

博观天下 静观世界

- ◀ 运价连涨 10 周！美东涨超 12%，波斯湾、南美开始回落
- ◀ 多船司紧急通知：暂停订舱
- ◀ ONE 新规落地！封条不合规，损失由货主承担
- ◀ 6 月外储规模保持总体平稳，连续 3 个月超过 3.4 万亿美元

资讯组出品
2026-07-13

来源：维运网

10400 美元！

达飞再次提价，欧洲线旺季涨价持续升级

进入 7 月中旬，继多家班轮公司陆续公布旺季涨价计划后，法国班轮巨头达飞轮船（CMA CGM）再次上调亚洲至欧洲、地中海及北非航线 FAK（Freight All Kinds）费率。其中，亚洲至北非 40 英尺集装箱 FAK 费率提高至 10400 美元，成为本轮欧洲航线调价中的最高报价之一，也反映出船公司仍在积极推动旺季运价上涨。进入 7 月中旬，

一、达飞公布最新 FAK

根据达飞轮船（CMA CGM）官网最新价格公告显示，新一轮 FAK 费率适用于 2026 年 7 月 15 日至 7 月 31 日装船货物，覆盖亚洲主要港口（包括日本、东南亚及孟加拉国）出口至欧洲、地中海及北非市场。

其中，亚洲至北欧（North Europe）费率调整为：

- 20GP：4100 美元
- 40GP/40HC/40RF：7000 美元

亚洲至地中海及北非费率则分别调整为：

FAK Rates - From Asia to the Mediterranean & North Africa

PRICES & SURCHARGES

In a continued effort to provide our customers with reliable and efficient service, CMA CGM announces an increase on our Freight All Kind (FAK) rates as follows as from July 15th to 31st, 2026.

	20'	40'/40' HC
WEST MED	USD 5,800	USD 7,900
ADRIATIC	USD 6,000	USD 8,100
EAST MED	USD 6,200	USD 8,500
BLACK SEA	USD 5,900	USD 8,000
NORTH AFRICA	USD 7,300	USD 10,400

These new FAK rates will be applied as follows:

- Origin Range: From all Asian main ports
- Destination range: To all Mediterranean ports (areas mentioned above)
- Cargo: Dry, Reefer, OOG, Paying Empties
- Date of application: July 15th to 31st, 2026

其中，北非航线 40 尺箱 10400 美元成为此次公告中最高费率水平。

达飞表示，本次公布的 FAK 价格已包含：

- 基本海运费 (Basic Ocean Freight)
- 燃油附加费 (Bunker-related Surcharges)

但以下费用仍将根据实际情况另行收取，包括：

- THC 码头操作费
- 欧盟 ETS 碳排放费用
- Safety & Security 附加费
- Contingency 应急附加费
- 起运港、目的港 Local Charges 等。

这意味着，实际运输成本仍可能高于公告中的 FAK 报价。

二、北非航线成为本轮涨价焦点

相比北欧航线，本轮涨幅最受市场关注的是**北非方向**。

从今年 5 月底开始，达飞已连续数次调整亚洲至地中海、北非 FAK 费率，北非 40 尺箱报价已由此前约 9200 美元逐步提升至 10200 美元，再进一步上调至 10400 美元，显示船公司仍在持续试探市场接受能力。

业内普遍认为，随着欧洲市场旺季订单释放，加之部分区域运力依旧偏紧，北非及地中海航线仍是本轮涨价执行力度较强的市场之一。

三、行业观察

目前来看，船公司推动 7 月运价上涨的态度依然明确，但最终涨价能否完

全落地，**仍将取决于实际订舱需求、市场接受程度以及后续运力投放情况。**

对于出口企业和货代而言，建议持续关注各船公司最新 FAK、GRI 及 PSS 调整通知，提前做好订舱和成本预算安排；对于欧洲及北非航线客户，则需重点关注 7 月下旬市场成交价格与实际舱位供应变化，以便及时调整出货计划。

(2026-7-6)

来源：维运网

运价暴涨 84%!

MSC 重启停航航线，印度美东市场迎来新拐点

近期，全球最大班轮公司 MSC (Mediterranean Shipping Company) 计划恢复印度至美国东海岸 Indus Express 航线的消息，引发业内关注。

据《Journal of Commerce》(JOC) 最新报道 (2026 年 7 月初)，**MSC 计划于 2026 年 8 月第三周恢复 Indus Express 定期服务。这距离该航线宣布停航仅约一个月，反映出印度至美国东海岸市场供需关系正在快速发生变化。**

一、停航不足两个月

MSC 于 2026 年 6 月初宣布停止运营 Indus Express 航线，并表示该调整属于航线网络优化的一部分。

根据 MSC 向客户发布的通知，该航线停止运营后，公司继续保留另一条印度—美国东海岸服务 INDUSA，以维持该贸易航线的运输能力。

航运咨询机构 Linerlytica 披露，Indus Express 最后一个航次由 MSC PRATITI 轮执行，于 2026 年 6 月 3 日从蒙德拉 (Mundra) 启航。此前，该航线已因红海及霍尔木兹海峡局势影响，自 3 月起取消阿布扎比、杰贝阿里等港口挂靠，并改经好望角航行。

