

博观天下 静观世界

- ◀ **涨价函连发：三大航运巨头逆势涨价，3月运费市场或迎新变局**
- ◀ **大停航来袭！125个航次被取消，运价下探，供应链不确定性上升**
- ◀ **长江和记警告：将就巴拿马港口问题采取法律行动**

资讯组出品

2026-02-24

来源：搜航网

涨价函连发：三大航运巨头逆势涨价

3月运费市场或迎新变局

近日，地中海航运、达飞及赫伯罗特为首的头部的船司近期接连发布公告，宣布调升自3月1日起的多条航线综合费率（FAK）及附加费。

• 达飞航运

亚洲至中南美及墨西哥航线

3月1日起，针对亚洲发往中南美（东西岸）、中美洲、加勒比及墨西哥地区的货物，将实行新的价格标准。

上调金额：1000 美元/集装箱。

涵盖箱型：干柜、冷柜、OOG 及付费空箱。

• 地中海航运

远东-撒哈拉以南非洲和印度洋

3月1日（以装货日期为准）起生效，暂定有效期至2026年3月15日（或以另行通知为准）。

Port of Discharge	New All-in Rates (FAK)	
	20 DV	40 DV-HC
WEST AFRICA / Nigeria	USD 4'100	USD 5'100
WEST AFRICA BASE PORTS	USD 3'250	USD 4'400
SOUTH AFRICA	USD 2'800	USD 3'800
EAST AFRICA / Mombasa	USD 2'650	USD 3'850
MOZAMBIQUE	USD 2'950	USD 4'650
SOMALIA / Berbera	USD 3'950	USD 6'100
INDIAN OCEAN / Port Louis	USD 2'750	USD 3'650
Above FAK rates are subject to all surcharges & locals both ends (VATOS).		

始发地：所有远东港口，包括但不限于日本、韩国及东南亚地区港口。

目的地：所有撒哈拉以南非洲及印度洋地区港口。

适用条款：本次费率调整及相关运输服务受地中海航运代理的标准条款与条件约束。

远东-北欧及地中海以及黑海

自 3 月 1 日起正式施行，暂定有效期至 3 月 14 日（或以另行通知为准）。

始发地：所有远东地区港口，涵盖日本、韩国及东南亚等核心港口。

目的地：包含北欧全境、地中海区域（西地中海、东地中海、亚得里亚海及北非各港口）以及黑海主要港口，所有价格均以美元计价。

Port of loading	Port of discharge		New Base Rates	
			20 DV	40 DV - HC
Far East	NORTH EUROPE	Freight All Kinds (FAK)	USD 1800	USD 3000
Far East	WEST MED	Freight All Kinds (FAK)	USD 3150	USD 4500
Far East	ADRIATIC	Freight All Kinds (FAK)	USD 3150	USD 4500
Far East	EAST MED	Freight All Kinds (FAK)	USD 3150	USD 4500
Far East	BLACK SEA	Freight All Kinds (FAK)	USD 3200	USD 4600
Far East	ALGERIA	Freight All Kinds (FAK)	USD 4900	USD 7000
Far East	LIBYA	Freight All Kinds (FAK)	USD 4600	USD 6600
Far East	MOROCCO (CASABLANCA)	Freight All Kinds (FAK)	USD 3800	USD 5500
Far East	TUNISIA	Freight All Kinds (FAK)	USD 4600	USD 6600

燃油及环保相关费用

GFS (燃油调节费)：各航线统一执行 **54** 美元/标箱。

ECA (排放控制区附加费)：**15** 美元/标箱

适用于地中海港口及特定北欧国家（波兰、丹麦、瑞典、爱尔兰、比利时、德国、英国、荷兰、法国）。

52 美元/标箱：适用于其他北欧及波罗的海国家。

其他必收项目

CLS (清洁附加费): 各航线统一收取 **20 美元/标箱**。

CRS (成本回收附加费):

北欧航线: **91 美元/标箱**;

