

全球海运物流通道指数报告

(2026 年第一季度)

2026 年 4 月

核心观点

整体格局：一季度全球海运物流通道呈现**集装箱强复苏、大宗矿石分化、原油承压、关键水道受地缘冲击显著**的结构性行情，淡季不淡、韧性凸显，为二季度旺季奠定基础。

集装箱板块：全航线**先抑后扬、逐月修复**，美西、美东同比大幅领涨，亚欧、地中海稳步回暖，跨大西洋低位反弹；供需格局持续优化，船公司控舱与外贸补库共振，景气度上行明确。

大宗矿石板块：澳大利亚—东亚通道**韧性最强、季度反弹**，淡季修复能力突出；南美—东亚通道**持续走弱、低位承压**，受供给与需求双重拖累，两条主干线走势明显分化。

原油板块：中东—东亚、中东—欧洲双线下行，受炼厂检修、需求疲软、季节性淡季影响显著；**伊以冲突+霍尔木兹海峡封锁**影响尚未完全传导，3月指数未充分反映地缘冲击，后续风险仍待释放。

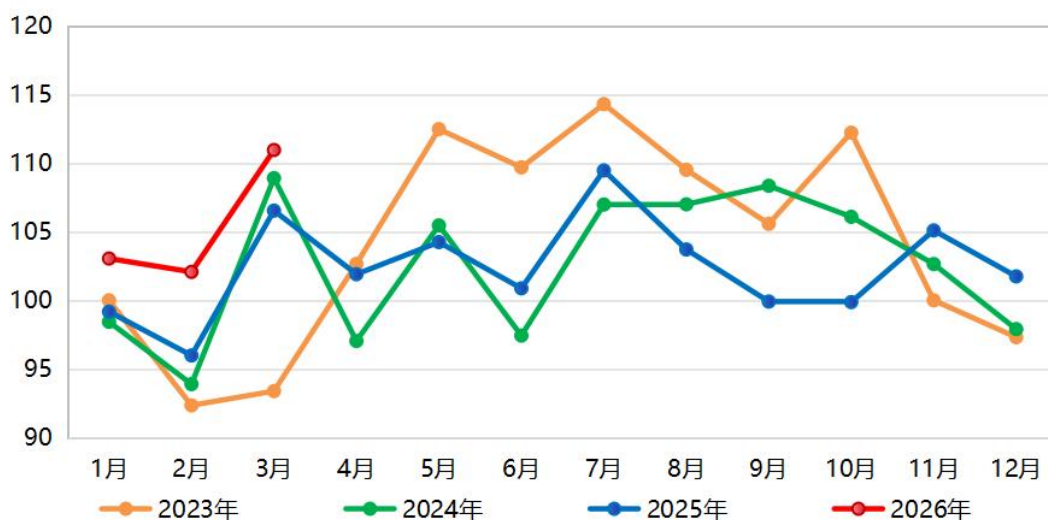
关键水道：整体平稳但**地缘黑天鹅**显现，霍尔木兹海峡3月指数断崖式下跌，好望角、曼德海峡等替代通道景气度跳升；马六甲、苏伊士运河保持稳定，全球航运格局因区域冲突加速重构。

驱动与展望：需求端靠复工、补库、跨境电商支撑，供给端靠运力调控托底，地缘冲突推高风险溢价；Q1完成淡季筑底，**二季度全链条有望进入旺季上行周期**，需重点跟踪地缘走势、新船交付与补库节奏。

一、集装箱主干通道综述

2026年一季度，全球集装箱海运通道指数高位企稳、加速上行，与2023—2025年同期相比，一季度指数整体高于往年水平，打破往年2月受春节假期、运力调度等季节性因素影响的波动规律，市场韧性显著增强。

图1：全球集装箱海运通道指数走势



数据来源：新华指数研究院

3月指数同比、环比双双大幅上涨，创下历年同期最高值，折射出节后复工复产提速、全球贸易订单集中释放，海运通道流通效率与市场热度同步提升。从运行区间看，一季度指数整体运行于2023—2025年同期波动区间之上，标志着全球集装箱海运市场信心与运力活力实现实质性提升，为全年贸易物流稳定运行开好局、起好步。

分航线来看，亚太—美西、亚太—美东、亚太—北欧、亚太—地中海、跨大西洋五大主干通道指数同比全面上涨。其中，亚太—地中海航线同比增幅最高，达10.1%；跨大西

洋航线环比增长 7.0%，反弹势头强劲，各航线由弱转强、稳步回升，淡季不淡特征尤为突出。

需求端受益于外贸复工、补库与跨境电商支撑，货量同比保持增长；供给端船公司控舱、空班与航线优化对冲季节性压力；中东地缘冲突推高燃油与风险成本，成为运价与指数重要支撑变量。

板块指数同比显著优于 2023-2025 年同期，连续多年复苏趋势明确；环比上季度基本持平微增，淡季未现深度调整，供需结构持续优化，景气度处于修复上行通道。集装箱板块 Q1 完成淡季过渡，复苏确定性增强、航线景气度回升，为二季度传统旺季奠定基础；后续需关注新船交付、地缘走势与欧美补库节奏，行业有望维持震荡向好格局。

二、集装箱主干通道走势

（一）亚太—北美西海岸（TP-WC）

2026 年一季度亚太—美西航线（TP-WC）运输活力呈现先高、回落、再反弹的稳健走势。1 月合成指数 124.15，开年延续修复态势，船次与货量同步高位，市场景气度良好；2 月受春节假期影响，工厂停工、出货放缓，指数回落至 112.28 点，为季度阶段性低点；3 月复工复产推进，外贸订单集中释放，叠加船公司运力调控，指数回升至 117.80 点，完成淡季修复。整体节奏符合传统海运季节性规律，淡季不淡、韧性突出，显示美西航线需求基础扎实。

