

博观天下 静观世界

- ◀ 注意！船公司通知取消该航次，涉及上海/宁波/南沙/蛇口/青岛
- ◀ 157 亿美元！达飞二季度业绩出炉，海运大增 22%
- ◀ 美联储宣布维持利率不变
- ◀ 运价三周连跌，MSC、马士基为何密集调价？8 月集运市场迎来变局

资讯组出品
2026-08-03

来源：维运网

最高 3800 美元/柜

经霍尔木兹再收 1000 美元

马士基中东运输限制进一步扩大

近期，中东地区安全形势仍未明显缓和。全球集装箱班轮公司马士基（Maersk）发布《Middle East Operational Update 40》，进一步扩大了中东地区应急运营措施，包括调整陆桥运输方案、维持多类货物订舱限制，并继续执行最高 3800 美元/柜的紧急运费附加费。这一系列措施显示，海湾地区供应链仍处于高风险运营状态。

一、部分跨境运输暂停受理

根据最新运营更新，马士基表示，将继续扩大沙特阿拉伯、阿联酋、卡塔尔、巴林、科威特及伊拉克等市场的多式联运陆桥解决方案，以保障区域物流连续性。

不过，受当前安全形势影响，公司已临时暂停部分陆侧运输订舱，包括：

- 阿联酋、卡塔尔经吉达港及阿曼港口运输的货物；
- 吉达港发往阿联酋、阿曼及卡塔尔的货物；
- 萨拉拉港、苏哈尔港发往阿联酋、沙特、科威特、巴林及卡塔尔的部分陆桥运输。

马士基强调，上述措施仅针对陆侧运输，不代表相关港口停止海运业务。目前，经萨拉拉（Salalah）、豪尔费坎（Khor Fakkan）以及伊拉克经约旦亚喀巴港（Aqaba）的部分替代运输方案仍保持运行。

除陆桥运输外，马士基继续维持针对部分货物类型的订舱限制。

其中：

- 冷藏箱多数往返伊拉克、科威特、卡塔尔、巴林以及沙特达曼、朱拜勒、阿卜杜拉国王港等地的订舱继续暂停，仅食品、药品及其他关键民生货物将优先安排；
- 危险品往返阿联酋、伊拉克、科威特、卡塔尔、巴林、约旦及沙特的大部分订舱仍暂停，仅苏哈尔等个别港口保留有限接载能力；
- 超尺寸货物亦继续实施限制措施，仅部分港口维持有限订舱。

与此同时，普通干货运输仍保留部分航线服务，但需根据港口及目的地分别执行不同的接载政策。

二、紧急运费附加费继续执行

针对已在运输途中或已订舱前往受影响地区的货物，马士基继续实施紧急运费附加费，收费标准为：

- 20 尺干箱：1800 美元/柜
- 40 尺干箱：3000 美元/柜
- 冷藏箱、危险品及特种箱：3800 美元/柜

此外，凡需经霍尔木兹海峡运输的货物，**将额外征收 1000 美元/柜附加费**，用于覆盖绕航、临时仓储及应急运营等额外成本。

马士基表示，**目前其并未运营固定经霍尔木兹海峡的班轮服务，该费用属于风险应急机制的一部分。**

三、空箱管理同步调整

除运输环节外，**马士基还调整了海湾地区空箱管理政策。**

根据公告，阿联酋、卡塔尔、巴林、科威特、伊拉克及部分沙特港口进口空箱，**不再按照原指定地点归还，而需按照船公司最新通知返回指定堆场，部分地区同时实施新的空箱提还箱费用。**

这一措施旨在**缓解区域港口及堆场运营压力，提高空箱调拨效率。**

(2026-7-27)

来源：搜航网

上涨 7.5%! 波斯湾逆势回升

美线持续下跌

近日，上海航运交易所发布的最新 SCFI 运价指数为 3062.95 点，较上期下跌 **0.56%**，连续 3 周回落。

随着美国新 301 关税生效，前期抢运带来的红利消退，运价走势重回**供需基本面主导**。新船交付和临时运力回归市场，也**缓解**了此前的运力紧张局面。

7 月 24 日，上海港出口至**美西**基本港运价报 **5535 美元/FEU**，周跌幅 3.25%；上海至**美东**基本港运价报 **8040 美元/FEU**，跌幅 1.62%。

