

解锁供应链的新趋势

掌握市场最新趋势动态，助力货物顺畅通行

随着2021年接近尾声，物流需求依然保持着强劲势头。尽管全球供应链仍然面临拥堵和中断问题，持续的新冠疫情局势也不断触发大范围经济挑战，据马士基审慎预计，2022年初的货运前景将较为乐观。由于中国农历春节假期（2月1-7日）即将到来，中国华南地区的一些驳船服务将暂停，节前可能会出现货运高峰。承运商同时应关注进出口商品HS编码方面的变化情况。马士基将可持续发展作为长期战略要务，并于近期采购了一批新一代双燃料环保集装箱船。

在本月报告中，马士基给您带来最新市场趋势分析，重点关注当前行业存在的挑战，并向您提供我们的最新解决方案，助力您货运畅通。如有您关注的任何新话题，请点击[此处填写调查问卷](#)告知我们。

市场趋势

面对通货膨胀压力以及新冠病毒变异毒株“奥密克戎”（Omicron）的强势来袭，全球经济的弹性和韧性受到重大考验，世界各地都在密切关注新一轮病毒的传播能否得到有力遏制。世界经济合作与发展组织（OECD）提到，“奥密克戎”病毒可能会对世界经济带来两方面的影响。其一是加剧供应中断，并进一步拉长高通货膨胀的持续时间；其二是政府将再次出台更为严格的封锁政策和旅行禁令，从而导致需求量降低和通胀下降速度加快。出于对“奥密克戎”传播的担忧，原油价格已经开始急速下降，12月1日每桶油的价格已降低至73美元，跌幅达10美元。特别是在欧洲，新冠肺炎确诊人数持续攀升，加之医学界尚不确认接种疫苗是否能够有效预防感染“奥密克戎”，市场需求量可能仍需较长时间才能得以恢复。

尽管10月份全球集装箱交易量同比增长为1%，但集装箱行业的运力仍然受到限制。内陆运输服务的中断大大抑制了供应链的运力，同时港口拥堵也使得船舶运力周转效率大大降低。在美国西海岸港口外等待卸货的船舶数量达到平日的三倍之多，而在美国东海岸港口等待卸货的船舶数量相较于去年也呈现平稳增长。中国和欧洲港口的船舶拥堵量则较为缓和。



热门话题

- **物流去碳化是可持续发展战略的重中之重。**马士基已制定了到2050年在海运领域实现净零碳排放的目标。尽管这个目标具有一定的挑战性，但完全有可能实现。通过有效的可持续发展行动，我们已经取得了显著的进展——自2008年起，我们碳排放量的降幅超过了46%。到2023年，我们将开通第一艘水上碳中和船舶。目前，我们正在与物流合作伙伴紧密合作，开发更为全面的应对方案来实现与业务充分融合的可持续性发展路径，利用更优化的系统和流程与客户、供应商和跨领域合作伙伴进行接洽。请[点击此处](#)详细了解马士基在海运去碳化方面作出的承诺。如需了解我们的碳中和甲醇燃料船舶设计信息，请[点击此处](#)。
- **报关服务（CHB）变化。**马士基HS编码分析系统涵盖即将于2022年1月1日起实施的最新《商品名称及编码协调制度》（简称HS）。届时将会实施350多条新规定，涉及1000多个HS编码。因此，为确保顺利办理进口货物报关手续，必须了解准确的HS编码分类。马士基HS编码分析系统可为您全面筛选现有HS数据库并出具相应的报告，提供编码改动所涉及商品的详细信息以及与正确HS编码相关的建议。这个系统将帮助您积极应对2022年报关流程方面的变化，规避任何不合规风险。有关HS编码分析系统的详细信息，请联系马士基客户体验团队和销售团队。
- **为农历春节的货运旺季做好充分准备。**农历春节是中国最重要的节日（今年农历春节为2月1日），将会对全球供应链带来一定影响。往年，农历春节是中国出口高峰期；受最近新冠疫情形势的影响，大多数工厂仍在密切关注疫情动向，特别是地方政府的指导政策，以确定相应的生产计划和节假日安排。预计到1月份时，官方将会给出更加明确的指导意见。我们预计从今年12月份到2022年农历春节期间，货运需求仍将十分强劲，货运量也将保持高位水平。但时而发生的新冠疫情仍有可能会对客户的供应链带来一定的影响；为确保农历春节货运旺季的订单能够顺利执行，马士基大中华区已扩充了仓库容量和陆运运力，以应对即将到来的春运高峰。我们将与客户紧密沟通货运计划，并专门成立了跨职能工作组密切关注海运运力情况，同时简化了内部团队工作流程，制定有效的应急预案和值班计划安排来应对可能出现的中断。此外，我们的全球客户也会定期分享整体形势的相关信息。

