

在疫情下，貨櫃和貨船嚴重供不應求。 網上圖片



疫下貨櫃供不應求 脆香雞翼也遭殃

全球航運業勁賺 收益08年來新高



香港麥當勞宣布暫停供應脆香雞翼。 網上圖片

香港麥當勞前日宣布，由於全球供應鏈受到不穩定的國際航運影響，脆香雞翼需要暫停供應，事件令人再次關注到疫情對全球航運業的影響。

事實上，在新冠疫情肆虐全球一年多後，不少地方的貨運需求已經開始回升，但由於很多港口運作仍然受阻，導致貨櫃和貨船嚴重供不應求，海運收費更因此急升。報道指，現時全球航運業日均收益是2008年以來最高，雖然對業界而言是好消息，但對於其他行業而言這就代表航運成本大漲，並難免轉嫁消費者，勢將阻礙整體經濟復甦。



全球航運出現運費價格高問題。 網上圖片

貨運又貴又慢 供應商嘆「雙手被綁」

全球航運業經歷過去5年的大規模併購整合後，整個市場已幾乎被大型航運企業壟斷，全球6間規模最大的航運企業，合共佔據全球貨櫃運輸量逾70%。貨物供應商在疫下只能面對貨運選項少、運費價格高、運輸時間長的困境。有企業高層透露，今年的運輸成本較去年增加至少3倍，還要面對延遲運送帶來的損失，但企業猶如「雙手被綁」，根本無計可施。

在金融海嘯後，不少航運公司經營陷入困境，被大型航運企業收購，經過2016年至2018年的整合期，貨櫃航運企業數目大減約一半。大型航運企業亦建立3個全球航運聯盟，加盟企業可共用貨輪、貨櫃和港口，導致航運業出現新

營運模式，包括採用貨運量更大的巨型貨輪、盡量減少浪費未被使用的運載空間，藉此削減運輸成本。

無中小航運企業 惡化延誤

新冠疫情暴露出這種新營運模式的弊病，疫情導致大型貨輪運作受阻延，貨物供應商卻沒有中小型航運企業可選擇，往往因貨運延誤，需承擔巨額時間和金錢成本。例如貿易公司DeSales一批貨物原定6月從馬來西亞付運，但疫情令貨輪出發時間最終延至本月初，貨櫃訂購費用更從疫情前的3,000美元（約2.33萬港元）飆升至9,500美元（約7.38萬港元）。

有商戶指出疫情打擊全球運輸鏈，即

使貨輪準時抵達港口，也沒有足夠人手、火車、貨車和倉庫用於運輸及儲存貨物。非牟利組織「南加州海洋研究所」統計，近數周洛杉磯港口幾乎每天都有逾40艘貨輪滯留，加劇港口運作壓力。

沃爾瑪租賃輪自救

為保證貨物運輸順暢，大型零售商沃爾瑪等企業不再依賴大型航運企業，自行租用貨輪運貨。德國赫伯羅特貨櫃航運公司發言人豪普特稱，航運業運載量需額外增加20%，才能應對疫下困境，「客戶不斷抱怨運費上漲和運輸延誤，這不利於我們與客戶維持良好關係。」

綜合報道

據 彭博通訊社報道，航運業目前一片好景，主要原因是部分地區的新冠疫情放緩後開始重啟經濟，帶動貨品和原材料需求上升。同時，疫情導致的全球供應鏈受阻仍然持續，不少地區的港口吞吐和貨輪運作亦受到阻延，令貨櫃及貨輪供應大減。在供求失衡下，刺激運費上升，航運業大部分範疇皆受惠。

航運龍頭受惠 盈利增近400億

海運中介公司Clarkson Research Services的資料顯示，其中以貨櫃運輸業的得益最大，今年來運費屢創新高，令整個行業的每日平均收益創2008年以來最高，以從中國運送一個40呎標準貨櫃到歐洲為例，目前收費14,287美元（約11.1萬港元），按年急升逾5倍，玩具、單車以至咖啡等需使用貨櫃運送的商品，運輸成本均告上漲。全球貨櫃航運業龍頭馬士基上月估計，集團今年盈

利將增加近50億美元（約388億港元）。全球第三大貨櫃公司法國CMA CGM則宣布暫時凍結運費，以維持與客戶的長期關係。

散貨船瞄準商機 改為運載貨櫃

在全球經濟逐步復甦下，原材料需求持續上升，用作運載煤及水泥等大宗商品的散貨船需求亦水漲船高，業界近期的收益創11年來新高，擁有散貨船船隊的Navios Maritime Holdings副主席彼得隆指出，疫情導致後勤服務受阻，加上全球對天然資源需求增加，對現時及未來的散貨運費帶來支持作用，預計直到今年底，相關需求也不會放緩。部分散貨船為賺取更大收益，更改為運載貨櫃，但有散貨船業界人士指出，散貨船並非設計用作運載巨型貨櫃，當中明顯存有風險，業界必須謹慎。

彭博通訊社