

Connivance Russian-Chinese in the Arctic: An explication of the Polar Silk Route

Abstract:

The global warming has increased the Arctic's geopolitical importance because the melting of the region will make easier the access to new international trade routes, as well as to considerable and potential natural resources. The Arctic's coastal States (the Arctic Five) are better positioned to take control of the region and its resources, and, besides, Arctic Five are reluctant to whatever type of outside interference. Nevertheless, States with growing international weight —like is the case of China— clamour for having a place in the future Arctic governance and in the distribution of the melting's earnings. For that reason, Russia, one of the Arctic Five, was against the China's access to Arctic, and there was certain degree of conflict among it.

However, the Russia's and China's interest began to coincide since 2014, which substantially improved its relationship. Russia turned to China in search of the investment and the technology that had been denied by the West. In addition, the Asian giant is a potential market for its greater and greater natural resource reserve. For its part, the search of an alternative route for trade and energetic supply is more and more pressing in China. Beijing saw in Moscow an important vector to seep into Arctic. With all that, the high point of its connivance in the Arctic region was reached in 2018, when China's Polar Silk Route —that will go by Russia's maritime route of the Northeast— was released.

Keywords:

Arctic, melting, China, Russia, Silk Road.

Cómo citar este documento:

FUSTER LEAL, Rubén. *Connivencia ruso-china en el Ártico: explicación de la Ruta de la Seda Polar*. Documento de Opinión IEEE 128/2021.
https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEEO128_2021_RUBFUS_Artico.pdf
f y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

Introducción

El Ártico es una región que rodea el Polo Norte y que se suele situar a partir de los 66° 33' latitud norte. Dicha región está constituida principalmente por el océano glacial Ártico y el conjunto de mares adyacentes al mismo, unas aguas que normalmente han permanecido, en mayor o menor medida, cubiertas por hielo y que se encuentran encerradas por las partes más septentrionales del continente euroasiático, por el continente americano y por la isla de Groenlandia.

No obstante, el Ártico está viviendo un proceso de deshielo. Esto es un hecho indiscutible. Según datos del Centro Nacional de Hielo y Nieve de los EE. UU., cada vez es menor la extensión de hielo marino en la región ártica, ubicándose el mínimo histórico en el mes de septiembre de 2012¹. El origen de este deshielo del Ártico hay que ubicarlo en el fenómeno más general del calentamiento global. El calentamiento global es, además, más pronunciado en los polos de la Tierra y, a su vez, es, a partir de su deshielo, como se ve más potenciado el cambio climático. Por tanto, el deshielo del Ártico es un proceso que se retroalimenta y que se estima que será más acuciante con el paso de los años amenazando con ello la vida tal y como ahora la conocemos.

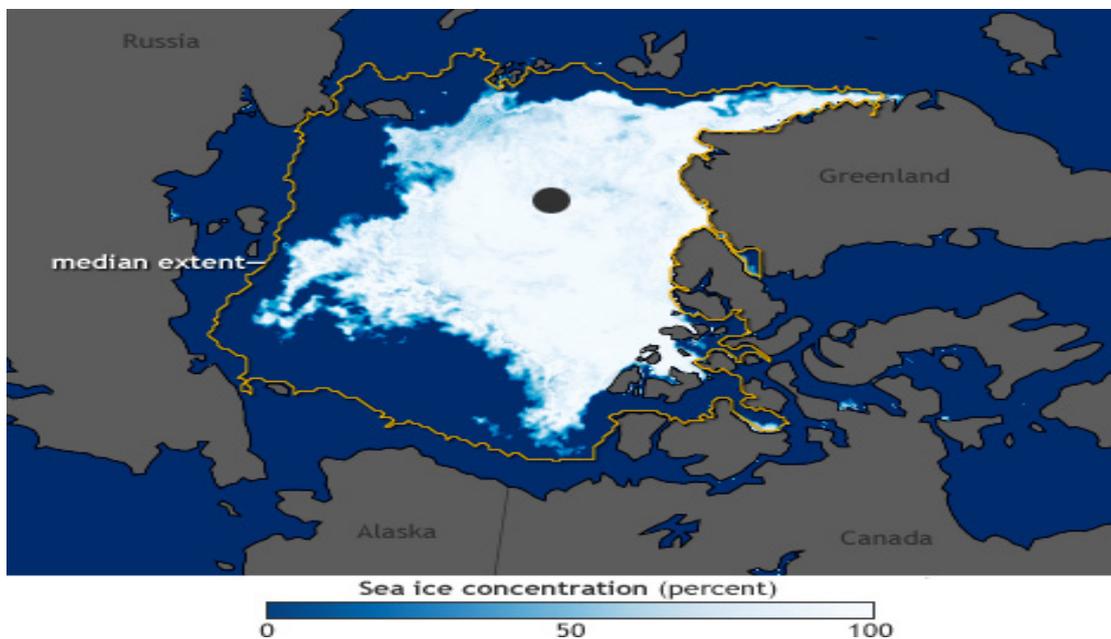


Figura 1. La extensión del hielo marino ártico en septiembre de 2011 y su superficie media para este mes durante los años 1979-2000. Fuente. Climate.gov (2011). Disponible en: <https://www.climate.gov/news-features/understanding-climate/arctic-sea-ice-continues-decline-reaches-second-lowest-level>

¹ Quick Facts on Arctic Sea Ice, National Snow & Ice Data Center. Disponible en: <https://nsidc.org/cryosphere/quickfacts/seaice.html>

Sin embargo, el deshielo del Ártico no solo ha supuesto que el mayor «refrigerador global» se halle en peligro, también ha conllevado efectos más benignos. Entre ellos, la apertura progresiva de nuevas rutas marítimas en el «techo del planeta», las cuales implican, en teoría, un menor recorrido y una mayor seguridad que las rutas convencionales. A esto se le suma el acceso a una ingente cantidad de recursos naturales que han permanecido escondidos tras el hielo marino, destacando importantes depósitos de hidrocarburos, minerales y pesqueros.

En esta región un número finito de países está mejor posicionadas que el resto por su proximidad al Ártico, en especial aquellos que son Estados litorales de las aguas árticas, los *Arctic Five* —Canadá, EE. UU., Dinamarca, Noruega y Rusia—. Por su parte, una serie de Estados y organizaciones internacionales externas al Ártico pugnan por tener capacidad de decisión en el Ártico y por el acceso a sus recursos y beneficios. Entre estos últimos, sobresalen los países de Asia Oriental —China, Singapur, Japón y Corea del Sur—, así como la UE. Sin embargo, China ha sido el país que ha demostrado mayor determinación y destreza para llegar a ocupar un lugar en los asuntos del Ártico.

A la luz del derecho del mar vigente, los *Arctic Five*, como Estados ribereños del Ártico, poseen la potestad de gestionar libremente los recursos naturales que hubiere en el lecho y subsuelo marino dentro de las 200 millas náuticas de su plataforma continental². Ahora bien, esta distancia, de acuerdo con el art. 76 de la CONVEMAR, puede llegar a ampliarse hasta las 350 millas náuticas o más si se acredita que el borde exterior del margen continental del Estado ribereño se extiende más allá de las 200 millas náuticas que *a priori* le corresponde a todo Estado en su litoral. Por tanto, estos cinco Estados, *de jure*, poseen el control de la mayor parte de la región y de sus riquezas, pues, recordemos, esta es principalmente agua en estado sólido.

El resto de Estados árticos, así como otros Estados y entidades internacionales sin conexión con el Ártico, se han opuesto a esta aplicación del derecho del mar en las aguas del Ártico. Solicitan que esta masa de agua congelada sea un bien global, a lo que los *Arctic Five* no quieren ceder. Estos últimos están determinados a ejercer lo que ellos consideran como su legítima soberanía marítima, y así lo expresaron comúnmente en la

² «El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales». Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982: art. 77.1.

Declaración de Ilulissat de 2008, donde también especificaron que no admitirían ningún tipo de injerencia externa³.

