La disputa por el control del Mar de la China Meridional y su incidencia sobre las cadenas globales de valor

Juan Gabriel Jaramillo Giraldo
Universidad Externado de Colombia
Medellín, Colombia
ORCID: 0000-0002-5140-1328
DOI: https://doi.org/10.53766/HumSur/2024.37.01
juanjara85@hotmail.com

Resumen

El Mar de la China Meridional ha sido, durante décadas, una cuenca hidrográfica que ha despertado el interés de propios y extraños en una región multidiversa plagada de intereses económicos y estratégicos. Desde la puesta en escena de los juncos chinos que datan del siglo v a.C., el litoral del Sur de China se ha concebido como un foco de tensión en pro de la defensa de los intereses nacionales de los actores involucrados. Países como China, Filipinas, Malasia, Taiwán y Vietnam, visualizan la Cuenca del Pacífico como una fuente de oportunidades comerciales para el fortalecimiento de las capacidades nacionales.

Palabras clave: Cadenas Globales de Valor, Derecho del Mar, Soberanía, Geoestrategia, Interés Nacional.

The Dispute Over Control of the South China Sea and Its Impact on Global Value Chains

Abstract

For decades, the South China Sea has been a watershed that has captured the interest of locals and outsiders alike in a diverse region full of economic and strategic interests. Since the staging of Chinese junks in the 5th century B.C., the coast of Southern China has been considered a focus of tension for the defense of national interests of the actors involved. Countries such as China, the Philippines, Malaysia, Taiwan, and Vietnam view the Pacific Rim as a source of commercial opportunities to strengthen national capabilities.

Keywords: Global value chains, Law of the Sea, sovereignty, geostrategy, national interest.

Recibido: 27.4.2024 / Evaluado: 30.4.24 / Aprobado: 15.5.24

1. Introducción

La propensión de los seres humanos hacia el mar y los vínculos políticos, económicos, sociales y culturales generados a partir de las interacciones conjuntas, han sido parte fundamental en el desarrollo de las naciones a través de la historia. Ciudades antiguas como Biblos, Sidón y Tiro en Asia Occidental; Atenas, Venecia y Marsella en el Sur de Europa; Trípoli, Alejandría y Cartago en el Norte de África, demostraron la importancia fundacional de las Ciudades-Estado con relación a sus costas. Asimismo, el ascenso de los poderes coloniales del viejo continente alrededor del mundo se logró, en mayor medida, a través de las expediciones marítimas. En la actualidad, gran parte del comercio internacional transita por las rutas que circundan las empresas navieras, tratando de unificar las despensas de materias primas con los centros de producción dedicados al abastecimiento de un mercado global en constante evolución.

La relación de los Estados ribereños con las aguas que bañan sus costas ha sido abordada, en la mayoría de los casos, como un aspecto de interés nacional, dada la importancia que suponen los recursos vivos y no vivos contenidos en la plataforma continental, el trazado de las rutas comerciales, la situación geográfica y el fortalecimiento de la industria naval para garantizar la defensa de su soberanía. La seguridad alimentaria, la fuente de oportunidades comerciales y la autosuficiencia energética, entre otros factores, denotan la condición *sine qua non:* los territorios en cuestión no pueden asegurar la supervivencia en un sistema internacional plagado de intereses geoestratégicos.

El conflicto interestatal suscitado en el Mar de la China Meridional es una muestra fehaciente de la importancia de controlar un área primordial para el buen funcionamiento de las cadenas globales de valor y, por ende, afianzar el poder nacional de los diversos actores involucrados en el largo plazo. La República Popular China, en adelante RPC, es consciente de ello, por tal motivo, ha venido apelando a los derechos históricos que, según Beijing, posee sobre el vasto litoral que se extiende más allá de las 200 millas náuticas correspondientes a su Zona Económica Exclusiva. A esto se suma el estatus político de Taiwán, considerado por el gigante asiático como una provincia rebelde que forma parte integral de su territorio, lo que podría incrementar las zonas objeto de reclamación ante sus homólogos internacionales y la Organización de las Naciones Unidas, pese a la reivindicación de soberanía a la cual ha apelado el régimen de Taipéi en los principales escenarios de deliberación política.

Conviene señalar que la RPC implementó una economía socialista de mercado a partir del periodo de liberalización fomentado por el mandatario Deng Xiaoping en 1978, concentrando la base del crecimiento económico en las exportaciones, la apertura al capital extranjero y obteniendo réditos que la llevaron a unirse a la Organización Mundial del Comercio en el 2001. A este cambio de paradigma le siguieron años de resultados financieros esplendorosos superiores al promedio global, como consecuencia de los procesos de deslocalización productiva, comúnmente conocidos como *offshoring*, los cuales fueron ejecutados por los principales mercados internacionales que buscaban la generación de economías de escala que les brindaran ventajas competitivas al producir más unidades a un menor costo.

No obstante, diseñar una economía dependiente del sector externo trae consigo retos mayúsculos. Geográficamente, la RPC posee una serie de desventajas estratégicas al momento de interactuar con el mar. Solamente se puede identificar que la nación asiática posee fronteras ribereñas con las cuencas oriental y meridional, las cuales son compartidas con los homólogos de Brunéi, Corea del Norte, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, Taiwán y Vietnam, lo que repercute en la autonomía para el tránsito de las flotas de guerra y mercante, tanto para el abastecimiento de materias primas como en la distribución de bienes con valor agregado.

Ante tal situación, el año 2009 puede ser concebido como un punto de inflexión en las aspiraciones de la RPC en el Mar de la China Meridional. El surgimiento de la estrategia denominada como la *"Línea de los Nueve Puntos"*, difundida por el presidente Xi Jinping y materializada en la ocupación de los archipiélagos pertenecientes al Sudeste Asiático, marcó un hito en el control de la cuenca hidrográfica que congrega más de un tercio del comercio y el Producto Interno Bruto a nivel global, sin antes generar escaramuzas con sus pares regionales y los poderes occidentales que defienden la libertad de navegación en las aguas internacionales, quienes han apelado al respeto de las normas contenidas en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus protocolos regulatorios.

