



PERÚ

Y LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE:

Una mirada al ODS N°9 acerca de la industria, infraestructura e innovación

Xenia Mejía Chupillón*

Resumen:

El objetivo del presente artículo es analizar el desempeño del Perú en el proceso de alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, específicamente el Objetivo N°9 que abarca temas de Industria, Infraestructura e Innovación, así como la posible relación existente con otros ODS. La información brindada por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) y el Plan Nacional de Competitividad y Productividad del Perú al 2030 serán una de las principales fuentes de datos utilizadas. De igual manera, se evaluará si las medidas de dicho documento contribuyen a alcanzar las metas propuestas por los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Se concluye que, si bien se han presenciado mejoras, estas no serían suficientes para poder cumplir las metas y objetivos para el 2030.

Palabras clave: Perú, objetivos de desarrollo sostenible, industria, infraestructura, innovación

* Estudiante de décimo ciclo de la especialidad de Economía en la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú
Email: xenia.mejia@pucp.pe



1. INTRODUCCIÓN

Son numerosas las variables que pueden influir en la competitividad y productividad en un país y, por lo tanto, en su crecimiento y desarrollo. Algunas de las más importantes, además de la educación, podrían ser la infraestructura, la estructura de las industrias y la innovación, pues el mundo se encuentra viviendo una nueva era de tecnología conocida como la Cuarta Revolución Industrial o la revolución digital. Esos tres aspectos tienen diversos efectos en las dimensiones sociales, comerciales y económicas de un país. Basado en dicho escenario, la principal finalidad del Objetivo de Desarrollo Sostenible N°9 es construir infraestructura resiliente, promover una industrialización inclusiva y sostenible, así como fomentar la innovación (Naciones Unidas, 2018).

Debido a ello, el presente artículo busca analizar el desempeño de Perú en su camino hacia el logro del Objetivo de Desarrollo Sostenible N°9 que trata acerca de la Innovación, Industria e Infraestructura, así como la posible relación existente con otros objetivos como el N°10 ligado con la reducción de desigualdades o el N°17 acerca de las alianzas. Asimismo, se buscará responder a la interrogante si es que efectivamente las políticas planteadas en el Plan Nacional de Competitividad y Productividad al 2030 podrían contribuir al alcance del objetivo en mención.

En este sentido, el escrito se organiza en cinco secciones, siendo la primera sección la introducción. La sección 2 presenta la metodología a ser utilizada a lo largo del texto y las principales fuentes de información. La sección 3 muestra el marco teórico y la revisión de la literatura. Posteriormente, la sección 4 analiza los logros alcanzados por el Perú, así como los principales retos. Finalmente, en la sección 5, se presentan las conclusiones.

2. METODOLOGÍA

Con la finalidad de medir el avance y logro de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, las Naciones Unidas sugirieron 232 indicadores y 12 de ellos se encuentran relacionados al ODS N°9. En este sentido, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) ha desarrollado un sistema online para evaluar el desempeño peruano en el marco de los ODS. En la mencionada plataforma, los indicadores son mostrados de tres maneras: con datos, en construcción y sin datos. Sin embargo, alrededor del 50% de los indicadores del ODS N°9 no presentan datos hasta el momento de la redacción de este artículo (5 de 12 están en construcción o no tienen datos). Debido a ello, además de dichos indicadores, otras formas de medición serán tomadas en cuenta a lo largo del texto, por ejemplo, otros estadísticos relevantes, así como hechos o marcos legales relacionados al tema.

Además, se le brindará una atención especial al Plan Nacional de Competitividad y Productividad (PNCP), el cual está orientado a consolidar el crecimiento de Perú al 2030, el mismo año propuesto

por los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Este documento resulta relevante, debido a que brinda información acerca de las políticas que se encuentran en la agenda nacional y que, además, se espera sean implementadas durante los siguientes años. El PNCP cuenta con nueve objetivos prioritarios y ochenta y cuatro medidas propuestas para alcanzarlos. Uno de los objetivos (N°1) está relacionado a la Infraestructura, otro a la Innovación, Ciencia y Tecnología (N°3) y, por su parte, los objetivos N°6 y N°7 se encuentran ligados a la Atmósfera de Negocios y al Comercio Internacional, respectivamente. Las políticas sugeridas en dichos objetivos serán analizadas en este artículo y se discutirá si contribuyen al logro de los ODS.

