

中鲁物流

ZHONGLU LOGISTICS

山东省物流与交通运输协会主办

2026 年 8 月

单 月 刊



2026 年 7 月山东省物流景气指数

首批“人工智能+交通运输”典型应用场景创建正式启动

“烟台港—济南港”铁矿石海河联运新通道开通

山东全力推动新能源重卡规模化应用



主办：山东省物流与交通运输协会

电话：0531—86026117 0531—86026118

传真：0531—86026117

邮箱：shandong56@vip.163.com

网址：www.sd56.org

地址：济南市舜华路 2000 号舜泰广场 11 号

楼北楼 1101 室



扫描并关注山东省物流与交通运输协会

CONTENTS

「目录」

【政策法规 Policies & Regulations】

- 4/：九部门发文：进一步激发下沉市场活力 活跃县域消费
- 10/：山东口岸首单新能源商品车“集装箱+滚装”同船出口业务落地烟台港
- 11/：推动经济持续向新向优向好发展——从中央政治局会议看下半年经济工作着力点
- 21/：“快递进村”邮政兜底试点新增 2244 个建制村
- 22/：今年前 7 个月山东经济运行总体平稳
- 24/：山东省人民政府办公厅印发《关于推动电子商务扩能提质的若干措施》的通知
- 29/：《加快建设交通强国报告（2025）》发布
- 31/：交通运输部发布 12 项交通强国建设试点典型案例

【数据盘点 Data Inventory】

- 35/：2026 年 7 月山东省物流景气指数
- 37/：2026 年第二季度——地缘冲突推高运价 航运市场乘势走强
- 42/：2026 年 7 月份中国出口集装箱运输市场分析报告
- 45/：2026 年 7 月份中国沿海（散货）运输市场分析报告
- 48/：海关总署：前 7 个月我国货物贸易进出口增长 17.3%

【物流资讯 Logistics Information】

- 49：大宗散货铁海联运半高箱 “一箱到底”
- 50：“烟台港—济南港”铁矿石海河联运新通道开通
- 52：全国首座电网友好型重卡充电示范站（京沪高速章丘服务区）投运
- 54：首批“人工智能+交通运输”典型应用场景创建正式启动
- 56：山东全力推动新能源重卡规模化应用

【会员风采 Member Style】

- 59：深化战略合作 共筑物流新篇——中铝物流与南宁铁路局集团业务交流座谈会在京举行
- 62：交投粮油物流园扎实做好夏季安全生产保障工作
- 63：梁山港开启 5000 吨级大型船舶装载新业务
- 64：物流公司在东平陆港召开八月份市场开拓座谈会
- 67：山东新兴集团有限公司铁路专用线新增集装箱原油危险货物运输安全评审会顺利召开
- 69：喜报！山东颐养健康集团药业有限公司跃居全国药品批发企业百强第 65 位
- 72：恒通股份 2026 半年报发布：盈利高增，布局海外启新程！



山东省物流与交通运输协会

SHANDONG PROVINCIAL LOGISTICS AND TRANSPORT ASSOCIATION

山东省物流与交通运输协会由具有代表性的交通、铁路、航空、邮政和重点工业、物流企业及其他相关组织共同组建成立的，实行行业服务与行业管理的非营利性社团组织。协会设有由 80 余名国内知名专家组成的专家委员会，综合运输、物流园区、物流金融、物流装备、冷链物流、电商物流、物流标准化、危化品物流、物流教育、保险服务等 10 个专业委员会。

协会积极宣传贯彻国家的方针政策和法律法规，深入研究现代物流和交通运输发展的趋势与方向，牵头制定行业标准和规范，加强行业自律，开展行业统计等。协会实施与行业主管部门工作的“融合行动”，立足行业发展需求的“扎根行动”，服务会员成长的“伴随行动”，加强自身建设的“提能行动”，扎实推进“两个中心、一个智库、四个平台”工作重点。

协会担任山东省现代物流工作联席会议联络员、山东省行政执法监督企业联系点，荣获“中国社会组织评估等级 AAAAA 级”“山东省社会组织标杆”“物流统计工作先进单位”“山东省工商领域优秀行业协会”“山东省五星级社会组织”“山东省五星级党支部”“社会组织党建工作示范点”“优秀党支部”“金融创新奖”“校企合作先进集体”等荣誉称号。



山东省物流与交通运输协会

入 会 申 请 表

填表日期： 年 月 日

编号：

单位基本情况			
单位名称			
单位地址			
主营业务			
社会统一 信用代码		单位性质	
企业邮箱		员工人数	
单位网址		注册资本	
上年度货运量 (万吨)		资产总额	
上年度税 总额(万元)		上年度资产 负债率 %	
园区规模(亩)		上年度营业 收入(万元)	
仓储面积(m²)		上年度净利 润(万元)	
货运自有车 (辆)		新能源货车(辆)	
整合社会车辆 (辆)		冷链车(辆)	
铁路专用线 (条)		集装箱专用车(辆)	
企业信息化水 平(信息平台或 自动化装备情 况)			

拟申请 会员级别	☐ 副会长单位 ☐ 理事单位 ☐ 会员单位					
负责人	姓 名		性 别		民 族	
	出生年月		文化程度		政治面貌	
	职 务		技术职称		身份证号	
	办公电话		手 机		微信号	
	电子邮箱		专业特长		社会职务	
联系人	姓 名		部门及 职务		办公电话	
	手 机		微信号		电子邮箱	
业务涉及行业、 领域 (多选)	☐ 快消品 ☐ 煤炭 ☐ 其他大宗物资（粮食、矿建等） ☐ 装备制造业 ☐ 药品及医疗器械 ☐ 纺织服装 ☐ 农副批发市场 ☐ 汽车及零部件 ☐ 危化品及化工原料 ☐ 进出口贸易 ☐ 电商 ☐ 餐饮连锁商超 ☐ 物流教育 ☐ 家具家电 ☐ 其他_____					
业务涉及运输 方式 (多选)	☐ 公路运输 ☐ 铁路运输 ☐ 水路运输 ☐ 航空运输 ☐ 邮政快递 ☐ 多式联运 ☐ 集装箱运输（拖车集运） ☐ 大件运输、 ☐ 其他_____					
目前企业面临 的主要困难(多 选)	☐ 订单需求减少 ☐ 经营成本增加 ☐ 资金周转困难 ☐ 企业用工紧缺 ☐ 税费压力较大 ☐ 市场竞争加剧 ☐ 运输通行不畅 ☐ 土地 ☐ 设施场所获取难 ☐ 管理遇到瓶颈 ☐ 其他_____					
拟申请 会员级别	☐ 副会长单位 ☐ 理事单位 ☐ 会员单位					
业务类型 (多选)	☐ 物流园区 ☐ 城市配送 ☐ 冷链物流 ☐ 快递速运 ☐ 危化运输 ☐ 普货干线（合同物流） ☐ 零担快运 ☐ 跨境国际 ☐ 货运平台 ☐ 仓储物流 ☐ 物流教育 ☐ 其他_____					
服务需求	需要协会提供的服务（请划“√”） ☐ 协助行业标准的申报立项及起草报批 ☐ 寻求项目补贴及融资 ☐ 介绍投资项目 ☐ 相关的评优推荐 ☐ 介绍同行业务合作 ☐ 寻找海外合作 ☐ 境内外专业考察 ☐ 品牌打造与推广 ☐ 相关认证培训服务 ☐ 专项课题研究 ☐ 法律援					

	助和咨询 ☐ 管理难题咨询 ☐ 推荐及引进人才 ☐ 企业咨询与规划 ☐ 协助 企业相关培训 ☐ 其他
单位类型	☐ 仓储企业 ☐ 物流园区 ☐ 干线物流 ☐ 专线物流 ☐ 零担物流 ☐ 危化品运输 ☐ 供应链企业 ☐ 信息化企业 ☐ 同城配送 ☐ 货贷企业 ☐ 设备制造 ☐ 仓储 ☐ 配送 ☐ 运输 ☐ 信息服务 ☐ 公共物流 ☐ 第三方物流 ☐ 网络货运企业 ☐ 冷链 物流 ☐ 其他
拟加入专业委员会（可多选）	☐ 金融物流专业委员会 ☐ 冷链物流专业委员会 ☐ 综合运输专业委员会 ☐ 物流园区专业委员会 ☐ 电商物流专业委员会 ☐ 物流标准化专业委员会 ☐ 危险品物流专业委员会 ☐ 物流教育专业委员会 ☐ 物流装备和信息化专业委员会
申请单位意见	我单位自愿加入山东省物流与交通运输协会，自觉遵守《山东省物流与交通运输协会章程》有关规定，认真履行会员义务。 （盖章） 年 月 日
协会意见	（盖章） 年 月 日

联系我们

电话：0531—86026117 0531—86026118

传真：0531—86026117

邮箱：shandong56@vip.163.com

网址：www.sd56.org

地址：济南市舜华路 2000 号舜泰广场 11 号楼北楼 1101

扫描并关注“山东省物流与交通运输协会”



交通运输部 应急管理部关于加强内河交通安全工作的意见

各省、自治区、直辖市人民政府，
国务院各部委、各直属机构：

为进一步加强内河交通安全工作，
切实保障人民群众生命财产安全，经
国务院同意，现提出以下意见。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，坚持以人民为中心的发展思想，坚持安全第一、预防为主、综合治理，着力破解内河交通安全突出问题，全面提升内河交通安全水平，以高效能治理促进高质量发展和高水平安全良性互动，更好服务中国式现代化建设。

到 2030 年，内河交通本质安全、管理水平、应急能力等大幅提高，形成安全可靠、监管高效、保障有力的内河交通安全工作格局，“十五五”

时期内河交通事故数量比“十四五”时期下降 50% 以上。到 2035 年，内河交通基础设施规模质量、技术装备、智能绿色水平位居世界前列，安全韧性整体跃升，基本实现治理体系和治理能力现代化。

二、全面提升本质安全水平

（一）实施船舶安全性能提升工程。完善内河船舶技术规范体系，全面提升内河船舶抗风等级、抗沉性能、重要设备等安全技术要求。优化客船、危险货物运输船关键技术指标，推广应用标准船型，加快推进现有安全条件差的客船、危险货物运输船淘汰更新。严格落实内河船舶设计、建造、检验质量要求，实施质量安全责任终身追究制度。加强内河船舶专业化检验机构建设，提升船舶检验履职能力。严格“一船一档”管理，确保所有船

舶证书齐全，安全性能可靠。研究完善新能源船舶电池系统、推进系统等核心部件技术标准体系。逐步推动新建改建内河客船、危险货物运输船、新能源动力船入级管理。

（二）实施航运配套设施提升工程。加强内河航道建设维护，规范有序开展航道疏浚、浅滩礁石整治，提升高等级航道达标比例，满足安全通航要求。新建、改建、扩建内河航道、码头、锚地、船闸时，要将配套安全应急设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入生产和使用。按规范设置助航标志，相关高风险点位安装视频监控，提升内河导助航设施现代化水平，推动实现高等级航道岸基船舶自动识别系统基站、可遥测遥控航标、电子航道图和移动通信网络有效覆盖。为旅游景区、风景名胜区、山区湖泊等客流量较大区域建设专用通信网和安全信息播发系统，完善视频监控点位布设，并将监控数据与相关部门对接共享。完善内河交通气象观测监测站点布局，提高客渡运水域恶

劣天气短临监测预警能力。建立与内河交通安全相适应的港口、锚地、船闸等交通基础设施保障体系。2026 年底前，设有客运航线的地级市完成客运航线致灾天气短临预警及叫应机制建立工作。

