Estudios y Perspectivas Revista Científica y Académica
ISSN en línea 3005-2599, Julio - Septiembre 2026,
Volumen 6, Número 3.

DOI: https://doi.org/10.61384/r.c.a.v6i3

LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MUNDIAL: EL NEGOCIO MARÍTIMO EN UN MUNDO DIFERENTE, NUEVOS FACTORES Y ESTRATEGIAS

THE EVOLUTION OF GLOBAL TRADE: THE MARITIME BUSINESS IN A CHANGING WORLD, NEW FACTORS AND STRATEGIES

Ivan Alfredo Ricord Guerrero
Universidad de Panamá, Panamá

E. COUTURE
Educación y Ciencias Sociales

Estudios y Perspectivas
Revista Científica y Académica

Estudios y Perspectivas
Revista Científica Multidisciplinaria

DOI: https://doi.org/10.61384/r.c.a..v6i3.2128

La Evolución del Comercio Mundial: El Negocio Marítimo en un Mundo Diferente, Nuevos Factores y Estrategias

Ivan Alfredo Ricord Guerrero
iricord@hotmail.com
https://orcid.org/0009-0007-6314-0878
Universidad de Panamá, Panamá

RESUMEN

El mar ha ocupado un lugar central en la historia de la humanidad como fuente de recursos, prosperidad y poder. Los Estados que han aprovechado su posición geográfica y desarrollado capacidades marítimas han logrado ampliar su influencia económica y política. En el siglo XXI, el entorno marítimo conserva su importancia geopolítica debido al crecimiento de las interconexiones comerciales, la presión sobre los recursos terrestres y la dependencia de la economía mundial de rutas de navegación seguras y estables. El objetivo de este estudio documental es analizar los nuevos factores que influyen en la evolución del comercio marítimo y en las estrategias adoptadas por los Estados y los actores económicos. El análisis muestra que las decisiones vinculadas con el transporte marítimo ya no responden únicamente a cálculos logísticos y económicos. También intervienen los intereses políticos, los efectos del cambio climático, las disputas por el poder mundial, la resiliencia de las cadenas de suministro y la estabilidad internacional. Se concluye que la comprensión del comercio marítimo contemporáneo exige integrar estos factores para interpretar los cambios en las rutas, los mercados y las estrategias de conectividad global

***Palabras clave*:** comercio marítimo; conectividad global; geopolítica; mercados internacionales; resiliencia

The Evolution of Global Trade: The Maritime Business in a Changing World, New Factors and Strategies

ABSTRACT

The sea has occupied a central place in human history as a source of resources, prosperity, and power. States that have leveraged their geographical position and developed maritime capabilities have expanded their economic and political influence. In the twenty-first century, the maritime environment retains its geopolitical importance due to increasing trade interconnections, pressure on terrestrial resources, and the global economy's dependence on safe and stable shipping routes. This documentary study aims to analyze the new factors influencing the evolution of maritime trade and the strategies adopted by states and economic actors. The analysis shows that decisions concerning maritime transport no longer respond solely to logistical and economic considerations. Political interests, the effects of climate change, struggles for global power, supply chain resilience, and international stability also play a role. It is concluded that understanding contemporary maritime trade requires the integration of these factors to interpret changes in shipping routes, markets, and global connectivity strategies

***Keywords*:** global connectivity; geopolitics; international markets; maritime trade; resilience

Recibido: 25- junio-2026 / Aprobado: 30-septiembre-2026

INTRODUCCIÓN

El mar ha ocupado un lugar central en la historia de las naciones por su relación con la prosperidad, la seguridad y la proyección del poder. Los océanos cubren más del 70 % de la superficie del planeta, contienen recursos naturales y energéticos y constituyen vías de transporte que conectan mercados y sociedades. Esta capacidad de articulación ha convertido al espacio marítimo en un componente del orden político, estratégico y económico internacional.

