

Bacheloroppgave

Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?

Bacheloroppgave i Shipping Management

Desember 2022

Veileder: Viktoria Koilo

Kandidat: 10017

Gruppenummer: 2585

NTNU
Norges
teknisk-naturvitenskapelige
universitet
Fakultet for
ingeniørvitenskap
Institutt for
havromsoperasjoner og byggingteknikk

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for ingeniørvitenskap
Institutt for havromsoperasjoner og byggingteknikk



Kunnskap for en bedre verden

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

KANDIDATNUMMER(E):		
10017		
DATO:	FAGKODE:	FAGNAVN:
15.12.22	TS301211	PRAKSIS I BEDRIFT
STUDIUM:		ANT SIDER/VEDLEGG:
SHIPPING MANAGEMENT		54/4

VEILEDER(E):
VIKTORIA KOILO

TITTEL:
HVORDAN HAR CONTAINERTRANSPORTEN BLITT PÅVIRKET SOM FØLGE AV PANDEMI OG POLITISK URO?

SAMMENDRAG:
SE SIDE II.

Denne oppgaven er en eksamensbesvarelse utført av student ved NTNU Ålesund.

Forord

Denne bacheloroppgaven er skrevet i sammenheng med emnet «TS301211 praksis i bedrift» i mitt 5.semester under bachelorprogrammet «Shipping Management» hos NTNU i Ålesund.

Jeg ønsker å rette en stor takk til de ansatte i bedriften jeg har vært utplassert hos under dette semesteret som er Samskip Logistics avdeling Ålesund. Det rettes en stor takk for at de har tatt meg godt imot, og har alltid stilt opp når det har vært behov for dette under hele prosessen. Videre ønsker jeg å rette en ekstra stor takk til utvalgt veileder i praksisbedriften, Anja Arnesen for gitt erfaringsrik kunnskap, god veiledning, og for at hun alltid kunne svare på spørsmål som dukket opp underveis under oppgaveskrivingen.

Til slutt ønsker jeg å rette en stor takk til min veileder hos NTNU i Ålesund, Viktoria Koilo, som har stilt opp med samtalemuligheter og har gitt gode råd gjennom hele oppgaveskrivingen.

Ålesund, 13.12.22

Sammendrag

I denne oppgaven ble det gjennomført en forskning på hvordan containertransporten har blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro. Dette ble forsket på ettersom bransjen står i to viktige historiske hendelser som føre til store påvirkninger. Videre mener jeg at det er viktig å både dokumentere og forske på påvirkningene, nettopp for å ta kunne ta lærdom fra dette mot en eventuell fremtidig krise som skulle oppstå, samt kunne kartlegge hvor stor påvirkningene har vært. Oppgavens formål blir altså å kartlegge og analysere påvirkninger som har oppstått som følge av pandemi og politisk uro.

Tittelen på oppgaven og problemstillingen er det samme, og er følgende: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?» For å svare på gitt problemstilling har det blitt sett på temaer som global handel og transport, logistikk i kjedeperspektiv, om containertransporten, virkningen av pandemi og politisk uro for container transporten og til slutt shipping syklusen. For å kunne sammenligne gitt teori med hvordan bransjen har erfart påvirkningene, ble det gjennomført en kvantitativ forskning i form av spørreundersøkelse og kvalitativ forskning i form av dybdeintervju.

Konklusjonen til gitt problemstilling er at containertransporten har blitt påvirket ved at forsyningskjeden har tydelig blitt endret som følge av pandemi og politisk uro, og at markedet er på vei inn mot en kollaps ettersom tilbudet og etterspørselen har sunket. Det konkluderes videre med at det har skjedd store påvirkninger for containertransporten som følge av pandemien, men at politisk uro har ikke ledet til særlige store påvirkninger.

Abstract

The thesis is devoted to study how has the container transport been affected because of the pandemic Covid-19 and political unrest such as the ongoing war between Russia and Ukraine. This research study was done as the industry is currently involved in two important historical events, that can have major impacts for the industry.

Furthermore, I believe that those two historical events are important to both document and research the impacts on, to be able to learn from it to an any future crisis that should arise, as well as to be able to structure how big the impacts have been. The purpose for this assignment will therefore be to structure and analyze the impacts that have arisen due to the pandemic Covid-19 and the ongoing war between Russia and Ukraine.

The title of this task, and the problem is the same, and are: “How has the container transport been affected as a result of pandemic and political unrest?” To be able to answer the given problem, topics such as global trade and transport, logistics in chain perspective, about the container transport, and the shipping cycle have been looked at. To compare given theory with how the industry have been impacted, was it completed a quantitative survey and qualitative survey.

The conclusion to the given problem is that the container transport has been affected by the fact that the supply chain has clearly changed because of the pandemic and political unrest, due to that the market is headed towards a collapse as the supply and demand have decreased. It is further concluded that there have been major impacts on the container transport because of the pandemic, but political unrest has not led to particularly major impacts.

Innholdsfortegnelse

1.0 Innledning	1
1.1 Problemstilling.....	1
1.2 Forskningsspørsmål og oppgavens formål	2
1.3 Presentasjon av utplassert bedrift – Samskip.....	3
1.3.1 Samskip Logistics AS – avdeling Ålesund.....	4
1.4 Bakgrunn - pandemien og den pågående krigens påkjenninger for containertransporten	4
1.4.1 Prisvekst.....	6
2.0 Teori	9
2.1 Global handel og transport.....	9
2.1.1 Global handel, global containerhandel og bruttonasjonalprodukt	9
2.1.2 Pådrivere for global handel	10
2.2 Logistikk i kjedeperspektiv	11
2.2.1 Forsyningskjeden	11
2.2.2 Supply Chain Management	12
2.3 Port centric logistics	13
2.3.1 Operasjonelle fordeler ved benyttelse av PCL	13
2.4 Om containertransporten.....	14
2.4.1 Sorgenfri om containertransporten i nyere tid	15
2.4.2 Mulige scenarier for veien videre.....	17
2.5 Shipping syklusen – de fire markedssyklusene	18
2.5.1 Fase 1	19
2.5.2 Fase 2	20
2.5.3 Fase 3	20
2.5.4 Fase 4	20
3.0 Metode	22
3.1 Kvantitativ metode	25
3.2 Kvalitativ metode	26
3.4 Validitet og reliabilitet.....	27
4.0 Analyse av data	28
4.1 Resultat og analyse av spørreundersøkelse og intervju	28
4.2 Resultat og analyse rundt Covid-19.....	32
4.3 Resultat og analyse rundt politisk uro.....	40
5.0 Diskusjon	48
5.1 Har containertransporten blitt påvirket av pandemi og politisk uro?	49
5.2 Hvordan har containertransporten blitt påvirket av pandemien Covid-19?	50
5.3 Hvordan har containertransporten blitt påvirket av krigen i Ukraina?.....	51
5.4 Hvordan måler svarene fra respondentene sammenlignet med gitt teori?.....	52
6.0 Konklusjon	54
7.0 Bibliografi	55

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Bibliografi	55
8.0 Vedlegg	57
8.1 Vedlegg 1 – spørreundersøkelse	57
8.2 Vedlegg 2 – Intervjuguide	62
8.3 Vedlegg 3 – Samtykkeskjema	63
8.4 Vedlegg 4 – Vurdering fra NSD	67

Figur liste

Figur 1: Fraktrater for en 40'fots tørrcontainer i oktober 2016- oktober 2018 (Dewry, 2018)	7
Figur 2: Fraktrater for en 40'fots tørrcontainer i november 2021 - oktober 2022 (Dewry, 2022)	7
Figur 3: Økning av containere og mulige scenarioer (Sorgenfrei, 2018)	17
Figur 4: De ulike stegene i markedssyklusen (Stopford, 1997)	19
Figur 5: Utfordringer med nok tilgang på containere	28
Figur 6: Kollaps i markedet	30
Figur 7: Endringer i forsyningskjeden som følge av Covid-19	32
Figur 8: Nedgang i omsetningen grunnet Covid-19	34
Figur 9: Økning i omsetningen grunnet Covid-19	35
Figur 10: Påvirkninger for containertransporten som følge av Covid-19	37
Figur 11: Positive påvirkninger for containertransporten som følge av Covid-19	39
Figur 12: Endringer i forsyningskjeden som følge av politisk uro	40
Figur 13: Nedgang for omsetningen som følge av politisk uro	41
Figur 14: Økning for omsetningen som følge av politisk uro	43
Figur 15: Påvirkninger for containertransporten som følge av politisk uro	45
Figur 16: Positive påvirkninger for containertransporten grunnet politisk uro	47

Tabell liste

Tabell 1: 20 ulike kategorier med varer som fraktes i containere (Sorgenfrei, 2018)	15
Tabell 2: De 20 største containerhavnene i verden (Sorgenfrei 2018)	16

1.0 Innledning

Formålet til denne oppgaven er å belyse påvirkningen pandemi og politisk uro har hatt for containertransporten. For å belyse denne påvirkningen vil oppgaven innledningsvis introdusere en kort beskrivelse av Covid-19 pandemien og den pågående krigen mellom Russland og Ukraina. Deretter blir bakgrunnen av oppgaven redegjort, og container industrien blir introdusert. Videre presenteres gitt problemstilling og en presentasjon av utplassert bedrift under praksisperioden. For å kunne kartlegge og utdype problemstillingen, vil det bli benyttet forskningsspørsmål med et klart forskningsmål som vil bli forklart i denne delen av oppgaven. Senere presenteres valgt metode for utførelse av forskningen knyttet rundt problemstillingen. Videre blir forskningsfunnene presentert og analysert. Til slutt blir det en gitt konklusjon rundt problemstillingen.

Container transporten er en omfattende transport prosess som består av en rekke ulike operasjoner for å frakte en vare fra et sted til et annet. Containertransporten har også en rekke ulike sammenhenger i operasjonen. Det vil i denne oppgaven settes søkelys på hvordan container transporten fungerer ved å gå inn på temaer som først en introduksjon om container transporten, global handel og transport, logistikk i kjedeperspektiv og shipping syklusen. Utvalgte temaer som nevnt ovenfor blir presentert for å gi en bedre forståelse av hvordan containertransporten fungerer, samt gi et innblikk på hvordan container transporten har blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro.

1.1 Problemstilling

Til denne oppgaven har det blitt formulert følgende problemstilling: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?».

En av begrunnelsene for ønsket om å forske på problemstillingen rundt dette temaet, er at det nylig har oppstått en stor global pandemi som har gitt en rekke utfordringer og ringvirkninger som er sannsynlig å ha påvirket bransjen på flere måter i en lang tid fremover.

I årsskiftet 2021/2022 begynte pandemien og restriksjonene å de-eskalere, da særlig i det vestlige distriktet i verden. Etter at pandemien hadde på god vei begynt å stabilisere seg mot den «normale hverdagen» slik en kjente den før pandemien, oppsto derimot i

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

februar 2022 en ny politisk uro da stormakten Russland erklærte den nå pågående krigen mot nabolandet Ukraina. Valget falt for å forske på hvordan container transporten har blitt påvirket som følge av dette, ettersom at container transporten er en stor industri som kan få store påvirkninger tilknyttet den globale handelen, og forsyningskjeden av årsaker som pandemi og politisk uro. Det var derimot tenkelig at pandemien kunne ha gitt containertransporten betydelige påvirkninger, også at krigen har gitt påvirkninger ettersom at Russland dekker en stor del av jordkloden, som igjen utgjør en del av den globale handelen. Også med tanke på at både Russland og Ukraina grenser til en rekke land i Europa-regionen som kan påvirke container transporten.

1.2 Forskningsspørsmål og oppgavens formål

Samtidig som det allerede utfordrende grønne skiftet som pågår, har bransjen nå støtt på nye utfordringer rundt pandemien og en nå pågående krig midt i Europa. Vil det skje en kollaps i markedet? Bransjen står i to viktige historiske hendelser som kan gi store påvirkninger. Videre mener jeg at det er viktig å både dokumentere og forske på påvirkningene, nettopp for å ta kunne ta lærdom fra en eventuell fremtidig krise som skulle oppstå, samt kunne kartlegge hvor stor påvirkningene har vært. Oppgavens formål blir altså å kartlegge og analysere påvirkninger som har oppstått som følge av pandemi og politisk uro.

Noen av spørsmålene som blir stilt til intervju respondentene i denne oppgaven, er blant annet om de har måttet gjøre endringer i forsyningskjeden, samt hvorfor og hvordan de har eventuelt gjort slike endringer. I tillegg blir respondentene spurt om å rangere eventuelle påvirkninger de har erfart av pandemi og/eller politisk uro på et positivt og negativt spekter.

Ettersom det ønskes meninger på hvordan containertransporten har kjent på utfordringene rundt problemstillingen, har logistikk firmaer og container rederier blitt kontaktet i forkant av forskningsprosjektet. Begge sektorene kontaktes for å få et helhetlig overblikk over påvirkninger som container transporten har fått som helhet, og ikke eksempelvis kun container rederier. Forskningsspørsmålene for denne oppgaven er følgende:

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

1. Vil det oppstå en kollaps i markedet som følge av pandemi og politisk uro?
2. Har det blitt endringer i forsyningskjeden som følge av pandemi og politisk uro?
3. Har det skjedd store påvirkninger?

Forskningsspørsmålene som er valgt er blitt selektert ut ifra hva det ønskes å få svar på. Disse spørsmålene er også selektert ettersom de gitte spørsmålene samsvarer med problemstillingen som er satt og hva en ønsket å få svar på. Spørsmålene er også valgt ut fordi de passer inn til å benyttes i både en kvalitativ og kvantitativ forskningsmetode. Valget av å benytte både kvalitativ og kvantitativ metode ble til, slik at en kan få svarene på spørsmålene som blir stilt i både tall format og i tekst format. Valget om å benytte kvalitativ og kvantitativ metode i forskninger er også for å unngå så langt det lar seg gjøres at det blir mye avvik i forskningen som utføres. I tillegg kan det også være interessant å se om besvarelsene i de ulike metodene samsvarer eller ikke. I metoddelen av denne oppgaven vil dette presenteres nærmere.

1.3 Presentasjon av utplassert bedrift – Samskip

Bedriften jeg har vært utplassert hos i det femte semesteret under bachelor programmet Shipping Management ved NTNU Ålesund, er logistikk selskapet Samskip Logistics AS, avdeling Ålesund. Utplasseringen i bedrift foregår under hele semesteret. Containertransporten er et relevant tema innen min pågående utdanning i Shipping Management med tanke på at containertransporten er av stor betydning for den maritime sektoren og har en betydelig påvirkning for den globale handelen.

Valget for å kontakte Samskip som en organisasjon jeg ønsket å være utplassert hos, ble gjort på bakgrunn av at fag områdene logistikk og container transport er av stor interesse for meg. En stor del av hverdagen deres er nettopp container transporten, og deres hverdag var en stor bidragsyter til å påvirke valget til at jeg ønsket å være utplassert hos dem. Deres hverdag er også derfor en del av inspirasjonen bak valget av tema og gitt problemstilling til denne oppgaven.

Samskip er logistikk selskap med omtrent 1450 ansatte, og har kontorer i Europa, Nord og Sør-Amerika, Asia, Australia og Afrika. De har en årlig omsetning på over 800 millioner euro, noe som gjør Samskip til et av de større logistikk selskapene i verden.

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Organisasjonen tilbyr sine kunder transport relaterte tjenester på land, sjø, luft og jernbane. Fokuset deres er å kunne tilby en kostnadseffektiv, pålitelig og miljøvennlig transport til sine kunder. Selskapet har i dag lokalisert sitt hovedkontor i Rotterdam, men de ble opprinnelig grunnlagt i 1990 på Island (Samskip, u.d.).

1.3.1 Samskip Logistics AS – avdeling Ålesund

Samskip Logistics avd. Ålesund under er en del av organisasjonen Samskip Logistics. Selskapet ble oppkjøpt av Samskip i 2018 og tidligere var selskapet under Nor Lines. Avdelingen har et tett samarbeid med FrigoCare, og de er lokalisert i samme bygg i Ålesund. FrigoCare er også under Samskip konsernet. Avdelingen består av seks ansatte og daglig leder i avdelingen er Eldar Hide. Hide er daglig leder for både Samskip Logistics avd. Ålesund og for FrigoCare. Hovedoppgavene til avdelingen er eksport av fisk rundt om i verden, og mesteparten av lasten deres blir fraktet til den fjerne Østen. (Arnesen, 2022)

1.4 Bakgrunn - pandemien og den pågående krigens påkjenninger for containertransporten

Flere år med pandemi har gjort sine påvirkninger for containertransporten. Det globale fraktmarkedet for sjøtransport er for øyeblikket under et stort press, og har blitt kraftig påvirket av årsaker som eksempelvis containertørke, prisvekst og færre skip tilgjengelig på markedet. En særlig stor ettervirkning av Covid-19 er prisene for container og frakt. Det er nå en høy etterspørsel etter containere, og når etterspørselen er høy, blir også prisene justert opp etter etterspørselen. Ettersom det ikke er nok containere på markedet som kan dekke den enorme etterspørselen, har dette ført til unormale høye priser. De høye prisene vil da påvirke både prisen varen vil bli solgt for, og kan påvirke at det blir en utilstrekkelig tilgang til varer (Mosling, u.d.).

Som følge av pandemien ble det også utfordringer med mottak og videresending av last i havnene som har ført til store flaskehalser i havnene. Som et tiltak for å redusere spredning av smitte mens pandemien pågikk for fullt, ble område etter område stengt ned. Dette resulterte i at containere ble sittende fast i havner de ikke skulle ha vært i over lenger tid og det hopet seg opp med tomme containere. Dette har ført til en så kalt

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

«propp», som kan forklares med at havnene har utfordringer med å kunne ta imot lasten og sende dette videre. Denne opphopingen av containere i ulike havner har ført til at det er store utfordringer for flere havner, og gir da en mangel på containere som ikke er fordelaktig at tomme containere ender opp på en mindre effektiv havn sett opp imot en stor havn som er mer effektiv (Mosling, u.d.).

