

博观天下 静观世界

- ◀ 二十年一遇！美欧日三大央行将同步加息，这意味着什么？
- ◀ MSC 与双子星宣布：5 条航线结束绕航，重返红海！
- ◀ 2.4 万 TEU！东方海外巨轮复航苏伊士运河，驶往中国！
- ◀ 运价八连涨！美线续涨，东南亚大涨近一成

资讯组出品
2026-09-21

来源：维运网

东南亚运价突破 1000 美元！ 一周暴涨 13.1%，节前备货叠加舱位趋紧 货主出货成本或继续上升

9月11日，最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI）报3662.18点，较上期上涨2.0%，连续第7周上涨。

但如果把主要航线拆开来看，会发现现在的市场并不是“普涨”。东南亚航线突然加速，美线仍处高位，欧洲航线却继续下跌。也就是说，SCFI还在上涨，但不同航线之间的行情已经明显分化。

一、不同航线行情明显分化

东南亚线突然涨起来了

本期最值得关注的，是**东南亚航线**。9月11日，**上海至东南亚基本港运价升至1010美元/TEU，一周上涨117美元，涨幅达到13.1%**。这是近期主要航线中非常明显的一次上涨。

与此同时，上海至韩国运价上涨118美元，达到366美元/TEU；上海至日本关西、关东分别为328美元/TEU和336美元/TEU。

近洋航线的这一轮上涨，与节前备货、港口拥堵以及船期延误等因素有关。

当船舶周转速度下降、实际可用舱位减少时，即使整体货量没有出现大幅变化，短期市场价格也容易出现较快波动。

对于货代和货主来说，这类近洋市场变化往往更加直接——运价上涨未必

需要持续很久，但一旦舱位突然变紧，订舱价格的变化可能会非常快。

欧洲线却还在往下走

另一边，欧洲航线仍然没有止跌。9月11日，上海至欧洲基本港运价为2545美元/TEU，较上期下跌98美元，跌幅3.7%；上海至地中海基本港运价为3299美元/TEU，下跌143美元，跌幅4.2%。

这与近期不断升温的红海及中东局势形成了反差。

按过去的市场逻辑，地缘风险升级往往意味着绕航、航程拉长以及有效运力减少，进而推高运价。

但这一次，欧洲线并没有出现类似走势。

原因之一，是市场正在关注部分亚洲—欧洲航线恢复经苏伊士运河运行后的运力变化。

Xeneta在9月10日发布的最新市场数据显示，部分航运公司已经开始恢复红海航行，远东至北欧、地中海的集装箱即期运价虽然仍处于较高水平，但欧洲市场的运力供给正在发生变化。

这意味着，当前欧洲线的价格走势，并不能单纯用“红海风险”来解释。

风险还在，但运力也在回来。两股力量同时作用，最终呈现出的结果，就是欧洲线价格继续下跌。

二、旺季还没结束 市场却开始分化

从货量来看，今年9月的传统旺季也并没有想象中那么快结束。

根据Descartes 9月发布的数据，8月美国集装箱进口量达到260.37万TEU，环比增长3.8%，同比增长3.3%，为历史第三高的单月水平。

其中，中国来源的集装箱进口量达到 88.43 万 TEU，环比增长 1.3%。

路透社 9 月 9 日报道称，洛杉矶港今年 6 月至 8 月连续三个月集装箱吞吐量达到 290 万 TEU，创历史同期新高。部分零售商提前安排节日商品进口，也进一步支撑了近期货量。

因此，至少从进口数据来看，“旺季已经结束”并不是当前市场最准确的描述。

更明显的变化是：旺季货量还在，但不同航线能够承接这些货量的能力并不一样。这也解释了为什么 SCFI 继续上涨，但欧洲线却在下跌。

SCFI 上涨，并不代表所有航线都在涨

从 9 月 11 日的数据来看，这种分化已经非常明显。

上海至美西为 7339 美元/FEU，上涨 1.3%；美东为 10479 美元/FEU，上涨 1.5%。

波斯湾航线为 6311 美元/TEU，上涨 2.9%；澳新航线为 2755 美元/TEU，上涨 4.4%。

但与此同时，南美航线下跌 4.5%，欧洲和地中海分别下跌 3.7%和 4.2%。 (2026-9-14)

来源：财联社

二十年一遇！美欧日三大央行将同步加息

这意味着什么？

本周，全球金融市场无疑将迎来一个不折不扣的“超级央行周”。随着通胀火苗受中东局势及原油暴涨刺激而再度燎原，美联储、英国央行以及日本央行将先后公布最新的利率决议。

而与此同时，这又不仅仅是一个普通的“超级央行周”。在市场目光聚焦于各家利率数字变化的背后，一幕所有人整整 20 年未曾见过的宏观大戏也正悄然上演——美联储、欧洲央行与日本央行这发达经济体的 G3 央行，正罕见地将同时迈入加息周期。

就在上月，欧洲央行已抢先落子，宣布加息 25 个基点；而市场最新押注显示，日本央行本周跟进加息 25 个基点的概率极高，美联储在周三宣布加息的概率也已被交易员推升至近九成。

要知道，上一次美、欧、日三大央行同时处于加息周期，还要追溯到遥远的 2006 年。这一幕的罕见程度，无疑可能标志着“全球流动性总闸门”正被彻底收紧……

事实上，回顾过去数十年，无论美联储与欧洲央行如何凶猛地收紧货币政策，日本央行始终充当着全球市场的“终极流动性避风港”。低廉的日元借贷成本与极致的宽松政策，源源不断地向全球金融体系输送着资金。然而，随着日本央行已持续展现出长达两年的鹰派姿态，这一曾经永不枯竭的“资金水龙头”也正被亲手关上。

