

博观天下 静观世界

- ◀ 5月涨价通知！马士基、CMA、MSC等船司，最高7200美元！
- ◀ 美联储现34年最大分歧
- ◀ 全球最大集装箱航运公司绕过霍尔木兹海峡开辟新航线
- ◀ 国家外汇局：截至4月末我国外汇储备规模为34105亿美元
- ◀ 马士基：每月多支出5亿美元，将全部转嫁客户

资讯组出品

2026-05-11

来源：搜航网

5 月涨价通知

马士基、CMA、MSC 等船司

最高 7200 美元

近期，马士基、达飞、赫伯罗特以及地中海航运接连发布**最新费率及附加费调整**通知，涉及亚洲—欧洲、亚洲—地中海、亚洲—北美及拉美等多条主干航线。

• 马士基—上调 (C1E 航线) 重货附加费

2026 年 4 月 30 日起从**亚洲港口至墨西哥、南美西海岸、中美洲及加勒比地区**（不含哥伦比亚和波多黎各）。20 尺干货箱若 VGM 总重超过 **20 吨**每箱加收 400 美元；40 尺冷藏箱超过 **23 吨**每箱加收 400 美元。

Origin*	Destination**	Effective Date	Container	Rate	VGM Weight
Far East Asia	Mexico, West Coast South America, Central America and Caribbean (Exclude Colombia and Puerto Rico)	30-Apr-2026	ALL_20_DRY	USD 400	> 20 metric tons
Far East Asia	Colombia	15-May-2026	ALL_20_DRY	USD 400	> 20 metric tons
Far East Asia	Puerto Rico	7-Apr-2026	ALL_20_DRY	USD 200	> 20 metric tons
Far East Asia	Mexico, West Coast South America, Central America and Caribbean (Exclude Colombia and Puerto Rico)	30-Apr-2026	40NOR	USD 400	> 23 metric tons
Far East Asia	Colombia	15-May-2026	40NOR	USD 400	> 23 metric tons
Far East Asia	Puerto Rico	7-Apr-2026	40NOR	USD 200	> 25 metric tons

亚洲发往哥伦比亚的货物生效日期为 2026 年 5 月 15 日。

• 达飞—亚洲至北欧最新 FAK 费率

2026 年 5 月 15 日（以起运港装船日为准）起，所有**亚洲港口至所有北欧港口**，20 尺普柜及 40 尺普柜/高柜/冷藏箱执行费率标准如下。

FAK Rates - From Asia to North Europe		
PRICES & SURCHARGES		
Please find the new applicable CMA CGM Freight All Kinds (FAK) rates (*) as follows as from May 15th, 2026 (loading date) until further notice:		
	20'GP	40'GP/40'HC/40'REEFER
Asia to North Europe	USD 1,950	USD 3,500

该费用包含基本运费和燃油相关附加费，不包含码头操作费、欧盟排放交易体系费用、安全及安保相关附加费。

• 达飞—亚洲至地中海及北非 FAK 费率上调

2026年5月15日起至5月31日（以起运港装船日为准），所有**亚洲港口至地中海全境**（西地中海、亚得里亚海、东地中海、黑海）及**北非**（马格里布地区）最新 FAK 费率标准如下。

FAK Rates - From Asia to the Mediterranean & North Africa		
PRICES & SURCHARGES		
In a continued effort to provide our customers with reliable and efficient service, CMA CGM announces an increase on our Freight All Kind (FAK) rates as follows as from May 15th to 31st, 2026 .		
	20'	40'/40' HC
WEST MED	USD 3,300	USD 4,600
ADRIATIC	USD 3,400	USD 4,700
EAST MED	USD 3,500	USD 4,800
BLACK SEA	USD 3,500	USD 4,800
ALGERIA	USD 5,100	USD 7,200

该费用包含基本运费和燃油相关附加费，不包含码头操作费、欧盟排放交易体系费用、安全及安保相关附加费。

• MSC—亚洲至北美航线紧急燃油附加费

2026年5月1日（闸口进港日期为准）起，所有从**亚洲至美国和加拿大航线**（美东、美西及加拿大各港口）的货物，具体收费标准如下。

Trades	20 DV	40 DV & HC	45' HC	20' RE	40 HR
From Asia to USA and Canada East Coast	USD 322	USD 644	USD 815	USD 483	USD 966
From Asia to USA and Canada West Coast	USD 234	USD 467	USD 591	USD 351	USD 701

• 赫伯罗特—上调远东至欧洲 FAK 费率

2026 年 5 月 15 日（以开航日为准）起，从**远东至北欧、东地中海及西地中海**各类货物（FAK）海运费率如下，该费用包含海洋燃料回收附加费，适用于 20 尺和 40 尺**干货箱**及冷藏箱（含高柜）。

From Far East to	20' Dry	40' Dry	40' HC
North Europe excl. UK	2,300	3,500	3,500
United Kingdom	2,550	4,000	4,000
West Mediterranean, Adriatic (Slovenia, Croatia)	3,050	4,500	4,500
Türkiye	3,050	4,500	4,500
East Mediterranean, Egypt, Black Sea (Bulgaria, Romania)	3,100	4,600	4,600

