

悦 览 天 下 静 观 世 界

- ◀ 预警！欧洲 50 余港联合罢工，船期、装卸面临延误风险
- ◀ 西非三大港拥堵加剧，达飞征收港口拥堵附费！中国出口报价面临压力
- ◀ 上海挂靠有变！赫伯罗特、万海调整亚洲—美东航线

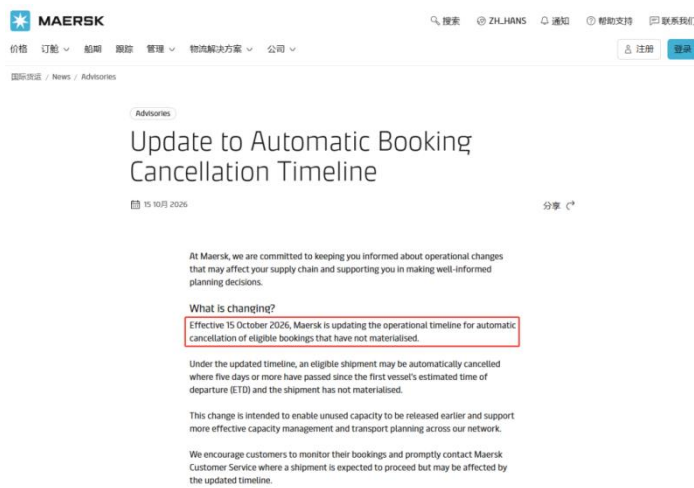
资讯组出品
2026-10-26

来源：乐行供应链墨西哥物流

马士基 10 月 15 日新规：

ETD 后 5 天未装船，订舱自动取消

近日马士基官方更新订舱自动取消机制，**2026 年 10 月 15 日起正式实施**：如果首船预计离港日 ETD 过后满 5 天，货物依旧没有实际出运，符合条件的订舱将被系统自动取消。



很多人会误读为“截关前 5 天取消”，这里一定要分清：**是 ETD 离港日后 5 天，不是开船前**。新规目的是释放长期占用的闲置舱位，优化全球舱位资源，对于出货延期、赶不上原船期的外贸企业影响很大。

一、规则原文核心要点

- **生效时间**：2026-10-15
- **触发条件**：首程船舶 ETD 之后，**满 5 天货物仍未实际出运（未 materialised）**，该订舱可被系统自动取消马士基。
- **适用范围**：符合条件的集装箱订舱
- **底层目的**：提前释放长期占用的舱位，提升舱位周转效率，减少空占舱位的现象。

• **关键避坑：**不是开船前 5 天自动取消！是**船舶 ETD 离港日期之后，超过 5 天货物还没装船**，才触发自动取消。订舱不是一定会被取消，是“可自动取消”，由马士基系统判定适用订单。

二、对出口企业、货代带来哪些影响

1.货物延船不再可以无限期保留原订舱

以往如果赶不上原定船期，不少货主会直接顺延、保留原订舱，等待下一航次。

新规之后：原船 ETD+5 天内，货物还没能装船，订舱会被系统清掉。**舱位直接释放，原订舱失效**。想要继续出货，需要重新订舱，重新锁舱，面临舱位、运价双重不确定性。旺季甚至会出现无舱可订。

2.亏舱费/No-show 费用风险依旧存在

自动取消≠免除罚金

即便系统自动把订舱取消，只要是货主原因无法按时交货，原订舱合同里的取消费、亏舱费（No-show 费）规则依然生效。不要以为系统取消就不用承担罚金。

3.供应链计划要求更高，延期备货风险放大

工厂延期、报关查验、拖车延误，都会导致赶不上原定船期。一旦超过 ETD+5 天，订舱被清，需要重新安排订舱、核对新运价、重新确认舱位，出货周期拉长，很可能耽误海外客户交期。

4.舱位分配更灵活，旺季舱位资源利用率提升

从船公司角度，长期闲置占用的舱位可以快速释放，给到有真实出货需求的货主。短期来看，旺季舱位紧张的局面会略有缓解，但**延船客户的操作容错**

空间被大幅压缩。(2026-10-19)

来源：JCtrans 杰西圈

最高 5200 美元！MSC、赫伯罗特 欧地线涨价生效，货代却收到降价通知？

亚洲至欧洲、地中海航线迎来新一轮 FAK 运价调整。

MSC、赫伯罗特公布的新费率将陆续生效，按船公司公告，赫伯罗特发往黑海部分港口的 40 英尺箱报价已达到 5200 美元。

不过，船公司公布涨价，并不代表市场成交价一定跟涨。最新一周，亚洲至欧洲航线现货运价刚刚结束连续数周下跌，但市场反馈显示，市场需求仍显平淡，部分报价甚至已经下调。

这轮涨价能否持续，仍要看后续订舱需求和实际成交情况。

1.头部船司新费率陆续生效

根据船公司发布的公告，10 月 19 日起，亚洲至欧洲及地中海部分航线执行新一轮 FAK 费率。不同船司的目的地范围、费率有效期和附加费口径有所不同，具体如下。

• 赫伯罗特：远东到欧洲，最高 5200 美元

Shipping from the Far East to Europe? A price announcement is available

Rates Asia Europe

Our Freight of All Kinds (FAK) ocean tariff rates from the Far East to North Europe, West Mediterranean, Adriatic, East Mediterranean and Black Sea will increase. The rates apply to cargo in 20' and 40' dry containers, including 40' high cube containers, for sailings with a tariffing date on or after October 19, 2026. They are valid until further notice.

The rates below include Marine Fuel Recovery (MFR) and are subject to our tariff conditions and applicable surcharges.

From	To	20' Dry containers	40' Dry containers	40' High Cube
Far East	North Europe	2750	4200	4200
Far East	West Mediterranean and Adriatic	3200	4600	4600
Far East	Egypt, Türkiye and East Mediterranean	3600	5100	5100
Far East	Black Sea (Bulgaria and Romania)	3650	5200	5200

赫伯罗特公告显示，远东至欧洲相关航线新费率适用于 2026 年 10 月 19 日及之后计价的货物，具体包括：

远东至北欧：20 英尺箱 2750 美元，40 英尺箱 4200 美元；**远东至西地中海及亚得里亚海：**20 英尺箱 3200 美元，40 英尺箱 4600 美元；**远东至埃及、土耳其及东地中海：**20 英尺箱 3600 美元，40 英尺箱 5100 美元；**远东至黑海（保加利亚、罗马尼亚）：**20 英尺箱 3650 美元，40 英尺箱 5200 美元。

