



Dmitry Bokarev

Un proyecto estratégicamente importante en el que Rusia está trabajando actualmente es el Pasaje del Nordeste (NEP). NEP es una ruta a lo largo de la costa norte de Eurasia (casi todo es parte de la Federación de Rusia) que une los océanos Pacífico y Atlántico.

La expedición de investigación y los buques comerciales de Rusia comenzaron a navegar en los mares del Océano Ártico en la Edad Media. A medida que continuaba la exploración de Siberia y el extremo norte, se reunía cada vez más información sobre la costa norte de Eurasia; Las rutas en esta región se hicieron cada vez más largas y se construyeron asentamientos estacionales y permanentes en las costas. Los exploradores de Rusia, como Semyon Dezhnev, Vitus Bering, Alexander Kolchak y otros, jugaron un papel importante en la investigación de la futura NEP. Los viajeros extranjeros que también hicieron una contribución significativa incluyen: Hugh Willoughby, Willem Barentsz, Adolf Erik Nordenskiöld, etc. Las primeras expediciones de investigación a lo largo de toda la ruta NEP se completaron a fines del siglo XIX y principios del XX. Y en 1935, el primer buque de carga de Rusia navegó por el Pasaje del Noreste.

La NEP se convirtió en una de las rutas de transporte más importantes para la Unión Soviética durante la Segunda Guerra Mundial. Se utilizó para desplegar barcos de la Flota del Pacífico de la URSS para combatir áreas, y para entregar más de 4 millones de toneladas de carga valiosa, incluido carbón de piedra de depósitos en el Ártico, para la flota y las necesidades industriales.

Después de la guerra, la URSS continuó explorando activamente y utilizando la NEP, y le agregó las instalaciones necesarias. La creación de la flota de rompehielos de propulsión nuclear de la URSS en la década de 1960 hizo una contribución significativa a este trabajo. Desde principios de la década de 1970, la NEP podría usarse las 24 horas del día para

entregar productos fabricados en la cosechadora de minería y metalurgia de Norilsk.

En 1987, el volumen de carga transportada a través del Pasaje del Nordeste alcanzó un pico de 6.6 millones de toneladas.

Sin embargo, a fines de la década de 1980, la economía soviética comenzó a desacelerarse y, en 1991, la URSS colapsó. Estos desarrollos afectaron a la NEP. El hecho de que los volúmenes de carga transportados a través de esta ruta disminuyeron considerablemente tuvo un efecto negativo en su infraestructura y en la Flota del Norte de Rusia.

En 1991, se permitió a los buques extranjeros utilizar la NEP para atraer inversiones. Antes de ese año, la URSS había utilizado la ruta solo para sus propios fines. La NEP es significativamente más corta que la ruta habitual que corre a lo largo de la costa sur de Eurasia y une los océanos Pacífico y Atlántico. Permitiría a los transportistas de mercancías extranjeros ahorrar considerablemente en tiempo y dinero, pero la ruta no es realmente demandada entre ellos hasta el día de hoy. Debido a las dificultades asociadas con la navegación en el Océano Ártico, prefieren las rutas habituales.

No obstante, la NEP continuó utilizándose para transportar carga a asentamientos e instalaciones industriales en el extremo norte de Rusia, y para entregar productos de la industria minera de la nación a sus destinos. Con el tiempo, la situación económica en el país se estabilizó y la NEP ya no necesitaba inversiones extranjeras. Hoy en día, es utilizado por gigantes industriales de la Federación Rusa, como Gazprom, Rosneft, Nor Nickel, Novatek y otros. Con cada año, los volúmenes de carga transportados a través de la NEP aumentan constantemente. Y en 2018, alcanzaron los 20 millones de toneladas, superando así el récord establecido por la Unión Soviética en 1987. El Paso Noreste se utiliza principalmente para entregar gas natural licuado (GNL) y otros recursos útiles extraídos en la región ártica de Rusia.

