La geopolítica de la industria naval: Un desafío para el Perú

The geopolitics of the naval industry: A challenge for Peru

Capitán de Navío Mario Miguel Alor Hurtado. Se graduó como Alférez de Fragata en 1996. Es calificado en guerra de superficie e ingeniería naval. Es graduado de los cursos Básico de Inteligencia Naval, Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor Conjunto, y Alto Mando Naval. Ha participado en el 39.º Curso de Dirección Estratégica para la Defensa y Administración de Crisis, CEDEYAC, y es graduado del 20.º Curso de Altos Estudios Estratégicos para Oficiales Superiores Iberoamericanos en el Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa, CESEDEN, en Madrid, España. Ostenta el bachiller en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, bachiller en Ingeniería Naval y máster en Ingeniería Industrial por la Universidad Nacional de Ingeniería, máster en Dirección Estratégica y Liderazgo por la Pontificia Universidad Católica del Perú, CENTRUM PUCP, así como la maestría en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval. Es miembro de la Sociedad Honoraria Internacional Beta Gamma Sigma. El 1 de enero del 2018 obtuvo el grado de Capitán de Navío. Prestó servicios como Jefe del Departamento de Convenios de la Dirección de Contrataciones del Material, Director Ejecutivo del Servicio Naviero de la Marina, Jefe del Departamento de Recursos Institucionales del Estado Mayor General de la Marina. Con fecha 1 Julio del 2023 es nombrado Comandante del B.A.P. *Almirante Grau*, buque insignia de la Fuerza de Superficie, cargo que desempeña en la actualidad.

Resumen: La importancia histórica del mar en el desarrollo de las civilizaciones ha sido fundamental; desde las antiguas rutas comerciales de los fenicios hasta el auge de Inglaterra y Estados Unidos en los siglos XIX y XX respectivamente. Figuras como Alfred T. Mahan y John H. Mackinder destacaron la relevancia del poder naval y de la geografía en la influencia de las naciones para lograr el desarrollo. En el siglo XXI, China emerge como un competidor estratégico de Estados Unidos, mientras se presentan nuevas relaciones de poder, nuevas tecnologías y escenarios geopolíticos. En el Perú, la influencia del mar también ha sido muy importante, desde los viajes de Túpac Yupanqui a la Polinesia y, actualmente, por su ubicación geográfica estratégica, le permite participar en el comercio marítimo global. Sin embargo, existen grandes desafíos para las próximas décadas. Se trata de cómo consolidar la industria nacional a través del fortalecimiento de la industria naval como motor para el desarrollo sostenible e industrial competitivo del país. El fortalecimiento de la industria naval se vislumbra como una oportunidad clave, teniendo en cuenta que las grandes potencias del pasado se han apoyado en el desarrollo de su industria naval como una manera de

influenciar y proteger su comercio. La creación de un clúster de la industria naval en el puerto del Callao se presenta como una iniciativa de carácter geopolítico que aporta definitivamente a desarrollar la industria nacional, fortalecer la producción, la seguridad, la economía y la influencia regional del Perú.

Palabras clave: geopolítica, geoestrategia, industria naval, desarrollo, crecimiento económico.

Abstract: *The historical significance of the sea in the development of civilizations has been pivotal, from the ancient trade routes of the Phoenicians to the rise of England and the United States in the 19th and 20th centuries, respectively. Thinkers like Alfred T. Mahan and John H. Mackinder emphasized the importance of naval power and geography in shaping national influence and progress. In the 21st century, China has emerged as a strategic competitor to the United States, with new power dynamics, technologies, and geopolitical scenarios taking shape. In Peru, the sea has historically played a vital role, from Túpac Yupanqui's voyages to Polynesia to its current strategic geographic position enabling participation in global maritime trade. However, significant challenges lie ahead in consolidating Peru's national industry by strengthening its naval sector as a driver of sustainable development and competitive industrial growth. Developing the naval industry represents a critical opportunity, as past global powers have leveraged their naval industries to influence and secure trade. Establishing a naval industry cluster in the port of Callao is proposed as a geopolitical initiative to enhance national industry, bolster production, improve security, drive economic growth, and strengthen Peru's regional influence.*

Keywords: *geopolitic, geostrategy, naval industry, development, economic growth.*

"Quien domina el mar, domina todas las cosas".

