

悦 览 天 下 静 观 世 界

- ▶ 最高 1000 美元/柜！达飞、赫伯罗特接连调整收费，亚洲出口成本再承压
- ▶ 全球仅三成的船准时到港！欧洲航线准班率跌至 4%，船期延误、货物滞港、交付风险上升
- ▶ 两班船（QB645W、QB646W）连续取消！MSC 调整欧洲航线，涉及多个中国出口港
- ▶ 运价两连涨！地中海涨超 8%，美线继续回调

资讯组出品
2026-10-19

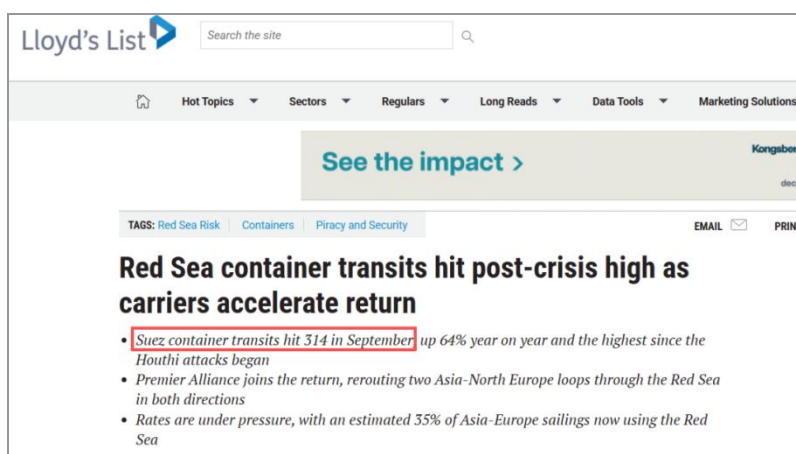
来源：JCtrans 杰西圈

班轮公司加速回归！

红海集装箱船通行量创危机以来新高

2026 年 9 月，通过曼德海峡的集装箱船达到 314 艘次，环比增长 14.6%，同比增长 64.4%，创胡塞武装袭击发生以来的月度最高纪录。

随着更多班轮公司重新安排苏伊士运河航线，大型集装箱船加速回归，亚欧航线的运力供需也开始发生变化。



大型集装箱船回归更明显

Lloyd' s List 10 月 7 日报道援引劳合社数据称，9 月通过曼德海峡的 7000 TEU 及以上集装箱船达到 124 艘次。与 2025 年同期相比，这类船舶的通行量增加了 107 艘次。

不过，航线尚未完全恢复正常。9 月共有 139 艘次船舶在关闭自动识别系统（AIS）的情况下通过曼德海峡，占当月总量的 44.3%。其中，108 艘次为

ONE 加入回归，两条亚欧航线计划双向通行

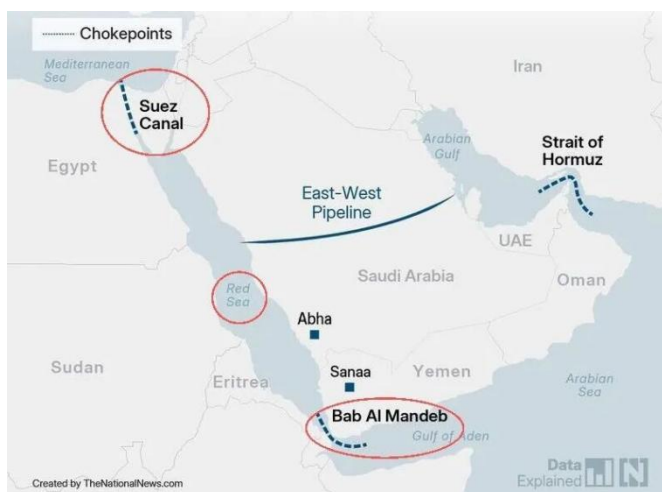
Lloyd' s List 援引 Alphaliner 的信息称，由 ONE、HMM 和阳明组成的 Premier Alliance，计划调整两条亚洲—北欧航线，使其往返航程均经红海和苏伊士运河通行。

其中，ONE 旗下东南亚—北欧 FE1 航线计划由“ONE CONTINUITY”轮率先执行新安排，首个西行苏伊士通行日期为 11 月 9 日。调整后，航线往返周期将从 13 周缩短至 11 周。

另一条印度次大陆—北欧 IOX 航线计划由“ONE RELIABILITY”轮率先执行，首个西行苏伊士通行日期为 11 月 17 日，往返周期将从 13 周缩短至 10 周。

此前，马士基与赫伯罗特组成的 Gemini Cooperation 也已宣布调整 AE12、AE11 和 AE5 三条亚欧航线，增加苏伊士运河通行安排。

中远海运同样在恢复相关航线。9 月 16 日，旗下 OOCL PORTUGAL 轮通过苏伊士运河驶往中国；10 月 4 日，OOCL SPAIN 轮也完成了苏伊士运河通行。



△ 红海及其关键航运通道

超 200 万 TEU 运力回归，亚欧航线运价承压

Linerlytica 估算，自 2026 年 5 月以来，已有超过 140 艘集装箱船、合计超过 200 万 TEU 运力回到苏伊士航线。

目前约 35% 的亚欧航次使用红海航线，不同方向的航次比例存在差异。随着绕行好望角的船舶减少，航程缩短，更多有效运力有机会重新投入市场。与此同时，9 月新增集装箱船运力接近 20 万 TEU。

Linerlytica 指出，受绕航减少及中国国庆假期空班安排影响，TEU 英里需求增速已低于运力供给增速，其市场指标自 2026 年 1 月以来首次转为负值。

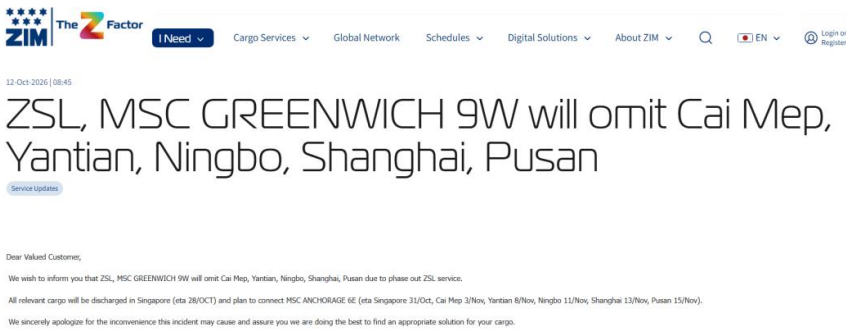
(2026-10-14)

来源：搜航网

以星航运大范围跳港

盐田、上海、宁波、青岛取消挂靠

近日，以星航运（ZIM）连续发布两份客户通知，对 **ZSL** 和 **ZMP** 服务相关航次的挂靠进行调整。盐田、宁波、上海、青岛等中国多个港口被取消挂靠，受影响货物需改在新加坡、上海或釜山中转。

