

## รัสเซียจะเริ่มเปิดเดินเรือตลอดทั้งปี ผ่านทะเลอาร์กติกภายใน 5 ปี

**A**leksey Chekunov รัฐมนตรีกระทรวงการ  
พัฒนาตะวันออกไกลของรัสเซียและอาร์กติก  
ประกาศว่าการก่อสร้างเรือตัดน้ำแข็งลำใหม่  
จะช่วยในการเดินเรือตลอดทั้งปีในเส้นทางทะเลเหนือ  
(Northern Sea Route) ภายในระยะเวลาห้าปี ทั้งนี้  
เส้นทางอาร์กติกจะประสบความสำเร็จในฐานะเส้นทาง  
จราจรใหม่ของโลกได้ก็ต่อเมื่อมีการเปิดตัวการขนส่งตู้  
คอนเทนเนอร์อย่างสม่ำเสมอจากฝั่งตะวันออกไกลถึง  
เมืองมูร์มันสค์ (Murmansk) หรือนครเซนต์ปีเตอ์  
สเบิร์ก (St. Petersburg)



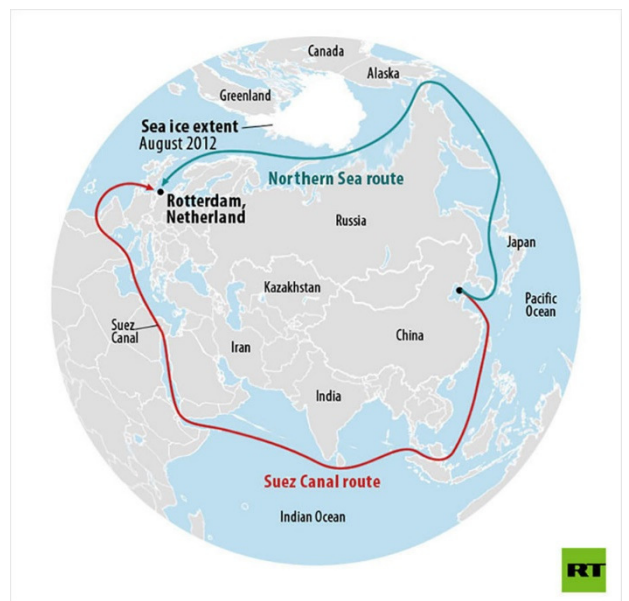
เส้นทางทะเลเหนือ (NSR) วิ่งไปตามแนวชายฝั่ง  
มหาสมุทรอาร์กติกของรัสเซียและไซบีเรีย เริ่มจากทะเล  
Kara ทางตะวันออกของเกาะ Novaya Zemlya ไปจรด  
ช่องแคบแบร์ริง เส้นทางคมนาคมอยู่ในเขตเศรษฐกิจ  
พิเศษของรัสเซียในภูมิภาคอาร์กติก เส้นทางมีความยาว  
5.5 พันกิโลเมตรและเป็นหนึ่งในสามเส้นทางคมนาคมที่  
เชื่อมระหว่างภูมิภาคตะวันออกไกลของรัสเซียกับส่วนที่  
อยู่ในทวีปยุโรปของประเทศ

ก่อนหน้านี้ ทางการได้ประกาศแผนการที่จะปรับปรุง  
ยกระดับระบบคมนาคมขนส่งทั้งหมดของรัสเซียภายใน

ปี พ.ศ. 2573 รวมถึงเส้นทางรถไฟที่ให้บริการที่รวมทั้ง  
เส้นทางรถไฟโบราณ-อามูร์และทรานส์-ไซบีเรีย  
ตลอดจนมอเตอร์เวย์ที่เชื่อมพรมแดนของรัสเซียตั้งแต่  
ประเทศฟินแลนด์ไปยังไซบีเรียตะวันตก จึงคาดว่า  
เส้นทางขนส่งอาร์กติกจะกลายเป็นเส้นทางการค้าที่  
สำคัญอีกเส้นทางหนึ่ง

ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านเส้นทางนี้คาดว่าจะเกิน 80  
ล้านตันภายในปี พ.ศ. 2567 แม้ว่าจะเป็นเส้นทางที่สั้น  
ที่สุดระหว่างยุโรปและเอเชีย แต่โดยปกติแล้วจะปิดเป็น  
เวลาหลายเดือนเนื่องจากผิวน้ำมีน้ำแข็งเป็นแผ่นหนา  
แต่กองเรือตัดน้ำแข็งใหม่จะสามารถนำร่องให้เรือลำอื่น  
สามารถเดินทางได้ตลอดทั้งปี

ที่มา: *Russia to start year-round sailing on its Arctic sea  
route within 5 years, rt.com*



เส้นทางขนส่งทะเลเหนือเป็นเส้นทางที่จะช่วยร่นระยะทางได้มากจากฝั่งตะวันออกไกลไปยังยุโรป โดยเฉพาะประเทศจีน เกาหลี และญี่ปุ่น แต่เนื่องจากมหาสมุทรอาร์กติกมีอากาศหนาวเย็นและมีน้ำแข็งปกคลุมหนามากในช่วงฤดูหนาวจนเรือขนส่งสินค้าทั่วไปไม่สามารถแล่นผ่านได้ ต้องอาศัยเรือตัดน้ำแข็งพลังงานนิวเคลียร์ที่มีราคาแพงและต้องใช้เวลาก่อสร้างนานเพื่อเจาะนำร่อง กระจบเหมาะแก่กับสภาพอากาศโลกที่มีอุณหภูมิสูงขึ้นทำให้น้ำแข็งบางตัวลงและรัสเซียก็ได้พยายามเร่งต่อเรือตัดน้ำแข็งเพิ่มเติมอีกหลายลำเพื่อจะทำให้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าสายหลักใหม่ของโลกจนสามารถแข่งขันได้กับเส้นทางการเดินเรือดั้งเดิมที่ผ่านคลองสุเอซ

หากพิจารณาจากตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยหรือกลุ่มประเทศอาเซียนแล้ว ในกรณีที่ต้องการส่งสินค้าไปยังตลาดยุโรปจะเห็นได้ว่าเส้นทางทะเลเหนือหรือเส้นทางดั้งเดิม (ผ่านคลองสุเอซ) จะมีระยะทางไม่แตกต่างกันมากนัก ส่วนประเทศในแถบเอเชียที่จะได้รับประโยชน์ชัดเจนคือจีน เกาหลี และญี่ปุ่น ที่จะย่นระยะทางลงได้มาก อย่างไรก็ตามเส้นทางทะเลเหนือจะเป็นเส้นทางทางเลือกที่เพิ่มขึ้นและจะเกิดการแข่งขันกันมากขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการที่จะมีค่าขนส่งที่ถูกลงและในกรณีฉุกเฉินที่เส้นทางผ่านคลองสุเอซมีปัญหาอย่างเช่นที่มีเรือขนส่งสินค้าลำหนึ่งไปติดขวางอยู่จนเรืออื่น ๆ ใช้สัญจรไปมาไม่ได้เมื่อเร็ว ๆ นี้ ก็จะสามารถเลือกใช้เส้นทางทะเลเหนือเป็นเส้นทางสำรองได้ 