Den pågående krigen mot Ukraina har allerede gitt sine påkjenninger for containertransporten når det kommer til forsinkelse av varelevering etter som det er store utfordringer med frakt av varer til Europa. Den pågående krigen har også gitt flere påkjenninger i likhet med pandemien, men her fokuseres det særlig på forsinkelser av vareforsyningen. Som følge av vestens sanksjoner mot Russland, bruker container skip nå opp til fire måneder å komme seg til norske havner. Dette skaper store flaskehals for vareforsyningen for store europeiske havner som eksempelvis Hamburg, som er den tredje største havnen i Europa. Sammenlignet mot før Russlands invasjon av Ukraina, viser talldata at det har tatt så mye som opptil 43 prosent lengre tid å transportere last videre fra europeiske havner (Kalle, 2022).

Den store forsinkelsen av vareforsyningen skyldes blant annet av at Russland og Hamburg har vært forbundet med hverandre av sjøhandelsrutene i Østersjøen i flere hundre år. I dag er Russland Hamburgs fjerde største markedspartner innen containertrafikk. Dermed er havnen i Hamburg av stor interesse for Russland, ettersom denne havnen spiller en viktig rolle for handelen mellom Russland og EU. Men etter krigen oppsto, vil ikke havnen i Hamburg håndtere lasten verken som skulle både til eller fra Russland for å drive sanksjoner mot Russland. Det som skjer når havnen ikke vil håndtere lasten er at importlasten til Russland må bli værende om bord som da vil gi forsinkelser (Kalle, 2022).

Som følge av sanksjonene, er det særlig landbruksvarer som fraktes fra den fjerne Østen, til Brasil, USA til Europa som lider særlig av forsinkelsene. Eksempler på disse landbruksvarene er eksempelvis frø, nøtter, bønner, tørket frukt og linser. Disse varene er også veldig utsatt fordi de blir fast på kai mens de venter på plass om bord i båten og blir i mellomtiden stående fast i flere europeiske havner. Konsekvensene av at slike varer som blir stående er at de blir ødelagt. For å nevne et eksempel på dette er at når

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

varene endelig har ankommet norske havner, så er varene ødelagt med mugg grunnet en forlenget frakt tid (Kalle, 2022).

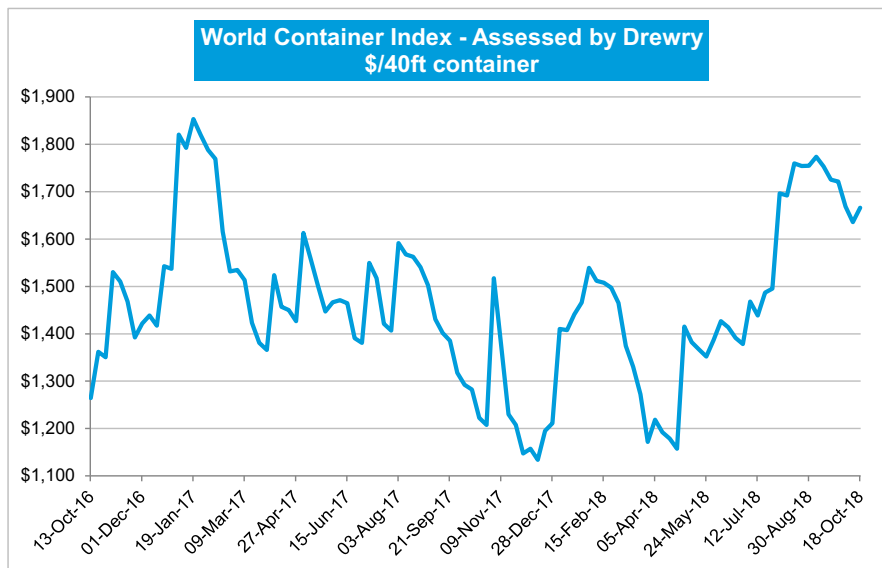
Sammenlignet med før krigen brøt ut, brukte slike containere omtrent fire uker å få en container fra eksempelvis Kina til Europa. Nå kan det ta så mye som opp til fire til fem måneder. En slik lang rute fører også til temperatursvingninger som en rekke råvarer ikke tåler. Situasjonen under pandemien var allerede alvorlig, men etter at krigen oppsto har dette forverret situasjonen til noe enda mer alvorlig (Kalle, 2022).

1.4.1 Prisvekst

Som tidligere nevnt så har de to hendelsene sammen ført til en mangel på containere i markedet og vareforsinkelser, som igjen fører til skyhøye fraktpriser. Som følge av forsinkelser og ødelagte varer som nevnt ovenfor som følge av krigen mellom Russland og Ukraina, krever nå enkelte leverandører nå at kundene skal benytte seg av kjølecontainere for å kunne sikre varenes gode kvalitet ved ankomst. Det er flere ulemper ved å benytte seg av kjølecontainere. Dette er derimot svært kostbart, og det er en stor mangel på markedet av slike kjølecontainere. Prisen for en standard container koster omtrent 10 000 dollar, mens en slik spesialisert container ligger på nesten det dobbelte i pris, på rundt 17 000 dollar. Også vil det oppstå mangel av enkelte varer i særlig fattige land som ikke kan ta for seg denne kostnaden (Kalle, 2022).

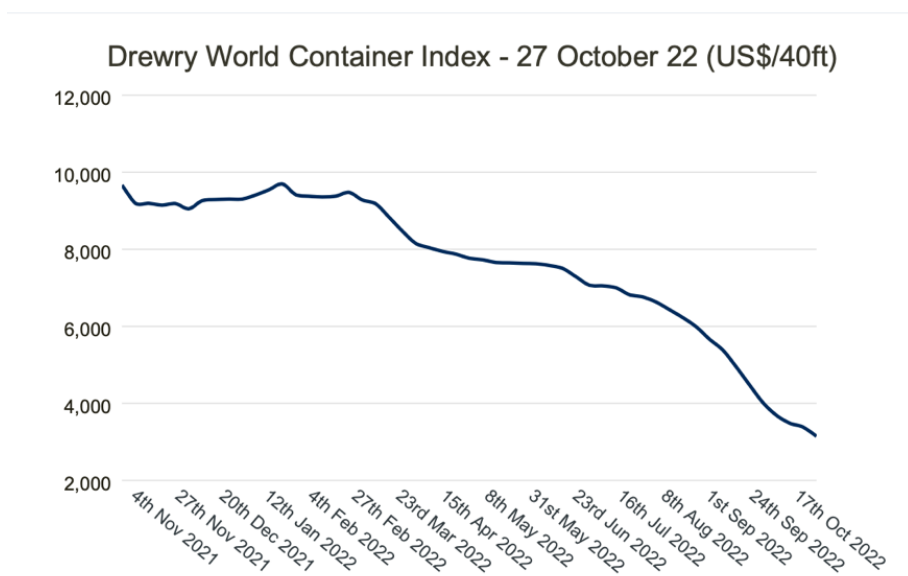
Det som kan også skyldes den enorme etterspørselen som igjen har gitt prisøkningen er blant annet at etterspørselen på en rekke varer fikk en kraftig økning under pandemien som gjorde at fraktkapasiteten ikke hadde mulighet til å samsvare tilbudet opp imot etterspørselen (Kvale, 2022). Som nevnt ble også havnene stengt ned som førte til at arbeidet på havnene gikk saktere enn normalen. Alle disse hendelsene henger sammen til en prisøkning. Dette vises i figurene nedenfor for å gi et eksempel rundt det som er nevnt ovenfor:

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»



Figur 1: Fraktrater for en 40'fots tørrcontainer i oktober 2016- oktober 2018 (Dewry, 2018)

(Dewry, 2018)



Figur 2: Fraktrater for en 40'fots tørrcontainer i november 2021 - oktober 2022 (Dewry, 2022)

(Dewry, 2022)

Som en kan se i figur 1 er fraktratene på sitt høyeste i 19. Januar 2017 i perioden 13. Oktober 2016 til 13. Oktober 2017. Den 19. Januar er fraktprisen ca. 1850 dollar og

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Prisen på sitt laveste i denne perioden er omtrent 1150 dollar den 28. Desember i 2017. Dersom en sammenligner Figur 1 som er før tiden pandemien starter, mot nesten 2 år inn i pandemien er prisforskjellen enorm. I figur 2 er høyeste praktprisen på nesten 10 000 dollar på sitt høyeste i slutten av januar 2021, noe som gir en økning på omtrent 8100 dollar per container. Dermed kan en se ut ifra figurene ovenfor at pandemien har ført til en betydelig prisforskjell på fraktratene. Til slutt i figur 2 kan en derimot se at prisene dropper betydelig nedover på bare et halvår. Dette kan skyldes at pandemien har mindre påvirkning ettersom «den normale hverdagen» slik en kjente den til før pandemien treffer inn. Dette vil dermed igjen påvirke betydninger som gode tider for container rederiene, som da påvirker blant annet markedssyklusen som blir presentert senere i oppgaven.

2.0 Teori

I denne teoridelen blir først containertransporten presentert, der det også vises prognoser for fremtiden for containerbransjen. Prognosene presenteres for å gi et innblikk i hvordan containertransporten kan se ut i kommende fremtid. Videre blir viktigheten av kunnskapen om forsyningskjeden og Supply Chain Management presentert for å gi en innsikt i hvordan eksempelvis en leder for en organisasjon kan bidra til å lykkes utenom det som organisasjonen ikke kan styre selv alene som for eksempelvis for containertransporten. Deretter blir PCL presentert, som er knyttet opp til den maritime virksomheten, logistikk og forsyningskjeden. Til slutt blir shipping syklusen presentert for å vise et innblikk i hvordan markedet fungerer og hvordan markedet kan bli påvirket.

2.1 Global handel og transport

For å trekke inn faglitteratur rundt hvordan globale og politiske hendelser kan ha påvirkning på containertransporten, kan kapittelet «Trade and transportation» i boken Port Business gi et innblikk i dette. I dette kapittelet trekkes det frem blant annet hvordan den globale containerhandelen gjenspeiler den globale handelen generelt. Hva som styrer den globale handelen vil dermed være av relevans her, siden dette i videre forstand også styrer forutsetningene rundt containerhandelen.

2.1.1 Global handel, global containerhandel og bruttonasjonalprodukt

Dersom en beregner logistikk og transport som et eget marked er det verdenshandelen som er pådragsdriveren for dette markedet. Den globale handelen har samtidig økt raskere i løpet av de siste tiårene enn det bruttonasjonalprodukt har gjort. Dette mener Sorgenfrei er et klart tegn på at verden blir mer og mer sammenvevd, noe som videre leder til at flere er åpne for å handle utenlandsk gods. Dette utdyper forfatteren videre med det han forklarer som en 2:1 forhold mellom BNP og verdenshandel, men at hvis BNP øker med en prosent, kan en forvente at den globale handelen øker dobbelt så mye. Dette forholdet var trolig aldri helt eksakt, og mellom 2011 og 2016 kommer det frem at forholdet sank betraktelig. Fra 2017 til 2015 ble det spådd at forholdet mellom BNP og handel jevner seg enda mer ut. Årsaken til dette kan for eksempel være reduksjon i

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

containere og at med høy handel fra før gir mindre rom for store økninger (Sorgenfrei, 2018, s. 108).

En kan forvente et relativt likt forhold mellom global handel og global containerhandel. Det er likevel noe variabler. For eksempel var det under 90-tallet en høyere vekst med containerhandel som et resultat at av mye ble «containerisert», dette betyr at mer og mer gods kunne fraktes via containere. Denne veksten roet seg ned i løpet av 2000-tallet, siden det da ikke var mange flere produkttyper som kunne «containeres». Det som også er interessant er at det ikke er en tydelig sammenheng mellom global container handel og trafikken på de store containerhavnene. Dette kan blant annet skyldes alle mellomstopp på ulike havner en gitt container har på sin reise (Sorgenfrei, 2018, s. 112).

2.1.2 Pådrivere for global handel

Global handel kan beskrives som ryggraden i havne og shipping industrien. Å kunne identifisere og forstå ulike påvirkningskrefter rundt global handel er derfor nyttig. Det finnes åtte forskjellige pådrivere;

1. Politiske allianser og frihandels avtaler,
2. Deregulering og privatisering av offentlige tjenester,
3. Distribuering av naturlige ressurser,
4. globalisering av innkjøp og produksjon,
5. Spredning av kjøpermarkeder,
6. Miljøbevissthet,
7. Innovasjon og
8. Integreert forsyningskjede-logistikk.

Det er likevel viktig å være oppmerksom på at ikke alle pådriverne har like stor påvirkning på containerhandel og transport (Sorgenfrei, 2018, s. 116).

Påvirkningskrefter som kan være relevante i særlig denne problemstillingen kan eksempelvis være første punkt som nevnes i listen for pådrivere til global handel. Politiske allianser og avtaler er av interesse for global handel og havnevirksomhet fordi slike avtaler kan påvirke for eksempel tariffen og importkvoter mellom de ulike landene i alliansen/ avtalen. Gjennom politiske avtaler kan utvekslingsbarrierer mellom land

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

reduseres. Frihandelsavtaler og politiske allianser som åpner opp for lettere handel kan dermed påvirke containerhavnene positivt (Sorgenfrei, 2018, s. 116).

2.2 Logistikk i kjedeperspektiv

For å kunne besvare denne problemstillingen er det essensielt å ha en god forståelse for prosessene rundt containertransport. Dette finnes det mye interessant faglitteratur, og til denne oppgaven har det blitt avgrenset til litteratur og teori rundt; forsyningskjeden, Supply Chain Management, Port Centric Logistics og benyttelse av PCL.

2.2.1 Forsyningskjeden

I dag blir organisasjoner utsatt for at varer og tjenester skal bli raskere levert på en mer kostnadseffektiv måte, samtidig som dette skal være på et nivå som er bedre enn konkurrentene i en økende grad. Etersom at det kommer stadig nye produkter på markedet i et hurtigere tempo sammenlignet med markedet i tidligere tid, har bedriftene i dag blitt mer fleksible og raskere til å modifisere eksisterende produkter eller å utvikle nye. Denne utviklingen har blitt til, for å kunne leve opp til endret kundekrav og forventninger mot dagens samfunn. For at virksomhetene skal kunne være konkurransedyktig mot sin konkurrent, presses ofte ferdig produkter nedover relativt sett (Persson & Virum, ss. 52-53).

Som et tiltak for å unngå å miste egen margin stilles det da sterkere krav til ikke bare produksjonskostnader, men også til komponentleverandører og andre leverandører som er i forsyningskjeden. Det mange har da kommet fram til som følge av dette, er at det ikke lenger er kunstig å konkurrere med kun sine egne ressurser og evner. Det er her viktigheten av forsyningskjeden kommer inn, fordi at dersom en skal klare å lykkes i virksomheten må man samarbeide med de beste. Derfor er det en økende trend for organisasjoner å fokusere mere på forsyningsstrategier, leverandørbase, og kunde-leverandørsituasjoner (Persson & Virum, ss. 52-53).

Forsyningskjeden er de ulike aktivitetene som tar del i å gjennomføre en bestemt forsoningsprosess i settet av ressurser og aktører som kreves for å kunne utføre denne, samt relasjonene mellom disse ressursene og aktørene. Dermed kan en si at forsyningskjeden er alle involverte parter i å levere en bestemt vare eller tjeneste

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

(Persson & Virum, s. 60). Denne prosessen omhandler det å kunne koordinere og planlegge de ulike oppgavene som skal gjøres for å søke, skaffe og frakte forskjellige artikler med hensikt i å nå så mange forbrukere som mulig på markedet.

Forsyningskjeden vil derimot ikke alltid se lik ut, da dette vil variere ut ifra hvilken metode som skal brukes (Finanssenteret, u.d.)

2.2.2 Supply Chain Management

Det er ikke lenger tilstrekkelig å kun ha søkelyset på ledelsen av sin egen organisasjon for å lykkes. For å lykkes i dag bør en i tillegg involvere seg i ledelsen av et nettverk av andre organisasjoner. Derfor ble begrepet «Supply Chain Management» utviklet. Det finnes en rekke forklaringer på hva dette er, men en definisjon på fenomenet er følgende: «SCM is the integration of key business process from end user to original suppliers that provide products & services and information that add value to costumers and other stakeholders» (Lambert mfl.1998). Ut ifra dette sitatet fra Lambert, kan en si at Supply Chain Management (heretter navngitt SCM) handler om ledelsen av relasjoner i en forsyningskjede. Definisjonen beskriver også at SCM-begrepet handler om planlegging, organisering, styring, og kontroll på tvers av forretningsprosesser, og integrasjon oppfattes som koordinasjon på tvers av både funksjons og bedriftsgrenser (Persson & Virum, ss. 53-54).

Fenomenet har en stor betydning for organisasjoner fordi en god SCM kan bidra til å blant annet nå flere forretningsmål. For eksempel, kan kontroll av produksjonsprosesser forbedre produktkvaliteten, redusere tilbakekallinger av produkter, og bygge opp til en solid merkevare. Også kan kontroller over fraktprosedyrer forbedre kundeservicen ved å unngå varemangel eller periodevis overforsyning av lager. SCM har fem hovedelementer: planlegging, innkjøp av råvarer, produksjon, levering og retur. Planleggingsfasen omhandler å utvikle en overordnet strategi for forsyningskjeden, mens de resterende elementene spesialisierer seg på nøkkelkravene for å kunne gjennomføre planen som er satt. For å ha en effektiv og god forsyningskjede, bør bedriften ha en god kompetanse innenfor disse fem elementene. Dette vil også kunne bidra til å unngå dyre flaskehalser (Fernando, 2022).

2.3 Port centric logistics

Port centric logistics (heretter forklart som PCL) kom som et konsept i SCM, og omhandler transformasjonen av havnen for å skape en innovasjon og samarbeid i forsyningskjeden. (Team, 2020) Fenomenet kan defineres som «levering av distribusjon og andre verdiøkende logistikkjenester i havner». PCL er et konsept som er av særlig interesse for forskere innen det maritime feltet, logistikk og supply chain management spesialister i de seneste årene. Denne interessen handler om containerisert last ettersom havnesentrisk virksomhet for bulklast har eksistert i en årrekke, og beviser at PCL aktiviteter på last som ikke er stoffet i containere er tilgjengelig i en årrekke (Song & Panayides, 2015, s. 258).

PCL kan forklares i praksis ved at importerte containere blir losset i havnen, der lasten vil bli holdt lagret på et lagerområde inne på havneområdet frem til den endelige destinasjonen for lasten er kjent. Årsaken for å lagre lasten på et lagerområde inne på havneområdet, er fordi at da kan produktene bli transportert dit direkte uten at lasten blir lagret på andre steder i forsyningskjeden. PCL innebærer flere fordeler, som eksempelvis miljøfordeler, operasjonelle fordeler, kostnadsbesparelser og økte konkurranse fordeler (Song & Panayides, 2015, ss. 258-261). I denne oppgaven, fokuseres det her på de operasjonelle fordelene ved benyttelse av PCL.