地中海航线: **115 美元/标箱**。

特别提示

适用范围: 以上 FAK (综合货类) 费率不适用于危险品 (IMO 类别商品) 及高价值商品。

额外潜在费用: 除上述列明费用外, 仍可能产生码头处理费 (THC) 及其他港口适用性费用, 请以实际结算为准。

• 赫伯罗特**远东-南美西海岸、墨西哥、中美洲和加勒比地区**

3月1日起直至另行通知, 从远东基本港到南美西海岸、墨西哥、南美西海岸及中美洲的服务将实施一项新的综合费率上涨。

远东-南美西海岸	
当前费率	新费率
20' DRY 750 美元	20' DRY 1,750 美元
40' DRY 750 美元	40' DRY 1,750 美元
40' NOR 700 美元	40' NOR 1,700 美元
远东-南美东海岸	
当前费率	新费率
20' DRY 1,000 美元	20' DRY 2,000 美元
40' DRY 1,200 美元	40' DRY 2,200 美元
40' NOR 1,000 美元	40' NOR 2,000 美元
远东-墨西哥西海岸	
当前费率	新费率
20' DRY 750 美元	20' DRY 1,750 美元
40' DRY 750 美元	40' DRY 1,750 美元
40' NOR 700 美元	40' NOR 1,700 美元
远东-南美西海岸及中美洲 (包括GTPRQ)	
当前费率	新费率
20' DRY 1,700 美元	20' DRY 2,700 美元
40' DRY 1,750 美元	40' DRY 2,750 美元
40' NOR 1,700 美元	40' NOR 2,700 美元
远东-加勒比地区 (包括巴拿马)	
当前费率	新费率
20' DRY 1,500 美元	20' DRY 2,500 美元
40' DRY 1,400 美元	40' DRY 2,400 美元
40' NOR 1,400 美元	40' NOR 2,400 美元

此次调整后，赫伯罗特运往南美西海岸、墨西哥、中美洲、加勒比地区以及南美东海岸的每个集装箱运费将增加 **1000** 美元。（2026-2-9）

来源：搜航网

全国主要港口严峻拥堵

爆舱、甩柜、落箱与拖车费用大幅上涨

随着春节临近，多个核心港口作业压力持续加大，上海、宁波以及盐田、蛇口、南沙等港区普遍出现**堆场趋满、进港预约紧张、作业窗口压缩**等情况，节前出货难度明显上升。

港口	堆场状态	拖车费涨幅	甩柜概率
上海港	积压超4000箱	约80%	约22%
宁波港	堆存约95%	约80%	约30%
盐田港	重柜基本饱和	约200%	约40%
蛇口港	码头爆场	约200%	约40%
南沙港	堆存约95%	约300%	约55%

• 上海港

外高桥等区域重箱积压明显，积压重箱超过 **4000** 箱。港区实行严格预约进港，无号禁入，拖车费较平日上涨约 **80%**。2月6日起，码头调整作业规则，开港时间以船舶实际到港为准，在一定程度上加大了操作难度和甩柜风险。

• 宁波港

超负荷运行状态，部分码头堆存率接近**满载**水平，实行预约进港及限量收柜措施。单船超量将可能出现停收或整船**甩柜**情况。近期落箱费、拖车费均有明显上调，甩柜风险同步上升。

• 盐田港

重柜处于**饱和**状态，还柜号源**紧张**，预约难度较大。拖车费用较节前明显上涨，甩柜风险居于高位。

• 蛇口港

部分码头出现**爆场**情况，个别码头发布航线超收或**暂停**办单预警，拖车费涨幅明显。

• 南沙港

二、三期码头堆场使用率处于**高位**，拖车排队时间**延长**。港区已实施 ETA-5 新规，仅接收开船前 5 天内的重柜，同时加强进港管控，进一步压缩操作时间窗口。

建议提前规划出货节奏，预留更充足的操作时间，以降低节前集中出货带来的不确定性。（2026-2-10）

来源：JCtrans 杰西圈

港口瘫痪警报拉响

吉大港 2 月 15 日重启无期限罢工

据代表孟加拉国吉大港港口工人的工会领导人官方宣布，2026 年 2 月 15 日将举行无限期罢工。

此次罢工上周曾暂停，原定于 2 月 9 日重启。然而，考虑到议会选举，也为在斋月来临前促进进口货物清关，工会决定推迟此次行动。

谈判未能完全满足工会的诉求，工会诉求包括取消将 New Mooring Container Terminal (简称 NCT) 运营权移交给迪拜环球港务集团 (DP World) 的拟议协议。

