Geopolítica, Cadenas de Suministro e Industria Naval: Implicaciones Estratégicas para el Desarrollo del Perú

Geopolitics, Supply Chains, and the Naval Industry: Strategic Implications for Peru's Development

Contralmirante Mario Alor Hurtado. Se graduó como Alférez de Fragata en 1996. Es calificado en guerra de superficie e ingeniería naval. Es graduado de los cursos Básico de Inteligencia Naval, Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor Conjunto, y Alto Mando Naval. Ha participado en el 39.º Curso de Dirección Estratégica para la Defensa y Administración de Crisis, CEDEYAC, y es graduado del 20.º Curso de Altos Estudios Estratégicos para Oficiales Superiores Iberoamericanos en el Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa, CESEDEN, en Madrid, España. Ostenta el bachiller en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, bachiller en Ingeniería Naval y máster en Ingeniería Industrial por la Universidad Nacional de Ingeniería, máster en Dirección Estratégica y Liderazgo por la Pontificia Universidad Católica del Perú, CENTRUM PUCP, así como la maestría en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval. Es miembro de la Sociedad Honoraria Internacional Beta Gamma Sigma. Como Capitán de Navío prestó servicios como Jefe del Departamento de Convenios de la Dirección de Contrataciones del Material, Director Ejecutivo del Servicio Naviero de la Marina, Jefe del Departamento de Recursos Institucionales del Estado Mayor General de la Marina y Comandante del B.A.P. *Almirante Grau*, buque insignia de la Fuerza de Superficie. En el 2025 es promovido al grado de Contralmirante y es nombrado como Sub Gerente del SIMA PERU.

Resumen: Este artículo examina la compleja y creciente interdependencia entre las dinámicas geopolíticas contemporáneas, la resiliencia de las cadenas de suministro y el desarrollo estratégico de la industria naval en el Perú. La investigación analiza cómo la fragmentación geopolítica, manifestada en conflictos, sanciones y la competencia por recursos críticos, remodela los flujos de comercio marítimo e impacta en sectores estratégicos. Se evalúan las implicaciones para el Perú, un actor clave en la provisión de minerales críticos, examinando en detalle los esfuerzos de modernización de su industria naval a través del SIMA Perú y el posicionamiento estratégico de su infraestructura portuaria, incluyendo el Puerto de Chancay. Finalmente, el trabajo sintetiza las principales implicaciones estratégicas para el desarrollo nacional, argumentando que el fortalecimiento de la capacidad de la infraestructura para la industria naval y la mejora de la resiliencia logística interna constituyen inversiones críticas que van mas allá del gasto en defensa, siendo pilares esenciales para la soberanía económica y la estabilidad en un orden mundial fragmentado. El análisis se sustenta en datos cuantitativos y literatura académica que fortalecen los argumentos.

Palabras clave: Geopolítica, Cadenas de Suministro, Industria Naval, Perú, Minerales Críticos, Resiliencia Logística, SIMA Perú.

Abstract: *This article examines the complex and growing interdependence between contemporary geopolitics, the resilience of global supply chains, and the strategic development of Peru%E2%80%99s naval industry. The study analyzes how geopolitical fragmentation%E2%80%94expressed through conflicts, sanctions, and competition for critical resources%E2%80%94is reshaping maritime trade flows and impacting strategic sectors. It evaluates the implications for Peru, a key actor in the supply of critical minerals, by assessing the country%E2%80%99s naval industry modernization efforts through SIMA Per%C3%BA and the strategic positioning of its port infrastructure, including the Port of Chancay. Finally, the article synthesizes the main strategic implications for national development, arguing that strengthening naval-industry infrastructure and enhancing internal logistics resilience constitute critical investments that go beyond defense spending, serving as essential pillars for economic sovereignty and stability in an increasingly fragmented global order. The analysis draws on quantitative data and academic literature to reinforce its arguments.*

