



逆风起航， 物流需求依然强韧

掌握市场动态资讯，助力货物顺畅通行

全球制造业和服务业市场参与者的商业情绪整体依然保持乐观，但不可否认的是，由于通货膨胀日益加剧、俄乌事件的影响范围扩大，加之欧洲的消费支出水平已经开始有所下跌，市场担忧情绪也在增加。尽管如此，马士基预测，鉴于中国上海在经历了封控期之后正逐渐恢复元气，在即将到来的货运旺季，亚洲至北美洲、欧洲和非洲等所有主要市场的运输需求将保持坚挺。

本月，马士基又进一步扩充了整体货运实力。公司完成了对全球货运代理公司翼源国际（Senator International）的收购，并在新西兰地区推出了新的沿海运输服务。翼源国际的收购将会大大增强马士基的空运能力，而新开辟的新西兰沿海运输服务将有助于增强港口互联互通性，提升船期准班率，更好地服务新西兰地区的客户。

市场趋势

通货膨胀、俄乌事件以及中国实施的动态清零政策等原因使全球供应链受到了影响，令业内人士的担忧进一步加深，全球经济面临逆风。5月的全球综合采购经理人指数（PMI）总体保持在51.5，表明制造业和服务业整体商业情绪较为稳定。受到持续经济和地缘政治冲击的影响，人们仍然担心全球经济会失去增长势头。业内共识预测表明，今年全球经济的增长率将达到3%，但预计明年将会下滑至2.9%。但对于通货膨胀和俄乌事件是否会增加全球经济急剧衰退或增速放缓的风险，业内人士尚未达成一致的观点。另外数据也显示，美国的消费需求达到前所未有的高度，但欧洲和英国的消费支出已经从历史高点回落，当前的消费热潮已见顶。

热门话题

新西兰沿海货运服务：7月份，马士基推出了专为新西兰打造的新西兰沿海货运服务 Maersk Coastal Connect。航线开通后将有助于恢复船期准班率，并改善新西兰地区供应链。该航线船舶每周停靠一次陶兰加、提马鲁和利特尔顿港口，每两周停靠一次尼尔森和奥克兰港口。通过我们的枢纽运输中心，这项服务将覆盖更广泛的新西兰国内市场，同时大大改进新西兰与国际市场的连通性。除了开辟专门的新西兰沿海服务航线，马士基最近还宣布了将在汉密尔顿建设冷链设施的计划，这些举措将为新西兰市场的客户创造不可估量的价值。在船舶准班率方面，马士基从大洋洲至美国的OCI航线，准班率高达93%。往返于大洋洲和东南亚的Southern Star航线是马士基船期准班率最高的航线。4月份，该航线的船期准班率甚至达到了94%。

完成翼源国际的收购：马士基宣布已完成对全球货运代理公司翼源国际（Senator International）的收购。翼源国际拥有成熟完备的空运网络，包括自有航班、与主要航空公司长期合作的航班、完善的整箱（FCL）和拼箱（LCL）运输网络以及分布于五个大洲的专业化包装、仓储和配送服务。通过此次收购，马士基将能够为客户提供更广泛的产品以及灵活的综合物流解决方案，使客户能够根据供应链需求变化加快或延缓货物运输流程。翼源国际丰富的行业技术和产品知识将大大扩充马士基的现有运力，进而提升客户供应链的灵活性。

海运最新动态



Anne-Sophie Zerlang Karlsen,

马士基亚太航运运营中心总裁 柯安素

“上海已逐步恢复常态，中国的各个港口运作也保持正常水平。马士基始终致力于为客户提供更灵活的供应链解决方案以提升可靠性，新西兰沿海货运服务就是一个极好的例子，该产品在全球持续的供应链挑战下，为客户提供更多选择方案并确保顺畅物流运输。”

上海物流有序恢复：随着上海全面复工复产，物流服务也在有序恢复。到6月中旬，该地区每周出口空柜提取数量和重柜进场数量已分别恢复到正常水平的98%和80%，而进口重柜提取数量已几乎恢复到正常水平。由于许多航线的运输高峰季即将到来，6月底需求量将会逐渐恢复到正常水平，并会在7月份开始上升。我们还预计，目的地在非洲、拉丁美洲和大洋洲的出口货运需求将会非常强劲，而跨太平洋和北欧市场的需求将会有所放缓，各个市场的经济前景各有不同。最近，我们注意到，中国的东部和北部部分港口出现因市场强劲需求超出预期所致的短暂缺箱问题。我们将推出相应的解决方案，加快20英尺标箱的回流速度，平衡亚洲地区空箱配给，以满足出口客户的需求。马士基预计，集装箱短缺情况将很快得到缓解。

