

## Rota da Seda Polar

### 极地丝绸之路



Fonte: “Road on Ice” China Times

Maria Goarmon Lewis\*.

\*Licenciada em Relações Internacionais, Mestre em Ciência Política e Relações Internacionais na FCSH-UN, especialização em Relações Internacionais, desenvolveu a sua dissertação “ Do Ártico Estático ao ártico Dinâmico”, doutoranda em Estudos da Globalização. Representou a República portuguesa no Estado da Carolina do Norte durante vários anos, como Cônsul Honorário de Portugal. Membro da ANRS.

O Ártico, durante o período da Segunda Guerra Mundial até o final da Guerra Fria, serviu de teatro de operações entre as duas superpotências, EUA e a URSS, onde ambos mostravam o seu músculo dissuasivo. Nesta geografia assiste-se também a uma grande transformação tecnológica que veio criar e revolucionar novas estratégias militares e políticas.

Com o virar do milénio, o Ártico vive agora um clima de cooperação entre os atores da região, embora o cenário político seja incerto, principalmente se considerarmos o forte

antagonismo entre os EUA e a Rússia. Essa tensão foi acentuada pela recente crise na Ucrânia, o qual poderá contribuir para a instabilidade das relações internacionais no Ártico.

Futuramente, prevê-se que a região do High North seja um local para investimento e comércio, baseado nas grandes reservas de hidrocarbonetos devido no degelo acentuado que se faz sentir em torno do Pólo Norte.

Outro ponto que também merece destaque, é a Rota do Mar do Norte<sup>1</sup> que se torna uma alternativa de navegação entre o Oriente e o Ocidente. Estas linhas de transporte, além de se tornarem mais curtas permitem reduzir os custos por via marítima; também se prevê novos projetos de Terminais Marítimos formando plataformas logísticas importantes para a economia.

Em pleno no século XXI, Ártico é uma das regiões do planeta mais sensíveis ao aquecimento global devido às mudanças climáticas.

Importa agora, refletir sobre o Ártico, anteriormente isolado e distante para dar lugar a um espaço geográfico dinâmico devido às alterações climáticas, às constantes alterações antrópicas e às novas tecnologias, tão presentes nesta geografia.

O Ártico com o recuo do gelo e o derreter do permafrost, a existência de grandes depósitos de recursos naturais como, o petróleo e gás natural, e de haver perspectivas de serem encontrados também diamantes, platina, chumbo, manganês, níquel, ferro, urânio, cobre, pedras preciosas e muitos outros recursos, incluindo peixes cria oportunidades e desafios aos atores árticos e não-árticos.

Deste modo os países costeiros: EUA, Canadá, Dinamarca (Groenlândia), Islândia, Noruega e Rússia, reivindicam ou pretendem reivindicar Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs) para explorar a plataforma continental conforme previsto pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. A expansão em direção ao norte tem levado a uma tensão no Ártico, pois algumas áreas reclamadas sobrepõem-se.

À medida que as placas tectónicas geopolíticas continuam a mudar no sistema internacional pós-Guerra Fria, as incertezas associadas às mudanças climáticas, à escassez de recursos e à globalização traz cada vez mais novos atores ao Ártico, e uma maior cooperação

---

<sup>1</sup> As três rotas marítimas principais: Passagem do Noroeste, Passagem do Nordeste e a Rota do Mar Transpolar.

internacional. Essas novas relações entre o Ártico e o mundo exterior encontra novas abordagens politicamente importantes e cientificamente interessantes.

O aquecimento global pode ser visto como a maior ameaça existencial para a maior parte do mundo, mas a região Ártica é discutida abertamente como uma oportunidade de transformar as águas geladas numa nova e impulsionada “Rota” entre Europa e a Ásia. Poucas outras transformações podem ser tão radicais, e espetaculares. Imagine visitar o Ártico daqui a cinquenta anos e encontrar um cinturão de grandes cidades, densamente povoadas e ligadas por algumas das rotas marítimas mais povoadas do mundo – talvez locais aqui e ali por novos *resorts*, onde os turistas podem relaxar-se em praias esplêndidas. A Rota Marítima do Norte é mais curta que a Rota do Canal Suez e, portanto, oferece, pelo menos em teoria, uma alternativa muito tentadora às linhas de navegação que atualmente dominam o comércio global.



