

博观天下 静观世界

- ◀ 应对中国“特别港务费”，多家航企澄清：
美国资本持股不超 25%
- ◀ 2025 年前三季度外贸“成绩单”出炉
- ◀ 美中互征港口费，超级油轮运费大涨
- ◀ 羊痘疫情加剧，希腊畜牧业损失惨重

资讯组出品
2025-10-20

来源：驻哥伦比亚共和国大使馆经济商务处

哥伦比亚首次向日本出口鸡肉

据哥伦比亚《观察家报》10月7日报道，哥首次实现鸡肉对日本出口，首批**12吨产品顺利通关**，标志着该国农产品在进入亚洲高标准市场过程中迈出关键一步。目前，已有七家哥本土企业获准对日出口，相关机构正积极推动开拓中国、伊拉克与阿联酋等新兴市场，为哥农业出口与食品工业发展注入新动力。（2025-10-11）

来源：央视新闻客户端

加拿大地方政府要求取消对中国电动汽车关税

当地时间 11 日，加拿大马尼托巴省省长基纽致信加拿大总理卡尼，要求联邦政府取消对中国电动汽车征收的 100% 关税。

基纽在信中表示，加拿大对中国电动汽车征收关税的做法“引发了双边贸易战，对加拿大西部地区的影响尤为严重”。中国对加拿大的反制措施已导致加拿大油菜籽价格大幅下跌，**猪肉生产行业遭受重创**。

基纽称，目前加中关系处于“关键时刻”，他敦促卡尼政府“抓住机遇”。此前，萨斯喀彻温省省长莫伊也公开表示，他希望取消对中国电动汽车关税。数据显示，萨斯喀彻温省 8 月份对华油菜籽出口同比下降了 76%。(2025-10-13)

来源：人民日报

本币互换规模和范围不断扩大 对我国经济有何作用

9月，中国人民银行与欧央行、瑞士央行、匈牙利央行续签双边本币互换协议；8月18日，与泰国银行续签双边本币互换协议；5月13日，与巴西央行续签双边本币互换协议……近年来，中国人民银行持续深化对外货币金融合作，稳步推进双边本币互换。**据统计，今年内中国人民银行已与8家外国央行签署（含续签）了双边本币互换协议。**

什么是本币互换？我国当前本币互换情况如何？越来越多的本币互换协议，将为经济发展带来哪些影响？针对社会关注的问题，记者采访了上海金融与发展实验室副主任、招联首席研究员董希淼。

问：什么是本币互换？为什么要进行本币互换？

答：双边本币互换是指两国（地区）的中央银行（货币当局）在互信基础上建立的一种有抵押的融资安排，一方以本币为质押，获取另一方等值货币。

为了方便理解，我们可以把本币互换想象成央行之间开立的一张“货币信用卡”。比如中欧双方签订本币互换协议后，当欧洲的银行需要人民币给企业支付从中国进口的货款时，欧央行就可以动用这张“信用卡”，用即时汇率从中国人民银行换取人民币，到期之后，双方再按原汇率换回货币并支付少量利息。

双边本币互换在维护金融稳定、提供流动性支持、支持双边贸易和投资等多方面发挥着积极作用。以前中国企业在境外做生意，一般需要先把人民币换成美元，再把美元换成对方的货币。汇率波动可能对利润产生影响，还得交不

少手续费。有了本币互换，双方做生意直接用本币结算，既方便又免受美元汇率波动的影响。

问：近年来，我国本币互换协议取得了哪些进展？

答：自本币互换启动以来，人民币“朋友圈”一直在稳步扩容和深化。从范围看，截至今年9月30日，中国人民银行已与32个国家和地区的中央银行或货币当局签署有效双边本币互换协议，覆盖亚洲、欧洲、非洲、美洲和大洋洲的主要经济体及众多新兴市场国家。从规模看，本币互换协议总规模约4.5万亿元人民币，为全球提供了稳定的人民币流动性。

问：本币互换能够为经济发展带来哪些促进作用？

答：本币互换能促进跨境贸易投资便利化，对于国际经贸发展具有重要推动作用。

以中国人民银行与巴西央行的本币互换协议为例，2013年，两国首次签署双边本币互换协议，人民币互换资金规模为1900亿元。近年来，中巴经贸关系日益密切，中国连续15年保持巴西最大贸易伙伴地位，巴西也是中国在拉美地区的第一大贸易伙伴。今年双方续签双边本币互换协议，有助于深化两国贸易往来，增强市场信心，维护区域和全球金融稳定。

问：对企业生产，本币互换将会产生哪些影响？

答：对于在海外生产经营的企业，做进出口贸易时，可向当地银行申请获取互换项下本币资金，直接与客户用人民币或对方本币报价和结算，锁定成本利润，不受美元汇率波动影响，生产经营更加稳定。企业借此能实现更精准定价，有利于对经营进行长远规划，提升国际市场竞争力。

问：对人民币来说，本币互换规模和范围不断扩大意味着什么？

答：本币互换规模和范围不断扩大，更多的国家和地区愿意持有和使用人民币，意味着人民币国际认可度提升。

在当前国际形势下，本币互换已成为全球金融安全网的重要组成部分，增强了各国的金融自主性和稳定性。未来，随着中国人民银行与其他国家（地区）中央银行（货币当局）双边货币合作与互信水平提升，人民币国际化进程将稳慎扎实向前推进。（2025-10-13）

