

博观天下 静观世界

- ◀ 一个柜子加收 91 美元! MSC 新增两项附加费, 9 月 15 日起执行
- ◀ 连续五个月站稳 3.4 万亿美元关口, 估值效应驱动 8 月外储抬升
- ◀ 马士基: 黄金周前订舱升温, 港口拥堵或继续支撑运价
- ◀ 最高 10000 美元/箱! 达飞宣布上调亚洲至美国旺季附加费

资讯组出品
2026-09-14

来源：第一财经

厄尔尼诺现象影响巴拿马运河竞价 货运成本飙升或持续至 2027 年

受厄尔尼诺极端气候现象与地缘局势的双重夹击，巴拿马运河正迎来新一轮运力挤压。

负责运河水系运营的巴拿马运河管理局（ACP）近日宣布，由于为运河供水的两座人工湖水位加速回落，管理方被迫进一步收紧通航限制。自 9 月 3 日起，运河每日允许通行的船舶上限由此前的 40 艘降至 34 艘，并定于 9 月 15 日进一步下调至 32 艘。

根据 ACP 的数据，在当前的水文年度，5 月至 8 月运河水区累计降雨量较历史平均水平低 34%，同期流入水区的水量比历史平均水平低 44%。世界气象组织则预计，导致这一现象的厄尔尼诺事件在未来数月内大概率将显著增强。

作为连通大西洋与太平洋的战略要道，通航名额的收窄迅速演变为供应链的履约瓶颈。全球物流服务提供商罗宾升（C.H.Robinson）回复给第一财经记者的报告称，在运河限流、空班及有效运力收缩的叠加影响下，亚洲至美国东海岸等核心航线的海运运价将维持坚挺。更深远的影响还在蔓延，依赖该航道的北美出口及其他服务，也将面临船期推迟或严苛的载重限制。

德鲁里（Drewry）编制的全球集装箱运价指数（WCI）显示，截至 9 月 3 日当周，上海至洛杉矶的即期运价上涨 5%，至每 40 英尺集装箱 7185 美元；上海至纽约的即期运价上涨 3%，至每 40 英尺集装箱 9587 美元。

巴拿马运河的供求错配

除了压缩通行船次，运河管理局还持续收紧对大型船舶的吃水限制。9 月

2 日，新巴拿马型船舶的最高允许吃水深度已下调至 48 英尺。而在此前的两个月内，管理局已接连实施多轮下调：7 月 3 日，该上限从设计上限 50.0 英尺降至 49.5 英尺；7 月 24 日进一步调至 49.0 英尺；8 月 15 日再降至 48.5 英尺。

本轮巴拿马运河限航主要源于运河水资源下滑与通航需求的逆势激增形成的严重冲突。从供给端看，大宗商品行情机构阿格斯（Argus）的数据显示，作为运河主要淡水来源的加通湖（Gatun Lake）水位已跌破数十年来的历史同期均值。尽管目前的绝对水位仍略高于遭遇极端大旱的 2023 年同期，但当前水位的下行坡度更陡，且该区域的旱季在每年 12 月才正式到来。

在需求端，报道称，由于霍尔木兹海峡局势受阻，波斯湾原油输出大幅受限，**国际能源采购急剧向南北美洲倾斜，促使大量油气运输船汇入巴拿马航线**。6 月底时，巴拿马运河管理局局长莫拉莱斯（Ricaurte Vásquez Morales）表示，在过去九个月中，已有超过 1 万艘船只通过运河，同比增长 5.2%，增长主要受集装箱船和液化石油气（LPG）运输船激增拉动。

需求攀升之下，限行措施的冲击被进一步放大。随着借道运河的货运需求持续增加，通航时段的竞标更加激烈。根据运河管理局副局长巴斯克斯（Ricaurte Vásquez）今年 8 月表示，在近期需求暴涨之前，无预约抵达运河的船只占比大约是 10%，如今已升至 20%—25%。部分无预约的船只只会选择通过拍卖名额竞价获取通行资格。

当前，拍卖价格已大幅飙升。ACP 数据显示，2025 年 10 月至 2026 年 2 月期间，拍卖价中位数约为 5.5 万美元，均值为 13 万美元，但到了今年 8 月，拍卖成本创下历史新高，均价突破 110 万美元，达到去年同期平均水平的 16 倍以上。据阿格斯，自 7 月 28 日以来，个别针对新巴拿马型和巴拿马型船闸的单次竞拍价格，甚至分别攀升至 378 万美元和 263 万美元的高位。另有报道称，9 月 1 日，韩国 SK Gas 公司为其液化石油气船“G. Spirit”支

付创纪录的 530 万美元，拿下运河优先通行权。

航运情报平台 Xeneta 首席分析师桑德（Peter Sand）表示，这一连串冲击的影响将在未来六到九个月内逐步显现。“这是一场持续发酵的慢性危机，局势从几个月前就已开始恶化，并将一路延续至 2027 年晚些时候。”桑德称。