Temístocles

Introducción

El mar, a través de la historia, ha significado para las civilizaciones un elemento de desarrollo, intercambio comercial, expansión y una de las mayores formas de influencia y expresión de poder. Desde la apertura de las primeras rutas comerciales por los fenicios hasta el gran desarrollo alcanzado por Inglaterra a fines del siglo XIX, producto de la primera revolución industrial. Las conquistas, la cultura, el comercio, las epidemias y los conflictos se expandieron con mayor rapidez por mar.

En este contexto, Alfred T. Mahan (1890), en *Influencia del Poder Naval a través de la Historia,* y John H. Mackinder (1904), con su teoría del *Heartland*

o área pivote, daban las primeras luces sobre la importancia del mar y las zonas geográficas para ejercer influencia y propiciar el desarrollo de las naciones.

Es así que, a inicios del siglo XX, de la obra *Staten som Lifsform* de Rudolf Kjellén, surge en Europa el concepto de geopolítica, definida como "[…] la influencia de los factores geográficos, en la más amplia acepción de la palabra, en el desarrollo político en la vida de los pueblos y Estados".

Sobre ello, es evidente que los dos últimos grandes imperios del siglo XIX y XX, Inglaterra y Estados Unidos, consolidaron su poder económico a través de la gran influencia y dominio del mar, para lo cual les fue casi imperativo desarrollar una industria naval importante y de gran influencia a nivel mundial.

En el presente ensayo, se describe la relación entre la geopolítica y la industria naval, habiendo transcurrido las dos primeras décadas del siglo XXI, en el que China resurge como el gran competidor estratégico de Estados Unidos. En este periodo, se han establecido nuevas relaciones de poder, han surgido nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial y la industria 4.0, existen nuevos y potenciales escenarios de conflicto, y, además, se presentan oportunidades de desarrollo con nuevos desafíos para países con economías emergentes, como el Perú. En este contexto, resulta importante, como un ejercicio académico, responder a las siguientes interrogantes: ¿qué oportunidades de desarrollo nos ofrece el fortalecimiento de la industria naval?, ¿por qué el Perú no ha logrado transformar su potencial geoestratégico en oportunidades para el desarrollo de su industria naval?, ¿cuál es la importancia geopolítica del desarrollo de este sector para nuestro país?, ¿cuál sería el impacto de ello en nuestra región?

Geopolítica e industria naval

Desde la introducción del concepto de geopolítica en Europa a fines del siglo XIX, este mantuvo un enfoque orientado a influenciar y dominar espacios geográficos ejerciendo poder. Desde ese entonces y hasta la actualidad, la geopolítica ha evolucionado e influenciado en las sociedades y las civilizaciones con una visión de desarrollo y bienestar.

Con la Teoría del Poder Marítimo, Mahan (1890) sustentaba que el origen de la fortaleza y el desarrollo del Imperio británico podía encontrarse en su supremacía marítima, gracias a lo cual aseguraron un comercio exterior próspero, una eficiente marina mercante capaz de apoyar dicho comercio, una potente Marina de Guerra capaz de defender su comercio, bases marítimas y colonias que proporcionan las materias primas que necesitaba su industria para satisfacer las necesidades de los mercados de consumo en

el mundo. El trabajo de Mahan también generó el impulso y la proyección marítima de los Estados Unidos en el siglo XX, comenzando con el desarrollo de una flota naval de presencia global con capacidad de proteger su comercio, lo que le permitió expandir su esfera de influencia.

Casi a la par de Mahan, Friedrich Ratzel (1897) publicó su obra *Geografía Política*, en la que señala que el Estado es como un organismo vivo, el cual tiende a crecer por sí mismo y a diferenciarse de otros Estados en igual situación. Por ello, el Estado necesita expandir su espacio geográfico en la búsqueda de mayores recursos que le permitan desarrollo y supervivencia. El objetivo de esta expansión es la conquista de un "espacio vital", refiriéndose con ello al área geográfica donde se desarrollan los Estados.

El concepto de geopolítica como tal, fue presentado por primera vez en 1899 por el politólogo y geógrafo sueco Rudolf Kjellén, el mismo que sirvió de base para estudiar "la influencia de los factores geográficos sobre el desarrollo político de la vida de los pueblos y Estados".

Posteriormente, Ratzel (1907) dedica al mar uno de sus estudios político geográficos, en el cual menciona que "la sola grandeza física del mar, el cual cubre casi las tres cuartas partes de la superficie del globo, está señalando que todo lo importante que hay en el mundo está vinculado necesariamente con el mar".

