

博观天下 静观世界

- ◀ 荷兰三大港口即将迎来罢工!
- ◀ 马士基：8 月上调多航线 PSS，最高 2000 美元
- ◀ 旺季不涨反降！5704 美元报价跌至 4840 美元，MSC 欧线价格出现松动
- ◀ 霍尔木兹海峡，将很快重开？

资讯组出品
2026-08-10

来源：JCtrans 杰西圈

为什么成千上万的集装箱滞留在吉大港

孟加拉国重要港口正在面临长期集装箱积压问题。

据《The Business Standard》报道，**孟加拉吉大港目前仍有数千个进口集装箱长期滞留，多年来未能完成提离或处置，导致港口运营能力受到影响，并增加企业物流成本。**

港口用户和贸易代表表示，造成积压的原因包括海关流程缓慢、法律纠纷、估价争议以及弃货处理周期过长等多个因素。

与此同时，孟加拉海关方面表示，部分集装箱由于涉及诉讼、调查或其他法律程序，暂时无法释放或进行拍卖。

1. 清关延误与滞箱费用形成矛盾

据报道，吉大港集装箱积压问题涉及多个环节。

孟加拉吉大港工商会（Chittagong Chamber of Commerce and Industry）主席 Amirul Haque 表示，**部分进口货物海关评估通常需要 8 至 10 天完成，但滞箱费（demurrage）通常在 4 天后开始计算。**

这意味着**企业可能在等待海关手续完成期间，就已经开始承担额外费用。**

他表示，延迟提货不仅导致进口企业资金被占用，也影响原材料和重要商品供应，同时部分长期存放的货物可能出现价值下降甚至损坏。

对于货代企业而言，清关效率与港口处理能力直接影响整个运输链条。

如果货物无法及时完成放行，可能进一步带来集装箱滞留、堆存费用增加、客户交付延误以及物流成本上升等问题。

截止到 2026 年 6 月 30 日，吉大港仍涉及 9330 TEU 集装箱滞留，占用 22%堆场能力，港口运营效率受到影响（The Business Standard）

2. 法律程序限制积压货物处理

吉大港海关方面表示，目前有超过 600 起相关案件正在法院审理，导致部分集装箱无法释放或拍卖。

孟加拉吉大港海关发言人 Sharif Al Amin 表示，并非所有长期滞留集装箱都符合拍卖条件，部分货物涉及法律诉讼、估价争议和监管审批程序。在完成法定程序前，相关货物无法进行处置。

海关方面表示，**处理长期滞留货物需要经过通知、库存清点、价值评估、相关部门审批以及电子拍卖等流程。**

3. 港口积压影响供应链稳定

吉大港作为孟加拉国最主要的海运门户，承担该国大量进出口货物运输。长期集装箱积压不仅影响港口作业效率，也可能增加企业进口环节的不确定性。

对于货代和物流企业而言，港口拥堵往往并非只意味着船舶等待，更可能影响：

- 客户提货周期
- 仓储安排
- 集装箱周转效率
- 后续运输计划

特别是在制造业供应链中，进口原材料如果长期滞留，可能进一步影响生

产安排。

目前，吉大港相关部门仍在推动清理长期滞留货物，但由于涉及多个监管环节，积压问题短期内仍可能持续。（2026-8-5）

来源：海运网

索赔！MSC 起诉客户

追讨集装箱火灾损失

一场发生于 2023 年的集装箱火灾事故，近日再次引发行业关注。地中海航运(MSC)已向美国法院提起诉讼，**起诉客户 CargoLoop，要求其赔偿因一票受损电动汽车海运过程中发生爆炸和火灾造成的相关损失。**MSC 认为，事故可能与货物装载、车辆固定方式以及电池安全处理措施有关，目前案件正在美国法院审理中。

据外媒报道，地中海航运(MSC)近日向美国纽约南区联邦地区法院提起诉讼，**要求美国物流企业 CargoLoop 承担因集装箱火灾事故产生的相关费用，索赔金额约为 27.63 万美元。**以弥补其损失，其中包括 6 万美元的火灾调查费、6 万美元的向其他货主支付的索赔和解费、8.6 万美元的额外处理和处置费，以及 2.5 万美元的集装箱损失和损坏费——总计约 23 万美元，外加律师费、利息和 4.3 万美元的诉讼前减损费。

诉讼文件显示，事故发生于 2023 年 9 月，CargoLoop 委托 MSC 运输一批受损电动汽车，运输路线为美国加利福尼亚州长滩港(Long Beach)至立陶宛克莱佩达港(Klaipeda)。

