

博观天下 静观世界

- ◀ 港口拥堵拖住 300 万 TEU 运力，亚洲拥堵或持续至明年
- ◀ 红海复航提速！亚洲班轮加速回归苏伊士
- ◀ 运价拐点来了？SCFI 连跌！美线高位盘整，欧地线持续回落
- ◀ 达飞连发两条通知，10 月中国及亚洲出发航线费用大调整

资讯组出品
2026-10-12

来源：搜航网

每箱涨 1000 美元！

达飞上调亚洲至拉美航线运价

近日，达飞轮船（CMA CGM）发布公告称，自 2026 年 **10 月 15 日**（装船日）起，将上调亚洲至拉丁美洲多个目的地的运价。

具体如下：

起运地：所有亚洲港口（包含日本、东南亚及孟加拉国）。

目的地：南美西岸、南美东岸、中美洲西岸、中美洲东岸、加勒比地区及墨西哥港口。

涨价幅度：每个集装箱加收 **1000 美元**。

适用货柜类型：干货集装箱、冷藏集装箱、超尺寸货物（OOG）及付费空箱。

达飞同时提醒，上述调价仅涉及基础运费部分。与燃油相关的附加费、起运港及目的港码头操作费（THC）、安全与安保相关附加费等仍将照常收取。

(2026-9-29)

来源：海运网

需求激增！ 这一航线运价翻倍飙升

受进口需求持续增长和舱位趋紧影响，中国至印度的集装箱运输市场持续走强，航线上现货运价明显上涨。

市场最新数据显示，自 8 月底以来，上海至印度贾瓦哈拉尔·尼赫鲁港（JNPA）的平均现货运价已上涨约 20%，目前约为 **3700 美元/TEU、3850 美元/40 英尺箱**。

上海至金奈（Chennai）航线的涨幅更加明显，平均月环比上涨约 25%，目前订舱现货价格约为 3600 美元/TEU、3900 美元/40 英尺箱。

自今年 7 月以来，中国至印度航线的集装箱现货运价已经**翻了一倍以上**。

舱位收紧，推高中印航线运价

业内人士认为，近期中印航线运价大幅上涨，与船公司调整运力配置有关。

随着部分船公司将运力转向收益率更高的东西向主干航线，中国—印度航线的可用舱位受到一定影响。但与此同时，印度对中国商品的进口需求仍在持续增长，进一步加剧了供需矛盾。

数据显示，2025-26 财年，印度从中国进口的商品价值约为 **1320 亿美元**，同比增长 16%，中国已成为印度最大的贸易伙伴。

这一增长势头在本财年似乎进一步加快。数据显示，截至 8 月的前 5 个月，印度进口中国商品金额估计已达到 **650 亿美元**，同比增长约 27%。

中国商品对于印度制造业的重要性也在不断上升。印度大量工厂仍依赖来自中国的中间产品和零部件，随着当地制造业持续扩张，对相关进口商品的需求也进一步增加。

制造业扩张，带动中国进口

总部位于孟买的 Triton Logistics & Maritime 首席执行官 Jitendra Srivastava 表示，中国对印度出口量的增长，使这一航线逐渐成为集装箱船公司的重要市场。

他向 The Loadstar 表示，当前需求增长背后存在一个“工业悖论”：随着印度在生产关联激励计划（PLI）推动下快速扩大本土制造业，印度工厂对来自中国的中间零部件、电子组件以及资本设备的需求达到前所未有的水平。

与此同时，中国供应商具有较强的价格竞争力，并希望加快库存周转，这也促使印度进口商积极提前下单，以应对季节性消费需求以及即将实施的监管和质量要求。

季节性需求同样是推动中印航线货量增长的重要因素。

业内人士指出，印度进口，尤其是消费品进口，通常会在第三季度开始的节庆消费旺季前明显增加。随着节日季临近，进口商提前备货，也进一步推高了从中国至印度航线的运输需求。

船公司加码中印航线

面对不断增长的市场需求，近几个月已有多家船公司新增或扩大通往印度贾瓦哈拉尔·尼赫鲁港（JNPA）和金奈的亚洲区域航线。

区域性支线船公司 TS Lines 近期扩大亚洲区域航线布局，新开通**中国—西印度快线 2（China–West India Express 2, CWX2）**。