Añade Ratzel que, la extensión del comercio existió antes que la extensión del Estado. Destaca por ello la importancia que puede tener para un país el poder vincularse con otros por vía marítima: "El mar extenderá sobre los Estados la capacidad de extenderse, de acercarse y de unir, capacidad que ya ha probado sobre los pueblos y sus territorios de comercio".

Para estos pensadores clásicos del concepto de geopolítica, los elementos geográficos eran vistos como determinantes en el curso de la historia, de la política y de la sociedad, pues consideraban que ejercían mayor influencia que los deseos humanos en la estructura y conformación de los Estados.

Según Castro (2021), los conceptos de geopolítica llegaron a la región a mediados del siglo XX y fue en el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM) donde se discutió la necesidad de encontrar una explicación científica a la geografía y la necesidad de ocupar inmensos espacios abandonados del territorio nacional con la finalidad de garantizar una defensa integral. Destacaron en ello los trabajos del Teniente Coronel Jorge Zárate Lescano y del Coronel Fernando Morote Solari.

Es a partir de la década de los setenta que el Profesor Jaime Raúl Castro Contreras continuó desarrollando el concepto con aportes académicos, como *Geopolítica: una visión del Perú y sus posibilidades* (1994) y *Geopolítica en el Tercer Milenio* (1995), que, junto con otras producciones intelectuales en la región, como el de Gugliaimendi en Argentina, Cuoto Da Silva en Brasil y Martínez Busch, impulsan el concepto en América Latina.

A inicios del siglo XXI, el concepto de geopolítica alcanzó mayor trascendencia en el Perú gracias a una visión integradora que incorpora, junto con la perspectiva del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, la visión de un país eminentemente marítimo. Esta visión es el punto de partida para que, con un gran esfuerzo institucional, con el Decreto Supremo n.º 012-2019-DE se logre aprobar, a fines del 2019, la Política Nacional Marítima del Perú hacia el 2030.

Junto con ello, Castro (2021) propuso una visión geopolítica para el Perú en la que se integre todas las potencialidades, intereses y aspiraciones del país, y planteó lo siguiente: "El Perú es un país marítimo, andino, amazónico, bioceánico, por la proyección internacional del río Amazonas, y con presencia en la Antártida". Con esta propuesta, se redefine la visión geopolítica del Perú, otorgándole un sentido más propio con una visión integradora, y lo presenta como un país con grandes potencialidades que se deben transformar en oportunidades de desarrollo y bienestar general.

El pensamiento geopolítico aplicado a la realidad nacional, en aspectos relacionados con el ámbito de los intereses nacionales para el desarrollo y defensa nacional, aporta criterios geoestratégicos con el propósito de contribuir a diseñar y construir estructuras y sistemas eficientes para una efectiva política integrada de Estado, que posibilite el arraigo, cohesión e integración del país con los medios y recursos disponibles mejor estructurados (Doig, 2016).

El Instituto de Estudios Histórico Marítimos (2017) presentó un importante trabajo sobre el proceso geopolítico del Perú con un enfoque integral del pensamiento estratégico y geopolítico ya desarrollado por el CAEM, con los intereses marítimos e intereses nacionales. Sin embargo, en el Perú todavía no ha sido posible consolidar este concepto de manera que pueda evidenciarse en el desarrollo, la influencia regional y la mejora en el bienestar de los peruanos.

Tanto en los casos de las potencias globales de los siglos XVIII al XX como en lo sucedido en las dos primeras décadas del siglo XXI, en todas

ellas, hay evidencias de que han tomado los conceptos de la geopolítica como factor fundamental para extender su área de influencia y dominio, en la que la industria naval ha sido un pilar fundamental para ello. Durante los siglos XVIII y XIX, el dominio naval de Inglaterra fue crucial para establecer y mantener su imperio global, que le permitió no solo la defensa contra invasiones, sino también la protección del comercio y las colonias. En el siglo XX, Estados Unidos continuó esta tradición, de utilizar su poder naval para proyectar su influencia y proteger sus intereses a nivel mundial y aprovechar su capacidad naval para influir en la geopolítica global. La construcción y mantenimiento de una flota poderosa le permitió a Estados Unidos asegurar sus intereses marítimos y ejercer un control estratégico en puntos clave a nivel mundial.

