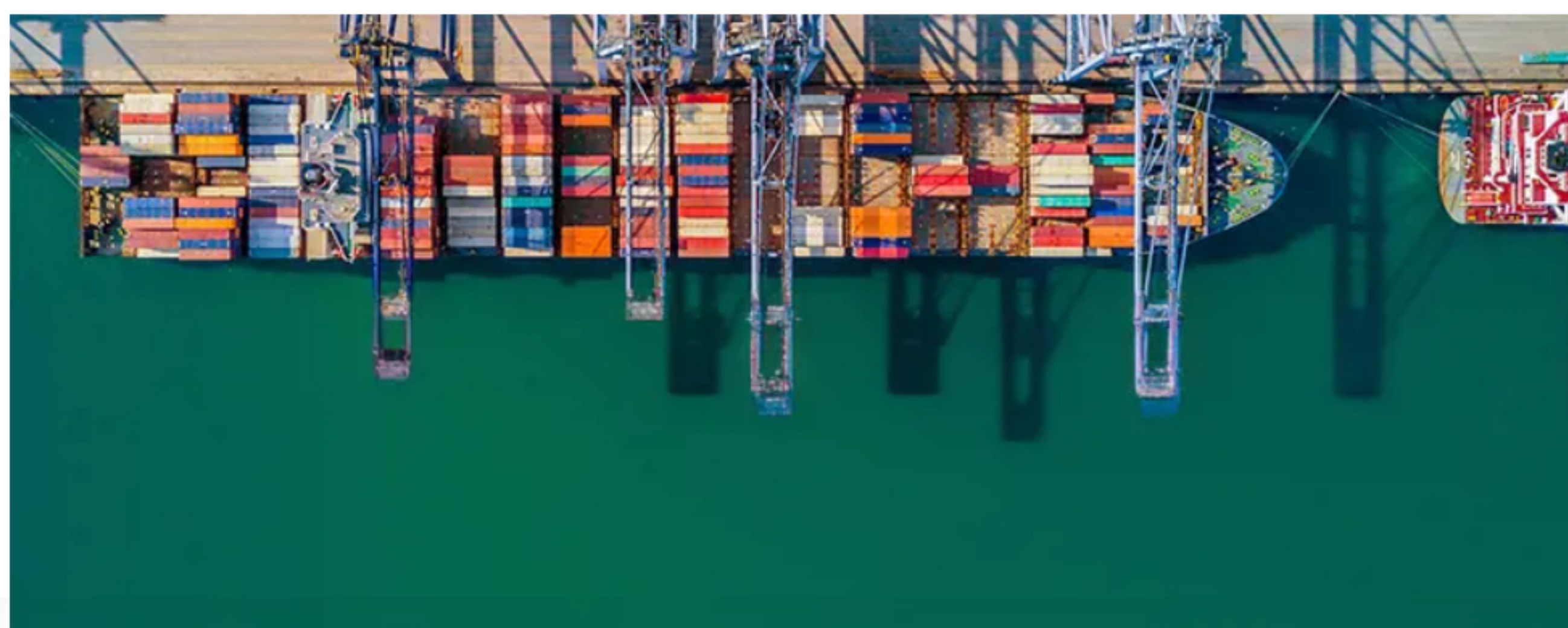


## Nyheder

## Det eneste forudsigelige ved pandemien er dens uforudsigelighed

02 Oct, 2020 | Del



Mange lande kæmper stadig med pandemien på den ene eller den anden måde, hvilket afspejler sig på forskellige måder i vores branche. Havmarkedet er lige så ustabil som nogensinde og fortsætter med at ramme os med andre udfordringer udover pandemien, såsom overbelastning af havne, strejker, mangel på containere, mangel på jernbanevogne, fyldte skibe.

På trods af tilbagevenden af kapacitet til markedet har vi generelt ikke set nogen reduktion i spotraterne for søfragt. Tværtimod er spotkurserne på øst-vest-handler fortsat med at bevæge sig opad, og kursniveauerne på mange handler har nået tæt på eller over historiske rekorder. Vareefterspørgslen fortsætter med at vokse, og importstrømmene forventes at forblive tunge hele vejen ind i 2021.

