

Datos del autor

Nombre y apellidos: Manuel Fernando Zevallos Román

Profesión: Oficial de Marina. Capitán de Fragata

Institución a la que pertenece: Marina de Guerra del Perú

Breve hoja de vida: Egresó de la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata en 2002. Es calificado en Guerra de Superficie, e Ingeniería Electrónica Naval. Hizo el curso Básico de Estado Mayor (2008), Comando y Estado Mayor Residente (2015). Curso las maestrías en Estrategia Marítima (ESUP) y Administración y Gestión Pública (CAEN), realizó la Segunda especialidad en Ingeniería Electronica en la Universidad Ricardo Palma, siguió el Diplomado de Gerencia con Proyección Corporativa en la Pontifica Universidad Católica del Perú (PUCP), siguió la pasantía en Gestión Pública Florida International University (FIU), realizó el curso de Geopolítica y Gobernanza Global: Riesgos y Oportunidades (ESADE business and law school) virtual, Ha prestado servicios en diferentes buques de la Fuerza de Superficie, ocupó el cargo de Comandante del B.A.P. Eten, Segundo Comandante del BAP Loreto; Asimismo, ha sido Sub Jefe de la Escuela de Operaciones Ribereñas, conformo el Estado Mayor del Componente Naval VRAEM, ocupó los cargos de Sub Director del Centro Táctico Naval y Director del Arsenal Naval, Jefe del Departamento de Planeamiento Estratégico del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, actualmente se desempeña como Sub director de la Escuela Nacional de Marina Mercante.

Políticas Públicas Multisectoriales para el Impulso de la Industria Naval

Capitán de Fragata Manuel Fernando Zevallos Román
Escuela Nacional de Marina Mercante
Correo: mzevallos@enamm.edu.pe

Abstract

The importance of the sea for the economic development of nations has been highlighted by authors such as Alfred Thayer Mahan and Geoffrey Till. Countries like South Korea, China, and Spain have successfully utilized public policies to develop their naval industries, resulting in significant contributions to PBI, job creation, and the strengthening of other related industries.

In Peru, with its extensive coastline and favorable natural conditions, the naval industry has great potential. Ongoing port projects, such as the terminals at San Juan de Marcona, Puerto Eten, Chimbote, and Chancay, offer an opportunity to enhance this industry. However, public policies are needed to address issues like limited infrastructure and unemployment in coastal regions. Implementing these policies could transform the naval industry into a driver of economic growth and formal employment in the country.

Keywords: Naval industry, Public policies, Economic development, national development, Port projects, Peru.

Resumen

La importancia del mar para el desarrollo económico de las naciones ha sido destacada por autores como Alfred Thayer Mahan y Geoffrey Till. Países como Corea del Sur, China y España han utilizado políticas públicas para desarrollar exitosamente sus industrias navales, resultando en significativas contribuciones al PIB, creación de empleos y fortalecimiento de otras industrias.

En Perú, con su extenso litoral y favorables condiciones naturales, la industria naval tiene un gran potencial. Los proyectos portuarios en desarrollo, como los terminales de San Juan de Marcona, Puerto Eten, Chimbote y Chancay, ofrecen una oportunidad para potenciar esta industria. Sin embargo, se necesitan políticas públicas que aborden problemas como la limitada infraestructura y el desempleo. Implementar estas políticas podría transformar la industria naval en un motor de crecimiento económico y formalidad laboral en el país.

Palabras clave: Industria Naval, Políticas Públicas, Desarrollo económico, Proyectos portuarios, Perú.

Introducción

El desarrollo de políticas públicas es esencial para abordar problemas de carácter público que afectan significativamente la economía y el bienestar social de una nación. En el contexto peruano, la industria naval representa una oportunidad estratégica que ha sido subutilizada debido a la falta de infraestructura adecuada, inversiones insuficientes y una dependencia excesiva de servicios extranjeros. Este artículo se centra en justificar por qué la creación de políticas públicas específicas para la industria naval no solo es necesaria, sino también urgente para el desarrollo económico sostenible del país.

La relevancia del mar y de las actividades relacionadas con él, como el transporte y el comercio marítimo, ha sido subrayada por expertos como Alfred Thayer Mahan y Geoffrey Till, quienes han destacado cómo el control y uso eficiente del mar pueden determinar el poder económico y estratégico de una nación. En este contexto, Perú, con su extensa costa de más de 3000 kilómetros y ubicación geográfica estratégica, tiene un potencial significativo para convertirse en un hub logístico en Sudamérica, especialmente con la construcción de infraestructuras clave como el puerto de Chancay.

