



**ESPE**

**UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS**  
**INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA**

**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN,  
INNOVACIÓN Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA**

**CENTRO DE POSGRADO**

**MAESTRIA EN ESTRATEGIA MILITAR**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE MAGISTER EN ESTRATEGIA MILITAR CON MENCIÓN  
EN ESTRATEGIA MILITAR MARÍTIMA**

**TEMA:  
LA ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA Y SU EFECTO EN LA  
OPERATIVIDAD DE LAS UNIDADES NAVALES**

**AUTOR: CASTRO BUENAÑO, PABLO WLADIMIR  
ARELLANO LÓPEZ, OMAR ALAIN**

**DIRECTOR: VILLACIS MALO, FERNANDO PATRICIO**

**SANGOLQUÍ**

**2019**





**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y  
TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA**

**DIRECCIÓN DE POSTGRADOS  
MAESTRÍA EN ESTRATEGIA MILITAR CON MENCIÓN EN  
ESTRATEGIA MILITAR MARÍTIMA**

**CERTIFICACIÓN**

Certifico que el trabajo de titulación, *"EFECTO DE LA ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA EN LA OPERATIVIDAD DE LAS UNIDADES DE LA ESCUADRA NAVAL EN EL PERÍODO 2012 - 2016. FORMULACIÓN DE ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DE RECURSOS FINANCIEROS"*, ha sido revisado en su totalidad, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, por lo tanto, me permito acreditarlo y autorizar al señor CPCB-AB Pablo Wladimir Castro Buenaño y CPCB-EMS Omar Arellano López para que lo sustente públicamente.

**Guayaquil, 18 de Marzo del 2019**

CPFG-EMS FERNANDO VILLACÍS MALO

**DIRECTOR**



**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y  
TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA**

**DIRECCIÓN DE POSTGRADOS  
MAESTRÍA EN ESTRATEGIA MILITAR CON MENCIÓN EN ESTRATEGIA  
MILITAR MARÍTIMA**

**AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD**

Yo, CPFGE-EMS Pablo Wladimir Castro Buenaño, con cédula de identidad No. 1711405330, y CPFGE-EMS Omar Arellano López con cédula No. 1001713898 declaramos que este trabajo de titulación "Efecto de la asignación presupuestaria en la operatividad de las unidades de la Escuadra Naval en el período 2012 - 2016. Formulación de estrategias de gestión de recursos financieros", ha sido desarrollada considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros, considerándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de nuestra autoría, en virtud de ello nos declaramos responsables del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

**Guayaquil, 18 de Marzo del 2019**

CPCB-EMS PABLO W. CASTRO BUENAÑO

**C.I. 1711405330**

CPCB-EMS OMAR ARELLANO LÓPEZ

**C.I. 1001713898**



**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y  
TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA**

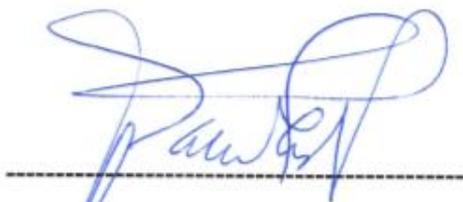
**DIRECCIÓN DE POSTGRADOS**

**MAESTRÍA EN ESTRATEGIA MILITAR CON MENCIÓN EN ESTRATEGIA  
MILITAR MARÍTIMA**

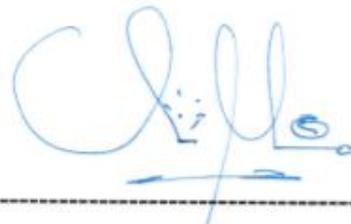
**AUTORIZACIÓN**

Yo, CPCB-EMS Pablo Wladimir Castro Buenaño y CPCB-EMS Omar Arellano López autorizamos a la Universidad de fuerzas Armadas ESPE, publicar en la biblioteca virtual de la institución el presente trabajo de titulación "Efecto de la asignación presupuestaria en la operatividad de las unidades de la Escuadra Naval en el período 2012 - 2016. Formulación de estrategias de gestión de recursos financieros" cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra autoría y responsabilidad.

**Guayaquil, 08 de Abril del 2018**



-----  
CPCB-EMS PABLO W. CASTRO BUENAÑO  
C.I. 1711405330



-----  
CPCB-EMS OMAR ARELLANO LÓPEZ  
C.I. 1001713898

## **DEDICATORIA**

Dedicado a mi esposa e hijas, las cuales han sido y serán mi mayor motivación para pasar todos los retos en mi profesión, con el anhelo de lograr que mi esfuerzo les retribuya su amor como se merecen y alcancen su crecimiento personal con el ejemplo de valores, honestidad y esfuerzo.

Y dedicado a todos los docentes, tutores y personas que de una u otra manera guiaron la estructuración de esta tesis, la cual busca recopilar esas enseñanzas y consejos con la finalidad de trascender hacia la consecución de objetivos que se conviertan en realidad en el mediano o largo plazo, para bien de la Armada y del país.

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios, por darme toda la vida, seres a quien amar, alegrías, felicidad y una profesión llena de retos, con la oportunidad de compartir los días con personas valiosas e importantes sin las cuales no alcanzaría mis objetivos.

A nuestros padres, que supieron enseñarnos a ser perseverantes, constantes y a enfocarnos en nuestras metas, que han sido logros verdaderos con el paso del tiempo, a pesar de problemas, vicisitudes y carencias, los valores impartidos han sido la base de los éxitos alcanzados.

A nuestras familias, por su amor incondicional demostrado en cada detalle, por su entrega, apoyo y ayuda en todo momento, y en todo lugar a pesar de las exigencias de esta carrera militar, que supieron entender esta profesión que resta momentos para pasar juntos, pero que hemos sabido aprovechar el tiempo en que compartimos, por su amor puro y sincero siempre.

## ÍNDICE

|  |      |
|--|------|
| DEDICATORIA .....                                | iv   |
| AGRADECIMIENTO .....                             | v    |
| ÍNDICE .....                                     | vi   |
| RESUMEN.....                                     | xii  |
| ABSTRACT .....                                   | xiii |
| INTRODUCCIÓN.....                                | xiv  |
| CAPÍTULO I.....                                  | 1    |
| PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN..... | 1    |
| Planteamiento del Problema.....                  | 1    |
| Formulación del problema a resolver .....        | 1    |
| Justificación e importancia.....                 | 2    |
| Objetivo General.....                            | 3    |
| Objetivos Específicos .....                      | 3    |
| CAPÍTULO II.....                                 | 4    |
| MARCO DE REFERENCIA .....                        | 4    |
| Antecedentes del Problema.....                   | 4    |
| Estado del Arte .....                            | 9    |
| Mundial. ....                                    | 9    |
| Regional.....                                    | 10   |
| Nacional. ....                                   | 11   |
| Fundamentos teóricos .....                       | 12   |
| Marco Conceptual .....                           | 14   |
| Asignación presupuestaria.....                   | 14   |
| Presupuesto.....                                 | 14   |
| Desarrollo de asignaciones presupuestarias. .... | 15   |
| Operatividad.....                                | 15   |
| Operatividad de las Unidades Navales. ....       | 15   |
| Economía de la Defensa.....                      | 15   |

|   |    |
|---|----|
| Marco legal .....   | 15 |
| Respecto a la Asignación Presupuestaria.....                            | 16 |
| Respecto a la operatividad de las unidades navales. ....                | 17 |
| Variables.....  | 18 |
| Hipótesis.....  | 18 |
| CAPÍTULO III.....   | 19 |
| METODOLOGÍA.....  | 19 |
| Tipo de Investigación.....  | 19 |
| Población y Muestra .....   | 19 |
| Métodos y Tipos de muestreo .....                                       | 21 |
| Enfoque cuantitativo.....   | 21 |
| Enfoque cualitativo.....  | 21 |
| Técnicas e instrumentos de recolección de información .....             | 21 |
| CAPÍTULO IV .....   | 22 |
| ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS .....                       | 22 |
| Presentación de los resultados.....                                     | 22 |
| Resultados de la Encuesta. ....   | 22 |
| Resultados de Información obtenida de documentación institucional ..... | 31 |
| Análisis de Contenido .....   | 42 |
| Unión Europea. ....   | 42 |
| Situación Regional. ....  | 46 |
| Ecuador.....  | 57 |
| Sustento para asignar el presupuesto a la Armada del Ecuador.....       | 63 |
| Delincuencia Común.....   | 64 |
| Tráfico de Estupefacientes.....   | 65 |
| Tráfico Ilegal de Personas .....  | 65 |
| Tráfico Ilegal de Mercancías .....                                      | 65 |
| Tráfico Ilegal de Combustibles.....                                     | 65 |
| Pesca Ilícita.....  | 65 |
| Tráfico Ilegal de Armas, Municiones y Explosivos .....                  | 65 |
| Contaminación Marino Costera y Fluvial.....                             | 66 |
| CAPÍTULO V .....  | 67 |

|  |    |
|--|----|
| PROPUESTA .....  | 67 |
| Estrategia 1: Aplicación de la Economía de la Defensa .....  | 68 |
| Impulso a la industria de la defensa.....  | 75 |
| Estrategia 2: Establecer un porcentaje del PGE.....  | 80 |
| Estrategia 3: Valorar las operaciones al detalle, considerando cantidades para cada<br>tarea y responsabilidad de la Armada..... | 81 |
| Estrategia 4: Establecer un porcentaje de presupuesto de la Armada .....   | 82 |
| Estrategia 5: Convenios bilaterales o multilaterales .....   | 82 |
| CAPÍTULO VI .....  | 84 |
| CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....  | 84 |
| Conclusiones .....   | 84 |
| Recomendaciones.....   | 85 |
| Bibliografía.....  | 86 |
| Anexo 1 .....  | 90 |

## ÍNDICE DE TABLAS

|   |    |
|---|----|
| <b>Tabla 1</b> <i>Cuadro de Variables</i> .....   | 18 |
| <b>Tabla 2</b> <i>El tamaño de la muestra</i> .....   | 20 |
| <b>Tabla 3</b> <i>Cuadro de involucrados</i> .....  | 20 |
| <b>Tabla 4</b> <i>Capacidad operativa de las Unidades Navales y presupuesto anual</i> .....                     | 32 |
| <b>Tabla 5</b> <i>Relación del presupuesto de defensa con PGRP y PIB</i> .....                                  | 50 |
| <b>Tabla 6</b> <i>Relación del presupuesto de defensa con PGN y PIB</i> .....                                   | 55 |
| <b>Tabla 7</b> <i>Relación del presupuesto de defensa con PGE y PIB</i> .....                                   | 59 |
| <b>Tabla 8</b> <i>Asignación presupuestaria sector operativo 2015, 2016</i> .....                               | 60 |
| <b>Tabla 9</b> <i>Asignación presupuestaria a Unidades navales 2012-2016</i> .....                              | 61 |
| <b>Tabla 10</b> <i>Valores requeridos para mantenimiento de unidades navales</i> .....                          | 62 |
| <b>Tabla 11</b> <i>Resumen del aporte al PIB del Sector Marítimo en el Ecuador</i> .....                        | 64 |
| <b>Tabla 12</b> <i>Pérdidas aproximadas por amenazas a actividades marítimas</i> .....                          | 66 |
| <b>Tabla 13</b> <i>Resumen de proyectos relacionados a ASTINAVE en el PFCEA (2010-2024)</i> .....               | 76 |
| <b>Tabla 14</b> <i>Relación costo beneficio de Construcción de las Nuevas Unidades de CODESC y COGUAR</i> ..... | 79 |
| <b>Tabla 15.</b> <i>Promedio de porcentaje del PGE asignado a Defensa período 2000-2010</i><br>.....            | 81 |

## ÍNDICE DE FIGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Figura 1.</b> Influencia del presupuesto en la operatividad de las unidades.....        | 22 |
| <b>Figura 2.</b> Falta de medios ocasiona dejar de ejecutar tareas de la Armada .....      | 23 |
| <b>Figura 3.</b> Falta de presupuesto no permite ejecutar roles de la Armada .....         | 23 |
| <b>Figura 4.</b> Existencia de marco legal para asignar presupuesto a FF.AA. ....          | 24 |
| <b>Figura 5.</b> Sector político asigna de manera técnica el presupuesto.....              | 24 |
| <b>Figura 6.</b> La Armada presenta de manera técnica el presupuesto. ....                 | 25 |
| <b>Figura 7.</b> Políticas de Estado orientadas a los intereses marítimos.....             | 25 |
| <b>Figura 8.</b> Existencia de ley o normativa para asignación de presupuestos. ....       | 26 |
| <b>Figura 9.</b> Crear ley que incluya asignación de presupuestos a la Armada. ....        | 26 |
| <b>Figura 10.</b> Las nuevas amenazas requieren una Armada modernizada.....                | 27 |
| <b>Figura 11.</b> La economía del Estado y la población se beneficia. ....                 | 27 |
| <b>Figura 12.</b> Proteger recursos del mar genera desarrollo y crecimiento. ....          | 28 |
| <b>Figura 13.</b> Retomar formas de financiamiento como autogestión o regalías .....       | 28 |
| <b>Figura 14.</b> Percepción de seguridad en las actividades del sector marítimo. ....     | 29 |
| <b>Figura 15.</b> Pérdida de ingresos en las actividades productivas en el mar. ....       | 29 |
| <b>Figura 16.</b> Asesoramiento al nivel político para implantar políticas de Estado. .... | 30 |
| <b>Figura 17.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad FRAPAL .....                | 33 |
| <b>Figura 18.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad FRAMOR.....                 | 34 |
| <b>Figura 19.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad CORESM .....                | 35 |
| <b>Figura 20.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad CORGAL .....                | 35 |
| <b>Figura 21.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad CORIOS .....                | 36 |
| <b>Figura 22.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad CORORO .....                | 36 |
| <b>Figura 23.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad LAMCUE .....                | 37 |
| <b>Figura 24.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad LAMUIL .....                | 38 |
| <b>Figura 25.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad LAMQUI .....                | 38 |
| <b>Figura 26.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad TANATA .....                | 39 |
| <b>Figura 27.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad TANQUI.....                 | 40 |

|  |    |
|--|----|
| <b>Figura 28.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad REMCHI .....                  | 40 |
| <b>Figura 29.</b> Relación de presupuesto anual y operatividad TRACAL .....                  | 41 |
| <b>Figura 30.</b> Componentes de la “economía azul” considerados en Europa. ....             | 45 |
| <b>Figura 31.</b> Relación del sector marítimo y la industria y construcción naval, Perú. .. | 51 |
| <b>Figura 32.</b> Ingresos operacionales de los astilleros colombianos.....                  | 56 |
| <b>Figura 33.</b> Sectores beneficiados con el programa PES .....                            | 57 |
| <b>Figura 34.</b> Porcentaje presupuesto Sector Defensa vs. PGE .....                        | 58 |
| <b>Figura 35.</b> Evolución del presupuesto de la Armada. ....                               | 59 |
| <b>Figura 36.</b> Interrelación de acciones por parte del sector Defensa.....                | 75 |

## RESUMEN

Para efectivizar las políticas de seguridad de un Estado, en beneficio de los intereses nacionales y de su población, es indispensable la asignación de presupuesto para contar con medios que cumplan esta finalidad, y para su mantenimiento. Esta asignación estará alineada a los objetivos nacionales y en relación con la disponibilidad económica de una nación, para guiar las estrategias de defensa para la protección de la soberanía y la integridad territorial, y enfrentar amenazas convencionales y asimétricas. En el nivel táctico, esa asignación presupuestaria requiere ser constante y oportuna, situación que, en los últimos años, para el caso específico de las unidades de la Escuadra Naval, ha sido muy variable, y con tendencia a reducirse, por lo cual su operatividad disminuyó drásticamente. Analizando las asignaciones presupuestarias de los últimos cinco años, y su relación con la operatividad de las unidades navales, se pretende evidenciar el efecto de destinar escasos recursos para su uso, lo cual provoca su rápido deterioro y la imposibilidad de cumplir las tareas de seguridad y de control de todo el territorio marítimo. La Armada, como la institución que cuenta con la profesionalización, conocimiento y experticia en el ámbito marítimo, debe proponer políticas de Estado, que se plasmen en normas y sean cumplidas al más alto nivel, por lo cual se plantean estrategias para gestionar recursos, que logren un nivel óptimo de operatividad de las unidades navales, y el consecuente control del mar en apoyo a los intereses marítimos, aplicando el concepto de Economía de la Defensa, para contribuir al crecimiento económico del país.

### Palabras clave:

- **PRESUPUESTO**
- **OPERATIVIDAD**
- **ESTRATEGIAS**
- **RECURSOS**
- **CRECIMIENTO.**

## **ABSTRACT**

To make the security policies of a State effective, for the benefit of the national interests and its population, it is indispensable to allocate the budget to have means that fulfill this purpose, and to maintain it. This allocation will be aligned with national objectives and in relation to the economic availability of a nation, to guide defense strategies for the protection of sovereignty and territorial integrity, and to confront conventional and asymmetric threats. At the tactical level, this budget allocation needs to be constant and timely, a situation which, in the last years, for the specific case of Naval Squadron units, has been very variable, and with a tendency to decrease, so that the level of operation decreased drastically. Analyzing the budgetary allocations of the last five years, and its relation with the operational level of the naval units, it is tried to show the effect of allocating scarce resources for its use, which causes its rapid deterioration and the impossibility of fulfilling the tasks of security and control of the entire maritime territory. The Navy, as the institution that counts on professionalism, knowledge and expertise in the maritime field, must propose State policies, that are reflected in norms and are fulfilled at the highest level, for which strategies are proposed to manage resources, which achieve an optimal level of operation of naval units, and the consequent of the sea on support of maritime interests, applying the concept of Defense Economy, to contribute to the economic growth of the country.

### **Keywords:**

- **BUDGET**
- **OPERATION**
- **STRATEGIES**
- **RESOURCES**
- **INCREASE**

## INTRODUCCIÓN

El objetivo general de la tesis es explicar cómo la asignación presupuestaria incide en la operatividad de las unidades navales de la Armada, analizando los datos disponibles en un período de cinco años, desde el 2012 al 2016, cuyos datos arrojan cifras nada alentadoras, con tendencia a mantenerse o a disminuir, lo cual está provocando que cada vez se cuente con menos medios para cumplir las responsabilidades en el mar.

La falta de medios no repercute solamente en las tareas y responsabilidades de la Armada, sino también en la seguridad de las actividades productivas en los mares jurisdiccionales, en pérdidas para los actores de las mismas, y finalmente en un perjuicio económico para el país, derivado de la presencia de amenazas que se tornan permanentes al constatar esa falta de seguridad.

Esta situación tiene varias razones en el Ecuador, de manera general por la falta de políticas de Estado, estrategias y normas que orienten recursos para la protección de sus intereses marítimos, y un sistema de asignación que no ha tenido una base técnica, sino que más bien ha obedecido a situaciones coyunturales.

Se analizará cómo a nivel de la Unión Europea, y de los países vecinos, Perú y Colombia, han logrado implementar y ejecutar todo un sistema de políticas, responsabilidades y acciones que han derivado en contar con los medios necesarios para la protección de sus océanos, pero con un claro direccionamiento hacia el desarrollo y crecimiento económico del sector marítimo en beneficio de sus poblaciones.

Se mencionarán las distintas razones de cómo la Economía de la Defensa puede representar un pilar fundamental para garantizar un adecuado escenario de estabilidad presupuestaria que favorece el desarrollo de sectores productivos, y tecnológicos, con el beneficio multiplicador para el país.

Para referirse al Presupuesto, la tecnología y a la industria de defensa, amparados por políticas de Estado, de manera conjunta y coordinadamente, la doctrina económica presenta una ecuación con tres incógnitas, que no es sencillo coordinar, dado que tras las mismas se encuentran estrategias, necesidades presupuestarias, económicas, tecnológicas e industriales, que requieren una

minuciosa planificación de la política económica, de defensa e industrial, pero que al final buscan que el progreso logrado se ponga al servicio de la defensa y seguridad del país en la búsqueda del bienestar de los ciudadanos.

Sobre la base de los datos de ingresos que se generan de las actividades de los componentes del sector marítimo, y también de las pérdidas generadas por las amenazas que se presentan en el mar, se realiza un breve análisis sobre la inversión pública en defensa y su relación al crecimiento económico.

Además, se sustentan las razones por las cuales se debe contar con un poder naval en condiciones óptimas de operatividad. Entre ellas están: los efectos económicos que la inversión pública en defensa traería, la relación y coordinación que debe existir entre entidades públicas y privadas inmiscuidas en el quehacer marítimo, tanto en la generación de políticas como en su ejecución, y el beneficio de impulsar una industria de la defensa sólida, para lograr la necesaria armonía, estabilidad y continuidad que la política de la defensa necesita, recalcando que esta es la vía para la continuidad de una asignación de recursos económicos fundamentado y con objetivos claros, para las unidades navales.

En la propuesta se pone de manifiesto, dada su clara incidencia en las asignaciones presupuestarias, que es necesario establecer políticas específicas y un marco legal estable como base de aplicación de la Economía de la Defensa, por lo cual se establecen varias estrategias que deberán ser gestionadas de diversas maneras y en diversas instancias.



## CAPÍTULO I

### PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

#### Planteamiento del Problema

¿Cuál es el efecto de la asignación presupuestaria en la operatividad de las Unidades Navales de la Escuadra?

#### Formulación del problema a resolver

La operatividad de las unidades de la Escuadra Naval depende de los recursos presupuestarios que se asignen para su conservación, mantenimiento, e inclusive para su renovación, lo que incide directamente en la ejecución de las tareas que son de responsabilidad de la Armada y que al momento no cuentan con recursos suficientes. Se requiere visualizar el efecto de la falta de presupuesto asignado a la Escuadra Naval en los últimos cinco años, y su repercusión en el cumplimiento del control y protección de los intereses marítimos nacionales, para posteriormente, basados en la importancia de la misión y tareas que legalmente debe cumplir la Armada, y de experiencias en otros países, plantear las estrategias que permitan la asignación de los recursos financieros necesarios para mantener operativos los medios navales.

El resultado será de beneficio para el país, al tener herramientas que permitan obtener los recursos para contar con las suficientes unidades operativas que brinden la seguridad de todas las actividades productivas que se desarrollan en los espacios marítimos jurisdiccionales, y también la repercusión positiva al contar con plataformas que permitan el entrenamiento del personal naval, y la ejecución de operaciones para cumplir con los mandatos constitucionales de defensa de la soberanía, y la integridad territorial, y su contribución al desarrollo nacional y al crecimiento económico.

Además, el tratamiento del tema busca concientizar la necesidad de que los conceptos estratégicos marítimos deben salir del ámbito de la Armada, para elevarse a políticas de Estado a fin de trascender a través de leyes y normas específicas, para que la población se empodere y apoye a las tareas de desarrollo y protección de los intereses marítimos nacionales.

## **Justificación e importancia**

Debido a las amenazas que se presentan en contra de las actividades marítimas, y de todos los recursos que el mar jurisdiccional ecuatoriano posee, es necesario realizar la gestión de los espacios marítimos, dentro de lo cual es parte fundamental la seguridad de los mismos, a cargo del Ministerio de Defensa (MIDENA), a través de la Armada, para la custodia de la soberanía y la aplicación de los convenios internacionales, además de ser la autoridad de policía marítima que controla cualquier tipo de ilícito en sus áreas de competencia (Armada del Ecuador, 2017). Sin embargo, la Armada cada vez cuenta con menos recursos para cumplir sus actividades principales y colaterales, disminuyendo la capacidad operativa de sus medios para cumplir las tareas que le competen, por lo cual es importante estudiar esta problemática desde el enfoque de la presente tesis, siendo totalmente pertinente, y conveniente para proponer alternativas de asignación de presupuestos para contar con medios que contribuyan al resguardo de nuestros recursos aportando al desarrollo de sector marítimo nacional.

Para la Armada tiene gran relevancia este tema, ya que la razón de ser de una Marina es precisamente su presencia con medios navales que realicen el control de los mares jurisdiccionales, y al plantear alternativas justificadas desde puntos de vista técnicos y profesionales, basados en la necesidad de contar con políticas de Estado, se puede revertir la tendencia mencionada de ir reduciendo las asignaciones para mantenimiento y renovación de sus unidades.

Los beneficios esperados se darán de varias maneras, ya que basados en las estrategias planteadas, la existencia de políticas y leyes que asignen recursos para las unidades operativas de la Armada, permitirán brindar la seguridad de todas las actividades marítimas, con un incremento de sus ingresos que aportarán a la economía, eliminando las amenazas existentes, en favor finalmente de todos los ecuatorianos.

El resultado de la investigación pretende definir la relación directa que tiene la asignación de presupuestos con la disponibilidad de medios, su operatividad y los beneficios para el mismo Estado y su población, evidenciando las diversas razones para mantener un poder naval adecuado y con los medios óptimos, proponiendo las estrategias para obtener los recursos necesarios.

**Objetivo General**

Analizar el efecto de la asignación presupuestaria en la operatividad de las Unidades de la Escuadra durante el período 2012 - 2016, realizando una investigación de campo y documental, para formular estrategias para gestionar recursos financieros.

**Objetivos Específicos**

Evaluar la asignación presupuestaria entregada a las unidades de la Escuadra Naval, en el período 2012 - 2016, realizando una encuesta en el sector operativo y a nivel encargado del mantenimiento, analizando la información de partidas de mantenimiento, repuestos y las destinadas para renovación.

Reconocer el grado de operatividad de las unidades de la Escuadra en el período 2012 - 2016, realizando una encuesta, y analizando los reportes de operatividad de las unidades navales.

Formular estrategias para gestionar recursos financieros necesarios para cubrir los costos de operatividad de las unidades navales, en base a la importancia de actividades y tareas que son responsabilidad de la Armada, y a las experiencias de otras Armadas que, al concientizar al nivel político sobre sus roles, lograron fijar políticas de estado para la obtención de recursos.

## CAPÍTULO II

### MARCO DE REFERENCIA

#### **Antecedentes del Problema**

Desde 1972 hasta 1999, las Fuerzas Armadas fueron beneficiarias de un sistema de regalías de los ingresos que el Estado ecuatoriano obtenía de las exportaciones de petróleo, cuya cifra fluctuaba en el 1 % del PIB, valor utilizado netamente en adquisición y mantenimiento de sus medios. En el año 2000 este sistema concluyó dado que finalizaba el plazo establecido por la dictadura militar para esta concesión, situación que fue ratificada por el Congreso de la época (García, 2004).

No hubo acuerdo con el presidente de ese entonces, Jamil Mahuad, sobre la renovación de ese beneficio para Fuerzas Armadas, debido a la firma del acuerdo de paz, y de la profunda crisis financiera que desató el desequilibrio fiscal.

El siguiente gobierno solo compensó por única vez con un decreto ejecutivo a Fuerzas Armadas con el valor de 150 millones de dólares, debido a la pérdida del beneficio de las regalías (García, 2004).

A partir del año 2003 se iniciaron las asignaciones que dependían de los acuerdos a nivel político y de la situación económica del país, y utilizando fuentes de financiamiento del gobierno central, endeudamiento público y recursos de autogestión, donde jugaron un papel fundamental las empresas que estaban a cargo de la Armada, principalmente la Flota Petrolera Ecuatoriana, FLOPEC, Transportes Navieros Ecuatorianos, TRANSNAVE y Astilleros Navales Ecuatorianos, ASTINAVE, con importantes recursos de autofinanciamiento.

Para el 2008, con la nueva Constitución y más aún en el 2010, con la emisión de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, esa fuente de financiamiento de autogestión se eliminó, dado que los recursos de las empresas pasaban a ser parte del presupuesto del Estado, con lo cual se agravó la consecución de presupuesto, limitándose a las asignaciones que directamente daría el gobierno central.

Finalmente, a partir de la crisis financiera a fines del 2014 e inicios del 2015, los presupuestos de Fuerzas Armadas se redujeron drásticamente con la consecuente disminución de la operatividad de sus medios, entre ellos las unidades navales.

Para entender de manera global el problema, se debe considerar además la importancia de contar con los medios necesarios que le permitan a la Armada cumplir sus principales roles, (Jordán, 2005) como son:

**a) En el Ámbito Diplomático.**

- Cooperación y ayuda naval a otros estados, se puede realizar dependiendo de la situación política que obligue a esta colaboración y de quien la solicite, como el caso del apoyo que brindó el Buque Oceanográfico Orión a Costa Rica<sup>1</sup> (El Universo, 2017).
- Asistencia humanitaria ante desastres internacionales, para lo cual se debe contar con buques logísticos que tengan la capacidad de cumplir estas funciones.
- Operaciones de mantenimiento de la paz, como parte de las fuerzas internacionales, con personal que se capacita para el efecto.
- Evacuación de ciudadanos nacionales, desde otros estados, si fuera el caso, los mismos buques logísticos deben estar en la capacidad de realizar una evacuación desde un país extranjero en circunstancias favorables para hacerlo.
- Intercambio y transferencia de tecnología mediante convenios bilaterales o multinacionales.

**b) En el Ámbito Militar.**

- Destrucción de una fuerza principal naval enemiga en la mar; aún con la aplicación de una estrategia defensiva, se debe tener la capacidad de realizar acciones ofensivas.
- Bloqueo de la fuerza naval adversaria, para lo cual solamente las unidades navales en condiciones altas de operatividad y entrenamiento estarán en capacidad de cumplir.
- Destrucción o neutralización del tráfico marítimo y/o puertos enemigos.

---

<sup>1</sup> Operación del Buque Orión en los límites marítimos con Costa Rica, con funcionarios de los dos países para sustentar técnicamente la extensión de la Plataforma Continental en enero 2017.

