



十年航运数据 洞察白皮书

2015-2025

十年耕耘，十年见证

- 行业周期与拐点研判
- 数字化参与者与群体生态升级
- 航线与运力格局演变
- 货代角色转型与供应链韧性提升
- 绿色航运与可持续发展
- 智能化与平台化的未来趋势

目录

一、 数据来源与研究方法	1
(一) 会员数据	1
(二) 船期数据	1
(三) 物流信息工具使用情况	1
二、 2015-2025：中国航运与物流的十年变迁	2
(一) 行业大势：周期与拐点	2
1. 全球贸易与港口格局变化	3
2. 跨境电商推动行业增长模式转型	4
3. 货代角色的跃升与服务价值重塑	4
4. 地缘风险与疫情影响下的供应链弹性建设	6
5. 数字化、平台化、绿色化的加速发展	6
(二) 港口与运力格局演变	7
(三) 会员与平台数据映射行业生态	8
(四) 航运信息化的变迁与升级	10
三、 未来趋势展望	12
(一) 智能化运营：从“信息获取”到“决策洞察”	12
(二) 线上化营销：从人脉驱动到数字网络驱动	13
(三) 综合型货代：从执行者向供应链协同者转变	14
(四) 多点枢纽与供应链韧性：东南亚崛起为新节点	15
(五) 绿色航运与可持续发展	16
四、 结语	17

十年耕耘，十年见证。

从 2015 到 2025，中国航运与物流行业经历了前所未有的波动与变革。

作为深耕行业十年的数字化平台，维运网依托广泛的会员数据、船期数据与物流信息工具，沉淀了丰富的行业洞察。

值此维运网成立 10 周年之际，我们发布 《维运网十年数据洞察：2015-2025 中国航运与物流行业趋势》白皮书，与行业伙伴一同回顾十年发展轨迹，洞察未来前行方向。

一、数据来源与研究方法

（一）会员数据

覆盖海内外 149,545 家企业，452,697 名从业者，活跃度与行业周期紧密相关。

（二）船期数据

涵盖 126 家船公司，4,505 条航线；

当前收录船期信息 3,016,518 条；

（三）物流信息工具使用情况

2025 年截止 10 月 31 日平台查询量 **216,289,608** 次；

核心功能包括船期查询、船舶定位、货物跟踪、找供应商、费用计算、物流圈人脉等。

说明：本报告所有数据均来自维运网平台自有统计与公开资料整合。

二、2015-2025 年：中国航运与物流的十年变迁

（一）行业大势：周期与拐点

● 2015—2019 年

行业稳步增长，进出口总量持续攀升，中国港口体系迅速完善，为区域贸易奠定了坚实基础。具体表现在：

- 口岸吞吐与物流通道持续扩能，若干年份内中国主要港口的集装箱吞吐量实现稳健增长，推动港口群体化与枢纽化发展；
- 航线网络不断增密、新开航线与短驳班列数量显著上升，缩短了节点间联通时间并提升了转运效率。

● 2020—2022 年

疫情冲击供应链，运价指数创历史纪录，倒逼企业加速数字化投入。

- 疫情导致全球港口拥堵、航运受阻、运输延迟，部分航线甚至停航，供应链效率大幅下降；
- 运价指数大幅上涨，例如 Drewry 世界集装箱指数（WCI）2021 年约 **8,061 美元/40 FEU**，同比上涨 **330%** 以上；
- 企业数字化投入明显加速。据中国物流与采购联合会发布的《2022 中国数字物流发展报告》，截至 2022 年 10 月，经营范围涉及“数

字物流”的企业达到 16,000 多家。同报告还指出，该“数字物流”整体市场规模从 2020 年的 356.7 亿元人民币增长至 2022 年 10 月的 1,280.5 亿元人民币，年均复合增长率超过 70%。

