

Capítulo II

ESTRUCTURA Y PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

En este capítulo se estudia la dinámica, desde el lado de la oferta, del transporte marítimo 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 el mercado de segunda mano.

A. LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Tipos principales de buques

En el gráfico 4 y en el cuadro 6 se presentan series cronológicas de datos comparativos de la flota mundial en 2000, 2001 y 2002. Al 1º de enero de 2002 los buques mercantes de todo el mundo desplazaban 825,7 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Esa cifra supone un incremento de 2,1% respecto del año 2001, cuando la flota mundial aumentó 1,2% respecto del tonelaje de 2000. Tal aumento es el más elevado desde 1997, cuando la flota creció 2,3%, y casi dos veces más que el del año anterior. Las entregas de buques nuevos representaron 45,2 millones de TPM, mientras que se desguazaron o perdieron 27,9 millones de TPM. El resultado fue una ganancia neta de 17,3 millones de TPM en 2001.

El tonelaje de petroleros estuvo estancado, pero el número de graneleros (buques que transportan carga seca a granel) registró en 2001 un aumento notable de 4,6%. Ambos tipos representaron el 70,3% del tonelaje

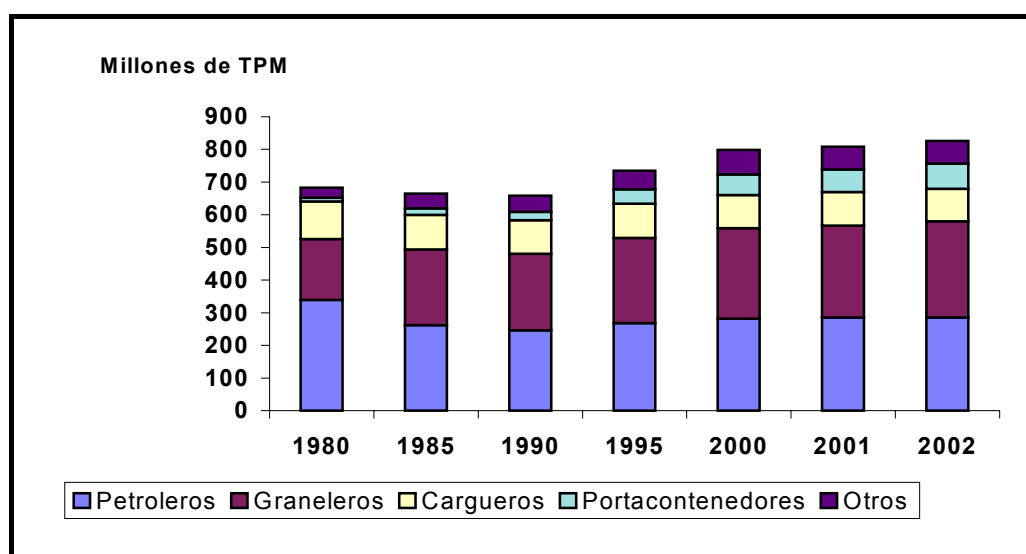
total en ese año, con un ligero incremento desde el 70,1% del año anterior. La flota de cargueros (buques que transportan carga en general) disminuyó en 2001 2,7% y supuso el 12,1% de la flota mundial total. En términos de tonelaje, los buques portacontenedores aumentaron en 7,9 millones de TPM, es decir, un 11,4%, y ahora representan el 9,3% de la flota total mundial. Ese incremento relativamente alto refleja la creciente proporción de manufacturas que se desplazan por lo general en contenedores. El tonelaje en TPM de buques que transportan gas licuado (principalmente GNL y GPL) y de transbordadores/buques de pasajeros ha registrado un alza constante.

2. La flota mundial de portacontenedores

La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares siguió aumentando mucho en el año 2001 en términos tanto de número de buques como de capacidad en unidades TEU, cifrándose los primeros en 2.755 y la segunda en 5.356.650 a comienzos de 2002, con un incremento de 6,2% en el número y de 13,2% en la

GRÁFICO 4

Flota mundial por principales tipos de buque, en algunos años



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

CUADRO 6
Flota mundial por principales tipos de buque, 2000-2002^a
(cifras a comienzos de año en miles de TPM)

<i>Tipos principales</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>Variación porcentual 2001/2002</i>
Petroleros	282 458 35,4	285 441 35,3	285 519 34,6	0,0
Graneleros	276 091 34,6	281 654 34,8	294 588 35,7	4,6
Mineraleros/ graneleros/petroleros	16 723 2,1	11 391 1,4	14 456 1,8	26,9
Mineraleros /graneleros	259 368 32,5	270 263 33,4	280 132 33,9	3,7
Buques de carga general	101 481 12,7	102 653 12,7	99 872 12,1	-2,7
Buques portacontenedores	63 637 8,0	69 216 8,6	77 095 9,3	11,4
Otros tipos de buques	75 328 9,4	69 412 8,6	68 578 8,3	-1,2
Cargueros de gas licuado	17 334 2,2	18 525 2,3	19 074 2,3	3,0
Cargueros de productos químicos	7 813 1,0	8 044 1,0	7 974 1,0	-0,9
Buques tanque diversos	849 0,1	768 0,1	785 0,1	2,2
Transbordadores y buques de pasaje	4 944 0,6	5 038 0,6	5 319 0,6	5,6
Otros	44 388 5,6	37 037 4,6	35 426 4,3	-4,3
TOTAL MUNDIAL	798 995 100	808 376 100	825 652 100	2,1

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

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 1.824 TEU en 2000 a 1.944 TEU en 2001, como consecuencia de que se construyeran buques mayores para lograr economías de escala. A finales de 2001, la tendencia bien establecida hacia mayores portacontenedores siguió su marcha ascendente. Los buques con capacidad para más de 3.000 TEU supusieron el 71% de las entregas totales de tonelaje celular durante el año y el 72,2% de los pedidos.

3. Distribución por edad de la flota mercante mundial.

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 se mantuvo sin cambios en 2001 en 13,9 años. Por tipo de buque, la edad media de los petroleros disminuyó en casi un año a 13,2 en 2001. La proporción de estos buques con 15 o más años de edad disminuyó a 42,7% desde el 47,8% en 2000, por los mayores desguaces en 2001, que fueron de 15,7 millones de TPM (frente a 13,5 millones en 2000). La edad media de la flota de graneleros aumentó ligeramente a 13,7 años desde los 13,2 años de 2000. Los portacontenedores siguieron siendo los buques más jóvenes en 2001, con una edad media de 11 años frente a los 10,4 anteriores. Esta tendencia se refleja en la parte de tonelaje entre cero y cuatro años de edad, a saber, un 30,1%, que es la más elevada de todas las categorías de buques.

