

# 博观天下 静观世界

- ◀ 连开 4 条新航线！马士基、MSC、长荣齐上新
- ◀ 欧洲航运三巨头业绩分化：达飞领跑，马士基、赫伯罗特承压
- ◀ FAK 最高 9200 美元！PSS 最高 1800 美元！四大船司集体涨价
- ◀ 万海宣布“涨价”！最高上调 200 美元，中东局势影响开始传导
- ◀ 运价六连涨！欧美四大航线继续狂飙！7 月或迎本轮市场高点

资讯组出品

2026-06-08

来源：央视财经

## 中东战火，引燃集装箱运价

### 航运巨头：每月多花 5 亿美元

据英国专业航运媒体《劳埃德船舶日报》5月30日报道，受霍尔木兹海峡通行受阻等因素影响，船用燃油成本暴涨近70%，航运企业将成本压力转嫁给货主，全球集装箱海运价格持续飙升。报道预计，如果霍尔木兹海峡无法尽快复航，市场冲击将进一步加剧。

报道称，本轮运价上涨的核心推手为燃油成本激增。全球二十大加油枢纽超低硫燃料油价格较2月中旬上涨68%，高硫燃油上涨66%。英国德鲁里航运咨询公司表示，中东地缘紧张局势持续，高企的燃油成本与附加费对各航线运价形成显著压力。

丹麦航运巨头马士基集团首席执行官文森特·克勒克表示，霍尔木兹海峡危机每月给公司带来约5亿美元额外燃油支出，企业必须将这部分成本转嫁出去。

德国航运巨头赫伯罗特公司首席执行官罗尔夫·哈本·扬森透露，公司每周额外燃油成本达5000万欧元至6000万欧元，运价涨幅与成本增幅基本匹配。

挪威国际海运监测公司克塞内塔5月28日评估，亚洲至美国西海岸平均即期运价为每40英尺（约合12米）集装箱3624美元，较2月下旬上涨74%；亚洲至美国东海岸评估价为每40英尺集装箱4367美元，上涨65%。

油价继续上涨的风险仍然存在。英国德鲁里公司预测，受旺季来临等因素影响，未来几周全球集装箱海运运价仍将面临进一步上涨压力。（2026-6-

1)

来源：维运网

## 运费涨疯了！但全球空箱比例却飙升至 33%

### 一边爆舱甩柜，一边大量空箱满世界跑

### 我们正在为空气“买单”？

全球空箱运输占比创历史新高，贸易失衡问题持续加剧。

#### 一、全球空箱比例飙升至 33%

丹麦航运咨询机构 Sea-Intelligence 近日发布最新分析报告指出，全球贸易流向失衡正在推动空箱调运规模持续扩大。

数据显示，目前全球集装箱运输活动中，**约有 30%的标准箱里程用于空箱调运**。换言之，全球每运输 3 个集装箱，就有 1 个属于空箱运输。相比之下，**疫情前这一比例约为 24%**。

#### 空箱运输增速远超货箱运输

Sea-Intelligence 统计显示，自 2019 年第一季度以来：

- 1.空箱运输量增长约 65%
- 2.满载集装箱运输量增长约 17%
- 3.全球集装箱运输总需求增长约 40%

按照运输距离计算，目前全球航运公司调运的空箱数量已达到疫情前的约两倍水平。

报告认为，空箱运输增长速度远超实际货运需求增长，反映出全球贸易结构失衡问题正在进一步加深。

## 二、贸易流向失衡成为主要原因

Sea-Intelligence 指出，造成空箱调运不断增加的核心原因，在于全球主要贸易区域之间货物流动不均衡。

当前，**亚洲仍是全球最大的出口制造中心，而北美、欧洲等地区则长期保持较大的进口需求。**这种单向货物流动模式导致大量集装箱在目的地积压，船公司不得不投入额外资源将空箱调回亚洲等出口区域。

近期达飞轮船（CMA CGM）将部分地中海至远东航线运价降至 145 美元/柜，也被业内视为船公司加速空箱回流的重要体现。

## 三、贸易流向失衡成为主要原因

Sea-Intelligence 表示，空箱调运不仅增加船公司的运营成本，同时也占用了有限的船舶舱位资源。

报告指出，随着空箱运输规模不断扩大，由此产生的额外成本**最终将通过运费体系向市场传导，并由货量较大的出口航线承担。**

特别是在当前欧美线、中东线等主要出口航线持续出现爆舱、缺箱和运价上涨的背景下，空箱回流效率已成为影响全球供应链运行的重要因素之一。

## 四、全球航运市场分化现象加剧

近期市场数据显示：

- **亚洲至美国航线运价持续上涨，多家船公司上调 6 月运价及附加费；**
- **欧洲、中东等航线部分港口出现舱位紧张和甩柜现象；**
- **与此同时，部分返程航线运价则持续维持低位。**

业内人士认为，这种“出口高运价、回程低运价”的现象，本质上反映的

正是全球贸易失衡和空箱错配问题

随着全球供应链区域化、多元化趋势持续推进，空箱调运问题短期内仍难以根本缓解。

对于货主和物流企业而言，除关注运价变化外，也应**重点关注空箱供应、设备周转效率以及主要港口的箱源情况，以降低旺季运输过程中可能面临的用箱风险。**（2026-6-2）

来源：搜航网

## 连开 4 条新航线！

### 马士基、MSC、长荣齐上新

近期，马士基、MSC、长荣海运等头部船公司密集宣布新服务。从**澳大利亚、印度，到中东、南非**，这些新航线覆盖了当前中国出口增长较快的多个市场。

#### 1.Maersk

Maersk 马士基宣布，新增一条**中国直达澳大利亚**的快航服务 Qilin（麒麟）航线，通过减少挂港把上海到悉尼和墨尔本的运输时间**缩短 4-9 天**，增加中澳航线运力。