该航线采用 42 天往返航程，挂靠港顺序为：**上海—宁波—蛇口—巴生港—那瓦舍瓦（JNPA）—哈兹拉—蒙德拉—巴生港—上海。**

与此同时，CULines 也在进一步扩大其亚洲区域航线业务。在 SeaLead 停止相关服务后，CULines 抓住市场机会，进一步进入和拓展这一市场。

从目前的市场变化来看，中国至印度航线正同时受到**进口需求增长、制造业扩张、季节性备货以及船公司运力重新配置**等多重因素影响。

在需求持续增长而有效舱位相对有限的情况下，中印航线集装箱现货运价自 7 月以来已经翻倍，上海至印度主要港口的运价仍处于高位。（2026-9-29）

来源：海运网

港口拥堵拖住 300 万 TEU 运力

亚洲拥堵或持续至明年

亚洲港口拥堵正在进一步影响全球集装箱船舶周转。最新数据显示，目前约有 300 万 TEU 集装箱船运力因港口延误被“吸收”，相当于全球集装箱船队的 8.5%。如果拥堵恢复速度没有明显加快，这轮运力损失可能持续数月，甚至延续至 2027 年春节前的出货旺季。

约 300 万 TEU 运力被港口延误“卡住”

据 Kuehne+Nagel 转引 Lloyd's List 报道，Sea-Intelligence 最新分析显示，受亚洲主要港口持续拥堵以及船舶延误影响，目前约 300 万 TEU 集装箱船运力处于被占用状态，较 8 月中旬的 170 万 TEU 增加超过 75%。

按照船队规模计算，这部分运力约占全球集装箱船队的 8.5%。

需要注意的是，这并不意味着 300 万 TEU 船舶永久退出市场，而是大量船舶因为等待靠泊、码头作业延误以及前序航次晚点，无法按照正常班期完成周转，实际可用运力因此被压缩。

Sea-Intelligence 形象地表示，这一规模相当于全球第五大集装箱班轮公司的船队，排名大致位于中远海运和赫伯罗特之间。

8 月准班率跌至 49.9%

船舶延误已经直接反映在班期表现上。

Sea-Intelligence 数据显示，2026 年 8 月全球集装箱船舶班期可靠率降至 49.9%，环比下降 5.9 个百分点，也是 2022 年 9 月以来的最低水平。

与此同时，晚到船舶的平均延误时间升至 6.81 天，环比增加约 0.6 天，达到 2022 年 3 月以来的最高水平。

而这轮恶化的主要原因，仍然集中在亚洲港口。

此前 Sea-Intelligence 数据显示，7 月亚洲 14 个主要港口的准班率全部下降，其中上海港当月准班率仅为 21%，宁波降至 34.6%。随着延误不断向后续航次传导，港口拥堵已经从单个港口的作业问题，逐渐演变为影响整个航运网络船舶周转的问题。

台风只是开始，延误正在向其他港口传导

今年夏季以来，多轮台风对亚洲主要港口运营造成影响。

上海、宁波等港口经历临时关闭、码头作业中断以及船舶集中到港等情况。港口恢复运营后，大量此前积压的船舶和货物又集中释放，进一步造成泊位、堆场以及陆路运输压力。

Kuehne+Nagel 此前的港口跟踪数据显示，9 月初宁波、上海仍存在明显船舶等待和码头延误，其中部分上海码头的船舶等待时间超过 9 天。

目前，拥堵压力也正在向东南亚、印度次大陆等中转和下游港口扩散。船公司如果选择跳港或调整挂靠顺序，虽然可以避开部分拥堵点，但也可能把船舶和货物压力转移到其他港口。

这轮拥堵可能持续多久？

真正值得关注的是恢复速度。

Sea-Intelligence 对历史数据进行了对比。在疫情期间，港口拥堵造成的运力吸收比例一度达到 13.8%，随后用了约 16 个月才降至 3.6%；红海危机期间，运力吸收比例最高达到 6.5%，之后用了约 6 个月降至 3.7%。

根据这些历史案例，Sea-Intelligence 认为，目前的港口拥堵如果按照过去类似时期的恢复速度逐步缓解，可能需要 7—10 个月，才能回到 2025 年 6 月相对较低的水平；如果只是恢复到 2025 年年底的状态，也可能需要 6—8 个月。（2026-9-29）

来源：海运网

红海复航提速！

亚洲班轮加速回归苏伊士

红海航线正在逐步恢复，而且越来越多亚洲班轮公司开始加入。继马士基、达飞、赫伯罗特、MSC 以及中远海运等陆续增加苏伊士航线后，阳明所属 PA 联盟也准备跟进。最新航线资料显示，PA 联盟计划从 10 月起恢复一条东南亚—北欧航线经红海、苏伊士运河运行。

这意味着，自 2024 年初大规模绕行好望角以来，主要班轮公司正在逐步重新评估红海航线。

PA 联盟计划 10 月恢复一条北欧航线

PA 联盟由 ONE、HMM 和阳明组成。9 月 29 日，阳明回应称，联盟确实有红海复航目标，目前运营的远东—地中海航线中，将选择一条先恢复双向经红海运行，但具体时间表仍在三家成员之间协调。