而当全球三大“印钞机”同时转为“抽水机”，在这场全球流动性大变局的前夜，投资者需要思考的显然也很多——如果每个主要发达经济体同时开始

加息，可能会造成巨大的流动性紧缩，这将是全球市场参与者自 2008 年金融危机以来所从未经历过的……

美日央行本周料加息 英国央行也正摩拳擦掌？

外界本周尤为关注的，无疑是美联储新任主席凯文·沃什能否顶住美国总统特朗普的降息压力，并在周三成功说服美联储理事们转向加息。

沃什由特朗普一手提拔，而后者此前已多次公开炮轰美联储、要求降息。周末，特朗普更是在 Truth Social 上发文宣称，美国应当拥有“全球最低的利率”——“美联储理事会及其出色的新领导人必须清醒过来，是时候展现爱国之心了。”

然而，美伊冲突的再度激化引发油价飙升，无疑正使得美联储理事会陷入不得不加息的境地。

上周，随着霍尔木兹海峡陷入瘫痪、胡塞武装沿红海海岸持续推进并威胁到沙特的石油供应，国际原油价格自去年 7 月以来首次突破每桶 100 美元大关。能源成本增加预计将推高美国本已顽固的通胀率——目前，美国通胀率超出美联储 2% 的目标已长达五年之久。上周五最新发布的数据显示，美国 8 月 CPI 同比涨幅依然停留在 3.4% 的高位。

沃什此前在公开演讲中曾强调，若通胀迟迟无法回归目标区间，美联储政策制定者就“仍有重任在肩”。而利率期货价格也反映出，**目前市场认为美联储本周把隔夜利率目标区间上调 25 个基点的概率已高达 90%。**

与美联储一样几乎铁定在本周加息的，还有日本央行。日本央行将于本周五公布利率决议。市场普遍预计该行将宣布加息，此举也将为近期日元的强劲复苏提供支撑。

若日本央行选择加息 25 个基点至 1.25%，其政策利率将创下 30 多年来

的新高——一举打破日本自摆脱长期通缩危机以来的历史纪录。

市场观察人士指出，日本央行当前有充分理由维持鹰派立场。目前日本两年期实际收益率约为负 2%，而盈亏平衡通胀率超过 3.3%，这表明即使名义收益率走高，整体货币环境依然宽松，这为进一步收紧货币政策留下了空间。

事实上，在 MarketWatch 专栏作家 Michael Kramer 看来，**美国投资者本周真正应该关注的或许不是美联储，而是日本央行**。他指出，如果日本央行在加息后释放出鹰派信号，甚至暗示未来将加快紧缩步伐，都可能大幅推高日元汇率，并加剧日元融资套利交易头寸大规模平仓的风险。

在英国央行方面，该央行虽然可能在本月按兵不动，但在欧美央行加息大潮的推动下，其目前也无法排除在 11 月下次议息会议上加息的可能性。在 7 月的上次会议上，英国央行货币政策委员会(MPC)9 名成员中已有 3 人投下了支持加息的利率反对票。加上上周五公布的经济增长数据强于预期，市场对通胀反弹的担忧恐将进一步放大。

咨询机构 RSM 的首席经济学家 Thomas Pugh 分析称，最新一轮的能源价格暴涨“已显著增加了英国央行最终追随其他主要央行脚步并重启加息的概率”。他预计英国央行在本周四更可能做出一场“鹰派按兵不动”的抉择——即维持现行利率，但通过随后发布的会议纪要为未来的加息铺路。

目前，金融市场已将未来 12 个月内英国央行加息次数的预期提高至了 4 次。

G10 发达央行将彻底迎来加息大潮？

一些业内人士目前已担心，美日欧三大央行的同步紧缩可能会如同多米诺骨牌，将激进的鹰派阵营迅速扩散至整个 G10 经济体。在能源冲击与通胀顽疾的双重挤压下，全球主要央行可能集体步入紧缩模式……

在本周美联储极大概率按下加息按钮之前，G10 央行里其实已经有一半央行步入了加息周期之中。

上文提到的过去两年里已多次加息的日本央行姑且不谈，欧洲央行在上周四也已经迎来了今年的第二次加息，并在能源价格暴涨的背景下释放出强烈的鹰派信号。目前市场不仅消化了年底前欧洲央行至少再加息一次的预期，更押注 2027 年其存款利率将突破 3%。

澳洲联储今年上半年则曾经连续三次加息，将利率推升至 4.35%，彻底回填了去年全部的降息幅度。随着 7 月通胀数据大幅超出预期，该联储进一步加息的大门依然敞开。澳洲联储官员此前透露，政策制定者将在本月早些时候的议息会议上重点讨论是否继续加息。目前市场定价已全面倾斜，普遍押注其届时将再次出手。

本月早些时候，新西兰联储也如期连续第二次会议加息，将利率上调至 2.75%。虽然该联储暗示，随着经济前景面临的下行风险增加，后续的紧缩步伐将更加审慎和节制。但市场交易员依然认为年底前再次加息是高概率事件。

此外，作为 G10 货币经济体中利率最高的国家之一，挪威央行的本轮加息周期虽然已步入尾声，但金融市场交易员依然预计，该央行将在年底前再抛出一轮 25 个基点的加息。挪威央行此前在 8 月选择按兵不动，将利率维持在 4.25%，并指出通胀压力已有所缓和。

而在其他几家尚未加息的央行中，年内“顺应大势”步入加息周期也并非不可能的事情。

加拿大央行在本月早些时候选择按兵不动，但行长麦克勒姆随即警示，若通胀持续高企，央行不排除开启多次连续加息。这与其此前认为“通胀上行风险与经济下行风险大致平衡”的表态发生了明显转向。

