

博观天下 静观世界

- ◀ 集装箱去 4 个回来 1 个，欧线空箱调运成问题
- ◀ 多家船司集体加收燃油附加费，最高达 900 美元
- ◀ 重磅！马士基宣布恢复
- ◀ “霍尔木兹决战”，打响了？欧地航线运价继续上涨

资讯组出品

2026-03-23

来源：中国国际渔业博览会

阿根廷马德普拉港口集装箱短缺

来自 SeafoodMedia 消息，阿根廷马德普拉港口在 Illex 鱿鱼上岸量呈指数级增长的同时，用于出口的集装箱船却出现短缺。这一局面反映出生产与物流能力之间的矛盾日益加剧。

截至 2 月 24 日，马德普拉塔的渔业卸货量达到 4 万吨，同比增长 40%。推动这一增长的主要因素是阿根廷 Illex 鱿鱼，其上岸量超过 2 万吨，较去年同期激增 154%。

今年迄今为止，几乎没有集装箱船挂靠该港口。马士基是目前唯一在该港口运营的航运公司，若无临时船期变动，预计将在未来几天内进行今年的第二次挂靠，但这显然不足以满足日益增长的出口冷藏集装箱需求。这种短缺很大程度上与集装箱码头及港口物流服务的未来充满不确定性有关。

去年 12 月 15 日，由于无人投标，该码头的公开招标被宣布失败，此后便再无具体决策出台。1 月份，鱿鱼卸货量为 3969 吨，较 2025 年同月增长 415%，截至 2 月 24 日，累计卸货量已达 20413 吨。**多位业内人士指出，这主要是有利的环境条件和异常丰富的捕捞季所致，而非结构性港口政策的结果。**

装卸行业的 FEPA(阿根廷港口装卸工人联合会)和 SUPA(阿根廷联合港口工人工会)对物流服务前景缺乏确定性表示担忧。

现实已显现出令人担忧的迹象：**马士基在上次挂靠时仅留下了 30 个空集装箱，而下次挂靠会留下多少仍是未知数。**

地中海航运公司(MSC)于 2019 年 7 月停止挂靠，达飞海运集团(CMA CGM)于 2025 年 10 月停止运营。如果马士基也选择撤离，鱼类出口将更加集中于通过陆路运输至布宜诺斯艾利斯的码头。 (2026-3-16)

来源：壹航运

香港长和旗下巴拿马港口公司发布最新声明

据壹航运最新获悉：当地时间 3 月 16 日，香港长和集团旗下的巴拿马港口公司（Panama Ports Company, S.A., PPC）发布声明称，巴拿马政府未在原定截止日期（2026 年 3 月 13 日）前回应公司提出的国际仲裁程序。



STATEMENT OF PANAMA PORTS COMPANY, S.A.

Panama Continues Its Downgrade as a Destination for Foreign Investment with Ongoing Failures to Respect the Rule of Law and Return Investor Property Weeks After Improper Port Seizure

Panama, 16 March 2026

Panama Ports Company, S.A. ("PPC") advises that the Republic of Panama continues to downgrade its reliability as a destination for foreign investment through its latest and ongoing conduct weeks after its improper takeover of the terminals at the ports of Balboa and Cristóbal.

- Panama did not file its response in the international arbitration filed by PPC by the original deadline set by the International Chamber of Commerce Court of Arbitration, on Friday, 13 March 2026. Panama stated that it was not prepared and was not able to respond on time because it had not hired lawyers, was unfamiliar with the dispute, and needed time to develop a plan, to obtain a partial extension – even though Panama recently announced that it spent the past year developing a plan for the ports and even though PPC had notified the State of a dispute almost a year ago due to the abusive State campaign against it. Panama also failed over time to follow up on efforts by PPC and its investors to find solutions, which suggests that Panama may eventually simply invent and announce more unfounded attacks in arbitration. A State that respects foreign investors does not disregard consultations and international dispute procedures.