（三）实施从业人员履职能力提升工程。建立并深化实施内河水运企业主要负责人、安全生产管理人员安全生产知识和管理能力考核制度。督促企业严格落实全员安全生产责任制。未经安全生产教育和培训合格的从业人员，依法不得上岗作业。因地制宜发展内河船员职业教育和技能培训，加强高素质内河船员队伍培养。优化内河船员分等分类管理和从业年龄政策。鼓励内河水运企业建立稳定的自有船员队伍。加强内河船员权益保护，改善在船工作和生活条件。建立完善高端人才引进政策保障。

（四）实施应急能力提升工程。各地要结合本地区相关规划编制，制定实施水上应急力量配布标准，统筹建设省、市、县三级水上应急力量，

加强应急物资储备和应急救助打捞船艇、无人机、无人船等装备配备，尽快提升内河及内陆湖泊、水库等水域搜救和危险货物泄漏应急处置能力。建立健全权责清晰的水上突发事件应急组织、协调、指挥体系，建立完善水上应急联动机制，确保水上应急处置及时高效、有力有序。建立适应需求、科学部署的应急值守动态调整机制，加快推动消防救援等专业力量参与重点客渡运水域应急处置工作。积极发挥社会应急救援力量作用。重要节假日、重大活动等客流高峰时段，进一步强化内河重点客渡运水域应急力量配置，第一时间实施突发事件应急救援。2027 年底前，实现重点涉水县（市、区、旗）水上应急待命点有效覆盖。尽快实现内河主要港口、重点航段应急力量到达时间降低到 45 分钟以内。

三、全面强化安全运行管理

（五）实施监管能力提升行动。

持续深化交通运输综合行政执法改革，

围绕内河交通安全管理“一件事”全链条明确、分解、落实相关责任，完善交通运输执法和监管协调运行机制。加强内河交通安全监管和执法队伍建设，明确并严格落实各类内河水域监管力量履职要求，加强执法人员资格准入和监督。综合考虑船舶类型、通航环境、渔业生产活动等因素，优化重点水域交通组织，推广分道通航等定线制措施。加大水上施工等涉内河航道生产作业活动监管力度，强化内河航道安全保护。加强智慧海事监管系统在全国内河交通安全领域的应用，强化信息共享和协同共治。建立完善内河交通信用管理机制，深入实施守信联合激励，依法依规开展失信惩戒。完善客货运船舶、公务船舶、施工船舶等各类型船舶分类管理制度，强化市场准入和运营管理，实施重点航线“一线一策”、重点船舶“一船一策”。

（六）实施客运安全韧性提升行动。建立重点水域、重点时段客船和渡口专人现场监管制度。加大内河客船和客运码头、渡口等重点对象、部

位检查力度，加强重点水域巡查。完善地质灾害、蓄泄洪等会商研判和预警信息发布机制。全面实施客船签单发航制度。严格落实客船安全设备配备要求。企业新开客运航线前应当系统评估安全条件，不具备安全生产条件的不得新开航线。2026 年底前，实现现有客运航线和渡口安全运行条件全面评估，对无法完成问题隐患整改、不具备安全生产条件的，依法予以关停。

（七）实施绿色智能安全发展行动。大力推进内河交通安全领域科技创新，在保障安全的前提下，加快内河交通绿色智能转型发展。强化船舶新能源、清洁能源应用全过程安全管控，健全完善仓储运输、加注作业、运行使用等环节安全管理制度。推进人工智能在内河交通全要素、船舶全生命周期运用，积极拓展辅助驾驶、自动避碰、智能值守、智能监测等技术和装备在内河交通安全领域应用。加大绿色智能船舶船员、岸基人员等专业人才培养。

（八）实施企业安全管理提升行动。推进水运企业规模化经营，加强内河旅客运输、危险货物运输市场宏观调控。企业要切实履行安全生产主体责任，组织建立并落实安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，落实船舶适航、货物适运、船员适任制度要求，强化对客船、危险货物运输船的岸基技术支持和远程动态监控。全面推行企业负责人、安全管理人员定期随船和重点时段、恶劣天气值班值守制度。加强内河客渡运、危险货物运输等船舶及岸基智能监控设施配备应用。

四、全面加强组织保障

（九）落实属地安全管理责任。各级地方人民政府要强化内河交通安全统筹协调，将内河交通安全工作纳入地方安全生产责任体系。2026 年底前，全面建立省、市、县、乡四级政府领导牵头的内河重点水域安全责任制，明确各类水域内河交通安全管理责任。要切实加强乡镇船舶安全管理，县、乡人民政府要落实乡镇船

舶安全管理责任，逐船登记造册、分类管理，提升安全管理水平。乡镇自用船舶违法从事经营性活动的要严肃查处。持续推进建桥撤渡。

（十）压实相关部门职责。坚持部门联动、各司其职、齐抓共管，交通运输部依法主管全国内河交通安全管理工作，工业和信息化部、住房城乡建设、水利、农业农村、文化和旅游、应急管理、体育、气象、林业草原等相关部门依法在各自职责范围内做好涉及内河交通安全管理工作。各部门要强化信息共享，共同抓好内河交通安全监管工作。

（十一）加大资金保障力度。完善多元资金投入机制，根据内河交通安全管理实际需求，拓宽投融资渠道，按照交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分原则，通过既有资金渠道按规定支持内河交通安全基础设施建设维护、安全监督管理、应急救援保障等需求。

（十二）培育内河交通安全文化。

加强内河交通安全宣传教育，深入开展水上交通安全知识进企业、进社区、进乡村活动和中小学生水上交通安全宣传教育。加大典型事故案例警示和典型问题曝光力度，提高全民水上交通安全意识，倡导人民群众安全出行出游。重点水域地区领导干部应掌握水上交通安全知识。充分发挥行业协会作用，提升行业自律水平，引导企业、群众安全有序参与内河交通安全相关活动。

坚持把党的领导贯彻到内河交通安全工作全过程。按照中央统筹、省负总责、市县抓落实的要求，强化协同配合，细化任务措施，确保落地见效。交通运输部要发挥牵头作用，加强统筹协调，指导各地结合实际“一省一策”落实。跟踪工作进展，重大事项及时按程序请示报告。

交通运输部 应急管理部

2026年7月2日

视点 | 法规赋能 绿意渐浓——《快递暂行条例》修改实施一周年观察

6月26日，国家邮政局举行2026年第二季度例行新闻发布会。国家邮政局新闻发言人、市场监管司司长林虎发布《快递暂行条例》（简称《条例》）修改实施一周年以来邮政快递业绿色低碳发展有关情况。《条例》修改实施一周年，全行业包装标准化率达86%，同城快递使用循环包装数量占比超10%，回收复用纸箱达16.16亿次。

“越来越多的消费者切身感受到快递纸箱薄了、胶带窄了、面单小了、循环包装多了。”林虎在发布会上说。一年来，从源头绿色采购到末端回收复用，从一线操作规范到社会协同参与，一场覆盖快递全链条的绿色变革正在深刻重塑行业生态。

制度破题

快递包装治理，长期面临“九龙治水”的困境。生产、使用、回收、处置涉及多个主体、多个环节，单靠企业自觉或消费者倡议，难以形成系统性合力。

2025年4月，《国务院关于修改〈快递暂行条例〉的决定》公布。同年6月1日，新修改的《条例》正式实施，首次增设“快递包装”专章。

《条例》明确了推进快递包装绿色化、减量化、可循环的整体方向，鼓励使用可降解、可重复利用的环保包装材料，从法律层面为快递包装绿色治理提供了专项依据。

《条例》作为我国邮政快递业首部专门行政法规，于2018年5月1日起施行，核心作用在于规范市场秩序、保障寄递安全、维护用户权益，并推动行业绿色高质量发展。此次修改增加的“快递包装”专章，将此前分散

在各类政策文件中的绿色要求上升为法律制度，填补了快递包装全链条治理的立法空白。

制度的力量，很快在数据中显现。一年来，全行业包装标准化率达 86%。同城快递使用循环包装数量占比超 10%，企业使用绿色认证的包装数量占比超 5%。回收复用纸箱达 16.16 亿次，累计减碳 20.94 万吨。新能源和清洁能源车总量超 7.5 万辆，同比增长 7%。全行业光伏发电量达 3.55 亿千瓦时，减碳 19.3 万吨。

“绿色已成为邮政快递业高质量发展的底色。”林虎表示。

多方协同

制度立起来，关键在落实。一年来，邮政管理部门构建起政府主导、企业主责、社会参与的协同治理格局。

在顶层设计层面，国家邮政局联合 8 部门推进快递包装绿色转型，开展快递包装减量化、供应链绿色升级等 7 项行动。推动地方人民政府落实

邮政业污染防治属地责任，全国超过 98% 的市（地）级地方政府出台政策支持行业绿色发展。在 189 个城市，邮政管理部门指导快递企业建设“无废快递细胞”。

在源头治理层面，推广使用 45 毫米以下窄胶带、3 层瓦楞纸箱、智能装箱算法等，节约包装耗材达 30%。在福建三明召开的邮政业绿色包装推广会上，中国快递协会发布了“‘以竹代塑’、向绿而行”倡议。北京、江苏等 8 省份 42 个地市邮政管理部门指导企业使用生物降解竹快递袋、“双易”包装袋等绿色包装。国家邮政局还将推广应用“以竹代塑”包装列入政绩观学习教育整改整治台账。

企业层面的响应同样可圈可点。顺丰集团以自主研发的冷运循环箱逐步替代一次性泡沫箱，构建起覆盖仓储、运输、配送、回收、清洁、再循环的全流程闭环体系，截至 2026 年 6 月累计使用超 4300 万次。中国邮政集团开展“以竹代塑”研究工作，推出

生物降解竹膜袋、竹托盘和竹封扎带。中通云仓自研的景天仓储管理系统，可根据每笔订单商品智能推荐适配型号纸箱。中通快递还组建了超 3500 台无人配送车队，每天在 260 多个城市运送超 870 万件包裹，总行驶里程超 5600 万公里。顺丰速运去年累计投入循环包装容器 2055 万个。

协同共治还体现在跨部门联动上。国家邮政局会同国家发展改革委等 3 部门，指导 4 家企业在 20 余个城市的生鲜冷链、政务文件等场景试点应用快递循环包装。国家邮政局组织山东、河南等 4 省份邮政管理局，协同市场监管等部门对 6 家电商平台进入寄递渠道的电商件包装进行抽查，推动将电商件包装标准化率纳入对电商平台快递服务综合评价体系。

从政府到企业，从协会到平台，绿色转型正从“单兵突进”走向“系统作战”。

凝聚共识

成绩令人振奋，挑战同样不容回避。

林虎在发布会上坦言，绿色包装技术创新和成本控制是制约行业绿色发展的两大瓶颈，也是快递包装全链条治理亟须突破的重点。一方面，可降解材料、循环包装容器的研发和生产仍面临技术瓶颈，大规模替代传统包装尚需时日；另一方面，绿色包装成本高于普通包装，企业在经济效益与环保责任之间的平衡仍是现实难题。有媒体评论指出，快递业绿色转型要想行稳致远，必须算好经济账。

面向“十五五”，国家邮政局明确了四个主要方向。一是强化法规标准引领，将标准执行情况纳入日常监管重点。二是压实企业主体责任，鼓励企业在竹资源丰富地区加快应用“以竹代塑”包装。三是加大监督执法力度，常态化组织电商快递包装抽查抽检。四是推动多方协同治理，加强产学研合作。

在具体路径上，国家邮政局将持续推动绿色包装科技创新，加快应用“以竹代塑”和经过绿色产品认证的包装，丰富循环包装应用场景。鼓励绿色包装生产企业抓住机遇，在科技创新和降低成本上狠下功夫，推动包装产业创新。同时，引导寄递企业优先采购带认证标识、可溯源的快递包装绿色产品，通过市场采信机制推动产业绿色升级。

