

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2001

Capítulo II

Capítulo II

ESTRUCTURA Y PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

En este capítulo se estudia la dinámica, desde el lado de la oferta, de la industria marítima mundial. La información y los datos abarcan en forma completa la estructura y la propiedad de la flota mundial. También se examinan las entregas y los desguaces, el tonelaje que suponen los pedidos a los astilleros, los precios de los buques nuevos y los del mercado de segunda mano.

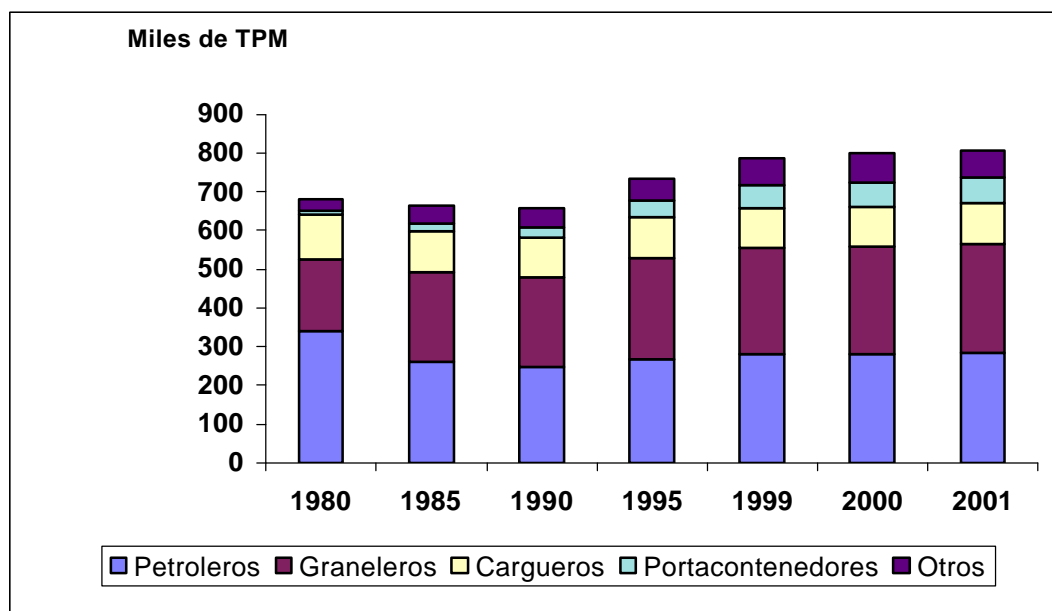
A. ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

Tipos principales de buques

40. En el cuadro 6 y en el gráfico 4 se presentan series cronológicas de datos comparativos de la flota mundial en 1999, 2000 y 2001. A 1º de enero de 2001 los buques mercantes de todo el mundo desplazaban 808,4 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Esa cifra supone un incremento de 1,2% respecto del año 2000, cuando la flota mundial aumentó 1,3% respecto del tonelaje de 1999. Las entregas de buques nuevos representaron 44,4 millones de TPM, mientras que se desguazaron 22,2 millones de TPM. La flota también disminuyó por las pérdidas y por los buques desarmados, dejando un incremento neto de 9,4 millones de TPM en el año 2000 frente a los 10,3 millones de 1999.

GRÁFICO 4

Flota mundial por principales tipos de buques, en algunos años



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de los Servicios de Información Marítima de Lloyd's (Londres).

CUADRO 6

Flota mundial por principales tipos de buques, 1999-2001 ^a
(cifras a comienzos de año en miles de TPM)

<i>Tipos principales</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>Variación porcentual 2000/2001</i>
Petroleros	279 509	282 458	285 442	1,1
Graneleros	<i>35,4</i>	<i>35,4</i>	<i>35,3</i>	
Mineraleros/ graneleros/petroleros	275 519	276 091	281 655	2,0
Mineraleros /graneleros	<i>34,9</i>	<i>34,6</i>	<i>34,8</i>	
Buques de carga general	17 720	16 723	11 391	-31,9
Buques portacontenedores	<i>2,2</i>	<i>2,1</i>	<i>1,4</i>	
Otros tipos de buques	257 799	259 368	270 264	4,2
Cargueros de gas licuado	<i>32,7</i>	<i>32,5</i>	<i>33,4</i>	
Cargueros de productos químicos	101 259	101 481	102 653	1,2
Buques tanque diversos	<i>12,8</i>	<i>12,7</i>	<i>12,7</i>	
Transbordadores y buques de pasaje	61 147	63 637	69 216	8,8
Otros	<i>7,8</i>	<i>8,0</i>	<i>8,6</i>	
Total mundial	71 291	75 328	69 412	-7,9
Petroleros	<i>9,1</i>	<i>9,3</i>	<i>8,6</i>	
Graneleros	16 471	17 334	18 525	6,9
Mineraleros/ graneleros/petroleros	<i>2,1</i>	<i>2,1</i>	<i>2,3</i>	
Mineraleros /graneleros	7 740	7 813	8 044	3,0
Buques de carga general	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	
Buques portacontenedores	885	849	768	-9,5
Otros tipos de buques	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	
Cargueros de gas licuado	4 803	4 944	5 038	1,9
Cargueros de productos químicos	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	
Buques tanque diversos	41 392	44 388	37 037	-16,6
Transbordadores y buques de pasaje	<i>5,3</i>	<i>5,5</i>	<i>4,6</i>	
Otros	788 725	798 995	808 377	1,2
Total mundial	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

41. El tonelaje de petroleros y de graneleros (buques que transportan carga seca a granel) siguió aumentando en 2000 en 1,1 y 2,0% respectivamente. Ambos tipos representaron el 70,1% del tonelaje total en ese año, con un ligero incremento desde el 70,0% del año anterior. La flota de cargueros (buques que transportan carga en general) se incrementó en 2000 en 1,2% y supuso el 12,7% del total mundial. Los portacontenedores en términos de tonelaje aumentaron en 5,6 millones de TPM, es decir, un 8,8%, y ahora representan el 8,6% de la flota total mundial. Ese incremento relativamente alto refleja la creciente proporción de manufacturas que se comercian y que se transportan por lo general en contenedores. El tonelaje en TPM de buques para el transporte de gas licuado (principalmente GNL y GPL) y de transbordadores/buques de pasajeros ha registrado un alza constante.

La flota mundial de portacontenedores

42. La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares siguió aumentando mucho en el año 2000 en términos tanto de número de buques como de capacidad en unidades TEU, cifrándose los primeros en 2.595 y la segunda en 4.734.079 a comienzos de 2001, con un incremento de 6,6% en el número y de 10,1% en la capacidad respecto del año anterior (véase el cuadro 7). El tamaño de los buques también siguió aumentando con una capacidad media de transporte por unidad que pasó de 1.766 TEU en 1999 a 1.824 en 2000, como consecuencia de que se construyeran buques mayores para lograr economías de escala al reducirse los costos de explotación. A comienzos del año 2001, la tendencia bien establecida hacia mayores portacontenedores siguió su marcha ascendente. El cuaderno total de pedidos del año fue de 375 buques, de los que 127 superaban las 4.000 TEU y 109 estaban comprendidos en la gama de 2.000 a 3.999 TEU. La mayoría de los 139 buques restantes corresponde al segmento de 1.000 a 1.999 TEU.

CUADRO 7

Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 1999, 2000 y 2001
(cifras de comienzos de año)

<i>Pabellones de matrícula por grupos de países</i>	<i>Número de buques</i>			<i>Capacidad en TEU y porcentajes</i>		
	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Total mundial	2 365	2 433	2 595	4 061 653	4 297 874	4 734 079
Países desarrollados de economía de mercado			<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Principales países de libre matrícula	728	693	724	1 561 060	1 530 655	1 665 709
Total de economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula			<i>27,9</i>	<i>38,4</i>	<i>35,6</i>	<i>35,2</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	887	944	1 003	1 545 818	1 698 576	1 919 117
Países socialistas de Asia			<i>38,7</i>	<i>38,1</i>	<i>39,5</i>	<i>40,5</i>
Países en desarrollo	1 615	1 637	1 727	3 106 878	3 229 231	3 584 826
<i>de los cuales en:</i>			<i>66,6</i>	<i>76,5</i>	<i>75,1</i>	<i>75,7</i>
África	35	34	32	26 331	26 699	25 457
América			<i>1,2</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,5</i>
Asia	90	89	106	94 863	96 450	105 344
Europa			<i>4,1</i>	<i>2,3</i>	<i>2,2</i>	<i>2,2</i>
Oceanía	542	587	644	691 328	803 135	883 883
Otros países y buques no asignados			<i>24,8</i>	<i>17,0</i>	<i>18,7</i>	<i>18,7</i>
Total mundial						
Países desarrollados de economía de mercado	10	10	11	110 265	10 719	10 841
Principales países de libre matrícula			<i>0,4</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>
Total de economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula	162	192	214	157 836	214 153	253 822
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)			<i>8,2</i>	<i>3,9</i>	<i>5,0</i>	<i>5,4</i>
Países socialistas de Asia	365	380	416	516 431	572 212	617 768
Países en desarrollo			<i>16,0</i>	<i>12,7</i>	<i>13,3</i>	<i>13,0</i>
<i>de los cuales en:</i>	5	5	3	6 035	6 051	1 452
África			<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>
América	0	0	0	0	0	0
Asia			<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Europa	83	86	86	142 253	142 359	134 569
Oceanía			<i>3,3</i>	<i>3,5</i>	<i>3,3</i>	<i>2,8</i>

