

# 博觀天下 靜觀世界

- ◀ 进口阿根廷牛肉？美国农民反对
- ◀ 海运价格上升，美零售业担忧“年底涨价”
- ◀ 中美互征天价港务费，哪些港口是得利渔翁？

资讯组出品  
2025-10-27

来源：财联社

## 美联储 10 月降息 25 个基点的概率为 99%

据 CME “美联储观察”：美联储 10 月降息 25 个基点的概率为 99%，降息 50 个基点的概率为 1%。美联储 12 月累计降息 50 个基点的概率为 94%，累计降息 75 个基点的概率为 6%。（2025-10-20）

来源：海运经纪

## Seaspan 或将成为中美港口费“对峙战”最大输家

随着中美将于 10 月 14 日互对驶往对方港口的船舶加征额外港口费用，**全球最大集装箱船东塞斯潘 (Seaspan) 因股权结构问题，面临中美“双重征费”的困境，恐成贸易博弈中的最大受害者。**航运专家指出，中国反制措施采用与美国高度对称的规则，不仅波及美国航运企业，也可能影响以星航运等航企。尽管整体冲击有限，但费用负担将蔓延至亚欧等全球航线，全球航运成本与贸易稳定性面临新挑战。

10 月 14 日起，中美将**相互针对驶往本国港口的对方国籍船舶加征额外费用**，全球最大的集装箱船东塞斯潘 (Seaspan)，正面临双重夹击，恐成这场贸易博弈中首当其冲的受害者。

航运咨询机构 Vespucci Maritime 首席执行官、知名集装箱航运分析师拉斯·延森 (Lars Jensen) 表示：“这一举措可能带来深远影响，因为塞斯潘正陷入夹缝之中。其旗下逾百艘船舶已出租给几乎所有主流集装箱航运公司，这些船舶在进入中国港口时将**面临额外费用。更关键的是，这些在中国建造的船舶早已被美国方面列入收费名单。**”

### 中国出台反制措施细节

上周五，中国正式公布对特朗普政府此前针对中国籍船舶征收港口费的反制方案。新规明确，**以下四类船舶在进入中国港口时将被征收费用：美国籍船舶、在美国建造的船舶、由美国公司拥有和运营的船舶。**

其中，“拥有”或“运营”的判定标准为：若相关实体超过 25% 的所有权、投票权或董事会席位位于美国，则视为符合征费条件。拉斯·延森指出，这一细节直接波及塞斯潘——其主要控股方 Poseidon Aquamarine 的 25% 股权由美国实体持有，因此其旗下船舶将被纳入收费范围。

据拉斯·延森分析，**此次反制不仅影响塞斯潘，还将波及美森轮船 (Matson)、马士基美国航运公司 (Maersk Line Limited) 以及美国总统轮船 (APL) 等美国航运企业。**此外，以色列以星航运 (Zim) 也可能“中招”，因其“似乎有超过 25% 的股份由美国投资者持有”。

### 影响或蔓延至全球贸易网络

长期以来，业界关注焦点集中于美国港口收费政策对中美航线货运成本的影响。然而，随着中方反制措施落地，其影响正向全球供应链扩散。

拉斯·延森认为，这一点值得高度警惕。尽管中国新规名义上针对美国，但实际影响将波及更广泛的国际航线。举例而言，一艘由塞斯潘拥有、租给欧洲航运公司的船舶，**即便与美国毫无关联，只要其所有权结构符合‘美国控制’标准，在进入中国港口时也必须缴费。**”

尽管拉斯·延森认为整体冲击可能有限，**但此类费用无疑将“转嫁至部分企业，成为实实在在的运营负担”。**

目前来看，美国并未表现出立即调整港口费立场的迹象。因此，他预计中美在船舶港口费问题上的“相互征费”局面或将持续一段时间。拉斯·延森强调，中国的反制方案在结构和逻辑上几乎完全复制了美国贸易代表办公室 (USTR) 的原有做法。

根据规定，凡属美国拥有或运营的船舶，须按每净吨 400 元人民币（约合 56 美元）缴纳费用。路透社报道称，**该政策已于周五获中国国务院批准，将于 10 月 14 日正式生效。**随着 10 月 14 日临近，这场港口费“对峙战”不仅考验着中美两国的政策定力，也将对全球航运格局与贸易成本带来新的不确定性。

(2025-10-20)

来源：财联社

## 美国援助将至！阿根廷证实签署货币协议 比索却仍跌出新低

阿根廷因政治风险陷入资产抛售恐慌之中，**阿根廷比索已连续数周下跌**，凸显出该国动荡的金融局势。

阿根廷央行官员周一证实，已经与美国财政部签署了一项 200 亿美元的货币互换协议。而自 10 月 9 日以来，美国财政部已经三次购买阿根廷比索，据阿根廷经济学家估计总额约为 4 亿美元。