Keywords: *Geopolitics, Supply Chains, Naval Industry, Peru, Critical Minerals, Logistics Resilience, SIMA Peru.*

Introducción

El siglo XXI se distingue por una paradoja fundamental; una economía global altamente interconectada coexiste con un resurgimiento de la competencia geopolítica intensa y la volatilidad.[1] Este entorno dinámico no solo afecta la estabilidad y eficiencia del sistema de cadenas de suministro globales (CSG), sino que también tiene implicaciones directas para la seguridad nacional, la prosperidad económica y la relevancia estratégica del poder marítimo. Desde una perspectiva teórica, la estrategia marítima contemporánea ha evolucionado para integrar el poder naval con otros elementos del poder nacional y la cooperación con aliados, buscando proteger y sostener un sistema global interconectado que sustenta la prosperidad.

El presente artículo analiza sistemáticamente esta interdependencia, avanzando desde una revisión de las tendencias globales hacia un análisis detallado de la posición del Perú. El análisis se estructurará en torno a cuatro ejes fundamentales: 1) los principales efectos geopolíticos en las cadenas de suministro globales, 2) el impacto de estas disrupciones en sectores estratégicos (minerales críticos y defensa), 3) el impacto y el estado actual de la industria naval en el Perú y su infraestructura marítima, y 4) las implicaciones estratégicas que estos factores imponen al desarrollo nacional

peruano. El enfoque se centra en las siguientes preguntas guía: ¿Cómo los cambios geopolíticos exigen estrategias adaptativas en el comercio global y la defensa, y qué oportunidades y desafíos específicos presentan para un país marítimo como el Perú?

1. Geopolítica de las Cadenas de Suministro Globales

Los eventos geopolíticos, como los conflictos internacionales, sanciones económicas, guerras comerciales y cambios de política, ejercen un impacto significativo y a menudo disruptivo en el flujo de bienes y materias primas a escala global.[2] Estas interrupciones se manifiestan en forma de retrasos logísticos, aumento de costos operativos y paros de producción.[2] Algunos datos cuantitativos indican que el número de nuevas restricciones comerciales se ha triplicado desde 2019, con un notable aumento en el índice de riesgo geopolítico tras la invasión rusa de Ucrania en 2022.[1] El conflicto, por ejemplo, ha afectado profundamente las cadenas de energía, agricultura y manufactura, generando volatilidad en los mercados globales.[3] Asimismo, las disputas tecnológicas entre Estados Unidos y China han complicado el comercio en sectores de alta tecnología, impulsando la reestructuración de sistemas logísticos y la búsqueda de nuevos canales de suministro.[3]

Un factor crítico en el análisis de riesgos es la creciente vulnerabilidad de los puntos de estrangulamiento marítimos (*maritime chokepoints*). Estos pasos vitales para el comercio global son vulnerables a las tensiones geopolíticas y los conflictos. Las disrupciones en rutas clave, como la reducción de tránsitos en el Canal de Suez a mediados de 2024, obligan a desvíos costosos alrededor del Cabo de Buena Esperanza, lo que incrementa significativamente las tarifas de flete y eleva los costos al consumidor global.[5] Además, la inestabilidad en regiones clave, como el entorno del Estrecho de Ormuz, añade una capa de riesgo, a pesar de su porcentaje relativamente pequeño en el comercio mundial de contenedores (aproximadamente 3%), debido a su proximidad a centros de transbordo vitales como Jebel Ali y Khalifa Port.

La respuesta a estas disrupciones sugiere una fragmentación del comercio global en lugar de una desglobalización total.[1] Los flujos de comercio e inversión se están reorientando siguiendo líneas geopolíticas, con la emergencia de "países conectores" (como México y Vietnam) que actúan como intermediarios para amortiguar el impacto económico del desacoplamiento directo entre potencias.[1] Esta evolución marca un alejamiento del modelo de hiper integración impulsado únicamente por la eficiencia de costos hacia un sistema más centrado en la seguridad y la alineación política.