彼时，印度出口至美国东海岸市场需求持续偏弱，业内数据显示，40 英尺集装箱 (FEU) 即期运价长期维持在 2000—2500 美元区间，市场运力相对宽松，MSC 因此选择缩减运力配置。

二、运力收缩推动市场快速升温

不过，市场变化速度明显快于预期。

随着 MSC 撤出 Indus Express，加之其他船公司同期实施部分空班（Blank Sailing），印度至美国东海岸航线有效舱位明显减少，市场供给迅速收紧。

据 Journal of Commerce 援引市场人士消息，**过去四周，该航线 40 英尺柜即期运价累计上涨约 84%，市场报价已由停航时约 2000—2500 美元/FEU，上涨至接近 4000 美元以上。**

业内人士表示，在运价快速回升背景下，**MSC 已开始与部分重点客户沟通后续舱位安排，并重新评估恢复 Indus Express 服务的可行性。**

三、运力重回高收益市场

值得注意的是，**MSC 近期并非仅调整印度市场运力。**

此前，**MSC 已于 6 月中旬恢复中国至美国西海岸 Pearl Service 跨太平洋航线。业内普遍认为，该调整旨在把握亚洲出口旺季带来的运输需求增长。**

分析机构指出，当前全球主要班轮公司正根据不同航线盈利能力持续优化运力配置。当部分航线需求回暖、运价快速提升时，船公司倾向于重新投放运力；而需求疲弱市场则继续实施停航、合并航线及空班等措施，以平衡市场供需。

四、市场观察

尽管 MSC 计划于 8 月第三周恢复 Indus Express，但业内认为，新增运力真正投入市场仍需一定时间，**短期内印度至美国东海岸市场舱位供应仍将保持偏紧状态。**

与此同时，7 月以来，多家船公司已陆续实施 GRI（综合费率上涨）及

PSS（旺季附加费）调整，预计短期运价仍将维持相对高位运行，后续走势仍将取决于印度出口需求、船公司新增运力投放节奏以及美国进口旺季持续情况。

对于国内货代及外贸企业而言，建议持续关注各船公司航线恢复计划、空班安排及运价变化，合理安排订舱周期，并根据不同出运时间及时调整报价策略，以降低市场波动带来的经营风险。（2026-7-6）

来源：搜航网

运价连涨 10 周！

美东涨超 12%，波斯湾、南美开始回落

最新一期的上海集装箱出口运价指数（SCFI）上涨 87.23 点，至 **3326.87** 点，周涨幅 2.69%。创近四年新高（2022 年 8 月跌破 3200 点）。

7 月以来，多家船司在欧美主干航线上陆续落地 FAK、GRI 和 PSS，叠加旺季出货及港口拥堵等因素，对远东至**美线、欧洲和地中海**航线现货价格形成支撑。

本期运价并非全面普涨，**波斯湾、南美、东南亚**等航线出现回落，区域航线运价开始分化。

上海至美西基本港运价升至 **6630 美元/FEU**，周涨 9.28%；上海至美东基本港运价升至 **8296 美元/FEU**，周涨 12.35%。

Xeneta 首席分析师 Peter Sand 认为，跨太平洋市场正在“火热运行”，远东至美西的投放运力达到历史高位（每周 350000TEU），但运价仍继续上涨，说明需求依然强劲。

上海至**欧洲**基本港运价报 **3418 美元/TEU**，周涨 2.27%；上海至**地中海**基本港报 **4717 美元/TEU**，周涨 1.09%。

据多家行业报道，7 月起欧洲航线新一轮涨价幅度较此前几轮有所收敛。后续能否继续推涨，关键看船公司 **FAK、PSS 落地情况**，以及旺季前置后的货量能否继续支撑订舱装载率。

上海至南美、波斯湾及部分近洋航线本期回落。部分航线在前期快速上涨后，已经开始面临货量承接不足或价格回调压力。

SCFI 运价

- 欧洲运价 3418 美元/TEU，上涨 76 美元，周涨 2.29%
- 地中海运价 4717 美元/TEU，上涨 51 美元，周涨 1.09%
- 美西运价 6630 美元/FEU，上涨 563 美元，周涨 9.28%
- 美东运价 8296 美元/FEU，上涨 912 美元，周涨 12.35%
- 南美运价 7230 美元/TEU，下跌 740 美元，周跌 9.28%
- 波斯湾运价 4392 美元/TEU，下跌 200 美元，周跌 4.36%
- 澳新运价 2270 美元/TEU，上涨 192 美元，周涨 9.24%
- 近洋航线，上海至东南亚报 668 美元/TEU，下跌 14 美元；日本关西、关东与上期持平，分别为 323 美元、333 美元；韩国下跌 14 美元至 163 美元/TEU。（2026-7-6）

来源：进出口经理人

多船司紧急通知：暂停订舱

近日，受委内瑞拉北部地震影响，当地重要集装箱港口——拉瓜伊拉港（La Guaira）商业运营仍未恢复。全球两大班轮公司马士基（Maersk）和地中海航运（MSC）周三相继发布运营公告，对相关业务作出调整，包括暂停部分订舱、暂停进出口业务，并对已在途货物进行改港安排。