- 物流数字化产品和服务不断延伸，从传统的运输和仓储扩展到可视化监控、数据分析、供应链协同平台以及风险管控工具，提升企业对运输波动的可控性和响应能力。

● 2023 年以来

全球需求恢复、贸易东移叠加疫情余波与地缘风险，推动物流行业在供应链弹性重构与数字化加速中进入结构重组新阶段。

1. 全球贸易与港口格局变化

全球贸易重心正由欧美加速转向亚洲与拉丁美洲市场。

据中国海关《商品国别（地区）出口总值表（人民币）》统计，中国对亚洲市场的出口占比由 2020 年的 47.5% 提升至 2025 年前 9 个月的 50.27%，对拉丁美洲的出口占比也由 5.82% 上升至 7.96%，而北美洲则由 19.07% 降至 12.73%。

维运网平台数据亦显示类似趋势：

- 亚洲航线搜索占比从 38.8% 升至 43.5%，五年间搜索量增长约 400%；
- 拉丁美洲航线搜索占比同样上升，从 9.32% 提高至 10.51%，五年间搜索量增长约 440%。

维运网全球航线搜索量占比



这一变化表明，企业在关注传统欧美市场的同时，正将更多目光投向亚洲及新兴市场航线，区域多元化趋势愈发明显。

2. 跨境电商推动行业增长模式转型

2024 年中国跨境电商进出口规模达 **2.38 万** 亿元人民币，同比增 **9.6%**。跨境电商的兴起促使越来越多物流企业从单纯运输服务转型为综合供应链与电商物流服务商。

在这一轮转型中，行业增长模式正从“规模扩张”走向“质量与效率提升”，从“线下通道建设”转向“线上生态协同”。数字化、绿色化与平台化成为推动航运与物流可持续增长的三大关键引擎。

在维运网上，能够提供跨境物流服务的企业数量在 2015-2025 年间增长 **4 倍**。

3. 货代角色的跃升与服务价值重塑

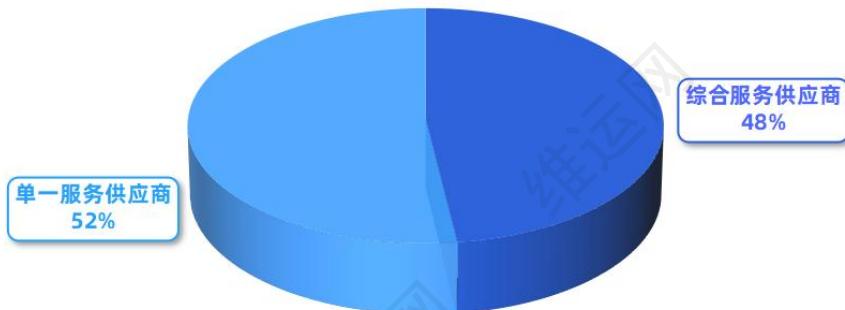
过去十年，货代企业的角色从传统的运输协调者，逐步演变为供应链整合服务商。

伴随国际贸易格局的调整与企业全球化布局的加速，货代企业在兜底能力、方案能力与组织物流能力等方面显著增强，其在整个供应链中的话语权持续上升。越来越多的制造与贸易企业在“走出去”过程中，倾向于选择能够提供高确定性、高执行力的一体化物流伙伴。

这种转变的背后有多重因素：

- 资本实力与抗风险能力提升。头部货代企业的注册资本、资产规模与服务网络较十年前实现倍数增长，为其在波动周期中提供了更强的抗压能力。
- 综合服务能力拓展。当代货代的服务边界已从传统的订舱、拖车与报关，延伸至金融方案、保险安排、供应链咨询与数字化可视化服务，履约与方案能力显著提升。
- 数字化能力提升。越来越多货代企业通过数字平台进行运价管理、舱位协同与可视化跟踪，提升了客户体验与服务确定性。
- 出海经验积累与市场敏感度增强。货代企业成为中国企业国际化的重要先行者，对市场变化与政策环境的响应更为及时。

