

博观天下 静观世界

- ◀ 美东已暴涨至10046美元,欧洲线却持续下跌!
9月市场会反转吗?
- ◀ 人民币突破关键关口: 如何看懂近期汇率波动?
- ◀ 欧洲三大港口大罢工! 装卸绑扎拖轮全面停摆, 船期延误在即!
- ◀ 出货注意! MSK、HPL、MSC 大停航, 多航线调整

资讯组出品
2026-09-07

来源：维运网

美东已暴涨至 10046 美元，欧洲线却持续下跌

9 月市场会反转吗？

近日，上海出口集装箱运价指数（SCFI）升至 3509.53 点，连续第五周上涨。其中，美东航线 40 尺柜运价达到 10046 美元，重新站上 1 万美元；欧洲航线则继续下跌。与此同时，巴拿马运河 9 月还将进一步收紧通行安排，船公司已经开始通过附加费等方式转嫁部分新增成本。

进入 9 月，哪些航线还会涨，哪些航线可能继续承压，正在成为货代和出口企业关注的焦点。

• 美东重新站上 1 万美元

先看最受市场关注的美东航线。上海航运交易所 8 月 28 日公布的最新 SCFI 数据显示，美东航线运价为 10046 美元/FEU，较上一期上涨 3.6%；美西航线也上涨至 6940 美元/FEU。

这已经是北美航线连续走强的一段时间。Xeneta 在 8 月 21 日发布的数
据中，远东至美东平均现货运价已经达到 10527 美元/FEU，一周上涨 2.8%；远东至美西为 7193 美元/FEU，同样上涨。

也就是说，不同指数虽然统计口径有所不同，但方向比较一致：北美航线目前仍处在高位。

巴拿马运河 9 月再收紧

美东航线为什么还在涨？巴拿马运河正在成为一个绕不开的因素。

8 月下旬，巴拿马运河管理局宣布，由于运河流域降水低于预期，加上厄尔尼诺影响，9 月将进一步调整船闸通行能力。

根据管理局公告，9月3日起，Neopanamax 船闸每日通行名额调整为 9 个，Panamax 船闸为 25 个；9月15日起，Panamax 船闸每日名额进一步降至 23 个。这意味着每日总通行量将从 34 个进一步降至 32 个。

对于亚洲至美国东海岸的集装箱船来说，通行能力受到限制后，船舶等待、航线安排和有效运力都会受到影响。

而这种影响已经开始体现在船公司的收费中。

MSC 于 8 月 12 日宣布，自 9 月 12 日 gate-in 起，**亚洲至美国东海岸及美国海湾地区的巴拿马运河附加费调整为：20 尺柜 149 美元、40 尺柜 297 美元、45 尺柜 376 美元。**MSC 表示，持续的吃水限制正在减少经巴拿马运河航线的船舶运力。

CMA CGM 也在 8 月 11 日公布调整方案，**自 9 月 10 日起，对远东至美国东海岸及美国海湾地区相关货物征收 500 美元/TEU 的 Panama Canal Adjustment Factor。**

这意味着，**9 月美东线面临的不只是基础海运费变化，运河附加费也可能进一步推高实际运输成本。**

• 欧洲线却是另一番走势

Route	Route code	13 Aug 2026	20 Aug 2026	27 Aug 2026	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$4,339	\$4,526	\$4,473 ▼	-1%	11%
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$4,425	\$4,401	\$4,287 ▼	-3%	61%
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$574	\$591	\$588 ▼	-1%	26%
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$5,080	\$4,955	\$4,866 ▼	-2%	71%
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$6,244	\$6,802	\$6,818	0%	192%
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$830	\$822	\$822	0%	15%
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$8,706	\$9,507	\$9,333 ▼	-2%	184%
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$1,088	\$1,126	\$1,126	0%	33%
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$2,884	\$3,039	\$3,010 ▼	-1%	54%

北美航线在涨，欧洲航线却没有跟上。8月28日 SCFI 数据显示，**上海至欧洲基本港运价降至 2716 美元/TEU，较上一期继续下降；地中海航线降至**

3557 美元/TEU。

Drewry 在 8 月 27 日发布的最新世界集装箱指数同样显示，**上海至鹿特丹 40 尺柜现货运价为 4287 美元，周跌 3%；上海至热那亚为 4866 美元，周跌 2%。Drewry 综合指数也下降 1%，至 4473 美元/FEU。**