Frente a la incertidumbre persistente, las estrategias de mitigación se han desplazado de la eficiencia a la **resiliencia** de la cadena de suministro.[2] Las empresas y los gobiernos están adoptando la diversificación de fuentes, el acopio estratégico de inventario y el fortalecimiento de las relaciones con proveedores.[2] A nivel estratégico, la política de **friend-shoring** (establecer acuerdos a largo plazo con naciones políticamente alineadas y ricas en recursos) y el *onshoring* doméstico buscan mejorar la seguridad nacional y la estabilidad económica.[6]

Si bien estas estrategias se presentan como defensivas, su implementación está impulsada por aspectos de seguridad nacional y competencia estratégica, convirtiéndolas en herramientas geopolíticas intrínsecas.[6] Las acciones tomadas por un bloque para asegurar sus CSG pueden ser interpretadas como maniobras económicas agresivas por otro, lo que conduce a medidas de represalia como los controles de exportación.[6] China, por ejemplo, ha ejercido el control de exportaciones sobre minerales críticos como el galio y el germanio, demostrando que estos materiales se han convertido en una moneda de cambio o incluso en una "arma" geopolítica.[8]

2. Impacto en Sectores Estratégicos:

Los cambios en el entorno geopolítico impactan directamente en sectores económicos vitales, particularmente en la provisión de minerales críticos y la dinámica de la industria de defensa. La dependencia de los minerales críticos (MC) es fundamental para la transición energética global y las tecnologías militares avanzadas.[6] Estos minerales son esenciales para la fabricación de baterías, turbinas eólicas y vehículos eléctricos. La cadena de suministro de MC es altamente vulnerable, especialmente debido a la concentración de la capacidad de procesamiento. China domina el refinado y procesamiento de muchos MC, incluyendo más del 60% del litio global y el 85% de las tierras raras.[6] Esta concentración genera vulnerabilidades significativas para las naciones importadoras, exponiéndolas a interrupciones, volatilidad de precios y riesgo político.[6]

El Perú, como tercer productor mundial de cobre, aportando aproximadamente el 10% del suministro global, es un actor significativo en este panorama.[10] Su importancia estratégica se refleja en las negociaciones activas de países como India para asegurar el concentrado de cobre y reducir la dependencia de China.[12]

Sin embargo, a pesar de su importancia estratégica, nuestro pais enfrenta desafíos internos críticos. Se han reportado "protestas de mineros

informales" y "bloqueos que interrumpen las rutas de transporte" en el sector cuprífero, lo que ha provocado caídas en la producción y proyecciones de estancamiento.[10] La "inestabilidad y la polarización de la política peruana" y los "conflictos sociales" son obstáculos significativos para que el país desarrolle todo su potencial en las CSG.[14] La paradoja aquí es que la búsqueda de la sostenibilidad global intensifica la competencia geopolítica por los MC y expone las vulnerabilidades socioeconómicas internas en naciones productoras como Perú.

Por otro lado, el mercado de la construcción naval está experimentando un crecimiento robusto, valorado en 98.81 mil millones de USD en 2024 y proyectando para alcanzar los 289.19 mil millones de USD para 2033, con una tasa de crecimiento anual compuesta (CAGR) del 12.67%.[15] Esta expansión se debe al aumento de las tensiones geopolíticas, las disputas por fronteras marítimas y la necesidad de mejorar la seguridad marítima frente a amenazas como la piratería.[15] El sector está invirtiendo en plataformas navales avanzadas, como submarinos y vehículos submarinos no tripulados (UUV), con avances tecnológicos en automatización impulsada por IA, tecnología furtiva y sistemas de misiles.[15] No obstante, el sector enfrenta factores restrictivos, como la dificultad para reclutar y retener mano de obra calificada, lo que puede causar retrasos y sobrecostos.[16]

Tabla 1

Tamaño y Crecimiento Proyectado del Mercado Global de Construcción Naval (2024-2033)

ATRIBUTO	DETALLES
Valor del tamaño del mercado en 2024	US$ 98.81 mil millones
Valor del tamaño del mercado para 2033	US$ 289.19 mil millones
Tasa de crecimiento (CAGR)	12.67% de 2025 a 2033

Nota. Business Research Insights[15].

