

LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE CHINA Y SU NUEVO PORTAVIONES

Javier DE CARLOS IZQUIERDO
Doctor en Historia



N abril de 2017 China presentó el primer portaviones fabricado en su país y segundo que posee el gigante asiático. De esta manera ya son siete los países capaces de construir portaviones: China, Estados Unidos, Rusia, Gran Bretaña, Francia, Italia y España. Pero ya está fabricando un tercer portaviones y tiene programado otro más para crear dos grupos navales, uno en el Índico y otro en el Pacífico.

El *Liaoning* fue su primer portaaviones, construido hace más de 25 años en los astilleros ucranianos de la Unión Soviética y adquirido por China en 2012. Pero este segundo, el *Shandong* (CV-17), es íntegramente chino, aunque no estará operativo al menos hasta 2020. Todo ello es consecuencia del esfuerzo de China para modernizar y ampliar las capacidades de la Armada del Ejército Popular de Liberación (AEPL).

Combinando la capacidad de construcción de los astilleros de Shanghai (Jiangnan Shipyard Company) y los del norte en Dalián (Shipbuilding Industry Company), es posible que disponga de una flota de entre seis a ocho portaviones antes del año 2040. Parece que la cuestión ahora es saber cuándo serán operativos y si la financiación y los medios auxiliares, como son buques de apoyo táctico y logístico, también estarán disponibles y cuáles serán las aeronaves embarcadas.

La transformación del Ejército chino

Algunos analistas consideran que la moderación del crecimiento económico de China de los últimos años podría ser un indicador de las dificultades del gobierno para la reorientación de su economía. De hecho, una buena parte de



El *Liaoning*, primer portaviones de la Marina china. (Fotografía facilitada por el autor).

los esfuerzos se están orientando a aumentar el consumo interno y otra parte a diversificar sus exportaciones y sus inversiones en el exterior. Todo ello ha afectado a los presupuestos dedicados a la Defensa, que según los datos publicados por la Agencia Central de Inteligencia en el *World Factbook* de 2016 continúan siendo de un 2 por 100 del Producto Interior Bruto (1). Pero en realidad desde el año 2010 la economía china se ha ralentizado, reduciendo su crecimiento por debajo de 7 por 100 desde cifras superiores al 10 por 100. Buena parte del capital generado por el incremento de la economía está dedicado a la construcción de infraestructuras militares en el mar del Sur de China, al despliegue de misiles, pero también a nuevos programas armamentísticos, como el de construcción de portaviones. No obstante, ha recurrido a la inversión internacional mediante la venta de distintos productos financieros para sufragar sus programas de construcción naval militar. Como ejemplo, en 2015 Barclays y Société Générale colocaron 500 millones de euros en el mercado internacional del armador estatal China State Shipbuilding Corporation. La transformación del Ejército Popular Chino, difundida en su Libro Blanco de 2015, a la vez que realiza inversiones en tecnología y en medios de

(1) CIA, Central Intelligence Agency (2017). *The World Fact Book: China*.

proyección logística naval, también está realizando recortes en el número de efectivos previstos (unos 300.000 hombres, para alcanzar la cifra de dos millones de soldados).

El portaviones *Liaoning*

El *Liaoning* es un buque de capacitación e instrucción que fue adquirido por China en 2002 para acumular la experiencia necesaria que permitiera construir en sus propios astilleros portaviones más avanzados. Fue concebido por la URSS como un buque de apoyo a la flota de superficie y submarina, ya que esencialmente era un buque de guerra, aunque también podía transportar aviones. De esta manera Rusia pretendía evitar la limitación en tonelaje a los portaviones que imponía la Convención de Montreux (2). Tras la disolución de la URSS, el buque fue cedido a Ucrania que, incapaz de acabar su construcción, acabó vendiéndoselo a China. El proceso de adquisición del portaviones por parte de China duró más de 10 años. Se inició en 1992, cuando una delegación de su Armada visitó el astillero ucraniano de Nikolayev con la intención de comprar un buque de 37.000 t para apoyo a un portaviones que todavía no poseía (3). Fue en 1996 cuando se encargó a un intermediario, el empresario Xu Zengping, la adquisición del portaviones sin terminar. Para ello, este, con sede en Hong Kong, constituyó una compañía turística en Macao (Chong Lot Travel Agency), que compró el casco inacabado. Se suponía que iba a utilizarlo como un enorme hotel flotante con un gran casino a bordo. En el año 2002 el casco del buque llegó a China pero, aunque la operación siempre levantó sospechas, el deterioro era tal que parecían disiparse. El hecho es que nada más llegar se comenzó a trabajar en su finalización como portaviones en el dique seco de la Armada china en Dalián. En 2011 volvió a ser botado y comenzó a navegar en fase de pruebas, después de lo cual fue bautizado como *Liaoning* y entregado en 2012 al Ejército Popular de Liberación de China.

