

# 博视天下 静观世界

- ◀ 港口争夺升级！长和正式对巴拿马启动国际仲裁！
- ◀ 全球运价“跌跌不休”！红海复航有如雪上加霜
- ◀ 延误预警：马士基、德迅更新美欧线实况，内陆运输近乎停摆
- ◀ 关税突发！特朗普签令加征25%关税！对与伊朗有贸易往来的国家征收关税

资讯组出品  
2026-02-09

来源：搜航网

## 突发！吉大港彻底停摆

### 工人宣布 24 小时全面罢工

### 出口拉响“红色预警”

据 Prothom Alo (第一光报) 报道自 1 月 31 日以来，吉大港的工人们开启了抗议模式。起初只是每天 8 小时的 “限时停工”，但随着局势恶化，冲突在 2 月 3 日 (今天) 上午 8:00 正式引爆——**罢工升级为 24 小时全面无限期停摆！**

**吊机静止：**码头上的龙门吊、装卸设备全部熄火，没有任何集装箱在移动。

**交通断流：**上千辆卡车、拖车在港口闸口排起长龙，不仅货进不去，码头的货也提不出来。

**船舶 “罚站”：**已经在泊位上的船动弹不得，外海锚地排队的船舶数量正呈几何级增长。

吉大港承担了孟加拉国 90%以上的进出口贸易。罢工每持续一小时，损失都是天文数字：

**服装出口告急：**孟加拉成衣出口 (RMG) 正值交货高峰，延误意味着不仅要面临巨额罚款，甚至可能被迫改为空运。

**成本飙升：**船东可能很快会发布 “罢工附加费” 或 “拥堵附加费”，滞箱费 (Detention) 和滞港费 (Demurrage) 也在疯狂计费中。 (2026-2-3)

来源：搜航网

## 预警！超 21 个港口联手大罢工

### 2月6日，地中海航线面临瘫痪风险

近日，总部位于意大利热那亚的基层码头工人工会——Unione Sindacale di Base (简称 USB) 正式抛出“重磅炸弹”：宣布将于 2026 年 2 月 6 日发起一场规模空前的国际总罢工！

- **21 个港口联手“断航”**

本次行动已由最初的意大利国内抗议，迅速演变为一场多国联动的国际性罢工。目前确认参与的范围包括：

**意大利全境：**包括热那亚港、的里雅斯特港、利沃诺港、巴勒莫港等在内的 10 余个核心港口。**希腊：**比雷埃夫斯港 (Piraeus)。**摩洛哥：**丹吉尔港 (Tangier Med)。**西班牙：**毕尔巴鄂港 (Bilbao)。**土耳其：**安塔利亚港 (Antalya)

- **风险提示：不仅仅是 24 小时！**

USB 工会明确警告：2 月 6 日的罢工仅仅是开始。后续不排除发起更频繁、规模更大的抗议行动。此次罢工将直接导致：

**船舶靠泊延误：**船期预计将出现 3-5 天的整体顺延。

**物流成本上升：**可能产生额外的滞港费及改港成本。

**货物滞留：**转运效率将大幅下降。 (2026-2-4)

来源：搜航网

## 马士基、赫伯罗特官宣：

### 重返红海！所有航次将由海军护航

当地时间2月3日，刚刚正式运营的Gemini（双子星）联盟两位巨头——马士基（Maersk）与赫伯罗特（Hapag-Lloyd）同步发布重磅公告：宣布重启红海航线！

#### Structural Change to the Gemini Cooperation's ME11 Service First Gemini service to transit the Red Sea

03 2月 2026

Maersk and Hapag-Lloyd have decided to change the routing of one of the shared services under the Gemini Cooperation. From mid-February 2026, a structural change will be implemented to Maersk's ME11 service, transitioning it through the Red Sea and the Suez Canal. The transfer of the ME11 marks a key milestone, enabling more efficient transit times for customers.

Maersk and Hapag-Lloyd will continue to monitor the security situation in the Middle East region very closely, and any alteration to the Gemini service will remain dependent on the ongoing stability in the Red Sea area and the absence of any escalation in conflicts in the region. The safety of the crew, the vessels, and customers' cargo remains the highest priority, and all necessary security measures will be applied for vessels transiting the area. Contingency plans are in place should the security situation deteriorate, which may necessitate reverting individual sailings or the wider structural change of the ME11 service back to the Cape of Good Hope route.

