EXPLICADOR

Noticias | Comercio internacional

¿Puede la nueva ruta marítima de China hacia Europa reemplazar los puntos de estrangulamiento de Oriente Medio?

La nueva 'Ice Silk Road' de Beijing atraviesa un Ártico que se está derritiendo y podría provocar nuevas tensiones con Estados Unidos, dicen los analistas.

Escuche (10 minutos) Guardar Compartir Agregue Al Jazeera en Google

El crucero misilístico de la marina rusa, el mariscal Ustinov, zarpa para realizar un ejercicio en el Ártico [Archivo: Servicio de Prensa del Ministerio de Defensa ruso/AP]

Por **Priyanka Shankar**

18 august 2026

China ha anunciado una nueva ruta marítima a través del Océano Ártico, que podría facilitar el camino para el comercio global en medio de la crisis de Medio Oriente que ha paralizado vías fluviales críticas, incluido el estrecho de Bab al-Mandeb en el borde del Mar Rojo.

Las compañías navieras se han interesado cada vez más en rutas comerciales alternativas a través del Ártico en los últimos años a medida que conflictos, como la guerra de Estados Unidos contra Irán, restringen rutas vitales como el Mar Rojo y el Golfo.

HISTORIAS RECOMENDADAS

- **Irán rechaza la afirmación de Trump de 'control' Ormuz: ¿Qué es lo último en conversaciones?**
- **Estados Unidos acusa a decenas de países de ayudar a China a evitar los aranceles de Trump**
- **¿China está tratando de copiar el bloqueo del Estrecho de Ormuz de Irán alrededor de Taiwán?**

Una respuesta puede ser la nueva "Ice Silk Road" de China, que comienza en Ningbo, en la costa este de China, atraviesa el Círculo Polar Ártico a lo largo de la Ruta del Mar del Norte de Rusia y luego se dirige hacia el sur en el Mar del Norte, terminando en Felixstowe, en el este de Inglaterra.

En las últimas semanas, el estrecho de Bab al-Mandeb, el punto de tránsito clave hacia el Mar Rojo frente a la costa de Yemen, se ha convertido en un ruta prohibida para muchos barcos, los hutíes respaldados por Irán apuntan al transporte marítimo vinculado a Arabia Saudita. Esto ha interrumpido el tráfico hacia y desde el Canal de Suez, la vía fluvial vital que conecta Asia occidental con Europa.

Entonces, ¿podría la nueva ruta marítima de China ser una alternativa sostenible y qué significaría para el equilibrio de poder en el comercio internacional?

Esto es lo que sabemos:

¿Dónde está la nueva ruta marítima china a través del Ártico?

La semana pasada, la compañía china de transporte de contenedores Sea Legend, que se especializa en el comercio internacional con el norte de África y Turkiye, anunció formalmente la nueva ruta a la que ha denominado "Ice Silk Road" en honor a la histórica ruta de la Ruta de la Seda de China con Europa.

La compañía realizó un viaje de prueba a lo largo de la ruta el pasado mes de octubre. Según según un informe de la agencia de noticias china Xinhua, el viaje duró 20 días, lo que ofrece una ventaja sobre otras rutas a través del Canal de Suez, que duran unos 40 días; o alrededor del Cabo de Buena Esperanza en el sur de África, lo que dura unos 50 días.

Tras la prueba, Li Xiaobin, director de operaciones de Sea Legend, dijo que la nueva ruta es particularmente adecuada para carga sensible al calor y crítica en el tiempo, como baterías de iones de litio y productos fotovoltaicos (que convierten la luz en electricidad mediante semiconductores). debido a las bajas temperaturas y la distancia relativamente corta.

China's new Northern Sea route through the Arctic

China is launching seasonal container services from eastern China to Europe via the Northern Sea route, which passes through the Bering Strait and along Russia's Arctic coast. Transits from China to the UK could take 18–21 days, versus more than 40 days via Suez.

Source: Al Jazeera | August 17, 2026

¿Podría esta ruta ofrecer una alternativa al Canal de Suez?

El cambio climático ya ha provocado un importante derretimiento del hielo en el Ártico. Si bien plantea nuevas amenazas en todo el mundo, como inundaciones y desastres naturales, ha abierto nuevas rutas marítimas potenciales.

Reciba alertas y actualizaciones instantáneas según sus intereses. Sé el primero en saber cuándo suceden las grandes historias.

