

2024 年度 中国特色航运中心 发展报告

REPORT ON THE DEVELOPMENT OF SHIPPING CENTERS
WITH CHINESE CHARACTERISTICS (2024)



交通运输部规划研究院
上海国际航运研究中心

目录

CONTENTS

前言

建设世界一流的 国际航运中心

Building a world-class
international
shipping center

第 01 章 | 内涵使命

- 1 | 航运中心的概念.....03
- 2 | 中国特色航运中心的内涵.....04
- 3 | 新时期的使命要求05

第 02 章 | 发展评价

- 1 | 综合评价07
- 2 | 综合交通枢纽评价08
- 3 | 海陆服务网络评价12
- 4 | 航运服务集群评价15
- 5 | 战略支撑效果评价18

第 03 章 | 典型案例

- 1 | 上海.....22
- 2 | 天津.....24
- 3 | 青岛.....26
- 4 | 宁波舟山28
- 5 | 厦门.....30
- 6 | 广州.....32



第 04 章 | 航运服务专篇

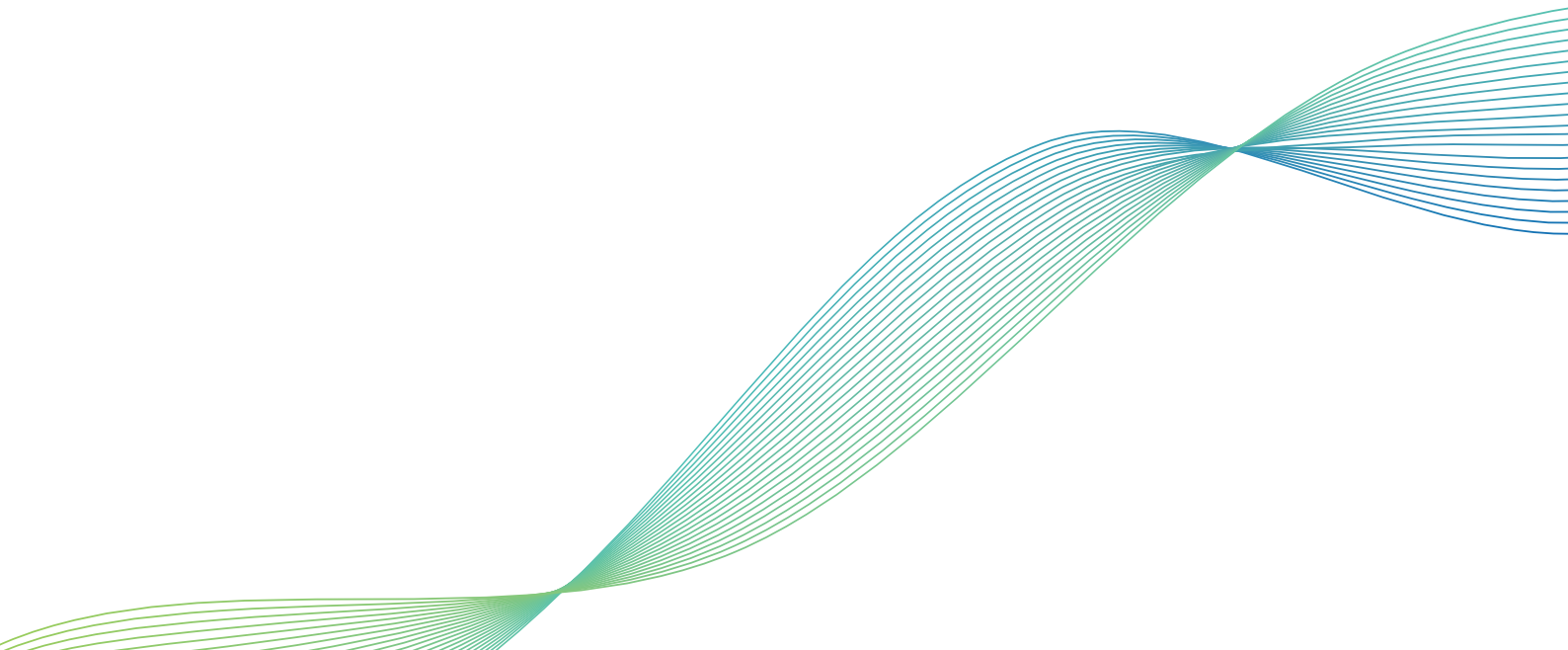
1 产业范畴	35
2 特色服务	36

第 05 章 | 内河专篇

1 重庆	39
2 武汉	41
3 特色服务	43

附件 | 评价体系

1 评价原则	45
2 指标体系	46
3 样本选择	49
4 计算方法	49





前言

Preface

航运中心是具有健全的综合交通枢纽，完善的物流网络，以及各项综合服务功能相对集中的城市。

1995 年以来，党中央、国务院多次出台文件推动航运中心建设，《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》均提出建设世界一流的国际航运中心。航运中心建设在我国国家战略体系中地位突出，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。国际公认的航运中心都有其独特的发展历程、形成因素、国家意志、发展特点，形成了各具特色的发展模式。我国的工业化阶段、港口区位、法律体系、语言环境等均有不同，应基于我国的国情、优势和战略目标，探索中国方案和特色发展路径。

建设世界一流的 国际航运中心

BUILDING A WORLD-CLASS
INTERNATIONAL SHIPPING CENTER

交通运输部规划研究院（以下简称部规划院）自 1995 年起参与我国航运中心的规划和研究，在长期实践探索中，构建了中国特色航运中心理论体系、评价模型、规划方法和数据资源监测平台。2024 年，部规划院首次对外发布了中国特色国际航运中心发展报告，提出了中国特色航运中心综合评价体系。上海国际航运研究中心长期从事航运中心建设理论、方法和实践的研究，积累了丰富的经验。今年，部规划院与上海国际航运研究中心组成联合团队，广泛采纳各方意见，在保持算法一致性和连续性基础上，进一步完善指标体系并进行测算，形成了《2024 年度中国特色航运中心发展报告》，增加了航运服务和内河专篇。

世界百年变局加速演进，2024 年，我国航运中心展现出强大的韧性和活力，枢纽规模和效率保持世界领先，智慧绿色发展水平不断提升，国内国际联通网络持续加密，特色航运服务影响力逐步扩大，有力支撑了国家和区域发展战略。本报告从“总体排名”转向“诊断与改进”，旨在全面展现我国航运中心在综合交通枢纽、海陆服务网络、航运服务集群和战略支撑效果各方面的发展水平，以期各港口城市开展精准对标、制定发展策略、优化产业布局提供科学参照，助力我国航运中心和航运服务业高质量发展，支撑加快建设交通强国。

第 01 章

内涵使命

Connotation and mission



1 | 航运中心的概念

航运中心是具有健全的综合交通枢纽,完善的物流网络,以及沿产业链不断延伸的商贸、金融、信息、法律、行业配套等各项服务功能相对集中的城市,即“交通枢纽+物流网络+综合服务中心”的概念,其中:

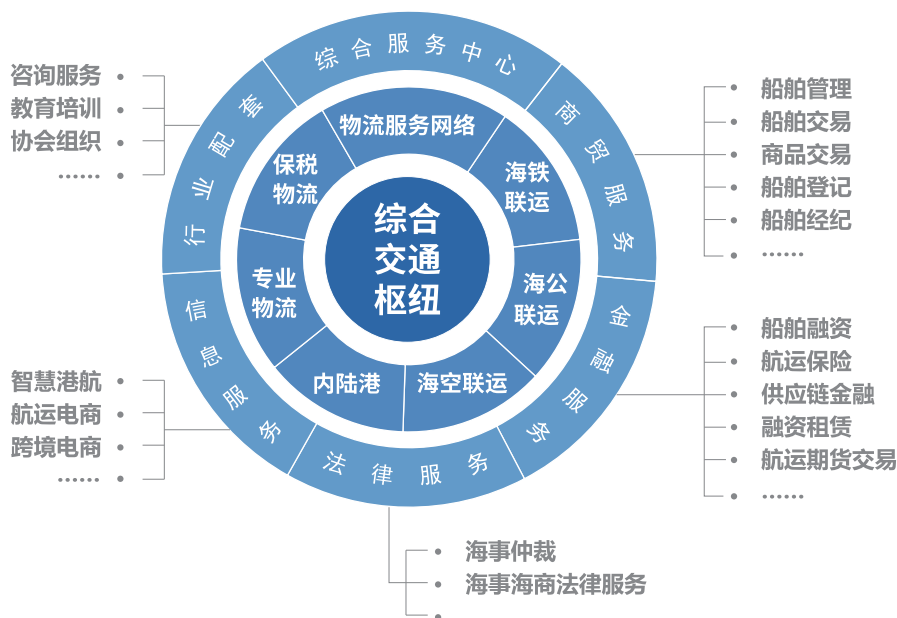
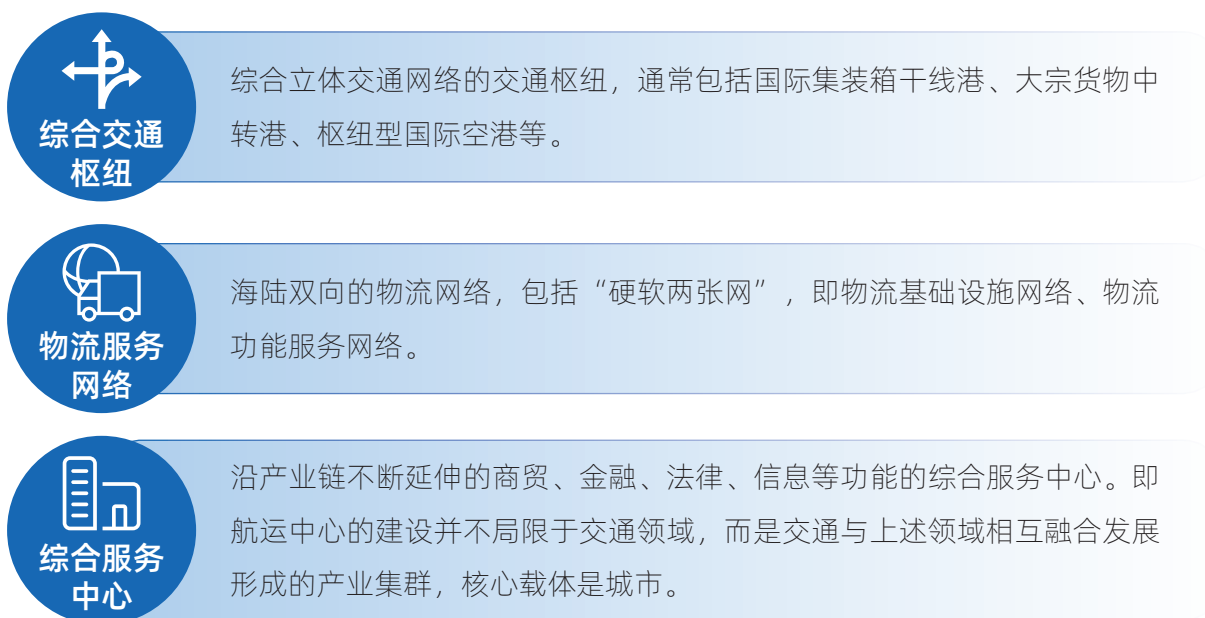


图1 航运中心的内涵构成

2 | 中国特色航运中心的内涵

国际公认的航运中心大多具有独特的发展历程，均是立足各国国情和腹地经济发展阶段，构建并不断延伸服务链条，形成了各具特色的发展模式，其经验可以借鉴、但很难复制。我国的工业化阶段、港口区位、法律体系、语言环境等均有不同，应基于我国的国情、优势和战略目标，探索“中国方案”“特色发展路径”。

自 1995 年国家层面首次提出建设航运中心以来，我国航运中心的发展呈现“战略牵引 - 硬件积累 - 服务升级 - 制度创新”四力推进模式。

—— 四力推进模式 ——

战略牵引

硬件积累

服务升级

制度创新

枢纽建设方面，我国航运中心发展肩负着支撑先进制造业为骨干的现代化产业体系使命，枢纽港的设施规模和韧性水平仍然是基础和保障。

物流网络方面，相较于“中转型”航运中心，我国的航运中心大多以服务陆向大腹地为主，海陆双向物流服务网络均是发展的重点。

航运服务方面，我国的各个航运中心均应面向各自的腹地发展阶段、结合城市条件、发展各具特色的航运服务功能，不必追求“大而全”。

战略支撑方面，我国航运中心不仅承担着支撑国家重大区域战略、产业战略、对外开放战略，新时期还承担着引领行业智慧、绿色、安全发展的重要使命。

因此，**中国特色航运中心的主要特征体现在：**

▪ 支撑国家重大战略、服务产业空间格局的航运中心；

▪ 海陆统筹、软硬并重、区域协同的航运中心；

▪ 代表国家深度参与全球化，为“一带一路”国家乃至全球提供航运服务“中国方案”的航运中心；

▪ 面向未来、引领智慧绿色发展的航运中心。

3 | 新时期的使命要求

当前，世界百年变局加速演进，国际力量对比深刻调整，新一轮科技革命和产业变革加速突破，不确定难预料因素增多。党的二十大开启了中国式现代化建设的新征程，党的二十届四中全会提出“加快建设交通强国”“健全多元化、韧性强的国际运输通道体系”“壮大海洋新兴产业，发展现代航运服务业”。新时期我国航运中心承担的使命要求包括：



服务国家安全和
经济发展方面

构建新发展格局迫切要求构建以航运中心为龙头的畅通国内、畅连全球、海陆双向的高效现代物流网络，构建韧性安全、自主可控的全球供应链体系



服务人口经济产
业空间布局方面

要求强化航运中心在区域协调发展中的支撑引领作用，提升在区域港口群中的中心作用和协同能力



服务高水平对外开
放和国际合作方面

要求形成有能力代表国家参与全球竞争与开放合作的航运中心城市，补齐航运服务，特别是高端航运服务短板



服务新质生产力和
低碳转型发展方面

要求发挥航运中心作为创新先行平台的作用，加快推进港口和航运的智慧、绿色、安全发展

第 02 章

发展评价

Development evaluation



1 | 综合评价

综合交通枢纽评价结果

评级	得分	航运中心
A	≥ 0.8	上海、宁波舟山
B	0.6~0.8	青岛、天津、广州、厦门、深圳
C	0.4~0.6	大连、北部湾、连云港、洋浦
D	<0.4	

