

博观天下 静观世界

- ◀ 连涨终结！美西运价下跌 6.2%，四大航线均下降
- ◀ 一周三条！马士基 WAF6 正式复航红海
- ◀ 央行副行长邹澜：人民币汇率总体走势平稳，保持双向波动
- ◀ 智利风暴过后港口陆续恢复运营，仍有港口“拉警报”

资讯组出品
2026-07-20

来源：搜航网

连涨终结！美西运价下跌 6.2%

四大航线均下降

随着关税抢运潮退去和新增运力入场，四大航线运价普遍出现回调。

近日，上海航运交易所最新一期 SCFI 运价指数报 **3184.83** 点，周跌幅 **4.3%**，结束此前连续十周上涨走势。

美国航线近期抢运需求降温，市场报价开始松动。上海至**美西**基本港运价报 **6219 美元/FEU**，较上期下跌 6.2%。上海至**美东**基本港运价报 **8134 美元/FEU**，较上期下跌 2%。

据业内人士反馈，船公司近期也开始放宽部分长期协议客户（BCO）的舱位限制，配舱规则由“三现一长”调整为“两现一长”，订舱灵活性有所提升。

上海至**欧洲**基本港运价报 **3332 美元/TEU**，较上期下跌 2.5%，上海至**地中海**基本港报 **4561 美元/TEU**，较上期下跌 3.3%。

有分析认为，随着 7 月欧洲部分进口商进入夏休期，加上此前提前出货需求释放导致新增货量不足，运价支撑有所下降。

波斯湾航线继续回调，但仍保持高位。上海至**波斯湾**基本港运价报 **4199 美元/TEU**，较上期下跌 4.4%。

澳新航线运输需求保持稳定。上海至**澳新**基本港运价报 **2266 美元/TEU**，较上期下跌 0.6%。

南美航线市场运价跌幅扩大。上海至**南美**基本港运价报 **6570 美元/TEU**，较上期下跌 9.1%。

近洋航线方面，上海至东南亚运价回落至 654 美元/TEU，较上期下跌 14 美元。韩国运价 149 美元/TEU，较上期下跌 14 美元。日本关西、关东航线运价与上期基本持平。（2026-7-13）

来源：JCtrans 杰西圈

一周三条！

马士基 WAF6 正式复航红海

7月13日，马士基官网发布公告，宣布旗下独家运营的 WAF6 航线正式恢复经苏伊士运河—红海航行。这是马士基在过去一周内宣布恢复苏伊士通行的第三条航线，此前 AE15 和 MECL 已相继完成调整。

1.航线怎么走？

WAF6 航线连接中东、地中海与西非，调整后将通过塞拉莱与西地中海之间的红海过境。

据马士基此前在 MECL 航线调整中公布的数据，恢复苏伊士运河通行后，西行航程平均可缩短 7 天，东行航程平均可缩短 14 天。

虽然 WAF6 的具体航程数据尚未单独公布，但同属亚欧非航线网络，节省的航程时间预计与此前相近。

2.马士基为什么突然加速复航？

一个月前，行业还在讨论红海复航“遥遥无期”。但进入 7 月，马士基的节奏明显在加快，一周三条航线，密度超出市场预期。

Jyske Bank 高级分析师 Haider Anjum 指出，**马士基重返红海的速度“比预期的要快”**。他分析认为，班轮公司已经意识到，红海的风险与霍尔木兹的局势“并没有如此紧密的联系”，而胡塞武装也公开表示以色列是唯一目标。

更重要的是市场竞争压力，法国达飞近年来一直在法国海军等安全保障下持续运营红海航线，能够向客户提供更短的运输时效，在市场竞争中占据优

势，客户倾向于选择运输时间更短的服务，**马士基必须恢复红海航线才能维护自身市场份额。**

3.复航的“安全底线”没有变

尽管加速复航，马士基的“安全底线”没有松动。

公司明确表示，船员、船舶及客户货物的安全始终是首要考虑，马士基已制定应急计划，如果红海安全局势恶化，可随时将个别航次或整条航线重新调整为绕行好望角。

4.对货代意味着什么？

中东、地中海、西非方向的船期正在变短。航程缩短 7-14 天意味着货物周转效率大幅提升。手头有涉及 WAF6 航线货物的货代，建议重新核对最新的船期表，更新给客户的 ETA 预期。

“只恢复一条”正在变成“密集复航”。一周三条航线的节奏说明马士基对红海局势的评估已从“谨慎观望”转向“有序恢复”。但应急机制的存在也意味着这种恢复是可逆的，一旦局势恶化，航线随时可能撤回。

达飞和马士基的竞争格局正在被红海重新定义。达飞率先恢复红海运营获得了时效优势，马士基正在加速追赶。这种竞争对货代是好事，更多船公司走红海意味着更多快船选择。

市场分析人士预计，如果安全局势保持稳定，今年全球主要航线网络有望恢复至正常水平的 70%-80%，但全面恢复正常运营可能仍需到明年才能实现，亚欧航线运价短期不会断崖式下跌，但绕行成本带来的溢价空间正在逐步收窄。

