

第 7 期

(总第 373)

二〇二五年七月十八日

本期目录

- ◆ 港克拉克森研究：全球新造船市场总结
- ◆ 只对中国船舶收费？韩国船东：继续在中国船厂下单
- ◆ 全球航运与供应链在关税不确定性中“漂泊”
- ◆ 110 艘！今年油船新船订单迅速减少
- ◆ 只对中国船舶收费？韩国船东：继续在中国船厂下单
- ◆ 港口费突袭！舟山船舶企业该如何应对？



协会地址：浙江省舟山市新城体育路 10 号 8 楼

邮政编码：316021 秘书处电话：(0580) 2285567 (传真同)

协会网站：www.zseafert.cn E-mail: zswjmxh@126.com

克拉克森研究：全球新造船市场总结

自年初以来，围绕贸易关税、红海局势、红海冲突、以及最新以伊战争的发展，克拉克森研究提供了多种情境分析，并根据局势变化不断调整基准预测。航运运费市场的不确定性逐渐增强，波动性潜在抬升。但对比航运市场，2025年上半年全球新造船市场的表现完全在预期之内，新造船订单回归“常态化”。

2025年上半年

克拉克森研究统计，全球新船订单累计647艘合4,678万载重吨和1,938万修正总吨，以修正总吨计同比大幅下降54%，不过与2010年代同期平均水平相当。受益于单位船舶价值的提升，新订单总投资额依然大幅高于均值水平。

年初预测报告中，克拉克森研究预计今年降幅可能高达50%。目前2025年过半，新造船的接单节奏似乎也朝着这个方向发展。一方面，2024年新造投资处于历史第二高水平，同比基数挑战巨大。另一方面，主要船型运费市场自2024年下半年开始走低，在当前高企的新造船价格水平下，船东投资情绪降温。在此基础上，特朗普重新当选以来，针对中国造船业发起的301调查，更是将造船业推入“全球政治博弈的前线”。国际船东观望情绪增强，新造船项目暂停或推迟。

中国船厂：不卷赛道

克拉克森研究统计，中国船厂新船订单以修正总吨计的全球份额从2024年的超高水平（70%）降至52%，与2021-23年的份额相当，高于2010年代约40%的份额；在“特朗普的托举下”，韩国船厂挽回一些主要造船国的市场地位，新船订单份额回升至25%左右，但依然低于2020年前约30%的市场

份额；持续强劲的邮轮订单推动欧洲船厂新船订单全球份额跃升至 12%；日本船厂的新船订单份额稳定在 6%（注：日本订单的披露相对滞后，后续存在向上修正的可能性）。克拉克森研究认为，301 调查对中国船厂的影响显现，但中国市场份额的下降更多的是结构性调整和差异化竞争导致。

美国法案针对的更多是中国大型船企，而在国际竞争赛道，中国大型船厂未来 3 年船位紧张，降价接单意愿不强。同时，LNG 船运费短期承压，订单大幅减少，韩国船厂低价出售 2028 年之前船台，转接单大型油轮和集装箱船。韩国船厂发力，叠加 301 调查的助力，促使部分国际船东在韩国船厂订单的落地。作为结果，在克拉克森研究发布的 2025 年上半年接单船厂排名中，多家船厂在细分船型领域首次出现在我们的视野中，包括多家中国民营中小型船企。在整体造船产能紧张的背景下，中国中小型民营企业产能具有一定灵活性，主要为巴拿马船型以下和中小型集装箱船船台设施。

中国船东：大国后盾

中国船东新造船投资依然保持领先。其中，集装箱船投资重新位列第一，中国中小型船东大量订造中小型集装箱船，8,000TEU 以下集装箱船投资全球占比超 50%。散货船为中国船东的主要船型市场，1/3 来自中国租赁公司经营散货船订单。

克拉克森研究统计，中国船东船队中外贸船占比 69%，五星旗船占比 31%。近期，克拉克森研究将中国船东做重新分类整理，从主营业务类型来看，排名前十的中国船东集团中，有 3 家传统船东、6 家金融船东、1 家造船集团。而在排名 11-50 位中，除传统船东外，货主公司数量显著增加，另外还有多家港口集团。考虑到中国庞大的海运进出口贸易体量，未来中国国家运力的需求不容忽视。