这批车辆被装载于一个集装箱内，并搭载 MSC 旗下集装箱船“MSC Carlotta”轮出运。

船舶航行途中集装箱爆炸，引发连环火灾

MSC 表示，船舶离开美国后，于 2023 年 9 月 2 日凌晨约 4 时 30 分，在墨西哥下加利福尼亚州附近海域航行时，**涉事集装箱发生爆炸。**随后，火势蔓延至船上其他集装箱，其中包括另一个同样装载 CargoLoop 电动汽车的集

装箱。

MSC 在诉讼文件中表示，**火灾及爆炸导致多个集装箱被烧毁或受损。由于灭火过程中使用大量水进行处置，部分货柜还受到水浸影响。**

事故发生后，船员采取灭火措施，并安排船舶临时停靠墨西哥，对受影响集装箱进行隔离、重新调整位置以及进一步检查。

MSC 认为事故或与车辆固定、电池处理有关

对于火灾原因，MSC 表示目前无法作出最终确定结论，但在诉讼文件中提出了几种可能性。

其中一种可能是，CargoLoop 在集装箱内使用的车辆固定货架结构强度不足。

MSC 称，如果货架系统在运输过程中发生失效，可能导致上层车辆坠落至下方车辆，从而造成电池系统损坏。

调查人员认为，事故可能涉及一辆 2018 年款特斯拉 Model S 和一辆 2012 年款福特 Focus Electric。MSC 指出，福特 Focus Electric 位于特斯拉车辆下方，**若车辆发生位移或碰撞，可能导致电池受损，引发火花或电池气体释放，并进一步导致热失控。**

MSC 同时表示，**在同一航次 CargoLoop 装载的另一只集装箱内，也发现类似木质货架失效情况。**

电池未断开或运输前处理不充分，或增加风险

除了车辆固定问题外，MSC 还提出另一种可能性，即车辆电池可能在 CargoLoop 操作过程中已经受到损伤。

MSC 称，调查过程中发现，类似车辆上存在与机械损伤相符的痕迹，例如装卸设备操作可能造成的损伤，而这类损伤可能在运输途中延迟触发电池热失控。此外，MSC 认为，**CargoLoop 可能未按照要求断开或固定车辆高压及低压电气系统。**

MSC 表示，如果车辆电气系统仍保持供电状态，相关线路和组件持续带电，将增加运输过程中的火灾风险。

MSC 要求赔偿火灾处置及相关损失

MSC 表示，此次事故导致公司产生多项额外成本，包括：

- 货物救助及存储费用；
- 环境风险评估费用；
- 配合当地监管部门要求产生的费用；
- 火灾调查费用；
- 事故原因调查费用。

此外，船上其他客户因自身货物受到影响，也向 MSC 提出损失赔偿要求。

根据诉讼文件，MSC 此次索赔金额为 276,299 美元，用于追偿事故产生的相关损失。目前，CargoLoop 尚未公开回应相关诉讼。

电动汽车海运安全风险再次受到关注

近年来，随着新能源汽车出口规模快速增长，电动汽车海运安全问题受到全球航运业关注。

由于新能源汽车搭载高容量锂电池，一旦发生电池热失控，可能出现高

温、复燃以及灭火困难等问题，对船舶安全运营带来挑战。

业内认为，电动汽车运输安全不仅涉及船公司承运环节，也涉及托运申报、车辆状态检查、装箱固定、电池处理等多个环节。

国际海事组织(IMO)近年来也持续关注新能源汽车海运安全，并推动完善相关规则和技术要求。（2026-8-5）

来源：农民日报

霍尔木兹海峡开放临时协议被曝“接近达成”

内容包括：60 天内不收取任何通行费

各方将在 30 天内清理水雷

据新华社援引美国阿克西奥斯新闻网站 4 日报道，地区消息人士和美国官员表示，美国、伊朗和阿曼“接近达成”一项重新开放霍尔木兹海峡的临时协议，美方希望 5 日宣布临时协议达成消息。

报道说，围绕霍尔木兹海峡重新开放临时协议的谈判已持续数周，该临时协议旨在恢复美国与伊朗之间的停火状态，并重启关于伊核协议的谈判，同时“部分满足伊朗对霍尔木兹海峡通行拥有更大控制权的要求，这种控制权是伊朗在战事前所不具备的”。

