

新奥尔良、集装箱的失衡和质量监控

众所周知，船舶舱位、集装箱设备的不平衡和港口拥堵问题已经困扰了海运行业一年多了。截止至2021年5月，几乎所有适航的集装箱船和全球航运集装箱船队都已全面部署。船舶正在被削减和被使用，停止轮换，以确保按其原定的船期来停靠。

由于此如履薄冰的现状，许多不合格的集装箱仍然在流通，等待被新造的集装箱取代。2020年初，主要集装箱制造商由于新冠病毒的横行被迫停产，导致新集装箱的严重短缺。世界各地的进出口不平衡进一步加剧了这种情况，造成并加剧了头程集装箱的短缺。尽管这个问题现在得到了解决，但它已经引发了失控的货物拥堵和前所未有的高运费水平。

全球集装箱船队管理不善，以及新集装箱的总体缺乏，迫使承运人继续使用那些本该退役的集装箱。在当地，海硕集团的卡车合作伙伴意识到，优质的20呎标准集装箱需求量很大。他们怀疑，在新奥尔良行驶的近75%的集装箱是不合格的，许多集装箱需要被加固，以确保海硕集团的液袋的运输安全

雪上加霜的是，因为船只的拥挤跟港口的拥堵已经迫使船只跳过停靠新奥尔良港。由于跳港事件频频发生，船公司无法补充港口不断减少的集装箱数量。同时缺乏新的集装箱来替换，托运人被迫支付额外费用，用驳船将空集装箱从休斯顿港或孟菲斯的铁路集装箱堆场运送到新奥尔良。这一策略是为了缓解短缺现象，但事实证明，它的成本很高。

"缺乏足够并合格的集装箱是一个全新的噩梦，特别是对我们液体物流来说，"海硕集团液体物流部门的总经理Lynn Stacy解释说。"化学炼油中心分散在美国南部，特别是在休斯顿和新奥尔良周围地区。整个部门需要合格的集装箱来维持及时并有效地货物出口"。