When possible, Maersk and Hapag-Lloyd will also implement changes to AE12 and AE15 services to go through Red Sea and the Suez Canal at a later stage. In this respect, further information to customers and other relevant stakeholders will follow in due course. No further changes to the Gemini network related to the Red Sea are foreseen at this time.

#### Transitioning to the trans-Suez corridor ME11:

For ME11, these changes will be implemented on westbound sailings as of vessel Albert Maersk, voyage 605W, en route from Jebel Ali to India and expected to call the port of Mundra, departing from Mundra on 04 February 2026. On eastbound sailings as of vessel Astrid Maersk, voyage 605E, departing Valencia, Spain on 03 February 2026.

这意味着，在长时间绕行好望角之后，两大航运巨头开始正式“试水”回归苏伊士运河。

#### Hapag-Lloyd

### Hapag-Lloyd and Maersk to transit Red Sea with one Gemini service

A.P. Moller - Maersk (Maersk) and Hapag-Lloyd have decided to change the routing of one of their shared services under the Gemini Cooperation, transitioning it through the Red Sea and the Suez Canal. All passages will be secured by naval assistance.

The service in scope is the IMX service, which connects India and the Middle East with the Mediterranean. From mid-February, changes will be implemented on westbound sailings as of vessel "Albert Maersk" and on eastbound sailings as of vessel "Astrid Maersk".

When possible, Hapag-Lloyd and Maersk will also implement changes to the SE1 and SE3 services to go through the Red Sea and the Suez Canal at a later stage. In this respect, further information to customers and other relevant stakeholders will follow in due course. No further changes to the Gemini network related to the Red Sea are foreseen at this stage.

The implementation will be carried out in a way that keeps disruption for customers to a minimum, upholding the Gemini Cooperation's trademark of industry leading schedule reliability.

The highest possible security precautions will be undertaken, as the safety of the crew, the vessels, and the customers' cargo remains the highest priority of both carriers. Maersk and Hapag-Lloyd will continue to monitor the security situation in the Middle East region very closely, and any alteration to the Gemini service will remain dependent on the ongoing stability in the Red Sea area and the absence of any escalation in conflicts in the region.

### • 哪些航线将首批回归？

根据官方通知，本次调整并非全线回归，而是采取了“**分阶段、有限度**”的策略：

**西行：**由“Albert Maersk”轮（航次 605W）执行，预计 2 月 4 日从印度蒙德拉港（Mundra）出发。

**东行：**由“Astrid Maersk”轮（航次 605E）执行，已于 2 月 3 日从西班牙巴伦西亚出发。

- **最高安全警戒：海军护航！**

业界最关注的安全问题，马士基与赫伯罗特在声明中明确强调：“所有过境红海的航次，都将得到**海军的安保保障**（Naval Assistance）！”

两家公司均表示，虽然当前局势仍具挑战，但经过全面安全评估及护航力量的介入，目前具备了初步复航的条件。

- **后续还有更多航线？**

公告中预留了进一步扩张的信号。赫伯罗特表示，在条件允许的情况下，后续阶段将考虑调整 SE1 和 SE3 航线；而马士基则提到了 AE12 和 AE15 航线回归红海的可能性。

#### Westbound

Vessel Code	Vessel Name	Last port before Suez	Dep. Voyage	Dep. Date
BN1	ALBERT MAERSK	Salalah Terminal	605W	12-Feb
Y66	MAERSK HANOI	Salalah Terminal	606W	19-Feb
V5R	ALEXANDRA MAERSK	Salalah Terminal	607W	26-Feb
K10	MAERSK HOUSTON	Salalah Terminal	608W	5-Mar
V5O	ASTRID MAERSK	Salalah Terminal	609W	12-Mar

Please note this schedule may be subject to change.

#### Eastbound

Vessel Code	Vessel Name	Last port before Suez	Dep. Voyage	Dep. Date
V5O	ASTRID MAERSK	Port Tangiers	605E	6-Feb
T9L	MAERSK CLEVELAND*	Port Tangiers	606E	14-Feb
Y69	MAERSK HERRERA	Port Tangiers	607E	20-Feb
Y68	MAERSK HAMBURG	Port Tangiers	608E	27-Feb
V5S	ANGELICA MAERSK	Port Said	609E	23-Feb
K1N	MAERSK HURCHO	Port Said	610E	2-Mar

Please note this schedule may be subject to change.