3. REVISIÓN DE LA LITERATURA Y EVIDENCIA EMPÍRICA

Antes de analizar los indicadores peruanos del ODS N°9, se abordarán algunos aspectos teóricos relacionados a la industria, infraestructura e innovación. Para ello, resulta importante recordar que el principal objetivo de dicho ODS es construir infraestructura resiliente, promover una industrialización inclusiva y sostenible, así como fomentar la innovación (Naciones Unidas, 2018).



Ta como señala la Organización Mundial del Comercio, OMC (2019), la importancia de dicho punto radica en el hecho que los créditos permiten que las empresas puedan expandir sus negocios (oferta, calidad) y continuar mejorando, lo que hace que su productividad se eleve, y consecuentemente el ingreso de sus trabajadores, por lo que se contribuye a la reducción de la pobreza (ODS N°1). Además, CEPAL (2014), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, recomienda una mayor participación de las pequeñas y medianas empresas en las cadenas de valor, dado que ello trae consigo una serie de efectos positivos como transferencia tecnológica y creación de empleo. Así, esto favorece un desarrollo más inclusivo y a su vez, se contribuye con el avance del ODS N°8 acerca del trabajo decente y crecimiento económico.

Asimismo, de acuerdo con CEPAL (2019) y el Banco Mundial (2017), la falta de infraestructura o el tenerla (pero en malas condiciones) así como las ineficiencias en los servicios logísticos generan mayores costos, lo cual tiene efectos negativos para la competitividad, pues tanto el comercio interno como el desempeño exportador se ven afectados. En este sentido, un estudio elaborado por el Banco Mundial (2016) por pedido del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de Perú señala que los principales obstáculos para la internacionalización de los productos peruanos son los altos costos existentes y las ineficiencias logísticas, siendo los costos de transporte uno de los más relevantes. Ello, a su vez, afecta la participación en cadenas regionales y globales de valor y, consecuentemente, en la competitividad. En promedio, los costos logísticos de los productos agrícolas peruanos representan alrededor del 20%-40% del producto e incluso existen casos extremos como el de la cebolla amarilla donde dichos costos llegan a ser el 50% del valor del producto.



Entonces, la inversión en infraestructura resulta ser un punto vital, dado que contribuye en dos principales aspectos: el comercial mejorando la competitividad y el aspecto socioeconómico ayudando a reducir las desigualdades (ODS N°10) a través de diversos canales y, por lo tanto, contribuye con el bienestar de la sociedad y con el desarrollo económico. Invertir en carreteras e infraestructura de transporte crea una mayor conectividad dentro de un país con lo que se reduce el aislamiento de las áreas rurales. Ello tiene múltiples efectos y “spillovers” en la productividad, debido a que la infraestructura puede ser considerada como un factor de producción, tal como lo son el trabajo o el capital y así, al mejorar la infraestructura, se reducirían costos de transacción. A su vez, con ello se facilita la labor del Estado en cuanto a la provisión de servicios públicos como educación y salud para los ciudadanos (Serven, 2015; citado en Machado y Toma, 2017, p. 10). De igual manera, los hallazgos de Vasquez y Bendezú (2008) muestran que la infraestructura de energía y telecomunicaciones también es relevante, pues una buena conexión eleva la productividad y la innovación y, además, la existencia de dicha infraestructura permite explicar una gran proporción de la disparidad de ingresos entre regiones (Machado y Toma, 2017).



Asimismo, en la actualidad, el mundo se encuentra en una era digital donde la innovación y la preparación tecnológica representan unos de los pilares fundamentales de la competitividad (Foro Económico Mundial; citado en Ministerio de Economía y Finanzas, 2018, p. 19). Siguiendo dicha línea, la innovación permite que la productividad se eleve (Machado y Toma, 2017) y, a su vez, hace posible mejorar en cuanto a comercio, dado que la demanda de los servicios digitales y tecnológicos son los que presentan las mayores tasas de crecimiento (ECLAC, 2019).