2025 年下半年

展望 2025 年下半年，克拉克森研究认为，上半年的基调不会有很大改变。但中国船东潜在大量订单的释放值得关注，如果下半年订单项目能快速落地，将有助于全年新造船市场订单回升。但整体来看，2025 年对于国际船东新船投资来说将是观望的一年。克拉克森研究围绕长期市场基本面探讨的观点没有改变，未来船队大量更替需求依然存在。如此看来，2025 年的“减速带”也不失为全球新造船市场健康有序发展提供了机会。（克拉克森）

只对中国船舶收费？韩国船东：继续在中国船厂下单

针对美国拟对海外汽车运输船征收高额港口费用的计划，韩国政府紧急表态，呼吁美方只向中国建造船舶收费，以避免波及韩国航运和汽车产业。然而讽刺的是，韩国最大的汽车运输船公司 Hyundai Glovis 近年来正持续在中国船厂下单造船，大幅扩张运力。

据韩媒报道，韩国产业通商资源部和海洋水产部近日向美国贸易代表办公室（USTR）提交正式意见书，希望美国政府对海外建造汽车运输船征收港口费时，将收费范围限制在仅涵盖中国建造船舶，而将韩国建造汽车运输船排除在外。

此前，USTR 于 4 月 17 日公布了针对中国船舶及运营商征收港口费用的修订计划，决定自 10 月 14 日起对中国船东和运营商、中国建造船舶以及在美国以外任何地区建造的汽车运输船收费。

其中，针对汽车运输船，USTR 提议对外国汽车运输船运营商分阶段征收费用，每艘汽车运输船进入美国港口将征收 150 美元/CEU；如果船舶运营商在此期间订造并接收一艘同等尺寸的美国建造汽车运输船，可获得最长三年

的费用豁免。

韩方认为，此举意味着向美国出口汽车的现代汽车、起亚汽车，以及从事汽车运输的 Hyundai Glovis 等韩国企业，物流成本可能会大幅上升。

对此，韩国政府在意见书中指出，向所有汽车运输船征收入港手续费，与 USTR 的政策初衷不符，反而会对两国相关产业造成相当大的负担，有悖于韩美之间互惠互利的贸易关系。

在韩方看来，USTR 在发布港口费政策时已经说明其初衷，这一针对中国航运、物流及造船业的 301 条款计划旨在消除中国在海事、物流和造船行业的支配性行为、政策和做法。因此，意见书表示：“韩国政府郑重请求，美方在执行政策时应明确界定对汽车运输船征收港口费这一措施的适用对象，并将其限制在原本意图针对的国家（即中国）范围之内。”

此外，韩国政府还提出，考虑到汽车运输船每年多次进入美国港口的情况较为普遍，建议对征收港口费的次数设置上限。

韩国政府进一步强调，包括现代汽车和起亚在内的韩国汽车制造商已经忠实履行在特朗普第一任政府期间承诺的投资计划，并在特朗普第二任政府期内也公布了高达 210 亿美元（约合人民币 1506.73 亿元）的追加投资计划。

韩国政府表示，在美国已经对汽车及其零部件征收关税的前提下，再对汽车运输船加收港口费将对出口企业造成“双重负担”。

最后，韩国政府敦促美国政府如果能接受上述建议，适当调整政策适用范围与强度，不仅能有效打击不公平的全球贸易行为，同时也能最大限度减少韩国这样通过经济合作助力美国经济强化的盟国产业生态体系遭受的非预期损害。

据了解，近年来在市场强劲、运力紧张以及环保压力导致的潜在船队更新需求影响下，汽车运输船新船订单快速增加。根据克拉克森的数据，2021

年汽车运输船新船订单 39 艘 27 万车位，2022 年增至 75 艘 56 万车位，2023 年更进一步提高到了 85 艘 71 万车位，创下历史最高纪录；去年，汽车运输船新船订单略微下滑，回落至 73 艘 55 万车位，但仍然是史上第三高纪录。

截至目前，汽车运输船手持订单总计 179 艘，占现有船队比例 30.26%。克拉克森的数据显示，汽车运输船手持订单中绝大多数的在建新船都由中国船厂建造，共计 145 艘；此外还有 27 艘由日本船企建造，而韩国船企汽车运输船手持订单仅有 7 艘。