最新的 Linerlytica 数据显示，PA 联盟计划从 10 月起将 FE1 东南亚—北欧航线重新切回苏伊士路线。首艘执行船为约 8110TEU 的 ONE CONTINUITY，计划 10 月 17 日在林查班启程。

这将是 PA 联盟自 2024 年 1 月改道好望角以来，首次将相关航线重新切回苏伊士。

不过，目前公布的是航线计划，并不意味着 PA 联盟已经全面恢复红海航行。实际执行仍取决于安全形势、船舶调度以及战争险等因素。

亚洲班轮也开始“回头”

PA 联盟的动作并非孤立事件。9 月 16 日，中远海运旗下 OOCL

PORTUGAL 完成自红海危机以来首次向南通过苏伊士运河的航行。这艘最大载箱量约 2.4 万 TEU 的超大型集装箱船从比利时驶往中国，运营于 OCEAN Alliance 的 NEU2 航线。

苏伊士运河管理局数据显示，2026 年 1 月至 8 月，经运河通行的集装箱船总净吨位约 7210 万吨，同比 2025 年同期的 4670 万吨增长 54.2%。

与此同时，达飞已经将部分北欧—亚洲航线的东向航次恢复经苏伊士运行，而马士基、赫伯罗特也在扩大部分跨苏伊士航线布局。

但现在谈“全面复航”还早

从实际运力来看，红海回归仍然呈现明显的“东向谨慎、西向积极”特点。

Sea-Intelligence 数据显示，9 月亚洲—欧洲主航向经红海和苏伊士的运力比例仍只有 13%—25%；而欧洲返回亚洲的回程航次已经提高至 25%—47%。

其中，地中海—亚洲航线的 9 月红海运力占比达到 57%，明显高于北欧—亚洲的 27%。整个亚洲—欧洲市场 9 月经红海的运力恢复比例约为 27%。光是 9 月截至 23 日，马士基穿越苏伊士运河船舶航次约 69 航次最多，已超过达飞的约 60 航次。

也就是说，目前船公司更倾向于先让欧洲、地中海返回亚洲的船舶走苏伊士。

原因并不难理解——回程货量相对较少，船舶可以更快返回亚洲，同时减少绕行好望角所增加的航程和燃油消耗。而亚洲发往欧洲的西向主航次装载率和货值通常更高，船公司对安全风险也更加敏感。

为什么船公司开始重新考虑红海？

运力周转，是其中一个重要原因。

过去近两年的绕行好望角，让亚洲—欧洲航线单航次时间明显拉长，大量船舶被更长的航程占用。

与此同时，今年亚洲多个港口出现拥堵和船期延误，进一步压缩了有效运力。

Sea-Intelligence 认为，目前船公司优先恢复欧洲—亚洲回程航次，与其希望尽快把船舶重新调回亚洲、缓解亚洲港口拥堵造成的运力缺口有关。

一旦安全条件允许，经苏伊士航行能够缩短航程，提高船舶周转效率。对于船公司而言，这不仅意味着节省燃油和航行时间，也意味着同一批船舶能够承担更多航次。

红海正在恢复，但安全仍是前提

值得注意的是，红海安全形势并没有完全恢复正常。也门胡塞武装近期仍在该地区扩大影响，国际航运企业对曼德海峡及红海风险的评估仍然存在较大分歧。近期主要船公司采取的也是分航线、分方向、逐步恢复，而非一次性全面回归。

PA 联盟计划 10 月恢复 FE1，是亚洲主要班轮公司进一步回归苏伊士的重要信号。接下来真正值得关注的，是亚洲→欧洲主航线会不会跟进，以及更多船公司是否愿意把更多大型集装箱船重新投入红海。（2026-10-2）

