

博視天下 靜觀世界

- ◀ 2025 年中国集装箱港口吞吐量 20 强排名
- ◀ 34 箱烧毁，200 箱损坏！长荣宣布共同海损
- ◀ 5 月上调运价！多家船公司发布涨价通知

资讯组出品
2026-04-27

来源：搜航网

以星总部再罢工！

海法、阿什杜德港装卸暂停

近日以星航运（ZIM）总部**再次爆发**大规模抗议活动，约 900 名员工因不满新**集体协议**的谈判结果，正式启动**全面罢工**，导致**以色列海法港和阿什杜德港的船舶卸货作业全部停止**。

以星工会主席透露，赫伯罗特方面试图推动大批资深员工**提前退休**，抛弃那些将最好年华奉献给公司、却**远未到退休年龄**的老员工，其条件与现行集体协议相矛盾。

工会方面称管理层计划在收购完成后**仅保留**约 120 个职位，近 900 名老员工面临**被裁员**的风险，因此决定通过**关停公司所有业务**来进行反击。

今年 2 月赫伯罗特宣布收购协议后，以星员工曾发起第一轮**警告性罢工**，当时双方达成了一项涉及 500 名受影响员工、总额 **3 亿美元**的遣散方案，罢工随之暂停。

此前以星 CEO 格里克曼于 4 月 15 日宣布将在**六个月内辞职**，他公开表示**不认同**公司出售的方向。

此次罢工直接导致**海法和阿什杜德港口 ZIM 相关装卸作业暂停**，截止 4 月 19 日仍有 50%的员工在家办公，其余 50%在办公室上班，劳资谈判仍在进行中。（2026-4-20）

来源：壹航运

2025 年中国集装箱港口吞吐量 20 强排名

近日，中国交通运输部公布了 2025 年全年的全国港口吞吐量统计数据。

根据交通运输部最新发布的数据，2025 年全国港口货物吞吐量完成 183.4 亿吨，同比增长 4.2%；**集装箱吞吐量完成 35447 万 TEU**，同比增长 6.8%。

根据统计，2025 年 1 至 12 月，全国港口集装箱运输整体保持稳步增长态势。其中，**上海港**交出了一份里程碑式的成绩单：**集装箱吞吐量突破 5506.3 万标准箱，同比增长 6.9%**，较 2024 年的 5150.6 万标箱净增约 350 万标箱，**连续 16 年位居全球第一**。

集装箱吞吐量超千万的港口增至 9 个。其中，**苏州港（内河）和北部湾港首次突破千万标箱**，分别达到 1021 万标箱和 1006 万标箱。

多个港口增速超过 10%，在 TOP20 港口中，共有 6 个港口实现 10% 以上的同比增长。**洋浦港虽总量仅为 331 万 TEU，但以 65.4% 的增速远超其他港口，呈现爆发式增长**，反映出海南自贸港政策红利持续释放，西部陆海新通道建设成效显著。

排名	港口	1-12月 (万Teu)	同比增速
1	上海港	5506	6.9%
2	宁波舟山港	4387	11.6%
3	深圳港	3541	6.0%
4	青岛港	3289	6.5%
5	广州港	2768	6.2%
6	天津港	2403	3.2%
7	厦门港	1251	2.1%
8	苏州港(内河)	1021	5.7%
9	北部湾港	1006	11.6%
10	日照港	737	9.8%
11	连云港港	716	7.0%
12	营口港	585	5.1%
13	烟台港	556	9.2%
14	大连港	548	1.5%
15	嘉兴港	426	14.9%
16	东莞港	405	0.7%
17	南京港(内河)	401	8.2%
18	福州港	385	0.9%
19	佛山港(内河)	359	-4.4%
20	洋浦港	331	65.4%

内河港口表现稳定，苏州港突破千万，在 TOP20 中，苏州港、南京港、佛山港作为内河港口表现不俗。佛山港（内河）359 万 TEU，同比下降 4.4%，是 TOP20 中唯一负增长的港口。（2026-4-21）

来源：中国航务周刊

万海航运推出跨太新航线

万海航运日前宣布升级亚洲-美西航线，将于 5 月 20 日起，正式推出全新 AP2 跨太平洋直航快线，以更高效、更稳定的直航服务，无缝衔接中国华北、华东核心口岸与美国西海岸关键门户。

万海航运表示，依托成熟的跨太平洋航线运营经验，AP2 航线精准覆盖中国华北和华东外贸核心区域，采用直航快线模式，大幅减少中转环节，为客户提供更迅捷、更可靠的跨境物流解决方案。

据悉，该航线首航船航次为 WANHAI513/E108，挂靠港序为：青岛-宁波-洛杉矶-奥克兰-青岛。

新航线的服务优势包括：航线覆盖全面、船期更稳定、运输更高效，并可中转芝加哥、哥伦布、达拉斯、堪萨斯城、孟菲斯、菲尼克斯等美国内陆点，助力外贸企业畅通北美贸易通道，开拓更大市场空间。（2026-4-21）

来源：海运网

5H 查验再扩散！

全美多港严查升级，滞港退运风险飙升

美国进口查验持续收紧，5H 查验正从局部港口扩散至全美范围。继洛杉矶、长滩等核心港口后，奥克兰、萨凡纳、西雅图等多个港口相继加强审查力度，大批货物面临滞留甚至退运风险，跨境物流成本与不确定性同步上升。

