# 提升青岛国际航运中心“软实力”

□青岛日报/观海新闻记者 **周建亮**

航运中心建设是我国由交通大国迈向交通强国、海运强国的重要支撑，是国家经济实力、开放水平、科技能力和全球影响力的综合体现。在《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告(2026)》中，青岛排名较2025年上升1位，超过美国休斯敦，位列第十二位，持续领跑北方港口群，在全球航运格局变革中彰显出稳健的发展韧性与活力。

建设国际航运中心，既要看港口吞吐量、基础设施等“硬指标”，更要看航运服务业和综合发展环境等“软实力”。《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告(2026)》指出，“国际航运中心的竞争已由港口规模和航线网络的竞争，进一步拓展到绿色转型能力、数字创新能力、航运规则影响力和全球资源配置能力的综合竞争。”

今年是“十五五”开局之年，青岛正处在加快建设国际航运中心的关键跃升期，高端航运要素加速向青岛集聚。但与新加坡、上海等世界一流国际航运中心相比，青岛仍存在着“港强航弱”的结构性矛盾，航运经纪、航运金融、海事法律等现代高端航运服务业要素不全，发展相对滞后。

面向“十五五”，青岛国际航运中心建设如何提升“软实力”？围绕这一主题，青报智库邀请中国船东协会秘书长张爱国，波罗的海国际航运公会(BIMCO)亚太区总经理庄炜，山东海运股份有限公司党委书记、董事长高长峰，青岛市交通科学研究院院长、青岛国际航运研究中心主任宋夫才等专家深入研讨交流。



张爱国　庄 炜　高长峰　宋夫才

## 推动港产城深度融合，优化涉港产业布局

从百年老港的开埠启航，到全自动化码头的全球领跑；从40万吨巨轮精准靠泊董家口，到全球最大集装箱船从容穿行前湾港；从传统航运的稳步发展，到智慧航运、绿色港口的创新探索……青岛港的每一步发展，都镌刻着我国航运业从大到强的奋进足迹。

中国船东协会秘书长张爱国指出，青岛具有港口“金字招牌”与政策先行先试的优势。提升国际航运中心“软实力”，首先要稳住硬件“基本盘”，优化港口功能布局，发挥“海陆空铁”四港联动优势，畅通沿黄陆海大通道，进一步织密航线网络，大力发展多式联运，打造广阔腹地的便捷出海口。加强码头、疏港铁路等港口基础设施建设，持续夯实港口核心承载能力，做深做实枢纽港优势。在此基础上，要精准引进航运服务业态，做强航运金融和大宗商品交易，优化营商环境，补齐航运服务短板。以绿色为发展底色，紧扣“双碳”目标，大力发展绿色港口、绿色船舶，推广清洁能源应用，推动航运业与生态环境和谐共生。升级智慧港口，以创新为核心驱动，让数字技术、人工智能赋能港航全链条，推动码头作业、船舶航行、物流供应链的智能化升级。强化内外协同，深化国际合作，以共建“一带一路”倡议为引领，加强与全球航运伙伴的互联互通、互利共赢，共同构建安全、高效、畅通的全球航运供应链，持续提升青岛国际航运中心的全球辐射影响力。

“国际航运中心建设是一项复杂的系统工程，需要高质量的港口航运产业支撑，也需要城市、市场主体、协会等全要素之间的系统协同。”张爱国建议，地方主管部门、行业协会、港口企业要各扬所长，构建多方联动协同工作机制，主管部门强化顶层设计与政策供给，完善航运物流产业扶持、复合型航运人才引育配套政策，破除制约产业发展的体制机制障碍。推动港产城深度融合，持续优化港口资源配置和涉港产业布局，构建“以港促产、以产兴城、港城共荣”发展格局；行业协会发挥桥梁纽带作用，搭建政企对接、行业研讨、市场协作平台，集聚行业专家智库资源，靶向破解航运物流业发展痛点难点；港口企业深耕主业、提质增效，积极延伸航运全产业链上下游配套，推动港航与物流、金融、贸易、制造等产业深度融合，持续完善高端航运服务体系，提升航运产业链供应链现代化水平。

张爱国表示，只有各方密切协同，在产业培育、人才梯队建设、科技创新、对外开放等领域凝聚合力，才能更好地推动青岛港口资源优势加速转化为核心产业竞争优势，为建设世界一流国际航运中心夯实产业根基。

