

国家高新区创新驱动高质量发展专题班举办

本报讯（记者 张伟）7月6-10日，工业和信息化部联合中国浦东干部学院，在上海市举办国家高新区创新驱动高质量发展专题研讨班，工业和信息化部党组成员、副部长辛国斌为学员作专题授课。此次研讨班强化地方推动国家高新区建设的主体责任，进一步提升领导干部推动国家高新区高质量发展的能力和水平。

辛国斌指出，“十四五”以来，工业和信息化部深入贯彻

落实党中央、国务院决策部署，与各部门、各地方一道推动国家高新区在中国特色的高新技术产业产业化道路上迈出更加坚实步伐，又“高”又“新”发展的基础更牢、成色更足。国家高新区已成为科技创新和产业创新深度融合的重要载体和高新技术产业发展的主阵地，为实现高水平科技自立自强、发展新质生产力、推进新型工业化提供了有力支撑。

辛国斌强调，新时代新征

程，推进国家高新区高质量发展要坚持“发展高科技、实现产业化”，做实做好“高”和“新”两篇文章，着力打造新赛道策源地、产业科技创新高地，建成创新驱动发展示范区、新质生产力引领区 and 高质量发展先行区。要强化战略引领，抓好系统谋划部署，扎实推进“十五五”时期相关规划落实。要加强技术策源，组织开展高水平研发攻关，建设高能级创新平台体系，提升科技成果转移转

化效能。要着力培育新赛道，壮大高新技术产业集群，完善企业梯度培育体系，全面提升产业创新力、引领力和竞争力。要着力提升数字化智能化发展水平，推动绿色低碳转型，塑造高品质园区生态。要深化体制机制改革，加大先行先试力度，加快形成一批首创性突破性的改革举措，推进高水平对外开放，营造市场化、法治化、国际化一流营商环境。要强化党建引领，扎实推进中央

巡视反馈开发区相关问题整改工作，加大对统计造假行为的惩戒力度，加强规范管理和赋能，加快推动国家高新区提质升级。

研讨班上，中国人民银行、国家统计局有关司局负责同志，工业和信息化部规划司、火炬中心主要负责同志，党建、科技、产业、金融等领域专家学者围绕培训主题进行专题授课。部分国家高新区所在地市级人民政府负责同志参加培训。

中国独角兽企业总估值超1.4万亿美元

本报讯（记者 李争粉）7月16日，长城战略咨询在2026中国（深圳）独角兽企业大会上发布《GEI中国独角兽企业研究报告2026》（以下简称“报告”）。报告显示，2025年，中国独角兽企业376家，总估值超1.4万亿美元，平均估值38.5亿美元，较上一年提升5.1亿美元。新晋独角兽企业88家，较上一年的53家大幅增加。超级独角兽企业12家。

报告显示，独角兽企业集中于2015-2016年成立，平均“年龄”7岁；从初创企业到成长为独角兽，平均用时4.3年。有16家企业成立1年内就跻身独角兽企业行列。

同时，376家独角兽企业中，近九成为民营企业（333家），66.5%为高新技术企业（250家），34.8%为专精特新“小巨人”企业（131家）。

前沿科技全面领跑，占比超八成。报告显示，2025年前沿科技独角兽企业数量达320家，占独角兽企业总数的85.1%，比上一年增长14.9个百分点。新晋独角兽企业中超九成成为前沿科技企业。这些独角兽企业分布于38个赛道，其中，企业数量前五的赛道为半导体（62家）、清洁能源（28家）、智能网联新能源汽车（24家）、具身智能（19家）、商业航天（17家），数量合计占比40%，企业赛道集中度进一步上升。

具身智能独角兽企业加速涌现。报告显示，2025年具身智能赛道共有19家独角兽企业，其中12家为新晋企业，成为当年最受资本关注的赛道之一。企业细分领域覆盖上游具身核心零部件、具身本体、具身模型与大脑等，具身智能赛道已进入独角兽企业集群式发展的全新阶段。银河通用、智元

机器人、星海图、灵心巧手等10家企业成立3年内便跻身独角兽企业行列。

人工智能（AI）独角兽企业从“参数竞赛”转向“场景落地变现”。报告显示，2025年，独角兽企业在AI大模型、AI算力等人工智能领域加速布局，贯穿人工智能产业“算法—算力—数据”全链条。

