Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú: Estrategias, Normativa y Perspectivas de Desarrollo

Military naval construction programs: A strategic analysis for decision-making

Contralmirante Luis Richard Silva López. Egresó de la Escuela Naval como Alférez de Fragata en 1994 calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval. Es graduado de los cursos Básicos de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval y del Curso de Alto Mando del Colegio Interamericano de Defensa. Posee una Maestría en Estrategia Marítima, una en Gestión Pública por la Universidad ESAN y otra en Seguridad y Defensa Hemisférica en el Colegio Interamericano de Defensa en Washington, EE.UU. Durante su servicio embarcado fue dotación en el B.A.P. *Herrera*, B.A.P. *Sánchez Carrión*, B.A.P. *Carvajal* y B.A.P. *Mariátegui*, desempeñándose en las áreas de logística, ingeniería y propulsión. Fue inspector en el área de ingeniería en La Spezia, Italia, y conformó la primera dotación del B.A.P. *Bolognesi*. Fue Segundo Comandante y Comandante del B.A.P. *Aguirre*. En el ámbito técnico y administrativo, trabajó en el Servicio Industrial de la Marina (Callao y Chimbote), en la Dirección de Alistamiento Naval como Subdirector de Ingeniería Naval, en la Comandancia General de Operaciones del Pacífico y en el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas como Jefe de la Oficina de Prensa y Protocolo. Además, fue Jefe de Proyecto para la creación de la Escuela de Especialización Profesional de Oficiales de la Marina, Edecán de la Presidencia del Consejo de Ministros, Asesor en la Oficina de Riesgos de Desastres de la Junta Interamericana de Defensa en Washington, D.C., y Jefe del Departamento de Política Institucional del Estado Mayor General de la Marina. Ascendido a Contralmirante en 2022, fue nombrado Comandante de la Quinta Zona Naval y Jefe del Distrito de Capitanías 5. En 2023, fue asignado al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. En 2024 se desempeñó como Director de Alistamiento Naval y actualmente es gerente general de los Servicios Industriales de la Marina.

Resumen: El presente artículo analiza la estrategia de fortalecimiento de la industria naval peruana impulsada por la Mesa Ejecutiva constituida mediante Resolución Ministerial Nº 170-2022-EF/10. Se examinan las dos grandes líneas de acción: Las construcciones navales —que comprenden la renovación de las flotas mercante, pesquera industrial y de la Marina de Guerra del Perú (MGP)— y la infraestructura de reparaciones navales, centrada en la construcción de un dique seco tipo post-panamax en el puerto del Callao. El análisis integra el marco normativo vigente (Convenios SOLAS y MARPOL de la OMI, legislación nacional) y los resultados del estudio económico de impacto elaborado por la Universidad del Pacífico mediante la metodología Insumo-Producto. Los hallazgos evidencian que el programa constituye una inversión pública

estratégica con efecto multiplicador sobre el empleo, la recaudación fiscal y el tejido industrial, con potencial para posicionar al Perú como hub marítimo-logístico en el Pacífico Sur.

Abstract: *The present article analyzes the strategy for strengthening the Peruvian naval industry promoted by the Executive Board established through Ministerial Resolution No. 170-2022-EF/10. It examines the two main lines of action: naval construction —including the renewal of the merchant, industrial fishing, and Peruvian Navy fleets— and naval repair infrastructure, focused on the construction of a post-panamax dry dock at the Port of Callao. The analysis integrates the current regulatory framework (IMO SOLAS and MARPOL Conventions, as well as national legislation) and the results of the economic impact study prepared by the Universidad del Pacífico using the Input-Output methodology. The findings show that the program constitutes a strategic public investment with multiplier effects on employment, tax revenues, and the industrial sector, with the potential to position Peru as a maritime-logistics hub in the South Pacific.*

Palabras clave: Industria naval, SIMA Perú, política marítima, dique seco post-panamax, transferencia tecnológica, desarrollo industrial.