海陆服务网络评价结果

评级	得分	航运中心
A	≥ 0.8	上海、宁波舟山
B	0.6~0.8	深圳、青岛、广州、天津、厦门
C	0.4~0.6	北部湾、大连、连云港
D	<0.4	洋浦

航运服务集群评价结果

评级	得分	航运中心
A	≥ 0.8	上海
B	0.6~0.8	
C	0.4~0.6	宁波舟山、广州、大连、天津、青岛
D	<0.4	厦门、深圳、北部湾、连云港、洋浦

战略支撑效果评价结果

评级	得分	航运中心
A	≥ 0.8	上海
B	0.6~0.8	宁波舟山、天津、深圳、青岛、广州、大连、厦门
C	0.4~0.6	北部湾、连云港、洋浦
D	<0.4	

2 | 综合交通枢纽评价

我国航运中心在综合枢纽建设方面处于国际领先水平，吞吐量规模、作业效率均位居国际前列，港口的智慧、绿色、安全发展水平显著提升，多式联运发展模式各具特色。从主要国际航运中心来看，上海、宁波舟山评级为 A，青岛、天津、广州、厦门、深圳评级为 B。上海和宁波舟山在各方面表现均较为突出，青岛在自动化码头、作业效率方面表现突出，天津在智慧绿色港口建设中处于领先，厦门在作业效率方面处于领先。洋浦港在自贸港政策和中远海运公司航线支持下，发展潜力空间较大。

综合交通枢纽评价结果

评级	得分	航运中心
A	≥ 0.8	上海、宁波舟山
B	0.6~0.8	青岛、天津、广州、厦门、深圳
C	0.4~0.6	大连、北部湾、连云港、洋浦
D	< 0.4	

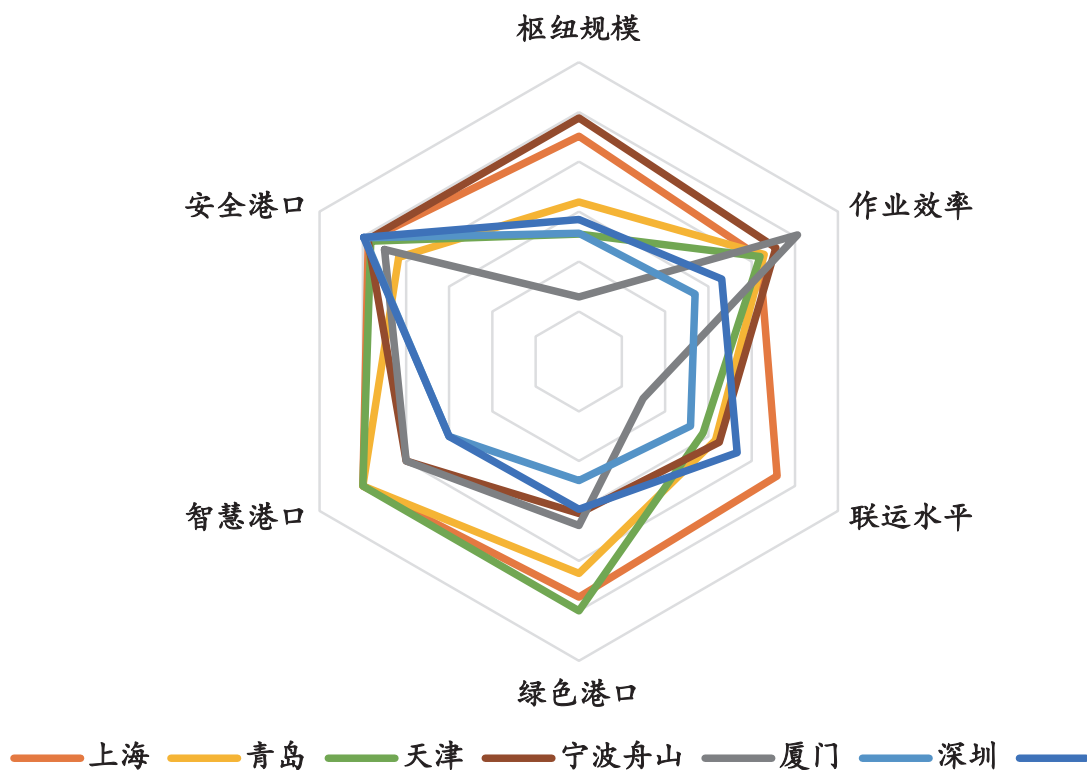


图2 综合交通枢纽 A、B 级航运中心二级指标评价结果

枢纽
规模

我国港口吞吐量规模常年位居全球首位。2024 年，全球港口吞吐量、集装箱吞吐量前十名中，本次测算的航运中心中分别占据 7 个和 6 个。其中，上海港完成集装箱吞吐量 5151 万标准箱，连续 15 年排名全球第一，成为全球第一个集装箱吞吐量突破 5000 万标准箱的港口。宁波舟山港完成货物吞吐量 13.8 亿吨，连续 16 年保持全球第一。

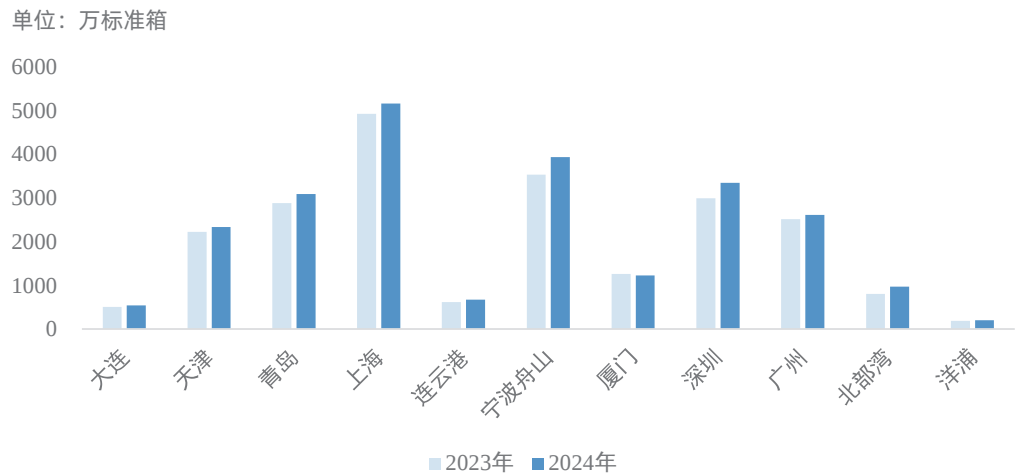


图 3 2023 年、2024 年集装箱吞吐量（万标准箱）

数据来源：交通运输部

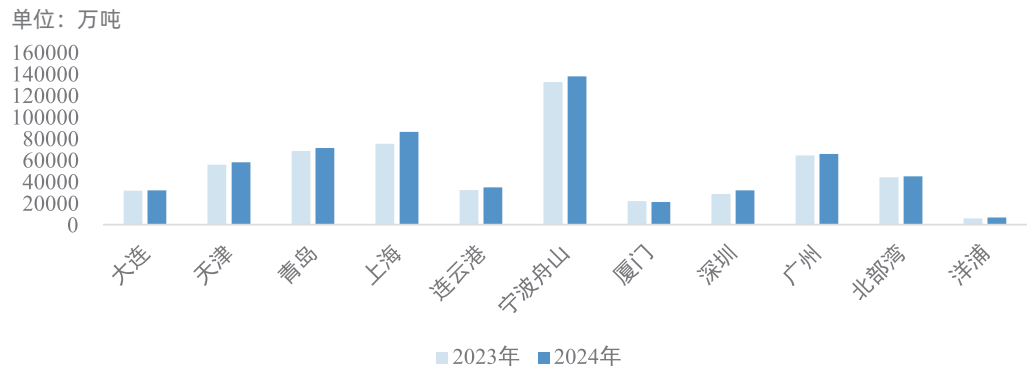


图 4 2023 年、2024 年货物吞吐量（万吨）

数据来源：交通运输部

作业
效率

综合交通枢纽评级为 A、B 的航运中心作业效率均处于较高水平，平均船时效率超过 140TEU/ 小时、8000 TEU 以上集装箱船舶直靠率超过 95%。其中，上海、厦门平均船时效率超过 200TEU/ 小时，深圳、青岛集装箱大船直靠率分别高达 99.6% 和 98.5%，展现了全球领先水平。

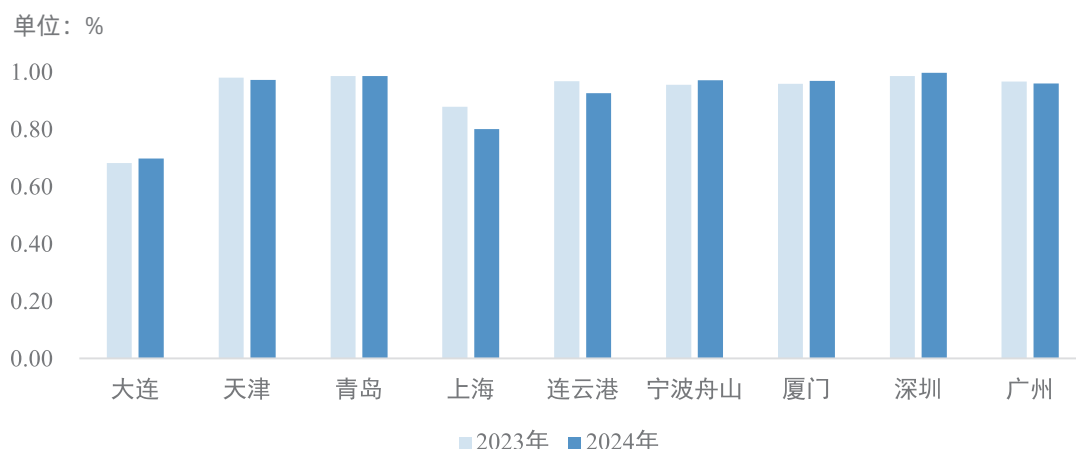


图5 2023年、2024年8000 TEU以上集装箱船舶直靠率(%)

数据来源：北海航海保障中心

联运水平

我国经济产业分布特点决定了我国航运中心的货源高度集中于港口所在省及直辖市，集疏运方式中公路占比较大，海铁联运比例仍有提升空间，本次测算的样本中，大连、连云港、青岛集装箱海铁联运占比相对较高，分别为10.1%、10.1%、9.1%（汉堡港、洛杉矶港为20%左右）；上海、广州、洋浦由于特殊的交通区位及货源分布，集装箱水水中转占比均高于50%。国际中转规模是衡量航运中心枢纽层级的重要指标，港口区位特点和陆向腹地货源基础决定了我国航运中心大多为“腹地型”，国际中转占比普遍在15%以内，其中，上海、宁波舟山、深圳比例较高，在10%以上。

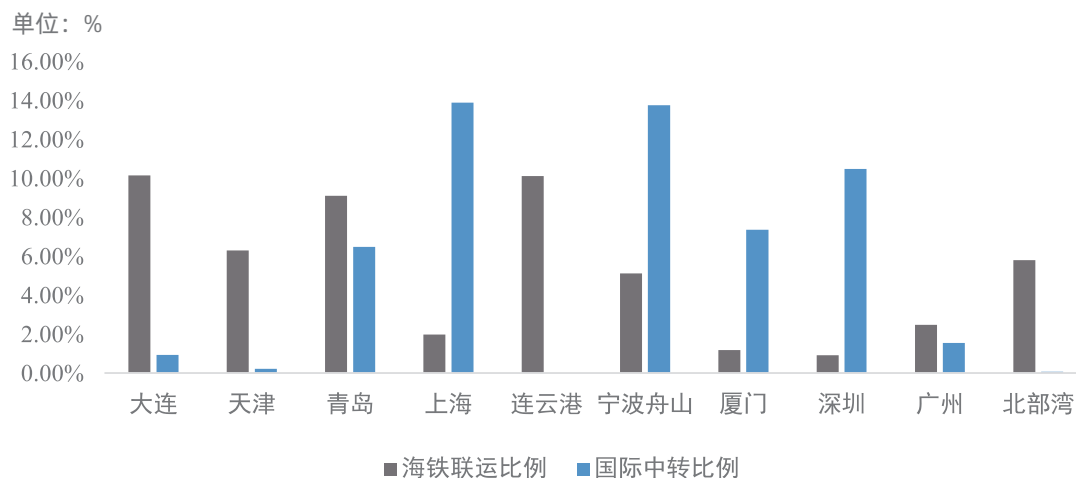


图6 集装箱海铁联运比例、国际中转比例(%)

数据来源：调研数据

绿色 集约

我国航运中心百米码头岸线完成集装箱吞吐量处于世界领先水平，青岛、上海、天津均超过 20 万 TEU/ 百米；各港码头生产单位吞吐量 CO₂ 排放量均呈现逐年下降；根据中国港口协会、亚太港口服务组织（APSN）等机构的绿色港口评级，天津（五星级 2 个、四星级 6 个）、上海（五星级 1 个、四星级 3 个）、青岛上海（五星级 1 个、四星级 3 个）绿色码头数量最多；绿色燃料加注方面，上海率先在甲醇、LNG 加注方面实现突破。

自动化 码头

根据中国港口协会、“港口圈”等发布的智慧港口相关报告，上海港、天津港、青岛港、宁波舟山港、厦门港在自动化码头、自动化岸桥、自动化水平运输、自动化场桥、无人集卡等方面成绩突出。

安全 生产

近年来，我国航运中心港口安全监管水平和应急救助能力进一步提升，广州、厦门、上海、天津、洋浦等地海事局近年海上搜救成功率高达 95% 以上，各港百万吨货物吞吐量死亡率处于较低水平。