Fonte: Wiki- The Transpolar Sea Route (yellow), compared to the Northwest Passage (green) and the Northeast Passage

Outra significativa consequência é o aumento de interesse muito em especial por parte da China e da Índia que se querem integrar neste contexto.

Também, a União Europeia esforça-se para marcar presença, uma vez que Dinamarca (Groelândia), a Finlândia e a Suécia fazem parte da estrutura política do Conselho do Ártico.

Outros países não árticos, procuram assumir um papel mais ativo na região, por verificarem que este espaço é propício à exploração de importantes recursos naturais, à abertura de novas rotas comerciais, mais navegáveis e mais seguras.

***O início do século XXI foi direcionado por Pequim para os oceanos. O “pensamento voltado para os oceanos significa abertura e civilização, avanço e progresso”. Cabe resgatar, nessa perspectiva, o espírito de Zheng He e marchar em direção à abertura proporcionada pelo desenvolvimento pacífico de ampla “civilização marítima”. (Jornal do Povo)***

Pequim tem vinculado que a política do Ártico, explicitamente a Rota do Mar do Norte é a sua ambiciosa estratégica da *Belt and Road* e no desenvolvimento de caminhos para o comércio. Ou seja, cria condições para que os recursos possam fluir ao longo das artérias comerciais e construir assim a “Rota da Seda Polar”, preparando a China para o futuro noutros lugares, onde as dificuldades, os desafios e os problemas são sinais de um novo mundo que emerge diante dos nossos olhos, ligando e construindo relações com povos, culturas e religiões (Frankopan:505).

Todavia, os interesses da China no Ártico não são apenas comerciais. Pretendem também participar cientificamente em pesquisas porque acreditam que a mudança climática tem grandes repercussões no Mundo inteiro, assim a China precisa de estar presente na região, outra grande ambição de Pequim é implementar submarinos na região, para impedir qualquer ataque nuclear.

***Forecast of Asia s’rise to global preeminence go back: « Let her sleep, for when she wakes, she will shake the world» two centuries to Napoléon’s alleged quip about China (Khanna: 1)***

No que diz respeito às relações com os estados árticos, Pequim, tem enfrentado alguns obstáculos por parte dos estados árticos que vêm com uma certa desconfiança a presença do Dragão. Os países nórdicos tornaram-se um pouco menos acolhedores, que anteriormente.

Relativamente à da Rússia podemos dizer que Moscovo se mostra interessado na relação, mas com cautela.

Em 2011, a Islândia. Bloqueou a venda de um grande terreno a um investidor chinês; em 2016, a Dinamarca recusou-se a vender a uma empresa de mineralização chinesa, uma base naval na Groelândia; nesse mesmo ano, um *resort* chinês projetado para a Svalbard, sob a soberania norueguesa, foi cancelado; em 2018, uma empresa chinesa tentou comprar uma ex-base militar privada na Groenlândia, o governo dinamarquês comprou a base para evitar que ela caísse nas mãos dos chineses. Apesar destas contradições, a China tenta ultrapassar e parece estar a planear comprar dois portos na Islândia, bem como o porto norueguês do Ártico Kirkenes, como parte da *roadway initiative*, embora esses projetos ainda não tenham sido concretizados.

Os EUA ou o Reino Unido gostariam de policiar a atividade comercial entre a China e os pequenos países nórdicos, mas todas nações são soberanas.

A China, enfrenta também um obstáculo adicional pela concorrência com outros Estados não-árticos que também disputam a admissão ao Conselho do Ártico como observadores permanentes (Índia, Brasil, Japão, Coreia do Sul, União Europeia e, outros vários Estados europeus).

Em Maio de 2013 a China adquire o Status de observador no Conselho do Ártico<sup>2</sup>, permitindo-lhe deste modo participar em reuniões do Conselho Ártico, propor e financiar projetos com um certo limite.