巴拿马港口公司 PPC 在声明批评巴拿马共和国在港口投资环境和法治方面持续恶化，并指责其在不当接管巴尔博亚港（Balboa）和克里斯托巴尔港（Cristóbal）码头数周后，仍未归还投资者财产。

巴拿马港口公司 PPC 在声明中指出：

- 巴拿马未能在国际商会仲裁法院（ICC Court of Arbitration）设定的原定截止日期（2026 年 3 月 13 日）前提交仲裁回应。官方理由是未聘请律师、对争议不熟悉，需要时间制定计划以获得部分延期。

然而，PPC 强调，巴拿马此前已花费一年时间制定港口发展计划，并且 PPC 几乎一年以前就已就国有部门的强制行动通知国家，寻求解决方案，但巴拿马未跟进。这反映出巴拿马可能在仲裁中制造更多无根据指控。**PPC 表示，一个尊重外国投资的国家不会无视国际争议程序与协商。**

- 巴拿马在接管 PPC 设施和财产过程中，仍持续无视法治。PPC 作为长期合作的外国投资者，在特许经营、基础设施及安全事务上曾与巴拿马配合，但

国家的行为破坏了港口运营及供应商角色，包括众多本地公司。同时，**巴拿马当局还向媒体施压，限制 PPC 的对外信息发布**。PPC 强调，尊重投资的国家不会采取如此激进的行政行动，更不会接管投资者设施并扰乱合同履行。

- 巴拿马还非法扣押了投资者文件，拒绝 PPC 访问其档案、计算机及受法律保护的资料。巴拿马在港口及私人存储设施内进行突击，配备武装安保，并以“港口运营”为由带走企业文件。巴拿马甚至要求 PPC 通过国际仲裁请求返还自己的文件，同时拖延仲裁程序。PPC 指出，尊重外国投资的国家不会非法扣押文件并践踏正当程序

巴拿马港口公司 PPC 在声明中同时指出，（巴拿马政府）这些行为表明巴拿马正在轻视外国投资者权益和法治原则，将对其国际投资形象造成严重负面影响。（2026-3-17）

来源：今日海运

集装箱去 4 个回来 1 个

欧线空箱调运成问题

TPM26 会议上, 行业分析人士指出, 欧洲进口持续增长而出口走弱的格局, 正在造成长期的运营压力。

Container Trades Statistics 首席执行官 Nigel Pusey 表示, 2025 年, 该航线西行需求增长 9.1%, 而运力仅增长 8.3%; 回程货量下降 5.7%, 但运力却增长 11.5%。

也就是说, 亚洲→欧洲货量强劲, 欧洲→亚洲出口疲弱, 导致大量进口重箱进入欧洲, 但缺乏出口货带走, 最后变成空箱滞留。船公司得用大量舱位将空箱运回亚洲。

他认为这种失衡是该航线的核心挑战: “从欧洲到远东的舱位中, **仅有 37% 装载了商业货物 (重货)。**”

鹿特丹港务局集装箱业务负责人 Stelzel 表示, 对于已经满负荷运转的欧洲枢纽港而言, 空箱调运是一个持续性问题。

她表示, 2025 年该航线增长约 10%, 主要由进口驱动, 与 2024 年相比, 亚欧集装箱运输量增长了 40%。

出口下降, 加之鹿特丹既是进口的首挂港又是出口的末挂港, 其需要堆存和额外处理的空箱数量大大增加。 “空箱占用了宝贵的堆场空间, 增加了码头之间的调运次数, 港口方正试图减少这些操作以维持运营流畅性, 但当前的运输量使这一目标难以实现。”

2025 年下半年来自亚洲进口激增以及与北美联系增强的推动, 鹿特丹港集

装箱总吞吐量增长 3.1%。

“当前亚欧航线的失衡程度已首次超过 4:1。”

Stelzel 还警告称，因为中东、印度与班轮航线高度联动，波斯湾运输中断预计将进一步加剧当前的设备错配问题。

Pusey 表示，目前仍难以预测全部影响，但失衡状况可能进一步恶化。

(2026-3-18)

来源：搜航网

多家船司集体加收燃油附加费

最高达 900 美元

近期，全球燃油市场价格出现剧烈波动。达飞、马士基、MSC、赫伯罗特及 ONE 等**全球主要船司**已密集发布公告，宣布 3 月下旬起全面加收紧急燃油附加费（EFS/EBS）。

As a result, we would like to inform you that the EFS quantum that took effect on March 16 will be revised and implemented as of March 27 as follows.

