

博视天下 静观世界

- 美东涨 1.2%！春节前货量小幅上升，但多航线运价下跌
- MSK 复航红海后，赫伯罗特跟进！ME11 航线将恢复红海通行
- 达飞为什么又不回红海了？
- 延误最长达 7 天！多个港口拥堵风险加剧，全球主要航线警报

资讯组出品

2026-01-26

来源：搜航网

美东涨 1.2%！春节前货量小幅上升

但多航线运价下跌

近期，为应对下月“春节”假期影响，出口集装箱货量小幅上升。但远洋航线运价**小幅下跌**，SCFI 综合指数下跌。

1月16日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为1574.12点，较上期**下跌 4.4%**。欧洲航线本周运输需求稳中有升，上海港平均舱位利用率基本接近满载，航线运价小幅下跌。

1月16日，上海港出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为1676美元/TEU，较上期**下跌 2.5%**。

在欧洲航线，临近年关各船司开启囤货接用模式，需要**保舱**的建议提前占舱。

地中海航线与欧洲航线基本相同，即期市场订舱价格较欧洲下跌更多。1月16日，上海港出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为2983美元/TEU，较上期**下跌 7.7%**。

1月下旬运价整体持续下行，各船司基本单航次出特价，积极收货。**地西**下旬船期稳定运价差别不大，航程快的可选 ZIM/EMC/OOCL。

地东目前 CUL/SLS 运价还在高位，小重柜优先推荐 MSC，PA 联盟各船司运价降幅差不多。

北美航线本周航运市场供需状况总体平稳，上海港平均舱位利用率在**90%以上**，部分班次满载，即期市场订舱价格小幅波动。

1月16日，上海港出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加

费) 分别为 2194 美元/FEU 和 3165 美元/FEU, 分别较上期下跌 1.1% 和上涨 1.2%。

波斯湾航线目的地市场供需总体保持平衡, 由于近期地缘政治因素影响, 市场对未来需求预期有所下降, 即期市场订舱价格下跌。

1 月 16 日, 上海港出口至波斯湾基本港市场运价 (海运及海运附加费) 为 1694 美元/TEU, 较上期下跌 14.5%。

近期, 波斯湾航线市场行情比较淡, 各船司都处于要货状态。

澳新航线市场供需总体平稳, 但增长动力不足。本周, 多数航商降价揽货, 航线即期订舱价格再次下跌。

1 月 16 日, 上海港出口至澳新基本港市场运价 (海运及海运附加费) 为 1151 美元/TEU, 较上期下跌 10.1%。

南美航线, 运输供需关系总体保持平衡, 船舶平均仓位利用率较前期略有回升, 航商维持低价揽货策略, 即期市场订舱价格小幅下跌。

1 月 16 日, 上海港出口至南美基本港市场运价 (海运及海运附加费) 为 1195 美元/TEU, 较上期下跌 1.1%。

有业内人士分析称, 1 月底之前南美西很难再有涨价的空间。而**南美东航线**, 由于近期有船公司空班, 加上 YML 船东的临时截提, 导致月底的仓位可能开始爆舱。

日本航线的市场运价保持稳定。1 月 16 日, 中国出口至日本航线运价指数为 943.35 点。 (2026-1-19)

来源：搜航网

MSK 复航红海后，赫伯罗特跟进

ME11 航线将恢复红海通行

近日，马士基已经宣布其 MECL 航线将重返苏伊士运河的决策。

有消息称，马士基（Maersk）与赫伯罗特（Hapag-Lloyd）共同组建的“双子星联盟”（Gemini Cooperation）正计划重启其**红海与苏伊士运河航线**。

据了解，双子星联盟旗下的**ME11 航线**，也将恢复通行苏伊士运河。该航线共投入 12 艘平均运力约为 **1.6 万 TEU** 的大型集装箱船。

ME11 航线与马士基通往美国东海岸的 MECL 航线类似，在中东停靠**杰贝阿里港和塞拉莱港**，在印度西海岸停靠**蒙德拉港和贾瓦哈拉尔·尼赫鲁港**，然后绕过好望角，前往地中海的**丹吉尔港、瓦伦西亚港和塞得港**。

