

全球海洋城市竞争力指数报告（2026）

——基于全球 60 个海洋城市的多维指标体系评估



综合开发研究院（中国·深圳）

全球海洋城市竞争力指数报告（2026）

——基于全球90个海洋城市的多维指标体系评估

目录

1	指标体系与参评城市.....	1
1.1	指标体系建构.....	1
1.2	参评城市选取.....	3
2	榜单结果与排名分析.....	5
2.1	榜单结果.....	5
2.2	排名分析.....	13
3	全球领先城市解读.....	27
3.1	英国—伦敦.....	27
3.2	新加坡.....	29
3.3	美国—纽约.....	32
3.4	中国—上海.....	34
3.5	中国—香港.....	36
3.6	日本—东京.....	38
3.7	澳洲—悉尼.....	40

3.8	德国—汉堡.....	42
3.9	挪威—奥斯陆.....	44
3.10	美国—休斯敦.....	46
3.11	中国—深圳.....	48
3.12	荷兰—鹿特丹.....	50
3.13	美国—洛杉矶.....	52
3.14	中国—广州.....	54
3.15	中国—青岛.....	56
3.16	丹麦—哥本哈根.....	58
3.17	加拿大—温哥华.....	60
3.18	希腊—雅典.....	62
3.19	中国—台北.....	64
3.20	瑞典—斯德哥尔摩.....	66
4	指数编制说明.....	69
4.1	指标说明.....	69
4.2	计算方法.....	72
4.3	计算结果.....	74

1

指标体系与参评城市

1.1 指标体系建构

海洋是高质量发展的战略要地，也是全球竞争的焦点，为客观评估全球代表性海洋城市的地位，本次评估选取全球 60 个海洋城市的榜单数据，涵盖经贸活力、科技创新、海事服务、国际影响、城市治理等五个维度，共 24 项指标。采用定量分析与定性分析相结合的研究方法，结合案例研究和政策分析，全面评估城市发展水平。

指标体系与数据来源

一级维度	二级指标	核心数据来源	维度核心特征
经贸活力	城市竞争力指数、港口货物吞吐量、港口航线联通度、最惠国关税税率、海洋经济活力	牛津经济研究院报告、中国交通运输部、UNCTAD、世界银行等权威经济统计机构、专家评分	衡量港口枢纽功能与全球经贸链接能力，亚太城市在吞吐量与航线密度上优势显著
科技创新	海洋专门学校数量、国际涉海论文发文量、PCT 国际涉海专利申请量、城市研发投入经费、科技创新吸引力	world ship register、WIPO PATENTSCOPE、Web of Science 核心库、城市统计年鉴、专家评分	反映知识产出与创新转化能力，欧美在专利质量与研发投入上领先，亚太论文数量突出
海事服务	全球 Top40 海事金融服务银行拥有量、具有海事业务的律所数量、涉海保险公司数量、港务公司数量、涉海咨询公司数量	World Ship Register、国际航运协会报告	体现高端服务集群水平，伦敦、纽约等欧美城市在法律、金融领域占据绝对主导地位
国际影响	国际媒体报道量、国际游客活跃度、国际友城数量、城市国际会议数量、海洋事务国际参与度	道琼斯 Factiva 数据库、TripAdvisor、城市外事部门公开数据、ICCA、专家评分	衡量全球话语权与开放度，伦敦、新加坡等头部城市在媒体曝光与国际交往中表现突出
城市治理	管理和营商环境、交通便捷度、城市可持续发展水平、海洋意识评价	世界银行、牛津经济研究院报告、城市交通部门数据、专家评分	聚焦可持续发展与治理效能，欧美城市在生态治理与政策透明度上领先，中国城市营商环境标准化显著



深圳 | Pexels

1.2 参评城市选取

在 2026 年全球海洋治理与数字化绿色化转型交织推进的背景下，本次研究选取全球 60 个海洋城市作为样本，核心考量仍聚焦于区域覆盖的全面性、发展阶段的多样性与功能类型的代表性，以确保研究结论能客观反映当前全球海洋城市的最新整体格局。

从区域均衡性来看，60 个城市覆盖全球三大海洋经济圈及主要沿海区域：欧洲经济圈包含伦敦、汉堡、奥斯陆等传统海洋强市，代表着成熟的海事服务、数字航运制度优势与蓝色金融创新；北美经济圈纳入纽约、休斯敦、温哥华等，体现创新驱动、能源转型与海洋科技产业升级特征；亚太经济圈则涵盖新加坡、东京、上海、深圳、青岛等，既有全球顶尖的智慧枢纽，也囊括了新兴增长极，同时兼顾东南亚（吉隆坡、雅加达）、东北亚（釜山、大阪）等细分区域，并特别关注在 RCEP 与蓝色伙伴关系框架下加速崛起的节点城市，确保各主要海洋经济板块均有反映 2026 年趋势的典型样本。

从发展阶段来看，样本覆盖从全球领先的第一梯队（如伦敦、新加坡等）到潜力持续释放的第四梯队（如东莞、儋州、钦州等），既包含拥有完善高端航运服务体系的老牌城市，也纳入依托港口自动化、零碳码头和临港产业集群跃升的新兴城市，完整呈现“马太效应”下全球海洋城市的梯度分化特征，并突出数字化转型与绿色竞争力双重赛道上的位次变动。

从功能类型来看，60 个城市进一步细化为海事服务与数字航运型（伦敦）、科技创新与能源海工型（休斯敦）、综合港口贸易与供应链中心型（上海）、蓝色碳汇与生态文旅型（雅典）等多元模式，还补充了智慧渔业加工型、深海资源开发服务型等专业化节点，全面覆盖海洋经济在 2026 年突出展现的不同发展路径，并将海洋数字孪生、负碳港口等创新功能纳入观察框架。

综上，这 60 个城市的选取既保证了地理分布的均衡性，又兼顾了发展水平、功能定位的时代多样性，能够系统反映 2026 年全球海洋城市在智能化、绿色化、韧性化浪潮下的竞争格局与发展规律，为国际比较与路径优化研究提供扎实且具有前瞻性的样本基础。

参评城市选取

大洲	包含城市	城市数量
欧洲	伦敦（英国）、汉堡（德国）、奥斯陆（挪威）、鹿特丹（荷兰）、哥本哈根（丹麦）、斯德哥尔摩（瑞典）、雅典（希腊）、安特卫普（比利时）、赫尔辛基（芬兰）	9
亚洲	新加坡（新加坡）、东京（日本）、横滨（日本）、上海（中国）、香港（中国）、深圳（中国）、广州（中国）、青岛（中国）、釜山（韩国）、大阪（日本）、吉隆坡（马来西亚）、雅加达（印度尼西亚）、曼谷（泰国）、马尼拉（菲律宾）、宁波—舟山（中国）、天津（中国）、厦门（中国）、澳门（中国）、台北（中国）、高雄（中国）、大连（中国）、珠海（中国）、福州（中国）、胡志明市（越南）、东莞（中国）、海口（中国）、南通（中国）、三亚（中国）、泉州（中国）、温州（中国）、烟台（中国）、连云港（中国）、汕头（中国）、唐山（中国）、盐城（中国）、日照（中国）、湛江（中国）、威海（中国）、漳州（中国）、秦皇岛（中国）、北海（中国）、儋州（中国）、钦州（中国）、营口（中国）、防城港（中国）、锦州（中国）	46
北美洲	纽约（美国）、休斯敦（美国）、洛杉矶（美国）、温哥华（加拿大）	4
大洋洲	悉尼（澳大利亚）	1



榜单结果与排名分析

2.1 榜单结果

2.1.1 全球海洋城市四大梯队核心规律

选取全球 60 座代表性海洋城市，构建综合评价指标体系开展测算，并据此划分为四大发展梯队。

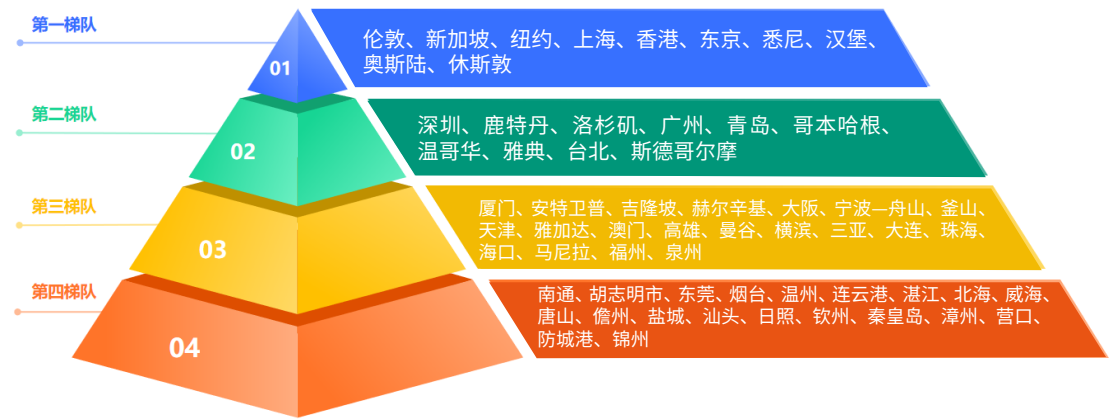
第一梯队包括伦敦、新加坡、纽约、上海、香港、东京、悉尼、汉堡、奥斯陆、休斯敦。这些城市在经贸活力、科技创新、海事服务、国际影响、城市治理各维度中均表现优异，实力强劲，是全球海洋经济的核心枢纽。与去年相比，第一梯队城市排名高度稳定，仅出现小幅调整，香港与东京位次对调，跻身全球前五；休斯敦凭借持续的海洋科技与港口升级反超鹿特丹跻身第一梯队。

第二梯队包括深圳、鹿特丹、洛杉矶、广州、青岛、哥本哈根、温哥华、雅典、台北、斯德哥尔摩。这些城市在特定海洋领域具备全球竞争力，例如深圳在经贸活力、青岛在海洋科研、鹿特丹在国际海洋事务参与度表现强劲，是全球海洋城市格局中最具活力的群体。与去年相比，第二梯队城市间排名稳中有变，洛杉矶、青岛、雅典 3 个城市位次上升，哥本哈根、温哥华、斯德哥尔摩 3 个城市位次下降，梯队内部竞争激烈。

第三梯队包括厦门、安特卫普、吉隆坡、赫尔辛基、大阪、宁波—舟山、釜山、天津、雅加达、澳门、高雄、曼谷、横滨、三亚、大连、珠海、海口、马尼拉、福州、泉州。这些城市以特定海洋资源或产业为核心发展优势，具有一定的区域影响力，不同维度指标表现分化特征显著。与去年相比，厦门凭借在科技创新、海洋生态治理成效与国际海洋事务参与度等维度提升，进入第三梯队头部；吉隆坡港口物流与经贸活力快速增长，位次上升 8 位，成为全榜单上升幅度最大的城市。

第四梯队包括南通、胡志明市、东莞、烟台、温州、连云港、湛江、北海、威海、唐山、儋州、盐城、汕头、日照、钦州、秦皇岛、漳州、营口、防城港、锦州。这些城市具备一定的海洋资源与沿海区位优势，但受限于经济实力、科技创新能力、交通基础设施等因素，海洋发展潜力尚未充分释放。与去年相比，第四梯队整体平稳，儋州作为海南自贸港的核心港口城市，依托自贸港政策红利从第四梯队的尾部跃升至中部；盐城在经贸活力维度竞争力下滑，成为第四梯队下滑幅度最大城市。

全球海洋城市四大梯队分布图



广州 | Pexels

全球海洋城市四大梯队分布表

梯队	城市名单	核心特征
第一梯队	伦敦、新加坡、纽约、上海、香港、东京、悉尼、汉堡、奥斯陆、休斯敦	综合实力全球领先，头部格局高度稳定
第二梯队	深圳、鹿特丹、洛杉矶、广州、青岛、哥本哈根、温哥华、雅典、台北、斯德哥尔摩	在特定海洋领域具备全球竞争力
第三梯队	厦门、安特卫普、吉隆坡、赫尔辛基、大阪、宁波—舟山、釜山、天津、雅加达、澳门、高雄、曼谷、横滨、三亚、大连、珠海、海口、马尼拉、福州、泉州	以特定海洋资源或产业为核心发展优势，具有一定的区域影响力
第四梯队	南通、胡志明市、东莞、烟台、温州、连云港、湛江、北海、威海、唐山、儋州、盐城、汕头、日照、钦州、秦皇岛、漳州、营口、防城港、锦州	基础薄弱，海洋发展潜力尚未充分释放

2.1.2 全球三大海洋经济圈核心城市表现

目前，全球已形成各具特色的三大海洋经济圈，分别是欧洲海洋经济圈、北美海洋经济圈和亚太海洋经济圈。

全球三大海洋经济圈代表性城市

经济圈	代表性城市	全球排名	核心优势指标
欧洲海洋经济圈	伦敦	1	科技创新、海事服务、国际影响居全球第一
	汉堡	8	航运物流效率欧洲第一，港口自动化水平全球领先
	奥斯陆	9	海洋生态治理全球标杆，可持续发展指数全球第四
北美海洋经济圈	纽约	3	国际影响排名全球第二、科技创新排名全球第三、城市治理排名全球第二
	休斯敦	10	海洋工程装备专利量全球第一，油气勘探技术顶尖
	洛杉矶	13	北美第一大集装箱港，国际影响全球第九
亚太海洋经济圈	新加坡	2	经贸活力第一，城市治理第一，海事服务第二，科技创新全球第四

（1）欧洲海洋经济圈整体实力依然强劲，但下滑趋势初现

欧洲海洋经济圈是全球海洋经济最为发达的区域，代表性城市有伦敦、汉堡和奥斯陆。与去年相比，欧洲海洋经济圈有 2 个城市（安特卫普、雅典）排名小幅上升，4 个城市（鹿特丹、哥本哈根、斯德哥尔摩、赫尔辛基）排名下滑，3 个城市（伦敦、汉堡、奥斯陆）排名持平，整体实力依然强劲，但梯队内部分化加剧，隐现下滑态势。

伦敦位居全球第 1，作为欧洲海洋经济圈的核心城市，在国际海洋事务、规则制定中拥有绝对的话语权，是全球海洋治理的核心构建者。同时，伦敦在城市治理、可持续发展方面的表现全球领先，海事服务排名全球第 1、科技创新排名全球第 1、国际影响力排名全球第 1，综合实力持续稳定，是全球海洋城市的绝对标杆。

汉堡、奥斯陆分居全球第 8、第 9 名。作为德国的重要港口城市，汉堡是欧洲第二大港口城市，海事金融、法律服务、航运管理能力全球领先，在航运物流、船舶制造等领域积累深厚，是欧洲重要的海洋产业中心，其海事服务排名全球第 9，经贸活力排名全球第 11。奥斯陆则在海洋科技创新、绿色航运、可持续发展方面的表现亮眼，是其核心差异化优势，其城市治理排名全球第 3，科技创新排名全球第 11。

哥本哈根排名下降 3 位，从第二梯队头部下滑至中部。哥本哈根近年来港口货物吞吐量、航线联通度增长缓慢，城市经济竞争力、海洋经济活力持续下滑，经贸活力排名从 18 名下滑至 23 名。科技创新领先优势持续缩小，排名从 15 名下滑至 19 名。海事金融、涉海法律服务的数量增长乏力，被其他城市超越，综合竞争力出现明显回落，是欧洲传统海洋城市发展乏力的典型代表。

（2）北美海洋经济圈整体上升趋势明显，核心城市排名跃升

北美海洋经济圈整体竞争力持续提升，代表性城市包括纽约、洛杉矶、休斯敦。与去年相比，纽约稳居第 3 名，休斯敦从 12 名小幅上升至 10 名，从第二梯队跃升进入第一梯队，洛杉矶大幅上升 5 位，从 18 名上升至 13 名，温哥华从 14 名小幅下滑至 16 名，北美海洋经济圈上升城市的幅度远大于下滑城市，整体上升趋势明显。

纽约是全球海事金融、法律服务的核心节点，全球 Top40 提供海事金融服务的银行数量全球领先，掌控着全球海洋经济、航运、金融的核心资源，在全球海洋治理中拥有绝对的话语权。纽约在经贸活力、科技创新、海事服务、国际影响以及城市治理五大维度的排名均处于全球前 10，其中国际影响排名全球第 2、科技创新排名全球第 3、城市治理排名全球第 2，发展高度均衡，稳居全球前列。

休斯敦是美国的能源中心、墨西哥湾的核心港口城市，近年来港口货物吞吐量、航线联通度持续提升，海事服务排名从 15 名上升至 11 名，核心优势持续巩固，在海洋工程装备制造、油气勘探等领域具有强大的技术实力和影响力，科技创新排名第 8，同时作为美国科技行业的核心城市，在全球海洋能源开发中的影响力持续提升，推动了排名的上升，成功入围全球第一梯队。

洛杉矶是美国西海岸核心港口城市，依托北美亚太贸易的增长，其港口货物吞吐量、航线联通度持续大幅提升，城市经济竞争力、海洋经济活力实现快速增长，经贸活力排名从 20 名上升至 14 名，国际影响力排名从 15 名上升至 9 名。同时，其在科技创新与海事服务方面的表现持续优化，五大维度的发展更加均衡，推动排名大幅上升。

近年来，美国以恢复海上主导地位、重建海事工业基础、强化海洋安全与资源掌控、巩固全球海洋治理话语权为核心目标，密集推出一系列海洋领域发展战略、政策法案与落地行动，如特朗普总统签署《恢复美国的海上主导地位》行政命令，白宫发布《美国海事行动计划（MAP）》，国会推进《SHIPS 法案》，搭建跨部门海洋政策协调机制，推出贸易保护措施、加快推进深海矿产资源商业开采、发展海洋新能源、海洋生物医药等战略性新兴产业等。在联合国、国际海事组织等国际组织中主导海洋治理规则制定，全力维护美国主导的全球海洋秩序，这些战略和目标的提出，也为美国海洋城市发展提供了方向，推动了北美海洋经济圈城市发展态势与格局变化。

（3）亚太海洋经济圈梯队变化活跃，梯队位次更迭频繁

全球海洋经济的重心持续向亚太地区转移，亚太海洋经济圈发展迅速，对传统的欧洲、北美海洋城市形成挑战，代表性城市如新加坡、东京、上海和香港等排名靠前，达到世界顶尖水平。与去年相比，亚太海洋经济圈是三大经济圈中梯队变化最活跃的区域，多个城市实现排名跃升，也有多个城市出现下滑，既有全榜单上升幅度最大的城市（吉隆坡，上升 8 名），也有全榜单下滑幅度最大的城市（横滨，下降 8 名），整体呈现“有升有降、内部洗牌”的格局。

新加坡全球排名第 2，亚洲排名第 1，在经贸活力、城市治理、海事服务的全球领先地位持续巩固。新加坡港口货物吞吐量、航线联通度全球领先，是全球最繁忙的港口之一，凭借其高效的政府治理、完善的基础设施和优越的地理位置，吸引了大量的国际海事企业和机构入驻，成为全球重要的航运枢纽和海事服务中心。同时，新加坡在海洋工程装备领域优势突出，已形成了设计、建造、研发、法律服务、金融服务乃至教育、培训等全产业链条。

上海稳居全球第 4，经贸活力和科技创新均居全球第 2，国际影响力全球第 4，海事服务全球第 6。上海是中国经济中心、全球最大港口城市，港口货物吞吐量、集装箱吞吐量连续多年全球第一，是全球海洋贸易核心节点；海事金融、法律服务、航运管理能力持续提升，是亚太地区核心海事服务中心之一；依托长三角世界级港口群协同联动与长江经济带广阔腹地支撑，持续巩固并提升了其全球资源配置型国际航运中心能级。

香港与东京位次对调，由第 6 名上升至第 5 名，跻身全球前五。香港是世界一流的国际金融中心、航运中心，海洋贸易、金融服务能力全球领先，拥有不少于 900 家海事服务企业，同时，波罗的海国际海运委员会（BIMCO）将香港列为第四个指定仲裁地点，是亚洲主要的海事仲裁中心。东京下滑 1 位，总排名第 6。东京作为日本的核心港口城市，近年来港口货物吞吐量、航线联通度增长放缓，被上海、新加坡、香港等亚太核心港口城市持续超越，经贸活力排名从去年的 10 名下滑至今年的 12 名，成为其排名下滑的主要原因。

作为亚太海洋经济圈的核心力量，中国始终以海洋命运共同体理念为核心，高质量共建“一带一路”，与各国深化海上互联互通与各领域务实合作，搭建多层次海洋合作平台，积极推进海洋环境保护、海洋生态系统与生物多样性保护、海洋政策与管理等多维度国际合作，驱动了亚太海洋城市梯队的活跃变化与内部洗牌；在亚太海洋经济圈的梯队变局中，中国的核心贡献不仅在于推动了自身沿海城市的跨越式发展，更从顶层理念、基建联通、产业赋能、区域协同等多个方面重塑了亚太海洋经济圈的发展逻辑，推动构建起更加平等、包容、共赢的区域海洋经济新秩序。



吉隆坡 | Pexels

2.1.3 国内三大海洋经济圈核心城市表现

在海洋强国战略背景下，中国已形成三大海洋经济圈，分别是北部海洋经济圈、东部海洋经济圈和南部海洋经济圈。

中国三大海洋经济圈代表性城市

经济圈	包含城市	核心城市	全球排名
北部海洋经济圈	青岛、天津、大连、秦皇岛、烟台、威海、日照、营口、锦州、唐山	青岛	第 15 位
东部海洋经济圈	上海、宁波—舟山、南通、温州、连云港、盐城	上海	第 4 位
南部海洋经济圈	香港、深圳、广州、厦门、澳门、三亚、珠海、海口、福州、泉州、东莞、湛江、北海、儋州、汕头、钦州、漳州、防城港	深圳、广州	第 11、14 位

（1）国内海洋城市梯队层级呈现标准金字塔结构

北部海洋经济圈以环渤海地区为核心，涵盖辽宁、河北、天津、山东四省市的海域与陆域，核心城市为青岛、天津、大连，该区域海洋经济发展基础雄厚，海洋科研教育优势突出，是我国北方地区对外开放的重要平台，是我国参与经济全球化的重要区域，也是全国科技创新与技术研发基地。

东部海洋经济圈以长三角为核心，涵盖上海、江苏、浙江三省市的海域与陆域，该区域港口航运体系完善，海洋经济外向型程度高，是“一带一路”建设与长江经济带发展战略的交汇区域，也是我国参与经济全球化的重要区域、亚太地区重要的国际门户。

南部海洋经济圈以粤港澳大湾区和南海沿岸为核心，涵盖福建、广东、广西、海南四省区的海域与陆域，该区域海域辽阔、资源丰富、战略地位突出，是我国对外开放和参与经济全球化的重要区域，是具有全球影响力的先进制造业基地和现代服务业基地，也是我国保护和开发南海资源、维护国家海洋权益的重要基地。

整体上三大经济圈的城市梯队分布符合金字塔形结构：

第一梯队（全球 1—10 名）：2 个城市，分别是东部经济圈的上海（第 4 名）、南部经济

圈的香港（第 5 名），牢牢占据金字塔顶端，是中国海洋经济的核心门户；

第二梯队（全球 11—20 名）：3 个城市，分别是南部经济圈的深圳（第 11 名）、广州（第 14 名），北部经济圈的青岛（第 15 名），是金字塔的腰部承接层；

