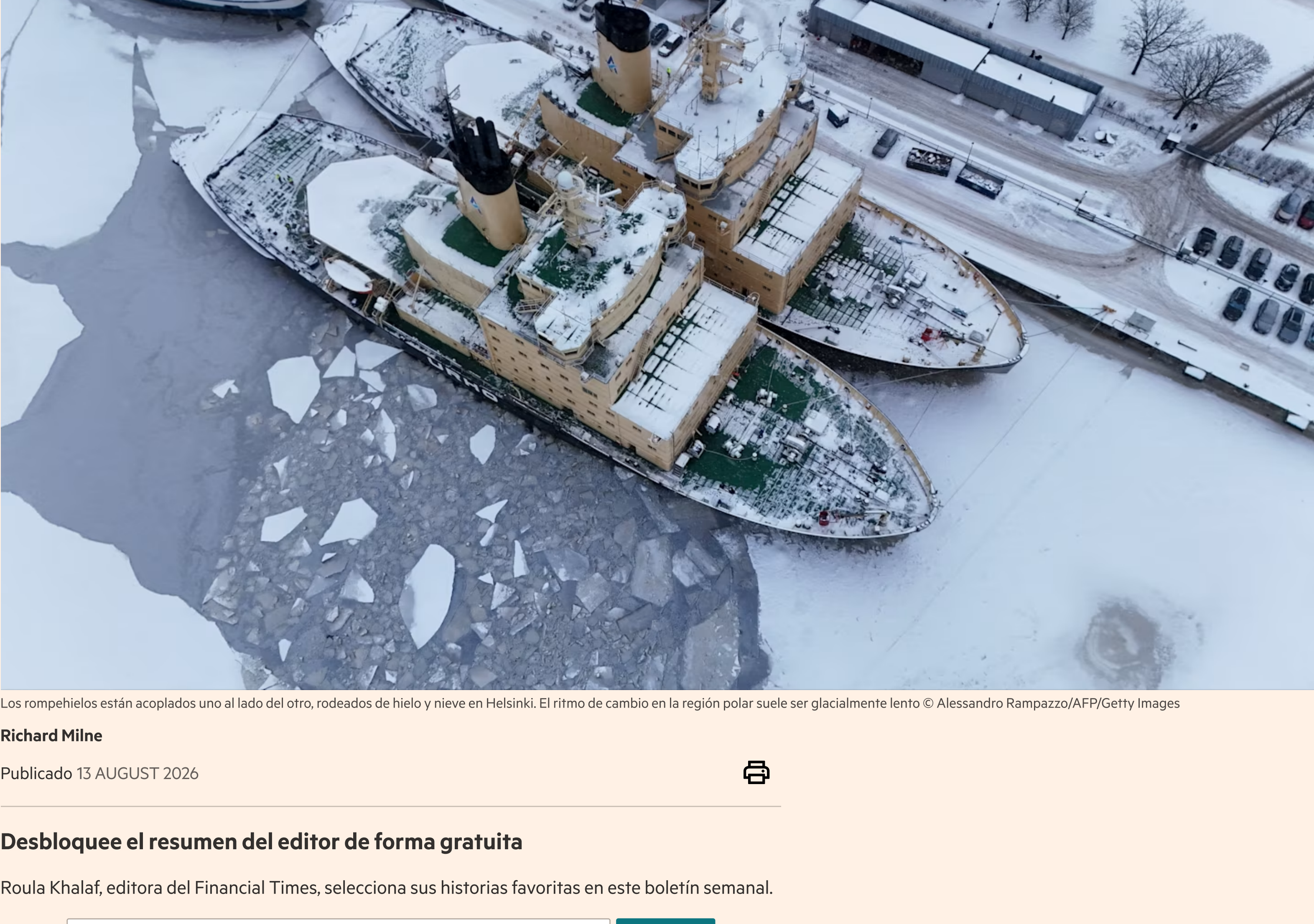


Es necesario comprobar la realidad del transporte marítimo en el

Ártico

Pasará mucho tiempo antes de que las nuevas rutas se conviertan en algo más que una actividad comercial de nicho

RICHARD MILNE



Los rompehielos están acoplados uno al lado del otro, rodeados de hielo y nieve en Helsinki. El ritmo de cambio en la región polar suele ser glacialmente lento © Alessandro Rampazzo/AFP/Getty Images

Richard Milne

Publicado 13 AUGUST 2026



Desbloquee el resumen del editor de forma gratuita

Roula Khalaf, editora del Financial Times, selecciona sus historias favoritas en este boletín semanal.