对于涉及委内瑞拉市场的货主、货代及供应链企业而言，需密切关注港口恢复进展，及时调整运输计划，避免货物交付受到进一步影响。

马士基暂停部分航线订舱

受港口停运影响，马士基已对相关业务进行调整。

具体来看，马士基已暂停接受其美洲区域航线（Intra-Americas Network）发往拉瓜伊拉港的新订舱申请。

不过，来自其他航线或其他起运地前往拉瓜伊拉港的订舱，目前仍继续接受，直至另行通知。

与此同时，马士基还要求客户，在恢复正常运营前，所有空箱暂时统一归还至卡贝略港（Puerto Cabello）的马士基集装箱堆场。

公司表示，正与当地团队及委内瑞拉相关部门保持密切合作，尽可能降低此次事件对客户供应链造成的影响，并将根据港口恢复情况及时发布后续通知。

MSC 暂停拉瓜伊拉港业务

除马士基外，地中海航运（MSC）也已同步采取应急措施。

MSC 宣布，目前已暂停拉瓜伊拉港集装箱码头的运营，所有经由该港口的进口及出口货物均暂停处理，直至港口恢复运营。

对于已经装船、正在前往拉瓜伊拉港的货物，MSC 将统一改由卡贝略港 (Puerto Cabello) 卸货，以减少港口停运带来的影响。

MSC 表示，公司正持续密切关注当地情况，并将在港口恢复运营后第一时间向客户发布最新通知。

港口恢复时间仍未确定

目前，两家船公司均表示，当地主管部门尚未公布拉瓜伊拉港恢复商业运营的具体时间。

由于港口设施受到此次地震影响，何时能够恢复正常作业仍存在较大不确定性。

业内预计，在港口恢复之前，相关货物运输可能继续通过卡贝略港等其他港口进行分流，相关物流时效及操作安排也可能受到一定影响。

拉瓜伊拉港是委内瑞拉重要的集装箱港口之一，此次因地震导致商业运营暂停，对当地进出口物流将产生直接影响。

对于近期有委内瑞拉出运计划的货主和货代企业，建议密切关注马士基、MSC 及当地港口发布的最新运营通知，及时确认订舱政策、改港安排及空箱返还要求，并提前做好运输方案调整，以降低港口停运带来的供应链风险。

(2026-7-7)

来源：搜航网

ONE 新规落地！

封条不合规，损失由货主承担

近日，海洋网联船务（ONE）发布全球集装箱安全封条标准更新通知，要求所有通过 ONE 运输的集装箱必须使用**符合国际标准**的高安全封条（High Security Seal）。

如因封条不符合要求、安装不规范或相关信息错误导致货损、延误或安全风险，相关责任将由**托运人和货主承担**。

根据 ONE 的通知，此次封条新规主要集中在“**标准门槛**”与“**责任划分**”两个方面：

标准要求：即日起，所有由 ONE 承运或监管的国际运输集装箱，必须使用符合或高于 **ISO 17712:2013** 标准的高安全封条（High-security Seal）。普通塑料封条、低等级封条或未经认证的不合规封条，不再符合 ONE 的运输安全要求。

责任承担：ONE 在通知中强调，若使用劣质、低成本或未经认证的不合规封条，由此引发的任何货物被盗、受损、海关罚款、清关延误及其他连带费用。相关责任及经济损失由**托运人和货主承担**。

ONE 此前已对美国、加拿大进口及 FROB 货物提出高安全封条要求。此次公告扩大适用范围，覆盖所有通过 ONE 进行的国际运输。

建议货主和货代通过 ONE 出运时，选择经认证的高安全封条供应商。装柜时做好封条安装、拍照存证和编号复核。（2026-7-7）

来源：海运网

复航！刚刚马士基宣布重返红海

在红海危机持续近三年后，全球集运市场迎来重要变化。当地时间 7 月 6 日，马士基（Maersk）宣布，将联合合作伙伴赫伯罗特（Hapag-Lloyd）恢复旗下 Gemini 合作网络部分航线经红海和苏伊士运河通行。这意味着两家公司正式启动重返红海计划，也被业内视为全球集装箱航运逐步恢复正常运行的重要信号。不过，多位行业分析人士认为，随着绕航逐步结束，全球集运市场未来或将面临运力快速释放、运价承压等新的挑战。

马士基 7 月 6 日发布公告称，公司经过对当前地区安全形势的全面评估，决定与赫伯罗特共同调整 Gemini 合作网络中的 AE15 航线，恢复经红海和苏伊士运河航行。

根据最新安排，AE15 航线未来将采用青岛—光阳—宁波—丹戎帕拉帕斯—塞得港—达米埃塔—科伦坡—新加坡的航线布局，重新通过苏伊士运河连接亚洲、地中海和欧洲市场，而不再绕行非洲好望角。

马士基表示，此次调整只是逐步恢复红海运营的第一步。公司将继续密切关注中东地区安全局势，Gemini 合作网络后续是否进一步恢复红海航行，将取决于当地局势能否持续保持稳定，以及区域冲突是否出现新的升级。