查验升级：从重点港口蔓延至全国

据多方行业反馈，5H 查验已不再局限于传统大港，而是向更多港口扩展。此前，洛杉矶港 Port of Los Angeles、长滩港 Port of Long Beach、纽约等主要港口是查验重点区域，如今奥克兰、萨凡纳、西雅图等地也陆续成为“高风险港”。

随着查验范围扩大，受影响货物数量明显增加，部分货物因文件问题被扣留或直接退运，整体通关效率显著下降。

5H 查验本质：强化文件审查

所谓 5H 查验，核心是对报关文件进行深度审核，包括发票、装箱单、提单、资质及认证文件等。一旦发现申报信息不一致或存在问题，海关将转入开箱查验，严重情况下将面临扣货或退运。

业内分析指出，本轮查验潮的高发，与部分货物存在申报不规范密切相关，例如低报、瞒报以及“双清包税”模式下的不合规操作，导致货证不符问题频发。

关键原因：FDR 机制推动查验升级

此次查验强化的重要推手，是美国海关内部的 FDR（快速文件审查

组)。以奥克兰港为例，由于相关审查人员对进口商资质审核趋严，直接导致该港成为近期查验“重灾区”。

此外，市场还出现异常情况：**部分货物在已放行后，系统再次回到查验状态，增加了物流过程的不确定性，也加剧了货主与货代的风险压力。**

小港口压力更大，滞港成本飙升

从操作层面来看，中小港口在应对复杂查验方面存在明显短板。包括巴尔的摩、杰克逊维尔、塔科马等港口，由于人员与经验不足，一旦触发“文件审查+开箱查验”，处理周期明显延长。

相比之下，大港虽同样严格，但整体处理能力更强。业内甚至有消息称，部分大港当前清关环境有所缓和，但仍有待进一步验证。

应对建议：合规成为核心关键

在当前高压查验环境下，行业共识逐渐明确——“合规是唯一解”。

企业需重点做好以下几点：

- **确保申报信息真实、准确（品名、货值、HS 编码）**
- **保证单证一致完整（发票、箱单、提单、合同等）**
- **提前准备合规认证（如 FCC、FDA、EPA 等）**
- **避免使用存在风险的操作模式**

一旦被抽查，应及时配合海关要求，与清关代理保持沟通，尽量减少损失。同时，业内也提醒，切勿轻信“付费放行”等非正规渠道，以免扩大风险。

随着 5H 查验从“局部加强”转向“全面收紧”，美国进口监管已进入新

阶段。对货代及出口企业而言，**合规能力正从“加分项”转变为“生死线”**。
在高频查验与政策不确定性叠加背景下，唯有提升操作规范与风险意识，才能在复杂环境中保持稳定运营。（2026-4-21）

来源：海运网

冲出霍尔木兹海峡！

包括 6 艘 MSC 船舶等 8 艘集装箱船

在中东局势持续紧张背景下，霍尔木兹海峡通航形势出现阶段性缓解。多方航运数据显示，上周末共有 8 艘集装箱船成功撤离相关海域，其中包括 6 艘隶属于地中海航运（MSC）的主力船舶。

据航运咨询机构 Linerlytica 披露，这 6 艘 MSC 船舶此前一度滞留在霍尔木兹海峡区域，并于周六通过关闭 AIS（船舶自动识别系统）的方式完成撤离。在驶入阿拉伯海安全水域后，相关船舶已恢复 AIS 信号。

此次撤离船队中，最大船舶为运力达 19,224TEU 的 MSCClara，也是 2 月 28 日美以伊冲突爆发后滞留在波斯湾的最大集装箱船。此外，成功脱困的还包括 MSCGrace、MSCMargritXIII、MSCMadeleine、MSCFrancesca 以及 Epaminondas 等多艘不同运力船舶。

船舶追踪平台 SeaSearcher 数据显示，目前上述 MSC 船舶均已进入阿拉伯海水域，并正向印度西海岸方向航行，航线逐步恢复正常。

与此同时，另外两艘较小型集装箱船——由 ApolloEastern 管理的 BhagyaLaxmi (1,030TEU) 以及 ADPortsGroup 旗下的 SSFValence (2,702TEU) ——也在周末成功脱离相关海域。

受此影响，**滞留在波斯湾及周边区域的集装箱船数量已降至不足 100 艘，总运力约 27 万 TEU，较此前高峰期约 43 万 TEU 明显回落，区域航运压力阶段性缓解。**

值得关注的是，本次撤离过程中，BhagyaLaxmi 曾领航一支由 12 艘船组成的船队，其中包括上述 MSC 船舶、SSFValence，以及 4 艘达飞

(CMACGM) 船舶:

- 15,254TEU CMACGMEverglade
- 2,592TEU CMACGMManaus
- 15,254TEU CMACGMGalapagos
- 3,534TEU CMACGMDiamond

然而，这批达飞船舶在途中被伊朗革命卫队拦截并要求返航。最新数据显示，部分达飞船舶目前已在阿联酋相关港口附近停航或待命。

最新 SeaSearcher 数据显示:

- CMACGMEverglade 正接近阿布扎比哈利法港
- CMACGMManaus 与 CMACGMGalapagos 显示在杰贝阿里附近“停止”状态
- CMACGMDiamond 则在沙迦附近停航

Linerlytica 还表示，在美国扣押一艘由伊朗伊斯兰共和国航运公司 (IRISL) 运营、运力为 5,125TEU、从巴生港驶往伊朗的 Touska 轮后，伊朗方面誓言采取报复措施，霍尔木兹海峡再次出现船舶滞留情况。

该机构指出：“美国对伊朗港口的封锁迄今影响有限，仅在过去一周内，至少已有 7 艘与伊朗相关的船舶成功绕过封锁。”

业内人士表示，短期内霍尔木兹海峡通航安全仍将受到地缘政治因素显著影响，船公司与货代需持续关注局势变化，灵活调整航线及运力部署，以应对潜在风险。（2026-4-22）

来源：海运网

突发！MSC 集装箱船遭炮击受损！

ONE 紧急宣布：中东强制卸货、费用货主自行承担

在中东局势持续紧张背景下，霍尔木兹海峡航运安全持续承压。就在多艘集装箱船刚刚“突围”相关海域之际，一起新的 MSC 集装箱船遇袭事件迅速引发业内高度关注。同时，班轮公司也开始采取更为激进的风险应对措施——包括直接终止航程、强制卸货并将成本转嫁给货主。对于依赖中东航线的货主与货代而言，风险正在从“可预期延误”转向“不可控中断”。

据英国海上贸易行动办公室(UKMTO)4月22日发布的最新通报，一艘集装箱船在阿曼东北约15海里处遭遇武装袭击。船长报告称，一艘疑似隶属于伊朗伊斯兰革命卫队的炮艇接近船舶并开火，导致船体严重受损。所幸目前暂无人员伤亡，全部船员安全。

结合 AIS 船舶轨迹数据分析，业内普遍认为，遭袭船舶极有可能为“EPAMINONDAS”轮(IMO: 9153862, 约6690TEU, 建于1998年)。该轮此前正是成功穿越霍尔木兹海峡的8艘集装箱船之一，在通过敏感海域时曾关闭 AIS 信号以降低风险。最新数据显示，该轮已重新开启 AIS，目前位置位于霍尔木兹海峡外海域。

除“EPAMINONDAS”轮外，另一艘曾关闭 AIS 的 MSC 旗下船舶“MSCMADELEINE”轮(约9113TEU)也已恢复信号，显示区域航行风险依然处于高位。UKMTO 统计显示，截至4月22日，其已累计发布34起相关安全通告，其中21起被确认为袭击事件，另有13起为可疑活动，区域安全形势不容乐观。

ONE 紧急宣布：中东强制卸货、费用由货主承担

在安全风险持续上升的背景下，航运公司开始迅速调整运营策略。日本海洋网联船务（ONE）于4月20日发布一则重要通知，宣布因中东地区局势动荡，决定对部分航次实施“航程终止”（Voyage Termination），并启动强制卸货机制。

此次受影响船舶为“HMMMIR”轮（航次 0019W/0020E），隶属于GS2 航线。根据通知，该轮将不再继续原定中东后续港口航程，而是在中途港口进行强制卸货。具体卸货港口为阿联酋豪尔费坎（KhorFakkan）或阿曼索哈尔（Sohar）。

该轮为联盟共舱运营，涉及船公司包括HMM（韩新海运）、YML（阳明海运）及ONE。原挂靠港序包括釜山、大连、天津、青岛、上海、宁波、高雄、蛇口、新加坡及多个中东港口，如杰贝阿里、达曼、朱拜勒、哈马德、阿布扎比等。航程终止意味着，这些目的港的货物将无法按原计划抵达。

根据ONE的通知，一旦货物在中途港口被卸载，即被视为运输合同已履行终止，货物将直接“交还”客户处置。这一安排带来的影响是多方面且直接的。

- **首先是航程中断与强制卸货。**所有在船货物，无论是已装载还是即将抵达中东港口的货物，都将在KhorFakkan或Sohar被强制卸下，无法继续原航线运输。

- **其次，客户需自行安排后续运输。**船公司将不再负责后段运输安排，货主需自行联系当地代理或陆运资源，将货物转运至最终目的地。这不仅增加了操作复杂度，也显著提高了物流成本和不确定性。

- **更关键的是费用货主自行承担问题。**根据提单条款（通常为类似第18条的不可抗力条款），此次事件被界定为“不可抗力”（Force Majeure），因此船公司不承担任何额外责任。所有因卸货及后续操作产生的费用，均由货

主自行承担，包括但不限于港口装卸费、堆存费、滞港费（Demurrage）、滞箱费（Detention）以及其他附加费用。

业内人士指出，这一系列操作意味着风险已从“延误”升级为“责任转移”。在当前局势下，船公司优先保障船舶与人员安全，同时通过合同条款将运营风险向下游转嫁，货主与货代将成为直接承压方。

综合来看，尽管部分船舶成功撤离霍尔木兹海峡，但区域安全环境并未实质性改善。袭击事件仍在发生，航线中断风险持续存在，船公司策略也趋于保守甚至“止损化”。对于市场而言，这不仅是一次短期冲击，更可能加速中东航线运营模式的重塑。