Este artículo explorará varios aspectos que justifican la necesidad de políticas públicas para el desarrollo de la industria naval en Perú:

1. **Importancia Estratégica del Mar y Teorías de Poder Marítimo:**
 - Revisaremos las teorías de Alfred Thayer Mahan y Geoffrey Till sobre el poder marítimo y su relevancia para el desarrollo económico y estratégico, estableciendo la base teórica de por qué el desarrollo de la industria naval es crucial.
2. **Casos de Éxito Internacional:**
 - Analizaremos los casos de China, Corea del Sur y España; en relación al desarrollo de sus industrias navales, y cómo contribuyeron en impactos económicos significativos y crecimiento del empleo.
3. **Proyectos Portuarios en Perú:**
 - Describiremos los principales proyectos portuarios en desarrollo, y su potencial para transformar la capacidad logística del país y favorecer al desarrollo de la Industria Naval.
4. **Impacto Económico y Laboral en Perú:**
 - Presentaremos proyecciones sobre el incremento del flujo de embarcaciones y su impacto en la demanda de servicios de reparación y mantenimiento naval, así como los beneficios económicos y la creación de empleo formal.
5. **Justificación de Políticas Públicas:**
 - Argumentaremos por qué el desarrollo de la industria naval debe ser considerado un problema público que amerita intervención estatal. La falta de infraestructura y capacidades adecuadas afecta negativamente la competitividad del país, la generación de empleo y la economía regional, justificando la necesidad de políticas públicas específicas.

El objetivo de este artículo es demostrar que, a través de políticas públicas bien diseñadas y ejecutadas, Perú puede capitalizar su posición estratégica y sus recursos naturales para desarrollar una industria naval robusta que contribuya significativamente al desarrollo económico sostenible y a la mejora del bienestar social.

La importancia del mar para el desarrollo

Los más entendidos en lo referente a la importancia del mar para el desarrollo de las naciones nos ayudarán a entender la ventaja que significa ser un país marítimo y el motor de desarrollo que este significa. Es sustancial tomar como referencia al Almirante de los Estados Unidos de América Alfred Thayer Mahan¹. Para el Almirante Mahan, el Mar siempre ha sido y seguirá siendo el medio más sencillo y menos costoso para realizar el transporte de materias primas y productos hacia cualquier dirección.

Mahan define el mar como una “autopista” que facilita la unión o generación de nuevos mercados en pequeña o gran escala ya sea con un alcance regional o incluso global. Señala también que esta es la explicación del por qué, a lo largo de la historia, las grandes potencias mundiales buscaron controlar las principales rutas marítimas y de navegación, con lo cual tienen el control del comercio internacional y en consecuencia desarrollo económico.

En ese sentido para el británico Geoffrey Till² son cuatro los atributos que definen el mar como escenario estratégico: Como medio de información y de expansión de ideas, como medio de transporte e intercambios, como fuente de recursos, y como medio de dominio. “Estas características son las que configuran al mar como elemento central de las relaciones internacionales en el siglo XXI, tanto en materia de comercio internacional como en la eterna lucha por el poder mundial”; asimismo Till, indica que todo país con litoral debe reflejar parte de su poderío en el mar, pues así se logra el control de un espacio por donde circula gran parte del comercio mundial.

La Política Marítima Nacional³ menciona que los intereses marítimos son la expresión del deseo colectivo de la nación de usar, proteger y aprovechar los recursos del dominio marítimo y las aguas interiores, así como de cumplir las funciones que recaen en el Estado en las áreas bajo su responsabilidad al amparo de tratados de los que es parte.

Esto se logra mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros; con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente, así como fortalecer la capacidad de gestión del Estado en el ámbito marítimo; uno de estos Intereses y en el que nos vamos a centrar es en la industria de construcciones y reparaciones navales.

¹ Mahan, Alfred Thayer, Interés de los Estados Unidos de América en el poderío marítimo, Bogotá, Universidad nacional de Colombia, 1897.

² Till, Geoffrey, Poder Marítimo una guía para el siglo XXI, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2007, p. 40.