这是自红海危机爆发以来，马士基和赫伯罗特第二次尝试恢复红海航线。自 2023 年以来，受地区安全局势影响，大多数集装箱船公司长期避开红海和苏伊士运河，改道绕行非洲好望角，全球航运运力因此被大量占用，运输时间和成本也明显增加。

业内普遍认为，随着部分航线恢复经红海通行，全球集运市场将进入新一轮调整周期。

Jyske Bank 高级分析师 Haider Anjum 表示，按照马士基内部测算，如果红海航运最终恢复正常，**全球集装箱船队的有效运力将增加约 7%至 9%**。不过，由于此次恢复采取循序渐进的方式，新增运力也将逐步释放，因此有助于避免短时间内运力集中回归，降低运价快速下跌的风险。

他同时指出，目前恢复红海航行的时机相对有利。按照市场规律，夏季运输旺季结束后，全球货运需求通常进入季节性回落阶段，此时逐步恢复苏伊士航线，也有助于缓解欧洲港口可能出现的拥堵压力。

不过，资本市场对这一消息反应较为谨慎。

消息公布后，**马士基 B 类股票当日收跌 5.4%，报每股 15,800 丹麦克朗**。分析认为，投资者担忧随着更多船舶重新经苏伊士运河航行，全球船队有效运力增加，将对未来集装箱运价及航运公司的盈利能力形成下行压力。

与此同时，业内也开始关注更长期的市场影响。

Sydbank 高级分析师 Mikkel Emil Jensen 认为，**如果未来主要班轮公司全面恢复红海航行，2027 年全球集运市场可能迎来严峻考验**。

他表示，目前全球集装箱市场本就拥有大量新船订单，一旦各大船公司全面放弃绕航好望角，**预计将额外释放约 250 万 TEU 的有效运力，相当于大量船舶重新回归市场运营，这将进一步加剧市场供需失衡，对运价和航运企业盈利形成较大压力**。

此外，他也对恢复红海航行的时间点表示谨慎。他认为，在美国与伊朗尚未达成更稳定的地区局势安排之前，中东安全风险仍存在不确定性，**因此原本预计船公司会在今年稍晚时候才恢复红海航行**。

不过，航运咨询机构 Vespucci Maritime 首席分析师 Lars Jensen 则认为，**两家公司既然决定恢复部分航线，说明其已经基于自身风险评估认为当前**

具备一定安全条件。

他预计，**红海航线恢复将主要发生在今年夏末至初秋，也就是全球运输旺季结束之后，这样能够减少对现有航运网络造成的冲击。**

不过，他也提醒，**如果全球主要班轮公司在短时间内集中恢复苏伊士航线，港口作业节奏可能受到影响，并出现新的港口拥堵。**

Lars Jensen 进一步指出，即便未来红海航线恢复正常，也并非所有航次都会重新通过苏伊士运河。**部分船公司仍可能选择让欧洲返程至亚洲的船舶继续绕行好望角，因为返程通常装载率相对较低，绕航既能消化部分新增运力，也可以避免支付苏伊士运河通行费。**在部分情况下，相较于支付较高的过境费用，绕行非洲所增加的燃油成本未必更高，因此仍具有一定经济性。（2026-7-7）

来源：新华财经

6 月外储规模保持总体平稳 连续 3 个月超过 3.4 万亿美元

国家外汇管理局 7 日发布的数据显示，截至 6 月末，我国外汇储备规模为 34163 亿美元，较 5 月末下降 260 亿美元，降幅为 0.75%，这是我国外储规模连续第三个月维持在 3.4 万亿美元以上，总体保持基本稳定。

“这主要反映了主要经济体货币政策及预期、宏观经济数据等因素影响下，汇率折算和资产价格变化带来的负估值效应。”中银证券全球首席经济学家管涛说。

首先从汇率方面看，由于美联储新任主席沃什表态偏鹰，叠加经济数据依旧强劲，市场继续强化美联储加息预期，美元指数延续升势，月涨幅由 5 月的 0.9% 扩大至 6 月的 2.3%，非美货币则总体延续此前跌势。

其次从资产价格看，6 月全球主要金融资产价格表现分化，其中以美元标价的已对冲全球债券指数累计上涨 0.4%，标普 500 股票指数则出现高位回落，下跌 1.1% 至 7499.36。

“受汇率折算和资产价格变化等因素综合影响，6 月末外汇储备环比下跌。”民生银行首席经济学家温彬说。

展望后续，温彬预计，一方面，随着外贸市场布局多元化持续推进，加之全球 AI 资本开支周期延续，出口有望继续发挥国际收支基本盘功能。

另一方面，伴随 6 月稳外资、金融开放政策集中落地，外商直接投资有望维持向好态势。

“总体而言，我国经济运行稳中有进，产业升级与高质量发展扎实推进，

经济基本面韧性充足，能够为外汇储备规模保持总体平稳提供坚实支撑。” 温彬说。

值得一提的是，管涛还提到，**6月人民币汇率结束了此前连续两个月的升值行情，但市场预期保持基本稳定。**

据统计，6月人民币汇率中间价保持窄幅波动，累计升值0.1%，是连续第九个月升值；月末在岸即期汇率和离岸即期汇率则分别较上月末贬值约0.2%、0.4%。其间，境内外即期汇率走弱主要集中在6月17日至24日，最低分别跌至6.8141、6.8195，反映了美联储加息预期增强、美元指数快速回升影响。

