

博观天下 静观世界

- ◀ 美线运价继续涨！美西 4.1%、美东 2.6%！还能持续多久？
- ◀ 注意！上海、宁波港拥堵加剧！船期延误或超一周！
- ◀ 涨幅最高 56%！CMA、HPL、MSC 集体加价！
- ◀ MSC 调整两条亚洲至美西航线

资讯组出品
2026-08-17

来源：搜航网

美线运价继续涨

美西 4.1%、美东 2.6%！还能持续多久

据上海航运交易所数据，8月7日 SCFI 综合指数报 3276.14 点，较上期上涨 70.17 点，周涨幅 **2.19%**，连续第二周上涨。

上海至美西基本港运价上涨至 **6484 美元/FEU**，周涨 4.1%；上海至美东基本港运价为 **9290 美元/FEU**，周涨 2.6%。

业内人士分析认为，船公司 8 月 GRI 已部分落地，进入 8 月后跨太平洋货量仍保持一定韧性。中国华东、华南部分**港口拥堵**和船期延误压缩了实际可用舱位，为运价上涨提供支撑。

NRF 预计，美国主要港口 8 月进口量将回落至 222 万 TEU，**较 7 月下降 10%**，9 月预计进一步降至 199 万 TEU。

因此，美线短期仍有旺季和控舱支撑，但高位运价能否保持，取决于 8 月中下旬实际订舱量。

与美线不同，欧洲航线呈现“旺季不旺”的态势。上海至欧洲基本港运价降至 **2964 美元/TEU**，周跌 2.5%；上海至地中海基本港运价降至 **4048 美元/TEU**，周跌 3.4%。

业内人士指出，欧洲航线自 7 月以来市场热度已经**降温**，若 9 月货量未明显改善，且船公司未通过扩大空班收缩运力，运价仍有进一步下跌的可能。

SCFI 运价

- **欧洲**运价 2964 美元/TEU，下跌 76 美元，周跌幅 2.5%；

- **地中海**运价 4048 美元/TEU，下跌 141 美元，周跌幅 3.4%；
- **美西**运价 6484 美元/FEU，上涨 255 美元，周涨幅 4.1%；
- **美东**运价 9290 美元/FEU，上涨 236 美元，周涨幅 2.6%；
- **南美**运价 6238 美元/TEU，上涨 510 美元，周涨幅 8.9%；
- **波斯湾**运价 5258 美元/TEU，上涨 362 美元，周涨幅 7.4%；
- **澳新**运价 2215 美元/TEU，上涨 51 美元，周涨幅 2.4%；
- **近洋航线方面**，上海至东南亚报 650 美元/TEU，下跌 6 美元。日本关西、关东运价与上期持平，分别为 319 美元/TEU、323 美元/TEU。韩国下跌 3 美元至 162 美元/TEU。（2026-8-10）

来源：维运网

红海绕行结束倒计时？

马士基、赫伯罗特恢复苏伊士航线

双子星网络加速回归

8月10日，马士基（Maersk）与赫伯罗特（Hapag-Lloyd）宣布，对双方共同运营的 Gemini 合作网络进行进一步优化，部分航线开始恢复经红海和苏伊士运河运行。

1. Gemini 再调整

据路透社8月10日报道，马士基表示，双方在完成对红海地区安全形势评估后，决定恢复 Gemini 网络内更多服务通过苏伊士运河，以替代此前持续采用的好望角绕航方案。

此次调整涉及连接亚洲、地中海、中东及欧洲市场的核心服务。其中，AE19 航线计划从“Berlin Maersk”轮 628W 航次开始调整航线结构，恢复苏伊士方向通行。

