



形势尚不明朗， 但曙光已现

掌握市场动态资讯，助力货物顺畅通行

俄乌事件已持续三个多月，局面僵持不下致使全球经济形势面临不确定性冲击。食品和能源供应问题加之物价飙升，使欧洲货运市场的市场情绪受到了一定的影响。目前，全球其他市场的需求表现依然十分坚挺。

为了应对供应链遭遇的严峻挑战，马士基最近推出了穿越中亚、连接亚洲与欧洲的海铁联运服务。该线路始发于中国各大港口城市，经由哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚和罗马尼亚四个中亚国家到达欧洲，总运行时长约为40天。在中国，尽管上海仍在实行疫情防控措施，但总体物流形势正逐步恢复。由于卡车运力短缺，客户仍然面临货运延误的问题，但入港货物的提货率已经恢复到本轮疫情传播前75%左右的水平。船舶等候时间也已降至最低，仅为1-2天。待管控政策解除后，货运量预计会出现反弹。

马士基为您分析本月的最新市场趋势以及当前面临的挑战。同时，我们也会介绍马士基的最新纾困方案，助您稳健物流。如有您希望了解的任何新话题，请点击[此处](#)，通过填写调查问卷告知我们。

市场趋势

在今年第一季度，由于美国开始启动战略收缩政策，全球大量市场都出现了通货膨胀率飞升，再加上亚洲等地区疫情相关封锁政策带来的持续负面影响，全球经济增长速度明显放缓。令人稍感欣慰的是，欧洲地区开始呈现出积极的发展势头，而拉丁美洲的经济活动也得到了一定程度的恢复。除了这些因素，俄乌事件走向的不确定性更是为市场蒙上了一层阴影，全球经济的增速可能会比之前的预测更低。

在此形势下，我们预计，2022年全球集装箱需求将维持在-1%与+1%之间。除了俄乌事件的影响，能源价格上涨、消费者需求降低以及金融市场动荡不定等因素也将影响到全球贸易走向。根据3月份FBR market data 数据显示(version M202204)，2022年第一季度，全球集装箱贸易量同比下降0.9%，而疫情前2019年第一季度的平均增长率为2.4%（年复合增长率）。

第一季度，北美洲、远东和大洋洲地区的出港货运量降幅最明显，分别为12.8%、10.3%和8.7%。相比之下，第一季度亚洲内部市场的货运量却增长了4.3%，北美地区的入港货运量也增长了3.3%。

根据Alphaliner的数据统计，集装箱船订单量增长迅猛。2022年第一季度末，订单数在现有船队中的占比达到26%左右，这也是自2012年以来的最高水平。但Alphaliner的统计数据也显示，2022年第一季度新船订单量反而出现了大幅下跌。

热门话题

美国西海岸劳资谈判：代表劳方的国际码头暨仓储工会（International Longshore and Warehouse Union ILWU）与代表雇主的太平洋海事协会（PMA）之间的谈判于5月10日正式开始。双方的劳资协议将于7月1日到期，此次谈判涉及22000名码头工人与29个美国西海岸港口的码头运营商。虽然双方都确信最终将达成协议，但行业报告显示，未来的形势和结果走向还很难预判。在与多方谈判代表交流后，美国劳工部部长Marty Walsh也表示出对谈判结果持乐观态度，他认为谈判会取得成功，并表示愿意在必要时参与谈判过程。PMA与ILWU也在[联合记者招待会](#)上共同表示，“他们希望在达成协议后，货物能够保持畅行”。PMA还专门创建了专门的网页发布[合同谈判最新消息](#)。

马士基GCA（大中华区）CHB（报关服务）管理系统Genesis即将上线，系统将在经过测试后面向客户开放。Genesis系统的开放将便于发布声明，自动更新清关状态，并提供海关检查报告等相关分析，帮助客户优化运营效率、降低成本。

标准系统功能如下所示：



系统标准功能

在线委托

接单

报关数据录入

报关数据检查

报关数据提交

报关数据跟踪

报关数据统计

货物数据管理

报关合规分析

如需了解有关“Genesis”系统的更多信息，请通过以下电子邮箱联系GCA（大中华区）CHB（报关服务）产品团队：gcachb@maersk.com.