值得关注的是，国家邮政局将联合有关部门，推动在电商平台、寄递企业 App 小程序设置“绿色包装”选项，采取积分、寄件优惠等激励措施，引导消费者选择使用绿色包装。这意味着，绿色转型将从“政府推动、企业执行”进一步延伸至“消费者参与”，形成覆盖全链条的社会共治格局。

林虎表示，绿色包装是促进经济社会发展绿色低碳转型的重要组成部分，也是邮政快递业高质量发展的重要内容。“十五五”时期，国家邮政局将精准对接碳达峰碳中和重大部署，坚定不移走生态优先、节约集约、绿色发展道路，健全快递包装协同治理体系和绿色低碳产品检测认证体系，深入推进快递包装全链条治理。

从纸箱薄了、胶带窄了这些细微之变，到光伏发电、新能源配送车这些系统之变，一部《条例》的修改实施，正推动中国快递业在绿色发展的道路上加速奔跑。作为邮政快递业高质量发展的底色，这抹绿色将越来越浓。

9 部门支持加快零售业创新发展

商务部等9部门近日印发的关于加快零售业创新发展的意见，7月9日对外发布。

意见提出工作新目标，力争到2030年，基本形成布局合理、供给优质、业态多元、智慧便捷、竞争有序的现代零售体系，打造一批带动性强的零售场景，推出一批融合创新的业态模式，培育一批具有国际竞争力的零售企业。

意见明确重点新任务，涵盖系统规划新布局、引领零售新供给、创造消费新需求、激发零售新动能等方面，支持做强做优做大零售企业，为零售业创新转型和高质量发展提供方向指导。

意见优化竞争新环境，针对线上线下零售市场竞争存在的问题，从促进公平竞争、加强价格治理、推进监管统一等方面提出具体要求，包括强化反垄断审查、规范价格行为、线上线下一体化监管、整治虚假宣传和转嫁促销成本等刚性约束。

意见强化保障新政策，从用地保障、融资支持、减税降负、优化审批、法治市场等方面，强化政策集成，解决影响零售业发展的急难愁盼问题，推动资源要素向实体零售集聚、政策措施向实体零售倾斜、工作力量向实体零售加强，打通政策落地“最后一公里”。

9 部门联合印发创新发展意见 构建现代零售新体系

7月9日，商务部会同国家发展改革委、司法部、财政部、人力资源社会保障部、自然资源部、住房和城乡建设部、文化和旅游部、市场监管总局等部门，联合印发《关于加快零售业创新发展的意见》（以下简称《意见》），以新发展理念为指引，系统部署零售业发展工作。

近年来，我国零售业加快创新转型，仓储会员店、无人值守商店等新模式新业态蓬勃发展，购物中心、超市等传统业态也在积极探索商旅文体融合发展新路径，行业活力不断释放。

在此良好发展基础上，《意见》提出了工作新目标。围绕统筹规划合理布局、商品服务质量提升、存量增量协同优化、线上线下公平竞争，力争到2030年，基本形成布局合理、供给优质、业态多元、智慧便捷、竞争

有序的现代零售体系，打造一批带动性强的零售场景，推出一批融合创新的业态模式，培育一批具有国际竞争力的零售企业，推广零售好经验好做法，使线下零售成为购物休闲、沉浸体验、娱乐社交的承载之地，线上零售成为商品丰富、品质优良、规范经营的购物之所。

打破时空限制

记者了解到，传统百货业长期存在业态单一、品牌同质化、体验感不足、场景化缺失等痛点，在电商的冲击下，传统百货业盈利模式正在经历巨大挑战。业内人士表示，零售业需要打破经营边界，实现从“卖商品”到“卖生活方式”的底层逻辑转型。

与此同时，随着近年来城市核心商圈商业体的饱和，近场消费、便民消费的需求持续提升，社区商业化转

型也成为传统零售企业挖掘新增量的重要路径。在香港科技大学利丰供应链研究院联合中国百货商业协会基于全国近 80 家大中型零售企业的问卷调查数据中显示,1/3 的受访企业认为社区商业化将成为百货零售业未来 3 年的重要方向之一,其行业关注度仅次于调改升级、购物中心化、整合并购三大趋势。

针对这一现象,《意见》中明确指出,要因地制宜构建梯次分明、布局均衡、功能互补的商业新格局。施城市商业提质行动,推动步行街(商圈)科学布局、优化业态、突出特色。推动一刻钟便民生活圈扩围升级,补齐超市、便利店、菜市场等民生业态短板。

《意见》还提到,要结合消费新业态新模式新场景、国际化消费环境建设等试点工作,推动零售与餐饮、文化、娱乐、体育、旅游等融合发展,打造“零售+”新生态。鼓励发展融合型、时尚型、策展型、主题型、社区型零售。

这一发展方向已在市场实践中得到印证。2026 年 6 月,大润发联合三只松鼠,在华东 6 城落地“新鲜零食店中店”,以约 6 平方米的专柜形式引入现炒零食和短保坚果等高频品类。此前,三只松鼠在安徽、河南等地商超里的试点已经跑通,单店单日销售峰值达到 8000 元以上,为“零售+”模式落地提供了可参考的实践样本。

许多传统超市也在积极“胖化”,学习借鉴胖东来等优秀范本的好经验好做法,通过优化商品结构、完善购物场景、改进顾客服务,重新赢得消费者青睐。今年 1~5 月,限额以上超市零售额同比增长 3.6%;2025 年,限额以上超市零售额同比增长 4.3%。

在此基础上,《意见》提出了进一步要求,通过提高商品品质、提升服务品质、推动标准升级,引领零售新供给。推动零售经营主体加强采购质量管控和溯源,严选供应商,鼓励发展自有品牌,推广质量自我承诺制。鼓励零售经营主体提供商品定制、配送到家等增值服务,推广去“皮”

称重、送装同步等便利服务，提倡长者导购、母婴室等适老适幼关怀服务。持续深化异地异店退换货促进工作。

优化供应链运营

目前，精细化运营成为各行各业的追求目标。数字化正深入推动着企业由“经验决策”向“数据决策”转型发展，前端门店销售、中端库存管理、后端供应链及服务的全链路数据逐渐打通。《意见》提出，中国人民银行，各地商务主管部门按职责分工负责支持零售经营主体数字化改造，实现进销存、物流配送等全链条数字化，打通线上线下渠道、商品、服务和数据。同时鼓励零售经营主体整合供应链资源，完善供应链体系，发展统仓统配、集采集配、共同配送等新模式。

优化供应链管理也成为零售业提升核心竞争力的重要途径。量贩零食龙头企业万辰集团深耕供应链端发展，

实现了约 95%的产品由品牌厂商直采，依托全国 50 余个仓储中心及超 90 万平方米的物流设施，实现了“T+1”配送与 18 天左右的库存周转。高效供应链带来的高质价比产品带动门店客流与销售额增长。

行业发展过程中也出现了一些不容忽视的问题。在过去的一年里，部分 OTA（在线旅游）平台、外卖平台等，都发起过加剧行业内卷的价格战。向前追溯，电商平台持续比价，低价成为行业竞争的关键词，导致商家间出现“劣币驱逐良币”，退货率也居高不下。

针对这一乱象，《意见》中专门强调，要加强价格治理，促进公平竞争，营造竞争新环境。推动平台经营者依法向监管部门开放算法必要数据，促进算法推荐、流量分配公平透明。推动平台经营者建立多元化算法推荐指标体系，不得仅以商品价格作为算法推荐核心参数。

国家发展改革委、商务部有关负责人解读 《扩大消费“十五五”规划》

近日，以国函形式印发的《扩大消费“十五五”规划》，明确了“十五五”时期消费领域发展的思路目标、重点任务和政策举措。为何印发规划？规划有哪些重点部署？国家发展改革委、商务部有关负责人 13 日回答了记者提问。

问：规划出台的背景是什么？

答：“十四五”时期，我国超大规模市场优势持续发挥，消费市场发展成效显著，消费规模不断扩大，消费结构日益优化，新型消费蓬勃发展，促进消费政策体系更加健全。2025 年，社会消费品零售总额达 50.1 万亿元，突破 50 万亿元大关。“十四五”时期，最终消费支出对经济增长的平均贡献率达 58.8%，比“十三五”时期提高 10 个百分点。

面向“十五五”，我国消费市场发展将进入扩量提质的关键时期，消

费基础稳固扎实、消费升级趋势明显、消费场景创新活力充足，将为消费市场壮大提供坚实支撑。同时要看到，消费领域还面临一些矛盾和问题，客观上制约着消费潜力的进一步释放。

为贯彻落实党中央、国务院决策部署，持续扩大内需、大力提振消费，国家发展改革委、商务部会同有关方面，深入研判“十五五”时期消费发展形势和阶段性特征，统筹谋划“十五五”扩大消费的思路、目标和重大举措，广泛听取意见建议，编制形成了规划。

问：规划有什么特点？

答：一是突出为民惠民。扩大消费要坚持民生为大，规划坚持惠民生与促消费紧密结合，在制度安排中聚焦养老、托育、文旅、健康等居民消费升级需求，通过扩大高品质供给、

丰富平台载体、加强支撑保障等多方面举措，提高人民生活品质。

二是突出统筹推进。扩大消费要坚持系统观念，规划注重处理好短期与长期、供给与需求、政府与市场、消费政策与其他经济社会政策等关系，坚持消费领域具体举措与提升消费能力、优化消费环境、健全制度政策一体推进，促进供给和需求良性互动，统筹市场主导与政府引导，构建更加有利于促消费的政策体系。

三是突出创新引领。扩大消费要坚持改革创新，结合当前消费结构优化升级、新业态新模式新场景不断涌现的趋势，规划作出促进服务消费、发展数字消费、因地制宜推进首发经济、培育体验式消费等制度安排，通过完善相关支持政策，积极培育消费新增长点，为消费发展注入新动能。

问：规划在目标设定上有哪些考虑？

答：规划充分衔接“十五五”规划纲要，提出“十五五”时期消费领域发展的目标：

消费市场总体规模持续扩大。居民消费率明显提高，全社会商品和服务消费较快增长，社会消费品零售总额达到 60 万亿元左右，消费对经济增长的拉动作用进一步增强。

消费结构更加优化。居民人均服务性消费支出占居民人均消费支出的比重稳步提高，发展型、改善型消费持续增长，数字消费规模不断扩大，城乡、区域、群体间消费差距逐步缩小。

消费能力不断提高。高质量充分就业取得新进展，居民收入增长和经济增长同步，社会保障制度更加优化更可持续，居民消费底气更足、预期更稳、信心更强。

消费供给更加优化。商品、服务质量持续提高，供给体系更加完备，消费业态模式场景更加丰富，供需适配性进一步增强。

消费环境明显改善。重要产品和服务标准体系、信用体系更加健全，消费基础设施更加完善，消费便利度、舒适度、满意度大幅提升。

促进消费制度机制进一步完善。清理优化消费领域不合理限制性措施取得积极成效，扩大居民消费长效机制更加健全，消费政策与其他经济社会政策协同联动进一步增强，形成更高水平更具活力的消费市场。