3. La Industria Naval Peruana y su relación con el HUB portuario regional

Los Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA Perú), principal astillero estatal, es un activo estratégico nacional.[17] Sus capacidades incluyen gradas de construcción para buques de hasta 50,000 DWT y un dique seco de hasta 25,000 DWT.[19] SIMA no solo sirve a la Marina de Guerra del Perú (MGP) sino que también atiende a clientes privados nacionales e internacionales.[17]

El rol de SIMA está intrínsecamente ligado a la estrategia de defensa nacional.

El Plan Operativo Institucional 2025 de SIMA Perú se alinea directamente con los objetivos del Plan Estratégico del Sector Defensa 2020-2025 y el Plan de Largo Plazo de la MGP. Específicamente, sus objetivos buscan garantizar la defensa nacional y fortalecer la presencia del sector en el desarrollo sostenible. La construcción de unidades navales en el SIMA Callao se presenta como un motor de desarrollo. La Marina de Guerra del Perú está llevando a cabo un programa integral de modernización de su flota, respaldado por asociaciones estratégicas y acuerdos de transferencia de tecnología (ToT) a través del SIMA PERU con aliados estratégicos de primer nivel, se podrían mencionar:

1. **Modernización de Submarinos:** La modernización del B.A.P. 'Chipana', el primero de cuatro submarinos Tipo 209, se completó en junio de 2025 con el asesoramiento de Thyssenkrupp Marine Systems de Alemania, buscando extender su vida útil operativa.[20]

2. **Construcción de Buques de Superficie:** SIMA firmó un importante acuerdo de ToT con Hyundai Heavy Industries (HHI) de Corea del Sur, valorado en aproximadamente 460 millones de dólares, para la construcción local de una fragata multirrol, dos unidades de apoyo logístico y un buque de patrulla oceánica (OPV), Este acuerdo es la mayor exportación de defensa de HHI a América Central y del Sur.[21]

La economía peruana es inherentemente marítima, con más del 90% de su comercio transaccionado por mar.[25] En 2023, Perú registró exportaciones de mercancías por 64.7 mil millones de dólares e importaciones por 52.4 mil millones de dólares.[26] El rendimiento de sus puertos de contenedores fue de 3,131,889 TEU.[26]

El megapuerto de Chancay, una inversión en colaboración con COSCO Shipping (China), representa un cambio de paradigma. Diseñado para manejar megabuques de hasta 24,000 TEU, se proyecta que reduzca los tiempos de envío a China en aproximadamente 10 días, disminuyendo los costos operativos para el comercio asiático en un 20%.[19] Esto busca posicionar a Chancay como un *hub* logístico principal para el Pacífico Sur, atrayendo carga de vecinos sin litoral como Bolivia y Paraguay.[19] El principal Puerto del Callao también está en expansión, con el objetivo de superar una capacidad de 4 millones de TEU.[19]

Tabla 2

Cifras Clave del Comercio Marítimo del Perú (2023)

INDICADOR	VALOR (2023)
Exportaciones de mercancías (millones de US$)	64,715
Importaciones de mercancías (millones de US$)	52,395
Balanza comercial de mercancías (millones de US$)	12,320
Tasa de crecimiento de las exportaciones de mercancías (%)	+2.9%
Rendimiento de puertos de contenedores (TEU)	3,131,889

Nota. BUNCTADstat[26].

