

# 博观天下 静观世界

- ◀ **ONE 突然出手！亚欧航线网络大调整！欧洲市场迎来新变化？**
- ◀ **最高近 3800 美元！中远海运连发两轮调价通知**
- ◀ **重磅！两大船公司宣布：停航！**
- ◀ **2025 年全球集装箱港口绩效排名出炉**

资讯组出品

2026-06-15

来源：搜航网

## 美线单月狂飙 67%

### 欧地、南美接力走高，运价六连涨

上海航运交易所最新发布的 SCFI（上海出口集装箱运价指数）报 2726.48 点，较上一期上涨 6.02%，**已连续六周上涨。**

过去一个月，远东至美西运价累计**上涨 67%**，远东至美东**上涨 56%**。在美线带动下，多条主干航线同步走强。从最新一期 SCFI 数据来看，**美线、欧地线和南美线**涨势最为明显，成为当前市场关注的三大焦点。

#### 美线仍是本轮上涨的核心市场

**远东至美西**运价上涨至 **4552 美元/FEU**，单周上涨 403 美元，**涨幅 9.7%**。

**远东至美东**运价上涨至 **5741 美元/FEU**，单周上涨 408 美元，**涨幅 7.65%**。

当前美线受提前备货、关税政策不确定性以及旺季出货需求释放等因素带动，**市场订舱热度继续上升**。业内预计随着 6 月中旬新一轮 PSS 陆续生效，短期美线成交价可能继续上涨。

#### 欧地航线延续涨势，报价仍有上行空间

**远东至欧洲**运价上涨至 **2605 美元/TEU**，单周上涨 129 美元，**涨幅 5.2%**。

**远东至地中海**运价上涨至 **3832 美元/TEU**，单周上涨 82 美元，**涨幅 2.2%**。

受 FAK 上涨和 PSS 加收影响，欧地航线市场运价持续走高。多家船司最新报价显示，6 月下旬**欧地航线仍有继续上涨计划**。

### **南美线涨幅最猛，部分市场已出现抢舱**

**远东至南美**运价上涨至 **6965 美元/TEU**，单周上涨 909 美元，**涨幅 15%**。

随着巴西、墨西哥等市场进入出货旺季，南美方向货量明显增加，**部分航线已出现抢舱现象**。市场反馈，目前南美部分港口舱位趋紧，部分船期已排至 7 月初。

除上述三大航线外，远东至**波斯湾、澳新、东南亚**航线也出现不同程度上涨，日本航线保持稳定，韩国航线小幅回调。随着传统旺季全面展开，市场预计 **6 至 7 月主要航线大概率仍将维持高位运行**。

### **SCFI 运价**

- **远东至欧洲**运价上涨至 2605 美元/TEU，上涨 129 美元，**涨幅 5.2%**。
- **远东至地中海**运价上涨至 3832 美元/TEU，上涨 82 美元，**涨幅 2.2%**。
- **远东至美西**运价上涨至 4552 美元/FEU，上涨 403 美元，**涨幅 9.7%**。
- **远东至美东**运价上涨至 5741 美元/FEU，上涨 408 美元，**涨幅 7.65%**。
- **远东至波斯湾**运价上涨至 4615 美元/TEU，上涨 153 美元，**涨幅 3.4%**。
- **远东至南美**运价上涨至 6965 美元/TEU，上涨 909 美元，**涨幅 15%**。

- **远东至澳新**运价上涨至 1574 美元/TEU，上涨 88 美元，**涨幅 5.9%**。

- **近洋航线方面**，东南亚运价上涨至 648 美元/TEU，单周上涨 41 美元；日本关西、关东分别报 323 美元/TEU、333 美元/TEU 保持稳定；韩国航线报 174 美元/TEU，小幅回调 1 美元。（2026-6-8）

来源：最航运

## 胡塞武装：全面彻底禁止敌对船舶红海航行

### 北欧港口拥堵持续恶化

6月8日，胡塞武装发布声明称，为应对美国及以色列针对伊朗、巴勒斯坦、黎巴嫩、伊拉克和也门境内抵抗轴心的行动，其已向以色列目标发射一轮导弹，并宣布进一步升级海上行动。

胡塞武装在声明中表示：

- 宣布全面、彻底禁止敌对船舶在红海航行；
- 自声明发布之时起，将相关敌对目标视为军事打击对象；
- 将以升级应对升级，后续军事行动可能进一步扩大；
- 只要相关冲突和封锁持续存在，其行动将继续进行。

此次声明发布的时间点正值以色列与伊朗互相发动新一轮打击之后，**中东局势再度升级。**

对于航运市场而言，红海安全局势仍是影响全球集装箱运输、油轮运输以及能源供应链的**重要变量**。后续需重点关注：

- 胡塞武装是否扩大实际打击范围；
- 船公司是否发布新的绕航或停航措施；特别关注达飞（CMA CGM）已恢复经苏伊士运河运营的 BEX2/MEX 等航线是否受到影响；
- 苏伊士运河与红海通行风险变化。