#### Qilin（麒麟）航线信息

- 首航船舶：Maersk Nadi
- 首航时间/港口：2026 年 7 月 24 日/上海

#### 港口挂靠顺序

- 上海→悉尼→墨尔本→上海

航线特点**少挂港、直达快航**。相比很多中澳航线需要经东南亚中转或挂靠多个澳洲港口，整个航线设计非常简洁。

同时马士基宣布，新增**中国直达印度西北部**的周班航线 F12，解决中国至印度舱位需求增长、内陆运输效率不足的问题。

#### F12 航线信息

- 首航船舶：MAERSK COTONOU
- 首航时间/港口：2026 年 6 月 4 日/上海

### 港口挂靠顺序

- 上海→宁波→南沙→丹戎帕拉帕斯（马来西亚）→那瓦舍瓦（印度）→皮帕瓦夫（印度）→卡西姆（巴基斯坦）

原来出口印度的货主主要依赖 FI3 等服务，现在 FI2 上线后，中国至印度将有**两条直达服务可选**。华东、华南货源都能上船。

## 2.MSC

MSC 宣布，开通**大连至中东直航航线**，这是大连港历史上首条直达中东的集装箱班轮航线。

### MSC 中东航线（SHIKRA）信息

- 投入 8 艘超大型集装箱船
- 单船运力约 20000—24000TEU
- 5 月 28 日大连港首航
- 周班运营模式（每周一班）

### 覆盖市场

- 印度、巴基斯坦、阿联酋、阿曼等海湾市场。

该航线填补了大连口岸至中东区域直航服务的空白，整体运输时间预计**缩短至少 10 天**。

## 3.Evergreen+PIL

长荣海运联合太平船务宣布，推出新的**远东至南非快航 SAF 服务**，提供周班运营，直接连接中国主要出口港与南非两大核心港口德班和开普敦。

## SAF 航线信息

- 首航船舶：SC MARA
- 首航时间/港口：5月28日/上海、6月5日/蛇口

## 港口挂靠顺序

- 上海→宁波→高雄→蛇口→新加坡→德班→开普敦→新加坡→上海

随着**中国与南非**贸易持续增长，该服务将为出口企业提供更稳定的舱位选择和更完善的南非市场覆盖能力。（2026-6-3）

来源：中国航务周刊

## ONE 升级亚洲-南非航线

6月3日，海洋网联船务（ONE）发布公告称，将全面升级亚洲至南非航线 SAC、SAS。

ONE 表示，此次调整彰显了其持续优化航运网络布局、提升核心贸易走廊运输可靠性的坚定承诺。

据了解，南非快线 SAC 每周一班，挂靠港序为：上海-宁波-厦门-南沙-新加坡-德班-新加坡-上海，从“COSCO Wellington”轮的航次起生效，预计6月14日抵达上海。

南非航线 SAS 每周一班，挂靠港序为：青岛-上海-宁波-蛇口-香港-新加坡-德班-开普敦-新加坡-青岛，从“Dolphin II”轮的航次起生效，预计6月9日抵达青岛。（2026-6-4）

来源：海运网

## 欧洲航运三巨头业绩分化：

### 达飞领跑，马士基、赫伯罗特承压

在全球航运市场供需失衡、运价持续承压，以及红海局势和中东地缘政治风险不断升温的背景下，欧洲三大集装箱班轮公司陆续公布了 2026 年第一季度业绩。从财报表现来看，法国达飞集团（CMA CGM）展现出更强的抗风险能力，尽管盈利同比明显下滑，但整体业绩仍优于丹麦马士基和德国赫伯罗特，成为欧洲航运“三雄”中表现最为稳健的一家。

达飞集团一季度实现营业收入 132.3 亿美元，同比仅下降 0.2%；EBITDA（息税折旧摊销前利润）为 21.1 亿美元，同比下降 31.6%；净利润 2.5 亿美元，较上年同期减少 77.7%。尽管利润水平明显回落，但集团整体盈利能力仍保持行业领先。

达飞集团董事长兼首席执行官鲁道夫·萨德（Rodolphe Saadé）表示，面对复杂多变的国际局势和供应链挑战，集团依托海运主业优势以及多元化业务布局，保持了较强韧性。针对中东地区局势变化，达飞通过优化航线网络、启用替代物流通道等方式，持续保障客户供应链稳定运行。

作为集团核心业务，海运板块一季度完成货运量 593 万 TEU，同比增长 1.5%。在全球集装箱运力持续释放、市场竞争加剧以及运价下滑的环境下，仍实现货量增长，显示出较强的市场竞争力。

不过受运价回落影响，达飞海运业务收入降至 80.2 亿美元，同比下降 8.5%；单箱平均收入为 1351 美元，同比下降 9.8%。海运业务 EBITDA 为 14.9 亿美元，同比减少 41.3%，EBITDA 利润率由去年同期大幅回落至 18.6%。

**相比之下，物流、多式联运以及港口业务成为达飞稳定盈利的重要支撑。**

旗下 CEVA Logistics 一季度实现营业收入 45.6 亿美元，同比增长 6.6%。尽管货代及汽车物流业务面临市场压力，但整体物流板块仍保持增长态势。

与此同时，港口、空运及媒体等业务表现尤为突出，一季度收入达到 12.8 亿美元，同比增长 59.1%；EBITDA 达到 2.94 亿美元，同比大增 90%，利润率提升至 22.9%，进一步体现出达飞多元化经营模式的價值。