### For at sikre en bæredygtig forsyningskæde anbefaler vi:

- Planlæg forlængede leveringstider
- Prognose og alloker mængder på ugebasis så nøjagtigt som muligt
- Placer reservationer i god tid for at sikre udstyr og plads. Luftfartsselskaberne frigiver dog stadig kun plads til de modtagne bookinger på ugebasis afhængigt af tilgængelighed af udstyr
- Hold krystalklar kommunikation om udfordringerne mellem alle interessenter.

I de 2 afsnit nedenfor zoomer vi for det første ind på nogle af hovedudfordringerne på havmarkedet, og dernæst har vi status på handelsbaner.

### Nogle af de største udfordringer på markedet

Der er opstået flere udfordringer på havmarkedet efter pandemien. Her dykker vi dybt ned i tre af hovedudfordringerne: 1) Mangel på tomt udstyr, 2) Forsinkelser og trængsler og 3) Prissætning.

#### 1) Mangel på tomt udstyr

- Europa og USA kæmper for at returnere tomt udstyr til Asien, hvorfor der er mangel på udstyr over hele Asien. Sydkina har været et kritisk sted for udstyr siden sommeren, men manglen er stigende i hele Asien og subkontinentet.
- En akut mangel på containere hæmmer eksporten fra Bangladesh via Chittagong efter et betydeligt fald i importen på grund af Covid-19.
- Der er akut lagermangel på alle indlandslokationer/tørre havne i Indien (ICD-lokationer), alle indiske hovedhavne som Nhava Sheva, Mundra, Chennai, Kolkata står også over for containermangel, hvorfor nogle luftfartsselskaber har implementeret bookingstop.

#### 2) Forsinkelser og trængsel

- Forsinkelser i Sydney var oprindeligt forårsaget af en ringe vinter med masser af vind, der forårsagede forsinkelser ved aflæsning, og som følge heraf undlod mange skibe Sydney. Samtidig var der en stridsaktion fra Stevedoring, som forårsagede et toppunkt af tomme containere i Sydney og Melbourne. Luftfartsselskaber har nu enten ændret tidsplaner for helt at udelade Sydney, mens andre ikke vil acceptere nogen Sydney-fragt i mindst de næste 30 dage. Alle luftfartsselskaber har indført et Port Congestion-tillæg på omkring 300 USD/teu.
- Felixstowe havn udtaler: en kraftig stigning i importcontainervolumen sammen med en høj andel af sene skibskomster og har udstedt en undskyldning til kunderne for "besværet" og indrømmer, at "vores servicestandarder ikke i øjeblikket er, hvor vi gerne vil have dem".
- Havnen i Rotterdam oplever for store forsinkelser på grund af stormen "Odette", der passerede Europa for nylig.
- I løbet af sommeren har der været forskellige arbejdsmarkedsaktioner, såkaldte "go slow"-aktioner, og arbejdsmarkedsaftaler, der har forårsaget alvorlige forsinkelser, og en forværret situation forventes at blive set.
- Trængsel i havnen i Vancouver i kombination med mangel på jernbanevogne forårsager forsinkelser på op til 2-3 uger for at få containerne flyttet til endelige destinationer.
- At lave aftaler om at hente containere i havnen i Long Beach er en udfordring og kan tage op til en uge på grund af øgede importmængder, der forårsager en overbelastning i havnen.

#### 3) Prissættelse

- Olieprisen forbliver på et noget lavt niveau sammenlignet med historiske tal, hvorfor der om noget kan forventes en beskedne stigning i bunkerafgifterne.

### Status på handelsbaner

Generelt

Den stratosfæriske stigning i spotrater fra Asien til den amerikanske vestkyst ser ud til at være udjævnet, i det mindste midlertidigt, omkring \$4.000/40 container, hvilket er mere end det dobbelte af det, der blev aftalt i 2020 Trans-Pacific-kontrakterne. Spotniveauerne fra Asien til Europa er i dag omkring 20 % højere end kontraktiveauerne for 2020. Carrier-disciplinen er kommet for at blive, og de vil bruge blanksejladsværktøjet til at overvåge udbud og efterspørgsel for at holde presset på rateniveauerne.

### Fjernøsten vestgående

- Samlede rater er i 2020 steget i forhold til 2019 med 30 %.
- Udstyret er fortsat udfordrende. Især 40' HC er svære at få med, da luftfartsselskaber har omdirigeret størstedelen af det begrænsede udstyr, der er tilgængeligt for Stillehavshandlen, for at indkassere de rekordhøje rateniveauer.
- Vi forventer et 2021, der er på linje med det nuværende markedsniveau, dvs. det forventes ikke, at der vil være et større fald i raterne i løbet af 2021, men sæsonudsving vil være til stede som normalt.
- Overraskende nok ser efterspørgselssituationen indtil videre ud til at fortsætte i et sundt tempo, men den store joker er, om det generelle økonomiske BNP-fald vil have samme effekt eller ej.