La inversión en Chancay, si bien ofrece ventajas económicas importantes, integra profundamente a Perú en la competencia entre grandes potencias, ya que su rol fundamental en el comercio Asia-Sudamérica lo posiciona como un nodo estratégico crucial. La infraestructura crítica, especialmente los puertos principales, se percibe cada vez más como activos estratégicos en la competencia estratégica entre Estados Unidos y China.[1] Perú debe navegar este equilibrio, asegurando que el desarrollo de su infraestructura sirva a sus intereses nacionales sin convertirse en un punto de influencia o vulnerabilidad geopolítica.

4. Implicaciones Estratégicas para el Desarrollo Nacional del Perú

Las interconexiones analizadas imponen dos imperativos estratégicos principales para el desarrollo sostenible y resiliente del Perú: la mejora de la seguridad logística y el fortalecimiento de la capacidad de la industria naval.

A pesar de las grandes inversiones portuarias, la resiliencia general de la cadena de suministro peruana enfrenta desafíos estructurales. Perú ocupa el puesto 83 en el Índice de Desempeño Logístico (LPI) global, notablemente por detrás de pares regionales como Chile (34º).[30] Esta clasificación inferior sugiere ineficiencias en la gestión de procesos logísticos.[30]

Las vulnerabilidades clave se encuentran en la inadecuada conectividad vial lejos de los nodos portuarios, lo que eleva los costos logísticos y propicia disrupciones.[25] También es crítica la falta de un plan de contingencia estructural para desastres naturales.[25] Además, las CSG de defensa sufren de la opacidad de los proveedores de niveles inferiores, priorizando el costo sobre la seguridad y una dependencia excesiva de la deslocalización, lo que las hace vulnerables a ciberataques y manipulación.[31]

Tabla 3
Clasificación de Perú en el Índice de Desempeño Logístico

PAÍS	CLASIFICACIÓN LPI (2023) ÍNDICE DESEMPEÑO LOGÍSTICO
Chile	34°
Perú	**83°**
Promedio Global (Mediana)	68°

Nota. SciELO Colombia[30].

La baja clasificación de Perú en el LPI contrasta con sus ambiciosos proyectos portuarios, revelando una desconexión estratégica. Esta fragilidad interna amenaza con socavar las ventajas estratégicas de los megaproyectos (Chancay, Callao), limitando el potencial de *hub*. Para lograr una resiliencia genuina, se requiere un marco integral de "Seguridad Logística Nacional" que integre el desarrollo de infraestructura física (carreteras, almacenes), la transformación digital (sistemas portuarios inteligentes, análisis de datos) y protocolos robustos de gestión de riesgos (naturales, cibernéticos). Este enfoque integrado es vital para salvaguardar la estabilidad económica y la seguridad nacional.

La Marina de Guerra del Perú (MGP) es esencial para la vigilancia, patrullaje y defensa del extenso dominio marítimo del país, incluyendo su Zona Económica Exclusiva, además de misiones de seguridad interna.[33] Dado que más del 90% del comercio peruano se realiza por mar [25], una marina fuerte es fundamental para proteger las rutas comerciales, los recursos naturales (pesca, minería, *offshore*) y la infraestructura crítica.

En un entorno donde la economía global está politizada y las rutas comerciales son vulnerables, una capacidad en infraestructura naval robusta es un facilitador fundamental de la soberanía económica y la resiliencia. Ello le permite al Perú proteger sus líneas de comunicación marítimas vitales y asegurar sus exportaciones de minerales críticos frente a posibles interrupciones, mejorando su posición negociadora en el comercio internacional. El desarrollo de una industria naval nacional de mediante ToT refuerza aún más esta capacidad, ya que fomenta la autonomía industrial, la creación de empleo (más de 10,000 puestos) y la autosuficiencia a largo plazo para el mantenimiento y la construcción futura de la flota. Una capacidad de defensa nacional en el ámbito marítimo, por lo tanto, la salvaguarda de los intereses económicos, creando una sinergia en la que la prosperidad

económica financia el desarrollo naval continuo y asegura la autonomía estratégica.