Keywords: *Naval industry, SIMA Peru, maritime policy, post-panamax dry dock, technology transfer, industrial development.*

1. Introducción

La industria naval representa uno de los vectores estratégicos de mayor potencial para la política de desarrollo industrial del Perú. Con más del 90% del comercio mundial transportado por vía marítima[1], la capacidad de un país para construir, mantener y operar buques determina en gran medida su soberanía logística y su competitividad en las cadenas de valor globales.

En ese contexto, el Ministerio de Economía y Finanzas conformó, en julio de 2022, la "Mesa Ejecutiva para la Implementación de la Reforma de la Industria Nacional a través del Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú" mediante la Resolución Ministerial Nº 170-2022-EF/10.[2]. Esta

1 UNCTAD. (2022). Review of Maritime Transport 2022. United Nations Conference on Trade and Development. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf. Citado en: Introducción, párr. 1.

2 Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (14 de julio de 2022). Resolución Ministerial N.º 170-2022-EF/10: Conforman la "Mesa Ejecutiva para la Implementación de la Reforma de la Industria Nacional a través del Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú". Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2086219-1

instancia multisectorial —integrada por nueve ministerios, la Marina de Guerra del Perú (MGP), FONAFE, PROINVERSIÓN, CEPLAN, SUNEDU y SIMA PERÚ— fue instalada formalmente en el mes de septiembre de 2022 a bordo del BAP Pisco, embarcación construida íntegramente por nuestro Centro de Operaciones Callao, con el propósito de articular esfuerzos entre el Estado, la empresa privada, la academia y los gremios sectoriales.

La estrategia adoptada se estructura en dos grandes líneas de negocio: construcciones y reparaciones navales. El presente artículo examina ambas, integrando el marco normativo nacional e internacional, los acuerdos de cooperación tecnológica vigentes y la evidencia empírica sobre el impacto económico del programa.

2. Marco Normativo Internacional Y Nacional

El desarrollo de la industria naval peruana se inscribe en un entramado normativo de doble dimensión: El marco internacional establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) y el marco legal nacional que regula la actividad del sector.

2.1 Marco Internacional (OMI)

La Organización Marítima Internacional, organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en Londres, constituye la principal autoridad regulatoria del transporte marítimo mundial. Sus convenios son de observancia obligatoria para los Estados miembros, entre los que se encuentra el Perú. Los instrumentos más relevantes para el sector naval nacional son los siguientes:

- Convenio SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974): Establece requisitos mínimos de seguridad para la construcción, el equipamiento y la operación de buques mercantes, incluyendo criterios de estabilidad, sistemas contra incendios y equipos de comunicación.
- Convenio MARPOL (1973/1978 y sus Anexos): Principal instrumento internacional de prevención de la contaminación por buques. Sus disposiciones regulan los límites de vida operativa de las naves, los estándares de eficiencia energética (Índice de Eficiencia Energética de Diseño, EEDI) y las reducciones progresivas de emisiones de GEI.[3] El Anexo VI de MARPOL —que cuenta con 108 partes que cubren el 97% de

3 Organización Marítima Internacional (OMI). (2024). Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). Recuperado de https://www.imo.org/es/about/conventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx

la flota mercante mundial— fue recientemente enmendado para establecer un marco de cero emisiones netas con entrada en vigor prevista en 2027.[4]
- El Convenio STCW regula la formación, titulación y guardia de la gente de mar, condicionando los requerimientos de capital humano calificado para la operación de flotas modernas.

El cumplimiento de estos estándares internacionales no es optativo. Las flotas nacionales que no se adecúen a las exigencias del MARPOL y el SOLAS enfrentan restricciones de acceso a puertos extranjeros, imposibilidad de obtener certificaciones de clasificación y pérdida de competitividad en mercados de exportación.

2.2 Marco Legal Nacional

En el plano doméstico, los siguientes instrumentos normativos enmarcan la estrategia de fortalecimiento del sector:

- Resolución Ministerial Nº 170-2022-EF/10:[5] Conforma la Mesa Ejecutiva multisectorial con mandato de identificar problemas, proponer soluciones e impulsar acciones que contribuyan a la productividad y competitividad del sector naval.
- Resolución Ministerial Nº 026-2024-EF/10: Modifica el artículo 2 de la norma constitutiva, actualizando la composición y funciones de la Mesa Ejecutiva.
- Proyectos de Ley Nº 09659 y Nº 14514:[6] Aprobados por el Congreso de la República, orientados a promover el desarrollo del cabotaje y el fortalecimiento de la industria naval nacional, sentando las bases para una política de preferencia de bandera peruana en el transporte de carga doméstica.

