

第 3 期

(总第 381)

二〇二六年三月二十六日

本期目录

- ◆ 最新研究：欧盟有望在 2046 年前全面替代化石燃料？
 - ◆ 1350 艘！集装箱船订单狂飙再创新高！中国船企成最大赢家
 - ◆ “借鸡生蛋” 美国欲重振造船业
 - ◆ 预计 2026 年我国造船完工量在 6000 万载重吨以上
 - ◆ 签约！全国首份修船碳足迹声明落地
 - ◆ 我市 2 家企业荣获浙江省 2025 年亩均效益领跑者称号
 - ◆ 加强协会协同联动 共促船舶行业高质量发展
- 协会预警点赴舟山市船舶行业协会座谈交流



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

最新研究：欧盟有望在 2046 年前全面替代化石燃料？

由 eFuel Alliance 与 Porsche Consulting 联合发布的研究显示，欧盟有望在 2046 年前实现对化石燃料的全面替代，其中，以电制燃料（eFuel）为代表的合成燃料将在航运等难以电气化的领域扮演核心角色。

液体燃料“长周期存在”，航运脱碳路径更趋清晰

研究基于欧盟委员会针对 2040 年气候目标的官方评估展开。尽管电动化被视为交通脱碳的重要抓手，但结构性现实表明，液体燃料在中长期仍将占据主导地位。

按照欧盟委员会预测，到 2040 年，超过 80% 的船舶仍将依赖液体燃料运行；即使到 2050 年，液体燃料仍将覆盖超过一半的交通能源需求。这一判断意味着，在航运、航空等“难减排部门”，单一依赖电气化并不可行，低碳液体燃料的替代路径将成为行业转型的关键支点。

在此背景下，eFuel（基于绿色电力、水及捕集二氧化碳合成）被定位为与电动化并行的核心解决方案，尤其在远洋运输等高能耗场景中具备现实可行性。

供给侧瓶颈凸显，电动化路径面临“现实修正”

值得关注的是，研究从供给侧对当前主流技术路径进行了系统性压力测试。结果显示，欧盟当前电动车扩张路径存在一定“理想化”倾向。

一方面，镍、锂等关键矿产资源的供给瓶颈将在短期内制约电动车产能释放；另一方面，电网基础设施扩容滞后，则在中长期构成结构性约束。这一双重瓶颈，意味着电动化推进节奏或低于政策预期。

由此推导，2040 年后交通体系对液体燃料的实际需求，很可能显著高于欧盟委员会既有预测，航运业对可规模化替代燃料的依赖程度将进一步提

升。

eFuel 供给潜力释放，航运与航空“无需争夺资源”

从供给端看，全球范围内 eFuel 产业正进入加速布局阶段。目前已有超过 500 个氢能及 eFuel 项目公布，其中逾 120 家公司计划在 2030 年前推动产业化落地。

研究测算，若产能顺利释放，到 2045 年欧盟 eFuel 市场规模有望超过 2000 亿升汽油当量，显著高于区域内可再生燃料需求。这意味着，在理想供给情景下，航运、航空及公路运输之间无需围绕燃料资源展开竞争。

更为关键的是，eFuel 具备“即插即用”特性，现有船队无需大规模改造即可实现减碳运行，这为存量运力的低碳转型提供了现实路径，也在一定程度上缓解了船东在新旧技术路线选择上的不确定性。

在具体技术路径上，eMethanol 正成为行业共识。数据显示，在已公布的项目中，超过 80% 计划生产 eMethanol。

作为一种平台型燃料，eMethanol 具备跨场景适用性，不仅可用于航运燃料，还可覆盖航空及道路运输，其产业链协同效应正逐步显现。对于航运业而言，随着甲醇双燃料船订单持续增长，eMethanol 供应体系的成熟，将直接影响未来燃料结构的演进节奏。

融资与政策成关键变量，行业落地仍待破局

尽管前景广阔，但产业落地仍面临现实约束。研究指出，在约 300 个面向交通领域的项目中，仅有 6% 完成最终投资决策（FID），融资难题成为制约行业扩张的核心瓶颈。

eFuel Alliance 执行董事 Ralf Diemer 表示，行业已具备推动化石燃料退出市场的能力，关键在于实现规模化生产以降低成本，而这一进程高度依赖政策环境的稳定性与可预期性。