Por grupos de países, las principales naciones de libre matrícula siguieron teniendo los buques de edad

CUADRO 7

Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 2000, 2001 y 2002^a
(cifras de comienzos de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	Número de buques			Capacidad en TEU y porcentajes		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002
TOTAL MUNDIAL	2 433 100,0	2 595 100,0	2 755 100,0	4 297 874 100,0	4 734 079 100,0	5 356 650 100,0
Países desarrollados de economía de mercado	693 28,5	724 27,9	759 27,5	1 530 655 35,6	1 665 709 35,2	1 785 609 33,3
Principales países de libre matrícula	944 38,8	1 003 38,7	1 117 40,5	1 698 576 39,5	1 919 117 40,5	2 317 543 43,3
Total de economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula	1 637 67,3	1 727 66,6	1 876 68,1	3 229 231 75,1	3 584 826 75,7	4 103 152 76,6
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	34 1,4	32 1,2	30 1,1	26 699 0,6	25 457 0,5	24 590 0,5
Países socialistas de Asia	89 3,7	106 4,1	98 3,6	96 450 2,2	105 344 2,2	105 344 2,0
Países en desarrollo	587 24,1	644 24,8	674 24,5	803 135 18,7	883 883 18,7	994 024 18,6
<i>de los cuales en:</i>						
África	10 0,4	11 0,4	10 0,4	10 719 0,2	10 841 0,2	10 674 0,2
América	192 7,9	214 8,2	231 8,4	214 153 5,0	253 822 5,4	273 893 5,1
Asia	380 15,6	416 16,0	432 15,7	572 212 13,3	617 768 13,0	708 883 13,2
Europa	5 0,2	3 0,1	1 0,0	6 051 0,1	1 452 0,0	574 0,0
Oceanía	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0,0 0,0
Otros países y buques no asignados	86 3,5	86 3,3	77 2,8	142 359 3,3	134 569 2,8	129 540 2,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

más baja (13,3 años en 2001 frente a 13,4 en 2000), al mantenerse la tendencia a abanderar buques nuevos en ellos. Sin embargo, los países desarrollados de economía de mercado continuaron con su tendencia a reducir la edad media de su flota, con 13,3 años en 2001 frente a 13,6 en 2000. En ese grupo, la edad media de los portacontenedores se incrementó ligeramente hasta 10,3 años en 2001, frente a 10,2 en 2000. La edad media de todos los buques registrados en los países en desarrollo (sin contar a los principales países de libre matrícula) se incrementó un poco en 2001 a 14,3 años, en comparación con los 14,2 de 2000. En ese grupo, la edad media de los buques de carga general disminuyó en 0,5 unidades a 18,5 años, mientras que la de los portacontenedores se incrementó en 1,2 hasta 11,2 años.

La edad media del tonelaje registrado en los países socialistas de Asia disminuyó ligeramente a 17,9 años en 2001. Los países de Europa central y oriental siguieron contando con la flota más vieja (18,9 años en 2001 frente a 18,6 en 2000), 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 20,1 años.

4. La entrega de buques nuevos

El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto nunca registrado, con unas entregas que ascendieron a 45,2 millones de TPM en 2001 (véase el cuadro 9), y supusieron un incremento de 1,8%

CUADRO 8
Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buque, al 1° de enero de 2002
(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 (años) 2001^a</i>	<i>Edad media (años) 2000 _u</i>
TOTAL MUNDIAL	Todos los buques	19,1	18,6	12,5	15,7	34,1	13,9	13,9
	Buques tanque	19,4	23,3	14,5	8,7	34,0	13,2	14,1
	De carga general	17,6	18,9	11,9	22,9	28,7	13,7	13,2
	Cargueros	14,1	10,5	10,6	20,9	44,0	16,2	17,0
	Portacontenedores	30,1	23,8	11,4	11,6	23,0	11,0	10,4
	Todos los demás	18,3	14,4	12,6	12,6	42,1	14,9	15,0
Países desarrollados de economía de mercado	Todos los buques	21,7	18,3	13,2	14,9	31,9	13,3	13,6
	Buques tanque	22,4	21,2	11,0	9,4	36,0	13,3	14,5
	De carga general	12,6	19,2	11,5	26,7	30,1	14,6	13,5
	Cargueros	21,5	13,7	11,4	19,9	33,5	14,0	14,3
	Portacontenedores	35,0	19,3	16,8	9,1	19,8	10,3	10,2
	Todos los demás	20,2	16,3	15,8	13,0	34,8	13,8	13,6
Principales países de libre matrícula	Todos los buques	20,4	20,6	12,8	15,2	31,0	13,3	13,4
	Buques tanque	17,9	25,8	15,8	7,0	33,5	13,1	13,9
	De carga general	19,4	19,3	12,8	21,8	26,8	13,3	12,8
	Cargueros	17,9	12,6	12,3	23,7	33,5	14,6	15,6
	Portacontenedores	29,4	24,2	9,2	11,9	25,4	11,4	10,3
	Todos los demás	24,6	16,9	9,0	9,2	40,2	13,8	15,1
Total parcial de PDEM y principales países de libre matrícula	Todos los buques	20,9	19,7	12,9	15,1	31,3	13,3	13,5
	Buques tanque	19,4	24,2	14,2	7,8	34,4	13,2	14,1
	De carga general	17,8	19,3	12,5	22,9	27,5	13,6	13,0
	Cargueros	19,2	13,0	12,0	22,4	33,5	14,4	15,2
	Portacontenedores	31,8	22,1	12,4	10,7	23,0	10,9	10,2
	Todos los demás	22,1	16,6	12,8	11,3	37,1	13,8	14,3
Países de Europa central y oriental	Todos los buques	1,8	4,9	17,4	21,1	54,8	18,9	18,6
	Buques tanque	2,6	1,8	12,1	18,2	65,4	20,1	19,8
	De carga general	0,0	2,8	14,9	24,7	57,7	19,7	18,7
	Cargueros	1,7	5,5	15,9	19,9	57,1	19,1	18,7
	Portacontenedores	14,5	8,3	12,7	31,3	33,3	15,5	14,2
	Todos los demás	1,6	5,7	21,6	21,4	49,7	18,3	17,9
Países socialistas de Asia	Todos los buques	6,4	14,1	6,8	16,5	56,2	17,9	18,1
	Buques tanque	7,8	21,8	8,4	11,8	50,1	16,5	16,8
	De carga general	6,5	16,2	4,9	17,1	55,2	17,7	17,5
	Cargueros	4,7	4,9	6,3	15,4	68,7	20,0	20,2
	Portacontenedores	12,3	29,2	13,3	29,3	16,0	12,6	14,1
	Todos los demás	4,4	12,8	7,4	14,1	61,2	18,7	19,4
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	17,8	17,7	11,4	17,4	35,7	14,3	14,2
	Buques tanque	21,5	21,4	16,7	11,2	29,2	12,7	13,6
	De carga general	20,0	19,6	11,4	24,1	24,9	13,1	12,7
	Cargueros	7,8	7,5	7,3	19,7	57,7	18,5	19,0
	Portacontenedores	26,6	29,4	8,2	12,5	23,3	11,2	10,0
	Todos los demás	11,3	10,0	9,2	14,6	55,0	17,4	16,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^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.

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	156	21,0	0	0	193	13,4	1 195	10,0	1 544	44,4
2001 ^c	117	15,5	0	0	314	21	1 039	8,7	1 470	45,2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review 2001*.

^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.

respecto de las cifras de 2000. El número total de buques entregados disminuyó a 1.470 unidades desde las 1.544 de 2000 y reflejó la tendencia constante hacia buques mayores. Esa elevada cifra siguió correspondiendo sobre todo a graneleros con 21 millones de TPM, lo que supone un impresionante 65,5% más que el nivel de 2000. El número de buques entregados de ese tipo también aumentó a 314 unidades en 2001 desde las 186 de 2000. El promedio de toneladas de peso muerto por buque fue de 66.800, un poco menos que la cifra del año anterior de 69.800. El tonelaje de los petroleros entregados disminuyó en 5,2 millones de TPM, lo que supuso un descenso de alrededor del 25,1% respecto del año 2000. Otro rasgo característico fue que en 2001 el tamaño de los petroleros entregados fue ligeramente menor. En el año anterior, el tonelaje medio de peso muerto había sido de 135.300, mientras que en 2001 fue de 132.500. Las

construcciones nuevas de otros tipos de buque, como cargueros y portacontenedores, disminuyeron tanto en número como en tonelaje a 1.039 unidades y 8,7 millones de TPM en 2001.