上述费率包含海运燃油回收费（MFR），码头操作费、安保相关费用及其他适用费用仍需根据具体条件确认。

• **MSC：北欧、西地中海 40 英尺箱报 4500 美元**



Port of Loading	Port of Discharge	Commodity	New Base Rates	
			20 DV	40 DV-HC
Far East	North Europe	Freight All Kinds (FAK)	3150	4500
Far East	West Med	Freight All Kinds (FAK)	3750	4500
Far East	Adriatic	Freight All Kinds (FAK)	3750	4500
Far East	East Med	Freight All Kinds (FAK)	3800	4800
Far East	Black Sea	Freight All Kinds (FAK)	3900	5000
Far East	Algeria	Freight All Kinds (FAK)	5550	6900
Far East	Libya	Freight All Kinds (FAK)	5500	6500
Far East	Morocco (Casablanca)	Freight All Kinds (FAK)	4550	5500
Far East	Tunisia	Freight All Kinds (FAK)	5550	6500

MSC 公布的新 FAK 费率自 10 月 19 日起生效，适用于远东至北欧、地中海及黑海相关航线，公告有效期截至 10 月 31 日。

FAK 属于船公司公布的适用费率，并不等同于每票货物最终成交价。实际订舱价格还可能受到具体起运港、目的港、箱型、货物条件、附加费及订舱时点等因素影响。

2.现货运价刚刚反弹，涨价能否持续

船公司推涨新一轮费率之际，亚洲至欧洲航线的现货运价也出现回升。

根据德鲁里 10 月 15 日公布的世界集装箱运价指数（WCI），上海至鹿特丹 40 英尺箱运价周环比上涨 6%，达到 3522 美元；上海至热那亚上涨

7%，达到 3945 美元。两条航线均结束了此前连续数周的下跌走势。



但单周反弹，还不足以证明市场已经进入持续上涨周期。

航运媒体 The Loadstar 报道援引一位欧洲货代称，船公司原定针对 10 月下半月实施的 FAK 涨价推迟至 10 月 19 日生效，但他当天已**收到下调后的报价**，价格几乎回到 10 月上半月水平。该货代同时表示，市场需求尚未出现明显增长。

这说明，船公司公布的 FAK 涨价、现货指数短期反弹与货代实际拿到的报价，可能并不同步。

此外，MSC 本轮部分费率公告的有效期截至 10 月 31 日。后续是否继续上调、维持现价或重新调整，还需要结合新公告和市场成交情况判断。

(2026-10-20)

来源：维运网

暴涨超 10 倍！

达飞南非线附加费飙升，中国出口成本承压

进入 10 月下旬，达飞轮船又一次调整了部分航线的旺季附加费。

这次调整涉及中国至南非德班、南美东海岸至欧洲及周边市场，以及摩洛哥至西非的冷藏箱运输。其中，中国至德班航线的收费变化尤其值得货代留意：南中国出口货物的旺季附加费升至 1050 美元/TEU，华北、华中地区则升至 1150 美元/TEU。

与此同时，南美东海岸至欧洲、地中海等地区的新一轮附加费将于 11 月 15 日起实施，摩洛哥至西非的冷藏箱也将新增收费。

1.中国至德班：南中国 1050 美元/TEU，华北、华中 1150 美元/TEU

PSS - From China to Durban, South Africa

PRICES & SURCHARGES

In a continued effort to provide reliable and efficient service, CMA CGM informs its customers of the following Peak Season Surcharge (PSS) update*:

From October 22nd to 31st, 2026 (loading date):

- Origin range: From South China
- Destination range: To Durban, South Africa
- Cargo: all
- Amount: USD 1,050 per TEU

From October 28th to 31st, 2026 (loading date):

- Origin range: From North & Central China
- Destination range: To Durban, South Africa
- Cargo: all
- Amount: USD 1,150 per TEU

根据达飞轮船 2026 年 10 月 16 日发布的官方公告，自相应装货日期起，前往南非德班港的货物将执行以下旺季附加费：

- 南中国至德班：2026 年 10 月 22 日至 31 日装货，收费 1050 美元/TEU。

- **华北、华中至德班**：2026 年 10 月 28 日至 31 日装货，收费 1150 美元/TEU。

两项收费均适用于所有货物类型。公告所列日期为装货日期，而非船舶开航日期。

值得注意的是，**对比 9 月 10 日公布的 100 美元/TEU 初始标准，最新收费已达到原来的 10.5 至 11.5 倍。**

达飞同时说明，中国出口货物涉及的这项 PSS 将按要求向上海航运交易所申报，或计入海运费。燃油相关附加费、起运港及目的港码头操作费、安全与安保相关费用，以及其他适用费用仍可能另行产生。

这轮调整并非突然发生，德班航线收费已连续上调

- **2026 年 9 月 17 日**，达飞宣布，自 9 月 25 日装货起，中国、东北亚及东南亚至德班的 PSS 调整为 350 美元/TEU。

- **9 月 30 日**，达飞又发布远东至德班的收费更新，自 10 月 8 日装货起，PSS 调整为 550 美元/TEU。

- 到了 **10 月 16 日**，针对中国出口货物，达飞进一步公布新的分区收费标准：南中国 1050 美元/TEU，华北、华中 1150 美元/TEU。

不过，收费调整的方向已经很明确：**德班航线的附加费水平在短时间内明显抬升。**

从 100 美元/TEU 到最新公布的 1050 美元/TEU、1150 美元/TEU，数字上的变化足以提醒货代重新核对手中的报价和订舱条件。

2.南美东海岸至欧洲等地区，同步更新 PSS

PSS - From South America East Coast

PRICES & SURCHARGES

In a continued effort to provide reliable and efficient service, CMA CGM informs its customers of the following Peak Season Surcharge (PSS) update(*):

From November 15th, 2026 (loading date) :

- Origin range: From Brazil (excluding Northeast), Argentina, Uruguay & Paraguay
- Destination range: To North Europe (including Baltic & Scandinavia), East Mediterranean, West Mediterranean, Adriatic, Black Sea, North Africa, Middle East & Red Sea
- Cargo: Dry
- Amount: USD 700 per 20' | USD 900 per 40'
- NB - Not applicable from Rosario, Argentina to Middle East Gulf

中国至德班的收费调整之外，**达飞也在更新南美东海岸至欧洲及周边市场的旺季附加费。**

根据达飞 2026 年 10 月 16 日发布的公告，**自 11 月 15 日装货起，以下起运地的干货柜将适用新的 PSS：**

- **起运地：**巴西（不包括巴西东北部）、阿根廷、乌拉圭、巴拉圭。
- **目的地：**北欧（包括波罗的海地区及斯堪的纳维亚）、东地中海、西地中海、亚得里亚海、黑海、北非、中东及红海。
- **20 英尺柜：**700 美元/柜。
- **40 英尺柜：**900 美元/柜。

其中，阿根廷罗萨里奥至中东海湾地区的运输不适用这项附加费。

这次公告还有一个需要留意的地方：**新收费只针对干货柜，不能直接套用到冷藏箱或其他特殊箱型。**同时，目的地覆盖多个区域，货代在核价时应根据具体港口确认是否适用，而不是只凭“欧洲航线”或“中东航线”的大类判断。

回看此前的安排，达飞在 10 月 1 日曾公布南美东海岸至欧洲及其他地区的 PSS，自 11 月 1 日起执行，每柜 500 美元，适用范围包括干货柜和冷藏箱。10 月 16 日的新公告则将生效日期调整至 11 月 15 日，并针对新的适用

