

苏伊士运河搁浅货轮如何脱困？

当地时间3月29日下午3时30分许，埃及苏伊士运河旁的一个村落中，新华社记者听到此起彼伏的货船鸣笛声，搁浅的“长赐号”货轮终于有了动静——高耸的集装箱货柜先是缓缓向偏南方向移动一段距离，随后沿着河道向北进发，直至远离记者的视线。

3月30日上午，埃及苏伊士运河管理局主席乌萨马·拉比耶在埃及东北部城市伊斯梅利亚召开新闻发布会，梳理介绍“长赐号”货轮的救援情况，一些疑问的答案一一浮现。



3月30日，航行在苏伊士运河上的货船。新华社发

IMF总裁：中美将引领全球经济复苏

新华社华盛顿3月30日电（记者许缘 高攀）国际货币基金组织（IMF）总裁格奥尔基耶娃30日表示，全球各经济体复苏速度不均衡，中国和美国正成为全球经济复苏的两大引擎。

格奥尔基耶娃当天参加美国外交学会在线研讨会时表示，得益于额外的政策支持和发达经济体广泛接种新冠疫苗，全球经济复苏基础更加坚实。但各经济体内部和地区之间的复苏前景正呈现“危险的分化”。当前重要的是确保脆弱经济体拥有公平的疫苗接种机会，使经济复苏更具包容性和可持续性。

格奥尔基耶娃指出，中国和美国在全球经济复苏中的引擎作用越趋明显。根据IMF的预测，到2021年年底，中美两国国内生产总值将远超疫情前水平，而全球能实现该目标的经济体屈指可数。

日本采访之瀨岛火山喷发

新华社东京3月31日电（记者郭丹）据日本气象厅消息，日本鹿儿岛县采访之瀨岛御岳火山30日晚间至31日凌晨晨发生较大规模喷发。

据日本气象厅观测，该火山近期一直有小规模喷发。当地时间30日晚间10时5分至31日凌晨2时57分，该火山开始喷发大块火山渣，喷发出的烟尘最高距离火山口800米。

日本气象厅随即将采访之瀨岛火山喷发警戒级别由2级调升至3级，实施进山管制，同时呼吁岛上居民警惕喷出的较大火山渣及火山灰等。

采访之瀨岛约有80名居民，离火山口最近的村落在3公里开外。鹿儿岛县警察表示，截至目前没有收到本次火山喷发造成人员伤亡或建筑物损坏的报告。

瑞典H&M公司今年第一财季亏损

新华社斯德哥尔摩3月31日电（记者付一鸣）瑞典时装公司亨内斯一毛里茨公司（H&M）31日发布的财报显示，该公司2021年第一财季税前亏损13.9亿瑞典克朗（1美元约合8.74瑞典克朗）。

财报显示，去年12月至今年2月的2021年第一财季，亨内斯一毛里茨公司税前亏损共计13.9亿瑞典克朗；而2020年第一财季盈利达25亿瑞典克朗。

财报还显示，该公司2021年第一财季净销售额为400.6亿瑞典克朗，同比下降约27.1%。

连续作业挖走巨量泥沙

3月25日，救援指挥中心制定了3套方案：一是用拖船直接将货轮拖至航道中心；二是用挖掘机挖走船头和船尾底部的泥沙，利用水的浮力使船脱困；三是卸载船上的集装箱——这也是最坏的方案之一，耗时较长，成本很高。

拉比耶说，每天挖掘后救援团队都会测量船底的空间。25日挖掘工作结束后，船首底部空间已深达8米，船尾底部空间深2米至5米。安全起见，管理局当天使用了一台较小的挖掘机进行作业。

26日，船身压垮了运河的堤岸，管理局开始使用大型挖掘机挖掘船首底部四周的岩石，工人们开始用水泥砌筑新的河堤。当天挖掘工作结束后，船首底部深度已达12米，船首、船尾、方向舵和螺旋桨开始可以移动，方向舵可左右调整30度。

27日，救援团队移走已被货轮压垮的河堤外的金属包裹层，因为一旦船身起浮，金属会损坏船身。当天救援工作结束后，船首挖掘深度已达18米，挪走了29万立方米泥沙。

28日，救援团队使用两台挖掘机继续挖掘，12艘拖船从船体两侧进行拖拽。后又有两艘新调集来的重型拖船加入作业。

3月29日凌晨4时，“长赐号”船尾脱困上浮，船尾离开运河堤岸12米。不久后，运河迎来期待中的大涨潮，救援团队借助潮汐力量继续作业。

“涨潮也是救援成功的主要因素之一。”拉比耶表示。29日下午3时30分

许，“长赐号”整个船体终于上浮，周围货船鸣笛致敬，船员挥手欢呼，救援宣告成功。

拉比耶30日说，截至当天上午8时，已有113艘集装箱货轮通过苏伊士运河。目前还有超过300艘货轮堵在运河内，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。

“所有货船均耐心等待，没有选择绕行。”拉比耶表示，苏伊士运河仍然是一条高效、安全的航道，事故原因调查清楚后，运河管理局将向相关责任方提出索赔。

埃及总统塞西当天在视察苏伊士运河管理局海事训练与模拟中心时表示，此次货轮搁浅事件再次凸显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。（据新华社开罗3月30日电）

救援难度几何？

“长赐号”长近400米，宽约59米，载有超过18万个集装箱，重达22.4万吨，船上集装箱堆积高度达52米。

“在货轮搁浅后的前4天里，天气状况极端恶劣，大风扬尘天气和潮汐严重影响了救援行动。”拉比耶表示，救援团队多次试图利用涨潮让货轮再度起浮，然而逆流的潮水打乱救援计划。货轮搁浅处船底皆为相对较硬的石头，也增加了挖掘的难度。

“3月24日，救援团队测试了搁浅货轮船底的土质，发现船头和船尾分别压在运河两岸的石头上，船的中部仍浮在水面。这增加了救援难度，如果此时用拖船救援，整个货轮将遭到严重损坏。”拉比耶说。

货轮搁浅后，运河管理局更改了船只通行的时间安排。搁浅货轮前方的12艘货轮顺利通过运河，但后面的37艘由于航道堵塞被迫停航。与此同时，从北向南航行的船只被转移至大苦湖。

大涨潮带来脱困希望

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。新华社发（艾哈迈德·戈马摄）