³ Ministerio de Defensa Peruano, Política Nacional Marítima 2019-2030, Lima, Ministerio de Defensa Peruano, 2019, p. 5.

En dicha Política de Estado en el capítulo económico, se narra, que el comercio marítimo se basa prácticamente en el potencial uso del mar, ya sea; de sus espacios marítimos, uso comercial de las vías o el intercambio de bienes y servicios; siendo esta última una de las principales actividades marítimas de interés nacional. Asimismo, recalca que no solo el comercio marítimo se limita al uso del mar sino de otras actividades interrelacionadas como los servicios de construcciones y reparaciones navales.

Casos de éxito

Corea del Sur.

Este país hace más de 70 años que identificó como sector estratégico para la economía a la Industria naval, de acuerdo con la investigación realizada por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)⁴ en 1958 Corea del Sur dio inicio al fomento de la Industria Naval mediante la Ley de Promoción de la Construcción Naval.

Esta ley apoyaba la mejora de las instalaciones de los astilleros y promovía la capacitación de la mano de obra, siguiendo con esta visión de Estado, durante el gobierno del presidente Park Chung-Hee, el gobierno se puso como objetivo construir 67 000 toneladas de embarcaciones en el lustro comprendido entre los años 1962 y 1966.

Cabe mencionar que no alcanzaron su meta, pero fue un gran avance, y se llevaron muchas lecciones aprendidas, llegando a 20 000 toneladas construidas, en 1967 se introdujo la Ley de Fomento de la Construcción Naval, la cual aumento el alcance de la ley que le precedía, con esta nueva Ley de debía establecer una comisión de investigación y un plan básico para desarrollar la construcción naval.

En el año 1970 la Corporación de Ingeniería y construcción Naval de Corea (KSEC) de propiedad estatal fue responsable de la inmersión de Corea del Sur en el mercado internacional de la industria en mención, posterior a ello ya en la década del 80 de la mano de Hyundai Heavy Industries (HHI), Daewoo y Samsung, fue que se tuvo una real expansión.

Actualmente de acuerdo con la agencia de noticias (Hellinic Shipping News,2022) Corea del Sur se ubica en el primer puesto en lo referente a proveedores mundiales de la construcción naval; asimismo la agencia de noticias (Yonhap)⁵ afirma que los astilleros surcoreanos recibieron en el 2022, el mayor número de pedidos en cuatro años y el país se ha situado en el primer puesto mundial en términos de la construcción naval de gama alta y de embarcaciones ecológicas.

En ese sentido CEPLAN señala que, para Corea del Sur, el papel del gobierno fue importante en el despegue y liderazgo de la industria naval, ya que impulso directamente

⁴ Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, Desarrollo de la industria naval. La experiencia de Corea del Sur y Filipinas, Lima, Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2023.

⁵ Agencia de Noticias YONHAP, “Corea del Sur obtiene el 1er. puesto mundial en la fabricación naval de gama alta en 2022”, Revista ANY, Seúl, 05 de enero, 2023.

esta industria; actualmente según datos de la Review of Maritime Transport⁶, el 32% de la flota mercante mundial se construye en este país. Para tomar conciencia de la importancia que representa la industrialización de un país, de acuerdo con Santander Trade Markets⁷ el sector industrial en Corea representó el 32,4% del PBI siendo las principales industrias que impactan en esta cifra; la textil, siderúrgica, automovilística y naval.

China:

El Gobierno Chino inició su política de impulso a la industria naval en el 2006 con una serie de planes a mediano y largo plazo, su objetivo era competir con los mejores a nivel mundial. La industria de la construcción naval china es referente en tecnología, mano de obra calificada y transformación sostenible; también cumple los roles fundamentales de mejorar las capacidades de defensa nacional, manejar el desarrollo económico y servir de catalizador para el desarrollo de las industrias del hierro y del acero, electrónica y fabricación de maquinaria⁸.

La política de Estado para el desarrollo económico de China pone gran énfasis en la industria naval, las políticas públicas emitidas por el gobierno fueron fundamentales para alcanzar los objetivos planteados en este sector. Los resultados a la implementación de estas políticas se vieron reflejados en generación de empleo, desarrollo regional, aumento de la capacidad industrial y la defensa y el fortalecimiento de la capacidad tecnológica, impulsando también la inversión extranjera directa e indirecta⁹.