- Obtención de inteligencia militar, para lo cual se debe contar con fuerzas especiales capacitadas para el efecto, y unidades con capacidades de autonomía, sigilo y de detección.
- Neutralización de la piratería y del terrorismo por vía marítima que, si bien lo debe cumplir directamente el Comando de Guardacostas, las unidades de línea de la Escuadra Naval por su alcance y autonomía son parte fundamental en el extenso mar jurisdiccional.
- Contribuir a la defensa de los intereses nacionales conformando fuerzas multinacionales.

**c) En el Ámbito Marítimo.**

- Vigilancia y control de la Zona Económica Exclusiva y Mar Territorial, debiendo cumplir este rol para el control y cuidado de nuestros intereses marítimos, es decir todos los recursos vivos y no vivos existentes en los mares jurisdiccionales.
- Apoyo ante catástrofes nacionales, poniendo a disposición sus recursos humanos y materiales.
- Búsqueda y rescate en el mar, en base a lo que disponen los convenios internacionales.
- Investigación científica y control de la contaminación acuática, en cooperación de la comunidad académica y científica, a la cual la Armada apoyaría con sus medios, propendiendo a la generación de recursos económicos.
- Obtención de inteligencia para fines de policía marítima, para hacer eficiente las acciones ante actos ilegales en el mar.
- Control del tráfico marítimo y de los puertos cumpliendo su función de Autoridad Marítima.
- Neutralización del tráfico de drogas, inmigración ilegal de personas u otros ilícitos por el mar.
- Protección de las actividades productivas del sector marítimo para mejorar sus condiciones de seguridad, con la finalidad de generar mayor crecimiento económico.

La capacidad de cumplir con todos los roles que se han mencionado como importantes para la Armada del Ecuador, tienen su relevancia y aporte en el desarrollo del país, dado que la globalización, la normativa marítima internacional, y las nuevas amenazas, imponen que los estados posean Armadas que protejan los intereses marítimos, realicen el control del mar y enfrenten cualquier tipo de amenaza o conflicto, brindando el marco de seguridad para la generación de crecimiento en los sectores marítimos.

Pero la realidad en los últimos años ha sido la reducción de presupuestos que han mermado de manera substancial el empleo de las unidades de la Armada para cumplir estos roles, muchos de los cuales en la actualidad no se tiene la capacidad de realizarlos, al contar con pocas unidades operativas, con porcentajes por debajo del 50 %, y algunas prácticamente inoperativas.

Coadyuvante a esta situación precisamente es la falta de políticas de Estado orientadas a la seguridad marítima y a la protección de los recursos del mar, que han hecho que la asignación de recursos se la realice de manera coyuntural, sumada a la falta de un marco legal específico para el efecto como se verá más adelante.

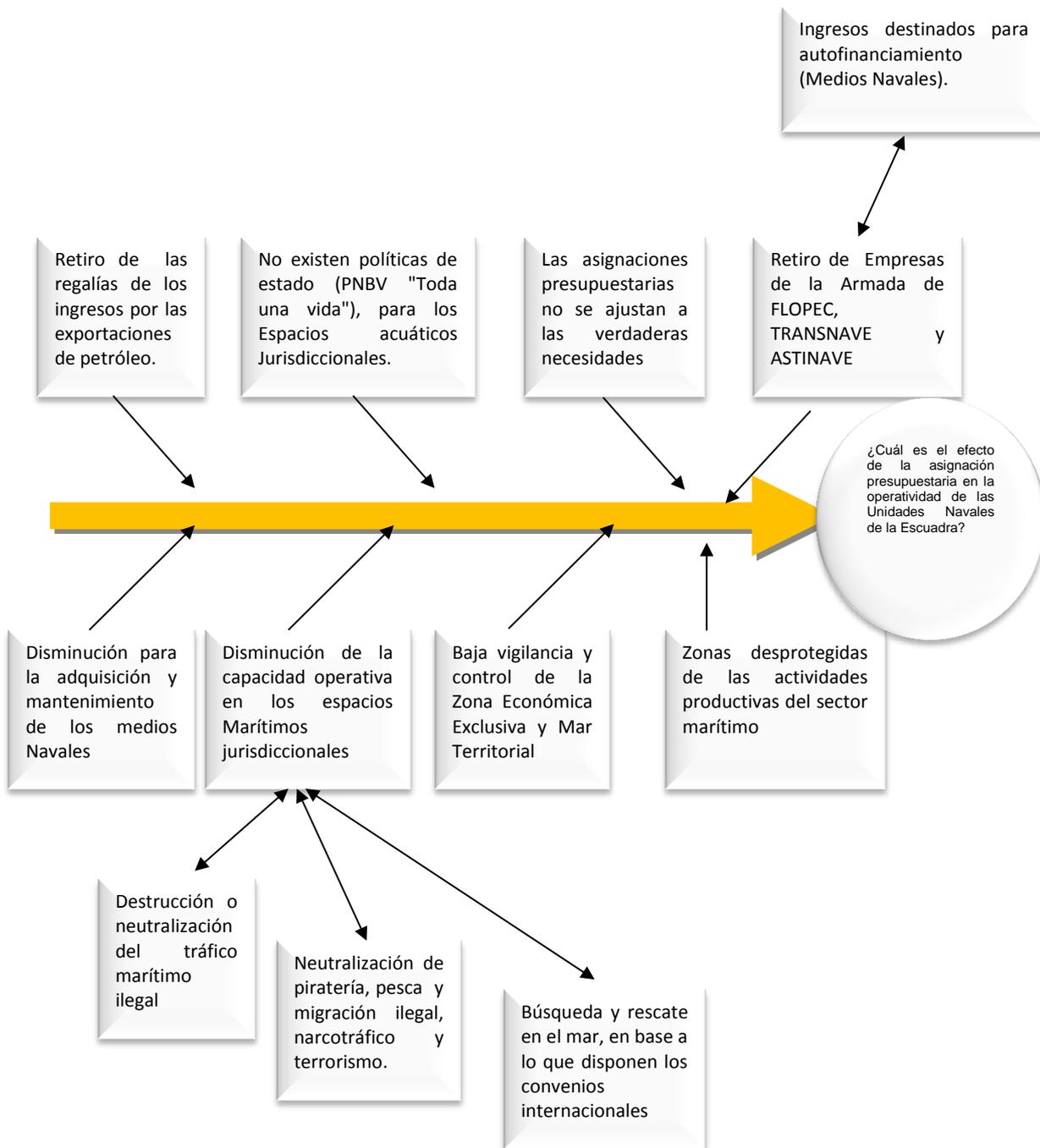
### **Establecimiento de la Matriz de Causa y Efecto**

El concepto de causa y efecto está basado en el principio básico de causalidad<sup>2</sup> consiste en determinar si los resultados y las tendencias observadas en una investigación son causados por un factor que deriva de otro, es decir que no hay efecto sin causa, al igual que no hay estímulo sin respuesta. Este principio se estudia junto con el principio de mentalismo, ya que el EFECTO de no asignar recursos económicos a la Armada del Ecuador, tiene su CAUSA en el deterioro del Poder Naval que impiden cumplir con la misión de la Fuerza Naval.

Por lo anteriormente mencionado, nos permitimos señalar una matriz de causa efecto, donde se evidencia el problema:

---

<sup>2</sup> La causalidad es el principio o el origen de algo. Este principio se utiliza para nombrar a la relación entre una causa y su efecto y puede utilizarse en todos los ámbitos de una investigación.



**Figura 1** "Matriz de causa y efecto"

## Estado del Arte

### Mundial.

Referido a la seguridad marítima y sus beneficios a la Unión Europea, María Zamora en su estudio: “La economía azul de la Unión Europea y la Seguridad Marítima” (Zamora, 2014), menciona:

La economía azul exige una actuación previa sobre la seguridad marítima. Hacer productivo el medio marino conlleva garantizar que las operaciones que se realizan en el mismo gozan de las garantías mínimas y respetan el marco regulador vigente. La seguridad marítima ha de ser uno de los pilares sobre los que se desarrolle la “economía azul. Todas las iniciativas sobre el medio marino han de tomar como referencia la seguridad marítima.

En referencia a la asignación de recursos para la Defensa en España, Gimeno García expresa en su tesis doctoral el peligro de los recortes presupuestarios sin un análisis global:

Pero también hay que tener cuidado con la otra vertiente del problema, es decir, las demandas de recorte del Presupuesto de Defensa, que igualmente se presentan con una aritmética sencilla, meticulosa y precisa. Seguidamente, debe acordarse una estrategia para reforzar la paz y defendernos contra esas amenazas y en este aspecto, el Presupuesto de Defensa no debe versar acerca de una simple aritmética de gastos. (Gimeno García-Lomas, 2010)

Es fundamental, que el proceso de formación y aprobación del Presupuesto de Defensa, consista en un análisis riguroso del Gasto Militar, realizado por el Parlamento de cada Estado, con el fin de ajustarlo a la soberanía democrática. En estos procesos de transición que estudiamos, tiene que haber una tendencia nítida hacia la armonía, además de la debida subordinación y confianza en las relaciones entre la Sociedad, el Gobierno y las Fuerzas Armadas, lo cual constituye un logro del proceso de normalización del sistema democrático. (Gimeno García-Lomas, 2010)

También menciona aspectos relevantes de la situación mundial, especialmente desde el inicio del nuevo siglo:

A partir del año 2000, se aumenta el gasto militar en todo el mundo, pero sobre todo destacan los incrementos de los presupuestos militares de EEUU y de la Federación Rusa. Otras regiones donde se aumentó también, fueron África y el sur de Asia, donde la tensión M indo-pakistaní, reflejó un incremento del 23 % para la región en su conjunto. Esta tendencia se vio reforzada tras los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001. (Gimeno García-Lomas, 2010)

Así mismo sostiene el porqué de manera general, un país se beneficia al contar con medios para la seguridad y defensa:

La Economía de la Defensa se centra en la asignación de sus recursos y también, cómo estos recursos afectan a la distribución de la renta, al crecimiento económico y a la seguridad propia y común. (Gimeno García-Lomas, 2010)

Por otra parte, José Jiménez y Antonio Martínez, en su tesis doctoral relacionada a los efectos de la inversión en defensa nacional en España, también destacan la relación entre compra y mantenimiento de medios militares, con el presupuesto destinado por el Estado.

La demanda de productos y servicios de la defensa está limitada por el importe que el presupuesto del Estado dedica a la defensa, y en particular por las partidas destinadas a la inversión, que comprenden la adquisición de bienes y equipos, material y repuestos, la investigación y el desarrollo de nuevos productos, y de los gastos de operación y mantenimiento que generan estos sistemas tras su despliegue. (Jiménez & Martínez, 2016).

### **Regional.**

José Robles en su artículo sobre “Asignación de recursos para la Defensa Nacional”, relacionado a la Armada de Perú, expresa claramente la relación de presupuesto versus la operatividad de los medios de Fuerzas Armadas:

La austeridad presupuestaria ha generado igualmente la existencia de importantes problemas estructurales con impacto no solo en la adquisición de bienes para la defensa, sino también en la adecuada disponibilidad y operatividad de los mismos. También es importante, la consideración de la suma

de gastos en funcionamiento de inversión, y su evolución, como un índice de la productividad y operatividad de las Fuerzas Armadas. Se puede apreciar que la operatividad está muy ligada a la evolución de las dotaciones presupuestarias anuales. (Robles, 2016)

William Vargas y Enit Godoy, en relación al impacto del gasto de Defensa en el crecimiento económico de Colombia, destaca la responsabilidad de las autoridades en la asignación de recursos para la seguridad y defensa:

Esto ha significado que, dentro del presupuesto de la nación, el gasto público en defensa sea una cifra importante cada año. Los gobernantes como el presidente de la república, el ministro de defensa y de hacienda, los senadores, los representantes que han pertenecido a la sección segunda del senado y la cámara, y los comandantes de las diferentes fuerzas, son las personas que han planeado y sustentado el gasto de la defensa para el sostenimiento de las Fuerzas Armadas, gasto que se soporta en la seguridad nacional (Vargas & Godoy, 2013).

### **Nacional.**

Respecto a Ecuador, Bertha García, en un artículo para la Red de Seguridad y Defensa de América Latina, (RESDAL) en 2004, manifiesta que no existe un método de asignación de recursos especialmente para Defensa, sino techos presupuestarios por sectores, e indica:

Pero para evitar el techo presupuestario y poder tener acceso a mayores recursos se desata un intenso período de negociaciones políticas, que incluye el cabildeo. Entonces se desata un proceso de negociación entre cada institución pública (ramas de las Fuerzas Armadas) y el Ministerio de Economía. Cuando no se alcanza un acuerdo, el Ministerio de Economía impone su criterio y envía su versión en la proforma del presupuesto para su aprobación. (García, 2004)

Esta situación se mantiene hasta la actualidad, para obtener recursos presupuestarios por parte de Fuerzas Armadas, dado que en el Ecuador no se ha establecido procedimientos técnicos para la planificación de presupuestos destinados a

Fuerzas Armadas, basados en conceptos generados por la ciencia de la Economía de la Defensa, circunstancia que toma fuerza a nivel mundial.

### **Fundamentos teóricos**

Como se mencionó en el marco teórico, la Economía de la Defensa se centra en la asignación de sus recursos y también, cómo estos recursos afectan a la distribución de la renta, al crecimiento económico y a la seguridad propia y común. Lo importante de este concepto es precisamente atar de manera metodológica, a todas las acciones que son responsabilidad del Estado respecto a la defensa y seguridad, con la generación de crecimiento económico mediante los medios que para el efecto deben destinarse.

Es preciso establecer que una asignación presupuestaria para la Defensa, que no tenga una base metodológica, relacionada a necesidades reales de seguridad de un Estado y de sostenimiento de los medios que cubran estas necesidades, se diluirá en atender a corto plazo, requerimientos básicos de mantenimiento y operación de las unidades, sin considerar la progresión de la obsolescencia logística, que no es más que el incremento de los costos de los repuestos e insumos, por el grado de su uso en el transcurso del tiempo.

A nivel global, en muchos países se va tomando conciencia de esta situación instaurando en leyes y normativas diferentes formas de asignación de recursos, ligados a metodologías prácticas de planificación y desarrollo de fuerzas militares, de las que se derivan la cantidad real de medios necesarios para enfrentar amenazas internas y externas de un país, y el presupuesto necesario para mantener y renovar las mismas, para contar en todo momento con capacidades definidas para el control de los espacios jurisdiccionales.

España, Colombia o Perú, como se mencionó anteriormente, son países que han modificado su concepción de políticas de defensa, haciendo que al más alto nivel se generen verdaderas estrategias que mejoren las condiciones de las Fuerzas Armadas, para cumplir las tareas que se derivan del contexto local o internacional, el cual, dicho sea de paso, es cambiante.

Un Estado no debe caer en el juego de asignar recursos para defensa de manera aleatoria, reduciendo o incrementando los mismos dependiendo de criterios

personales y la simple disponibilidad, dado que la falta de planificación a la larga tendrá dos consecuencias: un elevado costo de recuperación y mantenimiento de los medios disponibles, o un deterioro y pérdida de los mismos.

Cabe enfatizar categóricamente, como se ha mencionado en el caso español o peruano, que los recursos asignados para seguridad de un Estado no son un gasto, sino una inversión, dadas las repercusiones directas en la confianza que se genera en los sectores productivos al percibir el control y apoyo de la fuerza pública en sus actividades diarias, lo que incide en el desarrollo nacional y el crecimiento económico de una nación.

Así mismo, en los casos mencionados a nivel internacional, se ha evidenciado la relación directa entre presupuesto asignado y el nivel operatividad de los medios militares, cuya disminución de disponibilidad en épocas anteriores tuvieron como causa la austeridad de recursos, situación que se ha revertido, por ejemplo, en el caso del Perú o de Colombia, con políticas de Estado, que se incluyen desde sus objetivos nacionales permanentes, con lo cual se generan los recursos requeridos.

Derivado de una austeridad de recursos, como se mencionó en el caso español, la demanda de productos y servicios de la defensa está limitada por el presupuesto disponible, es decir que la ciudadanía demanda de esa seguridad, pero el Estado, quien es el responsable de ofertarla será el que equilibre la oferta con la demanda, analizando la verdadera dimensión de la fuerza pública que requiere para cumplir ese fin.

Queda clara la responsabilidad de las autoridades, que, a nivel político e institucional, a los más altos niveles, deben canalizar de una manera eficiente y oportuna la asignación de recursos, así como también proyectar la concientización del apoyo de la población en políticas de seguridad, entre las cuales está la asignación de recursos para cumplirlas, con el consecuente beneficio del país.

En Ecuador, el establecimiento de presupuestos mediante asignaciones basadas en techos presupuestarios, que no tienen un fundamento técnico o metodológico, ha sido la forma utilizada hasta la actualidad, siendo el sector de la defensa uno de los más afectados, con períodos en los que ha contado con un aceptable nivel de recursos y otros con escasas asignaciones, generando incertidumbre, cambios continuos en la planificación y deterioro de sus medios.

Específicamente, las reducciones presupuestarias han afectado a la Armada del Ecuador, especialmente a las Unidades de la Escuadra Naval, a la cual le redujeron solo en el año 2015 el 60 % del asignado en el año 2014, incidiendo en el mantenimiento de estas unidades, por lo que, establecer la consecuente afectación en la operatividad de las mismas, será la pauta para estrategias para la obtención de recursos presupuestarios de manera continua y equilibrada, tomando como marco de referencia a las concepciones estratégicas de los países vecinos en los cuales se ha institucionalizado de manera estructurada las políticas de estado, de las cuales se derivan la leyes que soportan el accionar de Fuerzas Armadas, y la aplicación de la Economía de la Defensa para la asignación de presupuestos para su funcionamiento.

## **Marco Conceptual**

### **Asignación presupuestaria.**

Las asignaciones presupuestarias son componentes integrales de un plan financiero o presupuestario, de todas las organizaciones. Indican el nivel de recursos que una organización promete a un departamento o programa. Sin límites de asignación, los gastos pueden superar los ingresos y dar lugar a déficits financieros. (Rickman, 2017)

Una asignación presupuestaria es la cantidad de fondos asignados a cada línea de gastos. Un presupuesto es un plan financiero para estimar los ingresos y gastos de un período específico de tiempo. Se trata de una herramienta de gestión y planificación, no sólo de un documento contable. Ayuda en la asignación de recursos. (Rickman, 2017).

### **Presupuesto.**

El presupuesto es la herramienta que le permite al sector público cumplir con la producción de bienes y servicios públicos para satisfacción de las necesidades de la población de conformidad con el rol asignado al Estado en la economía y sociedad del país, (ASIP 2012. Citado en William Vargas 2013).

### **Desarrollo de asignaciones presupuestarias.**

Los presupuestos se desarrollan normalmente por períodos de 12 meses. En el desarrollo de un presupuesto, los ingresos suelen ser estimados por primera vez para determinar el nivel de recursos que estarán disponibles en el próximo ejercicio presupuestario. Basado en la estimación de recursos, los límites de gasto, también llamados asignaciones presupuestarias, son asignadas a cada categoría de presupuesto. En el desarrollo de las asignaciones presupuestarias, todas las necesidades se tienen en cuenta y las decisiones se toman basados en la mejor forma de asignar el dinero disponible. (Rickman, 2017).

### **Operatividad.**

Capacidad de producir algo el efecto que se pretendía. (RAE, 2017)

### **Operatividad de las Unidades Navales.**

Disposición en una unidad naval de los equipos y sistemas en óptimo estado de funcionamiento, para su empleo en operaciones navales, contando con las capacidades de navegar, detectar y combatir, a fin de cumplir el rol para el cual fue creada.

### **Economía de la Defensa.**

Es el estudio de la asignación de recursos, distribución del ingreso, crecimiento económico y estabilización aplicado a los temas relacionados con la defensa; determina la eficiencia y el costo de oportunidad de las diversas alternativas de inversión y gasto en defensa, empleando teorías y herramientas de economía aplicada; procura alcanzar un nivel óptimo de la Defensa como bien público<sup>3</sup> con recursos determinados. (Valiño, 1997)

## **Marco legal**

---

<sup>3</sup> Entre los expertos de la Ciencia Política, de la Economía y del Derecho, el concepto de “bien público” hace referencia a la propiedad del Estado sobre la “res publica” (cosa pública) y su uso de carácter general, sin distinción alguna para los ciudadanos y habitantes de un determinado territorio (nacional, regional o local). La teoría económica moderna precisa que para que un bien sea considerado público, debe poseer dos características: no ser excluyente y no poseer rivales. (Acosta, 2010)

## **Respecto a la Asignación Presupuestaria.**

### ***Constitución de la República del Ecuador.***

La Constitución del Ecuador (Constitución, 2008) no menciona maneras específicas de asignar recursos presupuestarios al sector Defensa o de manera directa a Fuerzas Armadas. Dentro de este instrumento legal se menciona de manera general la asignación de presupuestos dentro del Capítulo Segundo, relacionado a políticas públicas, servicios públicos y participación, en su Art. 85, numeral 3, que indica: “El Estado garantizará la distribución equitativa y solidaria del presupuesto para la ejecución de las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos”.

Al ser la seguridad en todos sus ámbitos, entre ellos la seguridad de las actividades marítimas y el cuidado de sus recursos, un servicio público, este es el fundamento de asignar el presupuesto necesario para los medios que requiere la Armada para cumplir con esta responsabilidad como parte del Estado.

Además, en el Art. 280 menciona lo siguiente: “El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos”, relacionado con lo que indica el Art. 293: “La formulación y la ejecución del Presupuesto General del Estado se sujetarán al Plan Nacional de Desarrollo”. Por lo tanto, es la base para una adecuada implementación de programas proyectos con la debida planificación y asignación presupuestaria, dentro de los cuales estarán los medios navales, pero dentro de políticas de Estado claras, relacionadas directamente al bien público de la defensa y la seguridad en el mar, que aporten al desarrollo y crecimiento económico de la nación.

### ***Ley Orgánica de la Defensa Nacional.***

La Ley Orgánica de la Defensa Nacional, (Congreso Nacional, 2007) dentro de las atribuciones del Ministro de Defensa determina en su Art. 10 literal j): “Conocer y resolver sobre las proformas presupuestarias presentadas por el Ministerio de Defensa Nacional, Comando Conjunto, Fuerzas Terrestre, Naval y Aérea y sus entidades adscritas o dependientes, aplicables al presupuesto general del Estado”.

Además, dentro del Art. 16 literal e) indica: “Conocer, resolver y dar el trámite correspondiente a las proformas presupuestarias, presentadas en su seno por el

Comando Conjunto, las Fuerzas Terrestre, Naval y Aérea, aplicables al presupuesto de la H. Junta de Defensa Nacional para el fortalecimiento del poder militar”

Finalmente, en su Art. 32, en relación a las atribuciones y obligaciones de los Comandantes Generales de Fuerza, indica en su literal e): “Determinar las políticas para la elaboración del reglamento orgánico y el presupuesto de la Fuerza, así como los reglamentos de gestión internos de la misma”.

Como se puede notar, se mencionan responsabilidades de las autoridades en el sector de la Defensa sobre decisión y conocimiento de presupuestos para las Fuerzas Armadas, pero en ningún artículo se menciona una metodología de asignación presupuestaria que permita un adecuado sostenimiento de los medios.

### ***Agenda política de la Defensa.***

De acuerdo a lo mencionado en la Agenda Política de la Defensa, (Ministerio de Defensa, 2013), derivado del Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2017, y del Plan Nacional de Seguridad Integral, se establece el objetivo No.1: “Garantizar la Defensa de la Soberanía e Integridad Territorial y participar en la seguridad integral”, el cual incluye la Política 7 que indica: “Fortalecer la estructura de la defensa en el marco de la institucionalidad del estado democrático”; en esta política una de sus estrategias es: “Impulsar la gestión eficiente de los recursos basado en criterios de economía de la defensa y optimización de capacidades”, sin embargo esta estrategia no es aplicada hasta el momento.

### **Respecto a la operatividad de las unidades navales.**

En relación a la operatividad de las unidades navales, no existe un marco legal definido que hable sobre este aspecto, pero este campo está inmerso en el Concepto Estratégico Marítimo promulgado por la Armada, en donde se establece un parámetro mínimo de operatividad como tarea de la Dirección General de Logística, de la siguiente manera: “Garantizar el mantenimiento de las Unidades de Superficie, Submarinas, Aeronavales, Guardacostas, unidades de Infantería de Marina, Diques y Remolcadores, a fin de mantener un 75 % de operatividad” (Armada Ecuador, 2014).

Sin embargo, de esta meta planteada, lo ideal para cumplir las tareas de seguridad marítima sería que el porcentaje de operatividad para todas las unidades navales se acerque de manera constante al 100 %; pero esta forma de concebir la operatividad no es tan simple, ya que inicialmente ligado a los objetivos nacionales y a

la economía de la defensa se debe determinar cuál es la cantidad real de medios que se requiere para brindar el beneficio apropiado de parte del bien público defensa, en este caso, a todo el sector marítimo, utilizando la herramienta de planificación y desarrollo de Fuerzas.

### Variables

En resumen, se puede apreciar el cuadro de variables en la Tabla 1, con sus respectivas dimensiones, indicadores y el método de investigación a ser empleado.

**Tabla 1**

*Cuadro de Variables*

| VARIABLE                  | DIMENSIONES   | INDICADORES   | MÉTODO                                   |
|---------------------------|---|---|--|
| Asignación presupuestaria | <b>Distribución:</b> Asignación por actividades.      | Asignación entregada /<br>Asignación utilizada              | ENCUESTA /<br>ANÁLISIS DE<br>CONTENIDO   |
|                           | <b>Metas:</b><br>Fines de la asignación.              | Meta obtenida / Meta planificada                            |  |
|                           | <b>Priorización:</b> Asignación por Unidades Navales. | Asignación priorizada /<br>Asignación necesaria             |  |
| Operatividad              | Capacidad para navegar.                               | Equipos y maquinaria<br>% operativo                         | ENTREVISTA /<br>ANÁLISIS DE<br>CONTENIDO |
|                           | Capacidad para combatir.                              | Sistemas de armas<br>% operativo                            |  |
|                           | Capacidad para detectar.                              | Sensores<br>% operativo                                     |  |
|                           | Capacidad de mando y control.                         | Sistemas de control<br>% operativo                          |  |
|                           | Capacidad MIO/OCTI.                                   | Material MIO <sup>4</sup> /OCTI <sup>5</sup><br>% operativo |  |

### Hipótesis

La asignación presupuestaria en niveles insuficientes a los requeridos en los últimos años, tiene un efecto negativo en la operatividad de las Unidades Navales de la Escuadra, y su disponibilidad para las operaciones, lo que repercute en el cumplimiento de las tareas asignadas a la Armada, de defensa de la soberanía y la integridad territorial, de protección de los intereses marítimos nacionales, y en el apoyo al desarrollo y crecimiento económico del país.

<sup>4</sup> MIO Por sus siglas en inglés, Operaciones de Interdicción Marítima

<sup>5</sup>OCTI Operaciones Contra el Tráfico Ilícito

## CAPÍTULO III

### METODOLOGÍA

#### Tipo de Investigación

Se enmarca en la utilización de un método de análisis y síntesis, combinando el análisis cualitativo y el cuantitativo, orientado a determinar la relación de las asignaciones presupuestarias con la operatividad de las unidades navales, que incluye encuestas y análisis de contenido, aplicado a las variables planteadas.

Se emplearán los siguientes métodos para el procesamiento de la información: obtención de la información, definición de variables, definición de herramientas estadísticas, procesamiento de datos y análisis de los resultados con la utilización de programas estadísticos

El universo será: los comandantes de las unidades navales, los oficiales jefes de operaciones y responsables del mantenimiento en la Armada.

#### Población y Muestra

La población para la encuesta corresponde a los señores oficiales que en los últimos 5 años han cumplido como comandantes de las unidades de la Escuadra y jefes de operaciones, a los que se suman los oficiales encargados de mantenimiento en el sector logístico de la Armada, con un total de 120 oficiales, considerando que han evidenciado la relación del presupuesto asignado con la operatividad de las unidades. La desviación estándar que se toma como referencia como nivel deseado de confianza es de 0,05, con un valor de Z, como nivel de significación dado, de 1,65, y un error permisible  $\beta$  de 5 %. Se utiliza la fórmula siguiente para cálculo del tamaño de la muestra con una población finita que tiene una varianza conocida:

$$n = \frac{Ns^2}{\frac{(N-1)\beta^2}{Z^2} + s^2}$$

dónde:  $n$  es el tamaño de la muestra  
 $N$  población  
 $S$  estimado de la desviación estándar  
 $\beta$  error permisible  
 $Z$  valor de significación para un  $\alpha = 0,05$

La selección del tipo de muestreo es probabilística, con un muestreo aleatorio simple. De acuerdo a la fórmula planteada se obtienen los resultados de la muestra según la Tabla 2.

