



China's Naval Strategy and Sea Power

Abstract:

The maritime component of China's current security strategy has strengthened in recent years, becoming a determining factor in shaping a naval strategy that challenges the existing maritime power.

Coastal defense has transformed into a naval strategy to consolidate its regional maritime power, reaffirming its rights over various maritime territories, especially in the South China Sea. Its active defense strategy aims to dominate the "near" maritime space, shaping regional governance by involving A2/AD mechanisms and civilian-military naval assets. Furthermore, as a global maritime power, it has pursued an ocean strategy to secure its maritime corridors and project political influence. To achieve maritime power, it is modernizing a strategic scope Navy, along with a multidimensional naval architecture comprised of its shipbuilding industry, a significant port network, and maritime diplomacy as a means of geopolitical legitimization.

Keywords:

Maritime Strategy, Navy, Grey zone, Naval power, Regional Governance.

Cómo citar este documento:

PARDO DELGADO, José Miguel. *Estrategia naval y poder marítimo de China*. Documento de Opinión IEEE 91/2026. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año).

Pensamiento estratégico naval

Los estrategias navales chinos han asimilado que una potencia marítima global requiere de un «poder naval dominante»¹. Su aspiración como potencia marítima ha transformado su visión estratégica, vinculando el futuro de China con el poder marítimo². La renovación estratégica naval se ha cimentado en las tesis de los anglosajones A. Mahan y J. Corbett sobre el dominio del mar y el control marítimo.

La visión «mahaniana» del «poder marítimo» (utilización estratégica del mar por una potencia marítima), ha calado firmemente, así como la ligazón del «dominio del mar» con el control de las comunicaciones marítimas, postulada por Corbett. La incorporación intelectual de Mahan y Corbett debe contextualizarse durante la ascensión al poder de Deng Xiaoping³.

La publicación del Consejo de Estado «La seguridad nacional de China en la Nueva Era» (mayo de 2025) refleja una reevaluación fundamental del enfoque marítimo de China, en la que lo marítimo adquiere una prioridad estratégica, alejándose de una postura táctica y orientándose a la gobernanza global⁴. Igualmente, otros documentos recientes ilustran la cuestión marítima como un factor clave en la política china y el dominio marítimo como marco defensivo o de amortiguamiento estratégico.

¹ SWAINE, Michael. «The PLA Navy's Strategic Transformation to the "Far Seas": How Far, How Threatening, and What's to be Done?». 7/5/19. Disponible en: <https://carnegieendowment.org/posts/2019/05/the-pla-navys-strategic-transformation-to-the-far-seas-how-far-how-threatening-and-whats-to-be-done>

Nota: Todos los hipervínculos de este artículo se encuentran activos con fecha de 16 de junio de 2026.

² CHAWLA, Anil. «Maritime Power and China's Grand Strategy», *Routledge*. 2025. <https://www.routledge.com/Maritime-Power-and-Chinas-Grand-Strategy/Chawla/p/book/9781032805153> (consultado 22/2/26).

³ GUNARATNA, Rohan & AMARASINGHE, Punsara. «From Mahan to Corbett: An Inquiry into the Development of Chinese Naval Strategy in the Indian Ocean Region». 8/5/24. Disponible en: <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/3768380/from-mahan-to-corbett-an-inquiry-into-the-development-of-chinese-naval-strategy/>

⁴ GUO, Ziya. «What China's 2025 White Paper Says About Its Maritime Strategy», *CSIS*. 19/8/25. Disponible en: <https://www.csis.org/blogs/new-perspectives-asia/what-chinas-2025-white-paper-says-about-its-maritime-strategy>

Evolución de la estrategia marítima china

La estrategia de «defensa costera», vigente durante décadas, se transformó en los años ochenta, gracias al almirante Liu Huaqing, en una estrategia de defensa «proactiva, ofensiva y en alta mar»⁵. Junto al almirante Wu Shengli, redefinió el papel de la Armada, introduciendo conceptos operativos como «defensa en alta mar», «protección en alta mar» o la «defensa activa»⁶.

El énfasis costero cambió formalmente en 2004. El presidente Hu Jintao promovió «Nuevas Misiones Históricas» en aguas azules, introduciendo en 2005 la *Estrategia Bioceánica*.

El cambio «de la tierra al mar» modificó la dirección estratégica de su Armada. Pekín reconoció la necesidad vital de una nueva estrategia que integrara el control de las líneas marítimas de comunicación (LMC) y la proyección del poder marítimo.

En 2015, China dio a conocer la actual estrategia denominada «Defensa de los mares cercanos y protección de los mares lejanos»⁷, donde la protección de las LMC y la realización de misiones de largo alcance se convierten en elementos clave para la salvaguarda de sus intereses globales.

Las teorías navales de Mahan y Corbett han contribuido a reconfigurar su estrategia marítima, impulsando la transición de la defensa continental a la reivindicación de territorios marítimos⁸. Esta estrategia de «equilibrio en alta mar» persigue controlar el espacio marítimo-territorial integrado en la «línea de nueve guiones» (mar de China meridional, MCM), reclamar islas en el mar de China Oriental (MCO), recuperar Taiwán y extender su influencia regional.

⁵ COLE, Bernard. «The Evolution of China's Naval Strategy». 26/3/24. Disponible en: <https://strategicspace.nbr.org/the-evolution-of-chinas-naval-strategy/>

⁶ La «defensa en alta mar» abarca las aguas dentro de la primera cadena de islas, con la aspiración de extenderse a la segunda cadena. Por otro lado, la «protección en alta mar» amplía las misiones a aguas globales.

⁷ RICE, Jennifer y ROBB, Erik. «China Maritime Report No. 13: The Origins of "Near Seas Defense and Far Seas Protection"», U.S Naval War College. 2/21. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-maritime-reports/13/>

⁸ GUNARATNA, Rohan & AMARASINGHE, Punsara. *Ibidem*.