El gobierno chino identificó en esta industria gran potencial y motor de arrastre para las Pequeñas y Medianas Empresas, lo que evidencia un movimiento económico interesante, es por ello que para darle mayor fuerza se generaron leyes para eximir el pago de impuestos a las importaciones de todo el material, equipos y componentes que se utilizan en la construcción naval, incentivando la inversión en investigación y desarrollo de nuevas tecnologías.

Actualmente, de acuerdo a PESCARE¹⁰, China está expandiendo su presencia en la industria naval a un ritmo sin precedentes. En 2023, China construyó más del 50% de los barcos del mundo, mientras que Europa solo alcanzó el 5%.

España

La construcción naval española, es un sector industrial que se ha desarrollado tremendamente en los últimos años, los líderes de este país detectaron décadas atrás que esta industria es sumamente importante e indispensable para la economía de cualquier país que cuente con las condiciones geográficas adecuadas para su desarrollo; en el caso español un extenso litoral y posición geográfica estratégica al suroeste de Europa en la ruta de navegación entre el Atlántico y el Mediterráneo.

⁶ United Nations Trade & Development, Review of Maritime Transport, Ginebra, United Nations, 2023.

⁷ Banco Santander, Santander Trade Markets, Santander Trade, 2024.

⁸ Tsai, Y., "The shipbuilding industry in China", OECD Journal, 2011, Vol. 3.

⁹ Tsai, Y., "The shipbuilding industry in China", OECD Journal.

¹⁰ Seirra, Gustavo, "Fuerte expansión china en la industria naval", Revista PESCARE, 21 de febrero, 2024.

De acuerdo a la Agenda Sectorial de la Industria Naval española¹¹, La Industria Naval es un sector manufacturero estratégico para el fortalecimiento industrial y la generación de empleo y bienestar, tanto por su contribución directa a la economía como por ser un pilar fundamental para el desarrollo de otras actividades como el transporte de mercancías, el aprovechamiento de recursos de origen marino, el turismo, entre otras.

Asimismo, en este informe se afirma el fuerte efecto tractor de esta actividad, sobre el tejido de la industria auxiliar, convierte a la Industria Naval española en un sector manufacturero estratégico para el fortalecimiento industrial y la generación de empleo de calidad. Este sector dinamiza la actividad de las distintas ramas industriales. De acuerdo a esta misma fuente, en el año 2019 se generó aproximadamente 70.000 empleos de alto grado de cualificación y 7.500 millones de euros de facturación anual.

El retorno de la inversión en este sector es de gran flujo, lo que se puede reflejar en los ambitos economicos y sociales; entre otros aspectos positivos garantiza las capacidades para la defensa y seguridad. En este país dentro de los objetivos de PERTRE (Proyecto Estratégico para la Recuperacion y Transformacion Económica).

En lo que respecta al sistema portuario español cabe mencionar que cerro el 2020 con 515.7 millones de toneladas movidas¹², lo que equivale a un gran numero de embarcaciones transitando por su litoral, estas embarcaciones necesitan reparaciones y mantenimientos, que en su mayoría son aprovechados por los astilleros desplegados en su línea costera.

En el cuadro siguiente podemos ver cómo el desarrollo de la industria naval de los tres países en mención impacta significativamente en la economía, el empleo y la formalidad laboral, lo que puede servir como una referencia útil para la creación de políticas públicas en Perú:

PAÍS	CONTRIBUCIÓN AL PBI	NUMERO DE TRABAJADORES DIRECTOS	NÚMERO DE TRABAJADORES INDIRECTOS	FORMALIDAD LABORAL	REFERENCIAS
CHINA	1.2% del PIB (aprox. 144 mil millones USD)	500,000	1,500,000	Alta formalidad laboral; regulaciones estrictas	Lloyd's List, 2023; IHS Markit, 2023
COREA DEL SUR	3.2% del PIB (aprox. 50 mil millones USD)	200,000	600,000	Alta formalidad laboral; fuerte presencia sindical	Korean Shipbuilders' Association, 2023; OECD, 2023
ESPAÑA	0.5% del PIB (aprox. 7.3 mil millones USD)	30,000	90,000	Alta formalidad laboral; regulaciones laborales robustas	Asociación de Navieros Españoles, 2023; Eurostat, 2023

¹¹ Gobierno de España, Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para la Transformación Económica para la Industria Naval, Madrid, Ministerio de Industria y Turismo Español, 2022.

