



# **Covid-19-pandemins inverkan på internationell vägtransport**

Nico Lagus & Jacob Dahlberg

Examensarbete  
Företagsekonomi  
2021

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	8213
Författare:	Nico Lagus & Jacob Dahlberg
Arbetets namn:	Covid-19-pandemins inverkan på internationell vägtransport
Handledare (Arcada):	Robert Henriksson
Uppdragsgivare:	-
<p>Sammandrag:</p> <p>Covid-19-pandemin har haft en stor inverkan på de flesta olika branscherna varav logistik är en av dem. Alla länder har haft egna riktlinjer gällande hur de hanterar pandemikrisen, och detta har påverkat logistiken med bland annat stängda landgränser, karantäner samt brist på fordon. Dessa är bara några av de pandemikonsekvenser som påverkat den internationella vägtransporten med bland annat ändrade leveranstider, rut-ter och prissättning. Syftet med detta arbete är att undersöka hur covid-19 pandemin har påverkat den internationella vägtransporten från och till Finland. För att få den djupaste möjliga inblicken i ämnet har vi valt att använda oss av den kvalitativa forskningsmetoden i form av semistrukturerade intervjuer. Vi intervjuar personer som arbetar i olika positioner inom vägtransport (trafikledare, kundservice, chaufförer) för att ännu djupare förstå oss på hur olika aktörerna påverkats. Vi har även valt oss att intervjuar alla respondenter från olika företag, stora och små, för att inte begränsa svaren på företagsnivå. Intervjuerna bandades in via Microsoft Teams varefter de transkriberades och analyserades. Av våra sex respondenter var två chaufförer, två trafikledare, en verksamhetschef samt en kundservicechef. Intervjuerna med chaufförerna utfördes på svenska, resten av intervjuerna på finska (och översattes vid transkribering). Respondenterna var långt överens om pandemins inverkan på internationella vägtransporten, med vissa skillnader antagligen beroende på respondentens arbetsposition eller storleken av företaget respondenten representerar. För fortsatt forskning rekommenderar vi att intervjuar personer från ytterligare flera arbetspositioner inom branschen, samt att intervjuar personer från andra länder än Finland eftersom alla våra respondenter arbetat enbart med import och export (via vägtransport) från Finland till resten av Europa.</p>	
Nyckelord:	Covid-19, inverkan, internationell, vägtransport
Sidantal:	45
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	29.11.2021

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	8213
Author:	Nico Lagus & Jacob Dahlberg
Title:	Covid-19-pandemins inverkan på internationell vägtransport
Supervisor (Arcada):	Robert Henriksson
Commissioned by:	-
Abstract:	
<p>The covid-19 pandemic has had a major impact on many industries, and logistics is one of them. All countries have had their own guidelines regarding how to handle the pandemic crisis, and this has led to closed land borders, quarantines, and a lack of vehicles among other things. These are just some of the pandemic consequences that have affected international road transport in ways like changes in delivery times, routes, and pricing. The purpose of this thesis is to clarify the ways in which covid-19 has affected the international road transport to and from Finland. We chose to use a qualitative research method in the form of semi-structured interviews to get the deepest possible insight into this subject. We interviewed people who work in different positions within road transport (traffic managers, customer service, drivers) to get an even deeper understanding of how different actors have been affected. We have also chosen to interview all respondents from different companies, large and small, not to limit the answers due only interviewing people from same businesses. The interviews were recorded on Microsoft Teams, after which they were transcribed and analyzed. Of our six respondents two are traffic managers, two are drivers, one is a business manager, and one is a customer service manager. The interviews with the drivers were conducted in Swedish, the rest of the interviews in Finnish (and translated during transcription). The respondents were far in agreement about the impacts of the pandemic on international road transport, with some differences probably due to the respondents working position or the size of the company the respondent represents. For further research, we recommend interviewing people from several additional working positions in the industry, as well as interviewing people from countries other than Finland, as all our respondents worked exclusively with import and export (via road transport) from Finland to the rest of Europe.</p>	
Keywords:	Covid-19, impact, international, road transport
Number of pages:	45
Language:	Swedish
Date of acceptance:	29.11.2021

# INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>7</b>
1.1	Problemformulering .....	8
1.2	Syfte .....	8
1.3	Relevans.....	9
1.4	Avgränsningar .....	9
1.5	Förväntat resultat.....	9
1.6	Arbetets struktur .....	10
<b>2</b>	<b>Teori.....</b>	<b>10</b>
2.1	Vad är logistik .....	10
2.2	Vägtransport .....	11
2.3	Olika slag av vägtransport.....	12
2.4	Transportsystemets aktörer.....	12
2.5	Speditionsbolag .....	13
2.6	Vägtransportmedel inom Europa.....	14
2.7	Linjetrafik .....	15
2.8	Arbetsid och vila .....	15
2.9	CMR-fraktsedel.....	16
2.10	TIR Konvention.....	16
2.11	Chaufförens ansvar .....	17
2.12	Intermodala transporter .....	18
2.13	Kundservice.....	18
2.14	Leveransservice .....	19
2.15	Covid-19 .....	19
2.15.1	<i>Logistikens återhämtning från pandemin</i> .....	20
2.16	IRU – Återhämtningsplan .....	21
<b>3</b>	<b>Metod.....</b>	<b>22</b>
3.1	Den kvalitativa forskningsmetoden.....	23
3.2	Intervjuer.....	23
3.3	Tillvägagångssätt.....	24
3.4	Validitet och reliabilitet.....	25
3.5	Objektivitet.....	25
3.6	Val av respondenter .....	25
<b>4</b>	<b>Resultat .....</b>	<b>26</b>
4.1	Presentation av respondenter .....	26
4.2	Intervjufrågorna .....	27

4.3	Intervjusvaren .....	28
4.3.1	<i>Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets internationella vägtransporter?</i>	28
4.3.2	<i>Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets leveranstider?</i> .....	28
4.3.3	<i>Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets ruttplaneringar?</i> .....	29
4.3.4	<i>Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets leveransvolymerna?</i> .....	30
4.3.5	<i>Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets prissättning?</i> .....	31
4.3.6	<i>Hur har covid-19 pandemin påverkat trafikledarnas arbetsuppgifter?</i> .....	31
4.3.7	<i>Hur har covid-19 pandemin påverkat chaufförers arbetsuppgifter?</i> .....	32
4.3.8	<i>Hur har covid-19 pandemin påverkat terminalarbetarnas arbetsuppgifter?</i> .....	33
4.3.9	<i>Vilken inverkan har karantäner, obligatoriska covid-19 test samt stängda landgränser haft för företagets verksamhet?</i> .....	33
4.3.10	<i>Vilka nya möjligheter har covid-19 pandemin skapat?</i> .....	34
4.3.11	<i>På vilket sätt har företaget förberett sig för liknande (pandemi/kris) situationer i framtiden?</i> .....	34
<b>5</b>	<b>Diskussion .....</b>	<b>35</b>
5.1	Resultatdiskussion.....	35
5.2	Metoddiskussion .....	36
5.3	Förslag till fortsatt forskning .....	37
<b>6</b>	<b>Konklusioner.....</b>	<b>38</b>
6.1	Har covid-19 påverkat verksamheten, (ifall ja, vilka lösningar har tagits i bruk?) .....	38
6.2	Har covid-19 påverkat ruttplaneringen och tidtabellerna i transporterna? .....	39
6.3	Hur ser volymerna ut jämfört med tidigare år? .....	39
6.4	Har covid-19 kommit fram med nya möjligheter (ifall ja, vilka?).....	39
	<b>Källor .....</b>	<b>41</b>
	<b>Bilagor .....</b>	<b>44</b>

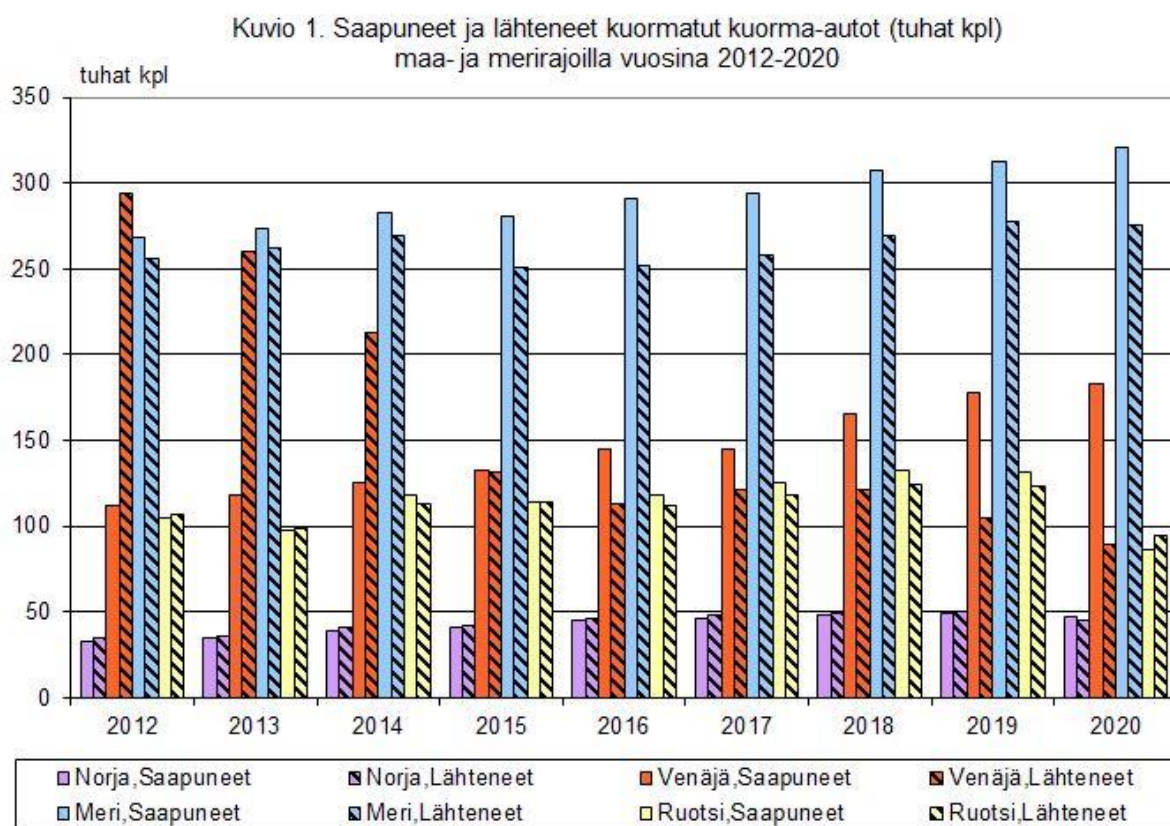
## Figurer

Figur 1. Antalet anlända och avgångna långtradare (tusen stycken) vid land- och havsgränserna åren 2012–2020 (Tulli 2021) .....	6
Figur 2. Karta på länder som är med i TIR konventionen (blåa). (Wikimedia commons 2021) .....	13

