ieee.es
Instituto Español de Estudios Estratégicos

Opinion Paper

111/2026 30/10/2026



*Alejandro López Palma, Carlos Manuel Esteban Artero, Clara Santos Blázquez, Luis Francisco Mezquita Gallego, Manuel Martín-Gastón**

The Strait of Malacca and Its Influence on China

The Strait of Malacca and Its Influence on China

Abstract:

The Strait of Malacca constitutes one of the principal chokepoints of global maritime trade and a critical node for China's energy security, given that Chinese economic growth depends structurally on the stability of maritime transit. Most of the energy China must import originates in the Middle East and Africa and therefore has to pass through this corridor. This turns the Strait into a geopolitical vulnerability and into a point of tension in the Indo-Pacific. The present study examines the strategic relevance of the Strait for China, the alternatives available to overcome the so-called "Malacca dilemma", and the role played by other international actors. Accordingly, the first section explains the geopolitical importance of the Strait; the second addresses the alternative routes running through Myanmar and Pakistan, as well as the Northern Sea Route; the third examines the expansion of naval power as a further means of securing the flow of Chinese shipping in the event of future crises. The study concludes that, although these alternatives afford a certain margin of manoeuvre, none of them replaces the critical function performed by the Strait of Malacca, and that the Pakistani route and the build-up of the navy would nevertheless represent the most viable options.

Keywords:

Malacca strait, maritime chokepoints, China's energy security, Belt and Road initiative, Indo-Pacific, US–China rivalry.

How to quote:

LÓPEZ PALMA, Alejandro *et al*. *The Strait of Malacca and Its Influence on China*. Documento de Opinión IEEE 111/2026

ieee.es
Instituto Español de Estudios Estratégicos

***NOTE:** The ideas contained in the Opinion Papers shall be responsibility of their authors, without necessarily reflecting the thinking of the IEEE or the Ministry of Defense

Introducción

Alfred Mahan, un renombrado oficial naval e historiador estadounidense, afirmó que «quien controle el océano Índico dominará Asia. Este océano será la clave de los siete mares en el siglo XXI. El destino del mundo se decidirá en sus aguas»[1] (Rath, 2014). Mahan consideraba el océano Índico como un «gran espacio común» que facilitaba el tránsito comercial y militar y, por lo tanto, se convertía en un tema de seguridad.

Hoy en día, el interés de Mahan no solo sigue siendo relevante, sino que también fue precursor de una de las mayores preocupaciones contemporáneas de las potencias mundiales, entre ellas, China.

El comercio mundial, y en especial gran parte de los recursos energéticos del planeta, debe atravesar determinados «cuellos de botella» entre las zonas de producción y sus destinos finales. Uno de estos puntos clave es el estrecho de Malaca, un paso marítimo que conecta el mar de China Meridional con el océano Índico.

En su parte más angosta, el canal Phillips, en el estrecho de Singapur, apenas alcanza 1,5 millas náuticas (2,8 km), lo que lo convierte en uno de los mayores embudos de tráfico marítimo del mundo. Esta ruta ofrece el trayecto marítimo más corto entre el Cuerno de África y el golfo Pérsico hacia Asia Oriental y el océano Pacífico (Dieter & Gerke, 2006).

Reconociendo tanto la importancia como la vulnerabilidad del estrecho de Malaca, el siguiente trabajo expondrá su importancia geoestratégica para China, analizando también los riesgos políticos y de seguridad en el marco de la rivalidad entre China y Estados Unidos.

Para ello, el ensayo trata de responder a las siguientes preguntas: ¿qué intereses tienen en juego China —y otros actores geopolíticos— en el estrecho de Malaca? ¿Cuáles son las iniciativas de China para paliar su vulnerabilidad derivada del estrecho?

[1] RATH, Sibapada. «Maritime Strategy of India and China: Influence of Alfred Thayer Mahan», *Comparative Strategy*, vol. 24, n.º 1. 2005, pp. 23-51.

Esta pregunta es de gran relevancia si se tiene en cuenta que, si se produjera un conflicto entre Estados Unidos y China, el océano Pacífico y el estrecho de Malaca serían un escenario potencial para la confrontación. No necesariamente solo en términos militares, aunque esta posibilidad también existe, sino también en forma de bloqueos comerciales y perturbaciones en el tránsito de la energía.

China está desafiando el actual orden mundial, por lo que es factible que Estados Unidos utilice las rutas marítimas, especialmente el estrecho de Malaca, para debilitar a China y su desarrollo.

Importancia del estrecho de Malaca en el comercio mundial

La estrechez del paso, que es menor que la anchura total del territorio reclamado por los gobiernos costeros de Indonesia y Malasia, no solo comporta un motivo de preocupación para las potencias regionales, sino que también constituye un área de influencia e interés para que otras potencias externas busquen asegurar ventajas y ampliar su influencia[2].

Esta característica geográfica supone una vulnerabilidad en tanto que puede condicionar la fluidez del tránsito, especialmente para China, Corea del Sur y Japón, cuyas economías son las que más dependen de que el paso sea ininterrumpido[3].

Pero la principal importancia estratégica para China reside en el comercio petrolero. El estrecho de Malaca, junto con el estrecho de Ormuz, en el golfo Pérsico, figura entre los cuellos de botella más relevantes del mundo en cuanto al volumen de petróleo que transita por ellos. Ambos suponen las principales arterias de comunicación entre las zonas de producción (Oriente Medio y África) y las de consumo energético (Asia Oriental y Sudeste Asiático, Australia y Europa).

Uno de los indicadores que reflejan el resurgimiento de China es su consumo energético, siendo la primera potencia mundial en estos términos. China necesitó en el año 2024

[2] CHOPRA, Kriti. «The Malacca Strait: Contest between China and India», *The Round Table: The Commonwealth Journal of International Affairs and Policy Studies*, 112(2)/2023, pp. 193-194.
[3] AKRAM, Qudsia & FAREED, Munaza. «China's Malacca Dilemma: Power Politics in Indian Ocean», *Journal of Politics and International Studies* 5(2)/2019, pp. 29-44.

