悦览天下 静观世界

- 达飞、赫伯罗特公布 11 月最新收费
- 我国已与 150 多个国家 30 多个国际组织签署共建“一带一路”合作文件
- 西班牙爆发 14 年来首次全国大罢工
- 苏伊士运河复航！多家船公司重返红海，拥堵风险再升温

资讯组出品

2026-11-16

来源：交通运输部

交通运输部关于继续暂停对美船舶收取船舶特别港务费、暂停开展航运业造船业及相关产业链供应链安全和发展利益受影响情况调查的公告

为落实中美第八轮经贸磋商成果，经国务院批准，**继续暂停实施**《交通运输部关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告》（交通运输部公告 2025 年第 54 号）、《交通运输部办公厅关于印发〈对美船舶收取船舶特别港务费实施办法〉的通知》（交办水〔2025〕59 号）、《交通运输部关于启动航运业、造船业及相关产业链供应链安全和发展利益受影响情况调查的公告》（交通运输部公告 2025 年第 55 号）至 **2027 年 1 月 10 日。**（2026-11-09）

来源：JCtrans 杰西圈

停航 46 班，一半在亚欧：

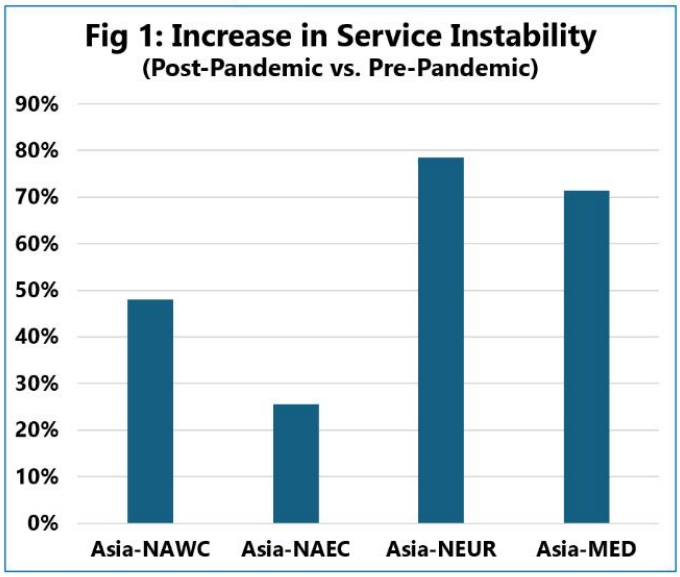
欧线班期 7 年恶化 78%

做欧线的最近体感应该是一致的，这周船期表上有的船，下周不一定有；这周说直挂的，下周可能改成中转。这，真的不是错觉。



七年，恶化 78%

据 Sea-Intelligence 官网近日发布的分析，把 2020—2026 年与 COVID 前 2013—2019 年作对比，用“每周开航服务数量的波动幅度”衡量班期稳定性：**亚洲—北欧航线**的**周班波动比疫情前扩大了 78%**，**亚洲—地中海扩大 71%。跨太平洋**同样恶化，但幅度小一些：**美西 48%，美东 26%。**



© Sea-Intelligence

四大干线全部恶化，**亚欧最严重。**

波动来自四件事，停航、航线变动、船舶延误顺延到下一周、临时加船。Sea-Intelligence 首席执行官 Alan Murphy 称，每周可用舱位都在变，货主的供应链计划“极其难做”；到港船舶和箱量忽上忽下，会直接抬高目的港突发拥堵的概率。

未来五周：717 个航次，停 46 班

当下正在发生的是，德路里集运周报显示，第 46 周至第 50 周（11 月 9 日至 12 月 14 日），主要东西向航线计划航次 717 个，**预计空班 46 个，**停航率 6%。

拆开看停航都停在哪，**亚欧（北欧/地中海）占取消航次的一半，跨太平洋东行 35%，跨大西洋 15%。**也就是说，未来五周的停航，一半砸在亚欧，**恰好是 7 年数据里恶化最快的那条线。**

乱的代价是连环的

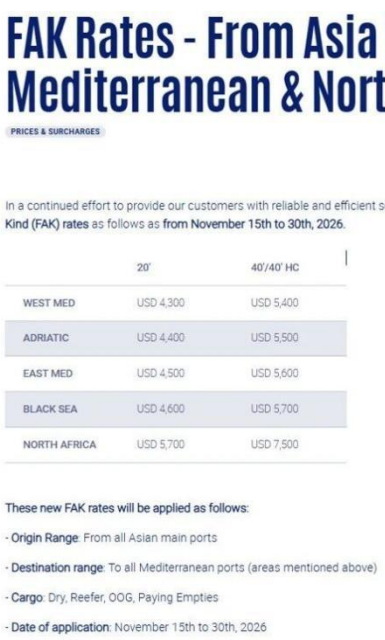
班期不稳不是船司和货主之间的事，它会往下游滚。**到港船忽多忽少→码头作业量忽高忽低→突发拥堵→船舶等泊变长→准班率更差→延误顺延到下一个航次，**Sea-Intelligence 说的正是这个循环。今年欧线的实际体感也是这么走的，船司一边宣布涨价，一边靠停航控舱位，班期表跟着周周调整。

(2026-11-09)

来源：中国航务周刊

达飞、赫伯罗特公布 11 月最新收费

达飞上调亚洲至地中海 FAK



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 15th to 30th, 2026.**

	20'	40'/40' HC
WEST MED	USD 4,300	USD 5,400
ADRIATIC	USD 4,400	USD 5,500
EAST MED	USD 4,500	USD 5,600
BLACK SEA	USD 4,600	USD 5,700
NORTH AFRICA	USD 5,700	USD 7,500

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**: November 15th to 30th, 2026

为持续为客户提供可靠、高效的服务，达飞宣布，**自 11 月 15 日至 30 日，上调全货类运费（Freight All Kind，FAK）。**

收费范围为**所有亚洲主要港口至地中海地区港口（包括西地中海、亚得里亚海、东地中海、黑海、北非）。**收费标准如下：**20 英尺集装箱为 4300 美元~5700 美元，40 英尺集装箱为 5400 美元~7500 美元。**

达飞收取中国至印度洋 OWS



Overweight Surcharge (OWS) - Dry cargo from China to Indian Ocean

PRICES & SURCHARGES

CMA CGM informs its customers of the following **Overweight Surcharge (OWS)**:

Effective November 1st, 2026 until further notice:

- **Origin**: From China
- **Destination**: To Indian Ocean

(*excluding Port Louis, Mauritius: remaining at USD 500*)

- **Cargo**: 20' Dry
- **Amount**: USD 300 per 20'Dry container with gross weight over 18 tons

达飞从 11 月 1 日起，向**中国至印度洋（不含毛里求斯路易港）**的货物，收取**超重附加费**（OWS）。

收费范围为毛重超过 18 吨的 20 英尺干箱，收费标准为 300 美元/箱。

赫伯罗特上调非洲 PSS



Shipping from Asia and Oceania to West Africa? A PSS update is coming up

PSS Asia Oceania Africa

A Peak Season Surcharge (PSS) update from Asia and Oceania to Tema, Ghana, is coming into effect. This PSS will apply to all cargo loaded on board from November 6, 2026, until further notice.