Y2025维运网综合服务与单一服务供应商占比



从维运网平台观察数据来看，具备综合服务能力的货代企业搜索热度与供应商入驻量均持续上升，反映出行业对于“一站式服务”的需求正在扩大。

维运网所提供的物流供应商的细分类型已从 2015 年的 9 大类，增加到 35 大类，48% 的供应商可以提供多元化综合服务。

货代企业在供应链中的角色正从执行端向决策端延伸，成为制造与贸易企业实现全球布局的重要支撑力量。

4. 地缘风险与疫情影响下的供应链弹性建设

- 地缘风险（红海/苏伊士运河受扰、俄乌冲突等）进一步加剧链路脆弱性，推动企业关注备选航线、多地采购、多港口、多模式运输；
- 受疫情与地缘风险影响，全球及中国物流运输成本、运价及服务延误风险大幅上升；
- 对企业而言，这意味着成本突然大幅上升、运输不可控风险增加、延误/缺货/库存波动显著增强；
- 企业应对策略
 - ✓ 重构供应链弹性：备份、替代、可视化、灵活调配；
 - ✓ 提升数字化与可视化能力：数据驱动决策、供应链可见性、风险预警。

5. 数字化、平台化、绿色化的加速发展

- 数字化技术被广泛应用于供应链可视化、物流调度、风险预测与协同管理；
- 平台化模式加快服务整合，提升多环节协同效率；

- 绿色化物流成为可持续增长的重要考量，推动低碳运输、智能仓储和绿色供应链方案。

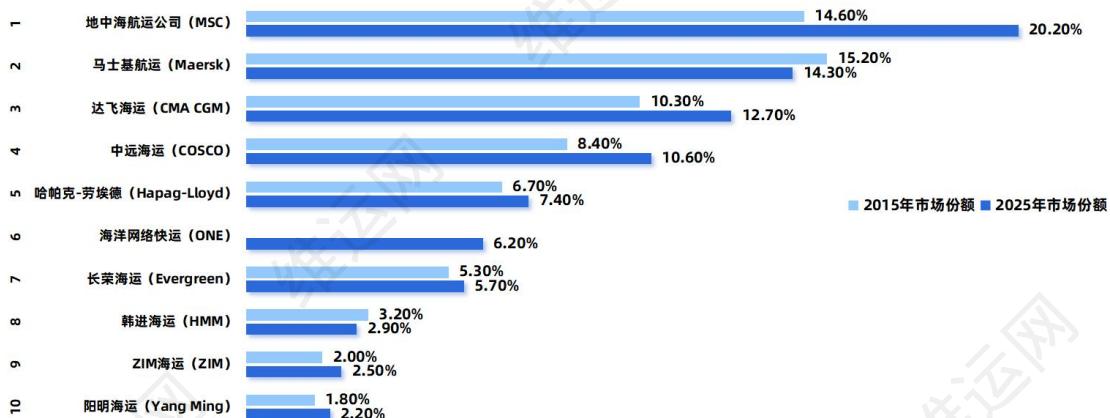
（二）港口与运力格局演变

过去十年，全球集装箱航运格局经历了显著重构。行业集中化、区域运力再分配与航期稳定性提升，共同构成了这一时期的核心特征。

● 船公司格局

根据 Alphaliner Top 100 (2025) 数据^①，前十大船公司运力占全球总运力的比例由 2015 年的约 68% 提升至 2025 年的 85%。同期，全球集装箱总运力（按 TEU 计）从约 1,850 万 TEU 增长至 2,800 万 TEU。