4 Organización Marítima Internacional (OMI). (2024). La OMI aprueba la normativa "cero emisiones" para el transporte marítimo mundial. MEPC/ES.2. Recuperado de https://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

5 Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (14 de julio de 2022). Resolución Ministerial N.º 170-2022-EF/10: Conforman la "Mesa Ejecutiva para la Implementación de la Reforma de la Industria Nacional a través del Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú". Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2086219-1

6 Congreso de la República del Perú. (2024-2025). Proyectos de Ley N.° 09659 y N.° 14514: Aprueban dictamen que promueve el desarrollo del cabotaje y el fortalecimiento de la industria naval nacional. Comisión de Transportes y Comunicaciones. Recuperado del Portal del Congreso: https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/aprueban-dictamen-que-promueve-el-desarrollo-del-cabotaje-y-el-fortalecimiento-de-la-industria-naval-nacional/

- Ley N° 32589:[7] Promulgada el 8 de mayo de 2026, declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco tipo post-panamax en el puerto del Callao, en el marco de la política nacional marítima. La norma articula el proyecto con el desarrollo del puerto de Chancay y la ampliación del Terminal Portuario del Callao.
- Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024-2030 del Ministerio de la Producción:[8] Establece los objetivos de competitividad, sostenibilidad e innovación para el sector pesquero, con metas de modernización de flota y cumplimiento de estándares internacionales.

3. Línea de negocio I: construcciones navales

La primera línea estratégica comprende tres programas de renovación de flota que abordan necesidades diferenciadas: La flota mercante de hidrocarburos, la flota pesquera industrial y la flota de la Marina de Guerra del Perú. En conjunto, estos programas apuntan a reducir la dependencia logística de bandera extranjera, elevar los estándares de seguridad y generar encadenamientos productivos con la industria nacional.

3.1 Renovación de Buques Petroleros y Quimiqueros

La flota mercante peruana de buques petroleros y quimiqueros cuenta actualmente con apenas 24 unidades, de las cuales aproximadamente el 50 % se aproxima al límite de 25 años de operación establecido como referencia por la OMI, tras el cual las exigencias de mantenimiento y cumplimiento normativo (MARPOL, inspecciones de clasificación) elevan sustancialmente los costos y reducen la viabilidad operativa.[9]

Esta capacidad resulta insuficiente para atender la demanda de transporte de hidrocarburos y productos químicos, insumos vitales para la actividad minera y el abastecimiento energético de las ciudades costeras y altoandinas del país. La dependencia de embarcaciones de bandera extranjera para cubrir esta brecha implica pérdida de competitividad, vulnerabilidad en la cadena de

---

7 Congreso de la República del Perú. (8 de mayo de 2026). Ley N.° 32589: Ley que declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco pospanamax en el puerto del Callao. Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2513792-1.

8 Ministerio de la Producción del Perú (PRODUCE). (2024). Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024-2030 del Sector Producción. Lima: PRODUCE. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6124481/5412736-pesem-al-2030-vf.pdf

9 Organización Marítima Internacional (OMI). (2024). Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). Recuperado de https://www.imo.org/es/about/conventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx

suministro y fuga de divisas por concepto de fletes internacionales.

La renovación de la flota mercante nacional constituye, en este marco, una oportunidad estratégica. El Estado puede catalizar este proceso mediante incentivos tributarios y financieros que promuevan la construcción local, reforzando al mismo tiempo la soberanía marítima y el cumplimiento de los estándares ambientales del MARPOL, cuyas exigencias de eficiencia energética se incrementarán progresivamente hasta el horizonte de cero emisiones netas en 2027.[10] La aprobación de los Proyectos de Ley Nº 09659 y Nº 14514 por el Congreso de la República marca un paso significativo en la dirección de políticas de cabotaje que privilegien la participación de la bandera peruana.[11]

3.2 Modernización de la Flota Pesquera Industrial

El Perú opera aproximadamente 600 embarcaciones industriales dedicadas principalmente a la pesca de anchoveta, recurso que sustenta el 80 % de las capturas nacionales y cuyas exportaciones de harina y aceite de pescado generaron más de USD 3,600 millones en el año 2024. La primera temporada de 2025 registró capturas de 2,47 millones de toneladas, equivalentes al 82,6 % de la cuota autorizada por el Ministerio de la Producción,[12] evidenciando la vitalidad económica del sector.