5. Conclusiones y Recomendaciones

La geopolítica contemporánea no solo fragmenta las cadenas de suministro globales, sino que también revaloriza el poder marítimo y la soberanía industrial como ejes de la seguridad nacional. Nuestro país se encuentra en una encrucijada estratégica: su riqueza en minerales críticos y las importantes inversiones en infraestructura portuaria como la del puerto de Chancay, lo posicionan como un actor económico clave en el Pacífico Sur. Sin embargo, esta centralidad lo exponen a las dinámicas de la competencia estratégica entre grandes potencias. Las vulnerabilidades internas en la cadena de suministro, evidenciadas por la baja clasificación en el LPI, amenazan con afectar los beneficios de las inversiones portuarias.

Para enfrentar con éxito este entorno volátil y aprovechar su potencial de desarrollo, el Perú debe adoptar un enfoque de política exterior y económica integrado y resiliente, basado en las siguientes recomendaciones:

1. **Desarrollo de un Marco de Seguridad Logística Nacional (SLN) Integrado:** Es crucial escalar hacia un enfoque portuario de carácter estratégico y desarrollar un marco SLN que integre las redes de transporte terrestre (vial y ferroviario), la infraestructura de almacenamiento y la ciber seguridad, es necesario contar con un plan de contingencia estructural para desastres, y utilizar la digitalización para mejorar la visibilidad y mitigar riesgos.

2. **Aceleración de la Inversión Estratégica en SIMA Perú:** Nuestro país debe asegurar la transferencia de tecnología TOT efectiva y fomentar una base industrial robusta que pueda satisfacer las demandas de mantenimiento y construcción para la MGP y el sector comercial y pesquero. El objetivo es reducir la dependencia externa y generar empleo de alto valor (más de 10,000 puestos).

3. **Gestión Estratégica de la Exposición Geopolítica:** Si bien el Puerto de Chancay es un activo estrategico, Perú debe buscar la diversificación activa de sus socios comerciales y de inversión para mitigar el riesgo asociado a la concentración de capital extranjero en infraestructura crítica. Una política exterior con visión debe garantizar que la infraestructura nacional sirva prioritariamente a los intereses nacionales.

4. **Fortalecimiento de la Gobernanza del Sector Extractivo:** La estabilidad del suministro de minerales críticos, esencial para el crecimiento y la relevancia global de Perú, requiere abordar la polarización política y los conflictos sociales en el sector minero. El fomento de diálogos multisectoriales inclusivos es fundamental para construir un consenso sobre políticas de desarrollo a largo plazo y la gestión sostenible de los recursos.[14]

La implementación coordinada de estas estrategias permitirá al Perú consolidar su posición en el Pacífico Sur, no solo como un proveedor de recursos, sino como un centro logístico resiliente y un poder marítimo capaz de salvaguardar su soberanía y promover un desarrollo económico sostenible frente a las complejidades del panorama geopolítico mundial.