De esta manera, se pretenden abordar las condiciones que han llevado a la RPC a fortalecer su presencia en el Mar de la China Meridional, teniendo en cuenta el estatus político de Taiwán y su importancia en la reclamación territorial de la plataforma continental extendida más allá de las 200 millas náuticas; el papel de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN, por sus siglas en inglés) y la Corte Internacional de Justicia (CIJ) en la resolución de conflictos; la defensa de los intereses geoestratégicos de las potencias occidentales en la Cuenca del Pacífico y la incidencia del

incremento de las hostilidades entre los actores involucrados sobre el buen funcionamiento de las cadenas globales de valor.

2. Una mirada conceptual para la interpretación del conflicto

Para entender la disputa por el control del Mar de la China Meridional, se requiere adentrar en los elementos conceptuales que sustentan el comportamiento de los Estados en la arena internacional. En primer lugar, vale la pena remitirse a la idea moderna de *interés nacional*, una noción ambigua y de difícil precisión entre la comunidad académica, pero que ha sido utilizada para "describir las aspiraciones y objetivos de las entidades soberanas en el ámbito internacional" (Nuechterlein, 2009, p. 246), o en palabras de Huntington, citado por (Metea, 2020, p. 75), como "un bien público que concierne a todos, o a la mayoría de los ciudadanos; un interés nacional vital […] por el cual están dispuestos a derramar su sangre y gastar su riqueza para defenderlo". Siguiendo la lógica de los autores, la vaguedad del término ha permitido beneficiarse de múltiples interpretaciones para salvaguardar los intereses de los Estados más allá de sus fronteras, maximizar las capacidades nacionales, fomentar la acumulación de poder y fortalecer la capacidad de negociación frente a sus homólogos a través del tiempo.

Dicho concepto puede ser asociado con la vieja premisa del cardenal Richelieu, conocida como *raison d'etat* (razón de Estado), donde se desbordan todos los límites éticos y morales para justificar la supervivencia estatal en un entorno hostil, como si se tratase de una amenaza existencial (Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, 2010). No obstante, ambos criterios, aunque son proyectados desde la perspectiva occidental, se han equiparado en gran medida al pensamiento político chino de los últimos años. En su artículo *"The Chinese Conception of National Interests in International Relations"*, Deng (1998, p. 308) relata lo siguiente:

> La política exterior de China se basa en una anticuada noción de soberanía de Westfalia en un mundo donde la soberanía estatal se está erosionando y la noción tradicional de intereses nacionales está bajo un desafío cada vez mayor, gracias a una "densa interdependencia" sin precedentes.

Bajo esta perspectiva, las visiones objeto de análisis han tenido una suerte de alineación en la forma como se concibe el término propiamente dicho, lo que repercute favorablemente en la disposición semántica para interpretar las actuaciones de la RPC en el Mar de la China Meridional, al igual que la recepción que los poderes occidentales pudiesen tener frente a ellas.

Simultáneamente, es menester asociar la *geoestrategia* a la discusión sobre las disputas territoriales, dada la magnitud que comprende dicha concepción. De esta se puede decir que es "el arte de coordinar la acción de las fuerzas militares, políticas, económicas y morales, implicadas en la conducción de un conflicto o en la preparación de la defensa de una nación o de una comunidad de naciones" (Barrera, 2008, p. 38). Asimismo, Zbigniew Brzezinski la concibe como "la gestión estratégica de los intereses geopolíticos" (Ariza, 2005, p. 14). Considerando que se trata de la proyección de las capacidades nacionales para lograr un fin específico, la situación geográfica juega un papel fundamental en el uso eficiente de los recursos disponibles, tal como lo prevén los actores presentes en la Cuenca del Pacífico Asiático.

No es conveniente dejar de abordar el concepto de *soberanía* en el presente apartado, puesto que, está íntimamente relacionada con la *geoestrategia* y el *interés nacional*. Hernández (2018, p. 283) citando a Carrillo (1996), plantea que se puede reconocer un doble enfoque en su interpretación. Por un lado, se habla de *soberanía interna,* representada en que "el Estado es para su población y territorio la autoridad suprema". Seguidamente, proyecta una especie de *soberanía externa o internacional*, "en la medida en la que los Estados, en sus relaciones recíprocas, no están sometidas a ningún poder superior, salvo al del Derecho internacional". Esta reflexión conlleva a plantear que los Estados son la figura más prominente en materia de relacionamiento externo, quienes gozan de autonomía en la toma de decisiones respecto a su contraparte más allá de las fronteras, incluso en los foros de discusión a nivel multilateral.

De manera análoga, es imprescindible hacer alusión al derecho internacional a través de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar[1], considerado como el instrumento jurídico más importante en las relaciones internacionales, después de la Carta de San Francisco que dio nacimiento a la ONU. Este documento aborda las condiciones bajo las cuales se deben regir las interacciones de los Estados ribereños, archipelágicos y mediterráneos en los mares, es decir, los derechos y obligaciones adquiridos en el marco del protocolo regulatorio. Por tratarse de un ecosistema indispensable para garantizar la supervivencia de los seres humanos, en lo que respecta a la seguridad alimentaria, la libertad de navegación y el acceso a fuentes de energía renovables y no renovables, tiende a ser un epicentro de conflictos por las riquezas que alberga, tal como se ha apreciado en el Mar de la China Meridional durante los últimos años.