**Tabla 2**

*El tamaño de la muestra*

| INDICADOR | SIGNIFICADO  | VALORES |
|-----------|--|---------|
| N         | Población  | 120     |
| S         | Estimado de la desviación estándar                           | 95 %    |
| $B$       | Error permisible   | 5 %     |
| Z         | Valor de Z para un valor de significación de $\alpha = 0,05$ | 1,65    |
| N         | Tamaño de la muestra calculada                               | 36      |
| N         | Muestras tomadas   | 36      |

Las personas consideradas para la encuesta se muestran en el cuadro de involucrados de la Tabla 3:

**Tabla 3**

*Cuadro de involucrados*

| GRUPO INDIVIDUO         | TAMAÑO GRUPO (N) | TAMAÑO MUESTRA (n) | TIPO MUESTREO | MÉTODO TÉCNICA |
|-------------------------|------------------|--------------------|---------------|----------------|
| Comandantes de Unidades | 12               | 12                 | Aleatorio     | Encuesta       |
| Jefes de Operaciones    | 12               | 12                 | Aleatorio     | Encuesta       |
| Técnicos de DIGMAT      | 12               | 12                 | Intencional   | Encuesta       |
| <b>Total</b>            | 36               | 36                 |               |                |

## **Métodos y Tipos de muestreo**

### **Enfoque cuantitativo.**

- Método:
  1. Tabulación: por unidad, estado porcentual de operatividad durante cinco años en el período 2012 – 2016.
  2. Análisis de contenido: verificar y compilar información anual de asignación presupuestaria en el período 2012 - 2016.
  3. Utilización de programa econométrico Gnu Regression, Econometrics and Time-series Library, GRETL: se utilizará la función de mínimos cuadrados ordinarios, para establecer la relación entre las variables, su significación e incidencia y la presentación de su evolución de manera gráfica.

### **Enfoque cualitativo.**

- Método:
  1. Encuesta: relacionada al efecto del presupuesto sobre la operatividad de las unidades navales.
  2. Análisis de contenido: situación de otras Armadas. Causas de índole económico, político e institucional de la falta de presupuesto.
  3. Revisión literaria: análisis de reportes operativos y documentos presupuestarios.

Al final de la ejecución de la metodología se contará con datos que permitan tabular y relacionar:

a) Evidencia obtenida de la encuesta, de datos presupuestarios asignados para el mantenimiento de la Escuadra Naval, y de reportes de operatividad por cada unidad en el período estudiado.

b) Evidencia obtenida de las directrices institucionales y de políticas presupuestarias de la Armada del Ecuador y de otras Armadas.

## **Técnicas e instrumentos de recolección de información**

1. Encuesta a Comandantes Jefes de Operaciones de las Unidades Navales y a personal encargado de mantenimiento de la Dirección General de Logística.
2. Análisis de contenido institucional y de realidades a nivel mundial y regional.

## CAPÍTULO IV

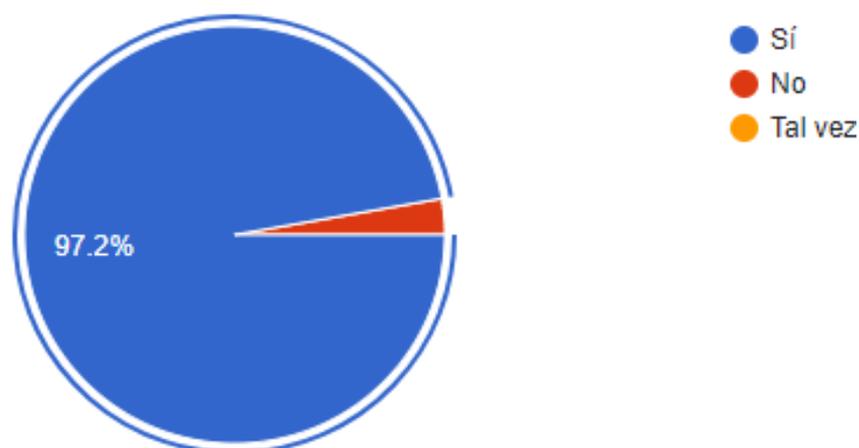
### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

#### Presentación de los resultados

#### Resultados de la Encuesta.

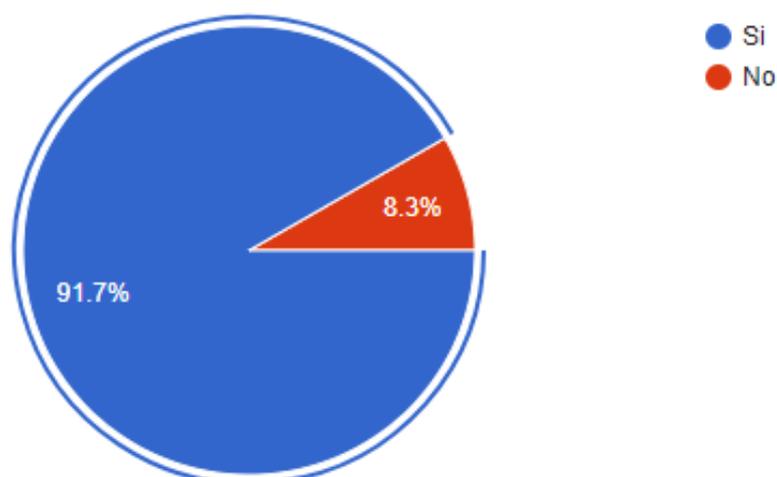
Con la encuesta efectuada para sustentar el efecto de la asignación presupuestaria sobre la operatividad de las unidades navales que se detalla en el Anexo 1, tanto a los señores Comandantes de las Unidades Navales y a oficiales encargados en la Dirección General de Logística, se procesan los datos los cuales arrojan los resultados estadísticos que se muestran a continuación respecto a cada pregunta planteada, para luego realizar un análisis general de estas estadísticas:

La Figura 1 refleja el resultado de que la asignación presupuestaria influye en la operatividad de las unidades navales, con un 97,2 % de encuestados que lo afirman.



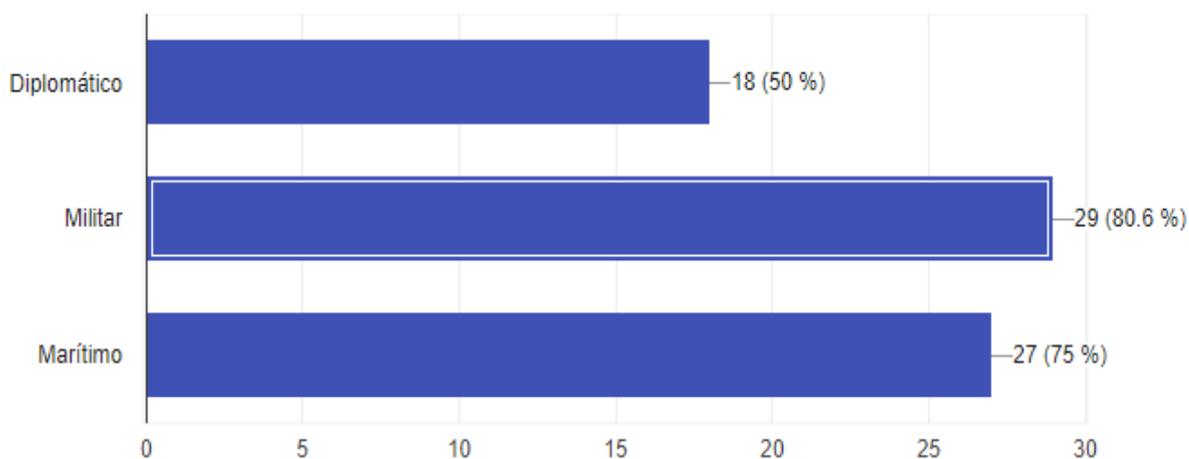
**Figura 1.** Influencia del presupuesto en la operatividad de las unidades

La Figura 2 refleja el resultado de que se dejan de ejecutar tareas de la Armada por la falta de medios, con un 91,7 % de encuestados que lo afirman.



**Figura 2.** Falta de medios ocasiona dejar de ejecutar tareas de la Armada

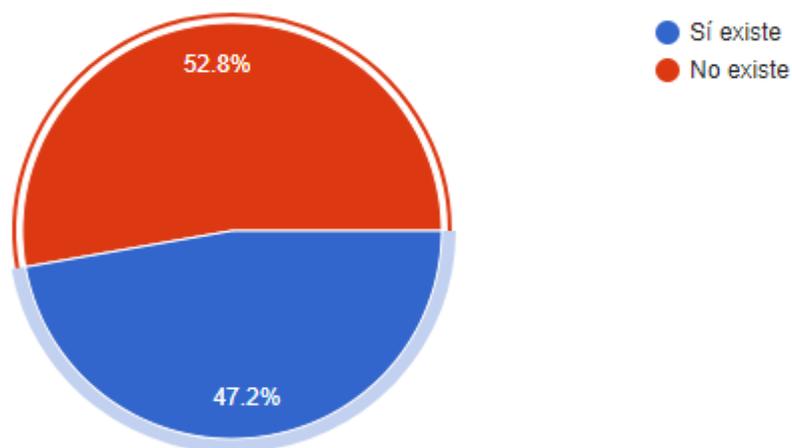
La Figura 3 refleja el resultado de que se dejan de ejecutar los tres roles principales de la Armada por la falta de presupuesto con porcentajes del 50 % para el rol Diplomático, 80,6 % para el rol Militar, y del 75 % para el Rol Marítimo, según los encuestados.



**Figura 3.** Falta de presupuesto no permite ejecutar roles de la Armada

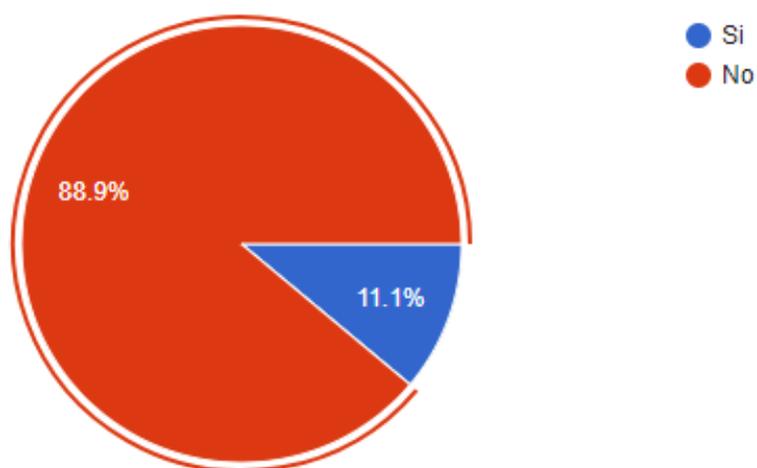
La Figura 4 refleja el resultado de que la mayoría considera con un 52,8 % de que no hay un marco legal definido para asignación de recursos presupuestarios para

Fuerzas Armadas.



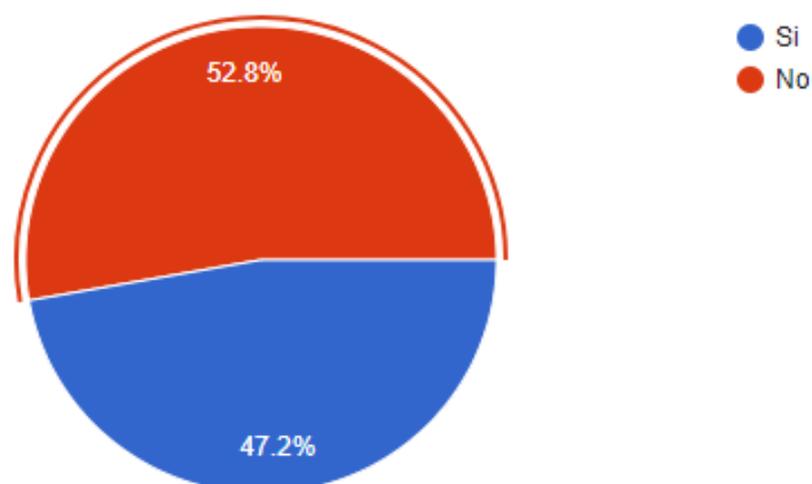
**Figura 4.** Existencia de marco legal para asignar presupuesto a FF.AA.

La Figura 5 refleja el resultado de que un 88,9 % de los encuestados, considera que el sector político no asigna de manera técnica los recursos presupuestarios para el sector operativo de la Armada.



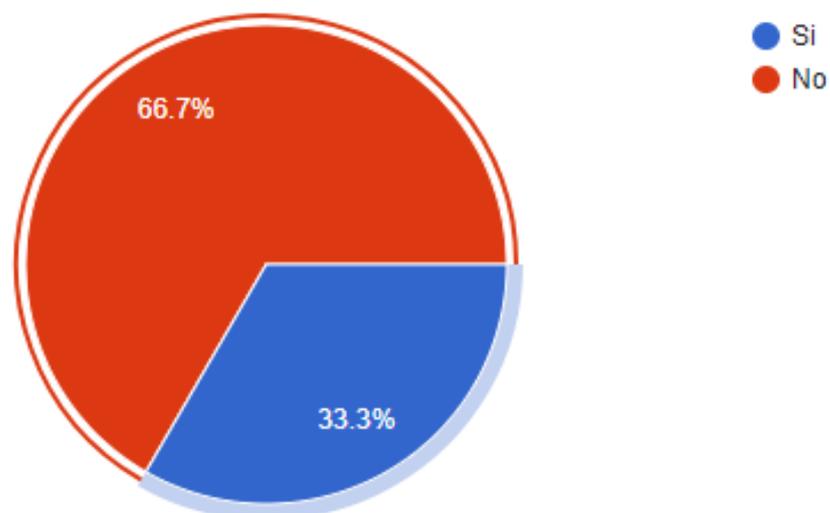
**Figura 5.** Sector político asigna de manera técnica el presupuesto.

La Figura 6 refleja el resultado de que un 52,8 % de los encuestados, considera que la Armada no presenta de manera técnica los recursos presupuestarios para el sector operativo.



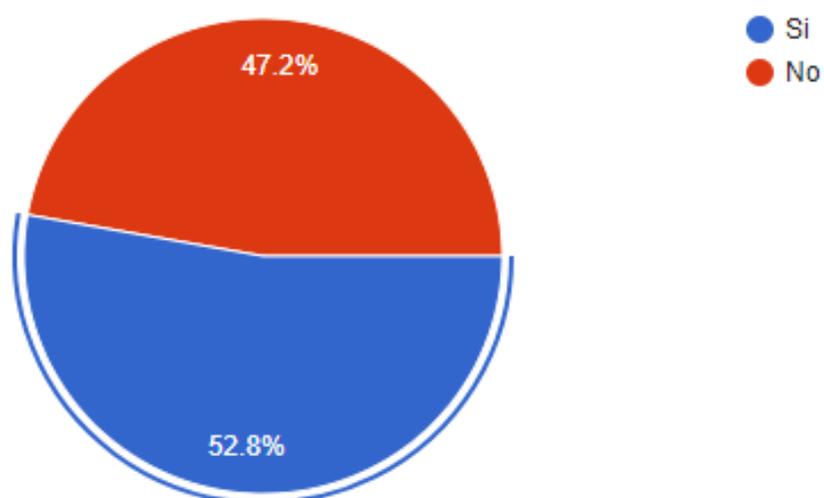
**Figura 6.** La Armada presenta de manera técnica el presupuesto.

La Figura 7 refleja el resultado de que un 66,7 % de los encuestados, considera que no existen políticas de Estado orientadas a la seguridad y protección de los intereses marítimos que permitan la asignación de recursos para este fin.



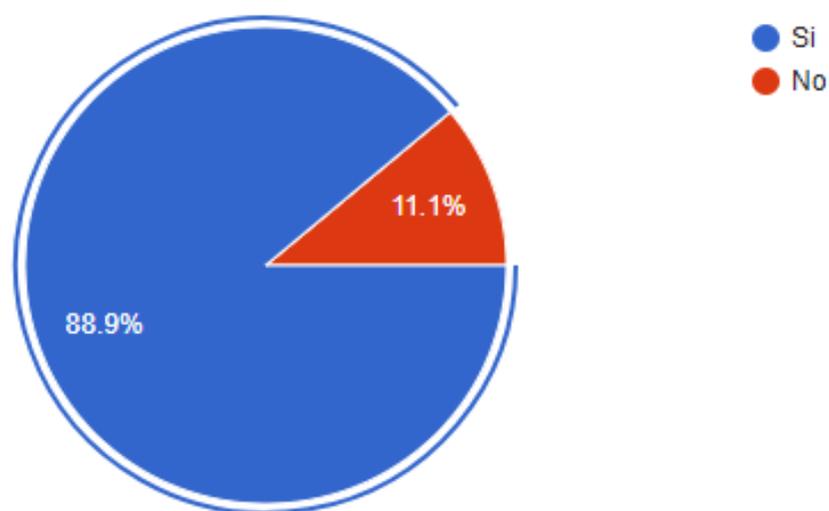
**Figura 7.** Políticas de Estado orientadas a los intereses marítimos.

La Figura 8 refleja el resultado de que un 52,8 % de los encuestados, considera que si existe una ley o normativa para asignación de presupuestos a FF.AA.



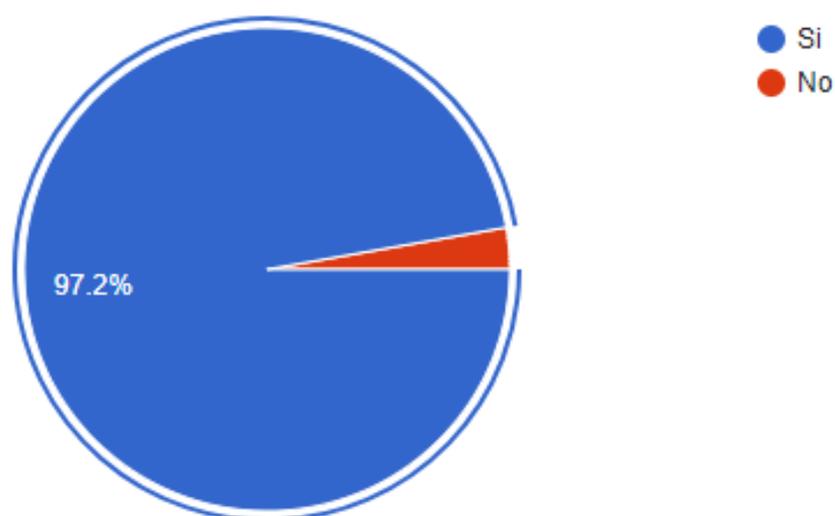
**Figura 8.** Existencia de ley o normativa para asignación de presupuestos.

La Figura 9 refleja el resultado de que un 88,9 % de los encuestados, considera que debe existir una ley que incluya la asignación de presupuestos para cumplir las tareas fundamentales de la Armada.



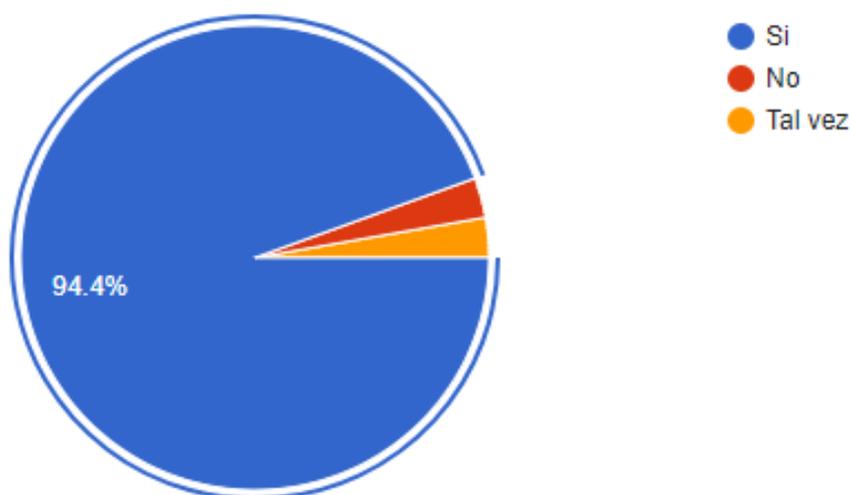
**Figura 9.** Crear ley que incluya asignación de presupuestos a la Armada.

La Figura 10 refleja el resultado de que un 97,2 % de los encuestados, considera que las nuevas amenazas a nivel nacional e internacional requieren de una Armada modernizada para enfrentarlos de manera adecuada.



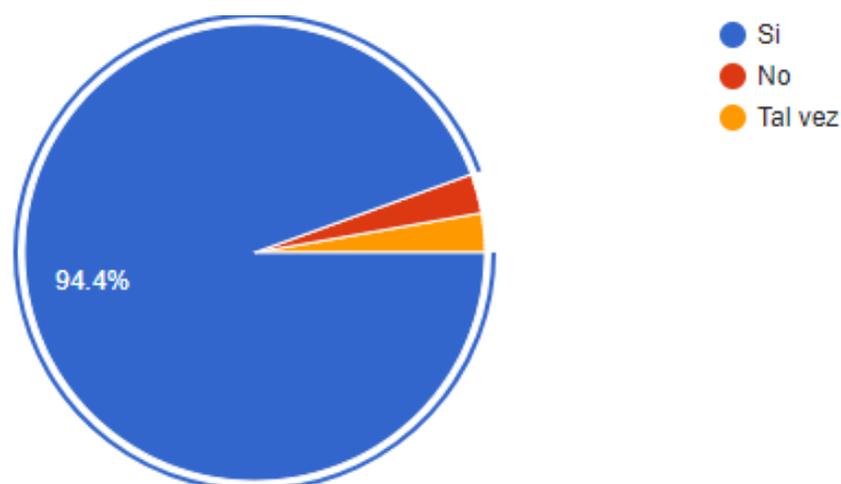
**Figura 10.** Las nuevas amenazas requieren una Armada modernizada.

La Figura 11 refleja el resultado de que un 94,4 % de los encuestados, considera que la economía del Estado y la población tienen beneficios al contar con medios navales que resguarden su soberanía y protejan sus recursos en el mar.



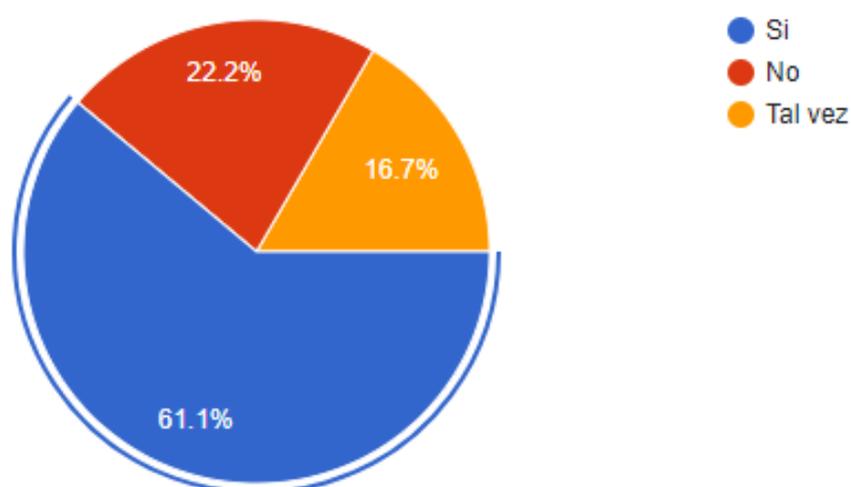
**Figura 11.** La economía del Estado y la población se beneficia.

La Figura 12 refleja el resultado de que un 94,4 % de los encuestados, considera que la protección de los recursos marítimos genera desarrollo y recursos económicos para el país.



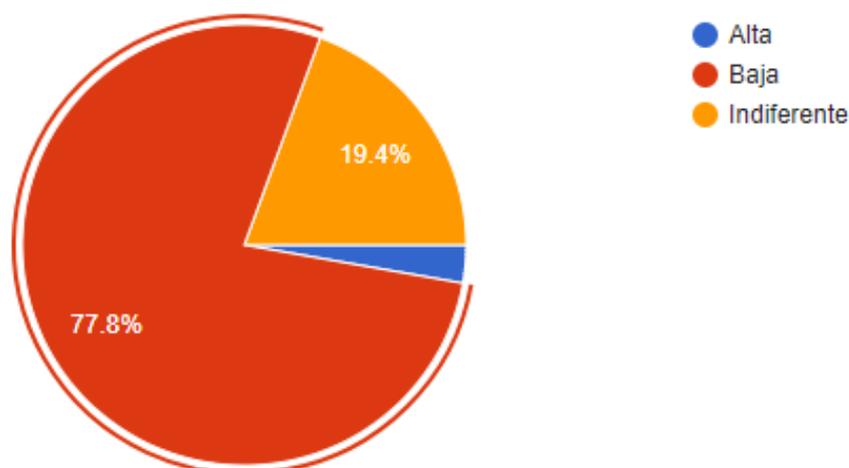
**Figura 12.** Proteger recursos del mar genera desarrollo y crecimiento.

La Figura 13 refleja el resultado de que un 61,1 % de los encuestados, considera que se debe retomar formas de financiamiento como la auto gestión o regalías de la explotación de recursos.



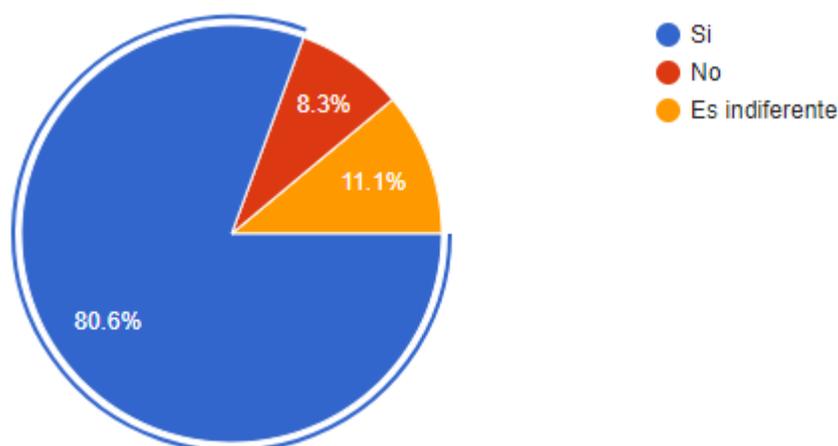
**Figura 13.** Retomar formas de financiamiento como autogestión o regalías

La Figura 14 refleja el resultado de que un 77,8 % de los encuestados, considera que la percepción de seguridad en las actividades del sector marítimo es baja.



**Figura 14.** Percepción de seguridad en las actividades del sector marítimo.

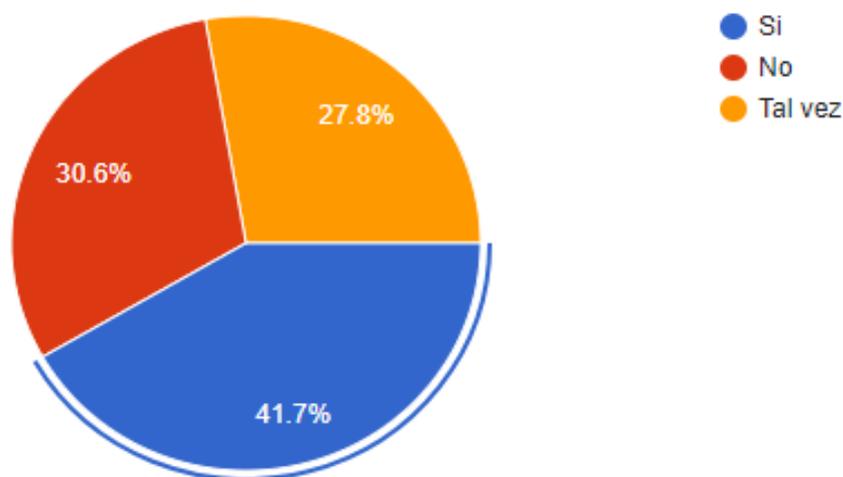
La Figura 15 refleja el resultado de que un 80,6 % de los encuestados, considera que, al no contar con medios operativos que realicen el control de los mares jurisdiccionales, existe pérdida de ingresos en las actividades productivas en el sector marítimo.



**Figura 15.** Pérdida de ingresos en las actividades productivas en el mar.

La Figura 16 refleja el resultado de que un 41,7 % de los encuestados, considera que la Armada si ha realizado el asesoramiento al nivel político para implementar políticas de Estado orientadas al mar y la protección de sus recursos, sin embargo el 30,6 % considera que no se ha realizado, y el 27,8 % considera que tal vez se lo ha realizado, por lo que si sumamos estos dos últimos porcentajes, se entiende que la mayoría considera que no se ha realizado el asesoramiento de manera

adecuada al nivel político.



**Figura 16.** Asesoramiento al nivel político para implantar políticas de Estado.

### **Análisis.**

En general, las respuestas dadas por personal que conoce los requerimientos de las unidades y su empleo en los diferentes roles y tareas, y del personal que tiene la responsabilidad de su mantenimiento, coinciden en un gran porcentaje, en que el presupuesto es un aspecto de suma importancia para mantener las unidades navales, que por su naturaleza requieren valores considerables de recursos económicos que no han sido suficientes los últimos años.

Coinciden en que no hay políticas claras, o una normativa específica para la asignación de presupuesto, partiendo desde los niveles más altos del Estado, de quienes es esta responsabilidad.

Por otra parte, y derivado justamente de la falta de normatividad, se puede observar que, tanto la Armada como el gobierno, no han podido establecer una forma técnica para solicitar y generar los recursos suficientes para contar con un nivel de operatividad óptimo de los medios navales, que permita ejercer la protección de los recursos económicos en sus áreas de responsabilidad.

Como un hecho muy relevante, se puede observar que las opiniones son contundentes al relacionar tres aspectos que son los fundamentos de la propuesta que posteriormente se hará, y que son la poca seguridad percibida por la sociedad,

especialmente en el sector marítimo, las pérdidas económicas que se generan por amenazas que no tienen una oportuna respuesta con medios navales operativos, y por supuesto la falta de políticas de Estado para la protección y explotación de los intereses marítimos, respecto a lo cual la Armada es la responsable de impulsar.