Teniendo en cuenta que Rusia es uno de los *Arctic Five*, y encima el Estado con una identidad ártica más poderosa y el más celoso de su soberanía en la región, ¿cómo es posible que al final haya aceptado la penetración de China en el Ártico e, incluso, haya acabado colaborando con ella hasta el punto de proponerle una nueva versión de la Ruta de la Seda en la espacio circumpolar ártico? Para solventar la presente inquietud analizaremos individualmente los intereses de Rusia y China en la región y, una vez visto cómo han convergido, describiremos lo que a nuestro parecer es la connivencia ruso-china en el Ártico.

Además, este episodio de cooperación se produce en un momento en el que Moscú y Pekín estrechan sus lazos a nivel global, ambas como potencias revisionistas que buscan contraponerse a la influencia mundial estadounidense. No obstante, no existe consenso académico respecto al estado de sus relaciones⁴. En ellas también reina la desconfianza, unos recelos que proceden del pasado e incrementan a medida que crece la asimetría de poder entre China y Rusia —«China es una potencia emergente y Rusia decadente»⁵—, y en ocasiones se expresa en la competitividad por ciertas regiones, como es el caso de Asia Central. Con todo, indagando sobre su relación actual en el Ártico hallaremos algunas claves para entender cómo son sus relaciones a nivel global.

Rusia y el Ártico: intereses y postura estratégica

Según el U.S. Geological Survey del 2008⁶, corresponden a Rusia dos de las cinco provincias donde se halla alrededor del 70 % de las fuentes de petróleo por descubrir en el Ártico, así como dos de las tres provincias en donde se encuentra el 70 % de las

³ PERREAULT, François. “El ‘tira y afloja’ político sobre la gobernanza del Ártico: El viaje de China hacia la condición de Observador Permanente”. En GARCÍA SÁNCHEZ, Ignacio. *Documentos de Seguridad y Defensa 66. Geopolítica del Ártico. Dos visiones complementarias. España-Singapur*, p. 53. Madrid, Ministerio de Defensa, 2014.

⁴ MILOSEVICH-JUARISTI, Mira. “Oso y dragón: el vínculo estratégico entre Rusia y China en el orden internacional post unipolar”. *Documento ARI 1/2019 del Real Instituto Elcano*, p. 2. Disponible en: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/ari1-2019-milosevichjuaristi-oso-dragon-vinculo-estrategico-rusia-china

⁵ Ibidem, p. 5.

⁶ GAUTIER, Donald L. “Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle”. *U.S. Geological Survey 2008-3049*, p. 4. Disponible en: <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>

fuentes de gas no descubiertas hasta ese momento en la región. Así, autores como Sánchez o Aznar han señalado que el 50 % de las reservas potenciales de petróleo ártico y el 70 % de las de gas natural se encuentran en manos rusas⁷. De este modo, Rusia posee la mayor parte de los hidrocarburos del Ártico, y esto les confiere una situación prioritaria dentro de la política ártica de Rusia⁸.

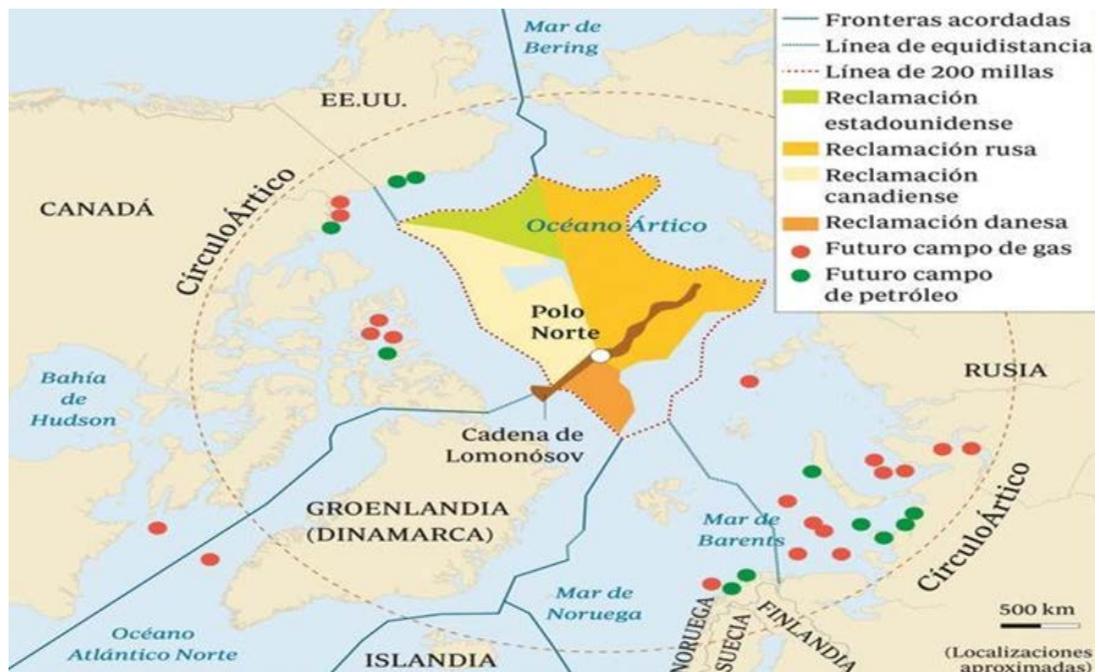


Figura 2. Mapa del Ártico con las fronteras reclamadas y los potenciales yacimientos de gas y petróleo.

Fuente. OLMO (2015), ABC. Disponible en: https://www.abc.es/internacional/abci-artico-ultima-frontera-pulso-global-201510261054_noticia.html

En cuanto a energía, Rusia es de los países menos dependientes del mundo. Rusia con sus recursos energéticos actuales podría perfectamente autoabastecerse, y es que en estos momentos produce más energía de la que necesita⁹. De hecho, es uno de los principales exportadores de hidrocarburos a nivel global, el primero en gas natural y el segundo en petróleo¹⁰. Dicho esto, hay que tener presente que la producción y venta de

⁷ AZNAR FERNÁNDEZ-MONTESINOS, Federico. "El Ártico como espacio de conflicto geopolítico". En DACOBA CERVIÑO, Francisco José. *Panorama geopolítico de los conflictos 2020*, p. 25. Madrid, Ministerio de Defensa.

⁸ SÁNCHEZ ANDRÉS, Antonio. "Rusia y la geoestrategia del Ártico". *Documento ARI 63/2010 del Real Instituto Elcano*, p. 3. Disponible en: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/defensa+y+seguridad/ARI63-2010

⁹ La importación rusa de energía, en valor neto (% del uso de energía), es, según la estimación más reciente del Banco Mundial, -83,67 %. Es decir, Rusia genera más energía de la que consume, con lo cual se configura como un exportador neto de energía. Dicho dato puede consultarse en <https://datos.bancomundial.org/indicador/EG.IMP.CON.SZ?locations=RU>

¹⁰ *Explore all countries-Russia*. The World Factbook. Virginia, CIA. Disponible en: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/russia/#energy>

tales recursos se ha convertido en uno de los principales motores de la economía rusa, caracterizada por ser poco diversificada¹¹. Por lo tanto, aunque no sea energéticamente dependiente, su economía sí que es dependiente de la venta energética.

Por su parte, los nuevos macroyacimientos —en su mayor parte ubicados en el mar de Barents y de Kara (Siberia Occidental) — permitirán sustituir los yacimientos ya explotados en la parte continental del país, los cuales se encuentran en decadencia productiva¹². En ese sentido, la explotación de nuevas reservas en el Ártico —en su mayoría, *offshore* y más accesibles según evolucione el deshielo del Ártico— ayudará a mantener la vitalidad de este sector y, por ende, garantizará la estabilidad económica del país. También, es reseñable incidir en que dos de las principales compañías rusas que operan en el Ártico, Gazprom y Rosfnet¹³, son de control estatal —en el caso de Rosfnet, enteramente pública—, con lo cual su actividad reportará pingües beneficios públicos.

A todo esto, queda añadir que Rusia encuentra en los hidrocarburos un poderoso «aliado internacional». Rusia es el principal suministrador de gas de los países de su periferia y de la UE¹⁴, y la dependencia energética en ocasiones funciona como un importante elemento de presión sobre los países consumidores. Esto es especialmente así con el gas, fuente energética mucho más dependiente de las infraestructuras de transporte — los gaseoductos— que el petróleo¹⁵.

