悦览天下 静观世界

- 全国主要港口 1-9 月吞吐量数据出炉：谁在突出重围
- 美国或将对涉华船舶的港务费暂停征收再延长两个月
- 全球港口联合罢工！涉及 22 国/113 个港口，数万集装箱面临延误
- 最准的马士基，也是掉得最狠的：13 大船司集体交出“最差成绩单”

资讯组出品

2026-11-02

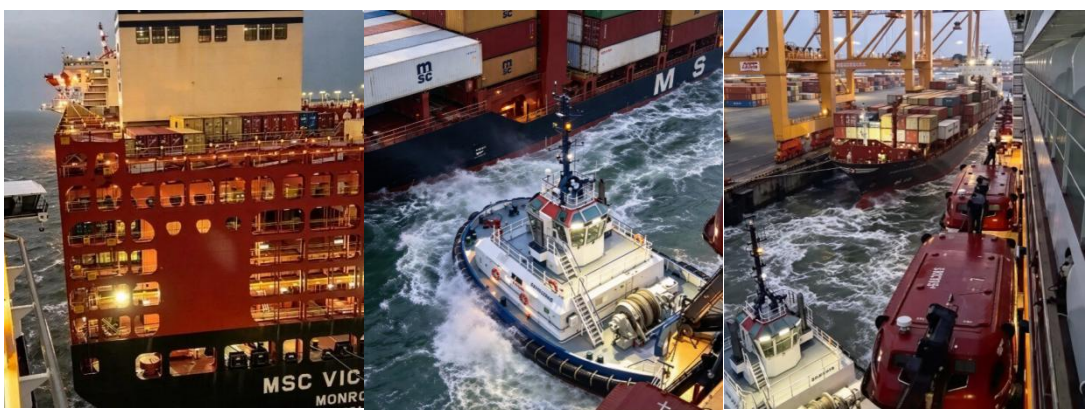
来源：JCtrans 杰西圈

突发！MSC 集装箱船被撞

曾挂靠宁波、盐田等

一艘正在**德国不来梅哈芬港靠泊的 1.65 万 TEU 级集装箱船**，遭遇了一起意外碰撞。

当地时间 10 月 25 日，TUI Cruises 旗下邮轮 Mein Schiff 3 在离开德国不来梅哈芬港时，与停泊在集装箱码头的 MSC VICTORINE 发生碰撞。



目前已确认，事故没有造成人员伤亡。涉事船舶均在港内接受后续检查，事故原因仍由当地水上警察调查。

事故中的集装箱船——MSC VICTORINE，此前一直承担**远东—欧洲方向 Swan 航线**运输任务。

MSC VICTORINE

- IMO：9946867
- 船旗：利比里亚
- 建造年份：2023 年
- 船长：约 366 米

- 船宽：51 米
- 总吨：约 15.55 万吨
- 集装箱运力：约 16,520TEU

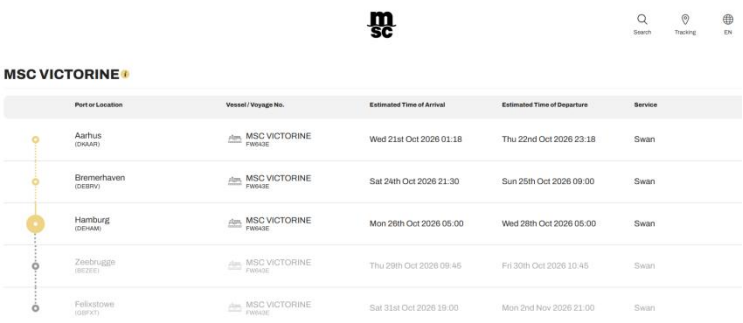
船舶登记资料显示，其注册船东为 **Fortune Coconut Shipping Limited**；**MSC** 则负责商业运营及船舶管理。

根据近期船舶数据，MSC VICTORINE 执行 MSC 的 SWAN 服务，航线覆盖亚洲及北欧主要港口。今年 8 月至 9 月期间，该船曾挂靠中国及亚洲多个港口，包括宁波、盐田、新加坡等。



序号	始发港	始发港国家	始发港抵港吃水(米)	始发港离港吃水(米)	航次开始时间	目的港	目的港国家	目的港抵港吃水(米)	航次结束时间
1	奥尔胡斯	丹麦	12.8	12.9	2026-10-23 05:31 UTC+8	不来梅哈芬	德国	12.9	2026-10-25 02:31 UTC+8
2	哥德堡	瑞典	12.6	12.8	2026-10-20 06:39 UTC+8	奥尔胡斯	丹麦	12.8	2026-10-21 06:01 UTC+8
3	安特卫普	比利时	15.6	12.6	2026-10-15 22:11 UTC+8	哥德堡	瑞典	12.6	2026-10-18 23:01 UTC+8
4	费力克斯托	联合王国	16.6	15.6	2026-10-11 17:39 UTC+8	安特卫普	比利时	15.6	2026-10-14 02:19 UTC+8
5	新加坡	新加坡	16.8	16.8	2026-09-16 09:09 UTC+8	费力克斯托	联合王国	16.6	2026-10-10 18:23 UTC+8
6	盐田	中国	14.2	16.4	2026-08-31 11:55 UTC+8	新加坡	新加坡	16.8	2026-09-09 15:16 UTC+8
7	宁波	中国	12.1	14.6	2026-08-20 05:47 UTC+8	盐田	中国	14.2	2026-08-29 15:07 UTC+8
8	Busan	韩国	11.6	11.6	2026-08-06 21:59 UTC+8	宁波	中国	12.1	2026-08-18 13:01 UTC+8
9	宁波	中国	12.5	11.6	2026-08-02 12:47 UTC+8	Busan	韩国	11.6	2026-08-05 10:35 UTC+8

10 月，该轮抵达欧洲港口。10 月 21 日，在丹麦奥胡斯完成近期一次货物作业，随后驶往不来梅哈芬。



据德新社报道，邮轮长 293 米，事发时载有 2428 名乘客和 922 名船员。德国港口方面信息，邮轮在驶离不来梅哈芬时与停泊中的 MSC VICTORINE 发生碰撞。当地媒体报道称，MSC VICTORINE 船体出现一道约 10 米长的裂口，邮轮本身的损伤较为明显，至少有数艘救生艇受损。而德国警方消息称，涉事的共有三艘船，第三艘船的信息尚未公布。

AIS 显示，截至 26 日下午，**MSC VICTORINE 仍在“靠泊”状态**，目前船上货物状况还不确定，但如果该船后续需要维修、接受适航检查或改变原定运营安排，那么影响可能沿着船期继续传导，尤其是已经装载或计划搭乘该船的货物，实际需要关注：船舶什么时候恢复运营；后续挂港是否调整；船上集装箱是否受到碰撞影响；船公司是否发布货物及船期安排通知。（2026-10-26）

来源：新华财经

三大人民币汇率指数回落

人民币对美元延续偏强走势？

中国外汇交易中心公布数据显示，**10 月 23 日当周三大人民币汇率指数全线下跌，**CFETS 人民币汇率指数报 103.41，环比跌 0.29，**创 2026 年 1 月以来新低**；BIS 货币篮子人民币汇率指数报 111.02，环比跌 0.16，**创 2026 年 2 月以来新低**；SDR 货币篮子人民币汇率指数报 98.56，环比跌 0.07，**创 2026 年 2 月以来新低。**

上周（10 月 19 日至 23 日），美元指数窄幅震荡，全周微跌 0.03%。主要非美货币走势分化，欧元兑美元累计下跌约 0.33%，英镑和澳元兑美元分别上涨约 0.33%和 1.28%；美元兑日元累计下跌约 0.72%，日元表现偏强。

