

Zgodnie z najnowszymi danymi z oficjalnej strony internetowej portu Los Angeles, istnieje 107 statków czekających na Berth w południowym porcie Kalifornii, z których 84 są statkami kontenerowymi, z których 37 kontenerów czekają na kotwicy w porcie Los Angeles.

Ponadto przeciętny czas oczekiwania na CHERTH w porcie Los Angeles jest nowy rekord, wznoszący się do 17,9 dni, a najdłuższy czas oczekiwania na statek kontenera "Bal Speace", czekając do 53 dni.

Średni czas oczekiwania na statki w porcie Los Angeles od 1 września do 17 listopada

Ze względu na ciężkie zatory w porcie, gwiazda eterowa dołączyła do Wan Hai w przeniesieniu statków rozmieszczonych na trasie West Asia-USA i zawieszenia jego przyspieszoną usługę do portu Los Angeles przez co najmniej siedem tygodni. Etherstar powiedział, że usunęło sześć statków z usługi, pozostawiając sześć statków na każdej z dwóch pozostałych Azji-U.S. Trasy zachodnie, z których oba wzywają do portu Los Angeles.

Ostatni statek w serwisie siedmiu statku łącząc Kaohsiung, Szanghaj i Ningbo do Południowej Kalifornii opuścił Kaohsiung 5 listopada, zgodnie z niedzielną reflektorem przez analizę wysyłki i doradcą mocną inteligencją morską. Usługa, zwana ZX3, uruchomi ponownie 23 grudnia.

Rozumie się, że Eystar świadczy usługi od Azji do Los Angeles trzy razy w tygodniu: ZEX, ZX2 i ZX3. Dane z dostawców dostawców wysyłkowych EeSEA pokazuje, że w październiku średni czas realizacji (w tym czas oczekiwania w Berth, a także rozładunek i czas ładowania) dla Usług ZEX, ZX2 i ZX3 w porcie Los Angeles był 28 dni, z Cargo Volume of ZX2 i ZX3 są bardziej poważnie dotknięte przeciążeniem. Wpływ zatłoczenia jest bardziej dotkliwy.

Rzecznik Etherstar powiedział: "W świetle długich opóźnień na zachodnim wybrzeżu (zwłaszcza Los Angeles), wprowadziliśmy zmiany w naszym serwisie, w tym usługi e-commerce do Los Angeles. Niektóre statki zostały przekierowane na inne trasy, w których były potrzebne. Ze względu na obecne zakłócenia łańcucha dostaw, będziemy nadal dostosować naszą usługę, aby zapewnić naszym klientom możliwą obsługę.

Oddzielnie, Wan Hai przenosi naczynia z sześciu tras zachodnich Azji-amerykańskiej na trasy wewnątrz-Azji. Trzy statki są przeniesione do nowej przyspieszonej usługi dzwoniąc Ningbo, Nansha i Nowy Jork.

Zapewniając swoje pierwsze wyniki z trzech kwartałów, WAN Hai powiedział, że sytuacja jest mało prawdopodobna poprawa nawet do początku przyszłego roku, a statki muszą poczekać 28 dni do Kierania w portach Los Angeles i Long Beach.

"Zatłoczenie jest tak ciężkie, że nie jesteśmy już w stanie zapewnić niezawodnych harmonogramów żeglarskich, więc stopniowo wycofujemy niektóre statki i wkładamy je na tras wewnątrz Azji, aby złapać szczytowe okresy do przesyłek do Indii i Wietnamu". Dyrektor zarządzający Wanhai powiedział.

Maersk powiedział, że nie przesuwa się statków z tras West Coast na trasy wschodnie wybrzeża. Hapag-Lloyd powiedział, że widzi, że nie ma mało miejsca na re-routing statków, pomimo dodawania dodatkowych naczyni do załadunku i redukcji połączeń w portach West Coast.

"Nie ma sensu starać się poruszyć ładunków West Coast przez zatokę amerykańskiej Meksyku lub

Wschodniego Wybrzeża w tym momencie, ponieważ wymagałoby to więcej statków i po prostu przesunąć wąskie wąskie miejsce, z wyjątkiem tego, że intermodal nie zmieni obecnej sytuacji. Powiedziała Hapag-Lloyd Executive.

Ponieważ spedytorzy szukają sposobów na uniknięcie zatorów, niektórzy azjatyccy spedytorów stwierdzają, że ładunek przesuwa się z portów Kalifornii do innych portów. "Rhenus widzi spadek zamówień z portu Los Angeles / Long Beach i wzrost zamówień z innych portów rozładunkowych", powiedział dyrektor generalny kluczowego zarządzania rachunkiem dla Rhenus większych Chin. Port Prince Rupert jest jednym z najpopularniejszych portów przeznaczenia. "

Przetłumaczone za pomocą [www.deepl.com/translator](http://www.deepl.com/translator) (wersja wolna)