瑞典央行目前属于鸽派阵营，预计将在本月早些时候的会议上维持其关键

政策利率在 1.75% 不变。不过，市场当前也预期其利率将在今年晚些时候上升。

如此一一算来，G10 央行中除了当前利率最低、处于零利率的瑞士央行外，其他所有九家央行都正处于加息周期或即将步入加息周期的阶段。

从美联储到日本央行，从欧洲大陆到北欧岛国，全球主要央行的鹰派合唱或许已然彻底了旧宽松周期的大门。而当流动性的潮水以二十年来未曾见过的速度褪去，谁在裸泳也将一目了然。“超级央行周”的靴子终将落地，但其引发的宏观余震才刚刚开始。在一个资本成本全面抬升的新时代，资产价格的重估不可避免——而这场跨越全球的流动性大考验，或许也才刚刚拉开了大幕的冰山一角。（2026-9-14）

来源：搜航网

MSC 与双子星宣布：

5 条航线结束绕航，重返红海

9 月 14 日，马士基、赫伯罗特以及地中海航运（MSC）相继发布最新运营公告，宣布扩大旗下航线经红海—苏伊士运河通行的范围。

马士基与赫伯罗特宣布，将对双方“双子星”合作（Gemini Cooperation）框架下 **AE5、AE11、AE12 和 ME2** 四条航线进行调整，由绕行好望角改为恢复经苏伊士运河通行。

四条航线新挂靠顺序：

- AE5（亚洲—北欧）：**青岛—宁波**—丹戎帕拉帕斯—苏伊士运河—伦敦—不来梅港—汉堡—鹿特丹—阿尔赫西拉斯。
- AE11（亚洲—地中海）：**上海—盐田**—丹戎帕拉帕斯—苏伊士运河—丹吉尔—瓦伦西亚—巴塞罗那—拉斯佩齐亚—热那亚—瓦多利古雷。
- AE12（亚洲—地中海）：**宁波—上海**—丹戎帕拉帕斯—苏伊士运河—阿尔赫西拉斯—科佩尔—里耶卡。
- ME2（印度—欧洲）：恩诺尔—科伦坡—苏伊士运河—阿尔赫西拉斯—鹿特丹—伦敦—汉堡—丹吉尔。

调整及生效时间：

- AE5：西行航次自 9 月 21 日起调整，东行自 9 月 22 日起调整。
- AE11：西行航次自 9 月 19 日起调整，东行自 9 月 28 日起调整。
- ME2：西行航次自 9 月 24 日起调整，东行自 10 月 31 日起调整。

- AE12：首个调整航次将另行公布。

马士基表示，经苏伊士运河和红海的航线是连接亚洲与欧洲最快、最可持续、最有效的方式，相较于绕行好望角，将为客户提供更短的运输时间。

同日，MSC 发布运营公告，宣布将继续在部分东西向航线上恢复苏伊士运河通行。

此次涉及的 Indusa 航线连接印度次大陆（IPAK）、美国和墨西哥，仅恢复西行方向经红海—苏伊士运河，东行方向货物则仍绕行好望角。

首航将由“MSC DOMNA X”轮执行，航次 IV637A，计划于 9 月 23 日自科伦坡离港。

MSC 强调，此次调整将继续采取逐航次、个案评估的方式推进，并与相关当局及安全合作伙伴保持协调。（2026-9-15）

来源：搜航网

注意！79 个航次取消

这三大航线最集中

随着国庆黄金周临近，集装箱航运市场迎来运力调整高峰。德鲁里（Drewry）最新数据显示，船公司正大幅增加**空班数量**，以应对假期出货高峰后的需求下降。

9 月 14 日至 10 月 18 日（第 38 周至第 42 周），全球主要东西向航线预计有 **79 个航次空班**，占同期 721 个计划航次的 11%。

本次统计覆盖**跨太平洋、亚洲至北欧/地中海及跨大西洋**三大东西向贸易航线。

从空班航次分布看，跨太平洋东向航线占比最高，达到 **52%**，亚洲至北欧及地中海航线占 **33%**，跨大西洋航线占 **15%**。

未来几周船公司削减运力的重点，仍集中在亚洲出口至北美以及欧洲市场的主干航线上。

数据显示，第 38 至 41 周（9 月中旬至 10 月上旬）已公布的空班数量，在最近一周内从 **39 个增至 70 个**，显示船公司正加快运力调整节奏。

德鲁里分析中指出：“尽管当前停航水平仍属可控，但宣布数量的急剧上升表明，黄金周前运力管理正进入更为活跃的阶段。”随着十一临近，中国相关航线仍可能公布更多空班安排。

目前多家主流船公司已陆续公布黄金周期间的运力调整安排。

马士基：亚欧航线上取消了 AE15、AE12、AE1 三个航次，分别涉及青岛（9 月 28 日）、宁波（10 月 8 日）、上海（10 月 10 日）出发的航次；跨太

平洋方向，美西线 TP8 和美东线 TP12 也安排了空班。

赫伯罗特：调整覆盖亚洲至北欧、地中海以及北美东西海岸。美西线 WC2、美东线 AA7 和 US2 均有航次停航，北欧线 NE2 第 41 周上海航次取消。

MSC：此前美线方面，第 40 周 Orient、第 41 周 Pearl 航线取消；欧线方面，涉及地中海 Jade 航线及北欧 Swan、Britannia、Lion 等多条航线。9 月 14 日又新增一项停航安排，亚洲至美国东海岸 EMERALD 服务第 41 周 12E 航次将空班。

业内人士指出，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状态，尽早确认替代船期方案。（2026-9-16）