Xeneta 在 8 月 21 日的数据更加直观：**远东至北欧平均现货运价为 4801 美元/FEU，周跌 2.8%；远东至地中海为 5526 美元/FEU，周跌 3.8%。同期远东至美东却上涨 2.8%。**

一边是美东继续往 1 万美元以上走，一边是欧洲航线持续回落。这种差异，已经不只是单周涨跌，而是逐渐成为当前集运市场的重要特征。

• 9 月还有一个变量：港口和运力

除了运河因素，9 月的市场还面临港口拥堵、天气以及船公司运力调整等变量。

Drewry 在 8 月 28 日发布的最新周度分析中指出，**进入 9 月后，东西向主要航线仍有 45 个空班计划，约占计划航次的 6%。与此同时，亚洲主要港口拥堵、天气扰动以及巴拿马运河限制仍在影响航线运营。**

这意味着，即使船公司增加或调整部分运力，运力增加也不一定意味着船期和市场价格能够立即恢复稳定。

尤其是近期亚洲港口受到台风天气影响，部分船期和港口作业已经出现调整。进入 9 月后，如果港口积压、船期调整与运河限制叠加，部分航线的实际可用舱位仍可能出现波动。（2026-8-31）

来源：新华财经

人民币突破关键关口： 如何看懂近期汇率波动？

受美国相关经济数据放缓及市场对美联储货币政策预期调整影响，美元指数走弱，为人民币汇率提供了相应的外部环境。

8月下旬，随着美债收益率变动及美元指数进一步下行，在岸与离岸人民币兑美元汇率盘中均突破 6.72 关口。截至 8 月最后一个交易日，人民币兑美元中间价报 6.7811，单月上涨 83 个基点，今年以来累计上涨 2520 个基点。

总体来看，面对近期国际外汇市场的波动，**人民币汇率基本保持稳中趋升态势，未出现明显偏离**。人民币汇率的后续表现，将持续受到中国出口基本面以及全球主要央行货币政策走向对美元指数影响的综合作用，继续呈现双向波动与动态平衡的特征。

多重因素共振推动人民币走强

近期，市场对美联储货币政策预期发生调整，叠加国际外汇市场波动，影响美元指数走势，对包括人民币在内的非美元货币汇率形成相应作用。

8月中旬，在美元指数走弱背景下，离岸人民币兑美元盘中触及 6.72 关口，连周内出现一定幅度上涨。

市场分析指出，人民币汇率短期的阶段性表现受到多重因素影响：

- **国内基本面预期：**国内经济修复及相关政策支持，为市场基本面预期提供支撑；
- **外部货币政策：**美联储货币政策走势预期变动，使得美元指数承压运

行；

• **跨境资金流动：**资本市场资金流动及企业结汇需求的变化，对汇率供求关系产生一定作用。

此外，贸易数据与企业结汇意愿的变化继续对外汇供求形成基础性影响。7 月底以来，随着美元指数从阶段高位回落，人民币兑美元汇率走势呈现相应调整。

从市场交易数据来看，根据香港财资市场公会（TMA）发布的香港外汇市场半年度调查，2026 年 4 月香港外汇交易日均成交额达 9082 亿美元，其中美元兑人民币交易量首次超越美元兑港元，成为当地交投最活跃的货币对。

同时，双边货币合作也在持续推进。经国务院批准，中国人民银行近日与澳大利亚储备银行续签双边本币互换协议，互换规模扩大至 2200 亿元人民币 / 460 亿澳大利亚元，协议有效期五年。

总体来看，在国内宏观经济运行、贸易顺差规模、内外利差动态以及地缘政治等多重因素的综合作用下，人民币汇率整体保持双向波动与动态平衡的运行特征。

双向波动与动态平衡：保持基本稳定

今年以来，受外汇市场供求关系变化影响，人民币汇率运行总体平稳。**上半年，人民币兑美元较上年末升值约 3%，对一篮子货币升值 4.7%；**进入下半年，随着企业结汇节奏及市场供求关系的动态调整，汇率继续保持双向波动的运行格局。