海运最新动态



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

“我们注意到，上海本轮疫情形势已逐渐缓解，我们正在努力，致力于在未来的新阶段为客户提供更为卓越的服务。随着情况好转，陆路运输和集装箱方面都可能需要增加运力。眼下，全球形势还充满变数，当前最主要的目标是根据客户的需求灵活应对。”

主要航线市场概况

航线	贸易声明	重要目的地港口最新动态
亚太-北欧	由于欧洲地区港口运营受阻，海运方面面临严重的压力。北欧地区的船期出现延误，影响了返回亚洲船只的到达时间。为减轻错班的影响，我们尽力将货运安排调整到其他航线，并根据需要增加船次。	<p>鹿特丹港和不来梅港因为大面积、持续的运营受阻，船舶等候时间延长，成为了北欧地区最拥堵的港口。</p> <p>我们的团队正在密切关注码头的作业情况，并在寻找附近的可用设施，设法加快货物交付或提货速度。</p> <p>如果客户的货物交付受到影响，我们将会联系相应的客户体验代表讨论替代计划方案。</p>

亚太-地中海	地中海地区的需求一直非常强劲，预计强劲的势头将持续到夏季。由于地中海地区存在港口拥堵和船舶延误，海运运力再次受到了挑战。	由于港口管制，阿尔及尔/以色列/突尼斯航线已关闭，恢复情况有待进一步通知。
亚太-北美洲	<p>受新一轮新冠疫情的影响，中国华东地区的出口货物量有所回落，但亚洲至北美洲的整体运力仍处于饱和状态。北美地区港口仍有一定延误，预计错班措施造成运力下降的问题会继续存在。</p> <p>目前太平洋西北地区港口的拥堵情况最为严重，因此也造成了返回亚洲船只延迟返航。马士基正努力优化运输部署和靠泊安排，力争为客户提供最为满意的运输体验。</p> <p>同时，我们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。</p>	<p>美国东海岸地区港口：等候时间为3-5天</p> <p>洛杉矶和长滩港：等候时间为20天</p> <p>奥克兰：等候时间为11天</p> <p>温哥华：等候时间延长到35天。离港前停延时间为12天。</p> <p>鲁伯特王子城：等候时间为14天。离港前停延时间为5天。</p>
亚太-拉丁美洲	我们仍然建议客户选择从其他亚洲始发港口或者东南亚和东北亚港口运输货物，同时，我们将继续专注于NOR（冷代干柜）业务。	
亚太-中西亚	<p>我们注意到，目的地至印度和中东地区的货运需求已逐渐出现回暖。</p> <p>斯里兰卡危机：政治动乱和抗议活动仍未停歇。斯里兰卡已实施宵禁措施来控制局势。</p>	科伦坡：各码头仍在正常作业。但由于最近的不稳定因素，货运可能会出现延误。
亚太-非洲	<p>蒙巴萨港货运服务目前保持通畅，达累斯萨拉姆港的船舶等候时间也已有所缩短。</p> <p>西非——货运需求急剧上升，预计第二季度将强势增长。运力将会很快达到饱和状态，建议客户考虑订舱需求量，从而更好地满足高峰季的需求。</p> <p>南非——货运需求有所上扬。马士基建议目的地为德班和开普敦的客户选择NOR（冷代干柜）服务，以顺利度过南非柑橘出口旺季。</p>	<p>达累斯萨拉姆港：等候时间为2-3天</p> <p>廷坎港：等候时间为5-7天</p> <p>开普敦港：等候时间为2-3天</p>

<p>亚太-澳新</p>	<p>从五月份下旬开始，该地区整体需求有所上升。恢复船期准班率仍是亚洲-澳新航线的核心重点任务之一。</p>	
<p>澳新出口</p>	<p>澳大利亚的棉花收获季即将到来，因天气情况不佳，收获季已有所推迟。同时，在高蛋白食物出口的带动下，东南亚至美洲航线的货运需求也表现强劲。为满足客户的额外需求，我们预计将从7月份开始开通冷柜服务。</p> <p>我们的空运和海运拼装（LCL）服务也可以为客户提供更多的选择和灵活性，有助于优化供应链运输速度和成本。马士基的船期准班率远超市场水平。三月份，大洋洲与东南亚地区之间的马士基航线Southern Star实现了100%的船期准班率。而大洋洲-美国东海岸的OC1航线上，海运线路船期准班率创下了94%的新记录。</p> <p>在大洋洲地区，Maersk Eco（马士基生态运输）货运需求也呈现持续上升的态势。马士基33%的签约客户都已选择海运去碳化方案</p>	<p>昆士兰的恶劣天气给布里斯班港造成一定的影响。</p> <p>大洋洲地区的冷柜舱位仍然十分紧张，这种情况可能会在7月份之后出现缓解。</p>
<p>亚太进口</p>	<p>针对6月26日之后到达上海洋山港的货物，我们重新开放了冷柜舱位预定。预计欧洲和北美地区的船舶延误和港口拥堵现象会特别严重，因此返航亚洲的货船可能无法保证准时送达。</p>	<p>由于码头仓库升级和改造作业，中国华南地区蛇口港的冷冻肉和海鲜食品进口业务已暂停，恢复时间有待进一步通知。建议客户预定华南地区附近的其他港口。</p>