Lejos de no sacar partido a esta situación, Rusia lleva a cabo una «geopolítica energética», consistente en «utilizar los recursos energéticos como un instrumento de

¹¹ Cabe destacar que en 2018 los hidrocarburos representaron el 9,9 % de su PIB y el 46,8 % de sus exportaciones. Para más información: Oficina de Información Diplomática. *Ficha país. Rusia. Federación de Rusia*. Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, 2021, p. 2. Disponible en: http://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/rusia_ficha%20pais.pdf

Aun así, la Oficina Económica y Comercial de España en Moscú (2005) advierte que las cifras oficiales suelen minusvalorar la participación del sector energético en la economía, y estima que la proporción real en el PIB podría ser entre un 22 y un 30 %.

¹² SÁNCHEZ ANDRÉS, Antonio. *Op. cit.*, 2010, p. 3.

¹³ FISAS, Vicenç. *Geopolítica del Ártico: La amenaza del cambio climático*. Barcelona, Icaria Más Madera, 2019, p. 60.

¹⁴ Las importaciones representan cerca del 70 % del gas consumido en la UE, y el principal suministrador de gas es Rusia, quien proporciona el 39 % del gas importado. Además, «seis Estados miembros dependen de Rusia como único suministrador externo para la totalidad de sus importaciones de gas y tres de ellos utilizan gas natural para más de una cuarta parte de sus necesidades energéticas totales». Comisión Europea. *Estrategia Europea de la Seguridad Energética*. Bruselas, 2014, p. 2. Disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/com/com_com\(2014\)0330_/com_com\(2014\)0330_es.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/com/com_com(2014)0330_/com_com(2014)0330_es.pdf)

¹⁵ Licuar el gas y enviarlo por barco resulta mucho más caro y, al final, su distribución es partir de gaseoductos, infraestructuras con un importante coste fijo. Teniendo en cuenta este coste fijo, modificar o ampliar estas infraestructuras en el corto plazo resulta de gran dificultad, por lo que diversificar proveedores no es nada fácil, lo que genera una gran dependencia con respecto a unos pocos.

política exterior»¹⁶, ello con el objetivo de aumentar su influencia política, sus ganancias económicas y capacidad de coerción sobre sus países vecinos y clientes¹⁷. En los países de su periferia Rusia pretende reinstaurar su control creando una auténtica esfera de influencia, y en su estrategia de «reimperialización» cuenta con diversos medios, siendo uno de ellos la coacción dura mediante el corte de suministro de gas¹⁸. Esto, por ejemplo, lo está poniendo en práctica hoy en día en el conflicto que mantiene con Ucrania. A su vez, el gas es la principal baza que tiene Rusia en su compleja relación con la UE.

En definitiva, los hidrocarburos del Ártico son un medio con el que apoyar el desarrollo económico de Rusia en su conjunto y afirmar su posición como gran potencia¹⁹.

Otro interés ruso en el Ártico es el despeje de la Ruta del Noreste —o Ruta Marítima del Norte—, que le puede reportar una mejora de sus conexiones tanto internas como externas. Esta ruta naval transcurre en su mayor parte por la costa septentrional de Rusia, comienza en el Atlántico Norte, penetra en el mar de Barents y finaliza en el Estrecho de Bering deparando en el océano Pacífico. A excepción del mar de Barents —que permanece casi libre de hielo durante todo el año gracias a las corrientes cálidas del golfo que arrastra el Atlántico Norte²⁰—, el resto de la ruta permanece congelado a partir del mar de Kara. En ese sentido, el deshielo del Ártico proporciona mejores condiciones para surcar la ruta ártica incluso sin recurrir a buques rompehielos.

¹⁶ GACHO CARMONA, Isabel. “Las implicaciones de la construcción de Nord Stream 2 para la Unión de la Energía de la Unión Europea”. *Documento de Opinión IEEE 52/2019*, p. 4. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2019/DIEEO52_2019ISAGAC-NordStream2.pdf

¹⁷ MILOSEVICH-JUARISTI, Mira. “Los aliados de Rusia: su ejército, su armada y su gas”. *Documento ARI 47/2019 del Real Instituto ElCano*, p. 1. Disponible en: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari47-2019-milosevichjuaristi-aliados-de-rusia-su-ejercito-su-armada-y-su-gas

¹⁸ MILOSEVICH-JUARISTI, Mira. “El proceso de reimperialización de Rusia, 2000-2016”. *Documento de Trabajo 11/2016 del Real Instituto ElCano*, p. 13. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/6a1149ad-2ed5-400e-8e0f-e40b1d5c6c4b/DT11-2016-MilosevichJuaristi-Proceso-reimperializacion-Rusia-2000-2016.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=6a1149ad-2ed5-400e-8e0f-e40b1d5c6c4b>

¹⁹ FONDAHL, Gail, ESPIRITU, Aileen e IVANOVA, Aytalina. “Russia’s Arctic Regions and Policies”. En COATES, Ken S. y HOLROYD, Carin. *The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics*, p. 208. Londres, Palgrave Macmillan, 2020.

²⁰ FERRERO, Julio Albert. “Incidencia del deshielo en la geopolítica del Ártico”. *Revista General de la Marina*, 2011, vol. 261, núm. 4, p. 285.

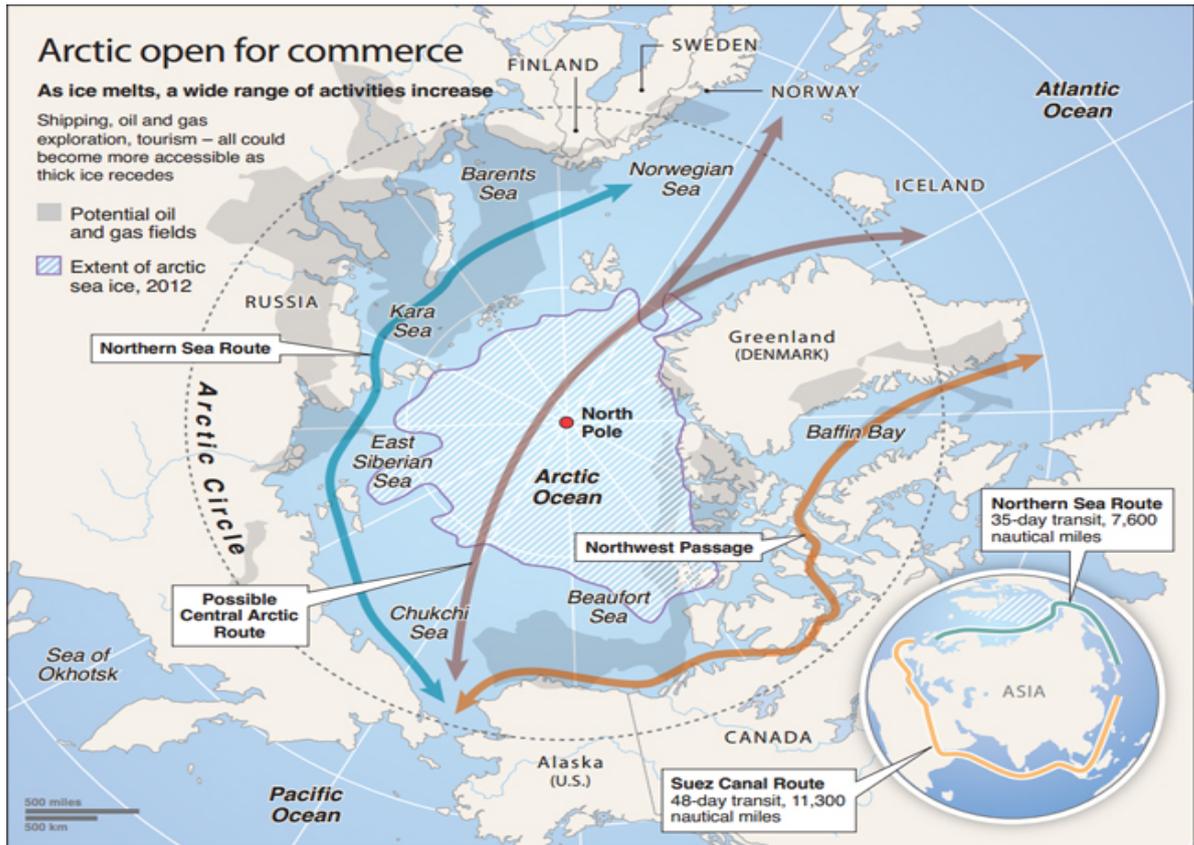


Figura 3. Las rutas marítimas del Ártico: la Ruta Noreste, la Ruta Noroeste y la Ruta Transpolar. Fuente. VALER DEL PORTILLO (2017), GEOPOL 21. Disponible en: <https://geopol21.com/2017/02/10/el-deshielo-del-artico/>