From Far East to	20' Reefer	40' Reefer
North Europe excl. UK	2,300	3,500
United Kingdom	2,550	4,000
West Mediterranean, Adriatic (Slovenia, Croatia)	3,050	4,500
Türkiye	3,050	4,500
East Mediterranean, Egypt, Black Sea (Bulgaria, Romania)	3,100	4,600

今年一季度很多船司利润大幅下滑，通过发布调高的 FAK 价格来试探市场的承接能力。即使最终落地有一定的折扣，这样也能拉高整体的运费基数。

(2026-4-27)

来源：海运网

突发停航！红海两条关键航线被砍

中东局势持续紧张，全球航运网络再度承压。多家班轮公司相继调整或暂停相关航线，其中两条红海重要支线被紧急叫停，叠加波斯湾方向运输受阻，区域供应链不确定性进一步加剧。

在红海与中东局势反复波动的背景下，航运公司开始加速收缩运力布局。德国班轮公司赫伯罗特宣布，自5月10日起暂停JD2和JD3两条服务航线，恢复时间暂未公布。这一调整被业内视为红海航运网络收缩的重要信号。

据介绍，JD2航线此前连接丹吉尔、塞得港东港及吉达等关键节点，JD3航线则覆盖塞得港东港、亚喀巴与吉达等港口。两条航线的停运，意味着红海区域多条支线运输能力被削弱。虽然部分运力将被重新分配至JD1、SE4等替代航线，但业内普遍认为，替代方案难以完全弥补原有航线的舱位和时效损失。

尤其是在约旦等依赖支线接驳的市场，航线停运将直接导致末端运输压力上升。原本通过吉达或亚喀巴中转过转的货物，将被迫转入更为拥挤的运输通道，区域物流效率面临进一步下降风险。

与此同时，另一家航运巨头海洋网联船务（ONE）也发布紧急通知，宣布终止GS2航线“HMM MIR”轮（航次0019W/0020E）的原定中东航程。该轮原计划从中国多个主要港口（包括大连、天津、青岛、上海、宁波及蛇口）装载货物，经新加坡前往杰贝阿里、达曼及阿布扎比等中东港口。

根据最新安排，该船将不再继续原定航线，船上货物需在阿联酋豪尔费坎或阿曼索哈尔港强制卸载。此举意味着，大量原计划运往波斯湾地区的货物将无法按期抵达目的港，后续运输需由货主自行安排，同时承担由此产生的各类费用，包括装卸费、堆存费及滞箱费等。

航线频繁调整的背后，是中东两大关键海上通道风险持续叠加。作为全球能源与贸易运输要道，霍尔木兹海峡近期多次出现通航受限情况。尽管一度传出阶段性开放消息，但局势迅速反复，目前航行仍处于高度管控之下。部分航运公司已明确建议客户暂避该航线，以降低运营风险。

与此同时，连接红海与亚丁湾的曼德海峡同样面临不确定性。近期区域局势升级，使这一关键通道存在潜在关闭风险。一旦该海峡受阻，红海航运将面临更大冲击，进一步压缩本已紧张的运输通道。

在两大关键节点同时承压的情况下，航运网络正被迫“收缩重构”。过去依赖红海及中东区域中转的多条航线被逐步削减，剩余通道承载能力接近极限，供应链弹性明显下降。

业内人士指出，从红海局势恶化开始，到霍尔木兹海峡反复受限，再到曼德海峡潜在风险上升，当前航运市场的不确定性已由阶段性冲击转为结构性风险。船公司通过停航、绕航等方式进行调整，更多是被动应对复杂局势。

总体来看，本轮航线停运不仅是个别航线的调整，更反映出全球航运网络在地缘冲突背景下的系统性收缩。对于货代及外贸企业而言，需重新评估运输路径与成本结构，同时预留更大的操作弹性，以应对未来可能持续的不确定环境。（2026-4-28）

来源：搜航网

美国加速 301 关税调查

拟对 60 国商品加征

4月28日至29日，美国贸易代表办公室在华盛顿美国国际贸易委员会（USITC）举行公开听证会，对**全球 60 个主要贸易伙伴**的 Section 301 调查正式进入**实质审议**阶段。

这是自 2018 年对华 301 关税以来，美国发起的**规模最大、覆盖面最广**的贸易调查行动，涉及经济体占美国进口总额的 99%以上。

此次调查覆盖**范围广泛**，共涉及 60 个经济体，包括中国、欧盟、日本、韩国、印度、英国以及越南、泰国、印尼、马来西亚、新加坡、墨西哥、加拿大等，这些经济体合计**占美国进口总额的 99%以上**，几乎涵盖所有主要贸易伙伴。

与此同时，USTR 今年 3 月 11 日同步启动了针对“**产能过剩**”问题的另一组 301 调查，涉及 16 个经济体，包括中国、中国台湾、欧盟、韩国、日本、印度、墨西哥、越南、印尼、马来西亚、泰国、柬埔寨、孟加拉国、新加坡、瑞士和挪威，两项调查**双线施压**。