### **Resultados de Información obtenida de documentación institucional**

La Armada del Ecuador realiza el registro de la operatividad de las unidades navales de manera mensual y anual, información que proporciona la Comandancia de Escuadra Naval al Comando de Operaciones Navales. De estos datos se ha tomado en cuenta el período 2012 - 2016, para cada unidad, considerando los componentes establecidos de capacidad para navegar, capacidad para combatir, capacidad para detectar, capacidad de mando y control y capacidad para operaciones contra el tráfico ilícito.

Esta información se la ha relacionado con la asignación presupuestaria entregada para mantenimiento para cada unidad de la Escuadra Naval, constante en el Informe de Ciclo de Vida de las Unidades de Superficie, (DIGLOG, 2016) elaborado por la Dirección General de Logística, referente al período mencionado.

Con estos datos ha sido posible enfrentar para cada buque, el presupuesto asignado en cada año, y la evolución de la operatividad, con lo cual se presentan los resultados estadísticos, obtenidos con el programa econométrico GRET, que reflejan la significación e incidencia entre estas dos variables y como con el paso del tiempo, la poca asignación de recursos recibida no ha logrado incrementar la operatividad en la mayoría de los casos, haciendo que con el paso de los años se torne en un gasto infructuoso.

La tabulación de datos generales de operatividad y de presupuesto anual asignado se muestran en la Tabla 4, los cuales han sido la base para ser procesados en el programa GRET, empleando la función de mínimos cuadrados ordinarios para cada unidad, con lo cual se obtienen resultados estimados de la tendencia de operatividad relacionado al presupuesto asignado, y también la tendencia observada o real de la operatividad, que en la mayoría de los casos refleja bajos porcentajes.

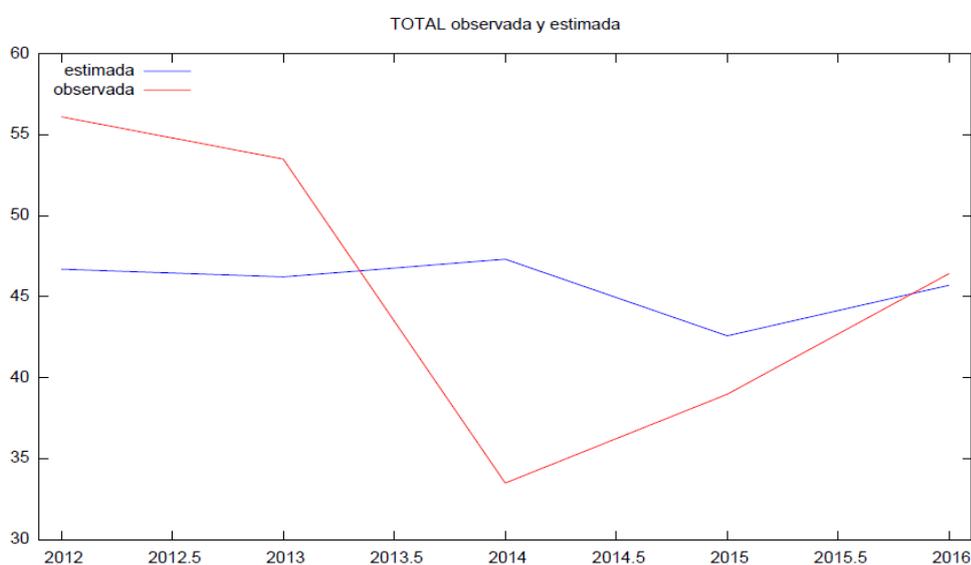
**Tabla 4**  
*Capacidad operativa de las Unidades Navales y presupuesto anual*

| Año  | Unidad | Capacidad para navegar (20%) | Capacidad para combatir (35%) | Capacidad para detectar (30%) | Capacidad de mando y control (10%) | Capacidad OCTI / MIO (5%) | Total Operatividad (100%) | Presupuesto |
|------|--------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------|
| 2012 | FRAPAL | 16,27                        | 14,82                         | 13,37                         | 8,29                               | 3,36                      | 56,11                     | 362.078,00  |
| 2013 |        | 15,15                        | 7,77                          | 18,35                         | 8,17                               | 4,06                      | 53,50                     | 358.358,00  |
| 2014 |        | 0,00                         | 7,77                          | 13,63                         | 7,96                               | 4,14                      | 33,50                     | 366.816,00  |
| 2015 |        | 0,00                         | 7,77                          | 19,00                         | 8,07                               | 4,14                      | 38,98                     | 330.154,00  |
| 2016 |        | 14,16                        | 7,85                          | 12,97                         | 7,90                               | 3,55                      | 46,43                     | 354.351,50  |
| 2012 | FRAMOR | 0,00                         | 14,52                         | 15,22                         | 7,66                               | 2,55                      | 39,95                     | 483.287,00  |
| 2013 |        | 0,00                         | 19,95                         | 24,30                         | 5,00                               | 2,20                      | 51,45                     | 686.732,00  |
| 2014 |        | 16,13                        | 14,37                         | 7,03                          | 7,06                               | 4,55                      | 49,14                     | 786.032,00  |
| 2015 |        | 16,00                        | 8,00                          | 7,69                          | 7,70                               | 4,66                      | 44,05                     | 878.831,00  |
| 2016 |        | 15,00                        | 7,91                          | 11,72                         | 8,27                               | 4,55                      | 47,45                     | 708.720,50  |
| 2012 | CORESM | 0,00                         | 28,00                         | 22,44                         | 8,62                               | 0,00                      | 59,06                     | 62.306,00   |
| 2013 |        | 19,00                        | 32,00                         | 18,00                         | 9,76                               | 0,00                      | 78,76                     | 77.960,00   |
| 2014 |        | 0,00                         | 0,00                          | 6,00                          | 9,76                               | 0,00                      | 15,76                     | 109.469,00  |
| 2015 |        | 0,00                         | 32,00                         | 18,00                         | 9,50                               | 0,00                      | 59,50                     | 113.983,00  |
| 2016 |        | 0,00                         | 32,41                         | 18,87                         | 9,55                               | 0,00                      | 60,83                     | 90.929,50   |
| 2012 | CORGAL | 15,00                        | 0,00                          | 23,24                         | 8,90                               | 4,81                      | 51,95                     | 78.781,00   |
| 2013 |        | 16,00                        | 17,00                         | 12,00                         | 8,91                               | 0,00                      | 53,91                     | 120.287,00  |
| 2014 |        | 0,00                         | 0,00                          | 21,85                         | 8,91                               | 0,00                      | 30,76                     | 101.100,00  |
| 2015 |        | 0,00                         | 0,00                          | 5,89                          | 9,05                               | 0,00                      | 14,94                     | 214.755,00  |
| 2016 |        | 0,00                         | 0,00                          | 5,89                          | 9,15                               | 0,00                      | 15,04                     | 187.911,00  |
| 2012 | CORIOS | 0,00                         | 0,00                          | 0,00                          | 0,00                               | 0,00                      | 0,00                      | 708.692,00  |
| 2013 |        | 0,00                         | 0,00                          | 0,00                          | 0,00                               | 0,00                      | 0,00                      | 577.482,00  |
| 2014 |        | 15,00                        | 5,52                          | 0,00                          | 9,44                               | 4,13                      | 34,09                     | 494.840,00  |
| 2015 |        | 19,79                        | 15,59                         | 10,74                         | 9,80                               | 4,13                      | 60,05                     | 558.536,00  |
| 2016 |        | 19,64                        | 0,00                          | 0,00                          | 9,87                               | 5,00                      | 34,51                     | 488.719,00  |
| 2012 | CORORO | 0,00                         | 0,00                          | 2,55                          | 7,62                               | 0,00                      | 10,17                     | 318.162,00  |
| 2013 |        | 0,00                         | 0,00                          | 0,00                          | 0,00                               | 0,00                      | 0,00                      | 331.544,00  |
| 2014 |        | 14,39                        | 0,00                          | 3,88                          | 9,07                               | 4,11                      | 31,45                     | 303.894,00  |
| 2015 |        | 15,00                        | 0,00                          | 4,01                          | 9,07                               | 0,00                      | 28,08                     | 269.358,00  |
| 2016 |        | 10,00                        | 0,00                          | 0,00                          | 8,91                               | 0,00                      | 18,91                     | 239.192,00  |
| 2012 | LAMCUE | 28,93                        | 3,50                          | 3,28                          | 0,00                               | 0,00                      | 35,71                     | 184.675,00  |
| 2013 |        | 17,00                        | 19,00                         | 25,00                         | 10,00                              | 0,00                      | 71,00                     | 295.628,00  |
| 2014 |        | 0,00                         | 22,00                         | 19,00                         | 10,00                              | 0,00                      | 51,00                     | 730.293,00  |
| 2015 |        | 0,00                         | 0,00                          | 18,00                         | 7,00                               | 4,00                      | 29,00                     | 745.552,00  |
| 2016 |        | 0,00                         | 0,00                          | 0,00                          | 0,00                               | 5,00                      | 5,00                      | 655.968,00  |
| 2012 | LAMUIL | 27,00                        | 21,00                         | 4,00                          | 5,00                               | 0,00                      | 57,00                     | 203.113,00  |
| 2013 |        | 18,00                        | 19,00                         | 32,00                         | 10,00                              | 3,00                      | 82,00                     | 182.189,00  |
| 2014 |        | 19,00                        | 21,00                         | 24,00                         | 10,00                              | 5,00                      | 79,00                     | 164.918,00  |
| 2015 |        | 18,00                        | 20,00                         | 20,00                         | 10,00                              | 3,00                      | 71,00                     | 151.854,00  |
| 2016 |        | 0,00                         | 3,00                          | 18,00                         | 10,00                              | 0,00                      | 31,00                     | 175.518,50  |
| 2012 | LAMQUI | 28,00                        | 33,00                         | 19,00                         | 10,00                              | 5,00                      | 95,00                     | 161.715,00  |
| 2013 |        | 20,00                        | 26,00                         | 10,00                         | 9,50                               | 5,00                      | 70,50                     | 157.234,00  |
| 2014 |        | 20,00                        | 27,00                         | 8,00                          | 8,50                               | 4,00                      | 67,50                     | 136.897,00  |
| 2015 |        | 16,00                        | 21,00                         | 9,00                          | 9,00                               | 0,00                      | 55,00                     | 136.173,00  |
| 2016 |        | 17,00                        | 21,00                         | 10,00                         | 9,00                               | 0,00                      | 57,00                     | 148.004,75  |
| 2012 | TANATA | 33,35                        | 31,22                         | 10,00                         | 5,00                               | 0,00                      | 79,57                     | 45.253,00   |
| 2013 |        | 29,00                        | 30,00                         | 7,00                          | 4,50                               | 0,00                      | 70,50                     | 246.043,00  |
| 2014 |        | 26,00                        | 28,00                         | 7,00                          | 4,22                               | 0,00                      | 65,22                     | 235.855,00  |
| 2015 |        | 31,72                        | 20,00                         | 10,00                         | 4,13                               | 0,00                      | 65,85                     | 204.050,00  |
| 2016 |        | 30,33                        | 20,00                         | 10,00                         | 4,01                               | 0,00                      | 64,34                     | 182.800,25  |
| 2012 | TANQUI | 36,81                        | 31,33                         | 10,00                         | 4,63                               | 0,00                      | 82,77                     | 40.642,00   |
| 2013 |        | 0,00                         | 25,00                         | 10,00                         | 5,00                               | 0,00                      | 40,00                     | 150.360,00  |
| 2014 |        | 0,00                         | 0,00                          | 10,00                         | 7,00                               | 3,00                      | 20,00                     | 126.780,00  |
| 2015 |        | 34,79                        | 30,71                         | 5,00                          | 4,56                               | 6,65                      | 81,71                     | 110.029,00  |
| 2016 |        | 32,46                        | 10,00                         | 10,00                         | 4,14                               | 7,74                      | 64,34                     | 99.341,00   |
| 2012 | REMCHI | 31,00                        | 21,00                         | 8,00                          | 4,00                               | 0,00                      | 64,00                     | 86.749,00   |
| 2013 |        | 0,00                         | 15,00                         | 9,00                          | 5,00                               | 0,00                      | 29,00                     | 150.664,00  |
| 2014 |        | 0,00                         | 15,00                         | 9,00                          | 5,00                               | 0,00                      | 29,00                     | 322.758,00  |
| 2015 |        | 0,00                         | 0,00                          | 9,00                          | 4,00                               | 0,00                      | 13,00                     | 322.477,00  |
| 2016 |        | 0,00                         | 21,00                         | 9,00                          | 4,00                               | 0,00                      | 34,00                     | 220.662,00  |
| 2012 | TRACAL | 36,51                        | 20,00                         | 10,00                         | 4,91                               | 0,00                      | 71,42                     | 108.374,00  |
| 2013 |        | 0,00                         | 5,00                          | 15,00                         | 5,00                               | 14,63                     | 39,63                     | 201.175,00  |
| 2014 |        | 0,00                         | 20,00                         | 20,00                         | 4,80                               | 3,00                      | 47,80                     | 171.189,00  |
| 2015 |        | 0,00                         | 20,00                         | 9,91                          | 5,00                               | 0,00                      | 34,91                     | 156.347,00  |
| 2016 |        | 35,05                        | 20,00                         | 10,00                         | 5,00                               | 8,00                      | 78,05                     | 159.271,25  |

Nota de Tabla: Fuente (DIGLOG, 2016) (COOPNA, 2016). Elaboración propia

### **BAE<sup>6</sup> presidente Alfaro, FRAPAL.**

Para esta unidad, según la Figura 17, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada en los últimos cinco años, no sobrepasa el 48 %, es decir, de continuar con la tendencia de valores asignados para esta unidad no se llegará a sobrepasar el 50 % de operatividad y difícilmente se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que termina siendo la misma que la estimada en aproximadamente un 48 % en el 2016.

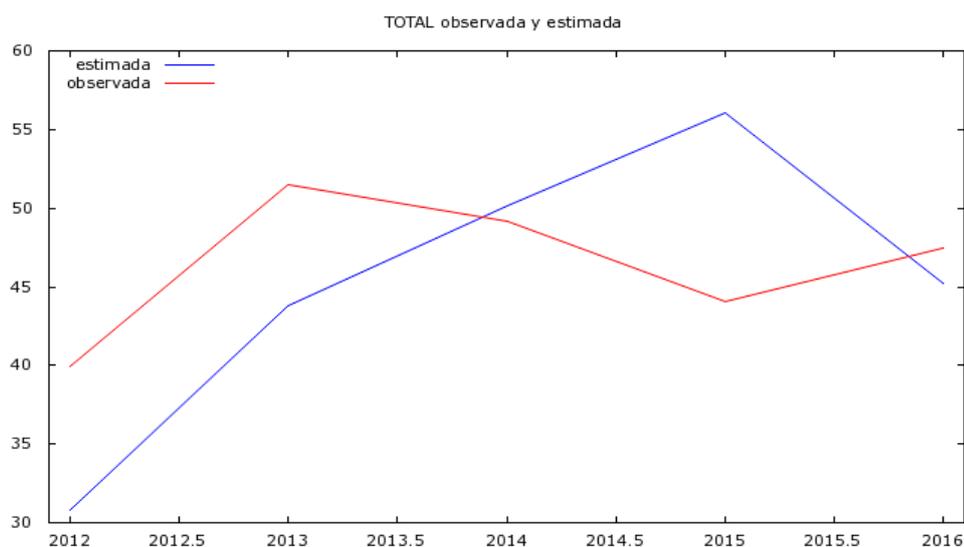


**Figura 17.** Relación de presupuesto anual y operatividad FRAPAL

### **BAE Morán Valverde, FRAMOR.**

Para esta unidad, según la Figura 18, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada va en aumento desde el 30 % en el año 2012, al 55 % en el año 2015 como valor máximo, y luego decae en el año 2016 al 45 % aproximadamente, es decir, de continuar con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo y difícilmente se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que termina en el 47 % en el 2016.

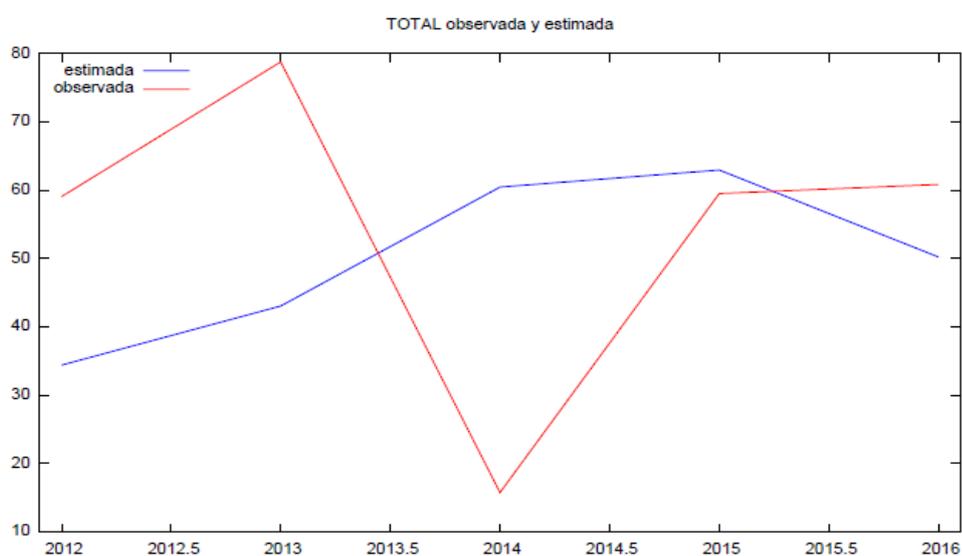
<sup>6</sup> BAE, abreviatura genérica que se da para Buque Armada del Ecuador.



**Figura 18.** Relación de presupuesto anual y operatividad FRAMOR

### ***BAE Esmeraldas, CORESM.***

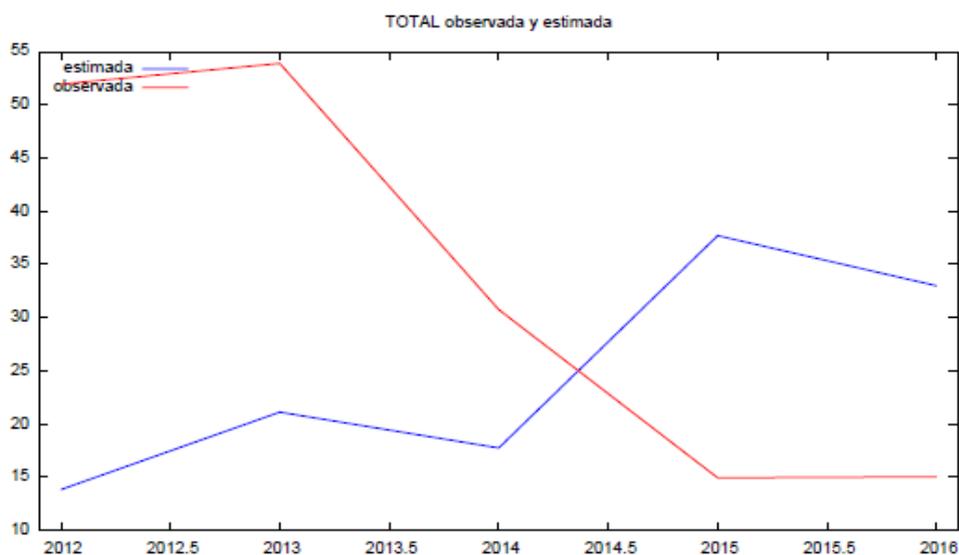
Para esta unidad, según la Figura 19, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada va en aumento desde el 33 % en el año 2012, al 55 % en el año 2015 como valor máximo, y luego decae en el año 2016 al 50 %, es decir, de continuar con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo y no se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que termina siendo alrededor del 60 % en el 2016.



**Figura 19.** Relación de presupuesto anual y operatividad CORESM

**BAE Galápagos, CORGAL.**

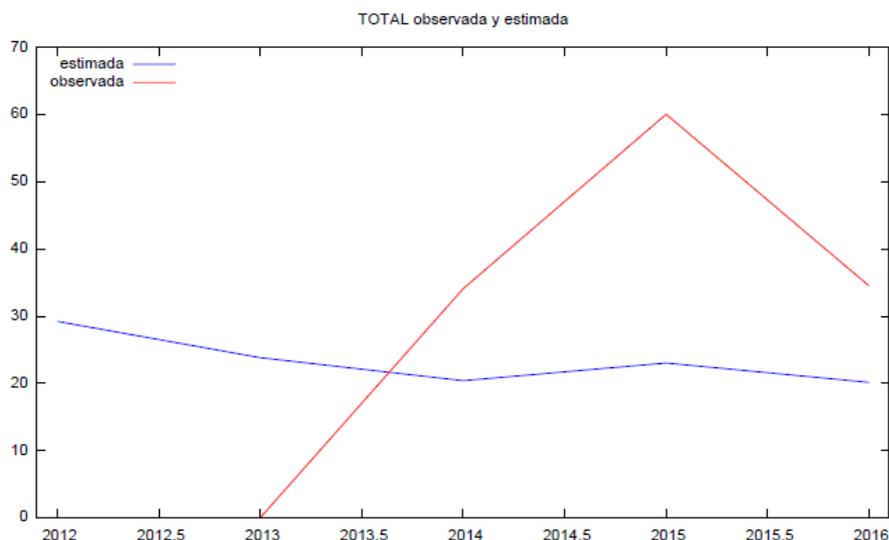
Para esta unidad, según la Figura 20, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada va fluctuando desde apenas un 13 % en el año 2012, al 38 % en el año 2015 como valor máximo, y luego decae en el año 2016 al 32 % aproximadamente, es decir, de continuar con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo y difícilmente se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que termina siendo alrededor del 15 % en el 2016.



**Figura 20.** Relación de presupuesto anual y operatividad CORGAL

**BAE Los Ríos, CORIOS.**

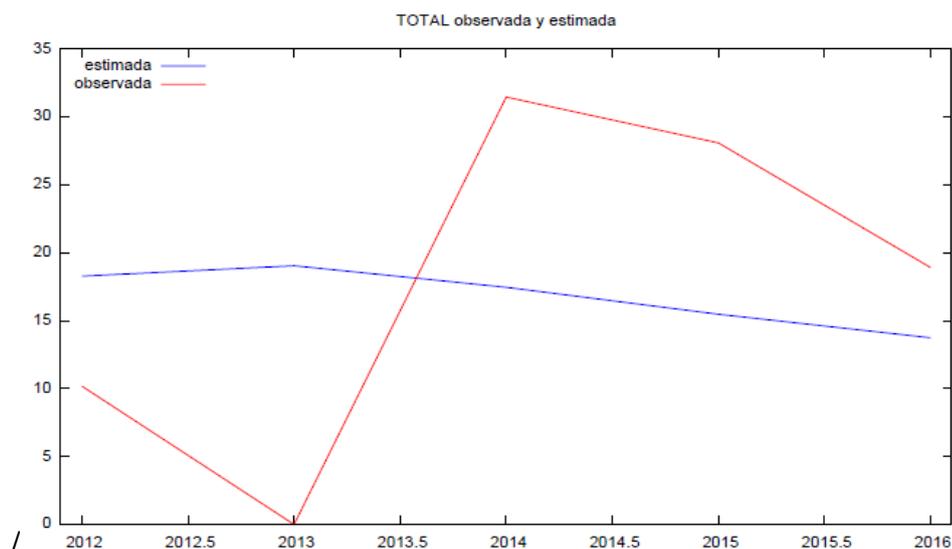
Para esta unidad, según la Figura 21, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada va disminuyendo desde el 30 % en el año 2012, hasta el 20 % en el año 2016, es decir, de continuar con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo y difícilmente se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que termina siendo alrededor del 34 % para el 2016.



**Figura 21.** Relación de presupuesto anual y operatividad CORIOS

### **BAE El Oro, CORORO.**

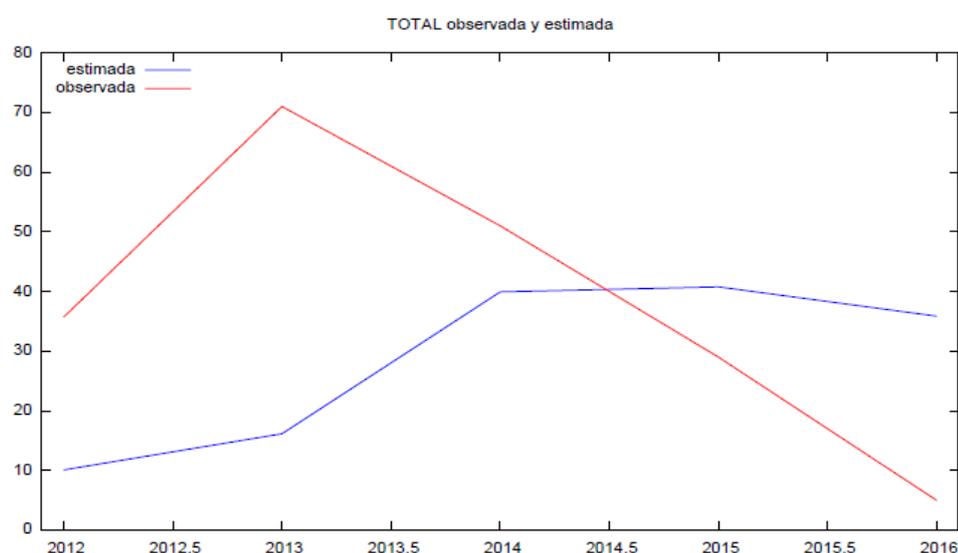
Para esta unidad, según la Figura 22, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada va disminuyendo desde el 18 % en el año 2012, hasta el 14 % en el año 2016, es decir, de continuar con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo y difícilmente se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que termina siendo alrededor del 18 % para el 2016.



**Figura 22.** Relación de presupuesto anual y operatividad CORORO

### **BAE Cuenca, LAMCUE.**

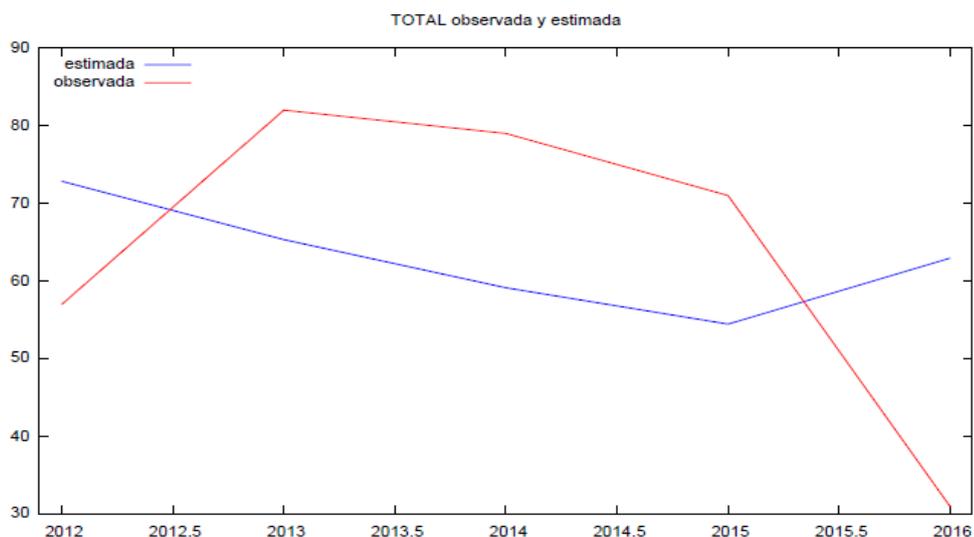
Para esta unidad, según la Figura 23, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada va en aumento desde el 10 % en el año 2012, hasta el 38 % en el año 2014, y luego vuelve a decrecer en los años 2015 y 2016 hasta llegar al 36 % aproximadamente es decir, de continuar con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo y difícilmente se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que baja drásticamente desde el año 2013 y termina siendo alrededor del 5 % para el 2016.



**Figura 23.** Relación de presupuesto anual y operatividad LAMCUE

### **BAE Guayaquil, LAMUIL.**

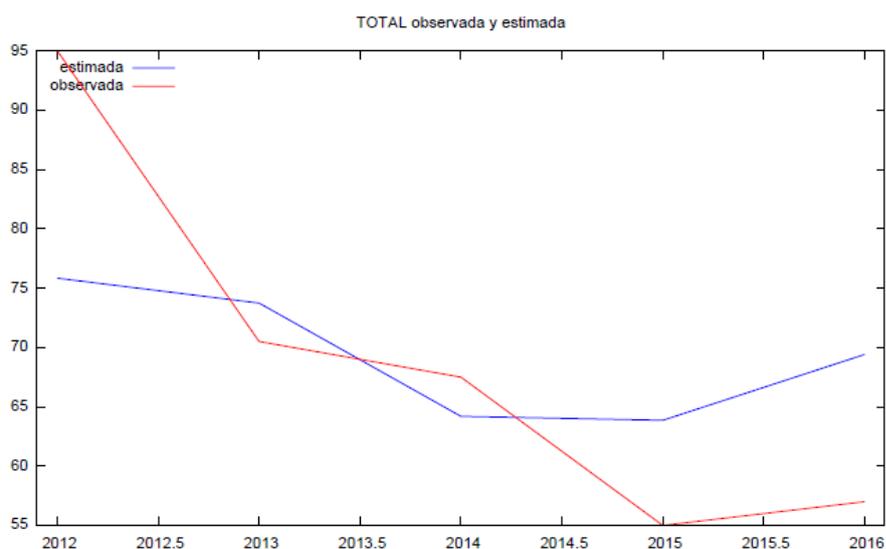
Para esta unidad, según la Figura 24, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada va disminuyendo desde el 73 % en el año 2012, hasta el 52 % en el año 2015, y luego vuelve a crecer en el año 2016 hasta llegar al 62 % aproximadamente, es decir, de continuar con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo y difícilmente se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que baja drásticamente desde el año 2015 y termina siendo alrededor del 31 % para el 2016.