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

Distribución por edades de la flota mercante mundial

43. El cuadro 8 ofrece datos sobre la distribución media de la flota mercante mundial por tipos de buque y por grupos de países y territorios. El promedio de edad de esa flota disminuyó en 2000 a 13,9 años desde los 14,1 años de 1999. Por tipo de buque, la edad media de los petroleros aumentó ligeramente a 14,1 años. La proporción de estos buques con 15 o más años de edad pasó a ser de 47,8% en 2000, desde 47,6% en 1999, por los menores desguaces de ese año que fueron de 13,5 millones de TPM (16,7 millones en 1999). La edad media de la flota de buques de carga seca disminuyó un poco a 13,2 años desde los 13,8 de 1999. Los portacontenedores siguieron siendo los buques más jóvenes con una edad media en 2000 de 10,4 años frente a los 9,7 anteriores. Esta tendencia se refleja en la parte de tonelaje entre cero y cuatro años de edad, a saber, un 33,4%, que es la más elevada de todas las categorías de buques.

CUADRO 8

Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buques, al 1º de enero de 2001
(porcentaje de las TPM totales)

<i>Grupo de países</i>	<i>Tipos de buque</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad media 2001^a (años)</i>	<i>Edad media 2000^a (años)</i>
Total mundial	Todos los buques	18,8	18,4	12,7	16,3	33,8	13,9	14,1
	Buques tanque	16,6	23,5	12,1	8,8	39,0	14,1	13,9
	De carga general	20,4	16,7	14,3	23,9	24,7	13,2	13,8
	Cargueros	11,1	10,0	10,4	19,8	48,7	17,0	17,3
	Portacontenedores	33,4	22,9	12,2	11,0	20,5	10,4	9,7
	Todos los demás	18,1	12,7	12,4	16,1	40,7	15,0	14,9
Países desarrollados de economía de mercado	Todos los buques	19,8	18,8	13,8	15,1	32,5	13,6	13,8
	Buques tanque	17,6	20,5	11,1	9,0	41,8	14,5	14,2
	De carga general	15,8	18,4	16,7	25,8	23,5	13,5	14,6
	Cargueros	17,7	16,7	12,9	18,3	34,4	14,3	14,6
	Portacontenedores	37,3	19,1	13,9	7,9	21,8	10,2	9,2
	Todos los demás	19,8	16,1	16,9	16,7	30,4	13,6	13,9
Principales países de libre matrícula	Todos los buques	19,6	19,9	12,9	16,1	31,5	13,5	13,7
	Buques tanque	14,6	27,6	12,3	7,5	38,1	13,9	13,8
	De carga general	22,8	15,3	14,7	24,1	23,2	12,8	13,6
	Cargueros	14,9	11,2	11,6	22,8	39,4	15,6	16,2
	Portacontenedores	32,2	26,0	11,7	10,7	19,4	10,2	9,6
	Todos los demás	21,1	11,7	9,0	13,2	45,0	15,1	14,2
Total parcial	Todos los buques	19,7	19,6	13,2	15,8	31,8	13,5	13,7
	Buques tanque	15,6	25,1	11,9	8,0	39,4	14,1	13,9
	De carga general	21,2	16,0	15,1	24,5	23,2	13,0	13,9
	Cargueros	15,9	13,1	12,0	21,2	37,7	15,1	15,7
	Portacontenedores	34,5	22,9	12,7	9,4	20,5	10,2	9,4
	Todos los demás	20,4	13,9	13,0	15,0	37,7	14,3	14,1

<i>Grupo de países</i>	<i>Tipos de buque</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad media (años) 2001^a</i>	<i>Edad media (años) 2000^a</i>
Países de Europa central y oriental	Todos los buques	2,3	7,7	15,5	20,6	53,9	18,6	19,0
	Buques tanque	1,9	1,4	14,8	21,7	60,2	19,7	20,0
	De carga general	0,0	11,5	10,7	26,0	51,8	18,7	19,5
	Cargueros	3,0	6,7	16,7	17,4	56,3	18,7	18,9
	Portacontenedores	16,8	12,4	18,7	22,3	29,7	14,2	15,3
	Todos los demás	2,4	9,8	19,5	19,1	49,2	17,9	18,2
Países socialistas de Asia	Todos los buques	5,3	14,4	7,8	15,4	57,1	18,1	18,1
	Buques tanque	3,2	23,1	14,1	8,8	50,9	16,8	16,5
	De carga general	7,3	17,1	5,0	15,8	54,8	17,5	17,4
	Cargueros	3,5	4,5	6,6	15,3	70,0	20,2	20,1
	Portacontenedores	6,0	25,0	18,4	28,2	22,4	14,1	14,5
	Todos los demás	3,7	9,7	6,0	15,5	65,2	19,4	19,4
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	20,0	15,8	11,3	17,7	35,2	14,1	14,2
	Buques tanque	22,6	17,7	12,2	10,9	36,5	13,6	13,3
	De carga general	21,5	18,3	13,8	23,8	22,7	12,7	12,9
	Cargueros	6,2	6,7	7,0	18,9	61,3	19,0	19,3
	Portacontenedores	37,8	23,3	6,4	12,6	19,9	10,0	9,1
	Todos los demás	14,5	9,2	9,6	20,6	46,2	16,4	16,9

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Para calcular la edad media se ha supuesto que las edades de los buques están uniformemente distribuidas entre los límites inferior y superior de cada grupo de edad. Para los buques de 20 años o más se ha supuesto que el punto medio es 23,5 años.

44. Por grupos de países, las principales naciones de libre matrícula siguieron teniendo los buques de edad más baja (13,5 años en 2000 frente a 13,7 en 1999), al observarse una tendencia creciente a abanderar buques nuevos en ellos. Los países desarrollados de economía de mercado también mantuvieron una baja edad media de su flota con 13,6 años en 2000 frente a los 13,8 de 1999. En ese grupo, la edad media de los portacontenedores se incrementó en un año hasta 10,2 en 2000, frente a 9,2 años en 1999. La edad media de todos los buques registrados en los países en desarrollo (sin contar a los principales países de libre matrícula) disminuyó ligeramente en 2000 a 14,1 años en comparación con los 14,2 de 1999. En ese grupo, la edad media de los graneleros casi duplicó la de los portacontenedores. La edad media del tonelaje registrado en los países socialistas de Asia se mantuvo en 18,1 años en 2000. Los países de Europa central y oriental siguieron contando con la flota más vieja (18,6 años en 2000 frente a 19,0 en 1999), representando los buques construidos hace más de 15 años alrededor de los tres cuartos de la flota total y siendo los petroleros los de más edad con 19,7 años.

La entrega de buques nuevos

45. El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto nunca registrado, con unas entregas que ascendieron a 44,4 millones de TPM en 2000 (véase el cuadro 9), y supusieron un incremento del orden del 10% respecto de las cifras de 1999. El número total de buques entregados pasó a 1.544 unidades desde las 940 de 1999. Esa elevada cifra siguió correspondiendo sobre todo a petroleros con un total de 21,0 millones de TPM, un 10% más que el nivel de 1999. Otro rasgo característico fue que en 2000 hubo un mayor volumen de grandes petroleros entregados que en el año anterior, con un tonelaje medio de peso muerto de 134.600 frente a 118.600 en 1999. En el sector de buques de carga seca, el número de nuevas construcciones disminuyó ligeramente a 193 unidades en 2000 desde las 195 de 1999, mientras que el tonelaje total aumentó a 13,4 millones desde 13,0 millones, manteniéndose las TPM por buque en 66.000. Las construcciones nuevas de otros tipos de buque, como graneleros y portacontenedores, aumentaron tanto en número y en tonelaje a 1.195 unidades y 10,0 millones de TPM en 2000.

CUADRO 9

Entregas de buques nuevos en los años que se indican

Año	Buques tanque ^a		Cargueros mixtos ^a		Graneleros de carga seca ^a		Otros ^b		Total	
	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,2	786	18,4
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,3	950	24,6
1990	81	8,7	0	0	119	9,6	523	4,4	723	22,8
1995	83	10,9	0	0	254	15,4	672	7,4	1 009	33,7
1996	98	11,6	3	0,3	268	17,5	713	8,7	1 082	38,2
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1 067	36,8
1998	120	12,6	0	0	217	11,6	704	11,1	1 041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000 ^c	156	21,0	0	0	193	13,4	1 195	10,0	1 544	44,4

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review 2000.

