□责任编辑:罗爱华 □美术编辑:曾剑梅
□电话:0595-22500297 传真:0595-22500225 E-mail:jjxwb@qzwb.com
泉州晚报 2026年7月29日 星期三

上半年我国个税专项扣除减税金额超过3200亿元

超七成人群汇算后无需缴税

本报讯 国国家税务总局28日公布的数据显示，上半年，我国在养老、医疗、教育、就业等领域实施的惠民税收优惠政策减免税同比增长11.8%。1.26亿人享受养老、医疗、教育等个税专项附加扣除，享受人数较上年增长5.9%，减税金额超过3200亿元，较上年增长8.2%。

今年上半年，我国个人所得税收入8982亿元，同比增长13.1%。国家税务总局总审计师王世宇28日在国新办举行的新闻发布会上表示，个税已成为我国第三大税种。其中，高收入群体缴税占绝大多数。

王世宇解释，个税增长较快的原因包括，相关资本类所得对个税增长的贡献度近五成，特别是股权转让、股息红利等资本类收入税收增长明显，其中限售股转让个人所得税同比增长97.6%，利息、股息、红利所得个人所得税增长15.2%。部分行业发展态势较好，带动从业人员收入明显增加。数据显示，年收入居前1%的人，申报缴纳的个税占个税总量的五成以上；年收入居前10%的个人，申报缴纳的个税占九成左右。

今年6月30日，我国第七次个税综合所得年度汇算完成。王世宇表示，超过1亿纳税人享受退税1500多亿元。年收入12万元以下的群体，在享受了6万元基本减除费用以及相关扣除后，基本无需缴税或者只需少量缴税；超过七成的人群汇算后无需缴税；在有税人群中，超过六成适用3%的税率，也就是最低一档税率，个税调高惠低效应进一步显现。与此同时，需大额补税的重点人群补税申报率达99.96%。上半年，税务机关累计督促补缴税款、滞纳金约340亿元。

发布会上，王世宇还介绍，上半年，我国现行支持科技创新主要政策和制造业发展政策减税降费以及退税1.91万亿元。其中：研发费用加计扣除等支持企业创新投入和技术转让的政策减税降费6596亿元；高新技术企业减按15%税率征收企业所得税等支持培育发展高新技术企业和新兴产业的政策减税约2520亿元；先进制造业企业增值税加计抵减等推进破解“卡脖子”和支持高端化发展的政策减税降费近1万亿元。（中新）

重箱率连续46个月保持100%

——国家发改委专题新闻发布会聚焦中欧班列发展成效

中欧班列是共建“一带一路”的旗舰项目和标志性品牌。自2016年6月统一品牌以来，中欧班列保持安全稳定畅通运行，开创了亚欧国际运输新格局，为世界经济发展注入了新动力。为总结十年来中欧班列发展成效，推动“十五五”相关工作开好局起好步，国家发展改革委28日举行专题新闻发布会介绍有关情况。 □新华



累计开行量已突破13万列

重箱率是指中欧班列的满载率，是衡量班列货源充足度和运营效益的重要指标。国家发展改革委开放司司长梁林冲说，截至今年6月，中欧班列重箱率已连续46个月保持100%。从开行均衡性看，中欧班列回程与去程开行比例接近1:1，开行结构更加趋于均衡。

“中欧班列开行规模从2016年的1702列增长至2025年的20022列，年均增速超30%，目前单月即可实现2016年全年开行量。”梁林冲说，截至目前，中欧班列累计开行量已突破13万列，运送货值超5200亿美元，成为丝绸之路经济带上驰而不息的“钢铁驼队”。

国铁集团货运部兼物流中心主任吴兆新表示，中欧班列运输质量和效益持续提升，影响力和竞争力持续增强。根据境内外运输组织特点，中欧班列最大编组辆数由50辆提高到55辆，每列装载质量由2500吨提升到3000吨。2022年，创新开行了境内外全程时刻表中欧班列，目前已达到年1000列以上开行规模，全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上。在境外17个国家布局了131个集装箱还箱堆场，覆盖了绝大部分中欧班列境外节点城市，方便客户用箱还箱。

通达欧洲26个国家236个城市

“中欧班列已成为密切国际经贸往来的重要桥梁和深化欧亚互联互通的重要载体。”梁林冲说，中欧班列运输货物品类覆盖53大门类、5万多个品种，运送货值占中欧货物贸易额的比重逐年提升。目前，中欧班列已铺画96条运行线路，形成了境外北、中、南多元通道格局，通达欧洲26个国家236个城市，构建了畅通高效、多向延伸、海陆互联的通道网络。

“十五五”规划纲要部署完善立体互联互通网络布局，提出提升中欧（亚）班列发展水平，积极参与跨里海国际运输走廊建设。

梁林冲表示，下一步，国家发展改革委将完善运输组织服务，稳步扩大全程时刻表班列开行范围，强化多种运输方式高效衔接。有效统筹铁路、公路、海运、航空等多种运输方式，积极开辟多式联运新线路，进一步完善通道网络。建立健全执法交流协作机制，推进铁路、海关等部门信息联通共享，确保班列高效稳定运行。拓展投融资渠道，发挥专项贷款、专项投资基金作用，深化与多边开发机构合作，助力班列高质量发展。