**风险提示：红海及中东局势变化较快，相关声明不代表航运公司、港口或**

各国海事机构实际执行情况。船舶绕航、保险、安保及航线调整仍需以船公司、保险机构及海事主管部门最新通知为准。

### 这意味着什么？

值得关注的是，这是胡塞武装首次在本轮伊朗与以色列冲突升级背景下，公开宣布恢复红海“封锁模式”。

此前市场关注的焦点主要集中在霍尔木兹海峡局势演变以及美伊关系走向，而此次胡塞的最新表态意味着红海风险与霍尔木兹海峡风险开始出现联动迹象。换句话说，中东海上供应链面临的风险，正在从单一热点向多个关键航运节点扩散。

### 对航运市场的影响

短期来看，这一声明并不意味着红海航道立即关闭，也不代表所有船舶都会受到影响。但从航运市场角度看，其释放出的信号值得高度关注：

一是红海航运安全风险等级再次上升；

二是苏伊士运河航线恢复正常化的预期面临新的不确定性；

三是全球主要班轮公司短期内重返红海的意愿可能进一步下降；

四是绕航好望角的逻辑继续得到强化，对全球运力供给形成支撑。

对于当前正处于旺季提前启动、运价快速上涨阶段的集装箱市场而言，任何涉及霍尔木兹海峡、红海及苏伊士航线的新变量，都可能进一步强化市场对于运力紧张和供应链扰动的预期。

最航运认为，后续需要重点观察的并非声明本身，而是胡塞武装是否恢复针对商船的实际袭击行动，以及国际班轮公司和保险市场是否因此调整风险评估。这将决定红海风险是否从“政治表态”进一步演变为“航运现实”。

## 北欧港口拥堵持续恶化

汉堡 CTA：欧洲当前最脆弱的港口节点之一

目前，汉堡 CTA 堆场利用率维持在约 85%，IMO 冷藏箱限制进场措施继续执行。

值得关注的是，本周码头运营表现明显恶化，多条航线出现甩柜（Cut & Run）现象，部分船舶甚至被迫改挂其他码头。

其中：

- IEX 航线连续第二艘船舶因拥堵未能完成计划作业；
- AL1 航线预计产生约 200 个甩柜；
- AL3 航线部分货量被转移至 Eurogate 及 CTH 码头处理。

码头方面直言，未来一周前景悲观（Bleak Outlook），并正在评估改港、跳港及转移靠泊等应急方案。

当前 CTA 面临的问题已经不只是简单拥堵，而是：**船舶晚到** → **铁路受阻** → **堆场高位运行** → **码头效率下降** → **更多船舶延误**形成典型的恶性循环。CTA 已经成为当前欧洲供应链最值得关注的风险节点之一。