中国人民银行发布的二季度货币政策执行报告中指出，将坚持市场在汇率形成中起决定性作用，发挥汇率调节宏观经济和国际收支自动稳定器功能；同时做好跨境资金流动监测，坚持底线思维，综合施策，增强外汇市场韧性，稳

定预期，防范汇率超调风险，保持人民币汇率在合理均衡水平上的基本稳定。

国家外汇管理局在 2026 年下半年外汇管理工作交流会上亦明确表示，将筑牢外部冲击的防波堤，加强跨境资金流动监测，不断完善宏观审慎管理和预期管理，综合施策维护外汇市场稳定。

总体来看，人民币汇率走势将继续受多重内外因素的综合作用：

- **外部环境：**主要依赖于全球贸易与我国出口基本面，以及美联储货币政策调整对美元指数的影响；

- **季节性供求：**季节性分红购汇需求、企业结汇节奏变化等因素，将在不同时间节点对市场流动性和汇率节奏产生作用。

综合来看，外汇市场在多重因素交织影响下，人民币汇率将在合理均衡水平上保持双向波动与基本稳定。（2026-8-31）

来源：搜航网

出货注意！MSK、HPL、MSC 大停航

多航线调整

随着 2026 年中国国庆"黄金周"假期临近，马士基、赫伯罗特与地中海航运（MSC）近期相继公布了涉及**亚洲至北美、欧洲**等主要航线的停航与船期调整计划。

船司普遍表示，此次调整主要基于黄金周期间及假期后的**需求预期**变化，同时将通过替代航次、加靠港口等方式维持网络覆盖。

• 马士基

1. 亚欧航线（AsiatoEurope）

Week	Service	Voyage WB/EB	First Load Port	ETD
40	AE15	640W/645E	Qingdao	28-09-2026
41	AE12	641W/648E	Ningbo	08-10-2026
41	AE1	641W/648E	Shanghai	10-10-2026

第 40 周 AE15：640W/645E 航次取消，计划 9 月 28 日自青岛出发；

第 41 周 AE12：641W/648E 航次取消，计划 10 月 8 日自宁波出发；

第 41 周 AE1：641W/648E 航次取消，计划 10 月 10 日自上海出发。

2. 跨太平洋航线（Transpacific）

Direction	Service	Voyage	First Port Blanking / Proforma ETD
Eastbound	TP8	640E	Busan / Oct-9
US West Coast to Asia (Westbound)			
Direction	Service	Voyage	First Port Blanking / Proforma ETD
Westbound	TP8	644W	Los Angeles / Nov-1
Asia to US East Coast (Eastbound)			
Direction	Service	Voyage	First Port Blanking / Proforma ETD
Eastbound	TP12	641E	Ningbo / Oct-9
US East Coast to Asia (Westbound)			
Direction	Service	Voyage	First Port Blanking / Proforma ETD
Westbound	TP12	647W	Newark / Nov-18

美西线 TP8：640E 航次取消，计划 10 月 9 日自釜山出发；对应 644W 航次取消，计划 11 月 1 日自洛杉矶出发。

美东线 TP12：641E 航次取消，计划 10 月 9 日自宁波出发；对应 647W 航次取消，计划 11 月 18 日自纽瓦克出发。

马士基表示，将通过在其他保留航次上增加临时挂靠来保证港口覆盖率，确保客户顺畅订舱。

• **赫伯罗特**

1. 远东至北美航线

Asia - North America West Coast				
No sailing				
Service	Voyage	Port of Loading	Week	Departure
WC2	Guthorm Maersk V.640E	Shanghai, CN	40	October 10, 2026
• The Xingang – Qingdao – Pusan rotation remains in place.				
Asia North America East Coast				
No sailing				
Service	Voyage	Port of Loading	Week	Departure
US2	Navios Unison V.641E	Ningbo, CN	41	October 7, 2026
To provide coverage for the US2 service , Maersk Shams, sailing on the US1 service and departing Haiphong, Vietnam, on October 2, 2026, will make an additional call at Norfolk, US.				
No sailing				
Service	Vessel	Port of Loading	Week	Departure
AA7	Wan Hai A13	Ningbo, CN	40	October 1, 2026