^a Buques de más de 10.000 TPM

^b Cargueros para navegación de altura de más de 1.000 toneladas de registro bruto (TRB)

^c Cifras provisionales.

Desguace de buques

46. En los cuadros 10, 11 y 12 se recogen las tendencias del tonelaje, tipos y edad media de los buques desguazados. En 2000, el tonelaje total vendido para desguace se contrajo sustancialmente en un 27,7% desde las cifras del año anterior hasta 22,2 millones de TPM, que representaron 2,7% del peso muerto total mundial, frente a 3,8% en 1999. La mayor parte de los desguaces correspondió a petroleros. Con todo, las ventas de éstos con tal fin se redujeron de modo apreciable en 19,2% para cifrarse en 13,5 millones de TPM, por causa del alza de los fletes que detuvo las ventas durante el segundo semestre. Las ventas de superpetroleros y grandes petroleros disminuyeron desde 35 unidades en 1999 a 30 en 2000. Las de petroleros de dimensiones Suezmax también disminuyeron desde 27 unidades en 1999 a 18 en 2000 y las de aquéllos de tamaño Aframax descendieron de 26 a 20. En la categoría de los petroleros de menor tamaño ocurrió lo contrario pues en 1999 se vendieron para desguace 25 buques y en 2000 51. Por causa de los menores desguaces, la edad media de los petroleros vendidos para tal fin aumentó un poco desde 26,2 años en 1999 a 26,9 en 2000. Los buques de carga seca vendidos para desguace también se redujeron casi a la mitad con únicamente 4,6 millones de TPM en 2000 desde los 9,7 millones de 1999. También bajaron los desguaces de los graneleros de todo tamaño. La edad media de todos los buques de carga seca desguazados fue de 25,9 años en 2000, ligeramente superior a la del año anterior. Otros tipos de buque también cuentan con una vida comercial parecida: los portacontenedores vendidos en 2000 a los desguazadores tenían una edad media de 25,7 años y los graneleros 27,3 años.

CUADRO 10

Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1996 a 2000

Tonelaje desguazado	1990	1996	1997	1998	1999	2000
Ventas para desguace (en millones de TPM)	16,9	18,1	14,8	25,2	30,7	22,2
Desguaces en porcentaje de la flota mundial total	2,4	2,4	1,9	3,2	3,9	2,7

Fuentes: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review, varios números; y Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

CUADRO 11

Ventas para desguace comunicadas de 1996 a 2000 por tipos de buques
(millones de TPM y porcentajes)

<i>Tipos de buque</i>	<i>Millones de TPM</i>					<i>Porcentajes</i>				
	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Buques tanque	6,6	3,6	7,4	16,7	13,5	36,1	24,2	29,4	54,2	60,9
Cargueros mixtos	1,9	0,4	1,4	1,1	1,0	10,3	2,9	5,7	3,7	4,3
Graneleros de carga secas	7,6	8,2	12,8	9,7	4,6	42,1	55,1	50,9	31,5	20,8
Otros	2,1	2,6	3,5	3,3	3,1	11,5	17,9	14,0	10,6	14,0
Total	18,1	14,8	25,2	30,7	22,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review, varios números.

CUADRO 12

Edad media del tonelaje desguazado desde 1996 a 2000, por tipos de buques^a
(años)

<i>Año</i>	<i>Buques tanque</i>	<i>Graneleros de carga seca</i>	<i>Buques portacontenedores</i>	<i>Cargueros</i>
1996	26,0	24,3	26,2	27,8
1997	28,2	25,3	22,8	26,9
1998	28,2	25,2	25,5	26,7
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (Brema), Shipping Statistics, 2000, Nos. 1 y 2.

^a Buques de 300 TRB o más.

B. PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

Distribución del tonelaje total por grupos de países

47. La flota mundial total siguió aumentando en 2000, con un incremento de 1,2% y un volumen de 808,4 millones de TPM (véanse el cuadro 13 y el gráfico 5). El tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado registró un exiguo crecimiento de 0,2 millones de TPM para situarse en 203,4 millones. Los principales países de libre matrícula experimentaron en ese año un aumento sustancial de 7,5 millones de TPM equivalente a 1,9% y alcanzaron la cifra récord de 392,2 millones de TPM. Aproximadamente dos tercios de los propietarios efectivos de esas flotas pertenecen a países desarrollados de economía de mercado y el resto a países en desarrollo. La parte de estos últimos, sin embargo, ha seguido aumentando. El tonelaje abanderado en ellos en el año 2000 creció sustancialmente en 3,4 millones de TPM o 2,2% para alcanzar 157,0 millones de TPM. Este incremento fue el resultado de las inversiones hechas por propietarios de países en desarrollo asiáticos, cuyas flotas aumentaron en 3,5 millones de TPM o 3,1% hasta 115,7 millones de TPM, representando el 73,7% de la flota total de los países en desarrollo. La flota de los países en desarrollo de América creció en 0,2 millones de TPM y se situó en 34,1 millones, mientras la de los países en desarrollo africanos disminuyó en 0,1 millones para suponer 6,0 millones de TPM. La flota de los países en desarrollo de Europa registró un pequeño descenso de 0,2 millones de TPM mientras que el pequeño tonelaje de los países en desarrollo de Oceanía se mantuvo estable en 0,2 millones de TPM. La parte de los países socialistas de Asia y la de los países de Europa central y oriental en la flota mundial total presentaron movimientos contrapuestos en 2000, con un aumento de la primera de 0,3 millones de TPM y un descenso de la segunda de 2,0 millones.

CUADRO 13

Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 1999, 2000 y 2001^a

(cifras de comienzos de año)

<i>Pabellones de matrícula por grupos de países</i>	<i>Tonelaje y porcentajes^b en millones de TPM</i>				
	<i>1980^c</i>	<i>1990^d</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Total mundial	682,8	658,4	788,7	799,0	808,4
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	350,1	219,0	202,6	203,2	203,4
	<i>51,3</i>	<i>33,3</i>	<i>25,7</i>	<i>25,4</i>	<i>25,2</i>
Principales países de libre matrícula	212,6	224,6	376,8	384,7	392,2
	<i>31,1</i>	<i>34,1</i>	<i>47,8</i>	<i>48,1</i>	<i>48,5</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	37,8	44,3	20,7	18,3	16,3
	<i>5,5</i>	<i>6,7</i>	<i>2,6</i>	<i>2,3</i>	<i>2,0</i>
Países socialistas de Asia	10,9	22,1	26,0	25,8	26,1
	<i>1,6</i>	<i>3,4</i>	<i>3,3</i>	<i>3,2</i>	<i>3,2</i>
Países en desarrollo	68,4	139,7	150,8	153,6	157,0
	<i>10,0</i>	<i>21,2</i>	<i>19,1</i>	<i>19,2</i>	<i>19,4</i>
<i>de los cuales en:</i>					
África	7,2	7,3	6,3	6,1	6,0
América	21,8	25,5	34,5	33,9	34,1
Asia	39,1	89,5	108,5	112,2	115,7
Europa	0,2	13,8	1,3	1,2	1,0
Oceanía	0,1	3,6	0,2	0,2	0,2
Otros países y buques no asignados	3,0	8,7	11,8	13,4	13,4
	<i>0,4</i>	<i>1,3</i>	<i>1,5</i>	<i>1,7</i>	<i>1,7</i>

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que en 2000 tenían, respectivamente, 4,3, 1,9 y 1,8 millones de TPM.

