悦览天下 静观世界

- 最新船期！ONE、长荣复航苏伊士/红海
- 多家船公司恢复苏伊士航线！长荣、阳明、HMM 加入回归队伍
- 中东港口大拥堵！船等不到泊位，船司限制订舱

资讯组出品

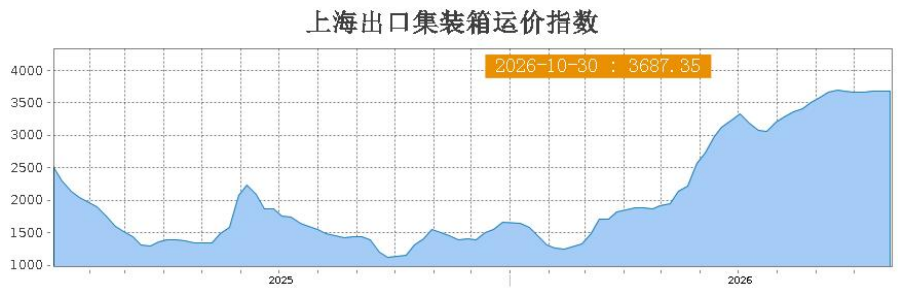
2026-11-09

来源：搜航网

运价四连涨！

欧地线上涨，美西港口罢工延期

10 月 30 日，上海出口集装箱运价指数（SCFI）报 3687.35 点，上涨 6.01 点，周涨幅 **0.16%**，连续第四周上涨。



上海至美西基本港运价报 **7479 美元/FEU**，周跌幅 **0.56%**；上海至美东基本港运价报 **10199 美元/FEU**，周跌幅 **1.82%**。

美西港口方面，**洛杉矶/长滩港**约 250 名港口安保人员所属的 ILWU Local 26 工会，与雇主太平洋海事协会（PMA）宣布延长谈判期限至当地时间 **11 月 4 日**，原定 11 月 1 日罢工风险暂时推迟。

PMA 表示，相关人员工作的码头处理两港合计超过一半的货量。如后续发生罢工，受影响码头的船期、堆场及闸口作业可能受到冲击。

上海至欧洲基本港运价报 **2370 美元/TEU**，周涨幅 **0.81%**；上海至地中海基本港运价报 **3350 美元/TEU**，上涨 95 美元，周涨幅 **2.92%**。

德路里分析指出，本周（11 月 2 日至 8 日）亚欧航线已公布 4 个空班，低于前一周的 8 个。在运力较为充足和需求偏弱的情况下，预计短期运价总体稳定。

波斯湾航线高位小涨。上海至波斯湾基本港运价报 **6533 美元/TEU**，周涨幅 **0.52%**。

南美航线跌幅继续扩大。上海至南美基本港运价报 **4371 美元/TEU**，周跌幅 **13.50%**。

澳新航线延续调整。上海至澳新基本港运价报 **2526 美元/TEU**，周跌幅 **0.63%**。

近洋航线方面。上海至东南亚基本港运价报 **1164 美元/TEU**，周涨幅 1.57%；上海至韩国釜山运价报 **351 美元/TEU**，周跌幅 6.65%。

SCFI 运价

- **上海至欧洲**运价 2370 美元/TEU，上涨 19 美元，周涨幅 0.81%；
- **上海至地中海**运价 3350 美元/TEU，上涨 95 美元，周涨幅 2.92%；
- **上海至美西**运价 7479 美元/FEU，下跌 42 美元，周跌幅 0.56%；
- **上海至美东**运价 10199 美元/FEU，下跌 189 美元，周跌幅 1.82%；
- **上海至波斯湾**运价 6533 美元/TEU，上涨 34 美元，周涨幅 0.52%；
- **上海至南美**运价 4371 美元/TEU，下跌 682 美元，周跌幅 13.50%；
- **上海至澳新**运价 2526 美元/TEU，下跌 16 美元，周跌幅 0.63%。

(2026-11-02)

来源：JCtrans 杰西圈

马士基动手了：

中东部分港口，改期订舱不再顺延

订舱确认，不再等于装船确认！

马士基 10 月 30 日发布客户通知，**调整豪尔费坎、富查伊拉及部分上湾目的地接单规则。**公告通篇没有出现“暂停接货”四个字，表述是“临时调整”对豪尔费坎、富查伊拉以及部分上湾目的地的“订舱接收与货物流向”，原因是“霍尔木兹周边持续中断及区域港口拥堵正在影响货物运输与交付时间表”。

> Temporary Booking Restrictions: Khor Fakkan, Fujairah and Selected Upper Gulf Destinations

这则通知，重点信息有三层：

一、已订舱的货

受影响订舱由马士基客户代表**逐票联系**，提供与该票货相关的信息与下一步安排；在可行的情况下，讨论替代方案，包括预期时效与适用费用。

二、在途货物

已经在途的货物“仍可能出现延误”。**如果无法确认新的续程或交付日期，公告要求在处理信息中明确告知这一点，而不是留白。**

三、新订舱

这也是最容易被忽略的一段，**新订舱按“实际可用舱位”接收；改期后的订舱不应被视为自动转移到后续航次；替代方案视运营条件与可用舱位而定。**

以往的操作习惯是：拿到订舱号，货就算排上了；船期变动时，这一票顺延到下一班，费用按原报价走。现在这条默认规则被单独拿出来否掉了，舱位要重新确认，费用要重新确认，交付时间也要重新确认。

通知涵盖范围不算大，一个阿曼湾的支线枢纽，一个兼具能源出口与船舶加油功能的港口，再加“部分上湾目的地”这个没有列全的说法。



霍尔木兹通行受扰后，原本经杰贝阿里、达曼等海湾腹地枢纽的货，大量改由海峡外的豪尔费坎、富查伊拉卸下，再走陆路转运。豪尔费坎本身是个规模不大的集装箱枢纽，短时间内承接集中改道的货量后，泊位、堆场、卡车与清关资源同时吃紧；富查伊拉还要同时承担能源出口与加油作业。替代港承接了货量，也就承接了拥堵，这是改道方案的固有代价，而不是意外。

但是，通知中的“部分上湾目的地”这个表述留了很大的调整空间，它意味着措施可以随安全评估、港口拥堵程度与可用运力逐周变化，也意味着同一票货这周能接、下周未必能接。

与接单规则同时存在的，是费率结构的调整，方向并不一致。

据第三方追踪平台 straits.live 对马士基中东运营更新第 52 号（10 月 26 日）的转述，对**伊拉克、科威特、沙特（达曼、朱拜勒）、巴林、卡塔尔、阿联酋及阿曼（萨拉拉除外）**的货执行应急运价，**20 尺干箱 1800 美元、40 尺**

