

Tàu hàng container di chuyển hàng hóa trên đất liền khi Kênh đào Panama đối mặt với khủng hoảng thiếu nước

10/08/2023

Tàu container neo-panamax đầu tiên đã buộc phải dỡ hàng để quá cảnh qua Kênh đào Panama khi các nhà chức trách đang phải đối mặt với tình trạng thiếu nước trầm trọng.

Với việc tàu chở hàng lớn nhất đi qua kênh đào Ever Max phải dỡ một phần để sử dụng đường thủy vào tuần trước và giới hạn về số lượng tàu, Kênh đào Panama có thể bị giảm 200 triệu đô la thu nhập vào năm 2024.

Kênh đào Panama đang đối mặt với tình trạng thiếu nước trầm trọng do biến đổi khí hậu và hiện tượng El Niño. Việc thiếu lượng mưa ở lưu vực kênh đào, ngay cả trong mùa mưa đầy đủ, đang đe dọa làm khô cạn các hồ trên kênh và Cơ quan quản lý kênh đào Panama (ACP) phải nhanh chóng tìm ra giải pháp để duy trì tuyến đường đáng tin cậy cho các tuyến quốc tế, Quản lý kênh đào Panama Ricaurte Vasquez cho biết tuần trước.

Hội đồng quản trị ACP vẫn đang thảo luận xem dự án nào có thể khả thi để trình bày với Ban điều hành và cách giải quyết vấn đề nước. Ông nói thêm, một trong số đó là khả năng xây dựng một hồ chứa nước ở Rio Trinidad để cung cấp cho Kênh đào và do đó giảm áp lực mở rộng hồ Madden vốn đã cạn kiệt.

Tháng trước, ACP đã mở rộng các hạn chế về độ sâu tối đa đối với tàu và giới hạn quá cảnh trung bình chỉ 32 tàu mỗi ngày do thời tiết khô hạn bất thường.

Như một ví dụ về cuộc khủng hoảng đang diễn ra ở tuyến đường thủy, và chỉ mới tuần trước, Kênh đào đã trải qua nhu cầu vận chuyển hàng hóa trên bộ từ con tàu lớn nhất từng sử dụng tuyến đường thủy này, Ever Max của Evergreen, một tàu container 17.312 TEU. Ever Max là chiếc neo-panamax đầu tiên buộc phải dỡ hàng để có thể vận chuyển qua Kênh đào.

Với việc tàu chở hàng lớn nhất đi qua kênh đào Ever Max phải dỡ một phần để sử dụng đường thủy vào tuần trước và giới hạn về số lượng tàu, Kênh đào Panama có thể bị giảm 200 triệu đô la thu nhập vào năm 2024.

Kênh đào Panama đang đối mặt với tình trạng thiếu nước trầm trọng do biến đổi khí hậu và hiện tượng El Niño. Việc thiếu lượng mưa ở lưu vực kênh đào, ngay cả trong mùa mưa đầy đủ, đang đe dọa làm khô cạn các hồ trên kênh và Cơ quan quản lý kênh đào Panama (ACP) phải nhanh chóng tìm ra giải pháp để duy trì tuyến đường đáng tin cậy cho các tuyến quốc tế, Quản lý kênh đào Panama Ricaurte Vasquez cho biết tuần trước.

Hội đồng quản trị ACP vẫn đang thảo luận xem dự án nào có thể khả thi để trình bày với Ban điều hành và cách giải quyết vấn đề nước. Ông nói thêm, một trong số đó là khả năng xây dựng một hồ chứa nước ở Rio Trinidad để cung cấp cho Kênh đào và do đó giảm áp lực mở rộng hồ Madden vốn đã cạn kiệt.

Tháng trước, ACP đã mở rộng các hạn chế về độ sâu tối đa đối với tàu và giới hạn quá cảnh trung bình chỉ 32 tàu mỗi ngày do thời tiết khô hạn bất thường.

Như một ví dụ về cuộc khủng hoảng đang diễn ra ở tuyến đường thủy, và chỉ mới tuần trước, Kênh đào đã trải qua nhu cầu vận chuyển hàng hóa trên bộ từ con tàu lớn nhất từng sử dụng tuyến đường thủy này, Ever Max của Evergreen, một tàu container 17.312 TEU. Ever Max là chiếc neo-panamax đầu tiên buộc phải dỡ hàng để có thể vận chuyển qua Kênh đào.

Con tàu treo cờ Singapore đã phải dỡ hàng 1.400 TEU tại cảng Balboa để đáp ứng các hạn chế mớn nước hiện tại khi đi qua tuyến đường thủy với mớn nước 43 feet và 13.345 TEU trên tàu. Các công-te-nơ được chất lên đường sắt đến Colon để con tàu quá cảnh nhẹ, sau đó được chất hàng lên bờ Đại Tây Dương để tiếp tục lộ trình đến Savannah, Georgia, sau khi trả 1,5 triệu đô la phí cầu đường.

Sự cố Ever Max cho thấy biến đổi khí hậu có thể ảnh hưởng đáng kể đến hoạt động đường thủy như thế nào, nâng cao tiềm năng cho các tuyến đường thay thế.

Nguồn: [seatrade.martime](https://www.seatrade.martime)