

解码中国经济半年报：新动能贡献率超过四成

中经记者 谭志娟 北京报道

今年上半年,我国经济运行保持在合理区间,新质生产力培育壮大,高质量发展向新向优。

7月15日,国家统计局发布的数据显示,初步核算,上半年国内生产总值695704亿元,按不变价格计算,同比增长4.7%。

国家统计局副局长毛盛勇在7月15日国新办举行的新闻发布会

积厚成势 向新向优交出亮眼答卷

“多重向新信号不只是短期数据回暖,更是经济发展模式的根本性转型。”

毛盛勇表示,新动能不仅包括高新技术产业、现代服务业、数字产业等代表新技术、新领域的行业成长,也包括传统行业通过数智化改造实现绿色转型升级和提质升级。近年来,新旧动能接续转换节奏加快,新动能在不断成长壮大,日益挑起中国经济的大梁。

对于上半年新动能的亮点,国家统计局新闻发言人、国民经济综合统计司负责人王冠华在国新办新闻发布会上进行了具体分析。

一批技术含量高、韧性强的新兴产业支撑有力。上半年规模以上高技术制造业增加值、数字产品制造业增加值分别增长13.3%、12.3%,比一季度都有所加快。上半年规模以上工业企业的集成电路产量增长23.1%,产量规模达到2798亿块。经初步测算,上半年以高技术制造业、数字产品制造业为代表的新动能,以两成多的增加值占比贡献近五成的工业增长,是拉动工业增长的重要引擎。

一批契合绿色低碳趋势的新产品快速成长。上半年,清洁能源发展带动发电机组、水轮发电机组的产量分别增长92.0%、51.9%;新能源汽车和储能需求增加,带动锂离子电池产量增长39.3%。石化、化纤等传统行业内部涌现出一批表现亮眼的绿色细分领域,规模以上石油加工行业中的生物质燃料加工行业增长33.0%;生物基材料制造行业增长21.9%。

一批适配产业升级和品质消费

上表示,以高端制造、数智经济、现代服务为代表的新动能对上半年经济增长的贡献率超过四成,经济向新向优的特点非常鲜明,而且总的发展趋势在加快。例如,上半年规模以上高技术制造业增加值同比增长13.3%,其中航空航天器及设备制造、电子及通信设备制造行业增加值分别增长16.3%、17%,与人工智能相关的集成电路制造、智能车载设备制造等行业都保持30%

的新需求加快释放。从投资看,上半年知识产权产品投资在固定资产投资中的比重达到13.8%,比一季度提高1.4个百分点。从消费看,上半年包括智能眼镜在内的可穿戴智能设备零售额增长超过1倍,高效等级家电零售额增长超过30%。

一批创新活力充沛、深耕细分领域的新企业崭露头角。上半年,规模以上专精特新“小巨人”工业企业增加值同比增长10.4%。6月下旬,世界经济论坛发布了最新一批灯塔工厂名单,16家新增的全球灯塔工厂有半数来自中国。灯塔工厂代表着全球制造业数字化智能化转型的标杆,目前我国灯塔工厂数量稳居全球第一,表明人工智能、数字技术赋能制造业转型的突出成效。

此外,国家发展改革委国家信息中心数据显示,1—6月,战略性新兴产业相关专利授权量同比增长15.6%,与人工智能相关的专利授权量同比增长34.8%。

“这说明创新动能不是脉冲式的,而是在持续加速。”北京大学经济学院教授、国民经济研究中心主任苏剑在接受《中国经营报》记者采访时表示,“1—6月,全国新增专项债发行额同比下降4.3%,而人工智能及其他高技术领域投资热度持续攀升,这说明‘新钱’正在从传统基建向新质生产力领域快速迁移,市场对新兴技术的预期正在真金白银地兑现,不是纸面概念。”

国研新经济研究院创

以上的高增长。

日前,国家发展改革委国家信息中心发布的数据同样印证了这一趋势:今年上半年,我国经济底盘韧性持续增强,创新发展动能加快转换,综合质量效益稳步攀升。人工智能及其他高技术领域投资热度持续攀升。1—6月,人工智能、人形机器人等前沿领域的资本投资金额同比增长118.4%,算力及其他领域的数字基础设施项目中

标金额同比增长23.0%。

毛盛勇表示,当前国际形势复杂多变,世界经济增长总体放缓,国际贸易也在放缓,多数国家通胀压力明显上升,在这种情况下,今年上半年中国经济保持4.7%的增速,同时价格保持温和上涨,就业总体平稳,国际收支改善,特别是新兴领域新动能加快成长壮大。中国经济实现了质的有效提升和量的合理增长。



智能经济首席专家朱克力接受记者采访时表示,上半年经济数据传递出我国经济“底盘稳、动能新、结构优”的信号,印证经济韧性来自新旧动能平稳切换,传统产业托底基本盘、新兴产业拉动新增量,增

