Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN
Asesoría Técnica Parlamentaria Septiembre de 2026

Consideraciones sobre los efectos en el empleo del Plan Nacional Continuo de Construcción Naval

Autores

Samuel Argüello Verbanaz

Correo electrónico: sarguello@bcn.cl

N.º SUP: 156.107

Resumen

El decreto N. 1 del 10 de enero de 2025 del Ministerio de Defensa Nacional que establece la Política Nacional de Construcción Naval desarrolla el Plan Nacional Continuo de Construcción Naval tiene dos elementos relacionados con el empleo: 1) aumentar la producción de los tipos de naves que ya se producen en la actualidad y 2) incrementar la complejidad del tipo de naves. El objetivo es lograr que toda la demanda interna pueda ser cubierta por la industria nacional.

Al 31 de diciembre de 2025 la flota de marina mercante nacional era de 256 naves, de las cuales 50 estaban inoperativas.

La flota pesquera controlada en altamar al 31 de diciembre de 2025 era de 167 naves, de las cuales 61 se habían construido en el extranjero y 94 en Chile, y para las 12 restantes no había información.

La flota *wellboat* controlada en Chile al 31 de diciembre de 2025, que son los tipos de barcos especializados para la acuicultura que permiten el transporte y tratamiento de peces vivos, era de 76 naves.

Finalmente, de las naves de la Armada de Chile, categorías donde hay una mayor proporción de unidades construidas en el extranjero son las unidades de combate y las unidades auxiliares, mientras que la mayoría de las unidades marítimas están construidas en Chile.

El vicepresidente del Comité de Construcción Naval CORFO menciona que la renovación de la fuerza de superficie de la Armada de Chile podría generar cerca de 950 empleos anuales. Para el conjunto de la industria naval chilena se proyecta incorporar alrededor de 1.900 empleos directos adicionales al sector en 2036 con el Plan Nacional Continuo de Construcción Naval.

I. Introducción

En este informe se presentan antecedentes sobre los aspectos que pueden tener efectos sobre el empleo del decreto N. 1 del 10 de enero de 2025 del Ministerio de Defensa Nacional que establece la Política Nacional de Construcción Naval en el que se desarrolla el Plan Nacional Continuo de Construcción Naval (PNCCN).

En primer lugar, se identifican cuáles son los elementos del decreto que más influencia pueden tener en la generación de empleo directo y, en segundo lugar, se muestran estadísticas sobre la situación de la flota naval en Chile, tanto civil como militar.

Dada la gran complejidad que implica cuantificar los efectos sobre el empleo directo e indirecto del Plan Nacional Continuo de Construcción Naval, este informe no pretende calcular estimaciones propias sobre este tema, sino que busca presentar algunos datos que puede ser útiles para formarse una panorámica de cuál es la situación de la flota naval en Chile para tener una primera aproximación a la magnitud de la PNCCN. Las proyecciones que se muestran son las entregadas por fuentes oficiales.

II. Principales elementos para considerar en el decreto N.º 1 de política nacional de construcción naval

En el Decreto N.°1 del 10 de enero de 2025 del Ministerio de Defensa Nacional se señala que “se considera crucial fomentar las alianzas estratégicas entre empresas navales nacionales e internacionales; de forma tal, que la industria naval y marítima nacional sea capaz de satisfacer la demanda interna de buques para diversos fines, incluyendo defensa, comercio marítimo, pesca e investigación oceanográfica.” El decreto es inequívoco sobre este aspecto: “[e]l desarrollo de la industria naval va a permitir fomentar la creación de empleos calificados en astilleros y sectores relacionados, mediante la transferencia tecnológica, la colaboración con empresas extranjeras, la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías navales y el aumento de la exportación de bienes y servicios.”

En el mismo sentido, el decreto afirma que “[e]l Plan busca tener alcance nacional, bajo el convencimiento de que el esfuerzo para poder construir la totalidad de las unidades de superficie en Chile (buques complejos de combate, apoyo logístico y unidades marítimas) requiere la participación no solo de Asmar, sino que también de astilleros privados, el desarrollo de la industria de defensa y tecnologías afines a nivel local”. Estas dos afirmaciones son el elemento fundamental respecto de los posibles efectos de este decreto sobre el empleo, en particular sobre el empleo directo, ya que si se logra el objetivo toda nave registrada en Chile sería producida en el país.

Esto implica tanto un aumento de la cantidad de las naves fabricadas en Chile como un incremento en la complejidad los tipos de embarcaciones producidas, ya que como se establece en el decreto “no solo se debe aumentar el volumen de construcción, sino que también los niveles de complejidad en los diseños, calidad y estándares de construcción e integración de sistemas. Ello permitirá que la construcción de buques de combate, tales como las fragatas, pueda convertirse en la columna vertebral de esta actividad económica.”.

