

博观天下 静观世界

- ◀ 商务部美大司负责人解读中美经贸磋商初步成果
- ◀ 马士基宣布多条航线旺季附加费：高达 2000 美元
- ◀ 突发！全球航运再响警报！巴拿马运河等待时间暴增 60%，全球海运或再迎“大堵船”

资讯组出品
2026-05-25

来源：威尔森 WilsonSons

巴西港口工人罢工安排

请注意，我们在此更新关于巴西港口装卸工人工会（Estiva）及临时工联合会组织罢工的最新情况。

此次全国性劳工行动定于 5 月 20 日举行，预计将进行 12 小时的停工，原因主要涉及劳工专属权及拟议的法规变更。

预计受影响港口：

- Mucuripe/Fortaleza：5 月 20 日计划进行 12 小时停工
- RioGrande：5 月 20 日计划进行 12 小时停工（6 月 3 日可能采取额外行动）
- RiodeJaneiro：5 月 20 日计划进行 12 小时停工
- Itaguaí：计划于 5 月 20 日进行 12 小时停工
- Recife：计划于 5 月 20 日进行 12 小时停工
- Suape：计划于 5 月 20 日进行 12 小时停工
- Maceió：计划于 5 月 20 日进行 12 小时停工
- Santos：计划于 5 月 20 日进行 12 小时停工
- Santana：计划于 5 月 20 日进行 12 小时停工
- Santarém：计划于 5 月 20 日进行 12 小时停工
- Itaqui：计划于 5 月 20 日进行 12 小时停工

注意：Paranaguá：尚未确认停工；但 5 月 20 日将以缩减人员规模维持

运营。

我们将继续密切关注事态发展，并及时更新相关进展。（2026-5-19）

来源：JCtrans 杰西圈

倒计时开启！

冰岛海员即将大规模罢工，航线运力告急

做欧洲、北美东海岸航线的货代注意了，北大西洋航线可能要出状况。

冰岛 Eimskip 公司近日发布公告，旗下三艘自有船舶上的水手长和普通船员已收到工会无限期罢工通知，将于 5 月 25 日中午 12 点开始停工。

受影响的船是 Eimskip 自有船队中最核心的主力船——“Brúarfoss”轮、“Dettifoss”轮和“Selfoss”轮。

其中前两艘是姊妹船，2020 年建造，载箱量均为 2200TEU，在 Eimskip 船队 13 艘船中属于运力靠前的主力运力，这不是冰岛工会第一次预警——此前 4 月工会就放出临时罢工预警，后续又紧急撤回，这一次工会大概率来真的。

Eimskip 已经告诉投资者，正在与工会和冰岛企业联合会谈判，并引入国家调解员从中斡旋，希望罢工能取消，但船员的集体合同早在去年底就到期了，至今未续约，谈得并不顺畅，如果罢工发生，将直接影响三条航线的班期，船公司已经在想办法尽量减少客户冲击。

航线怎么走？北大西洋的核心通道

根据挪威船级社 DNV 的注册数据，“Dettifoss”轮服役于连接冰岛与北欧大陆、格陵兰和法罗群岛的北大西洋航线，西行挂靠挪威、瑞典、丹麦、波兰后，经法罗群岛返回冰岛，东行覆盖格陵兰、英国、荷兰、芬兰。

“Selfoss”轮（698 TEU）是 2024 年新建，主要负责每周一班至法罗群岛，以及每两周一班的波兰航线。

这三艘船一旦停摆，受影响的不仅是冰岛本土进出口，而是**连接北大西洋两岸的整个运输网络**——从挪威到格陵兰，从丹麦到加拿大东岸的支线转运链条，都可能因运力抽走而中断。

影响不止三艘船：雷克雅未克港口码头也要停

除了船上人员罢工，雷克雅未克港（Sundahöfn）的码头装卸工人也收到了罢工通知——5月26日至28日，连续三天停工，这部分罢工是此前从4月13日推迟到现在的。

Eimskip 确认，雷克雅未克港约有40%的码头员工是工会成员，罢工期间码头装卸作业能力将大幅下降。

还有一组数据值得留意：Eimskip 2026年第一季度的财报并不理想，营收1.917亿欧元，同比下降4.8%；税前折旧利润从去年的1530万欧元跌到930万欧元，降幅接近四成，利润压力在一定程度上削弱了公司在劳资谈判中的容错弹性，这或许是工会选择在此时“极限施压”的深层背景——**管理层正通过削减人力和船队控制成本，与工会的利益诉求恰恰相反。**

给货代的三点实操提醒

第一，如果有货走北大西洋、经冰岛中转的客户，现在是时候告知对方：5月25日起，三艘主力船可能停航。

这三艘船的航线覆盖了从冰岛到北欧大陆、法罗群岛、格陵兰乃至英国和荷兰的广泛网络。如果客户发往这些方向的货物恰好停靠这三艘船的挂靠港，船期延误几乎不可避免，建议主动同步预警，把可能的延误提前告知，降低后续理赔纠纷风险。

第二，如果客户在北欧或加拿大东部提货时遇到延误，可以把 Eimskip 这则公告作为“不可抗力”的背景证据。

受影响的直航船停摆，港口码头也要停三天，双重叠加必然推高区域内转运箱的等待时间。Eimskip 已经声明罢工将改变船期并降低港口运营能力。当客户问起延误原因时，这则公告可以作为书面解释支撑。

第三，提醒客户做两手出货预案。

如果冰岛方向的货量较大，趁 5 月 25 日前还有几天窗口期，尽快安排出运，避开罢工节点，如果货物对时效敏感，可以考虑通过丹麦或挪威等替代枢纽进行中转分拨，降低对冰岛中转节点的依赖。

罢工通知在手，调解在谈，但船员的集体合同到期半年多，谈判底线已摊在桌上。

货代在做单时，建议先把风险估算进去——多备一套替代中转方案。

目前全球航运数据情报平台 eeSea 提醒，区域性的堵港连锁反应正在迅速蔓延，当一地的港口和船队同时停工，同航线的其他船公司调舱也未必能及时补齐缺口，货代核对舱位时，不妨多确认两班船的备选方案。（2026-5-19）