威廉港与不来梅港：承接分流，但压力正在传导

威廉港 CTW 堆场利用率约 70%，码头本身运行相对稳定。

不过，由于大量船舶从汉堡延误离港，港口正在承接来自 CTA 的外溢压力，部分航线已经开始调整挂港顺序。

与此同时，德国港口工人病假率仍处于较高水平，对整体生产效率形成持续制约。

不来梅港 NTB 堆场利用率已升至 93%，接近警戒水平。

虽然 Gemini 联盟船舶整体准班率尚可，但未来是否进一步调整挂港顺序，仍需根据汉堡拥堵情况动态评估。

鹿特丹：新的风险正在形成

相比堆场压力，鹿特丹目前最大的挑战来自设备能力不足。

ECT 码头堆场利用率约 86%，但大量岸桥处于维修状态，导致靠泊效率明显下降。

目前：

- 驳船延误约 36-48 小时；
- 支线船延误约 48 小时；

更值得警惕的是，未来三个月 ECT 将接收 Ocean Alliance 的 NEU3 服务。

市场预计，届时二程运输延误可能进一步扩大至 5 天左右。

相比传统意义上的码头拥堵，**鹿特丹正在出现新的结构性风险——码头虽然还能接船，但后续驳船和支线网络已经开始承压。**这可能成为未来欧洲物流链新的瓶颈。

安特卫普：局部堆场已超过设计容量

目前 PSA Q913 码头堆场利用率达到 102%。

这意味着码头实际堆存量已经超过设计容量，是当前北欧港口中最值得警惕的数据之一。

虽然码头正依靠船舶离港释放空间，卡车提箱和劳动力情况暂时保持正常，但短驳船和支线船排队时间已经明显增加。

如果后续到港量继续增长，堆场压力仍有进一步上升风险。

### **英国港口整体稳定**

英国方面整体情况相对乐观。

London Gateway 堆场利用率保持在健康水平，虽然本周曾受到铁路事故影响，但大部分物流链已经恢复正常。

Southampton 运营同样稳定，不过 6 月 12 日至 22 日期间将安装新岸桥设备，部分泊位临时关闭，可能对个别船舶窗口安排造成影响。

### **勒阿弗尔维持平稳**

法国勒阿弗尔港目前整体运行正常。

无论是 HGT 码头还是 MSC 合作码头，均未出现明显拥堵或运营异常情况。（2026-6-8）

来源：维运网

## ONE 突然出手！

### 亚欧航线网络大调整！欧洲市场迎来新变化？

海洋网联船务（ONE）近日宣布，对亚洲至北欧航线网络进行调整，通过优化挂靠港布局和运输路径，进一步提升欧洲市场服务覆盖能力及船期稳定性。

#### ONE 对亚洲至北欧航线调整

ONE 表示，本次调整主要涉及远东—欧洲 1 线（FE1）和远东—欧洲 3 线（FE3）两条主力航线，并将在船舶继续绕航好望角的运营模式下实施。

#### 1.FE1 航线新增勒阿弗尔直达服务

根据 ONE 发布的客户公告，FE1 航线将扩大欧洲服务覆盖范围，新增法国勒阿弗尔港（Le Havre）直达服务。

主要调整内容如下：

**新增挂靠港：**法国勒阿弗尔港（Le Havre）

**调整目的：**进一步提升东南亚至法国市场的直达运输能力，减少中转环节。

**新挂靠港序：**林查班 → 盖梅 → 新加坡 → （好望角） → 鹿特丹 → 汉堡 → 勒阿弗尔 → （好望角） → 新加坡 → 林查班

**生效航次：**ONE Hamburg 轮 v0085W/E

**计划时间：**

- 2026 年 6 月 6 日抵达林查班港
- 2026 年 7 月 27 日抵达勒阿弗尔港

**服务亮点：**为东南亚出口货物提供更加直接的法国市场连接服务，进一步完善 ONE 在西北欧地区的港口覆盖网络。

## **2.FE3 航线优化欧洲挂靠顺序**

除 FE1 外，ONE 同步对 FE3 航线欧洲段挂靠安排进行优化。

主要调整内容如下：

**优化重点：**调整欧洲港口挂靠顺序。

**调整目的：**缩短英国费利克斯托港（Felixstowe）及比利时安特卫普港（Antwerp）的运输时间。

**新挂靠港序：**青岛 → 宁波 → 盐田 → 新加坡 → （好望角） → 费利克斯托 → 安特卫普 → 汉堡 → （好望角） → 青岛

**生效航次：**HMM Dublin 轮 v0019W/E

**计划时间：**

- 2026 年 6 月 11 日抵达青岛港
- 2026 年 7 月 29 日抵达费利克斯托港

**服务亮点：**通过优化欧洲段挂靠路径，提高英国及比利时市场服务效率，进一步增强航线竞争力。

## **船公司持续优化亚欧航线布局**

自红海局势升级以来，多数班轮公司持续绕航好望角运营，亚欧航线运输

周期普遍延长 10 至 15 天，船舶周转效率受到影响。

在此背景下，包括 **ONE、马士基、MSC、赫伯罗特** 等主要班轮公司近年来持续调整航线网络，通过优化挂靠港顺序、增加区域直达服务以及调整运力配置等方式，提高船期可靠性并降低运营成本。

业内人士认为，本轮调整反映出班轮公司正从短期应急绕航逐步转向长期网络优化阶段，以适应亚欧航线新的运营环境。

## **行业观察**

当前红海航运风险仍未完全消除，绕航好望角已成为多数亚欧航线的常态化运营模式。在此背景下，船公司对于港口挂靠顺序、航线覆盖范围及中转网络的优化将持续推进。

对于货主和货代企业而言，除关注运价变化外，还应重点关注船公司航线调整、港口挂靠变化及船期可靠性情况，以便提前做好运输规划和供应链安排。（2026-6-9）

来源：搜航网

**最高近 3800 美元!**

## 中远海运连发两轮调价通知

随着北美传统旺季临近，近日中远海运连续发布远东至**美国、加拿大航线**的费用调整公告，2026年**6月15日**起执行 PSS（旺季附加费），**7月1日**生效 GRI（综合费率上涨）。

### **6月15日起征收美国、加拿大航线 PSS**

**覆盖范围：**远东、印度次大陆、中东及大洋洲地区至**美国、加拿大航线**。

**生效日期：**2026年6月15日起-6月30日。

**PSS 收费标准：**20 英尺集装箱加收 **1600 美元/柜**，40 尺/40 尺高柜加收 **2000 美元/柜**，45 英尺高柜加收 **2532 美元/柜**。

### **7月1日起美国、加拿大航线 GRI 上涨**

**覆盖范围：**远东、印度次大陆、中东及大洋洲地区至**美国、加拿大航线**。

**生效日期：**2026年7月1日起。

**美国航线 GRI 标准如下：**

美国航线 20 尺集装箱 **2400 美元/柜**、40 尺集装箱 **3000 美元/柜**、40 尺高柜 **3375 美元/柜**、45 尺集装箱 **3798 美元/柜**。

**加拿大航线 GRI 标准如下：**

加拿大航线 20 尺集装箱 **2700 美元/柜**、40 尺集装箱 **3000 美元/柜**、40 尺高柜 **3375 美元/柜**、45 尺集装箱 **3798 美元/柜**。（2026-6-9）

来源：进出口经理人

## 重磅！两大船公司宣布：停航

4月刚说要涨价，6月就停运了！

### MSC：停运 12 年老牌航线

据悉，在需求疲软及地缘政治不确定性持续影响市场的背景下，全球最大班轮公司地中海航运 MSC 已开始缩减印度至美国东海岸航线运力，并正式宣布暂停旗下知名“Indus Express”航线服务。

