

博观天下 静观世界

- ◀ 伊朗：中俄印等五国船舶可通行霍尔木兹海峡
- ◀ 因中东冲突，马士基警告“长期停运”，赫伯罗特每周损失千万美元
- ◀ 1-2 月全国主要港口吞吐量数据出炉：宁波舟山港跃居全球第二
- ◀ 中东局势升级！运价再反弹

资讯组出品

2026-03-30

来源：搜航网

国家发改委约见马士基集团 CEO

3月20日，国家发展委（国家外商投资安全审查工作机制办公室）。约见了**马士基集团首席执行官**（CEO）柯文胜（VincentClerc）。

2月23日，巴拿马政府强行接管长江和记旗下公司运营的**巴尔博亚和克里斯托瓦尔**两个港口后，巴拿马政府任命**马士基和地中海航运**（MSC）作为这两个港口的临时运营方。

3月9日至10日，中国交通运输部和发改委外资司已经**分别约谈或会见了**马士基及地中海航运（MSC）的相关负责人。（2026-3-23）

来源：港口圈

和记港口向巴拿马政府索赔超 20 亿美元

3月24日，和记港口旗下巴拿马港口公司再次发表声明，指出就**巴拿马政府**不合法接管巴尔博亚港和克里斯托瓦尔港集装箱码头，并霸占公司资产一个月后，扩大了对巴拿马政府提出的国际仲裁索偿，相关索赔金额现已提升至超过**20 亿美元**。

巴拿马港口公司已于2026年3月24日向国际仲裁院提交补充资料，指出巴拿马政府在过去一个多月内持续采取极端行政手段，包括强行接管并占领巴拿马港口公司两个集装箱码头、扣押专有及受法律保护的文件，以及一系列相关不当行为，进一步显示巴拿马政府针对巴拿马港口公司已持续逾一年，并不断升级。巴拿马政府一再执意对抗，至今未就资产取用或补偿事宜予以协调，反而以不实言论针对巴拿马公司及其资产。

有关国际仲裁现正根据国际商会国际仲裁院规则进行。巴拿马政府一方面持续在当地采取行动针对公司，另一方面却仍未于国际仲裁程序中提交其首次答辩。事实上，巴拿马政府曾明确表示尚未委聘法律顾问，并以此作为拖延的理由。如公司早前所警告，巴拿马政府企图拖慢国际仲裁程序、将不属相关合约的第三方拉入本案件中，并且持续其攻击行动，营造寒蝉效应，威吓外国投资者。巴拿马港口公司就巴拿马政府提出的一切事项保留予以回应的权利。

今年1月底，巴拿马港口公司在巴拿马运河两端港口的特许经营权遭巴拿马最高法院裁定违宪并被取消，其后巴拿马政府接管有关码头，巴拿马港口公司先后寻求国际仲裁并寻求赔偿。（2026-3-25）

来源：搜航网

海运+陆桥方案!

中远海运集运恢复中东地区订舱公告 (更正)

3月25日晚,中远海运集运发布针对恢复中东订舱业务公告(更正),采取多路径运输模式,陆运+海运的方式,不经过霍尔木兹海峡。

中东地区局势更新 - 服务提示 No 3 (更正)

2026-03-25

尊敬的客户,

即日起,经多式联运转运方式,我司恢复远东至中东地区如下国家的新订舱业务(普通箱):
阿联酋,沙特,巴林,卡塔尔,科威特,伊拉克,阿曼

具体运输方案如下(视中东地区局势以及舱位情况并取决于我司最终决定):

1、阿布扎比和杰贝阿里的本地货
可经由豪尔费坎或富查伊拉任一港口,通过保税陆桥方式运输。

2、海湾上游国家货物
自豪尔费坎或富查伊拉通过保税陆桥运至阿布扎比CSP,衔接以阿布扎比CSP为枢纽的自有支线网络,转运至阿联酋其他地区、沙特、卡塔尔、巴林、科威特及伊拉克。

3、阿曼货物
自印度孟买新港转运至阿曼苏哈尔

请注意,鉴于中东地区局势动荡,上述新订舱业务的安排以及实际的运输可能会有变动,就具体的订舱安排、费用、运输条款等事宜,请与我司当地代理、您的客服代表或我司直接联系,就本服务提示发布前我司已经接受的远东至中东地区的订舱,上述新订舱业务的安排在任何情况下均不应影响或损害我司就等已订舱货物的运输安排有关的权利。我们会持续关注中东地区事态发展,并通过官方网站及客服渠道及时向您更新后续进展。