La importancia del mar supera su función como vía de transporte. También comprende el acceso a recursos, la proyección del poder nacional y la protección de los intercambios comerciales. Vázquez Orbaiceta (2025) sostiene que la prosperidad y la seguridad de los Estados mantienen una estrecha relación con su capacidad para utilizar los espacios marítimos y desarrollar un pensamiento estratégico acorde con los cambios del entorno internacional.

La industria marítima ha impulsado la globalización al facilitar el movimiento de mercancías a gran escala y conectar regiones geográficamente distantes. Más del 80 % del volumen del comercio internacional de bienes se transporta por mar, proporción que resulta aún mayor en numerosos países en desarrollo (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo [UNCTAD], 2024). La conectividad marítima permite que las empresas accedan a nuevos mercados, establezcan relaciones comerciales y organicen cadenas de suministro que atraviesan diferentes países y continentes.

Durante varias décadas, estas cadenas se estructuraron principalmente a partir de criterios de eficiencia y reducción de costos. La producción se localizaba donde resultaba más económica y las rutas, los puertos y los medios de transporte se seleccionaban de acuerdo con su capacidad para disminuir tiempos y gastos. Esta lógica fortaleció la expansión del comercio mundial y consolidó al transporte marítimo como uno de los principales soportes de la globalización.

Ese modelo enfrenta actualmente condiciones diferentes. Las guerras, las sanciones económicas, las rivalidades entre potencias, la congestión portuaria, las sequías y las exigencias ambientales y de seguridad intervienen en decisiones que antes respondían, sobre todo, a cálculos logísticos. La selección de una ruta o de un puerto depende ahora de su costo, pero también de su exposición a

conflictos, restricciones regulatorias, fenómenos climáticos e interrupciones operativas. Por esta razón, el comercio marítimo contemporáneo debe analizarse mediante una ecuación más amplia que incorpore factores políticos, climáticos y regulatorios, además de la resiliencia y la estabilidad de las cadenas de suministro.

Las tensiones geopolíticas pueden modificar los itinerarios, elevar los fletes y alterar el flujo de mercancías. Los bloqueos o restricciones en pasos estratégicos, como el canal de Suez, el estrecho de Ormuz o el mar Rojo, obligan a utilizar recorridos más extensos y costosos. Al mismo tiempo, las condiciones climáticas afectan la navegación y el funcionamiento de infraestructuras esenciales. Estos acontecimientos muestran que la eficiencia ya no puede evaluarse únicamente mediante el menor costo inmediato, pues también debe considerarse la capacidad de mantener las operaciones ante escenarios adversos.

Los puertos tampoco funcionan exclusivamente como puntos de entrada y salida de mercancías. Su actividad comprende la coordinación de servicios logísticos, transporte terrestre, almacenamiento, intercambio de información y conexión con redes productivas internacionales. Su competitividad depende de la infraestructura disponible, la seguridad, la digitalización, la capacidad institucional y la adaptación a las nuevas exigencias comerciales y ambientales.

El comercio mundial atraviesa, por tanto, una reconfiguración que puede modificar la posición de los países dentro de las cadenas de valor. Comprender este proceso resulta necesario para reconocer qué territorios están preparados para aprovechar los cambios y cuáles podrían perder competitividad. El objetivo de este estudio documental es analizar los factores que están transformando el comercio marítimo mundial y examinar sus efectos sobre las rutas, los puertos y las estrategias adoptadas por los Estados y los actores económicos.

El análisis del comercio marítimo contemporáneo requiere considerar su relación con la geopolítica, la seguridad económica y la organización de las cadenas de suministro. El sistema marítimo ha dejado de entenderse únicamente como una infraestructura al servicio del comercio exterior y ocupa un lugar creciente en las políticas de competitividad, resiliencia logística, transición energética y desarrollo

productivo. Desde esta perspectiva, los puertos, los corredores marítimos y las plataformas logísticas constituyen activos estratégicos cuya gestión exige coordinación entre el Estado, las empresas y la sociedad.