来源：搜航网

美森轮船：不会额外征收附加费！

近日，中国交通运输部发布了一项有关对美国船舶征收特别港务费的公告。

交通运输部关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告

字号：【大】 【中】 【小】 【打印】

2025年4月17日，美国贸易代表办公室发布关于对中国海事、物流及造船业301调查措施，自2025年10月14日起，将对中国企业拥有或经营的船舶、中国籍船舶及中国造船舶加收港口服务费，严重违背了国际贸易相关原则和中美海运协定，对中美间海运贸易造成严重破坏。

根据《中华人民共和国国际海运条例》等法律法规和国际法基本原则，经国务院批准，自2025年10月14日起，对美国的企业、其他组织和个人拥有船舶所有权的船舶；美国的企业、其他组织和个人运营的船舶；美国的企业、其他组织和个人直接或间接持有25%及以上股权（表决权、董事会席位）的企业、其他组织拥有或运营的船舶；悬挂美国旗的船舶；在美国建造的船舶，由船舶挂靠港口所在地海事管理机构负责收取船舶特别港务费。有关事项公告如下：

一、对上述船舶，按航次计收船舶特别港务费，分阶段实施，具体收取标准如下（不足1净吨的按1净吨计）。

- （一）自2025年10月14日起靠泊中国港口的，按每净吨400元人民币计收；
- （二）自2026年4月17日起靠泊中国港口的，按每净吨640元人民币计收；
- （三）自2027年4月17日起靠泊中国港口的，按每净吨880元人民币计收；
- （四）自2028年4月17日起靠泊中国港口的，按每净吨1120元人民币计收。

二、船舶在同一航次挂靠多个中国港口的，仅在首个挂靠港缴纳船舶特别港务费，后续的挂靠港不再收取。同一艘船舶，一年内收取船舶特别港务费不超过5个航次。

三、我部将制定具体实施办法。

交通运输部
2025年10月10日

10月11日，美森轮船发布《客户告知书》，回应中国交通运输部日前宣布对美国船舶征收“特别港务费”的政策。

美森表示，美森船舶将适用此项费用。但不会就此项费用而向客户额外征收新的附加费，同时期待在未来持续为客户提供优质服务。

目前，美森没有任何调整现有中美快航班期的计划。美森仍将继续提供中国及跨太平洋市场到美国最快捷和最稳定的快航服务。（2025-10-13）

来源：新华网

中欧北极快航航线首艘货船抵达英国

历时 20 天，中欧北极集装箱快航航线首艘货船 13 日晚抵达英国费利克斯托港。该艘货船从宁波舟山港出发，满载约 4000 个标准箱，将陆续在英国、德国、波兰和荷兰的港口完成卸载作业。

负责该航线的海杰航运（香港）有限公司首席运营官李晓斌在集装箱卸载现场介绍，中欧北极快航航线的海况温度适合运输热敏货物和时效性要求较高的商品。**该艘货船主要运输以新能源汽车、锂电池、光伏产品为代表的“新三样”商品。**

据了解，中欧北极快航取道北极东北航道直达欧洲。10 月 8 日，在离开该航道后，船舶在挪威海域遭遇风暴“艾米”，为保障安全减速航行，较计划晚两天抵达费利克斯托港。**相比中欧班列约 25 天、苏伊士运河航线约 40 天以及好望角航线约 50 天的航期，该航线具有明显时效优势。**

船长钟德生在接受新华社记者采访时表示，全体船员顺利抵达目的地令人激动。**公司早在三年前就开始为该航线做准备**，升级了船舶硬件设备，也对船员们进行了系统培训。

作为“冰上丝绸之路”核心承载通道之一，中欧北极快航所经的北极东北航道是连接东亚与欧洲的新兴国际航运线路，对优化全球供应链、促进沿线经贸合作具有重要价值。据介绍，海杰航运计划于 2026 年投入更多冰区加强型船舶运力，初步实现夏季通航区间的固定航线布置。（2025-10-14）

来源：海运圈聚焦

应对中国“特别港务费”

多家航企澄清：美国资本持股不超 25%

随着中国针对与美国相关船舶征收“船舶特别港务费”的措施正式生效，西方航运公司迅速进入自我排查与澄清模式。多家在美上市及拥有美国投资者的知名航运公司日前纷纷发表声明，强调自身“非美属性”，以避免被误判为政策征收对象。

10月10日，交通运输部发布关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告，针对美国的企业、其他组织和个人拥有船舶所有权的船舶；美国的企业、其他组织和个人运营的船舶；美国的企业、其他组织和个人直接或间接持有25%及以上股权（表决权、董事会席位）的企业、其他组织拥有或运营的船舶；悬挂美国旗的船舶；在美国建造的船舶，按航次计收船舶特别港务费、分阶段实施，自2025年10月14日、2026年4月17日、2027年4月17日、2028年4月17日起，分别按每净吨400、640、880、1120元人民币计收。

对此，美国上市干散货航运巨头 Star Bulk Carriers 迅速对市场疑虑作出回应。公司强调，其注册地在马绍尔群岛，总部位于希腊，船队由希腊籍管理团队主导运营。旗下船舶“均未悬挂美国国旗，亦非在美国建造”。



STATEMENT ON THE CHINESE SPECIFIC PORT FEES AND US OWNERSHIP

Star Bulk Carriers Corp. ("SBLK") is the parent company of all vessels belonging to the Star Bulk fleet operated from Greece by mostly Greek nationals. None of the Star Bulk vessels fly the US flag nor are they built in the USA. While SBLK is a public company listed on Nasdaq, a U.S. exchange, SBLK is a Marshall Islands incorporated company, headquartered in Greece and operated by a predominantly Greek management team, and accordingly is also not a U.S. entity.