Finalmente, el desmantelamiento del espacio soviético y el aparente triunfo del sistema capitalista occidental, trajo consigo profundas trans-

formaciones en la economía mundial. La fragmentación de los procesos productivos ha sido posible, gracias a las *cadenas globales de valor*, concebidas como "la secuencia de actividades que las firmas y los trabajadores realizan desde el diseño de un producto hasta su uso final" (Daniel Schteingart, 2019, p. 113). En un mundo interdependiente con una población en constante crecimiento que busca satisfacer sus necesidades, asegurar el normal funcionamiento de las cadenas de suministro se hace indispensable, dado que, permiten dinamizar los indicadores de productividad, reducir costos y obtener ventajas competitivas. El caso de la RPC no es la excepción, pues se trata de la base del crecimiento económico que le permitió excluir a 800 millones de personas de la pobreza extrema en las últimas cuatro décadas (Deutsche Welle, 2021).

3. La disputa por el control marítimo en el Sudeste Asiático

Hablar del Mar de la China Meridional ha sido motivo de controversia entre los homólogos regionales en las últimas décadas, desde la concepción de su nombre hasta la explotación de los recursos que alberga. Mientras Vietnam lo designa como el Mar Oriental y Filipinas como el Mar Occidental de Filipinas, la RPC emerge en escena apelando al Mar del Sur de China o Mar de la China Meridional, tal como lo denominó la *International Hydrographic Organization*[2] en su informe *"Limits of oceans and seas"* en 1953 (International Hydrographic Organization, 1953). A simple vista, quizás no parezca un dato de suma importancia, pero representa un gran avance en materia de reivindicación de soberanía en el largo plazo.

Es pertinente resaltar que Brunéi, Malasia y Taiwán se han unido a los reclamos territoriales de China, Filipinas y Vietnam en el Pacífico Sur, utilizando diferentes instrumentos a su alcance para legitimar sus actuaciones en el área de influencia. Por un lado, la RPC se ha basado en aparentes derechos históricos adquiridos a partir de la exploración de las islas y los cuerpos de agua adyacentes que se remontan a la Dinastía Han y, posteriormente, a la Dinastía Ming (Rubiolo, 2016). Más adelante, hacia 1948, el Partido Nacionalista Chino (Kuomintang) materializó sus reivindicaciones territoriales con la difusión de un mapa de elaboración propia que contenía la denominada "*Línea de los nueve puntos*", donde se incluían por primera vez los archipiélagos de Spratly y Paracel, las islas Pratas y los bancos de Scarborough y Macclesfield, cartografía que se ha tomado como base para reclamar derechos patrimoniales, a pesar del cuestionamiento de los demás países por la validez de sus argumentos.

Gráfico 1
Reclamaciones territoriales en el Mar de la China Meridional
Fuente: The Economist (2012)

Sin embargo, para abordar la posición de las partes involucradas más allá de la RPC, se debe apreciar la existencia de un cuerpo normativo que regula la interacción de los Estados en las aguas adyacentes a sus costas, conocida como la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, discutida y ratificada entre los signatarios para delimitar sus derechos y obligaciones. En ella se establecen las disposiciones para la exploración y la explotación de los cuerpos de agua, resaltando el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental sumergida[3], al igual que el espacio aéreo, íntimamente relacionado con los componentes anteriormente enunciados.

Sobre el mar territorial, franja adyacente a la costa del Estado y delimitada a partir de las líneas de base[4], la CONVEMAR (1982) en la Parte II, Sección 1, Artículo 2, plantea lo siguiente:

1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.
2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.

Igualmente, la Sección 2, Artículo 3, reza que "Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas[5] medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención" (Organización de las Naciones Unidas, 1982). Dadas las condiciones, la soberanía se extiende sobre 22.224 metros desde la línea costera y comprende los recursos almacenados en la fracción de la plataforma continental y los derechos de explotación del espacio aéreo. Algo semejante ocurre con la zona contigua, proyectada hasta las 24 millas náuticas y en la cual se pueden implementar medidas de fiscalización para salvaguardar las normas aplicables por el país receptor.

Con relación a la zona económica exclusiva, se extiende hasta una distancia de 200 millas náuticas y comprende los segmentos del mar territorial y la zona contigua. Esta franja concede derechos soberanos para la construcción de infraestructura, navegación, explotación de recursos mineros y de pesca, investigación científica y tendido de cables submarinos, entre otras actividades que se deriven de la interacción con el mar. Aun así, los miembros signatarios del tratado deberán acogerse a la siguiente premisa:

> En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención. (Organización de las Naciones Unidas, 1982)

Hay que resaltar que los Estados involucrados en el litigio por el Mar de la China Meridional se han adherido voluntariamente al convenio, a través de la firma y ratificación de los protocolos establecidos para tal fin y otorgando competencia a los organismos multilaterales que regulan la materia, en este caso, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS) de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. En el siguiente apartado se puede visualizar la pertenencia de los países a

los procesos de negociación establecidos en la Convención de Montego *Bay*[6] de 1982.

Tabla 1
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
(en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)

Estado o entidad	Firma	Ratificación/adhesión
Estado de Brunéi Darussalam	05/12/1984	05/11/1996
República Popular China	10/12/1982	07/06/1996
República de Filipinas	10/12/1982	08/05/1984
Federación de Malasia	10/12/1982	14/10/1996
República Socialista de Vietnam	10/12/1982	25/07/1994
República de China (Taiwán)	N/A	N/A

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (2008)

También se destaca la posibilidad de presentar las controversias originadas en el espacio marino, ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya (Países Bajos), considerada como la organización judicial más importante de las Naciones Unidas. Tal como dicta la Secretaría de Relaciones Exteriores de México (2019), "pueden recurrir a la Corte, en materia contenciosa, todos los Estados que sean parte en su Estatuto, lo que incluye automáticamente a todos los Miembros de las Naciones Unidas" (Secretaría de Relaciones Exteriores de México , 2019, p. 1). Cabe resaltar que, tanto China como Brunéi, Filipinas, Malasia y Vietnam pertenecen a la organización, mientras que, Taiwán no ha adquirido la membresía por ser considerada como una provincia rebelde de la RPC, posición amparada en la Resolución 2758 de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (Observatorio de la Política China, 2021).

