



## Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr. general  
2 de febrero de 2026  
Español  
Original: inglés

**Junta de Comercio y Desarrollo**  
**Comisión de Comercio y Desarrollo**  
**Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte,**  
**Logística Comercial y Facilitación del Comercio**  
**12º período de sesiones**  
Ginebra, 13 y 14 de abril de 2026  
Tema 3 del programa provisional

### **Transporte marítimo mundial: mantener el rumbo en aguas turbulentas**

#### **Nota de la secretaría de la UNCTAD**

##### *Resumen*

En los últimos años, se han incrementado la frecuencia y la trascendencia de las perturbaciones del transporte marítimo y las cadenas mundiales de suministro, lo que ha provocado una reestructuración de los patrones del comercio y el transporte marítimo mundiales. Los factores disruptivos, en particular las tensiones geopolíticas, se están extendiendo y están afectando a los puntos de estrangulamiento marítimos y las rutas comerciales, como el mar Negro, el mar Rojo y el canal de Suez. Factores climáticos como la sequía y el descenso del nivel del agua habían limitado el tráfico marítimo en el canal de Panamá, pero la actividad se ha normalizado. Los riesgos para el estrecho de Ormuz, una ruta estratégica para el comercio mundial de energía, también aumentaron debido a las tensiones geopolíticas que afectaron a la zona a mediados de 2025. A partir de principios de 2025, el transporte marítimo tuvo que afrontar un marco de política comercial en rápida evolución. En consecuencia, aumentaron la incertidumbre y la volatilidad, junto con los cambios en los patrones comerciales, y continuó la reconfiguración de las redes de transporte marítimo, en paralelo con el desvío de rutas de los buques y la desviación del comercio. En un contexto en el que el comercio marítimo recorre distancias más largas y las perturbaciones son cada vez más frecuentes, los fletes elevados y volátiles se están convirtiendo gradualmente en la norma. Los puertos se ven sometidos a una gran presión debido al desvío del tráfico, lo que provoca congestiones y tiempos de espera más largos. Los elevados costos del transporte persisten y suelen afectar en mayor medida a los países en desarrollo, sobre todo a los países en desarrollo sin litoral, los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

Junto a estos factores de presión inmediatos, hay cambios a más largo plazo que están transformando el sector. Las transiciones que se avecinan —hacia las emisiones nulas de carbono, los sistemas digitales y las nuevas rutas comerciales— plantean retos, pero también pueden ofrecer oportunidades. Para afrontar los retos y aprovechar las oportunidades es necesario encontrar un equilibrio que asegure transiciones justas, equitativas y cuidadosamente gestionadas. Tanto si se deben a choques repentinos como a cambios estructurales lentos, las perturbaciones del transporte marítimo y el comercio mantienen el panorama operativo en una situación de cambio constante y alta volatilidad. Es necesario actuar para controlar y mitigar el aumento de los costos, reforzar el desempeño portuario,



promover la facilitación del comercio, incorporar los principios de sostenibilidad y fomento de la resiliencia, afrontar los riesgos climáticos y aplicar medidas de adaptación, mejorar las alianzas público-privadas, aumentar la estabilidad y la previsibilidad del marco de política comercial y lograr transiciones inclusivas y bien gestionadas.

Habida cuenta de las consideraciones y las prioridades en materia de transporte, logística comercial y facilitación del comercio, reflejadas en el Consenso de Ginebra, y sobre la base del *Informe sobre el transporte marítimo 2025*, en los debates del 12º período de sesiones se analizarán los principales acontecimientos que afectan al transporte marítimo y el comercio mundiales y se ofrecerán opiniones de expertos sobre los retos y las oportunidades para el sector del transporte marítimo y las partes interesadas, así como para los encargados de formular políticas.

## I. Introducción

1. Las perturbaciones de la cadena mundial de suministro se han vuelto más frecuentes y complejas, al converger y agravarse los choques, lo que ha generado una volatilidad sin precedentes. El transporte marítimo, que representa más del 80 % del volumen del comercio mundial de mercancías y que sustenta las cadenas mundiales de suministro, se ha visto especialmente afectado. Desde 2020, el tráfico marítimo, los puertos y las conexiones con el interior han soportado perturbaciones superpuestas relacionadas con la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) y sus secuelas, las tensiones geopolíticas y las limitaciones relacionadas con el clima. Las recientes perturbaciones en los puntos de estrangulamiento del mar Rojo y el canal de Suez, los riesgos de seguridad en el mar Negro y los límites de calado inducidos por la sequía en el canal de Panamá han modificado las rutas y los calendarios. A partir de 2025, los cambios en la política comercial han añadido incertidumbre regulatoria y complejidad operativa. Estas presiones se transmiten a lo largo de las cadenas de suministro, y los países en desarrollo sin litoral, los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo suelen ser los más afectados debido a las limitaciones de capacidad, las deficiencias de conectividad, los déficits de infraestructura y los mayores costos de transporte.

2. Habida cuenta de las consideraciones y las prioridades en materia de transporte, logística comercial y facilitación del comercio, reflejadas en el Consenso de Ginebra, y sobre la base del *Informe sobre el transporte marítimo 2025*<sup>1</sup>, en los debates del 12º período de sesiones se analizarán los principales acontecimientos que afectan al transporte marítimo y el comercio mundiales y se ofrecerán opiniones de expertos sobre los retos y las oportunidades para el sector del transporte marítimo y las partes interesadas, así como para los encargados de formular políticas. El período de sesiones brindará la oportunidad de poner en común experiencias, buenas prácticas y recomendaciones, prestando especial atención a los países en desarrollo, los países en desarrollo sin litoral, los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

3. Se espera que los debates sirvan para fundamentar el programa de trabajo conexas de la UNCTAD —incluido el Segundo Foro sobre las Cadenas Mundiales de Suministro de la UNCTAD, que se celebrará a finales de 2026, en colaboración con la Autoridad Portuaria de la Arabia Saudita— y ayuden a determinar las prioridades temáticas y las actividades para mejorar la colaboración, con el fin de promover el transporte y la facilitación del comercio sostenibles, resilientes e inclusivos en el marco del Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible (2026-2035)<sup>2</sup>, con énfasis en cuestiones clave de interés para los países en desarrollo.

4. Para facilitar las deliberaciones, la secretaría de la UNCTAD ha preparado la presente nota, en cuya sección II se destacan los principales acontecimientos y tendencias que configuran el transporte marítimo y la logística, junto con las esferas en que se propone adoptar medidas prioritarias. En la sección III, se describen los aspectos clave del marco normativo mundial pertinente, entre ellos una orientación estratégica para una colaboración colectiva eficaz, y, en la sección IV, se abordan cuestiones sobre el camino que se ha de seguir.

## II. Principales acontecimientos presentados en el *Informe sobre el transporte marítimo 2025*<sup>3</sup>

5. El transporte marítimo navega en un entorno cada vez más complejo debido a la inestabilidad geopolítica y a un marco comercial mundial cambiante e incierto.

<sup>1</sup> TD/561/Add.2, párrs. 80.35 a 80.40 y 80.43; UNCTAD, 2025, *Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters* (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta E.25.II.D.36, Ginebra).

<sup>2</sup> A/RES/80/132.

<sup>3</sup> Esta sección se basa en las conclusiones del panorama general publicado por la UNCTAD (2025), disponible en <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>. Se han introducido

6. En medio de los acontecimientos geopolíticos y de un entorno cambiante en materia de política comercial, el transporte marítimo se enfrenta a condiciones volátiles e impredecibles. El recrudecimiento de las tensiones geopolíticas sigue afectando a la navegación marítima en el mar Negro y el mar Rojo, mientras que el estrecho de Ormuz, una ruta fundamental para el comercio mundial de petróleo, ha estado expuesto a riesgos de perturbaciones en los últimos meses. El panorama de la política comercial, en rápida evolución y marcado por nuevos aranceles que afectan a las economías de todo el mundo, está perturbando las cadenas mundiales de suministro, las rutas de transporte marítimo, las redes de escalas portuarias y la planificación estratégica.

7. El aumento de la volatilidad se refleja en los mercados de fletes, los flujos y los patrones comerciales y los costos de transporte, lo que afecta sobre todo a los países en desarrollo, en particular a los países menos adelantados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo. Al mismo tiempo, la evolución de las normativas y los cambios tecnológicos plantean nuevas dificultades y oportunidades que tienen implicaciones para todas las partes interesadas y todos los sectores de la industria del transporte marítimo.