综合目前信息，市场普遍认为美国推出新一轮关税措施的**概率较高**。预计关税税率可能在**10%至 25%**区间，部分产品可能更高。

从时间节点看，2026 年 3 月调查启动，4 月进入听证阶段，7 月 24 日 Section 122 **临时关税到期**，未来两到三个月是该政策推进的关键窗口期。

如果相关措施落地，将对**航运和外贸**产生多方面影响。部分企业可能**提前出货**，带动运输需求上升，出现**舱位紧张**和运价波动。（2026-4-29）

来源：财联社

美联储现 34 年最大分歧

北京时间周四凌晨 2 点，美联储联邦公开市场委员会(FOMC)发布了最新的利率决议，与市场预期一致，将联邦基金利率目标区间维持在 3.5%至 3.75%不变，也是连续第三次会议按兵不动。

利率决议公布后，美股三大指数短线走低，现货黄金微幅下挫，美元指数短线走高 10 点。

FOMC 声明显示，委员们以 8 比 4 的投票比例通过此次的利率决定。米兰投了反对票，支持降息 25 个基点；另外三张反对票来自哈玛克、卡什卡利和洛根，他们表示同意维持利率不变，但“不支持在声明中纳入宽松倾向”。

上一次有四位 FOMC 成员投反对票是在 1992 年 10 月。这种分歧凸显出，随着能源冲击带来新的通胀风险，鲍威尔的继任者未来可能面临的政策挑战。

争议焦点集中在声明中的一句话：“在考虑进一步调整联邦基金利率目标区间的幅度和时机时，委员会将仔细评估最新数据、经济前景变化以及风险平衡情况。”

其中“进一步调整(additional adjustments)”这一表述，被视为暗示下一步可能是降息，因为近期政策调整方向一直是降息。

哈玛克、卡什卡利和洛根，以及多位其他美联储官员，近期已多次警告持续通胀的风险，尤其是在中东战争可能带来持续能源成本上升、而非一次性冲击的背景下。更高的物价预示着美联储可能需要加息，而美联储自 2025 年下半年以来一直持宽松倾向。

在会后声明中，委员会指出：“通胀处于高位，部分反映了近期全球能源

价格的上涨。”

这一表述强调了能源成本上涨对整体通胀的推动作用。目前市场普遍预计，美联储今年及未来较长时间内不会调整利率，甚至可能一直维持至 2027 年。

美联储官员在 3 月会议上预计，今年将降息一次，2027 年再降一次，届时联邦基金利率将降至约 3.1% 的预期“中性”水平。

在鲍威尔担任主席的八年时间里，大部分时间他都能维持委员会的高度共识，即便美联储一直在努力控制通胀并抵制白宫咄咄逼人的政治施压。

然而，政策制定者们面临的经济环境是：通胀确实持续远高于美联储 2% 的目标，特朗普的关税政策和飙升的能源价格正在使政策制定变得复杂。通常情况下，美联储官员会认为这两种因素带来了暂时性的价格冲击，但此次价格飙升的持续时间引发了人们对消费者长期影响的担忧。

随着利率决定尘埃落定，市场注意力将迅速转向鲍威尔会后的新闻发布会。市场通常密切关注主席的讲话以寻找政策未来走向的线索，但这一次最突出的问题是：鲍威尔在 5 月任期结束后是否会继续留任。

当天早些时候，参议院银行委员会以党派划线投票通过了凯文·沃什担任下一任美联储主席的提名。预计参议院全体将紧随其后予以确认，这将是自 2018 年鲍威尔上任以来美联储的首次领导层更迭。

鲍威尔一直强烈主张美联储的独立性。司法部曾试图就美联储大楼翻新项目传唤他，但至今未果，相关刑事调查也已终止。

与此同时，尽管沃什心中已有诸多雄心勃勃的改革计划，但他将继承一个更为紧迫的挑战：中东动荡使任何判断都变得复杂。随着能源价格推高总体通胀，官员们可能数月内都无法判断潜在价格压力是在消退、持续还是恶化。

鲍威尔：美联储内部共识难求 抗通胀之战“永不终结”

美联储主席鲍威尔在新闻发布会上表示，当前政策仍属“适当”，但通胀依然高企，央行面临“控通胀”与“稳增长”的双重风险。

日内早些时候，美联储宣布连续第三次维持利率不变，继续将联邦基金利率目标区间维持在 3.5%至 3.75%之间，符合市场普遍预期。

鲍威尔先以“下午好”问候开场，表示当前政策立场适当。他解释道，美国通胀依然高企，部分反映能源价格上涨，中东事件增加了不确定性。

鲍威尔称，美联储的使命存在双重风险：失业率变化不大，但劳动力需求已减弱；近期通胀上升，处于高位，预计 3 月份 PCE 通胀率为 3.5%，能源价格上涨将推高短期通胀。