# 1 INLEDNING

Utrikeshandeln är en viktig del av den finska ekonomin. På grund av Finlands geografiska läge går majoriteten av godsflödet över havet (84 %, 91 milj. ton). Vägtransportens andel av godsflödet är ca 10 % (14 milj. ton), och flygtransportens andel motsvarar ca en procent (317 tusen ton). (Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry 2020b)

Av den 10 % som motsvarar vägtransporter uppgick enligt den finska tullen exportmängden till ca 368 000 containers, och importmängden till ca 231 000 containers år 2020. Både exporten och importen har ökat under de senaste åren med år 2020 som ett undantag, då exporten minskade med 8,9 % jämfört med år 2019, och importen med 5,3 %. (Tulli 2021)



Figur 1. Antalet anlända och avgångna långtradare (tusen stycken) vid land- och havsgränserna åren 2012–2020 (Tulli 2021)

## 1.1 Problemformulering

Då covid-19 pandemin slog till i världen i början av år 2020 var många industrier inte förberedda för en krissituation i denna skala. Många industrier saknade kunskap samt teknik för att effektivt kunna anpassa sig till pandemin. På grund av att företag inte var förberedda för de utmaningar pandemin skulle medföra minskade flera industriers verksamhet och effektivitet i början av året 2020.

Logistiken var ett av de industriområden som påverkades av den nya pandemisituationen. I Sverige sjönk den totala försäljningen inom transportbranschen med 23 % under april 2020. Av dessa 23 % innebar godstransporter 13 procentenheter. (SCB 2020)

Leveranskedjorna påverkades även i Finland och vissa varors efterfrågan exploderade av den hysteri orsakad av pandemin. Hysterin ledde till en stor efterfrågan av till exempel handsprit, ansiktsmasker, toalettpapper samt olika matvaror. Den ökade efterfrågan på bland annat dessa varor påverkade även leveranskedjorna. (Logistiikan Maailma 2020d)

## 1.2 Syfte

Syftet med detta arbete är att undersöka hur covid-19 pandemin har påverkat den internationella vägtransporten från och till Finland.

Forskningsfrågorna för denna studie är:

- Har covid-19 påverkat verksamheten, (ifall ja, vilka lösningar har tagits i bruk?)
- Har covid-19 påverkat ruttplaneringen och tidtabellerna i transportererna?
- Hur ser volymerna ut jämfört med tidigare år?
- Har covid-19 kommit fram med nya möjligheter (ifall ja, vilka?)



### **1.3 Relevans**

Vid skrivandet av detta examensarbete är covid-19 ett relevant ämne eftersom världen fortsättningsvis drabbas av denna pandemi. Pandemin har haft en stor inverkan på många branscher runt om i världen och en av branscherna som påverkats är transportbranschen. Trots att länder inom den Europeiska unionen stängt gränser för persontrafik har godstrafiken varit tillåten inom den europeiska inre marknaden. Godstrafiken, varav vägtransporten inom EU är ca 10 %, har ändå påverkats av ökad gränsbevakning, avbokningar i färjetrafik samt inspektioner och karantäner för chaufförer. (Suomen Huolinta- ja Logistikkaliitto ry 2020a)

Detta arbete är gjort för att bättre kunna förstå hur covid-19 har påverkat logistikbranschen i Finland och för att i framtiden bättre kunna förbereda sig samt reagera till en liknande situation.

### **1.4 Avgränsningar**

Denna studie avgränsas till linjetrafiken mellan terminaler i Finland och Europa. Arbetet fokuserar på företag som är registrerade i Finland.

Undersökningen kommer att behandla utmaningar och möjligheter ur företagens samt chaufförernas perspektiv och tar därför inte i beaktande konsumenternas perspektiv.

### **1.5 Förväntat resultat**

Vi förväntar oss att resultatet kommer att visa en korrelation mellan covid-19 och den minskade godsflöden från 2020 jämfört med tidigare år. Vi förväntar oss även att covid-19 påverkat företagens tidtabeller i transportkedjorna samt att det skett fler ändringar i ruttplaneringen jämfört med tidigare år.

Chaufförer har antagligen tvingats ändra på sina arbetsvanor på grund av karantäner och andra restriktioner vid till exempel landgränser.

Eftersom tullens statistik visar att den totala export- och importmängden minskat år 2020 har vi även orsak att anta att detta syns även i de enskilda företagens volymmängder.

## **1.6 Arbetets struktur**

Arbetet inleds med en inledning. I inledningen ställer skribenterna upp arbetets syfte, forskningsfrågor samt avgränsar ämnet. Efter inledning följer teorikapitlet i var skribenterna definierar viktiga begrepp inom ämnet samt går djupare in på teorin bakom internationell vägtransport. I metodkapitlet kommer skribenterna gå in på djupet hur de kommer gå till väga i deras undersökning. I detta examensarbete kommer skribenterna att använda sig av en kvalitativ undersökning i form av strukturerade intervjuer. I den empiriska delen av arbetet kommer vi skribenterna att intervjua personal inom både administrativa och operativa arbetsuppgifter samt chaufförer för att få en bredare inblick på hur företagets verksamhet påverkats. I resultatkapitlet kommer skribenterna presentera arbetets resultat. I diskussionskapitlet kommer resultaten att sammanfattas samt forskningsfrågorna besvaras.

## **2 TEORI**

### **2.1 Vad är logistik**

Logistik handlar om planering, implementering, styrning och kontroll av materialflödet, penningflödet och informationsflödet då en vara går från att vara en råvara tills den blivit förädlad till en vara som sedan köps av en konsument. Målet inom logistiken är att kontrollera materialflödet, penningflödet samt informationsflödet på bästa möjliga sätt för att uppnå en så hög effektivitet och service som möjligt medan kostnaderna hålls låga. (CSCMP 2013)

Trots att logistiken har varit en viktig faktor när det kommer till den ekonomiska utvecklingen är det endast under de senaste femtio åren som logistiken börjat anses som en avgörande faktor då det kommer till företagets affärsprestation. Detta ledde till att fokuset skiftade mera till de ekonomiska aspekterna för att minimera kostnaderna i transportkedjan. Under de senaste åren då konsumenter och blivit allt mera måna om miljön och den

globala uppvärmningen vilket har lagt mera press på företagen om att minska på utsläppen som förekommer på grund av logistiken. (McKinnon et al 2015)

## 2.2 Vägtransport

Vägtransport som namnet tyder är ett transportmedel var gods transporteras längs vägar. Det är det vanligaste transportmedlet och cirka 90 % av allt gods transporteras med hjälp av lastbilar. Orsaken varför vägtransporten är en så stor del av all godstransport är att andra transportmedel ofta använder sig av vägtransport för att transportera godset från sändaren och till den slutliga kunden. (Logistiikan Maaailma 2021 a)

Som transportmedel är vägtransport ett mycket flexibelt medel vilket möjliggör att transportbolagen kan skräddarsy transport rutter för att möta kundernas behov. Till skillnad till andra transportmedel är vägtransporten i princip det enda transportmedlet som kan erbjuda transporter rakt från leverantören till kunden i en och samma sträcka. De andra transportmedlen använder sig oftast av terminaler vart emellan de transporterar godsen och kan väldigt sällan erbjuda dörr-till-dörr transport. (Logistiikan Maaailma 2021 a)

Trots att lastbilar har en mycket mindre kapacitet i jämförelse med andra transportmedel är vägtransport ett konkurrenskraftigt alternativ. I stora volymer av gods blir det ofta billigare för kunden att välja sjöfrakt eller järnvägstransport och i mindre volymer av gods som måste fraktas snabbt är ofta flygfrakt det bättre alternativet. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 85)

Eftersom lastbilstransport ofta används till relativt korta sträckor i jämförelse med sjötransport innebär detta att köraren hålls med godset hela vägen från sändaren till mottagaren. Chauffören är ofta med då godset packas in i fordonet ända tills det lastas av hos mottagaren vilket innebär att det under hela transporten finns en och samma person med som ansvarar för godset. I bland annat intermodala transporter finns det flera mellanhänder som deltar i transporten av godset vilket även ökar risken för att varorna skadas eller försvinner. Då en och samma person är med godset under hela transporten ökar tryggheten på att varorna kommer fram i samma skick som det avlämnat från avsändaren. (Lumsden 2006, 114)

Trots att vägtransporter erbjuder en hel del konkurrenskraftiga fördelar har det självklart även sina nackdelar. Till vägtransporters nackdelar hör bland annat det relativt höga kostnaderna, speciellt i större volymer i jämförelse med sjö- och järnvägstransport. Vägtransporten har även en hel del negativa miljökonsekvenser så som till exempel avgaser och ljud samt deltar det till köbildning. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 85)

I och med att färjetrafiken till och från Finland förbättrats har även vägtransportens andel av den finska utrikes transporten ökat. Vägtransporten från Finland till Europa sker huvudsakligen via Sverige och Danmark men även via Estland. (Melin 2011 s. 211)

### **2.3 Olika slag av vägtransport**

Vägtransporten kan delas in i linjetrafik och beställningstrafik. Med linjetrafik menas en regelbunden trafik mellan två orter. Beställningstrafik är motsatsen till linjetrafik och innebär en transport som kunden beställer för att transportera gods mellan till exempel en leverantör och en kund, så kallad dörr-till-dörr transport. (Melin 2011 s. 211)

