



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ
Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM. Comité de Doctrina Marítima

Foro CEEM «Intereses Marítimos y Política de Estado»

INTERESES MARÍTIMOS: Economía y Desarrollo

Separata de Exposición

**LIMA – PERÚ
2010**



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ
Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM. Comité de Doctrina Marítima

Foro CEEM «Intereses Marítimos y Política de Estado»

INTERESES MARÍTIMOS: Economía y Desarrollo

Separata de Exposición

**LIMA – PERÚ
2010**

Separata: Intereses Marítimos: Economía y Desarrollo
Comité Editor: CTP CEEM «Doctrina Marítima»
Coordinación de Edición
Julio Alva Flores
Víctor Lapa Romero

© INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL
PERÚ, IEHMP
Av. Salaverry 2847, San Isidro, Lima 27, Perú.
www.iehmp.org.pe
sea@iehmp.com

Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM
ceem@iehmp.com
insmarceem@gmail.com

Comité CEEM Doctrina Marítima, DOCMARPE
<http://doctrinamaritima.blogspot.com>
docmarpe@gmail.com

Primera Edición, 2010.

INTERESES MARÍTIMOS: Economía y Desarrollo

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino*

Introducción

Estudiar los intereses marítimos nacionales, exige necesariamente revisar procesos y relaciones conceptuales de sus componentes esenciales vinculados con la economía y por tanto con el desarrollo del país.

Usualmente estudiamos los intereses marítimos en cinco componentes: comercio, recursos, industria, innovación y cultura marítima.

La presente exposición pretende analizar preliminarmente los tres primeros componentes de los intereses marítimos por estar estrechamente relacionados con el proceso económico, para luego centrar la atención del asistente en la relación economía y mercado respecto del proceso de desarrollo marítimo nacional.

Se aborda esta presentación en tres partes, en la primera se pretenden fijar conceptos trascendentes del proceso económico de los intereses marítimos, para luego pasar a revisar los componentes esenciales de una economía de mercado empeñada en el proceso de desarrollo gradual del país a través de la planificación estratégica. Por último, se arriban a conclusiones aplicables para futuros estudios sobre intereses marítimos.

La cita del epígrafe nos motiva a desarrollar el tema que se presenta con visión estratégica y sistémica, toda vez que la situación mundial se acentúa cada vez más competitiva en un ambiente global e interdependiente.

* *Catedrático invitado de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. Miembro Activo de la CEEM y Presidente del Comité de Trabajo Permanente CEEM «Doctrina Marítima».*

1. Marco conceptual: procesos y relaciones

a. Comercio y economía

El comercio mundial de servicios de transporte marítimo -principalmente de carga-, representa más del 40% de las exportaciones mundiales de servicios de transporte. El 2008 –pese a la crisis global-, las exportaciones mundiales de tales servicios aumentaron un 16%, alcanzando así los 890.000 millones de dólares. (OMC: p. 117). Ver Figura 1.

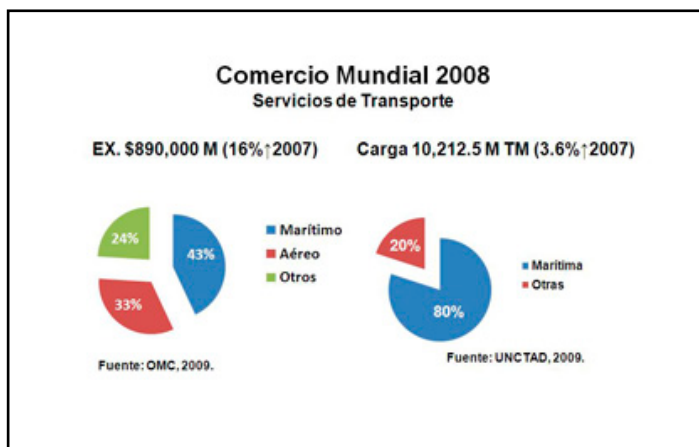
Sin embargo, el comercio marítimo no solo se limita al intercambio de servicios de transporte marítimo, sino al comercio de todo tipo de productos de bienes y servicios así como de factores de capital y trabajo relacionados con el uso del mar en beneficio del país y del mundo.

El comercio exterior del país constituye una de las principales actividades marítimas de interés nacional, porque resulta ser la razón de gran parte de la actividad acuática, de la existencia del transporte marítimo, de buques, marina mercante, puertos y terminales, construcción y reparación naval, autoridades y servicios portuarios, organismos internacionales, sistemas de conferencia, plataformas petroleras marinas, acuicultura y maricultura, y otras actividades comerciales relacionadas con el uso sostenible del mar.

