

货运状况

CNBC 供应链调查显示，数千家零售商的假日支出前景黯淡

发布时间：美国东部时间 2023 年 11 月 6 日星期一上午 7:53
美国东部时间 2023 年 11 月 6 日星期一中午 12:09 更新

洛瑞·安·拉罗科
@LORIANNLAROCCO

观看直播

关键点

- 根据 CNBC 供应链调查，物流公司预计假日购物旺季的需求不会激增。
- CH Robinson 表示，美国经济正在“接近消费者支出的拐点”，并且数千家美国零售商正在谨慎做出库存决策。
- 大型超市巨头塔吉特 (Target) 上周向 CNBC 表示，消费者甚至减少了食品杂货的购买，特别是在货运市场，卡车运输公司的经营状况类似于严重衰退。



2022 年 11 月 25 日星期五，美国伊利诺伊州芝加哥黑色星期五，一位购物者在塔吉特商店的季节性过道里。随着高通胀和低迷的消费者信心受到侵蚀，美国零售商正在准备迎接比正常情况慢的黑色星期五。
美国人对物质产品的需求。摄影师：Christopher Dilts/Bloomberg via Getty Images
彭博社/彭博社/盖蒂图片社

根据 CNBC 的一项新供应链调查，随着假日购物季的开始，由于担心消费者支出将疲软，零售商缺乏大订单是常态。

北美地面运输副总裁诺亚·霍夫曼 (Noah Hoffman) 表示，在为 7,500 家零售商提供服务的 CH Robinson 中，客户普遍持谨慎态度，因为通货膨胀仍然是一个问题，而且美国经济和衰退风险仍存在不确定性。

霍夫曼表示：“最大的零售商已经摆脱了过剩库存，但要小心不要过度订购，”而一些中小型零售商仍在去库存。

他说，全国库存与销售比率表面上似乎已恢复到大流行前的水平，但受到最大零售商的影响，他补充说，“在零售供应链的更上游，许多批发商也仍然持有过剩的库存。”

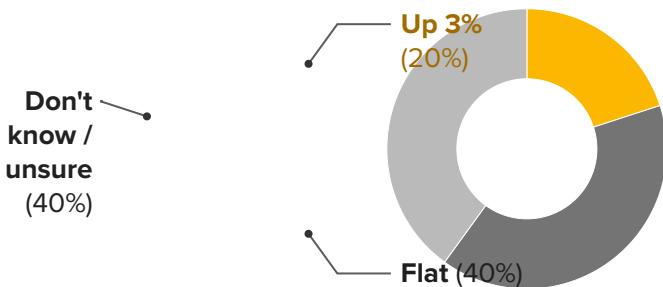
CH Robinson 的经济团队认为，随着美国人耗尽因大流行刺激而积累的储蓄，经济正在接近消费者支出的拐点。

霍夫曼说：“我们已经在贷款和信用卡拖欠等一些领先指标中看到了这一点。”

在财报中，美国主要银行展现了更具弹性的消费者形象。“我在哪里看到[消费者]信贷疲软？”摩根大通首席财务官杰里米·巴纳姆在该行财报电话会议上重复了分析师的问题。“我认为这个问题的答案实际上是无处可寻的。”

但零售商和托运人最近发出的信息更为悲观。在上周四举行的 CNBC Evolve 全球峰会上，[Target](#) 首席执行官布莱恩·康奈尔 (Brian Cornell) 表示，该公司正在加倍谨慎对待假日季节的前景。在同一活动中，[联邦快递](#) 首席执行官 Raj Subramaniam 表示，虽然零售商的去库存期已经结束，但[补充库存的情况尚未普遍](#)。

How do truck visits from the warehouse to big box retailers for the holidays compare to last year?



