

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.

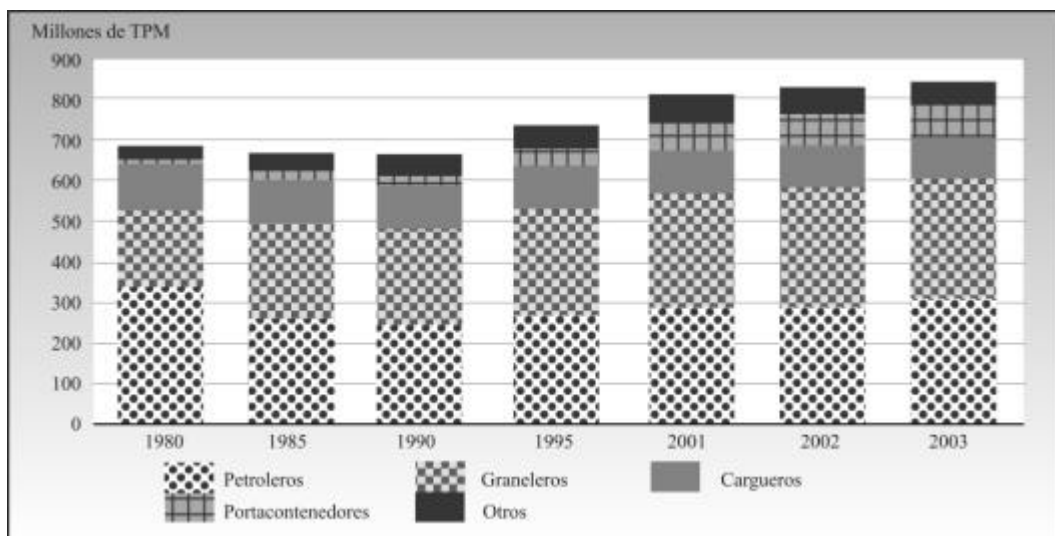
A. LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

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 2001, 2002 y 2003. Al 1° de enero de 2003 los buques mercantes de todo el mundo desplazaban 844,2 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Esa cifra supone un incremento del 2,3% respecto del año 2002, en que la flota mundial aumentó un 2,1% respecto del tonelaje de 2001. Tal aumento es igual al de 1997, año en que la flota creció también un 2,3%. Las entregas de buques nuevos representaron 49,0 millones de TPM, mientras que se desguazaron o perdieron 30,5 millones de TPM. El resultado fue una ganancia neta de 18,5 millones de TPM en 2002.

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, 2001-2003 ^a
(cifras a comienzos de año en miles de TPM)

<i>Tipos principales</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>Variación porcentual 2002/2003</i>
Petroleros	285 441 <i>35,3</i>	285 519 <i>34,6</i>	304 396 <i>36,1</i>	6,6
Graneleros	281 654 <i>34,8</i>	294 588 <i>35,7</i>	300 131 <i>35,5</i>	1,9
Mineraleros/ graneleros/petroleros	11 391 <i>1,4</i>	14 456 <i>1,8</i>	12 612 <i>1,5</i>	-12,8
Mineraleros /graneleros	270 263 <i>33,4</i>	280 132 <i>33,9</i>	287 519 <i>34,1</i>	2,6
Buques de carga general	102 653 <i>12,7</i>	99 872 <i>12,1</i>	97 185 <i>11,5</i>	-2,7
Buques portacontenedores	69 216 <i>8,6</i>	77 095 <i>9,3</i>	82 793 <i>9,8</i>	7,4
Otros tipos de buques	69 412 <i>8,6</i>	68 578 <i>8,3</i>	59 730 <i>7,1</i>	-12,9
Cargueros de gas licuado	18 525 <i>2,3</i>	19 074 <i>2,3</i>	19 469 <i>2,3</i>	2,1
Cargueros de productos químicos	8 044 <i>1,0</i>	7 974 <i>1,0</i>	8 027 <i>0,9</i>	0,7
Buques tanque diversos	768 <i>0,1</i>	785 <i>0,1</i>	906 <i>0,1</i>	15,4
Transbordadores y buques de pasaje	5 038 <i>0,6</i>	5 319 <i>0,6</i>	5 495 <i>0,6</i>	3,3
Otros	37 037 <i>4,6</i>	35 426 <i>4,3</i>	25 833 <i>3,1</i>	-27,1
TOTAL MUNDIAL	808 376 <i>100</i>	825 652 <i>100</i>	844 235 <i>100</i>	2,25

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

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

En 2002, el tonelaje de petroleros tuvo un fuerte crecimiento del 6,6% y el de graneleros (buques que transportan carga seca a granel) aumentó un 1,9%. Ambos tipos representaron el 71,6% del tonelaje total en ese año, con un ligero incremento desde el 70,3% del año anterior. La flota de cargueros (buques que transportan carga en general) disminuyó de nuevo en 2002, y al mismo ritmo que el año precedente, a saber, un 2,7%; esta categoría representa ahora el 11,5% del total de la flota mundial. En lo que respecta al tonelaje, los buques portacontenedores aumentaron 5,7 millones de TPM, es decir, un 7,4%, y ahora representan el 9,8% 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 2002 en términos tanto de número de buques como de capacidad en unidades TEU; al comienzo de 2003, había 2.890 buques con una capacidad total de 5.896.154 TEU, lo que representa un aumento del 4,9% en el número de buques y del 10,1% en la capacidad con respecto al 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 2001 a 2.040 TEU en 2003, como consecuencia de la construcción de buques mayores para lograr economías de escala. A finales de 2002, la tendencia bien establecida hacia mayores portacontenedores siguió su marcha ascendente. Los buques con capacidad para más de 3.000 TEU supusieron el 67% de las entregas totales de tonelaje celular durante el año y el 79,8% de los pedidos.

CUADRO 7

Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 2001, 2002 y 2003^a
(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^a</i>		
	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
TOTAL MUNDIAL	2 595	2 755	2 890	4 734 079	5 356 650	5 896 154
	<i>100,0</i>	<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	724	759	798	1 665 709	1 785 609	2 019 918
	<i>27,9</i>	<i>27,5</i>	<i>27,6</i>	<i>35,2</i>	<i>33,3</i>	<i>34,3</i>
Principales países de libre matrícula	1 003	1 117	1 166	1 919 117	2 317 543	2 591 977
	<i>38,7</i>	<i>40,5</i>	<i>40,3</i>	<i>40,5</i>	<i>43,3</i>	<i>44,0</i>
Total de economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula	1 727	1 876	1 964	3 584 826	4 103 152	4 611 895
	<i>66,6</i>	<i>68,1</i>	<i>68,0</i>	<i>75,7</i>	<i>76,6</i>	<i>78,2</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	32	30	29	25 457	24 590	23 486
	<i>1,2</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>
Países socialistas de Asia	106	98	104	105 344	105 344	114 112
	<i>4,1</i>	<i>3,6</i>	<i>3,6</i>	<i>2,2</i>	<i>2,0</i>	<i>1,9</i>
Países en desarrollo	644	674	720	883 883	994 024	1 035 578
	<i>24,8</i>	<i>24,5</i>	<i>24,9</i>	<i>18,7</i>	<i>18,6</i>	<i>17,6</i>
<i>de los cuales en:</i>						
África	11	10	9	10 841	10 674	8 237
	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>	<i>0,1</i>
América	214	231	249	253 822	273 893	301 618
	<i>8,2</i>	<i>8,4</i>	<i>8,6</i>	<i>5,4</i>	<i>5,1</i>	<i>5,1</i>
Asia	416	432	462	617 768	708 883	725 723
	<i>16,0</i>	<i>15,7</i>	<i>16,0</i>	<i>13,0</i>	<i>13,2</i>	<i>12,3</i>
Europa	3	1	0	1 452	574	0
	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Oceanía	0	0	0	0	0	0,0
	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Otros países y buques no asignados	86	77	73	134 569	129 540	111 083
	<i>3,3</i>	<i>2,8</i>	<i>2,5</i>	<i>2,8</i>	<i>2,4</i>	<i>1,9</i>

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

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

3. Distribución por edad de la flota mercante mundial.

El cuadro 8 contiene 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 en 2002 (12,6 años) era un año inferior al de 2001, debido al mayor volumen de desguaces y al aumento de las nuevas entregas. Por tipo de buque, la edad media de los petroleros en 2002 (11,6 años) disminuyó casi dos años. La proporción de estos buques con 15 o más años de edad descendió al 33,5% en 2002, frente al 42,7% de 2001, debido a la aceleración de las actividades de desguace, que en 2002 sumaron un total de 18,1 millones de TPM (frente a los 15,7 millones de TPM de 2001). La edad media de la flota de graneleros disminuyó casi exactamente un año en 2002, situándose en 12,7 años. En 2002 los portacontenedores siguieron siendo los buques más jóvenes, con una edad media de 9,1 años, frente a los 11,0 años de 2001. Esta tendencia se refleja en la parte de tonelaje entre 0 y 4 años de edad, a saber, un 31,1%, que es la más elevada de todas las categorías de buques.

Por grupos de países, los países desarrollados de economía de mercado continuaron teniendo en 2002 los buques de edad más baja, 11,7 años (13,3 años en 2001). Estos países han continuado su tendencia de los últimos años a reducir la edad media de su flota. Asimismo, en ese grupo la edad media de los portacontenedores bajó a 8,7 años en 2002, frente a los 10,3 años de 2001. Los principales países de libre matrícula tenían la segunda edad más baja de todos los buques (12,1 años en 2002 frente a 13,3 años en 2001), aun cuando disminuye la tendencia a abanderar buques nuevos. La edad media de todos los buques registrados en los países en desarrollo (sin contar a los principales países de libre matrícula) disminuyó casi un año en 2002, situándose en 13,5 años frente a los 14,3 de 2001. En este grupo, la edad media de los buques de carga general subió a 19,1 años, mientras que la de los portacontenedores se situó en 8,7 años, lo que representa un aumento de dos años. En 2002 la edad media del tonelaje registrado en los países socialistas de Asia fue de 16,7 años, ligeramente inferior a la del año precedente. Los países de Europa central y oriental siguieron contando con la flota más vieja (20,1 en 2002 frente a 18,9 en 2001); los buques de más de 15 años de edad representaban más de tres cuartas partes de la flota total y los graneleros eran los de más años (20,6).

4. La entrega de buques nuevos

El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto nunca registrado en términos de toneladas de peso muerto, con entregas que ascendieron a 49,0 millones de TPM en 2002 (véase el cuadro 9), y supusieron un incremento impresionante del 8,4% con respecto a las cifras sin precedentes de 2001. El número total de buques entregados pasó de 1.470 unidades en 2001 a 1.539 (aumento del 4,7%), y las entregas reflejaron la tendencia constante hacia buques mayores. Esa elevada cifra se mantuvo sobre todo gracias a las entregas de petroleros, con 23,4 millones de TPM, que representaron un aumento impresionante del 62,5% con respecto al nivel de 2001, y el número de nuevos buques pasó de 112 unidades en 2001 a 182 en 2002. El promedio de toneladas de peso muerto por buque fue de 128.600. Por el contrario, las entregas de graneleros descendieron 6,9 millones de TPM, aproximadamente el 32,9%, con respecto a las cifras de 2001. Otra característica fue el tamaño algo menor de los graneleros entregados en 2002. El año anterior, el promedio había sido de 67.700 TPM, mientras que en 2002 fue de 62.400 TPM. Las construcciones nuevas de otros tipos de buque, como cargueros y portacontenedores, descendieron en 2002 a 1.131 unidades y a 11,5 millones de TPM en 2002. La tendencia hacia buques mayores continuó con fuerza. En 2003 se recibieron pedidos de portacontenedores de 8.000 TEU, y se está examinando la posibilidad de construir buques cargueros GNL de 200.000 metros cúbicos para un proyecto del Oriente Medio, ya que estos buques permiten un ahorro del 15% en costos de transporte.

CUADRO 8

Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buque, al 1° de enero de 2003
(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) 2002^a</i>	<i>Edad media (años) 2001^a</i>
TOTAL MUNDIAL	Todos los buques	22,0	20,9	15,56	13,2	28,1	12,6	13,9
	Buques tanque	26,9	18,5	21,11	9,5	24,0	11,6	13,2
	De carga general	19,7	23,9	12,81	17,8	25,8	12,7	13,7
	Cargueros	9,4	13,6	9,80	16,7	50,6	17,0	16,2
	Portacontenedores	31,1	33,9	13,14	10,0	11,9	9,1	11,0
	Todos los demás	14,9	13,1	13,43	9,4	49,2	16,0	14,9
Países desarrollados de economía de mercado	Todos los buques	25,8	21,5	16,10	13,9	22,7	11,7	13,3
	Buques tanque	32,0	19,7	18,64	10,5	19,2	10,5	13,3
	De carga general	19,0	21,1	12,85	21,6	25,6	13,1	14,6
	Cargueros	18,1	19,5	13,49	16,7	32,2	13,7	14,0
	Portacontenedores	31,5	33,5	15,01	11,4	8,5	8,7	10,3
	Todos los demás	15,9	16,5	16,92	10,5	40,2	14,7	13,8
Principales países de libre matrícula	Todos los buques	23,6	22,1	16,59	12,3	25,5	12,1	13,3
	Buques tanque	26,2	18,0	24,26	8,3	23,3	11,6	13,1
	De carga general	22,4	25,7	12,46	16,0	23,4	12,0	13,3
	Cargueros	9,9	18,0	11,04	20,2	40,8	15,8	14,6
	Portacontenedores	33,1	31,2	12,96	9,4	13,4	9,1	11,4
	Todos los demás	18,7	12,9	9,75	4,2	54,5	16,0	13,8
Total parcial de PDEM y principales países de libre matrícula	Todos los buques	24,4	21,8	16,42	12,9	24,5	11,9	13,3
	Buques tanque	28,4	18,6	22,07	9,2	21,7	11,2	13,2
	De carga general	21,6	24,5	12,55	17,4	24,0	12,2	13,6
	Cargueros	13,0	18,6	11,95	18,9	37,6	15,0	14,4
	Portacontenedores	32,4	32,2	13,85	10,3	11,3	9,0	10,9
	Todos los demás	17,2	14,8	13,52	7,5	46,9	15,3	13,8
Países de Europa central y oriental	Todos los buques	1,6	3,4	11,20	18,8	65,0	20,1	18,9
	Buques tanque	6,0	2,0	3,58	16,4	72,0	20,4	20,1
	De carga general	0,0	0,0	15,43	17,8	66,8	20,6	19,7
	Cargueros	0,8	4,2	10,46	19,4	65,2	20,2	19,1
	Portacontenedores	0,0	28,4	9,81	27,2	34,6	15,9	15,5
	Todos los demás	0,8	3,9	15,83	19,9	59,5	19,6	18,3
Países socialistas de Asia	Todos los buques	7,3	10,5	8,53	16,0	51,2	16,7	17,9
	Buques tanque	12,6	10,1	12,77	20,7	43,8	16,3	16,5
	De carga general	6,9	16,5	9,07	17,1	50,5	17,2	17,7
	Cargueros	4,3	3,4	5,10	12,9	74,4	20,6	20,0
	Portacontenedores	10,1	25,8	17,58	25,0	21,5	13,4	12,6
	Todos los demás	12,6	10,1	12,77	20,7	43,8	16,3	18,7
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	18,5	21,1	14,37	13,2	32,8	13,5	14,3
	Buques tanque	23,4	19,3	18,94	9,5	28,8	12,5	12,7
	De carga general	17,4	24,5	14,29	19,2	24,6	12,8	13,1
	Cargueros	5,8	9,2	6,88	12,8	65,3	19,1	18,5
	Portacontenedores	29,7	41,6	9,92	6,5	12,4	8,7	11,2
	Todos los demás	10,5	9,9	12,73	9,5	57,4	17,5	17,4

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	6,0	786	18,0
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,0	950	25,0
1990	81	8,7	0	0,0	119	9,6	523	4,0	723	23,0
1996	98	11,6	3	0,3	268	17,5	713	9,0	1 082	38,0
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1 067	36,8
1998	120	12,6	0	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	154	20,8	0	0,0	188	13,1	1 202	10,5	1 544	44,4
2001	112	14,4	0	0,0	310	21,0	1 048	9,8	1 470	45,2
2002 ^c	182	23,4	0	0,0	226	14,1	1 131	11,5	1 539	49,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review 2002*.

^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.

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 2002, el tonelaje total vendido para desguace fue de 30,5 millones de toneladas de TPM, cifra que es un 9,7% superior a la del año anterior y representa el 3,6% del peso muerto total mundial, frente al 3,4% en 2001. La parte mayor de los desguaces correspondió a petroleros. Las ventas de éstos con tal fin sumaron 18,1 millones de TPM, lo que significa un aumento significativo del 15,3%, debido a la baja de los fletes durante casi todo el año. Las ventas de superpetroleros y grandes petroleros para desguace subieron de 29 unidades en 2001 a 35 en 2002. Las de petroleros de dimensiones Suezmax se redujeron a la mitad, pasando de 29 unidades en 2001 a 14 en 2002, mientras que las de tamaño Aframax se mantuvieron casi iguales, con 19 unidades en 2001 y 20 en 2002. En la categoría de los petroleros de menor tamaño, la actividad de demolición casi se duplicó: en 2001 se vendieron 35 buques para desguace; en 2002, 66. La edad media de los petroleros vendidos para tal fin aumentó ligeramente, pasando de 28 años en 2001 a 28,3 años en 2002. En 2002, el volumen de graneleros de carga seca vendidos para desguace fue de 5,9 millones de TPM, un 27,2% menos que el año anterior, pero el número de cargueros mixtos se duplicó, llegando a 1,6 millones de TPM. Disminuyeron los desguaces de graneleros de todos los tamaños. Las ventas con tal fin de buques de más de 120.000 TPM bajaron de 9 unidades en 2001 a 5 unidades en 2002. En lo que respecta a los buques en la gama de 60.000 a 120.000 TPM, las ventas bajaron de 37 unidades en 2001 a 26 unidades en 2002. En el caso de los buques de tamaño mediano hubo un ligero descenso: se pasó de 16 unidades en 2001 a 11 en 2002. La edad media de todos los graneleros de carga seca desguazados fue de 26,6 años en 2002, cifra ligeramente inferior a la del año anterior. Otros tipos de buque también contaban en 2002 con una vida comercial media parecida: los portacontenedores vendidos a los desguazadores, 26,0 años; los buques de carga general, 28,2 años.

CUADRO 10

Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1998 a 2002

<i>Tonelaje desguazado</i>	<i>1990</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
Ventas para desguace (en millones de TPM)	16,9	25,2	30,7	22,2	27,8	30,5
Desguaces en porcentaje de la flota mundial total	2,4	3,2	3,9	2,7	3,4	3,6

Fuentes: 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 1998 a 2002 por tipos de buque
(*millones de TPM y porcentajes*)

<i>Año</i>	<i>Millones de TPM</i>					<i>Porcentajes</i>						
	<i>Buques tanque</i>	<i>Cargueros mixtos</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Otros</i>	<i>Total</i>	<i>Flota mundial</i>	<i>Total</i>	<i>Buques tanque</i>	<i>Cargueros mixtos</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Otros</i>	<i>Total</i>
1998	7,4	1,4	12,8	3,53	25,2	788,7	3,2	29,4	5,7	50,9	14,0	100,0
1999	16,7	1,1	9,7	3,25	30,7	799,0	3,8	54,2	3,7	31,5	10,6	100,0
2000	13,5	1,0	4,6	3,10	22,2	808,4	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,24	27,8	825,7	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,92	30,5	844,2	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	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 1998 a 2002, por tipos de buque^a
(*años*)

<i>Año</i>	<i>Buques tanque</i>	<i>Graneleros de carga seca</i>	<i>Buques portacontenedores</i>	<i>Buques de carga general</i>
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
2002	28,3	26,6	26,0	28,2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2003), *Shipping Statistics and Market Review*, en./feb., cuadro I-1.3.2.

^a Buques de 300 TRB o más.

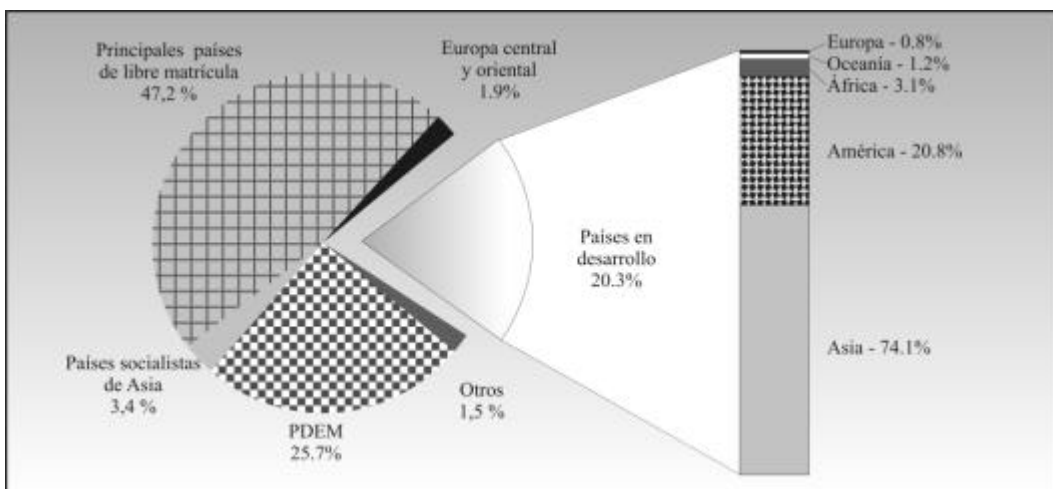
B. LA PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Distribución del tonelaje total por grupos de países

La flota mundial total siguió aumentando en 2002: creció un 2,3% y llegó a 844,2 millones de TPM (véanse el gráfico 5 y el cuadro 13). La tasa de crecimiento del tonelaje en los países desarrollados de economía de mercado fue el doble de la correspondiente a la flota mundial total, y alcanzó el 4,6% (aumento de 9,6 millones de TPM, con lo que llegó a un total de 217,1 millones de TPM). Ello podría ser consecuencia de las medidas adoptadas en algunos países de la Unión Europea para aplicar impuestos basados en el tonelaje, en vez de normas fiscales uniformes a los buques matriculados en cada país. En diciembre de 2002, ocho países de la UE habían dado la aprobación a este sistema. El tonelaje de los países desarrollados de los principales países de libre matrícula en 2002 fue de 398,5 millones de TPM, es decir, descendió un 1% (3,9 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: en 2002 aumentó 12,3 millones de TPM (es decir, el 7,7%) y alcanzó los 171,3 millones de TPM. Este incremento fue el resultado de las inversiones hechas por propietarios de países en desarrollo asiáticos, cuyas flotas, con un crecimiento de 9,9 millones de TPM (8,5%), alcanzaron los 126,9 de TPM, que representaban el 74,1% de la flota total de los países en desarrollo. La flota de los países en desarrollo de América creció 1,0 millones de TPM y se situó en 35,6 millones, mientras que la de los países en desarrollo africanos, que disminuyó 0,4 millones, sumaba 5,3 millones de TPM. La flota de los países en desarrollo de Europa registró un aumento marginal de 0,2 millones de TPM, mientras que la pequeña flota de los países en desarrollo de Oceanía se triplicó con creces y alcanzó los 2,0 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 registraron también un aumento, que fue de 1,8 millones y de 0,5 millones de TPM, respectivamente.

GRÁFICO 5

Tonelaje mundial por grupos de países, al 1º de enero de 2003
(variación porcentual de TPM)



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

CUADRO 13

Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 2001, 2001 y 2003^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>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
TOTAL MUNDIAL	682,8 <i>100,0</i>	658,4 <i>100,0</i>	808,4 <i>100,0</i>	825,7 <i>100,0</i>	844,2 <i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	350,1 <i>51,3</i>	219,0 <i>33,3</i>	203,4 <i>25,2</i>	207,5 <i>25,1</i>	217,1 <i>25,7</i>
Principales países de libre matrícula	212,6 <i>31,1</i>	224,6 <i>34,1</i>	392,2 <i>48,5</i>	402,4 <i>48,7</i>	398,5 <i>47,2</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	37,8 <i>5,5</i>	44,3 <i>6,7</i>	16,3 <i>2,0</i>	15,4 <i>1,9</i>	15,9 <i>1,9</i>
Países socialistas de Asia	10,9 <i>1,6</i>	22,1 <i>3,4</i>	26,1 <i>3,2</i>	26,5 <i>3,2</i>	28,3 <i>3,4</i>
Países en desarrollo	68,4 <i>10,0</i>	139,7 <i>21,2</i>	157,0 <i>19,4</i>	159,0 <i>19,3</i>	171,3 <i>20,3</i>
<i>de los cuales en:</i>					
África	7,2	7,3	6,0	5,7	5,3
América	21,8	25,5	34,1	34,6	35,6
Asia	39,1	89,5	115,7	117,0	126,9
Europa	0,2	13,8	1,0	1,1	1,3
Oceanía	0,1	3,6	0,2	0,6	2,0
Otros países y buques no asignados	3,0 <i>0,4</i>	8,7 <i>1,3</i>	13,4 <i>1,7</i>	14,8 <i>1,8</i>	13,1 <i>1,5</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 2002 tenían, respectivamente, 4,3, 1,8 y 1,7 millones de TPM.

^b Los porcentajes figuran en cursiva.

^c Cifra de mediados de año.

^d Cifra de final de año.

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, 2001 y 2002. La parte de los petroleros en la flota mundial total creció en 2002 un 1,5% con respecto al año anterior. Con ello se invirtió la tendencia del año precedente. El cambio se debió al alto nivel de entregas de petroleros durante 2002. Hubo un descenso del 0,1% en la parte de los graneleros en la flota mundial total, que regresó al mismo nivel de 1990, el 35,6%. La parte de los buques de carga general en la flota mundial continuó disminuyendo, y descendió al 11,5%, mientras que la de portacontenedores mantuvo su tendencia ascendente y llegó al 9,8%. La parte de otros tipos de

buques descendió al 7,1%. En el sector de los petroleros, la parte de los países desarrollados de economía de mercado subió del 30% en 2000 al 31,7% en 2002. En cambio, la de los países de libre matrícula bajó del 50,1% en 2001 al 48,6% en 2002. Estas fluctuaciones 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 subió en 2002 al 17,3%, invirtiendo la tendencia descendente de los años anteriores. La parte de los países en desarrollo de Asia aumentó un 1,2% en 2002, llegando a representar el 13,9% de la flota mundial de petroleros, mientras que la de los países en desarrollo de América se mantuvo en el 2,9%.

CUADRO 14

Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000, 2001 y 2002^{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
	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
	2002	844,2	100,0	36,1	35,6	11,5	9,8	7,1
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
	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
	2002	217,1	25,7	31,7	16,9	20,4	33,9	37,3
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
	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
	2002	398,5	47,2	48,6	54,6	34,1	44,4	28,3
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
	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
	2002	15,9	1,9	1,0	1,1	6,7	0,5	4,5
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
	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
	2002	28,3	3,4	1,5	4,0	8,4	2,6	2,1
	1970	20,5	6,3	4,7	4,3	12,6	-	5,9

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					
Países en desarrollo	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
	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
	2002	171,3	20,3	17,3	20,8	29,1	18,0	22,0
<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
	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
	2002	5,3	0,6	0,4	0,5	1,5	0,1	2,1
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
	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
	2002	35,6	4,2	2,9	3,25	9,5	4,9	6,0
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
	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
	2002	126,9	15,0	13,9	16,5	17,1	12,8	13,4
Europa	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	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
	2002	1,3	0,2	0,0	0,3	0,2	0,0	0,2
Oceanía	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	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
	2002	2,0	0,2	0,1	0,3	0,7	0,0	0,3
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
	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
	2002	13,1	1,6	0,0	2,6	1,3	0,7	5,8

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.

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 en 2002 en el 16,9% de 2001, lo que representa un tercio de su parte en 1980 (52,7%). La parte de los principales países de libre matrícula bajó del 55,5% de 2001 (31,7% en 1980) al 54,6% en 2002. La proporción que corresponde a los países en desarrollo se mantuvo en el 20,8%. La parte de los países de Europa central y oriental y la de los países socialistas de Asia se mantuvieron sin cambio en el 1,1% o aumentaron ligeramente hasta alcanzar el 4,0%, respectivamente.

En el sector de los buques de carga general, la evolución de la flota de los tres principales grupos de países no coincidió con la del sector de los graneleros. Los países desarrollados de economía de mercado aumentaron su parte de forma marginal, hasta el 20,4% de la flota mundial, mientras que los países de libre matrícula registraron una caída al 34,1%. La parte de los países en desarrollo, con un incremento del 3,1%, fue del 29,1% y los aumentos se distribuyeron entre todas las regiones. En los países en desarrollo, los buques de carga general continuaron siendo el principal de los cinco tipos de buque.

En 2002, los países desarrollados de economía de mercado elevaron su parte del tonelaje en peso muerto de los portacontenedores al 33,9%, un 1,1% más que el año anterior. La proporción que corresponde a los principales países de libre matrícula aumentó también un 1,3% y alcanzó el 44,4%, del que aproximadamente dos tercios eran buques portacontenedores con propietarios efectivos en PDEM. Así pues, los países desarrollados de economía de mercado poseen aproximadamente el 60% de la flota. La parte de los países en desarrollo aumentó ligeramente, hasta el 18,6%, y la parte de los países en desarrollo de Asia descendió al 12,8%, mientras que la de los países en desarrollo de América se mantuvo en el 4,9%.

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

En el cuadro 15 se presentan datos sobre la estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2003. En 2002, el tonelaje de los petroleros de los países desarrollados de economía de mercado aumentó 8,9 millones de TPM y su porcentaje de la flota total del grupo ascendió al 44,4%. La parte de sus graneleros de carga seca bajó al 23,3%, a pesar de un aumento absoluto de 0,8 millones de TPM. La parte de cargueros y portacontenedores en la flota de esos países registró evoluciones contrapuestas, con un descenso al 9,1% en el primer caso y una subida hasta del 12,9% en el segundo, frente al 9,7% y 12,2% registrados en 2001. Los principales países de libre matrícula redujeron el total de sus flotas 3,9 millones de TPM. La parte más considerable de esas flotas correspondió a petroleros y graneleros, que conjuntamente representaban el 78,2% de su flota al comienzo de 2003. En ese año la parte de sus petroleros creció 4,6 millones de TPM y alcanzó el 37,1% de la flota total del grupo, mientras que la parte de los graneleros registró en 2002 un aumento marginal de 0,3 millones de TPM, y alcanzó el 41,1% frente al 40,6% del año anterior. Sus cargueros disminuyeron ese mismo año 2,6 millones de TPM, y representaron el 8,3% de la flota total del grupo, frente al 8,9% de 2001. En 2002 su flota de portacontenedores creció 3,6 millones de TPM, y llegó a representar el 9,2% de su flota total (frente al 8,3% de 2001).

En los países en desarrollo, la distribución del tonelaje también se caracterizó por una proporción relativamente alta de graneleros y petroleros, que supusieron el 30,8% y el 36,4%, respectivamente en 2002. En cifras absolutas, su tonelaje de ambos tipos de buque en 2002 fue de 52,7 millones y 62,3 millones de TPM, frente a los 96,4 millones y 50,6 millones de TPM en los países desarrollados de economía de mercado. La parte de los cargueros en aquel grupo subió de 26,0 millones de TPM en 2001 a 28,3 millones de TPM en 2002, mientras que los

portacontenedores incrementaron su tonelaje en 0,5 millones de TPM, pero su porcentaje bajó del 9% en el año anterior al 8,7% en 2002. En los países de Europa central y oriental, los cargueros ocuparon un lugar relativamente destacado, y pasaron de representar el 40,1% en 2001 al 41,1% en 2002. Por el contrario, los portacontenedores se han mantenido sin cambios en 0,4 millones de TPM, que equivale al 2% del total, desde los primeros años del decenio de 1990. Los países socialistas de Asia siguieron teniendo una parte predominante tanto de los graneleros como de los cargueros. El tonelaje absoluto de esos tipos de buque subió en 2002 a 12,1 millones y 8,2 millones de TPM, respectivamente. En cambio, su parte del total bajó del 43% en 2001 al 42,9% en 2002 en el caso de los graneleros y del 29,8% al 29,0% en el de los cargueros. El tonelaje absoluto de los portacontenedores subió en 2002 a 2,2 millones de TPM, es decir, el 7,6% (frente al 6,8% en 2001).

CUADRO 15

Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2003^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	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%
Flota total	844,2	100,0	217,1	100,0	398,5	100,0	171,3	100,0	15,9	100,0	28,3	100,0
Petroleros	304,4	36,1	96,4	44,39	147,8	37,1	52,7	30,8	3,0	18,6	4,6	16,1
Graneleros	300,1	35,6	50,6	23,30	163,8	41,1	62,3	36,4	3,4	21,2	12,1	42,9
De carga general	97,2	11,5	19,8	9,13	33,1	8,3	28,3	16,5	6,5	41,1	8,2	29,0
Portacontenedores	82,8	9,8	28,0	12,91	36,8	9,2	14,9	8,7	0,4	2,4	2,2	7,6
Otros buques	59,7	7,1	22,3	10,26	16,9	4,2	13,1	7,7	2,7	16,7	1,2	4,4

Fuente: Recopilación de la secretaría 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 2002, entre todos ellos controlaban el 94,9% de la flota mercante mundial (el mismo porcentaje que el año pasado). Los Emiratos Árabes Unidos, que habían ocupado el lugar 31 en 2001, fueron reemplazados en 2002 por una nueva incorporación, Chile, que ocupó el puesto 35, con 2,2 millones de TPM y el 0,29% de la flota mundial total. Hubo varios cambios de orden en los otros países: la República Islámica del Irán y Suiza avanzaron cuatro lugares, los Países Bajos tres, el Canadá y Marruecos dos, y China, Singapur, Arabia Saudita, Chipre y Croacia un lugar; otros países bajaron un lugar (Estados Unidos, Reino Unido, India, Filipinas, Indonesia), dos lugares (Suecia) o cinco lugares (Brasil).

CUADRO 16

Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1º de enero de 2003^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	Pavillon nacional	Pavillon étranger	Total		
Grecia	758	2 345	3 103	44 849 923	105 010 880	149 860 803	70,07	19,52
Japón	747	2 163	2 910	13 472 332	90 924 107	104 396 439	87,10	13,60
Noruega	872	819	1 691	27 138 155	30 959 452	58 097 607	53,29	7,57
China	1 617	704	2 321	22 680 169	21 623 434	44 303 603	48,81	5,77
Estados Unidos	583	870	1 453	11 001 954	31 536 497	42 538 451	74,14	5,54
Alemania	377	1 925	2 302	7 231 590	33 517 881	40 749 471	82,25	5,31
Hong Kong, China	235	334	569	13 206 714	24 527 094	37 733 808	65,00	4,92
República de Corea	491	364	855	9 135 854	16 633 763	25 769 617	64,55	3,36
Taiwán, Provincia china de	133	395	528	6 313 645	16 014 886	22 328 531	71,72	2,91
Singapur	457	257	714	12 627 368	6 764 542	19 391 910	34,88	2,53
Reino Unido	396	383	779	7 867 951	10 225 805	18 093 756	56,52	2,36
Dinamarca	349	333	682	8 540 665	7 971 422	16 512 087	48,28	2,15
Federación de Rusia	2 176	380	2 556	8 429 692	7 816 315	16 246 007	48,11	2,12
Italia	519	119	638	8 315 551	3 886 635	12 202 186	31,85	1,59
Arabia Saudita	52	69	121	923 734	10 086 880	11 010 614	91,61	1,43
India	344	41	385	9 376 986	1 133 341	10 510 327	10,78	1,37
Turquía	436	137	573	7 252 197	1 684 970	8 937 167	18,85	1,16
Países Bajos	576	208	784	4 045 450	3 156 450	7 201 900	43,83	0,94
Irán, República Islámica del	149	4	153	6 864 112	229 978	7 094 090	3,24	0,92
Suiza	12	225	237	691 366	6 309 602	7 000 968	90,12	0,91
Suecia	162	162	324	1 429 038	5 468 352	6 897 390	79,28	0,90
Malasia	254	52	306	5 790 177	798 897	6 589 074	12,12	0,86
Brasil	142	22	164	4 454 047	2 038 788	6 492 835	31,40	0,85
Bélgica	25	128	153	168 703	6 008 133	6 176 836	97,27	0,80
Francia	168	101	269	2 963 993	3 038 662	6 002 655	50,62	0,78
Canadá	217	110	327	2 632 406	3 354 729	5 987 135	56,03	0,78
Filipinas	305	31	336	4 095 428	751 145	4 846 573	15,50	0,63
Indonesia	519	91	610	3 225 973	1 088 783	4 314 756	25,23	0,56
España	67	263	330	145 830	4 147 174	4 293 004	96,60	0,56
Kuwait	32	0	32	3 341 564	0	3 341 564	0,00	0,44
Mónaco	0	103	103	0	3 133 767	3 133 767	100,00	0,41
Australia	47	40	87	1 428 901	1 409 743	2 838 644	49,66	0,37
Chipre	30	38	68	823 590	1 969 719	2 793 309	70,52	0,36
Croacia	64	39	103	1 029 912	1 216 635	2 246 547	54,16	0,29
Chile	56	34	90	862 266	1 364 987	2 227 253	61,29	0,29
TOTAL (35 países)	13 367	13 289	26 656	262 357 236	465 803 448	728 160 684	63,97	94,90
TOTAL MUNDIAL	15 649	14 579	30 228	281 241 565	486 350 815	767 592 380	63,36	100,00

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).

En esos países y territorios prosiguió en 2002 la tendencia a abanderar con pabellón extranjero, aunque su crecimiento se debilitó. El tonelaje total así abanderado alcanzó en 2002 un total de 465,8 millones de TPM, que representaban el 64,0% de la flota total de los 35 países, frente a los 462,5 millones de TPM y el 64,1% de 2001. En los países y territorios en desarrollo se observa una nueva tendencia a abanderar sus buques con pabellón extranjero. En 2002, 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 el 47% de su tonelaje total abanderado en el extranjero. A pesar de esta continua tendencia dentro de ese grupo, en su seno hay diferencias apreciables. Los buques de la Arabia Saudita y de Hong Kong (China) matriculados en otros países representaban el 91,6% y el 65,0%, respectivamente, mientras que la República Islámica del Irán, Kuwait y Filipinas se beneficiaron mucho menos de los pabellones de conveniencia, que representaron sólo el 3,2%, 7,0% y 15,5% de sus flotas, respectivamente. Para los países desarrollados de economía de mercado, la parte del tonelaje abanderado en el extranjero se mantuvo en el 70,2% en 2002.

2. Matrícula libre

La parte de la flota mercante mundial con pabellón extranjero disminuyó un 4,7% en 2002, después de haber aumentado un 1,7% del año precedente. Ello podría ser consecuencia de los cambios registrados en las normas fiscales de los países desarrollados de economía de mercado y de ciertas irregularidades en los países de libre matrícula. En el cuadro 17 figura la distribución del tonelaje de los siete principales países de libre matrícula por grandes tipos de buque, junto con los totales correspondientes a otros seis países de libre matrícula de menor importancia. Las toneladas totales inscritas en 2002 en los seis grandes países de libre matrícula sumaron 373,5 millones de TPM, un 4,6% por debajo de los 365,1 millones de 2001, año en que habían crecido un 1%. Panamá continuó en cabeza, a pesar de una contracción de 3,4 millones de TPM, es decir, del 2%. Las alegaciones de tráfico ilegal de certificados de navegación dieron lugar a la detención de tres funcionarios. La flota de Liberia disminuyó un 6,6%. En mayo de 2002, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas pidió a Liberia que adoptara medidas urgentes para garantizar que los ingresos derivados de su Registro Marítimo se utilizaran para fines sociales, humanitarios y de desarrollo legítimos. En septiembre se nombró una empresa contable internacional para que supervisara el Registro, pero se retiró en diciembre. En febrero de 2003, se enviaron al país inspectores de las Naciones Unidas para que verificaran la aplicación de la resolución del Consejo de Seguridad. Poco después, el país comunicó el comienzo, junto con la OMI, de un proyecto piloto de expedición de tarjetas de identidad de seguridad para los navegantes. El tonelaje combinado de Panamá y Liberia representa el 66,5% del total de los seis principales países de libre matrícula. En 2002, Malta redujo su flota a 36,6 millones de TPM, lo que representó un descenso del 13,1%, mientras que el tonelaje de Bermuda, con un descenso notable del 22,2%, bajó a 6,3 millones de TPM. La disminución de las flotas de los otros dos grandes países de libre matrícula, las Bahamas y Chipre, fue de aproximadamente el 2%.

Cuatro de los países de libre matrícula de menor importancia son países en desarrollo de América (tres) y Oceanía (uno), y otros dos son países desarrollados de economía de mercado de Europa. Algunos otros países en desarrollo (como Belice, Honduras, Sri Lanka, etc.) son también de libre matrícula, aunque con menor cobertura. El establecimiento de registros de libre matrícula puede ser difícil, como demuestran los informes referentes al caso de Camboya. En noviembre de 2002 se nombró un administrador de la República de Corea para que se encargara del registro. El contrato del anterior administrador se había cancelado en agosto, tras el embargo por la armada francesa de un buque de pabellón camboyano acusado de contrabando de cocaína; luego se contrató a ese administrador para establecer un nuevo registro en Mongolia. Dos meses más tarde, se notificó que estaba negociando un acuerdo semejante con las Islas Salomón³.

CUADRO 17

Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula ^a, al 1º de enero de 2003

Pabellón	Petroleros		Graneleros		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Otros		Total		Total al 1º de enero de 2002
	Número	Miles deTPM	Número	Miles deTPM	Número	Miles deTPM	Número	Miles deTPM	Número	Miles deTPM	Número	Miles deTPM	Miles deTPM
Panamá	631	51 667	1 287	81 208	1 189	11 313	491	16 493	470	7 827	4 068	168 508	171 874
Liberia	346	34 276	262	15 762	205	3 678	294	9 514	180	5 183	1 287	68 413	73 179
Bahamas	185	24 778	136	8 336	414	6 051	69	2 130	253	2 828	1 057	44 122	45 327
Malta	247	15 613	390	17 183	337	3 061	31	539	24	253	1 029	36 649	42 129
Chipre	119	6 080	385	19 427	366	3 486	108	2 739	53	365	1 031	32 097	32 941
Bermudas	10	1 864	26	3 598	16	205	14	401	25	225	91	6 293	8 083
Total parcial	1 538	134 277	1 486	145 514	2 527	27 794	1 007	31 817	1 005	16 680	8 563	356 081	373 533
San Vicente y las Granadinas	30	244	101	3 801	286	2 062	22	156	93	291	532	6 554	
Antigua y Barbuda	6	22	13	149	573	2 378	186	3 436	11	54	789	6 039	
Islas Caimán	33	1 572	21	1 038	40	424	0	0	29	288	123	3 321	
Luxemburgo	13	1 014	2	20	8	69	8	115	33	772	64	1 990	
Vanuatu	1	90	20	823	15	243	1	29	70	196	107	1 381	
Gibraltar	17	709	2	30	58	266	12	205	9	52	98	1 261	
Total	1 638	137 928	2 645	151 374	3 507	33 236	1 236	35 757	1 250	18 333	10 276	376 628	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2002													
	1 267	132 382	2 684	151 764	2 946	31 892	1 014	30 574	1 646	26 921	9 557	373 533	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2001												395 164	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2000												388 688	

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.

El análisis por tipo de buque de los seis principales países de libre matrícula indicaba que los graneleros habían subido al 37,7% del peso muerto total en 2002, frente al 35,3% de 2001, mientras que los graneleros de carga seca mantuvieron su parte en el 40,8%. El tonelaje combinado de estos dos tipos de buque de los seis principales países de libre matrícula representa el 78,5% del peso muerto total, y el 76,8% si se incluyen los países de libre matrícula de menor importancia. Los cargueros (3.507 unidades) representaban el 34% del número total de buques, seguidos de los graneleros de carga seca (2.645 buques; 25,7% del total). Estas cifras demuestran la importancia de los registros de libre matrícula para el sector marítimo.

3. Nacionalidad de los buques

En el cuadro 18 puede verse la participación de nacionales en los registros de matrícula libre 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. Los países o territorios de libre matrícula están divididos en tres grupos: seis grandes países del registro, seis países de libre registro de importancia secundaria y seis países de matrícula internacional. En los países de libre matrícula, la parte del tonelaje que es propiedad de nacionales

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 1° de enero ^a
(miles de TPM)

País o territorio de matrícula	Tonelaje total abanderado en el país de matrícula			Participación de nacionales del país de matrícula y de nacionales de países que tienen una relación privilegiada con el país de matrícula					
	2001	2002	2003	en tonelaje de la flota registrada			en porcentaje de la flota registrada (%)		
				2001	2002	2003	2001	2002	2003
<i>Seis principales países de libre matrícula</i>									
Panamá	162 321	171 874	168 508	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Liberia	75 158	73 180	68 413	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	44 871	45 327	44 122	226	0	0	0,5	0,0	0,0
Malta	44 497	42 130	36 649	48	36	0	0,1	0,1	0,0
Chipre	33 312	32 940	32 097	792	756	824	2,4	2,3	2,6
Bermudas	9 122	8 082	6 293	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<i>Seis países de libre matrícula de importancia secundaria</i>									
San Vicente y las Granadinas	8 415	8 602	6 554	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Antigua y Barbuda	5 131	5 856	6 039	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Islas Caimán	2 501	2 539	3 321	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Luxemburgo	1 405	2 101	1 990	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Vanuatu	1 444	1 534	1 381	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Gibraltar	511	999	1 261	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total de países de libre matrícula	388 688	395 164	376 628						
<i>Ocho registros internacionales</i>									
Singapur	32 996	32 082	31 246	12 842	11 826	12 627	38,9	36,9	40,4
Registro Internacional Marítimo de Noruega (NIS)	28 062	28 709	27 373	23 842	24 532	23 654	85,0	85,5	86,4
Hong Kong (China)	15 330	20 333	24 892	12 675	16 530	13 207	82,7	81,3	53,1
Islas Marshall	15 517	18 058	21 860	9 322	8 023	8 667	60,1	44,4	39,6
Isla de Man	8 734	9 552	8 830	5 160	5 070	4 827	59,1	53,1	54,7
Registro Internacional Marítimo de Dinamarca (DIS)	7 617	8 167	8 830	7 559	7 986	8 493	99,2	97,8	96,2
Antillas Francesas	5 000	5 055	4 748	2 805	2 379	2 073	56,1	47,1	43,7
Antillas Neerlandesas	1 481	1 335	1 442	486	469	592	32,8	35,1	41,1

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.

de esos países es mínima o nula, muy por debajo del 10%. En cambio, en los países de matrícula internacional, se observan dos factores. En primer lugar, los nacionales del país o territorio de matrícula tienen una parte significativa del tonelaje matriculado, como ocurre en Dinamarca, Noruega, Hong Kong (China) y Singapur. En segundo lugar, los nacionales de un país que tiene una relación privilegiada con el territorio de matrícula poseen una parte significativa del tonelaje matriculado, como es el caso del Reino Unido en la Isla de Man, los Estados Unidos en las Islas Marshall, Francia en el Territorio Francés Antártico (Islas Kerguelen) y los Países Bajos en las Antillas Neerlandesas.

En estos registros internacionales, la parte del tonelaje que es propiedad de nacionales de registros internacionales y de nacionales de países que tienen relación privilegiada con el territorio de registro es elevada, muy por encima del 30% y, en algunos casos, superior al 80%. Los países y territorios con la parte más considerable, a saber, Dinamarca, Noruega y Hong Kong (China), ocupaban el lugar 12, 3 y 7, respectivamente, entre los 35 países marítimos más importantes en 2003.

En el cuadro 19 se indica la verdadera nacionalidad de los buques abanderados en los 12 principales países de libre matrícula. En 2002, 35 países o territorios representaban el 89% de tonelaje total de los 12 flotas de libre matrícula. Ese porcentaje fue ligeramente inferior al de 2001. La propiedad se concentra especialmente en 10 países o territorios, que controlan el 75,7% del peso muerto de los buques abanderados en los siete principales países de libre matrícula; los cinco primeros países controlan el 59,0%. Grecia figuró en primer lugar en 2002 por noveno año consecutivo, con la mayor proporción (22,3%) de la flota de los países de libre matrícula. En ese mismo año, este país también contaba con la mayor propiedad de tonelaje abanderado en el extranjero, con 105 millones de TPM (19,5% del total mundial matriculado en otros países), seguido del Japón con 90,9 millones de TPM (13,6% del tonelaje total). El total abandonado en el extranjero por ambos países representó el 33,1 % del total mundial registrado de esa forma.

En el cuadro 19 se presenta también un panorama general de la forma en que 35 países estaban registrando sus buques al comienzo de 2003 en registros abiertos. En términos generales, la parte de los seis principales países de libre matrícula se mantiene en el 94,7% y la de los países de libre matrícula de importancia secundaria es notablemente menor, sólo el 5,3%.

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

1. Los pedidos de buques nuevos

En el año 2002 se cerraron contratos para la construcción de buques de los seis grandes tipos por un total de 52,7 millones de TPM, lo que supuso un aumento del 2,1% en comparación con los contratos de 2001 (véase el cuadro 20). En el sector de los petroleros cundió el pesimismo: en 2002 se contrataron 447 unidades con un total de 24,0 millones de TPM, frente a las 550 unidades y un total de 34,3 millones de TPM en 2001. No obstante, el talante cambió al final del año como consecuencia del accidente del *Prestige* (véase el recuadro 2). En 2002 los pedidos de graneleros de carga seca de nueva construcción se recuperaron del retroceso del año anterior, duplicando con creces las cifras del año anterior: se pasó de 165 unidades y 9,5 millones de TPM a 275 unidades y 20,8 millones de TPM.

CUADRO 19

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2003

(N° = N° de buques; M. = Miles de TPM)

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre			Bermudas			Seis países de libre matrícula de importancia secundaria			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	514	20 000	11	145	9 555	12	164	8 752	18	594	28 909	68	562	23 302	65	1	15	0	170	4 235	17	2 150	94 768	22	2 345	105 011
Japón	1 785	78 250	42	109	5 221	7	37	654	1	2	78	0	21	304	1	0	0	0	27	734	3	1 981	85 242	20	2 163	90 924
Noruega	88	2 942	2	104	7 482	10	273	10 675	22	42	857	2	27	264	1	2	2	0	57	614	2	593	22 836	5	819	30 959
China	243	8 197	4	59	2 885	4	5	213	0	15	235	1	12	217	1	0	0	0	115	1 589	6	449	13 335	3	704	21 623
Estados Unidos	142	3 125	2	111	4 821	6	173	10 120	20	8	466	1	3	10	0	13	154	2	145	1 246	5	595	19 941	5	870	31 536
Alemania	23	833	0	433	13 062	17	18	1 076	2	45	789	2	224	4 432	12	1	22	0	840	6 698	26	1 584	26 912	6	1 925	33 518
Hong Kong, China	180	14 510	8	47	4 031	5	7	366	1	5	449	1	3	177	0	4	593	9	20	402	2	266	20 529	5	334	24 527
República de Corea	295	15 205	8	6	530	1	1	17	0	2	18	0	3	98	0	0	0	0	4	11	0	311	15 879	4	364	16 634
Taiwán, Provincia china de	294	11 163	6	30	1 144	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	16	0	328	12 423	3	395	16 015
Singapur	72	1 988	1	12	809	1	13	1 051	2	0	0	0	1	30	0	0	0	0	5	59	0	103	3 937	1	257	6 765
Reino Unido	39	969	1	15	672	1	108	1 352	3	3	52	0	5	20	0	39	3 184	47	40	228	1	249	6 476	2	383	10 226
Dinamarca	19	424	0	6	214	0	50	567	1	3	13	0	0	0	0	4	49	1	16	53	0	98	1 319	0	333	7 971
Federación de Rusia	16	81	0	69	4 943	6	5	18	0	92	997	2	76	1 313	4	0	0	0	20	80	0	278	7 431	2	380	7 816
Italia	5	301	0	9	577	1	12	501	1	32	1 013	2	0	0	0	0	0	0	28	562	2	86	2 954	1	119	3 887
Arabia Saudita	8	641	0	20	5 817	8	13	2 974	6	1	1	0	0	0	0	0	0	0	4	34	0	46	9 467	2	69	10 087
India	8	111	0	7	518	1	1	12	0	2	53	0	6	100	0	0	0	0	9	83	0	33	877	0	41	1 133
Turquía	3	21	0	3	141	0	3	16	0	85	728	2	0	0	0	0	0	0	15	154	1	109	1 060	0	137	1 685
Países Bajos	24	323	0	9	115	0	45	1 833	4	8	40	0	24	189	1	0	0	0	43	149	1	153	2 648	1	208	3 156

<i>País o territorio de domicilio</i>	<i>Panamá</i>			<i>Liberia</i>			<i>Bahamas</i>			<i>Malta</i>			<i>Chipre</i>			<i>Bermudas</i>			<i>Seis países de libre matriculación de importancia secundaria</i>			<i>Total parcial</i>			<i>Total de la flota de pabellón extranjero</i>	
	<i>N°</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>N°</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>N°</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>N°</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>N°</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>N°</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>N°</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>N°</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>N°</i>	<i>M.</i>
Irán, República Islámica del	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	225	1	0	0	0	0	0	0	3	225	0	4	230
Suiza	107	3 606	2	14	348	0	1	82	0	53	1 096	3	4	54	0	1	3	0	22	426	2	202	5 615	1	225	6 310
Suecia	3	16	0	10	959	1	14	692	1	0	0	0	6	24	0	9	1 730	25	18	171	1	60	3 591	1	162	5 468
Malasia	15	111	0	0	0	0	15	92	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	203	0	52	799
Brasil	11	1 057	1	10	979	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	2 037	0	22	2 039
Bélgica	6	553	0	7	798	1	11	125	0	3	86	0	2	9	0	0	0	0	42	1 730	7	71	3 303	1	128	6 008
Francia	8	587	0	3	69	0	29	676	1	0	0	0	2	26	0	0	0	0	27	715	3	69	2 073	0	101	3 039
Canadá	3	33	0	7	238	0	12	413	1	9	34	0	7	314	1	14	405	6	6	304	1	58	1 742	0	110	3 355
Filipinas	17	509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	24	0	0	0	0	1	11	0	20	544	0	31	751
Indonesia	45	404	0	1	79	0	2	82	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	31	0	51	598	0	91	1 089
España	49	313	0	1	95	0	4	536	1	0	0	0	6	130	0	0	0	0	2	10	0	62	1 084	0	263	4 147
Kuwait	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mónaco	18	841	0	14	632	1	30	660	1	11	215	1	0	0	0	0	0	0	9	58	0	82	2 406	1	103	3 134
Australia	6	186	0	3	392	1	7	191	0	2	64	0	0	0	0	2	134	2	3	11	0	23	978	0	40	1 410
Chipre	5	592	0	2	191	0	2	280	1	3	16	0	30	824	2	0	0	0	4	19	0	46	1 922	0	38	1 970
Croacia	2	2	0	10	604	1	1	44	0	9	441	1	2	12	0	0	0	0	15	114	0	39	1 217	0	39	1 217
Chile	15	515	0	11	492	1	1	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	1 058	0	34	1 365
Total parcial	4 068	168 508	90	1 287	68 413	89	1 057	44 122	89	1 029	36 649	86	1 031	32 097	89	91	6 293	92	1 713	20 547	80	10 276	376 628	89	13 289	465 804
Otros	2 520	17 892	10	393	8 603	11	378	5 478	11	403	5 960	14	304	3 932	11	26	519	8	839	5 043	20	4 863	47 428	11	1 290	20 546
TOTAL	6 588	186 400	100	1 680	77 016	100	1 435	49 600	100	1 432	42 609	100	1 335	36 029	100	117	6 812	100	2 552	25 590	100	15 139	424 056	100	14 579	486 350

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

CUADRO 20

Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques ^a en 1992 - 2002

(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.
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	550	34 260	165	9 496	-	-	142	1 222	180	6 564	101	80	1 138	51 622
2002														
Enero	12	625	8	385	-	-	4	27	2	84	21	13	47	1 134
Febrero	25	1 268	15	1 459	-	-	3	18	4	20	3	5	50	2 770
Marzo	27	1 293	20	1 844	-	-	14	232	1	42	17	4	79	3 415
Abril	47	3 108	19	1 220	-	-	15	138	12	512	4	13	97	4 991
Mayo	62	3 011	15	1 457	-	-	3	26	6	293	7	7	93	4 794
Junio	36	1 442	31	2 869	-	-	10	82	7	405	5	-	89	4 798
Julio	33	1 347	31	2 261	-	-	12	130	17	1 129	5	17	98	4 884
Agosto	34	1 833	17	1 194	-	-	20	169	4	36	6	25	81	3 257
Septiembre	44	2 119	26	2 025	-	-	12	212	13	393	18	14	113	4 763
Octubre	35	1 893	50	3 128	-	-	18	205	20	888	10	17	133	6 131
Noviembre	37	2 232	12	770	-	-	3	28	22	899	8	13	82	3 942
Diciembre	55	3 808	31	2 187	-	-	22	326	27	1 522	7	3	142	7 846
Total	447	23 979	275	20 799	-	-	136	1 593	135	6 223	111	131	1 104	52 725

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2003), *Shipping Statistics and Market Review*, en./feb., cuadro II-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.

Los pedidos de portacontenedores nuevos disminuyeron, pero no tanto en total de toneladas: 135 unidades con un total de 6,2 millones de TPM en 2002, frente a 180 unidades y 6,6 millones de TPM en 2001. Ello fue resultado de la tendencia reciente hacia portacontenedores de dimensiones superiores a las que permite el Canal de Panamá. Los pedidos de cargueros nuevos aumentaron también en 2002, llegando a 136 unidades y 1,6 millones de toneladas de TPM, frente a las 142 unidades y 1,2 millones de toneladas de TPM en 2001. Los pedidos de transbordadores/buques de pasaje fueron muy numerosos y el tonelaje casi se duplicó, alcanzando un total de 739.000 TPM, frente a las 370.000 TPM del año anterior. El número de buques creció en menor proporción, pasando de 80 en 2001 a 131 en 2002.

RECUADRO 2

El impacto del Prestige

El 13 de noviembre de 2002 el petrolero Aframax Prestige, que transportaba 77.000 toneladas de petróleo pesado, envió una llamada de socorro después de que las inclemencias atmosféricas registradas frente a la costa noroccidental española le hicieran escorar y comenzar a perder carga. Este buque monocasco, de 26 años de edad, hacía un recorrido desde Letonia hasta Singapur cuando comenzó a derivar hacia la costa. El equipo de salvamento trató de llevarlo a un lugar costero protegido para descargar el petróleo, pero las autoridades se opusieron a ello. El buque fue remolcado hacia el mar abierto donde, sacudido por las olas, se partió en dos y se hundió el 19 de noviembre a profundidades de unos 3.500 metros.

Este accidente contaminó unos 200 kilómetros de costa en la España noroccidental y, semanas más tarde, también algunas partes de la costa meridional de Francia, provocando importantes daños económicos y ambientales. A mediados de enero se estimaba que continuaban en el barco naufragado unas 53.000 toneladas de petróleo y, aunque se habían sellado las grietas, salían de él unas 80 toneladas al día. Los 178 millones de dólares estimados por el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de los que podría disponerse para atender las reclamaciones correspondientes, resultó muy inferior a los 9.900 millones de dólares que el Gobierno español consideraba necesarios para limpiar el litoral.

No obstante, el accidente tuvo otras repercusiones. Se plantearon interrogantes acerca del control del Estado del puerto realizado por los países europeos de conformidad con el memorando de entendimiento de París. El hecho de que el Prestige no hubiera sido inspeccionado en los 12 últimos meses a pesar de visitar varios puertos para el aprovisionamiento de combustible ponía de relieve la práctica de realizar dichas inspecciones únicamente cuando los buques atracan en el puerto, así como la baja tasa de inspección en algunos países. En consecuencia, Francia comenzó a contratar a capitanes retirados y personal calificado para intensificar dichas inspecciones.

El Prestige obligó a plantearse de nuevo la necesidad de contar con lugares autorizados de refugio para hacer frente a las circunstancias más difíciles en los accidentes marinos. A comienzos de 2001, las autoridades costeras negaron la entrada al petrolero Castor, que presentaba amplias grietas después de navegar en difíciles condiciones atmosféricas en el Mar Mediterráneo con 29.500 toneladas de gasolina sin plomo. Finalmente, la carga se transfirió a otro buque en el mar.

Además, dos países europeos, Francia y España, dieron a conocer a comienzos de diciembre una medida unilateral basada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en virtud de la cual los petroleros monocasco que transportan petróleos pesados deben navegar fuera de sus zonas económicas exclusivas de 200 millas. A comienzos de enero, sólo España había expulsado ya siete buques, mientras que en los contratos de fletamento comenzaban a incluirse amplias rutas de navegación para cumplir dicha medida. Malta, uno de los registros más afectados por las expulsiones, se quejó de esta medida inesperada y enérgica.

El efecto más significativo en el mercado de fletes fue resultado de la propuesta de la Unión Europea de ocuparse de los petroleros monocasco^a. No podrían transportar petrolero pesado, se aceleraría su eliminación gradual, y en la evaluación de su estado se incluiría la solidez estructural. Más en concreto, los petroleros de la clase 1, conocidos también como petroleros pre-Marpol, podrían continuar operando hasta 2005 (23 años de edad máxima), mientras que los de la clase 2, es decir los que cumplen los reglamentos del Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques (MARPOL), podrían operar hasta el año 2010 (28 años de edad máxima). En cuanto a los petroleros menores de la categoría 3, el plazo propuesto sería hasta el 2015 (edad máxima también de 28 años). En el Senado de los Estados Unidos se presentó un proyecto de ley para suprimir los petroleros monocasco no más tarde de 2005. Estas propuestas adelantaron los plazos acordados en la OMI tras el hundimiento del Erika hace casi tres años. Según el reglamento revisado 13 G del Convenio Marpol, que entró en vigor en septiembre de 2002, los petroleros monocasco de la clase 1 deberían desguazarse no más tarde de 2007, y todos los demás no más tarde del 2015. En consecuencia, el Prestige debería desguazarse en 2005. Como había aproximadamente 5.500 petroleros monocasco en operación, frente a los 2.500 de doble casco, estas propuestas reforzaban los bajos precios actuales de los nuevos buques y estimulaban los pedidos de nuevos petroleros, además de garantizar la reactivación de los deprimidos mercados de fletes.

^a El tratamiento diferenciado de estos buques se prescribía en el Convenio Marpol adoptado en 1973 y aplicado desde 1982. Los grandes petroleros de más de 20.000 TPM se clasificaban en la clase 1 y 2, mientras que los de menor tamaño se incluían todos en la clase 3.

Fuente: Lloyd's List (Londres), varios números.

2. La cartera de pedidos

En el cuadro 21 figura el tonelaje mundial encargado, desglosado por grupos de países y por tipos principales de buque. Ese tonelaje se mantenía a comienzos del año 2003 en 118,8 millones de TPM, que representaron un incremento saludable del 10% con respecto al año anterior. Los pedidos de los países desarrollados de economía de mercado sumaron 40 millones de TPM, que representaban el 33,7% del total mundial encargado, frente a los 34 millones de TPM y el 31,5% a comienzos de 2002. Los principales países de libre matrícula tenían pedidos de 60,7 millones de TPM, es decir, el 51,1% del total, frente a los 57,4 millones de TPM y el 53,2% de comienzos del año precedente. La parte de los países de Europa central y oriental, que disminuyó ligeramente en 2002, fue de 0,4 millones de TPM, es decir, el 0,3% del total mundial encargado, mientras que la parte de los países socialistas de Asia disminuyó en 2002, y al finalizar el año sumaba 3,7 millones de TPM, es decir, el 3,1% de todos los pedidos mundiales.

CUADRO 21

Tonelaje mundial encargado al 1º de enero de 2003
(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	118 755	60 716	30 522	4 408	15 266	7 843
Países desarrollados de economía de mercado	40 043	22 445	7 163	1 800	4 535	4 100
Principales países de libre matrícula	60 721	28 936	20 032	1 547	8 009	2 197
Países de Europa central y oriental	398	97	41	223	-	37
Países socialistas de Asia	3 684	1 555	698	254	817	360
Total de países en desarrollo,	13 909	7 683	2 588	583	1 905	1 150
<i>de los cuales en:</i>						
África	201	5	8	16	-	172
América	1 411	551	120	203	500	87
Asia	12 296	7 127	2 460	364	1 455	890
Europa^a	0	-	-	-	-	-
Oceanía	0	-	-	-	-	-

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

^a Datos no comunicados.

La parte de los países en desarrollo aumentó un 60,6% con respecto al año anterior, y alcanzó los 13,9 millones de TPM, es decir, el 11,7% del tonelaje mundial total encargado a comienzos de 2003. Los pedidos de los países en desarrollo de Asia aumentaron al mismo ritmo, llegando a principios de 2003 a 12,3 millones de TPM, el 88,5% del tonelaje total encargado por países en desarrollo. Los pedidos de buques nuevos por países africanos casi se triplicaron, y alcanzaron un total de 201.000 TPM al comienzo de 2003, mientras que los pedidos de los países en desarrollo de América descendieron, aunque a un ritmo más lento, situándose en 1,4 millones de TPM.

En 2002, los pedidos de petroleros aumentaron un 17% y alcanzaron 60,7 millones de TPM, que representaban el 51,1% del total mundial encargado. Los países en desarrollo hicieron pedidos de 7,7 millones de TPM, es decir, el 12,7% del total, de los cuales 7,1 millones de TPM (92,2%) correspondía a países en desarrollo de Asia. A comienzos de 2003 los graneleros encargados sumaban 30,5 millones de TPM, un 37,4% más que en 2002, y representaban el 25,7% de los pedidos mundiales. En ese tipo de buque, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula sumaban el 23,5% y el 65,6%, lo que representaba un total de casi el 90%. El volumen de los portacontenedores encargados disminuyó en 2002 al 7,7% y al final del año era de 15,3 millones de TPM, que representaban el 12,9% del total mundial encargado. En los pedidos de portacontenedores, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula representaban, respectivamente, el 29,7% y el 52,5%. Al comienzo de 2003 los portacontenedores encargados por países en desarrollo casi se habían duplicado, llegando a 1,9 millones de TPM, es decir, el 1,6% del total de los portacontenedores encargados. Los países en desarrollo de Asia tenían 1,5 millones de TPM, es decir, el 78,9% del total mundial.

3. Los precios de buques nuevos y de segunda mano

En el cuadro 22 pueden verse los precios por tipos principales de buques nuevos. En 2002, con excepción de los buques Panamax, los graneleros y los buques cargueros GNL, disminuyeron de forma significativa con respecto a los del año anterior. Las reducciones de precios fueron más pronunciadas en el caso de los portacontenedores y los graneleros de tamaño mediano, debido a la caída de la demanda de carga. A mediados de año, los países que figuran a la cabeza de la construcción naval estaban estudiando medidas para ajustar la capacidad de los astilleros a la

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>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>Variación porcentual 2001/2002</i>
Graneleros de 30.000 a 50.000 TPM	17	11	24	25	20	18	15	-16,7
Buques tanque de 32.000 a 45.000 TPM	19	18	29	34	29	27	26	-3,7
Graneleros de 70.000 a 74.000 TPM	24	14	32	29	23	20	20	0,0
Buques tanque de 80.000 a 105.000 TPM	28	22	42	43	41	37	35	-5,4
Graneleros de 120.000 TPM	32	27	45	40	40	34	31	-8,8
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM	75	47	90	85	76	72	67	-6,9
Buques cargueros GNL de 125.000 a 138.000 m ³	200	200	225	245	165	162	164	1,2
Buques cargueros GPL de 75.000 m ³	77	44	78	68	60	58	60	3,4
Buques de carga general de 15.000 TPM	14	12	24	21	19	18	16	-11,1
Buques portacontenedores puros de 2.500 TEU	-	26	52	50	35	34	28	-17,6

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.

demanda prevista. Los precios de los petroleros nuevos de todos los tamaños bajaron menos del 10% en 2002 en relación con el nivel de 2001. Los precios de los graneleros de carga seca de nueva construcción de tamaño El Cabo descendieron también alrededor del 10% en 2002, mientras que los precios de los buques Panamax se mantuvieron estables y los de tamaño mediano disminuyeron un 16,7%. Los precios de los portacontenedores celulares de 2.500 TEU bajaron un 17,6%, mientras que el descenso de los buques de carga general fue del 11,0%. Se observaron aumentos moderados del 1,2% y el 3,4% en el caso de los buques GNL y GPL. En cambio, se estaba examinando la posibilidad de construir grandes buques GNL de hasta 200.000 metros cúbicos para conseguir economías de escala de hasta el 15% para el transporte de gas desde Qatar. En general, continuó la tendencia a la baja de los precios de los astilleros para todos los tipos y tamaños de buque, debido a la debilidad de la demanda.

Tal como se observa en el cuadro 23, los precios medios de los petroleros y graneleros de segunda mano evolucionaron en sentido contrario. Los últimos subieron, sobre todo en el caso de los buques de pequeño tamaño. El número de las transacciones subió también de 182 en 2001 a 324 en 2002, siendo los buques más vendidos los de tamaño Panamax y El Cabo y correspondiendo a los de tamaño entre mediano y pequeño 113 transacciones. En el sector de los petroleros, se registraron a lo largo del año reducciones de un dígito en los precios, excepto en los casos de los superpetroleros y los grandes petroleros. A pesar de esos precios más bajos, en 2002 se registraron menos transacciones: sólo 143 unidades cambiaron de mano (199 el año anterior), de las que 92 superaban las 50.000 TPM.

CUADRO 23

Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1997-2002
(a finales de año, en millones de dólares)

<i>Buque</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>Variación porcentual 2001/2002</i>
Buques tanque de 40.000 TPM ^a	28	20	20	27	26	24	-7,7
Buques tanque de 80.000 a 95.000 TPM ^a	38	25	26	39	33	30	-9,1
Buques tanque de 130.000 a 150.000 TPM ^a	47	37	36	50	43	42	-2,3
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM ^a	70	50	50	71	60	53	-11,7
Graneleros de carga seca de 45.000 TPM	18	13	16	15	12	15	25,0
Graneleros de carga seca de 70.000 TPM	21	15	17	16	14	17	21,4
Graneleros de carga seca de 150.000 TPM	30	24	28	25	22	26	18,2

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.