En el siglo XXI, el dominio asiático en la industria naval se ha hecho evidente, con China emergiendo como una potencia marítima significativa. La estrategia marítima de China, que incluye la construcción de una marina de clase mundial, representa un cambio en el equilibrio del poder naval y plantea desafíos estratégicos para otras naciones. Este cambio de poder ha llevado a las naciones a un renovado interés y enfoque en sus estrategias marítimas, al reconocer la importancia crítica de la industria naval en la geopolítica contemporánea.

En las primeras dos décadas del siglo XXI, la presencia de Estados Unidos en la construcción naval ha experimentado una disminución significativa en comparación con China y Corea del Sur, debido a una combinación de factores económicos, tecnológicos y estratégicos.

Se presentan algunos puntos clave, como la capacidad de construcción, en la que los astilleros chinos han aumentado su capacidad superando a los astilleros estadounidenses en términos de tonelaje y número de buques construidos. Los astilleros surcoreanos, como Hyundai Heavy Industries, también han superado a los astilleros estadounidenses en términos de capacidad y eficiencia (Mc Devitt M. A., 2023).

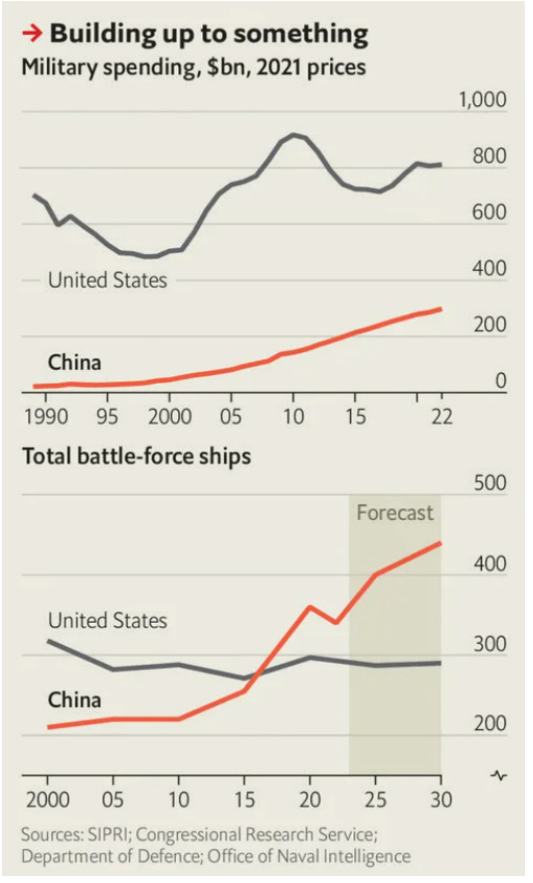
Para Lidz (2017) otro aspecto clave es la innovación y la tecnología, en las cuales China ha invertido en investigación y desarrollo para mejorar la tecnología naval. En el caso de Corea del Sur, este país ha logrado un liderazgo en tecnología e innovación. Estados Unidos, aunque sigue siendo un actor importante en la industria naval, se ha enfocado en la modernización de su flota y en la inversión en tecnologías emergentes, como drones y sistemas autónomos.

En la Figura 1 se aprecia cómo el presupuesto de defensa de China ha aumentado en promedio más del 9 % anual desde que los líderes chinos lanzaron un ambicioso programa de modernización militar a fines de los años 1990. En el 2023, el presupuesto militar de China habría excedido los 224 000 millones de dólares, superado solo por el de Estados Unidos, que es, aproximadamente, cuatro veces mayor.

En la misma figura, también se observa cómo la Armada de China ha crecido en las últimas dos décadas, de ser una débil fuerza costera de barcos obsoletos a ser una, en gran medida, moderna y de fabricación casera, con capacidad de llevar a cabo operaciones navales lejos de sus costas.

Figura 1

China & America: How Xi Jinping plans to narrow the military gap.



Fuente: Revista *Economist*, mayo 2023.

Según *Economist* (2023), actualmente China cuenta con alrededor de 340 buques de "fuerza de batalla", incluidos portaaviones, submarinos, buques anfibios, fragatas y destructores. Es probable que esa cifra llegue a 400 en el 2025, y a 440 en el 2030. En comparación, la Marina de Estados Unidos contaba con una fuerza de batalla de 296 barcos en abril del 2023 (aproximadamente la mitad de su pico durante la Guerra Fría), y se espera que ese número caiga a unos 290 para finales de esta década.