Source: CNBC Supply Chain Survey – October 2023



[点击显示更多](#)

大多数物流公司（67%）表示，这个假期进入商店的产品是更具促销性、成本较低的商品。更大的大多数（83%）表示他们不会运输更多价格较高的物品。

经历最大回调的产品按顺序排列为：电器、家具、家居用品、奢侈品和令人向往的奢侈品。

CNBC 供应链调查于 10 月 21 日至 10 月 31 日在管理货运制造订单和运输的物流高管中进行，其中包括 CH Robinson、DHL Global Forwarding Americas、SEKO Logistics、Kuehne + Nagel、OL USA 和 ITS Logistics 的高管。

ITS Logistics 短运和联运副总裁 Paul Brashier 表示，目前的情况是美联储激进的加息政策造成的，这对[房地产市场的](#)打击尤其严重，抑制了新房购买。

流行商品的折扣受到零售商吸收成本的限制。

霍夫曼说：“零售商发现，他们赖以吸引顾客进入商店并促进销售的商品正在花费更多的成本。”“这限制了他们可以打折的金额，因此我们正在与他们合作，在他们的供应链其他地方寻找节省的资金。”

零售商正在寻找可以在零售商的运输计划中保留和整合的采购订单，这可能会为托运人节省 10-15% 的费用。

霍夫曼说：“他们还可以将产品运送到另一个港口或距离其履行中心更近的多个港口，从而缩短这些产品的运输距离。”

DHL 全球货运美洲区首席执行官蒂姆·罗伯逊 (Tim Robertson) 表示：“未来 8 至 10 周，所有人的目光都将集中在美国消费者身上。”

农历新年和订单量

CNBC 供应链调查强调了当前市场的整体不确定性氛围。

对利率和销量的混合预期表明，各公司正在对其库存策略做出不同的押注，罗伯逊表示，这在不确定的经济中是典型的，并将产生赢家和输家。需求的可见性和响应需求的灵活性将是决定赢家的关键。

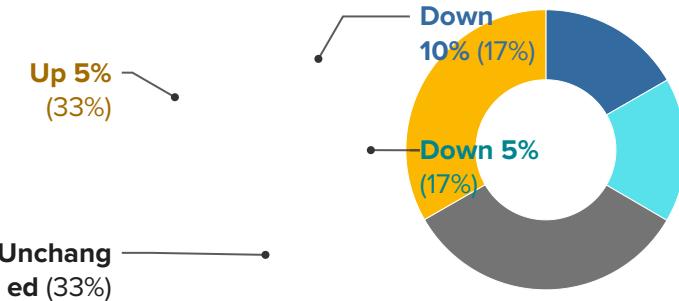
亚马逊9月份宣布计划[雇佣25万名季节性工人](#)，比去年大幅增加。

从11月份开始，物流公司开始在农历新年之前收到货主的订单。传统上，中国的制造工厂会关闭大约一个月，因此托运人会提前将产品运入以避免延误。调查发现，2月10日农历新年前后的订单前景同样黯淡，大多数受访者 (67%) 没有看到订单增加。

下降最多的产品是家居用品、奢侈品和令人向往的奢侈品，例如手袋和服装、运动鞋、中等价位商品、家具和电器。

调查发现，受访者对 2024 年的前景存在分歧。2024 年上半年，34% 的人预计货运量将下降 5% 或 10%；33% 的参与者表示不会改变；同等比例的人预计增幅为 5%。

In the first half of 2024, freight volumes will be:



Source: CNBC Supply Chain Survey – October 2023



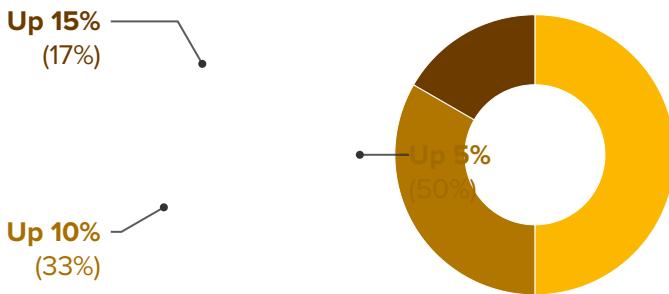
点击显示更多

调查显示，预计2024年下半年货运量将出现好转。

一半受访者预计增长 5%；33% 预计增长 10%；在最乐观的 17% 中，预计增长 15%。

“由于消费者需求、利率和全球经济存在很大的不确定性，大多数人对明年上半年的货运量前景并不乐观，但我们肯定会看到明年下半年的反弹”，SEKO Logistics 全球首席商务官 Brian Bourke 说道。“在规划从现在到明年初谈判季节的运输预算时，进口商和出口商在考虑长期合同与利用现货市场时应注意。”