8. Cabe citar, por ejemplo, el marco de emisiones netas nulas de la Organización Marítima Internacional, un conjunto de proyectos de reglamentos sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo. Acordado en abril de 2025, el marco se sometió a examen para su aprobación formal en octubre de 2025. Sin embargo, en su período de sesiones extraordinario celebrado en octubre de 2025, el Comité de Protección del Medio Marino acordó aplazar un año el debate sobre el marco de emisiones netas nulas<sup>4</sup>. Otro ejemplo es el de los combustibles alternativos y con bajas emisiones de carbono, que serán fundamentales para alcanzar los objetivos sectoriales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, pero que también podrían plantear riesgos de daños causados por la contaminación y daños personales que es necesario abordar. Además, la protección eficaz de los derechos de la gente de mar está cobrando cada vez más importancia, particularmente en tiempos de perturbaciones, al igual que la necesidad de perfeccionar las competencias de la gente de mar y de brindarles formación en un contexto de rápidos cambios tecnológicos y de transición hacia combustibles alternativos. Por último, la digitalización y los avances en tecnología e inteligencia artificial ofrecen oportunidades, como la de mejorar el desempeño portuario, el transporte y la facilitación del comercio. Al mismo tiempo, se necesitarán estrategias de ciberseguridad adecuadas para reducir la vulnerabilidad ante los riesgos y las amenazas cibernéticas, que podrían agravarse.

9. Estos y otros acontecimientos clave se tratan en el *Informe sobre el transporte marítimo 2025* en diversos ámbitos temáticos que se abordan en esta sección.

## A. Comercio marítimo internacional

### 1. El comercio marítimo sigue adaptándose a las presiones geopolíticas y estructurales

10. El comercio marítimo creció en 2024 (2,2 % en volumen y 5,9 % en toneladas-milla), debido en gran medida al desvío de rutas alrededor del cabo de Buena Esperanza, ya que persistían las perturbaciones en el mar Rojo (figura 1). Sin embargo, se preveía que el crecimiento se ralentizase en 2025. Según las proyecciones de la UNCTAD, el volumen del comercio marítimo aumentará un 0,5 % y el comercio en contenedores un 1,4 %. A mediano plazo, entre 2026 y 2030, la UNCTAD prevé que el crecimiento promedio anual del volumen total del comercio marítimo será del 2 % y el del volumen del comercio en contenedores, del

---

algunas modificaciones para aclarar novedades importantes acaecidas desde la fecha de publicación referentes a algunas medidas. La información presentada no recoge acontecimientos posteriores a septiembre de 2025, pero sí se señalan los cambios que puedan haberse producido en el estado de alguna de las medidas examinadas.

*Nota:* La mención de cualquier empresa o proceso autorizado no implica el respaldo de las Naciones Unidas.

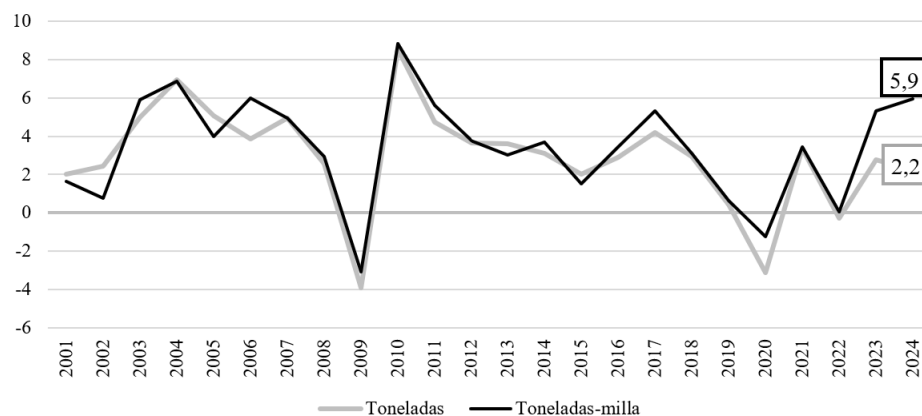
<sup>4</sup> Véase <https://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-net-zero-shipping-talks-to-resume-in-2026.aspx> (consultado en enero de 2026). Para más información, véase la sección II, apartado E.

2,3 %. Se prevé un aumento marginal (0,3 %) en términos de toneladas-milla<sup>5</sup>. Estos cambios reflejan en gran medida factores estructurales, como la reorganización geopolítica, los cambios en las políticas industriales y la transición energética mundial.

Figura 1

**Tasa de crecimiento del comercio marítimo**

(Variación porcentual anual)



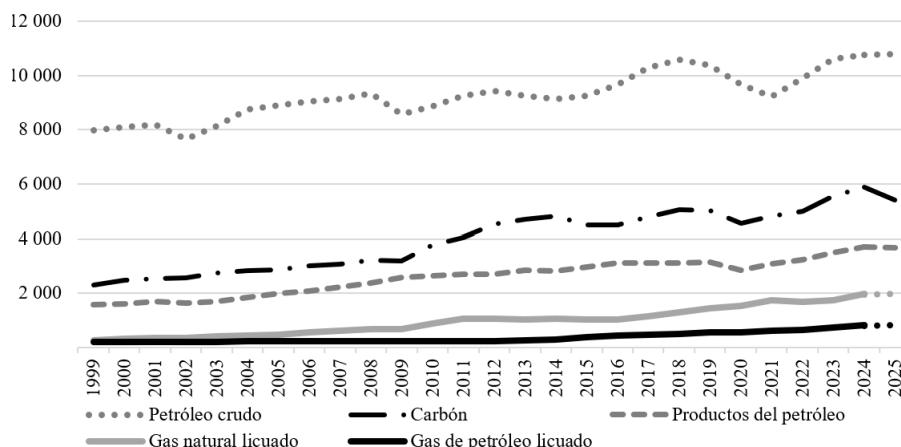
Fuente: UNCTAD, 2025.

**2. Se observan tendencias divergentes en los distintos segmentos del transporte marítimo: comercio en contenedores y comercio de energía**

11. El comercio en contenedores se recuperó en 2024, impulsado por la reposición de existencias, el redireccionamiento de los flujos debido a las perturbaciones que afectaban al mar Rojo y la resiliencia del comercio Sur-Sur y Norte-Sur. El comercio de energía está evolucionando, y los productos básicos se mueven en diferentes direcciones. Los envíos de carbón aumentaron en 2024 debido a la demanda de Asia, lo que contrasta con un descenso a más largo plazo en el contexto de la transición energética mundial. Los volúmenes de petróleo se mantuvieron en general estables, pero el desvío del suministro alrededor del cabo de Buena Esperanza y en dirección a Asia alargó las distancias comerciales. El gas, en particular el gas natural licuado, fue el segmento más dinámico, gracias a la diversificación de los proveedores y los destinos. Este panorama sirve para ilustrar cómo los cambios en los patrones de demanda, los factores geopolíticos y las estrategias de diversificación están reconfigurando los flujos de la energía, las distancias recorridas por los buques y los volúmenes de carga y comercio en toneladas-milla (figura 2). Las perspectivas para 2025 eran más moderadas en comparación con los resultados anteriores y las expectativas iniciales, ya que la débil demanda de los consumidores y la incertidumbre en materia de política comercial lastraban la dinámica del comercio mundial.

<sup>5</sup> Proyecciones de volumen ajustadas a la distancia por Clarksons Research.

Figura 2  
**Comercio marítimo por producto básico energético**  
 (En miles de millones de toneladas-milla)



Fuente: UNCTAD, 2025.

Nota: Las cifras relativas a 2025 son previsiones.

### 3. El comercio de minerales esenciales brinda nuevas oportunidades, y la logística y el grado de preparación normativa son factores facilitadores clave

12. El comercio de minerales esenciales está creciendo rápidamente. Al mismo tiempo, la concentración de los flujos comerciales marítimos en unos pocos corredores bilaterales para muchos minerales esenciales, como el cobalto, el cobre y el litio, aumenta la exposición a las interrupciones de la cadena de suministro. Para reducir las dependencias estratégicas, los países importadores están diversificando las fuentes y aplicando normas de trazabilidad y sostenibilidad. Algunos países en desarrollo exportadores están introduciendo restricciones a la exportación e incentivos para la transformación a escala local con el fin de ascender en la cadena de valor. Estos acontecimientos están transformando los patrones del comercio marítimo y planteando nuevas exigencias a los sistemas de transporte y logística, como queda patente en particular con respecto al cobalto y el cobre.