有业内分析指出，连接**中东、印度与地中海**地区的航线，将是首批恢复红海通道的服务之一。

对此，马士基与赫伯罗特表示：“在联盟合作框架下，双方持续就**恢复苏伊士运河航线**网络的合适时机进行商讨，这是正常的运营评估过程。”

同时，两家船司还表示，“任何航线变更都将以**最大限度降低客户干扰**为首要原则，同时将继续维护行业领先的**船期可靠性**标准”。（2026-1-20）

来源：央视新闻客户端

货物贸易额首破千亿美元

中国中亚合作何以如此密切？记者观察

中国中亚经贸合作逆势前行，贸易额突破千亿，彰显了中国中亚合作的蓬勃势头，也印证了中国—中亚机制的引领推动作用。2020年，在中方倡导下，中国同中亚五国共同创立了中国—中亚机制。2023年，中国—中亚机制升级至元首层级并日臻完善。为什么中国中亚合作能够不断取得新突破？在全球大国纷纷同中亚国家建立对话机制背景下，中国—中亚机制为何能够脱颖而出，得到广泛认可和支持？一起来看记者观察。

去年6月，第二届中国—中亚峰会期间，中国—中亚贸易畅通合作平台正式揭牌。平台落地江苏南京，致力于推动中国与中亚国家市场需求高效对接，搭建“一站式”服务体系。

中国—中亚贸易畅通合作平台机制工作组成员 武琼玉：自平台成立以来，20多家中亚机构来到中国入驻平台，比如哈萨克斯坦贸易政策发展中心，他们收集哈萨克斯坦数百家企业的销售需求后，由我们来帮助他们定向对接。在线上，我们面向中亚打造“丝路电商平台”，吸引了500多家国内企业入驻，并为这些企业对接中亚本土电商平台。

互信互利 中国—中亚机制日臻完善

中国—中亚贸易畅通合作平台的搭建，正是中国—中亚机制快速发展的一个缩影。

目前，中国—中亚机制形成全方位、宽领域、多层次合作格局，彰显出高效务实的鲜明和独特价值：14个部级合作平台有效运作，位于陕西西安的机制常设秘书处全面运营；中吉乌铁路项目正式启动，跨里海国际运输走廊提质

扩容；绿色产业、数字经济、人工智能、航空航天成为双方合作新的增长点。

哈萨克斯坦经济学家 阿努阿尔·努尔塔津：中国对中亚国家具有独特吸引力。中国为双方合作以及金融、经济等领域的融合创造了条件，同时中国并未强推自身的价值观。这种合作将广泛而深入。基于地缘经济格局，交通物流必然成为关键纽带。中亚国家特别是哈萨克斯坦，将作为中国通往亚欧大陆，通往欧洲的桥梁。

总台央视记者 黄惠馨：在全球大国纷纷同中亚国家建立对话机制背景下，中国—中亚机制发展快、合作实、成果多，得到中亚各国高度认可。同其他机制相比，中国中亚合作的最大特点是毗邻而居、手足相亲；最大优势是互有需要、互为补充。正因如此，中国—中亚机制也在各类同类型机制中脱颖而出，成为区域合作的标杆。

中国是最可信赖和依靠的合作伙伴

中亚地处亚欧大陆“心脏地带”，是东西方文明交流的十字路口，也是重要的交通枢纽和能源供应走廊。近年来，一些主要域外力量纷纷同中亚国家建立 C5+1 机制，即中亚五国与外部伙伴之间的对话平台。

为什么中亚国家普遍认为，中国才是最可信赖和依靠的合作伙伴？“互尊、互信、互利、互助，以高质量发展推进共同现代化”的“中国—中亚精神”给出明确答案。

中国现代国际关系研究院学术委员会副秘书长 丁晓星：中国和中亚国家有着 3000 多公里的共同边界。中国和中亚五国都签署了永久睦邻友好合作条约，这个条约也是中国周边外交的一个创举。中国始终坚定支持中亚国家的主权独立完整，始终坚定地支持中亚国家选择自己的发展道路，树立了邻居之间怎么样处理关系的典范，就是平等互信、相互尊重、同舟共济，互利共赢，而不是说以大压小，做一些对自己有利的事儿。 (2026-1-20)

来源：今日海运

达飞为什么又不回红海了？

达飞发公告称旗下 FAL1、FAL3 和 MEX 航线将继续绕行好望角。

“鉴于复杂且不确定的国际环境.....达飞集团决定，将部署在 FAL1、FAL3 和 MEX 航线上的船舶改道经由好望角航行。”

达飞取消计划，是因为巨大的不确定性。

20-JAN-2026

FAL 1, FAL 3 and MEX to operate via the Cape of Good Hope

SERVICES UPDATES

In light of the complex and uncertain international context, the CMA CGM Group is constantly and closely monitoring all potential impacts on its operations.