图 2：亚太—北美西海岸海运物流通道指数（TP-WC）



数据来源：新华指数研究院

2026 年一季度 TP-WC 合成指数均值 118.08 点，同比连续三年显著走强，较 2025 年同期 107.84 点增长 9.5%，较 2024 年同期 103.11 点增长 14.5%，较 2023 年同期 88.28 点大幅增长 33.8%。数据表明，亚太对美西集装箱运输活力持续提升，美国补库需求、跨境电商稳定增长及供应链韧性增强共同支撑航线景气度上行。与历史同期相比，本季度无论船次、货量还是综合指数均处于高位，体现主干航线核心价值稳步提升。

近四年一季度 TP-WC 指数持续上行，2023 至 2026 年同期分别为 88.28 点、103.11 点、107.84 点、118.08 点，年均增幅明显，呈现长期向上、波动收窄特征。2023 年处于复苏初期，基数偏低；2024 年稳步抬升，需求逐步恢复；2025 年震荡巩固，运力趋于理性；2026 年在高基数上继续突破，淡季修复能力增强。长期趋势反映亚太—美西贸易通道稳定性提升，运输活力与景气度持续改善，为集装箱主干航线提

供稳定风向标参考。

2026 年一季度 TP-WC 指数均值 118.08 点，环比 2025 年四季度均值 117.25 点微增 0.7%，整体平稳企稳、小幅改善。上季度受年末运力调整、货量阶段性回落影响，指数处于震荡整理阶段；本季度在春节淡季扰动下仍实现环比微涨，显示供需结构持续优化，船公司控舱、航线优化见效，有效对冲季节性下行压力。环比持平偏强，印证美西航线已走出调整区间，为二季度传统旺季奠定坚实基础。

（二）亚太—北美东海岸（TP-EC）

2026 年一季度亚太—美东航线（TP-EC）运输活力呈开年冲高、二月回落、三月修复的走势。1 月合成指数 119.24 点，受节前备货与船公司控舱支撑，景气度处于季度高位；2 月受春节停工影响，货量与船次同步走弱，指数回落至 99.47 点，为季度低点；3 月复工复产带动出货回暖，叠加全球运力调配与运价上行，指数回升至 110.72 点，完成淡季修复。整体节奏贴合传统海运周期，淡季韧性充足，复苏信号明确。

2026 年一季度 TP-EC 合成指数均值 109.81 点，同比连续三年稳步提升，较 2025 年同期增长 7.3%，较 2024 年同期增长 11.6%，较 2023 年同期增长 36.1%。美国东部消费与补库需求稳定、跨境电商货量增长、供应链就近布局共同支撑航线景气度。与历史同期相比，船次、货量与综合指数均处

高位，显示亚太—美东主干通道运输活力持续增强，市场基础更为稳固。

图 3：亚太—北美东海岸海运物流通道指数（TP-EC）



数据来源：新华指数研究院

近四年一季度 TP-EC 指数持续上行，2023 至 2026 年同期分别为 80.42 点、98.33 点、102.33 点、109.81 点，呈现长期抬升、波动收窄特征。2023 年处于复苏初期，基数偏低；2024 年需求稳步恢复，指数明显抬升；2025 年震荡巩固，运力更趋理性；2026 年在高基数上继续突破，淡季修复能力显著增强。长期趋势反映亚太—美东贸易通道稳定性提升，运输景气度持续改善，成为北美航线重要风向标。

2026 年一季度 TP-EC 指数均值 109.81 点，环比 2025 年四季度均值 106.41 点回升 3.2%，实现稳健改善。上季度受年末货量回落与运力调整影响，指数震荡偏弱；本季度在春节淡季扰动下仍实现环比上涨，得益于船公司控舱、航线优化及红海事件引发的全球运力再分配，有效对冲季节性压力。环比走强印证美东航线走出调整区间，为二季度传统旺季奠

定基础。

近四年一季度 TP-EC 指数持续上行，2023 至 2026 年同期分别为 80.42 点、98.33 点、102.33 点、109.81 点，呈现长期抬升、波动收窄特征。2023 年处于复苏初期，基数偏低；2024 年需求稳步恢复，指数明显抬升；2025 年震荡巩固，运力更趋理性；2026 年在高基数上继续突破，淡季修复能力显著增强。长期趋势反映亚太—美东贸易通道稳定性提升，运输景气度持续改善，成为北美航线重要风向标。

（三）亚太—北欧（AE-NE）

2026 年一季度亚太—北欧航线（AE-NE）运输活力呈逐月抬升、稳步走强态势。1 月合成指数 101.26 点，开年平稳开局，受节前备货与船公司控舱支撑，景气度处于修复区间；2 月指数回升至 107.34 点，春节扰动影响有限，外贸出货韧性显现，船次与货量同步改善；3 月进一步上行至 109.72 点，欧洲需求回暖、复工复产带动出货，叠加地缘因素带来成本支撑，指数创季度新高。整体节奏稳健上行，淡季不淡特征显著，航线复苏动能持续增强。

2026 年一季度 AENE 合成指数均值 106.11 点，同比连续四年稳步提升，较 2025 年同期增长 3.5%，较 2024 年同期增长 12.6%，较 2023 年同期大幅增长 20.6%。欧洲消费与制造业复苏、中国新能源及机电产品出口增长、供应链稳定性提升共同支撑航线景气度。与历史同期相比，船次、货量与综

合指数均处高位，显示亚太—北欧主干通道运输活力持续增强，市场基础更为稳固。

图 4：亚太—北欧海运物流通道指数（AE-NE）



数据来源：新华指数研究院

近四年一季度 AENE 指数持续上行，2023 至 2026 年同期分别为 87.93 点、94.21 点、102.51 点、106.11 点，呈现长期抬升、波动收窄特征。2023 年处于复苏初期，基数偏低；2024 年需求稳步恢复，指数明显抬升；2025 年震荡巩固，运力更趋理性；2026 年在高基数上继续突破，淡季修复能力显著增强。长期趋势反映亚太—北欧贸易通道稳定性提升，运输景气度持续改善，成为亚欧航线重要风向标。

