

## Red Sea rerouting causing Asian port congestion

Diversions of container ships via the Cape of Good Hope has resulted in a continuous reconfiguration of port calls and vessel sizes on services as carriers adjust Asia to Europe loops to cope with the latest demands.

Fluctuating services configurations has seen congestion building at some ports as a combination of unexpected events and higher volumes increases pressure on infrastructure and the inland operations whose ability to cope with changeable volumes is causing backlogs and congestion in certain regions.

Drewry Shipping Consultants' ports expert Eleanor Hadland told Seatrade Maritime News: "We are seeing some congestion hotspots emerging, and Red Sea diversions are a contributory factor. Overall, off-window arrivals have an adverse impact on terminal performance."

According to Hadland the worst impacted markets are seeing fewer mainline calls – but each call is taking longer - which indicates a higher cargo exchange – this arises as carriers consolidate cargo to/from specific markets onto fewer services.

"For example, whereas Asia-ME cargo may previously have been handled on a wayport basis (i.e. dropped off / collected at key hubs on Asia-Europe trade) this is now being consolidated onto specific Asia-Middle East routes leading to larger parcel sizes being handled at the main ports," explained Hadland.

As a result, the dwell time at Jebel Ali for ships larger than 12,500 teu has increased from around 1.5 days in Q4 2023 to 2.5 days in Q1 2024. But Hadland adds that it is not just the size of the ships that is the problem, holidays such as Eid al-Fitr and Ramadan, as well as the recent Dubai floods have added to the congestion levels too.

Hadland also points to the volume of cargo being discharged which is challenging inland port infrastructure, including the trucking necessary to cope with increased freight and the storage of containers.

A DP World spokeswoman confirmed the challenges facing the port: "Jebel Ali Port has experienced a temporary increase in vessel arrivals due to recent severe weather and changes to regional shipping routes. We're working diligently with our partners to ensure efficient operations and minimise any effects on schedules. All major shipping lines continue their on-time arrivals at Jebel Ali Port."

Jebel Ali is not the only facility to suffer congestion challenges with consultancy Linerlytica pointing to Southeast Asian ports, including Singapore and Port Klang recording increased vessel waiting times in the last two weeks.

The Indian Subcontinent/Middle East and Southeast Asia regions account for 15% and 16% respectively of total global port congestion, said Linerlytica.

Dynamar analyst Darron Wadey confirmed the trend saying that there is plenty of anecdotal evidence of regional congestion.

## Tái định tuyến trên Biển Đỏ gây tắc nghẽn cảng châu Á

Việc chuyển hướng tàu container qua Mũi Hảo Vọng đã dẫn đến việc cấu hình lại các cảng đến và kích cỡ tàu trên các dịch vụ khi các hãng vận tải điều chỉnh các tuyến từ châu Á đến châu Âu để đối phó với nhu cầu mới nhất.

Cấu hình dịch vụ biến động đã khiến tắc nghẽn tại một số cảng tăng lên do sự kết hợp của các sự kiện bất ngờ và khối lượng hàng hóa cao hơn, gây áp lực lên cơ sở hạ tầng và các hoạt động nội địa mà khả năng đối phó với khối lượng biến động đang gây ra sự ùn tắc và tắc nghẽn ở một số khu vực.

Chuyên gia cảng của Drewry Shipping Consultants, Eleanor Hadland, nói với Seatrade Maritime News: "Chúng tôi đang thấy một số điểm nóng tắc nghẽn xuất hiện, và việc chuyển hướng trên Biển Đỏ là một yếu tố góp phần. Nhìn chung, các chuyến hàng đến ngoài thời gian dự kiến có tác động xấu đến hiệu suất của bến cảng."

Theo Hadland, các thị trường bị ảnh hưởng nặng nề nhất đang có ít cuộc gọi chỉnh tuyến hơn – nhưng mỗi cuộc gọi lại mất nhiều thời gian hơn – điều này cho thấy sự trao đổi hàng hóa cao hơn – điều này xảy ra khi các hãng vận tải hợp nhất hàng hóa đến/từ các thị trường cụ thể lên ít dịch vụ hơn.

"Ví dụ, hàng hóa từ châu Á đến Trung Đông trước đây có thể được xử lý trên cơ sở cảng trung gian (tức là giao/nhận tại các trung tâm chính trên tuyến thương mại châu Á-châu Âu) thì nay được hợp nhất vào các tuyến châu Á-Trung Đông cụ thể dẫn đến kích thước lô hàng lớn hơn được xử lý tại các cảng chính," Hadland giải thích.

Kết quả là, thời gian lưu lại tại Jebel Ali đối với các tàu lớn hơn 12.500 TEU đã tăng từ khoảng 1,5 ngày trong quý 4 năm 2023 lên 2,5 ngày trong quý 1 năm 2024. Nhưng Hadland bổ sung rằng không chỉ kích cỡ tàu là vấn đề, các kỳ nghỉ lễ như Eid al-Fitr và Ramadan, cũng như trận lụt gần đây ở Dubai cũng góp phần làm tăng mức độ tắc nghẽn.