The details of this PSS are listed below:

- Applicable to all container types
- USD 400 per TEU

赫伯罗特宣布，自 **11 月 6 日**起，上调**亚洲和大洋洲至西非加纳特马**所有货物的**旺季附加费**（PSS），**收费标准为 400 美元/TEU。**



Shipping from Asia and Oceania to South Africa? A PSS update is coming up

Surcharges Asia Africa Oceania

A Peak Season Surcharge (PSS) update from China, Korea, Japan, Southeast Asia and Oceania to Durban and Cape Town, South Africa, is coming into effect.

This PSS will apply to all cargo loaded on board from **November 3, 2026,** until further notice.

The details of this PSS are listed below:

- USD 500 per TEU
- Equipment: All container types

同时，赫伯罗特调整自**中国、韩国、日本、东南亚及大洋洲**发往南非德班、开普敦的 PSS，适用于 **11 月 3 日**起装船出运的所有货物，**收费标准为 500 美元/TEU。**



Shipping from Asia and Oceania to East Africa? A PSS update is coming up

Surcharges Africa Oceania Asia

A **Peak Season Surcharge (PSS)** update from **China, Korea, Japan, Southeast Asia and Oceania** to **Mombasa, Kenya, and Dar es Salaam, Tanzania**, is coming into effect.

This PSS is applicable to **all container types** for cargo loaded on board from **November 1, 2026**, until further notice.

The details of this PSS are listed below:

- **All container types:** USD 800 per TEU

此外，赫伯罗特还调整了自**中国、韩国、日本、东南亚及大洋洲，发往东非肯尼亚、蒙巴萨、坦桑尼亚、达累斯萨拉姆**的 PSS，适用于 **11 月 1 日**起装船出运的所有货物，**收费标准为 800 美元/TEU。**（2026-11-09）

来源：JCtrans 杰西圈

每箱加收 1000 美元！

霍尔木兹“过路费”直接进账单了

马士基最新一期《中东运营更新》通告里有一句直接进账单的话：

> Shipments on vessels transiting the Strait of Hormuz will incur an additional fee of **USD 1,000 per container**, covering costs including insurance premiums and crew risk compensation. This replaces the separately charged costs of the current Landbridge solution for shipments using this sea routing. For Middle East imports, the fee will be invoiced to the local consignee as basic ocean freight, payable through **MyFinance on maersk.com**.

穿越霍尔木兹海峡的货物，**每箱加收 1000 美元，**费用涵盖保险保费和船员风险补偿。

换句话说，这不是什么“过路费”名目，海峡的风险升到了什么程度，钱就涨到什么程度，这笔钱是风险本身的价。货还没落地，账单先到，这项费用按基本海运费开具。

订豪尔费坎的货，目的港变了

同一份通告还改了目的港，订到豪尔费坎码头的部分货载，最终目的港将改为杰贝阿里，要么在富查伊拉卸船后保税陆运过去，要么支线船直接过海峡进杰贝阿里。通告写明，客户可能面临更长运输和交付时间、提货安排变更，以及额外的运输、操作、清关或仓储费用，费用按马士基运输条款由货方承担。

同时，码头的动作也在变，**豪尔费坎堆场**利用率高、道路拥堵、集卡等待时间拉长，码头正把集装箱转移到 **Sajja 内陆堆场**；**富查伊拉码头**则自行将部分运往杰贝阿里的重柜转入 **Al Hayl 港外堆场**，转堆产生的移箱、操作和仓储费用同样向货方收取。

订舱端的口径更紧，**伊拉克、科威特、卡塔尔、巴林、沙特达曼和朱拜勒方向暂停接订；阿联酋方向只保留豪尔费坎（仅进口）和杰贝阿里（经陆桥）；**冷藏箱暂停范围更大，危险品按 IMO 分类逐项设限。吉达方向本地收货人订舱适用 **3800 美元**的紧急运价。

东岸三港，等泊以周计

钱是新的，堵不是新的。

据德迅港口监测（数据截至 10 月 30 日）：**豪尔费坎平均等泊 7.25 天，**过去 30 天挂靠船舶平均晚到 7.4 天、晚离 5.7 天；**富查伊拉集装箱船过去 7 天平均等待 8.86 天，**晚到 7.58 天、晚离 7.65 天；**沙迦等泊约 3 天，**进出港延误均超 4 天。

富查伊拉还有一个别的港没有的麻烦，外国货物、危险品和特种设备的卸货限制仍在执行，排到泊位，部分柜子照样卸不下来。

堵也不止在海侧，从豪尔费坎、富查伊拉向杰贝阿里、沙迦、阿布扎比的码头转运，已从原来的 5 天左右拉长到 12 至 15 天。一个中东柜子的完整链条现在是，锚地等约 7 至 9 天，卸货受品类限制，上岸后再等两周左右才能转到目的仓。堆场、集卡、清关资源全线吃紧。

德迅评估称，中东进口需求依然强劲，预防性备货在继续加压，替代门户港接近饱和，未来几周延误还会扩大。

海峡这边，评级还是“严重”

据联合海事信息中心（JMIC）11 月 8 日第 112 期海上安全更新：霍尔木兹海峡风险等级维持“严重”（SEVERE），当前条件下针对商船的蓄意敌对行动仍被认为极有可能发生；3 月 1 日以来确认的船舶事件已累计 177 起，最近一个报告期新增 5 起。JMIC 同时估算，11 月 8 日富查伊拉、豪尔费坎一带

锚地约有 162 艘船停泊，并预计积压将持续。

Gulf News 报道援引 UKMTO 最新周报，**海峡通行量较冲突前水平低约 65%，多数开着应答器的船走北侧航线；**截至 11 月 6 日的一周内，海峡及周边至少 11 艘船遇袭，其中 3 艘沉没。JMIC 的独立跟踪显示，日均通行只有个位数到低双位数。

船等不了，货等得起吗？The Signal Group 干散货周报援引 Signal Ocean 平台数据：截至 10 月 28 日，波斯湾和阿曼湾 29 个港口共 265 艘散货船在等，其中富查伊拉外 74 艘、苏哈尔外 50 艘，比去年同期高约 75%，这还只是散货船的口径，不含集装箱船。