Nevertheless, as a foreign company listed on the U.S. stock exchange, certain rules and regulations of the U.S. Securities and Exchange Commission apply to SBLK.

One aspect of these SEC regulations requires any persons with more than 5% ownership in SBLK shares to file and make public beneficial ownership reports disclosing their ownership stake. Other than these beneficial ownership reports or other voluntary disclosures by holders, SBLK cannot accurately verify the ownership of individual shareholders as the vast majority of shareholders are represented by brokers and hold their shares through broker "street names".

However, we can confirm that based on the information available to us, including the beneficial ownership reports filed as of today, there is no single U.S. (or other nationality) shareholder that has disclosed ownership in, or control over, directly or indirectly, 25% or more of SBLK's issued and outstanding shares or voting rights. In fact, we are not aware of any U.S. shareholder that has more than 5% beneficial ownership of SBLK's issued and outstanding shares or voting rights. In addition, we can confirm that U.S. nationals on the SBLK Board of Directors represent only 18% of the Board's composition (two out of eleven directors).

October 13, 2025

虽然公司在美国纳斯达克交易所上市（代码“SBLK”），但 Star Bulk 特别指出：“公司仅因上市身份需遵守美国证券交易委员会（SEC）相关信息披露义务，并不因此成为‘美国实体’。”

SEC 规定要求持有 Star Bulk 股份超过 5% 的个人必须申报并公开其持股比例。Star Bulk 表示，除受益人持股报告外，公司无法准确核实股东身份——因绝大多数股东通过经纪商持股，其股份登记于经纪商“street names”账户，故无法依据持有人提交的其他自愿披露文件进行核验。

然而，根据我们掌握的信息（包括截至今日提交的受益所有权报告），**目前没有任何美国或其他国籍的股东披露其直接或间接持有或控制 Star Bulk 已发行流通股或表决权的 25% 或以上份额。事实上，据我们所知，没有任何美国股东对 Star Bulk 已发行流通股或表决权拥有超过 5% 的实益所有权。此外，我们可确认，Star Bulk 董事会中的美国籍成员仅占董事会总人数的 18%（11 名董事中的 2 名）。**

自与 Eagle Bulk 合并后，Star Bulk 成为全球最大干散货航运公司之一，控制和运营 150 艘船舶，涵盖海岬型、巴拿马型与超灵便型船。2025 年上半年，公司实现收入 4.8 亿美元，但受运价下行影响，净利润仅 50.1 万美元。

在 Star Bulk 之后，丹麦老牌航运集团 NORDEN 也作出回应。公司在提交给投资者的说明中指出，此前 TradeWinds 报道美国投资者持有其超过 80% 股份有误，公司在哥本哈根纳斯达克 OMX 交易所上市，股票代码为“DNORD”，截至最新统计，美国股东仅持有约 419.6 万股，占总股本的 14.6%。



13 October 2025

INCORRECT OWNERSHIP STRUCTURE PUBLISHED IN TRADEWINDS ARTICLE

Due to a published Tradewinds article referencing an incorrect ownership structure, we wish to publicly state that our US shareholding is below 25%.

Dampskibsselskabet NORDEN A/S is a publicly traded company listed on NASDAQ OMX in Copenhagen under the code DNORD. The total number of shares in NORDEN is 31,000,000.

The company's share register is managed by Computershare. As of today's date, 4,195,979 shares are owned by US shareholders. Taking into consideration the company's 2,166,844 own shares this amounts to 14.6% of Dampskibsselskabet NORDEN A/S being owned by US shareholders.

Sincerely,


Anne Høj Jensen
Chief Operating Officer

资料显示，NORDEN 是一家全球领先的海运服务提供商，成立于 1871 年，是丹麦历史最悠久的国际航运公司之一。公司在在六大洲设有 19 个办事处，承运各种规模的散货和项目货物。

在油轮领域，总部位于百慕大的 DHT Holdings, Inc. 亦发布官方声明，明确指出公司船队不在被纳入“特别港务费”征收范围。



DHT 解释，其每艘船舶均由非美国实体直接持有，在非美国辖区建造，不悬挂美国国旗，并由位于摩纳哥、挪威、新加坡及印度的管理公司运营，公司董事会中美国籍成员约占 20%。

DHT 也承认，在上市公司体系下，要精确界定“最终实益持有人”存在一定复杂性。公司表示：“我们通常通过公开披露的持股报告了解股东身份，这

些报告适用于任何持有公司普通股超过 5% 股份的投资者, 或经自愿披露的持有人。” 但由于大部分股东通过托管机构或经纪账户持股, 因此股东国籍的确认并不容易。

根据目前披露的股权信息, DHT 强调, 公司 “并未发现任何美国投资者或报告集团直接或间接持有、或控制公司已发行股份或表决权总数 25% 或以上的情况”。现有的两家美国机构投资者中, Dimensional Fund Advisors LP 持股约 7.2%, FMR LLC 持股约 15.1%, 合计仍低于 25% 的认定标准。