报道援引两名地区消息人士的话说，正在讨论中的临时协议为重新开放霍尔木兹海峡设定了一项为期 60 天的临时安排，由阿曼与伊朗共同执行，其期限有可能进一步延长。

据报道，具体内容包括：所有通过海峡驶入波斯湾的船只，将经由伊朗水域的北部航道航行。所有通过海峡驶入阿拉伯海的船只，将在与伊朗的协调下，经由阿曼水域的南部航道航行。**60 天期限内不收取任何通行费或其他费用。各方将在 30 天内清理海峡中部航道的水雷。**中部航道水雷清理完毕后，将用于船只通行，具体按照阿曼与伊朗之后谈判达成的永久性安排执行。

报道称，除阿曼与伊朗之间的谈判外，卡塔尔、巴基斯坦和沙特阿拉伯的官员也参与了调解努力，美方也积极参与了谈判。美国总统特使威特科夫与伊朗外交部长阿拉格齐及阿曼外交大臣巴德尔近日多次通话。

报道称，两名地区消息人士表示，阿拉格齐上周末已原则上同意该协议，

但仍需获得伊朗最高领袖穆杰塔巴及最高国家安全委员会的批准。一名美国官员和一名地区消息人士表示，伊朗领导层已于 4 日完成批准程序。

伊朗外交部发言人巴加埃 4 日早些时候说，伊朗仍在与阿曼就霍尔木兹海峡进行谈判，谈判在技术和政治层面取得“积极进展”。美国财政部长贝森特同日称，有关霍尔木兹海峡的协议可能在 4 日或 5 日达成。

此前报道

当地时间 4 日，伊朗与阿曼继续就划定霍尔木兹海峡新航线进行谈判。伊朗方面称，谈判取得积极进展，双方谈判全部结束后将向外界公布最终结果。与此同时，伊朗否认与美方举行任何谈判，并强调霍尔木兹海峡将继续关闭。

同日，美国国务卿鲁比奥表示，美方正参与阿曼和伊朗之间的相关对话和谈判，并称与伊朗就重新开放霍尔木兹海峡进行的谈判“已经取得进展”，但协议尚未最终敲定。美财长贝森特表示，美伊可能在当地时间 4 日或 5 日达成协议，重新开放霍尔木兹海峡。

伊朗与阿曼目前正致力于在“分道航行制”框架下，划定一条霍尔木兹海峡新航线。当地时间 4 日，伊朗外交部发言人巴加埃说，两国正在就相关问题继续进行谈判。此次谈判重点在于确定船舶安全通行路线，该路线将兼顾两国的主权权利以及国家安全考量。谈判在技术和政治层面均取得积极进展，谈判最终结果将在汇总后公布。

与此同时，有伊方高级官员称，美国政府试图阻挠伊朗与阿曼之间关于霍尔木兹海峡管理的持续谈判。

航行协议可能包含哪些内容？

伊朗与阿曼正在沟通的霍尔木兹海峡航行协议可能包含哪些内容。综合目前美方、伊方以及消息人士已透露的信息，大致如下：

- 进入波斯湾的船只将从靠近伊朗海岸且由伊方控制的一条航道行驶，而驶出的船只将取道一条靠近阿曼的航道。

- 往来船只需要缴纳“服务费”，收入将由伊朗和阿曼平分。（不过也有人称相关表述“不准确”，而且霍尔木兹海峡任何“临时”航道的设立都无须伊方批准，不会对过往船只收费）

- 即使伊朗与阿曼达成协议，如果美方不解除对伊朗港口的封锁、不恢复履行伊美先前达成的 14 点谅解备忘录，霍尔木兹海峡将继续关闭。

- 伊朗将掌握经霍尔木兹海峡的出港船只动态，且具备在必要时干预的能力。消息人士称，这是当前正在讨论方案的总体思路，阿曼方面将在通报伊方后放行出港船只。（2026-8-5）

来源：维运网

落箱费暴涨至 6000 元/柜？

华东华南港口拥堵未消，超强连续台风再逼近

进入 8 月，受前期台风影响形成的港口作业积压仍未完全消化，华东、华南部分集装箱港口依然处于高负荷运行状态。与此同时，**今年第 13 号台风“白海豚”持续发展并向西北方向移动**，其后续路径变化再次引发航运市场关注。对于当前船期密集、堆场资源紧张的华东主要港口而言，若遭遇强风雨影响，港口恢复节奏可能再次受到干扰。

部分港口仍处于高位运行

此前台风“巴威”等天气影响后，上海港、宁波舟山港出现阶段性船舶积压。根据行业监测数据，截至 7 月底，上海港部分码头船舶等待时间明显增加，**其中外高桥部分码头等待时间达到 5-8 天，洋山港区部分码头等待时间约 8 天。**