Scope	Direction	Dry (\$/TEU)	Reefer (\$/TEU)	Dry (€/TEU)	Reefer (€/TEU)	Out Of Gauge (\$ per 20'/40')	Breakbulk excl. ro-ro (\$/TEU used+lost)
All Long Hauls	Head Hauls	265	320	230	275	450/900	265
	Back Hauls	130	155	110	135	155/310	130
All Intra-Regional Trades	—	130	155	110	135	155/310	130

The EFS will take effect from March 27, 2026 (based on loading date), subject to regulatory approvals where required, and will remain applicable until further notice.

达飞(CMA CGM)宣布于 3 月 27 日（以装船日为准）起执行最新的紧急燃油附加费标准。针对**全球长航线**的主航向，**干箱加收 265 美元/TEU，冷藏箱加收 320 美元/TEU，超规货物最高加收达 900 美元。**

EBS DRY+ Special Equipment + NOR

Scope	Direction	20DRY	40DRY	40HCRY	45HCRY
All Long Hauls	Headhaul	200 USD	400 USD	400 USD	400 USD
All Long Hauls	Backhaul	100 USD	200 USD	200 USD	200 USD
Intra Trades	All directions	100 USD	200 USD	200 USD	200 USD

EBS REEF

Scope	Direction	20REEF	40REEF
All Long Hauls	Headhaul	300 USD	600 USD
All Long Hauls	Backhaul	150 USD	300 USD
Intra Trades	All directions	150 USD	300 USD

马士基(Maersk)将于 3 月 25 日起在**全球范围内**实施临时紧急燃油附加费。全球长航线的主航向**干箱加收 200 美元/20 尺柜及 400 美元/40 尺柜。冷藏箱加收 300 美元/20 尺柜及 600 美元/40 尺柜。**

Trades	20 DV	40 DV&HC	45 HC	20 RE	40HR
From Asia to USA and Canada East Coast	USD 215	USD 430	USD 544	USD 322	USD 644
From Asia to USA and Canada West Coast	USD 136	USD 272	USD 344	USD 204	USD 408

MSC 针对**亚洲至美国及加拿大**的航线，已于 3 月 16 日起生效。其收费标准从 **136 美元到 644 美元**不等。

Scope	Direction	Dry / USD per TEU	Reefer / USD per TEU
Long Haul	Front Haul	160	225
Long Haul	Back Haul	70	100
Intra Regional		70	100

赫伯罗特 (Hapag-Lloyd)对全球所有贸易航线的费用调整将于 3 月 23 日起生效（受美国 FMC 监管航线为 4 月 8 日）。其**长航线主航向加收标准为干箱 160 美元/TEU，冷藏箱 225 美元/TEU。**

Scope	Direction	Dry / USD per TEU	Reefer / USD per TEU
Long Haul	Front Haul	160	225
Long Haul	Back Haul	70	100
Intra Regional		70	100

海洋网联船务 (ONE) 将于 3 月 24 日起执行新标准。针对**亚洲区内短途航线**，干箱加收 **80 美元/TEU**，冷藏箱加收 **105 美元/TEU**。**长途航线**，干箱加收 **160 美元/TEU**，冷藏箱加收 **210 美元/TEU**。

本轮费率调整**覆盖面广、生效时间紧迫**，提前与船司确认最终舱位和费用情况，以防成本超支或货物滞留。（2026-3-18）

来源：海运网

重磅！马士基宣布恢复

在中东局势持续动荡、航运链条一度承压的背景下，全球航运巨头马士基最新释放出积极信号：**部分港口订舱正逐步恢复。不过，在局势仍未明朗的情况下，航线服务、费用结构及操作规则依然充满不确定性。**