Rusia es el país que posee mayor litoral en el Ártico; sin embargo, a nivel de comunicaciones, le ha resultado inservible dado a que el Ártico, por las condiciones climáticas y tecnológicas del pasado, fue en la práctica innavegable, salvo en limitados puntos y tan solo en fecha estival. En consecuencia, Rusia ha sido una potencia eminentemente terrestre, con escasas y angostas salidas a un mar meridional cálido que le facultara la navegación, lo que, a su vez, ha dificultado su inserción en el comercio mundial de mercancías. No obstante, estos pilares geopolíticos tambalean una vez que la Ruta del Noreste sea completamente navegable y tenga éxito. Rusia podrá convertirse en un enclave estratégico en el transporte internacional de mercancías pudiendo proyectar su poder y economía a nivel global²¹, por lo que es incalculable el potencial exterior que la Ruta Marítima del Norte tiene para Moscú.

Así mismo, el completo despeje de la Ruta del Noreste rebajará sustancialmente la distancia recorrida en los viajes navales de una punta a otra del país. Comunicar una

²¹ SÁNCHEZ ANDRÉS, Antonio. *Op. cit.*, 2010, p. 4.

punta con otra —San Petersburgo-Vladivostok— implica rodear toda Euroasia cruzando por el canal de Suez, un itinerario por el que se recorrerían aproximadamente 23 000 km, tardando unos 52 días. En cambio, este mismo viaje a través de la Ruta del Noreste implicaría un 40 % menos de distancia recorrida y un ahorro de tiempo estimado en unos 20 días. Esto es crucial si tenemos en cuenta que Rusia es el país más extenso del mundo —17 098 250 km² de superficie— y apenas se encuentra conectado en sentido oeste-este por la red ferroviaria del transiberiano. Además, esta red de ferrocarril discurre, sobre todo, por el sur dejando prácticamente aislada la parte de Siberia Oriental. Al respecto, la navegación por la Ruta del Noreste tiene una ventaja comparativa: al transcurrir por la parte septentrional rusa y comunicar con la red fluvial siberiana que desemboca en los mares árticos, podrá movilizar los enormes recursos naturales que aún quedan por explotar en la parte continental más aislada de Siberia²².



Figura 4. Comparación distancia recorrida (km) y tiempo de navegación (días) entre la ruta convencional de Suez y la ruta ártica del Noreste. Fuente. MERINO (2019), El Orden Mundial. Disponible en:

<https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/hacia-la-ruta-del-artico/>

Ahora bien, en un principio, para que Rusia pudiera llevar a cabo la consecución de sus objetivos (explotación de sus recursos *offshore* en el Ártico y navegación de la Ruta

²² GÓMEZ DE ÁGREDA, Ángel. "El cambio climático en el Ártico: más allá del Círculo Polar". *Revista del IEEE*, núm. 3/2014, pp. 13-14.

Marítima del Norte), requería de la complicidad y la cooperación del resto de Estados árticos, es decir, de Occidente.

Por una parte, debido a las condiciones técnicas en que se produce la explotación del Ártico, y por las pendientes tareas de prospección en búsqueda de los yacimientos, se precisa de grandes inversiones, amén de tecnología muy avanzada y de amplios conocimientos técnicos, los cuales Rusia carece²³. Por ello, la implicación de compañías internacionales de extracción y la atracción de capital extranjero resultan fundamental, y esto es algo que Occidente y, en particular, el resto de Estados árticos poseen. De hecho, Noruega fue hasta el año 2014 el principal socio de Rusia en la extracción de hidrocarburos, proporcionándole tecnología y formando proyectos conjuntos de exploración y explotación en el mar de Barents²⁴.

Por otra parte, el estatus jurídico de la Ruta del Noreste es del todo controvertido. Rusia declara como suya la ruta, es decir, la contempla como aguas interiores con el objetivo de llegar a nacionalizarla —ello lo hace en base a argumentos históricos, principalmente su empleo y control efectivo por parte de la antigua URSS—. El resto de Estados árticos, así como la comunidad internacional, se oponen a ello, aunque no tan virulentamente como sucede con Canadá²⁵. Vista la problemática, y para evitar que la oposición vaya a mayores —además, para hacer navegable la ruta también requiere de enormes inversiones—, ha tratado de evitar la confrontación con el resto de Estados árticos y, desde el silencio, la ha administrado *de facto*.

Sin embargo, desde el año 2014 este paradigma ha cambiado. En el mes de marzo del año 2014 tuvo lugar la anexión rusa de Crimea, y Rusia se involucró cada vez más en la guerra civil en el este de Ucrania. Aquello provocó un aluvión de medidas restrictivas hacia Rusia por parte de la UE, EE. UU. y otros países europeos como Noruega. En consecuencia, desde entonces las relaciones diplomáticas y la cooperación económica entre Rusia y Occidente se han deteriorado. Además, se han mantenido sanciones directas al acceso de Rusia a determinadas tecnologías de prospección y producción petrolífera²⁶, afectando así directamente a las relaciones en el Ártico. Adicionalmente,

²³ HESKE, Kristin. *El Ártico en disputa. Desafíos y oportunidades para la gobernanza del Alto Norte* [Trabajo de Fin de Máster]. Universidad de Barcelona, 2015, p. 42.

²⁴ AZNAR FERNÁNDEZ-MONTESINOS, Federico. *Op. cit.*, 2020, pp. 25 y 42.

²⁵ CINELLI, Claudia. *El Ártico ante el derecho internacional* [Tesis Doctoral Inédita]. Universidad de Sevilla, 2010, pp. 106.

²⁶ *Medidas restrictivas de la UE en respuesta a la crisis de Ucrania*, Consejo Europeo. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/sanctions/ukraine-crisis/#>

esto ha ido seguido de la determinación europea por reducir su dependencia al gas ruso²⁷, lo que a futuro repercutirá a las exportaciones de Rusia.

La respuesta rusa a esta coyuntura ha sido redirigir su foco de atención hacia Asia Oriental y, en concreto, hacia China. Como señalan Conley y Rohloff²⁸, los motivos de tal maniobra estratégica son encontrar un nuevo apoyo diplomático a sus iniciativas políticas en el Ártico, así como adquirir la tecnología y el capital necesarios que le han sido vedados en Occidente, y abrir nuevos mercados a sus productos energéticos.

China y el Ártico: intereses y postura estratégica

En el año 2018, la República Popular de China elaboró su primera estrategia para el Ártico, y en ella se definía como «Estado casi ártico»²⁹. No obstante, en lo que respecta a geografía, China, a todas luces, no es un Estado ártico. Ubicada en Asia Oriental, la que se consideraba como el “Imperio del Medio” se extiende aproximadamente desde el paralelo 20º N al 50º N, con lo cual se halla bastante alejada de la línea de referencia del Círculo Polar Ártico. Sin embargo, este calificativo que se ha otorgado a sí misma es una buena muestra de sus pretensiones en la región.