Sánchez (2026) identifica una tendencia internacional hacia la formulación de estrategias marítimas y portuarias de largo plazo. Este cambio responde a la convergencia de tensiones geopolíticas, interrupciones en las cadenas de suministro, digitalización, transición energética y mayores exigencias de sostenibilidad. Una estrategia marítima concebida como política de Estado no consiste en una suma de proyectos o inversiones aisladas, sino en un marco que articula objetivos nacionales, prioridades sectoriales, mecanismos de ejecución y formas de coordinación institucional. Este enfoque adquiere especial relevancia para las economías emergentes de América Latina y el Caribe, cuya capacidad para aprovechar su posición geográfica depende de políticas estables y sostenidas.

La importancia estratégica de estas políticas también deriva de la función de los océanos como grandes vías de comunicación. Sánchez Herráez (2024) los caracteriza como una "autopista azul" por la que circulan mercancías, recursos energéticos e intereses geopolíticos. La protección de estas conexiones exige coordinar las capacidades comerciales, portuarias, diplomáticas y navales de los Estados, especialmente ante el aumento de las disputas por el control de rutas y espacios marítimos.

La transformación del poder mundial también influye en la configuración del comercio marítimo. Merino et al. (2022) analizan el ascenso de China y el desplazamiento del dinamismo económico hacia Asia oriental como parte de una transición histórica que modifica las relaciones económicas y geopolíticas. El crecimiento de China como potencia comercial, productiva y tecnológica ha fortalecido nuevas rutas, inversiones en infraestructura y vínculos con América Latina y el Caribe. Esta reconfiguración genera oportunidades para diversificar las relaciones internacionales, pero también introduce disputas por el control de mercados, corredores logísticos e infraestructuras estratégicas.

La reconfiguración marítima también alcanza espacios que anteriormente tenían una participación limitada en el comercio internacional. Gorraiz López (2015) analiza el creciente interés por el océano Ártico debido a sus recursos naturales y a la posibilidad de habilitar rutas de navegación más cortas

entre Asia, Europa y América. Aunque su aprovechamiento depende de condiciones climáticas, tecnológicas y regulatorias complejas, estas rutas podrían modificar la cartografía comercial y estratégica del siglo XXI.

Otro concepto necesario para comprender el escenario actual es el riesgo. Las decisiones comerciales ya no se explican exclusivamente por el precio de producción, la distancia entre los puertos o el costo del transporte. La pandemia, la guerra en Ucrania, las tensiones en el mar Rojo, las dificultades en pasos estratégicos y la rivalidad entre Estados Unidos y China mostraron la vulnerabilidad de cadenas diseñadas principalmente para maximizar la eficiencia. Tapiero (2026) sostiene que el costo de mover una carga debe calcularse considerando la posibilidad de cambios repentinos en el entorno. Esta perspectiva incorpora la resiliencia como la capacidad de diversificar proveedores, proteger inventarios, utilizar rutas alternativas y mantener las operaciones ante interrupciones.

La regulación internacional constituye otro elemento de esta transformación. Botwright y Van Doorn (2025) señalan que los cambios geopolíticos, las nuevas exigencias normativas y los avances tecnológicos aumentan la complejidad de las operaciones comerciales. Las empresas deben responder a modificaciones arancelarias, sanciones, disposiciones ambientales y requisitos de trazabilidad que alcanzan distintos niveles de las cadenas de suministro. El incumplimiento puede ocasionar retrasos, pérdida de acceso a mercados, sanciones y mayores costos operativos.

Estos planteamientos permiten comprender que el comercio marítimo atraviesa una etapa en la que eficiencia, seguridad, sostenibilidad y capacidad de adaptación deben analizarse conjuntamente. El precio continúa siendo relevante, pero ya no explica por sí solo la selección de rutas, puertos y proveedores. El marco teórico de este estudio integra, por tanto, cinco factores: el cálculo logístico, la dimensión política, los efectos climáticos, la distribución del poder mundial y la resiliencia operativa. Su interacción proporciona una base para examinar las nuevas estrategias del negocio marítimo y sus implicaciones para los países vinculados con las principales redes del comercio internacional.