人民币对美元延续温和升值态势。10 月 23 日，在岸人民币对美元 16:30 收盘报 6.6711，较前一周收盘上涨 157 点，全周累计升值约 0.24%；离岸人民币对美元同期累计升值约 0.25%，周五收于 6.6691 附近。

多位分析师认为，出口韧性、企业结汇意愿回升和市场预期平稳，共同支撑人民币偏强运行。后续走势则取决于结汇需求能否持续释放，以及美元利率预期和国内稳汇率政策的变化。

从外汇供求看，国家外汇管理局数据显示，9 月银行结汇 2942 亿美元、售汇 2380 亿美元，结售汇顺差 562 亿美元；前三季度累计结售汇顺差 3941 亿美元。持续的结售汇顺差，为人民币汇率提供了支撑。

这一支撑既来自贸易项下外汇收入的流入，也与企业结汇节奏有关。长城证券分析师秦泰认为，今年二季度以来，结汇率回升反映出出口企业可能因汇率预期变化而加快结汇。企业持续卖出外汇、买入人民币，使贸易顺差进一步

转化为外汇市场上的人民币需求，成为推动人民币升值的重要机制。

中金公司研究部外汇研究负责人李刘阳的研究也显示，9 月银行代客结售汇顺差由 8 月的 519 亿美元扩大至 629 亿美元，结汇率升至 65.3%，较上月提高 3.8 个百分点。在其看来，货物贸易项下资金保持较大规模净流入，叠加企业结汇意愿回升，使外汇市场供给较为充裕，成为人民币稳中偏强的重要支撑。

外部环境同样提供了一定支持。中金公司认为，上周美债收益率回落，削弱了美元的利差吸引力；市场对人工智能相关企业融资及投资回报的担忧，也使美国未来增长前景受到更多审视。尽管能源价格和通胀压力仍对美元形成支撑，其进一步走强的动力已有所减弱。

展望后市，人民币偏强运行的供求基础仍在，但升值空间和节奏仍存在不确定性。李刘阳预计，出口韧性和较为充裕的外汇供给将继续提供支撑，人民币汇率或保持有涨有跌的双向波动。

对于进一步升值的空间，财通证券分析师隋修平从历史周期出发进行测算。他指出，过去五轮人民币升贬值周期中，美元指数与美元兑人民币汇率的相关系数均值约为 0.69。根据历史相关性和美元波动幅度进行情景外推，本轮美元兑人民币汇率区间下限或在 6.56 附近。这一测算依赖特定假设，后续仍需结合美元及国内外基本面变化观察。

政策对升值节奏的调节也值得关注。隋修平认为，**央行倾向于发挥市场在汇率形成中的决定性作用，同时通过中间价调节和预期引导平抑波动。**中金公司注意到，上周人民币对美元中间价累计调强 40 点，幅度小于即期汇率。在其看来，这一变化显示，稳汇率政策着眼于平滑升值节奏、稳定市场预期。

短期内，本周美联储、日本央行和欧洲央行的议息会议，将为主要货币走势提供新的指引。若美国通胀和工资数据推动市场上修加息预期，美元可能反

弹，人民币也可能面临阶段性扰动；若美元的利率支撑继续减弱，较为充裕的结汇供给则有望支持人民币维持偏强表现。

人民币偏强运行的影响，还将延伸至国内货币政策和债券市场。财通证券认为，本轮人民币升值行情或已进入后半程，但结汇需求释放与货币宽松预期仍可能支持债券收益率下行。人民币走强有助于缓解汇率贬值压力，为国内货币政策保持支持性立场创造条件，但降息是否落地，仍需结合国内经济和物价形势判断。

对企业而言，汇率偏强并不意味着单边升值趋势已经确立，仍需根据实际收付款安排合理结汇、管理外汇敞口，降低汇率波动对经营利润的影响。

(2026-10-26)

来源：JCtrans 杰西圈

红海航线有新动作

中国 3 港在列

据行业媒体消息，**阿联酋航运（Emirates Shipping Line，ESL）**计划于今年 11 月推出一条连接**中国与红海**地区的新集装箱航线，命名为 **China Red Sea Connector（CRC）**。

Emirates Shipping Line launches China–Red Sea service

October 24, 2026

根据媒体援引的航运数据机构 DynaLiners 信息，新航线将挂靠**上海、宁波、南沙、埃及索赫纳、约旦亚喀巴、沙特阿拉伯吉达**，为中国与红海沿岸市场之间提供新的直达海运连接。



报道显示，ESL 计划为这条航线部署 **4 艘**集装箱船，单船运力约为 2,500TEU，服务频率约为每两周一班。

据报道公布的挂港顺序，航线安排如下：**上海—宁波—南沙—索赫纳—亚喀巴—吉达，其中，索赫纳位于埃及，亚喀巴位于约旦，吉达则是沙特阿拉伯的重要港口。**新航线将**中国的三个港口与红海沿岸的主要港口连接起来**，为相关市场之间的货物运输增加一项海运选择。

这不是 ESL 首次布局中国—红海市场。2024 年 3 月，ESL 曾公布 CRC（China Red Sea Connector）服务，挂靠宁波、南沙、蛇口，并经马来西亚巴生港连接沙特吉达和埃及索赫纳。对比此次报道披露的安排，上海出现在新的挂港序列中，蛇口和巴生港则未列入其中，约旦亚喀巴也被纳入此次公布的挂港安排。

不过，目前还没有足够的官方信息确认两版服务之间的具体运营关系。这次安排究竟是独立开设的新服务，还是既有网络的调整，仍需以 ESL 后续公告为准。

ESL 今年稍早些曾针对中东和红海市场发布客户公告表示，受当时中东军事冲突升级影响，区域环境存在较大不确定性，并称公司正在考虑启用应急网络，通过位于霍尔木兹海峡以外的区域港口作为替代方案，以尽量维持业务连续性。一天后，ESL 又宣布针对往返阿联酋、沙特、阿曼、埃及、约旦等中东及红海相关市场的货物收取 Emergency Cost Recovery Surcharge。ESL 当时解释称，相关措施与额外运营成本有关，包括延误、改走其他航线、转运以及货物返回装货港等可能产生的成本。到了 **4 月，ESL 仍曾针对红海货物发布具体的应急运输安排。例如，部分货物需要在替代港口卸货并进行后续转运，同时可能产生额外费用。**（2026-10-27）

来源：港口圈

全国主要港口 1-9 月吞吐量数据出炉

谁在突出重围

1-9 月，全国主要港口完成货物吞吐量 136.4 亿吨，同比增长 0.7%，其中内贸吞吐量同比下降 0.28%，外贸吞吐量同比增长 2.9%。完成集装箱吞吐量 2.7 亿标箱，同比增长 4.5%。

经历 8 月台风影响后，9 月全国港口迎来了积压订单抢运、欧美旺季冲刺，以及国内制造业秋季生产的多重共振，生产有所回暖。9 月单月，全国主要港口货物吞吐量同比增长 2.3%，其中内、外贸吞吐量同比分别增长 1.6%和 3.7%，集装箱吞吐量同比增长 8.5%。

2026年1-9月全国主要港口集装箱吞吐量TOP20

序号	港口	1-9月	同比增速
1	上海港	4283	3.1%
2	宁波舟山港	3466	6.7%
3	深圳港	2829	7.9%
4	青岛港	2654	6.8%
5	广州港	2130	4.1%
6	天津港	1962	3.6%
7	厦门港	954	4.5%
8	苏州港（内河）	817	2.5%
9	北部湾港	724	-0.1%
10	日照港	592	7.8%
11	连云港港	519	-0.4%
12	烟台港	462	9.7%
13	营口港	460	5.5%
14	大连港	421	4.9%
15	南京港（内河）	316	4.5%
16	福州港	282	1.2%
17	洋浦港	268	33.7%
18	佛山港（内河）	266	-1.5%
19	唐山港	239	-0.5%
20	南通港	182	-2.2%