马士基一周三条航线回归红海，正在用行动改写市场预期，竞争对手已经走了，客户要快船，安全评估也在逐步过关，三个条件凑齐了，红海复航的窗

口期已经打开。做亚欧、中东、非洲航线的货代，建议尽快更新涉及苏伊士运河航线的船期表和报价策略。（2026-7-14）

来源：财联社

马士基调整远东至北欧及地中海旺季附加费

财联社 7 月 14 日电，马士基宣布，将调整远东亚洲至北欧及地中海的旺季附加费（PSS）。除韩国外的远东亚洲地区，自 2026 年 7 月 22 日（按价格计算日）起生效；自韩国始发的货物，自 2026 年 8 月 1 日起生效。

1. 北欧及地中海收费标准：从除韩国外的远东亚洲至北欧及地中海，所有 20 寸集装箱附加费为 500 美元；所有 40 寸及 45 寸集装箱附加费为 1000 美元。韩国始发的货物适用相同金额标准。

2. 叙利亚收费标准：从除韩国外的远东亚洲至叙利亚，所有 20 寸集装箱附加费为 440 欧元；所有 40 寸及 45 寸集装箱附加费为 880 欧元。韩国始发的货物适用相同金额标准。

• 欧洲运价 3418 美元/TEU，上涨 76 美元，周涨 2.29%。（2026-7-14）

来源：搜航网

最高 600 美元/箱！

CMA、HPL 附加费调整

近日，达飞和赫伯罗特陆续发布费用调整通知，涉及亚洲及大洋洲至非洲、远东至拉美等多条航线，包括旺季附加费（PSS）调整以及新增巴拿马运河通行附加费。

达飞（CMA CGM）

中国至西非北部、西非中部 PSS 调整：

2026 年 7 月 16 日起，达飞对中国至西非北部地区原 200 美元/TEU 旺季附加费取消。至西非中部调整为 125 美元/TEU。

西非北部相关地区：利比里亚、毛里塔尼亚、塞拉利昂、几内亚比绍、佛得角、冈比亚、圣多美和普林西比。

西非中部相关地区：尼日利亚、科特迪瓦、贝宁、加纳、多哥、赤道几内亚。

远东至莫桑比克 PSS 加收：

2026 年 7 月 15 日起（装货日期），达飞对远东出口至莫桑比克所有货物加收 250 美元/TEU 旺季附加费（PSS）。

远东至拉美东海岸/加勒比运河附加费：

2026 年 7 月 25 日起（美国属地 2026 年 8 月 10 日起执行），达飞将对远东经巴拿马运河前往中美洲东海岸、加勒比地区、背风群岛、向风群岛、墨西哥东海岸、圭亚那、北巴西的货物加收 100 美元/TEU 运河通行附加费。

赫伯罗特 (Hapag-Lloyd)

2026 年 7 月 15 日(装船日期)将对**亚洲**及大洋洲出口至**西南非洲**方向加收
600 美元/TEU、**西非**方向干货箱加收 **200 美元/TEU** 的 PSS。

西南非洲相关地区：**安哥拉**（罗安达、洛比托、卡宾达）、**刚果共和国**
（黑角）、**刚果民主共和国**（马塔迪、博马）、**加蓬**（利伯维尔、让蒂尔
港）、**喀麦隆**（克里比、杜阿）、**纳米比亚**（鲸湾港）、**赤道几内亚**（巴塔、
马拉博）。

西非相关地区：**贝宁**（科托努）、**科特迪瓦**（阿比让）、**加纳**（特马）、
尼日利亚（阿帕帕、廷坎岛）、**塞内加尔**（达喀尔）、**多哥**（洛美）。

(2026-7-15)

来源：中国网财经

央行副行长邹澜： 人民币汇率总体走势平稳，保持双向波动

今日，国务院新闻办公室举行新闻发布会，介绍 2026 年上半年货币政策执行和金融统计数据情况。中国人民银行新闻发言人、副行长邹澜在发布会上表示，面对复杂多变的国际形势，人民币汇率总体走势平稳，保持双向波动。
截至 6 月末，人民币对美元汇率较上年末升值 3%，反映人民币对一篮子货币汇率变动的中国外汇交易中心(CFETS)人民币汇率指数同期升值 4.7%。这是外汇市场供求作用的结果，也反映了市场对中国宏观经济更有信心。**目前，人民币对美元汇率运行在 6.8 元附近，大致处于近些年的中值水平。**

邹澜表示，向前看，影响人民币汇率的因素较为多元，推动升值和贬值的因素都有，人民币汇率预计会继续双向波动。国际上，地缘政治风险突出，主要经济体货币政策存在变数。国内看，中国经济基本面稳中向好，高质量发展持续推进，外汇市场韧性不断增强，市场参与主体适应汇率波动的能力也逐步提升。**今年前 5 个月，企业外汇套期保值比例升至 34.4%，比 2025 年提高 4.5 个百分点，以人民币开展跨境贸易结算的比例大约是 30%。**