来源：商务部

商务部美大司负责人解读中美经贸磋商初步成果

应国家主席习近平邀请，美国总统特朗普于5月13日至15日对中国进行国事访问。访问期间，两国元首在北京举行会晤。5月12日至13日，中美经贸团队在韩国举行经贸磋商，为两国元首会晤作了经贸领域的准备。双方就成果具体内容进行了密集磋商，取得了积极共识。商务部美大司负责人就有关经贸初步成果进行解读。

一、关于关税安排

问：此次中美双方就有关关税安排形成共识，能否介绍更多具体情况？

答：关税是中美经贸关系中的关键问题之一。2025年以来，中美双方围绕关税开展多轮磋商，推动“关税战”降温。2026年2月，美国最高法院裁决美国政府依据《国际紧急经济权力法案》（IEEPA）加征的关税违法，此后，美国对全球众多贸易伙伴相继发起两起301调查，并表示将以新的301关税替代前期IEEPA关税。

本次经贸磋商，中美经贸团队围绕关税问题深入沟通，就有关双边关税做出安排。希望美方信守承诺，未来无论以何种理由加征或替代对华关税，美对华关税水平都不能超过吉隆坡经贸磋商联合安排的水平，并通过后续磋商，进一步取消对华有关单边关税，为双方拓展经贸合作创造积极条件。

同时，双方原则同意在贸易理事会项下讨论同等规模产品对等降税框架安排，规模各为300亿美元或更多，对双方商定的彼此关注产品，有望适用最惠国税率甚至更低。这一安排落地后，不仅有利于稳定和拓展中美双边贸易，也将为全球开放合作提供有益借鉴。双方经贸团队将保持密切沟通，商定具体安排并尽快推动实施。

二、关于贸易理事会和投资理事会

问：此次中美达成一系列经贸成果，包括中美双方同意建立贸易理事会和投资理事会，能否介绍一下具体情况？

答：中美经贸关系的本质是互利共赢，面对分歧和摩擦，平等协商是唯一正确选择。经过磋商，中美双方同意成立政府间贸易理事会和投资理事会，双方经贸团队将保持密切沟通，尽快就理事会的架构、职能、运行模式等形成具体安排。

两个理事会成立后，将为双方务实讨论贸易和投资领域彼此关切提供平台，有利于双方交流政策、拓展合作、管控分歧，推动中美双方经贸磋商由“危机式应对”转向“机制化管理”，为双方经贸合作提供有效机制保障。

三、关于扩大农产品贸易

问：能否介绍一下中美在扩大双向贸易尤其是农产品贸易方面达成的共识情况？

答：中美农产品贸易是双边经贸合作的重要组成部分，是供需互补的共赢合作。中国是全球最重要的农产品市场，进口美国农产品可以弥补国内市场结构性供需缺口，丰富老百姓的餐桌，中国巨大消费市场也为美国农民带来了稳定的经济收入。同时，中国乳制品、水产品、蔬菜、水果等特色农产品在美国市场也有较大潜在需求。

经过磋商，双方就推动解决双方部分农产品非关税壁垒和市场准入问题达成一系列积极共识，并原则同意将相关产品纳入对等降税框架安排，同时还设定了扩大农产品双向贸易的指导性目标。期待双方通过共同降低关税、减少非关税壁垒、扩大市场准入等方式，为双向农产品贸易创造有利条件，推动恢复并不断拓展农产品领域贸易合作。

四、关于吉隆坡经贸磋商联合安排延期

问：本次磋商中，双方是否就吉隆坡经贸磋商联合安排延期进行讨论？

答：2025年10月，中美双方在吉隆坡就解决各自关切的经贸问题达成联合安排，将部分关税和非关税措施暂停实施至2026年11月10日，包括美方24%对等关税和中方相关反制措施；美方出口管制50%穿透性规则和中方相关出口管制等措施；美方对华海事、物流和造船业301调查措施和中方相关反制措施等。

相关安排对中美经贸关系稳定意义重大，推动相关安排延期符合两国共同利益，也符合国际社会期待。本次磋商中，中美双方重申将继续落实好前期经贸磋商成果，双方经贸团队将保持密切沟通磋商，推动吉隆坡经贸磋商联合安排延期，为两国经贸合作提供更加稳定的政策环境和市场预期。

五、关于稀土出口管制

问：美白宫网站提及“中国将解决美国关于稀土及其他关键矿产（包括钷、钷、钷、钷）供应链短缺的关切。中国还将解决美国关于禁止或限制销售稀土生产加工设备和技术的关切”，中方对此有何评论？

答：中美经贸团队就有关出口管制问题进行了充分沟通交流，双方将共同研究解决彼此合理合法关切。中国政府依法依规对稀土等关键矿产实施出口管制，对合规、民用的许可申请予以审核。中方愿与美方一道共同为促进两国企业互利合作、保障全球产业链供应链安全稳定创造良好条件。

六、关于飞机贸易

问：美国总统特朗普宣称中方同意购买200架波音飞机，能否介绍一下具体情况？

答：航空是中美两国深化互利共赢合作的重点领域。按照中美元首达成的

重要共识，中国航空根据自身航空运输发展需要，将按照商业化原则引进 200 架波音飞机。同时，美方将为中方提供充足的发动机、零部件供应保障。

七、关于农产品市场准入

问：近日，商务部新闻发言人介绍，中美双方在经贸领域达成了初步成果，包括双方将解决或实质性推动解决部分农产品非关税壁垒和市场准入问题，能否介绍一下具体情况？

答：农产品贸易合作是中美经贸关系的重要组成部分。两国在农业领域产业高度互补、合作空间广阔。双方经过平等磋商，在农业领域取得积极成果，就农产品双向市场准入问题达成若干共识，有关成果照顾了双方关切、实现了互利共赢。