欧洲航线同样延续跌势，上海至**欧洲**基本港运价报 **3155 美元/TEU**，跌幅 1.87%；上海至**地中海**基本港运价报 **4351 美元/TEU**，跌幅 2.77%。

航运分析师预计，远东至北欧和地中海运价会在 8 月初**进一步下跌**，但回落过程更可能保持平缓，而不是跳水式下降。

受中东地缘局势再度升温影响，波斯湾航线运价逆势回升。上海港出口至**波斯湾**基本港运价报 **4584 美元/TEU**，周涨幅达 7.45%。

澳新航线运价小幅回升。上海至**澳新**基本港运价报 **2233 美元/TEU**，涨幅 1.3%。

南美航线运输需求增长动力不足，市场运价延续下降。上海至**南美**基本港的运价报 **5453 美元/TEU**，周跌幅 7.6%。

近洋航线方面，上海至**东南亚**运价上涨 10 美元至 638 美元/TEU，涨幅 1.59%；**日本关西**运价维持在 319 美元/TEU；**日本关东**上涨 2 美元至 323 美

元/TEU，涨幅 0.62%；**韩国釜山**航线上涨 2 美元至 164 美元/TEU，涨幅 1.23%。

SCFI 运价

- **欧洲**运价 3155 美元/TEU，下跌 60 美元，**周跌幅 1.87%**；
- **地中海**运价 4351 美元/TEU，下跌 124 美元，**周跌幅 2.77%**；
- **美西**运价 5535 美元/FEU，下跌 186 美元，**周跌幅 3.25%**；
- **美东**运价 8040 美元/FEU，下跌 132 美元，**周跌幅 1.62%**；
- **南美**运价 5453 美元/TEU，下跌 447 美元，**周跌幅 7.6%**；
- **波斯湾**运价 4584 美元/TEU，上涨 318 美元，**周涨幅 7.45%**；
- **澳新**运价 2233 美元/TEU，上涨 28 美元，**周涨幅 1.3%**。（2026-7-

27)

来源：搜航网

注意！船公司通知取消该航次 涉及上海/宁波/南沙/蛇口/青岛

鉴于红海地区安全威胁持续升级，宏海箱运（RCL）近期连续发布两份客户公告。在提示船期延误风险后，取消一班原定从**中国驶往红海地区**的航次，并宣布此次调整适用不可抗力条款。

7月24日，RCL发布公告称，鉴于红海地区安全威胁持续升级，决定取消原定由TS CHENNAI执行的中国至红海**2604E**航次，所属航线挂靠青岛、上海、宁波、南沙、蛇口、苏科纳和吉达等港口。

因本次不可抗力事件产生的**额外费用**，包括装卸、仓储、改道、转运、内陆运输、滞期费、滞箱费、港口费以及其他附加费用，根据适用的提单条款由**货主承担**相关费用和风险。

在此之前7月23日，RCL提示旗下相关航线的船期及转运时间可能出现**大幅延误**，且红海沿线港口的挂靠计划可能在**未预先通知**的情况下发生变更或临时跳港。

受影响的往返航次包括：

- “TS SINGAPORE” 2603W/E 航次
- “SSF GALENE” 2622W/E 航次
- “TS DALIAN” 2603W/E 航次
- “LOA PEACE” 001W/E 航次
- “GFS PRIME” 2625W/E 航次

RCL 表示将密切监控安全局势，待安全及运营条件允许后恢复正常运行。

相关货主需及时联系货代或 RCL 客服，跟进后续货物处置与转运安排。

(2026-7-28)

来源：JCtrans 杰西圈

157 亿美元!

