

山东“期中成绩单”里的形与势

时政眼

□ 本报记者 李振 于新悦

经济数据本身不会说话，分析和对比才能赋予其意义。7月21日山东上半年经济数据出炉，这些数据中哪些体现出山东变化，透露出怎样的信息？

做好这道“读数”题，对我们认清山东发展的形势，把握未来趋势至关重要。

关键性数据有指向性意义。上半年，全省经济顶压前行，半年经济总量首次突破5万亿关口，增长5.6%，高于全国0.3个百分点，彰显出山东经济的韧性与活力。

把上半年三次产业发展数据放在一起看——

第一产业增加值为3015.4亿元，增长3.9%；第二产业增加值19799.1亿元，增长5.6%；第三产业增加值27231.5亿元，增长5.8%。

不难发现，三次产业发展呈现同步向好趋势，而且增速均跑赢了全国。三次产业协同发展，是山东经济保持稳中向好、进中提质良好态势的一个注脚。

进一步打开分析，会看到两个较为明显的趋势——

一是“好”的势头不断延续。

规上工业增加值是工业生产规模、速度和结构变化的核心指标，直接反映工业企业的生产活跃度和工业经济的整体冷暖。上半年，山东工业保持较快增长，规模以上工业增加值增长7.7%，“压舱石”依旧可靠可期。

以烟台为例，一批重点项目开始由建设期转入产能释放期，裕龙石化一期、万华（蓬莱）新材料产业园一期顺利投产，烟台的绿色石化、有色及贵金属、电子信息产业产值均实现两位数增长。

在外部形势复杂严峻的背景下，山东外贸“西方不亮东方亮”，同样展现出强大韧性。上半年货物进出口总额1.73万亿元，增长6.8%。其中，民营企业进出口增长7.7%，占进出口总额的76.1%，主力军作用突出。

另一方面，短板弱项正在补齐。

对标先进省份，服务业是山东的短板。今年1-5月，山东规模以上服务业营业收入增长6.3%。32个行业大类中，有26



新一代LNG “海上立体车库”首航

□记者 卢鹏 通讯员 于涛 报道
7月21日，“卡德维尔”轮自龙口港顺利开启首航。该轮是由中集来福士海洋工程有限公司自主设计建造的新一代LNG（采用液化天然气为燃料）汽车滚装运输船，可载7000台汽车，有13层甲板，宛如一座“海上立体车库”，主要用于各类车辆以及重型货物的远洋进出口运输。

个行业营业收入实现增长，增长面为81.3%。社会消费品零售总额增长5.6%，限额以上实物商品网上零售额增长14.7%，服务业在经济发展中的引擎作用得到进一步发挥。

今年，济宁让服务业挑更重的担子，成立市县两级服务业攀登进阶指挥部，大幅提高服务业在全市综合考核中的权重，建立“种子、幼苗、准上市”梯次培育库，服务业增加值增长7.1%。

其中，生产性服务业中的内河航运，在加快构建通达海海的“公铁水空”多式联运体系支撑下，上半年集装箱吞吐量增长20.1%；生活性服务业中的新能源汽车、家电销售分别增长34.9%、23.4%。

做到“心中有数”，不仅要盘点成绩的“形”，更要从数据中看到“势”。

今年的山东经济，棋至中盘，压力挑战也不小。

7月19日，山东省委常委会召开扩大会议，提出增强各项工作系统性协同性针对性，在提升工业经济质效、补齐服务业短板、推进项目投资、挖掘消费潜能、稳住外贸外资上再加力。

聚焦重点再加力，第三季度尤为关键。三季度是全年承上启下的关键期，通常也被认为是决定全年经济目标任务能否全面实现的“黄金期”。考虑到去年第四

季度全省经济增长基数较高，更应该把握好“黄金期”，尤其是增速低于全省平均水平水平的市更应该多角度、精细化地去拆解分析经济数据、对症下药补齐短板弱项，集中精力研究做好经济工作和防风险工作。

判断准趋势，才能见微知著、靶向施策。做好下半年经济工作，既要看形，更要观势，尤其是紧盯重点领域、重点地区、薄弱环节攻坚突破，以增量对冲减量，确保主要指标增速持续好于全国、在对标省份中争先进位，更好发挥经济大省“挑大梁”作用。