此外，6月在岸即期汇率较中间价日均偏离幅度比5月小幅收窄，离岸与在岸即期汇率日均偏离幅度也不足50个基点。“同期银行间市场即期询价日均成交量为461亿美元，与5月基本持平，6月24日即期询价成交量升至714亿美元，刷新历史记录，可能是因为人民币汇率回调促使市场结汇需求加速释放。” 管涛说。

对一篮子货币汇率方面，6月三大人民币汇率指数继续上涨且涨势加快，CFETS人民币汇率指数、参考BIS货币篮子和参考SDR货币篮子人民币汇率指数分别上涨1.9%、1.6%和0.9%，涨幅分别较上月扩大1.4、0.9和0.1个百分点。（2026-7-7）

来源：JCtrans 杰西圈

海运费累计上涨近 25%

这轮涨势还能持续多久？

全球集装箱运输市场仍在延续复苏态势。根据 Container Trades Statistics (CTS) 最新发布的数据，2026 年 5 月，全球集装箱运输量达到 **1735 万 TEU**，较 4 月的 1620 万 TEU 增长约 6.7%。与此同时，全球运价指数 (Global Price Index) 环比继续上涨 8% 至 95 点，自 2 月底霍尔木兹海峡危机爆发以来，**累计涨幅已接近 25%**。

在地缘政治持续扰动的背景下，全球贸易并未明显降温，反而呈现出“货量增长、运价走高、区域分化”并存的新特点。

全球货量保持增长，5 月延续传统旺季表现

CTS 数据显示，5 月依旧是全球集装箱运输最活跃的月份之一。

业内普遍认为，每年二季度开始，海外市场进入补库存阶段，制造业和零售企业备货需求逐步释放，使全球集装箱运输需求保持较高水平。今年虽然受到中东局势影响，但国际贸易整体仍表现出较强韧性。

从区域表现来看，大多数主要贸易区域均实现同比增长，仅有两个出口区域出现下滑：印度次大陆及中东地区出口同比下降 8%，欧洲出口同比下降 1%。

CTS 认为，这两大区域的下滑主要受到霍尔木兹海峡通航受扰影响，两地之间贸易往来受到一定制约。

相比之下，北美出口继续恢复，面向远东市场的货量连续第二个月增长；撒哈拉以南非洲出口同比增长 8%，来自远东、欧洲及印度次大陆和中东市场

的需求持续增加。

运价连续两个月上涨，霍尔木兹海峡影响仍在持续

相比货量增长，更受市场关注的是运价变化。

数据显示，全球运价指数继 4 月上涨 12% 之后，5 月再次环比上涨 8%，指数升至 95 点。自霍尔木兹海峡局势升级以来，两个月累计涨幅已接近 25%。

运价上涨并非单纯由需求增长推动，更反映出供应链风险溢价正在重新计入运输成本。

随着部分船公司调整航线、增加绕航安排、提高风险附加费，以及船舶运营成本上升，市场整体运输成本持续走高。虽然目前全球主干航线尚未出现大范围运力中断，但企业对于未来供应链稳定性的担忧，正在推动部分货主提前出货、锁定舱位，也进一步支撑了运价。

区域市场继续分化，远东仍是全球贸易增长核心

从进口市场来看，除印度次大陆及中东地区外，其余主要区域均实现同比增长。

其中，北美进口自 2025 年 7 月以来首次恢复正增长，年内累计增长 1%，跨太平洋航线货量同比增长超过 20%，显示美国市场进口需求正在逐步改善。

远东地区继续保持全球贸易增长核心地位。

数据显示，今年前五个月，远东进口同比增长 7%，较去年同期新增约 200 万 TEU。增长主要来自亚洲区域内贸易活跃，以及北美货量恢复带来的带动效应。

与此同时，撒哈拉以南非洲继续保持最快增长速度，进口同比增长 16%，其中来自远东地区的货量增长接近 30%，占该地区进口总量的一半以上。

运价上涨背后，更深层是供应链风险定价

从目前的数据来看，全球集装箱运输市场仍保持较强韧性，国际贸易需求并未因局部地缘冲突出现明显收缩。

但与以往不同的是，市场定价逻辑正在发生变化。

过去，运价更多由供需关系决定；如今，地缘政治、航运安全、绕航成本、保险费用等风险因素，正在越来越多地影响运输成本，并成为运价的重要组成部分。

对于国际物流企业而言，这意味着未来市场的不确定性可能成为一种常态。相比判断运价短期涨跌，更重要的是提升供应链应变能力，包括动态调整舱位资源、优化航线布局、加强风险预警，以及帮助客户做好运输计划和成本管理。