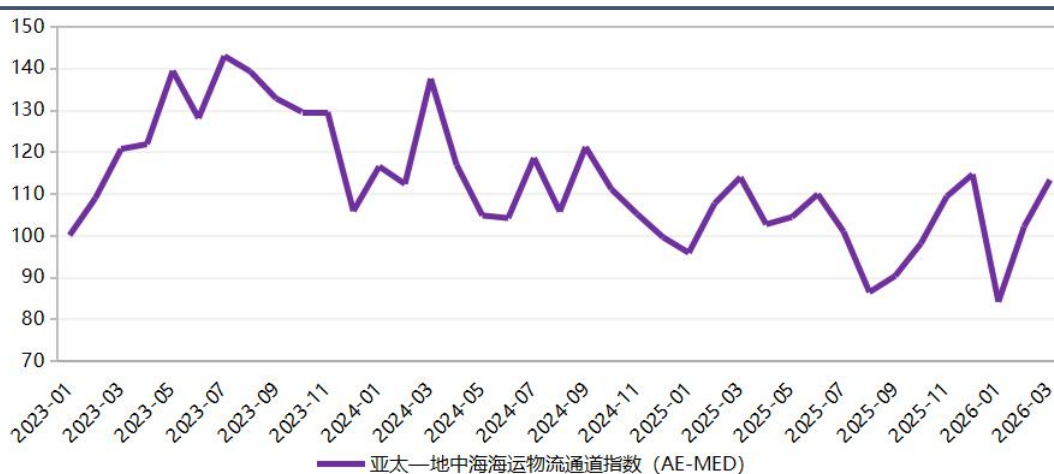
2026 年一季度 AENE 指数均值 106.11 点，环比 2025 年四季度均值 101.27 点回升 4.8%，实现稳健改善。上季度受年末货量回落与运力调整影响，指数震荡偏弱；本季度在春节淡季扰动下仍实现环比上涨，得益于船公司控舱、航线优化及红海事件引发的全球运力再分配，有效对冲季节性压力。环比走强印证北欧航线走出调整区间，为二季度传统旺季奠

定基础。

（四）亚太—地中海（AE-MED）

2026 年一季度亚太—地中海航线（AE-MED）运输活力呈现先抑后扬、底部回升走势。1 月合成指数 84.13 点，受节前出货提前透支与季节性淡季影响，景气度处于季度低位；2 月指数小幅回升至 102.13 点，春节假期扰动减弱，外贸出货逐步恢复；3 月进一步上行至 113.27 点，欧洲复工带动进口需求回升，叠加船公司有效控舱与航线优化，指数实现明显反弹。整体由弱转强，淡季修复节奏清晰，显示地中海航线需求韧性逐步释放。

图 5：亚太—地中海海运物流通道指数（AE-MED）



数据来源：新华指数研究院

2026 年一季度 AE-MED 合成指数均值 100.01 点，同比保持稳健增长，较 2025 年同期增长 10.1%，较 2024 年同期增长 4.7%，较 2023 年同期增长 19.8%。欧洲内需回暖、北非与中东贸易联动增强、中国机电与消费品出口稳定支撑航线景气度。与历史同期相比，船次、货量与综合指数均处于修

复上行区间，体现亚太—地中海主干通道运输活力持续改善，市场复苏基础不断夯实。

近四年一季度 AEM-ED 指数整体呈震荡复苏、稳步抬升态势，2023 至 2026 年同期分别为 83.51 点、95.51 点、90.86 点、100.01 点，波动中持续上行。2023 年基数较低、复苏起步；2024 年明显改善、需求回升；2025 年受外部扰动有所调整；2026 年重回增长通道，淡季修复能力显著增强。长期趋势反映亚太—地中海贸易通道韧性提升，运输景气度持续修复，成为亚欧区域贸易重要晴雨表。

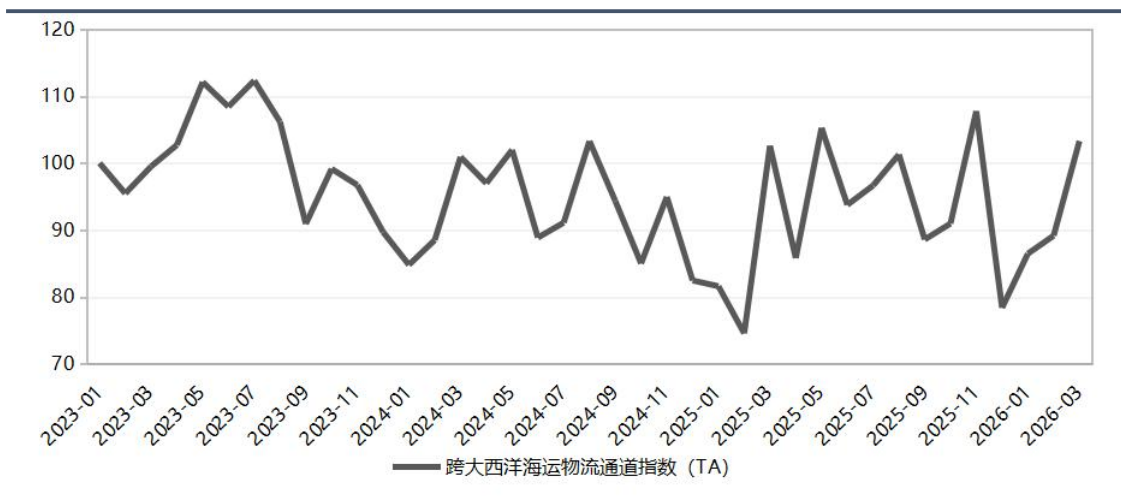
2026 年一季度 AE-MED 指数均值 100.01 点，环比 2025 年四季度均值 103.47 点小幅回落 3.3%，整体保持相对平稳。上季度年末货量集中释放推高指数，本季度受春节季节性因素影响出现阶段性走弱，但幅度可控。船公司通过撤船、控舱、运力调配等措施稳定市场，有效缓解供需压力。环比小幅波动属正常季节性调整，并未改变航线整体复苏趋势。