调整后的 AE19 航线主要覆盖：

新港—青岛—釜山—宁波—上海—丹戎佩莱帕斯—吉达—苏伊士运河—塞得港—丹吉尔—塞得港—苏伊士运河—吉达—新加坡—新港。

马士基此前表示，苏伊士运河是连接东西方供应链的重要海上通道，通过苏伊士运河和红海航线能够为亚洲、中东、欧洲及美国东海岸客户提供更短、更高效的运输路径。

2. AE15 同步调整

除 AE19 外，马士基同时调整另一条 Gemini 服务 AE15。

根据马士基公告，**AE15 将增加吉达港挂靠，并从 “Madison Maersk” 轮 632W 航次开始实施调整。**

调整后的 AE15 港序为：

青岛—广阳—宁波—丹戎佩莱帕斯—吉达—苏伊士运河—塞得港—达米埃塔—苏伊士运河—科伦坡—新加坡—青岛。

这一变化显示，马士基和赫伯罗特正在重新强化红海区域节点，包括沙特吉达港在亚洲—欧洲、中东贸易中的连接作用。

此前，由于红海风险，大量船舶绕行导致中东区域运输周期明显拉长，吉达等港口的转运压力也持续增加。

3. 安全因素仍是最大变量

尽管 Gemini 网络正在逐步恢复苏伊士通道，但马士基强调，目前并没有针对全部东西向航线进行调整的计划。

马士基表示，公司仍将持续评估安全形势，并根据实际情况决定后续网络优化方案，目前尚无全面恢复苏伊士航线的具体时间表。

这意味着，当前行业仍处于 “试探性恢复” 阶段。

此前，红海局势曾多次出现反复。2026 年初，受中东地区冲突升级影响，部分此前尝试恢复苏伊士路线的船公司再次调整航线，重新考虑好望角方案。

因此，对于班轮公司而言，恢复苏伊士不仅是成本问题，更涉及船员安全、战争风险保险以及供应链稳定性。（2026-8-11）

来源：搜航网

注意！上海、宁波港拥堵加剧

船期延误或超一周

台风“白海豚”过后，宁波舟山港与上海集装箱码头相继宣布**恢复运营**，但积压与拥堵压力正急剧升温。

据物流专业机构监测，两港此轮停摆前，上海主要码头平均等待时间已达**4.4-8 天**，个别码头最高**8-12 天**，堆场密度普遍在**75%-90%**。

宁波舟山港平均靠泊等待约**2-3 天**，梅山码头堆场利用率接近**90%**。

综合两港正常吞吐能力、停工作业时间估算，本轮台风可能导致超**40 万 TEU** 货量等待集中处理。

上海港外高桥港区 8 月 11 日 2 时起恢复重箱、8 时起恢复空箱作业。洋山港区 8 月 11 日上午正式开港。

东海大桥恢复通行后预计全天集卡流量约**3 万辆次**，首批多艘国际船舶集中进港（高峰时段单时段可达 7 艘），码头很快进入**满负荷**状态。

业内人士指出，上海港在复工后“**船舶扎堆+集卡涌入**”双重冲击下，预计靠泊等待可能推至**7-10 天甚至更长**。市场端反馈，近期部分航次已出现晚靠、跳港、换船或取消挂靠现象。

宁波舟山港 8 月 10 日 16 时起北一、北二、北三、梅东、大榭、甬舟等主要码头恢复重箱进提（空箱业务根据现场条件择机恢复）。

数据显示，宁波舟山港 2026 年 7 月集装箱吞吐量日均约 14.7 万 TEU。此次全域封港**接近 3 天**，复工后面临较大的积压消化压力。

当地集卡司机及车队反馈，北仑、大榭、梅山等港区复工后出现**车辆集中进港**，车辆从等待叫号到完成提落箱周转时间**明显延长**。（2026-8-11）

来源：JCtrans 杰西圈

船司紧急跳港

南非最大集装箱港“堵疯了”

船舶苦等 80 小时

南非德班港拥堵持续加剧，船舶等待时间进一步拉长，马士基、达飞已调整相关航线挂靠。

据南非当地媒体 Freight News 报道，进入 7 月底，**南非德班港 (Port of Durban)** 拥堵明显加剧，港口船舶等待、泊位作业以及陆侧集疏运均承受较大压力。

其中，德班门户码头 (Durban Gateway Terminal, DGT) 船舶 7 月平均锚地等待时间达到 **80 小时**，平均靠泊时间达到 106 小时。

南部非洲货运代理协会 (SAAFF) 代表 Nimi Ramchand 表示，DGT 的平均靠泊时间达到 106 小时；1 号码头 (Pier 1) 平均靠泊时间为 64 小时，船舶平均锚泊等待时间则达到 65 小时。