美西线 WC2：第 40 周（上海 / 10 月 10 日离港，航次 640E）停航。

美东线 AA7：第 40 周（宁波 / 10 月 1 日离港，船名 “Wan Hai A13” ）停航。

美东线 US2：第 41 周（宁波 / 10 月 7 日离港，航次 641E）停航。

替代方案：US1 航线 “Maersk Shams” 将于 10 月 2 日自越南海防出发，临时加靠美国诺福克港。

2. 远东至欧洲航线

Asia to North Europe				
No sailing				
Service	Voyage	Port of Loading	Week	Departure
NE2	641W	Shanghai, CN	41	October 10, 2026
Alternate voyages				
Service	Vessel / Voyage	Port of Loading	Week	Departure
NE3	Maersk Cambridge V.641W	Shanghai, CN	41	October 6, 2026
NE1	Al Nefud V.640W	Shanghai, CN	41	October 10, 2026

北欧线 NE2：第 41 周（上海/10 月 10 日离港，航次 641W）停航。

替代航次：可选择 NE3 航次 “Maersk Cambridge” （10 月 6 日上海出发）或 NE1 航次 “Al Nefud” （10 月 10 日上海出发）。

Asia to Mediterranean				
No sailings				
Service	Voyage	Port of Loading	Week	Departure
SE3	640W	Qingdao, CN	40	September 28, 2026
SE1	641W	Ningbo, CN	41	October 8, 2026
Alternate voyages				
Service	Vessel / Voyage	Port of Loading	Week	Departure
SE4	Berlin Maersk V.640W	Qingdao, CN	40	October 1, 2026
SE3	Mayview Maersk V.641W	Ningbo, CN	42	October 12, 2026

地中海线 SE3：第 40 周（青岛/9 月 28 日，航次 640W）停航；

地中海线 SE1：第 41 周（宁波/10 月 8 日，航次 641W）停航。

替代航次：可选择 SE4 航次 “Berlin Maersk” （10 月 1 日青岛出发）或 SE3 航次 “Mayview Maersk” （10 月 12 日宁波出发）。

• MSC

1. 美线方面取消 2 个航次

WEEK	SERVICE	VOYAGE NUMBER
40	ORIENT	GO640N
41	PEARL	GO641N

美西线：第 40 周 Orient 航线 GO640N 航次，第 41 周 Pearl 航线 GO641N 航次。

2. 欧线方面取消 4 个航次

WEEK	SERVICE	VOYAGE NUMBER
39	JADE	GJ639W
ASIA TO NORTH EUROPE		
WEEK	SERVICE	VOYAGE NUMBER
40	SWAN	FW640W
40	BRITANNIA	QB640W
41	LION	GL641W

地中海方向：第 39 周 Jade 航线 GJ639W。

北欧方向：第 40 周 Swan 航线 FW640W、Britannia 航线 QB640W，
第 41 周 Lion 航线 GL641W 航次。

MSC 表示，客户仍可照常订舱，公司正通过其他服务安排应急替代方案。

业内人士提醒，**9 月底至 10 月中旬**将是船期调整的集中期。建议有出货计划的货主和货代，密切跟进订舱航次的状态，尽早确认替代船期方案。（2026-9-1）

来源：维运网

欧洲三大港口大罢工！

装卸绑扎拖轮全面停摆，船期延误在即

荷兰港口工会（FNV Havens）与 CNV 已正式确认，将于当地时间 9 月 4 日在鹿特丹、阿姆斯特丹以及泽兰地区港口开展联合罢工行动。此次罢工被视为荷兰港口工人对政府社会保障政策的一次强力回应。

• 作业全面暂停：装卸、绑扎、拖轮停摆

根据 FNV Havens 官网发布的公告，此次罢工的具体时段为**当日 11:15 至 19:00（约 7 小时 45 分钟）**，涉及白班第二阶段和晚班第一阶段的工作任务。

工会向会员发出的号召措辞强硬：“我们的失业保险、伤残保险及其他社会保障项目是劳动者的重要保障。现在和未来，我们都需要依靠它们。加入行动，与同事一起放下工作，表明我们不接受社会保障的瓦解。”