预计本周谈判将恢复，并可能导致已宣布的劳工行动暂停。

上月底，吉大港爆发大规模劳工罢工，在经历连续停工后，导致部分作业效率下降，全国关键经济枢纽一度陷入完全瘫痪。罢工导致船舶处理受阻，船舶等待时间延长。（2026-2-11）

来源：搜航网

大停航来袭！125 个航次被取消

运价下探，供应链不确定性上升

近期主要东西向航线即期运价连续第四周下跌，船公司正加码停航+控舱组合拳，试图通过大规模取消航次来托底运价。业内人士警告，需警惕由此带来的延误与供应链风险。

• 亚欧与美线运价持续走低

根据德路里最新发布的世界集装箱运价指数，主要航线现货运价**全线下滑**，跌幅最明显的集中在亚欧与跨太平洋航线。



亚欧航线

上海→鹿特丹 环比下跌**9%**至**2164**美元/40英尺

跨太平洋航线

上海→洛杉矶 下跌**8%**至**2239**美元/40英尺

上海→纽约 下跌**5%**至**2819**美元/40英尺

业内指出，美国东西海岸价差进一步扩大，显示需求端持续疲软。

• 船公司综合费率全面下调

在现货市场疲软的同时，多家主流船公司也**下调**了新一轮 FAK（综合费率）报价。

Port of loading	Port of discharge	Freight All Kinds (FAK)	New Base Rates	
			20 DV	40 DV - HC
Far East	NORTH EUROPE	Freight All Kinds (FAK)	USD 1800	USD 3000
Far East	WEST MED	Freight All Kinds (FAK)	USD 3150	USD 4500
Far East	ADRIATIC	Freight All Kinds (FAK)	USD 3150	USD 4500
Far East	EAST MED	Freight All Kinds (FAK)	USD 3150	USD 4500
Far East	BLACK SEA	Freight All Kinds (FAK)	USD 3200	USD 4600
Far East	ALGERIA	Freight All Kinds (FAK)	USD 4900	USD 7000
Far East	LIBYA	Freight All Kinds (FAK)	USD 4600	USD 6600
Far East	MOROCCO (CASABLANCA)	Freight All Kinds (FAK)	USD 3800	USD 5500
Far East	TUNISIA	Freight All Kinds (FAK)	USD 4600	USD 6600

CMA CGM FAK Rates - From Asia to the Mediterranean & North Africa March 1-14, 2026

posted by AIOT | Feb 06 2026 at 07:54 AM | Maritime

Please find the new applicable CMA CGM Freight All Kinds (FAK) rates (*) as follows from January 1st to 14th, 2026:

	Quantum in USD per 20' Quantum in USD per 40' & 40' HC
WEST MEDITERRANEAN	3,200 / 4,600
ADRIATIC	3,250 / 4,700
EAST MED	3,200 / 4,600
BLACK SEA	3,250 / 4,600
ALGERIA	4,950 / 7,200

These new FAK rates will be applied as follows:

- Origin Range: From all Asian main ports
- Destination range: To all Mediterranean ports (areas mentioned above)
- Cargo: Dry, Reefer, OOG, Paying Empties
- Date of application: March 1st to 14th, 2026 (loading date)

To	20'	40'	40' HC
North Europe**	1900	3200	3200
West Mediterranean***	2700	4000	4000
Adriatic (Slovenia & Croatia)	2800	4100	4100
Türkiye	2800	4100	4100
Black Sea (Bulgaria & Romania)	2800	4100	4100
Egypt	2800	4100	4100

地中海航运

北欧：3000美元/40英尺 地中海：4500美元/40英尺

达飞

地中海：4600美元/40英尺

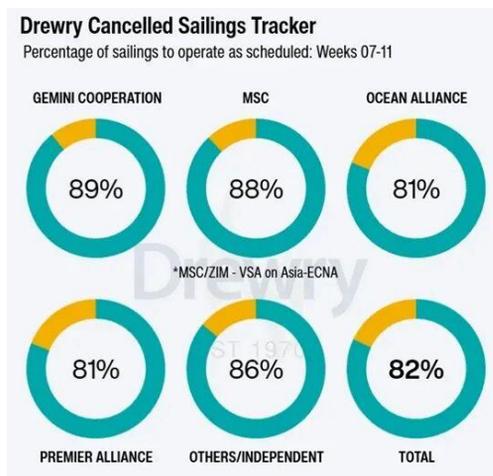
赫伯罗特

北欧：4000美元/40英尺 地中海：4100美元/40英尺

建议亚欧线若非紧急出货，可考虑春节后再订舱，当前价格波动较大。

• 未来 5 周 125 个航次被取消

德路里最新 DCST 显示第 7 周 (2 月 9 日) 至第 11 周 (3 月 15 日) 航次取消占比 18%。



计划航次	已宣布取消	取消比例
约710个	125个	18%
停航航线分布		
跨太平洋东行63% 亚欧及地中海14% 跨大西洋西行7%		
美线未来三周		
取消18个→27个→28个		
欧线未来三周		
取消9个→16个→9个		

德路里预计即期运价短期内仍可能进一步下探，航次取消数量可能继续增加。

虽然短期运价**下跌**有利于货主，但一旦运力过度收缩，托运人可能要为**不稳定的班期与延误成本买单**。（2026-2-11）

来源：搜航网

马士基、达飞新增三条航线

加码亚洲至西非运力

随着远东至西非贸易通道持续升温，全球两大航运巨头马士基与达飞轮船宣布对该航线网络进行**重组与扩展**，通过**新增**多条航线，进一步加大对亚洲至西非市场的运力投放。

• 马士基 FEW 升级新增 FEW1 服务

马士基宣布，对现有亚洲—西非服务进行结构性优化，在保留 FEW3 的基础上，**新增** FEW1 航线，以满足持续增长的市场需求。



FEW1: 青岛—宁波—南沙新港—蛇口—新加坡—阿比让—莱基—克里比—头顿，首艘船“CMACGMBali”预计于2026年3月31日从青岛启航。

FEW3: 青岛—宁波—南沙新港—丹戎帕拉帕斯—特马—阿比让—黑角—丹戎帕拉帕斯，首艘船“MaerskCampbell”预计于2026年3月29日从青岛出发。

• 达飞 WAX 三线并行布局西非

达飞同样宣布对其亚洲至西非中央航线范围的服务覆盖进行**重大升级**。



09-FEB-2026

CMA CGM Asia to West Africa Central Range Service Update

We are thrilled to announce a significant upgrade to our ASIA to WEST AFRICA Central Range service coverage.

We are introducing a new structure for our WAX services, which will now be divided into three dedicated loops, two new services - WAX1 & WAX2 - complemented and enhanced by the existing WAX3 service.

This strategic reconfiguration reflects the market growth dynamics in the region and underscores CMA CGM's commitment to delivering superior service through schedule reliability, reduced transit times and increased capacity. The new structure enables us to better cater to the West African Central Range markets while maintaining seamless connectivity.

新增 WAX1 和 WAX2 两条新服务，与现有的 WAX3 服务相互补充、共同提升。

WAX1: 青岛—宁波—南沙—蛇口—新加坡—科伦坡—阿比让—莱基—克里比—科伦坡—头顿，首艘船“CMACGMZEPHYR”于2026年3月30日从青岛出发。

WAX2: 青岛—宁波—南沙—丹戎帕拉帕斯—特马—阿比让—黑角—丹戎帕拉帕斯，首艘船“MAERSKCAMPBELL”于2026年3月30日从青岛出发。

WAX3: 新加坡—丹戎帕拉帕斯—洛美—阿帕帕—奥内—科托努

本轮马士基与达飞的同步扩容与重构，对出口企业与货代意味着更多舱位选择，船期更稳定、西非市场布局更加灵活。（2026-2-11）

来源：搜航网

最新预警！暴风雪冲击

西欧港口持续拥堵延误或将延续

2月11日，马士基发布最通告，受持续性强风、暴雪及恶劣海况影响，西南及西欧多地港口与航线仍处于高度扰动状态，航运链条面临**系统性延误**风险。

西地中海、比斯开湾及周边区域正经历新一轮**强风和巨浪**天气，多艘船舶被迫避风，港口作业效率明显下降，部分区域内陆运输亦受到洪水及道路结冰影响。

• 哪些港口受影响最明显

从信息来看，当前压力最大的区域主要集中在**阿尔赫西拉斯、丹吉尔、西地中海多个枢纽港、比斯开湾航道**，影响连接北欧与南欧的主干航线。



Over the past several days, adverse weather has continued to affect operations across the Western Mediterranean. While terminals are largely operating as planned, and berthing and cargo have resumed, both Algeciras and Tangier remain under considerable pressure due to earlier congestion, disrupted line ups, and ongoing wind conditions that still limit crane productivity at times. Yard density remains elevated, and despite operational improvements, terminals may still experience short-notice adjustments or temporary slowdowns due to strong winds.

虽然部分码头已恢复靠泊与装卸，但由于前期积压严重、强风持续影响岸桥效率，堆场密度仍然偏高，短期内**“边恢复 边拥堵”**将成为常态。

• 西地中海与北欧联动受冲击

报告明确指出，西地中海的拥堵正在向北欧航线传导船舶周转变慢、欧洲干线船期整体被**打乱**、后续靠港窗口更不稳定。



On the inland side, traffic in and out of the ports is still recovering, with congestion in the surrounding areas and previous flooding continuing to slow down truck movements. Although the overall situation is better than during the peak disruption late last week, the environment remains fragile and recovery is expected to be gradual.

拖车与内陆运输延误加剧 受洪水、积雪及道路结冰影响拖车提柜难度加大、堆场周转变慢、可能出现额外**滞港费、滞箱费**风险。

- **应对方式建议**

本轮西欧极端天气已呈现出持续性、区域性、系统性特征，对欧洲航线整体稳定性构成实质冲击。短期内，欧洲港口和航线预计仍将处于“恢复+再扰动”的循环中。

提前预判、加强沟通、预留缓冲期，将成为降低风险的关键。(2026-2-12)

来源：财联社

美联储理事米兰“孤掌难鸣”： 当前政策已危及经济，通胀根本不是问题

美联储理事斯蒂芬·米兰周四表示，美联储目前的货币政策设置已威胁到美国经济增长，而特朗普政府包括减税在内的一系列政策，正在“支撑”美国经济增长。他再次阐述了进一步降息的理由。

“我认为经济面临的最大风险是我们错误地估计了货币政策的紧缩程度，”米兰在达拉斯联邦储备银行的一次活动上表示，并补充说**他不认为存在通胀问题。**

他进一步解释称，“我很难担心通货膨胀，因为住房通胀率非常非常低，可以抵消指数其他部分更高的通胀。”

“只要我对通货膨胀不感到担忧，我就认为继续通过宽松的货币政策来支撑劳动力市场是合理的，尤其是在供给扩张超过需求，而且经济在不引发通货膨胀的情况下仍能实现增长。”他补充说。

米兰在被任命为美联储理事之前曾担任白宫经济顾问，他一直是美联储宽松政策最坚定的支持者之一。在去年的三次政策评估中，他都力主美联储采取比实际降息幅度更大的措施，而且在今年1月美联储决策者以10比2的投票结果决定维持利率在3.50%-3.75%的区间不变时，他投了反对票。

有趣的是，上述活动是由美国达拉斯联储主席洛里·洛根主持的，而她反对进一步降息。洛根认为美联储的政策对抑制经济影响甚微，她更担心的是居高不下的通胀，而不是劳动力市场。周四，她没有就其经济观点或货币政策前景发表评论。

不过就在前两天，她曾表示，在去年三次降息之后，劳动力市场的下行风

险“似乎已显著消退”，但降息也带来了额外的通胀风险。但她“目前仍不完全确信”通胀率能够完全回到美联储设定的 2% 的目标水平。因此眼下，她更担心通胀继续居高不下。

与此同时，美联储官员本周也陆陆续续发出了“鹰派信号”。克利夫兰联储主席贝丝·哈马克也表示，她认为当前的货币政策“处在一个良好的位置”，可以维持利率不变。根据她的预测，美联储可能会“在相当长一段时间内按兵不动”。

哈马克指出，美国通胀水平仍然偏高，并且在过去两年多时间里基本呈横向波动。她认为，今年通胀率仍可能维持在接近 3% 的水平，与前两年大致相同。

堪萨斯城联储主席杰夫·施密德周三警告称，鉴于经济增长依然强劲且通胀居高不下，美联储应维持紧缩的货币政策。他强调，在通胀仍高于目标水平的背景下，美联储应将利率维持在“略具限制性”的区间，过早或进一步降息可能导致高通胀持续更长时间。（2026-2-13）