Sí, mantenme actualizado

Según un estudio de julio publicado por investigadores de la Universidad de Southampton en el Reino Unido, entre 2024 y 2025, la extensión del hielo marino del Ártico durante la fase pico del invierno, de febrero a marzo, cayó un 5,8 por ciento, la caída de "" más grande registrada.

Sin embargo, existen una serie de obstáculos para establecer allí nuevas rutas marítimas de libre acceso.

Hielo invernal intransitable

Si bien la nueva ruta marítima del Ártico de China podría reducir a la mitad el tiempo de viaje de China a Europa, todavía sólo es accesible durante los meses más cálidos del verano en el hemisferio norte, cuando hay menos hielo.

La ruta funciona como complemento estacional de otras rutas marítimas clave, dijo a Al Jazeera Dylan Loh, profesor asociado del programa de Políticas Públicas y Asuntos Globales de la Universidad Tecnológica de Nanyang en Singapur.

"La ruta depende de cuándo se derrite el hielo, lo que añade incertidumbre, dijo, añadiendo que los grupos ecologistas también critican cada vez más las rutas marítimas a través del Ártico por contribuir a un mayor derretimiento del hielo allí.

Riesgos geopolíticos y acceso restringido

Los analistas también señalan cuestiones geopolíticas que probablemente afectarán la ruta. La nueva "Ice Silk Road" de China atraviesa la Ruta del Mar del Norte (NSR) de Rusia, que ha sido un actor clave en el transporte marítimo comercial en la región durante más de una década.

El año pasado, sin embargo, solo 23 portacontenedores transitaron por esa ruta, frente a 15 en 2024, según un análisis de envío de la aseguradora comercial Allianz Commercial.

Los permisos para navegar a través de la NSR los emite la Administración de Rutas del Mar del Norte (NSRA), una agencia que opera bajo la empresa nuclear estatal rusa Rosatom.

En 2017, compitiendo por aumentar el comercio a través del Ártico, el presidente de China, Xi Jinping, dijo al entonces primer ministro de Rusia, Dmitry Medvedev, que China debería desarrollar y utilizar conjuntamente la NSR. Pero fue sólo después de que comenzó la guerra de Rusia contra Ucrania en 2022 que Beijing obtuvo más acceso a las rutas comerciales rusas.

William Yang, analista senior para el noreste de Asia del International Crisis Group, dijo: "Dado que Rusia controla el transporte marítimo a través de la NSR, China es, hasta ahora, el único país que puede utilizar de manera realista la ruta como alternativa al Estrecho de Ormuz. o el Canal de Suez."

"Dado que casi todos los buques que han utilizado la NSR para el transporte marítimo son flotas rusas en la sombra que enfrentan fuertes sanciones internacionales, navegar a través de la NSR también podría representar riesgos políticos para otros países," le dijo a Al Jazeera.

¿Cómo podría beneficiar la nueva ruta a China?

Yang dijo que si China pudiera convertir la NSR en una alternativa eficaz al Mar Rojo y el Canal de Suez, eso podría crear una ventaja económica única para Beijing y las compañías navieras chinas durante la actual interrupción del transporte marítimo global en Medio Oriente.

"China también podría utilizar sus crecientes actividades comerciales a través de la NSR para ampliar su presencia en la región ártica, un objetivo estratégico que ha albergado durante décadas."

Añadió que, en realidad, la perspectiva de que la NSR se convierta en una alternativa internacional universal al Canal de Suez sigue siendo limitada. "Pero la posibilidad de que China lo utilice para profundizar su presencia en la región ártica ciertamente está aumentando."