CTS 表示，随着 2026 年上半年接近尾声，市场关注的焦点将转向全球运价何时回归危机前水平，以及当前由地缘风险推动的上涨行情还能持续多久。

(2026-7-8)

来源：海运网

中东大港彻底瘫痪 船舶等待靠泊一个月

随着大量原本经霍尔木兹海峡进入海湾地区的货物改走沙特陆桥运输，沙特最大港口——吉达港正面临近年来最严重的一次拥堵危机。港口堆场接近饱和、船舶等待靠泊时间大幅延长、港区外卡车排起约 5 公里长龙，部分货物提箱甚至需要等待 6 至 8 周。与此同时，多家船公司已开始调整运输方案，赫伯罗特暂停部分吉达相关业务，马士基则改用其他港口中转，以缓解当前运营压力。

大量货物改道，吉达港成为拥堵中心

虽然伊朗、美国和以色列已就暂停敌对行动并通过谈判解决今年 2 月爆发的冲突达成一致，但市场对于绕避霍尔木兹海峡风险的需求并未明显减弱。

作为替代方案，大量原本前往海湾地区的货物通过沙特陆桥运输，经红海门户吉达港进入沙特，再由陆路运往海湾各国。这一模式短时间内吸引了大量货源，使吉达港承受了远超正常水平的吞吐压力。

与此同时，朝觐（Hajj）期间进口货量季节性增长，也进一步加剧了港口拥堵。

船舶等待靠泊最长一个月

近期，多位货代人士反映，吉达港已经出现严重等泊现象。

货代交流群内，多位业内人士表示：

“现在吉达多久能靠港？”

“靠了一个月，还没到。”

“我的船也等了 20 多天。”

除了等待时间不断拉长，航线稳定性也明显下降。有业内人士表示，目前除了 7 月初仍有部分班次外，下一班船可能要等到 8 月初，中间出现长达一个月的航次空档，导致空箱无法及时回流，进一步影响运力周转。

公开运营数据显示，吉达港船舶等待靠泊中位时间已由危机前约 0.17 天上升至 3.93 天，增幅超过 20 倍，而个别船舶等待 20 天甚至一个月的情况也开始出现。

堆场利用率达到 90%，提箱等待最长 8 周

港口持续高负荷运行，使堆场压力迅速攀升。

目前，吉达港堆场利用率已达到约 90%，码头整体作业效率下降约 20% 至 25%。

除码头装卸能力受到影响外，海关查验、清关、船公司放货以及港口单证办理等行政环节同样出现严重积压。

当地运输企业表示，目前仅办理提箱手续就可能需要等待 6 至 8 周。

与此同时，集装箱在港停留时间明显延长，部分积压货物在堆场停留超过两周仍无法顺利提离。

港外卡车排队约 5 公里，部分车辆等待 3 天才能进港

港口拥堵已经蔓延至陆路运输环节。

当地运输企业提供的视频显示，大量集卡在港区外排队等待进港提还箱，车队绵延约 5 公里。

运输企业表示，部分车辆需要连续排队约 3 天才能进入港区作业，陆桥运输效率明显下降，也进一步影响了整个供应链运转。

赫伯罗特暂停相关业务，多家船公司调整运输方案

面对持续恶化的拥堵形势，船公司开始调整运营策略。

赫伯罗特已通知客户，即日起暂停经吉达陆路运输至海湾北部（Upper Gulf）的跨境拖车运输服务（Haulage Solution），恢复时间另行通知。

同时，对于已经装载在驶往吉达船舶上的集装箱，如果提单最终目的港并非吉达，相关货物将不再安排在吉达卸船，而是改由其他港口卸货，以减轻吉达港堆场压力。

不过，最终目的地位于沙特境内的货物仍可继续在吉达港卸船，再通过现有陆桥网络运输至最终收货地。

另一方面，马士基也已调整运输方案。部分货物将先经豪尔费坎（Khor Fakkan）和萨拉拉（Salalah）港中转，再通过陆桥运输至沙迦（Sharjah），随后接入海湾地区支线网络，运往最终目的港。

货代建议避开吉达，改走其他中转港

面对持续拥堵，不少货代企业已经开始建议客户调整物流方案。

有货代人士表示，过去几周一直建议客户尽量避开经红海进入吉达港的运输方式，优先考虑经阿拉伯海航线，并选择萨拉拉（Salalah）、豪尔费坎（Khor Fakkan）、沙迦（Sharjah）等港口进行中转。

业内人士认为，越来越多客户已经开始采用这一方案，这不仅有助于降低港口拥堵带来的运输风险，也可为后续区域物流方案提供更多选择。

对货主意味着什么？

当前吉达港的拥堵已不仅影响船舶靠泊，更对整个供应链产生连锁影响：

- 船期延误加剧，部分航次取消或跳港，运输时效难以保证；
- 集装箱滞留时间延长，可能产生更高的滞箱费（Demurrage）和滞港费（Detention）；
- 陆桥运输能力趋于饱和，内陆配送周期进一步拉长；
- 生鲜、冷链等时效要求较高的货物面临更大的品质和交付风险。