\*Please note there is an exception on the Maersk Cleveland which will continue its journey around the Cape of Good Hope.

Transit time improvement on ME11:

Geo-direction	Corridor	First Vessel	Transit time improvement	Import location
Westbound	Salalah to Port Said	ALBERT MAERSK	19 days	Port Said
Westbound	Salalah to Valencia	ALBERT MAERSK	0 days	Valencia
Eastbound	Port Said to Salalah	ASTRID MAERSK	7 days	Salalah
Eastbound	Valencia to Salalah	ASTRID MAERSK	7 days	Salalah

马士基与赫伯罗特的此次“回归”，无疑为缩短航行时间、降低物流成本

带来了曙光，但随之而来的**保费调整及局部安全变数**仍需警惕。 (2026-2-4)

来源：维运网

## 港口争夺升级

### 长和正式对巴拿马启动国际仲裁

上周，巴拿马法院裁决撤销了总部位于香港的长江和记实业有限公司运营巴拿马运河两座港口的合同。

该合同由长江和记实业的子公司巴拿马港口公司自上世纪 90 年代持有，负责运营运河太平洋与大西洋入海口的集装箱码头。

该裁决或将打乱长和集团此前拟议中价值 230 亿美元的港口出售计划。该计划拟将其在 23 个国家的 43 个港口（包括巴拿马运河的这两个港口）出售给由贝莱德（BlackRock）与地中海航运公司（MSC）牵头的财团。

2 月 4 日，长江和记实业有限公司（以下简称“长和”）发布重大公告，巴拿马港口公司（PPC，长和间接持有 90% 权益之附属公司）认为巴拿马最高法院的决定及政府相应行动与原法律框架及特许合约的批准法律不一致。

同时声明，PPC 已于 2 月 3 日展开并根据适用特许经营合约及国际商会仲裁规则，积极果断对巴拿马共和国进行仲裁。

长和董事会对巴拿马之裁定及相应行动表示强烈反对。集团将继续咨询法律顾问，并保留一切权利，包括就该事宜诉诸进一步国内及国际法律程序。



長江和記實業有限公司  
CK HUTCHISON HOLDINGS LIMITED  
(於開曼群島註冊成立之有限公司)  
(股份代號: 1)

自願性公告  
巴拿馬港口

長江和記實業有限公司（「本公司」，連同其附屬公司統稱「本集團」）之董事會（「董事會」）知悉巴拿馬共和國司法部於 2026 年 1 月 29 日發表聲明，表示巴拿馬最高法院已決定宣告 1997 年 1 月 16 日第 5 號法律、其修訂及延展法案違憲。1997 年 1 月 16 日第 5 號法律為巴拿馬相關法律，有關法律批准巴拿馬港口公司（「PPC」，為本公司間接持有 90% 權益之附屬公司）於巴拿馬巴爾博亞港及克里斯托瓦爾港已營運接近三十年之特許經營合約。據 PPC 理解，巴拿馬最高法院之決定可能於 2026 年 2 月初生效。

PPC 已獲得意見，指巴拿馬最高法院所宣佈之決定，以及巴拿馬政府就 PPC 於該兩個港口之碼頭營運所採取的相應行動，與相關法律框架，以及批准該特許經營合約之法律並不一致。

