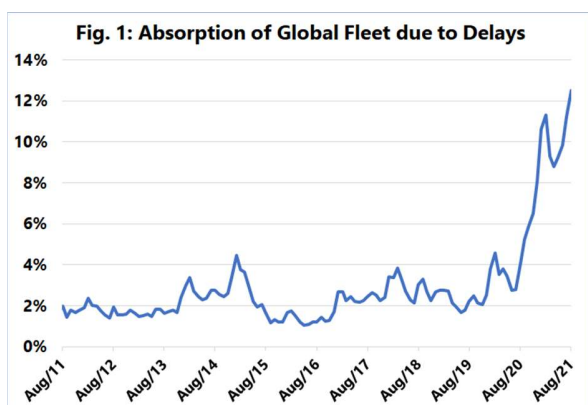


### Fortsatta störningar i det globala transportsystemet.

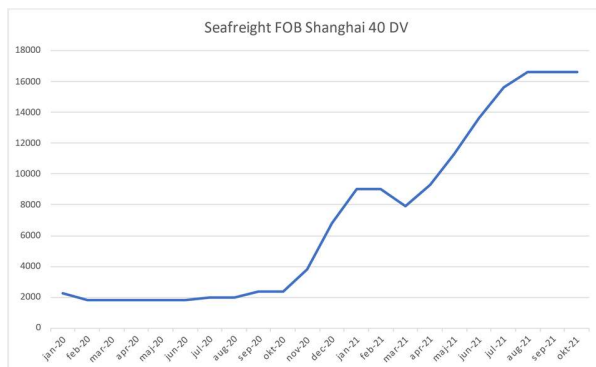
Det globala transportsystemet är fortsatt mycket känsligt och det råder som bekant en stor kapacitetsbrist på i stort sett samtliga marknader. Det ligger konstant cirka 400 - 600 containerfartyg utanför hamnar och väntar på att bli lossade, vilket motsvarar cirka 12,5 % av den globala containerflottan, cirka 3 miljoner TEU.



När väl lasten är framme i Europa är det inte ovanligt att lasten får ligga i väntan på kajplats för vidare transport till hamnarna runt de stora hubbarna, bland annat de svenska hamnarna.

Att det dessutom saknas kapacitet avseende lastbilschaufförer för att transportera godset från hamnarna gör att lasten blir stående längre än normalt.

På längre sikt är det troligt att container-marknaden kommer att stabiliseras, men när det sker och till vilka kostnadsnivåer är fortfarande mycket osäkert.



Sjöfraktspriserna har stabiliserats det senaste, dock på en väldigt hög nivå.

På 12 månader har priset på en 40-fots container från Kina stigit med över 800%.

Vi har den senaste veckan sett rapporter om att priserna från Asien till USA har reducerats något, men om och hur det kommer att påverka sjöfraktspriserna på transporter till Europa är oklart.

På grund av att priser och ledtider på sjötransport har gått upp kraftigt så flyttas gods över till tåg. Det leder dock till kapacitetsbrist och förseningar i samband med omlastning mellan de olika tågsystemen. Idag är transittiden cirka 35 dagar från att det lämnar stationen i Kina till leverans, men det kan tyvärr bli mer än så.

För vägtransporter är det främst bristen på chaufförer som är det stora problemet. Det talas om en brist på upp emot 400 000 yrkeschaufförer vilket påverkar marknaden stort i Europa och att långväga och gränsöverskridande transporter kraftigt reducerats.

*Henrik Hänger*

VD, Rudhäll Industri