下一步，人民银行将密切关注国际经济金融形势变化，实施好适度宽松的货币政策，为经济持续向好创优创造适宜的货币金融环境。同时，坚持市场在汇率形成中的决定性作用，发挥汇率调节宏观经济和国际收支自动稳定器功能，保持人民币汇率在合理均衡水平上的基本稳定。（2026-7-15）

来源：中国航务周刊

中远海控在钱凯港开通新航线

当地时间 7 月 12 日，**中远海运成功开通 CHX3（Chancay Express Service 3）支线服务，实现秘鲁帕伊塔（Paíta）、钱凯港（Chancay）、哥斯达黎加卡尔德拉（Caldera）三港常态化周班运营。**

据介绍，该支线是中远海控深耕南美西海岸的全新举措，以钱凯港为核心中转枢纽，联通秘鲁帕伊塔与哥斯达黎加卡尔德拉，赋能秘鲁、哥斯达黎加外贸通道建设。

作为秘鲁北部核心的集装箱与冷链集散港，帕伊塔港辐射皮乌拉、兰巴耶克、卡哈马卡等产业重地，**汇聚了农产品、水产加工、矿产、纺织等多家外贸企业。随着 CHX3 支线的开通，当地企业实现本地港口直通钱凯港，无缝衔接通往亚洲的远洋干线。**简洁高效的中转链路，不仅为客户大幅压缩物流时效、降低陆运、仓储及滞箱等综合成本，更精准适配牛油果、葡萄、水产等生鲜冷链出口需求，切实保障货品运输品质。

秘鲁水果商客户表示，该支线直航钱凯枢纽并链接跨太平洋远洋干线，将有效压缩鲜果全程运输周期、降低货损风险，同步节约多环节中转开支，进一步拓宽鲜果对亚洲市场的出口通路。

同时，**新支线服务使得哥斯达黎加卡尔德拉港的货物可切换至全新中转链路，不仅大幅缩短整体物流时效，交付确定性、客户服务质量将实现跨越式提升，从根源上保障货物稳定交付。**

中远海控表示，面向中秘经贸长期发展大局，将持续深耕枢纽建设，迭代完善全链条配套服务体系，精准匹配农产品产季出货、矿产批量运输等差异化出货需求，以稳定船期、优质服务助力当地企业开拓海外市场，不断夯实通道韧性，深化两国经贸互联互通。（2026-7-15）

来源：维运网

最高 37%！苏伊士运河突然加价

亚欧航线成本压力再升

当地时间 2026 年 7 月 15 日起，苏伊士运河管理局（SCA）实施新的临时通行附加费调整方案，多类船舶通行成本同步上升。其中，**满载原油及成品油油轮附加费最高提升至基础通行费的 37%，集装箱船通行附加费调整至 12%。**

此次调整发生在部分班轮公司逐步恢复红海—苏伊士航线之际，使全球航运企业面临“航线恢复”与“成本上涨”同时出现的新局面。

多船型附加费同步上调

根据苏伊士运河管理局发布的通告，本轮调整针对不同船型实施差异化附加费：

- **满载原油及成品油油轮：附加费由 25%提高至 37%；**
- **空载压载油轮：由 15%提高至 27%；**
- **液化石油气（LPG）船、化学品船：由 20%提高至 32%；**
- **液化天然气（LNG）船：由 7%提高至 19%；**
- **干散货船：由 10%提高至 22%；**
- **集装箱船：调整至 12%；**
- **件杂货船、重吊船、普通滚装船：由 14%提高至 26%；**

苏伊士运河管理局表示，本次调整属于**临时性措施**，将根据全球航运市场

变化、运河船舶通行量以及地区安全形势进一步评估。

班轮公司谨慎恢复通行

自 2023 年底红海安全风险升级以来，多数国际班轮公司陆续暂停经红海和苏伊士运河航行，改为绕行非洲好望角。

根据航运咨询机构 Alphaliner 统计，红海危机期间，全球主要集装箱航线大量增加绕航运力安排，亚欧东西向航程平均增加约 10 至 14 天。

绕航不仅增加燃油消耗，也降低船舶周转效率，使全球有效运力供应受到压缩。

2026 年以来，随着区域安全形势阶段性改善，部分班轮公司开始恢复苏伊士相关服务。

马士基、赫伯罗特等企业此前均表示，将根据安全评估逐步调整红海航线安排。

运价压力仍在

红海绕航影响尚未完全消退。

根据航运数据机构 Freightos Baltic Index (FBX) 及上海航运交易所 SCFI 数据，**今年以来亚欧航线运价仍处于明显高于历史平均水平的位置。**

虽然部分航线随着复航预期增强出现回落，**但绕航形成的有效运力损失、旺季备货需求以及区域风险因素，仍对市场形成支撑。**

同时，苏伊士运河收费调整也可能通过船公司成本传导至客户端，进一步影响欧洲、中东及地中海方向运输价格。

行业观察

苏伊士运河此次调整释放出一个重要信号：红海危机后的航运网络仍处于重新平衡阶段。

对于班轮公司而言，恢复苏伊士航线并不意味着运营成本回到危机前水平；对于货主和货代企业而言，未来亚欧航线仍需关注燃油成本、战争风险附加费、运河费用以及船公司航线策略变化。

