

¿Cuáles son las superpotencias marítimas del siglo XXI?

[Gonzalo Toca](#)



Navíos y buques de guerra de Estados Unidos, Corea del Sur y Japón durante un ejercicio trilateral combinado antisubmarino en septiembre de 2022 en el mar del Este de Corea del Sur. (South Korean Defense Ministry/Getty Images)

Las grandes potencias navales —civiles y militares— condicionan la seguridad, estabilidad y fluidez del comercio mundial. Y no se puede concebir la globalización sin ellas.

Según las últimas estadísticas de Naciones Unidas, los barcos transportan el 80% del comercio internacional de bienes, que ascendió a unas 11.000 millones de toneladas en 2021. Y con semejantes dimensiones, a nadie puede extrañar que las principales economías dependan de los productos que envían y reciben sus puertos.

Para responder a la pregunta de quiénes son las grandes superpotencias navales, no basta con identificar las capacidades militares de cada cual, incluyendo submarinos y portaaviones

nucleares. También hay que prestar atención a sus flotas comerciales y pesqueras y a los principales astilleros y puertos de carga y descarga del planeta. Porque este análisis no solo quiere ofrecer un puñado de nombres, sino también los motivos y las circunstancias que hacen que esos nombres ocupen un lugar tan destacado.

Poder naval comercial

Las cuatro principales flotas de grandes cargueros nacionales gestionan [algo más de la mitad](#) de los productos que se transportan internacionalmente por mar. Grecia y China (incluyendo Hong Kong) poseen una cuota de mercado del 18% cada una, Japón del 11% y Singapur del 6%. No deja de resultar interesante que Noruega o Alemania posean más grandes cargueros, respectivamente, que Estados Unidos.

Y esa anomalía se refleja también en otros indicadores. La mitad de la capacidad de almacenaje de los grandes cargueros [lo controlan empresas asiáticas](#), el 39% empresas europeas (incluyendo Reino Unido) y el 6% corresponde a compañías norteamericanas (Canadá, Estados Unidos y México). En la cúspide del sector, entre las 10 mayores empresas mundiales de contenedores transportados por barco, [destacan](#) tres multinacionales taiwanesas (Evergreen Marine, Yang Ming y Wan Hai Lines), tres de la UE (Maersk, CMA CGM y Hapag-Lloyd) y después una suiza (MSC), una China (COSCO Shipping), una japonesa (Ocean Network Express) y una surcoreana (HMM).



Pero el poder naval comercial no solo se mide por el poder de las flotas o de las empresas logísticas ultramarinas, aunque sea importantísimo. También hay que preguntarse quién domina la producción de grandes cargueros y el reacondicionamiento de los antiguos. Los astilleros de China, Corea del Sur y Japón [producen casi el 100% de los grandes cargueros nuevos del planeta](#) mientras que el reacondicionamiento de los antiguos pasa, en un 90% de los casos, por las manos de los ingenieros navales en Bangladesh, Pakistán e India.

Naturalmente, las mercancías y los barcos necesitan enormes puertos de carga y descarga en sus recorridos, y su localización también sugiere el poder marítimo de los Estados. Entre los 50 mayores puertos de mercancías del mundo, [según el World Shipping Council](#), 17 se encontraban en China, siete en la UE (Rotterdam, Antwerp, Hamburgo, Pireo, Valencia, Algeciras, Bremen/Bremerhaven), cuatro en EE UU (Los Ángeles, Long Beach, Nueva York-

Nueva Jersey, Savannah) y tres en Vietnam (Ho Chi Minh, Hai Phong y Cai Mep).