达飞二季度业绩出炉，海运大增 22%

CMA CGM 公布 2026 年第二季度业绩。

在中东地缘冲突持续、全球贸易政策不确定性增加的背景下，CMA CGM 二季度仍实现较快增长。

数据显示，2026 年第二季度，CMA CGM 集团营收 157 亿美元，同比增长 19.2%；EBITDA 达到 30 亿美元，同比增长 31%，EBITDA 利润率为 19%，同比提升 1.7 个百分点。

其中，海运业务依然是集团业绩增长的主要驱动力。二季度，CMA CGM 海运业务收入达到 100 亿美元，同比增长 22%；运输量达到 630 万 TEU，同比增长 6%；平均每 TEU 收入为 1575 美元，同比增长 15.1%。

从数据来看，CMA CGM 此次业绩增长并非单纯依靠运价上涨，而是同时受益于运输量增加与单箱收入提升。

Second Quarter 2026 Activities and Financial Performance
CMA CGM Group

	Q2 2025 Group	Q2 2026 Group	Change
Revenue, in USD billion	13.17	15.69	19.2%
EBITDA, in USD billion	2.28	2.99	31.0%
EBITDA margin %	17.3%	19.0%	1.7 pts
Net Income, Group share, in USD billion	0.52	0.77	+ 0.25

但另一边，物流业务虽然保持收入增长，盈利却出现下滑。

这也折射出当前全球物流市场一个显著变化：海运市场的增长与物流市场的盈利压力正在并存。

• 海运业务成为业绩增长核心

从集团整体表现来看，海运业务贡献了二季度最明显的增长动能。

Shipping Activity

	Q2 2025 Shipping	Q2 2026 Shipping	
			Change
Volume carried, in TEU millions	5.97	6.33	6.0%
Revenue, in USD billion	8.17	9.96	22.0%
EBITDA, in USD billion	1.59	2.26	42.4%
EBITDA margin %	19.4%	22.7%	3.3 pts

2026 年第二季度，CMA CGM 共运输 630 万 TEU，同比增长 6%；海运业务收入达到 100 亿美元，同比增长 22%。

同期，平均每 TEU 收入达到 1575 美元，同比增长 15.1%。

海运业务 EBITDA 为 23 亿美元，而 2025 年同期为 16 亿美元；EBITDA 利润率达到 22.7%，同比提升 3.3 个百分点。

从这组数据可以看出，CMA CGM 二季度海运业务的增长由两方面共同推动：**一方面，运输量继续增加，反映出全球贸易需求仍具一定韧性；另一方面，平均每 TEU 收入同比提升 15.1%，表明整体运价环境较去年同期有所改善。**

CMA CGM 在财报中表示，二季度全球贸易仍保持活跃，主要受到四方面因素支撑，包括全球消费者需求保持韧性、企业投资持续带动进出口流动、在不确定性上升背景下的库存补充，以及部分企业在新关税政策实施前提前下单。

这意味着，**当前全球集装箱运输需求仍然存在支撑。**

但 630 万 TEU 的运量增长并不意味着全球航运市场已经全面进入上行周期。CMA CGM 同时指出，二季度市场仍处于高度波动环境，地缘政治冲突和宏观经济不确定性持续影响航运与物流行业。