干箱 3000 美元、冷藏及特种与危品箱 3800 美元；在此基础上，穿越霍尔木兹的船舶另按每箱 1000 美元计收。

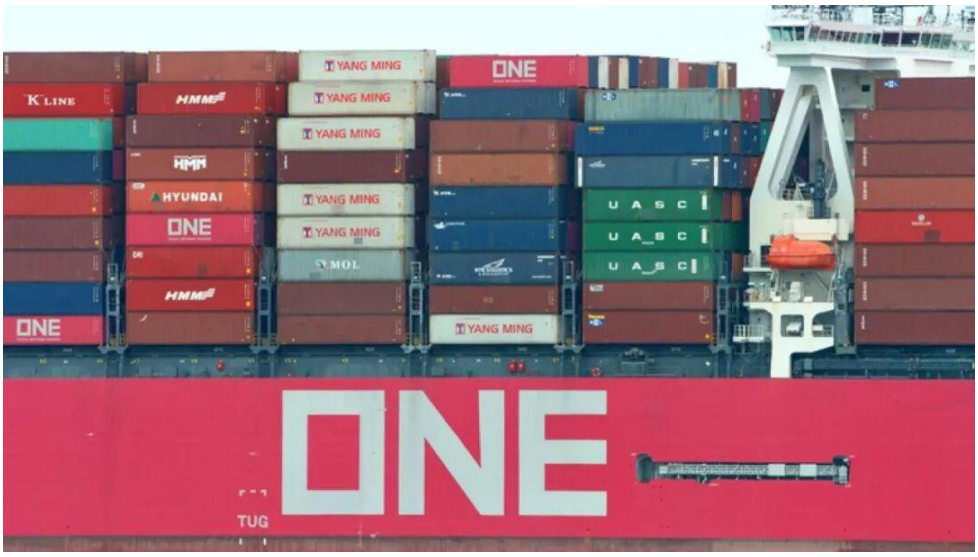
另一头在降。据 Container News 报道，**马士基将阿联酋杰贝阿里、富查伊拉、豪尔费坎及阿曼苏哈尔至西非的应急附加费（ECS）自 11 月 1 日（价格计算日）起每箱下调 500 美元：20 尺干箱 3950 降至 3450 美元，40 尺干箱 5150 降至 4650 美元，40 尺高箱 3950 降至 3450 美元，45 尺高箱 5150 降至 4650 美元。** (2026-11-02)

来源：搜航网

最新船期！

ONE 复航苏伊士/红海

近日，ONE 宣布调整两条亚洲—地中海航线，恢复经红海及苏伊士运河航行。



ONE 表示，**PA 联盟**旗下的 **MD1** 和 **MS2** 两条航线将从指定航次起，恢复经红海及苏伊士运河航行。

MD1 航线

- **首航船舶：**YM TRUST（航次 106W）
- **预计抵港时间：**11 月 10 日宁波港
- **新港序：**宁波—上海—蛇口—新加坡—苏赫纳—苏伊士运河—达米埃塔—伊斯坦布尔地区—伊兹米特—梅尔辛—达米埃塔—苏伊士运河—新加坡—高雄—宁波。

MS2 航线

- **首航船舶：**ONE SYNERGY（航次 002W）

- **预计抵港时间：**11 月 16 日青岛港

- **新港序：**青岛—釜山—上海—宁波—高雄—蛇口—新加坡—苏伊士运河—比雷埃夫斯—瓦伦西亚—巴塞罗那—热那亚—拉斯佩齐亚—福斯—苏伊士运河—新加坡—林查班—盖梅—盐田—釜山—长滩—奥克兰—青岛。

ONE 强调，复航决定是在评估地区安全形势后作出的，仍会持续监测中东局势，必要时会调整航线，以保障船员、船舶及货物安全。（2026-11-03）

来源：壹航运

多家船公司恢复苏伊士航线！

长荣、阳明、HMM 加入回归队伍

全球集装箱班轮公司恢复红海及苏伊士运河航线的步伐正在加快。继马士基、赫伯罗特等船公司陆续调整部分航线后，长荣海运也计划于本周恢复部分苏伊士运河航行，而阳明海运和韩国 HMM 则计划于 12 月跟进。

这意味着，全球主要集装箱班轮公司正在逐步改变此前绕行好望角的运营安排。根据航运咨询机构 Linerlytica 最新报告，预计到 2027 年第一季度，全球三大班轮联盟以及 MSC 将基本完成苏伊士航线回归，届时 ZIM 可能成为仍将亚洲—欧洲主要航线维持在好望角的少数大型班轮公司之一。

长荣：11 月起恢复部分苏伊士航线

据 The Loadstar 11 月 3 日报道，长荣海运将加入恢复苏伊士运河通行的队伍，成为最后一家恢复相关航线的海洋联盟（OCEAN Alliance）主要成员。

根据 Linerlytica 披露的信息，长荣旗下两艘集装箱船“Ever Eon”号和“Ever Edit”号，分别计划于 **11 月 7 日和 11 月 11 日**执行海洋联盟 NEU7/CES 航线的东行苏伊士运河航次。此外，部署于 MD2 航线的“Ever Gifted”号也计划**于 11 月 16 日**通过苏伊士运河。

与此同时，长荣还计划重新推出中国至红海地区的 OGRD 航线，预计 **11 月 12 日**启动。该航线将挂靠**青岛、上海、宁波、蛇口、新加坡、吉达、苏赫纳、亚喀巴、吉达、巴生港**等港口，航程周期约 56 天。

初期计划投入 4 艘 7000 至 9000TEU 集装箱船，以每两周一班的频率运营，首航船舶为“Ever Superb”号，运力约 7024TEU。

这一调整意味着，长荣不仅准备恢复部分苏伊士运河通行，也在重新加强亚洲至红海地区的直航服务。

阳明、HMM：计划 12 月恢复苏伊士航线

在长荣之后，阳明海运和 HMM 也计划通过 Premier Alliance 网络恢复更多苏伊士航线。

其中，Premier Alliance 旗下亚洲—地中海 **MD1 航线**计划于 **12 月恢复经苏伊士运河通行**，并增加埃及苏赫纳港（Sokhna）挂靠，以服务亚洲至红海地区的货运需求。

按照最新航线安排，MD1 将挂靠**宁波、上海、蛇口、新加坡、苏赫纳、达米埃塔、安巴利、伊兹米特、梅尔辛**等港口，**再经苏伊士运河返回亚洲。**

该航线计划由 12 艘约 11700 至 14000TEU 的集装箱船运营，首批调整涉及阳明旗下船舶“YM Trust”号，计划于 **11 月 13 日**从宁波启航。