根据马士基最新发布的中东地区运营公告，自3月16日起，公司已恢复部分港口的进出口订舱服务。具体来看：

- **在冷藏箱、危险品及特种货物方面**，已重新开放沙特吉达港、阿卜杜拉国王港以及约旦亚喀巴港的进出口订舱。这意味着此前全面收紧的高风险货类运输开始出现阶段性松动。

- **在干箱运输方面**，马士基同步恢复了阿曼苏哈尔港及阿联酋霍尔法坎港的进出口订舱。此外，沙特（吉达港、阿卜杜拉国王港）、约旦、阿曼（萨拉港）、黎巴嫩及以色列等港口的干箱订舱也维持开放状态。

不过，需要注意的是，部分区域仍然处于限制之中。**此前暂停的包括阿联酋、伊拉克、科威特、卡塔尔、巴林以及沙特部分港口（如达曼、朱拜勒）等地的订舱，目前仍未全面恢复，整体运力供给依然偏紧。**

马士基强调，公司正在持续密切关注中东局势变化，并已采取一系列措施以保障船员安全、货物完整及全球网络稳定。但同时也明确指出：**当前订舱政策仍可能随局势变化而随时调整，客户需保持高度关注。**

除了订舱政策调整，马士基还同步推出了一系列应对措施：

一是附加费用上调

针对中东部分国家进出口货物，马士基已征收“紧急货运费率”，其中20

尺干箱约 1800 美元、40 尺干箱约 3000 美元，冷藏及特种箱费用更高。同时，自 3 月 25 日起，还将加收临时燃油附加费（EBS），并每 14 天动态调整。

二是在途货物处理机制收紧

对于已受影响的在途货物，客户需在 3 月 21 日前明确处理方案（如继续运输、改港或退运），否则将默认按终止航程处理，并可能产生额外费用。

三是空箱返还政策重大调整

受霍尔木兹海峡周边航运安全形势影响，马士基实施临时空箱返还管控措施。

目前，阿联酋、卡塔尔、沙特（达曼/朱拜勒）、伊拉克、科威特及阿曼（杜库姆）等地已暂停常规还箱，空箱需统一返还至指定堆场（如萨拉拉、苏哈尔、吉达等）。部分港口即使接收，也需支付高额卸箱费，最高可达 3000 美元/箱。

此外，港口端运营也存在不确定性。例如阿曼萨拉拉港因突发事件一度暂停作业，虽陆侧运输仍在维持，但整体物流效率已明显下降，跨境运输时间普遍延长。

整体来看，**马士基此次“部分恢复订舱”，更多是阶段性缓和信号，而非全面复苏**。当前中东航运市场仍面临三大核心变量：**安全风险、港口操作能力以及附加成本持续上升**。

对于货代及货主而言，短期内仍需做好多方案预案，**包括提前锁舱、灵活调整航线、关注附加费变化等，以应对随时可能出现的政策反复与市场波动**。

(2026-3-18)

来源：海运网

马士基出台紧急新规

最高征收 3000 美元/箱

受中东局势持续紧张影响，全球航运巨头马士基紧急调整波斯湾区域运营政策。当地时间 3 月 17 日，马士基发布最新公告，对中东多国空集装箱返还规则作出重大变更，并引入最高达 3000 美元/箱的额外费用机制。

Designated empty return depots:

- Oman – Salalah
- Saudi Arabia – Jeddah

Limited acceptance with Drop off (DRP) charges please refer to the table below

Drop off charges	20'	40'	Reefers 20' & 40'
Oman (Sohar & Salalah)	n/a	n/a	n/a
Saudi Arabia (Jeddah)	n/a	n/a	n/a
UAE (Abu Dhabi & Jebel Ali)	\$600	\$1200	\$1200
Bahrain	\$3000	\$2500	\$2500
Kuwait	\$2500	\$2500	\$2500
Saudi Arabia (Dammam & Jubail)	\$2200	n/a	n/a

