区域经济研究报告

深圳海洋经济规模、格局与新一轮增长动力

核心观点

2025 年深圳海洋生产总值突破 5700 亿元，占全市 GDP 约 14.7%。油气开发、港口运输和滨海旅游已形成较大规模，电子信息、新能源和金融服务则为拓展海洋产业提供了新的产品与业务。《深圳市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》提出，到 2030 年海洋生产总值突破 1 万亿元，重点发展绿色智能装备、现代航运服务、滨海消费和现代渔业，并支持电子信息、生物医药等产业向海发展。

深圳海洋产业在空间上已形成较清晰的功能差异。西部的南山、前海和宝安，集聚研发企业、航运机构、金融服务和制造空间。东部片区的经济活动更直接依托港口、能源设施和滨海资源。盐田以国际集装箱运输及相关服务为主，大鹏集聚能源设施、海洋科研项目、海试水域和旅游资源。深汕特别合作区正在拓展海洋装备制造业和现代渔业的发展空间。

绿色智能装备与海洋电子信息，是深圳将制造优势转化为新增海洋业务的重点领域。深圳企业可向船厂提供电动船舶所需的电机、电池和能源管理系统，向无人船艇企业提供传感器、通信设备和控制系统，并向港口、能源及养殖企业销售用于检查船体、海上设施和养殖网箱的水下机器人。这些产品既服务深圳，也可销往其他地区。随着产品进入更多客户的采购体系，深圳电子信息、新能源和机器人产业有望获得新的订单与收入。

现代航运服务的增长重点，是围绕同一船舶增加融资及运营业务。2025 年末前海累计完成 80 个船舶租赁项目，资产规模 203.2 亿元，深圳国际船舶登记服务中心也于同年挂牌。绿色燃料则把能源供应转化为船舶经营中的持续采购。

滨海消费已有增长基础，后续空间主要在多日停留和海上活动供给。2025 年大鹏新区旅游收入 150 亿元，同比增长 27%，快于游客总量 10%的增速；过夜游客 300 万人次，增长 20.4%。现有住宿、餐饮与水上运动能够组合为更丰富的消费产品，蛇口邮轮及游艇业务也提供不同类型客源。

深圳发展海洋经济，政策重点应围绕已有竞争力的产品和业务展开。近期重点是支持绿色智能装备和海洋电子信息进入客户采购体系，扩大航运服务与燃料交易，并增加滨海消费和现代渔业供给；海洋药物及深海研发配置长期支持。产业基金、海试平台、深港合作和生产空间分别作用于融资、验证、客户和交付，政策安排与企业实际经营环节相衔接，才能将既有产业优势落实为销售、投产和持续服务收入。

风险提示：外贸需求与能源价格波动，海上作业安全和生态环境风险。

发展研究 · 区域经济研究

证券分析师：张铭潇
010-88005325
zhangmingxiao@guosen.com.cn
S0980526010002

相关研究报告

《区域经济研究报告-从产业驱动到产融协同：深圳经济高质量发展的机制重构研究》——2026-03-24

内容目录

1. 深圳海洋经济发展总体态势 4
1.1 海洋经济总量与发展目标 4
1.2 海洋产业结构与制造业基础 5
1.3 海洋产业空间布局 5
1.4 主要海洋城市比较与航运服务定位 6
2. 深圳海洋经济重点产业发展情况 7
2.1 港航物流与现代航运服务 7
2.2 海洋电子信息与水下智能装备 8
2.3 绿色智能船舶与海工配套 9
2.4 海洋油气与绿色能源服务 10
2.5 海洋生物医药与现代渔业 11
2.6 滨海旅游与海上休闲消费 12
3. 深圳发展海洋经济的基础与战略机遇 13
3.1 制造业技术优势与海洋应用需求 14
3.2 海洋科研与试验服务基础 14
3.3 港航外贸客户与金融支撑 14
3.4 深港海洋产业协同基础 15
4. 国内外海洋城市发展经验与深圳启示 15
4.1 鹿特丹的港产协同与绿色转型 15
4.2 新加坡的航运服务与燃料枢纽 15
4.3 上海的高端制造与专业服务集聚 16
4.4 青岛的海洋科创与产业转化 16
4.5 南沙的临港制造与载体配套 16
4.6 深圳的主要差距与发展启示 17
5. 深圳海洋经济发展目标测算与重点领域 17
5.1 规划目标与现价增速测算 18
5.2 绿色智能装备与海洋电子信息 18
5.3 现代航运服务与绿色燃料 20
5.4 滨海消费与现代海洋渔业 21
5.5 海洋生物医药与深海技术储备 21
6. 推动深圳海洋经济高质量发展的相关建议 22
6.1 海洋产业基金的重点投向与投资机制 22
6.2 海试平台的开放共享与首批应用机制 23
6.3 深港航运服务合作清单与推进机制 23
6.4 产业链招商与空间要素保障 24
6.5 滨海消费引导与公共服务配套 24
风险提示 26

图表目录

图1： 深圳海洋生产总值历史规模与 2030 年情景 4
图2： 全国海洋经济三次产业结构变化 5
图 3：深圳海洋产业基础与区域功能分工 6
图 4：深圳港集装箱吞吐量走势（2020—2025 年） 7
图 5：深圳海洋装备的产品、客户与应用关系 19
图 6：船舶购置与运营的服务需求及业务联系 20
图 7：海洋装备成果转化与支持环节 23

表1： 深圳港航物流与现代航运服务重点企业 8
表2： 深圳海洋电子信息与水下智能装备重点企业 9
表3： 深圳绿色智能船舶与海工配套重点企业 10
表4： 深圳海洋油气与绿色能源服务重点企业 11
表5： 深圳海洋生物医药与现代渔业重点企业 12
表6： 深圳滨海旅游与海上休闲消费重点企业 13
表7： 深圳主要海洋产业的经营基础与增长领域 13
表8： 国内外海洋城市的产业经验与深圳对照 17
表9： 深圳海洋经济 2025 年基准与 2030 年目标情景 18
表10： 深圳海洋经济规划重点与业务项目基础 22
表11： 深圳海洋经济高质量发展建议与实施抓手 25

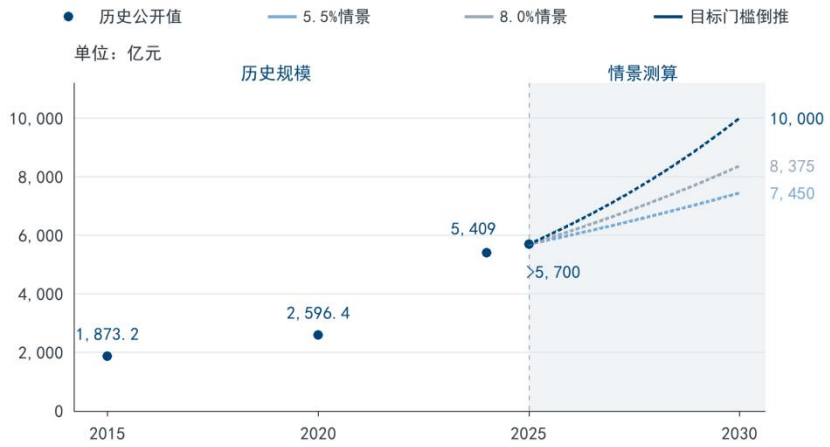
1. 深圳海洋经济发展总体态势

2025 年深圳海洋生产总值突破 5700 亿元，占全市 GDP 约 14.7%。油气开发、港口运输和滨海旅游已形成较大规模，电子信息、新能源和金融服务则为拓展海洋产业提供了新的产品与业务。深圳海洋经济的结构特点，是港航和能源经营基础较强，海洋装备与航运专业服务仍有扩张空间；空间上，西部集聚研发、制造与专业机构，东部枢纽港口、能源和滨海资源，深汕承担新增生产能力。既有业务的持续增长与制造、服务向海洋领域延伸，共同构成下一阶段规模扩大的基础。

1.1 海洋经济总量与发展目标

深圳海洋经济已进入较高基数上的增长阶段。海洋生产总值由 2015 年的 1873.2 亿元增至 2020 年的 2596.4 亿元，五年名义年均增长约 6.7%；2025 年进一步突破 5700 亿元，占全市 GDP 约 14.7%。港口运输、海洋油气和旅游已有较大的经营体量，新增技术产品和服务业务则主要依托城市原有产业发展。总量继续扩大，既与船舶运输、能源供应和旅游消费的变化有关，也取决于本地企业能否在海洋装备及专业服务市场中取得更多收入。

图1：深圳海洋生产总值历史规模与 2030 年情景



资料来源：深圳市规划和自然资源局《金沙湾码头工程海域使用论证报告表（公示稿）》《深圳市海岸带及海洋空间规划（2025—2035 年）》、深圳市发展和改革委员会《深圳市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》、深圳特区报《我市海洋经济去年总产值 5409 亿元占 GDP14.7%》、国信证券经济研究所整理。

企业与创新资源覆盖了深圳海洋产业的多个环节。2025 年全市涉海市场主体超过 11 万家，涉海创新平台载体达到 95 个，其中国家级 8 个、省级 32 个。除港航、能源等传统经营主体外，深圳已有海洋传感器、船舶通信、水下机器人和电力系统企业，前海也集聚了船舶租赁等专业机构。技术企业面向船厂、港口和能源企业供货，专业机构参与船舶购置与运营，新增海洋业务与深圳电子信息、新能源和金融产业的联系较为紧密。