这是近期印度远洋集装箱运输市场出现运力调整的最新信号，反映出全球各大集装箱班轮公司正在通过削减运力来应对市场需求放缓及运价承压局面的同时，正在将运力投向中国出口市场！

根据 MSC 向客户发布的通知，“Indus Express”航线停航的原因是“由于航线网络调整”。实际上，是货量撑不起两条船。

资料显示，“Indus Express”是 MSC 在印度西海岸至美国东海岸航线部署的两条主要航线之一，该航线停航后，MSC 在印度至美东航线仅保留另一条服务航线。业内人士指出，此次运力削减发生在印度出口市场需求表现疲软之际。

市场数据显示，过去一个月，印度至美国东海岸即期订舱运价基本维持在每 40 英尺集装箱 2,000 至 2,500 美元区间，未能出现传统旺季应有的上涨走势。不及中国出口海运费的三分之一。

与此同时，中东局势持续紧张，也给印度出口市场带来额外不确定性。部分货主推迟出货计划，市场观望情绪明显增加。

货代及船公司人士表示，当前印度出口货量增长不及预期，而此前大量新

增运力投入市场，导致航线供需关系失衡。

在这种情况下，通过停航、撤线或减少班次等方式控制运力，成为班轮公司稳定市场的重要手段。

值得注意的是，MSC 近期在印度和中国这两大主要航线市场采取了截然不同的运力策略。

就在宣布停运印度—美国东海岸 “Indus Express” 航线前后，MSC 刚刚恢复了跨太平洋精品快线 “Pearl Service”，重新投入中国盐田（Yantian）和厦门（Xiamen）至美国长滩（Long Beach）航线运营，以满足北美航线运价上涨带来的市场需求。

据悉，MSC 宣布其复航的中国至美西 Pearl Service 航线首航将由 4963TEU 集装箱船 MSC Lyse V 轮 执行，计划于 2026 年 6 月 13 日从盐田港启航。

分析人士认为，随着印度出口市场进入传统淡季，加上中东局势及全球贸易环境仍存在较大不确定性，未来数周印度至欧美主要航线仍可能出现进一步的运力调整措施，包括停航（Blank Sailing）、航线整合以及船舶撤出等操作。

与此同时，运价高企、出口旺盛的中国市场，将成为各大集装箱班轮公司新运力投放的重要市场。

对于中国出口企业而言，在当前舱位持续吃紧的情况下，任何新航线下水、旧航线复航、以及其他市场运力转移至中国，都有助于缓解舱位紧张并抑制海运费持续大幅上涨。

### **赫伯罗特：7 月停运中美洲航线**

与此同时，赫伯罗特近日宣布，将从 2026 年 7 月起停运其 CCM 航线

(Mexico-Central America Service) ，这条航线目前挂靠墨西哥拉萨罗卡德纳斯、萨尔瓦多阿卡胡特拉和尼加拉瓜科林托。

根据赫伯罗特官方通知，最后一班航次将由 MV Chiapas 轮执行，航次号 686877，计划于 2026 年 7 月 7 日从拉萨罗卡德纳斯驶离。

**这不是临时调整，是正式停运。**对出口商来说，以后发往萨尔瓦多和尼加拉瓜的货物，走法要换了。

赫伯罗特对此给出了替代方案：

- **尼加拉瓜科林托：**货物将继续通过现有的 CCE 航线覆盖
- **萨尔瓦多：**货物将改经危地马拉的巴里奥斯港 (Puerto Barrios) ，再通过陆路转运至萨尔瓦多最终目的地

CCM 航线停运是赫伯罗特在中美洲区域网络优化的一个缩影，船公司正在把运力从覆盖密度不足的支线上收回来，集中到货量更稳定、利润更可观的通道上。

对外贸人来说，中美洲方向的舱位选择在减少，核算运价时需要更仔细地核算中转路径和附加费。 (2026-6-10)

来源：海运网

## 港口拥堵，航线瘫痪

### 靠泊等待 2 个月

全球海运供应链拥堵正在持续加剧。在红海局势延续扰动、绕航效应放大以及区域港口承压的多重影响下，全球多个关键航线再次进入高延误周期。其中，**西非个别港口出现极端排队现象，靠泊等待时间已飙升至约 2 个月（约 60 天）**，引发市场对航运稳定性的高度关注。

据多方航运及货代市场反馈，近期全球主要航线延误情况明显扩大，港口拥堵从局部问题演变为区域性连锁反应。

**西非航线：**个别港口等待周期已达 2 个月，运营风险急剧上升

在西非航线中，由于基础设施承载能力有限叠加绕航带来的运力集中释放，部分港口出现严重排队压力。

市场信息显示，**科纳克里（Conakry）**等个别港口在高峰阶段，船舶在**外海平均需要排队等待约两个月（约 60 天）**才能靠泊作业，港口周转效率显著下降。