感谢您在此特殊时期对中远海运集运的理解与一贯支持。

中远海运集运
2026年3月25日

阿布扎比/杰贝阿里本地货可经由豪尔费坎 (KhorFakkan) 或富查伊拉 (Fujairah) 任一港口,通过保税陆桥方式运抵目的地。

海湾上游国家货物 (沙特、卡塔尔、巴林、科威特、伊拉克及阿联酋其他地区) 货物自豪尔费坎或富查伊拉通过保税陆桥运至阿布扎比 CSP 码头。衔接以阿布扎比 CSP 为枢纽的自有支线网络进行转运。

阿曼货物采取自印度孟买新港 (NhavaSheva) 转运至阿曼苏哈尔 (Sohar) 的路径。

中远海运鉴于局势动荡,上述新订舱业务的后续安排及实际运输计划可能会根据局势变化进行**动态调整**。本公告发布前已接受的订舱,其原有运输安排的相关权利**不受此次新业务调整的影响**。(2026-3-26)

来源：搜航网

伊朗：中俄印等五国船舶可通行霍尔木兹海峡

3月25日，**伊朗外长**阿拉格齐接受国家媒体采访时重申霍尔木兹海峡目前**允许中国、俄罗斯、印度、伊拉克和巴基斯坦**这五个友好国家（部分报道还提到孟加拉国）的船舶正常通行。他强调，这一政策是基于与上述国家的**沟通与协调**结果。

伊朗方面表示，**非敌对船舶**在不参与或支持针对伊朗的军事行动，并**严格遵守安全预警**的前提下，可以**申请安全通过**。

另据半官方媒体法尔斯通讯社报道，**伊朗议会**正在讨论针对通过海峡的船舶征收“**安全保障费**”的法律提案。（2026-3-26）

来源：搜航网

因中东冲突，马士基警告“长期停运”

赫伯罗特每周损失千万美元

近日，赫伯罗特和马士基相继就中东冲突对运营的**严重影响**发出警告。赫伯罗特表示因冲突**每周面临 4000 万至 5000 万美元**的额外成本，并称这一负担**不可持续太久**。马士基则警告霍尔木兹海峡可能**长期对商业货船关闭**，正重塑全球航运网络。

赫伯罗特披露，中东冲突导致**六艘船舶及 150 名船员**被困波斯湾，影响约 2.5 万至 5 万个标准箱的货物运输。**额外成本**主要是燃油消耗增加、战争风险保险费暴涨以及绕行好望角带来的航程延长。需通过**成本节约**、网络优化和与**客户的成本分担**来应对。

马士基指出，霍尔木兹海峡危机正**重塑全球航运网络**，商业货船可能面临数月甚至**更久的关闭**，叠加红海余波，将持续推高供应链不确定性。公司**优先保障安全**，同时通过改道和其他中转方案维持服务连续性。

两巨头 2025 年业绩显示，尽管面临运价下行和前期绕航成本，但凭借运量增长、网络的优化（如 Gemini），仍实现了**相对稳健**的业绩结果。可 2026 年开局即遭遇中东冲突升级，**额外成本激增**和航线中断，将进一步压缩双方利润空间。

此次表态不仅是风险披露，更是向托运人传递今后需准备**更高物流成本**、接受潜在延误，并通过库存缓冲或多元化采购应对的信号。（2026-3-27）

来源：港口圈

1-2 月全国主要港口吞吐量数据出炉

宁波舟山港跃居全球第二

2026 年 1-2 月,我国主要港口完成货物吞吐量 28.7 亿吨,同比增长 7.2%。其中,内、外贸吞吐量同比分别增长 6.4%和 8.9%。完成集装箱吞吐量 5877 万标箱,同比增长 9.8%,其中外贸吞吐量同比增长 13.7%。

