

加快建设海洋强国

“五海”协同绘蓝图

——青岛西海岸新区打造海洋强国战略支点

清晨的唐岛湾，海风轻拂，鸥鸟翔集。不久前，全球仅存数千只、被誉为“鸟中大熊猫”的中华秋沙鸭，首次现身这片城市核心湾区，引得观鸟爱好者竞相拍摄，为这幅海城画卷添上灵动一笔。

这是青岛西海岸新区向海图强的生动注脚。作为全国唯一以海洋经济发展为主题的国家级新区，青岛西海岸新区用十余载光阴作答一个命题：如何推动海洋经济高质量发展？

“我们一体推进科技兴海、产业强海、向海开放、生态养海、陆海统筹‘五海’协同，实现从分散低效向集聚高效的格局跃升，形成各展所长、优势互补、协同并进的海洋经济发展新格局，加快打造海洋强国战略支点。”青岛市委常委、青岛西海岸新区工委书记刘昌松表示。

数字跃升彰显出高效协同优势：新区海洋生产总值从2014年成立之初的589.9亿元，增长到2025年的2255.78亿元，年均增长13%，占地区生产总值比重达40.8%，占山东省、全国海洋生产总值的比重分别为11.9%和2.05%。

构筑成果转化快车道

创新是引领海洋经济高质量发展的第一动力。今年3月份，由中国海洋大学、青岛聚大洋藻业集团与青岛海洋生物医药研究院联合攻关的“褐藻寡糖”获批国家新食品原料。

早在2020年，依托中国工程院管华诗院士团队的海洋寡糖原创研究成果积累，聚大洋与青岛海洋院联手共建青岛国际海洋寡糖制备中心产业化基地。前者发挥全产业链优势与规模化生产经验，后者拿出高水平研发能力与标准体系，一场产学研链条协同就此展开。

历经多年联合攻关，褐藻寡糖终于走出实验室。聚大洋控股子公司——青岛达康海洋生物科技有限公司成为全球首家具备该产品生产与销售资质的企业。“目前，我们已建成年产50吨的专业生产线，预计年产值达5000万元，未来5年内扩建成年产2000吨褐藻寡糖产业化基地。”青岛聚大洋藻业集团董事长吴仕鹏说。

打通海洋科技从实验室走向市场的“最后一公里”，离不开西海岸深厚的海洋科技“家底”——拥有涉海高校12家、涉海“国字号”平台12家、涉海市级以上创新平台309家，集聚涉海合作院士32名、海洋人才8.6万人，形成了国内最大的海洋学科研集群。

家底厚，更要盘得活。为让实验室成果更快涌向生产线，新区出台支持大院大所向海发展的政策措施，探索“企业出题、校所答题、联合攻关、政府服务”模式，并搭建起大型科学仪器设备设施开放共享平台，打通科研资源与产业需求之间的壁垒。

“共享平台就像是‘科

创淘宝’，企业有需求时，可直接登录平台选择仪器设备，并向科研院所预约。”青岛古镇口海洋科教创新区高校理事会秘书处副秘书长鞠庆坤介绍，“目前已有中国科学院海洋研究所、中国海洋大学等14家单位的近500台(套)科研仪器设备纳入共享平台，面向社会开放，成为企业‘家门口的实验室’。”

除此之外，新区还成立海洋经济创新发展联盟，上线运行省海洋科技成果转化平台，发布海洋科技成果284项、技术需求83项，进一步促进校企交流、技术供需对接。

要让创新活水持续涌动，更为关键的是做好顶层设计，完善协同体制，形成握指成拳的强大合力。“我们率先在县区市层面成立工委科技和海洋发展委员会，打破‘科技归科技、海洋归海洋’的传统条块分割，以科技创新为引领培育打造海洋新质生产力，实现了海洋领域政策制定、产业发展、科技创新、开放合作与生态保护的‘一口归集’。”青岛西海岸新区工委科技和海洋发展委员会办公室主任隋俊昌说。

全球首艘15万吨级智慧渔业大型养殖工船“国信1号2-1”、亚洲首艘圆筒型浮式生产储卸油装置“海葵一号”等从这里驶向深蓝，华大基因建成全球最大综合性海洋基因库，全球高分辨率海洋AI大模型“琅琊”在此发布……一系列“硬核”制造，折射出西海岸海洋经济能级的持续跃升。