与此同时，**上海港**陆侧操作成本明显上涨。

据多家货代企业反馈，受堆场紧张、还箱压力增加影响，**目前上海地区部分出口柜落箱费用已经从正常情况下的 400-500 元/柜，上涨至 1000-2000 元/柜。个别外围堆场由于资源紧张，市场报价一度达到 4000-6000 元/柜。**

需要注意的是，落箱费上涨背后，并非单纯费用调整，而是**港口周边堆场、拖车资源短期失衡的体现**。当出口箱集中进入港区，而船期又因天气延误时，货柜无法按照原计划进入码头，货代和货主只能转向外围堆场暂存，由此推高额外操作成本。

除上海外，**宁波舟山港**同样面临恢复压力。行业数据显示，**目前宁波舟山港部分航线平均等待时间约 2 天，热门航线等待时间超过 3 天。**

其中**梅山港区**压力较为明显。据行业端反馈，梅山港区堆**场利用率一度接近 90%**，其他码头堆场利用率约 70%。

此前台风影响期间，部分船公司已经开始调整挂靠计划。马士基 7 月发布运营调整通知称，受台风影响，部分上海、宁波相关航线船舶调整挂靠安排，包括取消部分港口停靠，并通过其他港口进行货物中转，以降低船期影响。

华南方面，盐田港、蛇口港近期也采取出口重箱进港管理措施。

行业反馈显示，盐田港近期执行 **ETB-7 预约规则**，即**出口重箱需要根据船舶预计靠泊时间提前预约进港**。

部分货代表示，热门时段预约资源较为紧张，部分柜量需要等待 1-2 天才能完成进港安排。

蛇口港近期同样加强出口箱管理，**对部分航线设置收箱额度限制**。

虽然华南港口并非此次台风主要影响区域，但如果华东港口恢复再次受到影响，部分船公司可能增加华南港口中转需求，进一步提升盐田、蛇口等港口操作压力。

上海港吞吐创新高

在台风影响逐步减弱后，上海港加快生产恢复。

据上海国际港务（集团）股份有限公司消息，8 月 1 日，**上海港单昼夜集装箱吞吐量达到 172181 标准箱**，刷新历史纪录。此前受天气影响，港口需要应对集中到港船舶带来的生产压力，通过优化泊位安排、加强码头协同等方式提升作业效率。

这一数据说明上海港具备较强的恢复能力。但另一方面，在船舶集中抵港、出口旺季货量增加以及天气因素叠加情况下，港口运行仍缺少缓冲空间。

一旦再次出现封航或暂停作业，前期积压货量可能快速累积，形成“停航—集中到港—再次拥堵”的循环。

“白海豚”影响窗口临近

根据中央气象台最新监测，**今年第 13 号台风“白海豚”**虽然已减弱为强台风级，但其环流结构仍较完整，影响范围较大，强度减弱并不意味着影响明显降低。目前，“白海豚”仍将继续向西北方向移动，后续路径变化仍需关注。与此同时，**今年第 14 号台风“鲸鱼”**已于近日生成，**西北太平洋台风活动持续增强**。气象部门预计，未来 10 天西北太平洋仍可能有新的台风生成，台风活跃期尚未结束。（2026-8-5）

来源：JCtrans 杰西圈

荷兰三大港口即将迎来罢工！

今年以来，鹿特丹港已经多次因劳资纠纷面临运营压力。继此前系固工人罢工导致集装箱装卸作业受阻后，欧洲最大港口再次传出罢工计划。

当地时间 8 月 3 日，荷兰港口工人工会 FNV Havens 宣布，**计划于鹿特丹世界港口日（World Port Days）开幕当天，即 9 月 4 日，在鹿特丹、阿姆斯特丹和泽兰三大港区举行全国性罢工。**

据 FNV Havens 公布的信息，9 月 4 日当天，鹿特丹、阿姆斯特丹和泽兰港区工人计划停止相关港口作业，**罢工时间预计为当地时间 11:15 至 19:00。**

在此期间，受到影响的环节包括：

- 船舶装卸作业
- 集装箱系固与拆卸
- 拖轮服务
- 货物检查等港口辅助业务

此前罢工已造成港口运营压力

此次罢工计划，也让市场再次关注今年鹿特丹港此前发生的劳资冲突。2025 年 10 月，鹿特丹港部分系固工人因薪资问题举行罢工。

由于系固作业直接关系船上集装箱的固定和释放，当时多个主要码头受到影响，随后罢工进一步升级，导致鹿特丹港集装箱装卸业务受到明显影响，大量船舶等待作业。

此次罢工原因：社会保障改革争议

与此前港口企业和工人之间的薪资谈判不同，本次全国性罢工主要针对荷兰政府计划削减社会保障支出的政策。

FNV Havens 表示，工会反对政府削减约 65 亿欧元社会保障预算的计划，认为相关措施会影响劳动者权益。因此次港口停工并非针对某一家港口企业或码头运营商，而是针对政府政策展开的行业行动。