A la luz de la ratificación de los tratados multilaterales que reglamentan las interacciones en el mar, se puede apreciar, al menos en teoría, que los

Estados se han comprometido con la resolución pacífica de controversias, a partir de las disposiciones generadas en los escenarios de deliberación. Pese a ello, la respuesta de los actores ha sido ambivalente, dado que, en algunos pasajes se destaca la importancia del derecho internacional, mientras en otros se desconoce su carácter regulatorio, cuando los laudos arbitrales afectan los intereses nacionales y la posición geoestratégica en la región, tal como ha ocurrido en el Mar de la China Meridional durante los últimos años.

Desde la década del 2000 se han incrementado las hostilidades en el área, como consecuencia de una mayor disposición de la RPC por controlar la zona en disputa, remitiéndose a la "*Línea de los nueve puntos",* la cual se proyecta más allá de las 200 millas náuticas decretadas en la CONVEMAR y que traslapa los intereses de sus vecinos en el Sudeste Asiático. Aun así, no se pueden desconocer los encuentros de China con Vietnam del Sur en 1974; Vietnam en 1988 y Filipinas en 1995 que datan de la segunda mitad del siglo XX (Rubiolo, 2016). En el 2013, Filipinas acudió a la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya para demandar las incursiones de la RPC en su zona económica exclusiva, dando paso a un litigio que se extendió por tres años y que trajo consigo un fallo sin precedentes, el cual rechazaba la presencia china en sus aguas territoriales y en los arrecifes, islotes, atolones y cayos que hacían parte del ecosistema marino (Deutsche Welle, 2016).

La respuesta del gigante asiático no se hizo esperar. A través del Ministerio de Asuntos Exteriores agregó que "la sentencia es nula y carece de fuerza vinculante" (Deutsche Welle, 2016), desconociendo toda competencia del tribunal para decidir sobre las aguas que conforman el Mar del Sur de China. Esto demuestra que los fallos emitidos por la Corte, aunque se consideran inapelables y de obligatorio cumplimiento, están sujetos a la buena voluntad de los gobiernos nacionales. Probablemente, la presión internacional sobre la RPC se mantenga en el mediano plazo, buscando la aceptación de las disposiciones contenidas en los tratados previamente ratificados. Sin embargo, es indudable que el veredicto generó un precedente jurídico para las otras partes involucradas en la contienda, al momento de reivindicar la soberanía sobre los cuerpos de agua y los elementos que la conforman, llámense Brunéi, Malasia o Vietnam.

Buscando promover soluciones asiáticas a problemas asiáticos, *The Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN),[7] conformada por Indonesia, Filipinas, Malasia, Singapur, Tailandia, Vietnam, Brunéi Darussalam, Camboya, Laos y Myanmar (Cancillería de Colombia, 2021), ha tratado de establecer canales de diálogo entre los miembros de la organización y la ASEAN +3 que congrega a la RPC, especialmente, al lado de Corea del Sur

y Japón, para impulsar una salida negociada al conflicto en una institución que se rige por el consenso para la toma de decisiones.

En vista de la negativa china a reconocer el fallo emitido por la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya, la convocatoria para la elaboración de un comunicado conjunto desde ASEAN que condenara sus pretensiones expansionistas en el Mar de la China Meridional se estancó, principalmente por el poder económico que representa y por el apoyo recibido de Camboya, referenciado como un socio estratégico de la nación oriental en la región (Swissinfo, 2017). En la actualidad, los países ajenos a la disputa se abstienen de remitirse a la sentencia del 2016, por considerar que puede llegar a afectar las relaciones diplomáticas y comerciales con la primera potencia económica mundial.

Las cifras demuestran que China es un aliado fundamental para dinamizar el crecimiento económico de los miembros ASEAN. En el caso de Camboya, Filipinas, Indonesia, Malasia, Myanmar, Singapur, Tailandia y Vietnam, la RPC se ha convertido en el principal origen de las importaciones. Nuevamente, para Filipinas, Indonesia, Myanmar y Singapur es el primer socio comercial en materia de exportaciones.

4. ¿Qué se esconde detrás de las aspiraciones territoriales chinas?

Durante las últimas cuatro décadas, la RPC ha venido desarrollando una economía basada en las exportaciones y dependiente del sector externo, por tal motivo, la interacción con el mar es de suma importancia para salvaguardar los intereses nacionales en el ámbito regional y global. Desde la concepción histórica de la propiedad privada, se logra identificar que "las grandes culturas de la antigüedad se asentaron en áreas geográficas que les permitían desarrollarse adecuadamente; si el espacio geográfico les resultaba insuficiente para su supervivencia, conquistaban también otros territorios y los anexaban al original" Ariza (2005, p. 18).

De acuerdo a lo anterior, no es absurdo pensar que el gigante asiático está recurriendo al instinto de supervivencia en un entorno hostil. La geopolítica ha planteado que los Estados se consideran como organismos vivos que adelantan tres procesos: nacimiento, desarrollo y muerte, comúnmente conocidos como "Ciclo Vital del Estado". Friedrich Ratzel, citado por (Ariza, 2005), contempla que el desarrollo se puede dar aprovechando la menor resistencia de sus homólogos y el espacio político favorable que juega a su favor. En este campo, la combinación de factores de *hard power* y *soft power* implementados por la RPC, le han permitido avanzar en sus aspiraciones expansionistas en el último decenio.