因此，这一轮增长更像是需求韧性、提前备货与运价改善共同作用下的阶段性增长，而非市场风险已经消失。

• 中东冲突推高成本，但运价改善抵消部分压力

CMA CGM 在财报中明确提到，**中东冲突给集团运营带来了额外成本。**

包括：部分船舶滞留；保险费率上升；挂靠中东地区的航线服务货量下降。

同时，集团通过调整航线网络、优化船队部署以及严格控制成本，应对地缘政治带来的运营压力。

对于船公司而言，地缘风险带来的影响已经不只是“是否绕航”这么简单。

一旦关键航线受到影响，船公司需要重新安排船舶部署，部分船舶可能面临滞留，保险成本增加，区域航线的货量也可能受到影响。

这些变化最终都会进入船公司的运营成本。

但从 CMA CGM 二季度表现来看，**运量增长和运价改善暂时覆盖了这些额外成本压力。**

这也解释了为什么海运业务收入同比增长 22%，EBITDA 同比增长 43.75%，达到 23 亿美元。

换句话说，当前航运市场的高收益并不完全来自需求强劲，也有相当一部分来自地缘冲突改变运输路径后，对运力和成本结构产生的影响。

这对于货代和货主而言意味着，未来运价走势不能只看货量变化。

航线是否正常运行、船舶周转效率、绕航距离以及保险和运营成本，都可能成为影响运价的重要变量。

• 物流收入增长，但利润承压

与海运业务相比，CMA CGM 旗下物流业务的表现出现了不同走势。

	Logistics activity		
	Q2 2025 Logistics	Q2 2026 Logistics	
			Change
Revenue, in USD billion	4.61	5.01	8.5%
EBITDA, in USD million	459	388	(15.4)%
EBITDA margin %	9.9%	7.8%	-2.2 pts

二季度，物流业务收入达到 50 亿美元，同比增长 8.5%。但 EBITDA 为 3.88 亿美元，同比下降 15.4%；EBITDA 利润率为 7.8%，同比下降 2.2 个百分点。

CMA CGM 表示，物流业务盈利承压主要受到货运代理业务市场环境艰难以及汽车行业持续面临困难的影响。

收入仍在增长，但利润率下降，意味着物流企业当前面临的压力已经从单纯的“有没有业务”，逐渐转向“业务是否能够产生足够利润”。尤其在货代和国际物流市场，运价波动、竞争加剧以及客户对成本的敏感度，都可能压缩企业利润空间。

因此，从 CMA CGM 的业绩表现来看，2026 年二季度物流市场呈现出一个比较明显的特征：业务规模仍在增长，但盈利能力面临更大挑战。这也可能成为未来国际物流企业经营中更加核心的问题。

• 物流之外，码头和航空货运表现亮眼

CMA CGM 其他业务二季度收入达到 15 亿美元，同比增长 47.6%，主要受到业务范围扩大以及码头和航空货运业务表现强劲的推动。

	Other activities		
	Q2 2025 Other Activities	Q2 2026 Other Activities	
			Change
Revenue, in USD billion	1.00	1.48	47.6%
EBITDA, in USD million	234	338	44.5%
EBITDA margin %	23.3%	22.8%	-0.5 pts

该板块 EBITDA 达到 3.38 亿美元，同比增长 44.5%，EBITDA 利润率为 22.8%。

CMA CGM 仍在继续扩张物流和基础设施网络。二季度，集团启动越南 Gemalink 集装箱码头二期扩建；在非洲，集团与肯尼亚政府签署战略合作协议，支持当地运输和物流基础设施发展。

在航空货运领域，CMA CGM 于 6 月收购 Crystal Aero Solutions，以加强 CMA CGM AIR CARGO 的飞机维修能力。

从这些动作可以看出，CMA CGM 正在继续强化覆盖海运、码头、航空货运和物流的综合业务体系。

这与单纯扩大船队规模的增长路径不同。

在全球供应链不确定性持续增加的背景下，拥有更多物流节点和运输方式，可以让企业在航线受阻或区域市场发生变化时，拥有更多调整空间。

这也是 CMA CGM 此次财报中除了海运业务增长之外，另一个值得关注的战略信号。

• 下半年，运价与成本仍是关键变量

对于下半年，CMA CGM 的判断仍然偏谨慎。

集团表示，持续的中东紧张局势仍在扰乱海运航线，并继续影响市场环境，尤其是运价和运营成本。

各国贸易政策变化，特别是部分国家采取的关税措施，也可能影响未来几个月的全球贸易流向。

这意味着，CMA CGM 接下来的经营环境仍然存在较大不确定性。

从航运市场来看，二季度业绩释放出的一个重要信号是：**地缘风险并没有简单地压低船公司的业绩，反而可能通过改变航线、运输距离和运力供需关系，对运价产生支撑。**

但这种支撑并非没有成本。绕航、船舶滞留、保险上涨以及运营效率下降，同样会侵蚀船公司的利润空间。

因此，对于下半年航运市场，单纯的“运价涨还是跌”只是一方面，**运量、运价与运营成本三者之间的变化更为重要。**

CMA CGM 二季度的表现已经说明，在当前高度不确定的市场环境下，船公司的竞争力越来越取决于能否快速调整航线和船队部署，同时控制由地缘风险带来的额外成本。

航线稳定性、船期可靠性、绕航风险，以及由此产生的附加成本，可能正在成为影响国际物流成本和供应链效率的关键变量。（2026-7-29）

来源：JCtrans 杰西圈

突发！胡塞拟向商船收取“通行费”