值得一提的是，韩国最大汽车运输船公司 Hyundai Glovis 自身也在中国船厂订有多达 25 艘 LNG 双燃料汽车运输船。其中包括 20 艘 10800 车位汽车运输船（广船国际 14 艘、外高桥造船 6 艘），这是全球最大的汽车运输船之一，在这 20 艘新船中，有 6 艘是由 Hyundai Glovis 作为船东于去年 5 月在广船国际下单订造，其余则是由 Seaspans、韩国 HMM 等船东订造，由 Hyundai Glovis 租赁运营。

此外，Hyundai Glovis 还与韩国 H-Line Shipping、HMM 合作，在广船国际订有 5 艘 8600 车位汽车运输船，计划在今明两年陆续交付。

据了解，Hyundai Glovis 是韩国最大的汽车制造商现代汽车和起亚汽车的航运物流子公司，总部位于首尔，创建于 2001 年 2 月，主要负责在全球范围内运输出口汽车。目前，Hyundai Glovis 拥有多达 90 艘船舶的船队，并在全球建立了 80 多个服务网点。

Hyundai Glovis 此前披露，计划在未来五年内将其从外部汽车制造商获得的业务比例提高到营业额的 50%。为此，预计到 2030 年，Hyundai Glovis 船队规模将从目前的 90 艘增加到 128 艘。

（国际船舶网）

全球航运与供应链在关税不确定性中“漂泊”

近期，美国总统明确将“对等关税”暂缓期延长至8月1日，并称这一日期“不会再变”。这一表态背后，美国关税政策的反复无常正持续给全球航运业和供应链带来严峻考验。

继4月宣布关税计划引发企业抢先进口潮后，此次暂缓期的延长并未催生新一轮进口高峰。美国洛杉矶港数据显示，5月TEU量同比下降5%，预计7月同比将下降27%，反映出市场预期的转变。威达信集团亚洲区首席商务官柯灵芸指出，保护主义推高的成本正促使企业重新布局供应链，本地化和近岸外包趋势日益明显，这可能长期抑制国际航运需求。

库存高企是当前供应链的另一大特点。一季度抢货潮使美国零售商库存充足，虽有所消耗，但6月美国物流经理指数（LMI）升至近两年高位，主要因库存水平上升。专家认为，在现有库存和关税压力下，未来进口规模可能低于预期。这直接导致海运需求疲软，运价大幅下跌。德鲁里数据显示，集装箱运费环比下跌5.7%，较峰值跌超20%，反映了美国进口需求的持续疲软。

航运巨头马士基也坦言，政策透明度下降和不断变化的截止日期正影响企业运输决策，其平均关税负担约为21%。柯灵芸预计，短期内政策不确定性将导致航运量波动，中期则可能在较低水平稳定。

全球航运业面临的挑战远不止关税。地缘政治冲突正推高保险成本。战争风险保险费率均有不同程度上涨，以色列港口相关费率更飙升至0.7%，进一步增加了运营成本。

面对这一复杂局面，柯灵芸建议企业采取多维度策略，包括与货代重新谈判、测试危机预案、优化高风险区运输、多元化供应链、调整价格效率以

及扩大保险范围等。同时，她也警告，实施“近岸外包”等策略可能遭遇监管差异、劳动力技能不足、原产地规则复杂等挑战，短期内可能导致运营中断。

尽管东南亚等地区可能寻求与美国谈判以争取更优条件，但整体而言，关税政策推高成本的趋势难以避免，对全球制造业和消费者都将产生影响。供应链的重构之路，在政策与地缘政治的双重变奏下，充满未知与挑战。

(环球网)

110 艘！今年油船新船订单迅速减少

航运界网消息，船舶经纪 Gibson 在其最新周报中表示，尽管自 2025 年初以来新造船订单放缓，但由于 2023 年至 2024 年期间的大量订单即将交付，预计 2027 年起油轮运力供应将继续增长。

船舶经纪 Gibson 表示，“今年 25000 载重吨以上的油轮订单剧减少，总订单量约为 110 艘。这一下降反映了监管和市场的不确定性，以及新造船价格持续高企的影响。目前价格仍略低于去年创下的多年峰值，而船厂几乎没有提供大幅折扣的动力。2025 年的订单远低于 2023 年和 2024 年近 850 艘，与 2016 年至 2022 年间订单量大致相当。唯一一个相对强劲的细分市场是苏伊士型油轮，今年已订购 36 艘”。