Sin embargo, a diferencia de otras pesqueras de clase mundial, el Perú no cuenta con una norma que regule la vida útil de las embarcaciones industriales pesqueras. Esta ausencia normativa genera riesgos multidimensionales:

Seguridad operativa: Las embarcaciones obsoletas presentan mayor incidencia de averías mecánicas, accidentes y riesgos para la tripulación, en contravención de los estándares del Convenio SOLAS.

Eficiencia energética y costos: Los cascos y sistemas de propulsión antiguos consumen más combustible y generan mayores emisiones de GEI,

---

10 Organización Marítima Internacional (OMI). (2024). La OMI aprueba la normativa "cero emisiones" para el transporte marítimo mundial. MEPC/ES.2. Recuperado de https://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

11 Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (14 de julio de 2022). Resolución Ministerial N.º 170-2022-EF/10: Conforman la "Mesa Ejecutiva para la Implementación de la Reforma de la Industria Nacional a través del Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú". Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2086219-1

12 Sociedad Nacional de Pesquería (SNP). (2025). Primera temporada de pesca industrial de anchoveta 2025: resultados y perspectivas. Lima: SNP. Recuperado de https://elcomercio.pe/economia/con-us-1200-millones-en-exportaciones-pesca-industrial-preve-capturar-45-millones-de-toneladas-en-el-2025-snp-pesca-anchoveta-pesca-industrial-noticia/.

incompatibles con las tendencias regulatorias globales del MARPOL Anexo VI.[13]

Competitividad y acceso a mercados: Los mercados de destino de harina y aceite de pescado peruanos exigen certificaciones de sostenibilidad y trazabilidad que dependen de la modernidad de la flota. El Plan Estratégico Sectorial Multianual 2024-2030 del Ministerio de la Producción reconoce estas exigencias y establece como objetivo elevar la contribución del sector pesquero al PBI nacional del 0.8 % al 1.06 % en 2030.[14]

La experiencia de países como Noruega, España y Chile demuestra que la renovación integral de la flota pesquera —respaldada por marcos normativos de vida útil, incentivos al desguace y financiamiento preferencial— es un factor decisivo para mantener la competitividad global. En el caso peruano, el Estado puede articular normativas técnicas, instrumentos financieros (créditos blandos, garantías públicas) y mecanismos institucionales (ventanillas únicas de habilitación) para catalizar esta transformación, generando al mismo tiempo demanda sostenida para los astilleros nacionales.

3.3 Renovación de la Flota de la Marina de Guerra del Perú

En abril de 2024, SIMA Perú y HD Hyundai Heavy Industries (HHI) suscribieron, en presencia de la presidenta de la República Dina Boluarte, el contrato de coproducción de cuatro unidades navales para la MGP: Una fragata de 3,400 toneladas (127 m de eslora, velocidad de 26.5 nudos), un patrullero oceánico OPV de 2,200 toneladas y dos unidades auxiliares de transporte logístico (Landing Craft Units) de 1,400 toneladas cada una. El valor del contrato asciende a aproximadamente USD 462.9 millones, constituyéndose en el mayor contrato de exportación militar surcoreana hacia América Latina.[15]

La elección de HD HHI respondió a una evaluación multicriterio que ponderó aspectos técnicos, costos, plazos, nivel de transferencia tecnológica

---

13 Organización Marítima Internacional (OMI). (2024). La OMI aprueba la normativa "cero emisiones" para el transporte marítimo mundial. MEPC/ES.2. Recuperado de https://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

14 Ministerio de la Producción del Perú (PRODUCE). (2024). Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024-2030 del Sector Producción. Lima: PRODUCE. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6124481/5412736-pesem-al-2030-vf.pdf

