



# 从洞察到决策， 如何迈出关键一步

解锁亚太区最新市场咨询动态，助力您有效地快速决策。

2021年，货运行业已以良好的发展态势完美收官，但在经济不确定的影响下，全球货运市场参与者的情绪受到一定的压制，中国继续实施新冠清零政策，业界对其市场的前景忧心忡忡。尽管存在这些问题，预计全球集装箱需求量仍将实现2-4%的增长，这主要是由强劲的空运需求带动的。据报告，去年一些亚洲主要机场的航空货运量纷纷刷新了历史记录。

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。

## 最新市场趋势

鉴于主要市场的经济前景存在不确定性，再加上欧洲地区的地理政治局势紧张、新冠疫情突发风险持续存在，全球货运市场参与者的情绪势必会受到一定的影响。美国金融市场国债购买量激增，流动性收紧，利率大幅上行，导致美国二月初的通胀率达到7.5%，创下40年来的新高。而在中国，据财新网报道，一月份本土的制造业采购经理人指数（PMI）降至49.1，出现急剧下滑，这表明中国在制造输出方面已失去强势增长势头。官方制造业采购经理人指数数据结果为50.1，这表明行业仍存在一定的扩张，但与12月份的50.3相比已有所回落。专业分析人士认为，在中国农历春节假期前夕的新冠疫情限制政策以及北京冬奥会的双重影响下，最终导致了PMI指数出现下降，这也反映出中国经济结构基础的薄弱性。中国房地产市场十分脆弱，国内家庭支出水平较低，新冠疫情的再度爆发也威胁到制造供应链的正常运转。

受当前港口拥堵、运输中断以及高需求模式带来的高度不确定性的形势下，2022年全球集装箱需求量增幅预计将达到2-4%，而海洋运输业务将会保持在同等发展水平。国际货币基金组织表示，今年全球经济增长率预计将从2021年的5.9%降低至4.4%。荷兰银行也调整了其在主要行业市场中的预测增长率，将2022年的GDP增长率从之前预测的4.1%调低至3.8%，同时将欧元区的增长率从之前预测的3.9%调低至3.7%。生活消费品支出情况已超过预期水平，但总体上仍趋于平缓，这也是集装箱需求方面存在的一项风险，2022年存货补给可能会推动集装箱需求进一步提高。

根据Sea-Intelligence机构在最近Sunday Spotlight报告中的调查结果，依据2015年美国西海岸劳资纠纷事件的经验，船期准班率可能在今年年底才会恢复正常。报告指出，“运输系统目前已失去平衡，没有任何历史先例能够为当前情况提供充分的指导。”但基于2015年劳资纠纷事件所造成的重大延误和供应链受阻问题，Sea-Intelligence机构表示，如果现有港口和内陆系统能够保持此时的恢复速度，延误问题可能需要8-9个月时间才能解决。

## 热门话题

### ● 太平洋地区最新航线信息:

未来几周内，为缓解太平洋西北地区船舶等候时间日益增加的局面，马士基将部署更多加班船。温哥华港的船舶等候时间已从15天增加到28天，堆场处于100%完全饱和状态。鲁珀特王子港的船舶等候时间为15天，堆场已处于112%超负荷运转状态，港口无法再接纳任何其他集装箱。因此，鲁珀特王子港仅在船舶卸箱数量等于或小于装箱数量时才会允许船舶停靠，这可能会造成船舶的进一步延误。

受港口极度拥挤的冲击，我们计划在二月中至三月底期间在TP1和TP9跨太平洋航线增加5个航次空班。目前，马士基已计划三月份在TP9航线上至少增加2个航次空班。我们还计划二月份和三月份增加8个加班船的港口挂靠，从而有效化解当前局面，实际情况将依据码头具体运营状况而定。我们还开辟了新的TP28航线，依次停靠越南头顿港-盐田-宁波-上海-休斯顿-诺福克港口，客户可选择通过诺福克和休斯顿转运内陆货物。TP28航线的每周运力将达到4500个标准柜。

- **亚洲航运概况：**

受到中国农历春节假期和工厂停工的影响，亚洲地区的整体货运需求有所下滑，但预计会在今年上半年快速反弹并保持强劲势头。跨太平洋和欧洲地区航线的舱位尤为紧张。马士基早在去年就开始主动采取措施，因此集装箱短缺情况已有所改善，预计整个亚洲地区的航线将会在四月份之前恢复正常运营。我们仍然建议客户使用20英寸集装箱和冷代干柜（NOR）来代替40尺集装箱。亚洲地区各港口运行通畅，拥堵现象减少，船舶等候时间也已缩短，但欧洲和美国地区的情况却不容乐观。在欧洲地区，船舶平均延误时间为7-14天，而美国各个港口的具体情况存在极大差异，最长延误时间可达40天。在未来几个月，港口服务中断将会继续影响船舶的准班率。

