

经济复苏缓慢， 常态化障碍依旧

在经济持续波动的情况下，帮助您及时掌握最新资讯

世界各地的供应链继续从疫情中缓慢恢复，但波动和通胀仍然存在。疫情曾使得港口拥堵一度非常严重，疫情结束后逐渐好转。虽三月港口依然略有拥堵，但总体并不严重。此外，我们发现一些积极的迹象，例如全球GDP的预计增速从1.5%调整为1.8%，但仍存在衰退风险，只是衰退的时间尚不确定。

阅读完本篇市场资讯后，若您对我们的内容有任何意见或建议，请[点击此处](#)填写反馈表。

市场趋势

PMI采购经理指数2023年初略有增长。全球综合PMI 1月到3月呈现上升趋势。受中国放开疫情管控措施、全球能源价格的下跌等因素影响，制造业和服务业呈上升趋势。制造业订单库存比在三月份保持不变，但制造业的出口订单略有减少。

美国整体通胀率为5%，连续9个月低于之前市场预测的5.2%。通货膨胀对消费者购买力的挤压应该会减弱，但核心通胀（不包括食物和能源价格）仍然会很高。美联储何时实现2%的通胀目标目前尚不确定。

同时，欧洲的整体通胀率也达到了峰值，整体通胀下滑将使消费者受益。核心通胀（不包括能源和食物价格）为历史新高。

热门话题

关注供应链中的网络安全

多年来，恶意网络攻击一直存在，但黑客新近几年开始针对供应链发起攻击。在过去三年中，黑客对供应链的网络攻击增加了742%。供应链网络攻击的平均成本为435万美元，如此高的成本意味着各公司应当充分了解相关的风险和采取应对措施。麦肯锡的报告显示，只有21%的高管认为他们企业当前的供应链非常有韧性，具备一定的抗网络攻击能力。93%的供应链高管正努力提高其供应链抗攻击能力。

制造业、零售业和医疗行业是遭受网络攻击最多的行业，不过任何涉及到物流的行业都面临这样的风险。此外，供应链遭受攻击的亚洲企业的数量占全球总数的25%，风险系数较高。

为了应对日益严重的网络攻击威胁，全球网络安全支出预计在2023年将再增长12.3%，达到2,190亿美元。

您需要了解相关的风险因素：企业对供应链网络安全领域的潜在风险应充分了解，以避免可能的损失，以下方面为最常被黑客利用发动攻击：

第三方风险：许多供应链是比较分散的，通过第三方供应商、卖方、代理商和合作伙伴分别管理物流流程中的一部分，其中的每一方都是网络犯罪分子的潜在切入点。因此，企业应选择合适的合作伙伴，供应链中的环节越少就意味着合作伙伴出现安全漏洞的风险越低，这一点比以往任何时候都更加重要。这也是集成化供应链的优势。

内部风险：员工和承包商通常可以访问敏感信息，这可能会导致意外或恶意泄露。管理此风险的最佳方式是使用卓越的数字供应链管理平台，设计精良的平台将同时具备访问控制和监控功能。

旧系统：大量供应链网络攻击是由使用过时或未修补的软件造成的。这些软件的安全漏洞成为黑客攻击的切入点。要降低这种风险，最简单的方法是确保您的公司和合作伙伴及时更新软件。如果开发人员不再支持您当前的软件，您需要寻找可行的替代方案。

全球航运市场概况

预期的经济衰退似乎姗姗来迟。截至目前，2023年第一季度的业绩高于最初预期。能源价格下跌、暖冬、中国快速放开疫情管控是推动经济好转的关键因素。我们已将2023年全球GDP增长预测从1.5%修改为1.8%。

但必须注意的是，经济衰退只是时间问题。2023年总体经济前景依旧疲软，预计增长率低。金融市场不稳定、连续通胀、地缘政治风险和西方经济体的潜在衰退等风险则可能导致经济衰退。