Oman (Sohar)	Empties accepted only for customers who have cargo discharged in Oman
Jordan (Aqaba)	Empties accepted only for customers who have cargo discharged in Iraq

一、常规还箱全面暂停，仅限指定港口返还

根据最新通知，受霍尔木兹海峡及周边海域安全风险上升影响，即日起至另行通知：

- 阿联酋、卡塔尔、巴林、科威特、沙特（朱拜勒）、伊拉克、阿曼（杜库姆）等地

原有常规空箱还柜点全部暂停接收

所有空箱必须统一返还至指定堆场：

- 阿曼：萨拉拉 (Salalah)
- 沙特：吉达 (Jeddah)

这一调整意味着，原本“就近还箱”的操作模式被彻底打破，区域内空箱流转将明显受限。

二、无法按要求还箱，将征收高额 DRP 费用

若客户无法将空箱运至指定堆场，马士基将收取“还箱附加费” (Drop-off Charges, DRP)，具体标准如下：

- **阿联酋 (阿布扎比)**：20 尺：600 美元；40 尺/冷藏箱：1200 美元；
- **沙特 (达曼、朱拜勒)**：仅接受 20 尺箱，还箱费：2200 美元；
- **巴林**：最高 3000 美元/箱；
- **科威特**：2500 美元/箱；
- **伊拉克**：空箱需转运至约旦亚喀巴港返还；

整体来看，本轮费用水平明显高于常规操作成本，企业还箱成本大幅上升。

三、特殊港口接收条件同步收紧

除费用调整外，部分港口还设置了更严格的接收限制：

- **阿曼苏哈尔港**：仅接收在阿曼本地卸货客户的空箱
- **约旦亚喀巴港**：仅接收在伊拉克卸货客户的空箱

这意味着跨区域调拨空箱的灵活性进一步降低，操作复杂度明显增加。

四、已卸货及在途货物处理规则

针对已卸货或在途货物，马士基也明确了操作原则：

- 若提单 (DO) 指定还箱点仍可接收，可按原计划执行；

- 若指定地点被列为“暂停接收”，系统（ERLD/GCSS）将指引至新的指定堆场；

- 若因政策或法律限制无法按时还箱，客户需在 7 天内联系马士基协调处理方案；

同时，相关滞期费及滞箱费（D&D）将按实际返还地标准执行。

政策策背后：风险控制全面升级

马士基表示，此次调整的核心目的在于：保障船舶及船员安全、降低高风险区域运营暴露、优化空箱调配效率。业内普遍认为，随着中东地区安全不确定性持续上升，船公司正通过限制空箱流转、集中回收节点、提高操作成本等方式，加强风险管控。

行业影响：成本上升与操作难度加剧

本轮新规将对货主及货代带来直接冲击：**还箱成本显著增加：最高 3000 美元/箱；运输链条延长：需跨国转运空箱；操作复杂度提升：需实时关注港口接收政策；资金与周转压力加大：滞箱及附加费风险上升。**

在中东局势持续动荡的背景下，马士基此举释放出明确信号：航运企业正在优先保障安全与可控性，而非效率与成本。**对于货代与货主而言，短期内需重点关注空箱流转路径及费用变化，提前规划还箱方案，以避免额外成本和操作风险。**（2026-3-19）

来源：海运网

运价狂飙 4 倍，货柜被甩！

航运市场彻底失控

受中东局势持续恶化影响，全球航运市场正经历新一轮剧烈震荡。原本稳定运行的关键航线被迫改道、运价暴涨至 4 倍，成本飙升，部分货物甚至在中途被“甩柜”，引发托运人强烈不满，直指“变相勒索”。业内人士形容，当前市场已呈现出一种近乎失序的“狂野大西部”状态。

一、船公司援引特殊条款，货柜被迫“中途下船”