El *Liaoning* tiene un diseño moderno, de bordes inclinados y perfil facetado, con la finalidad de ofrecer una señal menos intensa al radar. Se trata de un buque de 300 m de eslora y 270 en la línea de flotación, con una manga de 73 m y otros 38 en la línea de flotación. Su calado máximo es de 11 m y su desplazamiento oscila entre las 33.000 t actuales y las 67.500 a plena carga. El siste-

(2) La Convención de Montreux sobre el paso de los estrechos (1936) asigna a Turquía el control sobre el Bósforo y los Dardanelos, restringiendo el paso de buques de estados no ribereños del mar Negro.

(3) El buque de reabastecimiento *Lago Qinghai* participa regularmente en la Operación ATALANTA con la finalidad de ser plenamente operativo y poder entrar en servicio del portaviones *Shandong* a partir de 2020.

ma de propulsión es convencional mediante turbinas de vapor y, por lo que se sabe, su electrónica y sistemas de mando y control son de desarrollo local, careciendo por el momento de misiles antibuque pesados.

El grupo aéreo puede alcanzar como máximo las 40 aeronaves, siendo la configuración tipo: 24 cazas tipo *Shenyang J-15*, ocho helicópteros antisubmarinos *Changhe Z-18F*, cuatro de alerta temprana y control tipo *Changhe Z-18J* y cuatro más de rescate tipo *Harbin Z-9C*. Merece la pena reseñar que los helicópteros son consecuencia de la *joint-venture* entre Airbus y AVIC que constituyó Eurocopter China Co. Ltd. Esta compañía es la que fabrica el *Eurocopter EC175*, también llamado *Avicopter Z-15*. Pero la empresa china Harbin Aircraft Manufacturing Corporation, perteneciente a AVIC II, a partir del *Z-15* ha desarrollado otros modelos «similares», como el helicóptero de ataque *Harbin Z-9W/G* o el de reconocimiento y ataque *Harbin Z-19*.

Este buque se está utilizando para entrenamiento y para optimización de procedimientos, permitiendo la creación de la doctrina para portaviones de la Armada china. Pero de lo que no cabe duda es que la compra de esta unidad ha permitido a la Armada del Ejército Popular de Liberación (AEPL) integrar buena parte de la investigación técnica y científica de la URSS y así poder construir un portaviones completo en China, el *Shandong*.

El portaviones *Shandong*

El *Shandong* es algo más grande que el *Liaoning*; tiene 315 m de eslora, 75 de manga y alcanza una velocidad de 31 nudos, pudiendo llegar a desplazar 70.000 t frente a las 67.500 del *Liaoning*. Como hemos comentado, es el primer portaviones fabricado en China, presentado en abril de 2017. Se trata de un buque más moderno que su predecesor, que en su mayor parte fue construido hace 25 años. No obstante, sigue usando propulsión convencional. Incorpora algunas mejoras en la concepción de sus hangares, que permitirán albergar más aviones y supone un salto tecnológico con respecto al anterior.

Un importante elemento del *Shandong* es que no tiene las catapultas tipo CATOBAR (4), lo que impide el empleo de aviones pesados y supone una limitación importante al uso de RPAS (5). La consecuencia operativa es que su radio de acción es mucho menor al llevar menos combustible y tampoco puede lanzar aviones de repostaje más pesados desde el barco. Por supuesto, menos peso en el despegue también significa menos munición, con lo cual los

(4) CATOBAR es el acrónimo de *Catapult Assisted Take-Off But Arrested Recovery*. Es un sistema de despegue asistido por catapulta y de aterrizaje mediante cable. En la actualidad solo Estados Unidos, Francia y Brasil cuentan con portaviones en servicio con este sistema.