4. ENFRENTANDO LA REALIDAD: EL CASO PERUANO

Esta sección examina el progreso logrado en el Perú durante los últimos años en términos de industria, innovación e infraestructura. Además, se propone algunos retos que el país tendrá que enfrentar en el futuro a mediano plazo para poder lograr un desarrollo más sostenible.

A. INDUSTRIA

La meta 9.3 propone un incremento en el acceso de las pequeñas industrias y otras empresas a servicios financieros, lo cual incluye créditos asequibles y su integración en cadenas de valor y mercados. Tal como se ha mencionado con anterioridad, dichos puntos favorecen el mejoramiento de las empresas y permiten transferencia tecnológica y creación de empleo, y consecuentemente un incremento de la productividad.

No obstante, para el caso peruano, según información de la Superintendencia de Banca, Seguros y Pensiones del Perú mostrada en la plataforma del INEI (2019), la proporción de firmas que tienen acceso a servicios financieros como préstamos o líneas de crédito (indicador 9.3.2) ha venido en declive desde el 2007. En dicho año, el indicador fue 22,1%, mientras que, en el 2018, el porcentaje de pequeñas empresas que tenía acceso a créditos se redujo a 14,4%. Ello significa que, en la actualidad, las pequeñas empresas peruanas tienen un menor acceso a crédito y sus oportunidades que hace diez años atrás. En base a la Encuesta Empresarial del Banco Mundial, el acceso al financiamiento es el obstáculo más grande para los negocios tanto para el sector formal como informal, pero



son las empresas informales las sufren la problemática en una mayor intensidad: 43,8% de dichas firmas señalan que la falta de acceso a servicios financieros es su mayor dificultad (La Porta y Shleifer, 2014, p. 116). Ello sucede, principalmente, debido a los altos niveles de informalidad existentes en el país –alrededor del 70% según el INEI (2018).

En este sentido, según el Ministerio de Economía y Finanzas del Perú (2018), en el año 2016, solo 0,3% de las pequeñas y medianas empresas en el país lograron participar en los procesos de exportación. Por lo tanto, resulta necesario promover y fortalecer la internacionalización de las empresas y, para poder lograrlo, es necesario un programa de fondos. Siguiendo dicha línea, el PNCP, en su punto 7.1, sostiene que los recursos orientados al Programa de Apoyo a la Internacionalización (PAI) –programa creado en 2016 por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo– deberían incrementarse en los próximos años. Además, también se menciona que se implementarán estrategias multisectoriales con la finalidad de generar información necesaria para el comercio internacional (requerimientos de calidad, aspectos regulatorios internacionales, entre otros), de modo que resulte más sencillo para las empresas ingresar y mantenerse en el mercado internacional.

De igual manera, el indicador 9.3.1 del ODS brinda información acerca de la proporción de industrias de pequeña escala en el valor agregado industrial total. INEI (2019) muestra que,

en el Perú, dicho indicador ascendió a 32,2% en el 2017 y se ha mantenido alrededor de dicho porcentaje desde el 2007 (dicho año fue 32,6%), es decir, incluso mayor que diez años después. Prácticamente, no ha habido ninguna mejora en este sentido durante la última década y ello significaría que las pequeñas empresas no han mejorado del todo en términos de su productividad. Ello es relevante, dado que alrededor del 60% de la Población Económicamente Activa trabajaba en esta clase de empresas en el año 2017 (Ministerio de Producción; citado en MEF, 2019).