Defensa de los mares cercanos

Pretende defender la soberanía territorial y los derechos marítimos en los mares Amarillo (MA), MCO y MCM dentro de la Primera Cadena de Islas (1.^a Cad. Islas)⁹, dominando dicho espacio marítimo. Controlar territorios (Taiwán, islas Senkaku, Paracel, Spratly...) ¹⁰ ubicados en dichos mares es clave en esta estrategia¹¹. El propósito es doble: disuadir intervenciones externas en dicho perímetro marítimo y asegurar el acceso a las «aguas azules» para su Armada.

Para ello, China ha desplegado capacidades tácticas de Denegación de Acceso (A2/AD-Anti-Access/Area-Denial) ^{12, 13}, especialmente en el MCM, complementadas con una estrategia de «zonas grises».

Dominio marítimo en el MCM

La estrategia marítima china es una combinación de historia, nacionalismo y cálculo estratégico. China continúa enfatizando los supuestos «derechos históricos» sobre vastas zonas del MCM, basándose en su utilización naval¹⁴.

La demarcación denominada «línea de nueve guiones» (九段线), símbolo de sus reivindicaciones marítimas, ha evolucionado (internamente) desde 2023 a «línea de diez guiones»¹⁵ (incluida Taiwán). Simboliza la importancia estratégica del control marítimo y encarna el objetivo de «revitalización nacional», elemento clave de la estrategia política del presidente Xi.

⁹ USHIROGATA, Keitaro. *Global Maritime Military Strategy, 1980-2023*. Mar. 2025, pp.155-169.

¹⁰ NAVAL ASSOCIATION OF CANADA. *Understanding China's Maritime Power*. 9/21. Disponible en: <https://www.navalassoc.ca/wp-content/uploads/2021/09/China-NAC-Report-2021..pdf>

¹¹ SALISBURY, Emma. *China's PLAN: Maritime dominion beyond the South China Sea*. Counsel-on-Strategy, 20/5/24. Disponible en: <https://www.geostrategy.org.uk/research/chinas-plan-maritime-dominion-beyond-the-south-china-sea/>

¹² MAHNKEN, Thomas. «A Maritime Strategy to Deal with China», *US Naval Institute*, vol. 148/2/1,428. 2/22. Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2022/february/maritime-strategy-deal-china>

¹³ China ha desarrollado la «Gran Muralla Submarina», red de sensores de superficie/submarinos para detección-seguimiento de objetivos navales, refuerzo de su presencia marítima en el MCM y proximidades de Guam.

¹⁴ AZNAR FERNÁNDEZ-MONTESINOS, Federico. *Geopolítica naval de la rivalidad chino-norteamericana* (reedición). Documento de Análisis IEEE 52/2022. Disponible en: https://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2022/DIEEEA52_2022_FEDAZN_Geopolitica.pdf

¹⁵ ROMANIUK, S., FABE, A., CSICSMANN, L. y SONG, J. «China's Strategic Ambitions, Assertiveness and Escalation in the South China Sea – Analysis». 24/11/25. Disponible en: <https://www.eurasiareview.com/24112025-chinas-strategic-ambitions-assertiveness-and-escalation-in-the-south-china-sea-analysis>

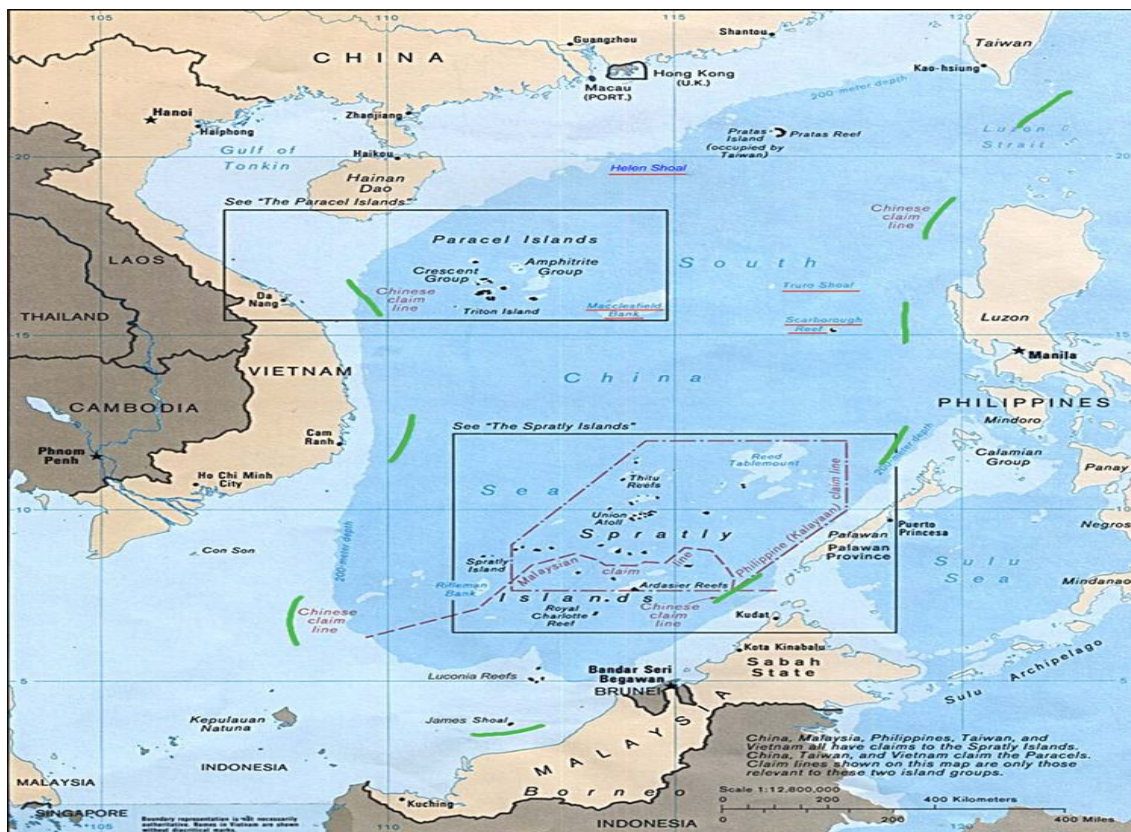


Figura 1. Línea de nueve guiones. Fuente: Ikeshima. 2013

Para lograr el control efectivo del MCM y reforzar sus reclamaciones marítimas, junto a la Armada, los estrategas chinos han desplegado otros mecanismos.