前十大船公司市场份额对比



● 亚洲区域成为全球运力增长主引擎

运力配置的重心正随着全球贸易的“东移”发生结构性变化。根据 UNCTAD^②

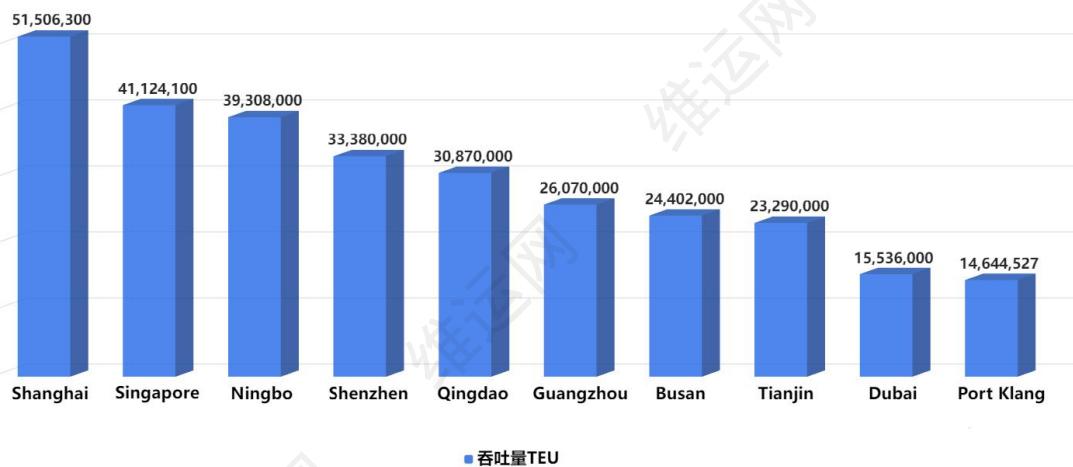
^① 参考信息: alphaliner https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/?utm_source

^② 参考信息: UNCTAD Review of Maritime Transport 2023
https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789213584569?utm_source

与 Clarksons^③的数据，亚洲相关的航线与短途运输网络增长迅猛，其运力占全球比重由 2015 年的约 35% 上升至 2025 年的超过 50%。其中 intra-Asia 航线（东亚—东南亚）已成为全球集装箱运力最大的单一区域市场。

与此同时，港口体系的集中效应也愈加明显。在全球前十集装箱港口中，亚洲港口数量占据 9 个，其中上海、新加坡、宁波、深圳、釜山等港口持续位列全球前列，反映出区域内高频贸易与产业集群化的趋势。^④

劳氏2025年发布百大港口前10名



（三）会员与平台数据映射行业生态

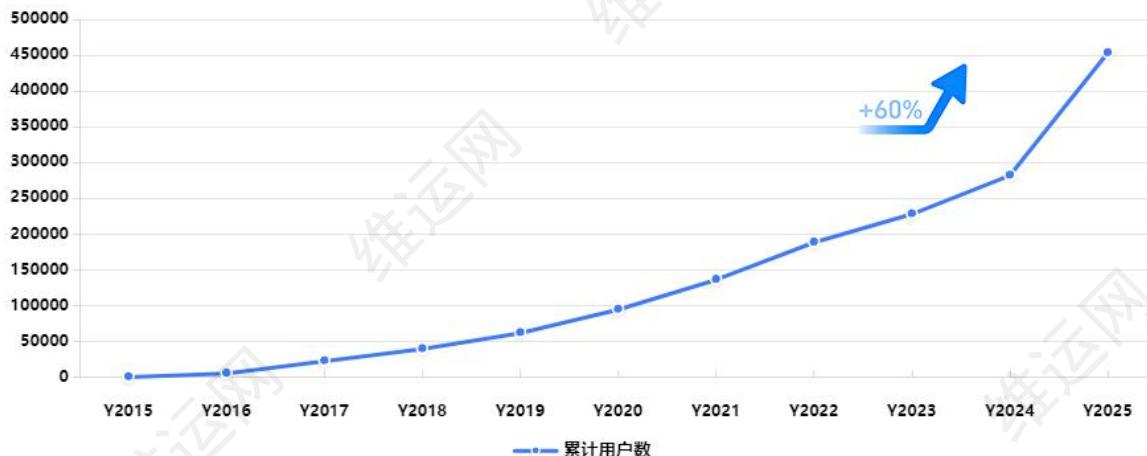
- 自 2024 年至 2025 年间，行业数字化参与度显著上升。

以维运网平台为例，2025 年累计注册用户较 2024 年增长 60%，这一增长不仅反映出用户数量的扩大，更体现了航运贸易相关的从业人员对数字渠道和在线服务的接受度显著提高，行业整体正加速迈入以高效透明信息为核心的数字化运营阶段。