罢工期间，船舶装卸、货物绑扎、拖轮服务及货物检查等作业将全面暂停。具体涉及的企业包括鹿特丹港 ECT 和 APM Terminals Maasvlakte II 码头、绑扎公司 ILS 和 Matrans，以及阿姆斯特丹港的 HES Bulk Terminal 和拖轮运营商 Svitzer。

• 导火索

此次罢工的直接导火索，是工会对荷兰政府削减约 65 亿欧元（部分报道为 68 亿欧元）社会保障支出计划的强烈反对。核心争议包括将最长失业救济期由两年缩短至一年，以及对伤残保障体系（WIA）的改革等。

值得注意的是，政府在罢工前夕已做出部分让步。据 TrasportoEuropa 9

月 2 日报道，首相 Jetten 领导的少数内阁已向众议院通报：**放弃加速提高退休年龄、取消福利削减、并将失业救济减半政策推迟一年执行。**

然而，**工会认为这些让步远远不够。**FNV 主席 Hans Spekman 明确表示，在所有削减计划被完全撤销之前，工会不会停止动员。**9 月 9 日还将举行覆盖全国铁路及公共交通的 24 小时大罢工。**

• 码头响应

尽管罢工窗口仅为 11:15 至 19:00，但多家码头运营商的限制措施实际持续时间更长。综合德迅（K+N）及各家码头发布的运营通知，**9 月 4 日当天安排如下：**

码头/运营商	运营状态	影响程度
APM Terminals MVI	10:15起暂停卡车进出，晚间逐步恢复	进出闸口大面积受阻
RST & RSC Rotterdam	10:00-20:00暂停卡车装卸	场站全面停摆
ECT Delta & Euromax	预计全天关闭	重箱与空箱流转严重滞后
RWG	维持卡车运营	分流压力激增，排队风险高
QTerminals Kramer	视员工参与度而定	存在临时关闭高风险

德国多式联运运营商 Contargo 已向客户发布预警，**预计鹿特丹码头作业将严重受限或完全中断，时段约为 10:30 至 20:00，期间卡车、内部转运及穿梭火车装卸均将暂停。**

• 拥堵现状

罢工并非孤立事件。航运分析机构 Linerlytica8 月 29 日监测数据显示，**鹿特丹港及周边水域已有 17 艘集装箱船处于等待状态，涉及运力约 3.6 万 TEU，鹿特丹仍被列为欧洲拥堵热点之一。**

与此同时，鹿特丹港正面临多重叠加压力：

- **驳船拥堵：**内河运输等待时间已高达约 60 小时，与罢工后效叠加将进

一步恶化；

- **低水位危机：**莱茵河考布（Kaub）监测点水位一度降至约 19 厘米，低于 2018 年历史低点，驳船载货量被迫大幅削减；
- **铁路运力受限：**德国 Troisdorf—Wiesbaden 铁路货运走廊正在施工，同时 9 月 9 日还将面临全国铁路大罢工；
- **夏季货运高峰：**来自亚洲的进口需求持续强劲，欧洲多个集装箱码头均面临堆场密度高企的压力。

长期隐忧

鹿特丹伊拉斯姆斯大学港口经济学家 Bart Kuipers 在接受行业媒体 Schuttevaer 采访时指出，**罢工对港口形象的长期损害可能大于短期经济影响**。他表示：“可靠性已超越低成本，成为大型集装箱班轮公司选择港口的关键标准。鹿特丹近年已因高温天气等问题出现过作业中断。”

Kuipers 将此次罢工的影响比作一场强风暴：“几小时的停摆后，恢复需要一至两周时间。内河运输 60 小时的等待时间叠加低水位问题，将使情况雪上加霜。”不过他也指出，船公司转向安特卫普或汉堡的可能性不大，因为这些竞争港口同样面临罢工困扰。

值得关注的是，**此次罢工恰逢鹿特丹世界港口日（World Port Days，9 月 4 日至 6 日）活动开启当天，新马斯河部分航段还将实施额外的航行管控措施，进一步加剧疏运压力。**（2026-9-3）