## B. Flota y servicios marítimos mundiales

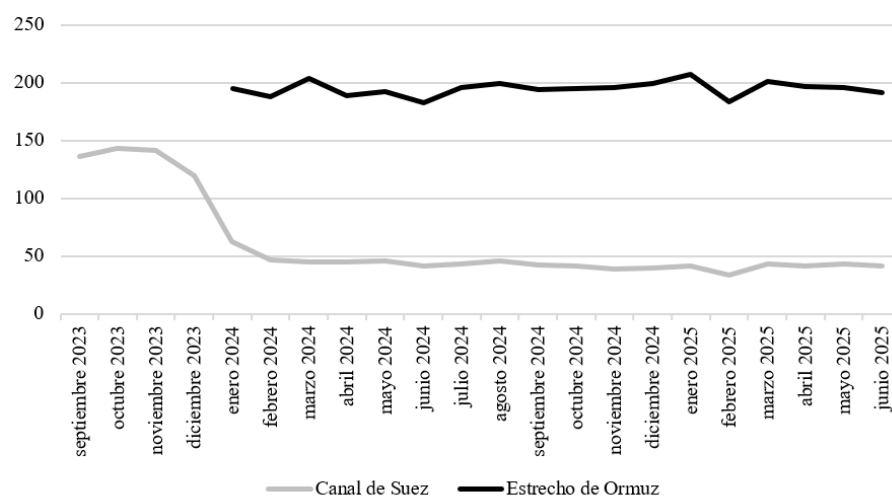
### 1. El transporte marítimo navega por aguas inexploradas en medio de la inestabilidad geopolítica y la incertidumbre de las políticas comerciales

13. En el mar Rojo continúan las perturbaciones en la navegación marítima, y los buques evitan el canal de Suez. A principios de mayo de 2025, los niveles de tránsito de tonelaje seguían siendo un 70 % inferiores al promedio de 2023. En junio de 2025, las tensiones entre la República Islámica del Irán e Israel acentuaron la preocupación por las interrupciones en los puntos de estrangulamiento marítimos, particularmente en el estrecho de Ormuz, que representa el 11 % del comercio marítimo y más de un tercio de las exportaciones de petróleo por vía marítima. A finales de junio de 2025, los patrones de tránsito de buques por este paso marítimo no habían mostrado cambios significativos (figura 3). Sin embargo, dependiendo de la evolución de la situación, no puede descartarse la posibilidad de que se produzcan perturbaciones que den lugar a un aumento de los costos de transporte, de los retrasos y de las primas de seguro.

Figura 3

**Tránsitos mensuales de buques por el estrecho de Ormuz y el canal de Suez**

(Millones de toneladas brutas)



Fuente: UNCTAD, 2025.

14. En 2025, los nuevos aranceles comerciales en los Estados Unidos de América y otros lugares contribuyeron a la incertidumbre y la volatilidad. La Oficina del Representante Comercial de los Estados Unidos anunció medidas como tasas portuarias dirigidas a determinados buques que hacen escala en puertos de los Estados Unidos. Se prevé que esas tasas se apliquen a los buques de propiedad o explotación china, así como a los buques construidos en China y a los buques para el transporte de vehículos construidos en el extranjero. Sin embargo, el 10 de noviembre de 2025 esta medida se suspendió por un año<sup>6</sup>. Aún no se comprenden plenamente las implicaciones de los aranceles y las tasas portuarias para los flujos y los patrones del comercio marítimo, la demanda de servicios de transporte marítimo y de capacidad de flota, el diseño de las redes de transporte marítimo, las configuraciones de los puertos de escala y los planes de despliegue de la flota. El efecto combinado de estas medidas podría dar lugar a resultados diferentes, que podrían apuntar en diversas direcciones, para las distintas economías, regiones y partes interesadas. Es posible que sea necesario ajustar las operaciones de transporte marítimo, la oferta de servicios y los patrones de despliegue de la capacidad en función de la dinámica cambiante.

## 2. Las tendencias transformadoras influyen en el perfil y la capacidad de la flota mundial

15. El 1 de enero de 2025, la flota mundial alcanzó los 112.500 buques mercantes con una capacidad total de carga de 2.440 millones de toneladas de peso muerto. Esta cifra representaba un aumento anual del 3,4 %, similar al registrado en 2023, pero inferior al crecimiento anual promedio del 5,1 % registrado en los últimos dos decenios, aunque superior al crecimiento del comercio marítimo. Se están logrando avances en la ecologización de la flota, aunque de manera gradual. En mayo de 2025, el 8 % de la flota mundial activa por arqueo bruto y el 53 % del tonelaje en la cartera de pedidos estaban diseñados para funcionar con combustibles alternativos. Al mismo tiempo, la escasez de mano de obra, los avances tecnológicos y las amenazas a la seguridad conexas están añadiendo complejidad y reconfigurando el perfil y las perspectivas de la flota mundial. Los principales pabellones de matrícula y los principales países propietarios de buques se mantuvieron prácticamente sin cambios, con algunas modificaciones en la clasificación relativa. A 1 de enero de 2025, los tres principales pabellones de matrícula —Liberia, Panamá y las Islas Marshall— concentraban en conjunto el 45,1 % de la capacidad total de carga mundial. Los tres principales países propietarios de buques —Grecia, China y el Japón, por orden de

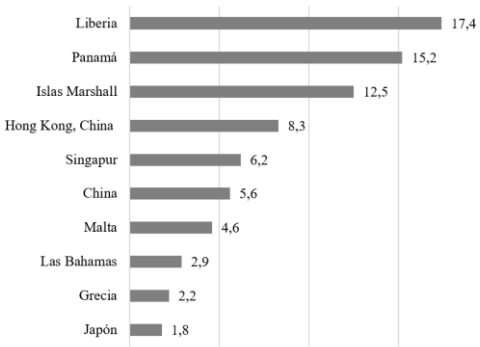
<sup>6</sup> Véase [https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue\\_Areas/Enforcement/Section%20301/2025-19873.pdf](https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue_Areas/Enforcement/Section%20301/2025-19873.pdf) (consultado en enero de 2026).

participación total en la propiedad— representaban más del 40,7 %. Grecia era el país que poseía el mayor número de buques, con un 16,4 % de la capacidad de la flota mundial (figura 4).

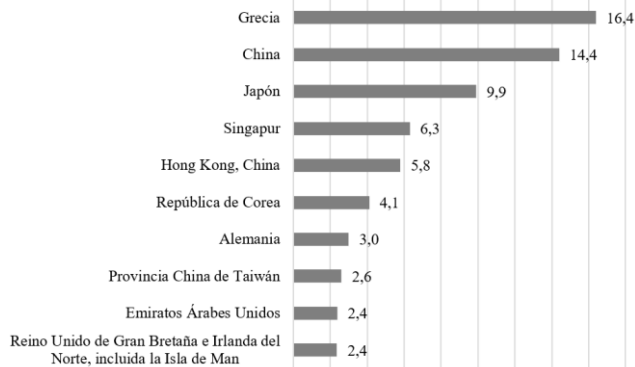
Figura 4  
**Principales pabellones de matrícula y países propietarios de buques,  
1 de enero de 2025**

(Porcentaje de la capacidad en toneladas de peso muerto)

a) Pabellones de matrícula



b) Países propietarios de buques



Fuente: UNCTAD, 2025.

### C. Tarifas de flete y costos del transporte marítimo

16. La volatilidad de los fletes se está convirtiendo en la norma y se ve impulsada por las tensiones geopolíticas, los cambios en la política comercial y la fragilidad de los fundamentos de la oferta y la demanda. Desde mediados de 2024 hasta mediados de 2025, los fletes del transporte en contenedores se mantuvieron volátiles y en niveles elevados. Las tarifas al contado se habían disparado a mediados de 2024 hasta acercarse a los niveles máximos registrados durante la pandemia de COVID-19, ya que las perturbaciones en el mar Rojo y el desvío de rutas alrededor del cabo de Buena Esperanza provocaron un aumento de las distancias y los tiempos de viaje, así como un mayor consumo y unos costos más elevados de combustible. A finales de año, las tarifas al contado se habían moderado, pero seguían estando muy por encima de los niveles anteriores a la crisis. El índice de fletes de contenedores de Shanghái alcanzó un promedio de 2.496 puntos en 2024, lo que supone un aumento del 149 % con respecto a 2023. En el mismo período, las tarifas de fletamento de buques portacontenedores aumentaron en todos los segmentos de buques, y los operadores prefirieron los contratos a corto plazo por su flexibilidad. A principios de 2025, los fletes del transporte de contenedores disminuyeron temporalmente debido a la menor demanda estacional tras el Año Nuevo lunar chino. Sin embargo, la volatilidad se intensificó a partir de entonces, impulsada por los anuncios de nuevos aranceles y el aumento de los riesgos geopolíticos, particularmente en el estrecho de Ormuz. Los fletes de carga seca a granel se dispararon en 2024 debido a la demanda de carbón, cereales y fertilizantes, al desvío del tráfico marítimo para evitar el mar Rojo y al limitado crecimiento de la flota. A mediados de 2025, las tarifas se habían debilitado debido a la ralentización de la actividad industrial y a la entrada en servicio de nuevos buques. Los fletes de buques tanque se mantuvieron elevados, aunque volátiles, respaldados por la prolongada demanda de toneladas-milla y la oferta limitada. Las tarifas disminuyeron en general a principios de 2025, pero volvieron a subir en junio en el contexto del aumento de los riesgos operacionales en el estrecho de Ormuz.