替代港在哪，德迅给了两个名字

德迅建议货主分散船司和门户港组合，并点名了两个替代港，**阿曼的萨拉拉（Salalah）**和**杜库姆（Duqm）**，目前两地拖车运力相对充裕。

但替代港也不轻松，赫伯罗特运营通报表示：萨拉拉堆场密度高达 84%，泊位延误最高 36 小时；苏哈尔等泊 2 至 3 天。替代方案能分散压力，摊不平缺口。

马士基的通告没有给结束日期，措施按周滚动评估。也就是说，1000 美元收多久、目的港改到什么时候，下一期更新之前没人知道。（2026-11-10）

来源：搜航网

起火超一个月仍未靠港！

船司宣布共同海损，载有 2300 柜货物

11 月 9 日，航运媒体 The Loadstar 报道，韩国船公司 HMM 已就旗下集装箱船**“HMM PLATINUM”**火灾事故宣布共同海损。

该轮 10 月上旬在马达加斯加南部海域航行时，甲板/舱内的集装箱突发火情，事发时船上载有约 **2300 个集装箱。**一个多月后，仍在**南非附近海域**等待避难港安排。



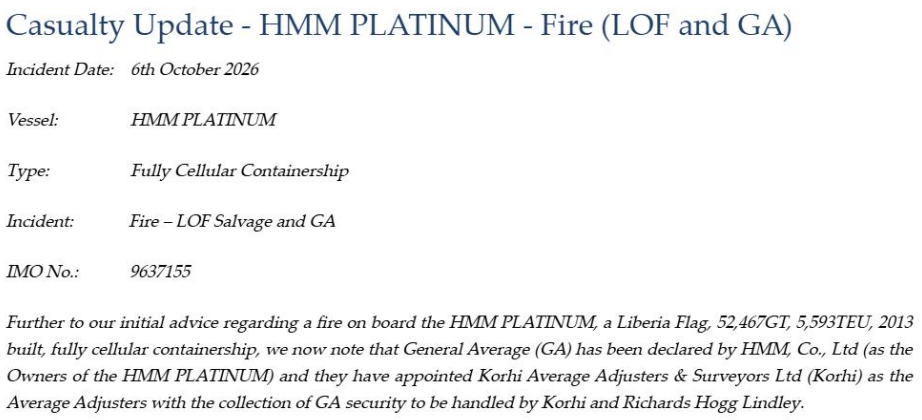
“HMM PLATINUM”（IMO 9637155），2013 年建造，利比里亚籍，运力约 5023TEU。执行 HMM 的远东—印度—拉丁美洲 **FIL 航线**，航次 **0100W**。

挂靠记录显示，该船曾先后挂靠**青岛、釜山、宁波、深圳和新加坡**等港口，9 月 27 日从印度卡图帕利港离港，原计划前往巴西桑托斯港。

火灾发生后，专业救助公司 SMIT 已根据劳氏标准救助合同参与救助。“HMM PLATINUM”此前计划前往南非德班避难，随后又考虑其他港口，包括恩库拉港。截至目前，该船仍在德班附近海域锚泊。

HMM 已指定 Korhi Average Adjusters & Surveyors 担任共同海损理算

人，共同海损担保由 **Korhi** 与 **Richards Hogg Lindley（RHL）**负责收取。



Casualty Update - HMM PLATINUM - Fire (LOF and GA)

Incident Date: *6th October 2026*

Vessel: *HMM PLATINUM*

Type: *Fully Cellular Containership*

Incident: *Fire – LOF Salvage and GA*

IMO No.: *9637155*

Further to our initial advice regarding a fire on board the HMM PLATINUM, a Liberia Flag, 52,467GT, 5,593TEU, 2013 built, fully cellular containership, we now note that General Average (GA) has been declared by HMM, Co., Ltd (as the Owners of the HMM PLATINUM) and they have appointed Korhi Average Adjusters & Surveyors Ltd (Korhi) as the Average Adjusters with the collection of GA security to be handled by Korhi and Richards Hogg Lindley.

据 W.E. Cox 通报，船上货物在后续转运或目的港放货前，货方需提供救助担保和共同海损担保，未投保货物需要缴纳现金保证金。（2026-11-10）

来源：新华网

旱情缓解

巴拿马运河再次上调船舶日通行量

巴拿马运河管理局 9 日宣布，由于降雨量增加，自 12 日起，巴拿马运河每日通航船舶数量**从 33 艘进一步增加至 34 艘。**此前，受厄尔尼诺现象引发的干旱影响，巴拿马运河通航船舶数量被下调。

法新社报道，今年由于“异常强烈的”厄尔尼诺现象导致降雨不足，巴拿马运河赖以运作的两个人工湖水位下降。巴拿马政府 8 月 25 日宣布全国进入紧急状态，以应对干旱等灾害风险及其对巴拿马运河航运等方面造成的影响。**9 月，巴拿马运河每日通航船舶数量从 36 艘下调至 34 艘，后进一步下调至 32 艘。**

随着近期获得降水补给，巴拿马运河每日通航船舶数量已回升至 33 艘，**自 12 日起将进一步上调至 34 艘。**此前受到限制的通航船舶吃水深度标准也同步调整，**最大吃水深度增加至 15.24 米。**

巴拿马运河承担约 5%的全球海上贸易量。霍尔木兹海峡通航受阻后，巴拿马运河的通航量大幅增加。统计显示，2025 年 10 月至 2026 年 9 月这一财年内，近 1.4 万艘次船经巴拿马运河运送货物，货运量达 5.21 亿吨，创历史新高。（2026-11-10）

来源：壹航运

都柏林港、圣安东尼奥港

两个目的港货物到港后面临延误风险

近期，欧洲和南美两大港口接连出现物流运行风险。爱尔兰都柏林港因欧洲高层会议安保部署，港口周边道路从 **11 月 10 日**起连续数日实施交通管制，货车进出港可能面临延误；

与此同时，智利圣安东尼奥港持续九天的卡车司机罢工虽已于 **11 月 6 日**结束，**但此次事件造成约 2500 个集装箱积压**，并导致部分出口船期调整，港口陆路运输和物流链恢复仍需时间。

都柏林港：道路管制持续至 11 月 13 日，进出港需预留时间

都柏林港务局 11 月 9 日发布交通提示称，爱尔兰首都都柏林本周将举行欧洲政治共同体峰会（EPC）以及欧盟领导人非正式会议。为配合相关活动，警方将实施大规模安保部署，港口周边 Docklands 区域及部分主要道路将受到交通管制影响。

根据都柏林市政府和爱尔兰警方公布的安排，**相关道路管制从 11 月 10 日开始，持续至 11 月 13 日。**都柏林会议中心周边将设置安全警戒区，North Wall Quay 部分路段封闭，其中 Guild Street 至 New Wapping Street 之间路段将禁止车辆和行人通行。11 月 11 日至 13 日，随着各国领导人陆续抵达和离开，还将实施临时滚动交通管制。