### **2.4 Transportsystemets aktörer**

Transportsystem består av flera aktörer som samverkar för att uppnå transportsamordningen, infrastrukturen och den fysiska förflyttningen för att skapa en transporttjänst. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 88–91)

Transportsamordnare utgörs av företag som behöver någon form av transport. Deras roll är att hålla ansvaret över upplägg och genomförandet av transportererna. De planerar och köper upp de förflyttningsresurser som är nödvändiga för att transporten skall verkställas. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 88–91)

Speditörerna fungerar som transportförmedlare i transportkedjan. Speditionsbolagen erbjuder mångsidiga tjänster och storleken av bolagen varierar från globala bolag till små, regionala företag med bara en eller få fordon. Speditörerna kan även benämnas tredjepartslogistik. I dagens läge är det få speditionsbolag som fungerar i ordets ursprungliga

mening. Ett logistikupplägg i dagens läge omfattar oftast mera än transporten mellan två parter. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 88–91) Mera om speditjonsbolag i nästa kapitel. Transportörerna är de som fysiskt genomför fraktandet av godsen från plats A till B. De transportsamordnande företagen brukar inte utföra detta själva, utan köper oftast tjänsten av transportörer som är specialiserade inom respektive transportmetoder. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 88–91)

Lastbilstransporter genomförs oftast av åkerier. Åkerierna består av ett stort antal familjeägda företag med ett få antal lastbilar. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 88–91)

Infrastrukturhållarna sköter om de nödvändiga infrastrukturella förutsättningarna för att transporterna skall möjliggöras. Dessa innebär till exempel vägar, järnvägar, hamnar o.s.v. I många fall är dessa upprätthållna av staten, men i vissa fall eller vissa länder kan dessa infrastrukturhållare finansieras med hjälp av vägtullar eller liknande. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 88–91)

Förpackning och lastbärare är även nödvändiga för att möjliggöra transporter. Varorna måste packas och lastas ändamålsenligt baserade på de krav som respektive transporten kräver eller enligt kundens önskemål. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 88–91)

## **2.5 Speditjonsbolag**

Ett speditjonsbolags verksamhet går ut på att importera och exportera varor mellan sändare och mottagare. Denna helhet av import och export kan nås med hjälp av olika transportmedel och materialhantering. (Logistiikan Maailma 2021e)

Verksamheten skall bidra till att rätt vara, i rätt kvantitet, i rätt skick når rätt plats vid rätt tidpunkt för den rätta kunden med rätt bekostnad och med rätt belastning på miljön. (Storhagen 2018 s. 21)

Framgången för de finska speditjonsbolagen beror långt på utvecklingen av den finska utrikeshandeln. Det finns ca 350–380 speditjonsbolag i Finland för tillfället. Det är dock svårt att veta exakta tal på grund av att en del registrerade företag inte är aktiva för tillfället. Några av de största speditjonsbolagen med verksamhet i Finland är till exempel

DHL, Schenker, DSV, Beweship och Varova. Utöver dessa stora företag finns det massor av småföretag med bara några fordon eller lokal spedition. (Suomen Huolinta- ja Logistikkaliitto ry 2021c)

Speditionsbolagen kan bygga upp olika transportpaket i form av att förena flera transporter tillsammans för att nå billigare priser. Detta uppnås genom att speditionsbolaget köper mera fraktutrymme på en gång av transportbolagen. Denna typ av förening av flera transporter kallas för konsolidering. (Logistiikan Maailma 2021f)

Speditionsbolagen kan även erbjuda godsförvaring åt sina kunder. Detta kan vara en tillfällig förvaring eller distributionsförvaring. I vissa fall kan förvaringen vara den enda tjänsten bolaget erbjuder. (Logistiikan Maailma 2021f)

## 2.6 Vägtransportmedel inom Europa

Lista på olika fordonskombinationer som används inom vägtransport i Europa. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 85–87)

Dragbil med semitrailer

- Maxlängd: 16,5 m
- Bredd: 2,55 m
- Total vikt: 40/44 ton
- Lastvolym: 33 EUR-pallar

Bil med släp

- Maxlängd: 18,75 m
- Bredd: 2,55 m
- Total vikt: 40/44 ton
- Lastvolym: 33 EUR-pallar

Modulkoncept med Europafordon

- Maxlängd: 25,25 m
- Bredd: 2,55 m
- Totalvikt: 64 ton
- Lastvolym: 52 EUR-pallar

## Distributionsbil

- Maxlängd: 12 m
- Totalvikt: 12–26 ton
- Lastvolym: 18–24 EUR-pallar

## 2.7 Linjetrafik

Med linjetrafik inom vägtransport menar man regelbunden service mellan terminaler. Det finns regelbunden linjetrafik från Finland till så gott som alla västeuropeiska länder, och även en hel del till Östeuropa. Av den finska linjetrafiken är Sverige allra viktigast, och de andra nordiska länderna kommer väldigt nära. Även ryska linjetrafiken håller på och öka, dock används bara ca 15 % finska fordon för ryska linjetrafiken. (Melin 2011)

## 2.8 Arbetstid och vila

Bestämmelser om lastbilschaufförernas arbetstider och vila förekommer i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG. Syftet för dessa direktiv är att införa minimiregler för att förbättra chaufförernas hälsa och säkerhet samt förbättra vägtrafiksäkerheten inom den Europeiska unionen. Direktiven gäller i alla medlemsländer. Enligt direktiven är chaufförerna köra högst 9 timmar om dagen med undantag att två gånger i veckan får de köra 10 timmar om dagen. Förarnas maximala veckoarbetstid får inte överskrida 48 timmar med ett undantaget att de får jobba 60 timmar i veckan ifall veckoarbetstiden under de senaste fyra månaderna inte överskrider 48 timmar. (EUR-Lex, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG)

Förarnas får under inga omständigheter jobba mera än sex timmar i ett sträck utan paus. Pauserna kan bli indelade i mindre pauser på minst 15 minuter så länge som den minimala tiden för pauser fylls för dagen. Ifall dagens arbetstid är mellan sex och nio timmar bör förarna ta en paus på minst 30 minuter och ifall arbetstiden är över 9 timmar bör pausen vara minst 45 minuter.

Förarna är även bundna av längre viloperioder som de bör följa. Den sammanhängande viloperioden bör vara minst 11 timmar åt gången med undantaget att tre gånger i veckan

kan den minskas till nio timmar. Ifall Viloperioden delas upp till två delar bör den första viloperioden vara minst tre timmar och den andra viloperioden minst 9 timmar. (Your Europe 2021)

## **2.9 CMR-fraktsedel**

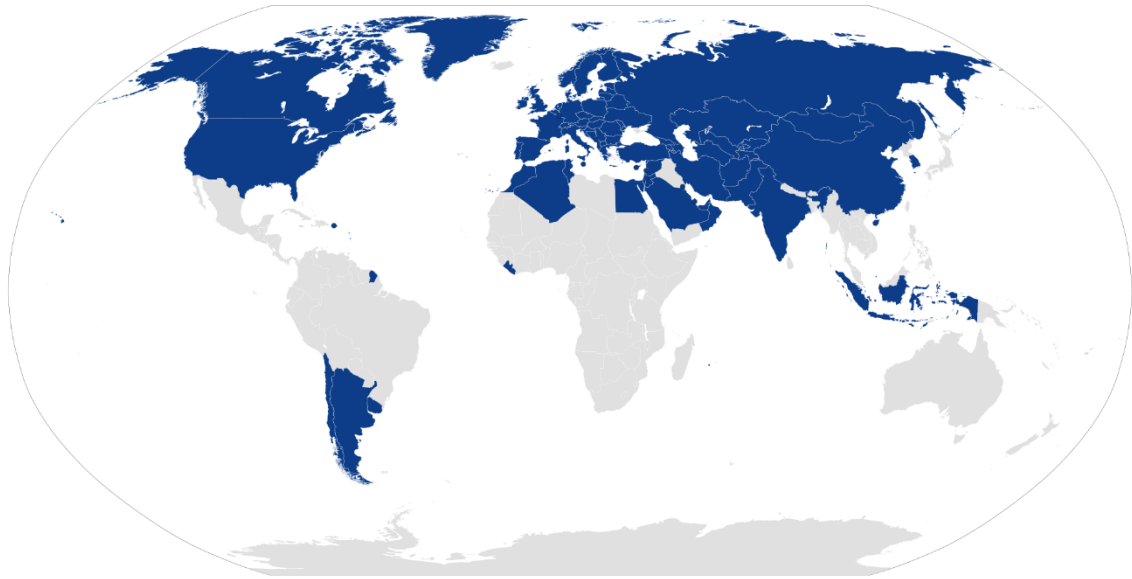
Inom internationell vägtransport använder man sig av en så kallad CMR-fraktsedel som är ett internationellt godkänt fraktavtal mellan transportköparen och transportföretaget som båda parterna underskriver. Fraktsedlarna görs alltid i minst 3 kopior, en till sändaren, transportföretaget samt en till mottagaren. I CMR-fraktsedeln bör innehålla information om godset, bland annat innehåll, antalet kollin, kollislag, vikten, längden, bredden samt avsändarens och mottagarens namn och adress. Sändaren motsvarar för att informationen på fraktsedeln stämmer med det gods som sedan transporteras. I dagens läge är det dock ofta transportföretagen som fyller i fraktsedeln enligt den information sändaren gett dem. (Logistiikan Maaailma 2021c)

Fraktsedeln fungerar som bevis på att transportföretaget mottagit godset och chauffören bör kontrollera då godset lastats att antalet kollin, märken och numrorna stämmer och att inget gått sönder. Ifall något gått sönder bör chauffören skriva upp det i fraktsedeln för att inte själv hamna ansvara för godsets skador. (Melin 2011)

## **2.10 TIR Konvention**

TIR (Transport International Routier) konventionen trädde i kraft år 1978 och gjordes av UNECE. Detta är en internationell tullkonvention som ger tillgång till fri transitering. Lasten förtullas färdigt i avfärdslandet och har sedan fri passage utan tullar genom länders gränser som är med i konventionen. Detta sparar på kostnader i form av tullbetalningar samt ökar på tidseffektiviteten. (United Nations Economic Commission for Europe – UNECE 2021)