今年的旺季已提前到来

从需求周期来看，9 月的跨太平洋进口市场打破了传统的夏末旺季规律。数据提供商笛卡尔（Descartes）统计显示，**全美 7 月进口量虽实现环比 4.5% 的增长，但同比表现依旧偏弱（-4.3%）**，美国零售联合会（NRF）则预计，9 月美国进口量将从 8 月的 222 万标准箱进一步走低至 216 万标准箱。罗宾升认为，今年的旺季已提前到来，且可能较往年更快回落。

罗宾升分析称，从运力账面数据看，现阶段全球集装箱船队的总规模足以支撑当下的即期运输需求，多数干线的供求平衡也基本保持稳健。但实际运营情况则并不乐观，入秋以来连续多场台风打乱了东亚港口的船期节奏，引发了局部港口拥堵；叠加巴拿马吃水限制带来的舱位缩水、班轮公司航线调整以及内陆集疏运系统的迟滞，全球海运网络的恢复能力已被削弱。

从其他核心航线来看，多家船公司正在重启经过红海和苏伊士运河的服务，但当前恢复航线的仅为少数。

不过，罗宾升认为，安全形势仍是重要观察变量，这远不代表整个航线网络已全面恢复。相关调整目前仅适用于特定服务，须接受持续的安全审查，一旦局势恶化，随时可能被撤回。更广泛的恢复，需要船公司持续使用苏伊士航线、公布更短运输时间、接受订舱，并相应调整附加费和船舶部署。

“短期内，航线安排预计仍会不一致。一些船公司可能提供经由苏伊士运河的较短航程，而另一些则继续绕行非洲好望角。”罗宾升提醒称，发货方在

订舱时应核实完整航线、衔接点及已公布船期，不应仅凭报价中的运输时间，就假设苏伊士航线已全面恢复。（2026-9-7）

来源：JCtrans 杰西圈

一个柜子加收 91 美元！

MSC 新增两项附加费，9 月 15 日起执行

地中海航运（MSC）宣布调整亚洲至东地中海、黑海部分目的港的收费。

根据 9 月 3 日发布的客户公告，自 2026 年 9 月 15 日起，MSC 将针对从亚洲运往相关目的港的货物收取两项新的附加费，合计达到 **91 美元/TEU**，并持续执行至另行通知。

此次调整涉及**海盗风险附加费**和**苏伊士运河附加费**，两项费用合计 **91 美元/TEU**。

根据 MSC 公告，此次新增费用分别为：

海盗风险附加费（PRS）：55 美元/TEU

苏伊士运河附加费（SCS）：36 美元/TEU

两项费用合计为：91 美元/TEU

MSC 表示，阿拉伯半岛周边的海盗风险正在影响船舶运营及航线安排，并对其网络造成扰动。

涉及亚洲至东地中海、黑海多个港口

此次收费并非针对所有亚洲出口货物，而是覆盖从亚洲运往指定目的港的货物。

覆盖范围横跨东地中海和黑海多个主要港口，**MSC 列出的目的港包括：**
阿布基尔、亚历山大、阿利亚加、安塔利亚、巴统、布尔加斯、康斯坦察、埃

夫亚普、盖布泽、盖姆利克、吉雷松、伊斯肯德伦、伊斯坦布尔、伊兹密尔、梅尔辛、敖德萨、波季、萨姆松、泰基尔达、特拉布宗、瓦尔纳。

对于涉及上述目的港的亚洲出口货物而言，9月15日之后的运输成本将出现直接变化。

9月15日起执行，暂未设置结束时间

MSC 公告显示，两项附加费均从9月15日 proforma date 起执行，并将持续至另行通知。

此次收费调整主要与当前安全形势以及由此产生的船舶运营、航线安排变化有关。

从收费结构来看，MSC 此次并非单独上调某一项费用，而是同时加入海盗风险附加费和苏伊士运河附加费。（2026-9-7）

来源：JCtrans 杰西圈

船东又开始抢船了？

1800 至 22000TEU，集装箱船订单扎堆落地

近期，集装箱船新造船市场接连传出新订单。

据 DynaLiners 数据，近期披露的新集装箱船订单覆盖 **1800TEU 至 22000TEU** 多个船型，订单船东既包括大型班轮公司，也有传统船东和新进入集装箱运输市场的企业，多批新船交付时间集中在 2028 年前后。

从订单分布来看，此轮新船采购并不集中在单一船型，**支线船、中型船以及超大型集装箱船**均有涉及。

多个船型同时下单

在大型船舶方面，Peter Döhle 近日与沪东中华签署合同，再订造 2 艘 14000TEU 集装箱船。加上此前订造的 4 艘，该船东在沪东中华的 14000TEU 新造船项目已扩至 6 艘。最新两艘预计于 2028 年交付。船舶采用甲醇和氨燃料预留设计，并配备节能、低油耗技术。