港口拥堵：北欧地区的港口拥堵现象仍然非常严重，尤其是在鹿特丹港和不来梅港地区，这导致全球供应链出现持续运营中断，进而导致堆场高负荷运转，船舶等候时间过长。在德国的汉堡港、不来梅港和比利时安特卫普港等港口，还发生了工人罢工等事件，这可能会对物流情况造成进一步冲击。

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	<p>北欧航线的货运需求保持稳定，由于临近传统的夏季运输旺季，预计7月份和8月份的需求将会出现上扬。我们将会继续调整航次安排，确保为客户提供稳定和一致的船期。如需了解更多详情，请通过客户咨询渠道联系我们。北欧地区的港口拥堵情况仍未出现明显好转，我们正在设法寻找其他替代方案，尽量减少船期延误。采取的措施包括在AE1和AE6航线增加泽布吕赫港口停靠。</p>	<p>不莱梅港和鹿特丹港的拥堵现象最为严重。我们已经开通了专门的客户咨询渠道，并将及时更新北欧地区主要港口的最新情况；请点击此处了解更多信息。</p>
亚太-地中海	<p>地中海地区的货运需求维持平稳，我们的整体运力已经接近饱和状态。运输旺季的到来，加之主要客户的大量预定，预计在7月和8月将会出现夏季高峰期。我们还会考虑部署加班船，确保客户提供优质的服务。海法港和科佩尔港的港口拥堵现象已经略有好转，但运输服务仍然受到一定的影响。我们将会提供其他替代方案，包括调整驳船路线。</p>	<p>海法港/科佩尔港存在3-4天的船期延误。由于驳船限制，我们暂时无法承接以色列、突尼斯和阿尔及利亚地区的短期货运服务，服务恢复有待进一步通知。</p>
亚太-北美	<p>6月份和7月份，北美洲地区的出口量预计会有所增长，从7月中旬到8月份开始，货运需求也将会随之增加。北美地区港口形势仍然非常严峻。由于港口拥堵，产生航次错班，因此我们预计运力缺失问题依然会继续存在。在温哥华港，船舶停泊时的拥堵情况十分严重，船舶停靠时间将会延长50%，出站铁路运输的停延时间为12天。鲁伯特王子港码头的货物仍然需要预留充分的时间，提前预定回程空箱，出站铁路货物运输的停延时间为5天。由于太平洋西北港口的拥堵现象严重，我们已在TP1和TP9航线采取航次空班措施。温哥华港和鲁伯特王子港码头异常拥堵，我们无法增设加班船来缓解运力缺失，因此很可能造成船期延误。在西海岸劳资合同谈判方面，ILWU（国际仓储及码头工人联合会）和PMA（太平洋海事协会）都希望在7月1日现有劳务合同到期后，双方能够继续通过协商解决问题。</p>	<p>一般情况下，美国东海岸地区港口的等候时间在0-3天不等。一些主要港口的等候时间为：萨凡纳港为7天；休斯顿港已经延长到14天；洛杉矶港/长滩港已经缩短到15天；奥克兰港为7天；西雅图港为2天；温哥华港已经延长到35天，堆场密度为107%；鲁伯特王子港缩短到10天，堆场密度高达115%。建议客户提前预订回程空</p>