Finalmente, una superpotencia naval a veces es una superpotencia pesquera. [Según los datos de la OCDE](#), las flotas pesqueras nacionales con más capacidad son, por orden, China, Japón, Taiwán, Corea del Sur, Noruega, España, Canadá, México, Brasil y Reino Unido. Dicho esto, China concentra más capacidad que los nueve siguientes miembros del ránking juntos. La OCDE no ofrece datos actualizados sobre Indonesia, Perú, Rusia, Estados Unidos, India y Vietnam. Y estos últimos seis países, combinados, concentran más de un tercio de la producción pesquera mundial [según las estadísticas de la FAO](#) y cabe esperar que, por eso mismo, sus flotas sean más poderosas que muchas de las que mencionábamos. Por todo ello, una selección orientativa de las flotas pesqueras más poderosas del mundo quedaría así: China, Japón, Taiwán, Corea del Sur, Indonesia, Perú, Rusia, Estados Unidos, India y Vietnam.

Poder naval militar

Naturalmente, el poder naval comercial es solo una de las dimensiones que reflejan el liderazgo marítimo de una superpotencia. La otra cara —absolutamente esencial— de la moneda es el músculo de sus armadas. Y una forma de aproximarse a los *gigantes* de este vecindario es identificar qué países poseen más grandes embarcaciones militares (portaaviones, submarinos, portahelicópteros, destructores, corbetas, fragatas, patrulleras guardacostas y buques anfibios de asalto/apoyo y auxiliares).

Según los [analistas de Global Fire Power](#), China tiene 730 embarcaciones de este tipo, Rusia 598, Corea del Norte 519, Estados Unidos 484 e Indonesia 324. Dicho esto, las cinco principales potencias navales militares de la UE (Suecia, Italia, Finlandia, España y Francia) cuentan con más de 1.200 buques militares en total aunque, esto hay que recordarlo, el ejército de la UE no existe y la coordinación en los presupuestos y distintas partidas de Defensa del bloque comunitario... deja que desear.

El músculo de las armadas, por supuesto, no depende únicamente del número de navíos, sino también de su sofisticación, que les permite proyectar su poder a cientos o miles de kilómetros de distancia. Una manera de medir indirectamente esa capacidad de proyección de poder es identificar a los líderes en el segmento de los portaaviones, los portahelicópteros, los destructores y los submarinos. La marina estadounidense lidera todas estas categorías menos la de los submarinos, donde China y Rusia superan a la primera potencia mundial. El *gigante asiático*, por cierto, ocupa la segunda plaza en número de portaaviones y destructores, mientras que Japón es la segunda potencia del planeta en portahelicópteros y la tercera, con amplia ventaja sobre las siguientes, en el número de destructores. Rusia únicamente despunta en la segunda plaza en submarinos y en la cuarta en destructores. Finalmente, tan solo dos países

de la UE figuran entre las cinco principales potencias de las cuatro categorías que mencionábamos: hablamos de Italia (portaaviones) y Francia (portahelicópteros).

Los submarinos nucleares son otra manera de medir la sofisticación de una armada, y también pueden ayudarnos a relativizar el poder de China y Rusia frente a Estados Unidos. [Según la World Nuclear Association](#), EE UU posee 70, Rusia 40, China 19, Reino Unido 10, Francia 9 e India 3. Las cifras exactas tienen valor orientativo, porque han oscilado mucho en los últimos años con la fabricación de nuevos submarinos y la *jubilación* de los viejos. La principal potencia, de largo, en portaaviones nucleares es Estados Unidos.



De todos modos, y más allá de la sofisticación y el puro músculo de cada armada, para proyectar poder a cientos o miles de kilómetros de distancia... una superpotencia marítima también necesita trazar alianzas con distintos países. Y colaborar con ellos en la defensa de unos intereses compartidos entre los que destacan la contención de una superpotencia rival. El despliegue de la OTAN en el Atlántico o el Mediterráneo refuerza el poder naval, ya significativo, de Estados Unidos en la región frente a superpotencias marítimas como Rusia. Por otra parte, la reciente creación de la Asociación Trilateral de Seguridad (AUKUS) [le ayudará a EE UU a compensar el poder de China](#) valiéndose del apoyo de Reino Unido y, sobre todo, Australia, que ahora podrá contar con submarinos nucleares. Además de AUKUS, la contención de la Armada china hasta casi el mismo límite de sus aguas territoriales corre a cargo de las bases estadounidenses desplegadas en Japón (23), Corea del Sur (15) y Filipinas, que ya son nueve e incluyen, [desde abril](#), tres en la isla de Luzon, a un tiro de piedra de Taiwán.