Por lo tanto, desde el punto de vista de este informe, hay dos elementos relacionados con el empleo: 1) aumentar la producción de los tipos de naves que ya se producen en la actualidad y 2) incrementar la complejidad del tipo de naves. El objetivo es lograr que toda la demanda interna pueda ser cubierta por la industria nacional.

Ahora bien, en el decreto no se especifican metas concretas en cuanto al número de naves que sería necesario construir para sustituir importaciones y lograr satisfacer completamente la demanda nacional actual ni tampoco entrega información sobre la posible evolución en el mediano plazo. Además, hay un elemento dinámico sobre la renovación de las naves de la Armada que este decreto no busca determinar o influir, ya que como menciona el decreto, "[e]l PNCCN no tiene por objetivo determinar ni intervenir el tipo de naves la Armada requiere renovar ni el momento de dicha renovación, pues, tal definición le corresponde al Ministerio de Defensa Nacional junto a sus organismos dependientes. Más bien, el PNCCN va a representar el motor principal de la Política Nacional de Construcción Naval, pues servirá de base para identificar las necesidades de aumento y volumen constante de la Armada de Chile en lo relativo a sus naves, y determinará que aquellas necesidades sean respondidas por Asmar en un trabajo mancomunado con los astilleros privados."

III. Situación actual de la flota nacional

Como se vio, el principal objetivo del PNCCN desde el punto de vista de este informe es la completa sustitución de importaciones de naves. Si bien esto implica elementos de investigación, desarrollo tecnológico y vinculación entre organismos académicos, gubernamentales y empresas privadas que pueden implicar distintos tipos de puestos de trabajo, en este informe solo se considera estrictamente el proceso de construcción de naves.

Para tener una primera aproximación al tema se presentan algunos datos básicos sobre la flota nacional en cuatro categorías principales: la marina mercante nacional, flota pesquera controlada en alta mar, flota *wellboat* controlada y la flota de defensa. Se excluyen las naves y artefactos navales[1] menores, es decir, aquellas cuyo arqueo bruto es menor a cien[2], y los artefactos navales mayores.

Esta información se muestra para tener antecedentes para dimensionar de manera global cuál podría ser la demanda de naves y así saber para qué capacidad de producción global para la que debería estar preparada la industria nacional para lograr el objetivo de producción declarado en el decreto. Esto desde un punto de vista estático, sin considerar aumentos o reducciones del número total de naves.

a. Flota de la marina mercante nacional

Al 31 de diciembre de 2025 la flota de marina mercante nacional era de 256 naves, de las cuales 50 estaban inoperativas (DIRECTEMAR 2026, p. 15-16, 18). El arqueo bruto de estas 256 naves era de

1 Los artefactos navales se definen como "todo aquel que no estando construido para navegar cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales o lacustres o de extracción de recursos, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares. No se incluyen en este concepto las obras portuarias, aunque se internen en el agua" (Decreto 319, artículo 1).
2 Artículo 4 del decreto ley 2222 del 31 de mayo de 1978 que sustituye la ley de navegación.

684.401[3]. Entre 2016 y 2025 el número total de naves ha variado entre un mínimo de 235 en 2016 y un máximo de 266 en 2020 (DIRECTEMAR 2026, p. 18). Por otro lado, en 2025 ingresaron a la flota seis naves nuevas y se dieron de baja otras seis (DIRECTEMAR 2026, p. 17).

b. Flota pesquera controlada en alta mar

La flota pesquera controlada[4] en altamar al 31 de diciembre de 2025 era de 167 naves con un arqueo bruto total de 110.848 (DIRECTEMAR 2026, p. 103).

En este caso la información disponible permite determinar cuántas se construyeron en Chile y cuántas en el extranjero. Del total de 167 naves 61 se habían construido en el extranjero y 94 en Chile, y para las 12 restantes no había información (DIRECTEMAR 2026, p. 102-106). Es decir, si solo se consideran las naves para las que hay información, el 39% se construyeron en el extranjero y el 61% en Chile. Este dato es relevante desde el punto de vista de este informe, ya que permite saber el porcentaje de demanda que no ha sido cubierto por la industria nacional y que según los objetivos declarados del Decreto N.º 1 debería fabricarse en Chile.

c. Flota *wellboat*

La flota *wellboat* controlada en Chile al 31 de diciembre de 2025, que son los tipos de barcos especializados para la acuicultura que permiten el transporte y tratamiento de peces vivos, era de 76 naves con un arqueo bruto de 96.775 (DIRECTEMAR 2026, p. 108).

d. Flota de la Armada de Chile

La flota de superficie de la Armada de Chile se muestra en la tabla 1, según la información publicada en la página de la Armada al 31 de agosto de 2026. Ya que uno de los elementos principales del PNCCN es lograr la completa sustitución de importaciones de la flota de la Armada de Chile, también se especifica cuántas naves fueron construidas en Chile y cuántas en el extranjero. Cuando la suma de unidades de fabricación nacional y extranjera no coincide con el total en una categoría es porque para alguna unidad no se especifica el lugar de fabricación en la página de la Armada.

