

экономить материалы и природные ресурсы. С другой, потребитель сам дольше использует качественный товар, не стремясь быстро с ним расстаться и приобрести новый, т. е. чем выше качество продукции, тем выше качество окружающей среды.

Экономический подход к экологическим проблемам подразумевает, что при оценке рациональности производственного процесса необходимо принимать во внимание как вред, наносимый природе, так и расходы общества на его устранение. Необходимо обеспечение разумного использования природных ресурсов.

В конечном итоге, для решения экологических проблем необходим синтез социально-экономических возможностей.

**УДК 502.36**

### **ВЛИЯНИЕ ИНЦИДЕНТА В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ НА ГЛОБАЛЬНУЮ СЕТЬ ПОСТАВОК**

**А. А. МАКСИМОВА**

Научный руководитель – Классовская М. И., преподаватель  
Государственный морской университет имени Ф. Ф. Ушакова,  
Транспортный колледж  
Новороссийск, Россия

Инцидент, произошедший 23 марта 2021 г. с контейнеровозом “Ever Given”, севшим на мель в Суэцком проливе, привлек к себе всеобщее внимание. Это обусловлено тем, что через заблокированный Суэцкий канал проходит около 12 % мирового грузопотока, включая миллион баррелей нефти в день, и 8 % мирового экспорта СПГ. Через канал проходит более 50 судов в день.

Поэтому является актуальной оценка влияния данной ситуации на мировую логистику.

Потребовалось шесть дней, чтобы контейнеровоз снять с мели, и движение по Суэцкому каналу было восстановлено. Тем не менее к 29 марта 2021 г. очередь ждущих прохода через канал судов достигла 450 единиц, а недополученная прибыль Египта составила около 90 млн долларов. Общие же финансовые потери от блокировки канала на протяжении шести суток оцениваются в пределах от 5 до 10 млрд долларов.

Это очень важный географический ресурс для Египта, ведь он генерирует почти 6 млрд долл. годового дохода (2 % всего египетского ВВП). Если Суэцкий канал совсем прекратит свою «работу», то мировая экономика упадет до 0,4 % ежегодного роста. Стоимость морских грузоперевозок между

странами Ближнего Востока и Европы, которые в этом случае будут идти вокруг африканского мыса Доброй Надежды, может вырасти почти на 50 %.

Как известно, водный транспорт является лидером мировой торговли – на него приходится около 90 % международного товарооборота в физических объемах и 70 % – в стоимостном выражении. Общая стабильность глобальной транспортной системы зависит от бесперебойного функционирования всего семи «узких мест» Мирового океана: Малаккского пролива, Ормузского пролива, Баб-эль-Мандебского пролива, Суэцкого канала, Босфора, Гибралтара и Панамского канала. Конечно, таких «узких мест» на карте мира можно найти и больше, но остальные активно используемые проливы – Ла-Манш, Большой и Малый Бельты, пролив Дрейка, Берингов пролив и другие – слишком широки или слишком глубоки для того, чтобы говорить даже о гипотетической угрозе их блокировки.

На экономику ситуация повлияла значительно, потому что оперативно изменить географию морских перевозок (например, на порядок увеличить пропускную способность Северного морского пути) не получилось бы – для этого потребуются годы и колоссальные вложения в инфраструктуру. Еще менее реальной выглядела перспектива оперативного замещения морских грузовых транспортных коридоров наземными – железнодорожными и автотранспортными. И уж совсем невероятной представляется опция переноса центра тяжести на грузовые авиаперевозки; в мире просто отсутствует необходимый для этого самолетный парк (заметим, что на борту только одного “Ever Given” находилось 18 тыс. контейнеров), не говоря уже об астрономической стоимости и многочисленных технических сложностях такого решения.

Северный морской путь может стать альтернативой Суэцкому каналу (рис. 1). Экологи видят в развитии коротких арктических морских каналов только плюсы: это позволит сократить количество парниковых газов на 25 % в сравнении с транспортировкой грузов по тому же Суэцкому каналу.

«Углеродный след считать нужно. Если мы говорим о сокращении пути и движении товаров, то цифры реальные. Если будет дополнительное распоряжение правительства, что около 50 % кораблей должны перейти на газомоторное топливо, то углеродный след сократится минимум в три раза», – прокомментировала эколог, председатель правления АНО «Равноправие» Наталья Соколова.

Полностью исключить аварийный фактор на судах невозможно, однако снизить негативное воздействие на экологию все же можно.

Необходимо предусматривать четкие планы ликвидации аварийных нефтеразливов. Все корабли должны быть обеспечены специальными боновыми заграждениями, чтобы можно было замкнуть в кольцо нефтепродукты. Должны быть сорбенты в большом количестве.



Рис. 1. Северный морской путь – альтернатива Суэцкому каналу

При проектировании морских путей в Арктике необходимо учитывать пути миграции морских млекопитающих. Нужно, чтобы на китов, косаток и других морских обитателей было минимальное воздействие. Они очень чувствительны к звукам, шумовое загрязнение тоже негативно влияет на природу.

Можно сделать вывод, что инцидент нанес удар по экономике, дал толчок для поиска альтернатив в логистике, например, развитие Северного морского пути. Что касается экологии, то значительных повреждений не наблюдается.

### Список литературы:

1. Инцидент в Суэцком канале и пути управления глобальными проблемами [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://globalbrief.ca/2021/04/инцидент-в-суэцком-канале-и-проблемы-г/>. – Дата доступа: 15.10.2022.
2. СМП против Суэцкого канала [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://marklog.ru/severnyj-morskoj-put-i-sueckij-kanal-sravnitelnyj-analiz-jekonomicheskoj-jeffektivnosti-ispolzovanija-torgovyh-marshrutov-dlja-kitaja/>. – Дата доступа: 15.10.2022.
3. Инцидент в Суэцком канале не принес значительных экологических проблем [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ria.ru/20210327/ekologiya-1603125469.html>. – Дата доступа: 15.10.2022.