Figur 2. Karta på länder som är med i TIR konventionen (blåa). (Wikimedia commons 2021)

## 2.11 Chaufförens ansvar

Chauffören ansvarar för godset från början av leveransen ända tills godset levererats till kunden. Ansvaret för godsen börjar då chauffören lastat in godset i fordonet från avsändaren eller då chauffören hämtar gods från terminalen. Ifall försändaren själv lastar in godset i fordonet blir chauffören ansvarig för godset först efter att det lastats. Chauffören ansvarar för att godset levereras i tid och för godsets säkerhet ända tills att godset levererats till mottagaren. Efter att godset lastas in i fordonet ansvarar chauffören för att fraktsedelns och fordonets innehåll motsvarar varandra. Chauffören ansvarar för att inget av godset går sönder, försvinner eller förminskas. Chauffören är dock inte skyldig att ansvara för godset ifall det kommer fram att det skett en skada på grund av att godset varit av dålig kvalitet, sändaren eller mottagaren gjort ett fel eller på grund av utomstående faktorer som chauffören inte kunnat påverka. Dessutom finns det i lagen om vägbefodringsavtal specificerat transportsätt och gods vart risken för att godset skadas och då chauffören inte ansvarar för godset. Exempelvis ansvarar inte chauffören för godset ifall godset inte är packat eller vid transporten av levande djur. Ifall chauffören orsakar skador på flit eller på grund av grov oaktsamhet är chauffören lagligt bunden att ansvara för hela skadan. (Melin 2011)

## 2.12 Intermodala transporter

Intermodala transporter innebär kombinerade transporter där godset transporteras med mera än ett trafikslag, det vill säga det är en kombination av transportmedel. I intermodala transporter använder man sig av flera olika medel för att kunna transportera godset och därmed kombineras de olika transportmedlens styrkor och svagheter bland annat genom att förkorta ledtider, sänka kostnader och använda sig av mera miljövänliga transportmedel. (Jonsson & Mattsson 2019)

Exempelvis ifall kunden beställt gods från Kina kan godset lastas i en container som transporteras från Kina in till en hamn i Europa vart efter containern lastas på ett mindre fartyg som transporterar container till en hamn i Finland. När containern kommit till Finland lastas det på en lastbil för att till slut transporteras fram till kunden. I detta exempel kombineras sjötransportens låga kostnader med vägtransportens flexibilitet. (Logistiikan Maailma 2021 b)

## 2.13 Kundenservice

Kundservice i ett logistikperspektiv innehåller alla de olika aktiviteter som skapar ett mer värde åt kunden som är en del av materialflödet. Alla dessa aktiviteter sker inte under transporten av godset utan kan delas in i fyra faser: före order, från order till leverans, under leveransen samt efter leverans. Kundenservice före ordern innebär hur lätt det är för kunden att lägga en order och hur tillgänglig all information som kunden kan tänkas behöva veta angående själva transporten finns tillgängligt. En bra kundservice före ordern innebär att kunden har lätt att hitta den information som behövs och att informationen som kunden får är korrekt så att kunden kan planera sin verksamhet enligt den information den fått. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 98)

Kundservice från order till leverans innebär hur lätt kunden kan lägga sin order och i vilken grad leverantören har möjlighet att anpassa sig till kundens önskemål och specifikationer. Detta innehåller även hur bra leverantören är på att meddela kunden om förändringar i leveranstiden så fort som det kommer fram ändringar i den.

Under leveransen kan kundservice anses som hur korrekt själva leveransen är. Detta innebär att bland annat varorna levereras till rätt kund, i rätt kvantitet, på rätt tid. Eftersom det under leveransen kan förekomma oförväntade förändringar är det viktigt från en kundserviceaspekt att kunderna hålls uppdaterade ifall det förekommer sig att leveransen blir försenad.

Kundservice efter leveransen handlar om hur väl det går att spåra ursprungsmaterial till de levererade produkterna samt få tag på reservdelar. En viktig aspekt av kundservice efter leveransen är även redogörelsen för reklamationer, garantier, hur returer hanteras samt återvinningen av förbrukade produkter och förpackningar. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 98–99)

## **2.14 Leveransservice**

Den service som genomförs under ordern till själva leveransen kallas ofta för leveransservice. Leveransservice består av flera olika serviceelement och en hög klassig leveransservice går långt hand i hand med själva kundnöjdheten. De olika serviceelementen kan bli indelade in lagerservice, leveransprecisionen, leveranssäkerheten, leveranstiden och leveransflexibiliteten. Leveransservice innebär till vilken utsträckning lagerförda produkter kan levereras till kunden rakt från lagret då kunden gör en order. Leveransprecisionen handlar om hur väl transportföretagen lyckas att hålla sig till de överenskomna leveranstiderna, och leveranstiden syftar på tiden mellan att kunden gjort sin order ända fram till att kunden fått sitt gods. Leveranskvaliteten syftar på hur väl kvaliteten är i form av rätt varor levereras i rätt kvantitet. Med leveransflexibilitet menas förmågan att anpassa sig till förändringar i kunden order eller kundens andra önskemål. (Jonsson & Mattsson 2019 s. 98)

## **2.15 Covid-19**

Covid-19 är en virusbaserad lunginflammation som börjat spridas i slutet av år 2019. Viruset uppkom först i Kina, varefter den spridit sig över hela världen. Den hör till coronavirussläkten och bär det officiella namnet SARS-CoV-2 men brukar kallas för covid-19 eller bara coronavirus. Namnet "covid-19" kommer från orden: "corona", "virus",

”disease” samt årtalet ”19” då viruset började spridas. (Terveyden- ja Hyvinvoinnin Laitos 2020)

World Health Organization (WHO) deklarerade covid-19 till en pandemi den 11 mars 2020. (World Health Organization 2020a) Sedan början av spridningen har det anmälts 88 332 bekräftade covid-19 smittor i Finland. I hela världen har covid-19 orsakat över 157 miljoner fall samt över tre miljoner dödsfall (uppdaterat 9.5.2021). (World Health Organization 2020b)

Finlands regering har uppdaterat begränsningar och rekommendationer med jämna mellanrum sedan början av år 2020 för att minska på de nya smittorna inom landet. Liknande åtgärder har gjorts i de flesta andra länder av deras myndigheter. Dessa begränsningar och rekommendationer innehåller bland annat stängning av landgränser, regler om användning av ansiktsmask på offentliga platser, restriktioner över samling av större folksamlingar, rekommendationer över distansarbete, tidsbunden stängning av vissa industrier och krav av negativa covid-19 testresultat för tillgång till vissa områden eller över landgränser. (Statsrådet 2021)

Covid-19 pandemin är vid skrivandet av detta arbete fortfarande aktiv och påverkar de flesta industrierna och branscherna på ett eller annat sätt runt om i världen. Svenska YLE publicerade redan år 2017 en artikel om att världen har en dålig beredskap för pandemier, och refererade till den tidigare pandemirisen orsakad av ”Ebola” viruset som hotade världen mellan åren 2014–2016. (Svenska YLE 2017) Den nuvarande situationen med covid-19 förstärker dessa påståenden och borde ge orsak till förhöjd beredskap för kommande pandemier i framtiden.

### **2.15.1 Logistikens återhämtning från pandemin**

Den internationella vägtransportunionen (IRU) lyfter upp viktigheten av TIR och CMR system för återhämtning av den internationella vägtransporten samt varuflöden i allmänhet. Dessa system minskar risken för rusning vid landgränserna och människokontakter över lag under transporter. (IRU 2021)

IRU har meddelat att de kommer att arbeta tillsammans med UNECE (den ekonomiska kommissionen för Europa) i fortsättningen för att förbättra både e-TIR och e-CMR systemen, och därmed öka beredskapen för nya liknande pandemisationer i framtiden. (IRU 2021)

## **2.16 IRU – Återhämtningsplan**

Den internationella vägtransportunionen IRU har publicerat en plan över återhämtning från covid-19 pandemin inom vägtransport. Planen är publicerad i november 2020 och innehåller allt som allt tio punkter, varav sex är finansiella och fyra icke-finansiella aspekter.

### Finansiella

1. Ge tillfälligt finansiellt stöd till vägtransportföretag
2. Underlätta tillgången till lån för att täcka rörliga kostnader (såsom löpande operativa behov).
3. Underlätta förlängning för återbetalning av lån och andra avbetalningar.
4. Tillfällig sänkning av skatter, tullar och andra avgifter.
5. Underlättning av försäkringskostnader för fordon som inte är operativa på grund av stoppade försändelser.
6. Ekonomiska stödprogram för arbetslösa chaufförer. Underlätta återintegrering av transportarbetskraft för kvalificerade personer som blivit arbetslösa på grund av krisen.

### Icke finansiella

7. Göra egna körfält för lastbilar vid alla gränser, stödda och övervakade av myndigheterna. Detta för att förhindra stopp av lastbilar vid gränserna.
8. Prioritera kollektiv passagerartransport, särskilt för arbetstagare, med lämpliga hälsoskyddsåtgärder på plats.
9. Utse tillräckligt bra skyddsutrustning mot smittsjukdomar (covid-19) för arbetare inom transportbranschen.

10. Maximal flexibilitet vid tolkning av körregler, körrestriktioner och toleransåtgärder för att förlänga giltigheten för utgångna kontrolldokument, inklusive visum, certifikat och körkort.

Enligt rapporten håller pandemin på att påverka över 3,5 miljoner vägtransportoperatörers verksamhet negativt finansiellt. Hela marknaden beräknas förlora ca 679 miljarder dollar per år jämfört med normala tider (2019).