¹² Redacción Interempresas, "El sistema portuario español cierra 2020 con el movimiento de 515,7 millones de toneladas", Revista Interempresas, Barcelona, 04 de febrero, 2021.

Avances en infraestructura portuaria del Perú

En el Perú se está dando inicio a la construcción y ampliación de puertos, con lo que se avecina un aumento significativo del flujo de embarcaciones y en consecuencia del comercio y las exportaciones de los próximos años. De acuerdo a lo señalado por Edgar Patiño¹³, expresidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), en los últimos 20 años se han ejecutado inversiones aproximadas a US\$ 2,600 millones en infraestructura portuaria en el Perú mediante la modalidad de alianzas público-privadas, enmarcadas en la ley del Sistema Portuario Nacional¹⁴; actualmente se están realizando nuevas inversiones en este sector, entre las principales inversiones podemos destacar:

1. Terminal portuario de San Juan de Marcona en donde se ha efectuado una inversión alrededor de los US\$ 520 millones, este puerto es destinado a los servicios de almacenamiento y embarque de hierro y cobre así como todo lo referente a la industria minera.
2. Terminal marítimo de Puerto Eten, también está siendo repotenciado, para lo cual se viene realizando una importante inversión de aproximadamente de US\$ 500 millones, gracias a la conexión que tiene con otras regiones del Perú, este puerto también a otras como Loreto, San Martín, Amazonas y Cajamarca, las que podrán incrementar sus exportaciones, estimulando al flujo de embarcaciones.
3. Terminal portuario de Chimbote, esta provincia se especializa en contenedores y busca contribuir de manera eficaz y eficiente a la red de puertos del litoral peruano, la inversión prevista en este terminal asciende a US\$ 180 millones¹⁵, en este terminal se movilizan productos como harina de pescado, minerales y productos agroindustriales.
4. Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, con una inversión inicial de US\$ 1,443 millones en su primera etapa. Este nuevo terminal se convertirá en uno de los más modernos de Latinoamérica, e impulsará el comercio exterior lo que diversificará la economía peruana. La inversión total en esta megaobra asciende a los US\$ 3 500 millones, este megapuerto tendrá una extensión estimada de 1000 hectáreas y contará con la capacidad para manejar anualmente un (1) millón de TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, es decir, Unidad Equivalente a Veinte Pies)¹⁶.

¹³ Redacción Gestión, “Proinversión prevé adjudicar dos proyectos portuarios por US\$ 600 millones: ¿cuáles son?”, Revista Gestión, Lima, 09 de septiembre, 2023.

¹⁴ Ley N° 27943, Congreso Nacional del Perú, 2003.

¹⁵ Pajuelo, Gabriela, “El primer puerto de China en Latinoamérica se construye en Perú”, Global Affairs and Strategic Studies, Navarra, s/f.

¹⁶ Pajuelo, Gabriela, “El primer puerto de China en Latinoamérica se construye en Perú”, Global Affairs and Strategic Studies

Cabe añadir que el complejo portuario contará con la capacidad de descarga de embarcaciones Triple E, consideradas entre los barcos portacontenedores más grandes del mundo. El puerto de Chancay se considera el pilar de un nuevo polo de desarrollo en el centro de Perú y Sudamérica. Además, debido a su ubicación geoestratégica permitirá la integración con corredores bioceánicos y establecerá un vínculo directo entre el océano Pacífico y el océano Atlántico. De acuerdo con lo manifestado por el gerente de asuntos internacionales de COSCO, Mario de las Casas¹⁷ el terminal de Chancay y el puerto del Callao, harán que el Perú recobre el liderazgo portuario en el Pacífico Sur, “nos volveremos concentradores y despachadores, y se abrirán nuevas oportunidades en diferentes sectores”¹⁸.

Un factor crucial es la reducción en los días de navegación. Actualmente, las embarcaciones que salen del Pacífico sudamericano con destino a Asia deben hacer escalas en puertos como Manzanillo en México o Long Beach en Estados Unidos para el transbordo de contenedores. Con la construcción del puerto de Chancay, estas embarcaciones podrán seguir una ruta directa desde Perú hasta Asia, eliminando la necesidad de estos desvíos y reduciendo significativamente el tiempo de tránsito.