在问答环节中，他补充道，通货膨胀是美联储需要解决的问题，**将通胀降至 2%的承诺“永不终结、坚定不移”**。

鲍威尔在问答环节中**承认与 19 位同僚达成共识非常困难**。先前发布的决议显示，票委们以 8 比 4 的投票比例通过此次的利率决定，其中三位“不支持在声明中纳入宽松倾向”。

鲍威尔承认内部就指引进行了激烈的讨论，“委员会大多数成员不想更改措辞，我认为我们在此次会议上不需要这样做。或许下次会议就会考虑改变目前的宽松倾向。”

鲍威尔还提到，**目前没有人呼吁加息**，“如果需要加息，将会发出信号并采取行动。“我们一直在研究一个假设，即关税只会对价格产生一次性影响，影响将在接下来的两个季度内发生。”

鲍威尔还祝美联储主席提名人凯文·沃什一切顺利，“这是我担任主席的最后一次新闻发布会。祝贺沃什，他将担任联邦公开市场委员会（FOMC）主

席。”

他还在问答环节中补充称，美联储将会正常过渡。“每位新主席都会审视央行的沟通方式，关注沟通是件好事。”他还提到，“我绝不会成为一个影子主席。”

鲍威尔对“美国司法部撤销对其调查”表达欢迎，“过去一个周末，司法部提供保证，除非有刑事转介，否则不会重新启动调查。**我将在 5 月 15 日后继续留任理事。时长待定。**”

鲍威尔提到，他不认同特朗普政府的做法，“政府的法律行动前所未有，人们担忧对美联储的一系列法律攻击，持续的行动威胁央行的履职能力。”

最后他还调侃道：“下次见不到你们了。”

整体来看，虽然基准利率未变化，但通胀压力、内部分歧与权力交接三重因素叠加，令美联储进入一个更复杂、更敏感的政策阶段。

Harris Financial Group 管理合伙人 Jamie Cox 评论道，“此次美联储的利率声明预示了沃什所面临的困境——相当一部分地方联储主席担心他可能会主张降低利率。”（2026-4-30）

来源：环球时报

全球最大集装箱航运公司

绕过霍尔木兹海峡开辟新航线

受美以伊冲突影响，中东贸易路线目前面临需求激增却供应中断的严峻挑战，全球供应链各环节企业纷纷采取应对措施。据澳大利亚《金融评论报》3日报道，从本月10日开始，全球最大的集装箱航运公司地中海航运将绕过霍尔木兹海峡另辟新航线，推出连接欧洲与中东的新服务。

地中海航运在公告中称，新航线将利用横跨沙特阿拉伯的陆路卡车运输，结合波斯湾的小型支线船，将欧洲与运输受阻的中东港口连接起来，以替代被封锁的霍尔木兹海峡航线。

据规划，首趟航次将从比利时的安特卫普出发，停靠德国、意大利、立陶宛和西班牙等国的港口，随后通过苏伊士运河进入红海，将在沙特西海岸的两个主要港口，吉达和阿卜杜拉国王港卸货。报道称，货物将通过卡车横跨沙特内陆，抵达沙特东海岸的达曼港，最后由支线船舶完成最后一段航程——将货物送至包括阿布扎比和迪拜杰贝阿里港在内的海运枢纽，**全程约1300公里**。

霍尔木兹海峡是全球能源与贸易命脉。自今年2月美国和以色列对伊朗发动袭击以来，海峡航运一直受到严格限制，且短期内仍无重启迹象。彭博社称，尽管成本更高、耗时更长且碳排放量大，但面对“中东局势的严峻挑战”，各大航运公司不得不制定陆路替代方案。据报道，集装箱海运集团赫伯罗特公司今年3月表示，已建立穿越沙特和阿曼的陆路运输路线。马士基也宣布推出面向该区域货物运输的多式联运“陆桥”解决方案。

业界担忧，中东冲突虽终将结束，但这些关键航道及经济基础设施面临的威胁预计将长期存在。香港《南华早报》报道称，以沙特、土耳其为首的相关国家正重启数十年前的陆上油气管道方案，并筹划新的海铁联运交通走廊。这

些国家正加速推进多方协议，在该区域构建全新的贸易架构，通过多个物流节点将印度洋与地中海直接相连，包括扩建铁路网、陆桥、推进油气管道项目等。目前，部分路段已进入测试阶段。

分析人士认为，这反映出中东物流领域正面临“结构性转变”——逐步摆脱对波斯湾地区既有但脆弱的基础设施的依赖。“尽管最终人们仍会回归并重新启用既有的基础设施，但这并不意味着在此期间开启的结构性转型会戛然而止。”总部位于巴黎的经济咨询公司 PoliSphere Advisory 创始人莫吉尔尼茨基称。（2026-5-6）

来源：海运网

运价终止两连跌 四大航线联袂反弹

在连续两周回调之后，集运市场迎来阶段性反弹。最新一期上海出口集装箱运价指数(SCFI)止跌回升，上涨 36.14 点至 1911.4 点，周涨幅达 1.9%。更为关键的是，四大主要航线同步上涨，释放出市场需求边际回暖的信号，业内普遍认为，传统旺季或有提前启动迹象。

