

# La geopolítica de la industria naval: un desafío para el Perú

## The Geopolitics of the Shipbuilding Industry: A Challenge for Peru

Recibido: 03 de junio de 2025 | Aceptado: 05 de septiembre de 2025

**Mario Alor Hurtado**

<https://orcid.org/0000-0002-1733-4459>

*Contralmirante calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval. Graduado del Curso de Alto Mando Naval y del XX Curso de Altos Estudios Estratégicos para Oficiales Superiores Iberoamericanos en el Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa CESEDEN, Madrid, España, 2022. Ha sido capacitado en el Programa de Arquitectura Naval de Ingeniería Oceánica en la Universidad de Ulsan, República de Corea. Ostenta el Grado Académico de Bachiller en Ciencias Marítimas Navales de la Escuela Naval del Perú, Bachiller en Ingeniería Naval y Máster en Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional de Ingeniería; Máster en Dirección Estratégica y Liderazgo en la Pontificia Universidad Católica del Perú CENTRUM PUCP, así como Maestría en Política Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval.*

Email: [mario.alor@marina.pe](mailto:mario.alor@marina.pe)

**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 nuestro país, la influencia del mar también ha sido muy importante, desde los viajes de Túpac Yupanqui hacia la Polinesia hasta la actualidad, en que 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 importance of the sea in the development of civilizations has been fundamental, 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 such as Alfred T. Mahan and John H. Mackinder highlighted the significance of naval power and geography in shaping a nation's development. In the 21st century, China has emerged as a strategic competitor to the United States, amid shifting power relations, new technologies, and evolving geopolitical landscapes.*

*In our country, the influence of the sea has also been very significant, from the voyages of Túpac Yupanqui to Polynesia, to the present day, where its strategic geographic location allows for participation in global maritime trade.*

*However, major challenges lie ahead in the coming decades. The issue is how to strengthen the national industry through the development of the naval industry, positioning it as a driver of sustainable and competitive industrial growth. Enhancing the naval industry is seen as a key opportunity, considering that past world powers have relied on their naval industries to influence and safeguard trade. The creation of a Naval Industry cluster in the port of Callao is emerging as a geopolitical initiative that can decisively contribute to strengthening national industry, increasing production, security, economic growth, and Peru's regional influence.*

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

## 1. 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) “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, han consolidado su poder económico a través de su 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 artículo se describe la relación entre la geopolítica y la industria naval, habiendo transcurrido las dos primeras décadas del siglo XXI, donde 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?

## 2. 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.

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 proporcionaban 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”, donde propuso que el Estado era 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 el desarrollo y la 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, donde mencionó 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, por lo que destaca 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 Contreras (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 de nuestro territorio 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 de los años setenta.

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 Martinez Busch en Chile, 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 visión 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, mediante el Decreto Supremo N°012-2019-DE, se logre aprobar a fines del año 2019 la Política Nacional Marítima del Perú hacia el 2030.

Junto con ello, el Profesor Castro Contreras propuso una visión geopolítica para el Perú integrando todas las potencialidades, intereses y aspiraciones del país, proponiendo 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 Estudios Histórico-Marítimos (2017) presentó un importante trabajo sobre el proceso geopolítico del Perú, con un enfoque integrador del pensamiento estratégico y geopolítico ya desarrollado por el CAEM, con los

intereses marítimos e intereses nacionales. Sin embargo, en nuestro país 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 evidencia de que tomaron los conceptos de la geopolítica como factor fundamental para extender su área de influencia y dominio, donde 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, permitiendo no solo la defensa contra invasiones sino también la protección del comercio y las colonias. En el siglo XX, Estados Unidos continuó esta tradición, utilizando su poder naval para proyectar su influencia y proteger sus intereses a nivel mundial, aprovechando su capacidad naval para influir en la geopolítica global. La construcción y el mantenimiento de una flota poderosa permitió a los Estados Unidos de América 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 un renovado interés y enfoque en la estrategia marítima, reconociendo 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, donde 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, 2023).

Para Lidz (2017), otro aspecto clave es la innovación y la tecnología, donde China ha invertido en investigación y desarrollo para mejorar la tecnología naval. En el caso de Corea del Sur, esta ha logrado un liderazgo en tecnología e innovación. Estados Unidos, aunque sigue siendo un actor importante en la

industria naval actual, su industria naval se ha enfocado en la modernización de su flota y la inversión en tecnologías emergentes como drones y sistemas autónomos.

En la figura 1, tomada de la prestigiosa revista Economist, 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 año 2023, el presupuesto militar de China habría superado los 224.000 millones de dólares, siendo superado solo por el de Estados Unidos, que es aproximadamente cuatro veces mayor.

FIGURA 1  
Gasto militar y cantidad de buques de China y EE.UU.