为此，研究提出三项政策建议：一是通过设定长期明确的 eFuel 使用配额，扩大需求基础；二是优化监管体系，降低生产与准入门槛；三是通过能源税制改革及专项基金支持，为产业提供持续资金来源，并将航运与航空碳交易收入反哺燃料转型。

整体来看，该研究进一步强化了一个行业共识：在可预见的中长期内，航运业的脱碳路径将呈现“多技术并行”，而以 eFuel 为代表的低碳液体燃料，将成为连接现实运营与气候目标之间的关键桥梁。

对于船东与运营商而言，未来竞争的核心，不仅在于运力规模，更在于对燃料路径与能源体系重构的前瞻布局。随着政策、资本与技术逐步汇聚，航运业正进入一轮具有决定意义的燃料转型窗口期。（国际船舶网）

1350 艘！集装箱船订单狂飙再创新高！中国船企成最大赢家

全球集装箱船新船订单“逆势”激增，手持订单再创历史新高。中国船企几乎垄断了这一轮订单潮，承接了今年近 90% 的新船订单。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）首席航运分析师 Niels Rasmussen 表示，尽管贸易政策不确定性加剧、运价下滑，但集装箱船手持订单仍在持续增长。目前手持订单总量已超过 1350 艘，总运力高达 1180 万 TEU。

2025 年，全球集装箱船平均运价同比下降约 13%，同时美国提高进口关税，引发市场对贸易保护主义加剧的担忧。尽管如此，数据显示去年全球集装箱运输量仍同比增长 4.7%，集装箱船新船订单量更是达到创纪录的 480 万 TEU。

进入 2026 年，前两个月集装箱船订单潮持续，新船订单达到了 102 艘

66.5 万 TEU，截至 2 月底集装箱船手持订单总量达到 1180 万 TEU，同比增长 28%。

Rasmussen 称，当前集装箱船手持订单中超大型船舶占据主导地位，这表明未来全球航线网络将出现以大型船替代中小型船的发展趋势。目前，12000TEU 及以上集装箱船手持订单达到 436 艘，按 TEU 计算占总手持订单的 65%。

不过，过去一年中手持订单增长最快的反而是中小型船。3000TEU 以下、3000 - 6000TEU 以及 6000 - 8000TEU 三个细分船型的手持订单量均实现翻倍增长，而其他船型手持订单仅增长约 17%。

BIMCO 指出，上述三类中小型集装箱船手持订单占现有船队运力比例仅 16%，而且这三个细分市场中有 29% 的运力来自船龄超过 20 年的老旧船舶，因此未来几年旧船拆解量可能与甚至超过新船交付量。

另一方面，超大型集装箱船手持订单的增加，也在显著改变集装箱船船队所有权结构。2020 年代初，非运营船东（NOO）控制着全球集装箱船船队 43% 的运力，而如今这一比例已下降至 36%。考虑到非运营船东的在建集装箱船在当前手持订单中仅占 24% 的运力，未来非运营船东控制的船队运力占比将进一步降低。

据了解，目前集装箱船手持订单中绝大多数船舶由中国船企承建。根据克拉克森发布的报告，截止今年 2 月全球集装箱船手持订单排名前 10 的单体船厂中，有 8 家来自中国，其中前七席全部由中国船企占据，依次是新时代造船（71 艘 400 万 CGT）、舟山长宏国际（70 艘 370 万 CGT）、江苏新扬子造船（97 艘 360 万 CGT）、恒力重工（56 艘 320 万 CGT）、江南造船（41 艘 270 万 CGT）、黄埔文冲（108 艘 250 万 CGT）以及外高桥造船（47 艘 250 万 CGT）。韩国 HD 现代重工（38 艘 230 万 CGT）、HD 现代三湖（42 艘 220

万 CGT) 分别排名第八、第九位, 第十位则是扬子鑫福 (28 艘 200 万 CGT)。

中国船企也几乎包揽了今年所有的集装箱船订单。克拉克森的统计数据
显示, 在今年迄今为止总计 151 艘 87 万 TEU 集装箱船新船订单中, 中国船
企承接了 123 艘 78 万 TEU, 市占率接近 90%。其余 28 艘新船订单则由韩国
(20 艘)、印度 (6 艘) 和日本 (2 艘) 承接, 而且这 28 艘订单中仅有韩国
船企承接的 4 艘为 10000TEU 以上大型船, 其余全部为 3000TEU 以下支线船。