METODOLOGÍA

La investigación se desarrolló mediante un enfoque cualitativo, con diseño documental y alcance descriptivo-interpretativo. El análisis se centró en comprender las transformaciones del comercio marítimo mundial ante las tensiones geopolíticas, los cambios regulatorios, los fenómenos climáticos y las nuevas exigencias de resiliencia y seguridad logística.

La información se obtuvo de publicaciones académicas, libros, informes institucionales, documentos especializados y fuentes digitales relacionadas con economía internacional, comercio marítimo, puertos, geopolítica y gestión de cadenas de suministro. La selección consideró la pertinencia temática, la actualidad de la información y su relación con los factores examinados. También se utilizaron datos estadísticos secundarios para contextualizar la importancia económica del transporte marítimo y respaldar la interpretación de las tendencias identificadas. Debido a su carácter narrativo y documental, el estudio no siguió un protocolo de revisión sistemática ni tuvo como propósito realizar un metaanálisis.

La selección de las fuentes se orientó por su relación directa con el problema investigado. Pereira Burgos y Suárez (2024) señalan que la fundamentación documental no consiste en acumular información, sino en elegir antecedentes y planteamientos que permitan contextualizar el problema y establecer un hilo conductor entre los aspectos analizados. A partir de este criterio se priorizaron fuentes sobre estrategias marítimas, geopolítica, digitalización, sostenibilidad y reorganización logística.

El procedimiento comprendió la identificación de fuentes, la revisión crítica de sus contenidos y la organización de la información en cinco categorías: logística, política y geopolítica, cambio climático, distribución del poder mundial y resiliencia de las cadenas de suministro. Posteriormente, se compararon los planteamientos de los autores y organismos consultados para reconocer coincidencias, diferencias y efectos sobre las rutas comerciales, los costos de transporte, la actividad portuaria y las estrategias de los Estados.

El análisis se efectuó mediante una síntesis temática e interpretativa. Las opiniones de especialistas incorporadas en el estudio proceden de documentos y publicaciones de acceso público; no se realizaron entrevistas ni consultas directas. Los resultados expresan una interpretación fundamentada en las fuentes revisadas y no pretenden establecer relaciones causales ni generalizar sus conclusiones a todos los mercados y sistemas portuarios.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El análisis documental permitió identificar tres cambios que están modificando el comercio marítimo: la digitalización de las operaciones, la incorporación del riesgo en las decisiones logísticas y la reorganización de las rutas y cadenas de suministro. Estas transformaciones no reducen la importancia del transporte marítimo, pero sí alteran los criterios mediante los cuales las empresas y los Estados seleccionan puertos, corredores y proveedores.

Digitalización y transformación del transporte marítimo

Ahmed y Rios (2022) consideran que el transporte marítimo y la logística conectan a los diferentes actores de las cadenas mundiales de suministro. Su análisis sobre la plataforma TradeLens muestra que la digitalización puede mejorar la trazabilidad, facilitar el intercambio de información y aumentar la visibilidad de las operaciones. Sus beneficios dependen de la participación de los actores, la interoperabilidad de los sistemas y la confianza en el tratamiento de los datos.

La transformación del transporte marítimo también comprende el desarrollo de nuevos sistemas para movilizar mercancías. Toro López de Egea (2022) examinó una propuesta de transporte marítimo desde criterios técnicos, operativos y económicos. Su estudio muestra que la adaptación del sector no depende exclusivamente de los cambios geopolíticos, pues también requiere soluciones destinadas a mejorar la eficiencia y la organización de las operaciones.