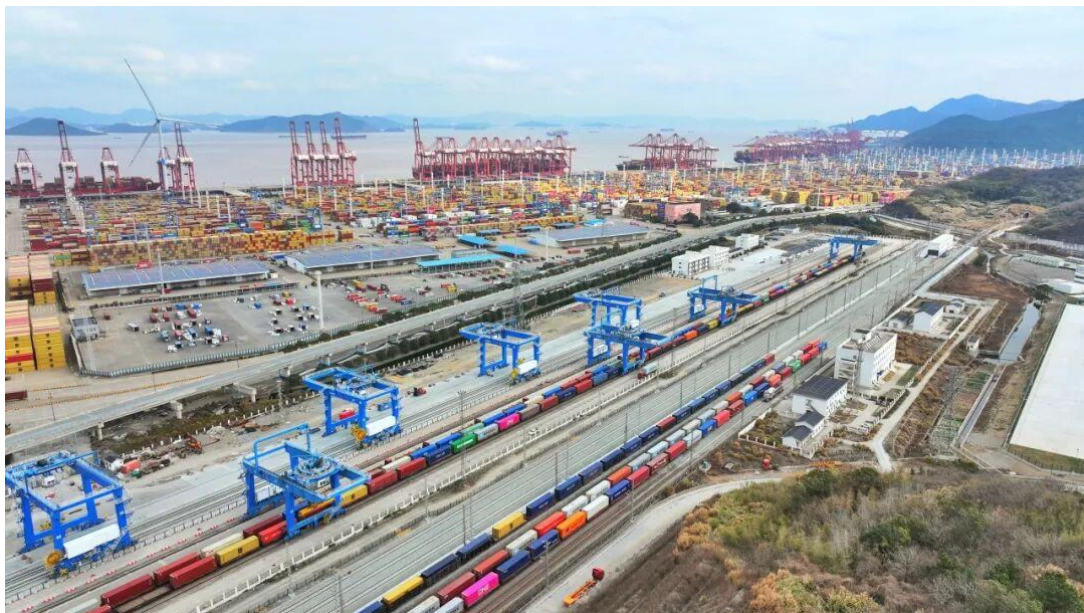
问：规划部署了哪些重点任务？

答：规划包括3大部分。第一部分为总体要求，明确了“十五五”时

期扩大消费的指导思想和发展目标。

第二部分为重点任务，围绕促进服务消费提质惠民、推动商品消费扩容升级、培育打造消费新业态新模式新场景、着力提升消费能力、大力优化消费环境、加力完善促进消费制度机制等6个方面，部署了“十五五”时期扩大消费的28条重点任务举措。第三部分为组织实施，提出坚持党的领导、抓好规划落实、加强消费统计、做好监测评估等保障措施。同时，围绕银发经济、育儿产品和服务、文化和旅游消费、健康消费、汽车消费等方面设置了9个专栏，提出了相关领域的具体落实举措。

国家标准《多式联运单证业务流程规范》7月施行！



盛夏时节，一颗产自泰国罗勇府果园的金枕榴莲，跨越山海抵达中国消费者的餐桌。这段旅途，曾因运输方式的切换而“步履蹒跚”。

“产地公路集货一张单，跨境铁路运输一张单，边境口岸清关一张单，国内水铁接驳又一张，末端冷链配送还需一张——4段运输，要经历5次单证交接。”一位从事跨境生鲜贸易多年的从业者向记者感叹，“每换一种运输方式，就多一套手续、多一次填报，

信息不互通，人工重复录入，生鲜损耗风险随之攀升。”

这些看似寻常的物流场景，折射出多式联运多年的痛点：单证碎片化、流程不统一、数据不相通。今年7月，推荐性国家标准《多式联运单证业务流程规范》（简称《规范》）正式施行。相关专家表示，《规范》从国家层面补齐了行业单证流程标准空白，推动多式联运从“碎片化、非标化”的松散协作，逐步转向更加规范、高效的标准化运营。

以“规则统一”破题

过去，多式联运最大的痛点之一便是规则不统一。不同运输方式之间，单证格式不同、信息字段不同、法律效力不同，承运人之间无法直接互认。

浙江海港物流集团有限公司副总经理卢笛介绍，《规范》落地前，多式联运的堵点几乎贯穿每一个环节：海、铁、陆各运输板块单证制式不统一，企业不得不在多个平台重复制单、重复申报核验；各环节权责边界模糊，货物一旦出现货损或延误，追责往往陷入“踢皮球”的困境；港口与内陆场站的作业标准、数据标准互不兼容，集装箱到了中转环节就得二次倒运、落地换装，效率低、损耗大。

《规范》的施行，则从操作层面给出了解决方案。作为此次《规范》的主要编撰人之一，交通运输部规划研究院城市交通与现代物流研究所副所长甘家华介绍，标准立足当前多单并行、一单流转、电子运单等多种发展阶段的实际情况，针对托运人、多式联运经营人、实际承运人、收货人

等开展多式联运“一单制”业务，规定了委托、运输、交付各环节应交换的单证业务信息和形式。

《规范》同时明确了主要联运模式单证业务流程。针对集装箱（集装箱器）公铁联运、铁水联运、空陆联运等主要联运模式，《规范》从委托、运输、交付各环节详细规定了“一单制”业务流程的作业要求，涵盖了国内和国际多式联运主要业务场景，重点解决流程不清晰、要求不明确、作业不统一等问题。

标准统一带来了实实在在的成效。以“重庆—宁波舟山港”海铁联运班列为例，此前企业需准备十余套单据，跨区域核验繁琐，全程耗时近 10 天。依托《规范》统一单证与作业标准后，港口多式联运实现了从“多单分段、线下跑腿、重复作业”到“一单贯通、全程线上、无缝衔接”的转变，操作流程全面简化、标准化、数字化。线路全面实现“一次委托、一单到底、全程负责”，全程运输时间缩短至 60 小时，贯通铁路运输、港口换装、远洋出海全流程，

无需重复报关制单。从制度层面解决了流程繁琐、权责不清、周转低效的难题。

02

实现全程信息联通

标准统一只是第一步。要让“一单制”真正运转起来，信息系统的深度联通是关键。

长期以来，公路、铁路、水路、航空各自拥有独立的信息系统，承运人之间的信息传递往往依赖电话、邮件等人工方式。货主查询货物位置，需要在多个平台间切换。“信息孤岛”不仅增加沟通成本，更削弱了多式联运“全程可控”的优势。

《规范》对信息管理系统建设提出了明确要求，多式联运经营人、区段承运人应建立满足单证信息发送、交换、接收与管理的多式联运一单制信息管理系统。

卢笛向记者介绍，对标《规范》数字化要求，宁波舟山港依托智慧物流云平台与第六港区数字化体系，搭建了一体化多式联运信息系统。目前，

港口已打通港、铁、关、企全链条数据壁垒，实现业务线上管控与智能运力调度；同时全面推广国标电子单证，完成十余家主流船公司对接，实现单证线上流转归档。数字化溯源管控有效降低了货损与操作差错，通关流程得以精简，进一步为客户节约了配套物流成本。

国铁集团则打造了 95306 平台。

该平台与多家航运企业订舱系统对接，客户只需提交一次信息，平台即可自动完成水运订舱与铁路订车，由铁路运输企业接收集装箱货物并一次性收取全程物流费用，货物经铁水联运运抵到达港并进行疏港作业后交付给收货人，客户可全程追踪货物去向。

一个不容回避的现实是：这些探索目前仍以“点状突破”为主，尚未形成全网联通的规模效应。记者在调研中了解到，由于各运输主体数据开放的意愿不一、接口标准尚未完全统一，一些多式联运信息共享平台建设程度仍相对滞后。

政策信号已经明朗，5月28日，交通运输部、国家发展改革委等八部门印发《实施多式联运攻坚打通堵点卡点行动方案（2026—2030年）》，明确提出要提升信息平台服务能力，建设和应用多式联运信息平台，鼓励有条件的运输企业、多式联运经营人等提升专业化信息平台功能。打通“数据孤岛”，已成为多方共识与努力方向。

03

推动单证功能从“运输凭证”向“金融工具”延伸

标准统一、系统联通，解决的是“能不能”的问题。作为一项推荐性国家标准，《规范》并不具备强制性，如何让行业真正用起来、用得好，是摆在面前的现实课题。

受访专家普遍认为，关键在于丰富多式联运单证的功能属性。卢笛坦言，当前多式联运单证暂无明确《海商法》物权效力，在外贸结算、融资场景中认可度不足，导致隐性成本无法有效压降，多式联运单证的价值大

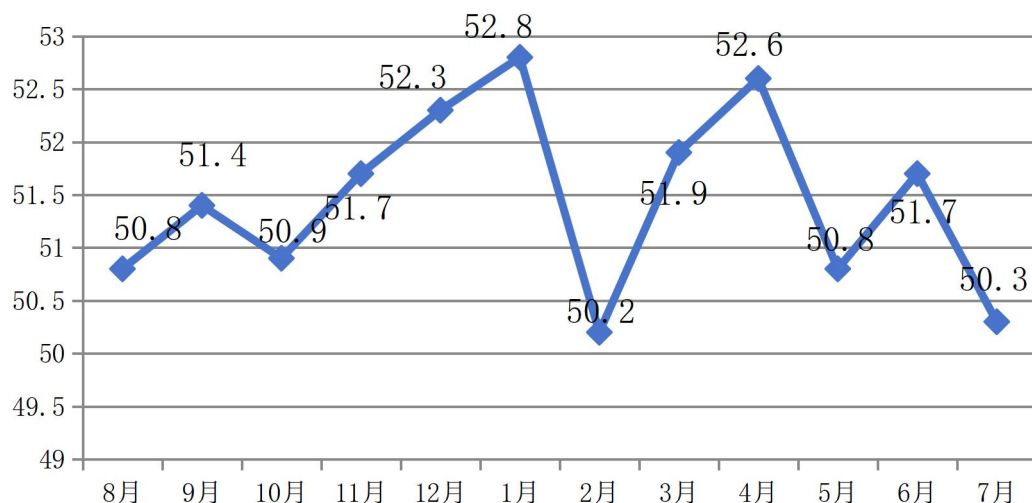
打折扣，运输企业缺乏主动使用单证的积极性。

甘家华表示，破题的关键在于推动单证功能从“运输凭证”向“金融工具”延伸。比如，赋予多式联运单证物权凭证功能，使企业能够凭单证开展仓单质押、供应链金融等业务；或推动多部门协同，依托联运单证在中转环节实现查验互认。当企业切实感受到降本增效的利好，算得过来经济账时，自然愿意主动拥抱新标准。

目前这一探索已在国际层面取得突破。2025年12月，联合国大会正式通过《联合国可转让货物单证公约》，首次在国际层面为铁路、公路等多式联运单证赋予类似海运提单的物权凭证功能。填补了海运提单以外的运输单证无法凭单交易、融资的法律空白。1月6日，陆海新通道运营重庆有限公司已据此签发全球首张基于该公约的国际铁海联运“一单制”提单，企业可凭此单证作为融资凭证，由银行提供贸易融资服务，实现了制度创新与金融创新的深度融合。

此外，推动标准实施还需“抓龙头，带全链”。甘家华表示，要引导铁路企业、主要港口、大型船公司、骨干多式联运经营人带头应用，发挥“头雁效应”，进而带动上下游货代、车队等中小主体主动跟进，让标准从“写在纸上”真正落到“行在路上”。

2026 年 7 月山东省物流景气指数



2026 年 7 月，山东省物流景气指数 50.3%，较上月回落 1.4 个百分点。受工业生产季节性放缓、基建施工节奏回落等因素影响，叠加省内部分地区高温降雨天气扰动，指数有所回调，但仍处于景气区间。

分类型来看，综合型物流企业景气指数为 51.5%；运输型物流企业景气指数为 49.1%。分星级物流企业看，5 星级物流企业景气指数为 50.8%；4 星级物流企业景气指数为 50.4%；3 星级物流企业景气指数为 48.7%；等级物流园区景气指数为 49.5%。

需求增势走弱，业务总量与新订

单同步回落。7 月份，业务总量指数为 52.9%，较上月回落 1.4 个百分点；新订单指数为 50%，较上月回落 1.1 个百分点，降至荣枯线临界水平。部分工业品需求疲软，省内钢铁企业停产检修，叠加高温多雨天气抑制户外施工作业、基建节奏放缓，物流需求扩张动力减弱；强降雨导致部分干线运输线路受阻，运力投放阶段性受限。