第三梯队（全球 21—40 名）：10 个城市，是金字塔的核心增长层，三大经济圈均有覆盖；

第四梯队（全球 41—60 名）：17 个城市，是金字塔的底部主体，主要集中在北部、南部经济圈。

（2）北部海洋经济圈整体竞争力下滑，与东部、南部差距持续扩大

北部海洋经济圈尚无城市进入第一梯队，10 个城市中青岛位居全球第二梯队，天津、大连进入全球第三梯队，其余 7 座城市位居全球第四梯队。与去年排名相比，该经济圈是三大经济圈中唯一出现下滑态势的区域，10 个城市中 4 个排名上升、4 个排名下滑、2 个排名稳定，城市排名涨跌互现，增长动力显著弱于东部、南部海洋经济圈。近年来，天津、大连等传统港口城市在货物吞吐量、航线联通度增长放缓，区域内同质化竞争加剧，与上海、宁波—舟山、深圳发展差距持续扩大，传统港口物流比较优势持续弱化；青岛领先的海洋科创单点优势未能有效转化为区域协同发展动能，加之北方城市经贸活力弱于南方，多种原因叠加导致北部海洋经济圈整体竞争力持续下滑，发展水平与东部、南部经济圈差距持续扩大。

（3）东部海洋经济圈核心基础优势稳固，发展韧性持续彰显

东部海洋经济圈核心优势明显，是三大经济圈中发展最稳定、韧性最强的区域。上海在科技创新、经贸活力、国际影响、城市治理四大维度均进入全球前 10，综合实力居全球顶尖水平，宁波—舟山在港口物流、海洋科技、城市治理领域均处于全球中上游水平，优势突出。与去年排名相比，东部海洋经济圈整体保持稳定，6 个城市中 2 个城市排名上升，2 个城市排名下降。宁波—舟山从去年第 28 名上升至今年第 26 名，上升 2 名，港口物流核心优势持续巩固；盐城则因在经贸活力和城市治理维度表现下滑，排名下降 4 名，成为第四梯队下滑幅度最大的城市。

（4）南部海洋经济圈差异化发展优势互补，增长动力强劲

南部海洋经济圈各城市发展定位清晰、差异化特征显著。香港是全球顶级的海事金融、法律服务中心，深圳是全球海洋科技创新中心，广州是中国南方海洋经济的核心门户，珠海、澳门、三亚在海洋文旅、国际影响领域优势突出，北海、钦州、防城港是中国西部陆海新通道的核心节点，各城市差异化发展特色明显，形成了互补的发展格局。海南自贸港建设、西部陆海新通道建设、粤港澳大湾区建设等国家战略，为南部经济圈的城市发展提供了充足的政策红利，与去年排名相比，该经济圈整体上升幅度最大，18 个城市中 9 个排名上升，整体增长动力强劲。

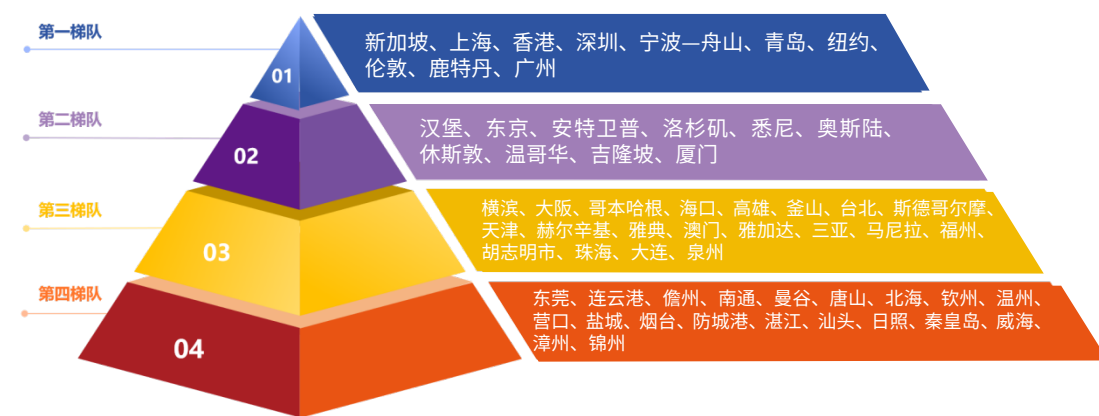
2.2 排名分析

2.2.1 经贸活力

经贸活力维度，选取城市竞争力指数、港口货物吞吐量、港口航线联通度、最惠国关税税率以及海洋经济活力等五项指标进行测算分析。其中，前四项为客观指标，均来自权威机构发布，最后一项为主观指标，取专家打分均值。

根据测算结果，将 60 个海洋城市的经贸活力水平划分为四个梯队。中国城市中，上海、香港、深圳、宁波—舟山、青岛、广州携手跻身第一梯队，与去年相比，前 10 强中中国城市从 5 个增加至 6 个，新增首次进入全球前 10 的青岛，香港排名从第 5 跃升至第 3，中国城市占据前 10 强的 60%，成为全球经贸活力的核心力量。全球前 10 强中欧洲城市仅 2 个席位，较去年减少 2 个；北美城市仅 1 个席位，与去年持平，欧美传统航运中心城市退出前 5 强，鹿特丹从去年第 4 名下滑至第 9 名，伦敦从去年第 6 名下滑至第 8 名，而亚太城市则包揽了全球前 10 强中 7 个席位。

全球海洋城市经贸活力四大梯队分布图



全球城市经济竞争力前十强的城市分别为纽约、洛杉矶、伦敦、休斯敦、悉尼、东京、哥本哈根、斯德哥尔摩、奥斯陆、汉堡。其中，纽约、洛杉矶、伦敦依然包揽全球前 3，与第 4 名城市休斯敦形成显著断层。东京位列全球第 6，是唯一进入全球前 10 的亚洲城市。中国头部城市势头强劲，上海、深圳、广州进入全球前 20，是亚太阵营中除东京外的核心追赶力量。

在全球航运市场方面，亚太地区已成为全球航运市场的绝对核心，贡献了全球超过 70% 的港口货物吞吐量与 60% 以上的国际航线运力。港口货物吞吐量全球前 10 名均为亚太城市，航线联通度指标中，鹿特丹是唯一进入前 10 的欧美港口，马来西亚吉隆坡、越南胡志明市、新加

坡巴生港等东南亚城市，在两大指标中均实现了排名跃升，进入全球前 10 名，而鹿特丹、汉堡、伦敦、洛杉矶等欧美传统航运中心两大指标排名均出现回落，欧美港口的规模优势、网络优势逐渐被亚太港口超越。

上海、宁波—舟山两大港口包揽了货物吞吐量、航线联通度两项指标的全球前 2 名，形成了全球航运市场的“双核心”。货物吞吐量、航线联通度两项指标的全球前 10 名中，中国港口均占据 5 个席位，深圳、青岛、广州均进入核心梯队，中国港口的货物吞吐量规模占全球前 10 名总规模的 40% 以上，航线覆盖范围延伸至全球所有主要航区，实现了规模优势与网络优势的双重全球领先。国内港口的发展呈现出清晰的南北分化特征，上海、宁波—舟山、深圳、广州等港口，在两大指标中均稳居全球前 10 名，北方城市仅青岛在航线联通度进入全球前 10 名，南北港口的发展差距持续扩大。

在当前逆全球化思潮抬头、贸易保护主义升温、区域自贸协定加速落地背景下，关税水平已从传统的贸易政策工具，升级为海洋城市对外开放吸引力、全球资源配置能力、外贸竞争优势的核心决定因素，因此，本次经贸活力维度新增最惠国关税税率指标。全球前十城市分别是香港、海口、三亚、澳门、新加坡、悉尼、温哥华、台北、高雄、纽约。其中，新加坡、香港、海南自贸港、马来西亚吉隆坡等亚太城市，零关税政策覆盖范围广、贸易便利化水平全球领先，尤其是海南全岛封关后，海南零关税政策从部分试点升级为“全岛全域、负面清单外全品类覆盖”，关税红利全面释放，大幅提升海洋投资便利度，推动了海口、三亚经贸活力排名的提升。



三亚 | Pexels

经贸活力二级指标评选结果

二级指标	全球前十城市（按得分排序）	中国代表城市表现
城市竞争力指数	纽约、洛杉矶、伦敦、休斯敦、悉尼、东京、哥本哈根、斯德哥尔摩、奥斯陆、汉堡	深圳（第 11）、广州（第 15）、上海（第 16）
港口货物吞吐量	上海、宁波—舟山、新加坡、深圳、青岛、广州、釜山、天津、胡志明市、吉隆坡	上海（第 1）、宁波—舟山（第 2）、深圳（第 4）
港口航线联通度	上海、宁波—舟山、新加坡、釜山、深圳、青岛、吉隆坡、广州、香港、鹿特丹	上海（第 1）、宁波—舟山（第 2）、深圳（第 5）
最惠国关税税率	香港、海口、三亚、澳门、新加坡、悉尼、温哥华、台北、高雄、纽约	香港 / 海口 / 三亚 / 澳门（并列第 1），台北、高雄（并列第 8）
海洋经济活力（主观指标）	伦敦、新加坡、纽约、上海、东京、汉堡、奥斯陆、鹿特丹、悉尼、温哥华	上海（第 4）、香港（第 11）、广州（第 18）

2.2.2 科技创新

在科技创新维度，选取海洋专门学校数量、国际涉海论文发文数量、PCT 国际涉海专利申请量、城市研发投入经费、科技创新吸引力等五个指标进行测算分析。其中，前四项为客观指标，均来自权威机构发布，最后一项为主观指标，取专家打分均值。

根据测算结果，全球前十名城市分别为伦敦、上海、纽约、新加坡、深圳、青岛、东京、休斯敦、广州、香港。伦敦、纽约、休斯敦等欧洲及北美海洋经济圈城市在海洋基础研究、高端海洋装备、海洋生物医药研发领域仍保持全球领先优势，海洋经济不断依托高科技向高精尖方向发展，成为城市经济增长的重要抓手和引擎。亚太地区超 70% 上榜城市排名上升，全球前 10 名中占据 6 个席位，东南亚城市排名均有不同幅度上升，亚太地区海洋科技创新实力呈现整体跃升的态势。

全球海洋城市科技创新四大梯队分布图



中国海洋城市在科技创新领域已形成显著的全球竞争力，上海、深圳分别在国际涉海论文发文数量、PCT 国际涉海专利申请量、城市研发投入经费三个核心领域稳居全球第一梯队；与去年相比，上海大幅上升 4 个名次，进入全球前 3，是第一梯队中上升幅度最大的城市；青岛上升 2 个名次，是中国北方唯一进入全球前 10 的海洋城市，青岛依托中国海洋大学等顶尖科研机构，在海洋基础研究、海洋工程装备创新领域持续突破。此外，烟台、威海、海口、三亚等中小城市排名均实现了不同程度的上升，国内城市在全球海洋科创体系中的核心地位持续巩固。

PCT 国际涉海专利申请量是海洋技术创新能力、成果产业化潜力的核心标志。本报告对 60 个国际海洋城市的 2025 年 PCT 国际涉海专利申请量进行检索，排名前十的城市依次是深圳、休斯敦、新加坡、上海、连云港、广州、纽约、海口、伦敦、东京。其中，深圳、上海、广州等城市依托完善的海洋产业体系，在海洋高端装备、海洋电子信息、海洋生物医药等领域的技术创新实现了全面突破，深圳从 2024 年的第 5 名登顶 2025 年全球榜首；连云港、广州、海口首次进入前 10 名，连云港首次跻身全球前 10 名，位列第 5，成为最大的黑马城市。欧美、日本城市则在全球前 10 名中的占比从 70% 下降至 50%，东京、奥斯陆掉出前 10 名。

城市研发投入经费是决定海洋科创能力增长潜力的核心变量，为海洋人才培养、基础研究、技术创新提供了核心的资金保障。该指标全球前 10 名城市中，纽约、伦敦分居前两位，不仅拥有庞大的海洋经济总量，更在海洋高新技术研究方面投入巨大。香港、上海、深圳、新加坡、东京、大阪等亚太城市跻身全球前 10 名，相比之下，其他亚太城市虽在经贸活力上表现突出，但在基础科研投入上仍有较大提升空间。

海洋专门学校数量是衡量城市海洋教育资源厚度、人才培养能力的关键指标，是海洋科创能力持续提升的核心基础。在 60 个参评的海洋城市中，伦敦、新加坡、马尼拉、雅典、汉堡、纽约、悉尼、休斯敦、鹿特丹、安特卫普位列全球前 10 位。其中欧洲城市占据 6 个席位，北美城市占据 3 个席位，亚太城市仅新加坡、马尼拉 2 个城市进入前 10 榜单，欧美城市在海洋高等教育体系化建设、全球学术影响力方面仍保持绝对优势，伦敦依托数百年的海洋科学教育积淀，形成了全球顶尖的海洋人才培养体系，稳居全球榜首。中国尚无城市进入全球前 10 名，中国海洋高等教育仍存在学科融合度不足、国际化水平有待提升、产学研结合不够紧密等问题，未来仍需加快海洋高等教育的体系化、国际化建设，才能实现对全球头部城市的追赶。

科技创新二级指标评选结果

二级指标	全球前十城市（按得分排序）	中国代表城市表现
海洋专门学校数量	伦敦、新加坡、马尼拉、汉堡、雅典、纽约、休斯敦、悉尼、鹿特丹、安特卫普	上海（第 11）、青岛 / 宁波—舟山 / 大连（并列第 14）、青岛（第 15）
国际涉海论文发文数量	青岛、上海、广州、大连、深圳、厦门、天津、香港、珠海、东京	中国城市包揽全球前 9 位
PCT 国际涉海专利申请量（按申请日计算）	深圳、休斯敦、新加坡、上海、连云港、广州、纽约、海口、伦敦、东京	深圳（第 1）、上海（第 4）、连云港（第 5）
城市研发投入经费	纽约、伦敦、东京、洛杉矶、香港、上海、新加坡、悉尼、深圳、大阪	香港（第 5）、上海（第 6）、深圳（第 9）
科技创新吸引力（主观指标）	奥斯陆、上海、新加坡、东京、纽约、厦门、香港、汉堡、伦敦、悉尼	上海（第 2）、厦门（第 6）、香港（第 7）

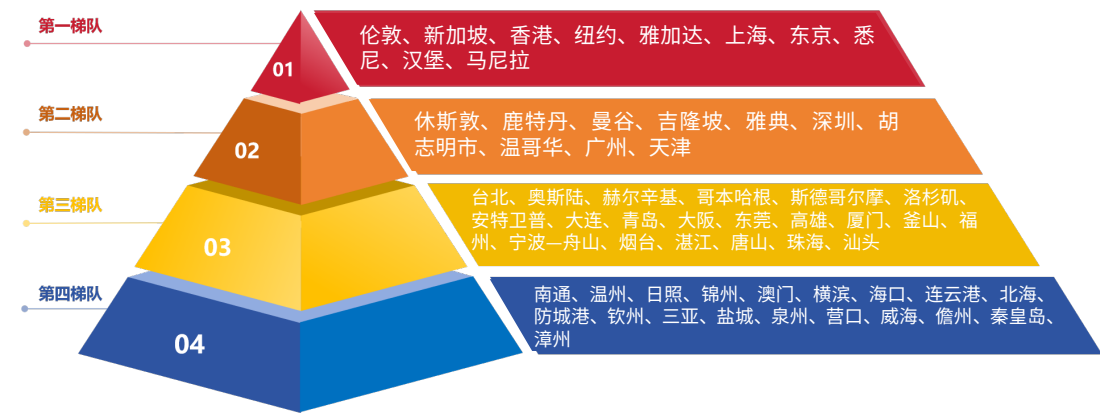
2.2.3 海事服务

在海事服务维度，选取全球 Top40 提供海事金融服务的银行、具有海事业务的律所、涉海保险公司、港务公司、具有涉海咨询业务的咨询公司等五个指标进行测算分析，五个指标均为客观指标，各项数据来自权威机构统计。

海事服务是衡量海洋城市海事金融、海事法律、海上保险、海事咨询竞争力水平的重要因素，亦是衡量城市全球海洋资源调配能力的关键指标。评价结果显示，四项高端服务的全球前 4 名均被伦敦、纽约、香港、新加坡包揽，且连续两年排名无任何位次变化，是全球海事服务的绝对头部。

东南亚全球贸易量的持续增长，带动了港口吞吐量、航运服务需求的爆发式增长，推动东南亚海洋城市成为全球海事服务增长最快的区域，雅加达上升 3 个名次，位列全球第 5 名，马尼拉上升 4 个名次，首次进入全球前 10 名；吉隆坡上升 5 个名次位列全球第 14 名。中国持续推进港口群的协同发展与服务能力升级，上海、深圳、广州、天津等城市不断完善海事法律、航运金融、船舶管理、海事仲裁、船员服务等配套服务体系，海事服务全球领先，东莞、烟台、湛江、唐山、汕头等中小城市排名均实现了不同幅度上升。

全球海洋城市海事服务四大梯队分布图



全球 Top40 提供海事金融服务银行数量是衡量城市在全球航运金融体系中影响力的核心标志。在 60 个参评的海洋城市中，伦敦稳居全球榜首，是全球海事金融银行最集中、服务规模最大、产品创新能力最强的城市，全球超过 50% 的船舶融资、航运金融衍生品业务都在伦敦完成，

在海事金融领域的专业度、体系成熟度、全球影响力无可撼动。香港、新加坡、上海、东京均进入全球第一梯队，其中上海位列全球第 5，在海事金融产品创新、航运企业金融服务、跨境人民币结算等领域实力强劲；香港稳居全球第 6，在船舶融资、航运保险、跨境海事金融服务等领域的专业度全球领先。除上海、香港外，深圳、广州、天津进入全球前 20 名，是亚太地区航运金融的核心增长力量。

具有海事业务的律所数量是衡量城市海事法律体系成熟度的核心标志，直接决定了城市在海事仲裁、海商法律服务领域的全球话语权。伦敦稳居全球榜首，是全球海事法律、仲裁服务的绝对中心，全球 80% 以上的海事仲裁案件、60% 以上的海商法律服务都在伦敦进行，其海事法律体系的成熟度、仲裁裁决的全球认可度均达到全球顶尖水平。汉堡、鹿特丹、雅典、奥斯陆等欧洲海洋城市依托数百年的航运业积淀、成熟的大陆法体系、专业的海事法律人才储备，海事法律服务能力全球领先。纽约、休斯敦分别位列全球第 2、第 7 名，是北美海事法律的核心。香港稳居全球第 4，是亚洲海事法律与争议解决的核心，依托国际海事公约适用、专业海事法庭及全球第三大海事仲裁中心地位，长期主导区域海商事务。深圳、广州、天津、青岛等中国海洋城市，虽然在港务公司、港口吞吐量等硬件指标上全球领先，但在海事法律等高端服务指标上得分极低，如深圳港务公司指标位列全球前 3，但具有海事业务的律所数量仅位列全球第 27，是制约城市海事服务总排名的重要原因。

涉海保险是航运服务业核心竞争力的重要体现，包括涉海保险公司的数量、海上保险体系的成熟度、风险定价能力、理赔服务效率与全球市场认可度。全球前十名的城市依次为：伦敦、香港、新加坡、汉堡、纽约、东京、鹿特丹、雅加达、马尼拉、奥斯陆。伦敦优势突出，其数量是第二名香港的两倍以上，全球超过 60% 的船舶保险、货物运输保险、保赔保险业务都在伦敦完成，其海上保险产品创新能力、风险定价能力、理赔服务效率均达到全球顶级水平，是全球海上保险领域的绝对中心。亚太地区贡献了全球超过 60% 的货物贸易量，航运需求的增长直接带动了海上保险服务能力的提升，在全球前 10 名中，亚太城市占据 5 个席位。相比之下，中国内地主要海洋城市的涉海保险公司数量稀少且分散，仅有上海以六家位列第 12 名。

港务公司数量是港口城市活力的体现，公司数量位列前十的城市分别是：雅加达、马尼拉、深圳、吉隆坡、上海、曼谷、温哥华、伦敦、悉尼、胡志明市、赫尔辛基、哥本哈根、东莞。全球港口运营重心已向东南亚、亚太地区转移，雅加达凭借印尼对港口服务的旺盛需求、相对开放的港口运营市场以及 RCEP 区域贸易的核心枢纽地位，吸引了大量本土及国际运营商参与，

以 22 家的数量位居全球首位。深圳港依托粤港澳大湾区的核心贸易需求和高效港口群所产生的市场活力，上海港依托长三角一体化发展战略，其全球航线覆盖密度与船舶周转速度，分别位列全球第 3、第 5 名。东莞依托粤港澳大湾区的制造业贸易需求，成为中国唯一进入全球前 10 的中小港口城市。

涉海咨询是支撑航运业决策与创新的高端服务领域，顶尖航运城市优势显著。涉海咨询业务公司数量位列前十的城市分别是：伦敦、新加坡、香港、休斯敦、鹿特丹、汉堡、上海、纽约、悉尼、雅典。相比之下，雅加达、东京、釜山等亚太在此领域的参与度则相对有限。中国仅香港、上海 2 个城市具备全球领先的海事咨询能力，分别拥有涉海咨询公司 67 家、27 家，台北、广州、大连、青岛、天津、烟台、厦门、宁波—舟山仅拥有个位数的涉海咨询公司，深圳、珠海等城市尚不具备海事咨询服务能力，中国内地在该高端航运服务领域的整体发展水平与全球顶尖枢纽相比仍存在显著差距。

海事服务二级指标评选结果

二级指标	全球前十城市（按得分排序）	中国城市表现
全球 Top40 提供海事金融服务银行	伦敦、纽约、新加坡、东京、上海、香港、悉尼、雅加达、曼谷、吉隆坡	上海（第 5）、香港（第 6）、广州（第 11）
具有海事业务的律所	伦敦、纽约、新加坡、香港、汉堡、鹿特丹、雅典、休斯敦、上海、奥斯陆	香港（第 4）、上海（第 9）、台北（第 17）
涉海保险公司	伦敦、香港、新加坡、汉堡、纽约、东京、鹿特丹、雅加达、马尼拉、奥斯陆	香港（第 2）、台北（第 11）、上海（第 12）
港务公司	雅加达、马尼拉、深圳、吉隆坡、上海、曼谷、温哥华、伦敦、悉尼 / 胡志明市 / 赫尔辛基 / 哥本哈根 / 东莞（并列第 8 位）	深圳（第 3）、上海（第 5）、东莞（第 8）
具有涉海咨询业务的咨询公司	伦敦、新加坡、香港、休斯敦、鹿特丹、汉堡、上海、纽约、悉尼、雅典	香港（第 3）、上海（第 7）、台北（第 22）

2.2.4 国际影响

国际影响维度，通过国际媒体对城市的报道、国际游客活跃度、国际友城数量、城市国际会议数量、海洋事务国际参与度等五项指标进行测算分析。其中，前四项为客观指标，均来自权威机构发布，最后一项为主观指标，取专家打分均值。

国际影响力是衡量一座海洋城市全球话语权、吸引力及活跃度的核心标尺。评价结果显示，第一梯队基本是全球城市 and 各大洲最具影响力的城市，这些城市本身就是国际组织、外事部门及跨国企业的区域或国际总部，在国际合作、国际交往以及国际事务中承担更多任务和使命，在全球舞台均扮演极其重要的角色。而第二梯队城市与第一梯队相比，往往在海事技术、生态治理、航运服务等专业领域更具影响力和全球话语权。

