

Capítulo 2

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

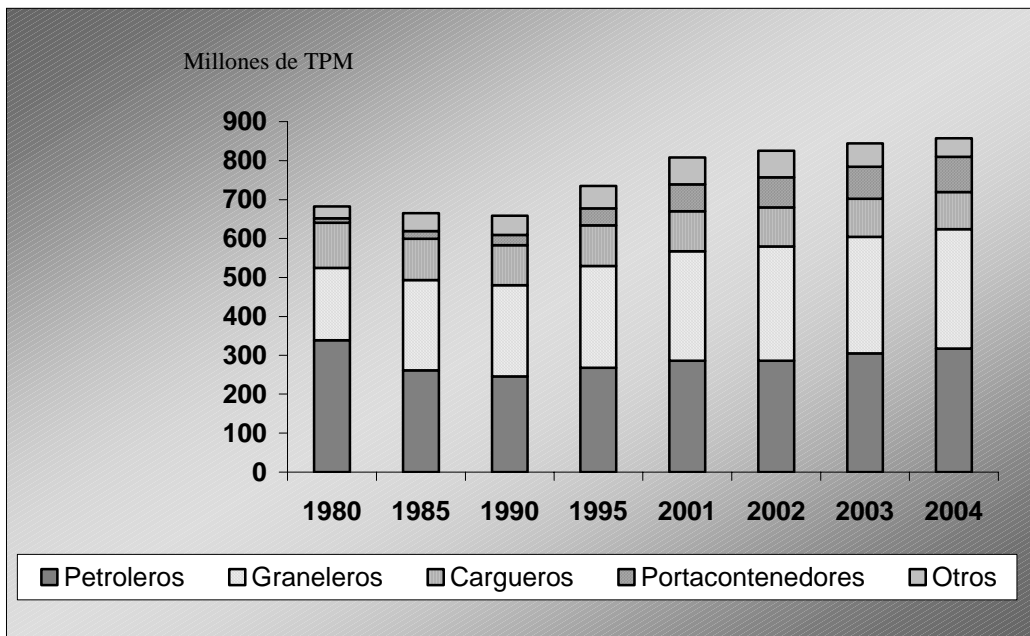
1. Tipos principales de buques

En el gráfico 4 y en el cuadro 6 se presentan series cronológicas de datos comparativos de la flota mundial en 2002, 2003 y 2004. Al 1° de enero de 2004 los buques mercantes de todo el mundo desplazaban

857,0 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Esta cifra supone un incremento del 1,5% respecto al año 2003, en que la flota mundial aumentó un 2,3% respecto al tonelaje de 2002. Este aumento es inferior al de los dos años anteriores. Las entregas de buques nuevos representaron 49,2 millones de TPM mientras que se desguazaron o perdieron 25,6 millones de TPM. El resultado fue una ganancia neta de 23,6 millones de TPM en 2003.

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, 2002-2004^a

Tipos principales	2002	2003	2004	Variación porcentual 2003/2004
Petroleros	285 519 <i>34,6</i>	304 396 <i>36,1</i>	316 759 <i>37,0</i>	4,1
Graneleros	294 588 <i>35,7</i>	300 131 <i>35,6</i>	307 661 <i>35,9</i>	2,5
Mineraleros/graneleros/petroleros	14 456 <i>1,8</i>	12 612 <i>1,5</i>	12 110 <i>1,4</i>	-4,0
Mineraleros/graneleros	280 132 <i>33,9</i>	287 519 <i>34,1</i>	295 551 <i>34,5</i>	2,8
Buques de carga general	99 872 <i>12,1</i>	97 185 <i>11,5</i>	94 768 <i>11,1</i>	-2,5
Buques portacontenedores	77 095 <i>9,3</i>	82 793 <i>9,8</i>	90 462 <i>10,6</i>	9,3
Otros tipos de buques	68 578 <i>8,3</i>	59 730 <i>7,1</i>	47 324 <i>5,5</i>	-20,8
Cargueros de gas licuado	19 074 <i>2,3</i>	19 469 <i>2,3</i>	20 947 <i>2,4</i>	7,6
Cargueros de productos químicos	7 974 <i>1,0</i>	8 027 <i>1,0</i>	8 004 <i>0,9</i>	-0,3
Buques tanque diversos	785 <i>0,1</i>	906 <i>0,1</i>	947 <i>0,1</i>	4,5
Transbordadores y buques de pasaje	5 319 <i>0,6</i>	5 495 <i>0,7</i>	5 561 <i>0,6</i>	1,2
Otros	35 426 <i>4,3</i>	25 833 <i>3,1</i>	11 865 <i>1,4</i>	-54,1
Total mundial	825 652 <i>100,0</i>	844 235 <i>100,0</i>	856 974 <i>100,0</i>	1,5

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

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

En 2003, el tonelaje de petroleros aumentó en un saludable 4,1% y el de graneleros en un 2,5%. Estos dos tipos representaron conjuntamente el 72,9% del tonelaje total, con un ligero aumento en relación con el 71,6% de 2003. La flota de buques de carga general volvió a aumentar en 2003 a un ritmo ligeramente inferior al del año precedente, concretamente a un 2,5%; esta categoría representa en la actualidad el 11,1% del total de la flota mundial. En lo que respecta al tonelaje, los buques portacontenedores aumentaron 7,7 millones de TPM, es decir, un 9,3%, y ahora representan el 10,6% de la flota total mundial. Este

incremento relativamente elevado refleja la creciente proporción de manufacturas que normalmente se desplaza 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 considerablemente en 2003 tanto en lo que hace al número de buques

como a la capacidad en unidades; al comienzo de 2004, había 3.054 buques con una capacidad total de 6.437.218 TEU, lo que representa un aumento del 5,7% del número de buques y un 9,2% de la capacidad TEU con respecto al año anterior (véase cuadro 7). El tamaño de los buques también siguió aumentando, con una capacidad media de transporte por unidad que pasó de 1.944 TEU en 2002 a 2.108 TEU en 2004, como consecuencia de la construcción de buques mayores para lograr economías de escala. A finales de 2003, la tendencia bien definida a construir mayores portacontenedores continuó su marcha ascendente. Los buques con capacidad para más de 3.000 TEU supusieron el 70,5% de las entregas totales de tonelaje celular durante el año y el 81,6% de los pedidos.

3. Distribución por edad de la flota mercante mundial

El cuadro 8 contiene datos sobre la distribución por edad 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 2003 disminuyó marginalmente para situarse en 12,5 años. Por tipo de buque, la edad media de los petroleros disminuyó casi 1 año pasando a ser de 10,9 años en 2003. La proporción de estos buques con 15 o más años de edad disminuyó del 33,5% en 2002 al 29,9% en 2003, lo que refleja un nivel semejante de actividades de desguace, que en 2003 sumaron un total de 18,4 millones de TPM (frente a los 18,1 millones de TPM en 2002). La media de edad de la flota de graneleros aumentó marginalmente a 12,9 años en 2003. Los portacontenedores siguieron siendo en 2003 los buques más jóvenes con una media de edad de 9,2 años, ligeramente superior a la edad media de 9,1 años de edad del año anterior. Esta tendencia se refleja en la parte del tonelaje entre 0 y 4 años de edad, a saber, un 32,3%, que es la más elevada de todas las categorías de buques.

Por grupos de países, los países desarrollados de economía de mercado tuvieron en 2003 los buques de edad más baja, 10,9 años (11,7 años en 2002). Estos países han continuado la tendencia, manifestada en los últimos años, de disminuir la edad media de su flota. Asimismo, en ese grupo, la edad media de los portacontenedores disminuyó más de 1 año situándose en 9,0 años en 2003, frente a 10,5 años en 2002, como consecuencia de la prohibición de la Unión Europea

relativa a la vetustez del tonelaje, que entró en vigor después del hundimiento del *Prestige*. Los principales países de libre matrícula tuvieron la segunda edad más baja de todos los buques (11,9 años en 2003 frente a 12,1 años en 2002), aunque disminuyó 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 en casi medio año en 2003 para situarse en 13,1 años frente a 13,5 años en 2002. En este grupo, la edad media de los buques de carga general disminuyó a 18,8 años, mientras que los portacontenedores experimentaron un aumento marginal situándose en 8,8 años. En 2003, la edad media del tonelaje registrado en los países socialistas de Asia fue de 17,6 años. Los países de Europa central y oriental siguieron contando con la flota más vieja (20,7 en 2003 frente a 20,1 años en 2002), en la que los buques de más de 15 años representaban más de los cuatro quintos de la flota total, siendo los graneleros los buques más viejos con 22,3 años.