Samsung Heavy Industries 则获得一份 2 艘 13000TEU 集装箱船订单，合同总价值约 3.23 亿美元，计划 2028 年交付。不过，船厂目前尚未公布买家身份，市场上出现的相关猜测尚未得到确认。

中型船方面，希腊船东 Thenamaris 订造 4 艘 3200TEU 集装箱船，船舶将由旗下 Thenamaris ConBulk 运营，计划于 2028 年交付。这也是 Thenamaris 近年来少见的大规模集装箱船新造船投资，其现有集装箱船数量并不多。

同时，土耳其船东 Bayraktar Shipping 订造 2 艘 1800TEU 集装箱船，

并拥有另外 2 艘备选船舶，预计 2028 年至 2029 年交付。这批新船将成为其现有集装箱船队中规模最大的船型。

另一笔值得留意的订单来自一家刚成立不久的中国船东——厦门鑫联圣船务有限公司。该公司订造 1 艘 2000TEU 集装箱船，预计 2027 年 7 月交付，这也意味着一家新进入者开始布局集装箱船资产。

COSCO 一次订造 18 艘

大型班轮公司方面，COSCO Shipping Holdings 此次订造规模最大，共涉及 18 艘、合计约 28.3 万 TEU。

其中包括 12 艘 22000TEU LNG 双燃料集装箱船，以及 6 艘 3200TEU 集装箱船，总订单金额约 30 亿美元，计划于 2028 年至 2030 年陆续交付。

新船投资覆盖大小船型

从目前披露的订单来看，新造船投资正在覆盖从 1800TEU 支线船到 22000TEU 超大型集装箱船的多个细分市场。

一方面，22000TEU 级大型船舶仍有船东持续投入；另一方面，1800 至 3200TEU 级支线和区域型船舶同样出现新增订单。

此外，多笔订单的交付时间集中在 2028 年前后。船东提前锁定未来运力，也使当前集装箱船新造船市场呈现出较明显的多船型并行采购特征。

从船东结构来看，既有拥有成熟船队的企业，也有持续扩大集装箱业务等企业进一步进入集装箱船市场。

这批订单的共同特点，是船型跨度大、船东类型多、交付周期相对集中。对于当前仍处于高位的新造船市场而言，船东对未来数年的运力配置仍在持续推进。（2026-9-7）

来源：第一财经

连续五个月站稳 3.4 万亿美元关口

估值效应驱动 8 月外储抬升

9 月 7 日，国家外汇管理局公布数据显示，截至 2026 年 8 月末，我国外汇储备规模为 34383 亿美元，较 7 月末上升 195 亿美元，升幅为 0.57%。外储规模已连续五个月维持在 3.4 万亿美元上方。

国家外汇局表示，2026 年 8 月，受全球宏观经济数据、主要经济体货币政策预期等因素影响，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。我国经济运行总体平稳、稳中有进，展现出强大韧性和活力，为外汇储备规模保持基本稳定提供支撑。

同日，央行发布数据显示，中国 8 月末黄金储备为 7673 万盎司，7 月末为 7608 万盎司，为连续第 22 个月增持黄金。

外储站稳 3.4 万亿美元

8 月外储小幅抬升，主要来自汇率折算与全球资产价格变动带来的估值效应，国际资本市场波动是当月外储变化的核心驱动因素。

华福证券首席经济学家管涛表示，8 月美元指数继续下跌，但跌幅由上月的 1.3% 收窄至 0.5%。全球主要金融资产价格表现分化，非美元货币涨跌互现：欧元、英镑对美元继续升值，但升值节奏放缓；日元对美元由涨转跌，当月贬值 1.4%，汇率至 160 附近。资产端，以美元标价的已对冲全球债券指数上涨 0.1%，标普 500 指数上涨 2.6%，终结此前两个月的下跌态势。

7 月全球 AI 板块出现估值回调，8 月海外主要股指反弹上行，带动我国外汇储备资产估值抬升。

东方金诚宏观首席分析师王青认为，受美联储加息预期降温等影响，美元指数小幅下跌相应推高我国外储中非美元资产估值，“估计这一影响在 50 亿美元左右”。尽管 8 月美国财政部公告加码长期国债“流动性支持型回购”，引发当月美债收益率大幅波动，但 8 月末 10 年期美债收益率与 7 月末持平，因此对当月我国外储规模波动影响很小。