“海关总署与国铁集团密切配合，探索建立出口货物铁路运输和公路运输联运海关监管模式，将海关监管顺势嵌入国际多式联运物流链。”海关总署监管司副司长章涛表示，下一步，将密切关注出口铁公联运模式的应用情况，在铁公联运稳定运行基础上，逐步完善并扩大至其他类型的进出口联运监管。

吴兆新表示，国铁集团将建立全程时刻表中欧班列开行质量跟踪分析制度，加强信息预报和作业盯控，打造精品班列；选择南通道具备常态化开行条件的线路，尝试编制铁海联运全程时刻表，提升南通道中欧班列市场竞争力。同时，会同沿线各国铁路、执法部门联合推广具有货物追踪和破锁报警功能的电子施封锁，有效满足客户对货物位置信息及安全保障等方面的需求，共同打击盗窃等违法行为，提升中欧班列安全保障能力和服务水平。

L2级辅助驾驶乘用车渗透率达70.5%

据新华社电 工业和信息化部装备工业一司司长郭守刚日前介绍，今年以来，L2级组合驾驶辅助功能乘用车渗透率达到70.5%，领航驾驶辅助（NOA）功能乘用车渗透率达到34.2%，首批L3级有条件自动驾驶车型开始在特定区域上路通行。

2026世界智能网联汽车大会媒体圆桌会27日在北京召开。郭守刚说，近年来，我国不断完善智能网联汽车政策法规和标准体系，加快推进技术创新、产品准入、示范应用和产业生态建设，推动智能网联汽车产业发展取得积极成效，在全球范围内形成一定优势。

据介绍，大算力智驾芯片、舱驾融合芯片加快迭代升级，高性能激光雷达、智能线控底盘等核心零部件批量装车，中央集中式电子电气架构正加速从研发走向量产应用。全国各地累计发放测试示范牌照超过2万张，开放测试示范道路超5.7万公里，累计测试超过2.2亿公里；20个“车路云一体化”应用试点城市部署各类智能化设备超6万套，服务各类车辆超过10万台。

交通运输部科技司副司长翁优灵表示，将坚持以场景创新为核心牵引，持续拓展应用场景广度深度、优化配套政策制度供给，以真实交通运输场景验证技术成熟度、带动技术迭代升级、催生新业态新模式，推动智能网联汽车与交通运输融合发展不断取得新成效。

工业和信息化部装备工业发展中心主任、世界智能网联汽车大会组委会秘书长瞿国春介绍，2026世界智能网联汽车大会拟于10月21日至23日在北京亦庄举办，将围绕自动驾驶技术演进、标准法规体系、商业化应用路径等核心议题，集中发布行业观点、展示创新成果。

相关链接

L2级和L3级

L2是组合驾驶辅助（人负责监控，车只执行操作），L3是有条件自动驾驶（特定条件下车负责驾驶，人可脱眼脱手但需随时接管）。

L2级（组合驾驶辅助）：系统可同时控制车辆横向（转向）和纵向（加减速），但驾驶员必须全程监控路况、手握方向盘，事故责任完全由驾驶员承担。典型功能包括自适应巡航+车道居中保持（ACC+LCC）及各类“领航辅助”（NOA/NCA等），本质仍是人主导。

L3级（有条件自动驾驶）：在限定场景（如高速拥堵、特定快速路）下，系统完全接管驾驶任务，驾驶员可合法脱手、脱眼（做非驾驶事），系统请求接管时需在时限内响应；系统运行期间发生事故，责任主体转移至车企。这是从“辅助”到“自动驾驶”的法律与技术分水岭。（综采）

我国电动汽车充电基础设施总量突破2300万个

私桩增速显著高于公桩

据新华社电 记者7月28日从国家能源局获悉，截至2026年6月底，我国电动汽车充电基础设施（枪）总数达到2305.7万个，同比增长43.2%。

其中，公共充电设施（枪）500.9万个，同比增长22.3%，额定总功率达到2.47亿千瓦，单枪平均功率约为49.35千瓦；私人充电设施（枪）1804.8万个，同比增长50.4%，私人充电设施报装用电容量达到1.55亿千伏安。

今年上半年，电动汽车充电网络快速发展，服务能力显著提升。

在节假日出行充电需求保障方面，以今年“五一”假期为例，全国高速公路充电次数共计397.84万次，充电量达到9493.14万千瓦时，日均充电量1898.63万千瓦时，较春节期间增长14.09%，再创历史新高，节假日出行充电需求得到有效保障。