^b Los porcentajes figuran en cursiva

^c Cifra de mediados de año

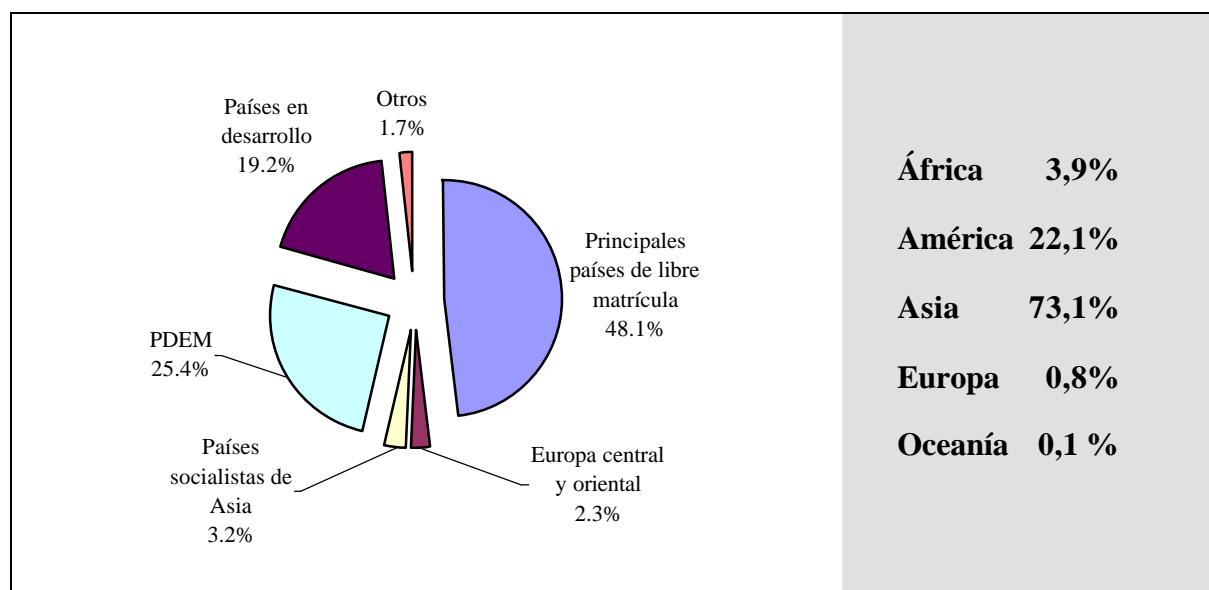
^d Cifra de final de año

Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y grupos de países

48. En el cuadro 14 figuran datos más detallados sobre la distribución de la flota por tipos de buque y grupos de países en 1970, 1980, 1990, 1998, 1999 y 2000. La parte de los petroleros y de los graneleros en la flota mundial total se mantuvo bastante estable en 2000 en comparación con 1999. En los primeros hubo un pequeño descenso a 35,3%, mientras los segundos aumentaron su proporción a 34,8%. Los cambios fueron más patentes en los cargueros cuya parte de la flota mundial disminuyó a 12,7% y en los portacontenedores que aumentaron la suya a 8,6%. Los demás tipos de buque vieron reducir su proporción a 8,6%. En el sector de los petroleros, la parte de los países desarrollados de economía de mercado disminuyó muy poco a 30,0% en 2000 desde 30,5% en 1999. En cambio, la de los países de libre matrícula aumentó ligeramente a 50,8%, frente al 50,2% del año anterior. Estas fluctuaciones tan pequeñas en ambos grupos de países siguen reflejando la ininterrumpida tendencia, sobre todo en el caso de los propietarios de países desarrollados de economía de mercado, a abanderar los petroleros en pabellones de conveniencia. La parte de los países en desarrollo fue estable en 2000 con 16,1%, lo que supuso una caída muy pequeña respecto del año anterior. También la proporción de los países en desarrollo se mantuvo invariable en 2000, con un 12,9% de la flota mundial de petroleros.

GRÁFICO 5

Tonelaje mundial por grupos de países, al 1° de enero de 2001
(distribución en porcentaje de TPM)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de los Servicios de Información Marítima de Lloyd's (Londres).

CUADRO 14

Distribución del tonelaje mundial por tipos de buques y por grupos de países, 1970, 1980, 1990 (al 1° de julio), 1998, 1999 y 2000 (al 31 de diciembre)^a

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^b	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^c
Total mundial	1970	326,1	100,0	39,4	20,2	30,2	0,9	9,3
	1980	682,8	100,0	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	658,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	1998	788,7	100,0	35,6	34,9	13,1	7,8	8,6
	1999	799,0	100,0	35,5	34,5	13,0	8,0	9,0
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
Países desarrollados de economía de mercado	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	51,3	52,5	52,7	43,4	74,3	50,4
	1990	219,0	33,3	37,3	29,5	23,1	46,5	45,2
	1998	202,6	25,4	29,8	18,1	19,6	37,1	38,7
	1999	203,2	25,4	30,5	17,0	19,2	34,6	38,6
	2000	203,4	25,2	30,0	16,9	19,6	34,4	37,6
Países de libre matrícula	1970	70,3	21,6	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
	1980	212,5	31,1	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
	1990	224,6	34,1	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
	1998	376,8	47,2	51,2	53,5	37,0	38,6	35,1
	1999	384,7	48,1	50,2	54,9	37,7	39,8	36,6

Año	Total en TPM		Petroleros	Grane- leros ^b	Buques de carga general	Buques porta- contenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^c
	2000	392,2						48,5
Europa central y oriental	1970	20,5	6,2	4,6	2,1	12,0	-	28,8
	1980	37,8	5,5	2,8	4,2	12,3	2,9	19,2
	1990	44,3	6,7	3,2	6,1	15,5	3,2	10,9
	1998	20,7	2,6	1,2	2,2	7,3	0,7	4,8
	1999	18,3	2,3	1,0	1,8	6,7	0,7	4,4
	2000	16,3	2,0	1,0	1,4	6,3	0,6	3,7
Países socialistas de Asia	1970	1,2	0,4	0,1	-	1,1	-	0,3
	1980	10,9	1,6	0,6	1,6	4,7	0,1	1,3
	1990	22,1	3,4	1,1	3,6	8,5	4,2	2,2
	1998	25,9	3,2	1,2	4,2	7,6	2,7	2,1
	1999	18,3	3,2	1,3	4,1	7,5	2,6	2,0
	2000	26,1	3,2	1,4	4,0	7,6	2,6	1,8
Países en desarrollo	1970	20,5	6,3	4,7	4,3	12,6	-	5,9
	1980	68,4	10,0	7,7	9,2	17,6	7,6	12,0
	1990	139,7	21,2	16,3	25,6	26,2	16,0	17,4
	1998	150,8	18,9	15,9	20,1	26,7	17,3	18,5
	1999	153,6	19,2	16,2	20,1	26,5	18,8	17,5
	2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3
<i>de los cuales en:</i>								
África	1970	1,1	0,3	0,2	-	1,3	-	0,7
	1980	7,1	1,0	1,1	0,1	2,3	„	2,1
	1990	7,3	1,1	1,0	0,5	2,3	0,2	2,9
	1998	6,3	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,8
	1999	6,0	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,7
	2000	6,0	0,7	0,5	0,4	1,7	0,2	1,8
América	1970	8,7	2,7	2,8	1,4	4,3	-	2,5
	1980	21,8	3,2	2,3	3,3	5,6	0,1	3,7
	1990	25,5	3,9	3,0	3,8	6,2	1,4	4,7
	1998	34,5	4,3	3,1	3,7	9,5	3,8	5,3
	1999	33,9	4,2	2,7	3,5	9,5	4,7	4,8
	2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
Asia	1970	10,7	3,3	1,7	2,9	6,9	-	2,6
	1980	39,1	5,7	4,3	5,7	9,8	2,7	5,7
	1990	89,5	13,6	10,7	17,6	13,7	13,5	9,1
	1998	108,5	13,6	12,1	15,6	15,3	13,0	11,2
	1999	112,2	14,0	12,9	15,7	15,2	13,6	10,9
	2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^b	Buques de carga general	Buques portacontenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^c
Europa	1970	-	-	-	-	-	-	
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	1998	1,3	0,2	-	0,3	0,2	0,2	-
	1999	1,2	0,2	-	0,3	0,2	0,2	-
	2000	1,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
Oceanía	1970	-	-	-	-	-	-	
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	1998	0,2	-	-	„	0,1	„	0,1
	1999	0,2	-	-	„	0,1	„	0,1
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Otros países y buques no asignados	1970	1,7	0,5	0,3	0,3	1,1	-	0,1
	1980	3,0	0,4	0,2	0,6	0,9	1,6	0,1
	1990	8,7	1,3	0,5	2,0	0,5	9,0	0,1
	1998	11,8	1,5	0,7	1,9	1,8	3,7	0,8
	1999	13,4	1,7	0,8	2,1	2,4	3,5	0,9
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres). Véase el anexo III b) para más detalles.

^a Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

^b Mineraleros y graneleros, incluidos los mineraleros/petroleros y mineraleros, graneleros/petroleros

^c Los porcentajes de 1970 se calcularon con arreglo a las TRB

49. En el sector de los graneleros, la parte del tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado en la flota mundial total siguió disminuyendo y se cifró en 16,9% en 2000, que suponía un tercio del porcentaje de 1980 (52,7). Los principales países de libre matrícula siguieron aumentando su parte, con 55,0% en 2000 frente a 54,9 en 1999. La proporción que corresponde a los países en desarrollo se incrementó en 2000 a 20,7%, por causa del mayor porcentaje de los países en desarrollo de Asia que en ese año alcanzó el 16,5% (15,7 en el año anterior). La evolución de la flota de cargueros de los tres principales grupos de países fue similar a la del sector de los graneleros. La parte de los países en desarrollo en aquella flota continuó aumentando y ahora representa 27,1%, que es la más alta de todas las que corresponden a ese grupo de países en los cinco tipos principales de buque.