美方承诺解决或实质性推动解决中国部分农产品非关税壁垒和市场准入问题，主要包括：一是承诺解除自 2008 年起对中国输美乳制品和含乳食品实施的自动扣留措施，该项措施解除后将为我相关产品输美提供更便利的贸易条件；二是同意接受中国介质盆景试验性输美，并尽快启动修订相关规定，推动实现我介质盆景对美市场准入；三是同意推动解除中国输美 3 类水产品自动扣留措施。另外，美方还就认定山东高致病性禽流感无疫区和加快审核中国有关企业移出进口警报红名单申请做出积极承诺。

按照有关法律法规，中方恢复符合要求的美输华牛肉企业注册、解除美国部分符合要求州的高致病性禽流感疫情限制、恢复自美国相关州进口禽类产品，将加快审核因药残问题被暂停输华的美国牛肉企业的整改材料，并将围绕美方关注的农业生物技术与美方进行交流沟通。

中美是彼此重要的农产品贸易伙伴。上述成果的达成，既解决了双方关切的具体问题，也为深化合作奠定了基础、营造了良好氛围。目前部分承诺已如期落地。下一步，双方应继续坚持平等对话、相向而行，在农业领域不断拉长

合作清单、缩短问题清单。中方愿与美方一道，充分发挥各自资源禀赋和比较优势，为深化双边农业合作、促进农产品贸易创造良好条件。

八、关于美国牛肉企业注册

问：近日，美方表示，在中美首尔经贸磋商中，中方已经解决了美国输华牛肉企业的注册问题，能否介绍一下具体情况？

答：在中美首尔经贸磋商中，双方围绕有关美国牛肉企业注册问题进行了深入交流。此前，考虑到美国内高致病性禽流感疫情跨物种传播风险，为确保自美进口牛肉安全，中国海关总署暂缓批准美国牛肉企业在华注册。此后，美方根据中方要求多次提供了疫情管控相关技术资料。中方依据我国相关法律法规和国际动物卫生规则，对美方提供的资料进行了严格科学评估，认为美方采取的措施符合中方要求，决定恢复相关美国牛肉企业在华注册。同时，对于部分因有关药物残留超标被暂停进口的美国牛肉企业，中方已经向美方提供了包括整改工作要求在内的解决路径，将本着科学原则对美方整改情况开展风险评估，并派技术团队赴美开展现场检查。中方将根据评估结果确定下一步工作措施。

中方重视中美农业贸易合作，欢迎美优质农产品进入中国市场，将与美方在中美经贸磋商机制下，就后续工作保持密切沟通，推动妥善解决中美双方各自关切。（2026-5-20）

来源：JCtrans 杰西圈

马士基宣布多条航线旺季附加费 高达 2000 美元

做美线和东非航线的货代注意，马士基刚发布了两则**旺季附加费调整**。

核心变动如下：

- 美线：**6月17日起**，远东至美国/加拿大，20尺柜加收1000美元，40/45尺柜加收2000美元。

| 起运地 | 目的地 | 结算货币 | 生效日期 | 20尺整箱 | 40尺/45尺整箱 |
|---|--------|------|------------|-------|-----------|
| 文莱、柬埔寨、中国大陆、中国香港、印度尼西亚、日本、韩国、老挝、中国澳门、马来西亚、蒙古、缅甸、瑙鲁、菲律宾、新加坡、中国台湾、泰国、东帝汶、越南、俄罗斯 | 美国、加拿大 | 美元 | 2026年6月17日 | 1000 | 2000 |

- 东非：**6月1日起（越南6月2日）**，中国/东南亚至肯尼亚、坦桑尼亚，费率按起运地和目的地分档，20尺柜500-1000美元，40尺柜700-1500美元。

| 起运地 | 目的地 | 20尺普干货箱 / 40尺普干货箱 | 45尺高干货箱 | 20尺冷藏箱 | 40尺冷藏箱 |
|--|--------|-------------------|---------|--------|--------|
| 文莱 / 印尼 / 柬埔寨 / 老挝 / 缅甸 / 马来西亚 / 菲律宾 / 新加坡 / 泰国 / 东帝汶 / 越南 | 肯尼亚 | 1000 / 1500 | 1500 | 1000 | 1500 |
| 文莱 / 印尼 / 柬埔寨 / 老挝 / 缅甸 / 马来西亚 / 菲律宾 / 新加坡 / 泰国 / 东帝汶 / 越南 | 达累斯萨拉姆 | 800 / 700 | 700 | 800 | 700 |
| 中国大陆 / 中国香港 | 达累斯萨拉姆 | 500 / 900 | 900 | 500 | 900 |

一、美线 PSS：2000 美元不是小数目，但有一个“省钱窗口期”

马士基美线 PSS 的计费规则是：非 FMC 航线按订舱确认时的首段船计划离港日，FMC 航线（即美线）按最后一箱进港日，这意味着，只要货物在 6

月 17 日之前完成进港，就不需要支付这笔 2000 美元/FEU 的附加费。

对于有货计划在 6 月中下旬出运的客户，可以明确告知：尽量在 6 月 17 日前安排进港，就能省下这笔钱。

另外，长约客户需要注意：马士基公告明确 PSS 适用于所有非现货订舱，包括长期合约。如果合同中没有明确排除旺季附加费，船公司有权收取，建议提前复核合同条款，必要时与客户协商补充协议。

二、东非 PSS：价格倒挂，40 尺柜反而比 20 尺柜划算

马士基这次东非 PSS 有一个反常现象：东南亚起运至达累斯萨拉姆，20 尺柜 800 美元，40 尺柜 700 美元，40 尺柜的附加费反而比 20 尺柜便宜 100 美元。

这意味着，如果客户在东南亚有工厂，发往坦桑尼亚的货物，优先选择 40 尺柜，单柜附加费更低，报价时可以主动提示客户调整装箱方案，利用这个“价格倒挂”降低物流成本。