来源：海运网

中远海运：新增远东—南美东航线

12 月开通第三班周班服务

中远海运计划于 2026 年 12 月新增一条远东至南美东海岸的周班航线 **ESA3**，进一步扩大其在巴西市场的运力，并提升阿根廷、乌拉圭方向的航班频次。

据了解，**ESA3** 计划于 12 月 17 日前后从宁波首航。开通后，中远海运在远东—南美东航线上将增加至每周 3 班。

ESA3 航线挂靠港公布

目前公布的计划航线为：宁波—上海—蛇口—新加坡—桑托斯—纳维根特斯—蒙得维的亚—布宜诺斯艾利斯—纳维根特斯—桑托斯—科加—新加坡—香港—宁波

其中，南非科加港（Coega）的挂靠仍需等待码头方面确认，预计将在 10 月确定。

此外，中远海运计划在航线第二个航次运行期间，对香港挂靠安排进行评估。

配套支线及内陆网络

ESA3 开通后，还将与中远海运现有的区域支线及内陆运输网络衔接。

在巴西，桑托斯港将通过支线连接萨尔瓦多和维多利亚；蒙得维的亚将通过另一条支线连接巴拉圭亚松森。

陆运方面，中远海运目前在巴西拥有 193 条卡车运输线路，覆盖圣保

罗、米纳斯吉拉斯等工业区域以及马托格罗索等粮食产区。

同时，货物还可通过桑托斯港铁路网络运往内陆终端，再结合两端短途卡车运输，实现港口与内陆市场之间的衔接。

在阿根廷，中远海运拥有 47 条卡车运输线路，覆盖布宜诺斯艾利斯、罗萨里奥、科尔多瓦等主要市场，可提供港到门、门到港等运输服务。

或新增南非—亚洲农产品通道

如果最终确认挂靠科加港，ESA3 还将增加一条南非至东南亚及中国的海运通道。

对于南非的农产品及冷藏货物而言，科加港加入该航线后，有望增加前往亚洲市场的运输选择。

整体来看，ESA3 的开通将进一步强化中远海运在南美东沿岸市场的航线密度及港口、支线和内陆运输衔接能力。（2026-10-2）

来源：海运网

运价拐点来了？SCFI 连跌！

美线高位盘整，欧地线持续回落

中秋节后叠加十一黄金周前后出货节奏变化，全球集运市场出现分化。最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI）小幅回落，美国航线仍维持高位，欧洲及地中海航线跌幅扩大。与此同时，巴拿马运河水位改善、红海航线逐步恢复等因素，也正在影响未来市场运力与运价走势。

9月30日，上海航交所发布的SCFI指数报3662.30点，较上一期下降24.32点，跌幅约0.66%，连续两周出现回落。

从主要航线表现来看，跨太平洋航线仍是当前市场支撑点。**美国线运价继续维持高位，其中美西、美东航线分别出现小幅上涨，市场报价保持坚挺。**目前中国出口美国东海岸40英尺柜运价仍维持在约1.05万—1.09万美元水平，部分航线价格甚至超过此前红海危机期间高点。

业内人士分析，美国线高运价主要受到前期节前备货、港口拥堵以及有效运力偏紧等因素支撑。随着十一长假结束，部分货量可能恢复正常节奏，短期内运价仍具一定支撑，但持续上涨空间仍需观察实际需求变化。

相比之下，**欧洲及地中海航线继续承压。最新一期数据显示，欧地航线运价延续下跌趋势，成为拖累SCFI指数回落的重要因素。**市场人士认为，欧洲需求相对疲弱，加上部分船舶运力逐步恢复，航线供需压力正在增加。

与此同时，影响美东航线成本的重要因素——巴拿马运河通航条件正在改善。

巴拿马运河管理局近日宣布，**受近期降雨增加影响，加通湖水位有所恢复，新巴拿马型船闸最大允许吃水深度由48英尺提高至49英尺，并计划提**

高每日预约通航名额。这意味着船舶装载能力和通行效率正在逐步恢复。

此前，由于低水位限制，部分船公司计划增加巴拿马运河相关附加费。随着通航条件改善，市场也开始关注相关附加费是否会重新调整。货主方面认为，**运河限制缓解后，船公司应重新评估附加费用的合理性。**

此外，红海航线逐步恢复也成为市场关注焦点。随着部分船公司开始尝试恢复苏伊士航线，绕行好望角所占用的额外运力有望逐步释放。不过，复航进程仍受到地区安全形势影响，短期内对运力和运价的影响仍需持续观察。

整体来看，目前集运市场并未出现全面下跌，美国线仍处于高位，而欧洲线压力逐渐显现。随着假期结束、红海航线变化以及巴拿马运河恢复，未来几个月全球集运市场或将进入供需重新平衡阶段。

9月29日最新一期 SCFI 运价

美线小涨、欧地继续下跌；东南亚运价继续上涨：

- **远东到欧洲：**2199 美元/TEU，较前一期下跌 114 美元，周跌幅 4.92%；

- **远东到地中海：**2996 美元/TEU，较前一期下跌 69 美元，周跌幅 2.25%；

- **远东到美西：**7578 美元/FEU，较前一期上涨 115 美元，周涨幅 1.54%；

- **远东到美东：**10528 美元/FEU，较前一期上涨 31 美元，周涨幅 0.29%；

- **波斯湾航线：**6489 美元/TEU，较前一期上涨 97 美元，周跌幅 1.5%；

- **南美航线：**运价 5980 美元/TEU，较前一期下跌 550 美元，周跌幅 8.4%。
- **近洋线方面：**远东到东南亚每 TEU1171 美元，较前一周上涨 5 美元，周涨幅 0.42%，远东到日本关西每 TEU 较前一周上涨 7 美元、远东到日本关东每 TEU 较前一周持平、远东到韩国每 TEU 较前一周上涨 12 美元。（2026-10-2)