《深圳市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》提出，到 2030 年海洋生产总值突破 1 万亿元，重点发展绿色智能装备、现代航运服务、滨海消费和现代渔业，并支持电子信息、生物医药等产业向海发展。现有港航、油气等大体量行业为总量增长提供基础，技术产品和专业服务则有望提高新增业务贡献。深圳的

增长空间，主要在于把已有制造、金融和客户优势转化为更大范围的海洋产业经营。

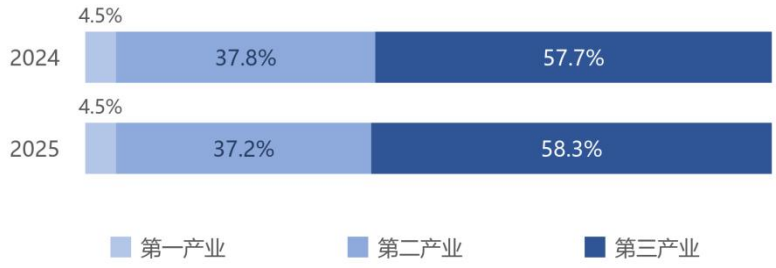
1.2 海洋产业结构与制造业基础

深圳海洋经济的第三产业占比较高，第二产业中油气开发占有较大分量。2024 年已公布的细分核算中，海洋第一、第二、第三产业增加值分别为 22.69 亿元、1232.29 亿元和 4154.42 亿元，占比分别为 0.4%、22.8%和 76.8%；海洋油气业增加值 660.92 亿元，占海洋第二产业的 53.6%。海洋交通运输业和海洋旅游业增加值分别为 564.49 亿元、336.91 亿元。油气开发直接支撑第二产业，港航和旅游既形成自身增加值，也为物流、能源供应及消费服务企业提供客户。

海洋产业结构与深圳整体产业结构存在差异。电子信息、新能源和机器人是深圳制造业的重要优势，但在上述海洋第二产业核算中，油气开发的贡献仍超过一半，船舶装备与技术产品还有较大拓展空间。海洋第三产业包含科研等多类服务，其较高占比也不等于航运金融、保险和海事法律业务已经充分发展。深圳制造能力向海洋领域延伸，主要通过部件供货、系统集成和专用设备销售实现；航运服务的扩张，则依靠机构参与更多船舶购置及运营业务。两者分别对应新的工业销售和专业服务收入。

全国船舶和海工装备增长，为深圳技术企业提供了更大的行业市场。2025 年海洋船舶工业、海洋工程装备制造业增加值分别增长 25.1%和 10.2%，均快于全国海洋经济 5.5%的实际增速；同期全国海洋三次产业占比为 4.5%、37.2%、58.3%。船厂建造和改装船舶，需要向配套企业采购动力、储能、控制及通信设备，海上设施的检测维护也需要传感器和水下作业装备。深圳相关企业能够通过向本地及外地客户供货参与这些需求，其市场范围因而可以超出本地修造船规模。

图2：全国海洋经济三次产业结构变化



资料来源：自然资源部《2025 年中国海洋经济统计公报》、国信证券经济研究所整理。

1.3 海洋产业空间布局

深圳海洋产业在空间上已形成较清晰的功能差异。西部的南山、前海和宝安，集聚研发企业、航运机构、金融服务和制造空间。2025 年南山区战略性新兴产业中的海洋产业增加值占全市同口径比重近 80%，体现了新兴海洋企业和研发资源的集中。该指标对应战略性新兴产业中的海洋产业，与全市海洋生产总值的统计范围不同。前海船舶登记与融资租赁、宝安海洋新城，则分别提供专业服务和产业空间。

东部片区的经济活动更直接依托港口、能源设施和滨海资源。盐田以国际集装箱运输及相关服务为主，大鹏集聚能源设施、海洋科研项目、海试水域和旅游资源。2025 年新区旅游收入 150 亿元，同比增长 27%。福田则通过金融与总部服务参与海洋经济，2025 年 4 月推出的中信国际大厦海洋经济总部楼宇，办公空间约 10 万平方米。各区形成海洋经济贡献的方式不同，研发和金融活动并不必然沿海岸集中。

深汕特别合作区正在拓展海洋装备制造业和现代渔业的发展空间。海洋产业总部研发基地规划投资约 21.56 亿元，现代化海洋牧场等项目增加了产业拓展空间。与南山、前海已经形成的企业和业务集聚相比，深汕的新增贡献更多取决于项目投产和经营规模扩大。深圳海洋产业的空间格局因而具有明确的阶段差异：西部已有企业和服务基础，东部兼具现有经营与科教项目，深汕则承担新增生产能力的建设任务。

图 3：深圳海洋产业基础与区域功能分工



资料来源：深圳市人民政府《深圳市海洋发展规划（2023—2035 年）》、前海管理局、福田区人民政府、盐田区人民政府、大鹏新区管委会、深圳市国资委、深圳市规划和自然资源局《深圳市地图》、阿里云 DataV.GeoAtlas 深圳市区划数据、国信证券经济研究所整理。

1.4 主要海洋城市比较与航运服务定位

深圳在主要海洋城市中的特点，是国际港口与电子信息、先进制造和金融资源同处一地。2025 年深圳港集装箱吞吐量 3540.84 万标箱，位居全球第四，具备联系国际船东和货主的运输网络。与主要依靠船舶总装的城市相比，深圳企业更容易从动力、控制、通信等配套产品进入船舶供应链；与能源及资源开发型城市相比，深圳又有条件延伸融资、管理和技术服务。港口既承接货物运输，也使本地企业能够接触船舶经营和设备采购需求。

深圳的运输规模优势与综合航运服务地位尚不完全匹配。2025 版新华·波罗的海国际航运中心发展指数中，深圳列第 17 位，上海、广州、青岛分别列第 3、第 12、第 13 位。该指数综合评价港口条件、航运服务和城市环境，深圳的港口箱量排名则主要反映运输规模。前海船舶租赁、登记等业务正在积累客户，说明深圳已开始进入船舶经营环节。上海、新加坡等城市将运输、融资、燃料和专业机构业务集中发展，其增长更多体现为船舶全生命周期内持续发生的服务交易。

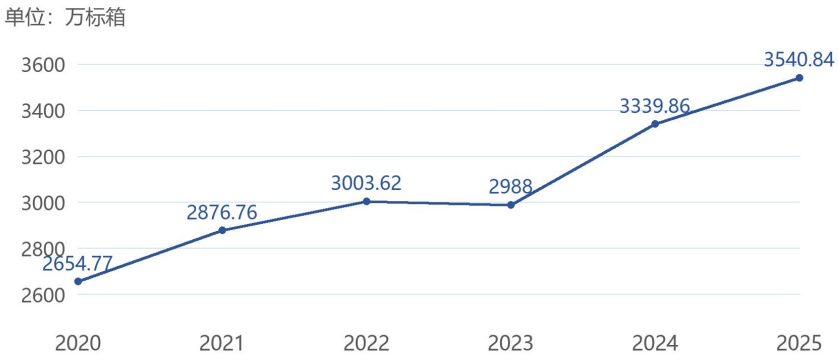
2. 深圳海洋经济重点产业发展情况

深圳重点海洋产业已形成不同的增长阶段。港航、油气和滨海旅游具有较大经营规模，船舶租赁与 LNG 加注已有连续业务；电子信息和智能装备已形成产品，但销售扩大还要经过客户选型、试验和交付；海洋药物及深海技术则主要积累长期研发成果。近期增量更可能来自运输与能源服务扩张、游客消费增加，以及现有技术产品进入更多工业应用。新建制造和养殖项目随后增加生产供给，药物及深海技术的产业化贡献则取决于研发与工程验证进展。

2.1 港航物流与现代航运服务

深圳港近年的增长主要表现为既有国际运输网络上的货量扩张。集装箱吞吐量由 2020 年的 2654.77 万标箱增至 2025 年的 3540.84 万标箱，五年增加约 886 万标箱，年均增长约 5.9%。2023 年小幅回落后，2024 年、2025 年连续增长，2025 年同比增长 6.0%；截至当年末，国际集装箱班轮航线达到 279 条。较大的箱量和航线覆盖使港口能够持续联系货主、班轮公司及物流企业，为装卸运输和相关物流服务提供稳定的业务基础。

图 4：深圳港集装箱吞吐量走势（2020—2025 年）



资料来源：深圳市统计局《深圳市 2020 年国民经济和社会发展统计公报》至《深圳市 2025 年国民经济和社会发展统计公报》、国信证券经济研究所整理。

船用燃料供应正在成为港口运输之外增长较快的业务。2025 年深圳港完成国际船舶液化天然气（LNG）加注 112 次、51.4 万立方米，加注量同比增长 79.22%。船舶在港补给燃料，使能源企业的采购、储运和供应能力与国际航线需求直接衔接，并带来加注作业及相关服务收入。深圳现阶段已有连续开展的 LNG 交易，甲醇等新燃料则主要处于初期业务拓展阶段。绿色航运的经济贡献，已从设备研发延伸至实际燃料销售，但不同燃料业务的成熟程度仍有差别。

船舶融资和登记是深圳拓展航运服务的另一个起点。截至 2025 年末，前海累计完成 80 个船舶租赁项目，资产规模 203.2 亿元。船舶租赁机构出资购置或持有船舶，通过租赁业务服务船东的融资需求；船舶运营还涉及保险、检验、管理和法律事务。2025 年深圳国际船舶登记服务中心挂牌，增加了船舶登记的集中办理渠道。登记、融资及后续运营围绕同一批船舶展开，为专业机构交叉服务客户提供了条件，深圳参与的航运业务由货物运输逐步延伸至船舶资产经营。