2.3.1 Operasjonelle fordeler ved benyttelse av PCL

Det er en rekke operasjonelle fordeler ved benyttelse av PCL. Mangan et al (2008) nevner for eksempel at dette vil gi en raskere reposisjonering av containere, og hevder at dette er en av de viktigste operasjonelle fordelene med PCL. Denne reposisjoneringen av containere kan forklares med at ettersom containerne losses innenfor havneområdet vil de være raskere tilgjengelige for rederier. Også kan hele vektkapasiteten til containere utnyttes, da vekt restriksjoner for veitransport forbyr en full kapasitetsutnyttelse på importerte containere. Ettersom containerne kan bli innenfor havneområdet, vil dermed slik restriksjon ikke bli gjeldende for PCL (Song & Panayides, 2015, s. 260).

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

McKinnon (2014) argumenterer også i likhet med Mangan et al at det er muligheter for full vektutnyttelse av containere dersom en PCL-modell blir tatt i bruk. McKinnon nevner også en annen operasjonell fordel ved å benytte seg av en PCL-modell som er at denne praksisen vil gi eksportører en fordel av PCL. Et eksempel ved at PCL gir fordeler for eksportøren, er at 1,5 tonn ekstra last per container vil kunne gi en 6 prosent reduksjon i kjøretøy kilometer, samt en reduksjon av ulike CO2-utslipp (Song & Panayides, 2015, s. 260).

2.4 Om containertransporten

For å kunne redegjøre hvordan containertransporten har blitt påvirket av pandemi og politisk uro, må en først ha forståelse for hva containertransport er og hvordan det fungerer. Boken i «Port Business» skriver Jürgen Sorgenfrei om virksomhet av havner. Der forklares mye om hva som gjør at havnene fungerer, og hva som gjør at de ikke fungerer. Videre presenteres historien rundt diverse store havner, samt historien rundt de første containerne. Den maritime bevegelsen av varer og mennesker har alltid vært den billigste og mest praktiske transportformen. Av denne grunnen har verden bygget havner siden minst 6000 f.Kr (Sorgenfrei, 2018, s. 3). Innføringen av en standard boks som enhetlig laste boks startet i april 1956, da det første fulle containerskipet kom til en havn i New Jersey i USA. Siden da har containertransport og containerhavner vokst (Sorgenfrei, 2018, s. 56).

I begynnelsen av starten med containertransporten var det standardiserte produkter med lave krav til den fysiske håndteringen som ble fraktet i sjøcontainer, som for eksempel tekstiler, sko og andre slike forbruksvarer. Etter hvert som containerbransjen utviklet seg ble det mulig med flere spesialiserte containere som gjorde at flere ulike varer kunne fraktes på denne måten (Sorgenfrei, 2018, s. 56). I denne tabellen listes det 20 ulike kategorier med varer som fraktes i containere, der kan en se at det er spesielt mye agrikultur, sjømat og matprodukter som i dag transporteres i containere (Sorgenfrei, 2018, s. 179).

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Tabell 1: 20 ulike kategorier med varer som fraktes i containere (Sorgenfrei, 2018)

(Sorgenfrei, 2018, s. 56).

NST 2007 Divisjoner	C = Container
01 Landbruk + fiske	C
02 Kull, olje og gass	
03 Malm + gruvedrift produkter; torv	
04 Matvarer	C
05 Tekstil og lær	C
06 Tre, masse & papir	C
07 Koks + raffinerte petroleumsprodukter	(C)
08 Kjemikalier, fiber, plast og kjernekraft	(C)
09 Andre ikke-metalliske mineralprodukter	C
10 Grunnleggende metaller + metallprodukter	C
11 Maskiner + utstyr; elektronikk	C
12 Transport utstyr	C
13 Møbler + andre fabrikkproduserte varer	C
14 Sekundære materialer og avfall	C
15 Post, pakker	C
16 Utstyr + materiell for transport	C
17 Flytting, bagasje, kjøretøy osv.	C
18 Grupperte varer	C
19 Uidentifiserte varer	C
20 Annet gods	C

2.4.1 Sorgenfrei om containertransporten i nyere tid

I dag har mange store havner verden over spesialisert og tilpasset driften som pågår i havnen for containerbransjen. For mange av disse havnene er containere en stor del av deres drift, og for enkelte er det i tillegg nesten det eneste som gjennomstrømmer i

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

havnen deres. Denne spesialiseringen og tilpasningen til containertrafikken er et resultat av en containerbransje som har hatt en hurtig vekst i de siste to tiårene (Sorgenfrei, 2018, s. 58). En TEU (Twenty-foot equivalent unit container) er en standard container som er 20 fot lang, 8 fot bred og 8 fot høy. En TEU er et begrep for å illustrere lastekapasiteten til et skip, som ofte brukes innen sjøtransporten og benyttes av alle involverte parter i logistikken og transport av gods (Spurkeland, 2020). Tabell 2 som vist nedenfor viser altså da hvor mye TEU i tusen havnen kan ta imot.

Tabell 2: De 20 største containerhavnene i verden (Sorgenfrei 2018)

(Sorgenfrei, 2018, s. 59)

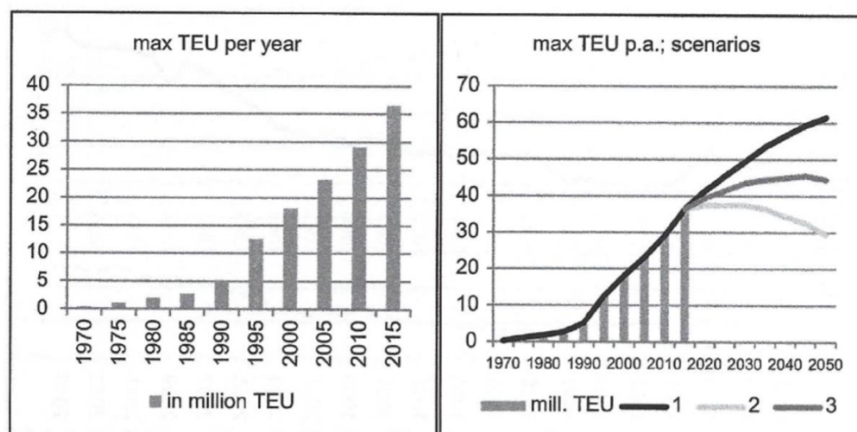
Rangering	Havn	Land	TEU i tusen
1	Shanghai	Kina	36,537
2	Singapore	Singapore	30,922
3	Shenzhen	Kina	24,204
4	Ningbo- Zhoushan	Kina	20,620
5	Hong Kong	Kina	20,114
6	Busan	Sør-Korea	19,469
7	Guangzhou	Kina	17,625
8	Qingdao	Kina	17,510
9	Dubai	De forente arabiske emirater	15,592
10	Tianjin	Kina	14,100
11	Rotterdam	Nederland	12,235
12	Port Klang	Malaysia	11,890
13	Kaohsiung	Taiwan	10,264
14	Antwerpen	Belgia	9,654
15	Dalian	Kina	9,450
16	Xiamen	Kina	9,182
17	Tanjung Pelepas	Malaysia	9,120
18	Hamburg	Tyskland	8,821
19	Los Angeles	USA	8,160

20	Long Beach	USA	7,192
----	------------	-----	-------

Tabellen er hentet fra 2015, og viser en oversikt over de 20 største containerhavnene i verden. Til tross for manglende rapportering fra de kinesiske havnene er det likevel tydelig at Kina er store aktører hvor containere er en essensiell del av deres daglige drift. Som en kan se ut ifra tabellen, er de asiatiske havnene representert i stor grad på denne listen. Det er bare tre europeiske havner som finner plass på listen. Sorgenfri trekker frem Rotterdam som et interessant eksempel. Der nevnes det at denne havnen lenge var den største havnen i verden, men også den største containerhavnen. I 2015 var den derimot «bare» på 11.plass, til tross for at havnen fremdeles var den største havnen i Europa. Dette forklares at containervirksomheten er i en rask voksende markedsfase, noe som gjør at dagens topphavner kan risikere å forsvinne fra globale lister fort. Dette skyldes at raskt voksende markeder som containerhavner har gode muligheter for vekst i gjennomstrømming og er avhengige av handel (Sorgenfrei, 2018, s. 58).

2.4.2 Mulige scenarioer for veien videre

Boken «Port Business» ble først publisert i 2015 og deretter revidert i en andre utgave i 2018. Her nevnes det at da den første utgaven av «Port Business» var publisert, var det stor optimisme i det maritime markedet om at de globale forholdene for havnene ville gå tilbake til slik det var før finanskrisen. Slik ble det altså ikke og ti år senere, i 2018 var det fremdeles mange havner som var under press og som ble påvirket av denne krisen (Sorgenfrei, 2018, s. preface).



Figur 3: Økning av containere og mulige scenarioer (Sorgenfrei, 2018)

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

(Sorgenfrei, 2018, s. 59).

I figur 3 viser den første figuren (max TEU per year) økningen i TEU hvert femte år fra 1970 til 2015. Fra 90-tallet ser man altså en kraftig økning i TEU per år og en kan se en stagnering i denne økningen i begynnelsen av 2000-tallet (Sorgenfrei, 2018, s. 59).

Totalt har det fra 1990 til 2015 likevel vært en tydelig markant økning i containervirksomhet. Dette tar oss videre til figuren på høyresiden (max TEU p.a.;scenarios) som viser tre ulike scenarioer for hvordan utviklingen til containerbransjen kan bli i årene som kommer, fra 2015 til 2050. Ut ifra hva en kan se på tabellen, er scenario 1 er optimistisk og forutser en økning som ender på 60 millioner TEU innen 2050. Scenario 3 spår også en økning, men som er relativt svak, mens scenario 2 ser for seg at containerhandelen vil være lavere i årene rundt 2040-2050 enn det var i 2015.

2.5 Shipping syklusen – de fire markedssyklusene

For å forstå hvilken virkning pandemi og politisk uro har hatt for containertransporten er det av relevans å vite om de fire ulike markedssyklusene som vil bli presentert nedenfor. Som tidligere nevnt henger tilbud og etterspørsel sammen, og når vi tenker på handel bør en alltid inkludere tilbud og etterspørselskurver. Disse kurvene er nemlig påvirket av verdensøkonomien som igjen styres av hendelser som transport kostnader og eksempelvis tilfeldige sjokk som pandemi og politisk uro.

Som tidligere nevnt henger markedet sterkt knyttet opp imot påvirkninger som eksempelvis i denne sammenhengen av påvirkningene container transporten har fått som følge av pandemi og politisk uro. For å gi en bedre forståelse av hvordan disse påvirkningene har oppstått, har som konsekvenser for markedet, og hva som skjer på markedet når påvirkningene oppstår, presenteres shipping syklusen.

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»



Figur 4: De ulike stegene i markedssyklusen (Stopford, 1997)

(Stopford, 1997, s. 43).

Figur 4 viser til de fire ulike fasene i markedssyklusen som er følgende:

1. Stage 1 – «Through»
2. Stage 2 – «Recovery»
3. Stage 3 – «Peak»

Stage 4 – «Collapse» (Stopford, 1997, s. 43).

Nedenfor vil de fire ulike fasene presenteres nærmere.

2.5.1 Fase 1

Fase 1 er «through» som vist i figuren. Denne fasen har tre kjennetegn, og i denne fasen vil det være en overflødig frakt kapasitet på markedet. Når denne overflødige kapasiteten skjer, vil skip stå i kø ved lastepunktet, og det vil være skip til sjøs søm kjører i et sakte tempo mot havnen mens de venter ved å legge til. Dette vil da videre føre til forsinkelser i forhold til estimert ankomst til havnen, noe som er negativt for omsetningen (Stopford, 1997, s. 43).

Det andre kjennetegnet er at fraktratene er lave samtidig som at de minst effektive skipene i flåten kan ende i opplag. Siste kjennetegn i fase 1, er at vedvarende lave

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

fraktrater og dårlig økonomi fører til en negativ netto kontantstrøm som vokser seg stadig større med tiden under denne fasen. Rederier som ender i underskudd i denne fasen her, ser seg gjerne nødt til å selge skipene sine veldig billig til skrap pris, ettersom det er få kjøpere på markedet. I denne fasen blir også gjerne flere skip en normalt skrapet (Stopford, 1997, s. 43).

2.5.2 Fase 2

Fase to er «Recovery» som er når man har kommet seg i en litt mer positiv retning økonomisk av forrige fase. Denne forbedringen vil skje fordi tilbud og etterspørsel beveger seg nærmere mot en fin balanse på markedet. Et kjennetegn av denne fasen er at det er en bedring i forhold til høyere fraktrater sammenlignet med fase 1. Markedet er derimot enda uforutsigbart. Ettersom likviditeten forbedres i denne fasen, stiger også brukprisene på skip som kan bidra til å unngå å havne i underskudd (Stopford, 1997, s. 43).

2.5.3 Fase 3

Fase 3 «Peak» er når markedet er på sitt beste og lønnsomheten er god for rederiene. I denne fasen går markedet i en retning der tilbud og etterspørsel er i sin aller beste balanse. I denne fasen er fraktratene høye, gjerne så mye som to til tre ganger så mye som driftskostnadene, som vil si at her er det oppgangstider og mye penger å hente inn for rederiene. Kjennetegn ved denne fasen er at det gjerne er kun de aller dårligste skipene som er i opplag, også flåten er i god driv samtidig som at det er gode tider for å få lån av bankene. I denne fasen blir brukpriser på skip verdt over bokført verdi, noe som gjør at moderne skip kan bli solgt for en høyere sum enn nybyggsprisen av skip (Stopford, 1997, ss. 43-44).

2.5.4 Fase 4

Siste fasen «collapse» er når tilbudet har overgått etterspørselen, som vil føre til en kollaps i markedet. Denne nedgangstiden kan bli påvirket av eksempelvis levering av skip som er bestilt på toppen av markedet, som har tatt for lang tid før skipet har blitt ferdig som gjør at det er alt for mange skip på markedet i forhold til etterspørselen. I denne fasen faller også fraktratene og driftshastigheten blir redusert. Det er derimot

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

viktig å bemerke seg at disse fasene ikke nødvendigvis går i periodisk rekkefølge, da det ikke alltid er enkelt å forutsi årsakene til neste fase. Foreksempel kan det gå rett fra fase 1 til fase 3 helt plutselig. Dette kan skje av blant annet kollapser i markedet som plutselig endres helt før «neste» fase. De ulike fasene kan også ha alt fra lang varighet, til plutselig veldig kort varighet frem til en ny fase (Stopford, 1997, s. 44).

3.0 Metode

I dette kapittelet blir metodevalg presentert, og begrunnelsen til akkurat hvorfor disse metodene ble valgt ut blir gitt. I denne oppgaven ble det benyttet kvalitativ og kvantitativ metode. Metode valget falt på spørreundersøkelse (kvantitativ metode) og intervju (kvalitativ metode). Valget traff på å benytte kvantitativ metode i form av en spørreundersøkelse for å få et overordnet blikk i temaet rundt problemstillingen, samt få flere respondenter sett opp imot den kvalitative metoden som benyttes her ettersom denne er mer tidskrevende.

Kvalitativ metode har blitt benyttet her i form av dybde intervju, ettersom at dette gir en mulighet til å stille oppfølgingsspørsmål og gir intervjuobjektene også mulighet til å utdype mer rundt spørsmålene som blir stilt slik at en vet bedre hvorfor og hvordan containertransporten har blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro, og ikke bare en bekreftelse på at det har skjedd påvirkninger. En annen fordel med å kombinere både kvalitativ og kvantitativ undersøkelse er fordi disse ulike metodene utfyller hverandre, dette vil bli nærmere spesifisert nedenfor.

Spørreundersøkelsen ble foretatt anonymt. Valget om å dele ut en anonym spørreundersøkelse ble tatt ettersom det kunne være av fordel for å få flere respondenter til å ønske å delta på undersøkelsen. En annen årsak for å dele ut en anonym spørreundersøkelse var også fordi det kan være enklere for respondentene å svare ærlig på spørsmålene som ble stilt i undersøkelsen, dette forklares nærmere nedenfor.

Dybdeintervjuet ble på den andre siden ikke foretatt anonymt. I dybdeintervjuet ble det spurt om navn, stilling og navnet på bedriften deltageren arbeidet hos. Tanken bak å ikke foreta dybdeintervju anonymt, var for å lettere kunne skille resultatene mellom logistikkselskapene og containerrederiene, ettersom det kan være forskjeller på resultatene fra spørreundersøkelsen. En annen årsak for å hente inn person opplysninger i dybdeintervjuet var fordi at da kan svarene bli mer seriøse og gjennomtenkt, enn om dette skulle vært anonymt.

Før det praktiske arbeidet med å samle inn data og utvalg av metode til et forskningsprosjekt kan begynne, bør en først ha ferdigutviklet en klar problemstilling på

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

forhånd. Dette er fordi at selve problemstillingen gir et viktig utgangspunkt for undersøkelsen som skal bli utført senere og er noe som er avgjørende for å kunne velge best egnet metode. Problemstillingen som er satt er også selve utgangspunktet for undersøkelsen, og undersøkelsen omhandler å finne svar på problemstillingen. Problemstillingen vil også bidra til at dataen som er samlet inn er relevant, og bidrar til å utforme spørsmål til både spørreskjema og intervju (Larsen, 2017, s. 20). Å slå fast en problemstilling i denne oppgaven var derfor avgjørende for hvilken forskningsmetode som er best egnet for å besvare den.

Videre for å kunne lykkes med forskningsprosjektet er det vesentlig at det en metode til grunn for gjennomføringen. Hensikten med å forske på noe er å skape en gyldig og troverdig kunnskap om virkeligheten. For å kunne lykkes med prosjektet, kreves det at forskeren angir en metode for hvordan denne forskningen skal bli gjort. Det kreves også at forskeren kan forklare hvordan man forholder seg til teorien, og mestrer å reflektere over sine metoder på det positive og negative spekteret (Buch, 2018, s. 48).

