悦览天下
静观世界

- 全球港口拥堵严重！超 10%的集装箱船队运力被占用，相当于 360 万 TEU
- 注意！多家船司发布涨价通知，最高暴涨$1600
- 连续 6 年稳步上行，海关总署发布西部陆海新通道对外贸易指数
- 注意！谈判陷僵局，洛杉矶港、长滩港或迎大罢工

资讯组出品

2026-11-23

来源：搜航网

以星、赫伯罗特三条航线上新挂靠中国五港

近日，以星航运（ZIM）和赫伯罗特相继公布新航线计划，覆盖**美国西海岸、墨西哥**和**南美东海岸**，涉及厦门、上海、宁波、青岛和蛇口等中国港口。

以星 ZX3：12 天上海直达洛杉矶



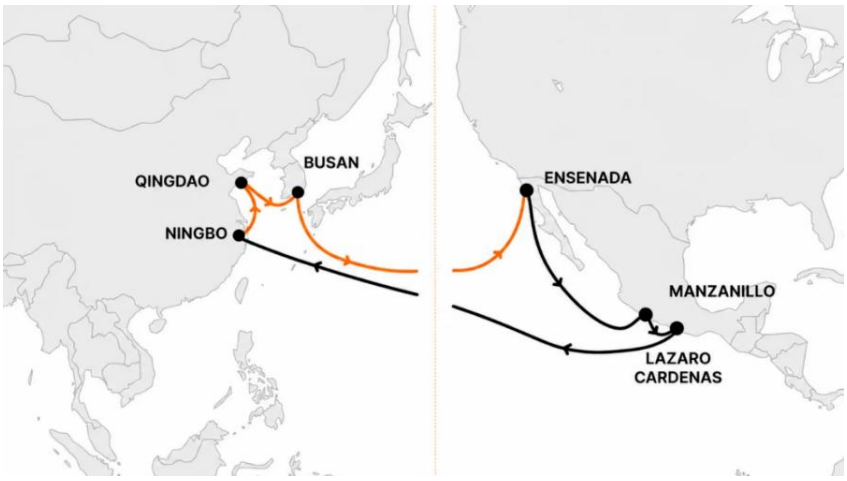
以星宣布推出独家运营的 ZX3 精品快航服务，连接**中国与美国洛杉矶。**挂港顺序为厦门—上海—洛杉矶—厦门。上海和厦门至洛杉矶预计航程分别为 **12 天、15 天。**

ZX3 首航船为 4253TEU 的 MELINA 轮（航次 68E），计划 12 月 6 日从厦门开航，12 月 21 日抵达洛杉矶。

目的港操作方面，ZX3 使用洛杉矶专用泊位，配备专用堆场与独立提柜通道，并可衔接芝加哥、达拉斯、孟菲斯、纽约等美国内陆铁路节点。

赫伯罗特 AMX：连接宁波、青岛与墨西哥

赫伯罗特宣布推出独立运营的**亚洲—墨西哥快线 AMX**，计划于 2027 年 1 月开通，提供每周一班服务。



挂港顺序为**宁波—青岛—釜山—恩塞纳达—曼萨尼约—拉萨罗卡德纳斯。**

该航线计划投入 7 艘船舶，周转周期约 7 周。首航船名和具体开航日期待船司进一步公布。

赫伯罗特 ASX：连接中国三港与巴西

赫伯罗特还计划于 2027 年 4 月推出独立运营的**亚洲—南美东海岸快线 ASX。**

挂港顺序为**青岛—宁波—蛇口—丹戎帕拉帕斯—桑托斯—伊塔雅伊—里奥格兰德—巴拉那瓜—桑托斯—新加坡—青岛。**计划投入 13 艘船舶，周转周期约 13 周。

该航线连接**巴西多个主要港口**，并可经里奥格兰德接驳至乌拉圭蒙得维的亚和阿根廷布宜诺斯艾利斯。

赫伯罗特表示，ASX 具体开航日期、船期、订舱安排及现有 AS2 航线货物衔接方案，将在开航前进一步公布。（2026-11-16）

来源：壹航运

全球港口拥堵严重！

超 10%的集装箱船队运力被占用

相当于 360 万 TEU

尽管全球集装箱运输旺季需求开始逐步降温，部分班轮公司也陆续宣布恢复经苏伊士运河航行，但全球港口拥堵问题仍未得到有效解决。

德国物流巨头 DHL 旗下 DHL Global Forwarding 发布的 2026 年 11 月海运市场报告显示，**目前全球超过 10%的集装箱船队运力仍被港口拥堵占用，相当于约 360 万 TEU 的船舶运力。**这意味着，大量船舶虽然仍计入全球现有船队规模，但由于港口等待、作业延误和航线周转效率下降，无法充分投入正常运输。

DHL 警告，亚洲港口拥堵造成的连锁影响仍在持续，预计恢复至正常运营水平还需要数月，部分陆侧运输基础设施瓶颈甚至可能延续至 2027 年及以后。

一、超过 10%的全球船队运力被拥堵占用

DHL 报告指出，**2026 年以来，全球海运需求同比增长约 5%，其中亚洲出口增长达到 8%。**虽然传统旺季需求正在逐步缓和，但亚洲出口和部分新兴贸易航线仍保持较强韧性。

与此同时，全球港口拥堵仍在持续消耗集装箱船舶的有效运力。

报告估算，超过 10%的全球集装箱船队运力受到港口拥堵影响，约相当于 360 万 TEU。造成这一局面的重要原因之一，是今年夏末亚洲多个主要出口港受到连续台风及恶劣天气影响，港口作业中断、船舶延误和货物积压产生

连锁反应，并进一步传导至其他港口及转运枢纽。

DHL 表示，亚洲港口拥堵目前虽已开始缓解，但恢复正常水平仍需要数月时间，陆侧基础设施的限制还可能持续到 2027 年及以后。

需要说明的是，360 万 TEU 指受到拥堵影响的船舶名义运力，并非 360 万个实际集装箱滞留在港口。

二、苏伊士运河恢复通航，也难以迅速缓解全球运力压力

近期，**马士基、赫伯罗特、MSC** 等班轮公司陆续推进亚洲至欧洲航线恢复经苏伊士运河通行。

DHL 报告显示，目前**亚洲至欧洲相关干线服务中，已有约 60%以上计划恢复经苏伊士运河航行。**与绕行好望角相比，苏伊士航线能够缩短航程，释放此前被长距离绕航占用的船舶运力。

但 DHL 认为，恢复苏伊士航线并不意味着全球供应链能够立即恢复正常。

DHL Global Forwarding 亚太区海运高级副总裁 Bjoern Schoon 表示，船公司需要重新部署船舶、调整船期，并管理不同航线安排带来的运营变化；港口和内陆运输网络还必须承接船舶到港时间变化所产生的压力。

换句话说，船舶航行时间缩短，并不意味着港口等待时间同步下降。如果多艘船舶集中抵达，码头泊位、堆场、卡车及铁路运输仍可能面临压力。

DHL 指出，航线网络从绕行好望角转向苏伊士运河的调整过程，预计还需要 6 至 12 个月，具体取决于地区安全形势能否保持稳定。

三、全球船队运力增长 4%，运价却未必随之下降

从供需情况来看，全球集装箱船队仍在持续扩张。

DHL 预计，2026 年全球船队运力将同比增长约 4%，高于部分贸易航线的需求增长水平。与此同时，亚洲出口需求依然强劲，部分新兴贸易航线的货量增长正在改变全球集装箱运输需求结构。

DHL 认为，即使新船交付、苏伊士运河航线恢复能够释放部分运力，也不意味着全球海运费率将全面下降。

原因在于，**不同航线的供需情况存在明显差异。部分亚洲至欧洲航线运价已经出现走弱迹象，而跨太平洋航线市场表现相对坚挺。中东地区则受到需求强劲和港口严重拥堵影响，部分海湾港口船舶靠泊延误超过两周。**

此外，船公司还需要重新配置船舶、平衡航线网络和调整班期。即使全球名义运力增加，能够真正转化为稳定舱位的有效运力仍受到港口效率和航线部署制约。

四、港口拥堵或继续影响 2027 年全球供应链

对于货主、货代和出口企业而言，港口拥堵带来的影响不仅是船舶延误，还包括集装箱周转变慢、转运衔接不稳定、库存周期拉长以及额外物流成本增加。

尤其是亚洲出口港口，如果船舶集中到港、码头作业效率未能及时恢复，延误可能继续向欧洲、美洲及其他转运枢纽传导。

DHL 此次报告释放的一个重要信号是：**全球集装箱航运市场正在从过去的航线绕行和运力短缺，转向更加复杂的网络调整阶段。**苏伊士运河恢复通行、新船交付和旺季需求回落，均可能改变市场运力结构，但港口拥堵仍是制约船舶周转和供应链可靠性的关键因素。

对于物流企业、跨境电商卖家及出口企业而言，接下来不能只关注海运费率变化，还应密切关注船舶准班率、目的港拥堵程度、转运时间及内陆运输能

力。即使市场运价有所回落，如果船期不稳定、货物交付周期延长，整体物流成本仍可能居高不下。（2026-11-17）

来源：搜航网

注意！多家船司发布涨价通知

最高暴涨$1600

近日，多家船公司告发布最新运价调整通知，宣布上调**远东/亚洲至北欧、地中海、北非及黑海航线的运价**（FAK）或**征收旺季附加费**（PSS）。

一、MSC

MSC 新一轮远东至**欧洲**、**地中海**及**黑海** FAK 运价自 12 月 1 日起执行。具体标准如下：

Port of loading	Port of discharge		New Base Rates	
			20 DV	40 DV - HC
Far East	NORTH EUROPE	Freight All Kinds (FAK)	3220	4600
Far East	WEST MED	Freight All Kinds (FAK)	5100	6500
Far East	ADRIATIC	Freight All Kinds (FAK)	5100	6500
Far East	EAST MED	Freight All Kinds (FAK)	5100	6500
Far East	BLACK SEA	Freight All Kinds (FAK)	5200	6700
Far East	ALGERIA	Freight All Kinds (FAK)	6100	8200
Far East	LIBYA	Freight All Kinds (FAK)	6000	8000
Far East	MOROCCO (CASABLANCA)	Freight All Kinds (FAK)	5500	7000
Far East	TUNISIA	Freight All Kinds (FAK)	6000	8000

MSC 上述 FAK 包含 GFS（全球燃油附加费）、ECA（排放控制区附加费）等项，**CLS、CRS 以及 PRS、SCS 等费用需另计。**

二、赫伯罗特

赫伯罗特宣布，自 12 月 1 日起，上调**远东至欧洲航线** FAK 运价，覆盖北欧、西地中海、亚得里亚海、土耳其、埃及、东地中海，以及黑海的保加利亚和罗马尼亚。

From Far East to	20' Dry	40' Dry	40' HC
North Europe	USD 3,000	USD 4,500	USD 4,500
West Mediterranean, Adriatic	USD 5,100	USD 6,400	USD 6,400
Türkiye, Egypt, East Mediterranean	USD 5,300	USD 6,600	USD 6,600
Black Sea (Bulgaria, Romania)	USD 5,450	USD 6,800	USD 6,800

赫伯罗特还宣布，自 12 月 1 日起，对远东至北欧、地中海货物征收 PSS，分别加收 **500 美元/TEU**、**750 美元/TEU**，涵盖干货箱、冷藏箱及特种箱。

三、马士基

马士基宣布，将对远东亚洲至**地中海及北欧**的货物征收 PSS，适用所有箱型，具体按价格计算日（PCD）执行。

Origin	Destination	Container Size	Effective date	Currency	Rate
Far East Asia	Mediterranean	All 20'	23-Nov-26	USD	750
Far East Asia	Mediterranean	All 40' & 45'	23-Nov-26	USD	1500

Origin	Destination	Container Size	Effective Date	Currency	Rate
Far East Asia	North Europe	All 20'	01-Dec-26	USD	500
Far East Asia	North Europe	All 40' & 45'	01-Dec-26	USD	1000

地中海方向 PSS 自 11 月 23 日起生效，20 尺柜加收 **750 美元**，40 尺及 45 尺柜加收 **1500 美元**；北欧方向自 12 月 1 日起生效，20 尺柜加收 **500 美元**，40 尺及 45 尺柜加收 **1000 美元。**

四、达飞

达飞宣布，自 11 月 25 日起（装船日期），对亚洲主要港口至地中海及北非基本港货物征收 PSS，标准为 **800 美元/20 尺柜**、**1600 美元/40 尺柜。**

From November 25th, 2026 (loading date) until further notice:

- **Origin range**: From all Asian main ports
- **Destination range**: To all Mediterranean & North African base ports
- **Cargo**: Dry, Reefer, OOG & Paying Empties
- **Amounts**: USD 800 per 20' | USD 1,600 per 40'

From December 01st, 2026 (loading date) until further notice:

- **Origin range**: From all Asian main ports
- **Destination range**: To all Northern European base ports (including UK and the full range from Portugal to Finland/Estonia)
- **Cargo**: Dry, Reefer, OOG & Paying Empties
- **Amounts**: USD 500 per TEU

另自 12 月 1 日起（装船日期），亚洲至北欧基本港征收 **500 美元/TEU** 旺季附加费，范围包括英国及葡萄牙至芬兰、爱沙尼亚的基本港。两项收费均适用干货箱、冷藏箱、特种箱（OOG）及付费空箱。 (2026-11-17)

来源：壹航运

马士基、赫伯罗特宣布：

三大航线恢复为苏伊士运河航线

全球两大集装箱航运巨头**马士基**（Maersk）与**赫伯罗特**（Hapag-Lloyd）宣布，进一步调整 Gemini 合作网络的航线部署，**计划将三条亚洲至欧洲及中东航线从绕行非洲好望角改为经红海、苏伊士运河通行。**

根据马士基 11 月 16 日发布的客户公告，此次调整涉及 **AE1、AE2** 和 **AE3** 三条航线。新航线将分阶段实施，**首批船舶**预计从 **2026 年 12 月**起陆续投入新航线，**最后一条航线**计划于 **2027 年 1 月**切换。

三条航线恢复苏伊士通行时间表

航线	首艘调整船舶	航次	首个装货港	计划时间
AE2	Mary Maersk	650W	宁波	2026年12月4日
AE3	Alette Maersk	652W	上海	2026年12月20日
AE1	Damietta Express	702W	上海	2027年1月14日

从调整后的航线挂港安排来看，**三条服务均将重新使用苏伊士运河，替代此前绕行非洲好望角的路线。**

其中，**AE1** 连接亚洲与欧洲，调整后的挂港顺序包括**上海、盐田、丹戎帕拉帕斯、苏伊士运河、鹿特丹、汉堡、安特卫普、伦敦、丹吉尔，再经苏伊士运河返回亚洲。**

AE2 连接亚洲、欧洲及中东市场，调整后的航线将挂靠**宁波、上海、丹戎帕拉帕斯，经苏伊士运河抵达鹿特丹、威廉港、不来梅哈芬等欧洲港口，随后经苏伊士运河前往阿曼塞拉莱，再返回亚洲。**

AE3 则连接亚洲与欧洲，调整后的挂港安排包括**上海、盐田、丹戎帕拉帕**

斯、苏伊士运河、伦敦、哥德堡、奥胡斯、鹿特丹、南安普敦等港口。

赫伯罗特随后发布的航线调整公告中，将对应服务称为 **NE1、NE2** 和 **NE3**，并列出了相同的首艘调整船舶及计划时间。两家船公司分别从各自的服务命名体系发布相关信息，所涉及的是 Gemini 合作网络中的对应航线调整。

恢复苏伊士通行，意味着什么？

对于集装箱航运市场而言，重新使用苏伊士运河，最直接的影响是缩短亚洲与欧洲之间的航行距离和运输时间。**相比绕行非洲好望角，经苏伊士运河和红海航行通常能够减少航程，也有助于降低燃油消耗和船舶运营成本。**

与此同时，绕航好望角期间，船舶需要投入更长时间完成一个航次，部分运力因此被占用。随着更多航线恢复苏伊士通行，船舶周转效率有望提升，原先被较长航程占用的运力也可能逐步释放。

不过，航线恢复并不意味着市场运力会立即大幅增加。船公司需要根据实际航行时间、船期安排及港口衔接情况重新调整船舶部署，运力释放也将是一个渐进过程。

值得注意的是，马士基与赫伯罗特在公告中均强调，将继续密切关注中东地区安全形势。Gemini 合作网络后续航线调整仍取决于红海地区局势能否保持稳定，船员、船舶及客户货物安全仍是首要考虑因素。

苏伊士航线恢复趋势正在扩大

近期，集装箱班轮公司恢复红海及苏伊士运河通行的动作有所增加。此前，马士基与赫伯罗特已陆续调整部分 Gemini 航线；日本海洋网联船务（ONE）运营的“ONE CONTINUITY”号也于 11 月 15 日通过苏伊士运河，执行 Premier Alliance 旗下 FE1 航线。

苏伊士运河管理局此前还表示，**Premier Alliance 另有三条航线计划恢**

复经该运河通行，但具体航线及时间安排尚未全部公布。

从目前情况看，全球班轮公司正在逐步重新评估红海航线的运营安排，但不同船公司、不同航线的恢复节奏并不一致。对于出口企业、货代及跨境电商卖家而言，后续仍需关注具体船舶的实际航线、预计到港时间及船期调整，不能仅凭船公司宣布恢复计划，就直接将原有运输时效视为已经恢复正常。

(2026-11-18)

来源：央视新闻

连续 6 年稳步上行

海关总署发布西部陆海新通道对外贸易指数

11 月 17 日，海关总署发布了西部陆海新通道对外贸易指数。该指数是中国海关编制发布的**首个聚焦国家战略通道能级的指数产品**，围绕**通道规模、物流集聚、市场联通、开放效益、发展潜力**五大维度，以《西部陆海新通道总体规划》印发实施的 2019 年为基期 100 点，综合反映西部陆海新通道建设成效。

数据显示，2019 年以来，西部陆海新通道对外贸易指数**连续 6 年稳步上行，2025 年攀升至 178.2 点**，新通道对外贸发展的支撑和带动作用持续增强。2025 年，全国经新通道**进出口 1.65 万亿元。**其中，**出口 7671.9 亿元，进口 8871.1 亿元，均较 2019 年实现翻番。** (2026-11-18)

来源：搜航网

最新排名！2026 全球货运 50 强榜单发布

中国多家企业上榜

近日，美国物流行业权威媒体《Transport Topics》联合咨询机构 SJ Consulting Group 正式发布了**“2026 年全球前 50 大货运公司榜单”**。



这份榜单依据企业 2025 年货运业务收入进行排名，覆盖快递、公路、铁路、海运、空运及第三方物流等领域。

其中，亚马逊以 1721.62 亿美元的货运收入稳居全球第一。联邦快递以 900.93 亿美元升至第二，超过 886.61 亿美元排名第三的 UPS。美国邮政和 DHL 分别位列第四、第五，收入分别为 805.81 亿美元和 638.09 亿美元。

2026全球货运企业前十

排名	排名变化	企业名称	总部	货运收入（亿美元）
1	持平	亚马逊（Amazon）	美国	1,721.62
2	上升1位	联邦快递（FedEx）	美国	900.93
3	下降1位	UPS	美国	886.61
4	持平	美国邮政（USPS）	美国	805.81
5	持平	DHL集团	德国	638.09
6	持平	达飞集团（CMA CGM）	法国	543.80
7	持平	马士基（Maersk）	丹麦	500.78
8	持平	顺丰（SF Express）	中国	428.70
9	持平	地中海航运（MSC）	瑞士	413.25
10	新上榜	京东物流（JD Logistics）	中国	408.00

在航运相关企业中，达飞海运集团以 543.80 亿美元位列第六，马士基以 500.78 亿美元位列第七，地中海航运（MSC）以 413.25 亿美元排名第九。

此外，中远海运集团以 305.32 亿美元排名第 14，赫伯罗特以 210.51 亿美元位列第 18，ONE 以 166.20 亿美元排名第 22，长荣海运以 116.07 亿美元位列第 31。

2026全球货运50强：中国企业上榜情况

全球排名	企业名称	总部	货运收入（亿美元）
8	顺丰（SF Express）	中国	428.70
10	京东物流（JD Logistics）	中国	408.00
12	中国国家铁路集团（China State Railway Group）	中国	360.88
14	中远海运集团（COSCO Shipping Group）	中国	305.32
26	中国外运（Sinotrans）	中国	134.66
31	长荣海运（Evergreen Marine）	中国台湾	116.07
45	嘉里物流联网（KLN Logistics Group）	中国香港	72.26

进榜的中国企业中，顺丰以 428.7 亿美元连续两年位列第 8，京东物流首次进入榜单，排名第十，收入 408 亿美元。国铁集团排名第 12，中国外运位列第 26，总部位于香港的 KLN 物流集团排名第 45。

2026全球货运企业50强

基于2025年货运收入

排名	企业（中英文）	总部	货运收入（亿美元）	排名	企业（中英文）	总部	货运收入（亿美元）
1	亚马逊 Amazon	美国	1721.62	26	中国外运 Sinotrans	中国	134.66
2	联邦快递 FedEx	美国	900.93	27	GXO Logistics	美国	131.78
3	UPS	美国	886.61	28	Norfolk Southern	美国	121.80
4	美国邮政 USPS	美国	805.81	29	沃尔玛 Walmart	美国	120.61
5	DHL集团	德国	638.09	30	J.B. Hunt	美国	119.99
6	达飞 CMA CGM	法国	543.80	31	长荣 Evergreen	中国台湾	116.07
7	马士基 Maersk	丹麦	500.78	32	康捷 Expeditors	美国	110.69
8	顺丰 SF	中国	428.70	33	雅玛多 Yamato	日本	106.43
9	地中海航运 MSC	瑞士	413.25	34	CPKC	加拿大	105.75
10	京东物流 JD Logistics	中国	408.00	35	Dachser	德国	93.70
11	DSV	丹麦	373.76	36	SG Holdings	日本	91.05
12	中国国铁 China Railway	中国	360.88	37	Rhenus	德国	87.11
13	德迅 Kuehne+Nagel	瑞士	338.47	38	CJ Logistics	韩国	86.40
14	中远海运 COSCO	中国	305.32	39	XPO	美国	81.57
15	印度铁路 Indian Railways	印度	245.80	40	PSA	新加坡	79.13
16	联合太平洋 Union Pacific	美国	245.10	41	Ryder	美国	78.02
17	BNSF铁路	美国	234.21	42	HMM	韩国	76.60
18	赫伯罗特 Hapag-Lloyd	德国	210.51	43	Total Quality Logistics	美国	75.00
19	Geopost	法国	178.38	44	Knight-Swift	美国	74.70
20	加拿大国家铁路 CN	加拿大	173.04	45	嘉里物流 KLN	中国香港	72.26
21	日本通运 Nippon Express	日本	172.08	46	近铁物流 KWE	日本	71.54
22	ONE	日本	166.20	47	TFI International	加拿大	69.13
23	C.H. Robinson	美国	148.24	48	GLS Group	荷兰	67.74
24	CSX	美国	140.92	49	Schneider	美国	56.74
25	法国国铁 SNCF	法国	135.93	50	Old Dominion	美国	54.96

来源：Transport Topics；

并购整合也是影响榜单排名的重要因素。DSV 于 2025 年 4 月完成对德铁信可的收购后，收入达到 373.76 亿美元，排名由上年的第 15 位升至第 11 位。此外，GXO 和新加坡港务集团 PSA 首次进入榜单，分别位列第 27 和第 40。（2026-11-18）

来源：中国航务周刊

HMM 第三季度净利大增 405%

韩国第一大班轮公司 HMM，日前公布了 **2026 年第三季度业绩**。报告期内，HMM 实现营收 **41,270 亿韩元（约合 30.98 亿美元），同比增长 52%；净利润 15,350 亿韩元（约合 11.52 亿美元），同比大增 405%。**

此外，前三季度，HMM 实现营收 102,480 亿韩元（约合 76.94 亿美元），同比增长 25%；净利润 23,000 亿韩元（约合 17.27 亿美元），同比增长 52%。其中，集装箱板块前三季度利润 16,350 亿韩元（约合 12.27 亿美元），同比增长 55.3%。

•Q3 2026 vs. Q3 2025

Item	Unit	Q3 2026	Q3 2025	YoY
Revenue		**4,127**	2,706	52%↑
Operating Profit	KRW billion	**1,395**	297	370%↑
Net Profit		**1,535**	304	405%↑

•Q3 2026 vs. Q2 2026

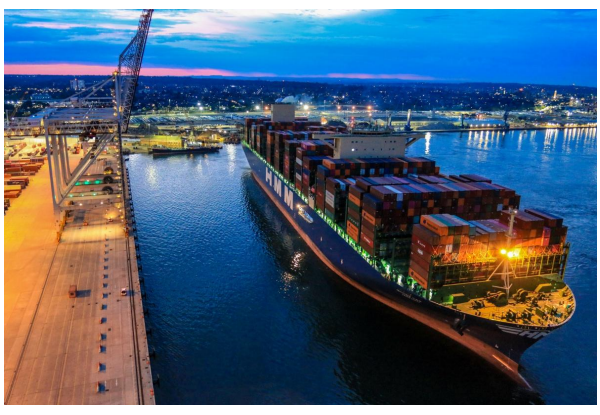
Item	Unit	Q3 2026	Q2 2026	QoQ
Revenue		**4,127**	3,402	21%↑
Operating Profit	KRW billion	**1,395**	354	294%↑
Net Profit		**1,535**	411	273%↑

•9M 2026 vs. 9M 2025

Item	Unit	9M 2026	9M 2025	YoY
Revenue		**10,248**	8,184	25%↑
Operating Profit	KRW billion	**2,018**	1,144	76%↑
Net Profit		**2,300**	1,515	52%↑

HMM 主要业绩数据

对于业绩表现，HMM 分析称，集装箱板块依托轴辐式网络策略，着力拓展航线网络，揽取高收益货载。尽管面临中东地缘风险、主要港口自然灾害等不确定性因素，HMM 仍通过精细化运营策略，提升了盈利水平。



此前，HMM 在公布 2026 年上半年业绩时曾表示，该公司将根据调整后的中长期发展战略，持续进行投资，以提升核心竞争力和业绩增长能力。

据了解，HMM 于 2024 年 9 月发布中长期发展战略，**2026 年 7 月，公布了调整后的最新战略。新战略上调了累计投资额，即到 2030 年年底，累计投资额从 23.5 万亿韩元（约合 176.43 亿美元）上调至 29.0 万亿韩元（约合 217.72 亿美元）。** (2026-11-18)

来源：搜航网

注意！谈判陷僵局

洛杉矶港、长滩港或迎大罢工

当地时间 11 月 18 日，美国太平洋海事协会（PMA）发布声明称，与**洛杉矶港**和**长滩港**码头安保人员所属工会的最新一轮谈判，**几乎毫无进展**，工会明确表示，**不愿在 11 月 21 日凌晨（北京时间 21 日下午 4 点左右）合同到期后再延期。**


PMA Pacific Maritime Association

About PMA · Contract Highlights · Research · What We Do · News & Numbers · Members

‹ BACK TO STATEMENTS & PRESS RELEASES

Statement from the Pacific Maritime Association on Contract Talks with ILWU Local 26 at Ports of LA and Long Beach

Nov 18, 2026

LOS ANGELES, Calif. (November 18, 2026) – Contract talks between the Pacific Maritime Association (PMA) and ILWU Local 26 ended yesterday with little-to-no movement from the union on PMA's proposals. With a strike vote already taken, the union has indicated an unwillingness to extend the contract beyond its expiration at 12:01 a.m. on Saturday, November 21, setting up the real potential for a strike at the nation's busiest port complex.

PMA 声明中表示：“昨天结束的谈判中，工会对我们的提案几乎没有或完全没有回应。工会已表态不愿再延期，**罢工真实可能性正在上升。**”

按 PMA 公布的方案，每名工会成员可获 3200 美元一次性奖金，全职码头安保人员的平均年收入将从 17 万多美元提高至 19.8 万美元，雇主承担全额的医疗保险，并将养老金提高到每年 9.32 万美元。

工会方面未就方案给出反馈。劳资双方定于 **11 月 20 日**重返谈判桌，如果仍未谈拢，罢工最早将在周六凌晨启动。



涉事的 Local 26 工会代表约 250 名码头安保人员，负责两港 6 座集装箱码头的闸口证件核验、安全巡查等工作。这些码头处理的货量约占**长滩港的 85%、洛杉矶港的 33%，合计超过两港总货量的一半。**

PMA 预计，不属于这次争议的**数千名码头工人**、理货员和领班，会拒绝跨越安保人员设置的罢工纠察线。届时，受影响码头的船舶装卸、堆场调度、卡车闸口，都可能全面停摆。（2026-11-19）

来源：JCtrans 杰西圈

18 艘船堵住南非一半的箱子

延误 20 天，部长“下通牒”了

南非最忙的集装箱港，堵到了部长出面表态的程度。

据媒体报道，德班港外有 **18 艘船**排队等卸，船上有待运的药品，这是运输部长 Barbara Creecy 给出的数字。南部非洲货运代理协会（SAAFF）表示，这轮拥堵给受影响的供应链多加了**约 20 天**。德班网关码头（DGT）承担着南非近一半的集装箱货量，它一堵，全国的集装箱链条都跟着延。



102 号泊位直接开卸，部分船改靠恩古拉

Africa Ports & Ships 转引| Transnet 应急公告：国家港务局（TNPA）把 Pier 1 的 102 号泊位立即开放给自卸船，这种船自带吊机，不用排队等码头岸桥，到了就能卸。船司被鼓励立即用上这个泊位。**部分船舶改靠东开普的恩古拉港，目的港为德班的集装箱先在恩古拉卸下，再用小型自卸船回驳到德班 102 号泊位和 Point 码头。Transnet 码头公司正与 DGT 一起筛选适合分流的对象船。铁路端**，Transnet 货运铁路加开列车，把发往豪登省的进口箱加快拉离港区，给堆场和集卡腾地方。**设备端**，Pier 1 的六台岸桥翻修完毕，最后一台 11 月 20 日（周五）调试，21 日（周六）移交投运。Transnet 想过从别的码头调设备支援 DGT，结论是调不动，全国只有开普敦两个码头有同型

设备，那里正赶上落叶水果出口旺季，一台都腾不出来。

DGT（原 Pier 2）的堵，起点是今年 8 月新码头操作系统（Navis N4）上线。据 Moneyweb 报道，**系统切换后箱量骤降、船舶排队越积越长，再叠上设备故障和跨运车不足，有的船在锚地一等就是几天到二十天。**

这家码头的背景才是本轮风波的核心，ICTSI（菲律宾国际集装箱码头服务公司）持 49%、Transnet 持 51%，25 年合作今年 1 月生效，南非把全国最大集装箱码头的运营权交给国际运营商的头一年，就出了这场危机。

Creecy 表示，南非国家港务局已给予码头运营商 ICTSI 三个月时间改善运营表现，否则可能面临失去经营许可的风险。

船司已有所行动，相关附加费征收

DGT 的仓储费、滞箱费、滞港费照常累积，马士基已对在 DGT 卸货的部分进口货开征拥堵费。

汽车零部件商 Metair 警告，若危机拖下去，空运补货、安全库存和加班开支可能相当于其去年 EBITDA 的 **20%至 25%**，公司已提示可能对合同援引不可抗力。

达飞 11 月 15 日起对中国至南非方向加收旺季附加费 650 美元/TEU，目的港再叠拥堵费和滞箱费。

关于恢复时间，官方和行业各说各的。Creecy 预计 DGT 在 12 月至明年 2 月间恢复此前作业水平，12 月有新设备到场。Kuehne+Nagel 的看法是，明年 3 月底之前不会有实质好转。两套时间表差了整整一个季度，12 月到明年 1 月有南非出货计划的货代，按最晚那个日期做计划更稳。（2026-11-20）

来源：海运网

运价三连跌！

美西跌至 12 周新低、美东跌至 15 周新低

欧洲航线却逆势上涨

全球集装箱航运市场出现明显分化。11 月 20 日公布的上海出口集装箱运价指数（SCFI）**连续第三周下跌**，报 3503.78 点，周跌幅 1.92%。其中，**美西、美东航线跌幅进一步扩大，美西每 FEU 下跌 400 美元，美东下跌 611 美元。**Drewry 最新世界集装箱运价指数（WCI）同样下跌 3%，**上海至洛杉矶、纽约运价分别创下 12 周和 15 周以来新低。**与美国线持续回落不同，**欧洲及地中海航线部分运价出现上涨，**多家船公司则计划从 12 月起提高 FAK 报价或征收旺季附加费。年底集运市场正呈现美线承压、欧线寻求涨价的不同走势。

一、SCFI 连续三周下跌，美东、美西跌幅进一步扩大

11 月 20 日，上海航运交易所公布最新一期 SCFI 指数，报 3503.78 点，较前一期下跌 68.55 点，跌幅约 1.92%，连续第三周回落。

主要航线表现如下：

航线	最新运价	周涨跌
远东—欧洲	2,253美元/TEU	-1.65%
远东—地中海	3,678美元/TEU	+1.63%
远东—美西	6,711美元/FEU	-400美元
远东—美东	8,776美元/FEU	-611美元

其中，**美西航线**周跌幅达到 5.62%，美东达到 6.51%，降幅较此前进一步扩大。

近洋航线表现相对平稳：远东至东南亚运价小幅上涨 2 美元，涨幅

0.17%；日本关西、日本关东航线持平；远东至韩国航线每 TEU 下跌 6 美元。

整体来看，本轮 SCFI 下跌主要受到美国线运价持续走弱的拖累，欧洲及地中海航线则呈现不同走势。

二、美国线连续下跌，上海至洛杉矶、纽约运价创阶段新低

Drewry 于 11 月 19 日公布的最新 WCI 指数下跌 3%，至 4176 美元/FEU。跨太平洋航线已经连续七周下跌：

- **上海—纽约：**下跌 9%，至 8194 美元/FEU，为 15 周以来最低；
- **上海—洛杉矶：**下跌 5%，至 7026 美元/FEU，为 12 周以来最低。

面对需求疲软，船公司正在通过取消航次（Blank Sailing）控制运力。

Drewry 数据显示，本周跨太平洋航线已宣布取消 4 个航次，下周预计增加至 10 个，空班数量明显上升。

但即使船公司主动减少运力，Drewry 仍预计下周美国线运价将继续下跌。

从货代市场实际报价来看，部分联盟船公司美西配比价已经降至约 6000 美元/FEU。市场 FAK 报价仍在 7000—7300 美元左右，美西普遍采用 1:1 的 FAK 与长约配比。

美东方面，FAK 报价约 9000 美元，通过 1:1 或 1:2 配比后，实际成交价格约 7700 美元。

业内人士指出，目前**美西每 FEU 约 1700—1800 美元、美东约 2800 美元的运输成本，与现有市场运价相比仍有较大空间。**随着美国年底假期临近，部分货主考虑到货物可能在假期期间抵港，出货安排趋于谨慎，短期需求仍面

临压力。

三、欧洲、地中海航线分化，船公司集中宣布 12 月涨价

与美国线持续下跌不同，欧洲及地中海航线表现相对坚挺。SCFI 数据显示，远东至欧洲运价下降 1.65%，至 2253 美元/TEU；远东至地中海运价则上涨 1.63%，至 3678 美元/TEU。

Drewry 数据也显示，上海至热那亚运价上涨 6%，达到 4436 美元/FEU；上海至鹿特丹维持在 3496 美元/FEU。

在运力控制方面，亚洲至欧洲及地中海航线下周计划取消 4 个航次，少于本周的 5 个航次。

与此同时，船公司正为 12 月新年度合约谈判及市场调整做准备，陆续宣布 FAK 涨价和旺季附加费。

四、12 月中旬或成市场转折点，美线等待需求恢复，欧线关注新约谈判

对于后续市场，业内人士普遍认为，美国线短期仍有下调压力，预计可能延续至 12 月中旬。

此后，随着农历春节前备货需求逐步释放，市场可能迎来一波阶段性出货潮。

欧洲航线则需要重点观察新年度长约的议价和签约进度。船公司与货主之间的合同价格、签约进度以及舱位配置，将成为影响后续运价的重要因素。

从当前市场来看，**美线需求趋于保守，船公司通过空班控制运力，但价格仍在下行；欧地线则借助新合约周期及旺季附加费尝试支撑运价。**

美国线跌势扩大，欧洲线涨价动作密集，全球集运市场正在进入新的价格博弈阶段。对于货代企业而言，短期需要关注美线现货价格变化，同时密切跟

踪欧线 FAK 调整、旺季附加费及新年度长约谈判结果。12 月中旬前后，或将成为判断下一阶段市场走势的重要时间窗口。 (2026-11-21)

来源：海运网

马士基再收重货附加费！

中国至南美 40 尺箱超 23 吨，加收 200 美元/箱

马士基（Maersk）再次调整**中国至南美航线重货**收费政策。根据 11 月 19 日发布的最新通知，自 **2026 年 12 月 5 日起，从中国上海、青岛、新港、大连出口**至**巴西、乌拉圭和阿根廷**的 **40 英尺非运营冷藏箱**（40NOR），如果核实总重（VGM）**超过 23 公吨**，将**额外收取 200 美元/箱**的重货附加费（Heavy Load Surcharge，HWS）。与此同时，此次通知还整合了此前已实施的 20 英尺干货箱超重收费标准，意味着相关航线不同箱型的重货收费政策进一步明确。

一、12 月 5 日起，40 英尺非运营冷藏箱超重加收 200 美元

根据马士基官方公告，此次新增的重货附加费主要针对 40 英尺非运营冷藏箱（40NOR）。具体收费标准如下：

项目	收费标准
起运港	上海、青岛、新港、大连
目的地	巴西、乌拉圭、阿根廷
适用箱型	40英尺非运营冷藏箱（40NOR）
VGM重量门槛	超过23公吨
附加费	200美元/箱
生效日期	2026年12月5日

具体目的港包括：

- **巴西：** 桑托斯（Santos）、伊塔波阿（Itapoá）、伊塔雅伊（Itajaí）、巴拉那瓜（Paranaguá）。
- **乌拉圭：** 蒙得维的亚（Montevideo）。

- **阿根廷：** 布宜诺斯艾利斯（Buenos Aires）。

也就是说，上述航线中，40NOR 箱 VGM 一旦超过 23 公吨，即触发 200 美元/箱的重货附加费。

二、20 英尺干货箱超重收费此前已实施

此次马士基公布的整合费率表，还包括此前已经生效的 20 英尺干货箱重货附加费。具体标准为：

箱型	VGM重量门槛	附加费	生效日期
20英尺干货箱及适用干货设备	超过20公吨	200美元/箱	2026年7月17日
40英尺非运营冷藏箱（40NOR）	超过23公吨	200美元/箱	2026年12月5日

20 英尺干货设备涵盖普通干货箱，以及部分适用的散货箱、折叠式框架箱、框架箱、开顶箱、罐箱等设备类型。

需要注意，此次新增收费针对 40NOR，并非所有 40 英尺普通干货箱。货代企业在核算费用时，应根据实际设备类型和 VGM 重量判断是否适用。

三、VGM 不仅包括货物重量，还包括箱体自重

马士基特别说明，触发重货附加费的判断依据是经核实的总重量（Verified Gross Mass，VGM），而不是单纯的货物净重。VGM 包括：

1. 集装箱内货物重量；
2. 垫料、衬料及加固材料重量；
3. 集装箱自身皮重（Tare Weight）。

因此，**即使货物本身重量没有达到相应门槛，如果加上箱体自重及其他装载材料后，VGM 超过规定标准，仍可能触发附加费。**

四、长约、SPOT 及 Maersk Go 均适用

此次重货附加费并非只针对临时订舱。马士基明确表示，相关收费适用于其全部海运产品，包括：

- 长期合同订舱（Contract）；
- 现货订舱（SPOT）；
- Maersk Go；
- 其他适用的海运产品。

这意味着，货代企业即使持有船公司长期合约，也不能据此默认免除该项附加费。

五、中国至南美出口企业需重新核算重货成本

此次调整进一步明确了马士基中国至南美航线的超重收费标准。

对于出口巴西、乌拉圭和阿根廷的货代及外贸企业，尤其是涉及机械设备、工业原材料及其他较重货物的客户，应提前核对箱型、货物重量和 VGM 数据。

20 英尺干货箱超过 20 公吨、40 英尺非运营冷藏箱超过 23 公吨，均可能产生额外 200 美元/箱的费用。

建议货代企业在订舱报价前核实货物实际重量及设备类型，并将适用的重货附加费纳入成本核算，避免因 VGM 超出门槛而产生额外费用。

马士基此次调整也提醒出口企业：**南美航线除了关注基本海运费，箱型选择、货物重量及设备适配性，同样会直接影响最终运输成本。**（2026-11-22）

动物疫情



1. 波兰发生 23 起野猪非洲猪瘟疫情

11 月 9 日，波兰通报滨海省等 4 地发生 23 起野猪非洲猪瘟疫情，26 头野猪感染死亡。

2. 西班牙发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情

11 月 12 日，西班牙通报加泰罗尼亚自治区发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情，5 头野猪感染死亡。

3. 南非发生 8 起家猪非洲猪瘟疫情

11 月 13 日，南非通报东开普省发生 8 起家猪非洲猪瘟疫情，384 头家猪感染，353 头死亡。



4. 荷兰发生 1 起家禽和 17 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 10、12 日，荷兰通报海尔德兰省等 6 地发生 1 起家禽和 17 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，280 只家禽感染，140 只死亡，7 万只被扑杀，17 只野禽感染死亡。

5. 芬兰发生 4 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 10、13 日，芬兰通报内陆省等 3 地发生 4 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，4 只野禽感染死亡。

6. 挪威发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 12 日，挪威通报罗加兰郡发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

7. 加拿大发生 1 起野禽和 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 13 日，加拿大通报安大略省等 3 地发生 1 起野禽和 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，15 只野禽和散养家禽感染死亡，15 只被扑杀，6091 只家禽感染死亡，13.9 万只被扑杀。

8. 日本发生 2 起野禽 H5N1 亚型、1 起家禽 H5 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 11、13 日，日本通报秋田县等 3 地发生 2 起野禽 H5N1 亚型和 1 起家禽 H5 亚型高致病性禽流感疫情，3 只野禽和 14 只家禽感染死亡。



9. 爱尔兰发生 15 起 3 型蓝舌病疫情

11 月 9、10 日，爱尔兰通报科克郡等 5 地发生 15 起 3 型蓝舌病疫情，23 头牛和 2 只绵羊感染。

10. 英国发生 2 起 3 型蓝舌病疫情

11 月 13 日，英国通报马恩岛发生 2 起 3 型蓝舌病疫情，3 头牛感染。

11. 西班牙休达发生 1 起狂犬病疫情

11 月 12 日，西班牙休达通报休达市发生 1 起狂犬病疫情，1 只家犬感染死亡。

12. 瑞典发生 1 起新城疫疫情

11 月 13 日，瑞典通报哈尔姆斯塔德市发生 1 起新城疫疫情，多只家禽感染死亡。

13. 希腊发生 2 起羊痘疫情

11 月 13 日，希腊通报塞雷斯省等 2 地发生 2 起羊痘疫情，12 只绵羊感染，1 只死亡。

14. 南非发生 8 起 SAT1 型口蹄疫疫情

11 月 13 日，南非通报西北省等 2 地发生 8 起 SAT1 型口蹄疫疫情，127 头牛感染。

15. 希腊发生 2 起 SAT1 型口蹄疫疫情

11 月 13 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 2 起 SAT1 型口蹄疫疫情，164 只绵羊

感染，5261 只被扑杀。