

上半年市场表现有韧性， 但下半场局势仍然存疑

掌握市场动态资讯，助力货物顺畅通行

2023年6月刊

虽然2023年上半年的全球整体经济较预期表现得更具韧性，但受先前货币政策的粘性通胀和残余影响，今年下半年的局面不容乐观。预计下半年的增长将比上半年要慢得多。

亚太地区市场6月最新资讯

- 当前增长趋势预测
- 热门话题：“最后一英里” 配送
- 亚太地区航线情况展望
- 亚太地区物流新闻简讯
- 主要航线市场概况
- 海运、空运和内陆运输最新动态

如果您希望我们在今后的最新资讯中探讨任何新的话题，请点击[此处](#)填写反馈表告诉我们。

市场趋势

全球综合采购经理人指数在2023年初持续缓慢上升，在5月达到54.4。由于中国即将恢复至疫情之前的状态，服务业正成为这一增长势头的推动力。5月，全球制造业的订单库存比保持不变，稳居0.99，但制造业的出口订单略有增加。

美国的通胀率已经达到顶峰，对消费者购买力的挤压预计将有所减弱。除食品和能源价格外，核心通货膨胀仍然极具粘性，而且目前仍不确定何时能下降至美联储2%的通胀目标。

欧洲的通货膨胀在2022年持续增长后仍保持高位，而且核心通货膨胀峰值何时到来仍未确定。

海运即期运价现已恢复至疫情前水平，并且自2023年1月以来保持平稳。

热门话题

“最后一英里” 的重要性更甚于往日

“最后一英里” 配送市场的快速增长绝大部分得益于电子商务和B2C垂直市场的发展。相较于2021年的405亿美元，全球“最后一英里” 配送市场的价值到2030年预计达到1230亿美元。这意味着增幅将达到三倍以上，相当于未来八年的复合年均增长率（CAGR）将达到13%。目前，亚太地区在“最后一英里” 配送服务中占据最大份额，价值为全球总额的39%，即160亿美元。预计到2030年，该地区的增速将超过全球其他地区，预计复合年均增长率将达到14%。

为什么“最后一英里” 配送在亚太地区至关重要？

尽管与疫情期间相比，电子商务的增长相对缓慢，但全球仍呈现出稳定增长*，亚太地区在电子商务的应用、发展和销售方面处于领先地位。由于其网络特性，电子商务和“最后一英里” 配送相辅相成。这意味着随着电子商务的发展，“最后一英里” 配送市场也将趋于增长。此外，线上消费者对产品配送的期望也高于以往任何时候。在亚太地区，73%的线上购物者期望在午夜前下单，商品次日送达。

“最后一英里” 配送的未来如何？

新技术业已推动“最后一英里” 配送行业实现转型。机器人和自动化为“最后一英里” 配送提供了便利和效率，推动了自动化“最后一英里” 配送市场的增长。区块链与智能合约将有助于解决此前电子商务面临的许多问题，包括配送的透明度、安全性和准确性。最后一点，人工智能和更强大的分析工具将有助于优化配送路线，解决或减少延迟问题。

*数据来源：eMarketer

绿色发展仍然是关键

由于整个亚太地区的企业仍将可持续发展放在首位，因此“最后一英里”配送仍然是可持续发展战略的重要组成部分。2020年世界经济论坛报告预测，在没有干预的情况下，与“最后一英里”配送相关的碳排放可能会在2030年前增加32%。

全球航线市场概况

2023年上半年的宏观经济环境好于预期，但下半年预计走弱。

随着全球经济开始放缓，以往货币政策紧缩的影响开始显现出来。欧洲和美国都以高于预期的GDP数据在2023年实现了开门红，但对于2023年下半年，绝大多数的分析人士均表示预期增长不容乐观。

迄今为止，美国消费者持续对高通胀和较高的借贷成本表现出令人惊讶的顺应力，这使得货物消费量远超人们的预期。其主要原因在于劳动力市场正变得更加强劲，失业率接近历史低点，这些都有助于支撑消费者的需求。另一个原因则是消费者在疫情期间积累的过剩储蓄。

在欧洲，近期活动指标和消费者信心已从2022年第3至第4季度的低点开始有所提升，并表明在服务业的推动下，第2季度出现了温和的增速。尽管如此，由于通胀率仍然高企且保有粘性、失业率仍旧保持在历史低点、信用条件收紧、库存保持上涨且外部前景充满挑战，周期性前景依然面临困难。

在中国，第1季度的GDP数据强于预期，这得益于疫情后服务业活动重新开放后的反弹，而该反弹要快于大多数人的预期。制造业也见证了第1季度的活动反弹，但在4月又回到了紧缩阶段。服务业采购经理人数指数也在4月回落，尽管指数依然保持在高水平，但这可能表明目前复苏的步伐正在放缓。

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

澳大利亚和英国签署自由贸易协定

澳大利亚-英国自由贸易协定（FTA）是英国自脱欧以来首次签署的新贸易协定。该协议于2023年5月31日生效，届时将会取消99%以上交易商品的贸易关税。

作为一份现代化且全面的自由贸易协议，澳大利亚-英国自由贸易协定的32个章节涵盖了全部的贸易和监管事务，还涉及了性别平等和动物福利等新的领域。

澳大利亚对协调制度（HS）中涉及化学品、建筑材料、车辆及纺织品、服装和鞋类等章节的修订与最惠国税率相比几乎没有变化。然而，协议立即取消了专注于农业商品的关税，包括葡萄酒、大米、蜂蜜、坚果橄榄油、海产品、农产品和加工食品。

同样，英国也取消了对所有食品的关税，包括英国饼干、威士忌和杜松子酒出口（以前为5%）和奶酪（以前约为20%）。英国制造商也将受益于免关税出口、灵活的原产地规则和简化的海关程序。英国的汽车制造商在2022年向澳大利亚出口了价值3.43亿欧元的汽车货物，而现在随着澳大利亚的汽车关税降至0%，英国将从中获益。

印太经济框架会议促成初步协议

近期14个亚太国家的贸易部长出席了印太经济框架（IPEF）会议，就提高供应链韧性与安全进行谈判，协议“基本达成”。

该协议是同类协议中的创举。在实践中，由各个国家/地区组成委员会，将确保供应链活动保持协调。此外，“危机响应网络”还将向供应链受阻的各个国家发出预警，提供帮助。

智能手机行业重回正轨

近年来，全球智能手机出货量受到重创，较2022年同比下降9.6%。然而，市场最终趋于稳定，2023年预计将实现2.4%的增长。预计将在2023年至2028年以1.5%的预计复合年均增长率继续保持这一增长趋势，并且到2025年，年出货量将超过13亿。尽管贸易战、通胀问题和供应链问题将继续给该行业带来挑战，但人们对5G技术购买力的不断提升以及印度等市场的快速增长应该能弥补这些问题，从而实现整体增长。

海运最新动态



柯安素

马士基亚太航运运营中心总裁

“尽管全球经济在下半年可能将有所放缓，但部分物流业务将继续保持增长，其中在亚太地区电子商务崛起的推动下，‘最后一英里’正在发挥带头作用，预计到2030年，该地区电子商务的增长将达到三倍！马士基将持续助力客户业务发展，并在多变的环境中致力于供应链的交付。”

各航线市场需求继续呈现出积极态势，我们预计夏季的货运量将有所增加。我们将持续对航线网络进行监控和微调，以满足客户需求。

港口情况稳定，各航线总体等候时间缩短，船期准班率提高。船期准班率和稳定的服务仍然是我们今后关注的重点。

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	从5月中旬至6月底，货运量继续上涨，与正常的旺季持平。	无重大供应链阻碍。
亚太-地中海	随着夏日旺季的到来，亚太-地中海地区的需求保持健康态势。我们将建立完整的航线网络，同时努力增加运力，以满足客户需求。由于港口拥堵和货物积压（如波季港和梅尔辛港等），预计一些拥堵位置需要通过支线船进行疏通。 市场需求持续增长，并且SPOT仍然是根据市场相关费率进行快速、准确报价的平台。	无重大供应链阻碍。
亚太-北美洲	总体而言，亚太至美国西海岸仍有空余运力，但亚太至美国东海岸航线网络运力紧张。巴拿马的旱季导致了巴拿马运河水位下降、吃水深度受限，削弱了巴拿马航线在市场上的总体货量。 马士基经过巴拿马运河的航线的货运量因运河水位限制，存在超重问题，但我们正在优化航运网络，以确保为客户提供稳定的服务。 马士基经过巴拿马运河的航线的货运量因运河水位限制，存在超重问题，但我们正在优化航运网络，以确保为客户提供稳定的服务。洛杉矶和长滩码头存在潜在的劳动力短缺风险，我们正密切关注其生产力状况。敬请关注 Maersk.com，了解最新资讯。	等候时间： 美国东海岸各大港口：0-1天 - 萨瓦纳港：0-1天 - 休斯敦港：0-1天
亚太-拉丁美洲	因市场运力的提高，南美洲西海岸的需求得到满足，且运价稳定。与此同时，在AC6航线终止后，将由AC3航线覆盖加勒比市场。 南美洲东海岸的需求量正在增加。我们提供其他转运服务（例如AC2航线），以帮助客户满足日益增长的需求。 SPOT和冷代干柜（NOR）仍然是满足客户需求的主要产品。	曼萨尼约港发生拥堵。建议在拉萨罗进行货物转运，以减轻影响。

亚洲-中东印巴	中东和印度/巴基斯坦的市场需求保持稳定。我们计划在6月建立完整的航线网络，同时努力提升运力，以满足客户需求。SPOT仍然是满足客户需求的主要产品。	无重大供应链阻碍。
亚太-非洲	我们预计未来几个月的市场需求将保持稳定。然而，目的地国家仍然面临高通胀率的问题，而且一些国家还可能面临政治动荡。我们的目标是提供尽可能多的信息，帮助您更好地规划您的供应链。我们将根据需要针对特定国家发布客户通知书，敬请关注Maersk.com。我们将根据需求灵活地调整航线网络。 由于大多数目的港都在优化等候时间，因此船舶的准时交货率也在回升。我们将继续努力提高船期准班率。 苏丹的情况尚不稳定，但苏丹港仍然保持稳定。长期和短期合同均已恢复订舱受理。您可通过此链接随时了解苏丹形势的最新动态。	等候时间： 马塔迪港： 3-5天 桑给巴尔港： 30天
亚太-大洋洲	亚洲和澳大利亚之间航线的市场船期准班率在4月提高了9个百分点，达到60%。我们非常高兴地向客户宣布，联通大中华区与东澳大利亚的马士基Dragon航线（亚洲出发航向）在4月实现了100%的准班率，表现突出！由于银行加息对家庭支出造成负面影响，亚洲至大洋洲的贸易需求出现下滑。我们预计，从7月起，市场需求将有所增长，为2023年第三季度末的旺季和圣诞高峰做好准备。 为了应对第三季度预期需求量增长，我们将向大中华区港口增加了20英尺标准集装箱的供应量，为澳大利亚和新西兰提供了发展机会。	等候时间： 宁波： 1天
大洋洲-全球	澳大利亚的棉花收获期已经到来，对中国的出口货运需求也将会随之增长。我们很高兴地宣布，连接澳大利亚东海岸各港口和大中华区的Dragon航线（大洋洲出发航向）在2023年4月的船期准班率达到了75%，远超56.9%的市场表现。新西兰的冷柜旺季将在6/7月结束，7/8月间新西兰至亚洲的出口需求将有所放缓。大洋洲至美国贸易的船期准班率继续提高，连接大洋洲与美国东海岸的马士基OC1航线实现	

	了62.5%的船期准班率，高于43.6%的市场平均水平。我们将继续每周提供5趟从澳大利亚东海岸发往新西兰的航班。为了提供高频率的离港和灵活的供应解决方案，我们向您推荐海运拼箱（LCL）服务，以优化您的供应链流程和成本。	
亚太进口	所有进口贸易舱位基本充足。我们鼓励您尽早订舱，以便更好地满足您发回中国的货运需求。 欧洲始发国家没有重大的运营瓶颈；中国港口的船舶整体等候时间也较为平稳，大约为1天。	三山港现已开放，可在疫情后用于冷冻水产品进口业务。请随时恢复从始发国家至该港口的订舱。
亚洲内部	与去年相比，整体市场需求有所下降。不过，在5月初的假期过后，货运量略有增加。 这导致对我们在中国出口航线的配载率有所提高，我们正在努力对航运网络进行微调，以便满足客户需求。 在运营方面，今年我们的准班率一直在稳步提升。	

空运最新动态



马士基大中华地区：

因当前仍处在传统的淡季，大中华区至美国和欧洲的货运量仍然持平，与之前类似。

今年5月，马士基在杭州举办了客户活动，邀请重要客户参观执飞马士基洲际航线的货运航班。

日本：

“新成田机场”理念旨在将货物区转变为亚洲货运枢纽

成田国际机场公司（NAA）提出的“新成田机场”理念旨在将该机场及其货物区转变为统一、高效的机构。该计划包括建设一条新跑道（计划于2029年3月完工），随后将当前的乘客航站楼和货物区整合为同一个机场。目标是在未来10年内发展成为“亚洲货运枢纽”。航空公司和货运代理公司合并成为一家大型机构以及对自动化等先进技术的引入有望提高货物的处理效率。此外，新的货运区和Ken-O高速公路相毗邻以及附近农场可用于物流设施的便利性为该地区实现进一步的发展和利用提供了机会。实现“东亚货运枢纽”需要机场公司和相关企业的协作，从而建立起对未来的长期愿景。

大洋洲：

6月的空运解决方案以越南、印尼、孟加拉、印度和巴基斯坦的区域货运成本平衡为重点，与5月的客户解决方案相比几乎没有变化。

中国大陆和香港市场凭借更长的运输时间方案提供富余运力，以灵活的产品交付周期为客户节约运费。

由于运输时间缩短，窄体飞机的需求推动了货运价格的小幅变动。

澳大利亚至新西兰的出口成本趋势与5月的水平相似。

新西兰和澳大利亚至世界其他地区的出口享受更高的航班轮换和新的承运商航线，这将在未来几个月进一步导致市场的疲软。

越南、柬埔寨、缅甸：

越南：该地区6月的市场预测仍不容乐观，原因在于对空运的需求很低，但运力对所有航线开放。

内陆运输最新动态



大中华区客户报关最新动态

自2023年4月底开始，中国的进出口货物总值约为1.86万亿美元，同比增长5.8%。贸易顺差为2824亿美元。在此数据中，出口总值为2823亿美元，同比增长10.6%。进口总额为7893亿人民币，与去年同期持平。对于最大的对外贸易合作伙伴美国，累计进出口总量约为2090亿美元，同比下降4.2%，占整体进出口量的11.2%。

马士基大中华区内陆运输最新动态：

鉴于经济影响和充足的运力供应，一些地区对卡车运输的市场需求较为低迷。马士基不断开发海铁联运和驳船运输服务，以实现灵活运输并满足客户的各种需求。近期，我们推出了从三明市至厦门的海铁联运服务，以及从秦皇岛至大连的非联运驳船服务，此举有利于弥补传统的卡车运输业务。

印度尼西亚内陆地区最新动态

由于年中旺季的原因，预计自2023年6月至第3季度，内陆进出口量将实现逐步增长。

零售和生活用品已成为内陆出口的主力，其次是汽车零部件和快消品。内陆卡车运输的市场运力仍然高于需求，市场定价不稳定。

菲律宾：

菲律宾公布数据显示，该国在2023年第一季度的GDP同比增长了6.4%。

2023年5月中旬宣布的全新PH1和IA10航线已在6月之前实现全面轮换。这些航线为菲律宾至日本和东南亚的直接出口提供了机会。这些航线旨在为宿务和卡加延德奥罗至日本以及八打雁和马尼拉至柬埔寨和泰国的客户提供服务。菲律宾各港口依旧处于可控水平，平均等候时间从到港后即可靠泊（BOA）至半天不等。

新加坡（TMS）- 海运拼箱：

市场仍处于压力之下。整体市场货运量同比大幅下滑至30-35%。尽管进口商在下发新订单之前已经耗尽库存，但欧洲和北美的需求仍然很低。造成这种低需求的因素有很多，但较高的能源成本通常被认为是推高生产和运输成本的因素。市场表现仍旧低迷，使得人们对6/7月会在初夏前出现适度小高峰的期望值持续走低。

从海运拼箱的角度来看，在今年剩余时间里，KC零售跌幅预计达到20%。然而一些地区的BCO（货物拥有者权）的货运量不足以整柜运输，需要进行海运拼箱，这将使我们受益。整柜运输形势仍将面临挑战。而与去年同期相比，从体量上来看，海运拼箱可能会实现收支平衡。

东北亚地区：

亚洲至欧洲铁路服务（中部航线服务）

由于海运标准化（费率、运输时间等方面无竞争力），整体业务非常疲软。

亚洲至中亚铁路服务（途经中国铁路）

需求稳定。马士基目前正在开发该服务，预计将于第三或第四季度实现。

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	Busan, Qingdao, Xingang, Shanghai, Ningbo, Shekou, Xiamen, Yantian, Nansha, Chiwan, Hong Kong, Tanjung Pelepas, Brisbane, Auckland, Lyttelton, Tauranga		
其他港口	Bremerhaven, Rotterdam, Felixstowe, Valencia, Koper, Ambarli, Savannah, Houston, Seattle, Prince Rupert, Apapa, Tema, Lome, Conakry, Balboa	Vancouver, Pointe Noire	Oakland, Los Angeles, Long Beach, Matadi, Dakar, 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