2025 年二季度, DHT 录得营业收入 1.3 亿美元, 净利润 5603 万美元, 同比增长 25.9%, 旗下 22 艘 VLCC 总计 716 万载重吨, 部分在期租、部分活跃于现货市场。(2025-10-14)

来源：海运圈聚焦

鹿特丹港罢工暂停，船舶积压严重

荷兰鹿特丹港负责集装箱操作的绑扎工人，已接到法院在未来四天复工的指令。此前，工人雇主与相关企业组成的联盟向法院提起诉讼，指出罢工造成的影响已超出合理范围，**可能对供应链构成严重威胁**。法院最终支持了企业的诉求。

据悉，这些工人自 10 月 8 日起开始罢工，并于 10 月 10 日宣布将无限期延长罢工期限。鹿特丹港负责人透露，港口目前已出现 “严重的作业积压”。**截止于本周一，锚地等待靠泊的船舶已达 33 艘，其中包括 15 艘远洋集装箱船。**

港口企业代表表示，此次复工令虽是临时措施，并非理想的解决方案，但能使港口在劳资谈判重启期间完成部分船舶的装卸作业。他们预计，当前积压的作业量可能需要清理到 10 月底才能完成。如果罢工进一步延长，物流延误问题很可能持续至 11 月。

鹿特丹港于周日发布声明中强调：“我们仍然认为，目前罢工造成的损失已超出合理限度，且对供应安全构成严重压力。”

然而，工会 FNV 则驳斥了这一说法，声称罢工带来的延误和中断尚未达到法律规定的、足以让政府介入的 “广泛社会影响” 标准，认为这些延误只是 “令人不便”，并非紧急状态。但法院最终并未采纳工会的观点，裁定绑扎工人需在周一早上 7 点恢复工作。若劳资双方届时仍未能达成和解，**工人可在 10 月 17 日（周五）再次启动罢工。**

公开信息显示，此次罢工的核心诉求围绕薪资展开。FNV 要求在现有自动通胀指数外另加 7% 的加薪。上周五，工会将要求下调至 6.5%，但雇佣绑扎工人的两家企业仍认为此幅度过高而拒绝。双方同意于周日恢复谈判。港口方面

表示，希望绑扎工人与雇主能在本周的谈判中达成协议。法院也已发出警告，若工人在周五再次罢工，企业联盟可能会进一步申请禁令。（2025-10-14）

来源：中国基金报

凌晨突发！鲍威尔，美联储降息大消息！

10月15日凌晨，美联储主席重磅演讲，一起来看看他都说了什么。

在费城举行的全美商业经济协会（NABE）年会上，鲍威尔发表了演讲。

鲍威尔表示，美联储可能会在未来几个月内停止缩减资产负债表。

鲍威尔还指出，**劳动力市场的前景持续恶化，这一表态支撑了投资者对本月再次降息的预期。**

谈及经济，鲍威尔表示，**自9月上次会议以来，通胀与就业的前景几乎没有变化。他继续强调劳动力市场走弱的迹象在增多。**

上个月，美联储将利率下调了25个基点，这是2025年的首次降息。鲍威尔当时把这次降息描述为“风险管理”之举，旨在对走弱的劳动力市场提供支持。与决定同时公布的预测显示，以中值计算，官员们今年还预计再降两次息。

鲍威尔重申，“就业面临的下行风险似乎有所上升”。

他指出，由于联邦政府关门，官方经济统计尚未发布；但“现有证据表明，裁员与招聘仍处于低位，且无论是居民对就业机会的感受，还是企业对招聘难度的感受，都在继续走低”。

在演讲后的问答环节中，鲍威尔表示，美联储正监测一系列非政府来源的数据来应对关门，但缺乏官方数据可能会开始造成更严重的问题。

他说：“对我们而言，如果这种状况持续一段时间，我们将开始错过相关数据，特别是10月的数据，这可能会让形势更具挑战。”

与此同时，围绕经济前景的不同看法让官员们在适当的政策路径上存在分歧。

一些官员更重视劳动力市场。例如沃勒已表示，他支持今年进一步降息，但同时告诫不应采取激进或过快的降息路径。由特朗普任命的新任理事斯蒂芬·米兰则呼吁迅速实施一系列幅度较大的降息，认为当前利率水平对美国经济构成了非常强的抑制作用。

其他官员对进一步降息持更为审慎的态度。他们继续强调，特朗普关税政策可能带来的物价压力，以及通胀多年来一直高于美联储 2% 目标的现实。

随着鲍威尔的讲话，美股三大指数止跌回升，道指盘中抹平了约 600 点的跌幅。

分析指出，**鲍威尔强化了外界对官员们将在 10 月降息的预期。**

摩根大通的迈克尔·费罗利称，鲍威尔的言论“强有力地确认”了市场对下次会议降息的押注。Evercore 的克里希纳·古哈指出，就业与通胀这“两大使命”的前景基本未变，这也印证官员们本月将放松政策。