17. Se prevé que los costos de cumplimiento de las normas ambientales reestructuren la economía del transporte marítimo. La tarificación de las emisiones de carbono de la Unión Europea, aplicable a los envíos que tienen como origen o destino puertos europeos, ya está empezando a afectar a las estructuras de los costos del transporte, al perfil de la flota mundial y a la competitividad en todos los segmentos de buques.

## D. Desempeño portuario y facilitación del comercio marítimo

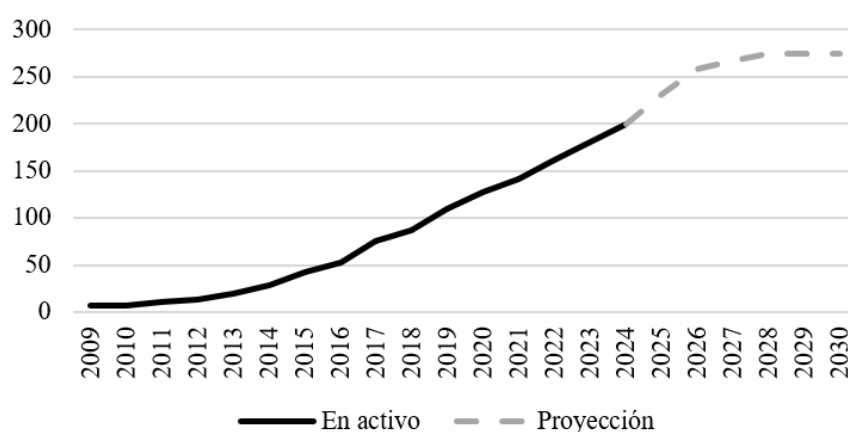
### 1. El desempeño portuario ha variado según los indicadores y los segmentos del transporte marítimo; aún no se ha logrado el equilibrio de género en la mano de obra portuaria

18. Los graneleros de carga seca han experimentado un crecimiento modesto en las escalas portuarias. El tráfico de buques tanque y buques portacontenedores se mantuvo relativamente estable en 2024. Un factor clave que sustenta la selección de puertos en la configuración de las escalas portuarias —cuya importancia se prevé que se mantenga en el futuro— es la disponibilidad de infraestructuras de toma de combustibles alternativos. Por ejemplo, en los últimos años se ha incrementado el número de puertos que ofrecen repostaje de gas natural licuado (unos 200 en 2024), y se prevé que siga aumentando de manera constante (figura 5).

Figura 5

#### Puertos que ofrecen servicios de repostaje de gas natural licuado

(Número)

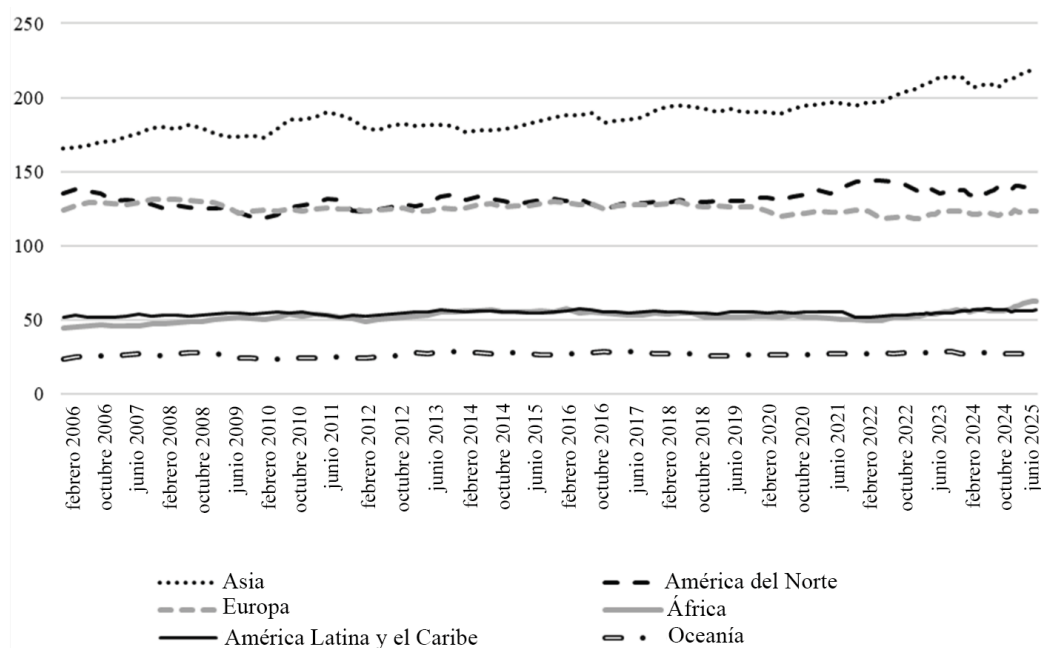


Fuente: UNCTAD, 2025.

*Nota:* Se entiende por puertos en activo los que, según la información disponible, pueden ofrecer un servicio de repostaje de gas natural licuado; la proyección tiene en cuenta los puertos que habían comunicado las fechas de puesta en marcha de ese servicio a partir de mayo de 2025.

19. El índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD —una medida que permite a los países evaluar el nivel de integración en las redes comerciales mundiales y la conectividad del transporte marítimo a escala mundial— refleja que ha aumentado la conectividad de los puertos de África y Asia (figura 6). A mediados de 2025, Asia seguía manteniendo el liderazgo en conectividad del transporte marítimo de línea. África, gracias al desvío de rutas para evitar el mar Rojo, registró el crecimiento más rápido (10 %) entre junio de 2024 y junio de 2025.

Figura 6

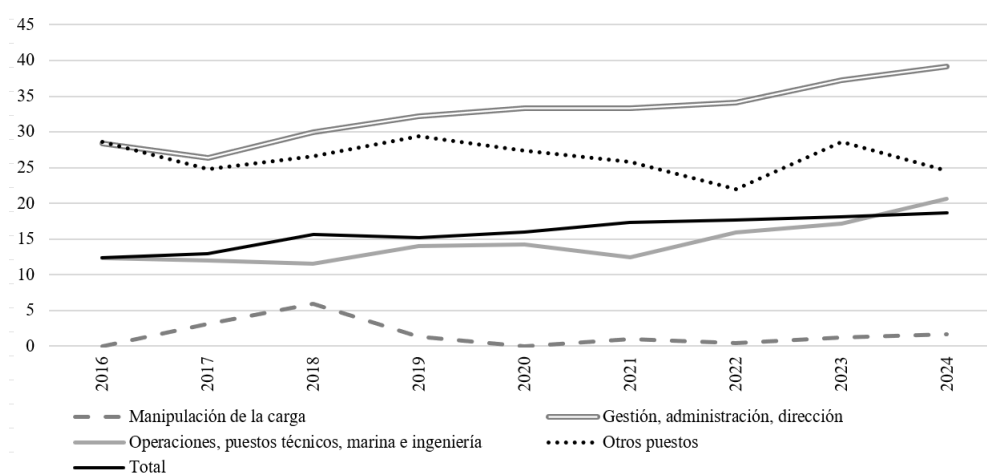
**Valor medio del índice de conectividad del transporte marítimo de línea por región**

Fuente: UNCTAD, 2025.

*Nota:* El índice toma como referencia (valor 100) el valor promedio de la conectividad de los países en febrero de 2023. Si un país no tiene conexiones de transporte marítimo de línea, se asume que el valor es cero para reflejar mejor la pérdida de conectividad. Los países sin conexiones de transporte marítimo de línea durante todo el período no se incluyen en los promedios.

20. Los puertos mundiales también tienen que lidiar con congestiones y tiempos de espera prolongados para los buques. El tiempo medio de espera en los puertos aumentó en 2024 tanto en las economías desarrolladas como en las economías en desarrollo, de 5,2 y 10,2 horas en diciembre de 2023 a 6,4 y 10,9 horas en marzo de 2024, respectivamente. Según los datos de 76 puertos que contribuyen al sistema de puntuación del desempeño portuario, se ha producido una mejora en el equilibrio de género, ya que las mujeres ocupan ahora casi el 40 % de los puestos directivos. Sin embargo, el dominio masculino persiste en otros ámbitos, especialmente en la manipulación de la carga, donde menos del 2 % de los trabajadores son mujeres (figura 7). Se espera que la digitalización y la automatización abran nuevas vías para las mujeres, en particular en puestos impulsados por la tecnología y menos intensivos físicamente.