打造临港经济强引擎

青岛西海岸新区坐拥青岛港前湾港区、董家口港区“双港口口岸”，拥有世界最大的矿石、原油码头和世界第一流的粮食码头枢纽中心，230余条国际航线通达180多个国家和地区。

港口能级的跃升，打开了临港产业的想象空间。漫步董家口港区，一条条全封闭皮带廊道从码头蜿蜒而出，如动脉般将矿石、粮食直送工厂。“前港后厂”的区位优势，让港口与工厂无缝衔接。

“我们公司进口到港的铁矿石经自动化取样、检测后，由皮带廊道直取到厂，全程‘零待时、零堆存、零搬运’。”青岛特殊钢铁有限公司物流中心主任赵同福说，“今年以来，公司进口铁矿石108.38万吨，其中直取到厂15.2万吨，节省堆存运输费用约30.4万元。”

依托港区优势，临港产业拔节生长。因港而生的董家口经济区累计引进产业项目190个，已完成投资1750亿元，正着力培育高端化工与新材料、特钢与装备制造、临港加工、现代物流及贸易四大千亿级产业集群。

港口赋能产业、城市服务港口，双向支撑、互促共进，构筑起港产城高效协同的坚实骨架。

清晨，在青岛港前湾港区，一艘满载生鲜的冷藏船刚刚靠泊。“关港通2.0”的“慧冷链”模块已自动上传集装箱全程温度数据，无需人工递交纸质记录。“过去查验冷链集装箱，纸质单据容易丢失、涂改，一点点点验还很慢，现在通过系统自动校

验，平均可节省查验等待时间1天至2天。”青岛锦亿鹏鸿国际物流有限公司总经理刘江说。

据悉，“关港通2.0”由青岛自贸片区、黄岛海关、董家口港海关、山东港口青岛港集团、山东港口科技集团联合打造，推出跨区查验、线上约车、样品管理等七大服务，打通查验全流程节点，助力口岸营商环境持续优化。

“近年来，新区建立港城联席会议制度，打破以往涉港服务事项‘九龙治水’格局。”青岛西海岸新区港城办副主任任格新介绍，新区整合港口用海用地、规划审批等6类服务诉求，并联合海关、海事、税务等11部门发布优化口岸营商环境17条措施，全方位推进港产城融合。

依托青岛自贸片区先行先试优势，一批制度创新成果让港产城协同跑出“加速度”：“进口原油先放后检”“货物按储运状态分类监管”等45项货物监管模式助力通关提速30%，关港通智慧查验、“中转集拼+多式联运”等近百项创新举措推动物流流转更高效。这片制度创新的“试验田”正加速成长为“创新森林”，推动口岸综合环境向好向优、发展能级向新提质。

港因城而兴，城因港而盛。2025年，青岛港货物吞吐量突破7亿吨，集装箱突破3000万标箱，分列全球第四、第五。青岛西海岸新区自2014年获批以来，货物进出口累计2.88万亿元，有进出口实绩的经营主体突破6000家，开放发展持续走深走实。

绘就人海和谐新图景

海洋治理是系统工程，长期以来，陆海分割、权责不清，导致“海洋污染根源在陆”的治理难题亟待破解。对此，青岛西海岸新区的治理理念很清晰：坚持以海定陆顶层设计，将陆域空间规划、海洋功能区划等“多规合一”，并辅以遥感监管“蓝色天网”，构建起海陆空一体治理的大格局。

驱车沿新区海岸线行驶，环岛路蜿蜒逶迤，灵山湾海天相接，琅琊龙湾碧波奔腾。“以前，这些地方被渔民私搭乱建的大小养殖场占满，大海就在眼前，但到海边却还得七拐八拐。”青岛西海岸新区台西头村村民肖圣金说。

为解决“靠海难亲海”这一问题，新区接连实施蓝色海湾整治及竹岔岛、灵山岛生态修复等系列工程，累计拆除废弃养殖设施超100公里，整治修复岸线150余公里，恢复海岸带植被260余公顷，建成90余公里蓝湾慢行系统，“推窗见海、驾车观海、步行亲海”成为居民日常生活。

河水不清，海湾难净。新区共有大小河流46条，其中入海河流20条。为此，新区在全国率先实施“湾长制”，并推动“河长制”与“湾长制”协同联动——管河必管海，管海必溯源。