范围按 20 英尺柜、40 英尺柜分别列明 700 美元和 900 美元的收费标准。

这两份公告的适用日期、货物类型、目的地范围和收费口径并不完全一致。实际订舱时，应以对应航线和装货日期适用的最新公告为准，避免把不同版本的收费混在一起计算。

3.摩洛哥至西非，冷藏箱新增 250 欧元/TEU 附加费



冷藏箱运输也有新的收费安排。

达飞于 2026 年 10 月 16 日发布公告称，自 11 月 1 日装货起，摩洛哥至西非的冷藏箱将征收 250 欧元/TEU 的旺季附加费，实施期限为另行通知前。

对于经营生鲜、食品及其他温控货物的货代来说，冷藏箱本身就涉及温控要求、设备安排和运输衔接。新增附加费后，除了核对运费，还应把适用的附加费纳入整票运输成本，尤其要确认报价是否已经包含这项收费。

达飞还提醒，基本海运费之外，燃油相关附加费、起运港及目的港 THC、安全与安保相关费用，以及其他适用费用仍可能产生。

4.不止是 PSS，11 月亚洲至地中海、北非的 FAK 运价也将调整

FAK Rates - From Asia to the Mediterranean & North Africa

PRICES & SURCHARGES

In a continued effort to provide our customers with reliable and efficient service, CMA CGM announces an increase on our Freight All Kind (FAK) rates as follows as from November 1st to 14th, 2026.

	20'	40'/40' HC
WEST MED	USD 3,900	USD 4,900
ADRIATIC	USD 4,000	USD 5,000
EAST MED	USD 4,200	USD 5,200
BLACK SEA	USD 4,200	USD 5,200
NORTH AFRICA	USD 5,300	USD 7,100

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

如果业务集中在中国出口欧洲及周边市场，另一份近期公告也值得一核对。

2026 年 10 月 16 日，达飞公布了亚洲至地中海及北非的 FAK 调整，适用期为 11 月 1 日至 14 日。

公告列出的运价如下：

- **西地中海：** 20 英尺柜 3900 美元，40 英尺柜及 40 英尺高柜 4900 美元。
- **亚得里亚海：** 20 英尺柜 4000 美元，40 英尺柜及 40 英尺高柜 5000 美元。
- **东地中海：** 20 英尺柜 4200 美元，40 英尺柜及 40 英尺高柜 5200 美元。
- **黑海：** 20 英尺柜 4200 美元，40 英尺柜及 40 英尺高柜 5200 美元。
- **北非：** 20 英尺柜 5300 美元，40 英尺柜及 40 英尺高柜 7100 美元。

上述 FAK 适用于亚洲主要港口至公告所列地中海区域的运输，涵盖干货柜、冷藏箱、超限货物及付费空箱等。公告说明，列出的费率已包含基本海运费、燃油相关附加费、欧盟排放交易体系相关费用及低硫燃油附加费，但起运

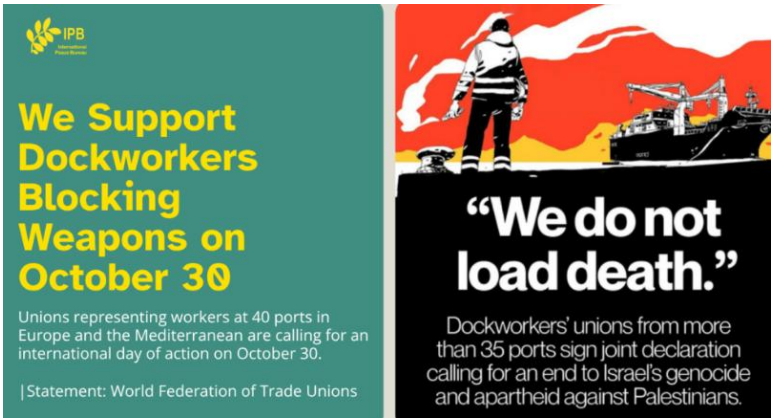
港和目的港 THC、安全与安保相关费用及其他适用费用仍可能另计。(2026-10-20)

来源：搜航网

预警！欧洲 50 余港联合罢工

船期、装卸面临延误风险

据欧洲港口行业媒体道，国际工会网络"Ports in Action"正推动欧洲及地中海多国港口工会于**10 月 30 日**开展大规模罢工及动员活动。涉及 10 个国家、11 个工会组织和**50 多个港口**。



参与组织包括**法国** CGT 港口与码头工会、**希腊** ENEDEP、**巴斯克地区** LAB、**土耳其** Liman-İş、**摩洛哥** ODT，以及**意大利** USB 和 ORSA Porti 等，**印度**相关工会也有呼应。

按照行动安排，10 月 30 日当天各地将根据本国情况采取罢工、示威或阻止装载等形式。

工会诉求集中在反对港口被用于军事装备运输，抵制港口军事化与自动化对就业的冲击，同时要求提高实际工资、缩短工时并改善劳动条件与养老金制度。



法国方面，CGT 已宣布计划于 10 月 30 日开展全国 24 小时罢工，响应此次国际联合行动。

意大利方面，USB 已将港口行动与全国总罢工挂钩，宣布 10 月 30 日在**安科纳、奇维塔韦基亚、热那亚、焦亚陶罗、利沃诺、拉文纳、萨莱诺和的里雅斯特**等至少八个主要港口开展罢工，覆盖意大利进出口运输、集装箱装卸、地中海中转及内陆运输多个节点衔接。

希腊方面，**比雷埃夫斯港**码头工会已投票确认参与，可能进一步扩大区域中转干扰。

业内分析认为，若行动如期展开，即使仅持续一天，欧洲航线的船舶靠泊计划也可能出现 3-5 天顺延，叠加**滞港费、改港费**等成本，货主、货代需提前制定预案。（2026-10-20）

来源：海运网

回归苏伊士运河提速

马士基、赫伯罗特调整亚洲—地中海航线

当地时间 10 月 19 日，海外媒体报道，马士基与赫伯罗特旗下的 Gemini 合作网络将进一步调整亚洲—地中海航线布局，并计划于 11 月下半月逐步实施。与此同时，赫伯罗特首席执行官表示，如果当前情况没有明显变化，Gemini 旗下大部分航线有望在 2027 年第一季度恢复经苏伊士运河通行。

此次调整不仅涉及新增航线，也包括欧洲挂港、区域中转枢纽及部分航线轮转安排的变化。对于货代企业而言，亚洲至欧洲及地中海方向的运输时效、订舱选择和中转方案，都值得持续关注。