单位：万TEU

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

1-9 月，全国主要港口集装箱吞吐量前十名为：**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）。**

2026年1-9月全国主要港口货物吞吐量TOP20

序号	港口	1-9月	同比增速
1	宁波舟山港	107010	-0.8%
2	上海港	67336	-0.2%
3	唐山港	66590	2.0%
4	青岛港	57802	3.0%
5	苏州港（内河）	56183	6.3%
6	广州港	50647	2.1%
7	日照港	49423	1.8%
8	天津港	45907	1.1%
9	烟台港	42875	4.9%
10	北部湾港	36108	-0.1%
11	连云港港	28457	5.3%
12	黄骅港	27699	1.3%
13	深圳港	26135	6.8%
14	福州港	24992	-4.0%
15	南通港	22611	8.5%
16	大连港	22112	-1.8%
17	镇江港（内河）	20246	-5.6%
18	湛江港	20245	1.9%
19	南京港（内河）	19806	-0.8%
20	九江港（内河）	17550	-0.6%

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

1-9 月，全国主要港口货物吞吐量前十名为：**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）、广州港（第 6）、日照港（第 7）、天津港（第 8）、烟台港（第 9）、北部湾港（第 10）。**

两张榜单席位基本保持不变。从集装箱吞吐量来看，烟台港以 2 万 TEU 的优势超越营口港排名上升 1 位；从货物吞吐量来看，镇江港以 1 万吨的微弱优势超越湛江港上升 1 位。此外，结合地方公开数据，洋浦港 1-9 月集装箱吞吐量达 268 万标箱，同比增长 33.7%，跻身全国第 17 位。

透过两份榜单可以发现，港口**“集装箱韧性高于货物总吨重、新兴货种表现优于传统散货”**的分水岭正愈发清晰。

一方面，传统内贸大宗散货的疲软，正在让部分偏重内贸与传统货种的港口感受阵痛。前三季度，全国房地产开发投资同比下降 20.6%，房屋新开工面积下降 24.9%。受制于地产下行与钢铁产能调控，水泥、砂石、建筑钢材等内贸矿建材料需求持续萎缩。在长江内河端，高度依赖沿江建材与大宗散货中转的镇江港（-5.6%）、南京港（-0.8%）、九江港（-0.6%）货物吞吐量均处于

负增长区间；在沿海端，传统干散货占比较高的福州港（-4.0%）、大连港（-1.8%）以及北部湾港（货物与集装箱双双微降 0.1%），同样在存量结构调整中面临较大压力。另一方面，大宗商品并非全面收缩。海关数据显示，前三季度我国进口铁矿砂及其精矿 95496.7 万吨，同比增长 4.1%；进口煤及褐煤 35354.3 万吨，同比增长 2.2%。不同工业原料的需求和运输情况仍有明显差异。

在外贸端，前三季度我国货物贸易进出口总值达 39.94 万亿元（+18.8%），其中机电产品出口额同比增长 29%，占出口总额的 64.4%。电子设备、汽车及零部件等轻量化、高价值商品是拉动集装箱吞吐量的绝对主力。在这一趋势下，**不少港口凭借特色业务实现了箱量的持续增长：**

1-9 月，**深圳港**货物与集装箱吞吐量分别增长 6.8%和 7.9%。受益于深圳市进出口同比大增 38.8%（民营企业增长 49.9%）的强劲势头，深圳港外贸集装箱吞吐量达到 2638.1 万标箱（+7.4%）。以盐田港区为例，其出口货物中机电产品占比超六成。今年以来，深圳港密集开通多条途经 APEC 经济体的新航线，往返成员经济体货运量占深圳外贸总量 50%以上，并带动深圳对 APEC 经济体进出口规模突破 3.23 万亿元（+40%），实现了产业腹地与航线网络的同频共振。

烟台港 1-9 月货物吞吐量增长 4.9%，集装箱吞吐量增长 9.7%，增速高居集装箱 TOP20 次席。在散货端，烟台港深耕中非铝土矿全程物流链，1-8 月铝土矿吞吐量即突破 1 亿吨，9 月 21 日更成功接卸 32 万吨级超大型矿砂船“韦立雄心”轮，刷新单船接卸纪录；在集装箱端，烟台港通过与青岛港、日照港加密“水水中转”与内支线协作，大幅提升了区域揽货与周转效率。

前三季度，**洋浦港**集装箱吞吐量以 33.7%的增速一举冲入全国前 20 强。虽然绝对体量与头部大港尚有差距，但凭借“中国洋浦港”船籍港、内外贸同船加注保税油及启运港退税等制度优势，洋浦港不仅加密了与广西北部湾港的

“水水中转”喂给联动，更打通了面向东盟、南太平洋及洲际远洋的干线网络，成为西部陆海新通道异军突起的国际集装箱中转枢纽。

纵观前三季度，中国与东盟贸易总值增长 22.7%，对共建“一带一路”国家进出口增长 17.1%，新兴市场与机电适箱货正在重塑中国港口的货源流向。

(2026-10-27)