全球海洋城市国际影响四大梯队分布图



国际媒体对城市的报道反映其全球关注度与影响力。新加坡与香港分别以第 1 和第 2 名的绝对优势霸榜，这两座城市凭借其高度自由的新闻环境、发达的国际传媒产业以及作为东西方信息交汇点的独特区位，牢牢掌握了全球海事资讯的传播主动权；紧随其后的纽约（第 3 名）和洛杉矶（第 4 名），则依托全球文化辐射力与金融话语权，持续输出关于海洋经济、航运金融及滨海生活方式的高质量内容。中国沿海城市在这一维度展现出极强的集体爆发力，打破了以往西方媒体垄断的局面。上海高居第 9 名，青岛（第 13 名）、厦门（第 16 名）、深圳（第 17 名）等核心港口城市纷纷跻身榜单前 20，客观反映出中国在海洋科技创新、绿色智慧港口建设以及现代海洋产业体系上的硬核进展。欧洲传统海洋强市凭借其深厚的航运底蕴与前沿的绿色议题持续占据话语权高地，伦敦（第 7 名）、汉堡（第 11 名）、奥斯陆（第 14 名）和鹿特

丹（第 26 名）等城市，依然保持着稳定的专业声量。

国际游客活跃度是衡量城市旅游吸引力与国际连通性的核心指标。纽约与伦敦分别以第 1 和第 2 名的绝对优势霸榜，这两座世界级门户城市凭借其高度成熟的邮轮母港体系、跨大西洋航线的核心地位以及强大的全球航空中转能力，持续吸引着高净值的国际海洋旅客，展现出极强的客流虹吸效应。亚太地区则呈现出多点开花的爆发式增长态势。香港（第 5 名）和新加坡（第 7 名）等东南亚及华南枢纽，依托极具竞争力的免签政策与丰富的海岛旅游资源，抢占客流红利；上海（第 15 名）作为中国内地沿海城市的排头兵，凭借其在国际邮轮复航速度、跨境支付便利化以及入境游综合配套服务方面的优势，依然保持着国内领先的“龙头”地位。欧洲地中海沿岸的城市同样表现抢眼，雅典高居第 9 名，显示出其作为顶级海洋文旅目的地的深厚底蕴与强大韧性。

国际友城数量方面，亚太地区整体呈现出极高的外交活跃态势。上海以绝对优势高居榜首，青岛（第 5 名）、广州（第 4 名）等中国核心沿海城市同样表现抢眼，台北（第 2 名）、雅加达（第 3 名）以及釜山（第 5 名）等城市排名靠前，反映出东南亚及东北亚区域内部紧密的地缘联系与频繁的次区域合作需求；这些城市正通过庞大的友城网络，在港口物流、海洋产业转移及人文交流等领域不断深耕，构建起互利共赢的区域蓝色伙伴关系。相比之下，部分传统西方海洋城市在这一指标上显得相对克制，纽约（第 10 名）、伦敦（第 20 名）等欧美老牌海洋城市更倾向于依赖成熟的国际市场机制、行业协会及商业契约来配置全球资源，而非单纯依靠政府间缔结的友城协议来驱动对外合作。

城市国际会议数量方面，新加坡以绝对优势高居榜首，香港（第 7 名）紧随其后，亚太地区凭借极具竞争力的会展硬件设施、高效的通关服务以及成熟的产业链配套已逐步成为全球海事展览、高端论坛及行业峰会的首选地；欧洲老牌海洋城市如伦敦（第 4 名）、哥本哈根（第 5 名）、斯德哥尔摩（第 8 名）和赫尔辛基（第 9 名）等城市排名靠前，在航运脱碳、绿色燃料、海事法律等前沿且严肃的全球治理议题上，依然掌握着核心话语权，持续吸引着全球顶尖的政策制定者与行业专家共商大计。中国沿海城市在承接国际海洋会议方面呈现出明显的梯队分化。上海（第 15 名）作为亚太航运枢纽，稳居国内第一方阵；深圳（第 28 名）、广州（第 29 名）、青岛（第 31 名）、大连（第 32 名）等海洋城市在打造具有全球号召力的旗舰型海洋会议品牌方面，仍具有巨大的提升空间。

国际影响二级指标评选结果

二级指标	全球前十城市（按得分排序）	中国城市表现
国际媒体报道量	新加坡、香港、纽约、洛杉矶、悉尼、温哥华、伦敦、东京、上海、马尼拉	香港（第 2）、上海（第 9）、青岛（第 13）
国际游客活跃度	纽约、伦敦、曼谷、洛杉矶、香港、东京、新加坡、吉隆坡、雅典、悉尼	香港（第 5）、上海（第 15）、广州（第 22）
国际友城数量	上海、台北、雅加达、广州、青岛、釜山、高雄、雅典、洛杉矶、纽约	上海（第 1）、台北（第 2）、广州（第 4）
城市国际会议数量	新加坡、曼谷、雅典、伦敦、哥本哈根、东京、香港、斯德哥尔摩、赫尔辛基、吉隆坡	香港（第 7）、上海（第 15）、澳门（第 19）
海洋事务国际参与度	鹿特丹、上海、哥本哈根、奥斯陆、汉堡、广州、厦门、纽约、斯德哥尔摩、伦敦	上海（第 2）、广州（第 6）、厦门（第 7）



曼谷 | Pexels

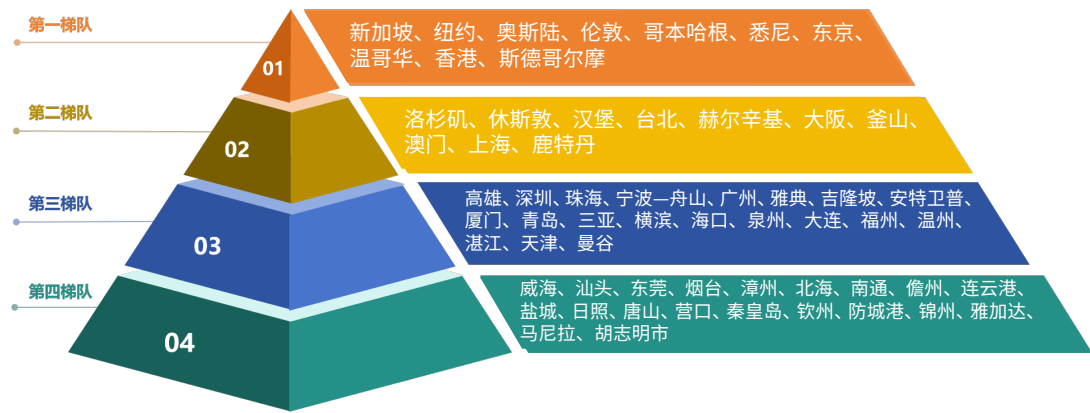
2.2.5 城市治理

城市治理维度，选取管理和营商环境、可持续发展水平、交通便捷度、海洋意识评价四个指标进行测算分析。其中，前三项为客观指标，均来自权威机构发布，最后一项为主观指标，取专家打分均值。

城市治理是衡量城市经济、社会、生态等方面可持续发展能力的重要指标，通过城市治理对资本、土地、劳动力、技术、信息、知识等生产要素进行整合，实现整体协调发展。评价结果显示，第一梯队城市为新加坡、纽约、奥斯陆、伦敦、哥本哈根、悉尼、东京、温哥华、香港、斯德哥尔摩，新加坡的“智慧国 2030”、纽约的“OneNYC 2050”均制定了清晰的数字化治理、民生服务升级、营商环境优化的目标与路径，推动了城市治理能力的全面提升。第二梯队包括洛杉矶、休斯敦、汉堡、台北、赫尔辛基、大阪、釜山、澳门、上海、鹿特丹；第三梯队和第四梯队主要为亚太海洋经济圈城市，在城市治理方面与世界领先海洋城市之间仍有较大差距。

从城市治理评价结果来看，第一梯队城市是全球公认的一流城市，在过去几十年发展过程中通过政府治理、政策体系和营商环境的逐步完善，成为全球最具代表性的城市治理典范；第二梯队城市主要为亚洲、欧美国家首都或除首都外的经济中心城市，最能代表一个国家或地区的整体治理水平和综合营商环境、可持续发展能力等；第三梯队城市包括我国主要沿海城市和发展中城市，是区域未来重要的经济增长点和未来城市群发展的主力；第四梯队城市主要是我国和东南亚城市。

全球海洋城市城市治理四大梯队分布图



管理和营商环境是衡量城市海洋经济发展软实力的关键维度，关乎海洋产业吸引力与市场活力。参评城市前十名依次为新加坡、香港、哥本哈根、釜山、纽约、洛杉矶、休斯敦、伦敦、奥斯陆、斯德哥尔摩，欧美城市占据头部梯队主力。香港紧随新加坡之后，位列全球第二；釜山位列全球第四，此外，吉隆坡、台北、高雄、澳门、曼谷等多个亚洲城市均进入前 20 名，亚洲区域的营商环境整体竞争力强劲。

城市可持续发展水平方面，参评城市前十名依次为哥本哈根、斯德哥尔摩、温哥华、奥斯陆、伦敦、新加坡、悉尼、洛杉矶、纽约、台北。中国仅台北、高雄、澳门、香港 4 个港澳台城市进入全球前 25 名，内地城市均排名 25 名之后，深圳排名第 28 位，上海、青岛、天津等城市排名均在 40 名之后，中国城市的可持续发展水平排名整体靠后，有较大追赶空间。

交通便捷度是衡量海洋城市航运物流效率与对外联通能力的核心指标，关乎物资流转、要素集聚效能。全球前 10 名中，欧美城市占据 4 个席位（纽约、雅典、洛杉矶、伦敦），亚太城市占据 6 个席位（上海、东京、新加坡、香港、广州、深圳）。上海是中国内地排名最高的城市，依托海港、空港、邮轮港和航运集疏运体系“三港一体”建设，成为中国内地对接全球贸易、航运、物流的核心门户。广州、深圳双双进入全球前 10，与香港（第 6 名）共同形成了粤港澳大湾区交通枢纽的核心。



釜山 | Pexels

城市治理二级指标评选结果

二级指标	全球前十城市（按得分排序）	中国代表城市表现
管理和营商环境	新加坡、香港、哥本哈根、釜山、纽约、洛杉矶、休斯敦、伦敦、奥斯陆、斯德哥尔摩	香港（第 2）、台北（第 13）、澳门（第 16）
可持续发展水平	哥本哈根、斯德哥尔摩、温哥华、奥斯陆、伦敦、新加坡、悉尼、洛杉矶、纽约、台北	台北（第 10）、澳门（第 21）、香港（第 23）
交通便捷度	纽约、雅典、上海、东京、新加坡、香港、洛杉矶、伦敦、广州、深圳	上海（第 3）、香港（第 6）、广州（第 9）
海洋意识评价	新加坡、上海、悉尼、青岛、东京、奥斯陆、珠海、香港、厦门、宁波—舟山	上海（第 2）、青岛（第 4）、珠海（并列第 5）

3

全球领先城市解读

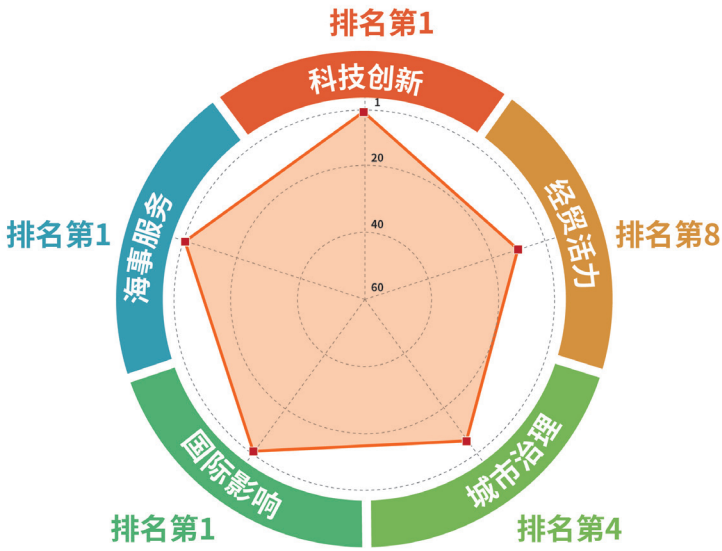
3.1 英国—伦敦

伦敦蝉联全球海洋城市竞争力榜首。作为全球海事服务枢纽与航运规则核心策源地，伦敦近年来围绕制度优化、绿色转型、技术创新、国际治理等方面持续发力，巩固其不可替代的全球海洋中心地位。



伦敦 | Pexels

伦敦·综合竞争力雷达图



伦敦——总排名第1

海事服务方面，伦敦的法律和金融优势尤为突出。目前，英国海事法律仍是全球航运合同首选管辖法律，坐拥 HFW、Clyde & Co、Norton Rose Fulbright 等顶级律所与专业机构，为租船、融资、保险、纠纷解决提供全流程支持。2025 年 8 月 1 日，英国《2025 年仲裁法案》正式生效，新设仲裁员披露义务、简易裁决程序，强化紧急仲裁员权力，旨在有效缩短程序耗时、巩固伦敦作为首选仲裁地的全球地位。伦敦海事仲裁员协会（LMAA）、伦敦国际争议解决中心（IDRC）等机构持续强化其专业高效的争议解决优势，国际商会国际仲裁院 2024 年发布的数据显示，伦敦以 96 个案量成为首选仲裁地，英国法蝉联最多选用的准据法。此外，伦敦的船舶经纪领域优势突出，波罗的海交易所数据显示，全球约 30%—40% 干散货、50% 油轮定期租船业务通过伦敦市场完成。劳氏船级社等多家头部船级社集聚伦敦，覆盖全球 60% 以上货运吨位检验业务。

绿色航运方面，伦敦将航运脱碳作为核心战略，伦敦首艘全电动客运渡轮于 2025 年投入运营，为全球内河电动航运提供了可复制的示范。在港口航运层面，英国企业 Aqua SuperPower 与 Tidal Transit 宣布达成战略合作，共同为服务海上风电运营的港口及码头开发电动船员转运船（E—CTV）项目并配套建设海上充电基础设施，为寻求海事运营电气化的港口运营商、海上风电开发商及港务局提供一体化解决方案。此外，2026 年 4 月英国船旗论坛召开期间，伦敦正

式展示了“英国海事创新中心”，该中心将依托 4.48 亿英镑的 UKSHORE 计划，加速新技术开发与部署以助力航运脱碳。

科技创新方面，伦敦积极在海事领域搭建行业技术创新体系，形成创新软实力牵引。造船相关的技术创新中心各具特色，朴次茅斯（海事创新中心所在地），格拉斯哥（造船产业链完备之地）等造船重镇蓬勃兴起，同时，布里斯托尔成为海上风能、潮汐能等新能源技术的创新高地。受益于强大的创新体系构建能力，伦敦东区科技城“欧洲小硅谷”吸引了众多技术导向的海事机构总部入驻，如国际海事卫星组织（INMARSAT），该组织为全球航运提供不可或缺的通讯服务，进一步彰显了伦敦在全球海事技术创新领域的领先地位。

国际规则制定方面，伦敦是国际海事组织（IMO）总部所在地，同时集聚国际船级社协会（IACS）、国际干散货船东协会（Intercargo）、国际船东保赔协会集团等核心机构，是全球航运标准制定、政策协调、行业治理的核心枢纽，直接塑造全球航运合规与转型路径。此外，伦敦持续主导全球航运治理议程，在安全、环保、减排、船员权益等领域发挥规则引领作用，国际影响力稳居全球海洋城市首位。

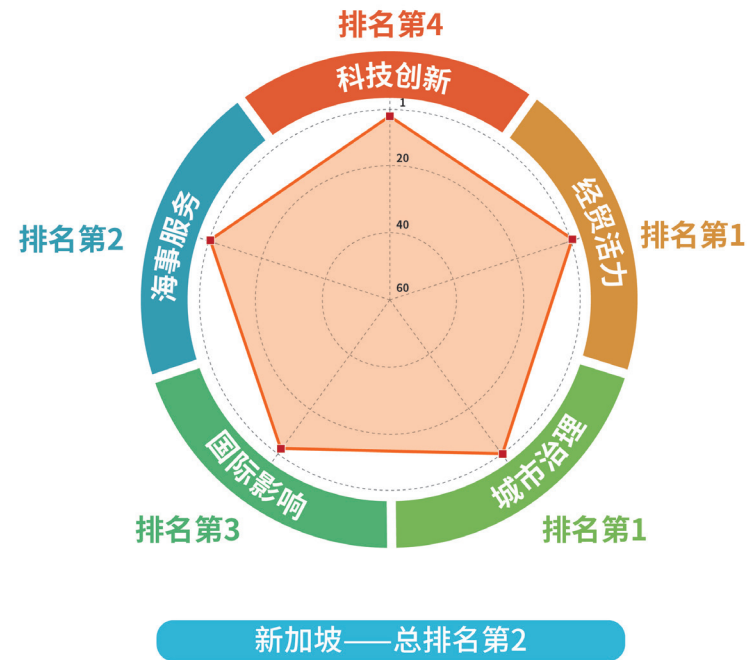
城市治理方面，伦敦的政府、行业协会、企业、科研机构高效联动，统筹税制改革、脱碳战略、基础设施建设、产业扶持等政策，形成稳定可预期的制度环境。为巩固航运中心地位，英国推进吨位税制度改革，实施灵活的税制安排、提高资本津贴、允许第三方船舶管理机构参与，降低运营成本、提升税制吸引力。

总体来看，伦敦以海事服务全链条领先、制度创新持续突破、绿色转型加速落地、科技创新全球领跑、国际规则话语权稳固为核心特征，巩固全球海洋城市竞争力榜首地位。面对全球航运绿色化、数字化、智能化变革，伦敦凭借制度优势、生态优势、人才优势与治理优势，持续引领全球海洋城市发展方向，仍是全球海事服务、航运创新与国际治理的核心标杆。

3.2 新加坡

新加坡作为扼守马六甲海峡咽喉的岛国，具有不可替代的全球航运枢纽地位，凭借优秀的营商环境和精准的产业政策，吸引了大量国际航运企业落地生根，成功从传统货物中转港升级为集贸易、金融、科技、服务于一体的综合型海洋中心城市。

新加坡·综合竞争力雷达图



依托连接欧洲与中国两大经济体的关键贸易节点位置，新加坡打造了覆盖 120 多个国家 600 个港口的全球贸易网络，货物可通过该网络高效运往世界任何角落，2025 年航线联通度位居全球第三，凭借极低的关税水平和零壁垒的贸易政策，新加坡成为全球大宗商品中转和交易的首选地。值得关注的是，新加坡已发展成为全球最大的船舶燃料中心，2025 年新加坡港船用燃料（含替代燃料）总销量达 5677.48 万吨，涵盖液化天然气和生物燃料等多个品类，且替代燃料供应量持续增长，目前新加坡积极发展包括生物燃料混合物在内的替代燃料，提前抢占了未来航运燃料市场的制高点，这一优势不仅巩固了其航运枢纽地位，更为其引领全球航运脱碳奠定了坚实的产业基础。

在海事服务领域，新加坡构建了覆盖金融、法律、保险、仲裁的全链条高端服务体系，拥有超过 5000 家海事服务公司，其中世界顶级航运企业 140 余家，整体实力仅次于伦敦，是亚洲海事服务的绝对中心。航运金融规模位居全球第三，拥有约 20 家提供船舶融资产品的本地和国际银行、中介机构及金融公司，海事金融服务主要以海事信托基金的模式开展，投资者主要包括机构投资者和公众，具有公众化程度高、募集面广的特点，进一步拓宽和丰富了融资渠道，船公司的运营更加方便灵活。海事法律方面，伴随国际航运中心的建立，新加坡实现了法

律制度与海事业务的同步发展，为货物运输、过境船舶等提供有力的法律保障。2015 年，新加坡国际商业法庭（SICC）成立，海事审判更具国际化。海事仲裁方面，经波罗的海国际航运理事会（BIMCO）批准，新加坡于 2012 年成为继伦敦、纽约之后 BIMCO 指定的第三大仲裁地。此外，新加坡设立了全世界第一个一体化替代性纠纷解决综合机构——麦士威议事厅（Maxwell Chambers），容纳了国际商会仲裁庭、新加坡国际争议解决中心、国际投资争端解决中心等世界知名的仲裁机构，通过该议事厅提供“一站式”的仲裁服务。

新加坡将科技创新作为航运业可持续发展的核心驱动力，在绿色航运技术和港口数字化领域走在全球前列。其制定了清晰的 2050 年航运净零排放目标，明确从 2030 年开始，所有在新加坡港口运营的新工作船必须是全电动船，或能够使用 B100 生物燃料，或与氢等净零燃料兼容。到 2050 年，新加坡所有港口船只都必须以净零排放的方式运行。在港口建设方面，新加坡正在打造全球规模最大的全自动集装箱码头——大士港，该港口设计吞吐量达 6500 万标准箱，全部采用全电力自动化轨道龙门起重机和电力自动化导引车，一期工程已于 2022 年 9 月开工，预计 2040 年全部竣工，建成后将应用电气化设备、智能电力管理平台和绿色建筑。此外，新加坡还推出了港口清关和监管交易一站式单一窗口 digitalPORT@SGTM 等服务，致力于大幅提升船舶航行的安全性和效率。

凭借中立国身份和全球航运枢纽地位，新加坡成为全球海洋事务的重要协调者和国际海事合作的核心平台。新加坡积极主导国际海洋合作议程，与鹿特丹港签署谅解备忘录，建立了世界上最长的绿色和数字航运走廊，又与美国洛杉矶港和长滩港合作，致力于打造另一条绿色航运通道。新加坡每年举办大量国际海事会议和展会，吸引全球数十个国家的业界人士参与，成为全球航运业交流技术、制定标准的重要场所，2025 年其国际媒体报道数量和城市国际会议数



新加坡 | Unsplash

量均位居全球第一，在国际海事组织中拥有重要话语权，推动制定了多项全球航运脱碳相关标准。

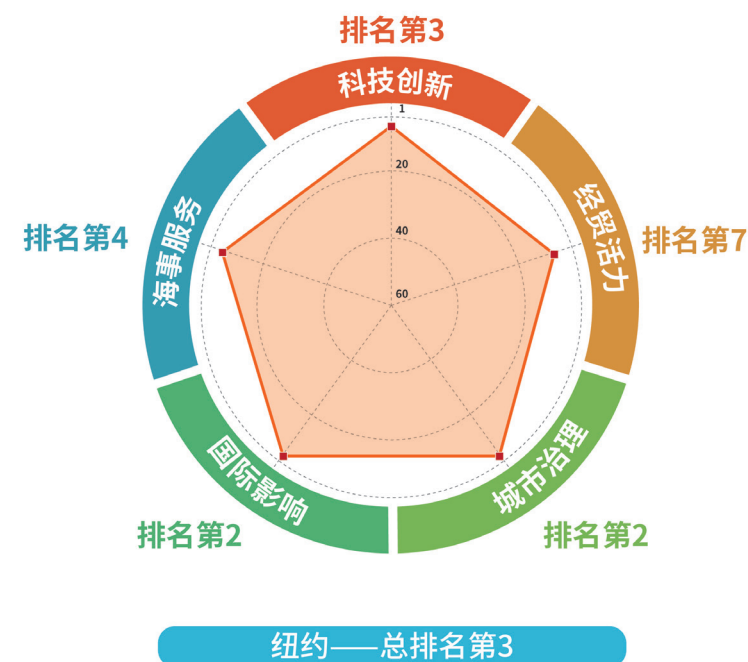
极致的营商环境和高效的政府服务是新加坡海洋经济持续繁荣的根基。新加坡“大市场小政府”的市场经济模式决定了政府公务人员的服务理念是为市场服务，为此，新加坡政府推行了一系列亲商措施，重视信息化和电子政务建设，让投资者享有“一站式服务”。在海事服务领域，新加坡拥有一套先进的综合运营系统，包括网络贸易平台（TradeNet）和港口信息平台（PortNet）。此外，新加坡不断推出各类优惠政策，新加坡陆续出台的优惠政策包括核准国际船务企业计划（AIS）、核准船务物流企业计划（ASL）、海事金融激励计划（MFI）等。

