

博視天下 靜觀世界

- ◀ 2000 万美元！霍尔木兹海峡通行成本曝光
- ◀ 船公司警告：德班港延误可能达到 20 天
- ◀ MSC “大停航”！黄金周前后欧美航线 6 个航次取消
- ◀ 运价五连涨！美东破万美元！欧线继续下跌

资讯组出品
2026-08-31

来源：搜航网

MSC 官宣重返红海

5 艘主力船改走苏伊士，总运力超 9 万 TEU

8 月 24 日，MSC 宣布在全面评估红海地区最新安全和运营条件后，决定在有限数量的**东西向航线**上，部分恢复经苏伊士运河和红海通行。

首批涉及**亚洲—地中海**、**亚洲—北欧**以及**印度—地中海**三个方向，共计 5 个航次。

- **亚洲—地中海 Jade 航线东行**：由 “MSC MICHEL CAPPELLINI”（运力约 2.4 万 TEU）执行 GJ632E 航次，8 月 24 日从埃及阿布基尔港出发。

- **亚洲—北欧 Albatros 航线东行**：由 “MSC JOSEFINA”（运力约 1.6 万 TEU）执行 GA630E 航次，8 月 24 日从沙特吉达港出发。

- **印度—地中海 Himalaya 航线西行**：由 “MSC BERYL”（运力约 1.2 万 TEU）执行 IS632A 航次，计划 8 月 31 日从印度维津贾姆港出发。

- **亚洲—地中海 Tiger 航线西行**：由 “MSC ANNA”（运力约 1.9 万 TEU）执行 GT629W 航次，8 月 24 日从新加坡港出发。

- **亚洲—地中海 Tiger 航线东行**：由 “MSC TINA”（运力约 1.9 万 TEU）执行 GT632E 航次，8 月 20 日从土耳其梅尔辛港出发。

MSC 表示，相关订舱确认和线上船期将陆续更新。公司仍**保留应急预案**，如安全形势发生变化，个别航次可能临时调整，必要时重新绕行好望角。

Linerlytica 披露，7 月下旬以来，MSC 至少已安排 7 艘集装箱船（包括 MSC Amelia、MSC Oliver 等）采取**关闭 AIS 信号**的“暗航”方式，通过苏伊士运河及曼德海峡，主要以东行测试为主。

马士基原本绕行好望角的亚洲至欧洲货量中，已有超 **30%**转回苏伊士运河。赫伯罗特、达飞等也在增加使用频次或准备进一步投入。

数据显示，7月20日至8月16日期间，苏伊士运河共录得 **1088** 次通航，为2024年1月以来最高水平，但总体流量仍较红海危机前低41%。

业内人士指出，若安全局势不再恶化，预计更多船司和航次将逐步回归苏伊士运河。在一定程度上缓解因绕行好望角和港口拥堵造成的运力紧张问题。

(2026-8-25)

来源：JCtrans 杰西圈

马士基两艘大船同一天重返苏伊士运河

红海航线恢复再进一步

苏伊士运河的集装箱航运正在持续升温。8月22日，马士基旗下两艘大型集装箱船 **Mathilde Maersk** 和 **Bangkok Maersk** 同日通过苏伊士运河。其中，**Bangkok Maersk** 更是完成了自己的首次苏伊士运河通行。

这一动态被苏伊士运河管理局（SCA）重点披露。SCA 表示，随着越来越多欧洲—亚洲航线恢复经由苏伊士运河，马士基旗下集装箱船的日均通行量正在明显增加。

对于经历长期绕行的亚洲—欧洲集装箱运输市场而言，这意味着传统苏伊士—红海航线的恢复正在进一步推进。

1. 两艘大型集装箱船同日通过

8月22日，**Mathilde Maersk** 率先进入北向船队。这艘2015年建造的 Triple-E 系列集装箱船，最大载箱量约 19,000 TEU，随后通过的 **Bangkok Maersk** 则完成了其首次苏伊士运河通行。

Bangkok Maersk 于2025年建造，船长350米、型宽56米，船舶资料显示其最大载箱量为 17,480 TEU。该船采用双燃料动力，可使用甲醇运行。SCA 在官方公告中则将其载箱能力表述为约 17,200 TEU。

Bangkok Maersk 此次从意大利驶往新加坡，目前部署于马士基 AE7 服务。

SCA 表示，选择苏伊士运河而不是绕行非洲，可将航程时间缩短约 14 天，同时降低航程时间和相关成本。

对于大型集装箱船而言，这意味着更短的航程不仅能够减少燃油和船期成本，也能够提高单艘船舶的周转效率。

2. 马士基正在逐步增加苏伊士航线投入

此次两艘大型船舶通行，并不是一次孤立的航次。

过去一个多月，马士基与赫伯罗特已经陆续将部分 Gemini Cooperation 航线从好望角绕行方案切回苏伊士—红海航线。

7 月，双方宣布 AE15 服务恢复经苏伊士运河运行；8 月 10 日，又宣布 AE19 服务改回跨苏伊士航线。

马士基 CEO Vincent Clerc 在 8 月 13 日公布二季度业绩时表示，目前约有三分之一原本经苏伊士运河的相关业务量/服务已经恢复通过该航线，公司正在逐步推进全面回归，同时会根据安全形势持续进行评估。