Pequim, para alcançar os seus objetivos tem adotado por uma diplomacia económica e científica como instrumento, e ao utilizar este instrumento internacional tenta afirmar-se como ator ártico, e de ter o direito de utilizar as rotas marítimas do Ártico.

Abre uma estação de pesquisa na Islândia para entender melhor o clima; outra, na Ilha de Svalbard (Noruega); assinou também um acordo com a Rússia para um centro de pesquisa conjunta para prever as condições do gelo ao longo da rota do Mar do Norte e para dar recomendações sobre o desenvolvimento económico do Ártico; além disso, investiu na

---

<sup>2</sup> O Conselho Ártico compreende oito países que fazem fronteira com o Ártico: Canadá, Dinamarca, Finlândia, Suécia, Noruega, Rússia, Estados Unidos e Islândia. E, embora o Oceano Ártico Central seja de fato desabitado e considerado parte do alto mar sob a lei internacional, áreas próximas a esses países enquadram-se em vários tipos de controle nacional ou influência sob a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

construção de uns quebra-gelos, tendo adquirido um segundo o chamado, O “Dragão da Neve”, com capacidade de quebrar gelo com mais de dois metros de espessura. Mas, como a ambição da China é grande e por isso investe num quebra-gelos nuclear que irá ser construído nos próximos anos, assim como vários barcos de patrulha com capacidade de quebrar o gelo.

A entrada da China no Ártico mostra que na realidade os assuntos do Ártico podem não ser considerados estritamente regionais, uma vez que as alterações climáticas tornam a vasta riqueza de recursos e rotas de transporte acessíveis ao mundo.

*“Na Era da mudança climática e escassez, a governança do Ártico, não pode mais ser estatocêntrica, nem restrita aos oito países do Ártico”*

As sanções impostas à Rússia fez com que Moscovo se distanciasse do Ocidente e se aproximasse de Pequim. Consequentemente, essas restrições vieram afetar e dificultar os projetos de energia de receber capital do mundo ocidental que tanto necessitam. Assim, a Rússia torna-se um país difícil de atrair investidores estrangeiros, por não poderem exportar os recursos que extraem, privilégio esse permitido apenas aos monopólios estatais como o Gazprom<sup>3</sup>, Rosneft<sup>4</sup>, Novatek<sup>5</sup>, entre outras companhias.

As empresas russas precisam e saúdam os investimentos e empréstimos chineses, mas não se sentem confortáveis em permitir que as empresas chinesas desempenhem um papel importante nos projetos energéticos russos, incluindo os do Ártico; as empresas chinesas, por outro lado, possuem uma posição muito forte e certamente exigem um papel significativo de controle e de chefia. Mas mesmo assim, ambos os países têm planos conjuntos na área de cooperação industrial, infraestruturas de transportes ferroviário e de acordos energéticos.

---

<sup>3</sup> Gazprom é a maior companhia russa de extração, produção, transporte, e venda de recursos energéticos.

<sup>4</sup> PJSC Rosneft Oil Company - companhia russa com sede em Moscovo, especializada na exploração, extração e produção.

<sup>5</sup> Novatek – segunda maior produtora de gás natural e sétima maior empresa de produção do mundo.

## A Nova Geopolítica: A Evolução da Rússia e da China no Ártico

### 新地缘政治：俄罗斯与中国在北极的演变

A China e a Rússia concordaram em construir conjuntamente uma ‘Silk Road on Ice’, ao longo da Rota do Mar do Norte em Ártico. Este novo projeto, passa pela cooperação bilateral entre Moscovo e Pequim para realizar e implementar vários projetos.

Para Pequim, a Rússia é um parceiro importante na construção da iniciativa *Belt and Road* - essa nova projeto passa por ser uma rota de navegação entre o Oceano Pacífico e o Oceano Atlântico ao longo da costa norte da Rússia, incluindo o Mar Ártico com o objetivo de impulsionar o comércio através de grandes investimentos em ferrovias, portos e outras infraestruturas que ligam a Ásia à Europa e à África.