162 exajulios, lo que supone casi 68 exajulios más de lo que demandó EE. UU., el segundo consumidor mundial[4].

Sin embargo, si tenemos en cuenta toda la energía que China produjo en 2023, a saber, 130 exajulios, extraídos a través del carbón, petróleo, gas, energía solar, nuclear e hidráulica, es palpable el déficit de alrededor de 32 exajulios que debe suplir con importaciones[5].

El principal socio energético de China es, indudablemente, Rusia. En 2024, importó de su vecino casi 95.000 millones de dólares en combustibles fósiles, lo que supone casi el 19 % del total[6].

Sin embargo, lo relevante para este estudio es conocer el porcentaje de importaciones de las que depende China y que deben atravesar el estrecho de Malaca. De esta manera, es imperativo prestar la debida atención a los mercados proveedores de África y Oriente Medio. Como puede apreciarse en la tabla 1, los Estados del golfo Pérsico representan una parte significativa de las importaciones de gas y crudo. Aunque 2024 registró la menor tasa de importaciones, la relevancia de la región queda demostrada en 2022, cuando la región supuso el origen del 42 % de toda la energía importada por China. África, en cambio, demuestra una tendencia descendente.

Exportadores	Miles de M$ 2020	Miles de M$ 2021	Miles de M$ 2022	Miles de M$ 2023	Miles de M$ 2024
Mundo	261	394	535	514	503
O. Medio	93	147	226	189	175
Ratio OM/Mundo	36 %	37 %	42 %	37 %	35 %
África	29	39	43	37	34

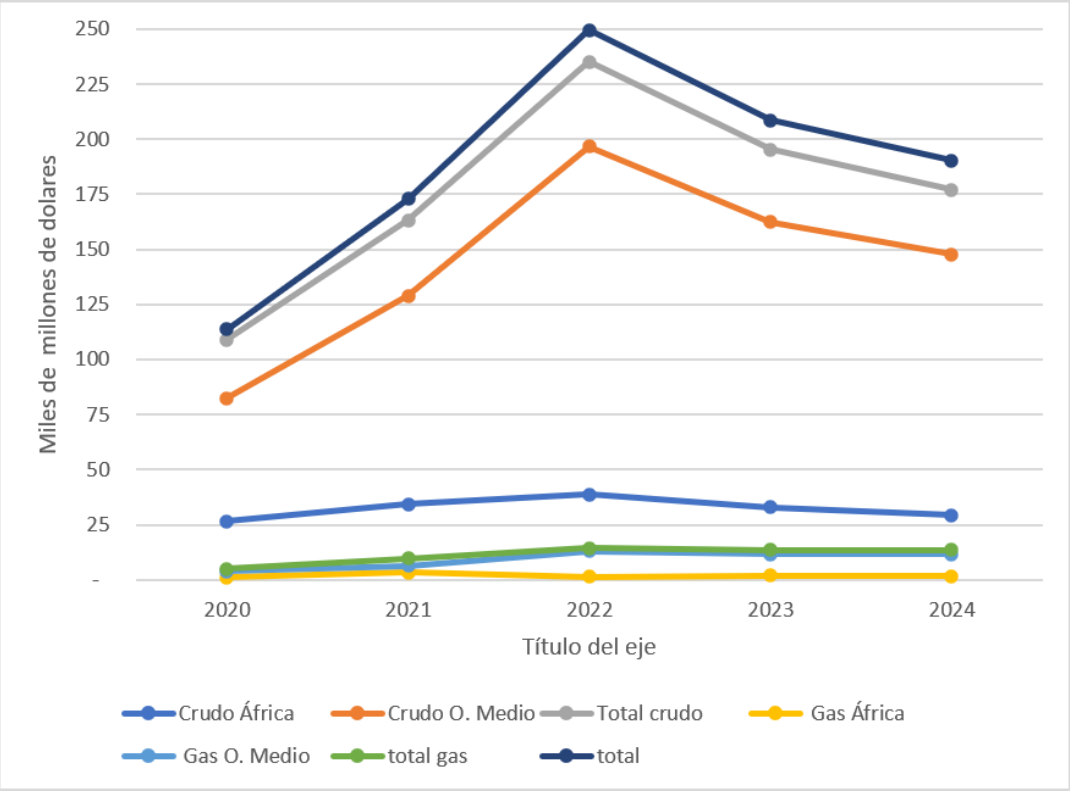
[4] STATISTA. *Total energy supply worldwide in 2025, by country*. 2026. Disponible en: https://www.statista.com/statistics/263455/primary-energy-consumption-of-selected-countries/?srsltid=AfmBOopwFvofxxF8-o3qNbf3pv6qHOtoSbqoKv0jBAj70WMju3NsEyhF (consultado 22/7/2026).
[5] IEA. *China*. 2026. Disponible en: https://www.iea.org/countries/china/energy-mix (consultado 22/7/2026).
[6] «International Trade Center». 2025. Disponible en: https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=3%7c156%7c%7c%7c%7c27%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1 (consultado 25/11/2025).

Ratio África/Mundo	11 %	10 %	8 %	7 %	7 %

Tabla 1. Importaciones energéticas valoradas en miles de millones de dólares por China[7]

De entre todas las fuentes de energía, las más demandadas por el gigante asiático son el crudo y el gas. Pero, como demuestra la gráfica 1, el consumo del primero sobrepasa notablemente al del segundo.

Además, las importaciones de ambos productos reflejan una simetría con los datos presentados en la tabla 1. Por un lado, la razón de este decrecimiento podría deberse, a falta de un informe definitivo, a una disminución del consumo de diésel y, por otro, a un aumento de las importaciones provenientes de Malasia.



Gráfica 1. Importaciones de crudo y gas desde Oriente Medio y África[8]

[7] Ibíd.
[8] Ibíd.

La dependencia energética de China en relación con el estrecho se refleja, en última instancia, en el volumen y el tipo de buques que cruzan a diario la zona, porque son ellos los que sostienen físicamente el flujo.