Rapporten påstår att det mest angelägna problemet för vägtransportoperatörerna är låg likviditet. Med svaga ekonomiska utsikter och enorma prognostiserade förluster över hela sektorn står många vägtransportföretag inför konkurs de närmaste månaderna. (IRU 2020)

### **3 METOD**

När man gör en undersökning bör man välja vilken forskningsmetod som man kommer att använda sig av i sin undersökning. Man kan använda sig av antingen kvalitativ eller kvantitativ forskningsmetod. De två olika metoderna skiljer sig från varandra på flera olika sätt bland annat hur man samlar in data samt hurdana resultat man får från undersökningen. Därför är det ytterst viktigt att man förstår sig på båda forskningsmetoderna innan man börjar sin datainsamling. (Bryman & Bell 2011)

Skribenterna för detta examensarbete har valt att använda sig av kvalitativ forskningsmetod i form av semistrukturerade intervjuer. Eftersom examensarbetets syfte är att analysera covid-19 pandemins inverkan på vägtransporten ur transportföretagens synvinkel, anser skribenterna att denna forskningsmetod ger transportföretagens representanter en bättre möjlighet att uttrycka deras åsikter och upplevelser om ämnet. Eftersom respondenterna kommer från olika företag samt har olika positioner och arbetsuppgifter, anser skribenterna att genom att använda sig av den kvalitativa forskningsmetoden kommer resultaten tydligare fram än ifall skribenterna använde sig av den kvantitativa forskningsmetoden.

### **3.1 Den kvalitativa forskningsmetoden**

Den kvalitativa forskningsmetoden genomförs med hjälp av kvalitativ metodansats, där idén är att undersöka fenomen samt att tolka respondenternas upplevelser och erfarenheter där fokuset läggs på respondenten. Syftet med undersökningen är att genom intervjuer få en erfarenhetsenlig bild av förhållandet mellan teori och forskning. I en kvalitativ forskning formas teorin av resultatet från forskningen. Den kvalitativa forskningsmetoden tillåter forskaren att gå in på djupet och analysera data för att förstå respondenterna och få en djupgående insikt i det som undersöks. (Bryman & Bell 2011)

Den kvalitativa forskningsmetoden är en analys av data som är lågt strukturerad som kan fås via intervjuer eller enkäter där svaren är öppna för respondenterna att beskriva det som undersöks med egna ord. Den kvalitativa forskningsmetoden görs för att undersökaren ska kunna få en djupare förståelse och kunna interagera med respondenterna. Vad som kännetecknar den kvalitativa forskningsmetoden är att den utgår ifrån att alla människor är unika och deras verklighetsuppfattningar är individuella och har stor betydelse när det kommer till själva insamlingen av data. (Bryman & Bell 2011)

### **3.2 Intervjuer**

Ett av de vanligaste sätten att utföra en kvalitativ forskning är att samla in data med hjälp av intervjuer. Det finns olika sätt att utföra intervjuer, beroende på hur strukturerade svar man vill få. Det finns två huvudsakliga intervjumetoder som brukar användas inom kvalitativ forskning, semistrukturerade och ostrukturerade intervjuer. Semistrukturerade intervjuer är uppbyggda på basen av färdigt utformade frågor, medan ostrukturerade intervjuer utförs mer i form av en diskussion mellan intervjuaren och respondenten. (Bryman & Bell 2011)

Detta arbetets empiri är insamlad med hjälp av semistrukturerade intervjuer, vilket innebär att frågorna är väl uttänkta i förväg för att få så bra bakgrund för forskningen som möjligt. Till skillnad från totalstrukturerade intervjuer, vilka även kan utföras via svarsenkäter, använder vi oss av semistrukturerade metoden för att kunna ställa följdfrågor vilket leder till en ännu bredare inblick inom ämnet.

Intervjuerna kommer att bandas in och transkriberas i efterhand. Detta görs för att lättast få samlat in all information respondenterna ger oss, och att med god tid kunna analysera intervjuerna ord för ord.

### **3.3 Tillvägagångssätt**

Forskningen är kvalitativ eftersom studien baserar sig på intervjuer. Vi använde oss av en intervjuguide som vi byggt upp för att ha en röd tråd i våra semistrukturerade intervjuer (Bilaga 1). Frågorna formades utgående från arbetets forskningsfrågor.

Före intervjuerna kontaktade vi möjliga respondenter från flera olika företag ifall de vore intresserade att delta i vår undersökning. I e-mejlen skickade vi även med följebrev och intervjufrågorna så att möjliga respondenterna kunde bekanta sig med dem innan de gjorde beslutet ifall de ville delta i undersökningen. I följebrevet förekom även att intervjun sker semistrukturerat, och att det därmed fanns en möjlighet för följdfrågor.

Till respondenterna som svarade jakande till att delta i undersökningen skickade vi en Teams inbjudan vid den överenskomna tidpunkten.

På grund av rådande omständigheter utfördes intervjuerna på distans via Microsoft Teams, där intervjuerna bandades för att senare kunna transkriberas.

I början av intervjun påminde vi respondenterna att intervjun skulle bandas in för att senare transkriberas, att examensarbetet skrivs på ett sätt att respondenten och representerade företaget inte går att känna igen samt att respondenten inte behövde svara på frågor de inte känner sig bekväma att svara på eller inte hade svar på.

Intervjuerna utfördes på båda inhemska språken, beroende på vilket språk respondenten var mera bekväm med.

Efter intervjuerna transkriberades de och de intervjuer som utförts på finska att översattes till svenska.

Efter att examensarbetet är godkänt kommer intervjuerna att raderas.



### **3.4 Validitet och reliabilitet**

Validitet innebär att man lyckas mäta det man har avsikt att mäta. Med klara mätmetoder lyckas detta bäst. (Ejvegård 2003 s. 73). Med klara mätmetoder i en intervju anser vi att frågorna måste vara välutformade och sådana som ger svar på det vi har avsikt att mäta, det vill säga hur covid-19 har påverkat den internationella vägtransporten.

Reliabilitet innebär hur väl man lyckats mäta det man har avsikt att mäta. Reliabiliteten kan kontrolleras med att till exempel fråga samma fråga två gånger med olika formulering, ifall studien har en hög reliabilitet borde svaret vara lika båda gångerna. (Ejvegård 2003 s. 70–72)

### **3.5 Objektivitet**

För att denna studie skulle vara tillförlitlig krävs det att forskarnas personliga tankar och åsikter inte påverkar respondenternas svar. Detta är en förutsättning för att studien skall bli objektiv och trovärdig.

### **3.6 Val av respondenter**

Som respondenter till detta examensarbete har skribenterna valt att intervjua sex stycken individer som under pandemins lopp arbetat inom internationell vägtransport enligt vad avgränsats tidigare i arbetet. Respondenterna som intervjuats har arbetat med olika positioner inom vägtransporten som exempelvis lastbilschaufförer eller trafikledare. Respondenterna är valda för att få en bredare syn på hur verksamheten inom internationell vägtransport påverkats av covid-19. Respondenternas erfarenhet inom vägtransport varierar från två och ett halvt års erfarenhet till över tjugo års erfarenhet. Företagens storlek i undersökningen varierar från små familjeföretag med under tio anställda till stora internationella företag med tusentals antal anställda. Alla respondenter samt företagen de representerar kommer att hållas anonyma genom hela arbetet. Detta informerades respondenterna om redan innan de valt att delta i undersökningen.

Respondenterna för arbetet har kontaktats via e-post och frågats ifall de varit intresserade att delta i undersökningen. Vid samband av detta har respondenterna även fått en kopia av intervjufrågorna för att bättre kunna förbereda sig för intervjun.

## **4 RESULTAT**

I detta kapitel presenteras resultaten av intervjuerna. Antalet respondenter höll sig till planen, det vill säga sex respondenter från olika positioner inom branschen. Intervjuernas ihopsatta längd var cirka tre timmar och de följde intervjuguiden som en röd tråd, med eventuella följdfrågor vid behov. Intervjuerna transkriberades och analyseras djupare i detta kapitel. Forskningsmetoden var lyckad eftersom det inte vid skrivandet av detta arbete på samma djup forskats och skrivits artiklar om ämnet. Vi anser att dessa semistrukturerade intervjuer med personer som arbetat inom branschen var det enda rätta sättet att få såpass bra inblick i pandemins inverkan på branschen som möjligt.

### **4.1 Presentation av respondenter**

Eftersom respondenterna hålls anonyma kommer de att presenteras och refereras till med bokstäverna A-F. Majoriteten av respondenterna skulle inte ha deltagit i forskningen ifall de och de företag de representerar inte skulle ha hållits anonyma, eftersom en del av intervjufrågorna samt diskussionen i intervjuerna rörde bland annat företagshemligheter.

#### **Respondent A**

Chaufför för ett familjeföretag med under 10 anställda.

Arbetserfarenhet inom branschen: 2,5 år.

Företaget är ett transportbolag med egna fordon och trailers, men har inte egna terminaler.

#### **Respondent B**

Trafikledare för ett finskt företag med cirka 100 anställda.

Arbetserfarenhet inom branschen: 21 år.

Företaget är ett speditorsbolag som använder sig av underleverantörer för transport och terminalverksamhet.

### **Respondent C**

Trafikledare för ett internationellt företag med över 100 000 anställda.

Arbetserfarenhet inom branschen: 25 år.

Företaget är ett transportbolag med egna fordon och trailers samt egna terminaler.

### **Respondent D**

Verksamhetschef för ett internationellt företag med över 50 000 anställda.

Arbetserfarenhet inom branschen: 11 år.

Företaget är ett transportbolag med egna fordon och trailers samt egna terminaler.

### **Respondent E**

Kundservicechef för ett internationellt företag med över 50 000 anställda.

Arbetserfarenhet inom branschen: 20 år.

Företaget är ett transportbolag med egna fordon och trailers samt egna terminaler.

### **Respondent F**

Chaufför för ett familjeföretag med cirka 50 anställda.

Arbetserfarenhet inom branschen: 25 år.

Företaget är ett transportföretag med egna fordon och trailers, men har inte egna terminaler.

Alla respondenter har arbetat fulltid inom branschen både före och under pandemitiden. Intervjuerna med respondent A och F utfördes på svenska, resten av intervjuerna på finska. Intervjuerna B-E översattes till svenska vid transkriberingen.

Alla intervjuer hölls i oktober och november 2021.

## **4.2 Intervjufrågorna**

1. Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets internationella vägtransporter?
2. Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets leveranstider?
3. Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets ruttplaneringar?
4. Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets leveransvolym?

5. Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets prissättning?
6. Hur har covid-19 pandemin påverkat trafikledarnas arbetsuppgifter?
7. Hur har covid-19 pandemin påverkat chaufförers arbetsuppgifter?
8. Hur har covid-19 pandemin påverkat terminalarbetarnas arbetsuppgifter?
9. Vilken inverkan har karantäner, obligatoriska covid-19 test samt stängda landgränser haft för företagets verksamhet?
10. Vilka nya möjligheter har covid-19 pandemin skapat?
11. På vilket sätt har företaget förberett sig för liknande (pandemi/kris) situationer i framtiden?