## 聚焦两个方向，推动青岛航运业换道超车

“青岛拥有深厚海洋底蕴和航运文化，建设世界一流国际航运中心，既要解决腹地支撑不足的短板，提高货物流转通畅度和自由度，也要优化航运营商环境，营造热带雨林式的航运生态圈。”波罗的海国际航运公会(BIMCO)亚太区总经理庄炜提到，当前，青岛可聚焦航运绿色化、数智化两个方向，尝试换道超车谋增量。

航运业是全球贸易的动脉，国际航运绿色化尤其是脱碳化是一个更深远的游戏规则改变。庄炜认为，国际航运的脱碳既是“必答题”也是“附加题”。要充分认识碳排放对航运业的深远影响，深刻认清我国“双碳”目标和国际海事组织脱碳路径的双驱动，解析绿色脱碳和航运数字化之间的联动效应。青岛应结合本土资源，通过平台多元、资源整合、深化共享和创新互补，在先进船用设备制造、船舶智造、新燃料、新材料等领域跑出“加速度”，力争推出具有中国智慧的“国际标准”。如，重点推动港口氢能贸易发展，积极推进海上风电场选址和开发，推进LNG、绿色甲醇等加注业务。

数智化是全球航运业发展的趋势，国际规则竞争正从会议谈判转向“实证优先、规则先行”的新赛道。从国际层面看，国际海事组织(IMO)已启动《海上自主水面船舶规则》(简称《MASS规则》)的制定工作，并明确了时间表和阶段性目标。IMO明确鼓励各成员国提供具有可复制性的实证立法与示范项目，作为后续规则成文与解释的关键支撑。多个航运强国已抢先布局智能船舶的法律框架与监管机制，形成规则输出的制度准备。今年10月，由上海海事大学与波罗的海国际航运公会(BIMCO)共同发起的国际智能航运联盟在2026北外滩国际航运论坛上宣布成立，将秉持安全、合规、开放、协作、可持续理念，围绕“技术—船舶—规则—运营—应用”全链条开展工作。

在智能航运领域，青岛具有先发优势。2022年4月，我国首艘自主航行集装箱商船“智飞号”在青岛港上线运营，但并未形成规模效应。“依托国际航运中心建设，青岛要加快推进‘人工智能+港口’和‘人工智能+船舶’项目建设，推动智能船舶产业集聚应用，这不仅是抢占高端制造和智能航运制高点的经济布局，更是服务国家重大战略、提升全球治理能力的重要抓手。”庄炜就此提出四点建议——

一是把握国际海事组织(IMO)规则演化的窗口期，依托“青岛试点”形成可验证的数据和案例，推动我国技术路径、管理模式和治理理念纳入国际规则体系，提升规则塑造能力和全球话语权。二是依托智能船舶这一融合人工智能、高端制造、绿色能源和新一代通信技术的复合型前沿产业，加快培育海洋新质生产力，强化青岛现代海洋城市功能。三是通过智能航运系统性升级，全面提升港口效率、安全水平和绿色形象，带动航运保险、数据服务、认证仲裁等高端航运服务体系跃升，巩固国际航运中心领先地位。四是加快核心软硬件的国产化、标准化布局，构建自主可控的智能船舶技术生态，服务国家供应链安全和海洋数据主权安全。

## 保障航运人才供给，做优航运服务生态

建设世界一流国际航运中心，既是青岛这座城市的发展战略和宏大布局，也为航运企业高质量发展打开了更大的机遇空间。作为省属骨干航运企业，山东海运股份有限公司落户青岛以来，把企业战略深度嵌入青岛城市发展蓝图，目前运力规模近150艘、超1800万载重吨(含在建)，稳居国内第三，公司完成的水路货运周转量占青岛市总量的90%以上。

山东海运股份有限公司党委书记、董事长高长峰认为，提升青岛国际航运中心“软实力”，需要在航运人才供给和航运服务生态构建方面持续发力。

航运人才是国际航运中心建设的关键资源。在航运人才供给方面，青岛高层次复合型人才不足，中高级船员短缺，人才引进的政策吸引力也需提升。立足自身优势，山东海运自建的海员培训基地今年已投入运营，可满足从实习生到高级船员全周期、全岗位技能提升需求，今后将充分发挥海员培训基地的平台功能，常态化开展船员定向培养、在职培训和技能提升项目，加快构建覆盖全职业周期的高素质航运人才培养体系。以青岛为中心、辐射烟台和威海，继续联合地方专业院校进行自有船员“订单班”“卓越班”合作，培养储备航海类骨干人才与高技能人才。深化与国内头部海事院校合作，源源不断为青岛输送国际化、专业化、复合型航运人才，夯实青岛国际航运中心建设的长远发展根基。