包括地中海航运、马士基、达飞轮船以及赫伯罗特等在内的多家头部班轮公司，已陆续向客户发出通知：在特殊情况下，将保留根据传统海事条款调整运输路径的权利。这意味着——

- 船公司可将货物卸在“最近可行港口”，而非原定目的地
- 后续产生的转运、仓储、关税等费用，将由货主承担

在实际操作中，部分原本发往中东的货柜，被滞留在印度或阿联酋港口，运输链条被迫中断。

二、运价暴涨：部分航线已翻 4 倍

随着风险成本与运营压力持续上升，运价快速飙升成为市场最直观的变化。

以英国至迪拜杰贝阿里港为例：

原运价：约 1500 美元/FEU；当前运价：接近 6000 美元/FEU；涨幅接近 4 倍

此外，还需叠加：**战争风险附加费、燃油附加费、陆运及港口操作费用**，

综合成本下，单柜总支出往往再增加数千美元。

三、托运人控诉：不付钱就停服务，近似“被迫买单”

这一做法迅速引发托运人不满。跨国物流企业 John Mason International 表示，其客户货物被中途卸货后，不仅要承担额外仓储费用，还可能面临新的进口关税支出。如果拒绝支付相关费用，船公司甚至可能冻结账户、暂停服务。

企业直言，这种操作“几乎等同于变相勒索”。

与此同时，土耳其家电巨头 Beko 管理层也公开批评，当前航运市场呈现明显的寡头特征，在供应链受扰动时，船公司具备极强的定价权与规则主导权。

四、成本上行，冷链与生鲜行业冲击尤为明显

行业组织 Freshfel Europe 指出，生鲜农产品出口正遭遇严重冲击：

- 冷藏箱无法正常海运进入波斯湾
- 被迫改走陆运，通关难度上升
- 需重复办理单证，时间与成本双重增加

对于利润本就微薄的生鲜行业而言，这一冲击尤为致命。

- 成本链条全面上行：燃油、租船、附加费齐涨

除运价本身外，多个成本项同步走高：

- 燃油成本：油价上涨推高船用燃料支出
- 附加费：远洋航线每柜加收约 160–400 美元
- 租船价格：因绕航与运力紧张，已升至疫情以来高位

市场分析认为，航线绕行、设备短缺与安全风险叠加，正形成一轮新的“成本传导链”。

五、总结

航运市场的运行逻辑正在发生明显转变，**从过去以效率和成本为导向，逐步转向以风险控制为核心**。在不确定性持续加剧的背景下，**规则明显向船公司一侧倾斜，安全与风险优先于准班率与价格竞争**。为对冲潜在风险，**船公司不断调整航线、收紧履约责任，并叠加各类附加费**，这在一定程度上加剧了货主端的成本压力与操作不确定性。

从运价飙涨，到中途甩柜，再到费用层层转嫁，全球航运市场正经历一轮深度失衡。在中东局势尚未明朗之前，**这种类似“失序运行”的状态或将持续，而最终承担成本与风险的，仍是供应链中的货主以及终端消费者**。(2026-3-19)

来源：海运网

“霍尔木兹决战”，打响了？

欧地航线运价继续上涨

随着美伊冲突进入第三周，围绕霍尔木兹海峡的博弈持续升级，**能源设施与关键基础设施成为对抗焦点，全球能源市场的不确定性迅速外溢至航运领域。**在地缘政治风险抬升与燃油成本上涨的双重驱动下，国际集运市场出现明显分化：**美线受制于供需失衡运价承压，而欧洲、地中海及波斯湾航线则在风险溢价与成本推动下延续上涨，欧地航线运价重心持续上移。**

当地时间3月22日，围绕霍尔木兹海峡的紧张局势进一步升级。**美国总统特朗普向伊朗发出“48小时最后通牒”，要求全面开放海峡通行，否则将对伊朗能源与发电设施实施打击；**伊朗方面则强硬回应称，**一旦本国基础设施遭袭，将对中东地区能源、信息系统及海水淡化设施展开“不可逆打击”。**与此同时，伊朗伊斯兰革命卫队已明确表示，对美以冲突已进入“新阶段”。