对此，我们会密切关注两个重要的经济因素：消费者活动和制造业。消费在横向发展，商品生产仍然低迷。问题是，消费品消费是否会锐减？如果会，那是什么时候？美国消费者需求在第一季度持续增长，但由于库存较高且消费者需求信心不足，全球制造活动仍然疲软。这种情况为海运和空运带来了巨大的波动性，而仓储市场依旧平淡。近岸外包和气候政策成为能够影响未来贸易和供应链模式的变化两个转型领域。

请在此处及时了解我们的最新资讯：[资讯 | 新闻与资讯 | 马士基](#)

新闻简讯

直接面向消费者（DTC）市场稳定发展

最近的一项调查显示，许多公司期望其DTC业务在未来几年快速扩张。消费者订单履行渠道预计将占总销售额的50%，这意味着这些公司的业务方式发生了重大变化。要提高DTC销售比例，需要对物流模式进行大规模调整，并将重点放在最后一英里交付、数字化和可视性等方面。

无处不在的网络钓鱼现象

美国商业资讯最新报告指出，在最有可能在网络钓鱼诈骗中被冒充的公司中，航运和物流公司依旧排名第四。这在很大程度上是由于这些公司每天都出现在消费者的生活中，导致此类诈骗的成功率较高。DHL、联邦快递等公司（甚至是马士基公司）都发现它们的名字曾在这些骗局中被盗用，因此让客户意识到这种潜在风险非常重要。我们特此友情提示：马士基发出的所有邮件均来自于@maersk.com 域名。

超快速交付的重要性日益提高

麦肯锡报告显示，近50%的网上购物者觉得运输时间太长而最终放弃了购买。因此，快速交付现在被全行业视为电子商务企业的一个关键增长杠杆，99%的零售商表示计划在2025年之前实现当日交付。这一目标是否能够实现仍是未知数，但它确实表明零售商将继续重视供应链中的速度。高可视性、最后一英里交付和多式联运将是有助于实现这一目标的重要因素。



清零政策结束后，中国大陆的经济正在复苏，其零售业、服务业以及工业生产均在增长。这些因素促进了中国出口量的增加，特别是对非洲和拉丁美洲市场的出口。

包括美国 and 欧洲在内的全球港口状况稳定。我们预计中国即将到来的雾季会对码头运营产生一定影响。20英尺设备运输开始变得紧张，尤其是在华北地区。



柯安素
马士基亚太运营中心总裁

“很遗憾，受美国的劳资冲突和中国恶劣天气的影响，今年三月份全球港口拥堵情况自疫情以来首次加剧。我们将继续致力于为客户寻找解决方案，最大限度地减少延误并帮助企业完成产品交付。”

主要航线市场概况

航线	航线近况	重要目的地港口最新动态
亚太-欧洲北部	3月期间，各目的地市场的需求有所回升，表明整个第二季度将进一步增长，并于夏季恢复到正常的季节性峰值。 具体而言，与消费者行为联系更紧密的垂直行业（如零售业、家居生活行业）表现出更强劲的增长势头，表明消费者信心正在提高。 与此对应的是，尽管不同航线间存在轻微失衡，但航线利用率处于正常水平。	无重大业务阻碍。

