

Hàng đợi tàu tăng lên ở cả hai đầu của Kênh đào Panama và tắc nghẽn gia tăng

15/08/2023



Dự thảo giới hạn đối với các tàu tìm cách đi qua Kênh đào Panama tiếp tục cho thấy phạm vi tiếp cận rộng rãi trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Nhóm tại eeSea đang tích cực theo dõi một số chỉ số chính, bao gồm tắc nghẽn hàng ngày ngay bên ngoài kênh, cũng như các cảng giáp ranh, chuyển hướng tàu và dỡ hàng hóa bên ngoài.

Có khoảng 58 tàu tuyến chính được dự đoán sẽ đi qua eo biển trong suốt tuần tới, mười trong số đó dự kiến sẽ diễn ra trong vòng 24 giờ tới.

Mười một tàu đang ở ngay gần lối đi phía nam, sáu tàu ở phía bắc và bốn tàu đang quá cảnh; đưa tỷ lệ tắc nghẽn hiện nay lên 81%. Theo các nhà phân tích của chúng tôi, thời gian chờ đợi lý tưởng tại kênh là khoảng từ hai đến ba giờ trước khi có các hạn chế và tổng thời gian vận chuyển khoảng chín giờ. Thời gian chờ đợi đó đã tăng lên đáng kể, lên đến năm ngày trong một số trường hợp cạnh tranh và chúng tôi thường thấy các tàu vượt quá thời gian vận chuyển tiêu chuẩn từ vài giờ trở lên.

Ví dụ, APL Le Havre đã đến vào ngày hôm qua vào khoảng 8 giờ sáng giờ địa phương và vẫn chưa hoàn thành hành trình của nó. Lưu ý rằng những con số này liên quan đến tàu container, không phải tàu lạnh, tàu ro-ro hoặc tàu chở hàng rời. Do đó, tổng lưu lượng truy cập có thể cao hơn so với báo cáo của nhóm chúng tôi.

Theo xu hướng này, tất nhiên, thời gian chờ đợi lâu hơn đối với các cảng lân cận, được gọi trước và sau khi vận chuyển qua eo biển. Balboa và Manzanillo nói riêng đều chứng kiến tình trạng tắc nghẽn gia tăng đều đặn, từ 27% lên 40% kể từ giữa tháng Bảy.

The One Maxim đến nơi neo đậu bên ngoài Panama vào ngày 6 tháng 8, hoàn thành hành trình của nó khoảng 24 giờ sau đó và sau đó thả neo thêm bốn ngày trước khi cập bến Balboa vào ngày 11 tháng 8.

Đối với các tuyến đường thay thế và các biện pháp được thực hiện; có một số lượng lớn các tàu đã chọn giảm tải hàng hóa bên ngoài để bù đắp món nước và đi qua kênh. 11 tàu như vậy dự kiến sẽ ghé thăm Balboa trước khi đi qua Panama chỉ riêng trong tháng này.

Một biện pháp cực đoan hơn là loại bỏ hoàn toàn con kênh trên chặng trở về châu Á.

Kể từ khi bắt đầu có các hạn chế, vào đầu tháng 6, các tuyến như AWE5 và AWE8 của Ocean Alliance đã chứng kiến 10 tàu bỏ qua kênh đào để đi tuyến đường dài hơn qua Kênh đào Suez, hoặc thậm chí đi thuyền qua Mũi Hảo Vọng, để đến trở lại Trung Quốc.