50. Los países desarrollados de economía de mercado (PDEM) redujeron ligeramente su parte del tonelaje en peso muerto de los portacontenedores a 34,4% en 2000. Por el contrario, la proporción que corresponde a los principales países de libre matrícula siguió aumentando, con un 40,6% en 2000, del que aproximadamente dos tercios eran portacontenedores con propietarios efectivos en los PDEM. La parte de los países en desarrollo disminuyó ligeramente a 18,7%, porcentaje del que 13,3 puntos correspondían a países en desarrollo de Asia.

Estructura de la flota de los principales grupos de países

51. El cuadro 15 presenta datos sobre la estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2001. El tonelaje de los petroleros de los países desarrollados de economía de mercado descendió en 2000 en 0,9 millones de TPM para suponer el 42,1% de la flota total del grupo

desde un 42,6% en el año anterior. Sus graneleros aumentaron en 0,6 millones de TPM a 23,4% desde 23,1 en 1999. La parte de cargueros y portacontenedores aumentó un poco a 9,9 y 11,7% respectivamente frente a 9,8 y 10,8% en 1999. Los principales países de libre matrícula incrementaron sus flotas totales sustancialmente en 7,5 millones de TPM. Una proporción mayor de esas flotas correspondió a los sectores de petroleros y graneleros, representando ambos tipos de buque el 76,5% de su flota en 2000. En ese año el TPM de sus petroleros aumentó en 2,6 millones para cifrarse en el 37,0% de la flota total del grupo (el mismo porcentaje que en 1999), mientras que los graneleros se incrementaron en 2000 en 3,4 millones de TPM a 39,5% frente a 39,4 en el año anterior. Sus cargueros disminuyeron ese mismo año en 1,6 millones de TPM, constituyendo el 9,6% de la flota total del grupo, con un descenso desde el 10,2% de 1999. Su flota de portacontenedores creció en 2000 en 2,8 millones de TPM hasta el 7,2% de su flota total desde 6,6% en 1999.

CUADRO 15

Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2001^a
(en millones de TPM y porcentajes)

	Flota mundial		Países desarrollados de economía de mercado				Países de libre matrícula		Países en desarrollo		Europa central y Países socialistas de Asia	
	M. de TPM	%	M. de TPM	%	M. de TPM	%	M. de TPM	%	M. de TPM	%	M. de TPM	%
Flota total	808,4	100,0	203,4	100,0	392,2	100,0	157,0	100,0	16,3	100,0	26,1	100,0
Petroleros	285,4	35,3	85,7	42,1	145,0	37,0	45,9	29,3	2,8	17,0	3,9	14,9
Graneleros	281,7	34,8	47,6	23,4	155,0	39,5	58,3	37,2	4,0	24,8	11,4	43,5
De carga general	102,7	12,7	20,2	9,9	37,5	9,6	27,8	17,7	6,5	39,8	7,8	29,8
Portacontenedores	69,2	8,6	23,8	11,7	28,1	7,2	12,9	8,2	0,4	2,5	1,8	6,9
Otros buques	69,4	8,6	26,1	12,8	26,5	6,8	12,0	7,6	2,6	15,9	1,3	4,9

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres)

^a Buques de 100 TRB o más, excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

52. En los países en desarrollo, la distribución del tonelaje también se caracterizó por una proporción relativamente alta de graneleros y petroleros, que supusieron 37,2 y 29,3% respectivamente en 2000. En términos absolutos, su tonelaje respectivo en ese año de ambos tipos de buque se mantuvo en 58,3 millones y 45,9 millones de TPM frente a 47,6 y 85,7 millones en los países desarrollados de economía de mercado. La parte de los cargueros en aquel grupo creció en 2000 a 27,8 millones de TPM frente a 27,5 millones en 1999, mientras que los portacontenedores aumentaron en 0,9 millones de TPM para suponer 8,2% en 2000 desde el 7,8% del año anterior. En los países de Europa central y oriental, los cargueros ocupan un lugar relativamente destacado, representando 39,8% en 2000 frente a 37,7% de 1999. Por otra parte, los portacontenedores se han mantenido sin cambios en 0,4 millones de TPM, con una proporción del orden del 2% desde los primeros años del decenio de 1990. Los países socialistas de Asia siguieron teniendo una parte predominante tanto de graneleros como de cargueros. Su tonelaje absoluto y la proporción de esos tipos de buque fueron en 2000 de 11,4 millones de TPM (desde 11,3 millones en 1999) y 43,5% (43,8 en 1999) para los graneleros, mientras que para los cargueros el primero se mantuvo estable en 7,8 millones de TPM y la segunda bajó a 29,8% (30,2 en 1999). En cambio, el tonelaje absoluto de portacontenedores aumentó en 0,1 millones de TPM en 2000 hasta 1,8 millones de TPM, es decir un 6,9% (6,6 en 1999).

C. EL REGISTRO DE BUQUES

Los 35 países y territorios marítimos más importantes

53. En el cuadro 16 figura la clasificación, por lo que hace al peso muerto, de los 35 países y territorios marítimos más importantes. En 2000, entre todos ellos controlaban el 94,8% de la flota mercante mundial (94,2% en 1999). Rumania, que ocupó el lugar 33 en 1999, fue sustituida en 2000 por los Emiratos Árabes Unidos, que pasó a ser el trigésimo tercero. Tailandia, con un tonelaje total de 2,5 millones de TPM, fue el trigésimo quinto en el año 2000 y le correspondió el 0,34% de la flota mundial total. Los cinco mayores países controlaban el 51,7% (50,7 en 1999) y los 10 primeros el 69,6% (67,7 en 1999) del total mundial.

CUADRO 16

Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1º de enero de 2001^a

País de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto			Pabellón extranjero como porcentaje del total	Total como porcentaje de la flota mundial
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional ^a	Pabellón extranjero	Total		
Grecia	785	2 476	1263	43 580 418	99 526 616	143 107 034	69,55	19,09
Japón	781	2 150	933	15 224 574	83 509 376	98 733 950	84,58	13,17
Noruega	907	791	1698	27 733 152	32 307 757	60 040 909	53,81	8,01
Estados Unidos	508	890	1398	9 787 743	34 947 020	44 734 763	78,12	5,97
China	1 617	599	599	22 340 944	18 392 826	40 733 770	45,15	5,43
Hong Kong, China	166	385	551	9 075 158	26 626 413	35 701 571	74,58	4,76
Alemania	467	1 640	1108	7 436 308	25 436 338	32 872 646	77,38	4,39
República de Corea	473	430	903	7 605 469	18 059 750	25 665 219	70,37	3,42
Singapur	476	280	756	12 842 391	7 789 756	20 632 147	37,76	2,75
Reino Unido	407	432	839	8 342 983	10 973 052	19 316 035	56,81	2,58
Taiwán, Provincia china de	162	359	521	7 205 099	11 662 034	18 867 133	61,81	2,52
Dinamarca	418	318	736	7 930 726	10 192 911	18 123 637	56,24	2,42
Federación de Rusia	2 190	349	349	8 566 133	7 499 800	16 065 933	46,68	2,14
Italia	502	129	631	8 712 160	4 503 500	13 215 660	34,08	1,76
India	358	52	410	10 328 310	1 531 518	11 859 828	12,91	1,58
Arabia Saudita	59	69	128	1 050 298	9 447 723	10 498 021	90,00	1,40
Suecia	168	194	362	1 500 375	8 823 918	10 324 293	85,47	1,38
Turquía	452	103	555	7 767 491	1 062 064	8 829 555	12,03	1,18
Brasil	161	19	180	5 603 968	2 192 117	7 796 085	28,12	1,04
Irán, República Islámica del	166	2	168	7 078 901	82 087	7 160 988	1,15	0,96
Suiza	13	233	246	720 514	6 193 870	6 914 384	89,58	0,92
Malasia	240	55	295	5 405 019	1 074 541	6 479 560	16,58	0,86

<i>País de domicilio^b</i>	<i>Número de buques</i>			<i>Tonelaje de peso muerto</i>			<i>Pabellón extranjero como porcentaje del total</i>	<i>Total como porcentaje de la flota mundial</i>
	<i>Pabellón nacional^c</i>	<i>Pabellón extranjero</i>	<i>Total</i>	<i>Pabellón nacional^a</i>	<i>Pabellón extranjero</i>	<i>Total</i>		
Bélgica	22	136	158	131 481	6 340 580	6 472 061	97,97	0,86
Países Bajos	568	202	770	3 589 013	2 692 015	6 281 028	42,86	0,84
Francia	174	91	265	3 416 126	2 124 819	5 540 945	38,35	0,74
Filipinas	328	27	355	4 290 044	607 627	4 897 671	12,41	0,65
Indonesia	494	98	592	3 110 603	1 253 390	4 363 993	28,72	0,58
Canadá	162	87	249	1 006 381	3 033 877	4 040 258	75,09	0,54
España	100	223	323	223 088	3 608 942	3 832 030	94,18	0,51
Kuwait	32	3	35	3 407 022	275 446	3 682 468	7,48	0,49
Australia	56	36	92	1 726 688	1 551 017	3 277 705	47,32	0,44
Ucrania	361	90	451	1 253 445	1 561 572	2 815 017	55,47	0,38
Emiratos Árabes Unidos	42	138	180	479 760	2 154 759	2 634 519	81,79	0,35
Mónaco	0	107	107	0	2 619 934	2 619 934	100,0	0,35
Tailandia	218	49	267	2 066 847	478 195	2 545 042	18,79	0,34
Total (35 países)	4868	4952	9820	2154	33714	36143	63,34	94,8
Total mundial	16 306	14 202	538	282 107 729	467 491 617	749 599 346	62,36	100,0

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Buques de 1.000 TRB o más, excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

^b Se entiende por "país de domicilio" el país en que radica la participación mayoritaria en la flota, es decir, la sede principal de la sociedad matriz. En varios casos es una cuestión de apreciación. Por ejemplo, Grecia figura como país de domicilio con respecto a los buques de propiedad de un titular griego con representación legal en Nueva York, Londres y El Pireo, aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos.

