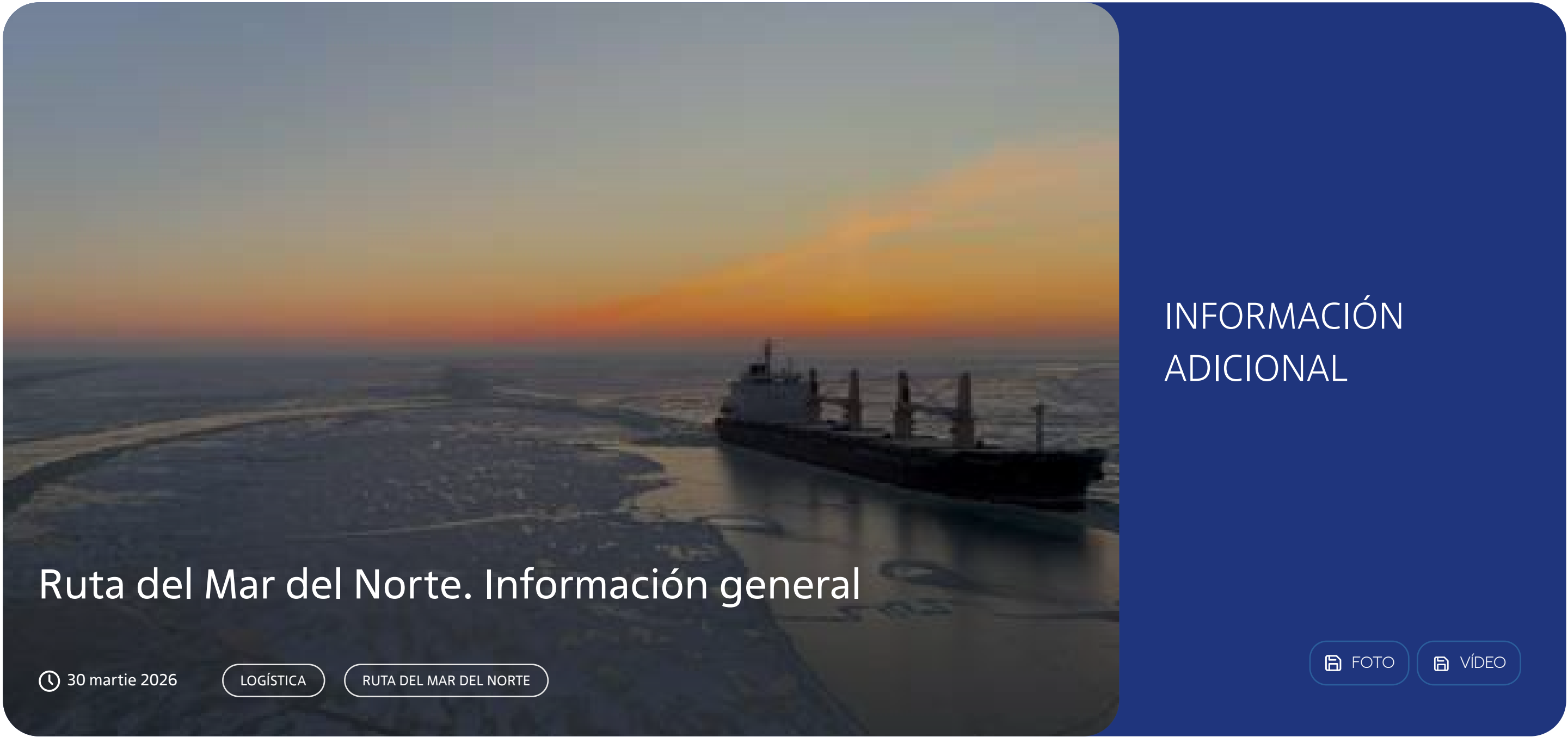




La Ruta del Mar del Norte (NSR) es la ruta marítima más corta entre parte occidental de Eurasia y la región de Asia-Pacífico y una historia arteria de transporte nacional desarrollada de Rusia.