(5) RPAS, acrónimo de *Remotely Piloted Aircraft Systems*, más comúnmente llamados drones.



El *Shandong* construido en los astilleros de Dalián. (Fotografía facilitada por el autor).

cazabombarderos están muy limitados. A pesar de esto, se cree que China en breve tendrá disponible una versión antigua de esta tecnología de despegue, ya que en parte la ha adquirido al desguazar en sus astilleros el portaviones australiano HMS *Melbourne*, que incorporaba catapultas de vapor. Con todo ello, no parece posible que el *Shandong* remodele su cubierta para incorporar catapultas de vapor y mucho menos electromagnéticas, ya que estas últimas solo son viables en buques de propulsión nuclear, debido a la enorme demanda de electricidad que requieren para operar. Estas limitaciones le convierten en un portaviones muy útil para instrucción y defensa de la flota, más que como buque de proyección estratégica.

La configuración del grupo aéreo cuando hacia 2020 sea operativo dependerá de si se incorpora algún sistema especial de despegue y aterrizaje. Pero parece que será similar a la del *Liaoning*, con capacidad para seis a ocho aeronaves más. Quizá se sustituyan los 24 cazas tipo *Shenyang J-15* por otros más avanzados. Este portaviones por tanto supone un avance respecto a la capacidad de fabricación de los astilleros, ya que han conseguido reproducir la tecnología desarrollada en la URSS. El *Shandong* debe considerarse un paso obligado del programa chino para construir portaviones nucleares y con tecnologías más modernas.

El tercer portaviones chino y la propulsión nuclear

El tercer portaviones chino ya está en construcción en Shanghái. Su tamaño es similar al del *Shandong* y su propulsión todavía no será nuclear. Su cubierta elimina la rampa de salto en su tramo final respecto a los modelos anteriores e incorpora la tecnología de las catapultas de vapor, copiadas del australiano HMS *Melbourne*. Serán tres las catapultas que equipará el buque, lo cual le dará mayor proyección estratégica, albergando aviones más pesados y RPAS. De hecho, los pilotos navales chinos ya están entrenando en condiciones similares a las de estas catapultas. Se desconoce qué aparato será el protagonista del grupo aéreo de este tercer portaviones. Podría ser un *J-15A* si este fuera compatible con el sistema de catapultas finalmente empleado. O el *Chengdu J-20*, un avión de quinta generación fabricado por Chengdu Aircraft Industry Group, que en 2019 debería estar en pleno servicio operacional y que pretende competir en su fase de comercialización internacional con el *Lockheed Martin F-35 Lightning II*. Por los datos disponibles, el buque podría estar plenamente operativo hacia 2025, fecha en la que ya se estaría terminando el cuarto portaviones, ya de propulsión nuclear, que con seguridad equipará un avión de quinta generación, como el *Shenyang J-31* o un derivado de este.

El *Lianoning*, el *Shandong* y el tercer portaviones son los hitos que China se ha impuesto para recorrer el camino tecnológico que le permita tener una flota con al menos cuatro portaaviones nucleares avanzados tecnológicamente y operativos en 2040. Para ello es necesario un portaviones nuclear con sistemas electromagnéticos de despegue y aterrizaje tipo CATOBAR, que no parece que haya comenzado a montarse pero que seguro se halla en fase avanzada de diseño. De esta manera, hacia el año 2040 China cubriría su objetivo estratégico de desplegar dos grupos aeronavales operativos, uno en el Índico y otro en el Pacífico.

La estrategia de China

El Libro Blanco sobre la estrategia militar que China hizo público en 2015 (6), indicaba que la Armada del Ejército Popular de Liberación (AEPL) ya no solo se orientaría a la defensa de los mares cercanos, sino también a la «protección marítima lejana». Para ello, la transformación de la AEPL tendía a una «estructura de combate marítimo combinada, multifuncional y eficien-

(6) El *Libro de la Estrategia Militar de China* fue publicado en 2015 por la Oficina de Información del Consejo de Estado de la República Popular de China. Disponible en: <https://goo.gl/Dy6wxz>.

te». Con acierto, este país considera que los portaviones juegan un papel esencial dentro de la estructura naval militar por su capacidad de proyección estratégica.