**在业务布局方面，达飞持续推进全球网络扩张。**

**海运领域**，公司在 OCEAN Alliance 框架下推出“DAY 10”产品体系，覆盖东西向主干航线 41 条服务，总运力约 530 万 TEU。同时新增连接日本、华南与北欧的 Ocean Rise Express 服务，并升级日本至美国西海岸的 Eagle Express 1 以及北欧至中美洲和法属西印度群岛的 PCRFL XL 服务。

**船队建设方面**，达飞第 400 艘自有船舶——新一代甲醇燃料集装箱船“CMA CGM Monte Cristo”正式投入运营。与此同时，公司还在印度科钦船厂订造 6 艘 LNG 动力集装箱船，并联合凯捷（Capgemini）在印度设立研发中心，加速推进数字化和人工智能技术应用。

港口投资同样动作频频。达飞与 Stonepeak 达成战略合作，共同成立全球港口投资平台 United Ports LLC，整合北美、欧洲、亚洲及拉丁美洲 10 个战略码头资产。其中 Stonepeak 将投资 24 亿美元获得 25% 的股权。

此外，达飞还完成对英国铁路货运运营商 Freightliner UK 的收购；CEVA Logistics 则收购意大利重件及项目物流企业 Fagioli，进一步增强铁路运输、内陆物流以及大型项目物流服务能力。

从整体战略来看，尽管行业周期下行导致利润承压，但达飞并未放缓投资

步伐，而是持续加码船队升级、港口资源控制、铁路物流、项目物流、空运及数字化建设，为未来竞争积蓄力量。

**与竞争对手相比，达飞优势更加明显。**

一季度达飞集团营收达到 132.3 亿美元，略高于马士基约 130 亿美元的收入规模。马士基同期实现 EBITDA 约 18 亿美元、EBIT 约 3.4 亿美元、净利润 1 亿美元，但其海运业务 EBIT 亏损 1.92 亿美元，集团盈利主要依靠物流与码头业务支撑。

**赫伯罗特的经营压力则更为突出。**一季度集团实现营收 49 亿美元，EBITDA 为 4.94 亿美元，EBIT 亏损 1.57 亿美元，净亏损 2.56 亿美元。其中集装箱运输量约 320 万 TEU，同比下降 0.7%，海运业务 EBIT 亏损达到 1.74 亿美元。

综合来看，在行业整体承压的背景下，欧洲三大班轮公司均面临盈利下滑挑战。但凭借海运主业规模优势以及物流、港口等多元业务协同效应，达飞依然交出了欧洲航运“三雄”中最具竞争力的一份成绩单。（2026-6-4）

来源：JCtrans 杰西圈

## 中远海运新开波兰-亚洲直航！

### 中欧货代新增备选

据多家航运媒体报道，中远海运将在 2026 年 8 月底开通一条全新的波兰-亚洲直航服务——AEU7。

这条新线将首次实现波兰与越南、马来西亚、香港等亚洲主要市场之间的直接集装箱连接，首航船预计 8 月底靠泊格但斯克的波罗的海枢纽。

#### 格但斯克：中欧“北部门户”正在崛起

格但斯克港是波兰最大的海港，也是波罗的海沿岸最重要的集装箱门户之一，以往远东到波兰的货物，大多需要在汉堡、鹿特丹或不来梅哈芬中转，再通过铁路或卡车运往波兰及波罗的海国家。AEU7 开通后，华东、华南的货可以直达格但斯克，省去一次中转，航程缩短，货损风险降低。

目前格但斯克已经有一条中远海运的远东直航 AEU1，加上 AEU7 后，格但斯克将拥有两条直达远东的集装箱航线，这对波兰及波罗的海国家的进出口商来说，意味着舱位选择更多、船期更灵活。

#### AEU7 怎么走？

根据 CONTAINER NEWS 公布的信息，AEU7 的完整挂靠港序为：

格但斯克 → 鹿特丹 → 泽布吕赫 → 巴生港 → 上海 → 厦门 → 香港 → 盐田 → 盖梅（越南） → 新加坡 → 费利克斯托 → 鹿特丹 → 汉堡 → 格但斯克

这条线的设计有几个特点：

- 亚洲端覆盖了中国华东（上海）、华南（厦门、香港、盐田）以及越南盖梅、马来西亚巴生港、新加坡，东南亚集货能力很强
- 欧洲端除了格但斯克，还挂靠了鹿特丹、泽布吕赫、费利克斯托、汉堡，是典型的“大环线”，兼顾西北欧和波罗的海市场
- **航线是双向挂靠**，从格但斯克出发后先去鹿特丹、泽布吕赫，再到亚洲；回程从亚洲经新加坡、费利克斯托、鹿特丹、汉堡再回格但斯克

### 对货代意味着什么？

#### **1.波兰及波罗的海市场有了更直接的通道**

如果你的客户目的地是波兰、立陶宛、拉脱维亚、爱沙尼亚，甚至白俄罗斯、乌克兰西部，以前可能需要经汉堡或鹿特丹中转，现在 AEU7 提供了直达格但斯克的选择，可以省去中转环节，船期更稳定。报价时可以把 AEU7 作为优先选项，尤其是对时效敏感的货物。

#### **2.越南、马来西亚的货源可以直通波兰**

AEU7 特别强调了越南盖梅和马来西亚巴生港的挂靠，说明中远海运正在抓住供应链转移的机会，越来越多的制造企业在越南、马来西亚设厂，这些国家出口到中欧的货量在增长。如果你的客户在东南亚有工厂或采购，可以主动告知，AEU7 提供了从东南亚直达波兰的通道，比经新加坡或香港中转更省时间。

#### **3.北欧港口拥堵的“替代方案”又增加了**

汉堡、鹿特丹的拥堵和罢工问题这几年反复出现，格但斯克港规模适中，操作效率相对稳定，可以作为北欧拥堵时的备选入境点。AEU7 开通后，从亚洲到格但斯克再通过铁路分拨到波兰、捷克、斯洛伐克、匈牙利，甚至德国东部，可能比死等汉堡的泊位更划算。