在航运生态方面，青岛尚未形成全链条、全要素的航运服务生态圈，航运资源配置能力相对有限，高附加值服务环节相对薄弱，“后市场”开拓力度不足。山东海运高效发挥全省首座海洋特色产业园的集聚效应，促进园区航运、金融、科创等高端航运服务要素相互赋能，实现“上下楼就是上下游，左右邻就是合伙人”。目前，国际航运中心楼宇入驻企业139家，各类航运相关机构入驻意愿持续增强。山东海运将以国际航运中心楼宇为核心载体，探索海洋特色产业园区的升级路径，吸引更多高端航运服务要素加速汇聚，携手打造链条完整、协同高效、共生共赢的现代航运服务产业集群，切实提升青岛的航运资源全球化配置能力。同时，联合市北区属企业，加快推进山东海洋数字科技产业中心项目，聚焦海洋科技、数字经济等主导产业方向，力争再造一个标杆式产业园区。

“我们将全力做强航运主业，深化商业模式创新，联合金融机构、造船厂家，推动航运、金融与船舶工业深度融合，实现运力规模、结构和质量协同提升。”高长峰表示，通过一批重大项目的加速推进，山东海运将持续巩固提升青岛船舶工业和航运行业第一梯队地位，为青岛链接全球资源、畅通贸易通道、建设世界一流国际航运中心提供坚实运力保障。

## 加快形成航运融资租赁发展新优势

航运融资租赁是连接航运业与金融业的重要纽带，是促进航运产业转型升级、推动国际航运中心建设的关键金融工具。《青岛国际航运中心建设中期规划和2035年远景目标》明确提出，加快发展航运融资租赁业务，推进航运金融创新发展。青岛市交通科学研究院院长、青岛国际航运研究中心主任宋夫才认为，青岛应充分发挥海洋科技禀赋与港口贸易优势，探索以“海洋科技+”与“港口供应链+”为特色的发展路径，加快形成航运融资租赁发展新优势。

青岛具备发展航运融资租赁的多重基础条件。比如，港口航运产业基础雄厚，航线覆盖全球180多个国家和地区的700多个港口，青岛港连续11年位居全国海铁联运箱量首位，现已建成57个内陆港、开通87条海铁联运班列。海洋科技资源全国领先，本地造船业实力突出，叠加上合示范区、青岛自贸片区、西海岸新区、青岛蓝谷等多个高能级开放平台，特别是青岛自贸片区在航运、贸易、先进制造等领域的产业集聚效应持续释放，为融资租赁提供了广阔的应用空间。数据显示，青岛航运融资租赁市场主体初具规模，截至2025年末，全市共有25家融资(金融)租赁公司纳入监管名单，初步形成了层次分明、各具特色的发展格局。

但与天津等国内先进城市相比，青岛航运融资租赁市场还存在着产业集聚度低、规模效应不足、综合服务生态有待完善等短板。以青银金租和华宸租赁为代表的本地融资(金融)租赁机构，在资本实力、国际业务经验和客户网络方面与头部企业仍存在差距，大量融资租赁需求并未在本地有效转化。在人才队伍方面，青岛虽有海洋学科优势，拥有大量的海洋科技人才，但在航运金融、融资租赁等细分领域的专业人才不足，缺乏系统性培养机制和专项引进政策。

“综合服务生态是可持续发展的保障，完整产业链是长期竞争力的根本来源。”宋夫才建议，青岛加快培育航运融资租赁发展新优势，应锁定“海洋科技+”和“港口供应链+”两个特色方向发力，以海洋工程装备、深远海养殖设备、港口绿色物流装备、多式联运设备等特色租赁业务为核心突破口，打造具有全球影响力的海洋特色融资租赁创新发展高地。其中，“海洋科技+”聚焦海工装备租赁(海上钻井平台、FPSO/FLNG、海上风电安装平台)、深远海养殖设备租赁(大型智能化养殖工船)、海洋生物医药与海水淡化设备租赁、智慧海洋与海洋电子信息设备租赁等细分赛道；“港口供应链+”聚焦港口设备与绿色物流装备租赁(自动化码头设备、新能源集卡)、冷链物流装备租赁、大宗商品供应链金融租赁、多式联运专用设备租赁等领域，如青岛海铁联运连续11年全国第一的独特优势，可以使多式联运设备租赁成为一个具备规模潜力的细分市场。

随着青岛航运融资租赁业加快发展，青岛港口航运领域的资源禀赋优势将得到充分释放，形成产业集聚显著、生态体系完善的发展新格局，有力支撑青岛国际航运中心建设“软实力”提升。



■在山东港口青岛港，集装箱巨轮频繁进出。