Figura 7  
**Mediana de la participación de las mujeres en la fuerza de trabajo portuaria**  
 (Porcentaje)



Fuente: UNCTAD, 2025.

Nota: Los datos se resumen sin utilizar estimaciones para los datos que faltan.

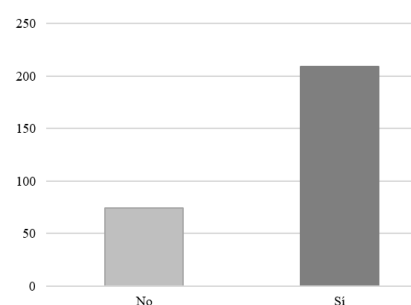
## 2. Las medidas de facilitación del comercio pueden ser determinantes para mejorar el desempeño portuario en un entorno operacional impredecible y muy afectado por las perturbaciones

21. Las medidas de facilitación del comercio pueden mejorar el desempeño portuario, por ejemplo aumentando la transparencia y la comunicación entre las partes interesadas del transporte marítimo de los sectores público y privado. Las infraestructuras digitales, como las ventanillas únicas marítimas, los sistemas de comunidad portuaria y las ventanillas únicas comerciales, mejoran la colaboración y el intercambio de datos. Los países que cuentan con esas herramientas suelen presentar mejores niveles de conectividad del transporte marítimo de línea y un mejor desempeño logístico (figura 8).

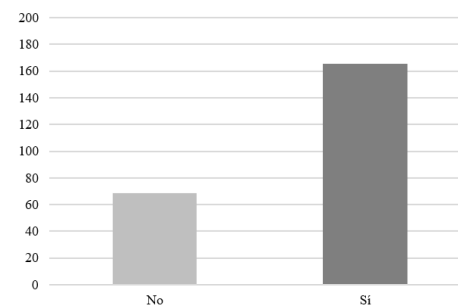
Figura 8  
**Correlación entre la conectividad y las herramientas digitales de facilitación del comercio**

(Valor medio del índice de conectividad del transporte marítimo de línea)

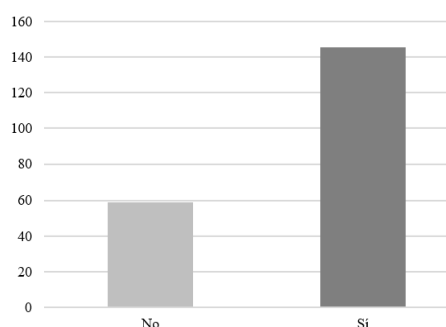
### a) Sistemas de comunidad portuaria plenamente implantados



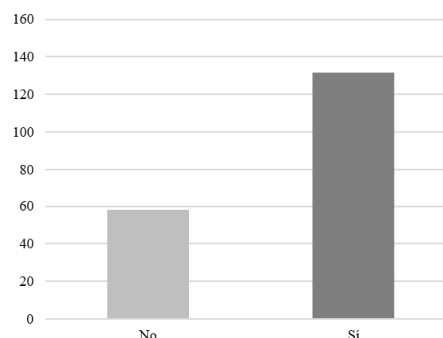
### b) Ventanillas únicas marítimas plenamente implantadas



c) Ventanillas únicas comerciales plenamente implantadas



d) Ventanillas únicas marítimas, sistemas de comunidad portuaria o ventanillas únicas comerciales plenamente implantados



Fuente: UNCTAD, 2025.

22. El Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio pueden ayudar a aplicar soluciones digitales. Las alianzas público-privadas, como los comités nacionales de facilitación del comercio, que la UNCTAD sigue respaldando activamente, son mecanismos esenciales para la cooperación y la colaboración. Con la creciente digitalización, es fundamental aplicar soluciones de mitigación de riesgos y estrategias sólidas de ciberseguridad en el transporte y la facilitación del comercio.

## E. Cuestiones jurídicas y novedades normativas

### 1. Proyectos de reglamentos de la Organización Marítima Internacional en fase de examen destinados a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo

23. En octubre de 2025 tuvo lugar un acontecimiento importante: se examinó el proyecto de marco de emisiones netas nulas, acordado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en abril de 2025, con miras a su aprobación formal como nuevo capítulo obligatorio del anexo VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques. Sin embargo, en su período de sesiones extraordinario celebrado en octubre de 2025, el Comité de Protección del Medio Marino acordó aplazar un año el período de sesiones con el fin de seguir debatiendo.

24. El marco consta de elementos tanto técnicos como económicos, entre los que se incluyen una norma mundial sobre combustibles, un mecanismo de fijación de los precios del carbono y de comercio de los derechos de emisión y un fondo de emisiones netas nulas para recaudar, gestionar y distribuir ingresos. Se espera que el fondo se centre, entre otras cosas, en recompensar a los buques con bajas emisiones y en apoyar la innovación, la investigación, las infraestructuras y las iniciativas de transición justa en los países en desarrollo. Otras prioridades son la formación, la transferencia de tecnología y el fomento de la capacidad para apoyar la estrategia de la Organización Marítima Internacional en materia de emisiones de gases de efecto invernadero. Los ingresos generados y disponibles para su distribución podrían contribuir de manera importante a una transición energética justa en los países en desarrollo, particularmente en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, así como a las inversiones relacionadas con la infraestructura portuaria. Las iniciativas del sector privado para proporcionar fondos verdes y sostenibles, préstamos verdes y vinculados a la sostenibilidad y financiamiento combinado también serán fundamentales para generar fondos suficientes con el fin de descarbonizar la flota mundial e invertir en instalaciones e infraestructura de toma de combustible.

25. A reserva de la aprobación formal del marco de emisiones netas nulas, será necesario incorporar en los contratos mercantiles marítimos las obligaciones pertinentes en materia de seguimiento, presentación de informes y finanzas con respecto a los buques individuales, de conformidad con unas directrices detalladas de aplicación, que aún no se han elaborado. Las asociaciones industriales pueden ayudar a elaborar cláusulas tipo adecuadas para su incorporación en los contratos mercantiles.

**2. El marco jurídico y regulatorio internacional debe adaptarse al uso de combustibles alternativos y a los avances tecnológicos, como la automatización de los buques**

26. El uso y el transporte de combustibles alternativos plantean nuevos riesgos, entre ellos los relacionados con los daños por contaminación y los daños personales, habida cuenta de la inflamabilidad, la toxicidad y la volatilidad de algunos combustibles nuevos. El Comité Jurídico ha venido trabajando en la idoneidad de los regímenes de responsabilidad e indemnización de la Organización Marítima Internacional con respecto a los combustibles alternativos, lo que supone un primer paso importante para establecer marcos jurídicos adecuados en materia de responsabilidad e indemnización por daños debidos a la contaminación y daños personales, antes de que se materialicen los riesgos asociados. El transporte marítimo autónomo también precisa de un marco regulatorio adecuado al objetivo. La Organización Marítima Internacional está elaborando un código no obligatorio para los buques marítimos autónomos de superficie, que se prevé que esté terminado en 2026. Se alienta a los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a las partes interesadas del sector del transporte marítimo a que participen de manera activa en esta labor.

**3. La protección de los derechos de la gente de mar es cada vez más crucial**

27. La gente de mar trabaja en un entorno muy difícil, a menudo en condiciones laborales adversas. Las tensiones geopolíticas y las perturbaciones agravan estos problemas. Las modificaciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo acordadas recientemente con el fin de reforzar los derechos de la gente de mar a la repatriación y al permiso de tierra, así como la elaboración de nuevas directrices sobre el trato justo que ha de dispensarse a la gente de mar privada de libertad en relación con presuntos delitos, refuerzan el marco regulatorio existente y requieren apoyo por parte de todos los interesados.

**4. Entrada en vigor de nuevas normas mundiales sobre el reciclaje sostenible de buques**

28. Se espera que la entrada en vigor, en junio de 2025, del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques —aprobado en una conferencia diplomática celebrada en Hong Kong (China) en mayo de 2009— contribuya de manera considerable a que mejore la seguridad de los trabajadores y a que las operaciones de reciclaje de buques sean más respetuosas con el medio ambiente. La importancia del reciclaje de buques aumentará a medida que la flota mundial se renueve y se sustituya por buques que utilicen combustibles de emisiones bajas o nulas de carbono. Los cuatro principales países de reciclaje y algunos de los principales pabellones de matrícula ya figuran entre las Partes del Convenio. Se alienta a los Estados Miembros de las Naciones Unidas a que consideren la posibilidad de adherirse al Convenio para velar por su aplicación generalizada a escala internacional.