同时注意，中国起运至达累斯萨拉姆的费率与东南亚不同，没有倒挂现象，报价时要按实际起运地逐项核对，不要混用。

三、给货代的几条具体操作提醒

美线抓紧 6 月 17 日前出货：提醒客户尽早订舱、安排进港，规避 2000 美元/FEU 的 PSS。

东非报价分起运地、分箱型：东南亚至达累斯萨拉姆优先推 40 尺柜，中国至达累斯萨拉姆优先推 20 尺柜。

长约客户核查 PSS 条款：如合同未排除旺季附加费，建议补充协议或向客户说明可能产生的额外费用。

两则 PSS 生效时间接近，美线和东非舱位都在收紧，货代现在能做的，就是帮客户算好时间窗口，把附加费逐项列清楚，到港后少扯皮。（2026-5-20）

来源：维运网

突发！全球航运再响警报

巴拿马运河等待时间暴增 60%

全球海运或再迎“大堵船”

巴拿马运河堵船情况日益严峻，加之下月即将启动运维作业，通航效率再度受限，市场愈发顾虑船舶滞航、运价走高。

一、巴拿马运河 6 月将进行船闸维护

随着全球航运链路持续受到地缘局势影响，巴拿马运河近期通航压力再度上升。据多家国际航运媒体报道，巴拿马运河管理局（ACP）计划于 2026 年 6 月 9 日至 17 日期间，对新巴拿马运河（Neopanamax Locks）加通船闸东侧船闸室开展干式维护作业。维护期间，船舶将仅能使用西侧船闸通行，每日可用通航时段预计减少至 16 个，**部分船舶通行等待时间可能进一步延长。**

运河等待时间明显上升

近期，由于中东局势持续影响全球能源及贸易航线，部分船舶改道需求增加，巴拿马运河两端排队船舶数量正在上升。

Skandinaviska Enskilda Banken 5 月 18 日发布报告称，巴拿马运河拥堵风险正在快速增加。

SEB 援引市场数据指出，2026 年 5 月至今，巴拿马运河平均等待时间已达到 47.9 小时，较今年 1 月至 2 月期间平均水平高出约 60%。该机构认为，**即将到来的维护窗口可能进一步推高船期延误风险，并迫使部分船东考虑绕行好望角等替代航线。**

二、VLGC 市场受影响明显

SEB 特别指出，当前局面对超大型液化气船（VLGC）市场影响尤为明显。由于部分液化石油气（LPG）运输船舶需要在等待通行与长距离绕航之间进行选择，市场有效运力正在被进一步压缩。数据显示，美国墨西哥湾至亚洲方向 VLGC 日租金近期已接近 18.5 万美元，创历史高位之一。业内人士表示，巴拿马运河通行效率变化，对全球 LPG 运输市场具有较强敏感性。

厄尔尼诺风险再度引发关注

与此同时，市场对于 2026 年下半年潜在气候风险的关注也在升温。根据 National Oceanic and Atmospheric Administration（NOAA，美国国家海洋和大气管理局）最新预测，**今年 5 月至 7 月间厄尔尼诺现象形成概率达到 82%**，年底前出现强厄尔尼诺事件概率约为 37%。历史数据显示，厄尔尼诺通常会减少中美洲降雨量，影响加通湖（Gatun Lake）水位。由于加通湖是巴拿马运河核心淡水来源，一旦水位下降，运河通常需要实施限吃水、限船舶数量等措施。2023 年至 2024 年期间，巴拿马运河**曾因严重干旱大幅限制通行，引发全球航运市场广泛关注。**

三、巴拿马运河管理局：暂无新增限航计划

针对市场担忧，Panama Canal Authority（ACP）近期表示，目前暂无在 2026 年剩余时间内进一步限制船舶通行的计划。管理局指出，自 2025 年以来实施的节水及水资源管理措施，已使加通湖维持在相对较高水位水平。

ACP 同时表示，目前运河仍维持**每日约 38 艘船舶的平均通行量。**

不过，市场压力迹象仍在增加。近期，巴拿马运河优先通行权拍卖价格一度升至约 **400 万美元/艘**，超过此前干旱危机期间水平。

行业观察

当前，红海局势、霍尔木兹海峡风险、巴拿马运河维护与气候因素正在形

成多重叠加影响。对于航运企业及货主而言，未来需重点关注：

- 运河等待时间变化
- 航线绕行成本
- 船期稳定性
- VLGC 及能源运输运价波动
- 巴拿马运河后续水位情况

在全球关键海运通道持续承压背景下，供应链稳定性面临的新不确定性正在增加。（2026-5-20）

来源：搜航网

6 月涨价开启

MSC、CMA、HPL 调整运价

近日，达飞、赫伯罗特及 MSC 相继宣布自 2026 年 6 月 1 日起，上调亚洲至**北欧、地中海、北非及黑海**航线的综合货运费率（FAK）。

达飞：亚洲至北欧 FAK 运价

覆盖范围：所有亚洲港口（包括日本、东南亚和孟加拉国）至**所有北欧港口**（包括英国及从葡萄牙到芬兰/爱沙尼亚的整个区域）。

日期：2026 年 6 月 1 日-6 月 14 日

收费标准：20 英尺干箱 2900 美元/箱，40 英尺干箱/高箱/冻箱 4700 美元/箱

达飞：亚洲至地中海和北非 FAK 运价

覆盖范围：所有亚洲主要港至**西地中海、亚得里亚海、东地中海、黑海、阿尔及利亚全境港**。

日期：2026 年 6 月 1 日-6 月 14 日

具体费用如下：

| | 20' | 40'/40' HC |
|-----------|-----------|------------|
| WEST MED | USD 4,000 | USD 5,500 |
| ADRIATIC | USD 4,100 | USD 5,600 |
| EAST MED | USD 4,200 | USD 5,700 |
| BLACK SEA | USD 4,200 | USD 5,700 |
| ALGERIA | USD 5,700 | USD 8,100 |

赫伯罗特：远东至欧洲 FAK 运价

覆盖范围： 远东至北欧、西地中海、亚得里亚海、土耳其、东地中海、埃及、黑海(保加利亚、罗马尼亚)。

日期： 2026 年 6 月 1 日 (直至另行通知为止)