HMM 方面也已向 The Loadstar 表示，此次调整是 Premier Alliance 综合评估市场情况和安全因素后作出的决定。



马士基、赫伯罗特：ME1 航线 11 月 4 日起恢复苏伊士通行

事实上，全球班轮公司恢复苏伊士航线的进程已经进入实质性阶段。

11 月 2 日，**马士基与赫伯罗特正式宣布**，对 Gemini 合作网络中的 ME1 航线进行结构性调整，**将原先绕行好望角的航线改为经苏伊士运河通行。**

ME1 航线连接印度与欧洲，调整后的挂港顺序为：**蒙德拉、那瓦舍瓦、塞拉莱、苏伊士运河、丹吉尔、鹿特丹、威廉港、汉堡、伦敦、阿尔赫西拉斯，再经丹吉尔、苏伊士运河和塞拉莱返回蒙德拉。**

首艘调整后的船舶为“Atlanta Express”号，计划于 11 月 4 日在塞拉莱离港；随后“Savannah Express”号也将按照新航线安排执行航次。

马士基与赫伯罗特同时强调，仍将密切关注中东地区安全形势，Gemini 网络后续航线调整将取决于红海地区局势是否保持稳定。

苏伊士回归加速，全球有效运力或进一步释放

航运咨询机构德鲁里 11 月 3 日发布的红海绕航追踪报告显示，截至 11 月 1 日当周，共有 53 艘集装箱船通过苏伊士运河，较 2025 年同期增长约 130%。过去三周，苏伊士运河集装箱船平均通行量达到 57 艘次，已经连续五周保持每周超过 50 艘次的水平。

德鲁里还指出，目前亚洲—欧洲航线约 60%的运力已经重新使用苏伊士运河航线，显示全球集装箱运输网络正在加速恢复。

从行业影响来看，苏伊士运河航线恢复意味着船舶不再需要大规模绕行非洲好望角，单航次航程和运输时间有望缩短，船舶周转效率也将随之提高。此前因绕航而被额外占用的集装箱船运力，将逐步重新释放至市场。

不过，对于集装箱航运市场而言，这也可能带来新的压力。随着有效运力增加、船舶周转效率改善，亚洲至欧洲航线的运力供给可能进一步宽松，叠加货运需求变化，未来运价或面临下行压力。

值得关注的是，红海和苏伊士运河航线恢复并不意味着风险已经完全消失。马士基、赫伯罗特等船公司仍强调将根据安全评估决定具体航次安排，后续是否进一步扩大复航范围，仍取决于红海及曼德海峡地区的安全状况。

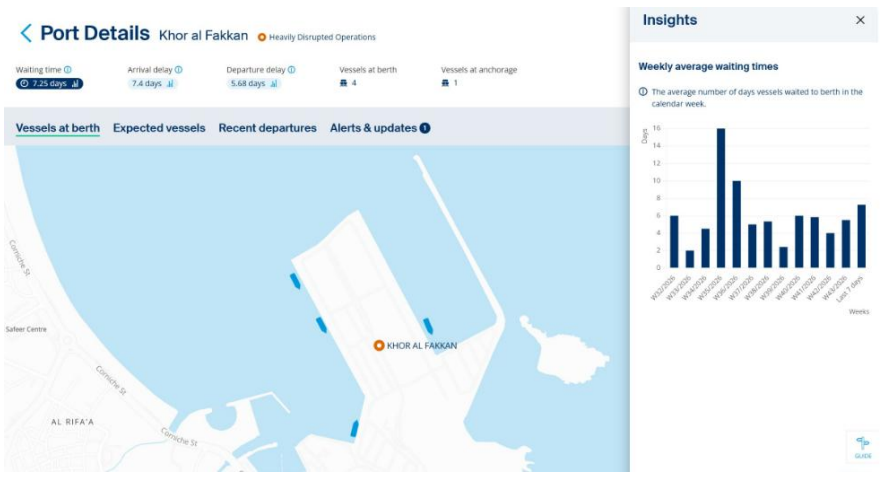
(2026-11-04)

来源：搜航网

中东港口大拥堵！

船等不到泊位，船司限制订舱

11 月 3 日，航运媒体 Splash Ports 报告指出，中东地区集装箱港口**拥堵达到创纪录水平**，部分主要门户港的船舶等待时间已超过一周。

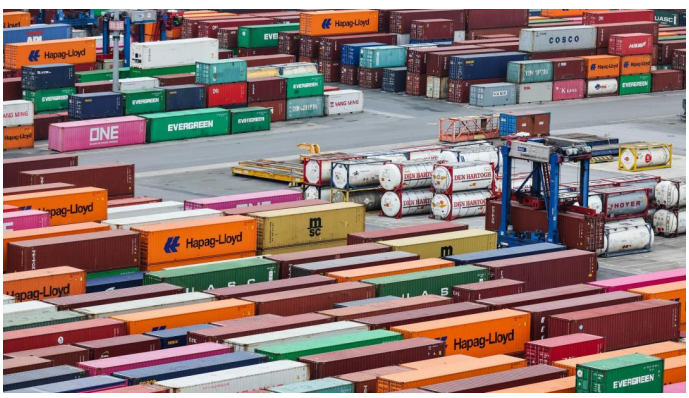


据德迅数据，截至 10 月 30 日，阿联酋豪尔费坎港平均等泊时间达 **7.25 天**。过去 30 天，挂靠船舶平均到港延误 7.4 天、离港延误 5.7 天。

富查伊拉港此前 7 天的集装箱船平均等泊时间达到 **8.86 天**，平均到港延误 7.58 天、离港延误 7.65 天。

沙迦港等泊时间约 **3 天**，过去 30 天平均到港、离港延误均超过 4 天。

德迅还指出，富查伊拉港目前仍限制卸载外国货物、危险品和特种设备，其他枢纽转来的货量进一步加大了码头压力。



更严峻的是，海运端的滞留已扩散至陆路物流系统。

从豪尔费坎港、富查伊拉港转运至杰贝阿里、沙迦以及阿布扎比等地的集装箱，原本约 5 天的转运时间，被拖延至 **12-15 天**，整体物流效率严重下滑。

周边港口也面临不同程度的作业压力。赫伯罗特最新运营通报显示，阿曼**塞拉莱港**堆场密度高达 84%，影响作业效率，靠泊延误最长约 36 小时，**苏哈尔港**泊位延误约 2-3 天，**沙特吉达港**堆场密度最高达 76%。（2026-11-04）