Fuente: <https://www.economist.com/china/2023/05/08/china-v-america-how-xi-jinping-plans-to-narrow-the-military-gap>

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

Según esta misma fuente, 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 2025 y a 440 en 2030. En comparación, la marina de Estados Unidos contaba con una fuerza de batalla de 296 barcos en abril de 2023 (aproximadamente la mitad de su pico de la Guerra Fría) y espera que ese número caiga a unos 290 para finales de esta década, según The Economist.

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, la presencia en los mares y el desarrollo de una importante industria naval. La modernización y la expansión de la marina china, por ejemplo, son un componente central de su estrategia de seguridad nacional y un reflejo de sus ambiciones geopolíticas. La capacidad de proyectar más allá de sus aguas territoriales y de proteger sus rutas comerciales son objetivos clave 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 la influencia en el escenario mundial.

### 3. 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 y desarrollo 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, generando una demanda significativamente mayor de bienes manufacturados y productos básicos, e impulsando 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 entonces una gran posibilidad de desarrollo para el Perú, destacando como una economía emergente y en constante crecimiento en la región del Pacífico Sur. Esto se evidencia por 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 en su industria naval, entre otros aspectos, como la innovación tecnológica, la computación cuántica e integración de sus productos en las cadenas de suministro globales.

Cerezo García & 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 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, lo que ha 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, contrastando con la

experiencia latinoamericana y permitiendo a estos países destacarse 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, donde 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 en este campo y reflejando la consolidación de Asia en esta industria en las primeras dos décadas del siglo XXI.

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

Junto con el inicio de 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 post Panamax, lo que representa un gran potencial 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 el 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 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. El Servicio Industrial de la Marina (SIMA PERÚ), como parte importante de este clúster, es un elemento clave para el desarrollo de la industria naval peruana y para la visión de convertir a Perú en un líder de la industria naval regional. Segundo, porque la modernización y expansión del puerto del Callao permitirán al Perú manejar un mayor volumen de comercio marítimo, lo que incrementará su influencia en las rutas comerciales del Pacífico Sur y fortalecerá su posición como un hub logístico en la región. Para ello, resulta muy importante la construcción de un dique post Panamax 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, apoyando con ello al crecimiento económico del país. Tercero, porque con la colaboración de astilleros de clase mundial, como el contrato recientemente firmado entre el SIMA PERÚ y HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES, permitirán no solo construir buques para la Marina de Guerra, sino recibir además transferencia tecnológica y la conformación de redes de proveedores nacionales de bienes y servicios, impactando de esta manera en la economía del país. Adicionalmente a ello se esperan mejoras en las capacidades, infraestructura y capacitación del personal del SIMA.

#### 4. 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, logrando con ello ampliar el dominio de los mares y 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 impulsado por avances tecnológicos y la necesidad de controlar las rutas marítimas estratégicas, así como 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 de 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 post Panamax, como un factor impulsor para el desarrollo y 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 promuevan la importancia de fortalecer su industria naval como un instrumento de influencia de poder, 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 nuestro 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, se constituyen como un factor impulsor para el crecimiento económico y desarrollo hacia el 2050.

***“Quien domina el mar, domina todas las cosas”.***  
***Temístocles***

## REFERENCIAS

- Castro C. Jaime (2021). Geopolítica de la República 200 Años después. Lima: Asociación Bicentenario.
- Cerezo García, M., & 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.
- Doig, Jean Jesu (2014). Pensamiento Geopolítico Marítimo: Retos y Posibilidades.
- 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.
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP). Fundamentos de doctrina marítima. Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del IEHMP. 2016.
- La República. (2024, enero 28). APEC 2024 y la oportunidad de relanzar la economía peruana. Recuperado de: <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>
- Lidz M. (2017). El poder naval en el siglo XXI. Recuperado de CIMSEC: <https://cimsec.org/naval-power-21st-century/>
- Lloyd's Register Foundation. (2023). *Global Maritime Trends 2020*.
- Mahan, Alfred (1890) *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*.
- Mc devitt, M. A. (2023). China as a Twenty-First-Century Naval Power: Theory, Practice, and Implications. U.S. Naval Institute.
- Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. MEF (2021). La economía peruana se posiciona como una de las más sólidas entre los países emergentes y de la región. Recuperado de: [https://www.mef.gob.pe/es/?option=com\\_content&language=es-ES&Itemid=101108&view=article&catid=100&id=7244&lang=es-ES](https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101108&view=article&catid=100&id=7244&lang=es-ES)
- Ratzel, Friedrich (1985) *El mar, origen de la grandeza de los pueblos: estudio político-geográfico*. Instituto Geopolítico de Chile.
- Sevares, J. (2007). El modelo de desarrollo asiático y la industria naval: Una ventaja comparativa en el siglo XXI. Editorial Economía Global, 1ª edición.
- The Economist (2023). China v America: how Xi Jinping plans to narrow the military gap. Recuperado de: <https://www.economist.com/china/2023/05/08/china-v-america-how-xi-jinping-plans-to-narrow-the-military-gap>