Tabla 2
Flujos comerciales entre la República Popular China y los miembros ASEAN
(Proporción de las importaciones y exportaciones totales)
(Datos disponibles del año 2019)

Estado	Comercio desde y hacia la República Popular China			
	Importaciones		Exportaciones	
	%	U$	%	U$
Brunéi Darussalam	14	952.840.000	6	469.680.000
Camboya	27	6.889.320.000	5	1.053.600.000
Filipinas	29	37.993.770.000	16	15.158.560.000
Indonesia	27	55.142.100.000	15	30.014.550.000
Laos	26	1.954.680.000	28	1.955.800.000
Malasia	29	61.149.400.000	14	33.370.540.000
Myanmar	43	7.463.080.000	24	4.205.520.000
Singapur	16	88.033.440.000	15	98.719.050.000
Tailandia	22	60.022.820.000	12	38.865.360.000
Vietnam	39	102.056.370.000	17	47.740.420.000

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos proporcionados
por The World Factbook (2023)

Ahora bien, China se considera como una potencia encerrada que necesita mantener el acceso a las cadenas globales de valor sin interrupción alguna. Al ser calificada como la fábrica del mundo durante las últimas décadas y estar transitando hacia una economía basada en el consumo, la nación asiática requiere el suministro constante de *commodities*, bienes intermedios y de capital para activar su aparato productivo y satisfacer la demanda interna. La alta dependencia del abastecimiento global de petróleo y la carencia de reservas probadas que puedan satisfacer sus necesidades energéticas, ponen en riesgo el normal funcionamiento de su economía en el mediano plazo. Por tal motivo, la exploración y la explotación del crudo *offshore*[8] almacenado

en la plataforma continental en litigio es de suma importancia para reducir la dependencia de los socios internacionales.

Se prevé que las aguas pertenecientes al Mar de la China Meridional contienen alrededor de 11.000 millones de barriles de petróleo y 60 billones de metros cúbicos de gas natural (El Confidencial, 2020), una cifra importante para consolidar la matriz energética del gigante asiático. La Organización de Países Exportadores de Petróleo en su informe *"OPEC Monthly Oil Market Report"* del 13 de junio de 2023, reportó que la RPC había demandado durante el 2022, en promedio, 14,85 millones de barriles de crudo por día, consolidándose como el segundo mayor consumidor a nivel mundial, solamente por detrás de EE.UU. que alcanzó la cifra de 20,43 millones en el mismo periodo (Organización de Países Exportadores de Petróleo, 2023).

Para el 2023, se proyectó una leve mejoría en los requerimientos de hidrocarburos por parte del país oriental, mientras se realizaban las correcciones del mercado postpandemia y se reactivaba la normalidad en las cadenas globales de valor. No obstante, la exploración de reservas petrolíferas en el Pacífico Sur y la defensa del poderío económico chino siguen su curso, a medida que aumentan las tensiones con sus vecinos, especialmente con Filipinas y Vietnam. De esta forma, la estrategia política de la RPC se enfoca en controlar las aguas adyacentes a su línea costera, mediante la reivindicación de soberanía sobre la zona económica exclusiva prolongada, es decir, aquella que se extiende más allá de las 200 millas náuticas legitimadas por la CONVEMAR y en la cual se daría la posibilidad de acceder libremente a los recursos naturales, entre ellas, las reservas de petróleo almacenadas en el subsuelo marino.

Otra de las razones fundamentales para justificar el control del Mar de la China Meridional, sería la libertad de navegación y el acceso a los puertos destinados al comercio exterior. Considerando que más del 80% de los flujos comerciales se mueven por medio del transporte marítimo (Organización Mundial del Comercio, 2023), la operación y defensa de las instalaciones portuarias se reconoce como un aspecto de interés nacional. El proyecto BRI *"Belt and Road Initiative"*[9], lanzado en 2013 por el presidente Xi Jinping, requiere fortalecer la presencia de la flota de guerra en la zona para asegurar el flujo de mercancías y conectar los mercados europeo, africano y americano con los principales centros de producción de la RPC. Del Top 10 de los puertos con mayor capacidad de carga y tráfico en el mundo, 9 son asiáticos y, de ellos, 7 son chinos, demostrando la importancia de la Cuenca del Pacífico para apalancar el crecimiento económico saludable en el largo plazo y dinamizar las cadenas globales de valor.

Tabla 3
Proyección de la demanda global de petróleo
(Promedio 2022 y estimado 2023)

World oil demand	2022	1Q23	2Q23	3Q23	4Q23	2023	Change 2023/22 Growth	Change 2023/22 %
Americas	25.01	24.61	25.14	25.51	25.09	25.09	0.08	0.31
of which US	*20.43*	*20.16*	*20.43*	*20.75*	*20.37*	*20.43*	*0.00*	*-0.01*
Europe	13.51	12.93	13.33	14.10	13.37	13.43	-0.07	-0.53
Asia Pacific	7.43	7.89	7.05	7.27	7.70	7.47	0.04	0.55
Total OECD	**45.95**	**45.44**	**45.52**	**46.87**	**46.15**	**46.00**	**0.05**	**0.10**
China	14.85	15.63	15.56	15.43	16.16	15.70	0.84	5.69
India	5.14	5.40	5.41	5.21	5.50	5.38	0.24	4.75
Other Asia	9.02	9.40	9.65	9.14	9.24	9.35	0.33	3.67
Latin America	6.44	6.60	6.49	6.71	6.68	6.62	0.19	2.90
Middle East	8.29	8.63	8.47	8.86	8.73	8.67	0.38	4.55
Africa	4.40	4.69	4.34	4.43	4.88	4.59	0.19	4.21
Russia	3.56	3.68	3.45	3.59	3.87	3.65	0.09	2.49
Other Eurasia	1.15	1.24	1.16	1.02	1.22	1.16	0.01	1.15
Other Europe	0.77	0.84	0.76	0.75	0.83	0.80	0.03	3.61
Total Non-OECD	**53.62**	**56.12**	**55.29**	**55.16**	**57.10**	**55.92**	**2.30**	**4.29**
Total World	**99.57**	**101.55**	**100.80**	**102.03**	**103.25**	**101.91**	**2.35**	**2.36**
Previous Estimate	99.57	101.58	100.70	102.03	103.25	101.90	2.33	2.34
Revision	0.00	-0.03	0.10	0.00	0.01	0.02	0.02	0.02