来源：搜航网

注意！MSC、PIL、长荣海运航线调整

中国多港新增东南亚直航

近日，地中海航运（MSC）、太平船务（PIL）与长荣海运相继公布新服务或挂港优化，覆盖中国至**印尼、马来西亚、新加坡**及**越南**等航线。

MSC 新增 Jasmine 航线



MSC 宣布推出全新独立航线 Jasmine，连接中国、新加坡及印度尼西亚。

挂港顺序：上海—宁波—蛇口—新加坡—泗水—三宝垄—新加坡—上海。

首航船舶为 MSC WIND II（航次 HF645A），预计 2026 年 11 月 4 日抵达上海。

PIL、长荣：新增中国—新加坡—马来西亚航线

PIL 宣布推出全新 CSM 航线，连接中国华北、华南与新加坡及马来西亚港口，提供周班服务。



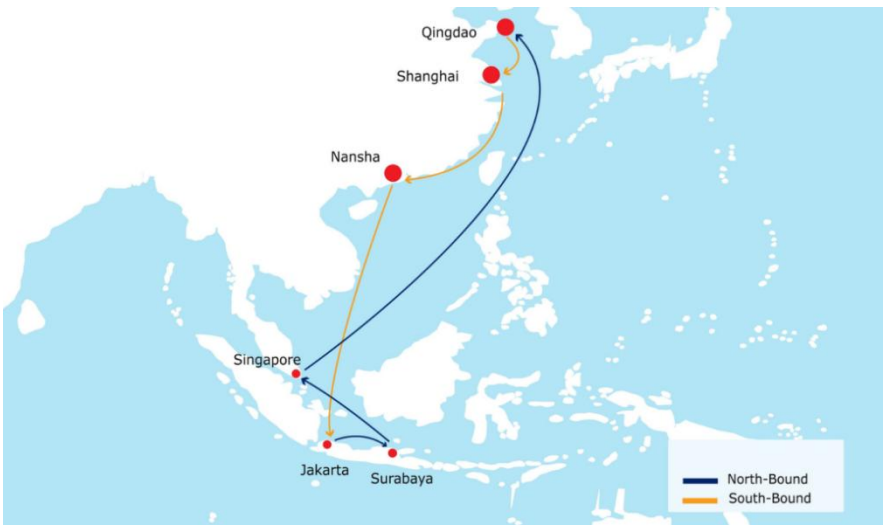
挂港顺序：天津—青岛—厦门—新加坡—巴生港—槟城—南沙—天津。

长荣海运也将以租舱方式加入该服务，使用航线名称 **NCX**。

CSM / NCX 航线首航船舶 KOTA MANIS（航次 0636S），计划于 10 月 28 日从天津启航。

PIL 升级 NCI 航线

PIL 还将升级华北—印尼 **NCI** 航线，提供中国、印尼及新加坡之间的周班服务，计划于 11 月 8 日从青岛启航。



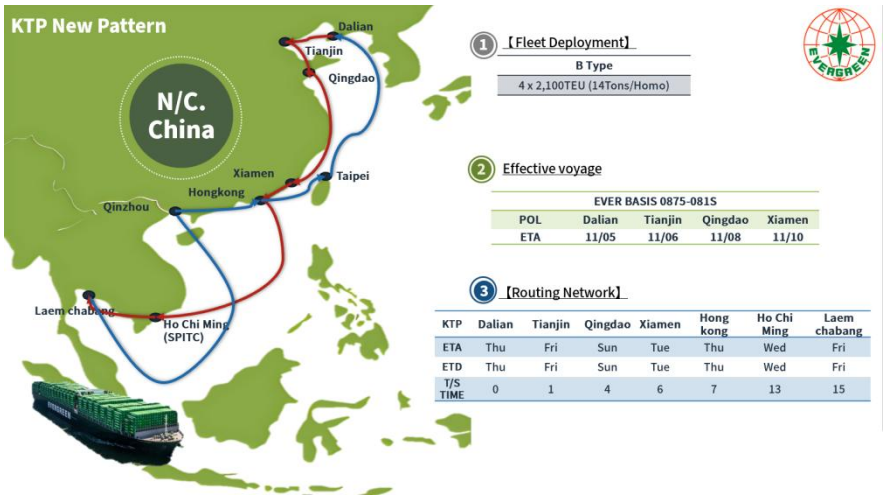
挂港顺序：青岛—上海—南沙—雅加达—泗水—新加坡—青岛。

与原航线相比，天津和厦门被移出挂靠序列，新增**上海和南沙**挂靠，新加坡挂靠次数由两次减为一次。

据 Linerlytica 报道，NCI 升级后由 HMM、PIL 和 RCL 合作运营，分别使用 **NIS、NCI** 和 **RCI05** 服务名称。

长荣 KTP 航线调整

长荣海运公布 KTP 航线调整，胡志明市挂靠码头由卡莱港调整至东部港区 SPITC 码头，并取消马尼拉北港挂靠。



挂港顺序：大连—天津—青岛—厦门—香港—胡志明市—林查班—钦州—香港—台北—大连。

调整后的首个航次由“EVER BASIS”轮（0875-081S）执行，预计于 11 月 5 日抵达大连。（2026-10-27）

来源：俄罗斯卫星通讯社

美国或将对涉华船舶的港务费暂停征收再延长两个月



根据美国贸易代表办公室（USTR）周一发布在《联邦公报》上的通知，**美国或将针对中国关联船舶的港务费暂停征收再延长两个月。**

根据通知，为期一年的港务费暂停征收将于 **11 月 9 日**到期。美国自 2025 年 11 月 10 日起，作为与中国贸易协议的一部分，实施了这一暂停措施。

文件中称：“鉴于此（编者注：指美中谈判仍在进行），**贸易代表提议将本次调查框架下所采取的反制措施的暂停期再延长两个月，至 2027 年 1 月 9 日。”**

通知中明确到，美国贸易代表办公室就该提案征集利益相关方意见，截止时间为 **10 月 30 日 17 时**（莫斯科时间 10 月 31 日 0 时）。

美国贸易代表办公室于 2025 年 4 月宣布征收上述费用。**相关措施特别针对中国船东和船舶运营商、以及中国建造船舶的运营方。**（2026-10-27）

来源：中财网

美联储决议前美元指数逼近两周高位

12 月加息概率 84.4%

美元指数周三（10 月 28 日）升至 102.40 附近，逼近两周高位。CME FedWatch 显示 10 月按兵不动概率约 92.8%，12 月加息概率约 84.4%。

有策略师指出，美联储无需今日加息即可推动市场，只需改变 12 月加息的感知概率。沃什讲话与政策声明措辞将成为关键。

行情概述：美元指数逼近两周高位，等待美联储决议

美元指数周三欧洲早盘交投于 102.40 附近，在美联储利率决议公布前逼近两周高位，显示出市场对即将到来的政策信号高度敏感。

美联储上月已将政策利率上调 25 个基点至 3.75%至 4.00%区间，当前市场普遍预期美国央行本次将维持政策利率不变，同时可能释放关于 12 月行动可能性的更多指引。

交易员与投资者正密切关注决议声明及主席随后的记者会，试图从措辞变化中判断未来紧缩路径是否仍具空间。美元指数的这一表现，也反映出近期能源价格与地缘风险共同支撑了避险需求，使得美元在主要货币中保持相对强势。决议前的观望情绪令汇市波动有所收敛，但一旦美联储释放明确信号，美元指数或将迅速选择方向，并对全球风险资产与其他货币对产生连锁影响。

市场定价：10 月按兵不动概率 92.8%，12 月加息概率 84.4%

据 CME FedWatch 工具显示，联邦基金期货定价联邦公开市场委员会维持政策利率不变的概率约为 92.8%，而 12 月加息概率则高达 84.4%。

墨尔本 Pepperstone Group 研究主管 Chris Weston 指出：**“美联储无**

需今日加息即可推动市场，它只需改变 12 月加息的感知概率。”

这一表态精准概括了当前市场的核心逻辑——决议本身的按兵不动已基本被消化，真正的变数在于前瞻指引如何重塑 12 月预期。

任何偏鹰派的言论，例如强调通胀风险仍未消除或暗示进一步紧缩的必要性，都可能迅速提振美元兑主要对手货币；反之，若决策者释放偏鸽派信号，暗示经济放缓压力增大或加息周期接近尾声，则可能在短期内削弱美元指数，并引发仓位调整。市场对沟通细节的敏感度已显著提升。

机构观点：法兴称美元近期最强，但多头头寸权重渐显

法国兴业银行策略师指出，在本周有政策决议的四大 G10 央行中，“美联储是近几周其货币表现最强的”，尽管“加元与纽元近几日看起来略为亮眼(尤其是纽元)”。

他们认为，从美联储主席沃什在杰克逊霍尔的演讲到 9 月 FOMC 会议期间，市场已逐步建立起对美元更为积极的背景，但随着时间推移，“美元多头头寸的权重已被感受到”，早前的上涨动能因此受到一定抑制。

展望未来，法兴表示，若 FOMC 传递的信息(无论在当前新环境下以何种形态呈现)能够令 12 月加息预期保持不变，他们的偏向仍是看多美元。

与此同时，他们警告称，除非欧洲央行表现得非常鹰派，否则欧洲经济基本面的疲弱将继续对欧元（1.1116, -0.0009, -0.08%）构成拖累，从而间接支撑美元相对优势。多头头寸的累积也意味着，一旦决议结果不及预期，短期回调风险可能迅速显现。

沃什讲话解读：危机创伤谨慎与投资激增乐观并存

美联储主席沃什的最新讲话表明基调略微偏软，尽管指引大体稳定。其承认被全球金融危机“过度创伤”，凸显出对下行与尾部风险的持续防范倾向，

即便沃什强调结构性增长阶段与由“良好政策”驱动的投资激增。

他强调 AI 作为即将到来的需求冲击以及强化数据驱动政策的工具，同时拒绝预先承诺 10 月与 12 月决定，使政策立场保持谨慎，但对美元并非明显鸽派。

市场认为沃什的危机创伤式谨慎以及对金融稳定和 AI 相关上行风险的关注，与美元高于中性的政策偏向大体一致。（2026-10-28）

来源：维运网

美国两大集装箱港口、八处码头或面临停摆！

250 名港口人员罢工竟掀起港口风波

中国出口货物需留意

当地时间 10 月 27 日，美国航运媒体 gCaptain 报道称，约 250 名港口安保人员可能于 11 月 1 日举行罢工。美国太平洋海事协会（PMA）发出警告：一旦罢工发生，相关码头的船舶、堆场和闸口作业都可能受到影响。