海运最新动态



Anne-Sophie Zerlang Karlsen,
马士基亚太航运运营中心 总裁

“农历春节前的货运高峰期对于客户而言非常重要，我们将会调度相应的集装箱船队，将空箱快速调运回亚洲，并采取强有力的措施来保障运力。这些举措将确保我们能够最大程度帮助客户把握农历春节旺季以及未来的更多机遇！”

- **2022年第一季度的海运运力和箱况展望：**由于船期延误，运力仍将继续受到限制，我们预计整个农历春节期间舱位依然会十分紧张。预计40英寸集装箱将会供应不足，但20英寸集装箱会出现剩余，尤其是在大中华地区，农历春节前部分地区仍将出现集装箱短缺问题。
- **亚洲进出口需求和舱位展望：**由于需求仍然强劲，且订单大量积压，我们预计出口市场将持续处于饱和状态。船期延误将会造成运力下降，因此农历春节期间的舱位将会更为紧张。整体进口需求预计将保持在大体相当的水平。

主要航线市场概况

马士基航线概况

亚洲至北欧

运力中断仍将影响整体运力。至少在农历春节之前，运力中断的现象仍将十分普遍。我们的目标是借助广泛货运网络部署的优势，在适当情况下投入加班船，消化积压的货物，从而保持敏捷性。我们将会定期更新船期信息，通报预计到达时间（ETA）/预计离港时间（ETD）。

亚洲至地中海

为了恢复准班率，我们将在12月份和2022年1月份继续推行航次错班策略，进一步增强运力。在此期间，我们还将部署加班船，缓解运力缺口。

亚洲至北美洲

由于港口拥堵，预计运力仍将继续下降。我们计划在12月份投入四艘加班船，从而减轻航次空班的影响。北美港口的拥堵情况在短时间内不太可能出现改善，因此建议客户适当延长预计到达时间与实际离港时间之间的交货周期。

亚洲至拉美

滚装货物运输将在控制范围内。始发地和目的地港口的等候时间较长，这仍会对准班率带来一定压力。针对X4A航线，我们正考虑每两周暂停一次在釜山/香港港口的挂靠，从而确保船舶从亚洲准时起航。AC2航线将暂停挂靠盐田或宁波，AC6航线将在始发地暂停挂靠高雄、宁波或上海，并在目的地暂停挂靠巴尔博亚，避免造成船期的进一步延迟。春运高峰期间，预计40英寸集装箱余量将会十分紧张，因此建议客户尽快提供装货计划，并考虑采用20英寸集装箱替代40英寸集装箱，从而实现尽早装运。