^③ 参考信息：Research Container Intelligence Monthly 2024 https://www.clarksons.com/research/?utm_source

^④ 参考信息：Lloyd's <https://www.lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2025>

Y2015-Y2025维运网累计用户数



从图中可以看到，维运网注册用户自平台上线以来持续攀升，整体保持稳健增长趋势。

平台早期（2015 – 2016 年）受制于数据基数较小，增幅虽高但样本有限；2017 – 2020 年进入快速扩张阶段，年度注册用户持续增长，累计用户突破 9 万；2021 – 2023 年间，受疫情及行业波动影响，用户增速短暂放缓，但总体保持上行；自 2024 年起，随着行业数字化需求加速与平台功能升级，注册热度再度攀升；到 2025 年，维运网累计注册用户达到 45 万+，同比增长约 60%，创近五年新高。

总体来看，维运网用户增长曲线反映出行业数字化发展的三阶段特征：从探索期→成长期→再加速期，与中国航运与物流数字化的整体演进趋势高度吻合。

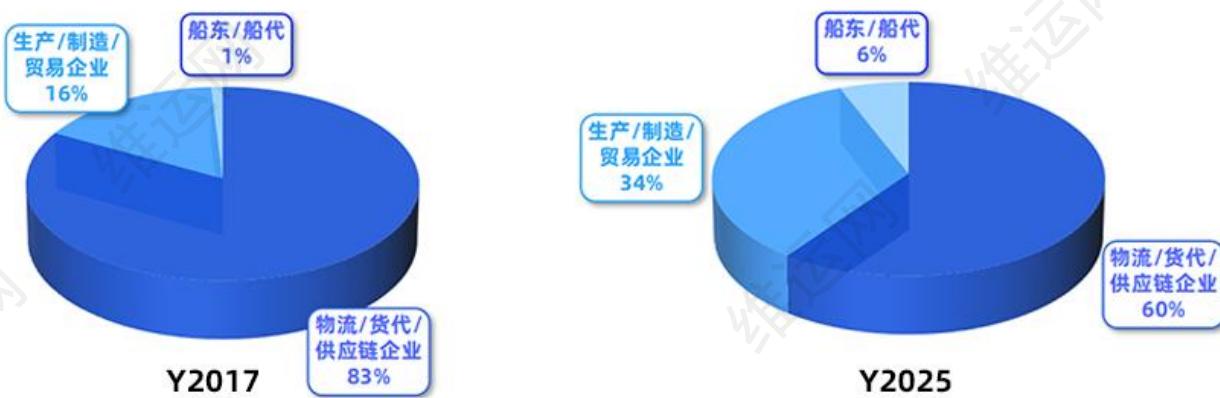
- 从维运网十年会员结构的变化中，可以看到行业参与主体与需求层次的明显转变。

近十年来，货主（托运方）企业占比显著上升，显示出越来越多的制造与

贸易企业开始主动参与国际物流链条的数字化环节。

依据 2025 年的最新数据显示，在平台新增会员中，物流/货代/供应链企业占比 62% ，生产/制造/贸易企业占比 32% ，船司/船代占比 6% 。

Y2017与Y2025维运网会员类型对比图



（四）航运信息化的变迁与升级

- 2015-2017 年：信息化初步阶段

船公司、货代和港口系统多为独立操作，信息传递依赖电话、邮件和传统报表，人工操作主导，信息割裂；

- 2018-2022 年：数字化工具萌芽

船期查询平台、舱位预订系统开始普及，部分企业试点数据可视化和在线协作工具。在此阶段，乐域订舱承接了多家主流船东的订舱、VGM 及提单数据交互。数据显示，平台年数据处理量持续增长，预计至 2025 年将超过 850 万 TEU，反映出行业各方正日益依赖信息化工具，以提升效率与协同水平。