短期来看，苏伊士恢复通行有助于缓解部分运力压力，但全球供应链真正恢复稳定，仍取决于红海安全局势和区域政策变化。（2026-7-16）

来源：搜航网

20 天直达欧洲！

中欧北极快航 8 月开启运营

海杰航运（HML）日前公布 2026 年**中欧北极快航**常态化运营方案。将在今年的北极夏季通航窗口内，连续安排该航线 8 个固定航次，实行每周一班，单程运输时效仅需约 20 天。

首个航次将由 Dubai Tower 轮执行，预计 8 月 15 日从宁波舟山港启航，9 月 5 日抵达英国费利克斯托港。

此后相关船舶将按周发运，最后一个航次计划于 10 月 3 日离开宁波，10 月 24 日抵达费利克斯托。

本轮运营将采用“国内多港集货、宁波始发”的运输模式。来自大连、太仓、青岛、福州、上海、南沙等港口的货物，通过沿海支线汇集至**宁波舟山港**，再装载北极快航船舶直达欧洲。

货物抵达英国费利克斯托港后，还可进一步衔接**法国、德国、比利时、荷兰、波兰、瑞典、拉脱维亚、丹麦、爱沙尼亚**等欧洲国家。

按照海杰航运公布的数据，中欧北极快航单程运输时效仅需约 **20 天**。相比之下，中欧班列通常需要约 25 天，经苏伊士运河的传统海运航线约 30 至 40 天，绕行好望角的航程则达 40 至 50 天。

航线资料显示，中欧北极快航可承运**普通集装箱、冷藏货物、超大件货物及符合申报和适装要求的动力电池类危险品**。（2026-7-17）

来源：中国航务周刊

ONE 战略性升级这一航线

海洋网联船务（简称 ONE）正式引入厄瓜多尔波索尔哈，进一步拓展拉丁美洲西海岸 AX4 航线服务。

ONE 表示，此次战略性升级旨在通过减少运营限制，并**扩大在厄瓜多尔的港口覆盖范围，进一步增强供应链韧性**。无论是运输普通干散货物，还是操作往返亚洲、时效要求严苛的农产品及易腐冷藏货物出口，此次航线升级帮助客户在货物运输安排上更灵活便捷。

AX4 航线的全新挂靠港序（可能视情况调整）为：**上海-宁波-青岛-釜山-恩塞纳达-拉萨罗卡德纳斯-曼萨尼约-卡亚俄-波索尔哈-横滨-上海**。（2026-7-17）

来源：国新网

国家外汇局，带来最新利好消息！

7月17日，国务院新闻办公室举行新闻发布会，介绍2026年上半年外汇收支数据情况。

上半年我国外汇市场运行平稳，交易活跃、更加稳健

国家外汇管理局新闻发言人、副局长李斌表示，2026年以来，外部环境复杂多变，地缘政治冲突加剧、影响加深，国际金融市场波动增加。我国坚定推进高质量发展，加快构建新发展格局，推动经济向新向优。国家外汇局持续深化外汇领域改革开放，加大跨境贸易投资便利化政策供给，强化外汇市场监管，有效应对外部冲击挑战，助力涉外经济健康发展。总体看，上半年我国外汇市场运行平稳，交易活跃、更加稳健。具体看有以下几个特点：

第一，涉外收支规模创新高。上半年，银行代客涉外收入和支出合计9.2万亿美元，同比增长21%，规模为历史同期新高。其中，人民币在跨境收支中的比重为52.9%，较2025年全年提高1.3个百分点。上半年，银行结汇和售汇规模合计2.9万亿美元，同比增长24%，规模也是历史同期新高。这些数据显示，我国涉外经济保持良好发展势头，跨境贸易和投资更加活跃。

第二，外汇市场交易量稳步增长。上半年，境内人民币外汇市场交易量总计22.1万亿美元，同比增长5%，增速较2025年全年提高1.5个百分点。其中，即期和衍生品交易量分别为8.3万亿美元、13.8万亿美元，占外汇市场交易总量的比重分别为38%和62%。

第三，跨境资金呈现净流入。上半年，企业、个人等非银行部门跨境资金净流入2472亿美元。从月度变化看，1-2月，企业在春节前集中收款，跨境资金净流入处于较高规模；3月，地缘政治冲突升级，国际金融市场波动加大，我国跨境资金出现小幅净流出，随后重回净流入，6月以来净流入规模放

