

加快建设世界一流国际航运中心

从传统物流枢纽向高端综合服务中心转型



上海海事大学研究生院院长、青岛研究院院长、教授 杨斌

因海而生、向海而兴。海洋是高质量发展的战略要地,是青岛最鲜明的特色和优势。

2024年以来,青岛将国际航运中心建设列入城市发展战路。2025年是“十四五”收官之年,青岛国际航运中心能级实现新跃升,航运中心建设中期规划和远景目标印发实施,系统擘画“双枢纽引领、大通道支撑、四高地联动、五片区集聚”发展蓝图。全年港口货物、集装箱吞吐量分别突破7.4亿吨、3289万标箱,同比增长4.1%、6.5%。港口货物、集装箱吞吐量继续稳居全球第4位、第5位。山东港口航运金融中心、中国北方国际油气中心、第二座40万吨级矿石码头、液体化工仓储二期等竣工投用。智慧绿色港口建设走在全球前列,首个港口领域国家人工智能应用中试基地启动建设,自动化码头第13次刷新世界纪录,完成北方港口首单生物燃料油加注,全球首艘氢电拖轮投用,获评北方首个“五星级”绿色港区。精准补齐航运服务短板,加快培育航运贸易、金融、保险、法律等高端要素,新华·波罗的海国际航运中心发展指数跃升至全球第13位,5年来首次超越日本东京、韩国釜山,领跑北方港口群。

今年的市政府工作报告提出,青岛坚持把经略海洋作为重中之重,加快“三中心一高地”(国际海洋科技创新中心、现代海洋产业发展高地、世界一流国际航运中心、海洋国际合作中心)建设,努力在建设现代海洋中心城市上增添新动能。

对标伦敦、新加坡、上海等国际航运中心城市,青岛在枢纽基础设施建设、港口装卸效率、绿色智慧港口发展等方面已处于国际领先水平,但在支撑国家战略、服务区域发展、提升城市能级方面仍存在不足。展望未来,青岛应在哪些方面重点发力,“扬长避短”建设世界一流国际航运中心?

青报智库特邀上海海事大学研究生院院长、青岛研究院院长,教授杨斌,大连海事大学航运经济与管理学院教授于少强,青岛市交通科学研究院青岛国际航运研究中心副主任沈旦三位专家,围绕这一主题展开深入研讨交流。

青岛日报/观海新闻记者 周建亮 整理

青岛加快建设世界一流国际航运中心具有重要借鉴意义。

《青岛国际航运中心建设中期规划和2035年远景目标》提出,到2028年核心功能初步形成,2035年建成具有国际竞争力的航运中心。要实现这一目标,青岛应立足港口产业基础和资源禀赋等基础优势,聚焦航运金融、保险、仲裁等高端环节,通过制度创新和人才引育构建服务型产业生态,实现从传统物流枢纽向高端综合服务中心转型。

青岛港集装箱吞吐量位居全球前列,港口条件指标世界第三,拥有40万吨级矿石码头等世界级深水泊位……发展港航服务产业,青岛具备扎实的基础和突出的禀赋条件。当前,青岛依托世界级的港口硬件、覆盖全球的航线网络、全国领先的多式联运体系,正在向智慧化、绿色化和高端航运服务领域加速拓展。数字智能方面,拥有全球领先的自动化码头,并打造了全球首个港口服务类大模型“方舟TaaS”。取得绿色甲醇作业资质,正加快建设绿色能源加注中心,以吸引国际航运资源。高端航运服务领域,着力打造东北亚国际航运服务高地,重点发展航运金融、保险、海事仲裁等高附加值业态,

中国人保海洋保险中心等机构已落地。

加快建设世界一流国际航运中心,建议青岛从以下五个板块重点发力,谋求突破:

航运服务与信息平台板块。重点构建“数字驱动+资源集聚”的发展模式。支持建设集成化线上服务平台,融合船舶买卖、租赁经纪、集装箱仓位交易和信息发布功能,引入区块链、大数据技术提升交易透明度和效率。联合高校、研究院所打造区域性航运指数,增强市场话语权和信息服务水平。加大招商引资力度,吸引国际知名航运经纪、电商平台和咨询机构落户,形成产业集群效应,同时完善人才与创新机制,打造立足山东、辐射东北亚的航运服务与信息高地。

