

Circular From SKULD

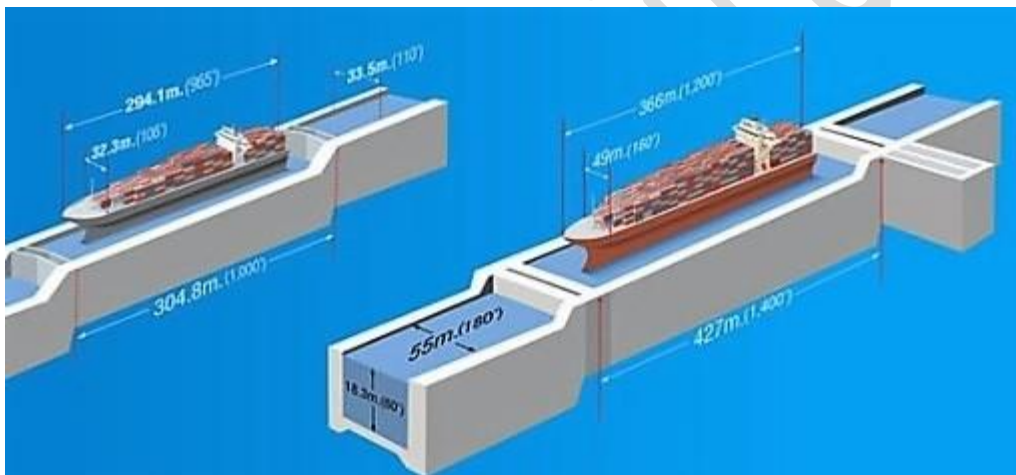
Date: 7 July 2016

巴拿马运河扩建：船舶大型化，风险加大

在巴拿马运河百年庆典的2年后，2016年6月26日，巴拿马正在筹备翘首以待的运河扩建后的再次通航。这标志着历时9年，耗资约52.5亿美元的运河扩建工程竣工，尽管实际数字不为人知。

扩建后的巴拿马运河，以期通过增加第三套船闸，使航道的通航能力及船舶货物装载量翻倍。在巴拿马运河太平洋和大西洋两端新建2套船闸。同时，拓宽加深现有航道，加通潮水位已上升到最大工作水位。

目前的船闸(巴拿马型)可通过船舶的最大尺寸为106英尺宽，965英尺长，39.5英尺吃水。新船闸可通过船舶最大尺寸为160英尺宽、1200英尺长和50英尺吃水。集装箱船的运力将从4400个标准箱，提高到13000至14000个标准箱。预计每天有10至12艘新巴拿马型集装箱船(neo-panamax)通过运河，相当于4个足球场的长度，单日船舶通航数量约达50艘船舶。



Allianz Global Corporate & Specialty 保险公司的报告，分析了新运河的风险管理，并得出结论，大型船舶“自然风险更大，如果发生严重事故，很可能导致相当大的损失和更大的破坏。随着越来越多的大型船舶投入运输，同时也增加了船用油的数量，使事故中的污染风险上升”。巴拿马运河当局作出回应，确认对于人员培训、防损计划、应急计划做了彻底投资。但是，众所周知，巴拿马运河当局因减少培训预算而受到批评。据称，用于培训的资金，是运河扩建所需费用的一部分，搁浅或污染事故的风险，将是航运业面临的问题。

尽管存在风险与挑战，美国东海岸和墨西哥湾的许多港口已做好了船舶大型化的准备。目前，来自亚洲的船舶通过苏伊士运河到达这些港口，港口方面希望港口贸易量能和新运河运力同步增长。

运河扩建是否成功，对全球经济、航运和保险的影响，还需拭目以待。但是，可以明确的是，船舶大型化以及巴拿马运河通航船舶数量的增加，将集中更多投保货物面临新的未知风险。任何情况下，协会建议会员第一次在扩建后的运河航行时，实施额外的安全措施，防范不可预见的风险。

信息来源：Skuld P&I Club