中国民生银行首席经济学家温彬也持相近判断。他指出，8 月份美国联邦政府债务总额首次突破 40 万亿美元，点燃美债信用危机，尽管美国财长贝森特试图通过债券回购压低长端收益率，提振效果却未能持续。叠加美国科技企业债券融资规模攀升、收益率高企，吸引部分债券投资者转向，美国长期国债收益率一度上扬，月末在沃什全球央行年会讲话放鹰后趋于回落。美债需求不足导致美元下行，随着科技板块超跌反弹，全球主要股市上涨。

综合来看，当前 3.4 万亿美元以上的外储水平处于充裕区间。“我国经济运行总体平稳、稳中有进，展现出强大韧性和活力，为外汇储备规模保持基本稳定提供了支撑。”温彬称。

黄金单月增持量再创新高

外汇储备保持充裕的同时，我国官方黄金储备配置也在持续加码。8 月末，我国黄金储备达 7673 万盎司，当月环比增持 65 万盎司，实现央行连续第 22 个月增持黄金，也是连续第六个月上调月度购金规模，单月增持量再创新高。

近期国际金价震荡加剧，多空因素快速交替，美联储政策预期反复成为扰动市场的主线。

8 月以来，国际金价打开上行空间。8 月 19 日，受美国财政部宣布加大流动性支持性回购操作消息的影响，现货黄金价格大涨 4.36%。不到一周的时间，现货黄金连破 4400 美元、4500 美元、4600 美元关口，年内涨幅由负转

正。8月末，国际金价又表现为连续收跌。截至9月7日，现货黄金失守4400美元，日内跌超0.6%。

东方金诚研究发展部高级副总监瞿瑞判断，基准情景下，年末金价运行在每盎司4400~4700美元区间；乐观情景下，若四季度通胀回落超预期、美联储释放降息信号，金价有望挑战每盎司4800~5000美元；悲观情景下，若通胀反弹叠加美联储重启加息，金价可能回踩每盎司4200美元附近，但考虑到央行购金托底与财政信用弱化的长期逻辑，下行空间有限。

对于8月我国央行增持黄金的现实动因，王青指出，8月美联储加息预期降温，推动国际金价反弹。更重要的是，当月美国财政部宣布加码长期美债回购，市场对美国财政风险、美元信用的担忧上升。这在进一步推升国际金价的同时，也可能是当月央行加快增持黄金的一个直接原因。

对比全球水平来看，截至2025年末，我国官方储备中黄金占比约8.8%；而根据欧洲央行6月2日发布的数据，截至2025年底，黄金在全球各国央行全部储备资产中的占比达到27%，高于上年末的20%。王青认为，这意味着当前我国黄金储备占比明显偏低，后期仍有较大增持空间。

王青认为，黄金是全球广泛接受的最终支付手段，央行增持黄金能够增强主权货币信用，为稳健推进人民币国际化创造有利条件。综合各方面因素判断，接下来央行增持黄金还是大方向。

人民币汇率“三价”齐升

汇率市场方面，8月人民币汇率走出对美元升值、多边汇率走弱的结构性行情，市场预期整体保持理性稳定。

8月人民币汇率实现“三价”齐升，但节奏明显放缓。其中人民币汇率中间价连续第11个月升值，涨幅由7月的0.3%收窄至0.1%；在岸、离岸即

期汇率连续第二个月走强，盘中双双升破 6.72 关口，全月分别升值 0.4%、0.5%。

管涛分析，8 月人民币汇率“三价”偏离程度重新分化。在岸即期汇率相对中间价的日均偏离幅度重新扩大，但离岸与在岸即期汇率走势基本一致，日均偏离幅度仅为 0.4 个基点。同期，银行间市场即期询价日均成交量环比减少 25.3%至 315 亿美元，为近五年同期次低，表明市场预期继续保持稳定。

值得注意的是，8 月份，人民币汇率升值幅度小于主要非美货币，导致三大人民币汇率指数继续走弱。其中，CFETS 人民币汇率指数下跌 0.3%，较上月跌幅收窄 0.1 个百分点；参考 BIS 货币篮子和 SDR 货币篮子的人民币汇率指数分别下跌 0.6%、0.2%，跌幅较上月分别扩大 0.1、0.2 个百分点。

该趋势延续至 9 月初。9 月 7 日，中国外汇交易中心公布数据显示，9 月 4 日当周三大人民币汇率指数下跌，CFETS 人民币汇率指数报 101.64，按周跌 0.23；BIS 货币篮子人民币汇率指数报 108.74，按周跌 0.41；SDR 货币篮子人民币汇率指数报 96.55，按周跌 0.12，创 2026 年 2 月以来新低。