目前, 集装箱船手持订单占现有船队比例已经超过了 35%, 是自 2010
年 3 月 (36.16%) 以来的最高水平。居高不下的手持订单量引发业界对未来
市场运力过剩的担忧。

BIMCO 称, 当前高达 1180 万 TEU 的手持订单将在 2030 年前陆续交付运
营, 即使所有船龄 22 年以上的船舶在 2030 年前全部拆解, 全球船队规模仍
将保持年均约 6.1% 的增长。这可能会给集运公司带来相当严峻的供需平衡压
力。

去年, 随着 2021-2022 年订单热潮期间订造的新船集中交付, 集装箱船
船队数量在 11 月首次突破 7000 艘, 距离 2022 年 9 月集装箱船船队实现 6000
艘里程碑仅仅过去了 37 个月, 创下了史上最的增长速度。克拉克森预计,
集装箱船船队将在未来几年内迅速突破 8000 艘大关。(国际船舶网)

“借鸡生蛋” 美国欲重振造船业

美国面对国内造船产能严重不足, 意图通过“借鸡生蛋”策略, 拉拢韩
国、日本等盟友以“订单换投资”, 最终将产能与技术转移回美国本土。但
是, 计划很丰满, 现实很骨感。《海事行动计划》的推进, 其背后不只是商
业层面, 更是深刻的金融、法律等层面的博弈

2026年2月13日,美国正式发布备受瞩目的《海事行动计划》(America's Maritime Action Plan)。该计划由美国国务卿、总统国家安全事务助理等多部门牵头制定,被视为特朗普2025年4月签署的《重振美国海上主导地位》行政令的最终落地蓝图。

面对美国商业造船产量严重不足的严峻现实,这份长达42页的计划书提出“外国建造船舶悬挂美国国旗”,即“桥梁策略”,拉拢韩国、日本等盟友以“订单换投资”,最终将产能与技术转移回美国本土。

核心策略：“借鸡生蛋”与盟友捆绑

据《海事行动计划》引言介绍,美国的商业造船全球占比不到1%,现有66家船厂中有8家能造大型远洋船舶、11家拥有船位具备新船建造能力、22家可提供坞修的修船厂、25家为浮修船厂。另据克拉克森研究及美国国会研究处等机构的报道,美国商船平均建造成本高达3.3亿美元,为中国的5倍之多;美国焊工等关键岗位面临严重的人才断层和短缺,熟练焊工平均年龄更是超50岁。面对以上现状,《海事行动计划》推出雄心勃勃的振兴计划,要求实施美国海运优先政策及扩大货物优先运输要求。

作为过渡措施,《海事行动计划》推动外国建造船舶悬挂美国国旗,也就是“桥梁策略”。该策略的核心逻辑是:在美国本土造船产能恢复前,允许首批船舶合同在韩国、日本等盟国的船厂建造,以解燃眉之急。前提条件是,韩国、日本等盟国必须同步投资美国船厂,利用从订单中赚取的利润升级美国基础设施、培训当地工人,待美国船厂具备能力后,再将后续订单转移回本土生产。

这种“借鸡生蛋”的模式目前在韩国已开始落地。2025年7月30日,美韩达成“历史性贸易协议”。韩国承诺10年内对美投资3500亿美元,其中1500亿美元专项用于造船业。美国给予的回报是,将对韩商品关税从25%

降至 15%，并支持韩国建造核动力潜艇及开发核燃料。

2025 年年底，韩国韩华集团（Hanwha Group，韩华）已率先斥资 1 亿美元收购连续 7 年亏损的费城造船厂。韩国其他主要船企也已成立联合工作组，推进投资落地。但是，韩国也因此陷入两难困境，造船业盼接单，但航运和出口行业怕成本上升，市场份额被挤占。

相比之下，日本目前仅停留在“历史性合作”“备选伙伴”的表态层面，尚无具体投资案例，呈现出“韩国领跑、日本观望”的格局。

落地困境：韩华的“50 亿美元豪赌”

据韩联社报道，韩华的总体计划是投资 50 亿美元扩建费城造船厂，包括新建 2 座船坞、3 座码头，引入韩国 AI 与机器人技术改造生产线等。费城造船厂在韩华接手后，面临着技术、劳动力和资金等方面的多重挑战（见表 1）。