干箱具体费用如下：

| From | To | 20' Dry | 40' Dry | 40' HC |
|----------|--|---------|---------|--------|
| Far East | North Europe | 2,800 | 4,300 | 4,300 |
| Far East | West Mediterranean, Adriatic | 3,900 | 5,500 | 5,500 |
| Far East | Türkiye | 3,900 | 5,500 | 5,500 |
| Far East | East Mediterranean, Egypt, Black Sea (Bulgaria, Romania) | 3,950 | 5,600 | 5,600 |

冻箱具体费用如下：

| From | To | 20' Reefer | 40' Reefer |
|----------|--|------------|------------|
| Far East | North Europe | 2,800 | 4,300 |
| Far East | West Mediterranean, Adriatic | 3,900 | 5,500 |
| Far East | Türkiye | 3,900 | 5,500 |
| Far East | East Mediterranean, Egypt, Black Sea (Bulgaria, Romania) | 3,950 | 5,600 |

注： 20、40 英尺干箱和冻箱费率一致。

MSC：远东至北欧和地中海 FAK 运价

覆盖范围： 远东 (包括日本、韩国及东南亚) 至北欧及地中海地区(包括西地中海、东地中海、亚得里亚海沿岸及北非地区)及黑海。

日期： 2026 年 6 月 1 日 (直至另行通知为止)

具体费用如下：

| Port of loading | Port of discharge | | New Base Rates | |
|-----------------|----------------------|-------------------------|----------------|------------|
| | | | 20 DV | 40 DV - HC |
| Far East | NORTH EUROPE | Freight All Kinds (FAK) | 2820 | 4700 |
| Far East | WEST MED | Freight All Kinds (FAK) | 3750 | 5500 |
| Far East | ADRIATIC | Freight All Kinds (FAK) | 3750 | 5500 |
| Far East | EAST MED | Freight All Kinds (FAK) | 3800 | 5400 |
| Far East | BLACK SEA | Freight All Kinds (FAK) | 3850 | 5500 |
| Far East | ALGERIA | Freight All Kinds (FAK) | 5650 | 7900 |
| Far East | LIBYA | Freight All Kinds (FAK) | 5350 | 7200 |
| Far East | MOROCCO (CASABLANCA) | Freight All Kinds (FAK) | 4550 | 6500 |
| Far East | TUNISIA | Freight All Kinds (FAK) | 5450 | 7500 |

(2026-5-21)

来源：维运网

紧急提醒！航运市场多航线即将“爆舱”

海运出货要抓紧了

5月21日，财联社援引多家海运货代企业消息称，近期全球集装箱运输市场多条主要航线出现舱位紧张情况，涉及欧洲、北美、中东、红海等多个方向，部分航线已出现阶段性“爆舱”现象。

多位货代企业负责人表示，近期船公司舱位利用率明显提升，部分航线已出现订舱排队、甩柜及临时调价情况。

一、红海航线运价明显上涨

根据财联社5月21日报道，有货代企业人士表示，目前红海相关航线市场运价较4月同期上涨约40%至50%。与此同时，多家主流班轮公司已陆续发布6月运价调整及旺季附加费（PSS）通知：

MSC 于5月中旬发布公告称：

- 亚洲至北欧航线6月上调FAK运价
- 亚洲至地中海部分航线运价上涨约1000—2000美元/FEU
- 红海绕航相关附加费继续保留

CMA CGM 于5月发布亚洲至地中海、北欧及中东航线GRI通知：

- 部分亚洲至地中海航线每FEU涨价1500美元
- 中东方向加收旺季附加费（PSS）

Hapag-Lloyd 近期发布亚洲至欧洲、中东航线运价调整：

- 亚洲至欧洲航线 GRI 最高上调 3000 美元/FEU
- 中东及红海相关航线继续征收绕航附加费

Maersk 近期公告显示:

- 亚洲至欧洲航线 6 月上调 FAK 运价
- 中东方向附加费同步上涨
- 红海绕航仍导致整体运营成本维持高位

红海危机仍在影响全球运力: 自 2023 年底以来, 红海安全局势持续影响全球集装箱运输网络。多数主流班轮公司目前仍绕行好望角, 导致亚欧主干航线航程**延长约 7 至 14 天**。根据 Drewry 及 Sea-Intelligence 数据, 绕航导致全球集装箱有效运力持续被消耗, 并降低了船舶周转效率。

二、部分航线已出现阶段性舱位紧张

近期, 华东及华南多家货代企业反馈, 欧洲、北美及中东方向已出现不同程度舱位紧张情况。

据财联社 5 月 21 日报道, 多位货代负责人表示:

- **欧洲航线舱位利用率明显提高**
- **北美方向部分航次出现甩柜**
- **中东航线订舱周期拉长**
- **红海相关附加费增加**

此外, 上海航运交易所近期市场周报也提到:

- **欧洲航线装载率保持高位**

- 部分航次满载运行
- 船公司持续推涨运价

三、行业观察

当前市场变化显示，全球集装箱航运仍处于较高不确定性环境中。

对于外贸企业而言，未来一段时间需重点关注：

- 船公司运价调整
- 红海局势变化
- 舱位预订周期
- 旺季提前备货风险
- 附加费上涨情况

若红海绕航持续叠加欧美传统旺季启动，后续部分主干航线运价仍存在进一步上涨可能。（2026-5-22）

来源：JCtrans 杰西圈

中东两大港口“爆堵”！

延误已超 5 天，全球供应链再受冲击

中东港口压力仍在持续。根据 DHL 最新发布的《2026 年 5 月全球海运港口情况更新》，阿联酋杰贝阿里港（Jebel Ali）和沙特达曼港（King Abdulaziz Port/Dammam Port）目前仍处于严重拥堵状态，货运延误时间已超过 5 天。

在 DHL 的港口运行评级中，两大港口均被标记为“红色”。

这意味着，中东局势对全球供应链的影响，已经不再只是“绕航”问题，而是开始进一步传导至港口端。

一、中东两大核心港口持续承压

杰贝阿里港是中东地区最繁忙的集装箱港口，也是大量亚洲—中东—欧洲货物流转的重要中转节点，而达曼港则是沙特最重要的港口之一，长期承担能源、工业及集装箱物流运输任务。

