

新奧爾良、集裝箱的失衡和品質監控

眾所周知，船舶艙位元、集裝箱設備的不平衡和港口擁堵問題已經困擾了海運行業一年多了。截止至2021年5月，幾乎所有適航的集裝箱船和全球航運集裝箱船隊都已全面部署。船舶正在被削減和被使用，停止輪換，以確保按其原定的船期來停靠。

由於此如履薄冰的現狀，許多不合格的集裝箱仍然在流通，等待被新造的集裝箱取代。2020年初，主要集裝箱製造商由於新冠病毒的橫行被迫停產，導致新集裝箱的嚴重短缺。世界各地的進出口不平衡進一步加劇了這種情況，造成並加劇了頭程集裝箱的短缺。儘管這個問題現在得到了解決，但它已經引發了失控的貨物擁堵和前所未有的高運費水準。

全球集裝箱船隊管理不善，以及新集裝箱的總體缺乏，迫使承運人繼續使用那些本該退役的集裝箱。在當地，海碩集團的卡車合作夥伴意識到，優質的20呎標準集裝箱需求量很大。他們懷疑，在新奧爾良行駛的近75%的集裝箱是不合格的，許多集裝箱需要被加固，以確保海碩集團的液袋的運輸安全。

雪上加霜的是，因為船隻的擁擠跟港口的擁堵已經迫使船隻跳過停靠新奧爾良港。由於跳港事件頻頻發生，船公司無法補充港口不斷減少的集裝箱數量。同時缺乏新的集裝箱來替換，托運人被迫支付額外費用，用駁船將空集裝箱從休斯頓港或孟菲斯的鐵路集裝箱堆場運送到新奧爾良。這一策略是為了緩解短缺現象，但事實證明，它的成本很高。

"缺乏足夠並合格的集裝箱是一個全新的噩夢，特別是對我們液體物流來說，"海碩集團液體物流部門的總經理Lynn Stacy解釋說。"化學煉油中心分散在美國南部，特別是在休斯頓和新奧爾良周圍地區。整個部門需要合格的集裝箱來維持及時並有效地貨物出口"。

