

PHƯƠNG ÁN SỬ DỤNG ĐƯỜNG SẮT THAY THẾ KÊNH ĐÀO PANAMA TRONG BỐI CẢNH HẠN HẠN

16/01/2024

Hạn hán ở Panama đã làm giảm số lượng tàu qua kênh đào quan trọng này, buộc các tàu chở nhiên liệu và vận chuyển ngũ cốc phải lựa chọn giữa việc xếp hàng chờ đợi hay chuyển hướng đi những tuyến đường dài hơn để tránh tắc nghẽn. Điều này càng làm tăng thêm sự gián đoạn cho mạng lưới vận tải toàn cầu khi hành trình qua kênh đào Suez cũng gặp khó vì phiến quân Houthi tăng cường tấn công vào các tàu biển, khiến các công ty như Maersk và Hapag Lloyd cũng đang phải tạm chuyển hướng khỏi khu vực Biển Đỏ.



Đường sắt dọc Kênh đào Panama là tuyến đường sắt dài 47 dặm (76 km) chạy liền kề với kênh đào nối Đại Tây Dương và Thái Bình Dương.

Năm 2023, hạn hán đã khiến một trong những tuyến đường thương mại hàng hải chính của thế giới phải giảm số chuyến qua lại mỗi ngày. Cơ quan Quản lý Kênh đào Panama (ACP) buộc giảm số lượng và trọng lượng của các tàu đi qua dựa trên mực nước hiện tại và dự báo ở Hồ Gatun, hồ chứa chính lấy nước mưa giúp tàu đi qua âu thuyền.

Trong bối cảnh khó khăn trên, AP Moller-Maersk thông báo các tàu sẽ tạm bỏ qua Kênh đào Panama và sử dụng phương án thay thế là vận chuyển bằng đường sắt Panama. Phương án này có thể làm phát sinh kinh phí, nhưng ít nhất cũng khả thi hơn việc phải chờ đợi hoặc chuyển hướng đi khác.

Công ty Đường sắt Kênh đào Panama thuộc sở hữu chung của Công ty Pacific Kansas City (CP.TO) của Canada và Mi-Jack Products và được Panama thuê.

Maersk và các chủ tàu khác sẽ sử dụng đường sắt để tạm thời dỡ hàng container khỏi các tàu lớn trước khi đi qua tuyến đường thủy nhằm tuân thủ các hạn chế do hạn hán.

Do chuyển sang vận chuyển bằng đường sắt, Tuyến OC1 của Maersk, kết nối Úc và New Zealand với các thành phố Bờ Đông Hoa Kỳ là Philadelphia và Charleston, Nam Carolina, qua Kênh đào Panama, giờ đây sẽ tạo thành hai tuyến riêng biệt, một qua Đại Tây Dương và một qua Thái Bình Dương.

Nguồn: VITIC (trích từ báo cáo thị trường logistics Hoa Kỳ).