## 几点提醒

- 首航在 8 月底，距离现在还有近 3 个月，不急，但可以提前把这条线放进报价工具箱，等 8 月初船期确定后主动给客户发一波通知
- 新航线刚开，头几班船的准班率和当地代理配合度需要验证。
- 注意 AEU7 挂靠港比较多，全程航程可能会比直航稍长，如果客户对时效要求很高，可以对比一下 AEU1 的船期

中远海运在格但斯克连开两条远东直航，说明船公司对中欧，尤其是中东欧市场的货量增长是有判断的。对于货代来说，多一条直达航线，报价时就多一个“为什么选这条线”的理由。（2026-6-5）

来源：搜航网

**FAK 最高 9200 美元！ PSS 最高 1800 美元****四大船司集体涨价**

近日，达飞、马士基、MSC 及赫伯罗特相继发布 6 月运价及附加费调整通知，涉及**欧洲、地中海**等主要航线 FAK 运价上调及 PSS 征收。

**达飞：亚洲至地中海及北非航线 FAK 上调**

**覆盖范围：**亚洲主要港口至**西地中海、亚得里亚海、东地中海、黑海及阿尔及利亚**主要港口。

**生效日期：**2026 年 6 月 15 日-6 月 30 日。

**收费标准如下：**

	20'	40'/40' HC
WEST MED	USD 4,800	USD 6,500
ADRIATIC	USD 4,900	USD 6,600
EAST MED	USD 4,900	USD 6,700
BLACK SEA	USD 4,900	USD 6,700
ALGERIA	USD 6,500	USD 9,200

**同时征收亚洲至地中海及北非航线 PSS**

**From June 15th, 2026 (loading date) until further notice:**

- **Origin range:** From all Asian main ports
- **Destination range:** To all Mediterranean ports
- **Cargo:** All
- **Amounts:** USD 900 per 20' | USD 1,800 per 40'

自 2026 年 6 月 15 日起，亚洲至**地中海及北非**货物 20 英尺集装箱加收 **900 美元/箱**，40 英尺集装箱加收 **1800 美元/箱**。

**达飞：亚洲至北欧航线征收 PSS**

From June 15th, 2026 (loading date) until further notice:

- Origin range: From all Asian ports (including Japan, Southeast Asia & Bangladesh)
  - Destination range: To all North European ports (including UK and the full range from Portugal to Finland/Estonia)
  - Cargo: all
  - Amount: USD 600 per TEU
- This PSS will be applicable on all deals with validity superior to 30 days*

达飞宣布自 6 月 15 日起，亚洲至**北欧**货物每个集装箱统一加收 **600 美元**。

**马士基：远东至北欧和地中海航线征收 PSS**

**覆盖范围：**远东至**北欧、地中海及叙利亚**相关港口。

**生效日期：**远东（不含韩国）2026 年 6 月 10 日起生效，韩国起运货物 2026 年 6 月 25 日起生效。

**收费标准如下：**

Origin	Destination	Container Size	Effective Date	Currency	Rate
Far East Asia (Excluding Korea, South)	North Europe and Mediterranean	All 20'	10-Jun-26	USD	300
Far East Asia (Excluding Korea, South)	North Europe and Mediterranean	All 40' & 45'	10-Jun-26	USD	600
Far East Asia (Excluding Korea, South)	Syria	All 20'	10-Jun-26	EUR	260
Far East Asia (Excluding Korea, South)	Syria	All 40' & 45'	10-Jun-26	EUR	520
Far East Asia (Excluding Korea, South)	North Europe and Mediterranean	All 20'	10-Jun-26	USD	300
Far East Asia (Excluding Korea, South)	North Europe and Mediterranean	All 40' & 45'	10-Jun-26	USD	600
Far East Asia (Excluding Korea, South)	Syria	All 20'	10-Jun-26	EUR	260
Far East Asia (Excluding Korea, South)	Syria	All 40' & 45'	10-Jun-26	EUR	520

此外，马士基已发布远东至**北欧及地中海航线最新 FAK 通知**，将于 2026 年 6 月 15 日起生效。

不过马士基未披露具体收费标准，仅表示客户可向当地销售或客服获取详细报价。

**MSC：远东至北欧、地中海及黑海 FAK 上调**

**覆盖范围：**远东至北欧、地中海（包括西地中海、东地中海、亚得里亚海和北非）以及黑海港口。

**生效日期：**2026年6月15日起。

**收费标准如下：**

Port of loading	Port of discharge		New Base Rates	
			20 DV	40 DV - HC
Far East	NORTH EUROPE	Freight All Kinds (FAK)	3900	6000
Far East	WEST MED	Freight All Kinds (FAK)	4500	6500
Far East	ADRIATIC	Freight All Kinds (FAK)	4500	6500
Far East	EAST MED	Freight All Kinds (FAK)	4400	6200
Far East	BLACK SEA	Freight All Kinds (FAK)	4450	6300
Far East	ALGERIA	Freight All Kinds (FAK)	6200	8900
Far East	LIBYA	Freight All Kinds (FAK)	5900	8200
Far East	MOROCCO (CASABLANCA)	Freight All Kinds (FAK)	5200	7500
Far East	TUNISIA	Freight All Kinds (FAK)	6000	8500

### **赫伯罗特：亚洲至北欧和地中海航线征收 PSS**

赫伯罗特宣布 2026 年 6 月 8 日起，对亚洲至**北欧及地中海航线** 20 英尺集装箱加收 500 美元/箱，40 英尺集装箱加收 **1000 美元/箱**。（2026-6-5）