Før det praktiske arbeidet med å samle inn data og utvalg av metode til et forskningsprosjekt kan begynne, bør en først ha ferdigutviklet en klar problemstilling på forhånd. Dette er fordi at selve problemstillingen gir et viktig utgangspunkt for undersøkelsen som skal bli utført senere og er noe som er avgjørende for å kunne velge best egnet metode. Problemstillingen som er satt er også selve utgangspunktet for undersøkelsen, og undersøkelsen omhandler å finne svar på problemstillingen. Problemstillingen vil også bidra til at dataen som er samlet inn er relevant, og bidrar til å utforme spørsmål til både spørreskjema og intervju (Larsen, 2017, s. 20). Å slå fast en problemstilling i denne oppgaven var derfor avgjørende for hvilken forskningsmetode som er best egnet for å besvare den.

Videre for å kunne lykkes med forskningsprosjektet er det vesentlig at det en metode til grunn for gjennomføringen. Hensikten med å forske på noe er å skape en gyldig og troverdig kunnskap om virkeligheten. For å kunne lykkes med prosjektet, kreves det at forskeren angir en metode for hvordan denne forskningen skal bli gjort. Det kreves også at forskeren kan forklare hvordan man forholder seg til teorien, og mestrer å reflektere over sine metoder på det positive og negative spekteret (Buch, 2018, s. 48).

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

En forskningsprosess kan bli delt inn i sju ulike faser som er følgende;

1. Valg av tema og problemstilling
2. Bestemme utvalg og variabler/kategorier
3. Innsamling av data
4. Bearbeiding av data
5. Analyse av data
6. Tolkning av resultater/diskusjon
7. Utarbeiding av rapport/konklusjon

I denne oppgaven her, blir de samme fasene utført i lik rekkefølge av faser i gjennomføring av en forskningsprosess som listet ovenfor. I første fase skal en finne ut av hva en vil undersøke, og i denne faen ble det her valg problemstilling og det ble utarbeidet forskningsspørsmål. I fase to ble det selektert ut hvem som er aktuelle kandidater for forskningen som skal utføres, samt hva en vil undersøke nærmere i form av å utarbeide spørsmål til spørreundersøkelsen og spørsmål til intervju av aktuelle kandidater. I fase 3 ble data innsamlingen gjort, og innsamlingen her ble gjort ved at det først ble opprettet et spørreskjema. Skjemaet ble opprettet i nettsiden nettskjema.no, der resultatene dukket opp.

I fase fire blir dataene bearbeidet for å kunne ha noe å analysere. Denne bearbeidingen ble gjort ved at resultatene ble lagt inn i Excel, og figurer ble opprettet for å få en tydelig oversikt av resultatene som kom frem i spørreundersøkelsen. Som nevnt ble det også foretatt dybdeintervju av aktuelle kandidater. Disse dataene ble det tatt taleopptak av, og når intervjuene var gjennomført ble intervjuene transskribert. I fase fem blir dataene sammenfattet. I denne fasen ble dataene analysert for å gå nærmere inn på hvorfor de resultatene fremkom. I fase seks ble funnene i undersøkelsen tolket for å finne ut av hva resultatene betydde og hvordan undersøkelsen samsvarte med gitt problemstilling og teori rundt problemstillingen. Siste fase er å lage ferdig rapporten, der en konklusjon blir gitt.

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Fase en og to ble presentert i første delen av oppgaven. Der ble det vist til hva som skal undersøkes, og hvorfor valget falt på å forske på dette. De aktuelle kandidatene for forskningen nevnes også ovenfor i del en. I fase to inngår i del to av oppgaven. Dette fordi aktuell teori rundt temaet ble presentert som viser til hva en skal undersøke nærmere på. Presentert teori vil dermed gi en introduksjon, presentere og sammenligne på hva en vil undersøke nærmere. Også viser teorien senere om den presenterte teorien har noen sammenheng i utført forskning. Fase 3 og 4 presenteres i denne delen av oppgaven, altså del tre av denne oppgaven som vil nevnes nedenfor. Fase 5 blir i denne oppgaven i del 4 av oppgaven. Og fase 6 blir presentert i del 5 av oppgaven.. Til slutt presenteres fase 7 som blir i del seks i denne oppgaven.

3.1 Kvantitativ metode

Kvantitativ metode er en type fremgangsmetode som benyttes i et vitenskapelig forskningsarbeid som benyttes ved innsamling og analyse av kvantitative data. Karakteristiske kjennetegn ved kvantitativ data er datamateriale i form av tall eller andre mengdetermer (Grønmo, 2021). Dermed kan en si at en kvantitativ metode kan bli benyttet for å generalisere, fordele og sammenligne resultater. Det kan tenkes at en fordel av en slik metode er at det er en godt egnet metode for å sammenligne og analysere store mengder data. En annen fordel er at denne metoden er tidsbesparende slik som det vil vær i dette tilfellet da spørreundersøkelsen ble sendt til aktuelle deltagere på e-post.

En ulempe på den andre siden, er at en kan gå glipp av informasjon som ikke kan tallfestes (NDLA, u.d.). Dette kan da igjen føre til at det oppstår eventuelle avvik på selve spørreundersøkelsen som kan forårsake en feilaktig konklusjon på problemstillingen. Et slik avvik kan for eksempel være at deltakeren ikke helt skjønner spørsmålet som blir stilt i spørreskjemaet, eller at ingen av alternativene passer helt inn så de velger et alternativ som passer best selv om det ikke helt stemmer med virkeligheten.

3.2 Kvalitativ metode

Kvalitativ metode er en type fremgangsmetode som benyttes i et vitenskapelig forskningsarbeid som benyttes ved innsamling og analyse av kvalitative data.

Karakteristiske kjennetegn på en kvalitativ metode er at dette er datamaterialer i form av tekstform (Grønmo, 2020). Dermed kan en fastslå at kvalitativ data er noe som ikke kan gjøres om til tallformat i motsetning til kvantitativ data. Dette er fordi kvalitativ data vil gi en annen type informasjon enn det kvantitative data gjør. Hensikten ved kvalitative undersøkelser er at det kan gi opplysninger om ting som eksempelvis holdninger og meninger som ikke vil bli oppdaget ved en kvantitativ undersøkelse. (NDLA, u.d.). Å foreta dybdeintervjuer gir også høyere en sannsynlighet for å oppnå god validitet, ettersom en her kan oppdage observasjoner rundt spørsmålet, det er muligheter for oppfølgingsspørsmål og oppklare eventuelle misforståelser i spørsmålet som blir stilt (Larsen, 2017, s. 29).

Fordelen med en kvalitativ metode er at man har en god mulighet til å fange opp de avvikene som kan foregå i en kvantitativ metode. Som tidligere nevnt skal det her foregå dybdeintervju, som gjør at det er muligheter for å kunne oppklare eventuelle misforståelser og stille oppfølgingsspørsmål. Det er også muligheter for å få klarere svar i dybden ved at deltageren i intervjuet har mulighet til å forklare mer i svaret sitt rundt spørsmålene som blir stilt. Ulemper ved en slik metode er at dette er mere tidskrevende enn ved kvalitative metoder i motsetning til kvantitativ metode. En annen ulempe er at det kan bli mere avansert å kunne bearbeide og sortere mottatt data da svarene kan variere i stor grad fra respondentene i intervjuet som gjennomføres.

Det som også kan forekomme avvik her også i form av at deltageren velger å svare uærlig på spørsmålene som blir stilt under intervjuet. Enkelte kan velge å svare uærlig da det kan oppleves som problematisk for vedkommende å dele sin mening som ikke er et politisk rett og populær mening som samsvarer med det flertallet mener rundt spørsmålet. I denne oppgaven er det en stor risiko for dette under dybdeintervjuene som skal gjennomføres, da intervjusspørsmålene er knyttet til temaer som globale kriser og politikk som er ofte temaer som folk kan velge å svare uærlig på (Larsen, 2017, s. 29).

3.4 Validitet og reliabilitet

Validitet er nærmere forklart gyldighet eller troverdighet, og handler først og fremst om relevansen av data og analyse i forhold til problemstillingen. Det er viktig å fastslå en validitet ettersom dette er noe avgjørende for all forskning som gjennomføres. Ved å ha fastslå en validitet vil dette innebære at en er i stand til å kunne stole på de dataene som er innhentet fra forskningen, forskningsdesignet, analysen av dataene, tolkningen av dataene og konklusjonen (Utforsksinnet, 2022).

Validiteten er høy dersom undersøkelsesopplegget og data innsamlingen gir data som er relevante for problemstillingen som resultat. Dermed blir validiteten høyere desto bedre funnene som kommer frem av dataen svarer opp imot forskerens intensjoner.

Validiteten er lav om undersøkelsesopplegget ikke samsvarer eller samsvarer lite for problemstillingen. Om det ikke samsvarer, blir det en undersøkelse av noe annet enn det problemstillingen tilsier (Grønmo, 2016, ss. 241-242).

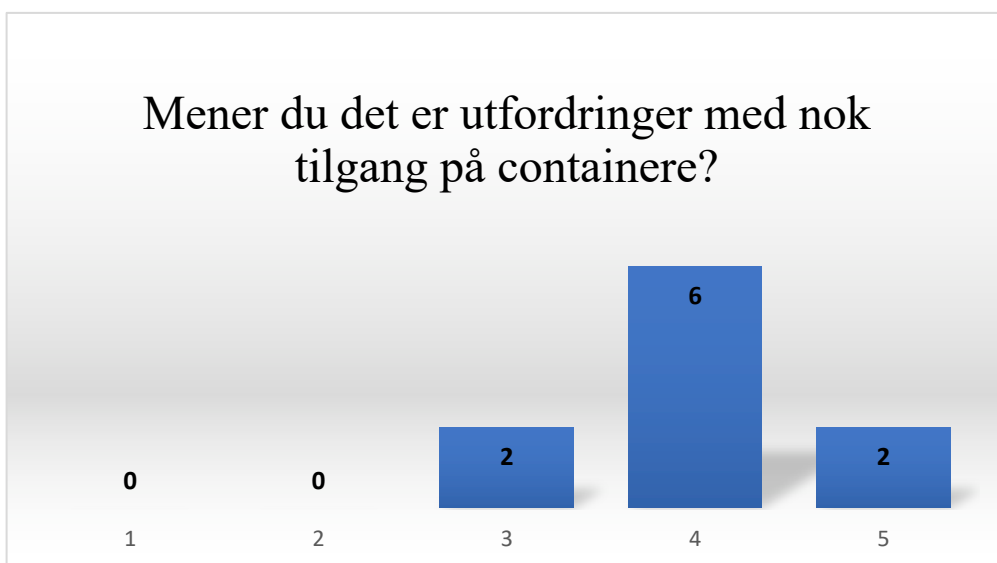
Reliabilitet er datamaterialets pålitelighet, dette vil si at reliabiliteten er høy dersom undersøkelsen og datainnsamlingen gir pålitelige data. For å påvise en høy reliabilitet er når en får lik data dersom en bruker det samme undersøkelsesopplegget ved ulike innsamlinger av data om de samme fenomenene. Reliabiliteten er derimot lav dersom en stor del av variasjonene i materialet er knyttet opp mot utformingen av undersøkelsen eller gjennomføringen av datainnsamlingen. Det er derimot viktig å bemerke seg at det ikke alltid er muligheter for å gjennomføre slike gjentatte innsamlinger av data av de samme fenomenene (Grønmo, 2016, ss. 240-241).

Dette kan forårsakes at mange samfunnsmessige fenomener er i en stadig endring. Også kan det oppstå at deler av undersøkelsesopplegget er for komplekse eller for fleksible til at datainnsamlingen kan gjøres på en identisk måte igjen. Reliabiliteten er derimot et godt utgangspunkt for drøfting og vurdering av reliabiliteten for alle typer undersøkelser. Den viser også en hvilken grad variasjoner i data materialet skyldes spesielle kjennetegn ved undersøkelsen eller data innsamlingen. Reliabiliteten vil utforme seg av hvordan undersøkelsesopplegget er utformet, og hvordan data innsamlingen blir gjennomført (Grønmo, 2016, ss. 240-241).

4.0 Analyse av data

I del fire av oppgaven presenteres resultatene fra spørreundersøkelsen og resultatene av dataene som kom frem i dybdeintervjuet. Alle deltagerne som deltok i gjennomført undersøkelse, arbeider innenfor container segmentet og er ansatt enten hos logistikk selskap eller hos container rederier. I denne spørreundersøkelsen ble det innhentet ti svar, og tre personer ble dybdeintervjuet. Først presenteres resultat og analyse av spørreundersøkelse og intervju som inngår både pandemi og politisk uro. Deretter presenteres resultat og analyse av spørsmålene som omhandler Covid-19. Til slutt presenteres resultat og analyse av spørsmålene som omhandler politisk uro, altså om den pågående krigen mellom Russland og Ukraina.

4.1 Resultat og analyse av spørreundersøkelse og intervju



Figur 5: Utfordringer med nok tilgang på containere

Som en kan se i figur 5, ble deltagerne i spørreundersøkelsen spurt om de mener at det er utfordringer med nok tilgang på containere. Svaralternativene de fikk var følgende:

1=usikker

2=nei, mener det er aldri utfordringer med tilgjengelighet

3=ja, men mener det ikke er utfordringer grunnet pandemien/politisk uro

4= ja, mener det er noen ganger utfordringer med tilgjengelighet

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

5= ja, mener det er ofte utfordringer med tilgjengelighet

I innledningen av oppgaven ble det presentert at det er mangel på containere på markedet som følge av flere årsaker. Resultatene viser at flertallet av deltagerne har en felles formening om at det noen ganger er utfordringer med tilgjengelighet, ettersom hele 60 prosent av deltagerne valgt svaralternativ 4. 20 prosent svarer at det er utfordringer, men av andre årsaker enn problemstillingen som presenteres. 20 prosent mener at det er ofte utfordringer med tilgjengelighet. Resultatet viser også at det er ingen av deltagerne som mener at det aldri er utfordringer med tilgjengelighet. Dette resultatet kan dermed tyde på at pandemien og politisk uro er en medvirkende årsak til dette, da en lav andel av deltagerne velger svar alternativ 3, samt at alle har en felles mening om at det er utfordringer med nok tilgang på containere.

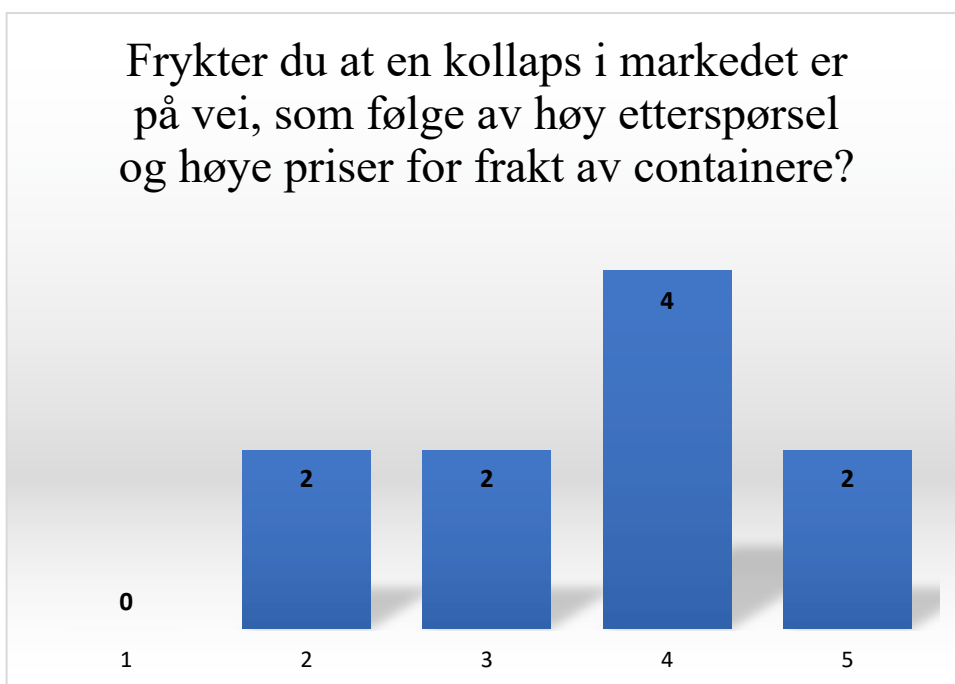
I det ene dybdeintervjuet som ble gjennomført kom det derimot frem at personen så synlige utfordringer med tilgang på containere rundt pandemien. Dette har derimot stabilisert seg nå slik at denne utfordringen har bedret seg, og forklarer at dette ikke er noe problem lenger og at i den perioden det var utfordringer så ordnet dette seg stort sett likevel. Det ble videre fortalt at det likevel kan oppstå mangel på ønsket tilgang på containere.

I det andre dybdeintervjuet som ble gjennomført kom det frem at organisasjonen opplevde utfordringer rundt dette, og så da behovet for å skaffe seg flere leverandører som et tiltak for å bedre situasjonen. Videre innenfor spørsmålet nevner respondenten at de merket dette særlig under starten av pandemien, og at det da var store utfordringer med å ha nok tilgang på containere. Dette har derimot bedret seg markant fra september måned i 2022. Siden september har de opplevd at det ikke har vært noe problem med nok tilgang på containere.

I det tredje dybdeintervjuet fortelles det at det ikke egentlig er utfordringer for de her i Norge, men går videre inn på at de må få tom posisjonert inn frysecontainere og sier videre at da er tilgangen begrenset til det som er tilgjengelig på kontinentet, så der har det vært bra fordi at det har vært endringer i lastesammensetningen fra Europa til Asia sann at da har tilgangen på utstyr vært bra. For vanlige tørrcontainere så har også

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

tilgangen vært bra fordi at de har opplevd en god import så de har hatt mye containere som har kommet inn med importvarer som de ikke har tatt tidligere, så for de har det vært generelt til og fra Norge veldig bra. Til slutt nevnes det at Norge har vært i en god posisjon. I den fjerne Østen så har de derimot slitt mer, og nevner videre et eksempel på at de sliter nå med nok tilgang på spesialutstyr og at de har mye tørrcontainere stående.