- 2023-2025 年：智能化与数据驱动阶段

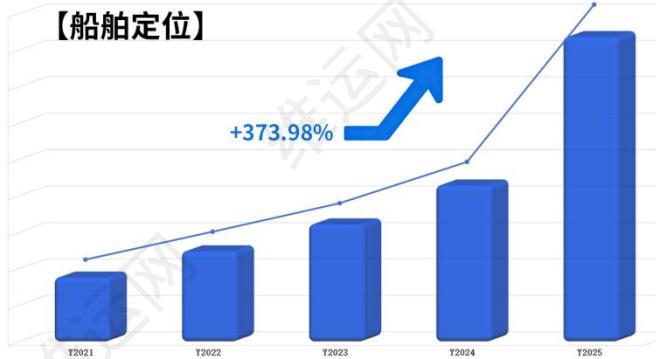
随着行业全面迈向数字化与智能化，大数据分析与供应链协同正成为企业

竞争的新基线。

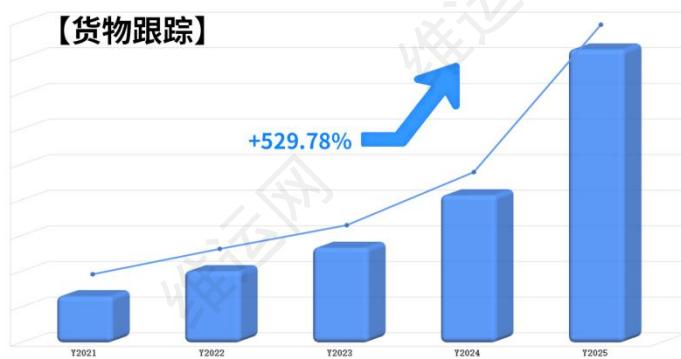
在此背景下，维运网顺应用户对智能化管理和异常预警的需求，陆续推出台风路径、塞港预警、自动化跟踪预警等功能，助力企业实现更精准的风险监测与高效的运营管理。

Y2021-Y2025维运网功能使用趋势

【船舶定位】



【货物跟踪】



【找供应商】



平台大数据亦显示，用户行为正从单点信息查询迈向全链路协同。除船舶定位与货物跟踪使用量显著增长外，“找供应商”板块热度同样持续上升，表明企业正同步强化运输执行与供应链拓展两大环节。

与此同时，维运网与乐域平台接收到来自船东、货代及制造业出口企业关于数据报告的需求显著增长。越来越多企业开始关注数据接口接入、自动化预警及行业报告服务，反映出全行业正从“信息可得”迈向“智能决策”，对数据驱动的管理与预测能力提出了更高要求。

三、未来趋势展望

基于维运网十年的数据沉淀与行业观察，中国航运与物流的信息化进程正发生如下变化：

（一）智能化运营：从“信息获取”到“决策洞察”

1. 行业核心需求正从“数据可见”向“风险可控”转变

未来，大数据与 AI 将使企业实现从“事后查询”到“事前预判”的智能决策。

2. 从“工具辅助”阶段迈向“智慧驱动”新纪元

通过数据分析和智能预测，这些企业能够优化舱位安排、调配运力，并提升供应链协同。根据 2024 年中国运输管理系统（TMS）市场研究报告，2024 年中国 TMS 市场规模约为 **18.7 亿元** 人民币，预计到 2029 年将增长至 **33.8 亿**，年复合增长率（CAGR）为 **12.5%**。

此外，2023 年中国物流信息软件系统行业概览指出，2022 年中国物流信息软件系统市场规模约为 **113 亿元** 人民币，预计到 2027 年将增长至 **235.1 亿** 元 人民币，年复合增长率为 **23.3%**。研究显示，约 **70%** 的大型制造与贸易企业已开始使用信息化工具管理物流流程，包括运输管理系统（TMS）、仓储管理系统（WMS）和供应链管理系统（SCM）。