## 海运最新动态



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

“我们的工作重心是应对奥密克戎对东南亚地区航运的影响，我们正在投入适当的资源，确保运输枢纽的正常运转和通畅，因为这对于我们的客户来说非常重要。总体而言，亚太地区各港口的等候时间正逐渐缩短，但美国和欧洲地区仍存在延误和中断现象。但我们现在已经能够更准确地预测服务中断可能造成的延误程度，这有利于客户提前获知信息，从而更好地规划货运安排。在接下来一段时间内，持续为客户提供准确航运信息仍将是我们的工作重心之一。”

- **船期准班率：**

Sea-Intelligence在《2021年全球班轮业绩表现报告》(Global Liner Performance Report)中将马士基评为表现最佳的运输商，船期准班率高达46.4%。2021年，排名前14位的运输商的平均船期准班率仅为35.8%，而2020年的准班率为63.9%，出现大幅下降。所有航运联盟中，马士基2M航运联盟是最准时的运输船队，联运航班的船期准班率达到33.6%。然而，船期准班率还远未达到客户的预期，2022年我们将会继续优化各类措施，积极改善船期准班率。

- **澳新出口：**

新西兰地区的冷冻柜运输需求不断飙升，预计在三月份和四月份的高峰期仍会保持在高位水平。奥密克戎的影响和劳动力短缺问题对澳大利亚的出口带来了一定的负面影响。预计澳大利亚肉类产品的出口量将会实现11%的同比增长。由于澳大利亚东西海岸之间铁路运输线路关闭，澳大利亚冷冻柜舱位需求一直居高不下。

## 主要航线市场概况

### 航线

#### 亚太地区 - 北欧

受中国农历春节的影响，此航线的货运量出现短暂的下滑，我们正好可以趁此机会设法恢复准班率。有关船舶及班次的详细信息，请参阅马士基网站上的客户咨询函。目前货运量已有所上涨，这证明亚洲-北欧航线的基础需求仍然十分旺盛。

#### 亚太地区 - 地中海

中国农历春节假期之后，预计此航线的货运需求将快速恢复，但北美地区港口拥堵情况仍在持续恶化。由于拥堵严重，该地区采取了航次空班措施，因此运力仍将继续减退。美国东海岸地区船舶延误时间大概在一周左右，而西海岸地区则长达40天。在强劲需求和航次空班计划的影响下，该地区目前存在货物溢出的情况。预计未来几个月内还将维持现状，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。

#### 亚太地区 - 拉丁美洲

中国农历春节之后，预计该航线的需求将会在第8或第9周完全恢复。南美洲东海岸地区的船期准班率高达90%。始发自阿塔卡马地区的208W船舶将不再停靠伊塔雅伊港，建议客户在伊塔波阿港转运货物。受到马士基集装箱船Clifford Maersk海员感染新冠病毒的影响下，南美洲西海岸地区的货运准班率只有65%。为此，马士基将部署一艘巴拿马型集装箱船作为替代方案。

#### 亚太地区 - 中西亚

预计三月初该航线的需求将逐渐恢复。四月将会迎来斋戒月节日，目的地在中东/红海/巴基斯坦地区的货物运输预计在3月上旬达到顶峰。自3月31日起，印度将对进口太阳能板设备征收40%的关税，这可能会对货运量产生一定的影响。马士基ABX服务可提供上海/蛇口港始发、经由杰贝阿里自由港直通中东地区的线路。从二月份起，目的地为印度东南部地区的F14航线将恢复每周一次的班期。

### 亚太地区 - 非洲

预计三月份中国市场的货运需求将会出现回升。我们将会重点保障西非地区的运力，维持相应的服务水平。尽管恩纳港的靠泊班次较为固定，但合约客户的交货速度仍然十分缓慢。在东非地区，我们将会采取适当的航次错班措施，以缓解目的地港口拥堵的情况。

### 亚太地区 - 大洋洲

马士基在Dragon Service航线上投入了一艘新轮班船舶，预计船期准班率将会有所提升。由于堆场拥堵严重，且长时间的港口船舶延误也会影响货流情况，建议开往奥克兰港货物航线的客户预留更长的交货时间。

### 大洋洲出口

马士基已将大洋洲-亚洲航线的船期准班率提高至35%，而该线路的行业平均准班率水平只有18%。奥克兰港拥堵问题持续发酵，目前船舶需要等待21天左右才能靠港。马士基可能会采取临时跳港措施来维持货运准班率。

### 亚洲进口

我们一直努力解决欧洲地区冷冻柜短缺问题，预计二月底该情况将会有所改善。欧洲和北美洲地区拥堵港口的船舶离港时间有所推迟，因此可能会出现交货延误。

## 空运最新动态



- **亚洲：**

与2020年相比，2021年亚洲机场的国际空运货物量出现回升，部分原因是受海运服务大面积中断的冲击，运货商纷纷改变了运输模式。香港国际机场一直是全世界最繁忙的国际航空货运机场，2021年，其货运量已恢复至500万吨，接近2018年510万吨的最高水平。2021年韩国首尔仁川机场的货运量创下超过300万吨的新记录，中国台北和日本东京成田机场的货运量也首次创下了超过250万吨的新高。