缓。分项目看，上半年，货物贸易项下资金净流入同比继续增加，外资对我国投资总体回升，服务贸易收入增长加快、服务贸易收支逆差收窄，境内主体对外投资总体保持增长。

第四，外汇市场预期稳定。上半年，银行结售汇顺差 2712 亿美元。从近期情况看，6 月美元指数回升，人民币对美元汇率小幅下行，部分企业“逢高结汇”推动结售汇顺差环比增加。7 月以来结汇和售汇基本平衡。上半年，衡量结汇意愿的外汇收入结汇率是 65%，衡量购汇意愿的外汇支出售汇率是 61%，与 2025 年相比变化不大。从这些数据看，企业、个人等主体的结售汇行为总体理性有序。

最后，我国外汇储备规模稳中有增。6 月末，我国外汇储备余额为 34163 亿美元，较 2025 年末增加 584 亿美元。

李斌最后总结道，总的来看，面对跌宕起伏的外部形势，今年以来我国外汇市场经受住外部冲击保持稳健运行，呈现出较强活力和韧性。下一步，国家外汇局将以更大力度、更实举措深化外汇领域改革开放，稳妥防范化解外部冲击风险，持续构建“更加便利、更加开放、更加安全、更加智慧”的外汇管理体制机制，为经济高质量发展提供有力支持，为“十五五”开好局起好步打下更好基础。

多方面积极因素将继续支持我国外汇市场保持平稳运行

李斌表示，今年以来，面对外部冲击，我国外汇市场运行稳健，充分说明内部因素对外汇市场走势起决定性作用。我国高质量发展加快推进、高水平开放稳步扩大、外贸呈现较强活力、外汇市场韧性增强，多方面积极因素将继续支持我国外汇市场保持平稳运行。

首先，我国新质生产力加快发展，经济韧性强、发展空间大，将进一步提振市场信心。我国新兴产业加速成长，科技创新和产业创新融合发展提速，创

新力快速上升，有力支撑经济高质量发展。上半年，规模以上高技术制造业增加值同比增长 13.3%，比 2025 年加快近 4 个百分点。全球人工智能大模型、量子科技、新能源等赛道涌现出更多中国企业身影。大国经济还具有更强的韧性和发展空间。面对中东地缘冲突等外部冲击，在能源供给多元化、新能源产业快速发展等支撑下，我国经济呈现出较强的韧性和抗冲击能力。

第二，我国外贸稳规模、优结构成效明显，将支持我国外汇市场交易保持活跃。基于比较优势的合作共赢，是市场经济的自带基因，也是经贸发展的内生动力。上半年，我国货物贸易进出口总额超过 25 万亿元，同比增长 16.9%，这是跨境收支增长的重要推动因素。同时，外贸结构持续优化，集成电路、“新三样”产品出口对总出口增长贡献接近五成，为全球供给了更高质量的产品。我国进口规模创历史同期新高，增速快于出口，为全球外贸增长提供了空间和机遇。展望未来，科技发展为全球外贸注入新动能，全球制造业 PMI 指数已连续 11 个月位于荣枯线上方，6 月国内制造业 PMI 指数环比也出现上升，有利于带动我国出口和进口协调发展。

第三，我国对外开放有序推进，有助于跨境资金均衡流动。今年上半年，外资来华投资呈现净流入，我国对外投资继续稳步增长。截至今年 3 月末，我国对外资产和负债分别达到 12 万亿美元和 8 万亿美元左右，在全球处于较高水平。未来，我国将坚定扩大对外开放，持续提高外资来华投资便利度，稳步拓宽境内主体境外投资渠道，跨境双向投资将更加活跃、更趋均衡。

最后，我国外汇市场自身韧性也在不断增强，为应对外部冲击提供有力保障。近年来人民币汇率市场化形成机制不断完善，外汇市场交易主体更加广泛多元，自主调节能力提升。企业在跨境交易中更多使用人民币和外汇衍生品管理汇率风险，近年来货物贸易项下人民币计价和结算占比总体持续上升；今年上半年企业外汇交易利用衍生品套期保值的比例达到 35.3%，比 2025 年提高了 5.3 个百分点。同时，在必要时逆周期调节外汇市场供求的宏观审慎政策工

具箱也不断丰富、更加成熟。这些都有助于提高外汇市场韧性，促进市场稳健运行。

李斌表示，应该看到，当前外部环境仍较复杂，需持续观察全球地缘政治、经济增长、通胀、主要经济体货币政策等变化。我们将加强跨境资金流动监测，持续提升外汇市场韧性和活力，不断完善宏观审慎管理和预期管理，维护外汇市场平稳运行。

未来我国外债有望保持平稳发展态势

国家外汇管理局资本项目管理司司长肖胜表示，**从发展趋势看，未来我国外债有望保持平稳发展的态势。**

“当前，我国经济运行总体平稳，对外贸易保持较快的增长，企业等部门将根据实际需求来借用外债，同时金融市场的开放稳步推进，人民币资产配置价值持续显现，外资投资人民币债券有望稳步上升。下一步我们将继续加大跨境融资便利化的政策供给，推动企业更好利用国际、国内两个市场融资，切实服务实体经济健康发展。”肖胜指出。

从外债总量看，过去一段时期我国外债的规模保持总体稳定，近三年来我国外债规模基本稳定在 2.3 万亿美元至 2.5 万亿美元左右。肖胜表示，受外部环境影响，境内主体融资需求调整等因素的影响，外债在一定时期内有所波动是正常现象。