来源：中国航务周刊

马士基、达飞、赫伯罗特 公布 10 月最新收费，最高 1000 美元/箱

马士基收取远东至南非及毛里求斯 PSS

马士基将自 10 月 15 日起，对中国大陆、中国台湾、中国香港、印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、新加坡、柬埔寨、老挝、缅甸、泰国及越南，至南非和毛里求斯的货物收取旺季附加费（PSS），适用于所有 20 英尺干箱和 40 英尺干箱。

收费标准为 250 美元/TEU、500 美元/FEU。

达飞上调亚洲至拉丁美洲附加费

为持续为客户提供可靠、高效的服务，达飞集团宣布上调亚洲至拉丁美洲附加费，自 10 月 15 日（装载日期）起实施。

具体范围涉及所有亚洲港口出口至南美西海岸、南美东海岸、中美洲西海岸、中美洲东海岸、加勒比海及墨西哥港口，货物涉及干箱、冷藏箱及付费空箱等，收费标准为 1000 美元/箱。

赫伯罗特上调远东至拉丁美洲 GRI

赫伯罗特上调远东至南美西海岸、墨西哥、中美洲、南美东海岸及加勒比地区（包括巴拿马）的综合费率（GRI），自 10 月 15 日起实施，涉及 20 英尺干箱、40 英尺干箱，以及 40 英尺非运营冷藏箱，涨幅均为 1000 美元/箱。

具体收费标准为：

^ Far East to South America West Coast (All values in USD)		
Container	Current	New
20' Dry	5,000	6,000
40' Dry	5,200	6,200
40' NOR	3,700	4,700

^ Far East to Mexico West Coast (All values in USD)		
Container	Current	New
20' Dry	4,900	5,900
40' Dry	5,300	6,300
40' NOR	3,800	4,800

^ Far East to South America East Coast (All values in USD)		
Container	Current	New
20' Dry	5,500	6,500
40' Dry	5,700	6,700
40' NOR	4,400	5,400

^ Far East to West Coast Central America (including GTPRQ) (All values in USD)		
Container	Current	New
20' Dry	5,900	6,900
40' Dry	6,200	7,200
40' NOR	5,900	6,900

^ Far East to Caribbean (including Panama) (All values in USD)		
Container	Current	New
20' Dry	8,700	9,700
40' Dry	8,700	9,700
40' NOR	8,600	8,600

(2026-10-4)

来源：海运网

运价崩跌？

集运三大瓶颈渐化解

过去几年影响全球集运市场的几大关键因素正在出现变化。随着部分航线陆续恢复经苏伊士运河通行、巴拿马运河通航条件改善，以及未来新船持续交付，市场有效运力可能进一步增加。

业内人士认为，如果供应增长超过需求恢复速度，集运市场将面临更大的运力消化压力。不过，港口拥堵、船公司控班减速等因素，仍可能在一定程度上缓冲运价下行压力。

三大影响因素正在变化

阳明海运前董事长谢志坚近日表示，目前影响集运市场的三大瓶颈正在逐步缓解。

• 首先是红海及苏伊士运河航线恢复。

根据海事咨询机构 Sea-Intelligence 数据，目前绕行好望角的亚欧航线运力中，已有约 27%重新回到红海—苏伊士运河航线。谢志坚指出，该数据可能尚未完全反映近期更多船舶恢复通行的情况。