Figur 6: Kollaps i markedet

I figur 6 ble deltagerne i spørreundersøkelsen spurt om de frykter at en kollaps i markedet er på vei, som følge av høy etterspørsel og høye priser for frakt av containere. Svaralternativene de fikk var følgende:

1= usikker

2= nei, frykter ikke en kollaps i markedet

3= ja, men ikke med det første

4= ja, mener det snart oppstår en kollaps i markedet

5= ja, mener kollapsen er her allerede

En kan se her at hele 40 prosent av respondentene frykter at det snart oppstår en kollaps i markedet. 20 prosent mener at kollapsen er her allerede. Videre svarer 20 prosent at

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

det vil nok oppstå en kollaps i markedet, derimot ikke med det første. Resterende 20 prosent mener at de ikke frykter en kollaps i markedet. Som vist i Shipping syklusen ovenfor i gitt teoridel, oppstår det en kollaps etter at markedet har vært på sitt beste fordi tilbudet har oversteget etterspørselen. Derimot for at det skal oppstå en kollaps, må selskapene først merket oppgangstider med bra omsetning, i takt med at både tilbud og etterspørsel har vært i sin beste balanse i følge gitt teori.

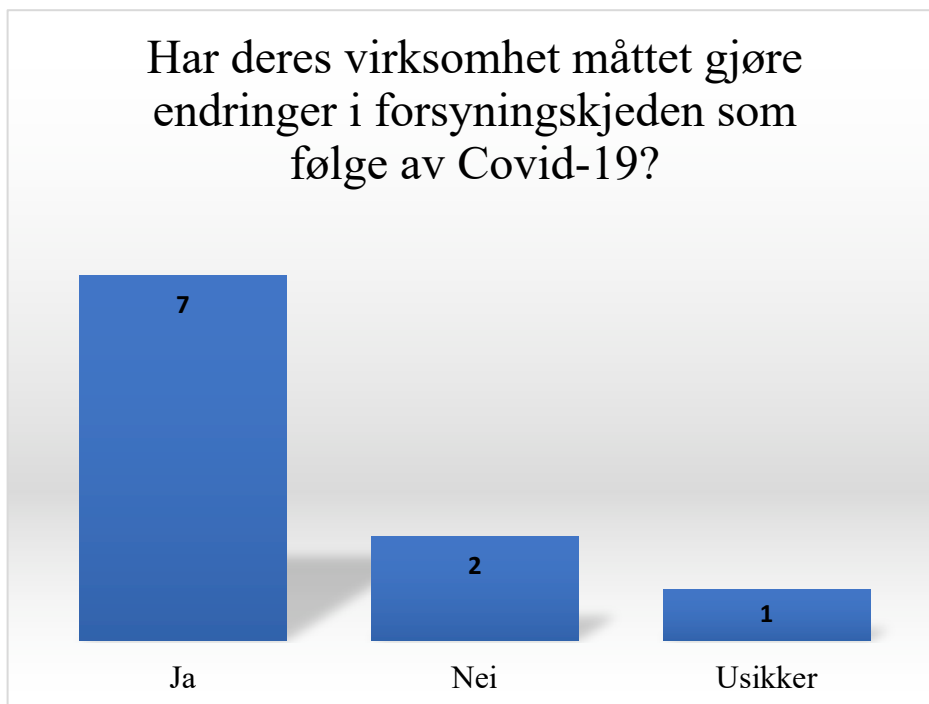
I gitt spørsmål ovenfor til respondentene kan en derimot se som nevnt at det noen ganger er utfordringer med å ha nok tilgang på containere. Dette resultatet kan vise til at det er bra etterspørsel etter containere på markedet siden flertallet mener at det kan noen ganger kan være utfordringer med nok tilgang. Det er sett at det ikke er en skrikende utfordring på tilgang etter containere for øyeblikket, noe som kan tyde til at markedet er allerede forbi både fase en og fase to i shipping syklusen. Som vist tidligere i oppgaven, har pandemien ført til at fraktratene er høye, noe som kjennetegner fase 3 i shipping syklusen. Om bransjen har derimot merket oppgangstider, kommer en nærmere tilbake til senere i oppgaven.

I ene dybde intervjuet nevnes det at respondenten ser en kommende en kollaps i markedet, men nevner videre at det har blitt sett en kollaps i prisene og tror ikke at det vil oppstå noen kollaps likevel av den grunn. I det andre dybde intervjuet som ble foretatt, blir det fortalt at respondenten mener at det vil trolig oppstå en kollaps i markedet. Dette forklares ved at respondenten tror dette ettersom at Kina skyldes i en del av grunnen til at det trolig vil forekomme en kollaps i markedet. Dette fordi at Kina lager mye utstyr og selger dette videre til særlig Europa og USA. Videre nevnes det at nedstengningene som har foregått i Kina, i takt med de andre utfordringene de har hatt kan føre til at andre i markedet begynner å se etter andre alternativer på hvem som kan lage varene utenom Kina.

I det siste intervjuet nevnes det at situasjonen er slik at deltageren ser at det nå ser en kollaps i markedet rundt særlig den fjerne Østen og i Europa-regionen. I USA er det derimot gode rater enda, men de ser at når det kommer til både import og eksport at

dette er nå på et bunnivå, slik at Europa og USA traden har kollapse allerede. Et tiltak de har gjort som følge av denne påvirkningen er å rette opp i dette ved å ta ut kapasiteten av markedet og ha void-seilinger. Ved void-seilinger menes dette at de står over ukentlige avganger. Valget for å ha void-seilinger ble iverksatt for å se om de kan prøve å løfte ratene litt og unngå denne overkapasiteten i markedet. Dette har ikke hatt noen umiddelbar positiv effekt enda.

4.2 Resultat og analyse rundt Covid-19



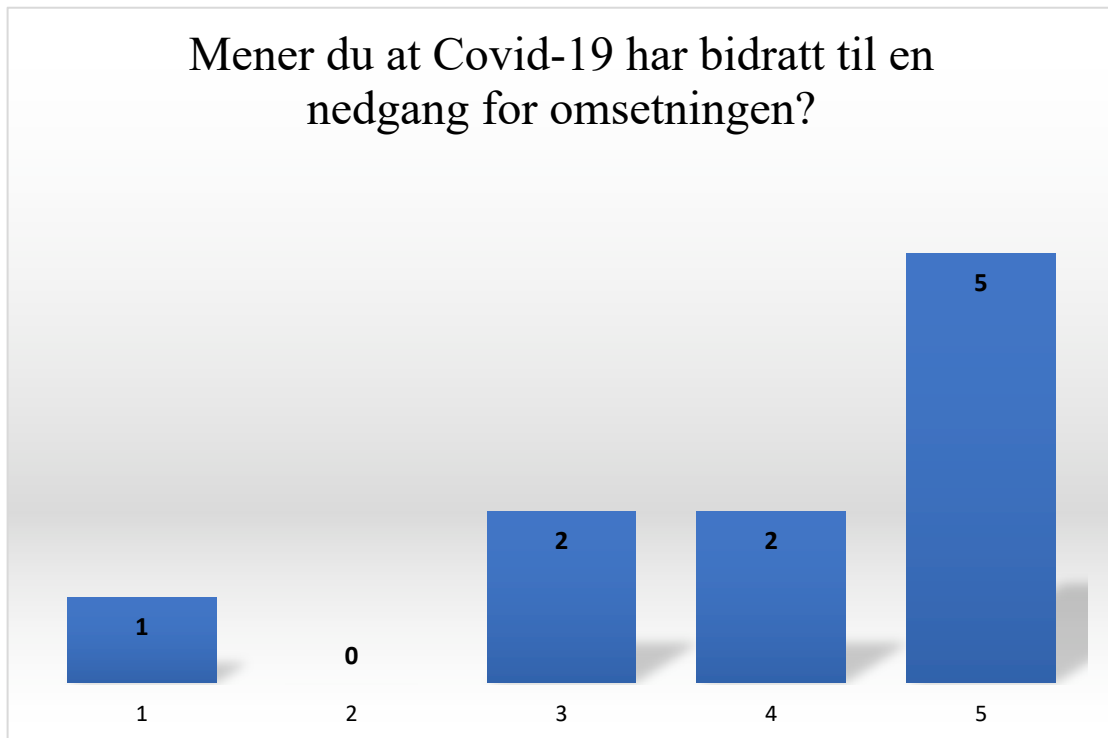
Figur 7: Endringer i forsyningskjeden som følge av Covid-19

Som en kan se i figur 7, ble deltagerne i spørreundersøkelsen spurt om virksomheten de arbeider hos har måttet gjøre endringer i forsyningskjeden som følge av Covid-19. 70 prosent svarte ja, 20 prosent svarte nei og 10 prosent mener de er usikre. Endringer i forsyningskjeden kan skyldes blant annet som følge av nedstengte havner som presentert tidligere. I ene dybdeintervjuet som ble utført, kommer det her frem at rutevalg for endelig destinasjon har blitt justert fremfor foretrukket rute som følge av pandemien. Etersom ingen i dybdeintervjuene har svart at de er usikre på om deres organisasjon har endret forsyningskjeden som følge av Covid-19, er det derimot ikke sikkert hvorfor 10 prosent har valgt svaralternativet «usikker» på dette spørsmålet i spørreundersøkelsen.

Resultatet som presenteres viser tydelig at pandemien har gitt påkjenninger som at forsyningskjeden måtte endres i virksomheten deltagerne er ansatt hos for de fleste. Dette kan gi igjen påvirkninger for omsetningen, ettersom god Supply Chain Management kan bidra til å blant annet nå flere forretningsmål som vist i gitt teori ovenfor. Slike hurtige endringer av forsyningskjeden kan påvirke både positivt og negativt.

Som nevnt omhandler forsyningskjeden prosessen av å kunne koordinere og planlegge de ulike oppgavene som skal gjøres for å søke, skaffe og frakte forskjellige artikler med hensikt i å nå så mange forbrukere som mulig på markedet. Dersom den nåværende forsyningskjeden fungerer, kan dette som nevnt unngå dyre flaskehals. Ved slike plutselige endringer av forsyningskjeden som globale kriser, kan dette påvirke både effektiviteten på varelevering til kunden og dermed igjen omsetningen til organisasjonen. I dybdeintervjuet blir deltagerne spurt om de har måttet gjøre noen endringer i forsyningskjeden. Dersom de ikke nevnte endringer som følge av pandemien, hadde det blitt stilt oppfølgingsspørsmål for å fange opp dette. Dette oppfølgingsspørsmålet ble derimot ikke stilt til noen av kandidatene her ettersom de ga svar på dette.

I det ene dybdeintervjuet kom det frem at deres organisasjon at under pandemien måtte gjøre endringer i forsyningskjeden ved at de måtte komme i kontakt med flere leverandører som ledet til endringer i forsyningskjeden, i dette tilfellet da containerrederier ettersom de opplevde utfordringer med nok tilgang på nok tomme containere. I det andre dybdeintervjuet ble det fortalt at de ikke har måttet gjort noen særlige endringer i forsyningskjeden, men nevner at de har måttet sett på alternative ruter fremfor foretrukket fraktrute under pandemien. I det tredje dybdeintervjuet kom det frem at de har gjort få endringer ved at de har tatt ut noen båter, og forklarer at de har gjort få endringer ettersom at de er en liten del av deres kunders forsyningskjede.



Figur 8: Nedgang i omsetningen grunnet Covid-19

I figur 8 ble deltagerne spurt om å rangere om de mener at Covid-19 har bidratt til en nedgang for omsetningen på en skala fra 1-5. De får følgende svaralternativer:

1= usikker

2= ja, i stor grad

3= ja, i middels grad

4= ja, i liten grad

5= nei, mener at pandemien ikke bidrar til nedgang for omsetningen

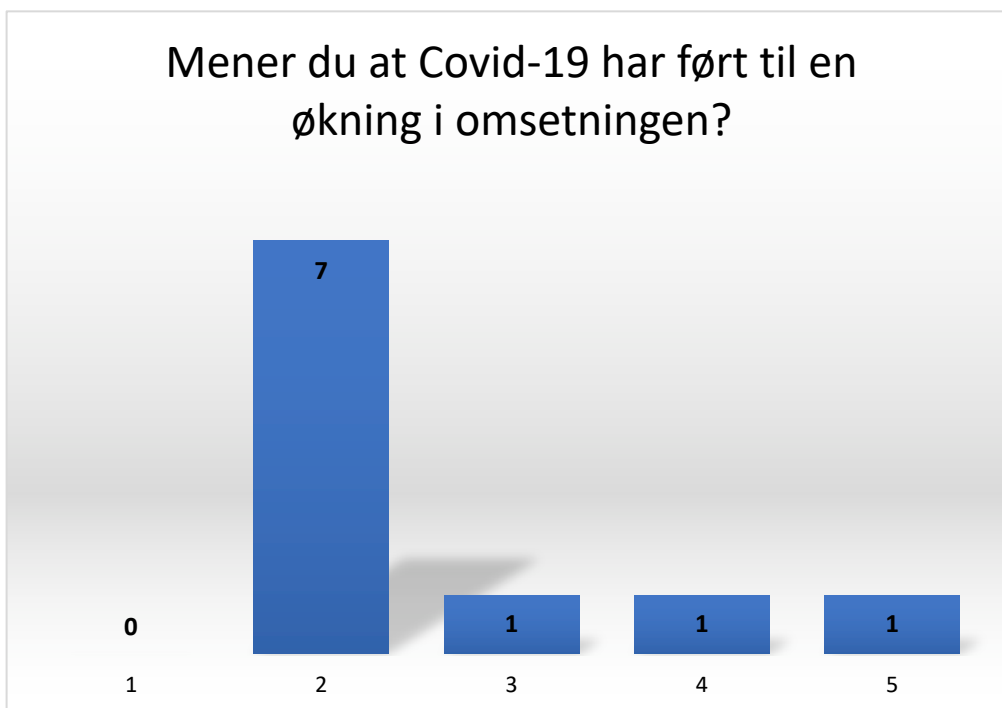
Resultatene viser at halvparten av respondentene mener at pandemien ikke har bidratt til nedgang for omsetningen. Dette kan skyldes at container rederiene opplever gode tider som følge av høy etterspørsel på markedet i takt med høye frakt priser. Likevel ser en at 40 prosent av respondentene opplevde at pandemien påvirket til en nedgang for omsetningen i enten middels eller av liten grad.

Dette spørsmålet spesifiseres ikke tydelig i dybdeintervjuene, men lignende spørsmål ble spurt som følgende: «Har pandemien Covid-19 blitt en påkjenning for

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

omsetningen?». Dette spørsmålet ble justert i intervjuet ettersom dette spørsmålet er mere ledende til å gi utdypninger og åpent svar fremfor hvordan det formuleres i spørreundersøkelsen.

I dybdeintervjuet kommer det frem at selskapet som personen arbeidet hos, opplevde sitt dårligste regnskapsår i 2020 når pandemien ga mest påkjenninger for samfunnet, og mente at dette skyldes som følge av pandemien som oppsto. I det andre dybdeintervjuet fremkommer det at de ikke har opplevd nedgang i omsetningen grunnet Covid-19. I det tredje dybdeintervjuet fremkommer det at de opplevde en markant økning, men nedgang nå inn mot slutten av 2022 som skyldes at pandemien har blitt ned-eskalert som leder igjen til at det er en nedgang i netthandelen.



Figur 9: Økning i omsetningen grunnet Covid-19

I figur 9 ble deltagerne om å rangere om de mener at Covid-19 har ført til en økning i omsetningen på en skala fra 1-5. De får følgende svaralternativer:

1= usikker

2= ja, i stor grad

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

3= ja, i middels grad

4= ja, i liten grad

5= nei, mener at pandemien ikke har ført til en økning for omsetningen

Her svarer 70 prosent av respondentene i undersøkelsen at Covid-19 har gitt selskapene en økning i stor grad, og 20 prosent i middels eller av liten grad. 10 prosent mener at pandemien ikke har ført til en økning for omsetningen. Resultatene av det gitte spørsmålet svarer delvis med spørsmålet stilt ovenfor. Der mener 50 prosent av deltagerne at pandemien ikke har ført til nedgang for omsetningen, noe som dermed at ført til et avvik her. Det kan derimot skyldes at de ikke føler på en nedgang, men heller ikke noe særlig økning heller for de som svarte økning i liten grad som følge av pandemien.

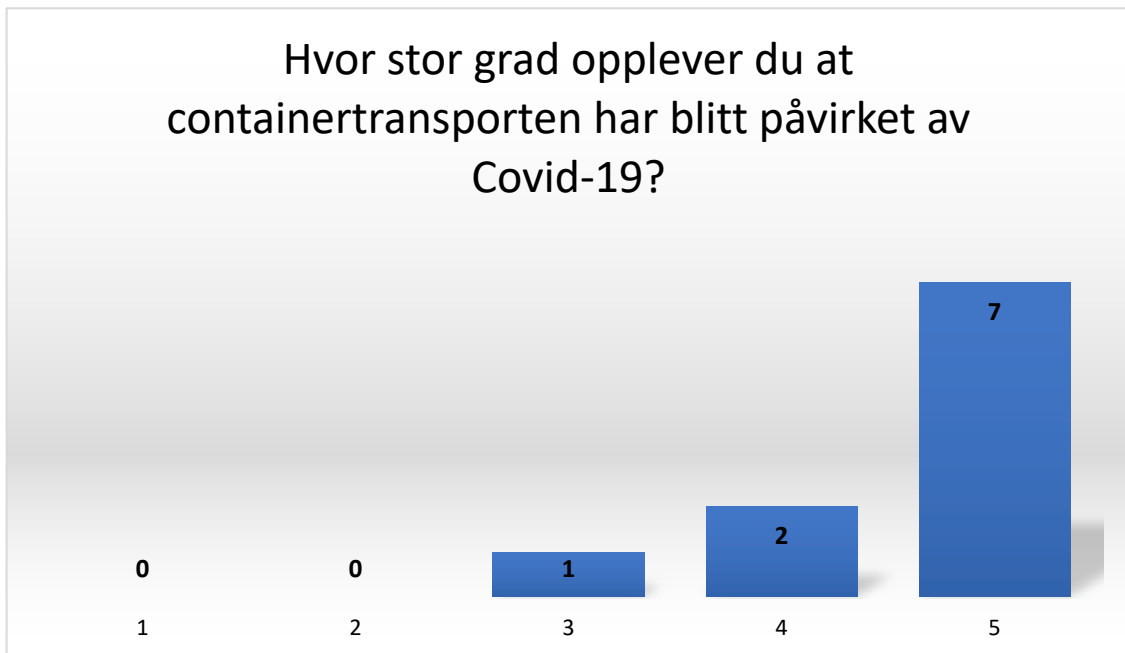
Dette spørsmålet i figur 9 spesifiseres ikke tydelig i dybdeintervjuene, men lignende spørsmål ble spurt som følgende: «Har pandemien Covid-19 blitt en påkjenning for omsetningen?». Dette spørsmålet ble justert i intervjuet ettersom dette spørsmålet er mere ledende til å gi utdypninger og et åpent svar fremfor hvordan det formuleres i spørreundersøkelsen.