展望后市，国内经济基本面托举外汇储备总体稳定，国际收支和制度开放持续赋能汇率韧性。

“在外部地缘政治及经贸环境波动加大的背景下，适度充裕的外储规模能为保持人民币汇率处于合理均衡水平提供重要支撑，也能成为抵御各类潜在外部冲击的压舱石。”王青称。

温彬认为，出口仍有望维持较强韧性，持续筑牢我国国际收支基本盘。进口增速已连续五个月维持 25%以上的较高水平，既反映出前期能源、芯片供给扰动带来的价格因素影响，也是扩大进口相关政策落地见效的体现。进口与出口协同增长，有利于推动经常账户差额处于合理均衡区间。跨境资本流动方面，8 月多项资本项目开放举措落地。港交所 5 年期人民币国债期货正式上

市，与债券通、互换通互为补充，完善境外投资者利率风险管理工具箱。政策与产品双向发力，持续强化我国市场对外资的吸引力。（2026-9-7）

来源：新华网

巴拿马运河管理局： 为保障水资源安全或将再减通航量

巴拿马运河管理局新任局长伊利娅·埃斯皮诺 7 日表示，**若未来数月运河流域降雨量仍低于预期，运河每日通航量或于明年年初从 32 艘进一步降至约 29 艘。**

埃斯皮诺当天正式就任巴拿马运河管理局局长，任期至 2033 年，系首位执掌该机构的女性。她在就职典礼上说，近年来，巴拿马运河流域经历严重水资源危机，运河通航和数百万居民用水安全均受到威胁。为此，运河管理局正在全力推进旨在保障运河及居民用水的印第奥河人工湖项目。

据介绍，该项目建成后，可为运河存蓄相当于每日增加 10 至 15 艘次船舶通航所需的水量，并为巴拿马一半以上人口提供用水保障；在严重干旱期，运河有望避免下调每日通航量或最大允许吃水深度。该项目预计于 2031 年完工。

巴拿马运河为水闸式运河，采取阶梯通行方式，船闸运行消耗大量淡水。近年来，降雨不足多次迫使运河管理局下调每日通航量和最大允许吃水深度。巴拿马运河管理局今年 8 月表示，**自 9 月 3 日起，运河每日通航量从 36 艘降至 34 艘，并自 9 月 15 日起进一步降至 32 艘。巴拿马政府同在 8 月宣布，全国进入紧急状态以应对厄尔尼诺现象带来的干旱等灾害风险。**

此外，埃斯皮诺指出，根据巴拿马运河《2025 年-2035 年战略》，运河管理局还计划在运河太平洋侧的科罗萨尔和大西洋侧的特尔费斯岛新建集装箱转运码头。（2026-9-8）

来源：海运网

无限期罢工！集装箱码头作业严重受限

卡车最长等待 18 小时

乌拉圭蒙得维的亚港集装箱运输再受冲击。

当地时间 9 月 7 日上午 10 时起，蒙得维的亚港专业集装箱码头——Katoen Natie Terminal Cuenca del Plata 因劳资双方围绕新集体协议的谈判陷入僵局，再次爆发罢工。最新消息显示，TCP-Nelsury 工会已决定将停工及最低值守措施无限期延续，码头目前仅维持极为有限的作业能力，船舶和陆路集装箱运输均受到明显影响。

无限期罢工，码头仅维持最低限度作业

此次工业行动始于 9 月 7 日上午。工会随后决定继续维持罢工，并安排所谓的“最低工会值守”，以维持部分基本作业。

不过，TCP 方面表示，目前的人员配置不足以保障码头正常运行。按照码头披露的信息，现有值守安排仅能为一艘船配置一个岸桥作业班组，作业效率仅约为每小时 8 至 10 个集装箱，远低于正常水平。