### **4.3 Intervjusvaren**

Respondenternas intervjusvar följer i stora drag samma röda tråd, ändå kan man hitta vissa nyansskillnader i svaren.

#### **4.3.1 Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets internationella vägtransporter?**

Första frågan hölls som en öppen fråga för att inleda diskussionen. Respondenternas svar varierade därför mycket beroende på att alla hade olika fokus. Svaren på första frågan kommer att djupare analyseras under resten av intervjufrågorna. Alla respondenterna påpekade en ökad fokus på hygien (ansiktsmasker, säkerhetsavstånd, handsprit...) för att minska och hindra covid-19 smittorna. Utöver dessa hygienåtgärder påpekade respondenterna B, D och E att på våren 2020 minskade volymerna drastiskt under några veckor på grund av rädsla att ekonomin kommer att kollapsa.

#### **4.3.2 Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets leveranstider?**

Alla respondenter är överens om att leveranstiderna inte ändras drastiskt under pandemitiden. Respondenterna A, B, C, E och D anser att leveranstiderna i stort sett inte påverkats, men stundvis (för det mesta i början av pandemitiden, våren 2020) har det förekommit 1–2 dagars fördröjningar i leveranstiderna.

Respondent A anser att fördröjningarna orsakats endast vid misstänkta covid-19 fall i hamnarna eller landgränserna.

Respondent B påpekar att chaufförerna har haft möjlighet att ta testen redan i förväg vid till exempel terminalerna, vilket snabbat gränsövergången på grund av att de inte behövt vänta på resultaten vid gränsen.

Respondent D påpekar att förseningarna delvis orsakats av förlängda lastnings- och avlastningstider vid terminaler (på grund av att chaufförer inte fått vara med vid lastning och avlastning) och därmed har det kunnat leda till att de missat färjor vilka är en viktig länk i både import och export från och till Finland.

Respondent E anser att förseningarna orsakats delvis av myndigheternas regler och begränsningar. Med detta syftar respondenten på ökade gränskontroller vilka i sin del har varierat mellan länder. Vid vissa landgränser har det krävts negativa covid-19 testresultat vilket har kunnat tas vid gränserna.

Respondent F anser att leveranstiderna inte påverkats över huvud taget.

#### **4.3.3 Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets ruttplaneringar?**

Alla respondenter är överens om att linjetrafiken har försökts hållas så gott som oförändrad ifall möjligt. Respondenternas svar varierar lite på basen av vilka länder de haft fokus på.

Respondenterna A och F (chaufförerna) anser att pandemin inte haft en direkt inverkan på ruttplaneringen men respondent A anser att volymen i vissa fall styrt rutter i form av att försändelser konsoliderats.

Respondent B påpekar att företaget använder sig av underleverantörer och har därmed inte rak kontakt med ruttplaneringen. Hen anser ändå att underleverantörerna följt med situationen i form av att undvika de längsta köerna vid landgränserna, och i mån av möjlighet ändrat ruten ifall detta varit mera tid- och kostnadseffektivt.

Respondent C och D anser att linjetrafiken från Finland till resten av Europa är mycket beroende av färjetrafiken. De största ruttändringarna från Finland har skett på grund av ändringar i färjornas tidtabeller eller att färjorna helt och hållet tidvis tagits ur bruk. Respondenterna C och D påpekar båda att färjorna mellan Helsingfors och Stockholm togs stundvis ur bruk vilket ledde till rutförändringar i form av att de använde färjor som avfärdats från Åbo eller Nådendal. Detta ledde i sin tur till ökade kostnader i form av att körsträckan förlängts med cirka 200 kilometer (från Helsingfors). Respondenterna pointerar att färjetrafiken mellan Helsingfors och baltiska länderna samt Tyskland (Rostock & Travemünde) opererat regelbundet.

Respondent E säger att det inte skett några regelbundna förändringar i rutterna under pandemin. Rutterna har fortsatt normalt förutom att vissa områden och terminaler i Europa varit tidvis stängda. Dessa stängda terminaler har legat på sådana ställen där viruset spridits aggressivt.

#### **4.3.4 Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets leveransvolym?**

Alla respondenter förutom respondent F är överens om att leveransvolymerna minskade en hel del under våren 2020 för en period på 3–4 veckor. Respondenterna är överens om att år 2021 har volymerna varit på samma nivå eller till och med något högre än tiden före pandemin.

Respondent B påpekar att konsumentbeteendet ändrat under pandemin vilket har lett till att kundbasen ändrat aningen. B2C försäljningen har ökat jämfört med B2B.

Respondent C pointerar att volymerna begränsats på grund av brist på fordon och trailers.

Respondent F anser att pandemin inte påverkat deras företags volymer.

#### **4.3.5 Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets prissättning?**

Alla respondenter förutom respondent D anser att pandemin inte påverkat priserna över huvud taget.

Respondent B har en vision om att priserna kommer att stiga i framtiden på grund av svårigheter i sjöfrakten vilket har lett till en större efterfrågan inom vägtransporten.

Respondent E understöder detta påstående och menar att brist på fordon och containers lett till ett tryck på förhöjda priser.

Respondent F anser att de förhöjda bränslepriserna för tillfället har en mycket större inverkan på priserna än vad pandemin någonsin haft.

Respondent D var den enda respondenten som berättade att deras företag tagit i bruk covid-19 tillägg i priserna. Detta tillägg motiverar hen med att förhöjd bränslekonsumention på grund av att mycket av deras gods färdats med färja Åbo till Kapellskär i stället för Helsingfors till Stockholm. Denna överlops körsträcka har påverkat utgifterna för vägtransporten. Hen anser även att efterfrågan för transporterna ökat i jämförelse med utbudet vilket stöder respondent B:s påstående gällande brist på fordon och containers. Förhöjningen anser hen vara något kring 20–30 %.

#### **4.3.6 Hur har covid-19 pandemin påverkat trafikledarnas arbetsuppgifter?**

Alla respondenter är överens om att själva arbetsuppgifterna i stor del hållits samma. De påpekar dock att arbetsmängden tidvis ökat.

Respondent B pointerar att deras underleverantörer varit tvungna att räkna med att transporterna tar längre tid än tidigare. Detta understöder respondent C med att trafikledarna aktivare följt med förändringar i färjetrafiken för att vid behov kunna göra ändringar i ruttplaneringen.

Respondent D pointerar att den ökade volymen för 2021 har lett till förhöjning i interaktionerna mellan kundservice, chaufförer och trafikledare. Detta motiveras även med att

vissa lastningar och avlastningar hamnat flyttas till senare dagar (eftersom lastningarna och avlastningarna tagit längre tid än beräknat). Orsaken till att lastning och avlastning tagit längre tid menar respondenten ha berott på kundernas önskemål om hur verksamheten skall ske samt att chaufförer ofta inte fått vara på plats vid lastning- och avlastningstillfällen.

Respondent E säger att ökad arbetets mängd för trafikledare till stor del berott på att de hamnat försäkra att kundernas faciliteter och terminaler är öppna för lastning och avlastning. De har inte haft möjlighet att försäkra detta med alla kunder vilket lett till en del onödig körning.

#### **4.3.7 Hur har covid-19 pandemin påverkat chaufförers arbetsuppgifter?**

Angående denna fråga om chaufförernas arbetsuppgifter var alla respondenters svar eniga. Alla respondenter tog upp ökad hygien: användning av ansiktsmask och handsprit samt säkerhetsavstånd vid personkontakter. Respondenterna tog även upp att chaufförernas arbetsuppgifter ändrats så att de inte fått vara med vid lastning och avlastning men att de fortsättningsvis ansvarat över fordon. Dessutom har företagen allt mera tagit i bruk elektronisk kvittens i stället för hantering av pappersdokument, förutom företaget respondent D arbetat för som redan tagit i bruk elektronisk kvittens före pandemitiden.

Respondent D pointerar att i många fall har chauffören kvitterat godsens och lägger in mottagarens namnförteckning vilket i vissa fall orsakat oklarheter över vem som mottagit försändelsen.

Respondenterna B och E berättar även att chaufförerna numera anmäler sig på plats elektroniskt vartefter de får instruktioner om vart de skall parkera fordonet för lastning eller avlastning.



#### **4.3.8 Hur har covid-19 pandemin påverkat terminalarbetarnas arbetsuppgifter?**

Pandemins inverkan på terminalarbetarnas arbetsuppgifter följer samma riktlinjer som chaufförernas, det vill säga ökad hygien: användning av ansiktsmask och handsprit samt säkerhetsavstånd vid personkontakter. Detta påstående understödes av alla respondenter.

Respondent D påpekar även att företaget har begränsat antalet personal i terminalernas kafferum och andra utrymmen till max. 3 personer / rum för att hindra personkontakter och smittspridning.

Förutom ökad hygien och åtgärder mot smittspridning har terminalarbetandet fortsatt oförändrat.

#### **4.3.9 Vilken inverkan har karantäner, obligatoriska covid-19 test samt stängda landgränser haft för företagets verksamhet?**

I denna fråga enades chaufförerna det vill säga respondenterna A och F (som arbetar på relativt mindre företag än våra andra respondenter) om att karantäner orsakat största risken för deras företagsverksamhet. Respondent A påpekar att karantäner har gjort det tidvis svårt att få leveranserna utförda i tid ifall en stor del av personalen varit otillgängliga.

Gällande obligatoriska covid-19 test enades respondenterna B och F till att deras företag inte dessvärre påverkats på grund av att de skött testandet i god tid före landgränserna.

Respondenterna B, C och D hävdar till att karantäner och covid-19 tester inte påverkat deras verksamhet eftersom deras kontorspersonal arbetat för det mesta på distans och därmed har företagen kunnat hindra större smittkedjor.

Stängda landgränserna har inte i stort sett påverkat företagens verksamhet. Respondent B påpekar att chaufförerna hörde till de första personerna som fick tillgång till olika slags covid-19 pass för att säkra logistiken mellan länderna och undvika långa köer vid landgränserna. Därmed inser hen att stängda landgränser påverkat mest bara helt i början av pandemin (våren 2020).