外贸吞吐量的高增速,源自外贸进出口的高景气度,按美元计价,2026 年 1-2 月,我国进出口总值为 10995.4 亿美元,同比增长 21%,增速重回两位数。

2026年1-2月全国主要港口集装箱吞吐量TOP20

序号	港口	1-2月	同比增速
1	上海港	941	5.8%
2	宁波舟山港	799	19.8%
3	深圳港	618	10.9%
4	青岛港	557	10.7%
5	广州港	433	7.1%
6	天津港	384	6.1%
7	厦门港	194	1.3%
8	苏州港(内河)	177	11.3%
9	北部湾港	137	1.5%
10	日照港	128	8.0%
11	连云港港	113	0.1%
12	烟台港	97	8.0%
13	营口港	94	17.7%
14	大连港	82	2.9%
15	南京港(内河)	64	9.0%
15	洋浦港	64	95.4%
17	唐山港	62	26.8%
18	福州港	57	3.6%
19	佛山港(内河)	51	-2.8%
20	南通港	39	2.6%

注：苏州港集装箱吞吐量包括苏州港及苏州内河港数据，南通港集装箱吞吐量包括南通沿海及南通沿江数据

1-12 月,全国主要港口集装箱吞吐量前 10 名分别是:上海港(第 1)、宁波舟山港(第 2)、深圳港(第 3)、青岛港(第 4)、广州港(第 5)、天津港(第 6)、厦门港(第 7)、苏州港(第 8)、北部湾港(第 9)、日照港(第 10)。

各港口表现明显分化,宁波舟山港、深圳港、青岛港、苏州港、营口港、洋浦港、唐山港等增速接近或达到两位数,部分港口吞吐量微增或下降。其中苏州港数据计入苏州内河港,包含沿江的太仓港、张家港港、常熟港以及内河港区四个港区。(后文货物吞吐量数据也采用了相同口径)

宁波舟山港前 2 月完成 799 万标箱，同比增速高达 19.8%，领先新加坡港约 68 万标箱，跃居全球第二。（新加坡港 1-2 月完成约 731 万标箱）跨境电商是宁波舟山港的新增长点，前 2 月，宁波跨境电商特殊监管区域出口 15.2 亿元，居全国首位，同比增长 87.5%。2 月单月，宁波舟山港旗下梅东公司、北三集司、甬舟公司、北二集司集装箱吞吐量分别同比增长 26.1%、43.2%、62%、47.2%，均创历史同期新高，度过了节前出货高峰和节后运力考验。此外，2 月大榭集装箱码头启用 300 米新建岸线；去年开工的六横港区佛渡集装箱码头被列入国家“十五五”规划，仍在高举扩建中的宁波舟山港，下一步的目标是坐稳全球第二名。

11-20 名中，**营口港** 1-2 月完成 94 万标箱，同比增长 17.7%，部分原因是去年同期吞吐量较低，今年大幅回暖，回归疫情前水平。营口港 1 月中旬以来大风、低温天气频发，营口港集装箱码头优先保障重点船舶、重要物资作业，月度靠泊船舶艘次同比增长 15%，1 月集装箱吞吐量同比增长 20%。

洋浦港自海南自贸港封关以来，吞吐量迅猛增长。1-2 月同比增速达到了惊人的 95.4%。在中远海运船队的加持下，洋浦港密开航线，目前，洋浦港稳定运行的航线有 65 条，基本覆盖国内沿海城市和东南亚等地区的重点国际贸易区。2025 年 12 月 18 日至 2026 年 3 月 26 日，洋浦港集装箱吞吐量超 103 万标箱，同比增长 100%；其中外贸 39 万标箱，同比增长 210.3%。

2026年1-2月全国主要港口货物吞吐量TOP20

序号	港口	1-2月	同比增速
1	宁波舟山港	24532	7.3%
2	上海港	14368	10.7%
3	唐山港	13504	2.8%
4	青岛港	12220	4.0%
5	苏州港（内河）	12045	7.5%
6	日照港	10709	2.1%
7	广州港	10026	2.5%
8	天津港	9523	4.5%
9	烟台港	9403	7.0%
10	北部湾港	7356	2.8%
11	连云港港	6316	7.8%
12	黄骅港	5930	9.6%
13	深圳港	5711	14.6%
14	福州港	5077	6.3%
15	大连港	4777	-3.3%
16	南通港	4654	19.2%
17	湛江港	4572	5.9%
18	南京港（内河）	4251	5.9%
19	镇江港（内河）	4235	5.6%
20	营口港	3630	8.4%