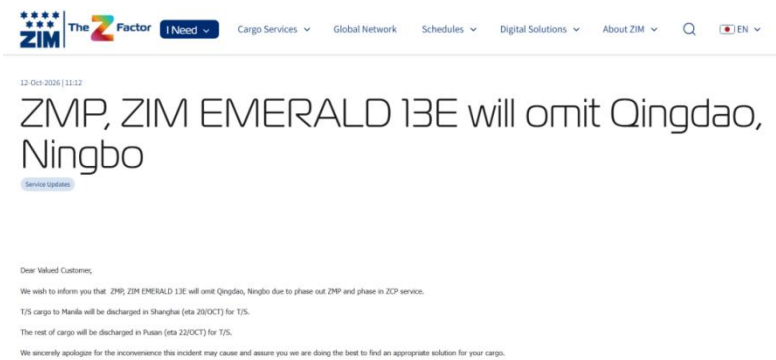


ZSL 航次连跳 5 个港口

ZSL 航线“MSC GREENWICH”轮 **9W 航次**，因退出 ZSL 服务，将取消挂靠越南盖梅港、**盐田港、宁波港、上海港**和韩国釜山港。

相关货物将统一在新加坡卸船，随后计划转接“MSC ANCHORAGE”轮 6E 航次继续运输。

“MSC ANCHORAGE” 预计于 10 月 31 日抵达新加坡，随后依次挂靠盖梅港（11 月 3 日）、盐田港（11 月 8 日）、宁波港（11 月 11 日）、上海港（11 月 13 日）和釜山港（11 月 15 日）。



ZMP 航次取消青岛、宁波挂靠

ZMP 航线“ZIM EMERALD”轮 **13E 航次**，因转入 ZCP 服务，取消**青岛港**和**宁波港**挂靠。

发往菲律宾马尼拉的货物，计划于 10 月 20 日在**上海港**卸船，等待后续中转，其余受影响货物将于 10 月 22 日在**釜山港**卸船并安排转运。（2026-10-14）

来源：维运网

最高 1000 美元/柜！
达飞、赫伯罗特接连调整收费
亚洲出口成本再承压

最近一段时间，出口企业对“涨价”这件事已经不陌生。

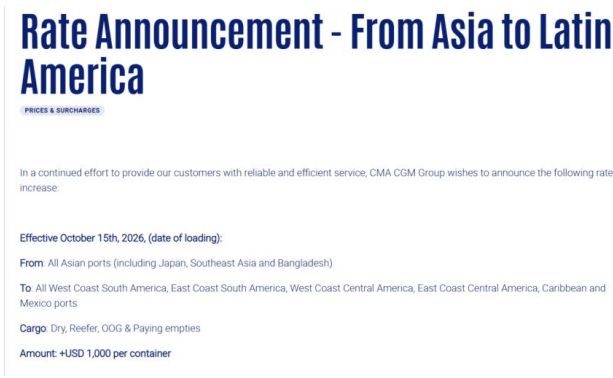
从旺季附加费、燃油附加费，到各种区域性费用调整，船公司不断通过附加费方式调整航线收益。

而近期，CMA CGM 和赫伯罗特又先后发布新的收费通知：

一个连续发布多项费用调整通知，涉及亚洲至拉美多个贸易方向，另一个则针对亚洲至西南非航线提高旺季附加费。

对于货代和出口企业来说，问题不只是“多了一笔费用”，更在于今年旺季运输环境下，越来越多成本正在向货主端传导。

亚洲至拉美全面涨价，每柜上涨 1000 美元



根据 CMA CGM 于 2026 年 9 月 24 日发布的官方公告，此次运价调整适用于从亚洲地区出口至拉美多个市场的货物。

覆盖范围包括：

- 南美西海岸
- 南美东海岸
- 中美洲东西海岸
- 加勒比地区
- 墨西哥

此次调整涉及多种货物类型，包括：

- 普通干货 (Dry Cargo)
- 冷藏货物 (Reefer)
- 超限货物 (OOG)
- 付费空箱

涨幅统一为：

1000 美元/柜

新费率以装船日期为准，自 **2026 年 10 月 15 日起生效**。

对于出口企业来说，这次调整最大的影响在于覆盖范围较广。

过去一些航线涨价，可能只是针对单一区域或特定港口。

但此次涉及**巴西、阿根廷、智利、秘鲁、墨西哥**等多个重要贸易市场，对于长期出口拉美的企业而言，运输报价可能需要重新调整。

20 吨以上重柜，再收 200-300 美元超重费

13-OCT-2026

Overweight Surcharge (OWS) - Dry cargo from Far East to West Coast Central & South America

PRICES & SURCHARGES

CMA CGM informs its customers of the following Overweight Surcharge (OWS):

Effective October 15th, 2026 until further notice:

- Origin: From Far East
 - Destination: To Central America West Coast & Mexico West Coast (excluding Panama West Coast & Honduras West Coast)
 - Cargo: 20' Dry
 - Amount: USD 200 per 20' Dry container with gross weight over 20 tons
-
- Origin: From Far East
 - Destination: To South America West Coast
 - Cargo: 20' Dry
 - Amount: USD 300 per 20' Dry container with gross weight over 20 tons

根据 CMA CGM 官方通知，船公司将从 2026 年 10 月 15 日起，针对远东出口至中美洲西海岸、墨西哥西海岸以及南美西海岸的 20 尺干货柜实施超重附加费（Overweight Surcharge, OWS）。

具体收费如下：

远东 → 中美洲西海岸、墨西哥西海岸（不包括巴拿马西海岸和洪都拉斯西海岸）

- 货物类型：20 尺干货柜
- 条件：集装箱总重量超过 20 吨
- 收费：200 美元/柜

远东 → 南美西海岸

- 货物类型：20 尺干货柜
- 条件：总重量超过 20 吨
- 收费：300 美元/柜

该费用从 2026 年 10 月 15 日起执行，持续时间暂未公布。

对于**钢材、机械设备、化工品、建材等出口货物**来说，这类费用影响会更加明显。

因为 20 尺柜本身就是重货运输中使用较多的箱型。

此前一些企业为了降低运输成本，会尽可能利用 20 尺柜装载高密度货物。但随着船公司对重量风险、设备损耗以及码头操作成本的关注增加，重柜收费正在逐渐成为常态。

超重费并不是第一次出现，船公司正在重新调整“重货成本”

实际上，CMA CGM 此前已经在亚洲至拉美航线上实施过类似措施。

2026 年 6 月，CMA CGM 曾宣布对远东至南美西海岸的 20 尺干货柜实施超重附加费。

当时规定，超过 20 吨的 20 尺柜，每柜收取 400 美元。

此次最新调整后，针对部分区域收费有所下降，但覆盖范围进一步明确，包括中美洲西海岸、墨西哥西海岸以及南美西海岸。

从行业角度看，船公司对于重货柜收费，并不仅仅是为了增加收入。

重量较高的集装箱，在码头堆存、装卸安排、船舶配载以及陆运环节都会带来更高要求。

尤其是在旺季阶段，船舶空间紧张时，重量管理也会成为船公司优化舱位利用率的一种方式。

赫伯罗特上调，亚洲至西南非旺季附加费

Shipping from Asia and Oceania to Southwest Africa? A PSS update is coming up

Surcharges Asia Oceania

A Peak Season Surcharge (PSS) update is coming up for shipments from China, Korea, Japan, Southeast Asia and Oceania to the port of Luanda, Lobito, Cabinda (Angola), Pointe Noire (Congo Brazzaville), Matadi, Boma (DR Congo), Libreville, Port Gentil (Gabon), Kribi, Douala (Cameroon), Walvis Bay, (Namibia) & Bata, Malabo (Equatorial Guinea). will apply to all container types for cargo on or after October 25, 2026, and will remain valid until further notice.