#### **4.3.10 Vilka nya möjligheter har covid-19 pandemin skapat?**

Frågan gällande möjligheter pandemin skapat delade respondenternas svar mest av alla frågor.

Respondent A anser att största möjligheten pandemin skapat för deras företag har varit att de som ett litet familjeföretag kunna fått mera körningar ifall större företagen drabbats av större smittkedjor och därmed inte haft tillräckliga chaufför och fordonsresurser.

Respondent B anser att ökningen i B2C försäljningen har varit företagets största nya möjlighet.

Respondenterna C och E påpekar att pandemin försnabbat övergången från pappersarbete till elektroniska lösningar som anpassats för kontorsarbetandet.

Respondent D anser att flera företag börjar söka leverantörer allt närmare Europa i stället för Asien delvis på grund av problem och höjda priser inom sjöfrakt. Hen anser att detta möjliggör en säkrare leveranskedja och höjer på efterfrågan för vägtransporter inom Europa.

Respondent F anser att pandemin inte direkt kommit upp med nya möjligheter. Hen menar att digitaliseringen försnabbats men inte direkt varit en följd av pandemin. Hen påpekar på nytt att kunderna för det mesta följer företagets prissättning än något annat när det kommer till val av leverantör.

#### **4.3.11 På vilket sätt har företaget förberett sig för liknande (pandemi/kris) situationer i framtiden?**

På denna fråga var alla respondenter eniga om att de är mera medvetna för vilka åtgärder kan tas i bruk vid en pandemisituation och är med snabbare tidtabell färdiga att övergå till sådana arbetsmetoder (till exempel distansarbete).

Respondenterna B, C och D tog upp att deras företag har riskhanteringsplaner som i dagens läge även angår pandemier. Företagen hade inte innan covid-19 beaktat risken för pandemier i deras riskhanteringsplaner.

## **5 DISKUSSION**

I diskussionskapitlet anknyts resultatet till den teoretiska referensramen. Eftersom respondenterna hålls anonyma kommer resultatet och sammandraget att presenteras på en neutral nivå. Vi kan börja med att konstatera att vi i början av skrivandet siktade på flera intervjuer än vad vi till slut utförde men att den information och data våra intervjuer kom upp med överskred ändå rejält våra förväntningar. En orsak till att det blev färre intervjuer än förväntat i början var att det var relativt svårt att få respondenter, speciellt chaufförer, trots att vi försökte via flera olika kanaler under en lång period. Trots detta är vi skribenter övertygade om att resultatet ger en djup inblick i pandemins inverkan på internationell vägtransport.

### **5.1 Resultatdiskussion**

#### **Har covid-19 påverkat verksamheten, (ifall ja, vilka lösningar har tagits i bruk?)**

På basen av våra intervjusvar kan vi påstå att covid-19 pandemin påverkat företagets verksamhet. Chaufförernas arbetsuppgifter har påverkats av pandemin och till skillnad från tidigare har de inte fått delta i lastningen eller avlastningen av gods. Dessa förändringar i arbetsuppgifterna har gjorts för att minska människokontakter för att i sin tur hindra virusets spridning. Förutom chaufförernas ändrade arbetsuppgifter kan man även konstatera att pandemin påverkat verksamheten vid landsgränserna. Enligt IRU:s återhämtningsplan har bland annat egna körfält tagits i bruk för lastbilar vid gränserna för att underlätta varuflödet. (Kap. 2.16 IRU – Återhämtningsplan).

#### **Har covid-19 påverkat ruttplaneringen och tidtabellerna i transporterna?**

Våra respondenter var överens om att Finland i allmänhet är väldigt beroende av intermodala transportmetoder på grund av det geografiska läget och är därmed väldigt

beroende av färjetrafiken. Respondenterna anser att ruttplaneringar och tidtabeller påverkats för det mesta på grund av externa faktorer. Exempelvis då färjetrafiken mellan Helsingfors och Stockholm slutade gå som vanligt orsakades det stora förändringar i rutterna vilket transportbolagen inte kunde påverka. Minskade rutter mellan andra hamnar har ytterligare lett till att transportbolagen hamnat tävla med varandra om att få utrymme för deras fordon och trailers på färjorna. (Kap. 2.12 – Intermodala transporter)

### **Hur ser volymerna ut jämfört med tidigare år?**

IRU påstår i sin återhämtningsplan att pandemin påverkar över 3,5 miljoner vägtransportoperatörers verksamhet negativt och att den beräknade förlusten är sammanlagt ca 679 miljarder dollar per år jämfört med normala tider. Om vi jämför detta med de volymer våra respondenter meddelat att deras företag för tillfället har, eller deras uppskattningar om framtiden kan vi anse att pandemin inte för tillfället mera påverkar volymerna och den finansiella delen på samma vis som i början av pandemin. (Kap 2.16 IRU – Återhämtningsplan)

### **Har covid-19 kommit fram med nya möjligheter (ifall ja, vilka?)**

Respondenterna i forskningen var av olika åsikter angående nya möjligheter som covid-19 kommit fram med. Respondent D lyfte upp pandemins stora inverkan på priserna och leveranstiderna inom sjöfrakt från Asien. Hen var starkt av den åsikten att konsumenterna i fortsättningen kommer att söka leverantörer från inom Europa i stället för Asien i framtiden. Respondenten anser att leveranskedjorna med vägtransport är ett mycket säkert transportsätt och att det påverkas mindre av kris- och pandemisituationer än till exempel sjöfrakt. Detta understödes av den teorin i kapitel 2.2 om att vägtransport är ett mycket flexibelt transportmedel vilket möjliggör att transportbolagen kan skraddarsy transport rutter för att möta kundernas behov.

## **5.2 Metoddiskussion**

Vi anser att den valda metoden för denna forskning var lyckad. Eftersom pandemisituationen och dess inverkan på branschen är ett så pass nytt fenomen finns det få forskningar

från tidigare Vi är övertygade om att semistrukturerade intervjuer var det enda rätta valet för denna forskning eftersom vi ställde en hel del följdfrågor och skapade diskussion mellan frågorna får att få en djupare inblick kring frågorna. Ifall vi hade valt att använda oss av strukturerade intervjuer eller frågeformulär skulle den informationen vi fått av följdfrågorna inte uppkommit.

Intervjuerna fungerade tekniskt sett bra i och med att respondenterna var förberedda på intervjuformen och hade fått bekanta sig med frågorna i förväg. Tekniken fungerade bra, inspelningarna lyckades och vi anser att den tekniska delen inte försvårade intervjuandet på något sätt. Majoriteten av våra respondenter arbetade på distans under pandemin och var därmed bekanta med Microsoft Teams från förut.

Respondenterna var väldigt samarbetsvilliga på alla sätt och svarade gärna även på följdfrågorna. Vi anser att vi ledde diskussionerna och att den röda tråden inte brast i något skede. Vi fick en bild av att respondenterna verkligen hade bokat in den tid vi behövde för intervjuerna och att ingen av dem hade bråttom att utföra intervjuerna för fort.

Vi anser att respondenternas svar var reliabla eftersom alla respondenter arbetat inom branschen både före och under pandemitiden. Eftersom vi intervjuade personer från olika positioner inom branschen kunde reliabiliteten även jämföras och kontrolleras mellan respondenterna. Den sammansatta arbetserfarenheten inom branschen för våra respondenter var även högre än förväntat, vilket i sin tur också höjde på reliabiliteten.

Vi anser att de intervjuade personerna och företagen har en bra uppfattning om pandemins inverkan på branschen och att de har beaktat pandemier i deras risk planer för fortsättningen.

### **5.3 Förslag till fortsatt forskning**

För fortsatt forskning rekommenderar vi att intervjua personer från ytterligare flera arbetspositioner inom branschen, samt att intervjua personer från andra länder än Finland eftersom alla våra respondenter arbetat enbart med import och export (via vägtransport) från Finland till resten av Europa.

Europa är geografiskt ett stort område och inom området finns en hel del skillnader mellan till exempel vägtransporter till Skandinavien och mellersta Europa. Därmed rekommenderar vi för fortsatta forskningsstudier att avgränsa området ytterligare.

Olika storleks företag har även blivit påverkade av pandemin på olika sätt och därmed kan det i framtiden vara smart att intervjua samma storleks företag.

Enligt vår uppfattning har inte alla respondenter haft tillgång till lika mycket data angående till exempel totalvolym och leveranstider. Därför anser vi att fortsatta forskningar skulle kunna avgränsas mera inom arbetspositioner för ett mera enigt resultat.

## **6 KONKLUSIONER**

Syftet med detta arbete var att undersöka hur covid-19 pandemin har påverkat den internationella vägtransporten från och till Finland. I och med denna studie kan man få en bättre uppfattning om hur företagen i fortsättningen kan beakta liknande kriser och pandemier för att i framtiden kunna försäkra sin verksamhet. I detta kapitel framförs arbetets svar på syftet och forskningsfrågorna.

Forskningsfrågorna för arbetet var följande:

1. Har covid-19 påverkat verksamheten, (ifall ja, vilka lösningar har tagits i bruk?)
2. Har covid-19 påverkat ruttplaneringen och tidtabellerna i transportererna?
3. Hur ser volymerna ut jämfört med tidigare år?
4. Har covid-19 kommit fram med nya möjligheter (ifall ja, vilka?)

### **6.1 Har covid-19 påverkat verksamheten, (ifall ja, vilka lösningar har tagits i bruk?)**

På basen av intervju svaren kan vi konstatera att covid-19 har påverkat verksamheten på flera olika sätt. För alla aktörer inom transportkedjor och logistik i allmänhet har pandemin orsakat ökad fokus på hygien. För chaufförer har det inneburit även förändrade arbetsuppgifter då de inte fått delta i lastning och avlastning. För övrigt kontorspersonal har

det i stort sett lett till ökat distansarbete samt ökad kommunikation mellan chaufförer, terminaler och kunder. Dessutom har pandemin försnabbat övergången från pappersarbete till digitala lösningar.

