

借助潮汐力量
搁浅货轮成功获救

苏伊士运河 航道通了



这是3月29日拍摄的移动至埃及苏伊士运河正常航道上的重型货轮。

埃及苏伊士运河管理局主席乌萨马·拉比耶3月30日说,截至当地时间30日上午8点,已有113艘集装箱货轮通过苏伊士运河。拉比耶表示,运河管理局已对搁浅货轮进行了初步检查,未发现该货轮有任何技术问题。在最终调查结果出炉前,该货轮将一直停靠在埃及水域。他说,苏伊士运河断航期间,运河管理局每天至少损失1200万美元。

最新 即将恢复正常通行

埃及苏伊士运河管理局主席乌萨马·拉比耶当天在埃及东北部城市伊斯梅利亚举行的新闻发布会上说,截至当地时间30日上午8点,已有113艘集装箱货轮通过苏伊士运河。目前还有超过300艘货轮拥堵在苏伊士运河内,苏伊士运河管理局将努力解决拥堵问题,运河有望在3天内恢复正常通行。

埃及总统塞西当天视察了苏伊士运河管理局海事训练与模拟中心。在视察中,塞西表示此次货轮搁浅事件再次凸显了苏伊士运河的重要性。他要求政府采购更多挖泥船和拖船以应对运河大量船只通行需求。

23日,一艘悬挂巴拿马国旗的重型货船在苏伊士运河新航道搁浅,导致运河堵塞。经过连续几天救援后,搁浅货轮29日成功起浮脱浅。

脱困 成功借助潮汐力量

荷兰船舶工程企业皇家博斯卡利斯疏浚公司受雇救援搁浅货轮。据报道,这家疏浚企业的方案是综合利用拖船、清淤船和涨潮时的高水位救出货轮。

据《纽约时报》报道,28日晚上,这艘重型货轮终于得到了比任何现场机器都强大的力量的帮助:月亮和潮汐。救援团队方面的负责人表示,随着水位一夜间飙升,货轮慢慢脱浅起浮。

潮汐现象是海水在月球和太阳等天体的引潮力作用下产生的周期性运动。救援人员判断出现满月时,可借助海水上漲的最大力量,向上浮动货轮,帮助货轮解困。

追问 如何预防事故重演?

据“海事主管网(The Maritime Executive)”称,随着国际贸易的增加,预计未来可能还会有更大的船只通行,航运业必须对未来的各种情况做好准备。

改装大型船舶的船首推进器是一种应对侧风推动船舶偏离航道的方法。同时,如遇天气不佳,运河管理局需要向接近运河和沿运河航行的船舶提前发出警报。如果能开启第二条横贯北极的平行航道,或许能为未来堵塞事件分流部分海上交通,确保船舶仍然有航道可以走。

影响 运河阻塞带来哪些影响?

据BBC报道,每天约有12%的全球贸易通过这条苏伊士运河运输。德国保险巨头安联集团估算,苏伊士运河阻塞或令全球贸易每周损失60亿至100亿美元,并使年度贸易增长率降低0.2至0.4个百分点。

CNBC指出,在新冠疫情的背景下,此次危机是对全球供应链又一次打击。运输延误带来的影响是多方面的,从日用品、衣物到健身器材、电子产品、食品以及能源供应都会受到波及。

首当其冲受到影响的是油价。BBC指出,每天约100万桶石油和8%的液化天然气需要通过苏伊士运河运输。当地时间3月25日,国际油价短暂走高,不过市场预期货轮搁浅给苏伊士运河运输带来影响有限,当天晚些时候油价回落。

另外,卫生纸等日用品的短缺风险也在上升。全球最大木浆制造商Suzano表示,苏伊士运河阻塞危机或导致木浆供应中断,影响卫生纸供应。欧洲家居企业也表示有货物拥堵在运河之中。

《华尔街日报》指出,苏伊士运

观察 能否成为全球供应链的转折点?

全球供应链在新冠疫情冲击下已经比较脆弱,此次苏伊士运河堵塞让全球供应链问题更加凸显。安联研究报告显示,苏伊士运河每中断一周,全球贸易增长

河为欧亚之间提供了最快、最直接的航运路线。国际评级机构穆迪分析,预计欧洲的制造业、汽车行业将受到最大影响,因为他们实行准时制库存管理,并不囤积零部件,目前掌握数量仅够短期使用。

看法 在苏伊士运河上开巨轮到到底有多难?