The details of this PSS are listed below:

- USD 800 per TEU

Should you require further information regarding this PSS, please contact [your nearest Hapag-Lloyd office](#). Our team will be happy to assist you based on your individual situation.

就在 CMA CGM 调整拉美航线费用的同时，赫伯罗特也宣布调整亚洲及大洋洲至西南非部分港口的旺季附加费（PSS）。

根据赫伯罗特 2026 年 10 月 13 日发布的官方通知：该费用适用于：

- 中国
- 韩国
- 日本
- 东南亚
- 大洋洲

出口至西南非多个目的港的货物。

执行时间：

2026 年 10 月 25 日起（以装船日期为准），持续至另行通知。

收费标准：

800 美元/TEU

适用港口包括：

- 安哥拉：Luanda、Lobito、Cabinda
- 刚果共和国：Pointe-Noire

- 刚果民主共和国：Matadi、Boma
- 加蓬：Libreville、Port-Gentil
- 喀麦隆：Kribi、Douala
- 纳米比亚：Walvis Bay
- 赤道几内亚：Bata、Malabo 赫伯罗特

这已经不是赫伯罗特今年第一次针对非洲航线调整费用。

此前，赫伯罗特也曾针对亚洲至西南非、西非航线推出旺季附加费，其中西南非方向收费曾为 600 美元/TEU。

赫伯罗特此次调整后，部分区域进一步提高。（2026-10-14）

来源：维运网

全球仅三成的船准时到港

欧洲航线准班率跌至 4%

船期延误、货物滞港、交付风险上升

对于今年下半年的海运市场来说，很多货主可能已经感受到一个变化：

船不是没有，舱位也不是完全没有，但准时到港越来越难。

根据 Xeneta 于 2026 年 10 月 12 日发布的报告，**全球集装箱船期可靠性在 9 月份继续下降，连续第四个月走弱。**

数据显示：

9 月全球班轮准班率下降至 27%，较 8 月下降 2 个百分点。与此同时，船舶平均延误时间升至 6 天，相比第二季度初增加了 2.4 天。

简单来说，今年 9 月份全球只有不到三成的集装箱船能够按照原计划时间**抵达**。而剩下的大部分船舶，都不同程度出现延误。

远东—欧洲航线准班率跌至 4%



这轮船期恶化，最明显的变化发生在**亚洲出口航线**上。

Xeneta 数据显示：远东至欧洲航线 9 月准班率仅为 4%。

同时，该航线船舶平均延误时间达到 9.9 天。

这是该航线自 2021 年 9 月以来最差表现，当时受疫情冲击影响，准班率曾跌至 3%。

对于大量依赖中国出口的欧洲货主来说，这意味着什么？

以前可能只是晚几天，现在则可能影响：

工厂生产计划、欧洲仓库库存安排、促销季备货节奏、后端客户交付时间。

尤其进入四季度，欧美市场进入传统补库阶段，任何一周级别的运输延误，都可能放大成供应链压力。

美国航线同样承压，运价上涨与延误同时出现

除了欧洲航线，美线表现也没有明显改善。

数据显示：远东至北美航线 9 月准班率维持在 20%。

但平均延误时间进一步增加至 6.9 天，环比增加 0.8 天。

Xeneta 表示，中国港口拥堵正在逐渐传导至欧美目的港，最终表现为海外港口靠泊延误。

与此同时，运价端也出现明显上涨。

Xeneta 数据显示：10 月初，中国至美国西海岸现货平均运价达到：7717 美元/FEU，相比 2025 年 9 月的 1778 美元/FEU，涨幅超过 4 倍。

长期合同价格也上涨至：3649 美元/FEU；环比上涨 26%。

这也是当前市场比较矛盾的地方：货主面对的不只是“贵”，还有“不确定”。花更高的钱订舱，但船期依然可能延误。

台风只是导火索，真正的问题是供应链缓冲渐少

Xeneta 分析认为，本轮船期恶化主要受到几个因素叠加影响：

第一，是亚洲区域连续受到强台风影响。

今年 7 月至 9 月初，多轮强台风影响亚洲港口运营，导致船舶排队、跳港、调整挂靠顺序。

第二，是燃油成本压力。

第三，是传统旺季需求增加。

但从行业角度看，台风只是触发因素。

真正的问题在于：

过去几年，全球班轮网络已经长期处于高负荷状态。

当港口、天气或者需求出现一点波动，整个网络缺少足够缓冲。

船期调整后，一艘船晚几天，后续几个港口都会受到影响。

最后形成：

亚洲港口等待 → 船舶晚开 → 欧洲/美国晚到 → 后续航次继续被打乱。

新联盟表现也受到影响，Gemini 可靠性明显下降

今年备受关注的 Gemini 合作网络，同样受到船期恶化影响。

该网络由马士基和赫伯罗特组成，推出时的重要目标之一就是提升准班率。

但数据显示：

Gemini 网络准班率已经从 6 月份的 70%，下降至 9 月份的 40%。

8 月底每周准班率还达到 62%，截至 9 月 28 日当周已经下降至 34%。

10 月 5 日当周部分数据显示进一步下降至 28%。

此前市场对于 Gemini 最大的期待，就是通过减少挂靠、优化网络提高可靠性。

但目前来看，在极端天气和港口拥堵面前，即使新的联盟模式，也很难完全避免整个供应链系统性的延误。

新加坡港拥堵加剧，中国港口压力开始向外扩散

还有一个变化值得注意，新加坡港最近压力明显增加。

作为全球最大的中转港之一，新加坡承担大量亚洲区域转运。

Xeneta 数据显示：

9 月份新加坡平均每日等待船舶数量接近翻倍，从约 12 艘增加至 22 艘。

平均等待时间从 1.9 天增加至 3.1 天。

简单理解：

中国港口出现的问题，正在沿着航线网络向外扩散。

黄金周之后，船公司可能开始“控节奏”