3 | 海陆服务网络评价

与新加坡等海向腹地型航运中心相比，我国航运中心海陆双向物流服务网络均是发展的重点。目前我国航运中心的海向连通性在全球处于领先水平，内陆腹地连通能力、专业物流服务能力、口岸通关服务水平仍有待提升。从主要国际航运中心来看，青岛、厦门、北部湾排名有所提升。上海、宁波舟山评级为 A，深圳、青岛、广州、天津、厦门评级为 B。上海和宁波舟山在各方面表现均较为突出，深圳在海运联通、内陆联通方面表现出色，青岛在口岸通关、海运联通方面表现出色，广州在区域协同、内陆联通方面表现突出，北部湾港排名提升主要得益于依托西部陆海新通道强化了内陆联通水平。

海陆服务网络评价结果

评级	得分	航运中心
A	≥ 0.8	上海、宁波舟山
B	0.6~0.8	深圳、青岛、广州、天津、厦门
C	0.4~0.6	北部湾、大连、连云港
D	<0.4	洋浦

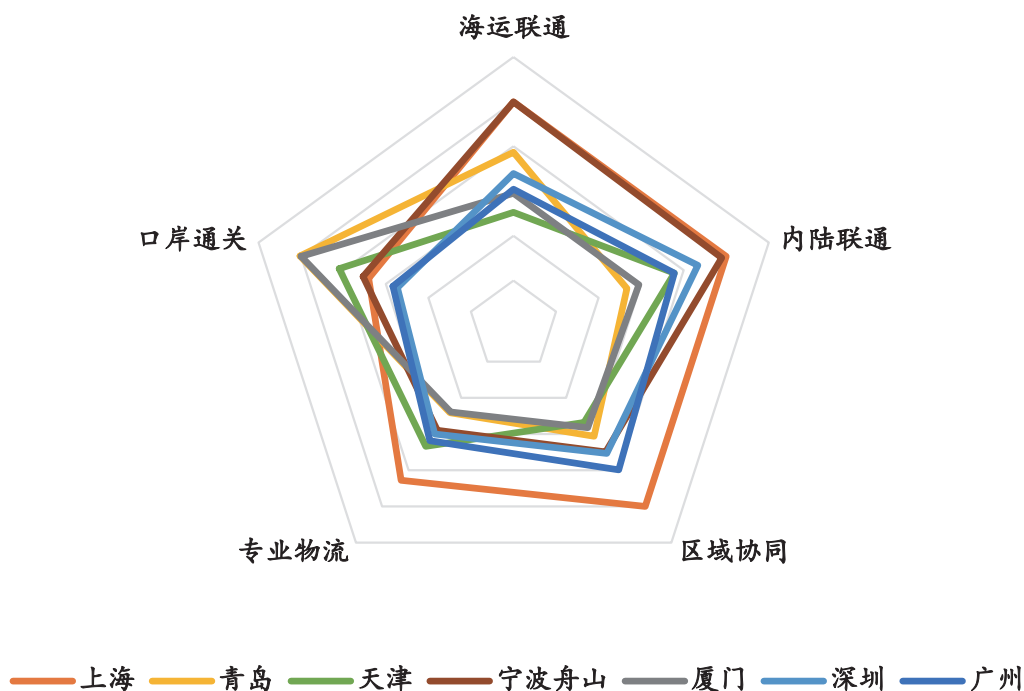


图 7 海陆服务网络 A、B 级航运中心二级指标评价结果

国际海运
连通性

我国主要航运中心在全球海运网络中枢纽地位领先，根据联合国贸易和发展会议（UNCTAD）发布的班轮运输连通性指数 (PLSCI)，全球排名前十位港口中我国占据 6 位，其中上海、宁波舟山、青岛、深圳、广州分别位列第 1、2、5、7、10 位。

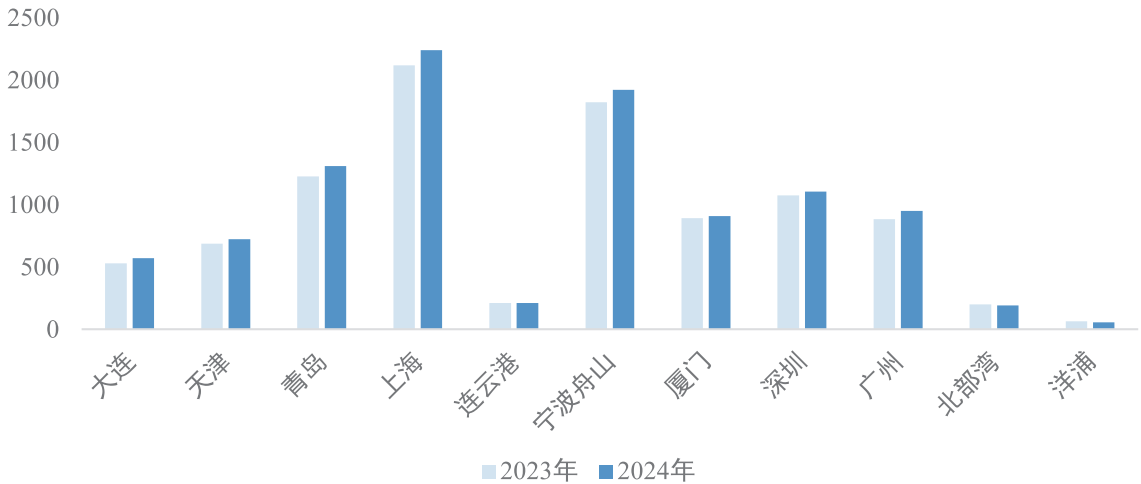


图 8 2023 年、2024 年班轮运输连通性指数 (PLSCI，全年平均)

数据来源：联合国贸易和发展会议（UNCTAD）

内陆腹地
连通性

我国主要航运中心在国家综合立体交通网主骨架中均承担重要枢纽作用，上海依托水网联通长三角及长江沿线地区，宁波舟山港的内陆港主要分布在浙赣铁路沿线及长江沿线部分地区，天津港的内陆港覆盖京津冀及整个华北、西北地区，广州、深圳港的内陆港遍布珠三角和江西、湖南等省份，青岛港内陆港布局在山东、河南的基础上进一步覆盖黄河流域省份，北部湾港在西部地区的内陆港布局逐步完善。

区域港口
协同性

我国的航运中心大多是区域港口群内的枢纽港、干线港，承担着引领港口群竞争力提升、优化区域物流网络、促进干支港口协同发展等使命。从各航运中心的区域支线运输规模看，上海、广州、宁波舟山、青岛、厦门处于较高水平。

专业物流服务

我国航运中心的发展有力促进了腹地区域物流降本增效，海陆服务网络评级为 A、B 的航运中心核心腹地省份（直辖市）物流总费用占 GDP 比重基本在 12%-14%。专业物流服务方面表现突出的包括：上海、广州和天津的汽车物流服务；上海、天津、青岛、宁波舟山、广州、大连的冷链物流服务；广州、深圳、宁波舟山的跨境电商服务。

口岸通关水平

与新加坡、釜山等自由贸易港相比，我国港口口岸通关效率和服务仍有提升空间。根据世界银行 2020 年《营商环境报告》，我国营商环境排名全球第 31（前三名分别为新西兰、新加坡、中国香港），其中跨境贸易排名 56，上海进口边界 / 单证合规时间为 37 小时 / 11 小时，中国香港、新加坡分别为 19 小时 / 1 小时，33 小时 / 3 小时。结合中国报关协会《2024 年十大海运口岸集装箱货物跨境贸易营商环境测评》中口岸时效和成本测评结果，青岛、厦门、天津等口岸通关服务水平相对较高。

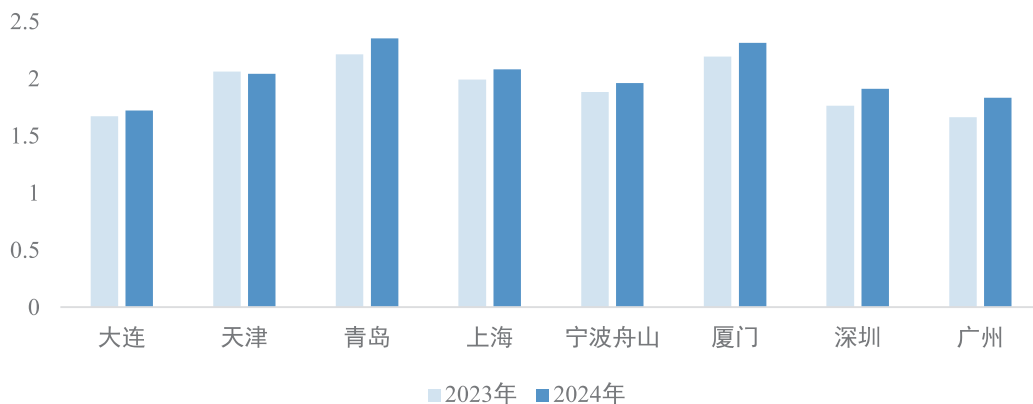


图 9 2023 年、2024 年跨境贸易口岸时效指数评分

数据来源：中国报关协会

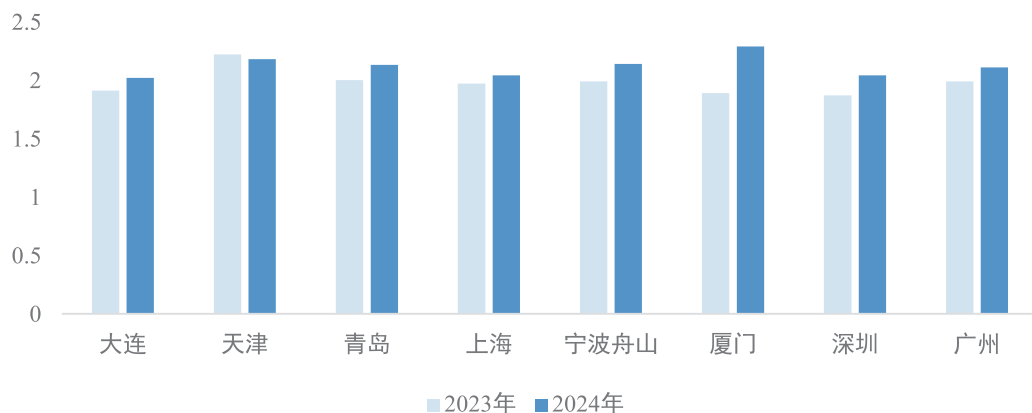


图 10 2023 年、2024 跨境贸易口岸成本指数评分

数据来源：中国报关协会

4 | 航运服务集群评价

现代航运服务业是我国水运发展的前沿领域，经过多年的探索发展，上海国际航运中心实现了航运服务各类龙头要素和高端服务环节的高度集聚，代表国家层面参与全球市场分工合作。宁波舟山形成了以船舶交易、船舶到港服务、大宗商品交易为特色的产业集群；天津形成了以航运金融、船员培训为特色产业集群。大连形成了以海事法律服务、航运电商为特色的产业集群。青岛形成了以船舶管理、大宗商品交易为特色的产业集群。洋浦港、北部湾港等国际枢纽港也基于自身优势发展了特色航运服务业。详细分析见第四章“航运服务专篇”。本次评价的样本中，上海评级为 A，宁波舟山、广州、大连、天津、青岛评级为 C，广州、青岛排名有所提升。

航运服务集群评价结果

评级	得分	航运中心
A	≥ 0.8	上海
B	0.6~0.8	
C	0.4~0.6	宁波舟山、广州、大连、天津、青岛
D	<0.4	厦门、深圳、北部湾、连云港、洋浦

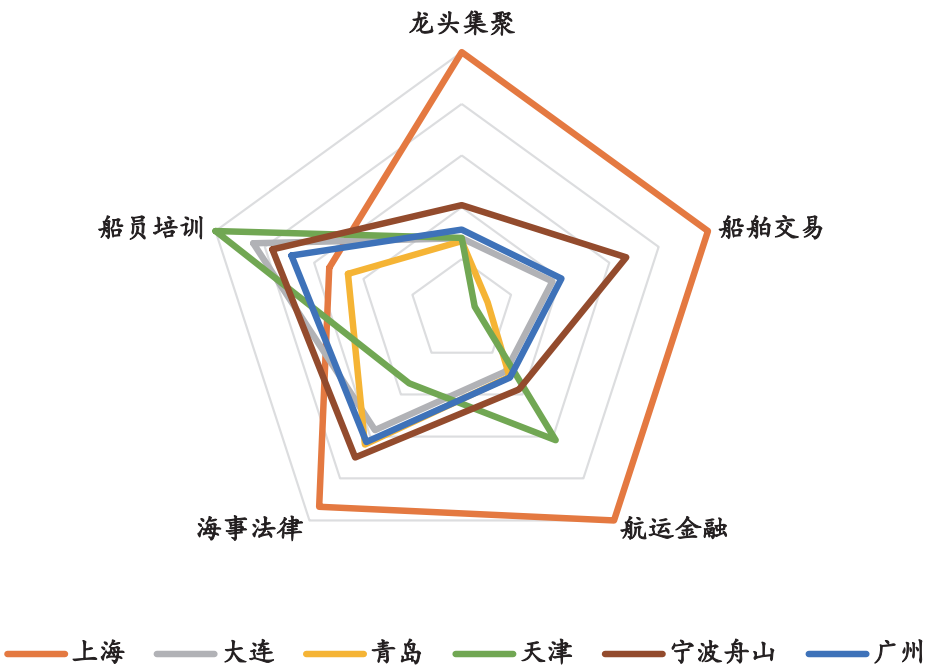


图 11 航运服务集群 A、B、C 级航运中心二级指标评价结果

港航 龙头要素 集聚度

目前国内大型航运企业主要分布在上海（中远海运、中远海能、中谷等）、广州（中远海特、中集等）、宁波（宁波远洋等），远洋船舶注册高度集中于上海（按照机动船净载重吨计算占比约45%）。船舶制造企业主要分布在上海（沪东中华、江南造船、外高桥造船等）、江苏（扬子江、新时代等）、广州（广船国际）等。