La dimensión de estos cambios debe interpretarse a partir del peso del sector en la economía mundial. Más del 80 % del volumen del comercio internacional de bienes se transporta por vía marítima (UNCTAD, 2025). Por ello, las transformaciones tecnológicas, ambientales y regulatorias aplicadas a la navegación y a la actividad portuaria tienen efectos sobre numerosos sectores productivos.

La digitalización ya no representa únicamente una forma de agilizar procesos administrativos; también interviene en la seguridad operativa, el seguimiento de la carga, la planificación de rutas y la respuesta ante interrupciones.

Riesgo y reconfiguración de las cadenas de suministro

Las decisiones comerciales ya no responden exclusivamente al precio. Las tensiones geopolíticas, los cambios arancelarios, las sanciones, los conflictos armados y los fenómenos climáticos han incrementado la incertidumbre. Las interrupciones en rutas estratégicas obligan a desviar embarcaciones, aumentan las distancias recorridas y generan mayores costos de combustible, seguros y operación. La UNCTAD (2025) informó que el comercio marítimo creció un 2,2 % en 2024, pero estimó una desaceleración al 0,5 % en 2025, dentro de un escenario afectado por cambios en las políticas comerciales y desvíos de rutas.

Tapiero (2026) interpreta esta transformación como el paso de un comercio basado principalmente en el precio hacia otro que también incorpora el riesgo. Una ruta puede ofrecer menores costos y, al mismo tiempo, presentar mayor exposición a conflictos, restricciones regulatorias o fenómenos climáticos. Las empresas deben valorar la continuidad operativa, la diversificación de proveedores y la posibilidad de utilizar corredores alternativos.

La incertidumbre también afecta las decisiones de inversión y planificación portuaria. Un análisis publicado por SP Logistics (2025), basado en los planteamientos de Jon Monroe, señala que la sobrecapacidad de la flota, la debilidad de la demanda, la reorganización de las redes y las nuevas exigencias regulatorias están configurando un mercado menos predecible. Ante estas condiciones, los puertos necesitan priorizar la eficiencia, la digitalización, la diversificación de cargas y su conexión con los mercados interiores, en lugar de depender únicamente del crecimiento del volumen movilizado.

La resiliencia adquiere así una dimensión económica. Mantener inventarios, contratar seguros adicionales o seleccionar trayectos más extensos puede aumentar el costo inmediato, pero también reducir las pérdidas ocasionadas por una interrupción. La eficiencia deja de identificarse únicamente con el menor gasto y pasa a incluir la capacidad de sostener las operaciones ante condiciones adversas.

Figura 1. Vulnerabilidad del comercio marítimo ante las interrupciones en el estrecho de Ormuz



Nota. La imagen muestra embarcaciones en el estrecho de Ormuz durante las restricciones al tránsito marítimo de 2026. Fotografía de Amirhosein Khorgooi, Islamic Students' News Agency (ISNA), distribuida por Associated Press, 2 de mayo de 2026. Fuente: AP Newsroom (2026)

La situación del estrecho de Ormuz ilustra la vulnerabilidad de los pasos marítimos estratégicos. Las alteraciones prolongadas en estos puntos pueden extender los retrasos hacia diferentes puertos, presionar los precios energéticos y afectar actividades productivas que dependen del petróleo, el gas, los fertilizantes y otros insumos. Su impacto no se limita a los países directamente vinculados con la ruta, pues los costos pueden propagarse a través de las cadenas de valor.

Botwright y Van Doorn (2025) señalan que las empresas deben gestionar normas comerciales cambiantes, variaciones arancelarias y requisitos de sostenibilidad y trazabilidad que alcanzan distintos niveles de las cadenas de suministro. El incumplimiento puede ocasionar retrasos, sanciones, pérdida de acceso a mercados y daños reputacionales. La gestión del comercio internacional exige, por tanto, integrar información logística, regulatoria y geopolítica en la toma de decisiones.