2026 年一季度末，全口径外债余额为 2.41 万亿美元，环比增长 3.6%。肖胜表示，增长主要来自三个部分，第一是境外机构在境内的存款增加；第二是境内主体自身的融资需求有所增长，从境外借入的贷款增加；第三是我国外贸较快增长，由此形成的贸易信贷类的融资有所增长。

肖胜指出，我国外债的期限错配和货币错配的风险明显降低。从风险状况看，当前我国外债的安全性较高。

拟再推出“一揽子”政策，进一步提升跨境投融资便利化水平

肖胜介绍，2026 年以来，面对新的形势新的变化，外汇局拟再推出“一揽子”政策，进一步提升跨境投融资便利化水平。这一批政策主要分为三类：

第一，提升直接投资便利化水平。针对外商投资企业提升投资效率的需求，将进一步简化资本项目结汇支付手续；对于“走出去”企业，将有序简化资金汇出审核，保障企业正常经营资金的高效便捷使用。

第二，扩大跨境融资高水平开放。为扩大科创、绿色金融服务惠及面，准备进一步拓展跨境融资便利化政策的适用主体范围，并全国推广绿色外债试点。同时，为满足外商投资企业避险需要，便利企业更灵活地跨境调配资金，将进一步优化企业的跨境融资宏观审慎的管理政策措施。

第三，优化资本项目业务登记管理。进一步将部分登记业务改由银行直接办理，并增加资本项目“网上办”的业务种类，提升外汇管理“数字化”水平，进一步降低企业“脚底成本”。

上述改革措施将在完成相关工作程序后，按规定发布实施。

尽快发放新一轮 QDII 额度

肖胜表示，下一步，国家外汇局将更好统筹发展与安全，稳妥有序地推进金融市场的双向开放，常态化发放 QDII 额度，支持投资管理能力强、产品认可度高、合规意识和管理水平高的市场机构在 QDII 业务中发挥更好的作用，同时进一步向公募产品倾斜，提高 QDII 业务的普惠水平。

肖胜表示，近期正在抓紧推进相关的准备工作，**争取尽快发放新一轮的 QDII 额度，更好支持和服务境内居民真实合规的境外证券投资需求。**

(2026-7-17)

来源：JCtrans 杰西圈

720 万标箱！

东亚集装箱出口占全球三分之一

EconDB 最新发布的运营估算数据显示，2026 年 6 月东亚仍是全球最大的集装箱出口地区，当月出口量约 720 万 TEU，占全球总量的 32.8%。

这个数字意味着什么？东亚一个地区的出口量，几乎等于欧洲和东南亚的总和。

从 2022 年 2 月到 2026 年 6 月，东亚在所有月份中都保持着领先地位，月度出口量通常在 700 万至 1000 万 TEU 之间。

欧洲以约 398 万 TEU (18.2%) 排名第二，东南亚以约 391 万 TEU (17.9%) 位列第三。三大区域合计占全球集装箱出口的约 68%。

剩下 32% 的全球份额被拉美、非洲、北美、南亚、中东和其他区域瓜分。其中拉美约 6.7%、非洲约 6.1%、南亚约 5.9%、北美约 5.8%、中东约 2.7%。

数据背后的信号：东亚出口依然稳，但结构在变

720 万 TEU 的出口量说明一件事：**全球制造业依然高度集中在中国、日本、韩国等东亚经济体**。这不是新闻，但数据把这件事量化到了一个新的精度。

有几个点值得留意：

第一，东亚出口的“天花板”可能正在出现。2026 年上半年出口量略有回落，东南亚的出口量在 2024-2025 年创下新高后也有所回落。全球供应链

的“多元化”趋势虽然缓慢，但正在发生，越南、印度、墨西哥等地正在分流一部分产能。

第二，东南亚正在成为新的出口增长极。虽然 6 月数据略有回落，但东南亚在 2024-2025 年的出口量高于更早时期，做亚洲区内航线的货代，东南亚方向的舱位需求在长期来看仍在上升。

第三，北美的出口份额甚至低于非洲，说明北美大陆的制造业出口能力在过去十年中持续萎缩。这也解释了为什么跨太平洋航线的货流长期呈现“东向满舱、西向空箱”的结构性失衡，美国进口远大于出口。