早上8点30分，长江路街道办事处主任于芳芳来到唐岛湾巡查，作为湾长的她每月固定巡查两次。“巡湾也有科技加

持。”于芳芳展示着手机上的智慧化巡湾系统，“一旦发现岸滩垃圾、海域污染，拍照上传，系统会第一时间通知相关单位到场解决。”

与此同时，在青岛市生态环境局西海岸新区分局生态执法智慧监管指挥中心，监控一科负责人顾博和同事们正盯着大屏幕上的实时监测画面。“这是我们的生态环境智能遥感监管平台，整合卫星遥感、自动监测设施、无人机航拍等多维数据，相当于对全区海域织起了一张‘蓝色天网’。”顾博介绍，“平台接入了全区重点入海河流水质自动监测站数据，哪里水质异常，哪个需要预警推送，屏幕上一目了然。”

海陆空协同，不仅守住了碧海蓝天，更打通了一条“绿水青山”向“金山银山”转化的海洋路径。

日前，全国首个“负碳海岛”——灵山岛生态产品总值(GEP)最新测算数据出炉：全年GEP达7.06亿元。“依托核算成果，我们实现了全市首笔1000万元质押贷款授信落地。此外，青岛农商银行对灵山岛村集体共富公司授信200万元，助力海岛生态旅游行业高质量发展。”灵山岛省级自然保护区管委会主任殷红雷说。

从一岛到全城，新区生态协同的成效为全球海洋治理提供了“中国方案”：去年2月，在首届联合国“海洋十年”海洋城市大会上，新区治理经验作为国内唯一代表在大会分享；去年6月，在联合国海洋大会上，灵山岛案例被收录进《滨海城市可持续发展海洋方案工具包》。

“我们建设全国唯一的联合国‘海洋十年’国际合作中心，引入联合国‘海洋之城’平台全球秘书处等8家国际涉海机构，新区成为我国首个深度参与联合国‘海洋十年’的地方政府，成为全球沿海城市合作网络的重要协调枢纽，为海洋国际合作交流可持续发展贡献力量。”“海洋十年”国际合作中心主任张海波说。

站在“十五五”开局的新起点，青岛西海岸新区将继续以协同为笔、以海洋为卷，在海洋强国战略中扛起“支点”担当，向着更加辽阔的深蓝阔步前行。

图① 青岛西海岸新区灵山岛。(资料图片)
图② 青岛西海岸新区西湾湾船海工产业基地。(侯先鸣摄/中经视觉)

推动海洋经济高质量发展，不能仅靠单点突破，必须构建全方位、深层次的协同体系。

这需要打破传统思维定式，从科技创新、产业布局、生态保护和制度设计四个维度发力。

科技创新协同，打通“实验室”到“生产线”转化链。海洋经济是典型的高科技含量经济，但长期以来，科研与产业之间往往横亘着障碍。要破解这一难题，需构建产学研链条协同机制。这需要让高校和科研院所的实验室与企业的生产线深度牵手，通过“企业出题、校所答题”的联合攻关模式，让市场需求直接引导科研方向。更重要的是，要建立跨部门的统筹协调机制，将科技、海洋等职能整合，实现政策制定与产业需求的精准对接。

产业开放协同，重塑“港口”与“城市”共生关系。港口是海洋经济发展的核心枢纽，但港口若仅是货物的中转站，其价值便大打折扣。要实现产业开放协同，需让港口、产业与城市形成“化学键”式连接。可推广“前港后厂”模式，通过封闭皮带廊道等基础设施，让原材料直抵工厂，实现零待时、零搬运，大幅降低物流成本。要深化制度创新，打通海关与港口数据，让“数据跑路”替代“人工找单”，提升通关效率。

生态保护协同，构建“海陆空”一体化治理格局。海洋治理是系统工程，只盯着海里，往往治标不治本。需坚持“海陆统筹”理念，构建全方位生态保护协同机制。同时，要打通“绿水青山”向“金山银山”转化通道，探索生态产品总值核算，让生态价值可量化、可交易。

制度设计协同，强化“顶层设计”引领作用。任何成功的协同，都离不开制度保障。要推动海洋经济协同发展，需强化顶层设计，打破部门壁垒，实现政策、产业、科技、开放、生态的“一张蓝图绘到底”。要建立跨部门的统筹协调机制，避免“九龙治水”的内耗，凝聚握指成拳的合力。要通过制度创新，为协同提供政策支持，如设立专项基金、优化审批流程、完善激励机制等。

