



Ruta Marítima del Norte: Cómo Rusia y China están forjando la “Ruta de la Seda Polar”

Posted on Junio 5, 2026

La empresa conjunta recibió el encargo de diseñar y construir buques portacontenedores de alta capacidad para navegar en aguas heladas.

Desde 2024, Rusia ha invitado a sus socios chinos a desarrollar conjuntamente la Ruta Marítima del Norte (RMN), centrándose en la expansión logística y el transporte de contenedores, extendiendo así la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China a las aguas polares.

En 2023, la compañía china New New Shipping Line adquirió una flota de buques para el transporte de contenedores a lo largo de la Ruta Marítima del Norte, capacitó a tripulaciones para la navegación en el Ártico y completó sus primeros siete viajes.

Al año siguiente, una filial de Rosatom y la compañía naviera china firmaron un memorando de intenciones para lanzar una línea de transporte marítimo de contenedores que operaría durante todo el año entre puertos rusos y chinos a través de la Ruta Marítima del Norte.

La empresa conjunta recibió el encargo de diseñar y construir buques portacontenedores de alta

capacidad para navegar en hielo, así como de operar conjuntamente una red de transporte marítimo de contenedores en el Ártico. El objetivo de la primera fase: construir cinco buques portacontenedores para navegar durante todo el año en el Ártico, cada uno con capacidad para 4.400 TEU, y poner en servicio el primer buque de la clase ARC7 en 2027.

En 2025, el director de Rosatom, Alexey Likhachev, y el ministro de Transportes de China, Liu Wei, se comprometieron a desarrollar y comercializar conjuntamente el transporte marítimo a lo largo de la Ruta Marítima del Norte.

En octubre de 2025, se aprobó una hoja de ruta conjunta destinada a alcanzar los 20 millones de toneladas de tráfico anual de carga entre Rusia y China a lo largo de la Ruta Marítima del Norte para 2030. Las compañías navieras chinas realizaron 17 viajes de contenedores a lo largo de la Ruta Marítima del Norte (RMN) en 2025.

Lo que hace que NSR sea tan atractivo es su geografía.

Un gran buque portacontenedores que zarpa de China puede completar el viaje a Europa en unos 20 días, casi el doble de rápido que la ruta tradicional del sur a través del Canal de Suez.

Además, la ruta del Nuevo Sendero (NSR) acorta el viaje entre Asia y Europa entre un 30 % y un 40 %, lo que reduce significativamente el consumo de combustible (estimaciones intermodales).

Para reforzar la seguridad de la navegación en el Ártico, el año pasado Rusia y China firmaron un memorando sobre la formación de tripulaciones de buques chinos para operar en condiciones polares.

En virtud del acuerdo, especialistas chinos estudiarán en la Universidad Estatal Marítima Almirante Nevelskoy y en la Universidad Estatal Almirante Makarov, lo que supone una importante transferencia de conocimientos rusos sobre navegación en el Ártico a China.

El interés de China en la Ruta Marítima del Norte se acelera “cada mes”, según Alexey Likhachev, director general de Rosatom. El volumen de carga en tránsito a lo largo de la ruta alcanzó un récord de 3,2 millones de toneladas en 2025, señaló, mientras que el total de envíos de carga entre Rusia y China a través del corredor ártico llegó a 5,4 millones de toneladas./ SolDiario