一、Gemini 新增亚洲—地中海航线

根据海外报道，Gemini 计划推出一条连接中国与西地中海的全新中转枢纽航线，采用经苏伊士运河的航行路线。

该航线在马士基内部的编号为 AE18，在赫伯罗特内部的编号为 SE5，主要通过区域枢纽衔接货物流向。

新航线计划挂靠港口包括：上海—厦门—丹戎帕拉帕斯—阿尔赫西拉斯—丹吉尔—阿尔赫西拉斯—厦门。

首航计划由一艘运力为 13,100 TEU 的集装箱船 Maersk Edirne 执行，**预计于 11 月 22 日从上海启航。**

这条航线的定位并非简单增加一条点到点运输服务，而是强化西地中海枢纽的中转功能。马士基表示，新航线将与现有服务共同整合西地中海枢纽覆盖，并为亚洲至西非、拉美东海岸等方向提供衔接支持。

这意味着，Gemini 正在进一步调整区域枢纽与干线之间的分工，以提高不同贸易航线之间的衔接效率。

二、欧洲挂港与航线布局同步调整

除新增航线外，Gemini 还将调整部分亚洲—欧洲航线的挂港安排。

其中，亚洲—北欧 Loop 1，即马士基 AE2、赫伯罗特 NE1，将把目前的欧洲首个挂靠港丹吉尔调整为鹿特丹。

马士基表示，此项调整将为宁波、上海至鹿特丹的运输提供另一种服务选择。

亚洲—地中海 Loop2，即马士基 AE11、赫伯罗特 SE2，则将取消西行航次在丹吉尔的挂靠，改为挂靠塞得港，并在通过苏伊士运河之前增加萨拉拉挂靠。

此外，近期投入运营的亚洲—地中海 Loop4 也将增加达米埃塔挂靠，并以南沙替代上海作为相关航线的挂靠港之一。

从这些变化可以看出，Gemini 正在重新分配欧洲港口与区域枢纽的功能，强化西地中海、埃及等区域的中转衔接，并优化部分亚洲港口与欧洲目的地之间的服务组合。

对于货代企业来说，原有订舱方案是否仍然具备时效和中转优势，需要结合新航线的实际生效时间、船期及具体目的港重新评估。

三、苏伊士运河回归进入新阶段

此次航线调整的另一项重要信号，是 Gemini 继续推进亚洲—欧洲航线恢复经苏伊士运河通行。

赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 表示，部分航线已经恢复通过苏伊士运河，未来几周还将有更多航线陆续回归。如果安全形势没有明显变化，Gemini 旗下大部分航线预计将在 2027 年第一季度恢复经苏伊士运河通行，但仍可能有个别例外。

这一表态意味着，船公司正在从此前的个别航线试运行，逐步推进更大范围的网络调整。

不过，航线恢复并非一次性完成。Gemini 此前采取的是分阶段、逐条航线推进的方式，以控制船舶调配、港口作业和枢纽中转可能受到的影响。

航运分析人士 Lars Jensen 也对这一渐进式调整表示认可。他指出，目前市场经苏伊士运河航行的恢复程度仍有差异，整体回归进度尚未达到完全正常化水平。

因此，2027 年第一季度应理解为船公司对航线恢复进度的预期，而不是所有航线已经确定的统一恢复日期。（2026-10-20）

来源：维运网

达飞、以星最新调整！青岛取消挂靠

另一条航线加收 1000 美元/TEU

中国出口两头承压

近期，集装箱海运市场又出现两项与中国出口企业直接相关的调整。

以星航运宣布，ZIM CORAL 12W 航次将取消挂靠青岛，相关货物改在韩国釜山卸船中转；与此同时，达飞轮船宣布，自 10 月 25 日起，对从华南及中国香港发往肯尼亚蒙巴萨的货物征收每 TEU 1,000 美元的旺季附加费。

一项涉及航线挂靠和中转安排，另一项直接增加出口运输成本。虽然两件事分属不同航线，但对于正在安排出货的货代和货主来说，都需要重新核实订舱条件、运输节点和实际费用。

1.青岛不再挂靠，货物改到釜山中转

20-Oct-2026 | 09:01

CHINA//ZCP, ZIM CORAL 12W (ZIW) omit Qingdao

Service Updates

Dear Valued Customer,

We wish to inform you that ZCP, ZIM CORAL 12W will omit Qingdao due to phase out ZCP service.

Relevant cargo will be discharged separately in Pusan Westbound (eta 24/Oct) for T/S.

We sincerely apologize for the inconvenience this incident may cause and assure you we are doing the best to find an appropriate solution for your cargo.

For further queries, or required information, please contact your ZIM local representative or visit ZIM website at: www.zim.com.

Our Customer Service teams are at your disposal for any inquiry

根据以星航运此次发布的通知，ZIM CORAL 12W 原计划挂靠青岛的安排取消，相关货物将分别在釜山卸船，预计到港时间为 10 月 24 日，再安排中转。

这里有两个关键信息。

一是，此次调整与 ZCP 航线退出直接相关，并非船公司公告中所说的单

纯船期恢复或临时跳港。

二是，船公司已经明确了相关货物在釜山卸船中转的安排，但公告没有披露具体货物的后续接驳船名、航次和最终抵达时间。因此，不能仅凭这份通知判断所有相关货物的最终交付时间。

对青岛出口货物而言，原本按照青岛挂靠计划安排的订舱、集港和后续运输，都需要重新核对实际执行方案。尤其是已经安排好下游运输、仓库收货或客户交期的货物，不能只看原订舱信息，还要确认变更后的运输节点。

这不是孤立的跳港通知

以星航运近期的客户公告中，已经出现了与航线退出、切换相关的其他调整。

10月8日，以星航运发布公告称，ZMP航线的JASPER 8E航次将取消挂靠大铲湾和盖梅港，原因是ZMP航线退出、ZCP航线投入运营。相关货物将分别在宁波和上海卸船中转，预计到港时间分别为10月24日和10月25日。

这份公告反映出，**船公司在进行航线切换时，可能同步调整个别航次的挂靠港及货物中转安排。**

不过，需要区分两件事：10月8日公告涉及的是ZMP退出、ZCP投入；此次ZIM CORAL 12W公告则明确提到ZCP航线退出。两份通知涉及不同航次和不同调整方向，不能直接据此认定ZCP整体网络的后续替代方案已经全部确定。

对货代而言，真正需要盯紧的是每一票货的具体执行安排，而不是只看航线名称有没有变化。

2.达飞宣布加收 1000 美元/TEU



与 ZIM 调整挂靠安排不同，达飞此次公布的是一项明确的费用调整。

当地时间 10 月 20 日，达飞轮船在官网发布旺季附加费通知，宣布从 2026 年 10 月 25 日起，对从中国华南地区及中国香港发往肯尼亚蒙巴萨的所有货物征收每 TEU 1,000 美元的 PSS，实施时间为 10 月 25 日起，直至另行通知。

这项调整最直接的影响，就是相关航线的订舱成本需要重新核算。

达飞还特别说明，中国出口货物适用的这项 PSS 将根据相关要求向上海航运交易所申报，和/或计入海运费。具体报价时，应以船公司适用的运价及费用明细为准，不能在已经包含该费用的海运费上重复加收。