目前，9 月 4 日罢工仍处于计划阶段，鹿特丹港及相关企业尚未公布具体应急安排，最终影响范围还取决于参与人数以及后续劳资谈判结果。（2026-8-6）

来源：搜航网

马士基：8 月上调多航线 PSS

最高 2000 美元

随着远东出口进入传统旺季，南美、中东及南亚市场舱位需求升温，船公司开始加大运价调整力度。

近期，马士基连发四份运价公告，宣布调整远东亚洲出口至**南美洲、中美洲、加勒比地区、中东、印度和巴基斯坦**等市场旺季附加费（PSS），8 月 15 日起分批生效。

远东至印度、巴基斯坦航线

8 月 15 日起，上调远东至**印度皮帕瓦沃、那瓦西瓦、蒙德拉和巴基斯坦**的 PSS，20/40/45 英尺集装箱全部加收 **600 美元/箱**。

远东相关地区：**中国大陆、中国香港、中国台湾**、日本、新加坡、马来西亚、印度尼西亚、越南、柬埔寨、老挝、泰国、缅甸、菲律宾、文莱、东帝汶。

远东至中东航线

8 月 15 日（韩国 8 月 17 日）起，上调远东至**阿联酋、巴林、伊拉克、约旦、科威特、阿曼和卡塔尔** PSS。

调整后费率：

- 20 英尺集装箱：**800 美元/箱**
- 40/45 英尺集装箱：**1600 美元/箱**

远东相关地区：**中国大陆、中国香港、中国台湾、中国澳门**、日本、韩

国、文莱、印度尼西亚、柬埔寨、老挝、缅甸、马来西亚、蒙古、菲律宾、新加坡、泰国、东帝汶、越南。

远东至南美东岸航线 (X4FS)

8月20日（韩国8月22日）起，上调远东至**阿根廷、巴西、巴拉圭和乌拉圭** PSS。

调整后费率：

- 20 英尺干箱/冷藏箱：**1000 美元/箱**
- 40/45 英尺干箱/冷藏箱：**2000 美元/箱**

远东相关地区：**中国大陆、中国香港、中国台湾**、文莱、印度尼西亚、日本、柬埔寨、蒙古、韩国、老挝、缅甸、马来西亚、菲律宾、新加坡、泰国、东帝汶、越南。

墨西哥/南美西岸/中美洲/加勒比海地区(C1E)

8月22日起，上调远东至上述相关地区的 PSS，目的地为哥伦比亚和波多黎各9月4日起生效。

调整后费率：

- 20 英尺集装箱：**1000 美元/箱**
- 40 英尺集装箱：**2000 美元/箱**

远东相关地区：**中国大陆、中国香港、中国台湾**、文莱、印度尼西亚、日本、柬埔寨、蒙古、韩国、老挝、缅甸、马来西亚、菲律宾、新加坡、泰国和越南。

目的港相关地区：安提瓜和巴布达、安圭拉、荷属安的列斯群岛、阿鲁

巴、巴巴多斯、百慕大岛、玻利维亚、博奈尔、圣尤斯特歇斯岛和萨巴、巴哈马群岛、伯利兹、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、库拉索、多米尼克、多米尼加共和国、厄瓜多尔、格林纳达、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、海地、牙买加、圣基茨和尼维斯、开曼群岛、圣卢西亚、法属圣马丁、蒙特塞拉特、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、秘鲁、波多黎各、苏里南、萨尔瓦多、荷属圣马丁、特克斯和凯科斯群岛、特立尼达和多巴哥、圣文森特和格林纳丁斯、委内瑞拉、英属维尔京群岛。（2026-8-6）

来源：维运网

旺季不涨反降

5704 美元报价跌至 4840 美元

MSC 欧线价格出现松动

近期，亚洲至欧洲集装箱运输市场报价持续调整。随着 8 月船期报价陆续释放，部分主流船公司上海至鹿特丹 40 尺柜报价已降至 4400 美元/FEU 附近，叠加未来几年超大型集装箱船集中交付，市场对后续运价走势的关注进一步升温。