*Note: * 2023 = Forecast. Totals may not add up due to independent rounding. Source: OPEC.*

Fuente: Recuperado de: OPEC Monthly Oil Market Report (2023)

En el documento de trabajo "Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contraalmirante U.S. *Navy*, su contribución como historiador, estratega y geopolítico", (Cuadros, 2005) se remite al explorador inglés Sir Walter Raleigh para sustentar la validez de las leyes de crecimiento espacial en la consolidación marítima de los Estados. La premisa "Quien manda en el mar, manda en el comercio, quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo y domina, en consecuencia, al mundo entero", denota la representación de los litorales en el desarrollo y la acumulación de poder de las naciones. Esto ha llevado a considerar el Sudeste Asiático como uno de los lugares más conflictivos a nivel internacional, puesto que, no solo se trata de las escaramuzas de la RPC con sus vecinos, sino que los poderes extraterritoriales como los EE.UU. y sus aliados se han visto comprometidos en la disputa, ante el avance chino en la región y las amenazas que supone para sus intereses geoestratégicos.

El teórico del poder naval, Alfred Mahan, contemplaba que "el Estado que controle y utilice en beneficio propio las comunicaciones marítimas del mundo, obtendrá una invalorable ventaja económica y militar sobre sus competidores" Cuadros (2005, p. 28). De allí la importancia de Taiwán como piedra angular en las relaciones sino-occidentales, dada la posición geográfica privilegiada y la fortaleza de su economía. Mientras la RPC la considera como una parte integral de su territorio que se encuentra en

rebelión, los EE.UU. y sus aliados no se atreven a reconocer la condición soberana de Taipéi, aunque es un socio estratégico que les puede ayudar a contrarrestar el avance del gigante asiático en el vecindario. En caso de presentarse la reunificación entre la China continental y la China insular, los derechos marítimos de Formosa le podrían asegurar a Beijing un control absoluto sobre el Estrecho de Taiwán y sus aguas aledañas, socavando la presencia estadounidense en la zona y aislando a Japón y a Corea del Sur de sus socios internacionales.

Tabla 4
Ranking de los puertos marítimos por capacidad de carga
(Últimos datos disponibles a 2023)

Ranking (2019)	Puerto	País	Tráfico anual (miles de TEUs)			
			2019	2018	2017	2016
1	Shanghái	China	43.300	42.010	40.233	37.133
2	Singapur	Singapur	37.200	36.600	33.667	30.904
3	Ningbo-Zhoushan	China	27.530	26.350	24.607	21.561
4	Shenzhen	China	25.770	25.740	25.209	23.980
5	Guangzhou	China	22.830	21.620	20.370	18.858
6	Busan	Corea del Sur	21.910	21.663	20.493	19.456
7	Qingdao	China	21.010	19.320	18.310	18.050
8	Hong Kong	China	18.360	19.600	20.770	19.813
9	Tianjin	China	17.300	16.010	15.069	14.519
10	Roterdam	Holanda	14.800	14.500	13.734	12.385

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos recopilados de Transporte XXI (2020)

Esto es bien sabido por los líderes occidentales, porque no solo se trataría de la relación con el mar, sino que la posesión de la zona económica exclusiva también le otorgaría derechos soberanos a la RPC sobre el espacio aéreo contiguo, estableciendo una zona de exclusión aérea que puede llegar a afectar los vuelos comerciales y militares que transiten bajo jurisdicción

china. Ante los riesgos supuestos, EE.UU. ha venido consolidando estrategias de disuasión para diezmar las aspiraciones de su homólogo asiático, entre ellas, la Alianza Estratégica Militar AUKUS[10], el Tratado de Inteligencia 5 EYES[11], la Alianza QUAD[12] y el Proyecto *Build Back Better World* (B3W)[13].

Por tratarse de una subregión que congrega el 30% de la población (2,352 mil millones de habitantes), el 32% del Producto Interno Bruto (26,9 billones de dólares), el 36% de las exportaciones (6,3 billones de dólares) y el 31% de las importaciones globales (5,5 billones de dólares) (Banco Mundial, 2020), la Cuenca de Asia Pacífico se proyecta como un foco de conflicto permanente entre los poderes regionales y extraregionales. Esto conlleva a desarrollar fuertes tensiones por el control de puntos estratégicos para salvaguardar los derechos económicos, la libertad de navegación, la distribución física internacional y las conexiones aéreas, entre otros aspectos que encierran los intereses geopolíticos de los actores involucrados. Sin embargo, ante un eventual escalamiento del estado de beligerancia en el área, las consecuencias serían nefastas para el buen funcionamiento de las cadenas globales de valor, dado el peso que representa el Sudeste Asiático para la economía internacional.

5. A modo de conclusión

Desde los postulados teóricos de Ratzel y Kjellen en la primera mitad del siglo XX hasta la actualidad, la geopolítica se ha encargado de explicar que los Estados se comportan como organismos vivos que se someten a las leyes de crecimiento espacial (nacimiento, desarrollo y muerte) en un orden internacional anárquico. Bajo esta premisa, la defensa de los intereses nacionales se concibe como un eje central para garantizar la supervivencia en un entorno hostil, en el cual es imprescindible recurrir al control de puntos geoestratégicos para obtener ventajas competitivas con relación a su contraparte.