对货代意味着什么？

亚洲出口仍是全球集装箱运输的基本盘

东亚 720 万 TEU、东南亚 391 万 TEU，仅这两个区域就贡献了全球一半的集装箱出口。做跨太平洋、亚欧航线的货代，这个基本盘不会动摇。

但增长动力正在从东亚向东南亚转移

东南亚的出口份额在持续扩大，虽然 6 月略有回落，但长期趋势是上升的。建议关注越南、泰国、印尼等国的港口扩建和航线新增情况。

北美出口份额持续萎缩，意味着回程货的议价空间可能更大

如果客户有从美国进口到亚洲的业务，可以多关注回程运价的波动，船公司为了填舱，回程运费往往比去程低不少。

中东和南亚的份额虽然小，但增长潜力值得关注

中东仅占 2.7%，但这个比例未来可能因红海航线调整和地区贸易增长而变化。建议持续关注中东和南亚方向的航线动态。（2026-7-18）

来源：JCtrans 杰西圈

达飞再出手：四条航线旺季附加费密集生效 最高涨至 1500 美元/柜

达飞轮船最近宣布，在四条贸易航线上推出新的旺季附加费，覆盖莫桑比克、利比里亚、沙特阿拉伯以及中东和红海地区。

本轮调整从 7 月 15 日至 8 月 1 日陆续生效，不同航线涨幅差异明显。

• 莫桑比克贝拉：7 月 15 日起，250 美元/TEU

从远东（含中国、东北亚及东南亚）运往莫桑比克贝拉的货物，附加费已从 7 月 15 日（装船日）起生效。

收费标准为 250 美元/TEU，适用于所有类型货物。

莫桑比克的贝拉港是东南非重要的门户港口，辐射赞比亚、津巴布韦、马拉维等内陆国家。

这一调整意味着经贝拉港进入东南非内陆市场的货物，单箱成本将直接增加 250 美元。

• 利比里亚蒙罗维亚：7 月 20 日起，冷藏货物 600 美元/TEU

达飞针对运往利比里亚蒙罗维亚的冷藏货物推出新的 PSS。该附加费从 7 月 20 日起生效，适用于全球各地发往蒙罗维亚的冷藏箱。

费率为 500 欧元或 600 美元/TEU。

西非市场的冷藏货物需求主要集中在肉类、水果、药品等品类，蒙罗维亚作为利比里亚最大港口，是西非冷藏货物的重要入境点。600 美元/TEU 的附加费对于冷藏货物来说是一笔不小的成本增量。

• **埃及艾因苏赫纳至沙特吉达：7 月 22 日起，干箱 150 美元、冷藏箱 300 美元**

自 **7 月 22 日**起，从埃及艾因苏赫纳运往沙特吉达的货物将征收新的 PSS。

干箱收费 150 美元/TEU，冷藏箱收费 300 美元/TEU。

这是一条区域性航线，主要服务红海两岸的短途贸易。红海地区的区域性短途运输通常运价基数较低，150 至 300 美元的附加费对这条航线的实际运价影响相对明显。

• **北欧至中东及红海：8 月 1 日起，涨至 1500 美元/柜**

这是本轮调整中涨幅最大的一条。

达飞将北欧至中东及红海航线的 PSS 从现有的 200 美元/柜上调至 **1500 美元/柜**。

新费率从 8 月 1 日起生效，覆盖干箱、冷藏箱、超尺寸货物和付费空箱。从 200 美元到 1500 美元，涨幅高达 650%。

中东及红海航线近期受地缘局势影响运力紧张，船公司正在通过密集推高附加费来对冲风险。

此外，达飞确认，从北欧至印度次大陆航线现有的 **200 美元/柜** PSS 将保持不变。

对货代意味着什么？几个判断供参考：

8 月 1 日起北欧-中东/红海航线成本将大幅跳升

1500 美元/柜的附加费对这条航线的运价影响显著。做北欧至中东、红海

方向的货代，8月1日之后发运的货物需要重新核算成本，建议在报价中单独列明该附加费项目。

冷藏货物在两条航线上被“单独加税”

利比里亚蒙罗维亚 600 美元/TEU 和吉达 300 美元/TEU 的冷藏附加费，说明达飞正在对冷藏箱实施差异化定价，做西非或红海冷藏货的，报价时务必单独计算这笔附加费。

四轮涨价密集落地，报价有效期要缩短

7月15日、7月20日、7月22日、8月1日，四条航线四个生效时间点。建议近期给客户报价时注明“附加费以装船日实际费率为准”，避免因生效日期不同产生争议。

区域性短途航线的附加费涨幅同样值得关注

艾因苏赫纳至吉达航线的附加费虽然绝对金额不高，但区域性短途航线运价基数低，实际涨幅比例可能更高，做红海区域航线的货代同样需要重新评估成本。（2026-7-20）

来源：JCtrans 杰西圈

智利风暴过后港口陆续恢复运营

仍有港口“拉警报”

据 World Ports、彭博社等多家媒体报道，7 月 15 日（周三）晚间起席卷智利全境的冬季风暴已逐渐消退，各港口已开始陆续恢复运营。

但风暴期间积压的铜矿出口和船期延误，可能需要数周才能完全消化。

风暴有多严重？

这场风暴被智利气象局评定为近年来最显著的冬季风暴之一。如果降雨量预测准确，它可能成为智利有记录以来 7 月份最强烈的降雨事件。

风暴期间，阵风时速高达 160 公里，超过 40 万户家庭停电，超 2500 人被隔离。瓦尔帕莱索大区因山洪和山体滑坡高风险已宣布红色警报。

国家铜业公司已暂停安第纳铜矿的地面作业，埃尔特尼恩特矿的矿物运输也因降雪受阻。英美资源、安托法加斯塔等矿业巨头均已启动安全协议。

各港口恢复情况

瓦尔帕莱索港（Valparaíso）已于 7 月 18 日（周六）晚 10 时 30 分恢复船舶接收。“Matthew Schulte”轮靠泊南太平洋码头（TPS）3 号泊位，“HMM Blessing”轮周日凌晨靠泊 1 号泊位。