此前，包括马士基、达飞等欧洲班轮公司已开始调整部分航线安排，中远海运、东方海外等亚洲船公司也陆续恢复相关航线运营。

如果地区安全形势进一步稳定，更多船舶可能重新通过苏伊士运河。市场分析认为，全部恢复后，亚欧航线有效运力可能增加约一成。

• 其次是霍尔木兹海峡局势变化。

谢志坚表示，霍尔木兹海峡风险目前对集装箱运输影响相对有限，主要影响原油和液化天然气运输。

目前，伊朗方面已释放重新进行协商的信息，未来局势变化仍需观察。如果海峡通行逐步恢复，能源运输压力或有所缓解。

• 第三是巴拿马运河通行能力改善。

此前受干旱影响，巴拿马运河一度限制船舶通行数量和吃水深度。随着雨季到来，水位情况有所改善，新船闸也逐步提高通航条件。

通行能力恢复后，美东、加勒比等相关航线的运输效率有望提升，部分受限制运力也将重新释放。

运力增加，市场担忧船吨过剩

近年来，受疫情后需求波动、红海绕航以及港口拥堵影响，集运市场长期处于供需紧张状态。

但随着航线逐步恢复正常，加上大量新造船进入市场，未来集运行业可能迎来新的运力压力。

数据显示，全球集装箱船订单规模仍处于高位，未来几年大量新船将陆续交付。若需求增长无法匹配新增运力，市场可能重新面临供大于求的问题。

谢志坚认为，船公司可能通过多种方式缓解压力，包括减少班次、降低航速、调整运力投放等。

同时，随着市场环境变化，部分老旧船舶也可能提前退出市场，加快拆解速度。

港口拥堵或成为短期缓冲因素

虽然红海复航能够缩短航程、提升船舶周转效率，但大量船舶集中返回亚欧航线，也可能给欧洲港口带来新的压力。

目前，欧洲部分主要港口仍存在拥堵问题。如果复航船舶数量快速增加，港口等待时间可能进一步拉长，影响船舶周转效率。

业内预计，港口拥堵的缓解可能需要数月时间，这将在一定程度上消耗新增运力。

此外，船公司近年来实施的减班、控速等措施，也可能继续发挥调节作用。（2026-10-4）

来源：海运网

港口空箱堆积 引发卡车司机大罢工 船公司暂停订舱

菲律宾马尼拉港的空集装箱堆积问题持续恶化，已经影响到卡车运输、报关和货物正常流转。当地货运代理和卡车运输企业计划展开停运行动，要求船公司解决空箱长期无法退还的问题。与此同时，赫伯罗特已暂停接受前往马尼拉、八打雁和苏比克湾的新订舱。

据当地行业组织消息，部分报关行、港口卡车企业及相关从业者从 10 月 5 日起参与所谓的“港口休息日”行动，卡车运输企业则计划从 10 月 6 日起暂停运输 3 天，以敦促政府和船公司解决空箱处理、运输成本等长期存在的问题。

这场矛盾的核心，是空集装箱“进得来、退不出去”。

当地货代和卡车企业表示，部分船公司无法及时接收返还的空箱，导致大量空箱滞留在码头、卡车企业堆场甚至卡车和拖车上。由于没有足够的空间交还空箱，卡车完成一次运输后无法及时释放车辆，进而影响下一趟运输。

Practicing Customs Brokers Association of the Philippines 主席 Reynaldo Soliman 表示，目前马尼拉港周边滞留的空箱数量达到数千个，能够从马尼拉港运出的货量仅约为正常水平的 10%。他呼吁报关行暂缓办理相关操作，包括申请提箱手续、安排卡车和放行货物，直到空箱堆积问题得到缓解。

菲律宾卡车运输协会（CTAP）主席 Mary Zapata 也指出，卡车如果长期无法将空箱交还给船公司，就无法执行下一趟运输任务。与此同时，企业仍需

要承担车辆、司机、停车以及相关租赁费用，运营压力进一步加剧。

除了空箱问题，燃油成本上涨、部分目的港收费以及卡车禁行和道路限制也进一步压缩了运输企业的利润空间。

Zapata 表示，如果一辆卡车一周只能完成一两趟运输，企业不仅难以盈利，甚至可能需要倒贴运营成本。她认为，**目前菲律宾卡车运输业面临的困难甚至比疫情期间更加严重。**

菲律宾海关也已经注意到这一问题。

菲律宾海关局（BOC）10月5日表示，**已经关注行业各方提出的空箱拥堵和堆场容量不足问题，并承认这些情况正在给卡车司机、报关行、进口商和出口商带来运营压力。**

此前，菲律宾海关局局长 Ariel Nepomuceno 致函马尼拉港，要求采取措施处理不断恶化的空箱积压问题，并建议将已经等待超过 10 天的集装箱转移至港外，以降低码头堆场利用率。海关方面指出，堆场利用率不断上升，正在影响货物运输效率；满载集装箱提离延误又进一步压缩码头可用容量，形成连锁影响。

船公司方面，赫伯罗特已经采取了更直接的措施。

赫伯罗特此前发布通知称，**由于菲律宾持续存在港口拥堵，以及堆场和空集装箱返还能力严重受限，公司暂停接受前往马尼拉（Manila）、八打雁（Batangas）和苏比克湾（Subic Bay）的新订舱。**

此次暂停适用于所有起运地和所有航线，**目前计划持续至 2026 年 12 月 31 日。**赫伯罗特表示，这一措施旨在限制相关港口进一步承压，同时与当地合作伙伴共同处理积压并改善集装箱流转。

对于已经订舱的货物，赫伯罗特表示，如受到取消或运输安排调整影响，

客服团队将直接联系客户；已经在途的货物，则建议联系当地客服获取具体安排。

值得注意的是，**目前并非所有菲律宾卡车运输组织都支持停运行动**。部分行业组织选择继续通过协商解决问题，显示当地运输行业对于停运行动仍存在分歧。

菲律宾海关 10 月 5 日也呼吁各方保持冷静，通过行业协商机制解决争议，并警告任何港口运营中断都可能进一步加剧现有问题，影响货物流动和供应链运行。

目前，马尼拉港的空箱积压、堆场容量不足和卡车运输效率下降已经形成相互影响。随着停运行动展开，马尼拉及周边港口的提箱、还箱和货物运输效率仍值得货代和进出口企业持续关注。（2026-10-5）

