

终于！赔了天文数字，(上)

堵塞苏伊士运河的这艘船开走了

中新网7月7日电 (董寒阳)还记得曾造成“世纪大堵船”的“长赐”号货轮吗？

在苏伊士运河堵河6天、被扣3月、赔偿了一个保密的天文数字后，这艘货轮终于在船员们的热烈期盼下，缓缓起航。

然而，2021年版的“苏伊士运河危机”，真的就此结束了吗？

【获准起航！赔偿金额保密】

当地时间7月7日，日本船东与苏伊士运河管理局终于就“堵船”赔偿问题，签下和解书，被扣押在大苦湖的“长赐”号货轮，也脱离“苦海”，再次起

航。

此前埃及方面要求赔偿9.16亿美元，其后一度降至5.5亿美元。目前不清楚最终赔偿金额的具体数目，但是天价数字无疑了。

首先，我们来回顾一下肇事的“长赐”号是“何方神圣”：

名称：“长赐”号(英文名Ever Given)

长：400米

宽：59米

重：约20万吨，

载有18300个集装箱

所属：日本正荣汽船公司

3个月前，就是这艘巨型货轮，骤然卡在了连接亚非欧的最重要、速度最快的水路“大动脉”上。

它这一堵，周边422艘大小货轮也遭殃了，全都被堵在运河入口附近，难以动弹。

美国宇航局(NASA)就用卫星图像直观展现了什么叫“一夫当关，万夫莫开”——“堵船”期间，运河附近的船只密密麻麻，与此前大不相同。

疫情期间本就“不富裕”的航运业，可谓雪上加霜。

首先，重要航道的堵塞，让货运集装箱“一箱难求”，国际航运运费也陷入疯涨。即使航运公司退而求其次，绕道非洲好望角，多了10多天航行时间不说，连带成本也十分高昂。

其次，被运河堵住的，不仅仅是船只。来自罗马尼亚的牲畜、瑞典的家具，都被“架”在运河上，哪儿也去不了。

统计显示，运河堵塞妨碍的贸易额，可达每天90亿美元，而最终为此买单的，少不了全球大小商家和消费者们。

第三，即使运河重开，但数十万个集装箱延误，对欧洲许多港口的后续影响都不小。而对全球航运业造成的破坏，可能还得花数月才能化解！

【波及全球，蝴蝶效应的微妙之处】

我们来把这句话做一个阅读理解：“在埃及苏伊士运河，

印度船员搁浅了新加坡管理的中国台湾货船，而日本人道歉了。”