来源：JCtrans 杰西圈

## 万海宣布“涨价”！

### 最高上调 200 美元，中东局势影响开始传导

中东局势影响持续发酵，又一家船公司发布运价调整通知。

6月4日，万海航运（Wan Hai Lines）发布公告称，鉴于近期中东局势发展及由此带来的运营环境变化，公司将对**亚洲区域航线实施 RR（Rate Restoration，运价恢复）调整**。

根据公告，自2026年6月15日起，适用亚洲航线运价将调整如下：

**20GP：上调 100 美元/箱**

**40GP/HQ：上调 200 美元/箱**

万海表示，此次调整旨在应对外部因素导致的运营成本增加，以支持航线服务的稳定性和持续性。

#### 1.调整背后：万海直接提到中东局势

万海此次公告中特别提到了近期中东局势变化，过去一段时间，中东地区持续处于全球航运市场关注的焦点。

从红海局势到霍尔木兹海峡通航安全问题，市场对于航运成本、保险费用、船舶调度以及供应链稳定性的关注度持续上升。

虽然万海并未在公告中进一步说明具体成本项目，但从措辞来看，公司将本轮运价调整与当前外部环境变化进行了直接关联。

这也是近期航运市场中越来越常见的现象，地缘政治风险正在逐步影响船公司的运营决策。

## **2.RR 并不陌生**

对于货代和货主而言，RR 并非新鲜事。

所谓 Rate Restoration，本质上属于船公司对市场运价进行恢复性调整的常见工具。

当市场价格与船公司预期收益水平出现偏离时，船公司通常会通过 RR、GRI 等方式尝试推动运价修复。

因此，此次万海发布 RR 通知，更准确地说是一种价格调整措施，而非新增附加费。

## **3.亚洲市场是否会跟“涨”**

目前来看，这仍是市场最关注的问题。从公告内容来看，万海已经率先作出调整。接下来业内更关心的是：是否会有其他船公司发布类似 RR 通知？亚洲区域市场实际成交运价能否跟随上涨？调价幅度最终能否被市场接受？

航运市场历来存在“公告价”和“成交价”的区别，船公司发布运价通知并不意味着市场价格一定同步上涨，最终仍取决于货量、运力以及市场供需关系变化。

因此，对于货代企业而言，现阶段更值得关注的是后续市场跟进情况，而非单一船公司的价格调整动作。

短期来看，此次调整对亚洲区域航线订舱成本将产生直接影响，特别是东南亚、南亚等区域贸易客户，未来两周需要重点关注船公司后续报价变化。

同时，如果后续有更多船公司跟进类似措施，部分航线市场价格可能出现阶段性调整。

不过截至目前，市场尚未形成普遍涨价共识，走势仍有待观察。

#### 4.业内观察

从万海此次公告可以看到，中东局势带来的影响已经不再局限于相关航线本身。对于船公司而言，运营环境变化、成本压力以及市场不确定性，正在成为影响运价策略的重要因素。

而对于货代企业来说，相比单次涨价通知，更要留意后续是否出现更多船公司跟进，以及亚洲区域市场价格能否真正完成修复。

未来几周，市场或将给出答案。（2026-6-6）

来源：壹航运

## 两周内海运费暴跌 40%!

### 运力供需反转后，这条标杆航线走下神台

曾几何时，从印巴去往中东港口的海运费，在美伊冲突霍尔木兹海峡关闭的情况下，一度鸡犬飞天，成为全球运费市场暴涨急先锋！但是，最新的市场行情再次印证了全球航运市场百年铁律：运力供需一旦反转，任何运费神话都会转头空！

据壹航运最新获悉：随着中东地区供应链逐步恢复正常，以及前期积压货物陆续消化，印度至海湾地区集装箱运输市场迎来明显降温。**近期，印度主要港口发往阿联酋杰贝阿里港（Jebel Ali）的海运运价较两周前高点暴跌最高达 40%，此前因地区冲突而大幅上涨的运费正在快速回归理性。**

来自市场的最新数据显示，目前从那瓦舍瓦港（Nhava Sheva/JNPA）和蒙德拉港（Mundra）发往杰贝阿里的运价已降至约 2100 美元/20 英尺柜和 3200 美元/40 英尺柜，而两周前对应价格分别高达 3500 美元和 4800 美元。

与此同时，印度至海湾其他主要港口航线运价也同步回落。例如，发往沙特达曼港（Dammam）的运价已由此前的 5700 美元/20 英尺柜和 6700 美元/40 英尺柜下降至 4700 美元和 5700 美元。

**业内人士表示，本轮运价快速下跌主要受两大因素推动。**

**首先，大量新增运力进入市场，显著改善了此前因地区冲突导致的供需失衡局面。**为了抓住中东市场高运价带来的盈利机会，多家区域性班轮公司持续向印度—中东航线投放船舶运力。

**其次，前期严重积压的货物正在快速消化。**随着主流班轮公司逐步完成此前滞留或改道至印度港口的货物疏运工作，印度出口集装箱积压情况明显缓

解，市场订舱压力持续下降。

印度 Jassper Shipping 集团印度次大陆、中东及东南亚业务负责人兼首席执行官 Pushpank Kaushik 表示：“印度—中东航线运价回调表明，经历此前一段时间的市场动荡和不确定性后，市场正在逐步恢复稳定。”

不过他同时指出，目前市场尚未完全恢复至正常状态，燃油成本、战争风险保险费用以及地区地缘政治局势仍将持续影响航运市场运行。

**值得关注的是，为帮助客户缓解中东地区供应链压力，马士基已宣布针对部分中东港口推出临时支持措施。**

根据马士基发布的客户通知，对于因地区局势影响未能及时提箱的客户，**公司将在阿曼塞拉莱港 (Salalah)、沙特吉达港 (Jeddah) 以及阿联酋杰贝阿里港 (Jebel Ali) 提供额外约 15 天的免费堆存期。**同时，针对受影响的中转箱，马士基还将提供优惠仓储费用政策。