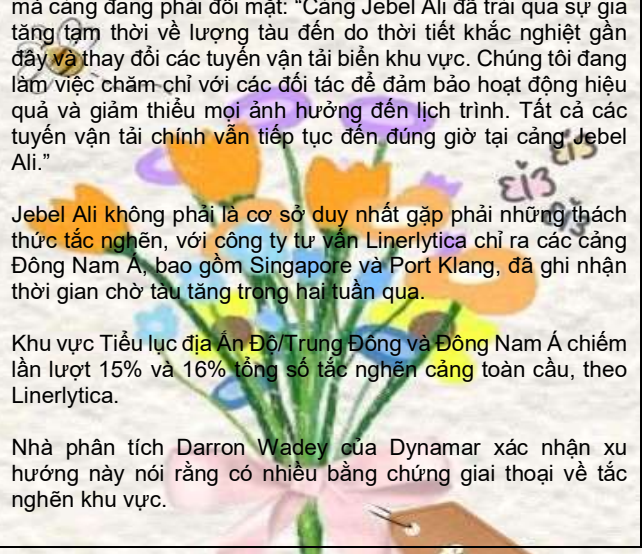
Hadland cũng chỉ ra lượng hàng hóa được dỡ xuống đang gây thách thức cho cơ sở hạ tầng cảng nội địa, bao gồm cả việc vận chuyển cần thiết để đối phó với lượng hàng tăng và việc lưu trữ container.

Người phát ngôn của DP World xác nhận những thách thức mà cảng đang phải đối mặt: "Cảng Jebel Ali đã trải qua sự gia tăng tạm thời về lượng tàu đến do thời tiết khắc nghiệt gần đây và thay đổi các tuyến vận tải biển khu vực. Chúng tôi đang làm việc chăm chỉ với các đối tác để đảm bảo hoạt động hiệu quả và giảm thiểu mọi ảnh hưởng đến lịch trình. Tất cả các tuyến vận tải chính vẫn tiếp tục đến đúng giờ tại cảng Jebel Ali."

Jebel Ali không phải là cơ sở duy nhất gặp phải những thách thức tắc nghẽn, với công ty tư vấn Linerlytica chỉ ra các cảng Đông Nam Á, bao gồm Singapore và Port Klang, đã ghi nhận thời gian chờ tàu tăng trong hai tuần qua.

Khu vực Tiểu lục địa Ấn Độ/Trung Đông và Đông Nam Á chiếm lần lượt 15% và 16% tổng số tắc nghẽn cảng toàn cầu, theo Linerlytica.

Nhà phân tích Darron Wadey của Dynamar xác nhận xu hướng này nói rằng có nhiều bằng chứng giai thoại về tắc nghẽn khu vực.