这意味着，马士基当前的策略并不是一次性全面恢复，而是分批次、分航线增加苏伊士和红海航行。

对于货主和货代而言，这种变化可能进一步影响亚洲—欧洲航线的航程、船期以及有效运力。

3. 马士基之外，更多船公司正在重新评估

苏伊士运河近期出现的变化，也正在从单一船公司向整个集装箱航运市场扩散。

MSC 近期也开始增加红海航行。据 Seatrade Maritime 报道，过去两周已有 7 艘 MSC 集装箱船通过曼德海峡，目前主要为东向航次。不过，MSC 尚未正式宣布全面恢复苏伊士航线。

这些船舶在通过高风险区域时还出现了关闭 AIS 信号的情况，显示出船公

司虽然正在增加相关航次，但对安全风险仍保持高度谨慎。

同时，CMA CGM 也在持续增加苏伊士运河使用量。苏伊士运河管理局 8 月 18 日披露，今年以来已有 199 艘 CMA CGM 旗下船舶通过苏伊士运河，累计净吨位达到 2520 万吨；2025 年全年则为 212 艘、1880 万吨。CMA CGM 方面同时表示，希望进一步增加通过苏伊士运河的航线和船舶数量。

换句话说，马士基、MSC、CMA CGM 等主要集装箱船公司正在不同程度上重新评估苏伊士—红海航线。

4. “回归” 还不意味着全面恢复

目前的市场变化更准确地说是“逐步恢复”，而不是苏伊士—红海航线已经全面恢复正常。

马士基自身也强调，其每一次航线调整都取决于当时的安全评估，并保留在安全形势发生变化后重新绕行非洲的方案。

苏伊士运河整体通行量虽然正在改善，但仍处于恢复过程中。8 月 22 日当天，共有 57 艘船舶通过苏伊士运河，合计净吨位约 280 万吨。（2026-8-26）

来源：JCtrans 杰西圈

2000 万美元！

霍尔木兹海峡通行成本曝光

霍尔木兹海峡的通行成本，正在成为国际油运市场无法忽视的一笔账。

法国能源巨头 TotalEnergies 首席执行官 Patrick Pouyanne 在挪威斯塔万格举行的能源会议上表示，**一艘超大型原油运输船（VLCC）通过霍尔木兹海峡并返回，运输成本目前约为 2000 万美元**，折算下来约相当于每桶原油增加 10 美元的运输成本。

同时，波斯湾部分原油生产商为了将货物运出市场，正在以明显低于国际基准价格的水平出售原油。Pouyanne 透露，TotalEnergies 目前可以在波斯湾内部以每桶约 50 至 60 美元的价格采购原油，而同期布伦特原油期货价格已超过 90 美元/桶。

高昂的运输成本，与低价原油之间的价差，正在重新塑造霍尔木兹海峡的油运经济。

一艘 VLCC，过海峡要付出多少成本？

VLCC 通常可装载约 200 万桶原油。按照 Pouyanne 的说法，**一艘 VLCC 完成霍尔木兹海峡通行并返回，运输成本约为 2000 万美元。**

如果按照 200 万桶的装载量计算： $2000 \text{ 万美元} \div 200 \text{ 万桶} \approx 10 \text{ 美元/桶}$

也就是说，仅运输环节，就可能让每桶原油额外增加约 10 美元成本。

这也解释了为什么部分波斯湾原油目前能够通过大幅折价来消化额外运输成本。

TotalEnergies 目前仍在采购来自伊拉克和卡塔尔的原油。 Pouyanne 表示，这些原油仍在通过霍尔木兹海峡运输，但运输并非易事，能够找到愿意承担相关风险和成本的船东，是目前交易能够继续进行的重要条件之一。

原油还能运，成品油却更难

原油与成品油目前正在呈现完全不同的运输状态，原因之一在于船型和货量。

原油运输主要依靠 VLCC 等大型油轮，单船可以装载约 200 万桶原油，因此即使额外增加约 2000 万美元运输成本，分摊到单桶后仍约为 10 美元。

但汽油、柴油等成品油通常使用更小型的油轮运输，单船装载能力明显低于 VLCC。

Pouyanne 表示，对于成品油而言，相关运输成本可能被推高至约 50 美元/桶，这一成本水平已经难以支撑正常商业运输，**因此目前几乎没有成品油轮通过霍尔木兹海峡。**

这也造成了一个颇为特殊的市场分化：原油市场偏弱，成品油市场却持续趋紧。

一方面，仍有原油通过霍尔木兹海峡进入国际市场，使全球原油供应没有出现更大规模的缺口；另一方面，成品油运输受到更高成本的限制，汽油、柴油等产品供应则承受更大压力。

“高运费+低油价”，正在改变油运市场的利润分配

从航运企业和贸易商的角度来看，霍尔木兹海峡目前呈现出的并非简单的“无法通行”，而是通行成本大幅上升后的经济性重构。

对于船东而言，能够承接相关航次意味着更高的风险溢价和运输收益；对

于贸易商而言，波斯湾原油的大幅折价，则部分抵消了高昂的海运成本。

也就是说，2000 万美元的运输成本并没有完全阻断原油贸易，而是通过油价折扣和运输溢价，在产业链不同环节之间重新分配。

这也是目前部分原油仍能通过霍尔木兹海峡运输的重要原因。

替代通道正在加速推进

面对霍尔木兹海峡运输成本和不确定性的持续上升，能源企业也在寻找更加稳定的替代出口通道。

Pouyanne 表示，TotalEnergies 计划参与投资从巴格达到叙利亚方向的管道项目，同时投资扩大阿联酋 Habshan-Fujairah 原油管道能力。其中，Habshan-Fujairah 管道连接阿联酋内陆油田与位于阿曼湾一侧的富查伊拉港，能够在一定程度上绕开霍尔木兹海峡。目前该管道运输能力约为 180 万桶/日，阿联酋方面计划进一步扩大其出口能力。（2026-8-26）