Los resultados tampoco indican una desaparición del comercio mundial. Devesa et al. (2026) sostienen que los intercambios internacionales se están reconfigurando mediante nuevos proveedores, mercados y redes de producción. Aunque el comercio entre Estados Unidos y China disminuyó durante 2025, el comercio global continuó creciendo. Los envíos chinos de insumos industriales aumentaron en más de 175.000 millones de dólares, impulsados por bienes intermedios como semiconductores y componentes electrónicos. Este comportamiento indica que la geopolítica modifica los flujos

comerciales, pero interactúa con factores como el desarrollo tecnológico, la demanda de infraestructura digital y el crecimiento de las economías emergentes.

América Latina participa en esta reorganización mediante estrategias de relocalización productiva, diversificación de mercados y ampliación de infraestructura logística. El *nearshoring* puede favorecer a los países próximos a grandes centros de consumo, aunque la ubicación geográfica no garantiza por sí misma la captación de inversiones. También se requieren conectividad, seguridad jurídica, capacidad portuaria, servicios eficientes y estabilidad regulatoria.

Figura 2. Factores que inciden en la evolución del comercio marítimo



Nota. Tomado de *Evolución del comercio marítimo: adaptación a nuevas tendencias*, por G. Tuñón Guerra, 2025, Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos. La información estadística presentada en la figura se basa en el *Informe sobre el transporte marítimo 2024* de la UNCTAD.

La Figura 2 resume la interacción entre crecimiento comercial, tensiones geopolíticas, políticas económicas, transición energética y modernización portuaria. Estos factores no actúan de forma independiente. Una modificación arancelaria puede alterar el origen de la carga; una interrupción marítima puede extender las distancias recorridas; y una regulación ambiental puede exigir inversiones en embarcaciones, combustibles e infraestructura portuaria.

El caso de Panamá

Panamá conserva una posición relevante en el comercio marítimo por su ubicación, el Canal y la concentración de servicios portuarios, financieros y logísticos. La Autoridad del Canal de Panamá señala que la vía conecta más de 144 rutas marítimas, 160 países y alrededor de 1.700 puertos. Esta

conectividad favorece el movimiento de mercancías entre los océanos Atlántico y Pacífico y la articulación de las cadenas regionales de suministro.

La ventaja geográfica debe acompañarse de capacidad de adaptación. Panamá ya no compite únicamente por las distancias y los costos que permite reducir. También necesita ofrecer estabilidad, confiabilidad, trazabilidad, seguridad operativa y capacidad para responder a las exigencias ambientales. Los puertos funcionan como nodos de redes logísticas integradas en las que intervienen el transporte terrestre, el almacenamiento, el intercambio de información y los servicios de valor agregado.

Tapiero (2026) plantea que Panamá necesita transformar sus ventajas heredadas en capacidades renovadas. Esta observación coincide con Sánchez (2026), quien sostiene que las estrategias marítimas deben formularse como políticas de Estado y no como proyectos sectoriales aislados. Para Panamá, esto supone articular infraestructura, gobernanza, sostenibilidad, digitalización, formación de talento y seguridad logística dentro de una planificación de largo plazo.

La variabilidad climática refuerza esta necesidad. La disponibilidad de agua condiciona el funcionamiento del Canal, mientras que las exigencias de descarbonización modifican las características de las embarcaciones, los combustibles y los servicios portuarios. La estrategia marítima panameña debe responder simultáneamente a las transformaciones comerciales, climáticas y tecnológicas.

Los resultados muestran que el comercio marítimo mundial no atraviesa un proceso lineal de retroceso, sino una reconfiguración. Las rutas, los costos y las inversiones están cada vez más influidos por la interacción entre logística, geopolítica, tecnología, regulación y clima. Panamá dispone de activos para mantener su relevancia, pero su posición futura dependerá de la capacidad institucional para adaptar su plataforma marítima a estas nuevas condiciones.