此外，燃油相关附加费、起运港和目的港码头操作费（THC）、安全相关附加费以及其他可能适用的费用，仍需另行核实。（2026-10-21）

来源：新华网

受中东局势影响

巴拿马运河年货运量创新高

巴拿马运河管理局 20 日说，由于中东战事导致霍尔木兹海峡关闭，巴拿马运河上一财年的货运量创历史新高。

这一机构说，2025 年 10 月至 2026 年 9 月这一财年内，近 1.4 万艘船经巴拿马运河运送货物，货运量达 5.21 亿吨。此前运河货运量最高纪录为 2022 财年的 5.18 亿吨。巴拿马运河承担约 5% 的全球海上贸易量。

巴拿马运河管理局局长伊利娅·埃斯皮诺说，霍尔木兹海峡通航受阻后，经巴拿马运河通行的船舶大幅增加，运河一度将每日通航量从 36 艘增至 41 艘。不过，由于降雨不足引发干旱，本月早些时候运河已将每日通航量降至 32 艘。

霍尔木兹海峡是全球能源运输“咽喉”，受阻前承担全球约五分之一的原油和成品油运输。按法新社说法，今年巴拿马遭遇“异常强烈的”厄尔尼诺现象，降雨不足，运河赖以运作的两个淡水人工湖水位下降。埃斯皮诺说，尽管气候恶劣，运河货运量仍旧增加。（2026-10-21）

来源：维运网

西非三大港拥堵加剧，达飞征收港口拥堵附加费！

中国出口报价面临压力

11 月起，发往西非部分港口的集装箱运输成本又要增加了。

法国达飞轮船于 2026 年 10 月 16 日发布公告，宣布对发往**加纳特马、塞拉利昂弗里敦和利比里亚蒙罗维亚**的货物征收港口拥堵附加费。

新收费原则上自 11 月 1 日起，按装货日期执行；来自美国和巴西的货物则自 11 月 15 日起适用。

三份公告给出的理由相同：根据相关港口目前的运营状况。对中国货代而言，这次调整需要注意的不只是新增一笔费用，还包括不同目的港、货物类型和起运地区之间的收费差异。

一、青岛不再挂靠，货物改到釜山中转

16-OCT-2026

PCSto Tema, Ghana

PRICES & SURCHARGES

Considering the current operational situation in Tema, Ghana, CMA CGM informs its customers of the following **Port Congestion Surcharge (PCS)**:

Effective November 1st, 2026 (November 15th, 2026 for USA & Brazil), loading date

- **Origin:** From Far East, North Europe, East & West Mediterranean, Adriatic, Black Sea, North Africa, North America, South America, Central America & the Caribbean, Guyanas North Brazil
- **Destination:** To Tema, Ghana
- **Cargo:** Dry, Reefer & Special equipment
- **Quantum (Dry):** EUR 200 / USD 200 per TC (except Far East: USD 200 per TEU)
- **Quantum (Reefer):** EUR 850 / USD 1,000 per TEU
- **Settlement:** with freight

PCSto Freetown, Sierra Leone

PRICES & SURCHARGES

Considering the current operational situation in Freetown, Sierra Leone, CMA CGM informs its customers of the following **Port Congestion Surcharge (PCS)** update:

Effective November 1st, 2026 (November 15th, 2026 for USA & Brazil), loading date

- **Origin:** From North Europe, West Mediterranean, Adriatic & North Africa
- **Destination:** To Freetown, Sierra Leone
- **Cargo:** Dry, Reefer & Special equipment
- **Quantum:** EUR 350 per TEU
- **Settlement:** with freight

- **Origin:** From North America, East Mediterranean & Black Sea
- **Destination:** To Freetown, Sierra Leone
- **Cargo:** Dry, Reefer & Special equipment
- **Quantum:** USD 400 per TEU
- **Settlement:** with freight

- **Origin:** From Far East, Indian Subcontinent, Middle East Gulf, South America, Central America & the Caribbean, Guyanas North Brazil
- **Destination:** To Freetown, Sierra Leone
- **Cargo:** Dry, Reefer & Special equipment
- **Quantum:** USD 700 per TEU
- **Settlement:** with freight

PCS to Monrovia, Liberia

PRICES & SURCHARGES

Considering the current operational situation in Monrovia, Liberia, CMA CGM informs its customers of the following Port Congestion Surcharge (PCS):

Effective November 1st, 2026 (November 15th, 2026 for USA & Brazil), loading date

- Origin: From North Europe, West Mediterranean, Adriatic & North Africa

- Destination: To Monrovia, Liberia

- Cargo: Dry, Reefer & Special equipment

- Quantum (Dry): EUR 250 per TC

- Quantum (Reefer): EUR 600 per TEU

- Settlement: with freight

- Origin: From Far East, Indian Subcontinent, Middle East Gulf, North America, South America, Central America & the Caribbean, Guyanas North Brazil, East Mediterranean & Black Sea

- Destination: To Monrovia, Liberia

- Cargo: Dry, Reefer & Special equipment

- Quantum (Dry): USD 300 per TC

- Quantum (Reefer): USD 700 per TEU

- Settlement: with freight

先看与中国出口联系较紧密的远东起运货物。

- **特马港：**普通干货箱 200 美元/TEU，冷藏箱 1000 美元/TEU。

根据达飞 10 月 16 日发布的公告，**发往加纳特马港的干货箱，来自远东地区的货物按 200 美元/TEU 收取拥堵附加费；冷藏箱则按 1000 美元/TEU 收取。**

收费范围涵盖远东、北欧、东西地中海、亚得里亚海、黑海、北非以及美洲等地区，适用于干货、冷藏货物及特殊设备。

- **弗里敦港：**远东起运货物，拥堵费为 700 美元/TEU。

弗里敦的收费按起运地区划分：

北欧、西地中海、亚得里亚海及北非：350 欧元/TEU；

北美、东地中海及黑海：400 美元/TEU；

远东、印度次大陆、中东海湾，以及公告列明的部分美洲地区：700 美元/TEU。

上述费率适用于干货、冷藏货物及特殊设备。

- **蒙罗维亚港：**远东起运干货箱 300 美元/箱，冷藏箱 700 美元/TEU。

蒙罗维亚的收费同样分为两档：

北欧、西地中海、亚得里亚海及北非起运：干货箱 250 欧元/箱，冷藏箱 600 欧元/TEU；

远东、印度次大陆、中东海湾、北美、南美，以及公告列明的其他地区起运：干货箱 300 美元/箱，冷藏箱 700 美元/TEU。

需要特别说明的是，达飞公告中的普通干货箱部分使用 “per container” 或 “per TC” 计费，远东至特马则明确使用 “per TEU”。货代在核算 20 英尺箱和 40 英尺箱的实际费用时，应以适用的具体费率条款及当地船公司确认为准，不能把所有收费单位一概当成每 TEU。