来源：壹航运

船公司警告：

德班港延误可能达到 20 天

南非最大集装箱港口——德班港（Port of Durban）近期再次陷入严重拥堵。

据壹航运最新获悉：最新消息显示，**德班 Gateway Terminal 码头的船舶延误已经达到约 10 天**。随着码头作业效率持续承压，多家船公司警告，**如果拥堵进一步恶化，部分船期延误甚至可能扩大至 20 天**。

更值得关注的是，这次拥堵并非单纯由船舶集中到港造成，而是与码头系统升级、设备问题、堆场压力以及整体运营协调困难等多重因素叠加有关。

系统升级后，港口陷入“危机”

此次问题的一个重要导火索，是德班 Gateway Terminal 近期进行的 **Navis N4 操作系统升级**。

据当地货运行业组织发布的信息，Gateway Terminal 此前为实施系统升级，一度暂停陆侧作业。虽然系统升级已经完成，但码头恢复运行后，积压货物和作业瓶颈并未迅速消除，反而形成新的积压。数据显示，**该码头在 8 月 10 日至 16 日期间处理约 2.58 万 TEU，较前一周下降约 26%**。

南非货运代理协会（SAAFF）甚至直接将 Gateway Terminal 当前状况形容为一场“危机”。

该协会指出，系统切换只是问题的一部分。设备限制、堆场运营压力以及不同环节之间的协调问题，共同导致集装箱流动受到严重影响，并开始向南非更广泛的供应链传导。

船在等泊位，货在等船

目前，德班港的问题已经不仅是码头内部作业效率下降，而是逐渐演变成典型的“船等泊位、货等船、集装箱周转放缓”的连锁反应。

港口拥堵数据也显示，**截至 8 月 22 日的一周，德班港船舶等待时间中位数已达到约 3.29 天，港口拥堵水平被评定为“高”**。不过，船公司和货代行业反馈的实际延误情况明显更加严重，部分船舶受到的连续性延误已达到 10 天。

此前，德班港集装箱吞吐量一度有所改善，但随着到港船舶增加和码头利用率上升，积压问题很快重新出现。这也暴露出德班港一个长期存在的问题：港口运营稍有改善，但面对船舶集中到港或系统调整，拥堵便可能迅速反弹。

船公司开始调整航线和挂靠

面对持续恶化的拥堵，部分班轮公司已经开始采取行动。

此前，马士基和达飞旗下相关服务曾因德班 Gateway Terminal 持续延误，取消部分原定挂靠安排，以避免船期进一步失控。行业分析认为，如果当前积压无法快速清除，未来可能会有更多船公司采取跳港、取消挂靠或调整航线等措施。（2026-8-27）

来源：第一财经

悬念升级！美国 7 月 PCE 反弹 通胀粘性回归美联储如何应对

最新数据显示，美国 7 月年度通胀意外维持高位，连续第 65 个月显著高于美联储 2% 的目标。此前受伊朗战争冲击，通胀冲高后回落态势陷入停滞，这或将加剧美联储内部的激烈争论：下一步究竟应当加息还是维持利率不变。与此同时，随着居民消费支出增速进一步降温，经济压力或升级，让联邦公开市场委员会 FOMC 的政策选择面临两难境地，周五美联储主席沃什的杰克逊霍尔首秀变得越发受人瞩目。

物价压力居高不下

美国商务部周三表示，美联储优先用作通胀研判工具的个人消费支出（PCE）物价指数 7 月环比上涨 0.2%，同比通胀率达 3.7%。这两项数据均高出市场一致预期 0.1 个百分点。但剔除波动剧烈的食品与能源之后，核心 PCE 环比、同比涨幅分别为 0.2% 和 3.3%，与预期相符。美联储两项指标都会参考，但政策制定者普遍认为核心通胀更能反映通胀的长期趋势。

分项指标看，商品价格当月实际环比下降 0.1%，主要受汽油及其他能源类商品价格下跌 2.7%、家具及耐用家居设备价格下滑 0.9% 拖累。服务价格环比上涨 0.3%，驱动因素来自金融服务与保险价格上涨 1.2%，住房价格上涨 0.3%。

今年 2 月，美国、以色列对伊朗发动空袭，冲突导致全球约五分之一石油供应被迫中断，能源价格暴涨，推动 5 月 PCE 通胀快速攀升至 4.1%，创下三年新高。如今，冲突仍未迎来最终解决方案，不过双方交火烈度有所下降。油价，以及由油价引发的大范围通胀浪潮，已经从春季中期高点回落。