## **6.2 Har covid-19 påverkat ruttplaneringen och tidtabellerna i transporterna?**

Covid-19 har medfört vissa utmaningar för ruttplaneringen. För trafiken mellan Finland och resten av Europa har största ändringarna skett på grund av ändringar i färjetrafiken och att både import och export från och till Finland är så pass beroende av färjorna. Vissa länders gränser har tidvis störts av långa köer vilket även orsakat en del ruttändringar. Kundernas, terminalernas och myndigheternas egna regler och anvisningar har regionalt kunna påverka rutterna men inte orsakat långvariga förändringar.

Vi blev förvånade över hur liten inverkan som pandemin haft på tidtabellerna. Respondenterna var alla eniga om att tidtabellerna antingen inte påverkats alls eller att det orsakat maximalt 1–2 dagars fördröjningar.

## **6.3 Hur ser volymerna ut jämfört med tidigare år?**

Vi hade även förväntat oss större fluktuationer i volymerna men största fluktuationen har skett på våren 2020 och efter det har volymerna för det mesta normaliserats eller till och med ökat jämfört med tiden före pandemin. Vi anser att ökningen delvis skett på grund av svårigheterna i sjöfrakten samt ändring i kundbeteende som ökat på B2C försäljning och e-commerce i allmänhet.

## **6.4 Har covid-19 kommit fram med nya möjligheter (ifall ja, vilka?)**

På denna fråga fick vi förvånansvärt olika svar, antagligen delvis för frågan kunde tolkas så öppet. Som förväntat var en av de nya möjligheterna förknippat med teknisk och elektronisk framgång inom företagen. Det som vi inte alls tänkt på var hur pandemin

ändrat på konsumentbeteendet, som i sin tur ändrat på transportkedjorna som i detta fall lett till ökad förfrågan inom Europas vägtransport.



## KÄLLOR

- Bell, E. & Bryman, A. 2011, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. 3 uppl.
- Council of Supply Chain Management (CSCMP), Kate Vitasek 2013, *Supply chain management terms and glossary*. Tillgänglig: [https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM\\_Definitions\\_and\\_Glossary\\_of\\_Terms.aspx](https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx) Hämtad 7.5.2021
- Ejvegård, R. 2003, *Vetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Europaparlamentet, *Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG, EUR-Lex*. Tillgänglig: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0015&from=SV> Hämtad 8.5.2021
- IRU 2020, *COVID-19 recovery plan*. Tillgänglig: <https://www.iru.org/resources/iru-library/covid-19-recovery-plan> Hämtad 10.5.2021
- IRU 2021, *New UN report targets TIR for COVID-19 recovery*. Tillgänglig: <https://www.iru.org/resources/newsroom/new-un-report-targets-tir-covid-19-recovery> Hämtad 10.5.2021
- Logistiikan Maailma. 2021a, *Maantiekuljetus*. Tillgänglig: <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/> Hämtad 7.5.2021
- Logistiikan Maailma. 2021b, *Kuljetusten ja jakelun logistiikkaa*. Tillgänglig: <https://www.logistiikanmaailma.fi/aineistot/logistiikkaa-lukiolaisille/kuljetusten-ja-jakelun-logistiikkaa/> Hämtad 8.5.2021
- Logistiikan Maailma. 2021c, *Kansainvälinen autorahतिकirja (CMR)*. Tillgänglig: <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkomaankaupan-asiakirjoja/kansainvalinen-autorahतिकirja-cmr/> Hämtad 9.5.2021
- Logistiikan Maailma. 2020d, *Miten toimitusketjut ja niiden hallinta muuttuvat koronapandemian seurauksena?* Tillgänglig: <https://www.logistiikanmaailma.fi/2020/09/miten-toimitusketjut-ja-niiden-hallinta-muuttuvat-koronapandemian-seurauksena/> Hämtad 26.2.2021
- Logistiikan Maailma. 2020e, *Huolinta tänään*. Tillgänglig: <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikan-toimijat/huolinta/huolinta-tanaan/> Hämtad 10.5.2021
- Logistiikan Maailma. 2020f, *Huolintayritysten tarjoamat palvelut*. Tillgänglig: <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikan-toimijat/huolinta/huolintayritysten-tarjoamat-palvelut/> Hämtad 10.5.2021
- Lumsden, K. 2006, *Logistikens grunder*. 2 uppl. Lund Studentlitteratur.

- McKinnon, A., Browne, M., Whiteing, A. and Piecyk, M. (eds.) 2015, *Green Logistics: Improving the Environmental Sustainability of Logistics*. 3rd ed. [ebok] Kogan Page. Tillgänglig: <https://www.perlego.com/book/1589465/> Hämtad 7.5.2021
- Melin, K. 2011, *Ulkomaankaupan menettelyt, Vienti ja tuonti*. Amk-Kustannus Oy
- Jonsson, P., Mattsson, S. 2019. *Logistik – läran om effektiva materialflöden*. 3. uppl., Studentlitteratur AB, Lund
- SCB 2020, *Transportbranschen faller under coronakrisen*. Tillgänglig: <https://www.scb.se/om-scb/nyheter-och-pessmeddelanden/transportbranschen-faller-under-coronakrisen/?fbclid=IwAR3XdOJhZh1WuqCmEg-CePXnpNX3WyKb9KDixeB-71YhjW3IerdmUgC5MzMY> Hämtad 25.2.2021
- Statsrådet 2021, *Begränsningar under coronavirusepidemin*. Tillgänglig: <https://valtioneuvosto.fi/sv/information-om-coronaviruset/gallande-begransningar> Hämtad 9.5.2021
- Storhagen, Nils G. 2018, *Logistik- grunder och möjligheter*. 5 uppl., Malmö: Liber Ab
- Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry. 2021a, *Koronaviruksen vaikutukset huolinta- ja logistiikka-alaan*. Tillgänglig: <https://www.huolintaliitto.fi/ajankohtaista/uutiset/uutisarkisto/2020/koronaviruksen-vaikutukset-huolinta-ja-logistiikka-alaan-paivitetty-17.6.2020.html> Hämtad 25.2.2021
- Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry. 2021b, *Koronavirus tuo esille huolinta- ja logistiikka-alan merkityksen*. Tillgänglig: <https://www.huolintaliitto.fi/ajankohtaista/blogit/2020/koronavirus-tuo-esille-huolinta-ja-logistiikka-alan-merkityksen.html> Hämtad 26.2.2021
- Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry. 2021c, *Faktat ja tilastot*. Tillgänglig: <https://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/faktat-ja-tilastot.html> Hämtad 10.5.2021
- Svenska YLE 2017, *Världen har dålig beredskap för pandemier*. Tillgänglig: <https://svenska.yle.fi/artikel/2017/06/10/varlden-har-dalig-beredskap-pandemier> Hämtad 9.5.2021
- Terveyden- ja Hyvinvoinnin Laitos 2021, *Coronaviruset COVID-19*. Tillgänglig: <https://thl.fi/sv/web/infektionssjukdomar-och-vaccinationer/sjukdomar-och-bekampning/sjukdomar-och-sjukdomsalstrare-a-o/coronaviruset-covid-19> Hämtad 9.5.2021
- United Nations Economic Commission for Europe – UNECE 2021, *History*. Tillgänglig: <https://unece.org/history-0> Hämtad: 17.11.2021
- World Health Organization 2020a, *Virtual press conference on COVID-19 – 11 March 2020*. Tillgänglig: <https://www.who.int/docs/default->

[source/coronaviruse/transcripts/who-audio-emergencies-coronavirus-press-conference-full-and-final-11mar2020.pdf?sfvrsn=cb432bb3\\_2](https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/summary) Hämtad 10.5.2021

World Health Organization 2020b, *WHO Coronavirus (COVID-19) Dashboard*. Tillgänglig: <https://covid19.who.int/> Hämtad 10.5.2021

Your Europe. 2021, *Anställda inom vägtransporter*.

Tillgänglig: [https://europa.eu/youreurope/business/human-resources/transport-sector-workers/road-transportation-workers/index\\_sv.htm](https://europa.eu/youreurope/business/human-resources/transport-sector-workers/road-transportation-workers/index_sv.htm) Hämtad 8.5.2021

# **BILAGOR**

## **Bilaga 1**

### **Covid-19 Pandemins inverkan på internationell vägtransport**

Syftet med detta examensarbete och intervju är att redogöra för vilken inverkan covid-19 pandemin haft på vägtransporter mellan Finland och Europa. Relevant för denna intervju är bland annat hurdana utmaningar företag påträffat, hur pandemin påverkat ruttplaneringar och ledtider samt hur olika personers arbetsuppgifter ändrats på basen av rådande omständigheterna (som arbetar inom branschen).

Respondenterna samt de företag som respondenterna representerar kommer att hållas anonyma. Examensarbetet skrivs på ett sådant sätt att företaget eller respondenten inte går att identifieras. Basinformation om respondenten samt företaget kommer bara i studentens, handledarens samt examinatorns kännedom.

Intervjuerna bandas in via Microsoft Teams varefter de transkriberas. Detta görs bland annat för att inom kvalitativa forskningsmetoden kunna ställa följdfrågor. Respondenten har rätt att avstå från att svara på vilken fråga som helst.

Som respondenter väljs personer från olika positioner inom branschen (till exempel trafikledare, terminalarbetare och chaufförer). Personer bör ha arbetat inom branschen både före och under pandemitiden. Frågorna är samma för alla respondenter.

Examensarbetet är begränsat att endast behandla internationella vägtransporter mellan Finland och Europa.

### **Frågor**

5. Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets internationella vägtransporter?
6. Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets leveranstider?
7. Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets ruttplaneringar?
8. Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets leveransvolym?
9. Hur har covid-19 pandemin påverkat företagets prissättning?

10. Hur har covid-19 pandemin påverkat trafikledarnas arbetsuppgifter?
11. Hur har covid-19 pandemin påverkat chaufförers arbetsuppgifter?
12. Hur har covid-19 pandemin påverkat terminalarbetarnas arbetsuppgifter?
13. Vilken inverkan har karantäner, obligatoriska covid-19 test samt stängda landgränser haft för företagets verksamhet?
14. Vilka nya möjligheter har covid-19 pandemin skapat?
15. På vilket sätt har företaget förberett sig för liknande (pandemi/kris) situationer i framtiden?