表1：深圳港航物流与现代航运服务重点企业

序号	公司名称	所属地区	主要产品及业务
1	深圳港集团有限公司	盐田区	港口投资、建设与运营，港口物流、仓储及疏港运输服务。
2	招商局港口集团股份有限公司	南山区	港口投资与运营，集装箱、散杂货码头装卸及港口配套物流服务。
3	盐田国际集装箱码头有限公司	盐田区	集装箱装卸与堆存，海铁联运、驳船衔接及冷链货物港口服务。
4	国银金融租赁股份有限公司	福田区	船舶融资租赁、经营性租赁及相关资产管理，为船东提供船舶购置和运营融资。

资料来源：深圳港集团《2025 年度报告》、国家开发银行、国信证券经济研究所整理。

2.2 海洋电子信息与水下智能装备

深圳海洋电子信息已形成感知、通信和控制等专用产品。朗诚科技、耐特恩等企业开发海洋环境监测传感器，赤湾通信研发甚高频数据交换系统（VDES）的船载终端和岸基基站样机，震兑工业参与纯电智能拖轮及船舶智能化应用。传感器采集海洋环境数据，船岸通信设备传输船舶与岸上信息，控制系统参与船舶运行，这些产品分别进入监测仪器、船舶和岸基设施。深圳电子信息企业因此能够将已有的硬件、通信与软件能力用于专门的海洋任务，获得通用产品之外的行业客户。

在水下作业领域，深圳企业的产品已由影像拍摄延伸至工业巡检。潜行创新的 CHASING X 工业级水下机器人可配置声呐、机械手和定位设备，用于船体、养殖设施及水下基础设施检查。声呐支持水下探测，定位设备帮助记录检查位置，机械手提供操作能力，整机企业通过集成这些部件完成不同作业任务。港口、油气和养殖客户购买或使用此类设备，是为了完成日常检查与维护。产品进一步扩大销售，取决于其在具体海况下的可靠性、作业效率和维护便利程度，深圳已有的电子部件、软件及整机供应链为持续改进提供了条件。

通信条件使近岸应用更容易先形成业务。深圳已在近岸海域布局 4G/5G 网络，港区监测、近岸无人船和海上活动可以利用现有网络传输信息，减少单独建设通信设施的投入。进入水下或远海后，传播条件、覆盖范围和工作环境发生变化，设备仍需采用相应的专用通信与探测技术。深圳当前较直接的产业机会，是将感知、通信和机器人组合用于近岸环境监测、船舶检查及设施巡检；更深水、更复杂环境中的作业能力，则随着专用设备开发和实际使用逐步积累。

表2：深圳海洋电子信息与水下智能装备重点企业

序号	公司名称	所属地区	主要产品及业务
1	深圳市朗诚科技股份有限公司	福田区	海洋环境监测仪器、在线分析仪器与传感器，海洋浮标、岸基监测系统建设及运营。
2	深圳耐特恩科技有限公司	宝安区	力、扭矩、位移等传感器及测试系统，为船舶和海洋装备提供力学测量方案。
3	深圳潜行创新科技有限公司	南山区	消费级、行业级水下机器人及配套装备，用于水下观测、船体检查和养殖设施巡检。
4	赤湾通信卫星应用技术（深圳）有限公司	南山区	海上甚高频数据交换系统（VDES）终端及相关通信系统研发，卫星通信应用服务。

资料来源：深圳市规划和自然资源局《深圳市海洋经济创新发展示范项目立项名单》、南山区人民政府、国信证券经济研究所整理。

2.3 绿色智能船舶与海工配套

深圳海洋装备制造更适合从船舶关键系统、专用船艇和维修改造拓展市场。招商工业、中集等企业及孖洲岛修船基地构成了相关企业和设施基础，但本地修造船规模与长三角等传统造船地区仍有差距。相比大型船舶总装，船舶电力、智能控制和特种作业设备与深圳原有电子信息、新能源供应链的联系更直接。相关企业既可服务本地修造船及港口项目，也可向外地船厂和运营单位供货，增长更多取决于产品竞争力及客户采购，较少受本地船坞数量限制。

绿色船舶订单扩大，增强了船厂采购低碳动力及配套系统的需求。2025 年，我国新接绿色船舶订单的国际市场份额达到 69.2%。深圳当年海洋产业专项资金拟支持的研发与成果转化项目，已覆盖低碳智能船舶电力驱动、拖曳式三维声学成像等方向。动力系统和感知设备分别服务节能减排、探测与智能作业，与深圳企业的技术积累相符。对本地企业而言，进入船厂和船东采购体系后，研发投入才能随设备交付形成销售，已有项目反映的是这一业务拓展方向。

本地港口应用为船舶电动化提供了实际运行条件。2025 年“深港电拖 1”投入运营，将纯电动力与智能系统用于港区拖轮作业，船舶电驱、储能和控制设备因而能够在持续作业中检验性能。港口拖轮和近岸工作船的航行范围、补能及维护条件相对明确，有利于形成可重复使用的产品方案。妈湾船艇制造载体及孖洲岛设施建设，则承接后续制造和维修需求。现有船舶应用与新增生产设施分别作用于产品验证和交付能力，两者共同影响本地装备业务的扩张速度。

表3：深圳绿色智能船舶与海工配套重点企业

序号	公司名称	所属地区	主要产品及业务
1	招商局重工（深圳）有限公司	南山区	海洋工程装备与特种船舶研发建造，产品包括钻井平台、风电安装平台、LNG 加注船。
2	友联船厂（蛇口）有限公司	南山区	远洋船舶、LNG 船和海工平台维修、改装，浮式生产储卸油装置改装。
3	深圳市海斯比海洋科技股份有限公司	南山区	高性能船艇、无人艇、新能源船艇及海上移动浮岛的研发、制造与销售。
4	震兑工业智能科技有限公司	宝安区	船舶智能航行、设备健康管理和能耗管理系统，船岸数据服务及工业互联网平台。

资料来源：深圳市生态环境局、海斯比《2025 年年度报告》、国信证券经济研究所整理。

2.4 海洋油气与绿色能源服务

海洋油气支撑深圳海洋第二产业，并为设备和工程服务企业提供需求。2024 年已公布的细分核算中，海洋油气业增加值 660.92 亿元，占当年海洋生产总值 12.2%。南海东部油田的开发运营涉及海上工程、设备采购及运行维护，大鹏 LNG 接收等设施则承担能源接卸、储运和供应；2025 年大鹏 LNG 接卸量 1081 万吨。前者连接海上资源生产，后者连接能源流通和终端使用，深圳既有经营基础因而包括资源开发及其配套工程，也包括能源供应和专业服务。

绿色燃料把这些能源供应能力进一步延伸到国际船舶。深圳港 2025 年 LNG 加注量快速增长，表明船东已经形成实际采购需求，能源企业可利用既有采购、储运和供应经验参与其中。船舶靠港带来补给机会，燃料供应商完成运输、交付和加注，相关检测及结算机构提供配套服务。相较于仍需建设和验证的新型海上能源项目，LNG 加注已有连续交易和明确客户，其近期增长更直接地体现为燃料销量及相应服务收入增加。

海上风电等清洁能源是后续设备及运维业务的拓展方向。深圳“十五五”规划及 2026 年计划部署海上能源开发，本地电力电子、储能、监测和控制企业可以参与设备供货，油气工程企业也能够利用既有海上作业经验拓展服务。具体贡献随项目建设、设备交付和设施投运逐步形成。深圳现有海洋能源业务仍以油气开发及 LNG 接收、储运为主要基础，近期经营增量与绿色燃料交易联系更紧密，海上新能源则为相关企业增加了中长期市场。

表4：深圳海洋油气与绿色能源服务重点企业

序号	公司名称	所属地区	主要产品及业务
1	中海石油（中国）有限公司深圳分公司	南山区	南海东部海上油气勘探开发、油气生产及相关工程管理。
2	广东大鹏液化天然气有限公司	福田区	LNG 进口、接卸、储存、再气化及天然气输送销售，接收站位于大鹏新区。
3	国家管网集团深圳天然气有限公司	大鹏新区	深圳 LNG 接收站及配套设施运营，提供液化天然气接收、储存、气化与外输服务。
4	深圳市华舟海洋发展股份有限公司	盐田区	港作拖轮、沿海拖航、海上风电施工支持与运维、应急救助及船舶管理服务。

资料来源：大鹏新区管委会、国家管网集团、深圳市国资委、国信证券经济研究所整理。

2.5 海洋生物医药与现代渔业

海洋生物医药在深圳主要体现为研发和产品储备。海王医药科技研究院等机构开展海洋药物研究，合成生物研究重大科技基础设施等平台提供技术支撑，研究机构、技术平台和企业分别参与基础研究、研发试验与产品开发。药物能否形成销售，需要经过相应的研发、临床及上市环节，收入释放周期长于港航和燃料等已有交易的业务。深圳在这一领域的基础是生命科学研究和企业开发能力，其新增经济贡献将随具体产品取得进展逐步体现。