Adicionalmente, de acuerdo a las Naciones Unidas, en el 2016, los sectores de tecnología mediana-alta y alta representaron 44,7% del valor añadido manufacturero mundial (indicador 9.b.1); mientras que, en los países en vías de desarrollo, dicha tasa se situó en 10,4% (2019, p. 17). En el Perú, la proporción de industrias con mediana y alta tecnología fue 11,7% en 2007 y subió a 14,8% en el 2018. Empero, dicho porcentaje fue el mismo que el registrado en el 2017 y menor que la tasa del 2016 (15,3%), el nivel máximo durante los últimos años. Todo ello parecería indicar que hay aún mucho trabajo por realizar en este rubro, dado que, en América del Norte y Europa, dichos productos representaron 47,4% de la producción manufacturera. Ello ocurre debido al poco esfuerzo realizado en cuanto a Ciencia y Tecnología en el país. Por lo tanto, se requiere políticas transversales que busquen desarrollar innovación con la finalidad de obtener un mejor desempeño en el comercio y en las industrias en general.



B. INFRAESTRUCTURA

Como ya se ha señalado, una infraestructura inadecuada produce ineficiencias y mayores costos de transporte, los cuales afectan la productividad y competitividad. En este sentido, la meta 9.1 hace un llamado a los países para “desarrollar infraestructuras resilientes, sostenibles, fiables y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano con un especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos” (Naciones Unidas, 2018). Siguiendo dicha idea, el gasto en infraestructura debe ser una prioridad, debido a que contribuye a la reducción de desigualdades (Objetivo de Desarrollo Sostenible N°10) a través de diversos canales y, por ende, aumenta el bienestar social y promueve el desarrollo económico.

Sin embargo, se debe resaltar que Perú tiene grandes brechas por cerrar en torno a la infraestructura. El Ministerio de Economía y Finanzas del Perú en su Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad señaló que, según información del Foro Económico Mundial, en el 2017–2018, el país se encontró en la posición 85 de 137 en relación con la calidad de infraestructura, la cual cubre carreteras, rieles, electricidad y agua —un puesto bastante lejano de otros países de la región (2019, p. 14). Además, el documento indica que sería posible cerrar las brechas de infraestructura existentes en veinte años si es que la inversión en el sector fuera de como mínimo 4% del PBI y dicha inversión debería encontrarse concentrada en los principales proyectos que el documento señala (2019, p. 24). Actualmente, el gasto en infraestructura representa 5% del PBI peruano (Banco Central de Reserva; citado en Ministerio de Economía y Finanzas, 2019); lo que significaría que el presupuesto podría continuar así en el futuro, pero se debe trabajar en la calidad del gasto y la priorización de proyectos. Dada dicha situación, se podría inferir que los recursos no han venido siendo asignados de la manera más eficiente durante los últimos años.

Adicionalmente, el indicador que mide la proporción de la población rural que vive a menos de 2 km de una carretera transitable todo el año (9.1.1) no cuenta con datos en la plataforma del INEI. Debido a ello, los kilómetros de caminos vecinales, vías que conectan comunidades, podrían ser una buena variable proxy. En Perú, dicho indicador empezó a mejorar en el 2011 (80,244 km), pero en el 2015 empezó a caer (114,648). Por ello, en 2018 (113,858 km) había más kilómetros de caminos vecinales que en el 2011, pero menos que en el 2015, posiblemente debido a desastres naturales o a la falta de mantenimiento.



El Banco Mundial (2017) señala que América Latina y el Caribe se halla rezagada en términos de infraestructura de carreteras, pues la calidad de las mismas es pobre: 70% de las vías son no asfaltadas. Siguiendo dicha línea, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Atlantic Council sostienen que esa es una de las razones por las que la región ha permanecido con bajos niveles de productividad, debido a que los países no han sido capaces de invertir lo suficiente para poder disminuir las diferencias con el resto del mundo. Además, “en términos generales, sigue siendo difícil viajar de un país a otro, lo cual limita la integración regional” (BID y Atlantic Council, 2016, p. 60). En este sentido, la integración física, expresada a través de la infraestructura regional y vínculos transfronterizos, resulta ser un aspecto fundamental, pues las grandes brechas existentes dificultan alcanzar el deseado desarrollo y afectan la competitividad regional al obstaculizar tanto el comercio como el flujo de personas.