来源：中国航务周刊

马士基、达飞、赫伯罗特 最近都忙着锁定运力

根据海事咨询机构 Dynamar 最新发布的集运市场分析报告，**全球主要班轮公司在集装箱船租船市场的活跃度，正持续升温**，包括马士基、达飞集团、赫伯罗特等在内的班轮巨头，纷纷在租船市场锁定运力。

报告显示，**马士基**从希腊船东 International Maritime Enterprises 手中，租用了 6900TEU 的“Kea”轮。该轮建于 2013 年，日租金为 40000 美元，租期长达 60 个月。此外，马士基还从 Global Ship Lease 租赁了 2600TEU 的“GSL Chloe”轮。该轮建于 2012 年，日租金为 25500 美元，租期 28~32 个月。

达飞近期则租赁了新建造的 1800TEU 的“Seatrade Belgie”轮，日租金 27500 美元，租期 23~25 个月。同时租赁的还有 1700TEU 的“Ca Saigon”轮，日租金 35500 美元，租期 11~13 个月。

赫伯罗特则选择延长现有租约，将 1800TEU 的“Nordpuma”轮的租期，延长了 26~30 个月，日租金为 26400 美元。

从具体租金表现来看，1700TEU 型船的日租金，在 2026 年 7 月达到 33025 美元，同比增长 24%，增幅领跑各船型。4250TEU 型船日租金为 58050 美元，同比也增长了 12%。不过，6500TEU 型船日租金则从 66200 美元降至 58050 美元，同比下降 12%。可以看出，**市场对不同规模船舶的需求冷热不均，中小型船供不应求。**（2026-9-4）

来源：维运网

250 万 TEU 货量承压！

西非核心港口空箱严重积压！加重海运时效压力

近期，加纳规模最大的集装箱门户特马港（Tema Port）现阶段深陷持续性陆侧拥堵困局。受进口货物需求快速上涨带动，空箱长期滞留码头、堆场库容饱和、进港拖车大规模排队等多项问题叠加，货物清关、提离效率明显下降，进口商、货代及贸易主体物流经营成本不断走高。年末圣诞进口备货旺季将至，港口堵港风险存在进一步上行空间，西非跨境海运通道或将承受更大压力。

• 空箱积压引发连锁堵港问题

加纳贸易商协会（GUTA）于 2026 年 8 月 31 日对外发布声明，直指本次拥堵的核心诱因：**部分船公司未能及时将卸船后的空箱转运至外部指定堆场，大量空箱长期占用码头作业空间**。受此影响，港区外货运卡车排队长龙一度从港口入口延伸至区域海事大学附近，**部分拖车司机排队等候归还空箱耗时最长接近一周，运输效率近乎停滞**。

空箱占用堆场直接造成连锁负面影响。码头缺少空余场地接收到港重箱，货物查验、清关、提离全流程受阻，滞期费不断累积。GUTA 表示，当前港口拥堵已经对当地进出口企业经营造成严重冲击，**船方空箱疏运物流能力不足是加剧困境的重要人为因素**。

加纳港口与海港管理局（GPHA）早在 2026 年 8 月 7 日就对外披露，**特马港拥堵并非单一事件，进口货量激增、空箱流转不畅、港区周边道路交通承压多重因素共同催生当前困局，并且西非区域多个港口同期出现集装箱疏运效率下滑的相似压力**。

• 货量暴涨与基建短板矛盾凸显

数据显示，特马港集装箱吞吐量近年呈爆发式增长，2020 年吞吐量仅 70 万 TEU，2025 年已攀升至 270 万 TEU。**截至 2026 年 9 月，港口年内货量已达 250 万 TEU，其中约 100 万 TEU 为中国及周边国家中转货物，是西非对接中国跨境物流的核心枢纽。**

据码头运营商特马港口有限公司（MPS）介绍，码头本体扩建有效提升了船舶装卸吞吐能力，巩固了区域中转枢纽地位。但港区道路、内陆集装箱堆场等配套基础设施建设滞后，无法匹配高速增长的货流需求，成为制约港口作业效率的长期硬性短板。