红海航线再添费用风险

当地时间 7 月 29 日，路透社援引多位地区消息人士报道称，**也门胡塞武装正考虑对通过红海南部的商业船舶征收费用。**

目前，相关方案尚未公布实施时间。

这一消息距离胡塞宣布对沙特实施海上封锁仅一周。过去几天，红海局势持续变化，航运企业对于区域风险的评估，也再次增加了新的内容。

收费方案仍在讨论阶段

据路透社报道，多位地区消息人士透露，胡塞官员近期赴伊朗期间，双方讨论了**建立曼德海峡收费机制**，并研究设立相应管理机构。

消息人士称，收费对象可能覆盖大部分通过曼德海峡的商船，中国船舶有望获得豁免。不过，相关内容目前尚未得到公开证实。

如果收费方案最终实施，未来通过曼德海峡的船舶，除了面对航行安全问题，还可能增加新的运营成本和合规安排。

红海航运风险正在发生变化

自 2023 年底以来，胡塞武装持续袭击红海商船，大量船公司改道好望角，红海航线长期处于低位运行。

过去两年，行业主要关注的是船舶是否安全通行，以及绕航带来的运输成本、保险费用和交货周期变化。

此次讨论收费方案，则让市场开始面对另一类问题。

如果未来形成收费机制，船公司是否接受、费用如何支付、保险机构是否认可、各国监管部门如何界定相关费用，都仍存在较大不确定性。

这些问题将直接影响航线选择、运输成本以及客户沟通。

对市场的影响

目前来看，收费方案仍停留在讨论阶段，距离正式实施还有很大不确定性。

但从近期**胡塞连续宣布封锁沙特海运、袭击油轮，到研究收费机制**，可以看到，其**影响红海航运的方式正在发生变化**。

一旦收费机制落地，红海航运面临的将不仅是安全风险，还可能涉及新的运营规则和合规要求。

对于船公司和货代企业而言，后续除了关注区域安全局势，还需要持续跟踪各船公司航线安排、保险政策以及相关国家监管部门的回应。

截至目前，胡塞方面尚未正式公布收费方案，相关消息主要来自路透社援引的地区消息人士。（2026-7-30）

来源：央视财经

美联储宣布维持利率不变

当地时间 7 月 29 日，美国联邦储备委员会结束为期两天的议息会议，**宣布将联邦基金利率目标区间维持在 3.5%至 3.75%之间不变，这也是美联储今年以来第五次维持利率不变。**

本次利率决议之所以备受关注，是因为市场对于美联储政策方向的预判出现了分化。**一方面**，美国 6 月 CPI 同比涨幅从 5 月的 4.2%放缓至 3.5%，核心 CPI 同比涨幅也低于市场预期，这为美联储维持利率不变提供了空间；**另一方面**，美国与伊朗之间的紧张局势再度升级，推动油价重新走高，市场担心能源成本可能重新传导至更广泛领域，推高通胀，从而增加美联储加息的压力。同时，分析人士也指出，市场此前的巨大分歧也反映了美联储主席沃什减少前瞻指引使用后，投资者对美联储政策走向缺乏明确信号。

对于美联储接下来的利率路径，芝商所“美联储观察工具”显示，**美联储在 9 月加息的概率为 78.8%，维持利率不变的概率仅为 21.2%**。美国银行预测，AI 投资过热、财政扩张以及劳动力市场紧张三重因素可能导致美国通胀反弹，**美联储可能将在今年 9 月、10 月、12 月分别加息 25 个基点，全年累计加息 75 个基点，年底利率将升至 4.25%至 4.50%。**（2026-7-30）