Por eso, tras analizar el origen de las importaciones, resulta lógico detenerse ahora en la evolución del volumen y el tipo de buques que atraviesan Malaca. Como se ve a continuación, el primero ha aumentado y el segundo se ha diversificado. Son dos variables, por ende, que abundan en la dependencia estructural de China respecto a esta ruta y en la vulnerabilidad inherente de su comercio exterior.

Los datos más recientes publicados por el consorcio de análisis marítimo InfoMare muestran que en 2024 transitaron 94.301 buques por los estrechos de Malaca y Singapur, cifra que constituye un récord histórico[9]. Este número representa un incremento del 5,5 % con respecto al año 2023, cuando se registró un volumen excepcional cercano a los 89.000 buques[10].

La tendencia al alza observada durante la última década[11] refleja tanto la globalización del comercio asiático como el papel de China como mayor exportador e importador mundial.

Debe subrayarse que estas cifras excluyen embarcaciones menores, tráfico pesquero y buques militares en tránsito no reportado, por lo que el flujo real sería aún mayor. Así las cosas, la congestión del tráfico en este cuello de botella logístico provocaría, en caso de bloqueo o interrupción, efectos adversos inmediatos en los mercados globales de energía, alimentos y manufacturas.

Esto se aprecia con mayor detalle si nos detenemos a observar cómo el informe anual sobre los estrechos de Malaca y Singapur identifica seis grandes grupos de buques con aumentos significativos en 2024, lo que demuestra una utilización intensiva del corredor en todos los sectores del comercio marítimo.

[9] INFORMARE. «New annual record for the transit of ships in the Straits of Malacca and Singapore». Disponible en: https://www.informare.it/news/gennews/2025/20250028-Stretti-Malacca-Singapore-transiti-Y-2024uk.asp (consultado 23/7/2026).
[10] Ibíd.
[11] Ibíd.

Portacontenedores

La categoría más numerosa fue la de los portacontenedores, con 25.127 unidades en 2024, lo que representa un incremento del 2,1 % respecto al año anterior.

Este tipo de buque es esencial para las cadenas globales de suministro, y su elevada frecuencia indica la centralidad del estrecho en el transporte de manufacturas, productos electrónicos y bienes de consumo producidos en China y el Sudeste Asiático. La ruta marítima Malaca-Singapur constituye el eje principal de conexión entre los puertos chinos (Shenzhen, Shanghái y Ningbo) y los mercados europeos[12].

Graneleros (Bulk Carriers)

Los graneleros, que transportan carbón, mineral de hierro, cereales y otras materias primas fundamentales, alcanzaron 19.507 tránsitos en 2024, con un crecimiento del 7,4 %.

Este incremento refleja la demanda creciente de China e India de recursos minerales y energéticos, así como la consolidación del Sudeste Asiático como polo productor y consumidor de productos agrícolas y mineros[13].

Superpetroleros y buques de crudo (VLCC/Deep Draft)

En 2024, estos buques registraron 9.724 tránsitos, lo que supone un aumento del 1,9 %.

Dado que China importa más del 75 % del petróleo que consume y que una gran parte de dicho petróleo procede de Oriente Medio, este tipo de buque es un indicador directo de la seguridad energética china.

Casi todo el crudo destinado a los puertos chinos debe pasar irremediablemente por el estrecho de Malaca[14].

Buques de gas natural licuado (LNG Carriers)

[12] Ibíd.
[13] Ibíd.
[14] Ibíd.

Los metaneros alcanzaron 5.003 tránsitos en 2024, lo que supone un aumento del 3,0 %.

Este crecimiento está relacionado con la transición energética global, así como con el progresivo aumento del consumo de gas en China, Japón y Corea del Sur.

La creciente dependencia de Asia Oriental del gas importado realza el papel del estrecho como arteria energética de alcance continental[15].

Carga general y buques de mercancía diversa

Los buques de carga general crecieron de forma notable, alcanzando 8.056 unidades (+17,8 %).

Esta categoría incluye el transporte de maquinaria pesada, materiales de construcción y otros bienes no estandarizados en contenedores. El aumento sugiere un mayor dinamismo en las economías emergentes del Sudeste Asiático, cuyas importaciones y exportaciones requieren un suministro constante de maquinaria, equipos industriales y materiales[16].

Buques de pasajeros

El aumento más pronunciado se observó en los buques de pasajeros, que registraron un incremento del 79 %, hasta alcanzar los 1.767 tránsitos en 2024.

Este crecimiento está vinculado a la recuperación completa del turismo marítimo tras la pandemia y a la expansión de rutas de cruceros por el Sudeste Asiático[17].

Categorías en descenso

Solo una categoría registró un retroceso: los buques Ro-Ro, utilizados para el transporte de vehículos y carga rodada, disminuyeron un 4 % (2.291 unidades en 2024).

[15] Ibíd.
[16] Ibíd.
[17] Ibíd.

Esta reducción podría deberse a cambios en las rutas comerciales automotrices y a una mayor utilización del transporte en contenedores para vehículos[18].

En síntesis, si el tráfico quedase bloqueado en este cuello de botella, China no podría satisfacer su demanda energética, lo que produciría consecuencias negativas para su industria y para la sociedad civil.

Se trata de una industria que produce los bienes que luego exporta globalmente. Por ello, la importancia geoestratégica de Malaca debe leerse a través de las cadenas logísticas de todos los sectores del mercado.

Geopolítica: el tablero de juego de Estados Unidos y China

En 2003, el presidente Hu Jintao empleó por primera vez el término «dilema de Malaca», que describe los problemas críticos y las perspectivas de las rutas marítimas en este estrecho[19].

Desde el principio, una cuestión nuclear en la política exterior china ha sido asegurar un entorno estable y pacífico que permitiera su desarrollo económico. China ha actuado de manera oportunista, beneficiándose de un orden internacional liberal que garantiza la libertad de navegación, lo que favorece la seguridad en las aguas asiáticas. Esta «ventana estratégica de oportunidad» permitió a las empresas chinas alcanzar un éxito comercial notable y un nivel sin precedentes de integración en la economía global[20].