15 Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA Perú) / Presidencia de la República del Perú. (16 de abril de 2024). SIMA Perú firma contrato con HD Hyundai Heavy Industries para coproducir 4 unidades navales para la Marina de Guerra del Perú. Nota de prensa. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/presidencia/noticias/939176-sima-peru-firma-contrato-con-hd-hyundai-heavy-industries-para-construir-4-navios-para-la-marina-de-guerra.

y participación de la industria nacional. El astillero surcoreano —uno de los más grandes y prestigiosos del mundo— se comprometió a transferir 138 procesos y tecnologías hacia SIMA Perú. Personal de la MGP y de SIMA se viene capacitando en las instalaciones de HHI en Ulsan, República de Corea, en pruebas de aceptación y verificación de sistemas.

En noviembre de 2024, ambas instituciones ampliaron su colaboración mediante la firma de un memorando de entendimiento para el codesarrollo del submarino, destinado a reemplazar progresivamente a los submarinos Tipo 209 en servicio. En diciembre de 2025, en presencia del presidente José Jerí Oré, SIMA y HHI suscribieron el contrato formal del codesarrolo del expediente técnico para la construcción de submarinos, consolidando a Corea del Sur como socio estratégico privilegiado del Perú en construcción naval y modernización de capacidades de defensa.[16]

El estudio de impacto económico elaborado por la Universidad del Pacífico, relativo a la construcción de los cuatro primeros buques encargados por la MGP utilizando la metodología Insumo-Producto (I-O) de Casas Tragodara (UP, 2026), revela los siguientes hallazgos principales:[17]

- **Multiplicador de producción:** Por cada sol adicional de producción naval doméstica, la economía peruana genera S/ 1.07 adicionales en sectores vinculados (siderurgia, industria química, logística), alcanzando un efecto total de S/ 2.07.
- **Retorno Social de la Inversión (SROI):** De 1.31; es decir, por cada sol invertido directamente por el Estado, se generan S/ 0.31 de valor social adicional, derivado principalmente de mayor recaudación fiscal y generación de empleo formal.
- **Impacto laboral:** 32,915 empleos totales en el escenario base, distribuidos en 10,581 empleos directos (personal de SIMA y subcontratistas de primer nivel), 7,393 empleos indirectos (cadena de suministro) y 14,941 empleos inducidos (consumo de hogares). Por cada empleo directo generado en SIMA se crean 2.11 empleos adicionales.
- **Recaudación fiscal:** S/ 259 millones provenientes de IGV, Impuesto a la Renta y aranceles, lo que confirma que el programa constituye una inversión con retorno positivo para el erario nacional y no un gasto público.

16 Máquina de Combate. (19 de diciembre de 2025). SIMA Perú y Hyundai Heavy Industries firman contrato para la coproducción de submarinos HDS-1500. Recuperado de https://maquina-de-combate.com/blog/sima-peru-y-hyundai-heavy-industries-firman-contrato-para-la-coproduccion-de-submarinos

17 Casas Tragodara, C. (2026). Estimación del Impacto Económico del Programa SIMA–Hyundai Heavy Industries: Aplicación de la Metodología Insumo-Producto. Informe Técnico. Lima: Universidad del Pacífico (UP).

- **Transferencia tecnológica (METT/IMIN):** El diagnóstico evidencia una brecha de madurez industrial con nivel inicial superficial (METT 22). Cerrarla exige una política de Estado sostenida con horizonte mínimo de 20 años, orientada a fortalecer capacidades industriales, capital humano y ecosistemas de innovación.

4. Línea de negocio II: reparaciones navales

La segunda línea estratégica se centra en la construcción de un dique seco tipo post-panamax en el puerto del Callao, proyecto que apunta a consolidar al Perú como hub portuario-logístico en el Pacífico Sur.