Guardia Costera (GCC)

Bajo la Comisión Militar Central (CMC), realiza misiones de seguridad marítima, restringiendo cada vez más el acceso a territorios reclamados y escoltando actividades en islas disputadas. Utiliza corbetas y catamaranes¹⁶.

Milicia Marítima (MMC)

Activo naval crucial de estrategia híbrida o de zona gris¹⁷ y refuerzo de la arquitectura A2/AD. Compuesta por trabajadores marítimos, realiza misiones de «patrullaje, vigilancia, búsqueda y rescate»¹⁸. Entrenada como apoyo a operaciones navales en

¹⁶ Una Ley de Guardia Costera de 2021 otorgó a la GCC la facultad de usar la fuerza en «zonas marítimas bajo jurisdicción china».

¹⁷ MAHNKEN, Thomas. *Ibidem*.

¹⁸ POPESCU, A. I. C. «The 'China's dream' - the grand strategy of transforming China into a global Maritime power», *Cogent Social Sciences*, 10(1). 2024. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/23311886.2024.2414873>

guerra, protegen pesqueros chinos en aguas disputadas y desempeñan un papel clave en la ocupación de zonas marítimas en conflicto¹⁹. Sometida a la autoridad administrativa de Hainan, puede desplegarse para controlar un territorio marítimo ocupando espacios «grises», postulando su soberanía *de facto* sobre los mismos.

China ha sido cautelosa al usar a la Armada en acciones híbridas, utilizando estos activos asimétricos frente a fuerzas navales vecinas. La naturaleza ambigua de la MMC permite mantener una negación plausible, mientras refuerza sus reivindicaciones marítimas²⁰.

Construcción de islas artificiales. Militarización de arrecifes (zona «gris»)

La construcción de islas artificiales e instalaciones navales avanzadas en el MCM mejora sus capacidades de vigilancia, logística y proyección de poder²¹. Los archipiélagos Paracel (Xisha, en chino) y Spratly (Nansha, en chino) proporcionan una significativa influencia; sus islas artificiales y arrecifes configuran una nueva arquitectura de seguridad regional,²² acogiendo pistas de aterrizaje, radares y sistemas de misiles.

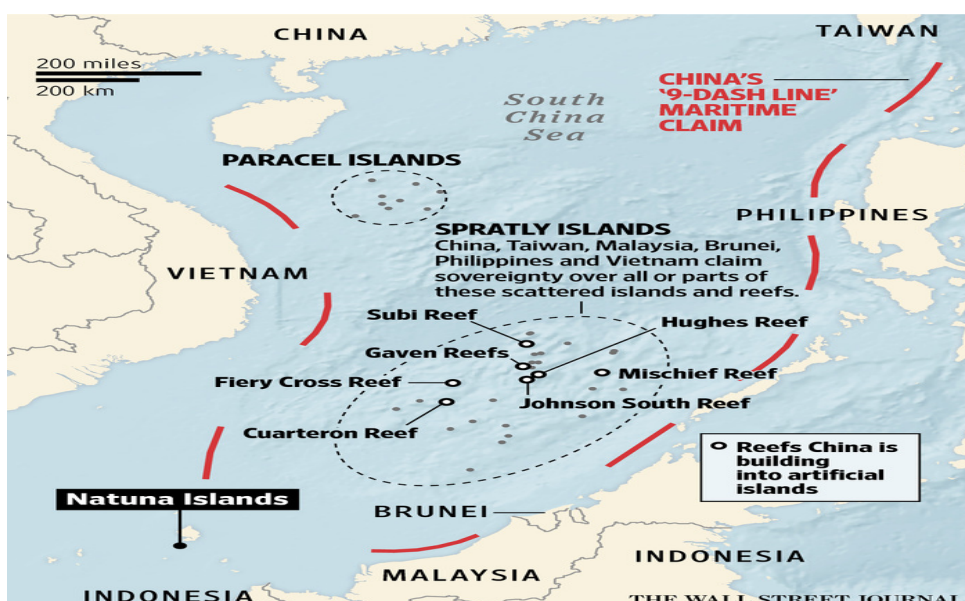


Figura 2. Islas artificiales (islas Spratly). Fuente: Wall Street Journal

¹⁹ Pekín ha subvencionado la introducción de cascos de acero. En la última década, se han construido las flotas «Espina Dorsal de las Spratly» (aprox. 235 buques) y la «Unidad de Gestión de la Movilidad Civil» (islas Paracel)

²⁰ RAND National Security Research Division. *Understanding and Countering China's Maritime Gray Zone Operations*. 2024. https://www.rand.org/pubs/research_reports/RRA2954-1.html (consultado 24/4/26).

²¹ «Naval Supremacy Showdown: US Navy vs China in 2025», *TheWarRoom*. 14/3/26. Disponible en: <https://www.inthewarroom.com/naval-supremacy-showdown-us-navy-vs-china-in-2025/>

²² Las islas artificiales de Fiery Cross, Subi o los arrecifes de Mischief se han convertido en nodos militares plenamente operativos dentro de la arquitectura A2/AD.

La ciudad de Sansha (isla Woody/Yongxing, en chino), en el archipiélago de las Paracel, como autoridad administrativa civil/militar, proporciona un marco permanente de control consolidando la soberanía china sobre las zonas en disputa. Administra las islas Paracel, Spratly y Zhongsha (Banco de Macclesfield).