La zona acuática de la Ruta del Mar del Norte se entiende como el espacio acuático adyacente a la costa norte de la Federación de Rusia, abarcando el aguas del mar interior, mar territorial, zona contigua y económica exclusiva zona de la Federación de Rusia, limitada al este por el paralelo del Cabo Dezhnev en el estrecho de Bering, al oeste por el meridiano del cabo Zhelaniya el archipiélago de Novaya Zemlya, la costa oriental de Novaya Zemlya archipiélago y límites occidentales de Matochkin Shar, Karskie Vorota y el estrecho de Yugorsky Shar.

La longitud de la Ruta del Mar del Norte es de unos 5.600 km. Pasa la NSR a través de los mares del Océano Ártico: el Mar de Kara, el Mar de Laptev, el Este Mar de Siberia y Mar de Chukchi.

La NSR da servicio a los puertos del Ártico y a los principales ríos siberianos. Allí actualmente hay seis puertos marítimos importantes ubicados en las aguas de la NSR en el Ártico zona de la Federación de Rusia: Sabetta, Dickson, Dudinka, Khatanga, Tiksi y Pevek.

La Ruta del Mar del Norte, como enlace de transporte nacional de Rusia en el Ártico, es extremadamente importante para garantizar un mayor desarrollo de la economía de las regiones del norte y del estado en general. Es la Ruta del Mar del Norte se trata de un elemento importante en la creación de la logística unificada de Rusia espacio que se extiende desde Murmansk hasta Vladivostok, uniendo aguas de Rusia frontera marítima occidental con las fronteras de la región de Asia y el Pacífico.

Ventajas del Ruta del Mar del Norte

- 1) Esta ruta es más corta que la tradicional del sur ruta. En comparación, el Ártico acorta la ruta desde Asia a la mayoría de los puertos europeos a la ruta por el Canal de Suez en un 30-40%.
- 2) Frente a los desafíos globales para descarbonizar el transporte marítimo logística, tomar rutas más cortas es una de las formas de reducir el impacto humano sobre los océanos del mundo. Es importante señalar que los mares árticos lo son navegado por rompehielos de propulsión nuclear que prácticamente no producen carbono emisiones de dióxido.
- 3) Con distancias más cortas y sin colas para pasar, el el uso de la vía de transporte a través de la NSR puede reducir significativamente los viajes tiempo, ayudando a optimizar los costos de transporte de carga y mejorar la eficiencia de la cadena logística global. El uso de la ruta NSR puede reducir el potencial pagos por emisiones de gases de efecto invernadero en el marco del Comercio Europeo de Emisiones Esquema.

Dada la turbulencia de las rutas logísticas globales, el comercio global necesita rutas adicionales estables, seguras y predecibles. Corre la Ruta del Mar del Norte a lo largo de la costa ártica de Rusia, lo que elimina el riesgo de piratería y corso, garantizando la seguridad de la carga.

Rosatom es el operador de infraestructura del Norte Ruta Marítima

Desde 2018, Rosatom es el operador de infraestructuras del Norte Ruta Marítima.

Como parte de la responsabilidad de Rosatom, el desarrollo del Mar del Norte La ruta como corredor logístico global se garantiza mediante el establecimiento de transporte regular de carga, construcción de nuevos rompehielos nucleares, modernización y construcción de infraestructura portuaria.

Rosatom garantiza la emisión de permisos de navegación basados en NSR Navigation Normas, escolta de rompehielos, desarrollo de rutas seguras para los buques en la NSR waters, y proporciona servicios de flota de rompehielos nucleares basados en los transportistas solicitudes.

En 2025, Rosatom fue nombrado operador offshore único del Norte Entrega. La prioridad en el trabajo del único operador offshore es mantener la confiabilidad de los suministros y estabilizar el costo del transporte de cargas de soporte vital a lugares remotos en la región ártica de Rusia Federación. Durante el año, Rosatom completó con éxito los objetivos de el proyecto piloto Northern Delivery, que entregará 152,44 toneladas de petróleo productos y 6,77 toneladas de alimentos y cargas auxiliares a Chukotka Distrito Autónomo. En 2026, la experiencia exitosa del proyecto piloto se extenderá a otras regiones del Ártico y el Lejano Oriente.

Dinámica de la carga tráfico por la Ruta del Mar del Norte (NSR)

El tráfico de carga a través de la NSR está creciendo de manera constante y casi ha aumentado 7 veces en los últimos 10 años.

En 2025, el tráfico de carga a través del NSR ascendió a 37,02 millones de toneladas confirmando los volúmenes récord de los dos años anteriores.