La Ley Nº 32589, promulgada el 8 de mayo de 2026, declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de esta infraestructura, aprobada por el Pleno del Congreso de la República con 94 votos a favor —en forma unánime— el 30 de abril de 2026.[18] La norma integra el proyecto dentro de la Política Nacional Marítima, asegurando su alineamiento estratégico con los objetivos del sector. Así mismo, el FONAFE ha planteado financiar el estudio de perfil de alta complejidad, que evaluará la viabilidad técnica, económica, financiera y ambiental de la obra, lo que constituye un respaldo institucional y económico clave para su ejecución.

La relevancia estratégica del proyecto descansa en tres pilares:

- Posición geoestratégica: La ubicación del Callao en el centro de la costa del Pacífico Sur le confiere ventajas comparativas para la articulación de rutas marítimas regionales e internacionales. El proyecto se articula con el mega puerto de Chancay y la ampliación del Terminal Portuario del Callao, en un contexto de creciente tránsito de buques post-panamax en el Pacífico.
- Demanda insatisfecha: El Perú pierde aproximadamente USD 180 millones anuales por no contar con infraestructura capaz de atender embarcaciones de gran calado que arriban al país, según estimaciones presentadas durante el debate parlamentario.[19] Un dique seco post-panamax —con inversión estimada de USD 450 millones, según SIMA

---

18 Congreso de la República del Perú. (8 de mayo de 2026). Ley N.° 32589: Ley que declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco pospanamax en el puerto del Callao. Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2513792-1.

19 Congreso de la República del Perú. (8 de mayo de 2026). Ley N.° 32589: Ley que declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco pospanamax en el puerto del Callao. Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2513792-1.

— capturaría estos ingresos y atraería líneas navieras internacionales.
- Generación de empleo especializado: El proyecto demandará profesionales en soldadura especializada, ingeniería naval, operación de equipos de precisión y tecnologías marítimas avanzadas, con remuneraciones sensiblemente superiores al salario mínimo nacional, contribuyendo a la formación de capital humano de alta cualificación.

5. Gobernanza e institucionalidad del programa

La sostenibilidad del programa a largo plazo depende de la calidad de sus mecanismos de gobernanza. El estudio de la Universidad del Pacífico subraya que la gobernanza constituye la condición necesaria y más importante para la continuidad del programa e identifica tres instrumentos fundamentales:[20]

- Un Consejo Directivo Interministerial con mandato legal, que asegure la coordinación intersectorial y la continuidad programática más allá de los ciclos políticos.
- Una Oficina de Gestión de Proyectos (PMO) con capacidades técnicas robustas, que garantice la ejecución eficiente de los contratos, la gestión de riesgos y la administración de la transferencia tecnológica.
- Un sistema de indicadores clave de desempeño (KPIs) en tiempo real, que permita la transparencia, el control y la toma de decisiones oportuna.

El riesgo principal identificado es la discontinuidad de políticas derivada de cambios de gobierno. La pérdida de capacidades críticas acumuladas —capital humano formado, relaciones tecnológicas establecidas, infraestructura habilitada— tiene costos de reposición elevados y tiempos de recuperación extensos. El Perú debe, en consecuencia, optar decididamente por la continuidad programática, institucionalizada mediante instrumentos legales que trascienden los períodos de gobierno.

6. Conclusiones

El fortalecimiento de la industria naval peruana, articulado a través de la Mesa Ejecutiva establecida por la R.M. N.º 170-2022-EF/10, representa una oportunidad histórica para transformar la inversión pública en defensa y logística en una palanca estratégica de desarrollo económico, tecnológico e industrial. El análisis presentado permite extraer las siguientes conclusiones:

20 Casas Tragodara, C. (2026). Estimación del Impacto Económico del Programa SIMA–Hyundai Heavy Industries: Aplicación de la Metodología Insumo-Producto. Informe Técnico. Lima: Universidad del Pacífico (UP).