来源：海运网

转运入美货物将征收港口税！

加墨转美贸易新警示

美国针对“加墨转美”货物流向的税收监管正式升级。美国联邦海事委员会(Federal Maritime Commission, FMC)近日宣布扩大港口维护税(Harbor Maintenance Tax, HMT) 执法范围，明确凡经加拿大或墨西哥港口卸船、再通过陆路边境进入美国的外国货物，同样须缴纳港口维护税。对长期采用“绕道加墨入美”路径的货代及货主而言，这意味着成本结构将发生实质性变化。

HMT 征收范围扩大：堵住“陆地边境漏洞”

近日，货代巨头德迅发布关于美国港口维护税 (HMT)的变动通知，通知称，港口维护税 (HMT) 按货物“商业价值”的 0.125%征收，主要用于美国港口基础设施维护。

过去，该税通常适用于直接经美国港口入境的海运进口货物。但由于经加拿大或墨西哥港口卸货后，再通过铁路或卡车跨境进入美国的货物，在实务操作中存在征收漏洞，一些托运人因此选择改道，以规避 HMT 成本。

FMC 表示，新执法措施将终止这一做法——今后凡通过加拿大或墨西哥港口入境、再经陆路进入美国的适用货物，均需在入境时缴纳港口维护税，确保所有关税及费用依法征收。

此外，相关措施还将对税额加收约 10%的管理费用，用于支持边境额外处理成本。该费用基于税额计算，而非按货值征收。

政策背景：重塑北美港口竞争格局

此次执法强化，被视为美国贸易执法方向的重要调整。FMC 部分委员公开

表示，长期存在的税收差异导致北美港口之间竞争失衡，加拿大及墨西哥港口因成本优势吸引了大量原本可能流向美国西海岸或东海岸的集装箱货源。

事实上，这一举措可追溯至美国政府此前签署的“重振美国海运主导地位”相关行政命令，指示相关部门堵住陆地边境税收漏洞，防止通过邻国港口规避费用。

根据过往研究，一旦税收差异被消除，部分经加拿大西海岸进入北美的货量，理论上可能回流美国港口。这意味着北美跨境物流格局或将重新调整。

对加拿大与墨西哥港口的潜在影响

近年来，加拿大西海岸港口及跨境铁路通道积极布局美国腹地市场，在政府投资和运力扩张推动下，形成对美转运能力。部分港口的吞吐增长中，相当比例来自面向美国市场的货源。

在新规落地后，经加墨港口转运至美国的成本优势将明显削弱。货主在制定运输路径时，将重新比较以下因素：

- HMT 补缴成本
- 管理费用
- 运输时效
- 铁路与公路运力状况
- 潜在边境处理时间

若成本差距缩小，部分货量或重新评估是否直接挂靠美国港口。

货代与货主需要关注的操作要点

1.重新核算成本模型

对经加拿大或墨西哥港口转美的线路进行 HMT 及管理费测算。

2.关注清关与边境执行细则

不同口岸执行节奏可能存在差异，需密切跟踪海关与边境保护部门操作指引。

3.审视合同条款

确认运费报价是否已包含新增税费，避免后续争议。

4.评估港口与内陆联运时效稳定性

成本优势弱化后，时效与供应链可靠性将成为更关键因素。

行业影响展望

从宏观层面看，此次执法升级不仅是税收层面的调整，更可能影响北美区域港口竞争结构、跨境铁路流向以及码头投资规划。

对于国际贸易与航运物流企业而言，这一变化意味着：

- **“加墨转美”路径不再具备明显税费规避优势**
- **美国港口竞争力或阶段性提升**
- **北美供应链布局将面临新一轮优化调整**

未来货物流向如何变化，仍取决于实际执行强度及市场对成本变化的反应。但可以确定的是，经加拿大或墨西哥转运入境美国的模式，已正式进入“合规成本重算”阶段。

加墨转美货代与货主，请提前评估，及时调整运输策略。（2026-2-13）

来源：参考新闻

长江和记警告

将就巴拿马港口问题采取法律行动

美联社 2 月 12 日发表题为《香港长江和记警告称将就巴拿马港口问题采取法律行动》的报道，摘编如下：

香港长江和记实业有限公司 12 日警告称，它将对一家丹麦物流和港口集团采取法律行动。**此前，巴拿马当局安排该丹麦集团从长江和记手中暂时接管巴拿马运河两端两个关键港口的运营权。**