En mayo de 2018, el presidente de la Federación de Rusia, Vladimir Putin, firmó varios decretos. Una de ellas ordenó al Ministerio de Transporte de Rusia y otras organizaciones relevantes que aumentaran el volumen de carga transportada a través de la NEP a 80 millones de toneladas para 2024. Para lograr este objetivo, se espera que aumenten las entregas de GNL a lo largo de esta ruta. Esto será posible una vez que Novatek abra su planta de gas natural licuado, Arctic LNG 2, en la península de Gydan (en la Federación de Rusia), donde se concentran importantes depósitos de gas natural. Se espera que la instalación comience a

operar en 2023. Además, el tráfico de carga a lo largo de la NEP aumentará debido a las entregas de carbón y petróleo desde la península de Taymyr (en Rusia).

Además, la Federación de Rusia se está preparando para lanzar un proyecto destinado a la explotación a gran escala de sus recursos de petróleo y gas en la región del Ártico (incluidos los depósitos no descubiertos), llamado Vostok Oil. Según las estimaciones del Ministerio de Recursos Naturales y Medio Ambiente de la Federación de Rusia, los volúmenes totales de depósitos de hidrocarburos en la región ártica de Rusia podrían superar los 500 mil millones de toneladas (con los recursos de petróleo crudo posiblemente representando 2/3 de los depósitos globales). Por lo tanto, podemos concluir que tanto la NEP como la flota de rompehielos de propulsión nuclear de Rusia continuarán siendo útiles. La Federación de Rusia está mejorando y utilizando con éxito el Pasaje del Nordeste, y está obteniendo ganancias sustanciales al mismo tiempo. Por lo tanto, no necesita encontrar socios extranjeros para colaborar.

Sin embargo, en los últimos años, ha habido discusiones sobre la transformación de la NEP en una ruta marítima internacional.

Las condiciones para hacerlo son muy favorables en la actualidad. El calentamiento global y el derretimiento del hielo del Ártico han facilitado la navegación en el Océano Ártico.

Además, las condiciones globales actuales son tales que debido a la confrontación económica y política entre Occidente y una serie de naciones en el hemisferio oriental (como China, que participa en una "guerra comercial" con los Estados Unidos desde 2018), estos últimos necesitan una ruta marítima alternativa para transportar carga. La ruta tradicional que conecta los océanos Pacífico, Índico y Atlántico corre a lo largo de la costa sur de Eurasia a través del Estrecho de Malaca y el Canal de Suez. Las naciones occidentales y sus aliados ejercen un gran grado de influencia en estas regiones y, por lo tanto, pueden causar problemas con el transporte de carga para sus oponentes si las tensiones continúan aumentando. Prácticamente toda la longitud de la NEP, por otro lado, es monitoreada por Rusia,

En consecuencia, los decretos antes mencionados, firmados por Vladimir Putin en mayo de 2018, no solo requieren que aumente el tráfico de carga ruso a lo largo de la NEP, sino que también establecen que se debe hacer todo lo posible para transformar la ruta en una internacional (que une las naciones de Eurasia).

La Federación de Rusia tiene la intención de popularizar el Pasaje del Noreste en todo el mundo aumentando al máximo el tráfico de carga a través de él, y construyendo una red de puertos, y enviando centros de mantenimiento y reparación a lo largo de toda su longitud para que incluso tripulaciones de países asiáticos más cálidos que no están acostumbrados a navegar en la región del Ártico podría ver la NEP como lo suficientemente conveniente y segura. Una vez que esto se logra, el Pasaje del Noreste puede convertirse en una alternativa viable a la ruta que pasa por el Canal de Suez. Si solo se transportara carga de China a través de la NEP, la Federación de Rusia obtendría ganancias sustanciales (de los pagos de tránsito). Y esto podría, en general, alterar significativamente el mapa político y económico actual del mundo.