更值得留意的是，这些人员所在的码头并不是什么边缘作业点。按照 PMA 的说法，**相关码头处理着长滩港约 85%的货量，以及洛杉矶港约 33%的货量。**

人数只占一小部分，牵动的却可能是大批集装箱。 对正在安排美国线出货的中国货代和货主来说，接下来几天，恐怕要多盯一眼码头通知和船公司安排。

一、250 人，为何能牵动大量货物？

根据 gCaptain 于 10 月 27 日的报道，涉事人员属于**国际码头与仓储工人工会（ILWU）Local 26，主要从事海运码头的安保相关工作，包括闸口和货物看护等职责。**

PMA 警告，如果 Local 26 成员设置罢工纠察线，其他 ILWU 工人预计不会穿越纠察线继续工作。这样一来，原本涉及安保岗位的劳资争议，就可能进一步影响船舶作业、堆场操作和闸口运输。

对港口来说，最怕的往往不是某一个岗位单独停下来，而是一个环节出问题后，其他环节也无法正常衔接。

船到了，能不能装卸？箱子在堆场，能不能按计划提走？卡车到了闸口，能不能顺利进出？这些问题一旦接连出现，影响就不再局限于罢工人员本身。

按照工会发给其他海事工会的通知，此次争议涉及八处码头作业地点，包括 **APM Terminals、Long Beach Container Terminal、Total Terminals International、SSA 的 C-60、A-90 及 LB 206 作业地点、Pacific Container Terminal 和 OH 55。**

- **合同到期一年多，双方还没谈拢**

这场争议已经持续了一段时间。

根据 gCaptain 于 10 月 27 日的报道，ILWU Local 26 主席 Luisa Gratz 在 10 月 23 日发给其他海事工会的信函中表示，工会与雇主及 PMA 自 2025 年以来一直进行合同谈判，但至今未能取得令工会满意的进展。

PMA 近期请求美国联邦调解与和解服务机构（FMCS）参与调解，工会同意了这一安排。不过，Gratz 在信中认为，调解尚未带来实质性成果。

工会因此向其他海事工会发出预警，希望获得支持，并提醒对方此次劳资争议可能影响其成员。

PMA 的态度则是，谈判仍然可以继续，协会愿意在 11 月 1 日的期限前后与工会协商，争取达成公平协议。

双方对谈判进展的描述存在明显差异。PMA 称，过去一年多双方持续会谈，目前仍有重大分歧；工会则认为，谈判没有取得足够进展。

工资和福利也是争议的一部分。

PMA 表示，全职港口安保人员目前的平均年收入超过 17 万美元，同时享有由雇主全额支付的医疗保险和养老金福利。但协会没有公布这项收入的具

体构成，工会方面也没有在此次通知中详细列出尚未解决的经济诉求。

因此，现阶段还很难判断双方能否在最后期限前达成协议。能确定的是，谈判已经持续一年多，而 11 月 1 日的节点越来越近。

二、两大港口刚刚刷新货量纪录



这场风波出现的时间点，也让人多了一层担忧。

洛杉矶港于 10 月 9 日公布的官方数据显示，该港 9 月处理集装箱货量达到 1,042,652 TEU，创下建港 118 年来单月最高纪录。其中，重箱进口量达到 545,696 TEU，同比增长约 19%。

长滩港 9 月同样创下单月货量纪录。Pacific Ports 于 10 月 15 日发布的报道显示，该港当月处理 997,177 TEU，进口箱量达到 509,390 TEU，同比增长 31.3%。

两港合计处理约 204 万 TEU，单月货量再创新高。

这组数据放在平时，说明跨太平洋货物流入强劲；但当港口同时面临劳资争议时，高货量也意味着作业链条需要保持足够稳定。

集装箱不是卸下船就算完成运输。后面还有堆场周转、提箱、卡车运输，以及货物进入仓库和配送网络等一系列环节。任何一处发生延误，都可能打乱

原有安排。

当然，不能因为存在罢工风险，就认定两大港口一定会出现大面积拥堵。具体影响还要看实际停工范围、持续时间，以及船公司和码头能否及时调整作业。

但对已经订舱、正在安排交货的企业而言，现在核对码头信息，显然比等到临近截关或提箱时再临时处理更稳妥。

- **进口旺季收尾，不代表可以放松警惕**

美国进口市场也正在进入季节性变化阶段。

美国零售联合会（NRF）与 Hackett Associates 于 10 月 8 日发布的 Global Port Tracker 报告预计，**美国主要集装箱港口 10 月进口量约为 225 万 TEU，11 月将回落至 200 万 TEU。**

报告认为，**2026 年的进口旺季持续时间较长，货量一直延伸到初秋。随着假日备货逐渐完成，后续进口活动预计将有所放缓。**

不过，整体货量回落与个别码头是否正常作业，是两回事。

即使 11 月进口量低于 10 月，只要相关码头出现实际停工，原本安排好的船舶靠泊、集装箱提取和陆路运输仍可能受到影响。对于有固定交货日期的货物来说，少装一班船、晚提几天箱，都可能带来额外协调成本。

尤其是已经抵达美国西海岸、等待提箱的货物，货代和货主更需要关注码头的具体运营通知，而不是只看港口整体的货量预测。（2026-10-28）

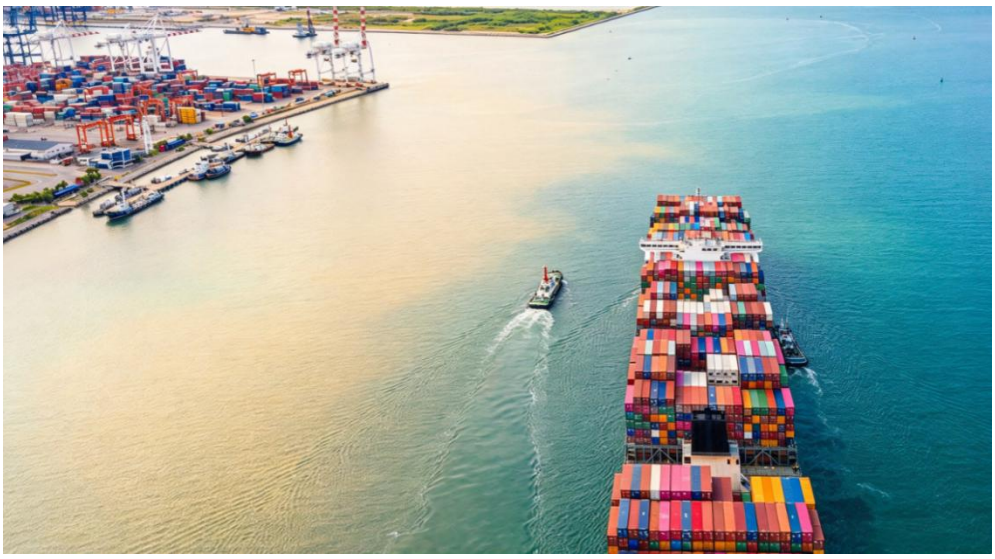
来源：JCtrans 杰西圈

超 100 艘巨轮“杀回”苏伊士运河

红海航线真回暖了?