**Figura 24.** Relación de presupuesto anual y operatividad LAMUIL

#### **BAE Quito, LAMQUI.**

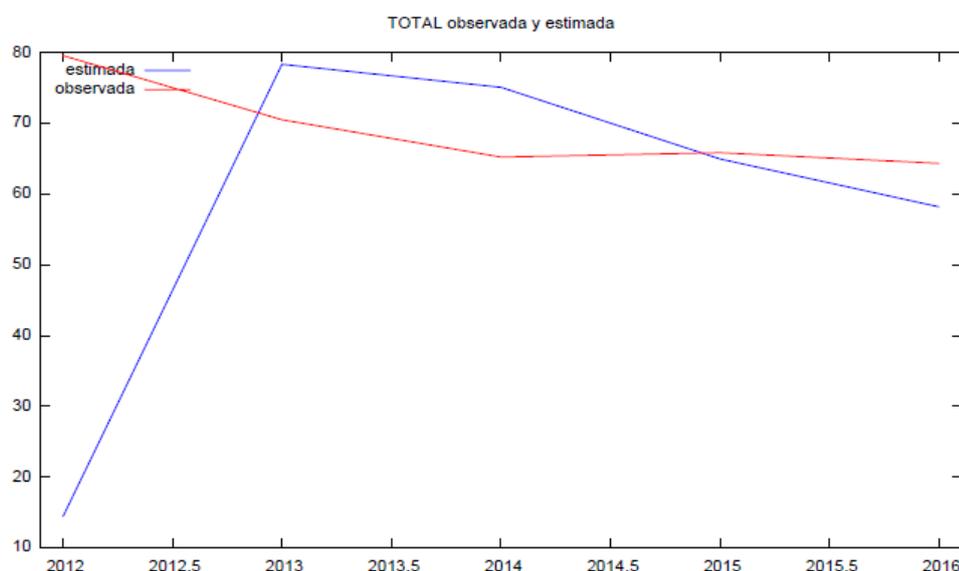
Para esta unidad, según la Figura 25, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada va disminuyendo desde el 76 % en el año 2012, hasta el 63 % en el año 2015, y luego vuelve a crecer en el año 2016 hasta llegar al 69 % aproximadamente, sin embargo, se mantiene menor a la operatividad del año 2012, por lo que de continuar con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo. El porcentaje observado representa la operatividad real que baja drásticamente desde el año 2012 y termina siendo alrededor del 57 % para el 2016.



**Figura 25.** Relación de presupuesto anual y operatividad LAMQUI

### **BAE Atahualpa, TANATA.**

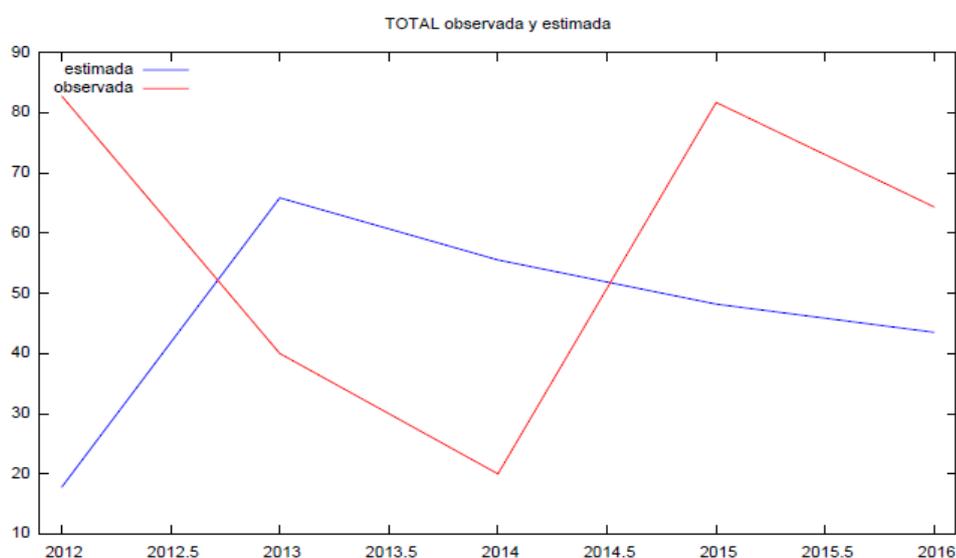
Para esta unidad, según la Figura 26, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada se incrementa desde el 14 % en el año 2012, hasta el 79 % en el año 2013, y luego vuelve a decrecer hasta el año 2016 donde llega al 58 % por lo tanto, con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo y difícilmente se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que baja desde el año 2012 y termina siendo alrededor del 64 % para el 2016.



**Figura 26.** Relación de presupuesto anual y operatividad TANATA

### **BAE Quisquis, TANQUI.**

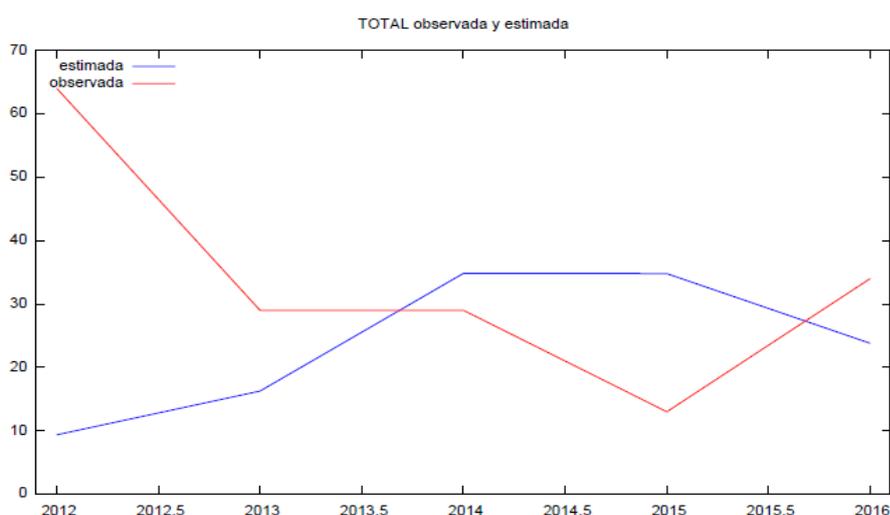
Para esta unidad, según la Figura 27, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada se incrementa desde el 17 % en el año 2012, hasta el 64 % en el año 2013, y luego vuelve a decrecer hasta el año 2016 donde llega al 43 % por lo tanto, con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo y difícilmente se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que ha sido fluctuante desde el 2012 y termina siendo alrededor del 64 % para el 2016.



**Figura 27.** Relación de presupuesto anual y operatividad TANQUI

### **BAE Chimborazo, REMCHI.**

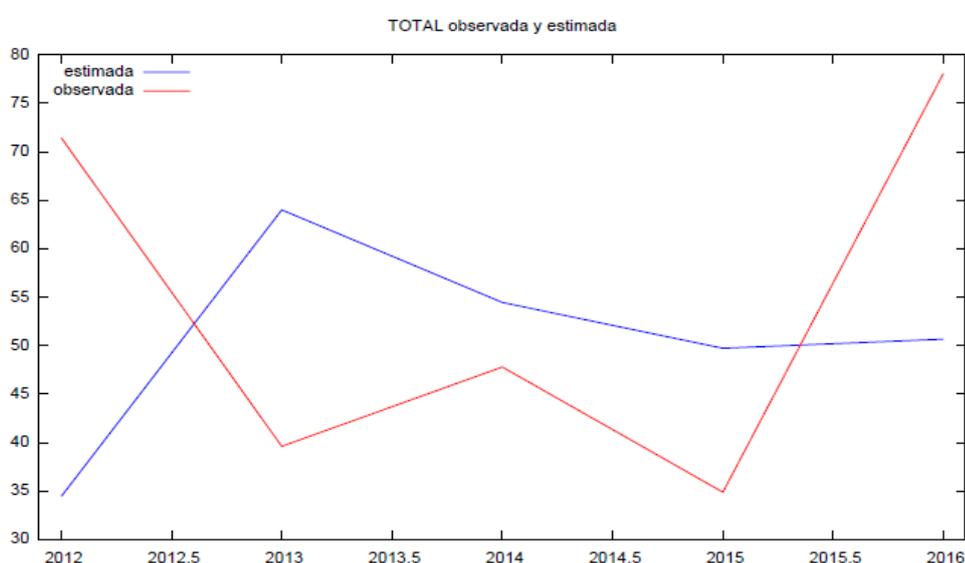
Para esta unidad, según la Figura 28, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada se incrementa desde el 10 % en el año 2012, hasta el 34 % en el año 2015, y luego vuelve a decrecer hasta el año 2016 donde llega al 23 % por lo tanto, con la tendencia de valores asignados para esta unidad su operatividad seguirá decreciendo y difícilmente se contará con todas sus capacidades para los roles que debe cumplir. El porcentaje observado representa la operatividad real que ha sido fluctuante desde el 2012 y termina siendo alrededor del 34 % para el 2016.



**Figura 28.** Relación de presupuesto anual y operatividad REMCHI

### **BAE Calicuchima, TRACAL.**

Para esta unidad, según la Figura 29, se puede observar que estadísticamente, el porcentaje estimado de operatividad con la asignación entregada se incrementa desde el 35 % en el año 2012, hasta el 63 % en el año 2013, y luego vuelve a decrecer hasta el año 2016 donde llega al 52 %. El porcentaje observado representa la operatividad real que ha sido fluctuante desde el 2012 y termina siendo alrededor del 78 % para el 2016.



**Figura 29.** Relación de presupuesto anual y operatividad TRACAL

### **Análisis.**

Del análisis documental y del procesamiento de datos desde el punto de vista estadístico se obtienen varias conclusiones, al evidenciar el efecto que ha tenido el presupuesto entregado a las unidades navales en su operatividad, las cuales se mencionan a continuación:

1. El promedio de los últimos cinco años, en cuanto a la operatividad de las unidades navales alcanza apenas el 39,40 %.
2. Para el año 2016, apenas cinco unidades de quince de la Escuadra Naval sobrepasaron el 50 % de operatividad, de las cuales dos son de línea y tres son auxiliares: CORESM con el 60,83 %, LAMQUI con el 57 %, TANATA con el 64,34 %, TANQUI con el 64 %, y TRACAL con 68 %.

3. La cantidad de presupuesto invertido en todas las unidades de la Escuadra Naval en los cinco últimos años ha mantenido la operatividad de las unidades con porcentajes demasiado bajos, por lo que se puede inferir que no ha sido eficiente ni suficiente la asignación recibida, pues no ha recuperado las capacidades necesarias para que puedan ser utilizadas en el resguardo de los mares jurisdiccionales y sus recursos.
4. De los cuadros estadísticos elaborados por unidad, se puede visualizar que prácticamente todas las unidades tienen tendencia a la disminución de su operatividad, considerando que el presupuesto en el 2017 tiene la misma propensión de asignación de los años anteriores.
5. La estimación estadística que relaciona el presupuesto con la operatividad, coincide con los resultados de la realidad presentada por cada unidad en el período analizado, lo que afianza el criterio de que el presupuesto incide en gran manera en la operatividad de las unidades navales.

Cabe mencionar, que si bien las unidades CM Manabí, CORMAN y CM Loja, CORLOJ, están pasando por un período de repotenciación, razón por la cual no se mencionan en el análisis estadístico, tampoco los recursos asignados han logrado completar todos los requerimientos de su operatividad, ya que se estima la necesidad de alrededor de 12 millones de dólares en los tres años siguientes para contar con el 100 % de sus capacidades (ASTINAVE, 2015).

## **Análisis de Contenido**

### **Unión Europea.**

A nivel mundial se está utilizando nuevos conceptos para relacionar al accionar del Poder Militar y sus medios en el ámbito de la seguridad, con las actividades productivas de una nación, región o alianza, especialmente en tiempos de paz, sin perder de vista las posibles amenazas que se vierten de variadas maneras, y sin olvidar los conflictos convencionales.

Esta relación en el presente siglo se direcciona especialmente a lograr desarrollo tecnológico, y crecimiento económico, para justamente soportar la inversión en

defensa, es decir se transforma el pensamiento, visualizando a Fuerzas Armadas como un pilar fundamental en las actividades productivas, y no como un gasto que no genera retorno.

Un ejemplo claro de lo expresado es la Unión Europea, UE, en donde los conceptos promulgados por la Economía de la Defensa, han sido bien aplicados, equilibrando las asignaciones entregadas a defensa, con los resultados reales que se esperan de ellas.

La finalidad, respecto al mar, por ejemplo, es conseguir lo que denominan como el crecimiento azul, que es una estrategia a largo plazo de apoyo al crecimiento sostenible de los sectores marino y marítimo. Reconoce la importancia de los mares y océanos como motores de la economía europea por su gran potencial para la innovación y el crecimiento. Es la contribución de la Política Marítima Integrada en la consecución de los objetivos de la Estrategia 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador. (Comisión Europea, 2012)

La economía azul representa 5,4 millones de puestos de trabajo y un valor añadido bruto de casi 500.000 millones de euros al año (Comisión Europea, 2012), con proyección a mayores crecimientos. La Estrategia consta de tres componentes:

#### 1. Medidas específicas de la Política Marítima Integrada

- a. Conocimiento marino para mejorar el acceso a la información sobre el mar;
- b. Ordenación del espacio marítimo para garantizar una gestión eficaz y sostenible de las actividades en el mar;
- c. Vigilancia marítima integrada para que las autoridades tengan una mejor apreciación de lo que pasa en el mar.

2. Estrategias de cuenca marítima que garanticen la combinación de medidas más adecuada con el fin de fomentar el crecimiento sostenible para tener en cuenta factores climáticos, oceanográficos, económicos, culturales y sociales de carácter local;

3. Actividades específicas: Acuicultura, turismo costero, biotecnología marina, energía oceánica, explotación minera de los fondos marinos (Comisión Europea, 2012)

Es en la estrategia 1, componente 3, en donde está inmersa la actividad de las Armadas de los países europeos, pues son los entes encargado directamente de la vigilancia marítima, integrándose a todas las entidades responsables de las actividades

productivas que se desarrollan en sus mares. “La Vigilancia Marítima Integrada consiste en proporcionar a las autoridades interesadas o activas en vigilancia marítima formas de intercambiar información y datos. “Compartir datos hará que la vigilancia sea más económica y más efectiva”. (Comisión Europea, 2012)

Actualmente, las autoridades nacionales y de la UE son responsables de los diferentes aspectos de la vigilancia, por ejemplo, control fronterizo, protección y seguridad, control de la pesca, aduanas, medio ambiente y defensa, cuyo éxito es la recopilación de datos y su uso más ágil, para generar políticas de mejora en todas las actividades productivas.

Se suma a esto la industria de la defensa y la investigación marítima y oceanográfica, actividades que también son fuentes de crecimiento económico.

La estructura de Defensa se organizó desde el año 2004, con la denominada Agencia Europea de Defensa, AED, de la cual son miembros 27 Estados de Europa, la cual hace posible y facilita la labor de los Ministerios de Defensa que están dispuestos a trabajar en proyectos de colaboración en capacidades de defensa.

La Agencia es el núcleo de colaboración de la defensa europea. Su experiencia y sus redes le permiten cubrir un amplio espectro de actividades del ámbito de la defensa, entre las que se incluyen (Unión Europea, 2017):

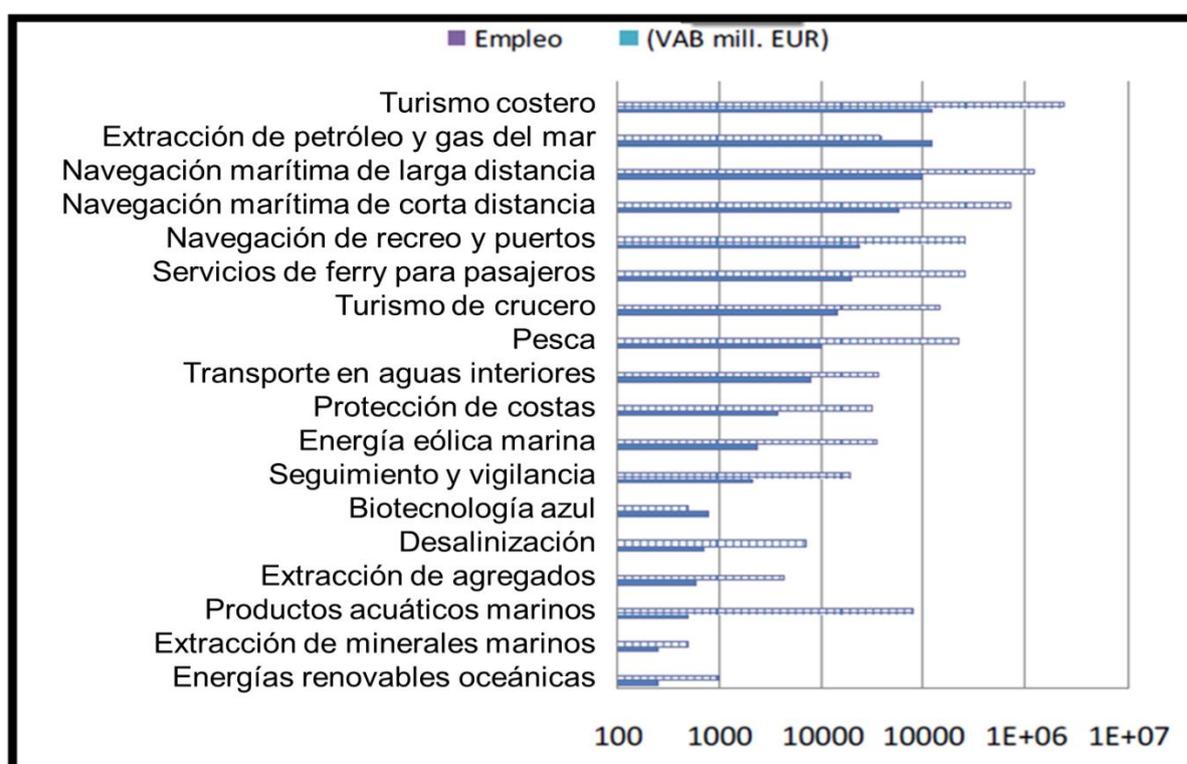
- Armonización de los requisitos para la consecución de capacidades operativas
- Investigación e innovación para el desarrollo de demostradores tecnológicos
- Formación y ejercicios de mantenimiento en apoyo de las operaciones de política común de seguridad y defensa.

La AED también trabaja para fortalecer la industria de la defensa europea y actúa como un elemento facilitador e intermediario entre las partes interesadas del ámbito militar de los Estados miembros y las políticas de la UE que repercuten en la defensa, basada en tres direcciones operativas: Programación y apoyo a la cooperación; Capacidad, armamento y tecnología; Sinergias europeas e innovación. (Unión Europea, 2017)

En mayo de 2017, los Estados miembros acordaron reforzar la misión de la Agencia, convirtiéndola en el operador central de las actividades relacionadas con la defensa financiadas por la UE.

Desde la perspectiva de protección marítima se concretó la adopción de “La Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea” desde el 2014. En la Declaración de los Ministros de Defensa publicada tras el Consejo hispano-francés de Defensa y Seguridad del 16 de septiembre de 2013, se pone de relieve que la finalidad de esta estrategia es identificar los intereses marítimos de la UE, así como los riesgos y amenazas existentes en el espacio marítimo, y la proposición de unas líneas de acción que ofrezcan una respuesta eficaz y coordinada de la UE y sus Estados miembros.

Se denota entonces la importancia que la Unión Europea da al concepto de “la economía azul” respecto al cual, la Comisión designada para su estudio, en su informe al Parlamento Europeo explica que de él son parte “Los diferentes sectores que la componen de manera interdependiente, basados en competencias comunes y en infraestructuras compartidas, como los puertos o las redes de distribución eléctrica, y que dependen de que los otros sectores utilicen el mar de forma sostenible” (Comisión Europea, 2012), los cuales se muestran en la Figura 30.



**Figura 30.** Componentes de la “economía azul” considerados en Europa.

Fuente: Comisión Europea de Asuntos Marítimos. (Comisión Europea, 2012)

En la figura expuesta, tenemos la referencia de los sectores que la Unión Europea considera parte de la economía azul, y el aporte a su Producto Interno Bruto, PIB, es decir actualmente todos se explotan con políticas de sostenibilidad y conservación ambiental, dentro el marco de seguridad mencionado anteriormente, pues se puede notar que dos de esos componentes generadores de riqueza son el seguimiento y vigilancia, y la protección de costas, situación que deja visualizar que se están destinando recursos económicos importantes para la seguridad del mar los cuales generan riqueza y a la vez mantienen operativos los medios que realizan la protección de los mares.

Cabe mencionar que, en torno a la seguridad en la Unión Europea, se mantiene además el aporte de varios Estados con sus Fuerzas Armadas como miembros de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, OTAN, dentro de cuyo tratado no solo se realizan operaciones militares sino también contra otras amenazas, como la piratería, por ejemplo, como lo ejecutado frente a las costas de Somalia en el cuerno de África<sup>7</sup>, lo cual muestra otro beneficio a la comunidad internacional.

### **Situación Regional.**

Se tomarán como referencia a los países fronterizos de Ecuador, Perú y Colombia, los cuales en el presente siglo, y especialmente en la última década, vienen utilizando de manera progresiva los conceptos de Economía de la Defensa, aportando al crecimiento de sus economías e impulsando a la industria de la defensa, lo que repercute en la asignación de presupuestos para mantener especialmente a sus Armadas con medios operativos que son parte de la seguridad y de la protección de las actividades productivas en sus mares jurisdiccionales. Posteriormente se revisará la situación en el Ecuador.

#### ***Perú.***

En el caso de Perú, es relevante mencionar la estructura que su Marina de Guerra ha logrado implementar desde los más altos niveles de las políticas de Estado, dando un giro a la seguridad y defensa como medios de desarrollo para su sociedad.

---

<sup>7</sup> Fuerzas de Tarea Multinacionales como parte de las operaciones "Atalanta" y "OceanShield", en aguas internacionales del Océano Índico, que realizaron acciones contra la piratería y tráfico de personas en la zona del cuerno de África en el año 2015.

Este trabajo ha durado alrededor de quince años por parte de sus mandos, que fueron acentuando la necesidad de una Marina sólida no solo como una fuerza militar, sino como un instrumento de crecimiento, como lo mencionó uno de sus Comandantes Generales, el Almirante Arbocco, hace varios años: “Perú busca la defensa de sus intereses como país marítimo, amazónico, bioceánico y antártico.” (Arbocco, 2003)

Esto se comprueba al correlacionar desde las políticas y estrategias de Estado existentes, hasta la visión y misión actual de la Marina de Guerra del Perú como se verá a continuación.

El Plan Estratégico de Desarrollo Nacional “Plan Bicentenario” (Estratégico, 2011), que consta de seis ejes estratégicos, incluye los siguientes lineamientos que son el mejor sustento para una Marina que ha logrado mentalizar en sus gobernantes la necesidad de su existencia, modernización y equipamiento:

En el eje estratégico 3. Estado y Gobernabilidad, dentro del objetivo 3.4 Seguridad y defensa nacional, menciona: “El Perú tiene como objetivo desarrollar una política de seguridad en el ámbito hemisférico y promover una política de paz y seguridad en el ámbito regional, a fin de establecer un sistema de seguridad cooperativa que permita evitar conflictos armados” y luego indica: “No obstante, el Estado peruano se mantiene alerta y preparado para hacer frente a las amenazas contra la nación y garantizar así su seguridad, condición indispensable para lograr el desarrollo y alcanzar sus objetivos”. Menciona en este mismo objetivo que:

La sociedad peruana no tiene una adecuada conciencia de la seguridad considera la defensa como una tarea exclusiva de las Fuerzas Armadas, cree que la defensa nacional no es prioritaria y no ve con claridad la relación entre la defensa y el desarrollo. Por ello, es necesario fortalecer el Sistema de Seguridad y Defensa Nacional, teniendo como base fundamental la educación que en materia de seguridad y defensa nacional es obligatoria en todos los niveles y modalidades del sistema educativo nacional. (Estratégico, 2011)

A continuación, dentro de este eje estratégico menciona: “A. Objetivo nacional: Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, Eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional”.

Seguidamente, enumera varios lineamientos de su política;

En cuanto a Gobernabilidad:

6. Manejar posibles acontecimientos no pacíficos o inconstitucionales que afecten la gobernabilidad en el marco del respeto del Estado de derecho. Esto incluye el terrorismo y la violencia por motivaciones políticas;

8. Garantizar la presencia efectiva de los organismos del Estado en las zonas donde hay actividades de tráfico ilícito de drogas y de violencia terrorista, propiciando su eliminación;

En cuanto a Relaciones exteriores:

1. Desarrollar una política exterior que garantice la soberanía, la independencia y la integridad del territorio nacional, incluido el dominio marítimo y aéreo y sus derechos en la Antártida.

4. Fortalecer una política de seguridad en el ámbito hemisférico y promover una política de seguridad y defensa en el ámbito regional.

5. Fortalecer la presencia del Perú en el sistema internacional dentro del marco de las normas y principios de Derecho Internacional;

En cuanto a Seguridad y defensa nacional:

1. Garantizar la plena operatividad de unas Fuerzas Armadas orientadas a la disuasión, defensa y prevención de conflictos, así como al mantenimiento de la paz y su proyección internacional.

2. Impulsar la enseñanza de los conceptos de seguridad nacional en todos los niveles del sistema educativo nacional.

3. Garantizar la presencia efectiva del Estado en las zonas susceptibles a la violencia terrorista y al tráfico ilícito de drogas.

4. Proteger y conservar la Antártida, el medio ambiente, el desarrollo de la Amazonía y la integración nacional.

5. Optimizar el funcionamiento del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional.

De manera extraordinaria, los conceptos mencionados por el ex Comandante General de la Armada en el año 2003 se convirtieron en políticas de Estado, en el "Plan Bicentenario" lanzado en el 2011 por el gobierno peruano, por lo que se puede evidenciar que la concepción estratégica de la Marina de Guerra del Perú no se estancó en el nivel institucional, sino que trascendió al mismo Estado, el cual de manera lógica es responsable de implementar las acciones para salvaguardar los

intereses nacionales, y es plausible como el Perú lo ha logrado. Basta con recordar el apoyo brindado al Ecuador en el año 2016 durante el terremoto en Manabí y Esmeraldas, cuando utilizando precisamente a la Marina como medio diplomático, se utilizó sus medios para hacer presencia internacional y demostrar sus capacidades con medios, materiales y personal que apoyó de manera profesional en esta catástrofe natural. Estas mismas políticas de Estado sustentan la asignación de recursos económicos con los cuales en los últimos años se ha realizado la renovación de varias unidades navales y aéreas, e inclusive se logró la construcción de su propio velero de instrucción.

Todos estos conceptos estratégicos elevados al más alto nivel, es decir al nivel político estratégico, potencian todas las aristas que se requiere robustecer en la Marina del Perú, es decir, su responsabilidad en los intereses marítimos, su capacidad diplomática, su capacidad operativa, y su participación en el desarrollo de la nación y en la seguridad de las actividades productivas, por lo tanto, se incluyen las acciones en el nivel estratégico militar y hasta en el nivel táctico para renovación de sus medios.

Además, para cumplir con los mandatos constitucionales, y cristalizar las políticas, estrategias y objetivos del Estado, la institución se rige por la Ley de la Marina del Perú promulgada el 10 de diciembre del 2012, la cual enfatiza que esta Fuerza, además de participar en actividades inherentes a su naturaleza y en la ejecución de políticas de Estado en materia de desarrollo económico, social, civil, ciencia y tecnología, asuntos antárticos, amazónicos, medio ambiente, entre otros; también deberá contribuir a la determinación de los objetivos y políticas para el desarrollo de los intereses marítimos e impulsar la industria naval en el país. (Perú, 2012)

Con lo antes citado, podemos entender como versan actualmente tanto la Visión como la Misión de la Marina de Guerra del Perú:

Visión: "Poder Naval capaz de actuar con éxito donde lo requieran los intereses nacionales" (Marina de Guerra del Perú, 2017).

Misión: "Ejercer la vigilancia y protección de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, y apoyar la política exterior del Estado a través del Poder Naval; asumir el control del orden interno, coadyuvar en el desarrollo económico y social del país y participar en la Defensa Civil de acuerdo a ley; con el fin de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e

integridad territorial de la República y el bienestar general de la población" (Marina de Guerra del Perú, 2017).

Según Acosta (2017), derivado de los objetivos nacionales se establecen los intereses marítimos, los cuales coadyuvan al desarrollo del país, los mismos que se detallan a continuación:

- El Mar de Grau como vía de comunicación del comercio marítimo nacional e internacional, así como fuente de recursos vivos y no vivos.
- La industria de la construcción y reparaciones navales de alto bordo.
- Investigación científica y tecnológica (Estudios oceanográficas, hidrobiológicos, climatológicos etc.)
- La identidad y conciencia marítima nacional en la población.
- La integridad del dominio marítimo del estado que involucra a la inviolabilidad de las fronteras marítimas internacionales.