海洋食品已有交易平台和新增养殖项目，形成经营收入的路径相对清晰。深圳国际金枪鱼交易平台已集聚交易客户，贸易、冷链和消费市场为扩大海产品销售提供了基础。2026 年 1 月，农科深汕现代化海洋牧场投放首批 2.5 万尾石斑鱼苗，3 月获得 2.3 亿元综合授信；全部建成后预计年产量超过 1.4 万吨、年产值超过 5 亿元。交易平台服务、养殖生产及后续加工各自形成收入，增长主要取决于实际出鱼、销售和流通规模扩大。

现代渔业与海洋药物形成收入的时间不同，也对应不同的产业支撑。养殖项目在出鱼和销售后形成收入，交易、加工和冷链企业通过流通及服务扩大经营；药物项目则主要依赖研发、临床和上市进展。深圳贸易与消费市场能够较早承接海产品供给，生命科学平台则为长期药物开发提供条件。因此，现代渔业的近期扩张主要来自供给和销售增加，海洋生物医药更多积累中长期产品机会，两类业务可以利用同一城市的技术、金融和服务资源，但增长节奏并不相同。

表5：深圳海洋生物医药与现代渔业重点企业

序号	公司名称	所属地区	主要产品及业务
1	深圳市海王生物工程股份有限公司	南山区	医药研发、生产与流通，研发体系包含海洋药物研究开发平台。
2	深圳市农科集团有限公司	福田区	水产育种、养殖及相关技术开发，建设运营深汕现代化海洋牧场项目。
3	深圳市联成远洋渔业有限公司	福田区	远洋金枪鱼捕捞，海外渔业基地运营，以及水产品加工、冷链物流和销售。
4	深圳国际金枪鱼交易有限公司	宝安区	运营国际金枪鱼交易平台，开展金枪鱼等高端水产品线上交易、拍卖及贸易服务。

资料来源：深圳市规划和自然资源局、深汕特别合作区农业农村和海洋渔业局、国信证券经济研究所整理。

2.6 滨海旅游与海上休闲消费

深圳滨海旅游的经营增长已快于游客数量增长。2025 年大鹏新区接待游客 2090 万人次，同比增长 10%；旅游收入 150 亿元，增长 27%；过夜游客 300 万人次，增长 20.4%。收入与过夜游客增速均高于游客总量增速，表明滨海消费的扩大已有客流之外的支撑。住宿为酒店民宿带来直接需求，游客停留也为餐饮、观光和海上活动增加了经营机会。蛇口邮轮、游艇和海上观光与大鹏滨海住宿、水上运动等产品共同构成多种消费选择。

过夜需求增加，为滨海目的地延长消费时间提供了条件。大鹏已有酒店民宿、水上运动和滨海线路，住宿与活动相互组合后，可以使单一观光客流转化为多日消费；电动船艇等产品进入运营，还会带来装备租赁、维护和培训需求。企业收入能否持续增加，取决于产品吸引力、交通接驳及运营质量。相较于只依赖游客数量扩张，增加住宿、活动和服务供给，使同一片滨海资源能够承接更多类型的消费，也为本地制造和服务企业增加了客户。

新增海上休闲产品正在扩展这一消费市场。2026 年出台的《深圳市大鹏新区推动电动船艇与智能水上运动装备全场景应用行动方案》，布局电动水翼板、潜航器、摩托艇、冲浪板等活动及相关观光航线。经营者采购或租赁装备后，向游客提供体验与培训服务，装备企业则获得销售及维护业务。已有客源与新增活动相结合，为消费和制造带来相互联系的增长机会。其经营效果主要随产品投入运营、游客付费和后续复购体现。

表6：深圳滨海旅游与海上休闲消费重点企业

序号	公司名称	所属地区	主要产品及业务
1	深圳招商蛇口国际邮轮母港有限公司	南山区	蛇口邮轮母港运营、邮轮服务、湾区水上客运和海上观光旅游。
2	深圳市鹏星船务有限公司	南山区	粤港澳大湾区高速客船运输，经营跨境客运及海岛旅游航线。
3	深圳市七星湾游艇会有限公司	大鹏新区	游艇码头与泊位服务、游艇租赁、帆船体验和培训、海上观光及赛事活动。
4	深圳鸿兴莱华酒店有限公司	大鹏新区	桔钓沙莱华度假酒店经营，提供滨海住宿、餐饮及会议度假服务。

资料来源：深圳市卫生健康委员会《2025 年深圳市住宿场所卫生信誉度等级 B 级单位名单》、国信证券经济研究所整理。

表7：深圳主要海洋产业的经营基础与增长领域

产业	2025 年经营或产业基础	主要增长领域	贡献阶段
港航与航运服务	箱量 3540.84 万标箱；年末前海租赁 80 个项目、资产 203.2 亿元	运输、船舶租赁、管理与专业服务	已有业务，持续扩大客户
海洋电子信息	已有传感器、海事通信和水下机器人企业及产品	工业巡检、专用通信、监测与作业系统	产品应用和销售扩张
绿色智能船艇	“深港电拖 1”投入运营；已有修船及动力、控制研发基础	电动工作船艇、动力与控制系统	研发、应用与产能建设并行
油气与绿色能源	大鹏 LNG 接卸 1081 万吨；深圳港 LNG 加注 51.4 万立方米	油气工程、燃料供应及配套服务	既有业务支撑，绿色燃料扩张
海洋生物医药	已有药物研发机构和合成生物技术平台	药物及生物产品研发与转化	长周期培育
现代渔业	金枪鱼交易平台已有客户；新增养殖项目建设推进	养殖、交易、加工和冷链	交易已有基础，供给逐步扩大
滨海旅游	大鹏游客 2090 万人次、旅游收入 150 亿元、过夜游客 300 万人次	住宿、海上活动及装备运营	已有客源，消费内容扩展

资料来源：深圳市交通运输局《2025 年集装箱吞吐量（万标准箱）》、深圳海事局政务中心《前海 2026 年度航运领域产融对接，首次专场活动成功举办》、大鹏新区发展和财政局《深圳市大鹏新区 2026 年国民经济和社会发展计划》、深圳特区报《深圳港国际绿色航运走廊建设提速》《科技赋能全产业链 创新激活蓝色动能 向海发展，深圳打造现代海洋产业体系》、国信证券经济研究所整理。

3. 深圳发展海洋经济的基础与战略机遇

深圳发展海洋产业的机会，来自已有技术和服务能力与新客户需求的结合。船舶电动化使电池、电机与控制企业获得配套机会，港口及海上设施巡检拓展传感器和机器人用途，船舶融资与燃料采购则为专业机构增加业务。开放式海域试验服务、船舶登记及深港合作进一步补充了产品试验和客户对接条件。这些变化使深圳企业能够从原有业务向海洋行业延伸，利用既有供应链和服务能力，参与新的设备采购与运营需求。

3.1 制造业技术优势与海洋应用需求

深圳制造业与海洋需求之间，已经形成若干具体的产品联系。2025 年全市战略性新兴产业增加值 1.67 万亿元，占 GDP 比重 43.0%，电子信息和新能源产业能够提供电池、电机、电力电子、通信、传感及软件。船舶电动化需要将电池、电驱与能源管理系统集成，无人巡检需要感知、通信和控制设备配合，这些需求与深圳企业已有产品相联系。全国船舶和海工装备业务扩张，以及深圳纯电拖轮投入运行，分别提供了外部行业市场和本地应用。

部件与系统供货使深圳企业能够跨区域参与海洋装备市场。船厂采购动力、控制和通信系统后完成整船建造，港口、能源及养殖单位则向设备厂商或系统集成商采购巡检和监测产品。深圳企业可以通过这些交易取得设备及服务收入，无需将全部制造环节集中在本地。与直接扩张大型船舶总装相比，这一发展方式更能利用现有供应链，也与本地岸线、船坞条件相适应。“十五五”规划布局新能源智能船艇、深海装备等方向，为相关技术进一步形成整机和专用系统提供了空间。

3.2 海洋科研与试验服务基础

本地海试服务正在补充样机开发与客户应用之间的环节。截至 2025 年 12 月，土洋、畬吓湾和东山三个开放式海域试验区已累计服务企业 31 家、完成测试 64 次，产品包括海洋原位仪器、水下智能装备和感知探测类电子信息产品。研发企业在海上测试设备，获取真实海况下的性能和可靠性数据，再据此修改产品、准备客户验证或检测认证。已有测试集中于深圳具备企业基础的产品，说明公共海试设施与本地研发需求存在直接联系，也使企业能够在本地完成更多研发试验。

科研设施与企业海试承担不同的支撑任务。到 2025 年底，海洋大学生活区通过竣工验收、科教区主体结构封顶，深海科考中心继续深化建设方案；这些项目逐步补充人才培养和科学研究能力，开放式海域试验区则已经服务企业现有产品。西部研发企业能够利用东部海域开展试验，缩短样机开发、海上测试和改进之间的往返。长期研究能力与可使用的试验条件共同积累，使深圳既能推进现有仪器和水下装备的应用，也能培育后续技术。

3.3 港航外贸客户与金融支撑

港航和外贸为深圳海洋企业提供了可对接的客户。2025 年全市货物进出口总额 4.55 万亿元，深圳港集装箱吞吐量 3540.84 万标箱，国际航线联系着船东、班轮公司、货主及物流企业。货物运输形成装卸和物流业务，船舶运营又产生维修、燃料与专业服务需求。相关采购来自持续开展的经营活动，本地设备、能源及服务企业能够围绕这些客户拓展业务。深圳的市场优势因而不仅是本地消费规模，还包括通过国际港口接触国内外船舶经营者的渠道。