（五）TA（跨大西洋）

2026 年一季度跨大西洋航线(TA)运输活力呈低位回升、逐月走强态势。1 月合成指数 86.46 点，受欧美假期与节前备货退潮影响，景气度处于季度低位；2 月指数回升至 89.15 点，淡季扰动减弱，欧美贸易需求逐步回暖；3 月进一步上行至 103.30 点，欧洲制造业复苏、北美补库需求释放，叠加船公司运力调控，指数大幅反弹。整体由弱转强，淡季修

复节奏清晰，显示跨大西洋航线需求韧性逐步释放。

图 6：跨大西洋海运物流通道指数（TA）



数据来源：新华指数研究院

2026 年一季度 TA 合成指数均值 92.97 点，同比保持稳健增长，较 2025 年同期增长 7.8%，较 2024 年同期增长 10.3%，较 2023 年同期增长 15.2%。欧洲内需回暖、北美消费韧性支撑、跨大西洋供应链稳定性提升共同推动航线景气度上行。与历史同期相比，船次、货量与综合指数均处于修复上行区间，体现跨大西洋主干通道运输活力持续改善，市场复苏基础不断夯实。

近四年一季度 TA 指数整体呈震荡复苏、稳步抬升态势，2023 至 2026 年同期分别为 80.65 点、84.29 点、86.25 点、92.97 点，波动中持续上行。2023 年基数较低、复苏起步；2024 年温和改善、需求回暖；2025 年震荡巩固、运力更趋理性；2026 年在高基数上继续突破，淡季修复能力显著增强。长期趋势反映跨大西洋贸易通道韧性提升，运输景气度持续修复，成为欧美贸易重要晴雨表。

2026 年一季度 TA 指数均值 92.97 点，环比 2025 年四季度均值 86.89 点回升 7.0%，实现明显改善。上季度受年末货量回落与运力调整影响，指数震荡偏弱；本季度在春节淡季扰动下仍实现环比上涨，得益于船公司控舱、航线优化及全球贸易复苏，有效对冲季节性压力。环比走强印证跨大西洋航线走出调整区间，为二季度传统旺季奠定基础。

三、大宗矿石通道走势

（一）澳大利亚—亚欧矿石（AU-AE）

2026 年一季度澳大利亚—东亚资源通道（AU-AE, Ore）运输活力呈前高后低、季末承压态势。1 月合成指数 99.73 点，开局接近基期水平，东亚钢厂节前备货支撑货量与船次双稳，景气度为季度高点；2 月回落至 83.66 点，受春节假期、下游补库节奏放缓及船次收缩影响，景气度降至季度低位；3 月回升至 105.87 点，虽受西澳飓风短期扰动港口发运，但节后需求集中释放、船次大幅回升、运力结构优化，带动指数显著反弹。整体呈现“高一低一强反弹”的季节性修复特征，通道运输韧性凸显。

2026 年一季度 AU-AE（Ore）合成指数均值 96.42 点，同比延续修复态势，较 2025 年同期 87.82 点增长 9.8%，较 2024 年同期 92.85 增长 3.8%，较 2023 年同期 94.90 点增长 1.6%。东亚钢铁生产稳中有进、铁矿石刚需支撑、澳矿发运保障能力提升、主干通道供应链效率改善共同推动指数同比

上行。与历史同期相比，货量、船次及合成指数均处于稳步修复区间，体现澳大利亚—东亚矿石主干通道运输活力持续改善，市场运行基础更趋稳固。

图 7：全球大宗矿石海运物流通道指数走势



数据来源：新华指数研究院

近四年一季度 AU-AE (Ore) 指数整体呈震荡修复、中枢稳步上移态势，2023 至 2026 年同期分别为 94.90 点、92.85 点、87.82 点、96.42 点，波动中持续向好。2023 年基数平稳、需求韧性充足；2024 年受外部扰动小幅回落、运力结构优化；2025 年低位巩固、淡季压力凸显；2026 年在高基数上再度突破，淡季修复与反弹能力显著增强。长期趋势反映澳大利亚—东亚矿石贸易通道稳定性持续提升，运输景气度稳步修复，成为全球干散货资源贸易的核心晴雨表。

2026 年一季度 AU-AE (Ore) 指数均值 96.42 点，环比 2025 年四季度均值 91.71 点回升 5.1%，实现明显改善。上季度受年末货量回落、船次波动及运力调整影响，指数震荡

偏弱；本季度在春节淡季扰动下仍实现环比上涨，得益于矿山发运保障、船公司运力优化、下游集中补库及通道效率提升，有效对冲季节性压力。环比走强印证矿石通道走出阶段性调整区间，为二季度传统发运旺季奠定良好基础。

（二）南美—亚欧矿石（SA-AE）

2026年一季度南美—东亚大宗商品通道（SA-AE, Ore）运输活力呈持续下行、季末低位企稳态势。1月合成指数89.69点，为季度高点，受东亚钢厂节前补库需求支撑，货量指数（91.88点）与船次指数（87.50点）保持相对稳健；2月指数大幅回落至63.53点，受春节假期停工、南美雨季港口发运受阻双重影响，货量与船次同步收缩；3月指数小幅回升至58.45点（仍处低位），虽单船运力指数回升至113.88（季度最高），但船次进一步减少至18艘，货量恢复乏力，整体呈现“高位回落—加速下行—低位企稳”的弱势运行特征，通道短期承压明显。