Sign up

Existe mucho revuelo sobre el potencial empresarial en el Ártico y cómo las nuevas rutas marítimas cambiarán los patrones comerciales globales.

Aproximadamente un tercio del gas no descubierto del mundo y una octava parte de su petróleo se encuentran en el extremo norte. Y la abundante energía hidroeléctrica y geotérmica en países desde Noruega y Suecia hasta Islandia y Groenlandia significa que es el lugar perfecto para ubicar centros de datos y otras industrias hambrientas de electricidad.

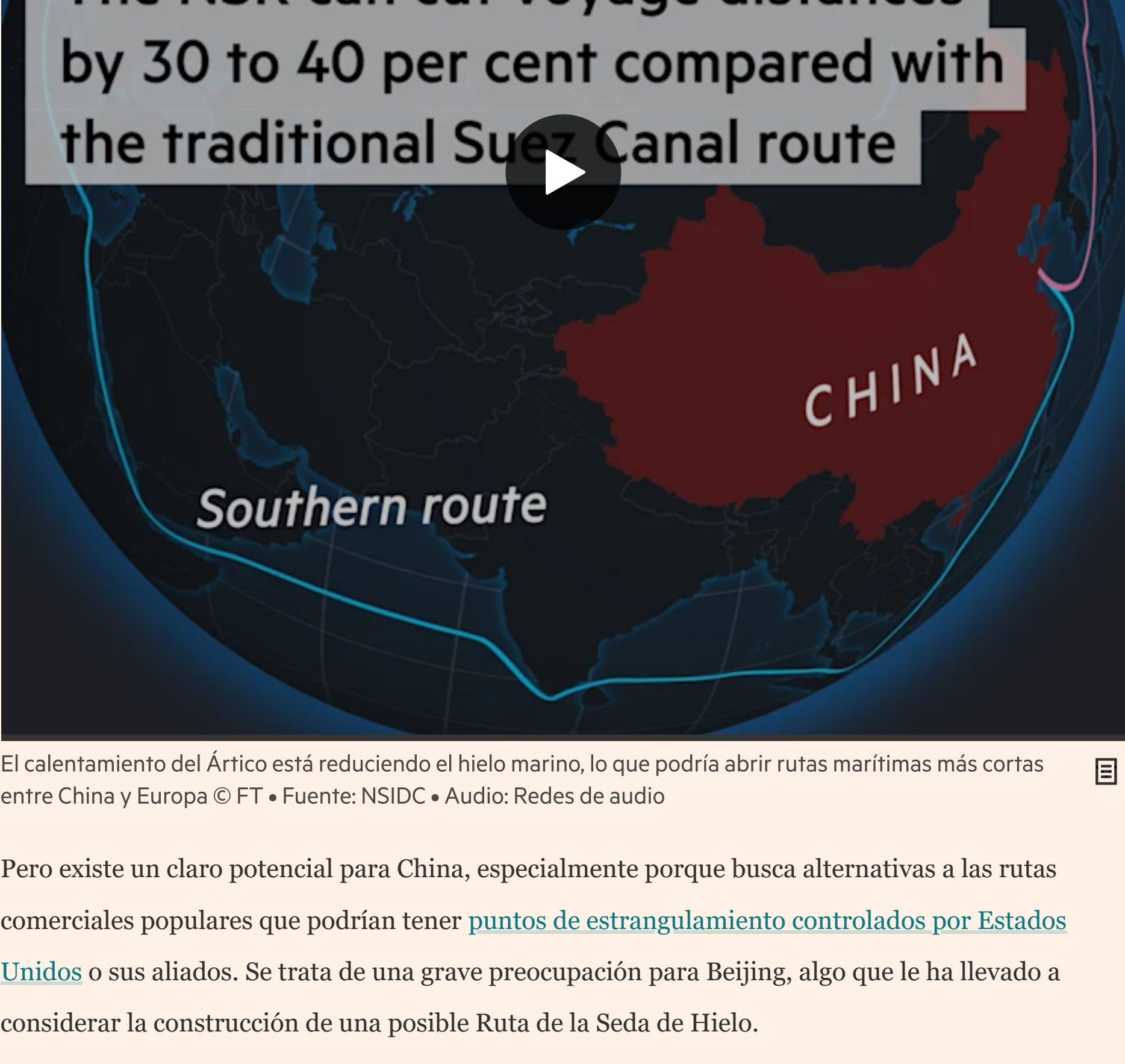
Pero el ritmo del cambio en la región polar es a menudo lento, se atreve a decir glacial, a pesar de serlo [la región de calentamiento más rápido del mundo](#). Por ejemplo, eche un vistazo a la obsesión recurrente del presidente estadounidense Donald Trump [Groenlandia](#), donde no se explota petróleo y se explotan pocos minerales a pesar de décadas de exploración.

