

УДК 656.02

**РОЛЬ СУЭЦКОГО КАНАЛА В МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ
И ПРОГНОЗ ЕГО ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ****М.С. ФЁДОРОВА***(Представлено: канд. экон. наук, доц. Е.Б. МАЛЕЙ)*

В статье рассмотрены последствия транспортной аварии в Суэцком канале на мировую транспортную систему и представлен прогноз перспектив его дальнейшего развития.

В настоящее время основные грузопотоки на евразийском континенте формируются в треугольнике ЕС–ЕАЭС–Китай, где сосредоточено порядка 33% объема мировой торговли. Безусловно, лидирующие позиции в торговле с Европой принадлежат Китаю. Основная доля всех грузоперевозок между Европой и Китаем производится морским путем через Суэцкий канал, поскольку данный путь является самым выгодным видом доставки грузов сегодня. Грузоперевозки морским видом транспорта пролегают с китайских портов Иу и Гуанчжоу через Суэцкий канал к берегам Италии и Греции, а далее продукция доставляется сушей по всей Европе.

23 марта 2021 года один из крупнейших контейнеровозов Ever Given (на борту судна находились 18 тысяч контейнеров), следовавший из Малайзии в Голландию, передвигаясь по Суэцкому каналу, развернулся поперёк канала и сел на мель, застряв носом и кормой в берегах, в результате чего было прекращено движение по каналу (рисунок 1).

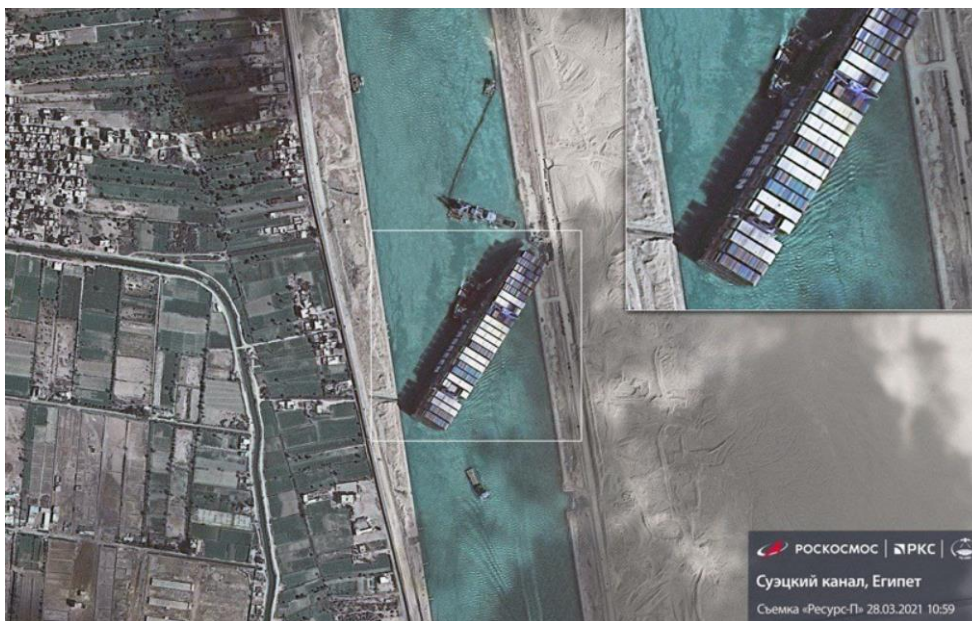


Рисунок 1. – Съемка Суэцкого канала спутником 23 марта 2021 г.

По информации на 26 марта, в очереди на прохождение через канал собралось более 150 других судов (к 27 марта – 276 судов, к 28 марта – 321 судно, к 29 марта – свыше 450 различных судов).

Блокировка канала контейнеровозом продолжилась 6 суток и была устранена 29 марта 2021 года после того, как из-под корабля извлекли более 20 тысяч тонн грунта [1].

По данным Lloyd's List, многодневный коллапс мировых грузоперевозок обошелся мировой торговле в 400 млн долл. в час или 9,6 млрд долл. в день. Общие потери мировой торговли от этого инцидента составили 230 млрд долл.