El incremento del poder chino produce un caso conspicuo de dilema de seguridad. EE. UU., al ver su posición comprometida, centra su atención y cautela sobre China, aumentando su presencia militar y fortaleciendo sus alianzas en el Indopacífico. Esto, a su vez, es percibido por China como una amenaza para su seguridad.

En el marco de este círculo vicioso, la importancia de Malaca trasciende el ámbito económico para suponer, en caso de utilizarse militarmente, una debilidad para su seguridad[21].

[18] Ibíd.
[19] PASZAK, Pawel. «The Malacca Strait, the South China Sea and the Sino-American competition in the Indo-Pacific», *Journal of Asian Security and International Affairs*, 8(2)/2021, pp. 174-194.
[20] AKRAM, Qudsia & FAREED, Munaza. *Op. cit.*
[21] ZUBIR, Mokhzani & BASIRON, Mohd Nizam. «The Strait of Malacca: The rise of China, America's intentions and the dilemma of the littoral states», *Maritime Studies*, 141/2015, pp. 24-26.

Con el fin de superar estos desafíos, China ha tratado de diversificar sus importaciones energéticas y de desarrollar una «marina de primer nivel mundial». Por otro lado, ha ido adquiriendo estaciones navales próximas a las líneas marítimas de comunicación lejos de su costa, pasando de una postura de defensa naval pasiva a una defensa naval activa[22].

Consciente de la importancia del estrecho de Malaca para mantener el entorno pacífico que necesita —y teniendo también en cuenta el desarrollo de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI)—, China ha incrementado notablemente su presencia naval en el océano Índico.

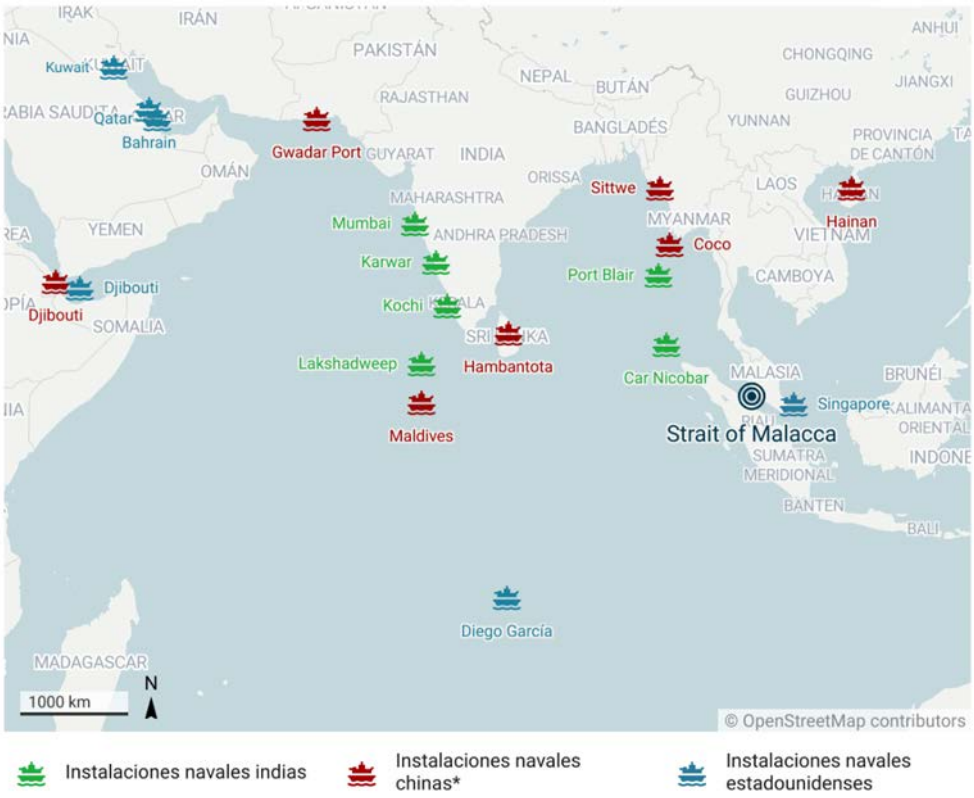


Figura 1. Puertos indios, chinos y estadounidenses en el océano Índico[23]

Sin embargo, y como ya se ha mencionado, China no es el único gigante consciente de la trascendencia del estrecho para la conservación de su estatus de potencia mundial.

[22] Ibíd.

[23] VEIGUELA, Adrián. «La rivalidad geoestratégica entre India y China en el océano Índico», *Atalayar: entre dos orillas*. https://www.atalayar.com/opinion/adrian-veiguela-meignen-ieee/la-rivalidad-geoestrategica-entre-india-y-china-en-el-oceano-indico/20220728140949136644.html (consultado 10/8/2026).

Aun desde lejos, EE. UU. ha ido cobrando conciencia de cuán importante es reforzar y mantener su presencia en la zona.

Desde la perspectiva militar, el principal problema para Washington es la proyección de poder, debido a las limitaciones logísticas, geográficas y a la dispersión territorial. Aunque EE. UU., junto con sus aliados regionales (Japón, Corea del Sur, Australia y la segunda cadena de islas), podría mantener cierta ventaja militar sobre China, la distancia geográfica que separa a estos Estados, y el hecho de que China opere desde sus propias bases continentales sitúa a esta última en una posición más favorable en un hipotético conflicto[24].

A propósito de los aliados de EE. UU. en la región, el estrecho de Malaca también les afecta. Japón, Corea del Sur y Taiwán dependen energética y comercialmente de él. Así, a EE. UU. también le interesa indirectamente que el tráfico transcurra fluidamente por el estrecho[25].

Todas estas debilidades son indudablemente percibidas por EE. UU. Así lo reflejan los documentos institucionales, en los que funcionarios y académicos afirman que la llamada «tiranía de la distancia» constituye un desafío que debe superarse para mantener la posición estadounidense en la región.