单位：万吨

注：上海港货物吞吐量包含上海港及上海港内河数据，苏州港货物吞吐量包含苏州港及苏州内河港数据，南通港货物吞吐量包含南通沿海及南通沿江数据

1-2月，全国主要港口货物吞吐量前十名：宁波舟山港（第1）、上海港（第2）、唐山港（第3）、青岛港（第4）、苏州港（第5）、日照港（第6）、广州港（第7）、天津港（第8）、烟台港（第9）、北部湾港（第10）。

前2月，我国货物进出口同比增长18.3%，煤炭、原油、铁矿石、粮食等大宗货物进口均同比增长，带动各港口货物吞吐量较快增长，上海港、深圳港、南通港货物吞吐量同比增幅均超过10%。

今年前两月，上海口岸进出境国际航线船舶7281艘次，创历史新高。集装箱业务方面，**上海港**1月完成506.3万标箱，刷新月度历史最高纪录。2月15日-23日，上海港完成外贸集装箱干线船舶作业400多艘次，日均吞吐量近16万标箱，较上年春节同期增长6%以上。作为全球滚装第一大港，上海港滚装作业延续近年来火热态势，今年前两月，外高桥港区汽车出口23.6万辆，同比增长12.4%；南港码进出口汽车就达到了16.3万辆，同比增长超一倍。

深圳港1-2月货物吞吐量同比增长14.6%，该港以集装箱作业为主，今年1月完成329.8万标箱，打破单月箱量历史最高纪录，其中重箱吞吐量同比增长4.9%、占比66%；前2月，深圳西部港区外贸集装箱吞吐量达308万标箱，同比增长8.3%。

南通港前2月完成4654万吨，增速高达19.2%，原因之一是去年吞吐量较低。去年全年，大宗散货需求偏弱，泰州、江阴、南通、南京等多个江苏沿江港口吞吐量微增或下降。今年前2月，我国散货、集装箱进出口均呈增长态势，前2个月，江苏省外贸进出口总值1.03万亿元，同比增长19.7%，江苏沿江港口吞吐量纷纷回升。

港口圈认为，1-2月，得益于远超预期的外贸进出口形势，我国多个港口各显神通，再度刷新了历史纪录，不过也有港口增长乏力，各港发展不均衡。

另外，目前已有部分港口上市企业披露了2025年度报告，各港口企业虽

然实现了吞吐量与营收的增长，但净利润却微增或显著下降，增产增收不增利，盈利水平跟不上吞吐量的增长，是中国港口在增长之外，需要回答的问题。

(2026-3-27)

来源：海运网

中东局势升级！运价再反弹

在中东冲突持续升级、油价大幅攀升的背景下，叠加月底与季底出货高峰，全球集装箱运价迎来新一轮反弹。最新一期(3月27日)上海出口集装箱运价指数(SCFI)报 1826.77 点，周涨 119.82 点，涨幅达 7.02%，结束短暂回调后再度走强。

从主要航线表现来看，美国线成为本轮上涨的核心驱动力。远东至美西航线运价大涨 14.51%，美东航线上涨 11.7%；欧洲航线上涨 4.1%；地中海航线小幅回落 0.72%；而受中东局势直接影响的波斯湾航线则继续走高，涨幅达 12.15%。目前亚洲至波斯湾运价已升至每 TEU 约 3728 美元，单周上涨 404 美元。

业内普遍认为，本轮运价反弹主要由三大因素驱动：一是中东冲突推高燃油成本，直接抬升航运价格底部；二是船公司加强运力与成本管控，主动推涨运价；三是季末集中出货带动短期需求回暖。

以美国航线为例，目前市场现货报价约为：**美西每 40 尺柜(FEU)2525 美元左右，美东约 3525 美元。**但与此同时，大型船公司仍在推进年度长约签约，并开放“Open Fix”价格窗口至 4 月中旬，美西约 1900 美元、美东约 2900 美元，市场实际成交价差明显。

值得注意的是，船公司正在持续释放涨价信号。以马士基为代表的头部航司，已将 4 月美西航线报价从 1600 美元上调至 1900 美元。欧洲航线方面，运价也从此前每 FEU 2200-2400 美元提升至 2400-2750 美元区间。同时，包括 阳明海运与长荣海运在内的船公司计划于 4 月中旬加收紧急燃油附加费(EBS)，虽部分地区存在政策限制，但最终仍将体现在实际成交运价中。