Antes que nada, cabe recordar que China sigue siendo la «fábrica del mundo». Con un valor total de 2 498 414 millones de dólares en exportaciones, fue el mayor exportador global en el año 2019. A su vez, las exportaciones continúan teniendo un peso decisivo en su economía, suponiendo un 18 % de su PIB³⁰, esto aun cuando la economía del país está inmersa en un nuevo proceso de reconversión —de una economía industrial productora a otra de servicios y consumidora— y aunque el Gobierno chino desee reducir su dependencia del comercio exterior y confiar más en su mercado doméstico³¹. Igualmente, el valor de sus exportaciones sigue creciendo anualmente; por ejemplo,

²⁷ Este, al menos, ha sido uno de los objetivos de la Comisión Europea. *Op. cit.*, 2014, p. 4.

²⁸ CONLEY, Heather A. y ROHLOFF, Caroline. *The New Ice Curtain. Russia's Strategic Reach to the Arctic*. Washington D.C., CSIS Europe Program, 2015, pp. 3-4. Otros autores como FONDAHL *et al.* *Op. cit.*, 2020, p. 208, suscriben lo dicho por los anteriores.

²⁹ The State Council Information Office of the People's Republic of China. *China's Arctic Policy*. Beijing, 2018, II apartado. Disponible en: <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618243/1618243.htm>

³⁰ *Informe económico y comercial: China 2020*, Oficina Económica y Comercial de España en Pekín, p. 29.

³¹ RÍOS, Xulio. “La larga reconversión de la economía china”. En MESA, Manuela. *Anuario 2015-2016: Retos inaplazables en el sistema internacional*, pp. 194-196. Madrid, Ceipaz.

creció en un 0,5 % respecto al año 2018³² —y eso a pesar de las complicaciones de la guerra comercial con los EE. UU. —.

Con este volumen de exportaciones, no es raro que la balanza comercial china siempre se haya mantenido positiva. De todos modos, sus importaciones son también cuantiosas. Con un valor total de 2 078 386 millones de dólares, las importaciones chinas supusieron el 15 % del PIB en el año 2019, y situaron a China como el segundo importador mundial³³. Entre las principales importaciones se halla la demanda de hidrocarburos — es el segundo importador de crudo y el tercero en gas a nivel global—³⁴. No en vano China es el principal consumidor de energía a nivel mundial y el que más CO₂ emite a la atmósfera³⁵, y, aunque es un gran productor de energía³⁶, su oferta no cubre suficientemente bien las necesidades energéticas de una economía en constante crecimiento económico, todavía fuertemente industrializada —el sector secundario suponía el 39 % del PIB en el año 2019— con una creciente clase media consumidora, y cada vez menos sujeta a su principal, pero más contaminante, fuente de energía autóctona, el carbón³⁷. También, destacan las importaciones de minerales —estos fueron el 24 % de las importaciones totales en el año 2019— y de otras materias primas, así como el suministro de bienes de equipo, para así suplir su gran demanda interna como país manufacturero³⁸.

De este modo, la economía china continúa estrechamente ligada al comercio exterior de mercancías. Este comercio exterior se desarrolla principalmente vía tráfico marítimo. De hecho, «China posee 7 de las 20 mayores terminales de contenedores del mundo, y COSCO y China Shipping están entre los 10 primeros operadores de servicios de contenedores del mundo»³⁹.

³² Oficina Económica y Comercial de España en Pekín. *Op. cit.*, 2020, p. 29.

³³ *Ibidem*, pp. 29.

³⁴ *Explore all countries-China*, The World Factbook, Virginia, CIA. Disponible en: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/china/#energy>

³⁵ Comisión Europea. “EU energy in figures”. *Statistical pocketbook 2020*, pp. 14 y 18.

³⁶ La importación china de energía, en valor neto (% del uso de energía), es, según la estimación más reciente del Banco Mundial, 15,022. Esto significa que China consume más energía de la que produce, por lo que es un país energéticamente dependiente. Dicho dato puede consultarse en <https://datos.bancomundial.org/indicador/EG.IMP.CON.S.ZS?locations=CN>

³⁷ De acuerdo con la Oficina Económica y Comercial de España en Pekín (2020), la RPCh cuenta con las segundas mayores reservas de carbón en el mundo, solo detrás de Rusia. En 2018, el 59 % del consumo de energía primaria del país provino del carbón, es decir, algo más de la mitad del consumo total; no obstante, está lejos del 71,6 % de consumo que tuvo en 2009.

³⁸ Oficina Económica y Comercial de España en Pekín. *Op. cit.*, 2020, pp. 32-33.

³⁹ PERREAULT, François. *Op. cit.*, 2014, p. 46.

Entonces, es fácil imaginar el rol que juega el Ártico en China. En efecto, el interés económico de China en el Ártico se materializa en el acceso a la ingente cantidad de recursos estratégicos que esta región alberga, y en el aprovechamiento de las nuevas rutas marítimas que el deshielo despejará.

Como se ha señalado, China es energéticamente dependiente del exterior, pero a este problema de seguridad energética se le suma otro: más de la mitad de sus importaciones proceden del petróleo de Oriente Próximo, región de reconocida inestabilidad que podría poner en riesgo el suministro de crudo, lo que convierte a China vulnerable en términos energéticos⁴⁰. Los imperativos de seguridad energética de Pekín imponen, por tanto, la diversificación de sus fuentes de producción/importación energética, y una de esas fuentes alternativas son las explotaciones del Ártico. Así mismo, del Ártico podría extraer diversos recursos minerales, tales como zinc, hierro, estaño, tungsteno, manganeso, platino, níquel o paladio, muchos de ellos empleados por la industria china. Pero entre los minerales del Ártico destacan unos que son de especial interés para el futuro económico chino, los llamados como «tierras raras». Estos son empleados de forma masiva en la industria de la alta tecnología y la innovación, o en las tecnologías verdes, por ejemplo, para la construcción de baterías de coches híbridos o para la fabricación de paneles solares. Por su parte, China ya es su primer productor y consumidor mundial⁴¹.

En lo que se refiere a rutas marítimas, debemos tener en cuenta que para una potencia mercader como lo es China el ahorro en distancia y tiempo de transporte resulta crucial. De entre las tres que el deshielo habilitará, la ruta ártica que más interesa a China, y en general a todos los países de Asia Oriental, es la Ruta del Noreste, la controlada por Rusia⁴². Esta permitirá conectar mejor China con sus principales clientes no asiáticos, los países desarrollados de Europa, como Alemania, Países Bajos o Reino Unido — estos tres sumaron el 7,6 % de las exportaciones chinas en el año 2019, y la UE-28 fue su cliente número uno⁴³—. Por ejemplo, un hipotético viaje de Dalian a Rotterdam a través de la Ruta del Noreste acortaría la distancia recorrida en 5000 km y supondría un

⁴⁰ BONET MARTÍNEZ, Andrea. “Seguridad energética en China y su expansión a Asia Central y Myanmar”. Documento Marco 14/2014 del IEEE, p. 9. Disponible en: https://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2014/DIEEEM14-2014_SeguridadEnergetica_CHINA_AndreaBonetMtnez .pdf

⁴¹ FISAS, Vicenç. *Op. cit.*, 2019, pp. 47 y 88.

⁴² HOLROYD, Carin. “East Asia (Japan, South Korea and China) and the Arctic”. En COATES, Ken S. y HOLROYD, Carin. *The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics*, p. 322. Londres, Palgrave Macmillan, 2020.

⁴³ Oficina Económica y Comercial de España en Pekín. *Op. cit.*, 2020, p. 30.

ahorro de tiempo de 13 días. A su vez, se estima que el comercio chino con los países septentrionales —incluido EE. UU. — se verá incrementado a medida que la economía china complete su reconversión, pues sus productos con mayor sofisticación y valor añadido irán a parar a los países con mayor poder adquisitivo⁴⁴.

No obstante, la Ruta del Noreste aporta algo incluso más importante que el ahorro en distancia y tiempo de transporte, la seguridad⁴⁵. China ha estado comerciando con los países de Europa Occidental a través de la ruta convencional que parte del mar Meridional de China, atraviesa el estrecho de Malaca y continúa por el Índico hasta el canal de Suez. Sin embargo, en estos viajes cruza por varios *choke points*⁴⁶, tales como el estrecho de Malaca o el de Ormuz, caracterizados por su gran inseguridad. En ellos se dan dos grandes problemas: por un lado, la amenaza de la piratería, que atesta puntos tales como Malaca o el Cuerno de África, y, por otro lado, el riesgo a sufrir un posible bloqueo naval⁴⁷.