La flota de portaviones es un reto tecnológico, financiero y de todo tipo de capacidades muy importante. Además China a lo largo de su historia nunca ha abordado con éxito el dominio marítimo, cosa que ahora parece pretender solucionar.

Su estrategia marítima no solo se encamina a afrontar los retos y demandas territoriales más próximos, como el mar Meridional de China, Taiwán, las islas Senkaku o las Spratly, que están impulsando el crecimiento y modernización de las capacidades navales de guerra de Japón, India y Corea de Sur. Ni tan siquiera se puede considerar que esté orientada al desafío del liderazgo de Estados Unidos en Asia, a pesar de que en los últimos 20 años ha tratado de reducir la distancia con las capacidades tecnológicas y operativas norteamericanas (7). Su principal y verdadero interés es salvaguardar sus intereses comerciales a lo largo del mundo. Para ello, ha puesto en marcha varias iniciativas que pretenden dotar a China de las infraestructuras que permitan asegurar las rutas marítimas y terrestres. Entre ellas destaca el lanzamiento de la Ruta de la Seda del siglo XXI en su versión terrestre y marítima.

En este contexto es donde debe entenderse la iniciativa de construcción por parte de China del *hub* logístico de Jamaica en Goat Island, el control del puerto de El Pireo por China Ocean Shipping Company o más recientemente la construcción en Yibuti de una base militar. El control de estas instalaciones, fruto de la diplomacia china y del talonario, está orientado al expansionismo chino o colonialismo de cuarta generación. Precisamente ha sido la colaboración de China en la Operación ATALANTA lo que le ha permitido argumentar la necesidad de tener una base naval militar propia en la zona, cuyo propósito principal, que tendrá capacidad para 10.000 personas, es el apoyo a los barcos mercantes chinos que se adentran en el golfo de Adén. Además, asociado a este acuerdo, prevé la construcción de un oleoducto y un nuevo enlace ferroviario con Etiopía.

Conclusión

En el año 2015 China hizo público que su nueva estrategia marítima estaba orientada hacia la «defensa del mar cercano y de protección marítima lejana», para lo cual estaba implementando una estructura de combate marítimo

(7) Para conocer con más detalle este proceso de transformación se puede consultar el trabajo de la Corporación RAND de 2015, dirigido por E. Heginbotham: *US China Military Scorecard. Forces, Geography and the evolving balance of power 1996-2017*. Disponible en: <https://goo.gl/YmkPqM>.

combinada, multifuncional y eficiente. Los motivos para su modernización naval van más allá de la defensa costera, de la cuestión de Taiwán y de sus reivindicaciones territoriales marítimas y están relacionadas fundamentalmente con la defensa de sus intereses económicos en el extranjero. A modo de resumen se puede concluir que:

- Primero. El Plan de Modernización de la Armada del Ejército Popular de Liberación (AEPL) ha recurrido a financiación internacional, debido a la falta de liquidez nacional para acometer el plan.
- Segundo. La AEPL inició su proceso de modernización hacia 1990, incorporando nuevos equipos y mejorando también la doctrina y las capacidades humanas. Dicho proceso permitirá desplegar dos grupos aeronavales operativos hacia el año 2040.
- Tercero. En 2025 China tendrá plenamente operativos tres portaviones no nucleares, uno de ellos con catapultas de despegue asistidas por gas.
- Cuarto. En 2040 desplegará dos grupos aeronavales plenamente operativos, uno en el Índico y otro en el Pacífico. En esa fecha la flota de portaviones operativa estará constituida como mínimo por tres portaviones convencionales y al menos por otros tres nucleares.
- Quinto. El proceso de remodelación de la AEPL está suponiendo la modernización de las flotas de Guerra de Japón, India y Corea de Sur.
- Sexto. China comenzó a participar en operaciones de paz navales internacionales en 2008, como herramienta diplomática, para defender sus intereses económicos y comerciales en el extranjero.
- Séptimo. Para la defensa de sus intereses económicos y comerciales en el extranjero, la estrategia es crear infraestructuras propias, tanto navales (líneas de comunicación marítimas) como terrestres (*hubs* logísticos). Algunos ejemplos son el puerto de El Pireo (Grecia), Goat Island (Jamaica) o Yibuti.
- Octavo. La diplomacia china está utilizando la Marina de Guerra como herramienta diplomática, para defender los intereses económicos y comerciales chinos en el extranjero.