TradeStation 的戴维·拉塞尔表示：“鲍威尔强调量化紧缩最终会结束，并提到了潜在的流动性问题。这些表态使政策基调更为鸽派。”（2025-10-15）

来源：维运网

这家船公司退出跨太航线！

随着中美贸易摩擦升级，作为全球贸易重要动脉的跨太平洋航线正在陷入亏损，中美互相之间的港口费和急剧下降的运费迫使一些参与者开始撤退。

据外媒报道，TS Lines 宣布将于下个月起退出跨太平洋贸易，撤回其唯一的船只。届时它将退出与 SeaLead 和 KMTC 联合运营的亚洲-美西航线服务 (AWC) 。

据悉，2954TEU 的 “TS TACOMA” 将于 10 月 29 日结束在釜山的 AWC 轮换，并将重新部署到中澳 CA3 航线服务。“在 TS TACOMA”退出后，SeaLead 和 KMTC 将继续提供 “AWC / APX” 服务。

今年 3 月早些时候，TS Lines 已经退出了跨太平洋航线，关闭了其独立的美西 AWC 2 航线服务。

在今年 5 月中旬，中美关税战暂时停火，抢运大潮开启，激增的集装箱订舱量，导致美线运力一下子供不应求，各大船公司纷纷瞄准美线市场，加大美线运力的供应。

如今，航运业正面临重大挑战，许多公司正在努力适应不断变化的经济格局。运营成本不断上升，运费不断下降，跨太平洋即期运价已同比下降约 60%。因此一些市场参与者正在重新评估运营策略，以保持盈利能力... (2025-10-15)

来源：维运网

2025 年前三季度外贸“成绩单”出炉！

据海关统计，今年前三季度，我国货物贸易进出口 33.61 万亿元人民币，同比增长 4%。其中，出口 19.95 万亿元，增长 7.1%；进口 13.66 万亿元，下降 0.2%。9 月当月，进出口 4.04 万亿元，增长 8%。

具体来看，主要有以下五个方面特点：

一是进出口增速逐季加快。今年一、二季度我国进出口分别增长 1.3% 和 4.5%，三季度增长 6%，已连续 8 个季度实现同比增长。

二是市场多元化持续推进。前三季度，我国对共建“一带一路”国家进出口 17.37 万亿元，增长 6.2%，占进出口总值的 51.7%，比重提升了 1.1 个百分点。对东盟、拉美、非洲、中亚等进出口分别增长 9.6%、3.9%、19.5% 和 16.7%。对亚太经合组织（APEC）其他经济体进出口增长 2%。

三是出口产品向新向优。前三季度，我国出口机电产品 12.07 万亿元，增长 9.6%，占出口总值的 60.5%，提升了 1.4 个百分点。其中，出口电子信息、高端装备、仪器仪表等高技术产品分别增长 8.1%、22.4% 和 15.2%；“新三样”产品、铁道电力机车等绿色产品增速均达到两位数。

四是进口运行逐步回升。随着内需潜力有效释放，二季度进口同比增长 0.3%，三季度增速进一步加快到 4.7%。三季度，原油、金属矿砂进口量同比分别增加 4.9% 和 10.1%；计量检测仪器、计算机及通信设备进口值分别增长 9.3% 和 8.9%。

五是外贸主体积极活跃。前三季度，我国有进出口实绩的外贸企业数量达到 70 万家，同比增加了 5.2 万家。其中，民营企业 61.3 万家，进出口 19.16 万亿元，增长 7.8%；外商投资企业 8 万家，进出口 9.82 万亿元，增长 3.1%。

总体而言，当前外部环境依然严峻复杂，外贸面临的不确定性和困难增多。

但今年以来，我国经济运行依旧稳中有进，我国外贸在复杂的外部环境下顶压前行，延续了稳中向好的发展势头。（2025-10-15）

来源：玉渊谭天

“我们的豆子该卖给谁？”

美国对华及全球出口均下降苦了豆农

目前美国大豆正值收获季，但豆农们却面临困境……谭主对比美国 1—7 月出口数据发现，**美国大豆不只对华出口停滞，全球出口量下降也尤为明显**，美国多地豆农只能自行出国推销寻求生机。

不仅是大豆，美国共有 **309 类商品对华及全球出口双双下降**，这意味着美国对华出口受阻后，多类商品未能找到可替代的出口增长点。美国豆农表示，美国农民更想要开放的贸易机会和自由的市场，而不是美国农业部补贴。

(2025-10-16)

来源：海运网

全国大罢工！129 艘船只延误！出货请注意

“全国性大罢工”海空运输陷入混乱，港口拥堵、航班取消，严重影响供应链。

当地时间 10 月 14 日，比利时爆发了一场规模宏大的全国性大罢工，此次罢工致使**比利时多个机场航班大量取消，港口集装箱装卸业务全面停滞，拥堵情况更是雪上加霜，已有 129 艘船舶在比利时三大港口等待进出港，船期延误问题严重，出货企业需格外注意。**