根据 Gibson 的说法，“就其本身而言，限制新投资总是有可能在未来几年内限制船队增长，尤其是在拆船量增加的情况下。然而，这需要在近年来强劲的新造船订购的背景下进行考虑。就当前规模而言，苏伊士型油轮目前的订单量最大，相当于现有船队 20.4%。其次是 MR 油轮和阿芙拉型/LR2 型油轮，这些船型的订单量分别为 19%和 18.8%。VLCC 订单量明显较小，为

12.2%，而灵便型油轮的订单量额最小，仅为 6.6%，这反映了船东更倾向于升级至更大的船型。相比之下，LR1 型/巴拿马型油轮的订单量大幅增长，在去年新订单激增引发新一轮热潮后，其订单量已达到船队规模的 16.6%。”

Gibson 指出，“预计油轮交付量将在 2026 年达到 2009 年以来的最高水平，并将在 2027 年之前保持较高水平，尽管不同船型的交付情况会有所不同，且可能会出现一定程度的延误。交付加速将对未来几年的收益构成明显风险，但船队迅速老化为油轮拆解提供了强劲的前景，从而抵消了这一风险。根据船舶类型，船队中已有 19%至 41%的船舶船龄在 20 年或以上，另有 21%至 44%的船舶船龄在 15 至 19 年之间。LR1 型/巴拿马型油轮和灵便型油轮的船龄最大，而苏伊士型油轮和 VLCC 则相对较新”。

Gibson 表示，“然而，实际上，拆船前景仍要复杂得多。尽管受制裁船舶名单迅速扩大，但拆船活动仍然有限。阿芙拉型油轮/LR2 型油轮、苏伊士型油轮和 VLCC 面临的风险最大，这些船队中分别约有 23%、14%和 13%的船舶已受到各类制裁的影响，另有 8%至 10%的船舶可能因可疑交易而面临风险。尽管如此，但拆船数量尚未出现显著增加，且拆船价明显低于打算进一步交易的 20 年船龄船舶的售价”。

Gibson 总结称，“总体而言，尽管今年新油轮订单大幅减少，但现有可观的在手订单量意味着油轮供应将在未来几年持续增长。尽管目前拆船活动疲软，但船队老化意味着，除 2026 年外，未来几年 20 年以下油轮船队的规模预计将有所下降。最终，拆船终将不可避免。”

(航运界)

只对中国船舶收费？韩国船东：继续在中国船厂下单

针对美国拟对海外汽车运输船征收高额港口费用的计划，韩国政府紧急表态，呼吁美方只向中国建造船舶收费，以避免波及韩国航运和汽车产业。然而讽刺的是，韩国最大的汽车运输船公司 Hyundai Glovis 近年来正持续在中国船厂下单造船，大幅扩张运力。

据韩媒报道，韩国产业通商资源部和海洋水产部近日向美国贸易代表办公室（USTR）提交正式意见书，希望美国政府对海外建造汽车运输船征收港口费时，将收费范围限制在仅涵盖中国建造船舶，而将韩国建造汽车运输船排除在外。

此前，USTR 于 4 月 17 日公布了针对中国船舶及运营商征收港口费用的修订计划，决定自 10 月 14 日起对中国船东和运营商、中国建造船舶以及在美国以外任何地区建造的汽车运输船收费。

其中，针对汽车运输船，USTR 提议对外国汽车运输船运营商分阶段征收费用，每艘汽车运输船进入美国港口将征收 150 美元/CEU；如果船舶运营商在此期间订造并接收一艘同等尺寸的美国建造汽车运输船，可获得最长三年的费用豁免。

韩方认为，此举意味着向美国出口汽车的现代汽车、起亚汽车，以及从事汽车运输的 Hyundai Glovis 等韩国企业，物流成本可能会大幅上升。

对此，韩国政府在意见书中指出，向所有汽车运输船征收入港手续费，与 USTR 的政策初衷不符，反而会对两国相关产业造成相当大的负担，有悖于韩美之间互惠互利的贸易关系。

在韩方看来，USTR 在发布港口费政策时已经说明其初衷，这一针对中国航运、物流及造船业的 301 条款计划旨在消除中国在海事、物流和造船行业

的支配性行为、政策和做法。因此，意见书表示：“韩国政府郑重请求，美方在执行政策时应明确界定对汽车运输船征收港口费这一措施的适用对象，并将其限制在原本意图针对的国家（即中国）范围之内。”