金融服务进一步把这些客户与设备、船舶及项目投资连接起来。2025 年末前海船舶租赁资产规模 203.2 亿元，租赁机构已参与船舶购置与资产经营。对船东而言，租赁和贷款提供购船资金；对专业机构而言，同一船舶在购置、交付及运营阶段还会产生保险、检验、管理和法律服务需求。金融能力的产业作用，既在于缓解经营主体前期投资压力，也在于增加深圳机构与船东的长期业务联系，为后续专业服务拓展客户。

3.4 深港海洋产业协同基础

深港合作能够将深圳的制造、能源供应与香港的国际航运客户相连接。香港集聚船东、船舶管理、保险和海事法律机构，2025 版国际航运中心指数位居全球第四；深圳则具备港口、设备供应和能源设施条件。前海租赁业务与 2025 年挂牌的深圳国际船舶登记服务中心，为共同服务船舶购置及经营提供了入口。双方围绕同一船舶开展融资、登记、管理和配套服务，比单独提供某一项业务更容易形成持续的客户联系。

绿色甲醇加注已体现出这种分工。2026 年 3 月，前海与香港合作完成香港首单船用绿色甲醇加注，内地燃料供应与香港船舶需求形成实际交易，供应、运输及加注环节共同完成交付。深圳企业由此能够利用香港港口及航运机构联系更多船东，香港也获得新的燃料供应来源。与这一已发生的交易类似，融资租赁、船舶管理和海事服务可以围绕共同客户展开合作。深港互补的经济意义，主要体现为企业扩大可服务的客户范围，并在船舶经营中取得更多设备、燃料和专业服务收入。

4. 国内外海洋城市发展经验与深圳启示

海洋城市的增长路径，取决于港口活动怎样与本地产业形成持续业务。鹿特丹把临港工业与能源设施建设相衔接，新加坡围绕船东发展燃料交易和专业服务，上海将船舶制造与航运机构集聚在一起。青岛的特点是科研平台与企业生产合作，南沙则由龙头船厂带动临港制造及配套企业。这些不同路径都将设施、技术和空间落实到具体企业的采购、生产与经营，形成相应的产业贡献。

4.1 鹿特丹的港产协同与绿色转型

鹿特丹将港口物流、临港工业和能源设施共同发展。2025 年港口货物吞吐量 4.284 亿吨，同比下降 1.7%，集装箱吞吐量 1420 万标箱、增长 3.1%；港务局完成 2.914 亿欧元投资，港区继续推进二氧化碳输送封存、氢气管网和岸电设施建设。港区工厂和码头对能源及减排设施有共同需求，公共管网把分散企业连接起来，使企业可以使用共享设施开展经营。港口的投资范围因此超出了装卸能力，也包括维持和拓展临港工业所需的能源条件。

鹿特丹的经验在于公共设施与工业客户的投资相互衔接。港务机构、市政府和企业共同推进管网、码头与工厂建设，企业使用设施后形成持续服务需求。但港区部分化工企业投资放缓，也表明设施建设仍受客户经营和项目收益约束。对深圳的比较意义在于，能源设施是否带来新的海洋业务，取决于船东采购及经营者使用。既有 LNG 供应、船舶电动化和后续绿色燃料储运，可在实际需求增加时拓展服务，共享设施则为这些交易降低重复建设成本。

4.2 新加坡的航运服务与燃料枢纽

新加坡把高频船舶活动转化为燃料供应、船舶经营和专业服务需求。2025 年集装箱吞吐量达 4466 万标箱，船用燃料销售量 5677 万吨，其中替代燃料 195 万吨；35 家海事企业新设或扩大业务，国际航运集团总数超过 200 家。港口为船舶提供中转和补给条件，企业集聚又持续产生融资、管理、保险、检验和法律服务需求，形成围绕船东开展经营的服务网络。其航运中心地位由运输、交易及专业机构共同支撑，业务范围超出了码头装卸。

新加坡还以经营规则支持绿色燃料交易。2025 年发放 3 张甲醇加注许可证，推进电子加油单应用，并通过绿色与数字航运走廊开展跨港合作。许可明确经营资格，

电子单证记录燃料交付，跨港合作衔接供应和船舶使用，使船东能够采购、核验相应服务。其经验说明，港口燃料业务的竞争力既来自供应设施，也来自可靠的交付和交易安排。深圳已有 LNG 加注及前海租赁业务，扩大船舶经营、燃料采购和专业服务之间的联系，是为港口客户带来更多本地收入的重要途径。

4.3 上海的高端制造与专业服务集聚

上海的主要经验，是高端船舶制造、港口运输和航运专业服务相互支撑。长兴岛与临港新片区集聚船舶、海工和配套企业，金融、保险、贸易及专业机构则围绕船舶建造、购置和运营参与业务。2025 版新华·波罗的海国际航运中心发展指数中，上海位列全球第三，体现了港口条件与综合服务能力的共同积累。船厂交付形成设备和融资需求，船队经营又产生保险、管理、交易及法律业务，使制造和服务能够在同一城市形成更广的产业联系。

2026 年发布的《上海市海洋发展“十五五”规划》，进一步将长兴岛、临港新片区的制造集聚，与海洋现代服务业走廊、中试验证平台建设相衔接。制造企业获得生产和试验条件，金融与专业机构围绕建设、交付及船队运营提供服务，产业布局对应了具体企业的经营环节。深圳与上海的制造结构不同，但部件供货、系统研发及售后维护同样可以共同围绕船舶客户展开。这使深圳技术企业在销售设备之外，还具有延伸研发和服务业务的空间。

4.4 青岛的海洋科创与产业转化

青岛以海洋科研教育资源为基础，将平台能力、企业研发和产业项目相连接。中国海洋大学等高校院所提供学科与人才支撑，海洋装备、种业和养殖企业承接产品开发和经营应用。2025 年，青岛推动海洋企业与高校院所、科研平台开展种业及现代渔业合作，“国信 1 号 2-1”智慧渔业工船投入运营，陆基种苗繁育和深远海养殖形成了相互衔接的业务。其主要经验，是让科研围绕具体品种、装备和生产任务形成合作，使平台能力能够通过企业产品和养殖经营体现价值。

青岛的产业转化以企业参与具体生产为纽带。种苗企业提供品种和繁育能力，装备企业提供养殖设施，养殖经营者在生产中使用技术，科研成果因而能够通过产品与经营接受检验。深圳正在建设海洋大学和科考设施，同时已有传感器、水下机器人企业及开放海域试验服务，与青岛相通之处是科研能力需要与使用者相联系。对现有企业而言，公共海试较早服务产品改进；大学和科考平台则在更长时期内提供人才与研究成果，两类设施分别支撑近期应用和后续创新。

4.5 南沙的临港制造与载体配套

南沙依托龙穴岛造船基地和南沙港区，把大型装备生产所需的岸线、厂区、船坞及物流条件集中配置。广船国际、黄埔文冲等龙头企业形成生产任务，周边修造船、船用机械和工程配套企业参与交付。2025 年黄埔文冲总部迁入龙穴厂区，进一步加强总部管理与生产基地的联系。其主要经验，是以具有持续订单和交付能力的企业带动产业集聚，使临港空间配置与具体生产业务相衔接。

南沙体现了大型总装企业对临港配套的带动作用。船厂持续承接建造任务，周边企业随之获得设备和工程订单，厂区、船坞和物流设施因而具有明确的使用者。深圳已有优势更多集中于电子信息、船舶电力和智能控制，制造载体与南山、前海研发及服务机构的联系更为重要。宝安、深汕承接制造拓展，沿海区域提供试验及应用条件，可以在市域内分担不同环节。其比较意义在于生产空间与实际产品、客户和交付需求相匹配，区域分工也使企业能够利用不同片区的专业条件。

4.6 深圳的主要差距与发展启示

深圳的第一项差距，是城市制造优势尚未充分体现为海洋装备业务规模。2024 年细分核算中，油气业占海洋第二产业增加值的一半以上，反映出既有海洋工业仍较多依靠资源开发。传感器、水下机器人和船舶电力系统已有产品，但形成稳定销售，还要经过实际海况试验、客户验证和采购。上海、青岛和南沙分别通过船厂订单、养殖生产及龙头制造带动配套企业，深圳也面临从技术产品走向持续交付的同一环节，企业与实际用户的联系决定了产业扩张能够走多远。

第二项差距，是运输枢纽规模尚未带来同等成熟的船舶经营和专业服务集聚。2025 年深圳港箱量位居全球第四，2025 版国际航运中心指数列第 17 位；前海租赁与船舶登记虽已建立业务入口，围绕船东的管理、保险、法律及燃料服务仍有拓展空间。新加坡围绕国际航运企业形成连续交易，上海则将制造、融资和运营服务相连接。对深圳而言，更多船舶在本地办理或采购后续服务，才能使高频港口活动进一步转化为专业机构收入。

科研和生产条件的差异也影响增长方向。大鹏开放式海域试验区已提供企业服务，海洋大学及科考项目仍处于不同建设阶段；港航、能源和生态等用途共同约束着近岸空间。依托现有供应链发展部件、系统和专用装备，可以面向外地船厂及运营单位销售，对新增大型船坞的依赖相对较低；利用国际港口发展航运服务，则主要依靠客户和专业机构集聚。深圳较具基础的产业组合因此是技术产品与航运服务先扩大经营，重大科研设施和深海技术逐步积累后续能力。