5. Desguace de buques

En los cuadros 10, 11 y 12 se recogen las tendencias del tonelaje, tipos y edad media de los buques desguazados. En 2001, el tonelaje total vendido para desguace aumentó sustancialmente en un 25,2% desde las cifras del año anterior hasta 27,8 millones de TPM, que representaron 3,4% del peso muerto total mundial, frente a 2,7% en 2000. La parte mayor de los desguaces correspondió a petroleros. Las ventas de éstos con tal fin aumentaron de modo apreciable en 16,3% para cifrarse en 15,7 millones de TPM, por causa de la baja de los fletes durante casi todo el año. Las ventas de

CUADRO 10
Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1997 a 2001

Tonelaje desguazado	1990	1997	1998	1999	2000	2001
Ventas para desguace (en millones de TPM)	16,9	14,8	25,2	30,7	22,2	27,8
Desguaces en porcentaje de la flota mundial total	2,4	1,9	3,2	3,9	2,7	3,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números, y Lloyd's Register-Fairplay.

CUADRO 11
Ventas para desguace comunicadas de 1997 a 2001 por tipos de buque
(millones de TPM y porcentajes)

Año	Millones de TPM					Porcentajes						
	Buques tanque	Cargueros mixtos	Graneleros de carga seca	Otros	Total	Flota mundial	Total	Buques tanque	Cargueros mixtos	Graneleros de carga seca	Otros	Total
1997	3,6	0,4	8,2	2,6	14,8	775,9	1,9	24,2	2,9	55,1	17,9	100,0
1998	7,4	1,4	12,8	3,5	25,2	788,7	3,2	29,4	5,7	50,9	14,0	100,0
1999	16,7	1,1	9,7	3,3	30,7	799,0	3,8	54,2	3,7	31,5	10,6	100,0
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	808,4	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	825,7	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números.

CUADRO 12
Edad media del tonelaje desguazado de 1997 a 2001, por tipos de buque^a
(años)

Año	Buques tanque	Graneleros de carga seca	Buques portacontenedores	Cargueros
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
2001	28,0	26,7	26,9	27,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2002), *Shipping Statistics and Market Review*, en./feb., cuadro 1.3.2.

^a Buques de 300 TRB o más.

superpetroleros y grandes petroleros para desguace subieron desde 25 unidades en 2000 a 29 en 2001. Las de petroleros de dimensiones Suezmax también aumentaron desde 17 unidades en 2000 a 29 en 2001 y las de aquéllos de tamaño Aframax se mantuvieron casi iguales con 18 unidades en 2000 y 19 en 2001. En la categoría de los petroleros de menor tamaño ocurrió lo contrario, pues en 2000 se vendieron para desguace 58 buques frente a 35 en 2001. La edad media de los petroleros vendidos para tal fin aumentó un poco desde 26,9 años en 2000 a 28 en 2001. El tonelaje de los graneleros de carga seca vendidos para desguace casi se duplicó hasta 8,1 millones de TPM en 2001 desde los 4,6 millones de 2000. Ese aumento se produjo en graneleros de todos los tamaños. Las ventas con tal finalidad de buques de más de 120.000 TPM subieron desde 3 unidades en 2000 a 9 en 2001. Para los buques en la gama de 60.000 a 120.000 TPM, las ventas se dispararon desde 8 unidades en 2000 a 37 en 2001. En los de tamaño mediano hubo una ligera disminución de las ventas para desguace desde 19 unidades en 2000 a 16 en 2001. La edad media de todos los graneleros de carga seca desguazados fue de 26,7 años en 2001,

ligeramente superior a la del año anterior. Otros tipos de buque también contaban en 2001 con una vida comercial parecida: los portacontenedores vendidos a los desguazadores tenían una edad media de 26,9 años y los buques de carga general 27,4 años.

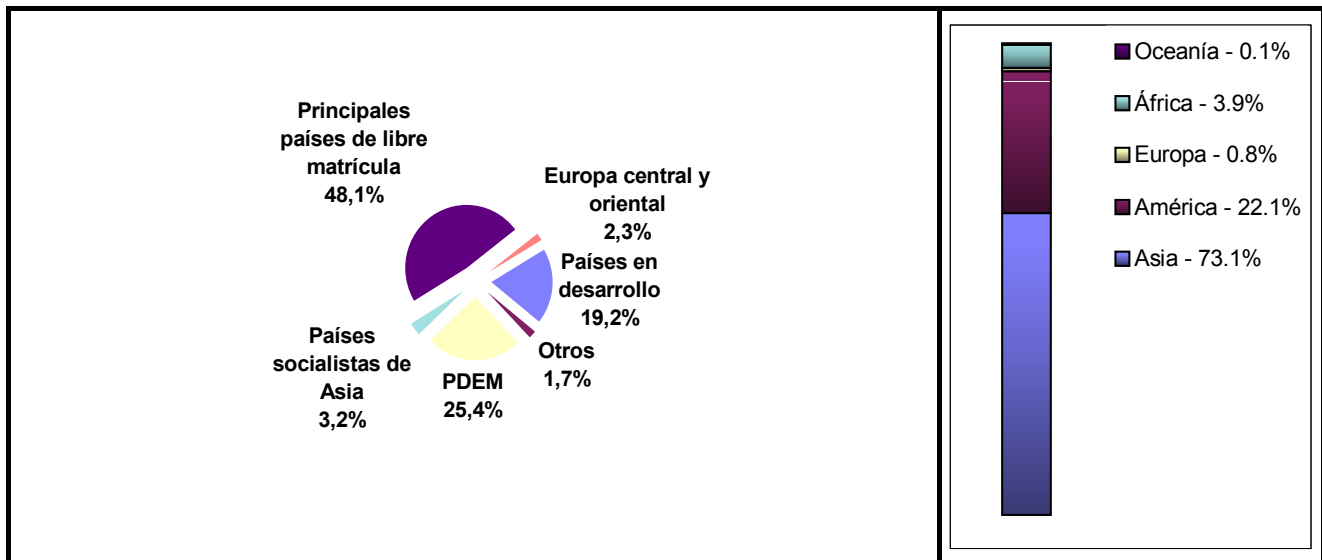
B. LA PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Distribución del tonelaje total por grupos de países

La flota mundial total siguió aumentando en 2001, con un incremento de 2,1% y un volumen de 825,7 millones de TPM (véanse el gráfico 5 y el cuadro 13). El tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado registró un incremento parecido (de 4,1 millones de TPM hasta 207,5 millones). Los principales países de libre matrícula aumentaron su tonelaje por encima del promedio mundial en 10,2 millones de TPM (2,6%) y alcanzaron la cifra récord de 402,4 millones de TPM. Aproximadamente dos tercios de los propietarios efectivos de esas flotas

GRÁFICO 5

Tonelaje mundial por grupos de países, al 1° de enero de 2002
(variación porcentual de TPM)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

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 2001 creció en 2 millones de TPM (1,3%) para alcanzar 159,0 millones de TPM. Este incremento fue el resultado de las inversiones hechas por propietarios de países en desarrollo asiáticos, cuyas flotas aumentaron en 1,3 millones de TPM (1,1%) hasta 117 millones de TPM, representando el 73,6% de la flota total de los países en desarrollo. La flota de los países en desarrollo de América creció en 0,5 millones de TPM y se situó en 34,6 millones, mientras la de los países en desarrollo africanos disminuyó en 0,3 millones para suponer 5,7 millones de TPM. La flota de los países en desarrollo de Europa registró un pequeño descenso de 0,1 millones de TPM mientras que el pequeño tonelaje de los países en desarrollo de Oceanía se triplicó hasta 0,6 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 2001, con un aumento de la primera de 0,4 millones de TPM y un descenso de la segunda de 0,1 millones.

