

專刊暨經驗交流

在新冠肺炎蔓延下，全球的海運 航貿業務雖然備受衝擊，然則仍可屹立不搖（上）

文/ 陳文樹

新冠肺炎疫情導致全球航運、港埠領域的業務失衡和調度異常

自2020年初，新冠肺炎疫情的爆發與擴散至舉世各地，得謂是全年內影響全球最重大的事件。姑且不於此討論該一造成疫情蔓延之病毒究係如何產生，然而無可否認者，中國大陸湖北的武漢則是全球的最先出現地。在疫情肆虐下未久，於國際海運體系中扮演吞吐功能的港口，即有諸多港埠因為檢出病例或鑒於防疫需求，紛紛陷入業務停頓，貨物(櫃)堆聚滯留於港口的情形，並且必然因而導致全球物流業務的震盪。「物暢其流」的目標不能順利達成，則將使得分散於全球各地消費者的生活福祉，遭致若干程度的創害。

以2020年上半年之間，疫情的持續擴散為例，已接連導致航運路線上的封阻及港口裝卸上的停頓，原欲從中國大陸運出的貨物被擱置無法外運，相對的頗多國家亟欲運至中國大陸的貨物，同樣被迫延後出發(註一)。貨物無法進出港埠，工廠的生產線只能隨著減產或停頓。疫情初爆的前數個月，部分國家基於防疫需求，還責令曾經停靠過中國大陸港口的貨輪，應先碇留於海上從事檢疫(quarantine，該語源於義大利語，拉丁文寫為quadraginta，係指古時的水手於入境時需在靠岸的船上停等40日，於確認並未染疫後始能登岸入境)，

確定並未遭到病毒襲染後甫能入港裝運貨物。

馬士基(Maersk)、地中海航運(MSC)、達飛海運集團(CMA-CGM)以及赫伯羅特(Hapag-Lloyd)…等大型航運公司，在疫情初爆的混亂期間陸續表明，將會減少往返大陸、香港和歐美國家等地之船班航次。後者雖然改從其他國家、地區運抵補充，或是就部分重量較輕的貨物係改以空運送達，惟只能應一時之急，長遠之計仍應亟待海運儘速回復正常營運，方可使全球的物流產業趨於穩定，貨物的供應趨於充裕。

疫情之危害經濟成長和民生福祉，係可想而知之事，亦將連帶造成失業率的上升，或是增加、增長無薪假的行使範圍和施行時間。另則可以想見者，在諸多貨輪延滯航程之後，必然出現諸多應否罰款、賠償乃至保險給付上的海商糾紛，將繫乎於各造之間對於病毒與「不可抗力」(unresistible factors或force majeure)因素肇致損害，以及「無法履行部份合約」…等因果關連之認定，乃至於在訂立託運契約時有無明確載述於條款內，倘若兩造未能存立共識，則只能交付司法裁判或商務仲裁。

在2020年1月下旬全球的物流供應鏈，出現近約兩個月的下滑而至接近谷底之後，中國大陸的港口再度漸告回復生機；但是即便如此，仍和疫情爆發前

的正常營運狀態相差甚遠。在這段青黃不接的時日，既造成各國原欲運達海外國家諸港口的貨櫃數量無法遂願外運，只好極其無奈的大量堆置於其國際港的碼頭上，同時也導致可用空貨櫃數量的嚴重不足。上述時段，此一情境在中國大陸和歐美國家的商港，分別曾是屢見不鮮之窘。

之後，否極泰來的中方，在疫情趨於穩定後已自仲春起逐步復產，2020年4月初時便有一家總部設址於希臘、名為“**Allied Shipbroking**”的船舶經紀公司研究職域主管--**George Lazaridis**表示，中國大陸於歷經近乎兩個月的停滯之後刻正復甦，已得陸續對全球各地供貨。按中方政府發布的數據顯示，在其施行封閉措施的2月分高峰期間，以中國大陸前八大個港口(如上海、深圳、寧波、廣州、青島、天津、大連和廈門等港)的貨櫃輸送量合併論計，係比前一年(2019年)2月的同比下降達**19.8%**。

此外，依據另一屬於貿易數據研究集團--“**Panjiva**”(2006年成立，中譯「磐聚網」，主要業務係著重於貿易數據的評估和分析，註二)的資料，2月分從中方進入美國西岸三大海港--洛杉磯、長堤和奧克蘭諸港的同比貨櫃數量，下降幅度達**35.2%**；而地緣位置極為相近的洛杉磯和長堤兩個港口，向來皆是美國從亞洲進口貨物(櫃)的前兩大門戶，在2月分時所處理且主要是來自中方的貨櫃數量，則比去年同期減少了將近**13萬2,600**個，此等隨著中方之減少對外輸出貨櫃，必然致使歐美國家連帶大舉減少輸入貨櫃之數量。

只是，在不到兩個月的光景，中國大陸便頗自豪的宣稱已經控制疫情，而可穩定恢復生產和航貿，偏偏其他國家則次第出現疫情，文明度高且工商普遍繁榮的歐美諸國，非但無法免除於外，如義大利、西班牙和美國等俱皆先後爆發極為嚴重的疫情，以2020年內的狀況以比論，美國尤為舉世之首。後續歲月，疫情是否會如樂觀者所預測的，由於多數人已具有抗體而逐漸成為「流感化」，或是隨著季節之推移而無定常的變化莫測，尚待進一步的觀察。更重要者，允宜針對各種情形訂立對策，方可避免混亂，化解惡害。

原本被視為繁華富庶的歐洲，港埠業務亦不免呈現混亂不堪之狀態

然而，大家仍不免擔心，隨著歐美國家的港口和沿海城市如漢堡、鹿特丹、洛杉磯以及紐約諸港的面臨封閉，以及不少產業停止部分運作，西方國家的港口將無法有效處理已積聚於碼頭上的大量進口貨物。所幸，在一陣子過後，原本暫時停止運作的港口已漸回復開放，只是仍視疫情狀況而維持部分或相當程度的封閉，例如西雅圖港在疫情攀高階段，便由於航運上的減少需求，而關閉四個貨櫃作業處理場(Terminal)的當中兩個。可想而知，2020年度的全球港口業務，在最受關注的貨櫃吞吐裝運量方面，必會大幅的減少。

～ 下期待續 ～