这一极端延误直接导致：

- 船舶运营周期被大幅拉长
- 舱位利用效率下降
- 滞港费与非目的港费用风险快速上升

受此影响，部分货代及中间商已开始收紧甚至暂停相关港口货物接收，以规避不可控的操作周期与资金占用风险。

与此同时，拉各斯、阿比让、特马等主要港口也普遍面临堆场高位运行与疏运不畅问题，船公司陆续加征拥堵附加费及目的港操作费用。

### **红海及吉达港：转运压力持续累积，延误周期拉长**

作为红海重要枢纽，吉达港在近期区域局势变化与航线调整影响下，承接了大量转运货量，港口作业压力明显上升。

部分航运数据显示，集装箱在港停留时间延长，整体周转效率下降。同时，受区域安全风险与航线不确定性影响，班轮计划调整频率增加，进一步加剧码头作业波动。

在此背景下，多家船公司通过调整免费用箱期、优化堆存政策等方式缓解客户成本压力，但整体供应链运行仍处于高波动状态。

### **东非航线：区域分化明显，部分港口承压运行**

东非主要港口在绕航背景下呈现明显分化：

- **蒙巴萨港**：受内陆运输体系制约，船舶整体延误情况较为突出，货物流转效率承压

- **达累斯萨拉姆港**：相对保持较强韧性，在区域转运中承担更多分流功能，但压力同步上升

- **吉布提通道**：作为内陆国家重要进出口通道，正面临多式联运与陆运成本上升带来的双重压力

整体来看，东非区域仍处于“需求增长快于基础设施消化能力”的阶段性失衡状态。

### **亚欧枢纽：延误传导至全球主干网络**

**亚洲与欧洲主要港口同样受到连锁影响：**

- **亚洲出口港：**受需求集中与船期延误影响，空箱周转压力上升，部分枢纽港外溢至二线港口
- **东南亚转运港：**中转货量增加，堆场利用率持续走高
- **欧洲鹿特丹、安特卫普等港口：**受船期错配影响，泊位利用效率下降，内陆疏运周期延长
- **汉堡港等枢纽：**受铁路及后方运输能力制约，港口整体周转效率承压

**供应链进入高波动周期**

业内普遍认为，当前全球海运系统正处于“区域冲突 + 运力重构 + 季节性需求叠加”的高波动阶段。港口拥堵已从局部问题演变为跨区域联动现象。

建议相关企业在制定运输计划时，充分考虑航线延误与港口拥堵风险，适当延长整体物流周期，并预留充足缓冲时间，以应对供应链不确定性上升带来的挑战。（2026-6-11）

来源：JCtrans 杰西圈

## 美线冲 7000!

### 旺季提前叠加外部扰动，运价持续走强

SCFI、Xeneta、Freightos、Drewry 同步抬升，货主正在提前抢舱

6 月的第一周，全球集装箱市场出现一个非常一致的信号：运价在同一时间窗口内，几乎“同步上行”。

上海出口集装箱运价指数（SCFI）最新报 2726.48 点，环比上涨 6%，北美航线涨幅进一步放大，美西与美东分别上涨至 **4552 美元/FEU** 与 **5741 美元/FEU**。

Xeneta、Freightos、Drewry 三大市场指数也同时走强，跨太平洋现货市场短期进入明显上行通道。

市场的关键词正在从“平稳”切换为：**提前旺季**。

#### 1.美线率先拉升：不是涨得猛，是涨得“快”

如果只看一周变化，跨太平洋航线的涨幅已非常明显了，Freightos 显示美西运价一周上涨约 51% 至 **4836 美元/FEU**；美东上涨约 25% 至 **6336 美元/FEU**

Xeneta 数据显示，Far East-USWC: **4246 美元/FEU**；Far East-SAEC: **6751 美元/FEU**

德鲁里 WCI 本周跃升了 23%，达到每 40 英尺集装箱 3,433 美元。上海到洛杉矶的运费上涨了 31%，达到每 40 英尺集装箱 **4565 美元**，上海到纽约的运费上涨了 20%，达到每 40 英尺集装箱 **5505 美元**。

这种“多指数同步抬升”的情况，在过去几个月并不常见，更关键的是不是缓慢上行，而是短周期快速抬升。

## **2.真正的变化：旺季从7月，被推到了6月**

过去行业对旺季的共识是，6月预热，7月放量，8月高峰，但今年情况明显不同。

NRF（美国零售联合会）已经将进口高峰预期提前至6月，并预计6月进口同比继续增长、7月增速反而放缓、8月进入回落区间，市场正在经历一个很典型的变化：货，不是更多了，而是提前来了。

## **3.为什么突然提前出货？**

这轮“前置行情”，不是单一因素推动，而是三股力量叠加：

- 关税预期扰动

美国贸易政策不确定性增强，部分货主开始提前锁定出货窗口，避免后续成本变化。

- 附加费集中上调

6月起航司集中推高GRI与PSS，部分航线叠加7月燃油附加费上调预期。结果是一个非常直接的行为，能发的货，提前发。

- 零售补库周期前移

包括Prime Day、年中促销在内的大型电商节点，正在推动库存提前补充。

货代端反馈非常一致：“客户不是在问有没有舱位，是在问还能不能锁价。”

#### **4.运力并没有变少，但市场却“紧了”**

从供给端来看，这一轮并没有出现明显的运力收缩：跨太平洋空班数量偏低、航司并未大规模撤线、舱位整体仍在运行，但市场依然出现“紧张感”，原因在于需求集中在更短时间窗口释放。