En el siglo XXI, el dominio de la industria naval ha pasado a manos de las potencias asiáticas, como China y Corea del Sur. Este cambio refleja el desplazamiento del poder económico y militar hacia el Asia, y es un claro indicador de la importancia estratégica que la región otorga al control, presencia en los mares y desarrollo de una considerable industria naval. La modernización y expansión de la Marina china, por ejemplo, es un componente central de su estrategia de seguridad nacional y un reflejo de sus ambiciones geopolíticas. La capacidad de proyectar poder más allá de sus aguas territoriales y proteger sus rutas comerciales son objetivos claves que China ha perseguido a través del desarrollo de su industria naval.

La relación entre la geopolítica y la industria naval es, por tanto, un tema complejo que abarca aspectos económicos, militares y estratégicos. La historia muestra que las potencias marítimas han utilizado su fuerza naval como un instrumento de política exterior, y esta tendencia continúa en la actualidad. La industria naval no solo es un reflejo del poderío de un país, sino también una herramienta crucial para la proyección de poder y de influencia en el escenario mundial.

Desafíos para el Perú

El Perú posee una privilegiada ubicación geoestratégica en América del Sur, la misma que le permite una interconexión con las principales cuencas hidrográficas del mundo, además de una importante oportunidad de intercambio comercial, cultural y de desarrollo industrial. Historiadores, académicos, políticos, empresarios, gobiernos y líderes de diversos sectores coinciden en la gran importancia del mar para el crecimiento económico y desarrollo de un país. A pesar de ello, el Perú todavía tiene tareas pendientes en torno a su desarrollo sostenible e industrial competitivo.

Según datos de Lloyd's Register (2023), hacia el 2050, se prevé un crecimiento del comercio internacional y del sector marítimo. Por ejemplo, más del 50 % del crecimiento poblacional global se concentrará en Asia y África; lo que generará una demanda significativamente mayor de bienes

manufacturados y productos básicos, e impulsará el comercio marítimo hacia esas regiones. El sector marítimo hacia el 2050 se verá influenciado principalmente por la evolución económica de las economías emergentes y por la ascensión de los países asiáticos.

Ante ello, surge una gran posibilidad de desarrollo para el Perú, destacándose como una economía emergente y en constante crecimiento en la región del Pacífico sur. Esto se evidencia en el rol protagónico del Perú en el Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC).

Según datos del diario *La República* (2024), el Perú dirigió aproximadamente el 70 % de sus exportaciones a las economías miembros de APEC, lo que refleja su integración y relevancia en el comercio del Pacífico. Además, las exportaciones peruanas frente a las economías de APEC mostraron una resiliencia notable, con un crecimiento promedio del 12 % anual desde su incorporación al foro en 1998. Este crecimiento sostenido es un indicador clave de su fortaleza económica.

Por otro lado, según datos del Ministerio de Economía y Finanzas (2021), en el *ranking* de riesgos publicado por Bloomberg Economics, Perú se posiciona favorablemente con bajos ratios de deuda pública y externa, y una posición saludable en cuenta corriente, comparado con otros países emergentes y de la región. Estos datos no solo evidencian la solidez de la economía peruana, sino también su potencial de crecimiento y estabilidad en un contexto global desafiante.

El rápido crecimiento de los países asiáticos en el escenario global durante las dos primeras décadas del siglo XXI, se ha logrado a partir de consolidar una posición dominante de su industria naval entre otros aspectos, como la innovación tecnológica, la computación cuántica y la integración de sus productos en las cadenas de suministro globales.

Cerezo García y Landa Díaz (2021), en su estudio *Resiliencia y competitividad de Asia en la industria naval post Covid-19*, nos muestra un análisis comparativo del crecimiento económico y la desigualdad en Asia, Europa y América Latina, en el cual se destaca la productividad y la competitividad como factores determinantes en el dinamismo económico de los países asiáticos, los que han contribuido a su liderazgo en la industria naval.

Por otro lado, la intervención estatal y las estrategias de inserción activa han jugado un papel central en el modelo de desarrollo asiático, en contraste con la experiencia latinoamericana, lo que ha permitido que estos países

destaquen en sectores tan complejos como el naval (Sevares, 2007).