不过新的关税通胀压力或将接踵而至。上周五，美国与其第二大贸易伙伴加拿大的贸易谈判破裂，美国将对价值 200 亿美元的加拿大进口商品征收新关税并即将生效。此后，美加双方均宣布，若无法达成协议规避冲突，未来数月将陆续出台更多报复性贸易举措。

同时公布的另一项数据显示，上月个人消费支出温和增长 0.2%。经历春季的消费热潮之后，美国居民商品消费连续第二个月回落。汽油价格下行，使得消费数据看上去比实际情况更为疲弱；同时，家庭在动用应急储蓄应对今年通胀冲高之后，也需要重新积累储蓄，7 月储蓄率由上月的 2.6% 回升至 3%。

与此同时，7 月美国个人收入上月稳健增长 0.4%。截至 7 月的过去 12 个月，个人收入累计上涨 3.7%，仅勉强跑赢通胀。消费支出是美国经济的主要驱动力，数据如果进一步降温，或预示第三季度经济增长或将走弱。美国二季度 GDP 增长 1.5%，已经低于长期可持续趋势增速。

加息预期小幅升温

在美联储 7 月会议上，多数委员投票决议维持利率不变，利率区间保持自 12 月以来的 3.50%- 3.75%。但通胀改善节奏缓慢，难以安抚人数不断壮大的少数派官员；他们认为通胀自 2021 年 2 月起就持续高于目标，若不进一步收紧货币政策，通胀无法回归目标水平。

美联储官员本周将齐聚怀俄明州杰克逊霍尔参加年度央行研讨会，重头戏是美联储主席凯文·沃什定于周五发表的政策演讲。叠加债券收益率剧烈波动，市场参与者越发期待获取更明确的政策信号。

自 5 月就任以来，沃什对政策走向一直言辞审慎，更倾向于让市场自行主导预期。近期美债收益率持续攀升，10 年期与 30 年期美债收益率近期均创下 2007 年（全球金融危机前夕）以来新高。收益率飙升源于多重因素：投资者质疑美联储兑现通胀目标的决心，同时也担忧联邦政府的债务与财政赤字

问题。美国财政部长贝森特一周前宣布一项举措，财政部将加大国债回购力度。

不过市场参与者对这项举措能否对收益率产生实质性效果表示怀疑，并不看好沃什会释放政策前景线索。摩根士丹利经济学家周一在研报中表示：“我们认为美联储主席沃什真心希望减少对外释放政策信号，预计他不会提供任何能够阐明其对短期经济与货币政策看法的内容。”

周三的通胀报告显示物价并未持续自主降温，下一份 8 月 CPI 消费者物价指数报告将于 9 月 11 日公布，这份报告或将成为美联储政策抉择的关键。

联邦基金期货目前定价显示，美联储 9 月加息概率约 44%，数据公布前该概率约 36%；交易员同时完全押注，美联储在年底之前一定会完成一次加息。

第一财经记者汇总发现，华尔街普遍认为，除非通胀显著降温，否则美联储已做好了重启紧缩的准备。Nationwide 首席经济学家凯西·博斯特杨季奇表示：“居高不下的通胀数据，会让美联储整体维持鹰派立场；倘若未来数月看不到通胀明显降温，美联储就会随时准备加息。”（2026-8-27）

来源：JCtrans 杰西圈

MSC“大停航”！

黄金周前后欧美航线 6 个航次取消

距离国庆黄金周还有一个多月，船公司已经开始提前调整运力。

8 月 24 日和 8 月 26 日，MSC 连续发布两份客户公告，宣布针对今年黄金周期间的**亚洲至欧洲、亚洲至美国航线**进行运力调整。

目前已确认的取消航次达到 6 个。其中，亚洲至欧洲航线取消 4 个航次；亚洲至美国西海岸航线取消 2 个航次。

MSC 表示，预计黄金周假期期间及前后，市场需求将放缓。

亚洲—美国西海岸：2 个航次取消

8 月 26 日，MSC 发布《2026 Golden Week Sailing Programme - Trade Asia to USA》公告。

MSC 表示，由于预计黄金周期间及之后需求放缓，公司计划调整亚洲至美国西海岸航线网络的运力。

此次涉及：第 40 周 ORIENT 航线，航次 GO640N；第 41 周 PEARL 航线，航次 GO641N。

两个航次将被取消。

MSC 同时表示，客户仍可以正常订舱，公司将通过其他替代服务安排应急方案。

从航线覆盖来看，ORIENT 服务连接青岛、宁波、上海、釜山和长滩；PEARL 服务则连接盐田、厦门和长滩。

也就是说，这次调整涉及的都是亚洲至美国西海岸的重要货流通道。

亚洲—欧洲：再取消 4 个航次

在美国航线之前，MSC 已经对亚洲—欧洲网络进行了类似调整。

8 月 24 日，MSC 发布黄金周航行计划公告，宣布因预计黄金周期间需求放缓，对亚洲至欧洲航线网络进行运力调整。

其中：

亚洲—地中海航线：第 39 周 JADE 航线取消 1 个航次(GJ639W)；

亚洲—北欧航线：第 40 周 SWAN 航线取消 1 个航次(FW640W)；第 40 周 BRITANNIA 航线取消 1 个航次(QB640W)；第 41 周 LION 航线取消 1 个航次(GL641W)。