报告指出，目前整个“海湾及印度洋区域”正面临严重运营干扰，港口拥堵和运输延误仍在持续，对区域物流链条形成明显压力。

而这一轮拥堵的背景，依然与霍尔木兹海峡局势密切相关。

自今年 2 月底美国和以色列对伊朗发动军事行动后，霍尔木兹海峡通行持续受限。虽然美伊之间的和平谈判仍在推进，但截至目前，相关海域通航仍受到严格控制。

对于航运市场而言，这种“不确定但未完全中断”的状态，往往比彻底关闭更容易引发持续性扰动。

因为船公司、码头、货主和货代，都很难提前准确判断后续风险。

二、中东港口拥堵，真正影响的不只是中东货物

目前市场最关注的，其实并不是港口延误本身，而是后续连锁反应。

过去几个月，红海危机已经导致大量船公司调整亚欧航线网络。部分船舶绕航好望角后，全球船期稳定性本就持续承压。

而现在，中东核心港口又开始出现明显拥堵，这意味着：

- **中东中转效率下降**
- **区域支线衔接压力增加**
- **箱设备周转进一步放缓**
- **部分航线可能继续出现甩柜、跳港或船期拉长**

尤其对于依赖杰贝阿里港进行中转的南亚、东非及海湾地区货物而言，影响可能会进一步扩大。

近年来，杰贝阿里港已经不仅仅是“中东港口”，而是整个区域供应链的重要分拨中心。一旦其效率下降，波及范围往往远超阿联酋本身。

三、亚洲港口整体仍相对稳定

相比中东，亚洲主要港口当前整体运行相对平稳。

DHL 指出，亚太地区目前总体保持“稳定和流畅”，虽然部分港口仍存在设备紧张和局部延误，但尚未出现大面积拥堵。

东南亚方面，马尼拉延误时间相对较长，达到 2 至 5 天，其余多数港口仍处于“绿色”状态，即基本无明显延误或仅有轻微等待。

这意味着，亚洲制造业出口链条目前尚未受到明显冲击。

不过，业内人士普遍认为，如果中东局势长期无法缓解，后续亚洲港口仍有可能受到船期紊乱外溢影响。

因为当前全球班轮网络已经高度联动，一旦关键航线持续波动，影响最终往往会传导至更多区域。

四、北美和欧洲也并非完全轻松

DHL 报告显示，目前北美港口整体仍处于“可管理”状态，但区域差异明显。

加拿大以及美国西海岸部分港口正在面临较大压力，多港口出现设备紧张和延误增加情况。不过，目前内陆运输体系整体仍保持稳定，暂未形成更大范围瓶颈。

拉美市场压力则更加明显。

尤其是大西洋沿岸部分国家，持续出现 2 至 5 天延误，同时伴随设备短缺、内陆运输瓶颈以及局部严重拥堵。其中，巴西巴拉那瓜港（Paranaguá）压力尤为突出。

欧洲方面，整体情况较此前有所改善，但仍不均衡。

北欧港口依然面临运力紧张和内陆运输限制，而南欧港口堆场压力则正在逐步缓解。不过，船期波动问题仍然存在。

五、全球供应链正在进入“长期波动时代”

从目前情况来看，全球港口已经很难再回到过去那种长期稳定状态。

过去几年，无论是疫情、红海危机、巴拿马运河干旱，还是当前霍尔木兹

海峡局势，都在不断说明一件事：全球航运体系对关键节点的依赖程度，远比市场此前想象得更高。

而一旦这些关键节点出现地缘政治、天气或安全问题，影响很容易迅速扩散至港口、运力、设备以及内陆物流体系。

对于货代和外贸企业来说，未来真正需要适应的，可能已经不只是“运价波动”，而是供应链长期的不确定性。（2026-5-24）

来源：JCtrans 杰西圈

半年三连涨！

万海亚洲线累计涨 600 美元

做亚洲区内航线，中日韩、东南亚、印巴的货代注意了，万海又在亚洲线动手了。

6月1日起，万海将对适用亚洲航线实施费率恢复，20尺柜涨100美元，40尺柜及高箱涨200美元。

这是2026年以来，万海第三次在亚洲区内航线发布运价调涨通知——前两次分别发生在4月1日和5月1日，如果从年初算起，这家亚洲航线风向标的涨价节奏几乎按月一调。

半年内三次调价的“成本账”：不只是油价在涨

万海在公告中给出的理由一如既往地简短：近期中东地区事态导致的运营成本上升，但拆开来看，这笔账至少叠了三层。

第一层是燃料。万海在亚洲区内航线主要部署2200-3000TEU的支线船，燃油成本占航线总运营成本的比例同样在40%以上，中东局势直接推高了船用燃料的采购成本，绕行、改道、等待进一步拉长了航次周期，分摊到每TEU的燃油成本逐级加码。

第二层是安保。红海危机的传导链条不止于油价，船舶保险费率、武装保安费、航线绕行的额外耗损全部压在船公司的损益表上，万海区域内的航线虽然不是红海的主通道，但船舶入坞绕航、换班配载都受到了区域风险的间接冲击，这笔账也在报价端兑现。

第三层是运力调配的被动挤出。万海与ONE合作的跨太平洋美西航线

(AP2) 于 5 月 20 日首航，航线覆盖青岛-宁波-洛杉矶-奥克兰。与此同时，万海 2026 年船队更新节奏也在加快——年内将接收 6 艘新船，包括 2 艘 7000TEU 和 4 艘 8700TEU，并出售 3 艘 5600TEU 老旧船。

大型新船抽调至跨太平洋航线后，留给亚洲区内航线的高效运力池正在被稀释，单箱运营成本进一步被抬高。

此外，万海 4 月初在亚洲航线实施 RR 时，也叠加了华南谷雨小高峰、斋戒月后补货、泰国榴梿季冷箱需求等季节性因素，这些短期需求脉冲同样支撑了船公司逐月调价的底气。

这不是第一次，也不是最后一次，“按月调价”正在成为区域航线新常态

4 月 1 日涨 100/200 美元、5 月 1 日涨 100/200 美元、6 月 1 日再涨 100/200 美元。从 3 月 24 日最初宣布起，到 6 月 1 日落地，万海在亚洲航线上的 RR 附加费已连续执行三个月，**覆盖了传统的“淡季到旺季”过渡期，节奏几乎是一月一调。**