El último potencial [Ártico](#) avance empresarial [fue reportado esta semana](#): Sea Legend, una compañía china de transporte de contenedores, lanzará el primer servicio regular a través del Ártico. Navega en un barco entre Ningbo en China y Felixstowe en la costa este del Reino Unido, utilizando la llamada Ruta del Mar del Norte sobre la cima de Rusia. Esto se produce después de un número récord de tránsitos completos el año pasado de la Ruta del Mar del Norte, que puede reducir a la mitad los tiempos de viaje de Asia a Europa.

Aún así, el hecho frío y duro sigue siendo que el transporte marítimo en el Ártico no es más que una actividad comercial de nicho. Queda un largo camino y tiempo hasta que se convierta en una propuesta comercial viable de escala. No obstante, movimientos como el de Sea Legend son enormemente interesantes geopolíticamente.

"El aspecto comercial aún no existe. Para la mayoría de los volúmenes [comerciales], esto está muy lejos, me dijo Vincent Clerc, director ejecutivo del gigante naviero danés Maersk, a finales del año pasado, sugiriendo un período de décadas.

La Ruta del Mar del Norte no ha estado a la altura de las expectativas de Rusia, sobre todo porque las sanciones tras la invasión a gran escala de Ucrania han frenado a los barcos extranjeros. Eso lo ha dejado utilizado principalmente para transportar los propios recursos petroleros y minerales de Rusia desde su norte helado.



El calentamiento del Ártico está reduciendo el hielo marino, lo que podría abrir rutas marítimas más cortas entre China y Europa © FT • Fuente: NSIDC • Audio: Redes de audio

Pero existe un claro potencial para China, especialmente porque busca alternativas a las rutas comerciales populares que podrían tener [puntos de estrangulamiento controlados por Estados Unidos](#) o sus aliados. Se trata de una grave preocupación para Beijing, algo que le ha llevado a considerar la construcción de una posible Ruta de la Seda de Hielo.

Sin embargo, aquí la Ruta del Mar del Norte tampoco está exenta de problemas. Dado que toda la ruta está bajo control ruso, simplemente sustituye un punto de estrangulamiento por otro. Peor aún, la entrada se realiza a través del estrecho de Bering, en un lado del cual se encuentra Estados Unidos.

La velocidad del viaje es otra consideración que el servicio semanal de — Sea Legend promociona que reducirá a la mitad el viaje normal de 40 días entre los dos puertos. Pero aquí también hay problemas. El servicio sólo está previsto durante tres meses en verano, lo que apenas ofrece la fiabilidad que requieren la mayoría de las empresas. También se teme que pueda terminar siendo más caro, ya que el ahorro de combustible se verá compensado por mayores costos para los rompehielos y más.

El propio Clerc dice que hay tres problemas que resolver antes de que la ruta gane terreno. El primero es geopolítico, ya que las sanciones a Rusia la hacen actualmente prohibida para la mayoría de los grupos navieros. Luego, existen consideraciones ambientales en torno a cualquier posible accidente en el Ártico.

"El tercero es comercial: debido a que es relativamente impredecible cuando la ruta se abre y se cierra, no hay demanda comercial para cambiar. Los clientes no quieren que usted cambie porque todos sus plazos de entrega se lanzan al aire y es muy difícil planificar con esto, añade Clerc.

El jefe de Maersk dice que la ruta podría competir con el transporte ferroviario de Asia a Europa, pero no con los contenedores marítimos, el principal motor de la globalización.

Por lo tanto, es probable que ninguna gran línea comercial de transporte de contenedores ofrezca algo en el corto plazo que pueda rivalizar con los cientos de portacontenedores que navegan por el Canal de Suez y el Estrecho de Malaca.

Pero con el calentamiento del Ártico tan rápido —, el archipiélago noruego de Svalbard está viendo, por ejemplo, aumentos de temperatura de cinco a siete veces el promedio mundial — y las grandes potencias luchando por posicionarse en la región polar, la nueva ruta marítima también es un recordatorio de que Los cambios lentos todavía pueden provocar cambios trascendentales con el tiempo.

richard.milne@ft.com