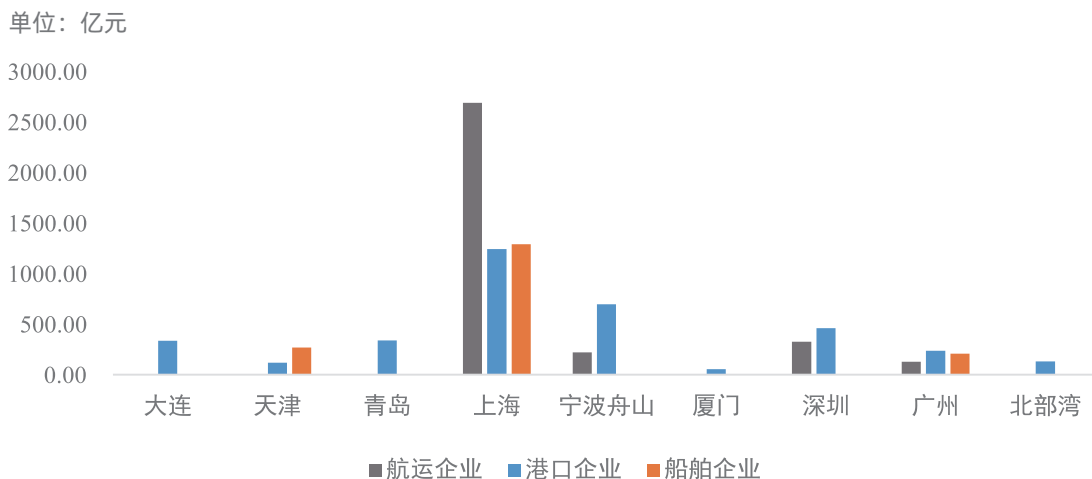


图 12 本地上市航运企业、港口企业、船舶企业市值规模（亿元）

数据来源：wind

船舶交易 服务

我国航运中心城市的船舶交易服务主要有船舶经纪人和船舶交易平台两种形式，我国船舶经纪发展起步较晚，近年来快速增长，目前主要集中在上海、大连、宁波等地，船舶交易平台以浙江拍船网、广州航运交易所为代表。

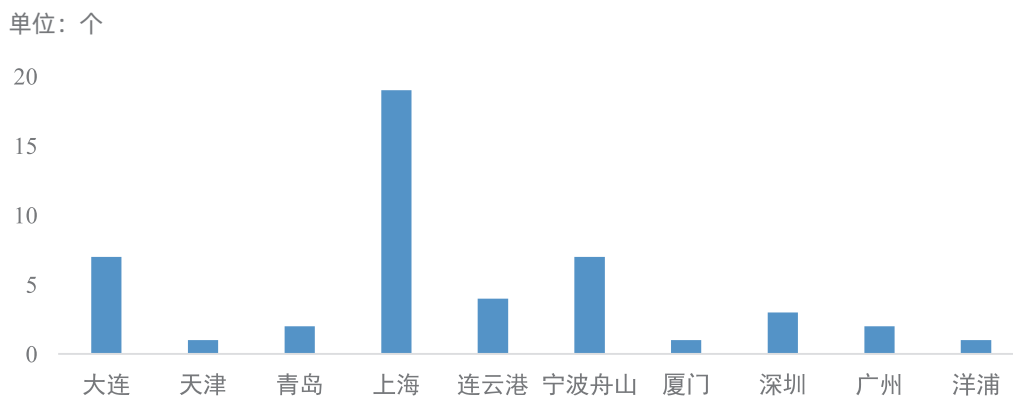


图 13 本地船舶经纪企业数量（个）

数据来源：企查查

航运金融服务

主要航运中心城市大多依托本地银行等金融机构为港航物流企业提供融资、结算、增信、汇兑保等金融服务。此外，天津率先建成国家租赁创新示范区，船舶、海工、飞机融资租赁业务总量位居全国首位。航运保险方面，人保财险、平安保险、太平洋保险、人寿财险等公司在各航运中心城市均设立了分公司，航运保险运营中心大多集中在上海。

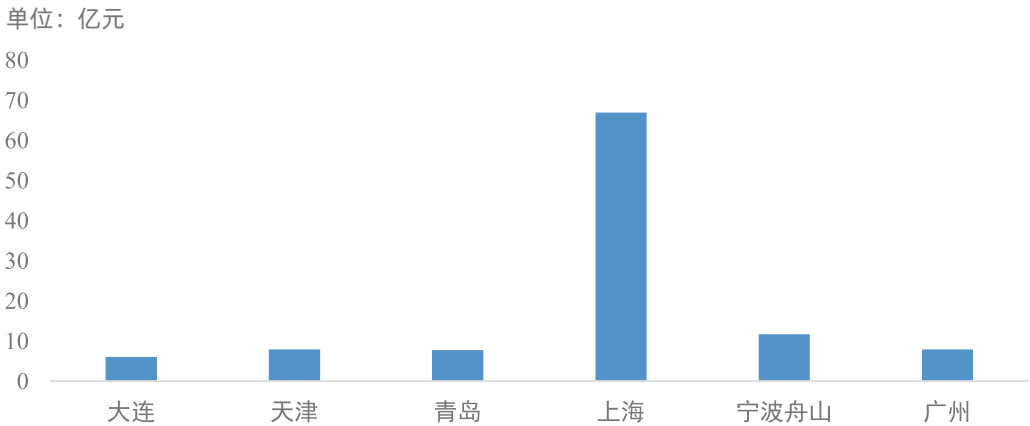


图 14 各地航运保险保费收入（亿元）

数据来源：调研数据

海事法律服务

国内提供海事服务的机构主要包括各地 11 个海事法院、中国海事仲裁委员会上海总部及各地分会（8 个）、中国国际贸易促进委员会商事法律服务中心（上海、天津海损理算中心及 14 家办事处）、各地成立的国际航运仲裁院（上海、大连、宁波、厦门、广州）等，从各地海事法律服务机构、海事法院审结案件数量及高等级海事海商律所和律师数量（参考钱伯斯律师事务所评级 Chambers and Partners）来看，上海、广州、宁波发展水平较高，其中上海是海事争议大陆首选仲裁地。

船员培训服务

我国外派海员市场约 14 万人，船员管理和外派服务主要集中在天津、上海、山东、福建等省市，船员培训机构较多的城市为天津、大连、宁波、广州。

5 | 战略支撑效果评价

我国国际航运中心在服务经济安全、引领对外开放、支撑产业布局、带动城市升级等方面承担着重要使命。本次样本中，上海评级为 A，宁波舟山、天津、青岛、深圳、广州、大连、厦门评级为 B。上海在大部分方面表现处于领先，宁波舟山、天津在大宗储运保障力方面表现突出，广州、青岛在服务共建“一带一路”倡议方面表现突出，深圳在城市支撑、经济贡献方面表现突出。

战略支撑效果评价结果

评级	得分	航运中心
A	≥ 0.8	上海
B	0.6~0.8	宁波舟山、天津、青岛、深圳、广州、大连、厦门
C	0.4~0.6	北部湾、连云港、洋浦
D	<0.4	

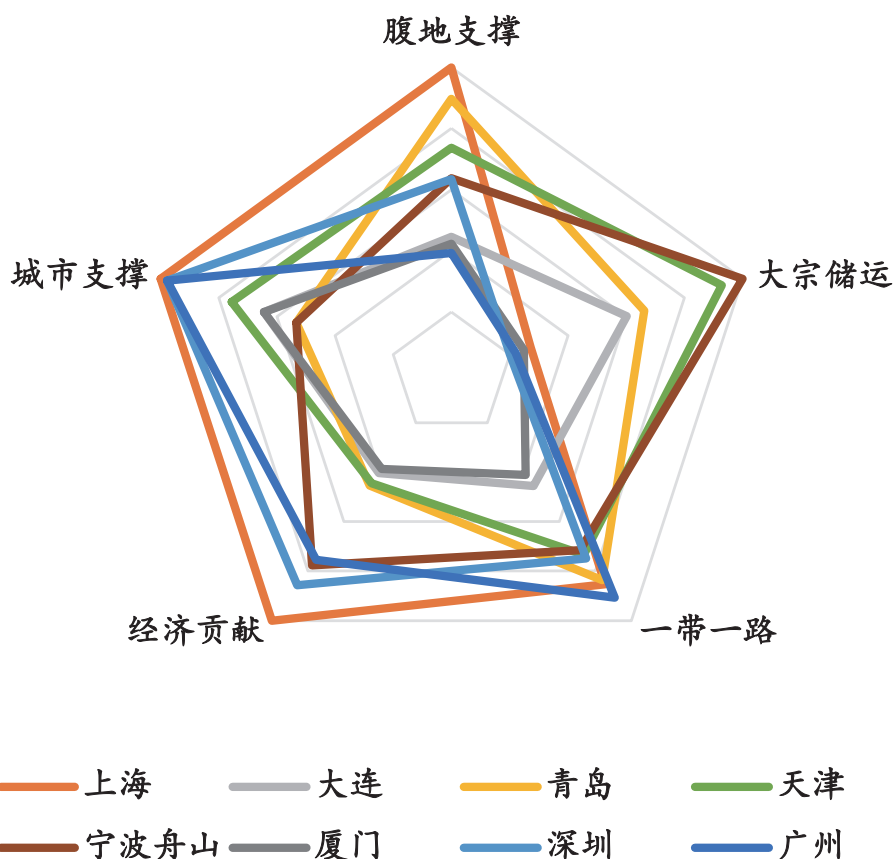


图 15 战略支撑效果 A、B 级航运中心二级指标评价结果

腹地
支撑力

我国主要航运中心均承担服务腹地对外运输的重要使命，其中，上海、宁波舟山以服务长三角及长江沿线地区为主，天津港以服务华北、西北地区为主，青岛以服务山东、河南及黄河流域省份为主，深圳、广州以服务珠三角地区为主，厦门以服务海峡西岸经济区为主，大连以服务东北老工业基地为主，北部湾以服务西南地区为主。

大宗储运
保障力

航运中心在保障我国大宗能源物资供应链韧性安全战略中作用突出，其中原油储备主要集中在宁波舟山、青岛、大连、北部湾港，金属矿石主要集中在宁波舟山、青岛、天津、连云港、北部湾港。

“一带一
路”支撑
力

服务我国与“一带一路”沿线地区的海上运输规模较大的航运中心包括上海、宁波舟山、深圳、青岛，跨境班列开通规模较大的包括广州、青岛、大连。

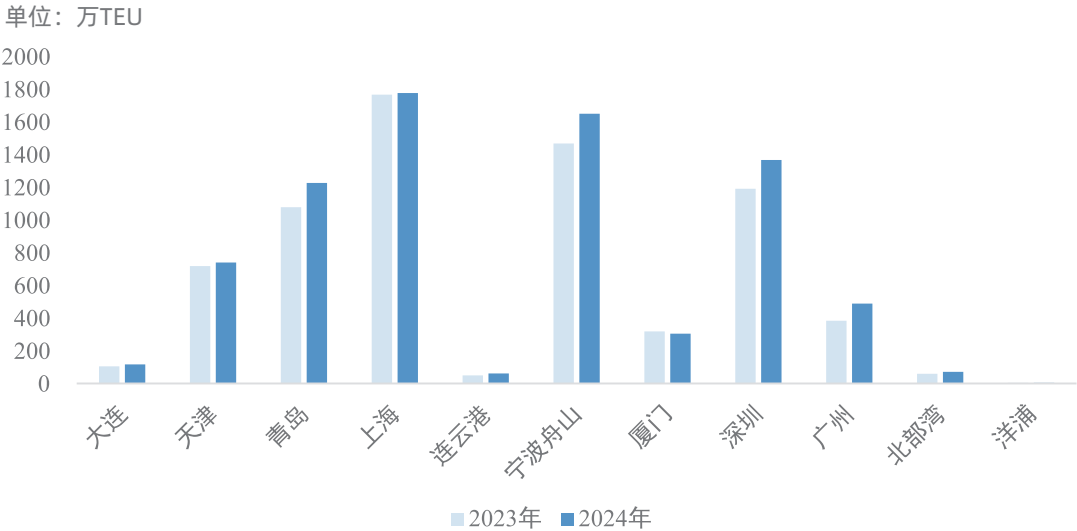


图 16 2023 年、2024 年“一带一路”地区航线集装箱吞吐量（万 TEU）

数据来源：交通运输部

经济 贡献度

根据交通运输部规划研究院《中国海港城市港口经济发展报告》，2024年，我国海港城市港口经济增加值为6.7万亿元，占到这些城市经济总量的13.6%。本次样本中，上海、深圳、宁波舟山、广州等城市港口经济规模处于领先地位。

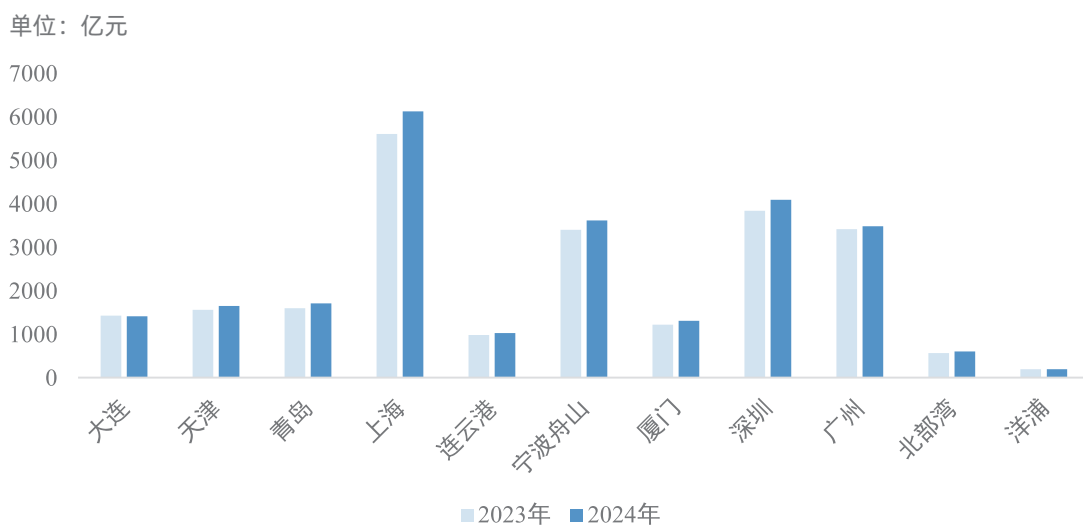


图 17 2023 年、2024 年港口经济增加值（亿元）

数据来源：《中国海港城市港口经济发展报告》

全球城市 支撑力

国际航运中心是引领城市升级、提升城市综合竞争力和国际影响力的重要引擎，根据全球化与世界级城市研究小组（GaWC）公布的全球城市网络联系度（Global Network Connectivity）评级，上海、深圳、广州处于全球城市领先水平。