此外，满箱堆场仅安排有限人员作业，而空箱堆场则几乎无法正常开展相关进出场操作，码头整体处于严重受限状态。

TCP 警告称，持续的低效运行已对码头客户、港口用户及整个物流链造成影响，并表示如有必要，不排除采取行政或法律措施维护港口服务的正常运行。

船舶、卡车运输均受影响

罢工对集装箱运输链条的影响正在扩大。

在码头作业能力大幅下降的同时，陆路运输企业进入港区也面临严重延误。乌拉圭当地货运运输行业组织表示，部分卡车进入港口的等待时间**已长达18小时**。

当地运输行业估计，由此造成的营业损失可能达到每天40万至50万美元。不过，这一数字属于当地行业组织的评估，并非政府部门公布的官方损失统计。

对于依赖蒙得维的亚港进行进出口和中转的货主及货代企业而言，短期内需要重点关注船期延误、码头作业效率下降以及集装箱陆路交接时间拉长等风险。

谈判出现进展，但协议期限仍存分歧

虽然罢工仍在持续，但最新谈判情况显示，双方在部分问题上已接近达成一致。

据当地媒体报道，TCP工会已经接受公司提出的最新方案，但提出一个**关键条件：将新集体协议的有效期由公司提出的5年缩短至2年**。

工会方面认为，两年的协议期限更符合目前的实际情况，并希望在相关码头工程及后续运营条件进一步明确后，再重新讨论劳动协议。

按照原计划，TCP、工会及乌拉圭劳动和社会保障部将于9月8日通过国家劳动局（DINATRA）举行新的三方会议，继续推动谈判。

目前尚未有消息显示码头已恢复正常作业，最新公开信息仍显示，工会维持无限期行动及最低值守安排。

港口整体并未停摆，但最大集装箱码头承压

值得注意的是，乌拉圭政府已强调，此次劳资纠纷主要发生在TCP码

头，并不意味着整个蒙得维的亚港完全停摆。

乌拉圭劳动部门官员表示，当前冲突针对的是港口内的集装箱码头运营企业，而非整个港口系统。尽管如此，TCP 承担着蒙得维的亚港较大比例的集装箱业务，因此其作业受限仍可能对当地外贸和物流链产生较大影响。

目前，蒙得维的亚港 TCP 码头能否尽快恢复正常，仍取决于最新一轮三方谈判结果。（2026-9-8）

来源：海运网

马士基：黄金周前订舱升温

港口拥堵或继续支撑运价

随着中国国庆黄金周临近，亚洲集装箱运输市场并未出现市场此前担心的需求明显降温迹象。

马士基 9 月 9 日发布的亚太市场更新显示，四季度货量规划、黄金周前提前订舱以及亚洲港口拥堵仍是当前市场的主要特征。对此，丹麦日德兰银行 (Jyske Bank) 高级分析师 Haider Anjum 认为，这些信号可能继续为马士基未来几个季度的业绩提供支撑。

黄金周临近，马士基提醒提前安排货量

马士基在最新市场更新中指出，随着中国黄金周和第四季度旺季临近，货主需要尽早评估未来几个月的出货计划。对于计划在第四季度到货的货物，部分货量可以考虑提前至黄金周前出运，包括争取 9 月底的船期，以增加订舱和船期选择空间。

与此同时，季节性天气和港口拥堵仍可能影响船舶作业和班期，并产生连锁效应。马士基援引 Sea-Intelligence 数据称，亚洲 14 个最繁忙港口的船舶准班率均出现下降，延误可能进一步传导至后续航次及跨太平洋航线。

值得注意的是，马士基此前已经公布黄金周期间的部分航线调整，包括远东至欧洲 AE15、AE12 及 AE1 服务的部分空班安排；同时，跨太平洋航线也将根据假期需求进行航次调整。

港口拥堵，反而成为运价支撑因素

在 Jyske Bank 分析师 Haider Anjum 看来，当前市场尚未呈现出明显的

集装箱运输需求“正常化”迹象。

他认为，提前订舱、港口拥堵、船期延误以及相对稳定的运输需求，共同造成了有效运力收缩。船舶一旦因港口拥堵或天气延误，实际可用于承运货物的运力就会下降，在需求保持稳定的情况下，这通常会对运价形成支撑。

换句话说，目前市场的关键并不只是“有没有货”，还在于实际有效运力有多少。港口效率下降、船期可靠性走弱，都可能放大运力紧张对市场价格的影响。

马士基年内已三次上调业绩预期

这一判断也与马士基今年以来的经营表现相呼应。

马士基今年5月维持全年指引后，于6月将2026年Underlying EBITDA预期由45亿—70亿美元上调至80亿—100亿美元；8月又进一步上调至105亿—125亿美元，Underlying EBIT预期则提高至45亿—65亿美元。公司预计2026年全球集装箱市场运量增长约4%。

从最新业绩看，马士基第二季度海运业务装载量同比增长4.1%，平均装载运价同比上涨22%，Ocean业务EBIT达到9.35亿美元，而第一季度为亏损1.92亿美元。

因此，Haider Anjum认为，如果目前的运价水平在今年最后几个月仍能大致保持稳定，马士基再次上调全年业绩指引的可能性将进一步增加。不过，这仍属于分析师判断，并非马士基已经作出的新指引。（2026-9-9）

来源：海运网

最高 10000 美元/箱！

达飞宣布上调亚洲至美国旺季附加费

美线货主注意，新一轮旺季附加费来了。

CMA CGM 最新发布通知，自 **2026 年 10 月 1 日起**，将对远东、印度次大陆及孟加拉国出口至美国的货物征收新的旺季附加费（PSS），有效期直至另行通知。其中，部分前往美国东海岸及墨西哥湾沿岸的货物，**PSS 最高达到 10000 美元/箱**。

