

中国航运业未来挑战加大

■ 记者 李琴

中国航运景气指数与信心指数走势预测图



船舶运输企业景气指数与信心指数走势预测图



近日，上海国际航运研究中心发布2025年第三季度中国航运景气报告。报告显示，第三季度，中国航运景气指数为111.63点，较上季度下降9.18点，降至相对景气区间；中国航运信心指数为112.4点，较上季度下降10.82点，由较为景气区间降至相对景气区间。总体来看，第三季度航运业热度相较第二季度有所下降，但依然保持在景气区间。

航运企业业绩分化

第三季度，船舶运输企业景气指数为111.81点，较上季度下降6.46点，维持在相对景气区间；船运企业信心指数为107.93点，较上季度上升10.35点，由微弱不景气区间升至微景气区间。船舶企业总体营运状况持续向

好，企业家们对市场经营信心充足。从各项经营指标来看，虽然船运企业营运成本依然较高，舱位利用率和企业运力有所下降，但运费收入持续增加，使得企业盈利情况持续提升；企业的劳动力需求上升，贷款负债减少，流动资金宽裕，企业融资相对容易，并且基于对未来市场的信心，船东们运力投资意愿上升。

干散货运输企业信心指数大幅提升。第三季度，干散货运输企业景气指数为118.67点，较上季度上升4.86点，维持在相对景气区间；干散货运输企业信心指数为129.17点，较上季度上升50点，升至较为景气区间。干散货运输企业总体运行状况相对较好，企业家们对市场经营信心充足。从各项经营指标来看，虽然干散货运输企业运力投入减少，营运成本上升，但船舶周转率增长，企业运费收入提升，使得企业盈利情况改善；企业流动资金宽裕，融资相对容易，贷款负债减少，企业劳动力需求有所上升，但企业船舶运力投资意愿有所下降。

集装箱运输企业信心指数跌至不景气区间。第三季度，集装箱运输企业的景气指数为118.06点，较上季度大幅下滑7.19点，降至相对景气区间；集装箱运输企业的信心指数为95.63点，较上季度下滑25.62点，跌至微弱不景气区间。集装箱运输企业总体营运状况较好，但企业家们对行业总体发展信心不足。从各项经营指标来看，虽然集装箱运输企业运力投放继续增加，但营运成本增加、企业运费收入以及舱位利用率下滑，使得企业盈利状况恶化。不过企业流动资金宽裕，融资难度降低，贷款负债减少，劳动力需求也在上升，使得企业家们对船舶运力投资意愿强烈。

第三季度，中国港口企业景气和信心指数持续向好。从各项经营指标来看，港口企业的营运成本维持较高水平，但吞吐量及泊位利用率大幅上升，使得企业盈利持续上升。航运服务企业景气和信心指数均跌至不景气区间，业务收费价格下降，业务量和业务预订量均持续下滑，使得企业盈利状况不容乐观。

第四季度航运企业景气及信心指数双降

中国航运景气调查显示，2025年第四季度中国航运景气指数预计为106.43点，较上季度下降5.2点，维持在微景气区间；中国航运信心指数预计为108点，较上季度下降4.4点，进入微景气区间。

预计船运企业景气指数下降。2025年第四季度，**船运企业**景气指数预计为107.19点，较上季度下降4.62点，下降至微景气区间；信心指数预计为100.65点，较上季度下降7.28点，维持微景气区间。**集装箱运输企业**的景气指数预计为117.06点，较上季度下降1点，维持在相对景气区间；信心指数预计为58.13点，下降至较为不景气区间，其中盈利情况景气指数依然处于不景气区间。**干散货运输企业**景气指数预计为116.83点，较上季度下降1.83点，维持在相对景气区间；信心指数预计为129.17点，较上季度不变，维持在较为景气区间。

预计港口企业进入相对景气区间。中国航运景气调查显示，2025年第四季度，**港口企业**景气指数预计为115.25点，较本季度下降9点，下降至相对景气区间；信心指数预计为130.00点，较本季度下降5点，维持在较为景气区间。**航运服务企业**景气指数预计为96.6点，较本季度下降2.16点，维持在微弱不景气区间；信心指数预计为95.80点，较本季度上升0.04点，维持在微弱不景气区间。

超五成的船运企业表示短期内不考虑恢复红海航线。近期，随着红海事态趋于缓和，部分船公司已开始恢复红海航线。上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就相关航运企业将在未来多久时间内恢复红海航线展开了调查。调查显示，在接受调查的船运企业中，952%的企业认为将在未来1个月内恢复红海航线；12.7%的企业认为将在未来1个季度内恢复红海航线；17.46%的企业认为将在未来半年内恢复红海航线；4.76%的企业认为在未来1年内恢复红海航线；55.6%的企业暂不考虑恢复该航线。在接受调查的干散货运输企业中，12%的企业认为将在未来1个月内恢复红海航线；12%的企业认为将在未来1个季度内恢复红海航线；16%的企业认为将在未来半年内恢复红海航线；4%的企业认为在未来1年内恢复红海航线；56%的企业暂不考虑恢复该航线。在接受调查的集装箱运输企业中，17%的企业认为将在未来1个季度内恢复红海航线；41.67%的企业认为将在未来半年内恢复红海航线；41.67%的企业暂不考虑恢复该航线。

