



Opinión



Jorge Sharp
Abogado, exalcalde de Valparaíso

Proyecto país desde el océano (2)

La economía nacional hace largo años no goza de vitalidad. La persistencia del estancamiento en la productividad, las bajas tasas de crecimiento, la debilidad endémica de las economías locales y el aumento en la informalidad en el empleo, en el marco de una guerra comercial que no tendrá un pronto desenlace, dan cuenta que las recetas ensayadas hasta ahora no van al fondo del asunto.

La prosperidad económica del país requiere un cambio de paradigma si queremos distintos resultados a los obtenidos hasta ahora y si buscamos prepararnos de mejor forma para los desafíos futuros.

Mirar al océano nos da esa oportunidad. Es posible una nueva, más grande y mejor economía, si aprovecháramos todo nuestro potencial oceánico.

Se conoce como economía oceánica o azul aquel conjunto de actividades económicas que dependen directa o indirectamente de los océanos tales como el transporte marítimo y la actividad portuaria, la construcción naval, la pesca y acuicultura, el turismo de cruceros, la explotación de recursos naturales en el suelo y subsuelo, las energías renovables o la biotecnología marina.

Según estimaciones del Banco Mundial la actividad económica del océano genera 1.5 billones de dólares cada año y representa un poco más del 2% del PIB mundial. Esas mismas proyecciones señalan que hacia el año 2030 este tipo de economía duplicará su valor.

En Chile la economía azul aporta más de \$6.000 millones de dólares anuales, representando aproximadamente el 1,9% del PIB nacional. Esto quiere decir que hay mucho espacio para crecer y nuestro país gracias a su condición geográfica oceánica privilegiada tiene grandes oportunidades.

El impacto en el empleo de la construcción naval es muy grande. Un astillero dedicado a la construcción de buques medianos puede llegar a producir entre 300 a 1.500 empleos directos y uno dedicado a la producción de grandes buques de carga y pasajeros puede llegar a requerir entre 2.000 a 5.000 empleos directos.

Si nos detenemos en la construcción naval, por ejemplo, podríamos contar con una gran industria nacional ante la creciente demanda mundial de buques de carga y pasajeros.

El 90% del comercio internacional se mueve por los mares, tanto es así que el año 2023 se transportó la cifra récord de 12.000 millones de toneladas de carga a través de 50.000 buques. Solo el año 2024 ingresaron al océano 460 buques nuevos, es decir, más de uno al día.

Si bien hoy existen varios astilleros de mucho prestigio, donde destaca ASMAR y otros de carácter privado, estamos muy lejos de los 70 barcos de gran dimensión que al año se construyen en los grandes astilleros de Corea del Sur o China.

El impacto en el empleo de la construcción naval es muy grande. Un astillero dedicado a la construcción de buques medianos puede llegar a producir entre 300 a 1.500 empleos directos y uno dedicado a la producción de grandes buques de carga y pasajeros puede llegar a requerir entre 2.000 a 5.000 empleos directos, cifras que se pueden triplicar si consideramos todo el empleo indirecto que se genera.

Sin ir más lejos, ASMAR cuenta con una do-



AGENCIA UNO

tación de más de 3.000 trabajadores en sus tres astilleros en Talcahuano, Valparaíso y Punta Arenas.

Avanzar en esta dirección requiere al menos la articulación de seis aspectos: 1. Asumir la economía azul como un verdadero proyecto país que trascienda gobiernos de turno; 2. Un rol activo del Estado que se atreva a innovar; 3. Verdaderos incentivos y subsidios a la inversión privada nacional; 4. Encadenar productivamente la economía oceánica con las economías regionales y locales; 5. Universidades volcadas a investigar y producir conocimiento y formar a los futuros técnicos y profesionales oceánicos en mayor medida a como lo realizan hoy; y 6. Una política exterior orientada a la construcción de alianzas que permitan la apertura de nuevos mercados

para esta nueva economía.

Pero hay algo que no hay que perder de vista. La economía azul tiene una triple condición: 1. Debe ser sustentable, es decir, no debe provocar la afectación o destrucción de los ecosistemas marinos; 2. Debe ser sostenible, es decir, no puede comprometer las posibilidades de las nuevas generaciones a desarrollarse en función del océano; y, 3. Debe ser a escala humana, es decir, debe estar orientadas a la consecución de mayores y mejores niveles de bienestar de las personas.

Por la sencilla razón de que si depredamos los océanos, como el extractivismo dominante lo ha hecho prácticamente con todas nuestras riquezas en tierra, vamos a hipotecar nuestro futuro y el de nuestro planeta.

CS