圣安东尼奥港（San Antonio）自周六晚间起恢复船舶接收，目前所有泊位均已占满。圣安东尼奥国际码头（STI）、DP World San Antonio、Puerto Panul 和 QC Policarpo Toro 等码头均已有船舶作业。

比奥比奥大区（Bio Bio Region），圣维森特国际码头（SVTI）周六上午

已接待两艘集装箱船，DP World Lirquén 和科罗内尔港（Puerto Coronel）也已恢复作业。

金特罗湾（Quintero Bay）仍无船舶活动，继续因天气原因维持运营限制。

对铜矿出口的影响

智利占全球铜产量的四分之一。风暴导致中部矿区作业受限、港口船舶移动受限，铜矿出口已出现积压，叠加智利近年来矿石品位下降和运营挫折，铜供应已处于偏紧状态。

此次港口停摆将进一步收紧短期铜供应，可能对铜价形成支撑。

对货代的影响

船期重新核算。港口恢复不等于船期恢复正常。各港口恢复时间不一，建议立即与船公司确认最新 ETA。

铜矿出口积压可能推高运价。风暴导致铜矿出口积压，恢复后可能出现集中出运，短期内推高南美西海岸至亚洲航线的运价，有相关业务的货代应提前锁定舱位。

潜在港口拥堵。圣安东尼奥港所有泊位已满，后续船舶可能面临等泊，建议关注替代港口方案。

金特罗湾需重点关注。该区域仍有运营限制，在限制解除前，相关货物建议绕道其他港口出运。（2026-7-20）

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 匈牙利发生 18 起野猪非洲猪瘟疫情

7 月 6 日，匈牙利通报诺格拉德州等 3 地发生 18 起野猪非洲猪瘟疫情，25 头野猪感染死亡。

2. 意大利发生 37 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情

7 月 6 日，意大利通报艾米利亚罗马涅大区等 3 地发生 37 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情，37 头野猪和 5 头家猪感染死亡。

3. 波兰发生 43 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情

7 月 6 日，波兰通报大波兰省等 6 地发生 43 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情，69 头野猪感染死亡，774 头家猪感染，20 头死亡。

4. 西班牙发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情

7 月 10 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，6 头野猪感染死亡。

5. 波黑发生 1 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情

7 月 10 日，波黑通报波黑联邦等 2 地发生 1 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情，1 头野猪和 1 头家猪感染死亡，31 头家猪被扑杀。

02 禽流感



6. 波兰发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 10 日，波兰通报罗兹省发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，500 只野禽和散养家禽感染，60 只死亡，440 只被扑杀。

7. 美国发生 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 10 日，美国通报犹他州等 3 地发生 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感

疫情，3103 只家禽被扑杀。

8. 澳大利亚发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

7 月 10 日，澳大利亚通报新南威尔士州等 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. 奥地利发生 1 起牛结核病疫情

7 月 8 日，奥地利通报福拉尔贝格州发生 1 起牛结核病疫情，1 头牛感染被扑杀。

10. 意大利发生 1 起炭疽疫情

7 月 9 日，意大利通报坎帕尼亚大区发生 1 起炭疽疫情，5 只绵羊感染死亡。

11. 西班牙发生 1 起炭疽疫情

7 月 10 日，西班牙通报埃斯特雷马杜拉自治区发生 1 起炭疽疫情，10 只绵羊感染死亡。

12. 希腊发生 8 起羊痘疫情

7 月 6 日，希腊通报伊利亚省等 2 地发生 8 起羊痘疫情，50 只绵羊和山羊感染，15 只死亡，635 只被扑杀。

13. 日本发生 1 起经典猪瘟疫情

7 月 8 日，日本通报静冈县发生 1 起经典猪瘟疫情，2 头家猪感染死亡，1092 头被扑杀。

14. 西班牙发生 5 起新城疫疫情

7 月 6、10 日，西班牙通报卡斯蒂利亚莱昂大区发生 5 起新城疫疫情，6975 只家禽感染死亡，45.7 万只被扑杀。

15. 美国发生 2 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情

7 月 10 日，美国通报德克萨斯州发生 2 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情，1 只绵羊和 1 头牛感染。

16. 希腊发生 16 起 SAT1 型口蹄疫疫情

7 月 6、10 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 16 起 SAT1 型口蹄疫疫情，1144 只绵羊感染，2.3 万只被扑杀。

17. 南非发生 36 起 SAT1 型口蹄疫疫情

7 月 10 日，南非通报西北省等 5 地发生 36 起 SAT1 型口蹄疫疫情，214 头牛感染，6 头死亡。