As a result, the CMA CGM Group has decided for time being to reroute vessels deployed on our FAL 1, FAL 3 and MEX services via the Cape of Good Hope. Situation will be reviewed regularly.

We are fully mobilized across our global network.

For the most up-to-date information, including service adjustments and vessel schedule, we invite you to consult our website.

Your usual sales representative also remains at your disposal to address any specific questions or requirements you may have.

在船司关于红海的公告里，“评估”是共同的，必然出现的两个字。

但现在船司的处理方式有点分化了。

马士基上周确认其自主运营的，连接中东、印度与美国东海岸的 MECL 服务从 1 月 26 日起结构性的回归苏伊士运河航线。

哈巴之前是要复航的，但在客户的反对下又取消了。

尽管哈巴态度保守，但作为联盟成员，它正在与马士基就联盟航线 ME11 的复航进行讨论。

哈巴 CEO 曾预测，整个行业的复航是个渐进的过程，**可能需要 60-90 天的过渡期来调整物流，避免港口拥堵。**

德路里说，复航苏伊士是今年影响运力、运费、航程和燃油成本的关键因素之一。

Xeneta 的分析师认为，托运人渴望供应链的确定性。

“承运商做出重返红海的决定后又撤销，即便是出于重要的安全原因，仍有可能损害客户对船期可靠性的信心。” (2026-1-21)

来源：搜航网

野火+巨浪！该国多港口运营受限

宣布进入“灾难状态”

近日，智利南部地区爆发大规模野火，对国家造成了严重影响。智利政府已宣布全国进入“灾难状态”。

据了解，因多地野火持续蔓延，智利部分港口因火情及恶劣天气被迫限制作业，对港口运营造成不同程度冲击。

其中，利尔肯港（Port Lirquén）已完全停止运营。圣维森特港（Ports San Vicente）和塔尔卡瓦诺港（Port Talcahuano）虽然维持运作，但功能受到限制，运营效率大幅降低。

其他沿海港口的运营状况则因地理位置和天气影响而异，呈现不均衡的局面：

北部港口： Mejillones 港的 Angamos 因遭遇巨浪而运营受限。不过，Arica、Iquique、Antofagasta 和 Coquimbo 等港口目前仍维持正常运作。

中部港口： 受恶劣海况（巨浪）影响，瓦尔帕莱索港（Port Valparaíso）的两个码头运营受限。而同处中部的圣安东尼奥港（Port San Antonio）则未受天气干扰，保持正常运营。

正常运营港口： 在此次广泛灾难中，仍有一些港口维持了正常运营，包括科罗内尔港（Port Coronel）和南部的蓬塔阿雷纳斯港（Port Punta Arenas）。 (2026-1-22)