Lo anterior explica el contenido y alcance del término comercio marítimo, el cual es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, de desarrollo de riqueza, y razón de la existencia de un poder naval, para garantizarlo y protegerlo. (CEEM: p. 63)

El comercio marítimo desempeña un papel muy importante en la economía nacional, toda vez que más del 90% del comercio exterior peruano se realiza por vía marítima; así mismo, es una actividad económica que también tiene lugar a través del mar, ríos y lago navegables, en sus aspectos de cabotaje y comercio interno.

Así mismo, el comercio marítimo incluye importaciones mediante las cuales es posible contar con bienes de capital que se requieren para el desarrollo de la producción nacional. En suma al 2009 el valor económico del intercambio comercial del país fue de USA\$47,896 Millones, y representó el 37.58% del PBI nacional. (BCRP: p. 58)



*Figura 1: Valor comercial del transporte mundial
Fuente: elaboración propia*

b. Comercio y mercado

Los intereses marítimos del país son la parte de los intereses nacionales, que comprende todos los beneficios derivados del uso sostenible del mar y sus recursos en provecho del desarrollo nacional. Por otro lado, los intereses marítimos son la expresión de una relación de tensión entre necesidades reales y pretensiones requeridas, que facilita a la planificación estratégica determinar recursos propios a defender y bienes o servicios ajenos a conquistar o adquirir, con el propósito de proteger y promover los intereses nacionales en el ámbito marítimo. (Doig: p. 121)

Comparar los procesos económico y logístico ayuda a explicar la relación del comercio con los intereses marítimos nacionales, toda vez que familiarizado el lector del tema con la logística naval se le facilita el estudio de la economía desde el punto de vista militar. (Salgado: p. 18) Ver figura 2.



Figura 2: Fases del proceso económico marítimo
Fuente: elaboración propia

La economía se relaciona con la logística, por las similitudes entre los factores de los respectivos procesos. En el proceso económico, los factores son: mercado, industria y comercio; en el proceso logístico, son: determinación de necesidades, obtención de recursos y distribución de medios. (Salgado: p. 27)

El mercado responde a la primera fase del proceso logístico, toda vez que la determinación de necesidades es hecha por agentes económicos, que concurren en forma libre por ley de oferta y demanda, mientras que en la logística esta determinación es dirigida absolutamente por la Administración. Esta fase en ambos procesos responde en común a un factor de consumo.

El comercio en la economía, se relaciona con la distribución de medios de la logística, y en ambos casos es un factor de consumo. El comercio responde a una acepción de intercambio, mientras que el mercado a una de lugar de concurrencia.

La conquista de nuevos mercados marítimos determinará el crecimiento del comercio marítimo nacional, en la medida de la relación de complementariedad que existe entre comercio y mercado, pues uno está en función del otro como la oferta en función de la demanda. Ver Figura 3.

El comportamiento del mercado global de mercancías tiene repercusión en el comercio del servicio de transporte marítimo mundial, observándose que: “Como consecuencia del descenso de la demanda y el aumento de la oferta, se ha registrado una disminución de los fletes [y fletamentos] respecto de sus niveles máximos de 2008” (UNCTAD: p. XIII).

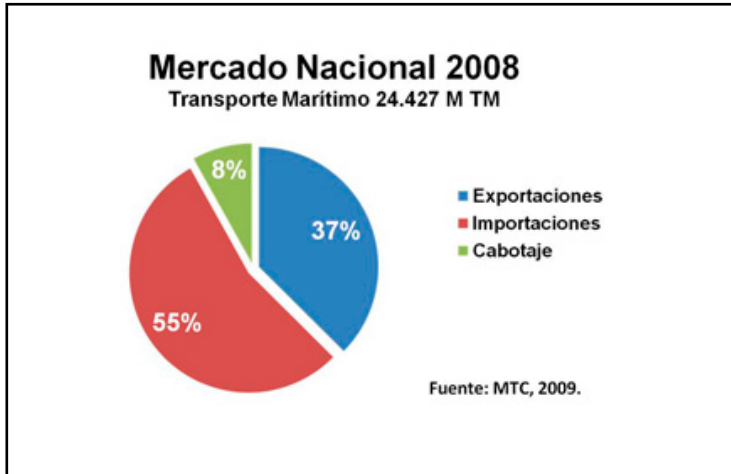


Figura 3: Distribución de la carga marítima nacional
Fuente: elaboración propia

La industria, empeñada en la obtención de recursos – renovables y no renovables-, que incluye la acuicultura y maricultura así como la minería en el ámbito marítimo, abarca la producción de bienes y servicios marítimos, tales como transportes, puertos, turismo, construcciones y reparaciones navales, corresponde a la segunda fase del proceso logístico, es un factor de producción en ambos procesos. Definimos por industria un “grupo de compañías oferentes de productos o servicios que son sustituto cercanos entre sí” (Hill: p. 69).