	在AE1结构性暂停后，我们将继续监控市场需求，但预计不会实施进一步停航。	
亚太-地中海	亚太地区至地中海地区的业务需求非常稳定，并且运力充足。我们计划建立完整的航线网络，同时努力增加运力，以满足客户需求。第二季度的市场需求进一步增长。SPOT仍然是实现快速、准确报价以及市场相关费率的平台。	无重大业务阻碍。
亚太-北美洲	总体而言，亚太-北美航线运力充足，但是美国东海岸网络略显不平衡。近期TP12和TP18航线逐渐满载，为此我们正在平衡各项服务中的货物组合，为客户提供更稳定的网络。 我们目前正在密切监测洛杉矶港码头和长滩港码头的运力状况，以预防劳动力短缺。请随时关注马士基官网（Maersk.com）了解最新动态。到目前为止，该码头一直照常运行。 总体上，靠泊等候时间正在缩短，而美国东海岸港口等候时间在0-2天内，尚属正常。 温哥华港的靠泊等候时间大幅缩短至3天。预计将实现稳定的周班航线覆盖。	等候时间： 美国东海岸港口总体情况： 0-1天 萨瓦纳港： 0-1天 休斯敦港： 0-1天 洛杉矶港/长滩港： 0-1天 西雅图港： 0天 鲁珀特王子港： 1天 温哥华港： 3天
亚太-拉丁美洲	四月份市场对南美东、西海岸港口的需求强劲，费率也在不断增加。我们将继续提供足够的班次，以支持客户的需求。 SPOT平台订舱和冷代干柜仍然是满足客户需求的主要产品。	无重大业务阻碍。
亚太-中东印巴	前往中东和印度/巴基斯坦的航线数量正在回升。我们在4月份实现了完整的航线网络，同时努力增加运力，以满足客户需求。	整体运营正常。
亚太-非洲	市场需求在四月回升，主要原因是：一些低价值货物开始采用运费相对较低的海运方式运输；市场内某些航次取消导致运力降低；中国重新开放后商业活动不断增加。舱位因此变得有限，我们建议客户提前计划和预订，以确保获得所需的舱位。 我们相信正在举行的中国进出口商品交易会（广交会）将对市场需求产生积极影响。 大多数目的港的情况正在改善，靠泊等候时间已缩短，船期准班率仍将是未来几个月的关注重点。	等候时间： 开普敦港： 15天 马塔迪港： 6-8天 达累斯萨拉姆港： 3天 桑给巴尔港： 35天

亚太-大洋洲	澳大利亚市场需求保持稳定，我们将继续根据市场需求提供不同产品。 东南亚网络全力以赴实现按时交货，帮助我们的客户更好地规划其供应链。	整体运营正常。
大洋洲-全球	新西兰的供应链受阻问题依然存在。为了最大限度地减少对客户的影响，马士基重新设计了我们的新西兰网络，升级了我们的Polaris航线服务，并在“南方之星”（Southern Star）航线增加了墨尔本靠港。这些变化将减轻新西兰港口的压力，为我们的客户提供更强大的供应链稳定性和更优良的产品选项。 2023年2月的全球船期准班率报告显示，与2023年1月相比，船期准班率持续提高： 在大洋洲-亚洲航线中，马士基以62%（+20%）的比例仍然领先于52%的市场平均水平。 在大洋洲-北美航线，马士基以71%（-7%）的比例仍然领先于45%的市场平均水平。	等候时间： 亚洲： 0.5-2.5天 美国东海岸： 0-1天 美国西海岸： 0-1天 陶兰加港： 0.5-1天 奥克兰港： 0-1天 内皮尔港： 0-1天 利特尔顿港： 5-6天 查默斯港： 0-1天
亚太进口	亚洲主要港口运营状况良好，船舶等候时间较短。 我们提供集成式端到端解决方案，以及包括目的港的远洋物流成套解决方案。如果您对货物的本地清关、卡车运输、冷链存储、仓储服务等感兴趣，请随时与我们联系。我们的解决方案适用于各种货物，尤其是零售、家居生活、冷藏和快消品行业的货物。	我们使用上海洋山码头作为转运港，以实现快速连接，将货物运送至华北地区，从而缩短了冷藏柑橘集装箱在上市季节的运输时间。 新开通的内陆港口顺德现已开放，您可以提前订舱，让您的货物更快地进入华南市场。 东北亚的支线已经开放，东南亚的航线已大部分开放。如果特定航线的舱位有限，我们建议您咨询我们的代表。马尼拉码头冷藏箱的利用率恢复正常。
亚洲内部	四月的货运需求受到多个假期的影响。与往年相比，节前的高峰期出现的峰值较少，且仍不确定节后的交易量能够以多快的速度反弹。 对于像榴莲这样的季节性货物，我们会不断评估需求，并在必要时增加临时停靠次数，以满足高峰时期客户的需求。	所有船期和港口自二月来一直平稳运行。

本月垂直市场洞察：快消品

根据美国联合市场研究机构（Allied Market Research）的研究，全球快消品市场预计在2025年将超过153万亿美元，未来五年的增长速度惊人，将达5.4%。这是因为新的渠道将带来更大的商机。Statista的研究也表明，电子商务每年的增长速度都超过了传统实体店。电子商务市场的收入预计在2023年将超过2万亿美元。在2023年至2027年，亚洲的电子商务领域复合年增长率（CAGR）将达到11.9%；到2027年，其市场销量将超过3万亿美元。2023年，亚洲用户渗透率将达到61.0%，预计2027年将达到73.1%。消费者需要新产品，例如更健康、可持续发展的产品，预计这将为快消品公司打开新的道路。

快消品行业存在新的问题。由于全球市场即将放缓，欧洲正处于能源危机中，包装货物的消费量有可能下滑。另一方面，快消品公司的投入成本正在上升，影响了利润率。过去，快消品公司主要面向商店、超市和批发商，但如今，品牌往往通过电子商务物流服务直接满足消费者的需求。它们必须在合适的时间将合适的产品送到合适的客户手中。然而，从生产、收集、存储、清关到交付，供应链的各个环节都面临着风险和挑战。监管法规变动、新兴市场、消费者行为变化、天气和疫情等外部因素让情况更加复杂。因此，企业必须有效改进快速消费品的供应链，使其能够向各地物流枢纽送货以及直接向消费者送货。

您的快消品供应链解决方案是端到端可视化吗？点击[此处](#)，了解该问题的答案，并了解快消品业务如何从供应链可视化中获益。

在今天的快消品领域，“尝新”是一个时髦词。同时随着更年轻、更开放的消费者涌入市场，进一步加速了这一趋势。消费者希望产品与众不同、货真价实，73%的亚洲消费者要求创新，但必须出自他们熟悉的品牌*。

为了在快速发展的快消品领域取得成功，尤其是在亚洲，企业需要不断发挥创造力：新的风味、新的食品、新的造型、新的包装。要想在竞争如此激烈的市场中获胜，需要不断推陈出新，为亚洲的高需求市场提供令人无法抗拒的新型食品以及备受市场青睐的包装商品。

将这些新产品送到消费者手中则给供应链的上游和下游都带来了挑战。必须找到新的采购伙伴并将其纳入现有的供应链中。供应链下游面临的问题是，如何让这些原材料和产品快速到达目的地，以确保商品快速上市。

点击[此处](#)免费下载我们最新的电子书，了解供应链优化如何帮助快消品行业交付令人无法抗拒的商品。

*来源：Retail in Asia



马士基大中华区：

马士基自营航空货运网络杭州开航

4月6日，马士基自营货运网络在中国杭州启用，从中国杭州飞至丹麦比隆和美国洛克福德的马士基自营波音767货运航班在杭州萧山国际机场开通，正式提供空运服务。多个航班将沿这些航线定期飞行，预计将大大增加亚太地区与欧美之间高价值和敏感货物的通道。

除了我们的战略性航空公司伙伴提供的空运能力外，新开通的航线还为一体化物流带来了更高的准班率和效率，从而进一步提高了马士基的空运能力。[点击此处](#)访问空运OCFO活动页面，了解更多。

由于以下两个主要因素，三月份大中华区的市场势头良好：以拼多多等大品牌为首的电商市场回暖，高科技领域的普通货物市场在季度末蓬勃发展。罢工对欧洲贸易没有产生显著影响。

我们已经成功启动了马士基航空货运航班杭州-比隆-杭州 / 沈阳-斯帕坦堡-沈阳/ 杭州-洛克福德-杭州，每架飞机均充分利用了计费重量的特点，完善了密度管理。

日本：

新货物区也将“分阶段开发”

成田国际机场公司（NAA）发布了关于“新成田机场”概念的临时摘要，其中包括新的乘客/货物码头和新的货物区计划。该研究小组由学术专家、政府官员和地方自治团体组成，讨论了乘客和货物设施的方位、运输通道以及如何与社区共存。新的客运/货物码头将以未来功能整合为目标，新货物区的开发政策将分阶段实施。这份临时报告没有指出货物区的特定开发规模或计划，但划出了一片比现有“北部货物区”更大的空间。成田国际机场公司将最终确定一份具体的开发计划，并再次将其提交给审查委员会。

“日本物流联合会公布2011财年业务计划：加强公共关系，努力应对2024年的挑战”

日本物流组织联合会（Ryuryunren）在东京第29届新闻发布会上公布了2023财年的业务计划。该组织旨在加强其面向托运人和消费者的公共关系活动，尤其关注即将到来的2024年问题和物流可持续发展。主席Junichiro Ikeda表达了他对物流行业日益严重的劳动力短缺危机的担忧，并强调要解决这个问题，需要大家的共同努力。为此，Ryuryunren计划针对越南的海外物流状况开展实况调查，因为该国已被确定为全球供应链审核的潜在对象。该组织还计划举办物流环境大奖赛，促进物流领域的低碳化和去碳化，继续努力减少对环境的影响。此外，多元化促进工作小组将努力促进老年人积极参与，以解决劳动力短缺问题并提高物流生产力。

日本主要货运承运商于2023年4月疫情期间削减每周的航班

2023年4月，从日本起航的13家主要货物承运商将总共运营243次航班，比上个月减少4次航班。这意味着比前一年同期减少了5次航班。从每月的变化来看，全日空和日本货物航空公司减少了一些航班，同时增开了一些航班，而中华航空公司则在一些航线上增加了航班。国泰航空公司由于公共假期而暂停了多个航班，而韩亚航空公司从两个月前就减少了航班数量，以恢复基本航班计划。过去12个月中，13家航空公司的每周航班从每个月229次到252次不等，4月的航班仍然为243次。

大洋洲：

四月，由于乘客对国际旅行的信心不断增强，澳大利亚和新西兰起航的航班频次又有所提高。

中国和香港的运力仍然非常充足，尽管货运量增加，货运成本仍有所降低。

越南航空的产品可以较低的运费从胡志明市新山一国际机场和河内的内排国际机场送至安格斯唐斯机场，对运力的需求较少。

由于市场行情松动，孟加拉国和印度货运成本变化仍然较慢。但是，即将启用的大型飞机和航班数量的增加预计将为两国的货物运输和乘客旅行节约成本。

印度尼西亚的货运水平仍然非常接近三月澳大利亚和新西兰航线的水平。

澳大利亚至新西兰的航线运费仍就处于较高的水平。

客户可以更加灵活地选择转运时间和其他增值服务，从而进一步节约成本。

越南：

越南市场状态依旧与二月相似，需求量依然低迷。在供应方面，由于需求低迷，一些航空公司已将飞机撤出越南或削减运力。

印度尼西亚和菲律宾：

市场对从印度尼西亚和菲律宾出发的航空需求继续下降。这对运费有较大影响，但我们仍有与航空公司进行协商的余地。四月开斋节和圣周期间由于道路限制、公共服务关闭、集体休假及其他因素，业务呈现放缓迹象。

印尼印度尼西亚和菲律宾的航线对所有主要目的地开放。

由于运力得到有效管理，目前不存在航线问题。马士基为印度尼西亚的空运和进口仓储设施部署了专用卡车。此外，马士基还启用了位于生态区（保税仓库）的设施，用于从菲律宾出口货物。



大中华区客户报关最新动态：

自2023年以来，国内新能源出口销售量持续大幅增长。根据中国汽车制造商协会的数据，2023年前两个月出口了17万辆新能源汽车，同比增长62.8%。其中，上海港新能源汽车的年出口运输量预计将超过4万标准箱。与2022年的24,000标准箱相比，将增加近70%。

深圳海关的最新数据显示，在2023年的前两个月，新能源汽车的出口额已超过36亿元，深圳港的电动汽车电池出口额接近130亿元，同比增长分别达到2,300%和62%左右。2023年年初以来，南沙港已分9批出口总计7,251台新能源汽车，同比增长33倍以上。

马士基大中华区内陆运输最新动态：

4月，淮安驳船方案启动，这是江苏北部地区到上海码头的第一条驳船通道，极大地拓展了我们在华东地区的市场。

我们目前在福建省开设了四条新的海铁联运线路。南昌、赣州、吉安和三明现在都有铁路与厦门港相连，代表着我们向拓展该地区市场的目标又迈出了一大步。

马士基大中华区多式联运最新动态：

海铁联运是最常见的多式联运模式。通过铁路将货物运输到港口，然后装船，或者从船上卸货再通过铁路运输，仍然是亚太地区运送货物的最有效方式之一。这种方法的优点是简单方便，货物在装运前只需申报和检查一次即可。在许多发达国家，海铁联运的集装箱运输量占整个港口集装箱总量的20%以上。然而，许多国家尚未开发出这种多式联运方式，无法充分发挥其潜力。在中国，海铁联运运输量仅占港口总吞吐量的2.6%，远低于其他许多国家。

海铁联运具有诸多优势，包括速度快、安全性高和运力大，因此中国物流行业越来越关注这个概念。在过去几年中，中国陆续发布了一系列政策文件，其中包括《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》、《国家物流枢纽布局和建设规划》以及《关于建设世界一流港口的指导意见》，旨在促进多式联运基础设施的发展。

中国境内多式联运的进一步发展将有助于提高运输效率、降低物流成本、减少废气排放并开辟国际物流动脉。同时还有助于提高供应链的稳定性，尤其是与长途市场相关的供应链。此外，多式联运也鼓励港口加强与铁路、航运公司和其他企业的合作。

马士基投入了大量资金以改善和推广大中华区的多式联运。经过三年的发展，我们现在已经成为国内一级海铁联运供应商，在中国有九个主要出口港口。到目前为止，我们已将此网络应用到70多条海铁联运路线中。随着火车站的完善，我们将在内陆建立一个中心枢纽城市（轴辐网络模式），促进马士基旗下内陆港口的发展。此举将为内陆客户真正开辟方便且经济高效的物流渠道。

大中华区仓库最新动态：

中国大陆：所有站点运营照常进行，免受疫情相关影响。

中国香港：香港已经取消新冠疫情影响措施，香港分拨中心的所有业务恢复正常。

中国台湾：所有仓库运营保持正常。

印度尼西亚：

我们预计，由于2023年4月第一周和第二周的斋月旺季，内陆出口量将增加。由于斋戒节假期较长，4月第三周和第四周的货运量大幅下降。

我们预计5月的货运量将有所回升，从而弥补4月中旬下降的货运量。我们预计，5月内陆进口量将由于年中旺季而增加。我们已将中程运输服务部署在整车运输（载重车箱）下，主要航线位于Intra-Java地区。