空运最新动态



大中华区：上海离港货运航班已开始恢复，主要飞往北美和欧洲地区。5月份，马士基已将欧洲包机航班的出发地从武汉改航到了香港。列日-香港-列日航线预计会持续运营到今年年底。北京5月报告新冠疫情，但尚未对航运造成明显的影响。

澳大利亚和新西兰：受到当地疫情封锁政策的影响，中国出发的航空运输服务仍受到较大影响。该地区运力十分紧张，我们建议客户最好采用现货交易方式。中国承运商的缺失进一步加剧了该地区的运力紧张和费率上涨问题。澳洲航空将会在第三季度增加悉尼与奥克兰之间澳新互航（Trans-Tasman）线路的运力，而新西兰航空公司也将在墨尔本与奥克兰之间开通小型飞机货运服务，因此航运价格将会居高不下，可用舱位将采取即时定价的方式出售。Dnata公司正在悉尼增设新的入港货运站。

日本：为绕过俄罗斯领空，各航空公司不得不改变飞行路线，因此托运货物的重量受到限制，造成日本与欧洲之间的空运货物运力非常紧张。受到上海持续封控措施的影响，5月份，日本已有14家主要托运商暂停服务，导致每周总货机航班数量减少到仅229个班次。5月份，日本三大主要航空公司还增加了燃油附加费，长途航班每公斤运费增加约40日元，而亚洲航班增幅为10-20日元。预计6月份燃油附加费还会进一步上调。

越南、柬埔寨和缅甸：针对越南货运业务，客户可以选择将大宗货物分散到多个航班进行运输。在中国多个城市封闭措施的影响下，越南、柬埔寨和缅甸的空运需求回落，一些航空公司取消了部分航班。

内陆运输最新动态



中国：上海的一些仓库已部分开放，离港和到港卡车运输服务都已开始逐步恢复。截至5月24日，上海的现有整体仓库容量已大致恢复到本轮疫情影响前50%的水平。5月份，上海浦东、奉贤和金山区的大多数仓库已部分恢复运营，但工人需要进行闭环管理。除上海外，宁波、青岛、厦门、深圳和广州等其他地区的卡车司机仍然需要出示核酸检测阴性证明、健康码或本地通行证——各个地区的具体要求有所不同。驳船需求出现增长，可作为货车运输的替代方案，从而改进运输效率。另外，台湾地区也出现了新冠病毒确诊病例，业内人士担心可能会对仓库运营和效率产生影响。

洲际铁路服务（ICR）：我们最近推出了经由中亚地区的“Middle Corridor”运输服务，目前第一辆班车已顺利抵达目的地，第二辆班车也将在不久后到达法国。这项新服务是我们根据客户反馈设计的，在目前落地正是最好的时机，有助于缓解当前的物流困境。超过90%的Middle Corridor铁路服务都采用电动列车。

澳大利亚和新西兰：大洋洲市场业务走势目前已从内陆港口运营中断的影响中逐渐趋于平稳。因此，我们目前的重点计划是开发跨越东海岸的铁路通道，确保客户货运通畅，支持并增强我们的物流综合航运物流战略。

日本：从横滨集装箱堆场到东京外堆场的入港货物数量处于平稳状态。卡车运力还有剩余。

印尼：开斋节过后，6月份该地区的内陆货运量预计会出现反弹。在政府颁布禁止棕榈油出口政策后，棕榈油出口业务可能会出现明显下滑，但5月中旬，又有迹象表明此项禁令可能会被解除。预计卡车运力足以满足货运需求。

泰国：5月份，由于政府降低了油价补贴力度，油价可能会上涨到每升35泰铢，因此卡车运力十分紧张。建议客户在内陆运费中适当增加燃油附加费的比例。

越南、柬埔寨、缅甸：这三个国家的油价仍在继续上涨。我们在越南湄公河沿岸新开通了SADEC海铁多式联运服务枢纽站，可通过驳船实现货物接力运输。

主要港口最新动态

	船舶等候时间		
	● 少于1天	● 1-3天	● 多于3天
亚太地区港口	Busan, Qingdao, Dalian, Xingang, Singapore, Port Klang, Tanjung Pelepas	Yangshan(Shanghai), Waigaoqiao(Shanghai), Ningbo, Xiamen, Nansha, Yantian, Shekou, Hong Kong, Lyttleton, Auckland, Tauranga, Melbourne	Sydney, Brisbane
其他港口	Tema, Apapa	Seattle, Newark, Norfolk, Charleston, Miami	Rotterdam, Bremerhaven, Long Beach, Los Angeles, Oakland, Vancouver, Prince Rupert, Savannah, Houston, Cotonou, Abidjan, Tin Can, Cape Town, Dar Es Salaam, Colombo

备注：数据不断变化，随时可能会有变更。

马士基亚太区月度市场资讯是否对您有帮助？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