这乍一看似绕口令的话，事实上“水”很深：海运行业本就是将货物从一个国家运往另一个国家，“大堵船”事件引发全球震荡，并不稀奇。

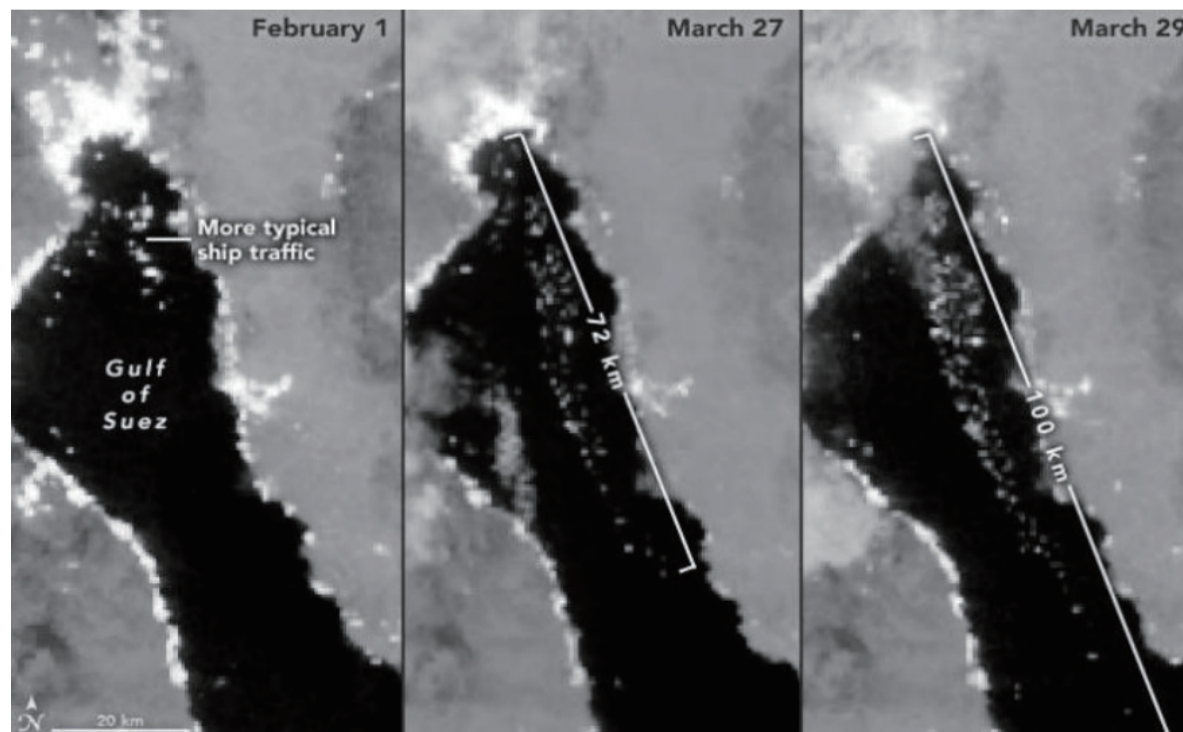
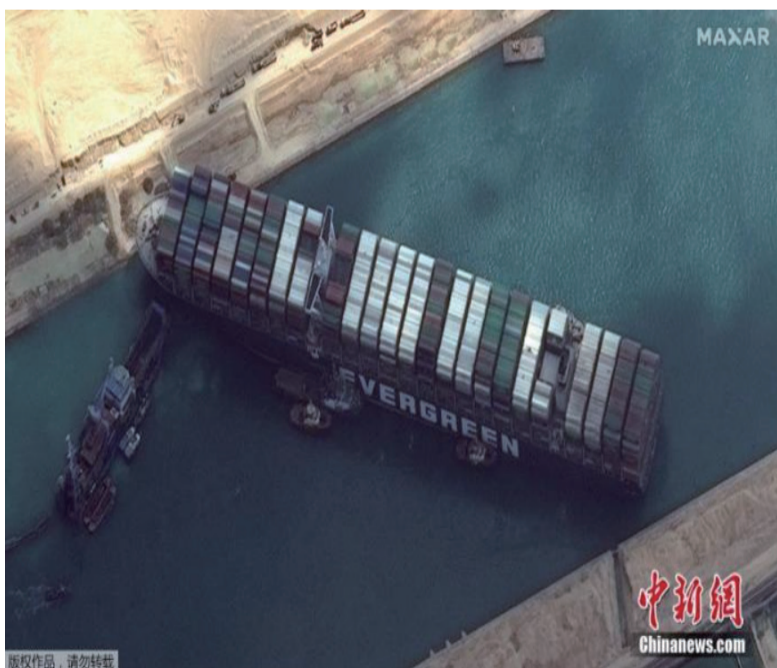
许多国家，都和这艘巨轮，有着或多或少的联系。

印度——船长和20余名船员都是印度籍

中国台湾——经营货船的，是中国台湾的长荣海运公司

新加坡——货船实际管理方则为新加坡公司

而“长赐”号船



资料图：悬挂巴拿马国旗的重型货船“长赐”号在苏伊士运河新航道搁浅，造成航道拥堵。

苏伊士运河堵船前后的卫星照片对比。
图片来源：美国宇航局(NASA)网站截图。