第 03 章

典型案例

Typical examples



上海 SHANGHAI

1995 年，党中央、国务院提出建设上海国际航运中心的重大举措。2009 年国务院出台《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》（国发〔2009〕19 号），经过多年的建设发展，2020 年基本建成上海国际航运中心的目标基本实现。2023 年 12 月 2 日，习近平总书记在考察上海时指出，加快建设“五个中心”，是党中央赋予上海的重要使命。

海空枢纽港建设稳步推进

海港方面

上海港是国际枢纽港、我国主要港口和集装箱干线港。“十四五”期间，小洋山北作业区开工、罗泾集装箱港区一期投产、临港新城东港区公用码头二期竣工。2024 年上海港全年达到 5150.6 万标准箱，连续 15 年排名全球第一，也成为全球第一个集装箱吞吐量突破 5000 万标准箱的港口。

空港方面

随着浦东国际机场四期扩建、东方枢纽上海东站先后开工，上海将形成集国家铁路、市域铁路、城市轨道交通、机场捷运等交通功能以及站场城开发于一体的大型综合交通枢纽。2024 年，上海机场定期通航 48 个国家 291 个客货运航点，货邮吞吐量跃居世界第二。

邮轮港方面

2023 年 11 月首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”交付，2024 年 1 月开启商业首航。华夏国际邮轮有限公司在沪成立。首单海关特殊监管区内邮轮直供物资新模式落地。2025 年前 9 个月，上海邮轮港接待国际邮轮靠泊 225 艘次，邮轮旅客吞吐量 151.41 万人次，同比增长近 45%。

航运服务软实力持续提升

经过多年的发展，上海国际航运中心已形成外高桥、洋山 - 临港、北外滩、陆家嘴洋泾、吴淞口、虹桥、浦东机场周边等航运服务集聚区。全球排名前二十的班轮公司、排名前四的邮轮企业、全球九大船级社均在沪设立总部或分支机构。上海航运交易所成为全国集装箱班轮运价备案中心、中国船舶交易信息中心，集装箱运价指数已初步形成国际影响力。

航运金融与保险领域

截至 2024 年底，各类银行业金融机构对航运相关企业的授信总额达 14628.60 亿元，同比增长 10.4%。2024 年，上海船货险原保险保费收入 66.91 亿元，同比增长 23.4%，全国占比 18.2%。集运指数（欧线）期货总成交金额 28216 亿元，总成交量达 2112 万手，成交量为全球同类航运指数衍生品交易总量的 6.3 倍。中国绿色船舶保险共同体在沪成立。中国船东互保协会保赔险入会总吨破 1 亿大关。

海事仲裁领域

上海率先构建多层次、全链条临时仲裁制度规则体系，《上海市推进国际商事仲裁中心建设条例》出台，填补了国内空白。2024 年 8 月全国首例涉外海事临时仲裁案件在沪裁决。此外，首例上海港“海事调解”对接“海事仲裁”确认案件成功办结。上海国际经济贸易仲裁委员会、上海仲裁委员会相继设立境外分支机构。

绿色智慧航运加快转型

绿色航运方面

上海港的 LNG 加注能力持续上升，全年加注完成 46.2 万立方米，同比增长 75%。甲醇实现了常态化加注，已成为全球少数几个同时具备 LNG 和甲醇船到船加注能力的港口之一。洋山港实现了国内首船国产绿色甲醇燃料的接卸、储存及加注全流程作业。上海国际航运碳足迹标识协会成立，为我国首个专注于国际航运可持续燃料认证体系建设的法定实体。

智慧航运方面

洋山深水港四期全自动码头成熟运营，上海港生产智慧指挥中心一期建成。航贸数字化平台正式上线，航运枢纽区块链基础设施搭建完成。长江经济带多式联运分布式协同数据链 11 个省市地区节点挂牌并启动建设。上海市内河电子航道图与长江水系、江苏省内河航道实现互联互通。

天津

TIAN JIN

2006 年，《国务院关于推进天津滨海新区开发开放有关问题的意见》（国发〔2006〕20 号）中首次提出建设“北方国际航运中心和国际物流中心”。2011 年，国务院批复《天津北方国际航运中心核心功能区建设方案》（国函〔2011〕51 号），2019 年 1 月，习近平总书记在天津港考察，提出“要志在万里，努力打造世界一流的智慧港口、绿色港口，更好服务京津冀协同发展和共建‘一带一路’”。2024 年 2 月 2 日，习近平总书记听取天津市委、市政府工作汇报时强调，“要深度融入共建‘一带一路’，充分发挥天津港的优势和作用，打造我国北方地区联通国内国际双循环的重要战略支点”。

港口枢纽辐射能级提升

2024 年，天津港完成集装箱吞吐量 2329.05 万标箱，同比增长 5%；货物吞吐量 5.79 亿吨，同比增长 3.7%；海铁联运完成 137.5 万标箱，同比增长 12%；水路货物周转量同比增长 18.4%；共接待邮轮 105 艘次、旅客约 35 万人次，继续保持全国第二。2024 年天津港集装箱航线总数达到 147 条、新增挂靠 16 个国际港口，内外贸同船完成 5.7 万标箱，沿海捎带完成 6.1 万标箱，同比增长 138%。“海上高速 - FAST”、环渤海支线运输能力不断增强，在环渤海区域形成“北连营口、锦州、秦皇岛、京唐、曹妃甸，南通黄骅、滨州、潍坊、龙口、烟台”的扇形内支线网络。

2024 年，天津市共开行中欧（亚）班列 611 列，运量 6.5 万标箱，新开通“天津港 - 霍尔果斯 - 中亚国家”国际海铁联运班列，形成“三通道四口岸”国际班列网络布局。新开通天津港至呼和浩特、赤峰等方向海铁联运班列，图定运行银川方向海铁联运班列，做强包头、石河子等“一单制”海铁联运产品。全年铁水联运量突破 135 万标准箱，同比增长 12.2%，规模保持全国前三，跨境陆桥运量继续保持全国沿海港口前列。

智慧绿色港口创新引领

智慧港口方面

2024 年天津港智慧升级成果显著，太平洋国际 D6 泊位、欧亚 N9 泊位等传统码头全流程自动化改造推广，全港大型集装箱设备自动化改造率达到 80%。全栈自主可控的集装箱码头管控系统 JTOS 持续迭代升级并逐步推广，港口物流综合信息服务共享平台“津港通”上线运行，日均访问量超 15 万次。天津港集团联合华为公司发布《港口数字化转型白皮书》、港口大模型 PortGPT1.0、全球首座港口全液冷超充站 3 项数字化转型成果，并制定了数字化转型变革规划。

绿色港口方面

天津港全年实现新并网风机 12 台、69 兆瓦，全港年发绿电能力近 2 亿千瓦时。太平洋国际集装箱码头获评全国首个五星级绿色港口，第二集装箱码头获得碳中和证书并再次获五星级评级，成为全国唯一拥有两座“五星级绿色码头”的港口，其绿色低碳港区建设实践还入选了国家能源局绿色低碳转型典型案例。同时，清洁运输体系持续健全，铁矿石清洁运输比例达 71%，煤码头率先开启了煤炭长途清洁运输，集装箱、焦炭内部倒运实现了 100% 清洁运输。

高端航运服务加速集聚

航运金融方面

2024 年，航运保险保费收入 8.6 亿元，同比增长 47.54%；本地金融机构向 734 家本地航运及相关适港适航企业提供贷款余额超 4400 亿元，较年初上升 100 亿元；东疆综保区依托融资租赁产业集聚优势，全年完成 209 艘船舶、4 座海工平台的租赁和处置业务，资产规模增加 76.6 亿美元。此外，航运类金融衍生品创新应用持续推动，2024 年 10 月上海期货交易所产融服务基地在津落地，成为全国第 4 个设立上期所指数衍生品类产融服务基地的省市。天津还发挥适港企业金融需求快速响应机制作用，通过对接会、点对点服务等形式，与天津金监局协同联动督导信贷投放进度。

海事仲裁方面

2024 年天津仲裁委员会受理海事海商案件 22 件，涉案标的 2.1 亿元，年内与市司法局联合完成了《天津市海事法律服务业发展方案》的编制，明确了工作任务，包括设立流动仲裁庭、强化仲裁员培训和储备等。加强了与香港海事仲裁协会、新加坡国际仲裁中心等机构的专业交流，并就外籍仲裁员聘任进行沟通。

青岛

QING DAO

2024年5月，习近平总书记考察山东时指出，“要发挥得天独厚优势，经略海洋、向海图强，打造世界级海洋港口群”。2024年6月，青岛市委、市政府正式成立青岛国际航运中心建设工作专班，围绕构建国际物流大通道、壮大现代航运服务业、推动港产城融合、优化航运发展环境等重点任务持续发力，先后制定印发三年行动方案、中期发展规划，梯次推进国际航运中心建设工作。

枢纽能级持续提升

青岛港是北方最大集装箱干线港，2024年集装箱吞吐量3087万TEU，位列全国第4、全球第5。港口通过能力持续扩大，董家口港区液体化工仓储工程二期通过竣工验收，第二座40万吨级港投万邦矿石码头工程完成竣工验收并投入运营；董家口港区LNG码头2号泊位正式获批对外启用，国内最大单体LNG保税仓库在青岛获批设立。开通集装箱航线超过230条，联通180多个国家和地区的700多个港口，全球互联互通指数国内仅次于上海、宁波舟山，数量居北方首位。2024年海铁联运箱量255万TEU，连续10年居全国港口首位。海铁联运班列总数达86条，内陆港总数达54个，覆盖黄河流域。成功获批建设国家中欧班列集结中心，中欧班列国际线路22条，通达23国54城；已开通中俄、中吉乌、中哈、中白俄等上合国家4条TIR线路，初步形成航运、铁路、航空、公路TIR“四通道”协同发展格局。

航运要素加快集聚

目前青岛市已布局前湾现代航运服务集聚区、上合多式联运和临空经济示范区、董家口港产城融合发展先行区、国际邮轮经济协同发展区、航运服务总部经济区，推动特色航运服务业集聚发展，重

点打造东北亚国际海事服务基地、东北亚大宗商品储运贸易中心、特色港航装备交易和租赁平台和国际化涉海案件多元解纷平台。2025 年，希腊菲尼克斯船级社亚洲总部落户青岛自贸片区；推动总部级航运保险专营机构加快聚集，东海航运保险在青设立航运风险实验室，人保财险在青设立海洋保险试验区（海洋保险中心）；推动首艘国产大型邮轮“爱达·魔都”号访问青岛；泰和泰、上海江三角等律师事务所落户。

智慧绿色创新突破

智慧航运方面

青岛港申报的国家人工智能应用中试基地（港口作业管理方向）成为全国港口行业唯一的国家级人工智能基地。全球首个港口服务大模型——方舟 TaaS 开启公测；青岛港自动化集装箱码头第 13 次刷新世界纪录，建成全球首个自动化件杂货纸浆码头。

绿色港航方面

青岛港投用全国首艘“油电混合”智能拖轮；建成国内港口首座加氢站，全球首创氢动力轨道吊、AGV 和氢能热电联供系统；自主研发集装箱碳足迹核算服务平台并通过船级社认证，成为全国首个可以提供集装箱碳足迹核算服务的港口；中国北方首单国际航行船舶生物燃料加注业务成功落地。

口岸环境持续优化

青岛海关打造“船易通”船舶监管服务平台，实现供退船业务“一网通办”，办理时效缩短 80% 以上。创新“山港通”智能转运模式，正式启用“威海 - 青岛”出口航线试点和“日照 - 青岛”双向出口航线，分别提升集装箱、驳船周转效率 20%、25%。创新“智能分流、顺势验放”模式，将海关监管顺势嵌入港口物流，压缩通关时间 6.5 小时。青岛口岸连续四年稳居“海运口岸集装箱货物跨境贸易营商环境测评”榜首。



宁波舟山

NINGBO ZHOUSHAN

2020年3月，习近平总书记在浙江考察时明确提出“宁波舟山港在构建‘一带一路’、长江经济带发展和长三角一体化发展等国家战略中具有重要地位，是‘硬核’力量。要坚持一流标准，把港口建设好、管理好，努力打造世界一流强港，为国家发展作出更大贡献”。

海港枢纽吞吐量规模再创新高

2024年，宁波舟山港货物吞吐量完成13.77亿吨，同比增长4.0%，连续16年保持全球第1位。集装箱吞吐量完成3930万TEU，同比增长11.3%，较上年净增长400万TEU。集装箱航线达到305条，辐射全球200多个国家和地区的600多个港口，其中国际航线253条，“一带一路”航线达130条。

宁波舟山港承担了长江经济带港口外贸运输量的5%、国际航线集装箱量的41%、外贸原油一次调入量的71%、外贸铁矿石一次调入量的38%，有力保障了国家能源物资运输，成为对接“一带一路”的重要枢纽和服务长江经济带发展、长三角一体化发展的“硬核”力量。

打造多式联运新范式

海铁联运方面

2024年海铁联运业务量完成181.8万标箱，同比增长10%。目前已布局38个内陆无水港，并沿“丝绸之路经济带”和“长江经济带”向内陆纵深拓展，持续织密海铁联运班列线路。

江海河联运方面

2024年完成江海河联运210万标箱，同比增长14%。通过运营川渝航线、LNG动力船舶技术转化、数字平台建设等创新实践，江海联运模式将构建起“双循环”战略下的港航运输示范工程。