**F. Enfoque en las políticas**

29. El transporte marítimo se encuentra en una encrucijada vital. Debe asegurarse una transición hacia un futuro sostenible, resiliente y con capacidad digital, al tiempo que se navega por un panorama operacional cada vez más impredecible, caracterizado por tensiones geopolíticas, la fragmentación geoeconómica y la necesidad cada vez mayor de descarbonizar y digitalizar las infraestructuras, las operaciones y los servicios y de prepararlos para el futuro. En este contexto, es fundamental fomentar la sostenibilidad y la resiliencia, así como dotar de flexibilidad al sistema y favorecer una adaptación ágil. Los países en desarrollo necesitan apoyo y asistencia con el fin de prepararse mejor para la

evolución del panorama del transporte marítimo y el comercio y de adaptarse mejor a esa evolución.

30. A continuación se exponen medidas que son prioritarias para los Gobiernos y las partes interesadas del transporte marítimo y que cuentan con el respaldo de la UNCTAD y otras organizaciones internacionales, así como de los asociados para el desarrollo:

a) Aprovechar la logística marítima en favor de la integración y la transformación equitativas. La participación de los países en desarrollo en los flujos comerciales reconfigurados, también en relación con los minerales esenciales, depende de sistemas logísticos marítimos modernos, conectados y resilientes. Las inversiones en transporte y logística deben facilitar los flujos comerciales y apoyar la agregación de valor, la modernización industrial y la transformación estructural. La cooperación internacional es necesaria para gestionar las medidas cambiantes de política comercial;

b) Planificar y prepararse para las perturbaciones y la incertidumbre. El sector del transporte marítimo y la logística, respaldado por marcos normativos y reglamentarios adecuados, debe diseñar y aplicar estrategias de adaptación en un panorama operativo en rápida evolución. Los agentes del sector deberían mejorar la flexibilidad operacional, modernizar la flota y actualizar los equipos, las infraestructuras y las prácticas de gestión portuaria para manejar mejor el tráfico desviado y las interrupciones del servicio a medida que evoluciona la dinámica comercial. Mitigar las repercusiones del aumento de los costos de transporte, incluidos los de los bienes esenciales, es especialmente importante en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo. Para mantener los costos bajo control, es fundamental adoptar medidas eficaces de facilitación del comercio y mejorar el desempeño y la conectividad de los puertos;

c) Promover la modernización de la flota y las prácticas comerciales marítimas sostenibles, incentivar la renovación de la flota en servicio e impulsar el reciclaje de buques, cumpliendo al mismo tiempo los requisitos para reforzar la seguridad y la sostenibilidad de esta última actividad. Para ello se requiere una mayor capacidad de desguace que cumpla con el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques. Las medidas necesarias implican a Gobiernos, organismos reguladores, constructores navales, armadores, proveedores de financiamiento naval y desguazadores de buques. Se alienta a los Estados Miembros de las Naciones Unidas a que consideren la posibilidad de adherirse al Convenio para apoyar su aplicación a escala internacional;

d) Proteger y empoderar a la mano de obra del sector marítimo y promover la inclusividad y el perfeccionamiento profesional. La aplicación efectiva del marco regulatorio internacional sobre los derechos de la gente de mar sigue siendo un reto fundamental, tanto para la seguridad y el bienestar de la gente de mar como para el flujo seguro de mercancías a través de las cadenas mundiales de suministro. Los Gobiernos, las organizaciones internacionales y otras partes interesadas deberían acelerar la aplicación y el cumplimiento del marco, incluidas las modificaciones más recientes del Convenio sobre el Trabajo Marítimo. Mediante una colaboración más estrecha se podrían reducir los casos de abandono. En el contexto de la adopción de combustibles alternativos y de los avances en la automatización de los buques, las partes interesadas pertinentes deberían dar prioridad al fomento de la capacidad y la formación específicos para la gente de mar, en colaboración con las organizaciones pertinentes;

e) Aplicar estrategias de contratación proactivas e inclusivas y aprovechar el talento que aportan las mujeres de mar —que siguen estando notablemente infrarrepresentadas en la mano de obra actual— para contribuir a paliar la persistente escasez de marinos. Para los Gobiernos, el sector del transporte marítimo y los organismos reguladores pertinentes, es esencial ofrecer incentivos para atraer mano de obra calificada y proteger los derechos de la gente de mar. Los Gobiernos y las autoridades portuarias deberían aplicar programas inclusivos de desarrollo de la mano de obra para impulsar la participación de las mujeres. Los programas de fomento de la capacidad, como el programa de gestión portuaria TrainForTrade de la UNCTAD, desempeñan una función importante;

f) Aplicar eficazmente medidas reglamentarias para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del transporte marítimo internacional, acelerar la descarbonización y facilitar una transición energética justa y equitativa. Estas medidas dependerán del apoyo de la industria al desarrollo y la implantación de combustibles alternativos viables, así como de la adopción formal del marco de emisiones netas nulas junto con las directrices pendientes sobre su aplicación. Es necesario incorporar en los contratos mercantiles marítimos las obligaciones en materia de seguimiento, presentación de informes y finanzas previstas en el marco. Las partes comerciales, en colaboración con las asociaciones industriales, podrían comenzar a plantearse la necesidad de incluir cláusulas contractuales adecuadas para equilibrar la asignación de los riesgos comerciales asociados;

g) Debería acelerarse el uso de tecnologías de ahorro energético en los buques y en los puertos, así como las iniciativas multipartitas (como los corredores marítimos verdes). Los fondos previstos en el nuevo mecanismo de fijación de los precios del carbono podrían contribuir a apoyar la transición energética en los países en desarrollo. Dado que se necesitarán considerables inversiones adicionales, deben estudiarse todos los mecanismos adecuados para generar el financiamiento necesario. Deberían promoverse iniciativas del sector privado que respalden las inversiones ecológicas y sostenibles, los préstamos verdes y los préstamos vinculados a la sostenibilidad, así como nuevos mecanismos de financiamiento adicionales;

h) Prepararse para la manipulación, el uso y el transporte seguros de combustibles alternativos. Aunque son fundamentales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del transporte marítimo, los combustibles alternativos podrían plantear riesgos considerables. Su transporte y uso requieren protocolos de seguridad y protección adecuados. Para abordar los riesgos y las obligaciones asociados, entre otras cosas previendo una indemnización adecuada por los daños relacionados con la contaminación, es necesario revisar y ajustar el marco jurídico internacional vigente. Los Gobiernos, en colaboración con el sector del transporte marítimo, las entidades de trabajadores marítimos y las agencias de contratación, también deben facilitar y mejorar la formación y el perfeccionamiento profesional de los trabajadores marítimos;

i) Aprovechar las soluciones digitales y reforzar el marco regulatorio para hacer frente a los riesgos cibernéticos. Los encargados de formular políticas, así como el sector del transporte marítimo y la logística, deberían seguir impulsando la digitalización para mejorar la eficiencia e integrar prácticas de transporte marítimo sostenibles, como el control de los patrones de navegación y las soluciones de mantenimiento predictivo. El uso creciente de la tecnología en el transporte y la facilitación del comercio requiere estrategias adecuadas de ciberseguridad y un marco regulatorio apropiado;

j) Medir el desempeño portuario para controlar la eficiencia, la conectividad, la sostenibilidad y la resiliencia y hacer un seguimiento al respecto. Los puertos deberían evaluar periódicamente su desempeño, utilizando indicadores reconocidos a nivel mundial y adaptados a sus estrategias, prioridades y condiciones locales particulares, con el fin de determinar los ámbitos de mejora y los objetivos estratégicos. Utilizar el sistema de puntuación del desempeño portuario de la UNCTAD puede ayudar a los puertos a definir las deficiencias en el desempeño y establecer objetivos de mejora cuantificables;

k) Capitalizar las medidas de facilitación del comercio para mejorar el desempeño de los puertos y de la cadena de suministro marítima. Se alienta a los países a que apliquen el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, en particular las disposiciones relacionadas con la automatización, la digitalización y las ventanillas únicas marítimas en los puertos. Debería reforzarse la colaboración en torno a la infraestructura digital y los datos en relación con los puertos y la facilitación del comercio. Los sistemas digitales<sup>7</sup> pueden proporcionar plataformas adaptables y ajustadas a las normas que permitan operaciones portuarias resilientes y transparentes;