交通限制不仅影响市区道路，也可能给港口集疏运带来额外压力。都柏林港务局已提醒货主、货运代理、卡车运输企业、港口租户及相关访客提前规划行程，预留额外运输时间，并及时关注交通信息及码头、渡轮运营商的最新通知。

智利圣安东尼奥港：九天罢工结束，约 2500 个集装箱积压

另一边，**南美重要港口智利圣安东尼奥港刚刚经历了一场持续九天的卡车运输停摆。**

据智利媒体报道，圣安东尼奥独立卡车司机于 **10 月 28 日**前后发起罢工，并通过封锁港外堆场和仓储设施出入口等方式施压，要求货运企业提高运输费率、改善合同条件，并建立能够反映燃油等运营成本变化的运价调整机制。

此次罢工恰逢智利樱桃出口季启动，对当地水果出口物流造成明显影响。由于港外堆场和集装箱运输环节受阻，港口集装箱进出及出口装船计划受到干扰。据智利《金融日报》报道，此次罢工造成约 2500 个集装箱积压，超过 500 个工作班次受到影响；原计划执行首班樱桃快线运输的船舶，也因担忧延误而改靠瓦尔帕莱索港。

经过多轮谈判，卡车司机与货运企业于 11 月 6 日达成协议，持续九天的罢工由此结束，港外堆场封锁开始解除。

协议的核心内容包括：货物运输费率立即上调 8%；未来运价调整将引入与运输成本变化挂钩的指数化机制；独立卡车运输经营者可以直接参与货主企业的运输合同招标。此外，智利生产促进局（Corfo）还将提供融资支持，帮助中小型运输企业缓解资金压力。

协议同时提出建立卡车登记管理制度，对进入港区及相关物流设施的车辆进行登记和监控，未登记车辆将不得进入相关区域。

智利水果出口行业组织 Frutas de Chile 对协议达成表示欢迎，认为这有助于恢复圣安东尼奥港物流链运转。不过，该组织也提醒，仍有一家港外堆场尚未加入相关协议，后续仍需推动各方落实安排。（2026-11-11）

来源：新华社

我国已与 150 多个国家 30 多个国际组织签署共建“一带一路”合作文件

国家发展改革委区域开放司司长梁林冲 11 月 11 日在新闻发布会上表示，**我国已与 150 多个国家和 30 多个国际组织签署了共建“一带一路”合作文件，合作伙伴覆盖全球四分之三的国家及主要的国际组织。**中欧班列开辟了亚欧陆路运输新通道，已累计开行超 **14 万列**，发送货物货值超 **5600 亿元**，通达欧洲 **26 个国家 237 个城市**，跨里海国际运输走廊班列实现**“日日开行”**，北、中、南通道总体保持安全稳定畅通运行。（2026-11-11）

来源：财联社

国家发改委：1—10 月西部陆海新通道铁海联运班列集装箱运输量已超 100 万标箱

国家发展改革委召开奋进“十五五”系列新闻发布会，介绍共建“一带一路”有关情况。国家发展改革委区域开放司司长梁林冲表示，通过积极融入共建“一带一路”，我国中西部和沿边地区由开放的“末梢”逐步成为“前沿”，沿海地区开放发展更上一层楼，新疆、福建“一带一路”核心区建设不断取得新成效。**今年 1—10 月西部陆海新通道铁海联运班列集装箱运输量已超 100 万标箱，平陆运河建成通航，**形成了纵贯西南的对外开放大动脉。**今年前三季度，我国中西部地区货物贸易额占全国的比重达 18.7%，比 2013 年同期提高 7.4 个百分点。**这些成就的取得，为我国扩大高水平对外开放、加快构建新发展格局提供了有力支撑。（2026-11-11）

来源：凤凰欧洲

西班牙爆发 14 年来首次全国大罢工

距离 11 月 29 日提前举行的大选不到三周，西班牙街头再次出现大规模抗议。

11 月 11 日，西班牙各地工人冒着风雨举行全国大罢工，抗议房价和租金持续上涨、住房供应严重不足以及驱逐租户现象。西班牙两大工会——工人总联盟（UGT）和工人委员会（CCOO）均参与组织，代表超过 100 万名劳动者。此外，租户协会也加入行动，要求政府采取措施缓解住房危机。

这是西班牙自 2012 年以来首次举行全国性大罢工。上一次罢工发生在欧元区债务危机期间，抗议对象是政府推行的紧缩政策。14 年后，住房问题再次将不同群体推向街头。



<u>年轻人近乎全部工资交房租</u>

根据西班牙央行数据，目前该国住房缺口约为 75 万套，预计到 2028 年将超过 100 万套。购房能力下降，又迫使更多人转向租房，进一步推高租赁市场价格。

西班牙青年委员会数据显示，目前全国平均月租金达到 1176 欧元（约合

8711 元人民币），相当于年轻人平均月薪的 98.7%。一名普通年轻人几乎需要拿出整个月的工资，才能支付一套平均水平住房的租金。

住房问题不仅影响年轻人的生活，也开始影响企业招聘。西班牙主要商业游说组织企业联合会（CEOE）副主席安赫拉·德·米格尔指出，住房短缺使企业更难吸引和留住员工，小企业同样深受其害。

她认为，解决问题的关键在于增加住房建设，并降低建筑和购房环节的税收。她表示，过去十年相关税费已推动新房最终购房成本上涨 40%。

汽车工厂、港口大面积停工

从罢工初期公布的数据来看，工业和交通运输行业受到的冲击最为明显。

两大工会称，港口和汽车制造业罢工参与率达到 90%，大众汽车位于纳瓦拉的工厂、西雅特位于巴塞罗那的工厂均出现全面停工。肉类加工行业参与率达到 85%，垃圾收集行业为 82%，能源行业为 75%。

医疗卫生和社会服务行业的参与率相对较低，为 38%；邮政服务行业为 35%。

工会还表示，全国电力需求下降 10%，石油化工、钢铁加工、食品加工和交通运输等能源密集型行业受到明显影响。不过，企业联合会指出，此次电力需求降幅仍低于上一次全国大罢工期间的 14%。

公共交通也受到波及。巴塞罗那地铁除通勤高峰时段外暂停列车运行，马德里地铁则在当天大部分时间削减 50%的运力，高峰时段恢复至正常水平的 80%。

马德里部分地区还发生了抗议者与警方的冲突。工人委员会称，警方在梅尔卡马德里批发市场使用胡椒喷雾，一名纠察人员被捕，另有 13 人需要接受医疗救治。警方证实有人被捕，但没有确认在该市场使用胡椒喷雾。

与此同时，两场风暴带来的强风、强降雨和恶劣海况，也给原定于当天举行的大规模游行增加了难度。西班牙国家气象局已对 14 个地区发布天气预警。（2026-11-11）