三港的新增费用均随海运费一并收取。也就是说，订舱时如果只核对基本海运费，而没有把目的港拥堵附加费纳入报价，后续很容易出现成本缺口。

这不是西非港口第一次出现拥堵收费

如果只看 10 月 16 日这三份公告，容易以为这是一次突然发生的收费调整。但把时间线往前拉，会发现西非港口的作业压力此前已经引起船公司和港口管理部门的注意。

弗里敦就是一个较为明显的例子。

达飞在 2026 年 1 月 9 日发布过针对弗里敦的港口拥堵附加费公告；5 月 13 日，船公司再次调整相关收费；6 月 1 日，又发布新的收费安排。

在 6 月 1 日的公告中，达飞宣布，**自 6 月 15 日起，对除北美和拉美以外地区发往弗里敦的货物收取 500 欧元或 600 美元/TEU 的拥堵附加费；来自北美和拉美的货物则自 7 月 2 日起适用 600 美元/TEU 的费率。**

到了 10 月 16 日，达飞再次发布新一轮收费安排，针对不同起运地区设

定 350 欧元、400 美元和 700 美元/TEU 等不同档位。

这条时间线说明，弗里敦的拥堵收费并非首次出现。对长期操作西非航线的货代来说，目的港附加费已经不是报价单里可以忽略不计的零散项目，而是需要持续跟踪的成本变量。

特马港的拥堵情况

相比单纯的费率调整，加纳特马港此前出现的陆侧集疏运问题，更值得出口企业留意。

2026 年 8 月 7 日，加纳通讯社（GNA）报道，加纳港口与港湾管理局（GPHA）针对特马港陆侧拥堵推出应对措施。

报道援引港口管理部门的说法称，**当时的拥堵与进口货量明显增加、等待出口的空箱数量上升，以及港区内外道路交通问题有关。**这些因素影响了重箱和空箱的疏运。

GPHA 当时表示，正在通过增加船舶挂靠、加快空箱疏运、加强卡车调度和箱体转运、优化堆场使用及交通管理等方式改善作业情况，并呼吁进口商、清关代理和货主尽快提货，以释放堆场空间。

到了 10 月 9 日，加纳政府信息服务部门又发布消息称，GPHA 与加纳税务局海关部门及港口物流行业相关机构召开会议，讨论特马港拥堵和货物疏运问题。

会议重点之一，是改善清关和货物提离流程，减少进口商承担的额外成本。

这两则消息都指向同一个问题：**港口拥堵并不一定只是码头泊位不足，也可能与货物在堆场停留时间、清关效率、空箱管理和港区道路运输相互影响有关。**

船舶靠港之后，货物能否及时清出堆场，同样影响后续作业。如果进口货物提离不够及时，堆场空间被占用，空箱和出口箱的调度也可能受到牵连。

因此，船公司宣布收取拥堵附加费，并不等于港口已经完全停摆；反过来，即使港口仍在作业，也不代表货物周转不会受到影响。

华南至特马，10月27日起还要留意超重附加费

除了11月起实施的港口拥堵附加费，特马航线还有一项近期已经公布的收费变化。

达飞于2026年10月14日发布超重附加费公告：自10月27日起，从远东地区发往加纳特马港、毛重超过18吨的20英尺集装箱，每箱加收300美元，直至另行通知。

这项收费与11月起的港口拥堵附加费并非同一项目，适用条件也不同。

前者针对远东起运、毛重超过18吨的20英尺箱；后者则按照目的港、起运地区及货物类型收取。符合两项收费条件的货物，货代应分别核对其适用性，不能因为已经计入PCS，就默认OWS也已包含在内。

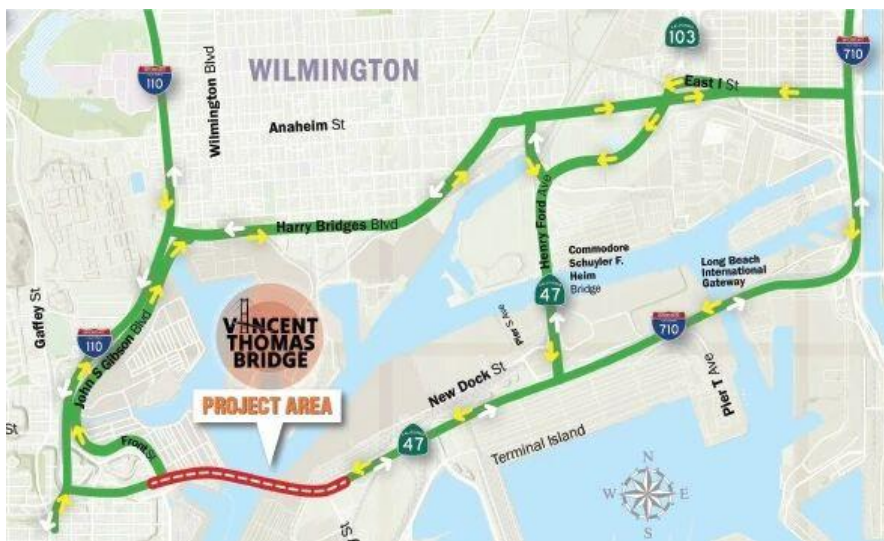
对于中国出口企业，尤其是华南地区发往特马的重货，订舱前应把箱型、申报毛重和适用附加费逐一核对。报价时漏掉300美元，等到出运后再向客户解释，操作上往往会比较被动。（2026-10-21）

来源：搜航网

洛杉矶港大桥将关闭 16 个月

日均 4700 辆港口卡车绕行，提还柜成本或增加

根据加州交通运输局（Caltrans）最新安排，文森特·托马斯大桥（Vincent Thomas Bridge）将于当地时间 2026 年 **11 月 7 日**起全面关闭，开展桥面更换工程，封闭期约 16 个月，目标 2028 年 3 月初恢复通行。



文森特·托马斯大桥是连接港区码头与圣佩德罗地区，衔接 110 号州际公路的重要通道，承担**洛杉矶港**和**长滩港**的货运和员工通勤需求。

根据 Caltrans 项目数据，大桥日均通行车辆约 5.3 万辆次，其中重型卡车占 8.8%，约 **4700 辆**次为港口相关卡车。

Caltrans 表示，将在周边 18 个关键交叉路口部署交通管制人员进行现场手动疏导，同时加派执法力量管控重型卡车违规行驶，以缓解绕行带来的交通压力。

封桥前，洛杉矶—长滩港已经出现集装箱停留时间延长的情况。太平洋商船协会（PMSA）数据显示，9 月份两港由卡车提运的集装箱平均码头滞留时间为 **3.18 天**，高于 8 月份的 2.95 天，铁路集装箱平均码头滞留时间则从 6.75 天升至 **7.19 天**。”

PMSA 指出，创纪录的旺季货量推高了滞留时间。洛杉矶港 9 月完成集装箱吞吐量 **104.27 万 TEU**，创下单月历史纪录。进口重箱占 54.57 万 TEU，同比增长 19%。

长滩港同期吞吐量达到 **99.72 万 TEU**，同比增长 25%，同样刷新单月纪录，进口重箱 50.94 万 TEU，同比增长 31.3%。

从运输环节看，封桥后如果绕行导致车辆无法按原计划抵达码头，后续仓库卸货、空箱返还和下一趟提箱安排都可能需要调整。对于免堆期余量少、仓库预约紧张的货物，时间缓冲不足可能增加额外费用风险。

