

Publicado en *Grupo Empresarial de Transporte Marítimo Portuario* (  
<https://www.gemar.transnet.cu>)

[Inicio](#) > [Printer-friendly PDF](#) > [Printer-friendly PDF](#) > Ventas de portacontenedores de segunda mano cayeron en 2023 por segundo año consecutivo.

---

## Ventas de portacontenedores de segunda mano cayeron en 2023 por segundo año consecutivo.



**Idioma**  
Español

El número de portacontenedores vendidos en el mercado de segunda mano disminuyó por segundo año consecutivo en 2023 hasta un total de 285 buques por un total de 934.523 TEUs. Después de un año récord para transacciones de segunda mano en 2021, la demanda de los compradores potenciales se ha visto afectada por el enorme libro de órdenes de nuevos buques que comenzó a mediados de 2023, así como por la implementación de la nueva regulación del

Indicador de Intensidad de Carbono (CII) de la OMI, reporta Alphaliner.

En términos generales, se espera que esto último encarezca cada vez más la operación de los buques más antiguos, más pequeños y menos eficientes energéticamente, reduciendo su valor y potencial de despliegue.

Según la consultora, la nueva realidad del mercado se reflejó en la demografía de ventas de este año. En total, la cantidad de TEUs vendidos en 2023 cayó más de un 10% con respecto al año anterior, cuando cambiaron de manos 324 buques (1,07 MTEUs). Ambos años estuvieron por debajo de la cifra récord de 2021 de 598 unidades (2,04 MTEUs), cuando las líneas navieras intentaron operar hasta el último buque disponible para beneficiarse de las explosivas tarifas.

Desde entonces, la flota portacontenedores ha seguido creciendo, y la cantidad de capacidad que cambió de manos en el mercado de compra y venta se redujo en términos absolutos y relativos en 2023: la capacidad comprada y vendida representó solo el 3,5% de la flota total, frente a 4,2% en 2022 y el enorme 8,3% en 2021.

#### Un flojo segundo semestre

El mercado de portacontenedores de segunda mano disfrutó de un primer semestre de 2023 relativamente fuerte, vendiendo una media de 34 buques al mes hasta junio. Sin embargo, a partir de entonces las cifras disminuyeron rápidamente, con un promedio de sólo 14 buques por mes en el segundo semestre.

La caída coincidió con un aumento en las entregas de nuevos buques, que comenzaron a aumentar a partir de marzo, pero aumentaron en junio, con la entrada de nueva capacidad a la flota a un ritmo de más de 200.000 TEUs por mes.

#### Aumento de ventas de buques antiguos y de menor capacidad

A pesar de la CII, las ventas de buques de 20 años o más aumentaron durante 2023 y, a fines de año, este segmento representaba casi un tercio (32%) de todas las transacciones. Este fue un aumento significativo con respecto al 19% de las compra—ventas registradas el año anterior, ayudado en gran medida por la caída de los precios de los buques.

En general, las ventas de buques de más de 15 años alcanzaron el 62%, frente al 55% en 2022. A lo largo del año, MSC y CMA CGM continuaron comprando capacidad, aunque la actividad de la línea naviera francesa disminuyó en el segundo semestre del año.

Ambas líneas navieras representaron un asombroso tercio de todas las compras en 2023. Solo MSC compró una cuarta parte de las naves que cambiaron de manos, es decir, 48 buques (casi 220.000 TEUs).

#### Precios en declive

Tras una importante corrección luego de los niveles excepcionalmente altos, impulsados por Covid, de 2022 y 2021, los precios de los buques siguieron debilitándose a lo largo de 2023, perdiendo entre un 20% y un 30% de su valor durante el año, dependiendo del tamaño.

Los precios más bajos de los activos han provocado el regreso de las líneas navieras más pequeñas y de los armadores no operadores (NOOs) a la mesa de compras. Arkas, FESCO, Mahoney, Medkon, NPD L y Transworld se encuentran entre las líneas navieras que han estado adquiriendo capacidad.

En el lado de los NOOs, los compradores más activos fueron MPC Container Ships, GSL y Technomar, Cosmship, Peter Doehle Schifffahrt/Ernst Russ AG y Conbulk. Durante el año también se vio a varios compradores chinos poco conocidos consiguiendo activamente capacidad en tamaños de 2.000 a 5.000 TEUs.

Aún no está claro qué depara 2024 para los precios de los buques de segunda mano. Antes de que aparecieran los problemas en el Mar Rojo y la necesidad de capacidad adicional para compensar los desvíos del Cabo de Buena Esperanza, se esperaba que el nuevo año fuera un año de exceso de capacidad, con una enorme afluencia de buques nuevos ejerciendo una presión cada vez mayor sobre la oferta.

En este contexto, había pocos motivos para alegrarse por el mercado de compra y venta. Pero con el rápido aumento de las tarifas de flete y de fletamento, los acontecimientos en Medio Oriente podrían cambiar la dinámica del mercado.

A pesar de un gran libro de órdenes ahora es posible un repunte de la demanda, incluso para los buques más antiguos, y una recuperación de los precios de los activos, especialmente si el conflicto no encuentra una solución rápida.

**Fecha:**

Jueves, Febrero 1, 2024

**Autor(es):**

MundoMaritimo

**Tomado de:**

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/ventas-de-portacontenedores-de-segunda-mano-cayeron-en-2023-por-segundo-ano-consecutivo>

**Votos:**

No se han registrado votos.

---

**Source URL:**<https://www.gemar.transnet.cu/es/content/ventas-de-portacontenedores-de-segunda-mano-cayeron-en-2023-por-segundo-ano-consecutivo>