La evidencia reciente refuerza la necesidad de evaluar la resiliencia portuaria desde una perspectiva de red. Las interrupciones climáticas pueden propagarse entre puertos y cadenas de suministro, de modo que sus efectos económicos superan los límites del lugar donde se produce el evento (Verschuur

et al., 2023). La vulnerabilidad de un puerto depende tanto de sus condiciones internas como de su posición dentro de las redes comerciales y logísticas a las que pertenece (Jiang et al., 2021). Por ello, las estrategias marítimas deben incorporar sistemas de prevención, capacidad de respuesta, alternativas de transporte y mecanismos de recuperación, aunque la literatura todavía presenta limitaciones para integrar en un mismo análisis los riesgos climáticos, operativos y geopolíticos (Mohsendokht et al., 2026).

CONCLUSIONES

El escenario geopolítico mundial y, en particular, el comercio marítimo ha experimentado cambios relevantes durante los últimos años. Las disputas entre las principales potencias, el incremento de los aranceles y las restricciones aplicadas a determinados mercados han modificado los flujos comerciales y aumentado la incertidumbre. Los resultados del análisis indican que estas tensiones no han detenido el comercio mundial, pero sí han contribuido a su reconfiguración.

El comercio marítimo contemporáneo exige algo más que una ubicación favorable. Los puertos y centros logísticos necesitan capacidad de adaptación, trazabilidad, integración con el transporte terrestre, seguridad operativa, digitalización y cumplimiento de nuevas disposiciones ambientales. El ascenso de China también ha modificado la distribución del poder económico y la configuración de las rutas, inversiones e infraestructuras vinculadas con el comercio internacional.

Panamá mantiene una posición relevante como centro marítimo y logístico por su ubicación, el Canal y las plataformas portuarias y de servicios instaladas en la región interoceánica. Sin embargo, estas ventajas no garantizan por sí solas su competitividad futura. El país necesita fortalecer la planificación de largo plazo, la gobernanza, la infraestructura, la sostenibilidad y la seguridad logística para responder a las nuevas condiciones del mercado mundial.

Durante varias décadas, la organización del comercio internacional respondió principalmente al principio de producir y transportar al menor costo posible. Esa lógica favoreció la expansión de la globalización y convirtió al transporte marítimo en uno de sus principales soportes. En el escenario actual, el precio continúa siendo importante, pero se combina con otros factores, como los conflictos

armados, las sanciones, las rivalidades entre potencias, la congestión portuaria, las sequías y las exigencias ambientales. El comercio marítimo ha pasado así de un cálculo predominantemente logístico a otro que incorpora riesgo político, climático y regulatorio.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ahmed, W. A. H., & Rios, A. (2022). Digitalization of the international shipping and maritime logistics industry: A case study of TradeLens. En B. L. MacCarthy y D. Ivanov (Eds.), *The digital supply chain* (pp. 309–323). Elsevier. https://doi.org/10.1016/B978-0-323-91614-1.00018-6

Autoridad del Canal de Panamá. (s. f.). *Connectivity*. https://pancanal.com/en/connectivity/

Botwright, K., & Van Doorn, S. (2025, 15 de septiembre). *Global trade is changing. Here is how companies can stay ahead*. World Economic Forum. https://www.weforum.org/stories/trade-and-investment/trade-rules-are-changing-here-is-what-companies-can-do-to-stay-competitive/

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2024). *Review of maritime transport 2024: Navigating maritime chokepoints*. United Nations. https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2025). *Review of maritime transport 2025: Staying the course in turbulent waters*. United Nations. https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025

Devesa, T., Seong, J., & White, O. (2026, 24 de abril). *The deeper forces shaping global trade*. McKinsey Global Institute. https://www.mckinsey.com/mgi/media-center/the-deeper-forces-shaping-global-trade

Gorraiz López, G. (2015, 29 de abril). *La nueva arquitectura marítima del siglo XXI*. Analítica. https://www.analitica.com/opinion/la-nueva-arquitectura-maritima-del-siglo-xxi/