新加坡的成功是地理优势、政策远见和持续创新共同作用的结果。未来，随着大士港的全面建成和绿色航运技术的商业化应用，新加坡将进一步巩固其全球航运枢纽地位，继续发挥在国际海洋治理中的协调作用，推动全球航运业向绿色化、数字化方向转型，为全球海洋经济的可持续发展提供可复制的“新加坡方案”。

3.3 美国—纽约

纽约湾区是世界三大湾区之一，凭借纽约港新泽西港这一全球最繁忙港口枢纽之一的强劲驱动，叠加联合国总部所赋予的全球海洋治理核心角色，纽约稳居全球海洋城市第一梯队。

纽约·综合竞争力雷达图



纽约的核心竞争力，来自联合国总部所赋予的全球海洋治理中枢地位。纽约不仅是国际海洋法律秩序运行的心脏地带，更是全球海洋议程设定与规则制定的核心平台。2025 年 6 月，第 35 次《联合国海洋法公约》（UNCLOS）缔约国会议在纽约联合国总部召开，审议了国际海洋法法庭、国际海底管理局等三大机构的工作报告，并就《公约》实施效能提升进行了深入讨论。同年，关于国家管辖范围以外区域海洋生物多样性养护与可持续利用的《公海条约》（BBNJ 协定）在联合国总部完成筹备委员会工作，于 2025 年 9 月达到生效所需的 60 国批准门槛，这被视为全球海洋保护领域最具历史意义的突破之一。2026 年初，第 80 届联合国大会在纽约召开年度海洋与海洋法全体讨论会，总结过去一年全球海洋治理及 1982 年《联合国海洋法公约》（UNCLOS）的执行合作与最新进展。纽约始终是全球海洋治理规则的“制定者”与“校准者”，在全球海洋城市中具有无可比拟的软实力优势。

纽约港新泽西港作为美国东海岸第一大港、全美第三大集装箱港口，2025 年实现吞吐量约 890 万标准箱，全年载货集装箱处理量位居全美第二，超越长滩港，展现出在地缘政治与经贸不确定性下的强劲韧性。在贸易格局深度调整的背景下，2025 年该港载货出口增长显著，汽车、废纸和食品出口均实现双位数增长，新兴市场出口目的地不断拓展。

在城市治理与可持续发展方面，纽约率先推出一系列面向未来的创新举措。如在船舶绿色化方面，2025 年 8 月，纽约首艘混合动力电动渡轮“港湾充电号”（Harbor Charger）完成首航，往返于曼哈顿下城区与总督岛之间，将减排混合动力技术引入该区域。

总体来看，纽约在海洋发展的多个维度上均取得了突破性进展。从联合国总部汇聚全球海洋治理的规则力量，到纽约港新泽西港以全美东海岸第一大港的能级担当全球贸易枢纽，再到城市治理创新，纽约持续巩固其作为全球海洋城市标杆的综合竞争力。

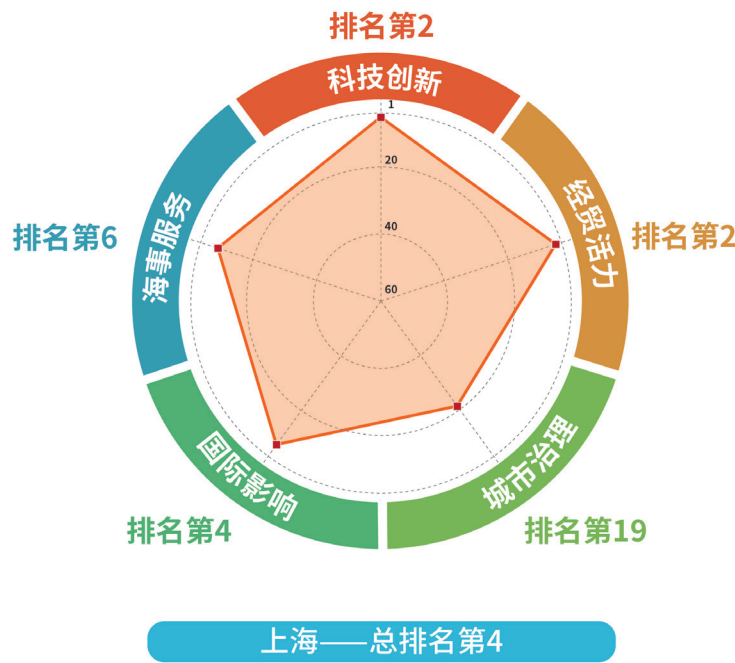


纽约 | Unsplash

3.4 中国—上海

上海位于东海和长江的交汇处，地处长江流域、长三角地区与东海的结合部位，作为全球海洋城市的新兴翘楚，上海是国际经济、金融、贸易、航运、科技创新中心和综合交通枢纽。上海对带动长三角地区和全国海洋经济发展至关重要，上海港集装箱吞吐量居世界第一，是东西方海洋城市交流互动前沿阵地。

上海·综合竞争力雷达图



上海港的枢纽地位是其核心竞争力最直观的体现。2025 年，上海港集装箱吞吐量突破 5506 万标准箱，同比增长 6.9%，再创历史新高，连续 16 年位居世界第一。其中，国际中转箱达 791.1 万标准箱，同比增长 10.6%，国际枢纽港的辐射力与影响力持续提升。随着小洋山北作业区、罗泾港区集装箱码头改造二期等重点项目的持续推进，上海港集装箱吞吐能力还将进一步扩容提效。目前，上海正充分发挥海港枢纽运行高效、航空枢纽品质提升、邮轮经济稳步发展的综合优势，持续巩固其全球经贸枢纽的地位。在全球航运业绿色转型的浪潮中，上海率先迈出了关键步伐。2025 年 7 月，上港能源旗下甲醇加注船“海港致远”在洋山港盛东码头为中国首艘甲醇双燃料动力集装箱船“中远海运洋浦”轮加注 1000 吨国产绿色甲醇燃料，标志着国产绿色甲醇加注全链路已在上海港贯通。此外，上海港 LNG 加注量位居全球前三，洋山港区

获中国港口协会五星级“绿色港区”认证，携手洛杉矶、汉堡等国际港口共建绿色航运走廊。在数字化领域，集运 MaaS、空运通等数字化平台上线的同时，上海还在罗泾港区打造全自动化集装箱码头，智能作业管控系统实时调度，绿色与智能协同并进。

在上海海洋城市竞争力的版图中，科技创新是驱动发展的重要引擎。2025 年 6 月，联合国“海洋十年”深海微生物组与生态系统（DOME）大科学计划在上海临港正式启动，全球总部设在上海临港，该计划由上海海洋大学牵头，汇聚全球 27 个国家、42 家科研机构的顶级海洋领域专家学者，共同解码占地球生物量 60% 的深海微生物暗物质。DOME 同步发布了 OceanMicrobe 数据平台和《全球深海微生物采样标准（草案）》，为深海科研与应用提供技术与规则保障，上海由此成为全球深海治理的新规则策源地之一。在装备制造与前沿技术层面，长兴岛作为世界级海洋装备岛，已建成大型液化天然气（LNG）运输船、大型邮轮、航空母舰齐聚的国家战略装备高地。此外，上海积极布局深海科技，《上海市海洋产业发展规划》明确提出“加速突破深海传感器、远洋通信导航等关键技术”；2026 年 3 月，世界首创的“远海浮动岛”在上海启动建设，其全海深绞车收放系统可将光电缆探至万米海底，开展深海海洋环境实验等工作。

除港口建设和科技创新外，上海还投入更多力量提升海事服务水平。在航运金融领域，2025 年上海船舶险保费收入占全国 45.8%。交银金租成功发布全国首单转型金融船舶融资租赁项目，首次实现转型金融工具与船舶融资租赁的深度融合。在航运法律领域，2025 年初新修订的《上海市推进国际航运中心建设条例》正式施行，着力补齐高端航运服务短板。此外，虹口北外滩已落地全国首例涉外海事临时仲裁等多项“首创”案例；上海航运法律共同体成员单位扩展至 43 家，上海正逐步成为我国海事服务创新高地。

总体来看，上海依托全球第一大港的枢纽能级，在绿色甲醇加注、海事服务等领域形成关键突破，持续巩固其作为全球海洋城市新兴标杆的综合竞争力，加速建成具有全球资源配置能力、规则引领能力的全球海洋中心城市。

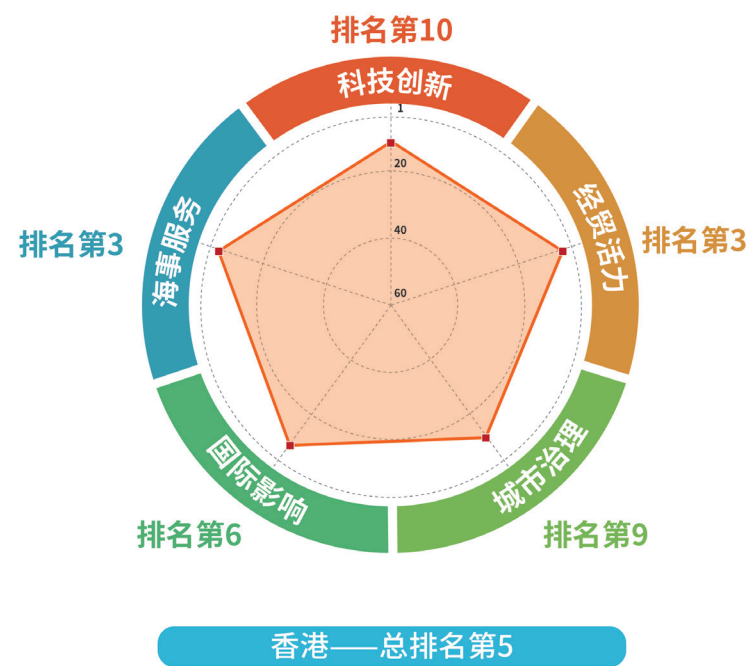


上海 | Unsplash

3.5 中国—香港

香港是亚洲重要的海上运输枢纽和卓越的航运中心，也是全球主要的国际航运中心之一，航运业与金融、贸易、制造并列为香港四大支柱产业，面对区域竞争加剧与吞吐量下滑的结构性质压力，香港正以高增值航运服务为核心锚点，以绿色转型为战略主线，以制度开放为关键引擎，从“港口型”航运中心向“功能型”全球海洋城市加速跨越。

香港·综合竞争力雷达图



香港的制度优势是其海洋竞争力的根本依托。在税收激励方面，特区政府持续优化与航运活动相关的税务优惠安排，并为大宗商品贸易商提供半税优惠，以吸引更多航运企业落户香港，带动船舶管理、经纪、融资、保险及法律等专业服务的需求增长。在船舶注册制度改革方面，香港引入“双旗船制”等革新制度安排，进一步提升船舶注册的灵活性与国际竞争力。此外，香港积极打造通达内陆的“铁海陆江”联运体系，拓展内陆货物经香港出口的通道，并将航空转运货物豁免许可安排扩展至海路转运或海空转运模式，着力打通多式联运的制度壁垒。

在全球航运业脱碳转型的关键窗口期，香港全力发展区内绿色船用燃料加注。2025 年 9 月，全球首艘 9300 车甲醇双燃料动力滚装船“港荣”轮首航香港，标志着香港绿色航运迈出实质步伐。在《2026—2027 财政年度预算案》中，香港进一步丰富绿色航运政策工具箱，如减免使用或运

载绿色燃料船舶的港口费等，进一步加快建设“绿色海事燃料加注与交易枢纽”。

发达的金融体系为香港航运金融提供了得天独厚的基础。香港船舶注册处拥有超过 2300 艘船舶，总注册吨位约 1.3 亿，是世界第四大船舶注册地。香港船舶注册是高质素的船旗，除了持续列于巴黎谅解备忘录和东京谅解备忘录的白名单，还获得美国海岸防卫队的质量认可。香港船舶注册亦提供高效优质服务，通过各地办事处确保业界在世界各地都能获得 24 小时全天候支持。在数字化贸易融资领域，香港金融管理局成立专家小组，联动机管局、香港机场管理局及运输及物流局等机构，利用货运物流数据和“商业数据通”构建方案，帮助银行解决长期面对的贸易融资痛点，以提升数字贸易融资的效率与透明度。2026 年，香港航商总会、香港海事处、天津海事局、东疆管委会等机构深度交流，就“东疆 + 香港”政策功能创新协同达成共识，在船舶融资租赁领域探索跨境协同新模式。

在海洋科技创新领域，香港依托科研优势就海洋前沿问题开展研究。香港中文大学获研究资助局资助开展深海探测的原位感知开发等前沿项目，探索深海资源可持续开发与生态系统动态的前沿问题。香港理工大学获国家自然科学基金委员会研究资助项目中涵盖海洋工程与海事技术等多个方向。此外，香港与自然资源部定期举行海洋科技合作联合工作组会议，就联合建设海洋观测平台、海啸预报预警等领域开展持续合作。粤港双方还在海洋环境保护、生态修复及应对气候变化等领域持续加强合作，共建国际一流美丽湾区。这些科技创新与湾区协同的最新进展，正在为香港海洋经济发展注入新的动能。

总体来看，香港在海洋发展的多个维度上完成了关键的战略转型。从航运法律服务在全球指数中的持续领先，到大湾区海洋科技协同创新的深入推进，香港正以制度优势为根基、以高增值服务为引擎，在全球海洋城市竞争的格局中走出一条独具特色的发展之路。

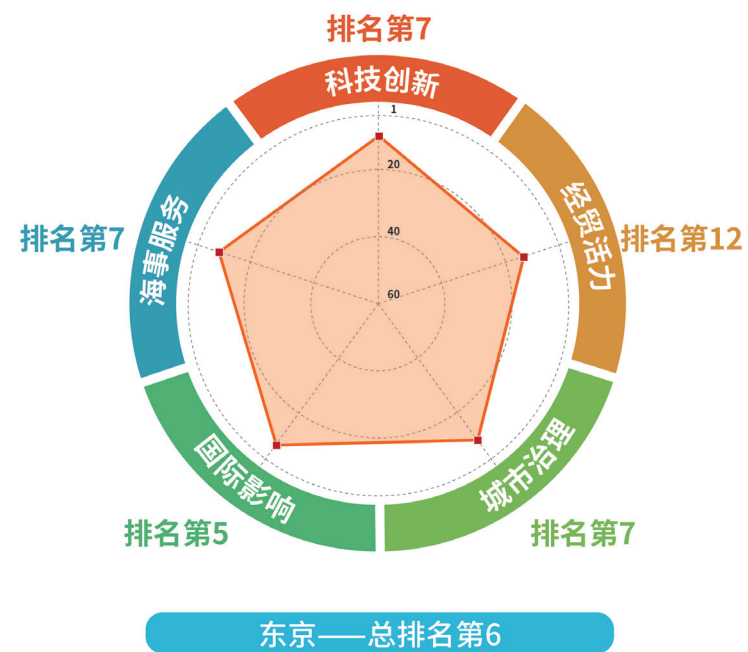


香港 | Unsplash

3.6 日本—东京

东京是位于日本关东平原中部面向东京湾的国际大都市，东京湾区曾凭借世界最大的工业地带以及硬核的制造属性跻身全球三大湾区，是全球经济规模最大的湾区。随着世界产业转移、全球湾区竞争加剧，近年来东京湾加快新兴产业布局，正从传统的港口效率型城市向全球海洋前沿技术创新策源地加速转型。

东京·综合竞争力雷达图



新兴产业方面，东京加快布局海上风电与氢能供应链。目前，东京都政府提出在伊豆群岛外海建设全球最大的浮式海上风电场，目标装机容量不低于 1 吉瓦，预计 2035 年建成，届时将为伊豆群岛及东京主城区供电，2026 财年东京都政府为该计划拨款 27 亿日元，专项用于风资源调查与海底电缆布设勘察。在氢能领域，东京所在的京滨工业带率先构建全球首条商业化液氢供应链。世界首艘氢双燃料船舶的核心部件——氢燃料泵单元已由 Nikkiso 公司获得订单，该船配备低速二冲程氢双燃料主机，预计 2028 年启动示范运营，成为国际航运零碳转型的标志性项目。

东京在海洋科技创新领域依托东京大学、JAMSTEC 等顶尖科研机构，在深海资源勘探、海洋环境监测、海洋生物生态与船舶工程等领域取得了多项突破性进展。在深海资源勘探方面，

2026 年初“地球号”钻探船在南鸟岛约 6000 米深海成功实现全球首次稀土泥回收，由东京大学牵头的研究团队推动日本深海矿产产业化迈出关键一步。同时，在冲绳海槽中央区域，商船三井联合 JAMSTEC 与东京海洋大学等机构完成了全球首次利用深海热液流体驱动 LED 照明的实证试验，展现了海底地热能作为新型可再生能源的巨大潜力。在海洋生物与生态研究方面，东京大学科研团队首次量化了浮游植物活动对厄尔尼诺事件振幅约 40% 的抑制效应，为改进极端天气预报提供了全新的海洋生态过程视角。在船舶设计与海洋工程领域，东京汽船和海洋软件开发商 Marindows 启动了日本第一个纯电池供电的电动汽车港口拖船开发项目，2030 年在横滨港与川崎港投入商用。这些系统性创新进展共同推动东京成为全球海洋科技研发、深海资源开发的前沿高地。

东京以新兴产业的前瞻布局、科技创新策源的持续突破，全面巩固了其作为全球海洋中心城市领先地位，东京正以均衡且坚实的步伐，从传统产业湾区向全球海洋前沿技术创新策源地与可持续发展引领者加速转型。

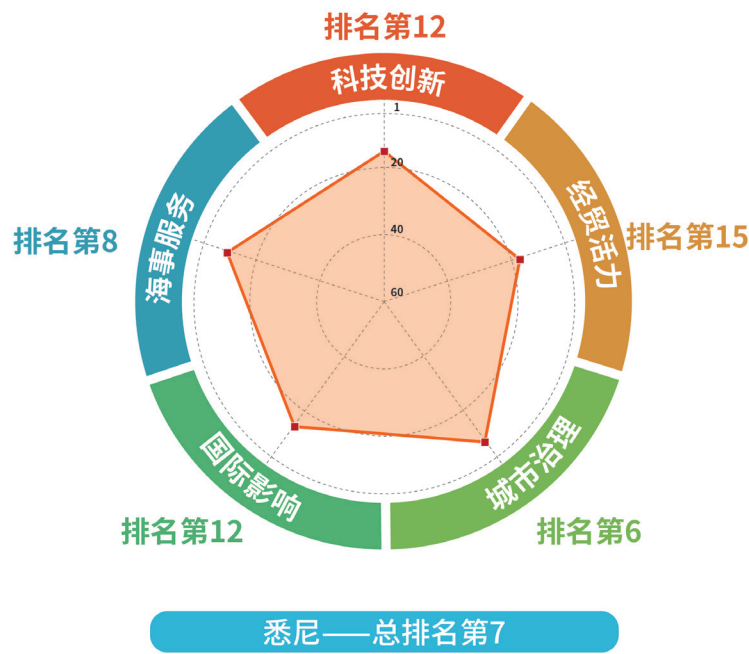


东京 | Unsplash

3.7 澳洲—悉尼

作为澳大利亚最大的城市和大洋洲的海洋中心，悉尼依托新南威尔士大学、悉尼大学等顶尖科研机构形成了南半球最强的海洋科技研发集群，同时凭借成熟的航运金融和法律服务体系稳居区域海事服务枢纽，其大洋洲综合型海洋中心的领先地位不断得到巩固。

悉尼·综合竞争力雷达图



海洋科研是悉尼核心竞争优势领域。依托新南威尔士大学的澳大利亚机器人中心，悉尼在水下机器人研发和深海探测领域形成了南半球独一无二的技术集群。2025 年 6 月，悉尼大学自主研发的自主水下航行器（AUV）完成对诺福克岛周边从未被勘探过的珊瑚礁和海洋栖息地的大范围高分辨率海底测绘，采集了数万张海底图像并构建了高精度三维模型，为当地社区、海洋公园和博物馆提供了关于海底生物群落分布的宝贵科学数据。与此同时，悉尼本土初创企业 Seascope Autonomy 开发了自主研发的旗舰型自主水下航行器 Seeker AUV，可在 300 米深度进行大范围光学海底测绘，数据精度和清晰度达到全球领先水平。此外，新南威尔士大学多学科研究团队利用 3D 打印技术开发了名为“BioShelters”的生物庇护所，采用回收塑料模具和掺有牡蛎壳的混凝土制成，旨在恢复悉尼港及周边地区濒临衰退的牡蛎种群，为海藻、鱼类等海洋生物重建栖息环境，这一创新项目已在悉尼港完成试点，被定位为全球推广的示范性生态

修复工程。

海事服务是悉尼另一优势领域。在航运仲裁领域，澳大利亚海事与运输仲裁委员会总部设在悉尼，专注于在适当案件中推动在澳大利亚进行海事仲裁，并可提供全套设施与服务协助争议的高效解决。2025 年，澳大利亚司法体系进一步巩固其支持国际仲裁的立场，一系列法院裁决加强了亲仲裁的司法态度，澳大利亚作为国际仲裁地和中立场所的声誉日益提升。在航运金融方面，悉尼依托澳大利亚成熟的金融市场，为全球航运企业和本地港口运营商提供融资、保险等综合金融服务，巩固了其区域海事服务中心的地位。

经贸活力方面，博塔尼港是悉尼的综合性深水港，服务澳大利亚最大的城市消费市场，目前年处理集装箱约 280 万标准箱，是澳大利亚第二大集装箱港口。该港口是配备铁路直连设施的港口，有效避免了卡车转运的双重装卸，提升了集疏运效率。博塔尼港连接新加坡、上海、洛杉矶、奥克兰及澳洲沿海的贸易航线，航线覆盖能力稳固。该港口具备超过 700 万标准箱的远期设计吞吐能力，能够满足长期货物增长及商贸发展需求。

城市治理方面，悉尼通过持续开展港口运营脱碳来落实可持续发展理念，2025 年 11 月，新南威尔士州港口公司经过三年系统性减碳计划，经独立审计确认，博塔尼港、肯布拉港和恩菲尔德物流中心已实现范围一和范围二温室气体净零排放目标。此外，悉尼都市水域在海洋生态修复和公民科学领域表现活跃，“CoastSnap”社区海滩监测技术将智能手机转化为低成本的潮位观测设备，推动公众参与海岸带管理。

总体来看，悉尼已形成了南半球最强的海洋科技创新集群，悉尼以科技创新和海事服务为核心驱动、以可持续治理为托底的综合发展模式，巩固了其作为大洋洲领先海洋城市的竞争力地位。

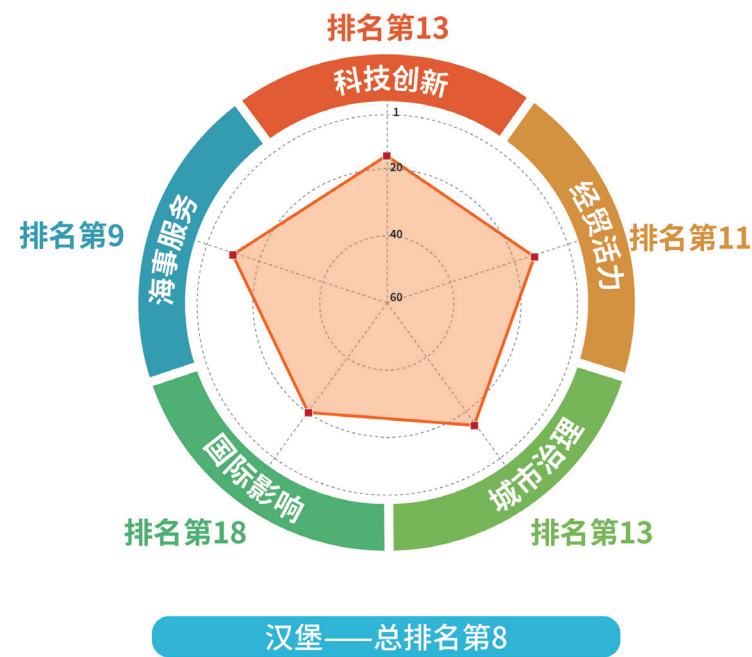


悉尼 | Unsplash

3.8 德国—汉堡

作为德国第一大港和欧洲最重要的综合性海港之一，汉堡依托易北河畔的天然深水良港和德国雄厚的工业基础，展现出强劲的海洋城市发展动能。近年来，汉堡持续发展港口建设、绿色航运以及商贸物流等领域，进一步巩固了其作为北欧综合型海洋中心城市的核心地位。