来源：维运网

运价刚跌两周又集体上涨

美线最高涨 3000 美元/柜

美东报价突破 10000 美元

随着 8 月传统出货旺季开启，美线集装箱运输市场迎来新一轮运价调整。包括达飞、中远海运、长荣海运、韩新海运、阳明海运及以星航运等多家船公司，陆续发布自 2026 年 8 月 1 日起实施的新一轮 GRI 通知，部分航线每 40 英尺集装箱拟上调幅度达到 3000 美元。

1.多家船司公布 8 月 GRI

根据 Distribution Publications 汇总的各船公司公开运价文件，截至目前，主要亚洲—美国航线 8 月 1 日 GRI 计划包括：

- 长荣海运：3000 美元/FEU
- HMM：3000 美元/FEU
- 达飞：2000 美元/FEU
- 阳明海运：2000 美元/FEU
- ZIM：2000 美元/FEU
- 中远海运：已发布 8 月 GRI 安排，部分合同货物适用涨价计划。

需要说明的是，GRI 属于船公司公布的调价计划，最终实际成交价格仍将根据市场供需、舱位情况及客户协议价格确定，并不等同于全部市场成交价

2.船公司再次尝试推涨

WCI - ROUTE	Route code	16 Jul 2026	23 Jul 2026	30 Jul 2026	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$4,547	\$4,374	\$4,255 ▼	-3%	70%
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$4,873	\$4,824	\$4,667 ▼	-3%	42%
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$605	\$607	\$589 ▼	-3%	19%
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$6,300	\$5,988	\$5,630 ▼	-6%	67%
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$6,272	\$5,878	\$5,739 ▼	-2%	118%
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$825	\$839	\$859 ▲	2%	20%
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$7,879	\$7,598	\$7,578 ▼	0%	83%
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$1,037	\$1,050	\$1,103 ▲	5%	26%
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$2,667	\$2,635	\$2,719 ▲	3%	36%

就在本轮 GRI 发布之前，美线现货市场曾出现短暂回调。根据德路里 (Drewry) World Container Index 最新数据，截至 2026 年 7 月 24 日：

- 上海—洛杉矶运价周环比下降约 6%，至 5878 美元/FEU；
- 上海—纽约运价周环比下降约 4%，至 7598 美元/FEU。

与此同时，市场现货报价大致维持在：

- 美西约 5200—6200 美元/FEU；
- 美东约 6300—7500 美元/FEU。

业内普遍认为，7 月中下旬运价回调，主要受到此前抢运需求阶段性释放以及美国新一轮关税政策正式落地后的市场观望影响。

3.旺季备货叠加运力管理

进入 8 月后，美国返校季及年底节假日备货需求陆续启动，传统旺季货量开始释放。

另一方面，近几年班轮公司对于运力投放的管理能力明显增强。除红海绕航持续占用全球运力外，各大航运联盟仍持续通过空班、航线优化及舱位控制等方式平衡市场供需，这也成为支撑 GRI 执行的重要因素。市场数据显示，本轮调价实施后，部分市场报价中：

- 美西报价已提升至约 7300—9000 美元/FEU；

- 美东部分报价突破 10000 美元/FEU。

不过，业内人士指出，目前上述价格主要反映船公司最新报价水平，后续能否全面落地，还将取决于 8 月货量恢复情况及市场接受程度。（2026-7-31）

来源：JCtrans 杰西圈

运价三周连跌，MSC、马士基为何密集调价？

8 月集运市场迎来变局

进入 8 月前，全球集装箱运输市场出现了一个耐人寻味的变化。

一方面，市场现货运价正在持续回调，集装箱需求增长有所放缓；另一方面，**MSC、马士基**等主要船公司却陆续调整多条航线的旺季附加费（PSS），覆盖欧洲、地中海、黑海、中东以及拉美等方向。

