

Затварања земаља због ширења вируса корона у протекле две године довели су до оштрог пада поруџбина из Кине и САД-а, а отварањем држава и укидањем мера овог пролећа потражња се опоравила муњевитом брзином. То је довело до тога да у овом тренутку стотине теретних бродова чека на утовар у пренатрпаним лукама у Кини и Сједињеним Америчким Државама.



Због тога предузетници сада имају велике проблеме у набавци јер кад и пронађу робу која им је потребна, или морају дуго да чекају да им стигне или уопште не знају када ће и да ли стићи на одредиште.

Да ли ће и кад ће роба стићи на жељену адресу додатно компликује и то што у САД и Европи хронично фале возачи камиона. То значи да кад роба и стигне на стари или нови континент, треба дуго чекати да се у лукама укрца у камионе и крене према логистичким центрима и крајњем кориснику. Стога не треба да чуде приче да поједини контејнери с робом у луци проведу месец дана или више пре него што их утоваре у камион.

Веома је скочила и цена превоза контејнера.

Транспортовати један контејнер од Азије до Европе данас кошта око 17.500 долара или десет пута више него прошле године, а бродари наплаћују и додатне премије као гаранцију да ће роба стићи на време, на пример, за неколико недеља, пише [Т-портал](#) .

Извозници су уз бродаре такође ушли у рат ценама и логистичким компанијама плаћају више за сваки доступан бродски контејнер - све у свему, логистичке ланце захватила је 'савршена олуја' и велике промене на тржишту се не очекују док луке не почну да аутоматизују процесе и уведи нове технологије, попут оне у Гетебургу, која је увела брже царињење и скенирање целог контејнера, чиме он према купцу креће 30 одсто брже.

Наручивање већих бродова не долази у обзир јер су према садашњој регулативи постојеће флоте на граници легалности због превисоких емисија гасова са ефектом стаклене баште, додаје портал.

(Спутњик)