国家外汇管理局7月22日在国新办发布会公布的数据显示，目前，外资持有境内人民币债券的存量超过6000亿美元，处于历史较高水平。今年上半年，外资净增持境内股票和基金101亿美元，特别是5月、6月，净增持规模增加至188亿美元。

一系列数据表明，今年以来，外资配置人民币资产总体较为稳定。外资投资人民币债券规模上升，近期外资投资境内股票总体向好，透露出全球资本配置人民币资产的意愿在增强。

“未来，外资配置人民币资产仍具有较稳定和可持续增长空间。”国家外汇局国际收支司司长贾宁说，目前，境外投资者持有境内债券、股票的市值占比约为3%至4%，受多重积极因素支撑，预计外资仍会逐步增配人民币资产。

人民币资产缘何受到国际投资者青睐？

——经济基本面稳健为外资投资中国创造了稳定的宏观环境。

今年上半年我国国内生产总值（GDP）同比增长5.3%，经济结构更加优化，二季度内需对国内经济增长的贡献度为77%，环比提高17个百分点。

“随着扩内需政策效果显现，经济稳中向好态势有望进一步巩固。近期，多家国际投行表示看好中国发展机遇，将中国资产评级由中性上调至超配。”贾宁说。

——金融市场高质量发展为外资投资中国创造良好的政策环境。

我国坚持高水平对外开放，不断完善金融市场互联互通机制，拓展投资渠道、优化投资环境，外资参与中国金融市场的便利性明显提升。

如今，我国已建成比较齐全和有深度的金融市场体系，债券、股票市场的市值均位居全球第二，金融产品丰富、流动性强，为外资配置人民币资产提供了多样化选择。

——全球资产配置需求为外资投资中国创造了良好发展机遇。

近年来，国际金融市场波动加大，投资者普遍认为，需要在全球开展更加多样化、分散化的资产配置。

“人民币币值稳定，人民币资产在全球范围内具有比较独立的收益表现，已成为全球投资者分散风险的重要资产和增厚收益的重要配置标的。”贾宁表示，近期，国际货币基金机构官方论坛对全球75家央行调研结果显示，30%的央行表示将增配人民币资产。

有来有往，是全球大型开放经济体的一大特点。中国不仅是国际投资者关注的焦点，也是国际投资的重要来源。

国家外汇局在发布会现场披露，今年前5个月，股权性质来华直接投资净流入311亿美元，同比增长16%；股权性质对外直接投资519亿美元，同比基本持平。

“境外机构各类来华投资形成了我国的对外负债，境内各类主体对外投资又形成了我国的对外资产。”贾宁说，外资来华投资总体保持净流入的同时，境内主体对外投资也在持续增加。

截至2025年3月末，我国对外负债7.1万亿美元，对外资产10.7万亿美元，净资产3.6万亿美元。这是我国利用外资和吸引境外持有人民币资产的成效，也是我国积极参与国际经济大循环发展成果的反映。

面对更趋复杂的外部环境，无论是国际资本的持续流入，还是中国资本的“走出去”，中国经济的韧性与开放正展现出独特价值，为全球经济金融格局注入更多确定性。
(新华社北京7月22日电 记者 刘开雄)

外资持续加码人民币资产

净增持超百亿美元

车主喊贵 险企喊亏

新能源车险咋成了“赔本买卖”

大众视点

□ 本报记者 邢金钰

“我们家7.5万元的比亚迪海豚第一年车险是3800元，第二年是2900元；18万元的大众迈腾，车险一年也是3000元左右。新能源汽车投保咋这么贵？”烟台车主耿月的困惑，折射出当下新能源车险市场的怪象——消费者喊贵，保险公司喊亏。

中国精算师协会和中国银行保险信息技术股份有限公司联合发布的新能源车险赔付信息显示：2024年，保险行业承保新能源汽车3105万辆，保费收入1409亿元，提供风险保障金额106万亿元，承保亏损57亿元。这并非新能源车险首次亏损。国家金融监督管理总局数据显示：2023年新能源汽车车均保费达4395元，较燃油车高出63%，而保险行业承保亏损高达67亿元。

