

NGA PHÁT TRIỂN TUYẾN VẬN TẢI BIỂN PHÍA BẮC CẠNH TRANH VỚI KÊNH ĐÀO SUEZ

30/01/2024

NSR là tuyến đường hàng hải ngắn nhất nối châu Âu và châu Á. Ví dụ, chặng đường biển từ Murmansk tới Nhật Bản qua NSR là 9.280km, còn qua kênh đào Suez là 20.660km.

Trên kênh truyền hình Rossya 24 ngày 23/1, Đại diện toàn quyền Tổng thống Nga tại Viễn Đông Yuri Trutnev cho biết Nga đang thảo luận với Trung Quốc để kêu gọi nước này tham gia bảo hiểm hàng hóa cho tuyến đường biển phía Bắc (NSR) của Nga.



Ông Trutnev cho biết đã đề nghị hệ thống ngân hàng Trung Quốc tham gia bảo hiểm hàng hóa cho tuyến vận tải này vì tin tưởng vào năng lực của hệ thống.

Ông đánh giá NSR sẽ trở thành huyết mạch vận tải mới của thế giới và hoàn toàn có thể cạnh tranh với kênh đào Suez. Tuy nhiên, hiện nhiều hãng vận tải chưa sử dụng NSR chính vì hàng hóa qua đây chưa được bảo hiểm.

Theo thống kê của Cục quản lý tuyến đường biển phía Bắc (Glavsevmorput), từ tháng 1-11/2023, 32 triệu tấn hàng đã đi qua NSR, chủ yếu là LNG, khí ngưng tụ, quặng sắt, dầu mỏ, hàng đông lạnh, than... Sang năm 2024, Nga dự báo lượng hàng hóa vận tải qua NSR sẽ ở mức 72 triệu tấn, năm 2030 là gần 200 triệu tấn.

Trong năm 2024, Nga cũng sẽ triển khai dịch vụ dẫn đường hàng hải quanh năm thay vì chỉ mùa Hè như hiện nay, nhờ đó hoạt động vận tải hàng hóa sẽ được duy trì cả vào mùa lạnh vốn không phải là mùa vận tải biển truyền thống.

Dự báo, trong những tháng đầu năm 2024, công ty sản xuất khí thiên nhiên hóa lỏng độc lập lớn nhất Nga Novatek sẽ thực hiện chuyến tàu vận tải đầu tiên sang khu vực châu Á-Thái Bình Dương theo hệ thống dẫn đường quanh năm này.

Trong năm 2023, con tàu chở hàng rời Gingo không thuộc lớp tàu đi trên băng có trọng tải lớn nhất từ trước đến nay (hơn 169.000 tấn, chở 164.500 tấn quặng sắt đặc) đã thành công vượt qua NSR theo hướng từ Tây sang Đông.

Tháng 12/2023, Tổng thống Nga V. Putin tuyên bố NSR đang ngày càng cho thấy hiệu quả logistics lớn hơn so với kênh đào Suez. Nga cũng xây dựng các kế hoạch lớn phát triển đội tàu nguyên tử phá băng. Trong thời gian tới, Nga sẽ khánh thành tàu phá băng Ledokol có khả năng xuyên thủng những núi băng cao 6-7 mét.

NSR là tuyến đường hàng hải ngắn nhất nối châu Âu và châu Á. Ví dụ, chặng đường biển từ Murmansk tới Nhật Bản qua NSR là

9.280 km, còn qua kênh đào Suez là 20.660 km.

Tuy nhiên, NSR có một nhược điểm là đi qua đại dương phủ toàn băng tuyết và cần phải có tàu nguyên tử phá băng mở đường cho các tàu vận tải.

Dù vậy, Bắc Cực gần đây có thể trở thành một lựa chọn khả thi cho vận chuyển thương mại.

Thứ nhất, do tình hình ấm lên toàn cầu khiến băng vĩnh cửu ở Bắc Cực đang tan nhanh chóng. Một nghiên cứu trên tạp chí Nature Communications năm 2023 cho rằng mùa Hè không có băng đầu tiên ở Bắc Cực có thể đến ngay sau những năm 2040, ngay cả khi thế giới giảm đáng kể lượng khí thải nhà kính.

Thứ hai, các tuyến vận tải biển đang chịu áp lực. Hoạt động vận tải biển qua Biển Đỏ bị đình chỉ do các cuộc tấn công của lực lượng Houthi ở Yemen vào các tàu chở hàng. Kết quả, có ít tàu sử dụng kênh đào Suez hơn, dù đây là lối tắt nối Ấn Độ Dương với Địa Trung Hải.

Khối lượng thương mại đi qua kênh đào Panama, nối Đại Tây Dương với Thái Bình Dương, đã giảm 30% kể từ tháng 11/2023, sau khi hạn hán nghiêm trọng khiến mực nước các hồ chứa hạ thấp./.

N g u ồ n :

<https://www.vietnamplus.vn/nga-muon-phat-trien-tuyen-van-tai-bien-phia-bac-de-canh-tranh-voi-kenh-dao-suez-post-922915.vnp>