从结构来看，本轮反弹呈现“全面修复”的特征。远东至美西航线表现最为亮眼，单周涨幅达到约 5%，成为拉动指数上行的核心动力；美东航线同步回升，涨幅约 3.39%；欧洲及地中海航线则小幅上涨，分别录得约 1.6%和 0.41%的增幅。整体来看，主要干线运价结束前期盘整态势，市场情绪有所改善。

业内分析认为，本轮运价反弹背后，主要受到多重因素共振驱动。首先是燃油成本上行带来的价格支撑。近期国际油价波动加剧，航运公司运营成本持续抬升，推动运价在高位区间运行。其次是运力供给的阶段性收缩。随着 4 月三大航运联盟对航线网络进行调整，加之自然减班效应显现，市场有效运力有所收紧，为运价提供支撑。

与此同时，现货市场报价也反映出当前运价“稳中偏强”的格局。根据货代市场最新数据，5 月初至中旬，美西航线每 40 尺柜运价维持在 2600–2800 美元区间，美东航线约为 3600–3800 美元；欧洲航线则在 2100–2300 美元之间。整体来看，美线仍处于相对高位，欧线则存在补涨空间。

值得关注的是，市场对需求端的预期正在发生变化。随着“五一”假期结束，工厂复工复产节奏加快，业内普遍押注 5 月中旬开始货量逐步回升，推动市场由淡转旺。部分货代人士指出，当前运价走势不仅反映成本端变化，也在

提前反映需求回暖预期。

在此背景下，船公司新一轮涨价计划也在酝酿之中。特别是欧洲航线，被视为本轮提价的重点方向。由于当前美东航线运价显著高于欧线，船公司有意在5月中旬货量释放窗口期，通过推涨运价，将欧洲线价格提升至更高区间，甚至尝试冲击“3000美元/FEU”关口。

相比之下，**美线运价已处高位，但仍有进一步上探空间**。市场消息称，部分船公司计划在5月中旬推动美西、美东航线运价分别突破“3000美元”和“4000美元”整数关口。长期来看，**美国潜在的关税政策调整（涉及约1660亿美元规模）也被视为利好因素，若资金回流带动进口商补库存，或将在6月之后逐步体现，对货量形成支撑。**

不过，业内也提醒，相关政策红利的传导存在时间滞后。即便关税退还政策落地，从资金回流到实际转化为运输需求，通常需要60至90天。因此，**短期来看，其对运价的直接影响仍有限，但有助于提振市场信心。**

总体而言，本轮SCFI反弹既是成本推动的结果，也反映出供需关系的阶段性改善。**在运力调控、需求预期回暖以及旺季临近的多重作用下，5月运价走势有望保持相对强势。但中长期来看，市场仍需关注运力过剩压力及宏观需求变化，运价能否持续上行，仍存在不确定性。**

4月30日最新一期SCFI运价

几乎全航线运价上涨：

- **远东到欧洲**运价 1521 美元/TEU，较前一期上涨 24 美元，**涨幅 1.6%**；

- **远东到地中海**运价 2430 美元/TEU，较前一期上涨 10 美元，**涨幅 0.41%**；

- **远东到美西**运价 2722 美元/FEU，较前一期上涨 136 美元，**涨幅 5.26%**;
- **远东到美东**运价 3691 美元/FEU，较前一期上涨 121 美元，**涨幅 3.39%**;
- **波斯湾线**运价 3937 美元/TEU，较前一期下跌 14 美元，**跌幅 0.4%**;
- **南美航线(桑托斯)**运价 2931 美元/TEU，较前一期上涨 389 美元，**涨幅 15.3%**;
- **澳新航线**运价 1167 美元/TEU，较前一期上涨 100 美元，**涨幅 9.4%**。
- **近洋线方面**，远东到东南亚下跌 4 美元，每 TEU 为 563 美元，**跌幅 0.71%**；远东到日本关西持平，为 316 美元；远东到日本关东下跌 1 美元，为 318 美元，**跌幅 0.31%**；远东到韩国下跌 2 美元，为 161 美元，**跌幅 1.23%**。（2026-5-6）

来源：央视新闻

国家外汇局：截至 4 月末 我国外汇储备规模为 34105 亿美元

国家外汇管理局统计数据显示，截至 2026 年 4 月末，**我国外汇储备规模为 34105 亿美元，较 3 月末上升 684 亿美元，升幅为 2.05%。**

国家外汇管理局表示，2026 年 4 月，受宏观经济数据、主要经济体货币政策及预期等因素影响，美元指数下跌，全球主要金融资产价格表现有所分化。汇率折算和资产价格变化等因素综合作用，当月外汇储备规模上升。我国不断巩固拓展经济稳中向好态势，发展韧性和活力进一步彰显，有利于外汇储备规模保持基本稳定。（2026-5-7）

来源：JCtrans 杰西圈

涨价！达飞、MSC、马士基接连调价

东非美加南美全线上调

这几天船公司附加费的消息有点密，达飞、MSC、马士基先后发了通知，涉及东非、美加、南美东岸三条航线，生效时间集中在5月中旬到6月初，做这几条线的货代可以把报价单提前更新了。