Так как транспортный коллапс заблокировал танкеры с нефтью общим объемом 6,3 миллиона баррелей, в первые сутки после инцидента произошло повышение мировых цен на нефть более чем на 5%. Также за неделю почти в два раза выросли цены на перевозку нефтепродуктов морским путём.

Также из-за аварии в крупнейшей морской артерии некоторые контейнеровозы изменили маршрут и прошли в обход Африки через мыс Доброй Надежды, что увеличило расстояние на 15 тысяч миль, а длительность перевозки на две недели плавания.

Главным фактором транспортного коллапса является недостаточная пропускная способность Суэцкого канала, поскольку присутствуют ограничения стандартом Suezmax на габариты судов.

В настоящее время 29% мировой морской торговли приходится на перевозки в танкерах (наливные грузы – нефть, сжиженный газ, химические вещества), 26% – это сухогрузы (прежде всего железная руда, зерно, уголь) и 24% морского грузооборота приходится на контейнерные перевозки. При этом перевозка в контейнерах – самый динамично развивающийся сегмент морского грузооборота: по данным ООН, за последние двадцать лет он вырос почти втрое – с 60 млн TEU (один стандартный 20-футовый контейнер) в 1998 году примерно до 150 млн TEU в 2019 году [2].

По данным компании Kpler, которая отслеживает танкеры, из 39,2 млн баррелей нефти-сырца, перевозимых в день по морю в 2020 году, 1,74 млн прошло через Суэцкий канал. Однако 38% современного мирового флота нефтяных танкеров не соответствуют стандартам Suexmax и используют альтернативные Суэцкому каналу маршруты.

Так, типичный дедвейт судна (сумма массы полезного груза, перевозимого судном) Suezmax составляет около 120 000 тонн, максимальный дедвейт – 200 000 тонн. Высота судна должна быть ограничена 68 метрами, ширина – 46 м.

Длина контейнеровоза Ever Given 400 м при максимально возможной 400 м (рисунок 2) [3].

Таким образом, близкие к предельным с точки зрения соответствия возможностям канала размеры контейнеровоза Ever Given привели к аварии.

У современных нефтяных танкеров в зависимости от классификации дедвейт может быть более 320 000 тонн. Самое большое судно – FSO Asia имеет дедвейт 441 893 тонн и работает в Персидском заливе.

Контейнеровоз “Эвер Гивен”



Рисунок 2. – Характеристики контейнеровоза Ever Given

Поскольку с каждым годом в мировом судостроении и судоходстве наблюдаются тенденции к прогрессу (особенно в части контейнерных перевозок), что связано с расширением возможностей судов для перевозок большего объема грузов, то из-за недостаточной пропускной способности Суэцкого канала возникают проблемы дополнительных временных и финансовых затрат.

Учитывая совокупность вышеназванных факторов, в Суэцком канале часто происходят транспортные аварии.

Так, 14 октября 2020 года сел на мель контейнеровоз CMA CGM Missouri, а спустя два месяца – контейнеровоз Al Muraykh. В 2017 году на мель канала сел сверхбольшой контейнеровоз VesselsValue, следовавший из Сингапура в Великобританию. В 2011 году из-за поломки двигателя и плохих погодных условий на мель село грузовое судно, которое перекрыло судоходство на 4 часа.

С точки зрения обеспечения транзита передовых на сегодняшний день контейнеровозов Суэцкий канал уже близок к своему пределу, что дает основания ставить под сомнение соответствие его инженерно-технических возможностей складывающимся на рынке перевозок тенденциям и потребностям отрасли в ближайшем будущем.

В соответствии со всем вышесказанным, в данный момент пристальные взоры направлены на прокладку новых транспортных коридоров и поиск альтернативы данному морскому пути.

ЛИТЕРАТУРА

1. EVER GIVEN: уникальная авария [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mjr.ru/blog/ever-given-avariya/>. – Дата доступа: 20.09.2021.
2. Пандемия, китайский фактор и Суэцкий кризис [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://expert.ru/expert/2021/15/pandemiya-kitayskiy-faktor-i-suetskiy-krizis/>. – Дата доступа: 20.09.2021.
3. Последствия Суэцкого затора [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.ng.ru/ng_energiya/2021-04-12/11_8126_suezcanal.html. – Дата доступа: 20.09.2021.