为什么新能源汽车保费明显高于燃油车，整个行业依旧亏损？新能源车险赔本到底赔在哪儿？

风险错配导致保费失真

说到保险“赔本”，要从投保和理赔两方面来看。

先看投保，中国汽车流通协会2025年1月发布的《网约车行业发展白皮书》显示，截至2024年底，全国网约车保有量达487万辆，其中新能源汽车占比62.3%。低使用成本让新能源车成为网约车、营运车的首选，使用强度远超家用场景，但大量兼职网约车仍以家用名义投保。

“家庭自用投保价格是营运车的1/3-1/2。”烟台平安财险副总经理刘浩介绍，以烟台为例，烟台有网约车运营执照的车量约1.1万辆，但在网约车平台注册的车辆超过3万辆，“是否有网约车运营执照，是决定新能源汽车按何种使用性质投保的关键标准之一。”

作为营运车辆，网约车的年均行驶里程约为家用车的2-3倍，出险率更高。这种“保费与使用性质”的风险错配，直接导致部分车型赔付率超100%。

投保价格的影响因素不仅是车型或使用性质。人保财险烟台分公司总经理助理张鹏表示，其公司新能源车定价模型有数十个影响因子，但目前保险公司仍缺乏新能源车况及驾驶人员的相关数据，如电池健康状态、车主驾驶习惯等。尽管新能源汽车天然具备数据采集优势，但跨行业数据共享机制尚未健全，保险公司精算模型的数据有限，因此无法反映真实风险。

“当整个行业面临‘赔本’风险时，保险公司就会更注重服务能力的拓展，比如开展道路风险减量、安全驾驶培训或提醒等，如果能获得更多用户驾驶习惯等相关数据，实现更精准的用户画像，便能更好地服务每一台车、每一位车主。”张鹏说。

“能换则换”拉高理赔成本

再看理赔，新能源车险的理赔主要集中在人伤理赔和车损理赔。

新能源汽车的机械结构比燃油车简单，但一体化压铸等新型零件的高度定制性，使这些零件只适合换，不适合局部维修。“车企的技术垄断推高了理赔成本。过去燃油车维修基本是‘能修不换’，新能源汽车维修则需要去指定地点，而且是‘能换则换’。”中华联合财产保险股份有限公司烟台中心支公司副总经理刘承宽讲述了一个理赔案例。

一位启辰新能源车主遭遇刚蹭，虽经检测电池内部无恙，但电池壳破损存在安全隐患。授权维修店表示无法单独更换电池壳，只能返厂维修；厂家拒绝换壳处理，车主出于安全考虑，坚持要求更换电池。“换位思考，这完全能理解。”刘承宽坦言，可更换电池需9万元，而这辆开了2年的车，当时购车价12万元，如今市场价已不足9万元。最终，公司不得不提出直接换车的方案，以推进理赔协商。

同时，新能源汽车智能化、一体化设计也导致维修成本激增。例如，特斯拉Model Y后部碰撞导致电池包轻微变形，维修费用高达18万元，而丰田凯美瑞同类事故仅需7万元。新能源汽车电池更换成本占整车价格的30%-40%，部分车型如极狐001的100kWh电池备件售价达19.97万元。

激光雷达、智能座舱等智能设备局部损坏需整套更换，也是案均赔款增加的原因之一。“传统燃油车追尾，通常几百元就能解决问题；新能源汽车追尾则可能损坏尾部高精度电子器件，赔付成本较燃油车往往高出几倍。”张鹏说，“更重要的是，新能源车企技术和零部件购货渠道单一，维修议价空间小。”

此外，新能源汽车具有提速快、声音小的特点，人伤案件赔付率远超传统

燃油车。刘浩告诉记者，新能源汽车年轻车主占比高，网约车使用比例大，驾驶习惯不适应等因素，均推高了事故频率，也让新能源汽车出险率居高不下。

破局还需产业链深度协同

在烟台市一家比亚迪4S店里，林先生刚接比亚迪驱逐舰05的车钥匙，在店内完成了投保。“保险费用4600元，在这儿买保险主要是看中了没有中间商赚差价，车企自己的保险，有后台数据和零部件维修的话语权，能更好地控制出险成本。”林先生表示，车企与保险的深度绑定，让定价也更合理。

产业链协同的深层价值，远不止于当下的成本优化。根据工信部等部门2015年出台的规定，自2016年起，新能源车企必须为电池等核心部件提供至少8年/12万公里的质保（先到达为准）。而今，这一期限已至。一品汽车App数据显示，今年“脱保”新能源汽车将达到32万辆，2028年将达到98万辆，2032年将升至720万辆。未来8年内，我国动力电池质保到期的新能源汽车总量将逼近2000万辆。

