A szállítmányozási világ zendülőben van; a kapacitás kérdése még feszítőbb, mint 2010-ben volt. Nem csoda, hiszen az északi kikötőkben extrém kapacitáshiány észlelhető a Közép-Keletre/Indiába, valamint az Ázsiába induló teherszállító hajókon. Nemcsak a szabad rakodóhelyek hiányoznak, hanem az üres konténerek is.

Mindennek több oka van, például az, hogy április 1-jével sok hajót repozícionáltak az új szabályozások miatt. A vonalhajózási társaságok egyúttal masszívan próbálják felnyomni az árakat. Egyrészt a fuvardíjak általános emelésével (GRIs), valamint vészhelyzeti és főszezoni pótdíjakkal (PSS). Egy Ázsiába induló tengeri fuvar 1600 USD-be kerül TEU-nként, pedig néhány héttel ezelőtt ez még csak 400–500 USD/TEU volt. Van olyan kínai vonalhajózási társaság, ahol maga a vészhelyzeti pótdíj (Emergency Minimum Rate) 700 USD/TEU Észak-Európa és Ázsia között.

Ennek megfelelően nagy is a felháborodás a német szállítmányozók körében. A KDS (a német tengeri fuvarozók bizottsága) levélben fordult kifogásaival az érintett kínai vállalathoz, bár rövidtávon ez vajmi kevés változást hozhat a kapacitáshiányban. Állítólag néhányan már a déli kikötők felé kacsingatnak, és inkább Trieszten és Koperen keresztül szállítják el rakományaikat.

Olyan megfontolások is szárnyra kaptak, hogy inkább a légi fuvarozást kellene használni, noha ott is igen nagy a kereslet. Az is problémás, hogy nem olyan könnyű ad hoc rakteret foglalni. Kiváltképp a Sanghajba és az USA-ba közlekedő repülőgépeken szűkös a raktérkapacitás. Ilyen feltételek mellett aligha lehetséges máról holnapra Detroitba szállítani egy 100 kilós küldeményt, így túl sok alternatíva nem áll a tengeri fuvarozók előtt.