海洋经济的协同发展，不是单打独斗的“独角戏”，而是多方参与的“大合唱”。当科技创新、产业开放、生态保护、制度设计在蓝色国土上同频共振，当创新、开放、绿色、共享的理念深入人心，方能在建设海洋强国的征程上，谱写更加壮丽的蓝色乐章。

本版撰文 本报记者 刘成
本版编辑 徐达 李润泽 姜楠 王子莹

唱好海洋经济大合唱

者手记

大合唱

一支曲轴的接力赛

在中国船舶集团青岛北海造船有限公司船坞内，多艘散货船、超大型原油船正在加紧建造，里面的主机绝大多数来自一墙之隔的中船发动机有限公司。

走进中船发动机有限公司合架试验区，一台台主机有序安装调试。其中，超过半数的船用曲轴，产自5公里外的青岛海西重工有限责任公司。

从曲轴到主机再到整船，这场以曲轴为起点的接力赛在青岛西海岸新区海西湾船舶海工产业基地已经跑出了一条紧密协同、环环相扣的完整产业链。

“公司设计年产150支330至700毫米缸径柴油机曲轴，这些年需求旺，产量跟着一路攀升。”青岛海西重工有限责任公司综合管理部部长彭程说，2025年，公司共生产曲轴231支，六成以上直接交付中船发动机。

运抵中船发动机的曲轴装入主机，经调试测试等各个环节后，陆续发往各个造船厂。“主机是船舶心脏，曲轴是主机心脏，两颗‘心脏’齐聚海西湾，产业链实现了完整闭环。”中船发动机有限公司生产与供应链部主管王灿说。

一台主机，小的重600多吨，大的重2000多吨，生产周期40天到60天不等。“截至目前，北海造船手持船舶订单超过90艘，部分船舶订单交付期已排至2030年。”中国船舶集团青岛北海造船有限公司采购部/供应链管理部部长王伟介绍，关键部件本地配套，为船厂生产提供了强力支撑。

为了让这场接力跑起来更顺畅，2024年，北海造船与中船发动机打通专用陆运通道。“过去主机运输都是走海运，装卸船绑扎捆绑时间长、成本高，而且受恶劣天气影响大。”王伟告诉记者，陆上运输将成本从几十万元降到了几万元，时间从一两天缩短到了半天，同时规避了天气影响。

近年来船市持续火热，加之技术创新等因素推动，海西湾“曲轴—发动机—整船制造”的产业链协同愈发紧密高效。“近年来，北海造船青岛本地配套率由2024年的20.91%增长到25.35%，山东省内的配套率则达到了55.15%。”王伟说。

链式协同形成“飞轮效应”，将更多上下游企业融入其中，实现集群式高质量发展。设计端，中船船舶设计研究中心有限公司入驻海西湾，并全面承接北海造船主流船型详细设计任务；北海造船携手本地核心供应商，推动国内首台氢燃料低速发动机在中船发动机制造。不仅如此，北海造船承建的全球首批氢燃料散货船项目中，还创新推出“本地主机+本地供应系统+本地联合验证”作业模式，在有效规避船上直接调试潜在技术风险的同时，还显著缩短了建造与交付周期。

企业多了，盘子大了，如何让产业链协同从企业点对点配套，升级为区域一体化统筹？

今年3月27日，中国船舶集团青岛海西湾联席管理委员会成立，包括北海造船、中船发动机、海西重工

在内，14家单位组建区域性高层协商议事机构，让各家“坐在一张桌前，把事商量着办”，真正实现凝聚合力、统筹资源、统一服务。

不止于此，产业协同发展更需长效机制固化提升、持续赋能。2025年，西海岸新区探索实施海西湾船舶海工产业基地联席会议机制，以“一套统一机制、一个共同平台、一支专业团队”，全力推动船舶海工产业高效协同。“我们还成立‘智能制造共享加工中心联盟’，对接中船发动机、青岛武船麦克德莫特海洋工程有限公司等企业的精密件加工需求，进一步提升本地配套水平，增强产业链韧性。”青岛西海岸新区工业和信息化局三级调研员李建军说。

如今，海西湾内已聚集100余家船舶海工制造及各类配套服务企业，形成集船型设计、总装制造、动力配套、关键零部件配套等产业链关键配套上下游支撑体系。

这场从曲轴到主机、再到整船的接力赛，每一棒都在发力、加速，成效也愈加明朗——高效联动的产业生态持续释放强劲动能。



视频报道请扫二维码