汉堡·综合竞争力雷达图



经贸活力是汉堡的核心优势之一。2025 年，汉堡港集装箱吞吐量达 830 万标准箱，海运货物总吞吐量 1.146 亿吨，每年有超过 9000 艘远洋船舶在这里挂靠，货物通过铁路网络直达德国及中欧内陆，其铁路货运占比超过 50%，这一比例在全球主要港口中居于首位。其中，汉堡港与中国之间的集装箱吞吐量长期位居其外贸集装箱吞吐量首位，中欧班列连接中国 20 多个城市，与宁波舟山港的绿色航运走廊建设也在持续推进。这条连接欧亚大陆的通道，是汉堡港全球网络中最成熟的一环。汉堡港方面对印度市场的增长尤为关注，将近 50% 的对印集装箱吞吐量增长得益于欧盟与印度签署的自由贸易协定。尽管受特朗普政府关税政策影响，美国集装箱贸易下降，汉堡港依然凭借亚洲市场的强劲增长维持了整体正增长态势，体现了汉堡港作为物流枢纽的强大竞争力和对国际货物贸易的旺盛需求。目前，汉堡港以 9980 万吨货物吞吐量稳居德国第一大港，高比例的铁路集疏运使其在腹地联通方面具有显著优势，进一步巩固了其作为

北欧及中东欧市场的物流枢纽地位。

在国际海事组织（IMO）的减排目标逐步收紧的情况下，汉堡积极发力绿色港口建设。截至 2026 年初，汉堡港已在多个集装箱码头和邮轮码头建成岸电设施，覆盖范围持续扩大。汉堡港务局已与 AIDA 邮轮、MSC 地中海邮轮、TUI 途易邮轮等多家国际邮轮航运巨头签署了岸电使用协议，并计划自 2027 年起，所有具备岸电接入能力的邮轮原则上都将使用岸电服务。在集装箱船岸电方面，汉堡港承诺在 2025 年底前完成所有集装箱码头的岸电系统改造，海洋网联船务（ONE）成为首家承诺在 CTB 和 CTA 码头购买岸电服务的航运企业。根据汉堡港务局的规划，到 2030 年，汉堡港将实现港区岸电设施全覆盖，这意味着，届时所有在汉堡港靠泊的主要船舶，都可以在停泊期间实现“零排放”运行。在航运业脱碳压力日益加大的背景下，汉堡港提前完成基础设施升级将促使其在全球航运网络中占据更有利的位置。

数字化转型是汉堡提升港口运营效率和全球化服务能力的重要抓手。2025 年 3 月，汉堡港口与物流股份公司旗下 CTA 集装箱码头获得德国联邦数字与交通运输部“DigiTest”计划专项资助，启动了总投资约 230 万欧元的 5G 私有网络试点项目，计划持续至 2026 年年中。此外，汉堡港口与物流股份公司旗下子公司 UNIKAI 与 IT 服务商 AKQUINET 合作推进 AKIDU（通用码头自动化人工智能集成调度系统）研究项目，为汉堡 O’ Swaldkai 码头的散杂货和滚装货物开发了软件原型和数字孪生系统，推动传统装卸流程的全面数字化转型。

国际影响力方面，汉堡在海上风电和绿色氢能领域持续发挥产业与政策双重引领作用。2026 年 1 月，第三届北海峰会在汉堡举行，比利时、丹麦、法国、德国、爱尔兰、卢森堡、荷兰、挪威、英国九国能源部长共同签署《汉堡宣言》，旨在推动北海区域跨境海上风电项目开发，强化欧洲能源自主。

总体来看，汉堡以经贸活力为根基、绿色港口为先导、数字创新为驱动，形成了独具欧洲特色的综合型海洋中心发展模式，面对全球航运绿色化、数字化转型的深刻变革，汉堡凭借系统性政策支持和持续的战略投入，将继续巩固其在欧洲海洋城市中的引领地位。

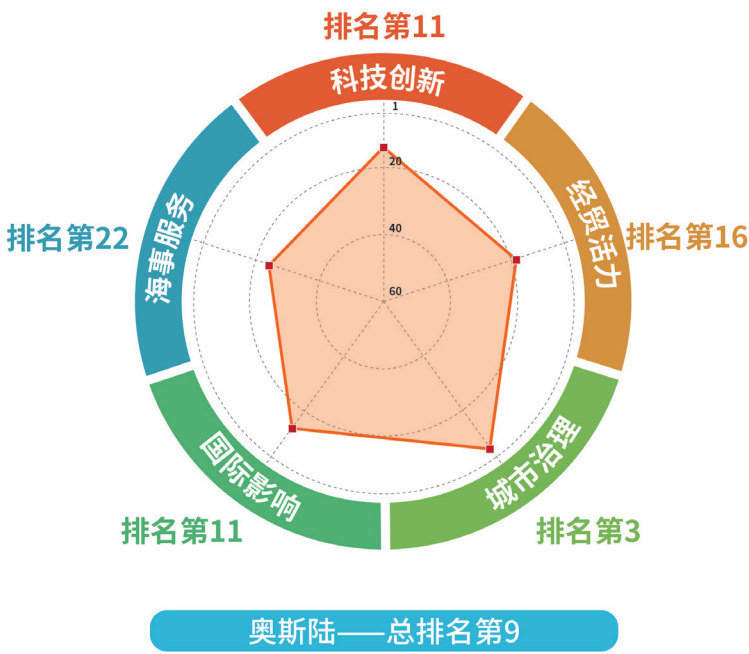


汉堡 | Pexels

3.9 挪威—奥斯陆

奥斯陆位于挪威东南部，是挪威首都和北欧重要港口城市，依托得天独厚的峡湾资源，奥斯陆在传统海洋产业基础上，通过科技创新与生态保护的协同发展，成功转型为全球领先的海洋中心城市。近年来，奥斯陆在保持船舶制造、航运物流等传统优势同时，在绿色航运、智能船舶、海洋科技研发等领域树立行业标杆，形成了完整的海洋产业生态系统。

奥斯陆·综合竞争力雷达图



科技创新是奥斯陆的优势板块。挪威政府将奥斯陆定位为全球海事知识的高端研究中心和传播中心，希望将其打造为海洋领域的“硅谷”，为此奥斯陆海事网络（OMN）创建了全球海事知识中心，对特定优先涉海领域开展重点研究。近年来，奥斯陆持续开展前沿科技研究，智能技术方面，2025 年，挪威宣布成立挪威海事人工智能中心，该中心由挪威科技大学（NTNU）主导，奥斯陆大学为重要研究伙伴，联合多家航运企业、挪威船级社、挪威船东协会等共同建设，聚焦 AI 在航运、海洋工程等领域的融合应用开展研究。该中心拥有涵盖学术界、产业界和公共部门的广泛合作伙伴网络，致力于开发可降低船舶运营环境足迹、提升操作安全性和效率的 AI 技术与应用，涵盖自主航行、数字化和可持续海事运营等前沿领域。绿色技术突破方面，奥斯陆根据电动船舶的发展趋势积极探索氢燃料电池等替代能源在航运中的应用，以减少温室气体

排放并促进可持续发展，2023 年，鹿特丹市与奥斯陆市签署谅解备忘录，共同打造短途海运绿色航运走廊，该走廊将由 Samskip 的下一代零排放 SeaShuttle 船舶提供服务。

在港口绿色转型方面，自 2018 年奥斯陆市议会批准零排放港口计划以来，已提出了 12 项具体措施助力奥斯陆港成为挪威首个零排放港口，设定到 2025 年所有货物运输和处理都实现零排放，为此设置了环境差异化的港口收费标准，鼓励使用低排放的岸基电力和船舶。奥斯陆节能型船舶使用率全球领先，达到 44.4%，通过引入先进的船舶设计和技术，大大降低了船舶运营过程中的能源消耗和碳排放。自 2018 年以来，奥斯陆已累计投入 2.25 亿挪威克朗用于零排放基础设施建设，港口运营排放已累计降低 26%。在岸电基础设施方面，奥斯陆港已建成覆盖邮轮、国际渡轮、散货船和集装箱船的岸电系统，位于 Filipstad 的新邮轮岸电设施于 2026 年启用，油轮岸电也进入规划阶段。

此外，在全球影响力塑造和海洋治理方面，奥斯陆政府积极引导发展涉海产业配套服务，形成了具有高度完备的地方海事产业集群。挪威船级社（DNV）、挪威船东协会、挪威海事行业协会、挪威海运出口商协会等挪威核心海事行业协会均坐落于奥斯陆，提升了奥斯陆在海事服务产业的竞争力和吸引力。其中，挪威船级社是奥斯陆最具代表性的海事服务机构，其向全球航运界提供定级、金融、中介、研发等服务，为挪威海事行业建立一套标准化的船舶保险风险评估制度和程序；在海事法律方面，奥斯陆也是多家知名海事律师事务所的所在地，多次举办国际海事法律研讨会和论坛，吸引了全球范围内的法律专家和从业者交流沟通。

总体来看，奥斯陆正在走一条以绿色治理为内核、以技术创新为引领的差异化发展路径，并以“小体量、高质量”的姿态，在全球海洋城市体系中确立了其海事领域全球标杆的独特坐标。

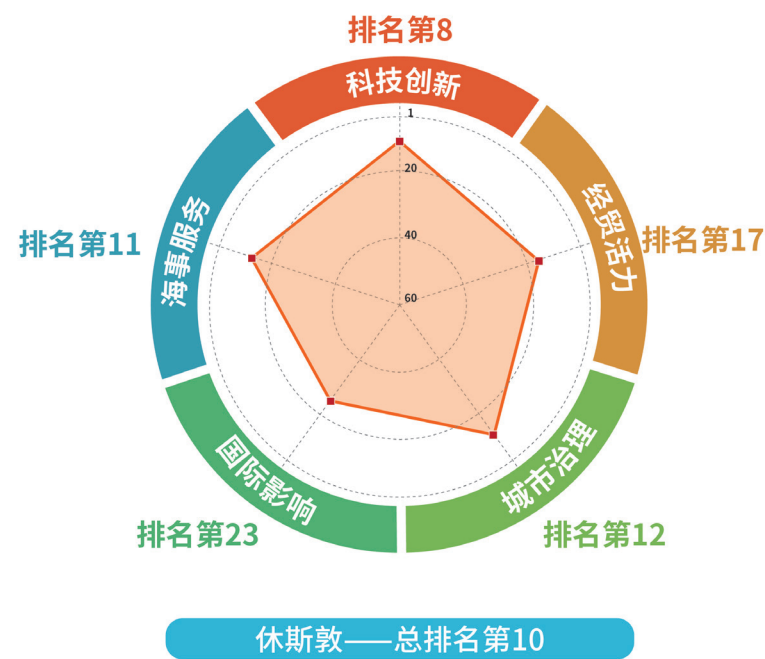


奥斯陆 | Pexels

3.10 美国—休斯敦

休斯敦作为美国得克萨斯州最大的城市和墨西哥湾沿岸的核心海洋城市，以其能源、航空工业和运河闻名世界。依托美国最大的水运吨位港口、休斯敦港和美国最密集的能源工业带，休斯敦在港口吞吐能力、能源供应链以及海洋科研等领域形成了竞争优势。

休斯敦·综合竞争力雷达图



经贸领域是休斯敦竞争实力的重要基础。休斯敦港是美国最繁忙的港口和战略门户，拥有 200 多个私营码头和 8 个公共码头，是美国按水运吨位计算最大的港口。此外，充足的公路、铁路和航空运输条件，使得（水运）托运人可以在休斯敦和内陆之间方便实惠地运送货物，航道还与一条非常繁忙的驳船运输线“海湾沿岸航道（Gulf Intracoastal Waterway）”相交，主要贸易线上的运输服务把休斯顿和全球的国际市场连接在了一起。2025 年，休斯敦港实现年度吞吐量 430 万标准箱，同比增长 4%。从货品来看，休斯顿港的贸易结构以能源产品、工业制成品和农产品为核心，形成了“能源主导、多元互补”的格局，契合其美国第一大能源港口的定位。

能源转型与可持续发展是休斯敦海洋城市治理和科技创新的重要主轴。当前，休斯敦港除推进设备电动化和 LNG 加注设施建设外，还制定了以下措施：建立港口碳排放监测体系；设定

2050 年实现碳中和的目标；推广货物装卸过程中的节能技术，降低单位货物能耗；与周边社区、环保组织合作，治理港口周边环境，实现港口发展与生态保护的协同推进。2025 年 1 月，美国交通运输部和联邦公路管理局向休斯顿港授予近 2500 万美元赠款，用于建设以管道连接为基础的氢气加注站，该项目用于支持休斯顿港于 2050 年实现净零排放的目标。目前，休斯敦正积极将传统能源工业走廊的基础设施优势延续到绿色能源领域，打造低排放和循环技术创新枢纽。

科技创新和全球合作网络是休斯敦竞争力提升的关键动力。2026 年 5 月，全球最负盛名的海上能源技术盛会——第 56 届美国国际石油天然气展览会（OTC 2026）在休斯敦开幕，汇聚了来自 100 多个国家超过 3 万名能源专业人士、政府官员和科研人员，围绕“引领海上能源创新迈向未来”展开为期四天的技术交流与高层对话，展示了超过 360 场技术报告和 50 场专题会议。2026 年 3 月，休斯敦大学举办第七届年度“未来港口大会”，吸引了来自北美、欧洲、中东、非洲和亚洲 60 多个港口的领导人，围绕港口基础设施 4.0、脱碳与替代燃料、港口安全与网络安全、操作效率九大主题展开深入探讨。此外，美国船级社（ABS）与 HD 现代重工在休斯敦签署谅解备忘录，共同推进海上风电、海上变电站、小型模块化反应堆（SMR）、海上太空港基础设施以及碳捕集与封存（CCS）价值链解决方案等前沿能源领域的技术创新与协作，体现了休斯敦在全球海事能源科技领域的规则引领作用。

总体来看，面对全球航运脱碳和能源转型趋势，休斯敦依托美国最繁忙水运港口的区位优势、超大的经济活动规模和科技创新潜力，雄厚的海洋工程能力、全美最密集的石化产业集群以及日益完善的可持续融资工具，有望持续巩固其作为美国领先海洋城市的核心竞争力。

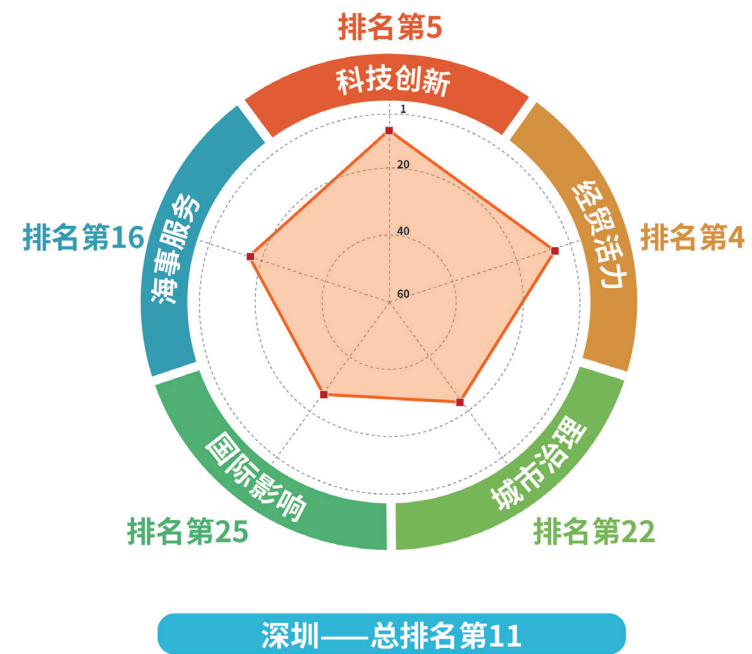


休斯敦 | Pexels

3.11 中国—深圳

作为粤港澳大湾区核心引擎和中国特色社会主义先行示范区，深圳始终将建设全球海洋中心城市作为城市发展的核心战略，把海洋经济作为高质量发展的重要增长极，凭借顶尖的科技创新转化能力、世界级的港口枢纽地位和高度活跃的市场主体优势，逐步成为全球海洋城市中最具活力和增长潜力的代表之一。

深圳·综合竞争力雷达图



深圳拥有全球顶级的港口经贸活力，2025 年深圳港集装箱吞吐量达 3541 万标准箱，稳居全球第 4 位，港口航线联通度位居全球第 5 位，开通国际航线 260 余条，覆盖全球所有主要港口。依托粤港澳大湾区世界级制造业基地，深圳港形成了以集装箱运输、跨境电商物流为核心的现代港口物流体系，2025 年全市跨境电商进出口额突破 1.2 万亿元，其中 70% 以上通过深圳港进出，成为全球最大的跨境电商出海枢纽。在腹地拓展方面，盐田港内陆港增至 30 个、组合港增至 15 个、海铁联运线路增至 36 条，“渝深港图定班列”“蓉深港图定班列”等海铁联运通道的开通将深圳港口的服务辐射范围延伸至重庆、成都等中西部核心城市。目前，深圳港以 275 条国际班轮航线将深圳与全球 100 多个国家、300 多个港口紧密连接起来，构筑起覆盖全球的海上贸易网络。

在科研潜力方面，深圳海洋大学筹建工作已进入决胜阶段。2026 年 2 月，南方科技大学海洋高等研究院和深圳海洋大学（筹）召开年度重点工作部署会，锚定海洋大学“去筹”总目标，以加快建设“海洋大学—深海科考中心—海洋博物馆”三位一体项目为核心任务。目前，深圳已集聚 370 多个涉海科研团队，2024 年涉海企业发明专利增至 8 万多项，华为等头部科技企业以“南方海洋实验室数字化突破专项”等重大项目持续向海发展，带动无人艇、水下机器人等“无人+”应用场景加速落地。2025 年，中国海洋大学深圳研究院、深圳市海洋智能装备公共服务平台、大鹏湾开放式海域（南澳）海测平台、深圳国际海事可持续发展中心等一批重点科技创新平台相继揭牌运营，深圳市海洋产业联盟亦迎来 36 家新成员，构建起政产学研协同的海洋创新生态圈

在海洋新兴产业布局方面，深圳聚焦落实“海洋产业集群行动计划 2.0”，通过设立产业专班、建立按月调度机制，全面统筹产业发展。市海洋发展局负责人表示，深圳积极招引苇渡科技、欧卡智舶、云洲科技等重点涉海企业，持续推动绿色智能船艇、水下机器人等重点方向发展，并牵头编制《深圳市游艇产业发展实施方案（2025-2027 年）》《水下机器人产业培育实施方案》。同时，深圳深入贯彻“20+8”产业集群部署要求，组织开展可燃冰、深海采矿等未来产业前瞻研究，积极探索具有引领性和战略性的海洋经济新赛道。为推动产业加快落地，深圳不断加大政策与资金支持。市海洋发展局利用中央专项资金，重点支持海洋高端装备、海洋生物等产业链协同创新项目与公共服务平台建设。

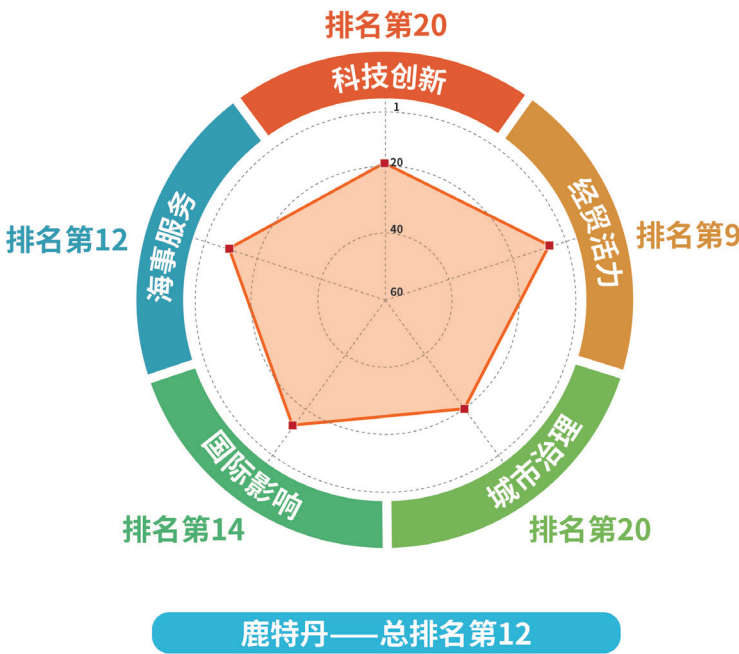
深圳的竞争力短板体现在海事服务领域，目前深圳在高端海事金融、国际海事仲裁、航运保险等领域发展相对滞后，全球 Top40 海事银行分支机构数量较少，难以充分满足全球航运业的高端服务需求。深圳的国际影响力主要局限于亚太区域，国际媒体曝光度和国际游客活跃度偏低，全球海洋城市品牌认知度有待提升。此外，海洋基础研究能力相对薄弱，缺乏历史悠久的海洋专门院校，高端海洋人才供给仍存在缺口。

整体而言，深圳以建设全球海洋中心城市为引领，凭借科技创新和港口枢纽两大核心优势，已成为全球海洋经济发展的重要增长极。尽管在高端海事服务和国际影响力方面仍需提升，但随着一系列重大战略举措的落地实施，深圳正加快补齐发展短板，持续强化海洋科技创新和产业竞争力，以建成具有全球影响力的全球海洋中心城市。

3.12 荷兰—鹿特丹

鹿特丹位于荷兰南荷兰省，是欧洲第一大港口城市 and 全球重要的海洋中心城市。依托莱茵河—马斯河三角洲的优越地理位置，鹿特丹在传统港口物流基础上，通过规则治理与绿色转型的协同发展，构建了覆盖航运全链条的海事服务生态，持续巩固其作为“欧洲海运之都”的核心地位。

鹿特丹·综合竞争力雷达图



港口物流是鹿特丹的传统优势。鹿特丹港是欧洲规模最大的港口，也是全球供应链连接欧洲腹地的核心节点。2025 年港口集装箱吞吐量达 1420 万标准箱，货物吞吐量稳居欧洲首位，货物通过多式联运网络转运至德国、法国、英国等欧洲核心市场。鹿特丹港临港产业基础雄厚，港区周边聚集了 5 座大型炼油厂和超过 45 家化工企业，全球知名企业如壳牌、埃索、科威特石油公司都在鹿特丹港落户，是欧洲最大的石油化工产品生产和交易中心，为港口提供了稳定的货运需求。鹿特丹港在货运码头和联运设施附近大力规划建设物流园区，其主要目的是引导和鼓励到港货物进入物流园区，物流园区的功能主要有拆装箱、仓储、再包装、组装、贴标签、分拣、测试、报关、集装箱堆存与修理以及向欧洲各收货点配送等，发挥港口物流功能，提供一体化服务。