3. 未来的竞争核心将从“同质化的价格竞争与经验驱动”转变为“数据利用效率和协同网络效能”

随着数字化平台渗透率不断提高，航运与物流企业的数据管理能力正逐步成为核心竞争力，为行业带来更高的透明度和决策效率。

（二）线上化营销：从人脉驱动到数字网络驱动

客户采购与决策全面线上化，品牌曝光与专业内容成为获客关键。企业竞争力正从“线下人脉”转向“线上影响力”。

随着客户采购行为的日益线上化，企业的线上品牌曝光度、专业内容呈现及产品信息的透明度，已成为影响获客的关键因素。研究显示，约 74% 的 B2B 买家在做出线下采购前已在线上完成超过一半的调研过程。^⑤

而销售模式由此从依赖个人关系的“地毯式”线下拜访，加速转向以数字渠道和内容营销为基础的精准线上触达。实际上，有相关报告指出，到 2025 年，预计约 80% 的 B2B 销售互动将发生在数字渠道中。^⑥

从“人脉网络”到“数字网络”这一转变标志着核心竞争力来源的变迁：从构建线下“人脉网络”的能力，转向运营线上“数字网络”的能力。行业垂直平台所汇聚的活跃流量与高质量用户群体，正成为反映市场真实需求的“晴雨表”。能够在该生态中有效展示自身价值、提供透明信息并快速响应需求的服务商，将获得显著的获客优势，实现从“寻找客户”到“被客户发现”的效能跃升。

^⑤ 参考信息：6sense
<https://6sense.com/blog/dont-call-us-well-call-you-what-research-says-about-when-b2b-buyers-reach-out-to-sellers/>

^⑥ 参考信息：高德纳
<https://www.gartner.com/en/newsroom/press-releases/2020-09-15-gartner-says-80--of-b2b-sales-interactions-between-su?utm>

在中国本土市场中，企业的线上化采购与服务响应也正快速推进：2023年中国B2B电商市场规模达到约 **1.26万亿美元**^⑦，预计未来六年的年复合增长率超过 **16%**。

此外，中国电商物流市场规模预计在2025年达约 **212亿美元**，并保持超 **11%** 的年复合增长趋势^⑧。这些数据表明，物流服务商在中国若想保持增长、获取客户，线上化能力与数字品牌形象已非可选，而是必须加速构建的关键资产。

展望未来，线上渠道不再是“可选项”，而是“标准配置”。能否在行业流量枢纽中建立强大的数字存在感、构建专业的在线品牌形象，将直接关系到企业的业务增长天花板。数据驱动下的精准营销与销售效率，将成为定义下一代市场领导者的重要维度。

（三）综合型货代——从执行者向供应链协同者转变

随着中国企业“走出去”步伐的加快与供应链复杂度的上升，货代企业在国际物流体系中的角色正在发生深刻转变。它们不再只是运输链条中的执行端，而是在方案整合、履约保障及供应链协同中发挥着越来越关键的作用。

可以预见，这一趋势仍将持续。中国的国际货代企业正处于快速成长阶段，不再仅仅承担运输执行职能，而是逐步成为供应链“稳定性”的支撑者与“服务价值”的创造者。他们敏锐洞察客户需求，积极投入数字化与专业能力建设，在竞争中展现出更强的方案能力与协同能力。

值得肯定的是，这一代中国货代从业者展现出了非凡的学习力与进取心。

^⑦ 参考信息：grandviewresearch

<https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/china-business-to-business-e-commerce-market-report>

^⑧ 参考信息：mordor intelligence

<https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/china-ecommerce-logistics-market>