Lo expresado anteriormente respecto a políticas, estrategias y normas del Estado peruano orientados al desarrollo con participación de Fuerzas Armadas, se aplica desde el punto de vista económico, ya que se puede apreciar en la Tabla 5, que el crecimiento del presupuesto de defensa en los últimos cinco años, es directamente proporcional al Presupuesto General de la República del Perú, PGRP, y al Producto Interno Bruto, PIB.

### Tabla 5

*Relación del presupuesto de defensa con PGRP y PIB*

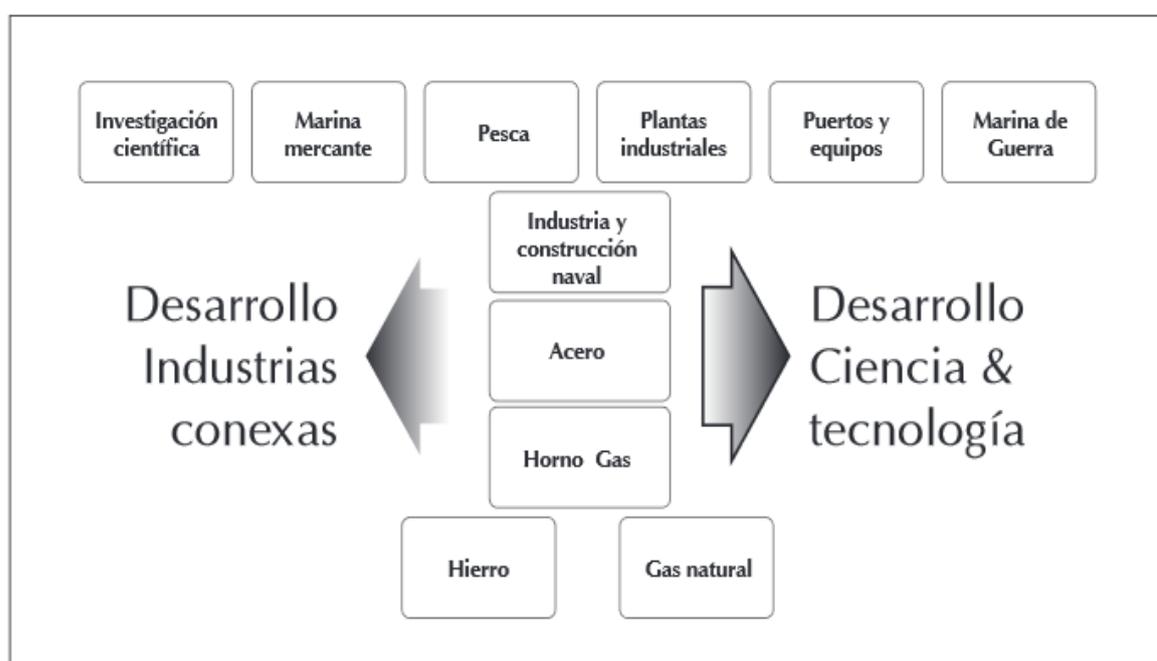
*(En millones USD.)*

| AÑO  | PRESUPUESTO DEFENSA | PGRP        | % PGRP | PIB          | % PIB  |
|------|---------------------|-------------|--------|--------------|--------|
| 2012 | \$1.780,00          | \$29.658,00 | 6,00 % | \$166.492,00 | 1,07 % |
| 2013 | \$1.467,00          | \$33.670,00 | 4,36 % | \$176.236,00 | 0,83 % |
| 2014 | \$2.061,00          | \$36.936,00 | 5,58 % | \$180.386,00 | 1,14 % |
| 2015 | \$2.194,00          | \$40.565,00 | 5,41 % | \$186.250,00 | 1,18 % |
| 2016 | \$2.330,00          | \$43.009,00 | 5,42 % | \$193.482,00 | 1,20 % |

Nota de tabla: Fuente, CEPAL, (CEPAL, 2017), El Comercio Perú, (El Comercio, 2015), Infodefensa (Infodefensa, 2016). Elaboración propia

Se concluye entonces que Perú de manera continua asigna valores que han crecido constantemente en valores nominales derivado de sus políticas de Estado y de

su crecimiento en el PIB, con una coordinación participativa de los sectores marítimos (Congreso del Perú, 2010), aplicando conceptos de la Economía de la Defensa e impulsando la industria y construcción naval por parte de los Servicios Industriales de la Marina, SIMA, en donde es parte importante la Marina de Guerra, como se resume en la Figura 33.



**Figura 31.** Relación del sector marítimo y la industria y construcción naval, Perú.

Fuente: Congreso del Perú (*Congreso del Perú, 2010*)

### **Colombia.**

El Plan Nacional de Desarrollo de Colombia, (Armada de Colombia, 2017), menciona como una Política Nacional, al Océano, los Espacios Costeros y a sus intereses marítimos nacionales como:

Principios rectores de nuestros intereses como país, destacando la necesidad de salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional, establecer un ordenamiento marino-costero, preservar el ambiente marino y aprovechar de

manera sostenible sus recursos naturales, promoviendo el desarrollo socioeconómico nacional desde una perspectiva incluyente del sector marítimo.

Así mismo plantea la necesidad de fortalecer la promoción de la educación en temas del mar y fomentar la investigación científica, tecnológica y de innovación en los espacios marinos y costeros del país.

La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC, 2017) tiene como Objetivo General:

Establecer un marco para el desarrollo y fomento de los Intereses Marítimos Nacionales, a través de una integración efectiva y armoniosa entre los actores encargados de su ejecución, garantizando la cabal administración de los usos establecidos para el territorio, aprovechamiento económico de las actividades marino-costeras, beneficio público, conservación del ambiente, promoción del desarrollo sostenible del océano y los espacios costeros, desarrollo sociocultural, vigilancia y control de los espacios jurisdiccionales.

Como objetivos específicos de esta política, se mencionan los siguientes:

- 1) Establecer las condiciones necesarias para el desarrollo integral de los espacios marítimos a través del ejercicio de la soberanía, la promoción de los intereses marítimos y la cooperación internacional, encaminando al país hacia un liderazgo regional en los temas del mar.
- 2) Salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional.
- 3) Alcanzar el liderazgo regional en cuanto al desarrollo del sistema portuario, el transporte marítimo, la industria naval, el uso sostenible de los recursos marinos - costeros y el turismo marítimo recreativo, creando así las condiciones que favorezcan el desarrollo económico del país.

Respecto al territorio marítimo, entre las estrategias y líneas de acción relevantes dentro del objetivo específico de proveer seguridad y defensa en el territorio nacional, se pueden citar las siguientes:

- Mantenimiento, renovación y modernización de los medios estratégicos.
- Fortalecimiento de las actividades encaminadas a administrar, preservar y defender el territorio marino, submarino, costero y fluvial colombiano.
- Promulgación de la ley marco del territorio marino, fluvial y costero.
- Fortalecimiento de la presencia y liderazgo en escenarios de coordinación

internacional marítimos como el Tratado Antártico, y el Sistema Marítimo Global de Socorro y Seguridad en el Caribe Occidental Colombiano.

- Creación del Sistema Nacional de Seguridad Integral Marítima, Fluvial y Portuaria.
- Formulación e implementación de la Estrategia Marítima del Estado.

Derivado de estas políticas de Estado, se genera la Política de Defensa y Seguridad 2015-2018, la cual plantea como objetivo coadyuvar a la terminación del conflicto armado, la consolidación de la paz, el desarrollo socioeconómico, la defensa de los intereses nacionales y el mejoramiento de la seguridad pública, mediante el mantenimiento de una Fuerza Pública moderna, fortalecida, motivada y operativa.

Seguidamente se establece el Plan Estratégico Militar 2030, (Armada de Colombia, 2017), PEM, del Comando General de las Fuerzas Militares y la Guía de Aplicación 2015-2018, donde se vuelve a relacionar seguridad y economía, estableciendo los elementos constitutivos de una visión renovada para normalizar y fortalecer las Fuerzas Militares, para llevar al país a un estado deseado en materia de seguridad, desarrollo y crecimiento económico.

El Plan Estratégico de la Armada, 2015-2018, (Armada de Colombia, 2017) soportado en las anteriores normativas, a más de sustentar las tareas fundamentales institucionales, vuelve a dar importancia al desarrollo y crecimiento económico mencionando que “El crecimiento económico, la explosión demográfica, el cambio climático, los recursos naturales, el dominio del ciberespacio, la innovación tecnológica, son los ejes fundamentales del contexto de seguridad y defensa”, y se plantea el Vértice de Desarrollo Marítimo de la siguiente manera:

La Armada Nacional contribuye activamente al desarrollo marítimo del país, no sólo a través de la vigilancia y control de los espacios marítimos, costeros y fluviales, sino también a través de la protección de sus recursos. Coadyuva al control de la explotación racional, del mar y sus recursos renovables y no renovables; contribuye activamente a la investigación científica marina, para la efectiva explotación, uso y protección del medio marino. Mantiene, fortalece e impulsa el servicio cartográfica e hidrográfica nacional, en apoyo a quienes utilizan el mar como fuente de sustento. Desarrolla la industria naval a través de la participación de Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la

Industria Naval Marítima y Fluvial, COTECMAR, en la generación de conocimiento, talento humano, reconocimiento, buenas prácticas y capacidades a nivel nacional, posicionando a la Armada Nacional como un dinamizador de la economía y multiplicador de fortalezas que contribuyen activamente al desarrollo y crecimiento económico del país. La investigación científica marina, el desarrollo tecnológico y la innovación, son ejes fundamentales de este vértice y hacen parte del aporte de la Armada Nacional a velar por los intereses marítimos, al desarrollo y crecimiento económico.

Basados en todos los fundamentos mencionados anteriormente se entiende tanto la misión como la visión de la Armada de la República de Colombia:

Visión: “Para el año 2030 la Armada Nacional será una Armada mediana de proyección regional; con fuerza defensiva oceánica, garante de los intereses marítimos de la Nación y con capacidad de realizar operaciones de Seguridad Marítima dentro de la Zona Económica Exclusiva, Seguridad Fluvial y de Guerra Naval en los teatros de Operaciones establecidos, sirviendo de apoyo a la política exterior del gobierno nacional, así como contribuir al desarrollo tecnológico, científico, social y económico de la Nación” (Armada de Colombia, 2017).

Misión: “Contribuir a la defensa de la Nación a través del empleo efectivo de un poder naval flexible en los espacios marítimo, fluvial y terrestre bajo su responsabilidad, con el propósito de cumplir la función constitucional y participar en el desarrollo del poder marítimo y en la protección de los intereses de los colombianos” (Armada de Colombia, 2017).

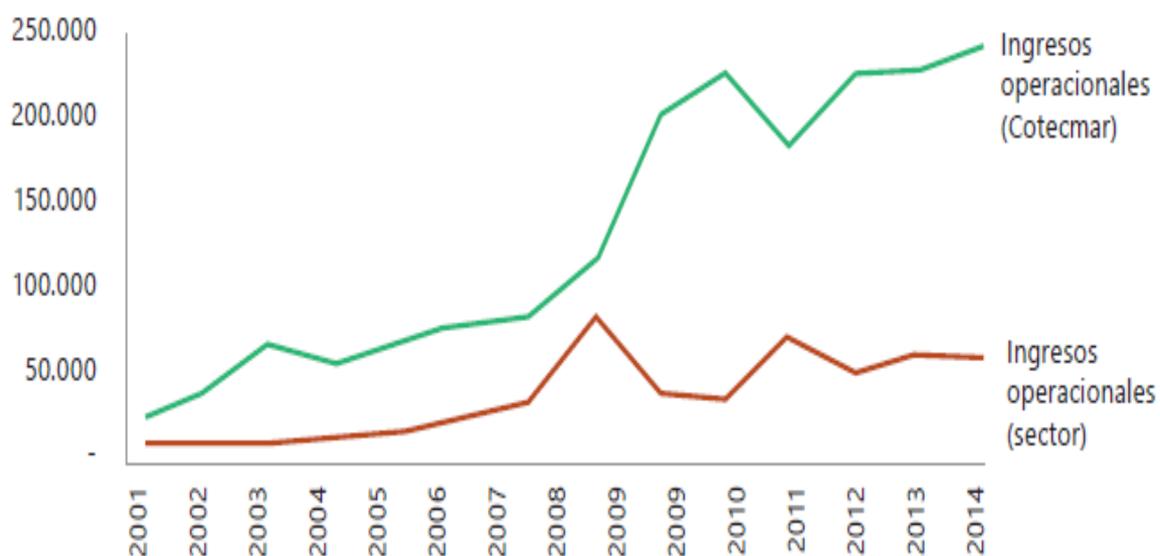
Todo lo indicado respecto a políticas, estrategias y normas del Estado colombiano, orientados al desarrollo con participación de Fuerzas Armadas, se aplica desde el punto de vista económico, ya que se puede apreciar en la Tabla 6 que el crecimiento del presupuesto de defensa en los últimos cinco años, ha ido incrementando, en relación al Presupuesto General de la Nación, PGN, y al Producto Interno Bruto, PIB.

**Tabla 6***Relación del presupuesto de defensa con PGN y PIB**(En millones USD.)*

| <b>AÑO</b>  | <b>PRESUPUESTO<br/>DEFENSA</b> | <b>PGN</b>  | <b>% PGN</b> | <b>PIB</b>   | <b>% PIB</b> |
|-------------|--------------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>2012</b> | \$7.907,00                     | \$75.136,00 | 10,52 %      | \$318.303,00 | 2,48 %       |
| <b>2013</b> | \$8.275,00                     | \$71.346,00 | 11,60 %      | \$333.817,00 | 2,48 %       |
| <b>2014</b> | \$8.416,00                     | \$72.500,00 | 11,61 %      | \$348.484,00 | 2,42 %       |
| <b>2015</b> | \$9.050,00                     | \$72.066,00 | 12,56 %      | \$359.120,00 | 2,52 %       |
| <b>2016</b> | \$9.628,00                     | \$73.186,00 | 13,16 %      | \$366.159,00 | 2,63 %       |

Nota de Tabla: Fuente, CEPAL, (CEPAL, 2017), Infodefensa (Infodefensa, 2016), Banco Mundial, (Banco Mundial, 2017)

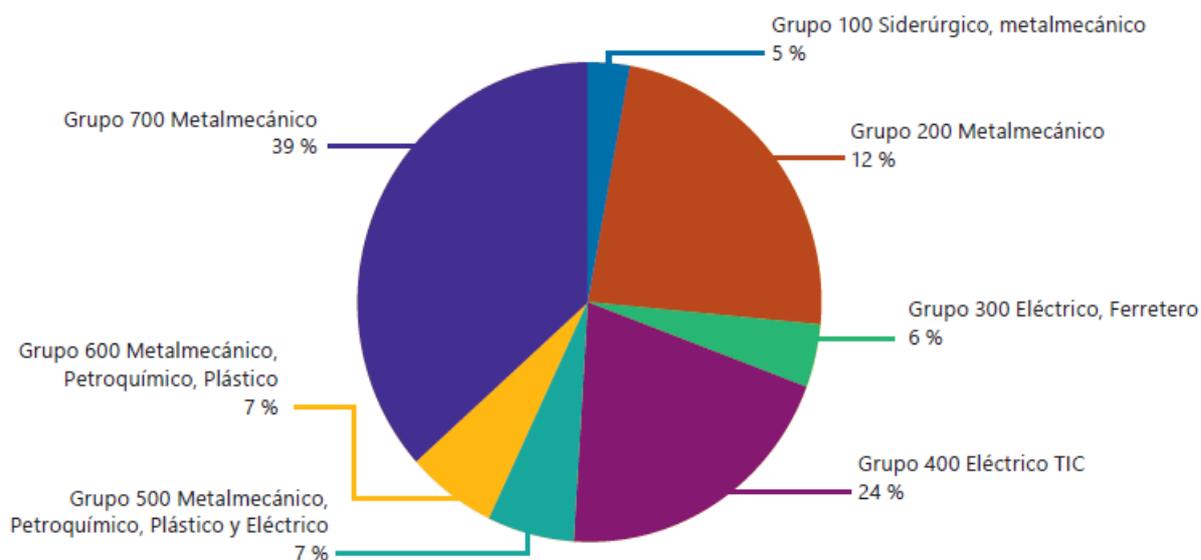
Como se puede visualizar también en el caso colombiano, en base a políticas de Estado y de un relacionamiento de la necesidad de seguridad en el mar con las actividades que provocan desarrollo y crecimiento económico en el sector marítimo, la Armada sustenta su accionar y tiene una base sólida para que le sean asignados los recursos y medios, en donde es parte fundamental su participación directa en varios campos que generan tecnología y soporte logístico, con el impulso de su industria de la defensa, dentro de todos los componentes de la Economía de la Defensa, industria que, no solo construyendo buques de guerra, sino también unidades de uso civil como portacontenedores, gabarras, lanchas fluviales y remolcadores, ha incrementado sus ingresos de manera considerable, superando a otras empresas en Colombia, como se muestra a continuación la Figura 32:



**Figura 32.** Ingresos operacionales de los astilleros colombianos.

Fuente: Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros. (PNOEC, 2017).

Como estrategia para potencializar esta industria, en la actualidad el gobierno colombiano estima invertir USD 4.440 millones para desarrollar el programa Plataforma Estratégica de Superficie (PES), (PNOEC, 2017), con el cual se proyecta la construcción de un buque tipo fragata para el 2025. Se espera que este proyecto permita dinamizar múltiples sectores de la industria colombiana asociados a la actividad astillera e impulsar el desarrollo económico, la innovación, el emprendimiento, la transferencia tecnológica y la generación de conocimiento como se muestra a continuación en la Figura 33:



**Figura 33.** Sectores beneficiados con el programa PES

Fuente: Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros. (PNOEC, 2017).

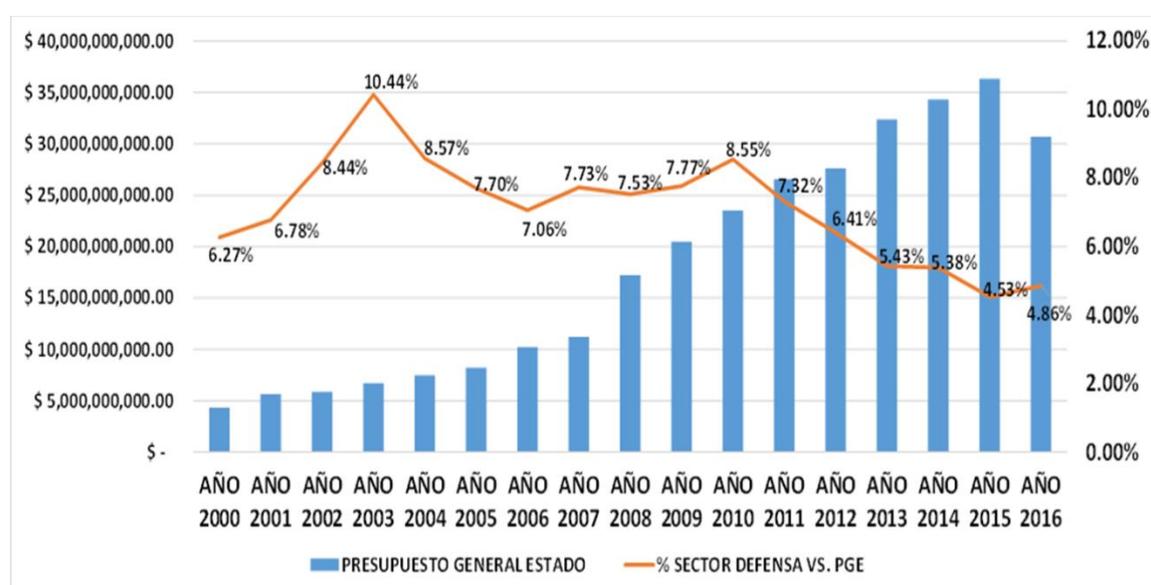
### **Ecuador**

De acuerdo a lo mencionado en el marco legal, en Ecuador no se cuenta con políticas de Estado y lineamientos específicos que sirvan de base para que la seguridad y la defensa tengan el estatus de bien público, y como tal, sea una inversión para el desarrollo. Si bien el marco constitucional habla de que Fuerzas Armadas aportarán su contingente para apoyar al desarrollo nacional, ni en esta, ni en normas subordinadas se estipula como lo harán.

El nuevo Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 (SENPLADES, 2017), se sustenta en tres ejes y nueve objetivos nacionales, determinándose en el Eje 3, Objetivo 9, el “Garantizar la soberanía y la Paz, y posicionar estratégicamente el país en la región y el mundo”. Sin embargo, dentro de sus estrategias, todavía no se menciona ninguna referente a políticas orientadas a los intereses marítimos de la nación. Con lo antes dicho, la Agenda Política de la Defensa vuelve a quedarse sin piso, referente a la Economía de la Defensa mencionada en ese documento, con lo cual, las asignaciones de presupuestos para medios necesarios para la seguridad vuelven a tornarse inciertos, como lo han estado según los anteriores planes del Buen Vivir, o planes nacionales de desarrollo.

Esto ratifica lo mencionado en el informe de la Red Latinoamericana de Defensa, RESDAL, (García, 2004) de la asignación de presupuestos para defensa de manera coyuntural, debido a la falta de lineamientos por parte del Estado, perjudicando a la operatividad de los medios, y repercutiendo directamente a la seguridad de las actividades productivas, especialmente en el mar.

Así se explica el comportamiento de los presupuestos de defensa en el Ecuador que, en los últimos años, especialmente desde el año 2011, ha ido decreciendo respecto al Presupuesto General del Estado, PGE, según el Ministerio de Finanzas, (Ministerio de Finanzas, 2016) como se muestra en la Figura 34:



**Figura 34.** Porcentaje presupuesto Sector Defensa vs. PGE

Fuente: Ministerio de Finanzas (*Ministerio de Finanzas, 2016*)

El presupuesto asignado al sector defensa, a pesar de haberse incrementado el PGE, no se incrementó en igual porcentaje desde el año 2011, tendencia que se mantiene y considerando la situación económica que atraviesa el Ecuador tiene prospectiva de mantener una tendencia inferior al 5 % anual del PGE, considerando que los gobiernos de turno dan prioridad al gasto social, salud y educación como pilares de sus objetivos nacionales.

Realizando el mismo ejercicio hecho con los casos de Perú y Colombia, de comparación del presupuesto de defensa con respecto al Presupuesto General del

Estado, PGE, y a su Producto Interno Bruto, PIB, en Ecuador se puede observar la disminución porcentual que se ha dado, según la Tabla 7.

**Tabla 7**

*Relación del presupuesto de defensa con PGE y PIB*

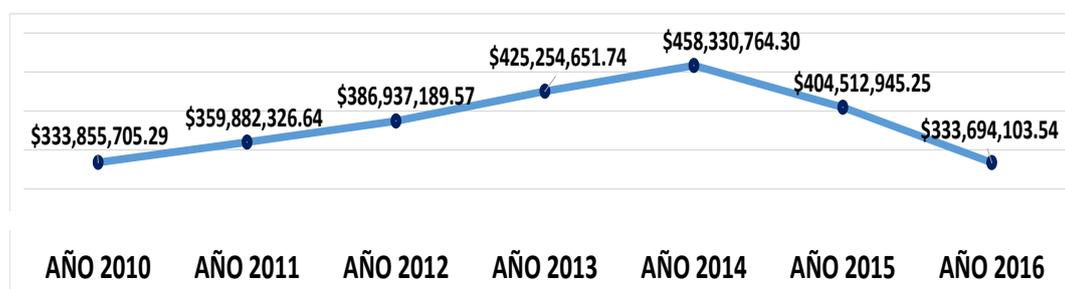
*(En millones USD.)*

| AÑO  | PRESUPUESTO<br>DEFENSA | PGE         | % PGE  | PIB          | % PIB  |
|------|------------------------|-------------|--------|--------------|--------|
| 2012 | \$1.768,00             | \$26.109,00 | 6,77 % | \$72.466,00  | 2,44 % |
| 2013 | \$1.480,00             | \$26.109,00 | 5,67 % | \$94.144,00  | 1,57 % |
| 2014 | \$1.846,00             | \$34.300,00 | 5,38 % | \$101.322,00 | 1,82 % |
| 2015 | \$1.644,00             | \$36.317,00 | 4,53 % | \$98.828,00  | 1,66 % |
| 2016 | \$1.451,00             | \$29.835,00 | 4,86 % | \$94.014,00  | 1,54 % |

Nota de Tabla: Fuente, Ministerio de Finanzas (*Ministerio de Finanzas, 2016*)

El presupuesto asignado al sector defensa mantiene una distribución promedio del 62 % para sueldos, 13 % inversión y 25 % gasto corriente; distribución que no permite realizar actualmente adquisición de nuevas unidades y equipamiento acordes a las necesidades y amenazas actuales, esta tendencia se va a mantener con el tiempo, a excepción que el estado tenga un crecimiento económico que permita dar prioridad al sector e Inversión de la Defensa Nacional.

En cuanto al presupuesto netamente de la Armada, en total se muestran incrementos anuales desde el año 2010 hasta el 2014, y luego la disminución del mismo en el año 2015 y 2016, pero hay que recalcar que el incremento obedeció básicamente a sueldos de personal. La evolución se observa según la Figura 35.



**Figura 35.** Evolución del presupuesto de la Armada.

Fuente: Dirección General de Finanzas de la Armada. (*DIGFIN, 2017*)

Considerando como ejemplo los años 2015 y 2016 en los cuales se ha reducido de manera considerable las asignaciones para el sector operativo, a continuación, en la Tabla 8, se muestran los valores entregados para todas las actividades administrativas y operativas en relación a las partidas de repuestos y mantenimiento de equipo y maquinaria, considerando a todo el sector, es decir, no solamente a las unidades de la Escuadra Naval, sino también para unidades submarinas, de infantería de Marina, de Aviación Naval y Guardacostas.

**Tabla 8***Asignación presupuestaria sector operativo 2015, 2016*

| PARTIDAS                             | 2015          |        | 2016          |        |
|--------------------------------------|---------------|--------|---------------|--------|
| Combustibles y lubricantes           | 2.082.730,00  | 5,08%  | 1.820.324,00  | 8,07%  |
| Viáticos al exterior                 | 177.655,00    | 0,43%  | 120.230,00    | 0,53%  |
| Pasajes al exterior                  | 150.351,00    | 0,37%  | 98.324,00     | 0,44%  |
| Pasajes al interior                  | 313.719,00    | 0,76%  | 258.320,00    | 1,15%  |
| Viáticos al interior                 | 1.060.143,00  | 2,58%  | 724.340,00    | 3,21%  |
| Capacitación                         | 434.650,00    | 1,06%  | 324.320,00    | 1,44%  |
| Edificios y locales                  | 1.792.066,00  | 4,37%  | 825.420,00    | 3,66%  |
| Infraestructura                      | 559.984,00    | 1,36%  | 254.220,00    | 1,13%  |
| Arrendamiento de transporte          | 393.104,00    | 0,96%  | 325.200,00    | 1,44%  |
| Mantenimiento de Vehiculos           | 3.529.160,00  | 8,60%  | 2.750.320,00  | 12,19% |
| Maquinaria y equipos                 | 1.218.785,00  | 2,97%  | 424.300,00    | 1,88%  |
| Materiales de construcción           | 1.306.327,00  | 3,18%  | 421.200,00    | 1,87%  |
| Servicios básicos                    | 2.727.204,00  | 6,65%  | 2.505.030,00  | 11,11% |
| Consultorias y Estudios              | 259.322,00    | 0,63%  | 70.200,00     | 0,31%  |
| Equipos y paquetes informáticos      | 107.053,00    | 0,26%  | 26.230,00     | 0,12%  |
| Fletes maniobras y tasas portuarias  | 774.685,00    | 1,89%  | 554.420,00    | 2,46%  |
| Bienes de uso bélico y seguridad     | 12.619.832,00 | 30,76% | 5.089.945,00  | 22,57% |
| Otras partidas administrativas       | 265.224,00    | 0,65%  | 190.618,00    | 0,85%  |
| Subtotal                             | 29.774.009,00 | 72,56% | 16.784.977,74 | 74,42% |
| Repuestos y accesorios               | 6.484.206,00  | 15,80% | 3.255.909,00  | 14,44% |
| Mantenimiento de Equipo y Maquinaria | 4.774.850,00  | 11,64% | 2.514.532,00  | 11,15% |
|                                      | 11.259.056,00 | 27,44% | 5.770.441,00  | 25,58% |
| Total Sector Operativo               | 41.033.065,00 | 100%   | 22.555.418,00 | 100%   |

Fuente (DIGFIN, 2017)

**Nota:** Fuente, Dirección General de Finanzas de la Armada

Como se muestra, dentro de los valores entregados al sector operativo, estos están siendo utilizados para varios rubros que representan 72,56 % en el 2015 y el 74,42 % en el 2016, y para repuestos y mantenimiento se asignó el 27,44 % y 25,58 % respectivamente.

De los valores de repuestos y mantenimiento, las unidades de la Escuadra Naval recibieron los que se muestran a continuación en la Tabla 9, de cuyo desglose por unidad fue presentado anteriormente respecto a su incidencia en la operatividad.

**Tabla 9**

*Asignación presupuestaria a Unidades navales 2012-2016*

| AÑO  | VALOR           |
|------|-----------------|
| 2015 | \$ 4.192.099,00 |
| 2016 | \$ 3.711.389,25 |

Fuente: (DIGLOG, 2016)

**Nota:** Dirección General de Logística.

Como se puede apreciar en el caso ecuatoriano, la asignación presupuestaria del sector Defensa, durante los últimos cinco años ha venido disminuyendo, y para el caso de la Armada, tomando en cuenta todas las necesidades que tienen los distintos sectores, fuera del rubro remuneraciones, los valores entregados han sido insuficientes, más aún al nivel de las unidades navales, situación que requiere de soluciones estructurales que orienten de manera sólida y continua, la inversión en los medios navales, relacionándolos a su importancia en el crecimiento económico del país.