I det ene dybdeintervjuet fremkommer det at de ikke merket noen økninger i omsetningen som følge av pandemien, men opplevde motsatt effekt som nevnt ovenfor i form av nedgang i omsetningen i 2020. I det andre dybdeintervjuet kommer frem at deres organisasjon har merket påvirkninger for omsetningen på det positive spekteret. Det forklares at ettersom at det har vært lite tilgang til materiell på markedet, noe som medfører at kundene blir desperate som igjen leder videre til at organisasjonen har hatt muligheter til å tjene ekstra penger. De opplevde videre at under pandemien oppnådde de sine beste omsetningsresultater noensinne.

I det tredje dybdeintervjuet nevnes det at de opplevde en positiv effekt i særlig 2021 hvor de så at blant annet hjemmekontor, at mye varer plutselig ble bestilt på nett fremfor i fysisk butikk ga en enorm press på importlast fra den fjerne Østen og inn til Europa. Dette ledet til en enorm positiv økning i omsetningen og volum ettersom tilbud og etterspørselen var høy og ratene gikk opp. Deltageren sier videre at dette har derimot

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

stabilisert seg nå mer mot slik situasjonen var før pandemien slik at deltageren nå ser en nedgang i ratene, og sier at de nå er i en helt motsatt ende sett opp mot fjoråret ved at folket nå ikke handler like mye på nett og heller prioriterer nå å betale andre ting som høye strømregninger og økte rentekostnader. Dette har ført til at de nå ser en negativ påvirkning for omsetningen i år nå mot slutten av 2022.



Figur 10: Påvirkninger for containertransporten som følge av Covid-19

I figur 10 blir deltagerne spurt om å rangere på en skala fra 1-5 ut ifra hvor stor grad de opplever at containertransporten har blitt påvirket av Covid-19. De får følgende svaralternativer:

- 1= usikker
- 2= ingen grad
- 3= liten grad
- 4= i noen grad
- 5= i stor grad

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

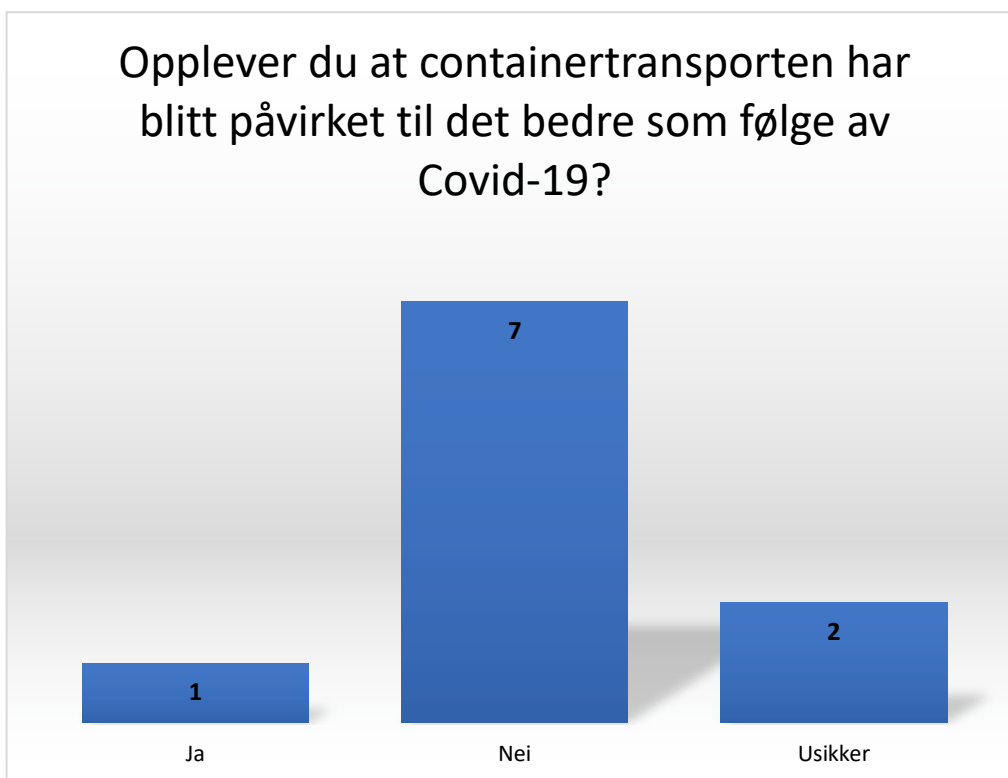
Resultatene som kommer frem i spørreundersøkelsen viser til at det er en klar enighet om at pandemien har påvirket container transporten i stor grad. Dette kan gjenspeiles i spørsmålene som har blitt stilt tidligere rundt Covid-19, ettersom at hele 70 prosent av deltagerne ovenfor viser til at de har opplevd en økning av omsetningen i stor grad. Også mener 70 prosent av deltagerne at virksomheten de arbeider hos, har måttet gjort endringer i sin forsyningskjede. Som vist kan forsyningskjeden i gitt teori gi både endringer på det positive og negative spekteret, dette kan ha en sammenheng med gitt resultat til dette spørsmålet som blir stilt.

I foretatt intervju blir spørsmålet formulert på en litt annen måte, ettersom ønsket her var å motta litt historie på hvordan organisasjonen selv merket påvirkningene av pandemien, samt at det var noe mer dagsaktuelt for å kartlegge foreløpig situasjon. Derfor har lignende spørsmål rundt temaet blitt formulert til følgende: «Hvilke utfordringer opplever dere i dag i forhold til pandemien?» Dette ble formulert slik i intervjuet slik at respondentene her har mulighet til å kunne på dypere inn og gi eksempler på utfordringer fremfor en generell skala som gir lite forklaring på hvorfor fremfor kun en bekreftelse på at det har blitt gitt påvirkninger.

I ene dybdeintervjuet fremkom det at de har sett endringer, ettersom det kreves mer oppfølging i sjømarkedet sammenlignet med tiden før pandemien, og nevner videre at det er litt utfordringer for øyeblikket, men at disse er på et håndterlig nivå.

I det andre dybdeintervjuet påpekes det at de har merket at særlig Kina har blitt påvirket av pandemien, ettersom at Kina plutselig fortsatt kan bestemme seg for å stenge ned havnene. Videre kommer det frem at dette kan være problematisk for de når dette plutselig skjer ettersom at det skjer uten noe forvarsel, og at de ikke heller får noe varsel når dette skjer. Det kommer videre frem at når Kina gjør dette, opplever deltageren at dette medfører ekstra kostnader for da deres kunder. Videre kommer det frem at under starten av pandemien oppsto det utfordringer med å booke inn med en rekke container linjer samtidig før en fikk tak i tomme containere og feeder-kapasitet. Det nevnes at før pandemien var dette ikke noe problem.

I det tredje dybdeintervjuet som ble gjennomført fremkom det at de jobber mye mot Kina og hevder at det fortsatt er urolig der og kommer med eksempler som at fabrikker plutselig stenger ned i områder der de har mye eksportvarer ut ifra som da igjen påvirker deres import til Norge og nevner videre at slike påvirkninger skjer raskt når de stenger ned helt plutselig noe som gjør at situasjonen rundt dette er uoverstigelig. Det nevnes videre at ellers i den fjerne Østen utenom Kina har dette derimot stabilisert seg godt nå, og det gjør at deltageren føler at pandemien ikke nå lenger påvirker de noe særlig utenom Kina.



Figur 11: Positive påvirkninger for containertransporten som følge av Covid-19

Figur 11 er siste spørsmål som blir stilt rundt pandemien, her blir det spurt om de mener at containertransporten har blitt påvirket til det bedre som følge av Covid-19. En kan her se at det er en tydelig felles formening om at containertransporten ikke har blitt påvirket til det bedre som følge av Covid-19 ettersom 70 prosent svarer nei til følgende

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

spørsmål. Dette kan ha en sammenheng med at mange av respondentene frykter en kollaps i markedet, samt at en rekke deltagere mener at virksomheten de arbeider hos har måttet gjort endringer i deres forsyningskjede som også kan føre til ulemper, samt andre påvirkninger.

I dybdeintervjuene blir ikke dette spørsmålet stilt. Men det fremkommer det fra alle respondentene i intervjuet at de har erfart negative påvirkninger gjennom pandemien og en positiv påvirkning som nevnes er økt omsetning, men en kan se i helhet at det har påført mer ulemper enn fordeler for containertransporten som helhet ettersom en kan se at Kina har blitt kraftig rammet, som har de største havnene i verden og påvirker verdenshandelen mye som en kan se i gitt teori del ovenfor.

4.3 Resultat og analyse rundt politisk uro



Figur 12: Endringer i forsyningskjeden som følge av politisk uro

Som en kan se i figur 12 ble deltagerne i spørreundersøkelsen spurt om deres virksomhet har måttet gjøre endringer i forsyningskjeden som følge av den pågående

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

krigen mellom Russland og Ukraina. Her kommer det frem at hele 90 prosent av deltagerne har måttet gjøre endringer i forsyningskjeden som følge av krigen, og resterende prosentandel har svart nei. Dersom en sammenligner resultatene med figur 7, kan en se at krigen gir en større påvirkning på forsyningskjeden enn det pandemien har gitt.

Deltagerne i dybdeintervjuet blir ikke spurt om dette direkte, men blir spurt om de har måttet gjøre endringer i forsyningskjeden. Dersom de ikke nevner om de har gjort endringer i forsyningskjeden grunnet den pågående krigen blir derimot oppfølgingsspørsmål stilt, dette ble ikke nødvendig i noen av intervjuene som ble foretatt. Her kommer det frem fra første deltageren at rutevalg for endelig destinasjon har blitt justert fremfor foretrukket rute også av. I det andre dybdeintervjuet fremkommer det at de har måttet stanse skipinger til Russland noe som påvirker forsyningskjeden. I tredje dybdeintervju fremkommer det at de har gjort småjusteringer i forsyningskjeden, som å stanse skipinger til Russland.



Figur 13: Nedgang for omsetningen som følge av politisk uro

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Under figur 13 ble deltagerne i spørreundersøkelsen spurt om å rangere på en skala fra 1-5 på om de mener at den pågående krigen mellom Russland og Ukraina er med på å bidra til en nedgang for omsetningen. De får følgende svaralternativer:

1= usikker

2= ja, i stor grad

3= ja, i middels grad

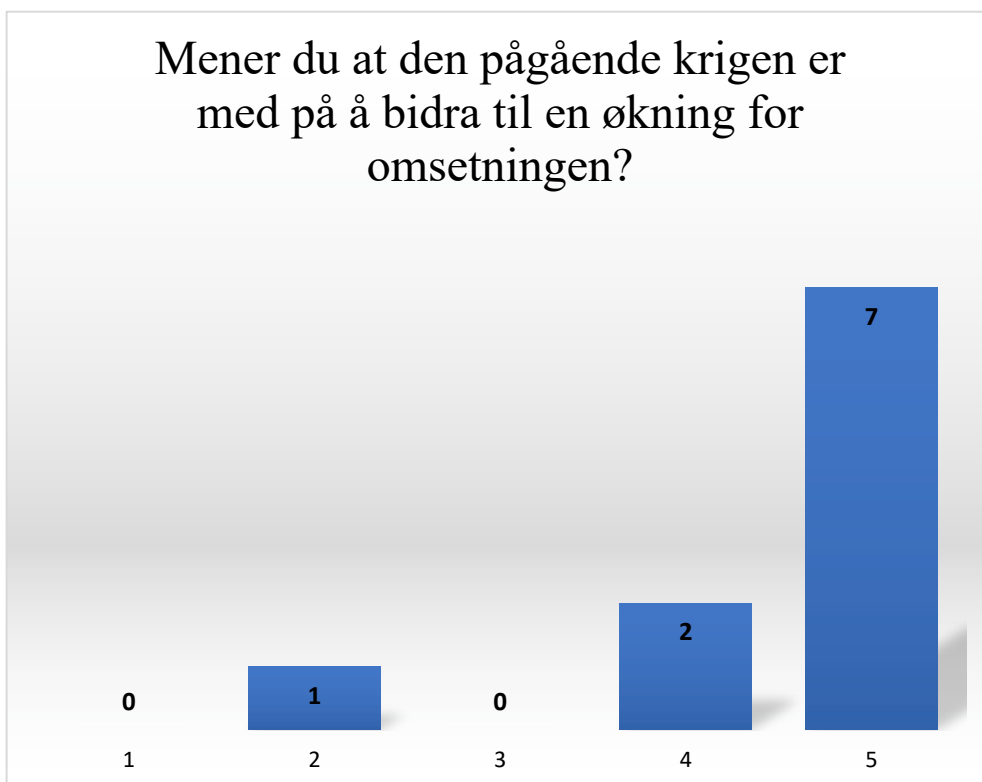
4= ja, i liten grad

5= nei, mener den pågående krigen ikke bidrar til nedgang for omsetningen

En kan her se at deltagerne har stor variasjon i hva de velger å svare. 10 prosent er usikker, mens 20 prosent mener at den pågående krigen ikke bidrar til nedgang for omsetningen. Resterende 70 prosent viser til at krigen bidrar til en nedgang for omsetningen, men i varierende grad.

Dette spørsmålet spesifiseres ikke tydelig i dybdeintervjuene, men lignende spørsmål ble spurt som følgende: «Har krigen mellom Russland og Ukraina blitt en påkjenning for omsetningen?». Dersom en eventuell nedgang ikke blir nevnt, stilles dette som et oppfølgingsspørsmål. Dette oppfølgingsspørsmålet ble derimot ikke stilt til noen av kandidatene her.

Ene deltageren i foretatt intervju kunne fortelle at bedriften ikke merket til noen nedgang for omsetningen som følge av krigen, og forteller videre at selskapet har allerede oppnådd sin beste omsetning nå i 2022 siden selskapets oppstart. Andre respondenten i foretatt intervju har merket gode omsetningsresultat generelt og deres avdeling har ikke sett særlig til noen påvirkninger på omsetningene rundt politisk uro, men nevner at de har måttet stanset skipninger til Russland. Det nevnes videre at deltageren tror nok at andre avdelinger i selskapet har nok merket en nedgang på omsetningen mer, ettersom de har arbeidsoppgaver som er tilknyttet mer mot området der. Siste respondenten nevner at de ser en nedgang i omsetningen nå mot slutten av 2022, og hevder at både den pågående krigen og at pandemien har stabilisert seg er årsaken til en nedgang.



Figur 14: Økning for omsetningen som følge av politisk uro

I figur 14 blir deltagerne spurt om de mener at den pågående krigen er med på å bidra til en økning i omsetningen, og vurdere påvirkningen i en skala fra 1-5. De får følgende svaralternativer:

1= usikker

2= ja, i stor grad

3= ja, i middels grad

4= ja, i liten grad

5= nei, mener den pågående krigen ikke bidrar til en økning for omsetningen

Ovenfor blir deltagerne som vist nevnt om den pågående krigen fører til en nedgang for omsetningen. Resultatet ovenfor viste til at 20 prosent av respondentene mener at krigen ikke gir en nedgang for omsetningen, og 10 prosent er usikker. Det er dermed et interessant funn her, da hele 70 prosent av deltagerne mener her at den pågående krigen ikke bidrar til en økning for omsetningen ettersom at formeningene henger sammen.

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Dette kan tyde på at selskapene ikke opplever særlig nedgang i omsetningen som retter seg som følge av krigen mellom Russland og Ukraina, men at de heller ikke ser en økning som følge av krigen mellom Russland og Ukraina.

Dette spørsmålet spesifiseres ikke tydelig i dybdeintervjuene, men lignende spørsmål ble spurt som følgende: «Har krigen mellom Russland og Ukraina blitt en påkjenning for omsetningen?». I det ene dybdeintervjuet nevnes det at de ikke har merket noe nedgang i omsetningen som følge av krigen. I andre dybdeintervjuet fremkommer det at de ikke har merket noen påvirkninger i omsetningen i sin avdeling grunnet dette, men at andre avdelinger i selskapet har nok trolig merket det ettersom de har opplevd større påvirkninger grunnet krigen mellom Russland og Ukraina.

I det tredje dybdeintervjuet fremkommer det at deres avdeling i Norge så har de ikke merket noe positiv effekt på omsetningen, og for deres avdeling sentralt har de merket en tydelig nedgang grunnet politisk uro ettersom at de har måttet stoppet varestrømninger som tidligere var på plass grunnet sanksjoner noe som igjen påvirker omsetningen ved at omsetningen går ned.



Figur 15: Påvirkninger for containertransporten som følge av politisk uro

I figur 15 ble deltagerne spurt om å rangere på en skala fra 1-5 over hvor stor grad de opplever at containertransporten har blitt påvirket av den pågående krigen mellom Russland og Ukraina. De får følgende svaralternativer:

- 1= usikker
- 2= ingen grad
- 3= liten grad
- 4= i noen grad
- 5= i stor grad

I denne figuren kan en se at det er en tydelig felles formening om at containertransporten har blitt påvirket av den pågående krigen mellom Russland og Ukraina ettersom 90 prosent av deltagerne ser en påvirkning. Dette kan samsvare med tidligere resultater, som at 90 prosent av respondentene så at det måtte bli gjort endringer i forsyningskjeden som følge av krigen. Flertallet er derimot samstemt med at påvirkningene ikke er store ettersom 80 prosent av deltagerne merker dette i liten eller noen grad.

I foretatt intervju blir spørsmålet formulert på en litt annen måte, ettersom ønsket her var litt historie på hvordan organisasjonen selv merket påvirkningene av krigen i likhet med samme spørsmål som ble stilt som omhandlet pandemien. Derfor har lignende spørsmål rundt temaet blitt formulert til følgende: «Hvilke utfordringer opplever dere i dag i forhold til krigen mellom Russland og Ukraina?». Dette ble formulert slik at respondentene her har mulighet til å kunne på dypere inn og gi eksempler på utfordringer fremfor en generell skala som gir kun en bekreftelse på at containertransporten har blitt påvirket som følge av politisk uro.