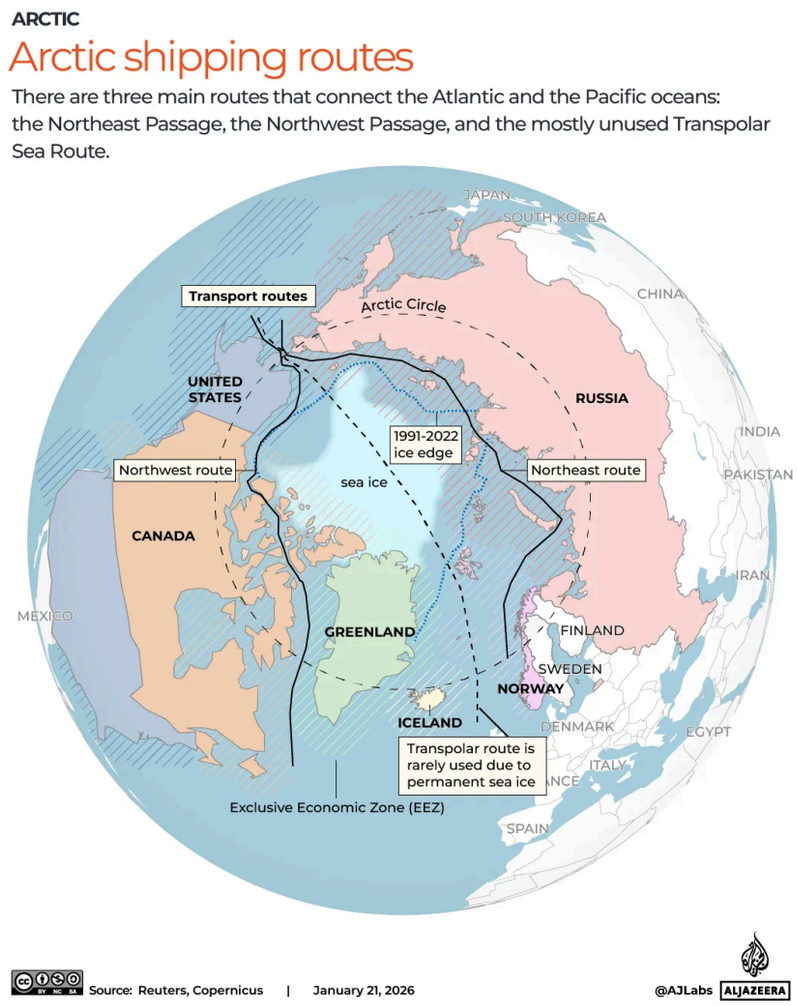
¿Por qué se abren las rutas comerciales del Ártico?

A medida que el planeta se calienta debido al cambio climático, los vastos recursos sin explotar del Ártico se vuelven más accesibles, al igual que los canales de envío.

Países como Estados Unidos, Canadá, China y Rusia no sólo están considerando sus recursos sino también sus rutas comerciales. El año pasado, el presidente estadounidense Donald Trump hizo una jugada importante para la adquisición de Groenlandia, que se cree que tiene vastos recursos de metales de tierras raras sin ex-plotar, además de estar estratégicamente ubicado entre América del Norte y Europa.

Si bien Rusia espera aumentar el comercio a través de la NSR trabajando con China para comerciar más con Asia que con Europa debido a las sanciones occidentales, La ruta recientemente anunciada de Beijing es una ruta marítima alternativa, lo que podría reducir su dependencia del Estrecho de Malaca y de las rutas comerciales en el norte de África y Asia occidental.

Además de las rutas comerciales de China y Rusia, se prevé que el Paso del Noroeste, que atraviesa el Ártico canadiense, se utilice con mayor regularidad en un futuro próximo para reducir el tiempo de envío desde Asia Oriental a Europa Occidental, según el portal de información y datos del Ártico Arctic Portal.



¿Por qué se necesitan rutas comerciales alternativas?

La guerra de Estados Unidos e Israel contra Irán, que comenzó el 28 de febrero, llevó a Teherán a cerrar efectivamente el Estrecho de Ormuz a casi todos los petroleros, excepto a unos pocos considerados por Irán como naciones amigas.