来源：JCtrans 杰西圈

达飞连发两条通知

10 月中国及亚洲出发航线费用大调整

达飞连发了两项十月最新费用调整，涉及**中国→东非**以及**亚洲→地中海、北非**航线。

- **中国→东非航线将新增旺季附加费（PSS）**

10 月 15 日起执行，直到另行通知

发往**肯尼亚蒙巴萨**的货物：统一为 **800 美元/TEU**；

发往**坦桑尼亚达累斯萨拉姆**货物：**华南**出发为 **550 美元/TEU**，**华北及华中**出发为 **600 美元/TEU**；

- **亚洲→地中海、北非航线执行新 FAK 费率**

有效期为 10 月 19 日至 31 日

	20'	40'/40' HC
WEST MED	USD 3,600	USD 4,600
ADRIATIC	USD 3,700	USD 4,700
EAST MED	USD 3,900	USD 4,900
BLACK SEA	USD 3,900	USD 4,900
NORTH AFRICA	USD 5,200	USD 6,900

FAK（Freight All Kinds）即**不分货类运价**，指船公司针对不同货类统一制定的运价。此次达飞新 FAK 费率适用于**亚洲所有主要港口至地中海相关港口（地中海、黑海、北非）**，覆盖干货、冷藏货、超限货物（OOG）及付费空箱，新 FAK 费率包含基础海运费、燃油相关附加费、ETS 及 LSS，但

THC、安全与安保相关附加费等仍需另行计算。

两项调整均属于达飞最新费用公告，涉及相关航线的货代在核算 10 月相关航线报价时，需要结合具体港口、箱型及合同类型确认最终费用。（2026-10-6）

来源：搜航网

涨价！达飞、马士基、赫伯罗特、MSC 公布 10 月运价，欧地线再迎涨价潮

近日，达飞轮船、马士基、赫伯罗特和地中海航运（MSC）相继宣布，自 2026 年 10 月 19 日起上调从远东/亚洲发往欧洲、地中海及北非航线的 FAK 运价。

• 马士基 (Maersk)

生效时间：2026 年 10 月 19 日-11 月 14 日（暂定）；

适用范围：亚洲主要港口发往北欧主要港口；

适用柜型：20DC、40DC、40HC 干货柜。

具体运价如下：

Origins	Destinations	Commodity	Rate levels (USD)		
			20DC	40DC	40HC
Asia Mainports	Rotterdam, NL	FAK	2400	4000	4000
Asia Mainports	Gdansk, PL	FAK	2460	4100	4100
Asia Mainports	London Gateway, GB	FAK	2400	4000	4000
Asia Mainports	Aarhus, DK	FAK	2430	4050	4050
Asia Mainports	Gothenburg, SE	FAK	2430	4050	4050
Asia Mainports	Oslo, NO	FAK	2640	4400	4400

马士基上述运价包含基本海运费（BAS）、环境燃油因子费用（EFF）及低硫附加费（LSS）。

• 达飞 (CMA CGM)

生效时间：2026 年 10 月 19 日-10 月 31 日；

适用范围：亚洲主要港口发往地中海及北非各区域；

适用柜型：干货柜、冷藏柜、特种柜及付费空柜。

	20'	40'/40' HC
WEST MED	USD 3,600	USD 4,600
ADRIATIC	USD 3,700	USD 4,700
EAST MED	USD 3,900	USD 4,900
BLACK SEA	USD 3,900	USD 4,900
NORTH AFRICA	USD 5,200	USD 6,900

达飞上述运价包含基本海运费、燃油相关附加费、ETS 及低硫附加费 (LSS) 。

• 赫伯罗特 (Hapag-Lloyd)

生效时间：2026 年 10 月 19 日起（以开航日为准，直至另行通知）；

适用范围：远东发往北欧、西地中海、亚得里亚海、东地中海及黑海；

适用柜型：20'/40'/40'HC 干货柜。

From	To	20' Dry containers	40' Dry containers	40' High Cube
Far East	North Europe	2750	4200	4200
Far East	West Mediterranean and Adriatic	3200	4600	4600
Far East	Egypt, Türkiye and East Mediterranean	3600	5100	5100
Far East	Black Sea (Bulgaria and Romania)	3650	5200	5200

赫伯罗特上述运价包含海运燃油回收费（MFR）。

• 地中海航运 (MSC)

生效时间：2026 年 10 月 19 日-10 月 31 日（暂定）；

适用范围：远东所有港口（含日本、韩国及东南亚等）至北欧、地中海及黑海；

适用柜型：20DV 及 40DV/HC 干货柜。

Port of Loading	Port of Discharge	Commodity	New Base Rates	
			20 DV	40 DV-HC
Far East	North Europe	Freight All Kinds (FAK)	3150	4500
Far East	West Med	Freight All Kinds (FAK)	3750	4500
Far East	Adriatic	Freight All Kinds (FAK)	3750	4500
Far East	East Med	Freight All Kinds (FAK)	3800	4800
Far East	Black Sea	Freight All Kinds (FAK)	3900	5000
Far East	Algeria	Freight All Kinds (FAK)	5550	6900
Far East	Libya	Freight All Kinds (FAK)	5500	6500
Far East	Morocco (Casablanca)	Freight All Kinds (FAK)	4550	5500
Far East	Tunisia	Freight All Kinds (FAK)	5550	6500

Base port to base port rates. Out-ports are subject to usual TAO/TAD.