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

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, 1999, 2000 y 2001. La parte de los petroleros en la flota mundial total disminuyó 0,7% en 2001 respecto del año 2000. Esto supuso más del doble de la disminución porcentual experimentada en 2000 y reflejó la elevada cuantía del tonelaje de los petroleros desguazados en 2001. Hubo

un incremento de 0,9% en la parte de los graneleros en la flota mundial total, que supuso el 35,7%, un poco por encima del nivel registrado en el decenio de 1990. La parte de los buques de carga general en la flota mundial disminuyó a 12,1%, mientras que la de portacontenedores aumentó a 9,3%. La parte de otros tipos de buques descendió a un 8,3%. En el sector de los petroleros, la parte de los países desarrollados de economía de mercado aumentó muy ligeramente hasta 30,6% en 2001 frente al 30% del año 2000. En cambio, la de los países de libre matrícula disminuyó ligeramente a 50,1% frente al 50,8% del año anterior. Estas fluctuaciones tan pequeñas en ambos grupos de países contrastan con la tendencia tradicional de los propietarios de los países desarrollados de economía de mercado a abanderar los petroleros en pabellones de conveniencia. La parte de los países en desarrollo fue casi estable en 2001 con un 16%, lo que supuso una disminución muy pequeña respecto del año anterior. La parte de los países en desarrollo de Asia se redujo 0,2% en 2001 para constituir el 12,7% de la flota mundial de petroleros, mientras que la de los países en desarrollo de América aumentó en ese mismo porcentaje para cifrarse en 2,9%.

En el sector de los graneleros de carga seca, la parte del tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado en la flota mundial se mantuvo igual en 2001 en 16,9%, lo que representa un tercio de su parte en 1980 (52,7%). Los principales países de libre matrícula siguieron aumentando su parte, con 55,5% en 2001, frente 55,0% en 2000 (31,7% en 1980). La proporción que corresponde a los países en desarrollo se incrementó muy poca cosa en 2001 a 20,8%. La parte de los países de Europa central y oriental y la de los países socialistas de Asia

CUADRO 13
Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula,
en 1980, 1990, 2000, 2001 y 2002^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>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
TOTAL MUNDIAL	682,8 <i>100,0</i>	658,4 <i>100,0</i>	799,0 <i>100,0</i>	808,4 <i>100,0</i>	825,7 <i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	350,1 <i>51,3</i>	219,0 <i>33,3</i>	203,2 <i>25,4</i>	203,4 <i>25,2</i>	207,5 <i>25,1</i>
Principales países de libre matrícula	212,6 <i>31,1</i>	224,6 <i>34,1</i>	384,7 <i>48,1</i>	392,2 <i>48,5</i>	402,4 <i>48,7</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	37,8 <i>5,5</i>	44,3 <i>6,7</i>	18,3 <i>2,3</i>	16,3 <i>2,0</i>	15,4 <i>1,9</i>
Países socialistas de Asia	10,9 <i>1,6</i>	22,1 <i>3,4</i>	25,8 <i>3,2</i>	26,1 <i>3,2</i>	26,5 <i>3,2</i>
Países en desarrollo	68,4 <i>10,0</i>	139,7 <i>21,2</i>	153,6 <i>19,2</i>	157,0 <i>19,4</i>	159,0 <i>19,3</i>
<i>de los cuales en:</i>					
África	7,2	7,3	6,1	6,0	5,7
América	21,8	25,5	33,9	34,1	34,6
Asia	39,1	89,5	112,2	115,7	117,0
Europa	0,2	13,8	1,2	1,0	1,1
Oceanía	0,1	3,6	0,2	0,2	0,6
Otros países y buques no asignados	3,0 <i>0,4</i>	8,7 <i>1,3</i>	13,4 <i>1,7</i>	13,4 <i>1,7</i>	14,8 <i>1,8</i>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que en 2001 tenían, respectivamente, 4,2, 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.

disminuyeron muy ligeramente a 1,1 y 3,9% de la flota mundial respectivamente.

En el sector de los buques de carga general, la evolución de la flota de los tres principales grupos de países divergen de la del sector de los graneleros. Los países desarrollados de economía de mercado aumentaron su parte muy poco a 20,1% mientras que los países de libre matrícula registraron una caída a 35,7% de la flota mundial de ese tipo de buques. Los países en desarrollo redujeron su parte en 1,1% hasta 26%, produciéndose los descensos más pronunciados en América y Asia. No obstante, la parte de los países en desarrollo en el sector de los buques de carga general

siguió siendo la más alta de las que corresponden a ese grupo de países en los cinco principales tipos de buque.

Los países desarrollados de economía de mercado disminuyeron en 2001 su parte del tonelaje en peso muerto de los portacontenedores en 1,6% a 32,8% del total. Por el contrario, la proporción que corresponde a los principales países de libre matrícula aumentó 2,5%, cifrándose en 43,1%, del que aproximadamente dos tercios eran buques portacontenedores con propietarios efectivos en PDEM. La parte de los países en desarrollo disminuyó ligeramente a 18,6%, aumentando la parte de los países en desarrollo de Asia a 13,5% y reduciéndose la de los países en desarrollo de América a 4,9%.

CUADRO 14
Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y por grupos de países,
1970, 1980, 1990, 1999, 2000 y 2001^{a b}

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques portacontenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^d
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
	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
	2001	825,7	100,0	34,6	35,7	12,1	9,3	8,3
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
	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
	2001	207,5	25,1	30,6	16,9	20,1	32,8	36,3
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
	1999	384,7	48,1	50,2	54,9	37,7	39,8	36,6
	2000	392,2	48,5	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
	2001	402,4	48,7	50,1	55,5	35,7	43,1	39,0
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
	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
	2001	15,4	1,9	1,0	1,1	6,2	0,5	4,3
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
	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
	2001	26,5	3,2	1,4	3,9	7,9	2,3	2,0
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
	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
	2001	159,0	19,3	16,0	20,8	26,0	18,6	17,0

CUADRO 14 (continuación)

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques portacontenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^d
<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
	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
	2001	5,7	0,7	0,5	0,5	1,6	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
	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
	2001	34,6	4,2	2,9	3,6	9,0	4,9	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
	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
	2001	117,0	14,2	12,7	16,4	14,9	13,5	10,5
Europa	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	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
	2001	1,1	0,1	0,0	0,3	0,1	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
	1999	0,2	-	-	..	0,1	..	0,1
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
	2001	0,6	0,1	0,0	0,0	0,4	0,0	0,2
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
	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
	2001	14,8	1,8	0,8	1,8	4,0	2,6	1,5

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay. 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 Los datos hasta 1990 son al 1° de julio y desde 1991 al 31 de diciembre.