运行效率回落，库存与设备利用双线下行。7 月份，平均库存量指数为 44.9%，较上月回落 3.6 个百分点；库存周转次数指数为 47.8%，较上月回落 1.6 个百分点；设备利用率指数

为 48.5%，较上月回落 2.6 个百分点。三项指标均处于收缩区间，物流运行效率出现阶段性回落。在物流需求增速放缓的背景下，企业为应对市场不确定性，生产与采购意愿趋于保守，主动压减库存水平，库存周转效率同步下降；需求收缩下行业运力供给相对充裕，物流设施设备闲置率有所上升。

资金周转效率下滑，企业经营压力持续加大。7 月份，资金周转率指数为 48.5%，较上月回落 0.4 个百分点，延续收缩态势。终端需求偏弱使

得产业链资金周转放缓，账期延长压力向物流企业传导，叠加燃油、人工等运营成本保持刚性高位，行业盈利空间收窄，企业现金流压力进一步加剧。

从后期走势看，7 月份业务活动预期指数达 55.9%，持续处于较高景气区间，显示市场主体对后续市场抱有积极预期。但需警惕消费市场复苏节奏偏慢、要素成本持续高企、有效需求拉动不足等潜在风险，叠加传统淡季效应的延续，短期物流复苏进程可能有所放缓。

2026 年第二季度——地缘冲突推高运价 航运市场乘势走强

近日，上海国际航运研究中心发布 2026 年第二季度中国航运景气报告。报告显示，2026 年第二季度，中国航运景气指数为 126.22 点，较上季度上升 18.54 点，升至较为景气区间；中国航运信心指数为 148.65 点，较上季度上升 29.29 点，进入较为景气区间，航运企业经营情况持续改善。

船舶运输企业景气度大幅上涨

2026 年第二季度，船舶运输企业景气指数为 134.89 点，较上季度上升 21.25 点，升至较为景气区间；船舶运输企业信心指数为 154.23 点，较上季度上升 20.62 点，由较为景气区间升至较强景气区间。船舶运输企业总体营运状况仍保持向好态势，企业家们对市场前景信心持续增强。

从各项经营指标来看，船舶运输企业营运成本大幅升高，但运费收入继续增加，运力和舱位利用率有所提升，使得盈利持续增长。企业贷款负

债减少，流动资金宽裕，融资容易，船东们运力投资意愿较强，劳动力需求持续上升。

2026 年第二季度，干散货运输企业景气指数为 132.06 点，较上季度上升 13.15 点，升至较为景气区间；干散货运输企业信心指数为 189.44 点，较上季度上升 21.06 点，进入非常景气区间。干散货运输企业总体运行状况持续向好，企业家们对市场前景信心较强。从各项经营指标来看，虽然船舶周转率持续下降，且企业营运成本明显上升，但运力投入继续增加，运费收入大幅提升，带动盈利情况改善。企业流动资金较为宽裕，融资渠道通畅，船舶运力投资意愿依然较强，劳动力需求持续上升，贷款负债有所下降。

2026 年第二季度，集装箱运输企业景气指数为 147.25 点，较上季度上升 36.67 点，升至较为景气区间；

集装箱运输企业信心指数为 168.33 点，较上季度上升 71.11 点，升至较强景气区间。集装箱运输企业总体营运状况基本向好，企业家们对行业总体发展有较强信心。从各项经营指标来看，集装箱运输企业运力投放继续增加，舱位利用率提高，营运成本虽持续上升，但由于运费水平大幅提高，盈利情况较好。企业流动资金较宽裕，融资难度降低，贷款负债有所减少，劳动力需求持续上升，企业家们对船舶运力投资保持较高意愿。

港口企业盈利情况好转

2026 年第二季度，港口企业景气指数为 120.38 点，较上季度上升 17.47 点，进入较为景气区间；港口企业信心指数为 132.50 点，较上季度上升 32.50 点，升至较为景气区间。港口企业总体经营状况持续向好，港口企业家们对市场发展信心充足。

从各项经营指标来看，港口企业营运成本维持较高水平，且收费价格下跌，但由于吞吐量大幅上升，企业

盈利情况有所好转。

同时，港口企业资产负债减少，流动资金宽裕，融资难度持续降低，基础建设与设备投资增长，劳动力需求有所上升。

航运服务企业经营信心大增

2026 年第二季度，航运服务企业景气指数为 120.52 点，较上季度上升 16.01 点，升至较为景气区间；航运服务企业信心指数为 157.36 点，较上季度上升 37.64 点，升至较强景气区间。航运服务企业总体经营状况向好，企业家们对 future 市场经营有较强信心。

从各项经营指标来看，虽然航运服务企业业务成本仍持续增加，但业务总量、订单规模有所回升，叠加收费价格上行，企业盈利状况大为改善。

同时，货款拖欠情况虽较为严峻，但企业流动资金相对充裕，企业融资难度也有所降低，固定资产投资意愿增强。

预计第三季度企业经营情况依旧向好

根据中国航运景气调查，2026年第三季度中国航运景气指数预计为122.76点，较第二季度下降3.46点，仍处于较为景气区间；第三季度中国航运信心指数预计为145.81点，较第二季度下降2.84点，维持较为景气区间。

2026年第三季度，船舶运输企业景气指数预计为124.16点，较第二季度下降10.72点，维持较为景气区间；船舶运输企业信心指数预计为148.31点，较第二季度下降5.92点，降至较为景气区间。总体来看，第三季度船舶运输企业经营状况持续向好，企业家们对行业未来发展前景仍保持较强信心。其中，集装箱运输企业景气指数预计为136.33点，较第二季度下降10.92点，维持较为景气区间；集装箱运输企业信心指数预计为168.33点，维持较强景气区间。干散货运输企业景气指数预计为130.79点，较第二季度下降1.27点，维持较为景气区间；干散货运输企业信心指数预计为159.89点，较第二

季度下降29.55点，从非常景气区间降至较强景气区间。

2026年第三季度，港口企业景气指数预计为130.25点，较第二季度上升9.88点，维持较为景气区间；港口企业信心指数预计为136.25点，上升3.75点，维持较为景气区间。总体来看，预计第三季度港口企业经营稳定，且企业家们对行业发展信心充足。港口企业盈利情况景气指数将升至136.25点，为较为景气区间。

2026年第三季度，航运服务企业景气指数预计为113.40点，较第二季度下降7.12点，降至相对景气区间；航运服务企业信心指数预计为152.03点，较第二季度下降5.33点，维持在较强景气区间。总体来看，预计第三季度航运服务企业总体经营状况较好，企业家们对未来经营保持较强信心。

下半年运价走势仍存在较大波动

2026年上半年，地缘冲突持续、绕航常态化与旺季预期叠加，运价阶

段性走高，在市场不确定性因素持续影响下，预计下半年市场运价走势仍存在较大波动。在此背景下，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室围绕 2026 年下半年航运市场运价走势进行了相关调查。

在接受调查的船舶运输企业中，36.05%的企业认为下半年运价涨幅在 30%以内，36.05%的企业认为将有 30%以内的降幅，8.14%的企业认为将上涨 50%以上，6.98%的企业认为将上涨 30%—50%，6.98%的企业认为将下降 50%以上，5.81%的企业预期降幅为 30%—50%。

在接受调查的干散货运输企业中，60%的企业认为下半年运价将保持 30%以内的涨幅，25%的企业认为将上涨 30%—50%，15%的企业认为将有 30%以内降幅。

在接受调查的集装箱运输企业中，45.45%的企业认为下半年运价将上涨 30%以内，45.45%的企业认为将上涨 30%—50%，9.09%的企业认为将有 30%以内降幅。

在接受调查的航运服务企业中，55.93%的企业认为下半年运价将有 30%以内的涨幅，32.2%的企业认为将有 30%以内的降幅，8.47%的企业认为将上涨 30%—50%，1.69%的企业认为将下降 30%—50%。

客户最关注更全面的供应链风险预警服务

伴随运价波动加大、供应链不确定性持续上升，客户对航运企业提供的服务也提出新的需求。上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就目前客户最关注的服务需求进行了调查。

在接受调查的船舶运输企业中，87.27%企业首要需求为更全面的供应链风险预警，80%企业看重灵活的运价调整机制，72.73%企业需要高质量货物跟踪及异常节点推送，69.09%的企业希望提供长期运价锁定、保舱服务。

在接受调查的集装箱运输企业中，72.73%企业优先关注更全面的供应链风险预警，45.45%企业更重视货

物跟踪、异常节点推送服务，另有 45.45%企业看重灵活的运价调整机制。

在接受调查的航运服务企业中，58.93%企业首要诉求为更全面的供

应链风险预警，48.21%企业希望获取长期运价锁定与保舱相关服务，有 37.5%的企业最关注更高质量的货物跟踪与异常节点提醒。

2026年7月份中国出口集装箱运输市场分析 报告

2026年7月,中国出口集装箱运输市场延续稳中向好行情,远洋航线市场运价保持涨势,带动综合指数继续上涨。据海关总署最新公布的数据显示,以美元计价,6月出口同比大幅增长27%,为2021年10月以来最强增速;上半年出口同比增长17.6%,规模创历史新高,显示出我国外贸保持良好运行态势,有利于中国出口集运市场平稳发展。2026年7月,上海航运交易所(筹)发布的中国出口集装箱综合运价指数平均值为1870.66点,较上月平均上涨20.7%;反映即期市场的上海出口集装箱综合指数平均值为3172.19点,较上月平均上涨5.1%。

1、港口集装箱吞吐量保持稳定增长,船舶租赁市场行情小幅上涨

①2026年6月,我国集装箱吞吐量保持稳定增长态势。据统计,2026年6月全国港口完成集装箱吞吐量

3127万TEU,较去年同期上涨3.0%。

其中,沿海港口完成集装箱吞吐量2747万TEU,同比上涨2.7%;内河港口完成集装箱吞吐量380万TEU,同比上涨5.0%。

②集装箱租船市场继续保持增长势头,但涨幅较小。据克拉克森统计,2026年7月,1000TEU、2750TEU、4250TEU、9000TEU船舶租金较上月分别上涨0.1%、0.9%、0.1%、0.1%。

2、欧地行情继续上行

欧地航线,据统计,以美元计价,2026年6月我国对欧盟出口同比增长18.5%,较5月增速环比上升,欧盟继续保持中国第二大出口市场,占全国总出口比重达14.1%,这显示出中欧贸易继续保持较快增长,对中欧航线运输市场起到长期的支撑作用。

此外,欧元区7月综合PMI升至51.9,重返扩张区间,但随着美伊局势再度升级,油气价格重新承压,通胀和供

应链风险可能削弱未来欧洲经济的复苏势头。本月初，运输需求总体稳定，市场运价继续上涨，随后即期市场订舱价格从高位出现回落。2026年7月，中国出口至欧洲、地中海航线运价指数平均值分别为2439.40点、3133.29点，较上月平均分别上涨27.9%、25.1%；反映即期市场的上海港出口至欧洲和地中海基本港市场运价平均值分别为3232美元/TEU和4459美元/TEU，较上月环比分别上涨6.2%、5.3%。

3、北美市场先跌后涨

北美航线，据标普全球发布的数据显示，美国7月综合PMI初值升至53.6，好于市场预期，其中服务业在世界杯赛事和独立日庆祝活动带动下明显回暖，推动综合PMI升至八个月高位。但节庆消费仅为短期提振，由于中东局势再次升级或进一步冲击供应链，导致制造业动能放缓，增加经济下行风险。与此同时，特朗普政府宣布推出新关税体系，宣布依据《1974年贸易法》第301条对数十个