放在整个集装箱航运市场看，船公司都在盯着跨太平洋和亚欧主干航线，但亚洲区内航线是万海的核心底盘，万海在亚洲区内航线执行的“一月一调”，本质上是在测试市场的价格弹性：**当油价、保费、绕行成本一块一块压上来，船公司不再等每季度才议价，而是用“小步快跑”的方式逐月释放成本压力。**

对货代来说，这意味着亚洲区内航线的报价不能再按“季”来锁，而要把运价和附加费作为动态变量来处理。二季度以来，万海亚洲线运价已累计上调 300-600 美元/TEU，给长协客户的报价需要提前考虑“下半年还有几轮调价”的窗口预期。

其他船公司跟不跟？——亚洲区内航线正在集体“补涨”

涨价不是万海独家的动作。达飞、赫伯罗特、MSC 在主干航线上的涨价公告更为密集，6 月 1 日起亚欧 FAK 大幅上调，地中海、北非航线同步跟进，亚洲区内航线虽然远没有远洋线涨幅陡峭，但船公司在区域内网络的调价也在同步推进——多家船公司已在亚洲至中东、东南亚至印巴航线上阶段性释放 RR 或 PSS。

区内运费的集体“补涨”背后，是万海、长荣、阳明等亚洲区域运营商在去年运价上涨周期里，更多收益集中在远洋线；等到今年运价回落，区域线的定价权才重新被纳入议事日程。区域内运价上调的窗口期正在收窄。

4 月中旬，万海已将 RR 覆盖范围扩展至东南亚主干航线、中日韩航线、港台航线及东南亚至南亚航线。如果区域内其他船公司跟进逐月微调，第三季度区内航线运费可能呈震荡上行的台阶走势。

货代怎么做？——拆分报价，逐月盯紧 RR 窗口期

报价时 RR 建议单独列明，不要打包在海运费里。万海连续三个月 RR 叠加，20 尺柜累计涨幅 300 美元，40 尺柜累计涨幅 600 美元。建议在报价单中把“基础海运费”和“运价恢复费”分两行列明，让客户看到这是逐月传导的成本。

长协客户的报价建议预留“RR 浮动窗口”。万海三连涨已经证明：亚洲区内航线 RR 不是短期措施，而是船公司逐月滚动更新的常规操作，在给长期客户的合同中，可以约定“RR 按船公司每月公告执行，不做年度锁死”，避免每次涨价都重新议价。

关注华南/华东/华北出口的区域价差。万海在亚洲区内的船期和舱位分配对华南和华东的覆盖度较高，若客户在华南有稳定出口需求，可以主动询问万海当地销售舱位配额，在月底 RR 执行前提前锁舱——100-200 美元的 RR 差额在目前市场竞争环境下已是成本控制的关键节点。

船公司“按月调价”已经不再是权宜之计，而是正在演变成区域航运的定价常态。万海 RR 三连涨，给亚洲区内航线的货代提了个醒：运价不止是船公司公告里的数字，更是货主与承运人之间正在进行的逐月博弈。（2026-5-25）

来源：海运网

暴涨 20%! 全航线运价上涨

全球集装箱海运市场正在快速升温。受中东地缘政治风险升级、港口拥堵加剧、燃油成本上涨以及欧美提前备货等多重因素影响，近期主要航线运价持续上涨，市场再度出现“爆舱”“缺柜”“缺船”等现象。**随着船公司陆续宣布 6 月提价计划，市场普遍预计，全球海运市场或将提前进入旺季高峰。**

最新数据显示，上海出口集装箱运价指数（SCFI）5 月 22 日报 2218.15 点，较上周上涨 3.62%，**全航线上涨，实现连续四周上涨。自 4 月底以来，综合指数累计涨幅已接近 20%。**

主要航线运价全面走强。其中，欧洲航线周涨 4.9%，地中海航线上涨 1.97%；美西航线上涨 1.15%，美东航线上涨 2.11%。整体来看，当前东西向主干航线已全面进入上涨通道。

业内人士分析认为，本轮运价上涨的核心因素，首先来自中东局势外溢影响。红海危机尚未缓解，霍尔木兹海峡通行风险持续存在，导致周边航运调度受到干扰，部分港口出现拥堵，船期稳定性下降。同时，国际油价上涨也推高了船公司运营成本。

在此背景下，市场对于后续供应链风险的担忧明显升温。欧美进口商在库存逐步消化后，开始提前启动补货与旺季备货，担心后续运价进一步上涨及舱位更加紧张，因此集中提前出货。**近期，美线、欧洲线等主要航线已陆续传出爆舱消息，部分航线舱位已排至 6 月中旬之后。**

业内普遍认为，这一轮上涨更多属于阶段性快速拉升，后续仍需关注中东局势及美伊谈判进展。如果霍尔木兹海峡风险持续存在，全球海运市场的不确定性仍将维持高位。

虽然传统海运旺季通常从 7 月开始，但目前市场已明显提前启动。业内预计，今年第二季度及第三季度海运市场整体表现仍将维持强势，不过第四季度走势仍需视全球经济及地缘政治变化而定。其中，通胀压力被认为是后续需求端最大的潜在风险。

与此同时，全球港口拥堵问题也正在加剧。由于船舶回流速度放缓、港口作业效率下降以及船公司调度弹性减弱，市场有效运力进一步收紧。

此外，中东局势导致燃油成本持续攀升，部分航线除加收 GRI（综合费率上涨附加费）外，已有船公司额外征收燃油附加费。市场消息显示，部分航线单柜附加费已上涨 400 至 600 美元，进一步推高整体运输成本。

行业人士指出，当前全球海运市场正在面临“红海 2.0”式连锁反应。塞港、缺柜、缺船等问题同步出现，市场供需关系持续偏紧。

欧洲航线方面，目前市场运价约维持在 2800 至 3000 美元/FEU 区间，部分船公司计划自 6 月 1 日起进一步上调至 4000 美元附近，涨幅约达 33%。不过，由于欧洲航线大型船舶投放较多，且未来五周部分联盟减班率已由 9% 下降至 4%，最终涨价落实情况仍需观察市场实际承接能力。