¿Pero cuáles son las superpotencias marítimas?

Recientemente, los investigadores mexicanos Rubén Alfonso Vargas, Noé Cuervo y Marcos Pablo Moloeznik han propuesto [un fascinante indicador](#) que valora en conjunto el poder marítimo, el desarrollo marítimo, la seguridad marítima y el puro poder de las armadas. El indicador tiene un sesgo más militar que civil o comercial.

El poder marítimo, según el estudio, es la capacidad de “explotación de las riquezas y recursos actuales y potenciales... en un entorno de seguridad marítima proporcionada por las autoridades civiles y navales”. El desarrollo marítimo consistiría, a su vez, en el nivel de

organización, infraestructura y crecimiento económico que logra un país a través de la defensa, seguridad, uso y explotación de sus riquezas e intereses marítimos. Y finalmente, la seguridad marítima pasaría por la capacidad para eliminar, reducir o mitigar los riesgos y amenazas vinculadas con el mar.



Según el índice de Poder Naval (PN) de estos autores, las 10 mayores potencias navales del mundo serían EE UU, China, Francia, Japón, Corea del Sur, Rusia, Reino Unido, Italia, India y Corea del Norte, aunque es cierto que Estados Unidos duplicaría la puntuación de China en el índice, que ésta duplicaría la de Francia y que llamaría de nuevo la atención del protagonismo naval del este asiático.

Las conclusiones del estudio complementan la visión exclusivamente militar que habíamos articulado previamente. Y en esta visión extendida sorprende quizá el peso de Francia, Italia, India e incluso Corea del Norte, teniendo en cuenta que no destacan entre las mayores potencias mundiales ni por destructores ni por submarinos, aunque sí lo hagan en el total de embarcaciones militares (Corea del Norte, Italia, Francia), portaaviones (Italia), portahelicópteros (Francia) y submarinos nucleares (Francia, Reino Unido, India).

Hay más sorpresas. Cabría esperar que una superpotencia naval tan apabullante como Estados Unidos en el ámbito militar fuese también una superpotencia en el terreno comercial y civil. Y no parece ser el caso, porque no despunta especialmente entre los principales productores de barcos de alta capacidad, ni entre los gigantes de la logística ultramarina, ni entre los países a los que pertenece más de un tercio de las flotas de cargueros del mundo. La primera potencia global posee muy pocos grandes cargueros y tan solo cuenta con cuatro de los 50 principales superpuertos de mercancías del mundo frente a los siete de la UE y los 17 de China.

La posición de la Unión Europea, aunque resulta más difícil de valorar porque carece de un ejército propio, parece bastante más equilibrada que la estadounidense. Según el estudio de los expertos mexicanos, de las 25 mayores potencias navales del planeta cinco (Francia, Italia, España, Grecia y Alemania) formarían parte de la Unión. Al mismo tiempo, los Estados miembros del bloque comunitario tienen una posición mundial importante tanto entre los propietarios de las flotas de grandes cargueros, como entre los gigantes logísticos ultramarinos o el número de enormes superpuertos globales. Por último, todo parece indicar que el este

asiático posee una altísima concentración de poder naval tanto desde el punto de vista militar (con la presencia destacada de China, por supuesto, pero también de Japón, Corea del Sur y Corea del Norte) como civil y comercial (aquí se encontrarían todos los países del grupo anterior pero habría que reemplazar Corea del Norte por Vietnam y Taiwán). E indudablemente, aunque las alianzas militares y el poder de la marina estadounidense sigue imbatido en 2023, es evidente que la Armada china se le acerca cada vez más y que el poder marítimo civil comercial del *gigante asiático* hace mucho que superó al estadounidense.

Fecha de creación

15 noviembre, 2023