合计 4 个航次。

加上亚洲—美国西海岸航线的 2 个航次，**MSC 此次黄金周运力调整已涉及 6 个航次。**

同样，MSC 表示客户可以继续正常订舱，并将通过其他替代服务安排货物运输。

为什么今年提前公布“黄金周停航”？

黄金周是亚洲出口航运市场传统的需求调整节点。每年 10 月初，中国制造业、工厂以及部分物流节点进入国庆假期，货物出运节奏会出现变化。

对于船公司而言，黄金周前后通常需要提前判断货量变化，并通过取消部分航次来匹配市场需求。

MSC 此次调整给出的核心原因就是：预计黄金周期间及之后需求放缓。

The Loadstar 援引 Freightos 研究负责人 Judah Levine 的分析称，往年黄金周前通常会出现一轮需求增加，部分货物会提前出运；但今年关税相关的提前备货可能已经让部分进口商提前完成库存补充，从而改变传统的季节性需求节奏。

今年黄金周的货量表现可能不会完全复制往年的季节性规律。

旺季还没结束，船公司已经开始控运力

这次调整，发生在今年旺季需求节奏已经发生变化的情况下。

此前，由于关税政策变化，大量货物提前出运，全球集装箱航运市场已经经历了一轮明显的需求前置。

部分航线运价在二季度和三季度初快速上涨。

但随着提前备货的货量逐渐完成，船公司开始重新评估后续需求。

MSC 此次连续调整亚洲至欧美航线运力，可以看作船公司对黄金周前后货量变化的一次提前应对。

从船公司的操作逻辑来看，如果市场需求下降速度快于运力调整速度，运价将面临压力；反过来，如果黄金周前仍有较强的抢跑出货需求，取消航次则可能进一步收紧短期有效运力。

因此，接下来市场的关键变量并不只是“停了多少航次”，更重要的是，黄金周前的货量究竟还能冲多高。

MSC 此次公告并没有停止相关航线订舱。

相反，公司明确表示，客户仍可以正常订舱，并会通过替代服务安排货物运输。（2026-8-28）

来源：中国航务周刊

ONE 取消 3 条巴拿马运河航线

18 艘船竞争一个“加塞”名额

关于巴拿马运河通行权的竞争，正日益激烈。

继本周有企业以创纪录的 530 万美元，拍下巴拿马运河优先过闸权后，巴拿马运河管理局局长 Ricaurte Vasquez 透露，高峰时，有 18 艘船竞争一个优先过闸权名额。

Ricaurte Vasquez 解释说：“主要由于当前未预约过境巴拿马运河的船舶比例，从 10% 上升到了 20%~25%。没有预约的船舶只能等待，如果不想等待，就要竞争优先过闸权，最终出价最高的获胜，这遵循市场规则。”

据了解，今年 8 月，巴拿马运河优先过闸权拍卖价格接连创下新纪录，目前最高价为 530 万美元；而在 3、4 月间，拍卖价格为 38.5 万美元；美伊以战争爆发前，这一价格仅为 13.5 万~14.0 万美元。

由于严重的厄尔尼诺现象，导致巴拿马运河水位下降，巴拿马运河管理局不得不出台通行限制措施，具体包括：9 月 2 日起，新巴拿马型船闸吃水调整至 48 英尺，约 14.63 米；10 月 1 日调整至 47.5 英尺，约 14.48 米。此外，自 9 月 3 日起，巴拿马运河每日通行船舶数量，从目前的 35~36 艘次减少至 34 艘次，9 月 15 日起，进一步减少至 32 艘次。

随着通行限制措施的实施，预计优先过闸权拍卖价格还将继续攀升。

过境巴拿马运河相关费用的大幅提升，已使得部分船公司撤销航线，或改道其他路线。

有外媒报道称，ONE 已取消 3 条经巴拿马运河航线，ONE 的客户已收到

相关通知。为了挽回船公司，巴拿马运河管理局高层已与 ONE 的高管会面。

Ricaurte Vasquez 进一步强调：“船公司了解当前的形势，他们必须采取一切必要措施，保证按时交付货物。但我们也有制度，我们会和船公司沟通，并提出多种方案供他们选择，这非常重要。”（2026-8-30）

来源：JCtrans 杰西圈

欧洲最大港口将迎罢工！

船舶装卸受阻，卡车铁路运输也受影响

荷兰主要港口即将迎来一轮罢工。

当地时间 8 月 3 日，荷兰工会联合会（FNV）旗下港口工会 FNV Havens 宣布，**9 月 4 日将在荷兰鹿特丹、阿姆斯特丹和泽兰港口举行全国性罢工。**