超五成船运企业表示客户希望更灵活的运价机制。近期，航运市场运价波动剧烈。上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就此对客户最关注的服务需求发生的变化选择进行了调查，调查显示，在接受调查的

船运企业中，53.23%的企业表示客户最关注更灵活的运价调整机制；40.32%的企业表示客户最关注更长时间的运价锁定服务；35.48%的企业表示客户最关注更精准的运输时间预测；有35.48%的企业表示客户最关注更全面的供应链风险预警；有41.94%的企业表示客户最关注更低的基础运费；有41.94%的企业表示客户最关注更高质量的货物跟踪服务。

本报讯 记者 李琴 报道

随着生成式人工智能(AI)的爆发式增长，航运领域布局生成式AI应用的场景也持续丰富。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日前对未来航运企业将会利用生成式AI布局哪些应用场景进行了相关调查。调查结果显示，超六成航运企业表示未来将把生成式AI用于决策支持和数据分析。

在接受调查的船舶运输企业中，25.81%的企业表示将把生成式AI用于电商客服机器人；51.61%的企业表示将把生成式AI用于分析客户反馈，提供维护意见；56.45%的企业表示将把生成式AI用于航运文档生成和管理；66.13%的企业表示将把生成式AI用于决策支持和数据分析；45.16%的企业表示将把生成式AI用于合同合规性检查；另有41.94%的企业表示将把生成式AI用于快速查询公司文档和流程。

在接受调查的港口企业中，81.82%的企业表示未来将会把生成式AI用于决策支持和数据分析。在接受调查的航运服务企业企业中，67.39%的企业表示未来将会把生成式AI用于决策支持和数据分析。

超六成航运企业将生成式AI用于决策支持和数据分析

数智赋能航运转型 共绘产业协同新图景

2025北外滩国际航运论坛“数字与智能”分论坛成功举办

■ 记者 刘志良

以科技创新引领航运变革，凝聚各方力量，大力发展数字智慧航运，必将是航运业当下和未来的发展趋势。在全球新一轮科技革命与“双碳”目标的双重驱动下，全球航运业正勾勒出航运业从“传统运力”向“数智生产力”跨越的清晰蓝图。

10月20日，在由中国船级社、上海交通大学联合承办的北外滩国际航运论坛“数字与智能”分论坛上，来自全球不同国家政府、航运企业、造船企业、国际组织与学术界的专家围绕“数智技术赋能航运升级 构建开放协同产业生态”主题，共同就航运业数字化和智能化转型话题进行深入讨论，并指出，航运业要进一步聚焦数智化转型，依托人工智能+（AI+），构建“绿智融合”体系、释放数据要素的核心价值、倡导全球协作，推动数字与智能技术赋能行业升级，助力实现绿色、智能、包容的全球航运可持续发展新格局。

转型契机 政策锚定方向

当前，全球航运业正处于规则调整与技术变革的叠加期，政策引导与制度保障成为数智转型的“定盘星”。上海市交通委员会副主任叶兴在致辞中指出，海事规则的加速迭代正在倒逼行业提质增效，新修订的《上海市推进国际航运中心建设条例》的出台，为航运科技创新筑牢了法治根基。作为国际航运中心，上海将抓住行业变革和规则调整的契机，深度融入全球航运治理体系，推动数智技术从“可选项”变为“必选项”。

随着新一轮科技革命和产业革命深入推进，数字和智能技术正在深刻改变航运业。交通运输部水运局二级巡视员高海云指出，在推动航运业数字化、智能化转型发展方面，一是要建强数字底座，夯实数字航运的发展基

础；二是要增强科技赋能，拓展数智航运的应用场景；三是要加强开放协同、密织数智航运的合作网络。

在推动航运业数字化、智能化转型发展过程中，高校发挥的作用也不容忽视。今年，上海交通大学联合中国远洋海运集团有限公司完成的合作成果又一次入选了北外滩国际航运论坛主论坛的发布成果。上海交大常务副校长奚立峰表示，近年来，为了应对全球航运业的新挑战，上海交大紧抓行业数字化、智能化、低碳化转型发展机遇，主动优化学科布局，持续创新人才培养模式；同时，积极推进“大海洋”战略，取得了一系列创新成果，为航运新质生产力培育提供土壤。