Las ambiciones territoriales de la RPC en el Mar de la China Meridional, demuestran cuán importante son los recursos almacenados en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva, para garantizar el crecimiento económico y consolidarse como una potencia disruptiva en su esfera de influencia. Cuando se tratan de veredictos que benefician el creciente poder de Beijing y de los actores extra regionales presentes en el Sudeste Asiático, la CONVEMAR es vista como un instrumento fundamental para garantizar la coexistencia pacífica de las naciones en sus interacciones marítimas. Por el contrario, cuando las sentencias se oponen a las aspiraciones

de los Estados, esta se convierte en toda fuente de críticas para desacreditar el resultado, pese a la ratificación y adhesión a los protocolos que le otorgan competencia a las instituciones multilaterales que regulan la materia.

Es menester aclarar que los intereses que se encuentran en juego en la Cuenca del Pacífico, corresponden a los derechos de navegación, el tráfico aéreo, el suministro de materias primas y bienes con valor agregado, la seguridad alimentaria, la exploración de recursos no renovables y el tendido de cables submarinos para el desarrollo de las comunicaciones, entre otras actividades económicas que se derivan de la interacción con los litorales. Esto conlleva a la generación de disputas en el área de influencia que han minado la confianza entre los homólogos regionales, resultado que está siendo aprovechado por aquellos países que poseen intereses geoestratégicos en la zona para polarizar a las partes involucradas en el conflicto.

La retórica utilizada entre los líderes de los EE.UU. y la RPC ha subido de tono en los últimos años, pese al llamado de la comunidad internacional que clama por la resolución del conflicto por la vía diplomática. Sin embargo, el avance territorial y marítimo de Beijing por medio de la *"Línea de los nueve puntos"* y la presencia masiva de Washington y sus aliados en la región, están provocando un estado de beligerancia que pone en riesgo el normal funcionamiento de las cadenas globales de valor, puesto que, Asia Pacífico representa algo más de un tercio de los flujos comerciales internacionales. La cuestión de Taiwán, la división interna de ASEAN, el revisionismo chino y los ejercicios militares conjuntos en la zona, son factores que pueden recrudecer las discrepancias en un área geoestratégica que ha apalancado el crecimiento económico mundial durante las últimas décadas.

Notas

1 La CONVEMAR "establece un exhaustivo régimen de ley y orden en los océanos y mares del mundo, emanando reglas que rigen todos los usos posibles de los océanos y sus recursos" (Organización Marítima Internacional, 2023).

2 The International Hydrographic Organization "es una organización intergubernamental que trabaja para garantizar que todos los mares, océanos y aguas navegables del mundo sean estudiados y cartografiados" (International Hydrographic Organization, 2021).

3 La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar

territorial […] o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base (Organización de las Naciones Unidas, 1982).

4 Las líneas de base son puntos de referencia que separan las aguas interiores del mar territorial y desde las cuales se establecen las mediciones de los espacios marítimos correspondientes a los Estados ribereños (Ministerio de Defensa de España, 2016).

5 Una milla marina o náutica corresponde a 1852 metros o 1,15 millas (Oceana, 2008).

6 La Convención de Montego Bay es el nombre informal que se le otorga a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, compuesta por el preámbulo, 320 artículos y 9 anexos que se presentaron para su firma por parte de los Estados, durante la plenaria de la ONU del 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España, 1997).

7 "La Comunidad de la ASEAN se compone de tres pilares: La Comunidad Política (APSC), la Comunidad Económica (AEC) y la Comunidad Socio-Cultural (ASCC), con una Secretaría General en Jakarta, Indonesia" (Cancillería de Colombia, 2021).

8 "La exploración offshore es la búsqueda y producción de petróleo y gas realizadas mar adentro, sobre las aguas de cualquier territorio" (IP Noticias, 2022).

9 La iniciativa BRI (Belt and Road Initiative) "es un enorme proyecto de infraestructura liderado por China que pretende extenderse por todo el mundo. Algunos analistas ven el proyecto como una expansión inquietante del poder chino, y Estados Unidos ha tenido problemas para ofrecer una visión competitiva" (James McBride, 2023).

10 La sigla AUKUS hace referencia a la Alianza Estratégica Militar conformada por Australia, Reino Unido y Estados Unidos, que busca reforzar las capacidades militares de Australia para hacer frente a las amenazas latentes en la región del Indo-Pacífico (Tapia, 2021).

11 5 EYES es una alianza compuesta por cinco países angloparlantes (Estados Unidos, Reino Unido, Canadá, Australia y Nueva Zelanda), "cuyo principal objetivo es la cooperación en el ámbito de la Inteligencia" (El Orden Mundial, 2020).

12 "El grupo Quad es una alianza informal de seguridad en la zona de Asia-Pacífico que incluye a Australia, India, Japón y Estados Unidos […] comprometidos a apoyar un Indo-Pacífico abierto, estable y próspero que sea inclusivo y resistente" (Expansión, 2023).

13 El Proyecto Build Back Better World (B3W) "nació en el seno del G7 para convertirse en una alternativa para los países en desarrollo frente al proyecto chino de la Ruta de la Seda" (Planta Doce, 2021).

Referencias

Ariza, G. E. (2005). *Geopolítica y geoestrategia, liderazgo y poder*. Publicaciones y comunicaciones UMNG.

Banco Mundial. (2020). *Datos: Indicadores destacado.* https://datos.bancomundial.org/indicador

Barrera, E. L. (2008). *Globalización, geoestrategia y relaciones mundiales*. Escuela Superior de Administración Pública.

Cancillería de Colombia. (2021). *Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN).* https://www.cancilleria.gov.co/internacional/politica/regiones/asia-pacifico/asean

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. (2010). *Evolución del concepto de interés nacional.* Imprenta Ministerio de Defensa.