La posibilidad de sufrir un bloqueo naval se debe a la inestabilidad reinante en regiones como Oriente Medio o el mar Meridional de China. Este último mar concierne directamente a China pues son las disputas que mantiene China con los otros Estados ribereños —Vietnam, Filipinas, Singapur, Brunéi y Malasia— por la soberanía de las Islas Spratly las que generan la mencionada inestabilidad. El actor que posiblemente llegara a bloquear los estrechos malayo-indonesios sería, nada más y nada menos, que la Marina estadounidense⁴⁸. EE. UU. apoya al resto de Estados ribereños en sus litigios contra China, además, habiendo establecido pactos de defensa mutua con diversos países de Asia-Pacífico, entre ellos, por ejemplo, con Filipinas⁴⁹. Detrás de este motivo está el desarrollo de la conocida estrategia A2/AD de China con la que trataría de impedir el acceso estadounidense a la primera cadena de islas frente a su costa, contrarrestando

⁴⁴ GÓMEZ DE ÁGREDA, Ángel. *Op. cit.*, 2014, pp. 8-9.

⁴⁵ HOLROYD, Carin. *Op. cit.*, 2020, pp. 323; y GRIEGER, Gisela. *China's Arctic policy. How China aligns rights and interests*. Bruselas, European Parliamentary Research Service, 2018, p. 6. Disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI\(2018\)620231_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI(2018)620231_EN.pdf)

⁴⁶ *Choke point* podrían definirse como puntos críticos en el mapa que, a modo de cuello de botella, estrechan el paso de las naves generando así gran congestión del tráfico marítimo. Por ello, resultan fácilmente bloqueables.

⁴⁷ BONET MARTÍNEZ, Andrea. *Op. cit.*, 2014, pp. 9-10.

⁴⁸ BAQUÉS QUESADA, Josep. "La geopolítica del Ártico: Una nueva pieza en el gran tablero chino". *Revista General de la Marina*, 2018, vol. 274, núm. 2, p. 312.

⁴⁹ LABORIE IGLESIAS, Mario. "Frente a frente: Las estrategias militares de Estados Unidos y China". *Documento de Opinión 104/2015 del IEEE*, p. 10. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO104-2015_Estrategias_Militares_ChinayEEUU_MLI.pdf

así la superioridad naval de Washington. Aun así, la Marina estadounidense es un temor palpable en Pekín.

También, a través del estrecho de Malaca llega el petróleo de Oriente Medio, por lo que adicionalmente la ruta ártica puede servir para ofrecer una mejor alternativa para su suministro energético. A través de ella se podría transportar de manera segura y eficiente los hidrocarburos extraídos en el mismo Ártico, dando finalmente una salida a la riqueza energética de la región⁵⁰.

Ahora bien, Pekín encuentra graves dificultades para la consecución de sus objetivos en la región, precisamente porque no es un Estado ártico. China no puede llevar a cabo la exploración y explotación de los recursos del Ártico pues, a diferencia de los *Arctic Five*, no posee *a priori* derechos de explotación. Igualmente, el empleo de la Ruta del Noreste no queda a la libre disposición de Pekín porque, aunque oficialmente todavía no sea así, la ruta pertenece a Moscú, y exige notificación y tasas para su tránsito.

En un principio, la respuesta de la diplomacia china fue la oposición frontal al *statu quo* del Ártico, negando cualquier tipo de derecho y privilegio que los Estados árticos tuvieran en la región. La voz china fue, junto con la de la UE, la más crítica, preconizando que el Ártico pertenece a la humanidad y que tendría que ser declarado como *global common*⁵¹. Por el contrario, lejos de conseguir algo, la postura china complicó más la situación. Los Estados árticos, y en particular los ribereños, vieron que su soberanía e intereses estaban siendo contestados por un poderoso grupo de países «no afiliados»⁵². Esto produjo su reacción, y unificó sus posturas para hacer unánime su oposición al cambio de gobernanza del Ártico, lo cual tuvo su mayor manifestación en la Declaración de Ilulissat de 2008. Otra respuesta de los Estados ribereños fue aplazar las solicitudes para ser observador permanente en el Consejo Ártico, sucediendo así dos veces con la solicitud china, rechazada en los años 2009 y 2011, negándole de este modo el acceso a la gobernanza ártica por la vía institucional⁵³.

⁵⁰ GRIEGER, Gisela. *Op. cit.*, 2018, p. 6.

⁵¹ GARCÍA SÁNCHEZ, Ignacio. "El Ártico. ¿Nueva o vieja geopolítica?" En BALLESTEROS MARTÍN, Miguel Ángel. *Panorama geopolítico de los conflictos* 2015, p. 113. Madrid, Ministerio de Defensa.

⁵² PERREAULT, François. *Op. cit.*, 2014, p. 51.

⁵³ El Consejo Ártico creado en 1996, mediante la Declaración de Ottawa, y con sede en Tromsø (Noruega), desde 2013, es el foro común más importante de la región ártica. Ahora bien, el Consejo Ártico es un instrumento de *soft law* y tan solo constituye un espacio institucionalizado de diálogo y cooperación. Los miembros fundacionales del Consejo son los ocho Estados árticos, los cuales, a su vez, son los únicos miembros permanentes del Consejo. Los representantes de las comunidades indígenas árticas son

Visto su fracaso, a partir del año 2011, China modificó su postura estratégica. Desde ese momento basó sus relaciones en el Ártico en los principios de «respeto», «cooperación» y «beneficio mutuo», los cuales aparecieron más tarde reflejados en su estrategia oficial para el Ártico —pero estos en realidad siempre han solido encabezar las relaciones internacionales de China⁵⁴—. Ahora, por tanto, basa su estrategia en respetar el *statu quo*, y penetrar en el Ártico por medio de la cooperación con los Estados árticos y los mutuos beneficios que ello puede reportar. Pero ¿China que puede aportar? ¿Cómo puede resultar beneficiosa su cooperación?

Señala García Estrada que China trata de suplir su déficit de derechos en el Ártico mediante los vectores de la investigación científica y de su capacidad económica y financiera⁵⁵. Así pues, «China utiliza munición de poder blando para disipar la sensación de amenaza de China, y además le añade más fuerza política cuando trata de proteger sus intereses nacionales en el Ártico y en el mundo»⁵⁶.

De este modo, China ha logrado establecer fructíferas relaciones bilaterales en el Ártico con los países escandinavos, Islandia y Groenlandia. Como refleja el caso de haber mantenido relaciones con Groenlandia —que todavía pertenece al Reino de Dinamarca, pero que ambiciona su independencia— sin contar con Dinamarca, China, en su nueva estrategia, también sabe aprovechar las vulnerabilidades y fricciones entre los Estados árticos para entablar relaciones y obtener las contrapartidas que desea. En ese sentido, China no iba a pasar por alto la gran oportunidad que le brindaba el deterioro de las relaciones entre Occidente y Moscú a partir del año 2014 a causa de la anexión de Crimea y la guerra con Ucrania.

participantes permanentes, y se admiten observadores permanentes a otros Estados y organizaciones internacionales. Información extraída de FISAS, Vicenç. *Op. cit.*, 2019, pp. 94-95.

⁵⁴ GRIEGER, Gisela. *Op. cit.*, 2018, p. 4.

⁵⁵ GARCÍA ESTRADA, Ángel. “Cambio climático y aproximación de las potencias al Ártico”. *Documento de Opinión 16/2020 del IEEE*, p. 16. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEEO16_2020ANGGAR_Artico.pdf

⁵⁶ PERREAULT, François. *Op. cit.*, 2014, pp. 44.

Connivencia ruso-china en el Ártico: La Ruta de la Seda Polar

La Nueva Ruta de la Seda, la Ruta de la Seda del siglo XXI, la Belt and Road Initiative o la One Belt, One Road son términos que se usan indistintamente y que se refieren a la actual estrategia global china para defender sus intereses⁵⁷.