对比维度	现实困境(接手“烂摊子”)	未来十年雄心(50 亿美元豪赌)
核心目标	先解决生存与信誉问题,处理好历史遗留缺陷	挑战核潜艇建造,争夺高端订单
订单状况	现有近 20 艘船订单,但基础的高船建造频频出状况	目标年产 20 艘,产能提升超 10 倍,涵盖液化天然气(LNG)船和海军舰艇
技术与产能	拥有美国最大船坞,但年产能仅 1-1.5 艘;正在建造的船出现螺旋桨轴缺陷(基础精度问题)	新建 2 座船坞、3 座码头;引入韩国 AI 与机器人技术改造生产线
劳动力	工人技能严重退化	计划将年招聘名额扩大到 500 人,并利用自动化弥补人力短板
财务表现	费城造船厂已连续 7 年亏损,并导致母公司韩华因收购产生 1630 万美元净亏损	预计 10 年内实现 40 亿美元年营收,增长超 10 倍
扩张计划	现有 2 座干船坞,产能在高需求下严重告急	正计划扩建,并考虑收购第 2 家美国船厂

来源:根据韩联社、《华尔街日报》等公开资料整理。

技术与产能方面，费城造船厂目前虽拥有美国最大的船坞之一，但年产能仅 1~1.5 艘，工人技能严重退化。据《华尔街日报》报道，韩华接手前，费城造船厂为美国海事管理局建造的“State of Maine”号训练船，在关键推进系统上出现严重缺陷，这暴露其工人基础技能退化、专业技术劳动力短缺的深层危机。

财务方面，据韩联社报道，费城造船厂自 2018 年开始已连续 7 年亏损，

接手后竟直接导致母公司韩华在 2025 年第四季度出现 1630 万美元的净亏损。

面对以上挑战，韩华推出“用资本换时间，用技术换空间”的策略。首先，设立专项基金，成立 1 亿美元的 AI 与机器人基金，通过远程机器人操作等技术，让韩国船厂在首尔遥控费城的焊接机器人，以此绕开本地工人短期难以提升技能的瓶颈。其次，继续扩张收购，由于现有船坞不够用，正考虑收购第 2 家美国船厂，以快速扩大产能版图。

根据美韩贸易协议，在收回本金前，收益由美韩双方均分；但收回本金后，90%的利润将归美国所有，且项目选择权由美国主导。分析人士指出，这是“单方面掠夺”，可能掏空韩国企业的未来收益。韩华的这场豪赌，不仅是商业行为，更是美韩产业合作的试金石。

深层博弈：钱与法的双重门

《海事行动计划》的推进，其背后不只是商业层面，更是深刻的金融、法律等层面的博弈。

首先，金融层面，韩国在美韩贸易协议中承诺的 3500 亿美元投资正面临进退两难的境地。一方面，韩国外汇储备略超 4000 亿美元，若在 10 年内汇出 3500 亿美元，将直接威胁韩元汇率稳定，恐引发金融动荡。叠加韩国在野党拒绝通过《对美投资特别法案》，导致投资陷入僵局。另一方面，特朗普近期威胁若该协议无法落地，将恢复 25%的对韩关税。韩国为此陷入“要么输血被抽干，要么经济动脉被割断”的两难境地。

其次，法律层面，《海事行动计划》需挑战美国国内已有近百年历史的《琼斯法案》（旨在限制美国境内航运船舶必须由美国建造。根据新华社 3 月 18 日的报道，美国总统特朗普已暂停实施《琼斯法案》，暂停实施期限为 60 天）和《伯恩斯-托尔参战修正案》（旨在限制美军舰艇海外建造）两

大法案。

尽管近期有美国海岸警卫队将破冰船建造合同交给芬兰的先例，但在敏感的军舰和商船领域，修改法律的阻力极大。

另据《韩国民族日报》等多家外媒报道，美国为安抚国内工会以及出于技术保密的考虑，在 2026 财年《国防授权法案》中删除了“鼓励韩国船企参与美军舰艇建造”的条款。

韩国方面，截至 2026 年 2 月底，韩国正力推在 3 月 9 日前通过《对美投资特别法案》等相关法案，但博弈仍在继续。

与此同时，美国最高法院近期裁定特朗普的“对等关税”违法，这为协议增加新的法律变数。美韩关于《海事行动计划》的合作仍需等待诸多法律突破，道阻且长。

争议与前景

《海事行动计划》一经发布便引发激烈争议。美国国内智库质疑其执行力，担心缺乏强力牵头部门，计划恐“停在纸上”。而对于韩华而言，如果连基础的螺旋桨轴精度问题都解决不了，那么其“10 年内建造核潜艇、实现 40 亿美元年营收”的宏愿恐怕只是个遥远的梦。