来源：搜航网

2.4 万 TEU！东方海外巨轮 复航苏伊士运河，驶往中国

9月16日，苏伊士运河管理局发布消息称，超大型集装箱船“东方葡萄牙”轮（OOCL Portugal）首次通过苏伊士运河，由比利时驶往中国。

苏伊士运河管理局主席奥萨马·拉比在声明中强调，此次航行“意义特殊”，因为这是中远海运旗下班轮自红海局势紧张以来，首次恢复经苏伊士运河南向通行。

“东方葡萄牙”轮（IMO 9922615），最大载箱量 24188TEU，是目前全球最大的集装箱船之一。目前运营于海洋联盟的 NEU2 远东至西北欧航线。

运河管理局表示，已成功恢复多家大型班轮公司返回苏伊士运河，包括达飞、马士基、MSC、赫伯罗特和中远海运集运。

数据显示，2026 年 1 月至 8 月，经苏伊士运河通行的集装箱船净吨位达到 7210 万吨，较 2025 年同期的 4670 万吨增长 54.2%。9 月 16 日共有 39 艘船舶通过运河，净吨位约 230 万吨。

行业分析认为，当前船公司更倾向于先恢复欧洲至亚洲的回程航次，以便让船舶尽快返回亚洲，缓解亚洲港口拥堵和船期延误造成的运力缺口。

(2026-9-17)

来源：证券日报

美联储加息显示对通胀容忍空间或有所收窄

北京时间9月17日凌晨，美联储联邦公开市场委员会（FOMC）公布利率决议，将美国联邦基金利率目标区间上调25个基点到3.75%至4.00%，这是其自2023年7月以来首次加息。

与2026年7月末美联储会议出现3票反对局面不同，本次加息获得12名FOMC投票委员的全票赞成，美联储在声明中指出，美国经济活动正以稳健步伐扩张，国内支出保持韧性，但通胀仍处于高位。声明明确表态：“今天的政策行动将有助于更及时地实现委员会2%的通胀目标。”

“本次加息更接近一次针对通胀持续性及其扩散风险的预防性调整，反映出美联储政策重心在美国经济与就业仍具韧性的背景下，进一步转向防范通胀持续性预期脱锚风险。”工银国际首席经济学家程实在接受《证券日报》记者采访时表示。

随决议公布的最新经济预测摘要（SEP）显示，美联储官员对2026年底美国联邦基金利率的中位数预期从6月份的3.8%上调至4.1%，暗示年内至少还将加息一次。同时，美联储官员对2026年美国失业率预测小幅下调，从6月份4.3%下调至4.1%；对2026年GDP增速预测小幅上调，从6月份2.2%上调至2.3%；对2026年通胀预测也小幅上调，从6月份的3.6%上调至3.7%。

粤开证券首席经济学家、研究院院长罗志恒对《证券日报》记者表示，SEP下调美国失业率预测、上调通胀预测，点阵图中位数显示2026年美联储仍将加息一次并维持至2027年。美联储主席沃什在沟通上延续克制，否认这是一次“市场引导的加息”，将加息目的定义为“取消宽松”而非“增强限制”，或有意弱化加息对经济和市场的负面冲击。在此背景下，预计美联储将

于 2026 年 12 月份再加息 25 个基点，利率区间升至 4.00%至 4.25%。2027 年以后的利率路径则取决于多方面因素，主要包括国际地缘政治与油价走势、AI 资本开支持续性及影响，以及美股会否出现较大级别调整等。

“单次偏强的通胀数据并不足以显著改变美联储整体政策路径，从点阵图及经济预测所反映的信息来看，美联储内部对于后续加息幅度仍存在差异，这意味着当前美联储政策重心虽转向防范通胀风险，但后续政策调整仍具有条件性。”程实分析认为，总体而言，相较于过去更强调预期管理和政策沟通的框架，未来美联储对通胀持续高于目标的容忍空间或有所收窄，但后续是否需要进一步加息，仍将取决于美国通胀持续性、成本传导以及劳动力市场的实际演变。

本次加息后，美股三大股指当日均收跌。Wind 数据显示，道琼斯工业平均指数下跌 1.21%，跌幅最大。美元指数则延续近日上行态势，并突破 100 整数关口，10 年期美债收益率在 5%左右震荡，国际金价小幅下跌后又有所反弹。

罗志恒认为，美债方面，近期长债收益率上行因素中，美联储加息预期升温仅是部分原因，多因素已经导致长债收益率处于上行趋势。未来一段时间，市场可能对于美联储后续加息节奏保持猜测和担忧，这一不确定性可能抬升期限溢价，导致长端美债收益率高位运行。（2026-9-17）

来源：财联社

中东局势搅动海运市场：

中国至美东集装箱运费大涨，冲击疫情历史高位

据行业数据显示，目前中国至美国东海岸的非合约海运集装箱运价，已接近历史最高水平。

分析人士预计，随着美国与以色列对伊朗的冲突持续推高燃油成本，叠加国庆黄金周前夕的出货高峰期，该航线运价或将在本月创下历史新高。

中美海运运费已较伊朗冲突前涨 3 倍

上海至纽约航线是地中海航运（MSC）、马士基、中远海运、达飞海运等全球集装箱船公司业务最繁忙、盈利性最强的航线之一。

据货运定价平台 Xeneta 的数据显示，这条航线现货运价目前已经达到每 40 英尺集装箱 10948 美元，自 2 月 28 日伊朗战事爆发以来，已经创下超过三倍的涨幅。

Xeneta 首席分析师彼得·桑德（Peter Sand）谈及该航线时表示：“这使得这条关键贸易航线的运价，距离新冠疫情扰动期间创下的历史高点仅一步之遥。”

