

КАКОВЫ ПОСЛЕДСТВИЯ БЛОКИРОВКИ СУЭЦКОГО КАНАЛА?

Дата: 29.03.2021 Автор: Сергей Успенский



Рубрика: [Событие](#)

Фото: [ria.ru](#)

Утром 23 марта контейнеровоз Ever Given, который является одним из крупнейших в мире и вмещает более 20 000 контейнеров, сел на мель и

перегородил Суэцкий канал, одну из самых оживленных транспортных артерий мира, через которую ежедневно проходит около 50 судов. В доковидном 2019 году через нее прошло почти 19 000 кораблей.

Среди причин такого происшествия называется сильный ветер, а также относительно низкий уровень воды.

После того, как Ever Given перегородил канал, образовалась «пробка» из более чем 450 судов. Отметим также, что за всю историю существования Суэцкого канала происшествий подобного масштаба еще не происходило. Вспоминается только эпизод, имевший место в 2004 году, когда нефтяной танкер Tropic Brilliance сел на мель. Впрочем, его водоизмещение было куда меньше, всего 89 тысяч тонн, а проблема была решена за три дня, после того, как из трюмов откачали 25 тысяч тонн нефти.

Тем не менее, 29 марта, на момент написания статьи, Ever Given удалось частично снять с мели. В Inchcape Shipping, одной из крупнейших компаний по морским перевозкам, при этом подчеркивают, что на данный момент освободить удалось лишь нос корабля, а значит – процесс освобождения Ever Given еще не закончен.

Пока же ряд судов, планировавших ранее воспользоваться Суэцким каналом, направились по альтернативным маршрутам, то есть вокруг Африки, что не только существенно увеличило время доставки груза, но значительно повысило стоимость доставки, ведь кораблям нужно топливо, пресная вода, еда для команды, дополнительная страховка для грузов и т.д.

Что касается срочных поставок, которые еще находятся в портах и не отправились к своим адресатам, то производители рассматривают альтернативные варианты доставки, в том числе и сухопутные, или при помощи авиации, что также существенно повлияет на стоимость.

Нельзя не отметить, что блокирование Суэцкого канала произошло на фоне других потрясений, которые переживает мировая судоходная отрасль. В том числе – последствия пандемии COVID-19, из-за которой привычный поток грузов, контейнеров и так оказался нарушен, что, в свою очередь, повысило и цены на грузоперевозки во всех аспектах, даже поиск пустых контейнеров стал существенно дороже. Задержки возникали также и из-за карантинных мер в портах как по отношению как к командам кораблей, так и грузам.

На этом фоне эксперты аналитического центра Stratfor констатируют, что

ситуация с Ever Given приведет не только к разовым задержкам и значительным финансовым издержкам, но и к другим, более долгосрочным последствиям.

По мнению американцев, в ближайшем будущем возникнут, помимо прочего, и угрозы безопасности, за которыми последует каскад задержек на протяжении нескольких недель.

И правда, пока Суэцкий канал заблокирован, суда вынуждены плыть по другим маршрутам, без необходимой подготовки и вооруженной охраны в районах, где регулярно действуют пираты.

Также нельзя забывать, что, когда канал, наконец, откроется, потребуется значительное время, пока эта «пробка» рассосется. Ведь если исходить из простых математических расчетов (50 кораблей в день, всего же ожидается своей очереди 450 судов), то для того, чтобы ситуация стабилизировалась, потребуется еще не менее 9 дней. И это не учитывая того факта, что пока Ever Given пытаются снять с мели, количество кораблей, ожидающих прохода через Суэцкий канал лишь увеличивается.

Отметим также, что «пробка» возникла не только у ключевого мирового транспортного пролива, но и в большом числе портов, где пришвартованы суда, ожидающие освобождения Ever Given. Стоит ли говорить, что все это обходится, мягко говоря, недешево компаниям-владельцам кораблей.

Даже если ситуация разрешится в ближайшие дни или недели, задержки и вынужденное использование более длинных альтернативных маршрутов, все равно увеличат транспортные расходы и будут способствовать в перспективе более высокой инфляции. Для некоторых товаров, таких как алюминий, задержки приведут к росту цен. Однако, в конечном счете, общее воздействие на мировую экономику будет относительно кратковременным.

В Stratfor отмечают, что текущая ситуация в Суэцком канале позволяет говорить о том, что в ближайшие годы она может привести к изменению всей отрасли.

Некоторые судоходные пути — включая Суэцкий и Панамский каналы, а также Ормузский пролив и даже устье реки Миссисипи в Соединенных Штатах — обеспечивают легкий и быстрый путь для транзита товаров. Но когда они не работают, эти маршруты также могут быстро стать узкими местами для глобальных перевозок, увеличивая риск заторов и задержек.

Нынешний инцидент может повлиять на страховые тарифы и способствовать принятию решений о том, какие суда использовать на каких маршрутах (более крупные суда, например, могут начать избегать Суэцкого канала при определенных условиях). Это, а также неизбежный после завершения пандемии подъем мировой экономики, а, следовательно, и объемов перевозок в ближайшие годы существенно увеличит нагрузку на отрасль и заставит её работать в ускоренном режиме.

Новые маршруты в Арктике, технологические тенденции и постоянно растущие размеры судов, а также новые партнерские отношения заставят компании пересмотреть и переоценить риски, а также проверить преимущества новых маршрутов.

Если мы увидим увеличение числа крупных инцидентов на ключевых судоходных маршрутах (будь то аварии или нападения на суда), стоимость транзита может существенно вырасти, что повысит привлекательность альтернативных маршрутов. Хотя одновременно это и нанесет ущерб экономике ряда стран, завязанных на традиционные маршруты мировых грузопотоков, которые в настоящее время обеспечивают перевалку грузов, занимаются обслуживанием судов и т.д.

Подводя итог, отметим, что активное освоение Россией Арктики в новых условиях открывает для нашей страны значительные возможности. Северный морской путь, который с ростом числа атомных ледоколов все больше становится круглогодичным, может стать альтернативой узким проливам для крупных судов, и принести ощутимую прибыль в российский бюджет.

Другим плюсом для Москвы представляется сокращение поставок нефти из стран Ближнего Востока, которые проходили в страны Европы через Суэцкий канал. Несмотря на то, что компенсировать недополученные углеводороды можно через трубопровод SUMED, который позволяет прокачивать нефть из района Красного моря вблизи Суэца через египетскую территорию до средиземноморского порта Александрия, сложившаяся ситуация должна оказать хоть и краткосрочное, но позитивное влияние на мировые котировки. Помимо этого, история с Ever Given лишний раз доказывает, что доставка нефти и газа через трубопроводы является более безопасной, что может сыграть на руку не только при постройке того же «Северного потока 2», но и при реализации новых инфраструктурных проектов.