打破壁垒 产业协同破局

航运业的数智转型不是单一国家、单一企业的“独角戏”，而是需要全球业界携手推进的“大合唱”，离不开产业链各方的协同发力。与会专家指出，唯有以协作打破“壁垒”，以创新驱动变革，才能推动数智转型从“概念”走向“实践”。

交通运输部原副部长、中国科协决策咨询首席专家徐祖远指出，本次论坛聚焦“协同共促全球航运可持续发展”，协作是关键。一是要构建“绿智融合”的技术体系，锚定“双碳”转型的核心方向，要以全生命周期的减碳作为共同目标来推动数字技术与绿色航运深度融合；二是建立“分级分类”数据治理框架来打破价值释放的“瓶颈”，应该抛弃一刀切的模式，搭建跨区域的数据协同平台，建立数据安全的动态保护机制；三是以“场景驱动”，释放数据要素的核心价值；四是以“产学研用”构建产业生态的“协同网络”；五是共促能力建设帮扶，缩小发展之间的“差距”，共同构建包容共进的航运发展新格局，共同推动

全球航运业的可持续发展。

国际合作是协同发展的重要维度。地中海航运集团（MSC）高级副总裁玛丽·卡罗琳·劳伦特表示，数字化转型需全行业协调及政策支持，MSC正通过技术投资与标准共建，推动航运业更具韧性。英国克拉克森咨询公司董事总经理史蒂夫·戈登指出，航运业正处在绿色转型关键期，实现净零排放目标必须依靠技术创新。数字赋能与智能升级的协同发力。同时，中国航运业和造船业在全球航运业中地位凸显，这种产业优势为国际协同提供了基础。亚洲船级社协会主席阿卜杜勒·贾米尔·穆尔希德指出，需通过国际机制协调标准差异，构建跨境合作网络。

“产学研用”融合是生态构建的核心路径。中国船级社副总裁江亚峰介绍，当前，数字化、智能化正重塑航运全生命周期与产业链，带来机遇的同时也面临标准体系待加强、数据共享机制缺乏等挑战。中国船级社通过健全数智规范体系、推进智能系统安全应用、构建数智解决方案、推动行业数据共建共享、参与国际海事事务等实践推进数智化转型；未来愿联合各方加强战略科技力量建设、加快规范与服务研发、推进行业数字生态构建，共同打造航运数智新生态，为全球航转型注入动能。

成效显著 技术突破瓶颈

数智技术的深度渗透，正在重塑航运业的核心生产方式。在数字底座建设领域，中国移动通信集团设计院副院长崔海东提出的“三全”海洋信息网络解决方案颇具代表性。该方案以“岸基基站增强+卫星打底”的海陆协同模式，实现近海、中海、远海的全域覆盖，解决了传统卫星通信成本高、可靠性不足的难题。这种“空天地一体化”网络构建，为船舶远程监控、货物实时追踪等应用提供了稳

定支撑，成为数智航运的“神经网络”。

绿色与智能的融合创新成为技术升级的核心赛道。中国工程院院士严平指出，随着国际海事组织（IMO）2032年自主水面船规则生效及本世纪中叶净零排放目标推进，未来航运数字赋能将迎来新的发展机遇。航运业需通过数字化和智能化的深度融合，构建“可计算、可预测、可决策”的新范式。玛丽·卡罗琳·劳伦特表示，MSC作为数字集装箱航运协会（DCSA）创始成员，正积极推动数据与流程标准化，目标是在2030年前实现100%电子提单。

智能制造则为船舶工业升级提供“加速度”。在成果展示环节，上海交大发布的“船舶建造小组立的无人产线”，通过自动化装备与数字孪生技术实现全流程无人化作业，大幅提升建造效率与精度。这一成果与中远海运散货、中远海运重工及中国船级社签署的“基于数字化交付的概念性数字船舶”合作框架协议相呼应。这份以《数字船舶白皮书》为方向指引，以中国船级社发布的《船舶数字化交付指南》为技术依托，以32.5万载重吨矿砂船示范项目为实践载体的协议不仅是三方合作新起点，更是船舶行业数字化转型的新动力，标志着我国在船舶设计、建造、交付全生命周期的数字化转型领域迈出关键一步。

目前来看，“绿智融合”已经成为航运业的技术方向，航运数智化转型已从理念探讨进入实践落地的新阶段，人工智能、大数据、物联网等数字技术将与航运业务场景实现深度融合。同时，航运业产业链上下游的紧密合作，正加速推动新技术、新模式的推广应用，为行业转型升级注入持续动力。未来，随着数字技术的深度应用和产业协同的不断深化，在数智赋能下，航运业将迎来更加智能化、绿色化、高效化的未来，构建起更具韧性、效率与可持续性的产业新格局，为全球贸易和经济发展提供更强有力的支撑。