长结构更加均衡。

“总体来看,多重向新信号不只是短期数据回暖,更是经济发展模式的根本性转型,为持续培育新质生产力、实现经济长期平稳健康发展筑牢根基。”朱克力说道。

蓄力跃升 全链条发力锚定未来增长极

“这次国常会的关键词是‘规模化’,意味着政策导向已经从示范培育转向真正上量。”

上半年新动能的亮眼表现,不仅为中国经济稳中向好提供了坚实的支撑,也标志着创新驱动已从“点上突破”进入“系统成长”的新阶段。

王冠华指出,新旧动能转换是一个系统工程,不可能一蹴而就,需要久久为功,持续用力,下阶段还是要坚持稳中求进、因地制宜,在培育壮大新兴产业、未来产业和改造提升传统产业上持续用力,力促新旧动能平稳接续转换。

其中在发展壮大新兴产业方面,“十五五”规划纲要提出“着力打造一批成长潜力大、技术含量高、渗透领域广的新兴支柱产业”。7月10日召开的国务院常务会议研究了新兴支柱产业培育有关工作。

会议指出,要全链条推动新兴支柱产业规模化发展,加强基础研究和关键软硬件攻关,支持多技术路线布局,突出应用牵引,加速技术迭代和生态完善。要强化要素保障,优化监管模式,引导各地因地制宜、错位发展。

“这次国常会的关键词是‘规模化’,意味着政策导向已经从示范培育转向真正上量。目前,集成电路、航空航天、生物医药、低空经济、新型储能、智能机器人六大新兴支柱产业相关产值在2025年已接近6万亿元,到2030年有望扩大到10万亿元以上,这意味着未来几年年均要保持两位数增长,成为重要的增长极。”

苏剑表示。苏剑同时指出,“多技术路线布局”“应用牵引”“错位发展”三个提法很务实,分别对应技术不确定性、科研与市场脱节、地方同质化竞争这三个老问题。

新动能的持续壮大,离不

开数字基础设施的“硬底座”支撑。国务院常务会议听取数字中国建设情况汇报,也作出系统部署。会议指出,要系统推进数字中国建设,适度超前布局数字基础设施,加快推进新一代通信网、算力网建设,提升数智化水平,全面赋能经济社会发展。

苏剑告诉记者,“六张网”和相关重点领域今年投资预计超过7万亿元,算力网、新一代通信网这类新基建对经济增长的乘数效应更明显,能带动芯片、通信设备、云计算、人工智能等产业协同发展。

展望后续发展,朱克力认为,三大类领域有望迎来持续发展机遇:一是数字新型基础设施赛道,新一代通信网络、全国一体化算力网进入加速建设期,覆盖光通信设备、国产算力服务器、液冷机房、算力调度平台等软硬件产业链,同时配套数据安全、网络风控相关产业同步扩容;二是六大新兴支柱产业,人工智能、人形机器人、集成电路、新型储能、生物医药、低空经济迎来全链条培育窗口期,政策支持基础攻关、多技术路线并行,鼓励各地错位布局,避免同质化内卷;三是千行百业数字化智能化服务,工业智能体、政务大模型、智慧能源、智慧物流等场景应用全面铺开,配套节能改造、数字治理相关服务业持续扩容。

“预计受益领域包括算力硬件(服务器、光模块、国产芯片)、AI应用落地场景、低空经济、人形机器人等。”苏剑指出,这类投资短期能顶上传统投资留下的缺口,中长期是在为下一轮增长培育新的税源和就业池,属于“造血式”而非“输血式”的稳增长路径。

车船税优惠政策调整:新能源汽车步入市场化新阶段

中经记者 杜丽娟 北京报道

汽车车船税优惠政策迎来重大制度调整。近日,财政部、税务总局、工业和信息化部三部部门联合发布了《关于调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策的公告》(以下简称《公告》)。

《公告》明确,自2027年1月1日起,取消对节能汽车减半征收车船税政策,取消对纯电动商用车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税政策。这意味着,实施了近15年的新能源汽车车船税阶段性优惠政策正式进入退出通道。

财政部税政司、税务总局财产和行为税司、工业和信息化部装备工业一司有关负责人在答记者问时表示,该项优惠政策自2012年实施以来,对于鼓励消费者购买新能源汽车、节能汽车,促进汽车产业发展发挥了积极作用。

然而,随着产业不断壮大,政策环境已发生深刻变化。上述有关负责人表示,根据有关数据,2025年插电式(含增程式)混合动力乘用车平均销售价格21.8万元,部分车型销售价格达到百万元以上。对上述类型车辆恢复征收车船税,有利于促进税收公平,增强税收对收入分配的调节作用。