La idea de revitalizar la antigua Ruta de la Seda fue originalmente de la UNESCO, y como forma de promover el turismo y el patrimonio cultural de Asia Central. No obstante, la marca de la UNESCO fue aprovechada por Xi Jinping —nombrado recientemente presidente de la República Popular China en el año 2013— para lanzar su propia iniciativa centrada en el comercio. En efecto, la Belt and Road Initiative es un proyecto chino basado en «desarrollar sus propias infraestructuras logísticas en todo el mundo para, de esta manera, asegurar su comercio global, así como el aprovisionamiento de materias primas y energía»⁵⁸. Además del desarrollo de infraestructuras financiadas por fondos propios y por el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras, este proyecto tiene otras implicaciones. Por ejemplo, contempla también la coordinación de políticas económicas, o la reducción de barreras al comercio y a las inversiones creando áreas de libre comercio como las que ya está originando China con otros países tanto a nivel bilateral como multilateral⁵⁹.

A su vez, la Belt and Road Initiative comprende diversas versiones o, dicho de otro modo, pretende vigorizar diversas rutas internacionales de transporte. En un principio, contemplaba dos. En primer lugar, una terrestre, que recobraría la original Ruta de la Seda y que iría por toda Asia Central y parte del mundo árabe hasta Turquía y finalmente Europa. Esta fue la primera en ser anunciada por Xi Jinping, cosa que hizo en su visita a Kazajistán en septiembre del año 2013. En segundo lugar, incluye un proyecto de ruta marítima, que fue hecho público un mes más tarde en el Parlamento de Indonesia. La Ruta de la Seda Marítima en realidad parte de la ruta convencional que comienza desde el sur de China, cruza el estrecho de Malaca y llega a Europa por el canal de Suez.

⁵⁷ DE CARLOS IZQUIERDO, Javier. “La estrategia global de China para defender sus intereses”. *Documento de Opinión 04/2019 del IEEE*, p. 5. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2019/DIEEE004_2019JAVCAR-China.pdf

⁵⁸ *Ibidem*, pp. 5.

⁵⁹ FUSTER LEAL, Rubén. *Relaciones internacionales actuales entre la RPCh y EE. UU.: Del entendimiento al posible enfrentamiento (1972-2018)* [Trabajo Fin de Grado]. Madrid, Universidad Rey Juan Carlos, 2020, pp. 46-47.

Ambas pasaron a ser oficiales en el año 2015 con el Plan de Acción Oficial para el desarrollo de las Rutas de la Seda terrestre y marítima⁶⁰.

No obstante, en diciembre del año 2017 apareció una tercera versión, cuando el presidente Putin invitó a Xi a unir su Ruta de la Seda con la Ruta del Noreste que Rusia controla⁶¹. China aceptó la invitación rusa y consecutivamente incorporó la Ruta de la Seda Polar a sus planes oficiales, apareciendo nombrada por primera vez en la *China's Arctic Policy*, la primera estrategia oficial china para el Ártico, publicada en el año 2018.

El libro blanco chino sobre el Ártico presenta la Ruta de la Seda Polar como una oportunidad para que las partes interesadas puedan construir conjuntamente las rutas marítimas árticas y contribuir así al desarrollo social y económico sostenible del Ártico⁶². Según China, es una de sus principales aportaciones al Ártico, pero realmente responde a sus propios intereses, liderando un proyecto con el que llegar a articular todos sus intereses económicos en la región. Por su parte, la intención rusa es ampliar los programas de cooperación económica e inversión china en la región del Ártico ruso, así como asegurar la demanda de su mercado energético, ofreciendo como moneda de cambio la explotación conjunta de la ruta ártica que este país controla.

⁶⁰ DE CARLOS IZQUIERDO, Javier. *Op. cit.*, 2019, p. 6.

⁶¹ BAQUÉS QUESADA, Josep y ARRIETA RUÍZ, Andrea. "La estrategia rusa en el Ártico". *Revista General de la Marina*, 2019, vol. 277, núm. 4, p. 734.

⁶² The State Council Information Office of the People's Republic of China. *Op. cit.*, 2018, II apartado.

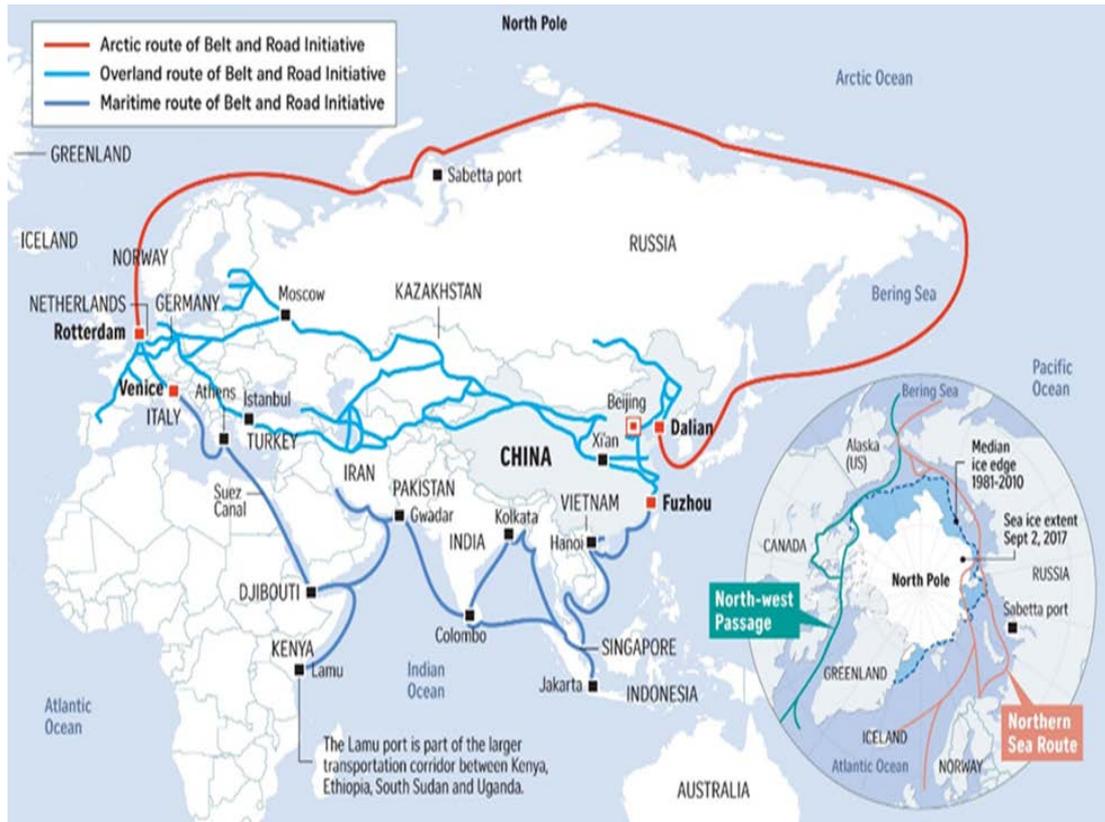


Figura 3. Las diferentes versiones de la Ruta de la Seda junto con sus itinerarios. Fuente. LUI (2018), *The Straits Times*. Disponible en: <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/chinas-polar-ambitions-cause-anxiety>

Con anterioridad a la propuesta de la Ruta de la Seda Polar, ambos países ya habían dado muestras de apoyo y cooperación en el Ártico. Posiblemente, el punto de inicio de su connivencia fue cuando Rusia —de los países más reticentes a la incorporación de China al Consejo Ártico junto con EE. UU. y Canadá⁶³— dio su visto bueno a la ampliación del número de observadores permanentes en el Consejo Ártico en el año 2013. Después, y una vez se impusieron las sanciones económicas a Rusia, fortalecieron sus vínculos a través de acuerdos en materia energética.