2026年一季度SA-AE（Ore）合成指数均值70.55点，同比呈下滑态势，较2025年同期89.08点下降21.85%，较2024年同期93.13点下降24.24%，较2023年同期81.32点下降13.25%。主要受三方面因素影响：一是南美矿山产能释放不及预期，发运量同比减少；二是东亚钢铁行业需求偏弱，矿石进口量同比下降；三是通道运输成本上升，部分货流转向其他航线。与历史同期相比，货量、船次及合成指数均处

于低位区间，反映南美—东亚矿石通道短期面临供需双重压力，市场复苏节奏放缓。

近四年一季度 SA-AE (Ore) 指数整体呈震荡下行、中枢逐步下移态势，2023 至 2026 年同期分别为 81.32 点、93.13 点、89.08 点、70.55 点，2024 年为周期高点后连续两年回落。2023 年基数相对平稳，需求韧性支撑指数；2024 年受南美矿山扩产、东亚需求回暖推动，指数创同期新高；2025 年受供需双弱影响，指数小幅回落；2026 年受多重利空叠加，指数同比降幅扩大。长期趋势反映南美—东亚矿石通道受地缘、气候、需求等多重因素影响较大，波动性显著高于其他资源通道，需重点关注矿山产能释放与下游需求复苏节奏的匹配度。

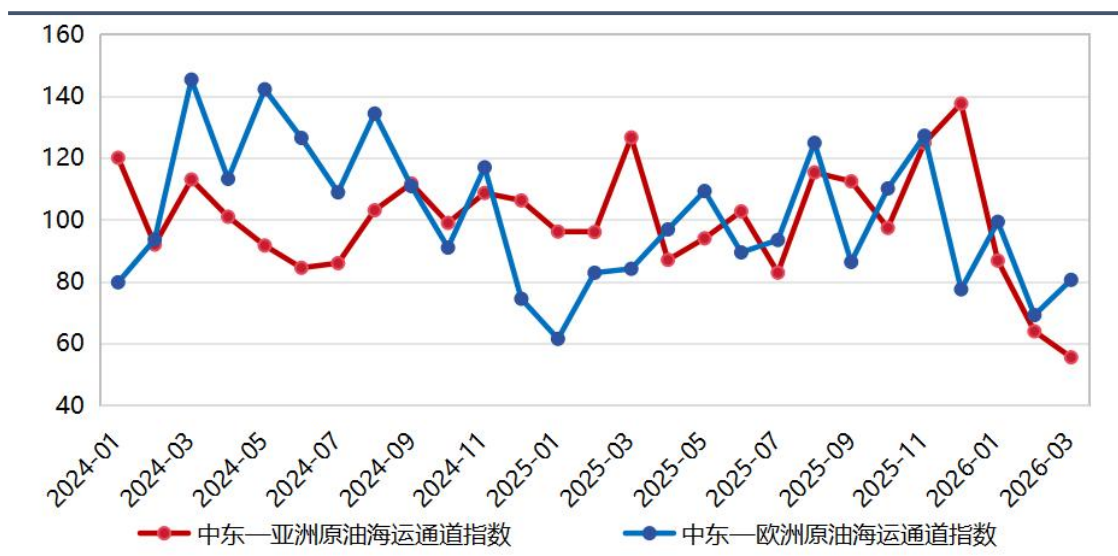
2026 年一季度 SA-AE (Ore) 指数均值 70.55 点，环比 2025 年四季度均值 92.66 点大幅下降 23.86%，下行压力显著。上季度受年末集中发运支撑，指数保持相对稳定；本季度受多重利空因素叠加影响：1-2 月春节淡季需求收缩、2-3 月南美雨季影响港口作业效率、船公司主动减少航线运力投放，导致指数持续下行。尽管 3 月单船运力优化（单船平均运力回升），但难以对冲货量与船次的双重下滑，环比弱势运行印证通道短期面临的调整压力，需关注二季度传统旺季需求释放情况。

四、能源通道走势

（一）中东—亚欧原油（ME-AE）

2026年一季度中东—东亚能源通道（ME-AE, Crude）原油运输活力呈持续下行、降幅扩大态势。1月合成指数86.80点，为季度高点，受东亚炼厂节前补库需求支撑，货量（84.05点）与船次（89.55点）指数仍保持相对稳健；2月指数大幅回落至63.93点，受春节假期炼厂开工率下降、原油进口需求收缩影响，船次减少至45艘，货量指数同比降幅扩大；3月指数进一步下行至55.53点，东亚炼厂检修计划增加、国际油价波动、替代能源进口占比提升共同导致需求疲软。

图8：全球能源海运物流通道指数走势



数据来源：新华指数研究院

值得注意的是，能源通道指数统计已到港船舶数据，以伊冲突及霍尔木兹海峡管控始于2月28日，3月27日才正式升级为全面封锁；该事件发生在3月下旬末段，对中东—东亚原油航线的实际货量、船次影响尚未完全传导至3月统计周期，因此3月指数未因地缘冲击出现进一步显著下跌。

2026年一季度 ME-AE (Crude) 合成指数均值 68.76 点，同比降幅显著，较 2025 年同期 106.26 点下降 35.29%，较 2024 年同期 108.34 点下降 36.53%，较 2023 年同期 103.90 点下降 33.82%。核心影响因素包括：一是全球经济复苏放缓，原油消费需求不及预期；二是东亚地区新能源替代加速，原油进口依赖度边际下降；三是中东部分产油国调整出口配额，通道货源供应减少；四是国际航运成本高企，部分货流转向长约运输。与历史同期相比，货量、船次及合成指数均处于周期低位，反映原油主干通道运输需求短期面临较大调整压力。