在苏伊士运河里驾驶操作一艘巨轮到到底有多难?亚什·古普塔船长在海上工作了近20年。他说,在水上,人们永远无法知道下一刻会发生什么。他的船上任何时候都会保证有20至25名船员。航行开始前,他会和自己的导航团队仔细规划航线,将潮汐和天气等因素都考虑在内。对于集装箱货船而言,风是一个特别重要的考虑因素,古普塔称,船在水中,风效是不可控的,不可能像行驶中的汽车一样踩刹车。

赔偿 或成全球货运史上最大索赔案

据俄罗斯卫星通讯社3月30日凌晨报道,埃及总统海港和苏伊士运河事务顾问马米什表示,埃及将向这次堵住运河的“长赐号”的船东索赔。马米什称,将就搁浅的全部后果向船东索赔,会索要全部费用。

“长赐号”货轮船东为日本正荣汽船株式会社,由中国台湾的长荣海运租赁运营。

据路透社称,“长赐号”上大量货物及救援过程的开挖费用、污染费用,其船东与保险方恐将面临数百万美元的索赔,该案也将成为目前全球货运的最大宗赔偿案。《华尔街日报》报道,截至目前,各方估计的索赔费用已高达1亿美金(约合6.5亿元人民币)以上。

就可能减少0.2个至0.4个百分点。战略顾问公司FutureMap的执行合伙人巴拉·卡纳指出,苏伊士运河停航事件的教训包括,如果我们在一个国家集中精

回顾 「堵塞」时间线

- 3月23日**
一艘重型货轮在苏伊士运河新航道搁浅,造成航道拥堵。
- 3月24日**
埃及方面出动拖船营救,但并未奏效。至少100艘来往船只受阻。
- 3月25日**
运河暂停航行,有9艘拖船、两条挖泥船参与救援。
- 3月26日**
约200艘往来船只受阻,国际油价显著上涨。
- 3月27日**
货轮船尾略微移动,但未能在涨潮时浮起。
- 3月28日**
埃及总统塞西发布命令,要求做好卸货预案,以防脱困失败。
- 3月29日**
苏伊士运河管理局发布声明,重型货轮已经完全移动至正常航道并驶离搁浅位置。
- 3月30日**
截至当地时间30日上午8点,已有113艘集装箱货轮通过苏伊士运河。

前世今生

151年来一直在拓宽但越拓宽越堵塞

苏伊士运河位于欧亚、非三洲交接地带的要冲,连接红海和地中海。该运河收入是埃及国家财政收入和外汇储备的主要来源之一。

既然苏伊士运河如此重要,又这么怕堵塞,为什么不去拓宽、挖深呢?其实,苏伊士运河通航151年来一直在拓宽、挖深、改造。刚建成的苏伊士运河全程都是单航道,吃水深仅8米,只能允许约6万吨的轮船通过。从2008年起,最大允许通过吃水已放宽至19米,允许最大船宽已放宽至40米(原为32米),最大允许通过的船只载重吨位已达24万吨。

最新的一次改造是2015年8月6日宣告完工交付的,这次改造拓宽、加深了37公里长的旧河道,同时开凿317米宽、35公里长所谓“新苏伊士运河”,令运河中拥有“旁道”的区间增加。

但现实是,每次改造的结果,反倒增加了发生堵塞的危险。1975年运河通航后,船东、承运商试图用“顶格船”,即大到刚好能勉强通过苏伊士运河的“怪兽船”,来尽可能压低运输成本。当运河每次改造并因此提高“放行”尺度,船东、承运商就会相应量身定制新款放大号的“顶格船”。由此导致,运河改造得越宽、越深,穿梭其间的“顶格船”尺寸重量和载重也越“夸张”,搁浅、堵塞的风险也随之加大。

力过多,那么如果该地区发生混乱,供应链就面临风险。唯一的解决方案是拥有更多的连通性。也许从长期来看,“长赐号”事件会是全球供应链的转折点。