上述运价包含基本海运费、全球燃油附加费（GFS）及排放控制区附加费（ECA）。其他港口另适用 TAO/TAD 费用

MSC 需额外收取的附加费

碳限制附加费（CLS）： 20 美元/TEU；

碳复核附加费（CRS）： 北欧 88 美元/TEU， 地中海 128 美元/TEU。

经苏伊士运河运输的相关服务，另收海盗风险附加费（PRS） 55 美元/TEU 及苏伊士运河附加费（SCS） 36 美元/TEU。（2026-10-8）

来源：JCtrans 杰西圈

赫伯罗特退出！

MSC、ONE 接手亚洲至南美航线

亚洲至南美东海岸的一条集装箱航线，将在 2027 年 4 月调整合作模式。

MSC 于 10 月 8 日发布客户公告称，现有由 MSC、ONE 和赫伯罗特共同参与的 Ipanema 航线船舶共享协议，将结束当前合作安排。此后，MSC 与 ONE 将继续联合运营该航线，MSC 还将增加船舶投入。

新协议下的首个航次计划于 **2027 年 4 月 3 日从上海出发**。

据相关报道，目前 Ipanema 航线部署 13 艘集装箱船，平均单船运力约为 11,700 TEU，其中 5 艘由赫伯罗特投入。

随着现有三方合作模式结束，MSC 将增加船舶投入，接替赫伯罗特退出后留下的运力。不过，MSC 官方公告并未公布新增船舶的具体数量。

这项服务在 ONE 的体系中称为 **SX1 (East Coast South America Express 1)**，新安排下，两家船公司将继续共同运营**每周班次**。

亚洲至南美东海岸港口轮转公布

新合作安排将继续连接亚洲主要起运港与南美东海岸，覆盖巴西、乌拉圭和阿根廷的多个港口。

目前公布的**完整轮转**为：

上海—宁波—蛇口—香港—新加坡—桑托斯—巴拉那瓜—纳维根特斯—蒙得维的亚—布宜诺斯艾利斯—里奥格兰德—巴拉那瓜—纳维根特斯—桑托斯—新加坡—香港—上海。

其中，巴西挂靠港包括桑托斯、巴拉那瓜、纳维根特斯和里奥格兰德；乌拉圭挂靠蒙得维的亚；阿根廷挂靠布宜诺斯艾利斯。

目前公布的港口轮转仍属暂定安排，后续可能进一步调整。（2026-10-10）

来源：央视财经

运费飙涨超 500%!

超大型油轮，集体涌入中东

据彭博社 8 日报道，随着霍尔木兹海峡运价飙升，连日来超大型油轮正争相驶往中东。而此举又进一步加剧了全球运力的短缺局面。

中东局势推高油轮运价，加剧全球运力紧张

彭博社的报道指出，10 月 7 日，波斯湾至东亚的超级油轮运费创下每日近 140 万美元的历史纪录，较冲突前水平上涨约 540%。美国墨西哥湾沿岸地区至日本航线运费同样飞涨：一艘超大型原油运输船总费用达到 8200 万美元，较三周前上涨 50%。全球约 850 艘超大型原油运输船中，超过四成位于波斯湾及其附近。船东为高运价涌向中东，进一步收紧了全球运力。

运价飙升的核心原因是中东原油出口被迫采用穿梭转运方式，也就是买家的船不愿冒险进入霍尔木兹海峡，产油国只能派超大型原油运输船进入海峡装油，再到阿曼湾外围船对船过驳给等待的出口油轮。这种方式效率低，占用大量运力。一些石油贸易商被迫转用较小型油轮，但这些船型的运价同样在飙升。

全球航运巨头马士基，提高紧急燃油附加费

受中东局势持续紧张影响，丹麦航运巨头马士基 8 日宣布，自 10 月 12 日起，将紧急燃油附加费的比例上调至 20%，实施范围仅限英国、爱尔兰地区的内陆运输环节，并不适用于远洋海运业务。分析人士指出，眼下中东局势仍存在巨大不确定性，运力紧张、运费上涨的情况可能短期内难以缓解。

(2026-10-10)