• 达飞：东非方向 PSS，分区域计价

达飞针对东非发了两个版本，一个是按中国区域细分：华北去蒙巴萨 5月15日起加 100 美元/TEU，去达累斯萨拉姆 5月21日加 200 美元；华中、华南的金额在 100-200 美元不等。

PSS - From China to East Africa			
PRICES & BURCHARGES			
In a continued effort to provide our customers with reliable and efficient services, CMA CGM informs its customers of the following Peak Season Surcharge (PSS)*:			
Effective May 15th, 2026 and May 21st, 2026 for all cargo :			
Origin	Destination	Quantum	Effective date
North China	KEMBA	\$100/teu	15th of May
North China	TZDAR	\$200/teu	21st of May
North China	MZBEW	\$100/teu	21st of May
Origin	Destination	Quantum	Effective date
Central China	KEMBA	\$200/teu	15th of May
Central China	TZDAR	\$200/teu	21st of May
Central China	MZBEW	\$100/teu	15th of May
Origin	Destination	Quantum	Effective date
South China	KEMBA	\$200/teu	15th of May
South China	TZDAR	\$100/teu	15th of May
South China	MZBEW	\$100/teu	15th of May

另一个是覆盖整个远东的版本，5月15日起去蒙巴萨和达累斯萨拉姆统一加 200 美元/TEU，没有截止日期。

华北去蒙巴萨的货物，5月15日前出运可以省 100 美元，达累斯萨拉姆的附加费生效略晚，但金额一样，莫桑比克贝拉也被单独列出，值得留意后续是

否有更多配套服务。

PSS - From Far East to East Africa

PRICES & SURCHARGES

In a continued effort to provide our customers with reliable and efficient services, CMA CGM informs its customers of the following Peak Season Surcharge (PSS)*:

From May 15th, 2026 until further notice

- Origin range: Far East
- Destination range: Mombasa, Kenya and Dar Es Salaam, Tanzania
- Cargo: All
- Amount: USD 200 per TEU

• MSC: 美加线 EFS 再上调, 6月1日生效

MSC 把 4 月 1 日刚调过的紧急燃油附加费又往上提了。

自 6 月 1 日起 (按入港日), 亚洲到美西/加西: 20 尺干箱 270 美元, 40 尺 540 美元, 20 尺冻柜 405 美元, 40 尺 810 美元;

到美东/加东: 20 尺干箱 213 美元, 40 尺 426 美元, 20 尺冻柜 320 美元, 40 尺 639 美元。

跟 4 月版相比, 美西干箱涨了约 25 美元, 美东涨了约 23 美元, 冻柜涨幅更大。货物尽量赶在 6 月 1 日前清关, 能省一笔, 冻柜在给客户报价时别忘了单列。

As from 01 June 2026 (VATOS; gate-in date) until further notice, the EFS will be applicable to all cargo on the trade from Asia to USA and Canada, and will be charged as follows:

Trades	20 DV	40 DV & HC	45'HC	20'RF	40'RF
From Asia to USA and Canada East Coast	USD 213	USD 426	USD 539	USD 320	USD 639
From Asia to USA and Canada West Coast	USD 270	USD 540	USD 684	USD 405	USD 810

• 马士基: 南美东岸 PSS, 5月21日起加 1000 美元/柜

马士基的通知更直接: 从 5 月 21 日起, 远东 (含中国、日韩、东南亚) 发往阿根廷、巴西、巴拉圭、乌拉圭的货物, 无论 20 尺还是 40 尺, 无论干

箱、冻柜还是特种箱，统一加收 1000 美元/TEU，韩国起运的货物晚一周，6 月 5 日执行。

1000 美元的附加费比前两家高出不少，南美东岸航线航程长、运力紧，船公司定价权强，这个价格大概率能落地，手头有南美客户的货代建议提前锁舱，5 月 21 日前完成订舱可避免这笔费用。

Origin	Destination	Effective Date	All 20 Dry	All 40 Dry / 45hdry	20REEF / 40HREF
Brunei, China, Hong Kong China, Indonesia, Japan, Cambodia, Korea, South, Laos, Myanmar (Burma), Malaysia, Philippines, Singapore, Thailand, Timor Leste, Taiwan	Argentina, Brazil, Paraguay, Uruguay	21st MAY 2026	1000	1000 / 1000	1000 / 1000
Korea, South	Argentina, Brazil, Paraguay, Uruguay	05-Jun-26	1000	1000 / 1000	1000 / 1000
Vietnam	Argentina, Brazil, Paraguay, Uruguay	21st MAY 2026	1000	1000 / 1000	1000 / 1000

三个方向，一个共同逻辑

中东乱局对全球燃料成本和运力调配的冲击还在持续，船公司不再观望，而是用附加费一项项重新计价：达飞加东非，MSC 加美加，马士基加南美，三条线同时涨价，不是巧合。

手头有相关航线的货代，报价时记得把 PSS、EFS 等附加费单独列明，生效日期前能赶则赶，客户问起来，答案很简单：成本在涨，船公司在转嫁。

(2026-5-8)