在此背景下，业内普遍建议相关企业密切关注局势变化，提前规划替代运输路径，加强合同条款风险评估，并预留充足的时间与成本缓冲空间，以应对随时可能发生的突发状况。（2026-4-23）

来源：SepetibaTecon

巴西 SepetibaTecon 与中远海运特运 签署 10 年商业协议

近日 SepetibaTecon 与中远海运特种运输股份有限公司（南美）在圣保罗举行的仪式上正式签署了一份为期 10 年的商业合约，标志着该码头与该航运公司之间的合作关系翻开了新篇章。

此举不仅巩固了双方的战略关系，还进一步**拓展了巴西-中国航线的服务范围**，该航线是全球贸易中最具重要性的航线之一。

两家公司最初的合作始于空箱的堆存与处理。此后，双方的合作稳步发展，业务范围逐步扩展至普货、项目货、电动汽车业务，以及最近新增的整箱运输。

目前，SepetibaTecon 是巴西境内唯一获中远海运特运授权、可处理出口至中国的集装箱货运的码头，这进一步巩固了其在该航运公司物流链中的战略地位。

“中国长期以来一直是巴西的主要贸易伙伴之一，双方的关系正日益具有战略意义。在此背景下，该合同的签署不仅标志着该码头与中国远洋海运集团之间商业关系的重要进展，还将直接推动新业务的生成以及向市场扩展服务范围。” SepetibaTecon 负责人 RafaelVitale 表示。

该合同有效期为 10 年，可续签和延长，这进一步巩固了双方的长期合作关系。（2026-4-23）

来源：搜航网

34 箱燒毀，200 箱損壞

長榮宣布共同海損

最新通报，长荣海运已宣布旗下集装箱船“EverLenient”轮 (IMO9604146) 启动共同海损程序，该船曾在 4 月 10 日挂靠新加坡港期间发生火灾，火势于次日被扑灭。

**EVERGREEN LINE**

Date: 16 April 2026

TO: The concerned in Cargo / Containers onboard the "EVER LENIENT"

"EVER LENIENT"General Average Declaration

While the vessel, Ever Lenient, was engaged in container operations at Pasir Panjang Terminal, Singapore, a fire broke out in the cargo on April 10, 2026. Fire-fighting and boundary-cooling operations were immediately commenced by the vessel's crew, and fire-fighter assistance from ashore was engaged. The fire has since been successfully extinguished, and the vessel has shifted to Keppel Terminal (K13) Singapore for further operations.

The above circumstances apparently give rise to General Average. As a result, the shipowners hereby formally declare General Average and have appointed Sedgwick Global Specialty Marine Average Adjusting to collect, on their behalf, satisfactory General Average security from the concerned parties as well as to prepare a final General Average adjustment in due course.

Please find the notice to cargo detailing the security requirements and copies of the relevant forms attached to this announcement.

In order to get your cargo released smoothly and to avoid unnecessary delay, please contact the Adjusters and provide the necessary security and supporting documents directly as soon as possible per their separate notice to be uploaded in a designated case website.

Thank you for your continued patience and support.

Evergreen Marine (UK) Ltd.

President

sedgwick**致：有關「長榮 長慈輪」船載貨物 / 貨權之相關利益關係人****"長榮 長慈輪" – 共同海損聲明**

日期：2026 年 4 月 17 日

長慈輪 (EVER LENIENT) 於新加坡 Pasir Panjang 碼頭進行貨櫃裝卸作業期間，船上貨物不幸發生火災。船員立即展開滅火及邊界冷卻作業，並動用包括消防船及專業消防隊伍在內之救助資源，執行必要之應變處置。

目前火勢已成功撲滅。船舶現停泊於新加坡港區，正等候港務當局進一步指示，包括排除貨艙內滅火用水及處理受水影響之貨櫃。

上述事故構成共同海損。船東已正式宣告共同海損，並委任 Sedgwick International (Sedgwick Global Marine Specialty) 擔任海損理算人，負責蒐集共同海損擔保文件及編製海損理算報告。

1. 已投保貨物

已投保貨物之貨主須提供以下文件：

- 由貨主填寫並簽署之 共同海損合約 (Average Bond)
- 由貨物保險人填寫並簽署 / 蓋章之 共同海損擔保函 (Average Guarantee)
(本文件須由保險公司出具，不得由貨主代為簽署。)
- 貨物商業發票影本
(若發票未含海運費，請一併提供相關費用資訊)

完成之共同海損擔保文件請以電子郵件寄送至：gsmsecurity@sedgwick.com

所有郵件請註明：船名 (EVER LENIENT)、貨櫃號碼及提單號碼。

2. 未投保貨物

未投保貨物之貨主須提供以下文件：

- 由貨主填寫並簽署之 共同海損合約 (Average Bond)
- 貨物商業發票影本
(若發票未含海運費，請一併提供相關費用資訊)

另就未投保貨物，須提供現金擔保以替代保險公司之共同海損擔保函。目前現金擔保金額尚未確定，有關具體金額及付款方式，將另行公告。

最新指示及相關資訊將公布並更新於 Sedgwick International (Sedgwick Global Marine Specialty) 官方網站之案件專頁。