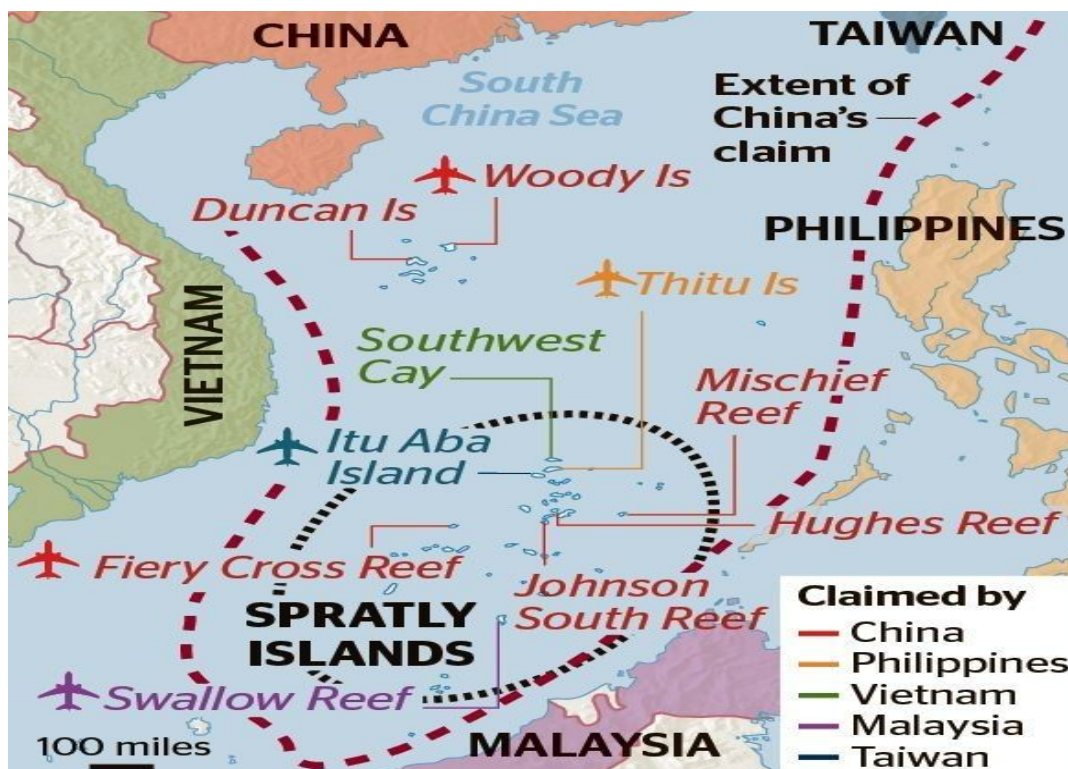


Figura 3. Bases militares en el mar de China Meridional. Fuente. Artofit.org

Diplomacia y normativa marítimas

China utiliza selectivamente la ley, aceptando, rechazando o reinterpretando fallos internacionales para reforzar sus reivindicaciones. Por otra parte, la bilateralidad comercial o los proyectos de inversión son utilizados como medio diplomático para atenuar la oposición de los países del Sudeste Asiático (ASEAN), que buscan configurar unas normas regionales estables (*Código de Conducta ASEAN-China*)²³.

²³ ROMANIUK, S., FABE, A., CSICSMANN, L., SONG, J. *Op. cit.*

Normalizar su creciente presencia en el MCM forma parte de su estrategia marítima, moldeando la gobernanza regional²⁴.

Según expertos chinos como Wu Shicun²⁵ o Zheng Zhihua, la inestabilidad en el MCM está principalmente causada por la actitud de Filipinas o EE. UU. al obviar sus reclamaciones, eludiendo la soberanía territorial china mediante demarcaciones marítimas. Se deben considerar las normas internacionales, pero también respetar las tradiciones y consenso regionales²⁶, visión percibida por sus vecinos como diplomacia coercitiva.

Por ello, la narrativa china resalta un enfoque estratégico defensivo para proteger su soberanía y presencia en el Indopacífico, ya que Estados Unidos, al invadir su perímetro de seguridad (MCM), amenaza sus LMC²⁷.

Aunque China puede retomar por la fuerza territorios marítimos ocupados por otros países, según Hu Bo, ha optado por una actitud de *shelving disputes* y paciencia estratégica, evitando escaladas militares²⁸.

El MCO es otro escenario crítico, marcado por la superposición de zonas económicas exclusivas (ZEE) y la disputa con Japón por las islas Senkaku/Diaoyu (en chino), donde la presencia de GCC se ha intensificado últimamente. La presencia de aliados estadounidenses y la proximidad de bases militares dificultan la proyección marítima china, generando una sensación de «encajonamiento» estratégico²⁹.

²⁴ Renombrar espacios geográficos marítimos por China se ha convertido en una herramienta para reforzar la narrativa de legitimidad histórica y control.

²⁵ La construcción de islas artificiales en las Spratly es una contramedida al arbitraje iniciado por Filipinas que viola el compromiso de «abstenerse de ocupar islas y arrecifes deshabitados» (*Declaración sobre la conducta de las partes en el mar de China Meridional*).

²⁶ SOUTH CHINA SEA STRATEGIC SITUATION PROBING INITIATIVE (SCSPI). «Chinese Experts on the Situation of the South China Sea». 5/11/24. Disponible en: <https://www.scspi.org/en/dtfx/chinese-experts-situation-south-china-sea>

²⁷ El pensamiento estratégico chino considera que realizar concesiones debilitaría su influencia sobre las normas y gobernanza marítimas.