4. La entrega de buques nuevos

El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto hasta ahora registrado en términos de toneladas de peso muerto, con entregas que ascendieron a 49,2 millones de TPM en 2003 (véase el cuadro 9), lo que constituye un aumento marginal con respecto a las cifras sin precedentes de 2002 (49,0 millones de TPM). El número total de buques entregados aumentó, pasando de 1.539 unidades en 2002 a 1.707 (aumento del 10,9%). Esta elevada cifra se mantuvo sobre todo gracias al volumen de las entregas que alcanzó la cifra sin precedentes de 30,7 millones de TPM, lo que constituye un impresionante aumento del 31,2% respecto al nivel de 2002, al tiempo que el número de nuevos buques aumentaba de 182 unidades en 2002 a 293 unidades en 2003. El promedio de toneladas de peso muerto por buque fue de 105.000 TPM. En cambio, las entregas de graneleros descendieron 2,0 millones de TPM, aproximadamente el 14,2% con respecto al nivel de 2002. Otra característica fue el mayor tamaño de los graneleros entregados en 2003. En el año anterior, el promedio había sido de 62.400 TPM, mientras que en 2003 fue de 68.300. La construcción de otros nuevos tipos de buques, como cargueros y portacontenedores, aumentó en número pero disminuyó en toneladas de peso muerto, pasando a ser 1.235 unidades y 6,2 millones de TPM en 2003.

Cuadro 7

Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países en 2001, 2002, 2003 y 2004^a

(cifras de comienzo de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	Número de buques			Capacidad en TEU y porcentajes ^a		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Total mundial	2 755	2 890	3 054	5 356 650	5 896 154	6 437 218
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>113,2</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	759	798	824	1 785 609	2 019 918	2 147 550
	<i>27,5</i>	<i>27,6</i>	<i>27,0</i>	<i>37,7</i>	<i>34,3</i>	<i>33,4</i>
Principales países de libre matrícula	1 117	1 166	1 224	2 317 543	2 591 977	2 922 805
	<i>40,5</i>	<i>40,3</i>	<i>40,1</i>	<i>49,0</i>	<i>44,0</i>	<i>45,4</i>
Total de economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula	1 876	1 964	2 048	4 103 152	4 611 895	5 070 355
	<i>68,1</i>	<i>68,0</i>	<i>67,1</i>	<i>86,7</i>	<i>78,2</i>	<i>78,8</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	30	29	35	24 590	23 486	26 813
	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>1,1</i>	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>
Países socialistas de Asia	98	104	136	105 344	114 112	153 727
	<i>3,6</i>	<i>3,6</i>	<i>4,5</i>	<i>2,2</i>	<i>1,9</i>	<i>2,4</i>
Países en desarrollo	674	720	779	994 024	1 035 578	1 115 019
	<i>24,5</i>	<i>24,9</i>	<i>25,5</i>	<i>21,0</i>	<i>17,6</i>	<i>17,3</i>
<i>de los cuales:</i>						
África	10	9	9	10 674	8 237	9 131
	<i>0,4</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
América	231	249	282	273 893	301 618	361 472
	<i>8,4</i>	<i>8,6</i>	<i>9,2</i>	<i>5,8</i>	<i>5,1</i>	<i>5,6</i>
Asia	432	462	488	708 883	725 723	744 416
	<i>15,7</i>	<i>16,0</i>	<i>16,0</i>	<i>15,0</i>	<i>12,3</i>	<i>11,6</i>
Europa	1	0	0	574	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>
Oceanía	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	77	73	56	129 540	111 083	71 304
	<i>2,8</i>	<i>2,5</i>	<i>1,8</i>	<i>2,7</i>	<i>1,9</i>	<i>1,1</i>

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

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

Cuadro 8

Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buque, al 1° de enero de 2004
(porcentaje de las TPM totales)

Grupo de países	Tipos de buque	0–4 años	5–9 años	10–14 años	15–19 años	20 años y más	Edad media (años) 2003 ^a	Edad media (años) 2002 ^a
Total mundial	Todos los buques	22,4	21,6	16,1	12,1	27,7	12,5	12,6
	Buques tanque	28,2	20,8	21,0	11,0	18,9	10,9	11,6
	De carga general	19,2	23,8	13,9	14,5	28,7	12,9	12,7
	Cargueros	7,8	14,4	10,3	13,5	53,9	17,4	17,0
	Portacontenedores	32,3	30,5	15,1	9,5	12,6	9,2	9,1
	Todos los demás	15,9	13,7	12,9	7,8	49,8	15,8	16,0
Países desarrollados de economía de mercado	Todos los buques	27,6	23,8	16,4	12,4	19,7	10,9	11,7
	Buques tanque	35,6	23,9	18,7	10,8	11,0	9,0	10,5
	De carga general	17,6	25,1	14,1	17,0	26,1	12,8	13,1
	Cargueros	17,6	19,8	14,0	13,9	34,7	13,9	13,7
	Portacontenedores	34,2	29,5	15,5	10,6	10,2	8,8	8,7
	Todos los demás	17,6	17,3	14,8	9,7	40,7	14,5	14,7
Principales países de libre matrícula	Todos los buques	23,7	23,0	16,7	11,8	24,9	11,9	12,1
	Buques tanque	27,3	20,5	23,1	10,9	18,2	10,9	11,6
	De carga general	21,7	25,1	13,3	13,4	26,5	12,3	12,0
	Cargueros	7,5	20,7	11,8	16,2	43,6	16,0	15,8
	Portacontenedores	34,5	29,1	14,6	9,1	12,7	9,0	9,1
	Todos los demás	17,9	14,3	11,5	2,9	53,3	15,8	16,0
Total parcial	Todos los buques	25,1	23,3	16,6	12,0	23,0	11,6	11,9
	Buques tanque	30,8	21,9	21,3	10,9	15,2	10,1	11,2
	De carga general	20,7	25,1	13,5	14,3	26,4	12,4	12,2
	Cargueros	11,5	20,4	12,7	15,3	40,1	15,2	15,0
	Portacontenedores	34,4	29,3	14,9	9,8	11,6	8,9	9,0
	Todos los demás	17,7	15,9	13,2	6,5	46,6	15,1	15,3
Países de Europa central y oriental	Todos los buques	1,6	2,9	6,6	18,0	70,8	20,7	20,1
	Buques tanque	4,9	3,4	1,6	15,8	74,4	20,7	20,4
	De carga general	0,0	0,0	0,2	17,5	82,3	22,3	20,6
	Cargueros	1,1	3,2	9,0	17,2	69,5	20,6	20,2
	Portacontenedores	0,0	19,1	12,5	27,0	41,4	17,2	15,9
	Todos los demás	1,2	2,2	13,3	21,5	61,8	20,0	19,6
Países socialistas de Asia	Todos los buques	10,4	8,8	12,0	13,1	55,7	17,6	16,7
	Buques tanque	17,4	7,5	18,1	15,5	41,5	15,4	16,3
	De carga general	6,7	12,5	8,8	11,4	60,5	18,2	17,2
	Cargueros	3,1	4,8	4,8	11,1	76,2	20,8	20,6
	Portacontenedores	23,1	9,5	25,8	17,7	23,9	12,9	13,4
	Todos los demás	17,4	7,5	18,1	15,5	41,5	15,4	16,3
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	20,6	20,2	16,3	12,0	30,9	13,1	13,5
	Buques tanque	27,2	19,5	19,8	11,0	22,5	11,4	12,5
	De carga general	17,6	21,9	17,0	15,7	27,8	13,1	12,8
	Cargueros	6,2	10,5	8,1	10,8	64,4	18,8	19,1
	Portacontenedores	28,9	40,0	12,9	5,7	12,4	8,8	8,7
	Todos los demás	14,1	8,5	12,3	9,1	55,9	17,0	17,5

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 indica

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	95	25,0
1990	81	8,7	0	0,0	119	9,6	523	4,0	723	23,0
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	182	23,4	0	0,0	226	14,1	1 131	11,5	1 539	49,0
2003 ^c	293	30,7	2	0,2	177	12,1	1 235	6,2	1 707	49,2