从 7 月初的运行相对顺畅，到月底拥堵逐渐蔓延至整个港区，船舶数量增加进一步加大了港口海事作业压力。

拖轮、引航员以及船员需要同时应对不同类型的船舶和货物作业，港口整体恢复速度受到影响。

船舶延误外溢，马士基、达飞调整挂靠

拥堵已经开始影响班轮公司的航线安排。

Freight News 报道称，由于德班港持续延误，**马士基和达飞**已取消

Safari 航线接下来两班东向航次在毛里求斯**路易港** (Port Louis) 的挂靠。

船公司表示，德班港延误导致船舶无法在原定时间窗口抵达路易港，同时还要确保后续能够按计划抵达马来西亚丹戎帕拉帕斯港 (Tanjung Pelepas)，因此不得不调整航线安排。

此次调整也将影响相关货物运输。从德班港装载、原计划运往路易港及相关岛屿的货物，将改经丹戎帕拉帕斯港中转；而从路易港装载、发往远东的货物，则将根据目的港以及可用中转方案转至其他航线。

这意味着，港口拥堵已经从单纯的船舶等待，进一步传导至航线挂靠、转运安排以及货物时效。

港口陆侧同样承压

除海侧拥堵外，德班港陆侧作业也出现明显瓶颈。

据报道，码头闸口以及港口周边道路拥堵加剧，卡车周转效率和集结作业表现均有所下降，尤其是 7 月底，Pier 1 相关陆侧作业压力进一步上升。

SAAFF 预计，未来数周德班港运营仍可能面临一系列外部因素影响。其中包括南非国家铁路主计划 (National Rail Master Plan) 的最终确定，以及 8 月 25 日至 9 月 2 日铁路干线维护停运。

如果铁路运输能力在港口拥堵尚未完全缓解的情况下受到影响，港口陆侧集疏运压力可能进一步增加。

目前，德班港船舶运营压力仍未完全缓解。

相关 Seaexplorer 数据显示，德班港船舶平均等待时间约为 3.25 天，平均到港延误约为 4.17 天，平均离港延误则达到 4.93 天。(2026-8-12)

来源：搜航网

涨幅最高 56%!

CMA、HPL、MSC 集体加价

受加通湖水位下降影响，巴拿马运河管理局（ACP）正进一步收紧大型船舶吃水限制。

达飞、赫伯罗特和 MSC 相继宣布，对亚洲经**巴拿马运河**至北美的货物加收或上调相关附加费。

达飞：500 美元/TEU

达飞宣布自 9 月 10 日起，对远东经巴拿马运河至美国东海岸及墨西哥湾航线的货物，上调至 **500 美元/TEU** 的巴拿马运河调整费。

与上一轮 320 美元/TEU 相比，此次达飞每 TEU 上涨 180 美元，涨幅约 56%。

赫伯罗特：130 美元/TEU

赫伯罗特宣布自 8 月 15 日起，对远东经巴拿马运河至北美的货物加收 **130 美元/TEU** 的巴拿马运河附加费（PCC）。

MSC：最高 376 美元/箱

MSC 宣布自 9 月 12 日起，对东南亚、**中国**、韩国和日本至美国东海岸和墨西哥湾航线的巴拿马运河附加费（PCS）上调如下：

- 20 英尺集装箱：**149 美元/箱**
- 40 英尺集装箱：**297 美元/箱**

- 45 英尺集装箱：**376 美元/箱**

与 MSC 上一版 100 美元/TEU 相比，此轮上涨 49 美元，涨幅约 **49%**。

数据显示，未提前预约的新巴拿马型船舶，部分方向等待时间已达约 **10 天**，运河两端排队的船舶一度超过 100 艘。

霍尔木兹海峡和红海航运风险上升后，部分能源运输和其他船舶转向巴拿马运河，进一步推高通行时段需求。

据外媒报道，一艘 ONE 运营的“SEASPAN BENEFACOR”（约 10100TEU）集装箱船，由船东支付约 **400 万美元**，通过拍卖获得巴拿马运河优先通行资格，打破近期“插队费”最高纪录。