远东至美国：最高 5065 美元/箱

根据 CMA CGM 9 月 9 日发布的通知，从远东地区（不含孟加拉国）出口至美国的货物，将执行以下 PSS 标准：

20 尺柜：3600 美元/箱

40 尺柜：4000 美元/箱

45 尺柜：5065 美元/箱

该标准适用于所有货物，但檀香山（Honolulu）和 Dutch Harbor 除外。

值得注意的是，CMA CGM 特别说明，对于中国出口货物，上述 PSS 将视上海航运交易所备案情况执行，和/或包含在海运费中。

印度次大陆至美东、美湾：10000 美元/箱

此次调整中，涨幅最受关注的是印度次大陆及孟加拉国方向。

从印度次大陆及孟加拉国至美国西海岸，PSS 标准与远东地区一致：20 尺柜 3600 美元、40 尺柜 4000 美元、45 尺柜 5065 美元。

但从印度次大陆及孟加拉国至美国东海岸和墨西哥湾沿岸，PSS 将直接提高至：10000 美元/箱。

这一标准适用于所有货物，不区分 20 尺、40 尺或 45 尺柜。CMA CGM 印度方面 9 月 4 日发布的客户通知也显示，**相关航线自 10 月 1 日起，20 尺柜、40 尺柜、40 尺高柜、冷藏柜以及 45 尺柜的 PSS 均达到 10000 美元。**

10 月 1 日起执行，出货成本需提前核算

从 CMA CGM 最新公布的收费方案来看，不同起运区域和美国目的港之间的 PSS 差异明显，尤其是印度次大陆、孟加拉国至美东及美湾方向，单箱 10000 美元的附加费将显著增加相关货物的运输成本。

需要注意的是，PSS 属于海运费之外可能涉及的附加费用。CMA CGM 同时提醒，燃油附加费、起运港及目的港 THC、安全相关附加费，以及其他应急和当地费用仍可能另外适用。（2026-9-10）

来源：JCtrans 杰西圈

最新！胡塞夺取红海重要港口摩卡 逼近曼德海峡

9月10日，也门胡塞武装控制红海沿岸重要港口城市摩卡（Mocha）。

多家媒体援引也门政府军方消息称，胡塞武装当天进入摩卡，并迫使也门政府军向南撤离。此次行动发生在也门西海岸新一轮战事持续升级之际。

摩卡位于也门西南部，距离曼德海峡约 80 公里。随着胡塞武装进一步向南推进，其对曼德海峡周边地区的影响力明显增强，红海航运安全再次受到关注。

1.胡塞控制摩卡

据 Reuters 报道，胡塞武装 10 日控制摩卡，并继续沿红海海岸向南推进，同时向红海汉尼什群岛（Hanish Islands）方向扩大活动范围。

也门政府军方消息称，胡塞武装此举进一步增强了其对曼德海峡的战略影响力。AP 报道称，曼德海峡连接红海与亚丁湾，是全球重要的海运通道。

此前数日，胡塞武装已在也门西海岸取得连续进展。Reuters 报道称，其此前控制了部分沿海地区，并向摩卡方向推进；政府军则从部分阵地撤离。

2.曼德海峡压力增加

摩卡本身并不是当前红海最大的集装箱港口，但它的地理位置使此次控制行动具有较强的航运意义。

曼德海峡是连接欧洲—亚洲海运通道的重要咽喉。AP 报道称，全球约 12% 的货物通常经过这一海峡；摩卡距离该海峡约 80 公里。

不过，胡塞方面目前并未将此次行动表述为针对国际航运的封锁。10日，胡塞武装发言人穆罕默德·阿卜杜勒萨拉姆在社交媒体平台发表声明称，红海和曼德海峡的通航及国际贸易仍然“安全、正常”，国际船只通过相关海域“不受威胁”，并表示该组织的行动“不会对国际航运构成威胁”。

Reuters 称，胡塞武装已经向汉尼什群岛方向推进。多家媒体和分析人士认为，如果胡塞继续扩大对曼德海峡周边地区的控制，红海航运面临的安全风险可能进一步上升。

3.红海航运会受到什么影响

此次局势变化发生在中东地区整体紧张局势持续升级的背景下。

Reuters 报道称，胡塞武装近期已加强对沙特方向的军事行动，并宣布针对沙特的海上封锁。此次夺取摩卡后，其在也门红海沿岸的战略位置进一步向曼德海峡靠近。

后续是否出现新的船舶袭击、航行限制或船公司绕航安排，仍需进一步观察。（2026-9-11）

来源：搜航网

运价七连涨！美线高位续涨

东南亚突破 1000 美元

9 月 11 日，最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI）综合指数报 3662.18 点，**周涨幅 2.0%**，连续第 7 周上涨。其中，北美航线保持高位，东南亚近洋线加速上涨，欧洲航线则延续回落。

美线继续走高，旺季并未结束

上海至美西基本港运价报 **7339 美元/FEU**，**周涨幅 1.3%**；上海至美东基本港运价报 **10479 美元/FEU**，**周涨幅 1.5%**。