Sin embargo, según CEPAL, la inversión en infraestructura no debe encontrarse concentrada solamente en carreteras, puesto que producen una serie de ineficiencias y externalidades negativas al medio ambiente como los altos niveles de congestión (tráfico) y emisiones de gases de efecto invernadero.





A pesar de ello, la región ha continuado utilizando un patrón típico de inversión y un ejemplo de ello podría ser la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) que en el 2017 tuvo 562 proyectos en su cartera de inversiones, pero casi el 90% de ellos se encontraba dirigido a construcción, mejoramiento o rehabilitación de carreteras (2019, p. 175). Por lo tanto, se requiere pensar acerca de diferentes alternativas de transporte que logren ser más sostenibles y competitivas que las carreteras. Un ejemplo de ello podría ser el transporte co-modal o multimodal; es decir, dos o más medios conectados como los corredores bioceánicos con sistemas de rieles y transporte fluvial o marítimo.

Asimismo, el propósito del indicador 9.c es expandir el acceso a la tecnología de la información y las comunicaciones, así como realizar esfuerzos para proporcionar acceso universal y asequible a Internet para el 2020 (Naciones Unidas, 2018). En este sentido, para el caso peruano, a pesar de que no existen datos exactos acerca de la proporción de la población con cobertura de red móvil según tecnología (indicador 9.c.1) en la plataforma del INEI, se cuenta con información acerca del número de hogares que tienen acceso a teléfonos celulares. Se presenta un gran avance en estos aspectos, dado que, en el 2007, el porcentaje de la población que tenía acceso a celulares representó el 59,7%, mientras que, en el 2018, dicha tasa se incrementó a 90,9% (INEI, 2019). Además, no existe una gran diferencia entre las zonas urbanas y rurales en el 2018, las cuales representaron 94,2% y 74,9%, respectivamente. Resulta importante resaltar el progreso alcanzado en las zonas rurales, puesto que, en el 2007, 1 de cada 4 personas tuvieron acceso a este servicio (24,3%).

Por otra parte, el escenario para el Internet no es tan positivo como el de telefonía. En Perú, en el 2018, 29,8% de hogares tenía

acceso a Internet, lo cual representa un gran avance respecto al 8,6% presentado en 2008. Ello significa que, en general, en la actualidad, más peruanos tienen acceso a Internet, pero existe una gran desigualdad dentro del país, pues la proporción de personas de zonas rurales con acceso al servicio permanece baja: solo 2,1% en 2018 comparado al 0,1% en el 2008, mientras que en zonas urbanas dicha tasa es 38,1% (INEI, 2019). Además de ello, alrededor de 1 de cada 2 personas en Lima, capital de Perú, tiene acceso a Internet (54,2%), lo cual es sumamente positivo, pero existe una gran diferencia si se compara con otras regiones del país. Por ejemplo, regiones andinas como Huancavelica, Pasco y Apurímac son las que presentan las menores tasas de acceso a Internet: 2,8%, 6,4% y 6,7%, respectivamente. Teniendo en cuenta dicha información, se puede concluir que resulta prácticamente imposible lograr el objetivo de la meta 9.c sobre proveer acceso universal y asequible al Internet para el año 2020.

Para finalizar con el punto de infraestructura, los aspectos del financiamiento también deben ser tomados en cuenta. En línea con CEPAL (2019), una alternativa es fortalecer las Asociaciones Público-Privadas (APP), las cuales representan un alto porcentaje de la inversión en infraestructura y usualmente son más eficientes que las obras públicas. No obstante, algunas posibles fallas de gobernanza y regulación deben ser considerados, por lo que es necesario evaluar previamente y de la manera más eficiente posible los proyectos prioritarios, así como su viabilidad técnica, dado que, en los últimos años, el Perú y Latinoamérica se han visto involucrados en casos de corrupción con este tipo de proyectos. En este sentido, un marco regulatorio que considere a detalle los contratos y las demoras en el tiempo de construcción es uno de los principales retos, pues ese tipo de inconvenientes usualmente generan adendas, sobrecostos y mayores riesgos para el Estado, lo cual es justamente lo opuesto a la esencia de una APP (CEPAL, 2019).