来源：维运网

延误最长达 7 天

多个港口拥堵风险加剧，全球主要航线警报

据悉，全球多个关键港口正面临严重拥堵和运营中断。其中，亚、欧、北美、南美等主要航线正遭遇较为严重的拥堵挑战，船期面临大面积延误。

一、亚洲航线

Asia Oceania

| Port Code | Port Name | Port Status | Days 22-28 | Days 15-21 | Days 8-14 | Last 7 Days |
|-----------|------------------|--------------------|------------|------------|-----------|-------------|
| AUMEL | Melbourne | Business as usual | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| AUSYD | Sydney | Business as usual | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| CNNGB | Ningbo | Heavily disrupted | 1.53 | 1.54 | 1.99 | 2.50 |
| CNSHA | Shanghai | Heavily disrupted | 1.92 | 2.05 | 1.90 | 2.13 |
| CNSHK | Shekou | Business as usual | 1.15 | 1.19 | 1.11 | 1.03 |
| CNTAO | Qingdao | Slightly disrupted | 1.50 | 1.34 | 1.28 | 1.34 |
| CNTSN | Tianjin | Business as usual | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| CNXMN | Xiamen | Business as usual | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| CNYTN | Yantian | Business as usual | 1.21 | 1.11 | 1.17 | 1.58 |
| KRPUS | Busan | Slightly disrupted | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| MYPKG | Port Klang | Heavily disrupted | 2.37 | 2.68 | 2.14 | 1.51 |
| MYTPP | Tanjung Pelepas | Heavily disrupted | 2.58 | 1.00 | 1.33 | 1.00 |
| SGSIN | Singapore | Heavily disrupted | 1.22 | 1.16 | 1.33 | 1.22 |
| THLCH | Laem Chabang | Business as usual | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.50 |
| TWKHH | Kaohsiung | Business as usual | 1.00 | 1.32 | 1.00 | 1.08 |
| VNHPH | Haiphong | Slightly disrupted | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| VNSGN | Ho Chi Minh City | Slightly disrupted | 1.18 | 1.30 | 1.15 | 1.00 |
| VNVUT | Vung Tau | Slightly disrupted | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.50 |

1. 南沙港

7 天内平均等待时间为 1.49 天。虽然整体情况有所改善，但码头仍然严重拥堵。

2. 宁波港

7 天内平均等待时间为 2.5 天。梅山国际集装箱码头和穿山集装箱码头的拥堵情况加剧，等待时间超过三天。

其中，梅山国际集装箱码头堆场拥堵严重，密度超过 90%，严重影响整体运营效率。

3. 青岛港

7 天内平均等待时间为 1.34 天。第三周整体情况进一步趋于稳定，但码头泊位拥堵情况依然存在。

4.上海港

7 天内平均等待时间为 2.13 天。外高桥港区码头泊位拥堵情况持续，等待时间为 2 天。

洋山港区码头第 2 周因船舶密集和泊位需求旺盛，仍有拥堵风险，但一期、二期码头的拥堵情况已有所缓解。

5.印度尼西亚三宝垄港

平均等待时间为 2 天。目前港口严重拥堵，等待时间最长可达 3 天，且堆场密度超过 100%，严重影响了码头的整体效率。

受 12 月下旬货物激增和节假日道路限行的影响，三宝垄丹戎埃马斯港的运营仍然受到影响，导致堆场拥堵和船舶延误。

二、欧洲航线

1.德国汉堡港

平均等待时间约 1.65 天。堆场利用率接近 90%，卡车提货与船舶卸货失衡。受冰况影响，所有船舶均落后于计划，预计本周晚些时候恢复。

2.比利时安特卫普港

平均等待时间约 1.13 天。堆场利用率居高不下，汉堡港的持续延误对安特卫普的船期安排产生连带影响。

三、北美航线

• 美国

1.纽约港：因假期及恶劣天气拥堵，部分承运人报告等待时间长达 3 天。

2.休斯顿港：受浓雾影响，平均等待时间约 1.6 天。

3.莫比尔港：平均等待时间约 1 天。因美湾地区浓雾，部分原定休斯顿的货物正改道至此。

• 加拿大

1.温哥华港：目前拥堵，平均等待时间约 1.76 天，平均进口铁路滞留时间长达 6 天。

2.圣约翰港：平均等待时间约 4 天，平均铁路滞留时间达 7 天，北大西洋持续恶劣天气导致船舶延误。

四、南美航线

智利伊基克港

码头堆场严重拥堵，处理能力下降，运营受限。

拥堵等问题自 2025 年 12 月持续至今，此前实施的缓解措施效果有限。

五、非洲航线

1.南非开普敦港

强风导致运营中断，码头作业暂停，平均等待时间约 5 天。

2.刚果（布）黑角港

平均等待时间高达约 7.48 天。

在此提醒，涉及相关航线业务的朋友们，可考虑拆分货量，改用其他港口或航线，提前与船公司沟通，预留更多时间并减少风险。（2026-1-23）

来源：维运网

滞留两个月后

ONE 火灾事故船已离港，前往亚洲维修

在洛杉矶 Yusen Terminal 码头发生严重货舱火灾整整两个月后，“ONE Henry Hudson” 号终于在 **1月 21 日**驶离洛杉矶港，启程前往亚洲进行维修。