商业航天、低空经济独角兽企业进入成长“快车道”。报告显示，2025年，商业航天赛道拥有17家独角兽企业，涵盖商业卫星制造、空天信息、商业火箭领域。智能飞行赛道拥有独角兽企业6家，聚焦载人、货运eVTOL、低空飞行器领域，加速产品迭代与商业化落地。

融资结构性回暖，人民币仍为主导。报告显示，2025年，中国独角兽企业中有132家新获融资，新获融资企业占总数的35.1%，同比上升11.4个百分点。人民币融资占据绝对主导地位，占比提升至80%以上。在披露币种的融资事件中，人民币融资事件占比82.5%，金额合计158.9亿美元，占总额的75%。美元融资事件占比17.5%。

此外，报告回顾了中国独角兽企业10年发展脉络，将独角兽企业演进划分为三轮迭代。2016-2018年为互联网融合发展期，电子商务、智慧物流、互联网金融等线上业态快速扩张；2019-2021年进入前沿科技快速成长期，总量突破300家，新晋数量达142家的历史峰值，前沿科技占比升至63.3%；2022年至今步入高质量进阶发展期，AI芯片、大模型、商业航天、量子科技、具身智能等前沿赛道涌现出一批代表性企业，创新能级持续提升。



7月16日，满载汽车配件、日用百货、陶瓷制品等货物的X8151次中欧班列从西安国际港站开往德国杜伊斯堡。2026年中欧班列启用统一品牌满10年，中欧班列（西安）优化中欧、中亚国际运输组织，拓宽国际物流通道，今年以来班列开行总量突破3000列。图为X8151次中欧班列在西安国际港站等待发车。 新华社记者 李一博/摄

导报观察

全国推行“禁燃”应因地制宜

► 于大勇

近日，海南省政府印发的《“十五五”海南国家生态文明试验区规划（美丽海南建设“十五五”规划）》提出，平稳推进2030年禁售燃油车。这意味着，到2030年，海南省新增和更换车辆中，新能源汽车占比将达到100%。由此，海南将成为首个禁售燃油车的省份。然而，就全国范围而言，“禁燃”不能“一刀切”，因地制宜是大方向。

海南省推出“禁燃”时间表，主要有3点底气。

首先，作为独立海岛，海南省面积3.54万平方千米，环岛里程约为600千米，当前主流电动车续航即可满足出行需求。同时，海南省全年温暖的气候可以有效规避电池低温衰减问题。此外，海南省将高速公路通行费内嵌于油价之中，燃油用车成本相对较高，而新能源汽车用电成本优势明显，加速市场自然替代。

第二，作为国家生态文明试验区

和自由贸易港，海南省承担着探索绿色发展新模式战略使命。“禁燃”既是生态文明建设的标志性举措，也是自贸港建设中打造绿色低碳交通体系的重要组成部分。

第三，今年7月初，财政部、国家税务总局、工业和信息化部联合印发的《关于调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策公告》明确，自2027年1月1日起，取消节能汽车减半征收车船税优惠，取消纯电动商用车、插电式/增程式混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税优惠。这意味着海南省的相关税收并不会因“禁燃”而缩减。

放眼全国，海南省“禁燃”的做法可以借鉴，但无法照搬。

一方面，海南岛以外的其他省份路网四通八达，跨省车流自由流动，无法隔离。同时，一些区域存在的客观因素注定全国范围的“禁燃”无法做到同步同时。例如，我国北方地区冬季低

温环境下电动汽车电量能耗较高，西部地区因地广路远造成充电设施分布不均，短期内全部“禁燃”并不现实，因地制宜逐步推进交通领域的绿色化进程。

另一方面，在可预见的未来，新能源汽车和传统燃油车需要协同发展。燃油车在一定环境和条件下仍拥有优势，而新能源汽车在短期内无法完全替代燃油车。同时，燃油车制造上下游仍是很多地区实体经济的重要组成部分，过快“禁燃”会带来不必要的产业阵痛。因此，不应急于出台全国统一的“禁燃”时间表。

新能源汽车与燃油车，二者是竞争性共存关系而非简单替代，全面“禁燃”需考虑电网承受能力、基础设施建设进度以及消费者实际需求。循序渐进、因地制宜，方能让交通领域绿色转型兼顾生态效益、民生保障与产业稳定，实现高质量可持续发展。