

2025年，我国造船业三大指标继续领跑全球——

全球船东看向中国

本报记者 孔德晨

2025年，中国造船业再次交出了一份亮眼的成绩单：造船业三大指标继续领跑全球，连续16年保持世界第一。

工业和信息化部近日发布的数据显示，2025年，中国全年造船完工量5369万载重吨，占世界总量的56.1%；新接订单量10782万载重吨，占世界总量的69.0%；手持订单量27442万载重吨，占世界总量的66.8%，再创新高。这不仅是一组亮眼的贸易数据，更是中国制造业深度融合全球产业分工、服务世界经济的生动写照。从“造船大国”到“服务全球”，中国造船业正以开放的姿态，为全球航运业提供着不可或缺的“中国动力”。

近九成船舶出口

2025年，从欧洲到东南亚，从北美到中东，国际船东纷纷将订单投向中国船厂。

中船集团广船国际为新加坡EPS建造的11.1万吨大型液化天然气（LNG）双燃料原油/成品油船首制船“ATLANTIC PEARL”号签字交船；山船重工为希腊Dynamac公司建造的11.5万吨冰区加强型成品油轮与为Arcadia公司建造的首艘11.5万吨原油轮近日同步开工；希腊船东Danaos和德国船东Asiatic Lloyd相继在中船集团大连造船厂下单订购7100TEU集装箱船……

“国际船东明显回流中国市场。”中国船舶工业行业协会副会长李彦庆告诉记者，数据显示，2025年，我国出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量和手持订单量的89.6%、89.5%和93.2%。这意味着，中国每建造10艘船，就有近9艘将服务于全球航运市场。

“2025年中国船舶工业取得了亮眼的业绩，三大指标全面超预期。”李彦庆说，“未来市场还是相对温和发展的预期，所以中国船舶工业很重要的还是继续抓住市场机遇，快接单、保交付。”

为何全球船东如此青睐中国？

造得快是一方面。2025年，中船集团沪东中华造船（集团）有限公司为卡塔尔能源“百船计划”交付多艘17.4万方LNG运输船。卡塔尔能源事务国务大臣萨阿德·卡比说：“自2024年交付第一艘后，此后几乎每个月陆续能到船，这一效率远超我们的预期。”这种“中国速度”让国际船东刮目相看。

综合性价比高是另一个原因。壹航运创始人兼CEO钟哲超分析，中国造船业历经数十年的发展，积累了成熟的产业链综合能力和强大的市场竞争力。中国造船企业能够同时提供规模化建造能力、确定的交付能力、成熟的绿色船型解决方案以及配套金融支持，有效降低船东在技术、融资和交付上的综合风险。

“全球造船业有一个共识：在同等技术水平下，中国造船的总建造成本最低；在同等价格下，中国造船的交付能力和可靠性最强。”钟哲超解释，以沪东中华为例，其自主研发的“长恒”系列LNG运输船，蒸发率控制在0.085%以内。“同样一船天然气，中国造的船能少蒸发掉一大块，直接帮客户省钱。”钟哲超说。

中国人民大学公共管理学院公共政策系教授许光建认为，中国造船业最关键的支撑因素在于全产业链的系统性竞争力。作为全世界唯一拥有联合国产业分类中所列全部工业门类的国家，中国制造业增加值占全球比重30%，连续14年居世界首位。门类齐全的工业体系，有利于形成强大的产业配套能力和综合成本优势。“强大的制造业体系，赋予了造船业极强的韧性，能够在全球供应链动荡不安时，有效保障零部件供应，确保生产节奏不受外部断供影响，这是让国际船东感到放心的重要因素。”许光建说。

近日，由中国船舶集团青岛北海造船有限公司建造的31.9万吨氨预留超大型原油船“EBURONES”轮从山东青岛启航。该船是北海造船为比利时EURONAV公司建造的第二艘超大型原油船。



▲在江西省九江市都昌县造船总厂船舶制造工地，工人进行刷漆作业。 傅建斌摄（新华社发）

张进刚摄（新华社发）

▲在位于江苏省泰州市高港区的泰州三福船舶工程有限公司生产基地，多艘大型船舶正在建造中。 周社根摄（人民视觉）

全产业链的系统竞争力

中国造船业能够持续领跑全球，靠的不仅是订单数量，更是全产业链的协同创新能力和服务全球的开放姿态。

在上海中船集团外高桥造船的2号船坞内，国产第二艘大型邮轮“爱达·花城号”工程总进度超91%，与首艘国产大型邮轮相比，建造周期缩短了近8个月。“现在出入库的调度算法都由AI完成。”中船集团外高桥造船总监袁轶介绍，在薄板生产车间里，激光切割、等离子切割等工作忙碌不停，靠的是一个“AI大脑”全程指挥调度。与过去由