远东—欧洲取消运力约 6%，远东—北美约 8%，均属于近 21 个月较低水平。

原因也很简单：**旺季货量还在，船公司不愿意轻易砍班。**

但进入 10 月份后，情况可能变化。

目前公布计划显示：远东—欧洲 10 月停航比例可能升至 17%，远东—北美可能达到 13%。

船公司可能需要通过调整班次，慢慢消化前期积累的延误。（2026-10-14）

来源：维运网

69 艘船排队超 100 小时！

巴拿马运河压力持续，货物加速转向洛杉矶

中国出口企业或面临新一轮航线调整

洛杉矶港最近有点“忙不过来”。

9 月份，该港集装箱吞吐量达到 1,042,652 TEU，创下 118 年历史以来单月最高纪录，比此前 2025 年 7 月创下的纪录还多出 2 万多个 TEU。

对于美国西海岸这个传统门户港来说，这个数字并不只是一次旺季增长。

背后反映的是，全球航运网络正在发生新的变化——越来越多原本计划经过巴拿马运河、苏伊士运河的货物，正在重新选择路线，而美国西海岸港口成为其中一个重要承接点。

洛杉矶港为何突然“爆”？



根据洛杉矶港 2026 年 10 月 9 日发布的数据，9 月份：

- 集装箱总吞吐量：1,042,652 TEU
- 进口重箱：545,696 TEU，同比增长 19%
- 出口重箱：125,751 TEU，同比增长 10%

• **空箱：371,206 TEU，创历史新高**

同时，**7 月至 9 月期间，该港累计处理接近 300 万 TEU，创下历史最繁忙季度纪录**。2026 年前 9 个月累计吞吐量接近 810 万 TEU，同比增加超过 3%。洛杉矶港

表面看，这是美国零售商为年底假期销售提前备货。

但业内人士都知道，今年的货流变化并不简单。

如果只是传统旺季，美国各大港口都会同步增长。

但这一次，更多货量正在向洛杉矶集中。

5%的货量正在改变路线，巴拿马运河成为关键变量

洛杉矶港执行董事 Gene Seroka 在 10 月 9 日的媒体简报会上表示，**由于苏伊士运河和巴拿马运河持续面临挑战，大约有 5%的额外货量在起运地阶段被重新分配，转向洛杉矶港运输。**

其中，**巴拿马运河的问题尤其受到关注。**

今年以来，巴拿马运河持续受到降雨不足影响，为保障水资源供应，运河管理方多次调整通航限制。

2026 年 9 月 3 日起，巴拿马运河新巴拿马型船闸每日预约通行量调整至 9 个；随后由于流域降雨情况有所改善，巴拿马运河管理局在 10 月宣布，将新巴拿马型船闸每日通行量恢复至 10 个，自 10 月 15 日起执行。

不过，限制虽然有所放松，等待压力并没有完全消失。

MarineTraffic 数据显示，**2026 年 1 月至 9 月底，共有 69 艘集装箱船等待超过 100 小时才能通过巴拿马运河，占同期通过船舶数量的 3.3%。**

相比之下，2025 年同期只有 13 艘，占比仅 0.6%。

对于船公司和货主来说，最大的问题不是“能不能过”，而是“不确定什么时候能过”。

一旦船期无法稳定，后面的卡车、铁路、仓储、销售节点都会受到影响。

绕开运河背后，还有一笔越来越贵的燃油账

除了等待时间，成本也是推动货物流向变化的重要因素。

Gene Seroka 表示，过去 8 个月，由于伊朗战争等因素影响，船舶燃油价格上涨，部分航线运输成本明显增加。

对于船公司而言，绕行意味着更多航程、更高燃油消耗。而这些成本最终会通过各种形式传导给进口商和出口商。

所以部分货主开始重新计算：

走巴拿马运河，看似距离更短，但如果需要等待数天甚至更久，加上燃油成本上涨，整体运输成本未必更低。

相比之下，亚洲—美国西海岸航线虽然需要通过铁路或卡车转运到内陆，但稳定性和时效优势正在重新被市场重视。

这也是为什么洛杉矶港正在吸收更多亚洲进口货物。

洛杉矶港压力还没结束，第四季度或继续迎来高货量

Gene Seroka 预计，未来几个月洛杉矶港货量仍可能保持高位。

原因包括：

一方面，美国零售商仍在为假期销售补充库存；

另一方面，美国和中国之间当前贸易缓和窗口，以及 2027 年春节提前到来的因素，都可能促使企业提前安排出货。

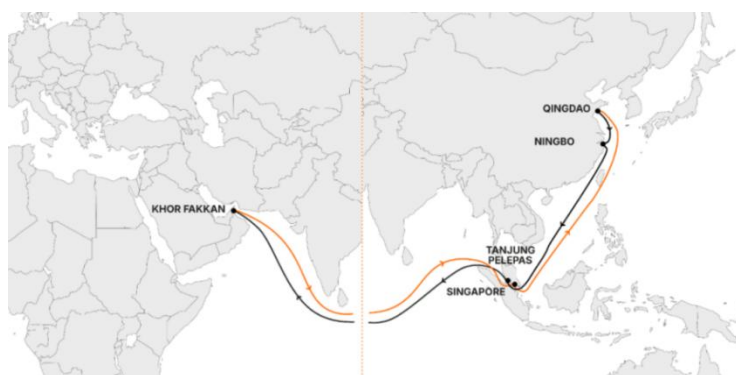
洛杉矶港方面预计，10 月份吞吐量仍可能达到约 90 万 TEU 水平。

(2026-10-14)

来源：搜航网

马士基、赫伯罗特恢复中东航线 连接中国两港

近日，马士基与赫伯罗特宣布，将在“双子星合作”框架下恢复亚洲至中东的周班航线服务。该航线在两家公司分别使用 **FM1** 和 **AGX** 名称。



复航后的挂港顺序为：青岛—宁波—丹戎帕拉帕斯—**豪尔费坎**—新加坡—青岛。

首航船 “Maersk Athabasca” 轮 **642W** 航次。据马士基公告，该轮计划于 **10 月 17 日** 自青岛开航，预计 11 月 16 日抵达阿联酋豪尔费坎。

赫伯罗特公告列出的青岛预计抵港日期为 **10 月 18 日**，具体船期以船司最新确认为准。

马士基表示 FM1 复航后，现有订舱限制及货物接载要求仍然有效。公司将以现有**陆侧物流方案**配合复航服务，继续服务上湾地区。

两家公司也强调，将持续评估中东地区安全形势，后续服务仍可能随地区局势变化而调整。

今年 3 月上旬，受中东冲突升级和安全风险影响，双方暂停了 FM1/AGX 航线。此次恢复周班运营，距离已 7 个月。（2026-10-15）

来源：维运网

2500 多个集装箱漂浮海上

霍尔木兹海峡沉船，货主或面临货损风险？

当地时间 10 月 14 日，霍尔木兹海峡传出消息：一艘载有 2500 多个集装箱的货轮在海峡南部水域触雷，随后发生爆炸、起火，最终沉没。

一艘船、2500 多个集装箱。对货主来说，这背后可能是整批出口订单；对货代来说，则可能牵涉订舱、货物保险、交付安排，以及事故发生后谁来承担损失。

对于中国货代和货主而言，眼下既要关注事故本身，也要看清霍尔木兹海峡商船安全风险正在如何影响实际运输。

沉船身份锁定，支线网络受冲击



M P A
SINGAPORE

MEDIA RELEASE

Singapore, 14 October 2026 | **FOR IMMEDIATE RELEASE**

Two Singapore-Registered Vessels Struck in Strait of Hormuz

The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) was informed that two Singapore-registered container vessels, GFS PRIDE and GFS GISELLE, were reportedly struck by unknown projectiles while transiting the Strait of Hormuz on 13 and 14 October 2026 (Singapore Time), respectively.