据 Lloyd’ s List 近日发布的分析，**自今年 9 月初以来，已有超过 100 艘运力在 1.6 万 TEU 及以上的集装箱船通过苏伊士运河。**这一数字**已超过 2025 年全年及 2026 年前 8 个月的合计数量。**

大船回归的速度，正在加快。



1.超大型集装箱船过境数量明显增加

Lloyd’ s List 援引船舶跟踪数据指出，2025 年全年，仅有 8 艘 1.6 万 TEU 以上的超大型集装箱船通过苏伊士运河；2026 年以来，这一数字已升至 192 艘。

10 月的变化尤其明显，截至 10 月 20 日，已有 15 艘运力超过 2 万 TEU 的超大型集装箱船通过苏伊士运河。

其中包括：

- **CMA CGM Pantheon**：24,232 TEU

- **COSCO Shipping Virgo**：20,119 TEU
- **MSC Irina**：24,232 TEU

重新使用苏伊士运河的已不只是部分中小型船舶，全球主要班轮公司也在逐步将大型船舶部署回这条亚欧运输通道。

不过，船舶过境数量增加，不代表整个航运网络已经恢复常态。

2.亚欧航线恢复进度继续扩大

Alphaliner 统计显示，在 **9 月 15 日至 10 月 15 日**调查的 **10 家大型班轮公司中，46 条亚欧直航服务里有 24 条使用红海航线。**

按部署运力计算，使用红海航线的服务环线所对应运力，**约占亚欧贸易整体部署运力的 63%。其中，亚洲至地中海方向约为 70%，亚洲至北欧方向约为 58%。**

这反映出，红海航线在亚欧运输网络中的占比正在上升，但不能因此就认定所有相关航线的每个航次都已双向通过苏伊士运河。部分船公司仍采取单向过境、另一方向绕行好望角的方式，逐步调整航线安排。

船公司公布的计划也印证了这一点。9 月，**马士基与赫伯罗特**宣布调整 Gemini 合作网络中的多条服务，改经红海和苏伊士运河。**马士基**随后公布 AE12 航线首艘执行双向过境的船舶及航次安排；**赫伯罗特**也公布了 SE1 航线的具体计划，并明确表示，当前调整仍是按航线逐步推进，并非整个网络全面恢复红海通行。

3.绕行好望角的船舶继续减少

随着更多班轮服务重新使用苏伊士运河，绕行好望角的集装箱船也在减少。

Linerlytica 数据显示，**目前绕行好望角的集装箱船数量已降至 180 艘，为 2024 年 1 月以来的最低水平，约为过去两年平均水平的一半。**

对船公司来说，恢复苏伊士航线的直接吸引力在于航程和燃油成本，与绕行好望角相比，经苏伊士运河可为亚欧航程节省约两周时间，同时减少燃油消耗。

但站在货代的角度上看，航线恢复带来的变化不止是航程缩短，船舶陆续回到较短航线后，原本被绕行航程占用的运力也可能重新释放；同时，船期衔接、港口拥堵和不同服务的恢复节奏，仍会影响实际运输安排。

尽管大型集装箱船的过境数量明显增加，苏伊士运河的集装箱运输运力仍低于危机前水平。《Lloyd’ s List》数据显示，**今年 9 月通过苏伊士运河的集装箱船运力约为 220 万 TEU，而危机前月度水平约为 600 万 TEU，差距依然明显。**

此外，红海地区安全形势仍存在不确定性，船公司也没有统一恢复所有服务，后续是否继续调整航线，仍取决于安全评估、船期安排和具体运营条件。

(2026-10-29)

来源：维运网

美东运价升至年内新高 10565 美元

马士基、MSC 接连上调欧洲航线报价

中国出口货主要留意

11 月的海运市场，还没等货主喘口气，船公司已经开始为下一轮涨价做准备了。

美东航线 40 尺柜即期运价突破 1 万美元，达到 10565 美元，创下今年以来的新高；美西也涨至 8368 美元。另一边，欧洲航线结束了此前连续数月的下跌，10 月下旬开始出现反弹。

而就在欧洲运价刚刚回升之际，马士基、MSC 又前后脚公布了 11 月中旬的新一轮涨价安排，涉及北欧、地中海及黑海等多个方向。

进入 11 月，中国出口货物的海运成本和运输时效，都有新的变数。

美东涨至年内新高



先看美线。当地时间 10 月 28 日，Freightos 发布最新一期周度海运市场更新。数据显示，**截至 10 月 23 日当周，亚洲至美国、欧洲的主要集装箱航线运价普遍上涨。**

其中，**美东航线涨幅最为明显。**

- **亚洲至美国东海岸：**10565 美元/FEU，周环比上涨 9%，创下 2026 年以来新高。

- **亚洲至美国西海岸：**8368 美元/FEU，周环比上涨 3%。

- **亚洲至北欧：**3551 美元/FEU，周环比上涨 3%。

- **亚洲至地中海：**4252 美元/FEU，周环比上涨 8%。

美东一个星期涨了 9%，40 尺柜重新站上 1 万美元。这个涨幅，对于刚刚结束假期、准备重新安排出货的货主来说，确实有些出乎意料。

有意思的是，节前市场上并不是没有询价，而是询价不少，真正愿意确认订舱的却没那么多。

Freightos 也提到，**部分货代已经感受到需求降温，部分航线舱位开始松动，美东日度运价在当周后半段有所回落。**

所以，现在的美线市场并不是简单的“有货就涨价”。船公司在推涨价，货主在观望，货代则夹在中间，一边要拿舱位，一边还得解释为什么报价又变了。

欧洲航线也在涨

美线涨价，大家多少有些心理准备。但欧洲航线也跟着上涨，就让不少人有些意外了。

Freightos 在 10 月 28 日发布的市场更新中指出，**亚洲至北欧运价上涨 3%，达到 3551 美元/FEU；亚洲至地中海运价上涨 8%，达到 4252 美元/FEU。**

此前，随着部分船公司逐步恢复红海和苏伊士运河通行，市场普遍期待欧洲航线运输时间缩短、有效运力增加，运价能够逐渐降下来。

毕竟，绕行好望角的日子里，船舶在海上多跑一圈，运力被占用，市场舱位自然紧张。现在如果重新走苏伊士运河，理论上船舶周转效率会有所提高。

但理论归理论，实际市场并没有这么简单。

Freightos 援引 Alphaliner 的数据称，**目前亚洲至欧洲航线已有接近三分之二的运力恢复红海通行。**

然而，**红海恢复通行，并不代表船公司可以马上把所有释放出来的运力投入市场。船期重新调整、航线网络重新安排、港口集中到港，这些都需要时间。**

更何况，船公司并没有因为部分航线恢复红海通行，就停止 11 月的涨价安排。

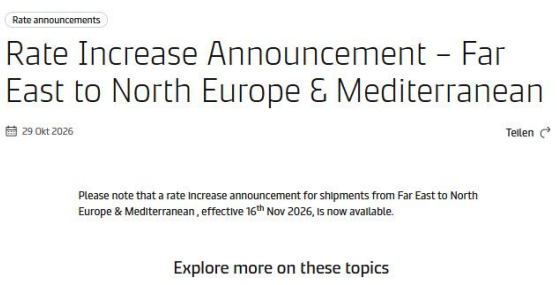
从最新数据来看，地中海航线涨幅甚至达到 8%，高于北欧航线的 3%。

不过，市场上也不是一片涨价声。Freightos 提到，部分货代已经开始拿到折扣，说明货主对高运价的接受程度仍然有限。

接下来欧洲航线究竟是继续上涨，还是涨价之后又出现松动，还要看实际订舱量和船公司执行情况。

马士基、MSC 接连涨价

运价刚刚出现反弹，船公司便开始酝酿下一轮涨价。


Rate announcements

Rate Increase Announcement – Far East to North Europe & Mediterranean

29 Okt 2026 Teilen

Please note that a rate increase announcement for shipments from Far East to North Europe & Mediterranean , effective 16th Nov 2026, is now available.