表8：国内外海洋城市的产业经验与深圳对照

城市或地区	2025 年经营或既有产业基础	主要经验	深圳的比较与启示
鹿特丹	货物 4.284 亿吨;港务局投资 2.914 亿欧元	港区工业、能源与公共设施协同投资	绿色燃料及配套设施与客户需求衔接
新加坡	箱量 4466 万标箱；船用燃料 5677 万吨；35 家海事企业新设或扩张	船东集聚、燃料交易与专业服务联动	由港口活动延伸至船舶经营和专业服务
上海	长兴岛、临港制造与专业机构集聚；2025 版航运指数第 3	制造、港口、融资及船舶运营服务衔接	技术产品供货与研发、维护服务结合
青岛	海洋科研教育基础;“国信 1 号 2-1”工船投入运营	科研平台、企业研发与养殖生产连接	现有试验设施服务企业产品应用
南沙	龙穴船舶制造集聚；黄埔文冲总部迁入龙穴厂区	龙头企业生产任务与岸线、厂区和配套相匹配	制造载体围绕具体产品与供货关系配置
深圳	箱量 3540.84 万标箱；2025 版航运指数第 17	电子信息、能源、港航与深港合作基础	高技术配套、绿色智能装备及航运服务

资料来源：鹿特丹港务局《Throughput in the port of Rotterdam shows a slight decline》、新加坡海事及港务管理局《Singapore Posts Record Port Performance in 2025 and Develops Future Readiness through Industry Collaborations for 2026》、上海市海洋局《上海市海洋发展“十五五”规划》、青岛市海洋发展局《市海洋发展局 2025 年上半年工作总结》、广州南沙经济技术开发区投资促进局《年产值超 200 亿元！南沙再添大型企业总部》、广州市港务局《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告发布 广州位居国际航运中心第 12 位》、深圳市交通运输局、国信证券经济研究所整理。

5. 深圳海洋经济发展目标测算与重点领域

深圳海洋经济迈向万亿元，需要既有经营增长与新产业扩张共同支撑。港航、油气和旅游已有较大体量，绿色智能装备、现代航运服务等领域则能够利用深圳原有制造和服务能力增加业务。省市“十五五”规划将产品方向与研发、试验和承载空间相联系，重点领域已落实到新能源船舶、无人船艇、水下机器人、绿色燃

料及滨海消费等。各领域的增长时间不同：连续经营的服务业务能够较早形成增量，制造和养殖项目随交付、投产扩大供给，药物和深海技术则提供更长期的产业机会。

5.1 规划目标与现价增速测算

《深圳市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》明确，到 2030 年海洋生产总值突破 1 万亿元。以 2025 年 5700 亿元和 2030 年 1 万亿元两个门槛值计算，五年规模增量约 4300 亿元，对应现价年均增速约 11.9%；假设现价年均增长 5.5%或 8%，2030 年规模分别约 7450 亿元、8375 亿元。这些规模情景表明，迈向目标需要较快的总量扩张，除现有大体量行业增长之外，新制造和专业服务还需增加贡献。情景采用现价增长假设，包含价格与实际产出的共同变化，与可比价格计算的实际增速含义不同。

表9：深圳海洋经济 2025 年基准与 2030 年目标情景

基准或情景	规模或增速	性质与计算条件	增长含义
2025 年基准	海洋生产总值突破 5700 亿元	已公布规模；测算采用 5700 亿元门槛值	情景测算起点
2030 年目标	海洋生产总值突破 1 万亿元	深圳市“十五五”规划目标	门槛值对应五年增加约 4300 亿元
现价年均 5.5%情景	2030 年约 7450 亿元	5700×（1+5.5%）的 5 次方	较 1 万亿元门槛少约 2550 亿元
现价年均 8.0%情景	2030 年约 8375 亿元	5700×（1+8.0%）的 5 次方	较 1 万亿元门槛少约 1625 亿元
目标门槛所需增速	现价年均约 11.9%	（10000÷5700）的 1/5 次方－1	目标对应的现价扩张要求，非实际增速预测

资料来源：深圳市规划和自然资源局《深圳市海岸带及海洋空间规划（2025—2035 年）》、深圳市发展和改革委员会《深圳市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》、国信证券经济研究所整理。

《广东省国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》将深圳建设全球海洋中心城市、增强国际航运综合服务功能、发展海洋信息和现代化海洋牧场等纳入海洋强省部署。深圳市规划进一步明确新能源船舶、无人船艇、水下机器人等产品，以及赤湾、大铲湾、宝安机场周边和海洋新城等集聚区域；前海蛇口及临近南山区域重点承接现代服务和创新研发，盐田、大鹏承接智慧航运和文旅，深汕承接产业拓展。产业方向与空间安排的结合，使深圳能够围绕已有企业和项目形成更具体的增长布局。

5.2 绿色智能装备与海洋电子信息

绿色智能装备与海洋电子信息，是深圳将制造优势转化为新增海洋业务的重点领域。深圳企业可向船厂提供电动船舶所需的电机、电池和能源管理系统，向无人船艇企业提供传感器、通信设备和控制系统，并向港口、能源及养殖企业销售用于检查船体、海上设施和养殖网箱的水下机器人。这些产品既服务深圳，也可销往其他地区。随着产品进入更多客户的采购体系，深圳电子信息、新能源和机器人产业有望获得新的订单与收入。

这一领域的增量主要来自专用产品的应用扩展和批量交付。2025 年“深港电拖 1”投入运营，大鹏开放式海域试验区开展企业测试，分别提供了实际使用和海况验证条件。企业据此改进产品后，还要进入船厂或运营单位的选型和采购，才会形成持续订单。妈湾船艇制造载体、孖洲岛设施建设则为制造及维修增加承接能力。

已有技术、试验条件与生产设施相衔接，使深圳能够由单项研发逐步扩大设备、系统和专用船艇销售。

图 5：深圳海洋装备的产品、客户与应用关系



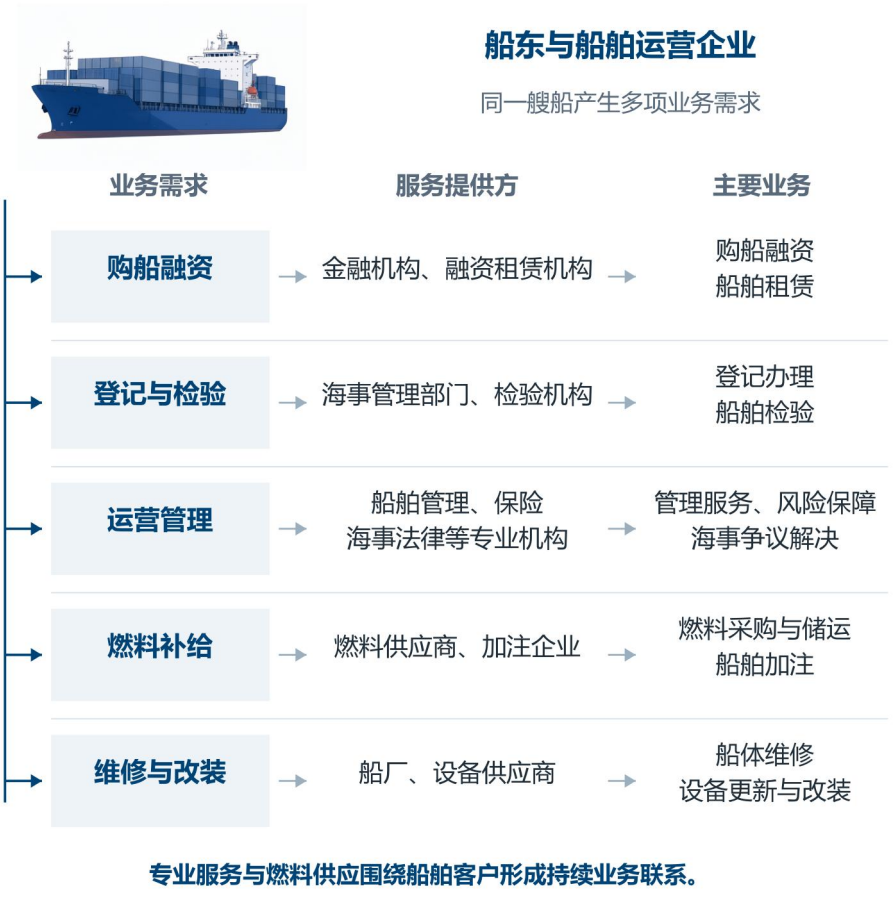
资料来源：深圳市发展和改革委员会《深圳市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》、潜行创新《CHASING X 产品介绍》、国信证券经济研究所整理。

5.3 现代航运服务与绿色燃料

现代航运服务的增长重点，是围绕同一船舶增加融资及运营业务。2025 年末前海累计完成 80 个船舶租赁项目，资产规模 203.2 亿元，深圳国际船舶登记服务中心也于同年挂牌。购船融资建立机构与船东的联系，船舶在交付和运营后还会采购保险、检验、管理及法律服务。深圳机构扩大这些服务，可以在已有船舶客户上形成持续收入；与香港专业机构合作，则有助于接触更多国际船东。租赁资产是融资业务的基础，其产业带动主要通过机构提供的各项服务体现。