於 2026 年 2 月 3 日，PPC 已展開並將根據適用特許經營合約及國際商會之仲裁規則，積極果斷對巴拿馬共和國進行仲裁。

董事會對巴拿馬之裁定及相應行動表示強烈反對，本集團繼續諮詢其法律顧問，並保留一切權利，包括就該事宜訴諸進一步國內及國際法律程序。

本公司股東及潛在投資者於買賣本公司股份及/或其他證券時務須審慎行事。

2月3日晚，国务院港澳事务办公室发文《港澳平：巴拿马自我打脸自食恶果》。

文章指出，该裁决罔顾事实、背信弃义，严重损害中国香港企业合法权益。

同时强调，中国政府坚定维护中国企业正当合法权益，对霸权霸凌行径绝不会坐视不理。

文章还补充道，巴拿马当局如果一意孤行，执迷不悟，必将在政治上、经济上都付出沉重代价。

这一官方表态，将事件提升到了维护国家利益和香港企业合法权益的政治高度，为长和集团的立场提供了强有力的后盾。

据悉，美国对巴拿马法院的该项裁决感到振奋，被其官员称为“美国的胜利”。

国务院港澳事务办公室在文章中虽未点名美国，但表示“个别国家……动辄使用霸凌手段，胁迫他国服从其意志”，而巴拿马则“甘愿屈从”于霸权。

美国总统特朗普早前曾对长和这项230亿美元的港口出售计划表示欢迎，但面对中国的国际影响力，他已呼吁美国“夺回”巴拿马运河。（2026-2-4）

来源：海运网

## 全球运价“跌跌不休”

### 红海复航有如雪上加霜

全球集运在历经关税动荡且艰难的 2025 年后，2026 年又面临进一步走弱的严峻挑战。美国银行分析师指出，**红海航线复航的可能性持续升高，这将对运价形成巨大压力，现有的“结构性产能过剩问题”也将愈发严重。**

从供给端来看，扩张速度惊人。彭博行业研究分析师称，**2023 年至 2027 年间，新船运力预计激增 36%。若船公司全面重返红海，2026 年集装箱航运需求大概率萎缩 1.1%。**全球海运运价已然走下坡路，根据 Drewry 世界货柜指数，截至 1 月 29 日当周，每 40 尺货柜运价下跌 4.7% 至 2107 美元。

红海局势的变化对运价影响显著。自 2023 年胡塞武装开始袭击船舶以来，重启红海航行的可能性虽不确定，但马士基已两度顺利通行红海航道，其两条亚欧航线 AE12 和 AE15 也计划在适当时机重返红海。此前，**汇丰分析师 Parash Jain 预计，若红海动荡持续至 2026 年中，今年运价仍会下跌 9% 至 16%。如今马士基重返红海，回归常态速度超预期，汇丰表示运价可能再跌 10%，马士基和赫伯罗特甚至可能陷入亏损。**

亚洲航运业同样难以独善其身。彭博分析师指出，**红海航线全面重启是今年亚洲航运业最值得关注的“变数”。**在中美贸易氛围趋缓背景下，双边经济协同模式的结构性调整，对产业的影响已超越关税层面。对于日本邮船等日本船公司而言，**集运业务获利压力主要来自产能过剩和关税的不确定性。**该公司第 3 季营业利益低于预期，彭博行业研究预计，随着运价下跌与需求转弱，其集运业务将进一步恶化。