C. INNOVACIÓN

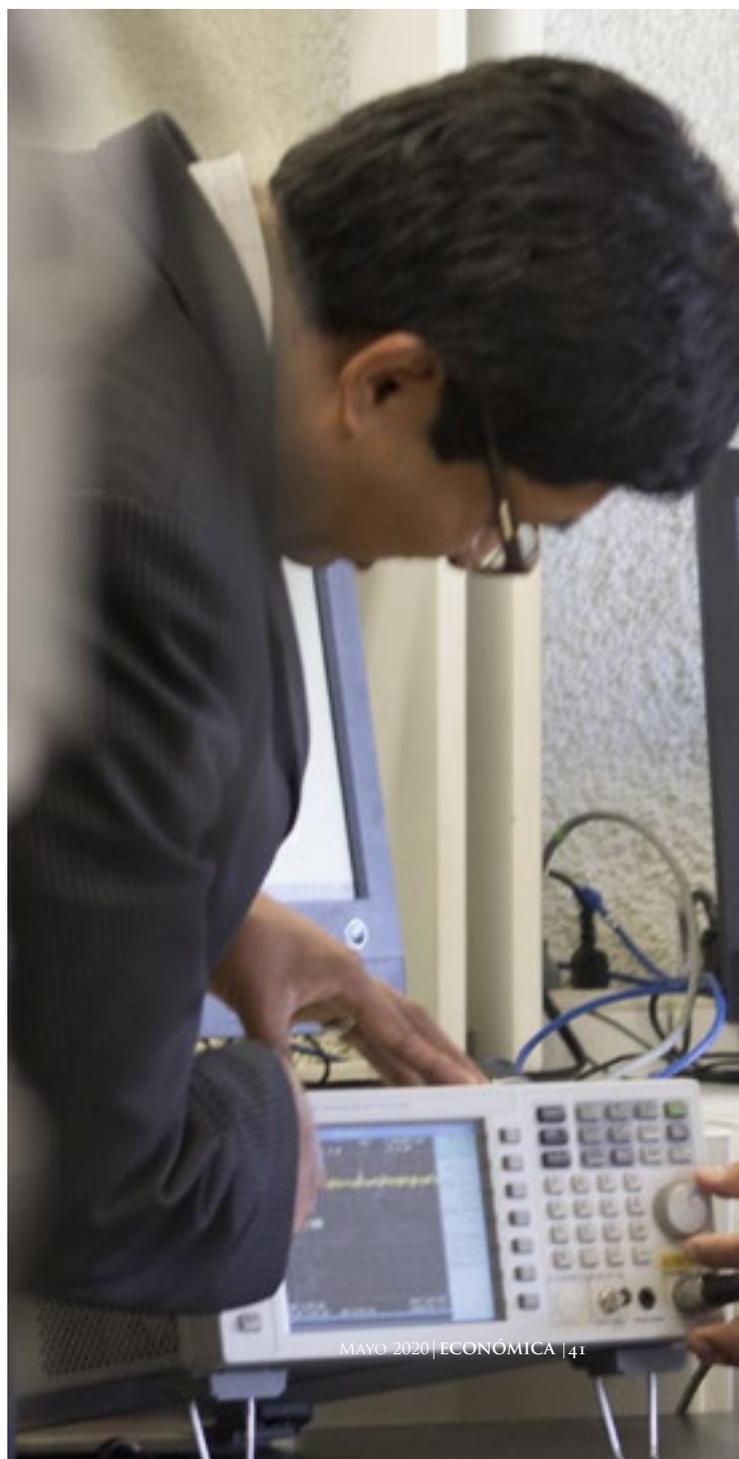
Para comenzar, un indicador central a considerar es la inversión dirigida a Investigación y Desarrollo (R+D), tal como se sugiere en la meta 9.5, cuyo objetivo es fortalecer y fomentar la innovación (Naciones Unidas, 2018). En este sentido, de acuerdo con la plataforma del INEI (2019), en el Perú, el gasto público en innovación respecto al PBI fue cercano a 0 en el 2012 y se mantuvo constante desde el 2013 hasta el 2018 en el nivel de 0,1%, mientras que el promedio global en el 2016 fue 1,68% y en Europa, Estados Unidos y Canadá, dicho ratio fue 2,21% (Naciones Unidas, 2019). Ello es una muestra de que el país se encuentra bastante relegado en cuanto a Investigación y Desarrollo; pero, a pesar de ello, el PNCP (2019) no menciona nada en concreto respecto a un aumento específico del gasto público orientado a dicho sector para la próxima década.