Al mismo tiempo, se rompió el volumen de carga en tránsito transportada en 2025 otro récord y alcanzó 3,2 millones de toneladas, lo que atestigua lo consistente integración de la NSR en el contexto logístico global. En octubre de 2025, el el primer viaje de tránsito de China a Europa transcurrió por la Ruta del Mar del Norte. El viaje por el Ártico ruso duró 20 días, casi la mitad el tiempo habría sido necesario utilizando las rutas tradicionales del sur.

El corredor de transporte transártico

Hoy, el el desarrollo de la navegación en el Ártico está alcanzando un nivel cualitativamente nuevo: el trabajo lo es en marcha para formar un sistema de transporte integral, el Transártico Corredor de Transporte (TTC).

El Transártico El Corredor de Transporte es un sistema unificado de rutas que incluye el Mar del Norte Ruta (como tramo clave), vías navegables interiores relacionadas e infraestructura de transporte instalaciones, encaminadas al desarrollo integrado de los territorios del Zona ártica de la Federación de Rusia y Lejano Oriente, base de carga, así como transporte nacional, internacional y de tránsito de carga y pasajeros a lo largo de la costa rusa.

El Se pretende que el Corredor de Transporte Transártico se convierta no sólo en una columna vertebral sistema de transporte para entregas nacionales y de exportación e importación. El el sistema logístico permitirá aumentar el tráfico internacional de carga entre Europa y Asia.

Cooperación internacional

La Ruta del Mar del Norte tiene un gran potencial para una cooperación multifacética varias áreas, desde la expansión del tráfico de carga y el desarrollo de infraestructura hasta cooperación científica en el ámbito de la ecología y la sostenibilidad medioambiental Navegación ártica.

Cooperación con la República Popular China en el desarrollo de la La Ruta del Mar del Norte se lleva a cabo en el marco de la Subcomisión para la cooperación en la ruta del Mar del Norte de la Comisión Ruso-China para la Preparación de Reuniones Ordinarias de Jefes de Gobierno. El Copresidente de la Subcomisión de la parte rusa es el Director General de Rosatom Corporación Estatal AE. Likhachev, del lado chino - Liu Wei, Ministro de Transporte de la República Popular China. Hay tres grupos de trabajo dentro de la Subcomisión - sobre desarrollo de la navegación, construcción y tecnología de buques polares, y seguridad en la navegación.

La primera reunión de la Subcomisión se celebró en noviembre de 2024 en St. Petersburgo. En octubre de 2025 se celebró la segunda reunión de la Subcomisión en Harbin. La reunión resultó en la aprobación de un plan de acción para el mayor desarrollo del transporte a lo largo de la NSR entre Rusia y China y el tráfico de carga objetivo entre los países hasta 2030.

El grupo de trabajo ruso-indio sobre el desarrollo de la NSR fue organizado en 2024 tras la visita del Primer Ministro de la República de India a Moscú. El órgano de trabajo conjunto se creó para abordar cuestiones clave en el marco de la cooperación en materia de NSR, discutir proyectos conjuntos sobre el desarrollo del Ártico infraestructura y navegación polar. Del lado ruso, el trabajo el grupo está encabezado por el representante especial de Rosatom State Corporation para Desarrollo Ártico VA. Panov, del Lado indio - Viceministro de Puertos, Navegación y Vías Navegables de la República de la India RK. Sinha. El la primera reunión del grupo de trabajo se celebró en octubre de 2024 en Nueva Delhi y la segunda reunión se celebró en junio de 2025.

Flota rompehielos de propulsión nuclear

Los mares del Océano Ártico están cubiertos de hielo durante la mayor parte del año. La navegación segura en la región ártica está garantizada por rompehielos de propulsión nuclear. La flota rompehielos de propulsión nuclear es un eslabón clave para desbloquear el transporte potencial de la Ruta del Mar del Norte.

Rusia es el único país del mundo con un rompehielos de propulsión nuclear flota. El operador de la flota rompehielos de propulsión nuclear es FSUE Atomflot (una empresa de la Corporación Estatal Rosatom).