La estrategia ha consistido en fortalecer a los socios y alentarlos a asumir una mayor responsabilidad en su propia seguridad, reservando a EE. UU. el papel de «último recurso». Pero ello no implica un desentendimiento. Es más, con el objetivo de frenar el desplazamiento del equilibrio de poder, Washington pretende reducir su presencia militar en el continente europeo, así como en Oriente Medio, para destinar más recursos al Indopacífico[26].

Otro actor muy importante en la región, especialmente en el plano geopolítico, es la India. Las islas Andamán y Nicobar son territorio de la India, por lo que esta controla la entrada natural al estrecho de Malaca por el Índico. Estratégicamente, entonces, India ejerce una

[24] PASZAK, Pawel. *Op. cit.*
[25] EVERS, Hans-Dieter & GERKE, Solvay. «The strategic importance of the Straits of Malacca for world trade and regional development». Zentrum für Entwicklungsforschung (ZEF), University of Bonn, 17/2006. https://www.econstor.eu/bitstream/10419/88407/1/578445646.pdf (consultado el 22/7/2026)
[26] PASZAK, Pawel. *Op. cit.*

gran influencia sobre los demás Estados costeros del estrecho, así como sobre el Sudeste Asiático[27].

Por ejemplo, India tiene la capacidad potencial de bloquear físicamente el acceso al estrecho.

La «solución» de China

Rutas alternativas

La creciente centralidad del estrecho de Malaca en el sistema marítimo internacional ha desencadenado un proceso paralelo de búsqueda de rutas alternativas capaces de diversificar los flujos logísticos. El objetivo de esta estrategia es reducir el grado de dependencia del paso por el estrecho de Malaca y, con ello, disminuir la vulnerabilidad estratégica ante un posible bloqueo, disrupción accidental o crisis regional.

[27] GROSSMAN, Dereck. «India Is Becoming a Power in Southeast Asia», *RAND*. Julio 2023. Disponible en: https://www.rand.org/pubs/commentary/2023/07/india-is-becoming-a-power-in-southeast-asia.html. (consultado el 22/7/2026).



Figura 2. Rutas de tránsito de las importaciones de China, sus *chokepoints* y las rutas alternativas de comunicación marítima propuestas o en construcción[28]

Este apartado evalúa la viabilidad técnica de corredores alternativos y analiza si estos poseen la capacidad de alterar las jerarquías de poder derivadas del control de las líneas de comunicación marítima.

Las rutas alternativas al estrecho de Malaca pueden ser terrestres, como el Corredor Económico China-Myanmar (CMEC) o el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC). o bien marítimas, como la Ruta Marítima del Norte (Northern Sea Route, NSR), que bordea el Ártico.

El CMEC suele presentarse como la principal apuesta terrestre de Pekín para diversificar sus rutas logísticas[29]. Su diseño responde a la intención explícita de Pekín de conectar la provincia de Yunnan con el golfo de Bengala a través de la costa occidental de Myanmar, donde se ubica el puerto de Kyaukpyu.

[28] OFFICE OF THE SECRETARY OF DEFENSE. *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2011*. Agosto 2011, p. 21.
[29] THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. «The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future». 2023.

La relevancia de este puerto trasciende su función comercial, ya que alberga terminales de petróleo y gas que alimentan los oleoductos construidos por empresas chinas. Estos oleoductos permiten transportar hidrocarburos desde Oriente Medio y África Oriental directamente hacia el interior de China, eludiendo por completo la navegación a través del estrecho de Malaca.

Desde un punto de vista estratégico, este corredor proporciona a China un acceso directo al océano Índico, lo que contribuye a mitigar el riesgo percibido de un bloqueo naval estadounidense.

No obstante, el CMEC presenta importantes limitaciones operativas y geopolíticas que impiden considerarlo como una alternativa óptima al tránsito por Malaca. La primera es su limitada capacidad física[30]. Aunque los oleoductos transportan cantidades significativas de hidrocarburos, estas no representan más que una pequeña fracción del volumen total que llega a China por vía marítima, más eficiente y segura.

A ello se suma la inestabilidad política de Myanmar, país inmerso en conflictos étnicos internos de larga duración y, desde 2021, bajo un régimen militar sancionado internacionalmente.

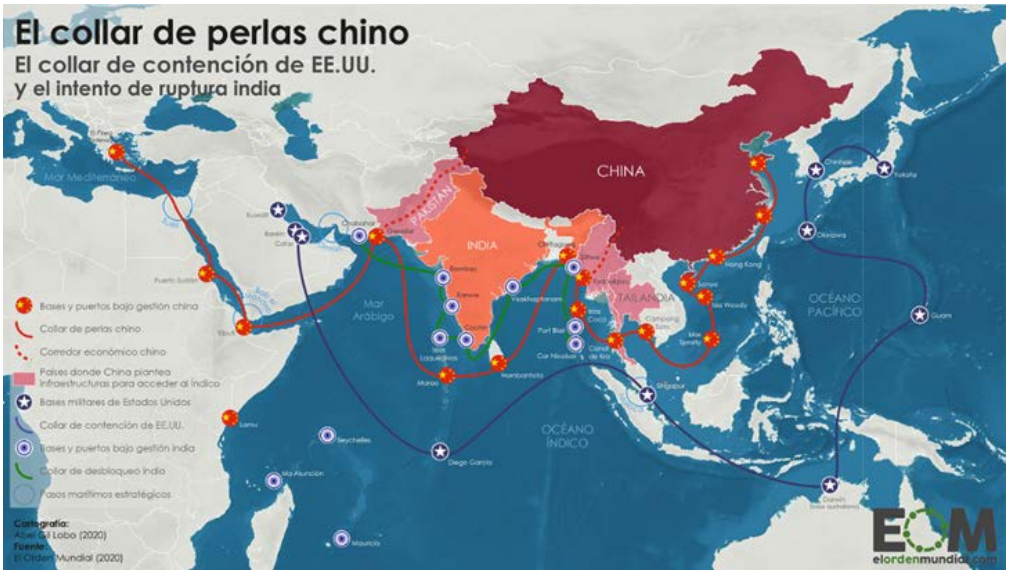


Figura 3. El collar de perlas chino[31]

[30] HILLMAN, J. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press. 2020.
[31] GIL, Abel. «El collar de perlas chino», *El Orden Mundial*. Septiembre de 2020. Disponible en: https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/china-y-su-collar-de-perlas/ (consultado el 22/7/2026).