El primero de estos acuerdos fue el firmado por la empresa gasista rusa Gazprom y la china National Petroleum Corporation en el año 2014, según el cual pactaron utilizar el gasoducto Power of Siberia —inaugurado por ambos presidentes en el año 2019— y exportar más de un billón de metros cúbicos de gas ruso de Siberia Oriental a China

⁶³ PERREAULT, François. *Op. cit.*, 2014, p. 56.

durante los próximos 30 años⁶⁴. Posteriores acuerdos han buscado la formación de proyectos conjuntos de exploración y explotación de hidrocarburos en el Ártico ruso, insertando así directamente a China en la región. El más importante ha sido el proyecto Yamal LNG⁶⁵, que lanzó su producción en diciembre del año 2017. Este proyecto consiste en un complejo formado por campos de producción de gas natural en el este de la península de Yamal, y una planta de licuado y un puerto logístico en Sabetta, desde donde se licua y transporta el gas extraído a Asia Oriental⁶⁶.

En definitiva, la asociación estratégica entre Moscú y Pekín pudo fructificar en el Ártico a partir de que Rusia admitiera a China como observador en los asuntos de gobernanza de la región en el año 2013; después, se fortaleció a partir de las sanciones económicas a Rusia, lo que hizo converger los intereses de Rusia y China en el Ártico, dando lugar a diversos acuerdos en materia de energía; finalmente, llegó a su punto álgido con la propuesta de la Ruta de la Seda Polar, máxima manifestación de dicha asociación. Con esta iniciativa se multiplicarán los proyectos del estilo Yamal LNG, que implican complejos desde los que explotar los recursos del Ártico y transportarlos a los países de Asia Oriental, y subsidiariamente se dotará a la Ruta del Noreste de todas las infraestructuras y servicios necesarios para el transporte de mercancías a ambos lados de Euroasia, satisfaciendo simultáneamente los respectivos intereses de Rusia y China.

Conclusiones

El Ártico, debido al deshielo progresivo, se está convirtiendo en una región con creciente relevancia geopolítica. Ello por dos motivos. Por un lado, por las implicaciones ambientales y climáticas de alcance global que tiene la reducción de la capa de hielo. Por otro lado, por la mayor accesibilidad que el deshielo proporcionará a la región, quedando despejadas nuevas rutas internacionales de transporte naval, así como cuantiosos y potenciales recursos naturales.

⁶⁴ BLANCO, Raúl. "Fuerza de Siberia': el gasoducto que eleva la cooperación entre Rusia y China", *France 24*, 2019. Disponible en : <https://www.france24.com/es/20191202-fuerza-de-siberia-el-gasoducto-que-eleva-la-cooperaci%C3%B3n-entre-rusia-y-china>

⁶⁵ El accionariado de Yamal LNG está compuesto por Novatek —empresa rusa—, que es el socio mayoritario con el 50,1 %, y, junto a ella, participan Total —francesa— (20%), CNPC —china— (20 %) y el Silk Road Fund de China (9,9 %). Información extraída de FISAS, Vicenç. *Op. cit.*, 2019, p. 60.

⁶⁶ HOLROYD, Carin. *Op. cit.*, 2020, pp. 323-324.

Este último motivo, a su vez, alimenta el conflicto latente entre Estados ribereños del Ártico (los *Arctic Five*) y el resto de la comunidad internacional, puesto que los primeros gozan de prioridad en el acceso a los beneficios que el deshielo conllevará, además de mantener bajo su control los asuntos de gobernanza de la región. Estados con creciente peso internacional, como es el caso de China, son particularmente activos a la hora de reclamar un papel en el futuro del Ártico e intentar acceder a parte de las consecuencias benignas del deshielo.

En este escenario geográfico Rusia y China han vuelto a coincidir. En un principio, se observaron los recelos y la competitividad que ambos han tenido en otras regiones del planeta. No es del todo incoherente. Rusia es un *Arctic Five* y, además, el Estado con mayor proporción territorial e intereses en el Círculo Polar Ártico, con lo cual está decidido a salvaguardar su soberanía nacional y derechos frente a cualquier injerencia externa, más todavía frente a una potencia como China. No obstante, con el transcurso de la última década los recelos y la competitividad se han ido disipando, y podemos hablar de connivencia —o, en su caso, de asociación estratégica— entre Rusia y China.

La razón de tal cambio está en que los intereses de uno y otro en el Ártico han llegado a converger. Rusia posee los derechos, la fuerza y la voluntad para hacerse con la ruta y los recursos ubicados en su litoral ártico; en cambio, carece de los medios económicos (capital y tecnología) para sacarles partido, así como de un mercado para llegar a colocar los excedentes de materias primas y energía que allí obtuviera. Por su parte, China tiene los medios financieros y tecnológicos necesarios, pero no dispone de legitimidad para llevarlos a emplear en la región. Así mismo, su interés por el Ártico se ve acrecentado a medida que aumenta la inestabilidad internacional en el Mar Meridional de China y se enturbia su relación con los EE. UU., siendo cada vez más la Ruta del Noreste un imperativo para su seguridad energética y continuidad económica.

En ambos casos, el enfriamiento de sus respectivas relaciones con Occidente (o lo que es lo mismo, con EE. UU. y sus aliados) ha sido el impulso necesario para que sus intereses convergieran con los de la otra potencia. Rusia percibía de la UE y del resto de países de Europa Occidental (Noruega) la tecnología y el capital que precisaba para el Ártico. Además, no consideraba que el aprovisionamiento a su principal cliente energético se fuera a ver alterado. En ese sentido, no tenía que ceder ante China en la región pues sus necesidades estaban satisfechas, pero las sanciones del año 2014 impusieron su giro hacia este país. Por el lado de China, a través de las dos versiones

anteriores de la *One Belt, One Road*, se puede observar que sus prioridades se situaban en su entorno inmediato. Sin embargo, las dificultades regionales han hecho que Pekín tomase más en serio la alternativa ártica, pudiendo simultáneamente aprovecharse de la vulnerabilidad coyuntural de Moscú para avanzar en sus intereses.

Así pues, de su connivencia en el Ártico podemos extrapolar que mayores fricciones de con Occidente redundarán en una mayor aproximación entre Rusia y China a nivel global, idea que también suscriben algunas analistas de las relaciones ruso-chinas, como Milosevich o Medeiros y Chase⁶⁷. También podemos concluir que la complementariedad de sus economías (China como país productor y Rusia como exportador de materias primas) ha servido como catalizador en sus relaciones bilaterales. A partir de sus relaciones en el Ártico, podemos, incluso, prever una mayor cooperación y coordinación política entre Moscú y Pekín, no así la consumación de una alianza formal, menos en el plano militar, en lo cual también coinciden los anteriores autores citados.

De momento, los intereses compartidos superan toda aquella circunstancia que pudiera debilitar los lazos ruso-chinos; sin embargo, no podemos olvidar que aún persisten los factores que debilitan su relación, así como tampoco podemos obviar la competitividad latente en determinadas regiones, como es el propio caso del Ártico. Los recelos mutuos continúan, más todavía la suspicacia rusa hacia el creciente poder de China y el aprovechamiento que esta potencia puede hacer de su asimetría con Rusia. La asimetría se ve en buena medida en el comercio: mientras que China es el primer socio comercial de Rusia, Rusia es el décimo socio del país asiático⁶⁸. Como señala Milosevich, a Rusia no le quedan más alternativas estratégicas; en cambio, China no ha generado tanta dependencia hacia Moscú⁶⁹.

*Rubén Fuster Leal**

Licenciado en Seguridad, Defensa y Geoestrategia

⁶⁷ MILOSEVICH-JUARISTI, Mira. *Op. cit.*, 2019, p. 7; MEDEIROS, Evan S. y CHASE, Michael S. "Chinese Perspectives on the Sino-Russian Relationship". *NBR special report #66*, 2017, p. 4. Disponible en: https://carnegieendowment.org/files/SR66_Russia-ChinaRelations_July2017.pdf

⁶⁸ "Cómo es el nuevo megagasoducto con el que Rusia y China dan inicio al 'acuerdo del siglo'", *BBC News Mundo*, 2019. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-50647056>

⁶⁹ MILOSEVICH-JUARISTI, Mira. *Op. cit.*, 2019, p. 7.