国家和地区加征10%至12.5%的关税，以替代即将到期的全球进口关税，这显示出美国政府继续采取贸易保护主义政策。本月初，运输需求相对平稳，即期市场订舱价格在经过前期大幅上涨后开始呈现调整行情，月末市场运价出现反弹走势。2026年7月，中国出口至美西、美东航线运价指数平均值分别为1549.35点、1707.93点，分别较上月平均上涨30.1%、28.2%；反映即期市场的上海港出口至美西和美东基本港市场运价平均值分别为6067美元/FEU和8339美元/FEU，较上月环比分别上涨13.4%、26.7%。

4、波红航线再次面临地缘紧张局势考验

波红航线，中东局势在本月冲突加剧，地缘局势愈发紧张，且有向红海地区扩散的势头，霍尔木兹海峡的运输再次面临严峻的局面，本月市场价格在一定区间内震荡。2026年7月，中国出口至波红航线运价指数平均值为3076.65点，较上月平均上涨

12.4%；反映即期市场的上海港出口至波斯湾基本港市场运价平均值为4467美元/TEU，较上月平均下跌4.8%。

5、澳新市场高位回落

澳新航线，运输需求缺乏进一步上涨的动能，供需基本面转弱，即期市场订舱价格从月初开始逐步回落。2026年7月，中国出口至澳新航线运

价指数平均值为1484.80点，较上月平均上涨18.5%。

6、日本运价小幅下跌

日本航线，运输需求基本平稳，市场运价小幅下跌。2026年7月，中国出口至日本航线运价指数平均值为942.87点，较上月平均下跌1.7%。

2026 年 7 月份中国沿海（散货）运输市场分析报告

7 月，我国出现大范围高温天气，电厂日耗攀升至高位，下游采购逐步增多，加之台风影响范围较大，长江水域实施封航管控，南下船舶通行受阻，周转效率下降，市场可用运力收紧，船东信心提振，沿海散货综合指数持续上涨。7 月 31 日，上海航运交易所发布的沿海（散货）综合运价指数报收 1225.04 点，比上月末上涨 10.2%，月平均值为 1146.03 点，环比下跌 8.4%。

1、煤炭运输

市场需求方面，全国大范围高温天气带动居民空调负荷抬升，沿海电厂日耗稳步上行，但在长协煤兑现加快和进口煤的补充下，电厂库存去化缓慢，沿海八省日耗上涨至 226.9 万吨，存煤可用天数减少。煤炭价格方面，主产区安监高压态势延续，多地煤矿完成月度生产任务后集中减产、停产，产地煤炭供应偏紧，坑口煤价

稳步上行。上旬南方梅雨拉长高温迟到，下游电厂前期囤煤充足，仅维持长协刚性拉运。加之北方港口行情走弱，产地至港口发运价格倒挂，贸易商停止集港，环渤海港口进出作业低迷。中下旬全国高温来袭，电厂日耗攀升小幅补库，港口煤价止跌回升。运价走势方面，受高温天气影响，终端补库需求释放，加之台风“巴威”和“红霞”登陆沿海，导致港口封航，船舶抛锚避风，影响船舶周转效率，市场即期可用运力收紧；同时，地缘冲突再次升温，推高国际海运费，从而削弱进口煤性价比，沿海煤炭运价大幅上涨。7 月 31 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1295.07 点，比上月末上涨 13.4%，月平均值为 1191.74 点，环比下跌 10.5%。7 月 31 日，上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛港至张家港（4-5

万 dwt)航线市场运价为 46.9 元/吨,比上月末上涨 20.7 元/吨,月平均值为 40.6 元/吨,环比下跌 5.4 元/吨;华南航线,秦皇岛港至广州(6-7 万 dwt)航线市场运价为 48.7 元/吨,比上月末上涨 11.6 元/吨,月平均值为 45.8 元/吨,环比下跌 11.3 元/吨。

2、金属矿石运输

本月,受高温和南方降雨影响,户外土建施工大范围停滞,钢材终端现货成交量处在年内低位,淡季特征凸显,螺纹表观消费量连续小幅下滑;钢厂厂库不断累积,社会库存去库节奏大幅放缓,受需求拖累钢价维持低位震荡。随着钢厂亏损持续扩大,高炉检修增多,螺纹钢产量小幅回落,铁水产量降幅明显。同期,海外矿石发运量随季末冲量结束而大幅回落,受天气影响国内到港量明显降低,叠加钢厂减产削弱原料采购需求,铁矿石呈现供需双弱格局,港口累库节奏放缓。运输市场方面,受台风“巴威”影响,大量船舶抛锚避风,港口压港

沿海粮食运价显著走高。7 月 31

数量攀升,疏港作业受阻,船舶周转效率下降,沿海地区整体运力偏紧,船东挺价情绪高涨,沿海金属矿石运价震荡上行。7 月 31 日,金属矿石货种运价指数报收 1133.23 点,比上月末上涨 4.8%,月平均值为 1075.31 点,环比下跌 6.9%。

3、粮食运输

本月,月初东北基层余粮见底,华北麦收结束,贸易商腾仓售粮,市场流通粮源增多,但下游养殖持续亏损,小麦替代玉米优势明显,深加工企业季节性停工检修,玉米需求难有提振。中下旬受高温潮湿天气影响,存量玉米存在霉变风险,贸易商集中加快出货,叠加新玉米上市预期,玉米供给充足,价格持续走弱。运输市场方面,前期港口库存偏高、购销冷清,运价承压运行;后续南方玉米饲用替代量减少,港口玉米价格保持平稳,粮食贸易交投逐步活跃,运输需求回暖,叠加受台风影响,船舶周转效率下滑,沿海运力普遍延期,推动 7 月 31 日,粮食货种运价指数报收 1268.8

点，比上月末上涨 11.4%，月平均值为 1190.59 点，环比下跌 11.9%。

4、原油及成品油运输

本月，国际原油价格大幅反弹，下降，民众出行意愿提升，汽油需求整体向好。柴油方面，月内多地遭遇强降雨、台风及持续性高温天气，户外用油企业开工受限，同时夏季农业进入休耕期，农机用油需求大幅萎缩，

柴油整体需求表现平淡。供应端，主营炼厂进一步提升负荷，地炼开工率低位运行，成品油资源供应小幅增长，沿海成品油运价底部小幅反弹。7 月 31 日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为 1331.61 点，比上月末上涨 5.2%；原油货种运价指数为 1621.71 点，比上月末上涨 1.0%。

海关总署：前7个月我国货物贸易进出口增长17.3%

据海关总署网站消息，据海关统计，2026年前7个月，我国货物贸易进出口总值30.13万亿元人民币，同比(下同)增长17.3%。其中，出口17.44万亿元，增长14%；进口12.69万亿元，增长22%。7月份，我国货物贸易进出口总值4.66万亿元，增长19.2%。其中，出口2.71万亿元，增长17.8%；进口1.95万亿元，增长21.2%。

从贸易方式看，前7个月，我国一般贸易进出口18.13万亿元，增长10.2%；加工贸易进出口5.81万亿元，增长26.3%；保税物流进出口5.18万亿元，增长40.8%。

从贸易伙伴看，前7个月，我国与东盟贸易总值为5.14万亿元，增长20%；我国与欧盟贸易总值为3.67

万亿元，增长9.5%；我国与美国贸易总值为2.38万亿元，下降1.6%。同期，我国对共建“一带一路”国家合计进出口15.36万亿元，增长15.5%。

从外贸主体看，前7个月，民营企业进出口17.16万亿元，增长17.2%；外商投资企业进出口8.78万亿元，增长17.6%；国有企业进出口4.14万亿元，增长17.3%。

从重点商品看，出口方面，前7个月，我国出口机电产品11.12万亿元，增长21.2%；劳密产品2.37万亿元，下降1.4%；农产品4296.9亿元，增长3.7%。进口方面，前7个月，我国进口机电产品5.31万亿元，增长29.7%；原油2.83亿吨，减少13.2%；农产品9041亿元，增长7.4%。

大宗散货铁海联运半高箱“一箱到底”

8月12日，我国首列双层大宗散货铁海联运半高箱班列从内蒙古包头启程，发往河北黄骅港，首次实现半高箱铁路双层运输与海运不换装无缝衔接。

本次运输采用的1.7米半高箱，在多功能平车上双层叠放，刚好满足铁路4.8米限高标准。箱体采用顶部全开结构，可直接灌装焦炭，侧面箱门便于货物查验、装卸作业，适配大宗散货运输，货物装载利用率提升25%以上。

长期以来，铁路大宗散货主要采用敞车、吨袋等方式运输，全链路需5次以上装卸倒运，每吨损耗成本约18元。传统标准集装箱高2.6米，双层堆

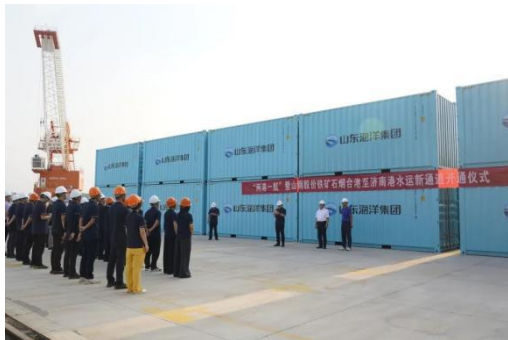
叠会超出限界，且高密度重货往往“未满先重”，顶部空间闲置严重。

半高箱实现双层堆叠运输，运力提升超三成；箱体规格与现有港铁设备通用，具备直通上船能力，实现“一箱制”全程转运。焦炭在厂区灌装封箱后，经铁路运抵黄骅港，再短途公路转运至码头即可直接装船出海，精简中转环节。

这一创新模式有效解决了长期困扰行业的换箱难题，半高箱“一箱到底”，避免了倒箱货损，整体单位运输成本下降超25%。依托稳定往返通道，班列抵达后还可搭载氧化铝、铁矿石等返程货源，实现“重去重回”双向运输。

“烟台港—济南港”铁矿石海河联运新通道开通

8月5日，山东海洋集团自建河海直达船“水运101”轮满载铁矿石抵达小清河济南港，由山东海洋集团济南港、山东港口集团烟台港铁矿石“两港一航”河海联运新通道正式开通。该通道依托小清河河海联运优势，构建起“矿石上岸—海港集散—内河水运—直达厂家”的全程物流链条模式，为山钢股份等省内钢铁企业原料保供开辟了河海联运物流新路径。



本次新通道打通了海外矿石入境中转、内河运输、末端配送的全流程节点，实现了从沿海港口到内陆腹地的无缝衔接。进口铁矿石在烟台港矿石码头中转，由集团自建河海直达船

通过小清河运输至济南港，再采用新能源车配送至钢厂，有效整合了沿海港口资源优势与内河港口区位优势，为省内钢铁产业供应链稳定提供了有力支撑。依托这一河海联运模式，可进一步发挥水运运量大、成本低、绿色低碳的特点，大幅减少碳排放，缓解公路通行压力，增强铁矿石供应链的韧性与稳定性，切实降低企业综合物流成本。同时，通道开通进一步拓展了海河联运服务腹地，丰富了小清河货运结构，释放了黄金水道的潜在价值，是推动大宗货物“公转水”“铁转水”多式联运的创新突破，也是落实交通强国建设、推动黄河流域生态保护和高质量发展、建设绿色低碳高质量发展先行区的生动实践，对促进内河港航高质量发展具有积极意义。



下一步，山东海洋集团将以此次通道开通为契机，持续深耕小清河海

河联运市场，不断拓展货源货种、优化物流服务，加快提升小清河运力规模与网络覆盖，携手沿线港口构建高效畅通的河海联运物流体系，打造多元化物流服务模式，引领小清河航运市场蓬勃发展，为绿色低碳高质量发展贡献更大力量。