Referencias

1. Speech: Geopolitics and its Impact on Global Trade and the Dollar, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.imf.org/en/News/Articles/2024/05/07/sp-geopolitics-impact-global-trade-and- dollar-gita-gopinath
2. (PDF) THE IMPACT OF GEOPOLITICAL UNCERTAINTY ON ..., fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.researchgate.net/publication/388801905_THE_IMPACT_OF_GEOPOLITIC AL_UNCERTAINTY_ON_GLOBAL_SUPPLY_CHAIN_RESILIENCE
3. (PDF) The Impact of Geopolitical Risks on Global Supply Chains, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.researchgate.net/publication/389259394_The_Impact_of_Geopolitical_Risks_ on_Global_Supply_Chains
4. Deconstructing global trade: the role of geopolitical alignment - Bank for International Settlements, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.bis.org/publ/qtrpdf/r_qt2409c.pdf
5. Review of Maritime Transport 2024 |UN Trade and Development ..., fecha de acceso: julio 17, 2025, https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024
6. (PDF) Securing defense critical minerals: Challenges and U.S. , fecha de acceso: julio 17, 2025,https://www.researchgate.net/publication/389619681_Securing_defense_critical_minerals_ Challenges_and_US_strategic_responses_in_an_evolving_geopolitical_landscape
7. How to Foster Resilience When Diversifying Supply Chains - ASIS International, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.asisonline.org/security-management-magazine/articles/2024/07/resilience/dive rsifying-supply-chains/
8. The Geopolitics of Critical Minerals – The Diplomat, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://thediplomat.com/2025/03/the-geopolitics-of-critical-minerals/
9. Resilient and Inclusive Supply-Chain Enhancement (RISE) - World Bank, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.worldbank.org/en/programs/egps/brief/resilient-and-inclusive-supply-chain-en hancement
10. Peru's Copper Crisis: How Supply Chain Chaos Could Supercharge Strategic Investments, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.ainvest.com/news/peru-copper-crisis-supply-chain-chaos-supercharge-strategi c-investments-2507/
11. Peru's Copper Crossroads: How Protests Could Shock Global Supply Chains – A Cramer's Take - AInvest, fecha de acceso:

julio 17, 2025, https://www.ainvest.com/news/peru-copper-crossroads-protests-shock-global-supply-chain s-cramer-2507/
12. India in talks with Chile, Peru to source critical minerals - The Economic Times, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://m.economictimes.com/news/economy/foreign-trade/india-in-talks-with-chile-peru-t o-source-critical-minerals-source/articleshow/122503758.cms
13. India in talks with Chile, Peru to source critical minerals - MINING.COM, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.mining.com/web/india-in-talks-with-chile-peru-to-source-critical-minerals/
14. State capacity, mining and community relations in Peru | Finding a ..., fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.chathamhouse.org/2024/12/state-capacity-mining-and-community-relations-p eru/finding-path-forward
15. Naval or Defence Shipbuilding Market [2033] Growth, Trends ..., fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.businessresearchinsights.com/market-reports/naval-or-defence-shipbuilding-m arket-123390
16. Naval Shipbuilding Market Size & Industry Analysis [2025-2033], fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.businessresearchinsights.com/market-reports/naval-shipbuilding-market-1210 25
17. Servicios Industriales de la Marina - Wikipedia, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://en.wikipedia.org/wiki/Servicios_Industriales_de_la_Marina
18. GROUP - SIMA - New Ships, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.new-ships.com/app/company-group/100227-sima
19. Shipbuilding & trade growth in Peru: Opportunities for insurers | IUMI, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://iumi.com/newsletter-june-2025/shipbuilding-trade-growth-in-peru-opportunities-for-insurers/
20. Sima Peru completes modernization of first of four submarines for the Peruvian Navy, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.navalnews.com/naval-news/2025/06/sima-peru-completes-modernization-of-fi rst-of-four-submarines-for-the-peruvian-navy/
21. With back-to-back deals in Peru, South Korea defense industry expands South American foothold, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://breakingdefense.com/2024/05/with-back-to-back-deals-in-peru-south-korea-defense-industry-expands-south-american-foothold/
22. Video: Exclusive tour of SIMA Peru shipyard - Naval News, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.navalnews.com/naval-news/2025/06/video-exclusive-tour-of-sima-peru-shipy ard/
23. Peru Defense Market Size, Trends, Budget Allocation, Regulations, Acquisitions, Competitive Landscape and Forecast to 2029 - GlobalData, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.globaldata.com/store/report/peru-defense-market-analysis/
24. U.S. and Peruvian Marines Plan Together > United States Marine ..., fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.marines.mil/News/News-Display/Article/3987694/us-and-peruvian-marines-p lan-together/
25. Ports of Peru, cores of its economic development - MAPFRE Global ..., fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.mapfreglobalrisks.com/en/risks-insurance-management/article/ports-peru-cores-economic-development/
26. Maritime profile: Peru - Maritime profile | Data Hub, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/604/index.html
27. Peru is projected to achieve 4% GDP growth in 2025, making it the ..., fecha de acceso: julio 17, 2025, https://gatewaytosouthamerica-newsblog.com/peru-is-projected-to-achieve-4-gdp-growth-i n-2025-making-it-the-second-fastest-growing-economy-in-latin-america/
28. Peru positions itself as Latin America's emerging maritime ... - AAE, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.associationexecutives.org/resource/peru-positions-itself-as-latin-america-s-emerging-maritime-innovation-hub-at-aapa-latam-2025.html
29. Peru: The Rising Star of South American