### Fjernøsten østgående

- Udstyrssituationen er fortsat udfordrende, eftersom luftfartsselskaber har omdirigeret størstedelen af det tilgængelige udstyr til Stillehavet, hvorfor der ikke ankommer nok containere til Europa til at levere eksportbestillingerne.
- Efter at have registreret høje rateniveauer i april og maj udløst af +40 % blanksejlad på grund af udbruddet af COVID-19, er rateniveauerne faldet igen, men er fortsat betydeligt over niveauerne for COVID-19.
- Vi forventer et 2021, der samlet set vil se et fald i satsniveauer sammenlignet med nuværende markedsniveauer, men det ville være for tidligt at sige, at satsniveauer vil falde tilbage til niveauet for COVID-19.

### Trans-Pacific østgående

- Tilbagetrækningen af skibskapacitet i løbet af foråret var i forventning om negative forbrugertendenser og økonomiske konsekvenser for den gennemsnitlige amerikaner. Udgifterne til varige goder er eksploderet. Boligvarer, fritids- og WFH/School From Home mm.
- En dramatisk stigning i volumet forårsager problemer i havneinfrastruktur og videre. Skibe venter på losning, og den længere ekspeditionstid for containere og fartøjer overbelastet havnene. Ventetiden for vognmænd stiger, og opholdstiden inden lastning på jernbane til IPI forlænges også. Lagrene langs kysten/kystlinjerne kæmper med at følge med, hvilket fører til, at containere går i tomgang på chassis, indtil de er aflæsset. Chassis, der bruges til containeropbevaring, skaber en mangel, der yderligere udfordrer rettidig afhentning i havnen
- Konstant høje niveauer af PPE-udstyr, og med pandemien, der stadig raser, forudser vi et historisk travlt 4. kvartal, som kun konkurrerer med fragtrushet i slutningen af 2018 på grund af implementeringen af nye importtariffer.

### Transatlantisk handel

- Der har været en stærk volumenstigning (ca. 10 %) i 3. kvartal vs. 2. kvartal på den transatlantiske vestgående handel, og dagens mængder er kun lidt under præ-Covid-19-præstationen.
- Markedsrenterne forbliver mere eller mindre stabile. 2M forlængede deres suspension af den ene løkke, der blev suspenderet i slutningen af april som svar på faldet i efterspørgslen relateret til COVID-19. De ugyldige sejladser fører til rulninger, og dette forventes at forblive under
- Et lignende mønster gælder også for TAEB-handlen.

### Nord - Syd ruter - Latinamerika, Afrika

- Taksterne til Latinamerika og Afrika viser rekordhøje niveauer. Kurseskaleringen mellem Shanghai og Santos er rekordhøj, hvor spotraterne er steget fra et lavpunkt på omkring 550 USD/teu i juli til 1.877 USD/teu i slutningen af august og for nylig nåede rekorden på 3.958 USD/teu, hvilket er højeste takst siden lanceringen af SCFI i 2009. Høj fragtefterspørgsel er også synlig på andre nord-syd-ruter, priserne mellem Shanghai og Durban steg 43% alene i september måned.

Sådan ser vi markedet som nu, men vil du vide mere, kan du kontakte os.



### Tag kontakt

**Eva Brasar**  
Global Head of Ocean Freight  
☎ +46 31 354 4722

SEND MIG EN EMAIL

#### Hovedkvarter

Jernholmen 49, 2650 Hvidovre  
Danmark  
Tlf. +45 32 48 00 00  
Fax +45 32 48 01 01

#### Tjenester

Scan Global Logistics dækker alle dine logistiske behov.

- » Luftfragt
- » Søfragt
- » Jernbanegods
- » Vejfragt
- » Alle tjenester

#### Industrier

- » Hjælp og nødhjælp
- » Automotive
- » Luftfart og rumfart
- » Energi
- » Alle brancher

#### Om

- Opdag Scan Global Logistics her:
- » Kontakt
- » Om os
- » Vores lokationer
- » Karriere
- » Investor
- » Presse og medier