Explore more on these topics

当地时间 10 月 29 日，马士基在官网发布，**宣布调整远东至北欧及地中**

海航线运价，新价格将于 2026 年 11 月 16 日起生效。

不过，马士基此次公开公告并没有披露具体涨幅及调整后的价格，货主和货代需要联系当地销售或客服确认。

几乎同一时间，**MSC 也公布了远东至北欧、地中海、北非及黑海航线的新一轮 FAK 运价。**

与马士基只公布涨价安排不同，MSC 这次直接给出了具体价格。

msc

Price Announcement - Trade from Far East to North Europe and Mediterranean (inc. West Med, East Med, Adriatic and North Africa) and Black Sea

29/10/2026

MSC Mediterranean Shipping Company announces the following new freight rates, from all Far East ports (including but not limited to ports in Japan, Korea and Southeast Asia) to Northern European and Mediterranean (including West Med, East Med, Adriatic and North Africa) and Black Sea ports, **as from 15 November 2026 until further notice but not beyond 30 November 2026**.

All prices are in US Dollars unless otherwise specified.

Port of loading	Port of discharge		New Base Rates	
			20 DV	40 DV - HC
Far East	NORTH EUROPE	Freight All Kinds (FAK)	3220	4600
Far East	WEST MED	Freight All Kinds (FAK)	4200	5300
Far East	ADRIATIC	Freight All Kinds (FAK)	4200	5300
Far East	EAST MED	Freight All Kinds (FAK)	4600	5700
Far East	BLACK SEA	Freight All Kinds (FAK)	4700	5900
Far East	ALGERIA	Freight All Kinds (FAK)	5900	7600
Far East	LIBYA	Freight All Kinds (FAK)	5900	7200
Far East	MOROCCO (CASABLANCA)	Freight All Kinds (FAK)	4900	6200
Far East	TUNISIA	Freight All Kinds (FAK)	5900	7200

根据 MSC 官网 10 月 29 日发布的公告，**新价格自 11 月 15 日起执行，暂定有效期至 11 月 30 日。**

其中，40 英尺集装箱价格如下：

- **远东至北欧：**4600 美元；
- **远东至西地中海：**5300 美元；

- **远东至亚得里亚海：**5300 美元；
- **远东至东地中海**：5700 美元；
- **远东至黑海**：5900 美元；
- **远东至阿尔及利亚**： 7600 美元；
- **远东至摩洛哥卡萨布兰卡：**6200 美元；
- **远东至突尼斯：**7200 美元。

与 MSC 此前 10 月 17 日公布、11 月 1 日至 14 日执行的 FAK 价格相比，此轮多个目的地区域都有上调。

其中，**比较明显的是东地中海和黑海方向。**这次并不是所有欧洲方向统一上涨几百美元，而是根据不同目的地区域进行了调整。东地中海、黑海的涨幅相对突出，北欧则只增加了 100 美元。

两家船公司前后脚发布涨价安排，说明 11 月中旬欧洲航线的报价正在进入新一轮调整期。

但公告涨价不代表市场一定照单全收，后面还要看实际订舱量和船公司执行情况。（2026-10-30）

来源：搜航网

全球港口联合罢工！

涉及 22 国/113 个港口，数万集装箱面临延误

10 月 30 日，全球多地码头工人举行国际联合行动，**抗议民用港口被用于运输武器及军事装备。**行动形式包括 24 小时罢工、短时停工、港口集会及示威。

据意大利工会联盟 USB10 月 28 日发布的消息，**全球已有超过 25 个工会参与此次国际动员，代表 22 个国家和地区的 113 个港口。**



组织者预计，此次行动可能**影响超过 40%的地中海货物运输，货值超过 20 亿美元，单日延误可达约 4 万个集装箱。**

法国全国港口与码头工人联合会 CGT 呼吁港口工人于 10 月 30 日罢工 24 小时。

USB 公布的名单包括勒阿弗尔、马赛、福斯、敦刻尔克、波尔多、加莱、鲁昂、南特、圣纳泽尔、尼斯以及留尼汪岛等地。

勒阿弗尔港已发布运营提示，受港口工人及装卸人员行动影响，预计当地时间 **10 月 30 日 6:00 至 10 月 31 日 6:00**，集装箱码头及活动设施的运行将受到影响。



意大利 USB 旗下组织此前已宣布 10 月 30 日举行全国港口行业 24 小时罢工。

罢工港口包括热那亚、焦亚陶罗、利沃诺、的里雅斯特、拉文纳、安科纳、奇维塔韦基亚、卡拉拉和巴里。

西班牙及巴斯克地区港口包括瓦伦西亚、巴塞罗那、阿尔赫西拉斯、毕尔巴鄂、帕萨赫斯、马拉加、加的斯、塞维利亚、维戈和拉斯帕尔马斯等。

希腊参与港口包括比雷埃夫斯、塞萨洛尼基、帕特雷、伊古迈尼察、亚历山德鲁波利斯、伊拉克利翁、拉夫里奥和拉菲纳等。

土耳其港口包括梅尔辛港、盖姆利克的 Gemport 码头，伊斯坦布尔海达尔帕夏港。

印度水上运输工人联合会（WTWFI）也支持此次行动。涉及钦奈、科钦、甘加瓦拉姆、纳瓦舍瓦（JNPT）、卡基纳达、加尔各答、克里希纳帕特南、孟买港、帕拉迪普、杜蒂戈林和维沙卡帕特南。

上述港口名单是 USB 公布的工会参与或支持范围，各港口是否停工、涉及哪些码头，以及停工持续多久，仍需结合当地通知确认。（2026-10-30）

来源：JCtrans 杰西圈

最准的马士基，也是掉得最狠的：13 大船司集体交出“最差成绩单”

给客户承诺的船期，准吗？最新数据：刚刚过半。

据航运分析机构 Sea-Intelligence 发布的全球班轮绩效（GLP）报告第 182 期（数据截至 2026 年 9 月），全球集装箱船期准班率为 **50.6%，**也就是说，9 月到港的远洋班轮里，差不多**一半没在计划时间内靠泊。**



先说大盘的三个数字：

- **50.6%：**9 月准班率，环比回升 0.9 个百分点。注意，这只是三连跌后的技术性反弹，此前连续三个月下滑，从 5 月 64.5%的峰值累计跌了 14.8 个百分点。

- **6.65 天：**晚到船舶的平均延误天数，环比改善 0.30 天。但这是该机构有记录以来 9 月份的第二差成绩。

- **13 家主要船司，同比无一改善：**与 2025 年 9 月相比，13 家全部恶化，其中 12 家是两位数跌幅。

船司排名，差距拉开近 40 个百分点

据 Sea-Intelligence 口径，9 月前 13 大船司准班率排名：

- **马士基：**64.8%（最高）；
- **赫伯罗特：**60.4%；
- **MSC：**57.7%；
- **达飞：**51.8%；
- **万海：**26.7%（前 13 大中“垫底”）；

排名“垫底”的万海以亚洲区内航线为主，与远洋干线的运营场景不同，这个数字主要反映其 9 月整体到港表现，**不能简单外推为“航线全都差”。**

环比看，9 月有 10 家船司改善：**ZIM 环比提升 4.7 个百分点，是最大改善；**而**榜首马士基**环比反而下滑 1.8 个百分点，**是 13 家中跌得最多的。**同比看，**PIL 跌幅最大**，达 27.3 个百分点。