之前，该航线运价曾在 2022 年 1 月创下 11900 美元的纪录。

船用燃油均价已经大幅飙升

近期，中东冲突持续扩大：美伊双方在霍尔木兹海峡再次互相袭击并击沉多艘油轮，沙特阿拉伯也陷入于也门胡塞武装的冲突，并因遭遇空袭关闭了至关重要的东西向输油管道，受此影响，国际原油价格近期再度大幅飙升。

上述事件已经推高了全球 20 个港口的船用低硫燃料油（即船用燃油）均价，大部分集装箱船舶使用该燃料。

据船用燃油价格资讯机构 Ship & Bunker 数据显示，**本周四，船用低硫燃油价格报每吨 901.50 美元，远高于 2 月 27 日的每吨 543.50 美元**，但仍低于 3 月 20 日每吨 1053 美元的峰值。

通常来说，集装箱船东会通过附加费及其他定价手段转嫁上涨成本。

桑德在谈及中国至美东集装箱现货运价时称：“船用燃油价格抬升，带动燃油附加费上涨，不排除运价超过疫情时期高点的可能性。”

国庆黄金周前出货高峰

他表示，这个新纪录很可能在本月诞生。受传统国庆黄金周出货高峰影响，**沃尔玛、亚马逊等货主企业会赶在 10 月初中国工厂停工休长假前，加紧从中国出货。**

德鲁里世界集装箱指数（WCI）最新数据显示，本周四，上海至纽约现货运价环比上涨近 7%，达到每 40 英尺集装箱 10394 美元。

德鲁里同样预计，国庆黄金周前期的出货潮将进一步推高运价。

德鲁里与 Xeneta 采用不同的现货运价统计口径，因此其统计出的运价结果有所不同。（2026-9-18）

来源：海运网

运价八连涨！

美线续涨，东南亚大涨近一成

受“十一”黄金周前集中出货影响，北美航线需求仍有支撑，东南亚航线涨幅接近一成。不过，从市场实际报价来看，不同船公司、航班和货量对应的价格差异明显，美线部分现货报价已经出现松动。

SCFI 连续八周上涨

上海出口集装箱运价指数（SCFI）最新一期于9月18日公布，报3687.83点，较上周上涨25.65点，周涨幅0.7%，连续第八周上涨。

从指数分项来看，北美航线继续上涨，其中美西、美东航线分别上涨3.01%和0.95%。东南亚航线涨幅接近一成；欧洲、地中海航线则分别下跌6.48%和5.34%。

也就是说，本轮SCFI继续上涨，主要仍由北美航线和部分亚洲近洋航线支撑，而欧洲、地中海航线表现相对偏弱。

物流业内人士表示，亚洲多个港口拥堵、巴拿马运河低水位、美线旺季需求，以及“十一”黄金周前的集中出货，共同支撑北美航线价格。与此同时，船公司持续进行舱位管理，燃油及巴拿马运河相关附加费也对整体运输成本形成影响。

其他平台指数继续走高

除SCFI外，其他平台数据也显示，美东航线近期价格处于高位。

Xeneta数据显示，中国至美东航线40英尺集装箱（FEU）现货运价已升至10948美元。自2月28日美伊战事爆发以来，该价格累计上涨超过三

倍，距离 2022 年 1 月 11900 美元的历史高点还有 952 美元，约 8% 的差距。

Xeneta 首席分析师 Peter Sand 表示，目前关键航线运价已经接近疫情期间的高位。随着大型货主赶在“十一”黄金周前安排出货，集中释放的货量可能继续对市场价格形成支撑。

Drewry 于 9 月 17 日公布的世界集装箱运价指数（WCI）则显示，上海至纽约航线 40 英尺集装箱现货运价较前一周上涨近 7%，达到 10394 美元。Drewry 预计，“黄金周”前的出货潮仍可能进一步推高该航线价格。

需要注意的是，以上均属于不同机构统计口径下的平台指数或现货指数数据，与货代实际接到的具体报价并不完全相同。

货代实际报价差异明显

从近期货代反馈的市场实际报价来看，美线价格分化较为明显。

9 月 18 日至 30 日，部分货代提供的参考报价显示，**美西航线 40 英尺柜约 6200—8300 美元，美东航线约 9000—12500 美元；欧洲航线约 3500—4200 美元。**

但市场并非所有货物都能拿到上述高位价格。有外籍大型货代公司表示，**目前美西部分实际报价已经出现 6000 美元的特价，比此前低约 800 美元；美东部分航班报价也有 8000 美元左右的价格，并预计“十一”黄金周前市场可能出现一波回落。**

国内大型货代反馈则显示，本周部分美西航线实际报价上涨约 300 美元；美东由于增加巴拿马运河附加费 500 美元，FAK 均一价并未同步上调。

另有大型货代表示，9 月 18 日至 30 日，美西实际市场报价约 8300 美元，美东约 12500 美元，港口拥堵、巴拿马运河低水位以及旺季出货仍是价

格支撑因素。

船公司方面，有业内人士表示，目前美国线 FAK 价格本身没有调整，但部分船公司放宽了不同价格配比，因此市场实际均价有所下降。部分美东航班已有 9000 美元左右的报价，轻货还可获得 8800 美元左右的优惠价格。

这也意味着，当前市场同时存在“指数上涨”和“部分实际报价下调”的情况，并不矛盾。平台指数反映的是特定统计口径下的整体市场变化，而货代实际成交价格还会受到船公司、航班、货量、货重、舱位以及配比等因素影响。