^c Mineraleros y graneleros, incluidos los mineraleros/petroleros y los mineraleros graneleros/petroleros.

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

3. Estructura de la flota de los principales grupos de países

El cuadro 15 presenta datos sobre la estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2002. El tonelaje de los petroleros de los países desarrollados de economía de mercado descendió en 2001 en 0,2 millones de TPM y mantuvo su porcentaje de 42,1 de la flota total del grupo. Sus graneleros de carga seca aumentaron en 2,2 millones de TPM a 24% desde el 23,4 de 2000. La parte de cargueros y portacontenedores en la flota de esos países registró evoluciones contrapuestas, con un descenso a 9,7% de los primeros y un aumento a 12,2% de los segundos, frente a 9,9 y 11,7% en 2000. Los principales países de libre matrícula incrementaron sus flotas totales sustancialmente en 10,2 millones de TPM. Una proporción mayor de esas flotas correspondió a petroleros y graneleros, representando ambos tipos de buque el 76,2% de su flota en 2001. En ese año la parte de sus petroleros disminuyó en 1,8 millones de TPM a 35,6% de la flota total del grupo, mientras que los graneleros se incrementaron en 2000 en 8,5 millones de TPM para cifrarse en 40,6% frente al 39,5 del año anterior. Sus cargueros disminuyeron ese mismo año en 1,8 millones de TPM, constituyendo el 8,9% de la flota total de grupo, con un descenso desde el 9,6% de 2000. Su flota de portacontenedores creció en 2001 en 5,1 millones de TPM hasta el 8,3% de su flota total (desde 7,2% en 2000).

En los países en desarrollo, la distribución del tonelaje también se caracterizó por una proporción relativamente alta de graneleros y petroleros, que supusieron 38,6 y 28,7% respectivamente en 2001. En términos absolutos, su tonelaje respectivo en ese año de ambos tipos de buque se mantuvo en 61,3 millones y 45,7 millones de TPM frente a 49,8 y 87,5 millones en los países desarrollados de economía de mercado. La parte de los cargueros en aquel grupo disminuyó en 2001 a 26 millones de TPM frente a 27,8 en 2000, mientras que los portacontenedores aumentaron en 1,5 millones de TPM para suponer el 9% en 2000 desde el 8,2% del año anterior. En los países de Europa central y oriental, los cargueros ocupan un lugar relativamente destacado, representando 40,1% en 2001 frente a 39,8% en 2000. Por el contrario, 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 prácticamente no registraron cambios en 2001, manteniéndose en 11,4 millones de TPM y 43% (43,5 en 2000) para los graneleros, mientras que para los cargueros aumentó a 7,9 millones de TPM o 29,8% (el mismo porcentaje que en 2000). El tonelaje absoluto de portacontenedores se mantuvo en 2001 en 1,8 millones de TPM, es decir, un 6,8% (frente a 6,9% en 2000).

CUADRO 15

Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2002^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 oriental		Países socialistas de Asia	
	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%
Flota total	825,7	100,0	207,5	100,0	402,4	100,0	159,0	100,0	15,4	100,0	26,5	100,0
Petroleros	285,5	34,6	87,5	42,1	143,2	35,6	45,7	28,7	2,7	17,6	4,1	15,4
Graneleros	294,6	35,7	49,8	24,0	163,5	40,6	61,3	38,6	3,2	20,5	11,4	43,0
De carga general	99,9	12,1	20,1	9,7	35,7	8,9	26,0	16,3	6,2	40,1	7,9	29,8
Portacontenedores	77,1	9,3	25,3	12,2	33,2	8,3	14,4	9,0	0,4	2,6	1,8	6,8
Otros buques	68,6	8,3	24,9	12,0	26,7	6,6	11,6	7,3	3,0	19,2	1,3	5,1

Fuente: Recopilación de la secretaria de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^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.

C. EL REGISTRO DE BUQUES

1. Los 35 países y territorios marítimos más importantes

En el cuadro 16 figura la clasificación, por lo que hace al peso muerto, de los 35 países y territorios marítimos más importantes. En 2001, entre todos ellos controlaban el 95% de la flota mercante mundial (frente a 94,8 en 2000). Tailandia, que ocupó el lugar 35 en 2000, fue sustituida en 2000 por una nueva incorporación, Croacia. Este país contaba con un tonelaje total de 2,4 millones de TPM en 2001 y le correspondió el 0,32% de la flota mundial total. Ucrania, que había quedado en el lugar 32 en 2000, se vio remplazada por otra nueva incorporación, Chipre, que se clasificó en el puesto 34 en 2001 con 2,5 millones de TPM, que suponían el 0,35% de la flota total mundial. Los cinco mayores países controlaban el 52% (frente a 51,7 en 2000) y los diez primeros el 70,6% (frente a 69,6 en 2000) del total mundial.

En esos países y territorios prosiguió en 2001 la tendencia a abanderar con pabellón extranjero. El tonelaje total así inscrito aumentó ese año a 462,5 millones de TPM, lo que representó el 64,1% de la flota total de los 35 países, frente a 450,1 millones o 63,3% en 2000. Constituye una tendencia reciente el que países y territorios en desarrollo hayan seguido matriculando así sus buques. En 2001, 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 90,2 y 68,9% respectivamente, mientras que Filipinas, Kuwait y la República Islámica del Irán se beneficiaron mucho menos de los pabellones de conveniencia, que representaron 13,6, 7,5 y 1,3% respectivamente de sus flotas. Para los países desarrollados de economía de mercado, la parte del tonelaje abanderado en el extranjero se mantuvo en 71,8% en 2001.

CUADRO 16

Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1° de enero de 2002^a

País de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto			Pabellón extranjero en porcentaje del total	Total en porcentaje de la flota mundial
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Total		
Grecia	789	2 374	3 163	45 707 599	100 084 762	145 792 361	68,65	19,20
Japón	793	2 201	2 994	14 243 067	88 505 212	102 748 279	86,14	13,53
Noruega	904	815	1 719	27 983 264	34 638 082	62 621 346	55,31	8,25
Estados Unidos	542	886	1 428	10 198 991	31 971 694	42 170 685	75,81	5,55
China	1 584	652	2 236	21 673 682	20 250 807	41 924 489	48,30	5,52
Alemania	422	1 798	2 220	7 172 889	30 746 578	37 919 467	81,08	4,99
Hong Kong, China	197	360	557	11 305 695	25 055 645	36 361 340	48,91	4,79
República de Corea	467	405	872	7 760 866	17 928 141	25 689 007	49,79	3,38
Taiwán, Provincia china de	144	398	542	6 697 751	14 995 465	21 693 216	49,13	2,86
Reino Unido	424	420	844	8 330 039	10 857 257	19 187 296	56,56	2,53
Singapur	455	262	717	11 828 401	6 131 682	17 960 083	34,14	2,37
Dinamarca	386	343	729	8 048 977	8 993 460	17 042 437	52,77	2,24
Federación de Rusia	2 156	369	2 525	8 323 628	7 106 843	15 430 471	46,06	2,03
Italia	518	128	646	8 601 392	4 432 127	13 033 519	34,01	1,72
India	363	48	411	10 202 571	1 577 447	11 780 018	13,39	1,55
Arabia Saudita	58	67	125	994 200	9 150 583	10 144 783	90,20	1,34
Turquía	447	116	563	7 762 415	1 516 449	9 278 864	16,34	1,22
Brasil	153	28	181	5 384 908	2 684 919	8 069 827	33,27	1,06
Suecia	166	180	346	1 376 337	6 620 120	7 996 457	82,79	1,05
Bélgica	26	145	171	155 155	7 397 224	7 552 379	97,95	0,99
Países Bajos	604	220	824	3 995 888	2 804 334	6 800 222	41,24	0,90