据海洋网联船务 (ONE) 发布的客户通告，**受损船舶的集装箱卸货工作已于 1月 19 日完成，目前所有集装箱均已存放在港口的指定区域。**

此前，ONE 已正式宣布该集装箱船进入共同海损状态，货主在提取货物前必须支付相应的担保金。

该公司已委任 Richard Hogg Lindlay 作为海损理算师，负责此次共同海损的理算工作，且该机构是唯一授权收取担保金和相关文件的单位。

ONE 在通告中表示：“为尽量减少货物交付的延误，强烈建议受影响的货主尽快完成担保手续。”

“ONE Henry Hudson” 号悬挂日本船旗，于 2025 年 11 月 19 日抵达洛杉矶港，此前该轮经由跨太平洋航线，挂靠了日本的东京、名古屋和神户港。

火灾于两天后的 11 月 21 日晚间爆发，灭火行动初期投入了近 200 名人员。

次日，该轮被拖至防波堤外的锚地以彻底控制火势，并于五天后被拖回 Yusen Terminal 码头，一直停靠在那里直至今年 1 月 21 日。 (2026-1-23)

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 西班牙发生 4 起野猪非洲猪瘟疫情

1月12日、16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，17头野猪感染死亡。

2. 波兰发生 119 起野猪非洲猪瘟疫情

1月12日，波兰通报西滨海省等10地发生119起野猪非洲猪瘟疫情，225头野猪感染死亡。

3. 南非发生 7 起家猪非洲猪瘟疫情

1月12日，南非通报东开普省等2地发生7起家猪非洲猪瘟疫情，973头家猪感染，826头死亡，29头被扑杀。

4. 意大利发生 61 起野猪非洲猪瘟疫情

1月13日、16日，意大利通报皮埃蒙特大区等4地发生61起野猪非洲猪瘟疫情，61头野猪感染死亡。

5. 塞尔维亚发生 10 起野猪和 1 起家猪非洲猪瘟疫情

1月16日，塞尔维亚通报西巴奇卡州发生10起野猪和1起家猪非洲猪瘟疫情，17头野猪感染死亡，2头家猪感染被扑杀。

02 禽流感



6. 法国发生 5 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

1月12日、14日、16日，法国通报德塞夫勒省等3地发生5起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，377只家禽感染死亡，12.6万只被扑杀。

7. 荷兰发生 3 起家禽和 4 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

1月12日、15日，荷兰通报弗莱福兰省等4地发生3起家禽和4起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，455只家禽感染，260只死亡，6.7万只被扑杀，15只野禽感染死亡。

8. 比利时发生4起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

1月12日、15日，比利时通报弗莱芒大区发生4起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，12.1万只家禽感染，968只死亡，35万只被扑杀。

9. 西班牙发生1起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

1月14日，西班牙通报加泰罗尼亚自治区发生1起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，180只家禽感染死亡，9320只被扑杀。

10. 加拿大发生2起野禽和4起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

1月14日，加拿大通报阿尔伯塔省等4地发生2起野禽和4起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，6只野禽和散养家禽感染死亡，174只被扑杀，11只家禽感染死亡。

11. 美国发生23起野禽和24起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

1月14日、16日，美国通报得克萨斯州等10地发生23起野禽和24起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，715只野禽和散养家禽感染死亡，1230只被扑杀，4099只家禽感染死亡，76.2万只被扑杀。

12. 美国发生7起野禽H5亚型高致病性禽流感疫情

1月14日，美国通报堪萨斯州等5地发生7起野禽H5亚型高致病性禽流感疫情，13只野禽和散养家禽感染死亡，50只被扑杀。

13. 挪威发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

1月15日，挪威通报特隆赫姆市发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，1只野禽感染死亡。

14. 丹麦发生4起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情

1月16日，丹麦通报斯劳厄尔瑟市等4地发生4起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，4只野禽感染死亡。

03 其他疫情



15. 波兰发生 2 起新城疫疫情

1月12日，波兰通报大波兰省发生2起新城疫疫情，15.2万只家禽感染，1725只死亡，2.3万只被扑杀。

16. 法国发生 1 起结节性皮肤病疫情

1月13日，法国通报阿列日省发生1起结节性皮肤病疫情，1头牛感染。

17. 南非发生 64 起 SAT2 型口蹄疫疫情

1月13日、16日，南非通报马普兰加省等3地发生64起SAT2型口蹄疫疫情，391头牛感染，28头死亡。