Deste modo, a China espera trabalhar multilateralmente com todas as partes para pesquisas de rotas de navegação, nas mudanças climáticas e ambientais no Ártico, igualmente explorar os potenciais recursos da região. A China tem participado ativamente dos eventos organizados por organizações internacionais relacionadas com o Ártico, e tem procurado incentivar as empresas chinesas a utilizarem as rotas comerciais no Ártico.

As empresas russas precisam e congratulam-se com os investimentos e empréstimos chineses, embora não se sintam confortáveis ao permitir que as empresas chinesas desempenhem um papel importante nos projetos energéticos russos, incluindo os do Ártico. Essas mesmas empresas, necessitam de financiamento e isso dá muitas oportunidades à China, e ao Banco de Desenvolvimento da China em investirem. O grande investimento que Putin se congratula é na gigante companhia russa de energia, mais propriamente na Novatek's Arctic LNG II, dando a possibilidade à China de ter acesso ao gás natural liquefeito no Ártico.

Do mesmo modo, as empresas chinesas, adquirem uma forte posição e exigem um papel significativo de controlo e chefia.

Mas o mais importante acordo sino-soviético é de poder ter o direito à exploração em diferentes setores da zona económica exclusiva (ZEE) na Rússia ártica.

Em Dezembro de 2015, o Primeiro-Ministro chinês Li Keqiang e Dmitry Medvedev assinaram um acordo conjunto para reforçar a cooperação no desenvolvimento e utilização da Rota do Mar do Norte e na investigação relacionada com a navegação no Ártico.

A 4 de Julho Em 2017 durante um encontro em Moscovo, e segundo o World Maritime News o Presidente chinês Xi Jinping e o Primeiro-ministro russo Dmitry Medvedev anunciaram a intenção de desenvolver uma “Rota da Seda Polar” através da Passagem do Nordeste, no Ártico, que os russos designam Rota do Mar do Norte.

Conforme refere no portal chinês Belt and Silk Road Portal, desse mesmo ano, a China publicou um documento oficial, denominado «Visão para uma Cooperação Marítima no Âmbito da Iniciativa *Belt and Road*», admitindo pela primeira vez uma passagem marítima entre a China e a Europa através do Ártico.

Importa ainda referir que as grandes vias marítimas no Ártico envolvem não só a Passagem do Nordeste, que passa maioritariamente junto à costa norte da Rússia e constitui o caminho mais curto até à Europa para muitas regiões chinesas, mas também, a Passagem do Noroeste, que é uma via marítima entre o Pacífico e o Atlântico através dos arquipélagos árticos do Canadá.

Segundo analistas, a navegação através da Passagem do Nordeste é entre 25% e 55% mais curta do que pelas vias marítimas tradicionais entre portos no Norte da China, o do Mar do Norte e o do Mar Báltico podendo assim favorecer a cooperação sino-russa, bem como valorizar portos situados a norte da China, como Dalian e Tianjin.

Embora a camada de gelo do Ártico continue a diminuir, ainda não é possível manter qualquer das passagens marítimas a norte abertas todo o ano. No entanto, prevendo uma vaga de transporte marítimo na zona, já existem armadores que investem em navios capazes de navegar através do gelo.



## A China e a Rússia no Ártico: Eixo da ambivalência

A China e a Rússia estão a trabalhar numa estreita relação sobre assuntos árticos, explorando o vácuo político dos EUA. Mas a cooperação sino-russa é quase inteiramente comercial, focada em rotas comerciais, petróleo offshore, telecomunicações (a maioria dos satélites não cobre o Ártico) e turismo.

Freedberg, refere que não há dúvidas que a China tem aumentado a sua atividade na região polar, tanto unilateralmente como em conjunto com a Rússia. Ambos os países estão interessados em apostar em investimentos e tecnologia de ponta para modernizar as infraestruturas existentes e construir novas. Pretendem também, investir em cidades portuárias russas, plataformas de petróleo offshore e, terminais de exportação de gás natural liquefeito siberiano (Ir. Freedberg:2018).

No entanto, Kremlin está «*menos entusiasmado e um pouco inquietante*” pelo facto dos chineses terem acesso à sua tecnologia, também do crescente aumento de trabalhadores chineses, do alto desemprego, da diminuição da população e do racismo que se faz sentir na Sibéria.