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

^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, los tipos y la edad media de los buques desguazados. En 2003, el tonelaje total vendido para desguace disminuyó un 16,1% en relación con la cifra de tonelaje de 25,6 millones de TPM correspondientes al año anterior situándose en 25,6 millones de TPM que equivale al 3,0% del peso muerto total mundial frente a 3,6% en 2002. La parte mayor del desguace correspondió a petroleros. La venta de éstos con este fin aumentó un 1,6% situándose en 18,4 millones de TPM, con un aumento de los precios de demolición a más de 300 dólares por tonelada como consecuencia del efecto combinado de la inestabilidad de los fletes y de la fuerte demanda de acero en China. Las ventas de superpetroleros y grandes petroleros para el desguace disminuyeron de 35 unidades en 2002 a 28 unidades en 2003. Las de petroleros de dimensiones Suezmaxes se mantuvieron en 14 unidades en 2003, mientras que las de tamaño Aframax aumentaron

considerablemente, pasando de 20 unidades en 2002 a 35 unidades en 2003. También aumentó la demolición en la categoría de petroleros de menor tamaño, ya que de 66 buques vendidos para desguace en 2002 se pasó a 80 unidades en 2003. La edad media de los petroleros vendidos para desguace aumentó 1 año, situándose en 29,3 años en 2003. El volumen de graneleros de carga seca vendidos para desguace disminuyó un 44,1% para situarse en 3,3 millones de TPM en 2003 y el número de cargueros mixtos disminuyó en torno a los dos tercios y fue de 0,5 millones de TPM en 2003. Disminuyeron los desguaces de graneleros de todos los tamaños. La venta para la demolición de buques de más de 120.000 TPM disminuyó de 5 unidades en 2002 a 2 unidades en 2003. En lo que respecta a los buques en la gama de 60.000 a 120.000 TPM, las ventas disminuyeron de 26 unidades en 2002 a 8 unidades en 2003. En el caso de los buques de tamaño mediano, hubo un ligero descenso, pasándose de 11 unidades en 2002 a 9 unidades en 2003. La edad media de todos los

graneleros de carga seca desguazados fue de 26,5 años en 2003, cifra ligeramente inferior a la del año precedente. Otros tipos de buque también contaban en 2003 con una vida comercial media parecida, ya que la edad media de los portacontenedores vendidos a los desguazadores fue de 25,5 años, y la de los buques de carga general de 29,3 años. El desguace de buques suscitó gran interés debido a cuestiones ambientales. En octubre el Ministerio de Medio Ambiente de la India no permitió al *Hesperus*, vendido para su demolición en el país, varar en Alang (Gujarat) por considerar que contenía productos químicos peligrosos

que no habían sido eliminados antes de entrar en el país. Poco después se produjo en Turquía un suceso semejante que se consideró violaba la Convención de Basilea en la que, entre otras disposiciones, se prohíben importaciones de desechos peligrosos. En noviembre, el Organismo del Medio Ambiente del Reino Unido anuló, por razones ambientales, la autorización de importar de los Estados Unidos 13 antiguos buques de la reserva naval para su desguace. A finales del año se realizó en los Países Bajos un estudio de viabilidad para construir un "muelle verde de reciclaje" destinado al desguace de buques.

Cuadro 10

Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1999 a 2003

Tonelaje desguazado	1990	1999	2000	2001	2002	2003
Venta para desguace (en millones de TPM)	16,9	30,7	22,2	27,8	30,5	25,6
Desguaces en porcentaje de la flota mundial	2,4	3,9	2,7	3,4	3,6	3,0

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 1999 a 2003, por tipos de buque

(millones de TPM y porcentaje)

Años	Millones de TPM						Porcentajes					
	Buques tanque	Cargueros mixtos	Graneleros	Otros	Total	Mundial	Total	Buques tanque	Cargueros mixtos	Graneleros	Otros	Total
1999	16,7	1,1	9,7	3,2	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
2002	18,1	1,6	5,9	4,9	30,5	844,2	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0
2003	18,4	0,5	3,3	3,4	25,6	857,0	3,0	71,9	2,0	12,9	13,3	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD sobre la base de datos suministrados por Fearnleys, *Review*, varios números.

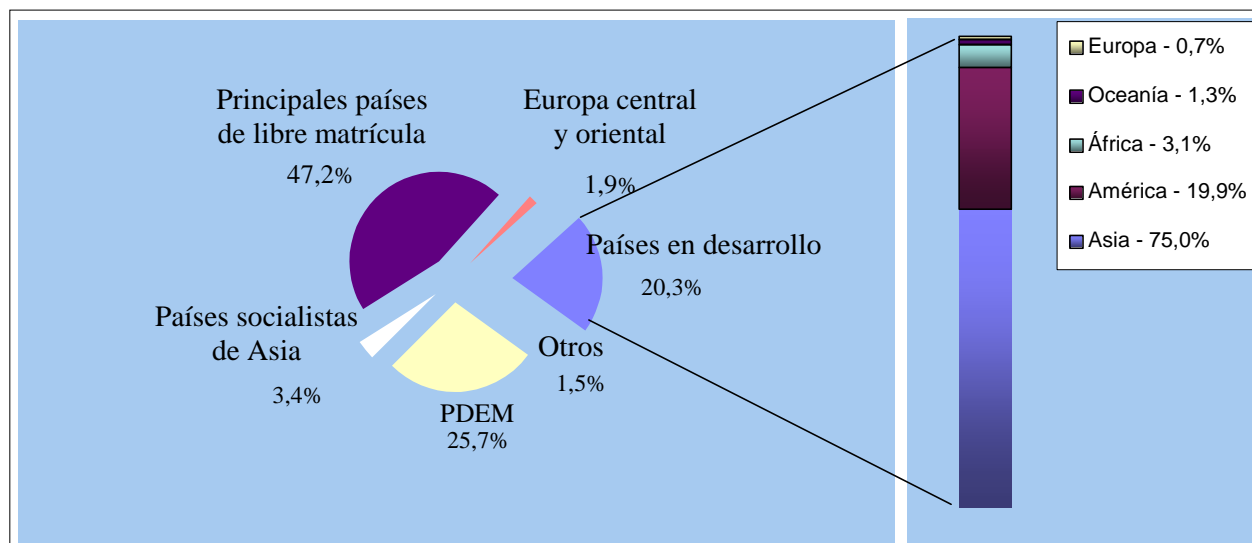
Cuadro 12
Edad media del tonelaje desguazado de 1999 a 2003^a
 (años)

Año	Buques tanque	Graneleros de carga seca	Buques portacontenedores	Buques de carga general
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
2003	29,3	26,5	25,5	29,3

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD sobre la base de datos suministrados por el 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.

Gráfico 5
Tonelaje mundial por grupos de países, al 1º de enero de 2004
 (distribución porcentual de TPM)



B. LA PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Distribución del tonelaje total por grupos de países

La flota mundial total siguió aumentando en 2003; creció un 1,5% y llegó a 857,0 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 más de cuatro veces superior al correspondiente a la flota mundial total y alcanzó el 6,1% (un aumento de 13,3 millones de TPM para situarse en 230,4 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, así como de las directrices para la ayuda estatal aprobadas por la Unión Europea en octubre de 2003. El tonelaje de los principales países de libre matrícula aumentó marginalmente en 2003, un 1,0 millones de TPM, para alcanzar los 399,5 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 ha seguido aumentando: en 2003 aumentó 10,1 millones de TPM (es decir, el 5,9%) y alcanzó los 181,4 millones de TPM. Este aumento fue el resultado de las inversiones hechas por propietarios de países en desarrollo asiáticos, cuyas flotas, con un crecimiento

de 9,1 millones de TPM (7,2%), alcanzaron los 136,0 millones de TPM, que representaban el 75,0% de la flota total de los países en desarrollo. La flota de los países en desarrollo de África y América creció una cantidad igual (0,4 millones de TPM) hasta alcanzar 5,7 y 36,0 millones de TPM, respectivamente. La flota de los países en desarrollo de Europa registró un descenso marginal de 0,1 millones de TPM, mientras que la pequeña flota de los países en desarrollo de Oceanía aumentó 0,4 millones de TPM para situarse en 2,4 millones de TPM. Las flotas de los países socialistas de Asia y los países de Europa central y oriental evolucionaron en la dirección opuesta durante 2003, aumentando las primeras 0,2 millones de TPM y las segundas 1,6 millones.

Cuadro 13

Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 2002, 2003 y 2004^a
(cifras de principios de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	Tonelaje y porcentajes ^b en millones de TPM									
	1980 ^c		1990 ^d		2002		2003		2004	
	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%
Total mundial	682,8	100,0	658,4	100,0	825,7	100,0	844,2	100,0	857,0	100,0
Países desarrollados de economía de mercado	350,1	51,3	219,0	33,3	207,5	25,1	217,1	25,7	230,4	26,9
Principales países de libre matrícula	212,6	31,1	224,6	34,1	402,4	48,7	398,5	47,2	399,5	46,6
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	37,8	5,5	44,3	6,7	15,4	1,9	15,9	1,9	15,7	1,8
Países socialistas de Asia	10,9	1,6	22,1	3,4	26,5	3,2	28,3	3,4	29,9	3,5
Países en desarrollo	68,4	10,0	139,7	21,2	159,0	19,3	171,3	20,3	181,4	21,2
<i>De los cuales en:</i>										
África	7,2		7,3		5,7		5,3		5,7	
América	21,8		25,5		34,6		35,6		36,0	
Asia	39,1		89,5		117,0		126,9		136,0	
Europa	0,2		13,8		1,1		1,3		1,2	
Oceanía	0,1		3,6		0,6		2,0		2,4	
Otros países y buques no asignados	3,0	0,4	8,7	1,3	14,8	1,8	13,1	1,6	0,0	0,0

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 2003 tenían, respectivamente, 4,3, 1,8 y 1,6 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 las flotas por tipos de buque y grupos de países en 1970, 1980, 1990, 2000, 2002 y 2003. La parte de los petroleros en la flota mundial total creció en 2003 un 2,9% en comparación con 2002. Esto constituye un reforzamiento de la tendencia del año anterior y fue consecuencia del alto nivel de entrega de buques tanque durante 2003. La proporción de los graneleros en la flota mundial experimentó un aumento del 0,3% para alcanzar el 35,9%, que es la más elevada en los años seleccionados. La parte de los buques de carga general siguió disminuyendo, situándose a sólo el 11,1%, mientras que la de los portacontenedores mantuvo su tendencia ascendente alcanzando el 10,6%. La correspondiente a otros tipos de buques descendió al 5,5%. En el sector de los petroleros, la parte de los países desarrollados de economía de mercado prosiguió su tendencia ascendente pasando del 30% en 2000 al 32,2% en 2003. En cambio, la de los países de libre matrícula bajó al 45,7% frente al 48,6% del año anterior. 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 con pabellones de conveniencia. La parte de los países en desarrollo también volvió a aumentar en 2003 al 19,4%, manteniendo la tendencia ascendente del año anterior. La de los países en desarrollo de Asia aumentó un 1,9% en 2003 para representar el 15,8% de la flota mundial de petroleros, mientras la de los países en desarrollo de África aumentó marginalmente al 3,0%.