En ese sentido la directora de la carrera de Economía y Negocios Internacionales de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Claudia Sícoli¹⁹, señaló que, debido a la capacidad del Puerto de Chancay para recibir naves de gran calado, y dada su ubicación geográfica, “Con el Puerto de Chancay habría una reducción de 13 a 15 días en llegar a China. En la actualidad la demora es de entre 35 y 40 días, y con el nuevo terminal solo serían necesarios entre 22 y 25 días”²⁰.

Indudablemente con la inversión que se está realizando en los puertos nacionales se incrementará considerablemente en número de naves que transiten por el litoral peruano, esta es una gran oportunidad no solo para la Industria Naval sino también para todos los sectores involucrados en la cadena de suministros que esta demanda.

Importancia de desarrollar Políticas Públicas

La industria naval es fundamental para el crecimiento económico y la formalidad laboral de un país. Su capacidad para generar empleo, fomentar la innovación y desarrollar infraestructura moderna la convierte en un pilar estratégico para el desarrollo sostenible.

Con el propósito que estas capacidades sean aprovechadas al máximo, es esencial que el Estado impulse Políticas Públicas que apoyen y promuevan el desarrollo de la Industria Naval. Esto incluye inversiones en infraestructura, incentivos para la innovación y el desarrollo tecnológico, y programas de capacitación y educación para la fuerza laboral.

¹⁷ Lozano Alfaro, V., “Chancay: Un paso adelante en el Pacífico”, El Peruano, 04 de Febrero, 2024.

¹⁸ Lozano Alfaro, V., “Chancay: Un paso adelante en el Pacífico”, El Peruano

¹⁹ Redacción Portal Portuario, “Proyectan que Puerto de Chancay reduzca hasta en 15 días trayecto al mercado asiático”, Revista Portal Portuario, 10 de Abril, 2024.

²⁰ Redacción Portal Portuario, “Proyectan que Puerto de Chancay reduzca hasta en 15 días trayecto al mercado asiático”, Revista Portal Portuario

Solo así se podrá asegurar que la industria naval se convierta en un pilar fundamental del crecimiento económico y la formalidad laboral en el futuro.

De acuerdo con la Guía de Políticas Públicas desarrollada por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)²¹, un Problema Público se refiere a una situación o condición que afecta negativamente a un número significativo de personas en una sociedad y que se considera necesario de abordar por el sector público debido a su impacto económico, social o ambiental. Los problemas públicos son aquellos que no pueden ser resueltos únicamente por individuos o el sector privado, y requieren la intervención del Estado para su mitigación o solución.

En relación con la definición de problema público, la industria naval en Perú presenta varios aspectos que la califican como un Problema Público significativo. Estos incluyen la limitada capacidad de infraestructura naval, la dependencia de servicios extranjeros, las altas tasas de desempleo, y las implicaciones para la seguridad nacional y el medio ambiente. Estos factores justifican la intervención del Estado. La creación de políticas públicas dirigidas a fortalecer esta industria no solo abordará estos problemas, sino que también promoverá un desarrollo económico, social y ambiental sostenible, mejorando el bienestar general de la sociedad peruana.

Antes de concluir que el desarrollo de la industria naval en Perú debe ser abordado como un problema público, es fundamental realizar un análisis de pertinencia de acuerdo con la **Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN** (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2023), que justifique la necesidad de una política pública exclusiva para este sector. A continuación, se presenta un análisis detallado que demuestra por qué la industria naval requiere una atención prioritaria para transformar la economía y el bienestar social del país.

Análisis de Pertinencia para la Elaboración de una Política Pública para el Desarrollo de la Industria Naval en Perú

Criterio 1: Carácter Público

El desarrollo de la industria naval en Perú es un problema de carácter público debido a:

1. **Carencia y Necesidad:** Existe una necesidad evidente de mejorar la infraestructura y capacidad industrial naval para fortalecer la economía nacional y regional.
2. **Impacto en Derechos y Bienestar:** La mejora de la industria naval puede influir directamente en la generación de empleo, mejorando el bienestar de la población.
3. **Intervención Pública:** La industria naval puede ser abordada por entidades públicas como el Ministerio de la Producción y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, que pueden diseñar y ejecutar políticas de desarrollo industrial y comercio internacional.

²¹ Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, Guía de Políticas Públicas Nacionales, Lima, Presidencia de Consejo de ministros, 2020.