Sin embargo, con la finalidad de promover el financiamiento de la innovación y desarrollo tecnológico por el sector privado, la medida 3.3 del PNCP propone una extensión de la Ley N°30309 acerca de los incentivos tributarios para gastos realizados en investigación, desarrollo e innovaciones tecnológicas por parte del sector privado. De esa forma, más empresas se encontrarán motivadas a realizar proyectos de inversión en dichas áreas y al hacerlo, su productividad podrá verse elevada. Ello resulta importante, pues las empresas en Latinoamérica tienen tasas de inversión en R+D realmente bajas comparadas a países industrializados, por lo que las políticas que fomenten su participación deberían ser implementadas (UNESCO, 2016, p. 9). Además, se debe destacar que este tipo de cooperación entre el Estado y el sector privado es sugerido en el marco de las alianzas del Objetivo de Desarrollo Sostenible N°17.

Asimismo, de acuerdo a la CEPAL (2017), hay escasez de investigadores y profesionales orientados a la innovación, ciencia y tecnología en la región, debido, principalmente, a la baja inversión en el sector y a las deficiencias en el sistema educativo, pues el número de personas que cuentan con un doctorado es mínimo. Adicionalmente, el BID (2018) sostiene que existe una brecha de género en ciencia, tecnología e innovación, pues el número de mujeres investigadoras es realmente bajo en la región. Siguiendo dicha línea, aumentar el número de investigadores está contemplado en la meta 9.5. De hecho, las Naciones Unidas sugieren un indicador que mida el número de investigadores por cada millón de habitantes, pero la plataforma del INEI señala que no se cuenta con datos para el caso peruano.

Bajo dicho escenario, el PNCP propone crear el Departamento de Investigadores del Perú con el objetivo de aumentar el número de expertos en dicho rubro, así como evitar el fenómeno conocido como “fuga de talentos” y, para alcanzar ello, se reconocerán los logros y la trayectoria académica y profesional de los participantes. Además, un aspecto positivo es la colaboración con el sector privado y la academia, pues el trabajo de los miembros del Departamento se realizará a solicitud de las universidades y centros de investigación.

Igualmente, la medida 4.2 del PNCP propone el establecimiento del Fondo del Capital Emprendedor que tiene como objetivo financiar start-ups durante su fase de consolidación en el mercado y ello ayudará a fortalecer los aspectos financieros de las innovaciones en el país. Brindar soporte a los emprendimientos de innovación es un punto positivo, puesto que, en las fases iniciales, este tipo de iniciativas presentan altos índices de incertidumbre y, por ello, les resulta complicado acceder a préstamos o créditos (BID, 2017). Análogamente, podría ser una buena idea apoyar a estos negocios desde su concepción como en el periodo de incubación de ideas por ejemplo y, por ello, es necesario trabajar coordinadamente con las empresas, universidades y centros de investigación, tal como sugiere el mencionado organismo.





5. CONCLUSIONES Y DESAFÍOS

En resumen, este artículo ha tratado de mostrar el desempeño del Perú en su camino hacia el alcance del Objetivo de Desarrollo Sostenible N°9. La principal conclusión que se obtiene es que, en términos generales, el Perú no ha logrado mejorar lo suficiente en cuanto a dicho ODS. Respecto al avance en los indicadores de industria, se tiene que el acceso a servicios financieros por parte de las pequeñas empresas prácticamente ha permanecido igual que hace diez años. En relación con la infraestructura, la tasa de acceso a teléfonos móviles ha presentado una gran mejoría durante la última década, pero en el caso del acceso a Internet, si bien es cierto que esta proporción se ha incrementado, esta aún se mantiene baja y la situación resulta ser más crítica en zonas rurales. En cuanto a innovación, se ha mostrado muy poco esfuerzo, dado que la proporción del PBI orientada a dicho sector se ha mantenido constante en los últimos años y cercana a cero (0,1%). Sin embargo, se pueden rescatar ciertos puntos positivos del Plan Nacional de Competitividad y Productividad (PNCP) como los incentivos tributarios para el sector privado o la creación de un Departamento de Investigadores.