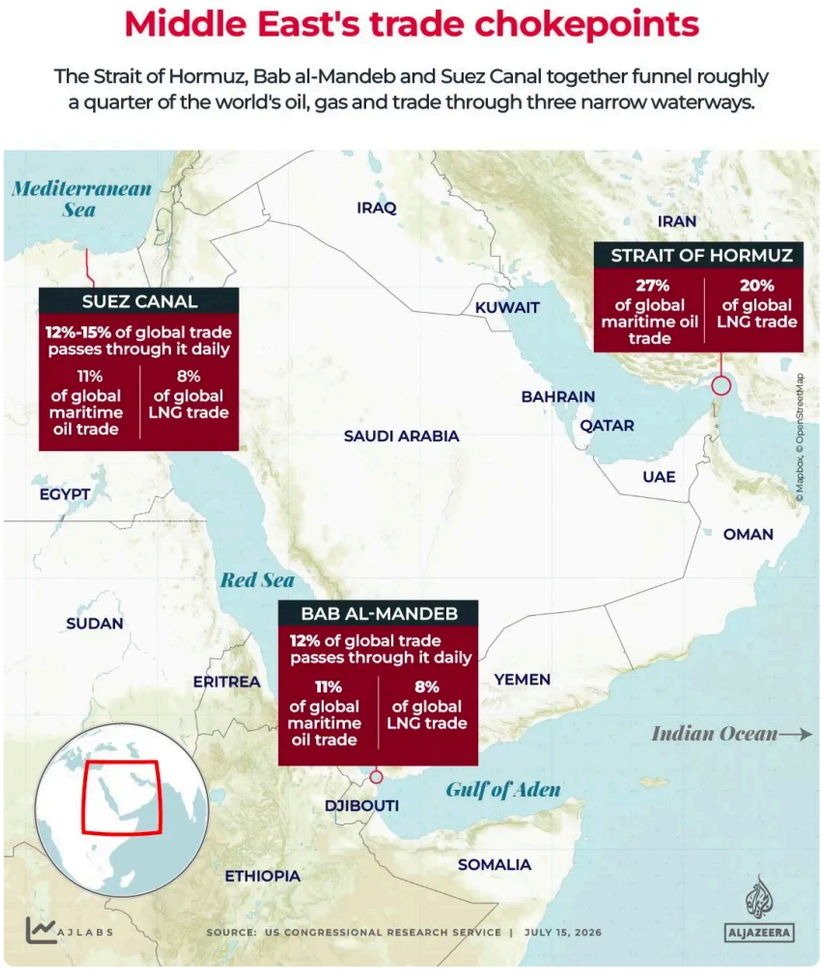
El estrecho, que atraviesa las aguas territoriales de Irán y Omán, es uno de los canales de navegación más importantes del mundo, ya que es la única ruta hacia mar abierto para los productores de petróleo y gas del Golfo. En tiempos de paz, el 20 por ciento de las exportaciones mundiales de petróleo y gas natural licuado (GNL) se envían a través de él. Además de la energía, también se envían fertilizantes y productos farmacéuticos vitales, lo que afecta a los sectores sanitario y agrícola de todo el mundo.

También está amenazado el estrecho de Bab al-Mandeb, que conecta el Mar Rojo con el Golfo de Adén y transporta más del 10 por ciento del comercio mundial de petróleo.

En las últimas semanas, los hutíes alineados con Irán en Yemen lo han sido lanzando ataques en buques con destino a Arabia Saudita que entran o salen del Mar Rojo. Bab al-Mandeb es el punto de entrada sur al Mar Rojo, que une el Canal de Suez.

Con estos dos estrechos vitales perturbados, el comercio mundial y los mercados energéticos han estado en crisis, y los líderes mundiales luchan por encontrar soluciones.

BY-NC-SA



¿Podría la nueva ruta de China cambiar la dinámica del poder comercial global?

En declaraciones a Fox News a principios de este mes, el secretario de Estado estadounidense, Marco Rubio, proyectó la idea de un cambio geopolítico permanente fuera del Estrecho de Ormuz.

Sostuvo que los estados regionales ahora entienden que Irán, que insiste en que no renunciará al control de la vía fluvial estratégicamente vital, es una amenaza activa, lo que requiere una realineación masiva de cómo los productos energéticos fluyen hacia los mercados de todo el mundo.

Pero el analista de Singapur Loh dijo que si bien países como China han estado buscando rutas alternativas para dirigir el flujo de productos básicos, es poco probable que resulten en un cambio en la dinámica de poder global en el comercio internacional.

La ruta de “China representa una cobertura, no un pivote completo o una verdadera alternativa por ahora, ya que no tiene la previsibilidad que tienen las rutas marítimas tradicionales.”

“Es una alternativa, pero necesitaremos más tiempo para observar qué tan factible es desde una perspectiva ambiental, financiera y de confiabilidad antes de que podamos llegar a una conclusión. Este desarrollo por sí solo no alterará repentinamente la dinámica de poder global, añadió.

Alejandro Reyes, profesor adjunto del departamento de política y administración pública de la Universidad de Hong Kong, sin embargo, argumentó que el impacto geopolítico de la ruta podría ser mucho mayor.