El CMEC es, visto lo anterior, una alternativa desarrollada pero poco probable, aunque no debe descartarse ya que, en caso de mejorar la situación de Myanmar, podría verse como una opción viable para China.

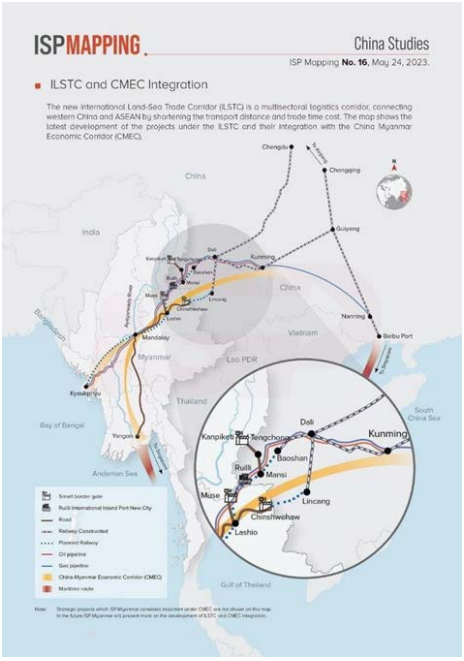


Figura 4. Integración del Corredor Internacional Mar-Tierra (ILSTC) con el CMEC[32]

Por otra parte, el objetivo del CPEC es conectar la región china de Xinjiang con el puerto de Gwadar, situado en el mar Arábigo, permitiendo que parte del comercio y del suministro energético llegue a territorio chino sin atravesar el Sudeste Asiático[33].

La lógica estratégica del CPEC se basa en la hipótesis de que un corredor terrestre que desemboque directamente en un puerto de aguas profundas controlado o influenciado por China proporciona un doble beneficio: reduce el tránsito por Malaca y fortalece la presencia china en un punto crucial del Índico occidental.

[32] ISP-MYANMAR. «ILSTC and CMEC Integration». Mayo de 2023. Disponible en: https://ispmyanmar.com/mp-16/ (consultado el 22/7/2026).
[33] THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. «The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future». 2023.

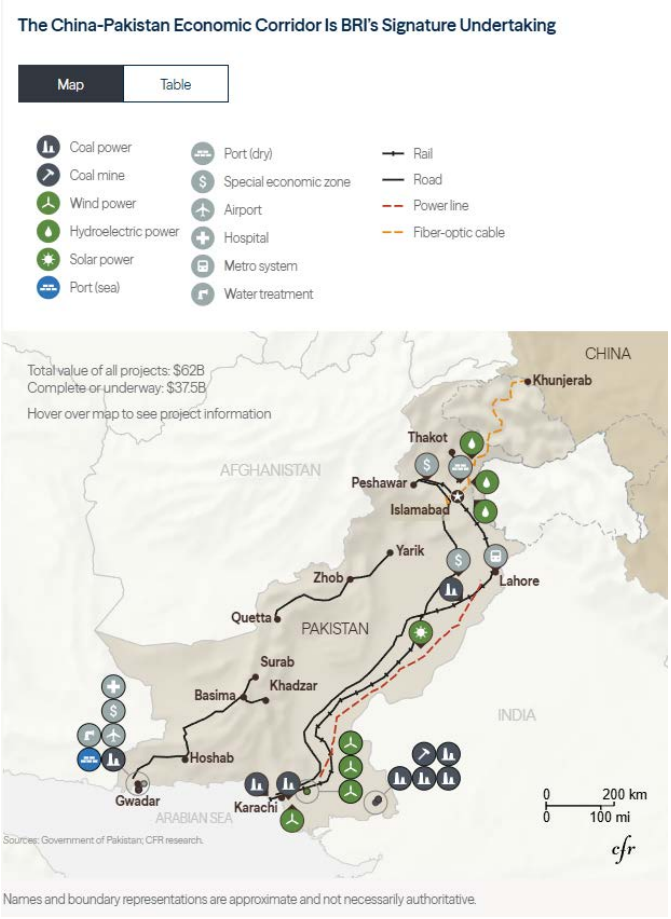


Figura 5. Proyectos principales del Corredor Económico China-Pakistán[34]

Sin embargo, al igual que ocurre con el CMEC, la geografía constituye un obstáculo que dificulta llevar a cabo el proyecto. El corredor debe atravesar las montañas del Karakórum, una de las zonas más complejas para el transporte terrestre debido a su altitud, geología inestable y climatología extrema.

Estas condiciones elevan los costes de las infraestructuras y aumentan la vulnerabilidad a deslizamientos y terremotos. Por otro lado, la inestabilidad crónica de Pakistán, especialmente en la zona donde se ubica Gwadar, plantea riesgos de seguridad que podrían comprometer la continuidad del proyecto a largo plazo[35].

Grupos insurgentes baluchis han atacado repetidamente intereses chinos en la región, interpretando la presencia de Pekín como una extensión del control pakistaní.

[34] SACKS, D. «The China-Pakistan Economic Corridor: Hard Reality Greets BRI's Signature Initiative», *Council on Foreign Relations*. 2021.
[35] SACKS, D. «The China-Pakistan Economic Corridor: Hard Reality Greets BRI's Signature Initiative», *Council on Foreign Relations*. 2021.