从更宏观层面来看，中东战火正对全球航运供需结构产生持续冲击。业内

测算，此轮冲突已影响全球约 1.5% 的运力供给，并引发连锁反应，包括区域性塞港、缺箱、船舶调度紊乱等问题。目前，南亚及欧洲部分港口已出现拥堵迹象，随着局势演变，不排除影响进一步扩大。

此外，当前正值北美航线年度长约谈判关键阶段。在成本上升与市场不确定性加剧的双重压力下，船公司普遍态度强硬，推动长约价格上涨。阳明海运与万海航运均表示，在供给偏紧与成本上行的背景下，未来运价“易涨难跌”，现货市场也将跟随长约上行趋势。

综合来看，本轮运价反弹不仅是短期出货与油价推动的结果，更是地缘冲突、运力调控与市场博弈共同作用的体现。随着中东局势持续紧张，全球航运市场的不确定性仍在加剧，4 月运价走势大概率延续震荡上行态势。

3 月 27 日最新一期 SCFI 运价

主要航线运价上涨：

远东到欧洲运价 1703 美元/TEU，较前一期上涨 67 美元，涨幅 4.10%；

远东到地中海运价 2764 美元/TEU，较前一期下跌 20 美元，跌幅 0.71%；

远东到美西运价 2352 美元/FEU，较前一期上涨 298 美元，涨幅 14.51%；

远东到美东运价 3264 美元/FEU，较前一期上涨 342 美元，涨幅 11.70%；

波斯湾线运价 3728 美元/TEU，较前一期上涨 404 美元，涨幅 12.15%；

南美航线(桑托斯)运价 2475 美元/TEU，较前一期上涨 18 美元，涨幅

0.73%；

澳新航线运价 695 美元/TEU，较前一期上涨 74 美元，涨幅 11.9%。

近洋线方面，远东到东南亚上涨 7 美元，每 TEU 为 500 美元，较前一周上

涨 16 美元, 涨幅 **3.31%**; 远东到日本关西、远东到日本关东每 TEU(20 尺柜) 与前一周持平、远东到韩国每 TEU(20 尺柜)较前一周下跌 1 美元。(2026-3-30)

来源：海运网

三个国家与伊朗达成协议 部分船只可以通过霍尔木兹海峡

在中东冲突持续升级、全球航运通道高度紧张背景下，霍尔木兹海峡出现有限度“松动”迹象。3月28日，泰国、巴基斯坦和马来西亚相继确认，已通过外交渠道与伊朗达成沟通安排，部分本国船只获准通过这一全球最关键的能源运输咽喉。

据多方消息，**泰国方面**表示，已与伊朗达成协议，**泰国油轮可在安全条件下通过霍尔木兹海峡，以缓解国内油价上涨压力；巴基斯坦则获得伊朗新增放行 20 艘船只的许可，未来预计每日将有 2 艘船舶获准通行；马来西亚方面也确认，数艘此前滞留在海峡的油轮已获放行，但仍需等待合适的“通行窗口”。**

不过，这一“放行”并不意味着航道恢复正常。当前霍尔木兹海峡依然处于高度管控状态。**伊朗方面已建立一套通行机制，要求船舶提交完整资料、获取通行许可，并在指定航道内接受引导或护航通过。**航运数据显示，3月28日当天仅有少量船只驶离波斯湾，且多沿伊朗控制海域一侧通行，整体流量仍处低位。

从官方表态来看，伊朗并未宣布完全封锁霍尔木兹海峡，而是采取“选择性开放”策略。伊朗外长曾明确表示，**海峡“并未对所有船只关闭”，但对“敌对国家及其盟友”实施限制；对被视作“非敌对”的国家，则在一定条件下允许通行。**这也意味着，目前通行更多依赖个别国家与伊朗之间的外交协调，而非恢复普遍商业航运秩序。

自冲突爆发以来，霍尔木兹海峡通行量已大幅下降。该海峡原本承担全球约 20% 的石油及液化天然气运输，但近期船流量较战前减少约九成。尽管部分船舶可能因关闭 AIS 信号未被完全统计，实际通行量略高，但整体运输功能明