CUADRO 16 (continuación)

<i>País de domicilio^b</i>	<i>Número de buques</i>			<i>Tonelaje de peso muerto</i>			<i>Pabellón extranjero en porcentaje del total</i>	<i>Total en porcentaje de la flota mundial</i>
	<i>Pabellón nacional^c</i>	<i>Pabellón extranjero</i>	<i>Total</i>	<i>Pabellón nacional</i>	<i>Pabellón extranjero</i>	<i>Total</i>		
Malasia	234	78	312	5 169 704	1 529 591	6 699 295	22,83	0,88
Irán, República Islámica del	161	2	163	6 219 557	82 087	6 301 644	1,30	0,83
Suiza	12	223	235	576 192	5 629 968	6 206 160	90,72	0,82
Francia	176	102	278	2 986 225	3 122 524	6 108 749	51,12	0,80
Filipinas	307	27	334	4 169 994	657 895	4 827 889	13,63	0,64
Indonesia	513	93	606	3 251 026	1 167 330	4 418 356	26,42	0,58
Canadá	159	76	235	1 052 475	2 940 937	3 993 412	73,64	0,53
España	67	255	322	118 049	3 776 299	3 894 348	96,97	0,51
Kuwait	32	3	35	3 384 404	275 446	3 659 850	7,53	0,48
Emiratos Árabes Unidos	40	148	188	455 107	2 638 330	3 093 437	85,29	0,41
Australia	54	36	90	1 618 721	1 337 051	2 955 772	45,24	0,39
Mónaco	0	104	104	0	2 672 083	2 672 083	100,00	0,35
Chipre	39	36	75	770 399	1 863 877	2 634 276	70,75	0,35
Croacia	65	44	109	1 087 965	1 324 544	2 412 509	54,90	0,32
TOTAL PARCIAL	13 457	13 442	26 899	258 607 533	462 466 793	721 074 326	64,13	94,96
TOTAL MUNDIAL	16 044	14 421	30 465	279 375 666	479 926 099	759 298 765	63,21	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^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. En varios casos determinar tal cosa ha obligado a hacer apreciaciones. Por ejemplo, Grecia figura como país de domicilio de 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).

2. Principales registros de matrícula libre

La parte de la flota mercante mundial en pabellones extranjeros siguió aumentando a un ritmo casi igual al del 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 2001 aumentaron tan solo 1% a 375,1 millones de TPM desde los 371,3 millones del año anterior, en el que se registró un incremento de 2,5%. Panamá continuó encabezando la lista, con un aumento de su flota en 2001 de 8,9 millones de TPM o 5,5%, a pesar de las alegaciones de tráfico ilegal de certificados de navegación. La flota de Liberia se contrajo 2,6% como consecuencia de los cambios en las autoridades a las que compete la matriculación y de los posteriores litigios, así como de las conclusiones de un panel de la Naciones Unidas sobre desvío de fondos del registro para soslayar el embargo de armas aplicado por las Naciones Unidas al país. El tonelaje combinado de

ambos países supone el 65,3% del total de los siete principales países de libre matrícula. En 2001, Malta disminuyó su flota un 5,3% para situarla en 42,1 millones de TPM, mientras que el tonelaje de Bahamas se benefició de un ligero aumento de 1% a 45,3 millones de TPM. Las flotas de los otros dos principales países de libre matrícula también se redujeron.

El análisis por tipo de buque indica que los graneleros aumentaron para suponer 40,7% del peso muerto total en 2001, frente a 39,2% en 2000, seguidos de los petroleros, cuya parte disminuyó a 35,3% en 2001 desde el 37,2 del año anterior. El tonelaje combinado de ambos tipos de buque representa 76% del peso muerto total. Los cargueros (2.968 unidades) supusieron el 30,6% del número total de buques (32,3% en 2000), en razón de la tendencia del sector marítimo a abanderar en otros países, seguidos de los graneleros de carga seca (2.706 buques o 27,9% del total).

CUADRO 17

Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula^a, al 1º de enero de 2002

Pabellón	Petroleros		Graneleros		Buques de carga general		Buques portacontenedores		Otros		Total	Total al 1 de enero de 2001	
	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	
Panamá	434	49 644	1 351	82 419	1 318	12 384	495	15 539	821	11 888	4 419	171 874	162 951
Liberia	279	31 192	310	19 363	234	4 165	283	9 329	330	9 130	1 436	73 179	75 008
Bahamas	168	24 999	153	9 023	459	6 590	55	1 656	278	3 059	1 113	45 327	44 871
Malta	257	17 556	424	17 922	461	4 220	55	1 087	90	1 344	1 287	42 129	44 497
Chipre	117	5 839	419	19 402	452	4 275	110	2 504	93	921	1 191	32 941	33 312
Bermudas	12	3 152	27	3 635	22	258	16	459	34	579	111	8 083	9 121
Vanuatu	1	5	22	851	22	274	2	35	85	368	132	1 533	1 445
TOTAL	1 268	132 387	2 706	152 615	2 968	32 166	1 016	30 609	1 731	27 289	9 689	375 066	371 315
TOTAL AL 1.1.2001	1 332	138 064	2 644	145 400	3 148	34 254	938	26 747	1 685	26 850	9 747	371 315	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^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.

3. Nacionalidad de los buques

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 con el tonelaje registrado en ellos. La parte del tonelaje abanderado en los países de libre matrícula que es propiedad de nacionales de estos países resulta mínima o nula, mientras que la parte de la

flota que es propiedad de nacionales en los dos países de matrícula internacional que figuran en el cuadro fue parecida, con 85,5 y 97,8%. Esos dos países (Noruega y Dinamarca) figuraron en el año 2001 en los lugares tercero y duodécimo de los 35 países marítimos más importantes.

En el cuadro 19 figura la verdadera nacionalidad de los buques abanderados en los siete principales países de libre matrícula. Del tonelaje total así

CUADRO 18

Tonelaje que es propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula y está abanderado en dicho país, en porcentaje de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1º de enero de 2002^a
(miles de TPM)

País o territorio de matrícula	Tonelaje total abanderado en el país de matrícula	Tonelaje de propiedad de nacionales del país de matrícula y abanderado en dicho país	Porcentaje del tonelaje total registrado que es propiedad de nacionales
Panamá	171 874	0	0
Liberia	73 180	0	0
Bahamas	45 327	366	0,81
Malta	42 130	36	0,1
Chipre	32 940	756	2,3
Bermudas	8 082	0	0
Vanuatu	1 534	0	0
Registro Internacional Marítimo de Noruega (NIS)	28 709	24 532	85,5
Registro Internacional Marítimo de Dinamarca (DIS)	8 167	7 986	97,8

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^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.

CUADRO 19
Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2002
(N° = N° de buques M. = Miles de TPM)

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre			Bermudas			Vanuatu			Total parcial			Total de la flota de pabellón extranjero	
	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.
Grecia	526	19 864	12	149	9 621	13	175	9 467	21	584	26 524	63	615	23 190	70	0	0	0	0	0	0	2 049	88 666	24	2 374	100 084
Japón	1 797	74 706	43	115	5 026	7	33	596	1	4	503	1	23	372	1	0	0	0	28	722	47	2 000	81 925	22	2 201	88 505
Noruega	83	3 801	2	134	8 044	11	243	10 278	23	60	2 938	7	32	358	1	3	41	1	3	135	9	558	25 595	7	815	34 638
Estados Unidos	148	3 068	2	130	6 095	8	171	10 220	23	10	598	1	0	0	0	20	617	8	60	186	12	539	20 784	6	886	31 972
Alemania	21	627	0	433	13 196	18	19	500	1	44	707	2	220	4 219	13	1	22	0	0	0	0	738	19 271	5	1 798	30 747
Hong Kong, China	212	16 399	10	39	2 215	3	5	393	1	9	592	1	2	37	0	4	593	7	0	0	0	271	20 229	5	360	25 056
China	248	8 603	5	58	2 922	4	0	0	0	14	328	1	15	209	1	0	0	0	0	0	0	335	12 062	3	652	20 251
República de Corea	316	15 335	9	10	1 304	2	1	54	0	3	35	0	4	115	0	0	0	0	0	0	0	334	16 843	4	405	17 928
Dinamarca	18	403	0	10	251	0	43	491	1	5	17	0	0	0	0	4	71	1	0	0	0	80	1 233	0	343	17 042
Taiwán, Provincia china de	302	10 504	6	26	954	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	328	11 458	3	398	14 995
Reino Unido	49	931	1	26	824	1	113	1 543	3	5	66	0	0	0	0	45	3 243	40	0	0	0	238	6 607	2	420	10 857
Arabia Saudita	8	670	0	19	5 564	8	11	2 518	6	0	0	0	0	0	0	4	47	1	0	0	0	42	8 799	2	67	9 151
Bélgica	4	545	0	9	1 510	2	13	137	0	3	86	0	4	65	0	0	0	0	0	0	0	33	2 343	1	145	7 397
Federación de Rusia	13	76	0	65	4 229	6	5	11	0	102	973	2	79	1 361	4	0	0	0	14	77	5	278	6 727	2	369	7 107
Suecia	0	0	0	15	1 264	2	17	789	2	0	0	0	0	0	0	11	2 645	33	0	0	0	43	4 698	1	180	6 620
Singapur	84	2 591	2	11	803	1	9	592	1	0	0	0	1	30	0	0	0	0	0	0	0	105	4 016	1	262	6 132
Suiza	101	3 009	2	10	316	0	3	222	0	64	1 373	3	4	53	0	0	0	0	0	0	0	182	4 973	1	223	5 630
Italia	9	364	0	8	659	1	16	728	2	43	1 304	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	3 055	1	128	4 432
España	51	347	0	1	94	0	7	720	2	0	0	0	3	124	0	0	0	0	0	0	0	62	1 285	0	255	3 776
Francia	7	725	0	0	0	0	23	510	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	1 235	0	102	3 123
Mónaco	16	752	0	11	579	1	29	559	1	12	257	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	2 147	1	104	2 672
Australia	9	478	0	2	355	0	0	0	0	2	64	0	0	0	0	2	134	2	0	0	0	15	1 031	0	36	1 337
Total parcial	4 022	163 798	95	1 281	65 825	90	936	40 328	89	964	36 365	86	1 002	30 133	91	94	7 413	92	105	1 120	73	8 404	344 981	92	12 523	449 452
Otros	397	8 076	5	155	7 354	10	177	4 999	11	323	5 764	14	189	2 808	9	17	670	8	27	413	27	1 285	30 084	8	2 180	70 442
TOTAL	4 419	171 874	100	1 436	73 179	100	1 113	45 327	100	1 287	42 129	100	1 191	32 941	100	111	8 083	100	132	1 533	100	9 689	375 066	100	14 703	519 894

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

registrado en 2001 correspondió a 22 países o territorios el 92% del total. Ese porcentaje fue ligeramente inferior al de 2000. No se produjeron cambios en los países que figuran en el cuadro de este año, pero algunos subieron o bajaron puestos dentro de la lista. La propiedad se concentró en 10 países o territorios, que controlan el 81,3% del peso muerto de los buques abanderados en los siete principales países de libre matrícula, frente al 80,6% del año anterior. Del mismo modo, los primeros cinco países o territorios controlan el 63,1% (porcentaje que es igual al del año 2000). Grecia figuró en primer lugar en 2001 por octavo año consecutivo, con la mayor proporción (23,6%) de la flota de esos siete principales países de libre matrícula. En ese mismo año, este país también contaba con la mayor propiedad de tonelaje abanderado en el extranjero, con 100 millones de TPM o 19,2% del total mundial matriculado en otros países, seguido del Japón con 88,5 millones de TPM o 17% del tonelaje total. El tonelaje que tienen conjuntamente ambos países abanderado en el extranjero representó 36,2% del total mundial registrado de esa forma, lo mismo que en el año anterior.

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

1. Los pedidos de buques nuevos

En el año 2001 se cerraron contratos para la construcción de buques de los seis grandes tipos por un total de 51,6 millones de TPM, lo que supuso una disminución de 35,6% en comparación con los contratos de 2000 (véase el cuadro 20). En el sector de los petroleros cundió el pesimismo, con 550 unidades por un total de 34,3 millones de TPM encargadas en 2001, frente a 446 unidades con 41,9 millones de TPM en 2000. Los pedidos en 2001 de graneleros de nueva construcción fueron todavía más escasos, con 165 unidades de 9,5 millones de TPM, bastante menos que en el año anterior (344 unidades con 20 millones de TPM).

Incluso los pedidos de portacontenedores nuevos disminuyeron sustancialmente a menos de la mitad de los niveles de años anteriores, con 180 unidades por un total de 6,6 millones de TPM en 2001 frente a 373 unidades y 15 millones de TPM en 2000. 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 también se redujeron en 2001 a 142 unidades con 1,2 millones de TPM desde las 255 unidades y 2,5 millones de TPM en 2000. Por otra parte, los pedidos de transbordadores/buques de pasaje disminuyeron menos que los de otros tipos de buque, hasta un total de 101 unidades, pero el tonelaje se redujo a 80 millones de TPM en 2001 desde los 308 millones del año anterior.

2. La cartera de pedidos

En el cuadro 21 figura el tonelaje mundial encargado por grupos de países y por tipos principales de buque. Ese tonelaje se mantenía a comienzos del año 2002 en 107,9 millones de TPM, con un incremento considerable de 7,9% respecto del año anterior. Los pedidos de los países desarrollados de economía de mercado ascendieron a 34 millones de TPM, lo que suponía el 31,5% del total mundial encargado, frente a 36,8 millones de TPM o 36,6% a comienzos del año 2001. Los principales países de libre matrícula tenían pedidos que suponían 57,4 millones de TPM o 53,2% del tonelaje mundial, en comparación con 36,8 millones de TPM o 36,6% a comienzos del año anterior. La parte de los países de Europa central y oriental aumentó un poco en 2001 a 0,6 millones de TPM o 0,5% del total mundial encargado, mientras la parte de los países socialistas de Asia se mantuvo sin cambios en 2001, terminando el año con 5,5 millones de TPM o 5,1% de todos los pedidos mundiales.

La parte de los países en desarrollo tampoco registró cambios y se mantuvo en 8,6 millones de TPM u 8% del tonelaje mundial total encargado a comienzos del año 2002. Los pedidos de los países en desarrollo de Asia aumentaron ligeramente a 7,7 millones de TPM a comienzos de 2002, lo que suponía el 88,7% del tonelaje total encargado por países en desarrollo. Hubo un descenso de los pedidos de buques nuevos por países africanos a 79.000 TPM a principios de 2002, mientras que los de los países en desarrollo de América disminuyeron asimismo un poco hasta 894.000 TPM.

En 2001, los pedidos de petroleros aumentaron 28,7% a 51,9 millones de TPM, que supusieron el 48,1% del total mundial encargado. Los países en desarrollo hicieron pedidos de 5,7 millones de TPM, que representaron 11,1% del total, de los que correspondieron a los países en desarrollo de Asia 5,5 millones de TPM o 94,8% del total de los países en desarrollo. Los graneleros encargados a comienzos de 2002 disminuyeron sustancialmente respecto del año 2001 en 28,9% a 22,2 millones de TPM, que constituyeron el 20,5% de los pedidos mundiales. En ese tipo de buque, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula representaban 13,5 y 69,5%, con una parte conjunta de 83%. El volumen de los portacontenedores encargados aumentó en 2001 tan solo 2,5% a 16,5 millones de TPM a finales de año, lo que suponía 15,3% 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 de 50,5%. Los portacontenedores encargados por países en desarrollo se mantenían a comienzos del año 2002 en 1 millón de TPM, que suponía 5,9% del total. Los países en desarrollo de Asia hicieron pedidos de 0,8 millones de toneladas u 85,3% del total de los países en desarrollo.

CUADRO 20
Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques^a en 1991 - 2001
(N° = N° de buques M. = Miles de TPM)

Año	Buques tanque		Graneleros		Cargueros mixtos		Buques de carga general		Buques portacontenedores		Buques de pasaje/transbordadores		Total ^b	
	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.
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	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	147	7 563
Agosto	53	3 718	14	787	-	-	11	92	18	365	6	1	102	4 963
Septiembre	33	2 672	2	65	-	-	7	35	6	90	15	10	63	2 872
Octubre	55	2 430	12	628	-	-	13	87	8	251	18	10	106	3 406
Noviembre	31	676	7	440	-	-	18	104	3	111	5	1	64	1 332
Diciembre	57	1 851	25	1 374	-	-	20	129	13	919	9	25	124	4 298
TOTAL	550	34 260	165	9 496	-	-	142	1 222	180	6 564	101	80	1 138	51 622

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2002), *Shipping Statistics and Market Review*, en./feb., cuadro 1.1.1.

^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.

3. Los precios de buques nuevos y de segunda mano

El cuadro 22 indica los precios por tipos principales de los buques nuevos. En 2001 esos precios disminuyeron bastante respecto del año anterior para casi todos los principales tipos y tamaños. La caída de los precios fue más pronunciada en el caso de petroleros y graneleros y reflejó la menor demanda de carga. A mediados de año, los países que figuran a la cabeza de la construcción naval estaban discutiendo medidas para ajustar la capacidad de los astilleros a la demanda prevista. Los análisis muestran que los precios de los petroleros nuevos de todos los tamaños disminuyeron

del orden del 10% en 2001 respecto del año anterior. Los precios de los graneleros de carga seca de nueva construcción de hasta 74.000 TPM también bajaron el 10% en 2001 desde el nivel del año 2000, mientras que los precios de los de tamaño El Cabo descendieron 14%. Los precios de los portacontenedores celulares de 2.500 TEU disminuyeron 1,2%, mientras los de los cargueros lo hicieron en un 3,2%. Un modesto incremento de 3,3% se observó en los buques GPL de 75.000 toneladas. Por lo general, prosiguió la tendencia a la baja de los precios de los astilleros para todos los tipos y tamaños de buque al mantenerse endeble la demanda.

CUADRO 21
Tonelaje mundial encargado al 1° de enero de 2002
(En miles de TPM)

<i>Grupos de países de matrícula</i>	<i>Total</i>	<i>Buques tanque</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Buques portacontenedores</i>	<i>Otros buques</i>
Total mundial	107 955	51 894	22 184	3 826	16 550	13 501
Países desarrollados de economía de mercado	34 026	15 954	3 007	1 546	5 861	7 658
Principales países de libre matrícula	59 393	27 633	15 411	1 657	8 362	4 330
Países de Europa central y oriental	557	195	111	178	-	73
Países socialistas de Asia	5 507	1 529	2 320	44	1 342	273
Total de países en desarrollo, de los cuales en:	8 657	5 778	430	335	986	1 127
África	79	3	8	-	-	68
América	894	296	171	85	145	196
Asia	7 683	5 479	251	250	840	863
Europa ^a	0	-	-	-	-	-
Oceanía	0	-	-	-	-	-
Tonelaje no asignado	1 815	804	905	66	-	41

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Datos no comunicados.

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>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>Variación porcentual 2000/2001</i>
Graneleros de 30.000 a 50.000 TPM	17	11	24	25	20	20	18	-10.0
Buques tanque de 32.000 a 45.000 TPM	19	18	29	34	25	29	27	-7.0
Graneleros de 70.000 a 74.000 TPM	24	14	32	29	22	23	20	-11.1
Buques tanque de 80.000 a 105.000 TPM	28	22	42	43	33	41	37	-9.8
Graneleros de 120.000 TPM	32	27	45	40	34	40	34	-14.0
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM	75	47	90	85	68	76	72	-5.3
Buques cargueros GNL de 125.000 a 138.000 m ³	200	200	225	245	150	165	162	-1.8
Buques cargueros GPL de 75.000 m ³	77	44	78	68	58	60	58	-3.3
Buques de carga general de 15.000 TPM	14	12	24	21	19	19	18	-3.2
Buques portacontenedores puros de 2.500 TEU	-	26	52	50	35	35	34	-1.2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

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

Tal como indica el cuadro 23, los precios medios de los petroleros y graneleros de segunda mano también bajaron. Los que más lo hicieron fueron los de los pequeños graneleros. El número de transacciones también descendió a 182 desde las 229 del año 2000, siendo los buques más vendidos los de tamaño Panamax y El Cabo y correspondiendo a los de tamaño

entre mediano y pequeño 74 transacciones. En el sector de los petroleros, se registraron reducciones de dos dígitos en los precios durante el año. A pesar de esos precios más bajos, en 2001 se comunicó un mayor número de transacciones. Durante el año, 201 unidades cambiaron de mano, de las que 123 superaban las 50.000 TPM.

CUADRO 23
Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1996-2001
(a finales de año, en millones de dólares)

<i>Buque</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>Variación porcentual 2000/2001</i>
Buques tanque de 40.000 TPM ^a	26	28	20	20	27	26	-3.8
Buques tanque de 80.000 a 95.000 TPM ^a	37	38	25	26	39	33	-15.4
Buques tanque de 130.000 a 150.000 TPM ^a	40	47	37	36	50	43	-13.1
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM ^a	67	70	50	50	71	60	-15.5
Graneleros de carga seca de 45.000 TPM	19	18	13	16	15	12	-20.0
Graneleros de carga seca de 70.000 TPM	21	21	15	17	16	14	-12.9
Graneleros de carga seca de 150.000 TPM	27	30	24	28	25	22	-12.0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review 2001*.

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