不过，Drewry 分析师认为，亚洲航商在利润方面处境可能优于欧洲同业者。因为相较于全球平均水准，**亚洲航商受益于更强劲的区域需求，现货运价也更**

**具韧性。**亚洲区内贸易营运稳定性较高，受关税以及红海安全风险等地缘政治干扰程度较低，而跨太平洋与亚欧线等全球主要贸易航线仍持续受这些因素影响。但整体而言，全球海运运价在多重不利因素交织下，仍面临较大的下行压力。 (2026-2-5)

来源：搜航网

## 延误预警：马士基、德迅更新美欧线实况

### 内陆运输近乎停摆

马士基与德迅于当地时间 2 月 3 日先后发布紧急更新：受极端寒冷天气及风暴叠加影响，美欧两大主干航线的时效正面临严峻挑战。

#### • 美线实况：港口虽开，内陆却“冻住了”

根据德迅 2 月 3 日的最新报告，美国东南部正经历罕见的**极端低温与降雪**：

**港口端**：萨凡纳港(Savannah)和查尔斯顿港(Charleston)此前因风暴限制运营，虽然已于 2 月 2 日(周一)恢复正常作业，但码头**积压压力**依然巨大。

**内陆端**：亚特兰大、夏洛特、伯明翰、格林斯伯勒等物流枢纽的铁路/公路运输目前仍处于**暂停状态**。

**预警**：即使货物到港，由于道路状况不安全，德迅警告，南大西洋地区的铁路运输受限将导致货物**滞留时间大幅延长**。

#### • 欧线实况：比斯开湾风暴后的“多米诺骨牌”

马士基 (Maersk) 在其 2 月 3 日的公告中指出，欧洲航线正深陷“**船舶群聚**”的泥潭：

**气温叠加风暴**：比斯开湾通行虽然短暂恢复，但新的**寒潮**导致西地中海、北欧航运活动再次受阻。

**船期延误**：船舶最迟离港时间被压缩，团队正紧急制定泊位安排和时刻表应急方案。

**红海变量**：马士基确认，作为 Gemini 合作的一部分，2 月 4 日和 2 月 3

日开启经由苏伊士运河的航线，这一结构性调整可能在短期内对地中海港口的靠泊次序造成扰动。

- **该如何应对风险？**

在这种极端天气与政策变动的交织下，被动等待只会带来高额的滞期费(D&D)。需做好以下几点：

**路线优化：**评估美西转铁路或欧洲驳船转运的备选方案。

**情报驱动：**告别“电话问物流”，利用数字化工具获取秒级动态。(2026-2-5)

来源：搜航网

## 美国进口箱量“四连跌”

### 全球贸易流向正在“Move On (转移) ”?

近期，彭博社一则新闻：《美国集装箱增长消失，全球贸易流向正在“转移”》。数据显示，曾经领跑全球的美国进口需求，在2025年末交出了一份令人揪心的成绩单。

#### • 美线物流的“寒冬”信号？

航运权威分析师指出，全美十大主要集装箱港口在2025年最后四个月的表现不尽如人意。

时间	全美十大港口进口量 (TEU)	同比变动
2025.11	约195万	↓5.7%
2025.12	约190万	↓6.4%
2026.01	约200万	↓10.3%

2025年的下行几乎完全归咎于关税政策。由于上半年货主为了“躲避关税”进行了疯狂的提前备货，导致下半年及2026年初的需求被严重透支。

#### • 货流去哪了？

“Moving On”一词极具深意。它意味着全球供应链正从单一对美依赖，向更多元化的市场转移。

**北美市场：**从增长领头羊变成了全球“后进生”。

**新兴市场：**2025年11月，流入非洲的箱量激增25.3%，中东及印度地区也达16.4%的强劲增长。

受特朗普关税政策影响，中国及欧盟等主要经济体正积极寻求贸易替代方案，降低对美依赖。在全球贸易版图重构的当下，美国市场的物流增量正被其

他新兴区域所取代。 (2026-2-5)

来源：海运网

## 关税突发！特朗普签令加征 25% 关税

### 对与伊朗有贸易往来的国家征收关税

据央视新闻，记者当地时间 2 月 6 日获悉，美国白宫发表声明表示，**美国总统特朗普当天签署行政命令，对与伊朗有贸易往来的国家征收关税。**

声明表示，**自本命令生效之日起，对进口到美国的商品，如果其来自直接或间接从伊朗购买、进口或以其他方式获取商品及服务的国家，可以加征额外从价关税，例如 25%。**

6 日，美国国务院表示，**将对与伊朗原油、石油产品或石化产品交易相关的 15 家实体以及 2 名个人实施制裁，并认定 14 艘船只为涉伊朗石油及相关产品运输的实体资产。**

美国国务院当天发表声明称，美政府正在对伊朗实施“极限施压”，以大幅减少伊朗政府的“非法石油和石化产品出口”。

当地时间 2 月 6 日，**伊朗在阿曼首都马斯喀特举行的伊美谈判中明确表示，绝不接受“不得进行铀浓缩活动”这一条件。**

6 日晚，在当天举行的美伊核谈判结束后，伊朗外交部长阿拉格齐离开阿曼首都马斯喀特。据悉，阿拉格齐在当天谈判结束后接受采访时表示，**伊朗代表团必须返回德黑兰就“关键问题”进行磋商，并为未来的谈判做好准备。**

6 日，据伊朗外交部一名官员的消息，**伊朗武装部队将从当晚起进入数日乃至数月以来最高级别的戒备状态。**

#### 此前报道

当地时间 1 月 12 日，美国总统特朗普在其社交媒体“真实社交”发文称，

即日起，任何与伊朗伊斯兰共和国开展商业往来的国家，在与美国进行的任何商业活动中都将被征收 25% 的关税。

**特朗普强调，该决定“最终且不可更改”。**

美国有线电视新闻网(CNN)报道称，白宫拒绝透露更多关于关税以及特朗普政府计划如何实施关税的信息。

CNN 指出，**特朗普并未明确界定与伊朗“进行任何商业往来”的具体含义**。该帖文引发了诸多疑问，包括额外关税将如何运作、哪些国家或地区将成为目标等。

对此，中国外交部发言人毛宁 1 月 13 日在例行记者会上表示，**中方在关税问题上的立场非常明确，关税战没有赢家，中方将坚定维护自身的正当合法权益**。

**有美国官员此前称，特朗普正在考虑干涉伊朗的多种方案。包括宣布向中东派遣航母战斗群、发动网络攻击和信息战等。** (2026-2-7)

来源：海运网

## 运价持续下探

### 四大航线继续下滑

随着亚洲地区集装箱运输市场进入农历新年前的出货尾声，2月亚洲出口至美国和欧洲主要航线的运力供过于求局面进一步拉大。受此影响，船公司加快转入运价下修及控舱、甩柜并行的应对模式，市场整体走势偏弱。最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI）下跌3.81%，报1266.56点，已连续五周走低，**四大主要航线运价全线下跌。**