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 aumentó un 2,1% en 2003 para situarse en el 19,0%, muy por debajo de su participación en 1980 (52,7%). Los principales países de libre matrícula disminuyeron su participación, que pasó del 54,6% en 2002 al 54,1% en 2003 (31,7% en 1980). La proporción que corresponde a los países en desarrollo aumentó un 1,0% para situarse en el 21,8%. La parte en la flota mundial de los países de Europa central y oriental y de los países socialistas de Asia se modificó un 0,1% aunque en direcciones opuestas, con una disminución del 1,0% en el primer caso y un aumento del 4,1% en el segundo.

En el sector de los graneleros de carga seca, la evolución de la flota de los países desarrollados de

economía de mercado y los países de libre matrícula constituyó un reflejo de lo sucedido en el sector de los buques tanque y en el de los graneleros de carga seca. Los países desarrollados de economía de mercado aumentaron su parte hasta el 22,7% de la flota mundial, en tanto que los países de libre matrícula registraron un descenso del 33,6%. Los países en desarrollo redujeron su participación un 0,8% para situarse en el 28,3%, con aumentos diseminados entre todas las regiones. Los buques de carga general continuaron siendo el principal de los cinco tipos de buque en los países en desarrollo.

En 2003, los países desarrollados de economía de mercado disminuyeron su parte del tonelaje en peso muerto de los portacontenedores al 33,6%, lo que representa un 0,3% menos. La proporción que corresponde a los principales países de libre matrícula aumentó un 0,7% para alcanzar el 45,1%, del que aproximadamente dos tercios eran buques portacontenedores con propietarios efectivos en países desarrollados de economía de mercado. Así pues, estos países poseen aproximadamente el 60% de la flota. La parte de los países en desarrollo descendió ligeramente hasta el 17,9%, disminuyendo la parte de los países en desarrollo de Asia al 12,3%, en tanto que los países en desarrollo de América aumentaron su parte un 5,4% y los de África mantuvieron su parte en el 0,1%.

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

En el cuadro 15 se facilitan datos sobre la estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1º de enero de 2004. En 2003, el tonelaje de los petroleros de los países desarrollados de economía de mercado aumentó 5,8 millones de TPM y su porcentaje de la flota total del grupo experimentó una disminución marginal para situarse en el 44,3%. La parte de los graneleros de carga seca aumentó hasta el 25,4% debido a un aumento de 7,8 millones de TPM. La parte de los buques de carga general y de los buques portacontenedores registraron evoluciones similares al alza, que fue del 9,3% para los primeros y del 13,2% para los últimos, frente al 9,1% y el 12,9% en 2002. Los principales países de libre matrícula aumentaron sus flotas totales en 1,0 millón de TPM. La parte más considerable de esas flotas correspondió a petroleros y graneleros, que conjuntamente representaban el 7,9% de sus flotas a comienzos de 2004. En ese año la parte de sus petroleros disminuyó 3,2 millones de TPM para situarse en el 36,2% del total de la flota del grupo,

mientras que la parte de los graneleros de carga seca aumentó ese mismo año 2,8 millones de TPM hasta el 41,7%, frente al 41,1% del año anterior. La parte de los buques de carga general aumentó en 2003 1,2 millones de TPM y representaron el 8,0% de la

flota total del grupo, menos que en 2002, que fue del 8,3%. La flota de portacontenedores de estos países aumentó en 2003 4,0 millones de TPM y llegó a representar el 10,2% de sus flotas totales (frente al 9,2% en 2002).

Cuadro 14

Distribución del tonelaje mundial por tipos de buques y por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000, 2002 y 2003^{a, b}

	Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
		En millones de TIP	Porcentaje del total mundial					
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	358,4	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
	2002	844,2	100,0	36,1	35,6	11,5	9,8	7,1
	2003	857,0	100,0	37,0	35,9	11,1	10,6	5,5
Países desarrollados de economía de mercado	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	50,3	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
	2002	217,1	25,7	31,7	16,9	20,4	33,9	37,3
	2003	230,4	26,9	32,2	19,0	22,7	33,6	38,0
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
	2002	398,5	47,2	48,6	54,6	34,1	44,4	28,3
	2003	399,5	46,6	45,7	54,1	33,6	45,1	33,1
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	12,6	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
	2002	15,9	1,9	1,0	1,1	6,7	0,5	4,5
	2003	15,7	1,8	1,0	1,0	6,5	0,5	6,0

Cuadro 14 (continuación)

	Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
		En millones de TIP	Porcentaje del total mundial					
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
	2002	28,3	3,4	1,5	4,0	8,4	2,6	2,1
	2003	29,9	3,5	1,7	4,1	8,8	2,9	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
	2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3
	2002	171,3	20,3	17,3	20,8	29,1	18,0	22,0
	2003	181,4	21,2	19,4	21,8	28,3	17,9	20,9
<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
	2002	5,3	0,6	0,4	0,4	1,5	0,1	2,1
	2003	5,7	0,7	0,6	0,4	1,4	0,1	2,2
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
	2002	35,6	4,2	2,9	3,3	9,5	4,9	6,0
	2003	36,0	4,2	3,0	3,2	9,6	5,4	5,8
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
	2002	126,9	15,0	13,9	16,5	17,1	12,8	13,4
	2003	136,0	15,9	15,8	17,4	16,6	12,3	11,9

Cuadro 14 (continuación)

	Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
		En millones de TIP	Porcentaje del total mundial					
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
	2002	1,3	0,2	0,0	0,3	0,2	0,0	0,2
	2003	1,2	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,1
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
	2002	2,0	0,2	0,1	0,3	0,7	0,0	0,3
	2003	2,4	0,3	0,0	0,4	0,6	0,0	0,9
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
	2002	13,1	1,6	0,0	2,6	1,3	0,7	5,8
	2003	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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 1º 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 los países en desarrollo, la distribución del tonelaje también se caracterizó por una proporción relativamente alta de petroleros y graneleros de carga seca, que supusieron el 33,9% y el 36,9% respectivamente en 2003. En cifras absolutas, su tonelaje de ambos tipos de buque en 2003 fue de 61,5 y 66,9 millones de TPM, frente a los 102,2 millones y 58,4 millones de TPM en los países

desarrollados de economía de mercado. La parte de los buques de carga general en aquel grupo disminuyó en 2003 a 26,9 millones de TPM, frente a 28,3 millones de TPM en 2002, en tanto que aumentaba el tonelaje de los buques portacontenedores 1,3 millones de TPM y en términos porcentuales un 8,9% en 2003, frente al 8,7% del año anterior. En los países de Europa central y

oriental los cargueros ocuparon un lugar relativamente destacado, aumentando su representación del 41,1% en 2002 al 39,5% en 2003. Por el contrario, los portacontenedores se han mantenido sin cambios en 0,4 millones de TPM, que equivalen 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 estos tipos de buque

subió en 2003 a 12,6 y 8,4 millones de TPM, respectivamente. En cambio, su parte en el total experimentó una disminución marginal para situarse en 42,0% (42,9% en 2002) en el caso de los graneleros y en 27,9% (29,0% en 2002) en el de los buques de carga general. El tonelaje absoluto de los portacontenedores subió en 2003 a 2,7 millones de TPM, es decir, el 8,9% (frente al 7,6% en 2002).

Cuadro 15

Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2004^a

(en millones de TPM y porcentaje)

	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	857,0	100,0	230,4	100,0	399,5	100,0	181,4	100,0	15,7	100,0	29,9	100,0
Petroleros	316,8	37,0	102,2	44,3	144,6	36,2	61,5	33,9	3,1	19,9	5,4	17,9
Graneleros	307,7	35,9	58,4	25,4	166,6	41,7	66,9	36,9	3,1	20,0	12,6	42,0
De carga general	94,8	11,1	21,5	9,3	31,9	8,0	26,9	14,8	6,2	39,5	8,4	27,9
Portacontenedores	90,5	10,6	30,4	13,2	40,8	10,2	16,2	8,9	0,4	2,7	2,7	8,9
Otros buques	47,3	5,5	18,0	7,8	15,7	3,9	9,9	5,5	2,8	17,9	1,0	3,2

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

^a Buques de 100 TRB o más, excluidas las flotas 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 15 figura la clasificación, por lo que hace al peso muerto, de los 35 países y territorios marítimos más importantes. En 2003, entre todos ellos controlaban el 97,5% de la flota mercante mundial (un 2,6% más que en el año anterior). Croacia y Chile, que habían sido el 34° y el 35° en 2002, fueron sustituidos

en 2003 por Tailandia y Ucrania, respectivamente, que por primera vez figuraban en la lista. Hubo varios cambios de orden en los otros países: Malasia subió cinco puestos y el Canadá, Suecia y Chipre tres, Alemania y Bélgica dos, y Singapur, la Federación de Rusia, la India, la República Islámica del Irán y España uno; otros países bajaron un puesto (China, Estados Unidos, Provincia china de Taiwán, Dinamarca, Arabia Saudita, Kuwait, Mónaco, Australia e Indonesia), dos (Turquía, Filipinas y Francia), y tres (los Países Bajos y el Brasil).

En esos países y territorios prosiguió en 2003 la tendencia a abanderar con pabellón extranjero. El tonelaje total así abanderado alcanzó en 2003 un total de 489,3 millones de TPM, que representaban el 64,6% de la flota total de los 35 países, frente a los 465,8 millones de TPM y el 64,0% en 2002. En los países y territorios en desarrollo, es de carácter reciente la tendencia a abanderar su tonelaje bajo pabellón extranjero. En 2003, los 12 países y territorios en desarrollo que figuran en el cuadro (incluido Hong Kong (China) pero excluida la Provincia china de Taiwán) tenían el 45,2% de su tonelaje total

abanderado en el extranjero. Pese a esta continua tendencia dentro del grupo, hay diferencias apreciables entre ellos. Los buques de la Arabia Saudita y de Hong Kong (China) matriculados en otros países representaron el 92,5 y el 65,9%, respectivamente, y la República Islámica del Irán y Filipinas hicieron un uso considerablemente menor de esta práctica, que afectó únicamente al 5,8 y el 19,4% respectivamente de sus flotas. En el caso de los países desarrollados de economía de mercado, la parte del tonelaje registrada en el extranjero aumentó al 71,3% en 2003.

Cuadro 16

Los 35 países y territorios marítimos más importantes, al 1º de enero de 2004^a

Países de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto				
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero en porcentaje del total	Total en porcentaje de la flota mundial
Grecia	751	2 361	3 112	50 159 627	107 179 349	157 338 976	68,12	20,26
Japón	732	2 216	2 948	13 054 209	97 036 098	110 090 307	88,14	14,17
Noruega	840	813	1 653	21 828 640	29 926 150	51 754 790	57,82	6,66
Alemania	307	2 161	2 468	6 739 997	42 247 135	48 987 132	86,24	6,31
China	1 627	788	2 415	24 206 132	23 195 756	47 401 888	48,93	6,10
Estados Unidos	592	948	1 540	10 587 584	35 240 739	45 828 323	76,90	5,90
Hong Kong (China)	254	238	492	15 375 679	15 507 833	30 883 512	50,21	3,98
República de Corea	485	380	865	8 584 810	16 651 656	25 236 466	65,98	3,25
Singapur	449	291	740	11 703 683	11 574 617	23 278 300	49,72	3,00
Taiwán provincia de China	111	426	537	5 199 044	17 678 913	22 877 957	77,27	2,95
Reino Unido	391	392	783	9 192 550	10 430 365	19 622 915	53,15	2,53
Federación de Rusia	2 142	391	2 533	8 317 313	8 507 445	16 824 758	50,57	2,17
Dinamarca	323	338	661	8 606 789	7 685 160	16 291 949	47,17	2,10
Italia	531	121	652	8 785 816	3 674 335	12 460 151	29,49	1,60
India	353	45	398	10 919 675	1 470 437	12 390 112	11,87	1,60
Arabia Saudita	50	76	126	908 754	11 175 137	12 083 891	92,48	1,56
Malasia	262	73	335	5 985 287	3 782 960	9 768 247	38,73	1,26
Irán, República Islámica del	147	9	156	8 232 477	505 645	8 738 122	5,79	1,12

Cuadro 16 (continuación)

Países de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto				
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero en porcentaje del total	Total en porcentaje de la flota mundial
Turquía	405	171	576	6 471 308	2 210 446	8 681 754	25,46	1,12
Suiza	14	267	281	770 220	7 788 365	8 558 585	91,00	1,10
Países Bajos	549	196	745	3 785 658	3 524 525	7 310 183	48,21	0,94
Bélgica	43	122	165	1 192 165	5 197 185	6 389 350	81,34	0,82
Canadá	219	104	323	2 584 240	3 330 933	5 915 173	56,31	0,76
Suecia	162	157	319	1 460 911	4 374 954	5 835 865	74,97	0,75
Filipinas	313	37	350	4 455 395	1 073 077	5 528 472	19,41	0,71
Brasil	140	11	151	3 823 338	1 609 053	5 432 391	29,62	0,70
Francia	154	103	257	2 607 750	2 358 553	4 966 303	47,49	0,64
España	80	255	335	232 358	4 675 988	4 908 346	95,27	0,63
Indonesia	515	101	616	3 362 462	1 282 311	4 644 773	27,61	0,60
Chipre	41	68	109	1 061 970	2 519 319	3 581 289	70,35	0,46
Kuwait	32	0	32	3 359 448	0	3 359 448	0,00	0,43
Mónaco	0	95	95	0	3 032 474	3 032 474	100,00	0,39
Australia	46	42	88	1 383 636	1 455 419	2 839 055	51,26	0,37
Tailandia	221	33	254	1 895 071	298 436	2 193 507	13,61	0,28
Ucrania	298	91	389	1 077 447	1 105 126	2 182 573	50,63	0,28
Total (35 países)	13 579	13 920	27 499	267 911 443	489 305 894	757 217 337	64,62	97,49
Total mundial	14 840	14 951	29 791	276 166 653	500 564 528	776 731 181	64,45	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 ha sido necesario para ello 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 está 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. Matrícula libre

La parte de la flota mundial con pabellón extranjero aumentó sólo el 0,5% en 2003 tras una disminución del 4,7% el año precedente. Ello podría ser consecuencia de los cambios registrados en las normas fiscales de los países desarrollados de economía de mercado y en la inscripción de buques en otros países de matrícula libre. En el cuadro 17 figura la distribución del tonelaje de los seis principales países de matrícula libre por grandes tipos de buque, junto con los totales correspondientes a otros seis países de libre matrícula de menor importancia. El total de las toneladas inscritas en 2003 en los seis principales países de matrícula libre aumentó menos de un 1% alcanzando los 357,8 millones de TPM, sobre la base de los 356,1 millones de TPM del año precedente en que el tonelaje disminuyó un 4,7%. Panamá siguió encabezando la lista en 2003 con un aumento mínimo de 0,2 millones de TPM. Se espera que el acuerdo marítimo bilateral concluido a mediados de 2003 entre Panamá y la Federación de Rusia permita un trato más equitativo en los puertos rusos de los buques extranjeros con pabellón panameño y el reconocimiento del registro ruso como una sociedad de clasificación. El cobro de entre 1.500 y 3.000 dólares por la evaluación de los planes para la protección de los buques de conformidad con el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) por una empresa especializada nombrada por Panamá suscitó algunas quejas a finales de año. La flota de Liberia aumentó un 8,3%. El registro decidió formar a sus propios inspectores y distribuirlos en los puntos clave de todo el mundo para comprobar las auditorías de seguridad establecidas en el Código. El tonelaje combinado de Panamá y Liberia representa el 67,8% del total de los seis principales países de libre matrícula. En 2003, Bermuda, el menor de los seis grandes países de libre matrícula, redujo su flota un 13,5% para pasar a 5,4

millones de TPM, lo que representa un tonelaje inferior al de San Vicente y las Granadinas y Antigua y Barbuda. Los otros tres grandes países de matrícula libre, Bahamas, Malta y Chipre, registraron una reducción de tonelaje de 3,6, 3,5 y 1,2%, respectivamente.

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, Camboya, Honduras, Sri Lanka, etc.) son también de libre matrícula aunque con menor cobertura. No siempre resulta fácil mantener la buena reputación de un pabellón, como pudo verse cuando la guardia costera de los Estados Unidos descubrió que algunos oficiales que navegaban a bordo de un buque con pabellón de San Vicente y las Granadinas no tenían la debida documentación, que había sido confirmada por las autoridades del país del pabellón. Por otra parte, Camboya comunicó resultados positivos respecto a su registro y las Islas Marshall y Gibraltar comunicaron importantes aumentos del tonelaje matriculado.

El análisis por tipo de buque de los seis principales países de libre matrícula indicaba que en 2003 los graneleros habían reducido al 35,8% su parte en el peso muerto total, frente al 37,7% en 2002, mientras que los graneleros de carga seca aumentaron su parte en el 41,5%. El tonelaje combinado de estos dos tipos de buque de los seis principales países de libre matrícula representa el 77,3% del peso muerto total y el 75,5% si se incluye a los países de menor importancia de libre matrícula. Los buques de carga general (3.422 buques) representan el 33,2% del número total de buques, seguido por los buques de carga seca (2.663 buques, o sea el 25,9% del total). Estas cifras demuestran la importancia de los registros de libre matrícula para el sector marítimo.

Cuadro 17

Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula^a, al 1° de enero de 2004

Pabellón	Petroleros		Graneleros		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Otros		Total		Total al 1° de enero de 2003
	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Miles de TPM
Panamá	616	46 627	1 299	83 289	1 186	11 217	537	19 249	473	8 329	4 111	168 710	168 508
Liberia	363	37 611	263	16 371	181	3 104	367	12 572	162	4 425	1 336	74 083	68 413
Bahamas	177	22 790	144	8 662	384	5 883	58	1 764	263	3 453	1 026	42 552	44 122
Malta	225	14 296	396	17 283	342	2 889	32	613	25	268	1 020	35 348	36 649
Chipre	110	6 291	370	19 238	310	3 054	104	2 826	44	296	938	31 706	32 097
Bermudas	4	629	25	3 579	19	228	18	526	18	484	84	5 446	6 293
Total parcial	1 495	128 243	2 497	148 422	2 422	26 375	1 116	37 549	985	17 255	8 515	357 845	356 081
San Vicente y las Granadinas	29	241	98	3 896	263	2 022	22	163	78	240	490	6 562	6 554
Antigua y Barbuda	7	27	18	382	589	2 546	222	4 260	15	92	851	7 306	6 039
Islas Caymán	40	2 053	23	1 159	44	580	0	0	29	293	136	4 086	3 321
Luxemburgo	14	718	0	0	8	62	9	147	18	346	49	1 273	1 990
Vanuatu	0	0	25	1 236	16	288	1	29	87	232	129	1 785	1 381
Gibraltar	19	349	2	30	80	423	14	195	8	70	123	1 068	1 261
Total	1 604	131 630	2 663	155 126	3 422	32 296	1 384	42 343	1 220	18 528	10 293	379 923	376 628
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2003													
	1 538	134 277	4 286	145 514	2 527	27 794	1 007	31 817	1 005	16 680	8 563	356 081	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° 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 1° de enero de 2001													
												395 164	

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

En el cuadro 18 puede verse la participación de los nacionales en los registros de matrícula libre e internacionales más importantes durante los tres últimos años. Se comparan los datos relativos al tonelaje total registrado en algunos países de libre matrícula con los relativos al tonelaje propiedad de nacionales de esos países y con el tonelaje registrado en ellos. Los 20 países o territorios de libre matrícula aparecen divididos en tres grupos: seis grandes países de matrícula libre, seis países de matrícula libre de importancia secundaria y ocho de matrícula internacional. En los países de libre matrícula, la parte del tonelaje propiedad de nacionales de sus países es mínima, 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 libre 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 del 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 13º, 3º y 7º, 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 2003, 35 países o territorios representaban el 89% del tonelaje total de las 12 flotas de libre matrícula. El porcentaje fue el mismo que en 2002. La propiedad se concentra especialmente en 10 países o territorios, que controlan el 75,0% del peso muerto de los buques abanderados en los países de libre matrícula, en tanto que los cinco primeros países o territorios controlan el 58,0%. Grecia figuró en primer lugar en 2003 por décimo año consecutivo con la mayor proporción (22,0%) de la flota de los países de libre matrícula. Ese mismo país contaba también con la mayor propiedad de tonelaje abanderado en el extranjero, con 107,2 millones de TPM (el 21,4% del total mundial matriculado en otros países), seguido del Japón, con 97,0 millones de TPM (el 19,5% del tonelaje total). El total abanderado en el extranjero por ambos países representó el 40,8% del total mundial registrado de esta forma.

En el cuadro 19 se presenta también un panorama general de la forma en que los 35 países estaban registrando sus buques al comienzo de 2004 en países de libre matrícula. En términos generales, la parte de los seis principales países se sitúa en el 93,9% y la de los países de libre matrícula de menor importancia es notablemente inferior, sólo el 6,1%.

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^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					
	2002	2003	2004	en tonelaje de la flota registrada			en porcentaje de la flota registrada		
				2002	2003	2004	2002	2003	2004
<i>Seis principales países de libre matrícula</i>									
Panamá	171 874	168 508	168 710	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Liberia	73 180	68 413	74 083	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	45 327	44 122	42 552	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Malta	42 130	36 649	35 348	36	0	0	0,1	0,0	0,0
Chipre	32 940	32 097	31 706	756	824	1 062	2,3	2,6	3,3
Bermudas	8 082	6 293	5 446	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<i>Seis países de libre matrícula de importancia secundaria</i>									
San Vicente y las Granadinas	8 602	6 554	6 562	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Antigua y Barbuda	5 856	6 039	7 306	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Islas Caymán	2 539	3 321	4 086	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Luxemburgo	2 101	1 990	1 273	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Vanuatu	1 534	1 381	1 785	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Gibraltar	999	1 261	1 068	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total de países de libre matrícula	395 164	376 628	379 923	0	0	0	0,0	0,0	
<i>Otros registros internacionales</i>									
Singapur	32 082	31 246	36 486	11 826	12 627	11 704	36,9	40,4	32,1
Registro Internacional Marítimo de Noruega (NIS)	28 709	27 373	24 007	24 532	23 654	19 873	85,5	86,4	82,8
Hong Kong (China)	20 333	24 892	34 468	16 530	13 207	15 376	81,3	53,1	44,6
Islas Marshall	18 058	21 860	31 625	8 023	8 667	11 018	44,4	39,6	34,8
Isla de Man	9 552	8 830	9 355	5 070	4 827	5 255	53,1	54,7	56,2
Registro Internacional Marítimo de Dinamarca (DIS)	8 167	8 830	8 976	7 986	8 493	8 547	97,8	96,2	95,2
Antillas Francesas	5 055	4 748	5 043	2 379	2 073	1 811	47,1	43,7	35,9
Antillas Neerlandesas	1 335	1 442	1 940	469	592	626	35,1	41,1	32,3

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.

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

1. Los pedidos de buques nuevos

En el año 2003 se cerraron 1.159 contratos para la construcción de buques de los seis grandes tipos, lo que supuso un aumento del 5,0% en comparación con 2002 (véase el cuadro 20). En el sector de los petroleros prevaleció el optimismo con 456 pedidos frente a las 447 unidades de 2002. El máximo se alcanzó en octubre con 75 pedidos, seguido por enero y julio con 48 pedidos cada mes. En 2003 los pedidos de graneleros de carga seca de nueva construcción disminuyeron a 193, lo que representa aproximadamente un 30% menos que en el año anterior (275 contratos).

El número de pedidos de portacontenedores fue más del doble; 325 contratos en 2003 frente a 135 en 2002. Este aumento siguió reflejando la reciente tendencia en favor de portacontenedores de dimensiones superiores a las que permite el canal de Panamá. Los pedidos de nuevos buques de carga general disminuyeron en un tercio en 2003 para situarse en 91 contratos, frente a las 136 unidades en 2002. Los pedidos de transbordadores disminuyeron un 15%, situándose en 94 contratos (111 el año precedente).

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. Este tonelaje se situaba a principios de 2004 en 180,1 millones de TPM, lo que representa un impresionante aumento del 51,6% en relación con el año anterior. Los pedidos de los países desarrollados de economía de mercado sumaron 47 millones de TPM, que representaron el 26,1% del total mundial encargado, frente a los 40 millones de TPM, o sea el 33,7%, a principios de 2003. Los principales países de libre matrícula tenían pedidos que ascendían a 87,2 millones de TPM, o lo que es lo mismo, el 48,4% del total, frente a los 60,7 millones de TPM y el 51,1% a principios del año anterior. La parte de los países de Europa central y oriental en 2002 se mantuvo en 0,4 millones de TPM, o sea, el 0,2% del total mundial encargado, mientras que la parte de los países

socialistas de Asia casi se duplicó en 2003, finalizando el año con 6,1 millones de TPM, o sea el 3,3% de todos los pedidos mundiales.

La parte de los países en desarrollo aumentó un 41,6% con respecto al año anterior, y alcanzó los 19,7 millones de TPM, es decir, el 10,9% del tonelaje mundial encargado a principios de 2004. Los pedidos de los países en desarrollo de Asia aumentaron a un ritmo superior llegando a principios de 2004 a 18,4 millones de TPM, lo que representó el 93,3% de los pedidos totales de los países en desarrollo. Los pedidos de buques nuevos por países africanos se duplicaron y alcanzaron un total de 403.000 TPM a principios del año, al tiempo que se reducían un 42% los pedidos de los países desarrollados de América, para situarse en 0,8 millones de TPM.

En 2003, los pedidos de petroleros aumentaron un 15,1 y alcanzaron 69,9 millones de TPM, representando el 38,8% del total de los pedidos mundiales. Los países en desarrollo realizaron pedidos por un valor de 8,8 millones de TPM, lo que constituye el 12,6% de los pedidos totales de petroleros, correspondiendo a los países en desarrollo de Asia 8,7 millones de TPM, es decir el 98,9% del total de los países en desarrollo. A principios de 2004 el número de pedidos de graneleros de carga seca aumentó con respecto a 2003 en un considerable 71,4% para situarse en 52,3 millones de TPM, lo que representó el 29,0% de los pedidos mundiales. En este tipo de buque, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula sumaban el 15,1 y el 59,0%, lo que representaba conjuntamente un total del 74,1%. El volumen de los portacontenedores encargados se duplicó en 2003 para situarse en 32,9 millones de TPM a finales de año, lo que representaba el 18,3% de los pedidos mundiales. En los pedidos de portacontenedores correspondió a los países desarrollados de economía de mercado el 28,4% y a los principales países de libre matrícula más del 54,5%. A principios de 2004 las órdenes de portacontenedores efectuadas por países en desarrollo aumentaron un 22,3 hasta los 2,3 millones de TPM, es decir, el 7,1% de los pedidos totales de portacontenedores. Los países en desarrollo de Asia tenían 2,1 millones de TPM, es decir, el 93,3% de los pedidos totales de los países en desarrollo.

Cuadro 19

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2004

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre		
	Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	%
Grecia	548	22 250,0	11,9	166	9 702,7	11,8	166	8 171,8	17,1	571	27 640,7	67,4	480	21 499,6	60,9
Japón	1 807	82 795,2	44,3	109	4 863,2	5,9	43	1 644,5	3,4	3	105,0	0,3	18	262,4	0,7
Noruega	85	2 621,6	1,4	66	5 442,1	6,6	250	9 248,3	19,4	37	582,2	1,4	16	72,9	0,2
Alemania	19	947,1	0,5	510	17 175,4	20,9	17	773,3	1,6	47	907,2	2,2	220	5 452,5	15,4
China	262	8 735,6	4,7	59	2 871,6	3,5	7	221,8	0,5	16	248,1	0,6	12	215,8	0,6
Estados Unidos	134	2 566,4	1,4	107	5 792,4	7,1	173	9 896,3	20,7	9	532,6	1,3	3	9,6	0,0
Hong Kong (China)	129	8 631,3	4,6	26	1 862,8	2,3	8	283,7	0,6	0	0,0	0,0	2	37,4	0,1
República de Corea	300	15 072,0	8,1	8	538,5	0,7	1	16,6	0,0	1	11,3	0,0	3	98,0	0,3
Singapur	67	2 149,6	1,2	35	4 176,6	5,1	13	798,5	1,7	2	209,8	0,5	1	29,9	0,1
Taiwán, Provincia china de	313	11 695,3	6,3	42	1 847,3	2,3	0	0,0	0,0	1	22,3	0,1	0	0,0	0,0
Reino Unido	30	611,5	0,3	24	742,1	0,9	89	1 275,3	2,7	4	72,5	0,2	13	530,3	1,5
Federación de Rusia	7	34,8	0,0	65	5 429,3	6,6	3	13,3	0,0	91	1 082,8	2,6	67	1 215,4	3,4
Dinamarca	14	415,5	0,2	5	275,6	0,3	59	555,2	1,2	3	12,5	0,0	0	0,0	0,0
Italia	4	57,7	0,0	10	897,5	1,1	9	344,5	0,7	25	598,6	1,5	1	5,1	0,0
India	9	180,8	0,1	6	506,6	0,6	2	106,8	0,2	0	0,0	0,0	5	106,4	0,3
Arabia Saudita	8	93,6	0,1	24	7 077,1	8,6	13	2 974,6	6,2	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Malasia	15	159,5	0,1	0	0,0	0,0	13	81,7	0,2	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Irán, República Islámica del	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	4	272,7	0,7	3	225,0	0,6
Turquía	9	51,7	0,0	3	141,2	0,2	5	62,5	0,1	99	1 254,0	3,1	0	0,0	0,0
Suiza	148	5 203,6	2,8	13	373,1	0,5	2	105,9	0,2	43	852,2	2,1	5	101,9	0,3
Países Bajos	22	295,7	0,2	9	130,4	0,2	40	1 946,6	4,1	6	33,5	0,1	22	219,1	0,6
Bélgica	10	573,8	0,3	5	792,7	1,0	14	178,1	0,4	10	126,8	0,3	2	9,4	0,0
Canadá	1	15,3	0,0	4	265,5	0,3	11	373,7	0,8	8	30,6	0,1	7	313,8	0,9
Suecia	4	19,7	0,0	12	1 024,3	1,2	13	680,6	1,4	1	8,4	0,0	7	29,9	0,1
Filipinas	14	278,1	0,1	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	2	31,2	0,1
Brasil	4	561,6	0,3	5	762,5	0,9	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Francia	10	276,6	0,1	4	92,2	0,1	25	634,3	1,3	0	0,0	0,0	2	26,3	0,1
España	42	300,7	0,2	1	94,5	0,1	6	682,7	1,4	0	0,0	0,0	4	124,8	0,4
Indonesia	47	555,5	0,3	1	79,0	0,1	2	82,2	0,2	2	25,6	0,1	0	0,0	0,0
Chipre	9	636,3	0,3	1	96,1	0,1	10	521,8	1,1	3	54,5	0,1	41	1 062,0	3,0
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
Mónaco	16	648,2	0,3	10	508,4	0,6	24	668,7	1,4	7	163,0	0,4	0	0,0	0,0
Australia	5	166,0	0,1	3	417,7	0,5	7	191,3	0,4	2	64,1	0,2	0	0,0	0,0
Tailandia	11	50,1	0,0	0	0,0	0,0	1	16,9	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Ucrania	8	60,1	0,0	3	104,9	0,1	0	0,0	0,0	25	437,0	1,1	2	27,0	0,1
Total parcial	4 111	168 710,4	90,3	1 336	74 083,4	90,3	1 026	42 551,5	89,1	1 020	35 347,8	86,2	938	31 705,5	89,7
Otros	2 190	18 149,6	9,7	225	8 001,6	9,7	264	5 198,5	10,9	285	5 650,2	13,8	246	3 626,5	10,3
Total	6 301	186 860,0	100,0	1 561	82 085,0	100,0	1 290	47 750,0	100,0	1 305	40 998,0	100,0	1 184	35 332,0	100,0

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

Cuadro 19 (continuación)

Bermudas			Seis países de libre matrícula de importancia secundaria			Total parcial			Total de la flota de pabellón extranjero		País o territorio de domicilio
N° de buques	000 TPM	%	N° de buques	000 TPM	%	N° de buques	000 TPM	%	N° de buques	000 TPM	
4	506,0	7,8	155	4 420,7	17,0	2090	94 191,6	22,1	2361	107 179,3	Grecia
0	0,0	0,0	27	751,9	2,9	2007	90 422,2	21,3	2216	97 036,1	Japón
5	58,2	0,9	53	620,6	2,4	512	18 645,9	4,4	813	29 926,2	Noruega
1	22,3	0,3	928	8 413,2	32,4	1742	33 691,0	7,9	2161	42 247,1	Alemania
0	0,0	0,0	111	1 561,7	6,0	467	13 854,6	3,3	788	23 195,8	China
14	171,4	2,6	163	1 475,8	5,7	603	20 444,5	4,8	948	35 240,7	Estados Unidos
4	593,0	9,1	14	246,8	1,0	183	11 654,9	2,7	238	15 507,8	Hong Kong (China)
0	0,0	0,0	4	11,1	0,0	317	15 747,5	3,7	380	16 651,7	República de Corea
0	0,0	0,0	2	33,0	0,1	120	7 397,4	1,7	291	11 574,6	Singapur
0	0,0	0,0	4	15,7	0,1	360	13 580,5	3,2	426	17 678,9	Taiwán, Provincia china de
29	2 601,7	40,1	33	314,9	1,2	222	6 148,4	1,4	392	10 430,4	Reino Unido
0	0,0	0,0	26	139,6	0,5	259	7 915,2	1,9	391	8 507,4	Federación de Rusia
0	0,0	0,0	23	487,1	1,9	104	1 745,9	0,4	338	7 685,2	Dinamarca
0	0,0	0,0	30	688,4	2,7	79	2 591,7	0,6	121	3 674,3	Italia
0	0,0	0,0	10	86,1	0,3	32	986,6	0,2	45	1 470,4	India
0	0,0	0,0	5	40,8	0,2	50	10 186,1	2,4	76	11 175,1	Arabia Saudita
0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	28	241,3	0,1	73	3 783,0	Malasia
0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	7	497,7	0,1	9	505,6	Irán, República Islámica del
0	0,0	0,0	12	42,6	0,2	128	1 552,0	0,4	171	2 210,4	Turquía
1	2,9	0,0	23	441,2	1,7	235	7 080,7	1,7	267	7 788,4	Suiza
1	273,4	4,2	39	154,1	0,6	139	3 052,8	0,7	196	3 524,5	Países Bajos
0	0,0	0,0	31	1 018,9	3,9	72	2 699,8	0,6	122	5 197,2	Bélgica
16	499,0	7,7	6	304,0	1,2	53	1 802,0	0,4	104	3 330,9	Canadá
5	576,1	8,9	19	175,6	0,7	61	2 514,6	0,6	157	4 375,0	Suecia
0	0,0	0,0	2	38,9	0,1	18	348,2	0,1	37	1 073,1	Filipinas
0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	9	1 324,1	0,3	11	1 609,1	Brasil
1	6,7	0,1	28	325,9	1,3	70	1 362,0	0,3	103	2 358,6	Francia
0	0,0	0,0	3	15,3	0,1	56	1 217,9	0,3	255	4 676,0	España
1	1,9	0,0	1	4,0	0,0	54	748,2	0,2	101	1 282,3	Indonesia
0	0,0	0,0	5	49,6	0,2	69	2 420,3	0,6	68	2 519,3	Chipre
0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	Kuwait
0	0,0	0,0	9	57,6	0,2	66	2 045,9	0,5	95	3 032,5	Mónaco
2	133,8	2,1	5	39,8	0,2	24	1 012,9	0,2	42	1 455,4	Australia
0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	12	67,1	0,0	33	298,4	Tailandia
0	0,0	0,0	7	103,6	0,4	45	732,7	0,2	91	1 105,1	Ucrania
84	5 446,5	83,9	1 778	22 078,7	85,1	10 293	379 923,8	89,3	13 920	489 305,9	Total parcial
21	1 041,5	16,1	1 111	3 865,3	14,9	4342	45 533,2	10,7	1031	11 260,1	Otros
105	6 488,0	100,0	2 889	25 944,0	100,0	14 635	425 457,0	100,0	14 951	500 566,0	Total

Cuadro 20

Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques^a en 1993-2003

(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
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	447	23 979	275	20 799	-	-	136	1 593	135	6 223	111	131	1 104	52 725
2003														
Enero	48	..	23	..	0	..	14	..	33	..	14	..	132	..
Febrero	21	..	15	..	0	..	6	..	16	..	14	..	72	..
Marzo	33	..	30	..	0	..	16	..	19	..	6	..	104	..
Abril	32	..	6	..	0	..	2	..	32	..	4	..	76	..
Mayo	40	..	3	..	0	..	12	..	17	..	9	..	81	..
Junio	33	..	2	..	0	..	1	..	19	..	13	..	68	..
Julio	48	..	18	..	0	..	5	..	44	..	8	..	123	..
Agosto	30	..	18	..	0	..	3	..	21	..	12	..	84	..
Septiembre	46	..	23	..	0	..	6	..	29	..	9	..	113	..
Octubre	75	..	22	..	0	..	4	..	27	..	0	..	128	..
Noviembre	22	..	11	..	0	..	1	..	39	..	3	..	76	..
Diciembre	28	..	22	..	0	..	21	..	29	..	2	..	102	..
Total	456	..	193	..	0	..	91	..	325	..	94	..	1 159	..

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD. Las cifras hasta 2002 se basan en los datos facilitados por el Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), *Shipping Statistics and Market Review*, Jan/Feb., table II-1.1.1.1. Los correspondientes a 2003 están basados en los datos publicados en Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), *Shipping Statistics and Market Review*, January/February 2004, pág. 70, tomados de los datos facilitados por Baird Publications (Australia).

^a Buques de 300 TRB o más.

^b No se incluyen en el total los datos relativos a los pedidos para la construcción de otros tipos de buques.

Cuadro 21
Tonelaje mundial encargado al 1° de enero de 2004
(en miles de TPM)

Grupo de países de matrícula	Total	Buques tanque	Graneleros	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
Total mundial	160 379	61 076	46 560	3 020	30 584	19 139
Países desarrollados de economía de mercado	47 017	20 079	7 920	1 059	9 350	8 609
Principales países de libre matrícula	87 172	29 597	30 862	1 169	17 952	7 592
Países de Europa central y oriental	410	58	0	154	0	198
Países socialistas de Asia	6 087	2 529	2 030	66	951	511
Total de países en desarrollo	19 692	8 813	5 748	572	2 330	2 229
<i>de los cuales en:</i>						
África	403	1	0	10	0	392
América	819	87	82	256	157	237
Asia	18 375	8 725	5 666	306	2 173	1 504
Europa	95	0	0	0	0	95
Oceanía	0	0	0	0	0	0

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

Cuadro 22
Precio representativos de los buques nuevos en los años que se indica^a
(en millones de dólares)

Tipo y tamaño de los buques	1980	1985	1990	1995	2000	2002	2003	Variación porcentual 2002/2003
Graneleros de 30.000 a 50.000 TPM	17	11	24	25	20	15	22	46,7
Buques tanque de 32.000 a 45.000 TPM	19	18	29	34	29	26	30	15,4
Graneleros de 70.000 a 74.000 TPM	24	14	32	29	23	20	25	25,0
Buques tanque de 80.000 a 105.000 TPM	28	22	42	43	41	35	41	17,1
Graneleros de 120.000 TPM	32	27	45	40	40	31	47	51,6
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM	75	47	90	85	76	67	75	11,9
Buques cargueros GNL de 125.000 a 138.000 TPM	200	200	225	245	165	164	155	-5,5
Buques cargueros GPL de 75.000 metros cúbicos	77	44	78	68	60	60	59	-1,7
Buques de carga general de 15.000 TPM	14	12	24	21	19	16	16	0,0
Buques portacontenedores puros de 2.500 TEU	-	26	52	50	35	28	38	35,7

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.

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 2003, con excepción de los buques GNL y GPL, aumentaron de forma significativa con respecto a los del año anterior. El aumento de los precios fue más pronunciado en el caso de los graneleros y reflejó la elevada demanda de transporte de carga seca. Los precios de los buques de carga seca de nueva construcción de tamaño El Cabo experimentaron una subida especialmente elevada del 51,6% en 2003, en tanto que los precios de los buques Panamax de pequeño tonelaje y de tonelaje medio aumentaron un 46,7 y un 25,0%, respectivamente. Los principales países constructores de buques siguieron discutiendo medidas para adaptar la capacidad de los astilleros a la demanda previsible. El aumento del precio de los petroleros de todo tamaño de nueva construcción fue en todos los casos de dos dígitos en 2003, en fuerte contraste con la reducción de los precios de 2002. Los precios de los portacontenedores celulares de 2.500 TEU experimentaron también notables aumentos (35,7%) en tanto que se

mantuvieron estables los precios de los buques de carga general. Se observaron modestas reducciones de los precios de 5,5 y 1,7% en el caso de los buques GNL y GPL. En general, la tendencia al alza de los precios de los astilleros durante el año reflejó el aumento de los pedidos.

Como se observa en el cuadro 23, los precios medios de los petroleros y graneleros de segunda mano registraron considerables aumentos. Los graneleros de carga seca registraron ganancias superiores al 40%, correspondiendo la mayor ganancia a los buques del tipo Panamax. También aumentó el número de transacciones, de 325 en 2002 a 359, y fueron los más populares los buques de tipo Panamax y de tamaño El Cabo, correspondiendo 116 transacciones a buques de poco tonelaje. En el sector de los petroleros pudieron verse durante el año aumentos de precios de dos dígitos, habiendo registrado el tonelaje Aframax aumentos del 26,7%. Se ha informado para 2003 un número sin precedentes de transacciones, habiendo cambiado de propietario 348 unidades (138 el año anterior), de las cuales 229 con más de 50.000 TPM.

Cuadro 23

Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1998-2003

(a finales de año, en millones de dólares)

Buque	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Variación porcentual 2002/2003
Buques tanque de 40.000 TPM	20	20	27	26	24	28	16,7
Buques tanque de 80.000 a 95.000 TPM ^a	25	26	39	33	30	38	26,7
Buques tanque de 130.000 a 150.000 TPM ^a	37	36	50	43	42	48	14,3
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM ^a	50	50	71	60	53	75	41,5
Graneleros de carga seca de 45.000 TPM	13	16	15	12	15	21	40,0
Graneleros de carga seca de 70.000 TPM	15	17	16	14	17	28	64,7
Graneleros de carga seca de 150.000 TPM	24	28	25	22	26	41	57,7

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review* 2003.

^a Los precios corresponden al tamaño mayor de cada clase.