<p>亚太-拉丁美洲</p>	<p>从5月中旬开始，南美西岸和南美东岸的货运需求都有所好转。船舶运力已处于饱和状态，可能会发生甩货现象。船舶配载率超过95%。由于上海地区货运业务有序恢复，预计6月份和7月份的需求依然会十分强劲，因需求增加可能会发生甩货情况。</p>	
<p>亚太-中西亚</p>	<p>上海解封后，复工复产有序进行且需求激增，再加上市场运力有所减少，预计舱位将会十分紧张。从5月中旬开始，巴基斯坦已经禁止所有非必需奢侈品的进口业务，包括汽车、手机和化妆品。我们将会与汽车和科技品类出口客户继续保持密切联系，以便及时了解未来的市场前景。斯里兰卡新首相上任并组建内阁之后，该地区的货运形势已有所好转。新政府表示，该国还将启动快速可再生能源生产计划，以克服国家目前所面临的持续能源危机问题。</p>	<p>科伦坡港：港口运营状况已恢复正常，包括船舶的停泊和导航作业。</p>
<p>亚太-非洲</p>	<p>东非：蒙巴萨港航线运行通畅；达累斯萨拉姆港已恢复至每周挂靠一次。建议客户提前预定夏季高峰季的舱位。</p> <p>西非：整个西非市场的前景仍然较为乐观。船舶运力已处于饱和状态，偶尔出现甩货情况。港口情况稳定，但阿比让港的船舶等候时间较长。Maersk Spot已开放西非所有航线订舱，以适应客户的高峰期货物运输需求。</p> <p>南非：需求量有所提升，所有船舶运力已达到饱和。德班航线需要增加冷代干柜（NOR），Maersk Spot订舱将限制使用20尺集装箱。</p>	<p>达累斯萨拉姆港：等候时间为5天。</p> <p>阿比让港：等候时间为7天。</p>
<p>亚太-大洋洲</p>	<p>6月份整体需求十分强劲，预计这个趋势将持续至7月份。我们计划从8月份开始从奥克兰港推出新的澳新互航（Trans-Tasman）航线，可提供悉尼-墨尔本-奥克兰的海运拼箱服务。7月份，Southern Star航线将恢复布里斯班港的挂靠，扩大我们的南向服务范围并提高船舶配载率。尽管整体船期准班率有所改进，但预计还会继续出现航次错班和港口暂停挂靠等情况。</p>	

<p>大洋洲-全球</p>	<p>由于正处于东南亚和中国棉花和种子出口旺季，澳大利亚-亚洲航线的货运需求依然非常强劲。布里斯班是主要的出口港口，由于运输需求不断高涨，港口的集装箱供应面临考验。预计悉尼和墨尔本的离港货运需求将会有所增长。澳大利亚的柑橘出口季已经来临，因此从澳大利亚东海岸到韩国/日本的货运需求开始回升。受美国西海岸等地区供应链中断问题的冲击，目的地至北美洲的海运交货周期有所延长，这可能会在6月至9月高峰季期间对澳大利亚至北美洲的柑橘出口产生不利的影响。大洋洲的冷柜出口需求仍然居高不下，预计从7月份开始，集装箱短缺问题将会有所缓解。受供应链中断的影响，新西兰的冷柜高峰季时间已有所延长，预计8月初前冷柜需求仍将维持在高位水平。</p>	<p>由于恶劣天气，所有澳大利亚地区港口都遭遇了停靠延迟问题，平均延误时间为1-3天。狂风天气导致集装箱无法卸船，拼箱货物开箱和供应都出现延误。</p>
<p>亚太进口</p>	<p>新冠疫情最新情况：上海从6月1日开始逐渐解除封锁政策，天津和北京地区的零星散发病例也在控制范围之内。欧洲和北美地区的船期延误和港口拥堵现象特别严重，因此返航亚洲的货船可能无法保证准时到达。无论是通过Maersk Spot订舱的客户，还是长约客户都可选择延期服务；另外也可在接下来的合约签订过程中商讨是否购买增值服务产品（如Eco delivery Accelerator Flex Hub）。</p>	<p>基隆仓库的集装箱供应十分紧张，建议客户预定高雄港运输服务，也可将中国香港或大陆的其他港口作为备选方案。</p> <p>日本的Sakura驳船服务仍然面临运力短缺问题，马士基日本团队正在设法解决这些问题。</p>

空运最新动态：



目前客运量已经恢复到疫情前的水平，但航空公司并未增加航班频次。因此，货物空运费率仍然相对较高。由于旅客数量预计还会增加，航空公司可能会因此增设航班，以满足市场的运力需求。

大中华区：随着上海复工复产，航班已经恢复开通，6月中旬货运运力将会恢复到正常水平。上海浦东机场至纽约、伦敦、成田和曼谷等城市的计划航空货运运力供应不足；我们会通过自有包机或包板协议（BSA）的形式承接运输业务。

马士基列治-香港-列治包机运行通畅。

澳大利亚和新西兰：澳大利亚政府已宣布，不会为易腐货物出口商延长国际货运协助机制（IFAM）计划的期限，因此易腐货物将会通用货运航班运输。市场快讯显示，大约70%的通用航空货运运力现已被预分配给易腐货物供应商。

日本：5月份，包括日本通运（Nippon Express）、近铁国际货运（Kintetsu Express）和日邮物流（Yusen Logistics）在内的五大集运商的航空货运量降低了9%，部分原因在于上海的封锁措施对汽车出口行业造成了严重的冲击。