O mesmo autor refere ainda, que à medida que a parceria estratégica de coordenação China-Rússia entrou numa nova era, os dois países poderiam fortalecer seus laços nas esferas de política, segurança, cooperação prática, intercâmbios culturais e pessoais e coordenação na arena internacional. De uma maneira geral, podemos afirmar que não se prevê a curto prazo dada a profunda ambivalência da Rússia sobre a crescente influência da China, e em particular das suas diferentes opiniões sobre quem deverá dirigir o Ártico.

A Nova Era China- Rússia, passará por continuar a alinhar a iniciativa Belt and Road<sup>6</sup> e na União Económica da Eurásia, construindo a *Digital Silk Road on Ice*, que terá que passar por um desenvolvimento do Ártico de cooperação e de alta tecnologia (Mações:9).

Ambos os países têm desenvolvido um número crescente de iniciativas conjuntas, tais como o projeto Yamal LNG<sup>7</sup>, infraestruturas, ferrovia Belkomur e, no novo porto marítimo de Arkhangelk.

---

<sup>6</sup> Dubbed ‘a new Silk Road’, it consists of several railway routes crisscrossing the Central Asian steppes, linking China and Europe. Camels were being replaced by trains, but many quickly pointed out that rail had already been superseded by giant container ships as the main means of moving goods around the globe).

A empresa Novatek opera na península de Yamal, necessita de capital para desenvolver um novo projeto de gás mas, com as sanções do Ocidente sofreu interrupções. Assim, a China aparece como um importante investidor para este projeto, e os fundos chineses são particularmente bem-vindos, já que a Rússia tem sido evitada por alguns dos seus mais tradicionais investidores, desde que a Federação Russa incorporou a República da Crimeia. As empresas necessitam de financiamento, e isso vem dar muitas oportunidades à China, e ao Banco de Desenvolvimento da China de investirem na gigante empresa de energia russa e, conseqüentemente a China terá acesso ao gás natural liquefeito no Ártico. Mas o mais importante acordo para Pequim, é de ter o direito de atuar no Ártico em outras atividades, na zona económica exclusiva (ZEE) da Rússia. Ainda segundo Olav Olsen,<sup>8</sup> o projeto Arctic LNG 2 prevê a construção de três comboios de GNL a 6,6 milhões de toneladas por ano. O projeto é baseado nos recursos de hidrocarbonetos do campo de Utrenneye, onde a China detém uma participação importante no projeto.

Em 31 de dezembro de 2018, as reservas 2P do campo de Utrenneye sob PRMS totalizavam 7.981 milhões de barris de óleo equivalente. Também a empresa French Total assinou acordos com a Novatek para a aquisição de 10% de participação no GNL 2 do Ártico.

Importa salientar, que o nível de complexidade técnica do novo projeto internacional exigiu a combinação de uma gama de recursos intelectuais, tecnológicos, humanos e financeiros, das principais organizações e empresas russas e chinesas, para que o transporte da Liquefied Natural Gas (GNL) se possa fazer com maior segurança durante todo o ano através a Rota do Mar do Norte.

“O transporte e a logística do projeto são consolidados em torno de uma única plataforma operacional que contribuirá para aumentar a eficiência, segurança e otimização de todo o sistema de trânsito de cargas pelas águas da Rota do Mar do Norte, incluindo o projeto Polar Silk Road.

Devemos também realçar, que o objetivo da empresa de Transporte Marítimo Ártico é gerir uma frota de navios frigoríficos de gelo do Ártico, composta por navios novos, outros já

---

<sup>7</sup><https://www.offshoreenergytoday.com/two-chinese-companies-join-novateks-arctic-lng-2-project/>

<sup>8</sup> Arctic LNG 2 OOO planned to develop Arctic LNG 2 Project - Train 2, in Gydan Peninsula, Siberia, Russia. Dr. techn. Olav Olsen AS was FEED consultant of the project.

existentes, para transporte do GNL para os atuais projetos da Novatek e outros, nomeadamente: o GNL Yamal; LNG Ártico 2.