3. Sedgwick 事故案件網站

共同海損擔保文件、放貨程序及其他相關資訊，請至下列網站查詢：
<https://qsm.sedgwick.com/>

請於下拉選單中選擇船名 (EVER LENIENT)，並輸入密碼：ELGASG26

4. 貨物交付

僅於相關利益關係人已依規定提交符合要求之共同海損擔保文件後，貨物方得交付。

符合條件之貨物將列入可放貨清單，並公布於 Sedgwick International (Sedgwick Global Marine Specialty) 網站，該清單將每日更新。當貨方之貨櫃已列入前述清單後，即可依原有作業流程聯繫船公司或其代理辦理交貨事宜。

5. 併櫃貨 (LCL/Groupage Cargo)

為辨別併櫃貨內個別貨物詳情，貨運代理應盡快提供併櫃貨的完整驗單資料，包含提單號、貨物描述、貨物重量、託運人及收貨人資料。

敬請將前述共同海損擔保文件之提供列為優先處理事項，以避免不必要之延誤。未完成共同海損擔保程序者，恕無法提貨。

长荣声明重点内容：

- 火灾发生在码头作业期间，为**避免**共同危险而采取的灭火、救助等特殊措施和费用，**符合**共同海损条件。
- 要求船上货物/集装箱的相关利益方（货主、提单持有人等）**提供必要**的共同海损担保，包括可能要求的额外担保。
- 在提供担保前，货物**可能无法正常**提货。

目前长荣海运委任 SedgwickGlobalSpecialty 作为共同海损**理算人**，负责收集相关担保和文件。

Casualty Update - EVER LENIENT - Fire - GA Declared

Incident Date: 10th April 2026

Vessel: EVER LENIENT

Type: Fully Cellular Containership

Incident: Fire - GA Declared

IMO No.: 9604146

Further to our initial advice regarding a fire on board the EVER LENIENT, a U.K. Flag, 99,995GT, 334.8m, 9,226TEU, 2014 fully cellular containership, we now understand that General Average (GA) has been declared and Sedgwick International (Sedgwick Global Marine Specialty) have been appointed to collect GA security.

We further understand that about 34 containers have been damaged by fire and about 200 containers have been damaged by water.

Given the above, Cargo interests will need to provide GA Security prior to cargo being onshipped and/or released at destination.

EverLenient 服务于 China-IndiaExpressService5(CIX5)航线, 事发前曾
挂靠中国**上海、宁波、深圳**等港口, 因此可能**涉及大量**从这些港口启运的货
物。 (2026-4-23)

来源：JCtrans 杰西圈

多艘集装箱船遭袭！马士基最新通告

货物困在杰贝阿里港，船在海上漂着

马士基 4 月 23 日发布一则通告，揭开了霍尔木兹海峡封航以来货物滞留的最新状况。

通告中提及的两类滞留货物，反映出当前中东海上通道的实际困境。一类是**南非进出口货物**，目前在中转状态下困于迪拜的**杰贝阿里港**，等待通往海峡以外目的地的后续接驳；另一类则装载在达飞旗下的“**CMACGM Antonio**”号上，该船仍锚泊于**迪拜**附近海域，至今无法通行。通告直言，这些货物将继续“漂在水上”。

马士基明确表示，**霍尔木兹海峡目前仍处于“紧紧关闭”状态**。通告中同时提及，本周已有三艘集装箱船遭袭击，船公司眼下无法保证任何船只的安全通行。

一周三艘箱船遭袭，连通路也按下了暂停键

海上的风险并非一夜之间出现的。4 月 22 日，伊朗伊斯兰革命卫队在霍尔木兹海峡对一艘集装箱船开火，导致该船受损，事发时美伊停火谈判在巴基斯坦未能取得进展。同一天，伊朗方面扣押了地中海航运旗下的

“MSC Francesca” 和 **“Epaminondas”** 两艘集装箱船，并对第三艘船发起攻击但未实施扣押，并称被扣船只“缺乏必要许可证”并“篡改导航系统”。此次事件标志着伊朗在此轮**中东冲突爆发以来首次扣押船只**。

航运分析机构 Xeneta 首席分析师 Peter Sand 直言，这是“贸易的武器化”，即便海峡名义上开放，对海员、船舶和货物而言也并非安全通道。

达飞旗下 4 艘集装箱船曾尝试趁短暂的时间窗口穿越海峡，最终全部掉头

折返。一周之内，三艘集装箱船接连遇袭或被扣押，船公司显然不愿以船员和货物的安全为代价继续试探。

杰贝阿里：从全球转运枢纽变成堵塞“堰塞湖”

马士基通告中提到的一个关键地点，**杰贝阿里港，是此次断航危机的另一重灾区**。霍尔木兹海峡封锁至今已进入第八周。供应链可视化平台 project44 日前发布的最新报告显示，过去七周内杰贝阿里港的进口停留时间已连续创下纪录，从第一周的 13.5 天攀升至第七周的 46.9 天。照当前每周约 5 至 7 天的增速推算，到 5 月底其进口停留时间将突破 60 天大关，阿布扎比港的进口停留时间也已达到 48.9 天。