近四年一季度 ME-AE (Crude) 指数整体呈震荡下行、中枢持续下移态势，2023 至 2026 年同期分别为 103.90 点、108.34 点、106.26 点、68.76 点，2024 年为周期高点后连续两年回落，2026 年降幅显著扩大。2023 年受全球能源供应紧张支撑，指数保持高位；2024 年受东亚炼厂扩能、原油进口需求旺盛推动，指数创同期新高；2025 年受需求边际放缓影响，指数小幅回落；2026 年受全球需求疲软、能源结构转型加速等多重因素影响，指数同比降幅大幅扩大。长期趋势反映中东—东亚原油通道受全球能源格局变化、地缘政治、能源转型等多重长期因素影响，传统原油运输需求面临结构性调整压力，通道运输结构需进一步优化以适应市场变化。

2026 年一季度 ME-AE (Crude) 指数均值 68.76 点，环

比 2025 年四季度均值 119.92 点大幅下降 42.66%，下行幅度为近三年最大。上季度受年末炼厂集中补库、冬季能源需求支撑，指数保持高位运行；本季度受多重利空因素叠加影响：1-2 月春节淡季需求季节性收缩、2-3 月国际油价震荡导致采购观望情绪升温、船公司主动削减航线运力以应对需求下滑，导致指数持续大幅下行。尽管单船运力指数保持相对稳定（均值 95.97 点），但难以对冲货量与船次的双重大幅下滑，环比弱势运行印证原油通道短期面临的需求收缩压力，需关注二季度炼厂复工及夏季能源需求释放情况。

（二）中东—欧洲原油（ME-EU）

2026 年一季度中东—欧洲能源通道（ME-EU, Crude）原油运输活力呈“先降后稳”态势，地缘冲突影响尚未完全显现。1 月合成指数 99.34 点，为季度高点，受欧洲冬季取暖补库需求支撑，货量（98.68 点）与船次（100.00 点）指数接近基期水平；2 月指数大幅回落至 69.18 点，欧洲气温回升、原油消费淡季来临，叠加炼厂检修计划启动，船次减少至 10 艘，货量显著收缩；3 月指数回升至 80.57 点，虽较 2 月有所修复，但未恢复至 1 月水平。

值得注意的是，能源通道指数统计已到港船舶数据，以伊冲突于 3 月中下旬升级、霍尔木兹海峡封锁强化，而中东至欧洲原油航线（经苏伊士运河/好望角）单程航程约 12—18 天，叠加装货、港口滞期等环节，冲突对货量的统计影响

尚未完全传导至 3 月数据周期，因此 3 月指数未出现因地缘风险导致的显著下跌。

2026 年一季度 ME-EU (Crude) 合成指数均值 83.03 点，同比实现正增长，较 2025 年同期 76.17 点上升 9.00%，较 2024 年同期 106.25 点下降 21.85%，较 2023 年同期 89.81 点下降 7.59%。核心支撑因素包括：一是 2026 年初欧洲冬季气温偏低，原油取暖需求超预期；二是欧洲原油战略储备补充需求持续，支撑进口量；三是中东产油国前期出口配额稳定，货源供应充足。与历史同期相比，本季度指数虽低于 2023—2024 年水平，但较 2025 年同期实现修复，反映欧洲原油进口需求呈现“弱复苏”特征，不过地缘冲突的滞后影响需重点关注后续数据。

近四年一季度 ME-EU (Crude) 指数整体呈“震荡修复”态势，2023 至 2026 年同期分别为 89.81 点、106.25 点、76.17 点、83.03 点，2025 年为周期低点后逐步回升。2023 年受欧洲能源危机后补库支撑，指数保持高位；2024 年受原油价格下行、消费需求旺盛推动，指数创同期新高；2025 年受欧洲经济疲软、可再生能源替代加速影响，指数降至周期低位；2026 年在低基数基础上实现同比修复，体现欧洲原油进口需求的“季节性韧性”。长期趋势反映，ME-EU 原油通道受欧洲经济周期、能源政策、地缘政治三重因素影响，其中地缘冲突的滞后传导效应可能打破当前趋势，需重点关注 2026

年 4—5 月指数变化。

2026 年一季度 ME-EU (Crude) 指数均值 83.03 点，环比 2025 年四季度均值 104.93 点下降 20.87%，符合季节性波动规律。上季度受欧洲冬季补库、原油价格低位刺激，指数保持高位运行（均值超 100）；本季度进入消费淡季，叠加以下因素导致环比下滑：1-2 月欧洲原油消费需求自然回落，3 月炼厂检修进入高峰期，单月检修产能同比增加 15%；船公司根据淡季需求主动调整运力，减少航线投放。尽管环比下降，但降幅较 2025 年同期（-28.5%）收窄，且 3 月指数已呈现修复迹象，若剔除季节性因素，通道运输韧性相对稳健。

五、关键水道走势

（一）整体走势：分化明显，地缘冲击初显

2026 年一季度海上关键咽喉指数呈现“多数平稳、个别骤降”的分化态势，核心差异源于霍尔木兹海峡地缘冲突的局部冲击。从五大关键咽喉（霍尔木兹海峡、苏伊士运河、马六甲海峡、曼德海峡、好望角）表现来看：