巴拿马运河管理局数据显示，2026 财年上半年运河累计通行船舶 6288 艘次，较上年同期增幅 **3.7%**，部分高峰日通行量超过 40 艘次。（2026-8-13）

来源：中国航务周刊

MSC 调整两条亚洲至美西航线

地中海航运（MSC）8 月 13 日宣布，为持续优化航线网络并提升服务可靠性，现对亚洲至美国西海岸航线服务做如下调整：

PEARL 航线

自第 636 航次起，更新后的挂靠顺序将新增海防和奥克兰，同时取消挂靠厦门，新挂靠港序为：**海防-盐田-长滩-奥克兰**。

SENTOSA 航线

自第 634 航次起，更新后的挂靠顺序将取消挂靠海防和奥克兰，同时新增厦门，新挂靠港序为：**新加坡-巴生港-林查班-头顿-盐田-厦门-长滩**。

(2026-8-13)

来源：海运网

马士基宣布：大幅上调

运价上涨正在重新改变航运巨头的盈利表现。

8月13日，马士基公布2026年第二季度财报。受全球运输需求保持韧性、海运现货运价上涨以及各业务板块增长推动，马士基第二季度业绩明显改善。更值得关注的是，**此前连续两个季度亏损的核心海运业务重新实现盈利，单季 EBIT 达到 9.35 亿美元。**

在此基础上，**马士基再次上调全年业绩预期。**2026年，航运市场的高波动仍在持续，而运价、港口拥堵、贸易流向变化以及地缘局势，正在共同影响全球航运市场。

第二季度营收 158 亿美元

财报显示，2026年第二季度，马士基实现营收158亿美元，同比增长20%；EBITDA达到30亿美元，去年同期为23亿美元；EBIT达到16亿美元，去年同期为8.45亿美元，今年第一季度则为3.4亿美元。

净利润达到 13.1 亿美元，较去年同期的 6.39 亿美元大幅增长。

从业务表现来看，Ocean 海运业务是本季度业绩增长的主要推动力。第二季度，海运业务营收同比增长23%，达到105亿美元；货量同比增长4.1%，主要由亚洲出口增长带动；平均运价同比上涨22%，船队利用率达到96%。

海运业务 EBIT 达到 9.35 亿美元，而今年第一季度还是 1.92 亿美元的亏损。也就是说，仅一个季度，马士基核心海运业务的盈利表现就改善了约 11.3 亿美元。

此前，海运业务在 2025 年第四季度和 2026 年第一季度连续出现亏损，如今重新回到盈利区间。

运价上涨，是盈利反弹的关键

马士基此次业绩改善，与第二季度海运市场运价上涨密切相关。

报告期内，全球运输和物流需求整体保持韧性。与此同时，贸易流向更加不均衡、部分航线运力趋紧，加上欧洲、中东、南美洲东海岸以及西非等地区港口拥堵加剧，共同推动海运现货运价明显上涨。

霍尔木兹海峡航运受到干扰后，运往海湾地区的部分货物被分流至替代港口，并通过内陆运输线路进行转运。受到影响的海运运力也被迅速重新部署到其他需求增长较快的航线。

从区域来看，**非洲、北美和拉丁美洲进口需求表现尤其强劲，而这一增长又受到远东地区出口持续增长的支撑，其中中国出口依然是重要推动因素。**

因此，虽然中东局势增加了运营成本，但更高的现货运价在很大程度上抵消了成本压力。

马士基表示，**海运业务第二季度运营成本同比增长 19%，达到 85 亿美元。**其中，平均船用燃油价格同比上涨 44%，达到每吨 777 美元，燃油总支出增长 36%，达到 21 亿美元。

但通过商业措施等方式，马士基抵消了部分额外成本影响。与此同时，在燃油价格影响调整后的单位成本下降 0.8%，船队利用率达到 96%，进一步支撑了盈利改善。

马士基再次大幅上调全年预期

强劲的第二季度表现，也让马士基再次上调 2026 年全年业绩预期。目

前，马士基预计：

基础 EBITDA 为 105 亿—125 亿美元，此前预期为 80 亿—100 亿美元；基础 EBIT 为 45 亿—65 亿美元，此前预期为 20 亿—40 亿美元。