“动力电池是新能源汽车的成本‘大头’，随着首批动力电池质保期陆续到期，新能源车险赔付将迎来新的挑战。”张鹏表示，当新能源汽车动力电池进入规模化退役期，电池衰减会导致更多不确定性风险，将成为保险行业赔付的新痛点，这需要整个新能源汽车主机厂、上下游产业链、维修企业及保险行业共同协商解决。

同时，政策端也在破冰。今年1月，金融监管总局、工业和信息化部、交通运输部、商务部联合印发的《关于深化改革加强监管促进新能源车高质量发展指导意见》提出，合理降低新能源车维修使用成本，创新优化新能源车险供给，提升新能源车险经营管理水平、加强新能源车险监管、强化支撑保障。

这场新能源车险的“赔本困局”，本质上是传统保险模式与新兴产业碰撞的必然结果。唯有打破数据孤岛、重构定价逻辑、强化产业链协同，才能实现车企、险企与产业的多方共赢。“新能源车险的未来，不在价格博弈，而在风险共担。”刘承宽认为。

我国渤海

又一亿吨级油田投产

新华社北京7月22日电（记者 王悦阳 戴小河）中国海油22日宣布，位于我国渤海的亿吨级油田——垦利10-2油田群开发项目（一期）顺利投产，标志着我国海上最大规模浅层岩性油田正式进入生产阶段。

垦利10-2油田位于渤海南部海域，区域平均水深约20米，探明地质储量超过1亿吨，是渤海湾盆地凹陷带浅层发现的首个亿吨级岩性油田。据了解，该油田分为一期、二期两个开发项目，此次投产的一期开发项目计划投产开发井79口，预计高峰日产油气当量约3000吨。

作为我国海上首次开发的枝蔓状稠油油藏，垦利10-2油田的储量分布具有“散、窄、薄、杂”的特点，开采难度大。

“枝蔓状+稠油热采”的储层类型和开发方式组合在国内外均属罕见，我们探索形成了一套复杂稠油油藏开发技术体系，能够清晰描绘出地下油藏的形态和分布，实现高温蒸汽精确注入地层驱原油采出，为垦利10-2油田的高效开发提供了技术支持。”中国海油天津分公司渤海石油研究院油藏总师蔡晖说。

面对储量分布零散、原油粘度跨度大等难题，项目采用“常规注水+蒸汽吞吐+蒸汽驱”的联合开发方式。中心处理平台配套设计常规热采和稠油热采两套生产系统，集多功能于一体，搭载关键设备240余套，是目前渤海区域工艺流程最复杂的生产平台之一，也是渤海南部海域首座规模化稠油热采平台。

为加快储量向产量的转化速度，中国海油钻完井工程技术取得多项关键突破，首次大规模推广应用自主研发的高温电潜泵注采一体化技术，改变了传统作业模式，大幅提高生产效率。

中国海油副总经理阎洪涛表示：“垦利10-2油田群开发项目（一期）的成功投产，标志着我国海上复杂稠油油藏开发迈入新阶段，将有力推动中国海油渤海油田年内实现4000万吨总产量目标。”

荣成首趟中欧班列通行

中韩货运业务将迎广阔发展前景

□记者 陶相银 通讯员 卞红波 报道
本报威海讯 近日，荣成市“石岛港—中亚”海铁联运跨境物流顺利开通，这也是荣成市的首趟中欧班列。

作为联通亚欧的全新物流纽带，本次班列从韩国仁川港以海运方式运抵荣成石岛港，后经公路运输至青岛胶州，换乘铁路由新疆喀什出境，最终运抵中亚的吉尔吉斯斯坦，进而辐射中亚、欧洲市场。“随着这次多式联运跨境物流的开通，中韩货运业务将迎来更加广阔的发展前景。”荣成华东海运有限公司货运部部长张世伟说。

威海发挥与日韩两国之间的海上航线资源优势、区位优势，打造4条国际海铁联运示范线路。目前，威海出入境口岸拓展至6个，已联通境外城市与站点超50个，实现海铁联运、海空联运、海陆联运等多种运输方式联动发展，构建起东接日韩、西联欧亚的国际物流大通道。