值得关注的是，针对吉达港当前的特殊情况，马士基已针对部分符合条件的集装箱实施最长 15 天的特殊免箱期政策，相关货主可及时向船公司或货代确认是否适用。

后续仍需关注港口恢复情况

目前来看，吉达港短期内仍将面临较大运营压力。随着陆桥运输需求持续高位运行，加之港口积压货物尚未完全消化，港口恢复正常作业仍需时间。

对于近期计划发往沙特及海湾地区的货主而言，应密切关注船公司最新通知及港口运营动态，根据货物时效要求，及时评估是否调整航线或选择其他中转港，以降低供应链风险。（2026-7-8）

来源：海运网

运价涨势急转

美东跌一成、美西配比价暴降 37%

7 月初涨价或成“最后辉煌”

近日，美国航线运价在 7 月 1 日迎来一轮大幅上涨后，仅数日便出现明显回落。美东航线现货运价一周内累计下跌约 10%，美西航线长约与现货配比价降幅更接近 37%。随着新增运力持续释放、部分货主放缓出货，以及抢运需求逐步减弱，市场普遍认为，本轮由抢运潮推动的运价上涨正在降温，美国《Journal of Commerce》（JOC）甚至指出，7 月初的这轮涨价或许将成为跨太平洋航运公司本轮行情“最后的辉煌”。

7 月初，船公司宣布上调美国航线运价。然而，市场热度并未持续太久。

大型货代公司负责人表示，7 月 1 日实施的新运价仅维持数日便开始松动。7 月 3 日市场已出现降价迹象，7 月 7 日运价进一步下调。其中，美东航线 40 英尺集装箱（FEU）现货运价由 9000 美元先后两次下调，累计减少 900 美元，降至 8100 美元，较涨价初期回落约 10%。

相比之下，美西航线价格调整更为明显。除现货运价变化外，市场关注的长约与现货配比价也持续放宽。美西航线配比方式由此前的 3:1 调整为 2:1，随后进一步放宽至 1:1。

按照现货运价 7500 美元、长约价格 2000 美元计算：

- 3:1 配比价约为 6125 美元；
- 2:1 配比价约为 5667 美元；
- 1:1 配比价约为 4750 美元。

短短一周内，**配比价累计下降 2750 美元，降幅约 36.67%**。业内人士表示，目前多数货代企业长约客户占比约五成，因此配比价变化对整体市场影响较为明显。

对于本轮运价快速回调，美国《Journal of Commerce》（JOC）7 月 6 日报道认为，**美国航线近期的现货运价飙升，可能已是跨太平洋班轮公司本轮上涨行情的“最后辉煌”**。

此前，多家大型货代公司及外籍班轮公司高层也曾表示，在没有新的重大突发因素影响下，今年欧美航线运价高点可能已经出现。

业内分析认为，本轮运价回落主要受到多方面因素共同影响。

- 一方面，**美东航线部分货物已难以赶上美国 10%临时关税实施窗口（按货物到港时间计税），抢运需求有所减弱。**
- 另一方面，**美西航线部分货主认为当前运价已处于高位，选择暂缓出货，导致部分船公司的舱位利用率低于预期，对市场价格形成压力。**
- 与此同时，运力持续增加，也进一步削弱了市场供需紧张局面。

JOC 援引市场数据指出，新开航线及加班船投入，使美西航线运力明显提升。航运数据机构 eeSea 数据显示，7 月份亚洲至美国航线实际运力预计较 6 月份增长 7.5%，达到约 213 万 TEU；8 月份计划运力预计进一步增长至 227 万 TEU，较 7 月继续增长约 6.5%。

其中，**仅美西航线 7 月份运力较上一季度预计增长约 12%，新增运力主要来自全球前两大集装箱班轮公司——地中海航运（MSC）和马士基（Maersk）新增航线及运力投入。**

市场人士认为，**在经历连续约 4 个月的上涨行情后，美国西海岸现货运价已开始面临回调压力。**

货运代理公司 Glovis America 全球销售执行董事 Christian Sur 向 JOC 表示，前期集中出货使运价维持高位，但随着美国独立日假期结束，市场需求趋于平稳，公司已从部分承运人获得特殊折扣运价，预计美西现货运价仍有进一步回落空间。

另有一位托运企业高管表示，从目前市场表现来看，本轮运价上涨已接近顶部。

此外，一位曾负责全美零售企业物流业务的行业顾问分析称，近期运价上涨部分受到市场对 7 月下旬可能实施新一轮关税政策的预期影响，促使部分秋季及节假日商品提前出运。但他认为，这种由抢运带来的运价上涨具有阶段性，难以长期维持。

综合市场表现来看，在新增运力持续释放、抢运需求减弱以及货主观望情绪升温等因素共同作用下，美国航线运价正逐步由快速上涨转向回调，后续市场走势仍将取决于货量变化、运力投放节奏以及美国贸易政策的进一步发展。

(2026-7-10)

来源：中国航务周刊

马士基宣布：又一航线重返红海！

继马士基与赫伯罗特合作的“双子星联盟” AE15 航线重返红海后，7 月 9 日，马士基再次宣布，由其独立运营的中东-美东航线 MECL，也将从绕行好望角改为经苏伊士运河、红海的线路，标志着马士基向逐步恢复这一航线又迈出了一步。