此外，韩国政府还提出，考虑到汽车运输船每年多次进入美国港口的情况较为普遍，建议对征收港口费的次数设置上限。

韩国政府进一步强调，包括现代汽车和起亚在内的韩国汽车制造商已经忠实履行在特朗普第一任政府期间承诺的投资计划，并在特朗普第二任政府期内也公布了高达 210 亿美元（约合人民币 1506.73 亿元）的追加投资计划。

韩国政府表示，在美国已经对汽车及其零部件征收关税的前提下，再对汽车运输船加收港口费将对出口企业造成“双重负担”。

最后，韩国政府敦促美国政府如果能接受上述建议，适当调整政策适用范围与强度，不仅能有效打击不公平的全球贸易行为，同时也能最大限度减少韩国这样通过经济合作助力美国经济强化的盟国产业生态体系遭受的非预期损害。

据了解，近年来在市场强劲、运力紧张以及环保压力导致的潜在船队更新需求影响下，汽车运输船新船订单快速增加。根据克拉克森的数据，2021 年汽车运输船新船订单 39 艘 27 万车位，2022 年增至 75 艘 56 万车位，2023 年更进一步提高到了 85 艘 71 万车位，创下历史最高纪录；去年，汽车运输船新船订单略微下滑，回落至 73 艘 55 万车位，但仍然是史上第三高纪录。

截至目前，汽车运输船手持订单总计 179 艘，占现有船队比例 30.26%。克拉克森的数据显示，汽车运输船手持订单中绝大多数的在建新船都由中国船厂建造，共计 145 艘；此外还有 27 艘由日本船企建造，而韩国船企汽车运输船手持订单仅有 7 艘。

值得一提的是，韩国最大汽车运输船公司 Hyundai Glovis 自身也在中

国船厂订有多达 25 艘 LNG 双燃料汽车运输船。其中包括 20 艘 10800 车位汽车运输船（广船国际 14 艘、外高桥造船 6 艘），这是全球最大的汽车运输船之一，在这 20 艘新船中，有 6 艘是由 Hyundai Glovis 作为船东于去年 5 月在广船国际下单订造，其余则是由 Seaspans、韩国 HMM 等船东订造，由 Hyundai Glovis 租赁运营。

此外，Hyundai Glovis 还与韩国 H-Line Shipping、HMM 合作，在广船国际订有 5 艘 8600 车位汽车运输船，计划在今明两年陆续交付。

据了解，Hyundai Glovis 是韩国最大的汽车制造商现代汽车和起亚汽车的航运物流子公司，总部位于首尔，创建于 2001 年 2 月，主要负责在全球范围内运输出口汽车。目前，Hyundai Glovis 拥有多达 90 艘船舶的船队，并在全球建立了 80 多个服务网点。

Hyundai Glovis 此前披露，计划在未来五年内将其从外部汽车制造商获得的业务比例提高到营业额的 50%。为此，预计到 2030 年，Hyundai Glovis 船队规模将从目前的 90 艘增加到 128 艘。（国际船舶网）

港口费突袭！舟山船舶企业该如何应对？

2025 年 4 月 17 日，美国贸易代表署（USTR）正式敲定针对中国船舶的港口费政策。顾名思义，港口费是指船舶和货物进出港口时，需要向港口管理部门或相关机构缴纳的各种费用。包括船舶吨税、引航费、停泊费、装卸费、货物港务费等，这些费用是港口运营和维护的重要资金来源，也是保障港口正常运转的必要成本。美国东海岸的起重机缓缓降落，卸下印着“中国制造”的集装箱，而每只箱子背后，正被贴上一张张不断膨胀的隐形罚单！

10月14日起，中国船东每航次需按净吨缴纳50美元，三年内阶梯式涨至140美元/净吨；非中资运营的中国造船舶则需缴纳18美元/净吨或120美元/集装箱的“择高税”。比如：一艘8500标箱的集装箱船单次靠港成本飙升至2150万元，可吞噬一家中型船舶企业全年的利润。舟山拥有全球十大修造船基地、40余家规上企业、约10万从业者的“船舶金三角”，骤然被推入这次风暴中心。

美国港口费的立体破坏波，即便船舶归属希腊船东，只要由中国建造即需缴费；若实际运营方涉及中资（持股25%或董事会存在中方代表），则适用更高税率。中资租赁公司持有的船舶即使租给外企，仍可能被认定为“中国关联资产”，迫使希腊船企Okeanis等紧急回购中资租赁油轮来切割风险。