值得关注的是，中国出口结构变化也正在影响全球航运市场。近年来，中国对非洲、中南美洲等新兴市场出口持续增长，其中对非洲出口增幅已超过 50%。为满足需求增长，船公司不断新增非洲及拉美航线，但航程拉长也导致集装箱回流周期延长、港口等待时间增加、船舶周转效率下降。

业内人士指出，目前联盟船运力调度恢复仍需时间，整体运力紧张局面短期内难以明显缓解，甚至可能需要一个季度至半年时间进行重新平衡，这也成为当前支撑运价的重要因素之一。

市场消息显示，多家船公司已计划于 6 月 1 日起再次上调欧美航线运价。

其中，MSC 欧洲航线 6 月上旬 40 尺柜报价已升至 4140 美元；马士基 Maersk 欧洲基本港开舱价也已上调至 4000 美元左右，较 5 月底上涨约 1000 美元。

美国航线方面，多家船公司计划每 40 尺柜继续加价 1500 美元甚至更高。大型货代企业人士透露，受亚马逊平台旺季集中出货带动，目前美西、美东航线已接近满舱状态。

根据市场最新报价，**美西航线 40 尺柜运价计划自目前约 3400 美元上涨至 4800 美元，美东航线则拟由 4500 美元上涨至 5800 美元，涨幅接近四成。不过，最终涨价能否完全落地，仍取决于市场实际需求、货量持续性以及船公司之间的协同程度。**

5 月 22 日最新一期 SCFI 运价

全航线运价上涨：

远东到欧洲运价 1905 美元/TEU，较前一期上涨 89 美元，**涨幅 4.90%**；

远东到地中海运价 3207 美元/TEU，较前一期上涨 62 美元，**涨幅 1.97%**；

远东到美西运价 3154 美元/FEU，较前一期上涨 36 美元，**涨幅 1.15%**；

远东到美东运价 4313 美元/FEU，较前一期上涨 89 美元，**涨幅 2.11%**；

波斯湾线运价 4306 美元/TEU，较前一期上涨 75 美元，**涨幅 4.24%**；

南美航线(桑托斯)运价 5105 美元/TEU，较前一期上涨 849 美元，**涨幅 19.95%**；

澳新航线运价 1398 美元/TEU，较前一期上涨 15 美元，**涨幅 2.63%**。

近洋线方面，远东到东南亚(新加坡)每箱运价 585 美元，每 TEU(20 尺柜)较前一周上涨 15 美元，周涨幅 2.63%，远东到日本关西每 TEU(20 尺柜)较前一周上涨 7 美元、远东到日本关东每 TEU(20 尺柜) 较前一周上涨 15 美元、远东到韩国每 TEU(20 尺柜)较前一周上涨 7 美元。 (2026-5-25)

动物疫情

01 非洲猪瘟



1.波兰发生 38 起野猪非洲猪瘟疫情

5月10、15日，波兰通报罗兹省等9地发生38起野猪非洲猪瘟疫情，58头野猪感染死亡。

2.西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

5月15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，14头野猪感染死亡。

3.意大利发生 26 起野猪非洲猪瘟疫情

5月15日，意大利通报艾米利亚罗马涅大区等3地发生26起野猪非洲猪瘟疫情，26头野猪感染死亡。

02 禽流感



4.波兰发生 2 起野禽和 11 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

5月10、15日，波兰通报罗兹省等6地发生2起野禽和11起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，3只野禽感染死亡，36万只家禽感染，7154只死亡，147万只被扑杀。

5.比利时发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

5月12日，比利时通报瓦隆大区发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，1只野禽感染死亡。

6.法国发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

5月15日，法国通报上加龙省发生1起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，150只家禽感染死亡，1.7万只被扑杀。

7.美国发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

5月15日，美国通报北达科他州发生1起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，64只家禽感染死亡，51只被扑杀。

8.美国发生2起野禽H5亚型高致病性禽流感疫情

5月15日，美国通报弗吉尼亚州等2地发生2起野禽H5亚型高致病性禽流感疫情，2只野禽感染死亡。

9.加拿大发生2起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

5月10、15日，加拿大通报萨斯喀彻温省发生2起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，543只家禽感染死亡，6.1万只被扑杀。

10.巴西发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

5月10日，巴西通报帕拉州发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，9只野禽和散养家禽感染死亡，81只被扑杀。

11.阿根廷发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

5月13日，阿根廷通报里奥内格罗省发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，66只野禽和散养家禽感染死亡，57只被扑杀。

12.智利发生3起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

5月12日，智利通报阿劳卡尼亚大区等3地发生3起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，133只野禽和散养家禽感染死亡，489只被扑杀。

13.秘鲁发生3起野禽H5亚型高致病性禽流感疫情

5月15日，秘鲁通报兰巴耶克大区等2地发生3起野禽H5亚型高致病性禽流感疫情，17只野禽和散养家禽感染死亡，112只被扑杀。



14.意大利发生1起结节性皮肤病疫情

5月11日，意大利通报萨丁大区发生1起结节性皮肤病疫情，5头牛感染，1头死亡，20头被扑杀。

15.英国发生1起3型蓝舌病疫情

5月15日，英国通报英格兰发生1起3型蓝舌病疫情，2头牛感染。

16.希腊发生7起羊痘疫情

5月11、15日，希腊通报阿哈伊亚省等3地发生7起羊痘疫情，260只绵羊和山羊感染，73只死亡，3370只被扑杀。

17.南非发生14起SAT2型口蹄疫疫情

5月15日，南非通报豪登省等4地发生14起SAT2型口蹄疫疫情，83头牛感染，5头死亡。

18.希腊发生7起SAT1型口蹄疫疫情

5月15日，希腊通报莱斯沃斯省发生7起SAT1型高口蹄疫疫情，532只绵羊感染，1.8万只被扑杀。