，刚下线的比亚迪汽车从总装车间到万吨滚装船仅需5分钟。根据公告，比亚迪新能源汽车4月海外销量突破13万辆，同比增长超过70%，创下历史新高。

“比亚迪在1月提出的今年海外销售目标是130万辆，最近我们把这一目标提高到150万辆。”比亚迪集团品牌及公关处总经理李云飞对记者透露，由于国际油价波动等综合因素影响，比亚迪近期海外订单激增。

在芜湖港滚装码头，新车整装待发。安徽省港航集团有关负责人对记者表示，目前在芜湖港吞吐的众多货类中，奇瑞汽车生产



奇瑞汽车旗下iCar新能源汽车在上海港装船出海

的新能源汽车是核心货种之一。“现在每5辆出口的中国汽车中，就有一辆是奇瑞造。”奇瑞汽车董事长尹同跃说，奇瑞全球化战略取得新突破，4月奇瑞新能源汽车海外销量超过10万辆，同比增长63.8%。

上汽集团、比亚迪和奇瑞汽车等公司蓬勃发展的出口业务是整个中国新能源汽车行业的代表。5月11日，中汽协披露，4月，中国新能源汽车产销量及出口量均实现稳定增长，其中新车出口43万辆，同比增长超过110%。“我国汽车产业转型升级步伐稳健，对外贸易展现出强大韧性。”中汽协副秘书长陈士华分析说。

出海新车价格贵

在出口销量持续增长的同时，中国新能源车企也在海外市场积极打破低价揽客的旧有印象，通过技术优势和品牌溢价赢得当地消费者的认可。

在4月举办的2026泰国曼谷车展上，比亚迪以17354辆的预订量，超越老车企丰田汽车，登顶车展新车预订榜。

除了数据领先，比亚迪在本届泰国车展

的订单结构也在发生变化：比亚迪在泰国的人门车型“海鸥”起售价约42.99万泰铢（折合人民币约9万元），全场预定量仅1078辆，价格更高的元PLUS、海豚以及宋PLUS等中高端车型，反而成为订单主力。

车型选择变化的背后是伴随新能源化和智能化浪潮，海外消费者对新能源汽车认知的改变。业内人士表示，不仅是泰国，现在包括欧洲等发达国家市场在内的海外市场用户对于中国新能源汽车的印象已经从单纯的“便宜”转变为“技术先进，体验越级”。新的认知带来新的价格体系：在德国市场，比亚迪宋PLUS DM-i的售价为4.2万欧元（折合人民币约33万元），已经高于宝马3系3.9万欧元的售价；在丹麦市场，小鹏G6的售价较国内溢价超过150%。

“要成为世界级汽车品牌，就要发展全球化市场，必须要在海外主流市场站住脚。”李云飞说，比亚迪和许多中国车企的共同经验是，中国新能源汽车品牌要在海外市场真正立足，还是要靠“长期主义，久久为功”：一方面，向海外用户提供兼具技术

优势和性价比的新能源车；另一方面，中国企业要注重本土化、长期服务和售后配套。“在海外，最早的一批车是销售出去的，但后续的车则主要是靠客户口碑来实现销售。”李云飞说。

基于上述认识，越来越多的中国新能源车企出海已经不再满足于简单卖车，而是追求更高质量的发展。近日，奇瑞汽车欧洲运营中心和奇瑞西班牙研究院同步启用。尹同跃介绍，此举是奇瑞在欧洲坚持“融进去”、持续深化本地化能力理念的集中体现。奇瑞将在欧洲当地创造工程、创新、产品开发及运营等领域的高技能就业岗位，与本地人才和机构合作，推动本地产业生态发展，开发“有当地味道的车”，成为“当地产业生态的一分子”。

李云飞也透露，比亚迪将积极推广快充新技术，到2026年底，公司会在海外建设6000座快充站。“在海外市场的公共充电领域，直接从普通快充升级到快充，相当于从2C直接跨越到5G。”李云飞说，配套新技术有望进一步助力中国新能源汽车顺利出海。

创业板“四见”

(上接1版)

拆解这份出海成绩单，立体化的竞争格局展现出来：阳光电源凭借成本管控与技术突破，连续十年斩获光伏逆变器出货量全球第一；中际旭创的光模块客户覆盖云计算、算力巨头，在AI算力竞赛中占据核心位置；宁德时代的动力电池使用量连续多年稳居全球榜首，深度参与全球汽车产业链发展。这些企业用实打实的海外订单证明：中国科技企业已从“跟跑者”蜕变为“并跑者”、乃至“领跑者”，在全球产业链中的地位实现跃迁。