<p>"In fact, it appears to be widespread with ports east of Suez, as far as Ningbo, Shanghai, Singapore, Port Klang and Dubai, for example. It has already been more noticeable for the year-to-date, but seemed to have been easing as May approached," he added.</p> <p>MDS Transmodal looked at the number of vessels operating in the Asia to Europe trades and their sizes. According to MDS the number of vessels arriving in the Middle East from southeast Asia stayed fairly stable between Q2 last year and Q1 2024. But in Q2 this year the number of ships handled by Singapore on the Asia to Europe trades increased from around 160 in Q1 to about 260 in Q2 said MDS analyst Antonella Teodoro.</p> <p>At Port Klang the fluctuating capacity levels were even more volatile. In Q2 2023 just under 30 ships called at the Malaysian facility, by Q1 this year that number had collapsed to around five vessels but shot up again in Q2 to 50 ships.</p> <p>Cargo capacity from Asia to Europe increased between Q2 2023 and Q1 2024, rising from over 3.5 million teu to 4.5 million teu in Q2 on the major trade lane. However, capacity between the Gulf and Indian Subcontinent to Asia, a substantially smaller trade overall, increased by around 200,000 teu in the same period.</p> <p>But for Asia to Europe services with wayport calls the capacity increased by about 400,000 teu to 3 million teu, in Q2 this year, but then nosedived more than 30% to a little under 2 million teu.</p> <p>Hadland said these changes were constant and were having an impact on ports receiving cargo. In particular she said that the Red Sea diversions are still in transition. Initially, vessels heading to the Mediterranean were loaded so that East Med cargo was discharged first, that meant that ships diverting around the cape entered the Med and sailed east before discharging freight.</p> <p>"Now they're loading west to east," said Hadland, "There have been a number of spikes and recoveries, fewer calls [in some places], bigger exchanges which have raised route peaking factors and extended average dwell times. There have been a lot of changes and the ports are supposed to cope with that."</p> <p>Hadland said that the effects of these changes had so far not been felt in North European and Mediterranean ports, which had so far escaped the build-up of congestion.</p> <p>Dynamar's Wadey, however, agreed with Drewry that the emerging situation had "echoes of the pandemic".</p> <p>Vessel reconfigurations also have "logistical implications, not the least of these is that the cargo is not where it was intended to be and will require extra effort to get it where it has to go," meaning that empty containers are in the wrong place.</p> <p>Effectively the fear is that the emergent congestion in Asia will eventually arrive in European ports too.</p> <p>"The capacity deployed, the much larger vessels and more of them means that the lines want those vessels to return to Asia more quickly, adding to the pressure on hub ports in particular. Using these hub ports with more intensity will require more feeder vessels, and is expected to eventually bring congestion to Europe too," explained Teodoro.</p>	<p>"Thực tế, dường như nó lan rộng với các cảng phía đông Suez, như Ningbo, Thượng Hải, Singapore, Port Klang và Dubai, chẳng hạn. Điều này đã trở nên rõ ràng hơn trong năm nay, nhưng dường như đã giảm bớt khi tháng 5 đến gần," ông nói thêm.</p> <p>MDS Transmodal đã xem xét số lượng tàu hoạt động trong các tuyến thương mại châu Á đến châu Âu và kích thước của chúng. Theo MDS, số lượng tàu đến Trung Đông từ Đông Nam Á vẫn khá ổn định giữa quý 2 năm ngoái và quý 1 năm 2024. Nhưng trong quý 2 năm nay, số lượng tàu được Singapore xử lý trên các tuyến thương mại châu Á đến châu Âu đã tăng từ khoảng 160 trong quý 1 lên khoảng 260 trong quý 2, theo nhà phân tích Antonella Teodoro của MDS.</p> <p>Tại Port Klang, mức độ biến động công suất thậm chí còn nhiều biến động hơn. Trong quý 2 năm 2023, chỉ dưới 30 tàu gọi tại cơ sở Malaysia, nhưng đến quý 1 năm nay, con số đó đã giảm xuống còn khoảng 5 tàu nhưng lại tăng vọt trở lại trong quý 2 lên 50 tàu.</p> <p>Công suất hàng hóa từ châu Á đến châu Âu đã tăng giữa quý 2 năm 2023 và quý 1 năm 2024, tăng từ hơn 3,5 triệu TEU lên 4,5 triệu TEU trong quý 2 trên tuyến thương mại chính. Tuy nhiên, công suất giữa Vùng Vịnh và Tiểu lục địa Ấn Độ đến châu Á, một tuyến thương mại nhỏ hơn nhiều, đã tăng khoảng 200.000 TEU trong cùng kỳ.</p> <p>Nhưng đối với các dịch vụ châu Á đến châu Âu với các cuộc gọi tại cảng trung gian, công suất đã tăng khoảng 400.000 TEU lên 3 triệu TEU trong quý 2 năm nay, nhưng sau đó giảm mạnh hơn 30% xuống còn chưa đến 2 triệu TEU.</p> <p>Hadland nói rằng những thay đổi này là liên tục và đang ảnh hưởng đến các cảng nhận hàng hóa. Đặc biệt, cô ấy cho biết các sự chuyển hướng trên Biển Đỏ vẫn đang trong quá trình chuyển đổi. Ban đầu, các tàu hướng đến Địa Trung Hải được tải sao cho hàng hóa đến Đông Địa Trung Hải được dỡ xuống trước, điều đó có nghĩa là các tàu chuyển hướng quanh mũi đi vào Địa Trung Hải và đi về phía đông trước khi dỡ hàng.</p> <p>"Bây giờ họ đang tải từ tây sang đông," Hadland nói, "Đã có một số đợt tăng đột biến và phục hồi, ít cuộc gọi hơn [ở một số nơi], trao đổi lớn hơn đã nâng cao các yếu tố đỉnh của tuyến đường và kéo dài thời gian lưu trung bình. Đã có rất nhiều thay đổi và các cảng phải đối phó với điều đó."</p> <p>Hadland cho biết những tác động của những thay đổi này cho đến nay vẫn chưa được cảm nhận ở các cảng Bắc Âu và Địa Trung Hải, nơi cho đến nay đã tránh được sự tích tụ tắc nghẽn.</p> <p>Tuy nhiên, Wadey của Dynamar đồng ý với Drewry rằng tình hình mới nổi này có "dấu ấn của đại dịch".</p> <p>Việc tái cấu hình tàu cũng có "hệ quả hậu cần, không ít trong số đó là hàng hóa không ở đúng nơi như dự kiến và sẽ cần thêm nỗ lực để đưa nó đến nơi cần thiết," nghĩa là các container rỗng đang ở sai vị trí.</p> <p>Thực tế, nỗi lo sợ là sự tắc nghẽn mới nổi ở châu Á cuối cùng sẽ đến cả các cảng châu Âu.</p> <p>"Công suất được triển khai, các tàu lớn hơn nhiều và nhiều hơn nữa có nghĩa là các hãng tàu muốn những tàu đó trở lại châu Á nhanh hơn, tạo thêm áp lực lên các cảng trung chuyển đặc biệt. Sử dụng các cảng trung chuyển này với cường độ cao hơn sẽ cần thêm nhiều tàu nhỏ hơn và dự kiến sẽ dẫn đến tắc nghẽn ở châu Âu," Teodoro giải thích.</p>
---	--