<sup>7</sup> Véase, por ejemplo, <https://www.asyhub.org/>.

l) Mejorar el fomento de la capacidad y apoyar a los países en desarrollo. La UNCTAD y otros asociados para el desarrollo deberían apoyar a los países en desarrollo, en particular a los países en desarrollo sin litoral, los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, para que gestionen mejor los riesgos y aprovechen en mayor medida las oportunidades en materia de transporte marítimo, puertos y comercio. Estos riesgos y oportunidades se derivan de una serie de factores, entre ellos los cambios en los patrones comerciales y la evolución de la geografía del transporte y el comercio, la descarbonización y la transición energética, la adaptación al cambio climático, la digitalización y la automatización de los buques;

m) Fortalecer y promover la colaboración específica en cuestiones normativas para hacer frente a los nuevos retos. La estrecha colaboración entre todas las partes interesadas de los sectores público y privado es fundamental para lidiar con las dificultades persistentes y los nuevos retos y, en última instancia, para lograr la sostenibilidad y la resiliencia de las cadenas de suministro. Los organismos reguladores deberían colaborar con la industria y otras partes interesadas, cuya participación es necesaria para adaptarse de manera eficaz a las condiciones cambiantes y mitigar los posibles riesgos. Con este fin, se alienta a todas las partes interesadas a que participen de forma activa en los procesos en curso de la Organización Marítima Internacional, entre ellos la elaboración de un código voluntario para los buques marítimos autónomos de superficie y de directrices destinadas a combatir las matriculaciones y los registros fraudulentos de buques.

### **III. Aspectos clave del marco normativo mundial en favor de la sostenibilidad, la resiliencia y la inclusividad del transporte marítimo, la logística, la facilitación del comercio y las cadenas de suministro**

31. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su 16º período de sesiones (XVI UNCTAD), aprobó el Consenso de Ginebra, con el que se reforzaba el mandato de la UNCTAD en favor de un transporte, una logística, una facilitación del comercio y unas cadenas de suministro sostenibles, resilientes e inteligentes. Además, la necesidad de prestar el apoyo correspondiente se subrayó en las declaraciones ministeriales formuladas por el Grupo de los Países en Desarrollo Sin Litoral, los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo en la XVI UNCTAD y en la Declaración Ministerial para Mejorar el Transporte y la Logística en los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, aprobada en el Primer Foro sobre las Cadenas Mundiales de Suministro de la UNCTAD (Barbados, 2024)<sup>8</sup>. Entre las prioridades esenciales señaladas por los ministros de transporte de los pequeños Estados insulares en desarrollo figuraban las siguientes: mejorar la conectividad y la accesibilidad; fortalecer la resiliencia y la sostenibilidad; abordar el nexo entre el transporte, la energía y la seguridad alimentaria; movilizar financiamiento e inversiones sostenibles; promover la innovación, la transformación digital y el fomento de la capacidad; fomentar las alianzas, la cooperación internacional y el seguimiento; y velar por la inclusividad y la equidad. En este contexto, cabe señalar la estrategia de la UNCTAD para apoyar a los pequeños Estados insulares en desarrollo, puesta en marcha en 2024<sup>9</sup>. Además, los debates celebrados en la mesa redonda ministerial de la XVI UNCTAD, titulada “Hacia cadenas de suministro y una logística comercial resilientes, sostenibles e inclusivas”, sirvieron para determinar la necesidad de adoptar medidas normativas concretas en una serie de ámbitos, entre ellos la inversión en transporte sostenible e infraestructura resiliente al clima, la transición hacia una vía con bajas emisiones de carbono, la facilitación del comercio, las respuestas coordinadas a las crisis, las innovaciones digitales y la creación e integración de corredores de transporte<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Véanse <https://unctad.org/unctad16/documents> y <https://unctad.org/meeting/global-supply-chain-forum-2024> (consultados en enero de 2026).

<sup>9</sup> Véase <https://unctad.org/publication/unctad-strategy-support-small-island-developing-states> (consultado en enero de 2026).

<sup>10</sup> TD/555. Véase <https://unctad.org/unctad16/ministerial-roundtable-towards-resilient-sustainable-and-inclusive-supply-chains> (consultado en enero de 2026).

32. Los acuerdos internacionales recientes se han centrado en grupos de países clave y han señalado la necesidad de adoptar medidas específicas para transformar el transporte, entre otras cosas mediante el fortalecimiento de la conectividad del transporte, la resiliencia climática y la facilitación del comercio digital. Entre esos acuerdos figuran el Programa de Acción de Doha en favor de los Países Menos Adelantados, en el que se hace hincapié en la inversión en las personas, la ciencia, la tecnología y la innovación, la transformación estructural, el comercio y la integración regional, la resiliencia climática y la función que pueden desempeñar el transporte y los puertos en la diversificación y la graduación de la categoría de países menos adelantados; la Agenda de Antigua y Barbuda para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo: Una Declaración Renovada para una Prosperidad Resiliente, que aborda la exposición al cambio climático y la fragilidad económica y da prioridad a la conectividad y el transporte sostenibles, la acción climática, la economía oceánica, la reducción del riesgo de desastres y la digitalización, así como al acceso a financiamiento climático en condiciones favorables; y el Programa de Acción en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2024-2034 y la Declaración Política de Avaza, en los que se destaca la necesidad de subsanar las desventajas estructurales, como los elevados costos del transporte, la falta de infraestructura y la vulnerabilidad climática, y de fortalecer la conectividad del transporte de tránsito, la transformación digital y los corredores resilientes<sup>11</sup>.

33. En lo que respecta a la financiación para el desarrollo, el Compromiso de Sevilla expone formas de subsanar el déficit de financiamiento del desarrollo sostenible y movilizar fondos a gran escala, al tiempo que se invierte en infraestructura y conectividad relacionadas con el comercio y se promueve la integración regional<sup>12</sup>.

34. La Asamblea General, en su resolución sobre los océanos y el derecho del mar, proporcionó nuevas orientaciones normativas<sup>13</sup>. Además de destacar la importancia de adoptar medidas en favor de la seguridad marítima, la resolución sirve para subrayar la función esencial que desempeñan los océanos en los medios de subsistencia y el comercio, al tiempo que hace hincapié en los riesgos cada vez mayores que plantean los factores climáticos y la degradación de los ecosistemas, en particular en lo referente al tráfico marítimo y la infraestructura de transporte costero, como los puertos, y reitera la necesidad de reforzar la cooperación en cuestiones fundamentales, particularmente en lo que respecta a las comunidades costeras vulnerables y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

35. La declaración del Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible (2026-2035) sirve para poner de relieve la importancia de contar con sistemas de transporte sostenibles, eficientes y resilientes que integren todos los modos de transporte para la consecución de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los objetivos conexos. Entre las esferas temáticas y prioridades clave figuran el fortalecimiento de la cooperación internacional para crear redes de transporte multimodal; la mejora de la conectividad de los países en desarrollo sin litoral; y el acceso, la seguridad, la asequibilidad y la acción coordinada para promover soluciones de transporte inclusivas y ambientalmente racionales<sup>14</sup>. El propósito del Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible (2026-2035) “será acelerar la acción colectiva en pro de sistemas de transporte sostenibles, inclusivos, accesibles, asequibles, seguros, con bajas emisiones o de emisión cero, energéticamente eficientes, de calidad, fiables y resilientes en todo el mundo, teniendo en cuenta las diferentes circunstancias nacionales, y en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y con posterioridad a ella”<sup>15</sup>. En este contexto, en diciembre de 2025 se publicó un plan de aplicación destinado a facilitar la adopción de medidas transformadoras por parte de todos los interesados pertinentes en las seis esferas prioritarias siguientes: asegurar el acceso al transporte sostenible para todos; promover sistemas de transporte resilientes, ambientalmente racionales y con emisiones bajas o nulas de carbono; mejorar la eficiencia y promover la conectividad y la logística sostenibles; configurar una movilidad urbana centrada en las personas, así como ciudades habitables; velar por la seguridad del transporte; y aprovechar

<sup>11</sup> A/RES/76/258, A/RES/78/317, A/RES/79/233, A/RES/80/3.

<sup>12</sup> A/RES/79/323.

<sup>13</sup> A/RES/80/110.

<sup>14</sup> A/RES/78/148.

<sup>15</sup> A/RES/80/132.

la ciencia, la tecnología y la innovación en favor del transporte sostenible. En lo que respecta al transporte marítimo y los puertos, el plan de aplicación hace hincapié en la descarbonización; el fomento de la resiliencia, incluidas la adaptación climática, la capacidad de respaldo y la gestión de crisis; la digitalización mediante el comercio sin papel, la interoperabilidad de los datos y la ciberseguridad; y la coherencia normativa, mediante la armonización con las agendas relativas al desarrollo, el clima y los océanos<sup>16</sup>.