联盟层面对比：单干和双雄联盟领先

据 Sea-Intelligence 对 8-9 月数据的统计：

- **MSC（独立运营）：** 68.9%
- **Gemini 联盟（马士基+赫伯罗特）：** 68.4%
- **海洋联盟（达飞+长荣+COSCO）：** 44.8%
- **Premier 联盟（ONE+HMM+阳明）：** 41.5%

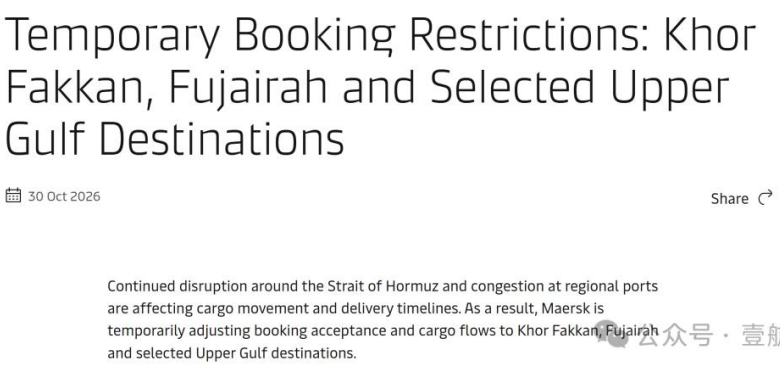
Gemini 联盟曾把 90%准班率定为自己的服务目标，目前离目标还有一段距离。（2026-11-01）

来源：壹航运

马士基宣布临时限制部分中东港口订舱

受霍尔木兹海峡周边局势持续扰动及区域港口拥堵影响，全球航运巨头马士基宣布，**临时调整部分中东港口的订舱接收及货物流向，涉及阿联酋豪尔费坎港（Khor Fakkan）、富查伊拉港（Fujairah）以及部分上湾地区目的地。**相关调整可能影响**货物运输安排、船期及最终交付时间。**

当地时间 10 月 30 日，马士基发布客户公告《Temporary Booking Restrictions: Khor Fakkan, Fujairah and Selected Upper Gulf Destinations》，**称霍尔木兹海峡周边持续受到干扰，加上区域港口拥堵，正在影响货物流动和交付时效。**为应对当前运营环境，公司决定临时调整上述目的地的订舱接收和货物流向。


Temporary Booking Restrictions: Khor Fakkan, Fujairah and Selected Upper Gulf Destinations

30 Oct 2026

Share

Continued disruption around the Strait of Hormuz and congestion at regional ports are affecting cargo movement and delivery timelines. As a result, Maersk is temporarily adjusting booking acceptance and cargo flows to Khor Fakkan, Fujairah and selected Upper Gulf destinations.

公众号 · 壹航运

针对已经订舱的货物，马士基表示，将由相关客户经理直接联系受影响客户，提供具体货物信息及后续操作指引，并在适用情况下协商替代运输安排。

对于已经在途的货物，马士基提醒，运输仍可能出现延误。公司将向客户提供最新货物状态；如果暂时无法确认后续运输安排或新的交付日期，也会在货物更新信息中明确说明。

在新订舱方面，马士基表示，将根据实际可用舱位接受订舱。需要特别注意的是，原有订舱如需调整，不代表货物会自动转移至下一航次。对于可行的替代方案，马士基将与客户进一步沟通预计运输时间及相关费用，具体安排仍

取决于实际运营条件和可用运力。

值得关注的是，豪尔费坎和富查伊拉均位于阿联酋东海岸，是连接阿联酋及周边市场的重要港口。在霍尔木兹海峡通航受到干扰的背景下，相关港口的运营状况及货物流向变化，可能进一步影响海湾地区的集装箱运输和陆路转运安排。

此次公告并未列明所有受到影响的上湾地区目的地，也没有公布相关限制措施的具体结束时间。马士基表示，将根据局势和运营条件变化持续评估临时措施，并向客户更新后续安排。（2026-11-02）

动物疫情



1. 芬兰发生 15 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 19 日，芬兰通报南芬兰区发生 15 起野猪非洲猪瘟疫情，15 头野猪感染死亡。

2. 波兰发生 13 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 23 日，波兰通报卢布林省等 4 地发生 13 起野猪非洲猪瘟疫情，13 头野猪感染死亡。

3. 意大利发生 3 起野猪非洲猪瘟疫情

10 月 23 日，意大利通报利古里亚大区等 2 地发生 3 起野猪非洲猪瘟疫情，3 头野猪感染死亡。



4. 挪威发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 22 日，挪威通报布斯克吕郡发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

5. 丹麦发生 2 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 22 日，丹麦通报卡伦堡市等 2 地发生 2 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，2 只野禽感染死亡，20 只家禽感染，17 只死亡。

6. 荷兰发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 22 日，荷兰通报弗里斯兰省发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，2 只野禽感染死亡。

7. 英国发生 1 起家禽和 3 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 20、23 日，英国通报英格兰发生 1 起家禽和 3 起野禽 H5N1 亚型高致

病性禽流感疫情，1166 只家禽感染，1156 只死亡，3 只野禽感染死亡。

8. 意大利发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 23 日，意大利通报弗留利-威尼斯朱利亚大区发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

9. 比利时发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 23 日，比利时通报弗莱芒大区发生 1 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，1 只野禽感染死亡。

10. 美国发生 4 起野禽、5 起家禽和 16 起奶牛 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 19 日，美国通报明尼苏达州等 8 地发生 4 起野禽、5 起家禽和 16 起奶牛 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，150 只野禽和散养家禽感染死亡，1772 只被扑杀；25 只家禽感染死亡，15.3 万只被扑杀；多头奶牛感染。

11. 加拿大发生 1 起野禽、4 起家禽 H5N1 亚型和 1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情

10 月 16、22 日，加拿大通报曼尼托巴省等 2 地发生 1 起野禽、4 起家禽 H5N1 亚型和 1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情，16 只野禽感染死亡，1 只被扑杀，1355 只家禽感染死亡，7.6 万只被扑杀。



12. 法国发生 70 起西尼罗热疫情

10 月 19、23 日，法国通报埃罗省等 16 地发生 70 起西尼罗热疫情，69 匹马和 7 只家禽感染。

13. 比利时发生 2 起西尼罗热疫情

10 月 23 日，比利时通报瓦隆大区发生 2 起西尼罗热疫情，2 只野禽感染死亡。

14. 西班牙发生 1 起新城疫疫情

10 月 19 日，西班牙通报卡斯蒂利亚-拉曼恰省发生 1 起新城疫疫情，2.8 万只

家禽感染死亡，1000 只被扑杀。

15. 巴西发生 1 起新城疫疫情

10 月 22 日，巴西通报圣卡塔琳娜州发生 1 起新城疫疫情，26 只家禽感染。

16. 希腊发生 4 起羊痘疫情

10 月 23 日，希腊通报阿尔塔省等 3 地发生 4 起羊痘疫情，143 只绵羊和山羊感染，135 只死亡，4391 只被扑杀。

17. 挪威发生 1 起禽传染性支气管炎疫情

10 月 22 日，挪威通报西福尔郡发生 1 起禽传染性支气管炎疫情，2 只家禽感染。

18. 爱尔兰发生 6 起 3 型蓝舌病疫情

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

19. 美国发生 7 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情

10 月 19、23 日，美国通报得克萨斯州等 2 地发生 7 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情，4 头牛、2 匹马和 1 头野生白尾鹿感染。

20. 南非发生 34 起 SAT1 型口蹄疫疫情

10 月 19、22 日，南非通报林坡坡省等 4 地发生 34 起 SAT 1 型口蹄疫疫情，621 头牛感染，42 头死亡；41 头野生开普水牛感染。