亚洲至中东印巴

预计运力将会十分紧张。12月份和2022年1月份期间，印度东海岸地区将每周开通一次F14航次，预计将从2月份起恢复每周挂靠。

亚洲至非洲

农历春节前，40英寸集装箱的供应将非常紧张，建议客户提前订舱，并考虑将20英寸集装作为替代方案。中国华北地区将出现运力瓶颈，我们正在努力克服这一问题。

亚洲至澳新

始发地和目的地港口的等候时间较长，这仍会对运力带来一定压力，维持每周的正常船班将非常困难。

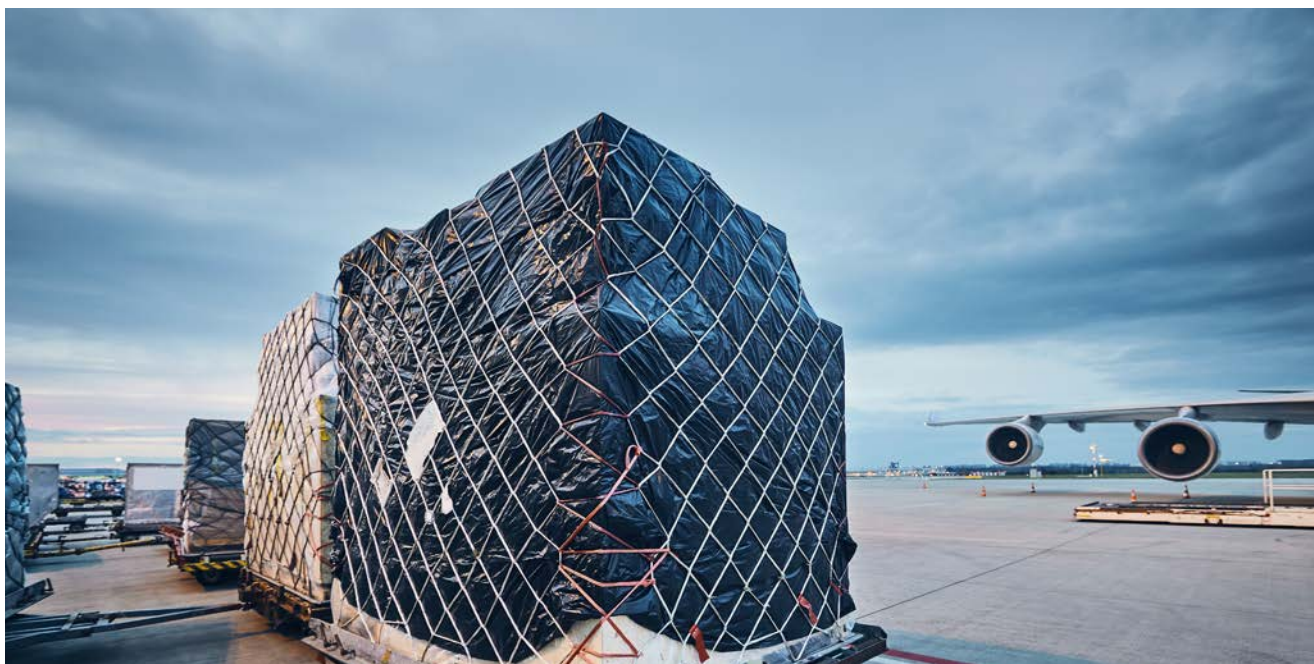
大洋洲出口

第一季度20英寸冷柜供应仍十分紧张，这一局面预计将一直持续到2022年出口高峰季。建议客户使用40英寸冷柜，从而避免供应链中断。大洋洲地区的食品等级柜供应仍然十分紧俏，预计澳大利亚将出现强劲的农业出口季高潮。我们已经中止了出口至东南亚目的地地区的短期运输预定，全力支持丹戎帕拉帕斯港（Tanjung Pelapas）在高峰季的货运。预计从澳大利亚东海岸至东北亚和大中华区的一般货物出口舱位充足。

亚洲进口

预计船期延迟和港口拥堵将持续存在，特别是在欧洲和北美地区。这将对货物的准时交付产生负面影响。智利专属Cherry Express航线将于第51周和第52周开通。

空运最新动态



- **大中华区：**机场已将地勤重心放在支持出口业务方面，因此中国进口运力仍将严重受限。欧洲地区的核酸检测试剂盒进口需求增加，并成为该地区货运量增长的主要推动因素，货运需求增长情况可能会持续到1月份。我们已安排大量包机服务来承接核酸检测试剂盒运输业务。