从当前态势来看，冲突正从直接军事对抗逐步转向对关键基础设施的“系统性博弈”，呈现出明显的“以牙还牙”特征。尽管霍尔木兹海峡尚未被完全封锁，但作为全球最重要的能源运输通道之一，其安全性已对市场形成实质性冲击。市场普遍担忧，**一旦局势进一步恶化，不仅原油供应链将受到干扰，全球贸易成本体系也将被重塑。**

与此同时，市场亦释放出复杂信号。一方面，美方已通过第三方渠道与伊朗展开“间接接触”，试图为冲突降温；另一方面，谈判前景并不明朗，双方在核问题、导弹限制及地区代理力量等核心议题上分歧巨大。业内普遍判断，短期内冲突仍难以快速收敛，地缘政治风险将持续成为影响航运市场的重要变量。

集运市场分化：美线承压回调，欧地航线延续上涨

在此背景下，集运市场呈现出明显的区域分化走势。最新上海出口集装箱运价指数（SCFI）报 1706.95 点，结束此前连续三周上涨，小幅回落 0.2%。整体来看，**市场需求提振有限，海运市场仍处于供过于求格局，尤其美国航线修正压力较为明显。从航线表现来看，四大远洋航线呈现明显分化：美国东、西航线运价回落，而欧洲、地中海航线则维持上涨，但涨幅已出现收敛迹象。其中，欧洲线、地中海线及波斯湾航线分别上涨 1.11%、4.43%和 3.23%。**

- **美线承压：供过于求，特价舱位持续冲击市场**

当前美国航线依旧是市场关注焦点。尽管船公司在 3 月下旬持续推涨 FAK 报价，**美西报价约 2200 美元、美东线约 3100 美元，但实际成交价格明显偏低。**受部分航班装载率不足影响，市场上仍有大量特价舱位释放：

- **美西线实际成交价约 1800 美元**

- **美东线约 2400 美元**

整体来看，较 3 月中旬仍有 300-600 美元的涨幅，**但供需失衡格局未改，价格支撑基础仍显薄弱。**业内普遍认为，**目前美线装载率约在七成左右，需求恢复不及预期，是压制运价的核心因素。**

与此同时，4 月到期、5 月起执行的新年度长约谈判仍在推进。船公司一方面尝试通过抬高现货价来支撑长约价格，另一方面市场博弈仍较激烈，谈判节奏偏慢。业内预计，美西线长约价格或在 1400-1800 美元区间（不含附加费），整体“All in”价格存在高于去年的可能，但仍将受到燃油价格及地缘政治因素影响。

- **欧地航线：延续上涨，但动能趋弱**

相较之下，欧洲及地中海航线表现相对稳健。**3 月中旬欧洲线运价约 2200-2400 美元，船公司计划在 3 月下旬推涨至 2700-2800 美元，涨幅约 300-**

400 美元。

不过，市场反馈显示，**实际涨幅仍需视需求而定，当前涨价更多属于阶段性修复，持续性仍存不确定性。**

- **中东市场：供需错配，价格与需求“脱钩”**

波斯湾航线虽维持上涨，但涨幅收窄。业内指出，当前该区域市场较为混乱，部分航线停航导致运力结构异常，报价与实际需求出现一定程度脱节，短期内波动性较大。

- **联盟动向：推涨意愿增强，但落实仍待观察**

在船公司层面，除 OA 联盟率先宣布涨价外，受燃油成本上涨及长约谈判影响，Premier 联盟也已跟进调涨美线运价。**但从当前市场表现来看，涨价能否完全落地，仍需观察后续订舱情况及装载率变化。**