除此之外，美国财政部长贝森特上周还指出，正在安排美国的私营部门向阿根廷提供一笔 200 亿美元的贷款。

尽管美国不遗余力地“救火”，阿根廷比索周一仍然下跌。**早盘交易中，美元兑阿根廷比索汇率下跌近 1%至 1476，创下盘中新低，随后有所回落。**

分析人士表示，来自美国的支持未能平息阿根廷投资者对美元的需求，这些投资者正在为米莱在 10 月 26 日关键的中期选举中可能遭遇的糟糕结果而进行对冲。

周一，两月期阿根廷比索远期合同约定价暗示，**美元兑阿根廷比索汇率很可能升破 1600**，意味着新一轮的比索抛售。

### 仍不乐观

**阿根廷投资者担忧，由于阿根廷央行的外汇储备不足，米莱很可能在中期选举后被迫贬值阿根廷比索。**据经济咨询公司 Invecq 估计，阿根廷货币当局的流动储备仅为 50 亿美元，其中包括一笔国际货币基金组织的贷款。

而来自美国的救助将有效补充阿根廷央行的美元储备，但截至目前，美阿两国都未披露货币互换计划的细节。瑞银分析师 Pedro Quintanilla-Dieck 失望表示，两国政府只确认了市场已知的信息，并未提供其他细节，政策不透明性影响了市场的积极情绪。

除了金融上的援助之外，美国总统特朗普上周日表示，**美国可能可以购买阿根廷的牛肉来帮助该国度过危机，同时降低美国的牛肉价格。**特朗普还强调，阿根廷没有钱，什么都没有，正在为生存而战。

此前，美国政府因援助阿根廷而受到诟病，理由是美国政府目前正因为财政支出法案而停摆，同时阿根廷又抢夺了美国大豆的最大出口市场，令部分美国民众感到不满。（2025-10-21）

来源：财联社

## 特朗普再度挥舞关税大棒之际 印度对美出口已连续四个月下滑

在美国对大多数印度商品征收 50%关税后，印度对美国的出口大幅下降。

根据总部位于印度德里的全球贸易研究倡议组织（GTRI）近日发布的一份报告，**2025 年 9 月，印度对美出口额降至 55 亿美元，较 8 月份下降 20.3%，为连续第四个月下降。**

GTRI 的数据显示，今年 6 月份，印度对美出口额从 5 月份（上一个同比增长月份）的 88 亿美元降至 83 亿美元，环比下降 5.7%；7 月份降至 80 亿美元，降幅为 3.6%；8 月份进一步降至 69 亿美元，降幅为 13.8%；**最终在 9 月份降至 55 亿美元，降幅为 20.3%，是今年以来印度单月对美出口降幅最大的一次。**

总体而言，印度对美出口额在过去 4 个月内下降了 37.5%。

需要指出的是，**9 月份是大多数印度商品面临美国 50%关税的首个完整月份。**

GTRI 报告称：“数据证实，自关税升级开始以来，美国已成为印度受冲击最严重的出口市场。”

从行业来看，印度受美国关税影响最大的关键行业包括纺织品、宝石和珠宝、工程产品和化学品等。

印度对美出口额的大幅下降突显出特朗普关税的影响越来越大。美国对印度商品的关税税率最初为 10%，8 月初升至 25%，8 月底达到 50%。

美国总统特朗普 7 月 31 日曾签署一项行政令，从 8 月 7 日开始对印度输美商品征收 25%的关税。8 月初，特朗普又签署行政令，以印度持续购买俄罗

斯石油为由，对印度商品在 25%关税基础上额外征收 25%的关税，使总税率达到 50%，远高于美国对其他亚太国家征收的关税。额外征收的 25%关税于 8 月 27 日生效。

**在印度对美出口额已经连续四个月下滑的背景下，特朗普日前再度对印度发出关税威胁，令该国出口前景更添阴霾。**

当地时间 19 日，特朗普重申，印度总理莫迪已告诉他，印度将停止购买俄罗斯石油。但他同时警告称，若印度不这么做，印度将继续支付“巨额”关税。

(2025-10-21)

来源：环球时报

## 进口阿根廷牛肉？美国农民反对

“该计划只会在美国养牛户一年中的关键时期制造混乱，而对降低食品杂货店中的价格毫无帮助。”美国全国广播公司（NBC）网站 21 日报道称，**美国总统特朗普引进阿根廷牛肉的计划引发美国养牛业的强烈反对，养牛户警告称，这一计划将“损害”美国养牛从业者的利益。**

据美联社报道，**美国国内牛肉价格已连续多月居高不下，主要原因包括干旱以及从墨西哥进口减少。**由于担心墨西哥畜牧业出现的螺旋蝇蛆病疫情蔓延至美国，美国从 **5 月 11 日起**暂停从墨西哥进口活体牛、马和野牛，7 月短暂恢复进口，但很快因墨西哥新增一例牲畜感染病例再次暂停。根据美国劳工部最新数据，截至 8 月的 12 个月内，美国牛肉和小牛肉价格指数上涨 13.9%。美国《新闻周刊》援引专家分析认为，鉴于畜群补充过程漫长，且对巴西等主要出口国征收高额关税，**美国的牛肉价格在可预见的未来仍将维持高位。**

白宫已经承认了这个问题。上周五，特朗普表示，政府即将达成“牛肉协议”，可能“很快”就会降低价格。但美国牛肉业协会警告说，困扰该行业的问题没有快速解决的办法，特朗普的言论“在掩盖真相”。该组织在一份新闻稿中表示：“当政策制定者暗示干预或提出快速解决方案，可能动摇市场基础，并直接影响依赖稳定透明价格的牧场主的生计。”

加拿大达尔豪斯大学食品分配与政策教授沙勒博伊斯告诉《新闻周刊》，**从阿根廷进口牛肉“不会显著”解决美国牛肉价格问题。**

《新闻周刊》报道认为，美国与阿根廷达成的牛肉交易协议可能进一步激怒美国农民，**他们当中许多人对日前美国向米莱政府提供 200 亿美元援助以支撑阿根廷经济感到不满，尤其是大豆种植户。**据报道，今年 9 月，中国未从美

国进口大豆。而从阿根廷进口的大豆较去年同期暴增 91.5%，至 117 万吨，占总量的 9%。

与此同时，美国对阿根廷的经济援助也陷入僵持。《华尔街日报》20 日报道称，包括摩根大通、美国银行和高盛在内的一些美国银行不愿在没有担保或抵押的情况下向阿根廷提供 200 亿美元的贷款。报道称，银行界正等待美国财政部就阿根廷能提供何种担保物，或政府是否计划独立支持该融资方案作出指引。若银行的担保问题不解决，该贷款方案将无法落地。（2025-10-22）

来源：环球时报

## 哥伦比亚总统：对美国“不会让步”

据哥伦比亚《新世纪报》20日报道，哥伦比亚外交部当天发声明说，已召回该国驻美国大使丹尼尔·加西亚-培尼亚——他已返抵哥首都波哥大。总统佩特罗决定，让加西亚-培尼亚暂时留在波哥大。哥内政部长贝内德蒂则在社交媒体上写道：“**局势不容乐观，必须通过外交途径解决。**”

当地时间20日，佩特罗会见了美驻哥大使馆临时代办麦克纳马拉。佩特罗表示，他与麦克纳马拉讨论了针对哥伦比亚的新关税和两国贸易协定等问题，麦克纳马拉的态度“很官方”。**佩特罗重申，两国自贸协定“因美国政府单方面的决定而实质性暂停。征收10%的关税已经违反该协定。”**他强调自己“**不会让步**”。特朗普19日形容佩特罗为“毒品头子”，宣布停止对哥援助，威胁加征关税。

哥伦比亚曾是美国在拉美地区的传统盟友。香港《南华早报》21日称，自特朗普今年1月再度执政以来，**两国在移民、关税、禁毒等问题上摩擦频频**。7月，两国已经各自召回过驻对方使馆负责人，**9月美国还吊销了佩特罗的签证**。

“美国不再是一个可靠的伙伴。”前美洲对话研究中心主任迈克尔·希夫特20日在一场对话活动中直言。西班牙《国家报》20日报道称，希夫特认为，“特朗普主义”反而可能推动该地区走向进一步的一体化。（2025-10-22）

来源：环球时报

## 海运价格上升，美零售业担忧“年底涨价”

美国近日根据其所谓“301 条款”调查结果，对与中国实体相关的船舶征收额外的港口服务费。此举引发中方反制。一个星期以来，中美跨太平洋航线尤其感受到“风高浪急”。不少贸易、航运人士告诉《环球时报》记者，**航线调整和运费上涨的成本传递终端会落在美国的零售货柜上**。美国《国会山报》20 日的一篇文章称，中美之间旷日持久的贸易争端开启了新的战线。港口费和关税狂潮正在令中美贸易驶入“风暴之海”。文章评论称，在一个相互依存的世界里，在共同规则下开展合作才是通往安全的最可靠途径。

### “太平洋上的贸易正在放缓”

美国“海运新闻”网站 20 日报道称，国际物流技术平台笛卡尔公司最新发布的全球航运报告显示，9 月美国集装箱进口量环比 8 月下降 8.4%，至 230 万标准箱左右，主要品类呈现大幅下跌，其中包括铝制品（-43.8%）、鞋类（-33.9%）和电机设备（-31.5%）。报告显示，当月美国前十大进口来源地的进口总量环比下降 9.4%——合计减少 16.9126 万标准箱，**其中中国商品进口量环比下降明显，意大利、韩国、德国也出现显著跌幅**。由于多个贸易对象的进口量变动，当月全美前十大港口的吞吐量环比下降 7.9%，合计流失 16.9455 万标准箱。

由于中美互征海运费落地叠加美国总统特朗普威胁 11 月对中国输美商品加税，**全球海运市场费用价格飙升**。10 月 17 日，上海出口集装箱综合运价指数周环比上涨 12.9%，其中中国至美西航线集装箱运价周环比跳涨超过三成。10 月 17 日，中美间货运量最大的中国至美西航线集装箱运价周环比上涨 32%。

上海海事大学上海国际航运研究中心首席信息官徐凯对《环球时报》记者分析称，当前中国对外船舶运力投放结构较疫情前有大幅调整。

他表示：“我们把更多的运力投放到了**欧洲、中东、东盟、南美等航线**，通过‘把鸡蛋放在多个篮子里’来减少美国航线不确定性带来的冲击。很多班轮公司也因为美国的政策不可预期，早早调整了美国航线的运力结构。对美国自身港口发展而言，中国船舶减少停靠，**意味着美港口业务和效率可能下降。**”

“太平洋上的贸易正在放缓，”德国《经济》周刊 16 日报道称，跨太平洋贸易航线正清晰地展现出全球经济在关税争端中所遭受的损害。西北海港联盟（运营美国西雅图和塔科马两大港口）的数据显示，该机构 10 月第一周的国际进口额同比大幅下降 34.6%，环比下降 28.3%。在美国西海岸的另一端，洛杉矶港今年前三个季度的吞吐量为 780 万标准箱，低于去年同期。

报道称，航运专家们认为，今年第四季度及以后一段时间的全球海运前景不容乐观。货运预订平台 Freightos 研究主管尤达·莱文表示，预计该行业利润将出现下滑，“我们将看到航运公司调控运力以缓冲海运价格波动。”**专家们认为，全球贸易正在从太平洋地区转向亚洲内部，以及拉丁美洲和非洲，这种大规模转变势头明显。目前看来，让太平洋地区回归全球贸易流动中心的可能性微乎其微。**

德国《商报》称，由于关税争端，中国与美国的贸易持续下滑。与此同时，中国正越来越多地寻找其他地区的市场，**例如东南亚、非洲和欧洲，包括德国。**

跨太平洋海运贸易受到波折，以及美国针对多国商品加征的关税，令美本土零售商对年底进口形势的预期愈发谨慎。据路透社报道，美国零售联合会（NRF）预测，美国未来数月的月度进口量可能跌破 200 万标准箱，创下今年新低。“今年的旺季已经提前结束，主要是因为零售商在新一轮‘对等关税’生效前抢先进口。”NRF 供应链与海关政策副总裁乔纳森·戈尔德这样认为。

**一个货柜多了 4% 的关税负担**

一家总部位于深圳的国际货运代理公司相关业务负责人祝远达告诉《环球时报》记者，近期中美航线涨价一个不可避免的重要原因就是，**美国 10 月 14 日起对中国船舶征收的特别港口费。**“每停靠一次美国港口就收费一次，就意味着每个货柜都要对此进行分摊，船司就会提高对我们的报价，我们面向商户的报价也会水涨船高，涨价效应迅速传遍整个链条。”祝远达告诉《环球时报》记者，业内的一个共识是，航运成本的上升最终会反映到摆在美国货架上的商品价格上。祝远达表示，目前纺织、家具等货物首当其冲，“一个货柜光港口费就多花 800 多元人民币，还没算船司可能转嫁的成本，等于凭空多了 4% 的关税负担。”

“我们代理的纺织品比较多，包括衣服、布匹，凡是含有纺织材质的产品都包括在内。这些纺织品的关税一直比其他类目产品高，加上美国又开征特别港口费，这些产品的价格肯定要上涨，美国消费者在消费终端看到的价签会被上调。”祝远达说，毫无疑问，美国消费者将成为美国政府的关税和对中国船舶征收的港口费的最大买单者。

“针对美国年末消费旺季的发货高峰已过。”祝远达说，“从中国到美国，航运周期长短不一，快船大概十几天就会到达，慢船 20 多天，再慢一点 30 多天也就都到了。9 月份是美国备货年末消费季的高峰期，我猜测美国选择在 10 月 14 日开始征收港口费，也有避开美国年末消费旺季运输高峰的用意。”祝远达还表示，“我做这一行十几年了，从来没遇到过今年这样的情况，尤其是四五月份的时候，美国的关税剧烈调整，整个中美贸易链条都处于极度的不确定性当中，波及全球贸易、产业合作链条。一片混乱当中，**合作成本在上升，效率在降低。**”

香港欧之萌国际贸易有限公司董事李华经营着一家国际贸易供应链公司，目前已在美国东部、西部和南部设有 6 个海外仓，李华每天都能监测到从中国

跨洋而来的各种货物的变化。他告诉记者，**目前航运价格在上涨，主要是由于美国对于海运费的“靴子”已经落地。**

目前公司在美国 6 个海外仓收纳最多的是来自中国的家居生活用品，包括起居用品、厨房用品等，以及美国即将到来的万圣节、圣诞节节日用品。李华认为，虽然关税多变，又叠加港口费的影响，但从中可以看出**美国市场对中国制造的需求仍然旺盛。**

“航运价格上涨以及美国特别港口费的征收，一层层抬升商品价格，最终买单者非美国消费者莫属，而这无疑会加重美国的通胀压力，掣肘美联储的货币政策并影响美国的宏观经济表现。”李华表示，“包括美国的客户在内，我接触的国际客户都希望美国不要进一步破坏国际贸易规则，否则全球贸易秩序处于混乱当中，普通民众最终承担所有的成本，沦为贸易战的牺牲品。”

### 货架空空、价格上涨

瑞士 SRF 电视台报道称，年末购物消费季的生意对美国本土的实体店和网店至关重要。为确保美国市场能够及时备足库存，全球供应链机器往年此时都在高速运转，但今年面临着尤为严峻的压力。由于重要贸易路线的冲突和封锁，船舶被迫绕道而行，并承受着严重的延误。

“货架空空、价格上涨，美国人开始谈论特朗普关税的代价。”英国《卫报》19 日报道称，尽管已经临近年末的购物消费季，但不少美国消费者表示，特朗普的关税政策导致美国本土零售业面临困难，商品价格上涨，这与其让民众生活更实惠的竞选承诺相矛盾。

报道称，作为两个孩子的母亲，38 岁的佩奇·哈里斯注意到她为家人购物的方式发生了变化。她说：“我经常买的东西价格一直在涨，从染发剂到婴儿配方奶粉，我们的购物清单越来越少，而预算却不得不增加。像牛排这样的肉类我们家根本买不起。”家住宾夕法尼亚州东北部的米歇尔坦言：“我们需要给

汽车买新轮胎，但买不到，因为价格实惠的轮胎早已售罄，我们承担不起一个轮胎 250 美元的价格。”

根据美国彼得森经济研究所的数据，截至 9 月 25 日，美国对中国输美产品的平均关税约为 58%。许多人对米歇尔的说法感同身受，形容这种情况导致“货架空空如也，价格上涨”。住在新罕布什尔州的娜塔莉说，她“已经好几个月”没见到某些食品储藏室里的必需品了。“商店货架越来越空，以前有很多选择，现在可能只有一两种，名牌商品也正在被普通品牌取代。”

《卫报》称，**尽管美国通胀率徘徊在 2.9% 左右**，较新冠疫情时期的峰值大幅下降，**但关税并未降低其对美国人钱包的影响**。81 岁的理查德·乌尔默在佛罗里达州生活了 35 年，他表示今年是从财务角度来看最糟糕的一年，“**从食品杂货到电费，所有东西都涨价了**”。（2025-10-22）

来源：财联社

## 外汇局：9月货物贸易项下资金净流入保持高位 服务贸易、投资收益等项下跨境资金流动较为平稳

国家外汇管理局副局长、新闻发言人李斌就 2025 年 9 月外汇市场形势答记者问。9 月我国外汇市场平稳运行，主要呈现两个特点。**一是跨境资金流动保持活跃、均衡态势。**9 月企业、个人等非银行部门跨境收入和支出合计为 1.37 万亿美元，环比增长 7%。经常项下和资本项下跨境收支均保持**增长态势**，显示我国涉外经济稳健发展。受十一假期对跨境收付的季节性影响，9 月跨境资金小幅净流出 31 亿美元，10 月以来已转为净流入。分项目看，我国外贸稳步增长，9 月货物贸易项下资金净流入保持高位；服务贸易、投资收益等项下跨境资金流动较为平稳。**二是外汇市场供求较为平衡。**9 月银行代客结汇和售汇环比均明显增长，企业等主体根据自身需求灵活开展外汇买卖。9 月结售汇顺差为 510 亿美元，其中上中旬净结汇较多，下旬结售汇差额趋向均衡。10 月以来银行代客结汇和售汇大体相当，外汇市场供求基本平衡。**今年前三季度我国涉外收支总规模为 11.6 万亿美元，创历史同期新高。跨境资金净流入 1197 亿美元，银行结售汇顺差 632 亿美元，均高于上年同期水平。**总的来看，面对复杂多变的外部环境，**今年以来我国外汇市场稳健运行**，市场预期平稳，供求基本平衡，外汇市场保持着较强的韧性和活力。（2025-10-22）

来源：财联社

## 外汇局：9月银行结汇2647亿美元 售汇2136亿美元

国家外汇管理局统计数据显示，2025年9月，银行结汇18809亿元人民币，售汇15183亿元人民币。2025年1-9月，银行累计结汇132747亿元人民币，累计售汇128261亿元人民币。**按美元计值**，2025年9月，银行结汇**2647亿美元**，售汇**2136亿美元**。2025年1-9月，银行累计结汇**18533亿美元**，累计售汇**17901亿美元**。2025年9月，银行代客涉外收入48409亿元人民币，对外付款48629亿元人民币。2025年1-9月，银行代客累计涉外收入420628亿元人民币，累计对外付款412029亿元人民币。**按美元计值**，2025年9月，银行代客涉外收入**6812亿美元**，对外付款**6843亿美元**。2025年1-9月，银行代客累计涉外收入**58705亿美元**，累计对外付款**57508亿美元**。

(2025-10-22)

来源：海运网

## 马士基、达飞被拒绝靠泊！

近日，吉大港与船公司之间爆发了一场激烈的费用博弈，吉大港以“**附加费违规**”为由，**果断撤销了马士基 2 艘船、达飞 7 艘船的靠泊许可证**，这一强硬举措瞬间成为航运界焦点，背后则是吉大港全面上调港口费用引发的连锁反应。

### 1. 吉大港“涨费”：多年沉寂后的爆发

今年 9 月，吉大港务局不顾业内反对，毅然**宣布全面提高各项港口费用**，自 10 月 15 日起正式实施。这是该港近 39 年来的首次涨价，各类费用整体涨幅高达 41%，平均每个集装箱的处理费用从 4395 塔卡暴涨至 16243 塔卡（约人民币 948 元），其中 20 尺箱装卸费从约 309 元涨至约 484 元。即便如此，吉大港的装卸费在全球范围内仍处于较低水平，与区域内其他东南亚港口相近。不过，**其收费项目繁多，约有 150 多种**。

吉大港此次大幅涨费并非一时冲动，而是有着多方面的考量。**其一，成本压力巨大**。当前的收费标准还是 1986 年制定的，30 多年未进行大幅度调整，早已无法覆盖如今的运营成本。**其二，解决港口拥堵和堆箱难题**。此前港口拥堵严重，每艘船每天因此多**亏损 1.5 万-2 万美元**，空集装箱堆积在堆场占用空间，提高费用也能倒逼各方提升效率。**其三，吸引外资**。吉大港计划将帕腾加、新穆尔等 4 个主要集装箱码头交给沙特、阿联酋、新加坡的运营商，提高收费有助于增强对投资方的吸引力。

### 2. 船公司“反击”：附加费遭遇“红牌”

面对吉大港的费用上涨，船公司自然不愿独自承担成本增加的压力，纷纷推出各种附加费以转嫁成本。**地中海航运（MSC）宣布，自 10 月 16 日起，对进出吉大港货物征收港口成本回收费，每干箱收费 100 美元，每个冷箱收费**

**150 美元，每个危险箱收费 200 美元**，适用于除美国、亚洲之外的所有目的地。**马士基将码头操作费（THC）大幅上调**，20 尺箱从 120 美元涨至 165 美元，40 尺箱涨至 310 美元。**达飞及旗下 CnC、ANL 推出紧急成本回收费**，20 尺干箱收费 45 美元，40 尺箱收费 70 美元，特殊货物收费更高。

然而，船公司的这一“反击”行为遭到了吉大港的强硬回应。**吉大港以“附加费违规”为由，直接撤销了达飞 7 艘船、马士基 2 艘船的靠泊许可证**。没有许可证，船舶只能在外锚地等待，这对于船公司来说损失巨大。最终，**马士基妥协，拿到了临时许可证，但条件是不得向客户收取附加费或额外费用，甚至连官网发布的涨价公告都被要求撤掉**。

### **3.成本“转嫁”：货主或成最终买单者**

此次吉大港与船公司的费用博弈，最终的成本走向备受关注。据国际金融中心估计，费用普涨后，吉大港将一跃成为**区域内收费第二高的港口**。每个进口箱将多花费约 334 元，每个出口箱将多花费约 178 元。

孟加拉国航运代理协会主席表示，班轮公司不可能自掏腰包承担额外成本，接下来**大概率会提高整体运率，将成本转嫁给货主**。毕竟吉大港处理了孟加拉国约 92%的进出口货物及 99%的集装箱，货主几乎没有其他选择，只能在吉大港留下“买路财”。

这场吉大港与船公司之间的费用风波，不仅反映了港口运营成本与收费之间的矛盾，也揭示了航运市场中各方利益博弈的复杂性。对于走吉大港航线的货主来说，**需提前与船公司确认运费**，谨慎应对可能出现的临时加价情况。

(2025-10-23)

来源：搜航网

## 大幅降低关税！

### 印度与美国接近达成贸易协议！

据路透社 2025 年 10 月 22 日消息，印度和美国正接近达成一项长期搁置的**双边贸易协定**（Bilateral Trade Agreement, BTA）。

该协议旨在大幅降低印度对美出口关税，从当前的 **50%**（包括 25% 的对等关税和 25% 的购俄石油惩罚性关税）**降至 15%-16%**。

根据研究机构 GTRI 发布的报告显示，自 5 月份以来，印度对美出口已**连续四个月下滑**。

数据显示，今年 9 月份，印度对美出口额**降至 55 亿美元，环比暴跌 20.3%**。自 5 月的 88 亿美元峰值以来，月度贸易额已蒸发超过 33 亿美元。

10 月 21 日，印媒《Mint》援引知情人士消息称，美印接近敲定一项关键贸易协议，而谈判核心筹码聚焦**能源与农业**。

印度或逐步减少俄罗斯石油进口，以换取美方关税让步。

根据《铸币报》报道，作为协议的一部分，印度可能将放宽对非转基因美国**玉米和豆粕**的进口限制。

此外，双方还计划建立定期审查**关税水平**和**市场准入情况**的机制，以确保贸易关系的持续稳定发展。（2025-10-23）

来源：港口圈

## 中美互征天价港务费，哪些港口是得利渔翁？

10月14日，中国“特别港务费”宣布生效之际，“头铁”的美森轮船并未临时作出调整，而是选择直接挂靠上海港和宁波港，虽然两地的海事部门并未言明账单开具的详情，但是根据交通运输部的港务费收取办法，必须要留下“买路钱”才可成行。

“双子星”联盟显得更为灵活，随即发布了涉及两艘美国船旗的集装箱船航次的变更公告。赫伯罗特旗下一艘名为 Potomac Express 轮的集装箱船不再挂靠宁波。宁波出口前往美国的货物将先装上 Maersk Luz 轮，并按计划于 10 月 24 日在光阳港与 Potomac Express 完成衔接。同样，马士基宣布旗下另外一艘名为 Maersk Kinloss 轮的集装箱船舶同样取消宁波挂靠，其与宁波相关的进口货物将在韩国釜山港卸载后转由其他船舶运抵宁波及最终目的地；而宁波出口至美国的货物则将由待定的“穿梭船”先转至韩国，再中转上干线船继续赴美。

虽然马士基此前在联盟中推出干支线网络时颇受业界质疑，但此次干支线港口的衔接，在被动验证网络可靠性的同时，也使得韩国的釜山港成为中美鹬蚌相争的首个获益者。

**可以预见的是，在亚洲地区，未来韩国的釜山港、新加坡港、巴生港可能成为中转的枢纽。原本直接往返中美或涉及中美关联船舶的货物，可能会先运到这些港口中转，再由不受费率影响的第三方船公司或合规船舶承运到目的地，以规避特别港务费。**

在美洲地区，部分流向美国西海岸的货物，可能会通过加拿大港口清关后，再以陆路运输进入美国腹地。因此加拿大的温哥华港、蒙特利尔港或将受益。

而受益于制造业供应链的“近岸外包”趋势，墨西哥的曼萨尼约港等港口可能会作为进入北美市场的门户港口。

由于中国的特别港务费实施办法中设置了豁免条款，特定船舶可以免缴，这也会间接强化以下类型港口的地位：**中国国内的船厂所在港口，因为交通运输部的收费细则规定，“空载进厂修理”的船舶可以免缴费用，这可能鼓励特定船舶更多地选择中国的船厂和相关港口进行维修。**

目前，中国主要的修船厂和修船基地主要分布以下港口的周围：

**一是舟山地区**，由于位于中国南北航运线的交汇点，靠近国际主航道，是中国最大的修船基地，其修船产值突破 400 亿元，占据全国的 40% 以上。**二是其他长三角地区，以上海、南通、太仓等为代表。**长三角地区是我国整体上最大的修船地区，其年均修船产值占全国整体产值的 60% 以上（包括舟山地区）。该地区具备承接高附加值修理改装项目，如 FPSO 改装（也就是将现有船舶改造成浮式生产储卸油装置）、双燃料改装、LNG 船舶修理等的的能力。**三则是环渤海区域的大连、青岛两地**，拥有中国历史悠久、规模庞大的造船和修船企业，是中国北方重要的船舶工业基地。四是珠三角区域，以广州的龙穴岛为代表，是中国华南地区的重要造修船基地，由于邻近香港、澳门，可以满足区域内及南海航线的船舶修造需求为主。

对于邮轮运营商来说，日前邮轮巨头皇家加勒比旗下的“海洋光谱”号被豁免征收特别港务费，且正常开启后续航次运营。而被豁免的主要原因是“海洋光谱”号是以上海吴淞口为母港，服务的是母港当地的游客。如果只是临时来访的美籍船舶，才会成为征收对象。

当然，**中美贸易紧张，也使得日本邮船、商船三井和川崎汽船这三家日本航运企业意外地被“殃及池鱼”。**

美国东部时间 10 月 14 日，美国对外国造汽车运输船收取每顿 46 美元的入港费措施生效，实际征收将宽限至 12 月 10 日。美国贸易代表办公室(USTR) 4 月的方案中曾提出，从 10 月开始按每辆普通乘用车 150 美元征收。该方案引发了负担过重的担忧，于是在 6 月修改为“每净吨 14 美元”的方案。金额减少至三分之一左右。美国贸易代表办公室透露，14 美元的方案又被批评为“过低”，因此此次上调到每净吨 46 美元。虽然计算方式不同，但大型汽车运输船的入港费与 4 月份相近，预计仍将超过 100 万美元。如果不缴费，美国港口可能会拒绝卸载货物。

这本是针对近年来因为中国汽车出口火爆异常，而引发极高热度的汽车运输船。但是，目前占据全球汽车船市场 65%的企业分别是挪威的华伦威尔森（15%），日本邮船、商船三井、川崎汽船（合计占 40%），韩国现代格罗唯视（10%），多家汽车船公司躺枪。

港口圈认为，中美互征港务费的**直接受益者是征收方国库**，大家都将获得额外进账。但从港航市场的角度来看，最大的影响是贸易流和船舶挂靠港口的转移和分化，使得那些不受限制或提供更低成本中转服务的第三方港口获得了新的发展机会。在**新规生效的初期，美森轮船、中远海运等企业都发声选择“硬抗”**，也有诸如马士基、太平洋航运等企业通过重新布局航线、董事辞职等方式进行合理规避。但是塞斯潘这样全球最大的独立船东将公司总部从香港搬迁至新加坡以应对美国的 301 调查，也昭示了一个现实：**地缘政治正在以极为快速和残酷的方式再度重塑全球港航业的发展**，而裂缝的弥合却需要更长时间。

(2025-10-24)

## 动物疫情

# 01 非洲猪瘟



## 1. 波兰发生 37 起野猪非洲猪瘟疫情

10月13、17日，波兰通报圣十字省等5地发生37起野猪非洲猪瘟疫情，66头野猪感染死亡。

# 02 禽流感



## 2. 西班牙发生 8 起野禽和 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10月14、15、17日，西班牙通报巴伦西亚自治区等3地发生8起野禽和3起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，17只野禽和1578只家禽感染死亡，11.2万只家禽被扑杀。

# 03 其他疫情



## 3. 西班牙发生 7 起结节性皮肤病疫情

10月13、14、17日，西班牙通报加泰罗尼亚自治区发生7起结节性皮肤病疫情，27头牛感染。

## 4. 西班牙发生 2 起炭疽疫情

10月13日，西班牙通报埃斯特雷马杜拉自治区发生2起炭疽疫情，17头牛感染死亡。

## 5. 塞尔维亚发生 9 起 8 型蓝舌病疫情

10月16日，塞尔维亚通报兹拉提波尔州等2地发生9起8型蓝舌病疫情，12只绵羊感染，2只死亡，8只被扑杀。