Criterio 2: Prioridad Nacional

El desarrollo de la industria naval está alineado con los objetivos nacionales y es una prioridad debido a:

1. **Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050:** La estrategia incluye objetivos relacionados con el desarrollo industrial y la mejora de infraestructura logística, lo cual abarca la industria naval.
2. **Política General del Gobierno:** La última política general del gobierno resalta la importancia de diversificar la economía, incrementar la competitividad y fomentar la formalización laboral, objetivos que pueden ser directamente apoyados por el desarrollo de la industria naval.

Criterio 3: Exclusividad

No existen otros instrumentos que aborden específicamente el desarrollo integral de la industria naval en Perú:

1. **Revisión de Políticas Nacionales:** No hay políticas nacionales actuales que aborden de manera específica y completa el desarrollo de la industria naval.
2. **Instrumentos Normativos:** No se han encontrado reglamentos o normas técnicas específicas para el desarrollo integral de esta industria.
3. **Optimización Insuficiente:** La optimización de instrumentos existentes, como políticas sectoriales de producción o comercio, la Política Marítima Nacional, no es suficiente para abordar de manera efectiva y exclusiva las necesidades del desarrollo de la industria naval.

Este análisis de pertinencia demuestra que el desarrollo de la industria naval en Perú cumple con los criterios necesarios para la formulación de una nueva política pública exclusiva y focalizada en este sector estratégico.

CRITERIO	DESCRIPCIÓN	CUMPLIMIENTO	JUSTIFICACIÓN
CARÁCTER PÚBLICO	PROBLEMA DE CARÁCTER PÚBLICO	SI	CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA NAVAL Y GENERACIÓN DE EMPLEO, IMPACTO EN BIENESTAR Y DERECHOS LABORALES. INTERVENCIÓN DE ENTIDADES PÚBLICAS PERTINENTES
PRIORIDAD NACIONAL	ALINEACIÓN CON OBJETIVOS NACIONALES	SI	ALINEACION CON EL PEDN AL 2050 Y LA PGG PARA DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA Y COMPETITIVIDAD
EXCLUSIVIDAD	NO ABORDADO POR OTROS INSTRUMENTOS	SI	NO EXISTEN POLÍTICAS O NORMAS QUE ABORDEN ESPECIFICAMENTE EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA INDUSTRIA NAVAL. LA OPTIMIZACIÓN DE INSTRUMENTOS EXISTENTES ES INSUFICIENTE.

Conclusiones

1. **La Industria Naval como Pilar Estratégico:** La industria naval en Perú, debido a su capacidad para generar empleo, fomentar la innovación y desarrollar infraestructura moderna, debe ser considerada un pilar estratégico para el desarrollo económico sostenible del país. La limitada infraestructura actual y la dependencia de servicios extranjeros representan barreras significativas que necesitan ser abordadas mediante políticas públicas específicas.
2. **Impacto Económico y Social:** El desarrollo de la industria naval en Perú no solo promoverá la creación de empleos formales y mejorará el bienestar social en las regiones costeras, sino que también será un impulso significativo para la economía nacional. La construcción de infraestructuras portuarias, como el puerto de Chancay, transformará a Perú en un hub logístico de Sudamérica, reduciendo tiempos y costos de navegación. El puerto de Chancay incrementará notablemente el flujo de embarcaciones que transiten por la costa peruana, abriendo la puerta a innumerables oportunidades. Este aumento en el tráfico marítimo permitirá captar embarcaciones para realizar mantenimientos y reparaciones en los nuevos astilleros peruanos, que se establecerán gracias a la implementación de políticas públicas específicas. Este círculo virtuoso no solo fortalecerá la industria naval, sino que también consolidará a Perú como un referente en el ámbito marítimo regional.
3. **Justificación de la Intervención Estatal:** Según el análisis de pertinencia realizado, el desarrollo de la industria naval en Perú cumple con los criterios necesarios para ser considerado un problema público que amerita la intervención del Estado. La carencia de infraestructura adecuada, la alta dependencia de servicios extranjeros, y las implicaciones para la seguridad nacional y el medio ambiente justifican la necesidad de políticas públicas exclusivas.
4. **Ejemplos Internacionales y Buenas Prácticas:** Los casos de éxito de Corea del Sur, China y España demuestran que, con el apoyo adecuado de políticas públicas, es posible desarrollar una industria naval robusta y competitiva. Estos países han utilizado políticas fiscales, incentivos económicos y programas de capacitación para fortalecer sus sectores navales, logrando significativas contribuciones al PIB y la creación de empleos de calidad.
5. **Propuesta de Políticas Públicas:** Para aprovechar el potencial de la industria naval, es esencial que el Estado peruano desarrolle políticas públicas específicas que incluyan:
 - **Inversiones en Infraestructura:** Modernización de astilleros y construcción de nuevas instalaciones.
 - **Incentivos Económicos:** Programas de financiamiento, subsidios y exenciones fiscales para atraer inversiones.
 - **Capacitación y Formación:** Desarrollo de programas educativos y técnicos para formar una mano de obra calificada.
 - **Investigación y Desarrollo (I+D):** Fomento de la innovación tecnológica y la sostenibilidad en la construcción naval.