然而，鹿特丹的核心竞争力早已超越单纯的货物装卸，其在全球海运业中最具标识度的资产，

是制度层面的规则制定权——这一优势集中体现在以《鹿特丹规则》为代表的法律话语体系中。

《鹿特丹规则》全称《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》，因 2009 年在鹿特丹举行签署仪式而得名。作为首个统一规范“门到门”全程运输的国际公约，该规则打破了此前《海牙规则》《海牙—维斯比规则》《汉堡规则》三足鼎立的碎片化格局，首次将海运与其他运输方式衔接纳入统一的国际法律框架，被国际海事法学界视为国际货物运输法律体系的革命性重构，鹿特丹作为该公约的发起地和命名城市，由此确立了自身在全球海运规则制定中的核心地位。

围绕这一核心规则资产，鹿特丹构建了覆盖金融、保险、法律、仲裁的全链条海事服务体系。鹿特丹海事服务社区（RMSC）成立于 2015 年，代表鹿特丹地区海事商业服务企业的集体利益，涵盖咨询、教育、船级、保险、法律和金融等专业领域。海事法律与争议解决方面，鹿特丹法院设有专门的海运商会和航运贸易仲裁机构，替代性争议解决机构 UNUM 提供多语种仲裁服务。海事保险领域，鹿特丹是全球十大海运保险市场之一，也是除英国外唯一实行共同保险制度的保险市场。海事税务领域，依托成熟的金融体系和优惠的税收政策，鹿特丹已发展成为欧洲重要的海运税务中心。

总体来看，鹿特丹的不可替代性在于，它以《鹿特丹规则》为制度锚点，以全链条海事服务集群为产业支撑，构建了一个从规则制定到争议解决的完整法律治理闭环。这使鹿特丹超越了“货物中转站”的传统港口定位，成为全球航运秩序的定义者之一。

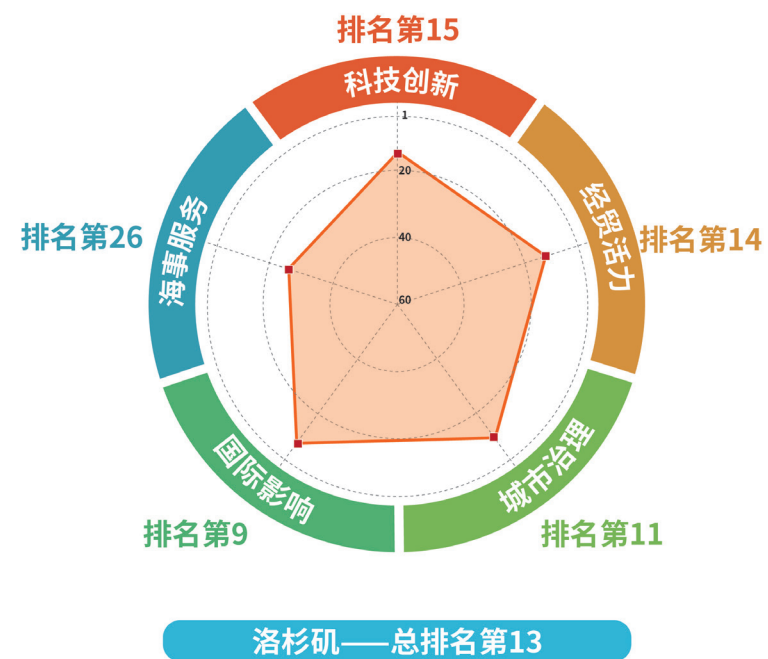


鹿特丹 | Pexels

3.13 美国—洛杉矶

洛杉矶位于美国加利福尼亚州南部，濒临圣佩德罗湾，是北美西海岸综合实力最强的海洋城市，它不仅具备全球供应链节点地位、顶尖的城市综合经济实力、强大的国际城市品牌影响力以及领先的城市治理水平，同时也是具有全球文化辐射力的海洋城市。

洛杉矶·综合竞争力雷达图



洛杉矶的城市综合经济实力是其海洋经济发展的核心支柱。由洛杉矶港与长滩港组成的双子港集群是北美最繁忙的集装箱港口体系，承担着美国主要的集装箱进口贸易量，是亚太制造业产品进入北美消费市场的第一门户。庞大的港口流量直接催生了覆盖仓储、物流、分拨、分销的全链条现代航运服务业，临港物流产业规模长期位居全球前列。据 Descartes Systems Group 发布的全球航运报告，在当下全球贸易政策不确定及航线安全性不足的背景下，2026 年 4 月美国集装箱进口总量为 228 万 TEU，同比下降 5.5%，但分区域看，西海岸港口份额回升，其中洛杉矶港环比增长 19.5%，长滩港增长 13.1%；而东海岸及墨西哥湾港口进口量同比降幅达 18% 至 18.2%，洛杉矶港美国经贸压舱石作用凸显。

在科技创新领域，洛杉矶具备雄厚的基础研发投入优势。2025 年发布的《全球科技创新中心 100 强》报告显示，洛杉矶综合排名位列全球第 8 位，在创新要素集聚和技术策源方面保持

系统化优势。洛杉矶还拥有加州大学洛杉矶分校（UCLA）等顶尖研究型高校，科研经费位列全美高校前十。但聚焦海洋领域，洛杉矶海洋领域专业人才培养体系存在短板，无本土海洋专门学校，PCT 国际涉海专利申请量和科技创新吸引力相对不足，制约了海洋科技成果的产出和转化。

洛杉矶的海事服务能力是其明显短板，整体处于全球中下游水平。基础港务运营能力较强，但高端海事服务供给严重不足。全球 Top40 海事银行分支机构、海事律所和涉海保险公司数量均处于全球中等偏下水平，且无本土港务公司总部，高端海事金融、国际仲裁、海事咨询等核心服务能力薄弱，难以将庞大的港口吞吐量充分转化为高端海事服务价值，与伦敦、新加坡等全球海事服务中心存在一定差距。这一“大港弱服务”的结构性矛盾，限制了其从物流枢纽向综合海事中心升级的空间。

国际影响力是洛杉矶最突出的竞争优势。洛杉矶拥有超过 25 个国际友好城市，构建了广泛的全球交流网络。作为好莱坞文化产业的发源地，2025 年全球 18.3% 的英语剧本影视作品在洛杉矶拍摄，城市在全球影视产业中的主导地位依然不可撼动。洛杉矶将海洋文化与影视、旅游产业深度融合，打造了众多全球知名的海洋主题 IP，形成了独特的全球文化辐射力，在海洋气候变化、海洋生态保护等全球海洋治理议题中也因此拥有重要话语权。

城市治理水平的长期领先，为洛杉矶海洋经济的可持续发展提供了坚实保障。牛津经济研究院 2025 年发布的全球城市指数对全球 1000 个城市从经济、人力资本、生活质量、环境和治理五个维度进行评估，洛杉矶位列其中，在营商环境维度排名全球前列。但在全美城市运营效率排名中，洛杉矶位列第 139 位，反映出在政府管理效率方面仍有改进空间。

整体而言，洛杉矶的核心竞争力源于其强大的城市经济基础、顶级的全球文化影响力和成熟的城市治理体系，这些优势共同构筑了其作为北美西海岸核心海洋城市的不可替代地位。

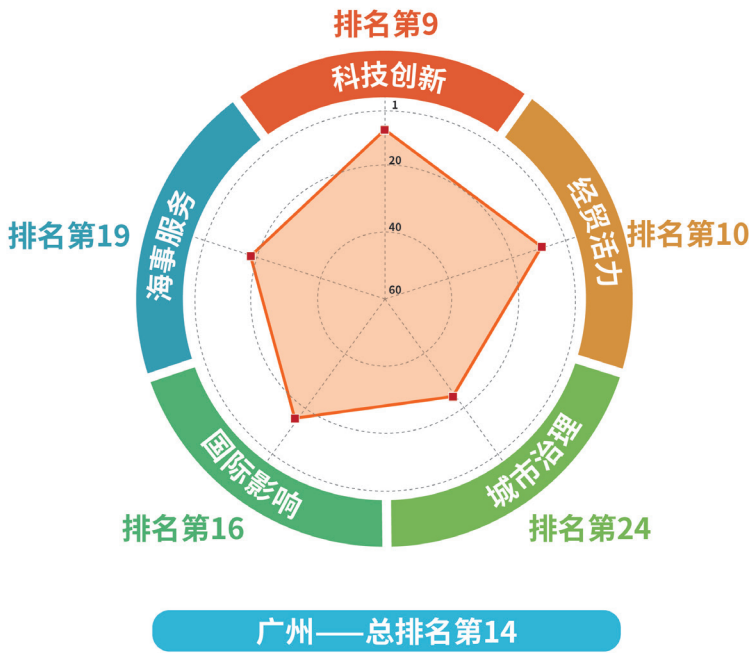


洛杉矶 | Pexels

3.14 中国—广州

广州位于中国华南地区、珠江三角洲北缘，是广东省省会、国家中心城市和粤港澳大湾区核心引擎，拥有超过两千年的对外贸易历史，是古代海上丝绸之路的重要起点。作为海洋城市，广州整体呈现经贸与科创协同并进、临港经济底蕴深厚的发展特征。

广州·综合竞争力雷达图



广州的科技创新优势源于其深厚的科教资源积累和持续的研发投入。广州汇聚了中山大学、华南理工大学、暨南大学等“双一流”高校，并拥有中国科学院南海海洋研究所、广州海洋地质调查局等国家级海洋科研机构。其中，南海海洋研究所牵头建设的“南海海洋科技基础条件平台”，为海洋科技创新提供了大型仪器共享和数据服务。广州还建有冷泉生态系统大科学装置、广州海洋实验室等重大科研平台，形成了从基础研究到应用开发的完整海洋科研链条。依托这些平台，广州在海洋生物医药、海洋工程装备、海洋信息服务等新兴产业领域持续发力，尤其在深海探测技术、天然气水合物开发等前沿领域承担了多项国家级科研任务，国际涉海论文发文量长期位居全国前列。

经贸活力是广州海洋经济的传统优势领域。作为千年商都和华南地区最大的综合性主枢纽港，广州港已构建起覆盖全球主要港口的航线网络，是中国通往东南亚、中东、非洲等“一带

一路”沿线地区航线最密集的港口之一。临港产业体系完善，形成了以汽车制造、石油化工、船舶与海洋工程装备为代表的先进临港制造业集群。在南沙自贸片区的政策赋能下，国际航运枢纽能级持续提升，全球航运要素加速向广州集聚。以广州港南沙港区为核心的国际通用码头、南沙港五期工程等项目有序推进，进一步夯实了大湾区世界级港口群的主港地位。海洋商贸与跨境电商等新业态蓬勃发展，国家进口贸易促进创新示范区等政策平台落地，推动了大宗商品贸易和跨境供应链的集聚。

广州海事服务能力处于全球中等水平，是未来提升海洋竞争力需要重点突破领域。高端海事服务要素集聚不足，海事金融、国际海事仲裁、航运保险等领域的专业机构数量和质量与全球标杆城市相比存在差距，尚未能系统地将庞大的货物流量转化为高端海事服务价值。与同属大湾区的香港相比，广州在基于普通法系的海事法律服务体系、国际仲裁公信力和全球化的船务经纪网络上，仍处于追赶阶段，港口流量大、服务经济弱的结构性矛盾有待破解。

广州国际影响处于全球中等偏上水平，影响力主要辐射华南及东南亚地区。依托广交会等国家级对外经贸平台，广州每年吸引数十万国际客商到访，国际商务联系持久活跃。但在海洋议题的全球治理参与度上仍显薄弱，缺乏具有全球影响力的海洋国际组织总部或常设机构，国际海洋议题的媒体曝光和话语引领能力需进一步增强。

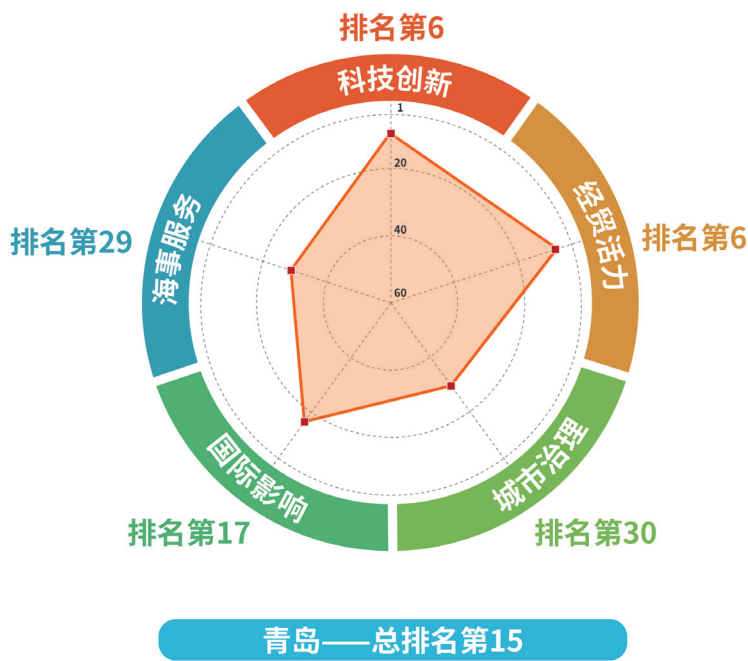
广州城市治理水平正处在对标国际先进、持续优化提升的阶段。交通基础设施较为完善，港口与公路、铁路、航空等运输方式的衔接不断优化。在绿色港口建设方面，广州港持续推进港口岸电建设和清洁能源替代，南沙港区岸电覆盖率和船舶受电设施改造率稳步提升。但港口生态环境保护 and 绿色转型任务依然艰巨，公众海洋素养仍有较大提升空间，城市整体治理效能正不断向国际高标准看齐。

综合来看，广州海洋城市竞争力的核心优势在于深厚的商贸底蕴、强大的科技创新能力和较为完整的临港产业体系，这为建设世界一流的国际航运枢纽提供了坚实支撑。未来，广州需重点补齐高端海事服务、全球海洋治理参与度和城市治理效能三大短板，加快实现从流量大港向价值强港的跨越，在全球海洋城市竞争中占据更加重要的位置。

3.15 中国—青岛

青岛位于中国黄海之滨、山东半岛南端，是国务院批复确定的沿海重要中心城市、现代海洋城市和国际性综合交通枢纽城市，也是黄河流域最便捷的出海口和山东省海洋经济发展的核心引擎，作为我国北方核心海洋城市，青岛的经贸、科创以及港口物流优势突出。

青岛·综合竞争力雷达图



经贸活力方面，作为沿黄九省区最便捷的经济出海口和北方对外开放门户，青岛港货物吞吐量和航线覆盖能力均处于全球前列，近 240 条航线覆盖全球 180 多个国家和地区。2025 年货物和集装箱吞吐量分别居世界第四、第五位。同年，全市海铁联运集装箱量完成 282.9 万标准箱，同比增长 11%，连续十一年位居全国第一。当前，青岛积极落实青岛港总体规划，推进董家口港区通用码头等重大项目建设，持续提升通过能力，并新布局一批内陆港，加密海铁联运班次，增强对腹地的辐射带动能力，服务构建沿黄陆海大通道。此外，青岛近年来大力发展航运服务业，做强跨境结算、航运保险、船舶交易等功能，推动青岛港向贸易港、金融港、服务港转型，加快打造世界一流国际航运中心。

海洋产业方面，青岛是我国少有的在 28 个海洋及相关产业门类均有布局的海洋城市，2025 年海洋生产总值超过 5800 亿元，位居全国沿海城市第三位，占地区生产总值比重达到

33%，为经贸活力的持续提升提供了坚实的产业支撑。目前，青岛正加快构建“4+4+2”现代海洋产业体系，即改造提升现代渔业、港口航运、海洋文旅、海洋化工 4 个优势产业，培育壮大海洋装备、海洋药物和生物制品、海水淡化与综合利用、海洋新能源 4 个新兴产业，超前布局深海开发、海洋电子信息 2 个未来产业。

科技创新是青岛核心优势。青岛集聚了全国 30% 的涉海院士和 40% 的涉海高端研发平台，青岛涉海论文发表量高居全球海洋城市首位，拥有中国科学院海洋研究所、中国海洋大学、自然资源部第一海洋研究所等顶尖涉海科研院所，涉海省部级以上创新平台达 143 家，住青涉海“两院”院士达 22 人，拥有全国近三分之一的涉海两院院士。青岛投入使用的科考船达 26 艘，数量居国内第一，包括“大洋一号”“科学”号、“向阳红”系列等，具备近海、远洋、极地协同作业能力，为海洋科考和基础研究提供了先进装备保障。在海洋药物研发、深海探测、海洋观测技术等领域取得多项国际领先成果，如“蓝色药库”计划推动的海洋创新药物 BG136 进入临床 II 期试验，自主研发的“蛟龙”号潜水器、海燕水下滑翔机等深海装备，以及《中国海洋自然资源图集》等国家级科研成果。2024 年底，中国科学院海洋研究所发布“琅琊”海洋大模型 1.0 版本，现已在国家海洋环境预报中心部署测试运行，实现了人工智能与海洋科学的深度融合。

海事服务是青岛当下相对突出的短板。尽管青岛港的货物吞吐量和航线网络已跻身全球前列，但在航运金融、海事法律、海事保险、船舶经纪等高端海事服务领域的发展仍严重滞后于港口规模。全球 Top40 海事金融银行在青岛设立分支机构的数量有限，能够提供专业化海事法律服务的律所和涉海保险机构也较为稀缺，难以满足国际航运业务的全链条服务需求。与新加坡、伦敦等全球海事服务中心相比，青岛在海事服务领域的差距尤为显著，港口的“流量优势”尚未有效转化为“服务优势”，成为制约青岛建设东北亚国际航运中心的瓶颈。

国际影响力方面，青岛正逐步从区域航运枢纽向具有全球影响力的港口城市迈进。依托上合示范区和山东自贸试验区青岛片区等开放平台，青岛与“一带一路”沿线国家和地区的经贸联系不断加深，跨国公司领导人青岛峰会、东亚海洋合作平台等国际活动持续提升城市的国际知名度。但在全球海洋治理规则制定、国际海事组织事务参与度等方面，青岛的话语权和影响力仍有提升空间。

城市治理方面，青岛在可持续发展水平和海洋生态保护方面与全球领先城市存在差距。2025 年，青岛近岸海域水质优良面积比例保持 99% 以上，灵山湾获评全国首批美丽海湾，但

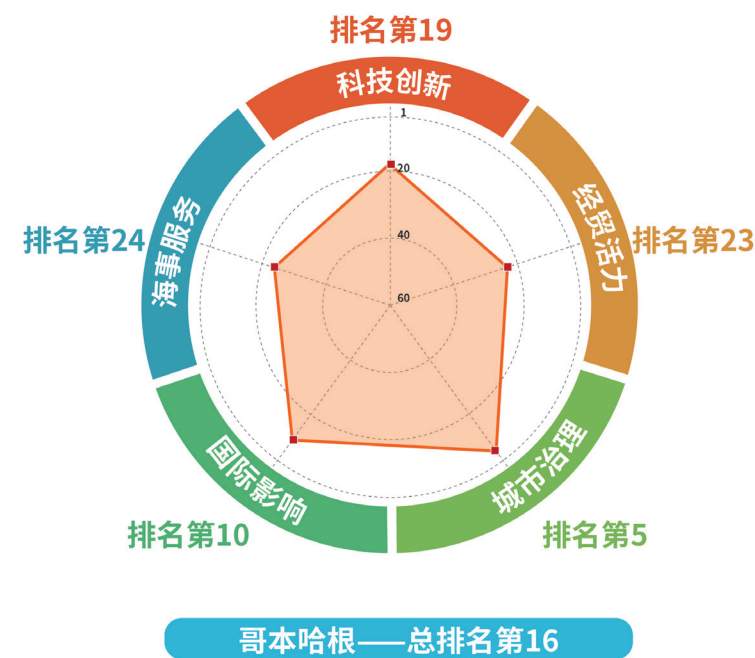
将绿色低碳理念全面融入港口运营和海洋经济发展全过程仍需持续努力。公众海洋素养培养体系尚不健全，全民参与海洋保护的机制有待完善。未来，青岛需在城市治理的可持续发展维度加大投入，将绿色化、低碳化贯穿港口运营全流程，提升城市治理效能。

综合来看，青岛排名稳中有升的核心动力来自经贸活力和科技创新的持续增强。未来，青岛需充分发挥港口物流枢纽和海洋科研高地的双重优势，补齐高端海事服务和城市治理等领域，加快向具有全球影响力的现代海洋城市稳步迈进。

3.16 丹麦—哥本哈根

哥本哈根位于丹麦西兰岛东部，扼守波罗的海通往北海的厄勒海峡要冲，是北欧重要港口城市。其竞争力集中体现了北欧发展模式的海洋领域特征，其核心优势主要体现在绿色治理和规则制定。

哥本哈根·综合竞争力雷达图



城市治理是哥本哈根最核心的竞争力。市政府明确提出 2025 年实现碳中和，绿色理念已深度嵌入港口运营。2025 年，丹麦国王弗雷德里克十世亲自为欧洲最大岸电设施揭幕，该设施位于 Océankaj 邮轮码头，总投资 5200 万欧元，可同时为多艘邮轮和渡轮提供风电等绿色电力。

此外，哥本哈根港积极推进邮轮暗点供应，2025 年全年 88 次船舶靠港使用岸电，预计 2026 年增至 183 次，这意味着 79% 的抵达丹麦首都的邮轮乘客将乘坐连接岸电网的船只。

在全球航运治理领域，哥本哈根拥有独特话语权。丹麦是国际海事组织（IMO）创始成员国，在 2025 年 4 月 IMO 海洋环境保护委员会第 83 次会议上，推动通过全球航运业净零排放框架。2025 年，丹麦承诺向 IMO 温室气体技术合作信托基金注资约 2000 万丹麦克朗，协助发展中国家削减航运排放。同年，哥本哈根会举办如世界海事论坛等多场国际海事会议，吸引逾千名全球行业领袖参与；印度—丹麦绿色航运卓越中心于 2025 年 6 月在此揭牌，作为两国绿色战略伙伴关系的重要落地项目，旨在推动绿色燃料基础设施与港口数字化合作。

受波罗的海封闭地理特征与北欧有限人口规模制约，哥本哈根经贸活力长期局限于区域层面。但总部位于此的全球航运巨头马士基在 2025 年实现重大突破：2 月与德国赫伯罗特组建的“双子星联盟”正式运营，投入 340 艘船舶、约 370 万标准箱运力，构建全球航线网络；同时持续加码绿色甲醇布局，将全球年产能合作提升至 73 万吨，全年交付 10 艘甲醇双燃料船，使双燃料船队规模达到 19 艘以上，标志着甲醇路线从示范迈向可运营船队。丹麦发达的高端制造业为海洋经济提供支撑，但狭小腹地与有限货物生成量仍制约其经贸竞争力的全球扩张。

科技创新方面，受限于科研资源与市场规模，哥本哈根难以在海洋科技全领域发力，但在绿色船舶等细分赛道已建立深厚技术壁垒。海事服务领域，传统航运金融、海事仲裁能力相对薄弱，但依托绿色先发优势，在船舶减排服务、碳交易咨询等新兴赛道迅速崛起。2025 年 IMO 净零框架通过后，全球航运业对碳核算、减排方案设计、绿色燃料认证需求激增，哥本哈根凭借先发优势吸引大量相关企业与人才聚集，为海事服务发展开辟了新空间。

