

Cảng Incheon mất liên kết Nga và Châu Phi khi các dịch vụ kéo MSC, PIL

30/07/2022

Vừa qua, 2 hãng tàu là MSC và PIL đã lần lượt hủy các tuyến vận chuyển KAMC và SWS kết nối Cảng Incheon (Hàn Quốc) với Nga và Incheon đi Tây Phi. Hiện Cảng Incheon rất quan ngại việc các hãng tàu hủy các tuyến vận chuyển quốc tế vì điều này sẽ làm giảm đi sự đa dạng các tuyến vận tải từ Incheon. Các lý do khiến 2 hãng tàu trên lần lượt hủy chuyến từ cảng Incheon là do khối lượng hàng hóa giảm trong bối cảnh chiến tranh Nga-Ukraine và sự gia tăng của cước vận tải container.

MSC đã đình chỉ tuyến KAMC, tuyến kết nối cảng Incheon của Hàn Quốc với bán đảo Kamchatka của Nga, với lý do khối lượng hàng hóa giảm trong bối cảnh chiến tranh Nga-Ukraine.



Điều này đã giáng một đòn khác vào cảng Incheon sau khi Pacific International Lines rút tuyến SWS, tuyến nối Incheon với Tây Phi, vào cuối tháng Sáu. Nguyên nhân được cho là do lượng xe ô tô đã qua sử dụng từ Hàn Quốc sụt giảm.

Trong bốn tháng đầu năm, Incheon - cảng container bận rộn thứ ba của Hàn Quốc sau Busan và Gwangyang, đã chứng kiến khối lượng hàng hóa giảm 3,5% đến 18,7% so với cùng kỳ năm ngoái. Lý do dẫn đến sự sụt giảm này là từ vụ đóng cửa ở Thượng Hải bị thu phí.

Vào tháng 5, mức giảm so với cùng kỳ năm ngoái đã chậm lại xuống 1,2%, còn 292,969 teu, do thương mại container với Trung Quốc tăng 2,8% so với cùng kỳ năm ngoái, lên 182,761 teu.

Cảng vụ Incheon (ICPA) cho biết họ đã cố gắng bù đắp lượng hàng Trung Quốc bị mất bằng cách làm việc với các nhà khai thác tàu để bắt đầu các dịch vụ đến Việt Nam và Thái Lan, những nơi đang phát triển như những trung tâm sản xuất.

Vào tháng 6, K-Alliance, bao gồm HMM, SM Line và Pan Ocean, bắt đầu dịch vụ chung đầu tiên. CVT, ghé Incheon, Qingdao, Thượng Hải, Thành phố Hồ Chí Minh, Laem Chabang, Chiwan và Incheon.

Được thành lập theo đề nghị của chính phủ vào năm 2020, K-Alliance nhằm mục đích giảm bớt sự cạnh tranh quá mức giữa các nhà khai thác trung chuyển của Hàn Quốc trong các tuyến đường Hàn Quốc-Đông Nam Á.

Vào ngày 5 tháng 7, một tuyến tương tự, NCX3, đã được bắt đầu bởi đơn vị nội Á của CMA CGM là Cheng Lie Navigation (CNC Line), PIL và Regional Container Lines.

Mặt hàng xuất khẩu chủ lực của bán đảo Kamchatka là cá hồi và tuyến KAMC của MSC đã bắt đầu vào tháng 12, với 4 tàu 1.000-2.000 teu, nhằm tăng cường kết nối vùng Viễn Đông của Thụy Sĩ-Ý. Tuy nhiên, các lệnh trừng phạt chống lại Nga đã gây khó khăn cho việc đảm bảo hàng hóa ở đó, ngay cả khi Sinokor Merchant Marine, SITC Container Lines và Cosco Shipping Lines tiếp tục ghé thăm Nga.

Độ tin cậy về dịch vụ của KAMC cũng bị ảnh hưởng do các hoạt động cảng ở Nga bị gián đoạn do chiến tranh.

Kể từ năm 2003, PIL đã khai thác 6 tàu 3.900 teu trên tuyến SWS, kết nối Incheon với Togo, Ghana và Nigeria, và ô tô đã qua sử dụng là mặt hàng chủ chốt. Tuy nhiên, giá vận chuyển container tăng đã khiến các đại lý ô tô đã qua sử dụng của Hàn Quốc không khuyến khích xuất khẩu. Sự sụt giảm về khối lượng hàng hóa và giá cước ổn định trên các tuyến đường khác đã khiến PIL từ bỏ tuyến SWS để triển khai lại các tàu của mình sang các tuyến đường khác.

ICPA được hiểu là lo ngại rằng việc rút các dịch vụ KAMC và SWS sẽ cản trở nỗ lực đa dạng hóa các tuyến của mình. Có 68 tuyến đường container thường xuyên được kết nối với Incheon, nhưng các tuyến này bị chi phối bởi các tuyến đến Trung Quốc và các nước Đông Nam Á, và Incheon muốn đa dạng hóa các tuyến đường biển của mình.

Một quan chức ICPA từ ngành cảng Incheon cho biết: “Do tuyến KAMC / SWS bị đình chỉ nên không có tuyến container thường xuyên nối Incheon với Nga và châu Phi. và người giao nhận. ”

Nguồn:

<https://icdcr.com.vn/vi/tin-m/924-cang-incheon-mat-lien-ket-nga-va-chau-phi-khi-cac-dich-vu-keo-msc-pil.html>