- **大中华区：**

中国农历春节假期之后，市场整体需求相对减缓，预计二月底会恢复常态。许多航空公司将逐渐恢复所有班次。由于货运量下降，机场拥堵现象有所缓和，运输效率大大提升。马士基已推出每周一次的上海-多伦多直航包机服务，另外还提供飞往拉丁美洲目的地的中转联程服务。马士基将继续提供固定包机和商务航班解决方案，帮助客户积极应对瞬息万变的市场环境。

- **澳大利亚和新西兰：**

受到中国农历春节假期的影响，中国的大陆和香港以及越南的空运货物存在一定积压，这会直接影响到澳大利亚和新西兰地区的运力，预计三月初才会恢复正常。所有主要机场的运力仍然十分紧张，因此货运成本已达到溢价水平。澳大利亚出口市场仍维持在现货水平，待进一步通知。但随着游客限制政策的解除，航空公司可能会增开班次，或选择运力更大的飞机。这将有利于缓解目前的运力紧张情况。

- **越南、柬埔寨和缅甸：**

二月底该地区的需求量已有所回落，费率也随之下降。市场调查表明，三月份预计需求还会出现反弹。

## 内陆运输最新动态



- **大中华区：**

预计二月底所有运输模式的内陆运力将会完全恢复。洲际铁路运输方面，中欧班列仍有运力空余，但目的地为俄罗斯和中亚的线路舱位仍十分紧俏。与一月份相比，运输时间已有所缩减，中国与欧洲之间的交货周期恢复至16-20天

- **澳大利亚和新西兰：**

仓库和配送中心仍然存在运力限制，客户一直在所有大洋洲地区搜寻额外的托盘仓储空间。澳大利亚西部地区的铁路运输服务出现中断，这对东海岸地区的库存货物造成了极大的压力。

- **印度尼西亚和菲律宾：**

雅加达港、三宝垄港和泗水港的内陆出口需求十分强劲，各工厂正在积极备战第二季度的高峰季，而印度尼西亚主要港口入港接驳船的舱位十分有限，因此内陆进口受到一定的限制。客户应充分考虑三月与四月之间斋戒月节日前的运输高峰季，提前制定货运计划。我们在雅加达港和泗水港仓库提供了相应的设施，客户可根据需要将货物从集装箱重新卸装至卡车。

## Major Ports Update

### 船舶等候时间

	● 少于一天	● 1-3天	● 多于3天
亚洲主要港口	Busan, Shanghai, Ningbo, Shekou, Xiamen, Qingdao, Yantian, Nansha, Hong Kong, Lyttelton, Tauranga, Tanjung Pelepas	Port Klang, Singapore	Auckland, Sydney
其他地区	Balboa, Lazaro Cardenas, Buenaventura, Tin Can	Antwerp, Bremerhaven, Rotterdam, Durban, Newark, Savannah, Baltimore, Tema	Felixstowe, Long Beach, Los Angeles, Oakland, Vancouver, Seattle, Prince Rupert, Charleston, Houston, Miami, Apapa, Cotonou, Cape Town, Dar Es Salaam

- **亚洲：**

丹戎帕拉帕斯的拥堵现象已逐渐改善，在舱位/集装箱充足情况下，可以让货物进港。北部湾的近海接驳服务仍然十分紧俏，建议客户在进港时采用卡车作为接驳替代方案。

- **南亚：**

由于堆场高负荷运转且天气恶劣原因，科伦坡港面临运营中断和交货延迟。

- **非洲：**

开普敦港拥堵现象严重，我们已采取临时取消港口停靠或航次错班措施，以恢复船期准班率。达累斯萨拉姆港：等候时间平均为16天。

- **大洋洲：**  
由于港口拥堵，奥克兰港等候时间达21天。
- **北欧：**  
北欧地区各港口拥堵现象仍然持续存在，各地的具体延误时间有所不同。费力克斯托港和鹿特丹港目前的船舶等候时间在7天以上。
- **地中海：**  
由于运营限制，以色列短途运输服务仍处于中断状态。阿尔及利亚目前面临接驳船拥堵问题。这一现象将会持续至四月份，因此我们需要临时采取卡车接驳服务。
- **美国：**  
萨凡纳港/纽瓦克港/巴尔的摩港/迈阿密港/新奥尔良港的船舶等候时间为1-2天。查尔斯顿港和休斯顿港的船舶等候时间为8天，奥克兰为11天，西雅图为7天，洛杉矶为30天，长滩为40天。

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](#)