智慧绿色港口建设

“2+1” 自动化码头集群。梅山港区作为全球唯一单体超千万混线作业自动化集装箱码头，拥有全球最大规模远控自动化设备集群，智能集卡无人化作业效率每小时超 4.5 标准箱，自动化作业成功率超 96%，已具备单个泊位 8 路集卡无人化大船作业能力。金塘港区大浦口集装箱码头加快智能设备规模化应用，2024 年无人集卡作业量超 70 万标准箱，同比增长超 600%，已具备“自动化轨道吊 + 远控桥吊 + 全自动平面运输设备”的大规模自动化设备集群作业能力。鼠浪湖矿石中转码头则精心打造 40 万吨级智能化矿石码头离岛运营模式，成为全球范围内首家实现全流程自动化的散货码头。2024 年，该码头还成功实现全球首次双 40 万吨世界最大矿船的同靠接卸。

“绿色运输 + 多能协同” 新生态。2024 年 11 月，国内首台中国标准 1500 千瓦纯电新能源机车顺利运抵宁波舟山港铁路穿山港站投入运营。2024 年 5 月，国家重点研发计划项目“水运港 - 船多能源融合技术及集成应用”示范工程的储能设备在宁波舟山港穿山港区完成安装，港区“风、光、储、氢”等多能源融合系统网络构架中的储能板块建设取得重大进展。2024 年 8 月，随着梅山港区 5 号风机安装完毕，浙江省首个低碳码头示范工程——宁波舟山港梅山风光储一体化项目顺利投运，标志着浙江省首个“绿电码头”已建成。

特色航运服务业焕发活力

船舶交易方面

2024 年，浙江拍船网船舶交易股份有限公司完成船舶交易额 102 亿元，同比增长 26.4%，规模稳居全国第 1 位，完成 130 艘船舶进出口代理业务，进出口额超 7 亿美元；完成船舶拍卖并成交 102 艘次，交易额 15.42 亿元，评估勘验船舶 1020 艘次，评估船舶价值约 310 亿元。

船舶供应方面

2024 年，宁波舟山港保税燃料油的加注量达到 793.1 万吨，同比增长 12.6%，其中宁波港域加注量 67.1 万吨，舟山港域加注量 726 万吨。舟山成功获批全国生物柴油推广应用试点，并实现 LNG、生物燃料的常态化加注，成功争取生物燃料混兑政策落地，至 2024 年 12 月，宁波舟山港累计完成 LNG 加注业务 14 艘次，加注量超 6 万立方米。

航运金融方面

2024 年，宁波舟山 73 家银行提供港航经济相关产业贷款服务，航运产业贷款余额 1223.7 亿元，同比增长 14.4%。航运保险保费收入 11.7 亿元，同比增长 6.2%。2024 年，浙江省海港集团牵头完成世界一流强港建设发展基金组建，将以港航产业生态为基础，重点支持港产城贸联动发展、航运服务发展、高端绿色船舶建造、航运大数据软件开发与运营等。



厦门

XIA MEN

2011 年，国务院批复《厦门市深化两岸交流合作综合配套改革试验总体方案》（国函〔2011〕157 号），提出建设“厦门东南国际航运中心”。2021 年，习近平总书记致厦门特区建设 40 周年的贺信中寄予厦门“勇立潮头、勇毅前行，全面深化改革开放，推动高质量发展，促进两岸融合发展，努力率先实现社会主义现代化”的期望嘱托。

“丝路海运”枢纽连通性提升

目前全港建成生产性泊位 191 个，其中万吨级以上泊位 82 个，年货物通过能力 1.19 亿吨，集装箱通过能力 1133.9 万标箱。2024 年厦门港国际集装箱班轮航线总数达 186 条，国际友好港增至 18 个；“丝路海运”首条通往海合会国家的多式联运通道常态化运行，命名航线达 132 条，联盟成员覆盖境内外港口、航运、物流、贸易、金融、科技及高校和研究机构等不同行业领域，总数超 340 家。连续八年集装箱吞吐量超过 1000 万标箱。联合国贸易和发展会议（UNCTAD）发布的全球港口连通性指数排名，厦门港位列全球第 11 位。

建成两岸融合发展示范区枢纽

厦门港通过厦金“小三通”客运与厦台“大三通”货运的立体化对台通道体系，构建了两岸经贸往来与人员交流的黄金通道。2001 年 1 月 2 日，厦金“小三通”客运航线正式启航，24 年来这条连接两岸的“黄金通道”从年客运量 2 万余人次，发展到累计超 2300 万人次。厦台海运快件运输与跨境电商直航专线，构建起覆盖台湾本岛的物流网络，年处理跨境电商货物超万吨。

海上旅游客运标杆

厦门港是我国最早接待国际邮轮的港口之一，2024 年共接待邮轮 31 艘次，居全国邮轮港口第四名。近年来，厦门邮轮母港硬件设施持续升级，拥有 3 个专用邮轮泊位，可同时停靠 3 艘大中型邮轮，并具备 22.5 万总吨级邮轮接待能力，实现岸电全覆盖。2025 年 4 月，新启用的国际邮轮中心航站楼年设计吞吐量达 80 万人次，通关效率提升 50%，配备先进查验设备，显著优化旅客体验。2024 年海上游游客达 113.02 万人次，同比增长 42.27%。“屿见·厦门海上游”入选交通运输部国内水路旅游客运精品航线及全国第二批交旅融合示范案例。

绿色智慧示范港

智慧建设方面

自主研发 i-TOS 系统实现全流程智能化管理，5G 专网全覆盖重点区域，上线全国首批“丝路海运”智能集装箱，实时追踪陆海联运轨迹。高质量验收完成交通运输部首批智能交通先导应用试点项目“集装箱水平运输自动驾驶”。开展交通运输部新基建重点项目“厦门港海润集装箱码头全智能化改造”，码头整体效率提升 10%，年节约人工成本约 2400 万元，减少碳排放 3400 吨。

绿色转型方面

实施“绿动厦门湾”行动，完成全省首单生物燃料加注，装卸设备电动化比例超 87%，五类专业码头泊位岸电覆盖率 100%，2024 年靠港船舶岸电使用量 1137.4 万度，同比增长 133%。“地中海号”邮轮单次接电 21 万千瓦时，创下全国单航次供电量和供电时长纪录。污染防治方面，开展蓝天碧水工程，船舶污染物电子联单系统全面运行，累计处置各类船舶污染物超万吨。远海码头、厦门集装箱码头集团获“亚太绿色港口”称号，海天码头、海润码头、嵩屿码头、国际货柜码头、新海达码头和远海码头评中国港口协会“四星级中国绿色港口”。

自贸区航运服务创新发展

依托自由贸易试验区创新平台，厦门推出“港航信易贷”产品，共为 106 家企业融资授信 64.13 亿元。设立 21 世纪海上丝绸之路国际海事纠纷诉调对接中心，成功运行海事审判“三合一”试点机制。推动成立福建省涉台海事纠纷解决中心，成功开展首单涉台船员劳动法律纠纷协调工作。不断创新口岸通关便利化政策，“十大海运集装箱口岸营商环境测评”连续五年名列前茅，获评最高星级。



广州

GUANG ZHOU

建设广州国际航运枢纽，是基于广州千年商都的深厚底蕴和作为国家中心城市、国际性交通枢纽城市、具有海洋特色的现代化城市的战略定位，为服务共建“一带一路”和粤港澳大湾区建设等国家战略作出的重要部署。2015年以来，广州市已连续制定实施四轮《建设广州国际航运枢纽三年行动计划》。

枢纽建设持续推进

广州港是国际枢纽海港、中国内贸集装箱第一大港、最大粮食中转港、重要汽车枢纽港、非洲和东南亚航线枢纽港，华南地区最大的综合性主枢纽港。截至2024年底，广州港共有生产用泊位663个，年综合通过能力4.74亿吨。集装箱年设计通过能力2094万TEU，旅客年设计通过能力3819万人次，滚装船商品车年设计通过能力66万辆。2024年完成货物吞吐量6.87亿吨，其中外贸吞吐量17581万吨，集装箱吞吐量2645万标准箱，两项指标持续保持全球港口前列。南沙港区2024年全年集装箱量突破2000万标箱，成为继上海港洋山港区后第二个年吞吐量超过2000万标箱的单一港区，年外贸集装箱量突破1000万标箱，稳居全球单一港区前列。

海陆网络特色突出

广州港已开通国际航线181条，辐射全球120个国家和地区400余个港口，是“一带一路”航线最多的港口之一。广州港积极打造“内陆—港口—海外”高效衔接的多式联运体系，大力推广“湾区一港通”模式，实现进出口货物在湾区各码头间高效流转，南沙港区成为大湾区内规模最大、集约化程度最高的水水中转基地。广州港还是全国四大汽车进出口业务枢纽港之一，商品汽车吞吐量位居全国前列，

形成了涵盖整车物流、零部件配送、保税仓储、PDI 检测、金融保险等在内的综合服务体系。

特色航运产业集聚

广州积极打造南沙明珠湾、南沙湾航运服务集聚区，黄埔老港、新港片区航运服务集聚区。马士基航运、达飞轮船、中远海运等全球前十大班轮公司均在广州设立分支机构或办事处。广州海事法院、中国船级社广州分社、交通运输部广州打捞局、南海救助局、南海航海保障中心、广州仲裁委员会等众多海事服务机构落户广州。2025 年 6 月，广州航运交易所编制的国内首个粤港澳大湾区出口集装箱（东盟）航运运价指数上线运行，广州航运交易船舶估价平台启动，有力促进航运市场和金融市场有效连接。

智慧绿色取得新突破

广州国际航运枢纽将智慧、绿色作为高质量发展的核心驱动力。南沙港区四期自动化码头作为新一代智慧港口标杆，深度融合了人工智能、物联网、北斗导航和 5G 通信等技术，实现了土地利用率提升 30%，码头装卸效率提升 28%。南沙三期创建全国港口首个 AI 数字团队及首个混行模式“港口自动驾驶示范区”。南沙粮食通用码头打造了全国首个规模最大的专业化散粮全流程自动化智慧化作业码头。在绿色低碳方面，广州港大力推进“绿色港口”建设，规模化应用岸电系统，除石油化工码头外，具备岸电供应能力的泊位覆盖率超过 96%，船舶靠港期间碳排放显著降低。同时，港口积极布局新能源体系，除提供 LNG、甲醇等清洁燃料加注服务外，还在港区内推广电动集卡和光伏发电项目，推动港口绿色低碳转型。



第 04 章

航运服务专篇

Shipping Service Section



1 | 概念范畴

现代航运服务业指围绕港口和航运活动而形成的服务产业,包括运输服务及商贸、金融、信息、法律、行业配套等衍生服务产业,具有产业链条长、环节多、交叉领域多、专业性强、面向国际竞争等特点。

细分行业来看,围绕船舶的服务包括船舶登记、船舶检验、船舶供应、船舶管理、船舶代理、船舶交易、船舶融资、航运保险、海事法律服务、船员培训管理等,围绕货物的服务如货运代理、大宗商品交易、供应链金融、货运保险等。

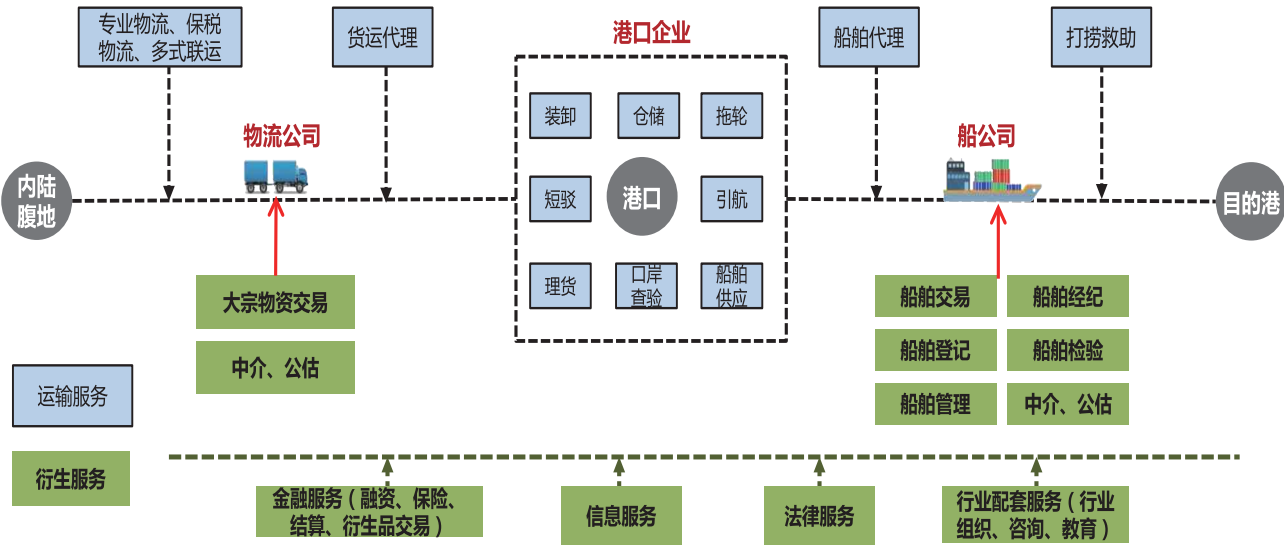


图 18 现代航运服务业沿产业链分布情况

现代航运
服务业
是我国水运
发展的
前沿领域

2023 年 12 月，交通运输部等 5 部门发布了《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》，提出“到 2035 年，形成功能完善、服务优质、开放融合、智慧低碳的现代航运服务体系，国际航运中心和现代航运服务集聚区功能显著提升”。

党的二十届三中全会提出“提高航运保险承保能力和全球服务水平”“推进海事仲裁制度规则创新。”党的二十届四中全会提出“壮大海洋新兴产业，发展现代航运服务业”。

2 | 特色服务

伦敦、新加坡、鹿特丹等国际航运中心的航运服务业集群均是立足于本国国情和腹地经济发展阶段，构建并不断延伸服务链条，发展模式各具特色。受制于法律体系、语言环境等因素，我国在全球航运领域缺乏国际话语权，部分现代航运服务领域发展突破难度较大。经过多年的探索发展，以上海国际航运中心为龙头、其他航运中心和枢纽港城市特色发展的航运产业链初步形成，部分航运服务业态具有典型的中国特色。