政策持续迭代 税收征管规则走向统一

车船税是一种财产税,对车辆、船舶所有人或者管理人每年征收。其中,对于乘用车(核定载客人数9人及以下)按排气量大小分档设置税额。如排气量为1.0升以上至1.6升(含)的,税额幅度为300元—540元;排气量为1.6升以上至2.0升(含)的,税额幅度为360元—660元。

对于商用车,客车(核定载客人数9人以上)按辆征收,税额幅度为480元—1440元;货车按整备质量征收,税额幅度为每吨16元—120元。

2012年,为支持新能源汽车产

业发展、促进节能减排,根据《中华人民共和国车船税法》及其实施条例有关规定,财政部、税务总局、工业和信息化部等部门发文明确,对符合条件的节能汽车减半征收车船税,对符合条件的纯电动商用车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税。

近年来,我国汽车产业特别是新能源汽车产业发展迅速。上述有关负责人答记者问时指出,2025年,我国新能源汽车销量达1649万

辆,新能源汽车国内新车销量占比突破50%。纯电动商用车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池商用车、节能汽车与其他燃油汽车一样,都属于大额财产。

产业基础的夯实为税收政策的逐步退出提供了现实条件。中国财政科学研究院公共收入研究中心主任梁季在接受《中国经营报》记者采访时表示,车船税本身具有财富再分配功能。随着新能源汽车保有量快速攀升,之前税收优惠所带来的公平性疑虑及调

税额影响有限 行业迎来全新变局

随着政策落地信息释放,国内汽车市场预计将出现一定结构性微调,但整体走势趋于理性健康。

从个人消费者角度看,税额增加的实际负担相对有限。北京市朝阳区某品牌4S店店长曹帅对记者表示,以往消费者购买插电式混合动力家用SUV可享受免税政策,新政后每月支出会增加数十元。“依据消费者在店内咨询的调查,目前选购插混车型的消费者主要看重低油耗与绿牌便利,车船税并非购车决策的关键因素。”

在曹帅看来,短期内消费者或有心理波动,但长期影响不大。根据记者粗略测算,目前市面上主流

插电式混动乘用车排气量多集中在1.5升及以下,恢复征税后每年新增税额300元—420元,折算每月25元—35元。

北京市民沈女士去年购入一款增程式混动SUV,主要看中其低油耗与免税优惠。“当时选混动,除了省油,最大的好处就是免车船税,一年可以省几百块。”新规生效后,她每年需额外缴纳约420元税款,长期使用成本相应增加,混动用车的性价比优势有所收窄。

对于终端税费感受,中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树认为,家用插混车型每年仅多缴300元—400元车船

税,在整体用车成本中占比不足5%,基本不会对消费者购车意向产生实质性影响。

相较之下,商用车领域面临的成本压力不可小觑。

深圳宝安区一家新能源城配物流企业财务部门负责人徐益明向记者介绍,公司运营着一支由28辆纯电动厢式货车组成的车队,按当地货车车船税每吨84元计算,恢复征税后年度总支出将增加约2.8万元。“折算来看,一辆车年均增加1000元上下,但车队整体运营的利润本来也比较薄,这部分新增成本相当于一司机一个月的工资。目前,公司已在内部讨论是否通过调整配送

路线和提升单车装载率来对冲这一增量。”

现实中,不同细分领域的成本也略有不同。比如,城市公交客车(核定载客9人以上)按辆征收,年税额在480元—1440元之间;但重型货运车辆因自重较大,按吨计征的累加效应更为突出。一辆自重12吨的新能源重卡,若当地吨税额为84元,单车年增税即达1008元,百辆规模的车队年增成本超过10万元。这表明政策调整对重载货运领域的冲击大于客运及轻载领域。

随着市场竞争格局的重构,新能源汽车税费优惠的逐步退坡也是大势所趋。2026年1月1日起,

也会造成同类财产因动力形式不同而承担差异化的持有成本。

《公告》规定,自2027年1月1日起,纳税人在《公告》实施以前取得的纯电动商用车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池商用车、节能汽车,不再享受优惠政策,需按规定缴纳车船税。

值得注意的是,纯电动乘用车和燃料电池乘用车因没有排气量,不属于车船税法规定的征税范围,不受此次政策调整影响,不征收车船税。

新能源汽车购置税由全额免征调整为减半征收,并设置1.5万元的减免上限,该政策将于2027年12月31日全面终止。从时间窗口看,购置税与车船税分阶段逐步取消,不仅避免了政策调整带来的市场波动,也为产业链上下游适应市场变化留足了空间。

市场分析人士指出,本次车船税政策调整,将终结长达15年的差异化税收优惠,使燃油车、节能车与混动车型在税收层面实现规则统一。它不仅是我国汽车财税体系走向规范化、成熟化的重要标志,也将彻底激活汽车市场内生动力,倒逼全行业深耕技术创新。