运价下跌与附加费上涨同时出现，反映出当前集运市场正在进入一个更加复杂的阶段。

1. 现货市场降温，集运价格连续回落

据行业媒体 gCaptain 报道，全球集装箱现货运价已经连续第三周下降。

近期市场需求有所减弱，部分主要贸易航线的货量增长不及预期，加上此前旺季备货带来的运输需求逐步释放，现货市场价格开始承压。

此前因红海绕航、运力调整以及旺季需求推动上涨的部分航线，如今正在逐渐回归理性。

不过，现货市场的回调并不意味着所有航线价格同步下降。

由于不同区域之间供需情况、运输成本以及航线运营环境存在差异，船公司正在通过附加费调整等方式重新平衡收益。

2. MSC、马士基接连调整多条航线费用

在市场价格承压的同时，船公司近期密集发布了多项运价调整通知。

MSC 近日宣布调整远东至北欧、地中海及黑海地区的价格安排，涉及多个出口方向。生效时间自 **2026 年 8 月 15 日**起，直至另行通知，但最迟不超过 2026 年 8 月 31 日。

Port of loading	Port of discharge		New Base Rates	
			20 DV	40 DV - HC
Far East	NORTH EUROPE	Freight All Kinds (FAK)	5100	7800
Far East	WEST MED	Freight All Kinds (FAK)	4900	6700
Far East	ADRIATIC	Freight All Kinds (FAK)	4900	6700
Far East	EAST MED	Freight All Kinds (FAK)	4700	6700
Far East	BLACK SEA	Freight All Kinds (FAK)	4800	6900
Far East	ALGERIA	Freight All Kinds (FAK)	6600	9100
Far East	LIBYA	Freight All Kinds (FAK)	6300	8400
Far East	MOROCCO (CASABLANCA)	Freight All Kinds (FAK)	5600	7700
Far East	TUNISIA	Freight All Kinds (FAK)	6400	8700

马士基也相继发布通知：针对远东亚洲至墨西哥、西海岸南美、加勒比地区的运输服务，调整旺季附加费。自 **2026 年 8 月 3 日**起生效，直至另行通知。

Origin	Destination	Effective Date	Currency	All 20 Dry	All 40 Dry/ 45Hdry	20REEF	40HREF
Far East Asia (Excluding Korea, South)	West Coast South America, Central America, Mexico and Caribbean (excluding Puerto Rico)	3-Aug-2026	USD	750	1500	750	1500
Korea, South	West Coast South America, Central America, Mexico and Caribbean (excluding Puerto Rico)	14-Aug-2026	USD	750	1500	750	1500

针对远东亚洲至中东方向，同样宣布新的 PSS 调整。该费用自 2026 年 **8 月 15 日**生效；对于韩国，该修订将于 **8 月 17 日**起生效，直至另行通知。

Origin	Destination	Container Basis	Container Size/Type	Currency	Level
China, Hong Kong China, Taiwan China, Macau China, Japan, South Korea, Brunei, Indonesia, Cambodia, Laos, Myanmar, Malaysia, Mongolia, Philippines, Singapore, Thailand, East Timor, Vietnam	United Arab Emirates, Bahrain, Iraq, Jordan, Kuwait, Oman, Qatar	Per Container	ALL 20	USD	800
China, Hong Kong China, Taiwan China, Macau China, Japan, South Korea, Brunei, Indonesia, Cambodia, Laos, Myanmar, Malaysia, Mongolia, Philippines, Singapore, Thailand, East Timor, Vietnam	United Arab Emirates, Bahrain, Iraq, Jordan, Kuwait, Oman, Qatar	Per Container	ALL 40 & ALL 45	USD	1600

从覆盖范围来看，此轮调整并非集中于单一市场，而是涉及多个主要出口区域。

这也意味着，船公司当前更关注的是不同航线收益结构的重新调整，而不是简单跟随现货市场涨跌。

市场降温，船公司仍在推动涨费。

集运市场并不是单纯由需求决定价格。对于船公司而言，航线成本、燃油价格、港口运营、船舶调度以及绕航带来的额外支出，都会影响最终报价。过去一年，全球航运网络持续受到地缘局势影响。