黄金周前后，市场仍存分歧

Drewry 的运力数据显示，下周跨太平洋航线预计有 9 个空白航班，高于本周的 8 个，预计美国线运价短期仍有一定支撑。

亚洲—欧洲航线下周预计有 4 个空白航班，高于本周的 1 个。由于需求相对疲弱，Drewry 预计下周亚欧航线运价仍将小幅下降。

目前来看，“十一”黄金周前的集中出货仍在支撑北美航线，但实际市场价格已经出现明显分化。部分船公司舱位紧张、货量较大的航班价格维持高位，而部分航班则通过调整配比、优惠报价等方式争取货量。

随着黄金周临近，短期美线价格仍可能维持高位，但节后货量能否延续，仍是市场关注的重点。

9 月 18 日最新一期 SCFI 运价

美线继续上涨，欧地继续下跌；受东亚及东南亚塞港影响，东南亚运价继续大涨：

- **远东到欧洲：**2425 美元/TEU，较前一期下跌 120 美元，周跌幅

4.71%;

- **远东到地中海:** 3125 美元/TEU, 较前一期下跌 174 美元, 周跌幅

5.27%;

- **远东到美西:** 7560 美元/FEU, 较前一期上涨 221 美元, 周涨幅

3.01%;

- **远东到美东:** 10579 美元/FEU, 较前一期上涨 100 美元, 周涨幅

0.95%;

- **波斯湾航线:** 运价 6246 美元/TEU, 较上期下跌 1.0%。

- **澳新航线:** 运价 2944 美元/TEU, 较上期上涨 6.9%。

- **南美航线:** 运价 7703 美元/TEU, 较上期下跌 10.0%。

• **近洋线方面:** 远东至东南亚每 TEU (20 尺柜) 运价来到 1104 美元, 较前一期上涨 94 美元, 周涨幅达 9.3%; 远东到日本关西每 TEU 较前一周下跌 7 美元、远东到日本关东每 TEU 较前一周下跌 3 美元、远东到韩国每 TEU 较前一周上涨 31 美元。 (2026-9-19)

来源：环球时报

钱凯港加快融入中国与拉美贸易网络： 今年上半年完成集装箱吞吐量 20 万标准箱 同比增长 70.94%

巨大的岸桥伸向太平洋，一辆辆集装箱卡车在港区内有序穿行。当地时间 9 月 16 日，《环球时报》赴秘鲁特派记者走进位于利马以北的钱凯港时看到，集装箱装卸、汽车转运等作业正在有序进行，大量港口设备通过自动化、电气化系统完成操作。

2024 年 11 月，钱凯港正式开港。2025 年 6 月，港口进入商业运营阶段。一年多来，从中国汽车进入秘鲁，到秘鲁牛油果、葡萄等农产品驶向亚洲，再到越来越多拉美国家的货物经这里中转，钱凯港正在成为亚洲与南美经贸往来的一条新通道。

一座港口，让太平洋两岸距离“更近”

进入钱凯港，记者最直观的感受是“快”和“新”。巨型岸桥沿码头一字排开，自动化设备在堆场之间运行，集装箱不断被吊起、转运。港区面积很大，码头作业现场没有太多工作人员，许多环节已经由自动化、智能化设备完成。

中远海运钱凯港副总经理杰森·吉延·弗洛雷斯接受《环球时报》记者专访时介绍，钱凯港是一座多用途港口，可以处理集装箱、普通货物、滚装货物以及粮食等不同类型货物，目前港区约 99% 的设备采用电力驱动。

钱凯港投入运营后，中秘之间的海上运输时间明显缩短。根据中远海运集团公布的数据，钱凯至上海直航将两地海运时间由此前需绕行北美的 35 天至 40 天缩短至约 23 天。记者在港口看到，一排排从中国进口的汽车等待转运。

秘鲁海关和税务管理局公布的数据显示，按申报价值计算，经钱凯港进口的商品中，汽车占 27%，机械设备占 17%；按原产地计算，**中国商品占 75%**。与此同时，另一批货物正从这里驶向中国及其他市场。秘鲁海关数据显示，经钱凯港出口的商品中，牛油果、金属矿产品、棕榈油和葡萄等占较大比重。

这种贸易往来不只局限于中秘两国。弗洛雷斯告诉记者，目前钱凯港已经接收来自巴拿马、哥斯达黎加、哥伦比亚、厄瓜多尔和智利等国家的货物。港口目前运营 3 条集装箱干线航线和 5 条支线航线，连接亚洲、南美洲西海岸、中美洲。

“钱凯港的意义并不局限于秘鲁。”弗洛雷斯说，随着越来越多拉美国家的货物通过这里进入亚洲市场，钱凯港正在逐步形成区域性的货物集散功能。

秘鲁国家港务局公布的数据显示，**2025 年 6 月至 12 月，钱凯港共完成超过 300 万吨货物吞吐量。今年上半年，钱凯港完成集装箱吞吐量 20 万标准箱，同比增长 70.94%**。从开港时的一条新航线，到一年后不断扩大的货物流动，钱凯港正逐渐融入中秘以及中国同拉美地区之间的贸易网络。

从货物流动到当地人的生活变化

港口带来的变化发生在码头之外。《环球时报》记者采访了在钱凯港工作 4 个月的当地员工克里斯蒂安·阿图罗。他负责港口车辆和人员出入管理。“钱凯港建成以后，为这里创造了更多就业机会。”阿图罗告诉记者，来钱凯港工作后，自己的生活条件得到改善，同时开始接触新的设备、管理方式和工作技能。

弗洛雷斯已经在钱凯工作了 15 年。从最初的研究论证、工程设计，到建设施工，再到正式运营，他参与了这个项目的整个发展过程。他说，港口建设高峰期创造了大量直接和间接就业机会。进入运营阶段后，港口继续培训当地员工，让他们学习自动化设备操作、现代港口管理等新技能。