绿色燃料则把能源供应转化为船舶经营中的持续采购。2025 年深圳港 LNG 加注量 51.4 万立方米，同比增长 79.22%，已有业务具备连续交易基础；2026 年 3 月深港合作完成香港首单船用绿色甲醇加注，增加了跨境供应案例。船东采购燃料，供应商组织储运和交付，加注、检测及结算机构参与服务，采购增加能够带动多个经营环节。LNG 与初期拓展的甲醇业务处于不同阶段，深圳较明确的近期增量来自现有燃料交易扩张，后续空间则来自新燃料客户和服务范围增加。

图 6：船舶购置与运营的服务需求及业务联系



资料来源：深圳市发展和改革委员会《深圳市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》、前海管理局、深圳海事局政务中心《前海 2026 年度航运领域产融对接，首次专场活动成功举办》、国信证券经济研究所整理。

5.4 滨海消费与现代海洋渔业

滨海消费已有增长基础，后续空间主要在多日停留和海上活动供给。2025 年大鹏新区旅游收入 150 亿元，同比增长 27%，快于游客总量 10%的增速；过夜游客 300 万人次，增长 20.4%。现有住宿、餐饮与水上运动能够组合为更丰富的消费产品，蛇口邮轮及游艇业务也提供不同类型客源。电动船艇、水上运动装备投入经营后，游客付费带动运营收入，经营者采购和维护设备又形成制造及服务需求。滨海资源的经济贡献由此能够从客流增长延伸到多项经营活动。

现代渔业的增长，则来自新增养殖供给与深圳贸易、加工及消费市场的结合。深圳国际金枪鱼交易平台已有客户，深汕具有新增养殖空间，冷链和消费市场为海产品销售提供条件。2026 年 1 月农科深汕现代化海洋牧场投放首批鱼苗，后续供给随养殖和出鱼进度增加。广东省规划布局种业、装备、养殖、加工及销售全链条，深圳既可发展养殖生产，也可利用技术、贸易和金融能力提供配套。相应增量将分别体现在养殖销售、加工和流通服务中。

5.5 海洋生物医药与深海技术储备

海洋生物医药与深海技术承担更长期的产品和资源开发任务。省市规划布局海洋药物、深海采矿和天然气水合物等方向，深圳生命科学研究、相关研发机构和工程企业能够参与其中。药物开发依赖研发及临床进展，深海资源开发需要专用装备和工程验证，均具有较长的技术积累周期。与已有连续交易的航运及燃料业务相比，这些领域更适合作为下一阶段的产业储备，其增长潜力随具体技术和产品取得突破逐步体现。

重大科研设施为这些长期方向积累人才与研究能力，现有海试设施则先服务企业产品。到 2025 年底，大鹏开放式海域试验区已累计服务企业 31 家、完成测试 64 次，海洋大学生活区通过竣工验收、科教区主体结构封顶，深海科考中心继续深化建设方案。大学、科考与试验设施分别补充人才培养、科学研究和海上验证条件，使技术积累与企业应用形成联系。深圳重点领域由此具有不同的发展节奏：成熟服务扩大经营，装备和消费增加产品供给，药物及深海技术积累长期机会。

表10：深圳海洋经济规划重点与业务项目基础

重点领域	正式规划方向	2025 年经营或产业基础	2026 年政策或项目补充
绿色智能装备	新能源船舶、无人船艇、水下机器人及海洋信息	“深港电拖 1”投运；已有感知、通信及水下产品	市“十五五”纲要部署电动智能船艇制造基地及孖洲岛设施
现代航运服务	海洋金融、海事法律、绿色燃料加注及船舶登记	前海租赁资产 203.2 亿元；LNG 加注 51.4 万立方米	3 月深港合作完成香港首单船用绿色甲醇加注
海洋能源	油气开发与海上清洁能源综合利用	油气工程及 LNG 接收、储运业务基础	市“十五五”纲要部署南海东部油田增储上产及清洁能源开发
滨海消费	海上休闲运动、游艇、邮轮及公共码头设施	大鹏旅游收入 150 亿元；过夜游客 300 万人次	大鹏电动船艇与智能水上运动装备应用方案出台
现代渔业	现代化海洋牧场、远洋捕捞及种养加销衔接	交易平台与养殖项目建设基础	1 月深汕海洋牧场首批投苗；3 月获得 2.3 亿元综合授信
生物医药与深海技术	海洋药物、深海采矿和天然气水合物等	企业、研发机构及相关科研平台	省市“十五五”纲要明确相关产业培育方向
科研与海试支撑	海洋大学、科考中心和试验设施	开放式海域试验区累计服务 31 家企业、测试 64 次	8 月大铲湾与南澳推进试验服务合作

资料来源：广东省人民政府《广东省国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》、深圳市发展和改革委员会《深圳市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》、前海管理局、深圳海事局政务中心《前海 2026 年度航运领域产融对接，首次专场活动成功举办》、大鹏新区发展和财政局《深圳市大鹏新区 2026 年国民经济和社会发展计划》、大鹏新区重点区域建设发展中心《2025 年工作总结和 2026 年工作安排》、深圳市国资委《深圳首笔现代化海洋牧场项目信贷落地深业集团，为粤港澳大湾区海洋经济发展注入强劲动力》、深圳市人民政府办公厅《深圳市大鹏新区推动电动船艇与智能水上运动装备全场景应用行动方案》、深圳港集团《海洋发展公司与大鹏新区南澳办事处共建海洋智能装备试验服务体系》、国信证券经济研究所整理。

6. 推动深圳海洋经济高质量发展的相关建议

深圳发展海洋经济，政策重点应围绕已有竞争力的产品和业务展开。近期重点是支持绿色智能装备和海洋电子信息进入客户采购体系，扩大航运服务与燃料交易，并增加滨海消费和现代渔业供给；海洋药物及深海研发配置长期支持。产业基金、海试平台、深港合作和生产空间分别作用于融资、验证、客户和交付，政策安排与企业实际经营环节相衔接，才能将既有产业优势落实为销售、投产和持续服务收入。

6.1 海洋产业基金的重点投向与投资机制

海洋产业基金宜优先投向深圳已有技术基础、且能明确客户和产品的环节，包括船舶电驱及储能、海洋感知与通信、工业水下机器人、智能控制和绿色燃料配套装备。由海洋、发展改革、财政和金融管理部门会同国有投资平台，建立企业及产品项目库，重点核对客户需求、认证进度、交付条件和资金用途。对已有产品和订单的企业，以市场化股权投资支持研发迭代及产能扩张，并吸引船东、船厂和能源客户共同投资，使产业资金与实际采购需求相联系。

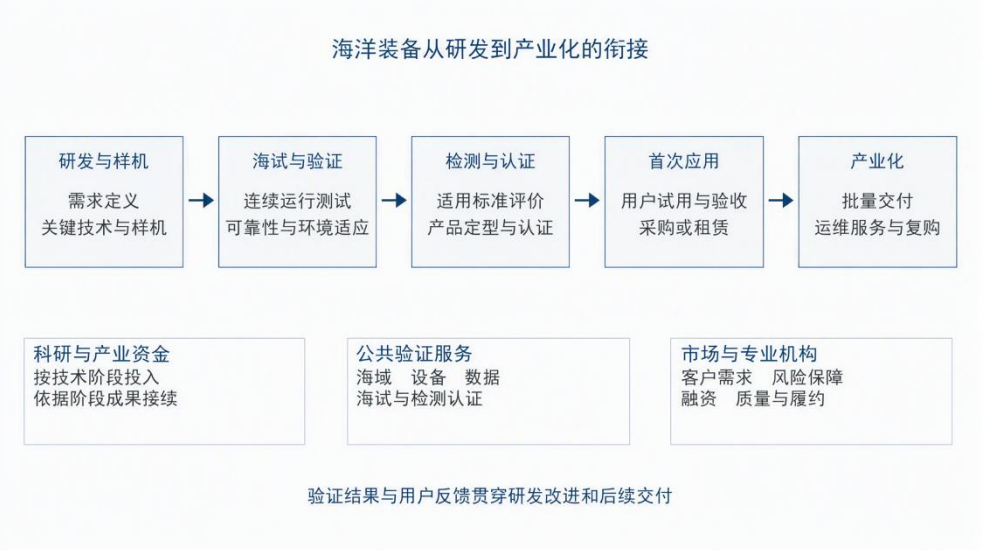
资金安排应适应不同项目的经营周期。装备企业可按样机验证、取证和首批交付进展分阶段获得投资，为海洋药物与深海前沿项目配置更长期的研发资金；已有现金流的养殖、船舶和能源项目，可结合贷款、租赁及保险融资，公共试验设施运营经费则单独安排。基金管理人按约定跟踪资金到位、在深研发生产、产品交付和投资退出，既评价收益，也核对新增客户及社会资本实际参与情况，使投资支持与企业经营进展保持一致。

6.2 海试平台的开放共享与首批应用机制

海试开放的重点是让企业能够查到能力、预约时段并取得可使用的试验结果。由海洋主管部门牵头，组织大铲湾、大鹏等平台公布统一服务目录，列明水域、设备、测试能力、收费、时段和申请材料，建立线上申请、技术预审、排期及结果交付流程。对传感器、水下机器人、通信和船舶电力系统等常见需求，形成可重复使用的试验方案和报告模板，并衔接检测机构及船级社认证，减少重复试验与跨区域寻找设施的成本。

平台开放还需衔接数据保护、安全责任和后续应用。企业商业数据按合同保护，共性海况及基础观测数据按权限共享，试验安全责任在申请时明确。公共资金可依据实际完成的企业试验及第三方服务合同支持运营，跟踪测试完成量、报告交付时间与后续产品应用。港口、能源和养殖单位定期提出巡检、监测及作业需求，平台帮助研发企业完成验证后，由使用单位依法依规采购或租赁，使海试服务进一步支持产品进入客户业务。