巴拿马最高法院 1 月底裁定，长江和记旗下子公司持有的巴拿马运河两个港口的特许经营权违宪。巴拿马当局此前称，在有关部门就新的特许经营权进行招标并将经营权授予新的公司之前，丹麦马士基航运集团旗下一家子公司将暂时运营这两个港口。

报道援引长江和记 12 日的一份声明称，它正在采取进一步措施，以保障其在这两处巴拿马港口的“权益”。声明称，和记港口集团有限公司已通知马士基航运集团，在未经长江和记同意下，任何由马士基航运集团或其任何联属公司，在任何时期、以任何方式接管这两处港口的管理或运营，将引发“法律行动”。

长江和记还称，除此前已启动的仲裁程序外，它已根据“投资保护条约”，就争议事项通知巴拿马，以保障长江和记的权益。

该公司表示，它将研究所有可行途径，包括就此事宜进一步诉诸国内及国际法律程序。

另据外交部网站消息，2 月 5 日，中国外交部发言人林剑在例行记者会上应询表示，中国国务院港澳事务办公室已发布文章，指出巴拿马最高法院有关

裁决罔顾事实、背信弃义，严重损害中国香港企业合法权益。中方将坚决维护中国企业正当合法权益。（2026-2-13）

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 匈牙利发生 58 起野猪非洲猪瘟疫情

2月2日，匈牙利通报巴兰尼亚州等4地发生58起野猪非洲猪瘟疫情，83头野猪感染死亡。

2. 塞尔维亚发生 1 起家猪非洲猪瘟疫情

2月3日，塞尔维亚通报科卢巴尔区发生1起家猪非洲猪瘟疫情，5头家猪感染死亡，50头被扑杀。

3. 希腊发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

2月5日，希腊通报德拉玛省发生1起野猪非洲猪瘟疫情，20头野猪感染死亡。

4. 意大利发生 32 起野猪非洲猪瘟疫情

2月6日，意大利通报利古里亚大区、皮埃蒙特大区、托斯卡纳大区等3地发生32起野猪非洲猪瘟疫情，32头野猪感染死亡。

5. 西班牙发生 3 起野猪非洲猪瘟疫情

2月6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，39头野猪感染死亡。

02 禽流感



6. 美国发生 5 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

2月6日，美国通报华盛顿州等5地发生5起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，128只野禽和散养家禽感染死亡，30只被扑杀。

7. 荷兰发生 19 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

2月2、6日，荷兰通报德伦特省等7地发生19起野禽和1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，31只死亡，449只被扑杀，

40 只商品化家禽感染死亡，1.5 万只被扑杀。

8. 波兰发生 38 起野禽和 8 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

2 月 2、3、5 日，波兰通报大波兰省等 6 地发生 38 起野禽和 8 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，64 只野禽感染死亡，9.9 万只家禽感染，217 只死亡。

9. 法国发生 1 起家禽和 19 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

2 月 3、6 日，法国通报加来海峡省等 8 地发生 1 起家禽和 19 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，530 只家禽感染死亡，1.2 万只被扑杀，110 只野禽和散养家禽感染死亡，219 只被扑杀。

10. 意大利发生 7 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

2 月 6 日，意大利通报伦巴第大区等 2 地发生 7 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，4.3 万只家禽感染，2735 只死亡，98.9 万只被扑杀。

11. 挪威发生 6 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

2 月 6 日，挪威通报西挪威郡发生 6 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，9 只野禽感染死亡。



12. 波兰发生 5 起新城疫疫情

2 月 3、5 日，波兰通报罗兹省等 3 地发生 5 起新城疫疫情，31.9 万只家禽感染，1615 只死亡，27.2 万只被扑杀。

13. 爱尔兰发生 2 起 3 型蓝舌病疫情

2 月 3 日，爱尔兰通报韦克斯福德郡发生 2 起 3 型蓝舌病疫情，2 头牛感染。

14. 波兰发生 5 起蓝舌病疫情

2 月 3 日，波兰通报滨海省等 3 地发生 3 起 3 型和 2 起未定型共 5 起蓝舌病疫情，9 头牛感染。

15. 南非发生 1 起 SAT1 型和 119 起 SAT2 型共 120 起口蹄疫疫情

2月3、4日，南非通报自由省等4地发生1起SAT1型和119起SAT2型共120起口蹄疫疫情，4671头牛和10头家猪感染，17头牛死亡。