罢工时间为当地时间 **11:15 至 19:00**。

期间，参与罢工的港口工人将**停止船舶作业**，包括**装卸、系泊、绑扎、拖带以及货物检查**等工作。

这意味着，荷兰港口当天的船舶和货物处理可能出现明显延误。

1. 鹿特丹港船舶作业将受到直接影响

此次罢工并非只涉及鹿特丹，但由于鹿特丹港是荷兰港口体系中的核心节点，其影响尤其广泛。

鹿特丹港运营商 ECT 在 8 月 26 日发布的周度更新中表示，FNV 已经宣布 9 月 4 日在鹿特丹、阿姆斯特丹和泽兰港口举行劳工行动。

ECT 预计，其码头可能在 11:15 至 19:00 期间受到影响，甚至可能提前关闭公路运输业务，并提醒客户留意后续通知。

因此，这次罢工并不能简单理解为“港口完全关闭”，更准确地说，是港口关键作业环节将在罢工时段受到明显限制。

2. 船舶装卸、拖带等作业都可能受到影响

按照 FNV Havens 公布的罢工安排，9 月 4 日 11:15 至 19:00 期间，参与行动的港口工人将停止处理船舶。

涉及的工作包括：装货、卸货、系泊、绑扎、拖带以及货物检查。

FNV 表示，这些作业中断将导致港口船舶处理出现明显延误。

荷兰另一家工会 CNV 也确认，其港口会员将于同一时段停止处理船舶，涉及鹿特丹、阿姆斯特丹和泽兰港口。

对于正在安排荷兰进出口货物的企业而言，影响并不局限于码头本身。船舶靠离泊、集装箱装卸以及后续陆路运输，都可能受到连锁影响。

3. 影响可能延伸至铁路和内陆运输

鹿特丹港的影响还可能向腹地运输环节传导。Contargo 此前已提醒客户，9 月 4 日罢工期间，鹿特丹码头作业预计将受到严重限制甚至暂停，其卡车作业和码头内部运输也可能暂停，穿梭列车装卸同样可能受到影响。

港口罢工带来的影响可能进一步延伸至公路、铁路等内陆运输环节。

Contargo 同时提醒客户，在运输计划中预留 9 月 4 日、9 月 9 日以及罢工结束后数日可能出现的延误时间。

4. 9 月 9 日，荷兰铁路还将迎来 24 小时罢工

港口罢工结束后，荷兰物流网络还可能面临第二轮运输中断。

FNV 已经宣布，9 月 9 日将举行持续 24 小时的全国性公共交通和铁路行业罢工。FNV 表示，ProRail 以及 DB Cargo 等铁路相关企业员工将受到影响。

这一轮行动的影响主要集中在铁路运输。

此前 FNV 已明确表示，9 月 9 日的行动涉及铁路、城市公共交通和区域公共交通等多个领域；DB Cargo 员工也在受影响范围之内。

因此，9 月 4 日的港口罢工与 9 月 9 日的铁路罢工相隔仅 5 天。

如果两轮行动均按计划进行，荷兰港口及其连接欧洲腹地的运输网络将在 9 月上旬连续面临劳动力中断。

5. 工会反对社会保障削减计划

此次罢工并非针对港口企业本身。

FNV Havens 表示，行动主要针对荷兰政府计划中的社会保障支出削减。

工会称，政府计划削减约 65 亿欧元社会保障支出，并反对包括缩短失业救济金领取期限等在内的相关改革。

FNV 此前已经在 3 月 31 日举行的港口工人大会上获得了采取行动的授权。

目前，工会已经正式确定 9 月 4 日为全国港口罢工日。

从目前已经公布的安排来看，9 月上旬荷兰物流网络存在两个明确的时间窗口。

9 月 4 日：鹿特丹、阿姆斯特丹、泽兰港口工人罢工，11:15—19:00 停止相关船舶处理作业。

9 月 9 日：荷兰铁路及公共交通行业举行 24 小时罢工，铁路货运可能受到影响。（2026-8-30）

来源：海运网

运价五连涨！

美东破万美元，欧线继续下跌

美东线运价再度站上高位。最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI）继续上涨，**美东线 40 尺柜运价已突破 1 万美元，部分市场报价甚至达到 1.15 万美元以上。**与此同时，巴拿马运河 9 月将进一步收紧船舶通行数量，**船公司陆续酝酿上调运价并加收运河附加费。**

不过，与北美航线持续走强不同，**欧洲航线运价仍在下跌，部分市场报价已降至 3800 美元/40 尺柜。**当前全球集装箱航运市场的分化进一步加剧。

SCFI 连涨 5 周，美东线突破万美元

上海航运交易所公布的最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI）显示，指数上涨 99.91 点至 3509.54 点，连续第五周上涨。

从主要航线表现来看，北美航线继续成为推动指数上涨的重要力量。

其中，美东航线每 40 尺柜运价周涨 3.57%，达到 10046 美元，重新突破 1 万美元大关。市场上部分船公司的报价更高，**美东线最高报价已达到 11550 美元/40 尺柜。**

美西航线方面，市场整体报价也维持高位。业内消息显示，多家船公司计划自 9 月起上调美西线运价约 300 美元，但部分船公司暂未跟涨。**目前，美西线 9 月上半月现货市场参考价约为 7500—7700 美元/40 尺柜。**

由于不同船公司、不同客户类型的价格体系存在差异，市场实际成交价格也有所不同。部分合约客户及配比客户的实际运价低于公开现货报价。

巴拿马运河进一步限船，船公司加码调涨

美东航线运价走高，与巴拿马运河通航限制进一步收紧密切相关。受降雨不足及厄尔尼诺等气候因素影响，巴拿马运河水位持续承压。根据运河管理部门公布的安排，9月起将进一步限制每日通行船舶数量。