空箱返还同样需要提前确认。一旦还箱地点或接收窗口发生变化，车辆与底盘的占用时间可能延长，进一步影响后续运输。（2026-10-22）

来源：环球时报

中国与吉布提强调维护航行自由重要性

双方认为：缓和中东局势是推动解决

非洲之角和红海安全挑战的关键

21日，中共中央政治局委员、外交部长王毅同吉布提共和国外交与国际合作部部长、政府发言人奥马尔在北京举行会谈。双方发表关于维护非洲之角和平稳定及红海和亚丁湾航道安全的联合新闻公报。公报表示，双方认为，缓和中东局势是推动解决非洲之角和红海安全挑战的关键。这一公报引发外媒关注，尤其是双方强调维护红海、曼德海峡航行自由的重要性，强调各国商船根据国际法行使航行权利应得到尊重。

接受《环球时报》记者采访的中国专家表示，吉布提作为地区枢纽国家，与中方协调立场，有助于获得红海沿岸及非洲之角国家认同，提升相关主张在全球南方国家中的感召力，而在地区紧张局势升温的背景下，公报倡导地区协商，有助于凝聚沿岸国家共识，抵制阵营对抗，防止域外大国借航道安全扩大军事部署、激化地区对立，为后续外交斡旋预留空间。

22日的外交部例行记者会上，外交部发言人毛宁进一步介绍有关情况说，双方一致认为，近期红海局势升温，对全球经济特别是非洲之角地区国家经济活动造成严重威胁，加剧了海盗、恐怖主义等安全问题。双方不希望地区紧张局势向红海方向进一步外溢，呼吁各方遵守联合国宪章宗旨和原则，恪守国际法基本准则，通过对话和外交手段，避免地区紧张局势升级。毛宁表示，双方都认为绝不能把非洲之角作为地缘政治的博弈场，不能把中东战火烧向非洲之角。

公开报道显示，吉布提与也门隔曼德海峡相望，最窄处仅宽约29公里，扼守连接红海和印度洋的咽喉要道，被称为“石油通道上的哨兵”，整个红海

航道承担全球约 12% 的海上贸易和 30% 的集装箱运输量。路透社在报道中提到，中国 2017 年在当地设立海外首个保障基地，美国、日本和法国在吉布提设有军事基地。

科威特《阿拉伯时报》网站称，这份声明发表之际，外界担忧持续升级的地区紧张局势，或将进一步威胁红海、非洲之角的海上安全、国际贸易与地区稳定。“中国与吉布提表示，各国均应享有在红海的航行自由”，路透社 22 日以此为题报道称，随着也门战事升级，美国国务院已下令其驻沙特阿拉伯外交机构的部分外交人员及其家属撤离，也门战事已成为由美以针对伊朗的冲突所引发的地区对抗中的又一个新战线。土耳其阿纳多卢通讯社提到，中国警示称，要防止中东冲突蔓延至非洲之角。

“中国与吉布提发表联合公报，是南南合作的典型范例，也是推动构建人类命运共同体的生动实践。”军事问题专家张军社 22 日对《环球时报》表示，中国驻吉布提保障基地为亚丁湾护航、反海盗、人道主义救援提供了重要后勤保障。这不仅维护了红海和亚丁湾航道的安全，也促进了非洲之角地区的和平稳定，充分体现了中国负责任大国的担当。

长期关注非洲问题的北京外国语大学国际关系学院教授宋微对《环球时报》记者表示，不同于过往很多仅聚焦航道通行安全的表态，此次联合新闻公报将红海安全放在非洲之角整体地区治理框架内审视，不再局限于单一海上安全事件，提出要统筹外交、安全、发展政策协同应对危机。

宋微分析称，短期而言，冲突持续升级会推高航运保险费率，抬升亚欧、东非贸易物流成本。非洲之角国家高度依赖红海通道进口粮食、能源，航运风险将转化为民生压力，加剧粮食安全隐患，推升海盗、跨境武装流动等次生风险；也门战事恶化还可能引发跨海难民潮，给接收地公共服务带来巨大压力。她说：“中方推动的红海治理路径区别于域外大国依赖军事行动的模式，坚持地区国家主导、安全与发展并举。”（2026-10-23）

来源：JCtrans 杰西圈

两艘集装箱船起火

货损未明，救助仍在继续

两艘集装箱船在海上发生火灾，一艘的救助工作已进入降温和清除余火阶段，另一艘仍在灭火并尝试稳定船舶。随着救助持续推进，两艘船的后续去向逐渐成为关注重点，但船上货物究竟受损多少，目前仍没有明确答案。

近日，海事媒体报道了 **HMM PLATINUM** 和 **ESPIRITO SANTO EXPRESS** 两艘集装箱船的火灾处置进展。

HMM PLATINUM：目的地指向德班，船舶仍受限

HMM PLATINUM 在印度洋马达加斯加南部海域发生火灾，事发时正从印度卡图帕利港驶往巴西桑托斯港。

据媒体引述，HMM 介绍，船上灭火工作已进入降温和清除余火阶段。船上 24 名船员均安全。待火情完全扑灭后，船舶计划前往附近港口，接受后续检查和调查。

但灭火进入收尾阶段，并不代表船舶已经恢复正常航行。截至 10 月 23 日的报道，船舶仍处于操纵能力受限状态，天气条件也影响了后续安排，拖轮在附近待命。

船舶追踪网站 Skypace 于 10 月 25 日显示，该船目的地为南非德班，预计抵达时间为当地时间 10 月 27 日中午前后，航行状态仍标注为“操纵能力受限”。

这一动态显示，船舶当时仍在向德班方向航行。不过，AIS 目的地和预计抵达时间属于动态追踪信息，不能据此认定德班已正式确认接收该船。

货物方面，海事理赔机构 W.E. Cox 的资料显示，该船载有约 2,300 个集装箱。目前尚无完整货损清单，货物是否受到火焰、高温、烟雾或灭火用水影响，仍需后续检查确认。

ESPIRITO SANTO EXPRESS：船东仍在推进灭火和船舶稳定工作

ESPIRITO SANTO EXPRESS 的火灾发生于 10 月 15 日，当时，该船正从新加坡驶往巴西桑托斯，随后船员弃船。

船东 Seaspan 于 10 月 22 日发布的公告称，**船上人员均已确认安全。船上生活区前方的货舱区域先出现烟雾，随后发生火灾，现场团队正继续灭火并开展船舶稳定工作。**

赫伯罗特随后向客户说明，事故对船舶运营及货物的影响仍在评估。公司暂时无法确认单个集装箱或具体货物的状态，也无法确定何时能够提供详细货损信息。

ONE 此前也就该船事故发布客户通知，由于该船执行的 SX1 航线连接亚洲与南美东海岸，事故后续可能影响相关货物的运输安排，但目前还没有足够信息确认具体哪些货物会延误、改港或转运。