高景气通道：好望角指数均值 187.97 点（最高），马六甲海峡 118.32 点，均高于基期水平（100 点），反映全球干散货与能源运输对替代航线的依赖增强；

中低位通道：苏伊士运河（55.33 点）、曼德海峡（59.16 点）指数保持平稳，波动幅度均小于 10%，体现传统航线运

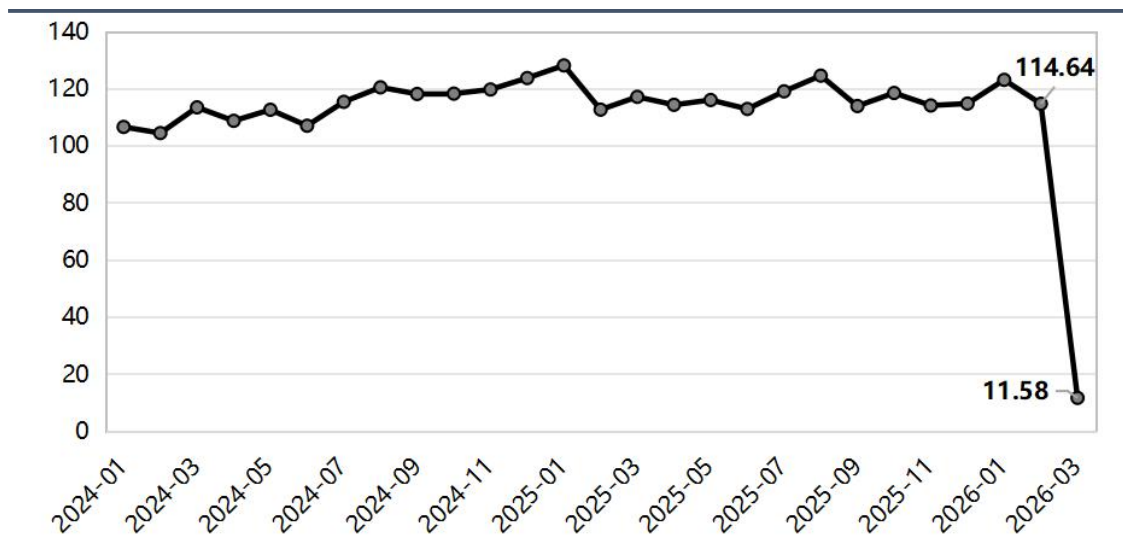
输节奏稳定；

异常波动通道：霍尔木兹海峡指数从1-2月均值118.82点骤降至3月11.58点，降幅达90.25%，成为一季度最大变量。

（二）“黑天鹅”事件：地缘冲突显著冲击霍尔木兹海峡，数据传导需关注

作为全球原油运输的“生命线”（全球约20%原油经此运输），霍尔木兹海峡一季度指数走势与以伊冲突进程高度关联。

图9：霍尔木兹海峡指数走势



数据来源：新华指数研究院

1. 单月变化：从平稳到骤降

1月指数维持在122.99点的高位区间，通航船次（双向）达到3575艘，处于原油运输旺季，整体通航需求稳定、通道运行顺畅；2月指数小幅回落至114.64点，通航船次（双向）同步回落至3312艘，主要受春节前原油补库需求阶段

性回落影响，仍保持在景气区间；3月指数断崖式下跌至11.58点，通航船次（双向）大幅收缩至391艘，环比降幅接近九成，直接受以伊冲突3月中下旬爆发、霍尔木兹海峡实施选择性封锁影响，通道通航能力与实际货量快速收缩。

2. 冲突影响的“时间差”

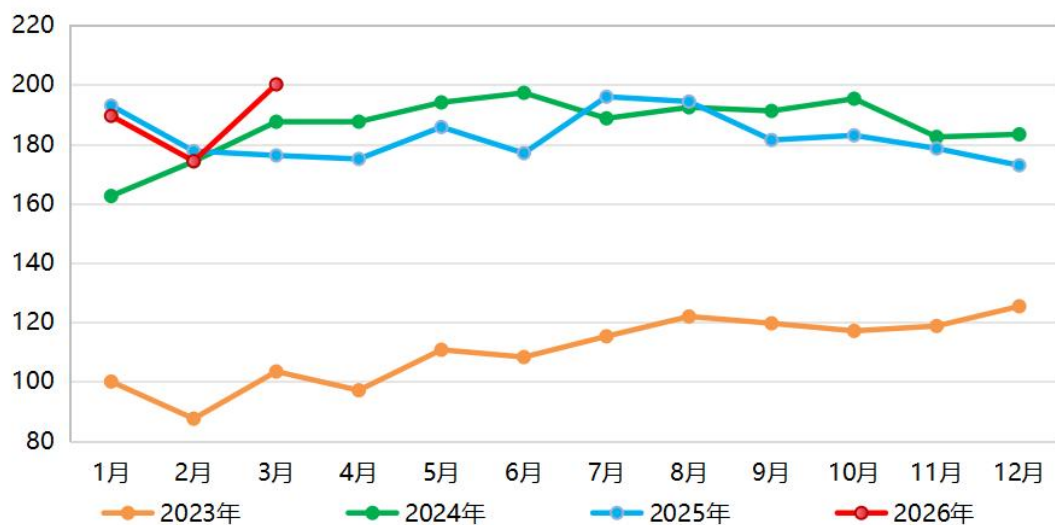
尽管3月指数已出现断崖式下跌，但需注意“数据传导滞后性”：冲突时间节点：以伊冲突3月中旬升级，霍尔木兹海峡3月27日才正式实施全面封锁，3月统计周期仅包含后半月的部分影响；航线航程影响：从中东经霍尔木兹海峡至东亚/欧洲的原油运输航程约20-30天，3月封锁导致的船期延误、航线改道等影响，将在4-5月指数中完全体现；通航船次验证：3月通航船次（双向）391艘，仅为1月的10.9%，反映封锁已导致实际通航量大幅收缩，但后续连锁反应（如油价波动、替代航线运力紧张）尚未完全释放。