他们在变局中主动寻找客户需求、不断拓展服务边界，用专业与韧性赢得了更多的信任与尊重。

十年之间，他们不仅推动了行业服务能力的整体跃升，也让货主企业的心智从“为资源付费”转向“为确定性与服务能力付费”。

在全球供应链日趋复杂的背景下，这种角色转型将成为中国物流产业可持续发展的关键动力，也是一代行业实践者共同努力的成果。

（四）多点枢纽与供应链韧性：东南亚崛起为新节点

大型制造与贸易企业更加重视供应链安全，区域多元化布局加速。数据显示，近 60% 的大型制造与贸易企业已将供应链多元化作为战略重点，以降低单一供应商或港口风险带来的潜在影响。

同时，全球航运和物流企业正在构建跨区域多点枢纽网络，尤其在亚洲、欧洲和美洲之间。以集装箱枢纽港为例，上海、鹿特丹、新泽西等港口的货物吞吐量占全球主要港口总量约 25%，显示全球集装箱运输高度集中，同时企业正依托这些枢纽港布局跨区域多点网络，提高供应链灵活性。

东南亚正逐步成为全球航运网络中的新兴枢纽区域。

1. 东南亚主要港口吞吐量增长

- 新加坡港：2024 年吞吐量达到 41.12 百万标箱（TEU），在全球港口中排名第二，仅次于上海港。^⑨
- 马来西亚巴生港（Port Klang）：长期位居全球前十，2024 年吞吐

^⑨ 参考信息：MPA

<https://www.mpa.gov.sg/media-centre/details/strong-growth-momentum-for-maritime-singapore?utm>

量为 14.6 百万标箱 (TEU)，显示出持续增长的势头。^⑩

2. 区域多点枢纽网络的形成

东南亚港口的吞吐量增长和基础设施投资，推动了亚洲、欧洲和美洲之间的多点枢纽模式的形成。这些港口不仅在吞吐量上占据重要地位，还在航线网络、转运能力和供应链协同方面发挥着关键作用。

3. 基础设施投资和发展

- 科伦坡西国际码头项目：该项目计划在 2026 年完成，年处理能力将达到 320 万个集装箱，主要服务印度货物。^⑪
- 马来西亚巴生港扩建：巴生港正在进行扩建，以提高吞吐能力和效率，进一步巩固其在全球航运网络中的地位。

这种布局不仅提升了运输的灵活性和抗风险能力，也使企业在应对突发事件（如疫情或贸易摩擦）时，能够快速调整运输路线和供应链节点。

（五）绿色航运与可持续发展

IMO 减碳目标推动新能源船舶与绿色燃料应用。

根据交通运输部发布的最新信息，截至 2025 年 8 月，全国已有 65 个码头和 1 个港区建成星级“绿色港口”，其中包括天津港、黄骅港、青岛港、南京港等多个重要港口。这些项目的建设涉及智能化设备、清洁能源应用、污染防治等多个方面，体现了我国港口在绿色转型方面的积极进展。

^⑩ 参考信息：The Edge Malaysia <https://theedgemalaysia.com/node/768927?utm>

^⑪ 参考信息：Reuters

四、结语

十年，是见证者的时间，也是变革者的注脚。航运与物流行业正由“经验驱动”迈向“数据驱动”，由“信息割裂”走向“智能协同”。

十年前，我们与行业一起起航；

十年后，我们依然在同一条航线上。

维运网从最初的船期查询工具，成长为连接货主、货代、船东等供应链参与者的行业平台；从数百名用户的探索起点，发展为数十万专业人士共同构建的数字航运生态。

我们感谢每一位一路相伴的伙伴。

你们的反馈、建议与信任，让维运不断进步，也让平台的数据更具温度与价值。

感谢所有“老朋友”的陪伴，也欢迎“新伙伴”的加入。

愿我们在风平浪静时互相学习，在惊涛骇浪中彼此支撑。

愿下一个十年，我们依然同行，见证彼此的成长与行业的蜕变！



乐域
LOGWING



维运网
BY LOGWING

维运网大数据中心 © 2025
数据连接行业 · 洞察驱动未来



📞 400-002-9898

✉️ service@logwing.com

🌐 <https://www.weiyun001.com/>

📍 厦门市湖里区东港北路29号港航大厦17F