综合来看，哥本哈根排名下滑的核心原因是港口规模先天限制，无法同步全球贸易增长节奏，科技创新与传统海事服务短板也难以短期弥补。但这恰恰凸显了其模式的独特价值——并未遵循大而全的扩张逻辑，而是走出了一条以绿色治理和规则制定为核心的差异化路径。

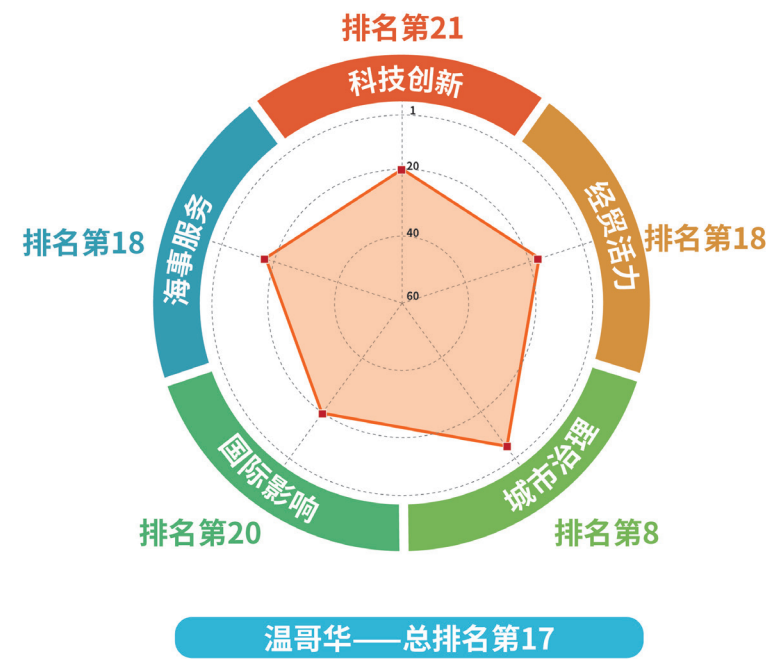


哥本哈根 | Pexels

3.17 加拿大一温哥华

温哥华位于加拿大不列颠哥伦比亚省西南部，濒临太平洋，是加拿大通往亚太地区的门户和北美西海岸重要的港口城市。在全球海洋城市中，温哥华整体呈现“治理与区位优势突出、经贸能级受限”的结构性特征。

温哥华·综合竞争力雷达图



经贸活力与港口物流是温哥华海洋经济的基础支撑。2025 年，温哥华港货物吞吐量达 1.704 亿吨，同比增长近 8%，创历史新高，港口出口以谷物、原油、钾肥等大宗商品为主，国际贸易量增长 11%，连接加拿大商品到全球 170 多个市场。2025 年底，温哥华弗雷泽港务局已完成中央调度系统部署，正式将弗雷泽河、罗伯茨浅滩和英吉利湾地区纳入系统管理，该系统将为 29 个海运码头每年超 3000 艘次船舶往来提供高效安全的航行支持，其中涵盖弗雷泽河与罗伯茨港区每年约 800 艘远洋货轮的通航保障，这两个区域年货物贸易额逾 2000 亿加元。然而，加拿大西部经济以资源型产业为主，货物生成量有限，与美国西海岸的洛杉矶、长滩等港口相比，经济腹地规模和航线密度存在差距。加之温哥华产业结构以影视制作、数字娱乐和旅游业为主，临港工业与海洋产业布局分散，海洋经济对城市整体 GDP 的贡献度偏低。

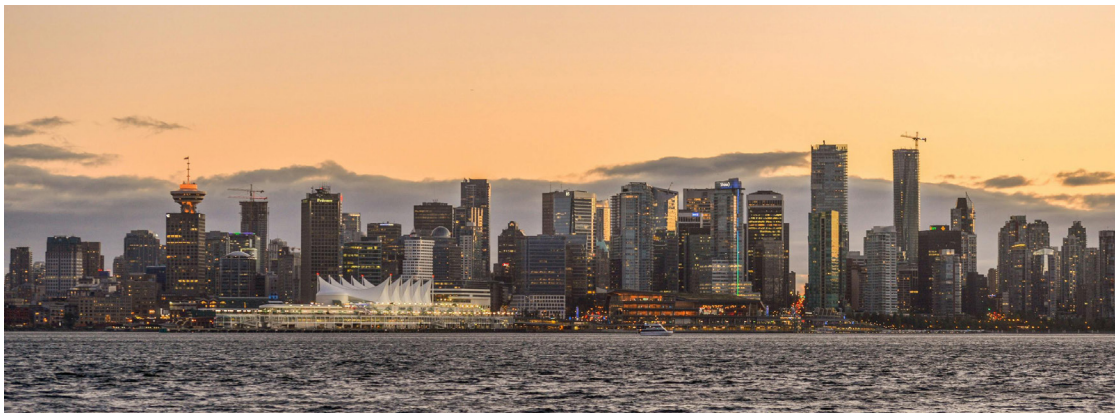
城市治理是温哥华最突出的竞争优势。温哥华港在海洋生态修复、碳排放控制等方面走在

北美前列，2025 年邮轮季期间，超过 80% 的邮轮挂靠接入岸电设施，船舶使用清洁电力，有效降低靠港排放。管理和营商环境长期保持稳定，依托加拿大完善的法律体系和透明的政务运作模式，为海洋企业发展提供了良好的制度保障。公众海洋保护意识较强，为城市的可持续发展奠定了社会基础。

国际影响力方面，温哥华的优势主要体现在邮轮经济和全球知名度上。2025 年邮轮季，温哥华港接待 301 艘次邮轮挂靠和 120 万名旅客，港务局预测，2026 年温哥华邮轮旅客总量将超过 140 万人次。温哥华作为阿拉斯加邮轮航线的核心母港已运营超过 35 年，国际媒体曝光度和国际游客活跃度长期位居全球前列，2026 年，迪士尼邮轮将首次在温哥华同时部署两艘邮轮运营阿拉斯加航线。但在全球海洋治理和海事专业领域的国际会议举办能力方面，仍有提升空间。

绿色航运是温哥华差异化竞争的新增长极。2025 年 3 月，温哥华 LNG 加注供应商 SeaspanEnergy 完成加拿大首次船对船 LNG 加注作业，目前，Seaspan 已在北美西海岸部署三艘 LNG 加注船，国际船东也签署了年度加注合同。目前，温哥华港还计划推进氨和甲醇等替代燃料的加注能力建设，正逐步成为北美西海岸 LNG 加注枢纽，在全球航运绿色转型中占据先发优势。

在海洋科技创新领域，温哥华依托加拿大海洋超级集群加快技术布局，如 2025 年，温哥华船舶公司 SeaspanShipyards 牵头 600 万加元的“数字船舶预测智能项目”，运用 AI 预测分析提升船舶寿命与效率。但温哥华海洋科技整体规模有限，专利产出和论文发表量处于全球中等水平，高端海洋科技人才供给存在缺口。海事服务方面，温哥华整体处于全球中等水平，港口运营和咨询服务能力较强，但全球领先的海事金融银行在此设立分支机构的数量有限，航运金融、海事保险等高端服务供给不足。



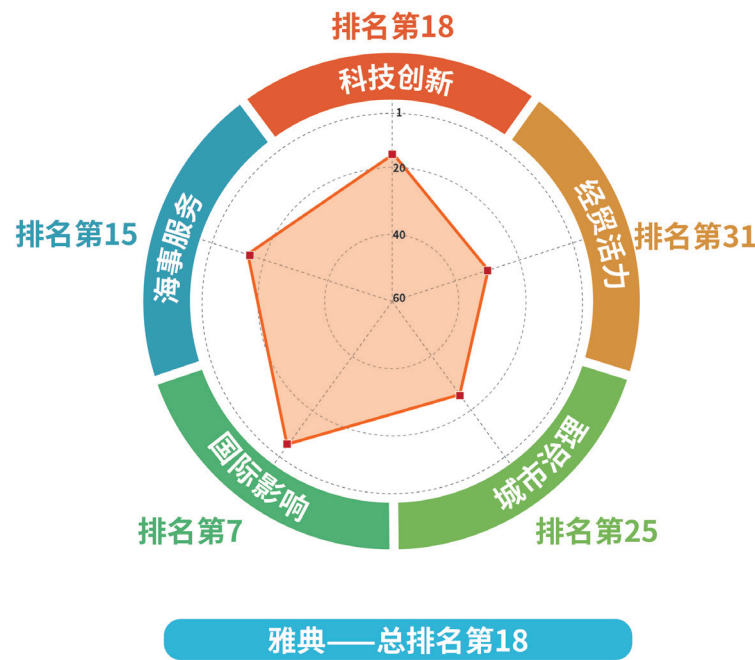
温哥华 | Pexels

综合来看，温哥华经贸活力受限于经济腹地规模和产业结构，难以同步全球贸易增长节奏，但在城市治理、邮轮经济和绿色航运领域的优势显著，未来温哥华可通过做强做精邮轮旅游产业、巩固北美西海岸 LNG 加注枢纽地位等方式，走出一条符合自身禀赋的高质量发展道路。

3.18 希腊—雅典

雅典位于希腊东南部阿提卡半岛西侧，南临萨罗尼科斯湾，西南距爱琴海约 8 公里，通过外港比雷埃夫斯与地中海紧密相连。希腊是今年排名前 20 的城市中进步最为显著的城市之一，整体呈现“国际影响突出、港口枢纽崛起”的非对称特征。

雅典·综合竞争力雷达图



港口枢纽地位的跃升是雅典海洋经济近年最显著的变化。比雷埃夫斯港是中远海运集团控股的地中海重要枢纽港。2025 年，该港实现营业收入约 2.51 亿欧元，同比增长 8.6%；营业利润 1.32 亿欧元，同比增长 2.2%，两者均创历史新高。集装箱业务方面，尽管红海危机持续扰动全球供应链，三个码头收入同比增长均超过 10%，展现出较强韧性。邮轮业务表现尤为亮眼，靠港艘次、旅客吞吐量及收入均创历史新高，收入同比大幅增长 24.8%，进一步巩固了比雷埃夫斯港作为东地中海重要邮轮母港的地位。2016 年，中远海运集团收购比雷埃夫斯港务局多数

股权并全面接手经营，其带来的结构性变革使比港从区域性港口加速转型为地中海重要转运枢纽。

在全球航运治理领域，雅典凭借希腊传统航运大国的地位拥有独特话语权。希腊航运界在 2025 年 IMO 海洋环境保护委员会第 83 次会议上积极推动全球性温室气体减排机制的制定，希腊海事与岛屿政策部主张制定“现实的中期措施”，重申支持 IMO 主导的脱碳路径。2025 年 6 月，第八届地中海论坛在雅典举行，来自 IMO、联合国环境规划署等国际组织的高级官员参会，聚焦海洋环境保护与蓝色经济可持续发展开展广泛讨论。这些国际活动持续提升雅典在海事领域的影响力，构成了其国际影响维度的核心支撑。

然而，雅典经贸活力仍受制于希腊经济基本面，整体处于全球海洋城市的中下游水平。希腊船队规模庞大，但 2024 至 2025 年全球运价波动显著，船东面临成本上升和需求收缩的双重压力，反映出城市海洋经济抗风险能力的不足。先天地理腹地有限，港口功能以中转和区域贸易为主，货物吞吐量难以与东亚和北欧主要港口匹敌。海事服务与城市治理维度也处于全球中等水平，高端海事金融、法律、保险等专业服务供给不足，可持续发展的系统性仍有待加强。

综合来看，雅典排名跃升的核心动力来自比雷埃夫斯港的持续崛起及其带来的国际影响力提升。作为东地中海航运格局重塑的重要节点，雅典正依托中远海运的深度投资和港口业务的强劲增长。

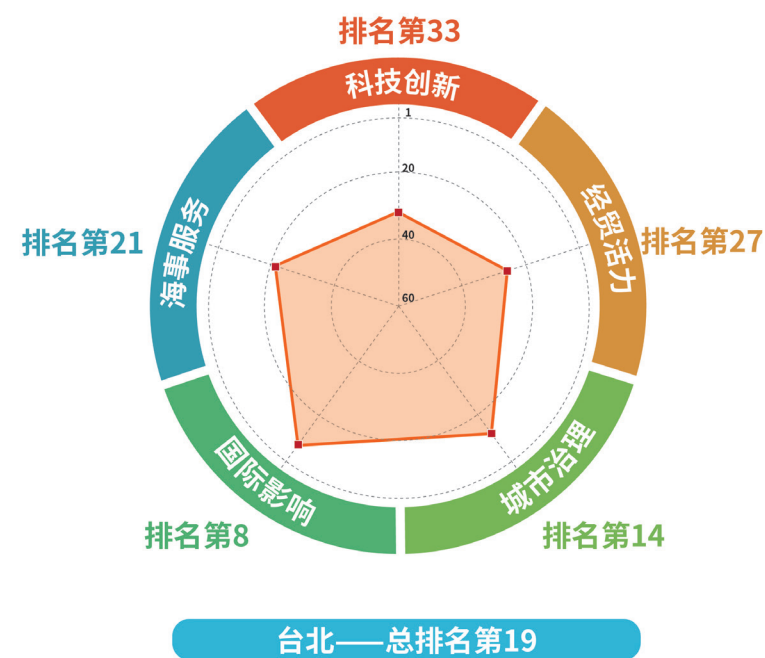


雅典 | Pexels

3.19 中国—台北

台北位于中国台湾省北部、台湾海峡北口西侧，地处淡水河入海口，是中国台湾地区的重要中心城市，整体呈现软实力相对突出，但港口硬件规模受限的结构性特征。

台北·综合竞争力雷达图



经贸活力方面，台北整体处于全球海洋城市的中下游区间。台北港是台湾省北部的重要货运港口，功能定位为基隆港的辅助港，以服务近洋贸易与区域物流集散为主。台北港口岸线资源与水深条件有限，航道水深约 12 米，仅能容纳 5 万吨级船舶靠泊，难以承接大型干线船舶挂靠。受此制约，台北港航线覆盖范围集中于近洋区域，难以形成规模效应。近年来，台北港积极拓展物流功能，规划在南码头区打造智慧车辆产业物流园区，同时发展离岸风电水下基础生产基地，推动港口向智慧物流与绿能科技方向转型。但从整体看，台北的产业结构以电子信息、金融服务等都市型经济为主，临港工业与海洋产业布局分散，海洋经济对城市整体经济的贡献度偏低。

科技创新方面，台北处于全球海洋城市的下游偏上梯队。台湾省拥有一定规模的海洋科研资源，位于基隆的台湾海洋大学是台湾省海洋科学与工程领域的核心高校，其在藻类碳封存、海洋观测、海底地质勘探、海洋能发电等领域进行深入研究。但台北市内缺乏专门的海洋高等院校与海洋科研平台，海洋科技研发力量薄弱，PCT 国际涉海专利申请量与海洋科技创新能力

均处于较低水平，科研成果向现实生产力的转化通道不畅。

在对外交流层面，台北依托台湾省发达的航运产业基础，在文化、旅游、经贸等领域的民间国际交流较为活跃，国际游客活跃度与民间友城交往处于较高水平，形成了一定的城市品牌认知度。此外，台湾省拥有较为完整的航运产业链，长荣海运、阳明海运、万海航运三大船公司均为全球航运市场的重要参与者，这些产业资源为台北参与国际航运事务的民间交流提供了支撑。

城市治理方面，经过长期发展，台北形成了较为完善的市场经济体系与透明高效的政务服务，管理和营商环境、可持续发展水平等指标表现良好。但受城市空间资源有限的约束，港口与城市内部及腹地的交通衔接有待优化，物流效率仍有提升空间。同时，海洋教育的普及程度不足，公众海洋素养有待提高，海洋文化氛围不够浓厚，未能为海洋经济的发展提供充分的社会支撑。

综合来看，台北在全球海洋城市竞争中形成了与其城市规模和发展阶段相适应的竞争力水平。但受限于港口硬件规模、远洋航线覆盖不足，以及海洋科技创新体系薄弱等结构性短板，台北的海洋经济的综合竞争力仍有较大提升空间。

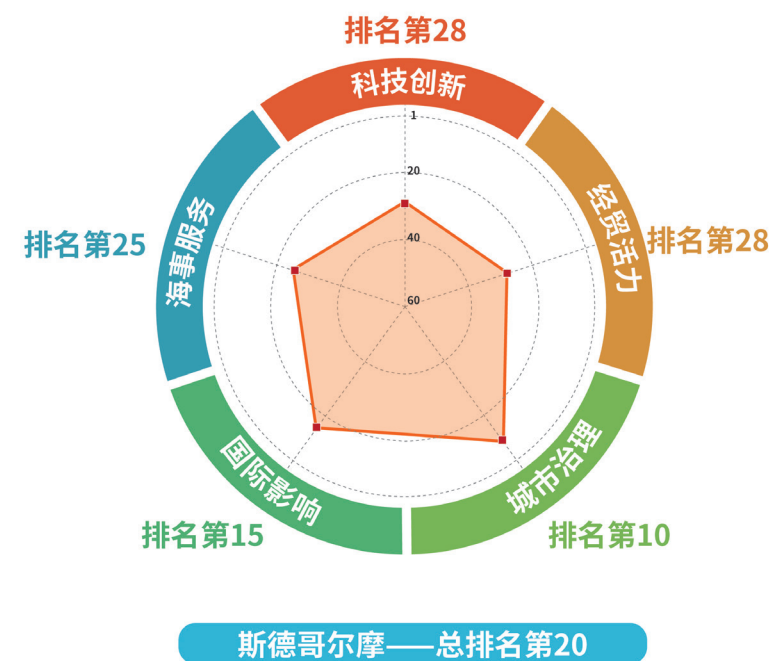


台北 | Pexels

3.20 瑞典—斯德哥尔摩

斯德哥尔摩位于瑞典东南部，地处波罗的海与梅拉伦湖交汇处，由 14 座岛屿组成，是瑞典首都和波罗的海重要港口城市。在 2026 年全球海洋城市竞争力排名中，斯德哥尔摩位列第 20 位，较去年下降 3 位，整体呈现治理优势突出但产业能级受限的结构性特征。

斯德哥尔摩·综合竞争力雷达图



城市治理是斯德哥尔摩最突出的竞争优势，其可持续发展水平位居全球前列。斯德哥尔摩将可持续发展贯穿于海洋经济发展的全过程，涵盖港口电气化、船舶减排、海洋生态修复等方面。2025 年，斯德哥尔摩港引进了世界上第一艘电动水翼渡轮 CandelaP—12Nova，并持续扩大岸电设施覆盖范围，推动港口运营向零排放转型。

在全球航运治理领域，斯德哥尔摩凭借北欧海事集群的深厚积累拥有独特话语权。斯德哥尔摩是波罗的海航运网络的重要节点，2025 年举办了多场国际海事相关会议，斯德哥尔摩作为瑞典首都，持续输出绿色航运治理理念。2025 年，斯德哥尔摩港持续推动区域航运脱碳进程，11 月，斯德哥尔摩港与塔林港直接签署谅解备忘录，正式启动名为“Swed—Est 绿色合作”的倡议，波罗的海港口的绿色航运走廊合作进一步深化。

经贸活力方面，斯德哥尔摩整体处于全球中下游水平。其城市综合经济竞争力较强，反映

出瑞典稳定的经济基本面和发达的产业体系为海洋经济发展提供了坚实支撑。但受限于波罗的海区域市场规模和地理区位，斯德哥尔摩港以客运和滚装运输为主，主要服务于北欧和波罗的海周边国家的区域贸易，缺乏全球枢纽性的货物中转能力，航线联通度处于全球较低水平，整体经贸竞争力难以与新加坡、上海等全球贸易枢纽相抗衡。

科技创新方面，斯德哥尔摩在绿色海事技术细分领域保持着北欧领先地位。瑞典整体科技实力雄厚，斯德哥尔摩汇聚了瑞典皇家理工学院等知名高校，在船舶减排、海洋生态保护、可再生能源与海洋融合等领域拥有较强的技术积累。但海洋科技领域的专利和论文产出规模有限，整体创新生态的国际化程度和成果转化效率仍有待提升。

海事服务方面，斯德哥尔摩海事服务体系主要服务于本地和北欧区域市场，全球领先的海事金融银行在此设立分支机构的数量有限，高端海事法律和涉海保险服务供给不足。随着全球海事服务重心逐渐向亚洲转移，斯德哥尔摩在航运金融、海事仲裁等高端服务领域的区域优势也面临持续弱化的压力。

国际影响方面，斯德哥尔摩在区域海洋事务中保持着较高的参与度。但受限于城市规模和全球知名度，其国际媒体曝光度和国际游客活跃度均处于全球中等水平，全球影响力仍主要局限于欧洲区域。

综合来看，斯德哥尔摩在城市治理和可持续发展领域的领先优势，是其立足全球海洋城市竞争格局的根本支撑。但由于全球海事服务产业加速向亚洲转移，以及全球海洋科技竞争日趋激烈，斯德哥尔摩海洋科技投入增速相对放缓，专利和论文产出规模有限，斯德哥尔摩全球排名面临现实的下滑压力。



斯德哥尔摩 | Pexels



指数编制说明

4.1 指标说明

4.1.1 经贸产业活力

城市经济竞争力：指的是通过总量指标、质量指标及流量指标等相关指标，赋予不同权重，组成完整的经济竞争力指标体系，再利用指数计算公式得出考查城市经济竞争力指数的综合指数，这一指标能够反映出城市经济竞争力的大小。总量指标包括地区生产总值、财政收入等；质量指标包括人均地区生产总值、单位面积产出等；流量指标包括固定资产投资、进出口总额等。通过对这些指标的综合分析，可以全面评估一个城市的经济竞争力水平。

港口货物吞吐量（TEU）：指一定时期内经水运输出、输入港区并经过装卸作业的货物总量，是衡量地区建设和发展的量化参考依据，是反映港口生产经营活动成果的重要数量指标。

港口航线联通度（航线繁忙程度）：指的是所在港口与其他国家、地区等港口相连的航线密集程度，航线越多、布局越好，则代表港口航线联通度越高，可以反映出港口的服务能力和辐射范围，可以带动区域发展。

最惠国关税税率：指城市所在国家对全部 WTO 成员国统一适用的最惠国关税税率，按全部进出口商品类别进行简单算术平均计算得到的数值，数值越低，则代表该国整体关税开放程

度越高，可以反映出该国的市场准入门槛和国际贸易开放水平，促进进出口贸易发展和全球供应链深度融合。

海洋经济活力：专家围绕各海洋城市在城市资本引进能力、高素质劳动力吸引能力、上市企业数量、经济发展能力等方面进行综合考量，打分范围为 0—100 分，分数越高表示经济活力越强。

4.1.2 科技创新策源

海洋专门学校数量：指的是专门开设与海洋科学及相关专业和课程的学校数量，该类学校旨在培养专业海洋学习型和实践型人才，我国国内海洋专门学校指教育部高等院校名单中名称以海洋、海事等涉海相关为主要学科特色的高校。

国际涉海论文发文数量：指的是全球范围内，科研平台所发表的与海洋研究相关的论文数量，可反映地区对海洋事业发展研究重点和关切程度。

PCT 国际涉海专利申请量：指一定时期内，地区通过 PCT 途径提交的涉海国际专利申请量，反映了地区海洋科技发展水平。

城市研发投入经费：指的是地区投入的专用于科技研发的经费规模，城市研发投入经费越高，说明基础研究投入不断提升，企业创新主体地位进一步增强，这也是反映国家创新能力的重要指标之一。

科技创新吸引力：专家围绕各海洋城市在城市整体科技创新能力、高水平创新载体平台建设、创新人才培育和引进措施、创新生态建设等方面，并重点考虑科技创新在海洋领域的集聚程度、声誉和影响力等进行综合考量，打分范围为 0—100 分，分数越高表示吸引力越强。