全国首座电网友好型重卡充电示范站（京沪高速章丘服务区）投运



近日，全国首座电网友好型电动重卡大功率充电示范站——京沪高速章丘服务区（上海方向）重卡充电示范站正式建成投用，是山东省“四纵两横”高速公路电动重卡绿色补能廊道的重点项目。

为满足电动重卡长途运输快速补能需求，该示范站设置 6 个重卡专用充电车位，配备 12 支大功率充电终端，单枪最大充电功率达 800 千瓦。一辆电池电量为 450 千瓦时的重卡，最快 15 至 20 分钟即可充满。

“普通重卡站只做单向电能补给，只解决‘给重卡充电’这一单一需求。而这座示范站不仅要解决充电问题，还

要解决充电给电网带来的麻烦。”国网（山东）电动汽车服务有限公司建设部主任蒋雷雷告诉记者，“一辆重卡以 800 千瓦的功率充电时，相当于 1000 台 1 匹空调同时启动，充电结束后负荷瞬间归零，这就好比水库大坝瞬间开闸放水又瞬间关闸，对电网的冲击很大。”



为破解大功率充电对电网造成的电压、频率等影响，该示范站以“电网友好型”为定位，创新应用中压直挂、固态变压器、柔性功率调度等技术，实现兆瓦级大功率充电负荷从刚性消

耗向柔性可调转变，有效解决“功率海啸”问题。

目前，全省首批 88 座重卡充电示范站正加快建设，计划本月底前全部接网通电。

首批“人工智能+交通运输”典型应用场景 创建正式启动

据8月20日召开的交通运输部专题新闻发布会上消息，“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动已全面启动，设置应用推广、创新示范、攻关突破3类场景，紧盯人工智能和具身智能等前沿技术发展态势，分批次推出典型应用场景建设指引。首批典型应用场景项目创建工作已正式启动，41个典型场景突出民生导向、产业属性、实施路径。

交通运输部科技司司长徐文强在发布会上介绍，此次创新行动有3个核心目标：一是让宏观政策落地生根，破解“政策空转、抓手缺失”的难题；二是打通技术与行业供需壁垒，在主动向人工智能企业开放交通真实高价值场景的同时，引导交通运输行业主动拥抱新技术，消除“技术方不懂业务、业务方不懂算法”的鸿沟；三是依托人工智能技术补齐行业短板，推

动成熟技术规模推广、集成技术示范融合、核心场景集中攻关，培育自主可控的交通人工智能产业生态。

“这次创新行动始终是开放式、普惠制原则，不设名额限制，不搞评比，只要项目符合‘技术先进成熟、应用场景真实、具有行业推广价值’的标准，我们都积极将其纳入‘人工智能+交通运输’创新成果库。”徐文强说，对于入库项目，将通过政策指导、标准服务、成果推广等多种方式给予支持，广泛激发全行业的创新积极性，共同将“人工智能+交通运输”做深做实。

数据是人工智能的“燃料”。交通运输部将会同国家数据局，同步实施交通运输行业高质量数据集建设“百数争先”创新行动，统筹公共与非公共两类数据资源，争取用3到5年时间，形成一张规模可观、模态丰

富的高质量数据资源地图，构建供给有力、流通高效、安全可靠的行业数据资源体系。

“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动将以数据融通促进一体化融合，以模式变革赋能安全化提升，以系统重构赋能数智化升级，以降本增效促进绿色化转型，靶向破解跨运输方式数据不通、衔接不畅等难题和痛点，推动安全治理从“事后处置”转向“事前预警”，同步推进综合交通运输大模型、行业高质量数据集、各类专用智能体建设，用人工智

能改造交通“建、管、养、运、服”全链条。

本次创新行动3类场景项目串起了从技术研发、集成示范到规模推广的完整链条，解决过去行业存在的“重单点示范、轻规模推广”“重业务应用、轻核心技术攻关”的问题，实现研发、示范、推广同向同步发力。牵头主体分为场景方牵头和技术企业牵头两种模式，让场景所有方、科技企业、科研院所都能找到定位、发挥所长，避免“一套标准管到底”，最大化激发各方创新活力。

山东全力推动新能源重卡规模化应用

山东全力推动新能源重卡规模化应用

从“政策推着走”到“算账自己走”

在 327 国道山东曲阜北充换电一体化示范站，司机王师傅将电动重卡驶入换电车道，不用下车，5 分钟左右就完成了换电；同一时刻，在京沪高速公路章丘服务区，张师傅将电池电量为 450 千瓦时的重卡插上充电枪，20 分钟后，完成大功率快充，重新满电上路……这样的场景，每一天都在山东路网重复上演。

作为国家绿色低碳高质量发展先行区，山东加力推进“十五五”规划实施，促进货运降本提质增效，推广绿色设施设备，加快构建电动重卡绿色补能网络，全力推动新能源重卡规模化应用。今年上半年，全省新增电动重卡 8061 辆，同比增长 233%，渗

透率提升 15.3 个百分点，达到 26.3%。

在齐鲁大地上，电动重卡正从“政策推着走”切换到“算账自己走”的新阶段。

力争两年内渗透率超过全国平均水平

电动重卡规模化推广，离不开强有力的组织体系和政策供给。山东出台支持电动重卡规模化应用若干措施，省直部门配套制定 27 项政策实施细则，锚定两年内电动重卡渗透率超过全国平均水平的目标靶向发力。

真金白银的扶持向降低购车和保险成本倾斜。山东统筹安排省财政 1000 万元，落实年化 1 个百分点的购置贷款贴息，安排 5000 万元对保险公司经营亏损予以补偿，推出购车赠送两年交强险等举措，切实缓解电动重卡投保压力。

在产业运营模式创新上，山东正积极探索电池租赁、车电分离等商业模式，完善电动重卡全生命周期服务保障。

跑得通、充得上、走得远

完善的补能网络是电动重卡规模化应用的前提，核心在于解决“里程焦虑”和“充电焦虑”。山东坚持“以货源定线路、以线路引车辆、以车辆带产业”的思路，推动“车一桩一路一货”协同发展，让电动重卡在全省范围内“跑得通、充得上、走得远”。

今明两年，山东将建成 155 座示范站，布局高速公路“四纵两横”、普通国省道“四纵三横”补能廊道，廊道总里程 9200 公里，实现全省 16 市串联覆盖。截至目前，高速公路 48 座示范站已开工 18 座、建成 3 座；普通国省道 107 座示范站开工 61 座、建成 7 座，全部站点计划明年上半年完成建设。

在示范站建设中，山东创新推行政府引导、市场化运作模式，同步用

好专项债、年化 1.5 个百分点贷款贴息政策，提供资金支撑。高速公路示范站由高速公路运营单位、国网公司等联合建设；普通国省道示范站以各市投融资平台为建设主体，国网公司负责红线外配套电网升级改造投资。

电动重卡的优势最终体现在经济账上。

济宁邹城，高老桩新能源太平示范站持续完成技术升级，重卡充满 400 余千瓦时耗时由 1.5 小时压缩至 1 小时内。驾驶员骆家辉心里的账很清晰：

“以前加油每公里合 4 块多，现在充电只需要 1 块钱，一年保养成本不到 1500 块。”

补能效率的跃升，更来自技术突破。8 月 4 日，京沪高速公路章丘服务区电动重卡大功率充电示范站正式投运，这是全国首座电网友好型电动重卡大功率充电站。6 月 1 日，青银高速公路邹平西服务区示范站投入运营，配置 4 套 960 千瓦储充一体装备，单

个车位最大可实现兆瓦级充电，充电效率提升一倍。

获国家级奖项！龙拱港以持续创新领跑内河智慧港口建设

中国港口协会内河港口分会

关于表彰第二届内河港口科技创新大赛 获奖单位和获奖项目的通报

各会员单位：

由中国港口协会内河港口分会主办，上海振华重工（集团）股份有限公司、南京港机重工制造有限公司、中国水运报社、《中国港口》杂志社联合协办的“智慧物流，数字港航”第二届内河港口科技创新大赛，经资格审查、专家初评、终评答辩等环节，最终从有效申报的参赛项目中评出大赛一等奖3项、二等奖5项、三等奖8项、优秀奖10项。评审结果已经公示无异议，现予以通报（详见附件）。

希望受到表彰的单位珍惜荣誉、再接再厉，持续加大科技创新力度，为推动内河港口高质量发展再立新功。各会员单位要对标先进，积极营造创新氛围，加强科技创新人才队伍建设，加速科技成果转化应用，共同开创内河港口行业数字化转型与智能化升级新局面。

附件：第二届内河港口科技创新大赛获奖名单

中国港口协会内河港口分会

2026年8月10日

近拱港牵头实施的《基于“日，第二届内河港口科技创新大赛评选结果正式揭晓。由中国港口协会内河港口分会主办的本次大赛以“智慧物流，数字港航”为主题，龙 AI+多源数据融合”的内河多式联运港口智慧运营关键技术研发与应用》项目荣获二等奖。这是继首届大赛摘得一等奖后，龙拱

港再次斩获国家级行业奖项，连续两届获奖的佳绩，充分印证了其在内河港口数智化领域的深厚技术积淀，进一步巩固了其持续创新、持续领跑的行业标杆地位。

据悉，本次获奖项目聚焦内河多式联运港口运营中的核心痛点，以“AI+多源数据融合”为核心技术支撑，构

建起覆盖全链条、全方位的内河港口智慧运营技术体系。项目首创内河铁水联运全流程自动化生产工艺，打造集智能识别、自动作业、无人转运、协同管控于一体的一体化技术架构；成功攻克火车自动化装卸关键技术，打破了长期制约行业发展的技术瓶颈；自主研发智能调度与箱位分配算法，显著提升港区场地及设备资源利用率；同时创新铁水联运无人运输及智能安全管控模式，有效破解了港区通行效率低与安全管控难的双重难题。

该成果在龙拱港全面落地应用后，经实际运营验证，彻底打通了内河多式联运作业中的堵点，实现了港口作业效率、资源利用率与安全管控水平的全面提升，同时大幅降低人工成本

和能耗，切实达成了“降本、增效、绿色、安全”的运营目标，为全国内河智慧港口建设提供了可复制、可推广的实践样板。

从技术突破到成果落地，从单点创新到平台体系升级，龙拱港始终以创新为核心驱动力，持续领跑内河港口数智化转型。立足现有数智化成果，龙拱港将持续深耕智慧港口创新赛道，锚定全域数智升级目标，全力建设企业级数字化平台，进一步夯实内河智慧港口的引领优势。未来，龙拱港将重点打造“龙拱智擎”“龙拱智盾”“龙拱智通”三大数字化平台，全方位赋能港口智慧高效运营，推动管理、调度、安全等环节全面迈入智能化新阶段。

附件

第二届内河港口科技创新大赛获奖名单

一等奖

序号	项目名称	获奖单位
1	基于船-机-岸协同感知的散货船智能清舱作业系统	江苏苏州港集团有限公司 武汉理工大学 武汉港迪智能技术有限公司
2	适用于并船水水直接中转集装箱的内河轻型岸桥技术研究与应用	河南港航集团有限公司 河南港航集团周口港务有限公司 上海振华重工（集团）股份有限公司
3	基于数字孪生及自动控制技术的沿江千散货码头智能调度综合管控平台研究与应用	江苏江阴港港口集团股份有限公司

二等奖

序号	项目名称	获奖单位
1	基于“AI+多源数据融合”的内河多式联运港口智慧运营关键技术研发与应用	济宁港航龙拱港有限公司 武汉港迪智能技术有限公司

“

交投粮油物流园扎实做好夏季安全生产保障工作



7月31日，面对持续高温、雷雨多发的夏季安全生产严峻形势，交投粮油物流园扎实开展迎峰度夏安全保障工作，全面压实安全管理举措，全力守住园区安全生产底线，保障粮油仓储、物流业务平稳有序运行。