La diferencia entre industria marítima y naval persigue distinguir la última en el grupo de construcciones y reparaciones navales, aun cuando forma parte del conjunto de empresas relacionadas con productos y factores relativos al uso y recursos del mar, que se pretenden agrupar en el término de industria marítima con fines didácticos.

c. Innovación e identidad

Tanto el uso sostenible del mar como la optimización y preservación de sus recursos renovables y no renovables, descansan en la investigación científica y tecnológica y su consecuente desarrollo marítimo -en armonía con el desarrollo del país-. La innovación marítima es el componente espejo del desarrollo de los intereses marítimos nacionales, pues se sustenta interactivamente en el grado de educación y cultura alcanzado por la sociedad en su conjunto.

Por otro lado, la identidad marítima es componente esencial de los intereses marítimos porque expresa el sentido de propiedad de la población al bien común marítimo nacional en tanto lazos étnicos, artísticos, deportivos, educativos y culturales que impulsan el desarrollo marítimo, así mismo es un elemento de política marítima nacional por el componente de la nacionalidad en razón al vínculo jurídico político del ciudadano con el Estado.

La naturaleza de la identidad marítima de un país está en el sentido de fidelidad de la población con el medio marítimo y se compone de dos elementos esenciales, de un lado el sentido de pertenencia de la población marítima con su comunidad nacional en términos de educación y cultura, y en otro extremo por el sentido de propiedad individual y colectiva en su esfera de actividad marítima tutelada por el Estado en términos de intereses individuales y colectivos. (Doig: p.107).

El elemento común que interrelaciona ambos componentes en el estudio de los intereses marítimos

-innovación e identidad-, es el grado de educación y cultura alcanzado por el desarrollo y bienestar social del país. La diferenciación con los otros componentes de los intereses marítimos, -de medios económicos: mercado, industria y comercio-, está en la naturaleza de medios y fines a la vez para el desarrollo sostenible del país.

El enfoque estratégico y sistémico del desarrollo nacional es integral porque permite percibir sus elementos componentes de innovación e identidad en interactividad sinérgica de un todo mayor a la suma de sus partes impulsor de un supra sistema, configurado por la conciencia nacional y los intereses nacionales. Esta visión integral se orienta hacia la sostenibilidad del desarrollo del país. Ver Figura 4.



Figura 4: Proceso de desarrollo marítimo nacional
Fuente: elaboración propia

2. Análisis: economía y mercado

a. Contexto interno: economía social de mercado

El régimen económico que la Constitución Política del Estado establece, se debe ejercer en el marco de una economía social de mercado, y bajo dicho régimen el Estado debe orientar el desarrollo del país (CPP, 1993: art. 58°), esta es la opción que el constituyente prefiere en armonía con la norma fundamental de un Estado social y democrático de Derecho: la constitución económica de un régimen que se ubica en una tercera opción, entre el llamado Estado liberal de un sistema puro de mercado, y el Estado socialista de un sistema de dirección o planificación central de control del mercado. (TC: f. 16). Ver Figura 5.

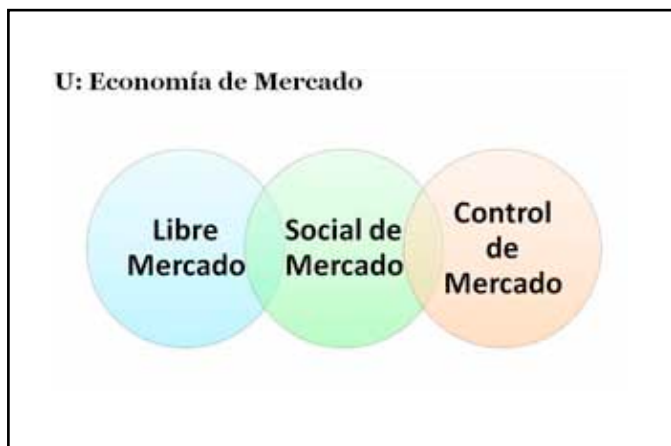


Figura 5: Libre competencia e iniciativa privada
Fuente: elaboración propia

Sobre la norma fundamental vigente, se centra la discusión entre dos interpretaciones. En un extremo, una economía de mercado basada en la libertad e iniciativa privada que admite por excepción la intervención del Estado, y en el otro extremo una economía mixta en la que se combinan de forma asistemática las actuaciones públicas y privadas según las necesidades del momento, y que reconoce el papel protagónico del Estado en la economía (Ariño: p. 130).

