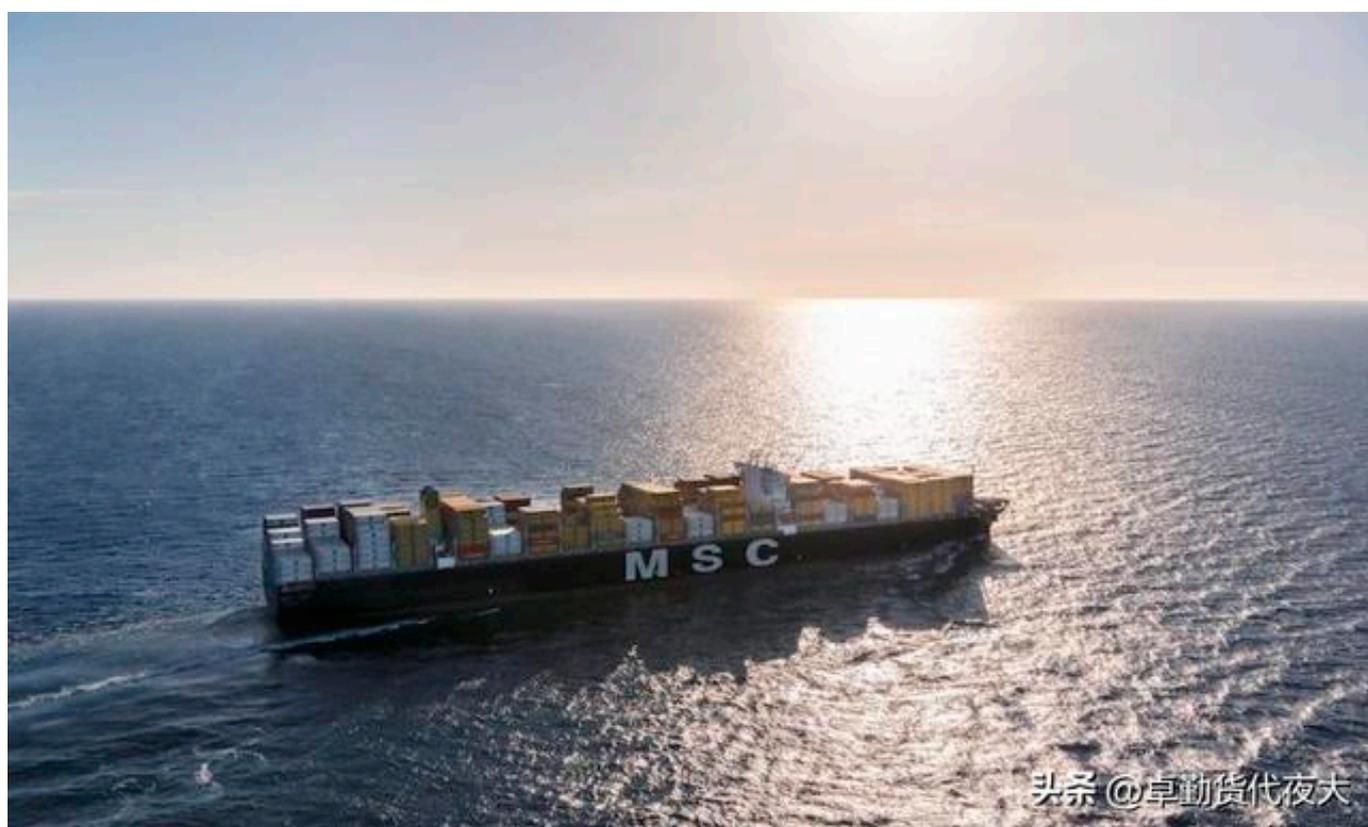




汇丰银行(HSBC

)提前预测了集装箱航运业的低谷期，因为该行业的运势在近几个月急剧下滑。



汇丰银行(HSBC)目前预测，按照即期运费每周下降7.5%的速度，到今年年底运费可能会达到2019年的水平。汇丰
预计，在这个水平上，特别是当运费低于现金成本时，运力纪律将会有意义地出现。

汇丰银行(HSBC)将其预测的谷底情景从2024年提前至2023年年中，并预测上海集装箱运价指数(SCFI)将在明年年中触底，而行业盈利能力将在明年下半年见底。汇

丰(HSBC)预测，上市航运公司的股价可能会在明年第一季度末见底。

汇丰(HSBC)在一份新报告中指出，黄金周后运力的恢复与延长的空白航次相比，可能将决定运价是否会很快企稳。汇丰补充称，11月和12月以高于运营成本的价格重新谈判亚欧合同运价，应该会表明，在运价方面，最糟糕的时期是否已经过去。

全球最大集装箱航运公司地中海航运(MSC)的首席执行官索伦·托夫特(Soren Toft)本周承认，随着该行业在某种程度上恢复大流行前的正常状态，“未来几个季度将面临一些困难”。

BIMCO今天发布的一项新分析表明，集装箱航运供需平衡目前处于2019年的水平，而运价平台Xeneta对近几个月记录的跨太平洋运价侵蚀速度提供了一些清晰的背景。

奇内塔在一份新报告中说：“从每feu 5000美元到9000美元用了146天，而在下降过程中，突破每feu 5000美元的标记用了119天。”

今年迄今为止，Xeneta的全球集装箱吞吐量下降了1.4%。

“今年剩下的时间似乎不太可能扭转这种销量下降的模式，特别是考虑到2021年底的高需求。2023年，需求增长预计不会高到足以抵消船队高速增长的影响，导致运费继续下滑。”

“需求放缓，集装箱供过于求，都是大流行爆发以来造成的破坏的结果。这就像典型的繁荣与萧条周期，” Container xChange的首席执行官Christian Roeloff评论道。

“订单与库存比率相对较低。零售商和较大的买家或货主对需求前景更加谨慎，因此减少了订单。另一方面，由于船舶等待时间减少，港口运力下降，集装箱周转时间减少，拥堵正在缓解，这最终释放了市场的运力。” Roeloffs补充道。

德里世界集装箱指数是每周四发布的全球现货参考指数，今天跌破3500美元关口，这是自2020年12月以来的首次。