²⁸ HU, Bo. *Chinese Maritime Power in the 21st Century Strategic Planning, Policy and Predictions*. Editorial Routledge, 1/4/2021. Disponible en: <https://www.routledge.com/Chinese-Maritime-Power-in-the-21st-Century-Strategic-Planning-Policy-and-Predictions/Bo/p/book/9780367777579> (consultado 22/3/26).

²⁹ La Armada ha aumentado las operaciones que atraviesan las islas Ryukyu hacia el Pacífico o MCM, enviando unidades al mar de Japón por el estrecho de Tsushima.

Protección de Mares Lejanos

La incorporación de este elemento estratégico aborda el problema de control de las LMC, alineándose con el objetivo de proyectar poder, posicionando a la Armada como fuerza naval de alcance global³⁰.

Actualmente las operaciones «oceánicas» complementan aquellas en mares cercanos. El despliegue, sin embargo, de sus fuerzas navales en «aguas azules» persigue extender el «borde estratégico», ampliando el perímetro defensivo en sus mares cercanos.

La visión «corbettiana» queda ilustrada por el uso estratégico de las LMC, facilitando mayor presencia en el océano Índico y, además, consolidar su influencia marítimo-continental en las cuarta y quinta cadenas insulares³¹.

The “Island Chain” strategy



Figura 4. Estrategia Cadena de Islas. Fuente: ChannelnewsAsia

³⁰ Pekín utiliza el término «región de los dos océanos» para referirse al área Indopacífico formada por los océanos Índico y Pacífico Occidental.

³¹ La cuarta y quinta cadenas insulares abarcan áreas del Índico (Sri Lanka o África Oriental) subrayando la ambición de definir el ámbito marítimo.

La transformación de la Armada en una fuerza naval de «aguas azules» no es únicamente fruto del imperativo estratégico de proteger las rutas marítimas clave para su economía. Esta estrategia «mahaniana»³² refrenda la visión de Xi Jinping como gran potencia marítima: construir una Armada para asegurar el comercio propio y, en guerra, restringir el comercio del rival, expandiendo su control marítimo. El objetivo supremo de la guerra marítima es el dominio del mar, para controlar las comunicaciones marítimas³³.

Bajo el liderazgo actual, China ha configurado su estrategia para transformarse en una potencia marítima con proyección global que transmita el poder marítimo necesario para la meta de «revitalización nacional»³⁴.

En efecto, la defensa de vanguardia dentro de la 1.^a Cad. Islas y la influencia más allá encajan simbióticamente en su estrategia marítima. El dominio regional liberaría a la Armada de ataduras marítimas, asumiendo un papel global más destacado.

Una presencia inicialmente limitada más allá de la 1.^a Cad. Islas contribuiría a focalizar los conflictos en la periferia de China, disuadiendo o ralentizando la intervención externa (defensa de vanguardia) y utilizando, en paralelo, despliegues en las siguientes cadenas de islas, asentando bases políticas y logísticas (protección en alta mar). Cabe señalar que los límites de cada cadena de islas no son fijos. Las zonas de protección de alta mar podrían conformar el frente de avanzada si China logra sus objetivos en los mares cercanos, estableciendo un mando marítimo independiente (Hainan, Taiwán) de una flota combinada.

China, al considerar como principal impedimento para su ascenso naval el control de los principales puntos estratégicos marítimos en sus mares adyacentes³⁵, plantea que dominar esta región clave y sus rutas de salida (estrechos de Sunda, Lombok o Malaca) permitiría a la Armada operar en líneas interiores entre los océanos Pacífico e Índico.

³² MILLER, Lydia. «China's Mahanian Naval Strategy – And Why America Needs One Too». 27/3/25/. Disponible en: <https://centerformaritimestrategy.org/publications/chinas-mahanian-naval-strategy-and-why-america-needs-one-too/>

³³ CORBETT, Julian S. *Some Principles of Maritime Strategy*. Ed. Panton Classics, 1911 (consultado 20/2/26).

³⁴ HU, Bo. *Op., cit.*

³⁵ KODA, Yoji (VADM). «China's Blue Water Navy Strategy and its Implications», *China's Bluewater Navy Series*. 3/17. Disponible en: <https://www.cnas.org/publications/reports/chinas-blue-water-navy-strategy-and-its-implications>

Construcción del poder marítimo global

El poder marítimo se defiende tanto por la capacidad naval propia como por la de prevenir la superioridad naval competidora³⁶.

China ha configurado su estrategia para transformarse en una potencia marítima global cuyo enfoque naval excede de lo estrictamente militar³⁷. Opera una de las flotas navieras más grandes del mundo y la mayor flota pesquera de altura que, junto a la red global de puertos marítimos, acreditan el aprovechamiento de sus capacidades navales. Por ello, expande su presencia tanto en puertos, gracias a navieras o empresas logísticas (algunas con participación militar), como en estrechos por la Armada, consciente de que alcanzar dicho poder marítimo requiere primariamente controlar accidentes geográficos marítimos clave.

Modernización de la Armada

La Armada china, actualmente, constituye la mayor flota del mundo por número (supera los 1.000 navíos), incluyendo más de 370 buques de combate principales y submarinos. El objetivo estratégico general es disponer de una flota de «aguas azules» plenamente operativa para 2050.

La siguiente tabla resume la composición estimada de la flota principal en 2025:

Categoría	China	EE. UU.
Portaaviones	3	11
Cruceros	0	18
Destruyores	58	78
Fragatas	47	1
Corbetas	55	33

³⁶ POPESCU, A. I. C. *Op. cit.*

³⁷ FEITH, Douglas. «China's Maritime Strategic Challenge», *Hudson Institute*. 18/10/19. Disponible en: <https://www.hudson.org/national-security-defense/china-s-maritime-strategic-challenge>

Submarinos (total)	73	71
Buques anfibios	107	58
Buques de apoyo/logística	468	81
Otros	225	120
Total. activos navales	1.036	471

Tabla 1. Comparativa Flotas China/EE. UU. Fuente: GlobalMilitary.net, CMPR, CSIS

A pesar de las cifras, algunos analistas argumentan que las ventajas numéricas de China son superadas por la Armada estadounidense gracias al mayor tonelaje y capacidad de desplazamiento, lo que resulta ventajoso para EE. UU. mientras los portaaviones y la fuerza aérea naval sean determinantes. No obstante, la Armada china podría superar la potencia de fuego de la Armada norteamericana en 2027 (mayor número total de celdas de sistemas de lanzamiento vertical).