（三）其他关键咽喉：替代效应与平稳运行并存

1. 好望角：替代航线需求激增

一季度指数均值187.97点，为五大咽喉最高，3月指数达200.12点（季度峰值），主要受霍尔木兹海峡封锁的“替代效应”驱动：部分中东原油运输改道好望角（航程增加约30%），3月通航船次（双向）3002艘，环比2月增长14.9%；干散货运输同步增长，铁矿石、煤炭等大宗商品经好望角航线运输量同比增加12%，进一步推高指数。

图 10：好望角海运物流通道指数走势

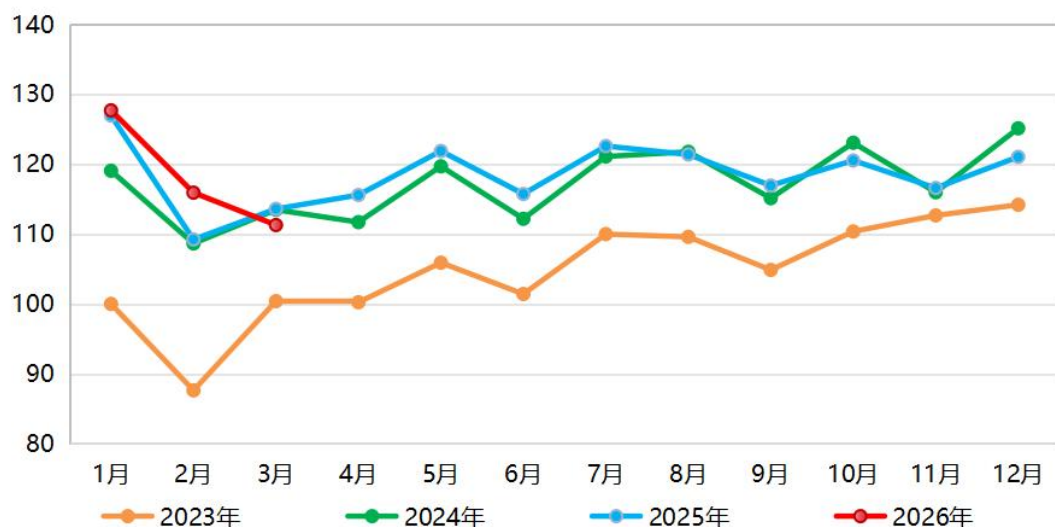


数据来源：新华指数研究院

2. 马六甲海峡：稳定发挥“东亚门户”作用

指数均值 118.32 点，保持稳健运行，1-3 月指数波动幅度仅 14.7%，体现其作为东亚能源与贸易运输“主通道”的稳定性：通航船次（双向）保持高位（均值 5892 艘），主要得益于中国、印度等国的原油与大宗商品进口需求；未受霍尔木兹海峡冲突直接影响，指数与通航船次呈正相关（相关系数 0.89），运输节奏可控。

图 11：马六甲海运物流通道指数走势

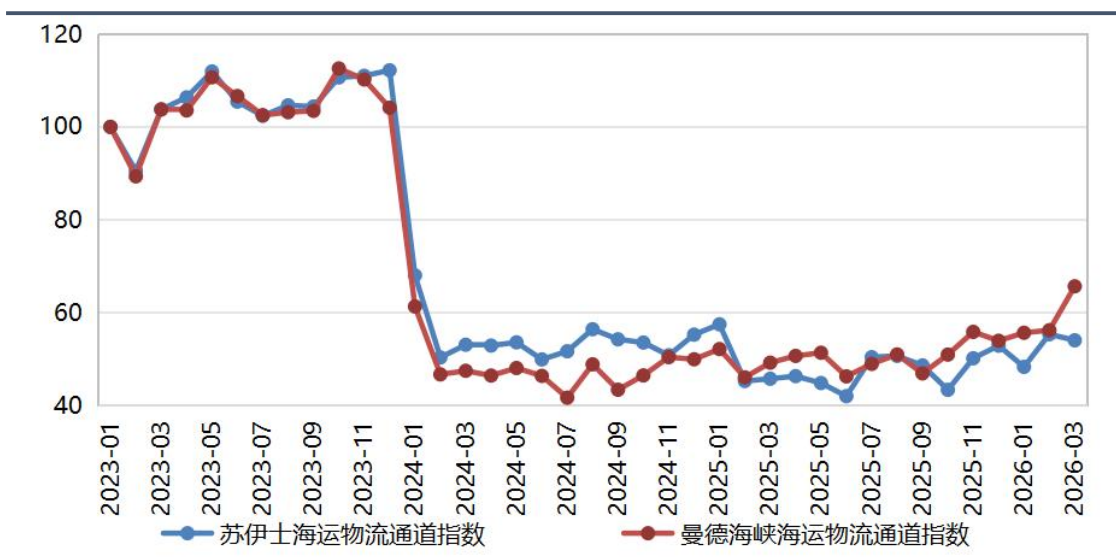


数据来源：新华指数研究院

3. 苏伊士运河&曼德海峡：平稳运行，局部联动

2026年3月，苏伊士运河指数均值为55.33点，双向通航船次共计800余艘。受欧洲能源需求进入淡季拖累，运河航运指数整体维持中低位运行，同时行情走势相对平稳，波动幅度仅14.6%。与苏伊士运河航运高度联动的曼德海峡，指数均值达59.16点，双向通航船次1057艘。受部分霍尔木兹海峡货运航线改道分流带动，曼德海峡3月指数较2月环比上涨17.6%，充分显现出区域航运通道之间的局部联动传导效应。

图 12：马六甲海运物流通道指数走势



数据来源：新华指数研究院

“全球海运物流通道指数” 聚焦全球航运主干航线、关键水道与核心港口群运行态势，从通道畅通度、供应链韧性等维度开展量化评估，全面反映全球海运物流通道景气水平与地缘风险影响，为研判国际航运格局、保障供应链安全稳定、服务宏观决策与市场运行提供数据参考与方向指引。