1.主流船公司报价下调

根据市场公开报价信息，截至 8 月初，**远东至北欧航线**线上报价出现明显分化。

在 Gemini Cooperation 方面，**马士基上海—鹿特丹航线 WEEK32 报价为 4640 美元/FEU，WEEK33 降至 4620 美元/FEU，其中伦敦基本港报价 4400 美元/FEU；WEEK34 进一步调整至 4400 美元/FEU，伦敦基本港报价降至 4300 美元/FEU。**

赫伯罗特 (Hapag-Lloyd) 8 月上下半月船期报价均维持在 4835 美元/FEU 附近。

与此同时，马士基已调整远东至欧洲地区旺季附加费（PSS）。根据马士基 2026 年 7 月 14 日发布的官方公告，**远东亚洲至北欧及地中海航线 PSS 曾执行 20 尺柜 500 美元、40/45 尺柜 1000 美元标准**，后续市场报价出现调整。

MSC 与 Premier Alliance 方面：

- MSC 8 月上半月报价约 5704 美元/FEU;
- 8 月下半月报价下降至 4840 美元/FEU;
- ONE 8 月上半月报价 4608 美元/FEU, 下半月报价 4408 美元/FEU;
- HMM 8 月上半月报价 4530 美元/FEU;
- 阳明 (YML) 8 月 9 日至 8 月 31 日期间部分船期报价 4400 美元/FEU, 其中部分航次低至 4000 美元/FEU。

Ocean Alliance 方面:

- CMA CGM 上海—鹿特丹 8 月上半月报价约 5225-5275 美元/FEU;
- EMC 报价约 4890-5190 美元/FEU;
- OOCL 报价约 4819-4919 美元/FEU。

整体来看, 欧线市场报价正在逐步向下修正, 部分联盟成员价格已接近 4000 美元/FEU 区间, 显示旺季涨价动力弱于市场此前预期。

2.霍尔木兹海峡出现缓和信号

地缘因素仍是近期影响集运市场的重要变量。据 Axios 报道, 美国、伊朗与阿曼正在推进一项有关霍尔木兹海峡的临时安排, 相关方案涉及 60 天临时机制, 包括恢复商业船舶通行、清理水雷以及协调航道安排等内容。

报道称, 相关安排可能要求进入海湾地区的船舶通过北侧航道运行, 驶离海湾的船舶则通过南侧航道运行, 同时在临时期限内不收取过路费用。

不过, 目前相关协议仍存在执行细节和长期有效性的不确定性。市场仍关注霍尔木兹海峡是否能够恢复稳定通航, 以及区域安全风险是否会再次推升能

源和航运保险成本。近期报道显示，围绕海峡管理权、通行安排等问题，相关谈判仍存在分歧。

对于集运市场而言，如果中东航线风险缓解，部分此前计入运价的风险溢价可能逐步消退，对远东—欧洲市场价格形成一定压力。

3.期货市场

8月3日公布的 SCFIS（上海-欧洲）报 3519.81 点。结合马士基 WEEK33、34、35 周报价，机构预估 EC2608 合约交割结算价将落在 3034 至 3130 点区间，大概率在 3000 点以上。

9月合约方面，参考历史数据：2023 年 9 月合约较 8 月下跌 25.97%，2024 年下跌 41.23%，2025 年下跌 40.43%。当前盘面 9 月较 8 月贴水约 35%，已提前计价较大跌幅。10 月淡季合约估值区间初步落在 1400 至 1850 点之间。（2026-8-7）

来源：海运网

霍尔木兹海峡，将很快重开？

全球能源运输和国际航运市场，正在等待一个关键节点。

近日，伊朗与阿曼就霍尔木兹海峡商业船舶通航安排持续磋商，**并传出双方已就新航道方案取得进展的消息**。伊朗方面表示，两国有关通航安排的联合声明正在推进最终确认。伊朗外交部发言人巴加埃 5 日说，**伊朗与阿曼已就霍尔木兹海峡拟定航道的地理坐标达成一致，两国联合声明已进入终审阶段**。

如果新的通航机制落地，意味着这条全球最重要的能源运输通道或将迎来阶段性恢复。但对于航运市场而言，真正的问题并不仅仅是“海峡是否开放”，更在于未来由谁管理、如何通行，以及这一安排能否长期稳定。**霍尔木兹海峡能否很快重开？**

伊朗与阿曼推进新通航方案

霍尔木兹海峡连接波斯湾与阿曼湾，是全球能源运输的重要咽喉。

据公开信息显示，在此前地区局势升级后，伊朗曾宣布采取限制措施，导致大量国际船舶调整航线，部分能源运输受到影响。

近期，伊朗与阿曼围绕恢复商业航运展开谈判。伊朗方面透露，双方正在研究一种新的通航模式，未来商业船舶进出霍尔木兹海峡时，可能采用不同于过去的航道安排。报道称，新方案可能涉及：

- 驶入波斯湾方向的船舶，部分航程经过伊朗管辖水域；
- 驶向阿拉伯海方向的船舶，则可能通过靠近阿曼一侧的航道；
- 新通航机制暂定为阶段性安排，并非永久方案。

伊朗副外长加里巴巴迪此前表示，双方正在建立一种不同于过去几十年的通行模式，未来商业船舶通行规则可能发生变化。

“开放”背后，是通航控制权之争

霍尔木兹海峡问题的核心，并不仅是航道恢复。

长期以来，美国主张霍尔木兹海峡应保持自由航行，确保全球能源运输不受限制；而伊朗则强调，作为海峡沿岸国家，其对于相关水域拥有安全和管理权。

因此，此次伊朗与阿曼讨论的新方案，被外界认为是在双方立场之间寻找平衡。

分析人士认为，如果未来商业船舶通航需要经过伊朗协调，那么伊朗将在霍尔木兹海峡管理中获得更大的影响力。

美国方面此前一直希望海峡恢复到此前状态，即国际船舶能够自由、安全通行。但如果新安排赋予伊朗更多管理权限，可能与美国期待存在差距。

有海外媒体分析认为，新方案更像是在现有两条航线基础上的调整，通过重新划分通行路线，降低当前地区风险，同时保留伊朗在海峡事务中的影响力。

航运市场关注：何时恢复正常通行？

目前，外界最关注的问题是：霍尔木兹海峡是否会立即恢复正常通航？

对此，伊朗方面释放的信息相对谨慎。伊朗表示，与阿曼达成通航协议，并不意味着海峡马上全面恢复开放，后续仍取决于地区安全形势以及相关各方之间的协调。

与此同时，美国方面近期多次表示，美伊沟通取得进展，并认为海峡开放

可能很快实现。

不过，双方对于谈判内容的描述存在差异。美国方面强调恢复自由通航，而伊朗则强调未来通航安排需要符合自身安全利益。因此，霍尔木兹海峡最终何时恢复稳定运行，仍取决于多个因素，包括：

- **美伊关系变化；**
- **地区军事风险是否下降；**
- **伊朗与阿曼通航协议最终内容；**
- **国际船东、保险公司是否认可新的航行安排。**

对全球航运和能源运输意味着什么？

霍尔木兹海峡一旦出现长限制，将直接影响全球能源供应链。

数据显示，全球大量原油、天然气运输依赖波斯湾出口，而霍尔木兹海峡长期以来被视为世界能源运输最关键的海上通道之一。对于航运企业而言，海峡关闭或不稳定，会带来：

一是航程增加。

部分船舶可能需要绕行非洲好望角或调整运输计划，增加燃油成本和运输周期。

二是保险成本上升。

地区风险提升后，船舶战争险、附加费等成本可能增加，并最终传导至贸易端。

三是供应链不确定性增强。

能源、化工、大宗商品以及相关制造业供应链，都可能受到影响。

如果新的通航安排能够稳定实施，预计将缓解市场对于能源运输中断的担忧，也有助于降低部分航线风险溢价。

短期缓解，长期仍存不确定性

从目前情况看，霍尔木兹海峡“重开”的信号正在增强，但距离恢复到过去稳定通航状态仍存在不确定性。

对于国际物流企业和外贸企业而言，需要关注的并不是单一的“开”或“关”，而是后续通航规则是否稳定、船公司是否恢复正常部署，以及保险和风险成本是否下降。

霍尔木兹海峡作为全球供应链的重要节点，其任何变化都会通过能源、航运和贸易网络传导至全球市场。

未来几周，伊朗与阿曼协议的最终落地情况，以及美伊之间的进一步互动，将成为影响全球航运市场的重要变量。（2026-8-7）

来源：海运网

突破 11200 美元？ 美东美西运价继续上涨！

受巴拿马运河限水、红海危机持续以及全球供应链扰动等因素影响，近期北美航线运价继续走强。最新一期上海出口集装箱运价指数(SCFI)于 8 月 7 日发布，**指数上涨 70.14 点至 3276.14 点，周涨幅达到 2.19%，连续第二周上涨。其中，美西、美东航线成为市场关注焦点，部分船公司进一步推高 8 月中旬 FAK 报价，美东线甚至喊出 11200 美元/FEU 的高价。**

不过，业内人士指出，当前市场实际成交价格与船公司报价仍存在一定差距，后续涨价能否落地，还要看台风、港口作业以及市场实际货量变化。

北美线领涨，船公司上调 8 月报价

8 月 1 日起，多家船公司针对美国航线启动新一轮调价。随着船公司近期逐步放宽长约与 FAK 之间的配比限制，市场实际成交运价有所回落。目前，**美西航线实际成交价格大多维持在 5500 美元/FEU 左右，美东航线约 8700 美元/FEU。**

与此同时，部分船公司仍在尝试推动新一轮涨价。其中，**法国达飞轮船率先提出，8 月 15 日起美西 FAK 价格计划提高至 8000 美元，美东航线提高至 11200 美元。**

不过，大型货代企业认为，**此轮涨价能否真正执行仍存在较大不确定性。**一方面，目前市场需求并未出现明显爆发；另一方面，涨价效果将受到台风对上海、宁波等主要出口港影响程度的影响。如果港口作业受阻、货物积压增加，运价可能进一步上涨。

配比政策放宽，市场实际价格出现调整

此前，船公司对美国航线实行较严格的配比政策，美东线约为 1:4，美西线约为 1:2，即货代企业需要满足一定比例的高价货量才能获得部分优惠舱位。

近期，船公司逐步放宽相关限制，目前美东配比调整至约 1:2，美西接近 1:1。配比条件放宽后，更多货代企业能够获得相对优惠的舱位资源，市场竞争加剧，因此实际成交价格较船公司报价有所下降。

此外，今年美国线长约价格已多次叠加旺季附加费。其中，美东航线累计上涨约 3000 美元，美西航线累计上涨约 1500 美元。

目前市场报价方面，美西线 FAK 价格约为 7050—7300 美元，美东线约 9100—10600 美元，整体仍处于高位运行。

巴拿马运河限水叠加红海风险，运价仍有支撑

近期，巴拿马运河因水位下降问题进一步限制部分船舶预约通行数量，导致部分航线运输效率受到影响。同时，红海局势持续紧张，船舶绕航、空白航班（Blank Sailing）以及主要港口拥堵问题仍未完全缓解，全球集装箱运输供给依然偏紧。

业内分析认为，虽然近期部分航线因跳港、船期调整等因素可能出现短期价格修正，但在供应端压力尚未明显缓解的情况下，运价仍将保持高位震荡。

此外，中东局势变化也成为影响后续运价的重要变量。如果霍尔木兹海峡通行风险进一步升级，可能对全球能源运输和海运市场形成新的支撑。

欧洲航线进入缓降阶段

相比北美航线持续上涨，欧洲航线近期表现相对疲软。随着 8 月新增运力释放，船舶排期逐步恢复正常，欧洲航线供给压力有所增加，现货运价已经进入缓慢下降阶段。

业内预计，8月欧洲线运价仍将以回调为主。如果9月传统旺季需求未明显改善，运价下跌幅度可能进一步扩大。

不过，红海安全风险、中东局势以及航线调整仍可能对欧洲航线形成支撑，短期内市场预计仍将维持“需求偏弱、风险托底”的格局，整体呈现高位震荡偏弱走势。

总体来看，当前集运市场正处于多重因素博弈阶段：北美航线受供给收紧和港口风险影响，短期仍有上涨动力；欧洲航线则因运力恢复逐步承压。未来运价走势，仍需重点关注台风影响、港口运行情况以及地缘政治风险变化。

8月7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**：2964 美元/TEU，较前一期下跌 75 美元，**周跌幅 2.46%**；
- **远东到地中海**：4048 美元/TEU，较前一期下跌 141 美元，**周跌幅 3.36%**；
- **远东到美西**：6484 美元/FEU，较前一期上涨 255 美元，**周涨幅 4.09%**；
- **远东到美东**：9290 美元/FEU，较前一期上涨 236 美元，**周涨幅 2.6%**；
- **波斯湾航线**：5285 美元/TEU，较前一期上涨 364 美元，**周涨幅 7.44%**；
- **南美航线(桑托斯)**：6238 美元/TEU，较前一期上涨 508 美元，**周涨幅 8.87%**；

- **澳新航线**：21642215 美元/TEU，较前一期上涨 51 美元，**周涨幅 2.4%**。

- **近洋线方面**：远东到东南亚每 TEU（20 尺柜）较前一期**下跌 6 美元为 650 美元**，周跌幅 0.91%；远东到日本关西、远东到日本关东每 TEU（20 尺柜）与前一期持平、远东到韩国每 TEU（20 尺柜）较前一期**下跌 3 美元**。

(2026-8-10)