从具体航线表现来看，美西周跌3.53%，美东下跌2.88%；欧线小幅下滑1.06%，地中海航线跌幅较大，周跌5.49%；东南亚航线则下跌4.55%。**不过，各航线跌幅较前一周已有所收敛，显示运价下行速度放缓。**

货代业内人士指出，受春节期间航班安排及提前囤货需求影响，**2月亚洲出口至美国、欧洲航线整体仍处于明显的供过于求状态，运价走势以盘整偏弱为主。**目前现货市场上，**美西运价约在1650-1750美元/FEU之间，美东线约2350-2500美元/FEU，欧线约2000-2200美元/FEU，整体与上周水平大致持平。**

值得关注的是，部分区域航线表现出现分化。日本航线运价已连续四周持稳；**中南美航线（曼萨尼约）则止跌回升。**业内人士透露，在运力调控背景下，部分船公司已计划于2月下半月推动基本运价上调（GRI），每20英尺箱拟上调数百美元，尤以南美西航线最为明显。工厂集中在本周完成节前最后一波出货，对部分航线形成短期支撑，但涨势能否延续仍有待观察。

**跨太平洋航线方面，整体货量需求依然偏弱，但运价暂时保持相对稳定。**业内认为，**船公司通过航次调整（停航）与仓位配置，试图在跨太平洋东向航线避免价格快速下探，其核心目标在于防止市场陷入价格战，并不意味着需求出**

现明显回升。

北美航线需求走弱背景下，船公司对运价的防守力度仍在。尽管自今年1月以来，全球主要承运商多次尝试推涨运价，但农历年前的出货高峰已提前至去年12月显现，进入1月后市场需求迅速转淡，运价反弹动能不足。**后续市场走势仍存在较大不确定性，农历年后的实际需求回温情况，将成为影响运价能否企稳回升的关键因素。**

大型货代公司指出，已有船公司率先提出3月1日调涨计划，拟将美西运价上调至2200美元、美东至3000美元，但落实情况仍待观察。业内人士普遍认为，亚洲出口至美国及欧洲航线短期内仍难摆脱供过于求的压力，运价持续承压。农历年后需求回补速度仍存在不确定性，后续关键取决于船公司控舱力度及实际货量恢复情况。目前已有迹象显示，**部分船公司与美国航线直客的长约谈谈判时间可能顺延，反映市场对后市仍持谨慎态度。**

展望农历年后，**尽管3月上旬市场已传出船公司试图推涨现货价、支撑长约价的声音，但由于今年春节时间偏晚，多数工厂预计在3月初陆续复工，真正的市场需求恢复情况或需等到3月中下旬才能逐步明朗。**

## 2月6日最新一期SCFI运价

几乎全航线运价继续下滑：

- **远东到欧洲**运价1403美元/TEU，较前一期下跌15美元，**跌幅1.06%**；
- **远东到地中海**运价2291美元/TEU，较前一期下跌133美元，**跌幅5.49%**；
- **远东到美西**运价1801美元/FEU，较前一期下跌66美元，**跌幅3.53%**；
- **远东到美东**运价2530美元/FEU，较前一期下跌75美元，**跌幅2.88%**；
- **波斯湾线**运价917美元/TEU，较前一期下降80元，**跌幅6.02%**；

- **南美航线(桑托斯)**运价 1136 美元/TEU，较前一期上涨 5 美元，**涨幅 0.44%；**
  - **澳新航线**运价 745 美元/TEU，较前一期下跌 125 美元，**跌幅 14.4%；**
- 近洋线方面**，东南亚线(新加坡)运价 461 美元/TEU，下跌 22 美元，**跌幅 4.55%；**远东到日本关西、远东到日本关东每 TEU(20 尺柜)较前一周持平，远东到韩国每 TEU(20 尺柜)较前一周下跌 5 美元。 (2026-2-9)

## 动物疫情

# 01 非洲猪瘟



### 1. 波兰发生 107 起野猪非洲猪瘟疫情

1月 26、30 日，波兰通报卢布斯卡省等 8 地发生 107 起野猪非洲猪瘟疫情，170 头野猪感染死亡。

### 2. 保加利亚发生 123 起野猪非洲猪瘟疫情

1月 28 日，保加利亚通报普罗夫迪夫州等 8 地发生 123 起野猪非洲猪瘟疫情，123 头野猪感染死亡。

### 3. 西班牙发生 3 起野猪非洲猪瘟疫情

1月 29 日，西班牙通报加泰罗尼亚自治区发生 3 起野猪非洲猪瘟疫情，18 头野猪感染死亡。

### 4. 意大利发生 38 起野猪非洲猪瘟疫情

1月 30 日，意大利通报皮埃蒙特大区等 4 地发生 38 起野猪非洲猪瘟疫情，38 头野猪感染死亡。

### 5. 南非发生 3 起家猪非洲猪瘟疫情

1月 30 日，南非通报豪登省等 2 地发生 3 起家猪非洲猪瘟疫情，610 头家猪感染，557 头死亡，1072 头被扑杀。

# 02 禽流感



### 6. 加拿大发生 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

1月 30 日，加拿大通报魁北克省发生 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1.9 万只家禽感染死亡，9 万只被扑杀。

### 7. 美国发生 6 起野禽和 7 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

1月 30 日，美国通报肯塔基州等 4 地发生 6 起野禽和 7 起家禽 H5N1 亚型高

致病性禽流感疫情，52 只野禽和散养家禽感染死亡，90 只被扑杀，47 只家禽感染死亡，35.2 万只被扑杀。

### **8. 荷兰发生 18 起野禽和 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

1月 26、27、30 日，荷兰通报格尔德兰省等 4 地发生 18 起野禽和 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，40 只野禽和散养家禽感染，25 只死亡，255 只被扑杀，340 只家禽感染，40 只死亡，11.4 万只被扑杀。

### **9. 波兰发生 13 起野禽和 4 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

1月 26、27、29 日，波兰通报滨海省等 6 地发生 13 起野禽和 4 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，79 只野禽和散养家禽感染，46 只死亡，45.5 万只家禽感染，2358 只死亡。

### **10. 比利时发生 1 起家禽和 10 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

1月 26、30 日，比利时通报弗莱芒大区等 2 地发生 1 起家禽和 10 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，5000 只家禽感染，14 只死亡，2.6 万只被扑杀，10 只野禽感染死亡。

### **11. 挪威发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

1月 26、29 日，挪威通报奥斯陆市发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，2 只野禽感染死亡。

### **12. 芬兰发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

1月 28 日，芬兰通报南芬兰省发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，3 只野禽感染死亡。

### **13. 丹麦发生 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

1月 30 日，丹麦通报莱杰市、古尔堡松市、哥本哈根市等 3 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。

### **14. 意大利发生 5 起野禽和 4 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情**

1月 30 日，意大利通报威尼斯大区等 3 地发生 5 起野禽和 4 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，5 只野禽感染死亡，8.4 万只家禽感染，528 只死亡，21.5 万只被扑杀。

## 15. 葡萄牙发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感能疫情

1月30日，葡萄牙通报专属经济区发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，1只野禽感染死亡。

# 03 其他疫情



## 16. 波兰发生 5 起新城疫疫情

1月26、28、29日，波兰通报大波兰省等2地发生5起新城疫疫情，21.9万只家禽感染，1.9万只死亡，53.8万只被扑杀。

## 17. 爱尔兰发生 1 起 3 型蓝舌病疫情

1月26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。

## 18. 希腊发生 12 起蓝舌病疫情

1月26日，希腊通报萨摩斯省、维奥提亚省、拉里萨省、塞萨洛尼基省等4地发生3起4型和9起8型共12起蓝舌病疫情，6头牛、104只绵羊和山羊感染。

## 19. 塞尔维亚发生 1 起 3 型蓝舌病疫情

1月27日，塞尔维亚通报拉什卡州发生1起3型蓝舌病疫情，1头牛感染。

## 20. 南非发生 34 起 SAT2 型口蹄疫疫情

1月27日，南非通报西北省、马普兰加省、豪登省、东开普省等4地发生34起SAT2型口蹄疫疫情，190头牛感染，11头死亡。