这会带来一个典型结果，短期舱位被快速消化、价格变得更敏感、订舱提前量拉长，换句话说，运力没少，但“好用的运力”变少了。

#### **5.成本端也在同步推波助澜**

除了需求侧，成本端也在持续抬升市场底部，全球燃油价格维持高位，BAF（燃油附加费）预计7月上调，红海及中东局势延长绕行路径。

Drewry 数据显示，绕行红海已成为主流结构之一，直接带来了航程延长、周转效率下降、单箱成本抬升，这意味着即便需求不爆发，运价也不容易快速回落。

#### **6.场正在“提前定价旺季”**

把上面几个运价平台的数据放在一起看，会发现一个共同点，市场不是在等旺季，而是在提前交易旺季。

这会带来三个变化：

- 1) 涨价窗口前移：GRI 与 PSS 更容易在 6 月落
- 2) 波动周期缩短：上涨集中在短周期爆发
- 3) 订舱行为前置：货主开始“抢窗口”而不是“等价格”

这一轮运价上涨，并不是典型意义上的需求爆发周期，更像是一个被多重因素推着提前发生的阶段：关税预期+附加费上调+零售补库+成本抬升，在

同一个时间窗口叠加。

最终呈现出来的结果是“旺季还没到，但市场已经开始按旺季定价”。

接下来真正值得关注的，不是“运价还能涨多少”，而是**货主提前发运的节奏能持续多久，船公司是否会进一步收紧供给，7月是否会出现二次价格跳升。**（2026-6-11）

来源：港口圈

## 2025 年全球集装箱港口绩效排名出炉

近日，世界银行与标普全球市场财智（S&P Global Market Intelligence）推出 2025 年全球集装箱港口绩效排名（简称“CPPI”）。本次排名统计了 400 个港口的绩效表现，港口圈编辑整理前 50 名如下：

| 排名 | 港口         | 国家    | 2025年 | 2024年 | 2023年 | 2022年 | 2021年 | 2020年 |
|----|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1  | 福州港        | 中国    | 145   | 139   | 95    | 63    | 27    | 118   |
| 2  | 大连港        | 中国    | 141   | 137   | 123   | 54    | 38    | 122   |
| 3  | 塞拉莱港       | 阿曼    | 136   | 117   | 141   | 136   | 143   | 141   |
| 4  | 妈湾港        | 中国    | 135   | 133   | 125   | 106   | 73    | 84    |
| 5  | 赤湾港        | 中国    | 134   | 130   | 137   | 92    | 98    | 126   |
| 6  | 丹戎帕拉帕斯港    | 摩洛哥   | 134   | 136   | 139   | 125   | 128   | 133   |
| 7  | 宁波港        | 中国    | 130   | 128   | 128   | 118   | 125   | 139   |
| 8  | 哈马德港       | 卡塔尔   | 129   | 125   | 128   | 117   | 138   | 110   |
| 9  | 香港港        | 中国    | 123   | 123   | 119   | 112   | 68    | 142   |
| 10 | 神户港        | 日本    | 123   | 59    | 55    | 63    | 77    | 75    |
| 11 | 盖梅港        | 越南    | 122   | 132   | 132   | 106   | 110   | 122   |
| 12 | 阿尔赫西拉斯港    | 西班牙   | 122   | 109   | 126   | 104   | 113   | 116   |
| 13 | 海防港        | 越南    | 122   | 87    | 55    | 14    | 52    | 70    |
| 14 | 厦门港        | 中国    | 121   | 115   | 103   | 72    | 70    | 114   |
| 15 | 塞得港        | 埃及    | 117   | 137   | 118   | 111   | 101   | 96    |
| 16 | 天津港        | 中国    | 115   | 118   | 109   | 89    | 75    | 124   |
| 17 | 高雄港        | 中国    | 115   | 113   | 110   | 89    | 94    | 146   |
| 18 | 丹戎帕拉帕斯港    | 马来西亚  | 111   | 118   | 137   | 118   | 93    | 140   |
| 19 | 哈利法·本·萨勒曼港 | 巴林    | 106   | 46    | 78    | 41    | 53    | 31    |
| 20 | 波索尔哈港      | 厄瓜多尔  | 104   | 107   | 95    | 103   | 47    | 34    |
| 21 | 新加坡港       | 新加坡   | 100   | 88    | 115   | 100   | 76    | 139   |
| 22 | 那瓦舍瓦港      | 印度    | 98    | 100   | 48    | 35    | 62    | 66    |
| 23 | 上海港        | 中国    | 98    | -11   | 31    | -1    | -36   | 110   |
| 24 | 釜山港        | 韩国    | 97    | 92    | 97    | 94    | 85    | 112   |
| 25 | 吉达港        | 沙特阿拉伯 | 96    | 79    | 68    | 81    | 118   | 113   |
| 26 | 科罗内尔港      | 智利    | 95    | -     | 41    | 75    | 74    | 80    |
| 27 | 基隆港        | 中国    | 93    | 59    | 60    | 42    | 48    | 66    |
| 28 | 皮帕瓦夫港      | 印度    | 93    | 85    | 86    | 80    | 82    | 78    |
| 29 | 哈利法克斯港     | 加拿大   | 92    | 56    | 41    | -34   | 78    | 118   |
| 30 | 蒙德拉港       | 印度    | 92    | 97    | 53    | 108   | 67    | 76    |
| 31 | 台北港        | 中国    | 91    | 84    | 102   | -     | -     | -     |
| 32 | 仁川港        | 韩国    | 89    | 85    | 67    | 75    | 65    | 84    |
| 33 | 奥胡斯港       | 丹麦    | 87    | 99    | 22    | 60    | 38    | 73    |
| 34 | 巴塞罗那港      | 西班牙   | 86    | 52    | 93    | 67    | 90    | 109   |
| 35 | 盐田港        | 中国    | 82    | 111   | 112   | 47    | 4     | 131   |
| 36 | 广州港        | 中国    | 82    | 130   | 133   | 116   | 119   | 146   |
| 37 | 蛇口港        | 中国    | 82    | 82    | 109   | 106   | 103   | 147   |
| 38 | 洋浦港        | 中国    | 81    | 42.9  | -     | -     | -     | -     |
| 39 | 伊塔波阿港      | 巴西    | 81    | 47    | 48    | 45    | 51    | 58    |
| 40 | 东京港        | 日本    | 77    | 37    | 62    | 52    | 62    | 74    |
| 41 | 亚喀巴港       | 约旦    | 77    | 66    | 54    | 44    | 79    | 106   |
| 42 | 卡塔赫纳港      | 哥伦比亚  | 75    | 64    | 137   | 124   | 110   | 86    |
| 43 | 横滨港        | 日本    | 71    | 115   | 125   | 106   | 117   | 170   |
| 44 | 派塔港        | 秘鲁    | 70    | 66    | 6     | 27    | 43    | 38    |
| 45 | 杰贝阿里港      | 阿联酋   | 68    | -7    | 73    | 61    | 72    | 102   |
| 46 | 巴生港        | 马来西亚  | 68    | 74    | 65    | 106   | 44    | 135   |
| 47 | 卡亚俄港       | 秘鲁    | 68    | 79    | 108   | 62    | -4    | 101   |
| 48 | 费城港        | 美国    | 67    | 92    | 22    | 66    | 57    | 41    |
| 49 | 苏哈尔港       | 阿曼    | 67    | 61    | 64    | 56    | 69    | 94    |
| 50 | 伊斯肯德伦港     | 土耳其   | 65    | 21    | -113  | -29   | 48    | 31    |