来源：搜航网

深圳拖车大面积限行

港区提还柜或延误

近日，深圳市公安局发布通告，为保障 APEC 会议期间道路安全畅通，自**11 月 16 日至 20 日**对深圳部分区域及道路实施货车临时交通管理措施。



大型货车（含集装箱拖车）

2026 年 11 月 17 日至 18 日，大型货车在以下路段限行：

每日 0 时至 24 时：禁止驶入南坪快速东行转 107 国道的西转北匝道；

每日 8 时至 20 时：禁止驶入月亮湾大道（广深沿江高速以北段）、北环大道（龙珠立交以西段）、塘朗山隧道。

危险品运输车（全市禁行 5 天）

11 月 16 日至 20 日，每日 0 时至 24 时，危险货物运输车辆禁止在深圳全市道路通行，包括高速公路。

小型货车（轻型、微型封闭式货车除外）

11 月 18 日至 19 日，每日 6 时至 22 时，禁止小型货车在福田、罗湖、南山区全区域通行。

限行范围包括上述区域内的广深沿江高速、广深高速、南光高速、梅观高速等道路，以及南坪快速 107 国道以西段。区域内南坪快速 107 国道以东段不禁行。



此次临时交通管理措施可能影响深圳蛇口、大铲湾等港区的集装箱拖车运输、提还柜及货运安排。（2026-11-12）

来源：JCtrans 杰西圈

MSC 宣布 12 月 1 日起涨价

11 月 11 日，MSC 官网挂出 12 月欧线运价公告，**生效期是 12 月 1 日，最晚不超过 12 月 14 日。**

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)	5100	6500
Far East	ADRIATIC	Freight All Kinds (FAK)	5100	6500
Far East	EAST MED	Freight All Kinds (FAK)	5100	6500
Far East	BLACK SEA	Freight All Kinds (FAK)	5200	6700
Far East	ALGERIA	Freight All Kinds (FAK)	6100	8200
Far East	LIBYA	Freight All Kinds (FAK)	6000	8000
Far East	MOROCCO (CASABLANCA)	Freight All Kinds (FAK)	5500	7000
Far East	TUNISIA	Freight All Kinds (FAK)	6000	8000

11 月 MSC 在欧线上推了两轮：11 月 1 日一轮，11 月 15 日再一轮，北欧从 4500 抬到 4600，只加了 100 美元。第二轮刚落地，12 月的单子就出来了，还是 4600。

地中海走的是另一条曲线。11 月 1 日到 14 日，西地中海报 5000 美元；11 月 15 日到 30 日涨到 5300；12 月直接跳到 6500。三段连着走，比 11 月初高出 1500 美元。

同样是欧洲基本港，一个三周只挪 100，一个三周挪了 1500。船司自己在用报价单投票：**北欧这个价推不上去了，地中海还有空间。**

目的地	旧（20 / 40）	新（20 / 40）
北欧	3150 / 4500	3220 / 4600
西地中海	4000 / 5000	4200 / 5300
亚得里亚海	4000 / 5000	4200 / 5300
东地中海	4000 / 5100	4600 / 5700
黑海	4100 / 5300	4700 / 5900
阿尔及利亚	5800 / 7400	5900 / 7600
利比亚	5800 / 7000	5900 / 7200
摩洛哥（卡萨布兰卡）	4800 / 6000	4900 / 6200
突尼斯	5800 / 7000	5900 / 7200

远东—北欧/地中海/黑海FAK价（美元）20尺 / 40尺
左列：11月1—14日现行价；右列：11月15日起新价
据MSC官网价格公告整理，如有出入以原公告为准

Drewry 11 月 5 日那一期世界集装箱运价指数，上海到热那亚 4166 美元/40 尺柜，和上周持平；上海到鹿特丹 3615 美元，跌 2%。综合指数 4389 美元，跌 1%，同比仍高 124%。

把两组数放一起看，北欧 MSC 报 4600，鹿特丹现货 3615，差 985 美元。西地中海 MSC 报 6500，热那亚现货 4166，差 2334 美元。

船司报价和市场成交价本来不是一回事，差价是常态。但地中海这个口子开到 56%，12 月这轮能不能收得上来，两周内见分晓，11 月那两轮，SCFI 欧线 11 月 6 日还跌了 3.01%到 3479 美元，涨价没落地。

Drewry 在同一份报告里给了时间点的解释，报告称，**船司 11 月中旬推 FAK 涨价，是为了在明年的长约谈判前把位置占住。**

这句话解释了为什么是这个时候、为什么只保两周。12 月的报价单不是给现货市场看的，是给明年长约的谈判桌看的。

同一份报告的另一面是供给，亚欧运力已经有 60%走回苏伊士，上周双向通过 53 艘船。**Drewry 的判断是有效运力还在增加，下周运价预计走平。苏伊士回得越快，12 月这张报价单越难收足。**

还有一层容易被重复计算的，MSC 这份报价已含燃油附加费，12 月的 GFS 是 304 美元/TEU，比 11 月的 266 美元涨了 38。碳限额附加费 20 美元/TEU、碳审查附加费地中海 133 美元/北欧 90 美元，这几项要另加。海盗风险附加费和苏伊士运河附加费按 11 月 4 日那份单独公告走。报价单上的 6500，和最后账单上的数，中间隔着这几层。（2026-11-12）

来源：搜航网

全球最致命航线！

超 570 艘船遇袭，船司加收战争风险附加费

11 月 12 日，据《华尔街日报》和国际海事组织（IMO）最新数据披露，**黑海已经超越中东的霍尔木兹海峡，成为当前全球对商船和海员而言最为致命的航运通道。**

今年以来，黑海地区已有超 570 艘商船在航行或靠港期间遭到袭击。至少 40 名海员丧生或失踪，死亡人数超过了同期霍尔木兹海峡的 24 人，商业航运活动较去年同期骤降 37%。

值得注意的是，随着袭击范围扩大，集装箱运输也受到波及，多艘集装箱船接连遭袭。



10 月 28 日，以星租用的“CONTSHIP JET”从以色列海法港驶往罗马尼亚康斯坦察港途中，在保加利亚专属经济区遭三艘无人艇袭击，随后沉没。

此前，MSC 旗下“MSC ULSAN III”轮于 8 月在黑海遭无人机袭击，随后继续航行。FESCO 运营的“YANINA”也在一次袭击中沉没。

安全风险推高了班轮公司的运营成本，相关费用正通过附加费等形式传导至货物运输环节。



War Risk Surcharge to/from Black Sea

PRICES & SURCHARGES

The operational situation in the Black Sea has seriously deteriorated over the past few months. On September 16, 2026, **the Black Sea maritime area was designated a war risk zone** by the Joint War Committee under its Listed Areas (JWLA), and voyages in this region are therefore subject to additional costs. In order to ensure service continuity, CMA CGM hereby informs its customers of the implementation of a **War Risk Surcharge (WRS)*,** applying as follows:

As from November 9th, 2026 included (December 1st, 2026 for USA & US territories, Australia, New Zealand & Latin American countries subject to regulatory filings)

Scope: Shipments from/to Black Sea countries

Cargo: All

Quantum: USD 35 per TEU

达飞宣布，自 11 月 9 日起，对进出黑海国家的所有货物征收战争风险附加费（WRS），标准为 35 美元/TEU，折合 20 英尺箱 35 美元/箱、40 英尺箱 70 美元/箱。美洲、大洋洲及拉美地区则于 12 月 1 日起生效。



from Asia to Mediterranean and Black Sea Regions

PRS - PIRACY RISK SURCHARGE | SCS - SUEZ CANAL SURCHARGES | ASIA | MEDITERRANEAN | BLACK SEA

Piracy Risk and Suez Canal Surcharges - Trade from Asia to Mediterranean (inc. West Med, East Med, Adriatic and North Africa) and Black Sea Regions

MSC 宣布，自 11 月 15 日（直至另行通知），将海盗风险附加费与苏伊士运河附加费扩大至地中海（包括西地中海、东地中海、亚得里亚海及北非）以及黑海地区所有港口。

其中，海盗风险附加费（PRS）55 美元/TEU，苏伊士运河附加费（SCS）36 美元/TEU，两项合计后 20 英尺箱 91 美元/箱、40 英尺箱 182 美元/箱。 (2026-11-12)

来源：壹航运

美国集装箱进口量创历史新高！

10 月进口 267.48 万 TEU，中国货源增长 22.9%

最新数据显示，2026 年 10 月美国集装箱进口量创下历史新高。单月进口总量达到 **267.48 万 TEU**，**环比增长 5%**，同比增长 16%，**超过此前 2022 年 5 月创下的纪录。**

根据 Descartes 发布的全球航运报告，2026 年前 10 个月，美国集装箱进口量同比增长 **2.3%。此前累计进口量曾连续 8 个月低于上年同期，近两个月则连续实现同比增长，**显示美国进口需求有所回升。

中国货源增长 22.9%，连续四个月上升

中国仍是美国集装箱进口的重要来源地。10 月，美国自中国进口集装箱货物约 98.78 万 TEU，环比增长 6.9%，同比大幅增长 22.9%，**连续第四个月实现增长，**也是 2025 年 1 月以来的最高月度水平。

中国货源占美国当月集装箱进口总量的 36.9%，高于 9 月份的 36.3%。从主要商品类别看，塑料制品、家具及床上用品、玩具及体育用品分别占中国输美集装箱货物的 14.6%、13.9%和 10.4%。其中，玩具及体育用品同比增长 32.5%，塑料制品增长 26.2%，钢铁制品增长 52.1%。

美国东部及墨西哥湾港口份额上升

从港口分布来看，10 月美国东海岸及墨西哥湾沿岸五大港口的进口份额升至 39.9%，高于 9 月的 36.7%；**西海岸五大门户港口份额**则从 **47.0%**降至 **44.9%。**

具体来看，**休斯敦港**进口量同比增长 26.7%，增加约 42,665 TEU；**萨凡**

纳港、诺福克港和查尔斯顿港分别增长 12.6%、17.7%和 18.6%。相比之下，**洛杉矶港、长滩港和奥克兰港**进口量分别同比下降 1.4%、2.0%和 10.9%。

值得关注的是，10 月美国墨西哥湾地区集装箱进口量达到 26.69 万 TEU，环比增长 24%，同比增长 19.7%，**创 Descartes 自 2023 年 8 月开始追踪该项数据以来的最高水平。**

港口运输延误有所增加

报告还显示，美国十大主要港口的平均运输延误指标从 9 月的 6.0 天升至 10 月的 6.3 天，较今年 6 月的 4.2 天明显增加。不过，Descartes 指出，目前尚未出现大范围港口拥堵的迹象。

整体来看，10 月美国集装箱进口量创纪录，中国货源持续回升，反映出美国进口市场仍保持较强需求。但进口增长并不意味着所有港口同步繁忙，东西海岸及墨西哥湾港口之间的货量分布正在发生变化。对于航运公司、货代及出口企业而言，后续仍需关注美国进口需求变化、港口货量转移及运输延误对供应链的影响。（2026-11-12）

来源：海运网

苏伊士运河复航！

多家船公司重返红海，拥堵风险再升温

随着苏伊士运河及红海航线逐步恢复，全球集装箱航运网络正在迎来新一轮调整。**长荣海运、阿联酋航运**等船公司相继**部署红海直航服务**，**马士基与赫伯罗特**也**计划恢复部分经苏伊士运河的航线。**

然而，航线恢复并不意味着供应链压力消失。新增运力可能集中涌入吉达等红海港口，同时，苏伊士航线与好望角航线船舶抵港时间交错，也可能给欧洲港口带来新的拥堵挑战。

一、长荣、阿联酋航运相继布局红海航线

据 Alphaliner 消息，**长荣海运**计划在远东—欧洲航线上**安排 8 个临时苏伊士运河及曼德海峡通航航次，同时新增 4 个专门服务红海市场的航次。**

上周末，长荣海运运营的 16,556 TEU 集装箱船“Ever Eon”首次通过苏伊士运河。该船当时执行海洋联盟中国—欧洲快线（China Europe Shuttle，CES），航行方向为从鹿特丹前往新加坡。

按照计划，今年年内 **CES 航线还将安排 3 个东行苏伊士运河航次**，另一艘船舶“Ever Even”则计划执行西行航次，预计于 **12 月 12 日**通过苏伊士运河。



与此同时，长荣海运正准备通过临时开设的 **OGRD 航线，恢复远东至红海地区的直达运输服务。**

该航线计划投入 7,024—9,466 TEU 级集装箱船，挂靠青岛、上海等亚洲港口，并覆盖**吉达（Jeddah）、艾因苏赫纳（Sokhna）和亚喀巴（Aqaba）等红海港口。**首艘投入该航线的船舶为 7,024 TEU 的“Ever Superb”，计划于 11 月 14 日从青岛启航。

此外，**阿联酋航运**（Emirates Shipping Line）也将推出**每两周一班的中国中南部—红海航线（CRC）。**

该航线计划投入 3 艘 2,500—4,900 TEU 集装箱船，挂靠上海、宁波、南沙，并覆盖**艾因苏赫纳、亚喀巴和吉达三个红海港口。**首航计划于 **11 月 13 日**从上海启程。