La valoración de presupuesto real requerido para alcanzar niveles óptimos de operatividad de las unidades de la Escuadra Naval en el año 2016, realizada por la Dirección General de Logística, constante en el mismo informe de Ciclo de Vida de las Unidades de Superficie (DIGLOG, 2016), arroja los siguientes resultados, constantes en la Tabla 10.

**Tabla 10***Valores requeridos para mantenimiento de unidades navales*

| <b>UNIDADES</b>         | <b>VALOR REQUERIDO</b>  |
|-------------------------|-------------------------|
| FRAPAL                  | \$26.578.200,00         |
| FRAMOR                  | \$22.869.200,00         |
| CORESM                  | \$1.012.500,00          |
| *CORIOS, CORMAN, CORLOJ | \$13.584.425,94         |
| CORORO                  | \$48.795.253,50         |
| CORGAL                  | \$49.515.098,77         |
| LAMQUI                  | \$7.404.200,00          |
| LAMUIL                  | \$7.404.200,00          |
| LAMCUE                  | \$4.151.500,00          |
| REMCHI                  | \$649.824,88            |
| TRACAL                  | \$132.350,00            |
| TANATA                  | \$876.561,78            |
| TANQUI                  | \$66.600,00             |
| <b>TOTAL</b>            | <b>\$183.039.914,87</b> |

Fuente: . (DIGLOG, 2016)

**Nota: \*Trabajos complementarios al proyecto de recuperación y movilidad de las Corbetas.****Fuente, Dirección General de Logística**

Finalmente, si comparamos el valor asignado en el año 2016 para repuestos y mantenimiento de las unidades navales con la necesidad real que se estableció por la Dirección General de Logística de la Armada en el año 2016 para la recuperación de la operatividad de todas las unidades navales, se establece que el valor de US \$ 3.711.389,25 correspondió apenas al 2,03 % de US \$ 183.039.914,87 que se requerían a ese momento

Sin duda, en base a los datos obtenidos, de la encuesta y los datos estadísticos basados en los informes de operatividad, y luego del procesamiento y análisis de los mismos, se comprueba la hipótesis de que la asignación presupuestaria en niveles insuficientes a los requerido en los últimos años, tiene un efecto negativo en la operatividad de las Unidades Navales de la Escuadra, y su disponibilidad para las operaciones, lo que repercute en el cumplimiento de las tareas asignadas a la Armada, de defensa de la soberanía y la integridad territorial, de protección de los intereses marítimos nacionales, y en el apoyo al desarrollo y crecimiento económico del país.

### **Sustento para asignar el presupuesto a la Armada del Ecuador**

Relacionado a la protección de los recursos marítimos y al valor económico que representan, en el caso de la Armada, existen varias razones de peso para emplear los conceptos de la Economía de la Defensa. Su tarea de protección de los recursos del mar es extremadamente relevante, ya que, si consideramos como ejemplo solamente a los manglares y la reserva marina de Galápagos, estos tienen valores elevados solo por el hecho de existir y pertenecer al Ecuador, con todas las riquezas que contienen. En el caso de los manglares, de acuerdo con cálculos establecidos por el Ministerio del Ambiente con Resolución No. 56, la hectárea de manglar tiene un costo de US\$ 89.273 dólares, por lo que, multiplicado esta cantidad por las 440.847 hectáreas existentes de acuerdo al mismo ministerio, su valor total ascendería a US\$ 39.355 millones de dólares, considerando además que es un recurso renovable. En el caso de la reserva marina de Galápagos, derivado de la demanda a los propietarios del buque chino que realizaba pesca ilegal en aguas de la Zona Económica Exclusiva, el Ministerio de Ambiente calculó perjuicios por US\$ 36.800 millones de dólares, siendo esto solo una parte del valor de la reserva. Si comparamos solamente estos dos valores mencionados como ejemplo, con la asignación de aproximadamente US\$ 1.000 millones durante cinco años a la Armada de Ecuador, es decir US\$ 200 millones anuales, que es lo que requiere aproximadamente para renovar, repotenciar y mantener sus medios, resulta ínfima esta última cantidad respecto a todos los recursos que se deben proteger y resguardar, y a todo el potencial productivo que estas zonas significan.

Otra tarea muy importante es la protección a las actividades del sector marítimo, es decir, todas aquellas que hoy por hoy generan recursos económicos, cuyos valores pasan a ser parte del PIB del país, y sobre las cuales tiene incidencia directa la óptima o poca protección que se les brinde. En resumen, como se muestra en la Tabla 11, estas actividades generaron los siguientes ingresos al país en el año 2016:

**Tabla 11***Resumen del aporte al PIB del Sector Marítimo en el Ecuador*

| <b>Aporte del sector marítimo al PIB Ecuador</b> |                  |                            |
|--|------------------|----------------------------|
| <b>Sector marítimo</b>                           | <b>% del PIB</b> | <b>Millones de dólares</b> |
| Turismo costero                                  | 0,70 %           | 753,00                     |
| Extracción de petróleo y gas                     | 0,0008 %         | 86,80                      |
| Navegación marítima de corta y larga distancia   | 5,00 %           | 4.905,00                   |
| Pesca incluyendo acuicultura                     | 4,82 %           | 4.720,00                   |
| <b>Total aporte sector marítimo</b>              | <b>10,52 %</b>   | <b>10.464,80</b>           |

Fuente: (El Comercio, 2016) (Todo Comercio Exterior, 2013) (Ministerio de Turismo, 2017) (PRO Ecuador, 2012).

La protección a estas actividades, que dicho sea de paso vienen en crecimiento en los últimos años, es importante dado el valor que representan sobre el PIB, en este caso del 10,52 %, con US\$ 10.464 millones de dólares, sobre cuya cantidad, si la volvemos a relacionar con la asignación aproximada para los medios de la Armada, resulta mínima, ya que los US\$ 1.000 millones pueden ser asignados en un horizonte de 5 años.

Por supuesto el valor de aporte del sector marítimo al PIB puede mejorar en varios puntos porcentuales con la influencia directa de la inversión en seguridad, en este caso para medios de la Armada, aplicando el concepto de la economía de la defensa, y procurar que la defensa alcance un nivel óptimo como bien público con recursos determinados, ya que de lo contrario se ha demostrado que con un deficiente control y seguridad en el mar, estas actividades tienen pérdidas considerables derivadas de las nuevas amenazas o factores de riesgo en los espacios acuáticos, marítimos costeros y fluviales que pueden mermar las niveles productivos:

#### **Delincuencia Común**

A este tipo de delitos se dedican personas sin una organización establecida, con el empleo de embarcaciones menores tipo lanchas rápidas y la utilización de armamento menor, para asaltar a las embarcaciones y sustraerles sus motores, su pesca o sus artes de pesca, lo cual provoca pérdidas económicas.

### **Tráfico de Estupefacientes**

Debido a su poder económico, el narcotráfico se convierte además en una amenaza para la integridad y estabilidad del Estado y sus instituciones, puesto que atenta contra la paz y la seguridad nacional.

### **Tráfico Ilegal de Personas**

Se refiere a la situación por la cual la persona, por voluntad propia, inicia un proceso de emigración a través de un medio marítimo, para conseguir la entrada ilegal a un país del cual no es nacional, ni tiene visa o residencia permanente, y la consecuente salida ilegal de divisas.

### **Tráfico Ilegal de Mercancías**

Actividad ilícita conocida también como contrabando, realizada en puertos clandestinos, o al llegar a cercanías de las Autoridades Portuarias, mediante simulación, ocultación, falsedad o engaño que induzca a error a la autoridad aduanera, realizados para causar perjuicios al fisco, evadiendo el pago total o parcial de impuestos o el cumplimiento de normas aduaneras.

### **Tráfico Ilegal de Combustibles**

El tráfico ilegal de combustibles y gas licuado, a través de todo tipo de medios acuáticos, perjudica a la economía nacional, aprovechando el subsidio a los mismos, ocasionando el desabastecimiento, generando una dinámica económica ilegal entre los pobladores del sector fronterizo con Colombia y con el Perú.

### **Pesca Ilícita**

El término de Pesca Ilícita es aplicado a las actividades relacionadas con la captura de peces o mariscos contraviniendo las leyes y reglamentos tanto nacionales como internacionales sobre pesca en el mar y en aguas interiores, provocando pérdidas económicas a la pesca nacional tanto industrial y artesanal, y la disminución de nuestros recursos pesqueros.

### **Tráfico Ilegal de Armas, Municiones y Explosivos**

En los espacios marítimos jurisdiccionales, más que el tráfico de armas, se considera a la tenencia ilegal de armas como un delito de los llamados permanentes, el cual es complemento de la delincuencia común.

## Contaminación Marino Costera y Fluvial

Muchos de estos contaminantes se acumulan en las profundidades del océano y de los ríos, afectando directamente los procesos de desarrollo, a la economía, y a la calidad de vida de la población.

De varias de estas amenazas se han establecido las consecuentes pérdidas durante el año 2016, que disminuyen el aporte al PIB, como se puede observar en la Tabla 12, en los casos que se tiene registro como los siguientes:

**Tabla 12**

*Pérdidas aproximadas por amenazas a actividades marítimas*

| <b>Amenaza</b>                           | <b>Implicación</b>                           | <b>Cantidad anual</b> |
|--|--|-----------------------|
| Delincuencia común, robo de motores      | Disminución pesca artesanal y costos motores | 5.230.000,00          |
| Pesca ilegal en ZEE.                     | Disminución pesca industrial                 | 92.000.000,00         |
| Coyoterismo por vía marítima             | Salida de divisas                            | 11.688.000,00         |
| Tráfico de mercancías por vía marítima   | Contrabando                                  | 10.000.000,00         |
| Tráfico de Combustibles por vía marítima | Contrabando                                  | 26.000.000,00         |
| <b>Total</b>                             |  | <b>144.918.000,00</b> |

Fuente: (La Hora, 2017) (FAO, 2003) (Troya, 2007) (Aduana Ecuador, 2017) (El Comercio, 2013)

No todas las actividades que se ven afectadas con pérdidas por las amenazas mencionadas cuentan con datos suficientes, por lo tanto, estas cifras podrían ser mayores. De todas maneras, estas cifras son muy relevantes para el Estado asigne recursos para que con medios adecuados y operativos se proteja las actividades y la economía del sector marítimo.

## CAPÍTULO V

### PROPUESTA

Es preciso mencionar, antes de plantear la propuesta de solución al problema de la afectación de la asignación de presupuestos para mantener la operatividad de las unidades navales, que si bien podría mirarse al mismo como un problema puntual y de directa incumbencia de la Armada y sus buques, este es un problema con consecuencias para una serie de actores, empezando desde el mismo Estado, que no cuenta con un instrumento efectivo para resguardar los recursos del mar y que sirva de apoyo para gestionar los intereses marítimos. Luego se ven afectadas con la falta de seguridad todas las instituciones relacionadas al quehacer marítimo, tanto públicas como privadas que utilizan los recursos del mar como parte de las cadenas productivas y de desarrollo, y que finalmente generan recursos económicos para el país y su población.

Además, se deja en claro que no se hacen de lado ninguno de los roles que ha tenido y debe seguir manteniendo la Armada, la diferencia está en plantear su existencia y asignación de medios, sumándole otro punto de vista, que es el de constituirse en un eje fundamental y transversal del progreso del país desde las áreas marítimas, para generar beneficios a su economía.

El desequilibrio en la asignación de valores dificulta la administración de la defensa, por lo cual es recomendable que las asignaciones se realicen de manera más equitativa, relacionada a los beneficios de la seguridad.

Si bien, como se mencionó dentro del marco legal, la Agenda Política de la Defensa, ya habla de “Impulsar la gestión eficiente de los recursos basado en criterios de economía de la defensa y optimización de capacidades”, lo que se requiere de manera urgente es sustentar estos conceptos y llevarlos a la práctica para estar a la par de la realidad regional y mundial, sin embargo lo que indica la Agenda Política de la Defensa, se queda sin piso al no tener políticas de Estado que la sustenten en este aspecto.

En el contexto del concepto de Economía de la Defensa, la problemática en las Fuerzas Armadas ecuatorianas ha sido precisamente por muchos años la falta de

políticas de estado, estrategias y leyes, que asignen presupuestos acordes a sus tareas, fundamentalmente relacionadas al desarrollo nacional y al crecimiento económico, pues más bien siempre se las ha considerado un sector que solo genera gastos, orientado a enfrentar posibles guerras convencionales.

Esta situación también se dio generalmente a nivel mundial y regional, pero especialmente desde el siglo actual se ha dado la corriente de la asignación de recursos a las Fuerzas Armadas, aplicando las técnicas que determina la economía de la defensa, como un componente fundamental de las actividades productivas de una nación, cuya presencia con la cantidad óptima de medios y efectivos genera crecimiento económico y la percepción de seguridad, al brindar a los ciudadanos el bien público de la defensa, enfrentando nuevas amenazas que por su parte merman a los sectores productivos.

### **Estrategia 1: Aplicación de la Economía de la Defensa**

La falta de seguridad en el mar y el disminuido respaldo a las actividades productivas que en él se realizan, provocada por la falta de medios, pueden ser revertidos, aplicando el concepto de la Economía de la Defensa, empleando todas, o la mayoría de sus técnicas y metodologías, lo cual al final dará como resultado el dimensionamiento pleno de Fuerzas Armadas y consecuentemente de una Armada que posea todas las capacidades que sus extensas zonas marítimas requieren, pero no solamente por ese hecho, sino porque se constituye en una parte constitutiva del desarrollo al ser parte de todos los componentes que generan crecimiento económico desde el océano, como lo han entendido los países vecinos.

Desde esta perspectiva, la Economía de la Defensa plantea la creciente importancia de los factores sociales, culturales, de desarrollo y legales, así como la relevancia de las interacciones existentes entre ellos y de esto se derivan los pasos de la presente propuesta, que sin duda requiere ser ejecutada en el mediano y largo plazo.

En primer lugar, se debe trabajar en proponer por parte de la Armada, inicialmente políticas de Estado enfocadas a los intereses marítimos, relacionadas a los siguientes temas de la Economía de la Defensa, (Fonfria, 2012):

- Formación de alianzas, asignación de recursos y comportamientos

- Interacciones macroeconomía-defensa durante guerras, paz, desarme y conversión
- Economías centralizadas vs. de mercado y recursos para la defensa
- Movilización, recuperación de postguerra y reconstitución de fuerzas
- Optimización y eficiencia en la composición y nivel de las fuerzas
- Mix capital-trabajo: personal, reclutamiento y voluntariado
- Disuasión, elusión de guerras, inicio y final de las guerras
- Preparación militar, materiales estratégicos y política industrial de la defensa
- Contratación, adquisiciones y análisis de la contratación de defensa
- Dependencia comercial, control de exportaciones, sanciones comerciales y guerras económicas
- Ayuda internacional, economías en desarrollo y defensa en el tercer mundo
- Amenazas no gubernamentales, terrorismo, drogas, refugiados, fanatismos étnicos y religiosos etc.
- Conflictos derivados de la escasez de recursos medioambientales: agua, petróleo, etc.
- Ataques cibernéticos y sus consecuencias económicas y de seguridad
- Gestión de la energía: creación y distribución, geo-economía energética.

Al abordar toda esta temática se debe llegar al equilibrio entre medios para la defensa, el desarrollo del talento humano, más la infraestructura física disponible, todo ello, íntimamente relacionado con el tipo y nivel de amenazas a ser neutralizadas y que generan pérdidas económicas.

Pero para plantear estas políticas es primordial trabajar estratégicamente en involucrar a otros estamentos que son los que finalmente impulsarán, debido a sus intereses públicos o privados, estas políticas, es decir que no solamente la Armada gestione recursos para sus tareas, sino que otros ministerios, subsecretarías, cámaras, empresas, asociaciones y hasta la ciudadanía exija la seguridad en el mar con medios apropiados y modernizados para hacer eficiente el resguardo de las actividades económicas que beneficiará en última instancia al mismo Estado.

Con ellos se debe plantear las repercusiones de la falta de seguridad, como la pérdida de bienes, afectaciones económicas, inseguridad en la producción, falta de garantías, retrocesos en el desarrollo, transporte inseguro, e inclusive la falta de

inversión extranjera debido a la falta de condiciones que aseguren un rendimiento a nuevos proyectos.

Por ello deben involucrarse a las siguientes instituciones, pudiendo ser algunas más que con el tiempo se vea la necesidad de integrarlas:

- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, para definir lineamientos de planificación basados en objetivos estratégicos a establecer, orientados a los intereses marítimos de los cuales son parte de su explotación y uso varios organismos, y el enfoque que debe darse a la asignación de recursos para seguridad, con la retribución económica para el crecimiento del país.
- Ministerio de Defensa, para sustentar los conceptos de Economía de la Defensa y la Industria de la defensa, y la relevancia de contar con los medios necesarios para la protección y resguardo de los mares jurisdiccionales, y del beneficio del bien público Defensa en todas las actividades productivas en el mar; además del accionar de la Armada en aspectos importantes como la investigación oceanográfica, presencia antártica, ayudas a la navegación, y todas sus tareas como Autoridad Marítima.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para determinar los riesgos y pérdidas generadas en el transporte marítimo.
- Ministerio de acuicultura y pesca, para determinar las pérdidas del sector por la falta de seguridad, para articular las necesidades de seguridad en el mar tanto para la pesquería artesanal o industrial, como para las actividades de producción de camarón u otras que se realizan en las costas, y la incidencia de control de las mismas con un desarrollo adecuado.
- Ministerio de Industrias y Productividad, para determinar el apoyo firme a la Industria de la Defensa, con beneficios directos e indirectos a la producción de materia prima e insumos que son parte de esta industria, y los réditos económicos que se pueden conseguir para el país, además de que son el sustento para mantener operativos los medios navales.
- Ministerio de Ambiente, para determinar las pérdidas y afectaciones por contaminación en el mar, y la afectación a especies marinas por pesca ilegal especialmente.

- Ministerio de Turismo, para determinar las pérdidas del sector turístico costero por la inseguridad del turista en áreas en las que no se cuenta con medios para su protección, como islotes, islas, bahías, y otras áreas turísticas de tipo marítimo, lo cual a la vez no permite desarrollar nuevos proyectos.
- Ministerio de Relaciones Exteriores, para la promoción de inversiones extranjeras en proyectos de investigación y explotación de los recursos del mar y su plataforma continental, en los cuales debe ser parte integrante la Armada.
- Ministerio de Educación, para que en base a políticas de Estado, implementar programas educativos en todos los niveles, que fomenten en la ciudadanía, el sentido de pertenencia e importancia en el aspecto económico de las actividades marítimas.
- Ministerio de Finanzas, para que en base a los aspectos fundamentados de todas las instituciones participantes y de la articulación de todas las actividades del mar, se cuente con sólidos razonamientos y políticas que aseguren de manera suficiente y continua la asignación de presupuesto para contar con medios idóneos para la seguridad marítima.
- Ministerio de Minería, para determinar proyectos de investigación y minería en los lechos marinos, en cuyo desarrollo puede contar con el apoyo de medios navales.
- Ministerio de Hidrocarburos, para definir controles de tráfico y contrabando de combustibles en el mar, y las acciones coordinadas de sus autoridades con la Autoridad Marítima.
- Ministerio de Electricidad y Energía Renovable, para determinar proyectos que aprovechen la energía generada por el mar, con estructuras mareomotrices, energía eólica marina, o aprovechamiento de corrientes.
- Ministerio del Interior, para definir acciones conjuntas en las que sea necesario, o establecer límites de jurisdicción y tareas a cumplir.
- Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos, para incentivar y coordinar la participación efectiva de los fiscales o autoridades judiciales en los diferentes delitos cometidos en el ámbito marítimo.

- Secretaría de Educación Superior, Ciencia Tecnología e Innovación, para incrementar la oferta de carreras universitarias orientadas al mar, que fomenten la investigación y la generación de nuevas industrias y productos, con los recursos vivos y no vivos existentes en nuestras áreas jurisdiccionales.
- Secretaría de Gestión de Riesgos, para la planificación y coordinación de apoyo de los medios navales en caso de desastres naturales.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos y Banco Central del Ecuador, para registrar con el desglose necesario las aportaciones económicas de todos los componentes del sector marítimo que se ven beneficiados o afectados por la seguridad en el mar, y que luego son parte del PIB.
- Autoridades Portuarias, para mejorar la seguridad de los ingresos desde las líneas de comunicación marítimas, para impedir pérdidas por robos o contrabando que provocan grandes pérdidas al país.
- Armada del Ecuador, a través de la Dirección General de Intereses Marítimos, y el apoyo del Instituto Oceanográfico de la Armada, para proponer programas y proyecto orientados al cuidado y uso adecuado de nuestros intereses marítimos.
- Comunidad universitaria pública y privada, para orientar la investigación en coordinación con entidades públicas y empresas privadas, en aspectos que puedan ser explotados con los recursos marinos.
- Instituto Nacional de Pesca, a fin de generar información científica que permita mejorar la producción pesquera.
- Cámara Nacional de Pesquería, a fin de establecer necesidades de seguridad, compromisos de registro de la producción, de ingresos y pérdidas y de la legalización de la actividad pesquera en todos los niveles como aporte a la seguridad.
- El Instituto Nacional Antártico, para establecer políticas de investigación y presencia del Estado en este sector, a través de la Armada.

Cabe mencionar que a pesar de que en el año 2012 se creó, con Decreto Ejecutivo 990, el Comité Interinstitucional del Mar y la Secretaría Técnica del Mar, estos entes no han podido estructurar aún esas políticas oceánicas, y menos aún ponerlas en

práctica, es decir, considerando la trilogía de: lineamientos de políticas del Estado en materia de seguridad y defensa; estudios y escenarios prospectivos (incluyendo planificación y desarrollo de fuerzas); y, criterios de economía de defensa, en este caso en el ámbito marítimo.

En este aspecto son una referencia clara, las Políticas Oceánicas establecidas en Colombia donde participan plenamente en su elaboración y ejecución instituciones como: Vicepresidencia de la República, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa Nacional, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Comercio, Industrias y Turismo, Ministerio de Educación, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Transporte, Comandancia General de la Armada, Departamento Nacional de Planeación, Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación, Asociación Colombiana de Universidades, y delegados de la Presidencia de la República.

Citar a estas entidades se hace necesario para integrar todos los estamentos que deben involucrarse en el país para implementar y ejecutar políticas de este tipo, ya que todas tendrán beneficios al realizar un esfuerzo conjunto.

Se deberán realizar constantes acciones y actividades que permitan ir interiorizando y concatenando las ideas y posturas para obtener resultados objetivos y palpables. Para esto se deben utilizar varias estrategias y herramientas como:

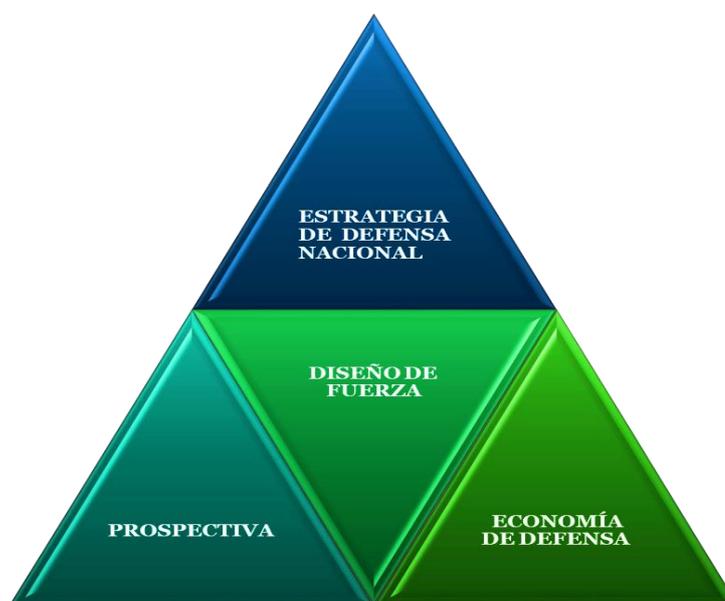
- Información abundante y actualizada en sitios web, que permita una clara consulta de los datos necesarios como insumos para establecer las políticas marítimas.
- Foros virtuales donde participen de manera permanente la mayoría de actores involucrados.
- Foros presenciales donde se analicen, resuman y definan los pasos a seguir y los resultados que por etapas cada actor deba presentar.
- Encuestas dentro y fuera de los sectores involucrados y el procesamiento de estos datos.
- Encuestas vía internet, buscando la opinión de la población civil.
- Análisis de opiniones tanto a nivel nacional e internacional, en los cuales se tratan temas referentes a la política de seguridad y defensa y las acciones adoptadas.

- Simulación de escenarios basados en las necesidades de los usuarios, especialmente en la afectación o beneficio económico que producirían determinadas políticas de Estado orientadas a los intereses marítimos.
- Publicación de la información y datos estructurados para concientización de la población
- Elaboración de políticas de Estado Finales con estrategias específicas y fundamentadas
- Planificación y desarrollo de Fuerzas derivadas de las políticas marítimas.
- Inversión en la Industria de la Defensa
- Establecimiento de proyectos de investigación e inversión
- Establecimiento de proyectos de seguridad marítima.

Para esto convergen varios factores y variables que debidamente canalizados harán que justamente, la distribución equilibrada del ingreso, basado en políticas de estado que coordinen los diferentes sectores sociales involucrados, generen mejores condiciones en la producción y explotación de recursos, con el consecuente crecimiento económico que será el resultado del desarrollo tecnológico y la generación de productos para uso militar y civil por parte de la industria de la defensa.

En segundo lugar, se debe aplicar lo estipulado en la Agenda Política de la Defensa sobre la aplicación de la Economía de la Defensa, incluyendo políticas y estrategias que den responsabilidades compartidas a los entes encargados de gestionar los recursos del mar buscando generación de crecimiento económico, y los métodos de interiorizar a toda la población para la protección de los recursos marinos. Además, se deberán crear leyes, o introducir disposiciones en las leyes existentes, para articular el accionar necesario, inclusive con la asignación de recursos.

En tercer lugar, debe existir una interrelación de entes y acciones de manera sinérgica, entre todos los actores e instituciones que tienen que ver con el poder militar, asignando a este último la nueva visión de aporte al desarrollo y crecimiento económico, empleando las técnicas actuales que integran las políticas, escenarios, estrategias, amenazas, prospectiva y economía, según lo indicado en la Figura 37:



**Figura 36.** Interrelación de acciones por parte del sector Defensa.

Fuente: (Mieles, 2015)

Dentro de este triángulo, es imprescindible sincerar el tamaño y roles que desempeñan las Fuerzas Armadas, en el caso particular la Armada, con un adecuado Diseño de Fuerzas, conocido también como Planificación y Desarrollo de Fuerzas que, por supuesto, debe basarse en todos los aspectos mencionados, especialmente en los objetivos nacionales que se creen relacionados a los intereses marítimos, sus estrategias, y en relación a las nuevas amenazas existentes, pero recalcando además su vinculación al desarrollo productivo del país.

### **Impulso a la industria de la defensa.**

Un componente importantísimo en esta estrategia, como parte de la Economía de la Defensa es sin duda la Industria de la Defensa, como se ha podido corroborar con los casos colombiano y peruano.

La industria de la defensa está aportando de manera mínima al desarrollo nacional, y los procesos de mantenimiento de los medios no han sido realizados bajo conceptos de costo de oportunidad y de logro de beneficios o transferencia de tecnología bajo el sistema de compensaciones, también utilizado como tendencia a nivel mundial, por lo tanto, es un aspecto que debe mejorarse. Se debe mencionar que

la industria de la defensa que más se ha desarrollado para satisfacer las necesidades de la Armada, ha sido los Astilleros Navales Ecuatorianos ASTINAVE, los cuales han realizado un sin número de proyectos tanto para construir, como para modernizar las Unidades Navales.

ASTINAVE hasta la actualidad ha construido cerca de 116 embarcaciones, entre las que se destacan sus proyectos terminados más recientes: Hércules, Aries y Minerva, con los cuales ha construido de 04 Lanchas Guardacostas OPV-2606 (LG-AST-2606), y el Proyecto Apolo, que contempló la construcción de 02 Lanchas Guardacostas OPV-5009 (LG-AST-5009). Estas construcciones fueron cristalizadas gracias a las alianzas estratégicas que realizó ASTINAVE con el Astillero DAMEN de Holanda, el cual le proveyó los módulos prefabricados para que sean armados en el país por el astillero ecuatoriano, lo que trajo una transferencia tecnológica, que ha permitido incrementar las capacidades de ASTINAVE. (ASTINAVE, 2015)

Sin embargo, es necesario un mayor impulso a esta industria, y a los sectores productivos que participan directa e indirectamente, en este caso en la construcción naval, es decir generando nueva tecnología y capacidades, se obtendrán beneficios a diferentes actividades, dinamizando su economía.