Cabe destacar que, alrededor del 70 % de la flota de guerra china arriba reflejada se botó después de 2010 (solo alrededor del 25 % de la Armada norteamericana lo hizo)³⁸.

Aunque Estados Unidos aventaja en cruceros y destructores, China ha duplicado en los últimos años su flota de destructores, destacando en fragatas y corbetas. Parte significativa de la construcción naval para la Armada se ha centrado en este tipo de activos navales para la GCC, con el propósito de reforzar el dominio marítimo en los mares cercanos³⁹.

La expansión naval, para refrendar su enfoque estratégico de proyección global, es diversa, focalizando dicha expansión en la botadura de destructores, buques multipropósito, portaaviones, buques anfibios y submarinos.

³⁸ CSIS. «Unpacking China's Naval Buildup». 5/6/24. Disponible en: <https://www.csis.org/analysis/unpacking-chinas-naval-buildup>

³⁹ IRIA. *China's Ambitions at Sea and Naval Modernization*. 30/6/24. Disponible en: <https://www.ir-ia.com/Defense-Review/China-s-Ambitions-at-Sea-and-Naval-Modernization.pdf>

Abogan por una fuerza de hasta seis portaaviones para la próxima década de 2030, siendo el próximo en construcción de propulsión nuclear. El objetivo es apoyar operaciones expedicionarias globales junto a otras plataformas multimisión (buques anfibios...) para este fin. La inversión en buques de desembarco anfibio y reabastecimiento refleja un claro compromiso expedicionario.

El componente estratégico de dominio regional y, por ende, el despliegue de A2/AD ha exigido que la fuerza submarina y la guerra antisubmarina hayan sido una prioridad en la modernización naval, potenciando la transición desde los submarinos diésel-eléctricos hacia una flota nuclear⁴⁰. Aunque los submarinos estadounidenses siguen dominando, la tecnología submarina china está mejorando rápidamente.

Además, se prevé el desarrollo de aeronaves de alerta temprana (KJ-600, similar al E-2C/D Hawkeye norteamericano⁴¹ para portaaviones y la mejora de helicópteros antisubmarinos.

La modernización de la Armada también ha afectado al componente humano y organizativo, pasando de una estructura de flotas a otra de Comandos de Teatro de Operaciones (que proponen enfoques a la CMC, que determina la estrategia), siendo responsables en mares cercanos. Adicionalmente, los líderes chinos perciben debilidades en el capital humano⁴² (reclutar y entrenar más tripulaciones y en nuevas tecnologías, formar mandos y suboficiales en combate...).

Flota mercante

La flota comercial china (más de 172.000 buques) complementa la proyección de poder marítimo. Su efectividad estratégica proviene del uso de ciertos buques mercantes

⁴⁰ El desarrollo de submarinos nucleares de misiles balísticos es un paso importante como potencia marítima.

⁴¹ BALESTRIERI, Steve. «China's Navy is on a quest to built 6 Aircraft Carriers». 27/2/26. Disponible en: <https://nationalesecurityjournal.org/chinas-navy-is-on-a-quest-to-built-6-aircraft-carriers/>

⁴² ERICKSON, Andrew. «The People of China people of China's Navy and Other Maritime Forces», *U.S. Naval War College*. 5/25. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-maritime-reports/47/>

(portacontenedores o buques de carga rodada) como plataformas de apoyo naval en situaciones bélicas^{43,44}.

Industria de construcción naval

China domina la construcción naval mundial, consolidando una potente industria. La fusión de las dos grandes corporaciones estatales (CSSC y CSIC) en 2025⁴⁵ ha forjado la mayor constructora naval del mundo, con más de 530 buques en cartera, lo que supone superar el 55 % de la capacidad global. Los principales astilleros en Bohai, Jiangnan, Hudong, y Wuchang combinan la construcción naval militar y comercial bajo el principio de «fusión militar-civil»⁴⁶.

La modernización de la infraestructura naval incluye la ampliación de bases navales como Sanya-Yulin (Hainan) o Yuchi (Shangdong), con muelles y diques secos capaces de albergar múltiples portaaviones y escoltas⁴⁷, proporcionando, en caso de conflicto naval prolongado, una ventaja estratégica: pueden reparar o construir buques más eficazmente que sus rivales.

Infraestructura portuaria estratégica

Aunque actualmente cuenta solo con la base naval de Djibouti, recientemente China solicitó expandir sus instalaciones en la base naval de Ream (Camboya), donde actualmente posee acceso parcial. La inteligencia naval norteamericana sospechaba en

⁴³ COLE, Bernard. *Op. cit.*

⁴⁴ Desde 2015 la flota mercante de nueva construcción (portacontenedores, graneleros, buques de carga rodada...) debe cumplir requisitos específicos de «defensa nacional».

⁴⁵ <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/china-consolida-el-mayor-astillero-del-mundo-en-medio-de-rivalidad-con-estados-unidos> 16/8/25.

⁴⁶ CSIS. «China Dominates the Shipbuilding Industry». 25/3/25. Disponible en: <https://www.csis.org/analysis/china-dominates-shipbuilding-industry>

⁴⁷ Los astilleros chinos han demostrado capacidad para botar buques de gran tonelaje con ciclos de producción de 2 a 3 años para destructores y fragatas, y menos de 5 años para portaaviones.