Cuadros, J. T. (2005). *Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico.* https://www.passeidireto.com/arquivo/116637535/mahan/5

Daniel Schteingart, J. S. (2019). Cadenas globales de valor, innovación y empresas transnacionales. *Desarrollo Económico, 59*(227). https://www.jstor.org/stable/26825066

Deng, Y. (1998). The Chinese Conception of National Interests in International Relations. *The China Quarterly,* (154). https://www.jstor.org/stable/655893

Deutsche Welle. (2016). *La Haya rechaza reclamos de China y da la razón a Filipinas.* https://www.dw.com/es/corte-de-la-haya-rechaza-reclamos-de-china-y-da-la-raz%C3%B3n-a-filipinas/a-19394997

Deutsche Welle. (2021). *¿De verdad China acabó con la pobreza extrema?* https://www.dw.com/es/de-verdad-china-acab%C3%B3-con-la-pobreza-extrema/a-56788907

División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. (2008). *Derecho del mar.* https://www.un.org/depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bul66sp.pdf

El Confidencial. (2020). *Islas artificiales y aeropuertos: el plan de Pekín para controlar el Mar del Sur de China.* https://www.youtube.com/watch?v=mPrDBazf5mQ&t=27s&ab_channel=ElConfidencial

El Orden Mundial. (2020). *¿Qué es la alianza de inteligencia Five Eyes?* https://elordenmundial.com/que-es-alianza-inteligencia-five-eyes/

Expansión. (2023). *Internacional. ¿Qué es la alianza Quad?, la apuesta de Estados Unidos en Asia-Pacífico.* https://expansion.mx/mundo/2023/05/30/que-es-la-alianza-quad-la-apuesta-de-estados-unidos-en-asia-pacifico

Hernández, Á. J. (2018). Soberanía y administración de territorios. *Anuario Español de Derecho Internacional, 20*. https://revistas.unav.edu/index.php/anuario-esp-dcho-internacional/article/view/28420

International Hydrographic Organization. (1953). Limits of oceans and seas. *Special Publication N° 28*, (28). https://epic.awi.de/id/eprint/29772/1/IHO1953a.pdf

International Hydrographic Organization. (2021). *About the IHO.* https://iho.int/en/about-the-iho

IP Noticias. (2022). *Exploración offshore: qué es y por qué genera controversias entre el Gobierno y los ambientalistas.* https://ipnoticias.ar/politica/16130-exploracion-offshore-que-es-y-por-que-genera-controversias-entre-el-gobierno-y-los

James McBride, N. B. (2023). *China's Massive Belt and Road Initiative.* https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative

Metea, I.-G. (2020). National Interest, Terminology and Directions of Approach. *Sciendo, 26*(1). https://www.researchgate.net/publication/343551606_National_Interest_Terminology_and_Directions_of_Approach

Ministerio de Defensa de España. (2016). *Manual de derecho del mar. Imprenta Ministerio de Defensa.* https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual_de_derecho_del_mar_vol_i.pdf

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España. (1997). *Disposiciones generales.* https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/convencion_de_las_naciones_unidas_sobre_el_derecho_del_mar_montego_bay_1982.pdf

Nuechterlein, D. E. (2009). National interests and foreign policy: A conceptual framework for analysis and decision-making. *Review of International Studies, 2*(3). https://www.cambridge.org/core/journals/review-of-international-studies/article/abs/national-interests-and-foreign-policy-a-conceptual-framework-for-analysis-and-decisionmaking/3A15B2B5436B3B05FA015026A99CF886

Observatorio de la Política China. (2021). *Resolución 2758 (XXVI) de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas.* https://politica-china.org/secciones/resolucion-2758-xxvi-de-la-asamblea-general-de-la-organizacion-de-las-naciones-unidas

Oceana. (2008). *Home/blog.* https://europe.oceana.org/es/blog/una-milla-nautica/

Organización de las Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.*

Organización de Países Exportadores de Petróleo. (2023). *OPEC Monthly Oil Market Report.* https://www.opec.org/opec_web/en/publications/202.htm

Organización Marítima Internacional. (2023). *Organización Marítima Internacional.* https://www.imo.org/es/ourwork/legal/paginas/unitednationsconventiononthelawofthesea.aspx

Organización Mundial del Comercio. (2023). *Servicios: sector por sector. Transporte marítimo.* https://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_maritime_s.htm#:~:text=Calificado%20a%20menudo%20de%20%22alma,del%20volumen%20del%20comercio%20mundial

Planta Doce. (2021). *Build Back Better World, la estrategia estadounidense para plantar cara a China.* https://www.plantadoce.com/entorno/build-back-better-world-la-estrategia-estadounidense-para-plantar-cara-a-china.html

Rubiolo, M. F. (2016). El conflicto del Mar de China Meridional en clave geopolítica. *Voces en el fénix*, (56). https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/el-conflicto-del-mar-de-china-meridional-en-clave-geopolitica/

Secretaría de Relaciones Exteriores de México. (2019). *Corte Internacional de Justicia.* https://mision.sre.gob.mx/onu/index.php/ldi/corte-internacional-de-justicia

Swissinfo. (2017). *Disputas en la ASEAN sobre el mar de China Meridional.* https://www.swissinfo.ch/spa/afp/disputas-en-la-asean-sobre-el-mar-de-china-meridional/43391498

Tapia, S. S. (2021). Aukus: La alianza que abiertamente militariza la relación con China. *Global Affairs and Strategic Studies.* https://www.unav.edu/web/global-affairs/aukus-la-alianza-que-abiertamente-militariza-la-relacion-con-china

The Economist. (2012). *Analects | The South China Sea.* https://www.economist.com/analects/2012/08/06/troubled-waters

The World Factbook. (2023). *Explore all countries.* https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/

Transporte XXI. (2020). *Top 200 puertos de contenedores del mundo.* https://www.transportexxi.com/wp-content/uploads/2020/07/Transporte-XXI-SP-Top-Contenedores-2020-web.pdf