2. GFS PRIDE sustained damage and a fire on board, and has since sunk. All 21 crew members were safely evacuated. No injuries have been reported.

3. GFS GISELLE sustained hull damage and has since arrived under its own propulsion at a safe anchorage. All 22 crew members are safe, with no injuries reported.

4. There are no Singaporeans on board both vessels.

5. MPA is in contact with the vessels' management company and is monitoring the situation closely.

这起沉没事故的主角，很快被海事安全机构锁定为**新加坡籍集装箱船“GFS PRIDE”轮 (2824TEU)**。该船由位于阿联酋迪拜的 GFS Ship Management FZE 管理，隶属于阿布扎比港口集团旗下的 Global Feeder Shipping (GFS)。

GFS 是一家深耕中东、亚洲和非洲市场的集装箱支线运营商，长期为马士基等全球知名班轮公司提供区域货物集散服务。此次沉船不仅意味着一艘船舶的全损，**更直接切断了海湾地区维持货物进出的支线运输环节。**对于依赖区域中转的货物而言，这一环节的受阻可能导致已经抵达周边枢纽港的货物无法按原计划完成交付。

“触雷”还是“被击中”？双方各执一词

关于“GFS PRIDE”到底是怎么沉的，目前两边还在“各执一词”。**伊朗伊斯兰革命卫队海军 14 日发声明，说这艘载有 2500 多个集装箱的船，非要走一条“未经授权且危险”的航线，结果触发了水雷，爆炸起火后沉没。**伊朗还特意提醒渔民和过往船只，**小心水面上的漂浮集装箱。**

但海事安全圈和西方机构根本不买账。英国海上贸易行动办公室（UKMTO）和多家海事情报公司的报告都指向“不明投射物击中”。Marisks 在预警里说得很直白：**目前没有独立证据能证明是水雷干的，伊朗的说法更像是心理战，目的就是制造恐慌，把大家吓退。**

散货船也未能幸免，袭击创开战新高

让人值得关注的是沉下去的不止这一艘。据路透社 10 月 15 日的报道，**悬挂安提瓜和巴布达旗的散货船“CAPE DAO”也在 14 日前后被确认正在沉没。**这艘船 9 月 23 日就被不明发射物击中过，拖了几个星期终于没扛住。一天之内，集装箱船和散货船双双沉没，**这是自今年 2 月底冲突爆发以来，极其罕见的严重全损事件。**

英国海上贸易行动办公室（UKMTO）的数据显示，**仅 10 月 13 日一天，就有 4 起商船遇袭事件，除了 GFS 的两艘，还有集装箱船“AL SAADIYAT”和油轮“ALFONSO”。**海事情报公司 Windward AI 统计，上

周整个海峡周边的商船遇袭次数达到了 12 起，创下了开战以来的最高纪录。

10 月份才过去一半，已经有约 24 艘船挨了打，比整个 9 月加起来还多。

核心争议，共同海损还是船方过失？

对于船上载运的货物来说，船舶沉没意味着什么，大家并不陌生。

如果货物随船沉入海底，可能面临实际全损；如果集装箱落水、破损或货物受海水浸泡，则需要进一步核定货损情况。至于货物能否获赔、由谁承担损失，还要结合货物保险条款、运输合同和事故调查结果判断。

眼下还有一项现实风险：漂浮集装箱会给附近船舶通行带来额外危险。

伊朗革命卫队海军已提醒当地船只和渔民注意避让。对于需要通过相关海域的商船而言，除了关注航行警告，还需要留意船公司是否调整航线、修改船期或采取其他安全措施。

对中国货代和货主来说，最实际的问题往往不是“海峡还能不能走”，而是手上的货还能不能按原计划走。

如果船公司因安全风险调整航线、延后靠港或改变运输安排，货主需要重新核对交货期限、库存安排和后续订单；货代则需要及时确认承运人通知，避免沿用已经失效的船期信息。

目前，公开通报尚不足以证明这起沉船事故已经导致霍尔木兹海峡全面封航，也没有可靠数据可以据此量化中国出口货物将受到多大影响。具体运输安排仍应以船公司和相关海事机构的最新通知为准。

如果后续宣布共同海损，货主就一定要分摊吗？

船舶发生重大海损后，货主最担心的问题之一，就是会不会收到共同海损分摊通知。

共同海损并不是船舶发生事故后，船东就可以把所有损失平均分给货主。

按照海上运输中常见的共同海损规则，**通常需要存在为共同安全而有意、合理采取的非常措施，并由此产生特殊牺牲或费用等条件。船舶触雷、起火或沉没本身，并不自动意味着共同海损成立。**

此外，事故原因与共同海损是否成立，也不能简单画等号。

即便后续调查发现船舶存在航线选择或操作方面的问题，也仍需要结合适用法律、运输合同、相关海损规则和具体事实，判断其对共同海损及各方责任的影响。不能仅凭伊朗方面所称的“未经授权航线”，就认定船方存在法律意义上的过失，更不能直接得出货主可以拒绝分摊的结论。

如果后续真的收到共同海损担保或分摊通知，货主和货代可以先做几件事：

第一，核实通知是否来自船东、承运人或其正式委任的理算机构，确认船名、提单号及货物信息。

第二，尽快联系货物保险人，核对保单是否涉及共同海损担保、分摊及相关理赔安排。

第三，妥善保存提单、商业发票、装箱单、保险单、承运人通知及相关沟通记录。若对事故原因或船方责任存在疑问，应及时向保险人或专业海事法律顾问咨询。

不要因为收到一封 GA 通知就直接认定必须承担某一金额，也不要没有核实合同和法律依据前，贸然认定自己可以拒绝所有分摊责任。

与中国海运业的深度关联

虽然“GFS PRIDE”轮悬挂新加坡旗且由阿联酋公司管理，但此次事故对

中国海运业有着不可忽视的连锁影响。

首先，中国是全球最大的集装箱制造国和出口国，中东航线是中国外贸出口的重要通道之一。大量中国制造的电子产品、机械设备和日用品通过支线网络在海湾地区进行中转。**GFS 等支线运营商的业务受阻，将直接导致中国出口中东的货物面临中转延误、滞港甚至退运的风险。**