其中，9月初每日通行量将由原来的约36艘降至34艘，9月15日起还将进一步降至32艘。对于亚洲至美东的集装箱航线而言，巴拿马运河通行能力下降，意味着部分船舶可能面临等待时间增加、航程调整以及运营成本上升等问题。

目前，多家船公司已计划自9月起进一步上调美东线运价。据市场消息，部分船公司提出每40尺柜上调500—700美元，同时加收200—400美元不等的巴拿马运河附加费。

不过，不同船公司之间的价格策略并不完全一致。部分船舶经由巴拿马运河航行，部分船舶则选择绕航其他航线，因此市场报价差异较大。

欧洲线持续承压，部分报价跌至3800美元

与北美航线上涨形成鲜明对比的是，欧洲及地中海航线仍处于下行通道。数据显示，欧洲和地中海航线运价已连续多周下跌，市场需求相对偏弱，运价持续承压。

目前，欧洲线市场报价较为混乱，不同船公司及货代企业之间价差明显，每40尺柜报价大致在3800—4500美元之间，部分报价已跌至3800美元。

此前欧洲线运价一直在4000美元关口附近徘徊，但随着市场竞争加剧，运价继续承压。

业内人士分析，欧洲航线投入的大型集装箱船较多，部分航线单船运力达到2万TEU级别。如果船公司舱位装载率不足，单纯依靠调涨运价稳定市场的难度较大。

因此，尽管北美航线在运河限行等因素推动下继续走高，但欧洲航线暂未出现明显的上涨动力。

台风、港口拥堵等因素仍影响市场

除巴拿马运河限行外，近期亚洲地区台风天气也对船期安排及港口作业带来一定影响。

市场原本预计，随着 9 月传统旺季逐步结束，亚洲主要港口拥堵情况可能有所缓解，部分航线运价也将逐步回落。

但从目前市场情况来看，台风等天气因素导致部分船班减少或调整，港口作业效率受到影响，使运力供应在短期内仍存在不确定性。

此外，全球部分港口拥堵尚未完全缓解，航线调整及地缘政治风险等因素也继续影响全球供应链。

9 月后运价走势或继续分化

对于接下来的市场走势，业内普遍认为，北美和欧洲航线的运价分化短期内仍可能持续。

美东线受到巴拿马运河通行限制影响，短期运价仍有支撑，但随着后续货量变化及运力调整，市场价格能否长期维持高位仍有待观察。

美西线目前同样维持较高水平，但部分市场人士预计，随着 9 月中旬以后货量变化，运价可能逐步出现回调。

欧洲航线则仍面临需求偏弱和运力竞争压力，短期市场报价继续承压。

8 月 28 日最新一期 SCFI 运价

美线继续反弹，欧地继续下跌：

- **远东到欧洲**：2716 美元/TEU，较前一期下跌 126 美元，**周跌幅 4.43%**；
- **远东到地中海**：3557 美元/TEU，较前一期下跌 210 美元，**周跌幅 5.58%**；
- **远东到美西**：6940 美元/FEU，较前一期上涨 175 美元，**周涨幅 2.58%**；
- **远东到美东**：10046 美元/FEU，较前一期上涨 346 美元，**周涨幅 3.56%**；
- **波斯湾航线**：6139 美元/TEU，较前一期上涨 410 美元，**周涨幅 7.16%**；
- **南美航线(桑托斯)**：8663 美元/TEU，较前一期上涨 858 美元，**周涨幅 11.0%**；
- **澳新航线**：2471 美元/TEU，较前一期上涨 156 美元，**周涨幅 6.7%**。
- **近洋线方面**：远东到东南亚每 TEU(20 尺柜)较前一周上涨 68 美元，周涨幅 9.34%，远东到日本关西每 TEU(20 尺柜)与前一周持平、远东到日本关东每 TEU(20 尺柜) 较前一周上涨 11 美元、远东到韩国每 TEU(20 尺柜)较前一周上涨 20 美元。（2026-8-31）

来源：JCtrans 杰西圈

限制港外空箱！

9 月 1 日起执行，相关堆场业务或受影响

印度蒙德拉港的空箱操作可能迎来变化。

印度港口运营商阿达尼港口和经济特区有限公司（APSEZ）近日发布通知，计划从 **9 月 1 日起**，**限制船公司使用位于蒙德拉港区外的空箱堆场**，并要求船公司将空箱转移至港区内指定堆场。

