
Список использованных источников

1. Trends in man-made emissions of major greenhouse gases and emissions by gas [Electronic resource]. – Mode of access: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=AEA>. – Date of access: 19.09.2021.

2. Gromov, V. Green logistics in Russia [Electronic resource] / V. Gromov // Russian journal of Logistics and Transport management. – 2014. – Vol. 1. – № 2. – Mode of access: <https://cyberleninka.ru/article/n/green-logistics-in-russia/viewer>. – Date of access: 19.09.2021.

УДК 656.02

**РОЛЬ СУЭЦКОГО КАНАЛА
В МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ
И ПРОГНОЗ ЕГО ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ**

М. С. ФЁДОРОВА

Научный руководитель – Малей Е. Б., доцент, к. э. н.
Полоцкий государственный университет
Новополоцк, Беларусь

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 из китайских портов Иу и Гуанчжоу через Суэцкий канал к берегам Италии и Греции, а далее продукция доставляется сушей по всей Европе.

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



Рис. 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 г. после того, как из-под корабля извлекли более 20 тыс. т 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 млн 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 путем.

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 тыс. миль, а длительность перевозки – на две недели плавания.

Главным фактором транспортного коллапса является недостаточная пропускная способность Суэцкого канала, поскольку присутствуют ограничения стандартом Suezmax габаритов 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 г. примерно до 150 млн TEU в 2019 г. [2].

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

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

Длина контейнеровоза Ever Given – 400 м при максимальной возможной 400 м (рис. 2) [3].

Контейнеровоз “Эвер Гивен”

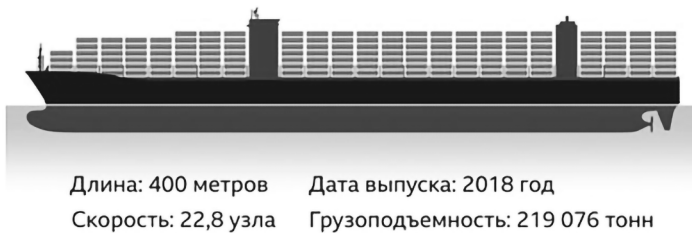


Рис. 2. Характеристики контейнеровоза Ever Given

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 т. Самое большое судно – FSO Asia – имеет дедвейт 441 893 т и работает в Персидском заливе.

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 г. сел на мель контейнеровоз CMA CGM Missouri, а спустя два месяца – контейнеровоз Al Muraykh. В 2017 г. на мель канала сел сверхбольшой контейнеровоз VesselsValue, следовавший из Сингапура в Великобританию. В 2011 г. 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.

Список использованных источников

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.

УДК 620.92

**ПОВЫШЕНИЕ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
НА ПРИМЕРЕ ОСТРОВЕЦКОЙ АЭС**

М. С. ФЁДОРОВА

Научный руководитель – Ярыгина Г. Н., м. э. н.

Полоцкий государственный университет

Новополоцк, Беларусь

В конце XX – начале XXI века перед всем миром остро стал вопрос экологической проблемы, решение которой становится главной задачей современного мирового сообщества, для чего важен поиск новых решений, альтернативных вариантов в области возобновляемой энергии с применением инновационных технологий.

Энергетический вызов – одно из самых больших испытаний, которые человечество должно пройти сегодня. Рост мирового уровня потребления энергии сопровождается растущими ценами на энергоносители, что, в свою очередь, порождает вопрос экологической проблемы из-за истощаемости ресурсов, их дороговизны и негативного воздействия на окружающую среду.

В настоящее время также растет зависимость Республики Беларусь от импортируемой энергии, что ставит под угрозу безопасность и конкурентоспособность страны.

Основываясь на вышесказанном, можно сделать следующий вывод: одной из насущных целей экономической политики Республики Беларусь является достижение высокого уровня