^c Incluidos los buques que enarbolan pabellón nacional pero están matriculados en territorios dependientes o territorios autónomos asociados. En el caso del Reino Unido, los buques de bandera británica se incluyen entre los que enarbolan pabellón nacional, excepto en el caso de las Bermudas (incluidas en el cuadro 17 como país de libre matrícula).

54. En esos países y territorios prosiguió en 2000 la tendencia a abanderar con pabellón extranjero. El tonelaje total así inscrito aumentó ese año a 450,1 millones de TPM, lo que representó el 63,3% de la flota total de los 35 países, frente a 431,2 millones o 62,5% en 1999. Constituye una tendencia reciente el que países y territorios en desarrollo hayan seguido matriculando así sus buques. En 2000, los 13 países y territorios en desarrollo que figuran en el cuadro (incluido Hong Kong, China, pero sin contar a la Provincia china de Taiwán) tenían la mitad de su tonelaje total abanderado en el extranjero. A pesar de esta continua tendencia de ese grupo, en su seno hay diferencias apreciables. Los buques de la Arabia Saudita y de Hong Kong, China, matriculados en otros países ascendieron a 89 y 74% respectivamente, mientras que la República Islámica del Irán, Filipinas y Kuwait se beneficiaron mucho menos de los pabellones de conveniencia, que representaron 1,1, 12,4 y 7,5% respectivamente de sus flotas. Para los países desarrollados de economía de mercado, la parte del tonelaje abanderado en el extranjero se mantuvo en 69,5% en 2000.

Principales registros de matrícula libre

55. La parte de la flota mercante mundial en pabellones extranjeros siguió aumentando a casi el mismo ritmo que en el año anterior. En el cuadro 17 figura la distribución del tonelaje de los siete principales países de libre matrícula por grandes tipos de buque. Las toneladas totales inscritas en 2000 aumentaron moderadamente en 2,5% a 371,3 millones de TPM desde los 362,1 millones del año anterior, en el que se había producido un incremento de 2,1%. Panamá continuó encabezando la lista, con un aumento de su flota en 2000 de 16,5 millones de TPM o 11,3%. La flota de Liberia se contrajo 19,2% como consecuencia de los cambios en las autoridades a las que compete la matriculación y de los posteriores litigios. El tonelaje combinado de ambos países supone el 64,1% del total de los siete principales países de libre matrícula. En 2000, Malta aumentó su flota sustancialmente en 10,3% para situarla en 44,5 millones de TPM mientras que el tonelaje de Bahamas se incrementó en 12,6% a 44,9 millones de TPM. El análisis por tipo de buque indicaba que los graneleros se mantuvieron en el 39,2% del peso muerto total en 2000 frente al 39,4% en 1999, seguidos de los petroleros, cuya parte disminuyó a 37,2% en 2000 desde el 37,6% del año anterior. El tonelaje combinado de ambos tipos de buque representa el 76,3% del peso muerto total. Los cargueros (3.148 unidades) supusieron el 32,3% del número total de buques (33,5% en 1999), en razón de la tendencia de los propietarios a abanderarlos en otros países, seguidos de los graneleros con 2.644 unidades o 27,1% del total

CUADRO 17

Tonnage distribution of major open-registry fleets, ^a as at 1 January 2001

Pabellón	Petroleros		Graneleros		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Otros		Total		Total al 1 de enero de 2000	
	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM
Panamá	441	48 112	1 279	76 231	1 374	12 859	473	14 041	801	11 708	4 368	162 951	4 353	146 393
Liberia	290	34 072	332	20 560	254	4 453	237	7 308	326	8 725	1 439	75 118	1 633	92 988
Bahamas	166	24 895	140	8 335	481	6 892	50	1 454	281	3 295	1 118	44 871	1 095	39 841
Malta	288	20 003	425	17 636	503	4 796	48	912	87	1 150	1 351	44 497	1 313	40 343
Chipre	127	6 894	420	18 137	488	4 658	113	2 544	91	1 079	1 239	33 312	1 325	32 697
Bermudas	19	4 083	28	3 699	26	316	16	459	29	564	118	9 121	111	7 860
Vanuatu	1	5	20	802	22	280	1	29	70	329	114	1 445	128	1 938
Total	1 332	138 064	2 644	145 400	3 148	34 254	938	26 747	1 685	26 850	9 747	371 315	9 958	362 060
Total al 1.1.2000	1 407	136 285	2 678	142 574	3 333	35 715	872	23 559	1 668	23 927	9 958	362 060		

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Buques de 1.000 TPM o más: este cuadro no es completamente comparable con los cuadros 13 y 15, que toman como base los buques de 100 TRB o más.

Nacionalidad de los buques

56. El cuadro 18 muestra la participación de nacionales en las matrículas libres e internacionales más importantes. Los datos comparan el tonelaje total inscrito en algunos países con el tonelaje propiedad de nacionales de esos países y del registrado en ellos. La parte del tonelaje propiedad de nacionales de los países de libre matrícula es mínima o nula, mientras que la propiedad de nacionales de los dos países de matrícula internacional fue casi del 85% y de 99,2%. Esos dos países (Noruega y Dinamarca) figuraron en el año 2000 en los lugares tercero y duodécimo de los 35 países marítimos más importantes.

CUADRO 18

Tonelaje de propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula e inscrito en dicho país dentro de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1º de enero de 2001
(miles de TPM)

<i>País o territorio de matrícula</i>	<i>Tonelaje total inscrito en el país de matrícula</i>	<i>Tonelaje de propiedad de nacionales del país de matrícula e inscrito en dicho país</i>	<i>Porcentaje del tonelaje total inscrito que es propiedad de nacionales</i>
Panamá	162 321	0	0,0
Liberia	75 156	0	0,0
Bahamas	44 871	226	0,5
Malta	44 497	48	0,1
Chipre	33 312	792	2,4
Noruega (NIS)	28 062	23 842	85,0
Bermudas	9 122	0	0,0
Dinamarca (DISS)	7 617	7 559	99,2
Vanuatu	1 444	0	0,0

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres)

^a Buques de 1.000 TRB o más: este cuadro no es completamente comparable con los cuadros 13 y 15, que toman como base los buques de 100 TRB o más.

57. En el cuadro 19 figura la verdadera nacionalidad de los buques abanderados en los siete principales países de libre matrícula. Del tonelaje total así registrado en el año 2000 correspondió a 22 países o territorios el 92,3% del total. Ese porcentaje fue ligeramente superior al de 1999. Sin embargo, Finlandia, que había figurado en vigésimo segundo lugar en 1999, fue sustituida por Australia. La propiedad se concentró en 10 países o territorios, que controlan el 80,6% del peso muerto de los buques abanderados en los siete principales países de libre matrícula, frente al 78,5% del año anterior. Del mismo modo, los primeros cinco países o territorios controlan el 63,1% (60,6 en 1999). Grecia figuró en primer lugar en 2000 por séptimo año consecutivo con la mayor proporción (24,3%) de la flota de esos siete países. En ese mismo año, este país también tenía la mayor propiedad de tonelaje abanderado en el extranjero, con 99,5 millones de TPM o 19,7% del total mundial matriculado en otros países, seguido del Japón con 83,5 millones de TPM o 16,5% del tonelaje total. El tonelaje que tienen conjuntamente ambos países abanderado en el extranjero representó 36,2% del total mundial registrado de esa forma.