部分航线需要调整运输路径，船舶周转效率受到影响，运营成本长期处于高位。

因此，即便市场现货价格出现回落，船公司仍需要通过附加费调整维持航线收益。

另外，不同航线的市场状态也存在明显差异。

例如，**亚洲至欧洲、中东以及拉美部分航线，目前仍存在运输需求支撑；而部分成熟航线则面临运力释放后的价格压力。**

3.8 月市场：价格博弈可能继续

从目前情况来看，短期内全球集运市场很难出现单边走势。

一方面，需求放缓可能继续限制现货运价上涨空间；另一方面，船公司仍会根据成本变化、航线供需以及旺季表现调整价格策略。

对于货代企业而言，接下来需要关注的不只是基础海运费变化，还包括：

船公司附加费调整频率；不同航线之间的价格分化；旺季后运力变化；船期稳定性以及舱位情况。

尤其是在 8 月传统旺季阶段，市场价格可能仍会出现反复。

今年集运市场的变化，正在从过去单纯的“涨价或降价”，转向更加复杂的动态调整。

现货价格回落，并不代表运输成本全面下降；船公司推动附加费调整，也不意味着所有航线都会上涨。

8 月集运市场，或许将进入一轮新的价格博弈阶段。（2026-7-31）

来源：搜航网

新增 4 港、取消厦门挂靠

MSC 升级 Seahorse 航线

近日，地中海航运（MSC）对旗下亚洲区内 Seahorse 航线进行升级，**新增深圳蛇口、新加坡、印度尼西亚帕丁班和马来西亚巴西古当等港口挂靠，同时取消厦门港挂靠。**

新的 Seahorse 航线挂靠港序为：**上海—宁波—深圳蛇口—林查班—新加坡—帕丁班—巴西古当—新加坡—林查班—上海。**

从深圳蛇口至林查班、新加坡、帕丁班及巴西古当港口的**参考运输时间**分别约 5 天、8 天、11 天和 14 天。从上海出发至上述港口的参考运输时间分别约 11 天、15 天、18 天和 21 天。

由于挂靠港口增加、航程延长，MSC 将该航线配置的船舶数量由 4 艘**增加至 5 艘**，每艘运力约 2800TEU，以维持每周一班的服务频率。（2026-7-31）

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 匈牙利发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情

7 月 20 日，匈牙利通报巴兰尼亚州发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情，2 头野猪感染死亡。

2. 波兰发生 38 起野猪非洲猪瘟疫情

7 月 20 日，波兰通报滨海省等 6 地发生 38 起野猪非洲猪瘟疫情，47 头野猪感染死亡。

3. 西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

7 月 23 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，4 头野猪感染死亡。

02 禽流感



4. 荷兰发生 7 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 20 日，荷兰通报弗里斯兰省等 4 地发生 7 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，6 只死亡，172 只被扑杀。

5. 巴西发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 20 日，巴西通报马托格罗索州等 2 地发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，60 只野禽和散养家禽感染，23 只死亡，1 只被扑杀。

6. 新西兰发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 23 日，新西兰通报惠灵顿市发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染。

7. 澳大利亚发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 24 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. 西班牙发生 3 起新城疫疫情

7 月 21、23 日，西班牙通报卡斯蒂利亚莱昂大区发生 3 起新城疫疫情，4100 只家禽感染死亡，12.1 万只被扑杀。

9. 法国发生 6 起西尼罗热疫情

7 月 24 日，法国通报罗纳河口省等 5 地发生 6 起西尼罗热疫情，1 匹马感染，6 只乌鸦感染死亡。

10. 美国发生 3 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情

7 月 24 日，美国通报得克萨斯州发生 3 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情，1 头牛和 1 只绵羊感染。

11. 利比亚发生 11 起 O 型口蹄疫疫情

7 月 20、23 日，利比亚通报迈尔盖普省等 24 地发生 11 起 O 型口蹄疫疫情，130 头牛感染，21 头死亡。

12. 南非发生 49 起 SAT1 型口蹄疫疫情

7 月 23 日，南非通报西北省等 5 地发生 49 起 SAT1 型口蹄疫疫情，558 头牛感染，2 头死亡。

13. 希腊发生 12 起 SAT1 型口蹄疫疫情

7 月 24 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 12 起 SAT1 型口蹄疫疫情，899 只绵羊感染。