成本指数等级递增：以中远海运“COSCO THAILAND”轮为例，2025年单航次成本295万美元，到2028年将暴涨至4130万美元。而按每标箱折算，运费成本将从250美元/箱跃升至646美元/箱，彻底瓦解中国船舶的价格优势。

仅订购美国造船的船东可申请豁免，但美国商船产能仅占全球0.13%，且LNG船建造成本高达中国的2倍（3.5亿 vs 1.8亿美元），实则构筑封闭利益闭环。地中海航运92%的新船订单在中国，马士基、达飞超50%船舶源自中国船厂。政策落地后，日本商船三井暂停中国LNG船订单转投韩国，以色列ZIM加速重组中国造船舶船队，舟山订单流失从可能变为必然。

舟山船舶企业的危机：订单悬崖与产业链塌缩

首当其冲的是新订单加倍下跌。2025年1-4月，中国新船订单同比暴跌31%，主力船型散货船、油轮等订单缩水79%。尽管舟山中远海运重工等企业跻身“国家企业技术中心”，但技术光环难挡订单流失——韩国3月以55%吨位订单占比反超中国，其政府更宣布2025年造船补贴激增40%至2586亿

韩元（约 13.3 亿人民币），针对性抢夺高端船舶市场。

更深层危机在于融资链断裂。中资船舶租赁公司掌控全球 1/6 船舶融资份额，英国劳氏日报报道，新加坡油轮船东正紧急替换中资背景融资，转向日资银行“避险”。舟山船企赖以生存的“中资融资+中国造船”模式遭遇釜底抽薪。

更严峻的是，安全与环保双压叠加。舟山修造船企业近年因脚手架隐患、气站违规等问题被处罚 70 万元，10 家企业遭停产整顿。而绿色转型迫在眉睫：鑫亚船舶承接全球首艘甲醇双燃料改装船，虽可降碳 70%，但单台 500 吨龙门吊维护费即需 1300 万元，在资金枯竭期无异于雪上加霜。

虽掌握甲醇燃料船 217 项专利，但绿色甲醇国产化率不足 20%，制备成本高、加注设施缺位，并且甲醇燃料未纳入国家法定燃料范畴，监管体系空白。

舟山以散货船、油轮等传统船型为主（占产能 70%），而韩国聚焦 LNG 船、超大型油轮等高附加值船型。当美国针对性打击主力船型订单，舟山船坞闲置率恐骤升。

当前出口退税依赖“单企专员”人工对接（如华丰船舶获退税 6200 万元），但面对系统性风险，分散式补贴难以扭转产业级困局。

四、船舶预警点的意见和建议

财税政策的精准实施，建议设立千亿级船舶产业抗风险基金，对美航线船舶提供 50% 港口费补贴（三年递减至零）；

升级退税数字化：推行“秒退”系统，将出口退税周期从 3 天压缩至 24 小时（中远海运重工就是很好的例子）；

对绿色船舶改装加大投入，给予 150% 加计扣除，甲醇燃料研发企业建议免征 5 年所得税。

突破绿色燃料困局：联合中科院、浙大共建舟山绿色甲醇实验室，三年内实现制备成本下降 35%；推动甲醇燃料列入《国家船舶能源目录》，制定安全标准；

智能化降本：强制推广舟山中远海运重工“超高压水除锈”“型材切割机器人”等 29 项智改技术，使人均产值提升 300%；

建议设立配套设备备份中心：在六横岛布局船用主机、脱硫系统二级供应链，国产化率 75%目标提前至 2026 年；

启动“船坞共享计划”：鼓励中小船企接入中远海运重工智能平台，避免低端产能内卷。

开发“非敏感船型”：为中东打造适应高温的液化石油气船（LPG），为东南亚定制浅吃水集装箱船；

绑定“一带一路”盟友：向希腊、土耳其船东提供“造修一体”套餐，附加东欧航线优先使用权。

在岱山县的船坞旁，无人机正掠过生锈的船体扫描隐患；而六横岛上，马士基轮的甲醇燃料管道刚刚焊接完毕。当美国港口的收费闸门缓缓落下，舟山的生存法则已从钢铁碰撞的轰鸣，悄悄转向数据与分子的无声竞速。

这场没有硝烟战役的胜负，不在美国的听证会场，而在舟山能否将 10 万造船工人的双手，锻造成破解绿色密码的钥匙。未来三年，要么在港口费的绞索下萎缩成区域性修船基地，要么蜕变为全球零碳船舶的“硅坞”。

（舟山船舶预警点）