老师傅凭经验安排生产相比，AI自主排定的生产计划让车间产能提升了25%。

专家告诉记者，作为传统重工业的代表，AI与实际场景深度融合解决了船舶制造工序复杂、物资繁杂等难题，带来的是全流程变革。未来，不只国产大型邮轮，各型船舶从设计、采购到生产、物流等各个环节都将由AI打通，每一个员工都可以和“数字员工”并肩作战，让中国造船不仅“造得多”，更能“造得精”。

绿色转型是另一张“中国名片”。2025年，全球航运业绿色低碳转型加速，中国船企凭借在新能源船舶领域的前瞻布局，赢得了市场先机。数据显示，2025年，多型世界级绿色智能船舶交付，高端转型取得重要突破，行业高质量发展取得了明显成绩。

2025年造船数据一览



· 国际市场份额



· 船舶出口 ·



数据来源：中国船舶工业行业协会

开放合作铸就造船强国根基

周维富

2025年，中国造船业三大核心指标的占比均超过55%，连续16年稳居全球首位。这份成绩单既是中国制造业转型升级的生动缩影，也是中国坚持更高水平对外开放、深度融入全球海事产业体系的结果。

船舶制造是现代工业体系的集大成者，涵盖设计、材料、装备、配套等多个领域，单一国家难以实现全产业链自主可控。中国船舶工业的崛起，正是积极吸纳全球先进技术、管理经验和高端人才，同时主动对接国际市场需求的结果。从早期引进大型LNG运输船建造技术，到如今自主研发实现突破；从参与国际船舶标准研讨，到输出中国建造方案，中国船舶工业在开放中补短板、强弱项、促提升，逐步构建起完整的产业体系。

2025年的数据印证了开放发展的成效：全球近七成的新船订单选择中国。这不仅是对中国造船实力的认可，更是对中国坚持开放共赢发展理念的信赖。当希腊船东、德国船东、东南亚航运企业纷纷将订单投向中国船厂时，他们看中的不仅是价格优势，更是中国造船企业能够提供的一整套解决方案——从设计优化到能效管理，从建造交付到售后服务。

绿色低碳转型是全球航运业的共同使命，也是中国船舶工业实现质的跨越的重要契机。当前，国际海事组织推动的全球航运净零框架谈判进入关键阶段，绿色燃料应用、碳强度核算等规则体系正在加速形成。谁能掌握绿色技术主动权、参与规则制定，谁就能在未来产业竞争中占据优势。

过去，中国船舶工业多是国际环保规则的被动接受者。如今，这一局面正在改变。中国已初步建成绿色船舶和海上设施技术规范体系，发布多部绿色技术船舶规范和实施指南，实现主流船型绿色环保技术全覆盖。凭借其全球新船市场的领先地位以及批量交付绿色智能船舶的坚实能力，中国已具备成为规则共建者、技术提供者的基础。

手持订单量创下历史新高，在彰显市场吸引力的同时，也考验着产业的系统韧性。这种韧性，是多重

因素协同发力的结果。

一是产业体系齐全优势明显。中国是全球唯一同时拥有大型邮轮、大型LNG运输船、航空母舰三大顶级船型完整建造能力的国家。长三角、环渤海、大湾区等产业集群协同高效，专精特新企业与龙头企业互补发展，核心配套能力强，产业配套成本低。

二是政策引导与市场机制协同发力。从《船舶工业中长期发展规划》到《国家智能制造标准体系建设指南》，国家层面持续完善产业政策体系，为企业创新提供方向指引和资源支持。同时，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，让企业在国际竞争中锤炼能力、积累经验。有为政府与有效市场的结合，为中国造船业健康发展提供了制度保障。

三是开放合作持续深化。我国船舶企业与全球主要船东、船级社、配套供应商建立了稳定的合作关系，

的本地化服务与供应链体系，赢得用户认可。

产业链协同优势，为中国造船业增添竞争力。

在上海长兴岛，沪东中华、江南造船等央企链主，牵引超7000家配套企业，构建起“总装+配套”的生态网络。前述负责人表示，从船用钢板到发动机，从导航系统到甲板机械，中国已构建起完整且自主可控的核心零部件、标品到解决方案的全供应链体系。