这份出海韧性，根植于创业板公司持续性的研发投入。深交所统计数据，2025年创业板公司研发投入合计2260.69亿元，有272家公司的研发投入超过10%。正是多年如一日地将真金白银“砸进”技术攻关，创业板公司才能与海外巨头同台竞技。

专注创新，见企业家精神

本轮创业板行情中，尤令人欣喜的变化在于估值逻辑的重构。曾经，市场痴迷于“市梦率”，讲故事就能造富；而今，资金正变得聪明且理性，既要看到产业长期趋势，也要看企业家精神。

如何看待大普微上市14天大涨10倍？这恰恰是制度创新引领价值发现的绝佳案例。作为创业板首家未盈利上市的科技企业，大普微董事长杨亚飞坚持“做难而正确的事”，全栈自研企业级SSD（固态硬盘），让产品性能比肩国际大厂。市场用真金白银投票，不再只盯着眼前的利润，而是开始运用穿透技术周期的眼光，愿意为自主创新的星辰大海提供耐心资本。

科技叙事之所以笃定且清晰，在于科技企业是由一个个鲜活的企业家精神聚合而成。

中际旭创成幕后藏着一段退位让贤的美谈。如果没有王伟修当年斥资28亿元跨界收购的决绝，没有他打破家族传承惯例、将公司管理交予技术出身的刘圣的胸怀，中际旭创或许至今仍是一家净利润亿元级别的电机设备厂，而不会成为光模块赛道的万亿巨头。这不仅是资本的胜利，更是企业家认知的胜利。

同样，作为创业板首批挂牌企业之一，亿纬锂能之所以能历经产业跌宕起伏仍茁壮成长，离不开公司董事长刘金成的战略眼光与专业定力。他以全场景锂电池解决方案的战略，死磕动力电池。阳光电源团队直面海外老牌企业的技术竞争，凭借成本管控，硬生生拿下全球光伏逆变器出货量第一。

在科技赛道，那些对技术创新怀有敬畏、对全球格局保持敏锐洞察的企业家，能够带领企业在产业周期的惊涛骇浪中勇往直前。

梧桐枝繁，见境外资本身影

桃李不言，下自成蹊。创业板的科技成色愈加厚重，嗅觉敏锐的全球资本正加速抢滩。

Choice数据统计显示，截至2026年一季度末，OFII合计持仓507只创业板个股，持仓市值达390.8亿元，同比分别大增七成和近两倍。“过去几年，国际投资者对中国硬科技的明星企业做了大量功课。”摩根士丹利首席中国股票市场策略师王澐告诉记者。

他们押注的不仅是中际旭创的光模块，更是中国在AI算力底座领域的爆发力；他们布局的不仅是宁德时代动力电池，更是中国在全球能源转型中的竞争力。

正如毛勇春所言：“创业板正经历‘技术研发+全球扩张’驱动内在价值增长的阶段。随着万亿级企业站岗，硬科技行业占比提升，创业板作为中国高成长、优质创新企业聚集地的属性愈发清晰，市值增长与内在价值的协同性正处于较好水平。”

征程万里风正劲。创业板的壮大，是中国经济高质量发展发展的缩影。它告诉世界：在这里，资本正以前所未有的效率流向最需要突破的技术关卡；在这里，一个以长期成长逻辑承接长线资金的新周期，已然悄然开启。

当然，看好科技的未来，但别用“下周或下个月”的视角去验证它。让理性为热情护航，才能走得更远。

首季实质违约主体“零”新增背后：城投债和地产债券风险缓释持续推进

记者 孙忠

信用债市场正处于一个流动性宽松与信用状态最佳的阶段。中诚信研究院院长袁海霞对上海证券报记者表示：“今年信用风险处于极低状态，甚至一季度并未有新增实质违约主体。”

据悉，这是自2016年以来，第一季度信用债市场首次出现此种情形。市场人士认为：一方面，这与适度宽松的货币政策及低利率环境密不可分；另一方面，在信用债发行主体中，大型房企债务重组有了极大进展，城投企业加速进行债务置换，均有利于信用风险的化解。

展展未来，信用债市场仍需关注房地产企业债务重组进展、各行业中弱资质企业及其相关可转债的市场风险。

一季度新增违约规模创近十年新低

债券市场违约有不同标准，一般意义上只要还本付息就没有违约，但是评级机构认为展期也是违约，认定标准比较技术化。综合来看，一季度没有新增违约主体，是各方共识。

一位债券研究人士对记者表示，即便采用更宽松的口径，将统计案例扩至存在债券展期及触发保护条款等条件的品种，2026年一季度新增主体违约率也仅有0.02%，处于罕见的历史低位。