- El marco normativo internacional (MARPOL, SOLAS) y la escalada de exigencias ambientales de la OMI con horizonte 2027 dotan de urgencia a la renovación de flota mercante y pesquera, convirtiendo la modernización en un imperativo de acceso a mercados, no solo en una opción de política pública.
- La cooperación SIMA–HD HHI, formalizada mediante contrato de coproducción de cuatro unidades navales y un contrato de codesarrollo de submarinos, establece un vector de transferencia tecnológica real con potencial de transformar a SIMA en un astillero con capacidades complejas. La proyección de 138 procesos y tecnologías transferidas sienta las bases de una soberanía industrial progresiva.
- El estudio econométrico de la Universidad del Pacífico confirma que el programa genera retornos positivos para el fisco (S/ 259 millones en recaudación), multiplicadores de empleo de 2.11 por cada puesto directo y un SROI de 1.31, validando su justificación como política de desarrollo productivo y no como gasto corriente.
- La Ley Nº 32589, que declara de interés nacional el dique seco post-panamax en el Callao, y los proyectos de ley sobre cabotaje conforman un corpus normativo que, consolidado y reglamentado, puede crear el entorno habilitante para inversión privada sostenida en el sector naval.
- La gobernanza institucionalizada —a través de un Consejo Interministerial con mandato legal, una PMO técnica y KPIs en tiempo real— es la condición *sine qua non* para la continuidad programática y la conversión de la inversión inicial en capacidades industriales permanentes.

En su conjunto, estas acciones posicionan al Perú como actor relevante en el comercio marítimo del Pacífico Sur, consolidando al Callao como nodo estratégico en las cadenas logísticas regionales e internacionales y fortaleciendo la inserción del país en la economía global mediante una base industrial de mayor sofisticación.

Referencias

1. Casas Tragodara, C. (2026). *Estimación del impacto económico del programa SIMA–Hyundai Heavy Industries: Aplicación de la metodología insumo-producto* [Informe técnico]. Universidad del Pacífico.
2. Congreso de la República del Perú. (2024–2025). *Proyectos de Ley N.° 09659 y N.° 14514: Aprueban dictamen que promueve el desarrollo del cabotaje y el fortalecimiento de la industria naval nacional*. Comisión de Transportes y Comunicaciones. https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/aprueban-dictamen-que-promueve-el-desarrollo-del-cabotaje-y-el-fortalecimiento-de-la-industria-naval-nacional/
3. Congreso de la República del Perú. (2026, 8 de mayo). *Ley N.° 32589: Ley que declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco pospanamax en el puerto del Callao*. *Diario Oficial El Peruano*. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2513792-1
4. Máquina de Combate. (2025, 19 de diciembre). *SIMA Perú y Hyundai Heavy Industries firman contrato para la coproducción de submarinos HDS-1500*. https://maquina-de-combate.com/blog/sima-peru-y-hyundai-heavy-industries-firman-contrato-para-la-coproduccion-de-submarinos
5. Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (2022, 14 de julio). *Resolución Ministerial N.º 170-2022-EF/10: Conforman la "Mesa Ejecutiva para la Implementación de la Reforma de la Industria Nacional a través del Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú"*. *Diario Oficial El Peruano*. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2086219-1
6. Ministerio de la Producción del Perú. (2024). *Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024–2030 del Sector Producción*. PRODUCE. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6124481/5412736-pesem-al-2030-vf.pdf
7. Organización Marítima Internacional. (2024). *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78)*. https://www.imo.org/es/about/conventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx
8. Organización Marítima Internacional. (2024). *La OMI aprueba la normativa "cero emisiones" para el transporte marítimo mundial* (MEPC/ES.2). https://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx
9. Servicios Industriales de la Marina S.A. & Presidencia de la República del Perú. (2024, 16 de abril). *SIMA Perú firma contrato con HD Hyundai Heavy Industries para coproducir 4 unidades navales para la Marina de Guerra del Perú* [Nota de prensa]. https://www.gob.pe/institucion/presidencia/noticias/939176-sima-peru-firma-contrato-con-hd-hyundai-heavy-industries-para-construir-4-navios-para-la-marina-de-guerra
10. Sociedad Nacional de Pesquería. (2025). *Primera temporada de pesca industrial de anchoveta 2025: Resultados y perspectivas*. https://elcomercio.pe/economia/con-us-1200-millones-en-exportaciones-pesca-industrial-preve-capturar-45-millones-de-toneladas-en-el-2025-snp-pesca-anchoveta-pesca-industrial-noticia/
11. United Nations Conference on Trade and Development. (2022). *Review of maritime transport 2022*. United Nations. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf