

# 博視天下 靜觀世界

- ◀ 连续 4 周上涨后，欧线连涨势头戛然而止？7 月或成关键拐点
- ◀ 美东大港突然停摆：8 月起货流改道，货代最担心的事来了！
- ◀ 集装箱现货运价飙至四年新高：美西涨 120%、美东涨 85%，7 月还要继续涨
- ◀ MSC 将恢复印度-美东航线！停航不到一个月就反悔？运价暴涨 84%

资讯组出品

2026-07-06

来源：新华网

## 连通欧亚，共享机遇

### 波兰物流从业者见证中欧班列十年

一辆辆集装箱卡车进出场站，起重设备在堆场间来回移动，来自中国的集装箱在这里完成卸载、换装，随后被编入新的列车，继续驶向欧洲其他国家或波兰其他城市。

位于波兰东部的马拉舍维奇，是中欧班列进入欧盟的重要门户，途经这里的集装箱需要在宽轨列车和欧洲标准轨列车之间完成换装。

在波兰因巴普集团设立于此的集装箱场站，调度员卡茨佩尔·希曼斯基已有 8 年从业经验，熟悉场站运转中的每一个环节。**半年前，这座场站正式投入运营。如今，它每天接收近 200 个集装箱，其中绝大部分来自中国。**

“我们与中国方面合作得非常好，各项工作都很透明，也总能按时完成。”希曼斯基告诉记者，场站发展很快，团队规模不断扩大，新设备也越来越多。

“与中方合作为我们带来许多机会，惠及本地员工以及所有合作伙伴。”因巴普集团集装箱换装业务经理玛乌戈扎塔·别加伊洛说。

新场站、新设备和不断增加的岗位，是中欧班列开行规模快速增长在波兰口岸留下的印记。

**中国国家铁路集团有限公司数据显示，2016 年 6 月中欧班列启用统一品牌以来，年开行量 10 年间增长了 10.8 倍，年均增长 31.5%。目前，中欧班列已通达欧洲 26 个国家 236 个城市。**

**从马拉舍维奇向西约 330 公里，波兰中部城市罗兹是许多中欧班列货物**

## 在欧洲的重要集散地。

清晨 9 时许，记者在华沙至罗兹的高速公路上看到满载货物的卡车来来往往。凭借地处波兰中部的区位优势以及连接欧洲公路和铁路网络的便利条件，罗兹逐渐成长为中东欧重要物流枢纽。

十多年前，当首趟成都至罗兹货运班列抵达时，这条横跨欧亚大陆的线路还远没有今天这样成熟。

“那趟列车是在圣诞节期间到达的。”总部设在罗兹的物流企业波兰哈特兰斯公司负责人菲利普·格热拉克回忆起十多年前，为确保列车顺利入境并完成交接，他和同事没有回家过节，在边境口岸守了一整夜。

“当初我们付出很大努力，也开启了延续至今、不断发展的合作。”他说。

线路运营初期，许多工作都需要从头摸索：如何准备文件、如何办理通关、怎样跟踪货物、怎样协调不同国家的铁路和场站。十余年过去，公司现在已同成都、西安、重庆、广州、佛山等多个中国城市开展业务；过去较为繁琐的通关和货物追踪流程日益标准化，运输安全和基础设施水平也不断提高。

“铁路是过去十多年推动公司成长的重要力量。”格热拉克说，对于价值较高、对时效要求较强的货物，铁路运输具有独特优势，公司仍在逐年拓展相关业务。

在罗兹经营场站的 iHub 公司负责人亚当·索布琴斯基说，当客户对交付时间要求较高，或全球海运线路受到干扰时，铁路能够提供更快、更稳定的选择。

十年间，中欧班列货运体量的持续增长、货物品类的不断升级，印证着中欧贸易的发展。

**波兰瑞亚未来物流公司总经理帕维尔·莫斯卡拉记得，早期班列运输的主要是中国为国际品牌生产的电脑和电子产品。如今，跨境电商商品、新能源汽车以及越来越多中国企业自主开发的产品出现在班列集装箱中。**

有十余年中欧物流从业经验的亚欧互联控股波兰公司副总经理江柏慧也观察到类似变化。她说，早年班列货物多为服装、玩具和价格较低的家居用品；近三年来，光伏储能设备、电子配件和汽车零部件等高附加值产品占比不断上升，目前已占该公司发运货物的六成以上。

**据统计，十年间中欧班列运输品类已扩展至 53 个门类、5 万多种商品。2025 年，中欧班列运输货值达到 677 亿美元。**

别加伊洛说，在地缘政治不确定性上升、全球贸易频繁受到干扰的背景下，中欧班列可以成为增强供应链韧性的工具，并为中欧企业在绿色物流、运输流程数字化和工业项目开发等领域提供合作平台。（2026-6-29）

来源：维运网

## 连续 4 周上涨后，欧线连涨势头戛然而止？

### 7 月或成关键拐点

进入 6 月底后，欧洲航线市场出现一个明显变化：市场讨论的重点，已经不再是运价还能涨多少，而是此前连续推涨形成的新价格区间能否稳定下来。

#### 1. 欧线市场由快速上涨转向高位博弈

根据上海航运交易所（SSE）6 月 26 日发布的数据，SCFI 综合指数报 3239.64 点，较前一期上涨 3.8%，连续第四周上涨。虽然涨幅较 6 月中旬有所收窄，但整体运价水平仍处于近一年高位区间。

与此同时，Drewry 于 6 月 25 日发布的 World Container Index (WCI) 显示：

- 上海—鹿特丹运价约为 4392 美元/FEU；
- 上海—热那亚运价约为 5759 美元/FEU；

两条主要欧线航线价格均明显高于今年一季度平均水平。

当前欧线市场的核心变化，不在于趋势反转，而在于价格中枢完成抬升后的再平衡过程。

#### 2. 亚欧航线运力利用率仍保持高位

与市场对于“需求走弱”的担忧相比，当前欧线装载率并未出现明显松动。

根据 Sea-Intelligence 最新发布的《Sunday Spotlight》报告，截至 6 月下旬，多数亚洲—北欧航线平均舱位利用率仍维持在 90% 以上水平。

与此同时，Linerlytica 在 6 月市场周报中指出，受红海危机持续影响，全球主要班轮公司仍保持绕行好望角运营模式，亚欧航线整体船舶周转效率尚未恢复正常。

数据显示：

- 亚洲—北欧单程航程较红海通行时期增加约 10—14 天；
- 全球集装箱船队约 8%至 10%的有效运力仍被额外航程消耗；

这意味着**即使市场新增部分运力，整体供需关系仍未出现根本性宽松。**

### **3.新增运力开始释放但影响有限**

近期，马士基、MSC、赫伯罗特及达飞等主要班轮公司陆续公布 7 月欧洲航线运价安排。从市场表现来看，主流船公司并未大幅降价揽货，而是**通过控制舱位供应、调整 FAK 费率及附加费方式，维持现有价格体系。**

运力方面，Alphaliner 数据显示，截至 2026 年 5 月底全球集装箱船队总运力已突破 3300 万 TEU，同比增长约 8%；2026 年上半年新增交付运力超过 120 万 TEU。但**新增船舶**主要用于亚欧及跨太平洋航线替换老旧运力，同时红海绕航持续占用有效运力。Sea-Intelligence 测算显示，若恢复苏伊士通行，亚欧航线理论可释放约 150 万至 200 万 TEU 运力，但当前仍未实际回归市场。**因此，新增运力对欧线的压力尚未集中体现，船公司策略整体仍以稳价为主。**

### **4.7 月或成为欧线价格方向分水岭**

对于未来市场走势，多家机构将关注点放在 7 月中下旬。

Drewry 在最新一期《Container Forecaster》中指出，欧洲进口需求目前仍保持温和增长，但随着前期补库存需求逐步释放，市场将进入真实需求验

证阶段。

如果装载率继续保持高位，船公司推动新一轮 GRI 的成功率仍将较高；如果货量出现明显回落，则运价可能逐步进入高位调整阶段。

与此同时，市场还将持续关注：

- 红海局势变化；
- 苏伊士运河恢复进展；
- 欧洲消费市场表现；
- 船公司新增运力投放节奏。

这些因素将共同决定三季度欧线市场运行方向。

### **5.新增运力开始释放但影响有限**

与此前依靠连续涨价推动运价上行不同，目前欧洲航线市场正在进入新的平衡阶段。

当前市场最大的特点并非运价上涨或下跌，而是**船公司正在尝试将前期涨幅固化为长期价格基础。**

从现阶段数据来看：

- **运价仍处于近年高位；**
- **装载率尚未明显转弱；**
- **红海绕航持续消耗有效运力；**
- **主流船公司稳价意愿依然较强。**

因此，欧线市场短期内更可能呈现高位震荡特征，而非快速回落。对于货主、货代及物流企业而言，7月装载率表现以及船公司新一轮价格执行情况，将成为判断三季度市场走势的重要参考指标。（2026-6-29）

来源：维运网

## 美东大港突然停摆

### 8月起货流改道，货代最担心的事来了

近日，美国东海岸重要门户港——查尔斯顿港（Port of Charleston）宣布，自2026年8月1日起暂停莱瑟曼集装箱码头（Hugh K. Leatherman Terminal）运营，相关业务将全部转移至Wando Welch码头和North Charleston码头处理。

对于中国出口企业及货代行业而言，这意味着**未来发往美国东南部市场的部分货物流向、提箱安排及内陆运输链路将出现调整。**

#### **1.投资超10亿美元的新码头暂停运营**

莱瑟曼码头于2021年投入运营，总投资超过10亿美元，是近年来美国东海岸最重要的新建集装箱码头之一。

根据南卡罗来纳州港务局公告，暂停运营的主要原因是当前全球贸易环境存在不确定性，集装箱需求增长放缓。港务局决定将业务集中至现有码头，以提高运营效率并降低成本。

港方同时强调，**此次属于阶段性运营调整，并非永久关闭，未来市场需求恢复后仍有重新启用可能。**

此次调整也反映出**美国东海岸港口竞争加剧的现实。**

近年来，萨凡纳港、纽约-新泽西港及弗吉尼亚港持续扩建，而查尔斯顿港则选择在需求放缓背景下暂时收缩部分运力布局。随着美国进口需求变化及全球供应链重构，美东港口之间的货源竞争正进一步加剧。

#### **2.MSC等航线将调整挂靠安排**

据 SC Daily Gazette 报道，目前莱瑟曼码头主要服务于 MSC（地中海航运）相关航线。

调整实施后，部分服务将取消，其余航线将转移至 Wando Welch 码头及 North Charleston 码头运营。港务局表示，两大码头现有能力足以承接相关货量。

### **3.中国出口企业需关注什么？**

目前中国至美东航程普遍在 25 至 35 天之间，近期出运的货物到港时间正好与 8 月调整窗口重叠。

建议重点关注：

- **确认船公司最新靠泊码头安排；**
- **提前核查提箱、还箱及拖车计划；**
- **关注铁路及内陆转运时效变化；**
- **留意旺季期间可能出现的局部拥堵风险。**

虽然港方表示整体处理能力充足，但码头切换初期仍可能出现操作磨合和

从本质上看，此次停运并非港口能力不足，而是 期影响主要体现在码头转换带来的物流衔接调整。对于货主和货代企业而言，未来两个月需重点关注船公司靠泊更新及目的港操作安排，提前做好备选方案，降低运输链路调整带来的不确定性。（2026-6-30）

来源：JCtrans 杰西圈

## 达飞一艘超大型集装箱船驶出霍尔木兹 市场开始恢复了吗

当地时间 6 月 28 日，路透社消息称法国航运集团 CMA CGM 旗下集装箱船 **CMA CGM Galapagos** 已完成霍尔木兹海峡通行，目前停泊在阿曼马斯喀特附近海域。

公开资料显示，CMA CGM Galapagos 建造于 2022 年，载重约 15.4 万吨，运力约 15254TEU，属于超大型集装箱船。

自今年 2 月底区域冲突升级以来，该轮一直停留在波斯湾区域。此次完成通行后，船舶计划恢复前往中国的航程，预计 7 月中旬抵达。

CMA CGM 同时表示，目前仍有 10 艘船留在海湾区域。

这意味着，恢复正在发生，但远没有回到正常状态。

### **船开始动了，但网络还没有恢复**

过去几个月，霍尔木兹海峡更多出现在能源新闻里。

但对于班轮公司来说，影响不只是油轮。港口停靠、船期衔接、设备周转、客户交付、转运安排，都会因为航道受限被重新组织。

一艘船驶出去，并不等于供应链恢复，因为班轮网络运行依赖的是整体节奏，而不是单船通行。

这也是为什么近期包括马士基、赫伯罗特在内的多家船公司陆续推动船舶离开海湾，但整体运力恢复依然保持谨慎。

### **航线恢复，比恢复通航更慢**

从公开轨迹来看，此次 CMA CGM Galapagos 通行过程中选择了当前区域内实际运行中的航行方案。

这背后也反映出一个现实：航道开放，并不意味着运营策略立即恢复。

过去几个月，不少企业已经调整了中东方向运输组织方式，包括：港口替代；海陆联运组合；区域转运；库存重新布局。

部分调整可能是临时方案，也可能成为未来运营结构的一部分。

此前，CMA CGM 管理层也公开表示，认为霍尔木兹未来短期内回到冲突前状态并不现实，公司已经采用铁路、公路等替代运输方案，应对区域变化带来的影响。

### **市场开始恢复流动，但谨慎还在**

近期公开数据显示，霍尔木兹海峡船舶通行量较前期已有回升。海事人工智能数据情报公司 Windward 计算出，6月27日星期六，有18艘船舶从海湾出发，其中一艘在暗中操作。它报告说有22艘船舶在回来，尽管它没有详细说明使用了哪个走廊。引用 Vortexa 的数据，它表示有390万桶原油和总共412万桶原油被运输出去。

不过从实际运营角度看，市场目前进入的更像恢复阶段，而不是重置阶段。

对于货主、货代和承运企业来说，接下来关注的重点，仍然会回到几个现实问题：船期是否稳定，中转网络是否恢复，附加成本是否变化，区域服务能力是否持续。

航运行业一直擅长应对变化。但每一次恢复，通常都比通航消息本身更复杂。（2026-7-1）

来源：JCtrans 杰西圈

## 40 度！欧洲持续高温

### 鹿特丹港多个码头瘫了

6 月下旬，欧洲遭遇今夏首轮大范围极端热浪，多地气温突破 40 摄氏度，创下历史纪录。这场高温直接烧到了全球贸易的命脉上，欧洲最大集装箱港鹿特丹，多个码头被迫关闭或限制作业。

ECT Delta 码头和 Euromax 码头一度关闭，原因是持续高温导致 IT 网络系统故障，部分岸桥设备因过热直接暂停工作。

APM Terminals Maasvlakte II 也短暫停摆，卡车预约时段被暂停，货车暂时无法进出码头办理集装箱提取和交付业务。

码头内部人士的预测更让人不安：“接下来几天会变得更热，这会延缓我们的作业进度，导致货物积压，进而影响整个运输网络。”

#### 不止鹿特丹，整个西北欧都在“烤”

高温的影响正在蔓延。

比利时安特卫普港多个码头已出现不同程度的装卸延误。德国北部同样面临高温考验，汉堡港此前已因铁路网络中断等问题导致码头周转效率下降。

鹿特丹港 2025 年集装箱吞吐量约 1420 万 TEU。哪怕只是部分码头运营中断，对北欧船舶调度和货物处理的影响都是实打实的。

更麻烦的是，高温还在继续。世界气象组织的信息显示，热浪预计还将持续一段时间。这意味着欧洲港口的作业效率短期内很难恢复。

#### 对货代意味着什么？

### **1.欧洲线的船期延误正在发生，而且可能加重。**

鹿特丹的码头作业效率受限，船舶等待时间拉长，已经在影响后续挂靠港的船期。近期有货经鹿特丹、安特卫普或汉堡的，建议主动跟船公司确认最新ETA，不要等到客户来催了才发现船还没靠。

### **2.卡车提柜和还箱会变慢。**

APM 码头的卡车预约已经暂停，ECT 和 Euromax 的闸口作业也中断过。陆上作业效率受限意味着柜子进不去也出不来，拖车司机的等待时间会拉长，运输成本可能上升。报价时建议把陆运环节的延误风险考虑进去。

### **3.冷藏货物要特别注意。**

高温天气下，码头作业效率下降可能导致冷藏箱在码头停留时间延长。如果手头有生鲜、医药等温控货物经欧洲港口中转，建议与船公司和收货人确认冷藏箱的供电和监控安排。

### **4.多留几天缓冲时间。**

鹿特丹 APM 码头相关人士已经明确表示，高温会延缓作业进度、导致货物积压。近期给客户的交货期建议至少多留 3-5 天的弹性空间，别把时间卡太死。

40 度的高温把鹿特丹港的码头烤出了 IT 故障、起重机趴窝、闸口关闭。这不是一次性的突发事件，热浪还在继续，欧洲港口的效率短期内不会恢复。

做欧洲线的，接下来两周的船期和提柜安排都需要重新算一遍，提前跟客户打好招呼，比等到货晚了再解释要强得多。（2026-7-1）

来源：中国航务周刊

## 达飞全新亚欧航线，首航广州南沙

日前，广州港南沙港区迎来达飞集团全新亚欧快航 Ocean Rise Express (OCR) 首航。

该航线是达飞集团 2026 年重点打造的周班精品快航，部署 14 艘 7000-10000TEU 集装箱船，挂靠港序为：鹿特丹-汉堡-南安普敦-吉达-南沙-神户-名古屋-横滨-厦门-盐田-吉布提-鹿特丹。

OCR 航线精准串联欧洲、亚洲核心经贸市场，南沙成为华南地区直连亚洲、且承接欧洲返程国内首港功能的枢纽。

来自鹿特丹、汉堡、南安普顿的货物，可第一时间直达南沙，南安普敦至南沙航程最快仅 31 天。大幅压缩的运输时效，优化了华南进口供应链体系，为珠三角外贸企业提供了高效、便捷的亚欧直达物流通道。

作为粤港澳大湾区核心枢纽，广州港南沙港区持续完善国际航线网络，提升外贸能级。

达飞 OCR 航线的首航，进一步丰富了南沙港亚欧航线矩阵，搭建起大湾区与欧洲、东北亚等核心海外市场的贸易联动，深度赋能区域企业融入全球产业链供应链体系，为粤港澳大湾区外贸经济高质量发展，注入强劲的航运动能。（2026-7-1）

来源：搜航网

## 马士基、达飞、MSC：该港暂停挂靠

近日，委内瑞拉北部发生地震，导致拉瓜伊拉（La Guaira）集装箱码头基础设施受损，装卸**全面停止**。马士基、MSC、达飞陆续发布客户通知，调整相关业务安排，包括**暂停部分订舱**或进出口运输，并对在途货物进行**改港**处理。

### 马士基 (Maersk) :

- 经由拉瓜伊拉港的进出口货物运输暂停，直至另行通知。
- 从美洲其他港口到拉瓜伊拉港的订舱暂停，其他始发地订舱继续接收。
- 空箱归还转至卡贝略港（Puerto Cabello）马士基堆场。

### 地中海航运 (MSC) :

- 已装船并驶往拉瓜伊拉港的货物，将改至卡贝略港卸货。
- 建议客户尽快安排清关及相关手续，避免产生不必要延误。

### 达飞 (CMA CGM) :

- 暂停挂靠拉瓜伊拉港，货物统一改至卡贝略港卸货。
- Cagema V 委内瑞拉专线仅挂靠卡贝略港，跳过拉瓜伊拉港。
- PEX2 服务暂停挂靠拉瓜伊拉港，货物将通过区域中转安排衔接。

截至目前，主要船司均未给出拉瓜伊拉港恢复运营时间表，短期内相关货物仍需按照改港、跳港等安排执行。

对于近期有委内瑞拉出运计划的货主和货代企业，建议提前做好运输方案

调整，避免因信息不同步产生等待、仓储或转运成本。（2026-7-3）

来源：JCtrans 杰西圈

## 集装箱现货运价飙至四年新高

### 美西涨 120%、美东涨 85%，7 月还要继续涨

集装箱现货运价又涨了，德路里世界集装箱指数（WCI）本周跳涨 9%，达到 \$4,530/FEU，创下 2022 年疫情高峰期以来的最高水平，跨太平洋和亚欧航线全面走高。

#### 美西涨 120%、美东涨 85%

Freightos 的数据显示，过去两个月里：

- 亚洲-美西：较 5 月中旬上涨 120%，目前约 \$6,200/FEU
- 亚洲-美东：较 5 月中旬上涨 85%，约 \$8,000/FEU
- 亚洲-北欧：\$4,900/FEU，上涨 70%
- 亚洲-地中海：\$6,500/FEU，上涨 85%

WCI 各航线最新报价也同样惊人。

- 跨太平洋航线运价继续走强：上海-纽约涨 11%至 \$7,902/FEU，上海-洛杉矶涨 10%至 \$6,349/FEU。
- 亚欧航线涨幅同样显著：上海-热那亚涨 10%至 \$6,360/FEU，上海-鹿特丹涨 7%至 \$4,682/FEU。

标普全球的普氏集装箱指数（Platts Container Index）在截至 6 月 24 日的 30 天内上涨了 80%，创 2022 年 4 月以来新高。

Linerlytica 估算当前全球 TEU-海里需求增速为 7.3%，远高于船队供给增

速 5.4%，供需缺口达到 2024 年底以来最大值。

### **关税窗口和霍尔木兹，两个力量同时推涨**

这轮涨价背后是两股力量在同时作用。

**第一股力量：**关税预期驱动的“抢出口”。7月24日，美国对华10%临时关税即将到期，大概率被更高税率取代。美国零售商为了赶在涨价前到港，把本该七八月才出的圣诞订单提前了四到六周。Lars Jensen 在 LinkedIn 上评论说：“这些大幅增长确实是由强劲需求和满载的船舶驱动的。”

**第二股力量：**霍尔木兹的余波未平。虽然美伊临时协议让商业通行恢复，但护航行动在阿曼附近集装箱船遇袭后被暂停。风险还在，成本还在，运价自然还在。

**德路里预计，跨太平洋和亚欧航线的运价未来几周还将继续上涨。**

### **船公司在“抢钱”：HMM 加\$3,000，达飞北非线破万**

运价涨成这样，船公司自然不会闲着。

HMM：7月15日起，对跨太平洋航线征收\$3,000/FEU 的旺季附加费

达飞：7月1日起，亚洲-北欧 FAK 费率上调至\$6,300/FEU，地中海线最高达\$10,200/FEU

跨太平洋航线：未来一周已宣布 8 个空班航次，舱位紧到连船公司都在控制运力

马士基也因这波运价上涨大幅上调了全年盈利预期，基础 EBITDA 从 45-70 亿美元上调至 80-100 亿美元。

### **建议**

- 跨太平洋航线未来一周有 8 个空班，舱位只会更紧。7 月 24 日关税窗口关闭前，美线货量不会减少。有美线货的，现在就锁 7 月中上旬的舱位，一周 8 个空班意味着大量运力凭空消失，越往后越难订。

- 虽然本周亚欧航线仅有一个空班，但 7 月达飞、MSC 等船公司都在推高 FAK 和 PSS，运价上涨趋势明确。做欧地线的，7 月 15 日之后发运的货物需要重新核算成本。

- HMM 加\$3,000/FEU 只是开始。7 月船公司的涨价通知还没出完，建议近期给客户的报价有效期压缩到 7 天以内，7 月 15 日之后的货单独报价，附加费部分明确约定实报实销。

- Linerlytica 的数据显示，全球近 11%的集装箱船队目前正在港口外等待泊位，为 2022 年以来最高水平，拥堵意味着船期延误还会持续，给客户的交货期建议多留 7-10 天缓冲。

这轮运价上涨是关税窗口和地缘风险的双重产物，7 月 24 日之前，美线只会更紧不会松；欧地线在船公司密集推涨下也在持续走高，现在该锁舱的锁舱、该调报价的调报价，等运价跌不太现实。（2026-7-3）

来源：JCtrans 杰西圈

## MSC 半个月两涨!

### 远东至欧地 7700，北非破万

MSC 地中海航运 7 月 2 日发布最新 FAK 运费公告，自 7 月 15 日起对远东（含日本、韩国及东南亚）至北欧、地中海、北非及黑海航线实施新一轮涨价。新费率有效期至 7 月 31 日。

半个月两次涨价，船公司在抢什么？货代该怎么接？

7 月 1 日刚涨过，7 月 15 日又来一轮。

先看 MSC 这次的具体报价：

装货港	卸货港	费率类型	新基础运价 (美元/FEU)	
			20尺柜 (20DV)	40尺柜/40高柜 (40DV&HC)
远东	北欧	FAK (各类货物运价)	5,005美元	7,700美元
远东	西地中海	FAK (各类货物运价)	5,100美元	7,700美元
远东	亚得里亚海	FAK (各类货物运价)	5,100美元	7,700美元
远东	东地中海	FAK (各类货物运价)	5,100美元	7,600美元
远东	黑海	FAK (各类货物运价)	5,200美元	7,800美元
远东	阿尔及利亚	FAK (各类货物运价)	6,800美元	10,100美元
远东	利比亚	FAK (各类货物运价)	6,500美元	9,400美元
远东	摩洛哥 (卡萨布兰卡)	FAK (各类货物运价)	5,800美元	8,700美元
远东	突尼斯	FAK (各类货物运价)	6,600美元	9,700美元

公告特别注明，以上费率已包含基本海运费、全球燃油附加费（GFS，7 月为 289 美元/TEU）和排放控制区附加费（ECA，地中海及西北欧为 15 美元/TEU）。但碳限制附加费（CLS）和碳审核附加费（CRS）仍需额外支付。

据行业统计，7 月 1 日已有达飞、MSC、马士基等多船公司同步提价，欧地航线 40HQ 综合成本已突破 1 万美元，7 月 15 日 MSC 再涨一轮，是在“高位上再踩一脚油门”。

#### 为什么半个月涨两次？

MSC 在公告中给出的理由是“运营成本变化和监管要求”。

但拆开看，有更深层的原因，旺季窗口已打开，船公司不想放过。7-9 月是传统旺季，货量集中。船公司趁旺季推高运价，是每年都会做的事。今年叠加了红海绕行和霍尔木兹局势，运力本就紧张，船公司推涨的底气比往年更足。

北非航线是涨幅最大的区域，就是因为它“远”。阿尔及利亚 40 尺 10100 美元、突尼斯 9700 美元，比北欧线贵了超过 2000 美元。北非航线航程更长、挂靠港更少、船公司愿意投的运力更有限，舱位越紧，运价越容易推上去。

碳附加费正在成为新的“涨价变量”。MSC 明确将 CLS 和 CRS 单独列项、额外收取。欧盟 FuelEU Maritime 法规已生效，碳成本正在成为船公司运价结构中一个越来越重要的组成部分，这笔费用不会消失，只会越涨越高。

### **对货代意味着什么？**

#### **7 月的报价单要重新算了**

半个月涨两次，意味着 7 月 1 日报给客户的价格，7 月 15 日之后就作废了。建议近期给客户的报价有效期压缩到 7 天以内，7 月 15 日之后的货单独报价。如果客户问“为什么又涨了”，可以直接说：MSC7 月 15 日又发了一轮 FAK 涨价通知，不是我们在加价。

#### **北非线的报价要单独处理**

阿尔及利亚 10100 美元、突尼斯 9700 美元、利比亚 9400 美元，这三条线的 40 尺柜运价已全面突破 9000 美元。如果客户有北非方向的货，报价前务必单独确认最新 FAK 费率，不要按北欧或地中海的基准价去估算。

#### **附加费部分要分开列**

MSC 的公告明确写了，公布的 FAK 费率已包含 GFS 和 ECA，但 CLS 和 CRS 仍需额外支付。建议在给客户的报价单中，将基本海运费和各项附加费分开列明，避免笼统报价后自己承担额外费用。

## **“半个月两涨”本身就是信号**

7月1日涨完，7月15日再涨，说明船公司判断旺季的需求撑得住。短期内运价看不到回落的迹象，有货要出的，建议尽早锁定舱位和价格，等运价跌不太现实。

MSC 半个月涨两次，不是临时起意，是旺季窗口期内的常规操作，只是今年涨得比往年更猛、更密集，做欧地线和北非线的货代，7月剩下的日子得打起精神盯报价了。（2026-7-3）

来源：JCtrans 杰西圈

## 7月1日起

### 挂靠英国港口的大船要交“碳税”了

7月1日，英国正式将国内碳排放交易体系（UK ETS）扩展至航运领域。从今天起，所有挂靠英国港口、总吨位超过5000吨的船舶，无论挂哪国旗、船东是谁，都必须遵守英国碳市场的规定。

欧盟碳税还没消停，英国又补了一刀。

#### 1. 哪些船要交？交多少？

适用对象很明确：**5000总吨及以上的货船和客船**。覆盖范围包括：

- 英国港口之间的航程
- 在英国港口内的所有活动，装卸货、停泊、港内移泊，全算
- 北爱尔兰与大不列颠之间的航程：只交50%

需要监测的温室气体包括二氧化碳、甲烷和氧化亚氮。运营商须上缴与其经核查排放量等额的英国碳配额。

有几个豁免：**从事政府非商业性活动的船舶、渔船、苏格兰渡轮服务可豁免**。近海船舶**2026年底**前暂免，**2027年1月1日起**强制合规。与欧洲经济区以外港口之间的航程（包括英国海外领土）**不纳入UK ETS**。

#### 2. 跟欧盟碳税什么关系？两套体系，可能都要交

UK ETS与欧盟碳市场（EU ETS）相互独立。脱欧后英国退出了EU ETS，建立了自己的碳交易体系。如果一艘船既跑欧盟港口又跑英国港口，根据航线安排，可能要同时遵守两套体系、向两边都交钱。

碳合规负担正在变成航运业的“双重征税”。

### **3.谁负责交？船东可以转给船管，但要有书面协议**

责任默认由注册船东承担。但船东可以通过具有法律约束力的书面协议，将责任转给负责船舶运营的 ISM 公司，如果没有有效转委托，注册船东仍是最终责任人。

船舶运营商须在英国“管理您的碳排放交易”系统中开设海事运营商账户，并在首次符合英国碳市场要求的海事活动发生后 42 天内提交排放监测计划 (EMP)。EMP 按公司提交，须获得监管机构批准。

### **4.时间节点：2026 年下半年先试半年，2028 年 4 月交钱**

- 首个碳市场年度：2026 年 7 月 1 日至 12 月 31 日
- 2027 年起：报告期恢复为自然年（1 月 1 日至 12 月 31 日）
- 年度排放报告 (AER) 提交：次年 3 月 31 日前
- 配额上缴：次年 4 月 30 日前

首个配额上缴截止日：2028 年 4 月 30 日（2026 和 2027 年度可合并一次性上缴）

### **5.货代需要注意什么？**

**英国航线的成本正在结构性上升，而且这不是一次性费用。**碳配额需要每年购买、每年上缴，船公司会把这部分成本通过运费和附加费转嫁给货主，做英国线的，建议在报价中单独列明“UK ETS 碳附加费”项目，避免笼统报价后被动承担新增成本。

**欧盟碳税和英国碳税可能同时出现在一张账单上。**如果货物经欧洲大陆港

口中转后再挂靠英国，船公司可能同时收取 EU ETS 和 UK ETS 两项附加费，给客户的报价要区分“欧洲大陆线”和“英国线”两套成本结构，不要混在一起算。

**责任链条变长了，合同条款要跟上。**船东可以把 UK ETS 责任转给船管公司，但货代夹在中间，如果船东和船管之间责任不清，最终可能影响舱位和船期，建议在订舱协议中明确“UK ETS 相关附加费由哪方承担”，避免事后扯皮。

**42 天窗口期不是摆设。**如果船公司或船管公司没有在规定时间内提交排放监测计划，可能面临罚款甚至违规通报，建议近期有英国线业务的，跟合作船公司确认一下对方的 EMP 是否已获批，避免因船公司合规问题影响舱位。

英国碳税不是“要不要交”的问题，是“什么时候开始体现在报价单上”的问题。EU ETS 已经让欧线运价涨了一截，UK ETS 现在又补了一刀，做英国线的货代，7 月的报价单得重新算了。（2026-7-3）

来源：JCtrans 杰西圈

## MSC 将恢复印度-美东航线！

### 停航不到一个月就反悔？运价暴涨 84%

据《Journal of Commerce》报道，全球最大班轮公司 MSC 正计划在 8 月第三周恢复旗下印度-美国东海岸“Indus Express”航线的定期航行。

而此时距离 MSC 宣布暂停该航线，仅仅过去了一个月。

从“撤出”到“回归”，市场风向的转变比船公司预想的快得多。

#### 暂停不到一个月，市场翻了天

6 月初，MSC 以“航线网络调整”为由，正式暂停了运营长达 12 年的印度西海岸至美国东海岸主力航线“Indus Express”。

当时停航的直接原因是印度出口需求太弱。印度-美东 40 尺柜即期运价死死卡在 2000 至 2500 美元区间，连传统旺季都没涨起来，同时中东局势紧张加剧货主观望情绪，货量根本撑不起两条船，**MSC 在印-美东方向仅保留了一条航线。**

但 MSC 显然低估了市场的反弹速度，停航后，舱位迅速收紧，运价开始飙升。

据行业消息人士透露，过去四周印度-美东航线的即期运价已暴涨 84%，从停航时的 2000-2500 美元区间，直接翻到了接近 4000 美元以上。

新的市场需求和急剧上涨的运价，让 MSC 不得不重新考虑自己的决定。消息人士称，MSC 甚至已经开始向其部分大客户试探潜在的舱位分配方案。

#### 停航的连锁反应：舱位紧、运价涨、货主急

MSC 停航 Indus Express 后，印-美东航线从“供大于求”直接跳到了“一舱难求”。

赫伯罗特的 TPI 航线、达飞的 Indamex 航线在 6 月底到 7 月中旬之间一共出现了多次空班，MSC 自己的停航加上同行空班，让这条航线的舱位瞬间收紧。

运价随之水涨船高，据此前报道，MSC 已宣布自 7 月 4 日起对印度至美国货物征收每箱 1500 美元的 GRI，并叠加 500 美元的 PSS 旺季附加费，此后，旺季附加费进一步上调至 8 月 1 日起每箱 2000 美元。

**货主被这波操作搞得措手不及，停航时嫌贵，复航时发现更贵。**

**为什么又回来了？运价涨得让船公司“真香”了**

MSC 恢复 Indus Express 的逻辑很简单：市场变了。

印度-美东航线 40 尺柜运价从停航前的 2000-2500 美元区间，到过去四周暴涨 84%，已经让这条航线重新变得有利可图。船公司停航是为了保住运价下限，复航则是因为运价涨得足够高，值得重新投入运力。

同时，MSC 在该航线仅保留了 INDUSA 一条服务，显然无法满足旺季需求。竞争对手的空班也在减少舱位供给，给了 MSC 重新进入的市场空间。

MSC 在 6 月刚恢复了中国至美西的 Pearl Service 跨太平洋快线，以抓住中国出口旺季，如今又重启印度-美东航线，MSC 正在根据各区域市场的盈利能力动态调配全球运力，哪里运价涨得快，船就往哪里跑。

**对货代意味着什么**

**舱位紧张短期内不会缓解**

复航从决策到 8 月第三周实际开航，中间还有一个多月的空窗期。在此之

前，印-美东航线的舱位依然紧张，手头有印度-美东方向货物的货代，建议提前锁定舱位，不要等到8月再行动。

### **运价短期内不会回落**

7月GRI和PSS已经落地，8月还有新一轮涨价计划，MSC复航虽然会增加运力供给，但运价已经涨上去了，短期内大幅回落的可能性不大，印-美东航线的运价正在经历一轮结构性抬升。

### **报价时要区分“7月”和“8月后”两个阶段**

7月的舱位和运价受停航和空班影响，价格高、舱位紧，8月第三周后MSC复航可能会带来一部分新增运力，但运价水平大概率不会回到停航前的低位，建议给客户的报价按时间分段处理，不要把8月的预期价报给7月的货。

MSC停航Indus Express不到一个月就“反悔”复航，船公司对市场的判断也不是万能的，运价涨了，船就回来了，运价跌了，船就走了。

对货代来说，盯紧运价走势，比猜船公司下一步怎么走更靠谱。（2026-7-6）

来源：海运网

## 突破 10400 美元

### 达飞宣布上调亚洲至欧洲、地中海和北非 FAK 费率

全球集装箱运价持续高位运行，班轮公司继续推进旺季涨价计划。达飞轮船 3 日发布最新公告，宣布上调亚洲至北欧、地中海及北非航线 FAK 费率。新费率将于 2026 年 7 月 15 日至 7 月 31 日期间执行，其中，亚洲至北非 40 英尺集装箱 FAK 费率最高达到 10400 美元，再次刷新本轮调价水平。

#### 达飞上调亚洲至欧洲、地中海及北非 FAK 费率

根据达飞轮船公告，此次调整适用于 2026 年 7 月 15 日至 7 月 31 日装船货物。

#### 一、亚洲至北欧(North Europe)

**起运港：**亚洲所有主要港口，包括日本、东南亚及孟加拉国。

**目的港：**北欧所有主要港口，包括英国，以及葡萄牙至芬兰、爱沙尼亚等欧洲北部港口。

**FAK 费率如下：**

箱型	FAK费率
20'GP	4100美元
40'GP / 40'HC / 40'RF	7000美元

#### 二、亚洲至地中海及北非

适用于亚洲所有主要港口装运的干货箱(Dry)、冷藏箱(Reefer)、超限货(OOG)及付费空箱(Paying Empty Containers)。具体 FAK 费率如下：

目的地区	20' GP	40' GP/40' HC
西地中海	5800美元	7900美元
亚得里亚海	6000美元	8100美元
东地中海	6200美元	8500美元
黑海	5900美元	8000美元
北非	7300美元	10400美元

其中，亚洲至北非 40 英尺集装箱 FAK 费率达到 10400 美元，为此次公告中最高水平。

### 费率包含及不包含项目

达飞表示，本次公布的 FAK 费率主要包括：

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

以下费用如适用，将另行收取：

- 码头操作费(THC)
- 欧盟碳排放交易体系费用(EU ETS)
- 安全及安保附加费(Safety & Security Surcharges)
- 应急附加费(Contingency Charges)
- 起运港及目的港当地各项收费(Local Charges)

### 运价上涨趋势仍在延续

达飞表示，此次 FAK 费率调整旨在持续保障亚洲至欧洲航线网络的运输稳定性和服务效率。

从市场来看，进入传统运输旺季后，多家班轮公司已陆续公布新一轮 FAK、GRI 及旺季附加费(PSS)调整计划。此次达飞进一步上调亚洲至北欧、地中海及北非航线运价，尤其北非航线 40 英尺箱费率突破 **10400 美元**，是否能反映出欧洲及地中海市场运价仍保持较强上行态势。（2026-7-6）

来源：海运网

## 运价十连涨！创近四年新高

全球集运市场持续保持强势。受美线运价大幅上涨带动，上海出口集装箱运价指数（SCFI）**连续第十周上涨，并创下近四年来新高**(2022年8月——指数跌破3200点，市场进入快速下行阶段)。不过，随着各航线供需格局出现变化，不同市场走势开始分化，**美线高位运行但已出现松动迹象，欧洲线则面临回调压力，业内普遍关注本轮涨势能否延续至三季度旺季。**

7月3日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱运价指数（SCFI）报3326.87点，较上周上涨2.69%，**实现连续十周上涨，并刷新近四年来新高。**

本轮上涨主要由美国航线推动。其中，**美东航线运价周涨12.35%，美西航线上涨9.28%；相比之下，欧洲航线仅上涨0.54%，地中海航线上涨1.23%，涨幅明显放缓，航线间走势开始出现分化。**

随着7月1日船公司新一轮涨价计划正式落地，多家船公司将美线GRI（综合费率上涨）上调约1300至1500美元。目前市场报价显示，美西航线每40英尺集装箱运价约7500美元，美东航线约8900至9000美元；欧洲航线则由此前约5100—5300美元，上涨至5500—5800美元。

不过，业内人士指出，**美线虽然仍维持高位，但市场已开始出现降温信号。**

一方面，美西航线新增运力持续投放，包括MSC恢复周班服务、马士基新增航线以及大量加班船投入，市场舱位供应增加，部分货代已开始拿到特惠运价。

另一方面，船公司针对长期协议客户的配舱政策也有所放宽。此前普遍执行“三个现货箱搭配一个长约箱”的配比方式，目前部分船公司已调整为“两

个现货箱搭配一个长约箱”，反映舱位紧张程度有所缓解。而美西长约价格仍维持在每 40 英尺集装箱 1800 至 2100 美元之间，与现货市场价差依然较大。

业内人士认为，**如果 7 月初这轮涨价无法稳定维持，美西航线现货运价可能率先出现回调。**

相比之下，欧洲航线面临更大的下行压力。由于运力供应相对充裕，**部分国际大型货代透露，部分船公司已计划于下周下调欧洲航线运价，本轮涨价幅度也明显低于美线，仅上涨约 200 至 400 美元。**

多数货代企业也认为，船公司计划于 7 月中旬实施的新一轮涨价难以全面兑现。目前市场运价能够维持高位，**主要依赖船公司持续采取减班、控舱等运力管理措施。一旦减班力度减弱，运价上涨动力或将进一步下降。**

除欧美航线外，其他航线则普遍回落。本期 SCFI 数据显示，**南美航线（桑托斯）下跌 7.82%，中南美航线（曼萨尼约）下跌 6.66%，印巴航线（那瓦谢瓦）下跌 7.71%，东南亚航线（新加坡）下跌 2.05%。**

业内分析认为，中国至东南亚、南亚等区域航线运价持续回落，**反映此前旺季货量提前集中释放后的需求正在减弱，市场开始回归正常节奏。**

与此同时，区域航线运力仍在增加。近期，世邦海运重返亚洲区域市场，MSC 也进一步扩展华南—越南中部航线，恢复挂靠南沙、胡志明市和新加坡港，进一步增加了亚洲区域市场运力供给。

展望后市，物流业人士表示，中东局势仍存在较大不确定性，船公司短期内重返红海航线的意愿依然有限，全球集运市场仍面临缺船、缺柜、缺舱位等结构性问题。随着第三季度传统出货旺季全面开启，**预计整体运价仍将维持高位运行，但不同航线之间的走势分化或将进一步加剧，美国航线需重点关注新增运力释放后的价格变化，而欧洲航线则面临更大的回调压力。**

## 7月3日最新一期 SCFI 运价

欧美四大航线继续上涨，欧地涨幅收敛：

- **远东到欧洲**运价 3418 美元/TEU，较前一期上涨 76 美元，涨幅 2.27%；40 尺柜为 5797 美元，上涨 31 美元，涨幅 0.54%；
- **远东到地中海**运价 4717 美元/TEU，较前一期上涨 51 美元，涨幅 1.09%；40 尺柜为 6985 美元，上涨 85 美元，涨幅 1.23%；
- **远东到美西**运价 6630 美元/FEU，较前一期上涨 563 美元，涨幅 9.28%；
- **远东到美东**运价 8296 美元/FEU，较前一期上涨 912 美元，涨幅 12.35%；
- **波斯湾线**运价 4292 美元/TEU，较前一期下跌 200 美元，跌幅 4.35%；
- **南美航线(桑托斯)**运价 7230 美元/TEU，较前一期下跌 740 美元，跌幅 9.28%；
- **澳新航线**运价 2279 美元/TEU，较前一期上涨 201 美元，涨幅 9.67%。
- **近洋线方面**，远东到东南亚下跌 14 美元，跌幅 2.05%，每 TEU 为 668 美元；远东到日本关西、关东都是持平，为 323 美元及 333 美元；远东到韩国下跌 14 美元，为 163 美元，跌幅 7.91%。（2026-7-6）

## 动物疫情

**1.匈牙利发生 12 起野猪非洲猪瘟疫情**

6月22日，匈牙利通报诺格拉德州等3地发生12起野猪非洲猪瘟疫情，12头野猪感染死亡。

**2.塞尔维亚发生 1 起野猪和 80 起家猪非洲猪瘟疫情**

6月23、25日，塞尔维亚通报马切万州等3地发生1起野猪和80起家猪非洲猪瘟疫情，1头野猪感染死亡，132头家猪感染，89头死亡，1342头被扑杀。

**3.西班牙发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情**

6月25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，11头野猪感染死亡。

**4.荷兰发生 6 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

6月25日，荷兰通报北荷兰省等5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。

**5.丹麦发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

6月26日，丹麦通报福堡中菲英自治市发生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.加拿大发生 1 起野禽 H5 亚型高致病性禽流感疫情**

6月23日，加拿大通报萨斯喀彻温省发生1起野禽H5亚型高致病性禽流感疫情，1只野禽感染死亡。

**7.澳大利亚发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

6月22日，澳大利亚通报西澳大利亚州发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽

流感疫情，1 只野禽感染死亡。



### **8.希腊发生 3 起 8 型蓝舌病疫情**

6 月 23 日，希腊通报匹埃利亚省等 2 地发生 3 起 8 型蓝舌病疫情，42 只绵羊山羊感染，15 只死亡。

### **9.西班牙发生 4 起新城疫疫情**

6 月 22 日，西班牙通报卡斯蒂利亚莱昂省发生 4 起新城疫疫情，3640 只家禽感染死亡，8.4 万只被扑杀。

### **10.美国发生 4 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情**

6 月 26 日，美国通报德克萨斯州发生 4 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情，6 头牛和 2 只绵羊感染。

### **11.南非发生 40 起 SAT1 型口蹄疫疫情**

6 月 25 日，南非通报西北省等 5 地发生 40 起 SAT1 型口蹄疫疫情，350 头牛感染。

### **12.希腊发生 5 起 SAT1 型口蹄疫疫情**

6 月 26 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 5 起 SAT1 型口蹄疫疫情，363 只绵羊和山羊感染。