I det ene dybdeintervjuet fremkom det at de har sett endringer som at de har måttet gjøre ruteendringer som følge av krigen, men at selskapet selv har knapt blitt påvirket av krigen. I det andre dybdeintervjuet ble det fortalt at de selv ikke merker noe særlig til påvirkningene selv ettersom de ikke tar seg av skipninger i området, men nevner at

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

de tidligere hadde faste skipninger til Russland som har blitt stoppet etter at krigen brøt ut mellom Russland og Ukraina. Videre blir det fortalt at andre avdelinger i organisasjonen kjenner trolig på påvirkningene da med tanke på innstilte båtrute fra Rotterdam.

I det tredje dybdeintervjuet fortelles det at deres avdeling sentralt merket påvirkningene av den pågående krigen ettersom de har måttet stoppet import til Russland, noe som de hadde mye av før krigen brøt ut. De stoppet importen dit for å være med på sanksjonene mot Russland. Dette har videre ført til at de opplevde opphopning av last som i utgangspunktet skulle til Russland som har stoppet i Europa og har blitt stående sann at lasten ikke blir levert dit det skal fordi at det ikke blir levert. Videre nevnes det at de også stopper utskipninger av Russisk last fra den fjerne Østen og inn til Europa. Dette har derimot avtatt noe, så dagens situasjon er at det er mindre utfordringer nå enn det var for eksempel 6 måneder siden. De merker påvirkningene ved at også prisene på rater og bunker faller, men hevder videre at her at andre faktorer spiller også inn som verdenssituasjonen, og sier videre at påvirkningene har med at krigen påvirker alle og ikke bare dem.



Figur 16: Positive påvirkninger for containertransporten grunnet politisk uro

En kan her se at det er en tydelig felles formening om at containertransporten ikke har blitt påvirket til det bedre som følge av den pågående krigen mellom Russland og Ukraina. Dette kan ha en sammenheng med at mange av respondentene frykter en kollaps i markedet, samt at en rekke deltagere mener at virksomheten de arbeider hos har måttet gjort endringer i deres forsyningskjede som også kan føre til ulemper. Også har sanksjoner mot Russland gitt negative påvirkninger for omsetningen. Videre samsvarer dette med at 70 prosent mener at krigen ikke fører til noen økning for omsetningen, og 70 prosent merker en nedgang som følge av krigen i variabel grad. Dette spørsmålet blir derimot ikke presisert i foretatt dybdeintervju, men som vist i svarene ovenfor har respondentene i dybdeintervjuet nevnes ingen positive påvirkninger grunnet politisk uro.

5.0 Diskusjon

I denne delen av oppgaven blir diskusjon rundt oppgaven som helhet presentert, men med hovedfokus på resultatene som kom frem i analyse delen av oppgaven. Samsvarer teorien i praksis, og kan en se hvordan containertransporten har blitt påvirket av pandemi og politisk uro? Her vil det bli diskutert hvordan container transporten har blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro.

Det er også viktig å bemerke seg at resultatene er basert på bare ti synspunkt og tre dybdeintervju, noe som igjen presenterer en veldig liten andel av container transporten. Det hadde vært ideelt med flere deltagere til særlig dybdeintervjuet, men det har opplevs vanskelig å få inn nok deltagere da de fleste som har blitt kontaktet ikke ønsker å delta ettersom det innebærer innsamling av personopplysninger, noe som påvirker resultatet i den grad at resultatene for den kvalitative metoden blir snevert. En fordel for resultatene var at de tre mest aktuelle kandidatene stilte opp til intervju. En kan se likevel i resultatene at det fremkommer mye felles formeninger som videre gir et tydelig bilde av påvirkningene container transporten har fått som følge av pandemi og politisk uro. Resultatene i dybdeintervjuene gir også en tydelig forklaring og årsaker på påvirkningene, samt at svarene gjenspeiler det som kommer frem i spørreundersøkelsen.

Som fortalt i del tre av oppgaven er validitet gyldighet eller troverdighet, og handler først og fremst om relevansen av data og analyse i forhold til problemstillingen. Ut ifra gitt teori som presenteres, og bakgrunnen for forskningen kan en se at resultatene samsvarer godt med intensjonene. Validiteten kunne derimot vært høyere dersom flere intervjudeltagere stilte til intervju, ettersom dette er med på å øke validiteten for forskningen. En kan som nevnt se en klar sammenheng og enighet i resultatene som kommer frem både i spørreundersøkelsen og i foretatt dybdeintervju, noe som gjør det troverdig at deltagerne har svart ærlig her.

I del tre av oppgaven ble forklaringen av reliabilitet presentert, som er datamaterialets pålitelighet. Dette vil si at reliabiliteten er høy dersom undersøkelsen og datainnsamlingen gir pålitelige data. For å påvise en høy reliabilitet er når en får lik data dersom en bruker det samme undersøkelsesopplegget ved ulike innsamlinger av data om

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

de samme fenomenene. Ettersom det bare har blitt gjennomført tre dybdeintervju, er tanken her at reliabiliteten i dette forskningsprosjektet noe lavt til tross for at påliteligheten er til stede.

5.1 Har containertransporten blitt påvirket av pandemi og politisk uro?

For å besvare problemstillingen «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?» må en først finne ut om det stemmer at containertransporten har blitt påvirket eller ikke. Nedenfor blir det presentert en mer generell oppsummering og diskusjon av hva en kan se i resultatene gjeldende både pandemi og politisk uro, før en går videre inn i dybden på de ulike hendelsene.

Ut fra svarene fra både spørreundersøkelsen og dybdeintervjuet, kan en se en relativt stor enighet om at container transporten har blitt påvirket. Dette ser vi særlig i figur 7,9,10,12 og 15 ovenfor. For å nevne noen eksempler der en ser mest tydelige påvirkninger er at så mange som 90 prosent av respondentene i spørreundersøkelsen svarer at de har måttet gjøre endringer i forsyningskjeden som følge av den pågående krigen mellom Russland og Ukraina. Når samme spørsmål blir nevnt rundt Covid-19, svarer hele 70 prosent av respondentene at de har måttet foretatt endringer i forsyningskjeden som følge av pandemien. I dybdeintervjuene som ble foretatt blir det nevnt at også i deres organisasjoner har måttet foretatt endringer i forsyningskjeden som følge av både pandemien og politisk uro.

Videre kan en også se at hele 80 prosent frykter en kollaps i markedet, men i varierende grad. Som tidligere nevnt svarer 20 prosent mener at kollapsen kommer, men ikke med det første. 40 prosent mener at kollapsen vil komme snart, og 20 prosent mener at kollapsen er her allerede. 20 prosent mener at de ikke frykter noen kollaps i markedet. Ene personen som ble dybdeintervjuet fryktet ikke en kollaps i markedet, men har derimot svart at det har blitt observert kollaps i prisene. Andre respondenten hevdet at pandemien har påvirket en stor handels-nasjon som Kina som gjør at respondenten fryktet at det snart ville oppstå en kollaps. Tredje respondenten så en kollaps i enkelte områder allerede.

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Det kommer frem i gitt resultat at det er en tydelig konsensus om at flertallet i container virksomheten har opplevd påvirkninger som følge av pandemi og politisk uro. Det tyder også at det har oppstått flere store påvirkninger som kan føre til en kollaps i markedet som følge av et dropp i fraktprisene og at etterspørselen er synkende sammenlignet mot starten av pandemien.

5.2 Hvordan har containertransporten blitt påvirket av pandemien Covid-19?

Det fremkommer tydelig at flertallet av virksomhetene erfarer at de opplevde oppgangstider som følge av høye frakt priser og høy etterspørsel, som igjen kan derimot være igjen et signal mot kollaps i markedet. Dette kan igjen derimot være igjen et faresignal mot kollaps i markedet ettersom i gitt teori om shipping syklusen viser at det oppstår en kollaps i markedet etter at markedet har vært på sitt beste fordi da starter tilbudet å overstige etterspørselen. Hele 90 prosent av respondentene i foretatt spørreundersøkelse viser til de mener at Covid-19 har ført til en økning i omsetningen, der 70 prosent hevder at pandemien har gitt en økt omsetning i stor grad. I gitt bakgrunn rundt pandemien i del 1 av oppgaven ser en at fraktprisene har veldig høye rundt pandemien.

Videre kan en se i figur 10 at 70 prosent av respondentene opplever at containertransporten har blitt påvirket av pandemien av stor grad, og ingen av respondentene hevder at det ikke har vært noen påvirkninger for containertransporten som følge av pandemien. Dette kommer også godt frem i gitt bakgrunn rundt pandemien i del 1 av oppgaven der en ser at fraktprisene har øktet betydelig mye sammenlignet med 2018. 18.Oktober 2018 kostet det litt under 1700 dollar for å frakte en 40'fots tørrcontainer. 4.November 2021 kostet dette rett under 10 000 dollar for frakten i følge Dewry World Container Index.

Videre ser en i figur 9, når deltagerne blir spurt om de mener at Covid-19 har ført til en økning i omsetningen, så svarer at 90 prosent av deltagerne at Covid-19 har ført til en økning i omsetning i varierende grad. 70 prosent opplever økningen i stor grad, 10 prosent i middels grad og 10 prosent i liten grad. Resterende 10 prosent har ikke merket økning, og denne prosentandelen ble fanget opp på dybdeintervjuet ettersom ene respondenten

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

svarte at de opplevde nedgang i omsetningen under pandemien. Videre oppdages et interessant funn når en sammenligner figur 9 med figur 8. I figur 8 blir deltagerne spurt om de mener at Covid-19 har ført til en nedgang i omsetningen, da blir responsen annerledes. Der svarer 50 prosent at de mener at pandemien ikke har ført til nedgang i omsetningen, 20 prosent svarer i liten grad, 20 prosent i middels grad og 10 prosent svarer usikker.

Dette kan skyldes ved at blant annet i figur 8 og 9 så har skalaen blitt litt stokket om slik at stor grad står som svaralternativ nummer 2 og ikke svaralternativ nummer 5 slik skalaen er på de fleste spørsmålene. Dette kan dermed igjen påvirke svarene en får fra deltagerne ettersom det kan ha skapt forvirring. Et argument for at det kanskje ikke har skjedd en forvirring likevel, er at de spørsmålene når det gjelder nedgang og økning i omsetning har lik skala alternativ samt at enkelte kan muligens ha opplevd at pandemien ikke har ledet til en nedgang, men heller ikke en særlig oppgang i omsetningen.

5.3 Hvordan har containertransporten blitt påvirket av krigen i Ukraina?

I helhet sett ut ifra hva som kommer frem i gjennomført dybdeintervju og spørreskjema, kan en se at containertransporten uten tvil har blitt påvirket av den pågående krigen i Ukraina, men i mindre grad enn containertransporten. Dette kan ha noe med at dette blant annet dekker en liten del av verden, sammenlignet med pandemien som var noe som påvirket hele verden globalt.

Oppsummert ser en blant annet at forsyningskjeden for organisasjonene har blitt påvirket, ettersom 90 prosent av respondentene svarer ja til dette. 90 prosent merker at container transporten har blitt påvirket som følge av krigen, og 60 prosent svarer at de merker dette i noen grad. 20 prosent svarer i liten grad og bare 10 prosent mener at containertransporten har blitt påvirket i stor grad. Sammenlignet med figur 10, der deltagerne blir spurt om det samme bare at det gjelder pandemien ser en at hele 70 prosent mener at container transporten har blitt påvirket i stor grad og bare 20 prosent i noen grad, og 10 prosent i ingen grad. Ingen hevder at containertransporten ikke har blitt påvirket som følge av pandemi, men 10 prosent mener at krigen ikke har påvirket containertransporten.

Videre ser en i figur 13 at påvirkningen for omsetningen påvirker deltagerne veldig variabelt. En kan likevel se tydelige påvirkninger her ettersom 70 prosent svarer at de har merket nedgang i omsetningen som følge av dette i varierende grad, bare 20 prosent merker ikke nedgang for omsetningen. Det som er et spesielt funn her, er at når deltagerne blir spurt om de har opplevd økning i omsetningen som følge av krigen, svarer derimot 30 prosent at de har opplevd dette. 10 prosent svarer i stor grad, og 20 prosent svarer i liten grad. Dette kan skyldes ved at i figur 14, har skalaen blitt litt stokket om slik at stor grad står som svaralternativ nummer 2 og ikke svaralternativ nummer 5 slik skalaen er på de fleste spørsmålene. Dette kan dermed igjen påvirke deltagerne. Et argument for at dette likevel ikke har påvirket svarene likevel, er at svaralternativene på figur 13 og 14 er lik når samme spørsmål blir stilt når det gjelder både økning i omsetningen og nedgang i omsetningen som følge av krigen mellom Ukraina og Russland som kanskje kan ha bidratt til at forvirringen ikke har oppstått, men det er likevel usikkert hvorfor dette resultatet har oppstått ved at det er forskjeller her.

5.4 Hvordan måler svarene fra respondentene sammenlignet med gitt teori?

For å oppsummere diskusjon om respondentene måler svarene sine sammenlignet opp imot gitt teori, viser resultatene særlig gjennom dybdeintervjuet at teorien her samsvarer godt med gitt praksis. Som forklart i bakgrunnen av pandemi og politisk uro i del 1 av oppgaven forklares det der at bransjen har opplevd en kraftig prisøkning i gitt artikler om containertransporten. I både spørreundersøkelsen og dybdeintervjuet kommer dette godt frem ved at de har erfart en økning i omsetningen grunnet økte rater, og det nevnes i ene dybdeintervjuet at sanksjoner mot Russland har gitt negative påvirkninger som også nevnes i gitt bakgrunns teori om containertransporten. Det nevnes også at markedet har vært presset som følge av høy etterspørsel og høye priser i dybdeintervju noe som samsvarer godt med det som står i del 1 av oppgaven. utfordringer med tilgang på containere nevnes i del 1, og det kommer tydelig frem at det har vært betydelige utfordringer med tilgang, men dette har derimot bedret seg betraktelig ettersom pandemien har de-eskalert.

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Videre ser en i del to av oppgaven at særlig teorien om shipping syklusen samsvarer godt mot det som kommer frem i spørreundersøkelsen når det gjelder om faren for kollaps er til stede som følge av høye priser og høy etterspørsel. Det fremkommer tydelig at flertallet av virksomhetene erfarer at de opplever oppgangstider som følge av høye frakt priser og høy etterspørsel, som igjen kan derimot være igjen et faresignal mot kollaps i markedet ettersom neste fasen i shipping syklusen etter «peak» som en tydelig har sett at markedet har vært under pandemien, er «collapse». I ene dybdeintervjuet fremkommer det også at de ser en kollaps nærme seg, ettersom fraktprisene har dalt den siste tiden.

Det fremkommer også i dybdeintervjuene at Kina har blitt kraftig påvirket av pandemien, og at dette har videre for containertransporten gitt påkjenninger. Det samsvarer godt med at dette har gitt påkjenningen for resten av containertransporten ettersom i vist teoridel kommer det der frem av Kina har de største havnene i verden.

6.0 Konklusjon

Til slutt skal det i denne delen av oppgaven konkluderes med gitt problemstilling. Ut ifra det som kommer frem i denne forskningen, kan en se at containertransporten har tydelig blitt påvirket av pandemien ettersom at pandemien har gitt de største påvirkningene som endringer i forsyningskjeden og problemer i Kina som igjen påvirker transporten av containerne. Videre har pandemien ført til at fraktprisene ble skyhøye grunnet pandemien ettersom handelen økte noe som igjen ga et press på markedet. Dette førte til en enorm etterspørsel på containere sammenlignet med før pandemien, og nå som pandemien har stabilisert seg så ser en også at etterspørselen synker, og når etterspørselen synker faller også fraktprisene. Det kan konkluderes med at markedet er i ferd med å kollapse som følge av pandemien, og at pandemien har gitt containertransporten store påvirkninger.

For å gå inn på politisk uro, ser en derimot at containertransporten har blitt påvirket som følge av krigen mellom Russland og Ukraina, men i en mindre skala sammenlignet med pandemien. En ser i dybdeintervjuene at der er det en felles konsensus at ingen av de har merket noe særlig til påvirkningene av dette, og i spørreundersøkelsen er svarene variabel. Alt i alt ser en også i spørreundersøkelsen at flertallet ser ikke særlig til påvirkningene for containertransporten grunnet pandemi og politisk uro. Ut ifra hva en kan se i resultatet her, er det dermed en stor enighet om at forsyningskjeden har blitt påvirket som følge av politisk uro, men at det videre ikke påvirker containertransporten noe særlig i det store bildet. Det konkluderes her med at det har skjedd påvirkninger, men i en del mindre grad sammenlignet med pandemien.

Samlet sett rundt at som har komt frem, ser en at forskningsspørsmålene som var stilt på forhånd har fått svar og at problemstillingen har blitt svart. Konklusjonen til gitt problemstilling er at containertransporten har blitt påvirket ved at forsyningskjeden har tydelig blitt endret som følge av pandemi og politisk uro, at markedet er på vei inn mot en kollaps ettersom tilbudet og etterspørselen har sunket. Det konkluderes videre med at det har skjedd store påvirkninger for containertransporten som følge av pandemien, men at politisk uro har ikke ledet til særlige store påvirkninger.

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

7.0 Bibliografi

Bibliografi

- Arnesen, A. (2022, Desember 2). Samskip Logistics avd. Ålesund. (C. Lunheim, Intervjuer)
- Buch, T. (2018). *Akademisk skriving, 4.opplag*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Dewry. (2018, Oktober 18). *container-news.com*. Hentet fra Dewry, World Container Index - 18 oct: <https://container-news.com/drewry-world-container-index-18-oct/>
(Hentet 27. Oktober 2022)
- Dewry. (2022, Oktober 27). *dewry.co.uk*. Hentet fra World Container Index-27 oct: <https://www.dewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>
(Hentet 27. Oktober 2022)
- Fernando, J. (2022, Juli 7). *investopedia.com*. Hentet fra Supply Chain Management (SCM): How it works and why it is important: <https://www.investopedia.com/terms/s/scm.asp>
(Hentet 20. Oktober 2022)
- Finanssenteret. (u.d.). *www.finanssenteret.as*. Hentet fra Hva er forsyningskjeden?: <https://www.finanssenteret.as/hva-er-forsyningskjeden-definisjon-av-forsyningskjeden/>
(Hentet 20. Oktober 2022)
- Grønmo, S. (2016). *Samfunnsvitenskapelige metoder*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Grønmo, S. (2020, November 3). *snl.no*. Hentet fra Kvalitativ metode: https://snl.no/kvalitativ_metode
(Hentet 1. November 2022)
- Grønmo, S. (2021, November 7). *snl.no*. Hentet fra Kvantitativ metode: https://snl.no/kvantitativ_metode
(Hentet 1. November 2022)
- Kalle, L.-C. (2022, Mars 14). *nettavisen.no*. Hentet fra Shipping problemer - varene har mugg på seg når de kommer til Norge: <https://www.nettavisen.no/okonomi/shipping-problemer-varene-har-mugg-pa-seg-nar-de-kommer-til-norge/s/12-95-3424255801>
(Hentet 13. September 2022)
- Kvale, A. N. (2022, August 12). *e24.no*. Hentet fra Containerboomen fortsetter: Bør forhindre kollaps: <https://e24.no/boers-og-finans/i/AL6jP3/containerboomen-fortsetter-boer-forhindre-kollaps>
(Hentet 10. September 2022)

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Larsen, A. K. (2017). *En enklere metode, 2.utgave*. Bergen: Fagbokforlaget.