综上，这份雄心勃勃的《海事行动计划》最终能否从“愿望清单”变为现实，很大程度上取决于美国国会是否愿意为“外国建造”打开绿灯，以及美国能否在盟友的资本与自身法律、工会的阻力之间，找到一条艰难的平衡之路。这场“借鸡生蛋”的豪赌，才刚刚开始，抑或终将不了了之。

(国际船舶网)

预计 2026 年我国造船完工量在 6000 万载重吨以上

2025 年，我国船舶工业市场份额已连续 16 年位居世界第一，造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界总量的 56.1%、69.0% 和 66.8%，以修正总吨计分别占 50.3%、63.0% 和 59.4%；新接绿色船舶订单国际市场份额达 69.2%。有 6 家企业分别位居世界造船完工量、新接订单量和手持订单量前十强。其中，中国船舶集团有限公司造船三大指标在全球造船集团中位居第一。

预计 2026 年全球造船完工量保持在 1.2 亿载重吨水平，新接订单量 1.2 亿载重吨，手持订单量 3.5 亿载重吨以上；我国造船完工量在 6000 万载重吨以上，新接订单量比上年略有下降，手持订单量保持在 2.5 亿载重吨以上。

2025 年是“十四五”规划的收官之年，我国船舶工业继续保持稳中向好、稳中求进、稳中提质的发展态势，三大造船指标保持在合理区间波动，国际市场份额继续保持领先，船舶出口金额持续增长。但全球性地缘政治冲突和逆全球化发展所带来的不确定性对船舶行业的影响仍然存在。

2025 年，全国造船完工量 5369 万载重吨，同比增长 11.4%；新接订单量 10782 万载重吨，同比下降 4.6%。截至 2025 年 12 月底，全国船企手持订单量 27442 万载重吨，同比增长 31.5%。

2025 年，全国完工出口船 4795 万载重吨，同比增长 13.9%；承接出口船订单 9510 万载重吨，同比下降 8.1%；截至 2025 年 12 月底，手持出口船订单 25356 万载重吨，同比增长 30.5%。2025 年，出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 89.3%、88.2% 和 92.4%。

2025 年，全国船舶产品出口金额为 550.8 亿美元，同比增长 26.7%，其中，散货船、油船和集装箱船三大主流船型出口金额合计 304.6 亿美元，占

出口总金额的 55.3%。

面对当前地缘政治冲突、贸易保护主义所带来的挑战和不确定性影响，我国造船企业保交船、快交船、交好船的压力不断增大，并且随着船企生产任务量的快速增加，船厂安全生产面临的挑战愈加严峻。

中国船舶工业行业协会建议船企 2026 年做好相关工作：

全力做好“保交船”工作

全行业应以“保交船、快交船、交好船”为核心，主动应对外部风险。一方面，企业要夯实管理基础，持续健全完善安全生产规章制度和操作规程，落实风险隐患排查和现场安全监管工作，共同建立船舶安全生产新标杆；另一方面，要做好产业链供应链管理，以市场化手段，降低材料成本波动影响。同时，加快智改数转，推动智能机器人与自动化生产线应用，持续提升企业生产和管理效率。

加大市场开拓力度

当前，船东对于绿色智能系统及涵盖燃料、融资、运维的“一站式综合解决方案”需求已十分迫切。同时，节能环保性能更强、数字化和自动化程度更高的新一代先进船型研发和建造能力将成为船企接单竞争力的关键因素。船舶企业应加大国际化经营力度，加快全球营销和服务网络建设，推进海外研发中心建设，提升国际化市场开拓能力。

培育新的经济增长点

全行业应加强海洋科技创新，巩固提升海洋装备制造业优势，促进产业高端化、智能化、绿色化、融合化升级，加快发展浮式绿色能源储存装置、深远海开发装备、深海采矿装备以及极地资源开发装备等新型海工装备，培育壮大新兴产业和未来产业，开展邮轮、游艇、夜游船、休闲渔业船等消费创新，加快内河船舶电气化改造，推动深远海养殖装备产业化发展，释放国