“在长三角等造船基地，我国形成了高效的产业集群，上下游企业紧密协作，对于降低物流和生产成本发挥了不可替代的作用。”许光建告诉记者，服务能力的提升同样关键。相比外资品牌配件供应周期长、维护成本高，中国船企具备服务与响应能力的优势，售后响应时间短，工程支持更灵活。对于全球航运企业而言，这种“买得到、用得起、修得快”的综合体验，远胜单一性能参数更具吸引力。

迈向“造船强国”

在中国对外贸易中，出口超进口的商品不在少数。为何造船业三大指标连续16年世界第一格外值得关注？

“这不仅是贸易数据的变化，更是全球价值链地位显著提升的体现。”李彦庆表示，船舶工业是落实制造强国、交通强国和海洋强国战略的关键支撑。中国从最大的船舶消费国转变为服务全球的最大船舶供给国，标志着中国制造业正在从“规模优势”向“体系优势”跃升。

长期以来，韩国、日本等国家凭借多年的技术积累和品牌优势，是高端船舶的主要建造国。中国造船业以散货船、油轮等中低端船型为主，到如今在LNG运输船、大型集装箱船、汽车运输船等高端船型领域全面突破，18种主要船型中有16种新接订单量位居世界第一，这种结构性转变具有深远意义。“中国不仅能够制造单台设备，更能够输出一整套可复制、可扩展的先进制造能力。”李彦庆说。从单纯的货物贸易升级为“装备+方案+服务”的综合输出，中国造船业正在深刻融入全球产业分工，共同塑造绿色智能发展的新格局。

这种融入是双向的、互利的。

对于全球航运业而言，中国造船业的崛起意味着更丰富的选择、更可靠的供给。在全球经济增速放缓的背景下，中国造船业的成功出海充分展现了中国制造业的韧性和竞争力，为全球产业链供应链的稳定提供了有力支撑。

数据显示，2025年有6家中国造船企业位居世界造船完工量、新接订单量和手持订单量前10强。中国船舶集团成为全球最大造船上市公司，手持订单量占全球18%，生产排期延伸至2029年。这种规模优势转化为市场话语权，使中国造船业能够在全球航运业绿色转型中发挥引领作用。

对于中国制造业而言，船舶出口的高增长带动了上下游产业的协同发展。

船舶制造涉及钢铁、机械、电子、化工等数十个行业，一艘大型LNG运输船需要2500万个零部件，带动全球500余家供应商协同。中国造船业“走出去”，实际上是整个制造业产业链的集体“出海”。

“在国际市场上占有较高的市场份额，可以提升造船企业的生产规模效应，进一步降低船舶的生产成本。更为重要的是，这为中国船企在全球航运产业链中带来了更强的话语权和议价能力。”许光建说，“同时，手持订单饱满，排期已至2028年甚至更长时期，这为造船业提供了稳定的预期，使船企能够更加从容应对未来可能发生的市场波动，有底气投入更多资金和其他资源进行生产技术和产品结构优化。”

展望未来，许光建指出，中国造船业面临的挑战是如何在保持规模优势的同时，进一步向全球价值链高端攀升，如何在国际市场保持有吸引力的性价比的同时，积极实现优质优价。他认为，各大船企应持续加大研发投入，对标世界先进水平，攻克关键技术，加快解决产业升级的卡点、堵点、痛点，实现迈向“造船强国”的历史性跨越。

既承接国际订单，也参与全球产业协同，形成了稳定的全球供应链合作网络。这种韧性，使得中国船舶工业能够有效平滑市场周期波动，即便面临全球供应链扰动、原材料价格波动等挑战，也能稳定交付订单、保障全球航运装备供应。

当然，迈向造船强国的道路并非一帆风顺。在部分高技术、高附加值船型领域，我们与世界顶尖水平仍有差距；品牌溢价能力、全球服务网络建设仍需加强。从“造大船”到“造好船”，从“世界工厂”到“规则共建者”，中国船舶工业的崛起，是中国制造业高质量发展的生动实践，也是中国坚持开放共赢、推动构建人类命运共同体的具体体现。未来，随着更高水平对外开放的不断推进，中国船舶工业必将持续领跑全球，以更强大的实力和韧性、更开放的姿态，为全球航运业高质量发展、全球供应链稳定和海洋命运共同体注入“中国力量”。

（作者为中国社会科学院工业经济研究所研究员）