Ports - THE BLUE MOON, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://thebluemoon2008.com/editorial/f/peru-the-rising-star-of-south-american-ports
30. Supply chain in Peruvian companies Adaptability of logistics..., fecha de acceso: julio 17, 2025,http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-46452023000300011
31. Causes of Vulnerabilities and Key Threats to Defense Supply Chains - Air University, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.airuniversity.af.edu/Wild-Blue-Yonder/Article-Display/Article/4207857/cause s-of-vulnerabilities-and-key-threats-to-defense-supply-chains/
32. Tackling supply chain cybersecurity in Southeast Asia - GovInsider, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://govinsider.asia/intl-en/article/tackling-supply-chain-cybersecurity-in-southeast-asia
33. Peruvian Navy - Wikipedia, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://en.wikipedia.org/wiki/Peruvian_Navy
34. Peruvian Navy sails forward with local shipyard SIMA - Breaking Defense, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://breakingdefense.com/2023/07/peruvian-navy-sails-forward-with-local-shipyard-sim a/
35. Peru Minerals Production, 2009 – 2024 | CEIC Data, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.ceicdata.com/en/indicator/peru/minerals-production
36. Global Financial Stability Report - International Monetary Fund (IMF), fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.imf.org/en/Publications/GFSR
37. IMF Lowers Economic Growth Citing Supply Chain Disruption, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://supplychaindigital.com/supply-chain-risk-management/imf-lowers-economic-growt h-citing-supply-chain-disruption
38. Global Supply Chain Stress Index - World Bank, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.worldbank.org/en/data/interactive/2025/04/08/global-supply-chain-stress-inde x
39. Maritime Transport | World Bank Data360, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://data360.worldbank.org/en/dataset/UNCTAD_MT
40. Peru's new maritime policy marks a step towards a Sustainable Blue Economy on the way to 2030 - MSP Global, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.mspglobal2030.org/perus-new-maritime-policy-marks-a-step-towards-a-sustainable-blue-economy-2030/
41. Peruvian National Development Strategic Plan that implements the 2030 Agenda | Department of Economic and Social Affairs, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://sdgs.un.org/partnerships/peruvian-national-development-strategic-plan-implements- 2030-agenda
42. CONGRESSIONAL GUIDANCE FOR A NATIONAL MARITIME STRATEGY |Senator Mark Kelly, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2024/05/Congressional-Guidance-for-a- National-Maritime-Strategy.pdf
43. Shipbuilding: Forging Ancient Competitive Development Strategies, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://ceeep.mil.pe/2023/06/01/construccion-naval-forjando-antiguas-estrategias-de-desarr ollo-competitivo/?lang=en
44. Global Value Chains in the Peruvian Mining Sector - IADB Publications, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://publications.iadb.org/publications/english/document/Global-Value-Chains-in-the-Pe ruvian-Mining-Sector.pdf
45. Copper tariffs won't bring back manufacturing | The Star, fecha de acceso: julio 17, 2025, https://www.thestar.com.my/business/business-news/2025/07/15/copper-tariffs-wont----------bring-back-manufacturing
46. USTR Publishes Policy Paper Series on Supply Chain Resilience, fecha de acceso: julio 17, 2025,https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2025/january/ustr-publishes-policy-paper-series-supply-chain-resilience