CUADRO 19

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2001

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre			Bermudas			Vanuatu			Total parcial			Total de la flota de pabellón extranjero	
	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM
Grecia	545	19 076	11,7	154	10 928	14,5	174	8 549	19,1	638	27 800	62,5	656	23 753	71,3	1	95	1,0	1	70	4,8	2 169	90 271	24,3	2 476	99 527
Japón	1 705	69 311	42,5	126	5 274	7,0	32	664	1,5	3	435	1,0	22	294	0,9	0	0	0,0	26	640	44,3	1 914	76 618	20,6	2 150	83 509
Noruega	100	4 536	2,8	124	6 136	8,2	236	9 838	21,9	70	3 989	9,0	35	313	0,9	3	41	0,4	0	0	0,0	568	24 853	6,7	1 361	56 150
Estados Unidos	138	2 961	1,8	143	6 579	8,8	181	10 961	24,4	9	579	1,3	5	28	0,1	18	575	6,3	51	161	11,1	545	21 844	5,9	890	34 947
Hong Kong, China	207	16 405	10,1	42	2 358	3,1	8	792	1,8	9	649	1,5	2	37	0,1	6	635	7,0	1	49	3,4	275	20 925	5,6	385	26 627
República de Corea	344	16 092	9,9	10	1 304	1,7	0	0	0,0	3	25	0,1	4	115	0,3	0	0	0,0	0	0	0,0	361	17 536	4,7	430	18 060
Alemania	27	572	0,4	391	11 787	15,7	15	105	0,2	45	681	1,5	214	3 672	11,0	2	76	0,8	0	0	0,0	694	16 893	4,5	1 640	25 437
China	254	9 008	5,5	60	2 988	4,0	0	0	0,0	14	336	0,8	16	216	0,6	0	0	0,0	0	0	0,0	344	12 548	3,4	599	18 393
Dinamarca	16	326	0,2	9	189	0,3	39	398	0,9	7	25	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	71	938	0,3	708	17 774
Reino Unido	55	601	0,4	28	894	1,2	126	1 685	3,8	2	74	0,2	6	42	0,1	40	3 689	40,4	0	0	0,0	257	6 985	1,9	521	16 550
Taiwán, Provincia china de	287	8 348	5,1	20	957	1,3	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	307	9 305	2,5	359	11 662
Arabia Saudita	8	167	0,1	22	6 631	8,8	10	2 215	4,9	0	0	0,0	0	0	0,0	4	47	0,5	0	0	0,0	44	9 060	2,4	69	9 448
Suecia	6	630	0,4	15	1 356	1,8	22	1 052	2,3	0	0	0,0	0	0	0,0	13	2 947	32,3	0	0	0,0	56	5 985	1,6	194	8 824
Singapur	83	2 041	1,3	30	2 944	3,9	10	642	1,4	0	0	0,0	1	30	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	124	5 657	1,5	280	7 790
Federación de Rusia	16	73	0,0	67	4 524	6,0	5	11	0,0	98	953	2,1	84	1 535	4,6	0	0	0,0	0	0	0,0	270	7 096	1,9	349	7 500
Bélgica	4	545	0,3	6	1 043	1,4	15	685	1,5	2	53	0,1	4	65	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	31	2 391	0,6	136	6 341
Suiza	92	2 626	1,6	17	723	1,0	6	414	0,9	62	1 549	3,5	4	53	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	181	5 365	1,4	233	6 194
Francia	4	401	0,2	0	0	0,0	22	401	0,9	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	26	802	0,2	168	5 095
Italia	11	252	0,2	10	712	0,9	13	649	1,4	48	1 480	3,3	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	82	3 093	0,8	129	4 504
España	50	347	0,2	1	94	0,1	8	827	1,8	0	0	0,0	9	142	0,4	0	0	0,0	0	0	0,0	68	1 410	0,4	223	3 609
Mónaco	12	433	0,3	13	611	0,8	37	691	1,5	18	416	0,9	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	80	2 151	0,6	70	1 928
Australia	8	473	0,3	3	496	0,7	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	2	134	1,5	0	0	0,0	13	1 103	0,3	36	1 551
Total parcial	3 972	155 224	95,3	1 291	68 528	91,2	959	40 579	90,4	1 028	39 044	87,7	1 062	30 295	90,9	89	8 239	90,3	79	920	63,7	8 480	342 829	92,3	13 406	471 420
Otros	396	7 727	4,7	148	6 590	8,8	159	4 292	9,6	323	5 453	12,3	177	3 017	9,1	29	882	9,7	35	525	36,3	1 267	28 486	7,7	1 115	34 162
Total	4 368	162 951	100,0	1 439	75 118	100,0	1 118	44 871	100,0	1 351	44 497	100,0	1 239	33 312	100,0	118	9 121	100,0	114	1 445	100,0	9 747	371 315	100,0	14 521	505 582

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

Los pedidos de buques nuevos

58. En el año 2000 se cerraron contratos para la construcción de buques de los seis grandes tipos por un total de 80,1 millones de TPM, lo que supuso un incremento de 61,5% en comparación con los contratos de 1999 (véase el cuadro 20). En el sector de los petroleros cundió el optimismo con 447 unidades por un total de 41,8 millones de TPM encargadas en 2000, frente a 206 unidades con 16,8 millones de TPM en 1999. Los pedidos en 2000 de graneleros de nueva construcción se mantuvieron casi constantes en 355 unidades con 20,5 millones de TPM.

59. Los pedidos de portacontenedores nuevos siguieron aumentando sustancialmente, duplicando con creces las 375 unidades y los 14,9 millones de TPM del año 2000 las 170 unidades y los 7,2 millones de TPM de 1999. Esos nuevos tonelajes continuaron reflejando la tendencia reciente hacia portacontenedores de dimensiones superiores a las que permite el Canal de Panamá. Los pedidos de cargueros nuevos casi se duplicaron en 2000 a 255 buques con 2,5 millones de TPM desde las 162 unidades y 1,3 millones de 1999. Por otra parte, los pedidos de transbordadores/buques de pasaje aumentaron en 20 unidades hasta un total de 136, pero su tonelaje disminuyó a 308.000 TPM en 2000 desde las 348.000 del año anterior.

La cartera de pedidos

60. En el cuadro 21 figura el tonelaje mundial encargado por grupos de países de matrícula y por tipos principales de buque. Ese tonelaje se mantenía a comienzos del 2001 en 100,5 millones de TPM, con un incremento considerable de 20,3% respecto del año anterior. Los pedidos de los países desarrollados de economía de mercado ascendieron a 36,8 millones de TPM, lo que suponía el 36,6% del total mundial encargado, frente a 26,6 millones de TPM o 31,8% a comienzos del año 2000. Los principales países de libre matrícula tenían pedidos que suponían 48,1 millones de TPM o 47,8% del tonelaje mundial, en comparación con 41,4 millones de TPM o 49,5% a comienzos del año anterior. La parte de los países de Europa central y oriental siguió disminuyendo en 2000 a 0,5 millones de TPM o 0,5% del total mundial encargado, si bien la parte de los países socialistas de Asia se duplicó con creces en 2000, terminando el año con 5,4 millones de TPM o 5,4% de todos los pedidos mundiales frente a 2,1 millones de TPM o 2,5% a finales de 1999.

61. La parte de los países en desarrollo disminuyó apreciablemente a 8,6 millones de TPM u 8,6% del tonelaje mundial total encargado a comienzos del año 2001, frente a 10,5 millones de TPM o 12,6% en 2000. Los pedidos de los países en desarrollo de Asia disminuyeron de manera sustancial en 1,8 millones de TPM a 7,6 millones de TPM a comienzos de 2001, lo que suponía el 88,1% del tonelaje total encargado por países en desarrollo. También se registró un descenso en los pedidos de buques nuevos por países africanos a 97.000 TPM a comienzos de 2001, mientras que los países en desarrollo de América se mantuvieron casi sin cambios con 916.000 TPM.

62. En el año 2000, los pedidos de petroleros aumentaron 9,1% a 40,3 millones de TPM, que supusieron el 40,0% del total mundial encargado. Los países en desarrollo hicieron pedidos de 5,2 millones de TPM, que representaron 12,9% del total, y de los que correspondieron a los países en desarrollo de Asia 4,9 millones de TPM o 93,6% del total de los países en desarrollo. Los graneleros encargados a comienzos de 2001 aumentaron sustancialmente en 27,2% hasta 31,2 millones de TPM que supusieron 31,0% de los pedidos mundiales. En ese tipo de buque, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula representaban 22,6 y 62,6%, con una parte conjunta de más del 85%. El volumen de los portacontenedores encargados también aumentó mucho en 2000 en un 62,0% a 16,1 millones de TPM a finales de año, lo que suponía el 16,0% del total mundial. En los pedidos de portacontenedores correspondieron al grupo de países desarrollados de economía de mercado y al de los principales países de libre matrícula sendos porcentajes de más del 40%. Los portacontenedores encargados por países en desarrollo aumentaron desde 1,0 millones de TPM a comienzos del 2000 a 1,3 millones a principios de 2001, que suponían 8% del total. Los países en desarrollo de Asia hicieron pedidos de 1,2 millones de TPM o 95,1% del total de los de los países en desarrollo.