两家船公司选择了高度重叠的红海目的港，意味着新增货量可能进一步集中在部分港口，而不是均匀分散至整个红海地区。

二、吉达港吞吐量创新高，但拥堵压力已经显现

红海直航服务的恢复，将为区域贸易和物流运输带来新的机会，但不同港口的承接能力存在明显差异。

DP World 公布的数据显示，其运营的吉达南集装箱码头（South Container Terminal）今年 7 月处理集装箱超过 221,200 TEU，**创下该码头自 1999 年投入运营以来的单月最高纪录。**

此前，该码头上半年集装箱吞吐量同比增长 79%。

为应对业务增长，码头运营方已经投入额外装卸设备，并持续推进扩容建设。

不过，吞吐量增长的同时，吉达港的运营压力也不容忽视。

货运代理企业 Expeditors 在 9 月份发布的市场更新中指出，吉达港已经出现拥堵，集装箱卸船后，陆侧运输环节的延误达到 10—12 天。

随着更多直航航线投入运营，新增船舶挂靠可能进一步考验码头的处理能力。而获得较少船舶挂靠的其他港口，则可能面临货量流失和设备利用率下降的风险。

三、马士基、赫伯罗特重返苏伊士，欧洲港口或迎来新压力

除了长荣和阿联酋航运，其他主要班轮公司也在逐步恢复经苏伊士运河的长距离航线。

马士基与赫伯罗特已经确认，双方合作的 Gemini Cooperation 旗下 ME1 航线将恢复经苏伊士运河通行。此前，Gemini 合作网络已有另外 6 条航线采用这条更短的航行路线。

但航线恢复也可能带来新的问题：**欧洲港口的船舶到港时间可能更加集中。**

货运代理企业 Flexport 在 11 月份发布的欧洲货运市场报告中警告，选择苏伊士运河短航线的船舶，可能与仍然绕行好望角的船舶在相近时间抵达欧洲港口，从而造成船舶集中到港。

Flexport 预测，第 47 周（11 月中旬），欧洲港口预计到港运力将达到正常水平的 131%。其中，约 40%的运力将经苏伊士运河抵达。

按照其统计，该周预计有 31 艘集装箱船经苏伊士运河抵达欧洲，另有 61 艘船舶经好望角航线抵达。

Flexport 认为，到港运力超过正常水平 120%，就可能形成港口拥堵风

险。从 11 月中旬至明年 1 月，至少有 3 周预计将突破这一风险阈值。

鹿特丹港的压力已经有所体现。Flexport 数据显示，第 42 周，鹿特丹港平均集装箱堆存时间达到 3.37 天，堆场利用率处于 80%—90%之间。

四、航程缩短 7—10 天，港口拥堵风险却可能转移

恢复苏伊士运河航线，能够使亚洲至欧洲的海运航程缩短约 7—10 天，减少绕行好望角带来的时间和运营成本。

但从当前航运网络调整来看，航线恢复并不意味着供应链拥堵问题能够同步解决。

一方面，长荣、阿联酋航运等船公司恢复红海直航，可能增加吉达、亚喀巴及艾因苏赫纳等港口的货物集中度；另一方面，马士基、赫伯罗特等大型班轮公司重新采用苏伊士航线，也可能使欧洲港口在短时间内迎来更多集中到港的船舶。

航线缩短了，运输时间减少了，但港口的承接能力和船舶到港节奏，正在成为影响供应链效率的新变量。

对于船公司、货代企业及进出口贸易商而言，后续需要重点关注红海港口的实际作业效率、船舶挂靠计划及欧洲港口的堆场利用率变化，提前评估航线调整可能带来的船期延误和货物交付风险。（2026-11-12）

来源：JCtrans 杰西圈

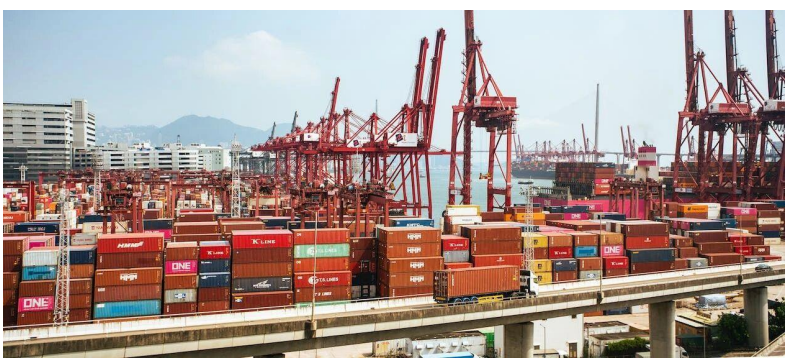
运价涨了 250%！

欧美线都在跌，中东还在涨

上海到迪拜，一个 20 尺柜 6562 美元；同一周，上海到鹿特丹，2325 美元。

中东线现在是欧线的 2.8 倍，上海航运交易所 11 月 6 日那一期，波斯湾航线（迪拜）6562 美元/TEU，比上期涨 0.4%；欧洲基本港 2325 美元/TEU，跌 1.9%；美西 7381 美元/FEU，跌 1.3%。

主要干线里还在涨的，只剩中东和地中海，**中东涨 0.4%，地中海涨 1.1%。**



一、涨了 250%，货量却少了 12%

据 The Loadstar 报道援引集装箱贸易统计（CTS）的数据，大中华到中东的运价指数现在是 392，年初以来**涨了 250%，是今年所有主要航线里涨得最猛的。**

年初至今，这条线的货量跌了 12%，价格涨 2.5 倍，这种价格是需求推的?

CTS 的说法是，9 月货量有过一波反弹，中国到中东的货量自今年 1、2 月以来首次超过上年同期，进口商在抢运。抢运把价格顶上去，也把港口堵死

了。

二、堵在霍尔木兹外面

中东的柜子进不去，卡在霍尔木兹海峡外侧的两个港：豪尔费坎和富查伊拉。两个港都在阿联酋东海岸，是海湾国家进口商的主要陆桥门户，船到这里卸货，再走卡车进沙特和阿联酋内陆。

三、一家在收，一家在进

10 月 30 日，马士基发布了一份客户公告，标题是《Temporary Booking Restrictions: Khor Fakkan, Fujairah and Selected Upper Gulf Destinations》，临时限制豪尔费坎、富查伊拉和部分上湾目的地的订舱接受与货物流向。

公告称，已订舱的货，由客户经理逐票联系、协商替代方案；在途的货仍可能延误；新订舱按实际可用舱位接受；原订舱如未能在原航次装船，不会自动顺延到下一班。公告没写结束时间。

同一周，Linerlytica 记录显示，MSC 在新开的远东-中东航线上把豪尔费坎加进了挂靠港，投的是 24000TEU 的船，而 Linerlytica 对这两个港的形容是“severe berthing delays”。