#### IV. Convertir los compromisos de políticas en acciones colectivas y resultados

36. El transporte marítimo es un conducto para el comercio mundial y puede catalizar cadenas de suministro sostenibles, resilientes, preparadas para el clima, habilitadas digitalmente e impulsadas por datos. Sin embargo, el sector y sus diversas partes interesadas se enfrentan a numerosas transiciones —por ejemplo, hacia las emisiones nulas de carbono, los sistemas digitales y las nuevas rutas comerciales— que requieren una adaptación. Para asegurar que las adaptaciones se gestionen bien, sean inclusivas y sostenibles, no dejen a nadie atrás y permitan a todos los países aprovechar las oportunidades, al tiempo que se fomenta la resiliencia ante los choques y las perturbaciones, se necesita una acción colectiva concertada. La comunidad internacional ha establecido marcos normativos y estratégicos que reflejan objetivos y compromisos comunes; en la actualidad, es necesario pasar de la ambición a la acción. Las acciones prioritarias propuestas se describen en el panorama general del *Informe sobre el transporte marítimo 2025*, que abarca las siguientes cuestiones: descarbonización justa, transición a energías más limpias, adopción de la tecnología digital e interoperabilidad de los datos y los sistemas; integración regional a través de sistemas y corredores de transporte; facilitación del comercio con el apoyo de herramientas digitales y datos y una mayor ciberseguridad; resiliencia de las infraestructuras, los servicios y las operaciones y sistemas de transporte marítimo preparados para el clima; financiamiento suficiente; mano de obra calificada que goce de una sólida protección de sus derechos y su bienestar; y normas actualizadas e idóneas a fin de asegurar la preparación para la transición digital y energética en medio de perturbaciones cada vez más frecuentes provocadas por choques. En este contexto, son fundamentales las alianzas eficaces, las redes de colaboración y la formación y el fomento de la capacidad.

37. Sobre la base de las actividades existentes en el marco de los tres pilares de su labor —investigación y análisis, asistencia técnica y búsqueda de consenso—<sup>17</sup>, y con el apoyo de un mandato reforzado en la materia, la UNCTAD tiene una función importante que desempeñar para respaldar a los países y las partes interesadas en el transporte marítimo y la logística en cuanto a las transiciones y adaptaciones al panorama operativo en evolución. La UNCTAD, a través de los tres pilares de su labor, aborda algunas de las cuestiones clave destacadas en la presente nota, con el objetivo de fomentar la capacidad para integrar la sostenibilidad, la resiliencia, la preparación digital, las soluciones basadas en datos y la preparación ante los riesgos climáticos en la planificación, las operaciones y la formulación de políticas. La labor analítica pertinente se difunde a través de la publicación anual titulada *Informe sobre el transporte marítimo*, que ofrece información sectorial fundamental acompañada de datos y estadísticas exhaustivos y en la que se realiza un control y un seguimiento de los acontecimientos importantes y se facilita información al respecto. La UNCTAD también publica estudios temáticos que ofrecen información y conocimientos para apoyar la formulación de políticas y prestar asistencia a las partes interesadas sobre el terreno, entre ellos informes analíticos sobre las repercusiones de la pandemia de COVID-19 en los contratos comerciales y sobre los efectos relacionados con el transporte marítimo y las medidas de respuesta, así como otros productos del conocimiento y cursos de formación elaborados en el marco de un proyecto interinstitucional, centrado en abordar las repercusiones de la pandemia<sup>18</sup>. En el ámbito de la asistencia técnica y el fomento de la

<sup>16</sup> Véase <https://sdgs.un.org/un-decade-sustainable-transport-2026-2035> (consultado en enero de 2026).

<sup>17</sup> Véase <https://unctad.org/ttl>.

<sup>18</sup> Véanse, por ejemplo, <https://sdgpulse.unctad.org/sustainable-transport/>, <https://unctad.org/project/transport-and-trade-connectivity-age-pandemics> y <https://unttc.org/> (consultadas en enero de 2026).

capacidad pertinentes se incluyen una guía para puertos, un módulo de formación sobre la resiliencia de los puertos y la cadena de suministro marítima, un proyecto sobre puertos inteligentes sostenibles, un marco de transporte de carga sostenible, un conjunto de herramientas sobre transporte de carga sostenible y financiamiento, y una amplia labor sobre la adaptación al cambio climático en los puertos, como un proyecto de fomento de la capacidad centrado en las infraestructuras de transporte costero críticas en los pequeños Estados insulares en desarrollo, que incluye un marco metodológico y directrices en materia de adaptación en favor de puertos resilientes ante el clima. Asimismo, la UNCTAD lleva a cabo una labor de investigación y análisis sobre cuestiones normativas y jurídicas conexas y sobre la facilitación del comercio y la formación y el fomento de la capacidad en el marco del programa TrainForTrade y del Sistema Aduanero Automatizado, que es su mayor programa de cooperación técnica<sup>19</sup>.

38. El 12º período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio brinda la oportunidad de articular una vía que permita al transporte marítimo y la logística mantener el rumbo en aguas turbulentas. A fin de orientar el debate, se proponen las siguientes preguntas para su examen:

a) ¿Qué enseñanzas se han extraído de las recurrentes perturbaciones de la cadena de suministro que afectan al transporte marítimo, la logística, los puntos de estrangulamiento marítimos, las redes de transporte marítimo y los patrones comerciales? ¿Qué buenas prácticas pueden destacarse?

b) ¿Qué enfoques deberían priorizarse para planificar el futuro del transporte marítimo y la logística, mejorando su preparación y su capacidad de respuesta, recuperación y adaptación ante las perturbaciones y el cambio? ¿Qué parámetros deberían utilizarse para medir los progresos, al tiempo que se ofrece un marco útil con el que evaluar las mejoras en la resiliencia a lo largo del tiempo?

c) ¿Qué iniciativas, productos o herramientas de asistencia técnica y fomento de la capacidad se requieren —particularmente en lo que respecta a las economías vulnerables, como los países en desarrollo sin litoral, los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo— para realizar una transición eficiente hacia un transporte y una logística resilientes, digitales y con bajas emisiones de carbono? ¿Cómo puede la UNCTAD contribuir en mayor medida a este respecto?

d) ¿Qué oportunidades comerciales podrían surgir de los cambios en la geografía del comercio y la evolución de los patrones de globalización, como el desvío de rutas y el potencial de los puertos de los países en desarrollo? ¿Cómo pueden los países en desarrollo y las partes interesadas de su sector privado beneficiarse de esas oportunidades?

e) ¿Cómo se pueden ampliar y diversificar los recursos financieros y las inversiones que se necesitan para mejorar la sostenibilidad, fomentar la resiliencia, promover la preparación para el cambio climático y apoyar la adopción de la digitalización en el transporte marítimo y la logística? ¿Qué función pueden desempeñar los mecanismos de financiamiento innovador? ¿Qué ejemplos exitosos de financiamiento innovador aplicado al transporte marítimo y la logística se pueden mencionar?

f) ¿Cuáles son algunos de los temas clave que deberían figurar en los debates del Segundo Foro sobre las Cadenas Mundiales de Suministro de la UNCTAD? ¿Qué resultados podrían derivarse de ese foro?

<sup>19</sup> UNCTAD, 2024, *Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints* (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta E.24.II.D.19, Ginebra); UNCTAD, 2022, “Climate-resilience of seaports: Adequate finance is critical for developing countries but remains a major challenge”, nota de políticas núm. 3. Véanse <https://resilientmaritimelogistics.unctad.org/>, <https://unctad.org/project/sustainable-smart-ports-african-countries-including-small-island-developing-states-recover>, <https://sft-framework.unctad.org/>, <https://unctadsftportal.org/sfttoolkit/>, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/climate-change-and-maritime-transport>, <https://sidsport-climateadapt.unctad.org/>, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/trade-facilitation>, <https://unctad.org/topic/training-and-capacity-building/trainfortrade> y <https://asyCUDA.org/en/> (consultados en enero de 2026).

g) ¿Qué iniciativas de colaboración, en las que el transporte marítimo y los puertos desempeñen un papel estratégico de liderazgo, podrían contribuir a asegurar que todos los modos de transporte y las partes interesadas de la cadena logística puedan integrar los criterios de sostenibilidad y resiliencia?

h) ¿Qué actividades e iniciativas colectivas concretas podrían proponerse en el marco del Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible (2026-2035)?

---