Jiang, M., Lu, J., Qu, Z., & Yang, Z. (2021). Port vulnerability assessment from a supply chain perspective. *Ocean & Coastal Management, 213*, Article 105851. https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105851

Khorgooi, A. (2026, 2 de mayo). *Iran War Strait of Hormuz* [Fotografía]. Islamic Students' News Agency; Associated Press. https://newsroom.ap.org/editorial-photos-videos/detail?itemid=9ad6b7af50c94709a88a38b78d36a591&mediatype=photo

Merino, G. E., Regueiro Bello, L. M., & Iglecias, W. T. (Coords.). (2022). *China y el nuevo mapa del poder mundial: Una perspectiva desde América Latina*. CLACSO. https://www.clacso.org/wp-content/uploads/2024/06/China-nuevo-mapa.pdf

Mohsendokht, M., Kontovas, C., Chang, C.-H., Qu, Z., Li, H., & Yang, Z. (2026). Resilience analysis of seaports: A critical review of development and research directions. *Maritime Policy & Management, 53*(2), 227–262. https://doi.org/10.1080/03088839.2025.2483410

Pereira Burgos, M., & Suárez, W. (2024). Fundamentación teórica: Bases teóricas y contextualización de la investigación. En M. Pereira Burgos (Ed.), *Trabajo de grado: Elaborar y publicar sus resultados. Una guía para lograrlo* (pp. 31–42). High Rate Consulting. https://doi.org/10.38202/trabajodegrado2

Sánchez, R. J. (2026, 19 de mayo). *Estrategias marítimas como políticas de Estado: Marco conceptual, experiencia internacional y lecciones para economías emergentes*. LinkedIn. https://es.linkedin.com/pulse/estrategias-mar%C3%ADtimas-como-pol%C3%ADticas-de-estado-marco-y-sanchez-rcsne

Sánchez Herráez, P. (2024). La autopista azul del planeta… ¿en disputa creciente y cambiando? En Instituto Español de Estudios Estratégicos, *Geopolítica azul: Los océanos, espacios clave en el nuevo orden global* (Cuadernos de Estrategia, núm. 227). Ministerio de Defensa. https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/g/e/geopol_tica_azul_oeanos_ce_227.pdf

SP Logistics. (2025, 2 de diciembre). *Tensiones y cambios que redefinen el mercado marítimo global*. https://web.splogistics.com/blog/post/1317/tensiones-y-cambios-que-redefinen-el-mercado-maritimo-global

Tapiero, E. (2026, 6 de abril). *Panamá y la nueva batalla del comercio marítimo: Cómo cambiaron las ecuaciones del comercio global y por qué eso redefine el papel estratégico del país*. SNIP Noticias. https://noticiasdepanama.com/economia/panama-y-la-nueva-batalla-del-comercio-maritimo/

Toro López de Egea, D. (2022). *Desarrollo de un nuevo sistema de transporte marítimo de mercancías* [Trabajo de fin de grado, Universitat Politècnica de Catalunya]. UPCommons. https://upcommons.upc.edu/entities/publication/3c6530f8-bdfe-4dba-82b9-51c769feb12e

Tuñón Guerra, G. (2025, 20 de marzo). *Evolución del comercio marítimo: Adaptación a nuevas tendencias* [Presentación de seminario web]. Comisión Interamericana de Puertos, Organización de los Estados Americanos. https://portalcip.org/wp-content/uploads/2025/03/Webinar_CIP_Marzo_2025_GTG.pdf

Vázquez Orbaiceta, G. (2025). Influencia del mar en el pensamiento estratégico y la prosperidad de las naciones. *Global Affairs Journal*, (7). Universidad de Navarra. https://www.unav.edu/web/global-affairs/el-poder-maritimo-en-un-nuevo-contexto-estrategico

Verschuur, J., Koks, E. E., & Hall, J. W. (2023). Systemic risks from climate-related disruptions at ports. *Nature Climate Change, 13*, 804–806. https://doi.org/10.1038/s41558-023-01754-w