Una estrategia de inserción activa implica una participación proactiva del Estado en la economía para definir y ejecutar políticas que promuevan el desarrollo industrial y tecnológico, en contraste con una inserción pasiva, que se limita a adaptarse a las condiciones del mercado global. Este tipo de estrategia busca crear ventajas competitivas mediante la promoción de sectores estratégicos, la protección de industrias nacientes, y la inversión en investigación y desarrollo. En el contexto asiático, esta aproximación ha permitido a los países de la región transformar sus economías y alcanzar un liderazgo en sectores como el naval, en el que la innovación y la capacidad de adaptación han sido claves para su éxito global.

Según datos de Global Ports, (2023), China y Corea del Sur se han posicionado a la vanguardia de la demanda de construcción en la industria naval, disputándose la supremacía y reflejando la consolidación de Asia en este campo, en las primeras dos décadas del siglo XXI.

Es por ello que, siendo el Perú un país marítimo, el fortalecimiento de la industria naval se constituye como una estrategia clave para su progreso. La ubicación geográfica del Perú, su estabilidad macroeconómica, junto con el plan de desarrollo de sus importantes puertos y su participación en los principales tratados de libre comercio, se presentan como una oportunidad para mejorar la productividad y competitividad de la nación.

A la par con el inicio de las operaciones del megapuerto de Chancay y la mejora en la infraestructura portuaria en los principales puertos del país, se prevé una demanda insatisfecha de reparaciones navales de alto bordo, principalmente para los buques pospanamax, lo que representa un gran potencial para la prestación de bienes y servicios no atendidos por la industria naval en el Perú.

La propuesta de desarrollo de un clúster de la industria naval, que integre el eje: puerto de Chancay, parque industrial de Ancón y puerto del Callao, podría integrar a todos los *stakeholders* del sector como una alternativa para desarrollar la industria nacional en torno a una potente actividad estratégica, como es la industria naval, y convertirla en uno de los principales motores de desarrollo y competitividad para el Perú y en una de las importantes industrias de la costa del Pacífico en América del Sur para los próximos 50 años.

El desarrollo de este clúster de la industria naval podría ser considerado como el mayor logro geopolítico de la historia del Perú por varias razones.

Primero, porque fortalecería la capacidad de producción nacional y la autosuficiencia en la construcción naval, lo cual es crucial para la seguridad y defensa nacional, así como para la proyección de poder naval. Los Servicios Industriales de la Marina (SIMA Perú), como parte importante de este clúster, es un elemento clave para el desarrollo de la industria naval peruana y en la visión de convertir al Perú en un líder de la industria naval regional.

Segundo, la modernización y expansión del puerto del Callao permitirán al Perú manejar un mayor volumen de comercio marítimo, lo que incrementaría su influencia en las rutas comerciales del Pacífico sur y fortalecería su posición como un *hub* logístico en la región. Para ello, resulta muy importante la reubicación de la Base Naval del Callao junto con la construcción de un dique pospanamax para la reparación de barcos de gran tonelaje que llegarán al megapuerto de Chancay a dejar su carga, y que requieran efectuar algún tipo de reparación, con ello se apoyaría al crecimiento económico del país.

Tercero, la colaboración de astilleros de clase mundial, como el contrato recientemente firmado entre SIMA Perú y Hyundai Heavy Industries, permitirá no solo construir buques para la Marina, sino también recibir transferencia tecnológica y, además, la conformación de redes de proveedores nacionales de bienes y servicios, lo que impactará, de esta manera, en la economía del país. Adicionalmente a ello, se esperan mejoras en las capacidades e infraestructura y en la capacitación del personal del SIMA.

Conclusiones

Se ha evidenciado que existe una relación entre la geopolítica y la industria naval, debido a que esta última les ha permitido a las naciones ampliar su capacidad de influencia en mayores áreas geográficas, concediendo con ello extender el dominio de los mares y los espacios en sectores estratégicos, como el comercio, la seguridad, la defensa, la tecnología, entre otros. Esta relación es compleja y seguirá siendo un tema de debate y, por supuesto, de gran relevancia en el contexto de las dinámicas de poder global actuales.

Esta relación entre la geopolítica y la industria naval ha sido un factor determinante en la configuración del poder de las naciones a lo largo de los siglos XIX, XX y XXI. El desarrollo de la industria naval ha sido impulsada por los avances tecnológicos. La necesidad de controlar las rutas marítimas estratégicas ha sido un reflejo del ejercicio del poder de las naciones que lo han aprovechado.