In the second half of 2024, freight volumes will be:



Source: CNBC Supply Chain Survey – October 2023



点击显示更多

除了运输的货物数量外，水运、公路和空运的物流公司还根据其收取的费率产生收入。

大多数受访者认为第一季度和第二季度的海运价格将保持不变或下降。就空运而言，大多数人预计费率将保持不变，或下降 10% 至 20%。

上周五，全球航运领头羊马士基因业绩疲弱宣布裁员 1 万人。

托运人目前正处于合同谈判季节。这段时间的轮盘交易有助于增加公司的收入来源或增加其通货膨胀的运营成本。

货运衰退

卡车运输公司按装载量获得报酬，订单预期较低意味着这个假期的收入可能会下降。物流高管对第一季度零担货运费率存在分歧，一多半人预计运费上涨 5%，另一半人预计费率保持不变，最多下降 15%。

大多数人认为满载卡车的价格将保持不变或下降，而 33% 的人预计价格将小幅上涨 5%。

今年是大量卡车运输破产的一年。美国最大的卡车运输公司之一Yellow于7月31日申请破产。拥有四十年历史的蒙大拿州卡车运输公司SELSCS和经营80年的印第安纳州公司Elmer Buchta Trucking也申请破产。[“大规模货运衰退”](#)导致杰夫·贝佐斯支持的货运初创公司Convoy关闭。

据 Tank Transport 称，燃油成本上涨和运费下降导致总共 31,278 家卡车运输公司关闭或将其服务转移到更大的车队。

霍夫曼表示：“在海运旺季，为美国假期备货的情况下，运输量略有上升。但我们预计卡车运输的零售旺季将会低迷。”

Uber Freight 首席执行官最近向 CNBC 表示，燃油价格将导致货运行业的震荡出现[“新的转折点”](#)，因为多元化程度较低的商业模式无法在具有成本效益的基础上运营。

布拉希尔表示：“不幸的是，我们将看到数量方面的重大挑战，这将继续导致更多供应商退出市场或实施大规模裁员。”“无论如何，这都不是 2008-2009 年，但感觉确实很像。”

巴拿马运河干旱和西海岸港口行动

[调查显示，影响巴拿马运河的](#)干旱和每日过境船只的减少影响了贸易流量，60% 的受访者表示，托运人因此将更多货物转移到美国西海岸。

洛杉矶港集装箱吞吐量连续两个月有所改善，9月份进口量同比增长 14%。额外的货运应该会提高联合太平洋铁路公司和伯克希尔哈撒韦公司子公司BNSF铁路公司的利润，这两家公司将集装箱运出西海岸港口。

[最近，诺福克南方铁路和CSX](#)等与美国东海岸港口集装箱进口相关的铁路多式联运贸易的转变似乎正在减弱。在新冠疫情期间，由于西海岸港口历史性拥堵和劳动力问题，这种物流方式蓬勃发展。现在，大多数受访者 (67%) 表示他们没有使用此策略。

OL USA 首席执行官艾伦·贝尔 (Alan Baer) 表示，结果表明市场在 2024 年上半年几乎没有增长，从而推动定价稳定至向下倾斜，并希望在 2024 年下半年销量有所增加。他表示：“如果没有更多的货运，到

2024 年，甚至可能到 2025 年，由于运力超过需求，定价将继续疲软。”

VIDEO 6:05

What the Panama Canal is doing to fight a severe drought challenge

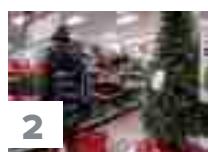
更正：蒂姆·罗伯逊 (Tim Robertson) 是 DHL 全球货运美洲区首席执行官。由于编辑错误，该报道的早期版本错误地识别了该公司。

有关的



全球货运衰退将在 2024 年持续：CNBC 供应链调查

1



CNBC 供应链调查显示，数千家零售商的假日支出前景黯淡

2



巴拿马运河干旱达到新的危机水平，近一半的船只运输量将减少

3



Uber Freight 首席执行官表示航运衰退正处于新的转折点

4