来源：海运网

马士基：每月多支出 5 亿美元，将全部转嫁客户

伊朗战争持续冲击全球航运市场，国际航运巨头开始感受到明显压力。全球第二大集装箱航运公司 Maersk(马士基)近日表示，受中东局势升级影响，燃油、保险及船舶运营成本正快速攀升，公司目前每月额外增加的支出已达到约 5 亿美元。不过，马士基同时强调，公司有能力和能力将新增成本“全部转嫁给客户”。

这一表态，也引发市场对未来海运价格进一步上涨的关注。

每月成本激增 5 亿美元

马士基 CEO 柯文胜(Vincent Clerc)在接受媒体采访时表示，伊朗战争已明显推高公司运营成本，预计相关影响将在第二季度和第三季度更加显著。

他指出，虽然当前局势令航运市场充满不确定性，但公司目前仍维持全年财测不变，原因在于马士基过去已多次证明，能够通过运价调整，将额外成本传导至客户端。

“根据我们的经验，我们有能力把这些成本转嫁给客户，而且对未来几个季度继续实现这一点保持信心。” Vincent Clerc 表示。

业内人士认为，这意味着未来一段时间内，海运费、附加费以及部分物流成本可能继续上涨，而最终压力很可能传导至进出口企业甚至终端消费市场。

油价、保险、绕航风险全面上升

随着中东局势恶化，全球航运市场面临多重压力。

一方面，国际油价持续上涨，直接推高船舶燃油成本；另一方面，战争风险导致船舶保险费用明显增加。同时，霍尔木兹海峡等关键航道的安全风险，

也迫使部分船公司重新评估航线安排。

马士基表示，目前波斯湾局势仍然敏感，公司不会让船员和客户货物承担不必要风险。

此前，马士基曾透露，在伊朗战争爆发时，公司共有 7 艘自有或租用船舶滞留波斯湾区域。其中，悬挂美国国旗的“Alliance Fairfax”号已在美军协助下通过霍尔木兹海峡。

不过，Vincent Clerc 表示，**其余部分船只仍可能继续等待局势缓和后再决定是否通行。**

“我们不能拿船员生命冒险。”他说。

运价上涨，但利润未必同步增加

虽然战争推动部分航线运价上涨，**但航运公司并未完全受益。**

业内分析指出，与疫情时期相比，此轮运价涨幅相对有限，**但燃油和保险成本却大幅上升，正在侵蚀航运公司的利润空间。**

部分分析师已经警告，**美伊战争可能对马士基未来盈利能力造成压力。**

原因在于，目前亚洲—欧洲航线运价已经逐步回落至接近战前水平，但燃油成本依然高企。如果后续需求放缓，船公司盈利压力或进一步扩大。

马士基：全球市场仍“高度不确定”

尽管如此，马士基仍维持 2026 年全球集装箱市场增长 2%至 4%的预测。

公司表示，目前全球货柜运输需求整体仍具韧性，第二季度市场需求预计将继续保持稳定。

不过，**马士基也明确警告，2026 年全球航运市场前景依然“高度不确定”。**

公司指出，能源价格上涨，以及上波斯湾地区贸易受限，都可能对全球贸易增长带来下行风险。而该区域约占全球集装箱贸易总量的 6%。

市场普遍认为，马士基此次公开强调“成本转嫁能力”，**反映出大型航运公司当前仍掌握较强定价权。但如果中东局势继续升级，未来全球供应链、海运价格以及国际贸易成本，仍可能面临进一步冲击。**（2026-5-8）

来源：搜航网

全球首家！

MSC 集装箱船突破 1000 艘

根据航运机构 Alphaliner 最新（5 月 5 日）数据确认，地中海航运（MSC）正式成为全球首家运营集装箱船队突破 1000 艘的班轮公司。

这个数字几乎等于排名第三到第六位的赫伯罗特、海洋网联、长荣和韩新海运四家公司的船队总和。

根据数据显示，MSC 当前总运力约 732 万 TEU，领先第二名马士基约 57%。马士基目前运营约 736 艘船，运力约 466 万 TEU，两者差距超过 260 万 TEU。