内市场潜力，培育新的经济增长点。（国际船舶网）

签约！全国首份修船碳足迹声明落地

3月20日，舟山中远海运重工与中国船级社浙江分社在舟山举行合作协议签署仪式。双方正式签署合作协议及211K散货轮建造入级船舶检验服务协议，现场颁发“丰收海”轮船舶修理碳足迹符合声明。

此次签约标志着双方在船舶智能制造与绿色低碳领域的合作迈入新阶段，在船舶全生命周期绿色管理领域取得关键突破。

中国船级社浙江分社总经理李晔、副总经理裘学峰，舟山中远海运重工执行董事、党委书记李明昕，总经理、党委副书记马川，总经理助理阮俊杰等双方代表参加仪式，并围绕推动船舶工业绿色低碳转型与智能制造升级达成一系列重要共识。

根据协议内容，双方将聚焦智能制造与数字化转型、绿色低碳技术应用、检验模式创新等核心领域开展深度合作，明确2026—2028年智能制造能力评估、智能焊接数字化协同、数字化交船等重点任务，落地14项年度合作事项，致力于打造船舶行业智能制造合作示范标杆。

此次颁发的“丰收海”轮船舶修理碳足迹符合声明，是全国修船行业首份船舶修理碳足迹符合声明。该声明源于2025年12月3日在第22届中国国际海事展览会期间双方签署的全国首份《船舶修理碳足迹检验合作协议》。

根据协议，双方以舟山中远海运重工为实践基地，选取中远海运集团旗下维修船舶，开展全国首次修船碳足迹认证试点工作，构建起“标准制定—实践验证—行业推广”的完整实施路径，为未来形成行业广泛认可的碳足迹

管理规范奠定了坚实基础。未来，双方将继续秉持资源共享、合作共赢的原则，深化技术协同与创新，加快数字化、绿色化转型步伐，为船舶工业高质量发展注入新动能。 （舟山中远海运重工有限公司）

我市 2 家企业荣获浙江省 2025 年亩均效益领跑者称号

近日，省发改委、省经信厅、省科技厅、省商务厅联合公布 2025 年亩均效益领跑者名单。我市万邦船舶重工（舟山）有限公司、中海石油舟山石化有限公司 2 家企业位列其中，跻身 2025 年制造业行业亩均效益领跑者行列。

此次获评的两家企业是我市船舶修造与绿色石化行业高质量发展的标杆。万邦船舶重工（舟山）有限公司坚持创新驱动，以绿色修船技术赋能传统产业升级，通过智能化改造与数字化转型，在有限的岸线土地上创造了领先行业平均水平的亩均税收与营收。中海石油舟山石化有限公司则通过优化产业结构、延伸产业链条，不断提升资源综合利用效率，以精益化管理推动能效水平与经济效益双提升，展现了临港先进制造业的高质量发展成色。（舟山经信）

加强协会协同联动 共促船舶行业高质量发展

协会预警点赴舟山市船舶行业协会座谈交流

3 月 11 日下午，为深化协会协作、凝聚产业服务合力，舟山市对外经济贸易企业协会常务副会长陈国强带队，携副秘书长陈倍飞及出口船舶预警

点专员马晓琨，赴舟山市船舶行业协会开展座谈交流，共商行业发展、协会建设及资源共享事宜。

舟山市船舶行业协会秘书长郁惠民对陈国强一行到访表示热烈欢迎，并介绍了舟山船舶工业发展现状，分享了协会在行业服务、企业协调、产业调研、资源共享等方面的经验做法。陈国强介绍了外经贸协会基本架构与工作情况，重点介绍了协会出口船舶对外贸易预警点、船舶海工基地建设进展及下一步工作思路。

双方围绕船舶行业形势研判、协会规范化建设、会员服务优化、信息资源互通等核心议题深入交流，探讨行业发展机遇与挑战，明确协作方向。双方一致认为，两大协会聚焦对外经贸与船舶制造核心领域，合作空间广阔，加强联动是服务会员、推动区域船舶行业高质量发展的必然选择。

陈国强表示，市船协在政企桥梁搭建、行业服务方面的先进经验值得借鉴，此次交流收获颇丰，舟山市对外经济贸易企业协会将秉持合作交流理念，推动双方数据共享与经验互鉴。郁惠民也表示，期待深化合作，共同提升服务效能。

双方明确，后续将建立常态化联络机制，开展业务交流与重点项目合作，通过优势互补，提升服务会员、行业、政府的能力水平，为舟山船舶行业高质量发展贡献合力。（船舶预警点）