机构分析认为，市场此前普遍预期旺季已接近尾声，但实际情况并非如此。前期恶劣天气造成的船期延误以及巴拿马运河通行限制，正在拉长供应链运输时间。

数据显示，今年 8 月美国集装箱进口量达 **260.4 万 TEU**，环比增长 3.8%，同比增长 3.3%。自中国进口量为 **88.4 万 TEU**，环比增长 1.3%。

零售端持续补货、节前出货和船期延误带来的货量积压，共同支撑着美线市场。

东南亚运价突破一千美元

与美线的稳步上涨相比，东南亚航线本周表现更加突出。

上海至东南亚基本港运价升至 1010 美元/TEU，较前一期上涨 117 美元，周涨幅 13.1%。上海至韩运价上涨 118 美元，报 366 美元/TEU。日本关西、关东运价分别为 328 美元/TEU、336 美元/TEU。

近洋市场上涨，主要受到节前备货、港口拥堵及船期延误等因素影响。区域内船舶周转效率下降、有效舱位趋紧，推动短期运价上行。

欧线继续下行，红海风险未能带动运价

近期红海及中东局势再次升温，但欧洲航线运价并未因此上涨。仍处于连续回落走势。

上海至欧洲基本港运价报 **2545 美元/TEU**，周跌幅 3.7%；上海至地中海基本港运价报 **3299 美元/TEU**，周跌幅 4.2%。

业内人士分析，随着运力逐步释放以及欧洲消费市场回暖不及预期。船公司节后若无额外停航控班举措，欧洲航线运价或将进一步下探。

SCFI 运价

- 上海至**欧洲**运价 2545 美元/TEU，下跌 98 美元，周跌幅 3.7%；
- 上海至**地中海**运价 3299 美元/TEU，下跌 143 美元，周跌幅 4.2%；
- 上海至**美西**运价 7339 美元/FEU，上涨 97 美元，周涨幅 1.3%；
- 上海至**美东**运价 10479 美元/FEU，上涨 155 美元，周涨幅 1.50%；
- 上海至**波斯湾**运价 6311 美元/TEU，上涨 176 美元，周涨幅 2.9%；
- 上海至**南美**运价 8555 美元/TEU，下跌 398 美元，周跌幅 4.5%；
- 上海至**澳新**运价 2755 美元/TEU，上涨 115 美元，周涨幅 4.4%。

(2026-9-14)

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 芬兰发生 10 起野猪非洲猪瘟疫情

8 月 31 日，芬兰通报南芬兰区发生 10 起野猪非洲猪瘟疫情，10 头野猪感染死亡。

2. 塞尔维亚发生 93 起家猪非洲猪瘟疫情

9 月 2、3 日，塞尔维亚通报科卢巴拉州等 4 地发生 93 起家猪非洲猪瘟疫情，171 头家猪感染，93 头死亡，1538 头被扑杀。

3. 西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

9 月 3 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，5 头野猪感染死亡。

4. 波兰发生 20 起野猪非洲猪瘟疫情

9 月 4 日，波兰通报库亚瓦滨海省等 5 地发生 20 起野猪非洲猪瘟疫情，43 头野猪感染死亡。

5. 意大利发生 8 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情

9 月 4 日，意大利通报皮埃蒙特大区等 4 地发生 8 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情，9 头野猪感染死亡，95 头家猪被扑杀。

02 禽流感



6. 荷兰发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 31 日和 9 月 3 日，荷兰通报弗莱福兰省发生 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 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 2 日，法国通报曼恩卢瓦尔省发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感

情，150 只家禽死亡。

8. 丹麦发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 3 日，丹麦通报奈斯特韦兹市发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，8 只野禽感染死亡。

9. 智利发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 3 日，智利通报湖大区发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，99 只野禽和散养家禽感染死亡，77 只被扑杀。

10. 新西兰发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 31 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 只野禽感染死亡。



11. 德国发生 1 起 8 型蓝舌病疫情

8 月 31 日，德国通报巴登-符腾堡州发生 1 起 8 型蓝舌病疫情，2 头牛感染。

12. 比利时发生 30 起西尼罗热疫情

9 月 4 日，比利时通报布鲁塞尔市发生 30 起西尼罗热疫情，30 只野禽感染死亡。

13. 希腊发生 5 起羊痘疫情

8 月 31 日，希腊通报科扎尼省发生 5 起羊痘疫情，27 只绵羊感染，11 只死亡。

14. 希腊发生 12 起 SAT1 型口蹄疫疫情

8 月 31 日和 9 月 4 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 12 起 SAT1 型口蹄疫疫情，965 只绵羊山羊感染。

15. 南非发生 22 起 SAT1 型口蹄疫疫情

9 月 3 日，南非通报林波波省等 5 地发生 22 起 SAT 1 型口蹄疫疫情，364 头牛感染，1 头死亡。