更令人担忧的是，原先被引导至印度、斯里兰卡和阿曼等地分流的能力已被逐渐消耗殆尽。project44 的数据显示，第七周有 58% 的改向货物最终目的地仍在阿联酋境内，高于第一周的 43%，货物并未真正分散至其他地方，而是压缩回原有的海湾港口网络。换言之，所谓“分流”正在变成“回流”。连富查伊拉至豪尔费坎这条短途干线，也在第七周承担了 496 票货物，而在断航前四周这条线路上几乎一票货物都没有，这说明次生拥堵在持续扩散。

舱位依然告急，中东线陷入“有价无市”

运费端的表现同样折射出供应链调整的两面性。据 Xeneta 数据，自 2 月 28 日冲突爆发以来，中国至吉达的集装箱即期运价累计上涨 63%，但 4 月以来已回落 11%，当前约每 40 英尺标箱 4969 美元。Freightos 平台的宁波至吉达运价数据也呈现类似走势：冲突前约 2848 美元，3 月底峰值达到 8698 美元，本周回落至 7108 美元。

但这种回落未必意味着稳定的恢复。杰贝阿里港口的实时运价基准显示，目前一个 40 英尺高柜至杰贝阿里的即期运价约为 8502 美元，较一季度初上涨 350%。战争险保费也已从 0.15% 飙升至船舶船壳险价值的 1.5% 至 3%，

这还不包括船公司为覆盖绕航及陆路转运成本而连续叠加的紧急燃油附加费和紧急操作附加费。

关键在于，**即便运费有所松动，中东方向的舱位依然极度紧张**。业内人士直言，市场正进入一个“有价无市”的阶段，船公司宁可维持高价，也无法提供与正常时期对等的舱位供给。货物总量下降，风险溢价却在上升，这无疑给本就承压的货代和货主带来了更大的操作难度。

陆路“绕行方案”被证实运力有限且成本过高

面对霍尔木兹海峡断航的困境，船公司和区域国家已在积极探索替代通道。马士基在通告中坦言，曾研究过陆桥转运方案，即让滞留杰贝阿里港的货物经陆路转运至阿曼萨拉港或沙特吉达港，再衔接远洋干线出口。然而结论非常直白：**长途航线运力非常有限，且成本过高，在当前状态下不可行**。

沙特此前已启动“物流走廊计划”，通过内陆货运通道将其红海港口（吉达港、阿卜杜拉国王港、延布等）与海湾合作委员会成员国及邻国连接起来，使货运得以绕开霍尔木兹海峡。阿联酋也在推动海陆联运，货物经富查伊拉港和豪尔费坎港卸货后通过公路转运至杰贝阿里。

但上述方案对高价值货物或时效性要求不高的商品尚能发挥一定作用，对于大批量、低利润的常态化进出口货物而言，额外产生的陆路运输成本与有限的远洋衔接能力，使其难以成为具备规模效应的替代方案。杰贝阿里港目前平均停留时间仍在延长，每周都刷新历史纪录，这意味着海运网络的结构压力短期内难以缓解。

替代方案没有原路返回快捷，货代处境更加艰难

对于一线货代而言，霍尔木兹海峡持续封锁正在制造“账期错配”与“服务无解”的双重困境。

一方面是现金流。船公司对货代压款周期通常在 15 至 30 天，而货代给下游客户的账期往往长达一至两个月——**中间的垫资压力全部落在货代自己身上**，中东方向运输服务的高不确定性正在加剧这一矛盾；另一方面是客户沟通。货物在海峡内或杰贝阿里港滞留数周甚至数月后，部分收货人因天价转运费而弃货失联的案例频现，时效性货物逾期抵港即报废的现实进一步加剧了行业的经营风险。

目前，中远海控已通过海陆多式联运方式，恢复远东至中东地区阿联酋、沙特等国家的新订舱业务，但公司表示鉴于中东地缘局势的不确定性，暂未考虑恢复霍尔木兹海峡通行。马士基自 4 月 8 日起即表示，美伊停火尚不能充分保障霍尔木兹海峡的通行安全，公司对当前局势持谨慎态度，暂不恢复 3 月停运的相关航线。

对货代而言，霍尔木兹海峡断航带来的挑战远未结束。替代方案成本高、运力少，船公司不敢走，客户天天催……眼下能做的，大概只有盯紧每一条可用通道，算清楚每一笔账，别再按老经验接单了。（2026-4-24）

来源：海运网

5 月上调运价！

多家船公司发布涨价通知

在地缘局势持续紧张与燃油成本高企的双重压力下，全球海运市场再度迎来涨价潮。多家头部班轮公司密集发布运价调整通知，部分航线运价最高上探至 7200 美元，给货代及外贸企业带来新一轮成本与操作压力。

进入 2026 年 5 月前夕，国际海运市场出现新一轮集中调价。马士基、达飞、地中海航运及赫伯罗特等多家主流班轮公司相继宣布上调运价，涉及亚欧、跨太平洋以及新兴市场等多条核心航线，调整范围广、力度明显。

其中，地中海航运 (MSC) 发布公告称，将上调亚洲至美国及加拿大航线的紧急燃油附加费。新费率自 2026 年 5 月 1 日（以闸口进港时间为准）正式生效，覆盖美东、美西及加拿大多个主要港口。公司指出，中东地区冲突对全球燃油供应链造成冲击，燃料获取难度增加，是推动本轮费用上涨的重要原因。