这一变化已经引发当地空箱堆场运营商强烈反对。

据相关媒体报道，**蒙德拉空箱堆场及相关服务供应商协会已宣布**，如果 **APSEZ 不撤销这一限制**，**将从 8 月 28 日午夜起暂停运营**。

对于经过蒙德拉港出货、进口的货代来说，真正需要关注的不是港口会不会关闭，而是**空箱的提取、归还和调运方式可能发生变化**。

1. APSEZ 限制的到底是什么？

这次调整针对的是**港外空箱堆场（off-dock empty container depots）**。

此前，船公司可以指定港区外的空箱堆场，用于存放、检查、维修以及后续调配空箱。

但 APSEZ 计划从 **9 月 1 日**开始，冻结位于港口范围之外的空箱堆场代码，并要求船公司将空箱指定至**蒙德拉港 SEZ 范围内的指定堆场**。

也就是说，原本在港外完成的部分空箱操作，未来将更多转移到港区内。

APSEZ 给出的理由包括：减少道路拥堵、缩短车辆周转时间、减少集装

箱运输距离、优化物流成本以及加强集装箱检查、管控和安全管理。

APSEZ 还表示，此前存在空箱堆场代码被滥用的情况。

2. 当地堆场为何强烈反对？

对于当地空箱堆场运营商来说，这并不只是一次普通的操作调整。

蒙德拉空箱堆场及相关服务供应商协会表示，当地堆场此前已经投入大量资金建设土地、基础设施、集装箱装卸设备、维修设施以及人员体系。

如果船公司的空箱不再进入这些港外堆场，**空箱流量一旦大幅减少，这些堆场的经营模式可能受到直接影响。**

该协会因此表示，如果 APSEZ 不撤销限制，将从 **8 月 28 日午夜起暂停运营。**

协会还警告称，大量堆场如果最终停运，可能影响 **5000 多名熟练、半熟练及非熟练工人的就业**，同时影响运输商、司机以及其他相关服务商。

3. 货代真正要关注：空箱怎么提、怎么还？

这可能是这次政策变化对货代最直接的影响。

如果船公司原本安排的空箱位于港外指定堆场，那么从 9 月 1 日起，空箱的指定地点可能发生变化。

对于货代来说，需要重点确认：

• 空箱提箱地点是否发生变化

如果船公司将空箱全部转移至港内指定堆场，货代需要根据船公司的最新安排重新确认提箱地点。

尤其是已经安排好的拖车计划，如果提箱点发生调整，可能需要重新协调车辆和时间。

• 空箱还箱地点是否发生变化

出口货物装箱后，空箱最终需要按照船公司的要求完成归还。

如果原先可以还到港外指定堆场，而之后必须进入港内指定堆场，那么还箱路线、车辆安排以及进港操作都可能随之改变。

具体如何执行，需要以各船公司后续通知为准。

• 拖车距离和陆路操作成本值得关注

APSEZ 认为，将空箱操作集中到港内，可以减少集装箱运输距离并优化物流成本。

但从货代实际操作角度看，港外堆场与港内堆场的切换本身就意味着运输组织方式发生变化。

如果船公司指定的空箱堆场发生调整，货代需要重新核对拖车距离、提还箱时间以及相关本地费用。（2026-8-31）

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 芬兰发生 5 起野猪非洲猪瘟疫情

8 月 17 日，芬兰通报南芬兰区发生 5 起野猪非洲猪瘟疫情，5 头野猪感染死亡。

2. 波兰发生 26 起野猪和 2 起家猪非洲猪瘟疫情

8 月 17 日，波兰通报滨海省等 6 地发生 26 起野猪和 2 起家猪非洲猪瘟疫情，40 头野猪感染死亡，276 头家猪感染，30 头死亡，3075 头被扑杀。

3. 意大利发生 23 起野猪非洲猪瘟疫情

8 月 21 日，意大利通报皮埃蒙特大区等 4 地发生 23 起野猪非洲猪瘟疫情，23 头野猪感染死亡。

02 禽流感



4. 瑞典发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 17 日，瑞典通报塔努姆市发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，67 只家禽感染，62 只死亡，83 只被扑杀。

5. 荷兰发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 17 日，荷兰通报南荷兰省发生 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. 挪威发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 21 日，挪威通报泰勒马克郡发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，5 只野禽感染死亡。

7. 美国发生 2 起家禽 H5 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 17、21 日，美国通报印第安纳州发生 2 起家禽 H5 亚型高致病性禽流感疫情。

情，3.5 万只家禽被扑杀。

8. 巴西发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 18 日，巴西通报圣保罗州发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感野禽疫情，1 只野禽感染死亡。

9. 智利发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 17 日，智利通报马乌莱大区发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，4 只野禽和散养家禽感染死亡，131 只被扑杀。



10. 匈牙利发生 1 起炭疽疫情

8 月 17 日，匈牙利通报赫维什州发生 1 起炭疽疫情，1 头牛感染死亡。

11. 比利时发生 12 起西尼罗热疫情

8 月 17、19 日，比利时通报弗莱芒大区发生 12 起西尼罗热疫情，12 只野禽感染，3 只死亡。

12. 法国发生 13 起西尼罗热疫情

8 月 18 日，法国通报罗讷河口省等 4 地发生 13 起西尼罗热疫情，15 匹马感染。

13. 西班牙发生 2 起新城疫疫情

8 月 19、21 日，西班牙通报卡斯蒂利亚莱昂大区发生 2 起新城疫疫情，3927 只家禽感染死亡，8.1 万只家禽被扑杀。

14. 美国发生 1 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情

8 月 21 日，美国通报德克萨斯州发生 1 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情，1 只绵羊感染。

15. 南非发生 28 起 SAT1 型口蹄疫疫情

8 月 20 日，南非通报普马兰加省等 5 地发生 28 起 SAT1 型口蹄疫疫情，811 头牛感染，10 头死亡。

16. 希腊发生 7 起 SAT1 型口蹄疫疫情

8 月 21 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 7 起 SAT 1 型口蹄疫疫情，464 只绵羊和山羊感染。