图 7：海洋装备成果转化与支持环节



资料来源：深圳市发展和改革委员会《深圳市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》、深圳市海洋发展局《2025 年深圳市海洋产业高质量发展专项资金（海洋产业科技研发、海洋科技成果转化项目）拟立项名单》、国信证券经济研究所整理。

6.3 深港航运服务合作清单与推进机制

深港航运合作宜以现有船舶和租赁客户为起点，形成可办理的服务清单。由前海管理局会同交通运输、海事、金融管理部门及相关香港机构，梳理登记与租赁、融资保险、管理检验、海事争议解决、燃料及船员服务等事项。每项明确服务对象、参与机构、办理流程和待衔接规则，选择有需求的船舶及企业开展业务对接。已有条件的服务直接形成办事指引，需要跨境规则协调的事项单独推进，减少企业在办证、融资和采购中的往返。

合作成效可按业务合同和实际办理情况持续跟踪。绿色燃料以现有 LNG 供应和深港甲醇合作为基础，明确采购、质量检测、运输、加注及结算责任，推动客户重复采购；登记和融资业务则在完成办理后继续对接管理、保险等运营服务。前海会同参与机构按季度汇总案例，公布可提供服务的机构名录，协调尚未解决的规

则问题。评价重点是实际合同、在深经营收入和办理效率，使合作由单项活动延伸为持续服务。

6.4 产业链招商与空间要素保障

产业链招商宜先从本地企业的产品及配套缺项入手。海洋、工业和信息化主管部门会同有关区及龙头企业，梳理船舶电力、感知通信、智能控制、水下作业和检测认证的采购需求，形成客户、产品与配套企业清单。对有产品但缺少部件、认证或销售渠道的企业，组织与船厂、港口和能源客户对接；对拟落地制造项目，落实主要产品、计划产能、意向客户和交付安排。以能否形成供货及生产业务作为招商的重要依据，增加企业落地后的经营联系。

空间保障与产品生产及交付条件相衔接。前海、南山重点承接总部、研发和专业服务，宝安、深汕结合规划及项目条件承接制造拓展，盐田、大鹏支持港航、能源、海试和文旅应用。对妈湾船艇生产载体和孖洲岛设施，由项目单位与承载区按产品类型落实厂房、岸线、泊位及设备需求，分建设、投产和交付节点推进；能够利用存量厂房的企业优先在现有园区承接，用地用海依法办理。项目跟踪记录投资完成、投产和实际销售，及时协调影响交付及运营的问题。

6.5 滨海消费引导与公共服务配套

滨海消费引导宜围绕能够预订、付费和运营的产品开展。文旅、交通部门及沿海各区可组织蛇口、盐田和大鹏的邮轮、游艇、水上运动与住宿经营者合作，将海上活动、接驳交通和酒店民宿组合为周末、多日及淡季产品。结合现有促消费政策，研究面向合规经营项目的淡季、工作日支持，鼓励平台和商户共同让利，以真实订单核销。通过新增消费、过夜需求和复购跟踪经营效果，使公共支持更直接地带动游客消费和企业收入。

公共配套重点解决经营者难以单独完成的接驳、水域和救援安排。有关部门公布具备运营条件的码头、航线和活动区域，运营企业落实装备维护、培训、保险及救援，交通服务衔接滨海住宿与活动场所。电动船艇和智能水上装备可通过采购、租赁及售后服务进入景区和运动项目，现代海洋牧场也可与冷链、餐饮及文旅企业开展供销合作。以游客实际体验、企业稳定经营和消费增长评价成效，扩大滨海活动对装备、食品和服务业务的带动。

表11：深圳海洋经济高质量发展建议与实施抓手

建议方向	具体抓手	牵头与参与主体	阶段成果与跟踪事项
产业基金	建立产品项目库；优先投向电驱、储能、感知通信、水下机器人；按阶段投资	海洋、发改、财政和金融管理部门，国有投资平台、基金管理人	投资项目及资金用途清单；客户、交付、社会资本实缴与退出
海试开放	统一目录、收费与预约；技术预审及排期；试验报告衔接检测认证	海洋主管部门，平台运营方、检测及使用单位	服务目录与合同；企业测试量、交付时间及后续应用
深港合作	形成登记租赁、融资保险、管理检验、争议解决、燃料和船员服务清单	前海、交通、海事和金融管理部门，相关香港机构	逐项办理指引及机构名录；季度跟踪实际合同和收入
产业链与空间	采购需求和配套企业对接；制造载体与产品、客户及交付节点衔接	海洋、工信主管部门，有关区和龙头企业	供货及项目配套清单；投产、实际销售和产出
滨海消费	多日与淡季产品；结合现有政策研究消费支持，真实订单核销；码头接驳配套	文旅、交通部门，沿海各区及运营企业	可预订产品和活动区域；新增消费、过夜需求及复购

资料来源：广东省人民政府《广东省国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》、深圳市发展和改革委员会《深圳市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》、前海管理局、深圳海事局政务中心《前海 2026 年度航运领域产融对接，首次专场活动成功举办》、深圳市人民政府办公厅《深圳市大鹏新区推动电动船艇与智能水上运动装备全场景应用行动方案》、国信证券经济研究所整理。

风险提示

外贸需求与能源价格波动，海上作业安全和生态环境风险。

免责声明

分析师声明

作者保证报告所采用的数据均来自合规渠道；分析逻辑基于作者的职业理解，通过合理判断并得出结论，力求独立、客观、公正，结论不受任何第三方的授意或影响；作者在过去、现在或未来未就其研究报告所提供的具体建议或所表述的意见直接或间接收取任何报酬，特此声明。

国信证券投资评级

投资评级标准	类别	级别	说明
报告中投资建议所涉及的评级（如有）分为股票评级和行业评级（另有说明的除外）。评级标准为报告发布日后 6 到 12 个月内的相对市场表现，也即报告发布日后的 6 到 12 个月内公司股价（或行业指数）相对同期相关证券市场代表性指数的涨跌幅作为基准。A 股市场以沪深 300 指数（000300.SH）作为基准；新三板市场以三板成指（899001.CSI）为基准；香港市场以恒生指数（HSI.HI）作为基准；美国市场以标普 500 指数（SPX.GI）或纳斯达克指数（IXIC.GI）为基准。	股票投资评级	优于大市	股价表现优于市场代表性指数 10%以上
		中性	股价表现介于市场代表性指数±10%之间
		弱于大市	股价表现弱于市场代表性指数 10%以上
		无评级	股价与市场代表性指数相比无明确观点
	行业投资评级	优于大市	行业指数表现优于市场代表性指数 10%以上
		中性	行业指数表现介于市场代表性指数±10%之间
		弱于大市	行业指数表现弱于市场代表性指数 10%以上

重要声明

本报告由国信证券股份有限公司（已具备中国证监会许可的证券投资咨询业务资格）制作；报告版权归国信证券股份有限公司

关本报告的摘要或节选都不代表本报告正式完整的观点，一切须以我公司向客户发布的本报告完整版本为准。

本报告基于已公开的资料或信息撰写，但我公司不保证该资料及信息的完整性、准确性。本报告所载的信息、资料、建议及推测仅反映我公司于本报告公开发布当日的判断，在不同时期，我公司可能撰写并发布与本报告所载资料、建议及推测不一致的报告。我公司不保证本报告所含信息及资料处于最新状态；我公司可能随时补充、更新和修订有关信息及资料，投资者应当自行关注相关更新和修订内容。我公司或关联机构可能会持有本报告中所提到的公司所发行的证券并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行、财务顾问或金融产品等相关服务。本公司的资产管理部门、自营部门以及其他投资业务部门可能独立做出与本报告中意见或建议不一致的投资决策。

本报告仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的要约或邀请。在任何情况下，本报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。任何形式的分享证券投资收益或者分担证券投资损失的书面或口头承诺均为无效。投资者应结合自己的投资目标和财务状况自行判断是否采用本报告所载内容和信息并自行承担风险，我公司及雇员对投资者使用本报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。

证券投资咨询业务的说明

本公司具备中国证监会核准的证券投资咨询业务资格。证券投资咨询，是指从事证券投资咨询业务的机构及其投资咨询人员以下列形式为证券投资人或者客户提供证券投资分析、预测或者建议等直接或者间接有偿咨询服务的活动：接受投资人或者客户委托，提供证券投资咨询服务；举办有关证券投资咨询的讲座、报告会、分析会等；在报刊上发表证券投资咨询的文章、评论、报告，以及通过电台、电视台等公众传播媒体提供证券投资咨询服务；通过电话、传真、电脑网络等电信设备系统，提供证券投资咨询服务；中国证监会认定的其他形式。

发布证券研究报告是证券投资咨询业务的一种基本形式，指证券公司、证券投资咨询机构对证券及证券相关产品的价值、市场走势或者相关影响因素进行分析，形成证券估值、投资评级等投资分析意见，制作证券研究报告，并向客户发布的行为。

国信证券经济研究所

深圳
深圳市福田区福华一路 125 号国信金融大厦 36 层
邮编：518046　总机：0755-82130833

上海
上海浦东民生路 1199 弄证大五道口广场 1 号楼 12 层
邮编：200135

北京
北京西城区金融大街兴盛街 6 号国信证券 9 层
邮编：100032