Trades	20 DV	40 DV & HC	45' HC	20' RE	40 HR
From Asia to USA and Canada East Coast	USD 322	USD 644	USD 815	USD 483	USD 966
From Asia to USA and Canada West Coast	USD 234	USD 467	USD 591	USD 351	USD 701

与此同时，马士基则针对部分重货运输调整附加费标准。此次调整主要适用于从远东地区出口至墨西哥、南美西海岸、中美洲及加勒比地区的货物。具体来看，经核实总重量 (VGM) 超过 20 吨的 20 尺干箱，以及超过 23 吨的 40 尺冷藏箱，均将适用新的收费标准。相关费用自 2026 年 4 月 30 日起生效，部分国家如哥伦比亚则延后至 5 月 15 日执行。

Origin*	Destination**	Effective Date	Container	Rate	VGM Weight
Far East Asia	Mexico, West Coast South America, Central America and Caribbean (Exclude Colombia and Puerto Rico)	30-Apr-2026	ALL_20_DRY	USD 400	> 20 metric tons
Far East Asia	Colombia	15-May-2026	ALL_20_DRY	USD 400	> 20 metric tons
Far East Asia	Puerto Rico	7-Apr-2026	ALL_20_DRY	USD 200	> 20 metric tons
Far East Asia	Mexico, West Coast South America, Central America and Caribbean (Exclude Colombia and Puerto Rico)	30-Apr-2026	40NOR	USD 400	> 23 metric tons
Far East Asia	Colombia	15-May-2026	40NOR	USD 400	> 23 metric tons
Far East Asia	Puerto Rico	7-Apr-2026	40NOR	USD 200	> 25 metric tons

在欧地航线方面，达飞轮船 (CMACGM) 宣布，将于 2026 年 5 月 15 日至 31 日期间上调亚洲至地中海及北非地区的 FAK (FreightAllKinds) 费率。此次调整覆盖西地中海、东地中海、亚得里亚海、黑海以及阿尔及利亚等多个目的地，适用于干箱、冷藏箱及超尺寸货物 (OOG)。新报价已包含基础海运费及多项附加费用，但码头操作费及安全附加费仍需另行计算。

	20'	40'/40' HC
WEST MED	USD 3,300	USD 4,600
ADRIATIC	USD 3,400	USD 4,700
EAST MED	USD 3,500	USD 4,800
BLACK SEA	USD 3,500	USD 4,800
ALGERIA	USD 5,100	USD 7,200

此外，赫伯罗特也同步上调远东至北欧及地中海航线的 FAK 费率。新价格自 2026 年 5 月 15 日起执行，适用于 20 尺、40 尺及高柜箱型，包括干箱与冷藏箱，显示出欧洲方向运价整体走强趋势。

From Far East to	20' Dry	40' Dry	40' HC
North Europe excl. UK	2,300	3,500	3,500
United Kingdom	2,550	4,000	4,000
West Mediterranean, Adriatic (Slovenia, Croatia)	3,050	4,500	4,500
Türkiye	3,050	4,500	4,500
East Mediterranean, Egypt, Black Sea (Bulgaria, Romania)	3,100	4,600	4,600
From Far East to	20' Reefer	40' Reefer	
North Europe excl. UK	2,300	3,500	
United Kingdom	2,550	4,000	
West Mediterranean, Adriatic (Slovenia, Croatia)	3,050	4,500	
Türkiye	3,050	4,500	
East Mediterranean, Egypt, Black Sea (Bulgaria, Romania)	3,100	4,600	

从整体来看，本轮运价上调并非单一因素驱动，而是多重压力叠加的结果。一方面，中东地区局势持续紧张，导致全球能源市场波动加剧，船公司燃油成本显著上升；另一方面，航线绕行、港口拥堵及补给不稳定等问题，进一步推高了运营复杂度和成本水平。

业内人士分析指出，当前航运公司通过附加费及 FAK 费率调整，将部分成本向市场传导，是典型的周期性操作。但值得注意的是，在全球贸易需求仍存在不确定性的背景下，涨价能否全面落地、以及持续时间长短，仍有待市场验证。

对于货代企业而言，当前阶段更需加强与船公司的沟通，密切跟踪实际成交价与舱位情况，避免因价格波动带来操作风险。同时，建议根据客户出货节奏灵活安排订舱计划，合理规避运价短期剧烈波动带来的不确定性。

总体来看，随着地缘风险与成本压力短期难以缓解，海运市场或仍将维持震荡上行态势，行业参与者需提前做好应对准备。（2026-4-26）

来源：壹航运

潮水退去！多条航线海运费跌回美伊开战前水平

据壹航运最新获悉：运费追踪数据显示，上周，亚洲至欧洲和地中海航线集装箱海运费基本回落至伊朗冲突爆发前水平。随着冲突引发的供应链扰动逐步平复，市场也进入常态化的季节性淡季。

德鲁里航运咨询机构发布的世界集装箱指数 WCI 显示，上海至鹿特丹航线现货运价环比下跌 4%，报每 40 英尺集装箱 2147 美元；上海至热那亚航线运价周降 8%，收于每 40 英尺集装箱 3071 美元。

参考数据显示，美伊开战前，也就是 2 月 26 日，上海—鹿特丹运价为每 40 尺箱 2094 美元，上海—热那亚运价恰好为 3071 美元。德鲁里指出，亚欧航线运价下行，主要受季节性需求疲软、运力过剩拖累。