在大功率充电设施建设方面，截至2026年6月底，全国已建成大功率充电枪超过18万个，布局合理、技术先进的大功率充电基础设施体系加速构建。

在县乡充电网络布局方面，截至2026年6月底，县域充电设施覆盖率提升至98.61%，县乡充电网络加快织密，乡镇区域充电服务保障能力稳步增强。

部分能源资源行业企业——

城镇土地使用税免征政策将取消

据新华社电 财政部、税务总局7月28日对外发布公告，明确将调整部分能源资源行业企业城镇土地使用税政策。

根据此次发布的公告，此前出台的煤炭、矿山、油气、建材、电力等行业企业的部分主要生产经营用地免征城镇土地使用税优惠政策将取消。同时，上述企业中具有公益性、安全保障性质以及重大基础设施用地的免税政策将予以保留。

据了解，部分能源资源行业企业城镇土地使用税优惠政策已实施近40年。近年来，优惠政策长期实施带来的土地利用效率偏低、影响税收公平等负面效应日益突出。

“当初给予优惠政策时，能源资源行业的产品还在实行计划定价，属于需要支持的行业。经过近40年的发展，我国能源资源行业已今非昔比，这方面的优惠政策确实需要调整。”中国财科院公共收入研究中心主任梁季说。

她表示，上述行业土地使用面积大，继续对其主要生产经营用地实施城镇土地使用税优惠政策，不利于企业节约集约使用土地。取消该优惠，可引导企业盘活存量土地，提高土地利用效率。

根据公告，政策调整设置了过渡期，分两步到位。对恢复征税的土地，自2026年9月1日至2027年8月31日，按应纳税额减半征收城镇土地使用税；自2027年9月1日起，全额征收城镇土地使用税。

数据显示，2025年，全国城镇土地使用税为2551亿元，属于小税种。

“城镇土地使用税总体税收负担不重，占企业总体税费成本的比重较低。”梁季说，此次是分步取消优惠政策，给予企业一定时间来调整适应。对公益性用地，仍然给予企业免税政策。

专家表示，总的来看，此次政策调整有利于促进土地资源节约集约利用和生态修复；有利于促进税收公平，为各类能源资源行业创造公平竞争的税收环境，支持全国统一大市场建设。

“小快轻准”支持中小企业数字化转型

据新华社电 工业和信息化部27日对外公布《“小快轻准”数字化产品和服务培育指引（2026年版）》，旨在引导服务商紧密围绕中小企业数字化转型需求，促进数字化产品与服务供需适配，加快中小企业数字化转型。

“小快轻准”，即小型化、快速化、轻量化、精准化。指引要求，坚持需求牵引，以中小企业数字化转型需求为导向，紧扣转型痛点；鼓励地方因地制宜细化培育标准，建立分类分级培育体系；加强政策协同和资源统筹，加快构建多方参与、优势互补的中小企业数字化转型服务供给生态。

指引围绕小型化、快速化、轻量化、精准化以及数智化、共性基础要求等部署一系列举措，包括针对细分行业构建工业机理模型或行业知识库；产品操作界面应简单易用，充分考虑中小企业认知习惯；鼓励产品深度融合人工智能技术；杜绝隐性收费与捆绑销售等。

组织实施方面，指引提出，要依托全国中小企业数字化转型服务平台及地方服务平台、促进中心等载体，建设“小快轻准”数字化产品优质资源池，促进优质产品跨区域流通共享，降低中小企业选型成本和试错风险等。

我国发力强化种业知识产权保护

据新华社电 27日，农业农村部公布第一批农业植物实质性派生品种制度实施目录，将水稻、小麦、棉花等10种作物列入首批实施范围。这标志着我国种子法确立的实质性派生品种制度正式落地实施，将进一步强化种业知识产权保护。

这是记者日前在农业农村部召开的新闻发布会上了解到的。

农业农村部种业管理司副司长杨海生介绍说，通俗地讲，实质性派生品种是在已有原始品种的基础上进行修饰改良而选育出的新品种，与原始品种相比，只有个别性状发生变化。

“随着种业振兴行动的深入实施，我国种业发展进入更加依靠自主创新、原始创新的新阶段，需要进一步完善植物新品种保护制度，通过更加严格、合理的知识产权保护机制，激励育种原始创新，加快选育突破性新品种。”他说，建立实质性派生品种制度，要求实质性派生品种在商业化推广前，经过原始品种权人的许可，并约定分享一定收益，体现对原始品种权人权益的尊重，激励育种者更多从事原始创新。

杨海生说，在首批实施目录的作物选择上，主要有行业发展需求迫切、品种遗传多样性好、品种鉴定技术成熟三方面的考虑。如这10种作物涉及粮食、棉花、油料、蔬菜、水果五大类，覆盖范围广、代表性强。从品种权申请数量看，截至2025年底，这10种作物的申请总量达3.86万件，占我国农业植物品种权申请总量的35.5%。

此外，农业农村部还制定发布了农业植物实质性派生品种判定指南、判定阈值、鉴定机构条件，并组建了专家库，确保制度实施的可操作性。