铁投新能源公司统筹部署、多点发力，全方位织密夏季园区安全防护网。一是层层压实安全生产责任，细化迎峰度夏工作安排，管理人员常态化深入一线督导；二是组织开展全覆盖隐患排查，重点对仓储库区、配电设施、消防系统、装卸作业区域逐项

检查，建立隐患台账，实行闭环整改；三是优化户外作业安排，避开正午高温时段作业，配齐防暑物资，做好一线人员防暑降温；四是疏通排水设施、备足防汛物资，密切关注气象预警；五是严格落实24小时值班巡查，确保突发情况快速响应、高效处置。

下步，铁投新能源公司将持续强化底线思维，保持安全管控力度不减，常态化开展隐患排查整治，持续健全风险防控体系，不断夯实园区安全基础，以可靠安全保障护航企业高质量发展。

梁山港开启 5000 吨级大型船舶装载新业务



7月29日，载重5000吨的“济宁港航9009”货轮在梁山港完成装载作业并顺利驶离，标志着梁山港正式开启大型船舶装载新业务，为区域内河航运高质量发展注入新动能。

本次作业的货轮是5000吨级大型内河船舶，适配京杭运河高等级航道通航标准，具备载货量大、运输效率高、能耗成本低的优势，是内河大宗货物规模化、绿色化运输的主力船型。为保障此次作业安全高效完成，梁山港提前统筹部署，细化作业方案，组织技术团队对靠泊、装卸、安全管控、流程衔接等各环节全程把控，严格落

实标准化作业规范，精准控制装载平衡与货物配比，有效规避作业风险，高标准完成装载任务。

此次大型船舶装载业务的落地，补齐了梁山港在大吨位货运船舶作业方面的短板，港口大宗货物规模化运输能力得到增强，区域内河物流通道更加畅通，跨区域运输成本进一步降低。

下一步，梁山港将持续升级基础设施，优化作业流程，提升智能化运营水平，拓展航运航线与货运品类，增强物流辐射能力，助力区域物流产业提质增效。

物流公司在东平陆港召开八月份市场开拓座谈会



物流公司在东平陆港召开8月份市场开拓座谈会，深入贯彻落实两级公司下半年工作会精神，全面分析研判市场形势，查摆问题短板，系统部署下一步市场开拓重点任务。

物流公司党委书记、董事周恒出席会议并讲话。周恒在讲话中肯定了各单位市场化意识持续增强，同时从战略高度和系统维度，深刻剖析了当前市场开拓存在的深层次问题，并对下一阶段工作提出系统性要求。

他强调，要建立年度经营研判和市场开拓预判机制，做到提前布局，着力提升预见性和危机意识。要高度

重视内部市场，将核心内部客户纳入常态化走访。要充分发挥物泊科技平台优势，打通“物流总包+公路平台”全链条服务，加强兄弟单位间信息共享与联合走访。要改革现行市场开拓激励体系，建立与公司整体经营情况、各主体指标完成率挂钩的系数化考核机制，坚决防止激励与企业效益脱节。各单位要建立客户流失分析机制，系统梳理流失业务，深入分析原因并制定整改措施，纳入考核兑现。各单位要针对招投标等体制机制堵点，研究制定合规解决方案，物流公司将给予全力支持。



物流公司党委副书记、总经理何雨生指出，公司各级管理人员必须对目标任务及完成进度心中有数，带着指标压力推进工作。各单位要以分析不足和市场公关为主线，强化协同联动，将协同营贸公司、端信公司等内部单位摆在同等重要位置；建立分级客户走访机制，确保重实效、强服务。铁路分公司要组建多部门联合的市场开拓小组，加大核心客户公关力度；

西北分公司要明确重点项目落地时间表；鲁西公司要推动新巨龙、枣矿等项目加快落地；东平陆港要面对车皮不足等困难，全力争取路局优惠政策；航运公司要围绕“两港一航”做深服务。

会上，公司运营管理部（督察办公室）复盘上半年经营成效，查摆短板问题，部署下一步重点工作。铁路分公司、西北分公司、鲁西公司、东

平陆港分别汇报了市场开拓情况和下一步工作计划。

会议要求，各单位要围绕市场开拓重点任务细化措施、明确节点、落实人员。全体干部职工要牢固树立“把订单拿来、把业务做实”的实干导向，

以扎扎实实的业绩交出合格答卷，为公司高质量发展作出新的更大贡献。

会议以视频形式召开，物流公司分管领导、机关部室主要负责人，各主体公司班子成员及段部、区队主要负责人、市场开拓相关人员参加会议。

山东新兴集团有限公司铁路专用线新增集装箱原油危险货物运输安全评审会顺利召开



为全面提升铁路专用线运输能力，满足企业物流发展需求，8月18日下午，山东新兴集团有限公司召开铁路专用线新增发送和到达集装箱原油危险货物运输安全评审会。本次评审旨在对铁路专用线新增危险货物运输业务进行全面的安全评估，确保各项安全措施落实到位，为企业安全高效运营保驾护航。

本次会议由济南局、益羊铁路管理处、华泰站权威专家组成专项评审组，集团公司副总经理刘新荣同志，

安全、行政、铁路相关部门负责人及安全评价中介单位技术团队参会。

会议流程严谨规范、高效有序。会上，中介单位通过PPT作专项汇报，系统介绍铁路专用线基础设施条件、集装箱原油危货运输工艺流程、风险辨识评估、安全防控措施及应急保障体系等内容，全面展示项目前期筹备与安全评价工作成果。

汇报结束后，评审专家组对照铁路危货运输行业标准及规范，围绕报告内容、现场作业条件、风险防控重点、应急预案落实等关键环节开展细

致质询。公司各相关部门与中介技术团队现场逐项答疑答辨，针对专家提出的问题详细说明、补充佐证，并结合实际作业场景，就精细化安全管控、隐患闭环治理等工作进行深度交流探讨。最后评审组对集团公司铁路专用线危货运输筹备工作的规范性、安全体系的完整性给予肯定，同时结合最新行业安全管理要求，提出优化完善意见，明确了后续整改提升方向。

安全生产是企业发展的底线。本次评审是对集团公司铁路专用线危货运输作业条件与安全管控能力的全面体检校验。下一步，山东新兴集团将细化专用线全流程安全管理，常态化排查隐患，健全危货运输长效安全机制，严守安全红线，保障铁路运输安全合规运行，护航企业高质量发展。

喜报！山东颐养健康集团药业有限公司跃居 全国药品批发企业百强第 65 位



2026 年 8 月 27 日，由商务部市场运行和消费促进司指导、中国医药商业协会主办的“2026 药品流通行业经济运行数据发布暨医药流通创新大会”召开。会上正式发布 2025 年度全国药品批发企业百强榜单，山东颐养健康集团药业有限公司位列全国第 65 位。同时，公司获评“数据统计优秀直报单位”，根植于公司实践的“AI 驱动医药物

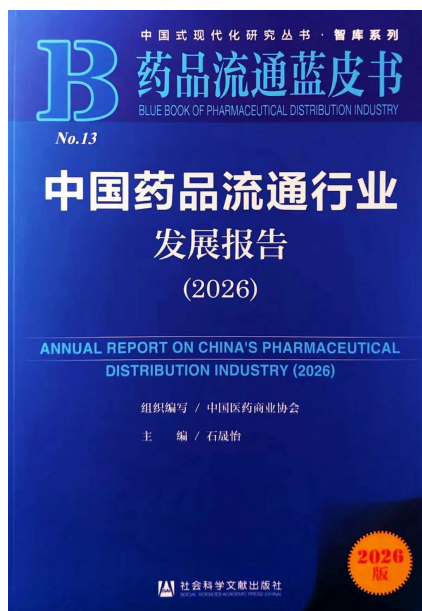
流智能化转型”案例也在大会现场展示，进一步提升了行业影响力。



作为集团旗下专业的医药供应链集成服务平台，公司承担着药品、医

疗器械、医用耗材的集中采购、智慧仓储、物流配送、供应链金融及医疗设备全生命周期管理等核心业务。此次百强排名跃升，是行业对公司综合实力的权威认可，更是公司以实效说话、以实干作答的生动写照。

公司聚焦“稳内拓外”“效能提升”和“做大增量”三项重点工作，在市场拓展方面接连取得重大突破。外部市场拓展成果显著，成功中标山东武警总医院等 14 家单位各类项目，业务涵盖养老、药械供应、维保服务等多类应用场景。



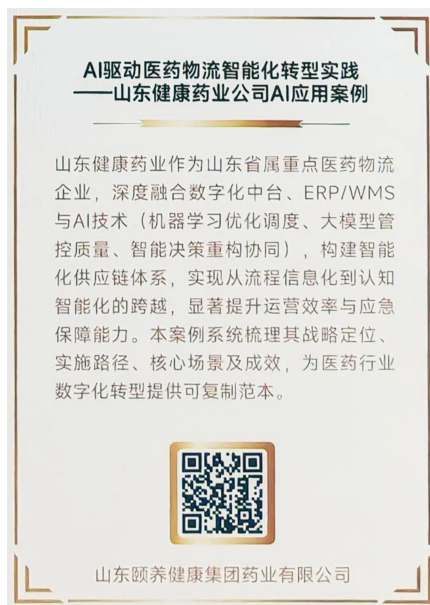
在巩固既有市场的同时，公司大力拓展基层医疗机构市场，持续扩大

服务覆盖面；积极推动多元化业务布局，上游延伸至代加工领域，下游拓展至零售终端，同步推进供应链整合与药耗精细化管控落地见效。此外，公司还积极探索互联网医院等创新业务模式，不断拓展服务边界，培育新的增长动能。为提升物流园区运营效能，公司成功举办“大型企业进园区”活动，引入科兴制药、宏济堂等一批行业一流企业入驻园区，构建“以链聚企、以企强链”的供应链生态系统。通过聚合上下游优质资源，园区逐步形成了集仓储、配送、供应链服务于一体的产业生态，运营效能和市场竞争能力不断提升。



在做好外部市场拓展的同时，公司始终坚守“健康至上、服务至诚”的发展理念。依托智慧仓储物流体系，全

力做好集团内部医疗机构的供应保障工作，以高效的配送能力和专业的服务水平守护人民群众的生命健康。



立足百强新起点，山东颐养健康集团药业有限公司将继续以实干笃定前行、以实效赢得未来，持续推进市场拓展、渠道建设和供应链体系优化升级，对标一流企业，加快建设成为业内领先的医药供应链集成服务平台，为医养健康产业高质量发展贡献更大力量。

恒通股份 2026 半年报发布：盈利高增，布局海外启新程！

8 月 25 日，恒通股份（股票代码：603223）发布 2026 年半年度报告，经营指标全线向好，企业发展动能持续迸发！

上半年公司实现营业收入 7.20 亿元；归母净利润 1.84 亿元，同比大涨 85.49%，扣非净利润同比增长 92.04%，经营现金流大幅提升，盈利质量扎实强劲！

✓主业根基稳固

作为裕龙石化产业园独家物流枢纽，港口配套泊位齐全；自有物流运力充足，深耕大宗货物运输，与多家头部工业企业深度合作，两大业务协同稳定运行。

✓拓展海内外发展空间

国内优化 LNG 业务模式；计划在印尼建设数字智慧产业园，向数字+智慧物流方向转型，开辟东南亚第二增长曲线。

✓用实际行动回馈投资者

持续落实现金分红，开展股份回购，控股股东及一致行动人抛出合计 2 亿元增持计划，以实际行动彰显对企业长期发展的坚定信心。

立足主业，聚力前行，恒通股份将持续释放产业势能，奔赴高质量发展新征程！