袁海霞表示，在适度宽松的货币政策及低利率环境下，一季度信用债市场发行保持平稳，融资规模延续温和扩容。与此同时，

金融领域防风险基调延续，监管层加强重点领域风险防范化解和安全能力建设，并强调坚持市场化法治化原则，积极稳妥处置重点领域金融风险，有序压降存量风险。在此背景下，一季度债市违约风险释放显著放缓，新增违约规模创近十年新低，且无新增违约主体。

信用债风险案例大幅减少，与城投债和地产债券风险缓释有很大关系。

一位银行理财部门负责人对记者表示，如今整个债券市场流动性充沛，城投债发行人持续进行债务置换，而龙头地产公司集体处于债务重组之中，以致目前信用风险较低，如今资金扎堆涌入信用债市场。

Wind数据显示，纯债型基金对信用债的配置比例从2025年一季度的28.72%提升至2026年一季度的35.90%。

中证鹏元研发部高级董事史晓娜对记者表示，2025年通过债务重组计划的地产企业陆续进入计划执行期。例如，融创中国2026年1月公告已根据重组议案先后完成债券回购选项、融创中国股票经济收益兑付选项、以资抵债选项以及2025年现金支付。此外，宝龙集团、碧桂园、佳兆业等公司一季度均公告相关债务重组的进展。

“今年万科存续债券打开展期通道，地产行业不确定性进一步下降。”史晓娜表示。

新世纪评级发布报告认为，2026年第一季度各领域风险化解政策的持续推进，是消除债券市场信用风险暴露的主要原因。在房地产方面，目前市场环境仍处于筑底阶段，房

地产政策延续“控增量、去库存、优供给”的脉络，积极稳妥化解行业风险并推动构建房地产市场法治化原则。在城投企业方面，地方债务化解工作稳步推进，城投企业信用利差继续保持低位，非标违约及商票逾期等信用风险事件总体保持缓和趋势。

弱资质可转债风险暴露

今年以来，可转债意外成为2026年信用债市场新焦点。

4月，剩余金额6240万元的东时转债步入债务重整，向市场提示了潜在市场风险并未完全消失。与此同时，闻泰、龙大、宏图和三房等可转债发行人因多种原因，公司股票被ST或者*ST，引发相关股债价格双双下行，如今这4只债券价格皆跌破了面值。此外，章鼓转债和政昌转债也被评级公司列入负面观察名单。

史晓娜表示，总体来看，风险相对集中在弱资质可转债，更多表现为结构性风险下的个案暴露。随着对上市公司监管日趋严格，监管层进一步加大对财务造假等行为的查处力度，风险仍在释放阶段。可转债潜在核心风险在于“债性”与“股性”的双重挤压：一方面，弱资质主体正股价格低迷，削弱了转股退出这一核心化债渠道，同时回售触发预期抬升；另一方面，退市新规的收紧使得低评级、小市值的弱资质主体面临极大的退市压力。

“不过，今年A股的走强，客观上有利于低评级可转债的转股。”一位可转债研究人士表示。

后续需关注结构性信用风险

考虑到当前内外形势仍面临多重挑战，结构性信用风险仍需警惕。

袁海霞表示：从外部看，全球经济复苏乏力、地缘冲突、能源供应紧张与贸易保护主义抬头等不确定性相互叠加；从内部看，国内消费与民间投资修复缓慢，行业分化加剧，房地产行业仍处于筑底阶段。受此影响，局部领域的流动性依旧承压，结构性信用风险仍是后续关注重点。

史晓娜认为，投资者还需要在财报中关注个别公司的动向：例如，在分析企业财报时，警惕“增收不增利”“净利润暴增但现金流恶化”的情形，对于依赖非经常性损益（如变卖资产、政府补贴）扭亏的ST摘帽股，应保持高度谨慎，防范“预期兑现”后的股价跳水；远离存在“存贷双高”、大股东高比例股权质押、应收账款周转天数异常拉长及会计师事务所出具非标审计意见，尤其是持续经营存疑的标的。

史晓娜提醒，今年特别需要关注公司治理方面的风险，这也是2025年年报暴露最多的问题，包括资金占用、信息披露违规等。尤其是可转债市场，中小企业居多，过往违约主体中不乏内控失效的案例。

与此同时，也需要关注行业风险的转化。一位资深评级人士对记者透露，刚刚披露完毕的发行人财报数据显示，目前不同行业经营效能差异较大，其中煤炭、建筑行业亏损企业占比较高。不过，随着楼市出现转暖 and 原油等能源价格走高，相关行业亏损均呈现一定缓和迹象。