Em 2018, a China como parte de seus planos para a Rota da Seda Polar no Ártico lançou o seu primeiro *white paper oficial* sobre a política do Ártico, onde encoraja as empresas chinesas a construir infraestruturas e utilizarem as rotas comerciais.

A frota do Sovcomflot (Grupo SCF)<sup>9</sup> inclui 146 embarcações com um peso morto total superior a 12,8 milhões de toneladas. Mais de 80 embarcações preparadas para atuarem sob grandes camadas de gelo. A Sovcomflot faz também parte de grandes projetos de petróleo e de gás na Rússia e em todo o mundo: Sakhalin-1; Sakhalin-2; Varandey; Prirazlomnoye; Novy Port; Yamal LNG e Tangguh (Indonésia). Para os projetos que serve nas bacias marítimas árticas e subárticas, as embarcações da empresa transportaram mais de 250 milhões de toneladas de petróleo bruto e cerca de 50 milhões de metros cúbicos de GNL. A cooperação entre Sovcomflot e Novatek começou em 2010, após viagens experimentais ao longo da Rota do Mar do Norte, que ajudaram a fundamentar a possibilidade técnica e a viabilidade económica do transporte de energia de navios de grande tonelagem ao longo da Rota do Mar do Norte. A Sovcomflot esteve diretamente envolvida no desenvolvimento do transporte do projeto Yamal LNG que obteve grande sucesso e, hoje, opera como sendo a principal de GNL no Ártico. Também a Novatek, a Sovcomflot, a COSCO Shipping e a Silk Road Fund Co., assinaram um acordo para estabelecer uma *joint venture* Maritime Artic Transport LLC, (THE MARITIME EXECUTIVE :2018).

Para Putin o sucesso em Yamal "significa um maior desenvolvimento da construção naval nuclear". No entanto, o relacionamento de ambos os países é complexo e longe de ser fácil. Entre as questões de preocupação chinesa está a nacionalização do tráfego marítimo por parte da Rússia ao longo da Rota do Mar do Norte. Putin tem intenção de adotar medidas para que apenas os navios registados na Rússia poderão transportar ao longo da costa derivados de petróleo e de carvão. Por sua vez, Pequim sublinha que a gestão das rotas marítimas do Ártico deve ser conduzida de acordo com os tratados internacionais como o UNCLOS e do direito internacional respeitando a liberdade de circulação.

---

<sup>9</sup>A frota do Sovcomflot (Grupo SCF) - is one of the largest ordering customers of civil shipbuilding in the Russian Federation. The company is registered in Saint-Petersburg and has representative offices in Moscow, Novorossiysk, Murmansk, in: [www.sovcomflot.ru/en/about](http://www.sovcomflot.ru/en/about).

Talvez, o mais preocupante para a China é sem dúvida o recente desejo de Putin de nacionalizar o transporte de petróleo e gás ao longo da Rota do Mar do Norte, para o qual o Estado está atualmente considerando um projeto lei. No momento, a China tenta ignorar os sonhos nacionalistas da Rússia de transformar a Rota do Mar do Norte. Além disso, as empresas estatais da China estão a tentar trazer o Ártico russo para a esfera de influência marítima da China. E, quando se referem à Rota do Mar do Norte referem “como passagem pelo Círculo Polar Ártico, a chamada de 'Rota da Seda no Gelo'. Ao não usar esse novo “apelido” aponta para os planos da China reviver a antiga Rota da Seda. As autoridades chinesas chamam a rota dos navios de "Passagem Nordeste" em vez da Rota do Mar do Norte (termo que emergiu sob o domínio soviético).

A cooperação energética russo-chinesa nos últimos anos delinearão metas estratégicas para sua expansão. “A energia é uma das principais áreas dinâmicas de desenvolvimento da interação russo-chinesa. Putin e Xi Jinping consideram os assuntos de cooperação energética uma prioridade, e apoiam iniciativas e projetos conjuntos.

### **Fórum Empresarial Russo-Chinês**

A 6 a 7 de Junho de 2019<sup>10</sup>, realizou-se o Segundo Fórum de Negócios Energéticos Russo-Chinês - Fórum Económico Internacional em São Petersburgo para “Promoção da cooperação energética russo-chinesa, exploração e desenvolvimento, embarques, refinação e comercialização de produtos.