查验流程繁琐加剧货物滞留

除基建与空箱问题外，繁琐的查验机制是拥堵的重要诱因。MPS 披露，**当前特马港约 70% 的集装箱需接受侵入式开箱查验，该比例远高于国际通用标准。**同时，各政府监管部门未实现同步联合查验，多部门依次独立检查，大幅拉长货物在港停留时长，持续加剧堆场拥堵和清关延误问题。

• 官方出台多项应急纾困举措

为缓解港口拥堵压力，GPHA 已落地一系列应急处置措施。**通过联动船公司、码头运营方强化协同调度，增加船舶挂靠频次、调配货运卡车运力，加快空箱场外转运疏运；同时优化堆场布局、提升场地利用率、规整港区交通组织，释放码头作业空间。此外，港口当局呼吁进口商、清关代理及货主及时提离已清关货物，加速堆场周转。**

2026 年 9 月 3 日，加纳托运人管理局（GSA）实地调研特马港，与 GPHA、MPS 管理层专项研讨拥堵治理、货物清关、船舶周转等核心问题。各方明确，本次拥堵是基建短板、查验机制不合理、多部门协同效率偏低引发的综合性问题，并非单一码头运营故障。

针对长效治理，多方敲定优化方向：重新评估货物风险分类体系，推行多部门同步联合查验，依托精细化风险管理，为低风险合规货物开通快速清关通道，同时制定多方联合行动方案，压缩货物滞留时长、降低贸易物流成本

(2026-9-4)

来源：维运网

无期限征收！MSC 新增双重风险附加费 覆盖多国核心港口，亚欧海运成本持续抬升

受阿拉伯半岛周边海域海盗风险升级、地缘安全局势恶化影响，航运网络稳定性遭到冲击。近日，地中海航运（MSC）发布官方最新运营通知，**官宣新增两项航运附加费，针对性对冲海域通航风险、运维成本上涨压力**。本次新规拟定自 2026 年 9 月 15 日起正式实施，无明确截止日期，将持续执行至另行通知为止，收费范围覆盖所有亚洲始发，前往黑海、东地中海核心港口的全部货运订单。

• 费用明细及覆盖港口范围公布

本次 MSC 新增两项独立附加费，收费标准统一按标准集装箱（TEU）核算，费用标准清晰固定，具体明细为：**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，单箱合计新增成本 91 美元**。相较于以往单一局势附加费，本次双费并行模式，同时覆盖海盗劫持风险与运河通航风控成本，精准匹配当前海域双重安全隐患。

此次收费政策覆盖港口囊括土耳其、黑海沿岸、埃及、格鲁吉亚、乌克兰等 21 个关键枢纽港口，具体包括：Abu Kir、Alexandria Old、Aliaga、Antalya、Batumi、Burgas、Constanta、Evyap、Gebze、Gemlik、Giresun、Iskenderun、Istanbul、Izmir、Mersin、Odessa、Poti、Samsun、Tekirdag、Trabzon、Varna。

MSC 表示，全球客户可通过其遍布全球的 675 余家线下办事处及官方渠道咨询政策细节、订舱及费用核算相关问题。

风险溯源：红海危机持续升级

本次附加费上调并非短期突发举措，而是 2026 年以来中东海域航运风险持续升级的必然结果。据行业公开监测数据显示，**红海航道承载全球约 12% 的贸易量、30% 的亚欧集装箱货运量，是亚洲通往黑海、地中海区域的核心咽喉通道。**2026 年下半年，索马里海盗势力大幅复苏，海域劫持、袭船事件频发，创下 2013 年以来同期最高纪录，叠加也门胡塞武装持续对红海过往商船实施无人机、导弹袭击，形成远程武力打击+近岸海盗劫持的双重安全威胁，通航风险远超往年常规局势。

相较于十年前单一的海盗风险，当前海域风险呈现复合型、常态化特征。过往船舶不仅需要承担海盗登船劫持的财产、货物损失风险，还需应对精准武力袭击威胁，迫使航运企业大幅增加船舶安保配置、海上保险投保额度，同时随时面临临时停航、紧急绕行的情况，持续推高航运刚性运营成本，这也是多家头部船公司密集调整附加费的核心原因。