- **澳大利亚和新西兰：**由于新出台的新冠疫情隔离政策，澳洲航空已暂时中止了货机服务，国泰航空也已取消从香港始发的所有货运航班。这对澳大利亚和新西兰的空运成本都产生了一定的影响。中国运力仍然非常紧张，由于缺少舱位，航空公司倾向于选择小容量货物，或要求分散多个航班预定舱位。越南空运市场也仍受到类似情形的影响，航空公司仅接受小批量散装货物运输。由于成本和运力每天都会出现波动，所有预定仅接受即时运价。代运商和承运商正考虑通过包机来执行澳大利亚到新西兰的出口运输业务。马士基将在今年底推出部分/全包机方案，帮助客户在春运期间完成库存交付。
- **日本和韩国：**从东北亚到美国的舱位十分紧张，美国机场的地勤人手不足问题导致货物积压。但该地区空运货物需求仍然强劲，尤其是从日本到北美的出口需求。舱位紧张状况预计将持续到2022年第二季度，代运商会将部分货物分流到空运线路，以解决海运中断问题。为保障充足舱位，代运商将增加常规包机数量，但费率也翻了两倍或三倍。高昂的运费将迫使一些承运商在第一季度选择海运运输。
- **印度尼西亚和菲律宾：**印度尼西亚的运力十分紧张。对于出口到美国和欧洲的散装货物，客户可以在出发前一周进行预订，但加垫木板条的滑货运输需要更长的时间。菲律宾地区的货运需求仍然保持高位，但运力还十分有限。建议提前1-2周时间预定以保障舱位，另外针对大批量货物，包机也是一种选择方案。
- **泰国、马来西亚和新加坡：**来自不同垂直市场的货物需求仍然很强劲，尤其是对高科技、电子产品和消费品的需求，超出了当前运力水平。跨大西洋运输价格继续飙升，未来1-2月不太可能稳定下来。马士基的泰国、马来西亚和新加坡团队正在与指定包机航线上的部分航空公司合作，从而保证货物交期和运力。
- **越南、柬埔寨和缅甸：**越南、柬埔寨和缅甸地区的运力需求仍然大于运力供给，而至美国的航线是最为重要的线路，需求十分高涨。舱位有限情况从费率中也可见一斑，这一情形在短期内不太可能出现改善。胡志明机场面临严重的拥堵和货物挤压，建议客户提前预告货物运输需求，帮助我们有效进行舱位分配，尤其是在农历春节前1月份的最后一周（从1月30日开始）。

内陆运输最新动态



- **大中华区：**由于新冠疫情的相关规定，卡车司机短缺和陆运限制将会对货运能力带来一定的影响。建议客户提前计划农历春节的货运安排，尽快预定舱位。针对跨省/州运输，客户需要与承运商确认当地货运方面的具体规定，包括司机疫苗接种情况。

针对中国洲际铁路服务，12月份中国与欧洲之间的整体市场容量有所降低。跨境运输的拥堵现象逐渐好转。随着2022年的临近，欧洲拖车运力可能会面临挑战。为了避免负担高昂的滞箱费，建议客户尽早计划货运安排。

- **日本和韩国：**预计农历春节前拖车货运量将会增加，从而加剧拥堵现象。但我们预计节后货运恢复时，将进一步加剧拥堵情况。

由于海运中断，马士基东北亚洲际铁路服务仍然保持强劲需求。但Vostochniy港口严重拥堵，已造成重大交付延迟。往返于釜山港与Vostochniy港的马士基IA1航线的船舶需要5-7天才能靠港，还需3-5天用于装卸。因此，预计11月份到达的两艘船已延迟到12月份到达，造成釜山港的货物积压。预计1月初货物积压情况将比较明朗，针对1月期间的航程，我们新开了铁路运输线以保证运力。

马士基已于12月1日获得大阪报关服务许可，目前我们已在横滨、东京和大阪三个主要港口开通报关服务。

- **澳大利亚和新西兰：**由于高峰季需求叠加高库存量，大洋洲运输网络中存在仓储压力，客户配送中心已满负荷运转。我们的物流设施能够提供即时和灵活的仓储、履行和拆箱解决方案，从而缓解供应链运力问题。此外，据悉奥克兰港12月份将有港口罢工行动，特此告知客户。

主要港口最新动态

	船舶等候时间		
	● 少于1天	● 1-3 天	● 大于3天
亚洲主要港口	Qingdao, Xiamen, Lyttelton	Busan, Ningbo, Nansha, Hong Kong, Singapore, Tanjung Pelepas, Port Klang, Sydney, Tauranga	Shanghai, Yantian, Shekou, Melbourne, Auckland
亚洲主要港口	Cape Town	Antwerp, Bremerhaven, Rotterdam, Newark, Charleston, Tin Can, Tema, Cape Town	Felixstowe, Colombo, Long Beach, Los Angeles, Oakland, Vancouver, Seattle, Prince Rupert, Savannah, Houston, Apapa, Onne, Nacala, Dar Es Salaam

请[点击此链接](#)，了解详细的港口情况：

马士基亚太区月度市场资讯是否对您有用？点击下方链接立即订阅。

[立即订阅](#)

若您有任何问题，请联系马士基当地销售或客服，我们将竭诚为您服务。

填写问卷

联系我们