来源：搜航网

集体涨价！

达飞、MSC 等船司上调欧线运价

近日，地中海航运（MSC）、达飞（CMA CGM）、马士基（Maersk）先后发布了 11 月中旬运价调整通知。

MSC 宣布，自 **11 月 15 日**起至另行通知（不晚于 11 月 30 日），上调远东各港口至北欧、地中海、黑海及北非方向运费率，具体如下。

Port of loading	Port of discharge		New Base Rates	
			20 DV	40 DV - HC
Far East	NORTH EUROPE	Freight All Kinds (FAK)	3220	4600
Far East	WEST MED	Freight All Kinds (FAK)	4200	5300
Far East	ADRIATIC	Freight All Kinds (FAK)	4200	5300
Far East	EAST MED	Freight All Kinds (FAK)	4600	5700
Far East	BLACK SEA	Freight All Kinds (FAK)	4700	5900
Far East	ALGERIA	Freight All Kinds (FAK)	5900	7600
Far East	LIBYA	Freight All Kinds (FAK)	5900	7200
Far East	MOROCCO (CASABLANCA)	Freight All Kinds (FAK)	4900	6200
Far East	TUNISIA	Freight All Kinds (FAK)	5900	7200

对比上期（11 月 1 日至 14 日），东地中海及黑海方向均上涨 **600 美元**，西地中海及亚得里亚海方向，小柜涨 **200 美元**、大柜涨 **300 美元**，北非目的地小柜别上涨 **100 美元**和 **200 美元**，北欧方向分别上涨 **70 美元**和 **100 美元。**

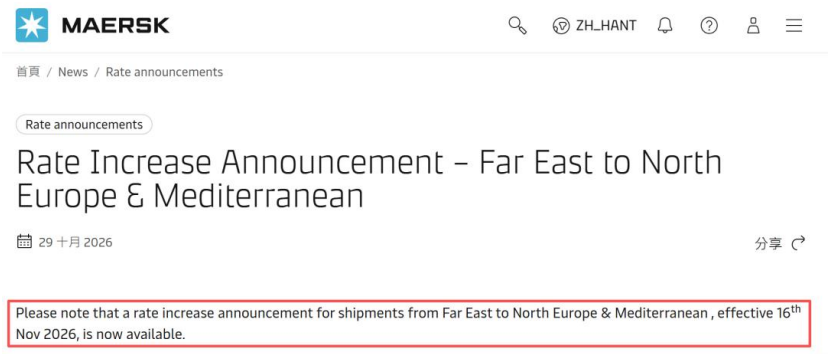
MSC 报价包含基本海运费、全球燃油附加费及排放控制区附加费。碳相关附加费、海盗风险附加费、苏伊士运河附加费等适用费用仍需另行核算。

达飞宣布自 **11 月 15 日至 11 月 30 日**，上调亚洲主要港口至地中海、黑海及北非运价（FAK），适用干货、冷藏、特种柜（OOG）和付费空柜。

	20'	40'/40' HC
WEST MED	USD 4,300	USD 5,400
ADRIATIC	USD 4,400	USD 5,500
EAST MED	USD 4,500	USD 5,600
BLACK SEA	USD 4,600	USD 5,700
NORTH AFRICA	USD 5,700	USD 7,500

对比上期（11 月 1 日-14 日），西地中海、亚得里亚海及黑海方向，20、40 英尺柜分别上涨 **400 美元**、**500 美元**，东地中海方向分别上涨 **300 美元**和 **400 美元**，北非方向各箱型均上涨 **400 美元**。

达飞上述报价包含基本海运费、燃油相关附加费、ETS 及低硫附加费，起运港和目的港码头操作费、安全与安保等适用费用另计。



马士基近日宣布，自 **11 月 16 日**起，对远东至北欧及地中海航线运价上调，具体金额未在公告中披露，详情可向马士基当地销售或客服确认。

(2026-11-04)

来源：JCtrans 杰西圈

MSC、马士基、达飞、长荣的船都在德班港外排队

德班港外锚地一份船名清单上，41 艘船在等泊位。



据 Africa Ports 刊载的德班港船舶动态（11 月 3 日版）显示：

MSC 名下 6 艘（MSC Rowan、MSC Ishyka、MSC Magnitude VII、MSC Justice VIII、MSC Pilar VI、MSC Michaelis S）、**达飞 2 艘**（CMA CGM Missouri、CMA CGM Zanzibar）、**马士基 1 艘**（Maersk Stockholm）、**长荣 1 艘**（Ever Unicorn）、**HMM 1 艘**（HMM Platinum），另有**太平船务**的 Kota Legit、Kota Lima。

Ships at the Durban Outer Anchorage

As at 3 November, 2026

WL Lagoda, Kota Legit, Kalahari Express, Maipo, MSC Rowan, MSC Ishyka, Alexandria Bridge, Torm Stellar, Marie C, MSC Magnitude VII, MSC Justice VIII, Hector N, Yi Hui Ren Hai, Aquila, Mirador Express, NCC Danah, Rooster, Sea Dragon, Bunub Benefit, Cma Cgm Missouri, Onyx Ace, Almar, Hari Gya, Pochard, Ever Unicorn, Ultra Vision, Behram Box, SAI Fortune, CMA CGM Zanzibar, Seaspan Tokyo, Umkhuseli, HMM Platinum, Maersk Stockholm, Hansa Africa, Kota Lima, Top Advancer, Lynux Era, Hdra, VK Blondie, MSC Pilar VI, MSC Michaelis S

这份名单是外锚地全部船型，含散货船、化学品船、汽车船，与德迅统计的集装箱船（17 艘、约 8.5 万 TEU）不是同一个统计范围；名单上的船名与船司同名，能说明这家船司有船在队里，不等于它在德班的全部航线都受影响。

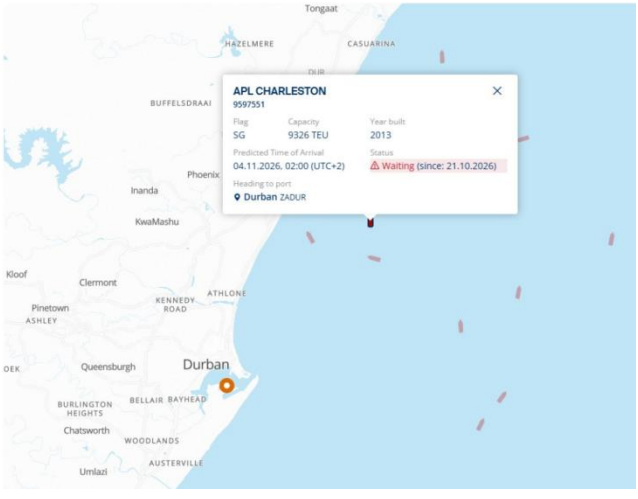
41 艘里，有 6 艘四天前就在了

10 月 31 日的同一份德班港船舶动态里，**Maersk Stockholm、Ever Unicorn、CMA CGM Zanzibar、HMM Platinum、MSC Justice VIII、MSC Pilar VI** 这 6 艘已经在列。