两起事故目前都面临一个实际问题：**即使火情得到控制，货物也不一定能马上恢复正常运输。**

船舶需要先确保安全，再根据实际情况安排拖带、靠港和检查。货物能否提取、是否需要转运，以及原定交付时间是否受到影响，都要等船舶处置和货物查验结果进一步明确。

此外，专业救助可能涉及救助担保等程序。（2026-10-26）

来源：JCtrans 杰西圈

上海挂靠有变！

赫伯罗特、万海调整亚洲—美东航线

赫伯罗特与万海联营的一条亚洲—美国东海岸航线，近期调整了上海、宁波的挂靠安排。

据 Container News 报道，AA7 服务的上海挂靠将由原先的每周一次调整为隔周一次，并与宁波交替挂靠，上海货量通过 AA7 发往美国东海岸的周班选择将减少。

上海、宁波交替挂靠

AA7 是一项连接亚洲与美国东海岸的集装箱服务，目前投入 13 艘船舶，船型规模约为 6500—13500TEU。

此次调整后，航线挂港顺序为：**上海/宁波 → 台北 → 盐田 → 蛇口 → 盖梅 → 新加坡 → 科伦坡 → 纽瓦克 → 诺福克 → 查尔斯顿 → 萨凡纳 → 上海/宁波**

其中，上海与宁波不再同时保持每周挂靠，而是采用**隔周交替**的方式。

此外，**科伦坡也将随宁波班次挂靠**。

AA7 不是取消上海，而是把原有的上海周班覆盖拆分到上海、宁波两个港口之间。

赫伯罗特近期运营更新已出现相关调整

从赫伯罗特近期公布的运营信息来看，AA7 近期确实存在多项船期及挂靠变化。

在 Week 41 Asia & Oceania Operational Update 中，赫伯罗特列明：

**WAN HAI A08 取消上海挂靠；TEMPANOS 取消宁波及科伦坡挂靠；
WAN HAI A18 取消科伦坡挂靠；TUBUL 在上海退出，并由 TEMPANOS
于第 42 周接替。**

这些调整属于具体船舶、具体航次层面的运营安排，赫伯罗特目前仍将 AA7 列为亚洲—美国东海岸服务，上海、宁波仍在该服务的港口覆盖范围内。

上海出货，订舱时要看具体航次

涉及从上海出运、目的港为美国东海岸的货物，最直接的变化是 AA7 的上海班次密度。

此前每周都有上海挂靠，后续如果按照隔周交替安排，货代在安排 AA7 订舱时，就需要进一步确认具体航次是否挂靠上海。

如果出货时间卡得比较紧，上海班次与宁波班次之间的间隔，也可能影响截单、拖车以及后续船期衔接，尤其是 AA7 覆盖纽瓦克、诺福克、查尔斯顿、萨凡纳等美国东海岸主要港口，上海挂靠频率变化后，原本依赖这一服务安排美东货物的客户，可能需要重新匹配出运日期。

目前来看，AA7 整体变化主要集中在上海、宁波的挂靠覆盖方式，具体船期仍应以船公司当期公布的航次安排为准。（2026-10-26）

来源：央视新闻

巴西总统选举第二轮投票最终计票结果公布

卢拉赢得连任

巴西高等选举法院当地时间 25 日晚公布巴西总统选举第二轮投票最终计票结果，现任总统、劳工党候选人卢拉获得最多选票，**得票率为 51.79%**；前总统雅伊尔·博索纳罗之子、自由党候选人弗拉维奥·博索纳罗得票率为 48.21%。本次投票率为 80.78%，共有超过 3050 万人未参与投票。

根据投票结果，卢拉赢得巴西总统选举，成功连任，将开启其第四个总统任期。

本月 4 日举行的首轮投票中，弗拉维奥·博索纳罗以 47.03% 的得票率排名第一，卢拉以 45.16% 位居第二。**由于两人均未获得过半数有效选票，选举进入第二轮。**（2026-10-26）

动物疫情

01 非洲猪瘟



1. 匈牙利发生 15 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 12 日，匈牙利通报巴兰尼亚州等 3 地发生 15 起野猪非洲猪瘟疫情，15 头野猪感染死亡。

2. 芬兰发生 3 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 12 日，芬兰通报南芬兰区发生 3 起野猪非洲猪瘟疫情，3 头野猪感染死亡。

3. 塞尔维亚发生 1 起家猪非洲猪瘟疫情

10 月 12 日，塞尔维亚通报马切万州发生 1 起家猪非洲猪瘟疫情，1 头家猪感染死亡，4 头被扑杀。

4. 西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 15 日，西班牙通报加泰罗尼亚自治区发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情，1 头野猪感染死亡。

5. 波兰发生 26 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 16 日，波兰通报西滨海省等 5 地发生 26 起野猪非洲猪瘟疫情，44 头野猪感染死亡。

02 禽流感



6. 挪威发生 1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 13 日，挪威通报芬马克郡发生 1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

7. 塞尔维亚发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 14 日，塞尔维亚通报南巴纳特州发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感

感疫情，1 只野禽感染死亡。

8. 英国发生 1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 15 日，英国通报苏格兰发生 1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

9. 丹麦发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 16 日，丹麦通报洛兰岛发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，12 只野禽感染死亡。

10. 秘鲁发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

110 月 13 日，秘鲁通报皮乌拉省发生 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，2940 只家禽感染死亡，2860 只被扑杀。



11. 挪威发生 1 起禽传染性喉气管炎疫情

10 月 12 日，挪威通报泰勒马克郡发生 1 起禽传染性喉气管炎疫情，1 只家禽感染。

12. 挪威发生 1 起禽传染性支气管炎疫情

10 月 12 日，挪威通报默勒-鲁姆斯达尔郡发生 1 起禽传染性支气管炎疫情，1 只家禽感染。

13. 挪威发生 1 起禽支原体病疫情

10 月 12 日，挪威通报泰勒马克郡发生 1 起禽支原体病疫情，6 只家禽感染。

14. 波兰发生 1 起新城疫疫情

10 月 12 日，波兰通报大波兰省发生 1 起新城疫疫情，47.3 万只家禽感染，346 只死亡。

15. 法国发生 156 起西尼罗热疫情

10 月 12 日，法国通报吉伦特省等 19 地发生 156 起西尼罗热疫情，153 匹马和 7 只家禽感染。

16. 希腊发生 1 起 8 型蓝舌病疫情

10 月 16 日，希腊通报卡瓦拉省发生 1 起 8 型蓝舌病疫情，6 只绵羊感染，1 只死亡。

17. 爱尔兰发生 16 起 3 型蓝舌病疫情

10 月 16 日，爱尔兰通报韦克斯福德郡等 6 地发生 16 起 3 型蓝舌病疫情，22 头牛感染，1 头死亡。

18. 希腊发生 5 起羊痘疫情

10 月 16 日，希腊通报罗多彼省发生 5 起羊痘疫情，249 只绵羊感染，12 只死亡。