此次罢工给比利时各大港带来“破坏性极大”的冲击，**若局势恶化，欧洲物流网络或面临瘫痪风险。**

在海运方面，安特卫普及其周边的泽布吕赫、根特等港口运营遭受重创。比利时 MDK 海运和沿海服务公司表示，由于人手短缺，安特卫普的航运将暂停至周三，目前已有超过 100 艘船只在北海等待三个港口的停靠许可。最新数据显示，**安特卫普有 36 艘船只、泽布吕赫有 5 艘船只、根特有 4 艘船正在港口等待，此外在北海上还有 84 艘船只等待，其中 64 艘开往安特卫普，8 艘开往泽布吕赫，12 艘开往根特。**

空运方面，比利时最大的机场布鲁塞尔机场因安保人员停工，取消了所有航班，**第二大机场沙勒罗瓦机场也同样取消航班并暂停服务。**不过，布鲁塞尔机场淡化了对货运业务的影响，一位发言人表示全国工会的行动对货运业务影响有限。此外，作为欧洲主要货运枢纽之一的列日机场，其货运服务似乎也未受到此次罢工的太大影响。

据比利时警方透露，截至当日中午，仅比利时首都就有 80 万名抗议者参与了示威活动。此次罢工的根源是当地政府为削减预算赤字而推行的节约计划，其中包括减少养老金等措施，这引发了工会的强烈不满。工会提出了一系列诉

求，如增加加班费和奖金、让员工更容易获得提前退休资格、给予夜班公平补偿、提高养老金以及保障年轻人的工作等。（2025-10-16）

来源：路透午报

美中互征港口费，超级油轮运费大涨

超级油轮运费本周飙升，并将因中美针锋相对地提高港口费以及对美国制裁中国日照原油码头的担忧而持续走高。

据交易员估计，中国上周五宣布的报复性港口费将使与美国有联系的超大型油轮(VLCC)的运输成本每桶增加 7 美元以上。这相当于大约 1,500 万美元 -- 这笔费用将使任何人都不再租用与美国有关的船只。

根据 LSEG 的数据，中东至中国航线的 VLCC 即期运价 TD3C 指数 DFRT-ME-CN 周一创下两周来的高点 WS98 点。

船舶经纪人表示，周三这一价格略微下降到 WS95 点，相当于一次性支付约 620 万美元。但仍远高于一周前约 WS70 点的水平。

中国交通运输部上周五发布对美国船舶收取船舶特别港务费，这是对美国今年早些时候宣布提高中国船舶港口费的报复性措施，从而引发了运费的上涨。

Sparta Commodities 的高级石油市场分析师 June Goh 说："运费确实上涨了，因为这减少了符合标准、可避免高昂港务费的油轮数量。"

她补充说："不过，由于中国现在对中国制造的船舶实行豁免，因此还算有一点缓和的余地。"

一位因公司政策而不愿透露姓名的船舶经纪人说，**非美国油轮的船东可能会要求溢价，或会推高运费。**

贸易商表示，上周五美国对山东日照石油码头实施制裁，迫使贸易公司将更多船只转向舟山，**可能造成舟山码头拥堵。**

前述不愿透露姓名的船舶经纪人称，10 月从中东、欧洲、非洲和美国到亚洲的 VLCC 需求可能会高于 9 月，这将支撑运费。（2025-10-16）

来源：搜航网

注意！马士基临时调整！ 两艘美线船不再挂靠中国港口！ 运输周期或将增加 3-5 天！

近日，马士基在官网发布公告称，马士基的 TP7 服务实施临时变更，立即生效。

Advisories

Temporary changes to TP7 service

14 10月 2025

分享 ↗

At Maersk, we are committed to supporting you in managing your supply chain efficiently and effectively at all times. This is why we are implementing temporary changes to our **TP7 service** effective immediately.

Impacted voyages

The Potomac Express/542E will no longer call Ningbo. For cargo set to go to or via Ningbo, cargo will discharge at Busan and will be delivered to final destination by the existing Maersk network. Ningbo exports to the United States will be loaded on the Maersk Luz and connect to the Potomac Express in Kwangyang on 24 October 2025 (subject to availability and capacity).

据了解，此次变更将影响两艘船的转移方案：

“波托马克快线”（由美 Marine Transport Management 管理）改先赴韩再返美，宁波进口货在釜山卸转，出口货先装 “**马士基卢兹**” 号，**10 月 24 日**再在光阳港进行衔接。

另一艘 “**马士基金洛斯**”（马士基美子公司船队）的宁波货也在韩卸转，出口货搭由**待定的 “穿梭船” 在韩中转**。

对于货主和货代来说，由于从马士基的 “中-韩-美” 流程调整，或将造成运输周期因中转增加 3-5 天，让时效敏感货承压。（2025-10-16）

来源：海运网

三大船公司宣布：15 日上调运价

十一长假后船公司掀起涨价潮，10 日上海出口集装箱运价指数 SCFI 跌后反弹 4.12%，终结四连跌，欧线领涨近 100 美元，多条航线跟涨，还带动供应链向新兴航点转移。当下欧美航线运价触底，船公司为挺运价，加大停航力度并喊涨，欧线成首要拉涨对象。

船公司拟本月中旬调升美欧线运价，美西、欧线每 40 尺柜喊涨至 2000 美元上下，美东线喊涨至 3000 美元上下，实际涨幅待观察。近期多家船公司宣布 15 日涨价，货代称月中航班缩减时涨价有机会，但涨幅和行情时长下周明朗。