国际船舶登记

目前我国共在上海、天津、福建、广东、海南 5 个自贸试验区设立了 9 个国际船舶登记船籍港和 17 个可办理中资方便旗船舶回国登记的船籍港。其中，国家和海南省出台一系列政策支持“中国洋浦港”籍国际船舶登记发展，成立海南国际船舶登记管理局，推出进口运输船舶“零关税”、船舶出口退税等税收优惠措施和船舶外资股比不受限、“一事联办”移籍、“全岛一港”国际船舶登记等特殊登记制度；放开国际船舶岛内水路运输，下放国际集装箱船、国际普通货船运输业务备案权限和国际客船、国际散装液体危险品船运输经营审批权，实施中资“中国洋浦港”籍国际船舶可兼营内贸等船舶经营开放政策。截至 2025 年 11 月 14 日，累计登记“中国洋浦港”籍船 85 艘，登记在册船舶 68 艘，总吨位 361.76 万载重吨，总运力 631.76 万载重吨。

船舶交易机构

国内形成了以浙江拍船网、广州航运交易所、贵港珠江船舶交易所为代表的特色船舶交易平台，与传统船舶经纪人模式并存。其中，浙江拍船网依托浙江航运大省，利用信息技术创新网上交易模式，构建了涵盖船舶交易、船舶经纪、进出口代理、船舶拍卖、评估勘验、船舶管理、增值服务为一体的业务模式。2024 年拍船网完成船舶交易额 102 亿元，规模稳居全国第 1 位，完成 130 艘船舶进出口代理业务、成交 102 艘次船舶拍卖、评估勘验船舶 1020 艘次。2024 年 9 月 4 日，拍船网（新加坡）航运交易有限公司在新加坡完成登记，并投入运营。

船舶融资租赁

过去十年来，我国船舶融资租赁业发展迅速，成为全球航运融资领域的重要组成部分。据克拉克森研究统计，截至 2023 年年末，中国租赁公司拥有船舶租赁项目资产余额总计约 890 亿美元，支撑

了全球 9%（以总吨计）的商船船队，为大量国内船东企业提供了金融保障。其中，天津在国内是较早发展融资租赁产业的城市，已初步建成国家租赁创新示范区，涵盖飞机、国际航运船舶、海工平台等融资租赁业务，形成了机构、产品、政策、智库为一体的生态圈，目前国内金融租赁单船公司大多注册在天津东疆，截止 2024 年末，天津已累计完成 882 艘船舶租赁、81 座海工平台租赁和处置业务，资产规模累计达 365 亿美元。

运价衍生品交易

2023 年 8 月，集运指数（欧线）期货在上海期货交易所挂牌上市，成为国内首个国际化航运指数期货，改变了长期以来我国缺少航运衍生品，难以满足相关航运企业的信息和风险控制服务需求的局面。2024 年产品总成交金额 28216 亿元，总成交量达 2112 万手，成交量为全球同类航运指数衍生品交易总量的 6.3 倍。

大宗商品交易平台

依托港口货源集聚效应，上海石油天然气交易中心、浙江国际油气交易中心、山东大宗商品交易中心、前海联合交易中心等一批航运中心大宗商品交易平台快速发展，提供现期交易、（跨境）结算、海运提单交易、数字仓单交易等服务。其中，北部湾港聚焦广西特色货类和边贸形式，深度融入区域产业链供应链，依托北部湾大宗商品交易平台构建了全国最大的锰矿交易市场，依托中国东信打造了“泛糖网”白糖电商交易平台和“林联网”木材交易平台，开展现货贸易、储运、仓储物流（交付货物，认证仓）等业务，开发了互贸通、中国 - 东盟商贸通等边贸服务平台。

海事临时仲裁

长期以来，临时仲裁制度并未被我国现行《中华人民共和国仲裁法》赋予合法性地位，近年开始在自贸试验区尝试，2023 年 12 月，上海市人大常委会审议通过的《上海市推进国际商事仲裁中心建设条例》正式施行，在全国率先引入了仲裁地、临时仲裁等接轨国际通行规则的仲裁制度规则。2024 年 8 月 15 日，英国某知名行业协会与浦东某航运公司签署了临时仲裁协议，是全国首例外方当事人申请在中国开展临时仲裁的案件，双方当事人由原约定伦敦仲裁，现选择在浦东开展临时仲裁，体现上海海事仲裁国际公信力、国际影响力的提升。

船舶燃油供应服务

随着国内船舶燃供市场逐步开放，舟山、上海、青岛、深圳等地业务规模快速发展。其中，舟山港是国内第一、全球第四大加油港，依托浙江自由贸易试验区先行先试，先后出台了跨关区直供、一库多供、一船多供、先供后报、一口受理、外锚地供油等多项促进燃供发展的政策和措施，拥有全国最大的油气储运基地、19 家船供企业、五大船加油锚地 86 个锚位，是国内船供主体最多、价格最低、政策最优的地区。上海港是国内新能源船舶供应发展最为领先的港口，2024 年，上海港实现中国首单“船 - 船”绿色甲醇燃料同步加注，上海海事局印发《水上甲醇燃料加注作业安全管理办法》。

第 05 章

内河专篇

Inland river special topic



重庆 | CHONG QING

2009 年国务院出台《关于推进重庆市统筹城乡改革和发展的若干意见》、2011 年国务院印发《关于加快长江等内河水运发展的意见》（国发〔2011〕2 号），将建设重庆长江上游航运中心上升为国家战略。2016 年 1 月，习近平总书记在重庆果园作业区考察，提出“以一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，为长江经济带发展服务好，为‘一带一路’建设服务好，为深入推进西部大开发服务好”。2024 年 4 月习近平总书记考察重庆，赋予重庆奋力打造新时代西部大开发重要战略支点、内陆开放综合枢纽“两大定位”，要求重庆在发挥“三个作用”上展现更大作为。

战略开放枢纽地位提升

重庆是西部大开发的重要战略支点，处在“一带一路”和长江经济带、西部陆海新通道的联结点上，在国家区域发展和对外开放格局中具有独特而重要的作用。坚持服务西部大开发、长江经济带发展，构建顺畅衔接“一带一路”和长江经济带大格局，成为国家赋予重庆水运的长期历史使命。

经过多年发展，重庆港已成为长江上游地区最大的集装箱集并港、大宗散货中转港、滚装汽车运输港、长江三峡旅游集散地。以中心城区果园、万州新田、涪陵龙头、江津珞璜等为主的铁公水多式联运港口集群基本建成，“三枢纽五重点八支点”货运港口体系和“一门户两辅助六节点”客运港口体系加快构建。截至 2025 年 4 月，全市生产性泊位 424 个，其中集装箱泊位 36 个，港口货物通过能力达到 2.2 亿吨、363 万 TEU。2024 年港口货物吞吐量 1.3 亿吨、集装箱吞吐量 107.8 万 TEU，较 2010 年年均增长 2.6%、4.7%。

多式联运高质量发展

对外开放大通道协同联动发展，2024 年长江黄金水道、中欧班列、西部陆海新通道外贸集装箱总运量 84 万标箱，通道联运量 14.5 万标箱、占比 17.3%。江海直达航线不断织密，“沪渝直达”快线，年运输超过 35 万标箱，运输时效提升 30%；开通重庆港至宁波舟山港江海直达航线、“重庆—上海”商品车滚装快线。干支联运航线逐步开行，加快开行嘉陵江流域港口、乌江贵州区域港口航线，开行“千里轻舟”货运班轮航线，周边地区货物占吞吐量比重达 46%。铁水联运年货运量超过约 2200 万吨。对外通道形成初步联动，“国际中转站”作用逐步发挥，2024 年长江黄金水道中转联运（与西部陆海新通道、渝新欧间中转）完成 14.5 万 TEU，东盟快班（东盟 - 重庆 - 欧洲）实现双向运输，2025 年上半年完成 1036 标箱、货值 13 亿元。

航运服务体系初步建立

数字航运稳步推进，航运平台数据资源加快整合，实现航运业务指标数据可视化分析应用超过 60 项。启动重点急运物资运输船舶优先过闸服务系统建设，推进海事信用、水上交通信用等行业数据融合应用。

航运交易再上台阶，截至 2023 年底，船舶交易累计突破 4000 艘大关，达 4019 艘、562 万总吨，成交金额接近 100 亿元，成为长江上游最大的船舶交易中心，成功发布“重庆航运（干散货）运价指数”11 期。

绿色智慧创新加快推进

数字转型升级提速推进，果园港成为长江内河港口智能化发展样板，建成嘉陵江 40 公里电子航道图，建设嘉陵江、乌江跨省联合智慧调度平台。率先实施船舶水污染物“零排放”治理模式，建成一批新型绿色智能三峡游轮。安全基础不断夯实，“一中心、六基地、十站所、N 救助点”水上应急体系基本建成。



武汉 | WU HAN

2011 年，国务院印发《关于加快长江等内河水运发展的意见》，首次提出“推进武汉长江中游航运中心建设”，2013 年习近平总书记冒雨考察阳逻港，强调长江流域要加强合作，充分发挥内河航运作用，发展江海联运，把全流域打造成黄金水道。2014 年，国务院再次印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》，将建设武汉长江中游航运中心纳入长江经济带发展的重要任务。武汉长江中游航运中心是协调呼应上下游航运中心的重要纽带，是保障长江经济支撑带的重要环节和中部崛起的重要增长极。

航道枢纽能级持续提升

航道运输条件不断优化，武汉长江干线通航能力持续提升，万吨级船舶可常年直达武汉，汉江武汉段 33 公里航道达到 2000 吨级。港口作业能力不断突破，武汉港形成 9 大港区的总体布局和左右岸、上下游协同的“1（阳逻港）+3（经开港、花山港、金口港）”的集装箱港口群，年最大集装箱通过能力突破 400 万标箱，年吞吐能力达到 1.5 亿吨。2024 年，港口集装箱吞吐量 187 万标箱，稳居长江中上游首位，滚装汽车由 2009 年的 14.6 万辆发展到 2024 年的 83.48 万辆，增长超 470%。集疏运体系不断完善，武汉港 9 大港区基本实现二级以上公路全覆盖，阳逻港区、青山港区、经开港区、白浒山港区、东西湖港区等 5 个港区均已实现铁路进港。

多式联运服务网络不断优化

武汉港已开通各类集装箱航线 30 余条，“轴辐式”通江达海的国际航运物流网络体系初步建立，省内 80% 以上的外贸货物经由武汉港运输。依托武汉港至日本、韩国的近洋直航航线，为省内及长江中上游地区 160 多家企业提供了点对点直航运输服务，降低物流成本 10% 以上，武汉港水水中转比例由 2010 年建设初期的 29% 增至 2024 的 41.6%，成为长江中上游地区重要的集装箱中转枢纽。铁水联运辐射全国，累计开辟多式联运通道超 50 条，集装箱铁水联运能力达到 50 万 TEU，2024 年完成铁水联运量 23.16 万 TEU，总量及增幅均位于内河第一。

航运服务楼宇经济突出

武汉明确以江汉区为核心建设现代航运服务业集聚区，强化航运楼宇产业集聚效应，按照“一楼一链、错位发展”原则，系统明晰长江航运中心大厦、长航大厦等 7 大航运楼宇功能定位与招商层级，引导产业链企业分类集聚。招引航运头部企业、船级社武汉分社、武汉多式联运服务中心等企业和机构入驻，联合长航集团、长江海事局共建“新能源船舶船员联合培养基地”，招引武汉港务集团、武汉长江船舶设计院、马士基等 23 家航运企业入驻。武汉航运交易所 2025 年以来累计成交船舶 114 艘，交易额 4.17 亿元，发布 5 项指数累计 147 期，其中淮安景气指数荣获中物联科技进步一等奖。

绿色智慧转型加速

阳逻港铁水联运二期全港区覆盖 5G 网络，实现码头和铁路堆场全流程自动化作业，成为长江中上游第一个智慧集装箱码头。船舶专业水平不断提升，5 艘江海直达 1140 集装箱示范船、4 艘近洋直航 560 集装箱示范船陆续投入运营，具有武汉特色的规模化、绿色化千箱级船队初步成型。践行绿色发展理念，实现 110 个专业化泊位岸电供应全覆盖，可降低港口污染 15% 以上，全市口岸无人值守智能闸口比例达 100%。



3 | 特色服务

随着“十四五”期我国内河水运设施联通稳步推进，内河港口专业化、规模化水平持续提升，内河航运业加快服务功能拓展和升级，南京、苏州、芜湖、岳阳、九江、济宁等内河枢纽城市均大力推动现代航运服务业发展。

内河船舶登记和检验服务

我国内河船舶注册主要集中在安徽、江苏、广西、河南等省份，其中，芜湖是长江安徽段内河航运最为发达、港口吞吐量最大的城市，也是航运企业较多、交易繁忙、服务要素集中之地。2023年，芜湖推出长江（芜湖）航运要素大市场政务服务大厅，由芜湖市数据资源管理局（市政务服务管理局）牵头，联合芜湖海事局、皖江船检局、芜湖市交通运输局、省港口运营集团，以船企、船员需求为导向，聚焦“开航一件事”，创新建立了“一站式”长江航运综合服务模式，有效破解航运政务服务事项办理“多次跑”“往返跑”等难题。

内河网络货运平台

随着新一代信息技术赋能，网络货运平台逐步从公路运输拓展至水运，近年运呱呱（芜湖）、物润船联（苏州）等头部平台快速发展，集成大量内河中小船舶承运人，围绕“互联网+”船货匹配、运力优化、运输协同、仓储交易等开展业态模式创新，并逐步拓展多式联运、供应链金融等功能。安徽、四川、河南、福建等省份出台了促进网络货运行业发展的文件，鼓励网络货运企业向水路运输等领域拓展。