马士基表示，公司正在实施临时“滞箱期 (Detention)”解决方案，以帮助客户更灵活地管理供应链，并确保空箱及时回流。

此外，中东地区近期持续推动跨境陆海联运体系建设，也正在改变区域物流格局。多个海湾国家正在积极建设跨境海关绿色通道和陆桥运输网络，以降低对单一海运通道的依赖。

**最新案例是，沙迦港口及海关部门 (Sharjah Ports & Customs) 与阿曼海关 (Oman Customs) 于上月签署合作协议，进一步推动两国间跨境物流便利化。**

业内分析认为，随着运力持续回归、港口拥堵缓解以及区域物流体系不断完善，印度至海湾地区航线短期内有望维持相对稳定态势。不过，鉴于霍尔木兹海峡及中东地区局势仍存在较大不确定性，一旦出现新的地缘政治冲突或航

运安全事件，市场运价仍可能再次出现剧烈波动。（2026-6-7）

来源：JCtrans 杰西圈

## 运价六连涨！欧美四大航线继续狂飙

### 7 月或迎本轮市场高点

随着传统旺季提前启动、美国关税政策窗口期临近以及全球供应链持续紧张，国际集装箱运输市场迎来新一轮上涨行情。最新一期上海出口集装箱运价指数(SCFI)连续第六周上涨，欧美四大主干航线运价全面攀升。其中，美西航线涨幅接近 10%，成为本轮上涨最强劲的市场之一。

业内普遍认为，在货量集中释放、船公司持续控舱、港口拥堵加剧以及地缘政治风险未消的背景下，运价上涨趋势短期内仍将延续，市场有望在 7 月份迎来本轮上涨周期的阶段性高点。

根据上海航运交易所 6 月 5 日发布的数据，SCFI 指数报 2726.48 点，较前一周上涨 154.75 点，周涨幅达到 6.02%，实现连续六周上涨。四大主要航线全部上涨。其中：

- 远东至美西运价上涨 403 美元至 4552 美元/FEU，周涨幅 9.71%；
- 远东至美东运价上涨 408 美元至 5741 美元/FEU，周涨幅 7.65%；
- 远东至欧洲运价上涨 130 美元至 2605 美元/TEU，周涨幅 5.3%；
- 远东至地中海运价上涨 82 美元至 3832 美元/TEU，周涨幅 2.2%。

事实上，自中东局势升级以来，SCFI 指数累计涨幅已接近翻倍，市场整体热度持续升温。

本轮运价上涨的核心驱动力，首先来自北美市场需求集中释放。美国此前实施的 10%临时进口关税政策即将于 7 月 24 日到期，众多亚洲出口商为规避潜在贸易成本风险，纷纷提前安排出货，推动跨太平洋航线货量迅速增长。同

时，部分贸易政策调整也带动美国进口需求恢复，进一步刺激市场出运需求。

在需求大幅增长的同时，船公司持续实施运力调控策略。**空班、控舱、限制低价舱位等措施使市场运力保持紧张状态，美东航线尤为明显。目前多个主要港口航线已经出现“一舱难求”的局面，甩柜、滚仓现象频繁发生。**

大型货代企业表示，目前美国线多数船班已接近满载运营，船公司正在通过旺季附加费(PSS)和综合费率附加费(GRI)持续推高市场价格。

据了解，多家船公司已通知客户自6月15日起进一步上调运价：

- **美西航线加收约 1500 美元 PSS，市场实收运价将提升至约 6350 美元/40 尺柜；**

- **美东航线加收约 1300 美元 PSS，实收运价将升至约 7600 美元/40 尺柜；**

- **美国海湾航线加收约 1250 美元 PSS，运价将达到约 7700 美元/40 尺柜。**

与此同时，MSC 此前已将美西市场报价提升至 4700 美元，并计划于 6 月中旬进一步上调至 6000 美元水平。

**除了北美市场外，欧洲和地中海航线也进入明显上涨通道。**

受 GRI 及 PSS 政策推动，欧洲航线运价持续走高。目前欧洲基本港 FAK 报价普遍维持在 3900 至 4350 美元/40HC 区间。随着 6 月下旬新一轮 GRI 实施，市场预计报价有望进一步上涨至 4700 至 6000 美元/40HC。

地中海市场涨势更为明显。目前地西港口 FAK 报价约 4500 至 5500 美元/40HC，预计后续有机会上涨至 6000 至 6500 美元/40HC。

供需失衡是推动欧洲市场上涨的重要原因。数据显示，**目前欧洲市场整体**

**需求规模已达到有效运力的 2 至 3 倍。**由于 5 月份大量空班，船公司积累了较大规模的滚囤货量池，进入 6 月后市场爆舱情况依然严重，部分联盟舱位紧张状况尤为突出。

与此同时，**欧洲主要港口拥堵问题持续存在。北欧港口平均等待时间仍维持在 1.5 至 2 天；希腊、西班牙及意大利等地中海港口堆场利用率居高不下，对船期稳定性造成持续影响。**

**除欧美市场外，中东及拉丁美洲航线需求同样保持旺盛增长。**

受巴西关税政策调整、传统旺季来临以及机械设备、汽车零部件、新能源产品和光伏设备集中出口带动，拉美市场出现明显抢舱现象。

目前南美东、南美西及墨西哥航线运价全面上涨，多家船公司舱位已满载至 7 月初。与此同时，40 尺普柜箱源持续紧张，部分船公司开始严格执行重货限制和超重附加费政策。