其次，中国船东和货代企业是中东航线的重要参与者。**当前霍尔木兹海峡的通航风险急剧上升，中国籍船舶或在华运营的船舶在途经该水域时，将面临更高的战争险保费和更严格的安保要求。同时，由于支线网络的瘫痪，中国货代企业可能需要紧急调整物流方案，将货物改道至阿曼的苏哈尔港或阿联酋的富查伊拉港进行中转，这将大幅增加运输成本和时间成本。**（2026-10-15）

来源：威尔森 WilsonSons

消息称，中美元首会晤后 中方采购了 8 至 10 船美国大豆

三位贸易消息人士周三向路透社透露，中国国有采购商本周采购了 8 至 10 船巴拿马型船载量的美国大豆，这是自 9 月中美元首会晤以来首批此类交易。

他们补充称，这些货物的装运时间定于 12 月开始。

业界此前一直在等待中国恢复采购的迹象，因为中国买家已经暂停购买数周，部分原因是本月早些时候中国为期一周的国庆假期导致需求疲软。

这些业内消息人士称，此次采购由国有贸易公司完成。

其中一位消息人士表示，这些公司支付的价格比芝加哥期货交易所 1 月大豆合约高出每蒲式耳 3.10 至 3.20 美元。每艘巴拿马型船可装载约 65,000 吨大豆。

Mysteel 的数据显示，周二，中储粮在拍卖中售出了 51.8 万吨进口大豆中的 40.5%。消息人士预计未来几周还将举行更多拍卖。

中国海关总署数据显示，9 月份中国进口大豆 1188 万吨，较去年同期下降 7.7%。（2026-10-15）

来源：JCtrans 杰西圈

胡塞武装连续三天袭击

亚欧航线运价要反弹？

胡塞武装近期持续对沙特机场及能源设施发动导弹和无人机袭击，沙特与胡塞武装之间的冲突进一步升级。

随着 2027 年年度运输合约谈判季临近，市场也开始重新评估红海局势对亚欧航线运力和运价的潜在影响。

不过，目前尚无红海航道大范围关闭的确认消息，运价也并未被证实因这一轮局势升级而全面上涨。

亚欧航线运价仍在回落，但同比仍高

今年 7 月以来，亚欧航线现货运价持续走低。总部位于美国的物流科技公司 FreightWaves 分析认为，旺季需求放缓，以及船公司逐步恢复经红海航行，是推动运价回落的主要因素。

随着部分船舶恢复红海通行，亚欧航线的航程缩短，市场有效运力随之增加，对运价形成一定压力。

但与去年同期相比，目前运价仍处于相对较高水平。

截至上周，两条主要亚欧航线的现货运价均超过 3000 美元/FEU，较 2025 年 10 月同期高约 70%。

红海局势为何会影响运价

如果红海航行风险进一步上升，商船再次频繁遭遇袭击，船公司可能重新调整航线，增加绕行好望角的船舶数量。

绕航会延长单航次运输时间，船舶周转效率随之下降。在货量没有同步大幅减少的情况下，市场可用运力可能收紧，从而为运价提供支撑。

此前，船公司逐步恢复亚欧航线红海通行，已经增加了市场有效运力。若这一趋势逆转，运价走势也可能受到影响。

2027 年合约谈判，市场信号并不一致

红海局势升级之际，船公司与货主正陆续进入 2027 年年度运输合约谈判阶段。

对船公司来说，当前运价虽然已经回落，但仍明显高于去年同期。部分船公司也已宣布 10 月综合费率上涨（GRI），试图为谈判争取更有利的价格基准。

货主一方则有不同考量。媒体报道指出，预计明年交付的新造船将进一步增加船队运力；如果红海通行持续恢复，亚欧航程缩短，也会释放更多有效运力。这些因素使部分货主预期 2027 年运价仍有下行空间，对当前价格水平下签订长期合约持谨慎态度。

因此，红海局势的变化可能成为新一轮合约谈判中的重要变量：如果航线风险持续上升，运力收紧可能增强船公司的议价能力；如果红海通行继续恢复，加上新船交付增加，运价仍可能面临压力。

运价接下来怎么走

FreightWaves 认为，随着旺季货量逐渐减弱，本季度剩余时间内运价仍可能继续走软。但如果胡塞武装持续扩大对沙特目标的袭击，或红海商船再次遭遇袭击，市场有效运力可能收紧，给运价带来上行风险。（2026-10-16）

来源：搜航网

马士基员工再次罢工

抗议取消居家办公，强制五天到岗

当地时间 10 月 13 日，马士基安特卫普办公室员工再次发起罢工，反对公司拟于 2027 年 1 月 1 日起，在全球范围内取消现有居家办公安排，强制要求员工每周五天到岗。

GVA

Personeel Maersk staakt opnieuw tegen afschaffing telewerk: “Koffiekoeken en broodjes halen weinig uit”

据工会 BBTk 通报，罢工行动集中在港口附近的马士基海关办公室。当日仅约 15 名员工到岗，管理层尝试用咖啡点心和三明治吸引员工返岗，但效果不佳。

此前的 10 月 1 日，马士基安特卫普员工举行首次罢工，约 100 名员工中超过半数参与。

此次劳资争议源于马士基哥本哈根总部作出的一项全球性决定。

按照新政策，自 2027 年 1 月 1 日起，马士基将停止现有的居家办公安排，办公室员工需恢复每周五天到岗。

在比利时，马士基员工目前最多可每周居家办公三天。新政实施后，这一安排将被全部取消。公司给出的理由包括加强团队联系，并为人工智能（AI）及其带来的新工作模式做好准备。

员工则认为，这套解释存在矛盾。马士基不少团队分布在欧洲不同国家，即使回到办公室，与同事的沟通仍主要通过线上会议完成，每周五天到岗未必

能够明显增加面对面协作。

安特卫普长期面临交通拥堵。按照工会估算，员工在新政策下可能每周增加约 6 小时通勤时间，并承担更多燃油费和停车费。

据报道，马士基管理层一方面承认新政策可能促使部分有经验的员工离职，另一方面表示这些员工届时“不属于马士基”，进一步加剧了员工不满。

员工表示，他们并不反对适当增加到岗时间，但无法接受完全取消居家办公。部分员工已向工会表示，如果公司不调整政策，可能考虑离职。（2026-10-16）

来源：维运网

两班船（QB645W、QB646W）连续取消！

MSC 调整欧洲航线，涉及多个中国出口港

MSC 宣布，将连续取消亚洲至北欧航线两班 Britannia 服务航次。此次调整涉及第 45 周的 QB645W 和第 46 周的 QB646W，连续两周的航次安排受到影响。

对于从中国出口至欧洲的货代和货主来说，接下来需要关注的，不只是少了哪两班船，还包括原有订舱如何安排、替代航次能否衔接，以及欧洲航线运力调整会不会继续影响市场。

一、MSC 官方确认：连续两周取消 Britannia 航次

当地时间 2026 年 10 月 14 日，地中海航运在官网发布亚洲至北欧航线调整通知，称由于市场持续面临挑战，公司计划调整该航线的运力，取消以下两个航次：

Schedule Update - Trade Asia to North Europe		
14/10/2026		
Due to ongoing market challenges, MSC is planning to adjust capacity on its Asia to North Europe services. The following sailings will be blanked in week 45 and 46.		
WEEK	SERVICE	VOYAGE NUMBER
45	BRITANNIA	QB645W
46	BRITANNIA	QB646W