4.1.3 海事资源配置

全球 Top40 提供海事金融服务银行（总部 / 分支机构）拥有量（间）：指的是以海事金融业务为先导，充分依托丰富的产品线，从发现客户需求，到满足客户需求，再到创造客户需求，为国际海事业务客户提供全方位金融服务的银行机构数量。

具有海事业务的律所：指的是可以受理船舶碰撞的事故调查和索赔处理、油污事故的调查和索赔处理、货损货差纠纷的调查和处理等各类海事业务的律师事务所，可以为相关海事案件提供专业、快速、最稳妥的解决方案，有助于海事案件合理高效推进，也有助于所在地区海事事务的平稳运行。

涉海保险公司：指的是以海洋保险为特色，开展海洋产业多功能海上平台综合保险等特色

海洋保险项目以及与海洋经济相关的保险产品如信用保险、船舶保险、货运保险、指数保险等在内的保险公司。

港务公司：指的是以港口服务为依托，集装卸、贸易、仓储、配送等服务为一体，拥有较为完整的港口物流产业链的公司。

具有涉海咨询业务的咨询公司：指的是能够对用海用岛、海洋生态修复、海洋重大行政决策或其他与海洋相关的业务提供咨询建议服务的海洋咨询公司。

4.1.4 国际影响程度

国际媒体对城市的报道：指一定时期内，国际媒体对地区的涉海报道数量（新闻条数），反映了地区海洋发展的国际影响力。

国际游客活跃度：指一定时期内，TripAdvisor 网站中有更新评论的地区旅游目的地（景点、餐饮、住宿），反映了地区的国际影响力与国际游客数量。

国际友城数量：指地区与国外城市建立的友好城市及友好合作关系城市总数，反映了地区的国际影响力。

城市国际会议数量：指的是地区举办的，数国以上的代表为解决互相关心的国际问题、协调彼此利益，在共同讨论的基础上寻求或采取共同行动（如通过决议、达成协议、签订条约等）的多边集会。

海洋事务国际参与度：指城市参与全球海洋事务、为全球海洋事业前瞻性、创新性发展做出重要贡献的水平。

4.1.5 城市治理能力

管理和营商环境：指企业等市场主体在市场经济活动中所涉及的体制机制性因素和条件的作用程度，是一个地区经济软实力的重要体现。

交通便捷度：指城市通过航空、水路和陆路交通方式实现对外连接与内部通达的综合便利程度，可以反映出城市的对外综合通达性、内部交通可达性和人员货物全域流动效率，可以带动区域经济发展、对外交流合作、旅游业繁荣和城市功能品质提升。

城市可持续发展水平：指的是从经济、环境、资源、社会发展和人口等多个层面建构指标体系，以此来衡量城市可持续发展水平，体现地区各层面发展状况，从而适时调整发展方向。

海洋意识评价：指的是对海洋及其相关政治、经济、文化、科技、环境、安全等方面的性质、规律、价值和作用的反映和认识，是衡量国民对海洋认知水平的重要工具。

4.2 计算方法

4.2.1 模型选择

在“全球海洋城市竞争力指数”计算过程中涉及指标权重的确定。作为度量指标作用大小程度权重，其确定值是否与其真正所起的作用程度相符，关系到能否真实地反映客观现象。当前主流的权重赋予方法有专家咨询法、平均赋权法、主成分分析法、层次分析法和熵值法等。

常用的权重赋予方法比较

方法	主要原理	优点	缺点
专家咨询法	在初步提出评价指标的基础上，征询有关专家的意见，对指标进行调整。	简单易行、应用方便。	人为主观因素影响较大。
平均赋权法	对所有指标进行平均赋权。	简单直接，消除人为主观因素影响。	存在较大的随意性。
主成分分析法	是一种数学多元统计分析方法，它是依据指标贡献率的大小来确定指标权重的。	消除指标间相关关系的影响。	需要大量的样本数据支持。
层次分析法	利用较少的定量信息使决策的思维过程数学化，是一种定性、定量相结合的，系统化、层次化的分析方法。	操作步骤简单，决策过程清晰，容易掌握，具有较强的实用性和灵活性。	无法完全避免人为主观因素的影响。
熵值法	是一种客观赋权法，其根据各项指标观测值所提供的信息的大小来确定指标权重。	是客观赋权法，避免人为因素带来的偏差。	忽略指标本身的重要程度。

层次分析法（AHP）是美国运筹学家萨迪（Saaty）20 世纪 70 年代中期提出来的一种定性、定量相结合，系统化、层次化的分析方法。层次分析法能够将复杂的决策系统层次化，将目标分解为多个目标或准则，进而分解为多指标（或准则、约束）的若干层次，通过逐层比较各种关联因素的重要性来为分析以及最终的决策提供定量的依据。同时，层次分析法操作步骤简单、决策过程清晰，能够将定量与定性分析相结合，具有一定的实用性和灵活性，同时具有较强的系统性。

为科学评估和准确把握海洋城市发展水平，需要对海洋城市发展的不同子系统进行评估，

结合主观判断和客观条件。因此，本报告使用层次分析法作为确定权重的方法。

4.2.2 指标计算过程

“全球海洋城市竞争力指数”由 24 个二级指标构成，具体计算步骤如下：

- 标准化处理
- 构建判断矩阵

判断矩阵标度方法

标度	含义
1	因素 i 与 j 同样重要
3	因素 i 比 j 稍重要
5	因素 i 比 j 明显重要
7	因素 i 比 j 强烈重要
9	因素 i 比 j 极端重要
2、4、6、8	上述相邻判断的中间值
倒数	若因素 i 与 j 的重要性之比为 a_ij, 则因素 j 与 i 的重要性之比为 1/a_ij

- 次序一致性检验

判断矩阵一致性检验结果

判断矩阵	CR	结果
综合评价		通过
经济贸易与产业活力		通过
...		通过
...		通过
...		通过
...		通过
...		通过
...		通过

4.3 计算结果

本次评价在延续往年评估体系基础上，对部分指标选取、测算、数据来源进行了优化调整，以更加贴合当下发展现实，反映全球海洋发展新趋势。

4.3.1 城市总排名

城市	分数	排名	排名变化
伦敦	16.5034	1	→
新加坡	15.5332	2	→
纽约	13.7191	3	→
上海	13.2972	4	→
香港	11.8639	5	↑ 1 名
东京	11.1816	6	↓ 1 名
悉尼	10.0522	7	→
汉堡	9.4264	8	→
奥斯陆	9.4138	9	→
休斯敦	9.3985	10	↑ 2 名
深圳	9.3962	11	→
鹿特丹	8.9808	12	↓ 2 名
洛杉矶	8.8576	13	↑ 5 名
广州	8.7485	14	→
青岛	8.7451	15	↑ 1 名
哥本哈根	8.5639	16	↓ 3 名
温哥华	8.2373	17	↓ 2 名
雅典	7.8894	18	↑ 2 名
台北	7.7541	19	→
斯德哥尔摩	7.6821	20	↓ 3 名
厦门	7.0405	21	↑ 3 名
安特卫普	7.0095	22	↑ 1 名
吉隆坡	6.9260	23	↑ 8 名
赫尔辛基	6.9061	24	↓ 3 名

城市	分数	排名	排名变化
大阪	6.8772	25	↓ 3 名
宁波—舟山	6.8651	26	↑ 2 名
釜山	6.8479	27	↓ 1 名
天津	6.3145	28	↑ 1 名
雅加达	6.1808	29	↓ 2 名
澳门	6.1162	30	↑ 2 名
高雄	6.0804	31	↑ 4 名
曼谷	5.9630	32	↓ 2 名
横滨	5.7584	33	↓ 8 名
三亚	5.6331	34	↑ 3 名
大连	5.6072	35	↓ 1 名
珠海	5.4892	36	→
海口	5.4842	37	↑ 1 名
马尼拉	5.4709	38	↓ 5 名
福州	5.1968	39	→
泉州	4.6778	40	→
南通	4.2825	41	↑ 2 名
胡志明市	4.2152	42	→
东莞	4.1605	43	↓ 2 名
烟台	4.0838	44	↑ 1 名
温州	4.0244	45	↓ 1 名
连云港	4.0098	46	→
湛江	3.8842	47	↑ 2 名
北海	3.8400	48	↑ 5 名
威海	3.6396	49	↑ 3 名
唐山	3.5520	50	↓ 3 名
儋州	3.5333	51	↑ 5 名
盐城	3.4005	52	↓ 4 名
汕头	3.2454	53	↓ 3 名

4.3.2 经贸活力排名

城市	分数	排名	排名变化
日照	2.9273	54	↓ 3 名
钦州	2.8755	55	↑ 2 名
秦皇岛	2.8510	56	↓ 2 名
漳州	2.8393	57	↓ 2 名
营口	2.8289	58	→
防城港	2.7062	59	→
锦州	1.9336	60	→

城市	分数	排名	排名变化
新加坡	4.2605	1	→
上海	4.1592	2	→
香港	3.1287	3	↑ 2 名
深圳	3.1068	4	↑ 3 名
宁波—舟山	3.0743	5	↑ 3 名
青岛	2.9442	6	↑ 5 名
纽约	2.9438	7	↑ 2 名
伦敦	2.9162	8	↓ 2 名
鹿特丹	2.8880	9	↓ 5 名
广州	2.8547	10	→
汉堡	2.7462	11	↓ 8 名
东京	2.7341	12	→
安特卫普	2.6825	13	→
洛杉矶	2.6276	14	↑ 2 名
悉尼	2.6010	15	→
奥斯陆	2.5543	16	↑ 3 名
休斯敦	2.5157	17	↑ 1 名
温哥华	2.5090	18	↓ 1 名
吉隆坡	2.4086	19	↑ 19 名

城市	分数	排名	排名变化
厦门	2.3055	20	→
横滨	2.2143	21	→
大阪	2.2010	22	↑ 1 名
哥本哈根	2.1897	23	↓ 1 名
海口	2.1177	24	↑ 17 名
高雄	2.1077	25	↑ 12 名
釜山	2.0454	26	↓ 12 名
台北	2.0444	27	↑ 1 名
斯德哥尔摩	2.0167	28	↓ 2 名
天津	2.0153	29	↓ 5 名
赫尔辛基	1.9868	30	↓ 3 名
雅典	1.9791	31	↑ 3 名
澳门	1.9331	32	↑ 11 名
雅加达	1.9025	33	↓ 8 名
三亚	1.8944	34	↑ 14 名
马尼拉	1.8390	35	↓ 5 名
福州	1.7779	36	↓ 7 名
胡志明市	1.6855	37	↓ 6 名
珠海	1.6144	38	↓ 3 名
大连	1.6035	39	↓ 7 名
泉州	1.5896	40	↓ 7 名
东莞	1.5252	41	↓ 2 名
连云港	1.5153	42	→
儋州	1.4817	43	↑ 6 名
南通	1.4726	44	↓ 4 名
曼谷	1.4445	45	↓ 9 名
唐山	1.3671	46	↑ 1 名
北海	1.3655	47	↑ 4 名
钦州	1.3640	48	↑ 5 名

4.3.3 科技创新排名

城市	分数	排名	排名变化
温州	1.3545	49	↓ 3 名
营口	1.2594	50	↑ 6 名
盐城	1.2443	51	↓ 7 名
烟台	1.1829	52	↓ 7 名
防城港	1.0722	53	↑ 6 名
湛江	1.0056	54	↓ 4 名
汕头	0.9847	55	↓ 3 名
日照	0.8961	56	↓ 2 名
秦皇岛	0.8677	57	↓ 2 名
威海	0.7816	58	↓ 1 名
漳州	0.6680	59	↓ 1 名
锦州	0.5787	60	→

城市	分数	排名	排名变化
伦敦	2.9974	1	→
上海	2.6516	2	↑ 4 名
纽约	2.3774	3	↑ 4 名
新加坡	2.3417	4	↑ 1 名
深圳	2.1087	5	↓ 1 名
青岛	2.0811	6	↑ 2 名
东京	2.0537	7	↓ 5 名
休斯敦	1.7570	8	↓ 5 名
广州	1.6817	9	↑ 3 名
香港	1.5267	10	→
奥斯陆	1.4745	11	↓ 2 名
悉尼	1.3915	12	↓ 1 名
汉堡	1.3419	13	↑ 1 名
大连	1.2846	14	↑ 12 名

城市	分数	排名	排名变化
洛杉矶	1.2676	15	↓ 2 名
厦门	1.2255	16	→
天津	1.1278	17	↑ 6 名
雅典	1.0468	18	↑ 1 名
哥本哈根	1.0450	19	↓ 2 名
鹿特丹	1.0011	20	↑ 1 名
温哥华	0.9775	21	↓ 6 名
大阪	0.9322	22	↓ 2 名
福州	0.9201	23	↑ 10 名
珠海	0.8987	24	↑ 5 名
三亚	0.8896	25	↑ 6 名
连云港	0.8725	26	↑ 19 名
横滨	0.8674	27	↓ 9 名
斯德哥尔摩	0.8503	28	↓ 6 名
安特卫普	0.8481	29	↓ 2 名
宁波—舟山	0.8417	30	→
海口	0.8124	31	↑ 16 名
釜山	0.7998	32	↓ 7 名
台北	0.7920	33	↓ 5 名
赫尔辛基	0.7777	34	↓ 10 名
烟台	0.7667	35	→
澳门	0.7543	36	↓ 2 名
南通	0.7429	37	↓ 5 名
威海	0.7008	38	↑ 1 名
湛江	0.6580	39	↑ 5 名
温州	0.6375	40	↓ 3 名
泉州	0.6353	41	↑ 2 名
马尼拉	0.6036	42	→
东莞	0.5990	43	↓ 2 名

城市	分数	排名	排名变化
高雄	0.5959	44	↓ 4 名
汕头	0.5329	45	↑ 3 名
唐山	0.5242	46	↓ 10 名
盐城	0.4599	47	↑ 4 名
漳州	0.4409	48	↑ 4 名
北海	0.4186	49	↑ 4 名
秦皇岛	0.4098	50	↑ 4 名
日照	0.3855	51	↓ 5 名
胡志明市	0.3552	52	↑ 4 名
儋州	0.3238	53	↑ 2 名
雅加达	0.2406	54	↓ 5 名
防城港	0.2344	55	↑ 2 名
吉隆坡	0.2325	56	↓ 18 名
营口	0.2282	57	↑ 1 名
锦州	0.2131	58	↑ 1 名
曼谷	0.1769	59	↓ 9 名
钦州	0.1685	60	→

4.3.4 海事服务排名

城市	分数	排名	排名变化
伦敦	4.1818	1	→
新加坡	2.6045	2	→
香港	2.3258	3	→
纽约	2.2098	4	→
雅加达	1.9406	5	↑ 3 名
上海	1.6600	6	↓ 1 名
东京	1.4812	7	↓ 1 名
悉尼	1.2163	8	↑ 1 名
汉堡	1.2046	9	↓ 2 名

城市	分数	排名	排名变化
马尼拉	1.1907	10	↑ 4 名
休斯敦	1.1657	11	→
鹿特丹	1.0399	12	↓ 2 名
曼谷	1.0382	13	→
吉隆坡	1.0050	14	↑ 5 名
雅典	0.9402	15	↓ 3 名
深圳	0.8209	16	↑ 5 名
胡志明市	0.8092	17	→
温哥华	0.6384	18	↑ 8 名
广州	0.6201	19	↑ 1 名
天津	0.5544	20	↑ 3 名
台北	0.5499	21	↓ 5 名
奥斯陆	0.4602	22	↓ 4 名
赫尔辛基	0.4338	23	↑ 2 名
哥本哈根	0.4279	24	↓ 2 名
斯德哥尔摩	0.3957	25	↓ 10 名
洛杉矶	0.3894	26	↑ 4 名
安特卫普	0.3583	27	↑ 1 名
大连	0.3482	28	↓ 1 名
青岛	0.3246	29	→
大阪	0.2753	30	↓ 6 名
东莞	0.2652	31	↑ 9 名
高雄	0.2531	32	↑ 2 名
厦门	0.2456	33	→
釜山	0.2359	34	↓ 2 名
福州	0.2121	35	↑ 1 名
宁波—舟山	0.2075	36	↑ 1 名
烟台	0.2032	37	↑ 4 名
湛江	0.1742	38—41	↑ 1—4 名

城市	分数	排名	排名变化
唐山	0.1742	38—41	↑ 1—5 名
珠海	0.1742	38—41	→
汕头	0.1742	38—41	↑ 5—8 名
南通	0.1566	42—43	↑ 4—5 名
温州	0.1566	42—43	↑ 6—7 名
日照	0.1465	44	→
锦州	0.1465	44	↑ 1 名
澳门	0.1402	46	↓ 11 名
横滨	0.1203	47	↓ 16 名
海口	0.1113	48—49	↓ 9—10 名
连云港	0.1010	48—49	→
北海	0.1010	50—60	→
防城港	0.1010	50—60	→
钦州	0.1010	50—60	→
三亚	0.1010	50—60	→
盐城	0.1010	50—60	→
泉州	0.1010	50—60	→
营口	0.1010	50—60	→
威海	0.1010	50—60	→
儋州	0.1010	50—60	→
秦皇岛	0.1010	50—60	→
漳州	0.1010	50—60	→

4.3.5 国际影响排名

城市	分数	排名	排名变化
伦敦	3.3440	1	→
纽约	3.0033	2	↑ 1 名
新加坡	2.8854	3	↑ 1 名
上海	2.5293	4	↓ 2 名

城市	分数	排名	排名变化
东京	2.0846	5	→
香港	2.0794	6	↑ 3 名
雅典	1.9349	7	↑ 9 名
台北	1.8816	8	↑ 4 名
洛杉矶	1.8800	9	↑ 6 名
哥本哈根	1.8400	10	↓ 3 名
奥斯陆	1.8373	11	↓ 3 名
悉尼	1.8179	12	↓ 1 名
曼谷	1.8038	13	↑ 1 名
鹿特丹	1.7800	14	↓ 8 名
斯德哥尔摩	1.6447	15	↓ 5 名
广州	1.5546	16	↓ 3 名
青岛	1.4843	17	↑ 6 名
汉堡	1.4730	18	↑ 2 名
釜山	1.3744	19	↑ 5 名
温哥华	1.3068	20	↓ 2 名
厦门	1.3038	21	↑ 6 名
吉隆坡	1.2974	22	↓ 1 名
休斯敦	1.2720	23	↓ 6 名
赫尔辛基	1.2263	24	↑ 2 名
深圳	1.2237	25	↓ 6 名
雅加达	1.1679	26	↓ 4 名
安特卫普	1.1405	27	↓ 2 名
天津	1.0875	28	→
大阪	1.0726	29	→
马尼拉	1.0262	30	↑ 1 名
高雄	0.9441	31	↑ 6 名
澳门	0.9158	32	→

城市	分数	排名	排名变化
三亚	0.8941	33	↑ 1 名
横滨	0.8119	34	↓ 4 名
珠海	0.7362	35	↑ 3 名
海口	0.7346	36	↓ 1 名
大连	0.7062	37	↓ 1 名
宁波—舟山	0.7024	38	↓ 5 名
泉州	0.6622	39	↑ 2 名
胡志明市	0.6599	40	↑ 2 名
福州	0.6500	41	↑ 7 名
南通	0.5992	42	↑ 4 名
北海	0.5885	43	↓ 4 名
威海	0.5783	44	↓ 4 名
烟台	0.5417	45	↑ 2 名
湛江	0.4951	46	↓ 2 名
盐城	0.4267	47	↑ 6 名
秦皇岛	0.4033	48	↓ 3 名
儋州	0.3952	49	↓ 6 名
唐山	0.3556	50	↓ 1 名
日照	0.3402	51	↓ 1 名
东莞	0.3328	52	↓ 1 名
连云港	0.3074	53	↓ 1 名
温州	0.2849	54	↑ 2 名
防城港	0.2784	55	↑ 2 名
漳州	0.2538	56	↓ 2 名
钦州	0.2118	57	↓ 2 名
营口	0.1368	58	→
汕头	0.0996	59	→
锦州	0.0650	60	→

4.3.6 城市治理排名

城市	分数	排名	排名变化
新加坡	3.4411	1	↑ 6 名
纽约	3.1847	2	↑ 4 名
奥斯陆	3.0875	3	↑ 5 名
伦敦	3.0640	4	↓ 3 名
哥本哈根	3.0612	5	↓ 1 名
悉尼	3.0256	6	↓ 3 名
东京	2.8281	7	↓ 5 名
温哥华	2.8055	8	↓ 3 名
香港	2.8032	9	↑ 6 名
斯德哥尔摩	2.7747	10	↑ 4 名
洛杉矶	2.6929	11	↑ 7 名
休斯敦	2.6881	12	↑ 12 名
汉堡	2.6607	13	↓ 3 名
台北	2.4861	14	↑ 3 名
赫尔辛基	2.4814	15	↓ 6 名
大阪	2.3961	16	↓ 4 名
釜山	2.3924	17	↑ 10 名
澳门	2.3728	18	↓ 7 名
上海	2.2971	19	↑ 1 名
鹿特丹	2.2717	20	↓ 7 名
高雄	2.1796	21	→
深圳	2.1360	22	↓ 3 名
珠海	2.0657	23	↑ 7 名
宁波—舟山	2.0393	24	↑ 5 名
广州	2.0375	25	↑ 3 名
雅典	1.9884	26	→
吉隆坡	1.9825	27	↑ 7 名
安特卫普	1.9801	28	↓ 5 名
厦门	1.9601	29	↓ 7 名

城市	分数	排名	排名变化
青岛	1.9108	30	↓ 5 名
三亚	1.8539	31	↑ 2 名
横滨	1.7444	32	↓ 16 名
海口	1.7082	33	↓ 1 名
泉州	1.6897	34	↑ 5 名
大连	1.6647	35	→
福州	1.6368	36	↑ 1 名
温州	1.5909	37	↓ 1 名
湛江	1.5512	38	↑ 11 名
天津	1.5295	39	↓ 1 名
曼谷	1.4996	40	↑ 2 名
威海	1.4778	41	↑ 11 名
汕头	1.4540	42	↓ 1 名
东莞	1.4383	43	↓ 12 名
烟台	1.3893	44	↑ 1 名
漳州	1.3757	45	↑ 5 名
北海	1.3664	46	↑ 9 名
南通	1.3112	47	↓ 3 名
儋州	1.2316	48	↑ 8 名
连云港	1.2136	49	↓ 2 名
盐城	1.1686	50	↓ 2 名
日照	1.1590	51	↓ 5 名
唐山	1.1309	52	↓ 1 名
营口	1.1036	53	↑ 5 名
秦皇岛	1.0692	54	→
钦州	1.0301	55	↑ 2 名
防城港	1.0202	56	↑ 3 名
锦州	0.9302	57	↑ 3 名
雅加达	0.9293	58	↓ 15 名
马尼拉	0.8115	59	↓ 19 名
胡志明市	0.7054	60	↓ 7 名

【总策划】

胡振宇 综合开发研究院（中国·深圳）前海分院副院长
综合开发研究院（中国·深圳）可持续发展与海洋经济研究所所长
丁骋伟 综合开发研究院（中国·深圳）可持续发展与海洋经济研究所副所长

【编制团队】

蔡冰洁 综合开发研究院（中国·深圳）可持续发展与海洋经济研究所副主任研究员
汤婉月 综合开发研究院（中国·深圳）可持续发展与海洋经济研究所副所长
邹毅人 综合开发研究院（中国·深圳）可持续发展与海洋经济研究所项目研究员
王卓凡 综合开发研究院（中国·深圳）可持续发展与海洋经济研究所项目研究员





综合开发研究院（中国·深圳）