船公司宣布上调 FAK 费率

达飞宣布自 2025 年 10 月 15 日至 31 日,亚洲-地中海/北非的运价适用的新的 FAK 费率。

- 起运港：所有亚洲主要港口
- 目的港：所有地中海和北非港口
- 箱型：干散货、特大件货物、付费空箱
- 适用日期：2025 年 10 月 15 日（提单日期）至 2025 年 10 月 31 日

FAK Rates - From Asia to the Mediterranean & North Africa

PRICE AND SURCHARGE UPDATES

Please find the new applicable CMA CGM Freight All Kinds (FAK) rates (*) as follows from October 15th to 31st, 2025:

	Quantum in USD per 20'	Quantum in USD per 40' & 40' HC
WEST MEDITERRANEAN	2,300	2,900
ADRIATIC	2,500	3,100
EAST MED	1,900	2,900
BLACK SEA	2,000	3,000
NORTH AFRICA	3,800	5,500

达飞宣布自 2025 年 11 月 1 日，再次上调亚洲-地中海/北非 FAK 费率。

- 起运港：所有亚洲主要港口
- 目的港：所有地中海和北非港口
- 箱型：干散货、特大件货物、付费空箱
- 适用日期：2025 年 11 月 1 日

FAK Rates - From Asia to the Mediterranean & North Africa

PRICE AND SURCHARGE UPDATES

Please find the new applicable CMA CGM Freight All Kinds (FAK) rates (*) as follows from November 1st, 2025.

	Quantum in USD per 20'	Quantum in USD per 40' & 40' HC
WEST MEDITERRANEAN	2,400	3,100
ADRIATIC	2,600	3,300
EAST MED	2,000	3,100
BLACK SEA	2,100	3,100
NORTH AFRICA	3,500	6,100

赫伯罗特公司宣布，将对远东-北欧航线引入新的 FAK 费率，每 20 英尺为 1200 美元，每 40 英尺为 2000 美元；对于远东-地中海航线，费率在 2150 美元至 2700 美元之间，具体价格取决于目的地。



Shipping from Far East to Europe? A price announcement is available

Our ocean tariff rates for Freight of All Kinds (FAK) between **Far East and Europe** will increase. This increase will apply to cargo transported in 20' and 40' Dry and Reefer containers, including High Cube equipment, and will be valid for sailings commencing on **tariffing date October 15, 2025**. The ocean tariff rate includes Marine Fuel Recovery (MFR) and is subject to our tariff conditions and surcharges.

For your reference, the details of this price announcement are listed below:

^ Far East to North Europe • 20' DRY: USD 1,200 • 40' DRY: USD 2,000 • 40' HC: USD 2,000 • 20' Reefer: USD 1,200 • 40' Reefer: USD 2,000	^ Far East to West Mediterranean • 20' DRY: USD 1,750 • 40' DRY: USD 2,500 • 40' HC: USD 2,500 • 20' Reefer: USD 1,850 • 40' Reefer: USD 2,600
^ Far East to Adriatic (Slovenia & Croatia) • 20' DRY: USD 2,150 • 40' DRY: USD 2,700 • 40' HC: USD 2,700 • 20' Reefer: USD 2,150 • 40' Reefer: USD 2,700	^ Far East to Türkiye • 20' DRY: USD 1,850 • 40' DRY: USD 2,600 • 40' HC: USD 2,600 • 20' Reefer: USD 1,850 • 40' Reefer: USD 2,600
^ Far East to Black Sea (Bulgaria & Romania) • 20' DRY: USD 1,900 • 40' DRY: USD 2,700 • 40' HC: USD 2,700 • 20' Reefer: USD 1,900 • 40' Reefer: USD 2,700	^ Far East to Egypt • 20' DRY: USD 1,800 • 40' DRY: USD 2,700 • 40' HC: USD 2,700 • 20' Reefer: USD 1,800 • 40' Reefer: USD 2,700

MSC 也宣布新 FAK 费率水平，亚洲-北欧航线每 20 英尺为 1320 美元，每 40 英尺为 2200 美元；西地中海航线每 20 英尺为 2300 美元，每 40 英尺为 2700 美元。



Price Announcement – Tread From Far East to North Europe, Mediterrean (Inc. West Med, East Med, Adriatic and North Africa) and Black Sea

MSC Mediterranean Shipping Company announces the following new freight rates, from all Far East ports (including but not limited to ports in Japan, Korea and Southeast Asia) to Northern European, Mediterranean (including West Med, East Med, Adriatic and North Africa) and Black Sea ports, **as from 15 October 2025 until further notice but not beyond 31 October 2025.**

All prices are in US Dollars unless otherwise specified.