该举措也进一步表明，班轮巨头对红海地区当前局势谨慎乐观。尽管运输量仍远低于危机前水平，但随着更多航线及更大型船舶的回归，班轮公司正逐渐恢复信心。

根据马士基最新公告，通过将 MECL 航线调整回归苏伊士运河、红海线路，西行航次时间将平均缩短 7 天，东行航次平均缩短 14 天。

首个通过苏伊士运河、红海的西行航次，将由“Maersk Denver”轮执行，航次为 627W；首个东行航次由“Maersk Chicago”轮执行，航次为 624E。

此外，MECL 航线东行方向将新增挂靠吉达港，预计于 8 月生效。调整后的东向航线挂靠港序为：查尔斯顿-萨凡纳-休斯顿-诺福克-纽瓦克-丹吉尔-吉达-塞拉莱-蒙德拉-皮帕瓦夫-那瓦舍瓦。

马士基进一步表示，将继续密切关注中东地区安全局势，船员、船舶及货物安全仍将是最高优先事项。如果当地安全局势发生变化，有可能将个别航次或整个航线恢复至好望角线路，并已为此制定了应急预案。

自 2023 年 11 月也门胡塞武装袭击红海地区商船以来，为保证运输安全，班轮公司不得不绕行好望角，以避开苏伊士运河、红海航线。

进入 2026 年，红海地区紧张局势一度缓和，就在业界猜测班轮公司将重

回红海之际，美伊以战争爆发，中东局势再度紧张。为支持伊朗，也门胡塞武装曾威胁称，将继续在红海地区袭击商船。

现在虽然部分航线重回红海，但班轮公司对此态度依然谨慎。**一方面，当地安全风险持续存在，地缘政治依旧复杂多变，是复航道路上的主要障碍；另一方面，如果更多运力回归，必将释放额外运力，增加运费下跌的风险。**

(2026-7-10)

动物疫情

01 非洲猪瘟



1.匈牙利发生 8 起野猪非洲猪瘟疫情

6 月 29 日，匈牙利通报诺格拉德州等 3 地发生 8 起野猪非洲猪瘟疫情，8 头野猪感染死亡。

2.意大利发生 65 起野猪非洲猪瘟疫情

6 月 29 日，意大利通报艾米利亚罗马涅大区等 3 地发生 65 起野猪非洲猪瘟疫情，65 头野猪感染死亡。

3.塞尔维亚发生 28 起家猪非洲猪瘟疫情

7 月 1、3 日，塞尔维亚通报马切万州等 3 地发生 28 起家猪非洲猪瘟疫情，51 头家猪感染，32 头死亡，397 头被扑杀。

4.西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

7 月 2 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。

5.南非发生 2 起家猪非洲猪瘟疫情

7 月 1 日，南非通报豪登省发生 2 起家猪非洲猪瘟疫情，399 头家猪感染，397 头死亡。

02 禽流感



6.比利时发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

6 月 29 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，5 只野禽感染死亡。

7.葡萄牙发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

6 月 29 日，葡萄牙通报里斯本市等 2 地发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽

流感疫情，2 只野禽感染死亡。

8. 丹麦发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 2 日，丹麦通报斯劳厄尔瑟市等 2 地发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，3 只野禽感染死亡。

9. 美国发生 2 起野禽和 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 3 日，美国通报爱达荷州等 4 地发生 2 起野禽和 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，2 只野禽和散养家禽感染死亡，24 只被扑杀，2 万只商品化家禽被扑杀。

10. 哥伦比亚发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 2 日，哥伦比亚通报维查达省发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，95 只野禽和散养家禽感染，85 只死亡，10 只被扑杀。

11. 智利发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 2 日，智利通报马乌莱大区发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，164 只野禽和散养家禽被扑杀。

12. 南非发生 2 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 1、2 日，南非通报西开普省等 2 地发生 2 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，2 只野禽和 29 只家禽感染死亡。

13. 澳大利亚发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

6 月 29 日和 7 月 3 日，澳大利亚通报南澳大利亚州发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，4 只野禽感染死亡。



14. 希腊发生 1 起 8 型蓝舌病疫情

6 月 29 日，希腊通报约阿尼纳省发生 1 起 8 型蓝舌病疫情，1 只野生岩羚感染死亡。

15. 希腊发生 11 起羊痘疫情

7月2日，希腊通报阿卡迪亚省等2地发生11起羊痘疫情，77只绵羊和山羊感染，8只死亡。

16.西班牙发生5起新城疫疫情

7月3日，西班牙通报卡斯蒂利亚莱昂大区发生5起新城疫疫情，7524只家禽感染死亡，35万只被扑杀。

17.美国发生8起新大陆螺旋蝇蛆病疫情

7月3日，美国通报德克萨斯州发生8起新大陆螺旋蝇蛆病疫情，3头牛7只羊和1只家犬感染。

18.南非发生48起SAT1型口蹄疫疫情

7月2日，南非通报西北省等5地发生48起SAT1型口蹄疫疫情，916头牛感染，471头死亡。