一家在收，一家在进，两家对拥堵会持续多久的预期不一样。

阵营也分得清楚，MSC 和 Gemini 的伙伴马士基、赫伯罗特走豪尔费坎；达飞和海洋联盟的船集中在富查伊拉。两边都各自吸引了越来越多的亚洲和中东区域船司挂靠。

四、吉达成了备选

马士基说，10 月客户回流使用沙特红海一侧的吉达港，作为进入沙特和

更广海湾市场的替代门户，预计 11 月这种兴趣还会持续。

走吉达意味着船不进霍尔木兹，从红海一侧卸货，再走沙特陆桥往东。绕开了海峡，但多一道陆运。

马士基 11 月 5 日第 9 次更新那份霍尔木兹应急方案时，给吉达留了一个口子：客户可以付费多买 8 天免费用箱期，本地货 100 美元/箱、跨境货 240 美元/箱，每箱只能买一次，且只能通过客服线下办理。这笔钱不是运费，是柜子在堆场多放 8 天的钱，因为陆运慢，原来的免箱期不够用。

五、看锚地那条队伍

CTS 判断认为 10 月价格会回落，理由是 10 月初袭击又起来了。上海航运交易所的数据暂时不支持这个判断，11 月 6 日那期还在涨，虽然只有 0.4%。

真正的变量在泊位，豪尔费坎等 7 天、转运 12 到 15 天，这条链上任何一环不顺，柜子就多压一天资金。

德迅 10 月底的判断是未来几周还会恶化。 (2026-11-13)

动物疫情



1. 塞尔维亚发生 1 起家猪非洲猪瘟疫情

11 月 4 日，塞尔维亚通报波杜纳夫列区发生 1 起家猪非洲猪瘟疫情，6 头家猪感染死亡，55 头被扑杀。

2. 西班牙发生 1 起野猪非洲猪瘟疫情

11 月 5 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。

3. 意大利发生 17 起野猪非洲猪瘟疫情

11 月 6 日，意大利通报托斯卡纳大区等 4 地发生 17 起野猪非洲猪瘟疫情，17 头野猪感染，3 头死亡，4 头被扑杀。

4. 芬兰发生 6 起野猪非洲猪瘟疫情

11 月 6 日，芬兰通报南芬兰区发生 6 起野猪非洲猪瘟疫情，6 头野猪感染死亡。

5. 南非发生 7 起家猪非洲猪瘟疫情

11 月 6 日，南非通报西北省等 3 地发生 7 起家猪非洲猪瘟疫情，212 头家猪感染，211 头死亡，44 头被扑杀。



6. 德国发生 1 起野禽和 3 起家禽 H5N1 亚型、1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 2、3、6 日，德国通报石勒苏益格荷尔施泰因州等 3 地发生 1 起野禽和 3 起家禽 H5N1 亚型、1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情，2 只野禽和 90 只家禽感染死亡，1850 只家禽被扑杀。

7. 荷兰发生 29 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 2、4、5 日，荷兰通报北荷兰省等 5 地发生 29 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，33 只野禽感染死亡。

8. 奥地利发生 5 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 3、4、6 日，奥地利通报下奥地利州发生 5 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，6 只野禽感染死亡。

9. 挪威发生 1 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型、1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 4、5 日，挪威通报罗加兰郡等 2 地发生 1 起野禽和 1 起家禽 H5N1 亚型、1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情，2 只野禽感染死亡，7500 只家禽感染，400 只死亡，7100 只被扑杀。

10. 英国发生 1 起家禽和 5 起野禽 H5N1 亚型、1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 4 日，英国通报英格兰发生 1 起家禽和 5 起野禽 H5N1 亚型、1 起野禽 H5N5 亚型高致病性禽流感疫情，1287 只家禽感染，974 只死亡，8 只野禽感染死亡。

11. 意大利发生 5 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 6 日，意大利通报伦巴第大区等 2 地发生 5 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，11 只野禽感染死亡。

12. 比利时发生 5 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 6 日，比利时通报弗莱芒大区发生 5 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，8 只野禽感染死亡。

13. 美国发生 4 起野禽和 8 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 6 日，美国通报北达科他州等 6 地发生 4 起野禽和 8 起家禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情，80 只野禽和散养家禽感染死亡，116 万只家禽被扑杀。

14. 智利发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 4 日，智利通报湖大区等 2 地发生 2 起野禽 H5N1 亚型高致病性禽流感

疫情，37 只野禽和散养家禽感染，9 只死亡，28 只被扑杀。

15. 韩国发生 1 起家禽 H5N9 亚型高致病性禽流感疫情

11 月 6 日，韩国通报京畿道发生 1 起家禽 H5N9 亚型高致病性禽流感疫情，41 只家禽感染死亡，9.1 万只被扑杀。



16. 巴西发生 2 起新城疫疫情

11 月 5 日，巴西通报圣卡塔琳娜州发生 2 起新城疫疫情，16 只家禽感染，4.1 万只被扑杀。

17. 希腊发生 4 起羊痘疫情

11 月 6 日，希腊通报阿尔塔省等 3 地发生 4 起羊痘疫情，51 只绵羊感染，27 只死亡，248 只被扑杀。

18. 法国发生 15 起西尼罗热疫情

11 月 2、6 日，法国通报滨海夏朗德省等 6 地发生 15 起西尼罗热疫情，14 匹马和 1 只家禽感染。

19. 比利时发生 15 起西尼罗热疫情

11 月 6 日，比利时通报弗莱芒大区发生 15 起西尼罗热疫情，15 只野禽感染。

20. 波兰发生 2 起 3 型蓝舌病疫情

11 月 6 日，波兰通报小波兰省等 2 地发生 2 起 3 型蓝舌病疫情，3 头牛感染。

21. 希腊发生 1 起 8 型蓝舌病疫情

11 月 6 日，希腊通报埃夫罗斯省发生 1 起 8 型蓝舌病疫情，2 只绵羊感染，1 只死亡。

22. 西班牙发生 3 起流行性出血病疫情

11 月 5 日，西班牙通报卡斯蒂利亚-拉曼恰自治区等 3 地发生 3 起流行性出血病疫情，7 头牛感染。

23. 美国发生 40 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情

11 月 6 日，美国通报新墨西哥州等 3 地发生 40 起新大陆螺旋蝇蛆病疫情，40 头（只）牛羊马家犬等家畜感染。

24. 南非发生 7 起 SAT1 型口蹄疫疫情

11 月 6 日，南非通报林波波省等 2 地发生 7 起 SAT1 型口蹄疫疫情，39 头牛感染。

25. 希腊发生 1 起 SAT1 型口蹄疫疫情

11 月 6 日，希腊通报莱斯沃斯省发生 1 起 SAT1 型口蹄疫疫情，79 只绵羊和山羊感染，1913 只被扑杀。