Como se puede ver, las categorías donde hay una mayor proporción de unidades construidas en el extranjero son las unidades de combate y las unidades auxiliares. Esto es especialmente relevante desde el punto de vista de la PNCCN, en la que se afirma que “[el aumento de la complejidad de construcción] permitirá que la construcción de buques de combate, tales como las fragatas, pueda convertirse en la columna vertebral de esta actividad económica”, porque todas las fragatas y lanchas de la Armada fueron fabricadas en el extranjero. Así, el impacto sobre la generación de empleo de la sustitución de importaciones sería especialmente relevante en la construcción de este tipo de naves.

3 Según el reglamento nacional de arqueo de naves, el arqueo bruto “es la expresión del tamaño total de una nave, que se determina en base al volumen total de todos sus espacios cerrados.” (Decreto 289, artículo 3)
4 Controlada significa que está monitoreada por las autoridades marítimas a través de varios dispositivos.

Tabla 1. Flota de superficie de la Armada de Chile. Agosto de 2026.

Categoría	Tipo	Cantidad	Fabricación en Chile	Fabricación en el extranjero
Unidades de combate	Fragatas	8	0	8
	Lanchas de acción marítima	3	0	3
Unidades auxiliares	Petroleros de flota	2	0	2
	Buque escuela	1	0	1
	Transporte	2	2	0
	Multirol	1	0	1
	Barcazas	3	3	0
	Buque de investigación científica	1	Sin información	Sin información
	Buques de rescate y salvataje	1	0	1
	Remolcadores de flota	3	-	2
Unidades marítimas	Patrulleros de zona marítima	4	3	-
	Patrullero clase taitao	6	6	0
	Patrullero clase protector	19	19	0
	Lanchas patrulleras	7	0	7
Transbordadores	Transbordadores	4	2	-

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Armada de Chile (s/f)

IV. Efectos sobre el empleo de la PNCCN

Con esta situación de la flota naval chilena, Juan de la Maza, vicepresidente del Comité de Construcción Naval CORFO, menciona respecto a la renovación de la fuerza de superficie de la Armada de Chile que "la construcción nacional permitiría retener en torno al 29% de la inversión en el país, frente a solo 4% en el escenario de construcción extranjera, generar cerca de 950 empleos anuales, e inyectar del orden de USD 25 millones anuales adicionales en I+D+i, lo que equivale a aumentar en cerca de un 2% el gasto país en esta materia." (Infogate, 2026).

A nivel global del conjunto de la industria naval chilena, en 2024 había 718 empresas que sumaban 6.484 empleos directos, lo cual además implicaba de dos a tres empleos indirectos en promedio Con la demanda proyectada dentro del PNCCN, Juan de la Maza menciona que se proyecta incorporar alrededor de 1.900 empleos directos adicionales al sector en 2036. En particular, la flota pesquera industrial requiere que se construyan aproximadamente 34 naves en los próximos diez años (Infogate, 2026).

Fuentes

Armada de Chile (s/f). Unidades Navales. Disponible en https://c.bcn.cl/LduBXI (consultado el 31 de agosto de 2026).

Decreto 1. Aprueba política nacional de construcción naval. 28 de julio de 2025. Ministerio de Defensa Nacional. Disponible en https://bcn.cl/8oN2aV (consultado el 11 de agosto de 2026).

Decreto 289. Aprueba reglamento nacional de arqueo de naves. 9 de febrero de 2001. Ministerio de Defensa Nacional. Disponible en https://bcn.cl/2a4q2 (consultado el 19 de agosto de 2026).

Decreto 319. Aprueba el reglamento para el equipamiento de los cargos de cubierta de las naves y artefactos navales. 4 de diciembre de 2001. Ministerio de Defensa Nacional. Disponible en https://bcn.cl/2joqr (consultado el 11 de agosto de 2026).

Decreto ley 2222. Sustituye la ley de navegación. 31 de mayo de 1978. Ministerio de Defensa Nacional. Disponible en https://bcn.cl/Y1T1Ng (consultado el 18 de agosto de 2026).

DIRECTEMAR (2026). Boletín estadístico marítimo. Edición 2026. Datos 2025. Armada de Chile. Disponible en https://c.bcn.cl/KvdxdB (consultado el 10 de agosto de 2026).

Infogate (2026). El futuro de la construcción naval en Chile. 29 de mayo de 2026. Disponible en https://c.bcn.cl/Cnd4bV (consultado el 2 de septiembre de 2026).

Nota aclaratoria

Asesoría Técnica Parlamentaria está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.

Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)