Rank	Operator	Total		Owned		Chartered			Orderbook		
		Teu	Ships	TEU	Ship...	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ship...	% existing
1	Mediterranean Shq Co	7,319,500	1000	4,664,350	747	2,655,150	253	36.3%	2,151,832	126	29.4%
2	Maersk	4,656,245	737	2,820,743	347	1,835,502	390	39.4%	1,218,698	93	26.2%
3	CMA CGM Group	4,289,338	724	2,742,900	366	1,546,438	358	36.1%	1,786,974	152	41.7%
4	COSCO Group	3,596,730	557	2,162,026	208	1,434,704	349	39.9%	1,686,560	140	46.9%
5	Hapag-Lloyd	2,399,165	290	1,452,408	133	946,757	157	39.5%	491,026	59	20.5%
6	ONE (Ocean Network Express)	2,134,872	272	987,212	107	1,147,660	165	53.8%	562,196	48	26.3%
7	Evergreen Line	1,989,787	240	1,406,131	165	583,656	75	29.3%	891,972	74	44.8%
8	HMM Co Ltd	1,029,773	97	846,342	73	183,431	24	17.8%	225,390	35	21.9%
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	741,908	98	366,696	62	375,212	36	50.6%	205,960	16	27.8%
10	Zim	698,205	115	92,934	15	605,271	100	86.7%	189,328	24	27.1%
11	Wan Hai Lines	591,132	120	585,524	119	5,608	1	0.9%	440,332	45	74.5%
12	PIL (Pacific Int. Line)	443,154	100	310,196	81	132,958	19	30%	315,584	29	71.2%
13	X-Press Feeders Group	192,780	103	106,724	51	86,056	52	44.6%	41,916	6	21.7%
14	SITC	187,472	121	163,701	100	23,771	21	12.7%	50,640	28	27%
15	UniFeeder	165,289	94	13,582	2	151,707	92	91.8%	77,911	14	47.1%

图源 alphaliner

MSC 的扩张路径与同行不同。它没有选择大规模并购，而是依靠新造船加租船的增长方式。特别是 2020 年集运市场进入超级牛市后，MSC 大举扩张，短短几年实现了跨越式增长。

目前 MSC 船队结构为自有船约 745 艘、租入船约 255 艘，另外还持有 126 艘新船订单，对应约 215 万 TEU 运力，MSC 的扩张远未结束。

近期 85 岁的 MSC 创始人，吉安路易吉·阿庞特正式将公司所有权移交给子女，本人继续担任执行主席，为集团的战略决策提供经验支持。（2026-5-

8)

动物疫情

01 非洲猪瘟



1.塞尔维亚发生 2 起野猪和 5 起家猪非洲猪瘟疫情

4月27日，塞尔维亚通报斯雷姆州等2地发生2起野猪和5起家猪非洲猪瘟疫情，4头野猪感染死亡，14头家猪感染，11头死亡，44头被扑杀。

2.意大利发生 34 起野猪非洲猪瘟疫情

4月27日，意大利通报托斯卡纳大区等2地发生34起野猪非洲猪瘟疫情，34头野猪感染死亡。

3.波兰发生 85 起野猪非洲猪瘟疫情

4月27日、29日，波兰通报波德拉谢省等8地发生85起野猪非洲猪瘟疫情，227头野猪感染死亡。

4.匈牙利发生 11 起野猪非洲猪瘟疫情

4月28日，匈牙利通报费耶尔州等4地发生11起野猪非洲猪瘟疫情，12头野猪感染死亡。

5.西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

4月30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，13头野猪感染死亡。

02 禽流感



6.奥地利发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4月27日、28日，奥地利通报维也纳州发生2起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，2只野禽感染死亡。

7.法国发生 3 起野禽和 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4月27日、30日，法国通报伊夫林省等5地发生3起野禽和2起家禽H5N1

亚型高致病性禽流感疫情，7 只野禽和 270 只家禽感染死亡。

8.挪威发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4 月 27 日、30 日，挪威通报专属经济区等 2 地发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，2 只野禽感染死亡。

9.波兰发生 1 起野禽和 12 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4 月 28 日、29 日，波兰通报大波兰省等 6 地发生 1 起野禽和 12 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡，25.9 万只家禽感染，2.6 万死亡，1.9 万只被扑杀。

10.荷兰发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4 月 30 日，荷兰通报特格罗宁根省等 2 地发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，2 只野禽感染死亡。

11.丹麦发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4 月 30 日，丹麦通报克厄自治市等 2 地发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，2 只野禽感染死亡。

12.意大利发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4 月 30 日，意大利通报弗留利威尼斯朱利亚大区发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

13.加拿大发生 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4 月 27 日、30 日，加拿大通报萨斯喀彻温省发生 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，67 只家禽感染死亡。

14.智利发生 17 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

4 月 28 日，智利通报马乌莱大区等 3 地发生 17 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，293 只野禽和散养家禽感染，258 只死亡，828 只被扑杀。



15.西班牙发生 1 起新城疫疫情

4月28日，西班牙通报巴伦西亚自治区发生1起新城疫疫情，50只家禽感染死亡，3.9万只被扑杀。

16.波兰发生1起新城疫疫情

4月28日，波兰通报西里西亚省发生1起新城疫疫情，6.5万只家禽感染，476只死亡。

17.意大利发生1起结节性皮肤病疫情

4月30日，意大利通报萨丁大区发生1起结节性皮肤病疫情，1头牛感染，17头被扑杀。

18.挪威发生1起兔出血病疫情

4月28日，挪威通报阿克什胡斯郡发生1起兔出血病疫情，1只家兔感染死亡。

19.智利发生1起马传染性贫血病疫情

4月30日，智利通报阿劳卡尼亚大区发生1起马传染性贫血病疫情，1匹马感染被扑杀。

20.美国发生1起伪狂犬病疫情

5月1日，美国通报爱荷华州发生1起伪狂犬病疫情，5头家猪感染被扑杀。