越南、柬埔寨和缅甸：越南地区需求仍然持续走高，澳大利亚航空已在大洋洲增加了运力，在一定程度上降低了主要航线的货运成本。

印度尼西亚和菲律宾：尽管上海的疫情对供应链的原材料的供给带来了一定影响，但6月份印度尼西亚和菲律宾的货物出口贸易仍然保持稳定。直航运力存在一定的限制，但印度尼西亚至大洋洲的出口市场已经显现出好转的迹象。

泰国、马来西亚和新加坡：收购翼源国际后，马士基能够掌控往返于新加坡与德国之间的运力。一些行业的运输需求依然非常紧俏，特别是高科技、半导体、电子和消费品领域。目的地为中国上海等地区的货物运输仍然受到管控，因此运费维持在较高水平。

内陆运输最新动态



中国：6月初，中泰成功完成了首次多式联运的货物交付。该多式联运航线从重庆出发，经由万象，最后通过跨境卡车转运到泰国，总运输时长为9天。

上海所有仓库已从6月1日起恢复作业，6月中旬马士基在上海的离港货运服务运力已经恢复到封锁前80%左右的水平。尽管新冠疫情并未彻底消散，但包括上海在内的中国主要港口的仓储业务均正常运营。

香港至中国华南地区的跨境卡车运力已开始缓慢回升，从之前仅为正常运力的20%左右，已经回升到目前大约30-40%的水平。为满足客户需求，马士基正使用卡车和驳船的组合运输方式。

日本和韩国：日本内陆集装箱货运量在出口和进口方面都保持稳定。受俄乌事件的影响，从日本和韩国到中国的所有铁路联运服务已经暂停。在韩国全国范围内爆发的工会卡车司机大罢工活动已于6月15日结束，但这对包括釜山在内的主要港口的货运量产生了不利的影响，同时也增加了堆场的运转负荷。

菲律宾：燃油价格继续上涨，现已高出2022年初油价的80%，对货运成本造成一定冲击。由于I80航线上前序港口的等候时间较长，挂靠马尼拉港和八打雁港的船舶平均延误时间达到8天左右。

新加坡：随着中国新冠封控政策趋于缓和，该地区的积压货物得以有效释放，货运量也开始逐渐增加。

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, Dalian, Xingang, Xiamen, Nansha, Yantian, Singapore, Port Klang, Tanjung Pelepas	Qingdao, Shanghai, Shekou, Hong Kong, Lyttleton, Tauranga, Melbourne, Brisbane	Ningbo, Auckland, Sydney
其他港口	Tema, Apapa	Beira, Seattle, Newark, Norfolk, Charleston, Miami	Rotterdam, Bremerhaven, Haifa, Koper, Long Beach, Los Angeles, Oakland, Vancouver, Prince Rupert, Savannah, Houston, Abidjan, Dar Es Salaam

备注：数据不断变化，随时可能会有变更。

数字创新，变革的助推力量

科技正快速发展成为推动全球运输和物流领域转型的主要力量。长久以来，货运行业都远远落后于电子商务和旅游业等发展迅猛的行业。这些行业中的科技巨头通过利用数字技术大幅提升了客户体验，实现了行业的彻底转型。近年来，全球供应链领域也开始逐步推进数字化进程。客户希望能够实现运输价格透明化，即刻确认预订情况，跟踪物流动态，获得与平时买书或预定机票一样的轻松体验。

马士基身先士卒，快速响应新的行业需求。公司推出了Maersk Spot等突破性数字解决方案，能够提供更为便捷和可靠的短期运输体验，包括即时报价和装货保证，为客户提供购买多样化增值服务的选择。Maersk Spot可确保为您提供“所见即所得”的服务体验。马士基正在加速转型进程，充分利用技术改善能为客户带来最大价值的业务模块，而数字创新仍然是为客户提供简单端到端解决方案的关键。为此，马士基一直致力于实现全球贸易数字化，从而简化物流流程。我们看到，物流行业的数字化解决方案已经取得了显著的进步。

“Twill by Maersk”是一款端到端数字化产品，为中小型客户提供定制化的物流服务。这项服务目前发展势头迅猛，从2020年到2021年，通过该平台订舱量已由平均每周1173 FFE提高到每周4700 FFE以上。如需了解有关Twill的更多信息，请访问<https://www.twill.net/>

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](#)