

HSBC Global Research proyectó que el envío de contenedores enfrentará un ciclo descendente inevitable y las ganancias caerán un 80 por ciento en 2023-24.

Después de dos años de aumentos sin precedentes, se consideró que las tarifas de flete de contenedores alcanzaron su punto máximo con un ciclo descendente en 2023-24 impulsado por el exceso de capacidad, según un informe de [Seatrade Maritime News](#).

Sin embargo, Parash Jain, Jefe de Investigación de Envíos, Puertos y Transporte de Asia de HSBC, no cree que el sector vuelva a tener pérdidas, que tan a menudo lo han caracterizado durante las últimas dos décadas antes de la pandemia.

“Hay señales de que las tarifas al contado podrían caer rápidamente a los niveles previos a la pandemia debido a la creciente brecha entre la oferta y la demanda (como se ve en el BDI), pero mantenemos que las tarifas de los contratos deberían establecerse por encima de sus niveles previos a la pandemia y que la disciplina de capacidad se mantendrá. las tasas al contado permanezcan en los niveles mínimos”, dijo Jain.

Agregó que las ganancias caerán desde su peak estimado para 2022, pero aún serían mejores en el pasado. La línea de contenedores más grande que cotiza en bolsa AP Moller - Maersk ha pronosticado un EBITDA de USD 37 mil millones para 2022.

La profunda caída en las tarifas desde los niveles actuales será impulsada por un desajuste entre el crecimiento de contenedores y el suministro de nuevos buques.

HSBC proyecta que el comercio mundial de contenedores disminuirá un 2 % en 2022 y un 3 % en 2023 antes de recuperarse un 2,5 % en 2024. Por el contrario, la capacidad de los buques aumentará un 6,2 % en 2022 y un 6,5 % y un 8 % en 2023 y 2024, respectivamente.

HSBC espera que el sector toque fondo en 2024, y señaló que sus pronósticos estaban muy por debajo del consenso para 2023-24. Sin embargo, a pesar de las previsiones de ganancias más bajas, HSBC mantuvo una compra en dos acciones de transporte de contenedores: Maersk y SITC.

“En 2024, creemos que Maersk habrá devuelto un poco más del 50 por ciento de su capitalización de mercado a los accionistas y será valorado como un negocio menos cíclico, con una contribución no marítima del 44 por ciento de sus ganancias operativas”, dijo el informe.

Para leer el informe completo, [haz clic aquí](#).