巴西桑托斯港等主要港口则因全球船舶绕航导致到港节奏紊乱，大量船舶集中抵港，进一步加剧码头拥堵压力。

**此外，影响市场走势的另一关键因素来自全球地缘政治风险。**

当前红海危机尚未完全缓解，霍尔木兹海峡潜在封锁风险依然存在。大量船舶继续绕行好望角航线，运输周期延长，运力周转效率下降。同时，国际燃油价格维持高位运行，也进一步推高船公司运营成本。

业内人士指出，对于价值数万美元甚至更高的货物而言，潜在关税增加带来的成本远高于海运费上涨幅度，因此货主更倾向于提前发货。这种“抢运潮”正在持续放大市场需求，并进一步强化运价上涨动力。

综合目前市场情况来看，**需求增长、运力紧张、港口拥堵、设备短缺以及地缘政治风险等多重因素仍在共同支撑运价上涨。**随着 6 月中旬新一轮 PSS

和 GRI 陆续落地，以及传统旺季全面展开，全球集装箱航运市场预计将维持高位运行，7 月份或成为本轮运价上涨周期的重要高点。

### 6 月 5 日最新一期 SCFI 运价

#### 全航线运价上涨：

- **远东到欧洲**运价 2605 美元/TEU，较前一期上涨 130 美元，涨幅 5.2%；
- **远东到地中海**运价 3832 美元/TEU，较前一期上涨 82 美元，涨幅 2.18%；
- **远东到美西**运价 4552 美元/FEU，较前一期上涨 403 美元，涨幅 9.71%；
- **远东到美东**运价 5741 美元/FEU，较前一期上涨 408 美元，涨幅 7.65%；
- **波斯湾线**运价 4615 美元/TEU，较前一期上涨 153 美元，涨幅 3.43%；
- **南美航线(桑托斯)**运价 6965 美元/TEU，较前一期上涨 910 美元，涨幅 15.03%；
- **澳新航线**运价 1574 美元/TEU，较前一期上涨 87 美元，涨幅 5.9%。

**近洋线方面**，远东到东南亚每 TEU（20 尺柜）648 美元，较前一周上涨 41 美元，周涨幅 6.75%；远东到日本关西、远东到日本关东每 TEU（20 尺柜）与前一周持平、远东到韩国每 TEU（20 尺柜）较前一周下跌 1 美元。

(2026-6-8)

来源：JCtrans 杰西圈

## 燃油危机倒计时！

### 7月缺油、8-9月断供，全球10%船队或将停运

全球大宗商品交易巨头 Mercuria 发出警告：如果贸易中断持续，全球高达 10%的船队可能因燃料短缺而停运。区域缺油 7月就会出现，主要加油港 8-9月面临断供。全球航运业日均消耗约 417 万桶燃料，占全球石油产品消费的 5%，这片“海”真的要烧不动了。

这不是船公司在喊涨附加费，而是航运业的“油箱”正在被抽空。

#### 10%船队停摆？警报从何而来

6月5日，Mercuria 全球货运主管 Larry Johnson 在接受标普全球商品洞察采访时，抛出了一组令人不安的时间线：区域性的船用燃料油短缺可能在 7月就会出现，主要加油港口的断供风险预计在 8月至 9月达到峰值，在最坏情况下，Mercuria 认为这可能导致全球高达 10%的船队停运。

这不是一家大宗商品交易商的危言耸听，Mercuria 旗下拥有全球最大船用燃料供应商之一的 Minerva Bunkering，去年销售约 1620 万吨船用燃料，占全球消费量的约 6.5%。

作为全球船用燃料供应链中的核心玩家之一，Mercuria 的预警有实质的业务支撑，它比多数研究机构更早看到管道里的压力。

Johnson 的警告集中在残余燃料的供应上，霍尔木兹海峡通行受阻，中东地区原油和成品油出口大幅萎缩，全球炼厂为应对柴油、航空煤油等中间馏分油的需求紧张，正将更多可用于船用燃料油的“渣油”投入催化裂化装置以增产馏分油，直接削减了船用燃料油的供应量，船用燃料油正在被“吃掉”。

**价格已经涨了近 60%，但更可怕的是“有钱也买不到”**

价格层面，警告信号已经亮起，截至目前，超低硫燃料油价格较 2 月中旬上涨约 68%，高硫燃油上涨约 66%。Ship&Bunker 的全球 20 港 VLSFO 均价目前约为 864.5 美元/吨，较冲突前水平仍高出约 59%。尽管价格自 3 月峰值有所回落，但与战前基线相比涨幅惊人，而且供应紧张的局面尚未被充分定价。

Johnson 特别指出，航运业没有针对船用燃料油的国家战略储备缓冲。一旦商业库存耗尽，船东将面临“有钱也加不到油”的局面。这可能引发类似疫情期间的港口拥堵，部分船队将被迫停运。

全球航运业每天消耗约 330 万桶残余燃料和 87 万桶船用轻柴油，合计约 417 万桶油当量，占全球石油产品消费的近 5%。10%的船队停摆就意味着每天超过 40 万桶燃料缺口，供应链传导会波及每一个货主的运费账单。

**但市场并非一边倒，警惕观点也有分歧**

并非所有人都认同 Mercuria 的预警，前国际燃油工业协会主席 Constantinos Capetanakis 在 3 月底就曾警告，市场对中东局势的价格反应可能被“过度放大”，成为行业提价的工具，指出“不存在‘有钱也买不到’的供应紧张”。目前 VLSFO 与 MGO 之间的价差仍处于历史高位，炼厂确实在优先生产馏分油，这与 Johnson 的供应逻辑是一致的。**但供应是否会演化成大规模断供，还需观察未来两个月的市场演变。**