Mosling, A. (u.d.). *bring.no*. Hentet fra Cargo, containere og covid - et hardt presset fraktmarked: <https://www.bring.no/magasinet/ehandel-og-logistikk/cargo-containere-og-covid>
(Hentet 13. September 2022)

NDLA. (u.d.). *ndla.no*. Hentet fra Kvantitative og kvalitative metoder: <https://ndla.no/subject:1:f18ad41e-d9c3-4428-8cb6-5eb852e45082/topic:1:7df2950d-3af9-462e-b27f-cf3df147eaa3/topic:1:f189e9b6-222c-4d31-adc4-d7bc74149e03/resource:f2a118d4-d382-4476-ac4a-8906bba2f736>
(Hentet 1. November 2022)

Persson, G., & Virum, H. (u.d.). *Logistikk og ledelse av forsyninger*. Oslo: Gyldendal Akademisk.

Samskip. (u.d.). *samskip.com*. Hentet fra Our Company: <https://www.samskip.com/about-us/company/a-global-logistics-company/get-to-know-our-company/>
(Hentet 17. November 2022)

Song, D.-W., & Panayides, P. M. (2015). *Maritime Logistics 2nd Edition*. London, Philadelphia, New Dehli: Kogan Page.

Sorgenfrei, J. (2018). *Port Business*. Boston/Berlin: De G Press.

Spurkeland, E. (2020, Oktober 2). *snl.no*. Hentet fra TEU: <https://snl.no/TEU>
(Hentet 13. September 2022)

Stopford, M. (1997). *Maritime Economics: 2nd Edition*. Texas: Psychology Press.

Team, P. T. (2020, April 15). *porttechnology.org*. Hentet fra What is port-centric logistics?: <https://www.porttechnology.org/news/what-is-port-centric-logistics/>
(Hentet 11. Desember 2022)

Utforsksinnet. (2022, Februar 5). *utforsksinnet.no*. Hentet fra Hva er forskjellen mellom validiet og reliabilitet?: <https://utforsksinnet.no/hva-er-forskjellen-mellom-validitet-og-reliabilitet/>
(Hentet 1. November 2022)

8.0 Vedlegg

8.1 Vedlegg 1 – spørreundersøkelse

Hvordan har containertransporten blitt påvirket av pandemi og politisk uro?

Mener du at det er utfordringer med nok tilgang på containere?

Ranger på en skala fra 1-5.

1= usikker

2= nei, mener det er aldri utfordringer med tilgjengelighet

3= ja, men mener det ikke er utfordringer grunnet pandemien/politisk uro

4=ja, mener det er noen ganger utfordringer med tilgjengelighet

5=ja, mener det er ofte utfordringer med tilgjengelighet

1

2

3

4

5

Har deres virksomhet måttet gjøre endringer i forsyningskjeden som følge av Covid-19?

Ja

Nei

Usikker

Har deres virksomhet måttet gjøre endringer i forsyningskjeden som følge av den pågående krigen mellom Russland og Ukraina?

Ja

Nei

Usikker

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Mener du at den pågående krigen mellom Russland og Ukraina er med på å bidra til en nedgang for omsetningen?

Ranger på en skala fra 1-5.

1= usikker

2= ja, i stor grad

3= ja, til middels grad

4= ja, i liten grad

5= nei, mener at den pågående krigen ikke bidrar til nedgang for omsetningen

1

2

3

4

5

Mener du at Covid-19 har bidratt til en nedgang for omsetningen?

Ranger på en skala fra 1-5.

1= usikker

2= ja, i stor grad

3= ja, til middels grad

4= ja, i liten grad

5= nei, mener at Covid-19 ikke bidrar til nedgang for omsetningen

1

2

3

4

5

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Mener du at den pågående krigen mellom Russland og Ukraina er med på å bidra til en økning for omsetningen?

Ranger på en skala fra 1-5.

1= usikker

2= ja, i stor grad

3= ja, til middels grad

4= ja, i liten grad

5= nei, mener at den pågående krigen ikke bidrar til økning for omsetningen

1

2

3

4

5

Mener du at Covid-19 har ført til en økning for omsetningen?

Ranger på en skala fra 1-5.

1= usikker

2= ja, i stor grad

3= ja, til middels grad

4= ja, i liten grad

5= nei, mener at Covid-19 ikke bidrar til økning for omsetningen

1

2

3

4

5

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Frykter du at en kollaps i markedet er på vei, som følge av høy etterspørsel og høye priser for frakt av containere?

Ranger på en skala fra 1-5.

1= usikker

2= nei, frykter ikke en kollaps i markedet

3= ja, men ikke med det første

4= ja, mener det snart oppstår en kollaps i markedet

5=ja, mener at kollapsen er her allerede

1

2

3

4

5

Hvor stor grad opplever du at containertransporten har blitt påvirket av Covid-19?

Ranger på en skala fra 1-5.

1= usikker

2= ingen grad

3= liten grad

4= i noen grad

5= i stor grad

1

2

3

4

5

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Hvor stor grad opplever du at containertransporten har blitt påvirket av den pågående krigen mellom Russland og Ukraina?

Ranger på en skala fra 1-5.

1= usikker

2= ingen grad

3= liten grad

4= i noen grad

5= i stor grad

1

2

3

4

5

Opplever du at containertransporten har blitt påvirket til det bedre som følge av Covid-19?

Ja

Nei

Usikker

Opplever du at containertransporten har blitt påvirket til det bedre som følge av den pågående krigen mellom Russland og Ukraina?

Ja

Nei

Usikker

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

8.2 Vedlegg 2 – Intervjuguide

Intervjuguide

Bacheloroppgave – «Hvordan har containertransporten blitt påvirket av pandemi og politisk uro?»

Personopplysninger

1. Hva er ditt navn?
2. Hva er navnet på bedriften du jobber hos?
3. Hva er din rolle i bedriften?

Dagens situasjon

1. Har dere måttet gjøre endringer i forsyningskjeden?
 - Dersom svaret er ja, forklar hvorfor dere har gjort endringer i forsyningskjeden
2. Opplever dere å ha utfordringer med å ha nok tilgang på containere?
 - Dersom svaret er ja, forklar hvorfor du mener at det er utfordringer med å ha tilgang til containere
 - Dersom svaret er nei, forklar hvorfor du mener at dere ikke opplever utfordringer med tilgang
3. Hvilke utfordringer opplever dere i dag i forhold til pandemien?
4. Hvilke utfordringer opplever dere i dag i forhold til krigen mellom Ukraina og Russland?
5. Har krigen mellom Russland og Ukraina blitt en påkjenning for omsetningen?
 - Dersom svaret er ja, hvordan mener du at det har blitt en påkjenning for omsetningen?
 - Dersom svaret er nei, hvorfor har det ikke blitt en påkjenning for omsetningen?
6. Har pandemien Covid-19 blitt en påkjenning for omsetningen?

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

- Dersom svaret er ja, hvordan mener du at det har blitt en påkjenning for omsetningen?
- Dersom svaret er nei, hvorfor har det ikke blitt en påkjenning for omsetningen?

Fremtiden

1. Tror du at container virksomheten står i fare for å snart oppleve en kollaps i markedet?
 - Dersom svaret er ja, hvorfor mener du dette?
 - Dersom svaret er nei, hvorfor mener du dette?

8.3 Vedlegg 3 – Samtykkeskjema

Vil du delta i forskningsprosjektet

«Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Dette er et spørsmål til deg om å delta i forskningsprosjektet hvor formålet er å forske på de nylige oppståtte hendelsene Covid-19 pandemien og den pågående krigen mellom Russland og Ukraina. Dette forskes på for å ta lærdom av hendelsene, slik at en blir bedre rustet til fremtidige kriser. I dette informasjonsskrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet, og hva en deltakelse vil innebære for deg.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

- - Cathrine Årsnes Lunheim, Bachelorstudent i Shipping Management ved NTNU i Ålesund er ansvarlig for prosjektet.
- - Veilederen for oppgaven er Viktoriia Koilo, Førsteamanuensis ved NTNU i Ålesund.
- - Veilederen for Samskip Logistics AS avd. Ålesund er Anja Arnesen, Manager Global Forwarding.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

For å få en oversikt over hvordan du har merket påvirkningene som containertransporten har fått som følge av pandemi og politisk uro. Dette er slik at en kan kartlegge disse påvirkningene for å se om dette samsvarer med teorien rundt problemstillingen, og om det eventuelt vil oppdages nye funn rundt problemstillingen.

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Hva innebærer det for deg å delta?

Jeg ønsker å gjennomføre et intervju og spørreskjema i forbindelse med problemstillingen min. Spørsmålene vil bli tilsendt i forkant for å gi en mulighet til forberedelse dersom du skal bli intervjuet. Oppgaven består av en kvalitativ og kvantitativ undersøkelse.

Den kvalitative undersøkelsen er intervju, og den kvantitative undersøkelsen er spørreskjema. Spørreskjemaet foregår helt anonymt, intervjuet inneholder noen personopplysninger.

For å kunne differensiere svarene som jeg kommer til å motta, er det noen personopplysninger som jeg er nødt til å samle inn som navn, hvilket firma du arbeider for, og stillingen din på intervjuet. Intervjuene skal tas opp med lydopptak. Dette er for å sikre at alle informasjonen som er nødvendig kan tas med i drøftingsarbeidet senere. Det å delta er på frivillig basis, og du har anledning til å trekke ditt samtykke når som helst dersom du velger å delta. Opptakene skal bare brukes for transkriberingen av innsamlet informasjon, og skal deretter slettes.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Dersom du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn til hvorfor du velger å trekke deg. Da vil alle dine personopplysninger bli slettet. For å trekke deg er det bare å sende en e-post til meg, så vil dette bli ordnet.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Det er bare jeg som vil ha tilgang til eventuelt lydopptak. De som vil ha tilgang til opplysningene når de er bearbeidet er meg som prosjektansvarlig fra NTNU Ålesund og veilederne mine. Datamaterialet lagres på forskningsserver og forblir innelåst og slettes etter leveringen av arbeidet. Deltakere som deltar i informasjonshenting til forskningen vil ikke kunne gjenkjennes for andre utenfor virksomheten.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Opplysningene anonymiseres, avsluttes og opptakene vil slettes når prosjektet, noe som etter planen er 15. Desember 2022.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene,

- å få rettet personopplysninger om deg,

- å få slettet personopplysninger om deg, og

- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra NTNU i Ålesund har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Hvor kan jeg finne ut mer?

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

NTNU i Ålesund ved Cathrine Årsnes Lunheim, Bachelor student i Shipping Management ved NTNU i Ålesund. Kontaktopplysninger: e-post cathral@stud.ntnu.no eller Viktoriia Koilo, Førsteamanuensis ved NTNU Ålesund. Kontaktopplysninger: e-post viktoriia.koilo@ntnu.no

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med: · NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost (personverntjenester@nsd.no) eller på telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Viktoriia Koilo

Cathrine Årsnes Lunheim

(Veileder/Forsker)

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet «Hvordan har container transporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?» og har fått anledning til å stille spørsmål.

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Jeg samtykker til:

- å delta i intervju.
- at intervjuet skal tas opp for å sikre at alle informasjoner som er viktig kan tas med.

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet.

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

8.4 Vedlegg 4 – Vurdering fra NSD

Meldeskjema for behandling av personopplysninger

12.12.2022, 18:08



[Meldeskjema](#) / ["Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pand..."](#) / Vurdering

Vurdering av behandling av personopplysninger

Referansenummer
744185

Vurderingstype
Standard

Dato
02.12.2022

Prosjekttittel

"Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?"

Behandlingsansvarlig institusjon

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet / Fakultet for ingeniørvitenskap / Institutt for havromsoperasjoner og byggteknikk

Prosjektansvarlig

Viktoriiia Koilo

Student

Cathrine Årsnes Lunheim

Prosjektperiode

01.12.2022 - 15.12.2022

Kategorier personopplysninger

Alminnelige

Lovlig grunnlag

Samtykke (Personvernforordningen art. 6 nr. 1 bokstav a)

Behandlingen av personopplysningene er lovlig så fremt den gjennomføres som oppgitt i meldeskjemaet. Det lovlige grunnlaget gjelder til 15.12.2022.

[Meldeskjema](#)

Kommentar

OM VURDERINGEN

Personverntjenester har en avtale med institusjonen du forsker eller studerer ved. Denne avtalen innebærer at vi skal gi deg råd slik at behandlingen av personopplysninger i prosjektet ditt er lovlig etter personvernregelverket.

Personverntjenester har nå vurdert den planlagte behandlingen av personopplysninger. Vår vurdering er at behandlingen er lovlig, hvis den gjennomføres slik den er beskrevet i meldeskjemaet med dialog og vedlegg.

VIKTIG INFORMASJON TIL DEG

Du må lagre, sende og sikre dataene i tråd med retningslinjene til din institusjon. Dette betyr at du må bruke leverandører for spørreskjema, skylagring, videosamtale o.l. som institusjonen din har avtale med. Vi gir generelle råd rundt dette, men det er institusjonens egne retningslinjer for informasjonssikkerhet som gjelder.

FORUTSETNINGER FOR VURDERINGEN

Vi legger til grunn at det benyttes en spørreskjemaleverandør som NTNU har avtale med, fortrinnsvis Nettskjema.

Det må tilføyes kontaktopplysninger til personvernombudet ved NTNU i informasjonsskrivet. Det er ikke nødvendig å laste opp revidert skriv i meldeskjemaet.

TYPE OPPLYSNINGER OG VARIGHET

<https://meldeskjema.nsd.no/vurdering/636046f0-d176-4532-a6f2-0bbd9054349a>

Side 1 av 2

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»

Meldeskjema for behandling av personopplysninger

12.12.2022, 18:08

Prosjektet vil behandle alminnelige kategorier av personopplysninger frem til 15.12.2022.

LOVLIG GRUNNLAG

Prosjektet vil innhente samtykke fra de registrerte til behandlingen av personopplysninger. Vår vurdering er at prosjektet legger opp til et samtykke i samsvar med kravene i art. 4 og 7, ved at det er en frivillig, spesifikk, informert og utvetydig bekreftelse som kan dokumenteres, og som den registrerte kan trekke tilbake. Lovlig grunnlag for behandlingen vil dermed være den registrertes samtykke, jf. personvernforordningen art. 6 nr. 1 bokstav a.

PERSONVERNPRINSIPPER

Personverntjenester vurderer at den planlagte behandlingen av personopplysninger vil følge prinsippene i personvernforordningen om:

- lovlighet, rettferdighet og åpenhet (art. 5.1 a), ved at de registrerte får tilfredsstillende informasjon om og samtykker til behandlingen
- formålsbegrensning (art. 5.1 b), ved at personopplysninger samles inn for spesifikke, uttrykkelige angitte og berettigede formål, og ikke viderebehandles til nye uforenlige formål
- dataminimering (art. 5.1 c), ved at det kun behandles opplysninger som er adekvate, relevante og nødvendige for formålet med prosjektet
- lagringsbegrensning (art. 5.1 e), ved at personopplysningene ikke lagres lengre enn nødvendig for å oppfylle formålet

DE REGISTRERTES RETTIGHETER

Personverntjenester vurderer at informasjonen om behandlingen som de registrerte vil motta oppfyller lovens krav til form og innhold, jf. art. 12.1 og art. 13.

Så lenge de registrerte kan identifiseres i datamaterialet vil de ha følgende rettigheter: innsyn (art. 15), retting (art. 16), sletting (art. 17), begrensning (art. 18) og dataportabilitet (art. 20).

Vi minner om at hvis en registrert tar kontakt om sine rettigheter, har behandlingsansvarlig institusjon plikt til å svare innen en måned.

FØLG DIN INSTITUSJONS RETNINGSLINJER

Personverntjenester legger til grunn at behandlingen oppfyller kravene i personvernforordningen om riktighet (art. 5.1 d), integritet og konfidensialitet (art. 5.1 f) og sikkerhet (art. 32).

Ved bruk av databehandler (spørreskjemaleverandør, skylagring, videosamtale o.l.) må behandlingen oppfylle kravene til bruk av databehandler, jf. art 28 og 29. Bruk leverandører som din institusjon har avtale med.

For å forsikre dere om at kravene oppfylles, må dere følge interne retningslinjer og eventuelt rådføre dere med behandlingsansvarlig institusjon.

MELD VESENTLIGE ENDRINGER

Dersom det skjer vesentlige endringer i behandlingen av personopplysninger, kan det være nødvendig å melde dette til oss ved å oppdatere meldeskjemaet. Før du melder inn en endring, oppfordrer vi deg til å lese om hvilke type endringer det er nødvendig å melde: <https://www.nsd.no/personverntjenester/fyller-ut-meldeskjema-for-personopplysninger/melde-endringer-i-meldeskjema> Du må vente på svar fra oss før endringen gjennomføres.

OPPFØLGING AV PROSJEKTET

Personverntjenester vil følge opp ved planlagt avslutning for å avklare om behandlingen av personopplysningene er avsluttet.

Lykke til med prosjektet!

<https://meldeskjema.nsd.no/vurdering/636046f0-d176-4532-a6f2-0bbd9054349a>

Side 2 av 2

Bacheloroppgave Shipping Management 2022: «Hvordan har containertransporten blitt påvirket som følge av pandemi og politisk uro?»