2023⁴⁸ que China deseaba promover instalaciones logísticas «duales» en el golfo Pérsico, bien en EAU (Khalifa)⁴⁹, bien en Omán (Salalah)⁵⁰.

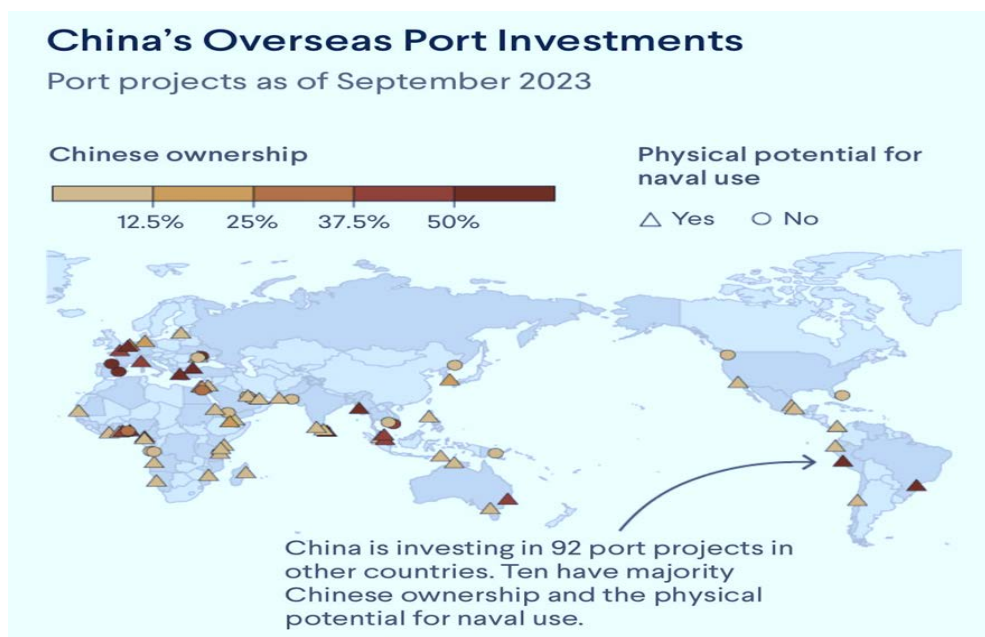


Figura 5. Inversiones portuarias de China (2023). Fuente: Council-on-Foreign Relations

China gestiona una significativa red de puertos marítimos⁵¹, que le permite utilizar instalaciones clave para operaciones marítimas de carácter civil-militar, desde donde la Armada podría efectivamente amenazar el control marítimo local de forma temporal⁵².

China ha optado por utilizar sus navieras y empresas logísticas portuarias para controlar infraestructuras críticas y ejercer influencia política⁵³. Al carecer de bases navales suficientes para operar de forma sostenida, las instalaciones portuarias duales desempeñan un papel clave en su estrategia marítima; permiten que la Armada extienda su alcance, proyectando poder sin recurrir a bases militares visibles.

⁴⁸ <https://www.washingtonpost.com/national-security/2023/04/26/chinese-military-base-uae/> 26/4/23/.

⁴⁹ HAMMES, Thomas. «China's exploitation of overseas ports and bases». 21/3/25. Disponible en: <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/chinas-exploitation-of-overseas-ports-and-bases/>

⁵⁰ MAZZUCCO, Leonardo. «China's basing quest in the Gulf: Pipe dream or strategic reality?». 13/6/25. Disponible en: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/menasource/chinas-basing-quest-in-the-gulf-pipe-dream-or-strategic-reality/>

⁵¹ ROMERO JUNQUERA, Abel. *El poder portuario como elemento clave en el ascenso marítimo de China*.

Documento de Análisis IEEE /2026. Disponible en: <https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/ieeee/poder-portuario-elemento-clave-ascenso-maritimo-china>

⁵² MARCHANT, Aaron. «China's Global Maritime Ambitions 10,000 Miles Beyond Taiwan», *Naval Institute*, vol. 150/12/1.462 U.S. 12/24. Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2024/december/chinas-global-maritime-ambitions-10000-miles-beyond-taiwan>

⁵³ KUO, Mercy. «Shipping, Ports, and China's New Maritime Empire», *The Diplomat*. 6/2/24. Disponible en: <https://thediplomat.com/2024/02/shipping-ports-and-chinas-new-maritime-empire/>

Puertos como Hambantota (Sri Lanka), Kyaukpyu (Myanmar) o Gwadar (Pakistán) tienen propósito comercial, pero también funcionan como terminales logísticas de apoyo militar (reabastecimiento y mantenimiento de activos navales).