排队在动、但动得很慢。等待时间本身有另一组数，据德迅港口动态（数据截至 11 月 2 日），过去 7 天集装箱船在德班锚地**平均等泊 7.46 天**；过去 30 天**平均到港延误 6.02 天**、**离港延误 5.59 天**。第三方平台 GoComet 给出的中位延误更高，为 15 天。

积压的规模也有估算，来自南非货代协会（SAAFF）研发主管 Jacob van Rensburg 的测算，现有积压给物流链增加约 19.5 天；码头日均作业 3381 个自然箱，要清完这堆积压，需要约 5000 moves 的日均水平。

德迅称，这不是短期扰动，实质性改善预计要到 2027 年一季度末。而且这个时点的拥堵本身反常，按往年规律，10 月底到 11 月市场需求本该缓下来，今年没有。



一笔费变成两笔：40 尺柜 2800 美元

港口堵着，费用先动。

马士基 **8 月 31 日**通告：**目的地拥堵费**（Congestion Fee Destination，代码 CFD）于 9 月 15 日首次生效，标准为 40 尺 500 美元、20 尺 250 美元，当时仅适用于德班 Gateway Terminal 一个码头；**9 月 4 日**的修订把范围扩大到德班所有码头。据其 **10 月 8 日**通告，这一费用上调为远东、印度次大陆及中东起运 40 尺 900 美元、20 尺 450 美元，中国起运单独一档：40 尺 800 美元、20 尺 400 美元，自 11 月 1 日起按起运地分批生效。

第二笔是旺季附加费。马士基 **10 月 26 日**通告显示，中国及中国香港、东南亚、中国台湾地区起运至南非、毛里求斯的旺季附加费（PSS）调整为 20 尺 1000 美元、40 尺 2000 美元，11 月 9 日生效。而在其 **9 月 29 日**的一期通告中，同一项费用为 20 尺 250 美元、40 尺 500 美元（10 月 15 日生效），一个月，从 500 到 2000。

两笔叠加：11 月 9 日起，一个从中国起运、以德班为目的港的 40 尺柜，PSS 2000 美元 + CFD 800 美元，合计 2800 美元，叠在海运费之上。

不过这个范围要划清，**PSS** 覆盖南非全线（含开普敦、恩古拉）与毛里求斯，**CFD** 只对德班；**CFD** 只收进口方向，德班出口不收。所以“2800 美元”这个数，只对“到德班”的 40 尺柜成立，说“到南非”就过界了。

按箱计收的另一个后果是，不按重量、不按体积，轻抛货和小重柜在这一项上同价。

还有一处实操细节，这笔费虽然叫“目的地”费，最终落在谁账上取决于贸易条款，FOB 下通常由南非买方承担，CIF/CFR 下落在发货人一侧。同一票货，条款不同，2800 美元的归属就不同，报价单和确认件上最好写清。

船司一边加价，一边多给一天

11 月 2 日，马士基发了另一份方向相反的通告。

据其官网通告，德班所有码头卸船的进口货，滞箱（detention）免费期从 4 天临时延长到 5 天，即时生效，执行至 2026 年 12 月 31 日，2027 年 1 月 1 日恢复 4 天。公告里写的理由是“In response to the congestion being experienced in Durban”，为应对德班正在经历的拥堵。



detention 是重箱提离码头后、在收货人手里的用箱时间；demurrage 是箱子在码头内的停留。这次延长的是前者，直接受益方是提货慢的南非收货人。对国内发货人，影响是间接的，做 CIF、DDP 的目的港费用本来就在自己账上，做 FOB 的若与客户有费用分担约定，这一天也会进到结算里。

这份临时措施只到 12 月 31 日，而德迅预期的拥堵改善在 2027 年一季度末。措施到期比港口恢复早一个季度。

403 个港口里的最后一个

德班不是这一季才出问题的，几个数字放在一起能看清底子。

南非国家港务局（TNPA）2025 年数据显示，**德班港完成集装箱吞吐 273.2 万 TEU（2024 年 265.0 万），总货物 7755 万吨，是撒哈拉以南非洲最繁忙的港口，占南非全国集装箱量约六成。**

德班集装箱码头（DCT）Pier 2 一个码头处理德班港超过 70%的吞吐量、南非全国约 46%的港口货量。2026 年 1 月 1 日起，菲律宾 ICTSI 与南非

国企 Transnet 的 25 年合资接管这个码头，目标产能从 200 万 TEU 提到 280 万 TEU，岸桥效率从每小时 18 吊提到 28 吊。

另外，世界银行 2025 年集装箱港口绩效指数（CPPI）中，德班在 403 个港口里排最后一名；开普敦 400、恩古拉 402、伊丽莎白港 395，南非四港占据榜单末段。劳氏 2025 年全球百大集装箱港，南非港口全部落榜。

重柜去，空箱回

德班的排队，为什么会传到国内这一头的订舱?

首先看货流，中国发往南非的大多是机电、电子、纺织服装、家具、车辆，这些全是箱货；南非发回中国的是铂族金属、铁矿砂、铜，走散货码头，不进集装箱。

结果是单向的，重柜去，空箱回。船在德班卸完柜，箱子得随船回中国才能装下一票。德班多堵一周，这批空箱就晚到一周。

箱源端本来就是紧平衡。据 ONE（海洋网联船务）官网 2026 年 4 月 15 日发布的行业观察（引用 2024 年港口数据），出口旺季德班的冷藏箱缺口达 55%、蒙巴萨为 30%，意思是仅靠随进口货流入的冷藏箱，满足不了旺季出口的需求，差额得靠空箱调运来补。原因正是南非进口走干货箱、出口走冷藏箱，两个流向天然对不上。干箱在南非堆积待调、冷箱在亚洲短缺待调，同一批舱位被两头拉扯。（2026-11-05）