Port of loading	Port of discharge		New Base Rates	
			20 DV	40 DV - HC
Far East	NORTH EUROPE	Freight All Kinds (FAK)	USD 1320	USD 2200
Far East	WEST MED	Freight All Kinds (FAK)	USD 2300	USD 2700
Far East	ADRIATIC	Freight All Kinds (FAK)	USD 2300	USD 2700
Far East	EAST MED	Freight All Kinds (FAK)	USD 1900	USD 2600
Far East	BLACK SEA	Freight All Kinds (FAK)	USD 1950	USD 2700
Far East	ALGERIA	Freight All Kinds (FAK)	USD 3700	USD 5000
Far East	LIBYA	Freight All Kinds (FAK)	USD 3350	USD 4400
Far East	MOROCCO (CASABLANCA)	Freight All Kinds (FAK)	USD 2600	USD 3100
Far East	TUNISIA	Freight All Kinds (FAK)	USD 3500	USD 4800

货运代理报告称，其他承运商也发出警告，未来两周将出现类似的涨价情况。不过，他们也补充表示，目前已经有一些折扣优惠可供选择。(2025-10-16)

来源：央视新闻客户端

羊痘疫情加剧，希腊畜牧业损失惨重

羊痘分为绵羊痘和山羊痘，是由羊痘病毒引起的一种传染病，病羊发热并有较高死亡率，属于“非人畜共患病”。希腊农业发展和食品部发布的数据显示，近期，希腊羊痘疫情有逐渐蔓延的趋势。

数据显示，从去年8月到今年6月，希腊每月报告羊痘确诊病例平均约48例。但自今年7月以来，确诊病例大幅增加，连续3个月每月超过176例，9月更是达到了328例。其中大部分病例来自中部和北部地区。

更严重的是，一旦有羊只确诊感染，它所在羊群的全部羊只将被扑杀，半径5公里范围内将被划为“严格管控区域”。根据希腊农业发展和食品部发布的数据，从疫情暴发以来到今年9月底，希腊全国共扑杀超过32万只羊。

阿提卡牧民协会秘书长 科多雅尼：我们每十五天都会收到希腊农业发展和食品部发布的疫情动态更新，会通知我们哪些地区处于“严格管控区域”。一旦接到通知，我们必须立即行动，对运输动物及饲料的车辆、储存奶制品的冰柜以及我们自用的交通工具进行持续且彻底的消毒。

除了羊被大量扑杀外，整个畜牧业的上下游都受到波及。希腊畜牧业协会预计，疫情给希腊带来的损失高达35000万欧元。

阿提卡牧民协会秘书长 科多雅尼：当畜牧业受到羊痘疫情影响，其他相关产业也会受到波及，甚至是整个国民经济。因为除了我们，饲料供应商、农民等各个行业，哪怕是生产酸奶杯的企业都会受影响。

总台记者 杨明交：近期，希腊政府出台了多项措施应对羊痘疫情的蔓延，包括延长消毒站的运营时间，使用无人机对羊群的移动进行监测等。这些措施能否有效地遏制住疫情，目前仍然是未知数。（2025-10-18）

来源：新华网

中欧北极快航航线首艘货船抵达波兰

新华社波兰格但斯克 10 月 19 日电 历时 26 天，中欧北极集装箱快航航线首艘货船 19 日凌晨抵达波兰北部格但斯克港。

该船 9 月 23 日从宁波舟山港出发，此前陆续靠泊英国费利克斯托港和德国汉堡港。在格但斯克港完成装卸工作后，当晚将启程前往荷兰鹿特丹港。

据了解，中欧北极快航取道北极东北航道直达欧洲，仅 20 天航程便抵达欧洲首站费利克斯托港，相比苏伊士运河航线约 40 天以及好望角航线约 50 天的航期，该航线具有明显时效优势。

运营该航线的海杰航运（香港）有限公司首席运营官李晓斌介绍，该航线的海况温度非常适合热敏货物和时效性要求较高的商品运输。

作为“冰上丝绸之路”核心承载通道之一，中欧北极快航所经的北极东北航道是连接东亚与欧洲的新兴国际航运线路，对优化全球供应链、促进沿线经贸合作具有重要价值。（2025-10-20）

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 意大利发生 15 起野猪非洲猪瘟疫情

9 月 24 日和 10 月 1、9 日，意大利通报利古里亚大区等 2 地发生 15 起野猪非洲猪瘟疫情，15 头野猪感染死亡。

2. 波兰发生 64 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情

9 月 29 日和 10 月 6 日，波兰通报圣十字省等 6 地发生 64 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情，99 头野猪和 1 头家猪感染死亡。

02 禽流感



3. 西班牙发生 5 起家禽和 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 22、26 日和 10 月 2 日，西班牙通报卡斯蒂利亚莱昂省等 2 地发生 5 起家禽和 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，5083 只家禽和 6 只野禽感染死亡。

4. 挪威发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 25 日和 10 月 10 日，挪威通报芬马克郡等 2 地发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，3 只野禽感染死亡。

5. 挪威发生 1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 6 日，挪威通报斯瓦尔巴和扬马延群岛发生 1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情，5 只野禽感染死亡。

6. 美国发生 5 起野禽和 16 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9月26日和10月9日，美国通报南达科他州等5地发生5起野禽和16起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，95只散养家禽感染死亡，52只被扑杀，1.2万只家禽感染死亡，47.5万只被扑杀。

7. 美国发生2起家禽H5N2亚型高致病性禽流感疫情

10月10日，美国通报明尼苏达州发生2起家禽H5N2亚型高致病性禽流感疫情，2.3万只家禽被扑杀。



8. 西班牙发生3起结节性皮肤病疫情

10月6、7日，西班牙通报加泰罗尼亚自治区发生3起结节性皮肤病疫情，10头牛感染。

9. 波兰发生2起3型蓝舌病疫情

9月22日和10月3日，波兰通报大波兰省等2地发生2起3型蓝舌病疫情，44头牛感染。