Brist på containrar och dyra transporter kan

skapa förseningar och höjda konsumentpriser

**Den här gången handlar bloggen om en nyhet som berör oss på NTEX och våra kunder.**

**Hittills i år har fraktpriset på översjö-containers ökat dramatiskt.**

**Vissa perioder har kostnaden för att frakta en container från Kina till Europa och Sverige varit uppe på otroliga 17 500 dollar, vilket ska jämföras med 2020 års pris som var ca 2000 dollar. Prishöjningen beror till största delen på flera olika störningar i den globala handeln på grund av pandemin.**

Större delen av alla varor i den globala handeln transporteras med lastfartyg. Faktum är att det handlar om ungefär 90 procent. Störningarna och prishöjningarna på containerfrakterna kommer med största säkerhet att leda till försenade leveranser och i slutändan till höjda konsumentpriser.

Enligt vår Director för Sjö och Flyg, Allan Nielsen, beror problematiken på flera olika faktorer.

* *Det började när Kina stängde sina fabriker pga. Covid-19 i mars förra året. I samband med detta minskade snabbt rederierna sin kapacitet och all fartygstrafik till och från kinesiska hamnar, för att möta vad man trodde en lågkonjunktur.*
* *Samtidigt med mer hemarbete, mer handel framför allt på nätet blev det större efterfrågan på varor, så då blev kurvan för efterfrågan uppåt och kapacitet neråt.*
* *Men Kinas ”lockdown” blev inte långvarig och ganska snart var man i full produktion igen. Problemet är att mottagarländerna hade ”lockdown” och många sjuka, alltså brist på arbetskraft berättar Allan.*

**Parallellt med detta hade pandemin resulterat i att allt fler börjat arbeta hemifrån, vilket bevisligen satt extra fart på näthandeln.**

Bakgrunden till hela historien är att produktionshjulen åter börjat få fart i Kina efter en längre tids nedstängning. Den ökade produktionen ökar automatiskt trycket på hamnarna längs Kinas kuster.

Samtidigt har det varit stora problem i USA:s hamnar, bland annat en av världens största hamnar Long Beach utanför Los Angeles, där man varit kraftigt underbemannade pga. pandemin. Detta har resulterat i att det tar extremt lång tid att lossa och tömma alla containers.

* *Nu tar det 4-5 veckor vilket ska jämföras med 3-5 dygn innan en container kommer in i loopen igen. Om man till detta lägger att det varje månad transporteras ca 900 000 containers mellan Kina och USA är det lätt att förstå att en container numera är en bristvara. Det finns en massa containers men på fel platser, säger Allan.*

Och som om inte detta vore nog. Mellan den 23-29 mars var hela Suez-kanalen blockerad efter att Ever Given gick på grund och stoppade alla transporter.

* *Totalt blev 425 fartyg stående i kö, vilket innebar att 1,9 miljoner containers (TEU) som skulle varit i europeiska hamnar istället låg på vattnet, berättar Allan Nielsen.*

Parallellt med detta har rederierna också påverkats av den stora efterfrågan i Asien. De flesta lastfartyg har bråttom tillbaka till de stora hamnarna i framför allt Kina. För att spara tid och omdisponera utrustning så kör man mycket tomcontainers istället för att ta last tillbaka till Asien. Vilket gör att all global handel drabbas för stunden.

Allan Nielsen, tror att priserna kommer att normaliseras om ett tag men att det kommer ta tid.

* *Förmodligen dröjer det till årsskiftet innan vi kommer att vara på en normal nivå vad gäller kapacitet, priserna svårare att sia om, säger Allan.*

Mot denna bakgrund vill vi på NTEX uppmana våra kunder att ha en så god framförhållning som möjligt. Samtidigt måste jag säga att det känns extra bra för oss som företag att - i tider som dessa - kunna erbjuda alternativa transportslag för långa transporter.

Thomas Ström