显受限，直接推高国际油气价格并加剧市场波动。

在此背景下，国际社会正尝试推动缓解方案。联合国已成立专项工作组，协调相关各方，优先保障人道主义物资运输。伊朗方面也表示，将在联合国框架下协助人道主义船只安全通过海峡。**但对于大规模商业航运恢复，业内普遍认为仍取决于冲突降级。**

多家机构分析认为，当前霍尔木兹海峡最可能进入一种“半开放”状态，即通过协调机制，对部分国家、部分船舶实施有限通行。**这种模式虽具现实操作性，但不确定性较高，对航运企业而言风险依旧可观。包括马士基集团在内的航运公司普遍持谨慎态度，认为短期内难以恢复正常通航。**

与此同时，区域海上安全风险仍在外溢。伊朗近期警告称，**若局势进一步升级，可能将打击范围扩大至红海方向的重要通道——曼德海峡。**该海峡连接红海与印度洋，是通往苏伊士运河的关键节点，一旦受到冲击，将与霍尔木兹海峡形成“双重扰动”，对全球航运和能源供应构成更大压力。

数据显示，受霍尔木兹局势影响，部分油轮已改道红海，经沙特延布港出口的原油量明显上升。但与此同时，红海航线本身亦面临安全挑战，船舶通行风险同步抬升。

总体来看，三国船舶获准通过霍尔木兹海峡，释放出一定的缓和信号，但更接近“个案放行”，而非航道全面恢复。当前海峡仍处于高强度管控与不确定状态，叠加区域冲突持续扩散，全球航运体系仍将面临复杂且持续的冲击。

(2026-3-30)

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 波兰发生 119 起野猪非洲猪瘟疫情

3月16日,波兰通报喀尔巴阡山省等8地发生119起野猪非洲猪瘟疫情,251头野猪感染死亡。

2. 意大利发生 86 起野猪非洲猪瘟疫情

3月17、20日,意大利通报托斯卡纳大区等3地发生86起野猪非洲猪瘟疫情,86头野猪感染死亡。

3. 西班牙发生 2 起野猪非洲猪瘟疫情

3月19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,5头野猪感染死亡。

02 禽流感



4. 美国发生 12 起野禽和 27 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

3月16、20日,美国通报印第安纳州等6地发生12起野禽和27起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情,245只野禽和散养家禽感染死亡,111只被扑杀,3万只商品化家禽感染死亡,725.9万只被扑杀。

5. 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

3月16、19日,加拿大通报不列颠哥伦比亚省等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,46只野禽和散养家禽感染死亡,65只被扑杀,7741只商品化家禽感染死亡,10.1万只被扑杀。

6. 波兰发生 6 起野禽和 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

3月16、18、19日,波兰通报西滨海省等4地发生6起野禽和2起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情,68只野禽和散养家禽感染,42只死亡,26只被扑

杀，2.6万只商品化家禽感染，1253只死亡，7.8万只被扑杀。

7. 丹麦发生 13 起野禽和 2 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

3月17、20日，丹麦通报灵斯泰兹自治市等4地发生13起野禽和2起家禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，16只野禽感染死亡，292只家禽感染死亡，4.2万只被扑杀。

8. 荷兰发生 7 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

3月19日，荷兰通报北荷兰省、上艾瑟尔省、弗里斯兰省、艾瑟尔湖地区等4地发生7起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，14只野禽感染死亡。

9. 芬兰发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

3月19日，芬兰通报东芬兰省发生1起野禽H5N1亚型高致病性禽流感疫情，1只野禽感染死亡。



10. 希腊发生 6 起 8 型蓝舌病疫情

3月17日，希腊通报维奥提亚省等3地发生6起8型蓝舌病疫情，25头牛感染。

11. 巴西发生 1 起猪瘟疫疫情

3月18日，巴西通报皮奥伊州发生1起猪瘟疫疫情，14头家猪感染，10头死亡。

12. 希腊发生 1 起口蹄疫疫情

3月17日，希腊通报莱斯沃斯省发生1起未定型口蹄疫疫情，9头牛感染。

13. 南非发生 50 起 SAT2 型口蹄疫疫情

3月20日，南非通报西开普省等3地发生50起SAT2型口蹄疫疫情，1595头牛感染，28头死亡，11头被扑杀。