Sin lugar a dudas, nuestro régimen constitucional se ubica en la primera interpretación por la actuación subsidiaria del Estado en la economía (CPP: art. 60º), toda vez, que el supremo tribunal interprete de la constitución señala “...el Estado no puede permanecer indiferente a las actividades económicas, lo que en modo alguno supone la posibilidad de interferir arbitraria e injustificadamente en el ámbito de libertad reservado a los agentes económicos” (TC: f. 16).

Al descartar la opción de un régimen de economía mixta –que admite según las circunstancias la opción de una economía dirigida o controlada del mercado-, se definen tres formas de intervención del Estado en el mercado, sustentadas en los principios de subsidiaridad estatal y de libre iniciativa privada: regulación (1), planificación económica (2) y actividad empresarial (3) (Kresalja: p. 386). Planificación que “...aunque no sea jurídicamente coactiva debe encauzar la acción empresarial privada hacia la realización de los objetivos nacionales fijados por el plan [estratégico nacional]” (Ariño: p.135). En el contexto nacional, la distinción se dará evidentemente entre planificación económica privada y planificación estratégica pública -por el Estado-. Ver Figura 6.



Figura 6: Formas de intervención del Estado
Fuente: elaboración propia

b. Contexto externo: economía libre de mercado

La naturaleza jurídica del régimen económico constitucional se ubica en el marco internacional de una economía libre de mercado –de autorregulación del mercado–, situación caracterizada por la competitividad en un proceso de globalización de intensa interdependencia entre agentes del mercado mundial, en un entorno de cambio constante.

Así, “La globalización requiere que los administradores de una organización respondan a cuestiones culturales y ajenas al mercado más complejas, que enfrenten retos más grandes al evaluar y transferir la mejor práctica y que tomen decisiones más difíciles de asignación de recursos” (Saloner: p. 330).

Uno de los cambios más sorprendentes y profundos en las relaciones internacionales ha sido la expansión global de empresas y economías, tanto por el comercio como por las inversiones. El factor determinante en dicha expansión global, ha sido la llamada economía de localización que surge del desarrollo de una actividad de creación de valor en el país óptimo para tal efecto. (Hill: p. 230)

La expansión de mercados por empresas transnacionales, motivada por las economías de localización, ha comprometido con mayor sensibilidad la acción reguladora del Estado bajo el régimen de una economía social de mercado, por la obligación de dilucidar sus responsabilidades internacionales ante tribunales arbitrales según Convenio CIADI (1965) que suscribió en 1993 (BM, 2010), sujetando el derecho nacional al ordenamiento internacional, toda vez que en la práctica, "...el arbitraje internacional ha sido concebido por determinados tribunales CIADI únicamente como un mecanismo de protección de inversiones, en el que las legítimas facultades regulatorias de los Estados receptores de inversión no han sido igualmente consideradas" (Carbajal: p. 212).

La relación jurídica internacional entre Estados y empresas transnacionales, en un mercado mundial cada vez más global e interdependiente, exige a los Estados perfeccionar mecanismos y procedimientos institucionales a fin de hacer cada vez más eficiente su Administración, más aún cuando por propia norma constitucional se otorgan garantías especiales a empresas u otros Estados, como los contratos-ley (CPP:

art. 63º), que favorecen la planificación estratégica aplicada en la relación para proteger los intereses nacionales.

c. Síntesis: proceso de desarrollo nacional

La aplicación efectiva del concepto de mercado global en un espacio marítimo sin fronteras implica modificar el marco regulador y administrativo existente, camino hacia una futura política marítima de integración sub regional o regional (UE: p. 13), sustentada en la planificación estratégica del desarrollo nacional.

Al no contar el Estado con un plan estratégico nacional que oriente el desarrollo marítimo del país, se encuentra en una sensible posición de desventaja competitiva frente a nuevos actores de las relaciones internacionales, por las condiciones de cambio constante que caracterizan el momento actual y porque “la interdependencia es probablemente la piedra angular del enfoque sistémico del planeamiento” (Herrscher: p. 128), en el proceso de desarrollo nacional.