前 50 名中，中国港口占据 16 席：**福州港（第 1）**、**大连港（第 2）**、**妈湾港（第 4）**、**赤湾港（第 5）**、**宁波港（第 7）**、**香港港（第 9）**、**厦门港（第 14）**、**天津港（第 16）**、**高雄港（第 17）**、**上海港（第 23）**、**基隆港**

(第 27)、台北港 (第 31)、盐田港 (第 35)、广州港 (第 36)、蛇口港 (第 37)、洋浦港 (第 38)。

值得注意的是，2022-2024 年间蝉联第一的洋山港，本届排名中被并入上海港，而深圳港的各个港区，依然分开排名，在前 50 名中便占据了 4 席。

除此以外，相信大家和小圈一样，对榜中部分中国港口的排名感到意外，对一些国外的小港偏港更感到陌生，答案全在 CPPI 的排名方法中。

**CPPI 的核心评价指标是船舶在港时间，包括船舶进入港域到完成离泊的全过程，但不计入离开泊位至驶离港域的时间。这些数据由全球主要班轮公司提供，且仅对一年内有效靠泊超过 24 次的港口进行统计。**

为了更精准地衡量港口绩效表现，CPPI 划分了五种靠港的船型（小于 1500TEU、1501-5000TEU、5001-8500TEU、8501-13500TEU、大于 13500TEU）与 10 组 move 不等的作业量，再按照相应组别计算船舶在港时间。

因此，某一个港口得分高，代表着该港在特定船型和作业量的组别中，船舶周转时间优于全球平均水平。

以福州港为例，该港 2024 年跃居全球第二，并于 2025 年登顶，有多重原因。首先该港的样本量较少，2025 年计入了 66 次靠泊记录，同期其他中国港口的样本更为丰富，如上海港计入了 6625 次，宁波港计入 4846 次，大连港计入 848 次，妈湾港计入 894 次。在靠泊记录更少的情况下，福州港集中展现了中国港口的作业效率优势，其停泊时间利用率为 79%，位于全球前列（上海港、蛇口港、大连港分别为 55%、59%、71%），这一数据表明船舶在福州港锚地等泊时间很少，到港直接挂靠。而一些大港，由于供应链波动、船舶集中到港等因素，船舶往往需要在锚地等泊数日。

此外，福州港拥有福建省内规模最大的单体连片经营集装箱港区，可挂靠

20万吨级超大型船舶；泊位自动化水平高，每台港机操作次数超过区域平均水平；报关、审批等流程高效，行政指数得分位居全球前列。因此，福州港不是全球最繁忙的港口，但却是 CPPI 榜单中最高效的港口。