这也是马士基今年第二次上调全年业绩指引。此前，马士基已于 6 月 29 日首次上调 2026 年全年业绩预期。从此次调整幅度来看，马士基对今年剩余时间的市场表现明显更加乐观。

“高波动”成为航运市场新常态？

对于当前市场环境，马士基首席执行官柯文胜（Vincent Clerc）表示，第二季度再次证明，公司已经进入一个“波动性明显加剧的新时期”。

他指出，自 2024 年以来，远东地区持续保持强劲需求，使全球贸易流向变得更加不均衡，货量增长也开始对陆侧基础设施的承载能力形成压力。

从港口到内陆运输，多地都出现更加严重的拥堵和运营中断。这也是当前航运市场值得关注的一个变化。

过去几年，影响运价的核心因素更多集中在船舶运力、供应链恢复以及红海绕行等方面。而如今，需求增长、贸易流向失衡、港口拥堵、内陆运输能力以及地缘局势等因素正在同时发挥作用。

马士基认为，基础设施瓶颈具有长期性。随着全球贸易继续增长，港口、内陆运输以及其他关键贸易基础设施都需要持续投资和扩大规模。

物流、码头业务同样增长

除海运业务外，马士基其他业务在第二季度也保持增长。

物流与服务业务营收同比增长 15%，EBIT 达到 2.17 亿美元，EBIT 利润率达到 5.1%，并连续第九个季度实现同比改善。

其中，Landside 陆侧运输与服务是主要增长动力。连接海湾地区港口的陆桥（Landbridge）解决方案表现尤其突出；货运代理业务也受航空和项目物流货量增长带动。

码头业务方面，APM Terminals 第二季度货量同比增长 2.2%，EBIT 达到 4.58 亿美元，整体盈利基本保持稳定。

可以看到，马士基此次业绩改善并非单一业务推动，而是海运、物流以及码头等多个业务板块共同增长的结果。

航运市场仍处于高波动周期

从 2022 年的历史高利润，到 2023 年的快速回落，再到 2024 年红海绕行带来的运价上涨，以及 2025 年至 2026 年初的盈利承压，马士基近几年的业绩变化再次说明，集装箱航运市场依然高度依赖运价周期。

而进入 2026 年第二季度后，需求增长、运力重新配置以及港口拥堵再次推动运价上涨，也让马士基核心海运业务迅速扭亏。

但这并不意味着航运市场已经进入稳定的高景气周期。

目前，全球贸易流向仍在调整，港口和陆侧基础设施承压，中东局势仍存在不确定性，同时新船交付和全球运力变化也将继续影响后续市场。（2026-8-14）

来源：海运网

集装箱船豪掷 400 万美元“插队”过河

美东运价暴涨 3 倍

巴拿马运河通航拥堵持续加剧，部分船舶排队时间已超过一周。受伊朗战争影响，部分原本经波斯湾及红海航线运输的货主和船东开始寻找替代通道，巴拿马运河因此承受更大的转运压力。最新消息显示，一艘集装箱船船东为抢到优先过闸名额，在巴拿马运河竞价机制中支付了高达 400 万美元的费用，创下接近历史最高水平的竞价金额。

上海至美东、美湾航线运价从今年三四月年内低点的 2600 美元/FEU 飙升至万元附近，暴涨 3 倍多。高昂的过闸费、延长的船期与剧烈波动的运价，正给全球供应链带来严峻挑战。

据知情人士透露，这笔费用由集装箱船 **Seaspan Benefactor** 的船东支付。由于相关竞价数据属于非公开信息，知情人士要求匿名。Seaspan 方面周二未回应置评请求。

排队超过 10 天，船东花 400 万美元“买时间”

目前，巴拿马运河的通航等待时间明显拉长。根据 Argus Media 的数据，Neopanamax 级船舶目前在太平洋至大西洋方向通行时，排队等待时间最长达到 10 天，为今年 5 月以来的最高水平。