CUADRO 20

Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques ^a de 1990 a 2000 y en 2001

(Número de buques y miles de TPM)

Año	Buques tanque		Graneleros		Cargueros mixtos		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Buques de pasaje/transbordadores		Total ^b	
	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM
1990	338	25 876	93	3 640	24	2 726	310	2 090	124	3 073	93	119	982	37 524
1991	308	19 871	148	11 836	4	322	167	877	66	1 796	84	90	777	34 793
1992	206	10 050	126	7 261	0	0	225	1 402	127	3 227	114	91	798	22 031
1993	267	17 327	299	18 303	1	83	261	2 102	182	5 057	122	163	1 132	43 035
1994	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
1995	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
1996	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
1997	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
1998	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
1999	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
2000														
Enero	17	1 337	33	2 095	-	-	16	84	18	964	20	20	104	4 440
Febrero	12	786	36	2 983	-	-	17	130	35	2 128	7	18	107	6 167
Marzo	33	2 366	29	1 110	-	-	10	64	19	930	6	7	97	4 477
Abril	36	2 746	28	1 320	-	-	8	164	14	748	7	27	93	5 005
Mayo	33	4 031	26	1 229	-	-	3	40	27	1 168	3	25	92	6 493
Junio	56	6 047	34	1 891	-	-	22	301	46	1 892	10	22	168	10 120
Julio	43	4 081	45	2 647	-	-	25	198	36	1 582	15	22	164	8 707
Agosto	43	3 992	21	1 349	-	-	11	128	26	685	6	35	107	6 291
Septiembre	31	2 983	10	587	-	-	15	195	42	1 260	13	33	111	5 058
Octubre	34	3 863	37	2 577	-	-	39	325	28	1 126	20	17	158	7 908
Noviembre	49	3 171	13	529	-	-	20	175	19	832	2	12	103	4 719
Diciembre	59	6 462	32	1 764	-	-	69	730	63	1 710	27	70	250	10 736
Total 2000	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
2001														
Enero	40	2 878	16	430	-	-	9	131	29	890	4	2	98	4 331
Febrero	27	2 034	4	202	-	-	5	75	15	647	1	5	52	2 963
Marzo	43	2 852	3	395	-	-	6	60	19	464	7	9	81	3 780
Abril	35	2 228	22	1 281	-	-	9	92	29	1 299	7	1	102	4 901
Mayo	49	4 292	6	653	-	-	8	65	14	648	10	6	87	5 667
Junio	59	3 896	16	863	-	-	8	80	17	705	12	2	112	5 546
Julio	68	4 730	35	2 378	-	-	28	272	9	175	7	8	171	7 563

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Shipping Statistics and Market Review, 2001, Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (Brema), Nos. 1 y 2.

^a Buques de 300 TRB o más

^b En ese total no quedan comprendidos los datos relativos a los contratos para la construcción de buques de otros tipos.

CUADRO 21
Tonelaje mundial encargado al 1° de enero de 2001
(En miles de TPM)

Grupos de países de matrícula	Total	Buques tanque	Graneleros	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
Total mundial	100 513	40 328	31 208	3 966	16 140	8 870
Países desarrollados de economía de mercado	36 782	16 341	7 064	1 751	6 840	4 785
Principales países de libre matrícula	48 101	16 891	19 523	1 663	7 218	2 806
Países de Europa central y oriental	554	207	63	183	-	102
Países socialistas de Asia	5 381	1 504	2 872	112	674	218
Total de países en desarrollo	8 565	5 197	999	176	1 266	926
<i>de los cuales en:</i>						
África	97	3	82	4	-	7
América	916	329	154	144	61	228
Asia	7 550	4 865	762	28	1 205	691
Europa ^a	”	”	”	”	”	”
Oceanía	1	-	-	1	-	-
Tonelaje no asignado	1 129	188	687	80	141	33

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Datos no comunicados.

Los precios de buques nuevos y de segunda mano

63. El cuadro 22 indica los precios por tipos principales de los buques nuevos. En 2000 esos precios subieron bastante respecto de los del año anterior para casi todos los tipos y tamaños. Las alzas de precios fueron más pronunciadas en el caso de petroleros y cargueros y reflejaron la saturación progresiva de la capacidad de los astilleros. A mediados de año, las entregas se habían aplazado hasta el 2003 en muchos de ellos. Los constructores de la República de Corea fueron capaces de ofrecer precios atractivos gracias a reestructuraciones empresariales y de la deuda, menores costos laborales y tipos de cambio ventajosos, haciéndose así con casi la mitad de los pedidos mundiales. Los precios de los astilleros japoneses se vieron perjudicados por una moneda sobrevalorada y en consecuencia registraron una reducción de su parte de mercado. Los precios de los constructores chinos siguieron siendo competitivos gracias a las medidas adoptadas para mejorar la productividad aunque los plazos de producción continuaban siendo más largos que en otros astilleros. Los precios más altos de la construcción naval europea no desalentaron los pedidos por la saturación de los astilleros asiáticos y porque terminaron las subvenciones de la Unión Europea el 31 de diciembre de 2000. El análisis muestra que los precios de los petroleros nuevos de todos los tamaños subieron de 10 a 14% en 2000 respecto de su nivel de 1999. Los de los graneleros de hasta 74.000 TPM aumentaron poca cosa en el año 2000 con un 2 a 3% más que el año anterior, si bien los precios de los buques del tamaño El Cabo aumentaron 17,6%. Los precios de los portacontenedores celulares de 2.500 TEU disminuyeron 1,4% mientras los de los cargueros se mantuvieron estables. Un modesto incremento de 3,4% se observó en los buques GPL de 75.000 toneladas. Por lo general, prosiguió la tendencia al alza de los precios de los astilleros para todos los tipos y tamaños de buque al mantenerse vigorosa la demanda.

64. Tal como indica el cuadro 23, los precios medios de los petroleros de segunda mano subieron. En particular, lo hicieron los de los buques que se consideran que no dañan el medio ambiente. El número de transacciones de petroleros también subió a 185 desde el nivel de 120 de 1999, registrándose las mayores alzas de precios en los buques Aframax. En el sector de los graneleros, los precios fluctuaron mucho durante el año pero con una clara corrección a la baja de los altos precios vigentes en 1999. A pesar de esos precios más bajos, se comunicó un mayor número de transacciones para los buques del tamaño El Cabo, cambiando de mano 20 unidades a lo largo del año. Menos actividad se señaló para el sector de dimensiones que permiten cruzar el Canal de Panamá, donde sólo se vendieron 70 buques (30 menos que en 1999), y para el sector de tamaño mediano con 180 transacciones (45 menos que en 1999).

CUADRO 22

Precios representativos de los buques nuevos en los años que se indican ^a
(En millones de dólares)

<i>Tipo y tamaño de los buques</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1995</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>Variación porcentual 1999/2000</i>
Graneleros de 30.000 a 50.000 TPM	17	11	24	24,5	18	19,5	20	2,6
Buques tanque de 32.000 a 45.000 TPM	19	18	29	33,5	25	25	28,5	14,0
Graneleros de 70.000 a 74.000 TPM	24	14	32	29	20	22	22,5	2,3
Buques tanque de 80.000 a 105.000 TPM	28	22	42	43	33	33	41	24,2
Graneleros de 120.000 TPM	32	27	45	40	37	34	40	17,6
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM	75	47	90	85	70	68	76	11,8
Buques cargueros GNL de 125.000 a 138.000 m ³	200	200	225	245	190	150	165	10,0
Buques cargueros GPL de 75.000 m ³	77	44	78	68	58	58	60	3,4
Buques de carga general de 15.000 TPM	14	12	24	21	21	19	19	0,0
Buques portacontenedores puros de 2.500 TEU	-	26	52	50	42	35	34,5	-1,4

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Shipping Economist (Londres), varios números.

^a A partir de 1995 los precios corresponden al tamaño mayor de cada clase.

CUADRO 23

Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1995-2000
(a finales de año, en millones de dólares)

<i>Buques</i>	<i>1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>Variación porcentual 1999/2000</i>
Buques tanque de 40.000 TPM ^a	24	26	28	20	20	26,5	32,5
Buques tanque de 80.000 a 95.000 TPM ^a	31	37	37,5	25	26	39	50,0
Buques tanque de 130.000 a 150.000 TPM ^a	35,5	40	47	37	36	49,5	37,5
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM ^a	55	67	70	50	50	71	42,0
Graneleros de carga seca de 45.000 TPM	22	18,5	18	13	15,5	15	-3,2
Graneleros de carga seca de 70.000 TPM	23	20,5	21	14,5	17	15,5	-8,8
Graneleros de carga seca de 150.000 TPM	28	26,5	30	23,5	27,5	25	-9,1

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review 2000.

^a A partir de 1996 los precios corresponden al tamaño mayor de cada clase.