La industria naval y la capacidad de proyección del poder a través de la economía se presentan como un factor clave en la influencia geopolítica y la expansión de los países líderes en el mundo de hoy. El desarrollo de la industria naval no solo ha servido para fines militares, sino que también ha sido esencial para el desarrollo económico, comercial, tecnológico y sociocultural de las naciones, al permitir y facilitar su integración global.

El Perú no ha logrado integrar su potencial geoestratégico debido a que no tuvo una visión integradora de los *stakeholders* alrededor de un sector estratégico, como la industria naval. Es a partir de la aprobación de la Política Nacional Marítima en diciembre del 2019, que el Estado pone de manifiesto al mar como plataforma de integración y de gestión para generar oportunidades de desarrollo.

El gran desafío para el Perú en los próximos años, hacia el 2050, será orientarse a consolidar la creación de un clúster de la industria naval, que integre el megapuerto de Chancay, el parque industrial de Ancón y el puerto del Callao con su dique pospanamax, como un factor impulsor para el desarrollo y el crecimiento económico sostenible. Esta visión de país debería significar para el Perú el mayor logro geopolítico de su historia**.**

Para el siglo XXI, la interrelación entre la geopolítica y la industria naval seguirá siendo relevante; las cadenas de valor y la cooperación internacional continuarán influyendo en la dinámica del poder marítimo y el desarrollo de las naciones. Aquellos países que comprendan esta dinámica de nuevos

actores, nuevas relaciones de poder y que promueva la importancia de fortalecer su industria naval como un instrumento de influencia de poder blando, se mantendrán compitiendo en un mundo cada vez más complejo e incierto, pero a la vez lleno de desafíos.

Por todo ello, se presenta en el país una gran oportunidad para desarrollar su industria a través del fortalecimiento de la industria naval. La confluencia de inversión extranjera, la mejora de la infraestructura portuaria, la creación de la mesa técnica para el desarrollo de la industria naval y el contrato firmado entre la Hyundai Heavy Industries y el SIMA para la construcción de buques para la Marina de Guerra del Perú, se constituyen como un factor impulsor para el crecimiento económico y desarrollo hacia el 2050.

Referencias

1. CASTRO C. Jaime (2021). *Geopolítica de la República 200 años después*. Lima: Asociación Bicentenario.
2. CEREZO GARCÍA, M., y LANDA DÍAZ, R. (2021). Resiliencia y competitividad de Asia en la industria naval post-Covid-19. *Revista de Economía y Política Internacional*. 35(2), 45-60.
3. DOIG, Jean Jesu (2014). *Pensamiento Geopolítico Marítimo: Retos y Posibilidades*.
4. GLOBAL PORTS. (2023). Innovación y construcción naval: El liderazgo de China y Corea del Sur en la demanda global. *Informe Anual de la Industria Naval*. 2023(1), 12-25.
5. GOBIERNO DEL PERÚ. Ministerio de Economía y Finanzas. MEF (2021). La economía peruana se posiciona como una de las más sólidas entre los países emergentes y de la región. https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101108&view=article&catid=100&id=7244&lang=es-ES
6. INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ (IEHMP). *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del IEHMP. 2016.
7. LA REPÚBLICA. (2024, enero 28). APEC 2024 y la oportunidad de relanzar la economía peruana. https://larepublica.pe/economia/2024/01/28/apec-2024-y-la-oportunidad-de-relanzar-la-economia-peruana-desarrollo-economico-en-peru-exportaciones-tlc-xi-jinping-1313928
8. LIDZ M. (2017). El poder naval en el siglo XXI. https://cimsec.org/naval-power-21st-century/
9. LLOYD'S REGISTER FOUNDATION. (2023). *Global Maritime Trends 2050*.
10. MAHAN, Alfred (1890) *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*.
11. MC DEVITT, M. A. (2023). *China as a Twenty-First-Century Naval Power: Theory, Practice, and Implications*. *U.S. Naval Institute*.

12. RATZEL, Friedrich (1985) *El mar, origen de la grandeza de los pueblos: estudio político-geográfico*. Instituto Geopolítico de Chile.
13. SEVARES, J. (2007). *El modelo de desarrollo asiático y la industria naval: Una ventaja comparativa en el siglo XXI*. Editorial Economía Global, 1.ª edición.
14. THE ECONOMIST (2023). *China v America: how Xi Jinping plans to narrow the military gap*. https://www.economist.com/china/2023/05/08/china-v-america-how-xi-jinping-plans-to-narrow-the-military-gap