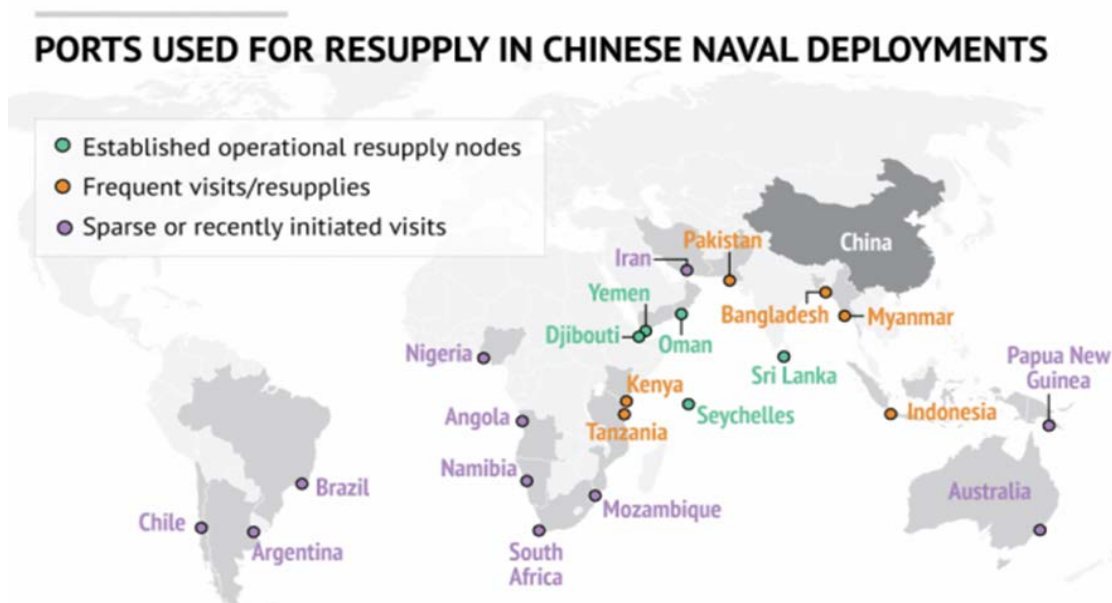


Figura 6. Puertos de reabastecimiento - Armada China. Fuente: Stratfor

Igualmente, busca ampliar acuerdos de concesión de acceso a puertos y/o de instalación de bases para fortalecer su infraestructura logística-militar. No obstante, sin contar con una red de bases militares, la Armada cuenta con el apoyo logístico de sus navieras (COSCO...) en casi todos los puertos principales del Indopacífico.

Actualmente, los despliegues navales en África⁵⁴ y Pacífico Sur son particularmente valiosos dentro del programa de diplomacia naval de Pekín, ya que buscan incrementar su presencia e influencia globales con nuevas instalaciones portuarias (Guinea Ecuatorial, Vanuatu, Mozambique, Omán, Papúa Nueva Guinea o islas Salomón, entre otros).

⁵⁴ HOLLINGSBEE, Trevor. «China's navy – an agent of international influence and maritime diplomacy». 21/8/24. Disponible en: <https://www.bairdmaritime.com/security/naval/column-chinas-navy-an-agent-of-international-influence-and-maritime-diplomacy-naval-gazing>

Diplomacia marítima

China promueve una narrativa de «civilización marítima» como parte integrante de su estrategia naval a largo plazo, expandiendo su discurso como herramienta de legitimación geopolítica. Este *soft-power* marítimo configura una proyección de poder multidimensional donde integra economía azul, cultura oceánica, ciencia y tecnología e infraestructura portuaria global⁵⁵.

China presenta su ascenso marítimo como pacífico y civilizatorio. En el Indopacífico, esta narrativa cumple la función clara de neutralizar percepciones de amenaza (diplomacia coercitiva), tratando de redefinir su legitimidad regional.

Asimismo, la Armada ha comenzado a desplegarse fuera de la 1.^a Cad. Islas, aumentando sus escalas portuarias y participando en ejercicios navales, misiones humanitarias o antipiratería. Aunque la mayoría de las operaciones oceánicas se desarrollan en el norte del océano Índico y el Pacífico Occidental, China ha incrementado la frecuencia y alcance de sus portaaviones en otros espacios (mar de Filipinas...) junto con buques de reabastecimiento, lo que permite sostener ejercicios navales en el golfo de Adén o el mar Rojo.

Conclusiones

La evolución de la estrategia naval china está redefiniendo el equilibrio marítimo mundial, obligando a EE. UU. y sus aliados a replantearse su propia estrategia en el Indopacífico.

Bajo el liderazgo del presidente Xi, el poder marítimo se ha convertido en un eje central de la estrategia nacional. La estrategia marítima actual de China se ha dirigido en el corto plazo hacia los espacios y territorios marítimos «ceranos» alterando gradualmente la geografía estratégica de la Primera Cadena de Islas para un dominio efectivo de la «línea de nueve guiones» que incluye Taiwán y espacios marítimos adyacentes, especialmente el mar de China Meridional.

⁵⁵ YUE CHAN, Edward. «China's Discourse of Maritime Power: A Thematic Analysis», *Journal of Contemporary China*, 34:153. 2025, pp. 432-450. DOI: [10.1080/10670564.2024.2319064](https://doi.org/10.1080/10670564.2024.2319064)

China, en consecuencia, mantendrá especialmente el foco estratégico en posibilitar el dominio regional, siendo consciente que no se convertirá en potencia marítima global hasta que solucione los desafíos vinculados a la defensa de sus derechos e intereses marítimos.

A medio plazo, China apunta a consolidar una Armada oceánica capaz de operar sostenidamente en el Indopacífico, posibilitando la seguridad y protección de las rutas marítimas críticas, así como la protección de los intereses chinos en ultramar. Pekín ha impulsado una significativa modernización, integrando nuevas capacidades tecnológicas y expandiendo la flota con nuevos portaaviones, una fuerza submarina nuclear robusta y capacidades avanzadas de guerra multidominio.

En paralelo, persigue una proyección política cuyo enfoque naval consiste en desarrollarse como potencia marítima expandiendo su influencia a nivel global que acredite su rol marítimo para promover la «gran revitalización de la nación china». Para ello, construye poder marítimo mediante el despliegue de una extensa red portuaria, misiones de diplomacia marítima, una industria naval potente y una flota mercante de ámbito mundial.

El horizonte estratégico de largo plazo estará marcado por consolidar el rol de gran potencia marítima, con capacidades navales y logísticas comparables a las de Estados Unidos, asegurando la protección de sus intereses estratégicos, la defensa de sus reclamaciones territoriales y la capacidad de influir en la gobernanza marítima internacional.

La competencia con Estados Unidos se mantendrá como el principal desafío, pero China buscará evitar una confrontación directa, tratando de promover una transición de poder pacífica. Las disputas en los mares de China Meridional y Oriental seguirán siendo focos de tensión, pero la utilización de la «paciencia estratégica» evitará escaladas incontroladas.

*José Miguel Pardo Delgado**
Analista estratégico Asia Oriental