• 行业动态：主流船企收紧航线风控政策

红海、阿拉伯半岛海域风险扩散，已全面传导至黑海、东地中海航运体系，多家国际主流班轮公司同步出台风控调整政策，行业整体航线运营策略持续收紧。**2026 年 8 月，马士基官宣无限期暂停乌克兰部分渔港航线服务，将原有乌克兰进口货物统一分流至罗马尼亚康斯坦察港卸货，同时开放相关订单免费改单、取消通道。**除此之外，多家船企持续优化苏伊士运河通航方案，部分高危航次选择绕行好望角，虽规避了海域安全风险，但单次航程增加 10-14 天，燃油、人力、时效成本大幅攀升。

当前航运市场已形成“**风险常态化、成本刚性化**”的新格局。短期内海域局势难以彻底缓和，船企通过附加费转嫁风险成本、调整航线布局，是行业标准化风控手段；长期来看，亚欧黑海、地中海航线的物流成本、运输时效将持续处于高位，供应链稳定性大幅下降。（2026-9-4）

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 匈牙利发生 6 起野猪非洲猪瘟疫情

8 月 24 日，匈牙利通报科马罗姆州等 2 地发生 6 起野猪非洲猪瘟疫情，6 头野猪感染死亡。

2. 芬兰发生 7 起野猪非洲猪瘟疫情

8 月 24 日，芬兰通报南芬兰区发生 7 起野猪非洲猪瘟疫情，7 头野猪感染死亡。

3. 波兰发生 2 起家猪和 34 起野猪非洲猪瘟疫情

8 月 24 日、28 日，波兰通报滨海省等 5 地发生 2 起家猪和 34 起野猪非洲猪瘟疫情，390 头家猪感染，2 头死亡，42 头野猪感染死亡。

4. 塞尔维亚发生 65 起家猪非洲猪瘟疫情

8 月 27 日、28 日，塞尔维亚通报科卢巴拉州等 4 地发生 65 起家猪非洲猪瘟疫情，107 头家猪感染，45 头死亡，1722 头被扑杀。

5. 南非发生 3 起家猪非洲猪瘟疫情

8 月 28 日，南非通报西北省等 2 地发生 3 起家猪非洲猪瘟疫情，93 头家猪感染，65 头死亡，35 头被扑杀。

6. 意大利发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情

8 月 28 日，意大利通报拉齐奥大区等 2 地发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情，2 头野猪感染死亡。

02 禽流感



7. 挪威发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 24 日、28 日，挪威通报诺尔兰郡等 2 地发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病

性禽流感疫情，3 只野禽感染，2 只死亡。

8. 英国发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 25 日，英国通报威尔士发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

9. 丹麦发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 26 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野禽疫情，1 只野禽感染死亡。

10. 南非发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 28 日，南非通报西开普省发生 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. 美国发生 1 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

8 月 28 日，美国通报佛罗里达州等 2 地发生 1 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染，74903 只家禽被扑杀。



12. 英国发生 156 起 3 型蓝舌病疫情

8 月 24 日，英国通报英格兰等 3 地发生 156 起 3 型蓝舌病疫情，360 头（只）牛羊感染，14 头死亡，2 头被扑杀。

13. 希腊发生 7 起羊痘疫情

8 月 24 日，希腊通报普雷韦扎省等 4 地发生 7 起羊痘疫情，24 只绵羊感染，1 只死亡。

14. 阿塞拜疆发生 1 起炭疽疫情

8 月 26 日，阿塞拜疆通报占贾哈萨克经济区发生 1 起炭疽疫情，2 头牛感染死亡。

15. 意大利发生 1 起炭疽疫情

8 月 27 日，意大利通报阿普利亚大区发生 1 起炭疽疫情，4 只绵羊感染，1 只

死亡。

16. 美国发生 1 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情

8 月 28 日, 美国通报得克萨斯州发生 1 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情, 1 只山羊感染。

17. 蒙古国发生 2 起 SAT1 型口蹄疫疫情

8 月 26 日, 蒙古国通报东方省发生 2 起 SAT1 亚型口蹄疫疫情, 48 头牛感染。

18. 南非发生 53 起 SAT1 型口蹄疫疫情

8 月 28 日, 南非通报夸祖鲁—纳塔尔省等 4 地发生 53 起牛 SAT1 型口蹄疫疫情, 472 头牛感染, 5 头死亡。