秘鲁国家通讯社今年 6 月报道称，钱凯港建设阶段共创造近 1 万个就业岗位。港口投入运营后，一批秘鲁技术和管理人员通过相关项目接受了专业培训。

“以前这里没有这些工作。” 弗洛雷斯说，现在越来越多当地年轻人在港口就业，获得稳定收入，“你能看到他们在普通工作日带着家人去餐厅，这些都是生活中很具体的变化。”

这种变化还在向港区周边延伸。随着港口投入运营，秘鲁政府开始围绕钱凯规划更大范围的发展。就业、职业培训、交通连接、外贸、物流、公共服务、城市基础设施和住房等，都被纳入钱凯港影响区的发展规划。

弗洛雷斯认为，港口不能只是货物装卸的地方。“如果这里只是一座港口，那么它的发展空间是有限的。” 他说，未来的钱凯还需要物流、工业、商业和城市功能共同发展。

一边是来自中国的汽车、机械设备进入秘鲁，一边是秘鲁的农产品和矿产品走向亚洲。与此同时，当地年轻人在港口接受培训、获得工作，新的物流和产业项目开始围绕港口布局。中秘经贸合作正在形成更加多层次的联系。

从中秘合作走向更广阔的南南合作

弗洛雷斯告诉记者，秘鲁仍需要进一步改善公路和铁路网络，连接沿海港口、安第斯山区以及亚马孙地区。其中一个重要设想是加强钱凯港同巴西等南美国家之间的陆路和铁路连接。

“如果能够把巴西和钱凯港连接起来，将会产生非常大的发展机会。” 弗洛雷斯说，未来通过铁路、公路和海运相结合，巴西以及南美内陆地区的货物可以经钱凯港进入太平洋，并进一步进入亚洲市场。

与此同时，秘鲁正在推进钱凯经济特区建设，希望在港口周边吸引物流、

制造、贸易等企业。弗洛雷斯表示，钱凯未来不仅希望成为一个货物中转中心，还希望吸引汽车、电池、电子产品等产业投资，并面向整个南美市场进行生产和分销。

他特别提到，中国这些年来的卓越发展给秘鲁留下了深刻印象。“中国过去几十年通过工业化实现了非常大的发展和转型。”他说，秘鲁拥有丰富的矿产资源、农产品和区位优势，“我们希望中方的发展经验能够在钱凯得到体现，并进一步辐射到整个拉丁美洲。”（2026-9-20）

来源：搜航网

上海港“堵”到改航线！

马士基 Qilin 航线大调整，多个航次受影响

9月18日，马士基宣布，为缓解上海地区**长期船舶等待时间**及天气相关扰动对运营带来的影响，将对亚洲至澳洲 Qilin（麒麟）航线实施临时运营调整。此次调整覆盖 **641S 至 650S** 共 10 个航次，香港被纳入连接港。

调整后 Qilin 航线挂靠顺序为：上海—**香港**—墨尔本/悉尼。

墨尔本和悉尼将不再在同一航次连续挂靠，改为相邻航次**交替挂靠**（单航次只停靠其中一港）。

新增**香港**作为中转港，部分货物通过香港衔接 Qilin 航线与 Dragon 航线，维持墨尔本和悉尼两地覆盖。

前五个调整航次安排如下

641S：“GSL ELIZABETH”轮，10月9日抵达上海，10月14日抵达香港，10月28日抵达墨尔本；

642S：“CAPE SERRAT”轮，10月16日抵达上海，10月21日抵达香港，11月7日抵达悉尼；

643S：“AS CAMELLIA”轮，10月23日抵达上海，10月28日抵达香港，11月11日抵达墨尔本；

644S：“CAPITAINE BARET”轮，10月30日抵达上海，11月4日抵达香港，11月21日抵达悉尼；

645S：“DELOS WAVE”轮，11月6日抵达上海，11月11日抵达香

港，11月25日抵达墨尔本。

Asia Oceania						
Port Code	Port name	Port status	W35-2026	W36-2026	W37-2026	Last 7 Days
AUMEL	Melbourne	Slightly disrupted	1.00	1.25	1.00	1.00
AUSYD	Sydney	Business as usual	1.00	1.00	1.00	1.00
CNNGB	Ningbo	Heavily disrupted	3.21	3.55	3.45	3.19
CNSHA	Shanghai	Heavily disrupted	5.32	5.14	4.47	4.42
CNTAO	Qingdao	Slightly disrupted	1.45	1.26	1.20	1.16
CNXMN	Xiamen	Slightly disrupted	1.00	1.10	1.00	1.00
CNYTN	Yantian	Heavily disrupted	2.47	2.61	1.54	1.55
KRPUS	Busan	Slightly disrupted	1.43	1.10	1.17	1.33
MYPKG	Port Klang	Slightly disrupted	1.09	1.23	1.53	1.56
MYTPP	Tanjung Pelepas	Heavily disrupted	1.00	1.25	1.00	2.00
SGSIN	Singapore	Slightly disrupted	1.14	1.32	1.53	1.48
THLCH	Laem Chabang	Business as usual	1.00	1.00	1.00	1.00
TWKHH	Kaohsiung	Slightly disrupted	1.11	1.00	2.73	1.31
VNHPH	Haiphong	Slightly disrupted	1.00	1.00	1.00	1.00
VNSGN	Ho Chi Minh City	Slightly disrupted	1.09	1.00	1.00	1.00
VNVUT	Vung Tau	Slightly disrupted	1.00	1.00	1.00	1.00