Ventajas de la energía nuclear rompehielos:

1. Poder. Los rompehielos nucleares pueden atravesar hasta hielo de tres metros de espesor*.
2. Autosuficiencia. Una central nuclear permite a buque de propulsión nuclear que operará hasta por 7 años sin repostar combustible*
3. Neutralidad ambiental. Cuando una energía nuclear el rompehielos funciona, prácticamente no hay emisiones de dióxido de carbono atmósfera.

** Rompehielos del proyecto más nuevo 22220*

Hoy, la flota rompehielos de FSUE Atomflot incluye ocho rompehielos de propulsión nuclear: el 50 Let Pobedy, el Vaigach, el Yamal, el Taimyr, el principal rompehielos universal de propulsión nuclear (GUAL) el Arktika (Proyecto 22220), el sistema nuclear universal de Siberia rompehielos (SUAL) (Proyecto 22220), los Urales (Proyecto 22220), Yakutia (Proiect 22220).

Los siguientes barcos están a continuación construcción:

- El Chukotka SUAL (Proyecto 22220), pozo de 60 MW power, clase de hielo Icebreaker 9, la construcción está en marcha en el Báltico Astillero JSC. Lanzado en 2024.
- El SUAL de Leningrado (Proyecto 22220), pozo de 60 MW power, clase de hielo Icebreaker 9, la construcción está en marcha en el Báltico Astillero JSC. La ceremonia de colocación de la quilla tuvo lugar en enero de 2024.
- El Stalingrado SUAL (Proyecto 22220), pozo de 60 MW power, clase de hielo Icebreaker 9, la construcción está en marcha en el Báltico Astillero JSC. La ceremonia de colocación de la quilla tuvo lugar en noviembre de 2025.
- Rompehielos líder Rossiya, Potencia del pozo de 120 MW, clase de hielo Icebreaker 9, la construcción está en marcha en el astillero de SSC Zvezda LLC.

Seguridad ambiental

Las condiciones prioritarias para el desarrollo de la Ruta del Mar del Norte como los corredores de transporte internacionales deben garantizar la sostenibilidad ambiental navegación, protección del medio marino y prevención de la contaminación de aguas árticas.

La estructura de Rosatom incluye la Dirección Principal del Mar del Norte Ruta, que se encarga de gestionar la navegación en cada etapa: emisión, suspensión, renovación y terminación de permisos de navegación en aguas NSR. Esto se hizo en condiciones de mayor tráfico de carga para reforzar el control sobre la seguridad de la navegación.

Un paso importante para garantizar la seguridad medioambiental en el Ártico es la NSR programa de seguimiento ambiental, que tenga en cuenta lo mejor prácticas internacionales y se basa en la experiencia de líderes ambientales organizaciones. Para ello, el Grupo Internacional de Expertos (IGE) para se creó el seguimiento ambiental de la NSR. Desde la existencia del proyecto, ha involucrado a representantes de importantes instituciones científicas de Rusia Noruega, Finlandia, Francia, Islandia, Reino Unido, China, India, Egipto, Malasia, Turquía, Japón y Estados Unidos.

Los participantes del IGE son expertos en aves, zoológicos y fitoplancton marino mamíferos, peces, etc. Participaron en el desarrollo de lo integrado el programa de seguimiento como revisores, evaluó los principales resultados ambientales y monitoreo de la biodiversidad en aguas de la NSR, realizó presentaciones sobre los temas de vigilancia ambiental y seguridad ambiental en el medio marino, y mantuvo discusiones sobre las áreas de trabajo dentro del proyecto.

Los resultados de los estudios de seguimiento ambiental lo confirman actualmente nivel, el desarrollo de la navegación en el Ártico no tiene un impacto significativo en el ambiente. Los expertos confirman estas conclusiones.



LEA TAMBIÉN:



Rosatom presentó las tecnologías nucleares rusas a los expertos indonesios

🕒 3 septiembre 2024

COMUNICADO DE PRENSA



En Uzbekistán comienza la etapa clave en la construcción de una central nuclear de pequeña capacidad

🕒 9 octubre 2025

COMUNICADO DE PRENSA



La División de Ingeniería de Rosatom organizó un seminario para posibles proveedores del proyecto de central nuclear Paks II (Hungría)

🕒 26 februarie 2024

COMUNICADO DE PRENSA



El rompehielos de Rosatomflot escoltó al buque portacontenedores más grande en la historia de la NSR

🕒 9 septiembre 2024

COMUNICADO DE PRENSA