Con todo, no parece que lo anterior suponga un impedimento. El esfuerzo sino-pakistaní en torno al corredor refuerza una alianza estratégica que actúa como contrapeso a la India, cuya influencia en la región ya conocemos. En este sentido, más que una ruta alternativa plenamente eficiente, el CPEC serviría como un activo de poder estructural para China, al permitirle proyectar su influencia hacia Occidente y consolidar su presencia en un espacio marítimo dominado históricamente por Estados Unidos y, en menor medida, por India.

Queda, por último, la NSR. Esta ruta ofrece dos ventajas: por un lado, superar la debilidad de Malaca; por otro lado, reducir considerablemente la distancia marítima con Europa. La geografía es, de nuevo, una variable condicionante para la viabilidad de la ruta, pero lo es aún más el clima. Su apertura depende del deshielo acelerado del casquete polar.

La potencialidad de la ruta queda reflejada en el desarrollo de una red de puertos, estaciones de control e infraestructuras militares con las que Rusia quiere convertir el Ártico en una pieza esencial de su economía marítima y energética.

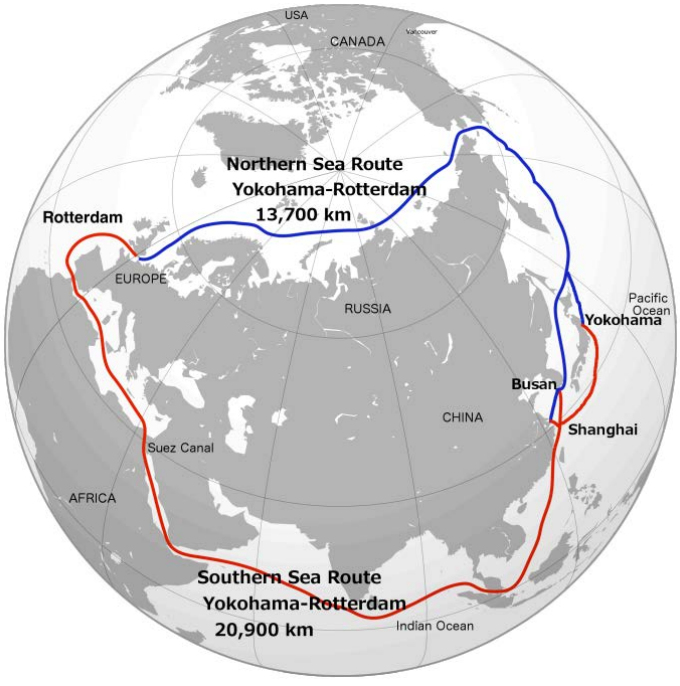


Figura 6. Comparación entre la Ruta del Noreste y Ruta del Sureste[36]

[36] BEKKERS, Eddy; FRANCOIS, Joseph F. & ROJAS-ROMAGOSA, Hugo. «Melting Ice Caps and the Economic Impact of Opening the Northern Sea Route», *The Economic Journal*, 128(610)/2018, pp. 1095-1127.

Como muestra la anterior imagen, la longitud de la NSR es sensiblemente más corta, pero las complicaciones climatológicas mencionadas contrarrestan las ventajas que podría ofrecer. Por ejemplo, se elevan los costes y las exigencias logísticas por la necesidad de disponer de buques rompehielos y de tecnologías de navegación avanzadas.

Asimismo, los riesgos que convencionalmente plantea cualquier ruta de aguas cálidas no son los mismos que los existentes en la NSR. Así, los precios de los seguros marítimos son superiores en comparación con los de las rutas tradicionales.

Con todo lo dicho, aunque la NSR es una alternativa a la dependencia de Malaca, únicamente la sustituiría en términos comerciales. En lo concerniente a las necesidades energéticas, huelga decir que la NSR no conecta a China con sus principales proveedores de petróleo y gas.

Por otra parte, el carácter fuertemente militarizado del Ártico ruso genera incertidumbres de seguridad que condicionan su uso a gran escala. El creciente deterioro de las relaciones entre Rusia y Occidente añade nuevas capas de complejidad al desarrollo de la NSR, pues la región podría convertirse en un espacio de confrontación geopolítica más que en un corredor neutral de tránsito internacional.

China, aunque interesada en reducir costes, debe calibrar cuidadosamente su participación para evitar percepciones de alineamiento automático con Moscú, lo que podría afectar sus relaciones con Europa y Estados Unidos.

Supremacía marítima

La doctrina china reconoce que la vulnerabilidad del estrecho no puede resolverse únicamente mediante rutas alternativas. Por ello, la expansión del poder naval constituye el segundo pilar de una estrategia dual destinada a asegurar las líneas de comunicación marítima[37]. Al fin y al cabo, se trata de mantener el equilibrio con EE. UU., que cuenta con una red de puertos y alianzas que le permiten proyectar poder en el Indopacífico. Por ello, desde principios de la década de 2000, la República Popular está desarrollando

[37] ERICKSON, A. S. «The Chinese Naval Shipbuilding Bookshelf», *China Analysis from Original Sources*. 2021.

una marina moderna, tecnológicamente avanzada y con capacidad de proyección, lo que ha alterado significativamente el equilibrio naval del Indopacífico.

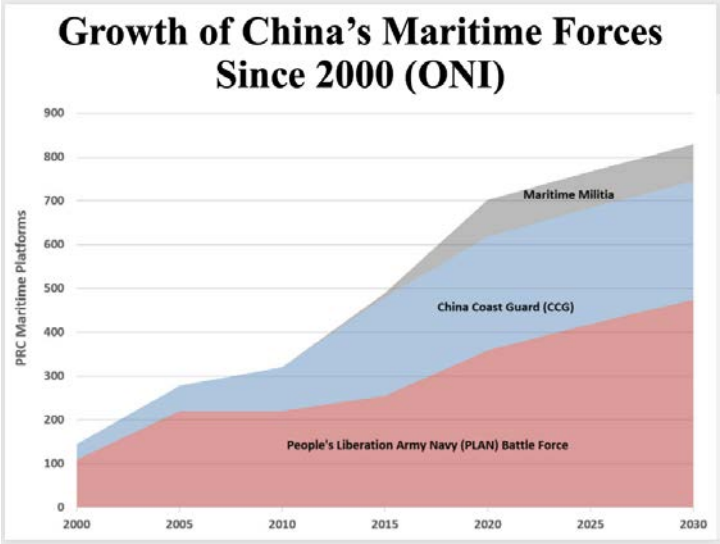


Figura 7. Evolución de las capacidades marítimas chinas desde el año 2000[38]

En este contexto, la modernización tecnológica de la Armada china constituye el núcleo de la transformación, ya que, en apenas dos décadas, China ha pasado de ser una potencia marítima costera a contar con la flota más numerosa del mundo, integrada por portaaviones, destructores antiaéreos avanzados, submarinos nucleares, misiles balísticos antibuque y sofisticados sistemas de vigilancia marítima.