菲律宾：

菲律宾港口的船期处于可控水平，平均等候时间从到港后即可靠泊（BOA）到0.5天不等。然而，由于每年四月前几周为圣周，期间港口关闭，经济放缓，预计等候时间会延长。

菲律宾放宽了进口管制，让国内的进口量经历了一波高峰。在运营方面，菲律宾各地的冷藏货物没有任何受理限制或最高限额。

财务部建议额外进口大米、玉米、糖、猪肉和其他重要商品，以应对预估的供应不足现象以及控制价格上涨，并主动放宽进口糖的进口限制，以缓解价格高涨的问题。

泰国、马来西亚和新加坡：

“拼箱”（LCL）服务的本地市场占有率大约下降了30%。尽管我们的表现仍然优于市场，但我们的产品组合却反映了这一影响。

许多中小型货运代理在财务上举步维艰。

“整箱”（FCL）服务费率恢复正常，使得托运人能够以极低的装货系数经济高效地预订整箱服务，将之前的拼箱货转成整箱货。

进入第二季度后，泰国、马来西亚和新加坡的进口量再次缓慢上升，但是出口仍然疲软。预计在第二季度，欧洲和北美的库存将耗尽，货运量将因此再次提升，但我们预计其不会达到我们在疫情高峰期看到的货运量。

日本：

日本市场的集装箱运输能力很稳定。从4月底至5月第二周（在日本长假前后），预计会出现一个旺季。日本发布的一项新法律将从2024年开始限制卡车司机的工作时间，它仍然是客户和供应商的最大关注点。然而，目前尚无合适的解决方案。

越南：

由于越南及其主要合作伙伴面临严峻的经济形势，用于进口国内生产用原材料和出口成品的卡车运输量预计将减少。

截至4月，冬春水稻收获季节将结束，这些商品的卡车和驳船运输量也相应会大幅下降。

缅甸：

3月25日，一些道路的基础设施因苗瓦迪地区的民事纠纷而遭到损坏，预计会影响内陆卡车的运输情况。

马士基航运产品最新动态：

马士基将于4月开始提供以下最新服务：

- 新的跨境铁路运输服务
- 从越南河内到阿拉木图的直达列车
- 从柬埔寨集装箱货运站仓库到西哈努克港的直达列车
- 缅甸新的货车和驳船联运服务

货车从工厂到Mottama中转站，驳船从Mottama中转站到缅甸国际码头迪拉瓦港的线路。此次更新将解决客户面临的仓储空间有限、港口拥堵和船舶舱位不足问题。

主要港口最新动态

船舶等待时间表			
	● 少于1天	● 1-3天	● 3天以上
亚洲港口	Qingdao, Xingang, Shanghai, Shekou, Xiamen, Yantian, Nansha, Chiwan, Hong Kong, Singapore, Tanjung Pelepas, Brisbane, Tauranga	Busan, Ningbo, Lyttelton	
其他港口	Bremerhaven, Rotterdam, Felixstowe, Valencia, Colombo, Savannah, Houston, Long Beach, Los Angeles, Seattle, Apapa, Tin Can, Tema, Lome, Onne, Abijian, Conakry, Maputo, Balboa	Vancouver, Prince Rupert, Pointe Noire	Port Tangier, Koper, Matadi, Cape Town, Zanzibar

备注：数据不断变化，可能会调整

更多其他资讯

敬请访问马士基官网的“[市场洞察](#)”页面，了解供应链数字化、可持续发展、增长、韧性、一体化物流等最新趋势报告。

敬请阅读[马士基欧洲](#)、[北美洲](#)和[拉丁美洲](#)最新资讯，了解我们其他地区的最新动态。

欢迎访问我们的网站[Maersk.com](#)，办理所有航运相关事项。我们非常重视您的业务，并期望得到您的反馈。如果您对供应链优化有任何问题，请联系您当地的马士基专业人员。

您认为此市场动态资讯对您是否有价值？如果您尚未订阅马士基亚太地区月度最新资讯，请点击下方链接，并关注我们！

[欢迎订阅亚太地区月度最新资讯](#)

如果您在供应链上需要任何协助，请联系我们。我们乐于为您答疑解惑。

填写问卷

联系我们