Durante esta reunião, o presidente russo, Vladimir Putin, e o presidente chinês, Xi Jinping, estavam satisfeitos com os resultados dos últimos anos e delinearão metas estratégicas para maior cooperação no que diz respeito à energia russo-chinesa. “O setor de energia é um dos elementos mais importantes, produtivos e abrangentes nessa cooperação bilateral”. No ano passado, a quantidade de recursos comerciais e energéticos entre a Rússia e a China excedeu US \$ 40 bilhões, totalizando um valor tangível de receita recorde no nível de US \$ 100 bilhões. ”

---

<sup>10</sup> <https://ho1.us/2019/06/sessao-plenaria-do-forum-economico-internacional-de-sao-petersburgo/>

A 7 de Junho, a Sovcomflot<sup>11</sup> e a VEB.RF<sup>12</sup> assinaram acordos financeiros mediante os quais a VEB Leasing financiará a construção de três novos navios tanque MR alimentados a GNL. A Sovcomflot em Dezembro de 2018, encomendou estes três navios-tanque ao estaleiro Zvezda (região de Primorsky), estando a entrega dos navios prevista para 2022-2023. Cada navio-tanque destina-se ao transporte de derivados de petróleo e condensado de gás, operando sob contratos de fretar por um período de 20 anos com a Novatek. Os navios terão uma classificação Ice Class 1B, permitindo-lhes fornecer transporte durante todo o ano de hidrocarbonetos em condições de enfrentar o gelo.

A Sovcomflot já opera seis petroleiros Aframax<sup>13</sup> de nova geração movidos a combustível, GNL. Mais cinco navios movidos a GNL, foram encomendados pela Sovcomflot ao estaleiro Zvezda e serão construídos ao longo dos próximos anos. A VEB Leasing participou anteriormente no financiamento da construção de uma série de navios da Sovcomflot na Rússia, como os navios-tanque do Ártico da série Mikhail Ulyanov, bem como da construção de navios Aframax de nova geração, em Zvezda.

Com base nestas premissas, e face ao contributo da presente investigação, podemos considerar que a cooperação energética russo-chinesa nos últimos anos delinearam metas estratégicas para sua expansão. “A energia é uma das principais áreas de desenvolvimento dinâmico da interação russo-chinesa. Putin e Xi Jinping consideram os assuntos de cooperação energética uma prioridade, e apoiam iniciativas e projetos conjuntos

A relação de Pequim é cada vez mais estreita com a Rússia, sendo uma parte essencial da política chinesa no Ártico, e que a Rota da Seda Polar, é uma realidade. Os portos e linhas de navegação que se abrem ao longo da Passagem do Noroeste só expressam as fases iniciais da Polar Silk Road - The Roads to Heart of the World.

---

<sup>11</sup>Sovcomflot is a Russian maritime shipping company specializing in petroleum and LNG shipping, a 100% state-owned corporation founded in 1995.

<sup>12</sup>Russian state development corporation

<sup>13</sup> Aframax is a medium-sized crude tanker with a dead weight tonnage (DWT) ranging between 80,000 and 120,000.

## **Referências**

Frankopan, Peter, *A New History of the World*, p.505

Khanna, Parag, *THE FUTURE IS ASIAN*, p. 1

Jr. Freedberg, Sydney J. “China & Russia in Arctic: Axis of Ambivalence, July 2018.

Maçães, Bruno, in *Belt and Road, A Chinese World Order*, p: 9)

THE MARITIME EXECUTIVE (2018-05-19)

Jornal do Povo, em Pequim, em 12.07.05. Artigo “Why do we commemorate Zheng He?”

## **Sites consultados**

<https://www.offshoreenergytoday.com/two-chinese-companies-join-novateks-arctic-lng-2-project/> , Olse, Olav.

<https://ho1.us/2019/06/sessao-plenaria-do-forum-economico-internacional-de-sao-petersburgo/>

<https://www.sovcomflot.ru/en/about>.