德迅港口监测显示，9月9日至15日，上海港7天平均船舶等待时间为4.42天，较前一周的4.72天略有改善。

但洋山港和外高桥港拥堵仍处于较高水平，部分船舶等待时间达7至8天，洋山港泊位压力尤为突出，堆场利用率也维持高位。（2026-9-20）

来源：搜航网

最高 320 美元/TEU！达飞 10 月起 上调紧急燃油附加费，多航线同步征收 PSS

9 月 17 日至 18 日，达飞连续发布多项附加费通知，涉及中国至西非，以及中国、东北亚及东南亚至南非德班航线的**旺季附加费**（PSS），同时上调**紧急燃油附加费**（EFS）标准。

10 月起上调全球燃油附加费

达飞宣布，为应对近期燃油成本上升，自 2026 年 **10 月 1 日**起上调紧急燃油附加费（EFS），替代现行标准，直至另行通知。

长途航线（主航向）：干箱加收 **265 美元/TEU**，冷藏箱加收 **320 美元/TEU**。

长途航线（回程航向）：干箱加收 **75 美元/TEU**，冷藏箱加收 **90 美元/TEU**。

区域内航线：干箱加收 **75 美元/TEU**，冷藏箱加收 **90 美元/TEU**。

相比于达飞上一版标准，主干去程航线干箱 EFS 增加 **115 美元/TEU**，冷藏箱增加 **155 美元/TEU**。回程及区域内航线标准未变。

中国至西非航线 PSS

9 月 21 日起，达飞对中国出口至**西非**多个目的港的短期合约货物征收 PSS，适用于干箱和冷藏箱。

中国华中、华南至**西非中部**（尼日利亚、科特迪瓦、贝宁、赤道几内亚），收费 **50 美元/TEU**。中国大陆及港澳地区至加纳、多哥，收费为 **150**

美元/TEU。

中国大陆及港澳地区至**西非北部**（利比里亚、毛里塔尼亚、冈比亚、塞拉利昂、几内亚比绍、佛得角、圣多美和普林西比），收费 **200 美元/TEU**。至塞内加尔为 **100 美元/TEU**。

中国大陆及港澳地区至**西非南部**（安哥拉、刚果、刚果金、纳米比亚、加蓬、喀麦隆），收费 **75 美元/TEU**。

中国/远东至南非德班航线 PSS

自 9 月 25 日起（直至另行通知），飞将对中国、东北亚及东南亚出口至南非德班的所有货物加收 PSS，标准为 **350 美元/TEU**。

北欧至美国航线 PSS 延迟生效

原定于 2026 年 9 月 20 日生效的北欧至美国旺季附加费（PSS03）宣布推迟执行，最新安排如下。

生效时间：2026 年 10 月 1 日（直至另行通知）

起运地：北欧所有港口（法国北部、英国、爱尔兰、斯堪的纳维亚、波兰、波罗的海地区、西班牙北部港口；葡萄牙除外）

目的地：美国东海岸、西海岸、墨西哥湾沿岸及经上述港口中转的所有内陆目的地。

收费标准：干箱和冷藏箱统一为 20 英尺箱 **1000 美元**、40 英尺及 40HQ/45 英尺箱 **2000 美元**，不适用超限货。（2026-9-20）

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 芬兰发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

9 月 7 日，芬兰通报南芬兰区发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情，1 头野猪感染死亡。

2. 塞尔维亚发生 127 起家猪非洲猪瘟疫情

9 月 7、10 日，塞尔维亚通报科卢巴拉州等 4 地发生 127 起家猪非洲猪瘟疫情，202 头家猪感染，93 头死亡，2355 头被扑杀。

3. 西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

9 月 10 日，西班牙通报加泰罗尼亚自治区发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情，2 头野猪感染死亡。

4. 菲律宾发生 65 起家猪非洲猪瘟疫情

9 月 7 日，菲律宾通报朗布隆省等 13 地发生 65 起家猪非洲猪瘟疫情，1271 头家猪感染，1085 头死亡，1.3 万头被扑杀。

02 禽流感



5. 挪威发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 7 日，挪威通报西福尔郡等 2 地发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，3 只野禽感染死亡。

6. 法国发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 8 日，法国通报曼恩卢瓦尔省发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，130 只家禽感染死亡。

7. 智利发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 11 日，智利通报湖大区发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，22 只野禽和散养家禽感染死亡，17 只被扑杀。

8. 美国发生 2 起家禽和 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

9 月 11 日，美国通报南达科他州等 2 地发生 2 起家禽和 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，213 只家禽死亡，3.2 万只被扑杀，多只散养家禽感染。

**9. 奥地利发生 2 起西尼罗热疫情**

9 月 7 日，奥地利通报维也纳州发生 2 起西尼罗热疫情，3 只野禽感染死亡。

10. 印尼发生 52 起结节性皮肤病疫情

9 月 7 日，印度尼西亚通报西苏门答腊省等 10 地发生 52 起结节性皮肤病疫情，1318 头牛感染。

11. 波兰发生 1 起新城疫疫情

9 月 11 日，波兰通报卢布斯卡省发生 1 起新城疫疫情，7.7 万只家禽感染，8440 只死亡。

12. 希腊发生 14 起羊痘疫情

9 月 10 日、11 日，希腊通报伊利亚省等 4 地发生 14 起羊痘疫情，328 只绵羊和山羊感染，120 只死亡，5775 只被扑杀。

13. 爱尔兰发生 1 起 3 型蓝舌病疫情

9 月 9 日，爱尔兰通报韦克斯福德郡发生 1 起 3 型蓝舌病疫情，1 头牛感染死亡。

14. 希腊发生 4 起 SAT1 型口蹄疫疫情

9 月 11 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 4 起 SAT1 型口蹄疫疫情，281 只绵羊感染。

15. 南非发生 13 起 SAT1 型口蹄疫疫情

9 月 10 日，南非通报东开普省等 6 地发生 13 起 SAT1 型口蹄疫疫情，101 头牛感染。