Neopanamax 级船舶包括运输液化石油气（LPG）、液化天然气（LNG）、原油及成品油等大型船舶。随着越来越多船舶选择巴拿马运河作为替代航线，有限的通行能力正在进一步推高等待时间。

当地时间周一，**Seaspan Benefactor** 为获得优先过闸资格支付了 400 万美元。根据彭博看到的一份文件，这一金额超过此前 7 天平均竞价水平的两

倍。

截至周二，航运数据仍显示该船位于巴拿马运河太平洋一侧，疑似正在等待向北航行、通过运河。

巴拿马运河允许“竞价插队”

通常情况下，船舶通过巴拿马运河需要提前预订航次，并按照既定费率支付通行费。但除了正常预约机制之外，**巴拿马运河管理局（ACP）还设有竞价机制，允许船东通过竞价获得优先通行资格，从而绕过常规排队队列。**

随着航运市场对替代航线的需求快速上升，船东正在为这一“优先通行权”支付越来越高的价格。此次 400 万美元的竞价，正是这一机制下出现的极端案例。

巴拿马运河连接大西洋与太平洋，是全球重要的国际航运通道。近期伊朗战争导致霍尔木兹海峡及巴布·曼德布海峡等关键航运通道受到严重影响，大量原油、天然气、化肥和化学品贸易商，尤其是亚洲市场相关企业，开始重新寻找运输路径。

航线选择变化带来的额外船流，进一步加剧了巴拿马运河的拥堵。

15 厘米水位差，撬动百万美元损失：美东运价暴涨 3 倍

巴拿马运河缺水持续加剧，8 月加通湖水位降至 25.7 米，逼近历史低位预警线。水位每下降 15 厘米，一艘新巴拿马型集装箱船可能少装约 200TEU，按当前运价计算，损失可达数百万美元。**运河插队费也从正常的 6—7 万美元飙至约 110 万美元，以至于该船东愿支付 400 万美元抢时效。**

运河缺水叠加地缘扰动，全球航运成本持续飙升。霍尔木兹局势推高美国湾区油气运输需求，进一步挤压运河通行资源；船东撤船、控舱也加剧舱位紧张。

其中，上海—纽约即期运价从今年三四月的 2600—2700 美元/FEU，飙升至 9000—10000 多美元，涨幅超 3 倍。红海、巴拿马运河、霍尔木兹多重航道承压，不少企业综合物流成本上涨超 30%。运费暴涨也让外贸企业面临利润被压缩、订单谈判和交付不确定性增加等压力，船东则出现高价插队与排队等待两种策略分化。

竞价成本为何一路上涨？

巴拿马运河管理局在一份声明中表示，受全球贸易供需结构变化影响，运河竞价市场的成本正在上升，并确认近期部分竞价金额已经超过 100 万美元。

对于最新一笔 400 万美元的竞价交易，以及 Seaspan Benefactor 的船东信息，巴拿马运河管理局拒绝进一步置评。

与此同时，运河船闸的维护工作也在给通航能力带来额外压力。

目前部分船闸正在进行维护检修，相关工程预计持续至 9 月，并涉及 Neopanamax 级船舶使用的船闸。除此之外，由于近期降雨量低于预期，受到厄尔尼诺现象影响，巴拿马运河近期还下调了未来数周 Neopanamax 船闸允许的最大吃水深度。

这意味着，在船舶需求增加的同时，运河自身的通航能力仍受到船闸维护和吃水限制等因素制约。

航运市场关注：拥堵是否还会继续？

目前来看，伊朗战争引发的航线调整、船舶集中转向替代航线，以及巴拿马运河自身的船闸检修和吃水限制正在叠加，对运河通行效率形成压力。

对于船东和货主而言，400 万美元竞价并不只是一次高价“插队”，更反映出当前特殊地缘局势下，全球航运网络对有限通行能力的争夺正在加剧。

巴拿马运河并非唯一受到低水位影响的重要贸易通道。在全球日益关注气候变化带来的经济影响之际，欧洲重要航运通道莱茵河也面临类似问题。由于欧洲持续干旱，莱茵河水位降至历史低点。

贸易商警告称，部分货物已无法通过河运运输，只能转向成本更高的公路和铁路运输。作为欧洲运输粮食、燃料、矿产和各类商品的重要水运通道，莱茵河水位下降也迫使制造商减少通过船舶运输的货物量。 (2026-8-14)

来源：维运网

欧洲三大港又堵了

大件工程货交付或再受影响

货代应该注意什么？

欧洲北部港口近期的拥堵并未完全消退，压力已经从集装箱码头进一步传导至驳船、公路、铁路等陆侧运输环节。对于大件工程货、钢材、机械设备和件杂货而言，真正影响交付的已经不只是“船能不能靠港”，还包括货物靠港后的转运是否顺畅。

目前鹿特丹、安特卫普和汉堡的情况并不完全相同，但共同点是：船期波动、码头堆场压力、内河驳船排队以及陆侧运力不足正在相互叠加。

1. 鹿特丹：码头压力叠加驳船拥堵

鹿特丹目前仍存在明显的陆侧运输压力。Kuehne+Nagel 在 2026 年 7 月 21 日发布的港口运营更新显示，鹿特丹 7 天平均船舶等待时间约为 1.71 天，码头堆场密度较高，内河驳船拥堵持续影响港口作业，部分空箱接收还受到阶段性限制。

造成压力的因素并非单一堵点。一方面，船期调整和船舶集中到港会造成码头作业峰值；另一方面，驳船等待时间增加后，货物难以及时从码头转出，进一步占用堆场空间。

鹿特丹港官方目前也持续公布港口性能指标，包括锚地等待时间、船舶在港时间和码头作业效率，说明港口正在持续监测船期稳定性和作业效率。从目前数据看，鹿特丹的主要风险更集中在陆侧和驳船环节，短期内难以恢复到完全顺畅状态；如果内河运输继续受到低水位影响，压力可能进一步延长。

2. 安特卫普：船期、码头和内陆运输同时承压

安特卫普目前的拥堵表现更加复杂。Kuehne+Nagel 近日数据显示，安特卫普当时 7 天平均船舶等待时间约 1.03 天，部分码头利用率较高，起重机维护影响了支线船和驳船排队。8 月 11 日，安特卫普当地物流运营商 Zuidnatie 又发布通知称，多项事件叠加正在造成港口运营挑战，并提示客户可能出现延误。

安特卫普—布鲁日港 7 月公布的 2026 年上半年数据同时显示，港口总货物吞吐量同比下降 2.4%，传统件杂货吞吐量下降 11.7%。港口将其归因于欧洲工业需求疲软、美国钢材进口关税、能源和物流成本，以及 CBAM 和欧盟进口配额等因素。这意味着当前安特卫普并非单纯“货太多导致堵”，而是运营扰动与市场疲弱同时存在。

因此，安特卫普后续能否明显缓解，取决于码头作业恢复、船期重新稳定以及驳船和陆路运力能否同步恢复。8 月最新运营通知仍提示存在延误，现阶段尚不能确认拥堵会在短期内完全消失。

3. 汉堡：陆侧仍是短板

进入 8 月后，欧洲内河运输风险明显上升。莱茵河水位持续下降，已经开始直接影响德国及北欧港口腹地运输。

路透社 8 月 9 日报道称，考布河段水位可能降至个位数，部分航运活动将难以维持；8 月 11 日至 12 日的后续报道显示，莱茵河部分河段已经出现货船停航和搁浅，企业开始增加铁路和公路运输。

更重要的是，这一问题暂时看不到快速结束的确信信号。路透社 8 月 11 日报道称，部分企业担心低水位持续至 10 月；而德国多个州已经临时放宽周日卡车禁行，以弥补内河运输能力下降。因此，即使海港码头拥堵有所缓解，欧洲腹地运输仍可能成为新的瓶颈。

4. 汉堡：码头压力没有鹿特丹突出，但陆侧仍是短板

汉堡目前的情况与鹿特丹、安特卫普有所不同。Kuehne+Nagel 7 月 21 日的运营更新显示，**汉堡 7 天平均船舶等待时间约 1.24 天，但码头堆场利用率仍较高，内陆运输继续受到铁路网络能力限制和基础设施现代化项目影响。**

汉堡港 8 月 13 日公布的 2026 年上半年数据显示，港口总吞吐量为 5610 万吨，同比下降 3.1%，反映出当前市场需求和港口运营仍面临压力。**此外，CTB 自动化改造仍是码头运营的重要变量。对于项目货和件杂货而言，汉堡当前更值得关注的是铁路、公路和码头衔接效率，而非单纯等待泊位。**

(2026-8-14)

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 意大利发生 71 起野猪非洲猪瘟疫情

8 月 3、7 日，意大利通报艾米利亚罗马涅大区等 3 地发生 71 起野猪非洲猪瘟疫情，71 头野猪感染死亡。

2. 塞尔维亚发生 2 起家猪非洲猪瘟疫情

8 月 3 日，塞尔维亚通报西巴奇卡州发生 2 起家猪非洲猪瘟疫情，2 头家猪感染，1 头死亡，14 头被扑杀。

3. 德国发生 13 起野猪非洲猪瘟疫情

8 月 5 日，德国通报布兰登堡州发生 13 起野猪非洲猪瘟疫情，13 头野猪感染死亡。

4. 南非发生 2 起家猪非洲猪瘟疫情

8 月 6 日，南非通报豪登省发生 2 起家猪非洲猪瘟疫情，5479 头家猪感染，5478 头死亡，3.7 万头被扑杀。

02 禽流感



5. 荷兰发生 10 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 5 日，荷兰通报弗里斯兰省等 4 地发生 10 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，10 只野禽感染死亡。

6. 芬兰发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 5 日，芬兰通报南芬兰省发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

7. 瑞典发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 6 日，瑞典通报瑟尔沃斯堡市发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫

情，1 只野禽感染死亡。

8. 智利发生 5 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 4 日，智利通报马乌莱大区等 2 地发生 5 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，205 只野禽和散养家禽感染，149 只死亡，280 只被扑杀。

9. 澳大利亚发生 44 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 7 日，澳大利亚通报南澳大利亚州等 3 地发生 44 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，60 只野禽感染死亡。

10. 美国发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 7 日，美国通报印第安纳州发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，2 万只家禽被扑杀。

11. 墨西哥发生 1 起野禽 H7N3 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 7 日，墨西哥通报恰帕斯州发生 1 起野禽 H7N3 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。



12. 希腊发生 9 起羊痘疫情

8 月 6 日，希腊通报普雷韦扎专区等 2 地发生 9 起羊痘疫情，140 只绵羊感染，19 只死亡，781 只被扑杀。

13. 美国发生 1 起痒病疫情

8 月 3 日，美国通报俄勒冈州发生 1 起痒病疫情，1 只绵羊感染。

14. 比利时发生 1 起西尼罗热疫情

8 月 4 日，比利时通报瓦隆大区发生 1 起西尼罗热疫情，1 只野禽感染死亡。

15. 奥地利发生 1 起西尼罗热疫情

8 月 6 日，奥地利通报布尔根兰州发生 1 起西尼罗热疫情，1 只野禽感染死亡。

16. 西班牙发生 1 起新城疫疫情

8 月 4 日，西班牙通报卡斯蒂利亚莱昂大区发生 1 起新城疫疫情，2317 只家禽

感染死亡，3.3 万只被扑杀。

17. 英国发生 69 起 3 型蓝舌病疫情

8 月 7 日，英国通报英格兰发生 69 起 3 型蓝舌病疫情，142 头（只）牛羊骆驼等家畜感染，1 头骆驼死亡。

18. 美国发生 2 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情

8 月 3、7 日，美国通报德克萨斯州发生 2 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情，2 头牛和 1 只绵羊感染。

19. 南非发生 94 起 SAT1 型口蹄疫疫情

8 月 3、6 日，南非通报西北省等 4 地发生 94 起 SAT1 型口蹄疫疫情，2382 头牛感染，382 头死亡，200 头被扑杀。

20. 希腊发生 5 起 SAT1 型口蹄疫疫情

8 月 7 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 5 起 SAT1 型口蹄疫疫情，3 头牛和 322 只绵羊山羊感染。