航运金融与保险板块。构建“产融结合+风险保障”双轮驱动体系。设立航运金融服务中心,集聚金融机构开展融资与跨境结算等业务。鼓励保险机构设立航运保险专营部门,开发本地特色产品,健全服务体系。推动建立海事金融风险补偿机制,加强国际仲裁合作,提供法律支持。同时优化政策环境,引导金融机构与航运企业深度对接,打造面向东北亚的航运金融与保险创新示范区。

航航代理与物资供应服务板块。集聚国

内外头部代理企业,建立“代理服务集聚区”,接入全国港航物流数据网络,提升订舱、报关等全流程服务能力。整合供应商建立“船舶供应服务平台”,提供一站式采购,完善船舶供应网络。促进代理与供应企业联动,形成“代理接单+供应配套”闭环,依托港航大数据实现需求精准匹配。

海事仲裁与法律板块。设立海事纠纷调解中心,青岛仲裁办与青岛海事法院共建“调解—仲裁—诉讼”无缝衔接机制。引入国际仲裁规则,增强涉外纠纷服务适配性。联合高校、律所组建海事法律智库;定期举办海事法律论坛,提升区域影响力。

航运教育与培训服务板块。联合上海海事大学等高校开设港航服务特色班,定向培养海商法、船舶经纪、海事仲裁专业人才,构建“学历教育+职业培训+国际认证”的人才培养链条;实施港航人才专项政策,吸引航运管理、金融、法律等高端人才集聚,建立规划实施监测评估机制定期调整举措;研究成立青岛国际海员(船员)培训中心,以产学研协同培养高素质船员,直接服务国家海洋战略与青岛航运中心高端人才需求。

拓展港口腹地,系统优化全产业链服务体系



大连海事大学航运经济与管理学院教授 于少强

国际航运中心是以港航运输业为中心,航运辅助业、航运金融业、航运信息业、港口集疏运体系、临港产业等多种产业共同发展的有机

整体。世界上的国际航运中心,大都是港口城市依托港口发展而来。相比单一的港口,国际航运中心更具备集聚和虹吸效应,是区域经济的“增长极”。面向未来,青岛建设世界一流国际航运中心,应着力拓展港口腹地,持续优化连接港口与经济腹地之间的集疏运体系,推动航运产业链内涵式高质量发展。

现代化的港口一般都拥有海陆双向腹地。特别是陆向腹地,是通过某种运输方式与港口相连,从而为港口提供货源、通过港口进出口货物的区域范围。青岛港是我国北方第一大外贸港口,海向航线总数达到240条,与全球180多个国家和地区、700多个港口实现互联互通,航线总数位居中国北方港口之首,陆向建成5个内陆港,开通86条海铁联运线路,集装箱海铁联运量连续11年保持全国首位。目前,河南、陕西等省份半数以上的出口货物通过青岛港出海,是黄河流域最便捷的出海口。以国际航运中心建设为契机,青岛需持续巩固与黄河流域沿线

主要城市“枢纽对枢纽”的物流通道优势,拓展更多内陆腹地,更好服务黄河流域生态保护和高质量发展战略。

建设国际航运中心,通达的集疏运体系是基础保障。作为一座综合性综合交通枢纽城市,青岛成功获批生产服务型、港口型、商贸服务型、空港型“四型”国家物流枢纽,“海陆空铁”四港联动优势凸显。应充分发挥各种运输方式的比较优势,打造集约高效的集疏运网络,提升港口集疏运的运输组织和管理能力,依托技术创新提供智能货物运输链服务,推动港口与铁路、水路、空运等实现有机衔接,打造海陆空铁国际多式联运组织中心,提供跨境多式联运服务、全程物流服务、供应链金融服务、全程信息可视化服务等。

以港航业为发展主线,是航运中心区别于其他区域经济中心的重要标志。国际航运中心是一项综合的系统工程,既需要港口航运业高质量发展,也需要系统优化全产业链供应链服

务体系。要夯实传统的仓储、装卸搬运、包装与流通加工、运输、信息化等基础支撑,提升港口船舶运输服务水平,提高通关效率,提升口岸营商环境。进一步拓展港口服务功能,延伸港航产业链,提升价值链。发展以人才培育为重点的船舶管理、航运经纪、航运信息、公估公证、航运金融、航运保险、法律仲裁等增值服务,提升航运服务业的层级和软实力。发挥区位优势,为到港船舶提供船舶供应、船舶修造、船员管理、船员培训、船员到港综合服务。依托船舶交易、以海工设备租赁、工程船舶租赁、拖轮交易、港航类设备物资处置为特色,提供海洋装备交易、租赁、信息、融资结算等综合服务。促进临港产业集群协调发展,合理布局不同区域间临港产业,充分发挥各区竞争优势,提升临港产业地区发展的开放性。强化产业联动,促进产业升级,加强港城联动和临港产业协调发展,重点培养战略型主导产业,发挥辐射带动效应,做大做强临港产业。