MSC 表示，客户仍可按照正常渠道继续订舱，公司正在安排替代服务，以制定相应的应急方案。

随后，航运媒体 Container News 于 10 月 15 日报道了这一调整，**确认两班航次均属于 Britannia 服务。**

Britannia 服务涉及多个中国出口港

这次调整之所以值得中国货代关注，与 Britannia 服务本身的航线布局有关。

根据 MSC 于 2026 年 4 月 27 日发布的亚洲—北欧航线网络调整公告，**Britannia 服务的航线轮换包括宁波、上海、南沙、盐田，以及新加坡、科伦坡等港口，之后连接英国费利克斯托、鹿特丹、泽布吕赫、安特卫普等欧洲港口，并覆盖波兰、立陶宛等波罗的海市场。**

这意味着，原本计划搭乘相关航次出口的货物，可能需要根据 MSC 后续公布的替代安排，重新确认实际装船航次和预计到港时间。

这里有个实际问题：**有舱位可订，不等于原定航次不受影响。**

MSC 虽然表示客户可以照常订舱，但应急方案的具体细节尚未在这份公告中展开。对于已经拿到订舱确认的货代，仍应逐票核实原订航次是否发生变化、货物是否需要转配，以及新的截关和进港时间是否调整。

尤其是有固定交货期、海外仓补货计划或后续卡车及铁路运输安排的货物，不能只看订舱系统里还有没有舱位，还要确认新的船期能否衔接原有交付计划。

二、欧洲航线运价已连续走弱，船公司开始重新调整运力

Route	Route code	24 Sept 2026	1 Oct 2026	8 Oct 2026	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$4,468	\$4,434	\$4,351	▼ -2%	164%
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$3,485	\$3,399	\$3,337	▼ -2%	112%
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$599	\$613	\$628	▲ 2%	40%
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$3,835	\$3,702	\$3,696	0%	106%
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$7,838	\$7,835	\$7,624	▼ -3%	250%
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$791	\$791	\$806	▲ 2%	13%
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$10,373	\$10,428	\$10,220	▼ -2%	220%
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$1,102	\$1,118	\$1,106	▼ -1%	33%
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$3,121	\$3,116	\$3,091	▼ -1%	76%

把这次取消航次放到整个亚洲—欧洲市场来看，背景就更加清楚了。

根据 Drewry 截至 10 月 8 日的世界集装箱运价指数显示，上海至鹿特丹 40 英尺集装箱即期运价为 3337 美元，周环比下降 2%。**该机构的相关航线运价已连续 13 周下跌。**

另一项指标也呈现出相近方向。Freightos 于 10 月 13 日发布的周度数据中，亚洲至北欧航线即期运价为 3260 美元/FEU，周环比持平。**不同指数在具体报价上存在差异，但都反映出亚洲至欧洲市场的运价支撑正在减弱。**

运价走弱，并不意味着船公司就会马上大幅减班；同样，取消航次也不一定能立即推高运价。船公司需要综合考虑订舱需求、船舶利用率、航线运营成本以及后续船期安排。

当货量不足以支撑原有运力投放时，取消部分航次可以减少短期内的可用舱位，帮助船公司重新平衡供需。但对于货代和货主来说，原本预期的运力减少，也可能带来订舱选择变化和出运计划调整。

取消航次并非新动作，关键是后续调整会不会扩大

实际上，MSC 此前已经在亚洲—欧洲航线上安排过阶段性停航。

2026 年 8 月 25 日，MSC 公布了中国国庆黄金周期间的部分航次调整计划，其中包括**亚洲—北欧航线第 40 周的 Swan 服务 FW640W、Britannia 服务 QB640W，以及第 41 周的 Lion 服务 GL641W。**

当时，MSC 同样表示，预计黄金周期间市场需求放缓，因此对部分航次进行调整，并通过替代服务安排应急方案。

两次调整的背景并不完全相同。8 月的安排明确与黄金周期间的需求预期有关，而 10 月公布的 QB645W、QB646W 调整，则被 MSC 归因于持续的市场挑战。

不过，两次安排放在一起看，可以发现船公司仍在根据不同阶段的市场情况调整实际投放的运力。

还要留意另一个变量：**亚洲—欧洲航线的运力不只取决于取消多少班船，也取决于船舶实际走哪条航路。**

ContainerSignal 在 10 月 15 日的分析中指出，船舶经苏伊士运河恢复通行，会缩短部分航程、提高船舶周转效率，从而增加市场上的有效运力。即使船公司取消部分航次，航程缩短也可能抵消一部分运力收缩的效果。

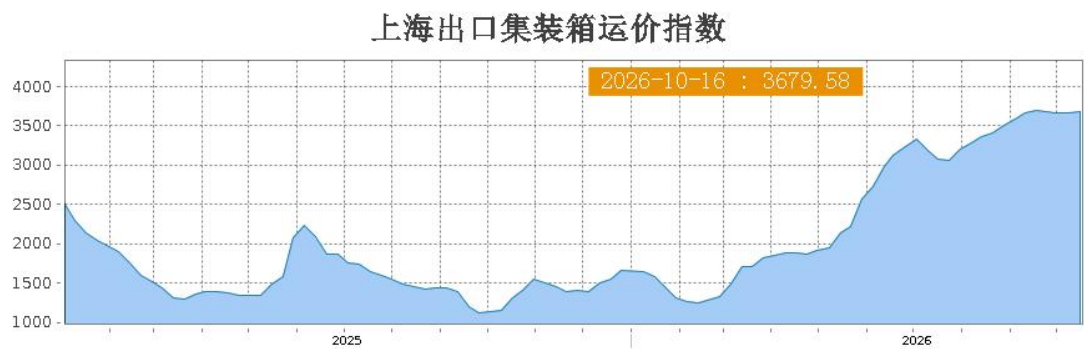
因此，判断欧洲航线运力是趋紧还是趋松，不能只统计停航数量，还要结合航线恢复情况、船舶周转效率和实际货量一起看。（2026-10-16）

来源：搜航网

运价两连涨

地中海涨超 8%，美线继续回调

最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI）报 3679.58 点，上涨 15.47 点，周涨幅 **0.42%**，连续第二周小幅回升。



图源：上海航运交易所

本期上海至欧洲基本港运价报 **2335 美元/TEU**，周涨幅 **2.7%**；上海至地中海基本港运价报 **3250 美元/TEU**，周涨幅 **8.3%**。

业内人士认为，此轮反弹与船公司推动 10 月下半月提价的背景相呼应。但欧线整体需求不足，加上部分船舶重返苏伊士运河增加有效供给，预计 10 月 19 日至 25 日运价总体保持稳定。

美国航线运价高位回落。上海至美西基本港运价报 7525 美元/FEU，周跌幅 0.8%；上海至美东基本港运价报 10405 美元/FEU，周跌幅 1.1%。

货代市场报价美西每 FEU 约 8250 美元、美东每 FEU 约 11000 美元。

市场分析认为，亚洲多个港口拥堵虽有缓解，但积压货物仍在消化，预计 10 月底前美线运价仍有支撑。

SCFI 运价

- **上海至欧洲**运价 2335 美元/TEU，上涨 61 美元，涨幅 2.7%。
- **上海至地中海**运价 3250 美元/TEU，上涨 248 美元，涨幅 8.3%。
- **上海至美西**运价 7525 美元/FEU，下跌 59 美元，跌幅 0.8%。
- **上海至美东**运价 10405 美元/FEU，下跌 119 美元，跌幅 1.1%。
- **上海至波斯湾**运价 6474 美元/TEU，上涨 22 美元，涨幅 0.3%。
- **上海至南美**运价 5529 美元/TEU，下跌 396 美元，跌幅 6.7%。
- **上海至澳新**运价 2553 美元/TEU，下跌 209 美元，跌幅约 7.6%。
- **近洋航线**：上海至东南亚运价报 1156 美元/TEU，较上期下跌 3 美元，跌幅 0.26%；韩国航线下跌 21 美元，报 365 美元/TEU。日本关西、关东运价分别报 328 美元/TEU、331 美元/TEU。（2026-10-19）

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 塞尔维亚发生 376 起家猪非洲猪瘟疫情

9 月 30 日和 10 月 2、5 日，塞尔维亚通报斯雷姆州等 5 地发生 376 起家猪非洲猪瘟疫情，623 头家猪感染，290 头死亡，1 万头被扑杀。

2. 芬兰发生 5 起野猪非洲猪瘟疫情

9 月 30 日和 10 月 5 日，芬兰通报南芬兰区发生 5 起野猪非洲猪瘟疫情，5 头野猪感染死亡。

3. 西班牙发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 2、8 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，13 头野猪感染死亡。

4. 意大利发生 16 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 2、9 日，意大利通报托斯卡纳大区等 4 地发生 16 起野猪非洲猪瘟疫情，16 头野猪感染死亡。

5. 波兰发生 53 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 9 日，波兰通报波德拉谢省等 4 地发生 53 起野猪非洲猪瘟疫情，66 头野猪感染死亡。

6. 南非发生 3 起家猪非洲猪瘟疫情

10 月 7 日，南非通报豪登省发生 3 起家猪非洲猪瘟疫情，191 头猪感染死亡，171 头被扑杀。

02 禽流感



7. 荷兰发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 28 日，荷兰通报弗莱福兰省发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感野

禽疫情，1 只野禽感染死亡。

8. 挪威发生 3 起野禽 H5N1 亚型和 1 起野禽 H5 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 29 日和 10 月 5 日，挪威通报特伦德拉格郡等 3 地发生 3 起野禽 H5N1 亚型和 1 起野禽 H5 亚型高致病性禽流感疫情，4 只野禽感染死亡。

9. 丹麦发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 2 日，丹麦通报古尔堡松市发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，9 只野禽感染死亡。

10. 瑞典发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 2 日，瑞典通报克里斯蒂安斯塔德市发生 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. 英国发生 1 起家禽 H5N5 亚型和 4 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 5、9 日，英国通报苏格兰等 2 地发生 1 起家禽 H5N5 亚型和 4 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，7 只家禽感染死亡，5 只被扑杀，6 只野禽感染死亡。

12. 美国发生 4 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 2 日，美国通报明尼苏达州等 2 地发生 4 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，89 只家禽感染死亡，19.6 万只被扑杀。

13. 加拿大发生 7 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 2、8 日，加拿大通报曼尼托巴省等 2 地发生 7 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，5574 只家禽感染死亡，9.8 万只被扑杀。

14. 智利发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 5 日，智利通报阿劳卡尼亚大区发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，25 只野禽和散养家禽感染被扑杀。

15. 巴西发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 8 日，巴西通报南里奥格兰德州发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，60 只野禽和散养家禽感染，35 只死亡，52 只被扑杀。



16. 奥地利发生 4 起 Q 热疫情

9 月 28 日，奥地利通报蒂罗尔州等 3 地发生 4 起 Q 热疫情，2 头牛和 2 只绵羊感染。

17. 俄罗斯发生 3 起结节性皮肤病疫情

9 月 28 日，俄罗斯通报伊尔库茨克州发生 3 起结节性皮肤病疫情，11 头牛感染。

18. 希腊发生 1 起 8 型蓝舌病疫情

10 月 9 日，希腊通报克桑西省发生 1 起 8 型蓝舌病疫情，10 只绵羊感染，2 只死亡。

19. 意大利发生 1 起 12 型蓝舌病疫情

10 月 9 日，意大利通报撒丁大区发生 1 起 12 型蓝舌病疫情，1 只绵羊感染。

20. 比利时发生 165 起西尼罗热疫情

9 月 29 日和 10 月 2、8 日，比利时通报弗莱芒大区发生 165 起西尼罗热疫情，159 只野禽和 6 匹马感染，18 只野禽死亡。

21. 法国发生 92 起西尼罗热疫情

9 月 29 日和 10 月 6 日，法国通报东比利牛斯省等 7 地发生 92 起西尼罗热疫情，90 匹马感染和 4 只家禽感染。

22. 希腊发生 8 起羊痘疫情

10 月 2、9 日，希腊通报阿哈伊亚省等 2 地发生 8 起羊痘疫情，147 只绵羊感染，28 只死亡。

23. 希腊发生 1 起炭疽疫情

10 月 2 日，希腊通报埃夫罗斯省发生 1 起炭疽疫情，1 只绵羊感染死亡。

24. 蒙古国发生 1 起山羊传染性胸膜肺炎疫情

10 月 6 日，蒙古通报戈壁阿尔泰省发生 1 起山羊传染性胸膜肺炎疫情，154 只

山羊感染，7 只死亡，147 只被扑杀。

25. 波兰发生 1 起新城疫疫情

10 月 2 日，波兰通报小波兰省发生 1 起新城疫疫情，222 只家禽感染，34 只死亡。

26. 西班牙发生 4 起新城疫疫情

10 月 7 日，西班牙通报瓦伦西亚自治区发生 4 起新城疫疫情，5030 只家禽感染死亡，4415 只死亡，2745 只被扑杀。

27. 南非发生 19 起 SAT1 型口蹄疫疫情

10 月 2、8 日，南非通报西北省、东开普省、自由省、豪登省等 4 地发生 19 起 SAT 1 型口蹄疫疫情，290 头牛感染。

28. 希腊发生 2 起 SAT1 型口蹄疫疫情

10 月 2、9 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 2 起 SAT 1 型口蹄疫疫情，205 只绵羊和山羊感染。