短期震荡为主，供需仍是核心变量

整体来看，本轮 SCFI 小幅回调属于连续上涨后的正常修正，跌幅有限。但从结构上看，市场分化加剧：

- **美线受制于供过于求，价格承压明显**

- **欧地航线维持修复，但动能减弱**

- **中东市场波动加剧，价格信号失真**

在需求尚未明显回暖的背景下，短期海运市场或将延续震荡走势。未来运价走向，仍将取决于货量恢复情况、长约谈判进展以及外部地缘与能源成本变化。

3 月 20 日最新一期 SCFI 运价

主要航线运价上涨:

远东到欧洲运价 1636 美元/TEU, 较前一期上涨 18 美元, **涨幅 1.11%**;

远东到地中海运价 2784 美元/TEU, 较前一期上涨 118 美元, **涨幅 4.43%**;

远东到美西运价 2054 美元/FEU, 较前一期下跌 195 美元, **跌幅 8.67%**;

远东到美东运价 2922 美元/FEU, 较前一期下跌 189 美元, **跌幅 6.07%**;

波斯湾线运价 3324 美元/TEU, 较前一期上涨 104 美元, **涨幅 3.22%**;

南美航线(桑托斯)运价 2457 美元/TEU, 较前一期下跌 102 美元, **跌幅**

4.0%;

澳新航线运价 621 美元/TEU, 较前一期下跌 3 美元, **跌幅 0.5%**。

近洋线方面, 远东到东南亚上涨 7 美元, 每 TEU 为 484 美元, **涨幅 1.47%**;

东到日本关西及关东都是持平, 分别为 316 美元及 318 美元; 远东到韩国上涨

17 美元, 为 164 美元, **涨幅 11.56%**。(2026-3-23)

动物疫情

**1. 匈牙利发生 32 起野猪非洲猪瘟疫情**

3月10日，匈牙利通报诺格拉德州等4地发生32起野猪非洲猪瘟疫情，36头野猪感染死亡。

2. 西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

3月12日，西班牙通报加泰罗尼亚自治区发生1起野猪非洲猪瘟疫情，11头野猪感染死亡。

**3. 波兰发生 11 起野禽和 4 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

3月9、10、13日，波兰通报滨海省等5地发生11起野禽和4起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，21只野禽感染死亡，10.5万只家禽感染，3204只死亡，1.8万只被扑杀。

4. 荷兰发生 13 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

3月9、13日，荷兰通报北布拉班特省等6地发生13起野禽和1起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，23只野禽感染死亡，178只家禽感染死亡，2.2万只被扑杀。

5. 丹麦发生 9 起野禽和 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

3月9、10、13日，丹麦通报北菲英自治市等3地发生9起野禽和3起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，12只野禽和散养家禽感染死亡，101只商品化家禽感染死亡，382只被扑杀。

6. 挪威发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

3月9日，挪威通报罗加兰郡发生3起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，3只野禽感染死亡。

7. 意大利发生1起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

3月13日，意大利通报翁布里亚大区发生1起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，97只家禽感染，92只死亡。

8. 比利时发生10起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

3月13日，比利时通报弗莱芒大区发生10起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，10只野禽感染死亡。

9. 巴西发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

3月9日，巴西通报马托格罗索州发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，3只野禽感染死亡。

10. 阿根廷发生4起野禽和1起家禽H5亚型高致病性禽流感疫情

3月13日，阿根廷通报布宜诺斯艾利斯省发生4起野禽和1起家禽H5亚型高致病性禽流感疫情，173只野禽和散养家禽感染死亡，494只被扑杀，多只商品化家禽感染死亡。

03 其他疫情



11. 西班牙发生1起新城疫疫情

3月9日，西班牙通报瓦伦西亚大区发生1起新城疫疫情，80只家禽感染，44只死亡。

12. 波兰发生2起新城疫疫情

3月13日，波兰通报西滨海省等2地发生2起新城疫疫情，50.6万只家禽感染，2503只死亡。

13. 南非发生58起SAT2型口蹄疫疫情

3月13日，南非通报西开普省等3地发生58起SAT2型口蹄疫疫情，2230头牛感染，91头死亡，36头被扑杀。