来源：JCtrans 杰西圈

船司扎堆加价！

最高 1500 美元，11 月附加费时间表来了

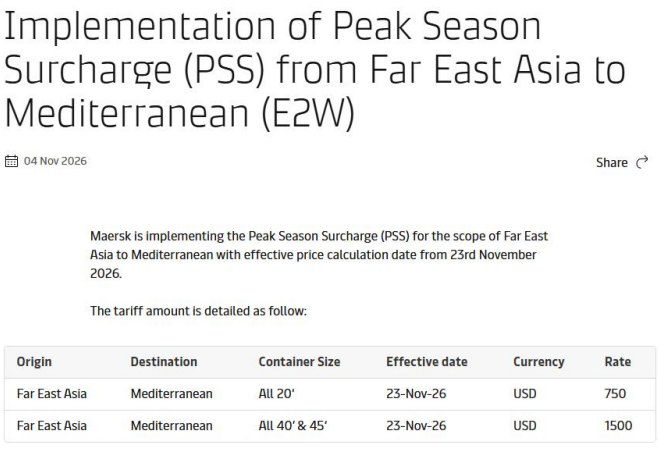
日前，马士基、赫伯罗特、达飞先后挂出多份附加费通知。单看每一份都是常规操作，放在一起看，方向并不一致：**地中海在加，西非和东非在加，南美东却有一项费用到期取消。**

旺季的尾巴上，船司收钱的手没有一齐挥，而是分了方向。

一、地中海：11 月 23 日起，两项费用同日生效

马士基 11 月 4 日连发两份远东至地中海航线（E2W）的通知：

旺季附加费（PSS）：**20 尺柜 750 美元，40 尺及 45 尺柜 1500 美元，**按运价计算日（PCD）自 11 月 23 日起生效。适用远东各起运地（含中国内地、中国香港、中国台湾、日韩、东南亚各港）至地中海 24 个目的地，包括经地中海港口最终卸船的其他欧洲目的地，全部箱型适用，冷藏柜、开顶柜、罐式柜都在内。



Implementation of Peak Season Surcharge (PSS) from Far East Asia to Mediterranean (E2W)

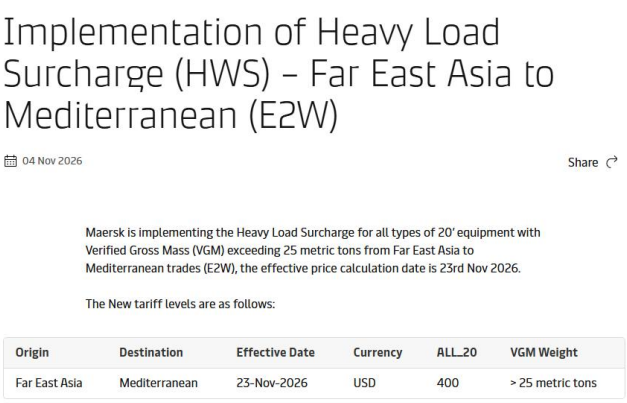
04 Nov 2026 Share

Maersk is implementing the Peak Season Surcharge (PSS) for the scope of Far East Asia to Mediterranean with effective price calculation date from 23rd November 2026.

The tariff amount is detailed as follow:

Origin	Destination	Container Size	Effective date	Currency	Rate
Far East Asia	Mediterranean	All 20'	23-Nov-26	USD	750
Far East Asia	Mediterranean	All 40' & 45'	23-Nov-26	USD	1500

重载附加费（HWS）：20 尺柜 VGM 超过 25 吨的，**加收 400 美元，**同样 11 月 23 日生效。这份附加费覆盖所有运输产品，合约、SPOT、Maersk Go 都躲不开。



Implementation of Heavy Load Surcharge (HWS) – Far East Asia to Mediterranean (E2W)

04 Nov 2026 Share

Maersk is implementing the Heavy Load Surcharge for all types of 20' equipment with Verified Gross Mass (VGM) exceeding 25 metric tons from Far East Asia to Mediterranean trades (E2W), the effective price calculation date is 23rd Nov 2026.

The New tariff levels are as follows:

Origin	Destination	Effective Date	Currency	ALL_20	VGM Weight
Far East Asia	Mediterranean	23-Nov-2026	USD	400	> 25 metric tons

叠加的背景是，**这条线的现货价过去一个月已经涨了 23%。**据 Freightos 波罗的海指数（11 月 3 日当周），远东至地中海即期运价报 4375 美元/FEU，一周涨 3%；北欧方向报 3595 美元/FEU，一个月涨 10%。7 月到 9 月，这两条线曾从旺季高点回落 2000 至 3000 美元/FEU，跌回 5 月中旬的水平，10 月起又掉头向上。Freightos 把原因归于北欧枢纽港拥堵、远东积压未清，以及 10 月底欧洲多个港口的联合工行动。

也就是说，11 月 23 日之后，一个走地中海的 40 尺柜，运价表上的叠加项至少有三层：**现货价本身、11 月中旬各家已公布的 GRI、以及马士基这份 1500 美元的 PSS。若是 20 尺重箱，再添 400 美元。**

二、西非、东非：400 美元/TEU，分两步落地

赫伯罗特发布 PSS：亚洲及大洋洲至加纳特马港，400 美元/TEU，11 月 6 日起适用于所有装船货物，直至另行通知，所有箱型适用。



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

PSS Oceania Africa Asia

A Peak Season Surcharge (PSS) update from Asia and Oceania to Tema, Ghana, is coming into effect. This PSS will apply to all cargo loaded on board from November 6, 2026, until further notice.

The details of this PSS are listed below:

- Applicable to all container types
- USD 400 per TEU

有一个细节一定要注意下，这份通知的标题写的是“to West Africa”（至西非），但正文的适用范围只列了特马一个目的港。做西非线的货代要按目的港核对，**不能按标题理解成西非全区都收。**

达飞发布中国至达累斯萨拉姆（坦桑尼亚）、蒙巴萨（肯尼亚）的 PSS，同为 **400 美元/TEU**，但按起运区分两步：华南 11 月 10 日起，华北及华中 11 月 15 日起，直至另行通知。达飞还注明，中国出口的这批 PSS 须向上海航运交易所备案或并入海运费。



PSS - From China to Dar Es Salaam, Tanzania and Mombasa, Kenya

PRICES & SURCHARGES

In a continued effort to provide our customers with reliable and efficient services, CMA CGM informs its customers of the following Peak Season Surcharge (PSS)*:

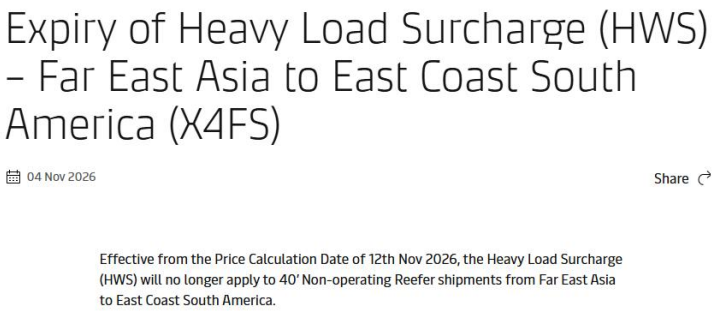
Effective as follows until further notice:

Origin	Destination	Quantum	Application date
South China	Dar Es Salaam, Tanzania & Mombasa, Kenya	USD 400/TEU	November 10th, 2026
North & Central China	Dar Es Salaam, Tanzania & Mombasa, Kenya	USD 400/TEU	November 15th, 2026

两条东非、西非航线在同一个星期被两家船司先后加上旺季附加费，金额同为 400 美元/TEU，落地时间前后差一周。非洲方向不是本季的主角，但船司没有放过它。

三、南美东：一项费用到期，不再收

同在 11 月 4 日，**马士基**通知：远东至南美东海岸（阿根廷、巴西、巴拉圭、乌拉圭）的 40 尺冷代干箱（NOR）重载附加费（HWS），自 **11 月 12 日**起按运价计算日不再适用。



Expiry of Heavy Load Surcharge (HWS) – Far East Asia to East Coast South America (X4FS)

04 Nov 2026

Share

Effective from the Price Calculation Date of 12th Nov 2026, the Heavy Load Surcharge (HWS) will no longer apply to 40' Non-operating Reefer shipments from Far East Asia to East Coast South America.

加项和减项出自同一家船司的同一天，地中海方向的新费用 11 月 23 日才生效，南美东的减免 11 月 12 日就落地，时间差 10 天，两个方向的态度一目了然。

这五份通知里，**生效时间最早的是赫伯罗特的 11 月 6 日，距今只剩一**

天；马士基地中海的两项要到 11 月 23 日，按 PCD 计，非 FMC 航线以订舱确认时的首段海运离船日为准，也就是说 11 月 23 日之后订的舱才会被收，已订未走的按确认日锁定。

未来几天将检验船司是否真把价格推上去，部分货代对市场能否支撑继续上涨持怀疑态度，附加费是船司的试探，落地不落地，接下来两周的即期价会给出答案。

出货前，以船司逐票确认为准。（2026-11-05）

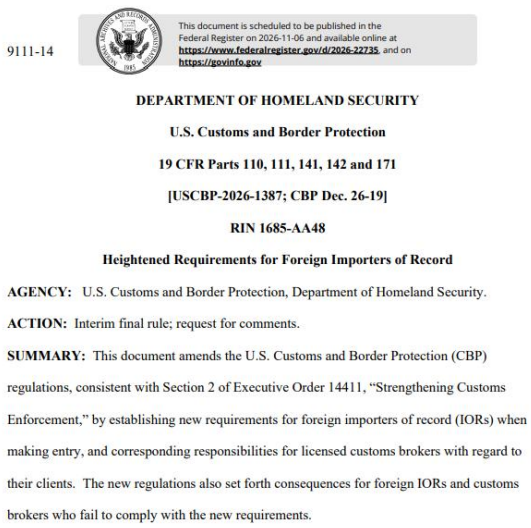
来源：搜航网

美国海关发布 IOR 新规：

中国货物清关难度加大，2027 年 1 月 5 日实施

当地时间 11 月 5 日，美国海关与边境保护局（CBP）公开《外国进口商强化要求》暂行最终规则，计划于 **2027 年 1 月 5 日**生效。

根据新规，企业即使已经在美国注册成立公司，也不一定符合“美国进口商”的认定标准。由境外企业或个人持有、控制的美国公司，可能被归类为外国进口商，面临**更严格**的进口申报要求。



9111-14

This document is scheduled to be published in the Federal Register on 2026-11-06 and available online at https://www.federalregister.gov/d/2026-22735, and on https://govinfo.gov

DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY

U.S. Customs and Border Protection

19 CFR Parts 110, 111, 141, 142 and 171

[USCBP-2026-1387; CBP Dec. 26-19]

RIN 1685-AA48

Heightened Requirements for Foreign Importers of Record

AGENCY: U.S. Customs and Border Protection, Department of Homeland Security.

ACTION: Interim final rule; request for comments.

SUMMARY: This document amends the U.S. Customs and Border Protection (CBP) regulations, consistent with Section 2 of Executive Order 14411, “Strengthening Customs Enforcement,” by establishing new requirements for foreign importers of record (IORs) when making entry, and corresponding responsibilities for licensed customs brokers with regard to their clients. The new regulations also set forth consequences for foreign IORs and customs brokers who fail to comply with the new requirements.

注册美国公司，不一定是美国进口商

根据新规，美国进口商（IOR）的认定标准，**首先需依照美国法律设立公司并位于美国，同时还需满足有关受益所有权和控制权，或美国境内不动产持有等条件。**

其中一条认定路径要求，**企业至少 51%的受益所有人须为美国公民或合法永久居民，并对公司拥有控制权。**

另一条路径则涉及企业直接持有价值达到相当规模的美国境内无负担不动产权益。

在核验企业身份时，CBP 还可考虑企业的主要营业地点、美国境内实际经营场所、员工及收入、境内资产和资本状况等因素。

这意味着，仅在美国注册 LLC 或拥有美国地址，并不自动等于符合美国进口商的认定标准。很多由中国企业或个人持有、控制的美国公司，都将被归入外国进口商范畴。

外国进口商报关要求收紧

2027 年 1 月 5 日起，被认定为外国进口商的主体，不能再自行提交正式或非正式**入境申报**，除非满足以下任一条件。

- 进口记录人自身已通过美国海关—贸易伙伴反恐计划（CTPAT）验证；
- 委托已通过 CTPAT 验证的美国持牌报关行办理申报。

同时，报关行也承担新的责任：必须在申报前核实客户是否真正符合美国进口商资格，并保存相关证明材料。非 CTPAT 认证的报关行，将无法为非认证的外国进口商办理业务。



跨境卖家、货主和货代需关注

美国海关对进口商身份的审查，正在从登记了谁转向实际是谁在经营、谁在控制。对做美国进口业务的中国企业来说，一个注册在美国的公司主体，已经不再等于合规的进口身份。

新规实施后，相关中国企业需要更换符合要求的美国报关行，并补充企业身份及经营资料。CBP 在影响评估中指出，更严格的信息审核可能推高报关**服务费用**，清关及合规成本或将增加。（2026-11-06）