6. **Beneficios a Largo Plazo:** La implementación de políticas públicas dirigidas al desarrollo de la industria naval tendrá beneficios a largo plazo, incluyendo el fortalecimiento de la economía regional, la mejora de la capacidad tecnológica y la autosuficiencia del país en servicios navales. Esto contribuirá a un crecimiento económico más equilibrado y sostenible, mejorando el bienestar general de la sociedad peruana.

Estas conclusiones destacan la importancia de abordar el desarrollo de la industria naval como una prioridad nacional mediante políticas públicas específicas, alineadas con los objetivos de desarrollo económico y social del país.

Bibliografía

1. Agencia de Noticias YONHAP. “Corea del Sur obtiene el 1er. puesto mundial en la fabricación naval de gama alta en 2022”. Revista ANY, Seúl, 05 de Enero, 2023.
2. Asociación de Navieros Españoles. (2023). *Informe Anual de la Industria Naval*.
3. Banco Santander. Santander Trade Markets. Santander Trade, 2024.
4. Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Desarrollo de la industria naval. La experiencia de Corea del Sur y Filipinas. Lima, Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2023.
5. Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2023). *Guía de Políticas Nacionales*. Lima, Perú: CEPLAN.
6. Eurostat. (2023). *Statistics on European Shipbuilding*.
7. Gobierno de España. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para la Transformación Económica para la Industria Naval. Madrid, Ministerio de Industria y Turismo Español, 2022.
8. IHS Markit. (2023). *Global Shipbuilding Market Analysis*.
9. Korean Shipbuilders' Association. (2023). *Annual Report 2023*.
10. Ley N° 27943. Congreso Nacional del Perú, 2003.
11. Lloyd's List. (2023). *Annual Review of the Shipbuilding Industry*.
12. Lozano Alfaro, V. “Chancay: Un paso adelante en el Pacífico”. El Peruano, 04 de Febrero, 2024.
13. Mahan, Alfred Thayer. Interés de los Estados Unidos de América en el poderío marítimo. Bogotá, Universidad nacional de Colombia, 1897.
14. Ministerio de Defensa Peruano, Política Nacional Marítima 2019-2030, Lima, Ministerio de Defensa Peruano, 2019, 5.
15. OECD. (2023). *Economic Outlook for Southeast Asia, China and India 2023*.
16. Pajuelo, Gabriela. “El primer puerto de China en Latinoamérica se construye en Perú”. Global Affair and Strategic Studies, Navarra, s/f.
17. Redacción Gestión. “Proinversión prevé adjudicar dos proyectos portuarios por US\$ 600 millones: ¿cuáles son?”. Revista Gestión, Lima, 09 de Septiembre, 2023.
18. Redacción Interempresas. “El sistema portuario español cierra 2020 con el movimiento de 515,7 millones de toneladas”. Revista Interempresas, Barcelona, 04 de Febrero, 2021.

19. Redacción Portal Portuario. “Proyectan que Puerto de Chancay reduzca hasta en 15 días trayecto al mercado asiático”. Revista Portal Portuario, 10 de Abril, 2024.
20. Seirra, Gustavo. “Fuerte expansión china en la industria naval”. Revista PESCARÉ, 21 de Febrero, 2024.
21. Till, Geoffrey. Poder Marítimo una guía para el siglo XXI. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2007, 40.
22. Tsai, Y. “The shipbuilding industry in China”. OECD Journal, 2011, 3.
23. United Nations Trade & Development. Review of Maritime Transport. Ginebra, United Nations, 2023.