El panorama indicaría que es prácticamente imposible alcanzar algunas metas del ODS N°9 que tienen como fecha límite 2020, pero quizá para el año 2030 dicha situación pueda mejorar un poco. El PNCP propone una serie de medidas que podrían ser un buen punto de partida en la agenda interna y, por ende, aplicarlas de la manera más eficiente será el principal desafío para los próximos años. No obstante, incluso si se aplican de la forma correcta, probablemente los esfuerzos no logren ser suficientes para alcanzar las metas al 2030, es decir, en diez años. De igual manera, el PNCP no es perfecto, pues tiene ciertos vacíos como el gasto en Investigación y Desarrollo como proporción del PBI, el cual es un punto sumamente negativo, dado que nuestros niveles de inversión en dicho rubro son realmente bajos y no han presentado mejoras en la última década.

Perú tiene todavía un largo camino para lograr alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible para el 2030. En este sentido, se requieren políticas transversales. Por lo tanto, fortalecer las instituciones y su gestión debería ser un punto central en la agenda interna con la finalidad de que el país pueda tener un mejor desempeño en su curso hacia el desarrollo. Como mencionó el reconocido poeta peruano César Vallejo: "Hay, hermanos, muchísimo por hacer".

REFERENCIAS

- Atlantic Council and Inter-American Development Bank. (2016).** América Latina y el 2030: Escenarios Futuros.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (13 de agosto de 2018).** ¿Por qué impulsar políticas de ciencia y tecnología con perspectiva de género? Innovación. Recuperado de <https://blogs.iadb.org/innovacion/es/politicas-de-ciencia-y-tecnologia-con-perspectiva-de-genero/>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2017).** Economía digital en América Latina y el Caribe. Situación actual y recomendaciones.
- Banco Mundial. (2017).** Mejores vecinos. Hacia una renovación de la Integración Económica en América Latina.
- Banco Mundial. (2016).** Análisis Integral de la Logística en el Perú. 5 cadenas de exportación. Mincetur.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2019).** International Trade Outlook for Latin America and the Caribbean.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2017).** Linkages between the social and productive spheres. Gaps, pillars and challenges.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2014).** Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2019).** Sistema de monitoreo y seguimiento de los objetivos de Desarrollo Sostenible. Industria, Innovación e Infraestructura. Recuperado de <http://ods.inei.gob.pe/ods/objetivos-de-desarrollo-sostenible/industria-innovacion-e-infraestructura#>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018).** Producción y empleo informal en el Perú. Cuenta satélite de la Economía Informal 2007-2017. Lima: INEI.
- La Porta, R. y Shleifer, A. (2014).** Informality and development. Journal of Economic Perspectives. Volumen 28, N°3, 109-126.
- Machado, R. y Toma, H. (2017).** Crecimiento económico e infraestructura de transportes y comunicaciones en el Perú. Economía. Volumen XL, N° 79, 9-46.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019a).** Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019b).** Plan Nacional de Competitividad y Productividad.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2018).** Política Nacional de Competitividad y Productividad.
- Naciones Unidas. (2019).** Special edition: progress towards the Sustainable Development Goals.
- Naciones Unidas. (2018).** The 2030 Agenda and the Sustainable Development Goals: An opportunity for Latin America and the Caribbean. Santiago.
- Organización Mundial del Comercio. (2019).** Mainstreaming trade to attain the Sustainable Development Goals.
- UNESCO. (2016).** Políticas de Ciencia, Tecnología e Innovación Sustentable e Inclusiva en América Latina.