Esta expansión no solo busca disuadir a posibles adversarios en su periferia inmediata, sino también proyectar fuerza en un espacio más amplio, que abarca desde el mar de China Meridional hasta el océano Índico. Ello se refleja en la incorporación de portaaviones como el Shandong y el más reciente Fujian, dotado de catapultas electromagnéticas, lo que evidencia la intención china de desarrollar capacidades expedicionarias comparables a las de Estados Unidos.

En este contexto, puede traerse a colación de nuevo el «collar de perlas» (ver la figura 3). Se trata de una red de puertos comerciales que, *a priori,* tienen fines comerciales. No obstante, su verdadera importancia estratégica radica en la posibilidad de que sean utilizados con fines militares.

[38] STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. *China's Military Strategy*. The State Council of the People's Republic of China. 2015.

De esta manera, en tiempos de paz, los buques comerciales chinos pueden abastecerse en ellos; sin embargo, en tiempos de guerra, permitirían a la Armada china proyectarse de forma autónoma más allá del mar de China Oriental y del mar de China Meridional[39]. Esta estrategia demuestra, pues, que la doctrina de Alfred Thayer Mahan también inspira a China.

Pero China también ha optado por desarrollar capacidades de guerra híbrida[40]. Por ejemplo, utiliza su flota pesquera con cierto *animus agressionis*[41]. Dentro de este tipo de estrategias podría incluirse también la construcción de islas artificiales que refuerzan su control en las proximidades del estrecho de Malaca.

Finalmente, el aumento del poder naval chino trae consigo el ya mencionado dilema de seguridad. India, por ejemplo, consciente del impacto que tendría una expansión china en el Índico, ha intensificado su cooperación con Estados Unidos, Japón y Australia en el marco del «QUAD» como mecanismo de estabilización frente a la creciente influencia marítima china.

Conclusiones

El estrecho de Malaca es un accidente geográfico que amenaza la seguridad de China en diferentes ámbitos. Por un lado, China debe importar su déficit energético de 32 exajulios, y aunque Rusia es su principal socio, el golfo Pérsico y África siguen aportando en torno al 42 % del valor importado. Un volumen energético que debe transportarse a través del angosto canal de 2,8 kilómetros.

Junto con el transporte de energía, los portacontenedores y graneleros (bienes indispensables para la economía de un país) son los tipos de buques que más transitan por el estrecho. Como único canal por el que China importa gran parte de la energía, no puede permitir que ocurran trastornos en el tráfico, y mucho menos que sea bloqueado para perjudicarla.

[39] STERIOTI, Anthony. «The Significance of China's 'String of Pearls Strategy», *SSRN*. 2017. Disponible en: http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2951903

[40] U. S. DEPARTMENT OF DEFENSE. *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2025*. Office of the Secretary of Defens, 2025.

[41] ERICKSON, A. S. & KENNEDY, C. «China's Maritime Militia: An Organizational Mileston», *The National Bureau of Asian Research*. 2016.

Esta debilidad geoestratégica, agravada por el incremento de la presencia estadounidense en el Indopacífico, plantea una seria amenaza frente a la que China debe proyectar un plan de contingencia, principalmente por dos vías: la proyección de rutas alternativas y el aumento del poder naval.

En cuanto a la primera, tanto el CMEC (por Myanmar), como el CPEC (por Pakistán) y la NSR (por el Ártico) ofrecen ventajas y desventajas.

El CMEC ofrece acceso directo al golfo de Bengala, pero los oleoductos y las vías de comunicación deberían atravesar un Estado cuyo contexto sociopolítico es inestable, lo que compromete la seguridad del proyecto.

El CPEC atraviesa el Karakórum y desemboca en una provincia donde la insurgencia baluchi ataca sistemáticamente intereses chinos. Esta alternativa tiene un significado también político, en tanto que afianzaría las relaciones sino-pakistaníes como contrapeso al poder emergente de India.

La NSR acorta la distancia con Europa, pero exige rompehielos, encarece los seguros y obliga a Pekín a operar dentro de un Ártico militarizado por Moscú. Si bien esta ruta permitiría dar salida a la exportación de bienes, no es una solución en términos de importación energética.

En cuanto al aumento del poder naval, supone un medio para garantizar la superación de una futura crisis en Malaca, pero también para responder a la cada vez mayor presencia estadounidense en la región. China ha modernizado su Armada y ha construido una red de puertos, conocido como el «collar de perlas», que en tiempos de paz tiene fines comerciales, pero en tiempos de guerra permitiría a la Armada china operar con autonomía en el Índico.

Con un fin similar, China construye islas artificiales en el mar de China Meridional y recurre a estrategias híbridas como el uso de pesqueros para acciones agresivas. Todo esto revierte en un dilema de seguridad entre las potencias de la zona (China, India y EE. UU.).

Visto todo lo anterior, a la luz de las cartas que China tiene en la mano, ninguna ofrece una solución del todo satisfactoria. Sin embargo, la materialización del CPEC y la

continuación del incremento de su poder naval podrían ser las jugadas más estratégicas a su disposición.

Alejandro López, Carlos Esteban,
Clara Santos, Luis Francisco Mezquita,
*Manuel Marín-Gastón**
XIII Curso de Defensa Nacional para Jóvenes (CESEDEN).