来源：JCtrans 杰西圈

HMM 失火船 40 多天未靠港：2300 个柜子还在船上

前几天德班港外的排队名单里，有一条船的来历没来得及展开：**HMM Platinum。**

名单上其他船，等的是泊位。这一艘等的不一样，它是一艘烧过的船，南非当局还在决定，接不接它。

据 Southern Africa Freight News，**受火灾损坏的 HMM Platinum 集装箱船仍在南非近海等待，以等待南非国家港口管理局（TNPA）批准其停靠恩古拉港。**

40 多天，从印度到德班门口

这条 5023TEU 的集装箱船跑的是**远东—印度—南美东岸航线**，9 月 27 日离开印度卡图帕利，目的地巴西桑托斯。起火发生在离开印度之后，位置在马达加斯加以南海域，理赔机构 W.E. Cox 把时间列为 10 月上旬，确切日期和原因至今没有公布。船上 24 名船员，全部安全。

10 月 7 日，W.E. Cox 首次通报，说船正驶往德班避难，预计 10 月 8 日抵达。

天气原因，船在南非外海停了下来。这一停，就是 30 多天。

10 月 28 日，船到了德班外锚地

据船讯网 AIS 记录，该航次 10 月 28 日 18:55 抵达德班，此后再无新的航段记录；据 Africa Ports 刊载的德班港船舶动态，10 月 31 日版、11 月 3

日版、11 月 6 日版连续三期，这艘船都列在外锚地的集装箱船名单里，和 MSC、马士基、达飞、长荣的排队船停在一起。

到了，不等于靠上。它在锚地已经停了 10 多天，没有任何靠泊记录。

两条路，都没走通

第一条路：在德班靠泊。德班港自己堵着，据德迅港口动态，集装箱船在德班锚地平均等泊超过 **7 天。**但这条船要的不是普通泊位，是避难港安排：要卸受损箱、要查验、要处置货物，港口得腾泊位、调设备、排班次，海关、移民、环保逐个放行。没有迹象显示德班给它排了这样的安排。

第二条路：转恩古拉。据 Southern Africa Freight News 报道，南非国家港口管理局（TNPA）确认收到了这艘船停靠恩古拉的申请，至今未批。

11 月 6 日，据 Africa Ports 报道，一艘 AMSOL 拖轮在旁守护，进哪个港作避难港**“仍在安排中”**。

三条腿的局面，德班堵、恩古拉没批、拖轮守着，每一条都不动。

按船讯网 AIS 记录，这一航次 8 月底至 9 月中挂靠青岛、舟山、宁波、盐田四个中国港口，经新加坡、印度去南美东，也就是说，船上很大一部分是中国出口。

10 月 30 日，两家承运人赫伯罗特和海洋网联船务（ONE）发布客户通报：根据船东提供的信息，预计绝大多数货物要么被火灾严重损毁，要么全损。

到现在，所有对外通报里没有一个预计靠泊时间，船上两千多个柜子的货主，一直在等。（2026-11-09）

动物疫情



1. 匈牙利发生 11 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 26 日，匈牙利通报巴兰尼亚州等 3 地发生 11 起野猪非洲猪瘟疫情，11 头野猪感染死亡。

2. 芬兰发生 16 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 26、30 日，芬兰通报南芬兰区发生 16 起野猪非洲猪瘟疫情，16 头野猪感染死亡。

3. 西班牙发生 4 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 26 日，西班牙通报加泰罗尼亚自治区发生 4 起野猪非洲猪瘟疫情，13 头野猪感染死亡。

4. 波兰发生 27 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 30 日，波兰通报卢布林省等 4 地发生 27 起野猪非洲猪瘟疫情，40 头野猪感染死亡。



5. 德国发生 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 26 日，德国通报石勒苏益格荷尔施泰因州发生 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，100 只家禽感染死亡，750 只被扑杀。

6. 丹麦发生 1 起家禽和 11 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 26、30 日，丹麦通报洛兰岛等 2 地发生 1 起家禽和 11 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，600 只家禽感染死亡，2.6 万只被扑杀，39 只野禽感染死亡。

7. 挪威发生 1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 27 日，挪威通报默勒-鲁姆斯达尔郡发生 1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

8. 荷兰发生 3 起家禽和 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 28、30 日，荷兰通报北荷兰省等 3 地发生 3 起家禽和 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，673 只家禽感染，413 只死亡，9.5 万只被扑杀，9 只野禽感染，1 只死亡。

9. 比利时发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 29 日，比利时通报弗莱芒大区发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，3 只野禽感染死亡。

10. 意大利发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 30 日，意大利通报威尼托大区等 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。

11. 英国发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 30 日，英国通报英格兰发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

12. 秘鲁发生 13 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 27 日，秘鲁通报皮乌拉大区等 3 地发生 13 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，325 只野禽和散养家禽感染死亡，120 只被扑杀。

13. 美国发生 5 起野禽和 4 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 26、30 日，美国通报明尼苏达州等 4 地发生 5 起野禽和 4 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，156 只野禽和散养家禽感染死亡，84 只被扑杀，285 只家禽感染死亡，6.1 万只被扑杀。

14. 加拿大发生 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 28 日，加拿大通报曼尼托巴省等 2 地发生 3 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1.3 万只家禽感染死亡，3.9 万只被扑杀。



15. 巴西发生 1 起新城疫疫情

10 月 27 日，巴西通报圣卡塔琳娜州发生 1 起新城疫疫情，11 只家禽感染，6526 只被扑杀。

16. 比利时发生 19 起西尼罗热疫情

10 月 30 日，比利时通报弗莱芒大区发生 19 起西尼罗热疫情，19 只野禽感染，9 只死亡。

17. 希腊发生 1 起羊痘疫情

10 月 30 日，希腊通报普雷韦扎省发生 1 起羊痘疫情，21 只绵羊感染，17 只死亡。

18. 南非发生 1 起非洲马瘟疫情

10 月 30 日，南非通报西开普省发生 1 起非洲马瘟疫情，1 匹马感染。

19. 美国发生 9 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情

10 月 30 日，美国通报新墨西哥州等 2 地发生 9 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情，6 头牛和 3 只家犬感染。

20. 土耳其发生 1 起 A 型口蹄疫疫情

10 月 27 日，土耳其通报吉雷松省发生 1 起 A 型口蹄疫疫情，9 头牛感染。

21. 南非发生 3 起 SAT1 型口蹄疫疫情

10 月 29 日，南非通报西开普省、北开普省、林波波省等 3 地发生 3 起 SAT1 型口蹄疫疫情，49 头牛感染。

22. 希腊发生 3 起 SAT1 型口蹄疫疫情

10 月 30 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 3 起 SAT 1 型口蹄疫疫情，247 只绵羊和山羊感染。