做强基础服务 做优高端服务 发展新兴服务



青岛市交通科学研究院青岛国际航运研究中心副主任 沈旦

长期以来,由于欧美传统国际航运中心依托历史形成的市场规则、法律体系和国际惯例,拥有大量具备法律、航运、贸易知识的人才储备,在高端航运服务方面占据领先的市场份额,我国发展航运服务业仍有较长的路要走。2025年,新华·波罗的海国际航运中心发展指数显示,从

航运服务维度的国内城市排名看,上海第3位,香港第4位,宁波舟山第12位,广州第13位,青岛列第16位。

青岛具有良好的港口优势,是吸引高端要素集聚、构建航运新生态的核心支撑。港口通过持续的硬件升级,不断提高港口效率、拓展贸易网络、优化物流流程,为航运软实力提升提供坚实基础,推动航运业向高端化、智能化、绿色化方向发展。建议在充分挖掘自身特色的基础上,做强船舶海员等基础服务、做优金融法律等高端服务、发展绿色智慧等新兴服务。

做强船舶海员等基础服务。青岛港每年进出港国际航行船舶超2万艘次,燃供需求旺盛,建议提质发展保税船供油业务。切实做好船员服务。青岛是海员大市,注册海员数量约占山东省三成,年派遣海员超2万人。建议加强海员队伍培育,打造国内重要的海员培训教育和交流平台。持续优化船员人才服务供给,高标准建设自贸区国际海员服务中心、山东船员权益保护中心,积极构建海员人才高质量发展生态。

做优金融法律等高端服务。融资租赁可为航运企业提供充足的资金支持,使其扩大船队和机队规模,增加航线覆盖范围,提高航运服务供给能力,为国际航运中心建设提供重要支撑。

目前,全国主要融资租赁业务集中在天津自贸区东疆片区。与天津相比,青岛融资租赁行业规模体量偏小,且缺乏全国性、行业头部企业,政策服务环境有待提升。建议积极发展融资租赁业务,利用青岛自贸区高水平对外开放平台,推动头部租赁企业在青设立船舶租赁专业子公司,提升租赁产业聚集效应。从全球航运看,海事仲裁是海事纠纷化解的主要方式,伦敦是全球海事仲裁的首选目的地。青岛海事法律服务以国内航运市场为主,国际案源少、影响力弱、认可度低,国际顶尖海事法律人才稀缺。建议构建国际化涉海案件多元纠纷解决机制,提升青岛海事仲裁解决海上纠纷的能力和影响力,努力把青岛打造成为黄河流域和上合组织国家企业海事争议解决优选地。鼓励仲裁

机构参与国际海事争议解决规则、标准制定,加强与共建“一带一路”国家仲裁机构在规则和实践中的对接协同。

发展绿色智慧等新兴服务。青岛港是全国首个可提供碳足迹在线核算服务的港口,能够满足产品制造企业、航运企业等客户应对碳税和货主需求,可提供每个集装箱或每吨货物在港口期间的碳足迹数据。建议推进碳足迹核算向港口上下游、多货种延伸,提升货物在港口碳足迹核算能力,建立碳交易体系。目前,青岛港已开展生物燃料油、甲醇等清洁船用燃料的加注业务,建议参照保税燃料油加注管理模式,持续探索LNG、甲醇、液氨等绿色船舶燃料加注试点,制定行业准入及监管措施,常态化为国际航行船舶提供便捷、高效的低碳能源补给。积极推进山东沿海智能航运示范航线建设,引导航运企业与船舶修造产业龙头类、链长类企业间战略合作,鼓励船舶修造企业探索船舶工程、维修、测量、船舶分类界定等业务,加强在新能源、智能航行等领域的技术研发和产品推广,形成错位发展、功能互补的特色船舶产业集群。

■ 青岛前湾港。