内河水上服务区

2022年交通运输部印发《内河水上服务区服务指南》，目前国内已有多个省市开展水上服务区布局建设工作。内河水上服务区是为了保障高效、便捷和安全的水上运输需求，布置在内河航道沿线，为船舶、船员和航运管理提供服务的重要设施，具备船舶服务、生活供给、环保服务、管理服务等基本功能，及航道应急保障、船舶服务、船员服务等拓展功能。以安徽为例，《安徽省干线航道水上服务区布局研究》共布局32个水上服务区，其中综合服务区9个，一般服务区23个。

内河船舶交易服务

我国内河船舶进场交易主要集中在广州航运交易所、广西贵港珠江船舶交易有限公司、重庆航运交易所等。其中，广西贵港珠江船舶交易有限公司2023年成交670艘，交易额22.5亿元，客户遍及广东、南宁、柳州、来宾、梧州等地。公司开发了网上鉴证平台，与“拍船网”签署全面战略合作协议，开展船舶交易网上竞价业务，并通过船舶买卖线上竞价业务平台延伸相关航运金融的服务，引入代办船舶抵押融资、过桥等相关服务，解决航运企业融资的难点、痛点问题。

附件

评价体系

Evaluation system



1 | 评价原则



强化引领

落实国家战略和区域发展对我国航运中心建设的核心要求，面向新时期中国式现代化发展的时代需求，充分发挥评价体系对加快推进我国航运中心建设的“风向标”作用。



客观全面

遵循航运中心发展的普遍规律，全面涵盖航运中心的内涵外延。准确把握评价重点，选择能够客观精准反应航运中心本质特征和发展水平的指标。



分类可比

对标国际先进水平，着眼航运中心的共性需求，尊重不同航运中心的发展特色和客观实际，构建分类对比的指标体系，合理制定评价标准。



易得稳定

在既有统计方法数据基础上，尽量采用权威、可取、易得、计算简单的数据，便于对指标体系进行定期评估，并充分利用新技术新方法新手段获取数据。



2 | 指标体系

中国特色航运中心评价指标体系包括 4 个一级指标、21 个二级指标、41 个三级指标。

4 ↑
一级指标

21 ↑
二级指标

41 ↑
三级指标

中国特色航运中心评价指标体系

一级指标	二级指标	三级指标
A1 综合交通枢纽	B1 枢纽规模	C1 货物吞吐量
		C2 集装箱吞吐量
	B2 作业效率	C3 集装箱船舶平均船时效率
		C4 集装箱船舶平均在港时间
		C5 8000 TEU 以上集装箱船舶直靠率
	B3 联运水平	C6 集装箱海铁联运比例
		C7 集装箱水水中转比例
		C8 集装箱国际中转比例
	B4 绿色集约	C9 单位码头岸线货物吞吐量
		C10 绿色港口数量
		C11 绿色船用燃料加注量
	B5 自动化码头	C12 自动化码头总通过能力
	B6 安全生产	C13 百万吨货物吞吐量死亡率
		C14 海上搜救中心海上搜救成功率

A2 物流服务网络	B7 国际海运连通性	C15 港口班轮运输连通性指数
	B8 内陆腹地连通性	C16 内陆腹地连通性指数
	B9 区域港口协同性	C17 内支线吞吐量
	B10 专业物流服务	C18 物流总费用占 GDP 比重
		C19 国家骨干冷链物流基地
		C20 汽车物流发展水平
	B11 口岸通关服务水平	C21 跨境贸易口岸时效指数
		C22 跨境贸易口岸成本指数
A3 航运产业集群	B12 港航龙头要素集聚度	C23 本地注册上市航运企业市值
		C24 本地注册上市港口企业市值
		C25 本地注册上市船舶制造企业市值
	B13 船舶交易服务	C26 航运经纪企业数量
		C27 船舶交易所年船舶交易总吨
	B14 航运金融服务	C28 港口航运业贷款余额
		C29 船货险保费收入
		C30 航运融资租赁余额
	B15 海事法律服务	C31 海事法院受理案件数量
		C32 海事仲裁案件数量
		C33 钱伯斯律师评级上榜律所数量
	B16 船员培训服务	C34 船员培训考试人次
A4 战略支撑效果	B17 腹地支撑力	C35 按市场份额计算的腹地 GDP
	B18 大宗储运保障力	C36 原油储罐能力
		C37 矿石堆存能力
	B19 “一带一路”支撑力	C38 跨境班列列数
		C39 “一带一路”沿线地区航线集装箱吞吐量
	B20 经济贡献度	C40 港口经济的增加值
	B21 全球城市支撑力	C41 全球城市网络联系度

（1）一级指标的设定

立足新时期中国特色航运中心内涵，从“点、网、群”视角评价我国航运中心的三大核心构成部分，即“A1 综合交通枢纽”、“A2 海陆服务网络”和“A3 航运服务集群”。同时，面向新时期中国特色航运中心使命，单独评价其对国家区域战略的支撑作用，即“A4 战略支撑效果”。

（2）“A1 综合交通枢纽”二级、三级指标的设定

我国的航运中心首先应是国际一流的枢纽港，是“双循环”新发展格局下的陆海统筹的立体综合交通枢纽。根据《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《关于建设世界一流港口的指导意见》等对综合立体枢纽、国际枢纽海港、世界一流港口等的相关要求，设立经济高效、便捷顺畅、绿色集约、智能先进、安全可靠 5 个评价维度，筛选共计 6 个二级指标、15 个三级指标。

（3）“A2 海陆服务网络”二级、三级指标的设定

新时期，航运中心应是支撑我国现代化经济体系、服务构建“双循环”新发展格局下的海陆双向辐射的服务网络，包括基础设施硬件网络和物流服务网络。要求航运中心加快提升对国际国内供需市场的适配度，提升双向网络的辐射力、牵引力，并提供全程专业化的物流服务。因此，设立联通国际、畅通国内、全程服务 3 个评价维度，筛选 5 个二级指标、8 个三级指标。

（4）“A3 航运服务集群”二级、三级指标的设定

港口作为综合运输枢纽节点，吸引了船流、货流、信息流、资金流向港口及其所在城市集聚，航运中心依托城市综合服务水平，形成了商贸、金融、信息、法律、行业配套等衍生服务功能。各个航运中心发展路径各具特色，服务功能体系也不追求“大而全”。此部分设立龙头集聚、链条完善、特色突出 3 个评价维度，筛选共计 5 个二级指标、12 个三级指标。

（5）“A4 战略支撑效果”二级、三级指标的设定

新时期，我国的航运中心肩负着更好地服务构建新发展格局、构建韧性安全的全球供应链体系、高水平对外开放的重要使命。通过梳理航运中心承担国家、区域、城市等各层面使命，设立服务经济安全、引领对外开放、支撑产业布局、带动城市升级 4 个评价维度，筛选共计 5 个二级指标、7 个三级指标。

3 | 样本选择

以《国家综合立体交通网规划纲要》规划的 20 个“国际性综合交通枢纽城市”、11 个“国际枢纽海港”为备选，采用德尔菲法，考虑到国家明确的国际航运中心均为国际枢纽海港，经专家组讨论，先期选取上海、大连、天津、青岛、连云港、宁波舟山、厦门、深圳、广州、北部湾等 11 个国际枢纽海港作为样本进行测算，未来将进一步拓展样本范围。

4 | 计算方法

本研究运用多层次模糊综合评价法进行计算，过程如下：

(1) 去量纲化

考虑各指标值量纲不同，需要进行去量纲化，采用最大最小标准化去量纲化，公式如下：

对于正向指标， $y = (y_{\max} - y_{\min}) * (x - x_{\min}) / (x_{\max} - x_{\min}) + y_{\min}$

对于逆向指标， $y = y_{\max} - [(y_{\max} - y_{\min}) * (x - x_{\min}) / (x_{\max} - x_{\min}) + y_{\min}]$

其中， $y_{\max}, y_{\min}$ 表示需要映射的区间最大和最小值， $x_{\max}, x_{\min}$ 表示需要进行去量纲化的指标最大值和最小值， x 表示实际指标值， y 表示实际指标值 x 去量纲化后得到的映射值。

(2) 确定指标权重。

根据构建的中国特色航运中心评价指标体系，比较各二、三层级指标间的“重要性”，并将比较结果按重要程度 1~9 进行量化，得到判断矩阵。各指标进行成对比较，采用 1-9 标度对权重赋值，标度含义表，2.4.6.8 则为判断的中间值。

各标度具体含义

标度	含义
1	表示两个指标相比同等重要
3	表示一个比另一个稍微重要
5	表示一个比另一个显著重要
7	表示一个比另一个特别重要
9	表示一个比另一个极端重要

以“国际海运连通性、内陆腹地连通性、专业物流服务”这三个二级指标为例,设 A_1, A_2, A_3 分别代表“国际海运连通性”、“内陆腹地连通性”和“专业物流服务”,进行两两的相互比较,形成的判断矩阵如下:

$$A = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & a_{13} \\ a_{21} & a_{22} & a_{23} \\ a_{31} & a_{32} & a_{33} \end{bmatrix}$$

根据得到的判断矩阵,运用层次分析法计算指标的相对重要度,由此得出的权重向量为最大特征根所对应的特征向量,即为各个指标的权重 W 。确定完权重以后需要对判断矩阵进行一致性检验,当其小于 0.1 时,一般认为判断矩阵具有满意的一致性,否则就需要调整使之满意。第 2 级评价指标权重为 $W_k = (W_{k1}, W_{k2}, \dots, W_{kn})$,第 3 级评价指标权重为 $W_{kj} = (W_{kj1}, W_{kj2}, W_{kj3}, \dots, W_{kjin})$ 。从而得到航运中心发展评价指标体系中二三级指标的具体权重。

(3) 确定模糊评价矩阵

根据指标评价体系所需的指标项,对每个航运中心的指标值进行样本数据采集,从而得到单个航运中心的相对隶属度的模糊评价矩阵,而为了尽量保持各评价指标值的变化信息,需要对越大越优型的指标进行标准化处理:

$$r_{ij} = x_{ij} / (x_{\max ij} + x_{\min ij})$$

越小越优型的指标为:

$$r_{ij} = (x_{\max ij} + x_{\min ij} - x_{ij}) / (x_{\max ij} + x_{\min ij})$$

式中, x_{ij} 为指标值; $x_{\max ij}, x_{\min ij}$ 分别为样本集中第 i 行的最大值与最小值; r_{ij} 为标准化后的指标值。 R_k 为模糊评价矩阵。

$$R_k = \begin{bmatrix} r_{11} & \dots & r_{1m} \\ \vdots & \ddots & \vdots \\ r_{n1} & \dots & r_{nm} \end{bmatrix}$$

(4) 模糊矩阵复合运算

在确定了评价指标体系、指标权重和每个航运中心的模糊评价矩阵后，根据每个航运中心采集的指标样本值，进行模糊矩阵二级指标复合运算，得出第二级 j 指标的模糊评价矩阵 S_{kj} 。

$$S_{kj} = W_{kj} R_{kj} = (W_{kj1}, W_{kj2}, W_{kj3}, L, W_{kjm}) \begin{bmatrix} r_{kj11} & L & r_{kj1m} \\ M & & M \\ r_{kjm1} & L & r_{kjm m} \end{bmatrix}$$

$$= (s_{kj1}, s_{kj2}, L, s_{kjm})$$

然后进行模糊矩阵一级指标复合运算，得出第一级 k 指标的模糊评价矩阵 S_k 。

$$S_k = W_k R_k = (W_{k1}, W_{k2}, W_{k3}, L, W_{kn}) \begin{bmatrix} r_{k11} & L & r_{k1m} \\ M & & M \\ r_{kn1} & L & r_{knm} \end{bmatrix}$$

$$= (s_{k1}, s_{k2}, L, s_{km})$$

交通运输部规划研究院项目组成员

主管院长	刘 昕
	刘胜利
主管所长	田 佳
主管总工	孙瀚冰
	沈益华
	刘长俭
主管主任工程师	袁子文
项目负责人	张晓晴

主要参加人

毕珊珊	高天航	黄 川
吴宏宇	葛 彪	王 蕊
李宜军	穆长泽	林芝桁

上海国际航运研究中心项目组成员

张婕姝	李志平	赵翠云
周 薛	顾佳骏	

交通运输部规划研究院简介

交通运输部规划研究院（简称规划院）组建于1998年3月，由1951年成立的原交通部水运规划设计院和1954年成立的原交通部公路规划设计院中规划研究和咨询评估业务板块合并设立，为部直属一级事业单位（公益二类）。规划院专业种类齐全，业务覆盖铁路、公路、水运、民航等多种运输方式，涉及基础设施、运输服务、绿色交通、智慧交通、安全应急等领域，主要开展交通运输战略、规划、政策研究，交通运输行业规划编制和标准规范制修订，交通项目咨询评估，以及技术开发、技术服务等工作。

规划院以“交通强国、规划先行”为使命，以让人人享有美好交通服务为愿景，以高质量发展为主题，以改革创新为根本动力，以建设服务政府科学决策的一流高端专业智库和服务行业发展的一流特色科研国家队为目标，着力建设数字规划院，奋力攀登综合交通运输规划政策技术创新高地，全力打造高水平人才集聚地，努力建成交通行业思想策源地，为加快建设交通强国作出新贡献。

上海国际航运研究中心简介

上海海事大学是一所以航运、物流、海洋为特色，具有工学、管理学、经济学、法学、文学、理学和艺术学等学科门类的多科性应用研究型大学。2008年，上海市人民政府与交通运输部签订协议，共建上海海事大学。2018年，学校纳入上海市高水平地方高校建设。

上海国际航运研究中心（以下简称“研究中心”）于2008年7月成立，是一家致力于全球航运研究和咨询的智库机构。研究中心实行开放式管理，广泛吸收政府、企业、大学、研究机构、行业协会、国际组织共同参与，搭建产学研合作的平台，研究成果多次获得上海市决策咨询一等奖。2018年，研究中心获评全国高校百强A类智库，是全国唯一一家入围的航运类智库。



交通运输部规划研究院

联系地址：北京市朝阳区曙光西里甲6号时间国际2号楼

邮政编码：100028

联系电话：(010)57802777



上海国际航运研究中心

联系地址：上海市虹口区峨眉路315号6-7楼

邮政编码：200080

联系电话：(021)65853850