在这种评价体系下，南美一些名不见经传的小港入选其实存在水分，而排名靠前的中国大港则货真价实。

从榜单总体来看，2025年，全球港口的平均绩效水平较2024年有所下降。中高收入、高收入国家的港口得益于更完善的基础设施、更先进的港机和数字化系统、各利益相关方协同更佳，绩效水平普遍高于低收入国家的港口。不过东亚、南亚港口的绩效水平要优于欧美港口，原因是它们以出口为主（集装箱事先集港，提高了桥吊利用率和泊位利用率）、港口间竞争激烈、持续进行基建投资升级，而欧美港口仍然受到拥堵、劳动力短缺和腹地瓶颈的影响。撒哈拉以南非洲等地区的港口由于长期以进口为主，加上基础设施投资不足、缺乏港口竞争以及内陆通道瓶颈，其船舶周转时间依然处于全球最低水平，**CPPI 排名倒数前十大港口中，有6个非洲港口，其中南非开普敦港排名倒数第一。此外，一向在榜单中位居前列的中东港口，由于受到红海危机引发的航线重组、绕行和班期剧烈变动影响，效率有所下滑。**

在2025年排名中，世界银行特别指出，全球供应链的混乱降低了港口作业的可预测性，导致了船舶在港等待时间变长、作业效率变低，港口效率下滑又会吞没大批有效运力，进一步传播和放大全球供应链的危机。港口效率下滑的原因，不是由于吞吐量自然增长，而是短期内的拥堵，即因供应链混乱、航线网络重组等原因，船舶短时间内集中到港，原本高效率的港口，也可能被压垮。

港口圈认为，排名只是港口的一个侧面，在全球供应链危机不断的情况下，港口的价值在于吸收供应链冲击的韧性以及处理极端吞吐量波动的能力。一些大港的排名下滑，但这些枢纽在航线充足、船舶集中到港的情况下，抗住

了供应链的压力，支撑全球贸易网络正常运转。每次供应链危机，如新冠疫情、红海危机、霍尔木兹海峡封锁，一些沿线港口如果基建优秀，作业效率高，就能接住船舶改道带来流量，在全球航运网络中提升分量。（2026-6-11）

## 动物疫情

**1.意大利发生 54 起野猪非洲猪瘟疫情**

6月1、5日,意大利通报艾米利亚罗马涅大区等3地发生54起非洲猪瘟疫情,54头野猪感染死亡。

**2.乌克兰发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情**

6月2日,乌克兰通报文尼察州发生1起野猪非洲猪瘟疫情,2头野猪感染死亡。

**3.西班牙发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情**

6月4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,11头野猪感染死亡。

**4.波兰发生 78 起野猪非洲猪瘟疫情**

6月5日,波兰通报滨海省等5地发生78起野猪非洲猪瘟疫情,138头野猪感染死亡。

**5.法国发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

6月1日,法国通报多尔多涅省发生1起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情,70只家禽感染死亡,7130只被扑杀。

**6.荷兰发生 7 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

6月2、4日,荷兰通报南荷兰省等3地发生7起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情,9只野禽感染死亡。

**7.挪威发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

6月2日,挪威通报诺尔兰郡发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情,

1 只野禽感染死亡。

#### 8.丹麦发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

6 月 3 日，丹麦通报斯劳厄尔瑟自治市发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

#### 9.美国发生 10 起家禽、1 起野禽 H5N1 亚型和 4 起野禽 H5 亚型高致病性禽流感疫情

6 月 1、5 日，美国通报明尼苏达州等 5 地发生 10 起家禽、1 起野禽 H5N1 亚型和 4 起野禽 H5 亚型高致病性禽流感疫情，13.2 万只商品化家禽被扑杀，62 只野禽和散养家禽感染，56 只死亡。

#### 10.加拿大发生 1 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

6 月 5 日，加拿大通报萨斯喀彻温省等 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，17 只野禽和散养家禽感染死亡，3 只被扑杀，30 只商品化家禽感染死亡，627 只被扑杀。

#### 11.南非发生 9 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

6 月 5 日，南非通报西开普省发生 9 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，13 只野禽感染，8 只死亡，5 只被扑杀。



#### 12.希腊发生 3 起羊痘疫情

6 月 5 日，希腊通报阿卡迪亚省等 2 地发生 3 起羊痘疫情，190 只绵羊和山羊感染，14 只死亡，1227 只被扑杀。

#### 13.挪威发生 1 起禽传染性支气管炎疫情

6 月 4 日，挪威通报罗加兰郡发生 1 起禽传染性支气管炎疫情，1 只家禽感染，45 只被扑杀。

#### 14.美国发生 1 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情

6 月 4 日，美国通报德克萨斯州发生 1 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情，1 头牛感染。

**15.南非发生 129 起 SAT1 型口蹄疫疫情**

6月1日,南非通报林坡坡省等5地发生129起SAT1型口蹄疫疫情,4395头牛感染,9头死亡。

**16.希腊发生 10 起 SAT1 型口蹄疫疫情**

6月5日,希腊通报莱斯沃斯省生10起SAT1型口蹄疫疫情,761头牛绵羊感染,1.7万只被扑杀。