“China ha sido observador en el Consejo Ártico desde 2013, por lo que su interés en la región es de larga data. El transporte marítimo regular da a esa presencia una dimensión económica más práctica, dijo a Al Jazeera, añadiendo que esto también lleva al Ártico más directamente a la competencia de las grandes potencias.

El Consejo Ártico es un foro intergubernamental que promueve la cooperación, coordinación e interacción entre estados fronterizos o en el Ártico. Entre sus miembros de pleno derecho se incluyen Canadá, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia, Suecia y Estados Unidos.

Reyes señaló que dado que la administración Trump afirma la primacía de Estados Unidos en todo el hemisferio occidental, se espera que un corredor China-Rusia en expansión a través del Ártico atraiga la atención de Washington.

“También hay una dimensión europea y de la OTAN, señaló, añadiendo que siete de los ocho estados del Consejo Ártico son miembros de la OTAN. En febrero de 2026, la OTAN lanzó una misión militar llamada Arctic Sentry, destinada a frenar las amenazas percibidas en la región por parte de Rusia y China. “Europa podría beneficiarse de una ruta más corta a Asia y, al mismo tiempo, volverse más dependiente de un corredor marítimo controlado por Rusia, dijo.

Pero Reyes no espera que el Ártico reemplace a Suez.

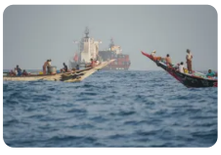
“Sólo se está convirtiendo en otra ruta que conecta Asia y Europa, y otro escenario en la competencia entre China-Rusia y Estados Unidos y sus aliados y socios,”, dijo.

RELACIONADO

Arabia Saudita anuncia el inicio de la alianza de defensa del Mar Rojo: ¿Funcionará?

Trece países se han convertido en miembros de la alianza marítima liderada por Arabia Saudita.

14 august 2026



OPINIÓN

La era posterior a Ormuz ofrece a África una gran oportunidad

Pero para captar sus beneficios, el continente necesita desarrollar una política marítima común y eficaz.

Rafael Shikhani 16 august 2026

El Memorando de Entendimiento entre Estados Unidos e Irán expira: cómo y por qué se vino abajo

Trump consideró el MoU ‘over’ un mes después de su firma, ya que las dos partes intercambiaron ataques a pesar de un ‘alto el fuego’.

17 august 2026

MÁS DE NOTICIAS

El gobernador de México, Rubén Rocha, regresa a su cargo a pesar de los cargos penales estadounidenses

El Arsenal derrota al Coventry por 3-0 para comenzar con estilo la defensa del título de la Premier League

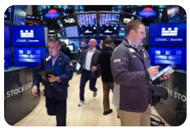
¿Se puede evitar un desastre humanitario en Somalia?

El presidente de Bolivia, Rodrigo Paz, despide al ministro de Economía en medio de disturbios

MÁS POPULAR

Irán y Omán discuten el acuerdo con Ormuz mientras Araghchi dice que las sanciones estadounidenses están condenadas al fracaso

El ‘económico D-Day’ de Trump reclama la primera víctima: no Irán, sino los mercados estadounidenses



Un experto ruso advierte sobre una inminente crisis social a medida que aumenta el número

Los aliados de Estados Unidos en Asia desconfían mientras Trump mueve activos

de muertos en Ucrania

militares para la guerra de Irán

Acerca de

Sobre nosotros
Código de Ética
Términos y condiciones
Aviso reglamentario UE/EEE
Política de privacidad
Política de cookies
Preferencias de cookies
Declaración de accesibilidad
Mapa del sitio
Trabaja para nosotros

Conectar

Contáctenos
Ayuda con cuentas de usuario
Anuncie con nosotros
Manténgase conectado
Boletines
Buscador de canales
Horario de televisión
Podcasts
Enviar un consejo
Contenido de socios pagos

Nuestros canales

Al Jazeera árabe
Al Jazeera Inglés
Unidad de Investigación Al Jazeera
Al Jazeera Mubasher
Documental de Al Jazeera
Balcanes de Al Jazeera
AJ+

Nuestra red

Centro de Estudios Al Jazeera
Instituto de Medios Al Jazeera
Aprende árabe
Centro Al Jazeera para las Libertades Públicas y los Derechos Humanos
Foro Al Jazeera
Socios del hotel Al Jazeera

Sigue a Al Jazeera Inglés:

© 2026 Red de medios Al Jazeera