Al momento ASTINAVE tiene capacidades insuficientes para contribuir con la recuperación y renovación de la Fuerza de Superficie, y ser parte del Plan de Fortalecimiento de los Espacios Acuáticos, PFCEA, el cual ha previsto la construcción de los siguientes buques según la Tabla 13:

Tabla 13

*Resumen de proyectos relacionados a ASTINAVE en el PFCEA (2010-2024)*

| <b>PLAN DE FORTALECIMIENTO PARA EL CONTROL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS<br/>(2007-2018)</b>                               |
|--|
| Programa: Largo Plazo. Período 2014 – 2024. Adquisición de dos Buques Logísticos Multipropósito                        |
| Programa: Corto Plazo. Período 2014 – 2017. Construcción de remolcadores de puerto en reemplazo de los dos existentes. |
| Programa: Largo Plazo. Período 2014 – 2024. Adquisición de tres Buques Oceánicos para áreas de seguridad continental   |
| Programa: Largo Plazo. Período 2014 – 2024. Adquisición de dos Buques Oceánicos Insulares                              |

Fuente: (DIGLOG, 2016)

Nota: Dirección General de Logística de la Armada

Es fundamental para lograr la construcción de estas Unidades, se incrementen las capacidades de ASTINAVE mediante la construcción del nuevo Astillero en Posorja, lo cual requiere una inversión inicial aproximada de 50 millones de dólares, con el fin de tener la capacidad de construir barcos tipo OSV<sup>8</sup> (Offshore Supply Vessel), e incrementar su capacidad de reparaciones por año. (Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos, 2015)

Paralelamente se deberá conseguir un encadenamiento con valor agregado al construir unidades militares tipo corbetas, y plataformas para gas natural. La segunda fase es la ampliación del Astillero con 700 millones dólares de inversión, con lo cual conseguirá la capacidad de construcción de cuatro barcos tipo Aframax<sup>9</sup> (245 metros de eslora) por año. Con estas inversiones, el estudio del Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos, hecho en el 2014, proyectó un impacto favorable en la balanza comercial para nuestro país de 192 millones de dólares.

Estas nuevas instalaciones le permitirán también efectuar actividades de carenamiento de naves, desarrollo de sistemas electrónicos y provisión de servicios off shore, capacidades que pueden ser aprovechadas para consolidar los proyectos de construcción de buques requeridos por la Armada del Ecuador y su mantenimiento, u otras construcciones que requiera el mercado. (DIGLOG, 2016).

Se pretende con el nuevo Astillero del Pacífico generar condiciones favorables para competir en el mercado regional de la industria de construcción naval y consolidar la renovación de la Fuerza de Superficie en los próximos 10 años, para lo cual se requeriría una inversión aproximada de US\$ 620 millones, monto que podría ser financiado a 18 años.

En la Tabla 14, se presenta el flujo de efectivo que el Astillero ha estimado para la construcción de las nuevas Unidades, con la aproximación de la disminución de las pérdidas por las amenazas antes citadas, como beneficio económico para el país. Tomando en cuenta que, al efectuar la construcción de las nuevas Unidades, se reduciría las pérdidas que tienen el país por causa de las amenazas, se estima que el VAN de este proyecto sería de \$ 114' 703.604, con una TIR del 20 %, para el lapso 18

---

<sup>8</sup> OSV, Buque que transporta y almacena los materiales, equipos y/o personal hacia, desde y entre las instalaciones en alta mar.

<sup>9</sup> Aframax, petrolero de menos de 120.000 toneladas métricas y con una anchura no superior a 32,31 m, por lo que puede atravesar el canal de Panamá

años que tomaría cancelar la deuda por la fabricación de todas las unidades planificadas.

Con lo antes mencionado se puede evidenciar la importancia de la industria de la defensa, como parte integrante de la Economía de la Defensa, esto desde el punto de vista de su aporte a la construcción y mantenimiento de las Unidades Navales que cumplen entre sus roles la protección de los recursos marítimos y de las actividades productivas que se desarrollan en el mar, sin considerar que su aporte además debe ser el de proporcionar medios y tecnología a la sociedad civil para incrementar el crecimiento económico, y la dinamización de actividades directas e indirectas.

Tabla 14  
*Relación costo beneficio de Construcción de las Nuevas Unidades de CODESC y COGUAR*

| TIPO                          | Cant.     | PRECIO UNIT.             | \$ 2.017    | \$ 2.018             | \$ 2.019             | \$ 2.020             | \$ 2.021              | \$ 2.022             | \$ 2.023              | \$ 2.024             | \$ 2.025              | \$ 2.026             | \$ 2.027             |
|-------------------------------|-----------|--------------------------|-------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
|                               |           |                          | Año 1       | Año 2                | Año 3                | Año 4                | Año 5                 | Año 6                | Año 7                 | Año 8                | Año 9                 | Año 10               | Año 11 - Año 18      |
| PGM                           | 1         | \$ 6.000.000,00          |             |                      |                      |                      |                       |                      |                       | \$ 6.000.000         | \$ 6.000.000          |                      |                      |
| PGM                           | 1         | \$ 6.000.000,00          |             |                      |                      |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                      |
| PGM                           | 1         | \$ 6.000.000,00          |             |                      |                      |                      |                       | \$ 6.000.000         |                       |                      |                       |                      |                      |
| PGM                           | 1         | \$ 6.000.000,00          |             |                      |                      |                      | \$ 6.000.000          |                      |                       |                      |                       |                      |                      |
| PGM                           | 1         | \$ 6.000.000,00          |             |                      | \$ 6.000.000         |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                      |
| OPV-H                         | 1         | \$ 8.000.000,00          |             |                      |                      |                      |                       |                      |                       | \$ 5.000.000         | \$ 3.000.000          |                      |                      |
| OPV-H                         | 1         | \$ 8.000.000,00          |             |                      |                      |                      |                       | \$ 5.000.000         | \$ 3.000.000          |                      |                       |                      |                      |
| OPV-H                         | 1         | \$ 8.000.000,00          |             |                      | \$ 5.000.000         | \$ 3.000.000         |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                      |
| FFG                           | 1         | \$ 155.000.000,00        |             |                      |                      |                      |                       |                      |                       | \$ 107.500.000       | \$ 47.500.000         |                      |                      |
| FFG                           | 1         | \$ 155.000.000,00        |             |                      |                      |                      |                       |                      | \$ 107.500.000        | \$ 47.500.000        |                       |                      |                      |
| FFG                           | 1         | \$ 155.000.000,00        |             |                      |                      | \$ 107.500.000       | \$ 47.500.000         |                      |                       |                      |                       |                      |                      |
| MPV                           | 1         | \$ 30.000.000,00         |             |                      | \$ 21.000.000        | \$ 9.000.000         |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                      |
| LPA                           | 1         | \$ 65.000.000,00         |             | \$ 45.500.000        | \$ 19.500.000        |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                      |
| <b>TOTAL</b>                  | <b>14</b> | <b>\$ 620.000.000,00</b> | <b>\$ -</b> | <b>\$ 45.500.000</b> | <b>\$ 40.500.000</b> | <b>\$ 20.000.000</b> | <b>\$ 116.500.000</b> | <b>\$ 58.500.000</b> | <b>\$ 116.500.000</b> | <b>\$ 58.500.000</b> | <b>\$ 116.500.000</b> | <b>\$ 47.500.000</b> | <b>\$ -</b>          |
| Tasa (Libor +<br>Riesgo País) |           | 11,13%                   |             |                      |                      |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                      |
| <b>PAGO DEUDA</b>             |           | <b>\$ 927.491.088</b>    | <b>\$ -</b> | <b>\$ -</b>          | <b>\$ -</b>          | <b>\$ 61.832.739</b> | <b>\$ 61.832.739</b>  | <b>\$ 61.832.739</b> | <b>\$ 61.832.739</b>  | <b>\$ 61.832.739</b> | <b>\$ 61.832.739</b>  | <b>\$ 61.832.739</b> | <b>\$ 61.832.739</b> |
| AMENAZAS<br>PRORRATEADO       |           |                          |             |                      |                      |                      |                       | \$ 24.153.000        | \$ 48.306.000         | \$ 72.459.000        | \$ 96.612.000         | \$ 120.765.000       | \$ 144.918.000       |
| FLUJO EFECTIVO NETO           |           |                          |             |                      | \$ (61.832.739)      | \$ (61.832.739)      | \$ (37.679.739)       | \$ (13.526.739)      | \$ 10.626.261         | \$ 34.779.261        | \$ 58.932.261         | \$ 83.085.261        |                      |
| VAN                           |           | \$ 114.173.604           |             |                      |                      |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                      |
| TIR                           |           | 20%                      |             |                      |                      |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                      |

Fuente: (DIGLOG, 2016)

Nota: Dirección General de Logística de la Armada.

En resumen, la Defensa Nacional debe aplicar de manera precisa el concepto de Economía de la Defensa, la cual será eficiente en función de precisas políticas de Estado, la capacidad económica de la nación, la percepción de seguridad, la voluntad política de gastar en defensa, y la gestión en la administración de los recursos, todo esto en relación de las percepciones de amenazas, el crecimiento económico, las demandas de la población y de los sectores involucrados, las expectativas de futuro y la retribución económica al país.

Aunque parezcan complejas, dados los casos exitosos mencionados en el presente trabajo, las estrategias sugeridas constituyen la manera de que en el mediano y largo plazo se pueden eliminar la incertidumbre y los cabildeos, y se cuente con una estructura sólida para obtener recursos para las unidades navales, y lograr su operatividad óptima de manera constante

## **Estrategia 2: Establecer un porcentaje del PGE**

Establecer un porcentaje fijo de presupuesto para Defensa en relación al Presupuesto General del Estado puede ser una alternativa que permita al menos saber una posible cantidad con la cual se planifiquen las actividades anualmente. Por supuesto la cantidad asignada dependerá del incremento o reducción del PGE, sin embargo, resultaría más beneficioso desde el punto de vista de organización y administración de los medios, y el establecimiento de los respectivos planes de mantenimiento, que contarían con un flujo más constante, y no depender tanto de coyunturas o situaciones externas.

La justificación de establecer este porcentaje va relacionada por supuesto a la importancia de las tareas y responsabilidades mencionadas para el caso de la Armada, puesto que el mismo sustento de crecimiento económico del sector marítimo, y contrarrestar las amenazas y las pérdidas que producen, buscan obtener mayores ingresos por la seguridad entregada por el Estado.

Establecer cuánto debería ser ese porcentaje tendría muchos factores de análisis, y comparar los gastos en defensa a nivel mundial y regional no proporcionaría un valor adecuado debido a las diferencias de economías, áreas de responsabilidad, factores políticos y fuerzas disímiles que cada país tiene, por lo tanto para establecer ese porcentaje, sería más adecuado a la realidad del Ecuador y los medios con que cuentan sus Fuerzas Armadas, fijar como gasto de defensa el promedio del valor

asignado durante la década del 2000 al 2010, el cual fue de 7,89 % como se muestra en la Tabla 15, luego de lo cual dependerá de las Fuerzas, y posteriormente de la Armada, su adecuada distribución.

Tabla 15.

*Promedio de porcentaje del PGE asignado a Defensa período 2000-2010*

| Año        | 2000 | 2001 | 2002 | 2003  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| Porcentaje | 6,27 | 6,78 | 8,44 | 10,44 | 8,57 | 7,7  | 7,06 | 7,73 | 7,53 | 7,77 | 8,55 |
| Promedio   | 7,89 |      |      |       |      |      |      |      |      |      |      |

Fuente: (Ministerio de Finanzas, 2016)

Nota: Dirección General de Logística de la Armada.

Este promedio, apegado a la realidad de gastos efectuados en defensa durante una década, lo cual permitió mantener y renovar de manera aceptable los medios militares, representa sin duda una mejor visión de las necesidades y requerimientos que Fuerzas Armadas solventaron durante este período considerable de tiempo, y que actualmente se mantienen para la protección de los intereses nacionales. Respecto al PIB del Ecuador del año 2016 el porcentaje sería el 2,5 %.

### **Estrategia 3: Valorar las operaciones al detalle, considerando cantidades para cada tarea y responsabilidad de la Armada**

Se trata de valorar los gastos en todas las operaciones que realiza la Armada para cumplir sus responsabilidades en todos los ámbitos. Esta estrategia requiere valorar los recursos para las operaciones que, por supuesto incluye el mantenimiento de los medios, considerando por supuesto los que se encuentran inoperativos.

Es decir, valorar las operaciones incluyendo el mantenimiento de las unidades, requiere asumir que todas las unidades estarán operativas con los recursos que se establezcan de esta valoración, de lo contrario solo se podrá valorar las operaciones con las unidades que al momento tienen su limitada capacidad para hacerlo, y esto representaría valores menores.

La finalidad de esta estrategia es presentar las tareas que está realizando la Armada con el escaso presupuesto asignado, y otras más que le asigna el Estado en determinadas circunstancias, sin incrementar su presupuesto, como ya se ha dado con el caso de las evacuaciones médicas, donde el presupuesto para esta actividad ha

salido de la misma Armada, sin que el Ministerio de Salud, con el cual se tiene convenio, haya repuesto las cantidades utilizadas.

Se insiste en que la justificación de esta estrategia es el sustento del crecimiento económico del sector marítimo al contar con la seguridad para sus actividades productivas.

#### **Estrategia 4: Establecer un porcentaje de presupuesto de la Armada**

Como se visualizó en la Tabla 8, internamente en la Armada se ha destinado recursos presupuestarios para el sector operativo, sin embargo, su distribución refleja varias partidas de gasto que superan ampliamente a las de repuestos y mantenimiento para las unidades navales, por lo tanto se hace necesario reducir el gasto en varias partidas administrativas, con un profundo análisis de las mismas, priorizando los requerimientos para las operaciones, y por supuesto para la conservación de los medios.

El porcentaje mencionado anteriormente destinado a mantenimiento fluctúa entre el 25 % y 28 % entre el año 2015 y 2016, es decir, el restante de entre 75 % a 72 %, se utiliza para otros gastos operativos y administrativos, cuando lo pertinente sería asignar mayores recursos para mantener con las mejores capacidades posibles a las unidades.

Por lo tanto, solamente en el sector operativo, podría establecerse una política institucional para fijar por lo menos el 50 % de su presupuesto para mantener la operatividad de las unidades navales, y realizar la redistribución priorizada especialmente en actividades administrativas, evitando definitivamente adecuaciones, nuevas edificaciones, y otros gastos excesivos los cuales pueden ser recortados, ya que, por ejemplo, solo en los dos años mencionados se destinaron US\$ 5.159.217,00. a partidas de Edificios y Locales, Instalaciones y materiales de construcción.

En este aspecto también conviene, en base a políticas estrictas para evitar el crecimiento innecesario en otros sectores, la priorización y reducción de presupuestos para ser asignados al sector operativo.

#### **Estrategia 5: Convenios bilaterales o multilaterales**

En la consecución de objetivos nacionales y del desarrollo de la industria de la defensa, con el beneficio de la transferencia tecnológica y crecimiento económico, se pueden proponer convenios con organismos extranjeros estatales o privados para

proyectos de desarrollo de medios o armamento, buscando la cooperación económica, tecnológica y de personal, lo cual puede ser utilizado para reemplazar los medios existentes o realizar proyectos de repotenciación.

Esta estrategia requiere el aporte gubernamental, sin embargo, el desarrollo de la industria será vista desde la perspectiva de la inversión lo cual puede ser una manera de conseguir flujos económicos para mejorar la operatividad de las unidades navales, y además contar con vías para mejorar el conocimiento y la tecnología en el ámbito naval.

## CAPÍTULO VI

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### Conclusiones

- a) La asignación presupuestaria entregada a las unidades navales en el período 2012 -2016 ha tenido un efecto directo en su operatividad, dado que no ha sido suficiente para mejorar sus capacidades y emplearlas en los roles para los cuales fueron adquiridas, considerando que su condición actual impide cumplir de manera total y eficiente las tareas y responsabilidades de la Armada.
- b) La operatividad de la Unidades Navales depende de la asignación presupuestaria, debido a que la falta de recursos en los últimos años ha provocado que las unidades navales tengan una operatividad promedio del 39,40 %, lo cual impide su empleo en las operaciones para la seguridad marítima.
- c) La asignación de presupuestos para mantenimiento y modernización de Fuerzas Armadas debe enmarcarse en el uso de los conceptos de la Economía de la Defensa, con un análisis más profundo y complejo que requiere de estrategias de defensa derivadas de políticas de Estado y un adecuado diseño de fuerzas, relacionados a las amenazas existentes y a la seguridad de las actividades productivas, lo cual facilitará un crecimiento económico y el desarrollo del sector marítimo.
- d) El impacto económico que producen las amenazas existentes, en las actividades del sector marítimo, demuestra la necesidad de reforzar la seguridad en los mares jurisdiccionales, de la cual es parte fundamental la Armada, coordinando acciones con otros entes gubernamentales encargados de la regulación de esas actividades, y otros de índole privado y académico, lo cual permitirá disminuir estas amenazas y evitar pérdidas económicas para el país.
- e) La industria de la defensa como parte componente de la economía de la defensa, es de vital importancia para contar con una herramienta que por una parte propende a la construcción y modernización de unidades navales, y por otra mediante la incorporación de nuevas tecnologías que pueden ser

aprovechadas por actividades productivas diferentes a la militar, dinamiza la economía y generan recursos para el crecimiento económico.

- f) Se debe emplear una o varias estrategias para la consecución de recursos financieros para contar con unidades que cuenten con todas sus capacidades para cumplir las tareas asignadas, pero la base de políticas marítimas a nivel del Estado será la forma para lograr una verdadera estructura que permita gestionar de manera óptima y eficiente la seguridad marítima, la defensa y la integridad territorial, como un eje fundamental para el desarrollo y crecimiento económico del país.

#### **Recomendaciones.**

- a) Gestionar la implementación de los pasos a seguir para el establecimiento de las políticas de Estado orientadas a los intereses marítimos expresadas en la propuesta del presente trabajo y la aplicación de la Economía de la Defensa.
- b) Gestionar las estrategias planteadas para la consecución de recursos financieros para mejorar la operatividad de las unidades navales.

### Bibliografía

- Acosta, A. (31 de 10 de 2010). *Lamul.pe*. Obtenido de <https://andresacosta.lamula.pe/2010/10/31/la-funcion-de-defensa-nacional-como-bien-publico-puro/sherman/>
- Aduana Ecuador. (01 de 08 de 2017). *Aduana Ecuador*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/aduana-captura-200-mil-en-mercancia-de-contrabando/>
- Arbocco, R. (2003). Concepción estratégica de la Marina de Guerra del Perú. *Academia de Guerra Naval Estrategia y Política* (pág. 8). Valparaíso: Marina del Perú.
- Armada de Colombia. (23 de 10 de 2017). *Armada de Colombia*. Obtenido de <https://www.armada.mil.co/es/content/plan-estrategico-naval>
- Armada de Colombia. (12 de 11 de 2017). *Armada de Colombia*. Obtenido de <https://www.armada.mil.co/es/content/mision-armada-nacional>
- Armada del Ecuador. (2017). *Proyecto Neutralización de Actividades Ilícitas y Asistencia Oportuna Emergencia en los Espacios Acuáticos*. Guayaquil.
- Armada Ecuador. (2014). *Concepto Estratégico Marítimo*. Quito: SECGAR.
- ASTINAVE. (29 de 12 de 2015). Cuadro de valores requeridos para Proyecto Corbetas, trabajos complementarios. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Astinave.
- Banco Mundial. (22 de 10 de 2017). *Fondo Monetario Internacional*. Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD?locations=CO>
- BCE. (01 de 08 de 2017). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/975-producto-interno-bruto-2>
- CEPAL. (14 de 08 de 2017). *CEPAL*. Obtenido de [http://estadisticas.cepal.org/cepalstat/WEB\\_CEPALSTAT/buscador.asp?string\\_búsqueda=CUENTAS+NACIONALES](http://estadisticas.cepal.org/cepalstat/WEB_CEPALSTAT/buscador.asp?string_búsqueda=CUENTAS+NACIONALES)
- CEPLAN. (01 de Marzo de 2011). *Plan Bicentenario, El Perú hacia el 2021*. Obtenido de Ministerio de Economía y Finanzas: <https://goo.gl/gP6pbg>
- Comisión Europea. (13 de 09 de 2012). *Asuntos Marítimos*. Obtenido de [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue\\_growth\\_es](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_es)
- Comisión Europea. (13 de 09 de 2012). *Comisión Europea*. Obtenido de EUR LEX: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52012DC0494>

Congreso del Perú. (01 de 12 de 2010). *Perú País Marítimo*. Obtenido de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/8B3C17E2FE336FF905257B4400745BE8/\\$FILE/14\\_PERU\\_PA%C3%8DS\\_MARITIMO.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8B3C17E2FE336FF905257B4400745BE8/$FILE/14_PERU_PA%C3%8DS_MARITIMO.pdf)

Congreso Nacional. (2007). *Ley Orgánica de la Defensa Nacional*. Quito: Congreso Nacional.

Constitución. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi: Asamblea Nacional Constituyente.

COOPNA. (01 de 12 de 2016). Capacidad Operativa de las Unidades Navales. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Comando de Operaciones Navales.

Defensa, M. d. (2005). *Libro Blanco*. Lima: Ministerio de Defensa.

DIGFIN. (05 de 02 de 2017). Reporte presupuestario ESIGEF. *Resumen 2008 2015*. Quito, Pichincha, Ecuador: ESIGEF.

DIGLOG. (01 de 09 de 2016). Informe de Ciclo de vida de las Unidades de Superficie. Guayaquil, Guayas, Ecuador: DIGLOG.

DIGLOG. (2016). *Planes de Fortalecimiento de la Armada del Ecuador*. Guayaquil: Armada del Ecuador.

El Comercio. (6 de 11 de 2013). *Contrabando de Combustibles*, págs. <http://www.elcomercio.com/opinion/contrabando-combustibles.html>.

El Comercio. (28 de 11 de 2015). *El Comercio Perú*. Obtenido de <https://elcomercio.pe/economia/peru/congreso-aprobo-presupuesto-publico-2016-205287>

El Comercio. (16 de 05 de 2016). *El Comercio*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/tendencias/proyecto-energia-renovable-islas-galapagos.html>.

El Universo. (17 de 01 de 2017). *El Universo*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2017/01/17/nota/6001546/orion-investigara-ecuador-costa-rica>

Estratégico, C. N. (2011). *Plan Bicentenario, Perú hacia el 2021*. Lima: CEPLAN.

FAO. (01 de 04 de 2003). *FAO*. Obtenido de <http://www.fao.org/fi/oldsite/FCP/es/ecu/profile.htm>

Fonfria, A. (2012). *Sobre la naturaleza y alcance de la economía de la defensa*. *IEEES.ES*, 1-20.

- García, B. (2004). *Transparencia del Presupuesto de Defensa en Ecuador*. Quito: RESDAL.
- Gimeno García-Lomas, D. (2010). El Presupuesto de Defensa: Análisis y Consecuencias. *Tesis Doctoral Universidad Nacional de Educación a Distancia*. España.
- Gobierno Nacional del Perú. (2011). *Plan Bicentenario*. Lima.
- Infodefensa. (13 de 09 de 2016). *Infodefensa.com*. Obtenido de <http://infodefensa.com/latam/2016/09/13/noticia-reduce-presupuesto-defensa-incrementa-aquel-seguridad.html>
- Jiménez, J., & Martínez, A. (01 de 02 de 2016). Un análisis macroeconómico de los efectos de la inversión en Defensa Nacional. Madrid, España.
- Jordán, G. (01 de 05 de 2005). Globalización y Los Nuevos Roles del Poder Naval en el Siglo XXI. *Revista de Marina Chile*. Valparaíso, Chile: Armada de Chile.
- La Hora. (01 de 01 de 2017). Pesca ilegal. *Pérdidas por pesca ilegal*. Quito, Ecuador.
- Marina de Guerra del Perú. (02 de 11 de 2017). *Marina de Guerra del Perú*. Obtenido de <https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/acerca-de/>
- Mieles. (01 de 07 de 2015). Clases de Economía de la Defensa. Quito, Pichincha, Ecuador: MIDENA.
- Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos. (01 de 03 de 2015). *Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos*. Obtenido de Catálogo de Inversiones de los Sectores Estratégicos 2015-2017: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwinw7PKk8zXAhXM5CYKHcrHAtUQFgg5MAM&url=http%3A%2F%2Finversion.produccion.gob.ec%2Fwp-content%2Fuploads%2F2016%2F01%2FCatalogo-de-inversiones-de-los-sectores-estrategi>
- Ministerio de Defensa. (2013). *Agenda Política de la Defensa*. Quito: Ministerio de Defensa.
- Ministerio de Finanzas. (01 de 12 de 2016). *Ministerio de Finanzas*. Obtenido de <http://www.finanzas.gob.ec/el-presupuesto-general-del-estado/>
- Ministerio de Turismo. (01 de 02 de 2017). *Ecuador potencia turística*. Obtenido de <http://servicios.turismo.gob.ec/index.php/portfolio/turismo-cifras/19-inteligencia-de-mercados/boletin-mensual/95>

Ministerio Defensa. (14 de Abril de 2005). Libro Blanco de la Defensa. Lima, Lima, Perú.

Perú, P. (10 de Diciembre de 2012). Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú. Lima, Lima, Perú.

PNOEC. (01 de 03 de 2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*. Obtenido de <http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/pnoec-2017-03.pdf>

PRO Ecuador. (01 de 04 de 2012). *Análisis del sector Turismo*. Obtenido de [http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2012/12/PROEC\\_AS2012\\_Turismo.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2012/12/PROEC_AS2012_Turismo.pdf)

RAE. (12 de 10 de 2017). *Real Academia de la Lengua*. Obtenido de <http://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=operatividad>

Rickman, M. L. (01 de 01 de 2017). *La Voz Texas*. Obtenido de <http://pyme.lavoztx.com/qu-es-una-asignacin-presupuestaria-12718.html>

Robles, J. (01 de 07 de 2016). *RESDAL.ORG*. Obtenido de <https://www.resdal.org/producciones-miembros/art-robles-06.pdf>

Saldaña, J. (25 de 10 de 2017). Notas de clase Industria de la Defensa. Guayaquil.

SENPLADES. (13 de 07 de 2017). *Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo*. Obtenido de <http://www.planificacion.gob.ec/el-plan-nacional-de-desarrollo-la-carta-de-navegacion-que-orientara-la-gestion-del-gobierno/>

Todo Comercio Exterior. (07 de 11 de 2013). *Comunidad Todo Comercio Exterior*. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/transporte-mar-timo-ecuador>

Troya, M. (01 de 01 de 2007). *Observa la Trata Ecuador*. Obtenido de <http://www.observalatrataecuador.org/upload/files/7%20Mar%C3%ADa%20Gabriela%20Troya.pdf>

Unión Europea. (08 de 11 de 2017). *Unión Europea*. Obtenido de [https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eda\\_es](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eda_es)

Valiño, A. (01 de 05 de 1997). *EPRINTS*. Obtenido de <http://eprints.ucm.es/26966/1/9707.pdf>

Vargas, W., & Godoy, E. (2013). Impacto del gasto de defensa en el crecimiento económico de Colombia. *Revista científica "General José María Córdova"*, 227-257.

Zamora, M. (01 de 04 de 2014). *Política Marítima Comunitaria*. Obtenido de [http://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2014/03/2014\\_04\\_01\\_Zamora-Rosello\\_Politica-maritima.pdf](http://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2014/03/2014_04_01_Zamora-Rosello_Politica-maritima.pdf)

## **Anexo 1**

**Encuesta respecto al efecto de la asignación presupuestaria sobre la operatividad de las unidades navales**

A fin de contar con la referencia de la opinión de personal involucrado en el Comando de las unidades navales y de su mantenimiento, y tabular la información para ser utilizada en la tesis de la Academia de Guerra Naval y proponer estrategias para la asignación constante de recursos financieros.

¿Considera usted que la asignación presupuestaria influye en la operatividad de las unidades navales?

Sí  
No  
Tal vez

¿Se dejan de ejecutar tareas fundamentales de la Armada por la falta de medios?

Si  
No

¿Qué roles se están dejando de ejecutar por la falta de presupuesto para las unidades navales?

Diplomático  
Militar  
Marítimo

¿Conoce si existe un marco legal definido para asignación de recursos presupuestarios para Fuerzas Armadas?

Sí existe  
No existe

¿Considera que el sector político atiende de manera técnica los requerimientos presupuestarios del sector operativo de la Armada?

Si  
No

¿Considera que la Armada presenta de manera técnica los requerimientos presupuestarios del sector operativo?

Si  
No

¿Existen Políticas de Estado orientadas a la seguridad y protección de los intereses marítimos que permitan la asignación de recursos para este fin?

Si

No

¿Considera que existe una ley o normativa para asignación de presupuestos a Fuerzas Armadas?

Si

No

¿Debe Existir una ley que incluya la asignación de recursos presupuestarios para cumplir las tareas fundamentales de la Armada?

Si

No

¿Las nuevas amenazas a nivel nacional e internacional requieren de una Armada modernizada para enfrentarlos?

Si

No

¿La economía del Estado y la población ecuatoriana tienen beneficios al contar con medios navales que resguarden su soberanía y protejan sus recursos en el mar?

Si

No

Tal vez

¿La protección de los recursos marítimos generan desarrollo y recursos económicos para el país?

Si

No

Tal vez

¿Se debe retomar formas de financiamiento como la auto gestión o regalías de la explotación de recursos?

Si

No

Tal vez

¿Considera que la percepción de seguridad en las actividades del sector marítimo es?:

Alta

Baja

Indiferente

Al no contar con medios operativos que realicen el control de los mares jurisdiccionales ¿existe pérdida de ingresos en las actividades productivas en el sector marítimo?

Si  
No  
Es indiferente

¿Considera que la Armada ha realizado el asesoramiento al nivel político para implementar políticas de estado orientadas al mar y la protección de sus recursos?

Si  
No  
Tal vez