3. Conclusiones

- a. El comercio y el mercado deben constituir el primer factor de análisis en el estudio de los intereses marítimos nacionales, pues coinciden en ser ambos un factor de consumo en estrecha relación funcional de complementariedad.
- b. Los mercados marítimos, se delimitan y configuran en territorios aduaneros a cargo de las administraciones estatales y por la concurrencia de los agentes

económicos en oferta y demanda –de proveedores y consumidores de productos y factores estrechamente relacionados con el uso sostenible del mar-.

- c. El comercio marítimo comprende el intercambio de productos y factores, esto es de bienes y servicios así como de capitales y trabajo relativos al uso sostenible del mar y sus recursos. El transporte marítimo, los terminales marítimos y la logística interna deben ser estudiados prioritariamente en el comercio de servicios marítimos del país.
- d. La planificación estratégica del Estado se ofrece como el instrumento más apropiado para orientar el desarrollo sustentable del país, a fin de satisfacer los intereses marítimos nacionales en una economía de mercado global que se proyecta hacia un espacio marítimo sin fronteras.

“El que domina el mar domina las comunicaciones marítimas; el que domina las comunicaciones marítimas, es dueño del comercio mundial, y el que domina el comercio mundial es dueño de las riquezas del mundo; luego el que domina el mar domina el mundo”

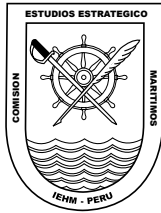
Sir Walter Raleigh, 1616.

BIBLIOGRAFÍA

- **ARIÑO, Gaspar. (2004)** Principios de Derecho Público Económico. Modelo de Estado, Gestión Pública, Regulación Económica. Editorial Comares, Granada.
- **BCRP. Banco Central de Reserva del Perú. (2010)** Memoria 2009. Consulta el 8/10/2010 en: <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Memoria/2009/Memoria-BCRP-2009.pdf>
- **BM, Banco Mundial. (2006)** Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados, CIADI, Nueva York, 1965. Editado por el BM, Washington. Consulta el 8/10/2010 en: <http://icsid.worldbank.org/ICSID/ICSID/RulesMain.jsp>
- **CARBAJAL, Christian. (2004)** Responsabilidad internacional de los estados frente a los inversionistas extranjeros: comentarios en torno a la debida aplicación del derecho por los tribunales CIADI. En: Agenda Internacional -- Año 10, no. 20, PUCP, IDEI, pp. 195-213.
- **CPP. (2010).** Constitución Política del Perú. Lima: Edición Oficial. Consulta el 8/10/2010 en: <http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html>

- **DOIG, Jean. (2010)** “Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades”. Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 2008-2009, 28-29, pp. 101-122.
- **HERRSCHER, Enrique. (2005)** Planeamiento Sistémico. Buenos Aires: Ediciones Macchi.
- **HILL W., Charles y otros. (2000)** Administración Estratégica. Un enfoque integrado. Colombia: Editorial McGraw-Hill.
- **IEHMP.** Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM. (2008) Fundamentos de Doctrina Marítima. Lima: CEEM.
- **KRESALJA, Baldo y OCHOA, César. (2009)** Derecho Constitucional Económico. Lima: Editorial PUCP.
- **OMC. Organización Mundial del Comercio. (2010)** El comercio de servicios comerciales. Consulta el 8/10/2010 en: http://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2009_s/its09_trade_category_s.pdf
- **SALGADO A., Jesús. (1973)** Logística General y Naval Operativa. Madrid: Nuevas Gráficas S. A.
- **SALONER, Garth y otros. (2005)** Administración Estratégica. México: Editorial Limusa Wiley.
- **TC. Tribunal Constitucional del Perú. (2010)** Sentencia al EXP N°0008-2003-AI/TC del 11.11.2003. Consulta el 8/10/2010 en: <http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2003/00008-2003-AI.html>

- **UE. Comisión de las Comunidades Europeas. (2010)**
Bruselas: SEC (2007) 1278/2. Consulta el 8/10/2010 en:
http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/ActionPaper/action_plan_es.pdf
- **UNCTAD. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2010).** El Transporte Marítimo en 2009. Consulta el 9/10/2010 en: http://www.unctad.org/sp/docs/rmt2009_sp.pdf



Proverbios Institucionales

1. *Los hombres pasan, la institución queda.*
2. *Una vez admitido, siempre acogido.*
3. *Las instituciones sobreviven a sus fundadores.*
4. *Ser institucional es ser solidario.*
5. *Hacer institución es trabajar en equipo.*
6. *Al decidir grupal, el consenso es la premisa.*
7. *Si hay tolerancia, hay equipo.*
8. *Productividad en grupo es cooperación.*
9. *Obligado de hacer, nunca a dar.*
10. *Identificado por afecto, unido por interés.*

CTP «Doctrina Marítima».