航运运价平台 Xeneta 也呈现相同走势，该平台首席分析师彼得·桑德表示：欧洲海运航线已形成全新绕行格局，船公司完成运力重组，冲突初期运价暴涨的行情已消退，价格持续回落。对比一个月前，远东至北欧现货均价下跌 6%，远东至地中海运价下跌 13%。

当前两大航线的核心变量，在于船公司的运力调控策略。德鲁里数据显示，下周目前仅公布三条航线空班取消计划；原定于 5 月 1 日的运价上调计划基本搁置。航运分析机构指出，马士基将 4 月末运价政策顺延至 5 月前两周后，本轮涨价计划基本宣告失败。

与此同时，赫伯罗特、达飞公布新一轮亚欧航线普货运价，5 月 15 日起执行：远东至北欧每 40 尺箱 3500 美元，远东至西地中海每 40 尺箱 4500 美元。调价能否落地完全取决于运力管控效果。彼得·桑德表示，亚欧航商已开始主动缓解供给过剩问题。

据悉，全球各大集装箱班轮公司目前正主动调控运力，避免欧洲航线运价无序下跌，同时维持美线运力收紧。本周五大主干出口航线中有四条运力收缩，其中远东至北欧运力降幅达 6.6%。地缘冲突造成的短期拥堵叠加人为控量，是当前整体运价仍维持高位的核心原因，即便部分航线受冲突直接影响有限。

该调控策略在跨太平洋航线同样奏效：世界集装箱指数中，上海至洛杉矶运价环比上涨 4%，报 2934 美元/40 尺箱；上海至纽约运价持平，维持 3562 美元/40 尺箱。

Linerlytica 分析认为：5 月年度长约谈判落地前夕，船公司谨慎下调运价，避免释放负面市场信号；东南亚节假日还短暂带动出货量小幅反弹。受泰国宋干节、越南统一纪念日及亚洲多国五一假期提振，美线舱位利用率优于亚欧航线。

但业内分析机构同时预警，节后货量回落，将削弱船企在 5 月初的涨价能力。美国西岸货代企业表示，基本面货量疲软下，大客户已拿到现货折扣，本周美西 40 尺箱实际成交价仅 2100 至 2200 美元。大量航班取消导致航线波动加剧，货物甩柜、延期配船现象明显增多。

船期稳定性大幅下降，部分 4 月末计划航次直接下架，最晚舱位直接顺延至 5 月初。若下月需求持续低迷，折扣价与公开标价的差距将持续拉大，最终倒逼全局运价新一轮下调。

来自市场一线的最新情况显示：上周运费市场欧美线运价大致持平，部分船公司 40 尺大柜运费小幅下跌 100 美元，美西市场运费 2600-2800 美元，美东 3600-3800 美元，欧洲线 1900-2100 美元，5 月 1 日因遇中国五一长假，将延 15 日涨价。（2026-4-27）

动物疫情

**1.意大利发生 25 起野猪非洲猪瘟疫情**

4月13日，意大利通报艾米利亚罗马涅大区等3地发生25起野猪非洲猪瘟疫情，25头野猪感染死亡。

2.匈牙利发生 23 起野猪非洲猪瘟疫情

4月13日，匈牙利通报费耶尔州等4地发生23起野猪非洲猪瘟疫情，26头野猪感染死亡。

3.西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

4月16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，16头野猪感染死亡。

**4.波兰发生 1 起野禽和 9 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

4月13、14、15、17日，波兰通报马佐夫舍省等2地发生1起野禽和9起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，1只野禽感染死亡，59万只家禽感染，5093只死亡，37万只被扑杀。

5.意大利发生 5 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4月13日，意大利通报弗留利-威尼斯朱利亚大区发生5起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，5只野禽感染死亡，3只被扑杀。

6.匈牙利发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4月15日，匈牙利通报索莫吉州等3地发生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.丹麦发生 9 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4月16日，丹麦通报亚莫湾自治市等5地发生9起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，9只野禽感染死亡。

8.比利时发生7起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

4月17日，比利时通报弗莱芒大区等3地发生7起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，7只野禽感染死亡。

9.瑞典发生7起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

4月17日，瑞典通报雪恩岛等4地发生7起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，7只野禽感染死亡。

10.俄罗斯发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

4月17日，俄罗斯通报远东犹太自治州发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，2只野禽感染死亡。

11.智利发生1起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

4月17日，智利通报阿劳卡尼亚大区发生1起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，2500只家禽感染，2000只死亡。



12.阿根廷发生3起痒病疫情

4月13日，阿根廷通报圣菲省、恩特雷里奥斯省等2地发生3起痒病疫情，3只绵羊感染死亡。

13.波兰发生7起新城疫疫情

4月13、14、17日，波兰通报马佐夫舍省等3地发生7起新城疫疫情，19万只家禽感染，2.7万只死亡，30.4万只被扑杀。

14.意大利发生3起结节性皮肤病疫情

4月17日，意大利通报萨丁大区发生3起结节性皮肤病疫情，7头牛感染，4头死亡。

15.南非发生185起SAT2型口蹄疫疫情

4月17日,南非通报豪登省等4地发生185起SAT2型口蹄疫疫情,5349头牛感染,237头死亡。