**对货代意味着什么？****1. 燃油附加费不再是“短期浮动项”，该当固定成本看待了**

中东冲突持续，燃油附加费在过去三个月已经连续上调。如果主要加油港在 8-9 月出现断供风险，船公司大概率会提前在第三季度定价窗口收紧燃油附

加费条款。建议在给客户的长期报价中，将燃油附加费从“弹性浮动项”调整为“按船公司季初公布费率执行”，并在合同条款中明确注明“若炼厂开工率及船用燃料油供应出现结构性短缺，燃油附加费可随船公司公告联动调整”。

## 2. “燃油短缺”不是远虑，7月窗口就能卡住客户预算

区域断供7月就可能出现。如果客户将大货安排在8-9月出运，建议现在就提前沟通。话术可以这样组织：“Mercuria最新预警显示，全球主要加油港可能在8-9月面临断供风险。如果您这边第三季度的货量比较大，建议提前锁舱锁附加费，避免届时燃料短缺导致运价跳涨、舱位紧张同时发生。”

## 3. 合同里的“燃料短缺”不可抗力条款建议加上

目前多数运输合同的不可抗力条款涵盖的是“战争、封锁、港口拥堵”，很少将“燃料供应中断”单独列明。如果炼厂因原料短缺减产船用燃料油，或主要加油港实施限量供应，承运人绕航、减班、临时调价时容易引发费用归属争议，建议在与客户的中长期合同中增加一句话：“若因炼厂减产、船用燃料油供应中断或主要加油港口限供等不可抗力事件，导致承运人调整航线、减班或加收附加费，相关额外费用由委托方承担。”

## 4. 关注新加坡、鹿特丹、富查伊拉三大加油枢纽的动态

新加坡4月船用燃料总销量已降至14个月低点，同比降1.2%，环比大降8.7%。富查伊拉位于霍尔木兹海峡外侧，直接受中东供应链断裂影响。如果这些枢纽的供应量持续下滑，船公司可能会优先保障自有船队，挤压现货市场的舱位供给，建议将三大港口的船用燃料供应量和炼厂开工率数据纳入日常跟踪清单。

Mercuria的10%停摆预警不是终点，而是燃料供应链的一根“保险丝”，炼厂正在将每一滴渣油都转化成馏分油，中东货源持续断供，船用燃料油的供给池正在被行业内外共同抽干。

对货代来说，原油价格只是背景板，船用燃料油才是直接掐住你报价单的那只手，现在就把合同里的燃料附加费条款锁死，把7月-9月可能出现的“缺油窗口”提前告知客户。（2026-6-8）

## 动物疫情

**1.匈牙利发生 7 起野猪非洲猪瘟疫情**

5月26日，匈牙利通报诺格拉德州等4地发生7起野猪非洲猪瘟疫情，7头野猪感染死亡。

**2.塞尔维亚发生 1 起野猪和 15 起家猪非洲猪瘟疫情**

5月26日，塞尔维亚通报科卢巴拉州等4地发生1起野猪和15起家猪非洲猪瘟疫情，4头野猪感染死亡，119头家猪感染，99头死亡，696头被扑杀。

**3.波兰发生 74 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情**

5月26日，波兰通报滨海省等7地发生74起野猪和1起家猪非洲猪瘟疫情，159头野猪感染死亡，2.1万头家猪感染，196头死亡。

**4.乌克兰发生 1 起家猪非洲猪瘟疫情**

5月27日，乌克兰通报第聂伯罗彼得罗夫斯克州发生1起家猪非洲猪瘟疫情，18头家猪感染死亡，10头被扑杀。

**5.西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情**

5月28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，3头野猪感染死亡。

**6.波兰发生 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

5月28日，波兰通报大波兰省发生2起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，2.9万只家禽感染，52只死亡。

**7.荷兰发生 1 起家禽和 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

5月26、28日，荷兰通报弗里斯兰省等3地发生1起家禽和3起野禽H5N1

亚型高致病性禽流感疫情，90 只家禽感染，7.7 万只被扑杀，8 只野禽感染死亡。

#### 8.法国发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

5 月 26 日，法国通报上加龙省发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，10 只野禽和散养家禽感染死亡，245 只被扑杀。

#### 9.挪威发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

5 月 27 日，挪威通报诺尔兰郡发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

#### 10.芬兰发生 6 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

5 月 28、29 日，芬兰通报新地区等 2 地发生 6 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，6 只野禽感染死亡。

#### 11.西班牙发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

5 月 29 日，西班牙通报加利西亚自治区发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

#### 12.加拿大发生 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

5 月 28 日，加拿大通报阿尔伯塔省等 2 地发生 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，4871 只家禽感染死亡，3.6 万只被扑杀。



#### 13.波兰发生 1 起新城疫疫情

5 月 28 日，波兰通报卢布斯卡省发生 1 起新城疫疫情，3.8 万只家禽感染，1206 只死亡。

#### 14.希腊发生 3 起羊痘疫情

5 月 29 日，希腊通报埃托利亚-阿卡纳尼亚州等 2 地发生 3 起羊痘疫情，多只绵羊山羊感染。

#### 15.奥地利发生 2 起牛结核病疫情

5月29日，奥地利通报福拉尔贝格州发生2起牛结核病疫情，9头牛感染，1头死亡，32头被扑杀。

**16.意大利发生1起结节性皮肤病疫情**

5月29日，意大利通报萨丁大区发生1起结节性皮肤病疫情，1头牛感染，13头被扑杀。

**17.希腊发生12起SAT1型口蹄疫疫情**

5月29日，希腊通报莱斯沃斯省发生12起SAT1型口蹄疫疫情，747只山羊绵羊感染，2425只被扑杀。